

# 沖縄振興審議会会長・専門委員会合 第1回議事録

内閣府政策統括官（沖縄政策担当）

# 沖縄振興審議会会長・専門委員会合 議事次第

日 時 平成28年 6 月 8 日（水） 11:00～12:30  
場 所 中央合同庁舎第 8 号館 8 階特別大会議室

1. 開 会

2. 議 事

- ・沖縄振興の仕組みと現状について
- ・自由討議

3. 閉 会

## 沖縄振興審議会会長・専門委員会合配布資料

- 資料 1 沖縄振興審議会専門委員名簿
- 資料 2 沖縄振興審議会委員名簿
- 資料 3 沖縄振興特別措置法等（抜粋）
- 資料 4 沖縄振興の仕組みについて（事務局説明資料）
- 資料 5 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画の概要及び中間評価の現状について（県説明資料）
- 資料 6 沖縄振興予算について（事務局説明資料）
- 資料 7 社会資本整備の実績と現状について（事務局説明資料）
- 参考資料 1 沖縄振興基本方針
- 参考資料 2 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画と実施計画
- 参考資料 3 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）

— 沖縄振興審議会専門委員名簿 —

沖縄工業高等専門学校名誉教授	伊東 繁
琉球大学学長	大城 肇
公益社団法人沖縄県母子寡婦福祉連合会 沖縄県マザーズスクエアゆいはあと統括責任者	小那覇 涼子
株式会社アイリスエステサロン代表取締役 沖縄県中小企業家同友会代表理事	新城 恵子
筑波大学システム情報系准教授	谷口 綾子
日本電気株式会社南関東支社支社長代理（前沖縄支店長）	知念 敏志
パークレイズ証券株式会社顧問 株式会社肥後銀行取締役	益戸 正樹
大阪府立大学地域保健学域教育福祉学類教授	山野 則子

## — 出席者 —

○審議会会長

伊藤元重会長

○専門委員

伊東繁委員、大城肇委員、小那覇涼子委員、新城恵子委員、知念敏志委員  
山野則子委員

○内閣府

島尻沖縄担当大臣、松本副大臣、石原内閣府審議官、関政策統括官（沖縄政策担当）、  
藤本振興局長、日下官房審議官、古谷官房審議官、岡本参事官（企画担当）、久保田沖  
縄総合事務局長

○沖縄県

金城総務部長、下地企画部長、屋比久商工労働部長

○岡本参事官 皆様おはようございます。それでは、ただいまから「沖縄振興審議会会長・専門委員会合」を開催いたします。

本日は伊藤会長と6名の専門委員の皆様にご出席いただいております。

なお、会議の公開につきましては、沖縄振興審議会と同様に原則公開とすることとしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○岡本参事官 それでは、そのようにさせていただきたいと存じます。

進行につき、伊藤会長、よろしくお願いたします。

○伊藤会長 委員の皆様にはお忙しいところ御出席いただきまして、ありがとうございます。司会を務めさせていただきます伊藤元重です。よろしくお願いたします。

議事に入る前に、本日は島尻大臣、松本副大臣がお見えになっておりますので、島尻大臣から御挨拶をいただきます。よろしくお願いたします。

○島尻大臣 皆様おはようございます。伊藤会長はじめ、本日御出席の専門委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。心から御礼を申し上げたいと思います。

この度、現在の沖縄振興審議会において、より専門的な見地から検討を行うという目的で、審議会に新たに8名の方に専門委員への御就任をお願い申し上げましたところ、皆様に快くお引き受けをいただきました。誠にありがとうございます。

本会議の議題でございます沖縄振興の現状について簡単に申し上げますと、内閣府として平成28年度は、昨年度を上回る総額3,350億円の沖縄振興予算を確保いたしまして、また、沖縄の子供の貧困緊急対策事業の10億円につきましても新たに予算を計上するなど、沖縄振興のための各種施策を実施しているところでございます。

また、平成24年に沖縄振興特別措置法が改正されまして、沖縄振興一括交付金が創設されましたが、社会資本整備はもとより、観光や産業の振興、さらにはこれまで必ずしも行政のサポートが行き届いていなかったと言われている離島振興、教育、福祉などの分野におきましても、沖縄の実情に即したきめの細かい施策を展開することが可能となりました。

これらの取組もございまして、社会資本の着実な整備に加えて入域観光客数が過去最高を記録するなど、確か717万人を突破したと記憶はございますけれども、観光や雇用といった様々な分野において成果が上がっている一方で、一人当たりの県民所得や産業の高付加価値化、そして子供の貧困など残された課題もあるように思います。

沖縄県が策定いたしました沖縄振興計画も5年目となりまして、折り返し地点を迎えている中で、これまでの沖縄振興の実績等をしっかりと把握しつつ、この課題を分析する必要があります。国としても県と連携しつつ議論を深めていきたいと考えております。

今後の沖縄振興策をより良いものとするために、委員の皆様から御忌憚のない御意見を賜りますようお願いを申し上げまして、御挨拶に代えさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

(カメラ退室)

○伊藤会長 ここで本会合の専門委員について御報告いたしたいと思います。資料1「沖縄振興審議会専門委員名簿」を御覧いただきたいと思います。今回は初めての会合となりますので、専門委員の皆様方より一言ずつ御挨拶をお願いしたいと考えております。

それでは、まず伊東専門委員からお願いします。

○伊東専門委員 沖縄高専の元校長の伊東です。よろしく願いいたします。

○伊藤会長 続きまして、大城専門委員、お願いします。

○大城委員 琉球大学学長の大城です。

現行の改正されました沖縄振興特別措置法において、琉球大学という固有名詞が入っておりますので、その役割を果たせればと思っております。よろしく願いいたします。

○伊藤会長 続きまして、小那覇専門委員、お願いします。

○小那覇専門委員 公益社団法人沖縄県母子寡婦福祉連合会の小那覇と申します。

ひとり親家庭の支援を行っているところです。よろしく願いいたします。

○伊藤会長 新城専門委員、お願いします。

○新城専門委員 アイリスエステサロンと沖縄中小企業家同友会の代表として参加させていただきました。

女性が活躍する職場で起こっているいろいろな現場の問題を皆さんに提示できればいいなと思っております。よろしく願いいたします。

○伊藤会長 知念専門委員、お願いします。

○知念専門委員 NECの知念です。よろしく願いいたします。

この名簿にあるとおり、3月まで6年間、沖縄支店長という形でさせていただきました。名刺交換させていただいた方はあれですけども、今回4月に南関東支社というところで、横浜のみなどみらいになるのですが、南関東支社で実は沖縄担当をしているということで、沖縄県、千葉県と3カ所を担当させていただいています。引き続き沖縄を担当させていただきますので、よろしく願いいたします。

○伊藤会長 山野専門委員、お願いします。

○山野専門委員 大阪府立大学の山野と申します。

児童福祉、スクールソーシャルワーク、子供の虐待、貧困問題、そういったことを研究しております。どうぞよろしく願いいたします。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

それでは、議事に入りたいと思います。本日は皆様初めての会合となりますので、沖縄振興の仕組みや現状、沖縄振興計画の中間評価の概要及び進捗状況等について、内閣府、沖縄県からそれぞれ説明をいただいてから意見交換をいただきたいと思います。

まず沖縄振興の仕組みにつきまして、内閣府から説明をお願いしたいと思います。

○日下官房審議官 沖縄振興の仕組みについて、私から簡単に御紹介したいと思います。

資料4をお開けいただきたいと思います。

皆さんよく御承知のことだと思いますけれども、沖縄の3つの特殊事情、冒頭にありますような歴史的事情、地理的事情、社会的事情があることから、国の責務としての沖縄振興が行われてまいりました。沖縄振興特別措置法という特別の法律の下、必置の特命担当大臣、内閣府の沖縄担当部局、国会における特別委員会といった特別の組織がありまして、沖縄独自の一括交付金制度、他に例を見ない高率補助や、これも他に例のない各種優遇税制、沖縄振興開発金融公庫による融資といった措置がとられてきたところでございます。

一番下の段にまいりまして、具体的には10年の計画である沖縄振興計画によって昭和47年から振興策が行われ、現在第5次の計画の5年目に入っているところでございます。

次のページと併せて御覧いただきたいと思いますが、昭和47年から平成14年3月までの沖縄振興開発特別措置法の下では、主としてインフラ整備面における本土との格差是正を目標として進められてまいりました。この間、平成13年には省庁再編がありまして、沖縄開発庁が内閣府の沖縄担当部局となり、沖縄振興は内閣の重要政策の1つと位置づけられたところでもございます。

