

## 社会問題対策特別委員会委員会調査報告書

令和7年11月19日（水）から21日（金）まで、沖縄県（都市計画・モノレール課及び交通政策課）及び沖縄都市モノレール株式会社外3か所において、次の事件について調査を実施したところ、その概要は別添のとおりでした。

### 【調査事件】

- ・ 子ども・子育てへの支援・少子化対策について
- ・ 資源循環の推進、食品ロス問題について
- ・ 交通基盤・新たな交通サービスの充実について

令和8年2月26日

神奈川県議会議長 長 田 進 治 様

社会問題対策特別委員会委員長 田村 ゆうすけ

## 1 調査の概要

### (1) 調査日程

令和7年11月19日（水）から21日（金）まで

### (2) 調査箇所

ア 沖縄県（都市計画・モノレール課及び交通政策課）及び沖縄都市モノレール株式会社

（※ 説明は、沖縄都市モノレール株式会社において聴取）

（沖縄都市モノレール株式会社：沖縄県那覇市字安次嶺 377-2）

イ 沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化ワーキンググループ

（※ 説明は、内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所において聴取）

（内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所：沖縄県名護市大北 4-28-34）

ウ 琉球大学研究共創機構

（沖縄県中頭郡西原町字千原 1）

エ 特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆい

（沖縄県那覇市松川 2-1-1 D クレスト 1 階）

### (3) 出席委員（計13名）

田村ゆうすけ委員長、脇礼子副委員長、

難波達哉、山口美津夫、神倉寛明、細谷政幸、梅沢裕之、須田こうへい、古賀照基、市川よし子、おだ幸子、阿部将太郎、松長泰幸の各委員

### (4) 随行者

高村主任主事（議会局議事課）、山田室長代理（政策局総務室）、  
伊藤主査（県土整備局総務室）

### (5) 行程

11月19日（水） 羽田空港～那覇空港～沖縄都市モノレール株式会社～那覇市内泊

11月20日（木） 那覇市内～内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所～  
琉球大学研究共創機構～那覇市内泊

11月21日（金） 那覇市内～特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センター  
ちゅらゆい～那覇空港～羽田空港

## 2 沖縄県（都市計画・モノレール課及び交通政策課）及び沖縄都市モノレール株式会社

### (1) 調査目的

沖縄県の陸上交通は、バス、タクシー、自家用車などの自動車交通に依存しており、那覇市を中心とする都市部では、交通渋滞、都市機能の低下、生活環境の悪化が大きな問題となっている。

このような中、2003年には、国、沖縄県、那覇市及び沖縄都市モノレール株式会社が一体となり整備した都市モノレール「ゆいレール」が、那覇空港駅から首里駅まで

開業され、交通渋滞の緩和や沿線地域の発展に寄与している。

ゆいレールは 2019 年に首里駅からてだこ浦西駅まで延伸され、沖縄県ではさらなる延伸の可能性を検討している。

本県においては、Zip Infrastructure 株式会社と連携協定を結び、Zip Infrastructure 株式会社開発の自走式ロープウェイ「Zippar」の都市型交通としての実用化に向けた取組を進めているところである。

