

地域ガソリン等安定供給体制維持計画
(西表島)

令和8年2月

竹富町

目 次

I.	地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって	1
II.	地域の現状把握	2
1.	地理的条件	2
2.	気候・自然災害	3
3.	人口・世帯	5
4.	産業構造	10
5.	道路交通・観光	13
6.	航路	15
7.	燃料供給拠点	18
III.	上位計画、関連計画および既存調査結果や西表島のSSに関するデータの整理・作成	19
1.	上位計画、関連計画の整理	19
2.	西表島の石油製品流通の実態	21
IV.	地域の石油製品需要及び地域のSS・石油製品供給体制に対するニーズ、石油製品供給体制の問題点・課題の把握	24
1.	SS運営事業者ヒアリング調査	24
2.	石油製品流通関係事業者ヒアリング調査	27
3.	住民アンケート調査	35
4.	事業者アンケート調査	65
5.	島内の石油製品需要の現状整理と将来需要予測	91
6.	地域のSS・石油製品供給体制に対するニーズの整理	94
7.	西表島の石油製品安定供給体制の問題点・課題と解決方策の検討	95
V.	地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）	106
1.	対策の基本方針	106
2.	対策内容	107
3.	アクションプラン	109

I. 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって

1. 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）策定の背景・目的

西表島では、島内に4ヶ所のSS（サービスステーション≒ガソリンスタンド）があるが、離島という地理的不利性により、輸送体制や備蓄問題に多大な影響が発生している。

島内には貨客船の発着港が東部と西部の2つの地域にあるが、西部地域への航路は波の影響を受けやすく、年間を通して欠航率が高い地域となっている。欠航となった場合は東部へ一度輸送し、陸路にて東部からの輸送で対応しているが、西部地域のガソリン供給が追いつかず、東部のSSに頼らざるを得ない状況にある。また、毎年台風が通過し、数日間貨客船が欠航するため、度々ガソリン供給が追いつかない状況となっている。

ガソリン備蓄の必要性は理解しているものの、島内の事業者は零細のため、備蓄用のガソリンタンクを整備する財力がない状況であり、またどのSS従業員も高齢化が進み承継問題等を抱えている。

島内では、現在のSS事業者の内一つでも廃業に陥ると住民への安定的な供給が困難であることを示しており、今後、自然災害等に備え住民・島内事業者に対して石油製品を安定的に供給できる体制を構築することが大きな課題である。

こうした課題に対する対策を講じるため、地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）を策定することを目的として本業務を実施した。

2. 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）策定の流れ

地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたっては、竹富町がコンサルタントに調査を委託し、同調査において地域の現状や地域の石油製品需要、地域のSSに対するニーズ、石油製品供給体制等を把握・整理した。

その上で、竹富町が主体となって、竹富町、地域住民、関係団体等を構成員とした「地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）策定委員会」を開催し、同委員会での検討を踏まえ地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）を策定した。

表I-1 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）策定委員会の開催概要

回次	日時	会場	議事
第1回	令和7年 7月9日（水） 13:00～14:30	竹富町役場 3階庁議室	(1) 事業計画の概要 (2) 地域の現状把握、上位計画・関連計画の整理、西表島の石油流通の実態について (3) 住民・事業者アンケート調査の概要
第2回	令和7年 10月29日（水） 13:00～14:30	竹富町役場 3階大会議室	(1) 調査結果の報告 (2) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の方向性 (3) 計画策定に向けた今後の事業の進め方
第3回 （予定）	令和8年 2月4日（水） 13:00～14:30	竹富町役場 3階大会議室	(1) パブリックコメントの実施結果とその対応 (2) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島） (3) 計画内容の広報媒体・広報手法

II. 地域の現状把握

1. 地理的条件

西表島は竹富町を構成する16の島（9つの有人島）の一つで、石垣島の約20 km西方に位置しており、面積は28.9km²と八重山諸島では最大、沖縄県内では沖縄本島に次いで2番目に広い島である。最高峰である古見岳（海拔469.7m）を筆頭に、島全体の70%が標高200m以上と頂高の揃った山岳地帯を形成している。また、イリオモテヤマネコやヤエヤマハナダカトンボ等の希少生物が数多く生息することでも知られる島である。

図II-1 西表島の位置図



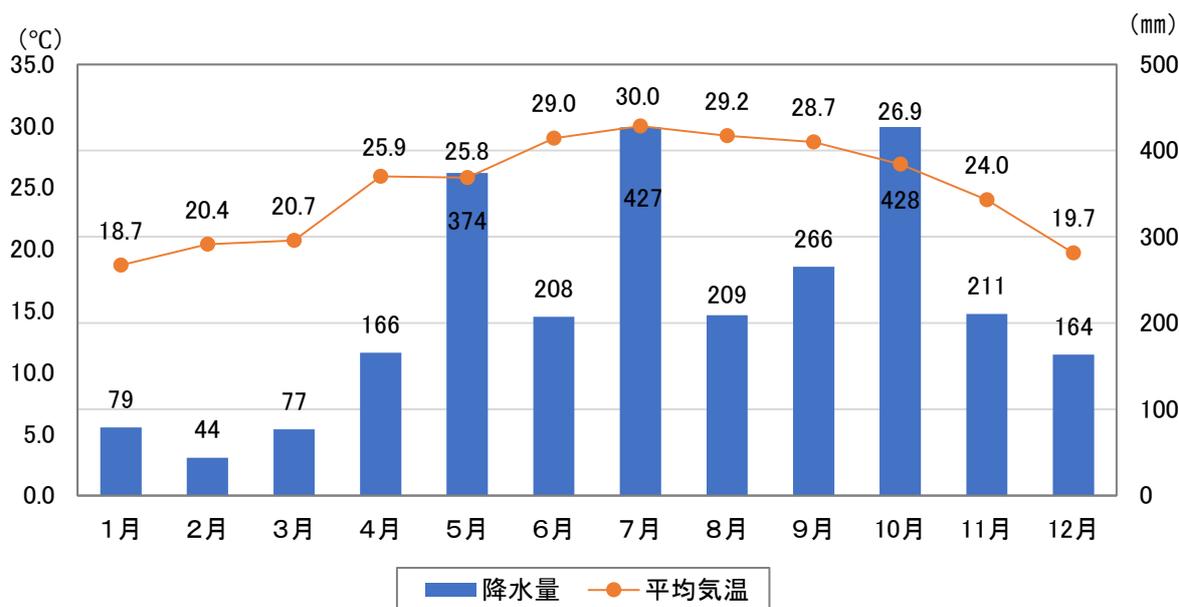
2. 気候・自然災害

(1) 気温・降水量

西表島の気候は温暖多雨亜熱帯性気候に属し、1991～2020年までの30年間の平均気温は23.9℃、平均湿度は78%、年間降水量は2,240mmと、高温多湿の傾向がみられる。一年を通じて寒暖の差が小さい穏やかな気候だが、梅雨期や台風期には雨が多く降る。

また、夏から秋にかけて台風が度々接近してくる一方で、台風の接近が少ない年は一転して干ばつに見舞われることもある。

図II-2 西表島の月別平均気温及び月別降水量（2024年、西表島特別地域気象観測所）

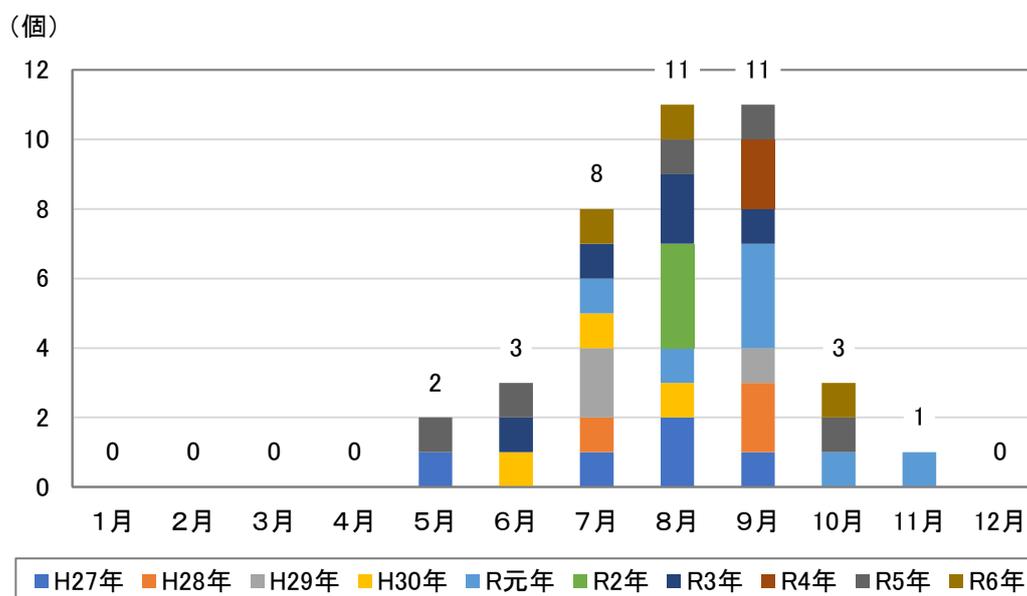


出典：気象庁HP

(2) 台風

西表島において想定される主な自然災害としては、台風があげられる。過去 10 年間における西表島への台風の接近数をみると、8 月・9 月が 11 個と最も多く、次いで 7 月が 8 個と多い。

図II-3 過去 10 年間における西表島への台風の接近数（平成 27 年～令和 6 年）



注：西表島への接近は西表島特別地域気象観測所の 300km 以内に入ることをいう。台風が二つの月にまたがって接近した場合は、両月に加算している。

出典：気象庁HP

表II-1 令和 6 年において西表島に接近した台風の概要

月	名前	概要
7	台風第 3 号	7 月 20 日 9 時にフィリピンの東で熱帯低気圧から変わった台風第 3 号は、発達しながら北西に進み、24 日 3 時には、沖縄の南で中心気圧 950hPa、最大風速 45m/s の大型で非常に強い勢力となった。その後も北西に進み、台湾を通過後、27 日 3 時に華中で熱帯低気圧に変わった。 24 日 22 時まで、先島諸島の住宅約 3,380 戸で停電が発生した。
8	台風第 9 号	8 月 18 日 21 時に沖縄の南で熱帯低気圧から変わった台風第 9 号は、やや発達しながら北上し、19 日 15 時には中心気圧 996hPa、最大風速 20m/s となり、沖縄本島の西海上に進んだ。その後、暴風域を伴わないまま、北上し、21 日 9 時に黄海で熱帯低気圧に変わった。
10～11	台風第 21 号	10 月 25 日 3 時にマリアナ諸島で熱帯低気圧から変わった大型の台風第 21 号は、発達しながら西進し、29 日 3 時にはフィリピンの東で中心気圧 970hPa、最大風速 35m/s の大型で強い勢力となった。その後、進路を北西に変え、29 日 21 時には中心気圧 945hPa、最大風速 45m/s の大型で非常に強い勢力となり、31 日には台湾を通過、台湾海峡を北上した後、11 月 1 日 21 時に東シナ海で温帯低気圧に変わった。 竹富町の一部において 11 月 1 日 2 時 2 分頃から 4 分程度、落雷により停電が発生した。

出典：気象庁HP

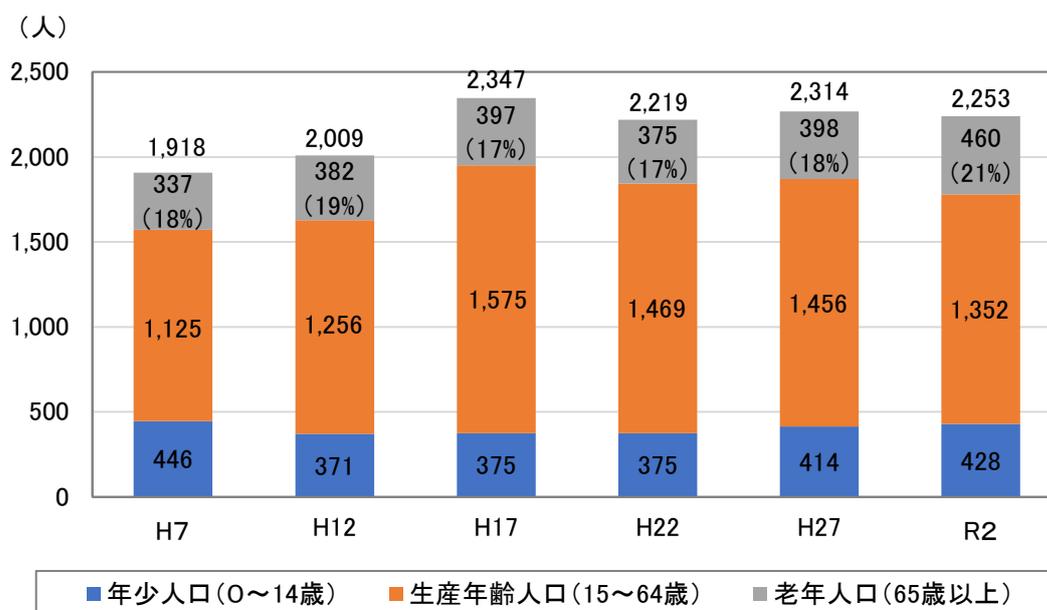
3. 人口・世帯

(1) 人口・世帯の推移

1) 人口の推移

- 平成7年から令和2年にかけての西表島の人口（国勢調査、各年10月1日時点）をみると、平成17年まで一貫して増加しているが、以降は増加と減少を繰り返し、足下の令和2年では2,253人となっている。
- 高齢化率をみると、平成7年から平成27年までは17～19%の間で推移していたが、平成27年から令和2年の5年間にかけて3ポイント上昇し、足下では21%となっている。
- 平成12年から平成17年にかけての推移を詳しくみると、総人口の増加数338人のうち、生産年齢人口の増加数が319人を占めており、老年人口の増加数が15人に留まっていることを踏まえると、この時期に島外からの移住者の増加（社会増）があったと考えられる。

図II-4 西表島の人口の推移



注1：西表島の数値は、竹富町内の旧町丁・大字名のうち、字古見、字高那、字崎山、字上原、字西表、字南風見、字南風見仲の数値の合計。

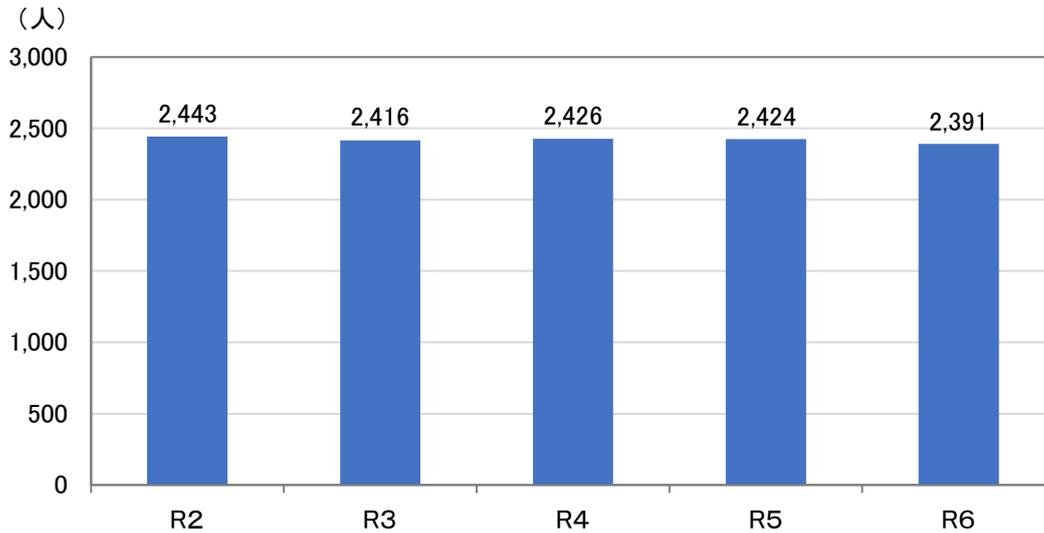
注2：()内は高齢化率（老年人口÷各年齢層の合計）。

注3：数値が秘匿されている地区があるため、各年齢層の人口の合計と総人口の値が一致しない場合がある。

出典：「国勢調査（平成7年～令和2年）」（総務省）

- ・西表島の直近5年間の人口（住民基本台帳登録人口、各年1月1日時点）をみると、緩やかな減少傾向にある。

図II-5 西表島の直近5年間の人口推移

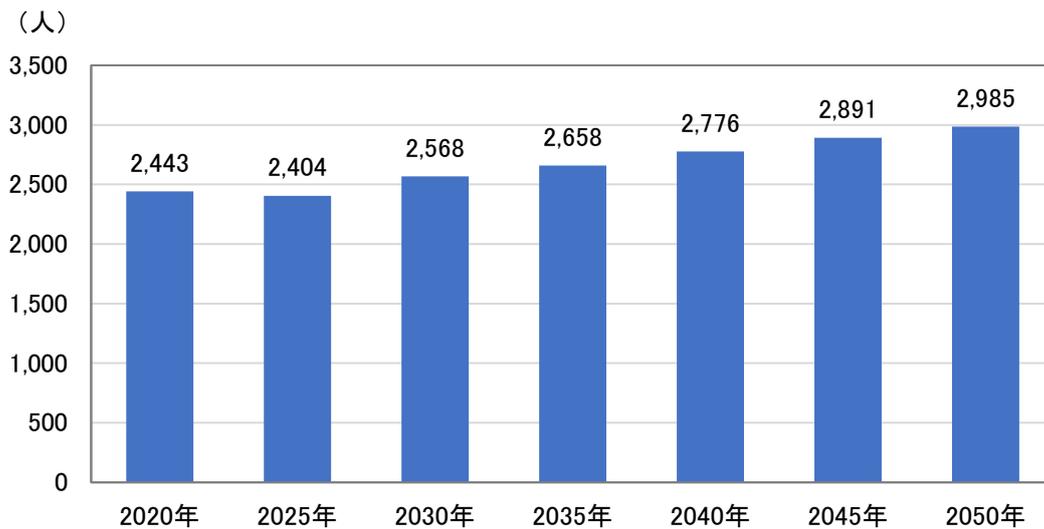


出典：「離島関係資料（令和3年3月～令和7年3月）」（沖縄県）

2) 将来推計人口

- ・平成2年（1990年）～平成27年（2015年）における各地区の住民基本台帳の人口動向をもとに推計した将来人口によると、2050年の西表島の人口は2,985人と推計されており、今後25年間で現在の約124%まで増加する見込みである。

図II-6 西表島の将来推計人口



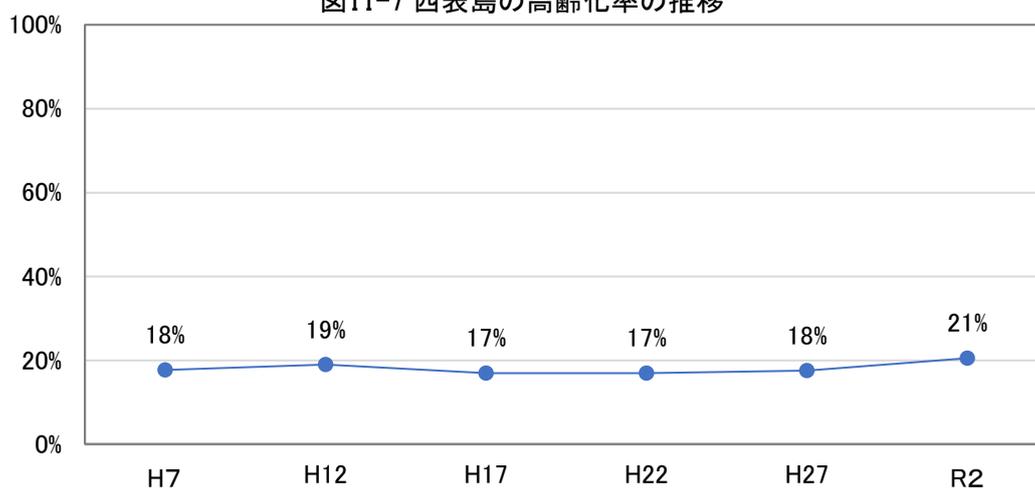
注：2020年人口は住民基本台帳登録人口（1月1日時点）の人口、2025年人口は竹富町人口動態票（1月末時点）、2030年以降は「竹富町人口ビジョン」における推計値。

出典：「竹富町人口ビジョン（平成28年3月）」（竹富町）

3) 高齢化率の推移

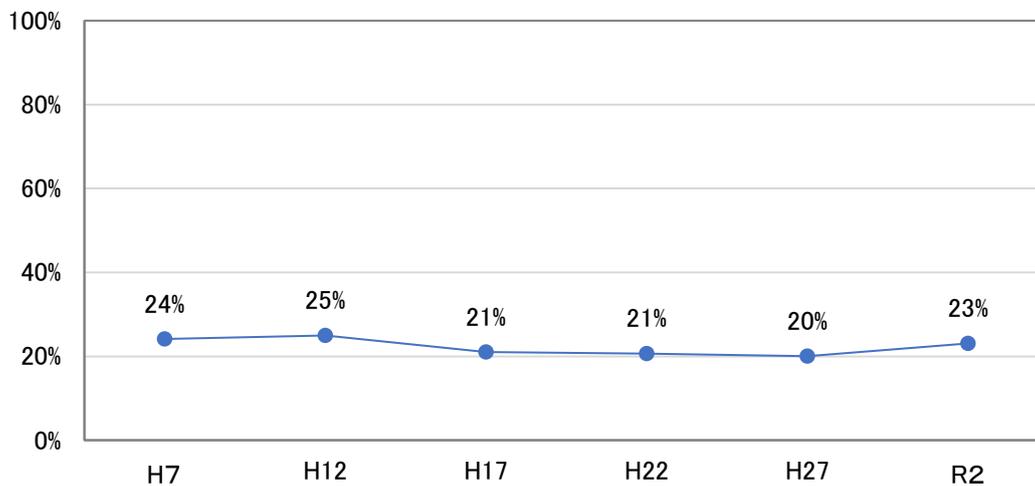
- 西表島の高齢化率の推移をみると、平成7年から平成27年にかけては横ばい傾向にあったが、その後増加に転じ、足下の令和2年度は21%となっている。
- 令和2年には、65歳以上の高齢者が総人口の21%を超える、いわゆる「超高齢社会」となっているが、竹富町全体に比べると高齢化率は2%低い。

図II-7 西表島の高齢化率の推移



出典：「国勢調査（平成7年～令和2年）」（総務省）

図II-8 竹富町全体の高齢化率の推移【参考】



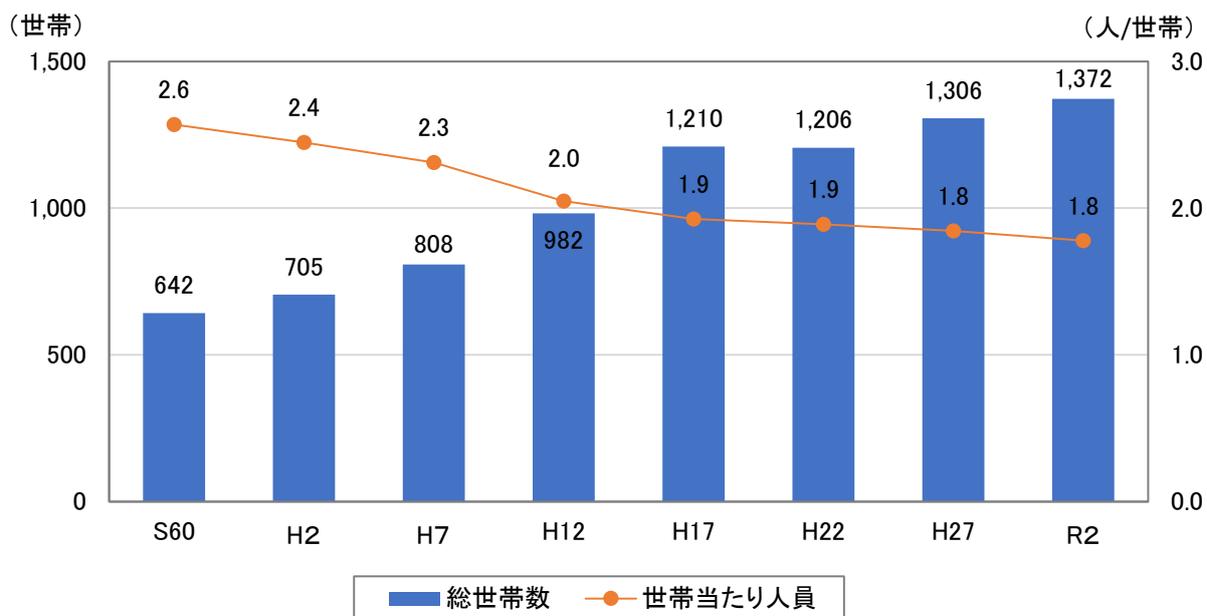
出典：「国勢調査（平成7年～令和2年）」（総務省）

(2) 世帯数

1) 世帯数と世帯当たり人員の推移

- 西表島における昭和60年から令和2年にかけての総世帯数の推移をみると、642世帯から1,372世帯と約2.1倍に増えている一方で、1世帯当たりの人員は、2.6人から1.8人と約30%減少しており、世帯の小規模化が進行していることがうかがわれる。

図II-9 西表島の世帯数と世帯当たり人員の推移

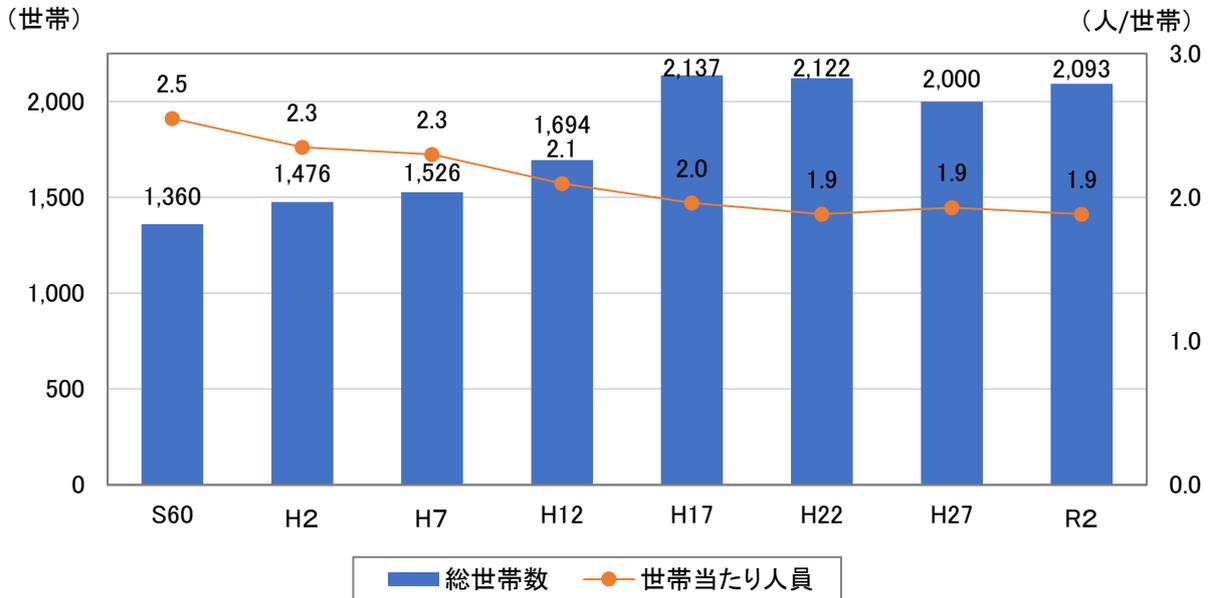


出典：「竹富町地区別人口動態票（昭和60年～令和2年）」（竹富町）

2) 世帯数と世帯当たり人員の推移（竹富町全体）

- ・参考に、昭和 60 年から令和 2 年にかけての竹富町における総世帯数の推移をみると、西表島と同様に世帯数は増加傾向にあるが、1 世帯当たりの人員は減少傾向にある。

