

第14回沖縄振興審議会総合部会専門委員会
議事録

内閣府政策統括官（沖縄政策担当）付
企画担当参事官室

第14回沖縄振興審議会総合部会専門委員会 議事次第

日時：令和2年2月17日（月）13：00～15：21

15：35～17：32

場所：那覇第2地方合同庁舎2号館2階共用会議室D、E

1 開 会

2 議 事

○分野別の調査審議③（跡地、離島、社会資本整備等）

- ・沖縄振興計画総点検の取組状況について
- ・意見聴取、自由討議

小 島 愛之助 公益財団法人日本離島センター専務理事

神 谷 大 介 沖縄振興審議会専門委員

3 閉 会

沖縄振興審議会総合部会専門委員会配布資料

- 資料 1－1 沖縄振興審議会総合部会専門委員会委員名簿
- 資料 1－2 今後の総合部会専門委員会の調査審議の進め方について
- 資料 2－1 沖縄振興計画総点検の取組状況
- 資料 2－2 検証シート
- 資料 2－3 沖縄振興の政策ツール別検証に係る書面調査（予算関連）
設問一覧
- 資料 2－4 沖縄振興の政策ツール別検証に係る書面調査（税制関連）
設問一覧
- 資料 3－1 小島専務理事レジュメ
- 資料 3－2 小島専務理事説明資料
- 資料 4－1 神谷専門委員レジュメ
- 資料 4－2 神谷専門委員説明資料

—沖繩振興審議会総合部会専門委員会 委員名簿—

名桜大学大学院国際文化研究科教授	宮平 栄 治 ○ ◎
独立行政法人国立高等専門学校機構	
沖縄工業高等専門学校長	安藤 安 則 ○ ・
沖縄経済同友会特別幹事	
沖縄電力株式会社代表取締役会長	大嶺 満 ○
H2L 株式会社創業者	
早稲田大学准教授	玉城 絵 美 ○
沖縄県経営者協会女性リーダー部会部会長	富原 加奈子 ○
JA おきなわ女性部顧問	仲宗根 悦 子 ○
東洋大学国際学部国際地域学科教授	沼尾 波 子 ○
沖縄経済同友会代表幹事	
株式会社ジェイシーシー代表取締役会長	淵 辺 美 紀 ○
沖縄国際大学教授	安 里 肇
株式会社フィーモ代表取締役	大 澤 真
琉球大学准教授	神 谷 大 介
株式会社カルティベート代表取締役社長	開 梨 香
前田産業ホテルズ代表取締役社長	前 田 裕 子
琉球大学教授	本 村 真

◎印は座長、・は座長代理、○印は総合部会委員、無印は専門委員

— 出席者 —

○総合部会委員

宮平栄治座長、安藤安則座長代理、大嶺満委員、玉城絵美委員、富原加奈子委員、
沼尾波子委員、瀧辺美紀委員

○専門委員会委員

大澤真委員、神谷大介委員、開梨香委員、前田裕子委員

○有識者

小島愛之助公益財団法人日本離島センター専務理事

○内閣府

水野官房審議官、荒竹参事官（企画担当）、苧坂参事官（政策調整担当）、
中島参事官（振興第三担当）、小口総合事務局次長、後藤総合事務局総務部長

第14回沖縄県振興審議会総合部会専門委員会

日時：平成2年2月17日(月) 13:00~17:32

場所：那覇第2地方合同庁舎2号館2階共用会議室D、E

1. 開会

○宮平座長 皆様こんにちは。これより第14回沖縄振興審議会総合部会専門委員会を開催いたします。よろしくお願いいたします。

本日は11名の先生方の御出席を賜っております。委員の過半数に達しておりますので、沖縄振興審議会令第5条第4項により会議が成立しております。

本日は、公益財団法人日本離島センターの小島専務理事にも御出席いただいております。よろしくお願いいたします。

○小島専務理事 小島でございます。よろしくお願いいたします。

○宮平座長 小島専務理事と本総合部会専門委員会のメンバーであります神谷専門委員からは、後ほど本審議会の内容に関する御説明をいただくために時間を設けておりますので、小島先生、よろしくお願いいたします。

なお、この会議は原則公開となっておりますので、あらかじめ御承知おきください。

それでは、開会に当たりまして、内閣府の水野審議官より御挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○水野審議官 沖縄政策を担当する内閣府大臣官房審議官の水野でございます。

委員の皆様におかれましては、御多忙のところ、本日の総合部会専門委員会に御出席いただき、誠にありがとうございます。

本総合部会専門委員会では、昨年6月、沖縄振興の取り組みに関する検証を開始いただいております。今回は分野別の検証に関する3回目の御審議をいただく予定でございます。

先ほど座長からもありましたように、本日は全国の離島市町村で構成される日本離島センターの専務理事を務められていらっしゃる小島愛之助先生、それから琉球大学工学部の准教授、本審議会専門委員の神谷大介先生にお越しいただき、離島や社会資本整備、防災等の分野に関する貴重なお話をいただくこととしてございます。

例えば社会資本整備を考えますと、全国との整備水準の差が縮小するなどの大きな成果が見られる一方で、人口比あるいは台数比でみた場合の道路延長が短い等々の課題も指摘

されるように、それぞれの分野でさまざまな成果及び課題が伺えるところであり、これらをしっかりと把握、整理していくことが、今後の検証に当たり大変重要だと考えてございます。

本日も午後1時から5時半ということで、とても長い時間となりますが、沖縄振興の現状・課題の整理に向け、前回、前々回同様、忌憚のない御議論を賜りますようお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○宮平座長 水野審議官、どうもありがとうございました。

恐れ入りますがプレス撮影はここまでとさせていただきます。プレスの方にはお席にお戻りいただいて、取材をお続けください。お願いいたします。

それでは、これより議事に移らせていただきます。

まず、資料の1-2をご覧ください。これまでも御案内しておりますが、今後のスケジュールとして、本年の夏までの間にこれまでの取り組みについて検証し、現状や課題を整理する、あるいは振り返りの審議を進めていくことになっております。

本日は、前回に引き続き分野別の調査審議を行います。

主なテーマとしては、跡地、離島、社会資本整備等の分野を取り上げ御審議いただきたいと存じます。

まずは、総点検作業の取り組み状況、検証シートの分析状況について、事務局のほうから御説明をお願いいたします。荒竹参事官、よろしく願いします。

2. 議事

○分野別の調査審議③(跡地、離島、社会資本整備等)

・沖縄振興計画総点検の取組状況について

○荒竹参事官 企画担当参事官の荒竹でございます。よろしく願いいたします。

それでは、まず資料1-2をご覧ください。この資料の右側の欄の、内閣府が取り組む総点検については、分野別の検証と政策ツール別の検証の2本立てで進めているところでございます。

続きまして、ちょっと分厚くなりますが、資料2-2をご覧ください。2本立ての検証のうち分野別の検証については、県と協力しまして121の施策展開全ての検証シートの作成を終えたところでございます。

現在、県との間で各検証シートの右側の背景・要因の分析欄の内容の確認作業を進めているところでございます。引き続き、成果指標の達成状況に外部要因がどう影響している

のかなどについて分析を続けまして、各シートの完成を目指して作業してまいります。

戻りまして資料2-1をご覧ください。こちらが検証シートの傾向をまとめたものでございます。

まず1ページ目は、121の施策展開を12分野に区分して色分けをしたものであります。前回までのこの総合部会専門委員会においては、橙色の観光リゾート関連分野から緑色の福祉・医療関連分野までの8分野、76施策展開について調査審議をいただいたところであります。

今回は、肌色の国際交流・国際協力関連分野から灰色の防災・国土保全・社会資本整備関連分野までの4分野、45施策展開について調査審議いただくこととしております。

それでは、今回調査審議の対象となります4ページ目をお開きください。前回同様、一番左の座標は目標達成が見込まれる成果指標の割合を横軸に、目標達成済みの政策ツールの割合を縦軸にプロットしたものであります。左上や右下にプロットされた施策展開は、成果指標の達成度は低いまたは高い一方、個別の予算事業を含む政策ツールの活動指標の達成度は高いまたは低いことから、成果指標と政策ツールの相関が低いと考えられるものでありまして、外部要因がどう影響しているのかなどの分析作業を行っているところであります。

真ん中と右の座標は、施策展開ごとに、それにひもづく県が実施した平成24年度と平成30年度の県民意識調査結果の経年変化を左の座標に重ねたものであります。具体的には、充足度が低下し県民の期待値との乖離が広がったと考えられる施策展開に星マークを、重要度が上昇し県民の期待値が高まったと考えられる施策展開に菱形マークを付しました。

この結果、成果指標の達成度が高い施策展開であっても、充足度の低下や重要度の上昇が見られるものがあり、こうした傾向にも着目して分野ごとの課題の抽出に取り組んでいるところであります。

続きまして、資料2-3と資料2-4をご覧ください。政策ツール別の検証につきましては、内閣府がこれまで2回にわたり県及び41市町村を対象とするアンケート調査を実施し、現在回答内容を集計・分析中であります。今後首長の現状・課題認識を把握するためのヒアリング調査も予定しております。

具体的なアンケート調査の内容については、資料2-3が予算関連、資料2-4が税制関連の設問一覧であります。資料にもありますとおり、国・県の関与や事務負担の妥当性、事後評価の効果的運用などの観点から、予算関連の7ツールについては計約40項目、また優

遇税制を含む特区・地域制度5ツールについては計約50項目の質問を設定し、関係する自治体に回答を求めたところであります。

今後は、こうした予算、税制に加えて、沖縄振興開発金融公庫やO I S Tなどその他の政策ツールについても、有識者の皆様などからヒアリングを実施するなどして、引き続き各政策ツールの仕組みなどに関する現状・課題の把握に取り組み、次回の総合部会専門委員会において御報告できるよう準備を進めてまいります。

以上、総点検の取り組み状況につき御報告させていただきました。

○宮平座長 荒竹参事官、どうもありがとうございました。

質疑応答や意見交換は後ほどまとめて行うことといたしたいと存じます。

次に、有識者より御意見を聴取したいと思います。本日は、離島に関する造詣の深い専門家として、公益財団法人日本離島センター専務理事を務めていらっしゃる小島愛之助先生にお越しいただきました。

これから、小島先生の御説明をお伺い、その後特に離島分野に関し、これまでの沖縄振興の取り組みの現状、課題等を整理するための意見交換を行いたいと存じます。

それでは、小島先生、よろしく申し上げます。

・意見聴取(第1部)

小島 愛之助 公益財団法人日本離島センター専務理事

○小島専務理事 御紹介いただきました日本離島センター専務理事の小島でございます。ちょっと飛行機が遅れて慌てて駆けてきて、まだ汗が引いておりませんが、どうぞよろしく願いいたします。

本日は、この場にお招きいただきましてありがとうございます。私どもは、もちろん沖縄の離島もそうですが、全国の離島市町村を会員とする全国離島振興協議会という任意団体と一対になった公益財団法人で日本離島センター、我が国の離島のPRとか振興をやるということで公益法人化してもう5年になりますが、そういう事業をやっております。

その関係で、私の経験の幾つかお話をさせていただいて、御参考になればと思って本日もまいりました。どうぞよろしく願いいたします。

資料は3-2という写真の資料をご覧くださいと思います。

最初に、表紙にあります島でございます。これは、東京の伊豆諸島の最南端にあります青ヶ島という島で、八丈島からさらに80km南にありまして、現在人口が170から180を行っ

たり来たりということで、自治体としては最小の自治体ということになるかと、青ヶ島村という自治体になっております。

この島は写真でご覧いただくようにカルデラになっておりまして、1785年に1カ月間大噴火が続きまして、当時320人の人口のうち120人が亡くなられて、残りの200人が先ほど申しました80km北の八丈島に逃れて行きました。ただ、そのころは天明の大飢饉ということで、八丈島もとても食料が困っておりまして、結局、最終的に、それから40年後、命からがらその200人が戻ってきたという、還住の島と言われているところでございます。

ちなみにアメリカのほうでも、死ぬまでに一度行きたい絶景の1つとして日本で唯一上がっている島でございます。それが一応表紙の御紹介でございます。そのことは書いてございません。

1枚おめくりいただきまして裏でございます。我が国の島の構成と概要について、まず簡単に御紹介したいと思います。我が国は6,852の島からなっております。そのうち本土といますのが、北海道、本州、四国、九州、それから沖縄本島でございます。この5つを除きまして、いわゆる離島というのが6,847、うち6,432が無人島で、残りは有人島でございます。

一番右をご覧くださいますと、これに係る法律が沖縄振興の法律も含めて、奄美、小笠原、それから私どもの主眼であります離島振興法、この4つの法律、それから離島振興法の特別法になっておりまして、平成29年に成立いたしました特定有人国境離島の法律で、これは離島振興法対象の内数でございますので、合わせて有人島416のうちの304の離島が法の対象になっているということでございます。

ちなみに、離島振興法と特定有人国境離島法は議員立法でございますが、その他の3法につきましては、御案内のとおり政府提案でございます。この違いは大きかろうと思いません。

次の3ページでございます。先ほど申しました6,852の根拠でございますが、これは昭和62年(1987年)に、海上保安庁のいわゆる白書でございます海上保安の現況において、数え上げたという島でございまして、先ほどの本土という5島を除けば6,847が離島でございます。

あくまでも海上保安庁がカウントしたということで、厳密な島の定義というのは、国連海洋法上周囲0.1km以上などの基準がありますが、これに諮ったというわけではないです。残念ながら今のところ、これが積み上げの根拠であるというところまでははっきりしてい

ない。ただ、ここまで三十数年間、6,852というものが事実上一人歩きしておりますので、これが、基本的には私どもで言うところの島の定義ということになってございます。

では、その関係でいくつか概況を、4ページでございますが。

まず、島の面積でございますが、先ほど申しました離島振興法、沖縄、奄美、小笠原、4法に係る島の面積の総計は7,634km²、したがって日本の国土の約2%ということになっております。しかしながら、島は当然周りは海でございますが、海岸線の延長ということで測っていただきますと、実は日本の国土の5分の1強から4分の1に当たります。

左下が人口でございます。我が国の離島全体の人口は、現在60万人強でございます。これは人口全体の0.5%でございます。

だいぶ減ってきております。私は昔、旧国土庁、国土交通省の離島振興課長をしておりましたときは、100万とはいきませんが、まだ70、80万人はあったのでございますが、だいぶ減ってきておまして、現在は全部合わせて60万人強。

その中で、右下の規模別をご覧くださいますと、人口5万人以上というのは、北にあります奄美大島と佐渡島の2島だけでございまして、おおむねが100人未満から500人未満というところで、500人未満まで合わせますと大体7割方がそういう形になっていて、小規模離島が多いというのが日本の特徴であろうかと思えます。

5ページでございますが、こうした中で、私どもも含めまして、離島振興法にも明記されてございますが、島の役割というものを考えていこうということが、多分平成14年の改正ですから、2回前の改正ぐらいから盛り上がってまいりまして、そういった整理をしたものをいくつかご覧いただこうかと思っております。

1つは、地理特性から見た島の役割。右側の図は、恐らくご覧になったことがあろうかと思いますが、まず国土・海域の確保ということで、沖縄の関係の方々に申し上げるのはあれですが、基本的に国境、領土や領海、排他的経済水域、大陸棚などを確保し、海洋資源を守るという名目で、こういった形での島の役割があるのではないかと。

ちなみに、我が国の排他的経済水域の面積は447万km²、もし離島がなければ、本土のみで計算するとこの半分ぐらいになってしまうということで、離島が存在することによって、特に南鳥島、沖ノ鳥島もございまして、小笠原もございまして、本土のみに比べて約2倍のEEZの確保につながっているという。

ちなみに、国土面積は世界第61位でございますが、EEZの面積では同6位まで上がってきているということで、さらにその先にある大陸棚部分とか、あるいはその一部につい

て、日本が海底資源を有する権利を持つ海域が認められるということであれば、これは将来にわたる大きな可能性があるのではないかということを行っているわけでございます。

それから6ページ目でございます。もう1つは海の治安維持ということでございますが、右側に自衛隊の駐屯地等、あるいは海上保安庁の施設が存在する有人国境離島地域の表が出ております。これが法律に基づいて内閣府で作成した資料でございますが、その以前から、密漁とか密航の監視など、海の治安を守るという。あるいはほとんどの離島、外縁に位置するもの、特に日本海側、あるいは東シナ海側は、かなり国防及び東アジアの安全保障の拠点として大きな役割を果たしてきたと。さらには、離島の多くは水産業がありまして、漁民の方々が例えば密漁とか、密航が来たときに海上保安庁より先んじてそれを防ぐ可能性があるということで、左側の円グラフにありますように、2割強の自治体について島の住民による不審船の発見の実績があるという、これはかなり古いデータでございますが、もう10年近く前のデータでもこういう状況になっていると。

また、真ん中の写真でございます。今はもう橋が架かりまして、いわゆる法律上の離島ではなくなったのですが、和歌山県の串本町に大島という島がございます。ここにある樫野埼灯台というのは、1890年、これは数年前に映画にもなりましたが、トルコのエルトゥール号がここの沖合で遭難しまして、住民を挙げてその救助に向かったということで、実はこのときの串本大島の住民の行動が、その後の日本とトルコの両国の友好の架け橋になったということでございます。

また、もう1つ同じ観点でございますが、海難救助、それから水難救助について、あるいは島の漁港・港湾は、かなり緊急避難を受け入れているということで、右側の写真でございますが、福岡県の福岡市西区の沖合に小呂島という小さな島がございます。ここにも密航監視哨があるということでございます。

7ページをご覧くださいませでしょうか。当然のことですが、離島は周りが海でございますので、水産業あるいは農業生産者もかなり多くいるということで、農作物などの食糧確保の拠点でもあるということでございます。島の水産業生産額、これも5年前の数字でございますがおおむね8%、1割弱を示しております。ただし、水揚量自体は年々減少してきており、併せて水産業に従事する人口も減少してきております。あるいは生態系への配慮とか、過剰な漁獲防止など保全管理も求められている中で、この数字がいつまで続くかどうかはなかなか難しいところであろうと思っております。

佐渡島では、赤泊において、えびかご漁の漁場の確保ということで、いわゆるIQの導

入を提言、これは世界的な動きの中では離島で先駆けてやったという実績でございます。

あとは、下のほうの写真では、トキで有名な佐渡が、朱鷺と暮らす郷づくりマークということでお米を作っていたり、あるいは焼尻島の羊の飼育とか、島の環境とか歴史を生かした独特の農畜産業が営まれているところがございます。

8ページでございます。これは近年のトピックスということで、あまりいいトピックスではないのかもしれませんが、1つは、これも皆さんご存じのとおり小笠原諸島西ノ島の火山活動の開始で新島というものができあがりました。その後西ノ島に溶岩流が到達して一体化して、3年前に東京ドーム50個分以上の体積になりました。昨年現在の面積が289km²、噴火前の13倍以上、東京ドームの64個以上ということで、最高標高地点が160mということになっております。

それから、これはあまりいいトピックスではないのですが、私どもの関係する鹿児島県に屋久島町というのがございます。屋久島町の北部に口永良部島という島がございます。この島の新岳が爆発的噴火をいたしまして、最高レベル5の避難勧告が出て、一時期は全島避難いたしました。全島避難は完了したのですが、その後1年弱の間に避難解除を発表しております。

この島の方々は日頃からの訓練が行き届いておりまして、溶岩が流れるのと反対方向への避難ということにかなり慣れておられたということで、その意味では、最高レベルの災害史上に残る惨事ではあるのですが、そういう意味での被害は少なかった。そして今戻ってきておられまして、またここ数カ月ぐらい噴火が始まっておりますが、避難所も整備され、避難ルートも確保され、それから訓練も行き届いておりますので、どこまで心配できるかというのもございますが、今の状況ではまだそこに至ってないということ。ただ、現時点で、依然として噴火レベル3から4に至る火山活動が続いているということは事実でございます。