平成14年度からの沖縄振興特別措置法の下では、1ページ目の右の方、4次計画以降になりますけれども、後ほど説明があると思いますが、社会資本整備で本土との格差が縮小してきたことを踏まえまして、主として民間主導の自立型経済の構築がうたわれております。このときに現在ある特区、地域制度の基盤も整備されたところでございます。

一番最後、4ページに移りまして、沖縄振興特別措置法の現在の計画体系でございすけれども、平成24年の特別措置法の改正によりまして、沖縄振興における沖縄県の主体的役割を尊重し、その自主性をより発揮できるようにする観点から、沖縄振興計画の策定主体が国から県に移されました。国は沖縄振興基本方針を作りまして、県がそれに基づいて沖縄振興計画、すなわち沖縄21世紀ビジョン基本計画を平成24年に策定したところでございます。

あわせて、このときに沖縄振興における県の自主性の発揮を支援するため、自由度の高い一括交付金の制度が新たに設けられて現在に至っているところでございます。

簡単ですが、以上でございます。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

それでは、続きましては沖縄県から、沖縄振興計画の概要と中間評価の現状につきまして御説明をお願いしたいと思います。

○下地沖縄県企画部長 おはようございます。沖縄県の企画部長の下地でございます。座らせていただいて、説明させていただきたいと思います。

早速ですが、沖縄21世紀ビジョン基本計画の概要及びその中間報告の現状について御説明申し上げますが、お手元の資料5を御覧いただきたいと思います。

1ページ、沖縄21世紀ビジョン基本計画は、県民が描く将来像の実現を目指し、県が主体的に策定した初めての計画で、沖縄振興特別措置法に基づく沖縄振興計画としての性格



を有しております。

基本計画では目標のところにもありますように、自立、交流、貢献を指針とし、我が国の発展に寄与する新生沖縄を創造するとともに、自然や文化などよき沖縄の価値を高めていく再生沖縄に取り組み、ビジョンで示された県民が描く5つの将来像の実現と、基地問題の解決など4つの固有の課題を克服することを目標としております。

その特徴としましては、豊かな自然環境の下、医療や福祉、保健が充実し、子供から高齢者まで安心安全に生活できる沖縄らしい優しい社会の構築と、沖縄はもとより日本全体のアジアの活力を取り入れる橋頭堡となることなどを目指す、強くしなやかな自立型経済の構築を施策展開の2つの基軸として明示した点でございます。

これらの2つの基軸に添った施策を展開し、相互に好循環を生むことで目標を達成することとしております。

2ページ、沖縄21世紀ビジョンの体系と基本計画及び実施計画の評価方法をこのページで表しております。左の体系図ですが、5つの将来像から成る沖縄21世紀ビジョンを頂点に10年間の総合計画である基本計画、具体的な取組をまとめた前期、後期5年から成る実施計画がございます。

基本計画は36の基本施策と118の施策展開から構成されておまして、実施計画は施策展開ごとに具体的な施策や取組がまとめられております。今回の中間評価では、右上の中間評価手順に記載しているとおり、まず実施計画の評価・点検を行いまして、その結果を踏まえ、基本計画の中間評価を行うこととしております。

一番下の赤枠の部分ですが、実施計画の評価・点検に当たっては、毎年度の沖縄県PDCA結果を活用し、主な課題の解消状況や成果指標の達成状況等について検証いたします。

次に、その上の緑枠部分ですが、基本計画の中間評価においては、実施計画の評価・点検結果を反映するとともに、施策展開ごとに成果や課題、今後の施策の展開方向を検証し、基本施策単位で総括をしていくこととしております。

3ページ、この中間評価の流れをもう少し詳しく図示したものになります。先ほども説明いたしましたが、中間評価の実施に当たっては行政評価である沖縄県PDCAの4年分の実施結果を活用しまして、評価項目にある4つの視点で評価を行います。実施計画には118の施策展開ごとに5年後の目標値を定めた成果指標と、施策展開を推進する上で解決すべき主な課題を設定しておりますので、その達成状況や解消状況について評価を行います。

成果指標の達成状況については次ページ以降に分野ごとに事例をまとめておりますので、後ほど説明させていただきたいと思っております。

主な課題の解消状況の評価においては、課題解決に向けて様々な取組を実施してきましたので、その取り組みによる成果や後期計画期間に向けた課題及び施策展開を検証いたします。

その結果、左下のオレンジ色の部分ですが、主な課題が今なお残っている場合は、後期計画期間において主な課題の解消に向けた取組の充実強化を図り、改善に向けて継続して

取り組むこととしております。

右下の赤の部分ですが、社会経済情勢等の変化等により新たな課題が発生した場合は、後期計画期間においてその課題に対応した施策展開を図っていくこととしております。

4～11ページは、成果指標の達成状況について現時点の評価状況を主な分野ごとに2つずつ事例を挙げております。時間も限られておりますので、簡単に御説明させていただきます。

まず最初の観光分野ですが、主な成果指標として入域観光客数とクルーズ船寄港回数・入域乗船客数を挙げております。入域観光客数について御説明いたしますと、グラフの下の表に前期計画期間における成果指標を表しております。成果指標については計画策定時の値を基準値とし、それを5年後の目標として設定したものがグラフ右端の赤字で示しているものになります。現時点での直近値を表の真ん中に記載しておりますが、中間評価においてはこれまでの取組の成果指標の推移等を踏まえた目標値の達成見込みを評価することとしており、それを一番下の成果指標の達成状況に記載させていただいております。

入域観光客数の場合は、目標値を800万人と設定しております。プロモーション活動や新規就航路線の増便等により入域観光客数は増加を続けていることから、目標を達成すると見込んでおります。

右の方のクルーズ船の寄港回数あるいは入域乗船客数については、近年のアジアからのクルーズ船観光客の大幅な伸びなどもあり、既に目標を達成しております。しかしながら、ここには記しておりませんが、急激なインバウンドの伸びによりまして、特に空港とか港湾のインフラに課題が発生しているという状況であります。

ちなみに今回クルーズ船の寄港回数は、去年度の219回から400回を超すという今の予定がございます。

次に5ページをお願いいたします。情報通信分野についてですが、主な成果指標として情報通信関連企業の立地企業数・立地企業における雇用者数と、ソフトウェアの1人当たりの年間売上げを挙げさせていただいております。情報通信関連企業の立地企業における雇用者数については、誘致施策や地域・特区制度の要件緩和等によりまして立地企業数は既に目標を達成しておりますけれども、コールセンター等、大量雇用型の企業の立地が現在ではコンテンツ制作とかソフトウェア開発等が増えたことから、雇用者数は2万6,000人となっております。しかしながら、ソフトウェア業の一人当たりの年間売上げについては、県内IT企業の高度化や多様化に向けた支援等を実施したことにより、既に目標を達成しているところでございます。

6ページ、国際物流分野については臨空・臨港型産業の立地企業数・雇用者数と、那覇空港の国際貨物取扱量を挙げております。両指標とも目標達成は厳しい状況にありますが、着実に増加していることから、今後もさらなる臨空・臨港型産業の集積に向けた諸施策を実施し、立地企業や貨物取扱量の増加を図ってまいりたいと考えております。

7ページは科学技術分野について、研究開発型ベンチャー企業数と県内からの特許出願

数を挙げております。研究開発型ベンチャー企業については、共同研究や研究開発の支援等により順調に増加しており、既に目標を達成しております。それから、県内からの特許出願数については、企業における出願案件の絞り込みとか、あるいは外国出願案件の増加により伸び悩んでいるため、目標達成は厳しい状況にあると考えております。

8ページを御覧ください。雇用情勢分野については完全失業率と就業者数を挙げております。雇用創出や求職のミスマッチ解消等、これらの施策あるいはグジョブ運動等を精力的に実施したことによりまして、完全失業率は改善が進んでおりまして、既に目標を達成している状況でございます。就業者数も増加傾向で推移しており、既に目標を達成しているということでもあります。さらに資料にはありませんが、有効求人倍率も3年連続で過去最高を更新するなど、雇用環境の改善が進んでおります。しかしながら、一方で非正規雇用が多いこと、低所得等の課題が今なお残っているという状況でございます。

9ページ、教育分野については全国学力・学習状況調査平均正答率と、大学等進学率を挙げております。全国学力・学習状況調査平均正答率は、学校支援訪問や学校支援員の配置等により、平成26年に大きく改善しております。平成27年の正答率は低下しておりますけれども、これは全国の平均も低下していることから、沖縄と全国との差は平成26年より縮小しているという状況にあります。

右側の大学等進学率についても、まだまだ全国との差はあるものの、目標値は達成できる見込みとなっておりますが、今後の進学率の伸びには多くの課題があると認識しております。

