令和５年度
総務経済常任委員会行政視察報告書

期　間：令和５年１０月　９日（月）から
令和５年１０月１３日（金）まで
訪問先：沖縄県名護市、沖縄県石垣市

◎総務経済常任委員会　行政視察復命名簿

●議　員

委 員 長　　吉田　大輔

副委員長　　佐藤由加里

委　　員　　中村　公博

委　　員　　川崎　真哉

委　　員　　岡本　雄輔

委　　員　　森　敬四郎

委　　員　　千葉　一幸

委　　員　　平尾　　護

委　　員　　近藤　文恵

●同行職員

建設産業部港湾空港課

主　　査　　今野　哲也

●議会事務局随行職員

主　　査　　三宮　祥平

視　察　項　目

沖縄県名護市

① 金融・情報通信産業の集積に向けたこれまでの取組について

沖縄県石垣市

② 新空港の現状と観光振興について

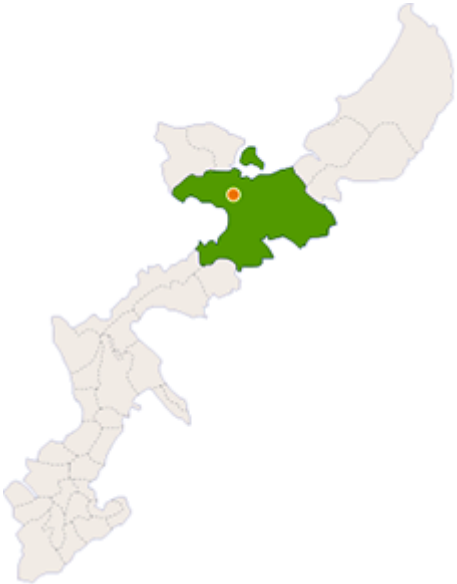
③ クルーズ客船の受入体制と誘致活動について

④ 浜崎町埠頭用地（浜崎マリーナ）の管理・運用について

⑤ 浜崎町埠頭用地（浜崎マリーナ）現地視察

沖縄県名護市

○市の概要



沖縄本島北部に位置し、総面積 210.33 km2 で沖縄県の総面積（2275.94 km2）の約 9.2%を占め、竹富町(334.02 km2)、石垣市(229.00 km2)に次いで３番目、また沖縄本島に属する市町村で最大の面積を有する。沖縄本島内の市町村では、北端の国頭村と南端の糸満市を除けば、唯一西海岸側と東海岸側の両方に海岸線をもっている。名護市の面積の約 10%を米軍基地が占めている。

2000 年に行われたＧ８主要国首脳会議（九州・沖縄サミット）の開催地となった。

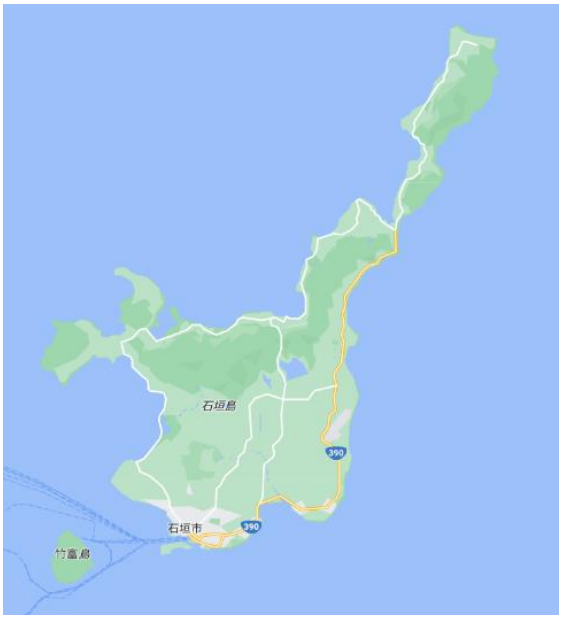
中心市街は名護湾に臨み、背後は古生層の山地がそびえる。沖縄本島北部地域の中心都市で国や県の出先機関も多く、商業が活発である。また農業では、ラン、キクなど花卉のほか果樹・野菜栽培が盛んで、漁業では、カツオの水揚が多く、タイ・クルマエビ養殖も行われる。

沖縄自動車道が通じ、海岸は景勝地で海水浴場もある。市街地東方にある名護城址はカンヒザクラの名所で、近くには樹齢 300 年のひんぷんガジュマルがある。

1978 年以来、北海道日本ハムファイターズの春季キャンプが名護市営球場で行われている。

	名護市	稚内市
人口	64,036 人	31,211 人
面積（㎢）	210.94 ㎢	761.47 ㎢
R4 当初予算	710 億 310 万円	464 億 750 万円
議員定数	24 名	18 名
一般職員数	556 名	301 名

沖縄県石垣市



○市の概要

沖縄県では沖縄島と西表島に次ぐ３番目に大きな石垣島と、尖閣諸島とからなる。尖閣列島は現在は無人島で、実質的には一島一市である。

石垣島の南部は平地が多く、人口が集中している。北部は山がちで裏石垣と呼ばれる。前近代においてはマラリアの蔓延する地域であったため、集落そのものが少ない。琉球王朝時代に強制移民が行われた歴史もある。