それから9ページでございます。自然特性から見た島の役割ということでございます。天然記念物から野生生物保護までいろいろとございます。写真をご覧いただければと思います。

山口県萩市の沖合に見島という島がありまして、これは日本固有種、要するに海外種の影響を受けない在来種の血統を守り抜いた牛ということでございます。一時はかなり減ったのですが、現在国指定天然記念物になりまして、絶滅の危機を逃れて、保存会がやっている状態でございます。

それから、今度は馬でございますが、鹿児島県十島村の中之島・宝島にあるトカラ馬は、これも日本古来の在来種の馬で小型でございます。これは県の指定天然記念物で保護されております。

イリオモテヤマネコは特に御紹介するまでもないと思いますが、もう1つ、これは北陸のほうから大分県の姫島を通過して、奄美まで渡ってきているアサギマダラの一様でオオゴマダラということで、かない分布が広がってきているおもしろい種でございます。

その裏にも御蔵島のオオミズナギドリ、雌が1つしか卵を産まないため、これはまさに保護が問題。もう1つは、ちょうど反対側であります、新潟県の粟島浦村にも同じ鳥がいるということで、この辺の生態系は難しいところです。

それから右側がレブンアツモリソウ、礼文島にもかなり固有種がございまして、高山植物のメッカで、レブンアツモリソウが5月から6月、それからレブンウスユキソウというのはエーデルワイスをご存じかと思ひます。あれの1種類ということでございます。

あとは、左下が母島のハハジマメグロ、これも国指定の天然記念物でございます。

それから、先ほど口永良部島の話をしてしまいましたが、屋久島町の縄文杉、これも有名でございますが、これは現在確認されている屋久杉の中では最大のもので、高さが25m、周囲16m、推定樹齡7200年ということで、基本的には千年以上生き続けている杉を屋久杉と呼んでいるということでございます。江戸時代、薩摩藩の頃にかなり中のほうに伐採が進んだようございまして、その意味では数はかなり減ってきているのではないかとされております。

それから11ページでございます。先ほど島の総面積は国土面積の2%でありましたが、これに対して自然公園の面積は約5%が離島に存在しております。国立公園内の海域公園地区面積が16%、国定公園内でいきますと31%ということで、左側にいろいろなものがございまして。

写真は島根県隠岐郡の知夫村にあります赤壁でございます。岩が赤色になっているのは、溶岩のしぶきに含まれる鉄分が空気と触れて酸化を起こしたということでございます。一番高いところで約200mの高さになります。この写真を撮るのはかなり命がけということはないですが、足下が危険でございまして、最近はないでしょうけど、落ちた人がいるということがあったようでございます。

12ページもいくつか自然関係で、まず環境浄化・維持、藻場や干潟、森林、農地などは空気をきれいに保つということでございますが、一方で右下にあります海ごみでござい

す。これは、もう御多分に漏れずどこの離島も、特に日本海側、東シナ海側は多くありまして、ここでは1例で、長崎県対馬市の対馬島で、今はあれでしょうけど、当時は日韓両国民が一緒になって海岸清掃を行うような海岸清掃フェスタが行われておりました。このほかにも、特に日本海側の離島では住民を挙げて海ごみ拾いに力を入れているところがあります。

あとは、アメニティの提供ということで、後ほど観光の話にも絡んでまいります、一番左上が島根県の隠岐の島町の島後の北西に高さ20mのロウソク岩という、これはちょうど夕日が沈むと岩の最先端のところがロウソク火のようになるということで、この時期に合わせて行くにはかなり難しい面はあるんですが、かなりきれいなところであるということです。

それから、北海道の利尻富士でございます。実は利尻富士は利尻島にあるんですが、利尻島にいと利尻富士は登るものであって、こういうふうにきれいに見えるのは、むしろ対岸であるとか、礼文島から見るほうがきれいに見えるということです。

それから、あとはイルカウォッチングも、ここには天草の例がございますが、先ほどの御蔵島とか、かなり全国でやっているところでございます。

近年のトピックスは、1つは慶良間諸島の話は書かれております。渡嘉敷島の話も書いてございますが、やはりその他の離島でいきますと、5年前に国内57番目の国立公園として鹿児島県薩摩川内市にあります甬島が指定されたというのが1つのトピックでございます。左下に下甬島の鹿島断崖、それから真ん中の下のほうに長目の浜、これは上甬島でございますが、4kmくらい続く浜辺の海岸の景観が言われているところでございます。

奄美につきましては、金作原原生林を初めとするサンゴ礁、マングローブの干潟等の多様な自然環境を有する、あるいはアマミノクロウサギ等の固有種、多様な生き物がいるということで、文章にございますように、先年は残念でございましたが、沖縄県さんと併せて本年の世界自然遺産登録に向けて島を挙げて頑張っているところでございます。

3番目が文化特性ということで、島は地域文化などを生かした体験学習や相互交流の場となっているということで、1つは、島の商船高等専門学校の割合が離島のほうが多いということだけ掲げております。

それから、地域社会を継承するためにいろんな取り組みがされているということで、三重県の鳥羽市に2つの事例がございます。右側が、有人離島4つのうち3つの島で島の子どもたちによるガイドツアーというものがなされておまして、島っ子ガイドということ

で、菅島のこのツアーは文部科学大臣賞を受賞しております。

それから、同じ三重県鳥羽市の答志島というところの答志地区には寝屋子制度というものがありまして、一定年齢に達した男の子が自分の親を離れて寝屋親というところに行きまして共同生活を送り、島のしきたりとか伝統とか相互扶助を学ぶという風習が今でも続いております。

15ページの伝統文化の保存でございます。これもあえて申すまでもなくいろんなものが続いておりますが、姫島の盆踊りは念仏踊りということで、特に子どもたちによるキツネの格好をした踊りが有名になっております。右上の鹿児島県硫黄島のメンドン、それから悪石島のボゼ、これはほかのあれとも一緒になりましてユネスコの無形文化遺産に登録されたことは既にご存じだと思います。

それから、岡山県の白石踊も源平以来のあれでございまして、これも継承者がだいぶ減ってきているので、どこまで続けるかわかりませんが、国指定の重要無形民俗文化財として笠岡市で続けられているものでございます。

次のページに近年のトピックスについてお話しさせていただきます。これももう5年になっておりますが、長崎県の端島、いわゆる軍艦島で、こちらがユネスコの世界文化遺産になりました。それから、宗像市大島にある沖ノ島、これも神宿る島宗像・沖ノ島と関連遺産群が2017年に世界文化遺産、それから平戸諸島や五島列島、天草下島などの構成資産を含む、長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産も世界文化遺産と、この数年そういった世界文化遺産登録が続いてきております。今インバウンドはあれになっておりますが、一時期は世界文化遺産を目当てに長崎の島々には外国人がかなり来ていたということでございます。

そのほか、日本遺産でいきますと、国境の島壱岐・対馬・五島、それから国生みの島淡路、それから海賊の文化があった芸予諸島、それから先年でございますが、石の島の連携で、先ほど御紹介しましたせとうち備讃諸島で、岡山県笠岡市、それから香川県の丸亀市、それから小豆島、この3地区4市町が同時に日本遺産に指定されております。

次に島の現状と課題について、御参考になれるかどうかはわかりませんが、私ども離島の取り組み例について17ページ以降で御紹介したいと思っております。

まず、いただきましたテーマが定住条件の整備ということでございました。全国の離島における取り組み例でいくつがありますが、1つは周防大島、これは山口県の岩国の沖合にあります。周防大島本体はニュースでご覧になったかもしれませんが、タンカーがぶ

つかって橋が壊れたところでございます。橋があるので既に法律上の離島ではないのですが、さらにその沖合にいくつか島がございますので、一応私どもの会員でございます。

そこに定住促進協議会というのが作られております。実はこの右側の写真のセーターを着たお兄さんですが、泉谷勝敏さんという方です。もともとは大阪の証券会社の社員だったのですが、奥さんが周防大島の出身の方で、奥さんが親御さんの関係で帰らざるを得ないときに証券会社を辞めて一緒に帰られまして、証券会社での知識とか、会計の知識を生かしてフィナンシャルプランナーによるライフプランニングという事業を始めております。

周防大島はつながっているいくつかの島で1つの町になっていますが、その町長のポリシーとマッチいたしまして、定住促進は移住者のためではなく島のためというので、定住促進の戦略を練ることが必要だということが町の問題意識でございました。

それから、いきなり来て住んでくれと言われてもなかなか難しいから、要はお試しのよ
うな世界が必要ではないかということで、お試し暮らしのツアーもやるようになりました。

泉谷さんがやっておられることは、定住支援の補助金を出すとか、あるいは住宅を整備するとか、そういうことをやっても持続性がないのではないかという問題意識、つまり島が
ついの住み家であることを目指して移ってくるのであれば、そこから先、最後までどのぐ
らいかかって、そのために何をすればそこで生業が成り立っていくのかという、いわゆる
ライフプランニングをやる必要があるのではないかということで、こういう事業が始まっ
ております。もともとやっていたフィナンシャルプランニングの知識を生かされまして、
具体的に移住者に対して、あなたがここでずっと生活するといくらぐらいかかります。そ
れに合わせてこういう仕事をしていけば、暮らしていけるというようなプランニングをし
ておられるのが1点でございます。

それからちょっと戻りますが、昨年まで島時々半島ツアー、周防大島に2泊3日ぐら
いで来ていただいて、島の方々の作業を見たり、手伝いしながら暮らしてみても、お試
しをするという、これまで20回開催して二百数十名参加しております。そのうち66名
が移住しておりますから、3分の1ヒットしているということです。

いろんなやり方があると思います。地域おこし協力隊から入っていく人もいますけど、
最初から移住するのではなくて、まず暮らしてみても触れてみるというようなお試
しのプログラム、これは結構お勧めじゃないかと思っているんですが、ほかのところではな
かなかうまくいっていないというのが現状でございます。

18ページが鹿児島県の十島村で、いろいろなことをやっております。南北に7つの有人

島からなっている村でございます。役場は鹿児島市内にございますので、そういう意味ではそれぞれの島のいろんなことを解決しなければいけない自治体になっているのですが、1つは簡易郵便局を7つの島全部に整備しました。それからガソリンスタンドを宝島という一番南の島に開業いたしまして、今年中には悪石島という真ん中の島、さっきボゼという仮面神がある、その島で整備する予定でございます。

それから全ての島に看護師2名体制の実現ということで、遠隔医療システムを使った診断の取り組みも始めております。ここの看護師のリクルートですが、JICAのOBです。海外の特にアフリカの海外協力隊で看護師とかそういうことをやられて帰ってきた方をリクルートして、うまく成功している事例になっております。

それから下の2つでございますが、介護保険料を払うのだけでも、離島では給付が受けにくい状況にあることを解決しようということで、福祉事務所の開設と介護施設もかなり整備してきております。

あとは、分校になっておりました小学校を本校化したり、学校を維持するために本土から子どもを招いているのですが、そういう離島留学生のための寮とか里親をやる。それから全島に外国語の指導助手を配置するなどをやっております。

以上が生活環境面でございますが、産業振興面では、ここは週2便村営の船が往復しているのですが、やっぱり欠航があります。結局、急速冷凍加工施設を整備しまして、鹿児島市内の水産会社に指定管理に入ってもらいました。島の人が捕ってきた魚を島の奥様方を使って加工して、それでフェリーに運んで、さばくほうは本土の水産会社がやるということで、急激に水揚げ金額が上がってきております。

あと、就業者育成事業奨励金はどこでもやっていることでございますが、これも一助にはなっております。それから悪石島に移住希望者向けの宿泊施設、これは先ほどの周防大島の事例を少しまねて、短期間お試しに住んでもらうための設備になっております。

さて、課題でございます。これは島に限らず本土でも同じような状況でございますが、空き家、空き地はあっても貸し家ないということで、大抵の離島は空き家が多くて、ただ誰が家主かわからない。それから、島の外へ出てしまっていて行く先が探せない。突き止めたら、寄附すると言われるのですが、これを処分するのなかなか大変ですし、更地にする財政力は恐らくありません。

一方で、仮に空き地があったとしても、ここに建築する人手とか資材の調達もなかなか簡単にいかないのです、住宅問題というのはかなり深刻になっております。

これは沖縄の例でございますが、私どもの職員が座間味と渡嘉敷に伺ったところによると、定住促進住宅を建てる予算があっても入札ができないということで、整備が進んでない状況にあるということです。

右側は、先ほどちょっと申しましたが、手放したいという方はいるんですが、手放されてもなかなか難しいので、うまく貸し家の世界で回るような仕組みになればいいのかなという感じはいたします。

次の課題は教育でございます。教育と交通と医療が重要な定住要素であるという調査は出ておりますが、特に小中学校の維持存続が鍵であるということでございまして、離島留学、あるいは隠岐島前高校でありますとか、広島県大崎上島の大崎海星高校のように高校の魅力を上げてやっていこうということもあります。

I C Tの活用による遠隔授業、あるいは公営塾を作って、特に右側の真ん中の写真の隠岐島前高校、それから先ほど申し上げました大崎海星高校などは島に留学してきてますから、当然もう遊ぶ場所も何もありませんから、24時間公営塾ができる素地があるので、いろんな遠隔授業を使ったり、あるいは相当な学歴の方をリクルートしてきてチューターとして付けてやったりとか、いろいろ努力しているところがございます。

次のページが課題の3つ目で医療、まず医師・看護師が不在の島もございまして。それからもう1つは、実際に僻地医療とか離島医療を志す総合医が不足してきているということでございます。それから、専門科医がないので大抵が本土へ通院か巡回診療となる。

あとは、先ほど人口規模500人未満が7割を数えるということをお願いしましたが、そうなりますと、どうしても医療施設や医療機器のレベルも十分整わないものになるということで、最近よく言われることですが、要するに救急救命士や看護師などの医療行為の規制緩和をもう少し進めていただくことが必要なのと、あとやはりI T時代でございますから、遠隔診療の世界もかなりやっていかなければいけないということです。

昨年の暮れぐらいからですが、離島県と大学の先生との間でお医者さんを送るという話が進んでいても、御本人が断る例がかなり目立ってきておりまして、これがかなり私どものところに関しては深刻であります。どうすればいいのか、今いる高齢者の方はさることながら、未来に向けて定住を促進する上でも、先ほどの教育と交通と併せて、医療・介護というのは大きな問題になろうかと思っております。なんとかしていかなければならないところなんです。

その他、まず当然のことながら島と本土間の移動コスト、それから島内の二次交通、高

年齢が増えておりますのでマイカーというわけにはいきませんが、とっていつまでもコミュニティバスとかそういうものがちゃんとやっつけていけるかどうかということ。雇用の創出とか、光ファイバーもまだ十分じゃないところがございます。

それから、介護サービス、これは先ほど少し申し上げましたが、保険料を払っている割にはサービスを受給できる状況にないということでございます。

あとは、ものを買うのに通販を使えるかといったら、結構離島料金が課されて、あるいは離島には配送しませんというような業者も多いということで、ここもかなりネックになっているところでございます。

2番目のテーマが、21ページでございますが、離島間、あるいは外国との連携交流について2、3御紹介いたします。

1つは、新潟県の佐渡島とその北に粟島浦村という、これも1島1村ですが、それから、そのさらに北でございますが、山形県酒田市の沖合の飛島ということで、この3つの島の住民がお互いの交流を促進して持ち回りで開催しております。平成19年度からですからもう12年になりますが、去年は粟島でわっぱ煮という有名な料理、魚の汁に焼いた石を放り込んでつくる料理なんですけど、これで交流をしたりしています。これは自治体の枠を越えております。

また、愛らんどリーグというのは、伊豆諸島と小笠原諸島の小学生チームによるフットサル大会でございますが、これに合わせて親たちもいろんな交流を進めていくということで、親睦が進められているところでございます。

外国との交流では、鹿児島県の三島村に硫黄島という島があります。ここに、西アフリカのギニア共和国のママディ・ケイタさんというジャンベという民族楽器の大家の影響で、ジャンベスクールというのができまして、毎年国際ワークショップが開かれております。今年の東京オリンピック・パラリンピックでは、ギニア共和国のホストタウンになっておりますし、それから先年ギニアの小学生が三島村の硫黄島に来て交流を深めたということでございました。

22ページは課題でございます。

1つはキーパーソンをどうやって確保するかということで、交流する地域の自然環境とか伝統文化について知識を有しているコーディネーターの役割が必要ではないかということ。それから、同時に交流プログラムを提供する人材の確保も必要であるということ。

あと、先ほどの佐渡と粟島と飛島の交流会ですが、なぜこの交流をしているのかという

のは、10年がたつと目的が十分継承されていないということで、要するに毎年やるということになってしまっているのです、やはりどこかで目的を明確化して共有するような仕組みづくりが必要なのではないかとということ。

あと、コストをどうするかというのは、これは財政力の問題、それから特に海をまたいでの交流については、まさに天候次第ということがございます。あるいは、受け入れる側にとっては、住民の高齢化でかなり厳しい面があるということが出てきています。

島の観光の概要でございます。冒頭御紹介した、死ぬまでに見るべき世界の絶景13に選ばれた青ヶ島など、離島観光は注目されておりまして、観光客数では回復傾向にあります。平成27年の統計でこれだけ急に増えております。

一方で、赤い折れ線グラフにありますように、日帰りが多くなって延べ宿泊者数は減少傾向であると。

これはなぜかということ、特に青ヶ島などは欧米人のバックパッカーみたいなのが多くて、その人たちがインスタグラムで自分の友だちに発信しているようです。そういった効果が大きい一方で、日帰りが多くて延べ宿泊者数が減少と。オーバーツーリズムと書いてありますが、京都、奈良ほどの状況ではないのかもしれませんが。

あと、下の表にいろんなところの輸送手段別コストがありますが、有人国境離島法のおかげで少しずつ下がってきておりますが、観光客向けの割引にはなっていないというのが現状でございます。

次のページから事例を掲載しております。

外国人が多いのは猫の島、この田代島もそうですし、湯島もそうです。青島もそうです。それから大久野島はウサギです。それから右側の相島、アメリカのCNNが世界6大猫スポットに選出したということで、我々の知らないところで外国人観光客を呼んでいるような状況になっております。

最初に言いました青ヶ島のバックパッカーの方は、カルデラの中に寝袋で泊まるんです。すごく危ないと思いますけど、そこは確かにオーバーツーリズムというようなところがあるかもしれません。

現代アートでは、佐久島というところがあります。三河湾の一番右の端でございますが、一時は本当に大丈夫かというぐらいだったんでございますが、いろんな芸術家の方が訪ねて来られては勝手にいろいろと置いていかれて、それがアート作品の島になりまして、いまや年間10万人の観光客が訪れるようになったということでございます。もう手一杯で、

ただ日帰りです。

有名なのは真ん中の上の写真で、アニメの名探偵コナンで出てまいりましたが、おひるねハウスというコナン君が寝転がっていたところです。けれど。下のいくつかの写真は瀬戸内国際芸術祭で、これは毎回100万人の来場者がいます。

次のページ、スポーツの関係では、トライアスロン、シーカヤック、マラソン大会、サーフィン、ヨットレース、いろんなことでやっております。これだけで来る人たちもかなり増えてきているような状況でございます。

次は、ちょっと我が社の宣伝になってしまいますが、実は島というと海だとずっとみんな思っていたんですが、いや島にも山があるよということで、2016年にしま山100選というものを選定いたしまして、島の人にも、それから訪問客にも、海だけでない島の魅力を再発見してもらおうということで、こういう本を出版しております。