そこで、沖縄県及び沖縄都市モノレール株式会社が取り組む都市モノレール事業を調査することにより、今後の委員会調査の参考に資するものとする。

## (2) 調査先出席者

### ア 沖縄県

都市計画・モノレール課室長、交通政策課室長

### イ 沖縄都市モノレール株式会社

企画調整官

## (3) 委員長挨拶



## (4) 概要説明

次の内容等について、説明があった。

### ア 沖縄都市モノレール「ゆいレール」

(ア) 沖縄本島中南部の交通事情

(イ) 3 両化導入の必要性

(ウ) 整備による効果

### イ 沖縄都市モノレールの延伸

(ア) 上位計画におけるモノレール延伸の位置づけ

(イ) 上位計画上での県土の圏域構成と公共交通体系

(ウ) 沖縄本島中南部都市圏と同規模都市

(エ) 都市間交通について（沖縄鉄軌道構想）

(オ) 利便性の高い公共交通ネットワーク（多様な都市内交通）

- (カ) 令和3年度のモノレール延伸に関する調査結果
- (キ) 那覇市のLRT整備に向けた取組



## (5) 質疑応答

**質 疑** モノレールの経営については第三セクター方式が最適ということであるが、経営主体の考え方について今、今後に向けてどのような検討をしているのか。また、メリット、デメリットについてももう少し詳しく教えてほしい。

**応 答** 経営主体については現在検討されていない。第三セクター方式で続いていくものと考えている。完全に公営とするより、第三セクターのほうが収益性の確保という点でメリットを感じている。

**質 疑** 運転者を含め、人材育成、人材不足などの課題はあるか。

**応 答** モノレールの運転に関しては、通常の鉄道と同じように免許が必要である。当社は、最初、自社で運転者の養成ができていなかったが、その後、西武鉄道や京浜急行など他社で勉強させてもらい、現在は自社で運転者を養成している。モノレールを1日に308本運行するために必要な運転者は確保している。また、将来的な人材不足を見据えて、自動運転の検討を始めている。

**質 疑** ゆいレールを進めていくに当たって、道路整備は全て沖縄県が単独で事業を行ったのか。また、国道の改修があったと思うが、国との調整はどのように行ったのか。

**応 答** 国道は、直轄国道と補助国道があり、県は補助国道と県道部分を整備している。那覇市道は那覇市が整備している。それぞれ補助事業や国の補助金を活用して整備している。

ただし、車両の購入は全て沖縄都市モノレール株式会社が自前で調達している。採算性の面で国の了解を得られないと、資金調達として金融機関から出資してもらえず、ゆいレールの開業までに時間がかかってしまった。

質 疑 ゆいレールを6万、7万人が利用するとバスの利用率がマイナスになってくると思われる。バス会社の採算性が合わなくなるなど、与える影響はあるか。

応 答 ゆいレールを開業するに当たっては、既存のバスルートが重複したため、バス会社とバスルートを変更するための調整を行った。営業補償などの話も出たが、なんとかバス会社との協定を締結するに至った。

バス会社の那覇市内における撤退というのではないが、ゆいレールの開業とは別の理由で、地方では減便や撤退が起きている。

質 疑 令和3年度にモノレール延伸の調査を行ったとのことだが、昨今の原材料高騰により、当初見込んでいた予算より、実際の着工のときにはもっと費用がかかるのではないか。

また、公共交通と車移動を比較したときの公共交通のメリットとしては、CO<sub>2</sub>削減に寄与していることであると考えるが、ゆいレールによってどれほどのCO<sub>2</sub>が削減されているのか。

さらに、ホームドアを全駅に設置したとのことだが、人身事故率の推移を教えてください。

応 答 モノレール延伸の導入費は、令和3年度より1.5倍以上上がってきている。いろいろな経済効果もあるため、ほかにも追加できるような社会的便益がないかを検討している。

ゆいレール延伸によるCO<sub>2</sub>削減の効果までは算定できていない。延伸することで渋滞が緩和され、それによってどれだけCO<sub>2</sub>が減ったかということはこれから数字が出せるかもしれないが、現在そこまでの調査に至っていない。