10ページ、子育て福祉分野については、公的施設等放課後児童クラブの設置割合と、就業相談から就職に結びついたひとり親家庭の数を挙げております。公的施設等放課後児童クラブの設置割合については、公的施設を活用したクラブが増加する一方で、民間施設活用クラブも増加しているため、横ばいで推移している状況となっております。

就業相談から就職に結びついたひとり親家庭の数については、ひとり親家庭の親に対し職業訓練などの支援を行ったことで、ひとり親家庭の自立が図られており、既に目標を達成しております。

11ページ、離島振興分野については、低減化した路線における航路・航空路の利用者数と、体験・交流を目的に離島へ派遣する児童生徒数の累計を挙げております。低減化した路線における航路・航空路の利用者数については、離島航路及び航空路の運賃を低減することで利用者数の増が図られており、平成27年度には航路・航空路ともに目標を上回っている状況にあります。それから、体験・交流を目的に離島へ派遣する児童生徒についても、教育関係者からの評価が年々高まってきており、参加校の増加へとつながり、派遣児童数が急増していることから既に目標を達成している状況にあります。

12ページ、先ほども御説明いたしました、社会経済情勢等の変化により新たな課題が発生した場合は、後期計画期間においてその課題に対応した施策展開を図っていくこととしております。その観点から今後の施策展開に反映する必要があると考えております。本

年3月に沖縄県が策定しました2つの計画がありますので、それを紹介させていただきたいと思います。

最初に、「沖縄県子どもの貧困対策計画」の概要を説明いたします。計画策定に至った社会背景としまして、全国的に子供の育ちや子育てをめぐる社会的、経済的な環境変化があり、これに加え沖縄県においては失業率が高いこと、一人当たりの県民所得が全国最下位であること、さらにひとり親家庭の出現率が高いことなどにより全国と比較して貧困状態で暮らす子供が多く、子供の生活と成長に影響を及ぼしていることが懸念されており、克服すべき重要課題となっていました。

左下は子供の貧困が生活や成長に与える影響をまとめたイメージ図であります。この図にもあるとおり、子供の貧困は中央の経済的貧困を背景に、子供の生活や成長に様々な影響を及ぼし、成長後も次世代に引き継がれることが問題とされております。このため、子供の貧困対策を進めるための計画策定へと至ったわけですが、子供の貧困対策計画を策定するに当たり、初めに貧困状態に置かれている子供の数、割合を把握するための調査を行いました。その結果、沖縄県の子供の貧困率は29.9%で全国の16.3%の約1.8倍との結果となり、本県における子供の貧困の実態が明らかとなっております。

子供の貧困対策が幅広い主体の参画の下、ライフステージに応じた切れ目のない総合的な支援を行う必要がありますので、地域の実情に即した様々な施策を展開していくこととしております。

次に13ページをお開きください。沖縄県アジア経済戦略構想のイメージ図になります。沖縄県アジア経済戦略構想では、今後の沖縄経済を牽引する基軸となる5つの重点戦略と、アジア市場を取り込むことで新たな成長を推進する4つの産業成長戦略及び諸施策の展開あるいは実現に向けた5つの推進機能により、高度化・多様化するアジアのニーズを取り込み、アジアと日本を結ぶ戦略的拠点となることを目指しております。沖縄県では、この構想で示された重点戦略等の課題や施策展開に対する沖縄県の具体的な取組を総合的に推進するため、平成28年3月に沖縄県アジア経済戦略構想推進計画を策定し、今後、計画に基づく取組を推進しまして、21世紀ビジョン基本計画の目標達成に向けて産業、経済の成長を加速させていく所存でございます。

最後に14ページをお開きください。中間評価に係る作業スケジュールについて御説明いたします。現在、前年度の庁内における評価・点検作業を踏まえ、3年分の中間評価素案の取りまとめを行っているところでございます。夏頃をめどに3年分の評価素案策定後に、平成27年度事業を対象としたPDCA結果を追加しまして、秋ごろまでには4年分の中間評価をまとめたいと考えております。4年分の中間評価がまとまりましたら、それをもとに後期実施計画の策定と必要に応じて基本計画の改定作業を行い、平成29年度から後期計画期間へつなげていくことを考えております。

沖縄県としましては、平成29年度以降の計画期間後期において、これまでの沖縄振興の流れをより一層加速させていくためにも、中間評価により前期計画期間中の成果や課題、

今後の施策の展開方向をしっかりと評価・点検してまいります。

以上で説明を終わらせていただきます。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

続きまして沖縄振興予算、社会資本整備の実績と現状につきまして、内閣府から説明をお願いします。

○古谷官房審議官 お手元の資料6「沖縄振興予算について」という資料から御説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、まず沖縄の予算のことが書いてございます。先ほど沖縄振興の仕組みという話の中で、沖縄の特殊事情に鑑みて特別の措置を講じるということがございましたけれども、まさに沖縄振興の沖縄関係予算というのもそのための予算でございます。ですから特殊事情に対応するために必要な事業に関する予算を計上してございます。例えば社会保障関係費とか、義務教育の関係費といったものは沖縄振興予算には入っておりません。当然全国と同様に措置されているところでございます。

では具体的に特殊事情に対応するために必要な事業というのは、やはり社会資本整備が遅れていたということもあって、ここにありますとおり道路、港湾、空港、治山事業といった公共事業あるいは文教関係、病院関係といった施設整備を内閣府において一括計上する。他の地域の場合は、例えば道路なら道路予算という形でまとまって予算となり、予算審議に並行する形で箇所付けが決まり、4月から執行されていくわけですがけれども、沖縄振興予算の場合にはまさに沖縄の予算というのは12月で政府の原案が決まった段階で大体沖縄の道路はこうなるというのが見える形になっております。

一括計上しているのは、例えば港湾は作ったけれども、そこに至る道路ができていないとか、あるいは病院ができたけれども、隣の学校がないみたいな、そういった整合性がないものではなく、整合的に社会資本整備を進めていくために内閣府に一括計上をし、計画的にまさに振興計画をもって整備しているものでございます。

もう一つの特徴は、次にありますとおり高い補助率、高率補助でございます。例えば全国で2分の1河川改修のところ、10分の9というような極めて高いものになっているのを見ていただけるかと思います。空港にしても全国3分の2のものが10分の9.5という形になっております。

もう一つ、沖縄予算の特徴を申し上げれば、かなりの部分を今、一括交付金が占めているというのを見ていただけるかと思います。

1枚飛ばしていただいて4ページ目になるかと思います。グラフがございます。沖縄振興予算の推移というのを見ていただければと思います。沖縄振興予算を公共事業とそれ以外などに分けたものを示してございます。昭和47年に始まり、いわゆる平成の初めころは全国的にも社会資本整備に非常に力を入れたものですから、沖縄振興予算も伸びていると見ていただけるかと思います。平成24年から一括交付金が措置されておりますけれども、この黄色い部分、いわゆるハード交付金と言われているものでございます。これを下

の青い色と合わせますと公共事業関係費あるいは文教施設整備費というのはむしろ増えている傾向。これは1つには那覇空港第2滑走路といった予算が入っていることもございます。それから、緑の方には農業振興費とか産業振興費とか、あるいはOISTの予算が近年は入っておりました。そのうちの農業振興、産業振興などがソフト交付金の中に入っておりますので、緑は小さくなっているという姿が見ていただけるかと思えます。

全体の予算との関係、日本全体の予算の関係が次のページで示してございます。青いグラフは沖縄振興予算、上の予算を青1本で書いたものでございますが、国の予算は2つに分けてございます。上のピンク色は借金のいわゆる国債費、地方交付税交付金、社会保障費、いわゆる義務的と言っておりますけれども、毎年の予算編成の中で裁量的に動かすことができないものがピンク色でございます。ですから日本の予算は今90兆円になっておりますけれども、その大半は実は裁量的に動かさないものでございます。

それに対して下のもの、赤いところでございますけれども、これが例えば公共事業費とか、中小企業対策費ですとか、文教関係ですとか、あるいは防衛費なども入っておりますけれども、ほとんど見ていただくと横ばいに近いと見ていただけると思えます。その割合の中で赤いものに対する沖縄振興予算の割合というものが一番下の数字に書いてございますが、1%に満たなかったものが今、1%を超えるまでに至っているのが見ていただけるかと思えます。

次のページ、平成28年度の予算、直近の予算の姿がここで1枚で示してございます。全体は3,350億円。その中で一括交付金が1,613億円、ソフトが806億円、ハードが807億円。それから、那覇空港の滑走路増設事業は330億円、大学院大学に167億円、駐留軍用跡地利用の推進に12.5億円、子供の貧困対策事業に10億円、その他、公共事業関係が先ほど申し上げましたけれども、大きくて1,423億円。あと北部振興などがございます。これが沖縄の予算の全体像です。