沖縄県最高峰の於茂登岳（標高 526m）を中心とした山塊は照葉樹林に被われ、動植物の固有種も多い。

高い出生率による自然増と移住者等による社会増とがあいまって、人口は増加傾向にある。

また、社会増については、2003 年頃から本土からの移住者が急増して移住ブームが起きた。2008 年以降、ブームと呼ばれた状況は沈静化しているが、引き続き移住希望者は多い。移住ブーム当時は、本土の競争社会に見切りをつけ南国の楽園にあこがれて移住したり、退職した団塊の世代が老後の住処を求めて転入したが、石垣島では目立った産業が無く、殊に若者の場合は計画を立てずに移住すると経済的に行き詰まるケースもあった。また、転入した新住民と地元コミュニティーとの軋轢や乱開発によるインフラストラクチャー整備への負担増の問題も指摘された。

	石垣市	稚内市
人口	47,954 人	31,211 人
面積（㎢）	229.15 ㎢	761.47 ㎢
R4 当初予算	349 億 5,734 万円	464 億 750 万円
議員定数	22 名	18 名
一般職員数	485 名	301 名

常任委員会行政視察報告書

委員長　吉　田　大　輔

名護市マルチメディア館を中心とした企業誘致、金融・情報通信産業集積について視察し、成功例として、あるいは現在進行形での発展を見聞きした。

沖縄県北部地域の人口停滞と若者の流出という、全国的にどこの地方都市でも直面している問題が背景にあったようであるが、「金融・情報特区」の指定を受けて企業誘致と地元雇用増加を目指して取り組み、平成 11 年のマルチメディア館開館から毎年、ほぼ一貫して誘致した企業数が増加し、現在では 50 社近くが進出・起業している。また、雇用人数も 1,200 人程度の規模となっており、興味深く、また「羨ましい」という感情を抱いた。

国指定の特区というものがあっての成功例ではあるが、稚内市を含め北海道では国からの様々な予算措置はあるものの、特区制度は沖縄県内と比べると少ないように思えるため、予算（お金）だけでなく、特区制度を利用しての「自分たちのまちづくり」というものを考える方向性も取り入れたいと感じた。

石垣市での視察項目１つ目として、観光基本計画を柱にした観光への取組についてを視察。

平成９年に観光立市宣言をして以来、平成 22 年の計画策定から今日まで、目標や変化する課題を的確にとらえて各種事業を進めてきたことが、今の石垣市の観光を作り上げたと思う。

10 年毎に改定する基本計画では、中間年にも見直しをし、時々の情勢を踏まえた内容や目標人員などを定めており、基本計画が実際に「動いている」と感じられるものとなっている。

コロナ禍中や現在・これからのアフターコロナや、オーバーツーリズム、脱酸素・環境への配慮などといった現在進行形の課題にも迅速に対応しており、例えば全国的に課題となっているバス・タクシー運転手不足問題にも、賃上げや２種免許取得助成といった形で取り組んでいたり、航空機やバスの燃料を環境にやさしいものへと転換したりといった取り組みを進めたりととにかく「スピーディー」だと感じた。

また、「責任ある観光」という意識を行政だけでなく、訪れる観光客にも持ってもらおうという発想も、観光都市として進化し続ける中では大切であると思うと同時に、本市との姿勢の違いを感じた。

２つ目として港湾整備について視察した。全体を通して感じたことは、背景や環境は異なるとはいえ、稚内港と同じ重要港湾であっても、差が歴然としているという点であった。八重山圏域の物流拠点、クルーズ船の寄港数、マリーナの人気など、港の需要に応じた取り組みを進めているが、コロナ以前は年間100隻を超えるクルーズ船や、供給が追いつかないマリーナなどは観光分野との連携が見て取れる成果であるともいえる。取扱貨物量が本市とは雲泥の差ではあるが、これは11の有人島・54,000人の生活を支えるという点から、背景の違いにより一概に比較はできない。

ただ、船や鉄道による輸送というものが、環境負荷軽減として再注目されてきている中にあっては、港湾を利用した物流の創出というものを具体的に研究することも必要ではないかと思った。

また、港湾整備の中に人工ビーチを盛り込んでおり、ここでも官との連携が見られたが、これも観光行政が目的をはっきりと定めて取り組みを進めている証左ではないかと改めて感じたところであります。

常任委員会行政視察報告書

副委員長　佐　藤　由加里

〇沖縄県名護市

平成14年に国内で唯一の「金融業務特別地区」及び「情報通信産業特別地区」の指定を受けており、その後もさらなる発展に向け平成26年に「経済金融活性化特別地区」に指定され、地域産業基盤の強化と雇用機会創出を積極的に推進しているということです。

金融や情報産業の企業誘致策としての関連施設や環境が充実されており、税の優遇措置なども魅力の一つかと思われます。

施設等の規模は別にしても、若者の流出を防ぐことや、就職先の確保という意味では、本市としても参考になる内容だったと思います。

〇沖縄県石垣市

2019年にはクルーズ船の寄港が148隻あったことや、コロナ後の観光客の空港利用が147万人など、今後も順調に観光産業が発展していくことが見込まれるということで大変羨ましく思いましたが、一方でオーバーツーリズム等の問題があることも課題だとのことでした。

