

6 多様な人材の育成と文化の振興

【現状と実績】

学力向上対策の一環として、美ら島 e-net（遠隔学習）システムの活用を進めているが、延べ利用人数は、平成 19 年度：2,032 人、20 年度：4,020 人、21 年度（10 月末現在）：8,052 人と着実に増加しており、研修・広報等により本システムの利用促進が図られている。また、23 年度から完全実施となる小学校外国語活動の指導の充実を図るため、沖縄グローバルエデュケーションネットワークシステムを活用し、小学校外国語活動担当教員の養成を行っており、21 年度は 482 人を対象に年間 20 回の研修の実施を予定している。また、小学校外国語活動を支援するコンテンツ及び中国語による沖縄紹介のコンテンツを作成している。

障害のある子どもの教育については、平成 19 年 4 月に施行された「学校教育法等の一部を改正する法律」に、小・中学校等においても、発達障害を含む障害のある子ども一人一人の教育的ニーズを把握し、その持てる力を高め、生活や学習上の困難を改善又は克服するため、適切な指導及び必要な支援を行う特別支援教育を推進することが規定されたことから、特別支援教育の理解と体制整備推進のために公立幼・小・中・高・特別支援学校の教員に対する研修¹を実施した。また、外部から学校を支援するための専門家チームの設置、巡回アドバイザーの委任等を継続実施中である。さらに、障害の状態及び特性等に応じた教育を受ける場として、特別支援学校や小・中学校特別支援学級の整備を進めている。

公立学校施設については、着実な整備を進めた結果、コンクリート中の塩分濃度規制がなかった昭和 52 年度以前に建設された施設の保有面積の割合が、全保有面積に対し、県立学校については平成 13 年度の 15.0%から 21 年度の 3.7%に、小中学校については 13 年度の 17.0%から 21 年度の 9.7%に改善している。

沖縄工業高等専門学校については、平成 14 年に開学し、16 年より学生を受け入れており、高い就職実績を誇っている。同校では、産学連携の取組として、「沖縄工業高等専門学校産学連携協力会」を設置し、企業等を対象とした研修

¹ 管理職研修、コーディネーター養成研修、スーパーバイザー養成研修、資質向上研修

事業の実施や技術交流・技術相談等を行うとともに、沖縄健康ブランド確立を目指した生産・管理技術者の育成事業にも取り組んでいる。また、沖縄県、名護市、琉球大学と連携して情報通信産業の高度人材育成事業に参画しているほか、地域との交流としては、一般の方を対象とした公開講座や、県内の小中学生を対象とした学校開放事業、教職員を地元の小中学校等に派遣して授業を行う「出前授業」を積極的に行っている。

また、沖縄県における高等教育の中心的な役割を担う琉球大学においては、平成 20 年に新設された観光産業科学部をはじめ、新しい学部、学科等の設置を積極的に進めているほか、地域の特色ある研究・教育に取り組んでいる。

初等中等教育段階の私立学校においては、少子化による就学人口の減少に加え、校舎の老朽化が著しいことなど抱える課題は大きく、県内私立学校の経営状況は全国に比較して厳しいものとなっている。一方、私立大学では、海外の大学との姉妹校協定による留学制度・奨学金制度の充実や、周辺小学校での理科教育支援事業など地域に貢献した取組が行われている。

家庭教育支援の推進については、地域の子育て経験者や専門家の連携による「訪問型家庭教育支援チーム」を設置し、積極的かつきめ細かな相談体制の充実を図るための手法の開発を行うモデル事業を実施している。

青少年の健全育成については、沖縄県の少年非行は、夜型社会に起因する深夜徘徊、飲酒・喫煙に加え、薬物乱用問題も広がりを見せ、憂慮される状況にある。特に那覇市は、県内でも最も多くの少年人口を抱え、健全育成上の課題も多い。

文化振興については、県内・国内・国外で活躍する一流の芸術家や芸術団体を招聘して、音楽・劇・美術等多種にわたる優れた舞台芸術と講演等を多くの児童生徒に提供しているほか、音楽や舞台芸術等に接する機会の少ないへき地・離島の学校において公演を開催することで、児童生徒の文化芸術に対する関心・理解が高まり、表現意欲と技能の向上が見られ、学校における文化芸術活動の活性化につながっている。

文化財の保護については、琉球国王尚家関係資料（平成 18 年国宝）、琉球舞踊（21 年重要文化財指定）、小浜島民俗芸能（19 年重要無形民俗文化財）などが新たに指定されるなど、国指定文化財が 134 件、県指定文化財が 266 件、市

町村指定文化財が 900 件指定されており、文化財の適切な保護及び保存・管理が図られている。

また、国立劇場おきなわについては、平成 16 年に全国 6 番目の国立劇場として開場し、国の重要無形文化財「組踊」や琉球舞踊、琉球音楽、沖縄芝居、民俗芸能など質の高い沖縄伝統芸能の振興を図ってきた。しかし、近年では、入館者総数は 19 年度 55,000 人、20 年度 54,000 人と伸び悩んでいる。

【課題】

沖縄県においては、「全国学力・学習状況調査」において、比較的低い結果となるなど、学力の向上が大きな課題となっており、引き続き、各種システムを活用した児童生徒の学習支援や教員の能力向上等に取り組んでいく必要がある。

特別支援教育については、幼児児童生徒の障害の重度・重複化、多様化が進み、教員の専門性のさらなる向上や、外部関係機関と連携した指導体制が求められている。

沖縄県における公立学校施設の整備については、地元自治体の積極的な取組等もあって、全国平均より耐震診断率や耐震化率は高いものの、依然新耐震基準を満たしていない建物が約 3 割残っている状況である。また、塩分濃度規制が定められる以前の海砂の使用や厳しい気象条件等により、本土に比べて老朽化が急速に進行することから早急な整備が必要である。

琉球大学については、引き続き、熱帯・亜熱帯の地域特性に根差した教育研究拠点大学、世界に開かれた国際性豊かな大学、社会の発展のために貢献し連携する大学をめざし、教育・研究の質の向上を目指していく必要がある。また、未改修の老朽施設がキャンパス全体の約 45%となっており、今後、教育・研究等の支障となる事が想定されるため、大規模改修を含めた、計画的な施設の改善を図っていく必要がある。

私立学校の校舎等の改築は国庫補助の対象となっておらず、県としても助成することが困難な状況にあるため、耐震化への対応が進んでいない。私立大学に対しては、積極的な学校評価への取組や財務情報の公開等を促し、自主的な努力による経営の健全化を指導するとともに、私学助成等を通じ、個性豊かな

