

# 粟国村訪問 航空路再開について

## 【報告書】

2019年5月6日～7日

航空労組連絡会 政策委員会

航空労組連絡会 沖縄地方連絡会



【表紙の写真「粟国村村勢要覧表紙」から抜粋】

## 【目次】

1. はじめに	01 ページ
2. 栗国村への申し入れ文書	03 ページ
3. 栗国村との懇談記録	05 ページ
4. 報告書資料	
(1) 栗国村の現勢	08 ページ
(2) 栗国～那覇航空路 就航航空会社と就航航空機、便数、輸送形態の沿革	10 ページ
(3) 栗国～那覇 航空路と航路 輸送客数・シェアの推移	10 ページ
(4) 2010 年当時に検討された 栗国空港の整備計画案(二つの滑走路延長計画)・抜粋	11 ページ
(5) 沖縄県議会公共交通ネットワーク特別委員会での質疑の概要	12 ページ

## 1. はじめに

沖縄県は唯一の離島・島嶼県であり、交通手段はライフラインです。沖縄県には13の空港があり、沖縄本島、宮古島、石垣島から航空路線があり各離島の産業・生活の基盤となっています。

私たち航空労組連絡会・沖縄地連は5月6日から7日にかけて粟国島の村役場を訪問しました。訪問の目的は40年近く那覇空港と粟国空港間の航空路線が運休になっている中で、

1. 粟国村にとって航空路の役割
2. 粟国村が航空路再開するための取り組み
3. 航空路再開にあたり障害について

現地の声を聞き、航空輸送を担っている航空労働者からの航空路再開に向けた「提案」を行うための情報収集のために訪問しました。

新城村長、伊佐副村長、又吉総務課長との懇談を通じ1日の早い航空路の再開の必要性が実感することができました。懇談の概要(5ページから7ページ)をご参照ください。

粟国村訪問から得た情報と、沖縄県議会での質疑を通じて明らかになった事実を元に「航空路再開に向けた提言」をまとめていきます。

粟国村との懇談の前日・5月6日に粟国空港、粟国島を代表する凝灰岩から成る断崖、サンゴの砂浜の海岸、鍾乳洞等の景観や「粟国の塩」工場を電気自動車のレンタカーで探索を行いました。

以下、粟国島と航空路に関する情報を提供します。詳細の情報は報告書資料(8ページから21ページ)をご参照ください。

粟国島は、県都・那覇から北西60Kmに位置し、泊港からフェリーで結ばれています。船舶のみのアクセスから空港の共用開始により1978年7月6日から那覇空港と粟国空港が南西航空のDHC-6(19人乗り)によって結ばれました。

40年近い運航は、南西航空(日本トランスオーシャン航空)から琉球エアコミューター(RAC・DHC-6からアイランダー・9人乗り、定期運航)、第1航空(アイランダー・9人乗り、不定期運航)と変遷してきました。

粟国路線の運休になった経緯は、第1航空が運航する那覇～粟国の航空路が2015年8月に粟国空港で発生した事故後運休止、2年5ヶ月後2018年1月15日から3

月 30 日の間運航が再開しました。

赤字路線を維持するために翌年度の運航にかかる損失見込みを提示し、その損失を国・県・地元で負担額の確認を受けて運航が維持・継続がされる仕組みになっています。

2017 年 12 月に開催された沖縄県離島路線維持協議会において第 1 航空が提示した 2018 年度の運航損失 2 億 6000 万円の沖縄県と粟国村が負担する 2 億 4000 万円の運航費補助額に沖縄県・粟国村が多大な負担を同意できなかったために第 1 航空に運航継続を確認が取れず運休となりました。【12 ページ～20 ページ、沖縄県議会公共交通ネットワーク特別委委員会質疑の概要】参照。

2019年4月15日

栗国村

村長 新城静喜 殿

航空労組連絡会

議長 近村一也

航空労組連絡会 沖縄地方連絡会

議長 矢野正敏

栗国空港と那覇空港の路線の役割について栗国村の意向に関する聞き取り調査  
<申し入れ>

表記の件、糸数慶子参議院議員を通じてのご紹介を受け、聞き取り調査の申し入れをいたします。

#### I. 栗国村の訪問でお聞きしたい内容

以下の点です。

1. 栗国村にとって航空路の役割についてのお考えをお聞かせください
2. 栗国村が航空路再開するために取り組んでおられる具体的な活動をお聞かせください。
3. 航空路再開にあたり障害は何がありますか。具体的な事例をお聞かせください。

#### II. 訪問の日程

5月7日午前中を希望します。5月6日のフェリーにて栗国着で訪問します。

#### III. 訪問する者

菊池富士夫 航空労組連絡会顧問(全日空 OB)

矢野正敏 航空労組連絡会・沖縄地方連絡会議長

(日本トランスオーシャン航空乗員組合出身・B737 機長)

小橋川大地 航空労組連絡会・沖縄地方連絡会事務局長

(日本トランスオーシャン航空乗員組合出身・B737 副操縦士)

#### IV. 航空労組連絡会の離島航空政策活動の紹介

航空労組連絡会は 1980 年代から公共性の高い離島航空路線の維持と拡充を図るために、航空路が開設されています離島を訪問し自治体と地元の関係団体から問題点を調査する活動を続けてきました。調査結果に基づき関係する「県、議会」「国」に申し入れ取り組みを行ってきました。