大型のクルーズ船を誘致したくてもそれなりの規模の港が必要になるし、港を整備したからといって必ずクルーズ船が寄港するとは限らないし、港以外の受け入れ態勢も整備する必要が出てくるため、本市の現状においてはなかなか難しい問題ではないかと思いました。

石垣市はもともと観光におけるポテンシャルの高い街なので、少し工夫をするだけでも満足度の高い観光事業が展開できるのだろうと思いましたが、本市においては今も様々行われていますが、本市だからこその魅力ある観光事業を官民一体となって創出していけたら、さらに良い事業が展開できるのではないかなと思いました。

マリーナの視察もさせていただきましたが、本市においても需要があるのであれば、整備して使用料収入を得ることもあっていいのではないかと思います。

しかし、石垣市の運用・管理についての財政状況は赤字ということで、使用料金の設定によるところはあるかと思いますが、費用対効果として確実に黒字にできる根拠がなければ整備は難しいのかなと思いました。

規模や環境は違いますが、観光という面で色々と考えさせられた視察となりました。

常任委員会行政視察報告書

委　　員　　中　村　公　博

◎沖縄県名護市における「金融・情報通信産業の集積に向けた取組」について

名護市は沖縄本島の中間より北側に位置する人口64,457人で沖縄県全体の約10%の行政面積を持ち西と東の両方に海岸線を持つ沖縄県最大の市です。特にその10%がキャンプ・シュワブ、キャンプ・ハンセン、辺野古弾薬庫、八重岳通信所と米軍基地になっています。

また、普天間基地移設問題で話題となっている辺野古新基地建設計画のある市です。その為、特区による優遇のみならず、莫大な防衛予算が投入されているものと想定されます。

この度は、金融や情報通信関係企業の誘致に向けた取組を視察するものでしたが、経済金融活性化特区や情報特区の指定を受け、企業進出に向けたノウ・ハウの提供とともに一時的(約３年)に仮社屋なども提供するといったものでした。

既にマルチメディア館、みらい１～５号館、産業支援センター、海洋環境情報センターが建設され、それらを活用しながら企業誘致を積極的に推進しており、平成10年から進出した企業が47社、雇用者数1,236人となっており、目を見張るばかりです。

名護市が企業進出の地に選ばれる理由には税制での優遇措置や企業を集める仕掛けづくりばかりではなく、温暖な観光地やリゾート地として有名な沖縄県であること、食文化や伝統行事・イベントなどが人を呼び寄せ、２～３年の転勤又は永住などを考える個々人の趣向や地の利なども影響していると考えさせられました。

◎沖縄県石垣市における「新空港の現状と観光振興・クルーズ船の受入、石垣港の港湾振興」について

石垣市はS62.9.27約2,800km離れた稚内市と友好都市提携を結んでいる現在人口48,047人の日本最南端の市です。

友好都市提携を結んだ頃は、稚内市の方が若干人口が多かったものの、現在は大逆転し、５万人を超える勢いで増えている。観光地として、国防の要衝としての要因があるものと思われます。

石垣島と尖閣列島など13の無人島からなり、日本本土よりも台湾に近い地理的な要因が関係していると考えます。

ジェット化した新石垣空港は2013.3に供用開始となり、那覇・東京合わせ年間140万人が利用している。それまでの空港跡地には住民投票により決定した首里城のよ

うな石垣市の新庁舎が2021.11完成している。

石垣港は石垣漁港と隣接しており、現在、整備している新港地区には-10m以上のふ頭750m、-10m以下1,220m、－４mの船溜まり、親水海岸1,000m、他緑地と巨大なものだ、マリーナは桟橋に係留する方式のところは少なく斜路から上架する方式が多いとのことです。

私は今回で４回目の訪問となりましたが、３回目から相当間が空いたせいか離島ターミナルは新しく立派なものになり、ふ頭も整備されていました。

何よりも海上保安部の巡視船が10数隻基地化しており、中国や朝鮮、韓国との緊張感が伝わってきます。

新港地区もこの緊張に対応することを見据えた国防的な要素が強いと感じました。

クルーズ客船の入港も2019で148隻あり今年は40隻、コロナ禍の影響が弱まりつつあり、これも新港地区で対応しているようです。2019から供用開始し始めている大型船舶用ふ頭が徐々に延長されており、ポートセールスや観光戦略を展開しているところでした。

ジェット化と新空港、港湾の活用、島内の観光資源と離島観光など「観光基本計画」をもとに色々な観光戦略を立てておりましたが、黙っていても人はやってくる、そんな甘さも少しあったように思います。稚内市からすればうらやましい限りです。