人材に寄与する特色ある私学教育を振興する必要がある。

国立劇場おきなわについては、劇場の利用率を高めるための取組や広報を通じた集客等が課題になっている。

7 持続的発展を支える基盤づくり

現行計画のもと、沖縄における社会資本整備を進めた結果、全国と整備水準の差も縮小するなど、大きな成果を上げてきたが、道路や下水道等、依然として本土と比較して整備水準が低い分野も残っている。こうした中で、那覇空港の滑走路増設をはじめとする交通体系など自立型経済構築を支える基盤づくりに総合的・戦略的に取り組んでいく必要がある。また、環境や風景の再生など、時代の変化に対応した新しい視点からの公共事業についても、課題となっている。また、これまで沖縄における社会資本整備を支えてきた高率補助のあり方についても、議論を進めていく必要がある。

【現状と実績】

(空港)

主なプロジェクト（空港）

平成 15 年度 新多良間空港 [多良間島]

平成 18 年度 与那国空港（滑走路延長） [与那国島]

実施中 那覇空港（抜本的な能力向上への取組、那覇空港ターミナル地域整備） [南部]、新石垣空港 [石垣島]

増大する航空輸送需要に対処するとともに、県内をはじめ国内外との連携を強化し交流の活発化を促進するため、空港の整備を進めている。

那覇空港については、平成 14 年度から 21 年度までの間に、約 290 億円の国費を投じて、既存滑走路の老朽化に伴う改良、新貨物ターミナル地区の整備等を着実に進めている。沖合への空港施設の展開については、平成 21 年 3 月に現滑走路から海側へ 1,310m 離れた位置に滑走路を増設する案が選定され、具体的な施設配置等が 8 月にとりまとめられたところであり、平成 22 年度政府予算において、滑走路増設に関する環境アセスメントの現地調査費等が盛り込まれた。

離島空港については、多良間空港の移転新設（平成 15 年度供用開始）、与那国空港の滑走路延長（平成 18 年度供用開始）を着実に実施したところであり、

新石垣空港（現石垣空港 滑走路長 1,500m）についても、安定的運航の確保や今後とも増大する輸送需要に対応するため、滑走路長 2,000mを有する新空港の整備に、平成 17 年度に事業着手しており、現在、24 年度供用を目指し整備中である。

(港湾)

主なプロジェクト（港湾）

平成 18 年度 那覇港（廃棄物埋立護岸）[南部]

平成 20 年度 平良港（多目的国際ターミナル）[宮古島]

平成 21 年度 平良港（トゥリバー地区）[宮古島]

実施中 那覇港（臨港道路空港線、大型旅客船ターミナル）[南部]

石垣港（大型旅客船ターミナル、離島ターミナル）[石垣島]

那覇港については、沖縄が自立型経済の構築を図りアジア・太平洋地域における交流拠点形成していく上で、その果たす役割は極めて重要であり、沖縄の地理的優位性を生かした国際流通港湾としての機能の充実強化を目指した整備を進めているところである。そのなかで、新港ふ頭地区、浦添ふ頭地区における新たな施設の整備を契機として、那覇港全体の港湾機能の再編・適正配置を行い、ふ頭の効率性を高めることとしている。また、現状では、大型外航クルーズ船が定期的に就航しているにもかかわらず、観光客を受け入れる専用の岸壁やターミナルがなく、貨物を扱う岸壁を利用していることから、現在、那覇港において大型旅客船が接岸可能な岸壁等の整備を進めている。

中城湾港については、多目的国際ターミナル（-11m 岸壁）の整備を進めているが、現在、沖縄市がその浚渫土により泡瀬地区に造成される用地を活用した土地利用計画の見直し作業を進めている。また、中城湾マリンタウンプロジェクトについては、西原・与那原地区において、平成 19 年に人口海浜等からなる西原マリンパークが供用されるなど、鋭意整備が進められており、また住宅用地の土地処分も順調に進んでいる（20 年度現在 77.10%）。

平良港については、トゥリバー地区の港湾整備事業が平成 21 年度で完了している。

石垣港については、港湾施設はこれまでに一定程度の整備は行われているが、那覇港と同様に、観光客を受け入れる専用の岸壁や旅客ターミナルビルが無い
ため、大型旅客船ターミナルの整備を進めるとともに、西表島・竹富島など八
重山諸島の生活及び観光の玄関口となっていることに対応した離島ターミナ
ルの整備を進めているところである。

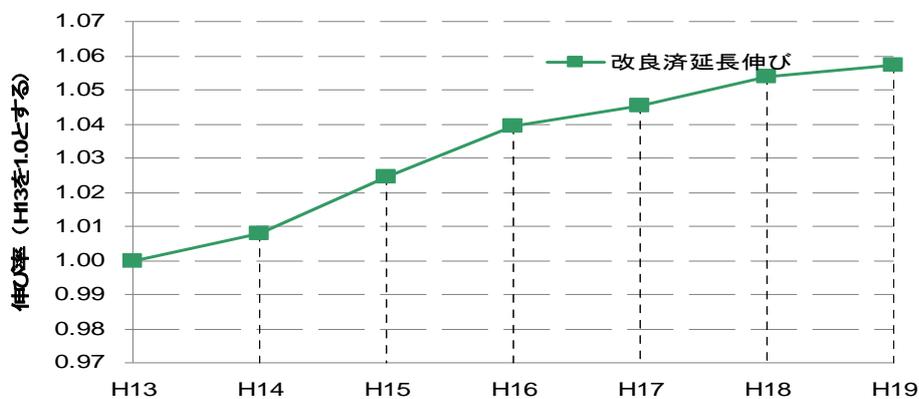
金武湾港、運天港及び地方港湾についても、着実な整備が進められている。

(陸上交通)

主なプロジェクト	
平成 15 年度	沖縄都市モノレール（那覇空港～首里）[南部]
平成 16 年度	古宇利大橋[古宇利島～屋我地島]
実施中	（高規格幹線道路）那覇空港自動車道（豊見城東道路）[南部]
	（地域高規格道路）沖縄西海岸道路[南部、中部]
	名護東道路[北部]
	（離島架橋）伊良部架橋[宮古島～伊良部島]

道路整備については、那覇空港自動車道等の規格の高い道路や広域的な幹線
道路等の整備を着実に推進した結果、改良済延長が現行計画期間中に約 6%増
加している。その結果、拠点都市である那覇市、沖縄市、名護市では、30 分
圏域が拡大するなど成果があった。

