

令和8年第1回沖縄県議会（定例会） 2月19日 代表質問

○中川京貴 議長 再開いたします。

休憩前に引き続き代表質問を行います。

當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 皆さん、こんにちは。

中途半端な拍手ありがとうございました。

拍手するときは盛大な拍手をいただければなというふうに思っています。ありがとうございます。

おきなわ新風さんと合流をいたしまして、立憲・無所属の会となりました當間盛夫でございます。決して立憲民主党に加入したわけでもなく、オール沖縄に加入したわけでもありませんが、沖縄の政治、今度の衆議院選挙でも自民党の皆さん、4選挙区圧勝大変おめでとうございます。島尻幹事長代行からも勝って兜の緒を締めよということがありますので、ぜひ沖縄のこの諸課題、物価高含め沖縄の子どもの貧困、基地問題等々、ぜひ前向きに取り組んでいってもらうことに期待をしておりますので、よろしく願いをいたします。

我々も、新風さんと一緒になって立憲さんということでやりましたが、我々が立憲・無所属の会という会派を立ち上げて、ちょっとは期待されるのかなと思ったら、すぐに選挙になりまして、そのとき中道というのができて、中道を我々応援しましたんで、とにかく中道にも頑張ってもらいたいなというふうにも思っておりますので、どうぞこれからもよろしく願います。またみんなで沖縄の諸課題を前進していくように我々も取り組んでいきますので、よろしく願いをいたします。

それでは代表質問をさせていただきます。

まずは1、知事の政治姿勢についてであります。

(1)、令和8年度一般会計当初予算は、県政史上初の9467億円の予算規模となっております。単なる予算規模拡大ではなく、何に投資し何を成長させ、県民所得・県民生活・県経済の大を目指すのか、明確な数値を示せるのであればお考えと見解をお伺いします。

(2)、多様な財源の積極的な活用による施策の推進について、基金の活用とあります。県民から負託をされた公金の安全かつ効率的な保管・運用に関して基金の一括運用を含めた公金運用ルールを策定し、財源確保の取組状況をお伺いします。

(3)、世界から選ばれる持続可能な観光地の形成には、玄関口である那覇空港の施設拡張整備や空港民営化（空港コンセッション）が必要不可欠と考えますが、課題と取組をお伺いします。

(4)、農林水産業の振興であります畜産業の飼料価格高騰における飼料自給率向上に向けた成果と現状、そして施設老朽化と養豚農家の減少による供給頭数の減少など食肉センターへの支援、沖縄の農業を強くする観点からの中央卸売市場の再整備の進捗・取組状況をお聞かせください。

(5)、働きやすい環境づくりと多様な人材の活躍促進について、県内の外国人労働者が2万人を突破し過去最高を更新したとあります。県としても外国人の新たな人材の確保に取り組むとありますが、支援制度や相談窓口等の民間との連携強化にどのように取り組むの

か伺います。また、教育分野で創造的・国際性に富む人材の育成による取組の成果と課題をお伺いします。

(6)、自立的発展の実現に向けた基盤整備について、DX推進計画における事業の成果と課題を伺います。PPP/PFIの県内の実績状況、そして県内需要が多くある船舶MR O基地整備に対する検討・取組状況を聞かせてください。

(7)、離島・過疎地域の持続可能な地域づくりにおける行政体制整備・広域連携支援事業や物価高・空き家活用等の住宅支援、関係人口増加に向けた交通費の補助などの成果と課題、新たな取組をお伺いさせてください。

(8)、海洋島嶼圏の特性を生かした展開で、資源安全保障の確立に向けて国は南鳥島周辺でのレアアース泥の回収に成功したと報道されましたが、海底熱水鉱床（有用金属が沈殿する海底熱水）は沖縄近海及び小笠原地域で発見され、近海かつ浅瀬にあり開発に有利と期待されております。国との計画など県独自の今後の取組をお伺いさせてください。

2、公共交通推進体制の構築と鉄軌道実現について。

鉄軌道を含め新たな公共交通システムの導入促進事業は、鉄道導入に向けた調査検討ばかりで8年度は予算も減額をされております。県自身が鉄軌道を夢物語と考えているのか。朝夕の交通渋滞の慢性化で拡大する経済損失、赤字による路線バスの減便・運賃値上げ・運転手不足など経済においても県民生活においても公共交通の充実が重要政策であり、その中でも鉄軌道の早期導入に本気度・やる気を知事は示すべきではないでしょうか。

(1)、沖縄振興に向けた政策提言で、鉄軌道は「長期的目線で、未来に向けた種をまく取組」とありますが、取り組むのであればいつまでに導入するのかを明確に示すべきであります。知事の見解をお伺いいたします。

(2)、全国新幹線鉄道整備法を参考に特例制度を創設と提言にあります。大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（一体化法・宅鉄法）という呼び方もあります。その違いは何か。いずれも国との調整は必要だと考えますが、県として何を目指していくのかを、取組をお伺いいたします。

(3)、交通施策の推進について、まちづくり・基地跡地利用・物流・観光の連携を強化する、効果的なプロジェクト創出や組織体制に向けた交通戦略推進課——仮称ではありますが設置の理念・目的を伺います。