ゆいレールは開業以来無事故である。踏切がないため、踏切事故もなく、ホームドアの設置によりホームからの飛び込みもない。

質 疑 ゆいレール各駅のバリアフリー化はどうなっているか。どの駅も車椅子でスムーズに利用できるようになっているのか。

応 答 ゆいレール全19駅には、エレベーターとエスカレーターがあり、全ての方に利用いただけるようになっている。

質 疑 那覇市と名護市を1時間で移動するという構想を掲げられているが、現状、どれくらいかかるのか。

応 答 現状、混雑時ではなく通常に自動車で90分かかる。

質 疑 神奈川県江ノ島電鉄線の乗客には観光客が多く、地元の人が乗れずに困っているというような状況となっている。ゆいレールでは、そういったこと

に関して地域の方に対し何らかの手を打っているのか。

応 答 朝ラッシュ時の混雑駅では、駅員による乗客の押し込みや、奥まで詰めるよう声かけをしている。



### (6) 現地視察



### (7) 副委員長挨拶



## (8) 調査結果

- ゆいレール導入の背景と整備の経緯は次のとおりとのものであった。
  - ・ 沖縄県では、戦前に存在した鉄道が第二次世界大戦で消失し、戦後は自動車依存型の都市構造が形成された。その結果、那覇市を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、公共交通の定時性・利便性の低下が課題となった。
  - ・ 1972年の本土復帰後、沖縄振興開発計画において新交通システム導入が位置づけられ、調査・検討を経て第三セクター方式によるモノレール整備が決定された。
  - ・ 1996年に工事着手、2003年に那覇空港～首里間が開業、2019年にてだこ浦西駅まで延伸し、現在は全長1キロメートル、19駅の路線となっている。
- ゆいレールの運行状況と利用実態は次のとおりとのものであった。
  - ・ ゆいレールは朝ラッシュ時4分間隔という高頻度運行を行い、定時性の高い公共交通として評価されている。
  - ・ 1日平均利用者数は、開業時約3万人から増加を続け、2024年度実績では約6万900人に達している。通勤・通学客に加え、観光客利用の増加により、特に朝の美栄橋～県庁前駅間で混雑が集中し、混雑率は最大156%となっている。
- ゆいレールの3両化導入の取組は次のとおりとのものであった。
  - ・ 2030年に1日平均乗客数、約7万2,000人という将来需要を見据え、2両編成では輸送力が不足することから、3両編成化事業に2020年度より着手した。
  - ・ 駅舎は開業時から3両対応で整備されており、車両増備、新車両基地建設、全駅のホームドア改修を段階的に実施している。令和9年度までに全9編成を導入予定である。
- ゆいレールによるまちづくり・環境面での効果は次のとおりとのものであった。
  - ・ 沿線では定住人口の増加、地価上昇、駅周辺の建築活動の活発化が確認されている。また、自動車からモノレールへの転換により、年間約7万6,000トンのCO<sub>2</sub>削減効果が試算され、環境負荷低減にも寄与している。
- ゆいレールの延伸構想と今後の課題は次のとおりとのものであった。
  - ・ 沖縄県は、鉄軌道を基幹とした公共交通ネットワーク構築を目指し、モノレール延伸やLRT導入を検討している。
  - ・ 延伸については採算性・費用便益比に課題が残るものの、普天間方面への可能性調査が進められており、まちづくりと一体となった検討が重要とされている。

これら沖縄県及び沖縄都市モノレール株式会社による、沖縄本島中南部における基幹的公共交通としてのモノレールを活用した交通渋滞緩和、都市機能強化の取組は、本県の交通基盤・新たな交通サービスの充実に係る今後の委員会調査をする上で、参考となった。

## 3 沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化ワーキンググループ

### (1) 調査目的

2025年7月に開業した沖縄県国頭郡今帰仁村と名護市にまたがる大型テーマパーク「ジャングリア沖縄」は、沖縄県北部地域の新たな観光の目玉として大きな期待が寄

せられており、運営会社の株式会社ジャパンエンターテイメントは、テーマパーク事業を通じて、沖縄県北部地域の観光振興や雇用創出、県民の所得向上を目指している。

このような中、沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化ワーキンググループ（事務局：内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所）では、テーマパーク事業者も加えた関係者間でジャングリア沖縄の開業に伴う交通対策勉強会を行い、対策を実施している。

本県においても、2027年に横浜市で国際園芸博覧会が開催され、その跡地には大型テーマパークが開業される予定である。

そこで、同ワーキンググループが取り組むジャングリア沖縄開業に伴う交通対策を調査することにより、今後の委員会調査の参考に資するものとする。

## (2) 調査先出席者

- ア 内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所  
所長、副所長
- イ 株式会社ジャパンエンターテイメント  
事業開発本部ディレクター

## (3) 委員長挨拶



## (4) 内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所長挨拶

## (5) 概要説明

次の内容等について、説明があった。

- ア 沖縄県北部地域のテーマパーク開業に向けた交通渋滞対策
  - (ア) テーマパーク開業における渋滞対策
  - (イ) テーマパーク開業に向けた関係機関の交通対策
- イ 沖縄から日本の“未来”をつくるジャングリア沖縄の挑戦
  - (ア) 交通対策の目的
  - (イ) 交通対策の結果



## (6) 質疑応答

**質 疑** ジャングリア沖縄の入園者数については、当初の目標値を超えているのか。また、一番うまくいったのが官・民・地域との連携だったとのことだが、地域との連携は、住民の理解が一番大きいと思うが、それ以外に何かあると考えられるか。

**応 答** 入園者数は公式に発表していない。県外からの観光客は想定よりも多く来ている。しかし、県民やインバウンドは少し想定より少なく、県民向けの新しいプランを検討している。

地域との連携については、やはりパーク周辺の地域の皆様から理解、協力いただいたのが大きかった。

**質 疑** 入園者数の制限は実際のところ解放したいと考えているか。

**応 答** 渋滞の状況を見ながら解放したいと考えている。駐車可能台数を踏まえつつ、シャトルバスの必要な便数を走らせているが、今後、さらに駐車場の整備を進めていく。今後の解放時期は、年末年始くらいに7,000人、来年のゴールデンウィークには1万人、夏に向けてさらなる増加と段階的に見込んでいる。