これを使って、あとはそれぞれの島なり自治体がどれだけ頑張るかということなんですが、左上が八丈島の八丈富士、だいぶ整備されてきまして、観光客も増えてきているようでございます。右上は巖島神社の裏手にある弥山のミステリーサークル、左下が愛媛県の岩城島の積善山、これは桜の名所で開花期には人出が多くなります。あとは十島村中之島の御岳の山頂でございます。

もう1つ、下にアイランダー、これは昨年で27回目になりました。国土交通省と日本離島センターの共催で、大体11月に東京池袋のサンシャインシティで、沖縄まで含めて190島の出展によるイベントを行っております。2日間で大体1万人強の来場者があります。

最後、結論的などころで少しお話しします。

これはむしろ私どもの会員離島に対して言うべきことなんですが、移住とか定住等も重要ですが、観光をなんとかしていかないと、生きていくための生業が成り立たないということで、だから観光素材は結構あるということをもっと認識してもらいたいということです。

右上が隠岐の西ノ島にある巨大な岩の架け橋、あるいは摩天涯というもので、右上の写真は、実は地中海のマルタ共和国にゴゾ島というところがありまして、その名勝でアズール・ウィンドウというのがあり、それは崩れてしまったのですが、それに匹敵するぐらい、これもいずれ心配なんですけれども、かなりの景勝地でありますので、宣伝の仕方によってはいくらでも人を呼べるのではないかという感じがしています。

その次の裏に、実は外国発の名所はこれだけあるということで、一番有名なのは山口県長門市の元乃隅稲成で、5年前にCNNが日本の最も美しい場所31選として選出して、こ

れをきっかけに外国人が増え始めて、いまやそれが日本人にまで。

ここにいた人の枕元にお狐様が出てきて、神社を作りなさいとおっしゃったらしいです。それで毎年いろんな人の手を借りて鳥居を作って行って、いまやこうなりました、海の青さと赤い鳥居とのコントラストで外国人観光客が増えてきている。

山口県下関市の角島大橋、これはトヨタのCMにも出ております。これもかなり有名でございます。それから、北海道の青い池も、外国人がきっかけとなって口コミで広がってきているということです。

最後でございます。今年のオリンピック・パラリンピックは、コロナウイルスの関係で心配ではありますが、インバウンド戦略で少なくとも2025年の大阪万博に向けては、そういうところに来た外国人を離島に呼び込もうではないかということ、ここ数カ月口を酸っぱくして申し上げているところでございます。

最後もまた宣伝になりますが、シマダスという日本の島のガイドブック、島の総合案内所というものを昨年出版いたしました。15年ぶりに新版を作りまして、極めて売れ行きが好調だということだけ申し上げて終わらせていただきたいと思います。どうも御清聴ありがとうございました。

○宮平座長 小島先生、ありがとうございました。

それでは、ただいまの小島先生の御説明を参考にしながら、離島分野に関する現状や課題について、幅広く御自由に御発言をいただければと存じます。

では、島というと、開さん。

○開委員 私は、離島活性化のお仕事を二十数年やらせていただいております。沖縄には37島の有人離島のうち学校がある島が29島ございまして、そのうちの23島へは毎年仕事で通っておりますので、各離島の推移や変化、現状を実感させていただいているところで

す。
全国で有人離島が一番多いのは長崎ですよ。私が、県の教育委員長をさせていただいた10年程前の話です。委員会の事務局と話していると、島々に先生方を加配してほしいという要請を文科省にすると、長崎のほうが離島は多いんだから、沖縄だけ特別に先生を増やすわけにはいかないと言われたと。じゃそれを何とかしようということで一緒に数字をまとめたことがあります。僻地校には等数がありまして、1級から5級、数字が多くなるほど不便さが大きい。基準は複雑で、こういうのが1級とか、2級とか説明しにくいのですが、より不便な島が5級僻地となるのです。では沖縄と長崎と何が違うのだろうと、

そのときの小学校と中学校の僻地校の児童生徒数をカウントしてみました。そうすると、沖縄も長崎もほぼ一緒だったんです。一万三千幾らかだったと思います。

ところが、何が違うかというと、長崎は1、2級僻地に9割の児童生徒がいる。一方、沖縄は3から5級僻地に9割の児童生徒がいる。つまり、沖縄は東西1,000km、南北400kmの広大な海域の中に島々が点在しているがゆえに、僻地等級が高い島が多いということだったのです。

次に、中学を卒業したら親元を離れないと進学できない小中学校の数を比較してみました。そうしますと、沖縄は長崎の7倍だったんです。長崎百十何人に対して沖縄は七百数十人だったんです。

状況は、全然違っていたのです。離島の数は長崎のほうが多いけれど、沖縄のほうが離島の厳しさは大きいということで、この数字をもって加配のお願いをしに行こうという話になりました。つまり、沖縄の離島の特殊性は、広域な海域に小規模な離島が点在しているというところから始まります。

小島先生の5ページの地図にあるように、日本列島は3,000kmですが、沖縄県は1,000kmあるわけですから、沖縄はその1,000kmによって排他的経済水域を広げるなど、沖縄の離島が持つ役割は大きいと思います。人口は自然増、社会増ともに増えていますが、離島の人口はものすごい勢いで減っています。増えているのが、石垣、西表、それから自衛隊の方々が入った与那国島ですけれども、ほかはほぼ減っています。

このままいくと無人島が増えていきかねない状況です。小島先生の御説明のように、離島の定住環境を整備していくか、良くしていくかということは必須だと思う次第です。

それと沖縄の離島の特色は、自然や文化プラス「人の魅力」だと思います。そのおかげで、民家に泊まるホームステイ型の民泊で、沖縄の離島が活性化してきたところです。

離島で民泊をさせることで、子どもたちに生きる力を付けることや、自分たちの足下の自然や文化に興味を持つきっかけが生まれています。

とはいえ、沖縄の離島の定住環境を整え、観光業を促進していこうとすると、やはり家は足りません。

祖先崇拜の強い沖縄にはトートナー問題というのがありまして、先祖代々のお仏壇を大切にしています。トートナーを継いでいる人たちはなかなか家を手放せません。ふだんは空き家でも、行事、行事の時には故郷の島へ行きます。お仏壇があるので、家を貸すこともできないという状況があり、住む場所の確保に苦労しているところです。

雑駁な話になって申し訳ないのですが、医療とか福祉の問題も大きいです。他府県の離島と一緒に、診療所しかない島が圧倒的多数です。逆に言うと病院がある島は石垣島、宮古島、久米島ぐらい。伊良部島にもありますが、宮古島と橋でつながっているのも一体と見ると、3島以外は病院がありません。診療所にお医者様、看護師がそれぞれ1人ずつというのが実情です。最近の悩みの1つが、観光客が増えたことによって、診療所の先生や看護師の負担が大きくなってきていることです。島の人たちの診療だけではなく、観光に来た人たちが、軽い発熱でも夜間診療を受けるために、先生方がまいってしまっているという状況が起こっているようです。この辺の医療体制をどうするのかは課題です。

光ファイバーは通っているものの、まだ遅延性が大きいですから、遠隔医療は難しい。けれど、ITの活用によって病院に駆け込む前に相談できることで安心できるとか、何らかの手を打てるとか、そういうシステムは必要だと思うところです。

あとは、サトウキビ農家が、島々には一番多いのですが、収穫は年に1回ですから、1年に一度のサトウキビ収入が一家の収入の基本となっています。収入を増やすのが大変です。最後に、離島を含め沖縄の自給率はかなり低いので、その辺のところをどう充実させていくのかは、1つテーマなのかと思います。

○宮平座長 ありがとうございます。小島先生、今のお話にコメントをお願いします。

○小島専務理事 ありがとうございます。

私がよく付き合っているいわゆる内地離島の中では、大体が親は子に帰って来るなという教育をするのです。最近、それでも帰って来る子どもが増えてきているという。

やっぱり何をするにも人材が足りないのです。例えば奄美大島なども一時は大学を作りたいという話もあったぐらいですが、来年度文科省さんが地域人材育成のコンソーシアムかなんかを予算化してやるらしいので、ああいうのを活用して少し何かできないかなど。

つまり大学の教育を終えた段階で、必ず地域に帰って来るような仕組みづくりをやらうとしておられるので、そういうところを使って、要するに島の出身者がちゃんと帰ってきて、島の活性化に貢献するという世界をやらうかなという感じはあります。

もう1つは、先ほどのITの関係ですが、僕は沖縄のあれは私よくわからないのですが、奄美とかの離島では、来年度から活性化交付金の使途でスマートアイランドというのを訴えていまして、いくつかの事例があります。

1つ有名なのは自動運転、それからドローン、その中の1つに遠隔診療をやらうということで、今提案を募集しております。だから通信環境さえ整っていればかなりできるので

はないかと。

またこれも1つ私の経験で言うと、やっぱり先生と相対で診断してもらうことを好む高齢者がまだまだ多いものですから、実際にどういうところで実験できるかをちょっと考えないといけないという感じであります。

住宅の問題は、いろんな特殊事情もあるのでしょうけど、空き家は私の知っている限りでは、むしろ手放せないのではなくて、何も構いたくないから引き取ってくれないかという話のほうが多くなっています。

○宮平座長 ほかにどなたか。安藤さん、お願いします。

○安藤座長代理 沖縄高専の安藤と申します。よろしく申し上げます。

今お話がございました資料の19ページの教育のところでございますが、私どもの取り組みをお話しさせていただければと思っております。

1つは、沖縄高専は今JTAさん、あるいはRACさんと包括連携を結んでおりまして、その関係で特に離島から沖縄高専を受験する学生たちにJTAさん、RACさんたちから御支援いただくことになり、そういう意味で、飛行機賃の支援をいただくような方向で今動き始めております。

もう1つは、教員数が少ないということの関係になると思うんですが、ちょうど今JTA、RACさん、あるいはNTTさんと組んで、これは多分内閣府さんが絡んでおられると思うのですが、総務省のローカル5Gの実証事業に関しまして、多良間村と遠隔授業の新しい仕組みを取り入れた形を作ろうと、今申請をしている途中でございます。

どういうことを考えているかと言いますと、私どもの高専から多良間村の小学校に、今新しい学習指導要領が変わってきて、小学校もいろいろ苦勞なさっている。特にプログラミングなどになってまいりますと教員が少ないということで、そこを5Gを使って遠隔授業をやろうと。

5Gを使うと、普通の遠隔授業ではフォローアップできない、例えば生徒の手元の詳細な、何を書いてどういうふうに作業しているのかとか、あるいは同時にアクセスするところがみんな見られるとか、あるいは教員側の手元に書いているのを見せるとか、いろんなものが同時にできるところでありますし、またプログラミングですからいろいろな意味の仕掛けができるかと思っております。この辺のところを今NTTさん、そしてJTA、RACさんとも組んで、この事業に参画したいと考えて取り組んでいるところでございます。

雑駁な状況説明で申し訳ないのですが以上でございます。

○**宮平座長** 安藤委員、今のは小島先生に対する情報提供でよろしいですか。

○**安藤座長代理** 情報提供です。

○**宮平座長** ありがとうございます。

玉城委員、よろしくお願ひします。

○**玉城委員** 小島先生、御発表ありがとうございました。

お話の中で、島民の生活の質を保つ、もしくは向上させるには、交通、教育、医療の3つが重要であるというお話と、産業については観光産業で宿泊地の問題が発生しているというお話がありましたが、教育に関しては開委員からの御説明であったり、いろいろと知見を得られて、安藤委員からも御説明があり、医療に関しても開委員から御説明もいただいて、小島先生からももちろんですけれども、そのほかにも琉球大学の久米島のデジタルヘルスプロジェクトであったりとか、最近では医療についても発達、発展するための方針が見えてきていると思うのですが、一方で生活の質を保つという意味では、交通の面で今後改善しなければいけない点であったり、あと沖縄特有の課題であったり、もしくは優位点などありましたら教えていただけないでしょうか。

あともう1点、産業の観光について、宿泊施設、先ほどトートナーの話もありましたけれども、具体的にどういった補助をするとインバウンドを受け入れるような施設提供ができるのか、ほかの離島で良かった補助や良かった対策などがありましたら教えていただけないでしょうか。お願いいたします。

○**小島専務理事** 交通は、全国の離島の観点でいくと、特に航路の維持というのは、人口が減っていくと当然便数を減らしたり、それから船のあれが減ってくると言いますか、これが何か逆スパイラルに今のところなっています。だからこれをなんとかしないとイケないのが1点です。

それから、住民のための補助というのは、特に有人国境離島法ができて、住民の航空運賃とか船賃の援助はできてきているのですが、これがなかなかその他のところには広まらない。ようやく来年度から、本土側に通学している人が帰省するときの交通費は出そうという方向にきているんですけど、観光客とか、将来定住に結びつくような人に対する交通の便の確保と、それから運賃の補助はできてないということで、だから沖縄の離島も恐らく同じなんですよ。人口が減ってきていると、それに対して交通機関の維持というのはうまく連携できないのではないかという感じはしております。

もう1つ、宿泊施設については、インバウンドで成功しているところは、これまでは受

入れが後追いになって、特に先ほどの佐久島の例はすごく典型でして、平成10年ぐらいに旧国土庁の予算で空き家を改築して船着き場の近くにサロンみたいなものを作ったんです。そのサロンに芸術家の方々が集まってきて、そこでなんかいろいろと語らいを始めて、それで作品をあちこちに置いていく。それがSNSでどんどんどんどん伝播して行って、いまや外国の人まで来るようになった。

だからその後、むしろ受入れ、だからまさかあそこは皆さん日帰りなので、ただ、今その副次効果で、観光でアートを楽しんできた人たちが、日本人の方ですけど、移住してカフェをやったり、宿泊所をやったり、食堂をやったり始めてますから、初めのきっかけは全然そんなことを考えてなくて、このままではこの島は大変なことになるなということ、みんなで語らうような場所づくりをしたところに、「島を美しくする会」という名前ですらサロンを作ったんですけれども、その後しばらくして行ってみたらそこに芸術家の方々が集まり始めたという、多分瀬戸芸も最初はそうなんですよね。

むしろ先に誘致するとしたら、今奄美大島とか佐渡でそうなんですけど、空き家を利用した伝泊、空き家を利用した宿泊施設、要するに食事は出さない、ただ勝手に泊まってもらって観光してもらうような世界をどんどん進めていく、これは利用者と持ち主の間にはちゃんと役所が入らないとだめだと思うんですけどね。

私は現職時代に積雪地帯の空き家の倒壊をどうしようかということにも絡んだことがあるんですけど、そういうときに私権の制限というのが結構大変で苦労してますので、そこはうまくやっていけば、まだまだ現実には空き家はたくさんありますので。そういうことだと思います。

○玉城委員 わかりました。ありがとうございます。

○開委員 県の方がどなたもいらっしゃらないので、把握している範囲で私から説明します。

沖縄の場合、交通費に関しては、フェリーはJRの在来線並み、飛行機は新幹線並みということで単価の基準を作り、それまでの運賃との差額を一括交付金事業で補助しています。

フェリー航路でいうと、県事業では、確か24の航路でそれが適用されていまして、住民の皆さんは住民カードを持っていれば割引が受けられます。

それから島を出た高校生の里帰りに関しても補助が出ていますが、この辺は後でももう少し正確に聞いていただいたほうがいいかなと思います。

運賃低減によって、島の皆さんの移動は活発になってきましたが、運賃低減以外にも工

夫できるかなと思う部分もあります。例えば北部だと、伊平屋、伊是名という島がそれぞれ単独自治体で、個別にフェリーを運航させていますが、隣同士の島なので、連携することによって、便数を増やすことが可能になるとか、もう少し利便性が高まるのではないかと思います。渡嘉敷島、座間味島という那覇周辺の航路もそうです。改善できる余地はまだあると思いますが、運賃に関してはそのような形です。

それから、八重山にある竹富町の島々は、石垣島に役場があるので、それぞれの島々に行く航路は石垣が起点です。島の皆さんは一旦石垣に行ってからしか他の島に行けない状況です。竹富町で別途一括交付金を活用して島間航路を出たりしています。

離島住民は、一括交付金のおかげで運賃が安くなって助かっていると思います。この事業はぜひ継続をよろしく願います。

○ 淵辺委員 淵辺でございます。よろしく願いいたします。お話しくささいました小島先生大変ありがとうございました。私も離島の知人が数名おりまして、昨日もお話を聞いてきたんですけども、やはり問題は離島ほど高齢化が進んでいます。ですから、医療が大変問題だということをお話ししていました。自分が長くここに住んでいて、医療がどうなるのかが一番の心配だということをお話ししておりました。

それから、若い世代はやっぱり教育、教育を含めた将来的な生活コスト、先ほどから話が出ておりますけども、交通費を含めたそういった生活コストが将来どうなるのかという、そういった不安があるということはお聞きいたしました。

そこで、これは私個人的ですけど、やはり最終的には人口をどう維持するか、どう上げるかというということは大きいのかなという感じがいたします。特に沖縄は、先ほどから出てますように国境を接しているところですので、与那国も防人の島という大きな碑があるぐらいですから。

先ほど開委員から与那国は人口が増えたという話もありましたけども、最盛期のころは1万人を超えていたわけですから。それが今2,000人ぐらいでしょうか。その意味では、人口をどう維持、あるいは増やしていくかということは各島にとっては大きなテーマかなという気はします。

そこで先生、1つ質問ですが、先ほどの資料の中で、4ページに人口規模別島数というグラフがございました。これは現在において、人口動向はほとんどの島が人口減になっていると思うんですが、人口増の島があるのかどうか、もしあるとしたらどういう形で人口増を図ってきたかということをお聞きしたいと思います。

それと、これも先ほど I T、5 G の話が出ましたけども、これは玉城委員の専門でありますけど、次の振計の最後のころは、もう 5 G じゃなくて 6 G になっていると思うんです。G は 10 年単位で変わっていきますから。

そうすると離島ほど A I とか I T の恩恵を受けるところはないのではないかという気がしますけど、そうであれば、今の高齢化した離島においてそれを享受すべき中高年齢層の I T リテラシー、その勉強をどうしていくか、その例はあるのかということが 2 点目です。

それから 3 点目です。私どもは企業ですけども、就業者の支援のいろんな方策はありました。ところが就業するにも雇用の場がないといけないわけです。そうすると、前に沖縄県もそうでしたけど、情報通信関係で、情報通信料の減額とか、人件費のいろいろ補助とかありましたけど、離島に企業あるいはいろいろ投資するに当たっての補助的なものがあるかどうか、定住人口もですけど、交流関係人口みたいなものを増やして、かつテスト的にそこに企業が、例えばリモートオフィスとか、リゾートアイランドオフィスでも何でもいいです。それを持ってきてやったときに、成功したらそこで定住するとか、そういうための試験的な企業、法人、組織向けの、そういう政策があるかどうか、それをお聞きできたらと思います。よろしくお願いします。

○小島専務理事 まず人口増ですが、やはり自然減が勝ってしまって、社会増になっている島はだいぶ見えてきております。それは積極的に若い世代の定住を促進したり、先ほどの 3 番目の問題に絡んでくるのですが、雇用の場を確保しつつ、人材を受け入れて、そうすると例えば御夫婦で来られると子どもさんが生まれて、特に徳之島とか奄美大島とか、五島の福江島などは社会増になってきております。ただ、残念ながら自然減がありますので、人口増に至るにはまだまだうまくいってないところはあろうかと思えます。

それから、高齢者の I T リテラシーは離島に限らず難しいと思いますが、確かにおっしゃるとおり、国土交通省のスマートアイランドで、例えばドローンの実験をこれからやるときに、何に使うかという、便数の少ない二次離島の高齢者に薬を届ける。それだったら佐川急便さんとか、結構商売になるというんです。要するに付加価値が高いから。

だとそうだとすると、おっしゃるとおりそういうことができる高齢者を育てるのは必要かもしれません。これは現実には多分なかなか追いついてないのではないかと思います、いい御指摘だと思います。特に 6 G になると全然ついていけないと思います。人ごとではないですけども。

