

第24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24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7年9月9日（火）14：30～18：01

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

○テーマ別の調査審議（テーマ（3）観光リゾート・交通、テーマ（4）北部・離島、テーマ（5）環境保全・再生・景観・エネルギー）

・意見聴取

佐 藤 大 介 株式会社ジャパンエンターテイメント
取締役副社長

金 城 克 也 GW2050PROJECTS推進協議会
代表理事

3 閉 会

沖縄振興審議会総合部会専門委員会配付資料

- 資料 1 沖縄振興審議会総合部会専門委員会 委員名簿
- 資料 2 沖縄振興特別措置法の 5 年見直しの検討に向けた調査審議テーマ
- 資料 3 沖縄県 P D C A 実施結果について（対象年度：令和 5 年度）
調査審議テーマ「観光リゾート・交通、北部・離島、環境保全・再生・
景観・エネルギー」
- 資料 4 調査審議テーマ「観光リゾート・交通、北部・離島、環境保全・再生・
景観・エネルギー」に係る内閣府における取組について
- 資料 5 沖縄から日本の未来をつくるジャングリア沖縄の挑戦（佐藤株式会社
ジャパンエンターテイメント取締役副社長 講演資料）
- 資料 6 G W 2 0 5 0 P R O J E C T S グランドデザイン（金城 G W 2 0 5 0
P R O J E C T S 推進協議会代表理事 講演資料）
- 資料 7 前回までの審議会・総合部会専門委員会における主な意見
調査審議テーマ「観光リゾート・交通、北部・離島、環境保全・再生・
景観・エネルギー」関係

—沖縄振興審議会総合部会専門委員会 委員名簿—

株式会社インディードリクルートパートナーズ リサーチセンター上席主任研究員	宇佐川 邦 子 ○
一般社団法人グッジョブおきなわプロジェクト代表	喜屋武 裕 江 ○
琉球芸能大使館代表	
舞台演出家	富 田 めぐみ ○
名桜大学大学院国際文化研究科教授	宮 平 栄 治 ○ ◎
沖縄電力株式会社代表取締役社長社長執行役員	
沖縄経済同友会代表幹事	本 永 浩 之 ○
認定 NPO 法人離島経済新聞社代表理事	鯨 本 あつこ
琉球大学工学部教授	小 野 尋 子
琉球大学工学部教授	神 谷 大 介
琉球大学工学部教授	
琉球大学工学部附属地域創生研究センターセンター長	千 住 智 信
株式会社うなゐ沖縄代表	玉 城 直 美
琉球大学人文社会学部学部長	
琉球大学大学院地域共創研究科研究科長	本 村 真
一般社団法人日本旅行業協会沖縄支部長	
株式会社国際旅行社代表取締役社長	與 座 嘉 博

◎印は座長、○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、宇佐川邦子委員、喜屋武裕江委員、富田めぐみ委員、本永浩之委員

○専門委員

鯨本あつこ委員（オンライン参加）、小野尋子委員（オンライン参加）、神谷大介委員、
千住智信委員、奥座嘉博委員

○有識者

佐藤大介株式会社ジャパンエンターテイメント取締役副社長
金城克也GW2050PROJECTS推進協議会代表理事

○内閣府

中嶋護大臣官房審議官、石川英寛企画担当参事官、吉田敦子産業振興担当参事官、増野健
一政策調整担当参事官、十河久恵振興第一担当参事官、波平康沖縄総合事務局総務部長

○沖縄県

武村幹夫企画部企画調整統括監

第24回沖縄振興審議会総合部会専門委員会

日時：令和7年9月9日(火) 14:30～18:01

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 ただいまから、第24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。

委員の皆様方におかれましては、御多忙中のところ御出席いただき誠にありがとうございます。

本日は10名の委員の皆様にご臨席をいただいております。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項において会議は成立しております。

また、この会議は原則公開となっておりますので御承知おきください。

本日の議事のテーマは、調査審議別に、テーマ(3)観光リゾート・交通、テーマ(4)北部・離島、テーマ(5)環境保全・再生・景観・エネルギーとなっております。お手持ちの資料2、調査審議テーマの赤枠で囲われている部分を御覧ください。

これらの近年の環境の急速な変化の状況等を踏まえまして議論をお進めいただければ幸いです。

また、本日は株式会社ジャパンエンターテイメントの佐藤大介取締役副社長及びGW2050PROJECTS推進協議会の金城克也代表理事より意見聴取を予定しております。

なお、討議全体の流れといたしましては、まずテーマ(3)観光リゾート・交通、及びテーマ(4)北部・離島についての審議をした後、10分の休憩を挟みまして、残りのテーマ(5)環境保全・再生・景観・エネルギーの審議に移りたいと思います。

議事に入る前に内閣府の中嶋大臣官房審議官に御挨拶を賜りたいと存じます。よろしくお願いいたします。

○中嶋審議官 内閣府の中嶋でございます。

お忙しい中、御出席あるいはオンラインでの御参加をいただきまして誠にありがとうございます。

今回は、全3回にわたりますテーマ別調査審議のうちの2回目となります。前回に引き続きまして委員の先生それぞれの御知見に基づいた御意見をいただきたいと思いますけれども、その際には、先ほど座長からもありましたが、特に近年の環境の変化ということに

一定の御留意をいただければと存じます。それぞれのテーマを取り巻く環境は、特に近年急速に変わっていると思います。行政のツールで言いますと、デジタルは最たるものですが、外的な環境も変わっていると思います。

例えば観光で言いますと、数年前のコロナまで急ピッチの右肩上がりで来たものが非常に大きなダメージを受け、そして今やまた量的な面で急速に回復をしています。それから観光客の構成としても従来とは変わっている面が当然ありますし、そういった観光客が沖縄の観光に求めるもの、これも変化している部分があると思います。

観光は民間主導の部分が大きいわけですが、行政としてどうあるべきか、国としてやるべきこともありますし、とりわけ観光のようなソフト分野でいいですと、前回申し上げましたが、現在の政策体系ではソフト施策はソフト一括交付金として、県や市町村に大きな財源を委ね、その中で県あるいは市町村が優先順位をつけて政策を打っていくというのが基軸になっております。そういう中で、どこに重点を置くべきか、時代の変化に合わせてどこに焦点を合わせていくか、こういったことを論じられればありがたいと思います。

近年の環境の変化ということを念頭に置きながら、これまでの政策がどうであったのかという評価の視点、そしてそれを基にして今後の政策としてどのような点に留意が必要なのかと、こういうことにつなげていければと思っております。

本日は途中休憩を挟みながらのやや長めの会議となりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○宮平座長 中嶋審議官、どうもありがとうございました。

私も少し余談を挟みたいと思います。

15年ぶりに我が沖縄尚学高校が甲子園で優勝しましたが、先ほど與座委員とも話したのですが、私が子供の頃は南九州大会がありまして、鹿児島、宮崎、沖縄3県で、いわゆる南九州大会があり、甲子園を目指し、戦い、南九州大会で勝った高校が甲子園へ行けるという時代だったのですが、その頃、沖縄の高校球児は、南九州大会を勝ち抜くことがやっとで、甲子園で1勝すれば沖縄では本当に大騒ぎでした。そういった意味では、15年ぶりですけれども二度目の優勝を果たしたということは、隔世の感があるなと思います。

このように高校生の皆さんが一つ一つ優勝までこぎ着けることができたわけですから、この委員会でもそのようなこつこつ型でよろしいですので、少しでも沖縄をよくする、そして沖縄をよくすることで日本がよくなるというように、熱心な御討議を深めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、プレスの撮影はここまでといたします。

2. 議事

・テーマ別の調査審議

テーマ(3)観光リゾート・交通テーマ(4)北部・離島

○宮平座長 早速議事に移りたいと思います。

まずはテーマ(3)観光リゾート・交通及び(4)北部・離島について扱っていききたいと思います。

沖縄県のほうから、令和5年度沖縄県PDCA実施結果のうちの「観光リゾート・交通」「北部・離島」関係について御説明をお願いしたいと思います。

武村企画調整統括監、よろしくお願いいたします。

・沖縄県PDCA実施結果について(対象年度：令和5年度)

○武村企画調整統括監 皆様、こんにちは。沖縄県企画部企画調整統括監の武村と申します。

資料3に沿いまして、本日の前半の調査審議テーマであります「観光リゾート・交通」「北部・離島」に関する令和5年度の沖縄県PDCA実施結果について御説明させていただきます。

令和6年度分のPDCA実施結果につきましては先月中旬に公表したところでございますが、本日の資料への反映は間に合っておりませんので、恐縮ですがこれまで同様に令和5年度の実施結果に基づき御説明をさせていただきます。

それでは、右下のページで申します1ページでございます。

「観光リゾート・交通」など分野ごとに、表頭に記載のとおり、本県を取り巻く現状とその右隣、今後の課題などを一覧で取りまとめてございます。

「観光リゾート」分野における、左側の現状のポツの1つ目でございますが、2つ目と合わせまして、令和6年度の入域観光客数、そして観光収入につきましてはともに好調を維持しております。そして右隣の今後の課題のポツの1つ目でございます。観光需要の回復に伴う人手不足が喫緊の課題となっており、事業者の生産性向上や人材確保に向けた支援が求められております。

「交通」分野でございます。左側の今後の課題でございます。ポツの2つ目、観光二次交通の機能強化などにより利便性向上を図る必要があること、そして1つ飛ばしてポツの4つ目、慢性的な交通渋滞の課題、観光客増加や高齢化の進展などの社会情勢の変化への

対応など、鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の利便性の高い移動環境の創出等が求められているところでございます。

「北部・離島」分野でございます。現状のポツの1つ目、小・中規模離島及び本島過疎地域においては、人口減少による担い手不足が深刻化しております。右隣の今後の課題のポツの1つ目、近年の燃料価格の高騰や物価高の影響を踏まえ、離島住民等の交通コスト及び生活コストの負担軽減が一層重要となっております。その下のポツの2つ目、移住・定住の促進等による定住人口の確保に向け、住宅確保の対策に取り組む必要があると記載しております。

続きまして2ページでございます。こちらは前回会議でも御説明させていただきましたので簡単に御説明させていただきます。

左側の計画体系、上部5つの将来像につきましては、平成22年3月に沖縄県が策定した長期構想、沖縄21世紀ビジョンで設定しており、この将来像の実現に向けて、左側の計画体系の2段目、36の基本施策、そしてこれに紐づく形で、右側に伸びる黒い矢印の先のほうにある最終アウトカムとして主要指標を設定しております。そして計画体系の4段目、339の施策、これに紐づく形で、右側に伸びる黒い矢印の先にある初期アウトカムとして成果指標を設定しております。さらに体系の下段、1,539の主な取組、これに紐づく形で、右側に伸びる黒い矢印の先にあるアウトプットとして活動指標を設定しております。

令和4年5月に策定した「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」が沖縄振興計画になりますが、ここにおいては政策目標と手段との論理的なつながりを明示するロジックモデルの考え方を取り入れて、毎年度、現在御説明している資料の形でフォローアップを行っております。

3ページ目でございます。主要指標及び成果指標の達成状況についてでございます。

「観光リゾート・交通」分野でございます。右側のポツの1つ目でございますが、関連する主要指標4指標のうち、少し飛ばしまして3指標(75%)が既に令和6年度の目標値を達成しております。残る1指標は目標値の60%以上に達しており、順調に進捗していると言えると思います。

その下、ポツの2つ目、これらの主要指標に紐づく成果指標43指標のうち、22指標(51.2%)が令和5年度の計画値を達成しております。この2つの指標の達成状況については、最終アウトカムの主要指標は3年ごとに目標値を設定していることから、毎年30%ずつ達成率を上積みすれば平均的にはよいということで、計画開始2年目の今回は円グラフ

中で60%以上の達成率があれば順調と評価できます。一方、初期アウトカムの成果指標につきましては、毎年度の目標値を設定していることから、達成、未達成で評価しております。

算出方法の詳細につきましては、24ページにございます。そして指標の詳細については24から26ページに掲載してございます。

中段の「北部・離島」分野でございます。右側のポツの1つ目、関連する主要指標3指標のうち2指標(66.7%)が既に令和6年度の目標値を達成しており、残る1指標は目標値の60%未満となっております。右側のポツの2つ目、これらの主要指標にひもづく成果指標31指標のうち15指標(48.4%)が令和5年度の計画値を達成しております。これらの詳細については、27ページから28ページに掲載してございます。

4ページで、今御説明した指標の個別の基本施策の状況をまとめてございます。

5ページで、基本施策にひもづく主な取組、主な事業の事業名、そして左下にある活動指標をまとめてございます。2ページセットでこういう構成で取りまとめてございます。

時間が限られておりますので、達成状況だけ御説明させていただきます。

4ページ、基本施策、世界から選ばれる持続的な観光地の形成と沖縄観光の変革でございます。左側の主要指標は観光収入を置いてございます。そして右側の真ん中、達成状況でございます。令和5年度の観光収入は、令和6年度の目標値を既に達成している状況でございます。

6ページ、基本施策、世界にはばたき躍動する「スポーツアイランド沖縄」の形成。主要指標として左側にスポーツコンベンション開催における消費額を掲げてございます。右側の達成状況でございます。令和4年度のスポーツコンベンション消費額は、令和6年度の目標値を既に達成している状況でございます。7ページに主な事業を掲載してございます。

8ページ、基本施策、持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化及びネットワークの形成でございます。左側の主要指標で県内空港の旅客数を掲げてございます。達成状況といたしましては、令和5年度の県内空港旅客数は、目標値に対して順調に推移している状況でございます。

10ページ、基本施策、離島・過疎地域における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出、左側が主要指標、小・中規模離島と本島過疎地域の人口及び生産年齢人口の割合でございます。右側真ん中の達成状況、離島・過疎地域における人口は、生産年齢人口とと

もに目標値を達成している状況でございます。

12ページ、基本施策、島々の資源・魅力を生かし、潜在力を引き出す産業振興でございます。左側の主要指標として離島市町村内総生産額を挙げております。右側の達成状況、令和3年度の実績値が最新値となりますが、目標値を達成できていない状況でございます。

最後に14ページ、基本施策、離島を核とする交流の活性化と関係人口の創出でございます。左側の主要指標、離島・過疎地域の人口社会増数を掲げてございます。右側の達成状況の内、人口社会増数は目標値を達成している現状でございます。

駆け足で失礼いたしました。県の御説明は以上でございます。

○宮平座長 ありがとうございました。沖縄県の説明についての質疑応答は後でまとめて行うことといたしたいと思います。

それでは、次の議事に移りたいと思います。

続いて内閣府のほうから、内閣府の取組のうち、「観光リゾート・交通」「北部・離島」関係について御説明をお願いしたいと思います。

石川参事官のほうからお願いします。

・内閣府の取組

○石川企画担当参事官 内閣府の石川でございます。

それでは資料4に基づいて御説明します。

まず1ページを御覧いただきますと、こちらは観光の基礎情報になってございます。

四角囲みで書いているところでございますが、令和6年度の入域観光客数は995万人で、過去最高の平成30年度と同水準まで回復しております。

2つ目です。同じく令和6年度の国内観光客数は766万人で、2年連続で過去最高を記録しております。コロナ禍で一時ゼロとなった外国人観光客数は229万人、過去最高の76%程度まで回復しております。

3つ目です。令和6年度の観光収入は2年連続で過去最高を記録しておりまして、9,821億円です。一人当たりの観光消費額は下の②のグラフですが、順調に推移しているところでございます。

次、2ページを御覧ください。こちらは基礎情報(交通)についてでございます。

1つ目、まず①のグラフ、県内の人口は減少に転じたものの、自動車保有台数は依然として増加しております。②のグラフは、交通手段も自家用車の割合が増加しております。

2つ目、③の図で、沖縄本島の交通の大動脈、宜野湾・中城断面は、日本全体の交通の

大動脈、東海地方の静岡断面と比較しても約 1.5 倍の交通量となっております。

3 つ目、④のグラフで、那覇市、周辺都市のピーク時の旅行速度は、全国の主要都市と比較しても低くなっております。

続いて 3 ページをお願いいたします。

2 番として近年の環境の変化を書いております。これは資料に先ほどありましたが、審議のテーマと同じでございます。

まず 1 つ目、観光需要が急速に回復する一方、人手不足など受入体制の脆弱性が深刻化しております。

2 つ目、ホテルの稼働率が低く、供給過剰への懸念があったり、あるいはオーバーツーリズムの懸念がございます。

3 つ目、若者の車離れ等を踏まえて、モノレール 3 両編成化や中北部での交通結節点の検討など、公共交通利便性向上に向けた取組の動きがございます。

4 つ目、北部地域の観光需要の高まりなどにより、那覇空港から本島各地へのアクセス性向上が一層重要となっております。

3 番、今年度の主な事業等です。

四角の中の 1 つ目、新たな沖縄観光サービス創出支援事業、2 つ目、道路の渋滞対策は後ほど詳しく御説明させていただきます。

4 ページは、先ほども審議官から話のあった一括交付金により行っている令和 7 年度の主な事業でございます。一括交付金というのは、沖縄の実情に即して的確かつ効果的に施策を展開する事業を県が自主的な選択に基づいて実施するものでございます。