その取り組みについて資料をもとに紹介させていただきます。

1. 1986 年までに離島を訪問した調査のまとめ
2. 離島調査と国の政策に対し航空労組連絡会の「提言」
  - (1) 離島航空輸送の現状と問題点、発展のための「提言」  
: 03 年 1 月作成
  - (2) 航空連 2010 年版 政策パンフ・抜粋・離島航空政策  
離島航空路線の維持と拡充を図るために
3. 大島 離島調査 報告 08 年 8 月 19 日

上記の資料を同封いたしました。訪問時に概要を紹介させていただきます。

#### V. 航空労組連絡会の組織について

1. 全国の主要労働組合 厚生労働省発行から抜粋
2. 航空労働組合の現勢 航空労組連絡会作成

#### 問い合わせ先

航空労組連絡会

〒144-0043 東京都大田区羽田 5-11-4 フェックスビル

03-3742-3251 FAX03-5737-7819

E メールアドレス : [honbu@kohkuren.org](mailto:honbu@kohkuren.org)

栗国村訪問連絡担当

菊池富士夫

E メールアドレス : [ZAL00201@nifty.com](mailto:ZAL00201@nifty.com)

携帯電話 : 090-5297-6958

航空労組連絡会・沖縄地方連絡会(沖縄地連)

以上

# 栗国～那覇航空路に関する栗国村との懇談

## 【質問に対する質疑応答要約】

栗国村へ航空路再開に関し、3項目について栗国村の見解について聞き取り調査の申し入れを行った。栗国村との質疑応答の要旨をまとめた。

日時 2019年5月7日 9時30分から11時30分

場所 栗国村役場にて

出席者

栗国村 新城 静喜 村長  
伊佐 文宏 副村長  
又吉 盛泰 総務課長  
航空連 菊池 富士夫 顧問  
矢野 正敏 沖縄地連議長  
小橋川 大地 沖縄地連事務局長

### 1. 栗国村にとって航空路の役割についてのお考えをお聞かせ下さい

栗国村の人口を減らさない、及び生活の質を維持する為に定期航空便が必要。2015年8月の第一航空の事故後18年に約3ヶ月再開したが、4年間航空路がなくなり、人口減少の割合が増している。直近5年で栗国村の人口は70人も減少しており、栗国村の総人口の約1割にのぼっている。

栗国村の人口推移	
H17 2005年	936人 国勢調査
H22 2010年	863人 国勢調査
H27 2015年	759人 国勢調査
H28 2016年	734人 1/1
H29 2017年	724人 1/1
H30 2018年	709人 1/1
H31 2019年	701人 1/1

航空の利便性低下、人口減少、がもたらした影響は具体的には以下のような状況が起きている。

19人乗りのDHC-6から9人乗りのアイランダーに変わった事により、医療分野で

の医師や看護師の維持に支障が発生し、人口流出の原因となっている。具体的事例として30名定員の老人ホームに25名入っているが常駐の歯医者がないので入れ歯の調整ができない状況にある。また産婦人科の医療従事者がおらず、出生は那覇市に行く必要があり、非常に不便であり出生率低下の原因となっている。

第一航空の事故後、航空輸送の質の低下の代案として、那覇～粟国間の1日1往復のフェリー運航を2往復にしたがフェリー運航要員の休日の取得がタイトになり数ヶ月で1往復に戻した。

航空便の利便性が悪くなった影響で、ダイビングショップが撤退した。

郵便・公文書は航空にて運んでいた。今は船のみなので台風の接近が続くと1週間フェリーが運休となり遅延が生まれている。

冠婚葬祭時、前日入りしなければならず、不便。

教育現場においては、大会派遣等の移動に伴う不便や、や同級生が少ない為に人数が必要とされる団体競技が出来ない等の支障が解決されない。

## 2. 粟国村が航空路を再開するために取り組んでいる

### 具体的活動をお聞かせください

いつでも定期航空路を再開できるように空港は、空港職員配置、ターミナルは建て替え、滑走路の補修を行った。

沖縄県に対し、粟国～那覇間の定期便を行ってくれるエアライン選定を催促している。

## 3. 航空路再開にあたり障害は何かありますでしょうか？

現状の航空路補助制度について、粟国村、沖縄県の負担金割合が非常に高く、国の負担が少なすぎるので制度改正が必要であると考えている。

第1航空より2018年度の赤字見込みは2億6000万円が提示された。制度上は国が50%の1億3000円、1億3000万円を沖縄県と粟国村が負担する。しかし国は査定があり2000万円が上限で、沖縄県が1億6000万円、粟国村が8000万円の負担



となる。村の財政規模は年間 17 億円であり、8000 万円は負担が多すぎて支払えない。そのために 18 年度から第 1 航空による運航がなくなった。

ウチナーの翼 RAC に路線をお願いしたいが、

RAC による就航は DHC-6 とアイランダー退役により運休措置となった。当時 RAC は 800m の滑走路が DHC-8 就航可能な長さに延長されるならば再開すると表明した。

沖縄県と栗国村が RAC の保有機材に合わせ滑走路延長を試みたいが、延長に必要な土地の 90% が私有地の為、地権者が探し出せない等の問題が発生し、延長計画は頓挫した。【11 ページ参照】

RAC が現在運航している Q400 は現空港では滑走路が短いので、延長をするとすると 10 年から 20 年もの期間が必要と見込まれる。

よって RAC 以外の航空会社を選択する必要がある。

航空路を再開に向けては安全面、経営面で信用のできる航空会社を選定することが重要である。

選定作業は沖縄県に委託しているが、選定に時間がかかるほど不便な状況が長引いてしまうので早急に県の職員や県議の方に対し、栗国村に実際来てもらい、直接話がしたいと思っている。

