

## 第4章 克服すべき沖縄の固有課題

ビジョン基本計画では、本県の抱える特殊事情に由来する4つの固有課題を、「沖縄21世紀ビジョン」で示した5つの将来像実現に向けた前提状況と位置付け、一般的な課題とは区別して明示した上で、これらの固有課題の解決に当たっては、本県の不断の努力に加え、国の責務により、適切な措置を講じていく必要を説いている。

本章においては、それぞれの固有課題解決への取組及び成果等並びに今後の課題について整理した。

### 1 基地問題の解決と駐留軍用地跡地利用

米軍基地の整理縮小を図り、基地に起因する様々な問題を解決し、駐留軍用地跡地利用を円滑かつ適切に進めることにより、沖縄県民が望む平和で豊かなあるべき沖縄の姿を実現するため、米軍基地の存在及び運用に伴う過重な負担、駐留軍用地跡地利用に関する課題の解決に向けて、各種取組を行った。

#### (1) 米軍基地から派生する諸問題への対応

##### ア 主な取組による成果等

米軍基地から派生する事件・事故の防止については、全国知事会や渉外知事会、軍転協と連携し、日米両政府に対し、実効性のある再発防止策を講じるよう求めるとともに、米国ワシントンD. C. に配置した駐在員においては、米国政府関係者をはじめ、連邦議会関係者、マスコミやシンクタンクの有識者等、多くの米側の関係者と直接面談し、本県の考えや正確な状況を伝え、基地問題に関する理解と協力を求めた。

特に、相次ぐ米軍の事件、事故については、速やかに米国政府関係者に県内の状況を伝え、英語版ホームページでは米軍への抗議文等を掲載した。これらの取組などにより、米国でのリアルタイムな情報収集、よりの確な情報発信が可能となっている。

また、日本の安全保障は国民全体で考えていく必要があることから、平成27年12月の全国知事会議において、沖縄の米軍基地負担軽減について協議する場の設置を求めた。その結果、平成28年11月に、全国知事会において「米軍基地負担に関する研究会」が設置され、計6回の研究会が開催された。研究会による議論を踏まえ、平成30年7月には、全国知事会議において「米軍基地負担に関する提言」が全都道府県による全会一致で決議され、同年8月には政府に対し、日米地位協定の抜本的な見直しや基地の整理・縮小・返還の促進などが提言された。

米軍基地の運用に伴う環境問題については、県民の健康保護と生活環境の保全を図る観点から、基地周辺の公共用水域等を継続的に監視することで、在日米軍施設・区域に由来する環境汚染の把握に努めたことなどにより、すべての調査地点で基地に起因する基準超過は見られなかった。

また、米軍活動に起因する環境問題を解決するため技術的な対応のあり方等を示す「沖縄県米軍基地環境調査ガイドライン」及び米軍基地内の環境情報を集約した

「米軍基地環境カルテ」、基地内の地形改変状況を可視化した「地形改変状況可視化マップ」を作成した。加えて、米軍活動に起因する環境問題をわかりやすく県民等へ伝えられる人材を育成するため、研修やシンポジウム等を実施した。

さらに、航空機騒音については、騒音の常時監視測定に加え、平成27年度に米軍機から発生する低周波音の状況を把握するため、既存の航空機騒音測定局に低周波音自動測定機能を追加整備し低周波音の観測を開始した。これらの調査結果をもとに、米軍等関係機関に対し、航空機騒音の軽減等の要請を実施している。このような取組などにより、航空機騒音環境基準達成率は上昇しているが、米軍機等の運用に大きく左右されることなどから、依然として一部地点で環境基準超過の状況が継続しており、県民の生活環境に大きな影響を与えている。

このほか、施設・区域の返還については、主要なものとしてこれまで、平成27年3月末にキャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）の約51haが返還されたほか、平成28年12月には北部訓練場の過半、約4,166haが返還された。

## イ 今後の課題

米軍基地から派生する事件・事故の防止について、米軍の演習等に関連する事件・事故、米軍構成員等による犯罪や交通事故などは、直ちに県民の生活に大きな影響を及ぼすことから、米軍構成員等に対する人権教育・安全管理の強化など、より一層の綱紀粛正を求めるとともに、再発防止策の実効性の検証を含め、抜本的な対策を講ずるよう求める必要がある。

米軍基地の運用に伴う環境問題について、米軍航空機騒音は、嘉手納飛行場周辺や普天間飛行場周辺で環境基準を超過しており、その他の基地公害についても、油流出事故による土壌汚染や水質汚濁が発生するなど、県民の生活環境や健康に影響を及ぼしている。

また、SACO最終報告に基づき、北部訓練場の過半の返還が行われたものの、北部訓練場に近い東村高江区等では、深夜・早朝を含め航空機騒音等が増加傾向にあることから、住宅地域に近いヘリコプター着陸帯の使用を中止するなど、住宅地上空の飛行を回避する対策を講ずるよう求める必要がある。

このため、騒音や水質等を継続して調査・監視し、調査結果をもとに米軍等関係機関に要請を行う必要がある。また、米軍活動に起因する環境汚染の未然防止を徹底するための米軍施設内での排水等調査については、平成26年度以降、実施できていないことから、引き続き、米軍等に対し施設内への立入りを求めていく必要がある。

## (2) 沖縄の過重な基地負担の軽減に向けた方策等についての調査・研究

### ア 主な取組による成果等

これまで、日米両政府に対し、米軍基地負担の軽減を繰り返し求めるとともに、沖縄を取り巻く諸課題について考える機会を創出するためのフォーラムの開催や外部有識者と連携し、基地問題に係る国際情勢や安全保障問題等について独自の調査・研究を行うなどの取組を行ってきた。

特に日米地位協定については、米軍基地を巡る諸問題の解決を図るために抜本的な見直しが必要であることから、平成12年に実施した見直しに関する要請以降の状況の変化を踏まえ、平成29年9月に見直し事項を新たに追加し、日米両政府に要請を行った。しかし、日米両政府は、依然として、多くの基地問題が発生する都度、運用改善により対応している状況である。

このような状況を踏まえ、平成29年10月に、日米地位協定の問題点を更に明確化し、同協定の見直しに対する理解を広げることを目的として、他国の地位協定や米軍基地の運用状況について調査を行う「他国地位協定調査」に着手し、令和元年度までにドイツ・イタリア・ベルギー・イギリス・オーストラリア・フィリピンを調査した。その結果、NATO・ヨーロッパでは、自国の法律や規則を米軍にも適用させることで自国の主権を確立させ、米軍の活動をコントロールしていることが把握できた。また、国内法の適用等については、オーストラリアやフィリピンにおいても同様の状況であった。調査結果は、多くの県外メディアに取り上げられているほか、国会においても、調査結果を基にした活発な議論が行われている。

## イ 今後の課題

沖縄の基地負担軽減につなげるため、辺野古新基地建設問題など沖縄の米軍基地問題について全国的な理解促進を図るとともに、日本の安全保障について国民全体で考える機会を創出するための効果的な方策等について検討する必要がある。

特に日米地位協定に関しては、抜本的な見直しの実現に向けて国民的な議論を喚起していく必要があることから、他国地位協定調査の結果を全国に情報発信していくことなどが必要である。

## (3) 駐留軍用地跡地利用の推進

### ア 主な取組による成果等

平成24年4月に施行された跡地利用推進法では、基本理念が新たに規定され、国の責任を踏まえた国による跡地利用の主体的な推進が明記されたほか、返還実施計画に基づく国による徹底した支障除去措置、立入りのあつせんに係る国の義務、駐留軍用地内の土地の先行取得制度、給付金制度の拡充、拠点返還地の指定、駐留軍用地跡地利用推進協議会の設置などが定められた。

嘉手納飛行場より南の6つの施設・区域の跡地利用に際しては、良好な生活環境の確保、新たな産業の振興、交通体系の整備、自然環境の保全・再生など、沖縄振興のための貴重な空間として、県土構造の再編も視野に入れた総合的かつ効率的な有効利用を図る必要がある。このため、広域的な視点から駐留軍用地跡地利用の連携した方向性を示す広域構想を平成25年1月に策定し、周辺市街地との連携を含めた跡地利用の検討を行っている。

普天間飛行場の跡地利用については、これまでの取組の成果や広域構想を踏まえ、跡地利用計画の策定に向けた「全体計画の中間取りまとめ」を平成25年3月に策定し、県民、地権者等へ跡地利用に関する情報を発信するとともに、文化財、自然環境等の文献及び現況調査を実施するなど、計画内容の具体化に向けて取り組んでいる。

また、平成25年6月には、跡地利用推進法に基づく「特定事業の見通し」を公表し、将来の道路用地として必要となる17.15haの土地の先行取得を開始した。土地の取得に当たっては、一括交付金（ソフト）を充当した特定駐留軍用地等内土地取得事業基金を活用し、平成30年度末時点において、取得予定面積の約60%に当たる約10.3haを取得した。

平成27年3月に返還された西普天間住宅地区跡地については、国、県、宜野湾市、琉球大学等が連携し、沖縄健康医療拠点の形成に向けた取組が進められている。

なお、宜野湾市や市地主会からの要望を踏まえ、平成27年3月に跡地利用推進法及び同法施行令が一部改正され、土地取得制度の適用期限を「返還」から「地権者への土地引渡し」まで延長することが可能となり、西普天間住宅地区跡地においては、土地の引渡しまで先行取得が行われた。また、取得可能な土地の面積に関する要件が緩和されたことにより、より多くの公共用地を確保することができるようになった。

平成28年4月に一部改正された跡地利用推進法施行令において、アワセゴルフ場地区跡地における特定給付金の支給の限度となる期間（2年）が定められ、国から地権者に対し、特定給付金が支給された。

また、跡地利用推進法に基づき先行取得した土地は、原則、取得目的の用途で活用しなければならないが、平成30年1月に跡地利用推進法施行令が一部改正され、取得目的以外で活用する場合の対象施設が定められた。

## イ 今後の課題

県土の枢要部分を占有している基地の存在は、総合的な交通ネットワークの構築や計画的なまちづくり、産業立地の支障となるなど、本県の振興を進める上で、大きな障害となっている。

今後返還が予定される駐留軍用地の跡地は、大きな発展可能性を有しており、新たなビジネスの立地、創造の拠点となり得るとともに、広域交通インフラの整備や、自然環境と歴史文化を保全・再生するための貴重な空間である。

駐留軍用地の跡地開発は、県土構造を再編する好機であることから、跡地利用推進法に基づき、国、関係市町村及び地権者等との緊密な連携により、今後の跡地整備を円滑かつ確実に進めるとともに、広域構想を踏まえた跡地利用計画を早期に策定する必要がある。

跡地利用計画の策定に当たっては、圏域、地域の枠を超えた広域的な観点から総合調整を行い、潜在する発展可能性を最大限に引き出すとともに、発展の推進力となる均衡あるデザインを検討する必要がある。

跡地における産業機能の導入の検討については、アジア規模の視点から可能性を吟味し、市場原理を踏まえ、自立型経済の構築に向けた産業の集積と育成を図る必要がある。また、その他公共的・公益的機能の導入の検討については、立地や地形、周辺環境等を踏まえ、国際交流や貢献活動の拠点形成に努める必要がある。

都市基盤整備においては、跡地を活用した幹線道路の整備、公共交通ネットワー

クの構築に向けた検討や、自然環境と歴史文化を生かした豊かな都市環境の形成に向けた検討を行う必要がある。また、国営大規模公園の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システム、高次都市機能の導入等を返還跡地国家プロジェクトとして国に求めていくとともに、その実施に向けた取組を促進する必要がある。

西普天間住宅地区跡地については、国、県、宜野湾市、琉球大学等が連携し、沖縄健康医療拠点の形成に向けて取り組む必要がある。

跡地利用推進法については、令和3年度（2021年度）末に失効することから、関係者の意向を踏まえつつ、跡地利用推進上必要となる制度の延長・拡充等を検討する必要がある。

跡地利用の効果的な推進に向けて、駐留軍用地における自然環境調査及び埋蔵文化財調査等のための立入り調査について、環境補足協定締結後、立入りの手続に時間を要していることから、当該立入りが円滑に認められるよう取り組む必要がある。

土壌汚染や不発弾等の支障除去措置については、地権者への土地引渡し後に廃棄物等が発見される事例があることから、支障除去の更なる徹底を求めるとともに、法令上、支障除去における調査項目の対象となっていない物質による土壌汚染等についても適切な措置が講じられるよう取り組む必要がある。

給付金及び特定給付金の支給については、関係者の意向を踏まえつつ、地権者が不利益を被ることがないように取り組む必要がある。

公共用地の確保については、引き続き、土地の先行取得に取り組むとともに、更なる用地確保に向けた対応を検討する必要がある。また、「特定事業の見通し」に基づき先行取得した土地について、跡地利用計画の見直し等により、特定事業として活用する見込みがなくなった場合は、返還から3年経過後、政令で定める事業（道路、公園等）に活用することとなっているが、先行取得した土地を有効活用するため、政令で定める対象施設の拡充の検討が必要である。

## 2 離島の条件不利性克服と国益貢献

住民が安心して生活し働くことができる持続可能な地域社会の形成につながるような総合的な離島振興策を強力に推進するとともに、離島が有する潜在力を十分発揮し、日本の経済発展に貢献する地域として存在価値を高めるため、離島の条件不利性克服に向けて、各種取組を行った。