まず県の事業でございますが、1 つ目、高付加価値・グローバル展開加速化事業 1.3 億円です。稼ぐ企業のグローバル市場への展開を推進するため、沖縄の観光地としての知名度・魅力も生かして、県産品のブランドイメージ構築、プロモーション等を行うものです。

4 つ目、沖縄都市モノレール 3 両化導入加速化事業 62.3 億円、累計は右のほうに書いております。沖縄都市モノレール利用者における定時定速性の確保、利便性の向上のため、3 両編成車両の導入等により輸送力を増強するものです。

続いて市町村事業、1 つ目のポツです。沖縄市、エイサーのまち推進事業 0.45 億円、エイサーの P R や振興等を通して、エイサーの保存継承や観光客の誘客拡大を図るものです。

3 つ目のポツです。南風原町、A I オンデマンド交通実証運行事業 0.25 億円です。移動困難者及び観光客等を含めた町内の全ての人の移動手段を確保するため、A I オンデマン

ド交通の実証運行を行い、検証するものです。

私からは以上でございます。

○吉田産業振興担当参事官 続きまして5ページ目の事業について御説明いたします。
産業振興担当の吉田と申します。よろしくお願いします。

新たな沖縄観光サービス創出支援事業について御説明いたします。

本事業は、沖縄の観光産業の収益力向上を目的として、長期滞在型の観光サービスの開発等を支援しております。事業の期間としては令和3年度からで、令和7年度の予算額は1.6億円です。

具体的な事業としては、右下の事業イメージを御覧いただければと思いますが、例えば沖縄本島を7日間自転車でするプランの企画を支援したり、ホテルの送り迎えの業務負担を軽減するためのオンデマンドの実証事業を支援したりしております。

今後につきましては、支援した取組が実際に旅行商品となって販売されたり、観光DX実証の取組の実績を重ねて、ほかのエリアでも活用されるなど水平展開されることを目指していきたいと考えております。

それから地域のブランディング化の支援なども行っておりまして、こういったことで観光産業の収益力向上を図る事業を実施してまいりたいと考えております。5ページ目の説明は以上です。

○十河沖縄振興局振興第一担当参事官 内閣府振興第一担当、十河と申します。私から6ページの道路渋滞対策の取組を説明させていただきます。

先ほど石川参事官の基礎情報の中でも説明しましたが、沖縄ではピーク時の旅行速度が時速10kmというような状況で、道路渋滞が極めて深刻な状況です。さらに傾向として自動車の保有台数、そしてレンタカーの台数も増えているといった中で、道路交通量がこれからさらに増えていくとすると渋滞は一層悪化してしまう。そういった中で、渋滞というのは生活だけではなくて、観光、物流、県内の経済社会全体に影響を及ぼしてしまうという問題でして、この対策が喫緊の課題ということになっています。

このため、国において今私たちがやっておりますのが、道路整備によって道路の交通容量の拡大を図るということ、加えて交差点改良、モノレールの3両化支援などといったソフト施策も組み合わせることによって道路交通量の抑制を図ると、その両輪によって渋滞緩和の取組を進めています。

具体的には、交通容量の確保としてハシゴ道路ネットワークの整備を行っております。

詳しくは7ページ目を御覧ください。

本島では南北を結びます3本の国道の柱、あと県道、市町村道を中心とした東西を結ぶ道路、そして右側の水色の図になりますけれども、渋滞の激しい那覇都市圏では2環状7放射道路の整備を進めています。

6ページにお戻りください。道路整備については、直近では例えば左側のボックスに例1とありますけれども小禄道路です。那覇空港に取り付く道路の整備を鋭意進めております。そして交通量の抑制としましては、モノレールの3両化やバスレーンの延長などの取組を支援しております。

目標と達成状況は資料記載のとおりですが、今後の方向性として、引き続きとなりますが道路整備を着実に進めるということ、併せて公共交通の利用促進に向けた取組の支援を行って、渋滞の緩和を図ってまいりたいと考えております。以上となります。

○石川企画担当参事官 続きまして8ページ目を御覧ください。次のテーマ、「北部・離島」の説明になります。

1番、基礎情報(北部)、①北部地域の人口は年々増加傾向にあり、令和2年の国勢調査によれば約13万人でございます。丸の2つ目、1つ目のポツです。特に離島・過疎地域の人口減少が顕著であります。2つ目のポツです。沖縄本島の中南部に比べて人口推移ではいまだに劣っております。こうしたことを踏まえ、離島・過疎地域に配慮した振興・発展に取り組むことが必要です。3つ目の丸です。人口増加に向け、定住条件整備に資する必要もございます。

②北部の市町村民の所得でございます。右のグラフにも書いてありますが、北部地域の一人当たりの市町村民所得、右でいうと赤い線で書いております。これは青色で示した県平均よりも低い状態が継続しております。また、市町村民所得の向上のため、地域の稼ぐ力、地域内経済循環の活性化が必要でございます。

9ページを御覧ください。こちらは離島関係です。

①地域特性でございますが、東西に約1,000km、南北約400kmの海域に160の島が点在し、有人離島が38です。2つ目、人口が1,000人未満の小規模離島が多く、3つ目、広大な海域がEEZの確保、海洋資源の活用の可能性があります。4つ目、個性豊かな自然環境、文化、歴史的遺産等の魅力があります。

②指定離島の概況です。指定離島につきましては、有人が38、無人が16です。人口は13万人余で県人口の9%弱、人口密度は、沖縄本島が1㎢当たり1,071人に対しまして、

有人離島は 129 人になっております。面積は 1,024 ㎢で県全体の 45%弱となっております。

10 ページを御覧ください。2 番、環境の変化でございますが、1 つ目、北部地域でのテーマパーク開業など新たな動きが出てきております。2 つ目、多岐にわたる役割を担う離島への定住促進がますます重要になる一方で、燃料高騰などにより離島住民等の交通コスト負担が増加しております。

3 番、本年度の主な事業でございます。上から 3 つは後ほど解説させていただきます。

11 ページをお願いいたします。これも一括交付金関係です。

まず県事業の 2 つ目でございます。離島航空路チャーター運航支援事業 1.9 億円、離島航空路を確保・維持することにより定住条件の整備を図るため、生活路線であるチャーター便の運航を支援するものです。

4 つ目、道路事業(名護本部線)1.7 億円、累計は右に書いております。名護から本部方面への快適な観光ルートの形成、歩行者通行の安全・安心の確保、自動車交通の円滑化を図るため名護本部線を整備するものです。

続いて市町村事業の 1 つ目、名護市、21 世紀の森公園周辺エリア魅力向上推進事業 3.7 億円です。名護湾沿岸の名護市 21 世紀の森公園周辺エリアが魅力ある観光の目的地となるよう誘客施設を整備するものです。

3 つ目、宮古島市、宮古方言保存継承事業 0.2 億円、ユネスコの消滅危機言語である宮古方言の保存継承を図るため、資料の整備やシンポジウムの開催などを行うものです。

私からは以上です。

○増野政策調整担当参事官 それでは、北部振興事業につきまして私のほうから説明させていただきます。内閣府で政策調整担当参事官をしています増野と申します。よろしく申し上げます。

北部振興事業ですが、先ほども御説明があったとおり、いまだ県内ほかの地域に比べて一人当たりの所得が低く、過疎地域が多いという状況にあります。県土の均衡ある発展を図る観点から、北部地域の連携の促進をしつつ、産業振興、定住条件整備に資する事業を実施しております。ジャングリア沖縄の開業、それから、やんばるの森の世界自然遺産登録などの好機を着実に捉え、北部地域のさらなる発展を実現させるべく事業を進めております。

令和 7 年度予算額につきましては 75.7 億円、これは非公共事業と公共事業が含まれて

おりまして、非公共事業で 49.5 億円、公共事業で 26.2 億円となっております。

事業例については、下にもありますが、定住条件の整備のための整備事業であったり、救急ヘリの運航事業、これらを非公共でやっけていまして、道路整備や港湾改修、これらを公共事業でやっけております。

それでは次のページに行かせていただきます。こちらが非公共の事業で、沖縄北部連携促進特別振興事業という名前でやっけております。まさに先ほどの産業の振興、定住条件の整備に資する振興事業ということで、北部地域の自立的発展を図ることを目的としています。国費 49.5 億円で総事業費 61.9 億円、これが単年度の予算で、令和 4 年度から 8 年度までの期間で進めているものです。

下の目標・達成状況のところですが、北部地域入域者数の目標値が令和 8 年度 549 万人、それから北部地域宿泊者数の目標値が令和 8 年度で 375 万人、達成状況は令和 5 年度の数字ですが、入域者数で 436 万人、宿泊者数で 626 万人という状況になります。宿泊者数は現時点で目標を達成していますが、入域者数は目標に向けて推移しているというところですね。ジャングリアの開業や今年度設立に向けて準備をしております、やんばる DMO、これにより今後の目標達成を進めていきたいというところです。

右の上に行きまして、課題と今後の方向性のところです。

課題のところでは、一人当たりの所得が低く過疎地域が多く存在していることから、引き続き県土の均衡ある発展に向けて北部地域の振興に積極的に取り組むということです。

今後の方向性といったしましては、DMO の設立、ジャングリアの開業、世界遺産への登録をはじめ、本部港へのクルーズ船の就航など観光客の増加が期待できるということで、この事業において観光地域マーケティング戦略を策定し、地域の稼ぐ力を生むよう、観光周遊戦略等に取り組む方針であります。

事業の例としてスライドを 2 つ次のページに用意しています。

1 つは北部地域観光周遊計画策定事業を令和 7 年度の新規で入れています。北部地域でジャングリアの開業等がありますが、他方で二次交通がまだ不十分であり、レンタカーを利用しない観光客の周遊手段が限られていることから、北部での観光周遊の需要把握、これの調査分析を実施して、北部地域全体の観光資源の活用が図られる観光周遊計画を策定します。この計画を基に、令和 7 年度に設立予定の DMO が実証実験を行い、拠点周遊を商品化し、観光周遊を促進することで観光客の滞在時間の延長につなげ、観光消費額の拡大により産業振興を図るということを考えています。

商品化のイメージとしては、下にありますが、国頭3村大自然の満喫ツアーとか、酒造所を巡るツアー、それから沖縄コーヒーの堪能ツアーとか、そういうイメージのツアーを計画することができればと考えています。

15 ページは、観光プラットフォーム整備事業です。北部地域で観光のデータの継続的な収集が必要なのですが、12 の市町村でばらつきがあるということで、まず観光のデータを可視化するため、情報発信と収集・分析基盤の2つを目的としてプラットフォームを構築し、一元化した観光情報の発信とデータに基づく観光施策立案、効果検証を進めていきたいと考えております。以上です。

○石川企画担当参事官 続きまして 16 ページを御覧ください。沖縄離島活性化推進事業費です。

まず左上の概要でございますが、離島地域特有の条件不利性に起因する課題解決のため、実情に応じて事業等を支援するものです。事業費は国費分として 30.8 億円、補助率 10 分の 8 以内、対象は離島を含む 18 市町村でございます。

その下の目標・達成状況で、市町村が行う事業の成果目標の事後評価で達成等が 70% 以上としておりますが、そこまでまだ至っていないというところです。

左下の課題等ですが、これは十分な実施期間の確保ができなかったこと等によるものでございますので、今後は市町村との連携を密にしながらしっかり対応してまいりたいというものです。

主な事業としては右側に 4 つございます。移住・定住の促進、農水産業の振興、生活環境整備や子育て支援です。

17 ページ、沖縄離島住民交通コスト負担軽減事業でございます。

概要としては、住民が安心・安全に生活できる環境を整備するために、航路及び航空路事業者が設定している運賃の一部を負担し、割高な移動費の負担軽減を支援するものです。県が実施する以下の取組に対する補助として、事業者が離島住民等に低減した運賃で販売し、県から減収分を交付するものです。本年度からの新規事業として国費は 30.7 億円でございます。

事業新設の背景を下に書いておりますが、県内の離島を結ぶ交通機関は航空機、船舶に限られており、陸上交通と比較して負担が大きい。加えて、こうした低減につきまして地元からも強い要望があったことなどが背景でございます。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。こちらへの質疑応答についても後でまとめて行

うことといたします。

続きまして、有識者の方からの意見聴取を行いたいと思います。

まずは北部振興、観光及び交通に係る有識者として、株式会社ジャパンエンターテイメントの佐藤大介副社長様よりお話を承りたいと思います。

佐藤副社長は株式会社ジャパンエンターテイメントの中核メンバーとして、今年7月25日のジャングリア沖縄の開業に携わっておりまして、沖縄の北部振興とこれに付随する周辺地域の交通の利便性の向上に取り組んでいらっしゃいます。

それでは、佐藤副社長、よろしくお願いいたします。

・意見聴取

佐藤 大介 株式会社ジャパンエンターテイメント 取締役副社長

改めましてジャパンエンターテイメントの佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

ジャングリアがオープンして大丈夫かということもあるでしょうし、うまくいっているところ、そうじゃないところもあるとか、そこら辺のお話もお聞きしたいかと思いますが、そこは別の機会とさせていただいて、今日は「沖縄から日本の未来をつくるジャングリア 沖縄の挑戦」と、目の前の課題解決を必死にやってどんどん改善をしていっているのですが、目の前を追って終わるわけではなくて、我々志を持ってこの事業をやっておりますので、そこら辺の取組と実際それが沖縄県あるいは日本にとってどういうことになるのかということについて、私たちの挑戦、挑戦はいろいろ痛みも伴うのですが、その挑戦についてお話をさせていただきたいと思います。

次のページをお願いいたします。

事業内容としては、沖縄の大自然をコンセプトにして、特にやんばるのジャングルというか、森をテーマとしたテーマパーク事業でございます。アトラクションそのものが一番の収益源になりますが、飲食、物販そして協賛、現在はありませんけれども、敷地面積は120haの土地の中、今回は60haしか開発していませんので、宿泊あるいは第2のテーマパーク、商業施設など、今後事業展開を増やしていく予定でございます。

雇用数が1,500名で、地元資本であるオリオンビールさん、リウボウさん、ゆがふホールディングさん、その他地元の方々と近鉄さん、JTBさん、本土の企業、あと私も所属しております株式会社刀、これが筆頭株主になりますが、オールジャパンでジャパンエンターテイメントという会社をつくらせていただきました。

2 ページをお願いいたします。

テーマパークそのものということではなくて、今回の議論は観光の話かと思いますが、沖縄に限らず観光立国日本、これからどんどん発展していくと。製造業がこれまで支えてくれましたが、それに追いつく形で観光というの大きな産業になっていくのですが、実際のところ皆様御承知のとおり多くの課題が沖縄に限らずあります。

例えばブランド力が弱いというところでいうと、京都、東京、大阪とか北海道、沖縄もブランド力が高いほうですけれども、それ以外の地域はなかなかその地域らしさを出すことが難しく、結果的に値下げとか割引とかで呼ばざるを得ない。

あるいは観光人材不足、せっかくお客様を集めてもホテルが新しくできても人が集まらないと、経営ができない。あるいは飲食店もできないと。新しくホテルができる、あるいはテーマパークができると取り合いになるのではないかみたいな事態が起きるということ。

そしてもう1つは、お客さんが増えることで京都でも起きていますが、オーバーツーリズム的なことによる交通の混雑とともに、観光人材だけでなく少子化の中で交通を支える人材も減ってきている中で、バスの減便であるとか路線の廃止なども地方では起きていて、観光で盛り上げようと思うのだけれども、観光で行くすべがなくなるということが起きています。

また、一番課題だと思うのは、観光に対する投資がなされながら、その地域にホテル、スキー場等々できる、ニセコはいい例ですけど、外資が入って単価を高めて、収益は出るのだけれども、その多くが域外に出てしまうという課題、これらと向き合っていかなければいけない。

こういった課題から眼をそむけずに我々も向き合っていきたいということで、3 ページをお願いします。

沖縄からフロントランナーとして解決していきたい。沖縄が本土を追いかけていくのではなくて、観光においては沖縄がフロントランナーになっていこうじゃないかということ、そういう意味では、ブランドの問題は沖縄ブランドを高めていこう、観光人材の不足は逆に観光人材を多く輩出できるような育成をしていこうと、渋滞対策もそうだけれども観光地域における二次交通等々のモデルケースをつくる、利便性を高めていこうということ、そして地域とともに稼ぐ構造を構築する、こういったことを少しでも実現できるのであれば、沖縄から発信することができれば、それがひいては日本の観光産業の発展に貢献し、日本を強くしていくことになるのではないかと、私たちは、ちょっと偉そうな目線ではあ

