

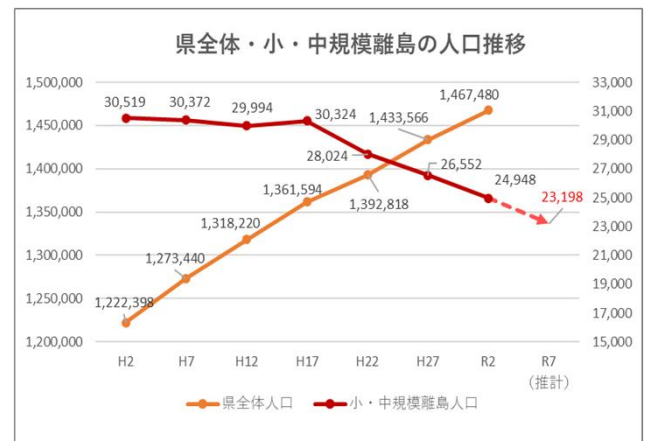


II 政策提言

- 離島・過疎地域で生活を維持するための生活・移動コストの低減や住居・行政サービス等の確保 

- 離島・過疎地域における空家の活用や地域コミュニティの支援のほか、住宅確保の支援や産業振興・雇用創出のための税制特例措置に加え、廃棄物処理や障害福祉、教育といった地域の生活に不可欠な行政サービスの確保、過度な生活・移動コストの低減、通信インフラの整備等を通じ、同地域の住民が安心して暮らし続けることができる持続可能な地域社会の実現を目指す。 

- 沖縄県は、令和4年以降本土復帰後初めて人口減少に転じており、その中でも離島地域の人口減少は急速に進んでいる。
- 国立社会保障・人口問題研究所が公表した「将来推計人口」によると、離島市町村においては2050年までに人口が12.8%減少、特に小規模離島においては約4割減少する地域もあると推計されている。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」



<コミュニティ機能の低下>

- 人口減少や高齢化が進む本島北部の過疎地域では、コミュニティ機能の低下により、空家の活用や管理、高齢者の見守りなどの需要が増加している。

<有人離島の存続の危機>

- 小・中規模離島においては、人口減少等の進行により、地域社会の存続が危ぶまれる深刻な状況となっている。

<離島船舶・航空機及び人手の確保・維持>

- 船舶・航空機の更新については、物価高や人件費の高騰等により船舶・航空機の建造費も高騰する中、航路・航空路事業者が単独で財源を確保することは困難となっている。 
- 併せて、離島航路・航空路を担う整備士・操縦士、船員等については、団塊世代の大量退職と若手不足により担い手確保が困難となっている。 

<交通コスト>

- 離島住民等交通コスト負担軽減事業はソフト交付金として県が実施してきたが、令和7年度からは内閣府予算として計上されている。

<離島への物資の輸送コスト>

- 昨今の世界的な原材料価格・原油価格の高騰や円安の進行に起因した物価高の影響により、離島への輸送コストも増大しており、沖縄本島と離島間の価格差も拡大傾向にある。

<住宅の不足等>

- 離島・過疎地域においては、人口減少の進行を背景に、地域社会を支える活動の担い手の不足が深刻化している中、住宅不足が担い手となる移住者を受け入れる上での深刻な課題となっている。💡
- 離島・過疎地域においては、既存住民の住宅の老朽化が進んでいる。将来的に、住宅の老朽化がさらに進むことにより、住環境の悪化や住宅の倒壊等が発生し、住民が島内で暮らし続けることが困難となる等、住宅の老朽化が将来的に人口の社会減を加速させる要因となるおそれがある。💡

<空家等対策の推進>

- 令和5年度に空家等対策の推進に関する特別措置法の一部が改正され、活用の拡大や管理不全空家への市町村が行う指導・勧告、特定空家等の除却に係る緊急代執行制度などが創設された。

<持続可能な水道システムの構築>

- 令和6年能登半島地震では、広範囲かつ長期的に影響を及ぼす水道システムの急所施設の耐震化が未実施であったこと等により、復旧が長期化した。これを受け、国土交通省においては、災害に強く持続可能な水道システムの構築に向け、計画的な耐震化を推進しているが、輸送コスト、人件費が割高であるといった離島の事情に加え、近年の継続的な建設コスト増が、運営基盤が脆弱な離島等の小規模水道事業者における耐震化を含む持続的な水道システム構築の遅れの要因となっている。

<離島の廃棄物処理等>

- 離島市町村においては、高齢化や労働人口の減少等により人材不足が深刻化しつつある一方で、観光客の増加等に伴って廃棄物量が増加しており、ごみ排出量の増加に伴うごみ処理経費の増が脆弱な離島市町村の財政基盤をより圧迫している。
- 離島市町村は、海外由来の漂着物が多量に漂着し、その処理費用が割高となることから市町村財政へ大きな負担となっており、離島振興の支障になっている。

<デジタルデバイド解消に向けた国事業の廃止>

- デジタルデバイドの解消に向け、各自治体を対象に実施されてきた総務省の「デジタル活用支援推進事業」が、令和7年度で終了する方針であることが示された。💡

<離島地域における障害者等の支援>

- 今後高齢化が急速に進むことが予想され、離島における障害者についても高齢化や親亡き後を見据え、地域で障害者等を支える資源の確保が必要である。

<本島に進学した学生の負担増>

- 近年の物価高騰により、家賃等の居住費が高騰しており、また、その他の生活にかかる経費も上昇していることから、離島から本島の高校等に通う高校生の保護者の経済的負担が増加している。

<離島における教育環境の格差>

- デジタル化・ICT教育の進展により、遠隔教育・オンライン学習が可能となる一方、生成AIなど進展する新たな技術に対応する必要がある。
- 若者や子育て世帯の定住意欲に教育環境の充実が影響する状況が増加。

<地域コミュニティの衰退>

- 人口減少等に伴う経済規模の縮小を背景に、地域社会の担い手となる人材の確保、移住者等を受け入れるための住宅不足、地域コミュニティの拠点となっている共同売店の閉店やガソリンスタンドの撤退など、地域生活に不可欠なサービスが失われている地域が増加しており、地域住民のつながりが希薄化し、地域コミュニティの衰退が進行している。

<持続可能な行政サービスの提供体制の構築>

- 離島町村等においては、人材不足等が課題となる中、持続可能な行政サービスの提供体制の構築が喫緊の課題となっている。

<ライフラインである離島航路・航空路の確保・維持>

- 離島航路及び航空路はその不採算性から、事業者の経営努力だけでは路線維持が困難であり、近年の物価高及び人手不足によりその状況はさらに厳しさを増している。

<安定的な交通コスト負担軽減の実施>

- 離島住民の移動は航路又は航空路に限定されていることから、離島の定住条件整備のためには離島航路・航空路の割高な運賃を継続的に低減する必要があるが、内閣府事業は予算措置であるため、その安定・継続した実施は法的に担保されていない。
- 併せて、経済波及の増大による定住条件の改善のため島内消費を増加させる交流人口への安定的な支援が必要。

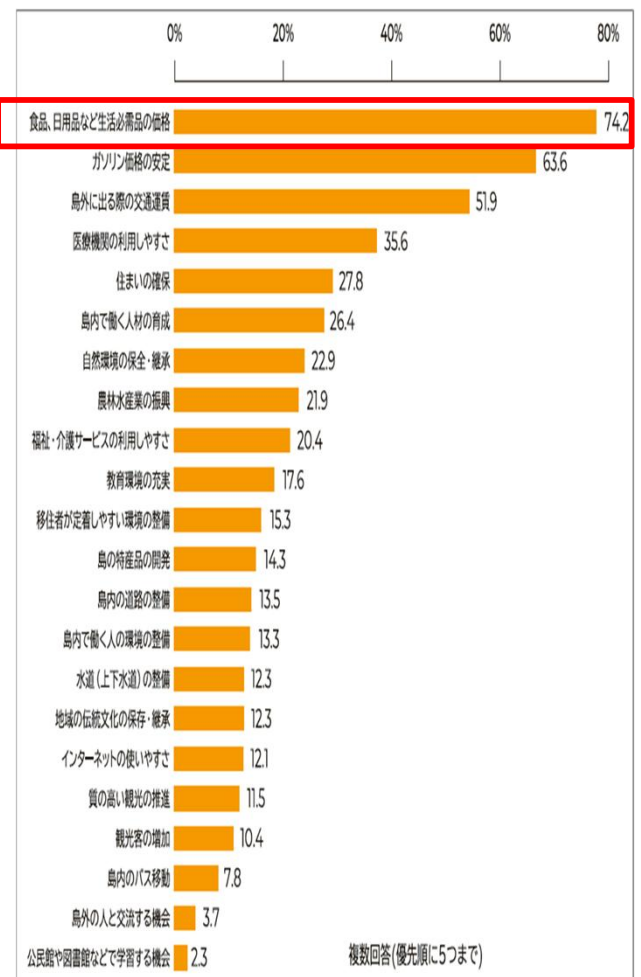
<物価の高騰>

- 離島住民を対象に実施した「離島住民特別調査（令和6年9月）」において、離島振興で重点的に取り組むべき項目として「食品・日用品などの生活必需品の価格」が最上位となっており、人口増加対策として必要なことという項目においては「物価の安定」が第2位となっていることから、離島の生活コストの負担軽減については、喫緊の課題である。

<輸送コスト支援の他制度と比しての不利性>

- 沖縄県は対象となっていない、有人国境離島法に基づく特定有人国境離島地域社会維持交付金では、補助対象は限定的ではあるが、本土に出荷される農水産物の生産等に必要な原材料等の移入に係る輸送コストを支援するメニューが存在する一方、沖縄県の離島への生活物資や産業用資材の移入に関する支援メニューは存在しない。

問. 沖縄県や市町村等の施策として、今後重点的に取り組むべきことは何か。



出典：離島住民特別調査（令和6年9月）

<離島への物資供給の不安定性>

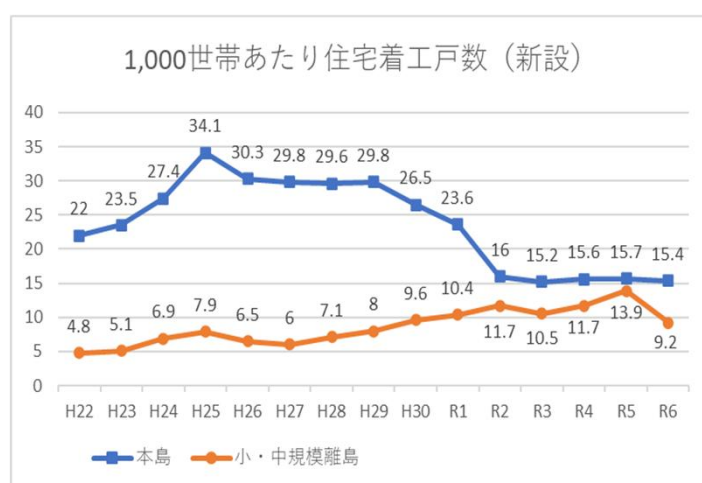
- 離島地域においては、夏季の台風や冬季の海上時化の影響に伴う航路の欠航がたびたび発生しており、ガソリン等の石油製品や食品・日用品といった生活基盤を維持するために不可欠な物資の供給に支障をきたし、離島住民の生活安定に影響を及ぼしている。また、海上輸送の不安定性は、災害発生時の迅速な物資供給等を妨げ、早期復旧を遅らせる要因となり得る。💡

<本島での大会参加の負担>

- 食料品を中心とする物価高が継続し、家計は依然として厳しい状況に置かれている。特に離島の児童・生徒はその地理的不利性から、本島で実施される大会等に参加する場合、航空路又は航路での移動と宿泊を要することとなり、物価高によりさらにその負担は増している。