(表 41) 道路の改良済延長の推移



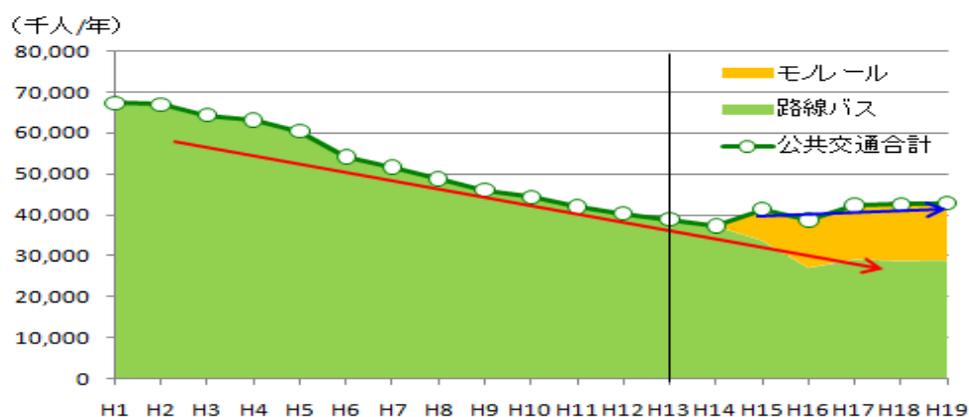
出典：「道路統計年報」より作成

特に、渋滞の著しい那覇都市圏の幹線道路については、環状道路に位置づけられている那覇空港自動車道豊見城東道路が暫定供用したほか、那覇内環状線、第2環状線等の街路整備が完成し、沖縄西海岸道路那覇西道路等の整備が進められている。また、放射道路を形成する沖縄西海岸道路豊見城道路が全線暫定供用し、さらに与那原バイパス、南風原バイパス、津嘉山バイパス等についても整備が進められている。沖縄県の道路交通の円滑化に資するために整備が進められている「ハシゴ道路」についても、3本の柱として位置づけられている沖縄西海岸道路読谷道路・糸満道路等においても暫定供用がなされ、これらの道路の他、浦添北道路等の整備が引き続き進められている。

また、平成15年には、沖縄都市モノレールが那覇空港駅～首里駅間(12.9km)で開業し、21年度には、約35,300人/日の利用者があった。また、21年度より、西原入口(沖縄自動車道)までの区間延長に向けた調査が実施されている。

バスについては、公共交通機関として県民生活に重要な役割を担っているが、マイカーの普及とともに輸送人員の減少が続いており、都市部における交通渋滞や平成15年の沖縄都市モノレール開業、地方における過疎化の進行等を背景として、利用者は、昭和47年度の1億562万人に比べ平成20年度は2,958万人と72%減少しており、特に収支状況の悪い地方路線においては、運行費補助²により運行を維持している状況である。

(表 42) 公共交通利用者数の推移



出典：運輸要覧、沖縄都市モノレール(株)資料

² 平成14～20年の7年間で77路線への運行費補助、6両の車両購入費補助を行っている。

また、那覇都市圏においては、道路交通円滑化の一環としてパークアンドモノレールライド、パークアンドバスライド等公共交通機関の利用促進策の取組が実施されている。

無電柱化については、平成13年度から20年度末までに約40kmが整備され、国際通りや首里地区における龍潭線等の観光拠点等で推進されており、景観の向上等が図られている。公共交通施設等の移動に利用される道路をはじめとした道路のバリアフリー化が推進されており、24年度には特定道路³におけるバリアフリー化率は75%に達する見込みである。

軌道系の新たな公共交通システム導入については、沖縄県において、中南部都市圏を対象にした軌道系を含む新たな公共交通システムの導入調査（平成21年度）⁴を行っているほか、体系的な交通ネットワークの構築や環境負荷の軽減、県民の暮らしを支える観点から、本年4月に策定した「沖縄21世紀ビジョン」にも位置づけられている。

(その他)

主なプロジェクト

平成16年度	(治水) 羽地ダム[北部]
実施中	(治山) 内花地区海岸防災林造成事業[伊是名島]
	(治水) 沖縄北西部河川総合開発事業（大保ダム等）[北部]、 沖縄東部河川総合開発事業（億首ダム）[北部]、 儀間川総合開発事業[久米島]
	(海岸) 東江海岸高潮対策事業[北部]

水資源の確保については、平成17年度の羽地ダムの完成などにより、沖縄のダムによる安定供給可能人口が14年度の約84万人から19年度の約94万人に増加し、さらに、22年度より沖縄北西部河川総合開発事業の大保ダム、24年度より沖縄東部河川総合開発事業の億首ダムが供用開始を予定している。

農業用水の確保については、国営かんがい排水事業により米須地下ダム等、

³ 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の間として、国土交通大臣が指定したもの。

⁴ 大規模駐留軍用地跡地等利用推進費を活用。

県営かんがい排水事業では与勝地区及びカンジン地区の地下ダム等、沖縄の地形・地質特性を踏まえ、多様な開発手法で推進し、農業用水源の整備を進めてきた。

さらに、節水型社会の形成を推進する観点から、節水意識の醸成のための広報活動を行っているが、節水器機の普及の影響もあり、平成 14 年度以降、県民 1 人が 1 日に使用する水量は減少している。

エネルギーについては、地形等による制約から水力発電がほとんどなく、原子力発電が供給されない唯一の県であるため、石油、石炭に頼る電源構成となっている。沖縄電力は石炭利用を推進し、今日では石炭利用が約 80% を占めるに至った。石油に比べれば長期の供給が可能で価格が安く乱高下しない石炭の利用は沖縄における電力供給の安定化と価格低減に貢献している。国としても沖縄の特殊な電力事情等に配慮し、沖縄振興の観点から、石炭にかかる石油石炭税免除等の措置も講じている。沖縄電力ではさらに、燃料の多様化と地球温暖化防止の取組として、LNG 火力発電所の建設を進めている。

【課題】

(空港)

那覇空港については、現在の滑走路 1 本では、2015 年頃には、夏季を中心に航空旅客の増加に対応できないおそれがあることから、早期に、沖合への新たな滑走路の整備を進めていく必要がある。また、国際線旅客ターミナルビル建設を含むターミナル地区整備や深夜貨物便の就航に伴い不足している航空機駐機用のエプロンを整備する必要がある。また、空港施設の耐震化やコスト縮減、既存ストックの長寿命化を図る必要がある。