図II-10 竹富町の世帯数と世帯当たり人員の推移



出典：「国勢調査（昭和 60 年～令和 2 年）」（総務省）

3) 過去 10 年間の高齢者世帯の状況（竹富町全体）

- ・竹富町における平成 22 年から令和 2 年にかけての一般世帯数における高齢者のみ世帯（夫婦のみ世帯及び、単身世帯）の推移をみると、竹富町の高齢化及び核家族化の進行に伴い、15%から 18%と増加傾向にある。
- ・先述の西表島、竹富町それぞれの世帯数と世帯当たり人員の推移が同様の動きを見せていることを踏まえると、西表島における高齢者世帯の推移も竹富町と同様の動きとなっていることが予想される。

表II-2 竹富町の高齢者世帯の推移

		世帯数 (世帯)			構成比 (%)		
		H22	H27	R 2	H22	H27	R 2
一般世帯数	総数	1,997	2,121	2,089	100	100	100
高齢者のみの世帯	65歳～74歳	138	145	231	6.9	6.8	11.1
	75歳～84歳	141	101	110	7.1	4.8	5.3
	85歳以上	24	32	33	1.2	1.5	1.6
	(再掲) 65歳以上	303	278	374	15.2	13.1	17.9

注：高齢者のみの世帯とは、「どちらも 65 歳以上の夫婦のみで構成される世帯」と「65 歳以上の単身世帯」を合算したもののこと。

出典：「国勢調査（平成 22 年～令和 2 年）」（総務省）

4. 産業構造

(1) 経済活動別市町村内総生産

1) 産業別市町村内総生産（竹富町全体）

- ・令和4年度の竹富町の域内総生産は約160億円となっており、域内総生産の内訳をみると、「宿泊・飲食サービス業」、「その他のサービス」、「教育」の順に多い。
- ・竹富町内総生産の構成比を沖縄県内総生産の構成比と比較すると、特に「宿泊・飲食サービス業」（竹富町：17.7%、沖縄県：全体3.8%）、「その他のサービス」（竹富町：14.8%、沖縄県全体：5.4%）の比率が高く、「保険衛生・社会事業」（竹富町：3.1%、沖縄県全体：12.6%）の比率が低いという特徴がある。

表II-3 竹富町内総生産の内訳及び構成比（令和4年度：経済活動別 沖縄県比較）

		沖縄県合計 (百万円)	沖縄県合計 (%)	竹富町 (百万円)	竹富町 (%)
第1次産業	農業	35,748	0.8	877	5.5
	林業	364	0.0	9	0.1
	水産業	8,017	0.2	99	0.6
第2次産業	鉱業	10,741	0.2	0	0.0
	製造業	180,051	4.0	1,363	8.5
	建設業	398,736	8.9	1,585	9.9
第3次産業	電気・ガス・水道・廃棄物処理業	88,424	2.0	223	1.4
	卸売・小売業	421,393	9.4	370	2.3
	運輸・郵便業	285,382	6.4	1,050	6.5
	宿泊・飲食サービス業	168,075	3.8	2,845	17.7
	情報通信業	168,241	3.8	0	0.0
	金融・保険業	175,765	3.9	18	0.1
	不動産業	561,702	12.6	1,023	6.4
	専門・科学技術、業務支援サービス業	483,505	10.8	938	5.8
	公務	441,237	9.9	707	4.4
	教育	262,517	5.9	2,189	13.6
	保健衛生・社会事業	561,255	12.6	494	3.1
	その他のサービス	241,123	5.4	2,372	14.8
	小計(A)	4,492,276	100.7	16,162	100.7
	輸入品に課される税・関税等(B)	-30,746	-0.7	-111	-0.7
	合計(A-B=C)	4,461,530	100	16,051	100

注1：各産業の構成比は合計(C)を100%として、各産業及び、輸入品に課される税・関税等の比率を算出した。

注2：各産業の構成比は小数点2位以下を四捨五入して記載しているため、表中の各産業の構成比の合計値と、小計(A)のポイント値は一致しない。

出典：「沖縄県市町村経済計算（令和4年度）」（沖縄県）

(2) 事業者数・従業者数

1) 産業別就業者数（西表島）

- ・西表島の産業別就業者数（令和2年）は1,262人となっている。
- ・内訳をみると、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「農業」の順に多い。
- ・西表島の就業者数の構成比を沖縄県全体の構成比と比較すると、特に「宿泊業、飲食サービス業」（西表島：23.1%、沖縄県全体：8.1%）、「生活関連サービス業、娯楽業」（西表島：15.4%、沖縄県全体：3.8%）、「農業」（西表島：13.6%、沖縄県全体：3.6%）の比率が高く、「医療、福祉」（西表島：5.2%、沖縄県全体：15.7%）の比率が低いという特徴がある。

表II-4 西表島の就業者数の内訳及び構成比（令和2年：産業大分類別 沖縄県比較）

産業（大分類）	沖縄県合計		西表島	
	就業者数 （人）	構成比 （%）	就業者数 （人）	構成比 （%）
A 農業，林業	20,949	3.6	176	13.9
うち農業	20,781	3.6	172	13.6
B 漁業	2,318	0.4	16	1.3
C 鉱業，採石業，砂利採取業	289	0.1	-	-
D 建設業	52,022	9.0	49	3.9
E 製造業	27,042	4.7	36	2.9
F 電気・ガス・熱供給・水道業	3,096	0.5	1	0.1
G 情報通信業	14,375	2.5	1	0.1
H 運輸業，郵便業	25,594	4.4	86	6.8
I 卸売業，小売業	81,655	14.1	86	6.8
J 金融業，保険業	11,040	1.9	1	0.1
K 不動産業，物品賃貸業	13,445	2.3	25	2.0
L 学術研究，専門・技術サービス業	18,500	3.2	19	1.5
M 宿泊業，飲食サービス業	46,677	8.1	291	23.1
N 生活関連サービス業，娯楽業	22,007	3.8	194	15.4
O 教育，学習支援業	33,978	5.9	136	10.8
P 医療，福祉	90,530	15.7	65	5.2
Q 複合サービス事業	4,924	0.9	11	0.9
R サービス業（他に分類されないもの）	49,805	8.6	26	2.1
S 公務（他に分類されるものを除く）	35,800	6.2	19	1.5
T 分類不能の産業	23,373	4.0	24	1.9
総数	577,419	100	1,262	100

出典：沖縄県合計「国勢調査（令和2年）」（総務省）、西表島「離島関係資料（令和7年3月）」（沖縄県）

2) 産業中分類別の民営事業所数・従業者数（西表島）

- ・西表島の民営事業所数は266事業所、同従業者数は1,050人となっている。
- ・従業者数の内訳をみると、「娯楽業」、「宿泊業」、「飲食店」、「飲食料品小売業」の順に多い。

表II-5 西表島内の民営事業所数及び従業者（令和3年：産業中分類別）

産業（大分類）	産業（中分類）	事業所数	従業者数（人）
A 農業, 林業	農業	8	48
B 漁業	水産養殖業	1	3
D 建設業	総合工事業	5	40
D 建設業	設備工事業	3	6
E 製造業	食料品製造業	7	36
E 製造業	繊維工業	2	18
E 製造業	木材・木製品製造業（家具を除く）	1	1
E 製造業	パルプ・紙・紙加工品製造業	1	1
E 製造業	石油製品・石炭製品製造業	2	4
E 製造業	窯業・土石製品製造業	3	10
H 運輸業, 郵便業	道路旅客運送業	4	57
H 運輸業, 郵便業	道路貨物運送業	4	11
H 運輸業, 郵便業	水運業	9	54
H 運輸業, 郵便業	運輸に附帯するサービス業	2	8
H 運輸業, 郵便業	郵便業（信書便事業を含む）	1	8
I 卸売業, 小売業	織物・衣服・身の回り品小売業	4	15
I 卸売業, 小売業	飲食料品小売業	13	73
I 卸売業, 小売業	その他の小売業	13	31
K 不動産業, 物品賃貸業	不動産賃貸業・管理業	3	5
K 不動産業, 物品賃貸業	物品賃貸業	10	28
L 学術研究, 専門・技術サービス業	学術・開発研究機関	3	12
L 学術研究, 専門・技術サービス業	技術サービス業（他に分類されないもの）	2	5
M 宿泊業, 飲食サービス業	宿泊業	50	195
M 宿泊業, 飲食サービス業	飲食店	33	90
M 宿泊業, 飲食サービス業	持ち帰り・配達飲食サービス業	1	2
N 生活関連サービス業, 娯楽業	洗濯・理容・美容・浴場業	2	2
N 生活関連サービス業, 娯楽業	その他の生活関連サービス業	14	27
N 生活関連サービス業, 娯楽業	娯楽業	50	198
O 教育, 学習支援業	学校教育	1	1
O 教育, 学習支援業	その他の教育, 学習支援業	3	3
P 医療, 福祉	医療業	2	3
P 医療, 福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	1	25
Q 複合サービス事業	郵便局	2	8
R サービス業（他に分類されないもの）	政治・経済・文化団体	1	4
R サービス業（他に分類されないもの）	自動車整備業	4	14
R サービス業（他に分類されないもの）	その他の事業サービス業	1	4
総数		266	1,050

注：西表島の数値は、竹富町内の旧町丁・大字名のうち、字古見、字高那、字崎山、字上原、字西表、字南風見の数値の合計。

出典：「経済センサス（活動調査）（令和3年）」（経済産業省）

5. 道路交通・観光

(1) 道路整備状況（西表島）

- ・西表島の道路整備状況について、島内に国道はなく、県道及び町道が整備されている。
- ・県道は県道 215 号線の 1 路線のみであり、西側の白浜地区から北岸、東岸を経て南東側の南風見・豊原地区までを結んでいる。総延長は 54,038m であり、これは沖縄県の県道でも長い総延長となっている。
- ・町道は計 130 路線あり、総延長は 48,585m である。

表II-6 西表島の道路整備状況

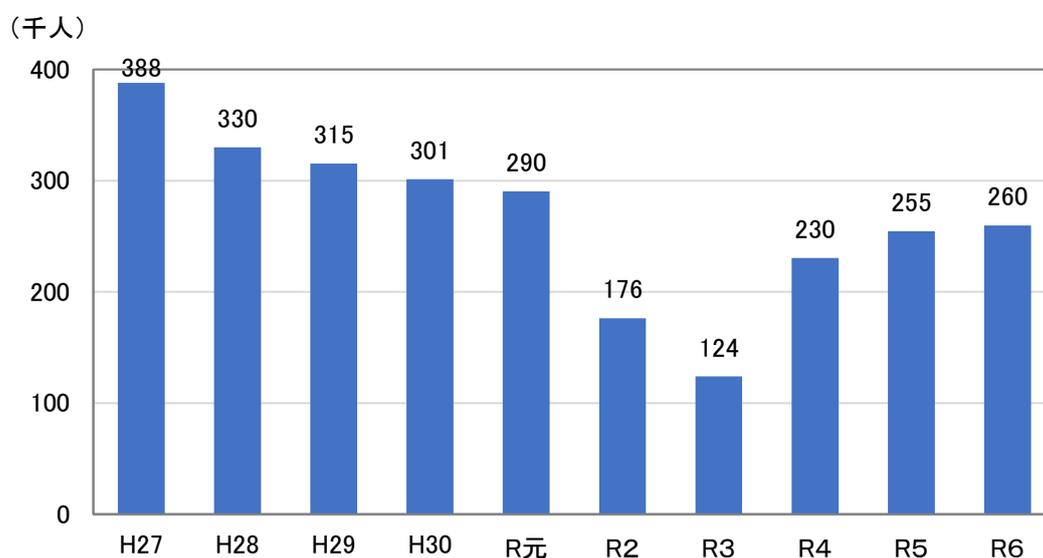
区分	路線数	総延長 (m)
県道	1	54,038
町道	130	48,585

出典：「竹富町地域防災計画（令和 5 年 3 月）」（竹富町）

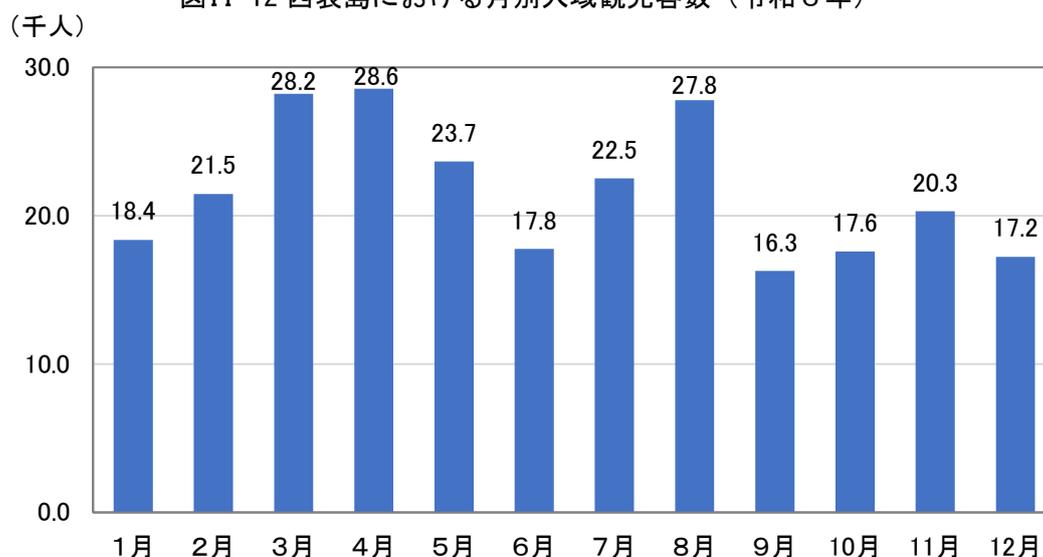
(2) 入域観光客数の推移（西表島）

- ・西表島における過去10年間の入域観光客数の推移をみると、令和元年までは約29万人を下回ることがなかったが、令和2年及び令和3年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、それぞれ約18万人、約12万人で推移した。
- ・他方、西表島が令和3年に世界自然遺産に登録されたこと等を受け、令和4年の入域観光客数は約23万人、新型コロナウイルスが5類感染症に移行した令和5年は約26万人と増加傾向にあり、足下の令和6年も約26万人となっている。
- ・令和6年における月別の入域観光客数の推移をみると、3月から5月にかけてと、7月から8月にかけての2回のピークがあることが分かる。

図II-11 西表島における年間入域観光客数（平成27年～令和6年）



図II-12 西表島における月別入域観光客数（令和6年）



出典：竹富町HP

6. 航路

(1) 概要

- ・西表島へのアクセスは航路のみであり、石垣島の石垣港と、西表島西部の上原港もしくは東部の大原港間を旅客船（高速船）又は貨客船が運航しており、有限会社安栄観光と八重山観光フェリー株式会社の民間企業2社が運営している。
- ・このほかJAおきなわが貨物船「汽船農協やえやま」を運航し、農産物や畜産物を輸送しているが、ガソリンの輸送は、上記民間企業の貨客船が担っている。なお、「汽船農協やえやま」は令和7年7月に運航を終了し、8月～11月末までは民間企業2社の貨客船が、11月末以降は竹富町が建造する竹富町有貨物輸送船がその役割を引き継ぐ予定となっている。

(2) 貨客船の運航ダイヤ・運航実績

- ・西表島～石垣島間の貨客船の運航ダイヤは、基本的には安栄観光と八重山観光フェリーが上原港と大原港に隔日で交互に運航している。
- ・安栄観光が運航する貨客船ぱいかじは毎週日曜日を除いて西表島に1日1便運航で、月・水・金曜日は上原航路へ、火・木・土曜日は大原航路へ運航している。上原航路は8時30分に、大原航路は9時30分に石垣港を出港する。
- ・八重山観光フェリーが運航する貨客船かりゆし（時期によっては貨客船ゆいまるが運航するケースもある）は毎週日曜日を除いて西表島に1日1便運航で、月・水・金曜日は大原航路へ、火・木・土曜日は上原航路へ運航している。いずれの便も8時30分に石垣港を出港する。

表II-7 西表島への貨客船の運航ダイヤ

	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
安栄観光 ぱいかじ	運休 (注)	上原航路 8:30発	大原航路 9:30発	上原航路 8:30発	大原航路 9:30発	上原航路 8:30発	大原航路 9:30発
八重山観光フェリー かりゆし・ゆいまる	運休	大原航路 8:30発	上原航路 8:30発	大原航路 8:30発	上原航路 8:30発	大原航路 8:30発	上原航路 8:30発

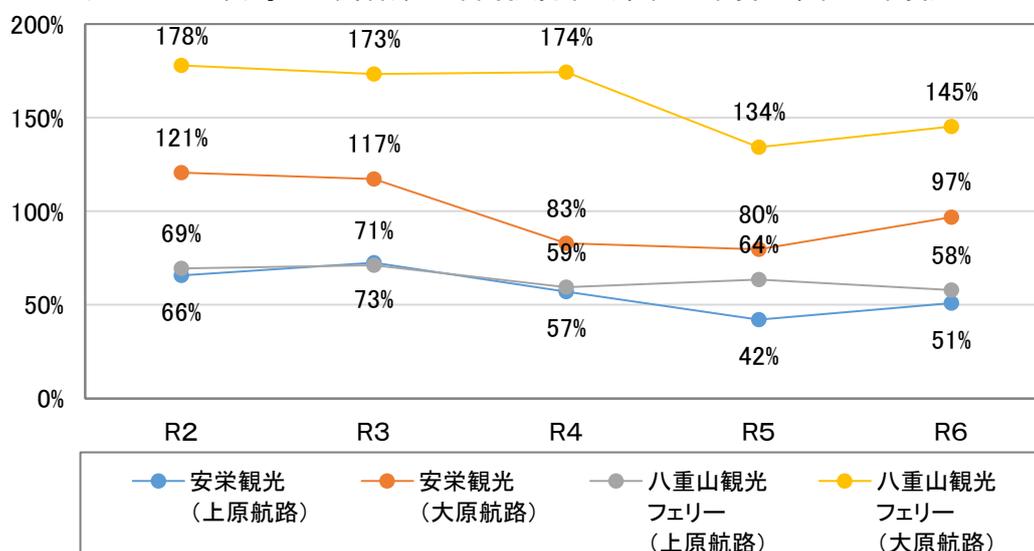
注：安栄観光のぱいかじは5月から7月の3か月間のみ、日曜日に上原航路に運航しているが、年間の大部分は運航していないため、ここでは運休扱いとした。

出典：安栄観光・八重山観光フェリーHP

(3) 就航率

- 令和2年度から令和6年度にかけての西表島への貨客船の就航率（航路別・会社別）は、上原航路は安栄観光が42%～73%、八重山観光フェリーが58%～71%であり、大原航路は安栄観光が80%～121%、八重山観光フェリーが134%～178%。
- 会社別にみると、八重山観光フェリーの方が、就航率が高い水準にある。
- 航路別にみると、大原航路の就航率が高い水準にあり、100%を超える年度も多く見られる一方、上原航路の就航率は安栄観光・八重山観光フェリーともに100%を下回っている。
- 年度別にみると、ばらつきが大きく傾向を見つけることが困難ではあるが、令和2年度から令和3年度にかけては比較的高い就航率を維持しているといえる。

図II-13 西表島への貨客船の年間就航率（令和2年度～令和6年度）



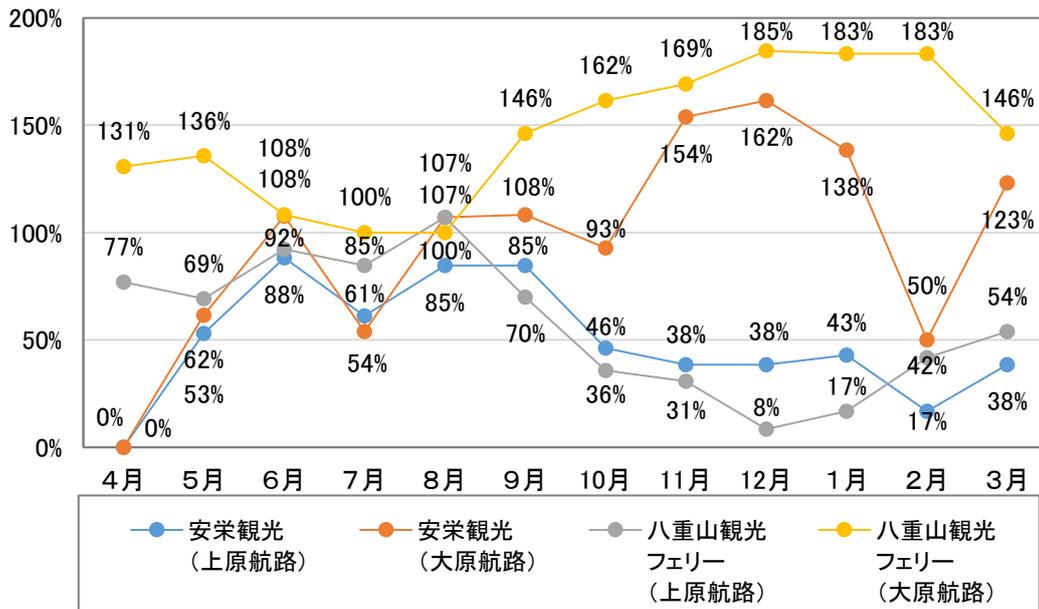
表II-8 西表島への貨客船の年間運航実績（令和2年度～令和6年度）

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
安栄観光	A1.運航計画数（上原航路）	169	164	165	169	169
	B1.運航実績数（上原航路）	111	119	94	71	86
	C1.就航率（B1/A1）	66%	73%	57%	42%	51%
	A2.運航計画数（大原航路）	156	157	157	157	156
	B2.運航実績数（大原航路）	188	184	130	125	151
	C2.就航率（B2/A2）	121%	117%	83%	80%	97%
八重山観光フェリー	A3.運航計画数（上原航路）	147	159	155	159	152
	B3.運航実績数（上原航路）	102	113	92	101	88
	C.就航率（B3/A3）	69%	71%	59%	64%	58%
	A4.運航計画数（大原航路）	153	157	156	158	155
	B4.運航実績数（大原航路）	272	272	272	212	225
	C4.就航率（B4/A4）	178%	173%	174%	134%	145%
（参考） 2社平均	C.上原航路就航率 （B1+B3/A1+A3）	67%	72%	58%	52%	54%
	C.大原航路就航率 （B2+B4/A2+A4）	149%	145%	128%	107%	121%

出典：航路事業者提供資料

- ・令和6年度における西表島への貨客船の月別就航率は下表のとおり。両社とも大原航路は年間を通じて高い水準で就航率が安定しているのに対し、上原航路は特に10月から翌年3月にかけて就航率が低い水準にある。
- ・なお、安栄観光の就航率が4月から5月にかけて低い水準となっているのは、令和4年4月に知床半島沖で発生した遊覧船の沈没事故を受けて、定期検査の基準が厳格になり、検査期間が長引いたことが理由となっている。

図II-14 西表島への貨客船の月別就航率（令和6年度）



表II-9 西表島への貨客船の月別運航実績（令和6年度）

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
安栄観光	A1.運航計画数 (上原航路)	13	17	17	18	13	13	13	13	13	14	12	13
	B1.運航実績数 (上原航路)	0	9	15	11	11	11	6	5	5	6	2	5
	C1.就航率 (B1/A1)	0%	53%	88%	61%	85%	85%	46%	38%	38%	43%	17%	38%
	A2.運航計画数 (大原航路)	13	13	13	13	14	14	12	14	13	13	13	13
	B2.運航実績数 (大原航路)	0	8	14	7	15	13	13	20	21	18	6	16
	C2.就航率 (B2/A2)	0%	62%	108%	54%	107%	108%	93%	154%	162%	138%	50%	123%
八重山観光フェリー	A3.運航計画数 (上原航路)	13	13	13	13	14	10	14	13	12	12	12	13
	B3.運航実績数 (上原航路)	10	9	12	11	15	7	5	4	1	2	5	7
	C.就航率 (B3/A3)	77%	69%	92%	85%	107%	70%	36%	31%	8%	17%	42%	54%
	A4.運航計画数 (大原航路)	13	14	12	14	13	13	13	13	13	12	12	13
	B4.運航実績数 (大原航路)	17	19	13	14	13	19	21	22	24	22	22	19
	C4.就航率 (B4/A4)	131%	136%	108%	100%	100%	146%	162%	169%	185%	183%	183%	146%
(参考) 2社平均	C.上原航路就航率 (B1+B3/A1+A3)	38%	60%	90%	71%	96%	78%	41%	35%	24%	31%	29%	46%
	C.大原航路就航率 (B2+B4/A2+A4)	65%	100%	108%	78%	104%	128%	126%	162%	173%	160%	117%	135%

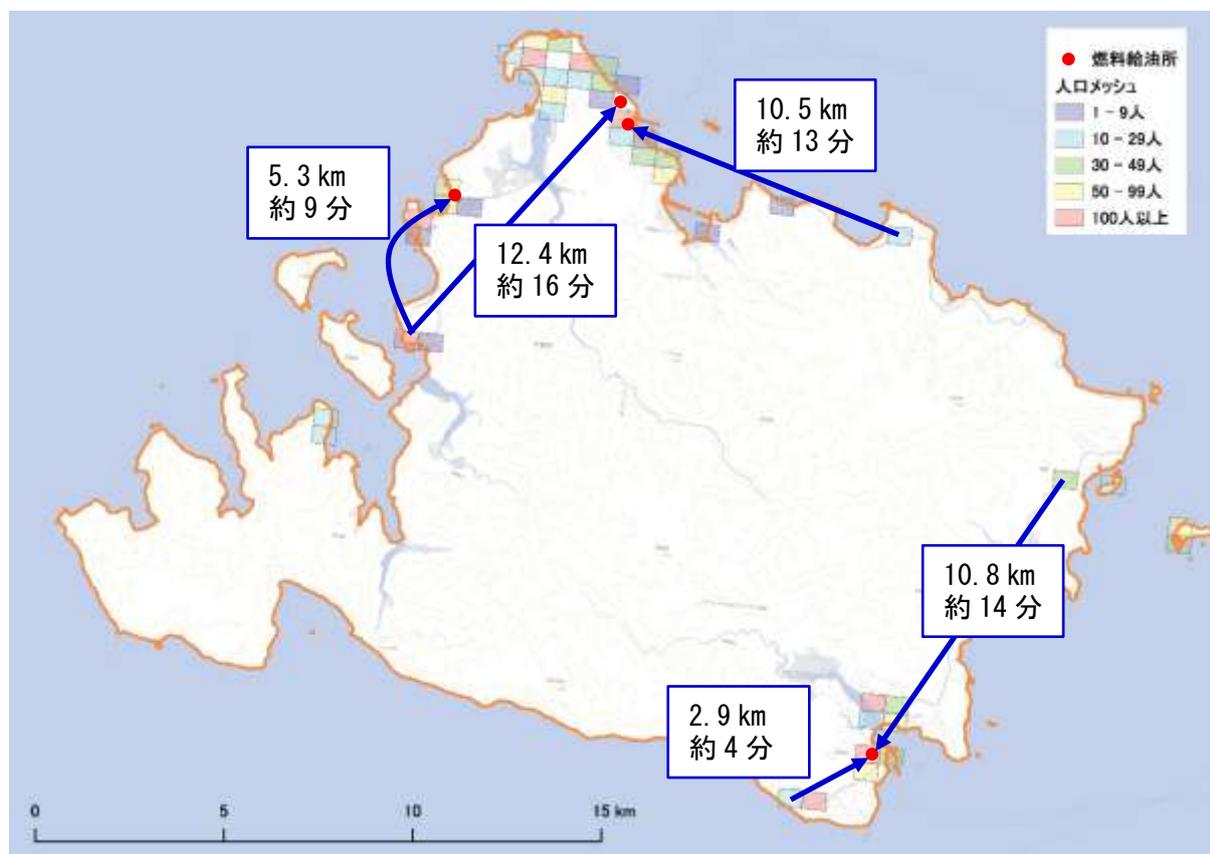
出典：航路事業者提供資料

7. 燃料供給拠点

(1) S S (サービスステーション) の立地

- ・西表島にはS Sが4か所あり、うち2か所は上原地区に立地している。なお、干立地区にあるS S (西部石油商会星立S S) は、毎週火曜日、水曜日、木曜日の週3日営業となっている。
- ・主な人口メッシュから各S Sまでの道路距離及び所要時間は下図のとおり(注1)。現状では、いずれのメッシュの住民も、概ね15分程度で給油所に到達することが可能であり、国が定める道路距離に応じたS S過疎地(最寄りS Sまでの距離が15km以上離れている人口分布(地域))は西表島にはない(注2)。
- ・しかし、給油所が休止又は廃止された場合には、一部のメッシュにおいて、給油をするために、長時間の移動が必要となる可能性が生じる。