<住宅の不足>

- 離島・過疎地域においては、住宅不足が担い手となる移住者の受入や若者の定住促進を図る上での課題となっている。特に、小・中規模離島については、建築資材の海上輸送費や作業員の旅費・宿泊費等の離島の条件不利性に起因する経費により建設コストが割高になっていることを背景に、本島よりも住宅(特に賃貸住宅)の整備・更新が進んでおらず、大半の離島町村で公営住宅や定住促進住宅に空きがない状況が発生する等、住宅不足が深刻な状況となっている。



出典:住宅着工統計・国勢調査(H22、H27、R2)



<空家等対策計画の策定>

- 令和5年度住宅・土地統計調査によると、県内の空き家率は9.4%となっているが、離島・過疎地域を含む人口15,000人未満の町村では17.8%と県内と比較して高い値となっている。また、離島・過疎地域では、少子高齢化が顕著な地域が多いため、今後空家が増加すると見込まれるが、空家等対策計画の策定率が令和4年度以降伸びていないことが課題となっている。

<災害時の水の供給>

- 島しょ県である本県にとって、災害時等の対応は大きな課題である。他都道府県と陸続きではないため、災害発生直後に、陸路で他都道府県水道事業体の給水車が応援に駆けつけることはできない。港や空港が使用できなくなれば、他都道府県から応援が到着するまでの間、県内の水道事業体のみで対応しなければならない。さらに、離島地域では、沖縄本島よりも支援が届きにくいことも想定される。水道広域化による事業統合(水平統合)を促進し、「安全・安心な水道水を安定的に将来にわたって供給できる水道の構築」をするためには、小規模事業者のみならず、上水道事業者にもメリットとなるよう、財政支援の拡充が必要である。

<廃棄物処理等における課題>

- 離島市町村及び本島市町村における1人当たりのごみ処理経費の推移(R1年度～R5年度)の比較では、本島市町村は令和元年度8.5千円から令和5年度9.9千円と16.5%の増加に対し、離島市町村は令和元年度12.8千円から19.5千円と52.3%の増加と本島に比べ高くなっており、令和5年度は離島市町村では本島市町村に比べ2倍以上のごみ処理経費がかかっている。
- 離島市町村においては、島内在住の産業廃棄物処理業者のみでは、全ての種類の産業廃棄物の処理が出来ないことから、市町村が処理を引き受けざるを得ない一部の産業廃棄物について、一般廃棄物とあわせて処理(「あわせ処理」という)することが効率的であるが、既存の循環型社会形成推進交付金の要件に産業廃棄物の処理に係る部分は対象にならないため、設備導入は進んでいない。
- 離島市町村では、海岸漂着物の回収処理事業を受託できる事業者が島内に存在しないことが多く、島外事業者に廃棄物の回収処理を委託せざるを得ず、近年の物価上昇もあり事業費が割高になっており、入札不調が度々発生している。

<デジタルデバイド解消に向けた国事業の継続>

- 離島の地理的不利性を克服し、行政サービスを楽しむためには、デジタルデバイド解消が不可欠であるが、総務省において「デジタル活用支援推進事業」を終了し、令和8年度から人材育成事業へ移行する方針が示された。しかし、民間企業の不在や財政・人的リソースが極めて脆弱で独自取組が困難な離島自治体の実情を鑑み、同事業を継続する必要がある。

<光ファイバ網未整備地域の解消、海底光ケーブル等(公設)の民間移行>

- 小規模離島では、地理的不利性や市場の狭小性ゆえに、海底光ケーブル敷設や光ファイバ網の整備に係る建設・維持コストが課題となっており、通信インフラ(基盤)の未整備地域が残されている。
- 本島と離島を結ぶ海底光ケーブル(公設)は、順次、更新時期が到来するが、通信技術の進展や持続可能性を踏まえると、民間への移行を促進する必要がある。

<離島における障害福祉サービス>

- 国においては、施設等に入所している障害者及び障害児の家庭復帰や、グループホームなどの地域生活への移行を推進しているが、離島においては、地域移行が可能な者であっても地域に障害福祉サービス等の資源が十分に確保されていないことから地域生活への移行が困難となっている。本県における障害福祉サービス事業所は全体として右肩上がりが増加している一方、離島における事業所数は現状維持もしくは減少している。また、島内に障害福祉サービス事業所がない離島もある。

【参考】

令和7年4月1日現在、県内離島を有する市町村のうち9市町村(本部町(水納島)、うるま市(津堅島)、南城市(久高島)、粟国村、渡名喜村、渡嘉敷村、南大東村、多良間村、与那国町)において障害福祉サービス事業者がない状況。

<通学に係る負担>

- 生徒の高校進学を機に、離島と本島の二重生活を強いられる保護者の負担軽減のため、居住費等の支援を行っているが、全国で最も離島高校生数の多い当県(R7当県調査)において、財政力の脆弱な離島市町村では財源の確保が困難。また、高校のある離島でも、公共交通機関が整っておらず自宅外通学をせざるを得ない場合は国の支援の対象外となっており、その負担の実情を鑑み、適切に支援する必要がある。

<離島の教育環境>

- 一部離島では、専門教科や高度な学習プログラムの提供に係る人材確保等が困難。

【これまでの取組】

県では、地理的制約を克服するため、多角的に取組を推進している。


旅館業に対する税制上の優遇措置を講じ、産業振興及び雇用の創出に取り組んでいる。

インフラ・交通では、本島周辺離島への水道広域化を推進し水の安定供給を図り、離島住民の運賃低減(航路・航空運賃)や離島への石油製品輸送補助に取り組んでいる。

空き家対策では、空き家活用シンポジウムなどを開催し、制度や補助事業の情報提供を行っている。さらに、公営住宅の整備も進めている。

一般・産業廃棄物については、一部の産業廃棄物を一般廃棄物とあわせて処理する「あわせ処理」の促進や効率的な処理ルートの情報提供を行い、海上輸送費等の処理コストの負担軽減を図っている。

デジタルデバйд対策として、県が各自治体の希望を募り、講師を派遣してスマートフォン講習会を実施するとともに、総務省デジタル活用支援推進事業を活用し、県事業と同様に講師を派遣し講習会も併せて実施している。




持続可能な行政サービスの提供体制の構築に向けては、市町村間の広域連携の推進、離島町村等の人材確保及び業務効率化の取組への支援等を実施しているほか、県と市町村による連絡会議や検討会を設置し、意見交換を重ねている。

教育の充実については、教育の確保や学校等施設の整備に取り組むほか、離島児童生徒支援センターの管理運営や離島生徒が県内・県外大会に参加する際の派遣費を補助するなど、高等学校等が設置されていない離島からの進学に伴う経済的・精神的な負担の軽減を図っている。

また、情報通信環境及び教育用ICT機器の整備推進、教育情報化に関する研修等を推進し、教職員等の資質向上に取り組んでいる。

離島・過疎地域における持続可能な地域社会の構築に向けて、更なる取組を進める必要がある。

1. 過疎地域における空き家活用に係る交付金の要件緩和や地域コミュニティの拠点維持に向けた取組
2. 離島の旅館業等に係る特例措置の延長や対象となる業種、設備の追加等

3. 離島住民等の交通コスト負担軽減の公共負担の明文化や航空機・船舶の更新支援の強化、担い手不足対策など離島航路・航空路の確保維持に向けた取組 
4. 生活コストを含めた離島の移入コストに係る負担軽減の取組 
5. 離島の児童・生徒等の本島での大会参加に係る負担軽減の取組
6. 小・中規模離島における住宅整備に係る離島特有の経費の負担軽減に向けた取組
7. 空家等対策計画未策定の離島・過疎地域の市町村における策定促進に向けた取組
8. 県内水道の広域化に向けた取組
9. 離島における廃棄物の処理促進に関する取組
10. 離島市町村における海岸漂着物の回収・処理の促進に関する取組
11. 離島における情報通信基盤の整備促進に関する取組 
12. 離島における障害福祉サービスの提供体制の確保に向けた取組や離島に新規参入する障害福祉サービス事業者への税制特例措置の創設
13. 自宅外通学せざるを得ない離島高校生の居住費等の負担軽減の取組
14. 離島の小中高等学校におけるICT教育環境の整備促進に向けた取組

担当部課

企画部 交通支援課、デジタル社会推進課、情報基盤整備課、地域・離島課、環境部 環境整備課、生活福祉部 障害福祉課、保健医療介護部 薬務生活衛生課、文化観光スポーツ部 スポーツ振興課、土木建築部 住宅課、教育庁 総務課、保健体育課、文化財課、教育支援課、教育DX推進課、義務教育課、県立学校教育課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 2-(5)-イ 障害のある人が活動できる地域づくり
- 2-(7)-ア 計画的な生活基盤の整備
- 2-(8)-ア 人流・物流のコスト低減と情報通信基盤の強化
- 2-(8)-イ 安全・安心な生活を支えるインフラの整備
- 2-(8)-エ 離島を結び支える安全・安定的でシームレスな交通体系の構築
- 4-(4)-ア 離島と本島・県外との交流の促進
- 5-(1)-ウ 公平な教育機会の確保と学習環境の充実

政策

- クルマから人中心の社会へ転換するための公共交通ネットワークとその利用環境等の整備

目指すすがた

- 先端技術等を活用したシームレスな陸上交通体系を整備するとともに、利用転換の促進に向けた利用環境の改善、担い手の確保等による地域を支える公共交通の維持・確保を通じて、誰もがストレス無く移動出来る交通環境を確立する。

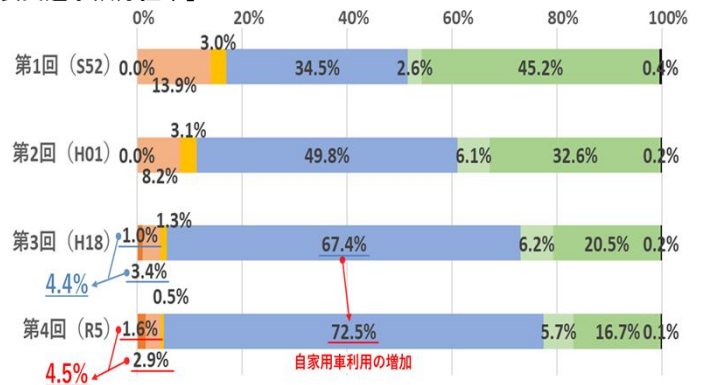
環境の変化等

- 国では、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることを目的として交通リ・デザインの取組が進められている。
- 令和6年9月には国、県、経済界、交通事業者による「沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言」が取りまとめられ、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、官民連携の取組が展開されている。
- 県では、中南部都市圏の交通渋滞の解消、公共交通空白地域の解消を2本の柱とした「次世代交通ビジョンおきなわ」の策定に令和7年度から着手している。

<陸上交通の現状・課題>

- 近年の路線バス及びモノレールの利用者数は、微増の傾向となっているが、令和5年のパーソントリップ調査結果では、自家用車の代表交通手段分担率が増加しており、自動車保有台数の増加等、自家用車依存がさらに深刻化しており、抜本的な対策が求められている。
- 一方、公共交通分担率が高く、モノレールや基幹バスなど、利便性の高い公共交通システムが整備された地域(モノレール、基幹バス沿線)では、サービスレベルの高い公共交通が整備されることで、公共交通利用者の増加を期待できる。
- 戦後、鉄道の復旧がなされないままに過密な市街地が形成されてきた歴史的経緯、沖縄県の陸上交通は、中南部都市圏における慢性的な交通渋滞、経済損失、駐留軍用地の存在や過度な自動車社会によるまちづくりへの影響など課題がある。
- 本島北部や離島等ではバス路線が少なく、交通空白地域が目立つ状況であり、地域生活に必要な移動手段の確保が課題。

【代表交通手段分担率】



【前回比較】



出典:沖縄中南部都市圏PT調査 計画課題に関する現況分析 (沖縄県土木建築部)

平日朝夕旅行速度 (混雑時旅行速度)