それから、雇用の場は、冒頭御紹介しました有人国境離島の交付金で、雇用を確保する

ための枠がありまして、これで現実に先ほどの福江島とか佐渡島はそれを使ってやっておられますし、それを活用して奄美の交付金もそういう使い方をしております。だんだん増えてきていると思います。

特に奄美などは、伝統産業の工場の閉鎖したところを活用して、それこそITのシェアハウスを造ったりしておりますので、結局、社会増ができているところはうまくそれを使っているのかなという、両方の関係じゃないかという気がいたします。

あと、開先生、観光客に対する交通費の補助というのはまだ無理なんですよ。どこもあまりないですか。

○開委員 フェリーはないです。

○小島専務理事 LCCが入っていれば実質上安くなるんですね。

○開委員 飛行機に関してはRAC就航路線はコスト低減をしています。観光客、いわゆる交流人口も3割程度の補助をしています。

○小島専務理事 おっしゃるとおり、だから奄美大島も結局バニラが入ったから、それで良くなるんですけど、そのほかの離島にはなかなかLCCが来てくれないものですから、現実はこの補助金の範囲を広げていかななくてはいけないという。

○宮平座長 大澤委員お願いします。

○大澤委員 小島先生のお話は、なかなか離島についてこれだけ包括的にお話を伺う機会がなかったので、非常に参考になりました。ありがとうございました。

ただ、質問のほうはどちらかというと内閣府のほうに向けたいと思っています。離島問題をどう考えるのかというのは本当に難しいと思います。日本全体で見たときに、離島だけが特別ではなくて、いろんな辺境の地域が人口減とか、所得減とか、そういうもので悩んでいると。それで交通網なんかもだんだんなくなってきてということなので、離島だけの問題ではなくて、日本全体の問題ではないのかと思います。

ただ、最近辺境の地でも随分変わってきていると。変わってきている理由が、今コロナウイルスで逆に出てきているんですけど、これだけ世界が狭くなっているというか、いろんな人たちがいろんな情報を、それこそインスタグラムとかで発信して、日本にやってきて、本当に辺境のところにも人が来ているという、むしろ京都とか、東京とか、そういうところだけではなく、典型的なのは長野のスノーモンキーは、単に温泉にお猿さんが来て冬に入っているというだけですけど、そこにもものすごい外国人の観光客が集まって、青息吐息だった温泉街が復活したという話があります。さっき宿泊施設とかそういう話が出て

いましたけど、エアビーアンドビーなんかは、まさに本当に辺境の地を、家を自分の家が空いていれば、部屋が空いていれば貸すというようなことで、私もこの前ドイツ人の友だちが日本に遊びに来て、彼らが実はエアビーアンドビーで金沢の一軒家を予約していて、私たちは初めてエアビーアンドビーに泊まったんですけども、海外の人たちはそれが当たり前になっているということを考えると、辺境の地であることを乗り越えるようないろいろな新しい考え方とか、新しいビジネスモデルとか、そういうのが出てきていると思います。

そう考えたときに、離島は、湊辺さんがおっしゃっていたように、E E Zの問題とかがあるので、やっぱり人口を維持して持続させていくことを考えないといけないのだけれども、沖縄振興計画の中で、この地域に関して、所得を増やすとかいう目標で本当にいいのかなと思うんですよね。

10年前の振興審議会の議論のときに見てびっくりしたんですけど、離島のほうが実際に1人当たりの所得が高い。沖縄で一番高いのは北大東島でした。1人当たりの所得を増やみたいなのマクロ的な目標でいいのかというと、多分そうではなくて、もっと日本の辺境の地域が抱えているような、いわゆる課題先進国と日本は言われてますね。高齢化とか、人口減少とか、いろんな問題があって、それを新しいいろんな技術とか、新しいビジネスモデルとかでどう乗り越えるかという、そういうことをもっと自由に、離島だから逆にできるという面があるのではないかと、

先ほど自動運転ということをおっしゃったと思うんですけど、中国なんかは、もう離島であれば、島の中なので、今言われるM a a S (モビリティ・アズ・ア・サービス)という自動運転で全部やってしまうみたいなことは逆にすごくしやすいわけです。信号なんかほとんどないところが多いわけですから。

そういう意味で考えると、そういう実験もできるし、さっきのデジタル・ヘルスですか、今はA I ホスピタルなんていう考え方も出てきて、先端的なことをやろうとしている人たちにとっては実験の場が必要だと思います。ただ、A I ホスピタルにしても、医療データというのは交換できないとか、そういうところに問題がいろいろあるわけなので、例えば離島であればそういった先端的な課題解決がしやすい環境を整えてあげて、そういうところに先進的な企業とかが入ってきて、逆にどんどんいろんなことをやってもらうという発想で考えてもいい時期に来ているのではないかなと議論を聞いていて思った次第です。

ですから、逆に言うと、課題先進地域としての先端的なモデルみたいなものが、離島だ

からこそできることがあって、そういうものをもっと振興策で考えていく発想はないのかなと思います。以上です。

○小島専務理事 賛成です。私の好きな言葉で離島は未来予想図というのがあります。

ですから、課題はあるんですけども、課題を克服するようないろんな社会実験ができるのではないかと。特に小規模離島であれば。皆さんの理解はもちろん必要だと思うのですが、IT医療もそうだし、ドローンもそうですし、自動運転も。

そういうことをやって成功例を作っていくって、そこにいろんな企業が入ってくるとだいぶ変わるのではないかなとは思いますが、実験の場にするのかと言われて怒られるかもしれないけど、今回スマートアイランドも、多分そういう意識で国交省もやろうとしていますので。

○大澤委員 もう1つだけ、逆に離島の良さというのがあると思います。交通が不便でなかなか行きにくいという。そうすれば自然環境が守られるということがあると思いますけど、聞くところによると西表島なんかは相当環境が悪化してきていて、入島制限みたいなことを今度導入されるようなことを考えているという記事を読んだのですが、そういう問題も出てくるので、離島の場合には環境保護も、一度失ってしまうと本当にそれこそ人が住まなくなってしまう、誰も観光客が来なくなるということになるので、そこをもっといろいろ工夫して、例えばインスタグラムで写真を載せる人は、この景色がきれいだったら、ここにペイペイで50円寄附しませんかというようなことをやって、そこで基金みたいなものを集めて、それで環境を守っていく、整備するのように使うとか、そういうところでもAIとか、新しいデジタルICT、そういうものを使って、環境を守るという側でも何かいろいろ工夫もできるような気もしていて、ですから、特に離島の場合には環境と発展とのバランスはすごく大事だと思うので、そういうのもっと斬新なアイデアでいろいろ考えてみるというのもありかなと思いました。

○宮平座長 富原委員、お願いします。

○富原委員 延長線的な話になるかもしれないですけど、私は久米島の出身ですけども、昔一万数千人いた人口が今は七、八千人ぐらいになって、減少の度合いが手に取るようにわかって、心配が大きくなっているところもあるんですけども、先ほどのお話を伺いますと、いろんな地域がいろんな形の努力をされていて、成果もそれぞれの形で出たり、継続的に努力されているとの事、涙ぐましい努力がよく理解できたというところです。ただ、いかんせん人口は全体として減りつつあると。

現実、それぞれの状況は、おしなべて離島とか、あと人口が減っているところとかという、ざくっとしたイメージの中で考える時期がそろそろ過ぎてきていて、逆にそれぞれの課題が明確になってきていて、公共機関が保てるのかとか、病院なり、福祉なり、いろんなことの維持が非常に切実になってくる時期なのかなという感じもしています。

それに対して、先ほどお話があったICTでカバーできるところ、あるいはいろんな施策でカバーできるところということをかぶせていながら、非常に客観的にいろいろなことを見ていかないといけない時期も来るのかなと。それと、先ほどのICTの話も含めて、実行しないことにはそのことは実現しないわけです。

特にこの場合は沖縄振興審議会なので、離島を多く抱えている沖縄、大変さというのもかなり客観的に出ている中で、具体的にどれだけのことを基本インフラとして、あるいはリテラシーの話として考えていかないといけないのか。リテラシーもどうしてもセットでやっていかないといけないですね。使わざるを得ないというところをどう理解していただいて、どう導入して、それを支援していくかとか、その辺の具体的なところは、どのくらいのところで今考えられているのかなと。

いろんな努力をして、全体をいい形で進めていきたいというのは当然ありますよね。ただし、企業という損益分岐点みたいなのがありますけども、国としての問題も含めて、離島をどういうふうに存続させていながらというのは、どのような受け止めを今されているのかというところを教えてくださいませんか。

○小島専務理事 情報リテラシーの話は、多分いろんな交付金が出てきて、ITの企業を誘致できる状況になってきています。そこをうまく使えば、何か突破口は開けるような気がするんです。

だから、最初の数年間はそれこそ10分の10と言わないまでも、本当に社会実験のつもりで、高齢者の情報リテラシーの話をやろうという企業があらわれたら、そこを全面的にサポートするような仕組みができればだいぶ変わってくるような気がします。

変なことを言いますが、多分コミュニティが狭ければ狭いほど誰かが行き始めたらみんな行きますから、それはあり得ると思います。

それから、日本の人口は絶対減ってきますし、依然として東京圏への集中、だから東京とその他の世界がもっと極端になってくるとしたら、私が言っていることの逆になりますけど、移住・定住促進よりは、むしろ関係人口をどう作っていくかということだと思います。

先ほどの大学の話で申し上げますと、出身者は帰ってこいとまでは言わないまでも、関係人口に名前を連ねるような世界づくりをしたいなと自分のところでは思っていて、大学を誘致するのは無理ですから、そうすると大学とか大学院とかを出た後は、帰ってくるのは別として、帰ってこなくても何かそういう世界を。

だから、多分住民登録制度とかいろいろと変えていかないといけないのかもしれませんが、ふるさと納税のああいふ議論がありますから、もうそろそろ第2住民票とか、そういう世界、現実には有人国境離島法で使っている準島民の世界というのがあるわけですから、これを制度化していくとだいぶ変わっていくのかなと思います。

先生おっしゃるとおり、本当に人口を増やそうなんていうのはもはや大変なことになるので、なんとか広い意味での関係人口をどうやって維持していくか、トータルで自分たちの島を支えてくれる人間をどう維持していくかというところに目標を変えていかざるを得ないのかなと、そのために何ができるかということだと思えます。

○宮平座長 神谷委員、お願いします。

○神谷委員 ありがとうございます。お伺いしたいことは、2つの観点から、質問としては1つです。

まず質問からすると、どういう外部からのサポート支援が必要なのか。どういう観点からかと言いますと、基本的に数百人規模の市町村のイメージでいいのですが、離島市町村で、私は沖縄も他の都道府県の離島もいろいろ関わらせていただくんですけども、小さい離島市町村だからすごく総合力というのが重要だし、それを発揮しやすい一方で、離島市町村の職員はなかなか勉強する機会に恵まれなくて、かつ一人で複数の業務を持っている。

なので、今のことに応える、処理するだけでいっぱいいっぱいになりがちで、もう一方で、何かすると効果と影響はもちろんあるんですけども、顔が見えるから余計にやりにくい、顔が見えるからやりやすいことはもちろんあるんですけど。

小さい離島市町村と限定したときに、どういった行政支援とか、行政事務支援だったりとか、そういったサポートのあり方があるだろうかという。

そういう意味の支援と、もう一方で、島にも島民性と言ってしまったらそれまでですが、先週、沖総局のほうで地域公共交通会議の支援の話があったのですが、島の中ですごく考えて一生懸命頑張っているんですけど、2年前も島の人だけで考えていると限界があるから、ちょっと外の意見を入れたほうが良いという話をしても、なかなかそれが入らない島もあるかと思えば、わからないからどんと外へ出て行ってという、言い方を変えると、い

ろんな人を受け入れる島となかなか受け入れない島と、どんと外に出て行ける島と、特に離島キッチンとかで入ってきている島もあれば、そうじゃない全然出てこない島もありますし、だからそういった島によって支援の仕方は違うかもしれないし、受け入れない島のほうが実はそこの歴史文化を結構守っていたりというところを感じる部分があったりとかします。

そのあたりを含めて、小規模市町村で外部からの支援のあり方とか、ひょっとしたら作法的な部分もあるのかもしれませんが、その辺について何かお考え等があれば教えてください。

○小島専務理事　今の先生の最初の御指摘に立ち返ると、結局、役場の人材だと思います。

だからずっとぐるぐる回るんですけども、出身者が高等教育を受けて帰って来て、例えば市町村長をサポートするような地域は、その人たちが相当いろんなことを考えながら、首長とフィードバックしながらやっているところもあります。

だから、国ができるかどうかは別の問題として、地域の課題を解決するような、首長をサポートするスタッフをどう供給していくかという線ではないかという気がします。

本当は地域おこし協力隊という制度は、そういう活用の方策があったのですが、現実には定着率が落ちてます。結局あれは、閉鎖性があるのも1つあります。やっぱりよそから入ってくる。

だからこれも問題があったのかもしれないですけど、やれるとしたら人材供給のところにもうちょっと力を、国策として入れるかどうかは別の問題ですけども、変わってくればできます。

それから最近注目し始めているのは、東京でも大阪でも県人会というか、出身者の集まり、その人たちの世代が若返ってきて、うまく機能し出すと結構いろんなことをするんです。

奄美大島なんかは多分それが有効に機能しているのかもしれませんが。佐渡もそうです。最近ようやくそういう動きが出てきて、そうすると、そこはさっき申しました関係人口の世界でうまくつながるのかなという感じがしないでもないです。

今のままだと、特に数百人規模の離島自治体は、どんなに町村長がこれをやろうと思っても、一般自治行政事務だけで手一杯で動かないのが事実なので、そこをどう補完していくかというところに、何か知恵があればという感じはします。雑駁ですけども。

○宮平座長 沼尾委員、いかがですか。

○沼尾委員 今のお話と関わるのですが、最近全国的な動きを見ていて感じるのは、いくら補助を入れたり制度を導入しても、人がいないのでサービスが回らない。例えば、幼保の無償化をして保育所をたくさんつくっても、保育士が確保できないので結局サービスが提供できないということが、東京の中心部でも起こっている。

そう考えると、ある機能を維持するために施設を整備したりさまざまな補助とか、仕組みをつくっても、結局そこに担い手がいなければそこでの暮らしが回らないということが、現実的にさまざまな施策とか事業の分野で起こってきていると感じています。

そのときに離島という条件をどう見るかということですけど、この間、島根で地域づくりにとりくんでいる方と話をしていたら、島根は県全体で高校魅力化プロジェクトをやっているのですが、むしろ隠岐島前高校はうまくいっているのに、本土のほうの過疎地が全然だめだと。

1つは、やっぱり隠岐島前高校は国境離島で補助金が入っているので、公営塾でも何でも人材を雇える財源がある。魅力的なので人も来る。だけど過疎地のほうはなかなか人を呼ぶための財源がない。

そういう意味では、1つは財源問題ですけども、恐らく今回の沖縄のケースで言うと、財源確保について考えるとすると、県のほうで沖縄振興を考えるときに、どのぐらい県内の離島に対して県として離島に対する交付金を出していくのかとか、離島を抱えている市町村がどういうふうに対応するのかというところの問題になってくると思います。他方で国として沖縄振興を考えるとき、離島に対する対応として、どういう追加的なニーズがあるのかとか、対応策を考えるべきかという点について、どこまで国の基準として論じるのかがポイントになるのかなと思います。お話を聞きました。

むしろこれから大事なものは、恐らく沖縄の場合は財源よりも人だろうと。専門職の確保というところがすごく重要になると思いますけど、そのときに国として、要するに規制緩和というよりは規制の見直しです。つまり民間の市場に開くために緩和するというよりも、例えば保育所であっても、僻地保育所のような形で保育士の定員が少なくても保育所を運営できるとか、あるいは医師とか看護師についても、どこまでその地域の限られた人材で必要なサービスを提供できて、安心・安全な体制を作るかというところでの規制の見直しを多分考えていくことが必要で、そうすると沖縄ではどういうことが課題として起きているのかということは見直していく必要があるのかなと思っています。

私は今消防庁のほうでガソリンスタンドの設置基準を見直すというところに関わっていて、あれも地下タンクの設置にかなりの整備費用がかかるので、財源が厳しくて、資格を持っている人が限られている地域で、必要な燃料供給を確保しつつ、安全性を保つための、例えばガソリンスタンドの設置要件をどこまで緩和しつつ、環境を整えられるのかということが既に国レベルでも検討が始まっています。恐らくこういうことはそれぞれの施策とか事業レベルにおいて、国で考えていかないといけないと思います。

そのときに沖縄の離島でどういうことが起こっているのかという知見を集めることは必要だと思いますし、県としてもそこをどういうふうにするのかという対応を考えていく必要があると思います。

もう1点は質問です。今の人材の話で、先ほど周防大島の話をお話いただいて、ここは本当にうまくいっている事例だと思いますけど、それを考えたときに、恐らく観光で来るということと、交流人口とか、関係人口とか、いろいろな言い方があると思いますが、恐らく地元の側でどこまでよそ者を受け入れるのかということ、受け入れるための窓口をどう整備するのかというところがポイントになってくるかと思っています。

この前、移住相談窓口の話を入れてくださっているのですが、最初にお試しから定住につながるまでの支援として、どういう施策や事業があると、よその人が入ってくるためのゲートウェイのところを整備できるのか。

もう一方で、地元の方の意識改革ですね。外の人をなかなか受け入れたがらないという地域もあるという中で、例えばこのまま受け入れないと5年後どうなるのか、10年後どうなるのかということまで含めて、今例えば過疎地なんかだと、地域運営組織レベルで、ここの集落は5年後、10年後どうなるのかというシミュレーションを出したりしながら、本当に自分事として地域の将来を考えようという動きもあります。そういった施策とか事業で、離島のほうでこういう取り組みをやってうまくいっているというのがあれば教えていただけないでしょうか。

○小島専務理事 周防大島は、移住・定住の歴史が長いんですね。だから、Iターンして例えば柑橘をやったり、それを使った加工業をやったり、いろんな実例がたまっているんで、その人たちが根を張り始めると、どんなに閉鎖的なコミュニティでも多分開放的になりやすい。

さっきのお試しツアーで来た人たちは、そういう人たちと一緒にいろんな作業をしたりするわけですから、結局時間がかかるんでしょうけれども、それを始めることが必要なの

かもしれないですね。

現実には、先ほど神谷先生がおっしゃったように、いろいろなところで補助金とか交付金を使ってきて講師を呼んできて勉強会をしても、それが一過性に終わってしまうと意味がないので、ある程度こういう人を何人か見つけてきて、中の相談に巻き込んでいく世界を積み上げていかないと、多分5年、10年の世界で済むかどうか、これからわからないと思います。すみません。

○大嶺委員 沖縄電力の大嶺でございます。離島振興についての意見でございます。

離島振興につきましては、政府の骨太方針の中でも定住条件の改善による離島地域の振興が盛り込まれておりますし、これからの沖縄振興にとっても引き続き重要な課題だという認識をしております。

定住条件につきましては、住民の移動、また生活にかかるコスト負担の低減、生活環境基盤や交通基盤の整備、教育、医療、福祉分野のユニバーサルサービスの提供と、多岐にわたりますけれども、これらの基盤となるものがエネルギーの安定供給と考えております。

次年度の内閣府の沖縄振興予算案の中で、沖縄小規模離島生活基盤整備推進事業というものも盛り込まれておりますけれども、この事業によって小規模離島における海底送電ケーブルの整備が進められ、離島における電力の安定供給に資することが期待されます。

これに加えまして、海底送電ケーブルに通信用の光ファイバーの心線を組み入れることで、電気事業以外にも活用していただくことで、これまで超高速ブロードバンド環境が整備されていない小規模離島、今回で言えば鳩間島が対象になりますけれども、そういった小規模離島の情報通信環境の向上、ひいては遠隔教育、遠隔医療、あるいはテレワークと、離島の定住条件の改善や産業振興に寄与するものと期待されます。