### (1) 交通・生活コストの低減

#### ア 主な取組による成果等

交通コストの低減については、離島住民等の負担軽減を図るため、船賃ではJR在来線並みの運賃を目指し約3割から最大約7割、航空運賃では新幹線並みの運賃を目指し約4割の運賃低減を行った。この結果、低減化した路線における航路・航空路の利用者数は、平成30年度で航路が62万2千人と、平成23年度の41万8千人から約1.5倍、航空路が39万7千人と平成23年度の20万6千人から約1.9倍に増加している。

生活コストの低減については、沖縄本島から小規模離島を中心とする県内の有人離島へ輸送される生活必需品等の輸送経費等を補助する実証実験を、座間味村、渡嘉敷村、北大東村、南大東村の4村5島を対象に実施した。平成28年度からは、対象離島を13市町村、19島に拡大し、対象離島市町村と協調して補助してきた。この取組などにより、沖縄本島と離島の生活必需品の価格差（那覇市を100とした場合の指数）は、平成24年度から事業を実施している継続離島4村が約143（全離島平均130程度）から約124に改善、平成28年度から開始した拡大離島7市町村においては、平成27年の約131から約117に改善している。

石油製品の価格安定化については、離島における石油製品の本島並みの価格安定と円滑な供給を図るため、本島から県内離島へ輸送される石油製品について、販売事業者等が負担する輸送経費等に対する補助を行っている。平成25年度には補助事業の拡充を行い、陸上輸送にかかる経費についてはこれまで全離島一律で補助単価を設定していたが、新たにコンテナ・ドラム缶購入費等を積算に加えるとともに、ドラム缶充填費についても補助対象経費に加えることとした。また、島を輸送形態ごとに分類し、実態の流通コストに見合うよう輸送形態別に補助単価の引き上げを行った。本島を100とした場合の離島におけるガソリン価格の指数は、原油価格の推移により騰落があるものの、平成30年度において111となり、平成23年度の114から改善している。

#### イ 今後の課題

本県の離島地域は、その遠隔性、散在性、狭小性等の条件不利性により、住民等の移動手段が船又は飛行機に限られ、移動に係るコストが高く、生活必需品の価格が沖縄本島と比較して割高となるなど、離島住民の生活を圧迫している。このため、交通コストの低減については、引き続き、離島住民等を対象とした船賃及び航空運賃を低減し、安定的かつ継続的に離島住民の負担軽減に取り組む必要がある。

生活コストの低減については、各離島の買物環境や住民ニーズに応じた取組となるよう、今後の展開を検討する必要がある。

石油製品については、石油製品の販売事業者等が負担する輸送経費等に対し引き続き補助を行うことなどにより、沖縄本島並みの価格安定と円滑な供給を図る必要がある。また、本島・離島間における価格差の要因分析を行い、更なる価格差縮小に向けた取組を検討する必要がある。

## (2) 生活環境基盤の整備及び教育・医療・福祉における住民サービスの向上

### ア 主な取組による成果等

生活環境基盤の整備として、水道サービスの向上等を図るため、一括交付金制度を活用して水道広域化を推進し、平成30年3月から粟国村で水道用水供給を開始した。これにより、同村の水道料金が約50%低減されるなど、住民サービスの向上が図られた。

また、上水道の施設整備、老朽化対策及び耐震化については、今後の水需要や水質の安全性を確保するための施設整備及び老朽化施設の更新、耐震化を図っている。

情報通信基盤の整備については、沖縄本島と各離島を結ぶ海底光ケーブルの敷設、島内の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだ。これらの取組により、超高速ブロードバンド基盤整備率(離島)は、平成23年の52.3%から平成30年には91.4%と大幅に上昇した。

電力の安定的かつ適正な供給を図るため、離島への送電用海底ケーブルの設置を促進し、平成27年度に電気事業者によって沖縄本島から渡嘉敷島までの海底ケーブルが敷設された。送電用海底ケーブル新設・更新については、設備の老朽化状況に基づく電気事業者の更新計画において適切に実施されているため、電力の安定供給が確保されているものと考えられる。

廃棄物については、離島市町村の効率的なごみ処理体制を構築するため、ごみ運搬費低減等の具体的方策のシミュレートを行い、広域化によるコスト低減策を離島自治体ごとに示すとともに、ごみ処理状況及び処理体制の調査、ごみ処理状況個別表(カルテ)の作成など、離島の廃棄物処理の構造的不利性解消に係る調査等を実施した。

離島の海岸漂着物については、国の補助金を活用し、海岸管理者や市町村と連携して回収処理を実施した。この取組により、平成23年度から平成30年度までに約2万7千m<sup>3</sup>(約3,700トン)の漂着物を回収処理し、海岸の景観や環境保全に寄与した。

このほか、下水道の施設整備及び老朽化施設の改築更新・耐震化、公営住宅の整備、行政サービスの高度化を図る沖縄県総合行政情報通信ネットワーク等情報通信基盤の整備など、離島における生活基盤の整備を実施したことなどにより、離島住民サービスの向上に寄与した。

教育機会の確保については、離島・へき地における教育環境を改善するため、平成30年度においては、8名以上の児童で構成される27の複式学級に非常勤講師を26人派遣した。これにより、きめ細かな指導や教材準備・研究の改善、児童の理解・集中力の向上等の効果が得られた。

また、離島からの進学に伴う家庭や生徒の負担軽減を図るため、高等学校未設置離島出身の高校生に対し、居住・通学に要する経費を補助することで保護者の精神的・経済的な負担を軽減した。さらに、寄宿舎と交流機能を併せ持った「沖縄県立離島児童生徒支援センター」を整備し、平成28年1月に開所した。

医療の充実については、ドクターバンク登録医師の離島地域の医療機関への仲介、琉球大学医学部地域枠及び自治医科大学での医師の養成並びに県立病院での後期臨床研修医の養成などに取り組んだ。宮古・八重山圏域における人口10万人あたりの医療施設に従事する医師数は、平成22年の159.3人から平成30年には167.1人に増加した。

また、各圏域において適切な医療提供体制を確保するため、宮古・八重山圏域の拠点病院である県立宮古病院（平成25年度）、県立八重山病院（平成30年度）を新築移転した。

さらに、安定的な医療サービスを提供するため、医師の島外研修等に対応した代診医を派遣したほか、専門診療科の受診機会を確保するため、専門医による巡回診療を実施した。加えて、ドクターヘリの運営費の補助、自衛隊や海上保安庁ヘリ等航空機による急患搬送時に医師等を添乗させるなど、医療提供体制の整備に取り組んだ。

加えて、遠隔医療に関して、県立病院6か所、県立診療所16か所の間で「遠隔医療支援情報システム」を運用し、ノウハウの共有、ウェブ会議における指導医等の診療指導の助言を行っている。

このほか、離島の住民が必要な医療を受ける機会を確保するため、島外の医療機関へ通院する場合の経済的負担の軽減に取り組んだ。

福祉の充実については、離島市町村における介護サービス事業所等の基盤整備を図るため、介護サービス事業の効率的運営が困難な離島市町村に対し、事業運営に要する経費及び渡航費の補助を行った。平成28年度には市町村からの要望を踏まえて、補助対象を拡大するなど、介護サービス提供基盤の維持・拡充に努めた。また、質の高い福祉・介護人材を地域完結型で育成するため、アドバイザーを派遣し、人材育成ガイドラインや標準カリキュラム等の具体的な活用について助言等を行った。これらの取組などにより、介護サービスが提供可能な離島数は、平成23年度の16か所から平成29年度には19か所に増加した。

## イ 今後の課題

離島の生活環境基盤は、小規模離島自治体の財政基盤が脆弱な上、水道事業や廃棄物処理などで広域的な対応が困難なことから高コスト構造とならざるを得ない。また、人口規模や経済規模が小さいことから医療、福祉、水道、情報通信などの



サービスが十分に受けられない又は割高となるなど、本島との格差は依然として課題となっていることから、小規模離島自治体の高コスト構造及び本島との格差是正を図る必要がある。

水資源については、観光客の飛躍的増大や気候変動に伴い、島によっては不足が懸念されていることから、離島ごとにその確保策を検討する必要がある。

公営住宅の整備については、小規模離島を中心として、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、公営住宅の整備により、定住条件を整備促進する必要がある。

情報通信基盤の整備については、引き続き計画的に、陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の整備促進に取り組む必要がある。また、大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、2ルート化による安定性を確保する等、情報通信環境の強靱化を図る必要がある。

離島における教育・暮らしにおいては、距離的な不利性から生ずるデメリットが多数存在しているため、5Gの登場により通信速度が飛躍的に向上することから、テレワークや島外とのネットワーク構築等のほか、高齢者を含む全世代におけるICT活用を図る必要がある。

離島の廃棄物対策については、廃棄物処理施設の建設コストが割高になるという構造的不利性に加え、島内で処理できない廃棄物は、沖縄本島等で処理せざるを得ず、これらも処理コストを押し上げる要因となっている。

また、宮古島市、石垣市などを除き、産業廃棄物処理業者がほとんど存在しないため、島内で処理できずに島外や県外で処理せざるを得ない状況にある。

そのため、廃棄物を島内で安定して処理できるよう、一般廃棄物については一般廃棄物処理施設整備補助制度をかさ上げするとともに、産業廃棄物を一般廃棄物とあわせ処理する場合でも、産業廃棄物の割合によらずに施設整備全体が補助対象となるよう、既存補助制度の拡充が必要である。

海岸漂着物の適正処理等の推進については、海岸漂着物を回収しても繰り返し漂着するため、海岸漂着物問題を重要性の増した課題として位置付け、周辺環境及び生態系への影響について調査するとともに、効率的な回収体制の構築、継続的な回収処理の実施、海岸清掃活動等を促進させる必要がある。

また、海岸漂着物は、山、川、海へとつながる水の流れを通じて発生することから、プラスチック製品の使用削減、ポイ捨て防止など陸域での発生源対策について、積極的に取り組む必要がある。

教育機会の提供については、へき地校において複式学級の割合が高く、児童が教師から直接指導を受ける時間が単式学級の半分程度となっていることなどから、離島における公平な教育機会を確保する必要がある。

また、高等学校未設置離島から島外の高等学校へ進学する際の家族や生徒の経済

的・精神的負担の軽減を図るため、高等学校未設置離島出身の高校生に対し、引き続き居住・通学に要する経費を補助するとともに、「沖縄県立離島児童生徒支援センター」の管理・運営について、市町村と連携しながら、更に充実させる必要がある。

離島及びへき地の医療の充実については、引き続き医師の確保に取り組むとともに、地域のみでは十分な医療を提供できない場合があるため、沖縄本島の医療機関と離島診療所等との連携体制の充実を図る必要がある。

また、離島市町村における高齢化率は平成30年度で27.0%（宮古島市、石垣市を除く。）と、県全体の21.1%と比較しても高くなっている。小規模離島では、介護サービス事業において利用対象者数が少ないなどの不利な条件下にあることや、介護人材の育成・確保についても、研修受講のための旅費の負担など、島外の事業所と比べ厳しい状況となっており、早急な対策が必要となっている。

### (3) 交通基盤の整備と交通ネットワークの充実強化

#### ア 主な取組による成果等

離島空港の整備及び離島航空路の維持・確保については、平成25年3月に新石垣空港を開港したほか、新石垣空港、宮古空港及び下地島空港における受入体制の強化に取り組んだ。

また、運航に伴い生じた欠損に対し運航費補助及び老朽化に伴う航空機購入補助を行ったほか、離島住民の割高な航空運賃を低減した。これらの取組などにより、離島空港の年間旅客数は、平成30年度で485万人と、約1.5倍に増加している。

さらに、過去に運航していた路線（那覇－粟国、石垣－多良間、石垣－波照間）の再開に向け、関係機関で協議会において連携した取組を行ったほか、伊平屋空港の整備に向けた取組を実施し、離島航空路線の拡充に努めた。

海上交通の維持・確保については、港湾機能の向上を図るため、浮棧橋の整備、防波堤の整備、岸壁の改良・耐震化等を行った。また、海上交通の航路の維持・確保を図るため、運航に伴い生じた欠損に対し、運航費補助及び老朽化に伴う船舶の建造又は購入に対する補助を行った。これらの取組などにより、離島航路の船舶乗降人員実績は、平成22年の584万人から平成29年には600万人に増加している。

道路整備については、離島住民の生活利便性を確保するため、地域の実情に対応した整備を行っており、平成27年1月には伊良部大橋が開通している。この結果、県管理道路（離島）の改良率は、平成21年度の89.9%から平成28年度には90.5%となった。

離島バス路線の確保・維持については、市町村と協調して欠損額の生じているバス路線の運行事業者に対する補助を実施した。また、市町村を主体とした住民の移動手段確保に関する活動を支援した結果、地域住民に必要な公共交通機関として18路線が維持・確保された。一般乗合旅客輸送人員実績（離島）は、新石垣空港開港により観光客が増加したこともあり、平成22年の50万人から平成29年には115.9万人と、約2.3倍に増加している。

## イ 今後の課題

離島空港の整備については、離島の玄関口として、その機能の維持又は充実に向け、施設等の計画的な維持管理・更新や機能強化に取り組む必要がある。

離島航空路の維持・確保については、離島から他地域への移動手段は飛行機、船に限られることから、生活の利便性確保を図るため、高速移動手段である航空路線の確保は重要である。しかしながら、小規模離島の航空路線は需要が限られることなどから座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが路線の維持、確保を図る上で課題となっている。このため、引き続き、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要である。