現在行われているエクセル航空によるヘリコプター輸送は、運航費の 90% が一括交付金で賄われている。搭乗希望者が 5 人揃えば、割安になる制度であり、単数では活用しづらい。警察、消防、医療輸送、報道等の需要が優先され栗国路線運航は後回しになる等の影響により、航空利便性の改善はされていない。

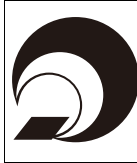
事故により運航が一時ストップしたが、双発機の就航と飛行ルートを渡名喜島経由に変更する等の安全措置が取られている。

以上

～自然・ひと・暮らし ふくらしやる粟国 てるくふあ島～

あぐにそん

粟 国 村



市町村コード	473553	類型	I-2
所在地	〒901-3792 粟国村字東367番地		
T E L	098-988-2016	F A X	098-988-2206
ホームページ	http://www.vill.aguni.okinawa.jp/		
指定地域	離島・過疎・辺地・農業振興・産業高度・観光促進		

〈組織〉

(平成30年3月31日現在)

村長	しんじょうしずよし 新城 静喜 任期 H32.7.31 (3期)	副村長	いさふみひろ 伊佐 文宏 任期 H32.8.14 (3期)
副村長	-	教育長	すえよしよしはる 末吉 良治 任期 H31.8.15 (1期)

〈概要〉

県下 39 位			
総面積	H29.10.1	耕地	H29.7.15
7.65 km <sup>2</sup>		128 ha	宅地 H29.1.1
			371,544 m <sup>2</sup>

県下 38 位			
住基人口	H29.1.1	H27国調人口	H22国調人口
724 人		759 人	863 人
年少人口割合 12.4%	(県全体 17.4%)	高齢化率 33.1%	(県全体 19.6%)

住基世帯数	H29.1.1	H27国調世帯数	H22国調世帯数
432 世帯		429 世帯	379 世帯

有権者数	H30.3.1	男	女
600 人		338 人	262 人

議長	いらみなしんえい 伊良皆 信英	副議長	おおたあきら 太田 晃
議員	条例定数 7 現議員数 7 常任委員会 無	党派構成	無所属 7 - - - - -
		任期満了日	H30.9.27

沿革

明治41年4月1日	村制施行
-	-
-	-
-	-
-	-

〈基本構想〉

基本構想	H22～H31	中長期財政計画	無
基本計画	H27～H31	( - - )	
実施計画	H28～H30	( 3年計画 1年ローリング )	

〈平成30年度主要事業〉

(百万円)

区分	事業名	新・継	事業費
補助	役場機能緊急保全事業	新規	552
補助	離島航路運航安定化支援事業	新規	1,820
-	-	-	-
-	-	-	-

〈今後の主要プロジェクト〉

(百万円)

区分	事業名	実施年度	事業費
補助	配水管布設更新事業	H29～H37	627
補助	村営住宅	H30	123
補助	照喜名原地区整備事業	H27～H31	643
-	-	-	-

\*類似団体()は修正値。ラス指数の()は国家公務員の給与改定特例法による減額措置が無い場合。

〈村の花・木・鳥・魚/名所・旧跡/祭・行事等〉

村花	テッポウユリ	村木	フクギ、ソテツ
村鳥	-	村魚	-
名所・旧跡	マハナ展望台、番屋跡、ウーグの浜(長浜ビーチ)、洞寺(テラ)、大正池公園、東ヤマトウガー、ヤヒジャ海岸、観音堂		
祭り、行事	マースヤー(旧大晦日)、ウクシ(旧1月3日)ハーリー(旧5月4日)、ヤガンユミ(旧6月24日)		
名産・特産	ようかん、ソテツみそ、黒糖、粟国の塩、もちきびかりんとうもちきび、玉ねぎ、フクギ染め		
姉妹都市	-		
その他	粟国村イメージキャラクター「アニーちゃん」 沖縄県鳥獣保護区(全域 H24年11月)		

〈広域市町村圏・広域計画〉

南部広域市町村圏
-
-
-

〈基地面積〉

(H29.3末)

米国軍	
基地面積	0.0 ha
市町村面積に占める割合	-
自衛隊	
基地面積	0.0 ha
市町村面積に占める割合	-
合計	- ha
県面積に占める割合	-

**〔教育〕**

(平成29年5月1日現在)

区 分	施設数	児童生徒数
村立幼稚園	1 園	11 人
村立小学校	1 校	30 人
中学校	1 校	27 人
村立	1 校	27 人
村立以外	0 校	0 人

**〔医療〕**

(平成28年度)

区 分	施設数	病床数
病院	0 箇所	0 床
村立	0 箇所	0 床
村立以外	0 箇所	0 床
診療所	1 箇所	0 床
村立	0 箇所	0 床
村立以外	1 箇所	0 床

住民千人当たり病床数 0.0 床

**〔産業〕**

①産業別就業者数 (H27国調)

区 分	就業者数	構成比
第1次	37 人	10.5%
第2次	88 人	25.1%
第3次	226 人	64.4%
合 計	351 人	100.0%

**〔福祉〕**

区 分	施設数	収容定数
保育所(H29.4.1)	- 箇所	- 人
村立	0 箇所	0 人
村立以外	0 箇所	0 人
生活保護率(H28年度平均) 人口千人当たり		57.49 人

②村内総生産

(H26年度実数)(百万円)

