

【午後の部】

○**嘉数座長** 午前中の議論で社会インフラ、特に基地の跡地利用について、今しばらく議論お願いしたいと思っております。その後、離島について討論いただきたいと思っております。引き続きよろしくお願いたします。當眞委員、どうぞ。

○**當眞委員** 質問よろしゅうございますか。當眞と申します。池田先生のパワーポイントの資料で質問をさせていただきたいと思ひます。

「社会資本整備、跡地利用について」という資料の中の28ページ、①物流の高コスト構造の改善と国際競争力というところがございすが、この部分は例えば貨物のハブ基地が営業を始めているわけですが、国際物流というものと沖縄の県内物流という意味では、少し分けて考えるべきじゃないかなと思ひまして、国際物流という意味ではスピードという部分があつて、深夜に沖縄に荷物を集めて香港、台湾、北京、釜山、羽田、成田、関空を結んでいる、非常に優位な沖縄の位置が活用されていると思うわけですが、一方、宮古、石垣、与那国、あるいは隣の渡嘉敷島にしても、大東島にしても、ここはやっぱり県内物流という意味では高コスト構造にならざるを得ないだろうと思ひているところはあるわけだ。そのへんで池田先生、物流の分け方として、これはどのようにとらえたらよろしいんでしょうか。

○**嘉数座長** 池田委員、お願いします。

○**池田委員** ご質問ありがとうございます。ただ、それに私まともに答えられるほどの専門的なその分野の関係ではないものですから、あくまでも基盤整備のほうで港、交通の受け止め方としてどうなのかということで入れています。当然、大きな話は国際競争力がありますので、これはすでに物流が走っていますので、この点で空港であれ、港湾をしっかりつくっていかねばいけないうらうと。

これは空港もハブもありますけれども、船もそういうのも含めて、今おっしゃった沖縄の中の話です。そちらのほうと分けたらどうかということで、そこは確かに内容が違います。ですから、最後のほうの括弧書きに書いてある「離島における交通拠点の形成」この部分は別ものではないんですが、整備の仕方、性格が異なるということです。だから港湾整備の仕方は離島航路を含めた港湾の整備は、ただ国際競争力とは違って、違ってというわけではないんですが、リンクもしますけれども、違った形で整備をしていくという、そういう受け止め方だと思ひます。

あと、これは港を中心にしてはいますけど、実は道路も関係するんですよ。道路は例え

ば中城湾港にいろいろな工業も含めた基盤整備ができていて、その分を今度は空港まで含めてどうやって運ぶのかという、東西の構造が先ほどラダー型、ハシゴ型のことも含めてありましたけれども、ここが非常に欠落しています。だから中城湾港の機能を活かすためには、あそこで港で船を発着していろいろやっていくというのは、港のほうは実は弱いんですね。そうすると陸上を使って空港までもっていかなければいけない。ここをどうやってつくるのかというのは、大きな問題になっていますので、これも考えないといけないことだと思います。

○當眞委員 実先生からそういうお答えを頂戴したいなと思ってまして、先ほど陸上交通体系でも329と58号線を2つの基幹道路にして、横にラダー状に結ぶ。さらには那覇の港と空港を結ぶ沈埋トンネルが近々完成するとなると、中城湾港及び那覇港、那覇空港を結んだシー・アンド・エアーのロジスティックスというのが、ここは沖縄の振興の何かの大きな意義づけが今後なされて然るべきではないかと思ひまして、質問させてもらいました。ありがとうございました。

○嘉数座長 物流について、何かご意見ありますか。

大澤委員でしたか、高コストの物流、沖縄は離島もあってコストは高いわけですが、オープンスカイとか、カボタージュ規制の撤廃などの話をされていたのは。

○大澤委員 私ではないです。

○嘉数座長 どなたかそれに詳しい方、おられますか。

オープンスカイというのは、ご承知のように格安航空飛行社あって、アジア、ヨーロッパでも盛んですが、日本でもそういう時代が来るんじゃないかと思っています。カボタージュというのはご承知のように自国船優先主義という運輸のあり方です。例えばアメリカではジョーンズ法というのがあって、アメリカでも日本と同じようなことをやっていますが、例えば外国の船が沖縄に寄って積荷を降ろして、沖縄の積荷を載せて東京とか大阪、神戸に持っていくという、それは許されないわけですね。外国の船で運んできた積荷を全部降ろして積み替えていくので、ものすごくコストがかかると。その規制を撤廃しようという話をずっと前から県の審議会でも議論をされていたと思うんですが、平良さんが詳しいのかな。

○沖縄県(平良統括監) 物流の問題は非常に離島圏にとっては島内、先ほど當眞委員がおっしゃった県内での物流、それから国際的な物流、そこは非常に高コスト構造になっておりますので、このビジョンでも大きなテーマとして取り上げております。今のカボタージュ

ジュ、あるいはオープンスカイの話ですけれども、基本的に今は世界的にも米国のジョーンズ法のように、自国間を船舶、海上物流、あるいは航空物流等でやるような国は、大体カボタージュの規制をやっている。例えばシンガポールとか香港のようなところは、元々そういう必要はないので、そういうところは当然カボタージュ規制というのがあるわけじゃないです。

沖縄県でいろいろ細かに議論しているのは、例えば外国貨物を積んできていったん沖縄で降ろして、保税地域において、また、本土にもっていく、複数の国から外貨をもってきて、保税地域で保管して、それをまとめて本土に持っていきこうとする場合に、いったん陸揚げするとこれは内航航路でしか運べないわけです。これを少なくともトランシップ貨物については、トランシップ貨物を引き続き外国船で運べるようにしてほしいと。

それからもう1つは、南西石油のような保税工場で精製された石油なり、原油なり、あるいは特別自由貿易地域とか、そういう特別な地域であったものについて一部、運賃コストの安い外国船舶で輸送を認めてくれませんかということを、今、国の構造改革特区のほうに申請していますけれども、やっぱり相変わらず却下という状況でなっております、引き続き検討して物流コストは、次の10年計画と大きなテーマと考えております。

○嘉数座長 ありがとうございます。この件について何かご意見ありませんか。

○大澤委員 1つ空港整備の話がさっき出ていたと思うんですが、前回に申し上げたのは、まさにローコストキャリアをどうするかというのは重要だという話をしたんですけれども、これから日本のマーケットというのはどんどん縮小しますので、海外とやっていかないと、沖縄の観光に未来はないということだと思えます。

そのときに、さっきの担い手の話ともつながるんですけれども、これはJALと航空行政と空港行政みたいな話とも密接にかかわる話だと思えますけれども、沖縄で例えば国際空港化といいますか、よりきちっとした整備をする、今そういう話も出ていると思うんですけど、そのときの負担をどうするのかというのは、非常に大きな問題としてあるのかなと。今は、非常に国際観光客、旅客数というのは非常に少ないので、今立派なものをつくってしまうと、逆に空港ターミナルの経営を大きく圧迫することになると思うんです。だけれどもやっぱり中長期的な観点ではつukらないといけないかもしれないと。そのときに費用はだれがどういうふうに負担するのかというのは、実はすごく大きな問題なんですけれども、おそらくちゃんと議論されてないのかなと。実際にやるときの費用負担の問題とかがいつも曖昧なままでなされると、事前にこういう、これがビジョンとして必要で政

策として必要だから、じゃこの費用はだれが負担するんだ、だれがこの事業を責任をもってやっていくんだ、ここまでは赤字になってもしょうがないんだという、そのへんのところか非常に不明確というのが、後々いろいろな問題を引き起こすような気がしていて、そういうところもやっぱり本当はちゃんと議論しないとイケないのかなという気がしております。

振興計画という枠内の話ではなくて、それがさらに実際に事業主体というところに及んだときに、どういう問題が生じるのかということを見ておかないと、結局、絵に描いた餅というか、どこかでヒッチが起こってきて、そこでだれが負担を負うんだということが後から出てきてしまうということになると、非常にまずいのかなという気がしております。

○嘉数座長 大変いいご指摘だと思います。先ほどのP D C Aとの関係もあります、事業主体を一体どう構築するかというのが非常に大きな課題です。跡地利用についても、だれが音頭をとってやるのかという話ですよね。これは多分、ここでの議論でも欠落していたんじゃないかと思うんですが、これをもうちょっと議論していただけませんか。

池田委員、どうぞ。

○池田委員 跡地利用はさっき民活もありましたよね。民間を入れるというんですけれども、民間がどこまでできるか。例えば簡単に言えば区画整理です。区画整理は民間ができないことはないんですが、地権者をまとめていろいろやっていく中で、民間でまだ跡地利用をやったことはありませんから、その可能性はどこかで考える必要があるし、今は公共事業をやって、そのために地域振興整備公団に頼むことになって、基盤整備から民間が入るのか、それともある土地利用の1カ所の大規模なんかセンターじゃないけど、そういうので入るのか、あるいは企業として入るのか。いろいろなやり方があると思うので、そこまで見据えてやらなければいけないなと思うんです。

ただ、私は何度も言いますが、発想の元は市民であったり、県民であったり、地権者だったり、自分たちが自ら何ができるかと。自分たちのある土地の価値ですよね。そこに文化財もあったり、緑もあったり、いろいろな資源があるわけです。もちろん地域の機能的なよさとかそういうのもありますから、そういう何が使えるか、何を活かすかというところから固めていって、それからこの場所って余ったところじゃないんですが、その部分でいろんな企業とか、外部資本を入れたらいいと思うんです。

でも一番大事なのは基盤整備をだれがやるか。そのまとめ役をだれがやるのか。ここが県がまとめてくれるのか、市町村がまとめるのか。コンサルなのか。ここがいつも揺れ動

いています。ここは専門家の中でもいろいろ議論しなければならない。

○大澤委員 まさに今、池田先生がおっしゃったとおりだと思うんです。区画整理を最初に国とかが決めて、あるいは県とかが主体でやってしまうと、よく私は言うんですが、「お寿司とスープ」というので、区画整理をしてしまうと、この道でこの中心街はここだと決まってしまうんですね。お寿司で言うと、ウニとかイクラとか中トロとかを持っている人たちは、もう安い値段で売りたいなくなってしまう。そことで地主間の協調が終わってしまうので、本来はスープ「どこをすくっても同じ味」というふうにするためには、区画整理を最初にやってしまうんじゃなくて、最初に地主さんとか、皆さんがどういうことをやりたいかというのを決めてから、それから区画整理をどうしましょうかというふうに相談していくのが本来なんですけれども、それができてないという問題があるということだと思うんです。