また、過去に運航していた路線（那覇－粟国、石垣－多良間、石垣－波照間）の再開に向け、関係機関との更なる連携した取組を行う必要がある。伊平屋・伊是名地域においては、住民が本島拠点都市等までの移動に時間がかかることから、空港建設が強く求められており、伊平屋空港整備に向けて取り組む必要がある。

離島港湾の整備については、海上交通の安全性・安定性を確保する観点から、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた港湾施設の整備など、港湾機能を向上させる必要がある。

航路の確保・維持について、離島航路のうち、航路収支が赤字となっている航路の多くは、燃料費、人件費等の費用節減や船舶取得等の資金確保が困難であることに加え、利用者の減少や船員の確保など経営面の課題を抱えている。このため、引き続き、航路事業者に対する運営費補助や船舶の建造・購入に対する支援その他の経営安定化を図る取組を行うことにより、離島航路を確保・維持する必要がある。

道路整備については、地域特性を踏まえつつ定住環境の確保に資する整備を進める必要がある。

バス路線の確保・維持については、離島のバス路線の多くが不採算路線となっているため、引き続き、バス路線の運行事業者に対する運行費補助や車両購入補助などの支援に加え、乗務員など必要な人材の確保が必要である。このほか、交通不便地域の移動手段を確保するため、生活交通の維持・確保を図る必要がある。

## (4) 過疎・辺地地域の振興

### ア 主な取組による成果等

移住対策については、離島・過疎地域の条件不利性を克服し、バランスのとれた持続的な人口増加を図るため、移住者受入れに取り組む市町村と、問題や課題を共有するとともに、市町村の創意工夫を支援するため、平成27年3月に沖縄県移住受入協議会を設置し、県と市町村の連携を強化した。また、首都圏等において、移住相談会を開催するなど、移住する際の注意点や地域の習慣等に関する情報を積極的に発信するとともに、移住体験ツアーを開催し、移住者受入れの課題把握を行った。また、平成28年度から、移住に関する情報発信を目的として、移住応援サイト「おきなわ島ぐらし」を運営している。移住応援サイトアクセス数は、平成30年度で8万7,041回となっている。

## イ 今後の課題

過疎・辺地地域は、若者の慢性的流出に伴う人口減少、高齢化等が進行し、集落機能の低下や産業活動の停滞などが指摘されていることから、移住定住・交通条件の整備、地域に応じた産業振興などを図るとともに、社会的サービスや集落機能を維持する持続可能な地域づくりに取り組む必要がある。

また、人口減少の克服に向けて、U J I ターンの環境整備等についても取り組む必要がある。

加えて、移住・定住促進を進めるに当たって、受け入れる側にも入る側にもハードルが高い場合があるため、社会的サービスや集落機能を維持する持続可能な地域づくりという観点から、定住人口や交流人口だけではなく「関係人口」を創出するための具体的な取組を進める必要がある。

## (5) 観光リゾート産業の振興

### ア 主な取組による成果等

島々の個性や魅力を生かした着地型観光プログラムの開発については、多様化する観光ニーズに対応するため、市町村、地域観光協会、N P O 等による観光メニュー造成など主体的な取組への支援等を実施し、離島の魅力ある観光資源を生かした観光プログラムの創出を図った。

これらの取組などにより、国内客離島訪問者の満足度（「大変満足」の比率）については、平成21年度の本島周辺58.6%、宮古圏域60.2%、八重山圏域59.1%から平成30年度に本島周辺41.3%、宮古圏域62.9%、八重山圏域56.7%となっている。

また、宮古広域公園（仮称）整備については、宮古圏域における離島観光や広域的なレクリエーション需要に対応した整備に向け、調査検討を実施し、平成29年2月に宮古広域公園（仮称）基本計画を取りまとめたところである。現在、早期事業化に向けて基本設計や環境アセスに取り組んでいる。

観光客増大に向けた誘客活動の推進については、チャーター便を利用した旅行の誘致のため、県外空港から県内離島空港に到着する離島チャーター便を利用する旅行会社や旅行商品を造成する観光事業者に対し支援を実施するとともに、専用サイトによる情報発信、地域資源を活用した観光メニューの創出、旅行博への出展やメディアを活用したプロモーション活動などに取り組んだ。

また、離島観光客等の交通コストの負担軽減を図るため、小規模離島（対象：南大東島、北大東島、粟国島、多良間島、与那国島）の航空路線において、航空運賃を約3割低減したほか、久米島町の航空路線においては、平成27年度から実施した実証試験（航空運賃を約1.5割低減）で旅客数増加などの効果が認められたことから、平成30年度から久米島町と連携し、航空運賃を約2割低減している。

さらに、離島の知名度向上を図るため、WEBサイトによる離島情報の発信、観光シーズンやイベント等にあわせたインターネットメディア広告及びモニターツアーを実施した。このほか、離島地域を含めた沖縄の伝統木造住宅等文化的建造物の保存修理等を紹介するシンポジウムを開催し、離島地域の伝統文化の魅力を発信することができた。

これらの取組などにより、国内客の離島訪問率は、宮古圏域が平成23年度の6.0%

から平成30年度には10.2%となり、八重山圏域が平成23年度の14.4%から平成30年度には15.9%といずれの圏域も向上している。一方で本島周辺については、観光客数は増加しているものの、県内全域への国内観光客数が大きく増加しているため国内客の離島訪問率としては平成23年度の5.3%から平成30年度には4.8%と低下している。

県外直行便の提供座席数については、宮古島・石垣島に新たな路線が就航するなど定期便化が促進されたこともあり、平成24年の48万7,726席から平成29年に152万6,478席と103万8,752席増加している。提供座席利用率についても、平成24年の77.8%から平成29年に82.4%となっており、4.6ポイント増加している。

また、離島観光の国際化への対応として、香港、韓国、台湾等、海外の旅行博における観光プロモーションやチャータークルーズの増加を踏まえた旅行会社へのセールスプロモーション等を実施した。

さらに、クルーズ船誘致については、船社訪問や展示会出展、ポートセールスなどを実施したほか、乗客の満足度向上を図るため、シャトルバス支援や受入団体への支援、歓送迎セレモニーの実施など、乗客のニーズに合った受入体制強化を推進した。

これらの取組などにより、クルーズ船寄港回数・入域乗船客数（平良港・石垣港）については、平成23年の54回から平成30年で250回と、196回増加している。

## イ 今後の課題

島々の個性や魅力を生かした着地型観光プログラムの開発については、島ごとの基礎データの収集を行い、島ごとに異なるニーズをきめ細かく把握することで、個性豊かな伝統文化や自然環境等の魅力を生かした観光を推進し、滞在日数の増大や観光客一人当たりの消費額の増加を図る必要がある。また、離島観光の国際化や多様化する観光ニーズに対して、島々が持つ固有の事情に配慮した受入体制づくりに取り組む必要がある。

宮古広域公園（仮称）整備については、観光客の利用も視野に入れ、魅力ある施設整備に取り組む必要がある。

観光客増大に向けた誘客活動の推進については、本県の37の有人離島が、本島・本土からの交通アクセスや高い移動コストなどの課題を抱えていることから、離島観光客等の交通コストの負担軽減を図る必要がある。このため、今後も安定的かつ継続的に航空運賃の低減に取り組む必要がある。

また、国内外における離島の認知度向上、新たな旅行市場の開拓等の課題に適切に対応する必要がある。県外において認知度が低い小規模離島については、島のニーズに合わせて、それぞれの個性や魅力を生かした誘致活動による観光客の増加及び観光客一人当たりの消費額の増加に向けた重点的な支援が必要である。また、近年離島への旅行形態が、パッケージ旅行・団体旅行よりも個人旅行・フリープランが主体となっていことを踏まえ、それに対応した離島観光の魅力発信、旅行商品造成に取り組む必要がある。

クルーズ船の寄港回数の増加に伴い、クルーズ船を受け入れている石垣市、宮古

島市においては、経済効果を地域社会へ波及させるための周辺環境整備を進めるとともに、受入体制強化に向けた取組が必要である。外国人観光客の増加により、離島における通訳案内士のニーズが増えているため、その育成・確保のための取組が必要である。

また、観光関連産業における深刻な人手不足については、観光関連産業全体での業務効率や職場環境の改善を図るため、現場管理や組織運営を担っていく人材の育成支援等を行うとともに、外国人材の活用に向けて、国家戦略特区を含めた国の制度改革を的確に捉えながら、受入れ拡大に向けた取組を推進する必要がある。

また、一部地域では入域観光客数の増加による自然環境への負荷の増大や、地域住民の生活環境、地域コミュニティへ悪影響を及ぼしている側面があるため、地域社会の関与、混雑の管理、季節性の低減、収容力の適正把握等、各離島・過疎地域の状況に応じた受入体制づくり（例えば、クルーズ船の増加についての総合的な分析や評価、寄港地周辺の経済効果と併せて、良質な観光を確保する「観光管理」）を進める必要がある。

## (6) 農林水産業の振興

### ア 主な取組による成果等

離島・過疎地域の農業を支えるさとうきびの振興については、さとうきびの増産及び生産の効率化を図るため、ハーベスタ等の農業機械の導入を支援するさとうきび生産総合対策事業や、優良種苗の普及・促進のための種苗ほの設置等を行う種苗対策事業を実施した。また、含蜜糖製造事業者の経営の合理化・安定化のため、製糖業企業に対して、製造コストに対する助成や製糖設備の更新及び含蜜糖施設の近代化のための建替えを実施した。さらに国においても、近年の大型の台風など異常気象により安定生産が困難な状況であることから、さとうきび増産基金を造成し、同基金を活用した病害虫対策やかん水対策等を推進した。

これらの取組を推進してきたが、さとうきびの生産量（離島）については、気象災害や農家の高齢化等に伴う農家戸数の減少、生産量全体に占める夏植面積割合の減少、管理不十分となった株出し等における単収の低下などにより、平成30年度が61.6万トンと、平成22年の62万トンからやや減少している。

離島の特色を生かした農林水産業の振興については、園芸品目のブランド化に向けた安定生産と品質向上に資する栽培技術の高位平準化等を図るため、栽培施設等の整備支援、各種技術実証展示ほの設置等を実施した。

また、市場から遠隔地である不利性を解消するため、平成24年から一括交付金(ソフト)を活用し、野菜、果樹、花き、水産物の輸送コストの一部を補助した。その結果、補助事業者の県産農林水産物の県外出荷量の増加に着実に繋がっており、農林漁業者の生産意欲も高まり、再生産に向けた設備投資など、農林水産物の生産振興に寄与している。

これらの取組などにより、園芸品目の生産量（離島）については、果樹が平成22年度の3,600トンから平成29年度には4,612トンへ増加している。また、野菜では、とうがん等重量品目の減少により平成29年が9,752トンと平成22年より114トン減少したが、オクラ、ゴーヤー等軽量・高単価な品目の増加により、産出額は平成27年まで30

億円前半で推移し、平成29年には41億円と増加している。

台風等気象災害や気候変動に対応するため、本県では平成24年度から強化型パイプハウスなどの気象災害に強い栽培施設を25.7ha整備し、園芸品目の安定生産に寄与している。

農林水産業の基盤整備については、離島における干ばつ被害の軽減や農産物の収量増大及び品質向上を図るため、伊江地区（伊江村）及び宮古伊良部地区（宮古島市）における農業用水源整備やかんがい施設の新設整備、併せて更新整備による施設の長寿命化対策を実施した。

これらの取組により、かんがい施設整備量（離島）は、平成22年度の1万3,168haから平成30年度に1万4,601haと、1,433ha増加している。

また、畜産の基盤整備については、草地造成、牛舎及び堆肥舎等の施設整備を行った結果、離島地域における肉用牛飼養頭数は、県全体の6割を占めている。

さらに、水産業の基盤整備については、これまで重点的に整備してきた南大東漁港（南大東地区、北大東地区）において、防波堤や護岸、岸壁等の基本施設が完成し、平成30年度までに全面的に供用を開始した。また、主要な漁港施設の長寿命化対策の実施とともに、岸壁等の耐震整備、防波堤の改良に取り組んだ。これにより、安全・安心な水産物の流通機能を確保するとともに、水産物の安定供給につながった。

農林漁業の6次産業化に向けては、農産加工等の研修会・講座等を開催し、加工品販売に必要な衛生管理や原価計算等について研修会を行った。また、販路開拓支援や加工機材への補助を行った。

## イ 今後の課題

離島・過疎地域の農業を支えるさとうきびについては、生産農家の高齢化の進行や担い手の不足、定住人口の減少などを背景に、労働力の確保が重要な課題となっている。また、地域の経済社会において重要な位置を占めていることから、安定的な生産のため、担い手の育成・確保、機械化推進による作業の省力化、優良種苗の供給、生産法人組織の育成及び作業受託体制の構築など安定的な生産対策を図る必要がある。あわせて、製糖業企業においては、離島であるが故の地理的不利性に加え、台風等の気象災害の影響により原料のさとうきび生産が不安定になることから、経営の安定化や生産性の向上を図る必要がある。