もう一つのテーマでございまして社会資本整備について、御説明をさせていただきたいと思えます。資料7を見ていただければと思えます。これからは復帰以降45年になりますけれども、社会資本整備がどのように進められてきたか、その結果どういった状況が生まれているかということを中心に御説明をさせていただくことになっています。それを分野ごとに御説明させていただきます。

まず道路でございます。道路は3.5兆円の予算使って整備してまいりました。緑の折れ線を見ていただきますと、昭和47年の段階では270.2キロであったものが、501.2キロまで長さが伸びていることを見ていただけるかと思えます。県道の方は861が1,050でございますけれども、改良率というものを見ていただきますと大幅に改善をしているというのを見ていただけるかと思えます。

その結果、下のグラフでございましてけれども、沖縄本島の縦貫所要時間、北から南まで走ると昭和55年段階では4時間44分、それが今や3時間7分に短縮されております。これぐらい改善をしてきたのですが、これは社会資本整備というよりはむしろ沖縄の自動車の

台数の問題。右上にございます。全国と比しても明らかに沖縄の自動車の台数の伸びは多くございます。それから、その中でもレンタカーが伸びているというのを見ていただけたと思います。その結果、右下でございますけれども、いわゆる全国の大きな都市と比べても平日の混雑時の旅行速度というのはどうしても遅い。渋滞でスピードが出ないというのを見ていただけたと思います。

これに関連いたしますのは右でございますけれども、機関別旅客輸送分担率。要はどれだけの方がバスや鉄道に乗っているか、自家用車に乗っているか。東京は8割近くまさにJR、地下鉄、私鉄などに乗っておりますし、バスに乗っておられます。全国ですとさすがにそこまでいきません。ただ、それでも29%、3割弱が何らかの公共交通機関。鉄道よりもむしろバスが多いかと思っておりますけれども、こういうものに乗っておられる。沖縄の場合はそれが3%に満たない。これが道路の制約になっているということを見ていただけたと思います。

現在、道路をどういう整備をしているかというのは次のページを見ていただきますと2つございます。那覇を中心に2つの環状と7つの放射状道路を今、整備している途中でございます。点線の部分がこれからでございますので、これが整備されていくと那覇中心の道路状況は変わる。もう一つは、沖縄全体で見ますとよくハシゴ道路と言っておりますけれども、西側の国道58、東側の国道329、そして真ん中に沖縄自動車道、その縦のラインに対して横の東西連絡通路を整理していく。これによって沖縄の自動車網を整備することを今、考えております。

先ほど公共交通のことを申し上げましたけれども、次のページを見ていただきますと、公共交通は今どうなっているのかという図でございます。バスの輸送人員。実は長きにわたって減少傾向にあったというのが見ていただけたかと思っておりますが、若干、今、戻っております。恐らくこれはバス会社でいろいろ努力もなされているかと思っておりますし、まさに近年ではバス専用レーンが確保されて、定時性が高まってきているという面が1つ指摘されております。

右側はモノレールでございます。モノレールもなかなか人は少ないと言われておりますが、このように乗客数は伸びている。よく言われておりますが、高校生といった方々の通学の足であり、あるいは観光客が使っておられるということは御指摘されているところでございます。

今まさにモノレールも高速道路につなげるべく延長しております。それが整備されるといわゆるパーク・アンド・ライド、中部や北部の方が車でだこ浦西までやってきて、そこからは那覇の渋滞を避けるためにモノレールに乗っていただくといったことが、今後考えられているところでございます。

次のページを見ていただきますと、今度は空港でございます。沖縄の空港の図が出ておりますが、下の方にありますとおり4,000億円かけて那覇空港をはじめ、様々な空港を整備してまいりました。恐らく全国との間をつなぐ那覇あるいは宮古、石垣、それ以外の離島

と本島をつなぐ空港ということでございますけれども、右側でございますのは、そういった那覇、宮古、石垣を除く県内空港を乗降客数というのは大体横ばい。それに対して宮古、石垣の乗客数は伸びておりますし、右下の那覇空港を見ますと飛躍的に利用者を伸びている。まさに沖縄の観光客が増えていることも背景にあり、伸びております。また、国際線もターミナル供用開始などもあって伸びているのは見ていただけるかと思えます。

空港に関しては次のページを見ていただきますと、新しい近年の課題として国際貨物でございます。いわゆる貨物ハブと言われているもの。羽田、関空、関西、中部の方から、あるいは台北、香港、上海などから沖縄に夜飛んで来て、そして戻っていく。その過程で荷物を動かす。東京に夜、荷物を出して、朝には上海に届けられる。これが今、大きく那覇空港の貨物取扱量を伸ばしております。今や成田、関空、羽田に次ぎ国内4位の地位を占めております。こういった沖縄にとっても重要な那覇空港ですけれども、日本全体にとっても重要ということで滑走路増設をしておりますけれども、下のグラフで見ていただくとおり羽田、成田、福岡、関空、千歳、那覇、伊丹、中部といったところの旅客数、発着回数が示してございますが、この中で実は福岡と那覇だけが滑走路1本でぎりぎり何とか賄ってきた。それを2本にすることでいろいろな改善を図っていききたいというのが滑走路であり、増設事業の必要でございます。今2,000億円かけて右上にございますけれども、事業を実施しております。

今、那覇空港では近年設けられた国際ターミナルビルを改めて再編するという事業を進められております。

次は港湾にまいります。7ページでございます。港湾は左に図がございますけれども、いわゆる貨物とか旅客を動かす港湾、加えて赤い点は漁港でございます。名前まで示してございませぬけれども、1枚の図でいわゆる一般的な港湾と漁港を併せて示してございます。那覇港、中城港、金武、運天、平良、石垣といった全国的に見ても重要港湾とされているものと、地方の港湾とされているもの、こういったものを右上にございますように1兆円かけて整備しております。

旅客数の伸びが右下のグラフにございます。1つ沖縄の特徴は、ものづくりが少ないこともあってどうしても沖縄の中に荷物は入るけれども、沖縄から出していくものが少ないというところで港湾の1つの問題というものが指摘されているところでございます。これが次のページの産業構造で、貨物の出と入りというものが見ていただけるかと思えます。近年の課題は、世界的に、全国的に船が大型化しているということでございます。ここは平良を例にしてございますけれども、まさに狭隘になり船を操るのが難しくなっているのを再編をしているというのが横づけをするように再編しているのを御覧になっていただくとお思います。

これをどんどん推進することになっているのがクルーズ船の伸びでございます。沖縄のクルーズ船が飛躍的に伸びているというのは、生活実感としてもいろいろお感じの方が多いかと思えます。那覇港も旅客船ターミナルを供用中でございますし、必要があれば貨物



ふ頭も使う事態になっております。石垣も整備中、平良も去年からクルーズ船が入ってきたこともあり、整備をしているところでございます。

次がダムでございます。9ページを御覧になっていただくと、まず左下を見ていただきますと水道普及率と給水制限でございますけれども、復帰直後、これは50日あるいは100日給水制限が続いていた沖縄というのは、お住みの方ならば水がめが設けられていたということでございますけれども、上にあるとおり約5,000億円をかけてダムを整備いたしました。国建設ダムあるいは県建設ダムを作っております。その結果、近年では給水制限はない。これはまさに社会資本整備の成果、実績と言っておりますけれども、そういう意味で近年課題は何かというと、右側でございます、ここは国直轄管理ダムの維持費を掲げておりますが、今や毎年維持管理のために30億円かかるようになってきているということでございます。

水道そのものについては、やはり先ほど申し上げたように平成の初めのころに社会保障整備を手厚くいたしましたけれども、今はどちらかというと新しく作るというよりは維持管理の時代に入っているというのが見ていただけるかと思っております。

水道に関しては、まさにこれは作るというよりは使い方の問題でございますけれども、今、水道事業というのは市町村単位で事業が行われておりますので、見ていただくとおり1,000円に満たないところもありますし、大都市、那覇は1,000円をちょっと超えるぐらいでございますが、離島は3,000円を超えるようなところもございます。これを今、沖縄県では徐々に広域化を進め、究極は単一の料金を目指してということかと思っておりますが、いわゆる社会資本の使い方をいろいろ工夫していただければと御覧になっていただければと思っております。

次は下水でございます。下水道もまさに上水道と同じように7,000億円ぐらいのお金をかけて整備をしてまいりました。ただ、なかなかまだまだ普及が十分でないというのは後で見ていただきますが、少なくとも水質の改善は左下の写真でございますように、相当に改善をしている例もございます。ただ、右上でございますとおり、これは文字が小さくて恐縮ですが、赤に近いほど普及率が高い。緑のところは非常に低い。平成20年度末では北部で10%未満のところがあるのを見ていただけるかと思っておりますが、これを何とか普及率を高くするのを目指しております。右下は50年を超える下水道管が今後増えていくところは、図で見ていただけるかと思っております。