(4)、沖縄縦貫高速鉄道——仮称ではありますが、実現に向けて、高速鉄道設立準備室の設置について知事の決意を伺います。

(5)、サブスク（定額制や継続利用）、サブスクの導入による公共交通需要の喚起・負担軽減策の拡大について、県の取組を伺います。

(6)、路線バスの競合・重複路線の整備など県主導で協議を加速させ、官民連携による公共交通の利便性向上に向けた取組について伺います。

3、振興計画の5年見直しについて。

振興予算は防衛予算と表裏一体等をなし、基地への協力度合いで政治が決める。さらに今回高市自民党圧勝で、強く豊かな日本にするために、沖縄が犠牲になっても政府に従わなければ、予算、見直し計画にこれまで以上に国が関与で切り込むことが可能となったと考えております。

そこで伺います。

(1)、本県の自立的発展と県民一人一人が豊かさを実感できる社会を目指す姿は、5年後どのような達成状況になると考えるか、知事の見解を伺います。

(2)、国直轄公共事業は、大半が県外企業に還流し県内で資金循環していないとの指摘があります。沖縄総合事務局と沖縄防衛局の国発注の公共工事の県内・県外企業の受注状況と経済効果をお伺いします。

(3)、2024年度振興予算は2678（発：267）億円、国税徴収額は5285億円で振興予算の倍を徴収しております。国税の増加は好調な県経済の影響とありますが、ではなぜ県民所得に反映されないのか、知事の見解をお伺いいたします。

(4)、内閣府内部部局沖縄振興局、地方支分部局の総合事務局は、国の業務を一括する総合窓口、一元的に実施できる効果的な機関とあります。しかし、振興予算で実施した公共事業や公文書を破棄しており、沖縄振興の検証ができないとの指摘もあります。県の主体性や地方分権と効率化の観点から沖縄振興局、総合事務局の在り方をどのように考えているのかを見解をお伺いいたします。

最後になりますが(5)、県民所得の向上につながる企業の稼ぐ力の強化の成果と課題、そして、いまだ全国最下位の県民所得の推移、いつまでに脱却できるのか、具体的に5年後の数値目標を示すべきと考えますが、取組をお伺いいたします。

よろしくお伺いいたします。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 當間盛夫議員の御質問にお答えいたします。

公共交通推進体制の構築と鉄軌道実現についての御質問の中の2の(1)、鉄軌道の早期導入についてお答えいたします。

鉄軌道の早期導入に向けては、課題となっております費用便益比等の事業性や採算性の評価をさらに向上させ、国との協議を加速させる必要があると認識しております。

そのため、費用便益比のさらなる向上が期待できる観光客の滞在時間増加の便益や、沿線の人口増加等の土地利用変化、駐留軍用地跡地利用等の鉄軌道整備と一体となった不動産価値の向上など、新たな便益項目の追加について検討を行ってきたところです。令和8年度には最新の費用便益比の再算定を行うこととしており、その成果を活用しながら、国との協議を加速したいと考えております。

次に2の(3)、(4)、交通戦略推進課（仮称）設置の目的及び高速鉄道設立準備室の設置についてお答えいたします。

2の(3)と(4)は関連しますので、恐縮ですが一括してお答えいたします。

交通政策の推進に当たっては、まちづくり、観光、物流などの連携を強化する必要があると考えており、交通施策に関する各種の計画を一元的に集約し、総合的な企画調整機能を強化するとともに、効果的なプロジェクト創出や新たな組織体制の検討を促進することを目的に、交通戦略推進課（仮称）を設置することとしております。

御提案の高速鉄道設立準備室については、鉄軌道の早期導入に向けた体制構築の観点から、今後の新たな組織体制に向けて在り方を検討していきたいと考えております。

次に、振興計画の5年見直しについての御質問の中の3の(1)、後期5年の取組についてお答えいたします。

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の後期に向けましては、人口減少社会の到来や、全国

を上回る物価高、長引く人手不足による県民生活や産業活動への影響など、計画策定から、これまでの本県を取り巻く社会経済情勢の変化に対応し、沖縄21世紀ビジョンの実現をより確かなものにするため現在、評価検証作業を進めており、必要に応じて計画の見直しを行うこととしております。これに加え沖縄県では、県土の均衡ある、持続可能な発展を支える交通基盤の構築や、離島振興、大規模災害等に備えた、強くしなやかな県土づくり、及び首里城に象徴される歴史文化を含めた沖縄の魅力発信など、足元で重要性を増している各種の課題に適切に対応してまいります。これら諸施策の成果等を前提に、最終年次である令和13年度の展望値として、就業者数を76.1万人、1人当たり県民所得を291万円、名目県内総生産を約5兆7000億円等と見込んでおります。

そのほかの御質問につきましては、部局長から答弁させていただきます。

○中川京貴 議長 総務部長。

○宮城嗣吉 総務部長 1、知事の政治姿勢についての(1)、令和8年度当初予算についてお答えします。

令和8年度当初予算案については、重点テーマに沿った施策の推進、沖縄県PDCA等の反映及び新・沖縄県行政運営プログラムの推進を図ることで、社会経済情勢の変化を的確に捉え、喫緊の課題に対応するとともに、多様な財源の積極的な活用を図りつつ、限られた財源を重点的に配分するとの基本的な考え方により、予算編成を行ったところです。

特徴として、物価高騰等の影響を受けた生活者や事業者への支援、次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）の策定や地域公共交通の充実、離島過疎地域の持続可能な地域づくり、首里城の復旧復興、宿泊税導入に向けた環境整備、変化する社会課題へ機動的に対応するための新たな基金の設置などが挙げられます。これらの結果、予算額は総額9468億円で、過去最高の予算規模となりました。