イギリスなんかでアーバン・リジェネレーション・カンパニーというURCというのができていて、都市再生機構と同じような役割なんだけれども、でもそれと違うのは全体のビジョンが最初に市町村なり自治体が決めて、そのビジョンをどうやって本当に実行していくのかという、それを責任を持つボディというのをイギリスなんかは各地域につくっているんですね。そのボディに民間の専門家も入って、それでマスタープランをつくったりとか、それをやった後に、それこそ区画整理もどういうふうにするかというのを決めてから、それから初めてさっきおっしゃっていたような外国資本なんかも入れてもいいし、アイデアがある、より事業をうまくやってくれる人たちに発注していく、その発注主体がURCだという、そういうふうな組み立てができていますよね。本当はそういう形をとらないと、多分、都市計画というのはいまうまくいかないんじゃないかなという気がしています。

○嘉数座長 アーバン・リジェネレーション・カンパニーというのは株式会社ですか。

○大澤委員 株式会社です。

○池田委員 ちょっといいですか。順番から言うと確かに区画整理というのは、ただの手段にすぎませんから、区画整理に頼ったら問題なんですよ。全面的に区画整理をやったら、新都心も真っ平らになってしまう。変化も何の特徴もない。そうじゃなくてこれは手段ですから、全体の計画、土地利用も含めて建物も何なのかというのをみんなで決めて、それを実現するためにどういう手段を投入するかというので、公園事業、それから道路事業、区画整理事業、事業を投入するのはやっぱり公共事業ですから、さっきの補助の問題

も含めてやはり有利なんです。民間が丸々いたら、その採算性でやらないといけないので、用地を買ってもらえないので、やっぱり公共事業はそれなりのメリットがあって、それなりに公共的に資するところがあるから税金も使えるわけです。

だから、これも1つの手段で、要は全体の目標イメージをしっかりとつけて、それを実現するためにこの手法がある。でも手法は1つではない。複数あって、代替案もあって、組み合わせもあって、ここに専門家の知恵も含めて出てくるので、区画整理であって一面にやるのではなくて、大規模に基本的な道路とか大きな骨格だけ決めて、大街区をつかってこの大街区の中身は別の手法でやるとか、ここは区画整理で細かくやって住宅地をつくるとか、全部一律にする必要は全然ないですよ。

アメリカなんかをみても道路は曲がっていますよね。向こうのニュータウンは。何で区画整理でこんな四角四面なの。これも事業手法を使いこなしてないからなんです。だから何でも使いこなせばいいことなので、そのためにも目標イメージをしっかりとつけてということだと思います。

○嘉数座長 この議論は、もっと時間をかけてやりたいですね。事業主体がないのにどうして新都心ができるのか、ハンビー、アメリカン・ヴィレッジができてきたのかと非常に疑問に思うのですが、ただ、公的資金も随分入ってくるしね。

例えば池田先生のご提案では、仮に普天間が返ってきたとき、半分ぐらいは土地を公的に買い占めて公園をつくるかという話にもなるわけです。そうするとだれがイニシアチブをとるか。機構をつくるにしても、さっき言ったようにアーバン・リジェネレーション・カンパニーみたいなイギリス式の株式会社をつくるにしても、だれかがイニシアチブをとらないとだめですよ。だれがやるんですか。

○池田委員 2つあって、1つは全体のまとめ役のコーディネーター。コーディネーターの役をだれがやるかです。これは僕は県の役割、県、市がとても重要だと思います。

じゃ実際の事業として、何をつくるかという目標が見えてくれば、その中で国が投入すべき公共事業、それから県がすべき公共事業、自ずと出てきますので。

例えば普天間公園と仮称で言っているんですが、500haある普天間の中で、私は200haぐらいは大規模公園をつくるべきだと。セントラルパークのように。少なくとも100ha、これは何でやるかという、国営公園でやる。国の直轄事業でやる記念公園。これは1つの案ですよ。そうすると国が事業主体になる。こんな大規模公園だれがつくるの、県がつくるの、市町村がつくるの、地主がつくるの。これはだれも作りませんよね。県

だって負担が大変なんです。でも、国営という1つの考え方、これは後の話ですけど、それが出てくると一歩進むわけです。それぞれの場所場所が出てくると。

○嘉数座長 法体系も含めて、従来は、基本的には原状回復をして地主さんに返すというのだったと思うんです。ものすごく時間もかかるし、土地を返した後にご承知のように補償をどうするかという話があって、じゃ3年間補償しましょうと。大規模跡地、あるいは特殊なケースの場合は3年延ばして補償しましょうという話になっていますでしょう。そこに時間軸が入ってくるわけですよ。だから20年も30年も放っておくわけにはいかないという話になると思うんです。

○池田委員 もう1点だけ。天久の新都心でもそうですし、那覇軍港でも地主会で決まったのが、地主会の人たちが数人か、あるいは地主会そっくりが集まって株式会社をつくる。そして土地を集約してそこを換地を受けて、そこを自分たちで権利返還でとって、建物等も含めた事業を自分たちでやると。これは那覇軍港も、要するに買ったり売ったりという、そういう単なる不動産屋じゃなくて、自分たちから会社をつくってやるんだと。それが新都心の中では「楽市楽座」なんですよ。小さいけどそういうことをやっている。

那覇軍港の場合はもっとそれをしっかりやろうと。だから地主も経営に参画できるわけです。地主は任せるんじゃないで、自分たちもその中で土地利用やって経営しなさいと。するとほかで市民も企業も、いろんところで出番があると思います。

○嘉数座長 ありがとうございます。

ほかにこの件で何かご意見ございませんか。インフラ、土地利用。

なければ次に進みたいと思います。

仲本委員、どうぞ。

○仲本委員 今回、内閣府さんのほうでつくられた資料を拝見すると、全国一律の社会資本の整備率という観点でいけば、かなりキャッチアップしてきたというか、全国並み以上のやつもあるというご説明だったと思います。そういう社会資本という観点からいくと、ある程度ものができてきたという現状認識という点ではそうだと思います。

ただ、最近の平成14年度以降の予算の減り方というのが若干ありますけれども、多分ピーク時から比べてちょうど半額以下ぐらいに、多分予算的にはなっていると思います。4,000億円以上の沖縄関係の予算があったのが、今、2,000億円を切っているという状況があって、これが現実的に10年間ぐらいの短いスパンできているという現状があると思います。

そういった現状認識も含めてなんですけれども、今回、私は実は21世紀ビジョンの県のほうの策定のほうにも多少かかわりをもっておりまして、この中でいろんな視点の切り口というのがいくつかあったと思うんですけれども、今日私のほうで紹介させていただきたいのは、参考1の21世紀ビジョン案の47ページに将来に向けた展開方向の中で、自然という切り口の中で沖縄グリーン・イニシアティブというのを一番最初のほうに載せていただいております。これは【展開方向】の枠で囲われた最初のところで、これが全体を表していると思うんですけれども、「失われつつある沖縄独特の自然」先ほどからサンゴという話が出てきておりましたけれども、それだけではなくて藻場、干潟であるとか、砂浜であるとか、森林であるとか、そういったもの。それから風景の再生を含めて自然の再生、環境創造等目的とした自然環境再生型の公共事業等の積極的な導入を図る必要があるというのを、最初に【展開方向】の頭に載せていただいております。

各種市民からのアンケート、それから観光客からのアンケート、自然に関する関心というのが圧倒的に自然というテーマ、それから沖縄の海、サンゴ、自然というのを守っていくことが沖縄の経済、これからつながるといった圧倒的なもの、ご意見をベースにこれが頭に載せられているというのがございます。

それを踏まえて言いますと、1つは社会資本の概念自体を今までのコンクリートというイメージがあるんですけれども、広く観光資源としての海であるとか、観光資源としての砂浜であるとか、海の中のサンゴ、それから藻場、干潟、これを含めた社会資本という概念をもう一度考えていただければと思います。

特に、従来の公共構造物をつくるときの、単に自然環境への配慮であるとか、影響緩和という非常にネガティブな発想から、積極的に復元とか創造とか、そういったところまで切り込んだような社会資本の概念。それからアウトカム指標の中でも整備率の中でも位置づけていくとか。そういったものをぜひやっていただきたいと。何とか沖縄の原風景を取り戻して、沖縄振興の礎になるようなものを20年、30年かけてやっていく時期になっているのではないかなと。そういう意味で、事業量の確保という意味からも、そういったものをぜひ考えていただきたいというのを最初に言わせていただきたいと思います。

それから、もう1つビジョンの関係でいくと、跡地利用の話がございますけれども、跡地利用というのは国の責任でというのが、21世紀ビジョンに参加させていただいた、この沖縄県の審議会委員の総意でございます。意図せずして基地というものに接続されたという経緯もございますし、これを元に戻すと返すと、発展の基盤にするという話も含めて、

国の責任である程度はやっていただきたい。だれが事業主体になるか、そういった話も当然、技術的な話もあるんでしょうけれども、ただ発想としては、ぜひとも国の責任で跡地利用、これを1,000ha以上ございますので、乱開発にならないような節度ある跡地利用というのをぜひとも考えていただきたいというベースがこの21世紀ビジョンの中に多岐に渡って思想として埋め込まれているというのをちょっとご紹介させていただきました。

最後にもう1つだけ、小西先生は午前中で帰ってしまいましたけれども、国庫負担率につきまして、逆風という流れはあるんですけれども、沖縄の社会資本の概念とか、移りゆく中で、ある程度、国庫負担率というのは、現状に近いような形の維持というのが自治体の今後の運営も含めて考えていきますと、非常に必要なのではないかなと。そういった理論構成もこれから必要だと思うんですけれども、ぜひともそういった部分もこの審議会の専門委員会の中で、今後議論を深めていただければというお願いをさせていただきます。

○嘉数座長 ありがとうございました。

もうあまり時間もありませんが。安田委員、どうぞ。

○安田委員 内閣府から出された資料の6ページなんですけれども、これは全国区で見ればそうだという数字は確かに最もなんですけど、小中学校校舎整備率とか、畑の整備率はそれでよろしいんですけど、ごみ焼却率とか、下水道とか、病床数とかいう話になってくると、沖縄の場合には観光客ということを加味しなければいけないと思います。ですからこれは国の責任ではなくて、沖縄側でこの数字でいいのかと。僕はもうちょっと例えば道路なんていうのは、多分に実質的にもっとずっと低いような気がするんですね。この数字でいいとは思えないんです。ですからどういう計算をしたら本当が出るのかということをお考えになつたほうがいいんじゃないかと。単に県の人口で割ればいいというものじゃないというふうに私は思っております。ぜひそこは観光客まで入れて、うまくいっていないんだよということはお出されたほうが、国としてもうこれでいいじゃないかと言われてしまうと、ちょっとショックなので。ぜひお願いします。

○嘉数座長 稲田委員、今の議論と関係しますが、医療関係、ここの資料の8ページに整備水準が出ていますでしょう。手短かにコメントいただきたいんですが。

何か配付するものであるんですか。5分程度でお願いします。

(稲田委員資料配付)

○稲田委員 わかりました。午前中は、失礼しました。

12ページなんですけど、先ほどのご発言と関連すると思います。確かにこれはそれぞれ

が10万人単位で割っているんですよ。それで全国と比較をしています、観光客、他府県や外国からのいろんな方たちが今後増えるということを考えると、これをもう少し配慮してもう少し必要であるとか、そういう議論は当然出てくると思います。