出典:令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

出典:沖縄交通リ・デザイン協議会資料

現状・課題等

<モノレール>

- 沖縄都市モノレールは、平成15年度の開業後、県民や観光客の足として定着する一方、延長区間の開業や観光客の増加により、朝ラッシュ時の車内混雑率が160%（平成30～31年）に達し、複数の駅で乗り残しが発生するなど、車両における混雑の解消が喫緊の課題であった。
- そのため、沖縄都市モノレール輸送力増強事業にて、3両編成車両を9編成導入する計画としており、今後も混雑がピークとなる時間帯を中心に運行することで混雑緩和を図っていく。令和6年度においては、1日平均乗客数が約6万1千人、年間乗客数は約2千2百万人といずれも過去最高を記録しており、最新の需要予測を実施した上で、3両編成車両の追加導入の検討が必要である。
- 駅舎について、県庁前駅や那覇空港駅の1日平均乗客数は、開業当初に比べ1.5倍～1.7倍に増加し、通勤ラッシュ時の混雑や大型キャリーバックを携行する観光客による混雑が発生しており、利便性の低下が課題となっている。今後ますます混雑が激化することが予測されることから、駅舎の増築やエレベーターなどの施設増設を検討している。

<観光と交通>

- 入域観光客数の増加に伴い、貸切バス（観光バス等）の輸送人員はコロナ禍前を上回っており、観光2次交通への対応も急務となっている。
- 観光客の約65%はレンタカーを使用しており、国道58号をはじめとする観光客の利用路線は、交通容量が不足し、渋滞が生じ、レンタカーによる観光客の移動快適性も阻害されている。一方、Z世代の沖縄旅行における移動手段の意識として、首都圏・阪神圏のZ世代のうち、約4割は自動車の運転免許を保有しておらず、約6割が「運転したくない」、「できれば運転したくない」と思っていることがわかっており、Z世代に対する沖縄観光時の移動利便性を確保するための、公共交通サービスが重要である。
- 超高齢社会を迎え、75歳（後期高齢者）を超えても運転意向がある方が74%存在するとともに、旅先で運転したくないと考える人も多く、公共交通が不便であることを理由に沖縄へ旅行に行きたいと思わない人が一定程度存在している。移動困難者の移動手段の確保、持続可能な観光振興のためにも、利便性の高い公共交通の整備・充実は重要である。

<バス>

- 乗合バスの利用者数は増加傾向にあるものの、運転手不足による輸送力の低下により、通勤時間帯の幹線系のバス路線の輸送能力は余裕がない状況であり、輸送力強化のための連節バスを導入する必要がある。
- 多くの県民や観光客に利用されるバス停について、バス停上屋を整備し、バスロケーションシステムの高度化及びデジタルサイネージ等の整備によるバスの到着や遅延情報等を発信し利便性の向上を図るとともに、運賃決済に係るデジタル機器等の導入により、定時性の向上を図る必要がある。💡
- ノンステップバスの導入率（令和5年度）は、7割を超えており、全国平均を上回っているが、バリアフリー法における令和12年度数値目標の9割は下回っている状況。UDタクシーは、県民の高齢化に伴い、需要が増加するとの声が公共交通利用者からある。

- 近年の物価高や人件費の増加に伴う、主要各社におけるバス運賃の値上げがさらなる自家用車依存を進めるおそれがある。
- 令和6年度のバス無料化による体験事業においては、平日の4日間、無料にした際、1.3倍の利用者の増となった。県民所得が全国一低い中、中長距離の移動においては、(本土)の鉄道に比較して、割高な路線バスを利用せざるを得ない環境の中、料金低減に対する県民の感度は、全国一高い可能性がある。また、沖縄の自動車維持費は全国と比べて高く、沖縄県の約半数を占める世帯年収300万円未満の世帯への負担は大きなものとなっている。
- また、複数事業者の重複区間が多い中で、他社路線への乗り継ぎを容易にする共同運行化を進めるため、バス・モノレール等、公共交通間の乗り継ぎ後の初乗り料金を無料とする取組を進める必要がある。
- バス事業者の赤字路線に対する欠損補助による路線バスの運行形態の限界や、バス運転手等の担い手不足に加えて2024年問題により廃線・減便が相次ぐなど、地域住民の日常生活・経済活動に不可欠な移動手段の確保・維持に影響が生じ、路線バスの存続自体が危ぶまれている。💡

<南北を縦貫する基幹交通の必要性>

- 本県における県土の均衡ある発展及び自立型経済の構築に向けては、県民や観光客の移動利便性を向上させ、効率的に移動できる環境を構築することで、経済活動の波及効果を県土全体に拡大させる必要があり、鉄軌道の早期導入と、鉄軌道とフィーダー交通が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築が不可欠である。また、沖縄自動車道と沖縄都市モノレールやバス等の接続を促進する結節点や交通システムの構築、これらを支える沖縄自動車道の特別割引の維持や利用環境の充実化が必要である。

【これまでの取組】

県では、一定期間のバス無料化による体験事業を通して公共交通機関の活用促進を進めている。また、国補助を活用したノンステップバスの導入支援、関係機関との連携によるバスレーン・基幹急行バス拡充の検討などにより、環境整備を進めている。更に、沖縄鉄軌道構想の策定及び各種調査・研究を進めるほか、赤字路線への国・市町村との協調補助により公共交通の確保・維持に努めている。公共交通ネットワークとその利用環境等の整備に向けては、更なる取組を進める必要がある。



出典:わったい~バス感謝祭 乗りほ~DAYチラシ

1. 連節バス(BRT)やデジタル機器等の導入促進、路線バスの乗り継ぎ無料化等の県民及び観光客の移動利便性向上に向けた取組
2. 割高な路線バス運賃の負担軽減や欠損補助対象となる赤字路線の要件緩和、運転手確保の促進等の地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組💡
3. 公共交通空白地域の域内交通の導入及び持続的運営に関する支援等の地域の移動手段の確保に向けた取組

4. 全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設のほか、課題とされるB/Cの沖縄特有の事情を踏まえた算定等、沖縄鉄軌道の整備に向けた取組
5. モノレールの延伸やLRT等の整備等、定時性、利便性等を備えた有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた取組
6. 沖縄自動車道と公共交通を組み合わせた交通システムの構築や結節点整備の支援及び沖縄自動車道に関する特別割引等の継続及び利用環境の充実化

担当部課

企画部 交通戦略推進課、交通支援課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 1-(1)-ウ 人と環境に優しい、まちづくりの推進
 3-(12)-エ シームレスな交通体系の整備

政策

- 特定駐留軍用地の返還後の速やかな土地利用に向けた制度の構築

目指すすがた

- 各跡地の特性を活かしつつ、広域的な観点からの役割を分担・連携した開発を通じて、都市構造の再編、都市機能の高度化及び新たな産業振興等を図り、沖縄県全体の発展につながる都市の形成を目指す。

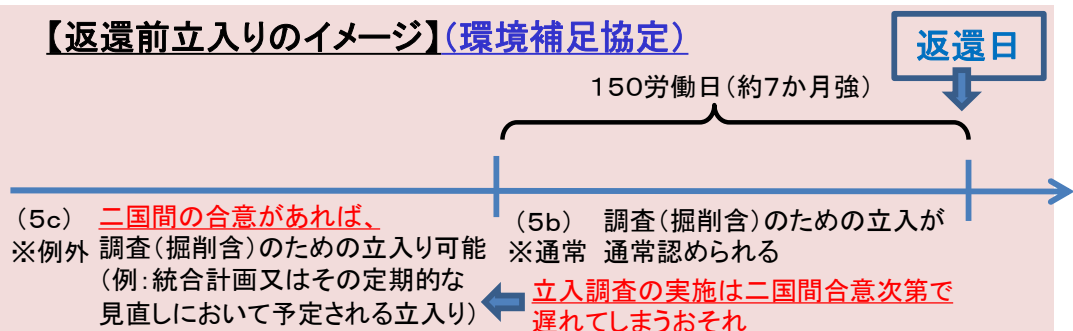
環境の変化等

- キャンプ瑞慶覧(西普天間住宅地区)が平成27年3月31日に返還され、事業完了に向け土地区画整理事業を実施中である。💡
- 県では、次期振興計画へ跡地利用側の意見を示すため、中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想の更新に向けた作業を令和6年度から着手している。
- 令和7年5月にゲートウェイ2050推進協議会が構想(GW2050 PROJECTS グランドデザイン)を公表する等、民間においても駐留軍用地跡地返還後のまちづくりに関する議論が進められている。

現状・課題等

- 環境補足協定の制約により返還日設定前の調査実施が困難となっており、返還後における土地利用計画の策定を見据えた自然環境や歴史的遺跡等の詳細な調査が十分に実施できないことで返還後の事業着手が遅れるおそれがある。
- 国は、跡地の所有者等に対し引渡し日以後、引続き土地を使用せず、かつ、収益していないときに給付金を支給するものとされているが、年間1千万円が限度である。そのため、跡地の所有者に対する給付金等について、支給上限額の制約により不平等が生じており、上限額の撤廃が必要である。💡
- 支障除去措置にあたり、土地引き渡し後に廃棄物等が発見されることがある。
- 返還後における速やかな土地利用を図るため、民有地が大部分を占める特定駐留軍用地の公共施設用地を確保する目的で平成25年度から先行取得事業を実施しているが、その対象は公共施設用地のみであり、大規模な駐留軍用地跡地の指定が想定される拠点返還地内に公益施設や産業振興施設が必要となった場合、事前に土地を確保することが困難である。
- また、跡地利用に向けては、周辺市街地との連続性・連担性が重要であることから、一体的な整備が求められる。特に、道路については跡地外道路と接続する必要があるが、周辺市街地に接続するための道路整備が必要な場合、整備に時間を要している。💡

【返還前立入りのイメージ】(環境補足協定)



- 現行の制度において、公有地等の面積が20%以上の地区は特定駐留軍用地の指定対象とならず、跡地利用計画に支障が生じている。返還予定駐留軍用地においては、面積の規模や地形や地勢、地区周辺の開発状況など異なる状況がある中、様々な要因を考慮したまちづくりが求められることから、跡地利用を推進する上で、公共用地を確保することができる仕組みは非常に重要である。

【これまでの取組】

返還後の跡地利用を早期に着手するため、跡地利用計画を策定する市町村への支援や、関係市町村と連携して返還前の早い段階からの駐留軍用地の立入りによる文化財調査や自然環境調査等に取り組んでいる。

返還された駐留軍用地については、地権者等に土地が引渡される前に、国が責任をもって廃棄物等の除去などの支障除去措置を徹底して行うよう国に求めている。

嘉手納飛行場より南の駐留軍用地の約9割が民有地であるため、円滑な跡地利用の推進のために、市町村と連携し返還前の早い段階から公共施設用地の先行取得を実施している。

返還後、速やかな跡地利用に向けては、例えば、官民連携の土地利用構想など、様々な取組が想定されるため、それらに対応した制度の改善が必要である。💡

1. 駐留軍用地返還前の立入調査の実施に向けた要件緩和
2. 土地所有者に対する給付金等の支給上限額の撤廃と土地区画整理事業完了までの特定給付金の支給 💡
3. 特定駐留軍用地の指定要件の緩和 💡

担当部課

企画部 県土・跡地利用対策課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(13)-イ 駐留軍用地跡地利用計画の策定推進と支障除去措置の徹底

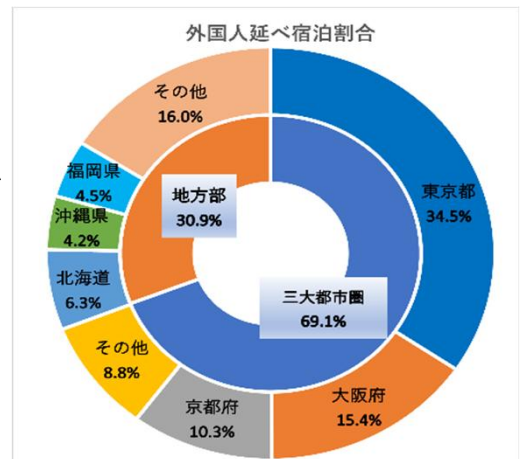
政策

■ 観光客の受入体制の強化

目指すすがた

■ 質の高い沖縄観光を担う人材の確保や働きやすい環境の整備、更なる増加が見込まれるインバウンドの入国時手続きの迅速化等に加え、日本の玄関口となる県内港湾のクルーズ・プレジャーボートの受入環境の整備や観光2次交通の強化を通じ、観光客が快適に沖縄で過ごすためのソフト・ハード両面における受入体制を強化することで、「世界から選ばれる持続可能な観光地」を実現する。

