

3-2-⑦ 離島振興

8 新エネルギー導入、スマートグリッド形成の取組事例(宮古島市の取組)

宮古島バイオエタノール・アイランド構想

◎内閣府、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省、消防庁の各府省連携により実証事業を実施中。

◎沖縄県宮古島のサトウキビからバイオエタノールを製造し、島内で消費されるガソリン(年間約2.4万キロリットル)の全てをE3を目指す(島内の乗用車は約2万台)。

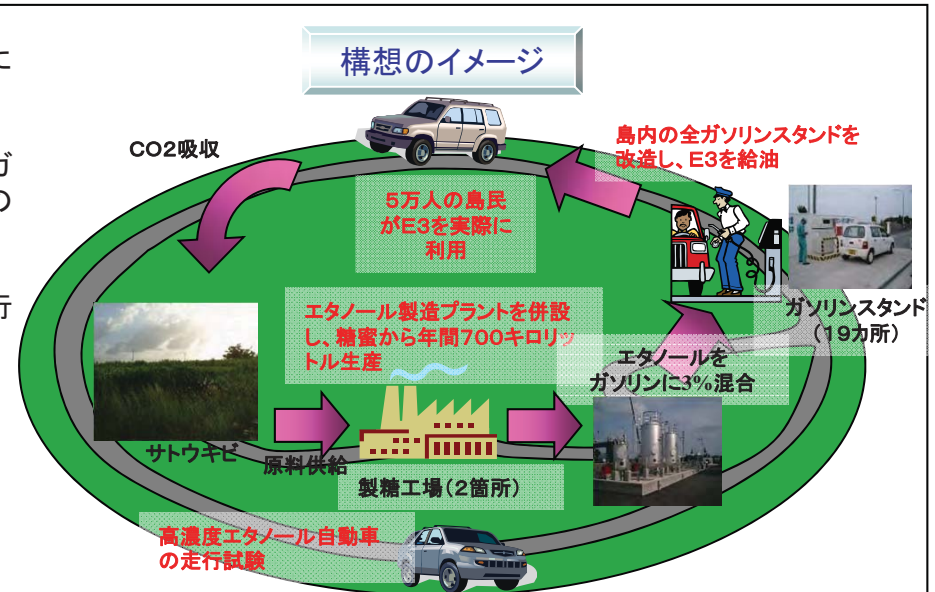
◎現在、19箇所のガソリンスタンドのうち、4箇所でE3を給油。E3燃料走行台数は1,538台。(平成22年12月時点)

【宮古島の基礎データ】

- ①島嶼面積:159.11km² ②人口:47,631人(H21.3月)
- ③島内走行車両台数:約3万5千台
- ④年間ガソリン消費量:23,930kl ※全ガソリンのE3化に必要なエタノール量は718kl
- ⑤ガソリンスタンド数:19箇所

【宮古島のサトウキビ生産(H20)】

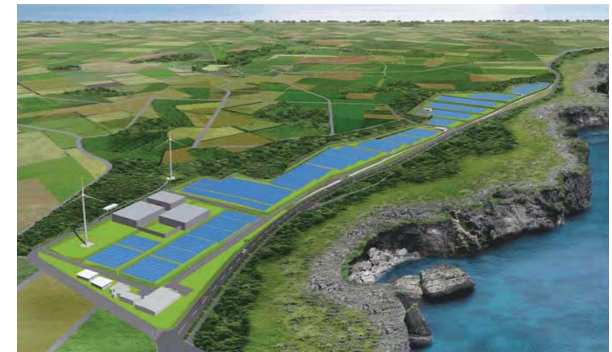
- ①収穫面積:2,906ha ②生産量:229,935t
- ③糖蜜生産量(推定):5,829t ④糖蜜から生産可能なエタノール量:1,865kl



離島独立型系統新エネルギー導入実証事業

系統規模の異なる宮古島、与那国島、北大東島および多良間島の独立型電力系統へ、太陽光発電設備を大量導入した場合の実系統へ与える影響を把握するとともに系統安定化対策に関する実証試験を実施。