今、お配りしているのは県の資料に医師会の最新の資料を加えたものですが、後で説明しますが、少し医療関係をちょっと上から見ていただきたいといます。医師数は全国順位が順調に増えてきてまして、23位ということでありまして。薬剤師、歯科医師もそれぞれに増えてきております。ただ、これを今後のことを考えた場合に、アジアの人々、沖縄に入って来られる人たちのためにどういう医者がどのぐらい必要であるかとか、こういう議論は出てくると思います。沖縄を国際化というふうと考えていった場合に、はたしてこれだけの医者、看護師のスタッフで足りるのかどうか。現在でも疲弊しておりますので、そういう議論はやっていかないといけない。これは先ほどのご発言と、私は非常に共鳴したところですよ。

病院の数も28位と。いろいろ細かく書いてありますが、この中で少し特徴的なものはクリニック診療所の数が大変低うございます。45位です。昭和47年、47位。沖縄はクリニックがとても少なく、その分細かな、ある意味ゲリラ的な気配りのきく、地域に目を配ったクリニック展開がまだまだ必要だということになります。基幹病院はいろんな支援のおかげで整備されてきましたが、クリニックの少なさというのが大変目立つところですよ。

最後、入院費が高いんです。医療費を1人当たりで割ると平成17年、36位。少なめにみえるんですが、入院のところを見ますと、ぱーっと多いんです。外来は沖縄は少なめですけど、入院が、これは健康意識の問題で前回もお話したと思いますが、悪くなってから重症化してから慌てて入院していて、ある意味では後手にまわるといって、こういう受療行動が県民にはあると。これが特徴ですよ。

私がお配りしたのは、県の保健医療の平成18年度、5年間の目標ですから、新しいのは出ておりませんが、これの208ページをご覧ください。マーカーをしておりますが、ほとんど医療従事者は全国平均に近づいてきております。ただ、これプラス今後、外部の人たちを受け入れるときの安全保健医療体制がこれで足りるかどうかというのは別問題ですよ。相当細かな議論をしないとイケなくなると思います。

次のページをご覧ください。離島振興に絡みますが、やはりマーカーしてありますが、診療所の勤務が非常に少なく、宮古・八重山は特に少ないというのがみえると思います。

保健所管轄別でも宮古・八重山は…。だから沖縄全体で議論するのではなくて、地域的に細かく議論しないと、医療保健の振興という問題は雑把になってくるんだろうなというふうに思っております。また、後で環境絡みでお話をさせていただきたいと思います。

○嘉数座長 ありがとうございます。

それでは、今、離島の話も出ましたので、離島についてご議論いただきたいと思います。小池参事官からご報告お願いいたします。

○小池参事官 それでは、私どものほうで作成しました資料についてご説明したいと思いますが、資料4の離島振興、35ページをお願いいたします。

まず、沖縄の離島の地理的特性についてということでもまとめておりますが、東西約1,000km、南北約400kmという広大な海域に点在しており、島の数につきましては、中ほどの表にありますけれども、沖縄本島以外に有人離島が39、合計無人島も合わせて160の島があるということがございます。離島の人口につきましては、その下にございますように約13万人、県全体の9.5%、また、面積については県の全体の45%を占めているという状況でございます。

36ページ、人口の推移でございます。上の2つ目の○ですけれども、本島では50年間で人口約2倍になっておりますが、離島の人口につきましては、約17万人から4万人程度減少しているという状況でございます。最近では微減の状況ということでございまして、左下のグラフのとおりでございます。

人口の構成につきましては、右のグラフですが、離島では高齢者の比率が本島より5%程度高くなっているという状況でございます。

37ページ、産業構造についてでございます。左のグラフは産業別就業者構成でございますが、第1次産業の就業者は本島の割合である4%の約5倍ということで、非常に高くなっております。また、その推移につきましては、右のグラフのとおりですが、平成2年以降、第1次産業の就業者は10ポイントほど下がっているという状況でございます。例えば第3次産業が伸びているという状況でございます。

38ページは離島の主な不利性に関する資料でございますが、一部の主なものを取り上げているわけでございますが、診療所もない有人離島があるというようなこと。それから、右のほうの教育費負担でございますが、離島のうち高校があるのは石垣島、宮古島など4島でございまして、高校進学者の26%が島外に進学しているという状況でございます。

そのほか環境問題、生活関連物価が本島より高いといったような問題があるところでご

ざいます。

39ページは離島振興の考え方についてまとめてございます。沖縄の離島の特徴でございますが、先ほど申しましたような広大な海域に多くの有人離島があるということのほか、近隣諸国と国境を接し、排他的経済水域の確保に寄与しているなどの特徴がございます。

こういったことを受けまして、中ほどの沖縄振興計画におきましては、離島振興を沖縄振興の1つの柱としまして、取り組みを展開しております。その内容としましては、中段に(1)～(6)まで掲げておりますが、産業の振興や交通情報基盤の整備等々でございます。

なお、沖縄以外の離島につきましては、下から2つ目でございますが、離島振興法によりまして、振興が図られております。

また、一番下ですが、平成20年には海洋基本法が制定されまして、離島の保全等につきまして考え方が定められるという状況になっております。

以下、40ページからは具体的な離島振興の内容についてまとめたものでございます。

1番としまして、特産品開発等の支援ということですが、島の地域資源を活用した特産品の開発等の支援としまして、「一島一物語事業」といった事業が行われております。そのほか中ほどの○でございますが、専門家を派遣しての販売等の支援でございますとか、人材育成事業など。また、一番下になりますが、特産品の加工施設の整備に対する支援といったことについても、引き続き行っているところでございます。

それから、41ページは、島外との交流促進ということで、観光の活性化、あるいは離島の情報発信等の目的、こういったことを図るということで、また、滞在促進にもつながるということで継続的な支援を実施しております。沖縄体験滞在交流促進事業等を行っております。また、3番としまして、一番下のほうですが、個々の島では取り組みが困難な課題に対しまして、離島間の連携を図るというふうな取り組みを支援しております。

それから、42ページでございますが、情報通信基盤整備の関係でございます。左側の離島ブロードバンド環境整備事業というのは、すでに実施済みの事業でございますが、他事業による実施も含めまして、有人離島についてはすべてADSL等に必要な設備が整備されております。右側の地上デジタル放送実施のための海底ケーブル等の整備につきましては、これは現在、南北大東地区の事業を海底ケーブルの敷設を実施してございまして、これにより全域がカバーされるということになる見込みでございます。

43ページにつきましては、離島地域の電力供給の関係の資料でございます。〈現状〉のところにも書いてございますが、有人離島への電力供給につきましては、小型の火力発

電、海底ケーブルによりまして、ほぼ100%の送電が行われておりますが、コストが高くなっておりまして、離島のコストを県全域で負担している状況でございます。

右のほうに(参考2)で書いておりますものは、運転中の海底ケーブルの敷設状況でございますが、かなり古くなってきているものが多く、今後の課題のところにも書いてございますように、こういったものを取り替えていくということについて今後の検討の課題となっているということでございます。

それから、44ページにつきましては、離島地域の交通路線(航空路)でございます。県内10路線が現在ございます。県の重要な役割を果たしているわけでございますが、左の四角の中の下半分でございますが、主な助成制度を書いております。国土交通省によりまして運航費の補助のほか、離島航空路線に対する航空機燃料税の軽減など、また、航空会社による離島住民割引運賃制度などがございます。今後もこれら路線の維持確保が重要となっているところでございます。

また、45ページには離島航路についての資料を付けておりますが、これも県内路線としましては、現在22路線ございまして、その下に離島運航補助制度というのがございすけれども、赤字の離島航路につきましては、「離島航路整備法」によりまして、国の一定の補助が行われております。また、沖縄県におきましても、国の補助を差し引いた額に対しまして、県と市町村でさらに補助を行っているということで、現在14航路に対しまして、補助が行われているという状況でございます。

46ページでございますが、これは沖縄振興開発金融公庫の離島関連の資料でございます。左側の産業生活基盤の整備の関係では、離島航路への支援、あるいは住宅取得、病院への融資、さらには教育資金についての役割について記載をしております。(注)にございますが、教育資金については金利優遇措置も予定をされているということでございます。

また、右の産業振興、雇用の確保につきましても、一番下のグラフにもございますが、本島と比べても大変役割が大きくなっているということでございます。

最後に47ページでは課題についての整理をしております。

[産業振興]面では、特産品の開発等を通じた地域の活性化、雇用の場の創出など。

また、[生活基盤]では交通網の維持確保。

[その他]としまして、海洋基本法を受けた保全等の問題。あるいは国境地域に位置する地理的特性を踏まえた活性化、こういった問題について課題として挙げております。

それから、資料の5でございます。4ページから離島関係の資料を付けております。

島別人口の推移を掲げておりますが、各島ごとに昭和49年対比と平成14年対比の比率をあげております。赤くなっておりますところは減少しているということでございます。対比の欄の黒い字というのは増加を示しております。

5ページを見ていただきますと、全体としましては、49年対比で96.0、99.4というふうなことがございますが、八重山圏以外ではかなり減少が目立つ状況になっております。

また、6ページは離島市町村別の65歳以上の人口の推移でございます。離島計の欄をご覧くださいますと、平成17年の比率は20%でございます、県計を上回っているという状況でございます。

それから、7ページは人口の増減につきまして、自然増減と社会増減に着目したものでございます。自然増減は出生数と死亡数の差、社会増減は転入者数と転出者数の差でございます。社会減が増えているということがおわかりいただけると思います。

また、8ページ以降につきましては、前回の専門委員会においてご指摘のあった件についての資料でございます。

海外留学派遣実績につきましては、これは中島委員から留学先はどうなっているのかというご質問があった件についてのものがございますが、この資料は県費と国費の留学派遣に限定されておまして、全留学生をカバーするものではございません。

9ページと10ページを見ていただきますと、留学先といたしましては、英語圏が多いという状況でございます。

12ページ以降は、先ほどちょっと稲田先生からも触れられましたけれども、医療関係の議論があったことに関連しまして、医療関係、児童関係、生活保護関係、高齢者関係についてのデータをまとめたものがございますので、ご覧いただきたいと思います。以上でございます。

○嘉数座長 ありがとうございます。

それでは、引き続き上妻委員に離島のご報告をお願いしたいと思いますが、皆さんのお手元に資料が2つ、記録資料と参考資料ございます。ご覧になっていただきたいと思ます。

上妻委員はご承知かと思いますが、離島の調査を随分長らくやってきて、ここにありますように与那国のような国境離島、あるいは国境交流というんですか、これを中心に最近まで調査されております。よろしくお願ひします。