分 類	総生産	構成比
農林	55	2.0%
水産	4	0.1%
鉱・製造	120	4.4%
建設	658	24.4%
電気ガス水道	15	0.6%
運輸・通信	29	1.1%
卸売・小売	213	7.9%
金融保険不動産	197	7.3%
サービス	392	14.5%
政府サービス生産者	851	31.5%
民間非営利団体	168	6.2%
合 計	2,702	100.0%

**〔財政〕**

① 決算収支

(百万円)

区 分	H26年度	H27年度	H28年度
歳入総額	1,994	3,154	1,678
歳出総額	1,863	2,915	1,425
形式収支	132	239	254
実質収支	114	231	238
比率	17.5%	34.1%	36.0%
積立金	92	195	244
積立金取崩額	114	268	167
実質単年度収支	△ 14	44	83

② 主要指標

(百万円)

区 分	H26年度	H27年度	H28年度	順位	県平均	市平均	町村平均
財政力指数	0.10	0.10	0.10	37	0.36	0.52	0.30
標準財政規模 a	649	678	659	40	8,229	22,349	3,051
経常収支比率	95.4	95.3	98.1	40	86.7	87.8	83.9
人件費	39.7	38.1	40.1	39	23.4	22.6	25.4
扶助費	2.4	1.8	2.9	11	14.2	17.1	6.8
公債費	16.8	15.3	15.3	23	14.4	14.9	13.3
物件費	21.3	21.8	22.4	38	14.0	13.6	15.2
その他	15.1	18.3	17.4	17	20.7	19.6	23.2
実質赤字比率	-	-	-		-	-	-
連結実質赤字比率	-	-	-		-	-	-
実質公債費比率	11.0	8.7	7.2	23	8.3	9.0	6.6
将来負担比率	-	57.6	59.9		26.9	41.7	-
税徴収率	77.3	77.9	72.1	41	96.2	96.4	95.4
現年課税分	89.5	91.8	88.4	41	98.6	98.7	98.5
滞納繰越分	12.2	16.7	9.8	40	37.7	39.3	33.1
債務負担行為額 b	0	0	0				
b/a %	0.0	0.0	0.0				
地方債現在高 c	1,021	1,543	1,523				
c/a %	157.4	227.5	231.0	39			
積立金現在高	638	565	637				
財政調整基金	307	234	311				
減債基金	14	14	14				
その他特目基金	317	317	312				
住民1人当たり税負担(円)	66,179	71,315	71,298	4			
自主財源比率	16.7	17.3	30.8	20			

③ 公営事業会計等における繰入金の状況 (H28年度 百万円)

区 分	実質収支	繰入金	うち財源補填的繰入
国民健康保険事業	7	15	11
老人保健医療事業	0	0	
介護保険事業(保険)	0	0	
後期高齢医療事業	2	5	
区 分	実質収支	繰入金	うち基準外繰入
法 非 通			
簡易水道事業	0	26	14
下水道事業	0	5	2
交通(船舶)事業	0	28	0
観光その他事業	5	0	0
-	0	0	0
法 通			
-	0	0	0
-	0	0	0

④ 歳入の状況 (H28年度 百万円)

区 分	金額	構成
地方税	52	3.1%
地方譲与税	7	0.4%
地方交付税	789	47.0%
普通交付税	563	33.6%
特別交付税	226	13.5%
国庫支出金	50	3.0%
県支出金	233	13.9%
地方債	71	4.2%
その他	476	28.4%
歳入総額	1,678	100.0%

④ 歳出の状況 (H28年度 百万円)

区 分	金額	構成
人件費	315	22.1%
物件費	451	31.6%
扶助費	53	3.7%
補助費等	150	10.5%
公債費	103	7.2%
普通建設事業費	11	0.8%
補助事業費	10	0.7%
単独事業費	1	0.1%
その他	342	24.0%
歳出総額	1,425	100.0%

**〔行政の特色〕**

豊かな自然と先人たちが育んできた歴史風土を大切に守り、活かすことを基本に村全体の秩序ある開発と回復整備に取組み、新しい文化を創生し、魅力ある村づくり実現に向けて「自然・ひと・暮らし ふくらしやる薬国 てるくふあ島」を基本構想に「島しよ基盤づくり」「産業振興」「生活環境」「教育文化」「健康福祉」「住民参加・行政運営」の6つの施策に取り組んでいます。

# 那覇～粟国 航空路線の沿革

## 就航航空会社・機材・便数

78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
SWAL/JTA 1978.7.6.～92.11.15.														RAC 1992.11.16～.2009.5.31														第1航空 2009.6.19.～15. 8. 28.			第1航空										
DHC-6														DHC-6										アイランダー・BN-2B～15. 8. 1.				DHC-6 15.8.2.～8.28 18.1.15～3.30													
週9便				1日2便																		不定期				不定期															

## 輸送実績・航空と船舶、シェア

79	84	89	91	年度	98	2	6	10	14	17
9,908(53.7)	13,860(57.7)	13,971	14,664(64.9)	航空	31,035(62.9)	21,066(41.7)	11,378(38.6)	7,696(29.9)	12,415(33.0)	
8,514(46.3)	10,163(42.3)	11,000	7,932(45.1)	船舶	18,282(37.1)	29,491(58.3)	18,075(61.4)	18,002(70.1)	25,233(67.0)	35,469