しかし、ご多分に漏れず、石垣も人手不足が悩みのようで、大型クルーズ船が来てもバスやタクシーが間に合わず対応に苦慮しているようです。

幸い石垣は個人タクシーが多いようでそれで何とかカバーしているようでした。

常任委員会行政視察報告書

委　　員　　川　崎　真　哉

名護市情報・金融特区施設「マルチメディア館」「みらい１～５号館」について

名護市では平成14年４月に施行された沖縄振興特別措置法を根拠法として、同年７月に金融業務特別地区、９月には情報通信産業特別地区と指定を受け平成15年度に「国際情報通信・金融特区構想基本方針」を定め「マルチメディア館」「みらい１～５号館」の施策を展開したものであり、計画性とスピード感に驚かされた。

ＤＸの取り組みや、働き方の変革や企業誘致の在り方や人材不足など他地方都市の問題解決の見本となるような取り組みを展開させていた。

名護市は稚内市と比べ人口・当初予算等に大きく違う点はあるが、これからの時代にあった、新しい様々な視点からＤＸ推進や企業誘致を行っていかなければならないと感じた。

若い世代などに新たに企業する場所を提供し、一緒に成長をしていける環境の提供や情報の提供など、これからは今までと違う観点から計画や発信をしていかなければ人も企業も集まらないものと感じさせられた。

石垣市新空港の現状と観光振興について

新空港では平成25年開港以来コロナの影響までは100万人を超える利用者を記録し、平成29年には「税関空港」にも指定され観光分野、国際交通貨物の輸出入において飛躍的に利用価値の大きい空港となっている。

観光に予算３億円を投入し、観光戦略に関心を持つことができた。

現状の問題点など、今後の取り組みを明確に把握し実行している印象をもった。

視察に行く前までの印象として、沖縄県本土を観光して石垣に立ち寄る観光、稚内市と利尻礼文と同じような観光ルートと感じていたがまったく違うと理解できた。石垣市独自に観光を独立させた観光計画、観光戦略をしっかりと確立させることをしているからできることと思う。

観光まちづくりに参画する市民を増やし、観光立市に誇りを感じる割合を増やす取り組みにも関心をもつことができた。

まず、市民が観光に来てほしいまちづくりをしなければ観光客も増やすこともできず、観光整備を行ない稚内市に多くの観光客が訪れる街になるよう期待したい。

クルーズ客船の受入体制と誘致活動について

クルーズ客船の受入数は2019年には148隻、コロナ後の2023年においては40隻となっており稚内市と比較すると大きな違いがある。

稚内市において100を超える受入体制では今の稚内市の現状からもみても不可能な数と感じる。

しかし、今後は重要があるクルーズ客船の誘致を北海道と協力し取り組まなければならないと思う。

石垣では、受入体制は企画観光文化課、観光案内所・セレモニー・運営等は業務委託を実施し、積極的に誘致活動を行い港湾課観光課が1つの観光資源に力を入れて取り組む施策は稚内市においても取り組まなければならない課題と感じた。

浜崎町埠頭用地の管理・運用について

稚内市の漁港においては漁船の管理・運用等がメインと考えているが、今後稚内市において個人の船の隻数や需要があるかないか、管理できるのかを一度把握することも必要ではないかと考えた。

常任委員会行政視察報告書

委　員　岡本雄輔

「沖縄県名護市」

金融・情報通信産業の集積に向けたこれまで取り組みについて、沖縄県名護市を視察させていただいた。

名護市の視察は自身23年ぶりとなりましたが、平成14年４月１日に施行された沖縄振興特別措置法を根拠法とし、同年７月には金融業務特別地区（金融特区）、９月には情報通信産業特別地区（情報特区）として指定を受け、平成15年度に「国際情報通信・金融特区構想基本方針」を定め、企業誘致・集積に力を入れていた。

平成10年には一社90人ほどの誘致状況であったが、平成11年に「マルチメディア館」を共用開始、その後の特区構想基本方針を経て、平成16年よりみらい１号館から５号館までが共用開始となり、オフィスの面積によっては空室があるものの、現在では47社1000名を超える雇用があり、その７割が本州企業とのことである。

これまで稚内市議会でも様々な企業誘致や人口減少問題が質されているが、来るものを待つのではなく、他市の取り組みを参考にしながら、稚内市としても本腰を入れての取り組みが必要と感じた。

「沖縄県石垣市」

稚内市と友好都市提携36年目を迎えた石垣市へ移動、稚内市議会の常任委員会の行政視察としては初の訪問となりました。

石垣新空港の現状と観光振興では、最初の基本計画から37年と長い長い年月が経過し、過去にはオーバーラン事故もあった石垣空港も、ようやく平成25年に2,000メートルの滑走路と新ターミナルで開港となった。

稚内市議会からも開港式典に参列をしているが、開港翌年の平成26年には観光客数も100万人を超え、令和元年には147万にを超え開港直後から滑走路の延長や空港ビルの増設が必要と、平成26年には石垣市議会も稚内市議会が加盟をする「全国民間空港所在都市議会協議会」に加盟、新空港改善のための運動展開を行っている。

コロナ禍により60万人台まで落ち込んだ観光入込数であるが、人口５万に達成し温暖な気候による通年観光、新空港の改善や宿泊先やゴルフ場の建設等、200万人達成も可能であると感じた。