大変意義のある事業だと考えております。これは、次年度の鳩間島を皮切りに、ほかの島々にも展開されるものというふうに期待をしております。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。前田委員。

○前田委員 前田です。皆さんの意見をうんうんうなづきながら聞いていました。

実は、北部もある意味過疎とかすごく気になる問題です。先ほど大澤委員が言ったように、いずれはきっといろんなところに起きてくる問題が集約されているのが離島だなと思っています。

今の嶺委員のエネルギー供給のパイプラインがIT環境の整備にもつながるお話ですとか、教育とか医療にもいい効果を生み出していくんだなということを、希望を持ちながら

聞いていました。

エネルギーもですけど、島や地域の未来をどうしたいのかによって、村づくり、島づくりが変わってくると思いました。例えば本島内でもきっと起きてくる水道管だとかガス管などのライフラインの老朽化や、建て替え、埋め替えなどの必要性が出てくる中で、10年、20年後を考えて、切り捨てるわけではなくて、効率的なライフラインの構築も考えながら、人々の住む場所を計画的に確保したり、高齢者が移動するにも合理的で利便性のある交通手段をイメージして島づくりを考えてもいいのかなと思ったりしました。

1つ、質問です。私はすごく猫好きなので、いずれ石巻の猫島には行きたいと思っています。ですのでけれども、猫島とかの成功例を知りたいです。例えば来島者が増えて、島の方々は経済的に良くなっているのか、または住む人口も増えているのか、そういった成功例があれば知りたいと思いました。

というのは、産業ありきとか、来島者ありきで活性化していくならば、さっきどなたかが損益分岐点みたいなことも言ってましたけど、確かにそういう考え方は最初から必要だと思ったりします。何かを投入する。または補助金もあり、または民間の力もあり、それがどう良い結果を出しているかというのが質問です。

○小島専務理事 猫の島は、それに気が付いた人たちがレストランや、お土産屋をやるぐらいですね。むしろ猫が増えて困っているというほうが多いと思います。

だから、結果として来島者が増えて、それを見つけた人たちがそれなりに受入態勢は作られていますけれども、むしろ先ほどの愛知の佐久島のようなアートだったら確かにあれがあるかもしれません。あれは経済効果が間違いなくあると思います。

というのは、本土側の西尾市というところから市営の定期船が出ていまして、黒字です。住んでいる住民の数に比して、市営定期船が黒字になるというのはすごいということと、それからもう1つは、本土側の定期船の船乗り場のところにお土産屋さんがあつて、これは西尾市さんがやっているのですが、そこが黒字です。

だから、結局地域連携でアートの恩恵を被っているということだと思います。

○前田委員 ありがとうございました。

○開委員 大澤委員がおっしゃるように、日本全体の課題や沖縄の課題が凝縮されているのが離島じゃないかなと思います。

海でつながり、海に隔絶されているので、モデル事業などは成果が見えやすく、わかりやすくもあるので、ぜひいろいろな課題解決の実証実験を、国の予算、県の予算だけでは

なく、企業も含めて実施できればいいなと本当に思います。

先ほど、北大東島が県民所得ナンバーワンの話があったんですが、沖縄は全国平均所得の7割、県内では南北大東が1位と2位、でも、両島とも生活コストは驚くほどかかります。移動にかかるコストだけではなくて、家を建てようとする、建築費は3倍もかかり、水道代金が海水淡水化装置を使うので、とても高いのです。

逆に生活コストがかかっても、島に住んでいたいという人たちが、なぜ島が好きなのというものをひもといてもいいんじゃないかなと思います。

例えば、やんばるの大宜味村は以前、長寿全国1位でした。最近話題になっているブルーゾーンは、元気な高齢者がいて、地域に病院はないけど、みんな幸せでぴんぴんころり状態の地域とのことです。世界のブルーゾーンの1つに大宜味村が挙がっています。大宜味村は人口が3,024人で、169人が90歳以上、100歳以上も多いとのこと。皆さんお元気で、この間百何歳のおばあちゃんが亡くなったときも、1カ月ぐらい前まではお元気で、調子が悪くなって施設に入ってから急に弱ったということです。ブルーゾーンの共通項は、お年寄りが毎日体を動かしている。特に畑仕事をやっている。それと人間関係が密で、ご近所との関係が深い。親切だから、みんなに慕われ、みんなが喜んでくれるからうれしくて、また世話を焼くみたいな、そういう人が多いというのが、どうも共通項らしいです。

それから言うと、沖縄はどの島も、あるいはどの地域もその可能性があると思います。ITや、AIの活用については、いずれ触わるだけで何もかもできるようになるでしょうし、知識すら要らなくなって、誰もが当たり前の世界が来るでしょうから、ITリテラシーを求めなくてもいいかもしれません。

それよりも、ITの進化と真逆にある、人間らしさとか、人の心を大事にする生き方こそが、離島や、沖縄らしさなのかなと。それが魅力じゃないかと思います。利便性を高めるだけじゃない、逆に昔に戻る的な生き方があっても、いいんじゃないかという気がしました。

また、関係人口を増やすことで言うと、沖縄は5年に1回「世界のウチナーンチュ大会」を開催しています。世界中に40万人と言われるウチナーンチュネットワークのためのイベントです。

第6回大会が2016年にありましたが、そのときには約7,000人が県外・海外から来ています。ルーツが沖縄というだけじゃなく、沖縄に縁がある人々が集い、社長が社員を連れて

来るぐらいです。それくらいパワーがあるネットワークですから、生かし方ももっとあるんじゃないかなと思います。

それから、離島はないない尽くしですけれども、先ほど沼尾委員がおっしゃったように、規制緩和をすとか、あるいは法制度に弾力性を持たせたら、できることがもっとある気がするんです。

制度の弾力性については、誰かが判断するとなるとなかなか難しいですが、人口規模や地理的条件によってはここまでいいよと最初から枠を作って、誰でも使える弾力性の持たせ方が求められるんじゃないかなと思います。

また、小規模多機能型施設の拡充など、医療も福祉も保育も教育も併せ持った、施設のあり方を、沖縄で先進的なモデルを作ったらどうかなと思います。以上です。よろしくお願ひします。

○宮平座長 ありがとうございます。

キーワードとなるのが、やはり関係人口かなということです。その辺うまくいっている地域が、例えば北海道の大樹町、あるいは徳島県の神山町、もちろん島根県の海士町もそうです。

島前高校というのは、魅力を最初に作るということでものすごく苦労した地域で、ですから簡単に魅力ができるわけないというのがあると思いますけど、小島先生がおっしゃるように、5年、10年のタイムスパンで見ないと、さあ明日からというのはちょっと難しいかと思います。

そういったお話を、今日は小島先生、貴重な御体験の中から、あるいは知見の中からお話を賜わりましてありがとうございます。

それでは、これより休憩に入りますので、事務局より事務連絡をお願いいたします。

○荒竹参事官 長時間にわたる議論、ありがとうございました。

時間が押しましたので、5分休憩時間を先に延ばしまして、35分まで、15分間の休憩を取らせていただきたいと思います。

喫煙所や売店はこの建物ではなくて隣の1号館になります。必要であれば御案内いたしますので、どうぞお申し付けください。どうぞよろしくお願ひします。

午後3時21分 休憩

午後3時35分 再開

○宮平座長 それでは、審議を再開したいと存じます。

後半では、社会資本整備や防災、環境保全などの分野で専門家として当総合部会専門委員会のメンバーでいらっしゃいます神谷先生のほうから御説明を伺いたいと存じます。

その後またこれらの分野について、これまでの沖縄振興の取り組みと現状・課題等を整理した上で意見交換を行いたいと思います。

それでは、神谷先生よろしく申し上げます。

・意見聴取(第2部)

神谷 大介 沖縄振興審議会専門委員

改めましてこんにちは。琉球大学の神谷です。どうぞよろしくお願いいたします。

私、琉大の工学部の社会基盤デザインコースという、少し名前が変わったのですが、昔でいう土木です。土木の人間で、与えられた社会基盤、防災、環境というのは、我々からするととても広いと思いながら、資料がやたらと枚数だけ多くなってしまっていますが、要点をつかみながら話したいと思っています。

少しだけ自己紹介します。私は神谷ですけど沖縄の人間ではないです。兵庫県の生まれで、私自身兵庫県で阪神淡路大震災を経験して、沖縄に来るまでは防災をずっとやってきました。

2003年に琉大に来まして、専門は土木計画学という分野で、基本は防災をやっています。この3年ぐらいずっと続けてある水害の調査団とかで入らせてもらったりですとか、一方で沖縄県内は、災害関係は例えば渡名喜島とか国頭村とかでの避難行動要支援者の話であったり、観光危機管理の話であったりしながら、西表島とかでのロードキルの話、交通環境の話のいろいろさせていただいています。

私は沖縄に来て16年ぐらいなので、昔何があったかよくわからないまま、今までの振興計画、これはホームページから取ってきたままです。

前振興計画のときから開発が抜けましたよと、そこからとりあえず基盤整備だけではなくてソフト的な話も含めて書かれてきましたよと。道路整備については、本土復帰の時点から比べると、道路の整備延長は倍ぐらいになってきて、これは本島の中南部だけですけども、市街地がどんどんどんどん広がってきましたよと。

市街地が広がってきて、今度は左側、懐かしいと思われる方もいらっしゃるのかもしれませんが、昔の国際通り、もちろん車線も反対側ですけども、国際通りもきれいになって、名護の七曲りも58号がきれいに整備されて、多くの離島架橋が整備されてきました。

こうやって道路が整備されてきた結果、昔那覇から国頭のほうまで5時間弱かかっていた

たものが、今は3時間ぐらいで着くようになりましたと。もちろん高速が整備されたから。道路整備によって島自体の移動距離が短くなり、私が来た年にモノレールが開業しましたけど、モノレールが開通したことでもちろん景観が変わりましたし、今は産業化云々という話をしていますけど、利用者が増えてます。

観光客もずっと伸びてきて、観光収入も一応伸びてきています。クルーズ船に関しては、去年初めて那覇港が博多を抜いてクルーズが一番寄る港になりました。そういったことがずっとありましたが、今見て、少なくとも島の中のモノレールや道路の能力が上がって、輸送能力は上がったんだろうと。

利便性という考え方からしたらどうなったんだろうと。空路、海路での観光客の受け入れ、3月には第2滑走路の供用開始もありますし、クルーズバス云々もありますから、受け入れのキャパシティは絶対的に上がっているでしょう。先ほどオーバーツーリズム云々の話もありましたけど、キャリングキャパシティという議論からしたときにはどうなんですかと。

3つ目に災害の対応能力、私は昔はわかりませんが、明らかに台風による被害は絶対に減っていると思います。建物自体が変わっています。

建物の被害は減っていつているけれども、そもそも観光客というのはその地域のことについてほとんど知らないという災害弱者です。災害弱者が、例えば地震とか津波が発生したときに、最も危険なビーチにいっぱいいますよね。

島嶼観光地域は災害に対してとても脆弱な場所ですけれども、それに対しての対応は、復帰前は考えなくてもよかった。復帰直後も考えなくてよかったものが、新たに考えなければいけないものが出てきていますよねと。

本土の先生とかがよく言われるのが、モノレールができて、離島架橋がいっぱいできて、すごく便利になった。でも離島架橋のメンテナンスを考えたら、十字架を背負ってるよねとも言われます。まさか今から離島架橋をやめる、撤去するという話は難しいだろうと。

観光振興がもたらすもの、雇用効果、税収とか収入の増加はもちろんありますが、世界共通して、水・ごみ・渋滞の問題があって、これは別に沖縄だけの話ではなくて、観光化すれば共通してこの問題が出てきます。

先ほどの話でありましたように、島というのはいろんな影響が顕在化しやすいです。それが明らかに出てきています。自然環境、生態系、屋久島の話もありますし、いずれ同じことが西表で起こるのではないかという議論もあります。

先ほど言った島嶼観光地域に対して、同じ津波の浸水想定区域であっても被害を受けるところの脆弱性は違いますということと、災害を受けたときにどうやって外部の支援を受けるか、受けるためにも能力が必要です。その受援力はありますか。外部からの自然外力というのが大きくなると言われています。こういうことについて話をしていこうと思っています。

それらの話をするのに、計画の総合化、先ほど数百人規模の市町村ではという質問をさせてもらいましたが、計画をつくる上でというところで、国、県、市町村、いろんな委員会に入らせてもらって、私が持っている疑問を含めて、計画の総合化の話。何かやれば、作用、副作用でも、効果とか影響が出ますよね。

昔はとにかくあの島まで渡りたいというシンプルな問題であったのが、今は問題自体が複雑になってきていますよね。そういった観点から、交通と観光と防災とそのほか一般の社会基盤施設について話をさせてもらいます。

まず現状の問題認識です。これは私の先生の書かれた1960年代ぐらいの本です。日本の土木計画はもともとアメリカから持ってきたものですがけれども、何か問題があって、その問題に対して、まず普通は何が問題なのかを明らかにして、データを集めて分析して、どういう解決策があるかという代替案をつくって評価しましょうねと。

沖縄に来てすごく思うのは、いろんな調査をされています。いろんなデータを取って、代替案をつくって結論を出すというところの議論はすごく多いけれども、計画をつくるときに、そもそもの問題の根源は何なのか。例えば沖縄の渋滞なら、なぜこれだけの渋滞が起こるのかという根源の議論はあんまりされてない。それは1年とか2年とかで結論を出さないといけないからという委員会が多いからかもしれませんが、その部分があまりないというのと、分析した後に、その予測は絶対に不確実性があるし、あと何かをやったらその影響に対しての合意形成の議論というのが必ずあるのですが、そこはあまり議論されていないような気がします。

それらを踏まえながら総合的な話を考えていきたいというのと、土木計画でもいろんな立場がありますが、私の立場としては、先生方の本を持ってきて、社会基盤施設、今、三角形の真ん中に置いていますけど、そもそも沖縄のそれぞれの島の自然環境とか社会環境、文化というのがベースにあって、その上にいろんなインフラ施設を造っています。土地利用を変えてその上に建物が建って、その上でいろんな経済活動が行われています。

観光客が増えたとか、観光流動というのはものすごく速いスピードで変わります。それ

に対して、自然環境への影響や効果は長い時間がかかります。ここに合わせて社会基盤施設というのは、もちろん間に合わないこともありますし、将来を見越して対応しないといけないですし、ある意味オーバーフローが起これば自然環境に影響が出て、それは取り戻せない可能性もある。

その影響というのを時間軸の中で、例えば沖縄なら、本土復帰して、人口が増えて、観光客が増えて、その結果例えばリュウキュウアユがいなくなりました云々も含めて環境が変化してきましたよねと。

それに対して、環境破壊の話も汚染の話も文化、いろんな意味での災害というものが発生したり、そのリスクが高くなったりして、それに対して計画というのを作っていきます。

時間軸に応じて、短期的には逆回転することもありますけど、時間の長さ、不確実性というのと、自分たちの基盤施設と経済活動、生活活動、観光とかの活動と自然環境の相互作用というのを認識しながら計画を作っていくという立場で、私は土木計画の枠組みの中にいます。

その中でまず交通の話からいきますけど、これはいろんなところに出てきます。58号線がものすごく渋滞しています。ピーク時の平均旅行速度、一番混んでいる時間帯、東京23区よりも、大阪よりも、名古屋よりも那覇が一番混んでいます。東京は少しずつ改善しているけど、那覇に関しては少しずつ悪くなっている。速度が遅いですよね、バスに乗る人数はどんどんどんどん減っていますよねという話が来ています。

それで、自動車1台当たりの道路の延長が短いという話もありますけど、みんな車を持っているからだと言いますが、人口当たりの自動車保有台数は31位なのですね。別にそんなに多いわけじゃない。日本海側とか農家さんが多いところのほうがはるかに多いです。

乗用車1台当たりの道路面積では、小さいほうから4番目ですけど、そもそも県の面積が小さいですよね。だから、道路が占める面積が小さくて当たり前なんじゃないのと。

では、実延長に対する道路面積、簡単に言うと平均の道路幅員みたいなイメージです。平均の道路幅員で見ると北海道の次になります。言い換えるとしっかりした道路がちゃんとあるのではないのと。

特別車を保有している割合が高いわけではない。ではなぜこんなに混むのか。これはうちの1年生の授業で学生と話をしながら、2つぐらいのコマでまとめたものです。

沖縄の中南部の渋滞は、そもそも車が多い、交通の処理能力、公共交通のサービスレベルが低い、車が多いのはレンタカー、基地の要因があって、自賠責云々含めて車を持って

くださいという施策をやっているので車が多くて当たり前、公共交通に関しては、バス専用レーンにすることによって定時制を担保しているけど、自動車の通行という観点からしたら処理能力は下がるので、トレードオフの関係にある。処理能力に関しては、交差点の話もありながら、本土からの学生がよく言ったのは、何でETCがあるのにETCがあんなに混んでいるんですか。なぜ交差点の中に車が停まっているんですか、マナーが悪すぎるといふドライバーの意識みたいな話もありました。

あと人口とか経済がどうして全部那覇に集まらないといけないのか。那覇にずっと生まれ育っている方については、それは中心だからという議論はもちろんありますし、もともと港町でという話もありますけど、外から来たならそこまで全部集まらなくてもいいじゃないかと。もちろん集中の経済というのがありますけど。

これらの関係があるから渋滞が起こっているのではないかという話を学生としました。

これは県が取られたアンケートのデータですけど、朝7時から9時台で58号線の浦添区間でバスが大体60本ぐらい走っています。なので、2分に1本バスが来ます。330だと2時間間に33本、4分に1本バスが来ます。

アンケートは、自分の家が58号線沿線もしくは330号線沿線の町丁目に住んでいて、町丁目内にバス停がある人、目的地の会社も会社のある町丁目内にバス停があるという利便性が高い人の意見が黄色とグレーですけど、黄色で出てるのが、バスの待ち時間が長いとか、バス停までの距離が遠い。

自分の何々町何丁目の中にバス停があって、そこが遠くて、4分待てないという、これは決してバスの利便性は悪くないです。でも、多分そう思い込んでいるんだろう。

これは多分沖縄独特だと思いますけど、小学生の4人に1人はよく送迎してもらう。小学校は基本的には歩いて行ける範囲につくられています。本土の中山間地域では1時間以上かけて歩いている子がいますけど、そんなところは沖縄にはないと思います。

これを聞いているのは、沖縄市、北中城、宜野湾、那覇、浦添というルートです。そこで聞いて4分の1がよく送ってもらっていると。この状況をほかの地方で聞いても、高校生から送迎というのはあるけれども、小中学生で送迎が当たり前になっているのは聞いたことがないです。

もう1つ、右側に書いているのが沖総局の調査です。通勤手当が全額支給されているのは4分の1ぐらいの方です。あとの4分の3の方は一部支給、その一部がいくらなのかにもよりますけど。

そうすると、バスで行くと1カ月通勤手当を5,000円しかもらってないけど、バス代毎月1万5,000円かかる、2万円かかるとなったら、そもそも車を持っているという状況下で、自分でお金を払ってバスで行くという選択肢はなかなか難しいという部分もあります。

先ほど、バス停が遠いと言ってましたけれども、これは男性と女性の1日の歩数です。厚生労働省がやっている調査ですけど、一番歩いているのは京都人です。私もこちらに来る前は京都に住んでいましたけど、京都は歩いていて楽しいまちです。もう一方で、四条とかのほうはバスに乗るより歩いたほうが早いので、歩かされている感はありますが、沖縄はやっぱり歩かないほうですが、ただ、特別に歩かないわけではないです。もっと歩かないところもあります。