離島路線については、ナショナルミニマムを確保する観点から、事業者の支援等、路線の確保のための支援を行う必要があるほか、定期便のない空港については、今後の対応について、地元や事業者による検討が必要である。また、離島空港の整備については、地元の意向等を踏まえながら、検討していく必要がある。

(港湾)

現在整備中の事業については、着実に推進する必要があるほか、既に整備済みの施設についても、機能維持やライフサイクルコストの低減のため、維持管理計画を策定し、適切な維持管理を行う必要がある。

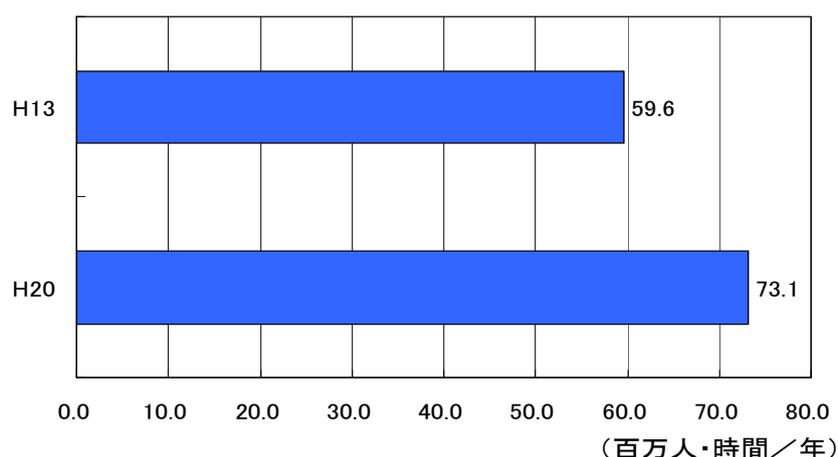
また、那覇港においては、国際物流拠点の形成に向け、東アジアにおける国際貨物コンテナ輸送の動向を踏まえた施策の検討が必要である。

そのほか、各港においては、船舶の航行安全に資する防波堤等の整備や港湾機能の強化等に対応した整備が必要である。

(陸上交通)

道路については、着実に整備が進められている一方で、人口や自動車保有台数の伸びに伴って、年々、沖縄本島の渋滞損失時間は増加する傾向にあり、特に那覇都市圏では慢性的に渋滞が発生している状況である。そのため、引き続き、那覇都市圏の環状道路、放射道路をはじめとする幹線道路のネットワークの整備の推進が必要である。あわせて、地域の経済や生活に深く関わる、港湾や空港等の拠点へのアクセス道路や地域の日常的な生活を支える道路の整備が必要である。

(表 43) 沖縄本島における渋滞損失時間



出典：沖縄総合事務局開発建設部調べ

また、道路構造物の老朽化も進んでおり、安全な道路交通機能を確保するための適切な管理を実施する体制の構築が課題である。特に、沖縄の地理的・気

候的特性に起因する橋梁の塩害については、適切な対処が必要である。

バスについては、今後も利用者数の減少による路線撤退等が予想されることから、事業者と地域の密接な連携により、バス利用の促進と輸送の効率化を図る必要がある。また、路線バス撤退後の交通空白地帯等においてはコミュニティバス等の地域内の交通を展開し、地域住民の移動手段を確保していくことが課題となっている。

公共交通機関利用促進のため、すでに検討がなされている基幹バスの導入を目指すために関係機関間の調整を進めるとともに、交通結節点の強化が必要である。また、沖縄都市モノレールの延長区間の整備に向け、引き続き調査を実施する必要がある。さらに、沖縄自動車道と公共交通機関の結節強化を図るスマートインターチェンジの整備の検討等が望まれている。

道路整備にあたっては、まちづくりと一体となった魅力ある道路交通基盤の整備を進めることが重要である。歩道整備やバリアフリー化を進めることにより安全で快適な歩行空間を確保するとともに、自転車道の整備等による自転車利用環境を整備することが必要である。

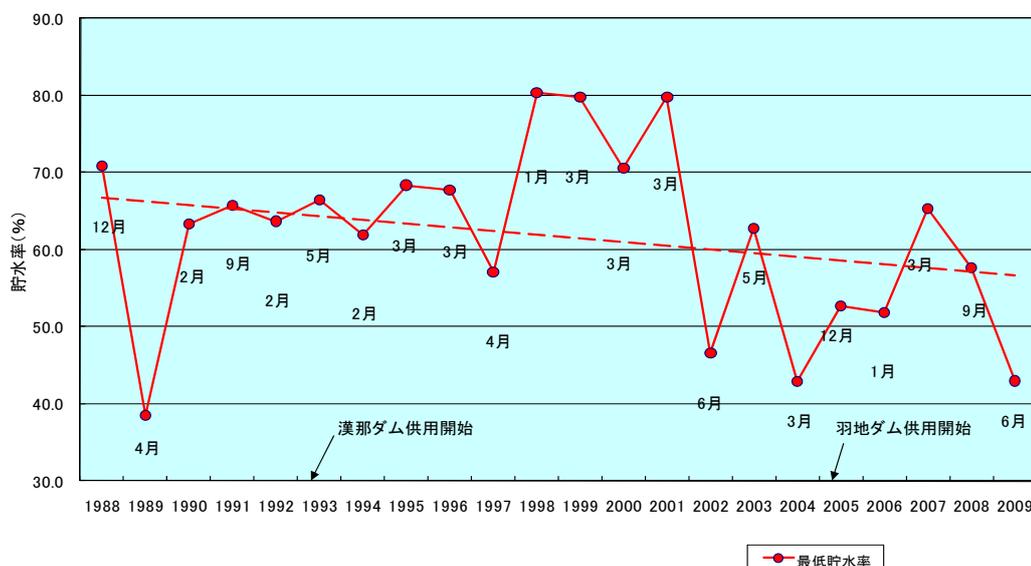
無電柱化については、関係機関との協議の上、必要性および整備効果を踏まえ計画的に推進することが重要である。特に台風による電柱倒壊の被害が危惧される離島部等の地域における無電柱化について、関係機関で調整の上、早期実施に向けた検討が必要である。

軌道系の新たな公共交通システム導入については、将来の利用者数、地域の開発計画などをもとに多面的な観点から総合的に検討していく必要があり、今後、既存の調査結果や沖縄振興総合調査費を活用し、その可能性について調査を進めていく必要がある。

(水資源)