るのですが、そんな思いを持ちながらこの事業を準備し取り組み、やっと開業にこぎつけたところでございます。

その中で我々が全て解決するなんて全く思っておりませんで、4ページです。ジャングリア沖縄は変化の起点となると。

今回この取組でいろんなハレーションも起きると思いますが、我々が取組を行えば渋滞になるのではないかとと言われていましたが、今のところ起きていません。でもそれには、内閣府の方々、県の方々、市町村、たくさんの方が支えていただいて、今回クリアになっていて、変化の起点になるということはできているのかなと思っています。その具体例についてちょっとお話しします。

まず5ページです。沖縄ブランドの向上です。

6ページお願いいたします。皆様御承知おきかと思いますが、1,000万人という観光客数はハワイと同等数ですけど、これに対して滞在日数は3分の2、消費単価は半分ということで、これは劣っているということではなくて、まだまだ伸び代があると。しかも沖縄を中心とした場合、東京よりも伸びているマーケットに近いということになると、かなり伸び代があるマーケットだと御理解いただけると思います。

最初に中嶋審議官がおっしゃられましたが、沖縄に何のために来るのだというところ、それを観光だけの観点ではなくて、なぜ沖縄を選ぶのかということ新しいマーケティングの手法を使って調査をし、その中の本質的なものを見極めようと。ロゴを作ろうとかゆるキャラを作ろうというブランドではなくて、本質的に人はなぜ選ぶのかという、まさに先ほど審議官がおっしゃったところの本質を2年間かけて県とともに調査をして、沖縄のブランドを観光、農水、そして商工も含めて3部連携で、我々は、沖縄ブランド戦略策定のお手伝いをさせていただきました。

策定をするだけではなくて、そもそもジャングリアがブランドの価値、ここに「からだ充ちる、こころ躍る」とありますが、充実するエネルギーが得られる、そして心がわくわくする、興奮するということも含めて、これが沖縄のブランドの価値だということが調査結果から分かってきているのですけど、それに対して私どもはジャングリア自体がそれを体現するものでありたいと思っています。

8ページをお願いいたします。

テーマパークを一括りにしてディズニーランドじゃなかったみたいな形で御批判もいただくのですが、ディズニーランドではないわけです。投資額も場所も目的も違うわけで、

その違いについてお話をします。

ディズニーリゾート、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンとジャングリアの大きな違いは9ページをお願いいたします。

ディズニーリゾート、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンというのは目的地になっているのです。そこ自体に世界観があって、その中に入り込むという目的地になっている。しかもその後背には2,000～3,000万の人口がいてほとんどが日帰り、日帰りじゃない方も、夜行バス、新幹線で来る人も、東京旅行に行くついでにディズニーランドには行かないです。ディズニーランドに行くと言って家を出ていく、あるいはU S Jに行こうと目的地になっている、それだけ強いテーマパークです。投資額も総事業費でいうと1兆円近くいくのではないかと考えています。

10ページお願いします。片やジャングリアは700億円です。その投資額の中でやっているジャングリアは自然を生かしていますけども、お客様は沖縄を旅行中の観光客が中心です。沖縄に来るには、L C Cも出ていますがそれなりのコストがかかるのと、そもそもいいホテルがたくさんあって、贅沢な旅をしたいと。1泊だけあるいは日帰りで夜行バスに乗ってジャングリアに来る人なんていないわけで、2泊、3泊をして沖縄旅行に行く、その中に一部に沖縄を体験したいと来られますので、11ページをお願いいたします。

私たちはテーマパークに来ているのではなくて沖縄旅行に来ている、沖縄を感じたい、沖縄を喜びたい、審議官のおっしゃるとおりですけど、そこに何を出したらいいのかということに対して我々は応えていこうということで、沖縄の旅に何を求めるのか。

12ページお願いいたします。

そもそも旅にどんな価値を求めるのか。思い出を残したいとか、家族の絆を深めたいとか、感動を分かち合いたいみたいなことが特に沖縄は多いのですが、沖縄の旅に求めているのは何なのかと、ジャングルのある北部で何を提供できるのかと突き詰めた結果が13ページです。

癒しとかもありますけど、癒しただけだとタヒチとかモルディブとかそういったビーチリゾートでずっとのんびりするほうがよっぽどいいのですが、沖縄のよさはスポーツであったり、ステーキを食べること、エイサー、文化、芸能を含めて、あるいは自然の木々も含めてエネルギーがあふれている、元気が出る、興奮する、そういった興奮と旅先としての贅沢感、それらを掛け合わせた解放感ということが大事だなと考えております。

それらを基に我々のテーマパークは沖縄の旅を最高にするために、14ページをお願いし

ます。

我々のコンセプトは「Power Vacance」、元気になる、贅沢な休日を過ごす場所、ここに行けば沖縄の旅が最高になったねと言えると。うちだけでは完結しないです。パイナップルパーク、美ら海水族館もそう、おばあに接することもそうだし、沖縄そばを食べる、国際通りで買い物をするということも含めた沖縄の旅自体を最高にするということが目的でございます。

動画で簡単に御確認いただきます。

当初アプリがうまく動かなかったりとか、待ち時間が200〜300分になったりしたのですが、今ダイナソーサファリというメインのアトラクションが30分待ちになっていたり、かなりいろいろなことで業務が改善されています。

沖縄らしさを感じるということではなくて、沖縄に行って感じたかったことをこの中で体現するというのが大事なので、行ってよかったと思っただけのようなアトラクションであるとか、あるいは贅沢感を味わう食事も準備をさせていただいております。これを都会で造ったらジャングルの中に飛び込むということはめちゃくちゃお金がかかるのですが、もともとあるゴルフ場を生かしていますので投資コストも安く収まり、700億円という中で出来上がっているものでございます。

全部屋根で覆うこともできるのですが、そうすると1,000億円になって、収益は出ないわ、沖縄らしさは出なくなるわということも含めて、考えながら投資をさせていただいているのですが、それでも不具合が出ていますので、今いろいろな形で高速に直しているところでございます。この温浴施設も贅沢感を味わっていただくということで、体験施設になっています。

時間がないので進めてください。15ページに進んでください。

ということで、沖縄の旅を最高にするということなのですが、それ自体が沖縄ブランドの向上ということで、ジャングリアだけで何とかしようとは思っていないです。美ら海水族館もある、海もある、人々もある、エイサーもある、その中で沖縄ブランドを高める役割を我々もしたいなと思っています。

続いて観光人材の育成です。先ほどから課題にも出ておりますが、人材の不足というのが課題でございます。16ページをお願いいたします。

皆さんのお手元で既に結果が出ていますので次に進んでいただいて結構なのですが、観光客は沖縄の発展に役割を果たしているかという県の調査、これはコロナ期間中でも伸び

ていて85%が沖縄にとって観光は大事と言っている。ところが働きたいかということになると途端に4.7%という。

私も長くホテル業もやっていましたので、これは私も含めて事業者の責任だと思っています。収益性を高めて稼ぐということと、成長して観光業で働いていることが誇りになるということを実現していかないといけない。ただし、現状はこんな状態です。

奪い合いをしてもしょうがない。でも私が住民説明会に行くと、時給上げてね、地元を雇ってねと言う人とともに、一部には時給上げすぎないでね、荒らさないでね、みたいなことを言われたりすることもありました。非常にショックだったのですが、それを変えていかなければいけないと思っています。

17ページをお願いします。奪い合うのではなくて、今、高度観光人材の高度インターンシップということでさせていただいてまして、名桜大学さん、立命館さんと組んでいるのですが、初年度はジャングリアとこの2大学だけなんです、2年目以降は水族館さん、ホテルさん、例えばパイナップルパークさんのような周辺の観光事業者と組んで複数の体験ができるインターンシップを複数の大学と複合的にやることで多様な観光が学べると。そうすると沖縄に行けばいろんな業種が学べるということになります。

かつてのインターンシップは不評で、大学生がインターンシップに行くと客室清掃だけやらされるとか、あるいは宴会の片づけだけさせられて、結局体のいい安い賃金で雇えるバイトという形だったから観光業に就かないということがあったのですが、そうではなくて逆に競い合わないといけないので、午前中はジャングリア、午後は水族館とか、2か月ホテルで2か月ジャングリアみたいなことも含めた複合のインターンシップをやっているということにしております。

18ページをお願いします。名桜大学さん、立命館さんと提携を結んでいるのですが、このときに課題になったのが宿舎です。宿が足りない。そもそも家も足りなくてホテルも足りない。一方でこういう人材がほしい時期は夏休みとかですので、ここは何とかしなければというときに、宿泊研修施設というのを我々が主として建てまして、それに対して内閣府のほうから沖縄振興特定事業推進費を活用させていただいて、これこそ公共でやるべきものですし、ジャングリアだけで独占するものではなくて、これを中部、南部に展開していくことで、沖縄というのは学べるところだし、沖縄で学んだら稼げるしと、稼げる人材が増えていけばもっと観光業が盛り上がってもっと所得が上がっていく。こういう状態を目指していきたい。フロリダのオーランドなんかがそういう地になっていますので、我々も

そういう状況を目指していきたいなと思っております。

続いて渋滞対策です。いろいろやっていますが、20ページに行ってください。

事故の抑制、渋滞を抑制することにとどまらず、せっかくやるのだからジャングリアが起点になって地元の方の交通利便性あるいは来訪者の利便性を高めたいと思って動いておりました。結果、渋滞は全く起きていません。

また公共のバス、我々はジャングリアエクスプレスというのを運行していますが、有料で運行しているもので8月だけで2万名に利用していただいています。なぜうまくいったのかということなのですが、21ページをお願いします。

お客さんがたくさん来れば渋滞するということじゃなくて、しっかり調査を行って自主的にこれが課題だということを見つけて、早々に行政あるいは警察に御相談し、その必要性を訴えながら、それを正しいアプローチで検証して、マイカーを抑制する、分散化する、円滑化するという基本方針で複数の対策、1個やれば何とかなるではないのです。

それを今日メンバーでいらっしゃる方々も含めてたくさんのワーキンググループで継続的な協議をさせていただきました。また、地元説明会を50回以上やっているのですが、ここで御説明して、最初は批判をさんざん受けました。絶対渋滞すると言われてたり、パイナップを納品できなかつたらお前弁償できるのか、みたいな、覚悟を見せろみたいなことを言われたこともあるのですが、それで終わりではなくて、そこの区から一緒に要請しようよという形で機運が高まり、一緒に市に要請し、市から県に国にという形で交差点が整備されるなんてこともありました。こんなことがうまくいっています。

22ページをお願いします。そんな中で、お客さんが増えれば、車が増えれば渋滞するのではなくて、当たり前ですが、公共交通が増えること、駐車場台数のキャパがあって、道路の処理能力を超えたら渋滞するわけなので、右側を増やし、左側をコントロールすること、23ページお願いいたします。

具体的には、沖縄総合事務局に御協力いただいて、道路運送法の第21条の実証実験などを組み合わせながらジャングリアエクスプレスというバスを運行しつつ、名護市内ではオンデマンド交通の実証実験を国交省の補助金もいただきながら行い、フェリーとの接続もしています。駐車場を6か所に分けていますが、こういったことも含めてやるとともに、チケット数の上限を見据えてやるなんてこともさせていただきました。詳細は割愛させていただきます。

最後です。地域と「稼ぐ構造」を構築、24ページをお願いいたします。

私たちが様々な形で地域に貢献ということをしていこうと思っておりますが、一番ストレートなのは地域産品を活用するということで、この例です。伊江島産の緋桜牛を前原みそでローストして、味つけを県産のパッションフルーツとドラゴンフルーツで行うと。味もおいしいみたいな形で、こういったメニュー開発でお客様にも喜んでもらって。高いと言われているんですが、それによって所得を上げていくということも大事です。26ページをお願いいたします。

スパがあるのですが、温浴施設の中で活用しているアメニティについて、オリジナルアメニティは月桃ベースにモズク、モリンガ、アロエベラ、シークワサーなど沖縄由来を使ったものを今帰仁村の業者さんが国頭と北大東の月桃を使ってやっているということで、それを一緒に開発して、しかもお客さんに喜んでもらうということをすることで、少しでも稼ぐ力に落としていこうと。年間20億円ぐらい地元から調達をしようということで今動いている、そんなことで貢献させていただいているところでございます。

以上でございますが、27ページ、それらを通じて地域のブランドを高めていくこと、人材を育成していくこと、そして交通の利便性を高めていくこと、地域の稼ぐ力を高めていくこと、こういったことをやるのが結果的に所得を増やし地域を元気にしていく、観光産業を高めていく。

このモデルを沖縄北部、やんばるを起点にやっていきたいなんてことを思っておりますので、私たちは最後の28ページになりますが、沖縄から日本の未来をつくっていくということを掲げて、今必死に目の前の大変なことも頑張しながら未来に向かって進んでいるところでございます。ありがとうございました。

○宮平座長 佐藤副社長、どうもありがとうございました。

続いて、駐留軍用地跡地利用を中核とした沖縄全体の振興に係る取組の有識者として、GW2050 PROJECTS推進協議会の金城克也代表理事様よりお話を伺いたいと思います。

GW2050 PROJECTS推進協議会は、那覇空港、那覇港湾施設、牧港補給基地、普天間飛行場周辺を価値創造重要拠点と位置づけ、世界に開かれたゲートウェイとして日本と世界をつなぐ沖縄の将来像を具現化することを目的として 2024 年 8 月に発足してございます。

官民一体となった組織でございます。金城代表理事は経済団体を代表する立場からこの取組に御参画されていらっしゃいます。

それでは金城代表理事、よろしくお願いいたします。

金城 克也 GW2050 PROJECTS 推進協議会 代表理事

GW2050 PROJECTS 推進協議会の金城でございます。本日は、地域成長戦略を描き実行に移すというGW2050 PROJECTSについて説明の機会をいただきましたことに感謝申し上げます。

先ほども宮平座長のほうからありましたけれど、GW2050 PROJECTSでは、観光の玄関口である那覇空港と今後返還が予定される那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場エリアを価値創造重要拠点と位置づけ、4つのエリアが相互に連携し機能分担する一体的な成長戦略を構築することで、各エリア単体で得られる以上の地域発展性を実現し、沖縄における自立型経済の象徴的存在と真に日本を牽引する経済発展モデルの構築を目指すものであり、沖縄の経済界が中心となり、返還が合意されている米軍基地を有する那覇市、浦添市、宜野湾市と連携し昨年8月に推進協議会がスタートしたという状況にあります。

沖縄はアジアを中心とした立地特性や、独特の歴史・文化、豊かな自然を育む温暖な気候を有しており、アジア各国と日本をつなぐ世界に開かれたゲートウェイとして大きな可能性を秘めております。

1972年の日本復帰後、沖縄振興特別措置法に基づいた様々な振興策や人口の伸び、入域観光客数の増加などを通じて経済成長を遂げてきました。復帰後4,000億円だった県内総生産は現在4.9兆円と、50年間で約10倍に拡大をしております。

GW2050では、沖縄が抱える構造上の課題とその背景を踏まえ、中長期的な世界の産業潮流と沖縄らしさを掛け合わせた新たな成長産業の創出と、20億人のアジアのダイナミズムを取り込む人材育成モデルの構築、そしてその実現に向けた前例にとらわれない制度の在り方、また島国において物流と人流の玄関口である港湾機能が地域の成長発展と密接に関わることを踏まえ、那覇空港の機能強化について一体的な検討を進め、昨年度グランドデザインとして取りまとめましたので、事前に配付した資料に沿って御説明をさせていただきたいと思います。

それでは、資料の3、4ページ目をお開きになっていただきたいと思います。

グランドデザインの全体像となります。県内総生産の拡大や労働生産性の向上、域内自給率の向上、離島の生活環境の向上などを図りながら、県民のよりよい暮らしを実現するための沖縄の将来像を描き、成長目標を掲げました。

ここでは 2050 年の成長目標として、名目県内総生産は現在の約 2 倍となる 11 兆円、そして総生産の拡大が図られた際の一人当たりの県民所得は現在の 254 万円から 624 万円まで拡大することが期待できます。これは世界の成長水準と同等以上の成長ベースを目指すもので、沖縄が真に日本を牽引する成長モデルということになるかと思っております。

成長目標の達成に向けては、沖縄らしさと沖縄が期待されている役割を踏まえ、4 つの成長産業分野として、既存事業の高付加価値化、ブルーエコノミー分野、先端医療分野、航空・宇宙分野を掲げております。

それぞれの分野ごとに簡単に説明いたします。9 ページ、10 ページ目を御覧になっていただきたいと思います。

まず観光の質の向上として、富裕層や投資家、ビジネス人材を呼び込み、高付加価値化を図る。次に基幹産業である観光関連産業の成長を起点とした域内自給率の向上と、インバウンドを活用して沖縄の商材を世界市場に売り出していくアウトバウンドの創出に取り組むこととして、アウトバウンド創出に向けた機能の構築を目指してまいります。