そういったところで、今定時制云々という話があるので、那覇からコザのほうに向けていろんなバス路線が通っているのを、ある程度集約しながら基幹バスを走らせるという議論は、私が沖縄に来る前からいろんな形でずっとされています。

されているのですけれども、こういうのを考えずに、地域公共交通網形成計画というので公共交通のネットワーク、立地適正化計画でまちのあり方、土地利用のあり方と、これと一緒に考えましょうということで、日本全国で考えられています。沖縄でも宇地泊とか伊佐とかのほうで結節点をつくってという絵は、県のほうで描かれたり、沖総局のほうで検討されたりしています。

ただ、私自身この時期すごく多いのですが、こういうのをつくるために、各市町村で地域公共交通会議というのを持たれます。下手したら1日に3回あつたりします。各市町村で話をするんですよ。

これは市町村の面積です。全国平均217km²、沖縄はうるま市が大きいと言いながら86です。沖縄は東京、大阪と同じレベルの面積です。そこまで小さい必要があるのか。そこまで小さい市町村の中で、バスがその市町村内でクローズしているのは那覇だけです。那覇以外では、全部ほかの市町村をまたいで運行しています。にもかかわらず、1つの市町村の中で公共交通会議をする。

嘉手納町と沖縄市以南で263km²の103万人です。北九州市よりも人口密度は高いです。これだけ集積しているという意味では、本当はある程度の公共交通サービスはあっていいけれども、もう一方で、もともと鉄道がなかったのが、北九州に比べるとべたっと人が住んでいます。けれども、少なくとも1つの市の面積が政令市ぐらいの面積であるならば、ちゃんと市町村がつながって公共交通の話をするればいいし、例えば奈良県は県全体で網形成

をつくっています。そういった話が沖縄で出てくるかというと、いろいろ動いてはみるものの、それが実際の形にはならない。

その中でバスの定時制を担保するというので、58号線ではバス専用レーンを延長しました。延長するのに10年以上かかっていますが、バスレーンを延長すると、混むのが嫌だということで生活道路のほうに一般の車が抜け道として入ってくる。

入ってくるので、その対策として、スムーズ横断歩道という横断歩道に少し段差をつけた形のを設置しました。そうすると、こちらから子どもが出てくるのが見えるので、車が止まってくれたりします。教頭先生によると、ハンプで段差を上げることによって2学年分ぐらい背が高くなるから、ドライバーから見やすいそうです。

浦添でこうやって頑張って日本で初めてできたんですけど、なかなか浦添から広がってくれないです。普及どうこの前に、それを伝えることがなかなかつながってくれない。

道路にはいろいろな機能がありますが、輸送に関してはトラフィック機能とアクセス機能です。トラフィック機能を卓越させたのが高速道路です。とにかく移動することに卓越だから、出入りできるのはインターチェンジだけです。アクセス機能というのは、道路から例えば家に入るとか、店舗に入るのもそうです。

交差点で右折レーン云々という話だけではなくて、トラフィック機能は、例えば330号線はすごくわかりやすく、古島から中部商業までの間は中央分離帯があって、浦添の区間はほとんど沿道店舗がありません。そうやってアクセスをコントロールして、トラフィック機能を高める。移動する機能を高めた。これ以上高めたのが高速です。

中部商業より北側、もしくはひめゆり通りとかに入ってくると、同じ道路でも一気に周りに沿道店舗が増えて、中央分離帯がなくなって、それで混んでしまう。

330号線のほうで有名なのが、夕方になるとファストフードの店のドライブスルーが混んで、4車なのに2車しか使えない。それで渋滞するという当たり前のことが起こっています。そういうふうにそもそも道路の幅があったとしても、道路の使い方、周りの土地利用との関係とか、ここの区間は信号なしで市道がすごくつながっている区間です。で、事故がものすごく多い区間です。

道路の使い方として、こういう国道としては違いただろうと。そういう使い方をしたら、事故が多くて渋滞してという使い方になっています。

生活道路は、速度は遅くて、ただ近距離の利用です。それと高速みたいなものは長距離の移動で速度は速くなります。330号線は本当はこの話だけれども、実際速度はこの辺に

きてしまっている。補助幹線道路と同じぐらいの機能しか果たしていない。

なので、沿道店舗とのかかわり、それは今の場合であれば国道なので道路管理者は国ですけど、国だけじゃなくて県とか市町村とか、周りの土地利用の話や都市計画との絡みで、その道路をどう使うのかということろをちゃんとしないと、もともと能力としてはあっても、その機能は発揮されません。その辺も含めた形での対応が必要になってきます。

空の話になりますが、2005年から2020年で、例えば2005年には粟国に1日4便飛行機が飛んでいました。それが2010年には、事故云々があってチャーターになって、今ヘリタクシーになっています。補助をつけてやっています。

波照間も昔は飛行機が1往復ありましたが、それがなくなりました。多良間・石垣も飛行機がなくなっています。逆にLCCが入って増えたところもあります。

これは那覇空港ですが、LCCが増えて、海外に関してもものすごい便が飛んでいます。次、石垣空港、離島空港でこれだけ航路を持っているのは多分石垣ぐらいじゃないのかなと思いますけど、台湾からも毎日飛んでますし、新石垣空港ができてからだと観光客も増えています。

海路に関しても、離島航路がなくなったという話は多分ないんですけど、先ほど離島の存続に交通が重要という話がありましたけど、私は欠航率が重要だと思います。

例えば平成29年の石垣・波照間は欠航率が60%です。ということは予定の半分いってないです。このときは粟国が二十数パーセントです。波照間は乗る前に欠航と出ますが、粟国は、乗って行って見て、港の周りが荒れているということで引き返してくるんです。4時間クルーズするんですよ。なかなかの辛さがあります。

それと、泊・渡名喜・久米島の欠航率、このあたりで推移していますけど、いろんな数字の見方があります。泊から久米島に行く途中に渡名喜によるんですが、渡名喜港に入れずに久米島に行った場合でも欠航にならないんです。あと大東とかの欠航率が低いのは、もともと3日か4日に1本しかないんで、1日遅らせる、2日遅らせるのは欠航にならないんです。

なので、欠航率というよりも、いかにちゃんと正確なダイヤで動いているのかということ、何日間船が入ってこないのかという2つの指標が本当は必要です。

一番見にくい渡名喜に関していうと、濃い色で出しているのが波浪警報が出ている日です。このあたりは有義波高5mを超えると波浪警報が出ます。2.5mを超えると注意報が出ます。渡名喜港の港に入れる制限は3mです。だから、注意報が出ている日に色を塗って

いますけど、ぎりぎりの状況の日がほとんどということです。

台風は来るのがわかっていますね。3日前、4日前から、台風の卵ができた、だから仕事の都合をつけておいてとか、今のうちに荷物を買ってとか、送ってもらえるのですが、冬場は特に荒れるので、天気図を読みながら船が出るか出ないか予測する。でも実際、12月24日とかに終業式をやって、次の日に本島に戻ろうとした先生が、そのまま1月6日までずっと島にいましたとかあります。

1週間島に閉じ込められる、言い換えると1週間物が入ってこない。でも、もともと1日に1便しかない島なので、1週間分ぐらいもちろん食料は持っています。

一方、毎日3便、4便船が入ってくるところが1週間物が入ってこないと、もう物がなによりとなります。

ここら辺は離島で生活する上で、孤立しているのか、自立しているのかと。安定的に物が入ってくるかどうかというのは、1つの指標として本当は考えておかないといけないけど、公表ベースの資料ではこの計算までできない状況です。

クルーズに関しては、ずっと増加していると先ほど言いましたけど、今年はちょっとわからないです。

アジアパシフィックに投入されている隻数が2年ぐらい前に減って、日本全体に入ってきているクルーズの船も減ったのに、沖縄だけ増えたのです。これは沖縄ではなかなか報道してもらえないです。

次、観光と自然環境の話で、水資源の話です。簡単に言うと、離島の水道とか水資源の方々と話をして私の考えをまとめてみたものです。

沖縄の自然環境は観光資源です。観光客がいっぱい来たら経済が活性化していいとなります。復帰以降人口が増えて、観光客が増えたら、もちろん水需要は増えます。水需要が増えて何もしなければ給水制限になる可能性はもちろん増えます。

給水制限の可能性が増えるからダムをつくる。でも島にはいいダムサイトがないです。なので、山を削ります。山を削ったら山林を破壊するという行為を伴ってしまいます。もう1つは、その土捨て場が必要になってくるので、それで埋め立てるという話もあります。

水道というのは公営企業です。なので基本的には水道料金で賄っています。海水淡水化をすると、規模の経済がもちろん働きますけど、水道料金はものすごく上がります。沖縄本島内は10トン当たり1,000円いくらかいかないかぐらいですが、大東島は4,000円ぐらいかかります。それが基本的に皆さん同じ形でかかってきます。

なので、観光に関わっていようと関わってなかろうと、水道料金は上がるので、負担感がありますし、水重要が増えたら汚れた水が増えますけど、排水処理の状況は芳しくないのが現状です。

これは沖縄本島と書いていますけれども、326日渴水というのは、いまだに日本最長記録です。このとき一番ひどかったのは、36時間断水、12時間給水です。そこまで経験したのは沖縄本島だけです。もともと水があるところではないということです。

観光客が増えて大丈夫かということで、宿泊客数と使用水量のデータをプロットしたのがこれです。1人1泊当たり500Lから1,500L使っているということをあらわしています。皆さんが御家庭で1人1日当たり使う水量は200Lいくかいかないかです。観光はこれだけ水を使う産業です。

そもそも沖縄県というのは日本で一番水を使う地域で、水資源に乏しい島で、水を大量に使う観光を振興しています。ただ、水需要予測モデルをつくられてなかったなので、データを集めて単純な式でやってみました。

2017年に給水制限の話があって、計算し直してみた結果です。黄色で塗っているところが昔給水制限をしたときの基準です。2017年の実績が青で、観光客が1,200万人に増えたら茶色の線になります。ただ、ある1日の雨がなければ赤の線のようになって、基準を下回ってしまいます。

今、実際に給水制限はしてないです。ただ1回の大きな雨を抜いたら給水制限になるぐらいの安定性で対応をしています。ここでは1,200万人にしていますけど、クルーズの人はほとんど水を使っていませんからその辺は考慮しています。ただどの島に入ってくるかわからないので、今と同じ割合で入れています。

離島で見ると、石垣でスプリンクラーから水が出るけど蛇口から出ないという水利権の問題があったり、座間味は13年連続で給水制限しています。給水制限がなかった年を見ると、週末のたびに台風が来て観光客が来なかった年です。今は座間味島に関しては海水淡水化施設があるし、企業局が卸売の形で入っています。

これは水道の調定簿からデータを起こさせてもらって、観光関連施設と書いているのはホテルとダイビングショップだけです。左は観光関連、右側はそれ以外で、使用水量と1人1日当たり使用量を出しています。比較すると観光のほうがかなり多く使っていることがわかります。

観光という水を使う産業を島でやるからには、ここまでのデータを持った上で、どれだ

けの給水制限に耐えるかという合意形成の話も必要なのではないかということです。

横軸が1人当たりの所得で、縦軸が水道料金です。離島で所得が高いところがあるのは、子どもや母親などが島外に進学していることも要因になっています。厳しいのはこちらで、所得が低いかれども水道料金が高いのは離島ばかりです。これは海水淡水化施設が原因になっています。今これに対して卸売という形で企業局が入って、卸売段階の水道料金は一律になっています。小売り段階では各市町村の状況によって変わります。

沖縄本島は北のほうから水を運んできています。使っている量はもちろん那覇が一番多いです。1人当たりになると恩納村です。北水南送ということで北部の水が中南部の経済を支えるという構造があります。

一方、自然再生の話も21世紀ビジョンからずっとされています。水に関していうと、沖縄でリュウキュウアユが絶滅したのは一番大きなシンボルかなと思います。今いるのは奄美大島から持ってきたものです。

リュウキュウアユは海と川を行き来する魚ですけど、河口に堰を設けたら行き来できません。堰を設けると水の流れが緩やかになりますから、石の間に砂がたまっていって、リュウキュウアユが卵を産むところがなくなってしまいます。

絶滅した原因はいろんな説があってどれが決定的なものかというのはわかりませんが、少なくとも両側性回遊魚に対して河口堰を設けたことの影響が大きかったことは事実だと思います。

堰や落差工を造ると流れが緩やかになります。流れが緩やかになると、もともと急流には住めなかった外来魚にとっては住みやすい環境ができた。

そのような環境に対して、ダムの話も含めて、観光と水の使い方も含めて、どういう川の自然再生をするのか、自然再生の話と水資源は絶対に切って議論できないですけど、自然を大切にしろ、給水制限は嫌だという矛盾はおかしいです。そこの話は総合的な話として議論しないといけないし、島だとやりやすいし、定量的なデータはかなり出てきています。だけどその土俵がないというのが現状です。

それがものすごいスピードで来ているのが伊良部島かなと思います。伊良部架橋ができて、海岸線はずっと工事をしています。沖縄本島に比べると圧倒的に宮古島での新築件数が増えてきて、今都市計画区域に入れる入れないという議論が始まろうとしていますけど、少し遅いかもかもしれません。

次は、防災の話になります。前提の話として、そもそも人がいようといまいと、地震が

起きて津波が発生して陸に及ぶ範囲とか、大雨が降って河川があふれる範囲というのは変わりません。そこに人が住んで何か経済活動していると、そこで被害が出ます。例えばサハラ砂漠のど真ん中で地震が起きてても人間はそれを災害とは呼ばないんです。人間にとって都合の悪いことは起きないからです。

経済活動をやっているところでハザードにさらされてるところでも、被害の出方は違います。最近できた鉄筋コンクリートの建物と昔ながらの木造の建物はどっちが地震に対して強いですかみたいな話です。

観光客は地域の避難場所などを知らないの、観光化するというのは、そういう人たちをハザードにさらされた場所に集めようとしていると解釈することもできます。

東日本の震災のときは、三陸とプレート境界との間は200kmぐらいありました。沖縄本島とか石垣と琉球海溝との距離は100kmありません。つまり到達時間が半分以下です。石垣や沖縄本島の北部のほうだと10分あるかないかです。東日本のときは1時間近くありました。全然時間が違います。

沖縄は地震がないという人もいますけど、日本列島自体が地震列島と言われるぐらい地震の多いところです。そこに沖縄もありまして、琉球海溝で起こると、石垣港で12分、登野城漁港は8分で津波が来ます。計算すると明和の津波と同じぐらいのところで来ます。

赤で書いているところは間に合わないところです。避難ビルを考慮しても全然間に合いません。だから、もう少し避難ビルをつくるとか、住み方を考えていかないといけない。

一方で、離島桟橋にいっぱい人がいて、一度学生と一緒に数えると、お盆で725人いました。それだけの人数が10分で避難できる環境が整っているかということ議論できてるかという、実際まだできてないです。

北谷の美浜とかは、住民と一緒にあって、どうやって観光客の避難誘導をしようかという議論を地区防災計画の枠組みでしています。こういうところに関しても、沖縄は日本で最初の取り組みができる場所になる機会を持っていると思います。

水害のほうですけど、残念ながら沖縄は、河川が氾濫したときの浸水想定をつくっている河川がこれだけしかありません。よくハザードマップの話をしめますけど、ハザードマップすらありません。沖縄は遅れていますけど、他の多くの県も大体同じレベルです。都会はちゃんとできてますし、1級水系はできていますけど、2級水系に関してはハザードマップの整備が遅れています。

それに加えて、まちづくりによって被害の出方が違うので、災害に対して強いまちをつ

くろうという国土強靱化地域計画の策定状況については、調査時点では、沖縄だけ策定済み及び策定中の市町村が1つありません。

これだけ水害が多くて、老人ホームとかの要配慮者利用施設で水害の避難計画をつくりましょうと、これは市町村がお宅の施設は大雨が降ったときに浸水や土砂災害のおそれがあると指定して、その施設が避難するための計画です。沖縄は施設策定率が高いように見えますが、そもそも市町村が指定すらしていないというのが現状です。

台風の話で、1つは無電柱化ですけど、昔は景観の話でされていて、最近は災害時に電柱が倒れて緊急車両が通れないという話と、まともに歩道がないところに電柱があるので、子どもたちが車道に出ていかないといけないというのがあって、3つの観点から無電柱化を進めていきたいと思います。

沖縄県の整備状況はこういう感じです。

日本全体の状況を見ると、無電柱化と言いながら電柱の数は増えていっています。

自然外力の話をしめすと、スーパー台風が増えてきます。スーパー台風とは、1分間の平均風速が67m以上で、関西空港に船がぶつかって関空が孤立してしまったときに風速最大で58mです。17年前に宮古島でそこら中のガラスが全部割れたときに瞬間最大で74m、だから宮古島ぐらいの台風が増えるということです。

沖縄の方は50mの感覚はわかると思いますけど、これは去年の台風で、沖縄では毎回こんなことにはならないけど、1年か2年に1回ぐらいはこれぐらいあるという台風です。これが50mですが、67mというこれよりもはるかにひどい台風が増えてくると予想されています。

世界全体ではずっと増えてきていて、北のほうまで勢力を維持したまま行くようになります。

2018年のときに停電が久しぶりに多くなりました。このときは目に入ったので、風が一旦とまって、風向きが変わってというのがきれいに出ています。

これは新聞記事からですけど、看板が飛んだり、トタンの屋根が飛んだり、停車している車が転がったりというのが起きています。海岸の構造物も壊れて、このときには、ホームページによると25万戸が停電しています。このときは、停電戸数がゼロになる前に次の台風が続けてきたという状況でした。

このときは3日ぐらい停電が続いた地域もあったので、水道も出なくなってきたとかという問題も出てきましたが、それぐらいならいいんです。問題なのはこっちです。電気が

途絶えた時点で命がなくなる方がいらっしゃいます。

これに関して停電を全部なくせという話をしたいのではなくて、これは広域災害救急医療情報システムですけど、ある病院で自家発電が3台あったけど、1台は燃料切れで電子カルテが止まって、あと1台は4時間、あと1台は10時間で切れるという状態になりました。

台風が来ているときは、もちろんタンクローリー等々で運べないですよ。ふだんからタンクに入れておけばいいのですが、ある一定量減らないと入れてくれない。例えば燃料を備蓄するのに県が補助をするなら入れますけど、災害指定病院として基本的に自助努力でやっています。

これは受水槽ですけど、1日以内、2日以内、3日以内とかでなくなるという病院も多いです。災害医療拠点でも7割ぐらいが2日ぐらいしかもちませんと答えていますし、自家発電に関しても、急性期に対応しているところでも3日以上もつのは3割ぐらいしかありません。沖縄県内の災害医療拠点とか急性期病院は、今こういう状況です。ただ、これが他の都道府県と比べてどうかはわかりません。

そもそも行政でも企業でもそうですけど、BCPといって災害が起きたときに能力をゼロにするんじゃなくて、最低限維持して早く回復しましょうという議論をします。でも病院は災害が起きると需要が増えるんです。なのに、水使用量、電気使用量を減らせという話が本来おかしくて、もちろん安定的に電力が供給されることが望ましいし、それが無理であったとしても、せめてそこを守るぐらいのバックアップは何とかできないか。特に3日間の備蓄というけど、実際はなかなか使いきれないし、これが残ると実は処分に困ります。そういった問題があります。

地震とか津波でずっと災害だと世の中が災害時モードですけど、停電という現象だけ続くと、世の中は通常モードに変わります。通常モードに変わっているけど、支援学校の生徒さんは通うことができません。エレベーターが動いてないから降りてこられないのです。世の中が普通に戻って停電だけ残っているときに、実はある意味社会的弱者と言われる方々にさらに被害が集中していきます。