このため、引き続き、機械化の促進、優良種苗の安定供給、肥培管理による品質・収量の向上に取り組むとともに、受託組織やオペレータの育成、地域協議会など生産体制の構築、農地バンクを活用した農地の利用集積、生産基盤の整備、農業共済等の加入促進などに取り組むほか、地力増進対策、干ばつ対策等を推進する必要がある。

製糖業企業の経営の安定化・合理化については、引き続き気象災害等影響緩和対策、製糖設備の合理化、含蜜糖製造コストの不利性緩和などに取り組む必要がある。加えて、含蜜糖製造事業者においては、黒糖の安定供給及び消費拡大に対する取組を図る必要がある。

また、「働き方改革」に適応した宿舍整備や省力化設備の導入など労働環境の改善に取り組むとともに、離島における人口減少を踏まえ、今後も引き続きさとうきび産業の振興に取り組むことで、地域の雇用創出やU J I ターンの促進につなげる必要がある。

顕著となっている人手不足については、外国人材等の活用も含め、多様な人材の確保について検討する必要がある。

離島の特色を生かした農林水産業の振興については、離島の農林水産業が関連産業とともに地域の経済社会において重要な位置を占めていることから、生産の増大及び経営の安定化、輸送コストの低減などによる効率的な流通体制の構築などの課題に継続して取り組む必要がある。

園芸作物については、ブランド産地の育成に向けて、市町村、出荷団体、普及機関等との連携を強化し、定時・定量・定品質の出荷ができる拠点産地の形成を支援する必要がある。

畜産業については、肉用牛は好調に推移しているものの、農家戸数が減少しており、担い手の育成・確保対策が必要である。また、酪農、養豚、養鶏については、飼養頭羽数が減少傾向にあることから、生産性の向上や経営安定対策の強化を図る必要がある。

農林水産物の流通対策の強化については、県外出荷における輸送費の一部を補助する事業を実施することにより、補助事業者の県外出荷量の増加がみられ、農林漁業者の生産意欲も高まり、再生産に向けた設備投資など、農林水産物の生産振興に寄与している。そのため、輸送コスト低減や家畜の輸送体制強化、流通施設の整備など農林水産物の流通条件の不利性解消に引き続き取り組む必要がある。

農業の基盤整備については、水資源に恵まれない離島地域で頻発する干ばつ被害軽減等のため、亜熱帯・島しょ性等の地域特性に合わせた貯水池等の農業用水源の開発、かんがい施設や区画整理等の生産基盤整備や、農業水利施設等の長寿命化及び防災・減災対策に取り組むとともに、防風・防潮林の整備・保全等を計画的に推進する必要がある。

また、スマート農業の導入に対応した農地の大区画化等の整備やICTを用いた水管理省力化技術の導入など、農業農村整備への活用を検討を進める必要がある。

さらに、グリーン・ツーリズム等を通じた、都市との地域間交流による農山漁村地域の所得向上等に向けた取組を強化する必要がある。

水産業の基盤整備については、漁港・漁村の活性化、漁業の振興が良好な漁場を有する排他的経済水域（EEZ）の保全にもつながるため、引き続き、漁港・漁場施設の整備、水産物の生産・加工・流通体制の整備、消費者ニーズに対応した品質管理・衛生管理体制の強化等を推進するとともに、地震・津波等の災害に強い漁港・漁村づくりに取り組む必要がある。

農林漁業の6次産業化に向けては、引き続き、生産と流通・加工等が結びついた農商工連携等による付加価値の高い農林水産物及び農林水産加工品の生産・販売・ブランド化を促進する必要がある。



## (7) 特産品開発やプロモーションなどマーケティング支援等の強化

### ア 主な取組による成果等

魅力ある特産品開発の促進については、工芸事業者を対象に、試作品開発に係る経費の一部補助に加え、流通やマーケティング、販路開拓等の支援などを行った。また、工芸品に係る原材料の確保については、工芸産業従事者とのネットワークを構築するため産地組合等へヒアリングを行い、現状と課題を把握した。

これらの取組などにより、離島の工芸品生産額は、平成29年度で9.1億円と、平成22年度の7.2億円から増加している。

販路拡大・プロモーション活動の支援については、離島の魅力を発信する離島フェアの開催を支援し、特産品の展示・販売や流通商談会等が行われた。

これらの取組などにより、離島フェア売上総額については、平成23年度の4,997万円から平成30年に9,179万円に増加している。また、商談により販路拡大も進んでいる。

県外や海外への販路拡大に向けては、県外・海外での物産展、沖縄フェア等のプロモーション等を通して、離島特産品を含む県産品全体の認知度向上、販売戦略を構築できる人材の育成などに取り組んだ。

これらの取組などを推進してきたものの、離島の製造品出荷額は、平成21年の393億円から、平成28年は393.7億円となり、ほぼ横ばいとなっている。

### イ 今後の課題

魅力ある特産品開発の促進については、本県離島の工芸産業において、宮古上布や久米島紬など全国的にも評価の高い品目があるものの、現代のライフスタイルへの対応の遅れや、工芸産業における人材が不足していることなどから、多様化・高度化する市場ニーズを的確にとらえ、新たな商品開発の促進を支援するとともに、ニーズに対応可能な人材の確保・育成を図る必要がある。

離島地域は、主要市場から遠く離れているため、原材料の仕入れ、出荷に係る物流コストが割高になっていることなどから、原材料の安定確保や出荷に係る物流コストの削減等を図る必要がある。

販路拡大・プロモーション活動の支援については、離島特産品の製造業者による市場ニーズの把握や、資金力、生産力、人材、ノウハウ等の面から独自に製品開発、販路拡大等を展開することが厳しい状況にあることなどを踏まえ、総合的なマーケティング支援等を強化するとともに、国内外の消費者や観光客に選ばれる特産品づくりと販路拡大を支援する必要がある。特に近年、離島地域への観光客が増加していることから、販路拡大に当たっては、インバウンドを含めた入域観光客を取り込むための取組が必要である。このため、離島を訪れた観光客へのテスト販売等の調査を支援する必要がある。また、少量・多品種・高付加価値商品の島外への販路拡大を目指し、これまで支援が行き届きにくかった小規模離島の事業者への支援にも力を入れるとともに、事業者の品質管理等のノウハウ習得、販路拡大のためのマッチング等への支援を行う必要がある。

## (8) 離島を支える多様な人材の育成

### ア 主な取組による成果等

観光人材の育成については、国内外の観光客が満足する質の高いサービスを提供できる人材を育成・確保するため、観光関連企業等が実施するスキルアップや語学等の研修に対し講師派遣を行ったほか、語学にたけた人材確保への支援を行うとともに、経営者を対象としたセミナー等を実施した。

また、外国人観光客の増加による通訳案内士の不足等に対応するため、沖縄法により定められた沖縄特例通訳案内士の育成として、一定の語学力を有するものに対して沖縄の地理、歴史、文化など通訳案内士に必要とされる基礎知識に加え、接遇や旅程管理等に関する研修を実施したことにより、県内の通訳案内士不足の解消に一定の効果をあげている。

I T人材の育成については、将来のI T業界を担う人材（小中学生）の情報通信関連産業への関心を高めるため、企業や学校と連携し、ロボット教室など児童向けのワークショップ等を開催したことなどにより、離島地域のI T人材の育成につながった。

担い手・後継者の育成・確保については、農業において、新規就農コーディネーターによる就農希望者への就農相談、新規就農者に対する研修期間中及び就農5年以内の資金の交付、機械・施設整備等の初期投資に対する支援、農業大学校での研修教育などを行った。

これらの一体的な取組などにより、毎年約100人の新規就農者が育成・確保され、離島における新規就農者数は、平成22年から平成30年までの累計で966人となっている。なお、小規模離島については、新規就農者数が横ばいないし減少傾向にある。

林業の担い手・後継者の育成・確保については、林業機械の操作等の研修受講や作業用具の購入等の一部支援に取り組んでいる。

水産業の担い手・後継者の育成・確保については、新規漁業就業者を対象にした漁業経費の一部支援に取り組んだ。その結果、離島における若手漁業者の確保が進んでいる。

また、工芸産業従事者の育成及び確保を図るため、各産地組合が行う後継者育成の取組に対する支援や、若手工芸技術者に対して宮古上布及び八重山ミンサーの染織技術、製織技術研修を行った。

これらの取組を推進してきたが、離島における工芸産業従事者数については、高齢化により従事者が減少していることなどから、平成29年度で398人となり、平成22年の415人を下回っている。

海外展開を目指す人材の育成については、宮古島、石垣島でインバウンドセミナーの開催、離島に所在する企業による海外専門家招へい及び海外O J Tに対する支援を行ったことなどにより、海外展開に積極的に取り組む離島地域の中小企業等の人材育成につながった。

離島の活性化を担う人材の育成については、「地域おこし協力隊」を配置し、地域づくり人材・活動の掘り起こしを行うとともに、地域づくり団体の認知度・社会的評価の向上やモチベーション向上のきっかけづくりを行うため、「沖縄県地域づくり団体表彰」を実施した。また、離島における産業・生活を支える人材の育成・確保を図るため、沖縄県産業振興公社が運営する中小企業支援センターによる個別相談会への支援や、商工会及び役場等と連携し、チラシやPOP広告の作り方、外国人客の接客方法、特産品見直し方法など各地域のニーズに即したテーマによる出前講座を開催した。

また、ボランティア活動の円滑化、活性化を図るため、沖縄県社会福祉協議会における人材の育成・確保のための取組を支援することにより、ボランティアコーディネーション力3級検定合格者など一定の技術水準を持ったボランティアコーディネーターの育成等を図った。

さらに、沖縄県社会福祉協議会が運営する福祉人材研修センターにおける各種の社会福祉事業等従事者を対象とした研修の実施や、先島地区高等学校における進路指導担当教諭等を対象とした介護福祉士などの福祉資格取得のための説明会等を実施することで、離島における福祉人材の育成に努めた。

さらに、グリーン・ツーリズム実践者の資質向上に向けた研修会を各地区で開催し、人材の育成・確保に努めるとともに観光客の受入体制の整備を図った。

職業能力の開発については、宮古・八重山地域において、就職を希望する離転職者に対し、OA・介護関係などの職業訓練を行った。

## イ 今後の課題

観光人材の育成については、地域ガイドや体験滞在プログラムのインストラクターなど多様な人材の育成・確保・活用を進めるとともに、行政と民間が連携した取組体制を強化する必要がある。また、離島地域を訪れる外国人観光客は今後も増加することが予想されることから、地元での受入体制の充実・強化に資する人材の育成・確保を図る必要がある。

このため、引き続き、研修支援を行うとともに、各観光関連企業において、自主的な研修が実施されるような支援を行う必要がある。また、離島地域における通訳案内士の育成、確保のため、地元関係団体との連携やテレビ、ラジオ、新聞等、メディア活用による広報活動を行うとともに、資格取得者に対するスキルアップ研修の実施や旅行業者等とのマッチング会の実施により、資格取得者の活用促進に取り組む必要がある。

担い手・後継者の育成・確保については、離島地域における農業従事者の高齢化が進み担い手が不足していることなどから、引き続き、農林水産業や、農業と関連する食品加工業等を支える担い手等の育成及び技術支援を実施するほか、アジア市場等への販路拡大に対応できる事業者等、地域のニーズに応じた多様な産業人材の育成・確保を推進する必要がある。今後も意欲のある新規就農者の長期的な育成・

確保に向け、青年層や女性層、農外からの新規参入者等幅広い層に対する担い手の育成・確保に向けた栽培技術や加工技術、販売開拓や経営管理等の各種研修の充実を図るとともに、経験豊富な農業者の技術やノウハウの伝承・共有体制の構築が必要である。

また、新規就農者の農地確保や資質向上を図るためには雇用就農を推進する必要がある。多様な担い手を確保するため、自営のほか、雇用就農の促進を図ることが重要であることから、受皿となる農業法人の育成を図るとともに、就農希望者とのマッチングを図る取組が必要である。

離島地域における工芸産業事業者は、本島と比較してより小規模で、高齢化により従事者も減少しているため、多様な人材の育成・確保に取り組む必要がある。

このほか、地域のニーズに応じた多様な産業人材の育成のため、引き続き、海外展開を目指す人材や、IT人材等の産業人材の育成・確保に取り組む必要がある。

離島の活性化を担う人材の育成については、離島において、少子化に加え若者の流出が著しいことから、本島に比べ高齢化が急激に進展しており、地域産業や地域づくりの担い手が不足している状況にあることから、離島産業の活力増大や住民生活の質の向上に貢献し、地域を活性化できる人材を育成・確保する必要がある。

ボランティア活動については、地域住民がお互いに支え助け合う地域共生社会の実現に向け、引き続き地域ボランティアの養成を推進する必要がある。

社会福祉事業等従事者を対象とした研修については、ニーズを踏まえたものにするとともに、離島地域を含めたより多くの地域の従事者が受講できるよう、充実強化を図る必要がある。

特に離島地域においては、社会福祉事業従事者の確保がより困難であるため、各地域の実情に応じた有資格者の活用推進について、市町村や社会福祉事業所と連携し取り組んでいく必要がある。

近年人手不足が顕著になっている状況を踏まえ、必要な人材の確保に向けて、多様な人材の就業促進、職業能力の向上、労働環境・処遇改善に向けた取組を強化する必要がある。また、県外からのUJIターン促進など、人材の流動性やワーケーションなどの多様な働き方に対応できる仕組みづくりが必要である。さらに、外国人材等を含めた多様な人材の確保についても検討する必要がある。