- (1) 事業開始:平成21年7月(実証試験期間:平成22年8,9,10月~平成26年3月)
- (2) 実証試験場所:宮古島、与那国島、北大東島、多良間島
- (3) 太陽光発電システムの予定規模:宮古島4,000kW、与那国島150kW、北大東島100kW、多良間島250kW



3-2-⑧ 離島振興

9 離島地域の交通路線(航空路)

沖縄は、東西約1,000km、南北約400kmに及ぶ広大な海域に存在しており、旅客や生活必需物資等の安全輸送など離島住民にとって、航空路は極めて重要な役割を果たしている。

県内路線：10路線(平成22年9月現在)

【那覇 ⇄ 離島】

(宮古・石垣・久米島・南大東・北大東・与那国)

【宮古 ⇄ 離島】 【石垣 ⇄ 離島】 【南大東 ⇄ 北大東】

(多良間・石垣) (与那国)

航空路線数 ※平成15年～21年は11月現在

年	15	16	17	18	19	20	21
航空路	14	14	14	13	12	11	10

離島航空路における主な助成制度

・運航費補助

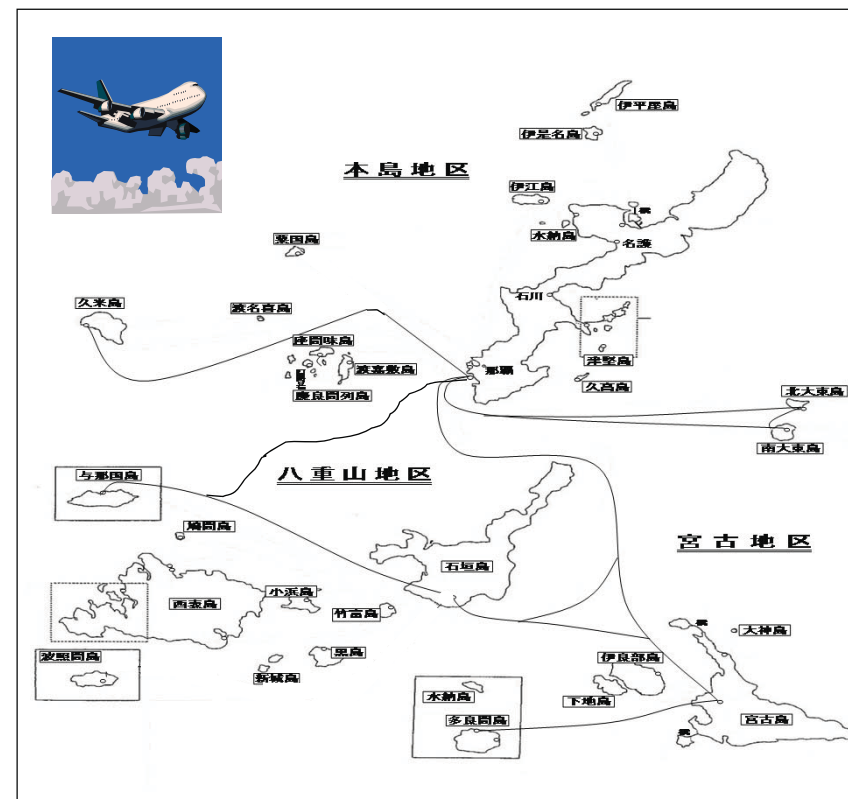
航空機に係る部品の購入等物件相当部分又は当該路線の経常損失額の9割を条件として、いずれか低い額を補助

(那覇ー久米島、石垣ー与那国、宮古ー多良間)

・航空機燃料税の軽減措置

一定の離島航空路線に就航する航空機に対する航空機燃料税については、従前の全国の3/4相当の軽減措置が維持されるよう1キロリットルにつき、19,500円を13,500円に軽減措置の拡充を行った。