■ 令和6年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人に達しているものの、約7割が三大都市圏(東京都、大阪府、京都府)に集中していることから、オーバーツーリズム対策の観点からも、地方への分散化に向けた取組が進められている。



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」2024

<人手不足>

■ 深刻な人手不足への対応策として平成31年4月に特定技能制度が創設され、令和5年の法改正では、家族帯同が可能な特定技能2号の対象分野に宿泊分野が追加された。

<港湾・空港における受入体制>

- 国においては、外国クルーズ船の寄港回数2,000回を超えること等の「観光立国推進基本計画」(令和5年3月)の目標達成のために、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に向け、「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン」(令和7年3月)を公表するなど、クルーズ旅客の満足度向上やピート寄港を含めた寄港を誘致する取組を推進している。
- 令和7年7月に「日本のクルーズ市場の持続的発展に向けた有識者委員会」において、2030年までに日本人クルーズ人口を100万人とする目標が定められた。この中でも、オーバーツーリズム対策として、地方港湾のさらなる活用による分散・平準化が示されている。
- 令和6年度的那覇空港旅客数は2,171万人と過去最高に達する。

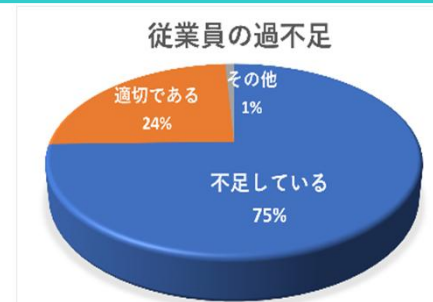
環境の変化等

現状・課題等

■ 那覇空港周辺の渋滞やモノレール等での車内混雑など、オーバーツーリズムの現象が現れてきている。💡

<人手不足>

■ 沖縄県では、コロナ禍における離職とインバウンドを含む観光客数の急回復に伴い、特に宿泊業の人手不足が極めて深刻化。



出典：沖縄県「令和7年度観光人材の確保に関するアンケート調査」



- 令和7年5月、県内観光関連産業を対象に行った、「観光人材の確保に関するアンケート調査」の結果、県内企業の約75%が人手不足を訴え、サービス提供体制の維持が困難になりつつある。
- 住居不足が採用の障壁となっている。💡
- 高度観光人材の育成と確保・定着に向けた取り組みが必要である。
- 外国人材の受入れにあたっては、ストレスなく生活できる環境の整備が重要であるが、家族の帯同が可能な特定技能2号取得者(宿泊分野)は極めて限定的である。

<港湾・空港における受入体制>

- 県内において、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図る「国際旅客船拠点形成港湾」が指定(本部港、平良港、那覇港)されている。💡
- 外国人観光客数は回復途上であるが、クルーズ船の寄港や国際線の就航増加が今後見込まれる中、本部港や下地島空港はCIQの常設化がなされておらず、安全を確保しながら観光客を受け入れる体制が不十分な状況である。
- 港湾や空港へ検疫機能を常設するためには検疫法第3条に基づく検疫港等の指定が必要である。また、未指定の港湾又は空港は同法第21条に基づき「あらかじめ最寄りの検疫所の長の許可を受けた場合」のみ検疫実施の協力を受けられることとなっていることから、現時点で未指定の本部港や下地島空港は検疫所のキャパシティ等によっては入港を断らざるを得ない場合があり、受入機会の損失となるおそれがある。
- 日本への大型プレジャーボート等の寄港が増加傾向にある中、南方から来る船舶の玄関口として中城湾港の与那原マリーナを始め、沖縄県への寄港も増えているが、受入環境整備が十分ではないため、誘致拡大に向けての課題となっている。💡
- クルーズ船の寄港回数が全国で最も多い沖縄県において受入機能高度化等に先導的に取り組むことで、我が国におけるクルーズ振興のモデルケースとなる。💡
- 那覇空港の旅客者数や発着回数が増加傾向にあるなか、駐機場及び機材置き場、ターミナルのキャパシティの容量不足が懸念される。

【これまでの取組】

県では、安全・安心の確保、快適性の向上、多様なニーズへの対応、DX化の推進など、観光客の受入体制の強化に向け多角的に展開している。特に、コロナ禍からの観光需要の回復、外国人観光客の増加、および高付加価値な観光地形成を目指す中で、ホスピタリティ意識の向上、危機管理体制の強化を進めてきている。更なる観光客の受け入れ体制の強化に向けた取組を進める必要がある。

1. 在留資格「特定技能1号(宿泊分野)」における家族帯同要件の緩和
2. 海外旅客の玄関口となる本部港及び下地島空港のCIQ常設化による体制強化
3. クルーズ船や大型プレジャーボート等の受入環境整備に関する取組 
4. 那覇空港の機能強化に関する取組 

担当部課

企画部 交通支援課、文化観光スポーツ部 観光政策課、観光振興課、土木建築部 港湾課、空港課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開

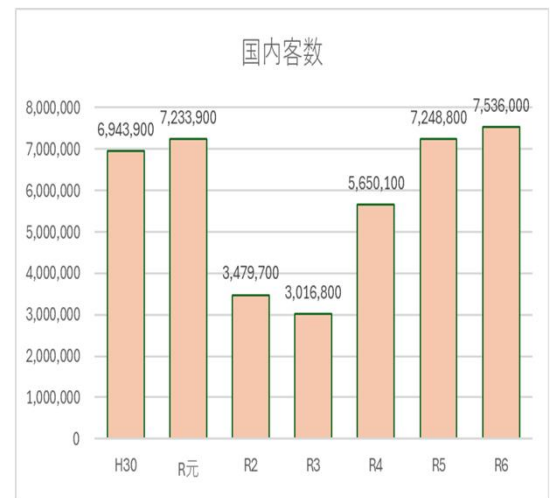


- 3-(2)-ア 「新しい生活様式/ニューノーマル」における安全・安心で快適な観光の推進
- 3-(2)-ウ 多彩かつ質の高い観光の推進

- 質の高い観光地形成のための支援

- 新たな魅力ある観光関連施設への投資を促進することにより、観光関連産業の高付加価値化を図るとともに、沖縄におけるショッピングの魅力を更に高めることで、より消費単価の高い層にとって満足度の高い観光地を形成する。

- 国においては、「観光立国推進基本計画」や「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり事業」により観光を通じた地域活性化を促進。令和6年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人に達した。
- しかしながら、現在、インバウンドの約7割は三大都市圏(東京都、大阪府、京都府)に集中しており、沖縄県を訪れる外国客数は未だ回復途上にある。
- 沖縄を訪れる国内客数については、コロナ禍から回復し、現在、過去最高を更新し続けている。
- 1975年の国際海洋博覧会の開催にあわせて整備された多くの宿泊施設が、今年、築50年を迎え、大規模な改築・改修の需要が高まっている。



出典:沖縄県入域観光客統計概況

- 令和3年8月の沖縄振興審議会(国)では、「沖縄は、観光の高付加価値化やブランドイメージの向上の取組が道半ばにあり、観光客の平均滞在期間や一人あたり平均県内消費額が伸び悩むなど、観光客の増加が必ずしも経済の好循環や一人当たり県民所得の向上につながっていない」との指摘がある。
- 沖縄観光の国際競争力の強化や増加する観光客の分散化のためには、魅力ある新たな観光施設への投資の増強・拡充が必要。
- 対象施設や要件が県内事業者の投資の実態に適合しておらず、対象施設・資産の追加や見直しが必要。

<具体例>

宿泊施設については、海洋博開催にあわせて整備され、今年築50年を迎える施設をはじめ、リノベーションに係るニーズが多くあるが、現行制度では対象外となっていることから、業界からは建物と建物附属設備の同時取得要件の撤廃を求める声がある。

- 目標とする観光収入1.2兆円(令和13年度)の達成を目指す上では、観光客1人あたり県内消費額の向上が不可欠であり、宿泊費に次ぐ「飲食費」、「土産・買物費」の引き上げが重要。
- 沖縄型特定免税店における購入者1人あたり購入額(令和6年度)は、コロナ禍以前の水準と比較し、2倍以上の規模にまで増加するなど、県内の観光消費に大きく寄与している。
- 他方、20万円を超える商品の購入者数(令和6年度)も、コロナ禍以前の水準と比較し、2倍以上の規模となっており、高額消費の需要が増加しているが、20万円を超える商品は免税対象外であることから、買い控えも発生していると推察される。

【これまでの取組】

県では、沖縄観光の質の向上を推進しており、高付加価値コンテンツの開発の支援、富裕層・MICE誘致の強化などの取り組みに加え、沖縄型特定免税店制度や観光地形成に向けた民間投資の促進策など複合的な施策により、観光消費額の向上に取り組んできたところである。

質の高い観光地形成に向けては、税制の要件緩和など更なる取組を進める必要がある。

1. 沖縄の観光地形成促進地域における税制特例措置の延長と対象施設・資産の見直し
2. 沖縄型特定免税店制度の税制特例措置の延長、免税上限額の撤廃

担当部課

文化観光スポーツ部 観光政策課、MICE推進課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(2)-ウ 多彩かつ質の高い観光の推進

政策

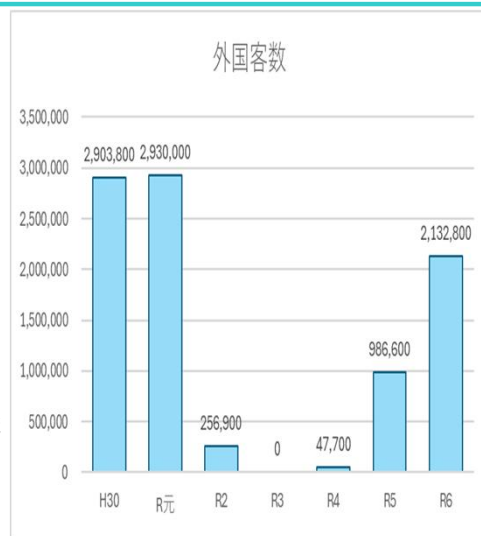
- 沖縄路線航空便への税等の負担軽減措置

目指すすがた

- 既存の沖縄路線を維持しつつ路線拡充及び新規路線就航を促進し、世界的な観光リゾート地及び国際物流拠点の形成を目指す。

環境の変化等

- 沖縄県への入域観光客数は平成30年度にはじめて1,000万人を超え、その後コロナ禍を経て回復している。
- 国は、観光を通じた地域活性化を促進し、令和6年の訪日外国人旅行者数は、過去最高の3,687万人に達しているものの、沖縄の海外客は以前ほど回復していない。
- 令和6年4月から新たに、那覇空港を就航地に含む貨物専用機の国内運航が開始した。



出典：沖縄県入域観光客統計概況

現状・課題等

- コロナ禍を経て外国人観光客も徐々に回復しつつある中、今後の一層の発展に向けては、一部が運休・撤退となっている国際定期便についても就航におけるインセンティブを与えることで、既存路線の安定化と新規路線の誘致を推進する必要がある。
- 旅客便(貨物スペース)及び大量の貨物を安定的に輸送できる国内貨物専用機は、沖縄の物流の一翼を担っている。貨物専用機については、国内運航実績を積み重ね、将来的な国際運航の実現につなげることが、新規路線誘致とともに課題となっている。
- 沖縄県では、コロナ禍を経て国内客を中心に入域観光客が堅調に推移する中、エネルギー価格の高騰が各航空会社の輸送コストに大きな影響を与えている。