次のページ、11、12 ページを御覧になっていただきたいと思います。

沖縄らしい産業の創出としまして、豊かな海洋資源や自然環境に恵まれている立地特性や O I S T などの学術機関の持つシーズを踏まえ、亜熱帯性気候ならではの養殖モデルやバイオ産業の確立など、ブルーエコノミー分野への関連産業の創出を目指してまいりたいと思います。

13、14 ページを御覧ください。

3 つ目の取組として先端医療の分野でございます。県民健康医療データを活用した非感染型疾患(がん・糖尿病・循環器型疾患等)の因子特性研究や創薬の産業化、医師不足、過疎化の進行など島嶼地域の課題を踏まえ、遠隔医療技術の確立、県内学術機関の研究シーズを生かした先端医療分野での産業化に加えて、サイエンスパークの構想実現を目指してまいりたいということであります。

15 ページを御覧ください。

沖縄の地理的特性として、赤道に近い低緯度立地を生かして、日本の宇宙開発技術や衛星データを活用した宇宙ビジネス需要の取り込みや、大型機やビジネスジェットなど沖縄らしい高付加価値化を実現した航空 MRO を強化し、航空関連産業の拡大を図ることで航空・宇宙分野の両面で産業の創出を図っていきたいと考えております。

これらの成長産業の創出に当たっては、革新的な技術やビジネスモデルを持つスタート

アップ企業の参画が不可欠であると考えておりますので、沖縄の特性を生かしたスタートアップエコシステム構築を進め、国内外から起業家や投資家を呼び込み、地域発のイノベーションを加速させてまいります。

17、18 ページを御覧ください。

成長産業の実現には人材育成が極めて重要だと考えております。ここでは国際競争力強化の視点で、グローバル教育が受けられる環境づくりや基幹産業である観光関連産業の高付加価値化を実現できる高度観光人材の育成などを人づくりの柱に掲げております。

21、22 ページを御覧ください。

2050 年のクリーンエネルギー社会の実現に向けて、空港や港湾、基地返還跡地のカーボンニュートラルの実現を目指してまいります。島嶼県の沖縄においては、低炭素社会に向けたトランジションの取組についてアンモニアなどの活用が見込まれ、実現に向けてエネルギー輸送コストや港湾規制など、導入ハードルの解消が必要であります。

加えて、再生可能エネルギーを中心とした持続可能なエネルギー体制への転換や島嶼地域ならではの環境技術を実証できるテストベッドの場を目指していきます。具体的には、県内資源であるヨウ素などの活用など産業化に向けて取り組んでいきたいと考えております。

基地跡地では、更地からの開発を生かしたインフラ整備や、再エネ設備を最大限導入できる環境整備など、環境志向型のまちづくりを目指してまいります。

23、24 ページを御覧ください。

成長戦略を実現した際に、那覇空港の利用者は 2050 年に年間 3,600 万人の旅客需要が見込まれ、外国人やビジネス旅客の対応力を備えた航空機能が求められます。また、那覇空港は県内の離島を結ぶ空のハブとして、観光と地域生活の両面で極めて重要な役割を担っております。特に沖縄本島と離島を結ぶアイランドトリップは世界中の旅行者にとって沖縄の魅力を体験する観光資源であります。こうした離島空港とのネットワークを強化することで那覇空港の機能強化と都市機能の高度化を一体的に進め、沖縄の魅力を生かした世界最高水準の国際リゾートビジネス空港へと進化させていきたいと考えております。

次に本日のテーマにもあります交通であります。

沖縄では、那覇、浦添、宜野湾市等の県中南部を中心に、慢性的な交通渋滞によって年間 1,500 億円もの経済機会損失が生じていると言われております。これは観光の側面からも大きな課題であり、GW2050 では、空港を起点とした基幹交通の導入と地域交通を含め

た一体的なネットワークの構築を目指します。基地返還前に取り組める施策として、定時性、速達性、大量輸送の機能を備えながら、大規模投資を伴わない基幹交通の早期導入手段としてBRTを検討しております。返還後の交通機能の在り方につきましては、返還跡地における交通結節点の形成やグリーンエネルギー交通の導入など、沖縄の国際競争力を支える交通都市融合モデルを目指してまいりたいと考えております。

25、26 ページを御覧ください。

成長産業の実現につきましては、制度の方面からも検討が必要になります。自治体による駐留軍用地の先行取得の着実な推進、支障除去の迅速化、基地返還後の早期のまちづくりに向けた制度についても検討を進めてまいりたいと思います。

そのほか成長目標の達成に向けては、基礎研究から社会実装までを見据え、世界最高水準の学術機関であるOISTとの連携強化や、台湾経済界との戦略的パートナーシップを構築しながら、お互いに密な連携を取りながら取り組んでいきたいと思っております。

以上がグランドデザインの説明になります。実現に向けたロードマップを記載しております。27、28 ページを御覧ください。

昨年度策定したグランドデザインを基に、今年度は3つの基地跡地の機能分担の明確化や、29、30 ページに記載の各種施策の実行計画の具体化などを進め、GW成長戦略として取りまとめる予定です。それを踏まえ、各実行プロジェクトの立ち上げや2027年度の第6次沖縄振興計画の中間見直しへの反映に向け、国、沖縄県、関係機関などへ提言、調整をしていきたいと考えております。

基地返還を見据え、時間を要する産業基盤の整備や人材育成など、現段階から実行可能な取組を着実に推進することで、返還後の開発を早期に進めていきたいと考えております。それにより、基地返還後の輝かしい沖縄の将来像を描き、多くの県民と共有することによって早期の基地返還を促していくとともに、800haの広大なフィールドが更地に開発できる大きなポテンシャルを生かし、世界の潮流に果敢に挑戦し、地域経済発展モデルの取組を沖縄から発信していきたいと考えております。

私のほうからは以上でございます。

○宮平座長 金城代表理事、どうもありがとうございました。

それでは、自由討論と質疑応答に移らせていただきます。

先ほどの佐藤副社長、金城代表理事の御講演も参照しながら、テーマ(3)観光リゾート・交通、テーマ(4)北部・離島について自由に御発言を賜りたいと存じます。

また、沖縄県及び内閣府の説明、御講演の内容に御質問のある場合も併せてお願いいたします。

また議論の御参考といたしまして、内閣府においては前回までの会議における主な意見を資料 7 にまとめておりますので、必要に応じて御参照いただければ幸いです。

では、観光を御専門とする與座専門委員、いかがでございましょうか。

○與座専門委員 日本旅行業協会沖縄支部の與座でございます。日頃から御臨席の皆様方には大変 J A T A がお世話になっておりましてありがとうございます。

お手元に、表にパスポートが写っている資料があると思いますので、それに基づいた御説明をさせていただきたいと思います。

開いていただくと、まずは沖縄の 3 空港、那覇空港、下地島空港、石垣空港の国際線の運航状況をコンベンションビューローさんの資料から抜粋させていただいております。

簡単に申し上げますと、今那覇空港からは台湾が 1 週間に 89 便、香港が 1 週間に 28 便、韓国が 1 週間に 53 便、中国が 1 週間に 32 便、ほかバンコク、クアラルンプール、シンガポール便がそれぞれ就航しています。また、下地島空港におきましては、ソウル、香港 2 都市が 1 週間に 9 便就航しております。そして石垣空港につきましては、ソウル、香港、台北 3 都市、1 週間に 16 便が就航しております。

コロナ前の 2019 年 7 月との比較になりますけれども、2019 年 7 月は 1 週間に 256 便が就航しておりました。それに対して現在は 1 週間に 268 便就航しておりまして、回復率でいうと 104.7%、この数字だけを聞くと順調に回復しているのではないかと受け取られるかもしれませんが、具体的には後ほどお目通しいただきたいのですけれども、台湾、韓国については順調に回復していると認識しておりますけれども、中国がまだ 1 週間に 32 便しか飛んでいないという状況です。中国のマーケットスケールを考えると、韓国、台湾に比してまだまだ伸びる余地があるのではないかと考えております。もちろん中国の事情もあるかもしれませんが、近隣の中国のマーケットといかに動線を太くしていくかということが一つの課題になるのではないかと考えておりますし、それにプラスして、欧米各地からの観光客を呼び寄せるための動線をいかにつくっていくかということが課題になるのではないかと考えております。

そのためには、先ほど金城代表理事からもお話がございましたけれども、那覇空港の機能強化ということを考えていく。それに当たって、ぜひとも 24 時間運営を目指して計画していただければと思います。

ちなみに、国際線の出入国のほうが大変今スムーズになっていて、混雑していた当時の状況と比べると大分改善されているというのは現場から見ても思いますので、これについては感謝を申し上げたいと思います。

2点目、宿泊税(観光目的税)についてのお話をさせていただきます。資料はございませんけれども、これについては私も7年間県の検討委員会に参加をさせていただきまして、ようやく9月に議会に上がると伺っておりますので、ほっとしている反面、ちょっと時期が遅くなってしまったのは痛いのではないかなとも思っています。

今の立て付けですと、2%で上限が2,000円となっておりますので、県の試算ですと77.8億円と伺っております。77.8億円の財源が新たに入ってくるという観点では、大変よいことだと思っておりますけれども、私実は先週1週間ハワイにいました。沖縄県民の移住125周年のイベントに参加してきたのですが、皆様、釈迦に説法とは存じますが、ハワイにおきましては宿泊税を13%取っています。それを環境、インフラ等に投資をしているという観点から考えると、なぜ2%になったかという経緯の中で、率を上げてしまうと観光客が来なくなってしまうのではないかという懸念が会議の中でもありました。しかし、実際にはハワイのようなところでも既に13%を取っていて、それでも十分観光客が来ているという観点からすると、長い目で見たときに、2%ということを経験にするのではなくてスタートということで、ゆくゆくは10%程度まで上げて全然構わないのではないかと。もしそうであれば、今77.8億円という試算が5倍になるわけですから380億ぐらいになると。そういった財源が毎年入ってくるようになれば、観光も確固たる地位を築いていくことができるようになるのではないかと。先ほど佐藤様や金城様がおっしゃったような、観光人材の育成とかインフラ整備とか、そういったところに十分お金が回っていくのではないかなと考えております。

そして、最後のページは、日本旅行業協会本部から観光庁さんに、「持続可能かつ先進的な観光産業構築に向けた包括的政策提言」を出させていただいています。こちらに書いてあることの中からピックアップすると、私は今インバウンドの観点から論じてきましたが、前の会議でも申し上げたとおりキーワードはツーウェイツーリズム、双方向交流ではないかと考えております。

先ほど国際線の状況をお伝えしましたが、沖縄に入ってくるお客様、それから沖縄から出ていくお客様、インバウンド、アウトバウンドと呼ばせていただいておりますけれども、インバウンドとアウトバウンドの比率は平均すると約8:2、インバウンドが8、

アウトバウンドが2となっておりまして、95：5ぐらいの極端な比率になっている路線もあると聞いています。これは航空会社サイドからすれば非常に不安定な立て付けになっていると言えると思います。

県の皆さんもトップセールスとか、私自身も観光業界の立場で路線を誘致する際の交渉に関わったことがありますけれども、そのときに必ず沖縄からどれぐらいの方を呼んでいただけるのかということを言われます。当然のことながら、沖縄だけが潤うという観点ではなくて、双方向でウィンウィンの関係が構築できるような路線形成をしていくことが大事だと思いますし、そういうふうに考えていただければと思います。

また、パスポート所持率の向上も書いております。日本人のパスポート保有率は17.8%で先進国、G7の中で最下位となっています。今後パスポート保有率も上げて、先ほど申し上げたようなツーウェイツーリズムにつなげていただければと思います。

また、ラーケーションについて、沖縄県でも10月から学校教育現場で試験導入をしていただけると伺っております。ラーケーションを導入していくことによって、ここに書いてあります国内旅行需要の平準化とか、それから観光人材の確保育成につながっていくと考えておりますので、沖縄県さんにおきましてはぜひ全県的な広がりをしていただくようによろしくお願いいたします。手短ですが、以上でございます。

○宮平座長 與座専門委員、どうもありがとうございました。

続いて交通が御専門の神谷専門委員、いかがでございましょうか。

○神谷専門委員 琉球大学神谷です。机上配付している「沖縄における交通課題と今後」という資料を用いて話をさせていただきます。

まず1ページ目、那覇市の混雑時の平均旅行速度は日本の県庁所在地の中では最悪な状況であって、右側の図にあるように宜野湾-中城断面は静岡断面よりも多い交通量。その結果、労働力換算したら4万8,000人以上の労働力が渋滞で失われているという結果が出ています。

なぜこれだけ渋滞しているのか、2枚目のスライドは、県で行っていただいたパーソントリップ調査の結果ですけど、昭和52年からずっと公共交通の利用は減っていった、車の利用が増えていっている。さらに徒歩がマイナス3.8%で、車を使ってどんどん歩かなくなっています。

その次の3枚目の左下の通学というところを見てもらうと、小中高大の通学の41%が車です。31%が送迎です。その横の10%が大学とか専門学校生の通学に車を使っていますと。

その車がどれだけの影響を出しているかが右側の図で、朝8時台に沖縄の中南部都市圏を動いている車の14%が送迎の車です。送迎の車がなくなったらどうなるかを皆さん感じられている夏休みの車の状況になるのです。夏休みは空いていますよね。あの状況になります。

その車がどうやって使われているかというのが4枚目のスライドで、モノレールとかバスに関しては2kmとか10kmの距離で使われているのですが、そもそもトリップ数が少ないということと、右側の図にあるように車の最も使われている距離が0～2km台、つまり沖縄県内を走る車の35%が2km以下のトリップに使われている。短距離の移動で車をものすごく使っているという状況があります。

さらに次のスライドで、車を使いすぎていると言いながら、もう一方で料金の問題もあります。左側のグラフの赤で書いているのが沖縄県内の路線バス、県内の路線バスは高い高いと言われますけど、青で書いている県外の路線バスと比べても、バス同士を比べたら高いわけではないのです。ほかの都道府県で10km、20km あったら普通は鉄道を使うのに、鉄道と比べるとバスは圧倒的に高く、上の四角で囲んでいるところに例示で書いていますけれど、県庁と胡屋の間20kmで51分で960円、それに対して首都圏に置き換えると、東京・川崎間で320円の19分、これは鉄道の場合です。通勤定期にするとこれだけの差が出ます。

右上に小さく書いていますが、3分の1が、通勤手当が出ていません。残りの3分の1が、通勤手当が出ていても1か月5,000円がマックスです。というように、通勤手当が出ていないとか一部しか出ていない状況下で高いバス代を払う。だったら右下の図のように、近いところの場合は駐車場料金を払うよりバスに乗ったほうが安いから公共交通の分担率が高くなるのですが、遠い場合だと駐車場代を払っても車で行ったほうが安くなるということで車が選択されるというような状況になっています。

その中でも6枚目のスライドにありますように、左側の赤で囲んでいるところはバス専用レーンがあるルートです。そこに関しては、バスの本数が減っているにもかかわらず、料金も上がっていつているにもかかわらず利用者は増えています。定時性が担保されるところに関しては、利用者が増えていつているのですけれど、その他のエリアに関しては、利用者が減っています。

右側の青で囲んでいるところは琉球大学の学生に聞いたものですが、沖縄本島に鉄軌道は必要だと思いますかと聞いたところ、県外出身の学生の50人中45人は必要、理由

は定時性、時間が読める。県内出身の学生に聞いたら 50 人中必要と言ったのは 1 人、私は車の運転が嫌いだから。あとの 49 人に関しては、車のほうが便利だし早いという形で、そもそも定時性がある乗り物がある社会で生きたことがあるかどうかというのがものすごく影響を及ぼしていると思います。

7 枚目のスライドはパーソントリップ調査の結果です。まず大きく若年層から高齢者に分けていますが、年齢が上がるごとにグレーで示した一度も外に出ない人が増えてきます。それは別に沖縄に限った話ではないのですけれど、相対的貧困云々という形で所得を聞いています。所得が下がると外出率が下がっているのです。というのが 7 枚目のスライドです。

8 枚目のスライドは、居住地とバス停までの距離との関係と所得の関係を出しています。赤で囲んでいる部分ですけど、バス停まで 750m ぐらいのちょっと不便なところであり、かつ車を持っていないと外出率が 37% まで下がる。年齢とかの話ではなくてバス停までの距離と所得だけで外出率がここまで下がる。それは社会参加できない状況をつくっているという一つの課題として表れていると思います。

9 枚目、沖縄県の場合は今後急激に高齢化が進みます。2045 年になると高齢ドライバーと免許を返納して移動困難者ばかりの状況になってきます。バスの運転手を増やせよと思うかもしれませんが、10 枚目のスライドに書いていますように、今沖縄県の大型二種運転免許保有者の年齢のピークは 65 歳から 69 歳です。そうですので 10 年後には恐らくほとんどの人がリタイアされています。その状況は右側のグラフで書くように全国よりひどい状況にあるのです。10 年以内に対応しなければ一気にバスの運転手は減ります。