沖縄は医療用のバッテリーを台風が来る前に貸してくれたりします。自分でもともと1個バッテリーを持っていて、そのときにもう1個バッテリーを借りたりするけど、それでももたない。どうしているかというと、台風の中を通电している家を回るんです。充電するために。そういう医療行為を受けている子を一緒に車に乗せながらというのが、今実態

としてあります。あと避難所に行ってもバッテリーがないという状況です。

被災したときの受援の話ですけど、食べ物に関してよく3日間の備蓄とありますが、なぜ3日かという、3日あると被災してない都道府県から物が来るからです。ただ、前提条件は陸路なんです。島に関してこんなことは一切言ってないです。

沖縄で夏に災害が発生したという状況を考えると、恐ろしいことは容易に想像できると思います。

観光地が被災すると、奄美大島で水害があって観光客が戻ってくるプロセスを調査していました。そのときに、リピーターを大切にしているダイビングショップはお客様の戻りが早かったけれども、一見さんである意味利益率を高くしているところはなかなかお客様が戻らないという話がありました。

これは島の顕著な例ですけど、奥尻島の津波です。津波の後、お客様は戻ってないです。陸続きの場合、あそこの場所が被災した後、お客がどれぐらい戻ってきているというのが何となく伝わっていきます。島の場合は復旧のプロセスが伝わらないんです。そのプロセスが見えるのは阪神淡路と東日本ぐらいです。熊本でもそこまで放送されてないですよ。大阪北部も放送されてません。

東日本とか阪神淡路クラスになるとずっと追ってやってくれますけど、奥尻の話はずっと追ってはやってくれない。

スマトラ島の津波があって、一番戻りが遅かったのは日本人です。ヨーロッパの方々は少し受け入れることができるようになったら、観光に行っています。日本人が行かないんです。日本人は被災したところに対して、元気づけるために行くとかという行動をとらないです。

なので、日本の島が被災したら、観光客が戻るまでものすごい時間がかかります。特に人が亡くなるような災害が起きると致命的になる可能性があります。なので、観光危機管理は非常に重要ですけど、なかなかそこまでの対応はできてないのかなと思います。

最後に、簡単に下水道の話をして。下水道の整備率や下水道処理人口普及率というのでやられてますけど、行政人口分の下水道利用可能人口なんです。可能人口であって、沖縄はここが問題ではなくて接続率です。

家の前まで幹線が来ているから使うことはできるけど、つないでないです。つなぐと下水道代を取られるから。家を建て直すと必ずつながないといけないですけど、もともとある家はつないでくださいという協力のお願いです。

なので、ある市町村のデータでは、接続率が10数%というところがありました。本土では考えられないくらい低い。使える状況にあっても使っていない。だから汚水の処理率と排水処理率という概念を入れたらものすごく低くなります。

あと内水のハザードマップ。例えば沖縄でも、首里のほうで雨降ると安里のあたりでマンホールから水が出ますよね。急傾斜でそのあとフラットになりますから、ああいうところはそういう現象が出やすい地形なんです。

川があふれたのではなくて、下水があふれたりとかという内水のハザードマップは今ほとんど整備してはいますが、残念ながら沖縄県内ではその整備はほとんど行われていません。市町村丸ごとではなくて、ある区域だけというハザードマップはありますが、なかなかつくられていないというのが現状です。

公園に関しては、とりあえず面積に関していうと、県が立てた目標は達成していますが、沖縄は公園はあるんですけど、ものすごくいろいろな施設があります。典型的な例は奥武山ですけど施設だらけ。

公園は災害時には復旧復興の拠点になりますけど、これだけ施設があつたら使い物にならないという状況になっていますし、遊具ひとつとっても災害時のことを考えた遊具の配置がありますけど、防災公園としての。その言葉は沖縄で見ることはないです。

学校は老朽化と耐震化の話があつて、老朽化は定義の仕方が難しいので耐震化ですけど、耐震化に関しては全国レベルで、2022年までに全部終わらせるという県の計画があつて、このとおりに進んでいるそうです。

ただ、大阪北部地震であつたブロック塀の話、これは沖縄県のある学校のブロック塀です。明らかにおかしい高さですよ。途中でつなぎ目が3カ所ありますから、鉄筋は入ってませんよというブロック塀がまだあるというのが1つと、これはある支援学校の避難訓練ですけど、歩道に駐車されていて車椅子が通れない。支援学校にはいろいろな車椅子があります。その子たちが通れる状況かという、歩道の状況もそうですし、その使い方というので非常に厳しい状況になっています。

これは糸満、石垣の支援学校ですが、全部浸水想定区域にあります。一番逃げることが難しい子たちが一番災害時に危険な場所に存在しています。

ということで、時間を取りすぎましたが、水に関してはあることが当たり前になっていますけど、実はぎりぎりという議論があまりされていません。道路に関しても、あることが当たり前で混雑したら困ると。でも使い方の議論はあまりされてない。安全というの

は、安全であることが当たり前で、それに対してすごく危険な状況であるということあまり議論されてない。

国交省の資料を見ると、昔ハードとソフトと書いていたのに、ソフトとハードに変わっています。それだけソフトが重要になってきているけど、いまだに住民参加という言葉が使われるけど、住民主体とか責任論というのは出てきてないし、災害への対応も、観光事業者の責任も多分あるはずだけど、その議論もなかなかできてない。

言いたいことは、もちろん必要なハード整備がありますし、港湾に関してもまだ耐震岸壁になってないところがありますから、そういうところはきっちりと耐震化していくとか、橋梁に関しての耐震化云々という話がありますけど、それをうまく使っていく社会という議論をきっちりしていけないと、どれだけ立派なパソコンがあってもユーザーが悪ければすぐつぶれますし、その機能を発揮できませんし、そういったところはちゃんと考えていく必要があると思います。

そのバランスを取りながら、ただ道路を使う部門と公共交通を扱う部署が違うから、だからそれぞれでというのはやめましようと思いがらまとめとさせていただきます。

時間を超過しましたが、以上です。

○宮平座長 最後の言葉が非常に重要ななと思います。ハード部門とソフト部門が融合してない、この場で言うのもちょっと難しいですが、縦割り行政の弊害があるのかなという御指摘だと思います。

それでは、今の神谷先生の御説明について御意見を賜りたいと思います。

沼尾委員、お願いします。

○沼尾委員 御説明ありがとうございました。大変衝撃的な御報告で、びっくりするとばかりだなと思いがら伺いました。

例えば今、防災は、市町村でもそうですし、地区防災をコミュニティレベルで検討する取組も多くのところで行われていると思いますけど、それぞれ個別に事業や施策は推進されていても、それがそれぞれの生活者の場面でどういうふうに使われていくのかということ想像しながら、具体的に計画をつくるとか、見直しをする仕組みというのがどうも取られてないのかなという印象も持ちました。いくら財政措置を入れて施策や事業をやったとしても、それを現場で具体的にどうつくっていくのかというところでの、例えば先ほどの交通の話でいうと、市町村相互の連携とか、あるいは県が市町村をちゃんと補完できているのかとか、専門職が入って一緒に議論できているのかとか、あるいはもう少しコミュ

ニティとか公民館単位で計画を策定したり議論する体制とか、それを支援する仕組みがあるのかとか、そういう決め方や評価のところをローカルなレベルでやっていくための体制づくりがすごく必要という印象を持ったんですけど、今先生が挙げてくださったようなことを具体的に実効性のある形にしていくために、例えば県や市町村の行政体制とかでどうということが求められているのかとか、あるいはどういう施策や補助みたいなものが入ることとそこで解消できそうかというところをお教えいただければということと、報告書をまとめることにそういうところをしっかりと書き込んでいくことが大変重要なのかなという感想を持ちました。ありがとうございます。

○神谷委員 その体制をどうやってつくっていくのかということに自分に答えがないから、先ほどのことで質問したのもあるんですけど、具体的な事例としては、国土強靱化地域計画の話事例として挙げましたが、あるところで市町村の住宅を建て替えると。建て替えるときに、高層化して土地が余る。ではその建て替えのタイミングで周りの電柱は埋めましょうね。地下に耐震性の貯水槽を置いて、そこを避難場所としてというセットですと、行政コストは非常に安くつくけど、うちは住宅をつくる部門であって防災の部門じゃないからと。

国土強靱化地域計画は、作り方にもよりますけど、基本的には総合計画と同じところに置けるんです。上位計画にそれがあると動きやすいのであるならば、災害時の話と平常時の話として行政手続的にやりやすいのであれば、そういう持って行き方はできるんだろうなと思います。

もう一方で、防災の話に関しても、自主防災組織の組織率は、沖縄県は断トツのワーストです。全国は今70数%で、沖縄県は20%ぐらいですかね。今50%を切っているのは沖縄県だけですというぐらい、災害に対しての組織率は低いんですけど、それはコミュニティができてないからかということ、全くもってまた違う話なので、多分沖縄に合った災害対応の仕方を探さないといけないだろうと思いますけど、それはまだ見つかってない。

ただ、水のほうの話に関して言うと、復帰直後は、特に離島の市町村の方が言われていたのは、旧通産省がどこの水が使えるかという調査をしてくれたと。今市町村が自分たちで水需給バランスの評価までできるかということ、職員を削っていつている中、そこまでの調査検討というのは難しい。

難しいから、できたら県にやってほしいと言っていたのですが、県ではどこがやるかというと、水の卸売をやるのは企業局です。でも、離島の市町村に関しては、企業局は今の

ところほとんど関わっていない。ダムを管理するのは土木建築部のダム事務所とかダムの課ですけど、そこはそこのダムのことしか基本的に見ないので、水需給バランスという話はしないです。一応企画部の地域離島課で水資源を扱うところはあるのですが、そこは完全に事務の方です。なので、水道での水需要というのと、水資源としての水需要という言葉、そのことができる人たちが入っているかというところに入っていない。

なので、沖縄県の職員ができないではなくて、できる人が必要な場所に配置されていない。なので、現状で議論することはすごく難しいと思います。

その辺も含めて先ほど質問したのは、人の異動も含めてどういうことをしたとき、対応できる体制になるのかというのは、私も知りたいというのが正直なところではあります。

○沼尾委員 財源が潤沢なのかなと思ってしまいました。ほかの県では、もっと財源もないし人材もないので、とにかく横串刺して複数の部署で連携しながら、1つのものに複数の機能を持たせつつ、維持管理も長寿命化で何とか回していこうということで、必死に知恵を出しながら自治体間連携を取ったりしているんですけど、そういう動きが出てこないというのは、逆に心配になるところもあって、その仕組みというところを考えるようなことが必要なのかなと思っていました。

○宮平座長 今のは横串を指すということで、非常に重要だと思います。これについては我々のほうで県のほうとも議論を深めていって、もう1つ重要なポイントは、神谷先生がおっしゃった最初の原因と分析、その構造化もあまりできてないのかなという感じがするのですが、神谷先生いかがですか。

○神谷委員 先ほど学生の例を出したのですが、車を持ちやすい状況をつくって、車を持つのを控えましょうというのは矛盾してませんか。それは両方にお金を使っているわけですから。それはどっちを向いているのかよくわからない。

例えば住む場所によって変えるべきというのがありますが、やんばるで車なしで生活しなさいというのは無理だと思います。ただ、那覇市内で車なしで生活しなさいというのは全然できるはずですよ。うちの大学のあたりでも留学生は車なしで生活してますし、本土の子で車なしで生活しているのもあります。

うちの大学の駐車場は無料です。車で来るということが、復帰のときは多分持てなかったと思います。持てるようになって、本土で生活していると車は高価な乗り物なんです。維持することもそうですし、若い子は事故するリスクもある。

その高い乗り物に乗せようとする施策と、もう一方でバスに乗りましょうというのは、

施策の効果というのを、どこを目指しているのかというのは、21世紀ビジョンで上のほうに目標があった、それに対して各施策はどうつながっているの、どれとどれは両方やったら相乗効果を生み出すのもあるけど、キャンセルするのもあるはずです。

その話をちゃんとしておかないと、石垣で蛇口から水出ないけどスプリンクラーから水が出る。農家はどっちを望んでいるかということ、やっぱり蛇口から水出てほしいんですよ。それは完全に水利権だけの問題です。

水利権を本土の1級水系で議論しようと思ったらすごく難しいですけど、島の中の顔の見える関係で、ちょっと今スプリンクラーの水を少なくして蛇口から水を出そうという話ができるはずですよ。

でも、それを水利権という形でややこしくしている気がするので、小さいから顔見えるからできることからでもいいので、横串という言葉でもいいですし、総合化という言葉でもいいですし、取り組むことはできるのではないかと思います。

○宮平座長 淵辺委員、お願いします。

○淵辺委員 私もお話は大変衝撃的にお聞きしたところでございます。

沖縄県は観光立県です。いろんな意味で観光客はこれからまた増加する傾向、それからもっと多国籍といいますか、そういった人たちが来る形になります。

そういう場合に、このような防災に対する対応を、本当に今どこまでやるべきかということをもっと真剣に考えないといけないのかなという感じがしたところです。つまり台風とかは準備ができますけど、地震とかは突如起こるわけですから全く準備ができない。

その突如起こるものに対して、今おっしゃいましたけど、どういう横の連携をふだんからしっかりやっておくとか、そこは極めて大事なのかなという気がします。

国民保護法でしょうか。何かあったときには県民をどう脱出させるか、どう避難させるかという、私も実はその委員ですけど、忘れたころに委員会があるぐらいの頻度です。ですから、自衛隊、消防とか、当事者は真剣に考えているのでしょうけど、県民意識ではほとんどわからないのではないかと思います。

東北大震災の後、大きな津波が来て、その直後は那覇市も那覇港とかここは全部水没するとか皆さんいろいろおっしゃっていましたが、喉元過ぎれば、今は全く言う人はいないんじゃないかなと思います。

ですから、予期せぬことこそ、ふだんから連携とか、あるいは観光客も含めていろんなシミュレーションをやっておかないといけないのではないかと思います。感想とい

うか、意見でございます。

○宮平座長 玉城委員お願いします。

○玉城委員 情報提供本当にありがとうございます。大変勉強になりました。

途中でハザードマップの話が出てきて、ほかの自治体でもそこまで進んでいないということですが、今後10年を考えると、特に気候変動に影響されやすいという点を考えても、ハザードマップは特に沖縄県では作っていくべきじゃないかと思います。

地震、津波だけではなくて、気候変動に関する台風とか水不足について、ここの地区は特に水不足になりやすいので備えておいてくださいという、県民自身に訴えかけるようなマップ作りや周知が、気候変動に関しては研究者の間では2008年ぐらいからずっと論文も出続けているので、早めに資料を集めて研究成果やシミュレーション結果を周知させるのが我々の役目ではないかと思います。

私の感想です。ありがとうございます。

○宮平座長 富原委員お願いします。

○富原委員 私も感想としてですが、もちろん衝撃的というところと、あとせっかくなかがったこのお話をどこにどうつなげていくのか、この会議の場面で出たこの話というところがすごく大きいです。守備範囲も広くて、それもびっくりしたんですけど、データで話されて非常に納得のいく話で、行政なり具体的に組織と組織の横串なり連携なりという話を、(もしかしたらどこかの分野に行政のあり方みたいな領域があるのかわからないですけど、)何かしら具体的につなげていかないといけない。その分野分野を担当されている方たちは一生懸命やっていて、ところがその向こうに行く方法がなかなかない、つなぐ方法がない。そのときに何をどうすればいいのかというのが、素朴な疑問です。そこを何とかしなければいけない。

振興計画はこんなに分厚い冊子になっていて、ものすごい数の施策があって、そこを着々とやっているにもかかわらず、今こういう形で大きな穴が開いていたり、つながってなかったりする現状をどのようにしたらいいか、疑問のまま申しわけないですけど、率直な感想です。でも一番大きいのは、今日のこの場面を、生かしていかなければというところですね。

○神谷委員 いろいろ御意見いただいて、まず防災のハザードマップについては、湧水のほうに関しても、1級水系のほうはフルプランという形で、既往で最も少ない雨の場合と、既往で最大の雨プラス外力をさらに上げた場合で計算もされていますし、どこがあふ

れたらというので計算されています。だから技術的には全部可能な状況ですし、沖縄の場合堤防がないので、川はあふれるだけなので、その意味でいうと計算はすごく簡単です。ただ、海の条件が入ってくるので、そこの条件でいうと計算はすごく難しくはなります。

技術的には可能ですが、お金との関係でなかなか進んでいないというのが現状です。

もう1つ、市町村の連携云々という話ですけど、先週の金曜日に石垣とか宮古の離島の職員さんも含めて40人ぐらいで、交通系に少し寄ったワールドカフェをやりました。

そのときに出たのが、例えば法改正とかの説明会を東京だけでやるとか、沖縄は本島でやる。離島で見られない。説明会のために行かなければいけない。Webなりで見られるようにしてほしいとか、子どもの話はいろいろ行くけど、市町村職員が勉強する機会がない。

この前県の土木建築部の勉強会で話をしたときに、私が質問したんですけど、この5年間に講演会などで業務として勉強した人と言うと、若い職員はほぼゼロでした。年配の方は昔たくさん勉強させてもらっていて、そこがすごく削られているので、勉強する機会が都会にいるとたくさんあるけど、それが提供されていない。提供されていない中でいろんな業務が増えてきて、それをこなすことでいっぱいいっぱいになっているという現状はあるのかなと。

それともう1つ、市町村と県の職員から出てきたのは、市町村は高卒の職員さんが多いです。高卒しかいない職場もあります。なので、例えば市町村職員であれば修士であったりとか、県の職員であればドクターであったりとか、そういった形での仕事と関連しながら、授業を受けるのは難しいですけど、それに対して県内の大学が、完全に授業を受けての勉強ではなくて、実際起きている問題に対しての課題解決を、大学が連携しながら、個人としてもマスターやドクターが取れる形のつながり方、支援の仕方で、それは学会発表とかでほかでもつながってという形の人材育成はあっていいのかなと、今まで話を伺いながら思いました。以上です。

○宮平座長　　今のお話は、ケーススタディーをまとめていってどんどん高めていくという方向ですね。

○神谷委員　　多分大学の先生方は感じられたと思いますけど、ある程度決まったことに関しての委員会は多いですが、問題があるところから一緒に議論してやっていきましょう。やっていくことによって、職員さんも大学のほうも伸びる部分があるのかなと思います。

○宮平座長 大澤委員お願いします。

○大澤委員 私も皆さんと同様に大変驚いたというか、ショックというか、特に沖縄は観光とか、一度何かが起こるとその後に相当大的な影響がありそうという気がするので驚いたのですが、今日は大嶺委員が来られているので、どうしても電力の話をお聞きしたいなど。

今まで我々が描いていた印象は、沖縄は台風があるけれども、もちろん停電はするけれども、早めに復旧していたのかなという印象で、そこは安心感があって、今回特に千葉で起こった大停電というか、あれは全然回復しなくて、高層マンションはそれで全然売れなくなっていますけど、例えば養鶏場も今は完全に電動化しているので、養鶏場を廃業される方とかもすごく増えて、卵の値段が上がったとかいうことも起こって、ですから電気なくしては考えられないと思いますけど、先生がおっしゃったようにミッションクリティカルな病院とかは特に深刻だと思いますし、ホテルも当然影響を受けるとは思いますけど、そういう意味で多分電力さんはいろいろ考えてらっしゃるのではないかと思いますし、一方で電線が地下化とかになると、ガス屋さんは地下を通していているからそこを使えばいいという話があるけども、沖縄の場合は都市ガスがあまり発達してないので難しい面もあるかもしれない。

対策を練っていく上で、沖縄での災害対策の課題みたいなものも、今日は電力にどうしても、そこが一番重要という気がするので、その辺大嶺委員のほうで何か教えていただけることがあればありがたいと思います。