【これまでの取組】

県では、沖縄の自立型経済の構築のため、沖縄のリーディング産業である観光の振興や那覇空港等を機軸とする国際物流拠点の形成に向け、航空機燃料税や着陸料等に係る特例措置を活用し、本土からの観光客及び物資輸送手段を安定的に確保するとともに、国際物流拠点として国際競争力の向上を図っている。

引き続き、制度の維持・拡充を図る必要がある。

1. 着陸料及び航行援助施設利用料に係る特例措置の延長と国際旅客便に係る軽減の拡充
2. 沖縄路線航空機に係る航空機燃料税の特例措置の延長

担当部課

商工労働部 グローバルマーケット戦略課、文化観光スポーツ部 観光振興課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(2)-ア シー・アンド・エアなど多様な国際物流ネットワーク強化と物流コストの低減

政策

- スポーツツーリズム推進のための施設整備

目指すすがた

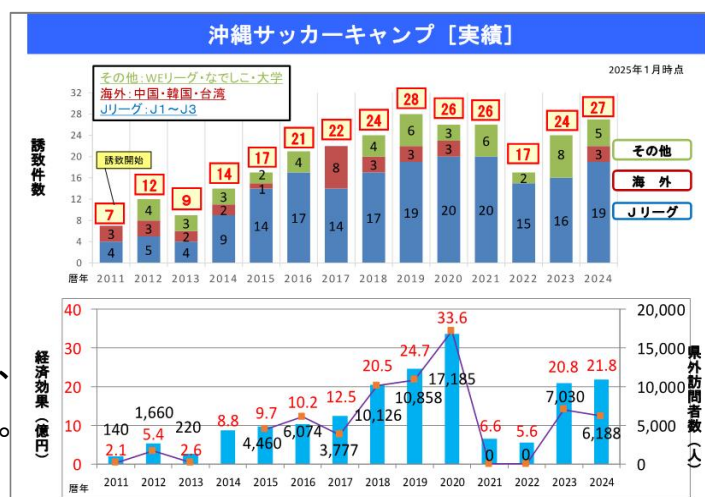
- スポーツコンベンションの誘致における優位性の確立に向け、充実した施設整備を進めるとともに、東アジアの中心に位置する地理的特性や豊かな自然環境、温暖な気候といった沖縄独自の地域資源を最大限に活かし、「スポーツアイランド沖縄」の実現を図ることで、豊かな沖縄の形成を目指す。

環境の変化等

- 国においては、スポーツを地域振興政策の中心と位置付け、スポーツツーリズムを推進している。また、スポーツの成長産業化及び地域活性化を実現する基盤として、スタジアム、アリーナ整備を着実に推進している。
- 沖縄県では、コロナ禍を経て国内客を中心に入域観光客が戻りつつあり、令和4年7月に策定した「第6次沖縄観光振興基本計画」では「量から質」への転換を図っている。
- Jリーグのプレシーズンキャンプは、沖縄において多く実施されてきたが、開催時期の変更によりキャンプの時期が夏季に変更となる。
- 近年、アジアオリンピックに向けて大規模な整備を行っている愛知県や、国スポに向けて大規模なテニスコートを整備した宮崎県等、スポーツコンベンションの誘致競争は激化しつつある。

現状・課題等

- Jリーグ開催時期の変更によりプレシーズンキャンプの時期が夏季となることで、現在県内でキャンプを行っているプロサッカーチームのキャンプ地が変更となるおそれがあり、暑熱が緩和される朝、夕の練習に対応できる照明設備等の充実が必要である。
- サッカーは複数のチームがキャンプを行っていることで、交流試合が可能であることを誘致の強みとしている。その他競技も同様に複数チームが集積することで、誘致において優位となることができる。
- スポーツコンベンションの推進にあたっては、スポーツ関連施設の条件を理由に誘致に繋がらない例があることから、体育館への冷房設置等、施設面の課題を克服することにより、国内外における競争力を高める必要がある。
- 沖縄県の主なスポーツ施設は、海邦国体や美ら島総体の際に整備された施設が主となっており、現時点において、老朽化が進行するとともに競技公認の基準に達していない施設、競技者が求める附帯施設が不足している施設、バリアフリー対応がなされていない施設がある。



【これまでの取組】

県では、市町村やスポーツコミッション沖縄等と連携し、各種スポーツキャンプ、合宿、競技大会等の誘致・開催に取り組むとともに、国際競技大会の誘致や開催支援を行うなど「スポーツアイランド沖縄」の実現に取り組んでいる。沖縄の特性を生かした更なる取組を進める必要がある。

1. スポーツコンベンションの推進に向けたスポーツ関連施設の整備に関する取組

担当部課

文化観光スポーツ部 スポーツ振興課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 3-(9)-ア スポーツ関連産業の振興と地域の活性化
- 4-(2)-ウ 多角的な交流の推進

政策

- 情報通信産業振興地域・特別地区制度

目指すすべきた

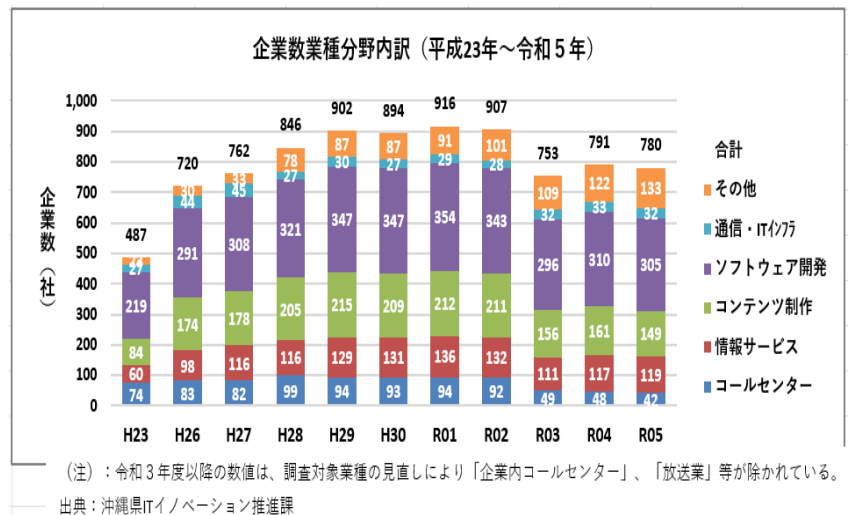
- 情報通信産業振興地域・特別地区制度の効果的活用を通して、情報通信産業の更なる集積と高度化を図り、生産性の高い産業として発展させるとともに、情報通信産業が県内産業のDXを牽引する産業として貢献していくことを目指す。

環境の変化等

- 沖縄県ではこれまで、首都圏からの地理的遠隔性やアジアとの近接性、豊富な若年労働力やコスト優位性などをアピールし、企業の誘致に取り組んできたが、県内における雇用環境の改善や賃金水準の上昇、5G やクラウド技術など通信環境の急速な進展等に伴い、沖縄の強みや魅力とされてきた優位性や地域特性に変化が生じている。
- ソフトウェア開発等の分野においては、クラウドへの移行、アジャイル開発の普及、内製化の進展等により、従来型のビジネスモデルは縮小してきているほか、AIの急速な普及や技術の進展に伴うビジネス環境の変化がみられる。
- 生産年齢人口の減少により、県内でのエンジニア確保が極めて困難になっている。💡

現状・課題等

- 情報通信産業は、地理的不利性による影響が小さく、リスク分散の観点等から優位性を発揮し得る分野であるとともに、各種産業の生産性向上やデジタル化の進展にも貢献し得る分野であり、その振興は、経済・産業の成長に極めて重要である。
- 本制度は、企業の立地や新たな投資による高度化・高付加価値化及び生産性向上を促すなど、リーディング産業である情報通信産業の振興に寄与している。
- 令和5年6月に公表された令和3年経済センサスでは、沖縄県の情報通信の事業所数は全国17位となっており、全国的にも産業の集積が進んでいる地域となっている。一方で、従業員1人あたりの売上額や給与水準は全国よりも低い水準であり、労働生産性は全国平均の57%で43位となっている。
- 自立型経済の構築に向けて、労働生産性の着実な向上と産業DXの推進を図る必要がある。その実現のためには、AIなど成長著しい分野での企業集積を更に進め、競争力の強化やビジネスモデルの高度化を図ることが不可欠である。これらを後押しするため、人材投資の促進や認定要件の緩和といった制度拡充が求められる。



- 具体的には、次のような制度上の課題がある。
 - ・情報通信産業特別地区において、事業認定の要件が「法人設立から10年」となっているが、企業が立地してから黒字化するまでに一定の期間を要することが一般的であること等から、特例措置の適用を受けることできる期間が短くなる場合がある。また、対象を「専ら特定情報通信業を営むもの」と限定していることから、適用範囲が著しく狭められてしまっている。
 - ・情報通信関連産業は、情報基盤の整備を進めることで、離島・過疎地域への立地が可能であるが、これらの地域は現在、指定の対象外となっており、県内関係団体からも対象地域拡大の要望がある。
 - ・県内関係団体から、情報通信産業振興地域において、税制特例措置の対象資産にソフトウェアが含まれていないこと、対象資産取得後の申請が認められないことについて、改善の要望がある。

【これまでの取組】

沖縄県では、情報通信産業を新たなリーディング産業として育成するために、通信や企業立地のインフラを整備し、県外から雇用吸収力のある企業を誘致するとともに、企業の事業拡大を支援してきた。

その結果、本県の情報通信産業は、企業数や雇用者数では国内で上位から中位の産業集積を成し遂げ、本県における重要な産業へと着実に成長している。

一方、高い産業集積の反面、これまで整備した情報通信産業施設においても、老朽化や設備・機能の陳腐化が見られるほか、従業員1人当たりの売上額や給与、労働生産性の面では依然として国内でも下位に位置し、企業の経営力の強化や付加価値が高いビジネスの創出など、新たな課題が顕在化している。💡

1. 情報通信産業振興地域

- (1) 税制特例措置の適用期限延長
- (2) 人材投資に要した費用の税額控除の新設
- (3) 対象地域を県内市町村のすべてに拡充 💡
- (4) 対象資産取得前の事前認定要件の緩和 💡
- (5) 対象資産にソフトウェア(無形固定資産)を追加 💡

2. 情報通信産業特別地区

- (1) 税制特例措置の適用期限延長
- (2) 税制特例措置の適用要件について、地域内において「専ら特定情報通信業を営む者」から「主に特定情報通信事業を営む者」へと、地域において営む事業の比重を緩和
- (3) 税制特例措置の適用期間について、「法人設立から十年を経過する日までの期間」から「県知事の認定を受けた日から十年を経過する日までの期間」に変更

担当部課

商工労働部 ITイノベーション推進課



新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開

■ 航空MRO等関連産業の集積促進

- 那覇空港におけるアジアへのアクセス性や豊富な航空需要といった沖縄の優位性を生かした航空機整備を中核とした関連産業の集積による産業クラスターの形成や、下地島空港を中心とした航空・宇宙産業の企業集積により、県内産業の活性化を目指す。

<航空MRO>

- 国内エアラインでは、航空機の整備をシンガポールなど海外MROに依存しており、約300万点もの航空機部品の多くは海外メーカーで製造されていることから、部品調達の遅れが製造や修理の効率を低下させる要因となっている。また、コロナ禍やウクライナ危機など地政学リスクの高まりを背景に、我が国においても航空機整備のサプライチェーンの安定化が課題となっており、経済安全保障の観点から沖縄がMROの国内拠点となることへの期待は高まっている。
- こうした中、2024年に国が策定した「航空機産業戦略」では、我が国の航空機産業のサプライチェーン全体の強靱化が重要な課題とされており、航空機の設計など上流工程からMROなどの下流工程に至るまで、ものづくり基盤としてのサプライチェーン強靱化と航空機ライフサイクル全体を視野に入れた戦略的なバリューチェーン構築に取り組むこととしている。
- 県内でも航空関連産業は今後成長が見込める産業として経済界からも注目されており、有識者会議において沖縄のMRO産業の独自性強化と航空機整備施設の整備、大胆な支援策の検討について提言があった。また、経済界によるGW2050 PROJECTS グランドデザインにおいても「ニーズが高まる東南アジアの宇宙ビジネス需要の取り込みと、空港ポテンシャルを最大化した航空MROの高付加価値化による発展の実現」について盛り込まれるなど、県の方針とも整合した構想が打ち出されている。