・ 基調発言 上妻毅 沖縄振興審議会総合部会専門委員

それでは、よろしく願いいたします。

拙い報告になるかも知れませんが、お許してください。

今日、小池参事官からは沖縄の離島振興の概況と課題を包括的にお話いただきました。私は、日本最西端の国境離島、与那国島の話を引き合いに出しながら、沖縄の振興全般に広げていければと思っております。

私の仕事はコンサルですので、特に学術的な知見もございません。島興しの現場に立ち会った者としてお話し申し上げたいと思います。

お手元の資料ですが、3点ほど配らせていただきました。これについて細かく説明するつもりも時間もございませんので概略のみ。まず「記録資料」というのは2004年～2009年までの与那国「国境離島存続と自立への取り組み」という文書で、これまでどういふことをやってきたかを書き溜めてきたものです。ご関心の限りでお読みいただければと思います。

2つ目の参考資料ですが、①～④までございます。それぞれどういう資料かということだけ、プレゼンの前にお話させていただこうと思います。①は国境離島・与那国島の人口推移で、1920年(大正9年)から2009年の3月31日までの人口統計。基本的には国勢調査ベースです。5年ごとの人口統計、90年間の経緯でございます。ここでご覧いただきたいのは、1920年、3,802人。1950年、6,158人。そして最新の2009年3月31日、これは国調ではないんですが、3月31日時点の住民登録人口が戦後初めて1,600人を切りまして、1,500人台になったということです。

あと、昭和15年と25年の間、終戦をはさんだところですが、昭和22年に与那国村から与那国町に昇格しています。終戦後、いわゆる「密貿易時代」と称される時期があったんですが、滞在人口1万2,000人、人によっては2万人とも言われている時期です。これについては、後ほど人口とのからみで若干触れるつもりです。

次のページ、参考資料②は、沖縄県八重山事務所長の上里至事務所長からご提供いただいた調査レポートで、冒頭に骨子を私のほうでまとめさせていただきました。ポイントだけ申しますと、3つ目のパラグラフ、「八重山は純生産ベースに占める第3次産業の割合が83.8%の消費型経済が成立している」ということ。そして、「何らかの施策を講じない限り、消費依存型は縮小していきかねない」ということ。現状、八重山経済は既に成熟していて、消費支出、総固定資本形成にかかる投資、移輸出による収入など、すでに満杯状

況である、というのがこのレポートの重要ポイントです。今のままでは経済が縮小に向って行く可能性、懸念が大きいということにして、また、八重山、沖縄本島ともに市場の拡大は期待できない。そのような厳しい見立てをしています。要は、「八重山はどうやってこれから食っていくか？」というのがこの紙の趣旨なんですが、そういう意味で、新たな方途は、「外国人観光客を増やし、輸出を増大させること」、あるいは「農産物や加工商品を積極的にアジア市場に投入し、輸出を増やすこと」。そういう方向性を昨年4月のレポートでご教示いただいています。

そのとき、特に八重山がターゲットにすべき海外市場はどこか？2つの要因を注目しています。第一に1人当たりのGDPが沖縄とほぼ同じ国や地域であるところ、第二に八重山との地理的な位置関係。自ずとクローズアップされてくるのは、言うまでもなく「台湾」です。

今度は参考資料の3ですが、「日本の排他的経済水域への沖縄県の寄与」というペーパーです。以前、沖縄県の企画調整課から提供していただいた資料を少しまとめ直したものですけれども、先ほど小池参事官がお話しされた今後の離島振興の方向の中でも、この排他的経済水域を含む海域の視点への言及がありました。補足的説明として若干お話しさせていただきます。

領海と排他的経済水域。くどくど説明する気はございませんが、図の右側に200海里、排他的経済水域、公海が出ています。この排他的経済水域というのはどういう場所かというと、天然資源の開発等に係る主権的権利、人工島、設備、構築物の設置・利用に関する管轄権、海洋の調査とか海洋環境の保護・保全に係る管轄権等々、真ん中に書いてあります。ほぼ独占的な管理権、管轄権が及ぶ水域ということで、有り体に申しますと、排他的経済水域というのは国土に準じるものだ。そういうに理解を共有できればと考えます。

これは「21世紀ビジョン」でも議論してきたところですが、沖縄の離島には、EEZ、領海の基点となっている島々もあるわけです。排他的経済水域が国土に準ずるものだとするならば、外海離島というのは、従来、一般的に捉えられてきたような‘国土の端っこ’でもなく‘辺境’でもなく、‘国土の骨格’。そういう基本的な捉え直しが必要ではないかと。視点・視座の問題ですが、そんな趣旨でございます。

めくっていただきますと、日本の排他的経済水域＝世界第6位という図があります。これは国連海洋法条約加盟国内の順位ですので、必ずしも6位がどうこうということではないんですが、1つ言えることは、日本は国土面積38万km²に対して、447万km²という広

大な排他的経済水域を持っている。にもかかわらず日本には、海洋国家と呼べるようなしっかりした海洋政策が今までなかったとも言われています。

もう少し現場に入りますが、沖縄県を所管している海上保安庁は第11管区です。尖閣諸島を含む海域を管理しています。このペーパーは、沖縄県があつて、我が国の排他的経済水域のいったいどれぐらいを確保しているのか？ということ念頭に、聞き込み・その他の調査をまとめたものです。まだ正確な数字は出ておりません。よく沖縄は東西1,000キロ、南北500キロと言われますが、これを単純計算すると50万km²ということになるわけですが、海上保安本部のホームページによれば36万km²を管理していると。正確な数字を出すことは、とりあえず私の仕事でもないのですが、いずれにせよ、日本の排他的経済水域、国土に準ずるEEZの1割もしくは1割以上は沖縄県の離島があつて確保されているということ。この点は委員の皆様とも認識を共有しておきたいと思ひます。

4ページと5ページはそれを地図に落とししたものです。当然、隣国との間に「国境」がございまして、尖閣然り、与那国然りですが、日本と台湾の中間線、日本と中国の中間線がある。しかも尖閣の部分は日本としての中間線です。当然、これが正しいと思ひますが、向こう地図ですと中間線は尖閣よりも東側に引いているでしょう。

つまり水色のところは、国境という中間線を越えている部分があるということです。

それから、ピンクのところですが、これは県境です。鹿児島県と重複する領域。また、右下の緑色っぽいのは、小さいですが、東京都の小笠原とかぶる領域です。右側の5ページには、より細かく県内の単独島を落としてあります。有人島だけではなく無人島もありますが、沖大東島が最も面積を稼いでいる。それから、射爆場のある鳥島。また、図面上は硫黄島となっていますが、これは硫黄島島の誤りです。こういった島々があつて沖縄の広大な海域があり、かつ、世界第6位の日本のEEZが確保されているということです。

直接沖縄振興とストレートに絡むものではないですが、昨年12月2日、海洋基本法及び海洋基本計画に基づいて、「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」というのが、総理が本部長を務める総合海洋政策本部で決定しました。中国が、海の島、「海島保護法」なんていう法律を作って、日本もおちおちしてられないという状況の中で、広大な海域を確保している無人島の沖ノ鳥島の保全・整備とか、そういったことを念頭に決定した基本方針です。が、結果的には、どちらかというとも無人島にウエイトを置いたような内容だと思ひます。今は基本法、基本計画、基本方針しかないなので、今度はそれに基づく予算や法令が今国会で審議されると聞いています。

参考資料の最後、④は、「離島+海洋島嶼圏振興への推進方策(案)」ということで、昨年9月に私が記した拙いメモです。沖縄21世紀ビジョンの作業部会の一員にも加えていただいていますので、同ビジョンへの提言の一環としてまとめさせていただいております。後ほど時間があれば触れたいと思います。

以上、お配りした参考資料がどういうペーパーかということで概略を申し上げました。必要に応じて、時間があればまた触れ直したいと思います。

三つ目のカラーの資料は、これから映すものです。スクリーンをご覧くださいながら、と思います。

(パワーポイント)

最初にお聞きしたいんですが、フロアの皆さんも含めまして、与那国島に実際にいらっしやったことがある方、手を挙げていただけますか。

(挙手)

大体半分という感じですね。わかりました。

ご覧いただいている写真は与那国島から見た台湾です。島の一番西に西崎(イザギ)というところがあります。まさに日本の最西端ですけれども、その西崎の灯台からの向こうに見える山脈が台湾。4,000m級の山の峰々が連なっていますが、天気がよければ見えるというところがございます。

次のページをお願いします。

与那国島の位置。改めて申し上げるまでもないのですが、石垣島までは127km、台湾までは111kmの距離。東京から1,900km、首都東京からは一番遠い場所になります。

少し概況を簡単にお話しさせていただきます。先ほど人口のところでもお話ししましたが、戦前はこの距離にある台湾との間で「生活圏」を共有し、自由な往来を行っていた。そういうところなんです。台湾との一定的な生活圏・交流圏が成立していたと言っていると思います。生活物資の交易だけではなく、例えば、与那国には中学までしかないんですけれども、島の中学を卒業して高校に進学する人は台湾に進学したり、あるいは就業、就職をしたり。そうした中、これは正確な数字ではありませんが、地元の方の話では、だいたい5,000名程度の規模の人口が保たれていたと。

戦争が終わるまでは良くも悪くも台湾は日本だったわけですが、終戦後、台湾と与那国の間に国境線が敷かれました。しかし、その後も密貿易を通じ、国境をはさんだ交流は続いた。端的に言いますと、米軍の物資を向こうに持って行って物々交換で食料や生活物資

を運んでくる。合法ではないので「密貿易」と呼ばれてはいますが、要は戦争で破壊され尽くした沖縄が生きていくための復興貿易と捉えるべきでしょう。そのような行き来が与那国を拠点に大変盛んに行われ、そのときの人口が島のピークになります。先ほどご覧いただきました滞在人口1万2,000人～2万人とも言われる時期。このときに与那国島は村から町に昇格したわけです。とにもかくにも島が一番賑わった時期です。

その後、台湾に渡った米軍の物資の一部が共産党に流れた、一説では葉きょうが流れたとか。そんなことがあって、米軍による取締りが強化され、海を挟んだ自由な行き来もだんだんできなくなっていったという経緯があります。

昭和25年以降の人口の推移ですが、先ほどご覧いただいた1枚目のペーパーにあるとおり、年間最大500名規模の人口流出が始まり、復帰時には2,600人に減少しました。そして、昨年(2009年)3月31日時点で、人口1,567人。最盛期は1万2,000人と考えますと、最盛期の人口の大体8分の1まで減少したという実状・実態があります。一言で申しますと、‘賑わった国境の町’から‘衰退する辺境の地’に変わったというのが、この与那国島の現実でございます。