**質 疑** 沖縄県ではモノレールの延伸を計画されているようだが、ジャングリア沖縄とモノレールの連携について考えはあるか。

**応 答** 沖縄県と内閣府で鉄軌道の検討はされてきており、那覇市と名護市を1時間で結ぶ構想があるが、費用対効果の課題があって実現のめどは立っていない。

**質 疑** 地元の自治体には一義的には固定資産税や法人税などが入ってくると思うが、ジャングリアがオープンすることで免除や減免など地元自治体に直接的な税収はあるのか。

応 答 テーマパークは今帰仁村、ジャパンエンターテイメント本社は名護市にあり、それぞれの自治体に来年以降税込として入ってくるかと思う。また、ふるさと納税の返礼品としてジャングリアのチケットを提供しており、好評を頂いている。また、ジャングリアスパの入湯税も既に納めている。

質 疑 交通渋滞対策に当たっては、国と市と事業者間での予算の割合と総額を教えてください。

また、住民の声を拾えば拾うほど課題は増える中で、開業までに全て対応するためのスケジュールの進捗管理や住民要望の反映をどのように行ったのか。

応 答 予算について割合や総額は把握していないが、ジャパンエンターテイメントだけで言うと、予算は交通対策だけで数億円で、実証事業として国交省の補助事業も活用した。

進捗管理については、各道路管理者とスケジュール感を共有の上、勉強会を通してしっかり確認し、詳細な工程表を基に進めてきた。

質 疑 沖縄県北部の開発は今後考えているのか。また、北部の空港を整備するといった話は出てきているのか。さらに、大型の外国客船を誘致することについて考えはあるか。

応 答 ツインゲート構想というもので、美ら海水族館の近くに米軍飛行場があり、使用していない滑走路を使って空港を整備するといったような話はあるが、北部の開発という観点で具体的な検討はしていない。

ジャパンエンターテイメントの関連会社であるアドベンチャーツーリズムでは、北部で体験型ツアーを数十万円の価格設定で提供している。

質 疑 ジャングリア周辺の整備に当たり、米軍との連携はあるか。

応 答 米軍との連携は可能性としても低い。ジャングリアにはゲストとして来ている。

質 疑 ジャングリア開業に伴い、住民説明会を30回以上したということで、どのように進めてきたのか。

応 答 工程の進捗や交通シミュレーションを住民に伝えてきた。住民説明会では、8割くらいが交通渋滞の関連で質問があった。自治体を交えた勉強会の中でもお知らせし、住民からの意見もフィードバックしてきた。国道、県道関係者にも説明会に参加してもらっていた。



### (7) 交通対策状況見学



### (8) 副委員長挨拶



### (8) 調査結果

- ジャングリア沖縄に係る地域課題は次のとおりとのことであった。
  - ・ ジャングリア沖縄は、今帰仁村と名護市にまたがる沖縄県北部地域に立地する大規模テーマパークであり、観光振興や地域経済への波及効果が期待されている一方で、道路網が限定的であり、公共交通も十分とは言えず、観光客の多くがレ