<航空・宇宙>

- 航空政策の点では、国土交通省において、持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現を目的として、人材確保・育成等の取組みを推進している。宇宙政策の点では、令和5年11月の臨時閣議において宇宙開発機構(JAXA)に対する大規模な投資計画が承認され、「宇宙戦略基金」を新たに創設、今後10年間で総額1兆円の資金が提供されることになっている。令和7年度の骨太の方針では、官民連携での衛星コンステレーションの構築の推進等、宇宙政策を強化することが示されている。
- 宇宙政策関連として、下地島空港にて民間企業が取り組んでいる下地島宇宙港事業にて令和5年に無人飛行実験を実施している。

<航空MRO>

- 航空機整備(MRO)事業は、那覇空港に発着する航空機の整備・修理・オーバーホールを空港内の格納庫で実施するもので、整備の品質や安全性、信頼性が特に重視され、物資輸送に伴うコストの影響を受けにくい高付加価値産業として期待されている。
- 平成30年度に那覇空港に整備した航空機整備施設には、我が国において唯一のMROビジネスを展開するMRO Japanが入居しており、コロナ禍にあっても順調に規模を拡大し、令和6年度は、ドック整備は年間50機(累計396機)、ライン整備は年間999機(累計2,098機)の整備を行い、400名を超えるエンジニアを雇用するなど着実に成長を遂げている。
- 航空機関連産業は観光産業と同様、裾野が広い産業となっていることから、関連産業の集積によるクラスター化を進めることによって、県内製造業や情報通信産業等への波及効果が期待される。
- 今後は、付加価値が高いとされるエンジン・装備品等の整備事業者の立地が特に必要となるが、そのためには航空機整備数の規模拡大とともに、関連産業の集積に必要な土地が那覇空港内に不足しているため、市町村と連携した産業用地の確保や整備拠点の建設、専門人材の確保などが課題となっている。



出典: 沖縄県企業立地推進課

<航空・宇宙>

- 下地島空港及び周辺用地の利活用については、3期に渡って公募を実施してきたが、未だに広大な土地が残っている状況。
- デイロッパーや過去の応募企業にヒアリングした結果、建設コストが高いことが立地促進への課題となっていることを確認。

<参考:ヒアリングでの課題の確認結果>

- ① 建設・経済条件に関する課題
建設コストの高騰、採算性の懸念、補助制度の不透明さ
- ② 用地・法制度に関する課題
未買収用地、農地転用、空港告示区域による制限
- ③ 応募体制・顧客調整等に関する課題
公募対応経験の不足、顧客との契約未成立、見積体制の未整備

<沖縄県の航空・宇宙政策の適性>

- 沖縄県は他県に比べ、赤道近くに位置していることから衛星を捉えるのに適している。

【これまでの取組】

＜航空MRO＞

クラスター形成に向けた具体的取組として、県による格納庫の整備・運営、県内産業へのMRO事業参画の働きかけ、国内外のMRO事業者の誘致、航空関連展示会でのプロモーションなどを実施している。また、令和7年度より格納庫の拡張整備に向けた調査事業に取り組んでいる。

一方で我が国におけるMRO産業の集積を図り、近隣諸国との国際競争力を高めていくには、格納庫や整備工場などインフラ整備や企業に対する税制面での支援など、政府の積極的な関与のもと戦略的にMROクラスターの形成を推進する新たな仕組みが必要である。

＜航空・宇宙＞

新たな産業の創出と育成等を目指すため、これまで3期に渡り公募を行い、下地島空港における公的不動産の活用にて、民間事業者のノウハウ等に基づき有効活用していただくことを推進してきている。今後第4期の公募を予定しており、公募に向けた条件等の整理としてサウンディングを実施している。航空・宇宙関連産業の集積に向けては、取り組みを強化する必要がある。

1. MRO産業クラスター振興地域制度の創設による特区地域税制と同様の措置の適用や関連産業集積に向けた取組等
2. 離島空港区域内の航空・宇宙関連産業の立地促進の取組

担当部課


商工労働部 企業立地推進課、土木建築部 空港課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(4)-イ 臨空・臨港型産業の集積促進



- 国際物流拠点産業集積地域制度の拡充や国際流通港湾の機能強化

- 臨空・臨港型産業の新規立地及び高度化に向けた設備投資を促進し、那覇空港、那覇港、中城湾港の物流機能を活用した移輸出の増大や国際物流ビジネスの活性化を図る。
- 国際物流拠点産業の生産性向上を支援する基幹インフラとして、国際流通港湾の機能強化・拡充を図る。

<国際物流拠点>

- 港湾(那覇港、中城湾港)・空港(那覇空港)・道路(沖縄自動車道)等の物流インフラの整備が進んでいる。
- 那覇港、中城湾港においては、新しい物流センターや新しい岸壁の整備等による港湾機能強化の取り組みが進められているほか、DXの導入による生産性向上や港湾施設の脱炭素化等の取組の推進による競争力確保が求められている。
- 中城湾港新港地区においては、周辺の自治体が同地区の物流機能や立地企業との連携を期待し、近隣地域において、新たな産業用地の整備を進めている。
- 本島南部の自治体においても、空港や港湾に繋がる幹線道路に近接した交通利便性の高い地区などで産業集積に取り組んでおり、令和7年度には「南風原・八重瀬地区」が新たに国際物流拠点産業集積地域に指定された。
- 一方、企業においては、米国の関税措置の影響、円安やエネルギー価格の高止まり等による物流コストや物価高の課題を抱えている。

<国際流通港湾>

- 那覇港は沖縄県の社会経済活動を支える拠点港湾として位置づけられている。近接するアジア地域の経済発展や経済グローバル化、人口減少社会の到来等、我が国、沖縄県、那覇港を取り巻く社会経済情勢が港湾計画改訂(平成15年)当時から大きく変化している。
- このような状況を踏まえ、自立型経済の構築を支える国際流通拠点となる“みなと”を那覇港の将来像の一つに掲げ、航路網の充実や物流・交流・商流の相乗効果による臨空・臨港型産業の集積及び創貨を基本戦略に位置付けた那覇港長期構想を令和4年4月に策定した。
- 令和5年3月に港湾計画を改訂し、コンテナ貨物を取り扱う埠頭の効率的な運営や、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な計画を位置付けた。

<国際物流拠点>

- 国際物流拠点産業集積地域における臨空・臨港型産業の新規事業者数は、令和3年度を基準として55社の増加が見られるなど着実に増加している。
- 那覇空港の貨物取扱量(令和6年)は、18万トンで概ね前年同様の実績であった。那覇港の令和6年の外貨貨物取扱量は122万トンで、前年から6万トン増加している。💡
- 沖縄には、島嶼経済であることによる狭隘な市場、割高な物流コスト、片荷輸送等の課題がある。臨空・臨港型産業の新規事業者数や那覇港の外貨貨物取扱量は増えたが、域外取引は十分に増加しておらず、取引の活性化が見込める企業の更なる集積が必要である。
- 企業立地に必要な産業用地に不足が見られるため、市町村との連携による更なる産業用地の確保が必要である。
- 県内企業の人材投資は遅れており、
臨空・臨港型産業の成長を図るためには、
企業が従業員の能力開発やその機会を
提供し、県において、その動機を与える
ことにより、付加価値の高い製品の開発
及び生産性の向上を推進していく必要がある。

搬出額の推移(旧那覇地区・旧うるま地区)

(単位:百万円)

地区	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
旧那覇地区	4,962	5,954	4,522	5,209	6,377	7,071	11,601
旧うるま地区	17,550	16,193	21,897	32,435	30,537	30,015	29,482
計	22,512	22,147	26,419	37,644	36,914	37,086	41,083

出典:沖縄県商工労働部企業立地推進課

<国際流通港湾>

- 国際流通港湾の中枢を担う那覇港公共国際コンテナターミナルでは、ガントリークレーン1基で運用している岸壁があり、バックアップ体制の早期確保が求められているほか、港湾計画(令和5年3月改訂)において「外内貿ユニットロード埠頭」(コンテナ船、RO-RO船併用)に位置づけている9号岸壁の多目的利用および10号岸壁の高度化利用によるシームレスな外内貿一貫輸送拠点の形成に向けた機能強化が求められている。💡
- 海外港湾混乱時のBCPルート(那覇港輸入→本土移出)として那覇港の外貨定期コンテナ航路が利活用されるケースがあるなど、我が国産業の安定的なロジスティクスやサプライチェーンを支えるインフラとしても重要な役割を担っている。💡

【これまでの取組】

<国際物流拠点>

那覇港における公共国際コンテナターミナルや総合物流センター、那覇空港における貨物ターミナル等が整備されるとともに、国際物流拠点産業集積地域那覇地区(旧自由貿易地域)においては、物流施設を整備し、国際物流拠点機能の強化を図ってきた。

うるま・沖縄地区においては、中城湾港新港地区(旧特別自由貿易地域)に賃貸工場を整備し、製造業の集積を図るとともに、道路貨物運送業や倉庫業などの関連産業の誘致を進めてきた。

臨空・臨港型産業の集積に向けた産業用地整備を促進するため、市町村等による用地整備の気運醸成に向けた取組等を行ってきた。


国際物流拠点産業集積計画に基づき、課税の特例措置等の制度活用による企業の集積と設備投資の促進、認定事業者の売上高増加や労働生産性の向上に取り組んできた。


臨空・臨港型産業の更なる集積、企業の労働生産性向上を促進するには、引き続き関係機関と連携しながら、企業が投資を行いやすく、活動しやすいビジネス環境を整備する必要がある。

<国際流通港湾>

那覇港公共国際コンテナターミナルの安定的な荷役環境確保の観点から、ガントリークレーン1基で運用している9号岸壁への隣接岸壁からの既存ガントリークレーンレール延伸の検討を進めてきた。

また、国際流通港湾機能の拡充を図るため、取扱貨物量の増大や海上輸送コストの低減に向け取り組んできた。

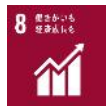
那覇港公共国際コンテナターミナルについては、県内唯一の外貿定期コンテナ航路の結節点として、国際物流拠点産業の輸出入に係るコストやリードタイムの面での優位性やBCPルートとしても利用される国際航路の維持、拡大を目指し、沖縄振興を支える基幹インフラとしてハード・ソフトの両面で施設の機能強化・拡充と利用増進に向け先導的に取り組む必要がある。

1. 国際物流拠点産業集積地域における税制特例措置の延長
2. 国際物流拠点産業集積地域における所得控除等の対象要件の緩和等
3. 国際物流拠点産業集積地域における法人等の人材投資に要した費用の税額控除
4. 国際流通港湾機能強化・拡充の推進等に向けた取組 

担当部課

商工労働部 ものづくり振興課、企業立地推進課、土木建築部 港湾課 

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



- 3-(4)-ア シー・アンド・エアなど多様な国際物流ネットワーク強化と物流コスト低減
- 3-(4)-イ 臨空・臨港型産業の集積促進
- 3-(11)-ウ 経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

政策

- 産業イノベーション促進地域制度

目指すすべきた

- 製造業等の設備投資や人材投資を通じて、製品開発力、生産技術の向上やDXへの取組等を進め、製造業等の産業高度化及び事業革新を促進する。これらの幅広い産業の基盤となる製造業等の成長への投資によって、個々の事業者にとどまらない地域産業のイノベーションを促進し、沖縄の自立型経済の構築を目指す。

環境の変化等

- コロナ後、好調な観光需要などを背景とした企業の設備投資がみられるものの、円安やエネルギー価格の高止まり等により、物流コストや物価高が課題となっている。また、経済社会活動が活発化する中で、すべての産業において人手不足感は強まっている。
- 政府における新たな総合経済対策では、未来に向けた投資の拡大として、人への投資の促進及び設備や研究開発等の成長投資を促すための環境整備を行うとしている。