また、離島なるがゆえの問題。特に与那国に特定されない離島共通の問題があり、また、国境の島なるがゆえの独自の問題があります。第一は高等学校の問題。高校のある島というのは限られていまして、沖縄39の離島の中でも、高校がある離島は久米島、宮古、伊良部、石垣で、それ以外の島には高校はない。「15の春」と言うんですけども、毎年3月、中学の卒業式のたびに人口が減っていく。必ずしも子供たちだけが出て行くだけではなく、島に雇用の場が不足しているような実状の中、親も一緒に出て行く。あるいは、子供だけを出しても、仕送りなど生活費の負担が非常に大変。そういう現実があります。先ほど高齢化の話もありましたが、若年層の流出に伴う人口減と高齢化が同時並行で進んでいるのは与那国に限りません。高校のない多くの島々の現実かと思えます。

それから、離島苦(シマチャビ)と言いますけれども、例えば物価高があります。結局、輸送コストが上乗せされますので。先ほど物流の大きな話もありましたが、もう少し身近な生活で言うと、ちょっと古い統計で恐縮ですが、平成16年、卵1パックが沖縄本島だと186円。それに対して離島は平均で211円。それから、洗剤も本島ですと176円、それに対して離島平均は217円。このへんは、大城委員がお詳しいかと思うんですが。ちなみに私が与那国に初めて参りましたのは、1990年代の半ばでございますが、そのときは東京で130円ぐらいのカップラーメンが200円台半ばだったような記憶があり

ます。いずれにせよ運賃の上乗せ等で物価が高くなっている。

その他、先ほども出た医療。産婦人科のある島がもう3つしかないとか、そういった医療、福祉、流通、いろんな意味での離島苦、島ちゃびがあります。

与那国で聞いて興味深かった流通の話があります。穀物飼料、畜産用の穀物飼料ですけれども、大手穀物メジャーと言われる会社、日本の場合はカーギルという企業の穀物飼料がオーストラリアから晴海に運び込まれ、日本列島沿いに、この地図でいうと、だんだん南下してくるわけです。それで沖縄の手前ですと鹿児島島の志布志などに入って、最後に与那国に来るわけです。そのとき、晴海に入ったときの穀物飼料の値段と、与那国に入ってきたときのコストが大体、1対2、2倍になっているということでした。

与那国には屠畜場がないので、基本的には子牛をつくって石垣のセリに出すということなんです。飼育はできても肥育はできないという状況がある。畜産にお詳しい方も多いと思うんですが、子牛の間は草を8割食わせ、穀物飼料を2割食わせる。しかし、成牛になりますと、いい肉にするために胃を使う穀物飼料を8割食わせて、草を2割食わせると。大きい牛を飼育するためには、穀物飼料の負担量が増えるわけです。今の与那国ですと、コスト高でそれはできない。与那国島の農業の中で、畜産は非常に大事、キビ以上に大事な基幹産業ですけれども、そういったハンディがあるということです。

その他、町役場の財政が破綻寸前ぐらい厳しいとか、あらゆる面で人材不足に直面しているといった問題は今さら申し上げません。

もう1つ国境の島なるがゆえの問題としては、ご存知の方も多いかもかもしれませんが、これは安全保障に関わる話です。与那国島の上空には、台湾の「防空識別圏」というのが設定されていて、昔、南西航空の時代には軍用機にスクランブルをかけられた経緯もありました。外国の空域管理が日本の領空に設定されているという、いささか異常な話ですが、現実です。ひと言で言えば戦後処理の持ち越しですね。国会でも何度も取り上げられていますが、未だに解決されていません。島半分の西側上空が今も台湾の「防空識別圏」にある。運用でしっかりやっているみたいな話も聞きますが、例えば、将来、中台統一したときには中国がここの「防空識別圏」を当然管理するわけです。果たして今のままでいいのかという懸念があります。

それから、台湾と与那国の間は111kmで、かつて自由に往来していたんですが、このページをご覧ください。ちょっとマニアックな図で恐縮なんですけれども、青い帯で結ばれているのが比較的自由に船が行き来できる「沿海区域」と言います。与那国島の場合、一

番端っこにあって、台湾との間で青い帯が切れています。同じ国境でも、例えば稚内。てっぺんにありますね。上に樺太があります。それから、目を転じていただいて福岡、長崎、対馬の辺りを見ていただきますと、韓国、朝鮮半島と青い帯で連なっています。ところが八重山と台湾の間は連なっていません。これには根拠があるんですけども、20海里以内、1海里は1.852kmですから37kmですか。隣国との距離が20海里以内ですと、この沿海区域ということで、貨物船にしても、旅客船にしても、さほど重装備でなくても自由に行き来ができる。そういう海のゾーニング、海の航行規制です。与那国の場合は、台湾との距離は111kmですから大体60海里になります。20海里を越えているので、台湾に行こうと思いますと、クリーンエリザベスじゃないですが、相当の装備、特にSOLAS条約、海上人命安全条約に準拠した設備を掲載していないと航行が認められないというのが現実です。かつては国境の海を自由に往来していた。けれども、航行を認められるような船が与那国にはないものですから今は行けない。現町長が代表者を務めておられたフェリーよなくにとという船が127kmの石垣との間を週に3回行き来している。指定離島航路で、国民保護法の指定船舶でもあるのですが、この船が111km離れた台湾に行こうと思っても行けない。これが現実です。

細かくはお話しません。先ほどお配りした記録資料に細かく書いていますので、ご関心のある方はお読みいただければということで、はしょります。

次。表題にあります「‘国境のまち’再生／与那国島の国境交流事業」ということで、平成20年に社会実験を含む事業をやりました。内閣官房・地域活性化統合本部というところで公募があり、与那国町は千百数十件のうち120件の採択に入りました。約5,000万の事業費を得て実施した事業です。

三位一体の事業ということで、一つは与那国特産品の振興。これは台湾観光客とか、台湾のバイヤーをターゲットに与那国特産品フェアをやってみたり、流通販路をつくりたいと。左側です。二つ目は右側にある観光ですが、中国語のマップをつくったり、台湾からの観光客の受入態勢を整えました。この事業を通じて国境を直接行き来するチャーター便事業をやったものですから、いっぺんに150人～200人の台湾観光客の皆様が来る。与那国は全宿泊施設に目いっぱい泊まったとして受入キャパが大体400～500人なんです。その受入態勢とか、現場的には本当にいろいろあるわけです。このあたりは玉沖先生のご専門かもしれませんが、いろいろありました。そんなことをああでもない、こうでもない関係者が議論し、種々調整する受入調整会議もやりました。

問題は真ん中。結局、国境地域の間の「交通」が繋がっていないと、「特産品」も「観光」も話にならないわけです。与那国は台湾東海岸の花蓮市という都市と、昭和57年に姉妹締結を結び、3年前に25周年を迎えました。そのときには飛行機をチャーターして、直接初めて台湾に飛ばしました。そうでないときはどうやって行っているか？110kmなんです、与那国から石垣、石垣乗り換えで那覇へ行き、今度は那覇から台北に行って、台北から国内線で花蓮に行く。4回飛行機に乗って、合計1,100km。110kmの距離を移動するのに1,100kmかけて行くという具合です。台湾に最も近接しているメリットを活かせない。そういう状況です。

先ほど申しました「沿海区域」「近海区域」の話と同様、これも細かい話をすればきりが無いんですが、真ん中の「交通」の問題、国境地域間の直接往来をどうしたら促進できるか？—これが事業の柱とした部分。かつて生活圏を共有した台湾と新しい交流圏を形成するには、国境を結ぶ交通手段の確保が不可欠というのが趣旨です。「隔てる海から結び合う海へ」というコンセプトで、国境を結ぶ船、旅客船の直接航行にチャレンジしたわけです。ところが、申しあげましたSOLAS条約、近海区域の航行に合致する船、国際航路を航行できる国際基準を充たした船が与那国はおろか、日本になかったんですね。大きい船はいくちもあるんですが、与那国の港、祖納港あるいは久部良港に入れるサイズというのはだいたい2,000t以内。それ以上の船は入れませんので、そのサイズで、かつ基準を充たせる船がない。それで結局、すったもんだ探して、台湾側で調達をした。昔日本で使っていた中古船が向こうの国際航路を走っていたので、この船を手配しました。

もう1つ。与那国の港というのは、原則、外国船舶の出入りが禁止されている「不開港」の場所ですので、外国の船舶がここに入るには特別許可が必要だということ。それと、いわゆるCIQです。このあたりは沖縄総合事務局さんに大変お世話になりました。法務省の入管とか、海保とか、種々の手続きを整え、制度的な条件を充たさないと、航行も入港もできない。では結局どうなったかということ、昨年の1月9日、悪天候で1月12日に延期したんですが、冬の台湾海峡が大いに荒れまして、船による直接航行は中止になりました。チャーター船の安全能力を越える気象・海象、具体的には波高が3m以上になりました。海路を断念しました。そして、飛行機に切り換え、6往復、プロペラ便でございますが、先ほど申しあげた観光客の相互乗り入れ、こっちから行く、向こうから来るというツーウェイでやったわけでございます。

雑ぱくですが、これが昨年度の「‘国境のまち’再生／与那国島の国境交流事業」の概略

です。国境地域を直接結ぶ船や飛行機の定期運航化はすぐにはできないですが、与那国としては、定期的なチャーター事業をやってみたりして、そういう積み重ねを通じて本格化させたいということです。

そして、願わくば国境交流の結び目、中継地を目指す。与那国島の頭越しにすべてが進んでしまわないように、与那国を結び目にした観光なり交易ができないかということが継続的な課題です。

それから、もう1つは人材育成。国境地域の発展を担う次世代の人材を、海をはさんだ向こうと一緒に育てられないか？—そういう課題や目標もはっきりしました。

その後、皆様ご存知とは思いますが、昨年8月に町長選がございました。自衛隊誘致をする町長と、それに反対する新人の戦いで、誘致をした町長が勝ちました。賛否両論、その他いろいろありました。部外者がどうこう言うべきことではないし、自衛隊誘致の問題はここで議論する話ではないのですが、1つ言えることは、「そこまで追い込んでしまった」ということです。今、与那国島に何か国防上の明白な危機が迫っているわけではない。もちろん隣国の不審船等の動きもありますので、それに対する沿岸監視機能が必要といった理解できる話もある。むしろ事の本質は疲弊する国境離島がもはや限界まで追い込まれた、ということ。はっきりと自衛隊誘致を表明している町議会の議長さんがおっしゃるには、「優良企業を誘致するんだ」と。地域振興の切り札として自衛隊を誘致したというわけです。言うまでもなく自衛隊の主たる業務というのは地域振興ではありません。地元の思惑との違い、ずれもある。申し上げたいのは、そこまで国境離島を追い込んでしまったのは何故か？ははっきり言えば無策だったのではないかと感じています。

与那国島という1つの場所ですが、こういった国境離島の存続なり活性化というのは、単に沖縄の問題だけではなく、国土の保全とか、海域の保全とか、国境を越えたアジアとの共生とか、そういう視点を含めて理解する必要があると考えます。実際、台湾との関係は良好ですが、四半世紀を越える与那国町と花蓮市との姉妹都市関係、そうした自治体レベルの善隣・友好関係が国境地域の安定に寄与している。そういう部分への評価も理解も十分ではないように感じます。それから、外交、安全保障、観光立国など、日本の国益にとっても大変な重大な課題であると考えます。