特に離島については、離島自治体の職員が各地域の特性を考慮した上で、地域社会と連携した各種施策を展開できるよう、研修プログラムの作成に取り組む必要がある。

## (9) 交流と貢献による離島の新たな振興

### ア 主な取組による成果等

多様な交流・協力活動の促進については、本島の児童生徒を離島へ派遣し、離島地域の人々との交流を通じて離島の重要性、特殊性及び魅力等の認識を深めさせる取組などを行った。

これらの取組などにより、体験交流を目的に離島へ派遣する児童生徒数については、平成23年度から平成30年度までの累計で2万3,612人となっている。

また、一般県民を対象に、各島で実施するそれぞれの島の長を生かした体験プログラムや民宿・民泊等による地域の人との交流を促進する取組も行った。

これらの交流促進の効果として、県民の離島地域に対する理解促進のほか、離島における島の個性を生かした体験プログラムの開発・改善や、コーディネーターが育成されることによる受入体制強化が図られており、自主的な取組の活性化や、修学旅行の受入れにつながっている。

さらに、プロの芸術家等を招へいし、県内へき地・離島の児童生徒に国内外の本物の芸術へ触れる芸術鑑賞機会を提供したことなどにより、児童生徒の豊かな感性を育むことができた。

このほか、沖縄の地理的な特性や独自性を生かした国際協力・貢献活動を推進するため、平成25年に県とJICAで連携協定を締結するとともに、JICA事業（研修員受入事業等）を通して、東南アジア等海外からの研修生に対する講義や離島の現地視察等を実施したことなどにより、離島と開発途上国とのネットワークが形成された。

島しよ性を生かした技術開発の推進については、亜熱帯地域における病害虫の防除技術開発を踏まえ、近年生息域が徐々に拡大しつつあるナスミバエの発生状況調査及びまん延防止・被害防除の実施に取り組んだ結果、ナスミバエによる被害状況を把握し、その被害軽減が図られた。また、イモゾウムシ等の根絶防除などに取り組んだ結果、久米島でのアリモドキゾウムシの根絶を達成した。

また、再生可能エネルギーの活用促進を目指し、宮古島市において電力需給のコントロールを目指した全島EMS（エネルギーマネジメントシステム）実証を実施した。これに加え、波照間島では、小規模離島における再生可能エネルギーの導入拡大に向けた実証試験に着手している。

さらに、海洋エネルギーの研究開発の促進を目的に、久米島町にある海洋深層水研究所敷地内に設置した海洋温度差発電実証試験設備において、表層海水と深層海水の温度差を活用した発電の連続運転等の実証試験を実施した。

## イ 今後の課題

多様な交流・協力活動の促進については、離島地域の振興において、「ユイマール精神」に基づき、県民全体で支え合う新たな仕組みを構築していくことが重要であるが、本島住民の離島地域への関心は低い状況にあることから、多様な交流を通じて、更に相互理解を深めていく必要がある。このため、今後も引き続き、多様な体験プログラムの開発・改善や人材育成及び離島間のネットワーク構築等による受入体制の強化を図ることで、交流人口を増大させ、離島地域の活性化を図る必要がある。民泊の有効活用に当たっては、近年の法整備の動向を踏まえながら、関係者による受入体制構築を支援する必要がある。

また、沖縄の地理的な特性や独自性を生かした国際協力・貢献活動を推進するため、県とJICAの間で締結した連携協定を生かし、引き続きアジア・太平洋地域をはじめ開発途上国に対する人材育成支援や技術の移転などに、継続して取り組む

必要がある。

島しょ性を生かした技術開発の推進については、引き続き様々な研究開発、技術開発等を推進し、本県のみならず、アジア・太平洋地域の共通課題について離島からも積極的に発信し、離島の新たな振興へとつなげていく必要がある。

具体的には、亜熱帯性地域における病害虫の防除技術開発について、果菜類・果実類の自由な県外出荷がミバエ類の根絶状態の維持によって可能となっていることから、防除の強化とともに、イモゾウムシ等の早期根絶に向けた防除技術等の確立を図る必要がある。

再生可能エネルギーの活用促進については、これまでの実証の成果を生かし、低炭素社会の実現に向けた取組を進める必要がある。そのため、再生可能エネルギーの普及拡大と安定供給を図るべく、引き続き宮古島や波照間島の各種実証について取り組む必要がある。

海洋エネルギーや資源の有効活用については、海洋温度差発電実証事業で取得したデータを研究機関等に提供するなど、海洋エネルギーに関する技術開発を促す必要がある。また、国において調査が進められている海洋資源については、国や関係機関等との連携を密にしながら、将来の産業化や海洋資源を活用した新たな産業の創出に向けて、海洋資源調査・開発の支援拠点を沖縄に形成するための中長期的な取組を進めていく必要がある。

### 3 海洋島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築

交通及び物流面における不利性を解消し、日本とアジアの交流拠点となるべく諸条件を整備し、交通ネットワークを構築することにより、成長著しいアジアと日本の交流と共生の場として、世界へ貢献できる地域を目指すため、沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築に向けて、各種取組を行った。

#### (1) 国際交流・物流拠点の核となる空港の整備

##### ア 主な取組による成果等

那覇空港の機能強化については、滑走路増設整備において、国は環境影響評価法に基づく環境アセスメントの手続きを終え、平成26年1月9日に公有水面埋立法に基づく埋立承認を得るなど、着実に工事を進めている。令和2年に予定している増設滑走路の供用開始により、那覇空港の滑走路処理容量（年間）は13.5万回から18.5万回に増加するとされていたところ、平成31年3月に国において、管制運用方式を工夫することにより24万回とすることが可能と発表された。

また、那覇空港における旅客ターミナルの整備については、国際線利用者の急増に対応するため、平成25年度に国際線旅客ターミナルビルを供用開始し、平成28年度には国際線利用者等のバス駐車場やモノレール駅までの移動利便性向上のため、立体連絡通路を整備した。さらに、平成30年度には際内連結ターミナルビルを供用開始したことで、施設の受入能力が強化されるとともに、それまで別棟だった国内線・国際線・LCCの旅客ターミナル施設が一体化され、利便性が大幅に向上した。これらの取組などにより、那覇空港の年間旅客数については、平成22年度の1,423万人から、平成29年度には2,116万人と693万人増加した。

離島空港の整備及び機能向上については、平成25年3月に新石垣空港の供用が開始され、増便や機材の大型化が進んだ。この結果、新石垣空港の年間旅客者数（国際線）は、平成22年度の1.6万人から平成30年度の8.7万人と約7万人増加している。

##### イ 今後の課題

那覇空港の機能強化については、旅客数が年々増加しており、増設される第2滑走路や、国際線と国内線を連結し一体化された旅客ターミナル施設の処理能力を最大限活用する必要がある。

また、新たなニーズに対応できる施設整備や将来を見据えた展開用地の確保等が課題となっていることから、中長期的なアジアの航空需要を見据え、空港能力の一層の向上や旅客ターミナルの拡充、展開用地の確保等、那覇空港を世界水準の拠点空港として機能強化を図る必要がある。

さらに、長期的な需要見込みを基に、空港能力に対するオーバーフローや後追いのインフラ整備等が起こらないよう、国等関係機関と連携して取り組む必要がある。

離島空港の整備及び機能向上について、宮古・八重山地域では、C I Q（人員や貨物の出入国時に必要とされる手続を包括した総称）機能が十分でないなど、国際

線受入れのための体制整備が課題となっているため、地域の拠点となる空港については、国際線受入機能の整備に取り組む必要がある。

また、離島空港について、施設の更新整備、機能向上等とあわせて、利用者の利便性・快適性の向上に取り組むほか、海外の富裕層をターゲットとした将来的な観光振興の一貫として、プライベートジェット機等の受入体制構築を促進する必要がある。

## (2) 人流・物流を支える港湾の整備

### ア 主な取組による成果等

那覇港の整備については、港港湾機能の強化を図るため、ガントリークレーンを2基増設したことに加え冷凍コンテナ電源の整備を行ったことで、2隻同時接岸時にも一般的なサービス水準の施設提供が可能となり、荷役時間が短縮された。また、臨港道路浦添線が平成30年3月に開通したことにより、那覇港と背後圏との物流機能の強化、那覇港や那覇空港と県内各拠点とのアクセス性が向上した。物流の高度化と併せて流通加工等の新たな価値を生み出す付加価値型産業の集積を図るため、那覇港総合物流センターの整備に取り組み、令和元年5月に開業した。

これらの取組及び入域観光客数の増加等により、那覇港の取扱貨物量については、平成23年の1,004万トンから平成29年には1,216万トンと212万トン増加している。

那覇港の観光客受入体制の充実については、泊ふ頭8号岸壁における旅客ターミナル及びボーディングブリッジの整備、新港ふ頭9号岸壁（貨物岸壁）における大型クルーズ船の受入機能の強化、緑地の整備を行うとともに、クルーズ船で寄港した旅行客に対する歓送迎セレモニーの実施等により、観光客の満足度向上を図った。

これらの取組などにより、那覇港におけるクルーズ船寄港回数については、平成23年の53回から平成30年には243回に増加した。さらに、那覇港の年間旅客者数については、平成23年の約59万人から平成29年には約166万人と107万人増加している。

中城湾港の整備については、新港地区において、定期船航路の就航実現に向けた実証実験を行ったことなどにより、鹿児島航路と先島航路の定期運航が開始されたほか、京阪航路でも定期航路化を目指して平成29年8月より実証実験を行っている。また、産業支援港湾としての港湾機能向上を図るため上屋建築工事を行い、平成27年度には西ふ頭、平成29年度には東ふ頭に各1棟が供用されているほか、自動車貨物集積拠点の形成を図るため、モータープール等の施設整備を行っている。

これらの取組などにより、中城湾港（新港地区）の取扱貨物量については、平成23年の61万トンから平成29年には95万トンと34万トン増加しているものの、東ふ頭が平成28年度に供用開始して間もなく、取扱貨物量の実績が計画を下回っていることなどの理由から、緩やかな増加にとどまっている。

また、大型クルーズ船の寄港要請に対応するため、航行の安全性を確認した上で受入体制を構築した結果、平成30年3月には16万総トン級のクルーズ船が寄港するなど、中城湾港（新港地区）におけるクルーズ船寄港回数は増加傾向にある。



圏域の拠点港湾等の整備については、本部港において国際クルーズ船が寄港可能となる耐震強化岸壁の整備等を行った。加えて、平良港においては耐震強化岸壁、ふ頭用地、臨港道路等の整備を、石垣港においては岸壁、防波堤の整備をそれぞれ行った。本部港と平良港では国際旅客船拠点形成港湾に指定され、官民の連携が図られているほか、石垣港では平成30年4月にクルーズ船専用岸壁の暫定供用がなされるなど、国際クルーズ船の寄港回数及び旅客数の増加や、地元経済への波及効果が期待されている。

## イ 今後の課題

那覇港の整備については、本県の新たなリーディング産業として期待される臨空・臨港型産業の集積に向け、集貨・創貨を促進し、流通加工等の新たな価値を生み出す付加価値型産業の集積を図るため、国際・国内貨物を取り扱う総合物流センター等の整備、航路網の充実、那覇空港との効率的な機能分担等により国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図っていく必要がある。

新港ふ頭地区については、那覇港の貨物の7割が集中し、RORO船の大型化や内貿貨物の大型化により、貨物が輻輳(ふくそう)しており、港湾施設の狭あい化により作業効率が低下している。新港ふ頭における、作業効率の低下を解消するため、新たな内外貿ユニットロードターミナル等の整備や既存ふ頭の再編を行う必要がある。

浦添ふ頭地区については、長期構想検討委員会にてユニットロード貨物を中心とした内外貿貨物の物流拠点として位置付けられており、貨物の増加により、整備の重要性が高まっている。浦添ふ頭においても、貨物の増加に対応するため、新たな内外貿ユニットロードターミナルの整備を推進する必要がある。

また、貨物船と旅客船・フェリーの混在、台風時及び冬季風浪時の港内波浪等が問題となっており、利便性の向上や効率的で安全な港の整備が必要である。

さらに、近年の船舶の大型化に対応した岸壁やふ頭用地等の充実、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路等の整備が課題となっている。

このため、防波堤や耐震岸壁、ふ頭用地や上屋、臨港道路等、港湾施設の整備、充実・強化を図る必要がある。

クルーズ船の誘致については、世界及び東アジアのクルーズ需要への対応、旅客の満足度向上や国際クルーズ拠点形成を図るため、更なるクルーズ船誘致に向けた取組を強化するとともに、新港ふ頭における第2クルーズバースの整備や浦添ふ頭における岸壁・クルーズターミナル整備などの取組を強化する必要がある。

あわせて、国際海洋リゾート港湾に向け、浦添ふ頭コースタルリゾート地区の形成を推進するほか、観光客の安全性・快適性・利便性の確保など、受入体制の充実、強化に向けた対応が必要である。

中城湾港については、新港地区において、定期船航路をはじめとした物流サービスや港湾機能が十分でないため、中部圏域の貨物の多くが陸上輸送コストのかさむ那覇港から搬出入しているという課題がある。このため、那覇港との適正な機能分担、定期船航路の拡充に向けた取組のほか、産業支援港として港湾機能向上を図る必要がある。