現状・課題等

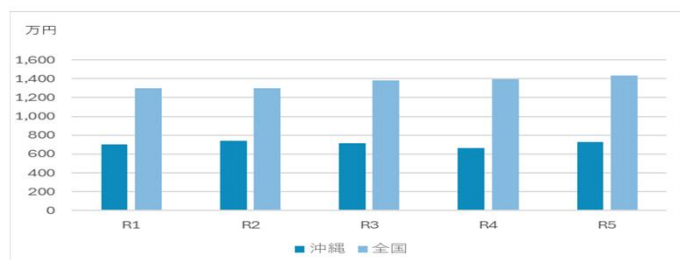
- 沖縄県の産業構造に占める製造業の構成比は、4.0%(R4年度)で、全国平均19.8%と比較して大きく下回っており、製造業の労働生産性も全国に比べ低い。
- また、製造業における事業所あたりの設備投資額は少ない。沖縄県は食品製造業が多いが、食品製造業の事業所あたりの設備投資額は、全国の50%程度の投資規模である。
- 本県の製造業は、生産性の向上に必要なデジタル化・自動化・IoT導入が遅れているなど産業高度化が進んでいないことが、市場競争力や域内自給率の低さの一因となっているほか、新商品開発等に必要な研究開発や設備投資の余力も不足している。持続的な経済成長と所得向上を実現するため、設備投資による産業高度化等を進め、産業間の連携による生産性向上や域内経済循環、域内自給を促進する必要がある。
- 県内企業の人材投資は遅れており、産業高度化、事業革新を図るためには、企業が従業員の能力開発やその機会を提供し、県において、その動機を与えることにより、付加価値の高い製品の開発、生産性向上を推進していく必要がある。

【これまでの取組】

県では、産業イノベーション促進計画に基づき、課税の特例措置等の制度活用による企業の設備投資を促進し、県内製造業における付加価値額の向上に取り組んできたところである。

令和5年の県内製造業における付加価値額は1,730億円で、令和3年から73億円増に留まっており、設備投資や人材投資が行いやすい環境を整備する必要がある。

本県製造業分野における従業員一人当たりの付加価値額(労働生産性)の推移



※R1の沖縄県数値は県公表の「工業統計調査」、全国の数値は経済産業省公表の「工業統計調査」、令和2年の数値は総務省及び経済産業省公表の「令和3年経済センサス活動調査」、令和3年以降の数値は総務省及び経済産業省公表の「経済構造実態調査」により作成

1. 産業イノベーション促進地域制度における税制特例措置の延長
2. 産業イノベーション促進地域制度における対象業種や税制特例適用範囲の拡充
3. 産業イノベーション促進地域制度における法人等の人材投資に要する費用の税額控除

担当部課

商工労働部 ものづくり振興課、企業立地推進課



新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(8)-ア 多様なものづくり産業の振興

■ 新産業創出促進地域制度

- スタートアップを核とした新産業の創出と県内企業との共創を通じて、県内における高付加価値産業の集積と雇用・所得の拡大を実現し、「強しなやかな自立型経済」の確立を目指す。

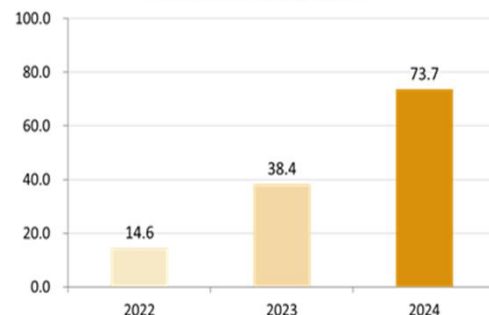
- 政府は2022年を「スタートアップ創出元年」と位置づけ、5ヵ年計画を策定。全国的にスタートアップ政策が加速している。
- 沖縄では2022年12月に「おきなわスタートアップ・エコシステム・コンソーシアム」を設立し、2025年6月に内閣府より「NEXTグローバル拠点都市」に選定された。
- 県内には138社のスタートアップが集積(2024年12月現在)し、資金調達額は全国9位と上位に位置。人口規模を踏まえると高水準の起業活動が見られる。
- 一方で、シリーズA以降の資金調達や県外投資家からの資金流入が限定的であり、地理的条件などにより、VC等の投資支援基盤が十分に整っていない状況にある。
- 県内スタートアップの成長と誘致を促進するためには、税制支援を含む資金循環の仕組み構築が必要である。

- 沖縄県の企業所得は全国平均の約60%にとどまり、県民所得の向上を阻む最大要因となっている。
- スタートアップは1人当たり労働生産性が約2,000万円と高く、平均年収も710万円と全国平均を上回るケースもあるなど、県民所得向上に資する効果大きい。
- しかし、県内スタートアップの資金調達環境は全国主要地域に比して脆弱で、福岡県の約660億円に対し沖縄県は約73億円にとどまるなど、約9倍の差がある。
- 既存のエンジェル税制は制度設計上の制約(従業員要件や本店移転不可など)により活用が進まない面もあり、実質的な誘致効果を発揮していない。
- こうした状況を踏まえ、県全域を対象とするスタートアップに関する包括的な税制特区の創設が求められる。

【これまでの取組】

民間、大学、行政が主体となりアクセラレーションプログラムを各地で開催しているほか、スタートアップへの事業化支援として、ハンズオン支援を実施することで、技術の検証や開発、ビジネスプランのブラッシュアップを図っている。スタートアップの成長と誘致を促進するためには更なる取り組みを進める必要がある。

直近3年の資金調達額の推移



出典: 沖縄県商工労働部産業政策課

1. 新産業創出促進地域制度の新設による個人及び法人のスタートアップへの出資や所得に対する税制特例措置
2. 新産業創出促進地域制度の新設によるスタートアップへの所得控除・投資税額等の控除

担当部課

商工労働部 産業政策課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(6)-ア スタートアップの促進

- 金融業や情報通信関連産業を始めとする多様な産業(経済金融関連産業)の集積

- 北部圏域の地理的特性、自然的特性等を生かした成長潜在力のある多様な産業の集積により、沖縄の経済金融関連産業の活性化を図り、自立型経済の構築を目指す。

- 経済金融活性化特別地区の所在する名護市では、平成14年の特区創設から、税制特例やマルチメディア館等の産業集積施設を活用した企業誘致が進められてきたが、県内外で同様の手法をとる自治体が増えてきたことに加え、進出企業への補助金交付等のより強力な企業誘致施策を実施する自治体も現れており、地理的不利性を抱える名護市に進出する際の優位性が埋没してきている。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大を経て、テレワークやリモートワークが急速に普及し、場所に捉われない働き方が定着しており、特にIT・金融関連産業においては、事業所に所属しながらも、自宅やサテライトオフィス等で業務を行うハイブリッドワークが標準化している。
- 長年の取組の結果、大手損害保険事業者の進出が実現し、法人市民税等の税収増といった成果は着実に表れている。一方で、このような大手企業をいかにして地域につなぎとめ、産業基盤として長期的に定着させていくかが、新たな課題として浮上している。
- 北部テーマパークの開業により、地域経済の活性化が期待される一方で、人件費の高騰やオフィス・従業員向けの住宅の家賃相場の上昇が見られ、従来本特区の進出メリットのひとつであった「低廉な事業コスト」という環境も大きく変化している。

- 北部圏域は、これまでの沖縄振興事業や北部振興事業の実施により産業基盤が強化され、観光リゾート産業、金融・情報通信関連産業等の振興、生活環境の整備による定住条件の整備が図られてきた。しかしながら、県内外の競合する自治体の台頭等により、進出企業数は鈍化傾向にある。

立地企業数・雇用者数の推移（金融及び情報通信関連産業）

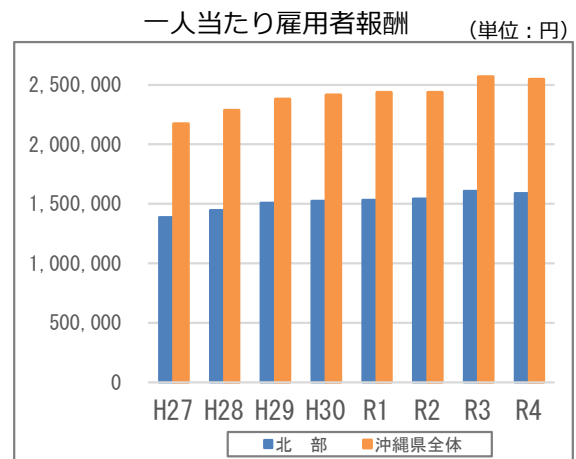
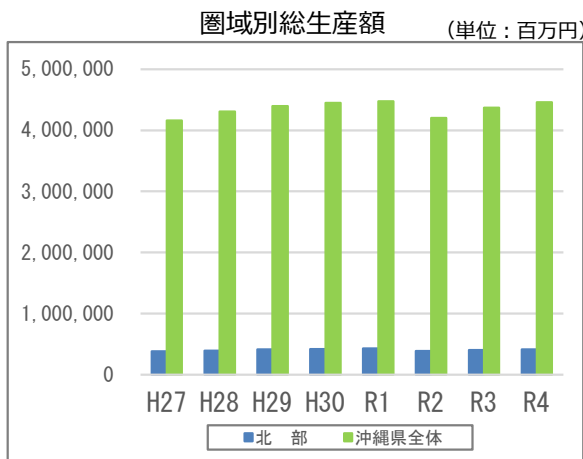
(単位：社、人)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
立地企業数	40	36	42	49	47	48	47	48	50
雇用者数	1,100	1,046	1,082	1,109	1,170	1,173	1,233	1,221	1,218

出典：名護市調べ

- 令和6年には特区制度が誘因となって大手損害保険事業者が進出する等、質的な面で大きな効果が表れている一方で、これらの企業の定着が新たな課題となっている。

- 経済金融活性化特区の対象業種である金融・情報通信産業においては、進出後の専門人材の獲得が課題となっており、人材の確保が困難となり撤退することもある。また、リモートワーク等の普及により、地元の雇用を伴わない事業者も増えつつある。さらには、令和7年に北部テーマパークが開業し、人件費や家賃が上昇傾向にあるため、これまで以上に人材育成・確保が課題となっている。
- 北部圏域は未だ他圏域と比較し経済基盤が弱く、一人当たりの雇用者報酬も低い状況にある。また、名護市より北の地域や離島においては、過疎化と高齢化が進んでいるなど、地域の持続的な発展には更なる産業の振興が必要である。



出典：沖縄県市町村民経済計算（沖縄県市町村民所得）

【これまでの取組】

名護市においては、マルチメディア館、みらい1～5号館といった企業集積施設(オフィス)や短期から入居可能な施設(サンセットオフィスMsiX)の整備、企業間交流機能(コワーキングスペース等)の設置等を進めてきた。また、併せて、進出企業を支援する専門組織を設立し、企業誘致に係る周知広報活動の推進(県内外イベントへの出展やフラッグシップイベントの開催)や人材育成セミナーの実施しているところ。人材確保の観点も含め、子育て無償化3事業(国の対象外児童を含む保育料、幼小中学校給食費、高校生までの医療費)を実施し、市の子育て世代の人口増にも取り組んでいる。

また、名護市では、令和4年度からデジタル技術を活用したスマートシティのまちづくりと連携した企業誘致や、様々なプレーヤーの“響鳴”による「事業創発」の観点も取り入れた企業誘致の取り組みを推進しており、企業の実証事業支援(フィールドや市のアセットの提供等)、企業間交流やオープンイノベーション促進を図る会員制コンソーシアムの設立支援等の取り組みを実施している。

新たに生じた課題への対応としては、上記取り組みに加え、更なる取組を進める必要がある。

1. 経済金融活性化特別地区制度における税制特例措置の延長
2. 経済金融活性化特別地区制度における認定期間の更新制度の導入
3. 経済金融活性化特別地区制度における特区内雇用者要件(5名以上要件・住居要件)、特区内従業員数割合による控除要件の緩和
4. 経済金融活性化特別地区制度におけるエンジェル税制認定手続きの簡素化