ンタカーを利用するという地域特性を有している。

- ・ 開業に伴う深刻な交通渋滞の発生や、名護市内の救急医療機関への搬送ルートと観光動線が重複することによる救急対応への影響が、開業前から大きな懸念事項として指摘されていた。
  - ・ 地元住民や関係団体から県や関係機関、事業者に対して交通対策を求める要望が提出され、社会的関心の高い課題となっていた。
- ジャングリア沖縄に係る渋滞対策の検討体制と官民連携は次のとおりとのものであった。
- ・ 令和5年度より国（北部国道事務所及び沖縄総合事務局）、沖縄県、沖縄県警察、名護市、今帰仁村、本部町、西日本高速道路株式会社並びに事業者であるジャパンエンターテイメントが参画する勉強会が設置され、継続的な協議と検討を行った。
  - ・ ジャパンエンターテイメントにおいては、令和2年から交通量調査及び交通シミュレーションを実施し、来園者並びに従業員の移動が周辺交通に与える影響を事前に分析した上で、必要な交差点改良や信号制御等について行政・警察に要請してきた。また、交通対策に関する住民説明会は30回以上、環境アセスメントを含めると100回以上開催され、地域住民の不安や意見を踏まえながら対策を行った。
- ジャングリア沖縄に係る交通渋滞対策は次のとおりとのものであった。
- ・ 公共交通利用促進として、那覇空港や那覇市内、名護市役所前、主要ホテル、美ら海水族館等からシャトルバスを運行し、名護市内においてオンデマンド交通を導入した。
  - ・ 駐車場対策として、来園者数のコントロールを図ったほか、イオン名護店等の協力を得て駐車場分散を実施した。併せて、駐車場の満空情報をリアルタイムで道路管理者や自治体と共有し、来園者への情報提供を行った。
  - ・ 道路管理者による取組としては、案内標識の整備により県道84号線への集中を避け、複数ルートへの分散誘導を図ったほか、情報誌やチラシを活用して時間帯・経路分散を呼びかけた。さらに、高速道路インターチェンジ付近では所要時間のリアルタイム表示を行い、利用者が自ら経路選択できる環境を整備した。
  - ・ ハード対策としては、白銀橋西交差点における信号移設や右折帯延長、テーマパーク入り口交差点への右折帯設置、市道・村道における伐採や区画線整備などが実施され、交差点処理能力及び視認性の向上を図った。また、開業期間中は周辺道路における工事を抑制する方針が示され、交通円滑化に配慮した運用を行った。
- ジャングリア沖縄開業後の交通状況は次のとおりとのものであった。
- ・ 開業後の交通状況について、朝の時間帯においては顕著な渋滞は確認されず、夕方一部交差点で渋滞長の増加が見られたものの、想定された深刻な混雑には至っていない。

これら沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化ワーキンググループによる、

早期からの調査・予測に基づく計画立案、明確な対策方針の設定、官・民・地域が一体となった連携体制の構築を踏まえたジャングリア沖縄開業に伴う交通渋滞対策は、本県の交通基盤・新たな交通サービスの充実に係る今後の委員会調査をする上で、参考となった。

#### 4 琉球大学研究共創機構

##### (1) 調査目的

琉球大学研究共創機構の地域共創プロジェクトチームは、フードトランスフォーメーションと呼ばれる食資源循環に取り組んでいる。

フードトランスフォーメーションとは、生活、食品産業、観光産業等から排出される食品残渣を原料として飼料「エコフィード」に加工し、エコフィードは養豚業に供給され、飼育された豚は最終的に食品産業や観光産業で消費される。一方、飼料に適さない食品残渣や畜産廃棄物はバイオガスプラントで処理され、再生可能エネルギーとして地域で利用されるというものである。