また、災害時における緊急物資等の輸送が可能となる港湾機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する必要がある。

さらに、クルーズ船寄港数が増加傾向にあるため、港湾関係者や関係自治体等と協議をしながら、安全性・利便性を考慮した施設等の整備を行い、持続可能な受入体制強化を図っていく必要がある。

圏域の拠点港湾等の整備について、本部港（北部）及び平良港（宮古）においては、国際クルーズ船が寄港可能な岸壁やターミナル施設整備、石垣港（八重山）においては第2クルーズ岸壁や大型旅客船ターミナルの整備など、国際クルーズ船の寄港・就航を促進するため港湾機能を強化する必要がある。

### (3) 陸上交通基盤の整備

#### ア 主な取組による成果等

幹線道路網の整備については、平成27年3月に那覇空港自動車道の豊見城東道路、平成29年3月に沖縄西海岸道路の糸満道路が全線供用開始したほか、平成30年3月には浦添北道路及び浦添西原線（港川道路）の暫定供用を開始した。

また、交通渋滞への短期的な対策として、右折車線の設置等による交差点改良（渋滞ボトルネック対策）を推進している。

これらの取組などにより、主要渋滞箇所数は191箇所から平成30年度には186箇所に減少している。

公共交通システムの充実については、モノレール延長整備事業に取り組み、首里駅～てだこ浦西駅までの約4.1kmを延長し、令和元年10月1日に開業した。また、てだこ浦西駅周辺においては、沖縄自動車道と浦添西原線、都市モノレールが連結する優れた交通結節機能を確保するため、1,000台規模のパークアンドライド駐車場や、インターチェンジの整備を実施しており、自動車から公共交通への転換促進が見込まれる。モノレールの乗客数については、観光客の増加やモノレール沿線での都市開発、施設整備等により、平成22年度の3万5,551人/日から平成30年度には5万2,355人/日となった。

新たな公共交通システムの導入としては、一括交付金制度を活用した公共交通利用環境改善事業や交通体系整備推進事業を行っている。平成24年度からノンステップバスの導入に取り組んでおり、平成30年度時点で215台導入された。同じく平成24年度から「わった～バス党」を活用した広報活動、平成25年度から沖縄本島路線バス総合案内システム「バスなび沖縄」の配信を行っている。加えて、平成26年度からはモノレール及び乗合バスにおいて改札機や運賃箱にタッチするだけで自動精算できるIC乗車券システムOKICAのサービスが開始された。このほか、平成26年度及び30年度には基幹バス導入に向けたバスレーン延長（国道58号・久茂地～伊佐間）、平成28年度から平成30年度には基幹バス導入に向け、那覇～コザ間の全45バス停のうち14バス停に停車する急行バスの実証実験などを実施した。

これらの取組などにより、バスの乗降時間や待ち時間及び所要時間の短縮が図られるなどの利用環境の改善効果が現れているものの、依然として県民の自動車依存

が高いことや市街地の拡大等が影響し、乗合バス利用者数は平成18年度8万745人／日から平成29年度7万2,161人／日と減少している一方で、バスの利用環境改善に係る取組を開始した平成24年度以降は、利用者の減少に歯止めがかかりつつある。

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入については、平成24年度から平成25年度に鉄軌道のルートや事業スキーム等を検討した結果、特例的な制度の創設により事業採算性確保の可能性があることが示された。構想段階における計画案づくりは、平成26年度から県民や市町村等との情報共有や学識経験者等で構成される専門委員会での審議を踏まえながら、5つのステップで段階的に検討を進めてきた。平成30年5月、県は、鉄軌道導入に当たってのおおむねのルートを含む概略計画及びフィーダー交通ネットワークのあり方、計画段階以降の課題や取組方針等について取りまとめた「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定した。

旭橋再開発地区（「カフーナ旭橋」）においては、モノレールとバスが結節する特長を生かし、平成30年10月に県が「沖縄観光情報センター」を設置した。これらの取組などにより、観光や公共交通機関活用の情報が得やすくなり、快適な観光客受入れに向けての体制が強化された。

## イ 今後の課題

幹線道路網の整備については、計画策定時から着実に進展しているものの、各拠点間を結ぶ広域道路ネットワークが不十分な状況となっている。

また、沖縄は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により慢性的な交通渋滞が依然として発生している。

このため、ハシゴ道路をはじめとする体系的な幹線道路網の構築や、主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策を引き続き推進するほか、ビッグデータを活用した道路交通マネジメントにも取り組む必要がある。

公共交通システムの充実については、交通渋滞が慢性化し、乗合バスの定時運行ができずバス離れが進むなど、道路交通サービス低下の悪循環が生じている一方、高齢社会に対応した移動環境や交通手段の確保が課題となっている。

このため、自動車から公共交通への転換を目的に、公共交通の需要喚起、利用促進に努めるほか、自動車と公共交通及び公共交通機関相互の結節機能を向上させ、定時定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成する必要がある。

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、引き続き取組を進める必要がある。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創りあげるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の実現に向け、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら取組を推進する必要がある。

#### (4) 臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成

##### ア 主な取組による成果等

航空物流機能の強化については、国による那覇空港滑走路増設整備が、環境影響評価法に基づく環境アセスメントの手続きを終え、平成26年1月に公有水面埋立法に基づく埋立承認を得るなど、令和2年3月末の供用開始を目指して、工事を進めている。また、那覇空港における国際航空貨物便の就航促進を図るため、国に対し着陸料等の軽減措置継続の要望を行い、適用期限が延長された。

これらの取組などにより、那覇空港の海外路線数（貨物便）は、平成23年度の5路線から平成30年度には6路線に増加している。

また、国内外の航空機整備需要の増大が見込まれること等を踏まえ、那覇空港内において航空機整備施設を整備し、平成30年11月に供用開始した。本県では、航空機整備事業を起点とした航空関連産業クラスターの形成に向け、関連する産業の拡大及び誘致を図っている。あわせて、人材育成については、沖縄工業高等専門学校において、今後、同クラスター関連企業等における需要の高まりを踏まえ、平成27年度より国立高専初となる「航空技術者プログラム」を新規開設しており、航空関連産業に従事する技術者の育成が期待されている。

港湾機能の強化については、国際流通港湾としての那覇港の機能充実に図るため、平成26年から平成27年に、ガントリークレーンを2基増設した。これにより2隻同時接岸時にも一般的なサービス水準による施設提供が可能となり、荷役時間が短縮された。

また、那覇港総合物流センターについては、那覇港において集貨・創貨を促進することによる取扱貨物量の増加を目指し、物流の高度化を図るとともに、流通加工等の新たな価値を生み出す高付加価値型産業の集積を図るため、令和元年5月に供用を開始した。今後更なる輸出貨物の増加に向けて、第2、第3の物流センターの整備に向けて検討を進めているところである。

そのほか、片荷輸送の解消及び輸出貨物量増加に向けて、那覇港から貨物を輸出する荷主を対象に、海上輸送費の一部を支援する実証実験を行った。このことなどにより、増加した取引を契機として民間企業の業務提携がなされ、那覇港から世界各国への輸出が可能となる台湾との定期航路が開設された。

また、新規の国際航路を開設する外航船社に対して、費用の一部を支援する実証実験を行った。この実証実験において、既存航路の再編による那覇と香港を直接結ぶ新規航路が開設され、これまで4～7日程度要していた輸送日数を、2日程度にまで短縮した。

中城湾港の整備については、上屋建築工事を行い一時保管及び荷さばき場不足の解消、産業支援港湾としての機能の向上が図られた。また、鹿児島航路の実証実験を行った結果、固定荷主が付き、平成27年4月には実証実験に協力した船会社が定期運航を開始した。さらに、京阪航路の定期航路化を目指し、平成29年8月から、実証実験を行っている。

企業集積施設の整備については、国際物流拠点産業集積地域旧那覇地区におい

て、ロジスティクスセンターを整備し、平成27年4月に供用が開始された。さらに、国際物流拠点産業集積地域旧うるま地区において、平成24年度から、同地区内の用地取得に要した経費への助成を行う支援制度導入するとともに、平成25年度から平成29年度の間、賃貸工場を合計22棟整備した。これにより、企業の立地に係る初期投資の負担軽減を図った。これらの取組などにより、国際物流拠点産業集積地域旧那覇地区及び旧うるま地区における臨空・臨港型産業の立地企業数については、平成29年度には82社が立地しており、雇用者数については、平成29年度に1,287人となっている。また、国際物流拠点産業集積地域旧うるま地区及び旧那覇地区内立地企業の搬出額についても、立地が進んだこともあり、平成24年の約98億円から平成29年の約196億円へと約2倍に増加した。

臨空・臨港型産業の集積を促進するため、企業誘致・海外展開支援、輸送コストの低減を推進した。

企業誘致・海外展開支援については、国際物流拠点を形成し、企業の立地を促進するため、国内外において企業誘致セミナーを開催したほか、各種展示会への出展や小規模説明会も開催し、その中で沖縄に関心を持った企業を招へいした視察ツアー等を実施した。また、企業集積のための税制優遇制度である国際物流拠点産業集積地域制度については、制度の周知や、税理士会と連携したワンストップ相談窓口の設置による活用促進に取り組んだ。

輸送コストの低減については、企業の搬入搬出輸送費を助成しており、企業誘致のインセンティブとなっている。また、港湾からの、輸出貨物やトランシップ貨物（積替え貨物）を増加させるため、貨物を増加させる荷主や寄港する船主に対して、輸送や寄港に要する費用の支援に取り組んだ。

これらの取組などにより、臨空・臨港型産業における新規立地企業数（累計）については、平成29年度には178社が立地しており、雇用者数については、平成29年度に2,859人となっている。

## イ 今後の課題

航空物流機能の強化については、滑走路増設事業の令和元年度末供用に向け、事業が円滑に推進されるよう、本県においても引き続き諸課題について関係機関と協力し取り組む必要がある。また、国際的な空港間競争の中で、那覇空港の国際貨物取扱量を更に増大させ、競争力のある国際物流拠点を形成し発展させていくためには、物流先進国と同等の物流コストの低減、国際物流ネットワークの強化に取り組むとともに、空港の機能を世界水準に高めていく必要がある。

国際物流ネットワークの強化に向けては、路線拡充及び新規路線の誘致のため、航空会社に対し、引き続き要請・誘致活動等の積極的な取組を行う必要がある。また、着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、軽減措置の延長を要望する必要がある。さらに、アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点としての機能を拡充するための必要な展開用地の確保に向けて取り組む必要がある。

航空関連産業クラスターの形成に向けては、まず起点となる航空機整備事業にお

いて、国内外の航空機整備需要を取り込む必要があることから、整備量の拡大を図るため海外エアラインを含めた新たな顧客獲得に向け、インセンティブの強化・創出等の支援に取り組む必要がある。また航空機整備関連のパーツや装備品の保管、修理を行う事業者等のニーズを把握し、必要な用地の規模についても情報を収集し、那覇空港及び那覇空港周辺用地の活用検討について、関係省庁及び関係市町村と産業用地確保に向けた調整を図る必要がある。さらに、国家戦略特区制度の活用等、規制改革を推進し、競争力のあるクラスター拠点の機能強化を図る必要がある。あわせて、航空関連産業に関する企業の誘致や従事する人材の育成・強化等のため、国内外の展示会への出展や各種イベント開催、プロモーション活動等を行うとともに、関係機関とも連携を図りながら航空関連産業を担う人材の育成に取り組む必要がある。

港湾機能の強化については、新たなリーディング産業として期待が高まる臨空・臨港型産業の集積を図り、国際物流拠点の形成を促進するため、関連施設の整備や物流機能の強化等により、海上輸送と航空輸送が連結したシーアンドエアーの実現を目指す必要がある。また、課題となっている片荷輸送の解消や高い海上輸送コストの低減については、物流効率化のための施設整備や物流コストの低減などに取り組み、集貨・創貨による輸出貨物の増大を図る必要がある。さらに、船舶に係る安い公租公課及び各種規制緩和措置をもとに那覇港及び中城湾港において国際・国内航路のネットワーク拡充に取り組む必要がある。

那覇港においては、北米、台湾以外の国際航路が少ないため、航路拡充に向けて、関係機関と連携して外航航路誘致に必要な施策を推進する必要がある。外航船社の誘致のため、船社及び荷主への支援（寄港助成、トランシップ貨物への助成）について、引き続き取り組む必要がある。また、今後更なる輸出貨物の増加を目指し、第2、第3の物流センターを整備するなどの取組を推進する必要がある。

また那覇港は、東アジアの中心に位置する優位性を生かし、取扱貨物量が増大している高雄港（台湾）等のアジアのハブ港と連携することにより、中継拠点港（サブハブ）としての地位確立を図る必要がある。このため、那覇港におけるガントリークレーンの増設等の港湾整備を進めるほか、ロジスティクスセンターをはじめとする物流関連施設の整備を推進するなど、更なる港湾機能の向上を図る必要がある。また、国際コンテナターミナル等の機能高度化を図り、RO-RO船とコンテナ船との内外貿トランシップの実現を推進する必要がある。