水資源の確保については、水資源開発は着実に進捗しているものの、近年は少雨によりダム貯水率が低下傾向にあり、給水制限の不安にさらされている。

(表 44) 北部 5 ダム管理開始以降の国ダム最低貯水率の推移



出典：沖縄総合事務局開発建設部

また、近年の降雨変動の激化や長期的な降水量の減少トレンドにより、国ダムの利水安全度が低下する懸念もあり、今後も人口や観光客の増加等により水需要が増加し、水源が不足するという実態も考慮した場合、水需要を抑制するためのさらなる節水意識の高揚を図るとともに、利水安全度の回復のための方策を推進し、持続的発展を支える基盤づくりのための安定した水資源の確保に努めていく必要がある。

農業用水源については、引き続き、農業用水の安定供給を図るための整備を進めるとともに、水源施設の増加に伴い、その施設の老朽化に伴う改修整備が生じてきている。今後、安定的な農業用水を提供していく上で、各水源施設及びそれに附帯する機械設備の機能の監視・診断の強化と適時適切な修繕が行われるように、施設の長寿命化に向けた施設管理と維持管理コストの低減が課題である。

また、河川や海岸構造物、ダムや導水路トンネル等は完成から年月を経た施設が増えてきており、その中には、老朽化の進行により早急な施設の改築が必要なものや、導水路トンネルのようにライフラインとなっている重要構造物も存在しているが、施設の維持・更新にはコストがかかることから、全ての施設

を短期集中的に手当することが困難な状況にある。復帰前に築造された海岸堤防等については、平成 21 年度より海岸堤防等老朽化対策緊急事業にて取組を進めており、現在実施している老朽化対策調査の結果を踏まえて、今後とも計画的・継続的に対策を進めていく必要がある。ダムや導水路トンネルなどのライフラインについては、施設運用を停止しての大規模な維持・更新が困難なこともあり、補修時の代替え機能の確保などの施設の二重化についても検討を進め、計画的に施設の維持・更新を進めていく必要がある。

(表 45) 沖縄の直轄ダムの管理開始からの経過年数

沖縄の直轄ダムの管理開始からの経過年数					
	完成年	平成20年度 現在経過年	10年後	20年後	30年後
福地ダム	昭和48年度	35年	45年	55年	65年
新川ダム	昭和51年度	32年	42年	52年	62年
安波ダム	昭和57年度	26年	36年	46年	56年
普久川ダム	昭和57年度	26年	36年	46年	56年
辺野喜ダム	昭和62年度	21年	31年	41年	51年
漢那ダム	平成4年度	16年	26年	36年	46年
羽地ダム	平成16年度	4年	14年	24年	34年
調整水路	S49～S60	23年～34年	約40年	約50年	約60年

出典：沖縄総合事務局開発建設部

(表 46) 老朽化する導水路トンネル



出典：沖縄総合事務局開発建設部

エネルギーについては、本土から系統が繋がっていないことによる電力の高い供給予備力や多数の有人離島への燃料輸送コストを負担する必要があることから、沖縄県における県民一人あたり電気料金はいまだ本土に比べて割高になっており、電力コスト軽減に向けた支援が必要である。また、今後、離島への海底ケーブルの多くが取替え時期を迎えることとなり、取替え支援の可能性を検討する必要がある。さらに、地形や人口規模による制約から水力発電や原子力発電はなく、石油、石炭といった化石燃料による発電がほとんどであることから、1エネルギーあたり二酸化炭素排出量が本土に比べて高くなっており、自然エネルギー等の導入を一層進めることが必要である。

8 離島・過疎地域の活性化による地域づくり

沖縄の離島については、39の有人離島を含む160の離島が南北400km、東西1,000kmの海域に点在しており、現行計画期間中に人口が132,260人から131,863人と微減している。内訳を見ると、石垣島など八重山圏域の一部の島で、移住者の増加等により、増加しているものの、その他の大多数の離島では、横ばいもしくは減少しており、地域の活力維持の観点から、大きな課題となっている。

こうした中で、国土の保全と均衡ある県土の発展を図る観点から、教育・医療など生活面や移動・物流コストの高さなどの離島苦（島ちゃび）の克服や島の資源を生かした地域の活性化や雇用の創出等に取り組むとともに、環境やエネルギーなどの分野で離島の特性を生かした取組を進めていく必要がある。

(表 47) 離島人口の推移

	平成14年3月31日	平成21年3月31日
離島全体(※)	132,296人	131,863人(▲0.3%)
うち宮古圏域	57,949人	55,952人(▲3.4%)
うち八重山圏域	49,805人	53,550人(+7.5%)

出典：住民基本台帳人口の概況

※ 古宇利島については、古宇利大橋完成に伴い、平成17年に離島指定解除となっていることから、比較のため、14年3月末の離島人口から除外している。

個々の取組の現状と課題については、以下のとおりである。

【現状と実績】

(1) 産業の振興

離島地域のさとうきびは、宮古圏域において県全体の3分の1を生産する等地域の基幹的な農産物に位置付けられており、また、伊平屋、多良間、波照間など7島においては含みつ糖工場が稼働し、地域経済と離島の振興にとって重要な役割を果たしている。マンゴー等の熱帯果樹等についても、生産性及び品

質の向上に取り組んでおり、市場において宮古産マンゴーの評価は高いものがある。更に、肉用牛についても、宮古、八重山圏域が県全体の62%の飼養頭数を占め、県下の主産地となっている。

過疎地域においては、森林組合を中心とした県産材の生産、きのこ類や木炭等をはじめとする特用林産物の生産、森林を活用したキャンプ場等の森林空間活用施設の整備により新規就業者の獲得を図っている。

離島における観光・リゾート産業の振興については、離島地域において、観光客の利便性向上のため、観光案内標識、休憩所、駐車場等の整備を進めているほか、観光情報の発信を支援するとともに、離島地域における環境配慮型観光利便施設の技術及び事例調査等を検討し、その普及を促進している。また、沖縄の離島が有する豊かな自然や独特の文化などの魅力を保護・保全しつつ、それを生かした島外との交流活動などの取組を支援している。こうした取組と折からの離島ブームがあいまって、八重山圏域をはじめとして離島を訪れる観光客は大きく増加している。

(表 48) 離島の観光客の推移

	平成 13 年	平成 20 年
宮古圏域	321 千人	386 千人 (+20.2%)
八重山圏域	579 千人	783 千人 (+35.2%)