次は河川でございます。河川も7,000億円かけて河川、砂防、海岸関係の整備をしてまいりました。その結果、水害の被害額というのは平成の最初のころまでは相当な額をしておりましてけれども、赤い棒グラフが減っているというのは見ていただけるかと思っております。ただ、右上のとおり居住地が拡大してございまして、それに伴い災害の可能性が増えてしまっているという現状がございます。ですからなかなか整備をしても災害はゼロにはなっていないところでございます。

あとは近年、大雨が増えているのはグラフを見ていただきますとわかると思っておりますし、

近年の課題としては、津波対策をどうしていくかというのが課題と見ております。

次は都市公園でございます。最初に数字でございますけれども、復帰と現在で一人当たりの供用面積を全国と比較してございます。近年ようやく全国並みになっているのを見ていただけるかと思えます。その代表的な例として写真にありますとおり総合運動公園あるいは首里城、美ら海というものがございます。その結果、下のグラフにありますとおり飛躍的に観光客をお呼びしている。特に美ら海の伸びというのは大きいかと思っております。これはまさに都市公園の整備の仕方が沖縄の観光に大きな役割を果たしているということを示しているものかと思っております。

社会資本整備から区切りを変えて農業の話をしていただきたいと思います。13ページに農業がございまして、黄色でございますけれども、いわゆる産業別就業者数など見ますと、全国と比しても沖縄県はそれなりに農業が大きな役割を果たしているのを見ていただけるかと思えます。農家の戸数にすると左下にございまして、2万戸ございまして、そのうちサトウキビは1万5,000戸ございまして、ただ、産出額を見ますと右上の棒グラフでございますけれども、実は畜産といったものが産出額では大きいというのが見ていただけるかと思えます。全体の産出額は大体1%というのが見ていただけるかと思えます。

この農業に対して農業基盤整備はどのように進めてきたかというのが次のページから始まっております。農業基盤整備でございますけれども、ここにありましており1,000億円、3,000億円、5,000億円、3,500億円という形で進めてきております。主にかんがい排水、圃場整備を進めております。

国営のかんがい排水事業をどのように進めてきたかというのが左下の図あるいは右の地図などを見ていただければと思えますが、代表的な事例として次のページに宮古島の農業基盤整備の例を取り上げてございまして、宮古島は長く、島の性質からして農業が困難と言われておりましたけれども、いろいろな調査の結果、ここに全国初の地下ダムを作る。地下にダムを作って水を止める、流さないようにするということを実施いたしました。その結果、宮古島のサトウキビの反収も上がりましたし、マンゴーの作付面積なども非常に伸びているところでございまして、これも農業基盤整備の成果と言ってよろしいかと思っております。

近年の今、行われていることは、実はサトウキビでもむしろ工場整備が進んでおります。16ページでございますけれども、含蜜糖、いわゆる黒糖でございますけれども、茶色の工場が近年ソフト交付金とか北部振興費などで建て直しをしております。今後は分蜜糖、いわゆる白砂糖向けの青い工場をどうしていくかというのが課題というところかと思えます。

次のページ、水産・森林基盤整備でございますけれども、御覧のとおりそれなりのお金をかけて漁港整備をしてきております。その中でも集中的に先ほど申し上げましたけれども、全国的な漁港である糸満には総事業費300億円をかけておりますし、また、足としても大事な南北大東の漁港整備にも400億円弱をかけて整備をしております。森林基盤整備についても一定の予算をかけて講じているというのが見ていただけるかと思っております。

今度は学校の話に移ります。18ページでございます。復帰直後は新築、増築していくしかないということで、青い線が新築が伸びているというもの。ただ、近年は人口は増えておりますけれども、新築というより改築が課題になっております。

それに伴い、改築の1つの要因としての耐震化を進めてきていますが、平成の最初の頃は全国よりは耐震化率が高かったというのは見ていただけだと思いますが、近年はむしろ全国の方がどんどん耐震化を進めておりますので、沖縄は全国よりは劣っているというのが見ていただけるかと思えます。右上は公立学校の整備予算、毎年100億円の公立学校の施設整備費をかけて実施をしているというのが御覧になっていただけるかと思っております。

また、いわゆる小中高といった学校だけではなくて、例えばきょう校長先生来ておられますけれども、沖縄高専もまさに沖縄振興の予算の中で整備を行っている。あるいは名桜大学についても北部の中で整備を行っているということが御覧になっていただけるかと思えます。

社会資本整備から少し離れますが、学校が出ておりますので人材育成について資料を御説明させていただきたいと思えます。19ページでございます。教育分野というのは左上でございますけれども、高校進学率。赤が全国、青が沖縄でございます。全国の高校進学率は90%の後半で、沖縄の場合は前半。数%でございますけれども、差がございます。恐らく人数にすると数百人あるいは1,000人といった方が中卒のまま終わってしまう。本当はもっと多いわけですが、差だけをすればです。そういうことがあろうかと思っております。大卒の方はもっとはっきり違いが出ておまして、全国は50%台半ばが大学に行っておられるわけですが、沖縄の場合は40%というところです。仮に専門学校を足してみますと、上にあるとおり沖縄が60%台後半、全国の方は7割を超えております。専門学校を足すとかなり近づきますけれども、若干の差は残っている。

これをどうしてこういう進学率に差があるのかというところを参考のために、私立高校のデータがとれなかったものですから、県立高校の卒業生の進路という形で示してございます。県立高校の卒業生は1万4,000人程度でございますけれども、県内の大学に3,000人、県外の大学に2,000人、県内に大学は10余りありますけれども、高専を合わせると11かと思えますが、そこに目いっぱい入ってもこの程度。それに加えて県外。昔に比べて県内志向から県外に広がられたかもしれませんが、まだ2,000人。あと、行く場は専門学校ということで4,000人弱が専門学校に行っておられるというのが見ていただけだと思います。

教育と並んで人材として雇用の問題をここで示してございます。各県別の非正規の職員、従業員の割合でございます。沖縄は圧倒的に高く4割、44.5%が非正規職員。その結果ということでございますけれども、決まって支給を受ける現金給与額というのも沖縄は非常に低い。これはよく言われますのは、大企業の大規模工場がない。なかなか終身雇用を前提とした工場の勤務といったことがないというのが1つの要因と言われているところでございます。

その関連で離職率と在職年数を示してございます。字が小さくて恐縮でございますけれ

ども、離職率は実は平成24年は沖縄は全国で見ると8位、25年は1位、離職率が高かったのですが、26年は恐らく景気が良かったこともあるかと思いますが、45位という形で突如改善をしております。ただ、傾向として見れば在職年数で見ますと沖縄は全国に比して非常に短い。47位というのはやはり長期的な雇用というものがなかなか、雇用の安定というものが沖縄では見られないというのがここで見ていただければと思います。今日は社会資本整備の中ですのでこの程度でとどめさせていただきますけれども、沖縄の課題の1つと言ってよろしいかと思います。

次にございますのは医療でございます。これもなかなかない地図で無理に作ってもらったところがあるのですが、県立病院が緑、国公立、琉球大学の附属病院とか市立病院とか国立病院が黄色、大きな私立病院を青で示してございます。中部病院、南部病院あるいは琉大附属病院、豊見城中央、浦添総合といった大きな病院あるいは徳洲会がございますけれども、担っておられると承知しております。八重山、宮古についても県立八重山病院、宮古病院がございます。

ここで医療提供を主に担っておられるのですが、医師に関して見ますと昭和50年、全国では100人を超えているところも、まさに半分の50人程度であった。それが近年では全国平均を上回るようになってきているというのが見ていただければと思います。また、病床数を見ても沖縄は平均で見れば全国平均を上回るぐらいになっている。

ただ、次のページを見ていただきますと、21ページでございますけれども、医療圏別で見ますと南部に集中しているというのが御覧になっていただければと思います。南部に圧倒的に集中して北部とか宮古、八重山が少し減っている。病床数も人口10万人比なので北部が大きく見えるのですけれども、ですから割合として北部はそれなりにあるのですが、いわゆる専門医の数で見ると北部は規模が小さいので限られているという問題がございます。

沖縄の大きな医療の問題の課題の1つは、へき地医療確保であります。離島にお医者さんをどのように確保するかというのは大きな問題かと思いますが、離島へき地、上の方にございますのは、今、医師の配置状況として出身はどのようになっているかということ、自治医大、県立病院のプライマリーケアの研修の終了医、そしてその他という青、赤、緑を見ていただければと思います。