県では引き続き変化する社会経済情勢や県民ニーズを的確に捉え、全庁挙げて新・沖縄21世紀ビジョン基本計画に沿った施策を推進し、当ビジョンで掲げた将来像の実現を目指してまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 会計管理者。

○友利公子 会計管理者 1、知事の政治姿勢についての中の(2)、基金の一括運用を含めた公金運用の取組状況についてお答えいたします。

基金の効果的、効率的な運用については、総務部とともに先行団体の状況確認を行い、具体的な課題を洗い出し、調整を進めているところです。

本件については、全庁的な課題であることから、公金管理運用委員会を開催し、基金所管部局と現状や課題を共有しております。

令和8年度は新たに4基金において、債券運用を始める予定と聞いており、今後も執行機関と連携しながら、県公金の運用に関する基準等を見直し、令和9年度からの一括運用を含めた効果的な運用を目指してまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 1、知事の政治姿勢についての中の(3)、那覇空港の拡張整備や民営化についてお答えいたします。

那覇空港におきましては、今後の航空需要の増大が見込まれ、中長期的には空港エリアの拡張による機能強化も必要になると考えておりますが、自衛隊基地が隣接している中で、拡張用地の確保が困難な状況となっております。

那覇空港の民営化につきましては、自衛隊や海上保安庁の空港利用による制約を受忍できるか、離島航空路のネットワーク維持や、県管理空港の取扱い等の課題があると考えております。

県としましては、これら諸課題を踏まえ、関係機関と意見交換を進めてまいりたいと考えております。

同じく1の(6)のうち、沖縄県DX推進計画の成果と課題、PPP/PFIの県内の実績状況についてお答えいたします。

沖縄県DX推進計画に掲げている取組については、毎年度、PDCA検証を実施しており、169件の取組のうち、85.2%の144件を順調またはおおむね順調と評価しております。

一方、大幅な遅れなどと評価している21件については、外部環境の変化等を勘案し、取組の見直しや、より効果的な取組を進めていく必要があります。

また、これまで県内におけるPFIの実施方針公表件数は19件となっております。

なお、PPPについては、県内ではパークPFIや公共施設の包括的管理など、様々な事業で実績があり、県においても今年度、道路照明のLED化事業や下水道事業における実績がございます。

同じく1の(7)、離島過疎地域の持続可能な地域づくりについてお答えいたします。

県では、離島町村等における人材確保や業務効率化への取組への支援、空き家を活用したサブリースによる住宅確保の支援、関係人口の創出に向けた地域交流やボランティアを組み込んだモニターツアー等を実施しております。

これらの取組の結果、関係人口の創出に一定の成果が見られるものの、行政サービスの提供を持続可能にするためのさらなる取組が求められているほか、住宅の確保等の課題を抱えております。

そのため今後は、離島町村の事務の一部を共同処理する離島町村総合事務センター（仮称）の設置の検討や、住宅整備コストの負担軽減等に取り組んでまいります。

次に、2、公共交通推進体制の構築と鉄軌道実現についての中の(2)、鉄軌道整備に係る特例制度の違いについてお答えいたします。

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法は、首都圏等の大都市地域において鉄道整備により大量の住宅供給が見込まれる地域を対象に、宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する目的で制定されたものと認識しております。同法を活用したつくばエクスプレス線においては、上下一体方式で整備され、整備費用の約8割が無利子貸付金で、国、関係機関と沿線自治体が約5割ずつを負担していると聞いております。

一方で、県が国に求めている特例制度の内容は、公設民営による上下分離方式の採用、国の補助率の拡充など、後年度負担を考慮し、持続的運営が可能となるよう検討したものととなっております。

県としましては引き続き国に特例措置の実現を求めてまいりたいと考えております。

同じく2の(5)、サブスク導入の取組状況についてお答えいたします。

サブスク制度の導入につきましては、料金やエリア等のサービスレベルの設定など、様々な要件について、交通事業者の合意が必要であると考えております。県におきましてはサブスク制度を含めた県外の先進事例の情報を収集するとともに、バス事業者に情報共有を行いながら、意見交換を行っているところです。

同じく2の(6)、官民連携による公共交通の利便性向上についてお答えいたします。

県では公共交通の利便性向上に向けて、バス事業者と連携し、基幹バスシステムの導入に取り組むとともに、沖縄都市モノレール株式会社とも連携し、バス・モノレールの利用料金を半額にする実証事業など、官民連携による取組を進めてきたところです。

路線バス網の効率化や再編については、バス事業者との合意形成が必要であることから、事業者と先行事例を共有しながら、路線の共同運行の拡充なども含め、協議を行っていきたいと考えております。

次に3、振興計画の5年見直しについての中の(3)、国税徴収額と県民所得についてお答えいたします。

税収と県民所得はともに経済活動に連動しますが、税の仕組みや物価の動向にも影響を受けるため、伸び率は必ずしも一致せず、一般に税収の変動は経済活動より大きく表れる傾向があります。

令和6年度の実績においても、国税徴収額は対前年度比8.5%増加しており、1人当たり県民所得の増加率の見込み3.9%を上回っております。

なお、国からの財政移転には、沖縄振興予算のほか、国税徴収額を原資とした地方交付税等も含まれており、それぞれの制度に基づき定まる沖縄振興予算と国税徴収額は、比較になじまないと考えております。