次に開港60周年を迎えた石垣港、クルーズ船誘致と新たに共用開始をした新港地区のバースを視察しました。

これまで何度か訪問した石垣でしたが、サザンゲートブリッジ周辺の人口ビーチやクルーズ船バースの整備が中々進んでいないと感じていたが、平成30年に７万トン級対応で暫定供用開始し、令和３年には20万トン級対応での供用開始となった。

水深-10.5メートル、420メートルのバースにより、大型クルーズ船がおもて（船首）より入港接岸、おもて（船首）より出港離岸と、現在タグボートの配備のない石垣港ではあるが、サイドスラスター対応での入出港可能なバースである。

令和元年には年間148回のクルーズ船入港であったとのことであるが、下船された乗客に対応するための交通手段の確保が厳しく（タクシーや貸し切りバスの運転手不足）飲食店街の美崎町までは徒歩により40分もかかるため、今後の乗客おもてなし対応が課題である、

現在の稚内市末広東岸壁は.バースが240メートルで水深が12メートル、水深はあるがバースは石垣の半分の長さのため、国境の町・最北端の重要港湾として、さらなる整備が必要であると感じた。

次にマリーナの管理と運用の説明を受け、浜崎町地区の船溜まりを視察させていただいた。尖閣問題により海上保安部の巡視船が役12隻体制となり桟橋が整備された地区であり、プレジャーボートのマリーナも整備されている。

マリーナは、ダイビング事業所や個人所有のプレジャーボートが増えているため、今後の整備が課題との説明を受けた。

現在、稚内港にはマリーナ整備されておらず、河川での係留など係留場所が問題となっており、地元のプレジャーボート所有者からも要望が続いている。近隣では増毛町まで南下しなくてはマリーナが整備されていないため、私自身も過去に稚内港へのマリーナ整備を提案した経緯がある。

海の駅やポートサービスセンターの活用や、海外からのプレジャーボートの寄港など、稚内港でのマリーナの整備が必要であると改めて感じたところであります。

常任委員会行政視察報告書

委　　員　　森　敬四郎

沖縄県名護市

金融・情報通信産業の集積に向けたこれまでの取組について、沖縄県名護市にあるマルチメディア館を視察しました。

平成14年４月に施行された沖縄振興特別措置法を根拠法とし、同年７月には金融業務特別地区（金融特区）、９月には情報通信産業特別地区（情報特区）として指定を受け、平成15年度に「国際情報通信・金融特区構想基本方針」を定め、企業誘致・集積に力を入れていました。

沖縄県北部地域の人口停滞と若者の流出という問題が背景にあるなか、金融・情報通信産業に特化した企業誘致に力を入れており、これまで47社、1,200名以上の雇用を発生させており、名護市の取組は人口減少対策として参考になりました。

沖縄県石垣市

新空港の現状と観光振興について視察をしました。平成25年に2,000メートルの滑走路と新ターミナルが開港後、機材の大型化やＬＣＣ等就航便数の増もあり人流だけでなく物流の増加にも繋がっており国内の地方空港の中でも乗降客数が多い空港となっている。平成29年には、県内で那覇空港に次いで国際交通貨物の輸出が直接できる「税関空港」に指定されている。

新石垣空港施設の旅客ターミナルビルは、国内線及び国際線があり、手狭な点が指摘されていた国際線ターミナルは、令和４年３月にリニューアルオープンした。開港以降、年間乗降客数は約250万人で、令和２年からコロナ禍の影響で一時大幅に減少したものの、令和４年は242万人とコロナ禍前までに回復しつつある。

観光振興については、新石垣空港開港後から年間100万人以上の観光客が訪れており、令和元年には観光客数が過去最高の1,471,691人であったが、新型コロナウイルスが流行した令和２年には64万人まで減少した。令和５年は、観光客数が回復してきており急激に需要が戻ってきた。しかし、３年に及んだコロナ禍の影響は大きく、宿泊施設や交通機関等では人手不足が深刻となっている。それでも賃上げや２種免許取得助成などといった運転手不足に対する取組を進めていたりと迅速な対応に感心した。