図II-15 西表島におけるS Sの立地及び道路距離及び所要時間



出典：「電子国土基本図(単色地図)」(国土地理院)、「令和2年国勢調査」(国勢調査)。

注1：各人口メッシュ(500mメッシュ)から各S Sまでの自動車による道路距離・所要時間はGoogle マップ(Google)を用いて算出した。なお、Google マップの設定により所要時間は道路の混雑状況等に応じて若干変動する。

注2：国の定めるS S過疎市町村は①市町村内のS S数が3以下の自治体、②居住地から最寄りS Sまでの道路距離が15km以上のエリアが所在している市町村であり、竹富町はいずれにも該当しない。

注3：船浮地区(地図南西部の水色メッシュ)から各S Sまでの道路距離については、間に海路(船浮港～白浜港)を挟むため算出ができない。

III. 上位計画、関連計画および既存調査結果や西表島のSSに関するデータの整理・作成

1. 上位計画、関連計画の整理

(1) 沖縄県の計画における石油製品の安定供給に関する事項

沖縄県においては、下表に記載の計画等において、離島の石油製品輸送費等の補助（石油製品輸送等補助事業）を実施し、沖縄本島並みの価格の安定と円滑な供給に取り組むことが明記されている。また、「新・沖縄21世紀ビジョン離島振興計画」においては、新たに小規模離島のガソリンスタンド等が行う法定検査費等に対する補助を実施する旨も記載されている。

表III-1 沖縄県の計画における離島地域の石油製品の安定供給に関する事項

計画名称	石油製品供給に関する具体的記載
新・沖縄21世紀ビジョン基本計画 (R4年度～R13年度)	・離島における安全・安心の確保として、離島の石油製品価格に対して輸送費等の補助を行い、沖縄本島並みの価格の安定と円滑な供給に取り組む。
新・沖縄21世紀ビジョン実施計画 (中期：R7～9年度)	・離島の石油製品の輸送経費等に対する補助の実施 ・小規模離島のガソリンスタンド等が負担する法定検査費等に対する補助の実施
新・沖縄21世紀ビジョン離島振興計画	・石油製品等の価格差の縮小等、離島住民の負担軽減に取り組む。
新・沖縄21世紀ビジョン離島振興計画 (R4～6年度実施計画)	・石油製品等の価格差の縮小等、離島住民の負担軽減に取り組む。 ・離島の石油製品の輸送経費等に対する補助の実施。 ・台風等の災害時におけるライフライン確保、生活環境の安定確保を維持するための公共施設等の機能強化を図る。

表III-2 石油製品輸送等補助事業の概要

<p>【目的】 沖縄本島から県内離島へ輸送される石油製品について、当該輸送経費を補助することにより、離島における石油製品の本島並みの価格の安定と円滑な供給を図り、地域住民の生活の安定に資すること。</p> <p>【事業の概要】 沖縄本島から県内離島へ輸送される石油製品について、石油販売事業者等の当該輸送等に要する経費に対し、予算の範囲内で補助金を交付している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助対象油種 揮発油、灯油、軽油、A重油 ・補助対象経費 海上運賃、倉入料、棧橋通過料、積地・揚地荷役料 ・補助対象事業者 34事業者（令和6年3月末時点） <p>なお、倉入料は離島特有の経費として一律1L当たり0.75円の補助を行っていたが、平成25年11月以降は主な輸送形態ごとに島を分類し、輸送形態に応じて補助を拡充（1L当たり2円～12円）した（西表島の倉入料補助は7円/L）。</p>
--

(2) 竹富町の計画における石油製品の安定供給に関する事項

竹富町においては、下表に記載の総合計画等において、災害時においてもエネルギーを確保し、地域防災力を強化するとともに、貨物輸送力の増強を図ることで、安全・安心な町づくりを図ることが記載されている。

また、汽船農協やえやま（農協丸）に代わる多機能型貨物輸送船基本計画においては、石油製品の輸送も可能とすることが明記されている。

表III-3 沖縄県の計画における離島地域の石油製品の安定供給に関する事項

計画名称	石油製品供給に関する具体的記載
竹富町総合計画 第5次基本構想	<p>【町づくりの目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台風や津波発生時等においても安全に過ごせるインフラ・制度・体制が整った町。 <p>【町づくり重点プロジェクト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急時を含む各島・地域のエネルギー確保施設・体制の整備 <p>【西表島構想】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急時を含むエネルギー確保施設・体制の整備
竹富町総合計画 第10次基本計画	<p>【町づくり目標1：島人と来訪者の安全を確保する（安全な町）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域防災力の強化 ・津波緊急避難場所、避難所・防災拠点（被災者の避難生活場所）、家庭、事業所それぞれの必要に応じた物資・資器材等備蓄の整備・充実を図り、各地域で適切に維持管理がおこなわれるよう支援します。 <p>【町づくり目標2：島人の暮らしと来訪者の滞在を支える（安心な町）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 貨物輸送力の増強 ・誰もが容易に必要な物資を入手し、安心して生活や経済活動をおこなえるよう、民間事業者と連携して、各島の港までの貨物輸送力の増強と安定化を図ります。 ・町有貨物船の就航による輸送力拡大（大型化）や島間輸送を利用した様々な施策の推進 ・町有貨物船と民間貨客船の効率的な運用による輸送力の最大化。
竹富町における多機能型貨物輸送船基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・危険物の輸送に関しては、その危険物の種類（例えば、ガソリン、灯油、A重油等引火点60度以下の引火性液体）を想定し、危険物船舶運送貯蔵規則に適合させた危険物運送船適合証を取得する。
竹富町再エネ導入戦略	<p>【西表島・由布島のCO2排出量】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西表島・由布島の年間CO2排出量は27.36千tCO2/年と推計される。そのうち、観光を含む業務その他部門が32.9%を占め、運輸部門の自動車も25.8%と高い。

2. 西表島の石油製品流通の実態

(1) ガソリン流通

西表島のSS運営事業者は3事業者、給油所数は4SSあり、いずれも商系の給油所である。西表島の各給油所へのガソリン流通経路は、沖縄本島あるいは石垣島の油槽所を出荷基地として、貨客船により西表島東部の大原港あるいは西部の上原港までコンテナ輸送が行われ、西表島島内ではトラック・フォークリフトにより各給油所まで陸送が行われる。西部の上原港は波の影響を受けやすく、年間を通して欠航率が高い。

次に各給油所の具体的なガソリンの流通経路として、両港がともに使用可能な場合（P22・図III-1参照）を説明する。

玉盛商会への流通では、石垣島にあるりゅうせき八重山物流センターにて2KLコンテナにガソリンを充填し、石垣港までトラックで陸送する。次に、石垣港にて八重山観光フェリーの貨客船（かりゆし、ゆいまる）にコンテナを積載し、西表島の大原港まで海上輸送をする。西表島内の港に到着後は、給油所までトラックにてコンテナを陸送する。

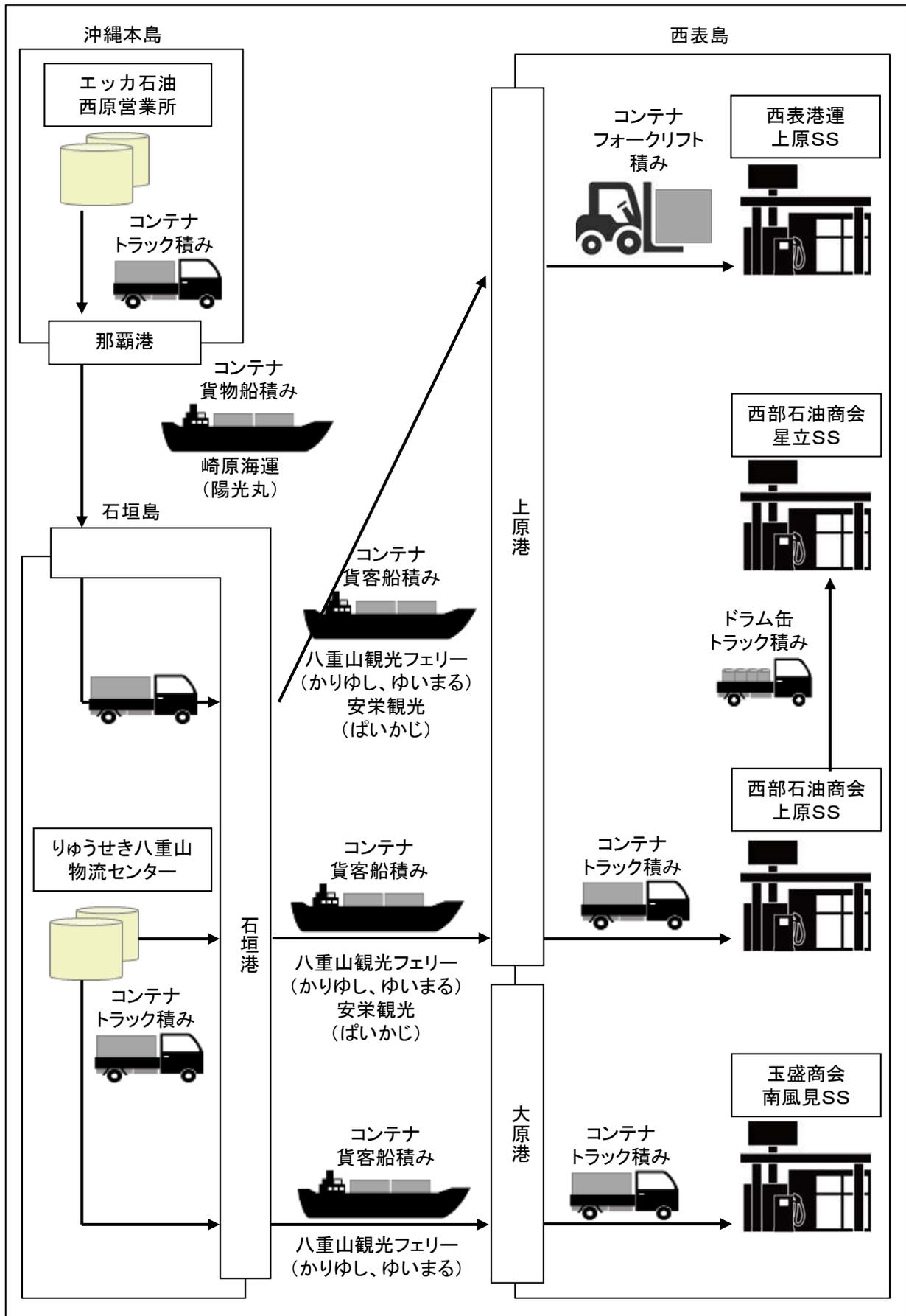
次に西部石油商会への流通では、石垣島にあるりゅうせき八重山物流センターにて1KLコンテナにガソリンを充填し、石垣港までトラックで陸送する。次に、石垣港にて八重山観光フェリーの貨客船（かりゆし、ゆいまる）又は安栄観光の貨客船（ぱいかじ）にコンテナを積載し、西表島の上原港まで海上輸送をする。西表島内の港に到着後は、上原SSまでトラックにてコンテナを陸送する。なお、星立SSに供給をする場合は、上原SSにてコンテナからドラム缶へガソリンを充填し、星立SSにトラックによりドラム缶を陸送する。

最後に、西表港運では、沖縄本島にある、エッカ石油西原営業所にて2KLコンテナにガソリンを充填し、那覇新港までトラックで陸送する。次に、那覇新港にて崎原海運の貨物船（陽光丸）にコンテナを積載し、石垣港まで海上輸送をする。石垣港では、美崎運輸が横持輸送を行い、八重山観光フェリーの貨客船（かりゆし、ゆいまる）又は安栄観光の貨客船（ぱいかじ）にコンテナを積載し、西表島の上原港まで海上輸送をする。西表島内の港に到着後は、給油所までフォークリフトにてコンテナを陸送する。

なお、上原航路が欠航となり大原港入港に変更された場合、大原港からコンテナを各給油所（西部石油商会上原SS、西表港運上原SS）まで西部石油商会及び西表港運が陸送することになる。港での空コンテナの積み下ろし・充填コンテナの荷積み、給油所での荷下ろしの時間も含め、島内の陸送に1往復で約3時間を要し、2往復する必要があるため、SS運営事業者の大きな負担となっている。

なお、石油製品の輸送に要する費用のうち、沖縄本島から石垣島・西表島までの海上輸送費及び西表島の港から各SSまでの倉入料（＝島内陸上輸送費、容器の運用に係る費用、油槽所での充填費用等）については、沖縄県の石油製品輸送等補助事業により補助が行われており、海上輸送費は原則全額、倉入料は7円/Lの補助が行われており、SS運営事業者・仕入先特約店の費用負担の軽減が図られている。

図III-1 西表島のガソリン流通経路（大原航路・上原航路就航時）



(2) 石油製品の安定供給における問題点・課題

■貨客船の故障・欠航によりガソリンの輸送が滞り、ガソリンの在庫が切れるSSが発生

- ・西表島では、安栄観光のぱいかじ、八重山観光フェリーのかりゆし・ゆいまるにより、石油製品が充填されたコンテナ、ドラム缶等の海上輸送が行われている。
- ・特に、安栄観光のぱいかじは故障による長期の運休が令和4年9月～12月、令和5年6月～9月に発生、定期検査による長期の運休も令和6年2月～5月に発生している。
- ・こうしたぱいかじの長期運休に伴い貨物輸送全体がひっ迫した時期において、ガソリンの供給が追いつかず、西表島の西部石油商会においては、ガソリンの在庫切れが発生し、東部の玉盛商会がガソリンを融通したり、販売制限を行う事態が発生している。
- ・また、玉盛商会においても、在庫不足により、販売制限を行うなどの事態が生じている。
- ・加えて、りゅうせきが船をチャーターしてガソリンを供給するなどの臨時的な対応も取られているが、相応のコスト負担が生じており、価格転嫁（＝値上げ）の検討も必要。

■島内SSの地下タンクの老朽化・タンク容量の不足

- ・西表島のSS運営事業者のうち、地下タンクを保有しているのは玉盛商会南風見SSと西表港運上原SSの2SSのみ。
- ・玉盛商会南風見SSは平成5年頃設置の地下タンクをガソリン10KL×1基、軽油2KL×1基保有。タンクは老朽化しており、早期の対応が必要。タンクの更新やコンテナ型地上タンクの導入を検討しており、設備投資には数千万円を要する見込み。
- ・西表港運上原SSは地下タンクをガソリン20KL×1基、軽油10KL×1基、A重油20KL×1基保有。西表港運は貨客船の運航が不安定な時期においては、在庫を積み増すなどの対応を実施。地下タンクは設置後20年以上が経過している。
- ・西部石油商会の上原SS・星立SSはともに地下タンクを保有しておらず、ガソリンをポータブル計量機内蔵タンク（0.6KL）に注油して、ポータブル計量機で車両給油を行っている。ガソリンの仕入は1KLコンテナ（軽油は2KLコンテナ）で行っているが、貨客船の運航が不安定な時期においては、ドラム缶による仕入も行うことで在庫を積み増すなどの対応を実施。西部石油商会の在庫積み増しには、地下タンクの整備が有効と考えられるが、数千万円規模の設備投資が必要となることから実現は困難。

IV. 地域の石油製品需要及び地域のSS・石油製品供給体制に対するニーズ、石油製品供給体制の問題点・課題の把握

1. SS運営事業者ヒアリング調査

調査結果は下表の通り。

表IV-1 SS運営事業者ヒアリング調査結果

	玉盛商会	西表港運	西部石油商会
事業概要	<p>【兼業事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LPガス販売とスーパー経営を兼業。 <p>【SSの概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ENEOS系列販売店 ・仕入先：りゅうせき ・従業員数：正社員4名、パート・アルバイト2名の計6名 ・営業時間：8：00～18：00 ・休業日：日曜日 ・取扱油種：レギュラーガソリン、灯油、軽油、A重油 ・灯油・軽油・A重油は配達販売を実施 ・油外事業：オイル交換 	<p>【兼業事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石油販売事業専業 <p>【SSの概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無印販売店 ・仕入先：ミヤギ産業 ・従業員数：正社員4名 ・営業時間：8：00～17：00 ・休業日：日曜日 ・取扱油種：レギュラーガソリン、灯油、軽油、A重油 ・灯油・軽油・A重油は配達販売を実施 ・油外事業：自動車関連商品販売、レンタカー 	<p>【兼業事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石油販売事業専業 <p>【SSの概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ENEOS系列販売店 ・仕入先：りゅうせき ・従業員数：正社員3名、パート・アルバイト2名の計5名 ・営業時間：上原7：00～18：00 星立9：00～18：00 ・休業日：上原：隔週日曜日 星立：火水木週3日営業 ・取扱油種：上原：ハイオクガソリン、レギュラーガソリン、灯油、軽油、A重油 星立：レギュラーガソリン、灯油、軽油 ・灯油・軽油・A重油は配達販売を実施 ・油外事業：タイヤ販売・交換、オイル販売
貯蔵機能	<p>【地下タンク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レギュラー：10KL×1基 ・軽油：2KL×1基 <p>(全てH5年4月設置)</p>	<p>【地下タンク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レギュラー：3KL×1基、20KL×1基 ・軽油：7KL×1基、10KL×1基 ・A重油：20KL×1基 	<p>【簡易計量機内蔵タンク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レギュラー：0.6KL×2基 ・軽油：0.6KL×1基 <p>【危険物屋内貯蔵所】</p>

	玉盛商会	西表港運	西部石油商会
	<p>【整備意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化のため更新（コンテナ型、できる限り早く） 	<p>（全てS59年設置）</p> <p>【整備意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化のため更新（時期未定） 	<ul style="list-style-type: none"> ・容量不明 <p>【整備意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資金不足により自社では現状以上の設備投資は経営的に大きな負担となる。
輸送用容器	<p>【コンテナ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン2KL×6基、灯油2KL×1基、軽油2KL×5基、A重油2KL×4基（全て自社保有） 	<p>【コンテナ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン2KL×10基（自社保有）、灯油2KL×1基（ミヤギ産業保有）、軽油2KL×3基（ミヤギ産業保有）、A重油2KL×2基（ミヤギ産業保有） 	<p>【コンテナ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン2KL×4基・1KL×10基、軽油2KL×3基（全て自社保有） <p>※ガソリン2KLコンテナ2基、軽油2KLコンテナ3基は縦長のHOOVERコンテナで、ゆいまるでの輸送不可。</p> <p>【ドラム缶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在庫追加用（ガソリン50本・軽油10本）、灯油・A重油用（全てりゅうせき保有）
石油製品の仕入	<p>【出荷基地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・りゅうせき八重山支店 <p>【荷姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全油種2KLコンテナ（ガソリンは2KL×3～4基、中間三品は2KL×3～4基） <p>【使用船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八重山観光フェリーのかりゆし（毎週月水金曜日） ・LPG輸送もかりゆしを使用しており、自社で混載の調整を実施。 	<p>【出荷基地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン：沖縄本島 ・灯油・軽油・A重油：ミヤギ産業八重山支店 <p>【荷姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全油種2KLコンテナ（ガソリンは2KL×4基、中間三品は2KL×1～2基） <p>【使用船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八重山観光フェリーのかりゆし（毎週火曜日）、安栄観光のぱいかじ（随時） 	<p>【出荷基地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・りゅうせき八重山支店 <p>【荷姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・油種・容器（1KL・2KLコンテナ、ドラム缶）を組み合わせると1回あたり10KL <p>【使用船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八重山観光フェリーのかりゆし（毎週木曜日）、安栄観光のぱいかじ（随時）
貯蔵の問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地下タンク老朽化のため、更新の必要あり。 ・令和6年2～5月に西部石油商会に在庫融通を行った際に、自社でも在庫不足が生じ販売制限を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下タンク老朽化のため、更新の必要あり。 ・令和6年2～5月のぱいかじ・農協丸のドック期間が重なることは把握していたため、事前に 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年2～5月は在庫不足が生じ、玉盛商会にガソリン・軽油を融通してもらうことで、販売制限をしながら営業した。

	玉盛商会	西表港運	西部石油商会
		在庫を積み増しており、在庫不足等は起きなかった。	
海上輸送の問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・大原航路では大きな問題は生じていないが、西表島全体では石油製品の需要量に対して、貨物航路の輸送量が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上原航路の就航率が低く、在庫不安が生じている。 ・上原航路が大原寄港に変更となった場合の島内輸送の負担が大きい（荷揚げ・荷下ろし含め往復3時間程度）。 ・八重山観光フェリーのゆいまと安栄観光のぱいかじの2隻の運航では、輸送能力が低く、上原航路のみでは西部地区で必要な需要量を輸送できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上原航路の就航率が低く、在庫不安が生じている。 ・上原航路が大原寄港に変更となった場合の島内輸送の負担が大きい（荷揚げ・荷下ろし含め往復3時間程度）。
意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・西表島全体の石油製品需要量と貨物航路の輸送量のバランスが取れていない。 ・輸送量を増やすことが必要。 ・貨客船の欠航時や災害時でも安定供給できるよう、島内に貯蔵施設を増やし、竹富町が在庫を持つような仕組みが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下タンク容量が大きいので、タンク容量に対して在庫を満タンにできれば、安定供給への支障はない。 ・貨客船が計画通りに運航してくれることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドックや長期の運休など、輸送能力が落ちることを事前に知らせてほしい。事前に教えてもらえば、在庫の積み増しは可能。 ・自社で設備投資を行う資金面での余力はなく、竹富町の負担で島内に貯蔵施設を整備し、在庫を持てるようにしてほしい。 ・島内に在庫があるということが重要であり、貯蔵施設の場所は大原でも構わない。 ・Fかりゆしは上原港に寄港しないため、町有貨物船は上原港への貨物輸送強化に繋がるようにしてほしい。 ・ガソリンがないと車が動けず、日常生活や経済活動の妨げになるため、他の貨物に比べて優先的に輸送するようにしてほしい。

2. 石油製品流通関係事業者ヒアリング調査

(1) 株式会社りゅうせき八重山支店

■八重山支店の事業概要

- ・りゅうせき八重山支店は沖縄離島最大規模の油槽所として、八重山諸島全域にエネルギーを供給しており、取扱品目はガソリン、灯油、ジェット燃料、軽油、A重油、C重油、プロパンガス、各種潤滑油。従業員数は54名。
- ・石油製品に関しては石垣島内にはタンクローリーによるSS・空港・需要家等への配送を行っており、先離島へはコンテナやドラム缶を使用して出荷を行っており、配送先SS数は石垣島内15SS、八重山先離島は7事業者9SS。西表島内の玉盛商会南風見SS、西部石油商会上原SSにガソリン・灯油・軽油・A重油の供給を行っている。
- ・油槽所の貯蔵タンク容量・基数は下表の通り。

表IV-2 油槽所の貯蔵タンク容量

油種	容量・基数
ガソリン	ハイオク屋外タンク 50KL×2 基、レギュラー屋外タンク 800KL×2 基
灯油	屋外タンク 20KL×1 基
軽油	屋外タンク 960KL×2 基
A重油	屋外タンク 960KL×5 基
その他	JETA-1 屋外タンク 960KL×3 基、C重油屋外タンク 960KL×3 基、プロパンタンク 300 t ×2 基

- ・タンクローリーの出荷レーンは5レーンあり、うち2レーンでガソリン出荷が可能。加えてコンテナ・ドラム缶・ミニローリーの出荷レーンが1レーンあり、同レーンを使用して八重山先離島向けのコンテナ・ドラム缶への充填作業を行っている。
- ・油槽所で保有しているタンクローリーは下表の通り。

表IV-3 油槽所で保有しているタンクローリー

油種	容量×台数
白油	2KLローリー×1台、4KLローリー×1台、6KLローリー×1台、15KLローリー×4台 ※八重山先離島への配送にはタンクローリーを使用していない。
黒油	3KLローリー×1台、6KLローリー×1台、14KLローリー×1台、15KLローリー×3台 16KLローリー×1台、18KLローリー×2台、20KLローリー×2台 ※16KL以上の5台は電力用で、波照間島への配送に使用している。

注：「白油」はガソリン、灯油、軽油、ジェット燃料など、「黒油」は重油や原油などを意味する。石油製品を輸送するタンクローリーは性質の異なる油種が混ざるとともに、それぞれの油種を輸送する際のタンク内の構造等が異なるため、白油と黒油で分けられている。

■西表島への石油製品の供給実態

【共通事項】

- ・出荷前日の10:00までに注文を締切、前日の営業時間内にコンテナ・ドラム缶への充填を完了させ、貨客船の出港に合わせて油槽所を出発し、貨客船停泊場所にコンテナ・ドラム缶をカーゴ車で輸送する。

【玉盛商会南風見SS】

- ・全油種で玉盛商会所有の2KLコンテナを使用し、1回あたり3～4基出荷する。レギュラーガソリンはガソリン単独で3基出荷することが多い。
- ・使用船舶は八重山観光フェリーのかりゆし・ゆいまるで、8:30の大原行きの出港に合わせて、カーゴ車にて油槽所～貨客船停泊場所へ輸送。到着後は八重山観光フェリーのフォークリフトで船に積み込む。
- ・大原港到着後は、八重山観光フェリーのフォークリフトで、玉盛商会所有の2tユニック車に積み込み、玉盛商会が南風見SSまで輸送し、地下タンクに注油する。
- ・玉盛商会は安栄観光のぱいかじを使用することはない。ガソリン・灯油とLPガスの混載ができないことから、玉盛商会は月水金のかりゆし・ゆいまるの運航に合わせて、LPガス・ガソリン・中間三品の輸送を調整している。