出典：沖縄県観光商工部観光企画課「観光要覧」

※ 宮古島圏域は宮古島、八重山圏域は石垣島及び与那国島の数字

地域資源を活用した特産品等の開発については、平成 17 年度以降、16 市町村において、様々な特産品の開発を行うとともに、その製造や加工を安定的に実施していくための加工施設の整備や専門家の派遣を通じた品質向上の取組などの支援を行ってきたところである。

特産品加工施設等の整備の例

- 「山羊舎」及び「山羊肉加工施設」の整備（多良間村）
- もちきび精選設備（選別機）の整備（竹富町）
- 水産物加工施設の整備（粟国村、与那国町、南大東村等）

また、離島情報の発信や特産品等の販路拡大等を図るため、専門家を派遣し、離島住民の IT リテラシーの向上やマーケティング支援を行った結果、ブログの活用や HP の充実等により、離島の情報発信の向上が図られるなど、一定の成果が上がっている。

また、旧庁舎等を改修して先端的な設備を備えたコールセンター等の事業所として提供する IT 新事業創出体制強化事業等により、IT 企業が進出した。

(2) 交通、情報通信基盤の整備

航空路線については、その維持のため、国土交通省等において、航空機燃料税や着陸料等の軽減措置のほか運航費や機体購入費等に対して補助を行うなど、総合的な対策を講じているところであり、これにより、離島を含め住民の生活を支えるとともに、航空会社の固定的なコスト負担の軽減を通じて沖縄路線に係る航空運賃の低廉化を図り、観光客の誘客を図っている。離島航空路線（定期路線）については、平成 21 年 10 月末現在 10 路線となっている。

海上交通については、離島航路利用者の利便性の向上を図るため、石垣港において離島ターミナルの再整備を実施しており、平成 20 年度までに、旅客上屋と浮棧橋 4 基の供用を開始しており、現在は、離島フェリー対応の物揚場を整備中である。

また、離島における港湾は、住民生活の安定に不可欠な生活基盤であることから、地元の状況を踏まえつつ、防波堤や岸壁等の整備を実施している。

那覇港、石垣港、本部港で大型クルーズ船に対応した岸壁の整備が進められており、那覇港においては平成 21 年 9 月に暫定供用を始めている。また、浮棧橋や旅客待合所については、これまでに着実に整備を進めてきており、今後も地元の要請等を踏まえつつ選択と集中を行いながら取り組んでいるところである。⁵また、宜野湾港は、県内初の本格的な公共マリーナとして計画され、昭和 59 年 3 月に沖縄県管理の地方港湾として指定された後、平成 16 年度まで防波堤、浮棧橋、緑地等の整備が行われ、現在は約 400 隻のクルーザーやヨッ

⁵ 平成 21 年度は、浮棧橋については本部港（本部地区）、野甫港、旅客待合所については南大東港、北大東港で整備中。

トが収容されている。

離島航路事業者は経営基盤が脆弱であり、さらにその多くが赤字経営を余儀なくされているのが現状である。その助成措置として離島航路整備法に基づき一定の要件を備えた航路（平成 21 年 4 月現在 14 事業者）については、補助航路と決定し、欠損が生じた場合は、国及び自治体が補助を行い、離島航路の維持・確保に努めている。

道路については、平成 16 年度に完成した古宇利大橋等の離島架橋、空港、港湾等との連結を強化する道路や生活に密着する市町村道等の整備が進められている。

情報通信基盤については、離島地域へのブロードバンド環境の整備や、南北大東地区等への海底光ケーブル整備が進められており、極小規模離島を除く有人離島のほぼ全域がカバーされてきている。また、平成 23 年より完全移行が予定されている地上デジタル放送に対する離島・過疎地域における対応についても先島地区、南北大東地区などでデジタルテレビ放送中継局など必要な施設整備を行っている。

また、自然景観や環境に配慮した海岸整備等を推進については、これまでに、ふるさと海岸整備事業等を実施している。

（3）生活環境基盤の整備

水源に乏しい離島における水の安定供給を図る観点から、平成 17 年に我喜屋ダム（伊平屋村）を完成し、さらに儀間ダム（久米島町）が平成 23 年度完成予定であり、これにより両離島における生活用水安定化を図っている。その他の離島では、現行計画期間中に海水淡水化施設（渡名喜村、北大東村、粟国村、竹富町（波照間島））や高度浄水処理施設（伊平屋村、座間味村、渡嘉敷村）を整備し、水道水の確保や質の高い供給に取り組んでいる。

また、離島における下水道等の整備により、渡嘉敷村や座間味村などにおいて汚水処理人口普及率が 100%近くに達するなど、水質改善に向けた取組が進んでいる。

離島の公営住宅については、平成 20 年度までに県営 2,460 戸、市長村営 2,845 戸の 5,305 戸が整備されたが、公営住宅の応募倍率は高く、依然不足して

いる。また、都市公園等については、平成 20 年度末時点で 30 箇所・約 357ha を供用している。

離島の廃棄物処理施設の整備については、現行計画期間中、新たに焼却施設を 10 施設、最終処分場を 5 施設整備した。離島市町村のリサイクル率は、沖縄本島市町村に比べると低い値で推移しているが、分別品目の増加や、施設の設置により、大きく改善された市町村も見られる。使用済自動車や使用済家電等の処理困難物については、各種リサイクル法の整備により、不法投棄・野積み等は減少している。

(4) 保健医療の確保と福祉の向上

保健医療の確保については、無歯科医師地区の離島へ歯科医師等を派遣し、巡回診療を実施するほか、離島・へき地の県立病院、診療所等の医師の確保事業を行っている。また、離島における安定的な医療の確保を目的として、竹富島（竹富町）に看護師住宅を整備した。

また、座間味村では、総務省の事業を活用し、アクティブ型電子タグを活用した健康増進事業が実施されている。

高齢者の保健福祉対策については、宮古島、石垣島で介護サービス基盤はおおむね充足しており、サービスの種類も豊富で全国に比べて多く利用されているが、その他の離島においては、サービス事業者の参入が乏しいため、サービスの種類、量ともに少ない。

子育て支援については、平成 18 年度に伊平屋村立保育所が新たに整備された。また、国頭村や与那国町等の 7 市町村において、14 ヲ所のへき地保育所が運営されている。

障害児（者）支援については、宮古島や石垣島など、比較的人口の多い離島においては、サービス利用者も多いため、障害福祉サービス事業所等の整備が進んでいる。

(5) 教育及び地域文化の振興

文化財の保護については、国・県の無形文化財として芸能で 12 件、工芸技術で 11 件、空手・古武術 1 件が指定されている。無形文化財の保存継承のた

めには、後継者育成が不可欠であり、その支援を行っている。また、重要無形文化財(芸能・工芸技術)については、組踊や喜如嘉の芭蕉布、宮古上布、久米島紬等で、後継者育成のための伝承者養成事業を実施している。