同じく3の(4)、県の主体性と沖縄総合事務局等についてお答えいたします。

内閣府のホームページでは、沖縄政策について、沖縄の歴史的・地理的な条件や、米軍基地の存在などの諸事情を踏まえ、地域の発展のためのきめ細かな施策を総合的、一体的に推進することが、国政上の重要課題であることに鑑み、内閣府に沖縄担当大臣を置き、沖縄担当部局を設置し、沖縄振興に係る総合調整と実施を一体とするほか、沖縄に内閣府の地方支分部局として沖縄総合事務局が設置されていることが説明されております。

県としましては国の責務としての沖縄振興の政策と連携を図りながら、本県の自主性・主体性のもと、地域特性に応じた政策決定が可能となる沖縄振興の枠組みを最大限活用してまいりたいと考えております。

同じく3の(5)のうち、県民所得の推移についてお答えいたします。

本県の1人当たり県民所得は、令和2年度約216万円、令和3年度約224万円、令和4年度約225万円と推移し、新基本計画の最終年度である令和13年度は展望値として291万円と見込んでおります。

県としては、DXの推進やスタートアップの育成等を通じたイノベーションを促進するとともに、国内外への市場開拓による外需の獲得と域内経済循環の活性化を両輪として進め、稼ぐ力の強化に向けた施策を総合的に展開してまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 農林水産部長。

〔喜屋武盛人 農林水産部長登壇〕

○喜屋武盛人 農林水産部長 1、知事の政治姿勢についての(4)、飼料自給率の向上、食肉センターへの支援、中央卸売市場再整備についてお答えします。

県では、草地基盤整備事業等により草地面積の拡大に取り組み、飼料自給率は、令和2年度の44.8%から6年度の49%に増加しております。また、老朽化している食肉センターの施設等については国の補助事業の活用を検討するとともに、稼働率向上に向け、出荷頭数の増加を図る目的として、高能力種豚の導入支援に取り組んでまいります。中央卸売市場の再整備については、対話事業者及び市場関係者との意見交換を行っているところであり、実現可能な整備手法の検討を進めてまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 商工労働部長。

[知念百代 商工労働部長登壇]

○知念百代 商工労働部長 1、知事の政治姿勢についての(5)のうち、外国人材受入れに係る県の取組についてお答えいたします。

県では、企業向けの外国人雇用に関する相談窓口の設置、セミナーや合同企業説明会の開催により、県内企業における外国人材の確保等を支援しております。また、外国人の労働者向けにはマナー研修等により、企業での定着を支援するほか、令和8年度からは、日本語学習機会の提供を予定しております。

県としましては、企業における外国人材の受入れ環境整備を支援することで、引き続き外国人等の多様な人材の活躍促進に取り組んでまいります。

同じく1(6)のうち、船舶MROに対する検討状況等についてお答えいたします。

商工労働部におきましては、船舶MROについて、各種統計に基づくデータの整理を行い、関係機関や事業者からの聞き取りなどを行ったところです。その結果、県内の鉄鋼船の大半が県内で修繕等を行っており、2000トンを超える大型船や離島航路の旅客船の一部等については、県外で行っていることを確認しております。船舶MROにつきましては、引き続き市場の状況等を調査してまいりたいと考えております。

同じく1の(8)、海底熱水鉱床の開発に関する国及び県の取組についてお答えいたします。

日本の海底熱水鉱床開発については、国による調査が進められており、沖縄近海では、銅や亜鉛などを含む鉱床の存在が確認されております。国の海洋基本計画では、2020年代後半以降に民間企業が参画する商業化を目標としたプロジェクトの開始を目指し、技術の確立や体制の整備等を進めることとされております。

県としましては、海底資源の将来的な商業化の可能性を見据え、引き続き国等の関係機関や関連事業者へのヒアリング調査等に取り組んでまいります。

続きまして3、振興計画の5年見直しについての(5)のうち、稼ぐ力の強化に係るこれまでの成果と課題についてお答えいたします。

商工労働部では、産業全体の生産性を高めるため、DXの加速化や経営革新の促進、高度な人材育成や就業者のリスクリングの推進などに取り組んできたところです。また、県産品のブランド化や県外・海外への市場開拓など、域内の経済循環を高める施策を総合的に展開したことで、企業間連携等による生産性の向上や付加価値の創出につながっております。今後は、物価高への影響や賃上げへの環境整備等のための課題解決に向けた取組を

強化する必要があります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 教育長。

〔半嶺 満 教育長登壇〕

○半嶺 満 教育長 1、知事の政治姿勢についての中の(5)、国際性に富む人材育成の取組についてお答えいたします。

県教育委員会では、中高生を対象とした英語能力判定テストや教員の指導力向上を目的とした英語小中高大連携研修会等を実施し、英語教育の充実を図っております。令和8年度は、モデル校においてICTやAIを活用した授業改善に取り組むこととしており、その成果と課題を県内各校へ普及することで、生徒の英語力向上を図りたいと考えております。

県教育委員会としましては、引き続き外国語教育の充実により、創造性・国際性に富む人材の育成に取り組んでまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 土木建築部長。