【西部石油商会上原SS】

- ・ガソリンは1KL・2KLコンテナ、軽油は2KLコンテナ、灯油・A重油はドラム缶を使用して、出荷する。コンテナは西部石油商会所有、ドラム缶はりゅうせき所有のものを使用している。ガソリン・軽油はコンテナ輸送だけではSSの在庫量が不足するため、ドラム缶での出荷も行っている。
- ・かりゆしの1回あたりの輸送量は1KLコンテナ・2KLコンテナ・ドラム缶を組み合わせると合計8KLとなるようにしている。なお、ドラム缶は1パレット当たり4本(=800L)だが、スペースの関係で輸送可能量としては1パレット=1KLと見なしており、ドラム缶だけで出荷する場合は最大で40本(=10パレット=8KL)しか輸送できない。
- ・使用船舶は八重山観光フェリーのかりゆし・ゆいまる、安栄観光のぱいかじ。八重山観光フェリーの場合は8:30の上原行きの出港に合わせて、安栄観光の場合は12:30の上原行きの出港に合わせて、カーゴ車にて油槽所～貨客船停泊場所へ輸送。到着後は航路事業者のフォークリフトで船に積み込む。
- ・八重山観光フェリーの上原港行きは、木曜日が西部石油商会に割り当てられており、西表港運に割り当てられている火曜日、上地プロパンに割り当てられている土曜日は出荷できない。
- ・安栄観光のぱいかじは、先着順の予約となっており、1KL×2～4基を積載している。ぱいかじも曜日指定にできないか安栄観光に提案している。
- ・上原港到着後は、航路事業者のフォークリフトで、西部石油商会所有の4tユニック車にコンテナ・ドラム缶を積み込み、西部石油商会が上原SSまで輸送する。
- ・上原航路が欠航で大原寄港になる場合は、そのまま大原港まで輸送し、西部石油商会は待機時間・荷役時間も含めて往復3時間かけて大原港～上原SSまで輸送する。

■貨客船かりゆしの運航終了とフェリーかりゆしの導入の影響

- ・フェリーかりゆしの航行区域は平水区域であり、上原港への運航ができない。そのため、ゆいまるが上原港に運航することになり、旧かりゆしに比べて積載量が減るため、これまで通り危険物輸送量の確保ができるか不透明。
- ・新しいフェリーかりゆしでの危険物輸送はかりゆしと同量の2KL コンテナ×4基となっている。
- ・ゆいまるは西部石油協会が使用している縦長型の2KL コンテナ（ガソリン2基、軽油3基）の搭載ができず、ぱいかじで輸送するしかない。
- ・ゆいまるは船舶が小さいため、上原航路の就航率が更に下がることを懸念しており、輸送可能量は更に減少することが想定される。

■西表島への石油製品輸送における問題点・課題

- ・貨客船（特に上原航路）の就航率が低く、販売店と在庫状況を共有しながら、都度航路事業者へ搭載依頼・調整を実施せざるを得ない。発注管理は販売店が行うが、船舶の調整は自社が行う事も多い。繁忙期または台風時期を迎える夏場は、特に在庫を持つように販売店に負担をかけている。
- ・冬場の時化は、上原航路欠航→大原寄港に変更となるケースが多いが、西表島内に石油製品を輸送することができるため、夏場に比べてひっ迫感は小さい（冬期の需要量は夏季の2/3程度）。ただし、大原寄港に変更となることは、西部石油協会の輸送負担の増大に繋がっている。
- ・コンテナ購入にも多額の費用が発生する事から、安易に購入できずドラム缶を使用せざるを得ないが、ドラム缶は1本ずつ充填するため、コンテナに比べると充填時間がかかる。また、コンテナなら1KL輸送できるところ、ドラム缶輸送だと同じスペースで800Lしか輸送できないため、輸送可能量を減らす要因となっている。

■問題点・課題を解決するための方策

- ・西表島に安定的に石油製品を供給すること、自然災害発生等を考慮すると、西表島のSS運営事業者の貯蔵能力の増加、もしくは備蓄用の共同貯蔵施設による在庫確保は必要不可欠である。
- ・自社が保有しているSS配送用の15KLの白油ローリーを使用して、ガソリン10KL・軽油5KLを配送できる形が良いため、竹富町有貨物船で15KLローリー輸送ができるとよい。
- ・備蓄用の共同貯蔵施設新設には多額の費用が必要となり、民間での整備は経営的に厳しいので、竹富町が施設・設備を整備し、運営を西表島内の事業者へ委託する方法が考えられるが、運営費等をどうするかも課題となる。
- ・上記を踏まえ、共同貯蔵施設の設置は有効策にはなるが、輸送能力の増強も必要であり、民間航路事業者・町有貨物船の協力体制は必要である。
- ・共同貯蔵施設で貯蔵する石油製品は品質確保の点から半年程度で使いきったほうがよい。共同貯蔵施設を自社で管理することもできるが、そのために人員を現地に配置する必要がある。

あるため、運営コストは割高になる。共同貯蔵施設は現地販売店による運営が現実的である。

- 共同貯蔵施設の設置場所は、就航率が高ければ販売量やSSの多い上原地区にあったほうがよい。一方で、上原航路の就航率が低い現状を鑑みると、西表島内に在庫を持つという観点から、貨客船の就航率が安定している大原地区に貯蔵施設があったほうがよい。
- 現状の上原地区への就航率を踏まえると、欠航するリスクも考慮して現状の民間事業者各社の週3便の運航計画（2社分を考慮すると週6便の運航計画）から週5便の運航計画（2社分を考慮すると週10便の運航計画）にできると、実際の就航便数が安定し、貨客船の輸送能力に余裕が持てる。

(2) 航路事業者ヒアリング調査

1) 貨客船による石油製品輸送の現状

貨客船による石油製品輸送の調査結果は下表の通り。なお、10月下旬時点でも八重山観光フェリーのフェリーかりゆしの運航は始まっているが、ヒアリング調査は9月中旬に実施しており、当初想定では9月22日からフェリーかりゆしが運航する予定であったため、調査結果も9月22日からフェリーかりゆしが運航する前提で取りまとめている。

表IV-4 貨客船による石油製品輸送の現状

	かりゆし	フェリーかりゆし	ゆいまる	ばいかじ
航路事業者	八重山観光フェリー			安栄観光
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨客船兼自動車渡船 ・航行区域：沿海区域 ・就航年月：H9年9月 ・総トン数：99 t 	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨客船兼自動車渡船 ・航行区域：平水区域 ・就航年月：R7年9月予定 ・総トン数：136 t 	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨客船兼自動車渡船 ・航行区域：沿海区域 ・就航年月：H29年6月 ・総トン数：19 t 	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨客船 ・航行区域：沿海区域 ・就航年月：H15年2月 ・総トン数：19 t
就航航路	【R7年9月20日まで】 ・大原航路、上原・鳩間航路、竹富航路 【R7年9月22日以降】 ・運航終了	【R7年9月20日まで】 ・なし 【R7年9月22日以降】 ・大原航路、竹富航路、小浜航路、黒島航路	【R7年9月20日まで】 ・小浜航路、黒島航路 【R7年9月22日以降】 ・上原・鳩間航路、小浜航路、黒島航路 ※小浜航路・黒島航路は潮位の関係でFかりゆしが就航できない場合のみ	・大原航路、上原・鳩間航路、竹富航路、小浜航路、黒島航路
ドック期間	・6～7月に21日間	・かりゆしと同じ6～7月に21日間程度を予定	・5月に3日間（長期化すると1～3週間）	・2月・11月に1～3週間（R7年度からは2月と9月の年2回実施を予定していたが、11月にスライド）
石油製品輸送可能量	①ドラム缶の場合 10パレット（8KL） ②コンテナの場合 8KL（1KL×8基、2KL×4基など） ③タンクローリーの場合 4KLローリー	①ドラム缶の場合 10パレット（8KL） ②コンテナの場合 8KL（1KL×8基、2KL×4基など） ③タンクローリーの場合 4KLローリー	①ドラム缶の場合 10パレット（8KL） ②コンテナの場合 4KL（1KL×4基、2KL×2基など） ③タンクローリーの場合 2KLローリー	①ドラム缶の場合 5パレット（4KL） ②コンテナの場合 4KL（1KL×4基、2KL×2基など） ※①又は②のいずれかのみ。タンクローリー輸送不可。コンテナは物理的には

	かりゆし	フェリーかりゆし	ゆいまる	ばいかじ
石油製品輸送 可能量 (つづき)	※①又は②又は③のいずれかのみ。夏 場は1回10KLまで増量すること もある。タンクローリーの実際の運航はな い。	※①又は②又は③のいずれかのみ。タン クローリーの実際の運航はない。	※①又は②又は③のいずれかのみ。タン クローリーの実際の運航はない。	8KLまで輸送可能だが、エンジン負 荷軽減のため4KLに制限。
LPG との混載	・ガソリン・灯油とLPGとの混載不可（法令による）。 ・軽油・A重油とLPGとの混載は可。			・法令上は左記と同様だが、実態として は軽油・A重油とLPGとの混載も実 施していない。
石油製品輸送の 現状	【大原航路】 ・週3便（月水金）で玉盛商会在L P G・ガソリン・中間三品を使い分けて 輸送。ガソリンは2KL×3基。 ・大富石油商会への中間三品の輸送が 全便である。LPGと灯油の輸送がバ ッティングする時は調整を実施。 【上原航路】 ・週3便（火木土）のうち火曜日を西 表港運、木曜日を西部石油商会、土 曜日を上地プロパンに割り当てており、 各航海で各社の輸送を実施。 ・西表港運は2KL×4基（コンテナ） を輸送。西部石油商会は2KL・1KL コンテナとドラム缶の組み合わせで計 8KL輸送。	【大原航路】 ・旧かりゆしと変更はない見込み。 【上原航路】 ・運航しない。	【大原航路】 ・運航しない（Fかりゆしのドック期間中 の代船として運航はある見込み）。 【上原航路】 ・ヒアリング時点で運航未実施のため詳 細不明。 ・週3便（火木土）のうち火曜日を西 表港運、木曜日を西部石油商会、土 曜日を上地プロパンに割り当てて、各 航海で各社の輸送を実施予定。 ・西表港運は2KL×2基（コンテナ） を輸送予定。西部石油商会は2KL・ 1KLコンテナとドラム缶の組み合わせで 計8KL輸送予定。	【大原航路】 ・月12～14便のうちLPG輸送が月6 便程度あり、6～8便は石油製品輸 送が可能だが、依頼がないため未実 施。 【上原航路】 ・LPG輸送はないため、月12～14便 のほぼ全便で西表港運・西部石油商 会向けの石油製品輸送を実施。
その他	・10月～3月は上原・鳩間航路の欠 航が多く、大原寄港への変更も多い。		・Fかりゆしのドック期間は大原航路にも 運航予定。 ・西部石油商会が使用している2KLの 縦長のコンテナ（ガソリン2基・軽油3 基）は輸送不可。	

2) 航路事業者の石油製品の安定供給に関する意向

① 八重山観光フェリー

■ドック期間等の前に石油製品販売事業者が前もって在庫を積み増す対応を希望

- ・貨客船のドック期間に石油製品の在庫不足が起きるとの認識であり、ドック期間の事前通知を行うので、島内の石油製品販売事業者が前もって在庫を積み増すなどの対応を取ってほしい。

■大原航路であれば臨時便の運航も可能

- ・フェリーかりゆしの運航計画には、空きを作っており、臨時便による大原港への運航は可能。石油製品に限らず、車両航送等の輸送の注文をとりまとめて、貨物量を増やすなどして、臨時便の運航を採算面から支援することもできる。

■石油製品の輸送容器の安全確保

- ・沖縄総合事務局から、石油製品の輸送容器に対する不備（認証ステッカーの未貼付、期限切れ等）の指摘を受けており、石油製品販売事業者が適切に対応してほしい。

② 安栄観光

■現状以上の対応は不可

- ・上原航路は西表港運・西部石油商会の2社がほぼ全便で予約を取っており、現状以上の輸送量の増加は難しい。
- ・過去には、臨時便・チャーター便を運航していた時もあったが、都度沖縄総合事務局へ許可申請を行う必要があることから、現状では臨時便・チャーター便の運航は行っていない。また、日曜午後以外は午前・午後で各島の貨客船を運航している状況下で、船員不足や船員の休暇確保等の必要により、臨時便・チャーター便の運航ができない側面もある。
- ・ばいかじは定期航路であり、島民の生活物資、食料、車両等を輸送しており、石油製品の輸送に特化しているわけではないので、石油製品輸送のみ特別な対応をすることはできない。

■船舶の老朽化対策が必要

- ・ばいかじの老朽化が進んでいる中で、新船の導入計画はなく、メンテナンスを十分に行いながら、かつ船舶に負荷のかからない運航が必要である。そのため、ドックを年2回実施するなどの対応も必要となっている。

3) 竹富町有貨物船つむぎの概況（参考）

令和7年11月に就航した、竹富町有貨物船つむぎの船舶・就航航路・石油製品輸送等の概要は下表の通り。

表IV-5 竹富町有貨物船つむぎの船舶概要・就航航路・石油製品輸送等の概要

船名	つむぎ
指定管理者	有限会社船浮海運
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨物船兼自動車渡船 ・航行区域：沿海区域 ・就航年月：R7年11月 ・総トン数：99t
就航航路	・大原航路、上原・鳩間航路、竹富航路、小浜航路、黒島航路、波照間航路
ドック期間	・未定
石油製品輸送可能量	<ul style="list-style-type: none"> ①ドラム缶の場合 10パレット（8KL） ②コンテナの場合 8KL（1KL×8基、2KL×4基など） ③16KLタンクローリー ※①又は②又は③のいずれかのみ。
LPGとの混載	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン・灯油とLPGとの混載不可（法令による）。 ・軽油・A重油とLPGとの混載は可。
その他	・波照間島への輸送については、事前に安栄観光と調整の上、実施する。

3. 住民アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

西表島における住民の石油製品の利用状況やSS・石油製品供給体制に対するニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施した。

2) 調査方法

調査対象は西表島内（由布島含む）の一般世帯1,444世帯（令和7年7月末時点）とした。

調査方法は、竹富町の広報たけとみちょうにアンケート調査実施の案内（回答用HPの二次元バーコード含む）を掲載し、スマートフォン等を使用して回答いただく形とし、世帯ごとの回答を求めた。

なお、竹富町より西表島住民に対し、町公式LINEを使用して督促を行った。

3) 調査実施期間

令和7年8月8日～令和7年9月12日。

4) 調査項目

調査項目は下表の通り。

表IV-6 調査項目

調査項目	内容
①基本属性	・居住地区、世帯員数、自営業者の有無・内容、世帯の年齢構成、世帯の自動車運転者数 ・自動車・バイク等の保有状況、給湯器・ボイラーの燃料種別
②石油製品の購入実態	・世帯で購入している油種・用途 ・ガソリン・灯油・軽油・A重油の月間購入費・購入量 ・ガソリン・灯油の購入店舗・店舗の選択理由 ・灯油の購入方法・購入形態
③今後の石油製品の供給体制に望むこと	・石油製品の購入において不便に感じていること ・西表島内でのガソリンの販売制限の認知度、販売制限時での給油経験の有無、販売制限時の感想 ・西表島内のガソリンスタンドの必要性
④その他	・地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見、竹富町のエネルギー政策への意見（自由回答）

5) 配布・回収数

2地区合計で175票を回収した。回収率は12%。各地区別の配布・回収状況は下表の通り。

表IV-7 住民アンケート調査票の回収状況

地区名	一般世帯数	回収数	回収率
東部	519	69	13%
西部	925	106	11%
西表島合計	1,444	175	12%

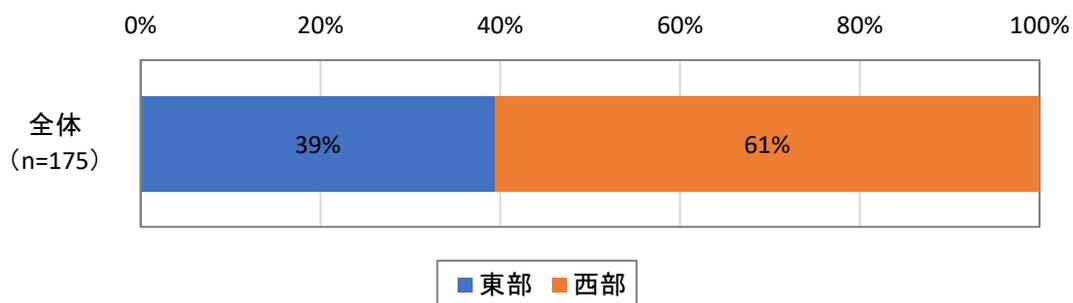
(2) 調査結果

1) 回答世帯の概要

① 居住地区

・回答世帯の居住地区は東部が39%（69世帯）、西部が61%（106世帯）となっている。

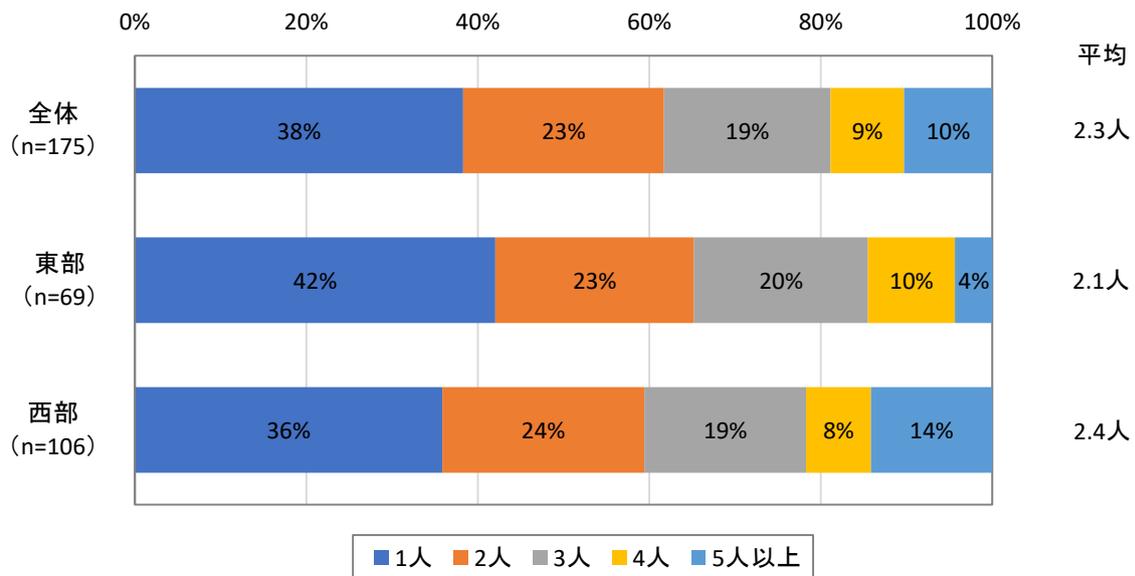
図IV-1 居住地区



② 世帯員数

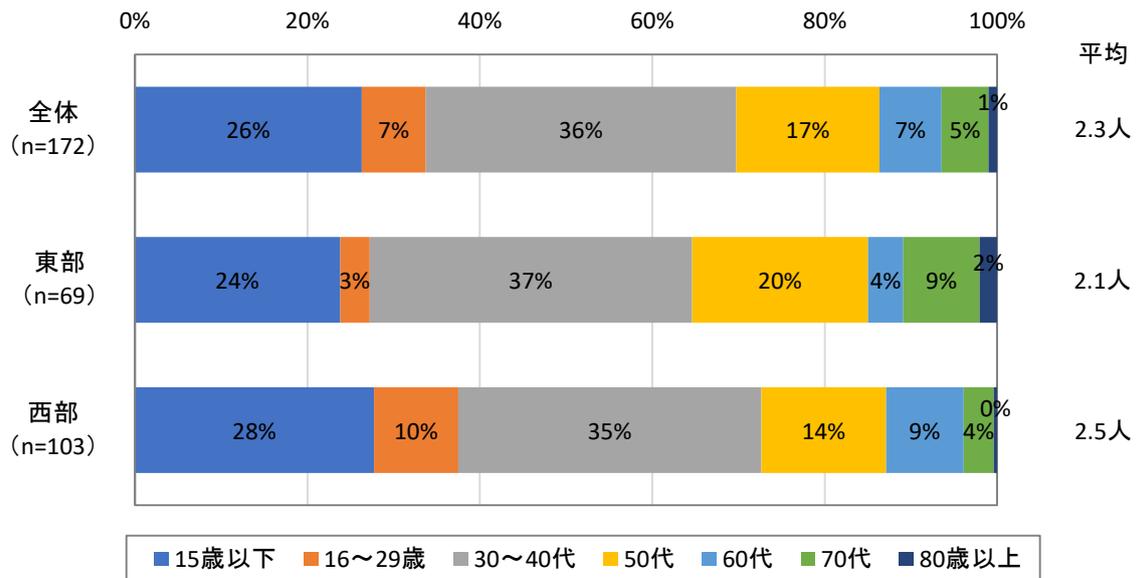
- ・回答世帯の世帯員数は西表島全体では「1人」が38%と最も多く、次いで「2人」(23%)、「3人」(19%)と続き、世帯員数の平均は2.3人となっている。
- ・地区別に見ると、東部は西部よりも「1人」(東部：42%、西部36%)の割合が多く、世帯員数平均も東部が平均2.1人、西部が平均2.4人と、東部のほうが世帯員数が少ない。

図IV-2 世帯員数【地区別】



- ・回答世帯の世帯員数の年代内訳は西表島全体では「30～40代」が36%と最も多く、次いで「15歳以下」(26%)、「50代」(17%)となっており、60代以上は13%となっている。
- ・地区別に見ると、「30～40代」「50代」の割合は東部(37%、20%)が西部(35%、14%)より多い一方で、「15歳以下」「16～29歳」の割合は西部(28%、10%)が東部(24%、3%)より多い。

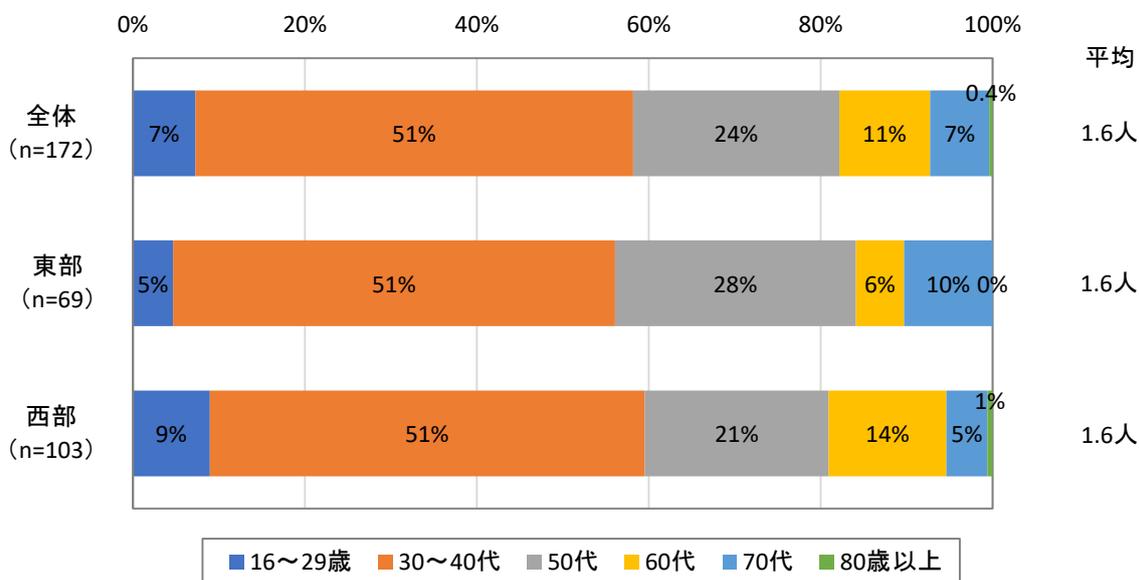
図IV-3 世帯員数の年代内訳【地区別】



注：集計母数は世帯員数の年代内訳を回答した172世帯。

- ・回答世帯の自動車運転者数の年代内訳は西表島全体では「30～40代」が51%と最も多く、次いで「50代」（24%）、「60代」（11%）の順である。また、世帯の運転者数の平均は1.6人となっている。
- ・西表島全体では60代以上の運転者数の割合が全体の18%を占めており、世帯員数の年代構成比と比較すると、運転者に占める高齢者の割合は相対的に低い。
- ・地区別に見ると、50代の割合について、東部（28%）は西部（21%）よりも多い。逆に、「16～29歳」の割合は西部が9%、東部は5%と、西部の方が若年層の割合がやや高いと言える。

図IV-4 自動車運転者数の年代内訳【地区別】

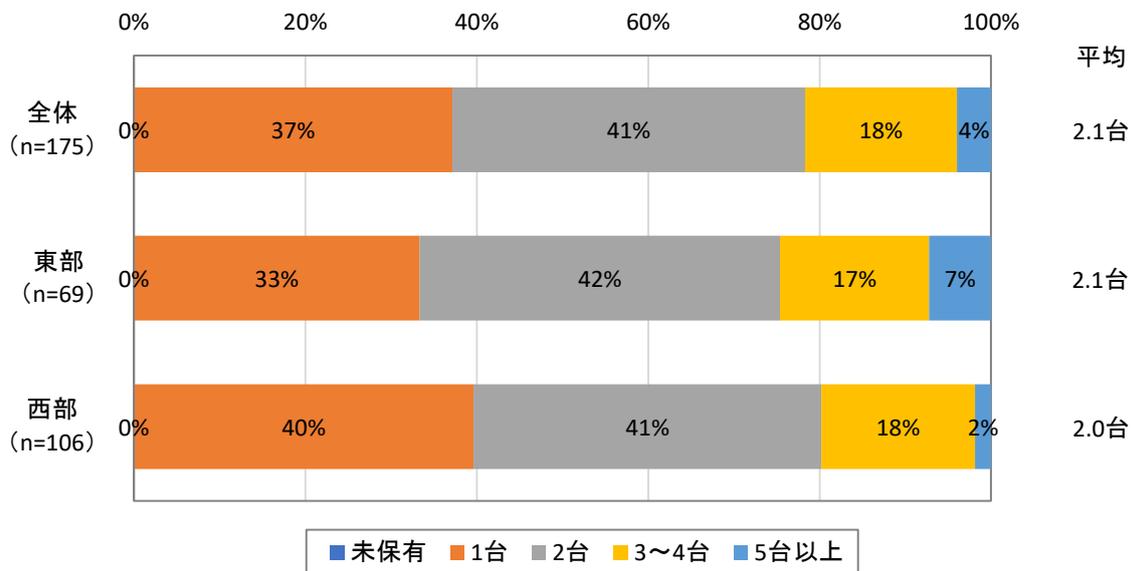


注：集計母数は自動車運転者数の年代内訳を回答した172世帯。

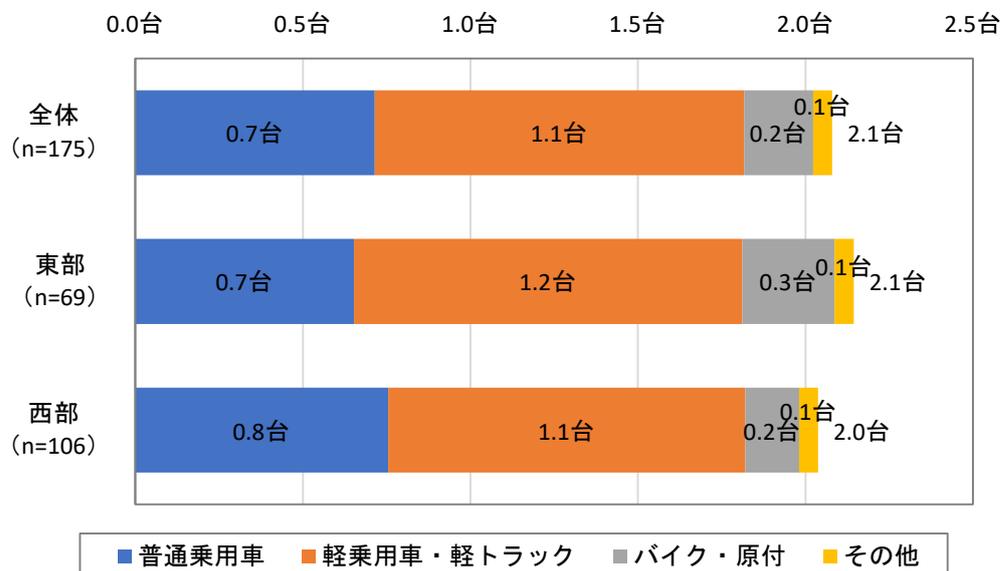
③ 自動車保有台数

- ・回答世帯の自動車（バイク・原付含む）の保有台数は西表島全体では「2台」が41%と最も多く、次いで「1台」（37%）、「3～4台」（18%）の順となっており、「未保有」は0で、平均保有台数は2.1台である。
- ・自動車保有台数の平均2.1台は世帯員数の平均2.3人とほぼ同一で、世帯の運転者数の平均1.6人より多いことから、相対的に自動車の保有台数が多く、また、自動車依存度が高い地域と言える。地区別に見ると、東部は西部に比べて保有台数が平均0.1台多い。
- ・自動車保有台数の車種別内訳を見ると、西表島全体平均2.1台のうち、「軽乗用車・軽トラック」は1.1台と最も多く、次いで「普通乗用車」（0.7台）となっており、「バイク・原付」（0.2台）は少数。「その他」は具体的にはトラックやトラクターなど。地区別に有意な差は見られない。