実は下の方を見ていただきますと、北部、宮古、八重山という離島と言っても宮古、八重山は人口は6万人を超えるような大きな島での医師の出身割合。ここには赤が県立中部病院出身者というものがございますけれども、黄色で琉球大学が入っておられます。若干実は琉球大学からの派遣医が減っているというのが見ていただけますけれども、言いかえると実は離島、ここで言うようなへき地と言われるようなところに琉大からは行っておられないというのが見ていただけますし、中ほどの数字は代診医の派遣実績でございます。離島のいわゆる若いお医者さんが研修で本島に行くときにかわりに行く方、代診医でございますけれども、そこを圧倒的に派遣しているのは中部、南部というのが見ていた

だけるかと思えます。

これが医療の話でございます。

最後に金融に移らせていただきます。沖縄振興開発金融公庫、先ほど沖縄の特別な措置としてというふうに申し上げたのですけれども、全国は昔は国民生活金融公庫とか、農林金融公庫とか、中小企業金融公庫というものがございました。それが今、日本政策金融公庫と政策金融改革の中で統合が進められておりました。沖縄の場合は最初から、そういう意味では沖縄振興開発金融公庫という地域限定の総合的な政策金融機関というものが設けられておりました。

政策金融改革の中で少し変わっておりますのは、大企業向けの昔ですと開発銀行で、今の日本政策投資銀行ですが、政策金融に準ずるという形だと思えますけれども、定義的には政策金融には外れております。それは大企業向けには、一部機能は残すけれども、わざわざ政策金融として特別なことはというのが前提でございます。ただ、沖縄の場合には後ほど見ていただくような金融事情もございまして、今も大規模プロジェクト、例えば沖縄電力といった大きな企業への融資については、沖縄公庫なくしてはできないという現状がございます。

あと1つの違いは、右の方でございますが、住宅ローンでございます。全国の方は住宅公庫というものはなくなり、民間金融機関が住宅ローンを出す。それを政府の機関が証券から支えるという仕組みでございますけれども、沖縄の場合はまだ制度的には住宅ローンを沖縄公庫は出せるようになっております。

次のページを見ていただくと実績ということでございますけれども、先ほどから社会資本整備、道路は何兆円、河川は何円と申し上げてまいりましたけれども、トータルで見ますと大体4次までで10兆円、28年度までですと11.8兆円、社会資本整備に国は予算を講じております。それに対して公庫、出資融資で28年までですと約6兆円でございますけれども、5兆円強産業のインフラといったもの、産業振興あるいはベンチャー支援というものが近年ですと入れております。

最後でございますが、この背景としての金融、社会資本整備から少し離れますが、沖縄の金融の状況を見ていただきたいと思います。民間資金量、GDPと比較するというところでございますけれども、全国に比べると沖縄は資金量はまだ少ないと見ていただけたと思えます。金融機関の状況でございますけれども、沖縄の地元の金融機関といえば琉球銀行、沖縄銀行があり、そして第二地銀の沖縄海邦があり、信金は1つでコザ信金でございます。

これに対して主要行、他の地域金融機関がどのように進出しているかというのが右側でございますけれども、みずほが昭和59年に宝くじを売ることもありまして入っておりますし、平成17年には東京三菱UFJが入ってきております。逆に言うとまだ住友なんかが入ってきていないというのがお分かりになると思えますが、他の地域金融機関は近年ですと例えば広島と山口と福岡が相互にいろいろな支店をやりとりしておりますけれども、沖縄は離れていることもあって今まで例えばの地域の金融機関は進出しておりませんでし

たけれども、昨年、鹿児島銀行が進出を始めております。

右上にありますのは業態別の貸し出しシェアでございます。先ほど沖縄公庫が全国に比べて大規模向け融資をしていると申し上げましたけれども、これが如実に出ておりますが、右側にありますとおり、全国の貸出金のシェアで見ますと政策金融は8%、1割にも満たない。それが沖縄の場合はまだ18%でございます。先ほど申し上げたように沖縄電力はじめ、あるいは大きな企業、大きなホテルをつくる時に民間金融機関だけではなかなか資金量が足りないという面がございます。

今は資金量でございますけれども、今度は金利というものが右下にございます。これはいわゆる貸出約定金利の推移を見ておりますけれども、近年低金利の中で全国の地銀は1.3%程度でしょうか。1.5%を下回るといっているのを見ていただけたらと思いますが、沖縄の場合はまだ2%程度。この差が、沖縄の企業は沖縄の金融機関にほかに比べて払っているのを見ていただけたらと思います。最近、鹿児島銀行が入ってきたこともあって競争が厳しくなり、やや沖縄の地銀の貸出金利も引き下げ傾向にあるということも聞いております。

以上、社会資本整備に関する御説明をさせていただきました。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答に移らせていただきたいと思います。まず本日御欠席の益戸委員より意見の提出がございますので、事務局から読み上げをお願いします。

○古谷官房審議官 益戸委員から意見をいただいておりますので、恐縮でございますが、読み上げをさせていただきます。

海外出張中で出席できないため、文書をもって意見を申し上げます。

#### 1. 沖縄振興の見直しの検討に当たっての基本的な考え

これまで沖縄振興を考える場に関与した経験から申し上げますと、まずあるべき姿、振興策を論じ、このような振興策を講ずれば、このような成果が得られることになるという議論が少なくない。しかしながら、政策の議論は現状の分析から出発すべきではないか。必要に応じて過去の沖縄振興策の実績を評価し、沖縄の経済社会はどのような状況であるのか分析し、その沖縄の現状に基づいて今後何をしていくべきなのか考えていくべきではないか。予算措置や租税特別措置を講じると沖縄の魅力が増すので、沖縄の産業が伸びるといふ考え方ではなく、沖縄の経済、産業はどうなっているのか分析し、沖縄の産業界に必要な措置を振興策として講じるといふ取り組みをすべきではないかと考える。

#### 2. 社会資本整備

これまで沖縄振興の特別措置によって、沖縄における社会資本整備が進み、総じて見れば本土の他の地域と遜色ない水準にあることは、東京から沖縄に移り住んで実感している。本土との格差是正のために社会資本整備が特別措置によって行われてきたが、本土と遜色ない数字にあるとすれば、今後の沖縄振興のあり方として考えるべきではないか。

その上で沖縄に生活している者として申し上げますと、道路の混雑状況に地元の方々もな

れてしまっているが、混雑によって失うものは少なくないと思う。だからといって道路整備にもっとお金をかけるべきと申し上げているのではなく、バスなどの活用、広くは社会資本を効果的・効率的に活用しているか改めて考えるべきと思う。その観点からはバスレーンは良い取組と考えるが、バスの停留所については歩道への切込みが小さいため1台しか入れず、バスが数珠つなぎに停車したときにははみ出してしまい、結果として渋滞を増幅している。社会資本整備全般について執行段階で現場の状況を見て、種々の工夫ができるのではないかと考えています。

社会資本整備から少し外れるが、道路、自動車に関連して申し上げると、沖縄に排ガス対策の工場を設けてはどうか。アジアにも排ガス対策の事業は展開できるのではないか。

社会資本整備に戻ると、那覇空港の第2滑走路の整備は日本全体にとっても、沖縄にとっても重要な事業であるので、ぜひ1日も早い完成を目指して推進してほしい。その上で空港整備について申し上げると、国際空港として今まで以上に世界のお客さんを受け入れるので、ぜひ利用者と世界を意識して整備に当たってほしい。那覇空港の国際線ターミナルの改築は新築時に小さくつくることがよいのかという批判の中でつくられ、結局、数年経たずして改築することになったが、海外のお客を含め、様々なお客を迎える施設となるのかどうか。また、空港は今でもレンタカーに乗る場所へ向かうお客で混雑している。第2滑走路ができれば一層お客が増えることを考えると、レンタカーサービスの場所への移動手段と社会資本整備の周辺で考えるべきことは多いと考える。これらの周辺を含めて整備することで、空港は本当にお客さんのために良い社会資本となると考える。関係者に置かれては、業者は世界を意識して配慮、工夫をして整備に当たってほしい。

### 3. 人材育成

社会資本整備が他の地域と遜色ない水準に達して要るにもかかわらず、県民所得は長い間、全国で最下位である以上、沖縄の産業のあり方を考えるべきであり、人材育成は今後の大きな課題と考える。沖縄の子供に教育を受ける機会を確保することは何としても行うべきことではないか。専門職の大学の動きにも配意しつつ、関係者の努力を求めたい。霞が関ですぐできることは、県庁や市町村職員との人材交流を拡充することではないか。

### 4. 金融

沖縄の金融というと、金融特区が主として論じられてきたが、地元の金融機関及び沖縄公庫の金融サービスについて、沖縄振興の立場からももっと論じられるべきと考える。日本全体の地域金融機関が大きく変わる中で、沖縄の金融機関はどうするのか。沖縄の経済が海外との関係を深める中で必要な金融サービスを提供できるかなど、課題は多いと考える。