84年にフェリー粟国  
210トンが就航

2002年8月に新  
フェリー就航

注：人、（ ）シェア

沖縄県離島関係資料等から航空労組連絡会作成

# 5 栗国空港の現状と将来の対応方策

## 滑走路配置案の考え方



- 島の土地利用状況を考慮し、現在の空港周辺で検討
- 現在の空港用地を積極的に活用
- 重要な生活基盤である農業用地や整備された土地改良地区などに影響を与えない

一部埋立てをともなう案

埋立てをしない案

埋立て面積を小さくするために、滑走路の位置を西側へ寄せます

陸上部だけで整備できるよう、滑走路の向きを変更します

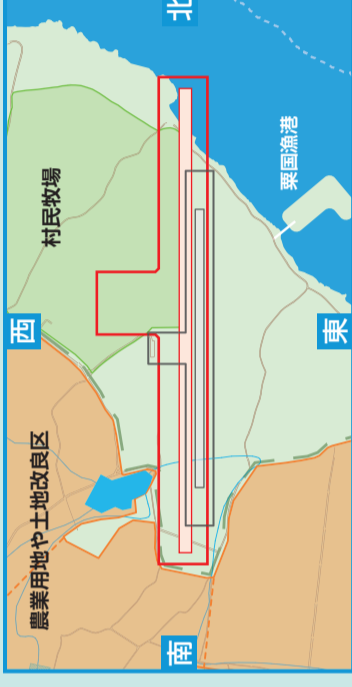
A案

B案

## 将来の対応方策 【年間1万5千人の利用客を想定した比較】

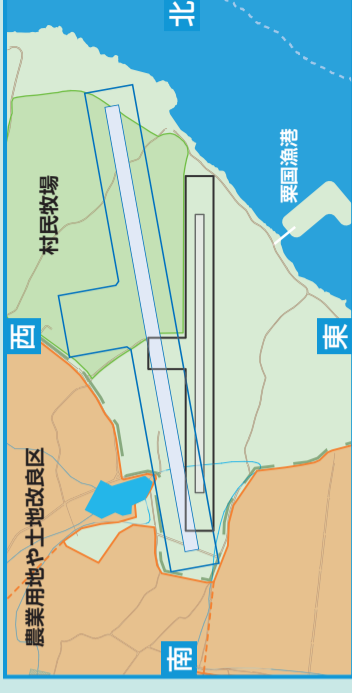
### 長い滑走路を整備する2つの案

#### A案 滑走路の両方向延長案



埋め立てをできるだけ小さくするため、現空港の滑走路の西側に滑走路を寄せて、南北へ整備する案です

#### B案 陸上案



滑走路の向きを西側に回転させ、陸域だけで滑走路を整備する案です

### 現空港を活用する案

19人乗りのプロペラ機を就航させる案です

### 現状

9人乗りのプロペラ機をもつ航空会社によってチャーターで路線が継続されています

### 比較

現在運航している航空会社です

### 概要

運航可能な航空会社	現在運航している航空会社です
航空路の見通し	チャーター運航です
空港能力	滑走路 800m
飛行機	プロペラ機・9席
機会	2~3往復
就航率 <sup>注1</sup>	92% <sup>注2</sup>

現在県外に1社あります
チャーターが定期運航かは未確定です
滑走路 800m
プロペラ機・19席
2往復

県内外に39人乗りのプロペラ機をもつ航空会社があります

定期航空路での運航が前提となります

滑走路1,180m、ターミナル施設の改築

プロペラ機・39席

1往復

1便あたりの座席が増え、団体での利用が可能、チケットも取りやすくなります

これまでより悪天候に強いプロペラ機が就航できるため、欠航が少なくなることが見込まれます(想定就航率：99%)

※ 28ha 海上部(2ha)

※ 34億円

※ B/C 1.8<sup>注3</sup>

新たに必要な土地：約14ha  
概ね地権者の同意が取り付けられています

新たに必要な土地：約21ha  
地権者の同意取り付けはこれからです

※ 5~6年

- 空港が集落に近づきます
- 沿岸の道路が東西に分断されます
- 村民牧場の消失面積が、B案に比べ小さいです

- 空港が集落に近づくと、飛行コースは離れます
- 沿岸の道路が東西に分断されません
- 村民牧場の消失面積が、A案に比べ大きいです
- 牛舎等の移転を必要とします

現状とほぼ同じです

海域ではリープ内の約2haが埋め立てられます

海域を埋め立てられることはありません

運航可能な航空会社の誘致・確保が必要です

継続的な公的支援の実施が必要です

—

台意形成が概ね図られています。畜産業への影響や埋立てによる自然環境への影響を小さくすることで

台意形成はこれからであるため、相当の期間を要することが考えられます。畜産業への影響を小さくすることで

交流拡大が期待できます

提供座席数が多く、交流拡大がより期待できます

※ 印の評価は、今後の検討により変化が生じる可能性があります

注1 就航率：一年間で予定した便の中で、就航できた割合  
注2：平成15年度から平成20年度までの就航実績です

注3 費用対効果：「空港建設・管理の費用(C)」と「船よりも速く移動できる効果や船が欠航しても飛行機を利用できる効果(B)」の比率です。一般に、事業を行うには、B/C=1以上あることが必要とされています。

**粟国路線再開に関する  
公共交通ネットワーク特別委員会の論議について  
【何が論議されたのか】**

2017年 第6回定例会 12月18日～2019年 第1回定例会 03月22日  
【沖縄県議会ホームページ会議録から作成】

平成29年・2017年 第6回定例会 12月18日

委員会の質疑は

- 15年8月2日にDHC-6が就航、25日に事故。それ以降運休。
  - 18年1月15日から運航再開。運航は3月31日まで。4月以降は運休。
- という状況のもとで