中城湾港（新港地区）については、定期船航路拡充をはじめ、産業支援港湾としての港湾機能の向上を図り、那覇港との適正な機能分担を図る必要がある。

企業集積施設の整備については、国内を含めたアジア全体を市場とするパーツセンターやリペアセンター、セントラルキッチン等の臨空・臨港型産業の集積に向け、老朽化し企業ニーズを満たせなくなった旧那覇地区1・2号棟を、企業ニーズに即した新たな機能（保冷・冷蔵倉庫）に対応できる高機能施設として再整備することで、輸送環境の充実や24時間運用の国際ハブ空港として必要な周辺環境を整備する必要がある。また、国際物流拠点機能の拡充を図るための用地拡充や、米軍提供施設用地の使用などを円滑に進めるため、沖縄防衛局等をはじめとする関係機関と

連携を図る必要がある。さらに、旧那覇地区物流施設整備に向けた検討及び関係機関等との調整に取り組む必要がある。

賃貸工場の整備については、製造業及び関連産業の集積を促進するため、これまで整備してきた賃貸工場の入居状況や、今後、本県への立地を検討している企業等の意見及び要望を踏まえた施設仕様を検討し、引き続き、整備を進める必要がある。

企業誘致については、国際物流機能を活用し、アジア市場に向けて高付加価値製品を展開する企業を集積するため、先端技術を有する内外の製造業等を沖縄に引き込む戦略を検討し、企業誘致セミナーや視察ツアー等、プロモーション活動を行う必要がある。また、企業の集積を促進するため、輸送コスト・雇用・設備投資に係る助成制度の充実を図るほか、立地企業に対するワンストップサービスでの創・操業支援体制の強化や、国際物流拠点産業集積地域制度の周知及び利用促進に、引き続き取り組む必要がある。また、国際物流機能を活用するビジネス・ネットワークの構築に取り組む必要がある。

## 4 地方自治拡大への対応

本県は歴史的、地理的、自然的、社会的な特殊事情を有しており、これらに基因する行政課題は他都道府県とは性質を異にしているため、全国一律の政策によっては十分な効果が得られない問題などがある。また、離島市町村においては、財政基盤が弱い中において、行政サービスの高コスト構造を抱えている。これらの課題に適切かつ柔軟に対応し、沖縄の地域特性に応じた行財政システムの実現を図るため、地方自治拡大の動きをとらえ、各種取組を行った。

### (1) 沖縄特例制度等の活用

#### ア 主な取組による成果等

沖縄の抱える特殊事情に対応するため、本県には予算及び税制等の各種特例制度が措置されており、これら制度を活用した取組によって県民生活の向上や経済産業の活性化が図られている。

高率補助制度は、復帰後の本県における本土との格差是正等を目的として措置された国の負担・補助の特例であり、基盤整備面から沖縄振興計画に基づく事業の推進を図るため、他都道府県よりも補助率がかさ上げされている。

本県ではこれまで高率補助制度を活用して空港、道路、港湾などの社会基盤、農林水産業における生産基盤、下水道などの生活環境の改善、保健・医療施設、社会福祉施設、学校教育施設等の整備を進めており、社会資本における本土との格差は縮小している。

税制面においては、特区・地域制度や酒税の軽減措置など、4つの法律に基づく13種類の優遇措置が整備されている。

特区・地域制度については、平成24年度以降、経済金融活性化特区（旧金融業務特区）を除く4制度において対象地域の指定権限が沖縄県知事に移譲され、沖縄振興計画に基づく施策と連携効果を図れるようになった。また、平成26年度には企業の経営実態等を踏まえた適用要件の大幅な緩和等が行われ、これによって制度をインセンティブとした設備投資や企業進出が増加したこともあり、県内企業による法人税申告税額が平成25年度以降5年連続で過去最高を更新するなど、県経済の拡大を支える重要な制度となっている。

また、揮発油税等の軽減や石油石炭税の免除制度等についても沖縄の特殊事情を踏まえて適用期限が延長されており、石油製品価格の低減や電気の安定的かつ適正な供給によって、県民生活の安定化及び経済活動の活性化が図られている。

沖縄公庫による政策金融については、エネルギー、航空、海運等の各種インフラ整備や観光、商業関連等の大型プロジェクトを資金面から支援するとともに、雇用の受皿となる中小企業の経営基盤強化、創業支援、特色ある農林水産業の振興、離島・過疎地域の活性化等に向けて地域の実情に即した資金を供給してきた。また、急激な経済・社会環境の変化や自然災害等の影響を受けた事業に対するセーフティネット機能の発揮や事業再生支援など、政策金融としての役割を果たしている。沖縄公庫は、観光などリーディング産業や中小企業の振興に関連する出融資のウエイトが高い一方で、教育資金が件数ベースで増加基調にあることや、セーフティネッ



ト機能を機動的に発揮する等、出融資ニーズへの適時適切な対応が行われている。さらに、沖縄公庫の融資先における雇用の増加・維持に相応の成果がみられるほか、民業補完機能も発揮されており、政策金融機関としての役割を存分に発揮してきた。

国家戦略特区制度を活用した規制改革においては、平成25年の指定以来、地域限定保育士事業や農業支援外国人受入事業等6事業が内閣総理大臣の認定を受けており、本県の課題解決や強みを伸ばすための既存の枠を超えた取組が各方面で実施されているところである。

## イ 今後の課題

復帰以降、本土との格差是正等については、三次にわたる沖縄振興開発計画、沖縄振興計画及びビジョン基本計画の下、高率補助制度を活用して生活基盤や産業基盤等の集中的な整備が行われてきた。しかしながら、沖縄戦で失われた県営鉄道が復旧されず、基幹的公共交通システムを有していない本県では、新たな都市開発において、車を中心としたまちづくりが進められたこと、また、広大な米軍基地の存在や戦後の米軍施政権下における無秩序な市街地の形成、広域道路網の整備の遅れ及び自動車交通量の増大などから、大都市圏並みの交通渋滞を招いており、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組とあわせて、体系的な道路網の整備が必要となっている。また、本土復帰以降に本格化した海岸保全施設等の整備など、本土と比べ依然として整備水準が低い分野がある。

離島地域においては、遠隔性、散在性等の地理的事情から水道事業や廃棄物処理などで広域的な対応が困難であり、複数の島に施設整備が必要となる場合があるなど、高コスト構造を抱えている。さらに、我が国でもまれな亜熱帯地域に属する自然的事情等により、紫外線や塩害などの影響から施設等の老朽化が早く、復帰直後に集中的に整備された社会資本の大量更新が喫緊の課題となっている。これらのほか、今後予定される駐留軍用地返還後の跡地利用に必要な社会基盤や生活基盤等の整備が見込まれる。

このように本県の特殊事情に基因する不利性の克服に向けた社会資本整備は将来にわたる課題となっている。財政基盤が脆弱な本県及び県内市町村においてこれらの整備を計画的に進めていくには、引き続き、高率補助制度の活用が必要である。

税制優遇措置については、本県における民間主導の自立型経済の構築を支える制度として重要な役割を果たしてきた。そのうち特区・地域制度については、沖縄が島しょ県であり、大消費地や原料供給地から遠隔にあるという地理的事情及び高い失業率や低い県民所得等の社会的事情等を考慮して創設され、距離の影響を受けにくい情報通信関連業や金融関連業、アジアへの近接性を生かした物流関連業等を対象に、企業立地や設備投資を促し、雇用創出と産業の高度化に貢献してきた。

一方で、一部制度においては、対象業種や適用要件が産業構造の変化等に対応できなくなるなど、企業立地や設備投資を促す税制優遇措置本来の機能が十分に発揮されているとは言えない状況にある。このため、沖縄振興を一層推進する制度となるよう、近年のビジネス環境の変化等に応じた制度の見直しが必要である。

また、本県の課題の一つである県民所得の向上に向けては、企業の設備投資による産業高度化等だけでなく、人的投資によって人材の高度化・多様化を図ることが重要であるため、ハード・ソフト両面から労働生産性を向上させる方策の検討を進める必要がある。

沖縄公庫においては、沖縄の地域特性や特殊事情に十分配慮しつつ沖縄の県民生活向上のための基盤整備や産業振興など沖縄振興策を不離一体となった資金供給等の役割発揮が引き続き求められる。また、まちづくりや離島・過疎地域を含む地域振興等に対するアドバイス、PPP/PFI分野に関する情報提供など、資金供給のみならず、これまで培ってきたノウハウやネットワークを生かしたコンサルティング機能の発揮が期待される。加えて、県内事業者等に対しては長期固定の安定的な資金を適切に供給するという政策金融の基本的な役割は今後も重要であるが、その際、ワンストップサービス機能を最大限に発揮し、多様な顧客ニーズに的確に対応するとともに、金融の専門性を高め、民間金融機関だけでは困難であり、かつ質の高い金融サービスを提供することが重要になってくる。

沖縄公庫は、沖縄における政策金融を一元的・総合的に行う政府系金融機関として、沖縄の経済社会情勢や県内事業者の特性に精通していることに加え、その動向に応じて出融資や独自制度の制度設計などの判断を即座に行う仕組みを有している。また、毎年発生する台風被害に対応するための特別相談窓口を本店及び各支店に設置するなど、きめの細かい機動的な対応を行っている。加えて、エネルギー・交通基盤の整備や駐留軍用地跡地における大規模プロジェクトの支援や、中小企業の生産性向上、人材育成、ひとり親支援など、沖縄の特殊事情を踏まえると、沖縄振興施策と連動した独自の役割発揮が引き続き求められることから、今後の沖縄振興に当たっても、現行の沖縄公庫の機能及び組織の存続が必要不可欠である。

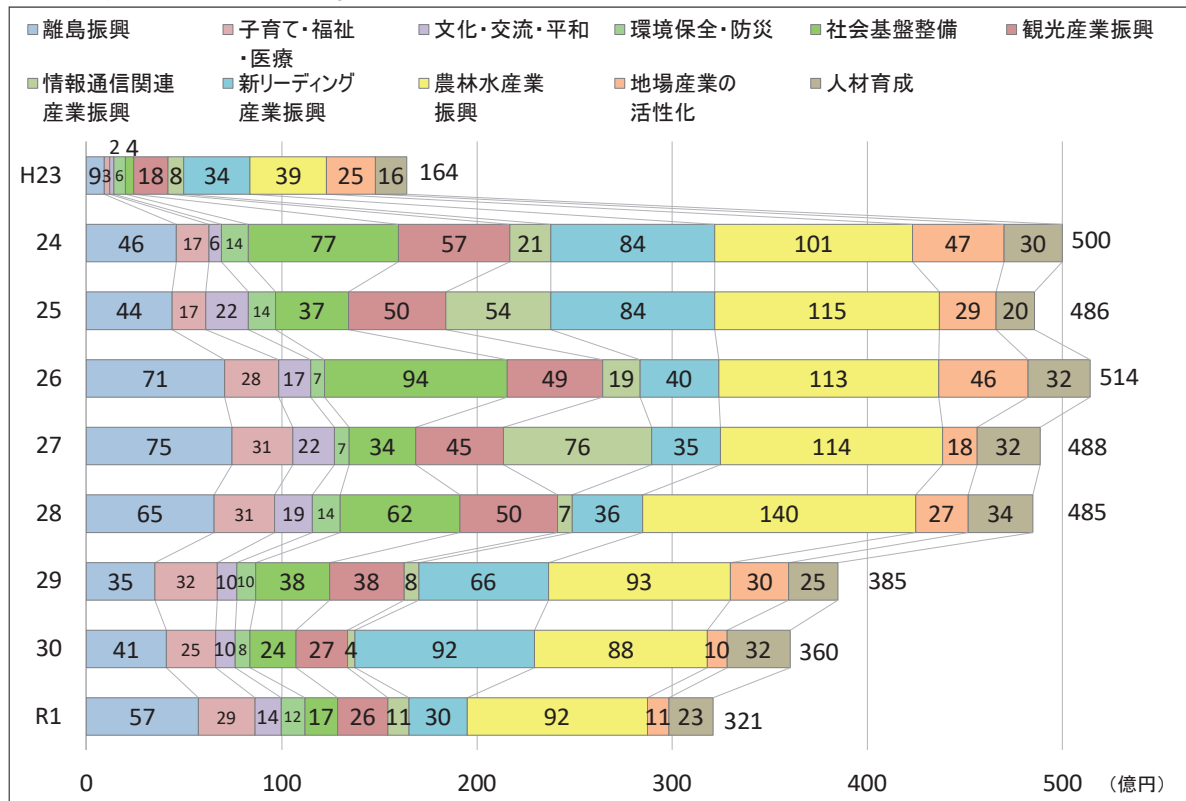
国家戦略特区制度については、規制改革の推進によって産業の国際競争力強化や国際的な経済活動の拠点形成を図ることを目的に、様々な規制改革メニューの活用や広範な新規提案が可能となっている。引き続き特区制度の活用を希望する民間事業者等による新たな事業の掘起こしを推進して、地域の強みを生かした観光ビジネス等の振興に取り組む民間事業者等の活動を促進する必要がある。

## (2) 沖縄振興交付金制度の活用

### ア 主な取組による成果等

一括交付金（ソフト）は、各施策への予算配分を沖縄県及び市町村が自主的に決定できることから、年度ごとの政策課題や県民ニーズの変化に柔軟かつ迅速に対応することが可能になった。実際、一括交付金制度が創設される以前の、平成23年度沖縄関係予算における経常補助金と比較すると、年度によって増減はあるが、子育て・福祉・医療等では約6～11倍、社会基盤整備では約4～23倍、離島の定住条件の支援では約4～8倍、文化・交流・平和では約3～11倍の規模に拡充し、様々な事業が展開されており、ビジョン基本計画に掲げる各基本施策を総合的に推進していく観点から大きな意味があった。【図表4-4-2-1】