図IV-5 自動車保有台数【地区別】



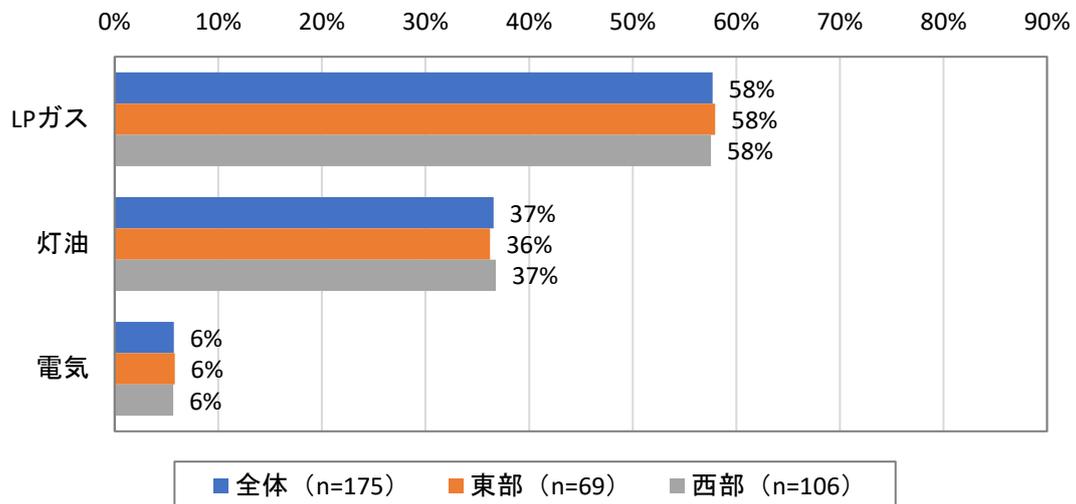
図IV-6 自動車保有台数の車種別の内訳



④ 給湯器・ボイラーの燃料

- ・回答世帯における給湯器・ボイラーの燃料は、西表島全体では「LPガス」が58%と最も多く、「灯油」は37%と2番目に多い。
- ・地区別に見ると、東部と西部で有意な差は見られない。

図IV-7 給湯器・ボイラーの燃料【地区別】

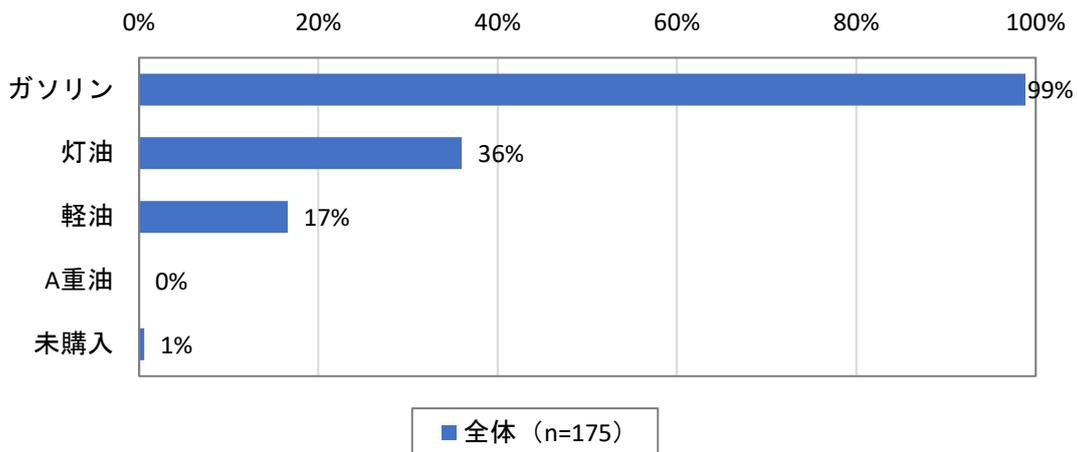


2) 石油製品の購入状況

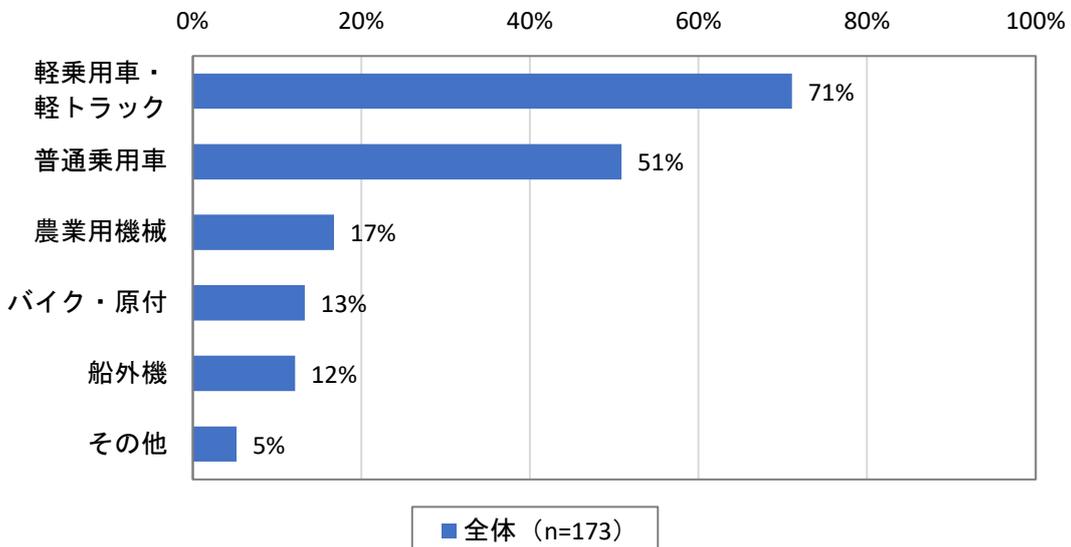
① 油種別の石油製品の購入状況・用途

- ・回答世帯における石油製品の購入状況は、西表島全体で「ガソリン」が99%とほぼ全ての世帯が購入しており、次いで「灯油」が36%、「軽油」が17%となっており、「A重油」の購入世帯はなかった。
- ・油種別の用途を見ると、ガソリンは「軽乗用車・軽トラック」が71%と最も多く、次いで「普通乗用車」(51%)、「農業用機械」(17%)の順となっている。「その他」は発電機やビーバーなど。
- ・灯油の用途は「ボイラー・給湯器」が95%と最も多く、「ストーブ・暖房用」(8%)、「農業用(温室・乾燥機)」(5%)は少数。
- ・軽油の用途は「農機具」が52%と最も多く、次いで「普通乗用車(ディーゼル車)」(38%)の順となっており、「トラック」(14%)、「重機」(10%)、「船」(7%)は少数。「その他」はボイラーなど。

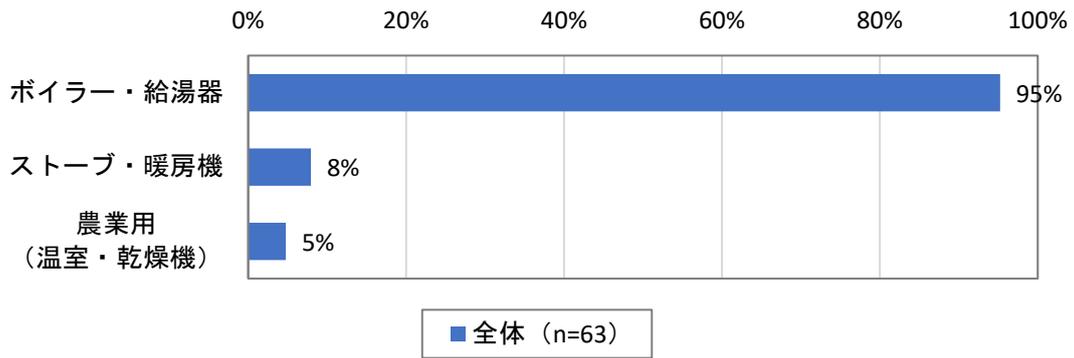
図IV-8 油種別の石油製品の購入状況



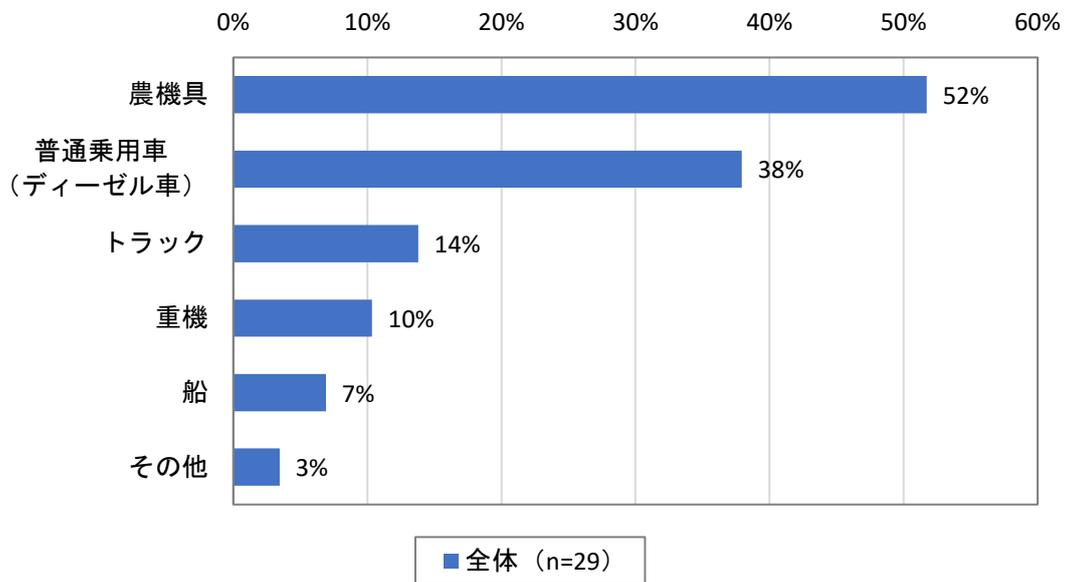
図IV-9 油種別の用途 (ガソリン)



図IV-10 油種別の用途（灯油）



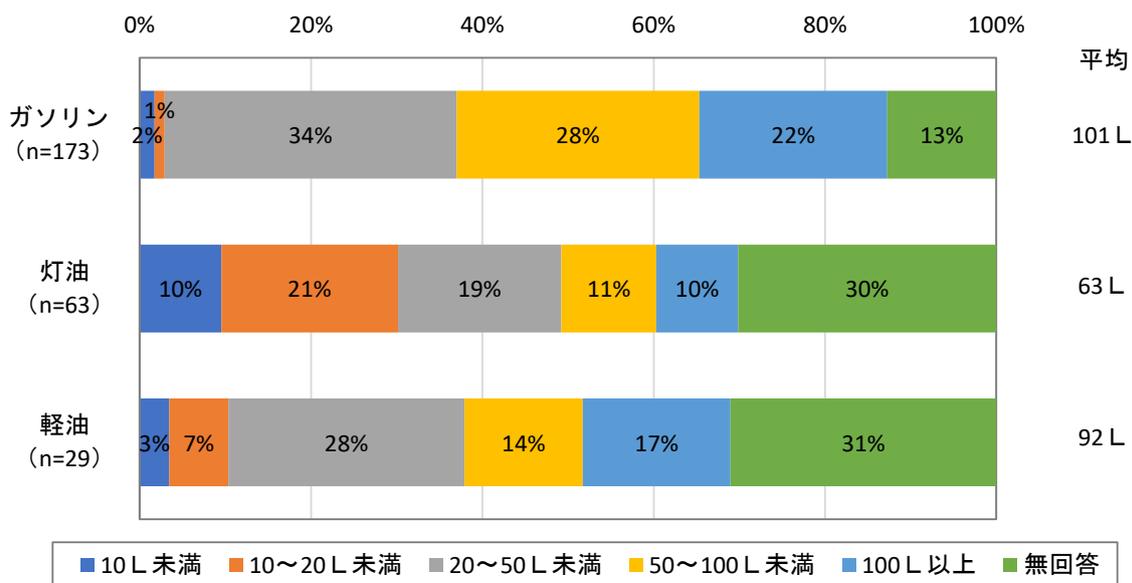
図IV-11 油種別の用途（軽油）



② 油種別の月間購入量

- ・ガソリンは、月間「20～50 L未満」購入している世帯が34%と最も多く、次いで「50～100 L未満」（28%）、「100 L以上」（22%）の順となっている。50 L以上が50%と半数を占めており、平均は101 L。
- ・灯油は、月間「10～20 L未満」が21%と最も多く、次いで「20～50 L未満」（19%）、「50～100 L未満」（11%）の順となっている。50 L未満が50%を占めており、平均で63 L。
- ・軽油は、月間「20～50 L未満」が28%と最も多く、次いで「100 L以上」（17%）、「50～100 L未満」（14%）の順となっている。平均は92 L。
- ・なお、当該油種の未購入世帯の月間購入量を0 Lとし、無回答は除いて回答世帯の月間平均購入量を算出すると、全油種合計129 Lとなり、油種別ではガソリンが100 Lと多く、灯油は18 L、軽油は11 Lと少ない。

図IV-12 油種別月間購入量（購入世帯のみ）



注：集計母数は対象油種を購入している世帯（ガソリン：173世帯、灯油：63世帯、軽油29世帯）。

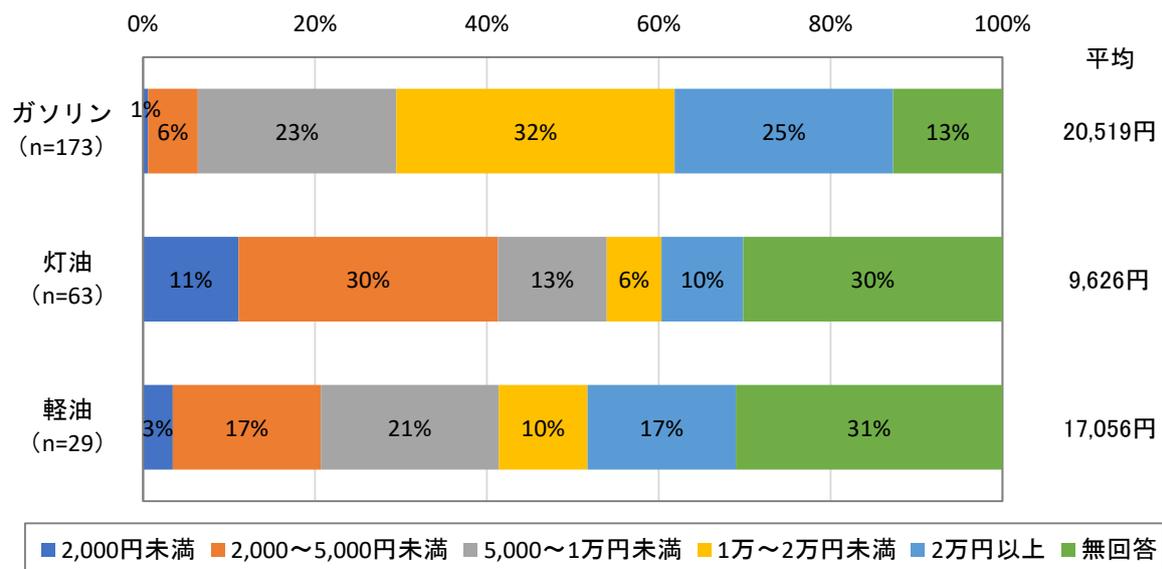
表IV-8 油種別月間平均購入量（当該油種の未購入世帯＝0 Lとし、無回答は除いて集計）

ガソリン (n=153)	灯油 (n=156)	軽油 (n=166)	合計 (n=153～166)
100 L	18 L	11 L	129 L

③ 油種別の月間購入金額

- ・ガソリンは、月間「1万～2万円未満」購入している世帯が32%と最も多く、次いで「2万円以上」（25%）、「5,000～1万円未満」（23%）、の順となっている。1万円以上が57%と半数以上を占めており、平均は20,519円。
- ・灯油は、月間「2,000～5,000円未満」が30%と最も多く、次いで「5,000～1万円未満」（13%）、「2,000円未満」（11%）の順となっている。5,000円未満が41%を占めており、平均で9,626円。
- ・軽油は、月間「5,000～1万円未満」が21%と最も多く、次いで「2万円以上」（17%）、「2,000～5,000円未満」（17%）の順となっている。1万円未満が41%と半数弱を占めており、平均は17,056円。
- ・なお、当該油種の未購入世帯の月間購入金額を0円とし、無回答は除いて回答世帯の月間平均購入金額を算出すると、全油種合計25,021円となり、油種別ではガソリンが20,251円と多く、灯油は2,715円、軽油は2,055円と少ない。

図IV-13 油種別月間購入金額（購入世帯のみ）



注：集計母数は対象油種を購入している世帯（ガソリン：173世帯、灯油：63世帯、軽油29世帯）。

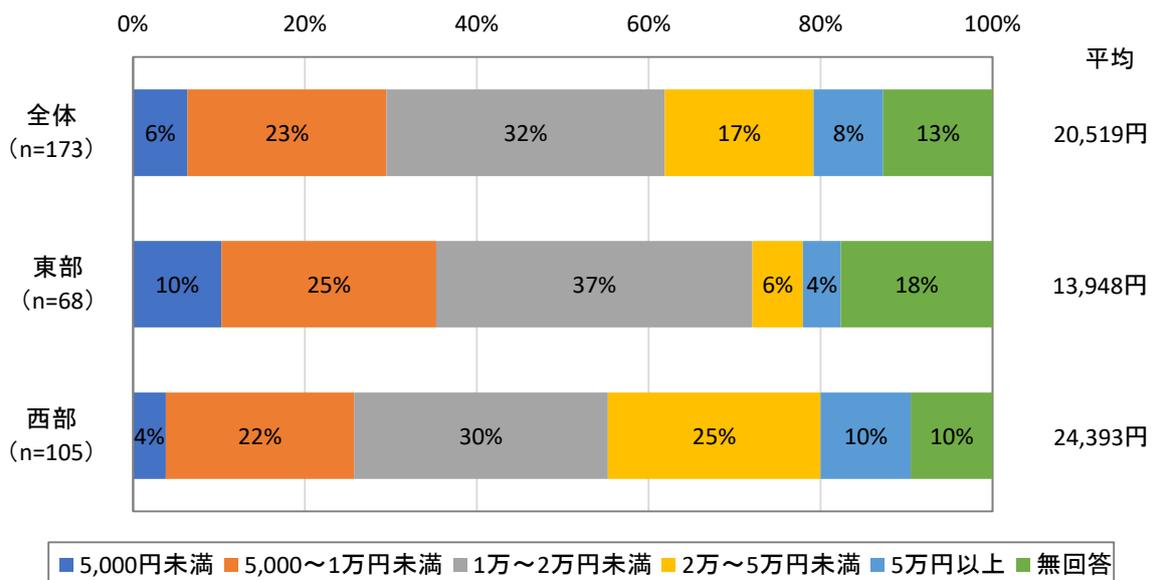
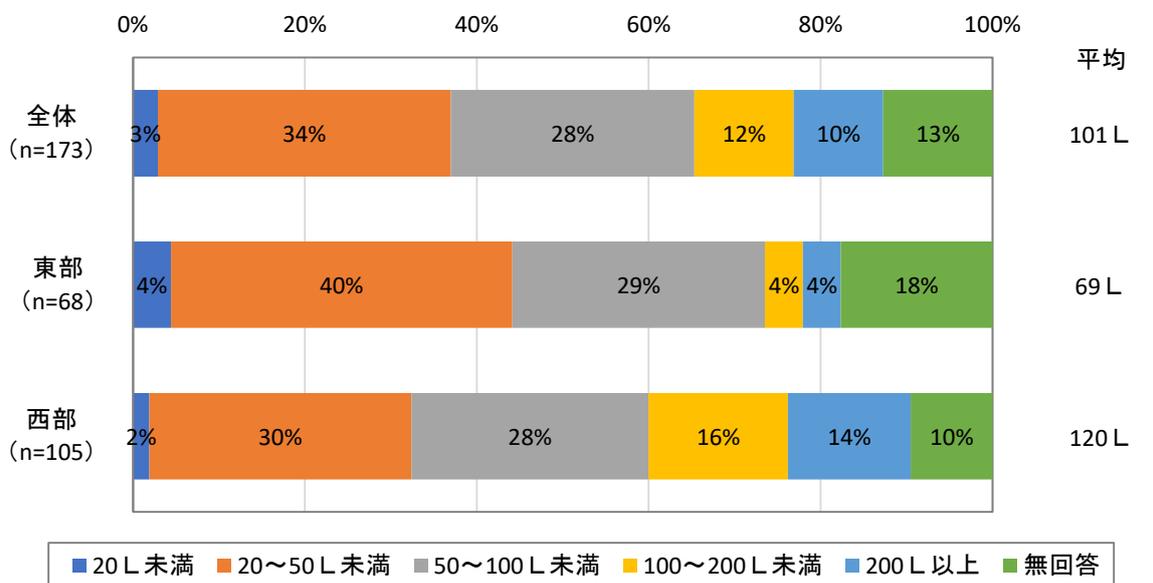
表IV-9 油種別月間平均購入金額（当該油種の未購入世帯＝0円とし、無回答は除いて集計）

ガソリン (n=153)	灯油 (n=156)	軽油 (n=166)	合計 (n=153～166)
20,251円	2,715円	2,055円	25,021円

④ ガソリンの月間購入量・月間購入金額【地区別】

- ・ 回答世帯のガソリンの月間購入量を地区別に見ると、東部では「20～50 L 未満」（40％）の割合が西部の30％に比べて多く、逆に西部では「100～200 L 未満」（16％）、「200 L 以上」（14％）の割合が東部に比べて多い。そのため、月間平均購入量は東部が69 L、西部が120 Lと2倍近く多くなっている。ただし、ガソリンを「200 L 以上」購入している世帯の多くは、自営業で観光ガイドや農業、運送業を行っている世帯である。
- ・ 同様に、回答世帯のガソリン月間購入金額を地区別に見ると、西部のほうが2万円以上購入している世帯が多く、月間平均購入金額では西部が24,393円と東部より約1万円多い。

図IV-14 ガソリン月間購入量・購入金額【地区別】

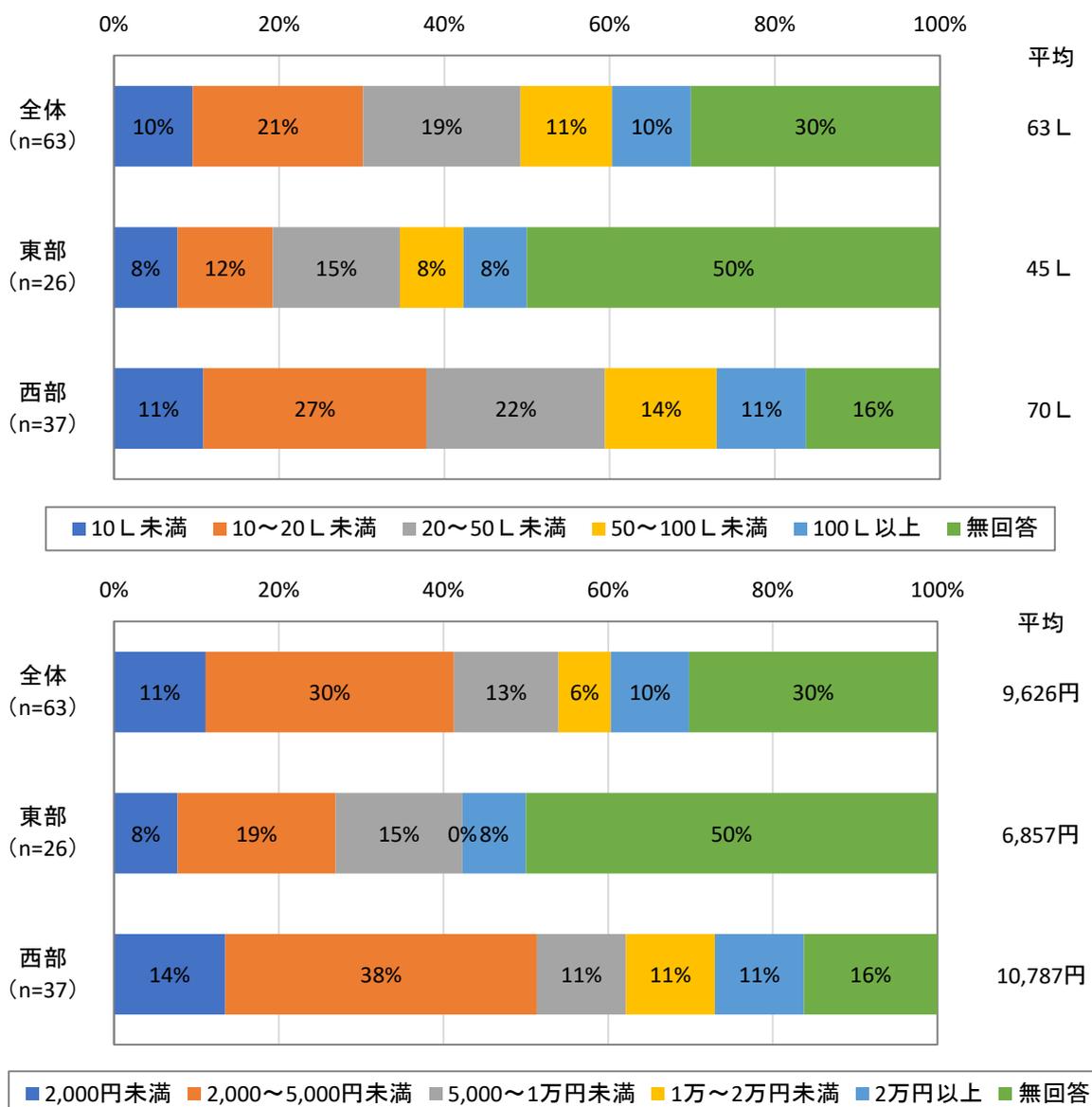


注：集計母数はガソリンを購入している173世帯（東部：68世帯、西部105世帯）。

⑤ 灯油の月間購入量・月間購入金額【地区別】

- ・ 回答世帯の灯油の月間購入量を地区別に見ると、西部では月間購入量・購入金額を回答している世帯の割合が東部に比べて多く、月間平均購入量は東部が45L、西部が70Lと差が大きくなっている。ただし、灯油を「100L以上」購入している世帯の多くは、自営業で宿泊業や農業を行っている世帯である。
- ・ 同様に、回答世帯のガソリンの月間購入金額を地区別に見ると、西部のほうが回答している世帯の割合が東部に比べて多く、月間平均購入金額は東部が6,857円、西部が10,787円と東部より約4,000円多い。