①運航再開にあたっての運航費補助交付額について

②4月以降の運航について

が行われた。

①運航再開にあたっての運航費補助交付額について

17年12月15日離島航空路維持確保協議会で合意された内容

第1航空から18年1月15日就航、1日2便の意向が示され合意。

17年度の運航費補助をすることは合意

17年度、損失見込み額は約1億700万円。

粟国村が負担できる額は900万円。

18年度は赤字額の見込みが事業者から提示。

平成30年度の赤字見込み2億6000万円

制度上は

国が赤字額の2分の1、

残りの2分の1の、3分の2を県が、3分の1を地元の市町村が負担

平成30年度は

国庫補助が2分の1、しかし対象額の打ち切りで査定があり、

実際この2億6000万円の場合、

内訳の負担が国は2000万円

県が1億6000万円、

村が8000万円。

県及び村は事業費が大きいため協議が調わなかった。

18年4月からの運航はない。

②4月以降の運航について

4月以降の運航は、第1航空が示している運航費補助を受け入れれば運航は行わ

れる。

質疑では  
議員から

航空機購入補助で購入した機材が生かされないこと  
県が第1航空との協議以前の取り組みが必要  
第1航空への信頼性、透明性についてどうか  
第1航空に変わる航空会社、JAL・JTAグループも含めて検討を  
離島の航空会社には資本参加し行い持続性を持った運航を。これは提言だ。

平成30年・2018年 第3回定例会 03月23日

委員会は

18年1月15日に運航再開、4月以降は運航補助交付額について合意がなく運航がないという状況のもとで委員会が開催された。

質疑は

- ①運航費補助の金額について
- ②航空機購入補助・22億円余で導入した機体を使った第1航空以外の航空会社での運航について

①運航費補助の金額について

30年度の金額の圧縮の協議について

「先方からどうしてほしいという具体的な提案はまだない状況。示した補助をいただければ運航する」

31年度は、3億8000万円の赤字が見込まれる。

「そもそも事業自体がどうだったのかということも含めて、少しこれは非常に問題であると感じている。」

赤字の大きな要因は、事故のために、2年近く運休止、その間に訓練とか運行していないのにいろいろな費用が大きくかさんでいる。補助金で見るとどこかどうか、飛んでいないそのものを含めて補助金で出さなければいけないのかということはあると思う。御理解いただきたい。我々は規定に沿って、どこまで出せるか、先方にもどこまで圧縮できるのか協議したが、平成30年度の運行に向けては、協議会で欠航となった。

②航空機購入補助・21億円余で導入した機体を使った第1航空以外の航空会社での運航について

第一航空へ2機、総額で21億7300万円、国からの補助が14億7500万円、県の補助が4億9167万円。

**【質問】**

「第一航空は、本土、内地を含めてどういう運航状況の会社ですか」

**【回答】**

「旅客を運ぶのは粟国路線だけ。通常は、大阪で4空港を拠点としている会社で、航空写真、航空地図、報道の写真を撮るなどの、小型機を運航している会社」

**【質問】**

「第一航空は、パイロットを含めた人材に問題がある。それから経営力にも問題があるというような感じに見えるのが、これは、陳情処理方針の中で、ほかの航空会社との協議を行っていくと書いてあるのですが、これについて詳細に説明を」

回答

「ほかの航空会社を探すことも一つの方策として取り組んでいる。あと第一航空との協議も、必ずしもゼロない」

**【質問】**

「基本的には、いかにして離島の交通の便を、当初の目的を達成するかということにおいては、極めて抜本的な考え方でやらないといいますが、その辺に関して、少し詰めが甘いのではないか」「場合によっては、実績がある航空会社に暫定的に機材を提供して、効果を出していく段階的な方法がある」「この財産が第一航空のものになっているという判断に立つと、機材の弾力的な運用ができなくなる。どういう理解をしていますか。」

回答

「第一航空の所有物であり、財産だ」「補助路線で使用しなければ、補助した金額は返還してもらおうという考え方だ」「離島の航空路線の安定運行ということが一番大事。県としての対応について、国とも相談しながら適切に進めたい」

平成30年・2018年 第4回定例会 07月03日
---------------------------

委員会は

航空機購入補助による2機の機体を第1航空に代わる航空会社で運航を行うのかについて質疑が行われた。

**【質問】**

「第一航空は、現在どういう課題、整理に向かっているのか、御説明を」

回答

「粟国、多良間、波照間の航空路線を再開、維持できないかと考えております。方策について、行政、航空会社を含めた関係者らで検討を深める」

**【質問】**

「2機の航空機の取り扱いを速やかに整理をしておくべき、現在はどういう方向でこの財産の話は進んでいのか」



回答

「補助金返還の手続きをとっているわけではなく、今、第一航空が飛行機を保有している状態」「次に運航できる会社とその飛行機を使えるのかを、そこを目標にしっかりとやっていきたいと考えている」

【質問】

「第一航空と膝詰め談判して、運航再開に持っていけるのか。場合によっては、ほかの航空会社という可能性もあるのか。その辺の見通しについては、待ったなしだと思っておりますが、その辺はどうなっていますか。」

回答

「現在、機材の有効活用が望ましいことは国土交通省とも内々に話しております。現実には、第一航空による再就航が無理であるという状況になっています、就航の意思がある航空会社と調整して、県内の離島便を確保できるように協議を継続しています。」