そういう中で、11 枚目にあるように、コミュニティバスを走らせたらかかデマンド交通をやったら何とかなるのではないかという声を聞きますけれども、ある市の場合ですけど、計算してもらったら分かりますけど、年間 1 億円以上のお金をずっと払い続けています。それで何とかデマンド交通とコミュニティバスを動かしていますけど、運転手がどんどん減って行って、下で書いているのは鹿児島事例ですけど、スクールバスすらバス会社に対応できませんと言っています。そういう事態が 10 年以内に沖縄でも来るような状況になっていますよという趣旨です。

ではどうすればいいのかと、ほかのことも含めて 12 枚目に書いているのが、先ほど少し話がありましたけど、大都市圏の Z 世代が免許を取らなくなった中で沖縄観光はどうするのとか、特に石垣、宮古ではクルーズ船が来たときにタクシー不足とかという状況があり

ますけれど、それに対して 13 枚目でまとめて書いていますけれど、具体的話が 14 枚目です。

まず青で書いている線がモノレールです。それともう 1 個、基幹軸をちゃんと通しましょう。ずっと沖縄県さんでされている那覇バスターミナルから胡屋までというところの基幹バスルート、プラス与那原までのほうもありますし、美浜の北谷ゲートウェイのほうも含めて、終日バスレーンを入れてそこに連節バスを入れると。今のバスは渋滞に巻き込まれることによって 1 日 2 往復しかできないものが、終日バスレーンになれば 3 往復、4 往復できるのです。連節バスになれば乗れる人数も増えますから、多少間引いたとしても今よりサービスレベルは上がるということになります。

15 枚目に書いているところは、左側は沖縄県で去年されたバスの無料実験です。これだけ乗りましたよと書いているのは上ですけど、それより重要なのは下のところで、それを体験した人の 5 か月後、13%の人はバス利用が増えているのです。1 回無料で乗ったことによってそれで増えていると。

やっぱり料金の話が大きいというので、右側に書いているのは琉球大学のほうで検討中という状況ですけども、駐車場を有料化することができればそれを財源にして公共交通で通学した学生にポイントバックして、公共交通の料金を下げようという取組を検討しています。

16 枚目のほうは、それでも小さな離島、これは県のほうでされている多良間の事例ですけども、自動運転を入れていきたいと思います。ただ、こういったところで駐車車両をよけるような自動運転を入れるのは高額になって難しいので、駐車しない社会をつくっていきましょうという形で、自動運転が来たときにそれに全部譲ってくださいと。そうすることによって低廉な無人の運行が可能になるでしょうという取組を今まさに始めています。

最後に、ここで示しているのは、ある自動車メーカーさんの車両のデータと沖縄県警さんの事故のデータを組み合わせて、どこでどういう車の動きがあって、急ブレーキ、急ハンドルがあって、どういう事故が起こっているという情報を整理して、それを基にナビの案内で情報提供した結果、急ブレーキとかの状況が少なくなり実際に事故が減ったという沖縄県内での取組の事例です。今実際に行っているものです。

産官学組み合わせてこういった事例も出てきていますし、モビリティ・オープンイノベーションという形で、OKICAのデータと人流のデータと交通関係のデータ、沖縄総合事務局も含めてデータのやり取りをしましょうと。交通系 IC 以外のデータは流通できる

ような形でできていますので、それも含めた形でちゃんとデータに基づいた形での産官学
の取組というのをぜひやっていきたいと思いますという形です。

以上です。

○宮平座長 神谷専門委員、どうもありがとうございました。

それでは他の委員の皆様から「観光リゾート・交通」「北部・離島」について御意見がござ
いましたら承りたいと存じます。

なお、時間の関係もございまして、1回の御発言は2分程度でお願いいたします。ど
なたかいらっしゃいますか。

喜屋武委員から行きますか。よろしくお願いします。

○喜屋武委員 御質問とかではなくて感想も含めまして。

私は竹富町とか多良間村といった離島のキャリア教育支援と県内の全高校のキャリア支
援を行っておりますグッジョブおきなわプロジェクトの喜屋武と申します。本日は、佐藤
様、金城様、貴重な御意見を心よりありがとうございます。

今回のお二方に共通する意見の中で、これからの沖縄の教育というキーワードがござい
ました。御存じのとおりどの業界も人材確保が喫緊の課題となっております。私が支援す
る離島の子どもたちは、15歳で島を離れ、18歳で沖縄を離れ、そして住宅補助とか賃金の
違いというのもあり、なかには島に残れず、島に思いを残したまま県外、海外へと居住を
移しております。

かねてより沖縄は、高度な教育を受けるには県外、国外の大学の進学や海外企業インター
ンシップという県の支援もあり、そのおかげで多くの人材を輩出してきたかと思います。
その実績を踏まえ、今沖縄は次の20年、30年を見据えた取組に移行するフェーズに入っ
てきているのではないかと思います。世界基準の教育を沖縄で学べると銘打ち、沖縄を人
材育成のハブ拠点として世界中の優秀な人材が還流する仕組みをつくっていただければと
願っています。

第1段階としまして、私は高校の支援もしております立場から、高校の教育課程からこ
れまで以上に沖縄の特色を生かして、より専門的な観光教育、情報、テクノロジー、外国
語教育を体系的、系統的に県内高校と大学が連携した学びと進化させていくこと、また企
業と教育機関が連携し、実践的な学びで育む沖縄版デュアルシステムといった戦略的な産
業教育システムなど、沖縄だからこそそのロールモデル、佐藤様の言葉をお借りするとフロ
ンランナーとなる人材育成の仕組みが実現できるのではないかと考えております。

唯一無二の自然と文化を有する沖縄のこどもたちが経済格差の問題や距離の障壁に悩むことなく、自分の生まれ育った土地で世界最高レベルの教育を受けられるような仕組みづくりを願っております。以上となります。

○宮平座長 ありがとうございました。

ただいま喜屋武委員のほうでは、実践あるいは実装という言葉が出ていましたけど、先だって宇佐川委員とそういう話をしたと思いますけど、いろいろと実装できる場所というのがあると思うので、その辺について宇佐川委員から御説明いただければありがたいと思います。

○宇佐川委員 期待に応えられるかはまだ分かりませんが、本日のご説明を通じ、この地域には非常に高いポテンシャルがあると感じました。

特に印象に残ったポイントは、以下の二点です。

第一に、地域性における優位性です。これから一段と伸びるアジアに非常に近いこと。人口減少地域では活力が落ちやすくなる中、沖縄には若者が多く、加えてアジアからハングリー精神のある留学生や働き手が入ってきています。この「人的パワー」は大きな強みだと再認識しました。

さらに、交通分野、特に自動運転の実証についても高齢者が車を手放すと働けなくなるという課題を背景に、離島であれば環境整備を前提とした上で、自動運転の実証が進めやすく、人の移動と物流も兼ねた貨客混載型ルート運用も可能ではないでしょうか。これは、ドライバー不足の緩和、観光の利便性向上、そして物流コスト削減にもつながります。実証の場には世界から視察が集まるので、「スタディツアー」としての展開も十分あり得ます。

第二に、観光人材の育成の必要性です。先ほどの調査で「観光で働きたい」と回答した若者は 4.6%と低く、本人の志望の低さ以上に、保護者が“働かせたくない”ことが大きい点にショックを受けました。観光が地域経済を支える産業と認識しながらも、自分自身もこどもも担い手になる意欲が低いという歪みをまず変える必要があります。この状況を変えるには賃金だけでなく、交通費など福利厚生等の見直しも必要です。

また、観光関連学科の学生の多くは旅行会社への就職希望も多く、宿泊施設や現場の経営に関わる人材が不足しているという課題もあります。現場から経営へつながるキャリアパスを明確にし、産学連携で人材育成・配属の仕組みを整えることを考えたいと思います。

○宮平座長 ありがとうございます。

今観光について意見が出ましたが、與座専門委員。

○與座専門委員 旅行代理店の経営者なので。ありがとうございます。

その話もそうですが、私はコロナが明けて人材を確保するのに躍起になっている観光業界という観点はありますが、2つ目のフェーズに近づいてきているのではないかなと思っ
ていまして、確保はでき始めているのだけれども、その人材をいかに磨き上げていくか、
教育のほうにもっと力を入れていくべきだと思っ
ていまして、そういった人たちが観光業
界で働き続けてくれる環境をつくっていかねばいけませんし、そういったことに関
してのサポートをぜひお願いしたいというのが1点と、もう1つは、ついこの間最低賃金
が沖縄は1,023円になりました。

観光業界に親御さんや学校の先生方が入れたがらないのは、低賃金というのも大きな理
由の一つになっていて、1,023円に上がったらかなり負担になってくる中小の業者さんも
多いはずで
す。観光業界はものすごく裾野が広いですから、そういったところをサポート
することによって観光が底上げをされていくということになると思いますので、ぜひお願
いしたいと思います。以上です。

○宮平座長 ありがとうございます。ほかに。

本永委員、よろしくお願いします。

○本永委員 私GW2050の共同代表という立場でもありますので、先ほどいろいろ人材
の話が出ましたので、GWのほうで進めていることも含めて少し私のほうからも補足をさ
せていただきたいと思います。

GW2050PROJECTSの中でも高度人材をいかに育成していくかというのが大きな
テーマになっています。2050年に今我々が描いているような新しい産業をつくってそれを
支えるのは今の小学生、中学生のこどもたちになりますので、その人たちをグローバルで
しっかり戦えるような人材に育てていくのはもう今から必要だと思っ
ています。

そのためにも、英語教育とかをしっかりと教育のカリキュラムの中に入れていって、そ
ういうこどもたちが2050年にグローバルの企業ときちんとビジネスができるような環境
を整えていく必要があると思っ
ています。

もう1つ観光の方面でも、さっきジャングリアの方も人材育成のことをおっしゃって
おりましたけれども、我々も既存の観光業をしっかりと育てていくためにも高度な観光人材
が必要だと考えています。

先ほどの統計にもあったように、働きたくないという方の割合とか、親も働かせたくな
いというのがかなり多いのは、観光業に対して下働きみたいなイメージがあると思っ
ています。

ですが、観光の高度な人材というのは、むしろマネジメントをしっかりとできるような人材を育成していく必要があると思っておりますので、オーランドの話も出ましたが、我々もオーランドに行ってその大学のいろんなプロジェクトの人たちと意見交換してきましたけれども、大学のカリキュラムをつくる中から、民間の人たちとしっかりと意見を交わしながら、どういう人材を育てていくかというのを大学と企業がしっかり連携をしてやっていくことが大事だと感じています。

ですから、今後はグローバルで戦えるような人材づくりと高度な企業人材、こういったものをいかにつくっていくかが大事になってくると思っています。

○宮平座長 ありがとうございます。

富田委員、お願いします。

○富田委員 ありがとうございます。琉球芸能大使館の富田です。

先ほどから人材の話が出ているので、私は文化に携わる者として、今日は観光のお話です。文化観光のお話をしたいと思います。

いろんな事業があるかと思いますが、21世紀ビジョンのようなグランドデザインがあって、そこから各施策があって、それに紐づいて市町村や民間の事業者が各事業を行う際に、やはり年度事業になってしまいますし、PDCAも回さないといけないということもあって、それぞれの事業が予算内でちゃんとやりましようとか、期限内でちゃんとやりましようとかいうこともあって、文化に携わる人間はどうしてもその下に来る。

ふだんお祭りとかで芸能を披露しているような子たちだと、そういった事業の中で、何十年も汗を流して一生懸命お稽古をやってきたような芸能が、プロじゃないからただいいでしょうとか、プロじゃないから安くいいでしょうみたいなことが2025年の今日でもあるということは大変大きな課題だと思います。

もう1つは、チャレンジングなこととかダイナミックなこと、その展開に向かわない傾向があるなというのを感じています。

というのも、クリエイティブなこと、創作の能力よりもそういった事業一つ一つの運営をちゃんとやりましようということに重きが置かれていて、例えばコンペなんかになったときに、そういったところがその事業を受託すると。

でも実際に現場で汗を流しているのは伝統芸能に携わっているような人たち、それから伝統文化に携わっているような人たちということもありますので、クリエイティブなことと運営側と両方ができる人材を育成していくということが必要かなと思いました。

私は 10 年以上沖縄の文化観光事業に携わっていますが、観光客が何人来ましたとか、何か国から来ましたかみたいな指標になっているので、それに携わった方々が実はすごい人材育成になっているとか、そこで生まれた作品が海外の演劇祭に招聘されて、それを通して海外の皆さんに沖縄を知っていただく機会を創出しているといったことは全く成果指標に表れてこないもので、指標もそうなのですが、その裏に実はこういったことがあるというのは、年度だけではなくて中長期的に計画が立てられていて、さらにはトライ＆エラーが許されない感じのところがあって、この年度はしっかりやりましょうということになるとチャレンジできない、ダイナミックなことができないとなって、余白と言いますか、何か不具合なことがあったとしても、その不具合から学んで、それを蓄積して、沖縄全体の文化観光として集団値みたいなものにまとめていくような、もしかしたらプラットフォームのようなものがあるといいのかなと思いました。

本当に沖縄の文化って他にないですよ。一番ということではなくて、唯一無二という意味でいえば、私たちの先人が喜怒哀楽に基づいて生まれた本物の芸能で、さらにそれが世界との交流の中で磨かれた、洗練されたものは本当にここにしかないと思うので、世界中に沖縄の文化を届けてきた経験から申しますと、世界のどの地域、どの国から沖縄にいらっしゃった観光客の方にも自信を持ってお届けできる文化だと思いますので、ぜひそのポテンシャルを生かして、それをどういう場所でいつどのような方にどんなふうに届けていくのか。その前提として、まずそこにそれがあるということをどうやって知っていたのかというようなことを学んでいければと思いました。以上です。ありがとうございます。

○宮平座長 ありがとうございました。

施策の中でトライ＆エラーがあってもいいのではないかという、余白ですね。

中嶋審議官、それについては。

○中嶋審議官 大変含蓄のあるというか、重く受けとめるべきと思いながら、今、余白という言葉聞いていました。

この問題については、我々の政策というのは、県、市町村にお渡しする一括交付金にしても、結局国民の税金であると。これを無駄遣いしてはならない、当たり前ですね。そこで K P I とかいろいろな指標を数字でもって示すということなのだと思います。

この中で、ある意味失敗してもいいではないかということがどこまで許されるかというのは、行政学の言葉でいうと行政の無謬性と言いまして、政府は失敗してはならないのだ

と、結局ここに行き当たるわけです。

ただ、今富田委員がおっしゃったことは我々として頭の片隅に置くべきことだと思いました。これ以上きれいな答えはできませんけれども。

○宮平座長 ありがとうございます。

それともう1つは、様々な観光資源とかいろんなもので目に見えない成果指標も盛り込むべきだということでしたけど、沖縄県のほうとしては武村さん、どなたかお答えできる方はいらっしゃいますか。いわゆる潜在変数という言葉になると思うんですけど。

○武村企画調整統括監 中嶋審議官と同じ回答になってしまうかもしれないですけど、やはり事業費というのは税金から出てくるというものがありまして、客観的な指標というのがみんなに理解されやすいという側面があって、K P I は大体客観的な指標を採用しております。

指標に関してはそうなのですが、文化振興の上では中長期的な視点が大事という認識については、県としていろいろな意見をいただく中で今芽生えてきておりまして、文化芸術振興基金というものを立ち上げまして、中長期的な視点でも文化振興をできるようにという施策は取っているところでございます。

○宮平座長 ありがとうございます。

では、次に鯨本専門委員のほうから御発言を賜りたいと思います。

○鯨本専門委員 よろしくお願いいたします。

今のお話につなげててもよろしいですか。

○宮平座長 どうぞ。それ以外でも結構でございます。

○鯨本専門委員 ちょっとお話が戻るのですが、佐藤様、金城様のプレゼンの中でも出ておりました域内自給率の向上が重要とおっしゃられていた部分で、私自身も本当にそのように思っている中で気になっていることがありますので、発言させていただきたいと思います。

域内自給率といいますと農業生産も大事なのですが、沖縄の農業生産の自給率はカロリーベースで34%とおっしゃられているところで、その中でもサトウキビが多いので、実質サトウキビ以外のものは10%程度だと伺っております。

私自身、農林水産省の甘味資源部会で、それこそサトウキビ政策に関する委員を承っております、そちらで今のサトウキビに関する課題に関しても気にしているのですが、サトウキビに関しては糖価調整制度がありますので、サトウキビ農家や製糖工場に対して交

付金が支払われながら持続されています。

海外から輸入されているものとのバランスを取って調整基準価格が決められているようですが、近年ずっと調整金収入がマイナスになっていまして、マイナス額が 600 億円とすごく大きな規模になっているそうです。

ですので、喫緊の課題として収入を増やすか、制度の調整ですとか、サトウキビに対する需要の拡大をするか、あるいは支出を減らすために作付面積を減らすかなどの議論がされています。