次にクルーズ客船の受入体制と誘致活動について、浜崎町埠頭用地（浜崎マリーナ）の管理・運用についての説明を受けた。

石垣港は、沖縄本島から南西約410㎞以西に位置する八重山圏域を背後圏とする日

本最南端の重要港湾であり、圏域の物流の約98%を取り扱っている。
港は、沖縄本島や本土との定期航路が就航し、離島ターミナルが立地する「美崎町地区」、ダイビング船やタグボートが利用する「登野城地区」、圏内貨物のほとんどを扱う物流拠点、官公庁船やプレジャー船の係留地である「浜崎町地区」、クルーズ客船の専用岸壁が整備されている「新港地区」と大きく４地区に分けられており、八重山圏域で消費される生活物資の受入れや積替え拠点として、また周辺諸島とのフェリーや高速船が就航し、離島住民や観光客の発着基地として機能している。さらに台湾から定期的にクルーズ客船が数多く寄港し、八重山圏域の国際観光拠点としての役割も担っている。
主要施設の一つである新港地区においては、平成30年度に７万トン級のクルーズ船専用バーズの暫定供用がなされ、その後令和２年度に20万トン級の大型クルーズ客船の受入可能なバースが整備された。
また、付帯する施設として市街地からクルーズバースへのアクセスとなる臨港道路、ＣＩＱ機能を備えた旅客ターミナルビルの整備が現在進められている。
クルーズ船の入港回数は、３年間のコロナ禍時期を除くと年々増加傾向にあり、2019年度の148回が過去最高の入港回数となっている。令和４年３月から３年ぶりにクルーズ船が寄港し、現在は定期的に寄港し多くのインバウンドの方が石垣市を訪れている。
課題として、クルーズ船の受け入れの際の２次交通、下船後の移動手段が不足していることがあげられる。行政（港湾課、石垣港湾事務所）やバス会社、タクシー業者、レンタカー業者、船舶代理店等を集めクルーズ船受入れの際の２次交通（到着後の移動手段）に関する課題共有や解決に向けた協議会を発足し定例で開催している。
協議会で話し合い等の結果を踏まえ、新クルーズ船岸壁から石垣港離島ターミナル間に有料シャトルバスの運行を地元バス業者に打診し、交通体制を確保した。
つぎに、石垣のマリーナ施設を視察させていただき、充実した施設で大変感動しました。
小規模のマリーナでも稚内に建造できれば、観光客誘致のためレジャー施設になりますし、リゾート地として、移住者の誘致にも繋がります。
げんに、石垣マリーナ施設に観光客が多数いらしており、稚内でもポテンシャルがあると思います。
多数の市民の声もありますし、将来的にマリーナ施設整備ができることを願います。

常任委員会行政視察報告書

委　員　千葉一幸

■名護市

マルチメディア館を視察。名護市経済金融・情報通信業企業誘致推進計画に基づく、金融・情報通信業の集積に向けたこれまでの取り組みなど説明いただく。

使用料及び共益費が設定され、各施設の空き室状況に対し質問した。

企業誘致を推進され、税の特例制度など企業側が制度を活用され企業運営されている成功事例の一方で、昨今の働き方改革、リモートワーク等、空き室の需要と供給のあり方が問われてきた現状。

本市における企業誘致のあり方について参考になる先進事例の研鑽となった。

■石垣市（新空港の現状と観光振興）

石垣市役所にて説明を受ける。

新空港建設までの経緯。観光地として確立するべく取り組みされていることの説明。

観光振興において数値目標を設定され、２年ごとに成果目標達成を検証していくとのことである。

関係者を巻き込み、観光地としてどうあるべきか議論し数値目標を設定し達成に向けた取り組み方は参考にすべき仕組みであると考えさせられた。

抽象的な目標ではなく、関係者を巻き込み全市的に観光振興に取り組みことが求められていると実感した時間となった。

■石垣市（クルーズ船誘致活動・マリーナの管理・運用）

主に港湾の建設につながるべく取り組みされている印象を受けた。

マリーナの管理では、活用したい方々へ供給が足りていない現状。

クルーズ船誘致やマリーナの運用については、本市と石垣市では環境が違うことであるが、クルーズ船誘致による観光地としての知名度向上など、本市が誘致することによる経済効果を高める仕掛けが必要と思った時間になった。

常任委員会行政視察報告書

委　員　平尾　護

名護市 金融・情報特区関連施設

名護市豊原地区に白を基調とした大型建築物が建設され、マルチメディア館（平成11年４月供用開始） みらい１号館（平成16年４月供用開始） みらい２号館（平成17 年４月供用開始） みらい３号館（平成21年４月供用開始） みらい４号館（平成25年４月供用開始） みらい５号館（平成30年11月供用開始） 沖縄北部雇用能力開発センター 国際海洋環境情報センター の８施設からなりこの中のマルチメディア館を視察した。

マルチメディア館とみらい１号館～みらい５号館までがシェアオフィスとなっています。この施設は室面積が30㎡、60㎡、90㎡のオフィスが用意されており最も小さい30㎡では４～５人の利用のオフィスとして利用され使用料は月額15,740円で60㎡のオフィス使用料が31,480円、90㎡のオフィス使用料は47,220円であり、477（㎡円）と格安の使用料に設定されていました。各施設には社員や来客者用に十分な駐車場も完備されていて建物の周りも綺麗に整備されています。

しかもマルチメディア館のみではありますが３年間使用料は無料であり、かかるのは共益費だけである。３年経過後は使用料を払うとそのまま継続して使用することができる。撤退する場合は何の負担も負わない。

みらい館１号館から５号館は室面積125.56㎡で利用人数25人から553.5㎡で利用人数100人、そして最大1671.36㎡で300人までありコールセンターなどにも対応できるようになっている。顧客は首都圏から事業者の移転または新規開業など中小企業であればだれでも利用できるようになっている。

そのためIT 関連事業やコールセンターなどの積極的な誘致が行われている。オフィスも増える事により社員の移住などもおこり人口増加に繋がる良い動きが起きている。自然も豊かで子育てしやすい環境整備などにも力を入れていて若い世代に魅力的なまちづくりをしている。