・その他、機体購入費補助や着陸料、航空援助施設利用料の軽減措置等を行っている。また、運賃については航空会社が離島割引(離島住民割引運賃制度)を実施している。



離島及び離島間を結ぶ交通路線は、住民の足としての役割や生活物資の輸送に加えて、観光・リゾート産業をはじめとした地域の産業振興にも大きく貢献しており、今後もその維持・確保に取り組む必要がある。

3-2-⑨ 離島振興

10 離島地域の交通路線(航路)

沖縄は、東西約1,000km、南北約400kmに及ぶ広大な海域に存在しており、旅客や生活必需物資等の安全輸送など離島住民にとって航路は極めて重要な役割を果たしている。

県内路線：22路線（平成22年4月現在）

※ 県外路線：4路線、外国路線：1路線

離島航路数

年	15	16	17	18	19	20	21
航路数	27 (15)	26 (15)	23 (15)	22 (14)	22 (14)	22 (14)	22 (14)

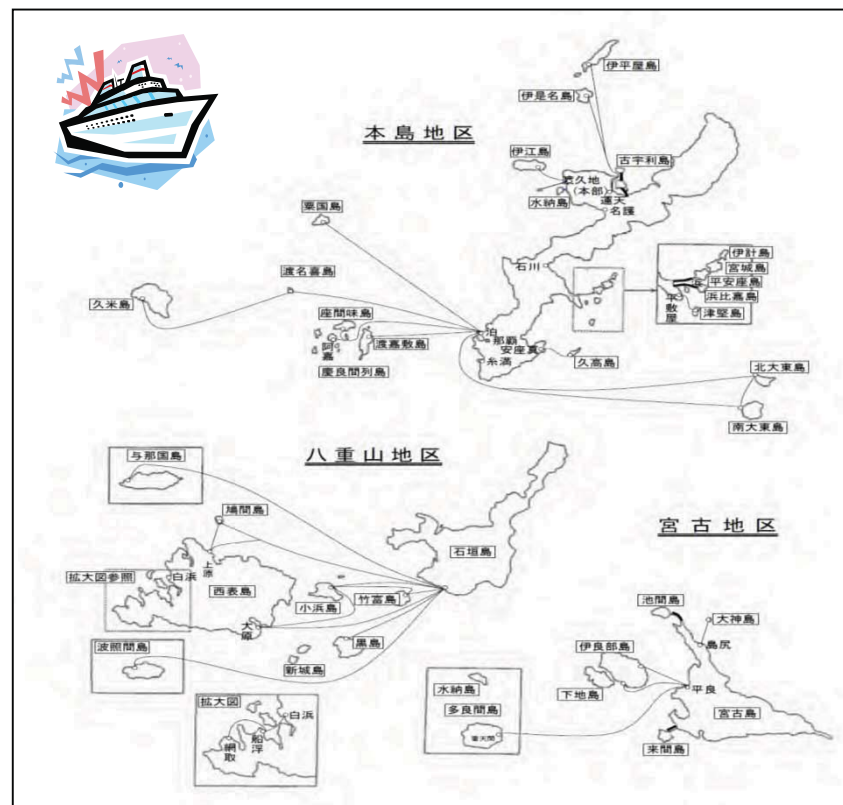
※（ ）内は補助指定航路の内数

離島運航補助制度

「離島航路整備法」に基づき、一定の要件を備える離島航路の運営に欠損が生じた場合、その標準的な欠損額を計算し、それを上限として国土交通省が補助を行うもの（沖縄県においては、運営による欠損額から国の補助額を差し引いた額について、県が2/3市町村は1/3を、それぞれ補助している）。

※「離島運航補助対象航路」（14航路）

伊平屋－運天、伊是名－運天、泊－渡嘉敷、泊－座間味、泊－粟国、石垣－波照間、石垣－与那国、泊－渡名喜－久米島、多良間－平良、大神－島尻、水納－渡久地、久高－安座真、船浮－白浜－綱取、泊－南・北大東



離島航路事業者の経営基盤が脆弱であり、多くが赤字経営を余儀なくされている。離島住民の足、物資の輸送手段として必要不可欠なものであり、路線の維持・確保に取り組む必要がある。