このほか、同機構では、農水一体型物質循環式陸上養殖システムの研究にも取り組んでいる。

本県においても、神奈川県食品ロス削減推進計画に基づき、食品関連事業者から出る規格外品等の有効活用などを進めているところである。

そこで、同学が取り組むフードトランスフォーメーション等を調査することにより、今後の委員会調査の参考に資するものとする。

##### (2) 調査先出席者

###### ア 農学部

教授 3 名、准教授

###### イ 研究共創機構

特命教授 2 名、特命助教

##### (3) 自己紹介



#### (4) 概要説明

次の内容等について、説明があった。

##### ア 食資源循環（F o o d X）プロジェクト

(ア) 琉球大学の食資源循環（F o o d X）プロジェクト

(イ) 地球規模の課題

(ウ) 地域での課題

##### イ 資源循環型共生社会実現に向けた農水一体型サステイナブル陸上養殖のグローバル拠点



#### (5) 質疑応答

**質 疑** 食品残渣を飼料化する際の配分バランスについて、農家と意見交換をしているのか。

**応 答** 現在、外国産の穀物飼料を輸入し、適正な栄養バランスで飼料を与えており、短期間で効率よく、質のいい肉を作るために研究されている。この飼料を食品残渣で作るとなれば、飼料の栄養バランスを崩さないようにしなければならず、結構難しい。

**質 疑** エコフィードに家庭残渣を使う場合、栄養バランス等を考慮すると改良するためのコストがかかると思うがどうか。

**応 答** 給食残渣、病院の残渣は栄養バランスが取られているため、あまり改良する必要はないが、外食産業からの食品残渣は油の量が多く健康を害するため改良の必要性がある。ある程度、栄養設計がされている必要があるため、家庭残渣の使用は難しい。

**質 疑** エコフィードと海外の輸入飼料では価格差があるのか。エコフィードに富裕層しか購入できないような価格差が生じている場合、どう立ち向かっているのか。

**応 答** 今、海外の配合飼料はものすごく高くなっていて、以前の倍になっている状況である。一方、F o o d Xの事業では、エネルギー代と人件費を含めて

も飼料代は3分の1くらいである。飼料価格は、畜産物の需要がある限り、波はあるものの上がり続けていくと考えられるが、その波が高いときにエコフィード事業がはやる傾向がある。

**質 疑** 食品残渣を活用した具体的な商品名や、ブランド化されているものはあるか。

**応 答** 沖縄のTESIOという豚肉の加工会社が「新しい時代のフランク」という商品名でエコフィードを活用した豚のソーセージの販売を行っている。

**質 疑** エコフィード事業は衛生面での課題が大きいところもあると思うが、工夫している取組はあるか。また、食べ残しを活用するのは非常に扱いが難しいと思うが、将来的に活用を考えているのか。

**応 答** 衛生面では、90度で60分間の加熱処理を守っている限りは問題ないが、栄養素の塊をスープにしているので腐りやすいという問題はある。腐らせないように、先に乳酸菌を入れて発酵させることにより、3日しか持たないものが、2週間程度持つようになるといった技術開発をしている。

食べ残しについては、分別コストがかかる。ホテルの朝食ビュッフェについて調査したところ、取らずに残ったものは食品残渣として扱いやすい一方、ホテルの宿泊客が食べ残したのものには、つまようじや菓子のピルケースがごみとして混ざっていることがあり、分別しないとエコフィードとして活用することが難しい。

**質 疑** 陸上養殖のための水槽設備はどこが製造しているのか。また、施設の購入費用はどれくらいか。さらに、こういった設備は企業の利益になるのか。

**応 答** 陸上養殖の水槽設備は、株式会社ARKが製造したものを設置している。費用は2,000万円程度である。この水槽設備単体で利益を得るのは難しく、試験的な取組として製造しているのではないかと思われる。

## (6) 現地視察



## (7) 調査結果

- 琉球大学研究共創機構における取組の背景と課題認識は次のとおりとのことであった。
  - ・ 従来の経済活動は、資源を採取し、製品化し、廃棄するリニアエコノミー（線型経済）を前提としてきたが、地球環境の許容量を超える資源消費が進行している。特に、窒素化学肥料の大量使用は、地球環境に大きな負荷を与えており、食料生産の在り方そのものが問われている。
  - ・ 世界では依然として飢餓人口が存在する一方、食品ロスや過剰摂取といった問題も顕在化しており、持続可能な食料システムへの転換が急務となっている。日本においても、食料自給率は低水準にあり、食料安全保障の面で大きな課題を抱えている。
  - ・ 農家現場では、複雑化する課題に対し、どこから着手すべきか分からないという声が多く、行政と農家の間で十分な意思疎通が図られてこなかったことも課題として挙げられる。
  - ・ リサイクルを前提に製品化するサーキュラーエコノミー（循環経済）の考え方を食品・畜産・農業の分野で進めていく。
- 琉球大学研究共創機構におけるフードトランスフォーメーション（Food X）の取組は次のとおりとのことであった。
  - ・ Food Xは、観光、食品産業、日常生活から発生する食品残渣等を資源として、肥料や飼料として再利用することで、食資源循環システムを構築する取組である。
  - ・ 食品残渣を活用したエコフィードの推進や、糞尿処理による肥料化など、これまで一方通行であった資源の流れを循環型へ転換する実証が進められている。
  - ・ 琉球大学が行政と農家の間に立ち、現場の声を丁寧に拾い上げながら課題を整理し、実行可能な形で施策を進めている。
  - ・ 沖縄式地域円卓会議を通じ、肥料と飼料を一体的に捉えた議論を重ねることで、農家の理解と参画を進めている。
  - ・ Food Xプロジェクトには、市町村、県、多くの民間企業が賛同・参画して