このあたりは報道記事。昨年、沖縄タイムスや朝日などに載った記事です。

これは先ほどお話しした「不開港」の関係ですが、本来外国の船が出入りしてはいけない不開港への入港許可通知書。制度的なものです。

これは姉妹都市締結25周年事業の写真。それから、与那国町が初めて在外事務所を花蓮に開設したときの写真です。

また、パートナーの花蓮市側も「花蓮・与那国町共同観光商圈計画」、国境を結ぶ新しい観光振興計画を自らつくって、さらに交流を促進しようとしています。

最後はその続きです。観光庁が「地域いきいき観光まちづくり」なる事業をやっていて、全国で8カ所、インバウンド、地域特性を活かしながら外国人観光客を引っ張り込むことに頑張っているモデル地域の事例集を公表しました。その1つに与那国町を入れてくれました。ほかは、浅草ですとか、佐渡とかが入っています。直近の話です。

最後、もう少しお時間をいただきますが、参考資料の④、後ろ2枚に提言を書かせていただきました。離島の暮らし、海洋島嶼圏としての振興等々。21世紀ビジョンへの提言ということで、織り込んでほしいところを記しました。シマチャビ(離島苦)の問題、廃棄物の最適処理、離島固有の環境や文化の保全等々、いろいろ書いていますが、時間もないのでお読みいただければと思います。先ほど来、21世紀ビジョンはあれこれ書き込まれているがどうもわかりにくいとか、重点が不明瞭だとか、いろいろ話な意見や批判も出ております。しかし、そもそもこの21世紀ビジョンは県民の皆さんの構想をベースにまとめたものです。単純にわかりやすくすることが良いのか、また、意図的にプライオリティをつけることが必要か、あるいは正しいのか、その点はいささか疑問です。

私のほうからは3カ所、ここを読んでおいていただきたいということで、恐縮ですがけれども、参考資料1「21世紀ビジョン(案)」の34ページをお開きいただけますでしょうか。

34ページの一番下2行でございますが、八重山圏域について、「隣接する台湾等との国境を結ぶ地域間交流のフロンティアとして、多角的な交流を推進する」と書いています。文字にすればこれだけの話なんです。けれども、この2行の中身、仕事先ほどお話しした「国際交流事業」のようなこと。こういう中身があるとご理解いただければ幸いです。

それから次に40ページ、[海上交通]のところですが、「離島航路の利便性向上」の一番最後の2行。「海域を介した国土の一体化や国境地域間の円滑な移動を促進する仕組みづくりに取り組む」とあります。これも先ほど申し上げた「沿海区域」「近海区域」といった問題を含む、特に国境離島にとっては極めて重要な部分です。海によって隔てられているという現状から、海を介して国土の一体化や国境地域間の円滑な移動を促進できるように、という方向を提起しています。もちろん「交流」とともに「セキュリティ」の問題、安全

の確保・管理をどうするかという問題は伴いますが。

最後にビジョンの72ページ。上の囲みに、「有人国境離島に対する定住・地域振興への支援強化、教育・防災等の充実、国際海上ネットワーク等の整備、国際交流の振興など支援拡充に取り組む」とあります。

文章にすればそれだけの話です。けれども、冒頭申しましたように、現場に関わった、現場に立ち会った人間としては、強い思いがあります。

まだまだ離島振興のためにやれること、やるべきことがいっぱいあるように感じます。そういった学習や経験をさせていただいたのも与那国島の試みでした。つたないプレゼンで、話も少々長くなりまして恐縮です。以上で終えたいと思います。ありがとうございました。

○嘉数座長 私も島の研究をやっておりますが、島というのはご承知のように、両義性というのがあるんです。1つはフロンティア的な希望という側面と、もう1つは先ほどから話が出ております、島チャビ、辺境というんですが、たえず相反する側面が葛藤しながら島の認識が形成されているというところがあるんじゃないかと思っております。

これから自由討議に入りますが、まだご発言されてなかった委員の皆さんにまずご発言いただきたいんですが、先ほど島の物資、いわゆる消費者物資の高騰とか、生活の問題とか出てきましたので、大城委員のほうにまずご発言をお願いしたいんですが。

・自由討議

○大城委員 午前中からも出ていましたけれども、物流、物、人、それだけではなくて、そこにかかるコストというのは、教育にも子育てにも、命にもかかわってくるというのがとても大きな問題だと思っております。いろんな面、すべての面でなかなか閉ざされた中で同じような、決して平等とはいえないような生活をしている。同じく教育にも差があるとかというのは、やはり同じ島の人間としては何とかしなければいけない。

私たち沖縄電力さんも、私たちもそうですけれども、やはり本島と島を価格を変えてというのは、なかなか難しいものですから、どうしても本島の中で利用している方たちに、同じカタログの同じ価格で離島にも配達をしていきます。そうすると本島の組合さんの中で、それを負担をしていたんですが、実は、去年、一昨年ぐらいからかなり燃料代が高くなってきて、かなりの金額の差が出てきています。そこで今離島の方にも、あと半分をもっていただいて、本島で半分をもってとか、今、どんどん進めてはいるんですが、同じ価格で私たちが一生懸命頑張って届けたとしても、プラス消費税が5%つきます。その

上に少し値上がりしましたので、お買い上げになったものの5～6%の運賃料がかかるという形になっていきますので、かなりの部分で負担はあると思います。

今、民間のスーパーさんがサンエーさんにしても、ジャスコさんにしても離島まで行ってくさっていますので、かなり生活面ではよくなっているのかなとは思いますが、ただ、一般の生活物資としてはそれで足りている部分があると思うんですが、なかなかより沖縄を越えて、例えばコープ沖縄の場合ですと、県外からお引越をされてきた方たちが、沖縄にいながらにして通販で取ると送料がかかりますけれども、生協のカタログで取ると、それがかからないという状況の中で品物が取れるわけですけれども、それを離島の方たちにまでということになると、やはりスーパーさんでは扱えないものがカタログの中にあるというところでは、かなり活用していただいているかなと思います。

ただ、とても苦しい、厳しいというのが生活からみえてきていることですので、今のおっしゃっていただいたみたいな部分、私ももっともっと食だけではなくて、環境だけではなくて、もっともっと広がりを考えて議論していかないといけないんだなということをつくづく感じました。ありがとうございました。

○嘉数座長 ありがとうございました。

先ほどの報告で沖縄の面積は全国の0.6%ですが、EEZで見ると、最低見積もっても全国規模の40万km²の大きさがあるということで、沖縄を取り巻く海域をいかに県民のために役立てるかというのは非常に大きな問題になってくると思います。

上原委員はその分野、特に漁業関係、しかも八重山でご活躍なさっておりますので、今の報告に対してコメントいただきたいと思っております。

○上原委員 やっとな海の部分でクローズアップされたので、大変助かっているんですが、先ほど上妻さんが話されたように、例えば沖縄の基地を挙げてもいいんですが、基地が沖縄本島を占める割合と、沖縄県が米軍基地関係に提供している海域・水域というのは話にならないぐらいものすごく大きな量を提供している。その割には全然、水域の返還問題とか、そういう話が出てこないのは少し残念ではあります。

物流の話でよろしいですか。物流は私たち離島は、お話があったように大変困っている問題です。特に本土から入ってくる時は、100円程度で帰ってくるんですが、こちらでは200円かかるんですね。輸送費用。県のビジョンの中で離島運賃低減ということで挙げているんですが、そのへんをしっかりとやっていただければというふうに思っております。

後でまた、もう少し発言させていただきます。

○嘉数座長 長嶺委員、どうぞ。

○長嶺委員 ちょっとほかのことでもよろしいですか。

今、ホテルも厳しくて、やっぱり共存共栄しないといけないということで、今、私どもも含めて西海岸、それから那覇市のホテルも考えているのは、お客様の集客も各ホテルが一緒になってバスを1台出して、そこから那覇へ行くというような形にする。それから、芸能に関して、これは環境の問題もかかわってくるんですけども、そんなにそれぞれがバスを出さなくてもいいと。1つの誘客できる方法を考えようと。それから、芸能面のほうもそうなんです、各ホテルで芸能をもっているよりも、1つのところに集客できるようにして、そこにクオリティの高いものをつくっていこうということで、今、いろんなホテルが知恵を出して毎月1回、上層部でホテル関係者が集まって、何か1本で線を引けるような、一緒にできるような、トータルでできるようなコーディネートをしていこうということを考えています。

考えましたら、基地の跡利用の問題も負担の基地だけをどうこうということではなくて、沖縄県の中で近隣の都市の関係もあると思うんです、地域の関係もあると思いますから、トータルで基地跡利用を沖縄県全体の中で位置づけて、ここはこの地域にし、ここはあの地域、特色のある地域をどうしていくかというような、全体で考えたほうが、後々、打上げ花火的のようにばーんとやって、後は全くお客様も来なかったねというふうにはならないのではないかと思うんです。

ですから、跡利用の問題も、観光の問題も、離島の問題も、全体的に流れの中で考えられたらいいなというふうに、今日の皆様からのいろんなご発言を聞いて思った次第でございます。以上でございます。

○嘉数座長 當眞委員、先ほどの報告で離島電力、エネルギーの話が出て、離島が多いということもあって、沖縄全体の電力コストが非常に高くなって、電力料金が本土よりも高めになっているということがあると思うんです。海底ケーブルも老朽化して、また、新しく敷設しなくてはいけないという話もありましたよね。このあたりの電力会社のお考えを離島に絞ってお聞かせいただけますか。

○當眞委員 お手元の資料の43ページに沖縄本島と離島の絵がありまして、右側には各海底ケーブルで結んでいる区間ごとのリストがございます。一部、沖縄県なり、当時の沖縄開発庁、現在の内閣府から補助を受けたり、あるいは移管を受けたりして引き継いだ

海底ケーブルがたくさんあるわけですが、もうそろそろ取り換えの時期にきています。何区間かは取り換えをしております。ちなみに狩俣と大神島、ちょっと下のほうにあります。狩俣大神2号、長さ3.99km、平成18年10月というふうになっているんですが、これは取り換えたものです。約3億円のお金が建設費でかかりました。これは年間、大神島の電気料金、どれだけいただけるかとなると、200万円前後です。そうすると回収するのに200年ぐらいかかるという状況で、こういう島々がたくさんございまして、海底ケーブルの負担感というのも大変大きい。それから、宮古島、石垣島、久米島、大きい島々でも料金でコストを賄いきれません。料金の構図としては、沖縄本島のお客さんが各島々の電気の料金を負担した上で、なお、いくばくかのお金をお配りしているような格好になります。これはコストと料金の関係がこういうことになっておりますので、非常に悩みが大きいわけですが、これを放棄するわけにはいかんだろうなと思っております。