【質問】

「これは待ったなしだと思います、場合によっては、三役の決断で、知事や副知事が行って、ぜひこういう形でまとまってくれないかというくらいの熱意を持ってやらないと。これは、はたから見てみると、何なんだこの行政の遅さはという話になります。企画部長、この辺については、パワーアップしてやってもらえませんか。」「ちなみに、いつごろまでに解決するという見通しは持っていますか。それがないと困ります。目標を設定してやらないといけません。」

回答

「何分、相手のあることでして、時期を明言できればいいのですが。そういう状況であるということについて、御理解を賜りたいと思います。」

【質問】

質問

「定期運送をするには、それなりの体制や機材が必要であると理解します。那覇—粟国空路は、第一航空が参入する以前は定期運送事業者である琉球エア—コミュニティー—RACがやっていたわけですね。それが、なぜこの不定期運送事業者である第一航空に任されるようになったのかを教えてください。」

回答

「RACが路線から撤退し、その後に、第一航空が飛んでいいという意向を示したものと。」「第一航空は、不定期の航空運送事業者であったということ。」

質問

「今、新たな航空会社の選定に向けて動いている、早期の再開は大切なことだが、安定的に飛ぶということが島の人たちの願いだ。次に選ぶとすれば、安定している航空事業者が当然優先されていくべきであると思いますが、その辺の考え方はどうか。」

回答

「安全対策等がしっかりとされていて、定期航空運送事業者に劣らない事業者の中で、意志や能力がある会社であれば、それについては幅広く考えていきたい」

質問

「逆に、定期航空運送事業者の立場になると、実際に離島航空路に手を挙げたくて

も、新規参入という新たな形の挑戦になると思うので、投資するにしても大きな額になると思います。先ほどから議論している第一航空に対して、税金を投入し、購入した航空機は、国が 75%、県が 25%という、全てを税金で購入した公有財産であると思います。皆さんはその譲渡やリースという形もあると言っていたのですが、これは法的には可能なのですか。国との協議の中身はどうなっていますか。」

回答

「補助金で民間事業者が購入した財産について、補助した者の許可なく、これを売却は許されておりません。しかし、補助した国、県が了承すれば、それは可能であると考えております。」

質問

「一日も早い再開のためには、現実的な対処として、就航できる会社に譲渡して再開してもらおうという形がいいと思います。定期運航会社も手が挙げやすいと思うのです。先ほど限られてくるという話もありましたが、これまでの経過を見ると、以前は R A C がやっていたわけです。R A C については、県も株主としてかかわっているわけです。この離島空路をしっかりと確保するために、R A C に対して、県からも株主としてしっかりと手を挙げさせていくべきだと思うのですが、いかがでしょうか。」

回答

「我々も同感です。以前に飛んでいた R A C やその親会社である J T A を含めて、沖縄に就航している航空会社のいろいろなノウハウや人脈等、さまざまな専門的な知見をおかりして解決に向けて進めていきたいと考えています」

質問

「課題はたくさんあると思うのですが、やはり長期的な視野に立った調査研究は、これからずっと積み重ねていく必要があると思います。企画部長の見解を求めます」

回答

「離島振興は非常に重要な課題であり、特に人の移動につきまちはライフラインに直結しますし、全体的に見て中長期のコンセプトをきちんと持ってやっていきたいと思います。現在の粟国、その他離島の路線の課題については、当然、スピード感を持って取り組んでいきたいと考えております。」

平成 30 年・2018 年 第 7 回定例会 10 月 24 日

3 月に開催された委員会に引き続き、

① 2 機の航空機を用いた運航する事業主体について

② 多良間、石垣路線再開について

質疑が行われた。

① 2 機の航空機を用いた運航する事業主体について

質問

「粟国の件。その後、飛行機をどうするのか処理方針のその後の状況の報告を」

回答

「県、関係市町村、航空会社で構成される沖縄県離島航空路線確保維持協議会のもとに、8月から検討部会を設け、その中で、まずは那覇―粟国間を念頭において、同路線における持続的な運航が可能となる航空事業者のあり方等について、航空会社と行政それぞれの知見を生かして検討を重ねております。8月、9月、10月と検討部会を3回開催し、航空事業者の効率的な運航体制、事業計画案、それから市町村の適正な財政負担等について検討を行っているところでございます。」「我々は第一航空に対して補助金の返還命令をできる状況にあり、一方で、実は購入して3年ほどの機材で、この機材を有効活用できるような運航体制がとれないのかということ、この検討部会において、かなり細かく検討しております。本協議会には航空会社が入っているのですが、検討部会についてはJ T A、R A C、A N Aの実務者レベルの方を委員としており、実際にこの運航体制などを整えるためには、どういう体制が最低限必要なのかということについて、かなり細かく検討を重ねているところでございます」

## ②多良間、石垣路線再開について

質問

「多良間―石垣間の航空路線について、同路線に就航可能な航空会社の確保に向けて取り組んでいるということで、この陳情は継続になっておりますが、現在はどのような状況でしょうか。」

回答

「今、粟国路線について検討している、この検討部会のメンバーには、竹富町や多良間村も入っていただいております、粟国路線とあわせて対応できるような形で検討している。」

質問

「これはR A Cしかない。基本的には、小規模離島にもきちんとアクセスすることが、多分R A Cの一番大事な使命なのでしょう。」

回答

「我々とR A Cとも対話をし、いい形で沖縄の離島における航空路線が維持、拡充できるように努力したい。」「我々が出資しているR A Cの対応はどうか、県の対応はどうかと理解しており、R A Cは保有機材が5機で、現在の路線もありますので、これがどうだという断定的なことを申し上げることはできません。しかし、新たな航空路線の導入についていろいろと意見交換していきたいと思っております。」