おり、現在は小規模ながらも、今後の広がりが期待されている。

○ 琉球大学研究共創機構における陸上養殖を核とした循環型モデルの取組は次のとおりとのことであった。

- ・ 陸上養殖については、ヤイトハタを中心とした研究が行われており、漁船漁業の成長が頭打ちとなる中、安定的な水産物供給手段として注目されている。
- ・ 陸上養殖は、海面利用に制約のある地域でも実施可能であり、人為的管理による安定生産が可能である一方、施設整備や運営コストが高いという課題がある。
- ・ 農業と水産業を連携させた農水一体型の循環モデルを構築し、養殖副産物や地域資源を有効活用することで、持続可能な生産体制の確立を目指している。
- ・ 大阪・関西万博関連事業において提供実績があり、県内外への展開可能性が示されている。

これら琉球大学研究共創機構における食資源循環を軸としたフードトランスフォーメーション及び陸上養殖による環境負荷低減、食料安全保障の強化を図る取組は、本県の資源循環の推進、食品ロス問題に係る今後の委員会調査をする上で、参考となった。

## 5 特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆい

### (1) 調査目的

沖縄県の貧困率は全国1位であり、貧困問題により様々な機会が奪われ、苦しんでいる子供が多数存在する。

貧困により格差が生まれ、さらに不登校につながることで、子供は行く場所がなくなり、居場所を失い、同時に、学びや体験を得られる場所がなくなっていく現実がある。

このような子供達の支援のため、特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆいでは、貧困課題を解決するために、昼食をみんなで作って食べて楽しむ食育、一人ひとりの学習レベルに合わせた個別学習、進路相談、働くことについて考える職場体験など、「安心して居られる場所・環境づくり」、「様々な体験・経験の機会づくり」、「仲間になってくれる応援者が集まるプラットフォームづくり」の取組を通じて、子供・若者が未来の選択肢を増やせるようにし、貧困の連鎖から抜け出す支援をしている。

本県においても、かながわ子ども・若者みらい計画に基づき、子供の貧困解消に向けた対策などを進めているところである。

そこで、同法人が取り組む子供・若者支援を調査することにより、今後の委員会調査の参考に資するものとする。

### (2) 調査先出席者

広報担当

### (3) 委員長挨拶



### (4) 概要説明

次の内容等について、説明があった。

- ア 子供の支援の広がりと残された課題
- イ 体験格差の実態と支援の空白
- ウ 子供・若者と共に沖縄から社会を動かすちゅらゆい
- エ 現場の声に応え、制度の狭間を埋めてきた道のり
- オ k u k u l u と k u k u l u 高等部
- カ アシタネットワークスとユースセンター・アシタネ



### (5) 質疑応答

**質 疑** 子供にとって一番安心できるのは家庭だと思う。親や保護者のアプローチ、連携はどうしているのか。また、県内の拠点数は増えていると思うが、各団体との調整はうまくやっているのか、行政側で指導しているのか。

**応 答** 家庭がよくなればよいが、親から相談を受けることもあり、生活をするのも手いっぱい親もいるため、子の面倒を見れない親と一緒にタッグを組むのは難しい。子供が変わると、親の見方も変わって、親と連携するパターンもあり、さらなる保護者支援が必要である。

児童支援員から相談を受ける場合もある。その場合には、保護者に対して児童自立支援員がアプローチしている。

**質 疑** 子供は何も悪くなくて、親の背中を見て育っているとなると、子供よりも親の支援が必要だと思う。支援している子供たちのうち、親がノータッチというケースはあるのか。シェルターの運用についてはどうか。

**応 答** 親との関わりがほぼないケースも確かにあるが、1割もないとは思う。親も子供もという支援はマンパワーでできない。ここに預ければいいという感覚も違うと思っている。独り親の支援をしている団体もあり、そことも連携している。ちゅらゆいは子供の支援を中心としている。各団体への橋渡しもしているが、調整がし切れていないという課題もある。

**質 疑** 行政側が目的としていた生活保護費は減少したのか。また、子供の支援数が増えてちゅらゆいの運営予算は厳しいと思うがどうか。

**応 答** 生活保護費は確実な数字は持ち合わせていないが、保護から抜けた世帯のケースはある。生活保護の世帯の子供を支援していたところ、その子供がアルバイトを始めたことで、家族もアルバイトを始め、生活保護から抜けたケースがあった。支援していたヤングケアラーの子供が働き始め、その世帯が生活保護から抜けたケースや、世帯分離して子供だけが自立するケースもある。k u k u l u は那覇市からの委託事業だが、他の事業は予算が厳しく、助成金を申請するなどしている。寄付は全体の1%くらいしか集まっていない。多様な資金調達が必要と感じている。