勝手に思っているとおっしゃる方もいるかもしれませんが、沖縄本島のお客さんは島々の料金のご負担をいくばくか負担していただいているという、この構図は容認していただいているんじゃないかなというふうに思います。

ちなみに、似たようなハワイ諸島、ホノルルのあるオアフ島、ハワイ島、それから各島々、同じハワイ電力の傘下にあるんですが、料金は全部違います。ハワイに行って電気の供給状況、コストの状況、十何年か前に調べに行ったことがあるんですが、質問すらご理解はいただけませんでした。「電気料金はどうですか」と言ったら、「どこの電気料金のことを君は質問しているのか」と、「ハワイ電力は、離島を抱えてどの程度ですか」と言ったら、「島々はみんな違うよ。コストが違うんだから、料金が違うのは当たり前だろ。君は何を質問しているんだ」と。全く理解をしてくれてない状況でした。

ただ、我々はすべての料金、沖縄本島と同じようにしているのは、これは島別料金にすると、沖縄本島も含めて非常に格差がますます広がっていくんじゃないかなという気がします。

特に台湾、中国に近い島ほど、島別料金にするとお年を召した方々が住めなくなる。本島のほうに息子さんのところに、あるいは娘さんのところに移住してくるとなると、空き屋が増える。台風避難のつもりの沿岸の漁船が、どんどんいい船溜まりに避難をしてくる。そのうち島の人口が極度に少ないとなると、そこに住みついてしまうというふうな、竹島のような実効支配が及んでないとか、そういう話になりかねないんじゃないかなというふうな危惧であればいいんですが、心配をしております。以上です。

○嘉数座長 ありがとうございました。

インフラも医療も含めて、何か島に適したような、今朝から議論している「島嶼技術」というんですか、エネルギーにすれば再生可能技術とか、交通システムにしても島にあったようなシステム、そういうところの分野についても、今後、議論していただきたいというふうに思っております。

どうぞ、どなたでも結構です。

大澤委員、どうぞ。

○大澤委員 私は離島問題というのも入り口でよく頭を整理して考えないと、単に離島は不便だからとか、可哀想だとかいう議論になってしまうような気がしていて、その観点でいうと、当然これは沖縄振興計画の中の1つなので、まず、離島が自立できる政策をとるということがありますし、ただ、当然のことながら、これも嘉数先生がご専門ですけど、規模の経済性が働かないとか、あと、運賃コストの問題があるので要素価格がどうしても、人件費にしても何にしても高くなりがちといいますか、生活費が高くなってしまいますので、要素価格が高くなってしまったりとか、そういう意味で、どうしても経済としては自立しにくい状況があると。

だから単に自立・自立というだけではなくて、社会政策というか、ある程度所得補償みたいなものも必要だと。自立政策というものと、補償政策というか、所得政策というか、そういうものと切り離して考える必要があるのかなと思うんです。

これまでは自立政策という名の下に、例えばですけれども、離島にとって一番大きな経済政策というのは、私はサトウキビ振興だと思っていて、サトウキビに対する補助金があるがゆえに、離島の方々は結構所得が補償されているという面があって、確か大東島だったか、まちとしては1人当たりの所得が実は一番高くなっているという。ですから補償し過ぎていてという面もあるのかなと。

もちろん購買力平価というか、個々の買い物するときの商品価格というのは離島のほうが高いですから、多少高くてもいいという面はあるんですけども、名目所得でみると離島のほうが高いという現実もあるわけです。所得政策みたいなものをどうとらえ直すのかということが1つあると思いますし、自立を今度支援するというか、所得政策じゃなくて、むしろ本当は自立するための本当の自立支援政策みたいなものをやる場合に、どういうことができるかということだと思っておりますけれども、そのときにはやはり離島の場合には、さっき申し上げたように、経済的なハンディキャップがありますので、付加価値を高付加

価値型というか、そういうものを目指していくしかない。高付加価値型というときに、離島の場合はやっぱり遠いことが魅力。なかなか行けないとか、その地が見えないということが逆に魅力になる。離島というのは海外からすれば、ずっと近いわけです。日本の消費者にとって、例えばイタリアのシチリア島に行くよりも近いわけですがけれども、でも、すごく遠い、なかなか行けないというところが1つ魅力になっているわけです。ですから、そういう非日常といいますか、普段体験できないようなものに価値があると。今はインターネットもありますし、宅急便も全国津々浦々あるわけですから、そういうものを使ってどうやってやるかというようなことが、むしろ自立支援につながるのではないかと。

私もちょっとかかわっているのは、泡盛のデータベースをつくって、泡盛47酒造所の全部が泡盛の銘柄を載せて、それを最終的にはEコマースみたいな形で売っていこうという、そういうことも今考えているんですけども、例えばそういうインターネットのブロードバンドが整備されたわけですから、それを今度はみんなでどうやって海外に発信していくのか、そういうことを考えるのが自立支援なのかなというふうに思います。

あと、自立支援の例で言うと、例えばエネルギーについては、さっき當眞さんがおっしゃったとおり、なかなか供給という面で難しいにしても、逆に今アメリカなんかでやっているスマートグリッドみたいな、どうやって需要をコントロールするかという実験は、島のほうが非常にやりやすいと思うんです。ですから供給が難しい地域だけに、需要はうまく個々の家単位でコントロール。なるべく効率的に使うというふうな社会的実験を、例えば島でやってみるとするのは1つのアイデアだと思います。

もう1つ自立支援という意味では教育だと思うんですが、教育はコンクリートから人へという大きな流れの中で、島の方々は学校がないので、ほかの地域に行かなければいけない。これは大きなハンディキャップなので、それを例えば奨学金制度みたいなものをきちっとつくってあげて、それでサポートしていくというふうな。まだまだアイデアはあるんですけども、今までの所得政策みたいなものに頼っていて本当にいいのか。自立を支援していくという意味で。それも自立支援のための枠組みというか、そういうものをつくったほうが島にとっていいのか、そういうことを本当は議論する時期にもうそろそろきているのかなというふうに、私自身は感じています。

○嘉数座長 スマートグリッドについて、當眞委員、お願い致します。

○當眞委員 大澤委員、実はスマートグリッドに近いのは、数年前から与那国島ではやっております。ただ、我々今でも「マイクログリッド」という呼び方を沖縄の離島では、

内閣府、それから経産省を含めてやっているわけですが、ご家庭の電力需要まではなかなかスイッチの入・切はできないと。アメリカのように立派な住宅があって、1階、2階にたくさん部屋があって、すべての部屋が暖房、冷房されているということになると、センサーを使って各部屋のスイッチのON・OFFができるわけですが、島々ですからせいぜい居間と台所と何畳かの部屋が3つか4つあるということなので、クーラーも1台あるか・ないかだと思いますので、そこはなかなかパチパチ切るわけにはいかんと。

ただ、供給側としては元々島にあったディーゼルエンジンで使う発電機、それから風力を2基入れたわけです。600キロの2基、1,200キロ。島の約半分です。あとバッテリーと組み合わせてやっているわけです。ただ、ここで物流という話がまた出てきて、大変悩んだわけですが、当初、非常によく稼働しまして、島の電力需要の半分以上を風車でまかなったことがあるわけです。ところが台風の後、どうも羽根にクラックが入っている気配があるということで止めまして調べたわけですが、これを外して地上におろして修理するとなると、これまた何千万円かかるわけです。理由は、那覇からブーム、クレーンの長さが79m、80mの大型のクレーンを持っていくというのは、石垣島、平良まではばらして持って行けます。ところが石垣港から与那国には定期船では運べない。バージをチャーターしなければいけないわけです。バージとブームをばらしてありますから、これを組み立てる、またさらに小さいクレーンも積んでいかないといけないわけです。それで島でまた組み立てて、修理をして、終わったらまたばらしてバージに乗せて石垣まで戻して、フェリーに積み替えて那覇で、鹿児島でチャーターしたということで鹿児島まで持ち帰ると。すぐ2,000万円とか3,000万円とか、建設を経験されている皆さんはよくご存知だと思うんですが、そういうコスト構造なんです。神ならぬ人間がつくった品物ですから、それはトラブル、故障はあるわけです。何よりも大きな台風ということで、ここはいくらでも丈夫にすればできるはずなんです、それはもうコスト的に逆に見合わなくなる。そういう沖縄の台風完璧に耐えるような風車がそもそもつくられているわけではないと。こういうつらさがあります。故障がなければ、台風の被害がなければ、それは非常に有効な手段になっております。

○嘉数座長 最近、フランス製の折りたたみ式の風車が導入されているんじゃないですか。

○當眞委員 すでに波照間島では回っておりまして、今日の資料にもございましたが、池田先生のパワーポイントの資料の51ページに、可倒式風車という絵が左側にございま

すが、これはウィンチで風車のタワーを起こしたり倒したりできると。台風の接近が前もって当然わかるわけですから、倒して台風とは喧嘩しないということで導入しております。メンテナンスも倒した後は、トラックについているクレーン、商品名ですか、ユニックという車載型のトラックの積荷を揚げ降ろしするクレーンがありますが、あれで十分メンテナンスできると。ただし、大きな出力はとれません。せいぜい二百数十キロから300キロワットということで、数多く導入するしかないということで、今、波照間島で2基動いております。そういう状況です。

○嘉数座長 仲地委員、どうぞ。

○仲地委員 離島の話が出まして、特に離島の場合、生産の面で言えば農業がかかわるものですから、その面から発言したいと思います。

一つは離島の産業については、先ほどの説明資料の4の37ページの中でも産業別構成がありまして、大きいのは3次産業ですけれども、1次産業も相対的に大きな割合を占めていまして、1次産業のあり方が非常に大きくかかわってくると思います。

そのことに関してで、資料4の39ページで、国の離島振興の考え方が6点にわたってご説明がありました。その一つが産業の振興ということで、それについてはもちろん重要なことですが、後の方に括弧書きで「豊かな自然、独特な文化を活用した観光産業の振興等」として特に書き込まれています。

観光については、これまでも指摘されているとおり、リーディング産業であるということで、これを伸ばしていくことについては全く異議はありませんが、そのベースとしては物をつくること、生産という視点を組み入れる必要があるのではないかと思います。離島における生産という面言えば、農業がベースになりますし、そこをきちんと踏まえる必要があるということです。

農業については、先ほど大澤委員から発言がありましたが、サトウキビが補助され過ぎているんじゃないかというお話でしたが、補助され過ぎているということは全くないと思います。サトウキビの補助の仕組みは以前と変わっていきまして、かつては最低生産者価格を保証するという仕組みでしたが2007年産からはサトウキビの生産者と製糖業の間で価格を決め、その価格と生産コストとの格差分を支援する仕組みに変わっています。