そうなってくると沖縄の離島地域はサトウキビ農家さんが非常に多いので、今までどおりの交付金が支払われなくなってくる可能性があります。短期的にすぐに変更はないとしても、中長期、そんなに遠くない未来に今の糖価調整制度が持続可能でなくなった場合に、どのように農業生産を維持していくのがいいのかというところで、サトウキビ以外の農産物に対して補助をしていくとか、そういった具体的な策が必要と感じております。

○宮平座長 ありがとうございました。

離島の場合には域内自給率を高めないことには所得の漏れが多くなってしまって、それ以上に稼がなければなかなか生活ができないというお話でしたけど。

ほかに鯨本委員、御指摘する点とかお話しする点がございますでしょうか。

○鯨本専門委員 今回離島地域の話題もありましたので、離島地域の人口の変動に関して、私たちは全国の離島について通常仕事をさせていただいておりますので、沖縄の離島に限らない状況について御説明させていただきます。離島への移住定住促進に係る取組の現状と課題という点になります。

沖縄離島を含めて日本の島々は幾つかの法律に分かれています。離島振興法対象離島の屋久島、利尻島、佐渡島などと、小笠原諸島、奄美群島、沖縄の場合は沖縄振興特別措置法にまとめられています。法律が分かれている中で、いわゆる法指定離島と呼ばれる島が 306 島あり、その人口変動だけでコロナ禍以前は年間 2,000 人ほどの減りだったのですが、コロナ以降は年間 1 万人のスピードで年々減っている状況があります。これは自然減のスピードがかなり上がっているというところがあります。

沖縄離島に関しては微減ではありますが、やはり確実に下がってきているところではあります。

2 ページをお願いいたします。

全国の島の中には人口がなかなか減らない島があります。皆さんには人口を維持するた

めの施策として知っていただけたらと思ひまして3島を御紹介いたします。

人口規模別にしております。まず300人規模の東京都の利島村という島があります。東京の竹芝から大型船だと9時間かかりますので近い島ではありません。コンビニ、スーパーはもちろんなく、冬場の就航率は50%と高いのですが、半世紀にわたって300人の人口を維持しております。現在は人口の半数近くが20代から40代、移住者がかなり多い島になります。

そういった島で何が行われているかという、かなり柔軟な改革がいろいろと行われておりまして、例えば学校環境、教育環境をよくしていこうということで、教育長を文科省の若手人材から登用して教育改革を実行する。その教育長はすぐに帰られるので、求人サイトで教育長を募集し、応募のあった400人以上の中から有能の教育長を登用されました。

この島も15の春で子供たちが島外に出て行くのですが、中学まで島にいる間に多様な体験ができるように制度を豊富につくられておりまして、中学生時代に海外留学に無料で行けるとか、高校進学した後も生活費の補助が出たりかなり手厚い補助が入っています。あとは大手企業との連携で、持続可能に島に暮らすためのいろいろな新しい実証実験などもされております。

次が島根県の手島町、手島町というと地域振興の事例でとても有名で、人は2,000人規模になります。こちらも本土からのアクセスが決していいわけではありません。

財政破綻の危機をきっかけにして島民が一丸となって島づくりに注力され始め、その中で産業創出とか高校魅力化プロジェクトに代表されるような全国に広がるような地域づくりの取組をされています。

近年は大人の島留学という制度で年間100人の若者を受け入れています。受入れも20代に限っていますので、本当に若者ばかりが来て、年間100人のうちの10%、20%が残れば毎年10人、20人の若者が島に残るというような形でやっておりまして、その方々が産業振興を支えていくような人間になっています。

医療人材のリクルートのために離島医療会議というものも主催しながら先進的な形で人材の確保をしております。

あとは企業版ふるさと納税などの受入体制を柔軟につくっておりますので、受入れをたくさんして、さらにその納税を基にして若者たちが新しい産業をつくるチャレンジを支援する制度もあります。

もう1つ、3万人台の五島列島の福江島になります。五島市です。こちらでも転入者が転出者を上回る社会増を達成しているのですが、自然減は多いです。

ですけれども、民間のカフェとか宿が移住窓口として機能しながら、有人国境離島の雇用機会拡充事業で空き家を宿にするとか、カフェにするとか、そういった事業がかなり活発に行われています。近年は日本語学校をつくって技能実習生も受け入れられていて、多文化共生にも取り組んでいます。

テレビドラマなどの効果もあって、住民の地域の肯定感が向上していて、高校生なども島に対するポジティブな意見が増えていると聞いています。

この3島に共通することは、住民の島に対する肯定感が非常に高いことです。あとは、その地域の中だけで課題解決できないものごとに関しては島内外との共創ネットワークを強化されています。

あとは、何より地域内での危機感や、これからどのように自分の地域をよくしていこうかという可能性とか、そういったところの語り合いが積極的に行われ、共有されている点があります。

これから先、小規模な地域が人口を増やしていこうとすると、地域内の肯定感が大事になります。

地域の情報発信をするときに、移住定住とか観光文脈での発信というのは多いのですが、その地域にどのような可能性があるのかという点へのフォーカスの仕方が、地域の肯定感を高めたり、その地域に住み続けるということを選択するきっかけになると思っています。

都市部のようにいろんなものがなくてもいいという価値観を求めている方はたくさんいらっしゃると思います。例えば何もないという環境がむしろ生きる力を養うという点では、教育の環境としては非常に適しております。世界的な大企業でも、都市部で育った方よりもローカルで多世代との交流を通して育ってきた子どもたちを積極的に採用したいというニーズもあります。

4ページをお願いします。

沖永良部島にお住まいの石田秀輝先生が、島国が誇る豊かさの価値を44要素ほど調査研究で明らかにされています。この要素には、離島地域みたいなところにお住まいの方々が価値として感じているものが多くあります。

例えば支え合う暮らしとか、なんでも手作りするとか、古きよき価値観がたくさんある

のですが、実際、沖縄観光で島に訪れるような方々でもこうした価値観にひかれて来られる方もたくさんいらっしゃると思いますし、実際に島をなぜ選んで皆さん住んでいるのか、なぜ島に人は通うのかというところを追求していくと、このような本質的な価値にぶつかってくると思います。こういったところにもフォーカスしていただけるといいのではないかと考えております。

島は交通コスト高いとかそういった課題もありますが、一人一人が島に対して抱いている思いにもフォーカスして、それを支えていけるような施策があるといいと考えております。以上です。

○宮平座長 ありがとうございます。

続きまして、千住専門委員のほうから御発話をお願いしたいと思います。

○千住専門委員 私はエネルギー関係に関わっているものですから、特に交通に関しては興味があります。交通渋滞というのはなかなか大変なもので、そこでエネルギーが浪費されているというのは分かるのですが、交通運輸のエネルギーを削減するような取組が弱いのかなと考えています。

混雑を縮小するのは重要なのですが、エネルギーの観点からの交通運輸の取扱いが非常に重要ではないかと考えていますが、その辺りはどのように考えておられるかというのを御意見いただきたいのですが。

つまり離島県であるわけですから、自家用車もそうですが、航空関係の飛行機、あるいは船舶、その辺りのトータルのエネルギー、カーボンニュートラルに向けたエネルギーのことをもう少し考えていかないといけないのではないかと考えていますが、その辺りの観点が少ないような感じがしているということです。

○宮平座長 ありがとうございます。

千住専門委員、その件については第2部で議論したいと思います。

○中嶋審議官 佐藤副社長がこの後御退席とお伺いしているものですから、1つだけ質問があります。

今日のプレゼンの中で、観光業が沖縄に占める役割は非常に大きいものであると皆さん認めていると。しかし、そこで働きたいか、働かせたいかということになると、非常にギャップがあるというお話でした。

その中で、佐藤副社長から誇りを持たせろという言葉があり、私は大事だと思いました。多角的なアプローチが必要だと思いますけれども、この点について行政サイドに望むこと、

何か具体的にありますでしょうか。

○佐藤副社長 自分で頑張ろうと思っているので、行政サイドに求める、今回の事例でいうと、直接的な人材のところではなくて交通対策のところでは、それぞれの役割があって、民間が考えてここが課題になるということに対して行政がそれぞれの役目として、例えば道路を造るとか、案内をするとか、あるいは実証実験に補助金をつけるとかということをしていただきました。

人材育成のところにおいては、今回、内閣府の沖縄振興特定事業推進費を基に、公共として人を育てるということを前提に置いて、あちらに補助をつけていただいたこと、それを実践して実装させてインターンシップを受け入れて、その教育をするということは、うちが単独ではなくて、民間の事業者と、あと名桜大学さんとかAPUさんとかと一緒にプログラムをつくって、産官学の官が今回の場合は税金という形で補助金をつけていただいたことでその建物が建つということはものすごく大きくて、結果何が起きるかという、滞在コストが下がって、インターンシップをすることのハードルが大きく下がるので、結果多くの人が来られるということで、そこで魅力を高めるとか、そこでやりがい、誇りを見せるということは我々の役目だと思いますけど、インフラとしての基盤が交通だけではなくて、居住であるとか、学ぶ環境の住のところを今回認めていただいたのはありがたいし、いい実証をつくった上で我々はそれを実現させていくのだけれども、それを伝えながら横展開を沖縄県内あるいは国内の他の地方に展開していくということが行政に依頼するところかなと。

1日くらい時間をくれたらもっといいお願いができたと思うのですが、今感じることはそんなことでございます。

○宮平座長 どうもありがとうございました。

ここで5分間の休憩を挟みまして、テーマ(5)環境保全・再生・景観・エネルギーに移りたいと思います。

なお、講演をいただきました佐藤副社長及び代表理事におかれましてはここで御退室をされます。本日はどうもありがとうございました。

(午後4時46分 休憩)

(午後4時52分 再開)

テーマ(5) 環境保全・再生・景観・エネルギー

・沖縄県PDCA実施結果について(対象年度：令和5年度)

○宮平座長 続いて(5)の環境保全・再生・景観・エネルギーについて扱いたいと存じます。

沖縄県さんのほうから令和5年度沖縄県P D C A実施結果について、環境保全・再生・景観・エネルギー関係について御説明をお願いしたいと思います。

武村企画調整統括監、お願いします。

○武村企画調整統括監 それでは、また改めまして沖縄県企画調整統括監の武村でございます。

資料3に沿って本日の後半の調査審議テーマ、「環境保全・再生・景観・エネルギー」に関連する令和5年度の沖縄県P D C A実施結果について御説明をさせていただきます。

右下のページで1ページをお願いいたします。下の3段目のほう、「環境保全・再生」分野でございます。

左側の現状のポツ1つ目ですけど、世界自然遺産に登録された沖縄本島北部及び西表島は、希少な固有種が数多く生息・生育しております。この右隣の今後の課題のポツの1つ目で、少し飛ばしまして、生物多様性に富んだ豊かな自然環境を次世代に継承するため、外来種対策がより重要となっております。

次に「景観」の部分でございます。左側の現状のポツ3つ目でございます。都市景観の向上に寄与する無電柱化、都市公園の整備はおおむね順調に進んでいる現状にあります。

次に「エネルギー」分野でございます。左側の現状のポツ4つ目でございます。2050年度カーボンニュートラルの実現に向けて、沖縄県クリーンエネルギー・イニシアティブにおいて、2030年度の再エネ電源比率の目標を18%と設定し、太陽光、バイオマス発電、そしてこちらには記載してないですが、水素、アンモニアの利活用、海洋再生エネルギーなど、再エネ電源の導入拡大に向けた取組を推進しております。

3ページでございます。主要指標及び成果指標の達成状況でございます。下の「環境保全・再生」の部分の左側の円グラフでございます。

主要指標につきましては4つ設定してございまして、そのうちの1つの指標は令和6年度の目標値の60%以上と順調なのに対して、残る3指標については令和6年度の目標値の60%未満あるいは横ばいとなっている状況でございます。

右側のポツの2つ目、右下のほうになります。これら主要指標に紐づく成果指標41指標のうち、少し飛ばして、23指標(51.6%)が令和5年度の計画値を達成している状況でございます。主要指標、成果指標の詳細については巻末の本資料の29ページから31ページに

掲載してございます。

少し飛びまして 16 ページをお願いいたします。基本施策、世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成でございます。

二酸化炭素排出量を主要指標として設定してございます。右上のほうで県の取組として、脱炭素社会の構築に向けて、再生可能エネルギーなどのクリーンなエネルギーの導入促進や省エネルギー対策の強化など世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成に取り組んでございます。その下の主な取組としては、電動車転換促進事業や補助事業による再エネ設備等の導入支援、CO₂の吸収源対策推進などに取り組んでございます。

17 ページに主な取組の電動車転換促進事業、そして左下のほうにその活動指標を掲載してございます。

18 ページでございます。基本施策、自然環境の保全・再生・継承及び持続可能な利用でございます。

左側、主要指標として準絶滅危惧種から絶滅危惧種への移行種割合を設定してございます。右側の真ん中、達成状況でございます。直近の実績値は平成 29 年度の 24.7%のままとなっている現状にございます。

課題・今後の方向性でございます。絶滅危惧種への移行種割合を抑えるために、特に生態系への影響が大きいマングースやタイワンハブなどの外来種駆除に取り組むとともに、世界自然遺産登録地の適正な観光管理に取り組むとしてございます。

19 ページには主な事業のマングース対策事業、そして左下のほうに活動指標を設定してございます。

20 ページでございます。基本施策、持続可能な海洋共生社会の構築でございます。

左側、主要指標、海域における赤土堆積ランク 5 以下の海域割合を設定してございます。右上の県の取組でございます。沖縄固有の海洋環境の保全と経済活動が調和した持続可能な海洋共生社会の構築を目指して、海洋島しょ県として SDGs への貢献やブルーエコノミーの先導的な展開に取り組むとしてございます。先ほどの GW2050 と同じように、沖縄県においてもブルーエコノミーの展開を盛り込んでいるところでございます。主な取組として、赤土等流出防止対策推進事業、サンゴ礁保全対策に係る調査研究、海洋環境を活用した再生可能エネルギーの導入促進などを記載してございます。

その下、達成状況でございます。令和 5 年度の実績値はいまだ目標値の間に差が生じており、基準値から横ばいそのままという現状にございます。

21 ページには主な事業、赤土等流出防止総合対策事業を掲載してございます。

22 ページでございます。基本施策、悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成でございます。景観の部分になります。

左側、主要指標として景観計画の策定・改定数を設定してございます。右側の真ん中の達成状況でございます。令和5年度の計画策定・改定数は、少し飛ばしまして、令和6年度の目標値は達成できていない状況にございます。達成率は今50%となっております。

下の課題・今後の方向性でございます。沖縄らしい風景づくりや景観形成を推進するため、各市町村における地域特性を生かした景観計画の策定や改定の支援など、景観づくりに関する専門人材の育成や県民の意識向上に引き続き取り組んでいくと記載してございます。

県からの説明は以上でございます。

○宮平座長 それでは、こちらへの御質問は後でまとめて行うことにして、次の議題に移らせていただきます。

続きまして、内閣府のほうから内閣府の取組における環境保全・再生・景観・エネルギー関係について御説明をお願いしたいと思います。では、よろしくお願いします。

・内閣府の取組

○石川企画担当参事官 それでは、資料4の18ページを御覧いただければと思います。

まず1番、基礎情報です。①化石燃料に頼らざるを得ないということで、グラフにありますとおり沖縄は化石燃料が83%という割合になってございます。

②本土と連携されていないことから多くの供給予備力が必要ということで、下にあります2025年度から2026年度につきましては全国より高く、沖縄は32～35%程度になっているところでございます。

③供給コストの高い離島を多く抱えているということで、需要に占める割合ですが、離島が多い九州よりも高く、沖縄では10.6%となっております。

19ページをお願いいたします。

2番、環境の変化でございますが、1つ目、沖縄本島北部や奄美大島などの世界自然遺産登録を踏まえた保全管理の要請があるということと、2つ目、カーボンニュートラルの実現に向けクリーンエネルギーの導入が急務となっております。なお、揮発油税等の特例につきましてはテーマとして挙がっておりますが、暫定税率そのものについて政党間で話し合われているという流動的な状況にありますので、今回は議論の対象から除いており

ます。

3 番、令和 7 年度の主な事業ですが、これは後ほど御説明いたします。

20 ページをお願いいたします。一括交付金の関係です。

県の事業でございます。

1 点目、世界自然遺産保全・適正利用推進事業、こちらは沖縄島北部及び西表島について保全と適正な観光利用を推進するものです。

3 点目、沖縄らしい風景づくり支援事業ですが、沖縄らしい風景づくりを進めるため、人材育成や地域景観の向上に係る合意形成、良質な公共空間の創出等に向け取り組むものです。

4 点目、島しょ型エネルギー社会基盤構築事業、民間事業者が行う太陽光発電事業等に対する導入支援、あるいは地域資源の利活用促進に向けた可能性調査等を実施するものです。