(6) 自然環境及び県土の保全

離島・過疎地域においても、自然景観や環境等に配慮した県土づくりを進めており、自然災害に対する安全・安心の確保と被害の抑制が着実に進捗した。

西表石垣国立公園については、現在、西表島について、特にイリオモテヤマネコの保全や海域生態系の保全を中心に取組を進めており、公園区域の拡張等を検討している。

赤土等流出防止対策については、住民主体の赤土等流域協議会を設置し、シンポジウム等を開催するなど、地域住民への普及・啓発を実施している。

【課題】

(1) 産業の振興

離島の農業についてはさとうきびを中心に農業経営が図られているが、台風等の気象災害や水不足による農作物生産の不安定さが課題となっており、安定生産のための基盤整備の推進を図る必要がある。特に、含みつ糖については、商品の開発や施設の効率化等による工場経営体質の強化の取組が必要である。また、流通コストの増嵩を補うためにも、高付加価値な農産物の生産が求められていることから、低コスト耐候性ハウス等の整備を図る必要がある。

さらに、生産と流通加工等が結び付いた農商工連携や6次産業化も大きな課題である。

畜産については、飼料基盤の確保、畜舎の整備、優良牛の導入等により、肉用牛を中心に畜産の振興を図る必要がある。

また、離島では、森林が海岸地域に偏在し、しかも小面積であることから気象災害防止や水源かん養機能等を十分に発揮できておらず、森林の持つ公益的機能の発揮のための啓発普及を行い、防潮、防風林等の造成を図る必要がある。過疎地域においては、林業者やその家族の雇用の確保のため、森林整備事業のみならず、きのこ類やその他の特用林産物生産事業の展開、森林環境教育や森

林セラピーなどの観光事業の確立が課題である。

離島では水産業がその島の基幹産業となっている場合が多く、漁港などの基盤施設は、水産業のみならず離島の主要な交通手段としても重要であることから、今後とも基盤整備を行うとともに、併せて遠隔地にあるという不利な離島の事情をふまえ、水産物の流通・加工施設の整備等について対策を講じていく必要がある。

離島観光の推進については、観光客が順調に増加している中で、離島の有する豊かな自然環境の保全との両立が課題となっている。そうした中で、キャリングキャパシティの考え方に基づいたルールづくりや入島税などの観光客にも負担を分かち合ってもらい仕組みづくりが課題である。

離島の資源を生かした特産品づくりについては、財政事情や人材の不足、原料の確保不足、加工施設等の整備の遅れなどにより、十分な生産体制の確立がなされていないところが多い。また、市場における商品の競争力やブランド力が弱く、販路拡大につながっていない面もある。

また、宮古島が新エネルギー普及促進に向けた地域参加型実証研究事業のモデル地となっているが、今後、離島の特性を生かした環境・エネルギー分野におけるこうした先進的な取組を一層強化し、全国のモデルとなることが期待される。

本島の過疎地域についても、引き続き、基盤整備や活性化のための取組を続けていく必要がある。

(2) 交通、情報通信基盤の整備

道路については、島全体のネットワークとしての機能を早期に発揮させるため引き続き道路の整備が重要である。また、安全で快適な歩行空間と自転車空間を確保することが課題となっている。

航空路については、ナショナルミニマムを確保する観点から、路線維持のための支援を行う必要がある。また、定期便のない空港については、今後対応について地元や事業者による検討が必要である。

港湾についても、離島航路利用者の利便性向上を図るため、石垣島離島ターミナルの再整備等について、着実に整備を推進するとともに、これまで整備し

てきた施設について、機能維持やライフサイクルコストの低減のため、適切な維持管理を行っていく必要がある。

情報通信基盤についても、急速な情報通信技術の発達や IT 利活用の促進が進む中で、離島住民等にとって不利な要素にならないよう、需要に応じた整備を行っていく必要がある。

(3) 生活環境基盤の整備

水道施設の整備については、今後も観光客等の増加により見込まれる水需要への対応や老朽施設の更新、耐震化に取り組む必要がある。特に、海底送水管や海水淡水化施設、高度処理施設が耐用年数を迎えつつあり、これらの施設は、離島地域の水道供給に不可欠な施設であるため、着実な更新等が必要である。また、運営基盤が脆弱であることや、水道料金が割高な小規模水道事業が多くあることから、効果的に安全・安定・低廉を図るため、多様な形態の広域化に取り組む必要がある。

下水道については、透明度の高い慶良間諸島や久米島周辺の海は、観光資源の宝庫であり、家庭からの雑排水による自然破壊に繋がらないように各世帯へ接続を推進することや、接続に係る工事費の捻出が課題である。また、下水道以外の他の汚水処理施設の整備と連携して進めていく必要がある。

3R の推進については、離島では、回収した資源ごみの再資源化の際に、沖縄本島や県外までの輸送費がかかることから、離島市町村の負担となっている。

また、海岸漂着ごみについては、被害が著しいうえに、毎年、漂着が見られることから、継続的な処理費用の確保が必要である。

離島・過疎地域においては、民間賃貸住宅の供給が見込めないことから、若年層の定住化及び地域活性化を図る観点から、公営住宅の建設を促進する必要がある。また、公園・緑地については、計画的な公園整備を進める必要がある。

(4) 保健医療の確保と福祉の向上

保健医療の確保については、離島の中核病院における専門医の確保、公立診療所等の老朽化が課題となっている。

高齢者の保健福祉対策については、宮古島、石垣島を除く離島において、サ

サービスの種類、量が少ないため、利用者が必要なサービスを受けられない状況であり、特に在宅サービスの確保が課題となっている。

障害児（者）支援については、人口の少ない離島においては、サービスの利用者が確保できないため、事業所の進出が困難であり、障害者が身近な地域において、必要な障害福祉サービス、相談支援等を受けられない状況がある。

（５）教育及び地域文化の振興

文化財の保護等については、伝承者養成は一朝一夕にできるものではなく、長年にわたる技術や技芸の修練と研鑽が必要である。伝承者の長期的な参画が求められるところであるが、芸能関係では後継者となる若手の台頭・参画が顕著な反面、工芸技術分野のなかには伝承者の定着が難しい局面もある。また、国庫補助による伝承者養成事業については、国庫補助に対し県予算の対応費の減により適切な対応が厳しくなっている。