**質 疑** 事業全体におけるジェンダーによる支援格差はあるのか。また、利用者の平均年齢の推移はどうか。さらに、費用対効果が見えにくい中で予防的アプローチの事業に関する予算はどう確保しているのか。

**応 答** 男女の違いはあるのかについて関わり方の違いはある。居場所に定着しやすいのは男性である。6割が男性で、4割が女性と言われるが、ちゅらゆいは半分半分で、時期によって差がある。中高生対象のk u k u l u は、最初は男性8割、女性2割だったが、段々女性も増えて、男女比率はほぼ半々になってきた。支援の違いとしては趣味の違いがあり、男性はゲームが好きな子供が多く、女性は様々だが協調性がある。また、女性については体の成長に関する支援が必要である。

利用年齢の平均として日中は18才くらいだが、社会への押し出しも行っており、この施設に留まることはない。居場所の卒業生が、卒業生として居場所を活用している事例や、スタッフとして活躍している元利用者もいる。

予防的アプローチの事業に関する予算は700万円程度である。昨年度は300万円程度で週1、2回の開所の人件費で限界であったため、運営しながら予算立てしている。食料の調達は、フードバンクなどから提供してもらって

る。



## (6) 施設見学



## (7) 調査結果

- 特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆいの概要と支援の理念は次のとおりとのことであった。
  - ・ ちゅらゆいは、子供・若者の居場所づくりと自立支援を中心に、制度の狭間に置かれがちな若者や、社会とのつながりを失いがちな人々を支援することを目的に、2007年から活動を継続している。
  - ・ 貧困を「経済的貧困」「文化的貧困」「社会的貧困」の三つに整理し、特に文化的・社会的貧困の解消に力を入れている。
  - ・ 親が働く姿を見たことがない、社会と接点を持たずに育ってきたなどの背景を持つ子供・若者に対し、自立できる力を育むことを最終的な目標として支援を行っている。
- 特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆいにおける具体的な取組は次のとおりとのことであった。
  - ・ 当初は就労支援を中心に活動していたが、中学生からの支援では遅いとの気づきから、支援対象年齢を徐々に拡大し、小学生から若者までを包括的に支援する

体制を構築してきた。

- ・ 事業に当たっては、社会の一員としてこれから育っていくという理念の下、居場所づくり、体験の機会の提供、社会とのつながりの構築の3点を重視している。
- ・ 「k u k u l u」における居場所づくり事業については、小学校高学年から中学生を対象とした不登校児を含めた支援を行っており、安心できる環境の中で子供たちに拠点としての居場所を提供している。ただ「いるだけでよい」という安心感をよりどころとして、子供たちはやりたいことを見つける余裕を生むことができる。アセスメントや見守りに加え、調理実習を通じた食育や洗濯・掃除といった生活支援を行い、オンラインツールを活用した遡り学習も実践している。このような取組により、子供たちは安心感を得て孤独感が軽減され、新たな選択肢やチャレンジに対する意欲が生まれている。
- ・ 「k u k u l u 高等部」では15歳から20歳までを対象とした包括的な支援を行っている。この世代に必要な居場所を夜間や土日に提供し、夕食の提供や調理体験、個別の学習支援や相談支援を実施している。さらに、独自のオンラインプラットフォームを活用し離島間の学習支援も行っている。
- ・ 「アシタネットワークス」では、福祉サービスを活用しながら18歳からおおむね39歳までを対象に包括的な支援を行っている。自分たちで役割を生み出し、仕事をつくり上げるという独自の支援を行っている。例えば、引きこもりに関する勉強会を若者自身が主催し、オンライン配信を通じて大人から受講料を徴収し、それを給料として実現するプロジェクトなどを実施している。
- ・ 「ユースセンター・アシタネ」では、あえて明確なプログラムを設けない無目的型の運営を行い、若者自身が何をするかを決める民主主義の実証実験の場としている。

これら特定非営利活動法人沖縄青少年自立援助センターちゅらゆいにおける居場所づくりや体験機会の提供、社会とのつながりの構築を包括的に支える取組は、本県の子ども・子育てへの支援に係る今後の委員会調査をする上で、参考となった。