市町村事業でございます。

1 点目、宮古島市八重干瀬及び周辺地域自然環境保全活用促進事業です。自然資源の現況を把握して、保全活用体制の整備を図ります。

2 点目、北大東村、景観形成事業、周辺環境に配慮した景観整備を行い、魅力的な観光地としての景観を形成していくものです。

3 点目、うるま市、水素まちづくり推進事業、国際物流拠点産業集積地域として地産地消型のモデルを構築し、うるまの水素を活用したまちづくりを推進するものです。以上です。

○吉田産業振興担当参事官 続けて 21 ページの具体の事業をお話しします。

沖縄型クリーンエネルギー導入促進事業というものでございます。この事業は、カーボンニュートラル実現のためにクリーンエネルギーの導入であったり、離島の再エネ化に関する実現可能性の調査や実証事業を支援しています。

具体的にはスライドを見ていただいたほうがイメージできると思いますので、22 ページを御覧ください。

具体の例として 1 番目に左上にありますのは波照間島での取組です。波照間島で再エネ化 100%に向けた取組を支援しております。隣の写真が県内初の水素ステーションの構築の取組です。それから、その下のリストにあるものとしては、農業用のため池を活用した太陽光発電システムであるとか、電気自動車(EV)の共通プラットフォームを構築して、

レンタカーなどにEVへの転換を促進する取組などを支援しております。

21 ページに戻っていただいて、先ほどエネルギーの基礎情報の部分でもありましたとおり、沖縄は様々な特殊な状況があって、本土であれば融通し合える電気が、沖縄であればそれぞれ独立していて自分たちで何らかしていけないといけなくて供給予備力が必要という状況であります。今後も民間企業が取り組む実証事業の支援を通じてクリーンエネルギーの導入の拡大を図り、2050 年カーボンニュートラルに向けた取組を加速していきたいと考えております。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。質疑応答についても後でまとめて行いたいと思います。

それでは、自由討議と質疑応答に移りたいと思います。

テーマ(5)環境保全・再生・景観・エネルギーについて、資料7、前回までの会議における主な意見も参照しつつ、自由に御発言いただければと存じます。

なお、沖縄県及び内閣府の説明や御講演の内容について御質問がある場合も併せてお願いいたします。

それでは、端緒としてエネルギーを御専門とする千住専門委員、いかがでございましょうか。よろしくお願いします。

○千住専門委員 話題提供ということで、私のほうからもお話しさせていただきます。両面資料があると思うので、そちらのほうを御覧ください。

まず、エネルギーということで、エネルギーの利用とか変換、あらゆるところでエネルギーは使われているわけで、その場面で化石燃料を使うとCO₂が発生してしまうということになるわけです。

そういうことで2050 年に向けたカーボンニュートラル達成のために、脱炭素に必要な取組ということで考え方をここに書いております。

まず、脱炭素社会実現に向けた様々な試みが必要とされるということです。つまり、ある1つの方法でカーボンニュートラルが達成できるわけではないということで、いろいろな取組が必要になるということです。

2 番目のほうにある組織としても、単独での取組ではなかなか難しいということで、いろいろな組織での協力等が必要になってくると。

3 番目は、そういうことで産学官金の連携が重要になってくるといことになります。

次のところに書いてある今後検討すべき事項ということで、これで全てというわけでは

ありませんが、重要なところを取りまとめたということです。

先ほど話したように、上流、下流と書いてありますが、供給と需要が今までのやり方とは違うのだということを考えていく必要があるということです。そういう意味で意識改革、社会変容が重要になるということです。

あと、今までは単にエネルギーを供給、あと消費ということだったのですが、全体を考えた最適化が必要になるということで、アグリゲーションビジネス等が重要になってくるかと思います。例えば宮古島のほうでは再生可能エネルギーに応じて負荷を制御するということも行われておりますので、その動きが県内に導入されていくことが重要になるかと思っています。

あと仮想発電所です。VPPと呼ばれていますが、負荷の調整等も含めて全体的な電力の消費量を適切な値に制御していくという取組も必要かと思っています。

あと、当然再生可能エネルギーの導入も必要ということですが、単に電気だけではなくて熱のエネルギーも考慮して導入していく必要があるということです。

あと、基本的な事項であります。熱効率の改善、特に発電側ということですが、これも地道な取組となりますが重要になってくるかと。

あとは電化・電動化が必要ということです。これは特に需要側ということで、効率を上げるためには電化・電動化が必要になるということです。特にEV、電気自動車のほうでは電動化の取組が非常に重要になるということです。

あと、脱炭素とはあまり関係ないようなところではありますが、災害発生時のエネルギー供給です。台風接近時に停電等が発生する場合も考えて、脱炭素とともに災害時のエネルギー供給を考えていく必要があるということです。

こうすることで、一般的な内容でありますので、CO₂排出量の削減ということでの一例として8つほど取組を裏面に記載させてもらっています。

まず1番目です。老朽化石炭火力等の休廃止等ということです。これは国のほうもいろいろ提言されているところです。ただし、突然石炭火力の休廃止というのはなかなか大変なものですから、水素、アンモニアの混焼をはじめとしていろんな取組を徐々に進めていくことが必要かと思っています。

2番目は天然ガスの利用促進です。沖縄でも利用されていますが、輸入されたLNGを原料として発電していくということで、規模を拡大していくということです。

もう1つは、沖縄県に賦存する水溶性天然ガスの利用も、賦存量が多い場所ではこの利

用も今後あり得るかと思います。水溶性天然ガス以外にもヨウ素は非常に重要な資源となりますので、元素の利用も今後考えられると思います。

3番目はバイオマスということで、いろんなバイオマスがありますが、サトウキビ由来のエタノール利用等が考えられるということです。

4番目は分散型電源導入です。発電だけではなくて廃熱等の熱も利用していくことが重要かと思っています。

5番目は再生可能エネルギーの大量導入ということで、その場合変動電源となりますので、大容量の蓄電池が必要になるということが大きな問題になりますが、蓄電池の導入も必要かと思います。宮古島とか、先ほど紹介があった波照間島、こういう離島で、まずは再エネ100%を目指すという取組が非常に重要かと考えています。

6番目はスマートシティです。沖縄のほうで導入していけばカーボンニュートラルに向けた取組になるのではないかとということです。

あと、先ほども紹介しましたように電気自動車の導入促進です。電動化も重要です。

最後の8番目はZEH、ZEBです。これで家庭部門でのCO₂排出量を低減するということです。当然ZEH、ZEBのほうに再エネも導入することが重要で、その再エネのエネルギーを自家消費するということが重要です。

最後に赤い文字で書いてあるように、いろいろやることはあると思いますが、いろんな課題が存在するので、一気に上のような取組が導入されるわけではないということです。最大の課題はコストです。この辺りの課題を解決していくというのは今後の大きなCO₂排出量削減につながるのではないかと考えています。

これをまずは話の出だしと考えていただければよろしいかと思います。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。

それでは、他の委員の皆様より、環境保全・再生・景観・エネルギーについて御意見を賜りたいと存じます。なお時間の関係もありますので1回の御発言は3分程度におまとめいただくようお願いいたします。

では、本永委員、お願いいたします。

○本永委員 御指名ですので、私のほうから最初にお話をさせていただきます。

まず初めに、内閣府さんの資料にもありましたように、沖縄の構造的な不利性を示していただいている18ページのシートがあるかと思います。

まず電源構成の比率ですが、全国と比べて化石燃料の比率が圧倒的に多いと。これは設

備比率で書いてありますので、実際 kWh ベース、使用量ベースいくと再生可能エネルギーはもう少し低くなります。今は7%ぐらいです。ですので、再生可能エネルギーというのは、これから分かりますように設備の量が多いのですが、生み出すエネルギーの量としてはそんなに多くはないということになります。

こういう中で将来的に我々もカーボンニュートラルを目指していくわけですが、本土と比べてもかなりチャレンジングな取組になるということがよく分かるかと思います。

当社においても 2050 年にはカーボンニュートラルを達成しようということで、本土よりも先にロードマップを作成して、今取組を進めているところです。

先ほど千住委員がおっしゃったようなことではありますが、まず大きな柱としては再生可能エネルギーの主力化、そして火力電源の CO₂排出の削減、もう1つが電化の推進ということになります。

カーボンニュートラルを実現するに当たって大事なことは、エネルギーの安定供給と適正な価格をいかに両立させるか、そのことを県民生活の向上、そして産業の振興につなげていくことが大事だと思っています。

先ほど全国と比べてチャレンジングと言ったわけですが、例えば太陽光においては、大型のメガソーラーを導入しようと思っても土地が限られている。それで我々としては今、屋根置き型の太陽光の普及を図っております。

風力についても、最近本土でも洋上風力の計画が中止されたということがありましたが、沖縄においては台風はどう耐えられるかということで、沖縄本島に今、導入可能な風車がないということでもあります。ただ、小さな離島においては規模の小さい、台風のときには倒すことのできる可倒式風車というのを導入しながら再生可能エネルギーの導入を図っております。

火力電源の CO₂排出削減ですけれども、今やっている取組としては石炭火力においてバイオマス燃料の混焼です。バイオマス燃料も外から持ってきているわけではなくて、県内で排出される建築廃材をリサイクルしたものを当社の石炭火力で混焼させていただいているということになります。

あと、LNGは石炭火力に比べると CO₂の排出が半分程度ですので、この導入拡大を進めていくことで当面のトランジション電源として活用していきたいと考えております。

カーボンニュートラルを進めていく上でも、資料にもありましたように、今後は化石燃料に代わる水素、アンモニア、こういったクリーンエネルギーの導入をいかに図っていく

かということが重要になっていくのですけれども、まだ技術的な課題が多くあるということと、それを導入していくに当たっての初期のコスト、ランニングのコスト、これをいかに低減していくかというのが大事になります。

本土と比べて沖縄の場合はいろんな事情が違いますので、今、国の支援が行われている水素とかアンモニアの拠点整備については、いわゆるコンビナートを中心とした大規模なスケールメリットの効くようなところへの拠点整備の資金とか、燃料のサプライチェーンのところで値差支援といった取組はありますが、沖縄ではなかなかそういった取組が難しいということもありますので、沖縄でそういう新しい燃料を導入していくに当たっての拠点整備をいかにやっていくかというのが今後の課題となると思っています。

今、国のほうで進められている規制としてはカーボンプライシングの議論が始まっていますが、成長に資するためのカーボンプライシングと言ってはいますけれども、技術が確立する前に規制強化が強効してくると、脱炭素に向けての投資意欲がそがれてくるということもありますので、その辺のバランスを見ながら進めていくことが必要だと思っています。

資料でも説明がありましたように、離島で今、非常に先進的な取組を進めさせていただいております。波照間島を丸ごと再エネ 100%で電気を供給しようという取組は世界でもあまりない取組だと思っています。我々は離島において波照間島でも 10 日間ですが再生可能エネルギー100%ということを達成できていますし、宮古の来間島においてもマイクログリッドの取組でいろんな知見を貯めております。波照間島の取組はこの2つの知見をうまく組み合わせた形での実証試験になりますので、これをしっかりと成功させて、我々が離島で培ったこういう技術というのは今後海外への展開にもつながってくると思いますので、そうした技術をしっかりと蓄積して、将来の海外事業の展開にもつなげていきたいと思っています。

最後になりますが、2050 年カーボンニュートラルへの取組というのは非常にハードルが高いということもありますので、なおかつエネルギーの料金も低減させながら進めていくということについては、官民一体となって進めていく必要があると思いますので、今後とも引き続き御支援のほどよろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

○宮平座長 ありがとうございました。

沖縄の特殊事情に即したエネルギー対策についての貴重な御意見だったと思います。

なお、この部会ではエネルギー以外に、環境保全、景観、再生についても御意見を賜わりたいと存じますので、どなたかよろしく願いいたします。

どうぞ、神谷専門委員、お願いします。

○神谷専門委員 琉球大学神谷です。

県の施策はロジックモデルを使われているというのはいいことなのですが、分らないのが、ロジックモデルのアウトプットのところに書かれているのですが、その後どうなっていくのかが見えないというのがあって、具体的な事例でいくと、イリオモテヤマネコのロードキルに関して車両の旅行速度を測るためのブルートゥースのモニタリングはやめたのですよね。県はやめたのだけれども、レンタカー事業者さんが注意喚起の取組を独自で始めてくれたのですよね。それは県がやったことではないけれど、評価すべきことだと思いますし、沖縄総合事務局さんのほうがヤンバルクイナのロードキルに対して民間企業と組んで、民間企業さんのほうが注意喚起をしたり、道路管理者のほうが注意喚起をしたりしている。

言いたいことは、県がやったかやってないかではなくて、もともと目標にしていたことに対してプラスになったかマイナスになったかというところを、このロジックモデルであったり、達成度はどうやって評価するのか。僕は民間がやってくれたこともぜひ入れるべきだと思うのです。多分それを担当の方は知っていると思いますが、それをちゃんと入れるべきではないのかと思うのが1つです。

もう1つが例えば西表島のエコツーリズム、エコツーリズムはアドベンチャーツーリズム云々も含めて単価は高い旅行なので消費額を上げるはずです。この数年でも大体数千円上がっているという話で、かつ離島で泊まってくれる。宿泊日数が延びて消費単価が上がるということは、県の施策としてはプラスなのですが、エコツーリズムだと西表島の山を多くの人が登ることによって登山道の締め固めであったり根の削れであったり、そういったことのモニタリング方法が他の地域に比べてあまりされてないですね。数キロに1地点道幅がどうなったというのをチェックしたり、それは環境省さんがされている部分で、県外だったらライダーとか変化を取れるような技術はあるので、ただそこまではモニタリングしていなくて。

もっと気になるのは、宿泊者が増えると離島への物流量が増えるのですが、離島に運ぶことができる能力、輸送能力は限られていて、特に石西礁湖に関しては船を大きくすることができないです。大きくするためにはさらにあそこのサンゴを掘ってしまわないといけ

ないので。

その状況下で今何が起きているかという、高速船で荷物を運んでいますね。荷物を積んだらいけないところに云々とかいうところもあったりして、結局観光振興で消費が落ちることがほかのほうにインパクトを与えているということを、個別の評価指標で見たときにはここはプラスだという話があるときに、全部合わせたときに望ましい方向にいつているのかいつていないのか。それは環境部だけとか文化観光スポーツ部だけではないです。それらが重なったときに、例えば西表島であったり竹富町、八重山というところが、自分たちの思っている望ましい方向にいつている、いつていないということ、これはどこでどのように評価するのか。

すごく難しい話を聞いているのは分かるのですよ。難しいことを聞いていると思いますけれど、こういうことは島だからすごく感じる部分で、すごくチャレンジングな部分でもあると思います。しっかりやってほしいと思う反面、すごく難しいとは思いますが、もしそこについてお考えとかあれば教えてください。

○宮平座長 武村企画調整統括監、よろしくお願いします。

○武村企画調整統括監 とても難しい御質問をどうもありがとうございます。

確かにPDCAの対象については、県事業であったり県が関わっている事業を目標設定して検証していくことになっておりますので、事業が終了した後に民間企業が引き継いだりした後のフォローというのはできていないのが現状のPDCAになっております。

おっしゃるように対象としては狭い範囲で、こちらが数字として把握できることだけをチェックしているというのが現状になります。こちらは今後の課題になろうかと思います。

設定した指標についていろんな側面があるという部分もおっしゃるとおりだと思います。ここはまだ答えとして持ち合わせておりませんので、先生にもいろいろ教えていただきながら、より良いPDCAにしていきたいと思っております。ありがとうございます。

○神谷専門委員 まず前者に関しては多分記述的でもいいと思います。何らかの形で民間がこうやって頑張ってくれたということを残しておけばいいと思います。

後者については、国のほうの資料の中で世界自然遺産保全・適正利用推進費と書かれて、県事業と書かれているのですが、言葉的にはそれはすごくフィットするよなと思いながら、でもこれを考えるのはどこなのかという。国で考えたらものすごく難しい。各省庁、各部にまたがった話を議論できる場はあるのですか。

○宮平座長 横串を刺したという意味ですね。

○神谷専門委員　　そうです。はい。

○宮平座長　　部局を横断した会議、あるいはそういった取組がなされるのか、それとも考えているのか、その辺についてよろしくお願いします。

○武村企画調整統括監　　確かに結果に対して横断的に議論するという場はないのが現状でございます。ここは今後の課題ということでお願いいたします。

○宮平座長　　では、引き続きどなたかいらっしゃいますか。

では、富田委員、お願いします。

○富田委員　　景観のところで1点、夜の景観についてです。

例えば、首里城の周辺などでは、昼間は赤瓦がちゃんとあって、コンビニエンスストアなども色味を抑えられていて、非常に統一感のある景観づくりがなされていると思っていますところ。

いよいよ来年の秋に令和の首里城の正殿が完成するということもあって、首里城の復興イベント、ナイトイベントにここ数年携わっているのですが、御来場されるお客様が、首里城という場所にふだんは昼間しか入れないので、夜ライトアップされた首里城にいる特別な気持ちというのを非常に感じられていて、夜の首里城というのも大変大切な場所だと思っていますのですが、首里城という品格を守りながら、沖縄県民だけではなくて観光の皆さんなどにもぜひその魅力を味わっていただきたいと思っていますところ。