平成 30 年・2018 年 第 8 回定例会 12 月 17 日

委員会では

### ①多良間と石垣の路線について

質疑が行われた

### ①多良間と石垣の路線について

質問

「RACとの協議についてはそれ以降どうなっていますか。」

回答

「RACは現在持っている機材でできる範囲の路線があると。例えば石垣ー多良間間に新しく路線をつくると、別のところに飛んでいる路線についての見直しを行わなければならない、すぐには難しいというような話だった。」

質問

「それはやらないということですか。」

回答

「例えばある程度の需要が見込まれるタイミングでのチャーター便などは、当然RACも受け入れられる余地はあるのかと思います。」

平成 31 年 2019 年 第 2 回 定例会 3 月 22 日

検討委員会にて運行再開の討論状況について質問が出された。

第 1 航空が所有する DHC-6 を県外の複数の航空会社が関心を示していると答弁。航空会社名は示さなかった。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 陳情に対する説明資料 4 ページ、陳情平成 28 年第 45 号の 5 です。陳情の 8 番の栗国ー那覇間の航空路線についてです。前回の委員会では、大城憲幸委員やほかの委員からもお話があったと思います。今、検討部会が開かれて今後の定期運航に向けての協議がされていると聞きましたが、その後の様子はどうなっていますか。

○長濱為一交通政策課長 小規模離島の航空路線の再開ということで、この委員会でも何度かお話ししてございますように、関係者、県、市町村、それから航空事業者から成る協議会の下部の検討部会で検討を重ねているところでございます。その検討に加えて、栗国を初めとした路線の確保につきましては、実は幾つか航空事業者も関心を示しているところがございまして、調整等も行っているところではあります。実際に事業計画等の検討もやっているところもあるのですが、まだ現時点で実際に就航までとなると具体的な動きとまでは言えないのかなと考えているところでございます。我々、その検討部会でまとめた内容等も含めて、しっかりと関係者と調整をしてやってまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 複数の航空会社が検討しているということはいいことではあるのですが、ただ栗国の皆さんの立場に立てば一日も早い再開というところが求められていると思います。この会社の皆さんが今、検討の課題として上げていることはどういった点なのか詳しく教えてください。

○長濱為一交通政策課長 端的に申し上げますと、やはり収支の点で厳しいところがあるということでございます。

○比嘉瑞己委員 これまで第一航空株式会社が担っていて、その機材については県の予算も投じて購入してもらった。この第一航空株式会社が所有している航空機についての行方がこの委員会でも議論になっていますが、それはどのように検討されているのですか。

○長濱為一交通政策課長 第一航空株式会社に対しては、国と協調して補助金を出して航空機の購入をサポートしたということがございます。先ほどの複数の航空事業者との調整の中でも、補助金の返還を先に進めてしまうと、使えるかもしれない第一航空株式会社が保有している機材の活用の可能性がかなり低くなるのではないかということも考えております。当然、第一航空株式会社に対しても補助金は返還を求められる状態にあるということはもう伝えてはおりますが、実際の機材の有効活用ということも、我々としては非常に大事だと考えている関係で、今両方を勘案しながら進めているところでございます。

○比嘉瑞己委員 そうした状況がかなり長く続いていて懸念されるところですが、今回のこの粟国空路だけではなくて、この間の議論では多良間や波照間の路線も再開を目指しているという話がありました。この3つの空路再開がセットとなって今、会社側には打診をしているのか。

○長濱為一交通政策課長 ちょうど1年前までは第一航空株式会社が飛んでいましたので、粟国航路をまず優先と考えているところですが、お話としては、多良間あるいは波照間の路線についても考えてほしいというようなお話をしているところでございます。

○比嘉瑞己委員 今回の検討している複数の会社の中には、第一航空株式会社も入っていますか。

○長濱為一交通政策課長 関心を示している航空会社の具体的な社名については、各社が競合関係にあるとか、あるいはまだ正式な意思表示がされていないとかという状況なので、現時点では控えさせていただきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 ナーバスな問題ではありますが、これまでの経緯を見ると第一航空株式会社の責任というものは極めて重いものがあると思います。機材も持っているわけです。その機材が実際次を担う航空会社が使用できるということであれば、また競合している会社にとっても条件が全然変わってくるわけですから、その辺の整理を県が示せないとその議論もなかなか進まないと思うのです。この点については部長はど

のようにお考えですか。

○川満誠一企画部長 補助金については国庫支出金、県の大事な財政支出をしたということもあるので、現存する機材を社会的に有効利用ということも考えております。ただ、相手方との交渉は全部を逐次つまびらかにすることは難しいです。今年度は当面、1年先ぐらいまでにある程度の具体的な結論を得たいという目標を持って取り組んでいるところではございます。

○比嘉瑞己委員 目標を持つことが大切だと思います。特に栗国航空路線の再開はいつまでにやるという目標はあるのですか。

○長濱為一交通政策課長 第一航空株式会社が持っている機材が使えるか使えないかでも条件が変わってまいります。我々としてはできるだけ速やかにということで考えております。

○比嘉瑞己委員 鋭意頑張ってほしいと思います。

航空労組連絡会

〒144-0043 東京都大田区羽田 5-11-4 フェックスビル

電話 : 03-3742-3251

FAX : 03-5737-7819

E メールアドレス : [honbu@kohkuren.org](mailto:honbu@kohkuren.org)