それと大東島の例が出ていましたけれども、大東島はある意味で言えば、沖縄の離島の中では特別なケースでして、例えば耕地面積で言いますと、南大東島で一農家当たりの面積は大体8ha、北大東島で5haです。県平均では大体1.5haですから、そういう意味でも

圧倒的に飛びぬけた地域でして、先ほど話が出ました規模の経済性が働いているケースと言えます。ですから規模の経済性が働いてないということで離島を考えるならば、むしろ大東島は例外として考えるべきだと思います。離島地域では大東島、宮古、八重山、あるいは久米島、伊平屋、伊是名を含めてサトウキビが基盤となっていて、これを外しては農業が立ち行かないだろうと考えております。

それから離島の農業もう一つの側面ですけれども、規模の経済性が働かない島においては、地域独自の作物の付加価値を高めていくことも重要だと思います。特に規模の小さい島では、資料の4にもいくつか例がありましたが、モチキビなどは伝統的な作物ですが、渡名喜島、波照間島、粟国島で栽培しています。こういった島独自の作物を生かし、さらに加工も行うことが、もう一つの柱として重要だと思います。

これにつきましては、これは国のほうにお願いしたいんですが、ここで紹介されている事業はかつての「一島一物語事業」という形で展開されまして、事業としては終わっていると思います。この成果がどうなっているかということ、いつかどこかでご紹介いただければと思います。

それとあと一つは、離島全体にかかわる農業分野の支援の仕組みの問題です。これは国全体ですけれども、「中山間地域等直接支払い制度」というのがあります。これは生産条件の悪い地域に国が支援しましょうという仕組みですけれども、名前のおり中山間地域が対象となっていて、耕地の傾斜の度合いでもって支援の対象を決めています。ですから、本土の山手の山間地など傾斜が急なところが対象になっていて、そこでは離島の不利性は対象とはなっていません。これについて、農業の分野では、離島も不利な地域だから対象に含めるべきじゃないかということをやったことがあります、それに対しては、離島については別に、例えば離島振興法とか、いろんな法律があるし、離島の中でも傾斜が急なところでは対象になるから、離島性そのものを支援の対象に含めるのは適切でないということで、離島ということからくる不利については対象になっていません。しかし、先ほど物流コストの話がありましたように、離島からくる不利は大きいと思います。したがって、そういうことももっと前面に出していくべきではないかと思います。以上でございます。

○嘉数座長 ありがとうございました。

ご承知の通り、沖縄は沖縄振興特別法の適用を受け、離島振興法は適用されていませんが、今後過疎法も含めて、法制面も含めた検討は必要かもしれません。

さっきの大城委員のお話と関連しますが、仲地委員ご出身の久米島で、大きな会議もりました。私は行く前に久米島で消費されている物資、例えばコンビニはいくつもありませんので、そこで久米島で生産された野菜とか、食品、いくらぐらいかというのを調べさせてもらったら、3割ぐらいなんですよね。あんなに豊かな土地をもっていて、しかも耕作放棄地がいっぱいありながら3割しか自給していない。何たることだと思いました。調べてみて町長さんもびっくりしていました。離島の自立を考える場合、まず食料から、少なくとも野菜とか卵は100%この島で自給するぐらいの取り組みがないと、いくら自立、自律と叫んでも画餅に終わってしまうんじゃないかと思うんです。

もう1つは、フードマイレージの話をしたんですが、例えば中国から長い長い距離を旅して久米島に入って来る食料品もあるんですよね。そこにフードマイレージみたいなもの、この食品は何千マイルも運んで来たんですというマイレージをつけると、これは環境の保全にもなりますし、消費者の教育ともつながってきますが、そういうものとセットして島内産、いわゆる離島でつくっているものを消費者の皆さんに買ってもらうという仕組みを、ぜひ考えてほしいと思うんですが、どうぞ。

○大城委員 その仕組みはぜひ私たちも、少なくとも沖縄の島の中ではそうありたいと思ひまして、今も伊是名、宮古、石垣、すでに終わりましたのが南大東、伊江島のところは自分たちでできるまで成長しているんですが、今はやはり自分たちもそれに乗って、自分たちも成長して、自分たちの島で人材を育て、自分たちでできるようになりたいということで声をかけていただいたのが、伊是名、石垣、宮古。ここが今動いています。そのうちに皆さんにお目にかかるかと思うのですが、沖縄は1次産業が土地改良も、それから治水、農業用水も含めて整備はできているのですが、農業人口が増えていかない。生産も増えていかないという状況があるんです。そのときに先ほどもありましたけれども、私は個人でいつも思うことなんですが、島内循環、まずは島の中でどの仕事にかかわっていても、皆さんがその島の中で経済の循環の仕組みの中の1人であるという自覚をもって、経済の循環をまず島の中で起こし、そして、それを越えたものに対しては島から持ち出して、よそで販売する。例えば本島で販売するとか、そういうことをきちんと計画を立てていったほうがいいと思うんです。沖縄は1次産業はまだまだ発展できると思っているんです。ただし、それをしっかりと観光がメインなわけですから、観光のところで島の中でしっかりと使っていて、そしてそれを越えたもの、じゃ持ち出すときにどうするかといったら、さっきの物流の関係でネックになってきます。

例えば漁港をつくっていただくのはいいんです。いいんですが、じゃ漁港に入ったものは、この沖縄の暑さの中でどれだけ物を持たせられるかという、やっぱり冷凍の技術もかなりいいものが必要になります。冷蔵で鮮度を保つ技術も必要になります。もしくはコストを下げるために軽いものに変えなければいけない。一時確保をしなければいけないということもあります。そういうことが、今、沖縄の中に欠けていることがたくさんあります。その欠けているものをどんどんみんなを出してきて、そしてそれを1つずつ島の中に1つあれば、みんながそれを利用すればいいと思うんです。そういうものを考えていかなないと、久米島から本島に運ぶ料金と、本島から東京に運ぶ料金が同じだと言われたときに、あ、これは大変なことだなと、本当に思いました。

そのときにもし、補助事業とかいろいろできるのでしたらば、ぜひ一次加工して外へ出す。全部の加工はもう離島では無理だと思うんです。でも一次加工して、どうやって物流コストを下げるができるか、ということを考えることによって変わってくると思います。

1次産業というのは農業も漁業もそうなんですが、本当に食料の需給の場である環境を保護してくださっている方たちなんですね。だからその方たちがもっと増えていく沖縄にしていかななくてはいけないし、そのことで島循環がきちんとできていれば、それ以上のものはどうやってお金に変えるかということに、皆さんの力を注いであげないと、自立は難しいんじゃないかなと思います。

○嘉数座長 大賛成です。ありがとうございます。

玉沖委員、今の島の観光とか循環型経済でご発言いただけますか。

○玉沖委員 私はまだじゃらの客員研究員なんですが、今、離島観光についてはフォローウィンドウだと考えております。それは販売方法という点においては、今までは旅行会社に観光業界全体依存する、そこに販売網に頼る、頼らなければ売りづらいという傾向でしたが、今はもうインターネットで直販というのが主流でございますし、あと、航空会社もダイナミックパッケージとって、航空チケットを取るときに、そこが指定している宿がもう全国に何万とありまして、その宿泊施設に指定されれば、格安でチケットも宿泊料金も格安で手配ができるというようなこともあり、非常に今まで条件不利のさらに条件不利の観光立地でしたが、そのところが徐々に解消されてきているので、非常にフォローウィンドウだと思っております。

ただし、きょう朝からずっと主体ですとか、あと、使いこなし方という話題が出てまり

ましたが、こちらネットでも直販するにはどうすればという、使いこなし方のコーチング的な実施サポートというところは、離島は本州の2倍、3倍のケアが必要なんじゃないかと思っております。

最後に、離島の先ほど電力供給のお話を聞いて、何となく今までお聞きしていたんですが、具体的にお聞きしてさらに驚いたんですけれども、であれば、例えば温泉に入るときに「入湯税」を払うように、離島に宿泊するときに入る島の税と書いて「入島税」なのか、「入域税」なのか、税が難しければ、エネルギー使用料みたいなものを観光客の方からいただくみたいな、新たな観光のシステムというのを考える直面にきたのではないかと感じております。

○嘉数座長 いいアイデアですね。座間味村は「ちゅら島税」と言って、フェリー片道運賃に100円上乗せして徴収し、環境対策に使う予定です。うまくいくかわかりません。あの島は破綻寸前にありますが。

上妻委員ご報告の国境を越えた貿易について、どなたかお1人、何かコメントいただけませんか。

○稲田委員 与那国に関連して、与那国島の関係者が選挙の最中に、なぜ自衛隊を招きたいのかというところで、実は防衛省の医官の先生がほしいと。自衛隊附属の医者がほしいんだということを話されています。この方の意見がどこまで与那国の人の全体を反映しているかわかりませんが、与那国に1人しかお医者さんがいなくて、24時間ずーっと大変なんだと。自衛隊が島に来れば、1人か2人は医官が付いてくるだろうと。そうすると3名で与那国の健康が守られるんだということを聞いたときに、僕はちょっとぞくっとしまして、これは医療問題ともかかわっていたのかと思ってびっくりしましたが、その対策としてドクターズバンク事業を医師会が始めておりまして、この4月からかなりフルに回りますが、退官された方も含めて、結構現役から退いているドクターがたくさんいて、フルタイムでは無理だけれども、パートで1日、2日なら働いてもいいという先輩方もたくさんおみえです。そういう意味で、そういうドクターをたくさん結集して、例えば無医地区医師派遣などと書いてありますが、ローテーションで島をサポートするとか、そういう方向性を医師会としてやらなければいけないなと思いました。以上です。

○嘉数座長 ありがとうございます。

まだまだ議論は尽きないと思うんですが、もう時間ですので、このへんで打ち切りたいと思っております。

小池参事官のほうから何かございますか。

○小池参事官 若干、ご説明を申し上げたい点がございます。

まず、第1点は本日の議事録の関係でございますが、これはいつもどおり後日、各委員の皆様にご確認いただいた上で、ホームページに公表する予定でございます。

また、次回の日程につきましては、資料3の今後のスケジュールのとおり、5月頃を予定しておりますけれども、具体的な日程の調整は改めて今後行いますので、よろしくお願いいたします。

なお、次回予定されております中間報告(案)の審議につきましては、本日までの調査審議を踏まえて、事務局で素案を作成しまして、ご説明を申し上げたいと考えております。

また、今後のスケジュールのところがございますように、次回の専門委員会までの間に沖縄振興審議会の本審議会が開催される予定でございます。本専門委員会の審議の状況を報告する予定となっております。

○嘉数座長 皆さんに、ご了承いただきたいのですが、後日、皆さんのご意見、ご発言をもとに客観的に調査審議状況について簡潔にご報告することにしたいと思っております。この点についてご一任いただけますでしょうか。

(異議なし)

3. 閉 会

それでは、以上をもちまして、第4回沖縄振興審議会総合部会専門委員会を終了いたします。長時間ありがとうございました。