余談ですけど、私は昨日インドネシアから帰国したばかりですが、インドネシアのボロブドゥールと並ぶもう1つの遺跡でプランバナンというところがあるのですが、そこも広大な遺跡なのですが、昼間は観光施設で皆さん観光されていて、夜になるとその巨大な遺跡が近くにある野外劇場からバーンとライトアップされて、野外劇場には屋根も何もないわけで、史跡をライトアップしたものが舞台美術になるというような場所で、そこに観光バスを連ねた観光客の方もいらっしゃって、地元の方も楽しむというような、こういう形もあるのだと思いました。

繁華街などでは24時間ガラガラと明かりがついているのですが、景観条例のある首里城周辺のような場所は、昼間の建物の景観だけではなくて、どこをライトアップして、どこは光を抑えるのかみたいな夜の景観、明かりの景観みたいな視点があるといいのかなと思いました。以上です。

○宮平座長　　今の発言は夜のライトアップとかその辺ですね。観光についてそういう協議する場があるのかなのかということですね。

今答えられない場合には後ほどでも結構です。

○沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 入部班長 沖縄県都市計画・モノレール課の入部と申します。

夜の景観については確かに昼と違う味わいがあるということで、内容によっては費用もそこまでかけずに観光を楽しめることもあり、県としても市町村に対して夜間景観への取り組みを進めているところであります。

実際、県では、県と市町村、国、景観整備機構、民間の事業者の62団体からなる美ら島沖縄風景づくり協議会というのを2年前ほどから立ち上げておりまして、組織が立ち上がった次のステージとして、風景づくりの普及にむけて情報共有とか具体的な活動をどのようにしていくか直に取り組んでいるところでございます。そういった中で、こういった夜の景観についても意見交換していきたいと考えているところです。以上です。

○宮平座長 2年前に立ち上がった段階で、これからいろいろとやるということですね。與座専門委員、何かありますか。

○與座専門委員 環境に関しては門外漢なので、先ほどからお話を伺っていて、観光と環境というバランスがすごく難しいということを痛感しています。お客様に来ていただく動線をつくっていくということは何か壊れるということの証左でもあると思うので、具体的なアイデアとか意見は、今はないですけど、感想だけで。

○宮平座長 景観についてはいかがですか。

○與座専門委員 景観も首里城のお話とか、ライトアップしたり、きれいに見せたりするという観点はものすごく大事だと思いますが、地元の住民の皆様との調和とか、その辺をきちんと取ることはとても大事だと思いますので、ライトアップの件以外にも住宅地区に観光客がどんどん入って行って、いわゆるオーバーツーリズムの弊害があるというような事例もたくさんありますから、その辺はお互いに学び合うということが必要なのではないかと思います。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。

では、喜屋武委員、お願いします。

○喜屋武委員 私も専門外なので一県民として教えていただきたいです。私はいろんな沖縄県内の学校さんに行っているのですが、石垣の北部の小学校に、朝7時半とか8時ぐらいにこどもたちの笑顔をお迎えしに行くのですが、そこにグリーンイグアナがひなたぼっこしている姿があってジュラシックパークみたいな感じになっているのです。ペットと

して飼っていたものが捨ててしまったりで環境が壊れたり、すごく生態系が侵されていて沖縄固有種とは何だろうと思うような感じがあります。

先ほど與座専門委員からもお話があったのですが、宿泊税とは別に環境保全税の計画があるかとか、現状はどうなっているのかとかを教えていただきたいと思っています。

あと罰則規定の検討も含めて、観光に関連する（税は2%を想定のようなのですが、今後引上げをして、こういうこと（環境保全）に使えたらいいと思っておりますので、お考えを教えていただけると嬉しいです。

○沖縄県自然保護課 宮平班長 環境部自然保護課宮平と申します。

今委員のおっしゃられたとおり、グリーンイグアナですとか、それ以外にもたくさん沖縄県には外来種が入っており、一部は定着しているものもございます。それらについては県で専門家からも御意見を聞きながら重点的に対策する種を決めて対策を行っております。

グリーンイグアナについては、まだ重点対策種にはなっていませんが、資料にマングースとかタイワンハブなどがありますが、自然環境とか沖縄の固有種に非常に影響があるということで専門家からの意見があった種については、県で積極的に捕獲等の対応をしております。グリーンイグアナについても専門家の方からの御意見等も聞きながら必要な対策が取れるようであれば考えてみたいと思います。以上です。

○宮平座長 環境保全税についてはまだですか。

○沖縄県自然保護課 宮平班長 環境税については、まだ具体的な議論は進んでいないと思っておりますが、そういう財源を活用できるのであれば、沖縄の自然環境保全のために活用していければと思います。以上です。

○宮平座長 それこそ一括交付金も使っていければいいかと思うのでよろしく願います。

○中嶋審議官 先ほどの神谷専門委員の御指摘、結論からいうと大変難しい問題です。行政評価の体系として、結局、成果指標の立て方に関わると思うのですが、どうしてもある具体の目標を立ててそれを達成したかどうかということを見るものですから。

多くの政策は両面あると思います。こちらの観点から見ればいいけれども、そうではない負の側面もあるではないかということかと思えますけど、これは政策指標の立て方の工夫ができるかどうかということに関わるというのが1つ。それから、行政以外の民間が行ったことも盛り込めないかという御指摘ですね。

定性的な記述を書けばいいのではないかというのは1つの御示唆だと思いましたが、実

情を申しますと、投入した税金がどれだけ効果を発現しているのかというのが我々行政官にとっての一義的な評価になるものですから、外部要因が相まってうまくいったかどうかというよりも、端的には投入したものに対してどういう反映があったのかということが一義的になると。これが率直なところなのですが、いただいた御指摘は重要な点だと思います。

もう一つおっしゃったことは、総合的に誰がどう見るのかということですね。

例えばこういう審議会場で、自分は評価しているけれども、こちらの側面から見たらこういう問題もあるのではないかということは、まさにこういう場でも御指摘をいただけるとバランスの取れた議論になるかなという気はしております。

今日のところはこれ以上の説明はなかなか難しいという感想を持っております。

○宮平座長 神谷専門委員、お願いします。

○神谷専門委員 琉球大学神谷です。

民間のほうをどうこうというのは、例えば県がそういう取組をしたから、環境省がそういう取組をしたから民間事業者さんもその会議に入ってきて、自分たちができることは何かないのかという形で動いてくれたという意味であれば、それはそういう取組を始めた効果です。

それは公共交通のほうでいうクロスセクター効果をさらに幅広で考えているような気がしますけど、そういう考え方もできるのかというのが1つと、もう1つは、県の話で目標があって方針とか施策とかつくって、上から下をつくっていったときは関連が見えているのですが、成果が出て下から上に上げようとしたときに、上から下には見えなかったものが下から上では見えるのです。結局そのバランスでいいところ取りをしているのだけれども、実はAという施策がBという施策に関しては制約条件になっていたりということが、上から下の政策とか計画の見方をしていると見えないけど、やってみて下から上に上げるときに見えてくる。

それが出てきたから駄目だというのではなくて、そこで初めて見えるものをちゃんと次に生かしたり、そのことを認識して改めるというプロセスが僕はすごく重要だと思います。

だから、それが行政のやり方だと難しいというよりは、今のことがいいとか悪いではなく、次に生かすためにちゃんとそれを残すという取組をしてほしいという趣旨で申し上げました。

○宮平座長 では、引き続きどうぞ。

千住専門委員、よろしくお願いします。

○千住専門委員 地球温暖化がいろいろ進んでいるというところですが、特に沖縄で考えると観光も関係するのでしょうか、サンゴ礁の白化ですね。それでなかなか状況的に厳しいところがあるのかと思っているのですが、それに対する対策、保全、その辺りはどういうふうに進んでいるのかを危惧しているところですが、いかがでしょうか。

○中嶋審議官 県が答える前に私のほうから。

私はOIST（沖縄科学技術大学院大学）も担当しており、この観点から若干の情報提供ということになりますが、OISTが世界で初めてサンゴのゲノム解析に成功しました。これが具体的にどういうことに役立つかというと、ゲノム解析によって株の特性などが分かってくる、ここにはこういうサンゴを移植したら定着する確率が高まるというようなことができつつあると聞いております。サンゴの保全ということでは一歩進めたのではないかと考えております。

○沖縄県自然保護課 宮平班長 自然保護からです。

私はサンゴの担当をしていないものですから、詳しいことは述べられないのですが、県の自然保護課のほうではサンゴ礁の保全・再生ということで事業を行っており、県内のサンゴの状況、被度とか分布、サンゴを保全するための啓発活動などを行っているかと思えます。以上です。

○石川企画担当参事官 内閣府の石川でございます。

若干ソフト交付金の範疇で聞いていることを申し上げますと、サンゴ礁保全・再生の総合対策事業をやっていると伺っております。その中でいろいろ書いてあるのですが、白化対策に関しても調査研究をしているようなお話を聞いておりますので、恐らく沖縄県のほうで対策をされているものと思います。以上です。

○宮平座長 情報提供ありがとうございました。

では、小野専門委員のほうから御質問があるそうです。よろしくお願いします。

○小野専門委員 景観ということで、いただいた資料の中にさらっと書かれているだけではあるのですが、無電柱化が進んでいるということの評価ですが、景観まちづくりをしている方たちからは無電柱化をもう少し迅速に進めていただきたいという声があります。

あともう1つは、景観行政の推進施策が順調に進んでいるということですが、それぞれの市町村の担当状況を見ると、特に町村部で景観担当職員がいない中で、景観政策をどのように進めていいのかが分からない。

資料3の最初のPDCAのところですかね。市営住宅をやっている担当者が景観行政もやっている、1人で担当しているという状況になっておりますので、市町村部局の景観行政のサポートは必要なのかと思いながら見ているところです。

あと予算的なものも可能であれば出てくるといいのにと思っているところです。住宅ですと外壁の塗装塗替えは足場を組む必要があると100万円から200万円ぐらいかかるのですが、補助がすごく少ない中でごろごろした建物が建っているというところで、重点地域とか景観区域に関しては現在の景観基準の色彩に合わないものについては補助を出すというようなものがあるようですが、もう少し手厚くやれるといいのではないかという感じを受けています。

一体的な風景づくりに関する景観については、今回の取組の中で、自然とか郊外部の話だけなのですが、ホテルが立地しているところを含めて観光の対象となる場所ではありますので、まちの中での景観というのを進めていっていただけたらと。

PDCAの中の記載の中ではそこら辺が気になりました。以上です。

○宮平座長 ありがとうございます。

小野専門委員の意見としては、景観をよくする上では無電柱化が望ましいのだけれども、進捗状況はどうかということです。

あとは、市町村の場合どうしてもマンパワーが少なく、景観担当者が兼任している場合もあったり、いなかった場合があるので、県のほうでのサポートシステムが重要ではないかということです。

あと予算関係では、景観重点地域で外壁塗装の場合の予算化についてどうなっているのかということです。

あと、もう1点聞き取れなかったのは自然景観の話ですが、自然景観についてどういうふうにおっしゃっていましたか、小野専門委員。

○小野専門委員 景観の場所、くくりの問題とかもあると思うのですが、景観が郊外部のところを中心に書かれているような感じはするのですが、都市域の中での建築誘導というのは重要な課題ではあるので、まち並み景観を整えて観光で歩いていただくときに、海のところだけを歩くわけではないので、観光で歩けるまちをつくっていくという形での取組を沖縄県全体で進めていけたらと思うので、そこをぜひ方針として進めていただきたいという形です。

○宮平座長 分かりました。

自然景観ばかりではなくて、都市部の景観も含めて総合的に考えてもらいたいということですか。

○小野専門委員 そうです。記載内容として、もう少し都市部のことも触れていただけたらと思って。

首里城正殿周辺というのは書かれているのですが、首里城だけではなくて、例えば世界遺産群でいえば今帰仁城周辺もありますし、勝連城周辺もありますし、それこそ北中城村と中城村周辺の歴まちの話とかもありますので、歴史系のものですか、沖縄市のゲート通りのアメリカ人と合わさったまち並みの景観、ちょっと違った景観計画を指定して、ネオンサインの設置が可能とかそういうことをしているので、地域の特性に合った景観づくりが多様な沖縄観光を支えていく、風景で人を歩かせるという形になりますので、その辺りを沖縄県全体でやっていくという辺りの方向づけを。

○宮平座長 グランドデザインみたいなものですか。

○小野専門委員 はい。

○宮平座長 分かりました。

まず無電柱化について。

○沖縄県土木建築部土木総務課 吉田主任技師 沖縄県土木総務課の吉田と申します。私のほうで直接的に無電柱化に関する担当しているわけではないのですが、把握している範囲でお答えさせていただきます。

無電柱化に関しては国と市町村も含めた協議会を設置しておりまして、その中で無電柱化を推進していく計画を立てていくことになるかと思います。

県のほうでもその計画に沿った形で、対象路線の無電柱化の設備を推進しているところがあります。今回は令和6年度までの目標と令和5年度の実績を対比となっております。よって、数字としては小さく、進捗状況が良くないという印象を受けておられるものと思っております。

あと、無電柱化の整備に当たっては、原則として、電線類を地中化していく整備になりますので、既に地下に埋まっている下水道管などの占有物の管理者とも設計や工事などの各段階で様々な調整していく必要がございます。その他の公共事業と比べると、整備完了に至るまでに調整が多く、時間を要する事業であるというところをご承知いただければと思います。

○宮平座長 本永委員。

○本永委員 無電柱化の今の進捗状況について、私も今手元に数字がないので知っている範囲でお答えさせていただくと、県の資料の31ページに載っている215 kmというのは、将来の計画値だと私は認識しています。現状は、整備が進んでいるのが大体120 kmから130 kmぐらいだと思います。

全国的な無電柱化の整備状況ですが、沖縄県は割と進んでいて九州では沖縄が1位です。全国でも確か8位とか10位以内に入っていたかと思います。

一昨年でしたか、台風6号で渡嘉敷、座間味辺りを中心に供給支障が長く続いたこともあって、離島の皆さんからも重要な幹線については無電柱化を進めてほしいという御要望もありましたので、岸田総理のときに離島の無電柱化の推進ということで各市町村の皆さんと離島の町村長さんたちと、無電柱化推進計画というのをそれぞれの自治体が持っていないとなかなか進められないということもありましたので、我々事業者からも支援をする中で、離島の行政の皆さんとそういう計画を作ってしっかりと進めていこうという取組を今進めているところです。

○宮平座長 ありがとうございます。

景観条例について、そういった専門員がいない市町村に対するサポート体制についてはいかがですか。

○沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 入部班長 沖縄県都市計画・モノレール課の入部と申します。

おっしゃるとおりで、景観に関しては、例えば、行政では人事異動があるので、そのたびに一からまた景観を学んでいくという課題があり、風景づくり支援事業を活用して景観行政職員向けの研修を毎年行っております。

ほかにも今年8月には、沖縄総合事務局と県が連携して市町村職員を集めての景観に関するグループワークを開いたりするなど、そういったことを通して景観の知識と経験を高め、重層的なつながりをつくるような、取組を行っているところでございます。

2点目、市町村の外壁の塗装の補助については、今、県としてはそういった事業は持っていないことではありますが、一方で市町村で建物の外壁塗装への補助に取り組んでいることは承知しております。今、県で取り組んでいることは、これまである県の色彩に対する考え方を見直すことも必要ではないかということで、風景づくり支援事業の中で検討しているところでございます。

3点目について、おっしゃるとおり沖縄はそれぞれの地域に特色のある景観等がござい

まして、そこにはいろいろな歴史や、人々の暮らしがあると思います。また、地域が大事にしていきたい気持ちとか、思いなども含まれております。県では、市町村がそれぞれの地域で景観計画を策定していくということをPDCAの目標としておりまして、市町村が景観計画をに沿って風景づくりに取り組んでいくことが大事な視点であり、先ほど話しました“美ら島沖縄”風景づくり協議会、こちらも風景づくり支援事業の中で運営させていただいているのですが、協議会での情報共有、特に最近では景観法をサポートする景観整備機構というものがございまして、民間団体から市町村へのアドバイザーや助言するなど、市町村と繋げていくことで、特色のある景観まちづくりができるのではないかと考えているところでございます。以上です。

○宮平座長 ありがとうございます。引き続き御尽力賜りたいと思います。

本日は皆様方から多くの貴重な御意見を賜わり誠にありがとうございました。

次回は、11月に教育・人材育成・文化・国際交流について御議論をいたしたいと思います。

それでは、本日の議事は以上となりました。

最後に事務局のほうから御連絡をお願いいたします。

○石川企画担当参事官 本日の議事録でございますが、後日、皆様に御確認をさせていただき、その上で内閣府ホームページに公表したいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○宮平座長 ありがとうございました。以上で散会いたしたいと思います。

3. 閉会