図IV-15 灯油月間購入量・購入金額【地区別】

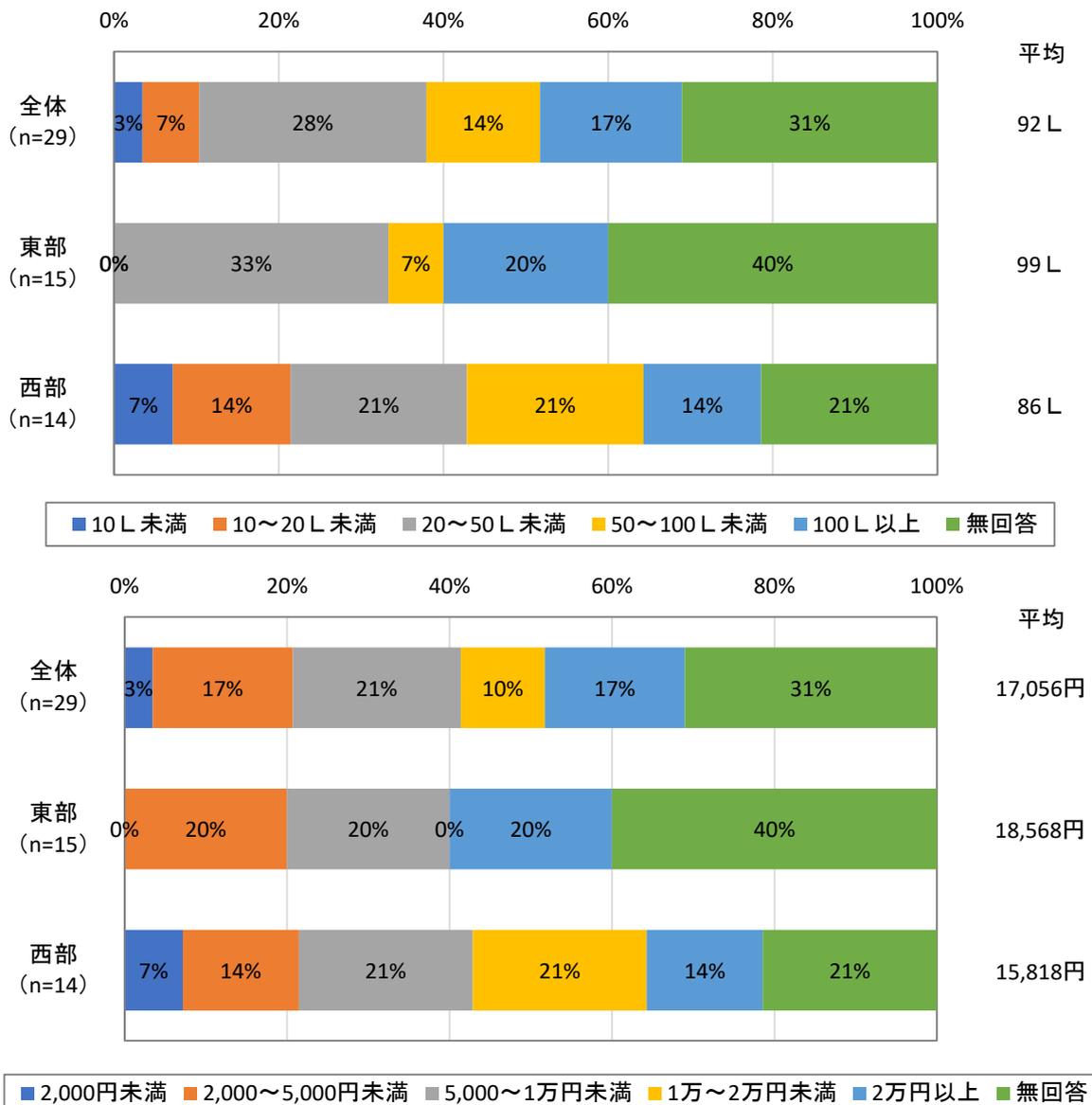


注：集計母数は灯油を購入している63世帯（東部：26世帯、西部37世帯）。

⑥ 軽油の月間購入量・月間購入金額【地区別】

- ・ 回答世帯の軽油の月間購入量を地区別に見ると、西部では月間購入量・購入金額を回答している世帯の割合が東部に比べて多いが、月間平均購入量は東部が99L、西部が86Lとガソリン・灯油に比べて差は小さい。ただし、軽油を「100L以上」購入している世帯は、自営業で観光ガイドや農業を行っている世帯である。
- ・ 同様に、回答世帯のガソリンの月間購入量を地区別に見ると、西部のほうが回答している世帯の割合が東部に比べて多く、月間平均購入金額は東部が18,568円、西部が15,818円と3,000円前後の差が生じている。

図IV-16 軽油月間購入量・購入金額【地区別】

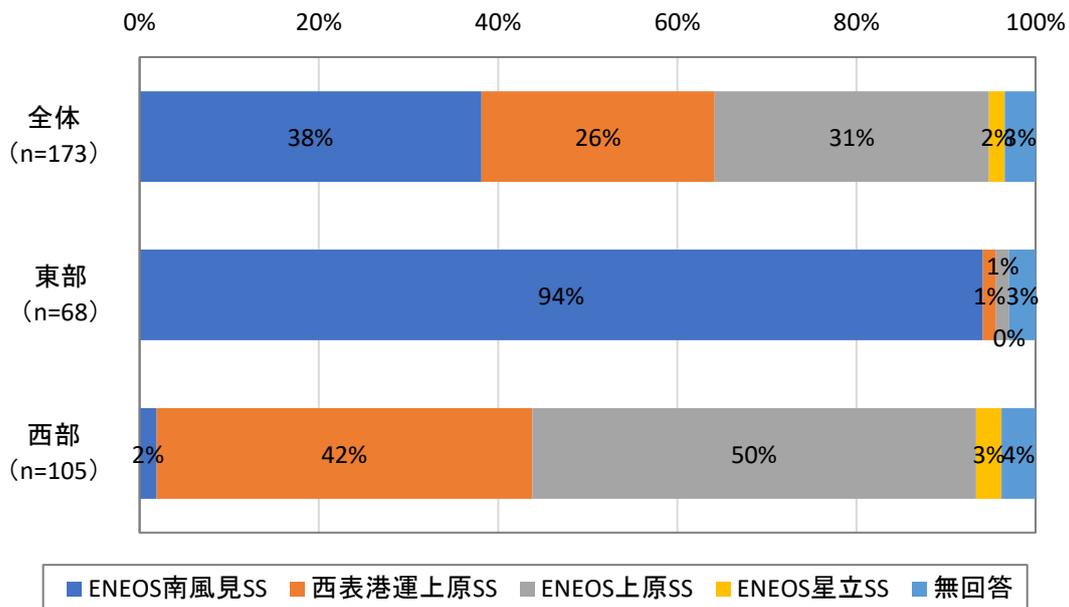


注：集計母数は軽油を購入している29世帯（東部：15世帯、西部14世帯）。

⑦ ガソリンの購入店舗

- ・回答世帯におけるガソリンの購入店舗は、西表島全体では「ENEOS南風見SS」が38%と最も多く、次いで「ENEOS上原SS」（31%）、「西表港運上原SS」（26%）の順となっている。
- ・地区別に見ると、東部は地区内にある「ENEOS南風見SS」が94%と圧倒的に多く、西部は地区内にある「ENEOS上原SS」が50%、「西表港運上原SS」が42%となっている。西部でも「ENEOS星立SS」は3%と少数。

図IV-17 ガソリンの購入店舗【地区別】

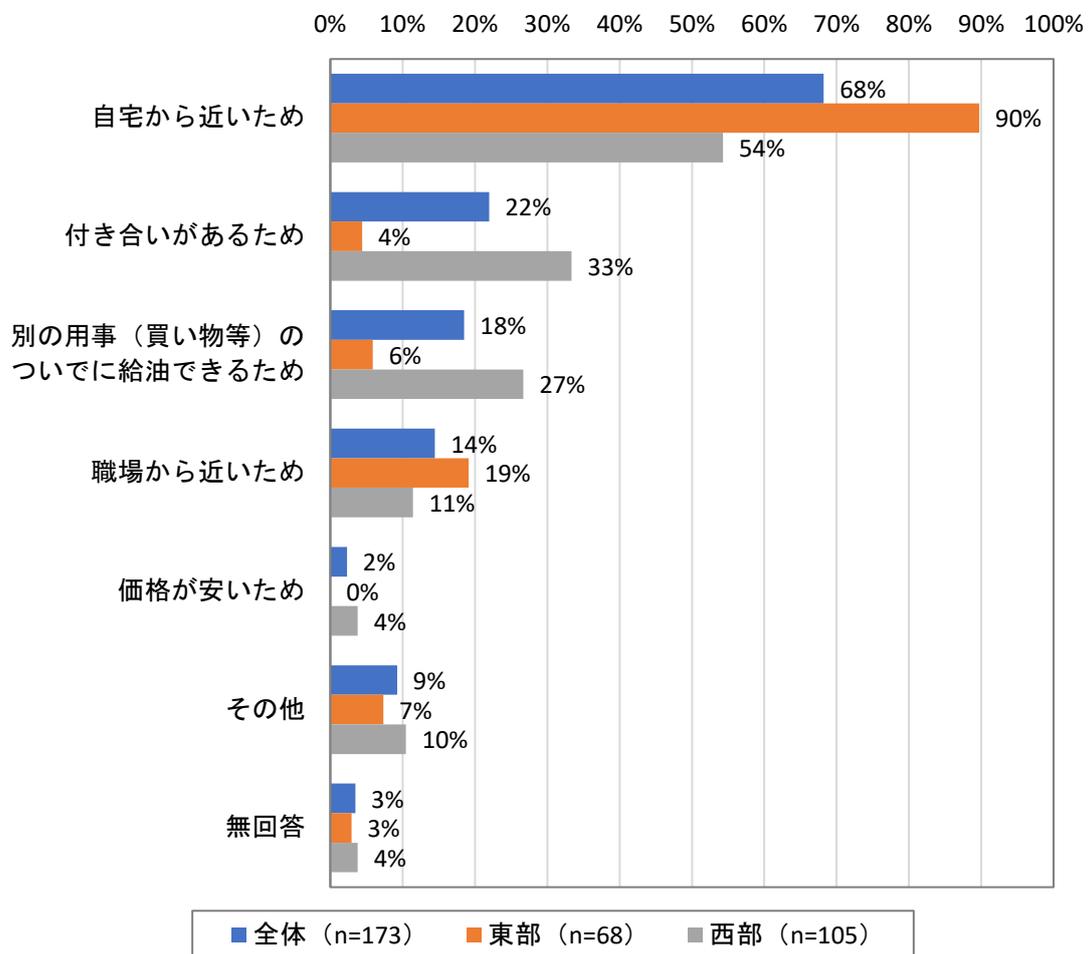


注：集計母数はガソリンを購入していると回答した173世帯。

⑧ ガソリンの購入店舗の選択理由

- ・回答世帯におけるガソリンの購入店舗の選択理由は、西表島全体では「自宅から近い」が68%と最も多く、特に地区内に1SSしかない東部では「自宅から近い」が90%を占めている。逆に、3SSある西部では「自宅から近い」は最も多いものの、54%に留まっている。
- ・逆に、西部では「付き合いがあるため」(33%)や「別の用事(買い物等)のついでに給油できるため」(27%)が、東部より多くなっている。
- ・その他は「ポイントカードがある(あった)ため」「クレジットと現金の値段が同じため」「SSの敷地が広い」などの意見が見られた。

図IV-18 ガソリンの購入店舗の選択理由【地区別】

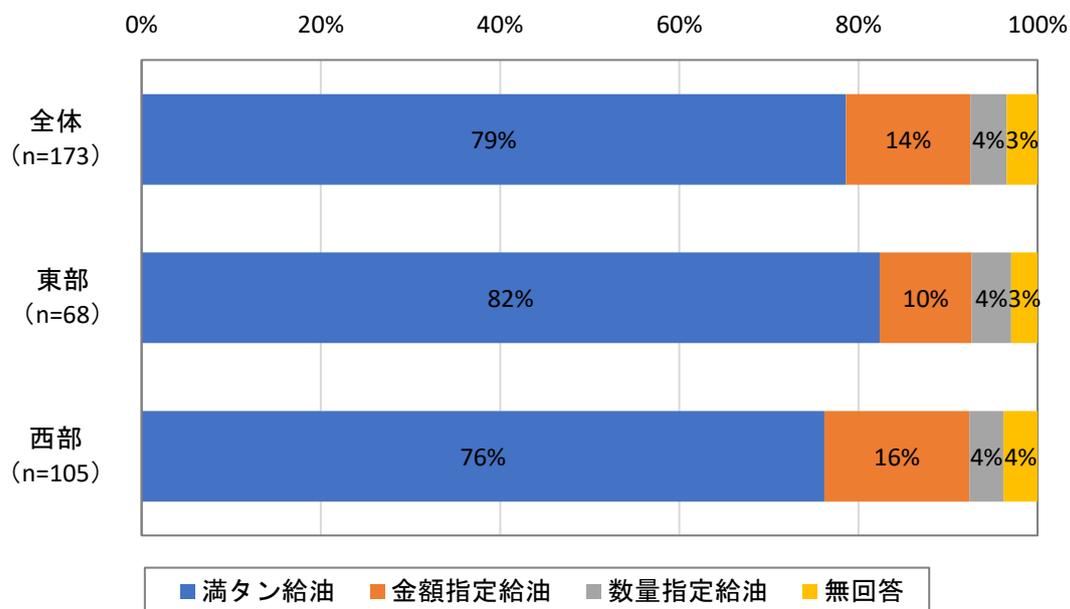


注：集計母数はガソリンを購入していると回答した173世帯。

⑨ ガソリンの給油方法

- ・回答世帯におけるガソリンの給油方法は、西表島全体では「満タン給油」が79%と最も多く、次いで「金額指定給油」（14%）、「数量指定給油」（4%）となっている。
- ・地区別に見ても、給油方法に有意な差は見られない。

図IV-19 ガソリンの給油方法【地区別】

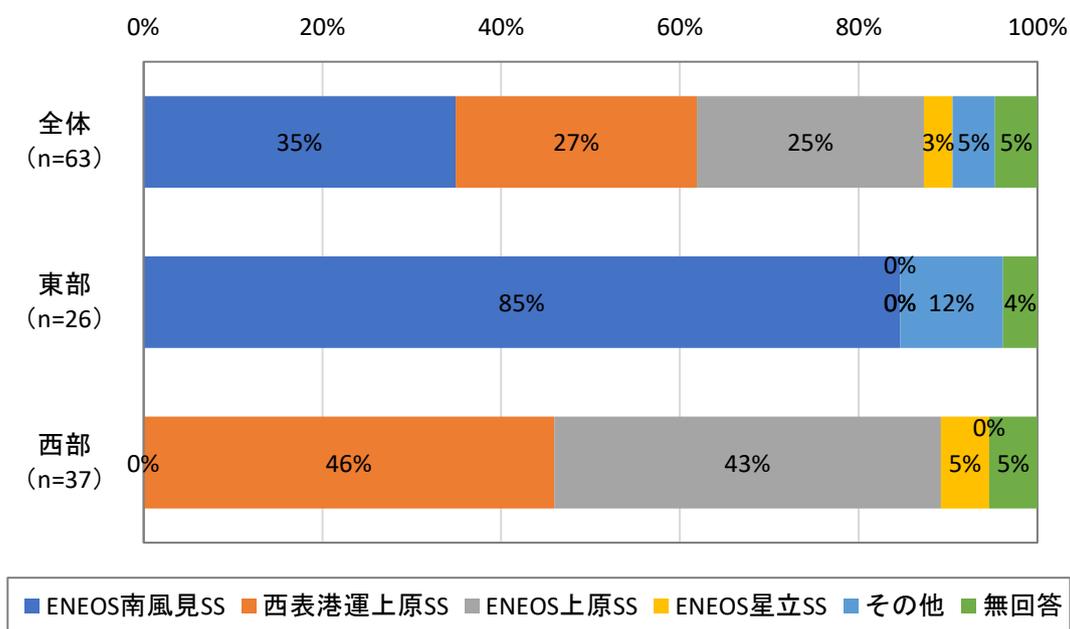


注：集計母数はガソリンを購入していると回答した173世帯。

⑩ 灯油の購入店舗

- ・回答世帯における灯油の購入店舗は、西表島全体では「ENEOS南風見SS」が35%と最も多く、次いで「ENEOS上原SS」(27%)、「西表港運上原SS」(25%)の順となっている。
- ・地区別に見ると、東部は地区内にある「ENEOS南風見SS」が85%と圧倒的に多く、西部は地区内にある「ENEOS上原SS」が46%、「西表港運上原SS」が42%となっている。西部でも「ENEOS星立SS」は5%と少数。
- ・「その他」は「大富石油商会」。

図IV-20 灯油の購入店舗【地区別】

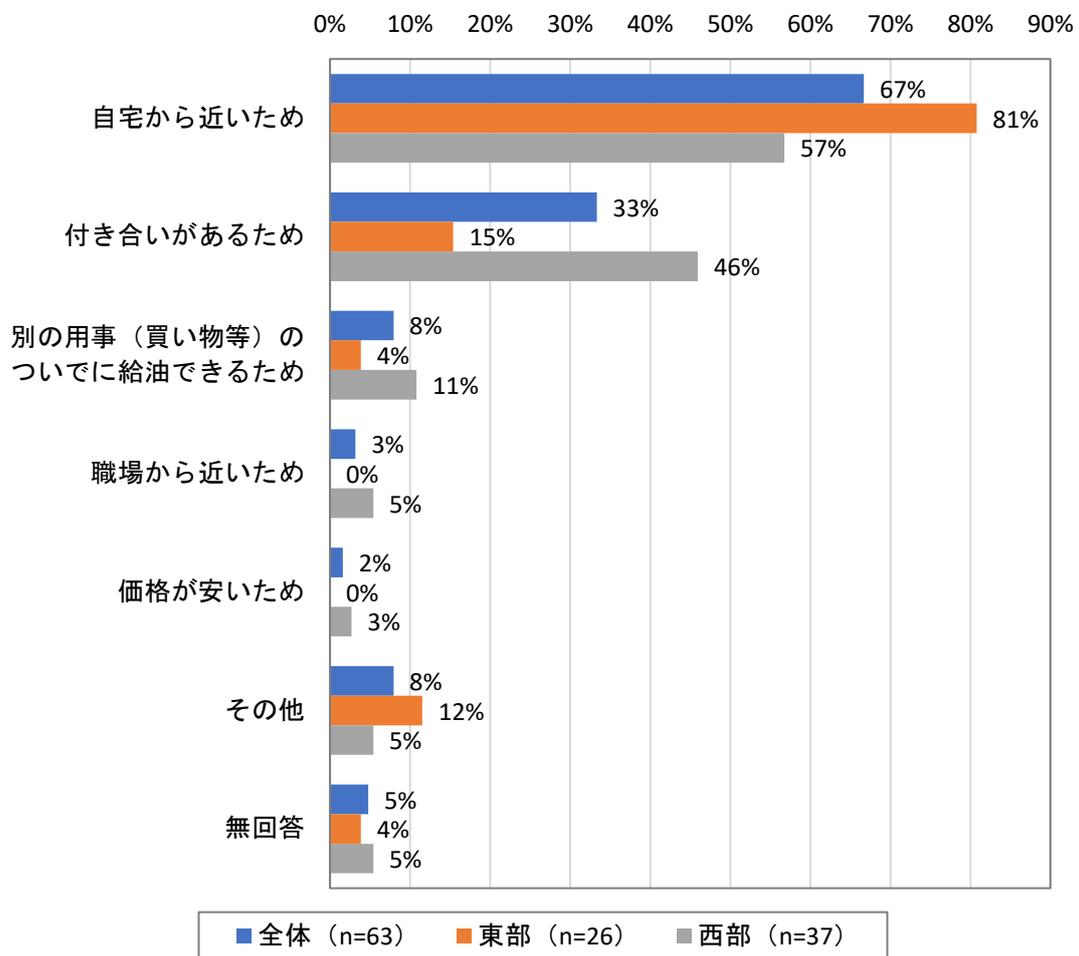


注：集計母数は灯油を購入していると回答した63世帯。

⑪ 灯油の購入店舗の選択理由

- ・回答世帯における灯油の購入店舗の選択理由は、西表島全体では「自宅から近いため」が67%と最も多く、特に地区内に1SSしかない東部では「自宅から近いため」が81%を占めている。逆に、3SSある西部では「自宅から近いため」は最も多いものの、57%に留まっている。
- ・西部では「付き合いがあるため」（46%）や「別の用事（買い物等）のついでに給油できるため」（11%）が、東部より多くなっている。
- ・その他は「なくなる前に補充してくれるから」「配達してくれるため」などの意見が見られた。

図IV-21 灯油の購入店舗の選択理由【地区別】

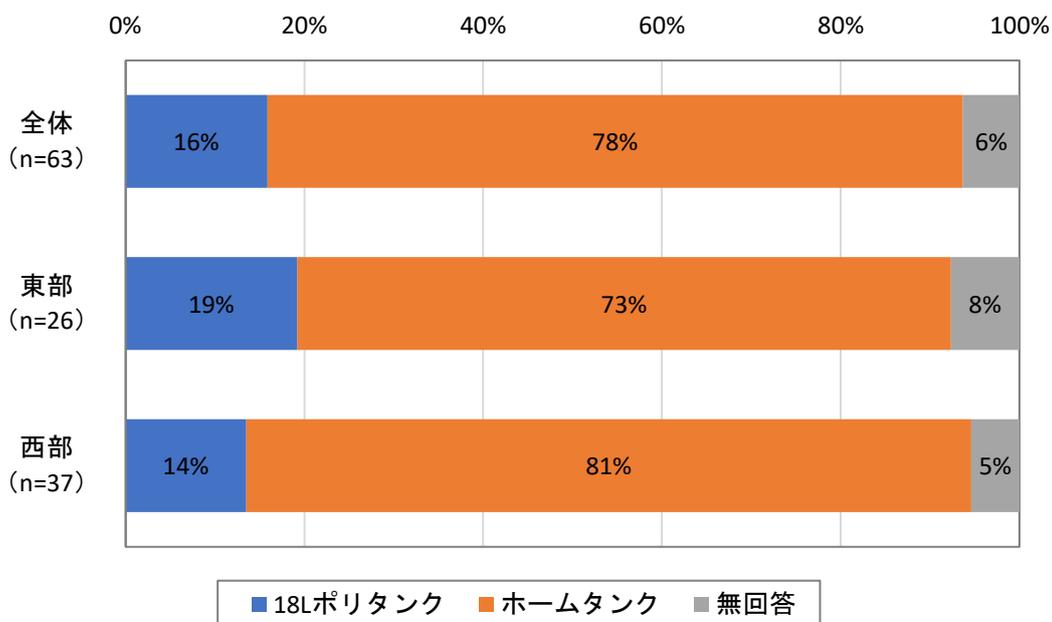
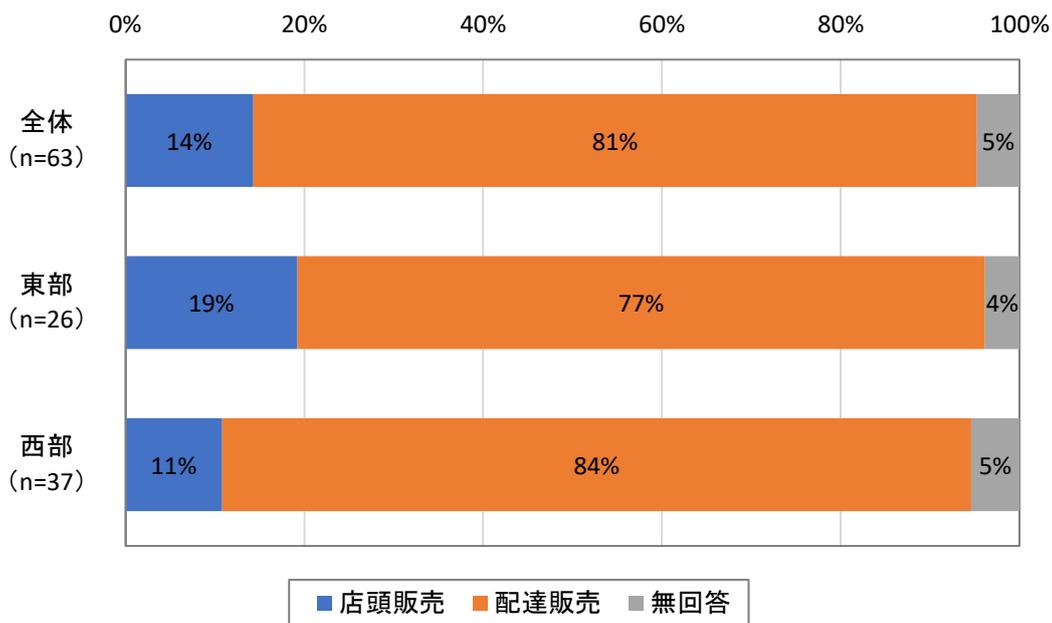


注：集計母数は灯油を購入していると回答した63世帯。

⑫ 灯油の購入方法・購入形態

- ・回答世帯における灯油の購入方法は、西表島全体では「配達販売」が81%を占めており、「店頭販売」(14%)は少数。購入形態は、西表島全体では「ホームタンク」が78%を占めており、「18Lポリタンク」(16%)は少数。
- ・灯油の用途はボイラー・給湯器が多いため、「配達販売によるホームタンクへの注油」が多くなっているものと思われる。