しかし、空室もまだあるようでいかに事業所を呼び込むかが今後の課題であろう。

この施設の建設費は９割が国の補助金で建てられているそうでその為、使用料も低く設定できるようである。

本市は東京から直行便で１時間半と便利も良く何より夏は最高の避暑地でありこのようなシェアオフィスや企業誘致なども考える必要はあると思いますが建設費や維持費を考えると採算ベースには乗せるにはハードルが高いであろうと思われます。

本市の涼しさを利用して企業誘致は必要ではあるが冬の厳しさなども考えなけれ

ばならず在宅ワークやズームによる会議が進む昨今でこの方式を取り入れるには非常に厳しいであろうと思います。

石垣市の観光振興について

1947年７月10日の市制施行から76周年の記念日に石垣「史上初」の５万人到達を果たした。石垣市役所には「祝　人口５万人達成！！ 」の横断幕が掲げられ新築された市役所を飾っていた。

庁舎は中央が吹き抜けになって開放感と落ち着きがありほんのり木の香りがする庁舎のあちこちに５万人達成の小旗や小物などで飾られて市民の喜びと祝賀ムードが伝わってきました。

2021年11月に完成した新庁舎は地上３階、地下１階建ての鉄筋コンクリート造りで、延べ床面積は約１万3922平方メートル。工事費は約89億円で、材料は徹底的に地元産を使用しオリジナル赤瓦は、丸瓦部分に漆喰のように見える釉薬で模様を付けたものとし、メンテナンス性の向上にもつなげている。

建物には地元産の木をふんだんに使用し柔らかさとぬくもりを感じさせていた。

議場の椅子は地元産石垣牛の革で仕上げるというこだわり用でありここまで拘るのかと感心させられました。

旧石垣市役所庁舎は昭和45年に建築され、50年以上にわたり行政機能として市の中心部にてその役割を担ってきましたが、施設の老朽化や狭隘化などにより建て替えられたものですが89億円という巨額の建設費を考えるとそこまで地元産にこだわる必要があるのかと多少疑問を感じたが人口が増加している５万人の市にはこれも良いのかもしれない。

しかし、来年にも３万人を割るのではと心配されるほど人口減少が止まらない本市の新庁舎は70億円であるが石垣市のように５万人の人口がこれからも増えていくであろう89億円の建設費と、人口減少に歯止めがかからずもうすぐ２万人代になってしまう本市の70億円という建設費を比べると本市はこれで良いのかと大きな不安を感じました。

視察は中山石垣市長と我喜屋議長への表敬訪問から始まり石垣市観光文化課の小池氏と池城氏のお二人から石垣島がどのように観光地として今まで歩んできたのかと現在の課題について丁寧な説明を受けました。

沖縄が1972年（昭和47年）５月15日に本土に復帰しましたが当初石垣空港の利用者数は年間４万人でそのうち３割が観光客であったが10年後に那覇から石垣へジェット機化されて20万人と利用者数を大きく増やすことが出来た。1993年に東京石垣への直行便が開通して1997年に石垣と名古屋、福岡便が結ばれて観光客も増えていき観光客の利用も８割を超えた。2013年に新石垣空港が開港し大型ジェット機が乗り入れることが出来て物流も良くなりＲＣＣも就航するようになった。

2014年に観光客数が100万人超え2019年には147万人の観光客が訪れているのでそ

ろそろこの空港も手狭になってきている。

クルーズ船

海の玄関口である石垣港がありコロナ禍前までは外国籍のクルーズ船による観光客が伸びていた。2020年以降は新型コロナの影響により全てのクルーズ船の入港がストップしたが今年の３月より３年ぶりに寄港し現在は多くのクルーズ船が入港している。

離島ターミナルも設置されていて各離島へも宿泊者が分散している。観光客の2019年平均宿泊は2.4泊であるが３泊以上が目標でありそこへ向けてどう滞在させるかを思案していると共にリピーターの目標割合は６割であるが今はそこまでは少し届いていない。

沖縄観光の変遷について

1972年まではアメリカの統治下にあったため日本人でも沖縄に渡航する場合はパスポートが必要であった。

戦後の混乱が収まるにつれ沖縄戦の墓参や慰霊団が日本より来るようになった。

1960年代後半以降日本への復帰に向けて戦闘や軍事基地から観光事業へと明るいイメージに転換していった。

戦後の米軍基地経済からサトウキビやパイナップルに並ぶ産業に成長したのが観光産業であり各航空会社のテレビＣＭによるキャンペーン合戦で沖縄の観光を盛り上げた。

沖縄の青い海や白い砂浜の豊かな自然を求めて若者が沖縄に来るようになり新婚旅行先としても人気を高めた。現在は秋冬の観光も人気になってきている。

観光課題について

2020年よりコロナ禍で観光も落ち込んでいたが３年ぶりに需要が戻ってきた。

しかし、人手不足が深刻化していてバスやタクシーのドライバーが特に不足している。原因はドライバーの高齢化や低賃金、長時間の拘束による若者離れ、コロナ禍により転職が進んだためである。バスもドライバー不足により減便の影響が出ているが何より夜のタクシーが足りず飲食後にホテルに帰るにしてもタクシーが捕まらず観光客にも深刻な影響を与えている。