【図表4-4-2-1】 一括交付金分野別活用状況の推移



出典：沖縄県企画部企画調整課調べ

強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、観光リゾート産業、情報通信関連産業、国際物流関連産業などリーディング産業の振興に不可欠となる産業基盤の整備や国内外からの観光誘客・受入体制整備に重点的に取り組むとともに、民間企業の設備投資や新事業展開を後押しするなど、ソフト・ハードの両面から効果的な産業振興施策を展開することが可能となった。とりわけ、中小企業振興施策については、国による全国一律の補助メニューや支援制度は数多く存在する一方、地域の実情に応じて補助率や補助対象経費などの事業内容をカスタマイズできるようなスキームはほとんどなく、県内企業等による自助努力とも相まって、県全域における経済成長と長期にわたる景気拡大もつながっており、本県の実情や特殊性に基因する事業を主体的に立案・実施できる本制度は地方自治による経済振興の観点からも効果的である。

また、沖縄らしい優しい社会の構築に向けては、子育て、福祉・医療、離島振興、教育・文化、国際交流、自然環境、防災など県民の安全・安心な暮らしに直結するような事業を実施してきた。特に市町村では、県が全県的に行う事業のみでは十分に対応できない、住民に身近な行政サービスの提供に一括交付金（ソフト）を活用してきた。

こうした取組の成果として、子育て分野では、保育所や放課後児童クラブの増加及び待機児童率の改善となって現れている。

離島振興については、「沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業」や「超高速ブ

ロードバンド環境整備促進事業」、「小規模離島電力安定供給支援事業」、「離島児童支援センター事業」など離島が抱える課題に対応した事業に一括交付金（ソフト）を活用してきた。特に小規模離島については、自治体の財政基盤が脆弱な上、水道事業や廃棄物処理などで広域的な対応が困難なことから高コスト構造とならざるを得ないが、こうした新たな取組を通じて、課題であった沖縄本島との格差は正に取り組むことが可能となったことは一括交付金制度活用の大きな成果として、離島市町村や住民等からの評価も高い。

そのほか、教育分野では、全国学力・学習状況調査における全国平均正答率との差が縮小したほか、高校生の大学等進学率や就職内定率が向上した。防災分野では、自主防災組織の立ち上げ、防災計画の策定、避難施設や備蓄倉庫の整備等により、県内市町村の防災体制及び自然災害への緊急対応力は大きく向上した。さらに、環境分野ではサンゴ礁やヤンバルクイナをはじめとする沖縄の豊かな自然環境の保全再生の進展など、多くの分野において、一括交付金制度を活用した成果が顕著にみられる。

このように、一括交付金（ソフト）は、沖縄振興に寄与していると同時に県及び市町村による柔軟な事業の実施が可能となったという点で地方自治の拡大にも大きく寄与した制度である。特に市町村においては地域の実情に応じたきめ細かな事業に一括交付金（ソフト）が活用されているほか、市町村交付金の特別枠による予算の優先配分や、財政基盤が脆弱な町村に対して交付金の地方負担分（2割）の一部を県が補助する「沖縄振興特別推進交付金町村支援事業」の実施など、市町村の財政規律を維持しつつ沖縄県全体で行政サービスを向上させる新たな仕組みが有効に機能しており、新たな沖縄振興においても様々な政策課題を解決する重要な政策ツールとして一括交付金制度を最大限活用していくことが望まれる。

## イ 今後の課題

平成24年度の一括交付金制度創設以降、社会経済情勢等の変化により、本県が新たに取り組むべき課題として、「子どもの貧困」や「アジア経済戦略構想」への対応が求められたが、一括交付金（ソフト）を活用することによって、こうした新たな政策課題にもいち早く対応した様々な事業が展開され、経済発展や県民生活の向上の面から多大な成果が現れており、この流れを加速させる方向で、更なる効果的な活用を図っていくことが重要である。

強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、入域観光客数の大幅な増加や雇用環境の改善が見られる中、一人当たり観光収入は伸び悩んでおり、より付加価値の高い観光振興を図っていくことが求められているほか、雇用でも非正規雇用率が高く、賃金も全国と比べ低い水準にあり、一人当たり県民所得は依然として全国最下位となっている。加えて、こうした経済的格差がもたらす貧困の連鎖の解消は本県における喫緊の課題となっている。

また、平成24年度から現在までの間、一括交付金（ソフト）を有効に活用した結果、経済規模は拡大し、雇用の受皿も増加しており、経済活動の量的拡大という面では大きな成果が出ているが、今後は、企業の付加価値や労働生産性を全国並みに

高め、雇用の質も改善すること等により、県民所得を伸ばし、県民すべてが豊かな暮らしを実感できる社会経済を目指していくことが重要である。

また、少子高齢化の進展により生産年齢人口が減少している現状を踏まえると、企業数や働き手といった経済活動の主体が大きく減少することも予想される。このため、人口減少社会においても経済が発展できるような新たな経済政策への転換を図っていくことが必要不可欠である。

このように、沖縄県及び市町村には、復帰後から現在に至るまでの沖縄振興施策の推進による成果を土台に、今なお残された課題や今後想定される新たな政策課題にも柔軟に対応していくことが求められており、そのためには、地方自治体の主体性が最大限に発揮できる一括交付金制度の戦略的活用が必要不可欠である。また、社会経済の急速な変化や県民ニーズの移り変わりにも的確に対応しうる一括交付金制度を有効に活用し、計画的・効率的な事業を実施していく上でも、地方自治体職員による企画立案能力や事業執行能力を一層向上させていくことも重要な課題である。

### (3) 地方税を中心とする自主財源の充実

#### ア 主な取組による成果等

本県における自主的・自立的な行財政運営により、地域の実情に沿った取組の推進に資するため、課税自主権の行使、徴収対策の強化、県有財産の有効活用及びネーミングライツ（県有施設に企業名や商品名等を冠した愛称を付与する権利）の導入、「ふるさと納税」制度の活用など、自主財源の確保に取り組んだ。

課税自主権の行使については、法人県民税の法人税割において標準税率に0.8パーセントを加算する超過課税を実施している。0.8パーセントの引上げ分に係る、平成30年度の歳入決算額は6億7,078万円であった。また、法定外目的税として産業廃棄物税を設け、最終処分場へ搬入される産業廃棄物の重量1トンにつき千円を徴収している。平成30年度の歳入決算額は3,794万8千円であった。

県税の徴収対策の強化については、期限内納付及び自主納付に向けた広報活動を展開するとともに、コンビニエンスストアや県内の各郵便局での納付を可能としてきたが、平成25年度から新たに、インターネットの利用によるクレジットカードでの納付が可能となるよう取り組んだ。また、滞納者に対しては、財産の差押えやインターネット公売などの滞納処分を強化するとともに、平成25年度から自動車税コールセンターを設置するなど、滞納者に対する督促の強化に取り組んだ。こうした取組の結果、平成30年度の県税収入率は99.1パーセント、県税収入額は1,310億6,772万3千円となり、収入率については9年連続、収入額については7年連続での増加となっている。

県有財産の有効活用については、行財政改革等の取組により、県として利用する見込みのない土地の売却が進められてきたところであるが、平成26年3月に「沖縄県ファシリティマネジメント導入基本方針」を策定し、未利用財産等の売却促進を具体的な取組方策の一つとして位置付けて取組を強化した。平成30年度の未利用地売却実績額は、約10億円（約11,200㎡）であった。

ネーミングライツの導入については、平成25年8月に基本方針を策定し、ネーミ

ングライツの取得を希望する企業を公募するなど、その実現に向けて取り組んだ。この結果、平成29年4月から、西原マリパークにおいて本県の県有施設としては初めてネーミングライツが導入されるとともに、平成30年6月からは県総合運動公園陸上競技場においても適用が拡大された。このほか、県ホームページや広報誌における広告欄の設定及び県有施設内における自動販売機設置の公募化等、新たな自主財源の確保に取り組んだ。これらに係る平成30年度の歳入決算額合計は1億4,194万2千円であった。

「ふるさと納税」制度を活用した「美ら島ゆいまーる寄附金」の受入れについては、平成30年度の歳入決算額で約4,200万円と、着実に収入額が向上してきており、サンゴ礁の保全活動支援、安全・安心な県づくり、平和の創造発信など事業へ活用が図られている。

## イ 今後の課題

地方公共団体の財源は、自らの権能で賦課徴収することができる自主財源をもって賄うことが理想とされるが、本県の平成30年度の歳入決算額に占める自主財源の比率は33.6パーセントであり、全国平均の46.8パーセントに比べ13.2ポイント低い状況にある。

なお、総務省の分類に基づく沖縄県の類似団体と比較した場合、当該グループにおける自主財源比率の平均は38.3パーセントであり、本県は、なお4.7ポイント低い状況にある。

本県では、本県の財政事情や自主財源の状況を踏まえ、新たな法定外目的税の導入に向けた検討が重ねられてきた。平成30年3月に策定された「沖縄県行政運営プログラム」においては、観光振興を目的とする新税の導入が重点実施項目として位置付けられており、令和3年度までの実現に向け、あらゆる方策の検討を進めることとしている。

平成24年度以降、ビジョン基本計画及び同実施計画に基づく各種取組の推進により、本県における主要な経済指標は、過去最高の状態を継続しており、本県経済は大きく発展し続けている。産業振興に当たっては、平成28年3月に策定された「沖縄県アジア経済戦略構想推進計画」に基づく施策の積極的な展開によって成長著しいアジアの活力を取り込むとともに、引き続き、一括交付金等の財政措置を活用した沖縄振興諸施策を効果的に推進することにより、税源の涵養を図る必要がある。

多様化する県民ニーズに柔軟に対応するため、財政基盤の安定につながる自主財源の確保は重要である。前述したように、本県における自主財源の更なる確保に向けては、たゆみない努力と創意工夫を伴う形で継続的に取り組む必要がある。

一方、自主財源の中心となる地方税は、国と地方との税財源の配分や、地方間の税源の偏在是正など、全国制度に依存するところが大きく、本県における取組にも一定の限界がある。人口減少社会の到来や超高齢化の進行など、社会経済が大きく変化する中、地方公共団体が担う役割や事務は増大することが予想されている。国と地方との役割分担の見直しを踏まえた地方税財源の充実・確保に向けては、全国知事会における地方分権改革推進の議論等を通じて取り組む必要がある。

加えて、「ふるさと納税」のより一層の周知広報を図るとともに、平成28年度に始まった「企業版ふるさと納税」が令和2年度税制改正により5年間延長されたこ

とから、引き続きこれらの制度を活用した収入確保に向けた取組を進める必要がある。

また、従来の事業手法にとらわれず、PFI (Private Finance Initiative) やSIB (Social Impact Bond) など官民連携の下、民間事業者のノウハウや資金を活用する事業手法の導入について検討を進め、行政コストの低減や資金調達の多様化を図る必要がある。

#### (4) 地方分権への対応と道州制についての検討

##### ア 主な取組による成果等

中長期視点である道州制については、自主性・自立性の高い地方税財政制度の構築等を前提とする全国知事会の基本的な考え方や、国民的な議論を踏まえるとともに、本県の地理的・歴史的事情や県民意識などを勘案し、国における道州制の議論の方向性を見据え対応する必要がある。県においては、国や全国知事会議・九州地方知事会議の動向を把握するとともに、道州制議論に参画するなど、情報収集を行った。

他方で、全国知事会は、道州制の検討を理由に地方分権改革を停滞させることがあってはならないとしている。平成11年の地方分権一括法成立に伴い、国と地方の関係はそれまでの上下・主従の関係から対等・協力の関係へと変わり、以降、権限の移譲や規制緩和が進められてきた。これまでに、地方に対する義務付け・枠付けの見直しや国から地方への事務・権限の移譲等を内容とした9次にわたる一括法が成立しており、県では全国的な地方分権改革の取組に対応し、条例改正や事務処理体制の整備を行うなど適切に対応した。また、全国知事会は、国と地方の役割分担の見直しを踏まえた地方税財源の充実・確保や国と地方の協議の場の充実などを盛り込んだ地方分権改革の推進に係る提言を取りまとめており、沖縄県も連携して取り組んだ。あわせて、国と地方公共団体が対等・協力の関係であり、また地方公共団体の自主性及び自立性は尊重されるべきであるとの趣旨の要請（提言）を九州地方知事会を通して行った。

##### イ 今後の課題

道州制は、国のかたちの根幹に関わり、導入により国、都道府県、市町村の全てを大きく変革し、国民県民生活への影響が大きいことから、各界各層の幅広い議論がなされる必要があるとともに、その制度設計にあっては地方の意見を十分反映させる必要がある。

また、国と地方の役割分担を見直し、地方の自主性・自立性を高めることにより、地域のニーズに応じた政策決定が可能となるよう、制度改正等に関して提案募集方式を活用して、地域の実情に応じた課題解決を図るなど、地方分権改革を着実に推進する必要がある。あわせて、地方税財源の充実や税源の偏在是正など、地方自治の確立に資する制度的課題について全国知事会等の議論等を通じて検討を行う必要がある。