図IV-22 灯油の購入方法・購入形態【地区別】



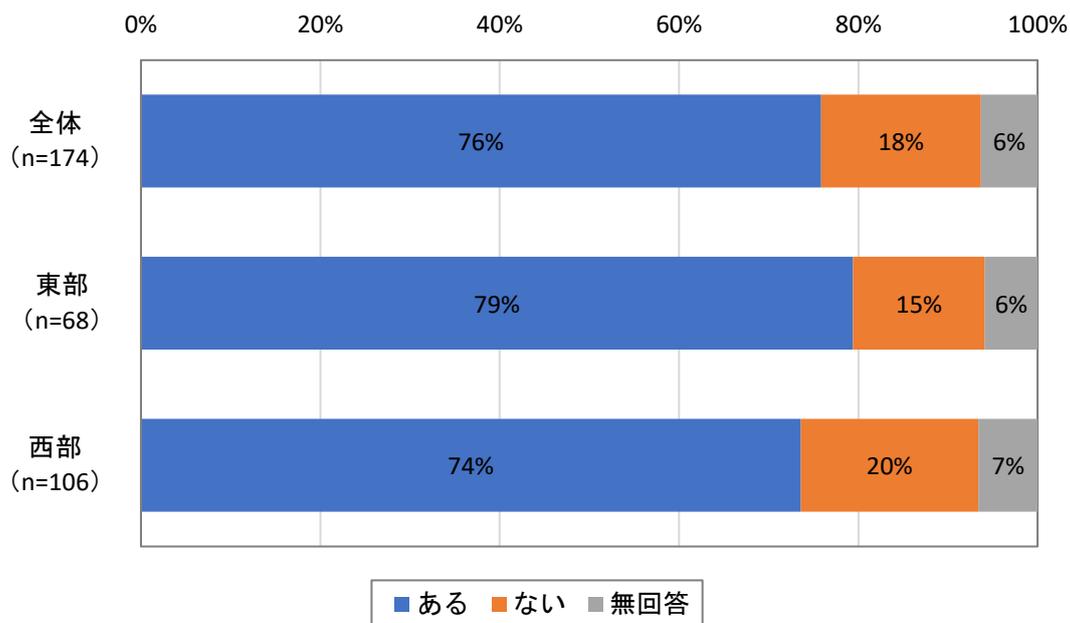
注：集計母数は灯油を購入していると回答した63世帯。

3) 石油製品の購入で不便に感じていること

① 不便に感じていることの有無

- ・ 回答世帯における石油製品の購入で不便を感じていることの有無は、西表島全体では「ある」が76%と4分の3以上を占めている。
- ・ 地区別に見ると、東部では「ある」が79%と西部に比べて5%多い。

図IV-23 石油製品の購入で不便に感じていることの有無【地区別】

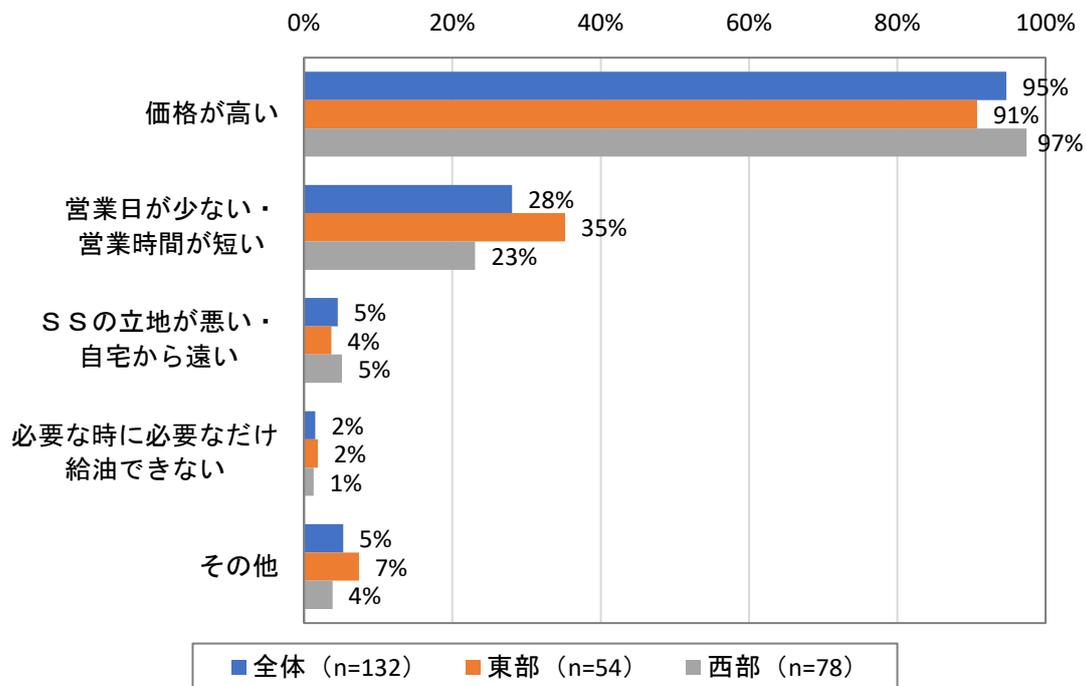


注：集計母数は石油製品を購入していると回答した174世帯。

② 石油製品の購入で不便に感じていることの内容

- ・ 回答世帯が石油製品の購入で不便に感じていることの内容は、西表島全体では「価格が高い」が95%と最も多く、続いて「営業日が少ない・営業時間が短い」（28%）、「SSの立地が悪い・自宅から遠い」（5%）の順となっている。
- ・ 「その他」では「災害時に石油がなくなり給油できなくなるのではないかと不安になる」「価格表示がなく、安い時を見計らって給油ができない」「日曜日に給油ができないため、（大原から）上原や白浜に用事ができても、ガソリンの状況によって移動できない」「貨物が1週間入らないと石油が不足する」「船が止まると燃料が買えなくなる」などの意見が見られた。
- ・ 地区別に見ると、「営業日が少ない・営業時間が短い」と回答した世帯は東部では35%と、西部（23%）よりも多くなっている。

図IV-24 石油製品の購入で不便に感じていることの内容【地区別】



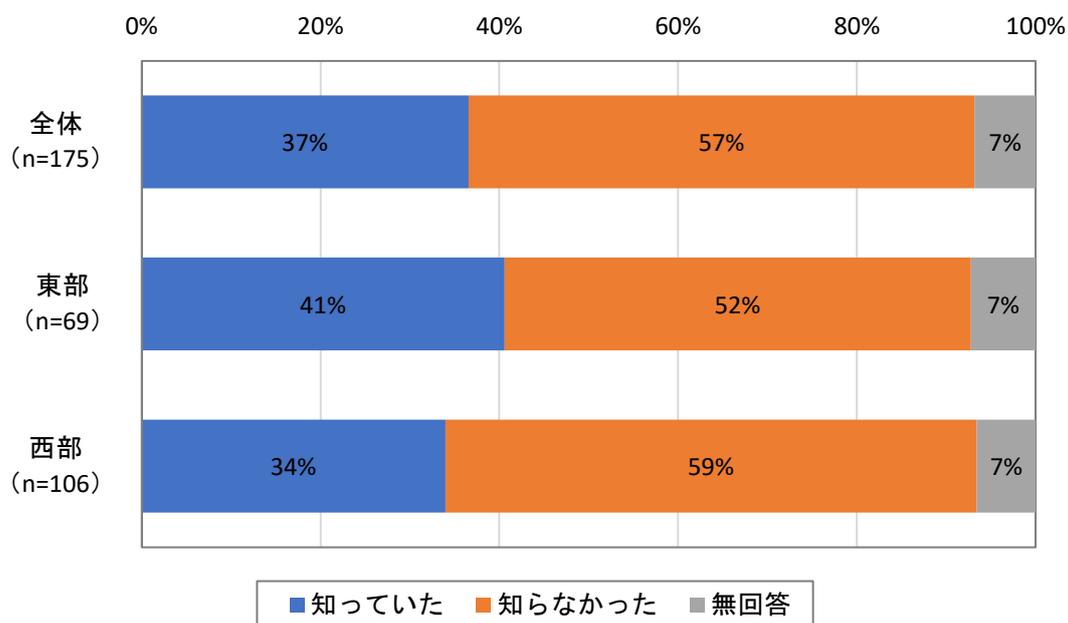
注：集計母数は石油製品を購入する際に不便を感じていることが「ある」と回答した132世帯。

4) ガソリン等の安定供給に関して

① ガソリン販売制限の認知度

- ・西表島内のSSでは航路の欠航等によりガソリンの仕入が円滑に行えず、在庫が不足してSS店頭で販売制限が行われることがある。
- ・回答世帯のうち、島内SSでガソリンの販売制限を行っていることを「知っていた」のは西表島全体の37%であり、「知らなかった」(57%)の方がやや多い。地区別に見ると、東部では「知っていた」が41%と、西部の34%に比べて多い。

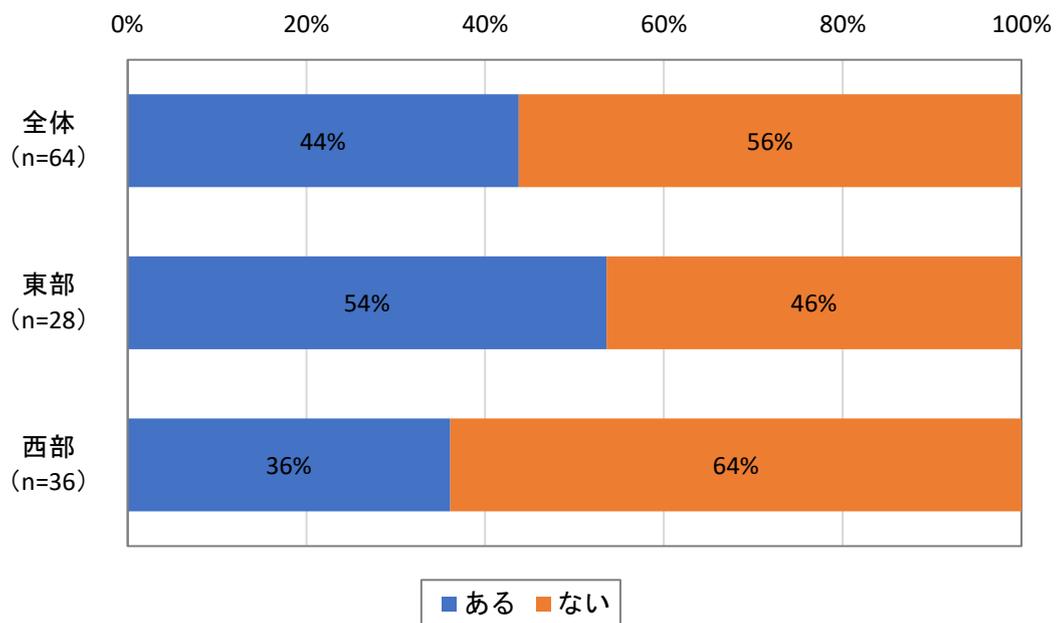
図IV-25 ガソリン販売制限の認知度【地区別】



② ガソリン販売制限時の給油の有無

- ・ガソリン販売制限を「知っていた」64世帯のうち、島内SSがガソリンの販売制限を実施していた際にガソリンを「給油したことがある」と回答した世帯は西表島全体で44%（28世帯）となっている。ガソリンを購入している世帯は173世帯であり、ガソリン購入世帯の16%（28世帯）が販売制限時に給油を行ったことがある計算となる。
- ・地区別に見ると、東部（54%）のほうが西部（36%）よりも、販売制限時において給油したと回答した世帯が多い。

図IV-26 ガソリン販売制限時における給油経験の有無【地区別】

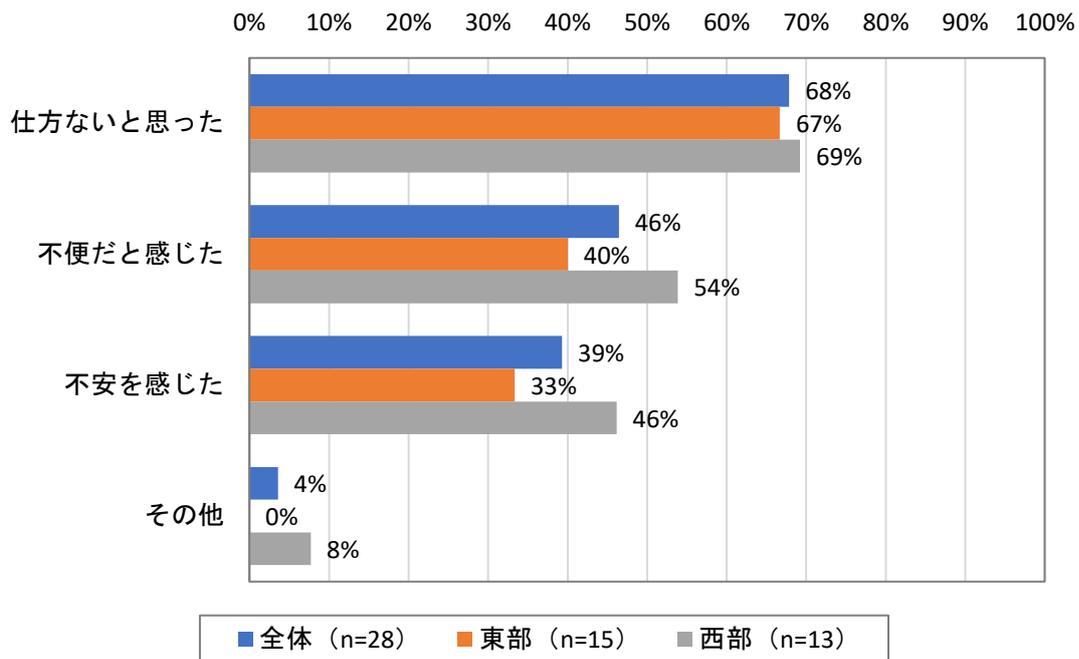


注：集計母数は西表島内のSSでガソリンの販売制限が行われていることを「知っていた」と回答した64世帯。

③ ガソリン販売制限時に給油した際の感想

- ・ 回答世帯のうち、西表島内のSSでガソリンの販売制限が行われていた際に給油した感想は、西表島全体では「仕方ないと思った」が68%と最も多く、次いで「不便だと感じた」(46%)、「(島内のガソリンが尽きるのではと)不安を感じた」(39%)と続く。
- ・ 地区別に見ると、西部は東部に比べ「不便だと感じた」(東部：40%、西部：54%)世帯や「不安を感じた」(東部：33%、西部46%)世帯がやや多い。

図IV-27 ガソリン販売制限実施時の感想【地区別】

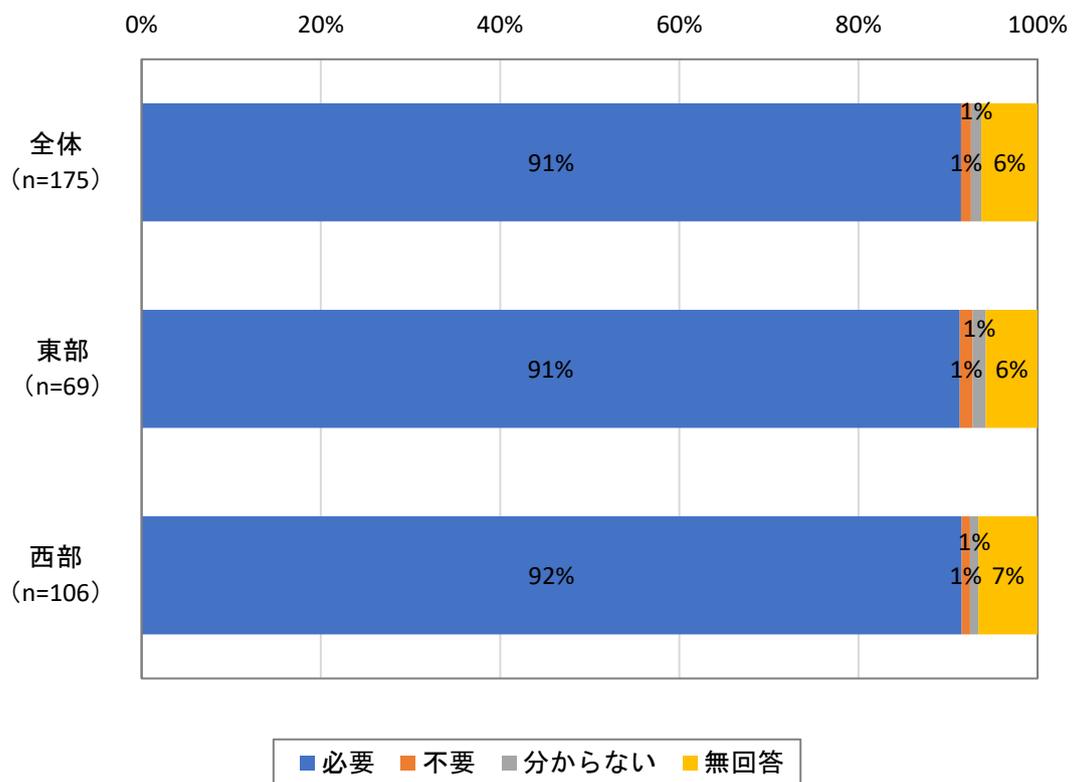


注：集計母数はガソリンの販売制限が行われていた時に給油を行ったことが「ある」と回答した28世帯。

④ 現在利用しているSSの必要性

- ・回答世帯の現在利用しているSSの必要性について、西表島全体では「必要」が91%と多く、「不要」「分からない」はいずれも1%となっている。
- ・地区別に見ても、東部と西部で有意な差は見られない。

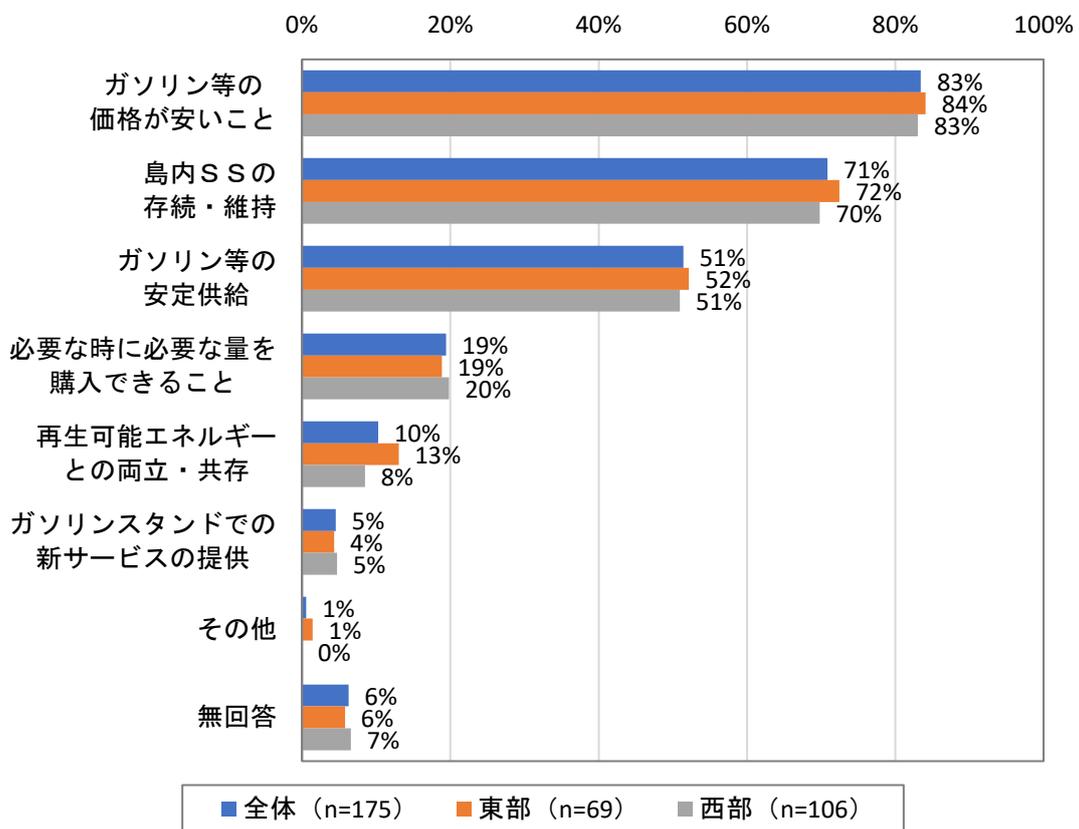
図IV-28 現在利用しているガソリンスタンドの必要性【地区別】



5) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって特に考慮してほしいこと

- ・ 回答世帯が地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって特に考慮してほしいことは、西表島全体では「ガソリン等の価格が安いこと」が83%と最も多く、次いで「島内SSの存続・維持」（71%）、「ガソリン等の安定供給」（51%）と続き、総じて西表島内で安価な石油製品を安定的に購入したいという意向があることが分かる。
- ・ 「新サービスの提供」の具体的内容としては「洗車」「セルフ給油」「料金の店頭表示」「窓ふき」「カーメンテナンス」「ポイントカード」「会員割引」などの意見が見られた。
- ・ 地区別に見ても、東部と西部で有意な差は見られない。

図IV-29 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって
特に考慮してほしいこと【地区別】



6) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見・要望

表IV-10 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見・要望

地区	内容
西部	価格が高いけど日頃よく使うので買わざるを得ない。安くして欲しい。
東部	<p>価格がもう少し安いといいなと思う。沖縄本島の価格を知っているのに差に驚いている。西表までの輸送料が掛かるのは理解出来るが、それでも高いと感じてしまうので。</p> <p>近い距離はなるべく歩くようにしているが、夏の日中は暑すぎて、危険な時もあるので、もう少し気軽に車を使えるガソリン価格にして欲しいです。</p> <p>また、電気自動車に乗っている人に話を聞くと、西表だけで無く、石垣でも修理できない場合があると聞く。そんな状況では役場の公用車にもなっている「サクラ」も検討することが難しい。竹富町だけで無理なのであれば、石垣とも連携して電気自動車の整備が出来る工場があれば安心して乗れるのでは？西表の広さを考えれば、全てを電気自動車に置き換えるのは難しいが、近距離しか乗らない人には選択肢の1つとなるよう、補助等が受けられる体制があってもいいのではないかな。</p> <p>電気自動車が増えれば、世界遺産を守る意識も高さをアピールにも使えるのでは？</p>
西部	宮古島を見習って石垣島の周辺離島は橋を架けてほしい。そうすれば石垣島のガソリン価格で購入できるし、車の整備代も今より安くなる。そしてなによりフェリーに頼らないことで物流がよくなるのではないだろうか。今のままだとフェリー会社が輸送力が落ちたら、ますます離島苦になる。
西部	安くしてほしい。
東部	ガソリン価格だけでなく、LPガスの価格も高いので家庭におけるインフラ（電気含む）に係る経費を低廉化、供給の安定化（停電を減らす）に真剣に取り組んでもらいたい。島民は現状が仕方なく思い込まされており、改革に繋がっていないと思われる。
東部	石油が高い為石油ストーブの購入を控えている。
西部	輸送コストがかかるから妥当な値段ではあるがもっと高い地域もあるのではないかと考えています。
西部	競争原理が働かないため価格が高く、石垣島のような特売日といった顧客獲得のためのサービスも展開されない。他県の離島はどうなっているのか調査をお願いします。
東部	ガソリンが高すぎる。
東部	競争相手がいないため、価格がかなり高く設定されていると感じる。
東部	ガソリン、1リッター当たり200円超えはあってはならない。
東部	やはり、価格が石垣に比べると高く生活に困る
東部	町や県が補助などを実施してほしい。
西部	価格変動を少なくして安定した提供を望む。
西部	再生エネルギーへの知識が少なすぎて、役場に話しても話が通じない。
西部	船賃が高くなったり安くなったりもしているので、船賃もガソリン代の高騰に左右されず、安定した町民割引金額にしてほしいです。石垣に用事で行くだけで、船賃に宿泊費、レンタカー代など色んなお金が掛かってしまうのも大変です。
西部	白浜在住なので、上原に住む人よりは港や買い物で上原まで出ないといけないので、ガソリンの減りははやいと思う。ガソリンが高くて生活が辛いです。
西部	高望みはしないので、せめて現状を維持できるようにしてほしい。閉店とか廃業とかはやめてほしい。余裕があるのであれば、目新しいものに手を出すのではなく、現状を維持して+aでより良い物をという考えをしてほしい。島の生活に関わるのでお願い致します。

地区	内容
東部	CMでやっている様な油の回収をスタンドでできるようなシステムを作って欲しい。
西部	台風時などは事前に燃料を補給するなど対策をとっている為不便に感じだことはないが、価格については補助を持ってしても高いと感じます。
東部	日本の各地の過疎地域で行われている事例をよく勉強して西表島の実情とニーズにあった形でガソリンスタンドを公共サービスの一環として考えてほしい。
西部	ガソリン価格の安定とレジャー業者などの燃料（ガソリン）補助制度。
西部	離島においては、あらゆるものに輸送費が乗っかりあらゆるものが高い。 島内では、生活必需品しか買わない（そもそも売っていない）生活なので、生活必需品には輸送費分の補助してもらえると助かります。
西部	ガソリンが高すぎる。が、必要なので買わざるおえない。 離島割引の様に安くなるような補助金はないのかと思う。
西部	ガソリン、灯油の価格が下がって欲しい。
西部	自然エネルギーや再生可能エネルギーは必要だと思うが、石垣のようなメガソーラーは自然へのインパクトが大きすぎるため、導入しないでほしい。
西部	石油製品の輸送費は国や県から補助が出ているはずなのに、石垣島との価格の差が大きすぎる！ 独占禁止法に触れないのか疑問！
東部	価格が上がるのはしょうがないことだとは思いますが、無くては生活が出来ないので、なんとか値段を…という気持ちです。
東部	ガソリン、灯油価格が高い。
西部	ガソリン等安くしてほしい
東部	バスの台数を増やせば観光客も通勤も車の使用が不要になります。ガソリンが足りないのではなく、車が使われすぎだと思います。バスを増やせばいろいろな問題が解決するのではないのでしょうか。家計のため、ヤマネコのため、地球のため、広い視点でご検討ください。
西部	災害時のことを考えて、島で自力でもエネルギーをなんとかできるように、太陽光発電を避難施設に設置しておくなどやっていくべきだと思う。
西部	大型フェリー等はその時の価格に応じて船賃をあげることができますが、ツアー会社は出来ません。ガソリンの価格が高騰する事で事業費や家計を圧迫しています。安定した価格での供給を切に願います。
西部	国からガソリンの輸送補助金があるはずなのに、どうして離島はこんなに高いのか？ せめて本島並みにできないのか？
西部	離島の生活では、給与水準が低いのに購入する物価は高い現状があります。生活を続けられないような状況では、人口は増えないと思います。日本の領有権を広い範囲で守っている離島を守って欲しいと思いました。
西部	事業用では主にA重油を使っています。価格が下がらず、厳しい状況です。 また島内の自動車修理工場西部地区が10月から閉鎖になります。島内の他の工場がパンク状態になることは予想できるので、石垣に車検に出すために、軽自動車以外も船代の補助金を検討して頂きたいです。
東部	ガソリン税に消費税がかかるのは二重課税だ、断固反対。国民は気づいてる。 僻地含めガソリンは国内同価格にして欲しい。 自動車走行税が検討されているが断固反対。交通機関の脆弱な地方軽視している。 竹富町としてはこれらの課題にしっかりと向き合っていただきたい。

地区	内容
	前泊町長、お願いいたします。応援しています。
西部	ガソリンだけでなく全体的な物価を内地の平均基準まで下げるようにしてほしい。 竹富町の平均賃金と物価のバランスが合ってなさすぎて生活するのが厳しい世代が多い。
東部	とにかくガソリン代が高いため、なんとかしていただきたいです。
西部	とにかく高すぎる補助金があるのに安くしていないのはおかしい。
西部	価格が高止まりして、生活を圧迫している。補助があると聞いているが価格に転嫁されているのか実感が無い。離島では車は生活の必需品だからこそ安価で安定が求められている。
西部	国や県からの輸送補助があるのか。あるのであればそれは、輸送会社や給油所だけが助かっているのか。町民にまで本当に反映しているのか。 その実感が無いのが現状だと思う。 とにかくガソリンを安くしてほしい。
西部	離島の離島であることは理解しているが、それにしても価格が高過ぎると思う。車での移動が不可欠な島なので、政策的に何かできることがあるならお願いしたいです。
東部	離島のため輸送コストが高く価格が全般に高騰するのはわかるが、県、町、国全てで、内地もしくは沖縄本島並の水準へなるように、輸送コスト全額分をほじょすべき！ 離島はここ数年200円/Lを切っておらず、少ない収入で疲弊している。