○大嶺委員 大嶺でございます。本業が電力会社ですから、本日のお話の中で、特に無電柱化と台風による停電について事業者の立場から御説明したいと思います。

無電柱化ですけど、防災性あるいは歩行空間の確保、それから景観と、この3つの観点から非常に重要な施策だと思います。ただし、先ほど無電柱化率のグラフがありましたとおり、沖縄で大体1.6%、最高でも東京の5%程度、ただし東京でも23区でいえば約8%です。大阪市が5%を超えています。名古屋も5%を超えています。ただ全国的に見ればまだまだ無電柱化率は相変わらず低いです。

日本では現在法律に基づいて無電柱化推進計画というのがありますし、重要インフラ緊急対策というものもあります。これらに沿って2018年度から3年間、過去最大規模での計画を推進しているところです。これはもちろんオリンピックを控えているという状況もあり、そういう取り組みをしております。

沖縄県の中でも、国道、県道の管理者、それから電線管理者、これはNTTさんや電力会社です。それから自治体、こういう関係者で沖縄ブロック無電柱化推進協議会というものを組織して、年次ごとに計画的に無電柱化の整備をやっているところです。

それから一括交付金を活用した要請者負担、要請する側が負担するという取り組みもありまして、関係者が共同して取り組んでいるという状況にあります。

無電柱化はコストがかかります。1 kmあたり大体1億6,000万円ぐらいだと思います。これは電柱と電柱の間を通す架空線に比べて10倍から20倍ぐらいのコストがかかります。また、工事でも長期間にわたるといことで、地域住民の理解が不可欠ですし、事業者単独では解決できない課題も多いと認識しております。

例えば無電柱化の合意路線の管路は国や自治体が負担して、管路からお客様までの引き込み設備は電線管理者である我々と自治体との折半となっておりますけれども、その費用折半について、自治体の財政状況によって負担ができないとか、繰り越しをしてしまうとか、そういうことも生じておりますし、しっかりとした予算措置の必要性も感じているところがございます。

無電柱化については、引き続き国や自治体、関係事業者、適切な役割分担、あるいは費用負担をして、計画的に着実に推進することが肝要だと思っております。

それから、台風と停電ですけれども、毎年のように襲来する台風と、それに伴って発生する停電でお客様に多大な御迷惑、御不便をおかけしているところです。当社も災害に強い設備形成、それから災害時、停電時の迅速な復旧体制、これをその年々の台風を踏まえて、検証を毎年行っているところです。そういった対策も講じているところがございます。

設備面でいいますと、例えば昨年千葉に襲来した台風15号、19号で、15号のときに鉄塔が2基倒壊しております。これは日本の技術基準では、風速荷重が40m/Sに耐えられるような設計ですけど、沖縄はもともと60m/Sという自主的な基準で設計しております。ちなみに千葉の台風被害に関しては、当社も含めて全国の電力会社が応援に行っているところがございます。

それから、設備面での対策ですけれども、電線にも風圧を受けにくい低風圧の電線というのがありまして、それを採用するようにしております。また、台風時は樹木の接触も多いものですから、樹木接触に強い耐摩耗電線というものも採用しております。それから、電柱の連続倒壊というのがありますけれども、それを防止するために一定間隔で支持物を設けたり、1本だけではなくてH型の電柱を立てたり、そういうこともやっております。

今日スライドにありましたけれども、平成15年の台風14号のときは74.1m/Sの風が吹いたということですが、電柱の折損や倒壊、傾斜が900本以上になっておりました。そういうことで、連続倒壊の防止対策なども講じております。

それから、台風時の停電区間の極小化のために、手動による開閉器から遠隔制御で開閉できるような装置へ取替えをしているところです。

また、ソフト面でもいろいろ対策を講じていまして、台風襲来が予測されますと工事会社も含めて復旧体制を構築して、停電が発生した場合には、風雨の状況を確認しながら総動員で復旧に当たっているところでございます。

離島の島々に進路が予想されますと、規模とか被害を想定しまして作業要員の事前派遣も行っております。事後についても応援派遣を行っています。事後派遣については、民間の航空会社等が就航しない場合は、自衛隊や海上保安庁とも連携をしまして、県や自治体を通して資機材、要員の搬送についてやってもらっているところです。

それから、ソフト面では、停電時には、ツイッターですとかフェイスブック、こういったSNSも活用しながら地域に周知をしているところです。それからコミュニティFM局が沖縄県内に19局ありますが、そこと連携した地域ごとの細かい停電情報の提供、それから停電情報の配信サービスと、毎年いろいろ工夫しながら新しい対策を打ち出してやっているところです。

主な対策は、以上申し上げたとおりです。

○宮平座長 ありがとうございます。

安藤委員をお願いします。

○安藤座長代理 今日はどうもありがとうございました。非常に参考になるし、また問題点、課題、非常にいろいろあることがよくわかりました。

ところで、私どもの国立高専の場合ですと、旭川から沖縄まで51高専ありますが、その中で大地震とか防災関係の絡みでコンソーシアムを組んで、いろいろ研究会をやっているのがありますが、阪神淡路大地震の関西地区、明石とか和歌山とかあの辺の高専が7高専、十数年前からコンソーシアムを組んで研究会をやっています。それで、自治体への提言とかやってきております。

それと2011年の東日本大震災で福島、岩手、宮城等が被害を受けましたけど、今あちらではご存じかと思いますが、福島高専を中心に廃炉ロボットコンテストというのをやっております、その地域の課題に我々教育機関としてどういうふうにご貢献するか意

味は、課題というのをやっておりますが、そういう観点でいきますと、今日神谷先生がおっしゃった意味の課題というのは非常に大きな問題があるかと思いますが、その前に沖縄だけの問題と限らずに、ほかのそういう経験をした県あるいは地域があるかと思いますが、そこでの連携というのが具体的な話として考えられるのではないかと。

それと、多分大学の中でもコンソーシアムを組んでそういう類の課題解決というのをやっておられるのではないかと思いますが、もしご存じであれば教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○神谷委員 ありがとうございます。

防災に関しては来月やりますけど、中四国・九州・沖縄の大学にある防災センターでの連絡会を3月にやります。それは持ち回りでやっていて、あと防災に関していうと、国際防災研究所連合(GADR I)というネットワークがあって、それに関してもうちの大学として研究レベルでの連携というのはされています。

ただ、問題はそれを地域に適用するところの技術という部分で、大学でやっていることと、沖縄でとか、小さい島だから問題になっていることというのがうまくいっているかという、なかなかそうはなっていない。

ただ、JICAさんを通してサモアとかに、津波の避難のシミュレーションであったりとか、避難経路の作り方であったりとか、海外のほうが実は適用事例が増えているような気がします。JICA沖縄がいろいろ大洋州の島々に貢献していますから、そこを通してのうちの大学の貢献というのはありますけど、沖縄のほうが実はうまくいっていないような気はします。

○安藤座長代理 なぜでしょうか。

○神谷委員 なぜですかね。なぜでしょうか。すみません。答えがないです。

○宮平座長 大澤委員からどうぞ。

○大澤委員 今防災の話が非常にあれでしたけど、もう1つ、環境の問題についてですが、これも非常に重要だと思います。

環境アセスとかいろんな仕組みはできていると思う一方で、本当にそれで沖縄の自然環境が大丈夫なのかなというのは、特に外の人間にとっては非常に心配になる場所ですけども、例えば公共事業について考えるときに、知事もSDGsという言葉をおっしゃって、自然環境にとっても優しい公共事業のやり方とか、これまではその側面は非常に弱かったと思います。環境の話をする、環境保護団体みたいな強硬な団体の人たちの話なの

かみたいなことでしたけど、世の中もだいぶ変わってきて、SDGsというのが本当にみんなの目指すべき目標になってきているので、そういう中では沖縄のインフラ整備において取り入れたほうが良いような仕組みとか、例えば海外ではこんなことを考えている、環境を重視する地域ではこういう施策を取っているとか、何かそういうことで参考になることがあれば教えていただければと思います。

○神谷委員 2点ありますけど、1つは西表のオーバーツーリズム云々の話にしても、実際に西表島に入っている観光客でエコツアーに参加している人数が正確に出ているかという点が出ていないです。船に乗った人数はわかります。エコツーリズム協会に入っているところはデータを出してくれていますけど、そうではないのもたくさんあるので、やっぱりデータに基づいた議論をちゃんとしなくてはいけなくて、ロードキルの話もそうです。

今回は出してないですけど、この前の夏にIoTのセンサーをつけて観光流動とか測ると、出てきたのが何かと言うと、島の中での車両の速度で、早朝とかに100km以上出している車があります。それはレンタカーだと言われますけど、多分レンタカーは日が暮れているときに、100km以上あの島で出せないと思うんですよ。それが誰かはわかりませんけど。

というような形で、データに基づいた形でのキャリングキャパシティの議論であったり、マネジメントの話をしてしましようというのが1つと、もう1つが、渇水の話もそうですし、洪水とかに関しても、例えば奄美大島の水害のときにはマングローブが水の流れをせき止めたという話をして、それが問題だという新聞報道もありました。

では、そのマングローブはいつからあるのかという話で、人間が住み始める前からあったのです。それに対してどう理解するのか。

渇水に関しても、何年に一度の少ない雨に対しては給水制限になってもしょうがないというある程度のリスクの保有、どうしても防災の話と環境の話は相対立する部分もありますし、経済振興の話と環境保全でトレードオフの関係があると思います。

では、どこまでリスクを保有しますか、どういうレベルの経済発展を望みますか、それに対してこの環境に対してはここまで残しておきましょうとか、それを行政が作るのではなくて、地元が作らないと駄目だと思います。それが住民参加ではなくて、住民が主体になったもの。

沖縄県の目標を作るときは行政主導じゃないと難しいですけど、西表島の中でどこに目標を作るといえるのは、あそこでぎりぎり、ちょっと大きすぎるというのはありますけど、まだ何とかできるのではないかと。少なくとも数百人の島であれば、外生的に与えるのでは

なくて、島で決めるべきです。

もう少し働く場所が必要だから給水制限は我慢するというのも1つの選択肢です。

ただ、それは定量的な話で、どれだけの観光客が来たらどれだけのリスクがあるとか、環境に対してどれぐらいインパクトを与えるとかというものを出した上で、地域の中で決めていく場が私は必要だと思いますし、それは特に離島はできると信じているという感じですかね。

○大澤委員 エビデンスベーストというか、そういうものが政策を決める際にも必要だけれども、その議論をするようなデータが今はないということですか。あるいはデータが活用されてないのか。

○神谷委員 取れているけれども、世の中に出てきてなかったりとか、そういうのがあることを市町村の職員が知らなかったりというのがあります。

○開委員 ありがとうございます。先生のお話に大賛成です。今回みんなが愕然とし、みんなが納得したというのは、神谷先生のデータの持つ説得力。素晴らしいです。

データをもとに話をするというのは、会議の席では当たり前。誰もがデータを作っているのに、神谷先生のは何が違うんだろうとさっきからずっと考えていました。

先生は、問題意識とか、危機意識を基に、何が必要なのかというのをわかってデータを取られたり、分析したりされているからではないかと。それがとても説得力を持つ形になっていると。だからこそ、私たち委員も気づかされましたし、目覚めたと思います。

先ほど、人の単位が大きくなると、問題意識を持ってなかったり、問題の存在を知らなかったりして難しいというお話がありました。だとすると市町村や公民館単位から始まり、地域のみんが主体的に考えるようになることが大事ですよ。

自分の命に関わることであり、将来の子どもたちの命も関わっていることであるということがわかったら、みんな真剣になりますよ。離島で活動している経験から、そこまで来るとみんなちゃんと動くと思います。情報があり、危機意識と何のためにやるのという目的があれば。

また、目標が数値ではなくて、ゴール、理想像、こうなるといいよねみたいなものを作ることが必要なのかなと改めて思いました。ゴールのイメージが共有できていないから、連携ができていくのかという感じがしました。

連携も、仕組みも、ペーパーに書くのは簡単ですけど、実行はとても難しい。最終的には人が直接つながらないと生まれませんよね。よしやろうよと、みんなが共感して動き

出すから物事が動いていくものだと思いますので、最初の部会のテーマに戻ってしましますが、沖縄振興計画をどのように実行していくのか、どういう計画にしていくのかは、ゴールのイメージと有機的なつながりを描くことが重要だと思います。

また、県が委託、発注、検査をするだけではなくて、行政も県民も民間企業も一緒になってそれぞれが主体的に、事業を推進していくことや、話し合えるような場が増えて、みんながつながっていくことが大事だと思います。

そうすれば、目標が数だけではなくて、質的なものが生まれ、自らの行動につなげていくことがしやすくなるのかなと。全員とまでは言わなくても、その分野や階層やいろんな中でのリーダーが生まれてきたらいいのかなというのを、今日先生のお話を聞いて思いました。ありがとうございました。

○神谷委員　そういうのがすごく重要で、僕らは熟議の場という形で、場作りという話をする前に、場立ちというところからしないといけないでしょう。

どちらかという自治会レベルとかの支援はいろいろさせてもらっていて、そのほうがいろいろできたりします。行政となったときに一気に難しくなって、それはどこが主体になるんですかということです。

作業は全部大学がやります、この文書は市の名前で出してくれと言っても、その責任はとなります。防災のワークショップで責任なんてないと言っても、それは出せない、それを決めるための会議がとか、じゃその会議はどこが主催するんですかという。だから、そこでなかなか動き出せないのがあったりもします。

ゴールのイメージという話については、例えば国際通りの活性化、その言葉はいいと。じゃ何がどうなったら活性化したということかということはきっちり決めようと。でないと、売上げの話なのか、人通りの話なのかという。

それはほかでも同じで、ゆとりある社会とか、言葉はすごくきれいだけれども、全部に関してK P I 的な指標を作れとは言わないけれども、共有するためには数字である程度持っていないとなかなか厳しい。

だから、全て言葉だけではなくて、できるところはデータでというのと、あと発言は責任を伴わないと意味がないので、そこの責任ということもきっちりとした上での、多分沖縄の方に聞かないといけないですね。これをどこから始めたらいいいのか。

極端な話で、あるところで予算も取ってきて、分析をするメンバーもそろえたのに、書類を出してもらえないというのものもあるわけです。

そうなる、どこをどう押したらいいのかは、私が教えてほしいという状況です。

○富原委員 先程の繰り返しになるかもしれませんが、ここでこの話が出たことの意義はとても大きいと思います。私たちも共有したいいろんなことをどう実行につなげていくかということが重要なので。

そもそも沖縄振興審議会という場がありますが、実際21世紀ビジョン策定は、沖縄県振興審議会、この場のこの議論をどうつなげていくのかということも、恐らく各論はいろいろあるんですけど、大前提というか、おおもとの目標とするものをどう共有して、実行する人につなげていくかということが重要だと思います。

前にいただいたスケジュールの中では、今度の夏ぐらいには骨子が出るとの事で、それは県の中で今いろいろ苦労されて作られている新沖縄発展戦略有識者チームというところがあると伺っているんですけども、それがどんなメンバー構成で、どんな進捗になっていて、結果がいきなりポンと出てくるということではなくて、じゃ私たちのこの議論をどう共有していくのか、最終、国の審議があると思いますけど、各論から何から全部をどうつなげていくかというのではないにしろ、おおもとのところでこの議論をどうつなげていて、実行レベルに落としていけるか、沖縄の未来を創っていくのかということ、今一度頭の整理をしたいので、ぜひ県の進め方がどのような形でされていて、どういうふうにドッキングさせていくみたいな進め方の前提を、どこかで解説をしていただけないかなと思ったりしますが、いかがでしょうか。

○宮平座長 今でなくていいですか。今の話は神谷さんでなくてこちらにきたのかと思いました。

○富原委員 今どうこうじゃなくて、この議論を大事にしようみたいなお話です。

○宮平座長 それは仰せのとおりでございますので、大丈夫です。

○富原委員 なので、進捗なり、どんなところでどう今県が動かれているのかということ、ところがイメージができれば、ではどうつなげるみたいなところの発言も思い切りつなげていけるのではないかと。

○淵辺委員 同じような質問ですが、夏頃には出すという日程表、今はあくまでも検証を中心にやっているわけですから、じゃどう作っていくかという部分において、その後のスケジュールがもしありましたら、ぜひお聞かせいただきたいと思っております。

○宮平座長 この後、荒竹さんのほうからその辺についての御提案をいたしたいと思っておりますので、そのときまた御議論いただきたいと思っております。

前田委員をお願いします。

○前田委員 私も今日は本当に衝撃だらけでした。自分が今回社会基盤のいろいろな範囲において学ばないといけないということと、あと共通言語も持たないといけないなと思いました。

というのは、先ほど国土強靱化地域計画は沖縄はゼロですということがありましたよね。でも、これはハザードマップのことではないですよ。ハザードマップはエリアにあります。私も名護市のものを見たことがあります。あと防災計画というのも名護市のものを見たことがあります。

恥ずかしながら、国土強靱化地域計画というのは初めて知りまして、どんなものだろうと、一つ一つ自分の知らない言葉とか、いろいろなものが今日出てきましたので、話し合う時に「共通の言語」として理解しておかないと課題の本質や解決策を出すのに無駄な時間がかかってしまうと感じました。まずはそれを学んで、自分の地域の防災を見直して、自分も観光業をやっているからには、観光客の安全を自分のエリアだけでもどうやって守れるかという事を考えていきたいと思います。

感想になりますけど、学ばなければいけないなと思いました。以上です。

○宮平座長 瀧辺委員、何かございますか。何か私の顔を見て。大丈夫ですか。

○瀧辺委員 今検証を中心にやっていますが、次の振計は今後どういう形で出てくるのかということが聞きたいと思ひまして。

○宮平座長 わかりました。

引き取らせていただいて、とりあえず議論が尽きないところですけども、予定の時間となっておりますので、後半はここで終了したいと思います。

神谷先生、本日は衝撃的なデータと御提言ありがとうございました。

本日の議事は以上となります。

最後に荒竹参事官のほうから連絡事項と今後の方針について、こういう方向がいいんじゃないかという御提案がありますので、よろしくをお願いします。

○荒竹参事官 長時間にわたる御審議ありがとうございました。

最初に、国における今後の進め方については、正式に決まっているのは、夏までに検証結果をまとめましょうというところまでです。その後については、意思決定ができていないわけではありません。

ただ、10年前の実績を見ますと、夏頃に検証をまとめて、その後1年かけて翌年の夏頃

に今後の方向性を取りまとめたという経緯がございます。こういう経緯も参考にしながら、今後の進め方を御提案させていただければと思います。

一方で、県における今後の進め方については、今年の3月頃までに新沖縄発展戦略をまとめるとともに、市町村長との意見交換などを踏まえて、夏頃までに新たな制度の必要性和秋以降に制度のあり方をまとめると聞いております。その後令和3年度に向けて確定していくスケジュール感と聞いております。

一方で、それとは別に新たな振興計画の骨子案を今年の夏頃にまとめ、その骨子案をたたいて、令和2年度内には計画の素案を取りまとめると聞いております。その後、県審議会における様々な議論を経て令和4年度5月に決定すると聞いております。

先ほどからありました、こうした県の議論と我々国の審議会における議論をどうリンクさせるのか、共有していくのかについては今後調整が必要になってくると思いますので、県としっかり情報共有しながら、つなげるものはつないでいくということで取り組んでまいります。

私から今現在御説明できることを申し上げました。今後とも引き続きご報告・ご相談させていただきます。

それでは、本日の議事録につきましては、後日委員の皆様方に御確認をいただいた上で、ホームページに公表したいと考えております。

次回の開催日でございますが、年度明けまして5月26日・火曜日の午後を予定しております。

また事務局より正式に御案内をさせていただきます。また、出欠を照会させていただきますので、日程の調整、確保いただければ幸いです。

本日は長時間にわたる御審議ありがとうございました。

○宮平座長 荒竹参事官、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、第14回沖縄振興審議会総合部会専門委員会を閉会いたします。

本日は御熱心な御討議ありがとうございました。

3. 閉会