5. 経済金融活性化特別地区制度におけるグループ通算制度適用時の特例制度の導入
6. 経済金融活性化特別地区制度における人材確保・多様な働き方に係る特例制度の導入
7. 金融関連企業の集積に向けた特例制度(認定前の先行投資に係る税額控除・保険積立金の非課税限度額の上限引上げ)の導入

担当部課

企画部 企画調整課、農林水産部 農林水産総務課、水産課、商工労働部 産業政策課、ものづくり振興課、ITイノベーション推進課、文化観光スポーツ部 MICE推進課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(6)-ア-④ 金融関連産業の集積促進

政策

- 製糖業の持続的な振興に向けた環境の整備

目指すすがた

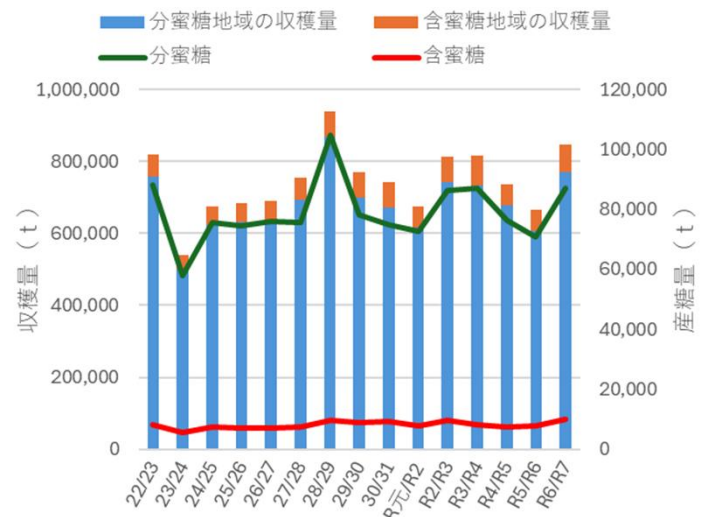
- さとうきび及び砂糖の安定供給の実現に向けた農業者及び製糖事業者への支援により、地域産業の活性化を図り、持続可能な農林水産業の確立を目指す。

環境の変化等

- 令和7年に「食料供給困難事態対策法」が施行された。同法において、「さとうきび」及び「砂糖」は「特定食料」として指定され、令和7年4月に閣議決定された基本方針では、平時の対策として、「生産基盤やサプライチェーンの維持・強化」や「適切かつ効率的な備蓄の運用」を行うことが示されている。
- 令和7年4月に閣議決定された「食料・農業・農村基本計画」においては、甘味資源作物及び国内産糖の安定供給が必要とされ、さとうきびの生産目標及び製糖工場の安定的な操業体制の確立が掲げられているほか、平時から食料安全保障を実現する観点から農業で生計を立てる担い手の育成・確保を目指すこととされている。

現状・課題等

- 生産年齢人口の減少等を背景とした深刻な人手不足により、従業員確保が益々困難となっている。
- 人件費や物価等の様々なコストの高騰により、製糖事業者の負担が増加している。
- 原料購入から製品販売完了までの間は金融機関から運転資金を調達することとなるが、金利の更なる上昇による負担増も見込まれている。
- 各分蜜糖製糖工場の老朽化が進行しており、多くの工場が築60年を超えている。新たな施設整備に向けた取組を推進する必要がある。
- 世界的にSDGs、カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミー等、環境負荷低減に向けた取組の必要性がより一層増しており、さとうきび産業としても環境保全に寄与するための取組を推進する必要がある。
- 産業の活性化に向けては、販路拡大も必要であるが、「豊作・不作による供給量の波」が存在することから、安定的な供給の確保に課題がある。
- 更なる販路拡大にむけ、新商品開発に際してこれまでにないイメージを付与するなど、高付加価値化や消費拡大につながる取組を推進する必要がある。



沖縄県におけるさとうきび収穫量と産糖量
出典：農林水産部糖業農産課調べ

【これまでの取組】

砂糖の安定供給に向けた取組は、原料の安定生産と製造事業者の経営強化を主軸としている。

原料(さとうきび)の安定確保については、無病健全な優良種苗の計画的な生産・配布を実施しているほか、収穫や植え付け作業等の省力化を図るため、ハーベスタやスマート農機の導入を促し、機械化一貫体系の普及推進を図っている。

製糖事業者の経営安定と設備強化については、製糖事業者への経営安定対策支援を実施し、工場の適正操業を維持するほか、製糖設備の更新整備等への支援を行っている。

含蜜糖の販路拡大については、沖縄黒糖の国内外への消費拡大・販売促進をきめ細かく支援し、新商品開発等に取り組む企業への支援を行うなど販路開拓を図っている。持続可能な農林水産業の確立に向けては、更なる取組を進める必要がある。

1. 基金創設による含蜜糖の安定供給に向けた取組
2. 高付加価値化やSDGsの理念を踏まえた新たな沖縄製糖業高度化施設整備に関する取組

担当部課

農林水産部 糖業農産課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



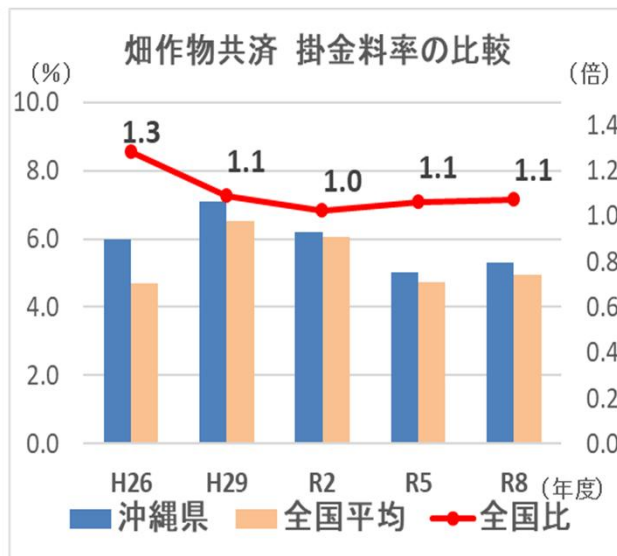
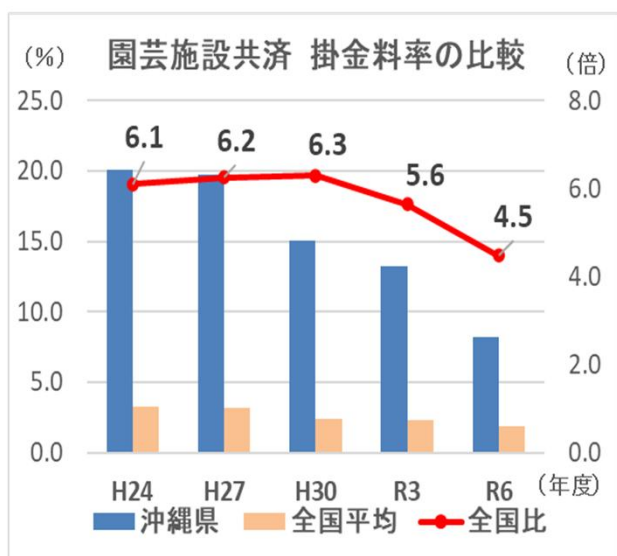
- 3-(7)-ア おきなわブランドの確立と生産供給体制の強化
- 3-(7)-ウ 多様なニーズに対応するフードバリューチェーンの強化

- 農業共済加入率向上による経営安定対策の充実

- 近年の気候変動、資材価格の上昇等による厳しい農業経営に対し、農業共済加入率の向上により自然災害等の影響を緩和することで経営安定化を図り、持続可能な農林水産業を確立する。

- 新たな食料・農業・農村基本法では、基本理念に「農業の持続的な発展」を掲げ、基本計画に平時から食料安全保障を実現する観点から「食料自給力の確保」として、農業で生計を立てる担い手を育成・確保することを目指している。また、農業者等による自然災害への備えの取組強化として、「農業保険の普及促進」を定めている。
- 令和7年に施行された「食料供給困難事態対策法」により、「さとうきび」は「特定食料」として指定されている。
- 県では、新沖縄21世紀農林水産業振興計画に基づき、農林水産業の経営安定対策の充実のため農業保険の加入促進に取り組んでいる。

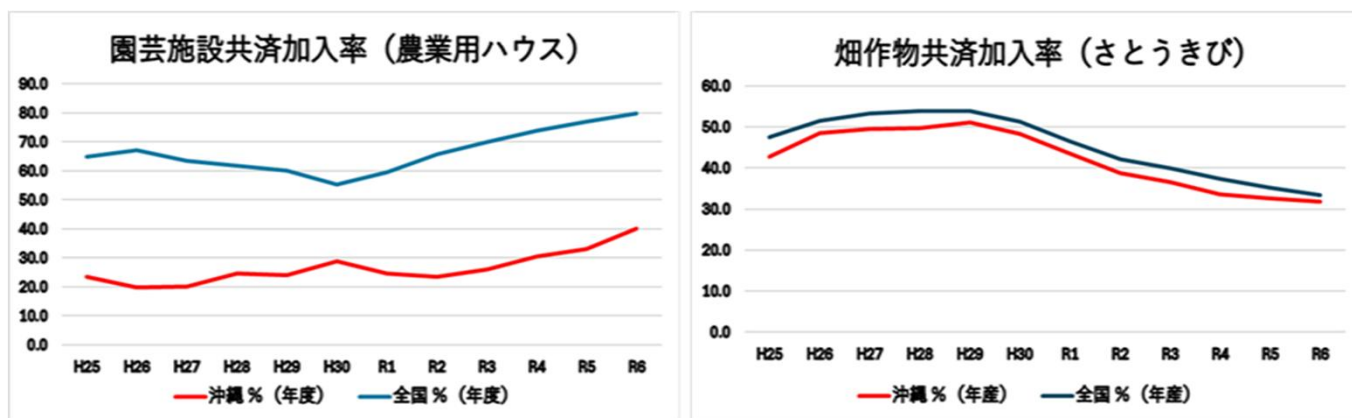
- 近年、気候変動による自然災害の多発や担い手の高齢化に加え、資材価格等の生産コスト上昇により、生産農家を取り巻く環境は厳しさを増している。農業共済に加入していない農業者が被災した場合、農業経営を再建せず、離農することが懸念されるため、共済掛金の農家負担軽減による、共済加入促進が求められている。
- 台風の常襲地域であり農業被害が大きいことから、全国に比べ掛金料率(掛金)の負担が大きい。
(園芸施設共済は全国比 4.5倍) (畑作物共済(さとうきび)は全国比 1.1倍)



出典：農林水産省「共済掛金標準率」を基に県糖業農産課で作図
園芸施設共済はプラスチックハウスⅡ類(パイプ)

- 令和3年度まで農家負担軽減にかかる事業を実施したが、加入率向上に一定の効果があったものの、全国に比べ掛金料率(掛金)の負担が大きいことから、園芸施設共済、畑作物共済については依然として全国よりも低い水準となっている。

(園芸施設共済は全国最下位 47位) (畑作物共済(さとうきび) 鹿児島、沖縄のみ)



出典：農林水産省「農業保険(収入保険・農業共済)加入率」を基に県糖業農産課で作図

【これまでの取組】

自然災害等による農家経営のリスクや備えとしての農業保険の加入促進のため、市町村やJAや生産者組合などの関係機関との連携強化のほか、広報媒体を活用した普及啓発に取り組んでいる。

令和6年度からは、動画や音源の製作、ラジオ、SNS広告掲載等の広報を事業化(令和6~8年度)し、普及啓発を強化をしている。

持続可能な農林水産業の確立に向けては、更なる農業共済の加入促進に努め、農家の安定経営を支援する必要がある。

1. 農業共済掛金の負担軽減に関する取組

担当部課

農林水産部 糖業農産課

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策展開



3-(7)-I 担い手の経営力強化