以上でございます。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

それでは、きょう御出席の専門委員の皆様から御質問あるいは御意見等をいただきたいと思っておりますので、御発言をお願いしたいと思います。

どうぞ。

○大城専門委員 1点、この専門委員として自らのミッションをどのように考えるか、あるいは再確認の意味で些細なことですけれども、確認させていただければと思います。

中間年に沖縄振興施策を見直すことになっているというのがこの専門委員会での議論の出発点だと思うのですが、政策を見直すというときに政策評価をしっかりと行ってPDCAを回していくというのが基本だというのはわかっております。ただ、それをこれまでの施策の延長上で見直しをして評価するのかという観点と、先ほど出ましたけれども、新たな観点、例えば子供の貧困が急に浮上してきた、そういう新たな観点からの提案型の見直しも可能なのかというところを、まず確認したいというのが1点です。

もう一点は、先ほど社会資本としての地域医療の整備が21ページにございました。これまで琉球大学としては公務員はじめ行政職あるいは教員、法曹人材、医療人材、様々な人材を育成して地域に輩出するというのをしてきましたけれども、特に医学部については完結型地域医療ということで島嶼県における、完結型の地域医療機能の強化ということをやってきましたけれども、実際のデータは先ほど21ページにあったような形で大変恥ずかしい限りでございます。その辺りをもう一度学内でも検討したいと思っておりますが、どういう観点で見直しをしていけばいいかというところをお話いただければと思います。

○伊藤会長 どうぞ。

○関政策統括官 今、大城委員から、これまでの延長線上での見直しという議論と、新たな観点も加えた形での議論とございましたが、どちらの方も非常に大事なことだと思っておりますので、専門委員の皆様方には必ずしも、これまでレビューしているものについての御議論ももちろんですが、社会経済情勢も変わっておりますし、沖縄の状況も変わってきていると思いますので、どうぞ御自由にそれぞれの専門分野について御議論をいただければと思っております。枠をはめることは全く考えておりませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

○伊東専門委員 専門委員の伊東ですけれども、私も実は沖縄に移ってから6年目で、しかも生活の基盤が北部でありますので、南部地区、例えば那覇地区なんかの道路の混み具合、行くと本当にうんざりするぐらい混むのです。一方、例えば高速道路で帰るとき、夕方6時以降になりますと沖縄北とか沖縄南までは車がいっぱいいるのですけれども、それを過ぎますと途端にほとんど車がない。

それで1つは沖縄の問題で社会資本整備にしても、南北の格差がかなり大きいというのがあります。北部振興はいろいろな形でやってきておりますけれども、今日は社会資本のことだけに言及します。あとは産業とか、子供の貧困とかでも南部と北部では圧倒的な差がありますので後日その件は、述べますが、まずは道路網につきましてもかなり整備されていると思います。高速道路から見てほとんど稼働率なんかはかなり少ないような感じがしますが、それにしても南部から北部に至るアクセスにすこし問題があります。例えば私なんかは3時半まで東京で仕事をして、那覇に帰ったらもう名護に帰れないのです。もう



バスがないのです。つまりその日のうちに帰れるバスが、5時まで東京で仕事をするとならないのです。そうすると結果的にどうなるかという、那覇に泊まる形になってしまう。そうするとやはり車が必要となります。

だから先ほど航空の整備の話もありますが、生活イコール産業、また教育も含めて全てそうですけれども、バスをもっと有効に使えるような環境を作っていくことが大事だと思うのです。ところで沖縄で今、一番お金を使っているのは恐らく観光だと思います。観光客は夜8時以降には北部には余り来ないので、来てもすぐ南部のホテルに泊まってしまいます。一方生活の基盤である北部の住人にはさきほど述べたようになかなか良い環境にない。どうも振興予算を多く投下している、いろいろな基盤整備もしている、社会資本も十分充実しているという割には生活の実感というものが良くなっていかない、これらのことは全体的な振興策の仕組みのずれというものが、ひとつの原因でないかと考えられます。そういうことも踏まえて中間評価に当たる必要があるのではないか。まずはそういう感じがいたしました。

○伊藤会長 どうぞ続けてどなたか。

では、山野専門委員。

○山野専門委員 沖縄の人間ではないので余り分かっていないと思いますが、いろいろ御報告ありがとうございました。

先ほどの欠席の委員からのお話があったように、現状評価から何をしていくのかということを考えることが重要だと思うのです。それで1点、これだけいろいろな成果を見せられていらっしゃると思うのです。人材の点から見ても成果が見えて見えますし、例えば母子家庭の就職につながるというところも目標を達成しておられるというのは見えるのですが、非正規雇用が全然改善されていないという、この原因が何なのか、もう少し追求する必要があるのではないかと思います。

それ以外にあと4点ほどあるのですが、第一に今の点でもう少し大きな意味で、そもそも非正規雇用の多さをもう少し丁寧に分析する必要があるのではないかと思います。第二に、先ほどのお話で電車とかバスがないというお話が切実に思えました。沖縄の人間ではないので東京や大阪と比べて、すごく切実に感じました。車を維持するとお金がかかりますし、前に島尻大臣とお話する機会があったときに、貧困がこんなに沖縄が高いのに生活保護率は実は1位ではない。大阪の方が1位だというお話をさせていただいて、なかなか支援に結びついていないのではないかとこのことを言わせていただいたのですけれども、沖縄の電車バスが不十分なこの状況は車を維持しないといけない。しかし生活保護を受給するためには車を持っては受給できないということになりますので、そういう意味では非常に難しいのだろうと今日御説明を聞いて思いました。

そうすると、電車やバスを作っていくということは、一定、大きな変化になるのではないかと。だからといって皆さん慣れていらっしゃる車を手放されるかというのは分かりませんが、大阪でも圧倒的に車を持っているのと電車、バスを利用するのはかかるお金

が違います。維持費とか生活に食い込むお金が違いますので、そういう意味では1つインフラ開発、電車、バスというのは重要ではないかと思いました。

第三は、大学進学がすごく少ないという人材のところでも非常に気になりました。資料7の19ページですが、これが大学進学の補助金とか、いろいろな沖縄のための一括の資金があるというお話で、別途もちろん奨学金とか他の自治体と同じようにあるとは思いますが、そこにプラスして、大学進学への補助金だとか、高校へ進学するための補助というものを何か特別に考えられないのか。その理由は沖縄の中に大学の数が少なかったり、大学を作るという方法もちろんあるのですが、大阪にも沖縄から来られている、うちの大学ではないですが、私が最近知り合った他大学の学生さんでも仕送りをすごくされていて、学校になかなか行けない。関西でいっぱいバイトをされているという相談を受けたことがあります。そういう意味で大学進学の補助金なのか、大学を作っていくのかというのは分かりませんが、そこに手を入れる必要があるのではないかと思いました。

最後にですが、先ほど申し上げた母子の件です。非正規で多分大阪でも実は20万円の貧困調査を今しようとしているのです。私のところで委託を受けて今、大阪府と共同しながら考えているのですが、ダブルワーク、トリプルワーク、ひとり親家庭で2カ所働いている、3カ所働いているという方がどれぐらいいらっしゃるかというのをつかもうとしているのです。多分沖縄の非正規で生活が成り立っていないのでダブルワークされ、夜、帰ってこられない、子供にご飯を食べさせる時間にいらっしゃらないということがあのではないかということも想像すると、インフラという意味で夜間の保育園だとか、学童保育の夜間バージョン、もちろん今までの議論にあったかもしれませんが、それはかなり重要な位置ではないかと思いました。

以上です。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

どうぞ続けてどなたでも。では新城専門委員。

○新城専門委員 山野先生の話の延長になるかと思いますが、今日は21世紀ビジョンの中間評価を見させていただき、すごい沖縄が変わってきたなど。これだけの社会資本が整備され、素晴らしいなと思います。ただ、私たち生活実感としては「所得がなかなか上がらない」に尽き、貧困の問題の深刻さと、働く女性の環境に厳しいものがあると声を上げなければならないと思っています。

女性が活躍する時代だと言われますが、女性が本当に活躍しようと思ったら活躍できるのかという問題です。沖縄の女性の就労形態をみると非正規就労率がとても高いのですが、非正規になってしまうと当然収入が少なくなりがちで、先ほど先生がおっしゃったようにダブルワークだとかトリプルワークだとかに繋がっています。その結果、夜中の12時前迄に帰ってこないお母さんが、母子家庭の中では1割いるという現実が生まれています。