今年の８月よりタクシーの初乗り運賃を値上げして収益の改善や賃金の上昇に努めるなどタクシー会社やバス会社も取り組みを行っているところであり石垣市も２種免許収得時の費用を補助する制度を行っている。

クルーズ船が到着すると5,000人という乗客の時もあり、船を降りてから市街地までの距離が長くシャトルバスでは間に合わずタクシーも来ないため歩かねばならず市街地まで夏の炎天下で50分もかかることになり観光客より不満の声が出ているの

が今後の課題である。
　そのため当然白タクも現れ問題化している。石垣市もバスを出してピストン輸送しているが5,000人を運ぶにはとても間に合わない。これだけの観光客が一度に来ると、夜も飲食店がいっぱいで入れないため旧市役所庁舎にキッチンカーパークを設置して対応したこともありその時は地元の人も利用してにぎやかであった。

今後の観光のあり方について

　今までは観光客の量を追い求めてきたが今年度からは質の高さを目指す新たに様々な観光政策を展開している。
サステナブル・ツーリズムという概念に沿って持続可能性、環境、経済、社会分野それぞれに持続可能であることを目指すと共に石垣市としてもＳＡＦ燃料を使用したエコなツアーを企画している。
・ＳＡＦと呼ばれる持続可能な飛行機燃料を使用した飛行機で来島してもらう。
・石垣市内のバス移動についても次世代バイオ燃料を使用する。
・ホテルもＳＤＧｓ達成に向けた取り組みを行っているホテルを選んで宿泊してもらう。
・スタッフはペットボトルから作られたＴシャツ等を着る
・夕食は島内で循環型農業を確立させている特別なパイナップル飼料で育ったアグー豚を食べてもらう。
　今後はこのような取り組みをしながらサステナ島旅を今後の観光の主流にしていく。国家戦略特区による石垣市スーパーシティ都市構想の進捗状況ついて質問したが今は企画政策の段階でありまだ観光課まで下りてきてはいないとの事でした。
　私はこれを一番知りたかったのでいささか残念でした。

石垣市のマリーナ整備について

　今年は石垣港開港60周年の節目の年にあたる。平成25年の最新の港湾計画に基づいて港湾の整備を進めている。現在は港湾の策定から10年経過しており今年が新たな港湾計画の作業に着手している。
　港湾は浜崎町地区、美崎町地区、登野城地区、新港地区と４つの地区に分かれている。
　浜崎町地区はプレジャーボートの係留場所と海上保安庁の巡視艇の拠点があり貨物バースは定期船や外国船が入港するため過密な状態になっている。
　美崎町地区は周辺離島の定期船舶の発着場になっていて毎日150人の利用がある。
　登野城地区は旧離島桟橋と呼ばれ離島貨物フェリーバースと港湾利用者の駐車場となっている。
　新港地区は第一バースにクルーズ船が寄港している。クルーズ船は22万トン級まで接岸可能であり、16万トン級のクルーズ船で乗客数は5,000人超であり一度にこれ

だけの観光客が訪れるため市内は賑やかになりバスもタクシーも飲食店なども足りないのが今後の課題である。この新港地区は埋め立て各種インフラ整備が行われていて東側の一部は緑地として市民に使われている。

現在この４つの地区の機能拡充と改善を目指して改定計画を進めている。今後緑地の部分に商業施設や宿泊施設を誘致しようとするエリアとして計画が進められ海を見ながらの買い物やレストラン、宿泊等と魅力のあるバースになって行くことが期待される。

新港地区は星空の観察が行われ、星空ツアーを企画し専門のガイドによる生のプラネタリウムを楽しんでもらう取り組みが進んでおり今後の観光の目玉としての取り組みをしています。これが人気を呼ぶことによって今までの平均宿泊が2.4泊であるが目標の３泊以上に引き上げる事になりリピーターの目標割合も６割を達成できるのだろうと思います。

常任委員会行政視察報告書

委　員　近藤文恵

金融・情報通信産業の集積に向けたマルチメディア館などインフラ整備を進め、積極的に企業誘致に取り組み、地域経済の発展及び雇用の創出に繋がっている。テレワークが普及することで、今後、施設の使用方法をどうするかが課題とされていたが、課題解決に期待している。また、名護市へ企業の注目を集め、ビジネスチャンスの機会を提供するために、地域課題の解決を官民連携で推進し、独自のスマートシテイモデルを構築することを目指して、「一般社団法人名護スマートシテイ推進協議会」が令和５年１月に設立されました。

人や企業が集まる活気ある地方都市の理想像「“響鳴都市”名護」を実現するための取り組みは、参考にできるものがあるのではと感じました。

新石垣空港のリニューアルや大型クルーズ客船の受入可能にするため整備など、観光に力を入れて取り組んでおり、様々、アイデアを持ち合わせて企画していることも参考になった。

一方で、タクシーやバスのドライバーの人手不足により、クルーズ船の二次交通がピストン輸送で追いつかないなどの課題があり、そのための対策として二種免許の補助も行っており、本市においても、このような取り組みが必要になってくるのではないかと思いました。