〔砂川勇二 土木建築部長登壇〕

○砂川勇二 土木建築部長 3、振興計画の5年見直しについての(2)、国発注工事の県内企業受注状況と県の取組についてお答えいたします。

沖縄総合事務局において、令和6年度は、発注件数が151件、約473億円のうち県内企業は139件、約259億円、受注率は件数で92.1%、金額で54.8%となっております。また、沖縄防衛局において、令和6年度は、発注件数125件、約2097億円のうち県内企業は117件、約1038億円、受注率は件数で93.6%、金額で49.5%となっております。県では、毎年度、沖縄総合事務局等に対し、県内建設業者への受注拡大等を要請しており、引き続き県内企業のさらなる受注機会の拡大について取り組んでまいります。

以上でございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 御答弁ありがとうございました。

まず今年度の、令和8年度の一般会計予算9400億という分であるんですけど、他府県いろんな努力しているんですね。この——分かりにくいと。予算組みいろんな形でね。例えば東京都も都民に都財政の見える化ということで、本当に分かりやすいような形でホームページに掲載をしているんですよ。そういうことで今回も——沖縄はこの振興計画等々含めて、この9400億ということで史上最高になっているわけですから、この県財政の分かりやすく見える化ということをする取組について、部長どういうふうな考えがあるんでしょうか。

○中川京貴 議長 総務部長。

○宮城嗣吉 総務部長 当初予算の説明資料では、財源内訳であるとか過去からの推移であるとか、あるいは重点テーマごとに主な事業という形で予算の内容を分かりやすく説明するような資料を準備しておりますけれども、そういった部分でアピールする部分については、様々な意見を聞きながら、工夫するような部分については工夫していきたいと思っておりますが、繰り返しになりますけれども、重点テーマに沿った形での主な事業とPR

したい事業という部分については、イラスト等を含めながら視覚的にも説明しているところではございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 東京都を見ると、一般会計予算、この数字が出ているんですね。この数字をクリックすると、この分でこの一般会計予算の重立ったものが出てきて、いうことで当初のものが分かりやすく表示されてくるといふ、本当に分かりやすいような形で専門家じゃないと分かりにくいといふようなことではなくて分かりやすいようなことを県民にぜひ示してもらえればありがたいなと思う。これはもうぜひそういう形で取り組んでいってもらえればというふうに思っております。

次に、この一括運用。会計管理者、来年、いろいろと令和8年でこの運用ルール等策定を検討していきながら、令和9年で一括運用を目指していきたいということであるんですけど、他府県の状況を会計管理者としてどのようにお考えでしょうか。

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

会計管理者。

○友利公子 会計管理者 失礼しました。

他県の状況調査で愛知県と埼玉県に行っていました。愛知県は、一括で定期による運用をしていたというふうに聞いております。埼玉県のほうでは、一括の債券の運用をしているということで、他県いろいろ様々に運用をしているというふうに考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 私10月の監査でもその分で提言させてもらったんですけど、今群馬県がその運用の実績——進んでいると言われていて、群馬県では令和6年の運用実績が、私が見たホームページでは6億、7億だったものが、今回、10億の運用実績を群馬県は出しているというのがあります。千葉県においては、約6割をこの基金の運用ということで、6割はこの債券で運用しているというところもありますので、令和9年でこの一括運用をしていきたいということでもありますので、知事、その一括運用、僕は健全な財政の活用ということ、公金の部分でありますので、この一括運用を知事としてどのように考えられますか。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 議員御案内のように、公金の安全かつ効率的な管理と運用について、他府県の状況をさらにまた会計管理者等にも研究をしていただいて、次々年度、令和9年度から一括運用できるような仕組みを構築できればというふうに考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 県民の公金を付託されているわけですので、ぜひ安全に保管しながらこの運用もしていくということが今の時代提起されておりますので、よろしく願いをいたします。

次に、那覇空港のほうに移らせてもらいますけど、部長お分かりでしたら教えてほしいんですけど、この国土交通省から出されている那覇空港の収支状況ってどうなっているのでしょうか。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 国交省の資料によりますと、那覇空港の令和6年度の収支になります。営業収益が約62億、営業費用が約176億、営業損益が赤字ということになります。114億となっております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 約100億近くの赤字——いろんな建設費用等々、那覇空港はありますので、そういった分での赤字の状況があるのかなというふうにも思っております。

一方で、那覇空港ビルディングの損益計算というんですか、収支状況はどうなっているんでしょうか。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 那覇空港ビルディング株式会社が公表しております第33期の報告書によりますと、令和6年度の収支状況は、売上高が152億、営業費用が84億、営業利益が67億、経常利益も同様に67億でございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 当期純利益で約47億という利益を那覇空港ビルディングは上げていらっしゃるというところでもあります。それで、県全体の——じゃあ、県全体の県の管理空港の部分はどうなっているのかなというところで確認すると、平成28年度でこれ約17億でいいのかな、17億の赤字ということによろしいんですか。そして、令和5年の皆さんの資料を見ると、マイナス9億の沖縄県の管理空港の収支試算というふうになりますけど、これ当たっていますか。

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

土木建築部長。

○砂川勇二 土木建築部長 県管理の空港についての資料は現在持ち合わせていないということでございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 すみません、僕も再質問でそれをお願いしていませんでしたので。