従って、保育園や、学童など子供たちが集まる空間作りをすることが、沖縄の女性にとっては、生き生きと働くためにはとても必要なのではないのでしょうか。ですが、沖縄振興

予算の中から女性が働くために必要なインフラ投資は、積極的に投じてこられなかったのではないかと感じています。これは新しい問題ではなくて、昔から何度か言われているけれども、なかなか取り上げられなかった問題でした。

更に、働く時間帯と保育サービスを受けられる時間のミスマッチが、サービス業・小売業が多い沖縄の非正規雇用を余儀なくする傾向があります。通常の保育園の開所時間では、働く為に必要な夜間にサービスが受けられないのです。本土と比較しても、出生率が日本一高いのに認可保育園の開所率は最低。夜間対応は無認可保育園などが支えています。

情報関連事業に特別税制などの優遇措置がついた特区のお蔭で、コールセンターが誘致され、たくさんの雇用を生み出してきました。子育ての女性にとって働きやすいシステムで保育園との時間のミスマッチが解消されると、正社員としての働き方が困難になった女性の働きやすい職場として人気があります。しかし、一方では、コールセンターの正社員率は数%で恐らく1割もない会社が多いようです。つまり、正社員としての働き方を手放した人たちの正社員復帰は厳しく、子供に必要なお金はどんどん上がっていく一方、生涯賃金が上がりにくい側面も生み出しています。

沖縄の女性の働く意欲についてですが、私は沖縄県中小企業家同友会のメンバーですけれども、設立して29年になる沖縄県中小企業家同友会スタート時の女性経営者メンバーはわずかでした。現在では1,100社の中小企業・小規模事業者の会員のうち、女性経営者が20%を占めるようになりました。当初は、仕事と家庭の両立が学びのテーマでしたが、今では強靱な経営基盤をつくること、経営者の資質を上げること、社会環境の整備に努力することをテーマに活動しており、理事も30%が女性経営者で占めるようになりました。沖縄振興審議会委員としても参画しております。昔から働き者といわれている沖縄の女性達も経済自立を担うべく準備勉強し力をつけておりますので、ぜひ、ライフイベントの変化に対応できる安心して働ける環境整備のインフラづくりに積極的に予算を使っていただきたいと思っています。

少し長くなりました。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

○小那覇専門委員 報告ありがとうございます。

私自身、沖縄ですっと暮らしています。振興策についても地元の新聞報道等では触れていますけれども、きょうは反省も含めて、なかなか社会資本整備というと道路をつくるのではないか、港をつくるのではないかというぐらいで、では私たちの生活にどうはねてくるのかという観点というのが私自身少なかったかな、認識できていなかったかなと。ただ、それは一般県民もみんな同じとは言わないですけれども、もう少しそういう今やっていることがどう私たちの生活に響いていくのかというのをもっとPRと思いました。

あと、数字が大変大事だなと思ったのは、何かのすり込みで沖縄はお医者さんが少ないと思っていたら、お医者さんの数はまあまあ全国より多いんだというのが分かったり、ま

た逆に数字だけで観光客の数が増えたとあるのですけれども、数字の目標は数字の目標として、その質とかりピーター率とか、そういうところの課題というのはもう少し丁寧にやっついていかないといけないのかなという印象を受けました。

あと先ほどから、今日、社会資本整備ということで道路のところではバスの交通機関のことがしょっちゅう出るのうれしかったのですけれども、実は私は車を持たなくてバス、モノレール派です。

最近なかなか渋滞が本当に改善できなくて、先ほど名護まで帰れないというのは本当に時間のロスというか、大変だと思のです。ただ、改善点というのがあった～バス党みたいな運動とかもあって、今、結構バスは私はずっと乗り続けているのでわかるのですけれども、前は案外20分遅れとか平気で、私たちも待っていたのですけれども、今はそんな遅れはまずいですし、スマホに入ってきたり、そういうものもあるのでいいかなと思うのですけれども、ただ、渋滞は観光客がレンタカーを使うことで、レンタカーナンバーが多くなってくるとどうしても交通渋滞、地図を見て急に進路変更したりとか結構あったりして、それも案外渋滞が加速している部分があるのです。観光立県なので観光はとても大事なのですけれども、観光と地元の生活をどうやって調和させていくとか、地元も受け入れて観光客も楽しんでもらうという将来的な沖縄の像みたいなものも必要ですし、バスで言えば高齢化社会なので、気軽に乗れる、最近増えている低床バスもあつたりするのですけれども、もっと小さなバスを張りめぐらせるとか、そうやって地元の高齢者も気軽に出かけられる仕組みづくりとか、そういうものも大事なのかなと思います。

ひとり親家庭を支援しているの、先ほどから言っている非正規雇用のことは私たちも痛感していますし、山野専門委員がおっしゃった、うちはひとり親の家計の支援などもやっていますけれども、ほとんど車のローンの負担が大きいのです。というのはやはり車の所有がどうしても必要なのです。そのときに負担が大きいので、もう少し交通網が発達すれば、車を持たないのがいいということでもないので、お子さんが小さければ必要ですけれども、でももう少し使う率を、車はどのとき使うとか、通勤はせめてバスでできればいいのではないかと、そういうものはどうしても必要になってくるのかなと。

以上、今日はこの辺を感じました。ありがとうございます。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

それでは知念専門委員、お願いします。

○知念専門委員 御報告ありがとうございました。

私は情報通信というかIT、ICT分野という形だと思っています。そういう意味では今、沖縄県さんの方で情報通信インフラというものは整備されてきていますし、海底ケーブル含めて海外若しくは離島、そこをこれから本当に利活用するための本当にどういう施策を打っていくのかというところは、今、沖縄県の中でも考えていると思っていますが、それをより具体的な分野というところをどんどん入れていかなければいけないのかなと、今日、聞いていてすごい痛感しました。

あと、人材育成というところに関して言うと、我々は今、特に世の中というか世界的にもそうですけれども、セキュリティです。特にサイバーセキュリティだとか、そういった人材が日本の場合、非常に不足しているというのが非常に大きな課題になっていて、できれば私的には沖縄でいわゆる人材、若いときから人材を育成する仕組みというものを作れないのかなというのがあります。そこは本当に沖縄高専、琉大、大学院大学、いろいろと含めて、そういったところの場合によっては科を作るとか、部を作るというところもやって、その先の雇用まで沖縄の方で仕組みを作れないか。例えばセキュリティセンターを沖縄に作るとか、海外に向けてのそういうセンター、雇用形態も作るというところまで一貫した流れを是非やっていただけないかという意味では、今、本当に不足している人材を世界に羽ばたける沖縄で育てるとするのは、我々沖縄の人間にとっても非常に重要なことだと思っていますので、そこはぜひ今後検討していきたいなとか、検討していただきたい分野なのかなと思っています。

あと、最近ですけれども、安心安全とか防犯対策というのが今やられていて、最近では沖縄県警の警官を増やす増やさないというのがありますけれども、アナログ的なところも当然必要ですけれども、これを仕組みとして守っていくところで沖縄県を上げてそういう防犯の仕組み、システムというものをやっていく必要があるのかなと最近特に感じていますので、そういう点も含めてやっていきたいと思います。

どの分野でも情報活用というのが必要になってくる。その意味ではICT、ITというのは絶対に必要だと思っていますので、そういう観点で今後いろいろな形で議論させていただければと思います。

○伊藤会長 どうもありがとうございました。

一通りお話いただいたのですけれども、いろいろな御質問もあったので、また事務方の方でもいろいろ次回までにこなしていただきたいと思っています。

ただ、私個人的に感じるのは、別に沖縄の問題に限らず、あらゆる問題で社会は動いているものですから、5年前に意外と気づいていなかった重要な問題が出てきたりとか、あるいはその都度同じ問題、先ほどおっしゃったように本当は昔から言われてきた問題なのだけれども、何となく横に置かれた問題が重要になってきているとか、あるいは同じインフラ整備の問題でも、視点を違って見ればまた違った見方が出るということは非常に重要だと思います。

一方でPDCAをやるということの意味は、行き当たりばったりでやるのではなくて、しっかり目標を立てて、それをしっかり実現して、ただ、必要があれば調整をしていくということで、そういう意味ではこの会合はこれからまだ議論は続くと思うのですけれども、自由に発言していただいて、今までのやり方の中でこういうところが少し視点か弱いのではないか。あるいはこういうところを生活実感でぜひ感じてほしいとか、あるいは現場でこういうことがあるんだということをまたお話いただければと思います。

今日は最初でありますので一通りお話を伺いましたけれども、また次回、お話をいただ

きたいと思います。必要があれば事務局の方にまたいろいろ会議で話せなかったことでもお寄せいただければと思います。

時間になりましたので、一応今回は以上をもちまして「沖縄振興審議会会長・専門委員会」を終わらせていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。