（６）自然環境及び県土の保全

離島においては、引き続き、その豊かな自然の保全施策を進めていくとともに、自然公園区域の拡張に向けた検討や赤土や漂着ごみ対策を引き続き進めていく必要がある。

9 駐留軍用地跡地の利用の促進等

【現状と実績】

「普天間飛行場の移設に係る政府方針」（平成 11 年 12 月閣議決定）における「駐留軍用地跡地利用の促進及び円滑化等に関する方針」を受け、普天間飛行場の跡地利用の促進に向けた国、沖縄県及び関係市町村間の総合調整機能を果たす調整機関として「跡地対策準備協議会」を平成 12 年 5 月に設置した。跡地対策準備協議会において、普天間飛行場の跡地利用計画策定に係る基本的な取組の方向や具体的な取組等を内容とする「普天間飛行場の跡地利用の促進及び円滑化等に係る取組分野ごとの課題と対応方針」が取りまとめられた。跡地対策準備協議会は平成 14 年 9 月に跡地対策協議会に移行したが、平成 18 年 5 月に閣議決定された「在日米軍の兵力構成見直し等に関する政府の取組について」により、平成 11 年の閣議決定が廃止されたため、協議会設置の根拠が失われた状態になっている。

平成 8 年 12 月の SAC0 最終報告において、普天間飛行場を含む 11 の米軍施設・区域 5,002ha の返還が合意され、平成 22 年 3 月末現在 343ha の返還が実現し、跡地利用に向けた取組が進んでいる。また、平成 18 年 5 月の日米安全保障協議委員会で承認された「再編の実施のための日米ロードマップ」においては、嘉手納飛行場以南の 6 施設の返還について、検討することが盛り込まれた。さらに、平成 22 年 5 月の同委員会の共同発表において、嘉手納以南の施設・区域の返還が、「再編の実施のための日米ロードマップ」に従って着実に実施されることが確認され、加えて、キャンプ瑞慶覧の「インダストリアル・コリドー」及び牧港補給地区の一部が早期返還における優先分野であることが決定された。

現在、沖縄県及び関係市町村において計画の策定に向けた地権者の合意形成等、跡地利用の取組が行われている。このような地元の取組に対し、国においては、アドバイザーやプロジェクト・マネージャーの派遣や大規模駐留軍用地跡地等利用推進費による支援を行っている。また、沖縄振興特別措置法に基づく「特定振興駐留軍用地跡地」として、平成 15 年 10 月にキャンプ桑江北側地区等を、平成 21 年 4 月に読谷補助飛行場、楚辺通信所及び瀬名波通信施設を指定した。

普天間飛行場では、平成 13 年度からこれまで跡地利用計画策定に向けた関連調査が実施されている。平成 18 年 2 月には、沖縄県と宜野湾市の共同により「普天間飛行場跡地利用基本方針」が策定され、平成 19 年 5 月には基本方針を踏まえて、跡地利用計画策定までの具体的な取組内容・手順・役割分担等を明らかにした「普天間飛行場跡地利用計画策定に向けた行動計画」が策定された。現在は、基本方針及び行動計画に基づき、合意形成に向けた取組や計画策定に向けた取組が行われている。

原状回復措置(物件の除却や土壤汚染等の除去等)については、国は、日米合同委員会の返還合意から返還までの間に、返還される施設・区域の全域について、駐留軍の使用に起因する土壤の汚染、水質の汚濁、遺棄不発弾その他火薬類及び埋立処分廃棄物の蓋然性を把握するため、返還前の土地使用履歴等に関する資料等調査⁶を実施している。また、あわせて、駐留軍又は国が整備した建物その他工作物について、撤去物件の数量等を事前に把握するため、資料等調査を実施している。こうした資料等調査の結果に基づき、国は、計画的な原状回復措置に努めているが、土壤汚染等があった部分については、その除去等に、相当の期間を要している。

【課題】

「再編の実施のための日米ロードマップ」において返還について盛り込まれた嘉手納飛行場以南の 6 施設は、面積が大規模であり、人口、都市機能等が集中する中南部都市圏に位置しているため、跡地の有効利用は、今後の沖縄振興の観点から重要な課題である。このため、沖縄県及び関係市町村の跡地利用の取組が円滑に進められるよう支援する必要がある。また、今後、これらの跡地の利用計画の策定・具体化の促進のための協議・調整が必要となった場合には、その対応について検討する必要がある。

跡地利用の円滑な推進のためには、地権者等関係者の円滑な合意形成が重要であるが、駐留軍用地の相続等による新たな地権者への対応や、まちづくりの観点等から地域住民の跡地利用への参画が課題である。

⁶ 例えば、過去の航空写真、地形図、建設時の資料並びに県・市町村及び駐留軍が保有する関係資料の収集、施設・区域周辺住民からの聴取など

跡地利用計画の迅速な策定のためには、返還前に立入調査を行い、埋蔵文化財や自然環境に関する必要な情報を早期に収集することが有効であるが、返還前の基地内立入りが制限されていることから、立入調査の事例を拡充していくことが課題である。

埋蔵文化財調査については、試掘調査、確認調査を迅速に行うことにより、跡地整備の事業着手を早めるとともに、本発掘調査を円滑に実施することにより、跡地整備を速やかに行うことが可能となるが、専門的な知識を持つ人員の確保が課題である。

普天間飛行場については、跡地利用計画策定に向けた取組を引き続き推進するとともに、計画を踏まえ、事業実施に向けた具体的な措置の検討が今後の課題である。

原状回復措置については、資料等調査に基づき作成した返還実施計画において、撤去すべき物件の所在、土壌汚染及び遺棄不発弾等の蓋然性箇所及び調査箇所、また、原状回復措置に要すると見込まれる期間を記載しており、跡地利用計画の策定に資するものであるが、土壌汚染等がある部分については、その除去等に相当の期間を要する場合もあることから、跡地利用の円滑な取組に影響を及ぼすこともある。また、資料等調査により蓋然性を把握していない箇所から土壌汚染等が発見される場合もあり、資料等調査の精度向上が課題である。

駐留軍用地跡地における民間投資による再開発事業では、多額の資金需要の発生が見込まれることから、不足する県内の資金量を補う金融の役割は重要なものとなる。特に、今後生じる大規模な基地返還跡地においては、県中南部における都市構造の歪みの是正、良好な生活環境の確保、交通体系の整備など数多くの大規模プロジェクトが見込まれ、超長期の安定的な資金の供給が求められることから、政策金融の役割が極めて重要となる。