これ皆さんから出されている試算の分でございますので、令和5年度で県管理——トータルすると9億6000、そして平成28年度に比べると約半分の赤字の縮小という形にはなっているんですけど、何で僕が今この話をするかっていうと、この那覇空港の空港コンセッションの話ですよ。今もう福岡空港でもそうですし、北海道に行くと千歳というだけではなくて、北海道全域の北海道の管理する場で、全部一括で空港コンセッションの民間委託をしたという形があるもんです。今示したように、県管理は赤字なんですね。そして那覇空港も——空港ビルディングは利益を上げているんですけど、この那覇空港も——先ほど自衛隊のお話とか海上保安庁のお話もありました。そういったことを含めて、この民間に対するこの空港コンセッションっていうものを県としてもう一度どのように取り組むのか、どうかちょっとお聞かせください。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 那覇空港のコンセッションにつきましては先ほども答弁しており、自衛隊や海上保安庁等の空港利用の制約を受忍できるか、そういった課題もございます。さらには、離島航空路のネットワークの維持、それもできるかというふうなところ

もでございます。民営化のメリットとして様々なメリットもあろうかと思いますが、まずは那覇空港の在り方によって県民の利便性の向上につながるかどうか、そういったところが一番肝要かと思っております。関係機関等も含め意見交換を進めていきたいと考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 やはり沖縄は観光がリーディングですので、この玄関口がやっぱりそれだけの受皿でないと僕は沖縄の観光の発展というのはそう伸びがないという思いで今回この質問をさせてもらいました。全く別な観点でこの那覇空港を聞かせてもらいたいんですけど、2017年に米政府の監査院であるGAOが、普天間基地返還での沖縄県内に長い滑走路を確保するとの要請ということで、昨年9月に国防総省は全面的な同意と報道されております。この長い滑走路が沖縄には必要だよと、普天間を返すためにはというところがあります。そして、2017年に共産党の渡久地委員長がこのGAOの報告で、那覇空港の使用で翁長前知事に質問をしております。この那覇空港の使用ということで、翁長前知事の答弁は、代表・一般質問であります。那覇空港は絶対に使用させないというような答弁をさせていただいておりますということで、翁長前知事は答弁をされております。知事、この那覇空港の——昨今いろいろこの普天間の返還云々で米国からの要請と要求ということでお話があるんですけど、知事としてこの那覇空港、どのようにお考えになりますか。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 那覇空港は人間の体に例えますと、静脈だというように考えております。空の玄関、海の玄関、この空港からの人の流入、海からの貨物の流出入は沖縄県の経済の生命線であります。ですから、那覇空港をそのような米側の要求に応じて提供できるという環境といいますか、そういう考え方は私は適正ではないというように明快にお答えしたいと思っております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 我々——基地問題、私今回質問していませんので、この普天間のこの移設のものでは、やっぱりCH——給油機は岩国にという分。そして貨物の分はもう嘉手納にというような形での我々認識でもありましたので、ぜひこのことはアメリカがどういうふうな形であれ、辺野古という形が今、政府も唯一ということであるわけですから、やっぱりそれは矛盾があると、詭弁があるということは、知事としてもぜひ政府にそのことを示していただければなというふうにも思っております。

次に、自立的発展のこの船舶MROの分があるんですけど、先ほど部長、大半が沖縄で整備されていますよということがあるんですけど、私が頂いた皆さんの修繕実績で、船舶の修繕は令和2年で486隻あるんですけど、令和6年は297隻の修繕実績になっているんですよ。これを大半が整備されていますという捉え方っていうのはどうなのかと思うんですけど、この数字はどうなんですか。

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

商工労働部長。

○知念百代 商工労働部長 今議員のほうから御質問のありました整備の修繕の数が減っている理由についてなんですけれども、この資料が沖縄総合事務局の運輸部のほうか

ら頂いた資料となります。減った理由について確認したところ、沖縄総合事務局のほうでも把握していないといったような回答でございました。

以上でございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 皆さんいろいろ調べて本当に感謝はするんですけど、数字的に見ると、この修繕のやっぱり数は減っているわけですよ。でも金額は増えているんですよ。やっぱりこの相違が何なのかということも含めて、皆さんこれからまた沖縄県内においてこの船舶のMROをどのような形で整備、構築ができるのかということとをぜひ取り組んでもらえればありがたいなと思っています。この点もう一度。

○中川京貴 議長 商工労働部長。

○知念百代 商工労働部長 本答弁のほうでも申し上げてはおりますけれども、船舶MROの拠点の構築に向けましては、その市場性といったものをしっかり調査する必要があるというふうに考えております。今、実際に修繕が減った原因については、現時点ではまだ解明はされてはおりませんが、引き続き調査の中でどういったことで今減っているのか、あるいはまた額が増えてはいる、そういった背景などについても調べていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 私はやっぱり海洋立県である沖縄だからこそ、何か外港に面しているからなかなか整備基地が造れないというような理由もあろうかというふうに思っておりますけど、でもしかし3000トン級以上の整備は沖縄ではできないわけですよ。それを考えると、やはり海上保安庁のこの船舶もある3000トン級の、県内の企業でも約15隻近くあるわけですから、やっぱりそういう部分での沖縄でこの整備ができるということは、僕は大変大事な分もあろうかというふうにも思っておりますので、ぜひ前向きに検討を加速していただければと。もう最近政治は、研究するんだとか、検討するんだ、検討を加速するとか言いますので、ぜひ加速していただければというふうにも思っております。

次、この(6)番の中でのPPP/PFIの件なんですけど、部長、この県事業でPFI事業が進まないという状況の原因は何かというふうにお考えですか。

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

企画部長。

○武田 真 企画部長 県内で進まない一つの大きな理由には、行政としてPFI事業の活用が少し遅れたというのがあるかと思っております。昨今、沖電さん、それから沖縄公庫さんと一緒に共同に作業も進めているわけなんですけど、令和……

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

○武田 真 企画部長 失礼しました。

昨今、民間事業者も含めてプラットフォームをつくって、そのPFI事業について取り組んでいるところです。県内で市町村も含め19件の実施方針の公表件数も出てまいりました。一方で、PPPの取組については指定管理者制度も含め様々活発になっております。

PFIである意味トンカチをするという部分においては、県内企業の参入がなかなか厳しいというところがございます。その辺りも課題認識を持っておりますので、この辺り県内の建築事業者の理解も含めながら、今後その推進に取り組んでまいりたいと考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 ぜひ事業推進室ということで今回設置されておりますので、それを中心に——本来MICEにしてもJリーグ規格のサッカースタジアムにしても中央卸売市場にしても、PFIを前提にしたものだったというふうに思っていますので、それは諦めることなくぜひ前に進めていってもらえればと思いますので、よろしく願いをいたします。

次に、公共交通に移らせてもらいます。

去年、観光客が1000万人を突破したということでありますけど、部長、2030年の沖縄の観光客の目標数値というのは部長お持ちですか。もしお分かりであれば、多分部長だからすぐお分かりだと思うんですけど。

○中川京貴 議長 休憩いたします。

○中川京貴 議長 再開いたします。

○當間盛夫 議員 部長すぐ答えるのかなと思ったんですけど、コンベンションビューローの部分で出されている見通しの分で、2030年で約1742万人というこの見通しの数字がある。今回、1000万人を超えてということでこの数値を見ると、その時点で1300万人という見通しではあるんで、若干コロナの影響でこの分が下がっているというところもあろうかと思えますけど。でも、現時点でこれだけの交通渋滞があると。もうありますので、そのことも踏まえて、朝夕の交通渋滞、そして自動車に対する分担率っていうんですか、60%——全国からすると、自動車の分担率っていうのは40%ぐらいしかないけど、沖縄は60%近くあるんだとか。そして、バスの運転手が、2017年には2900名いたバスの運転手も2022年なんですけど、1600名に減少していると。タクシーもそうですね。2009年度でタクシーは1万人近くの乗務員がいらしたんですけど、2021年にはその半分、5200名にしかなくなってない。そして、レンタカーの保有台数は5万台を超えているという状況。知事、このような交通体系のこの現状、知事としてどのような認識を持っていらっしゃるのかちょっと御答弁いただければ。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 私も答弁させていただきましたけれども、交通政策の推進に当たっては、これは交通のみならず、まちづくりですとか観光、物流の連携はやっぱり欠かせないと思います。しかもこれだけ狭い沖縄の交通網を考えた場合に、余りにも自家用車の依存度が高過ぎる。それはなぜかという、公共交通が不便だからであるほかに理由がありません。ですから、その中にレンタカーなどの新たな移動系が増えていくということは、さらに沖縄の道路を造っても造ってもすぐいっぱいになってしまうという状況。しかも道路工事は、非常に時間がかかるということも考えると、今やはり行方べきことはこの交通施策に関する各種の計画、まちづくり、観光、道路計画など、それを一体的に集約して総合的な企画や機能調整を強化しなければならない。それはモノレールも既存のバスも、それからコミュニティーで走らせている公共バスも含めた形で考えるべきではないかと思いい、次年度から交通戦略推進課を設置し、まずそこで総合的なまちづくりと観光と医療と、

今それぞれ部局に分かれているその取組を一元化するというところから検討を始めていきたい。当然その中には鉄軌道、沖縄に適した鉄軌道とはどういうものなのかということをもう一度根本的に考え直して見る必要があるのではないかと考えております。引き続き鋭意そのことを含めて、県民の利便性の向上、我々が目指すのはあくまでもそこにターゲットを絞って様々な案件を網羅して織り込んで整理してみたいと思います。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 ありがとうございます。

武田部長、鉄軌道の採算性で次年度、令和9年度に結果だということがあったんですけど、最新の費用便益の分析はどうなっているかちょっと教えてください。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 県のほうでは県独自の費用便益比をはじいたときに1を超えた数値もございましたが、それをさらに進めて新たに4つの費用便益項目を追加をしたいと考えております。今そのための算定モデルを構築しているところで、令和8年度はそのモデルで回した新たなビー・バイ・シー、それをまた内閣府さんに説明して協議を加速してまいりたいというふうに考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 私は一体化法、この宅鉄法の分のお話もさせていただきました。部長のもので大都市圏というのがあるんですけど、あれは民間の分でできるというような形で組んでいるんですけど、私はこのことのほうが進めるんじゃないかなというふうに思っているんですけど部長の答弁は、新幹線整備法での特例制度を見通していきたいと、検討していきたいということなんですけど、これは進んでいるんですか。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 特例制度につきましては内閣府のほうでもこの振計のほうから検討するという事になっていますので、一定程度進んでいるというふうな捉え方もできるかと思っております。TX——つくばエクスプレスのTXにつきましては、やはり沖縄とはかなり環境が違うかと思っております。豊富な人口もございますし、それぞれの自治体も、財政力も非常に強い自治体でもございます。そういったところから少し環境が違うのかと思っております。沖縄に適した特例制度が必要ではないかというふうに考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 九州ですと、僕はつながらないとなかなかこの新幹線方式って難しいんじゃないかなと思うし、速度にしても、200キロの速度がないと、新幹線の、というようなものもあるということを見るとなかなか厳しいのかなと。国の調査のものもやらないというような調査事項にしかなくなっていないんじゃないかなという見通しからすると、なかなかこの新幹線方式っていうのは厳しいのかなというふうに思っています。

知事、昨年年末に記者会見で、私もこれ新聞見てあれだったんですけど、鉄軌道を実現するまでやめられないと述べられているんですけど、知事その決意、もう一度私は絶対的に知事がいる間にこの準備室等を含めた鉄軌道はやるんだということの決意を示してほしいと思うんですけど、いかがでしょうか。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 記者会見のときに、なかなか実現しない沖縄における鉄軌道の件についてやはりこれはどうしても昨今の渋滞の状況がますますひどくなっているということを見ると、あらゆる観点からこの交通網の再整備・一体整備は、避けて通れない最重要かつ、これは戦後の最大事業であり最大課題ではないかというように思います。そうすると基地の返還がいつになるのか分からない現状において基地の返還を待っているだけでは、到底今の現状の打破には向かわないわけですから、ぜひとも私はその再編の中には鉄軌道、沖縄に合う鉄軌道を導入すべきであると。それを導入するまではやめられないというふうに言ったのは、せめて私が与えられた任期の中で何らかのそういう方向性を見いだすことができないかということで、次年度から交通戦略推進課を立ち上げるということもまさにその一つの私の思いであり、県民に対して、県がしっかりその方向性で向かって取り組んでいるという姿も示さなければ、県民の理解・協力も得られないだろうと思います。ですから、引き続き強い気持ちで国、内閣府とも協議を進め、場合によっては需要と供給という言葉、供給から需要という、まさに沖縄都市モノレールは造っても絶対黒字にならないと言われていましたけれども、実際は、その需要が高まって3両化、3両化を菅官房長官時代にお問い合わせに行ったら、いや知事すぐ4両化ですよというように見ていらっしゃる方は見ているということがあれば、せめて供給から先につくり出して理論をはじいていって、そして需要につなげていけば必ず成功すると私は固く信じております。そのように進めていきたいと思います。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 ぜひ知事、私、6月にまた一般質問あるかどうか分からないんですけど、そのときには準備室をつくりますという答弁をいただければありがたいなというふうにも思っております。

次に、振興計画の5年見直しの件なんですけど、土建部長からもありました。知事、この総合事務局で金額ベースなんですけど、令和6年で県外・県内になると、県内企業が令和6年で54%、約46%は県外なんです。この防衛予算のものでも50%近く金額ベースで見ると県内企業というのがあるんですけど、知事、この状況、どのように認識されていますか。

○中川京貴 議長 玉城知事。

○玉城デニー 知事 総合事務局の案件においては、県内の受注率それから金額も半数を超えているわけですけども、ところが沖縄防衛局の発注については、やはり県内企業がまだまだその恩恵にあずかっていないということを見ると、さらに防衛局に対しては、県内企業が受注できる環境を整備するべきであるということの要望は引き続き行ってまいりたいと思います。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 次に最後になりますけど、沖縄振興予算と国税徴収額のことなんですけど、2015年のこの沖縄予算が334億円。国税徴収決定額が358億円ということで、その差額は約168億円なんです。ところが2024年になると、2670億の沖縄振興予算に対して国税徴収は5285億円ということで、2600億の開きが出ているんですよ。これは県経済の好調な影響ということがあるんですけど、私がお分り指摘したように、じゃ何で県民所得にそれが反映されないのかというところで部長の答弁は、いや交付税がその分でされるのは当

然の話だと思うわけですね。何でこれこんな開きの部分があって沖縄県はこの振興策の在り方等々含めてもっと私は国と議論をすべきだと思うんですけど、その見解をお聞かせください。

○中川京貴 議長 企画部長。

○武田 真 企画部長 少し税金と経済活動等の一般論で申し上げますが、国税徴収額、1人当たり県民所得とも経済活動が活性化すると連動して増加するものというふうに認識しております。国税徴収額については、税の仕組みや税制改正を受けるほか、1人当たり県民所得についても、企業活動の結果を受けて変動するものであるから、伸び率は必ずしも同じにならないと思っております。一方で本県の場合は、観光需要は急速的に回復してきた、そういう状況を踏まえすと、観光消費の増加が直接的に消費税額の増加につながる一方で、県民所得にはなかなか反映されていない。さらには物価高によるコスト上昇は直接的には消費税の増加につながる一方で、価格転嫁や賃上げが十分に行われなければ、県民所得にはなかなかつながらない、そういったタイムラグが生じているものと考えております。

○中川京貴 議長 當間盛夫議員。

○當間盛夫 議員 振興策があって県外企業に還流しているということで、ざる経済がなかなか改善されないという沖縄の現状があります。そして私、今回沖縄振興局、総合事務局の話もさせてもらったんですけど、皆さん考えたら、文化庁が京都に移転したんですよ。それから考えると、内部部局であれ沖縄振興局ということが内閣府のものであれば、地方分権、いろんな効率化を含めて私は総合事務局ではなくて、沖縄振興局が沖縄に来て仕事をするというのも大事な分があるんじゃないかなと思いますけど、これは提言として終わらせてもらいます。ありがとうございました。