4. 事業者アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

西表島の事業活動における石油製品の利用状況やSS・石油製品供給体制に対するニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施した。

2) 調査対象・調査方法

調査対象は西表島で事業活動を実施している341事業者とした。なお、調査対象名簿は、竹富町が所有している事業者情報を使用した。

調査方法は郵送配布・郵送回収とし、留め置き期間は2週間とした。また、回収率向上のため、回収締切3日前に到着するようにお礼状兼督促状を発送した。

3) 調査実施期間

令和7年9月5日～9月26日

4) 調査項目

調査項目は下表のとおり。

表IV-11 調査項目

調査項目	内容
①基本属性	・業種、事業内容、従業者数 ・事業者としての自動車・バイク等の保有状況、給湯器・ボイラーの燃料種別
②石油製品の購入実態	・購入している油種・用途 ・ガソリン・灯油・軽油・A重油の月間購入費・購入量 ・ガソリンの購入SS、購入理由 ・灯油の購入SS、購入理由、購入方法・購入形態 ・軽油の購入SS、購入理由、購入方法
③今後の石油製品の供給体制に望むこと	・石油製品の購入で不便に感じていることの有無、不便に感じていることの内容 ・ガソリンの販売制限の認知度、販売制限時の購入有無、感想 ・西表島内のガソリンスタンドの必要有無 ・地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）に求める事項
④その他	・地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見、西表島のエネルギー政策への意見

5) 配布・回収数

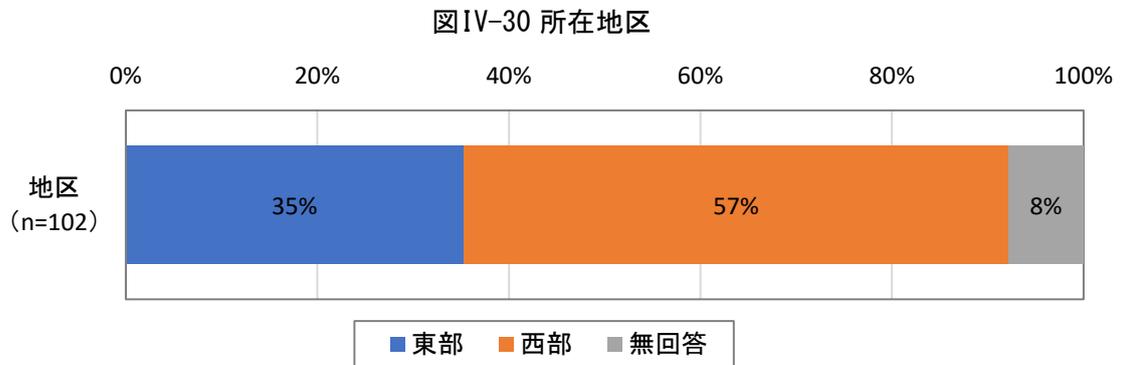
341票を配布し、102票を回収した。回収率は29.9%。

(2) 調査結果

1) 回答事業者の概要

① 所在地区

・ 回答事業者の所在地区は、東部が 35% (36 事業所)、西部が 57% (58 事業所)。



② 業種

- ・ 回答事業者の業種は西表島全体では「生活関連サービス業、娯楽業」が28%と最も多く、次いで「農業、林業」（25%）、「宿泊業、飲食サービス業」（19%）、「卸売業、小売業」（10%）の順となっている。
- ・ 地区別に見ると、東部は西表島全体と比較して「農業、林業」（39%）の割合が多く、「生活関連サービス業、娯楽業」（22%）の割合が少なくなっている。また、西部は西表島全体と比較して「生活関連サービス業、娯楽業」（36%）、「宿泊業、飲食サービス業」（26%）の割合が多く、「農業、林業」（14%）の割合が少なくなっている。

図IV-31 業種

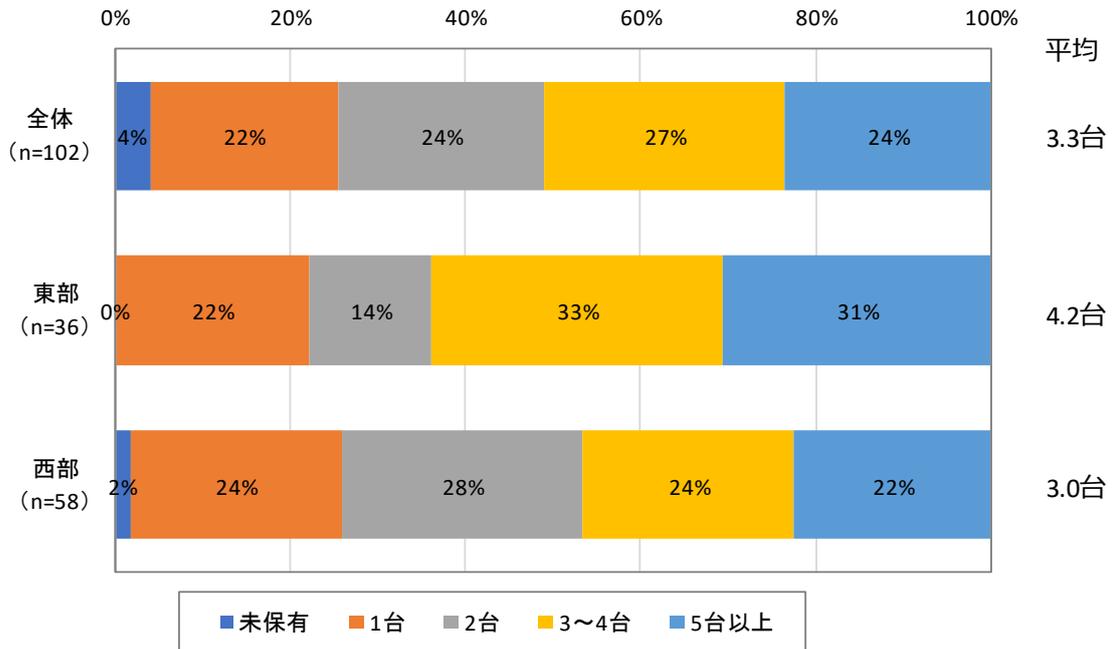
	東部 (n=36)	西部 (n=58)	全体 (n=102)
農業、林業	39%	14%	25%
漁業	0%	2%	1%
鉱業、採石業、砂利採取業	0%	0%	0%
建設業	0%	2%	1%
製造業	3%	2%	2%
情報通信業	0%	0%	0%
運輸業、郵便業	8%	3%	5%
卸売業、小売業	6%	14%	10%
不動産業、物品賃貸業	3%	0%	1%
宿泊業、飲食サービス業	11%	26%	19%
生活関連サービス業、娯楽業	22%	36%	28%
医療、福祉	3%	0%	1%
サービス業（他に分類されないもの）	0%	2%	1%
無回答	6%	0%	7%

	東部 (n=36)	西部 (n=58)	全体 (n=102)
農業、林業	14	8	25
漁業	0	1	1
鉱業、採石業、砂利採取業	0	0	0
建設業	0	1	1
製造業	1	1	2
情報通信業	0	0	0
運輸業、郵便業	3	2	5
卸売業、小売業	2	8	10
不動産業、物品賃貸業	1	0	1
宿泊業、飲食サービス業	4	15	19
生活関連サービス業、娯楽業	8	21	29
医療、福祉	1	0	1
サービス業（他に分類されないもの）	0	1	1
無回答	2	0	7

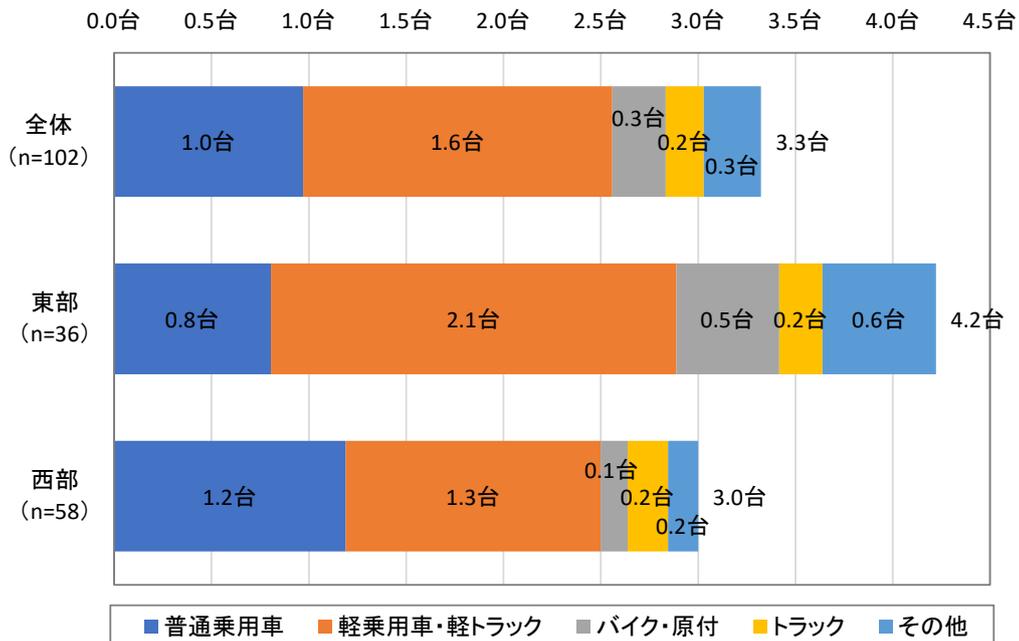
③ 自動車保有台数

- ・回答事業者の自動車（バイク・原付含む）の保有台数は、西表島全体では「3～4台」が27%と最も多く、次いで「2台」「5台以上」（それぞれ24%）、「1台」（22%）の順となっており、平均保有台数は3.3台である。
- ・自動車保有台数の車種別内訳を見ると、西表島全体では「軽乗用車・軽トラック」が1.6台と最も多い。地区別にみると、東部地区の「普通乗用車」は0.8台と少数なのに対して、西部地区の「普通乗用車」は1.2台と多くなっている。

図IV-32 自動車保有台数【地区別】



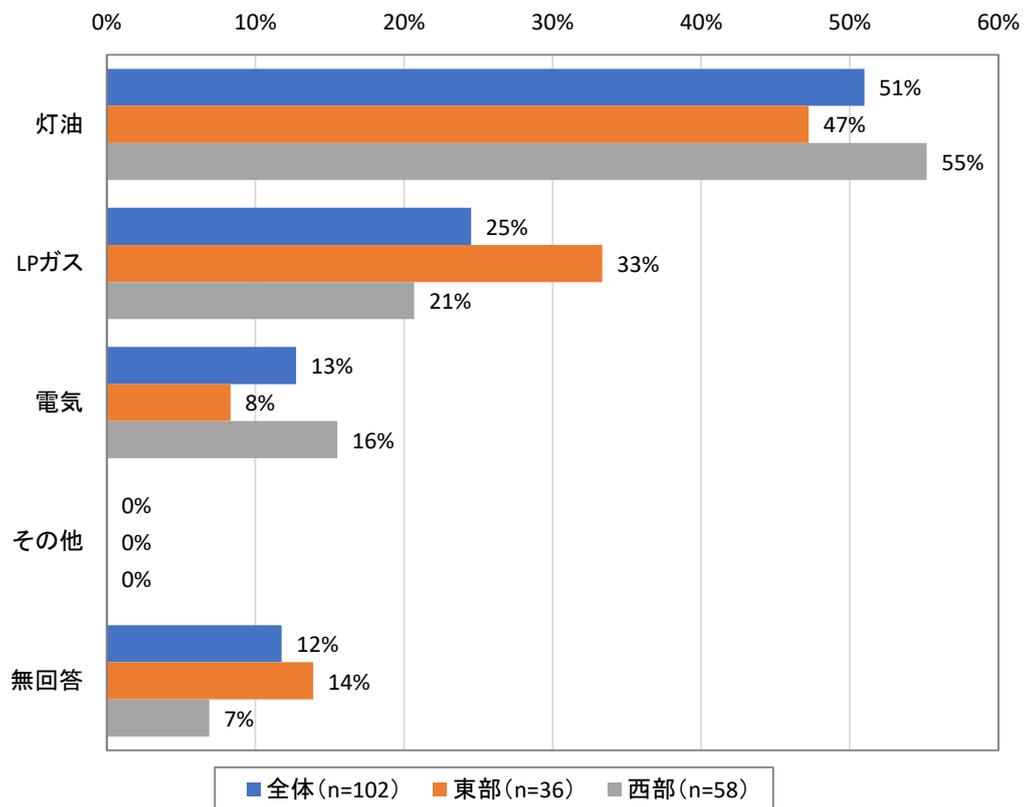
図IV-33 自動車保有台数の車種別の内訳



④ 給湯器・ボイラーの燃料

- ・回答事業者における給湯器・ボイラーの燃料は、西表島全体では「灯油」が51%と最も多く、次いで「LPガス」(25%)、「電気」(13%)の順となっている。
- ・地区別に見ると、西部地区のほうが「灯油」が55%と多い一方で、東部地区のほうが「LPガス」が33%と多くなっている。

図IV-34 給湯器・ボイラーの燃料【地区別】

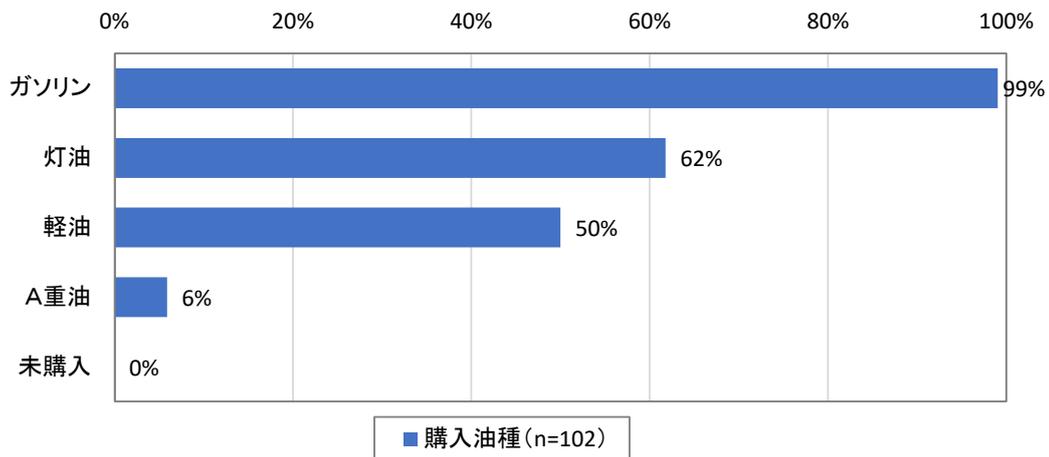


2) 石油製品の購入状況

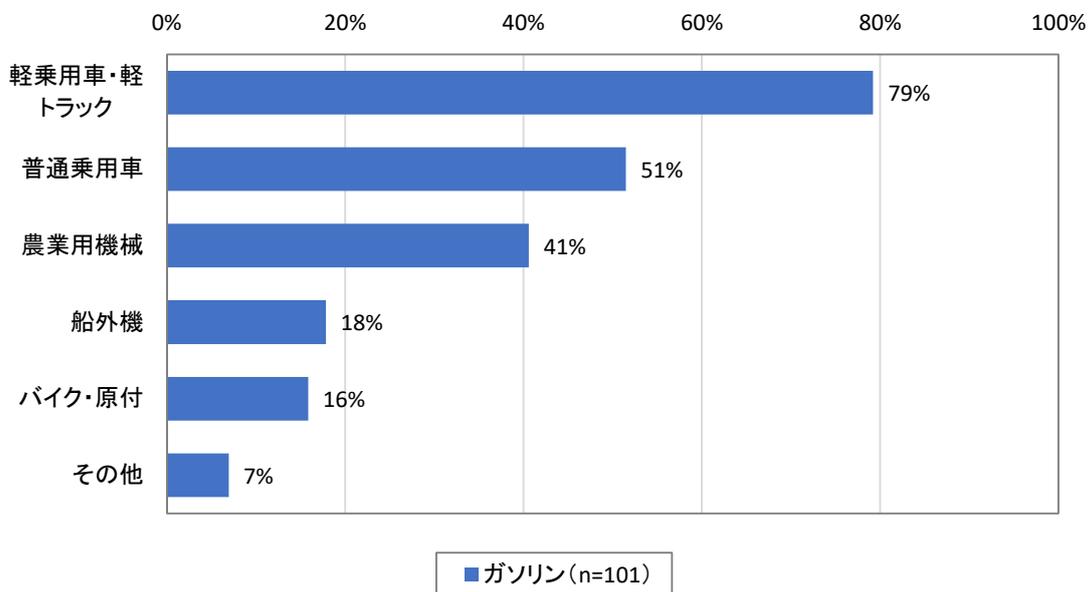
① 油種別の石油製品の購入状況・用途

- ・回答事業者における石油製品の購入状況は、西表島全体で「ガソリン」が99%とほぼ全ての事業者が購入しており、次いで「灯油」(62%)、「軽油」(50%)となっており、「A重油」は6%と少数。
- ・油種別の用途を見ると、ガソリンは「軽乗用車・軽トラック」が79%と最も多く、次いで「普通乗用車」(51%)、「農業用機械」(41%)の順となっている。
- ・灯油の用途は「ボイラー・給湯器」が87%と最も多く、「ストーブ・暖房機器」(11%)、「農業用(温室・乾燥機)」(6%)は少数。
- ・軽油の用途は「農業用機械」が51%と最も多く、次いで「トラック」(24%)、「普通乗用車(ディーゼル車)」「重機」(それぞれ20%)、「船」(16%)の順となっている。
- ・A重油の用途は「船」が67%と最も多く、「ボイラー」(17%)は少数。

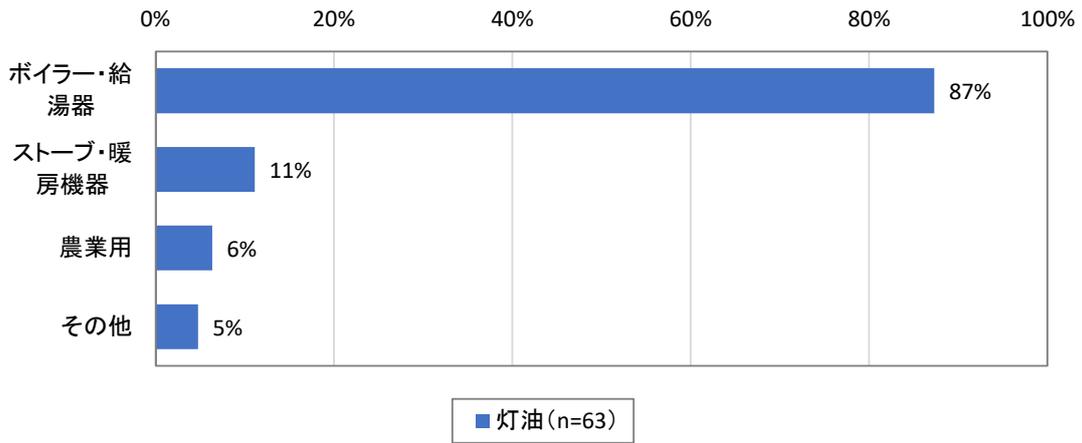
図IV-35 油種別の石油製品の購入状況



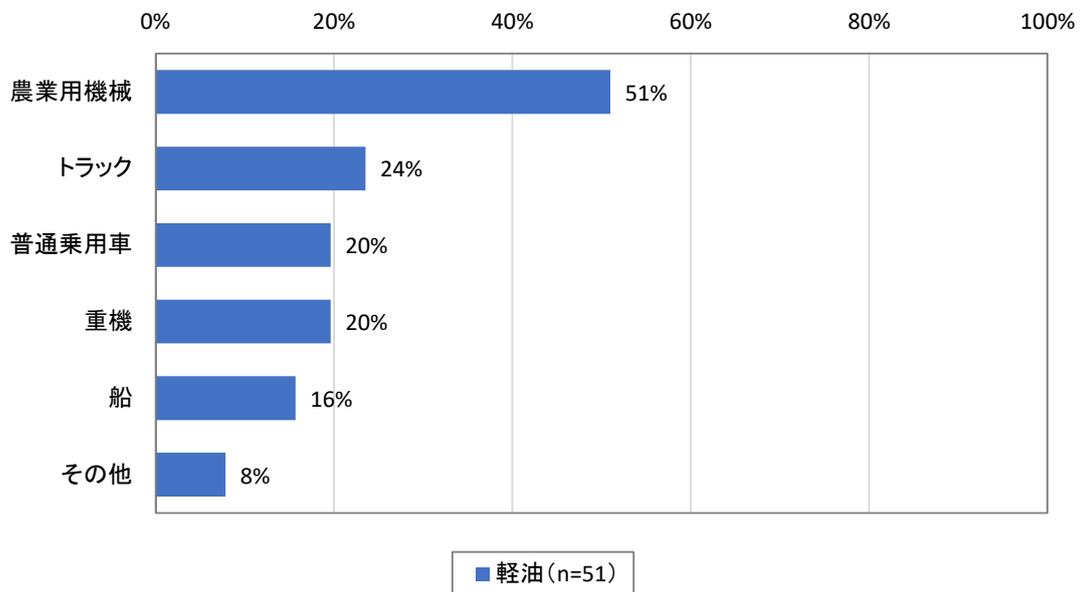
図IV-36 油種別の用途 (ガソリン)



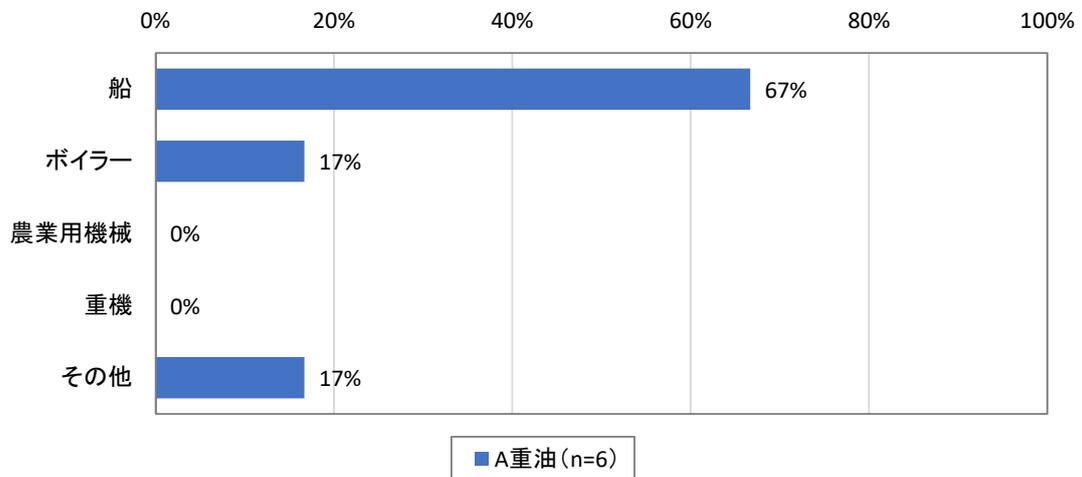
図IV-37 油種別の用途（灯油）



図IV-38 油種別の用途（軽油）



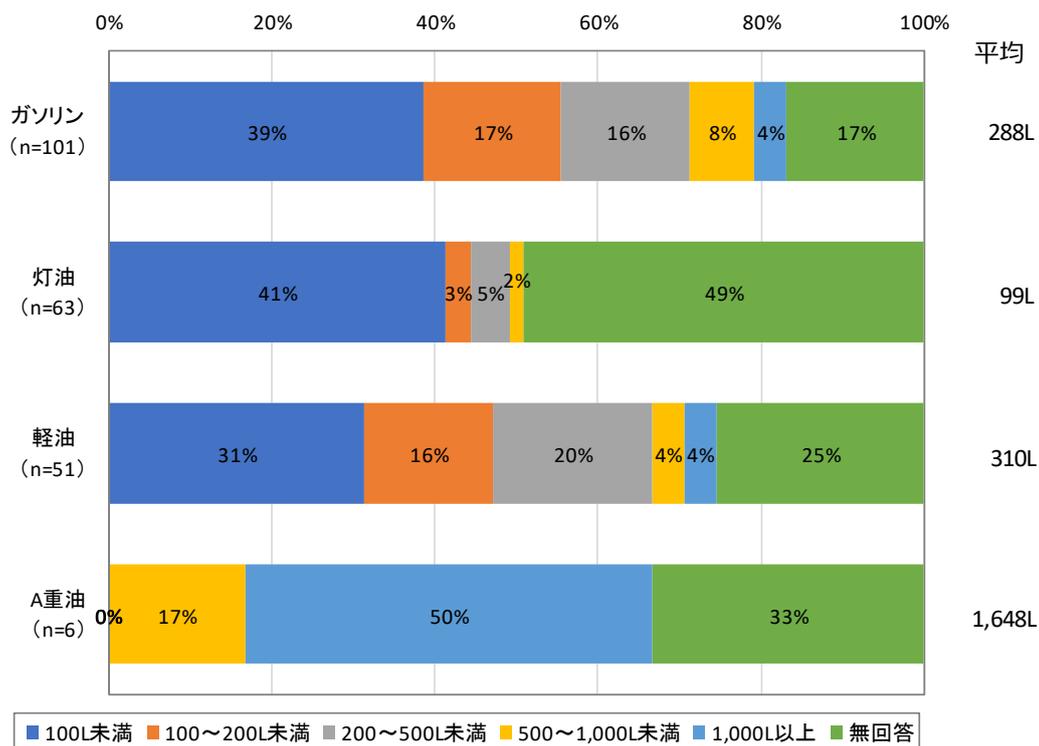
図IV-39 油種別の用途（A重油）



② 油種別の月間購入量

- ・ガソリンは、月間「100L未満」が39%と最も多く、次いで「100～200L未満」（17%）、「200～500L未満」（16%）の順となっており、平均は288L。
- ・灯油は、月間「100L未満」が41%と最も多く、平均で99L。灯油は、「無回答」が49%と多くなっているが、これは購入頻度が少ない等の理由により、月間購入量を正確に把握していない事業者も多いためと推察される
- ・軽油は、月間「100L未満」が31%と最も多く、次いで「200～500L未満」（20%）、「100～200L未満」（16%）の順となっており、平均は310L。
- ・A重油は、月間「1,000L以上」が50%と最も多く、次いで「500～1,000L未満」（17%）となっており、少量しか使用していない事業者はおらず、平均は1,648L。
- ・なお、当該油種の未購入事業者の月間購入量を0Lとし、無回答は除いて回答事業者の月間平均購入量を算出すると、全油種合計527Lとなり、油種別ではガソリンが285L、灯油が44L、軽油が132L、A重油が66Lとなっている。

図IV-40 油種別月間購入量（購入事業者のみ）



注：集計募集は対象油種を購入している事業者（ガソリン：101事業者、灯油：63事業者、軽油：51事業者、A重油：6事業者）

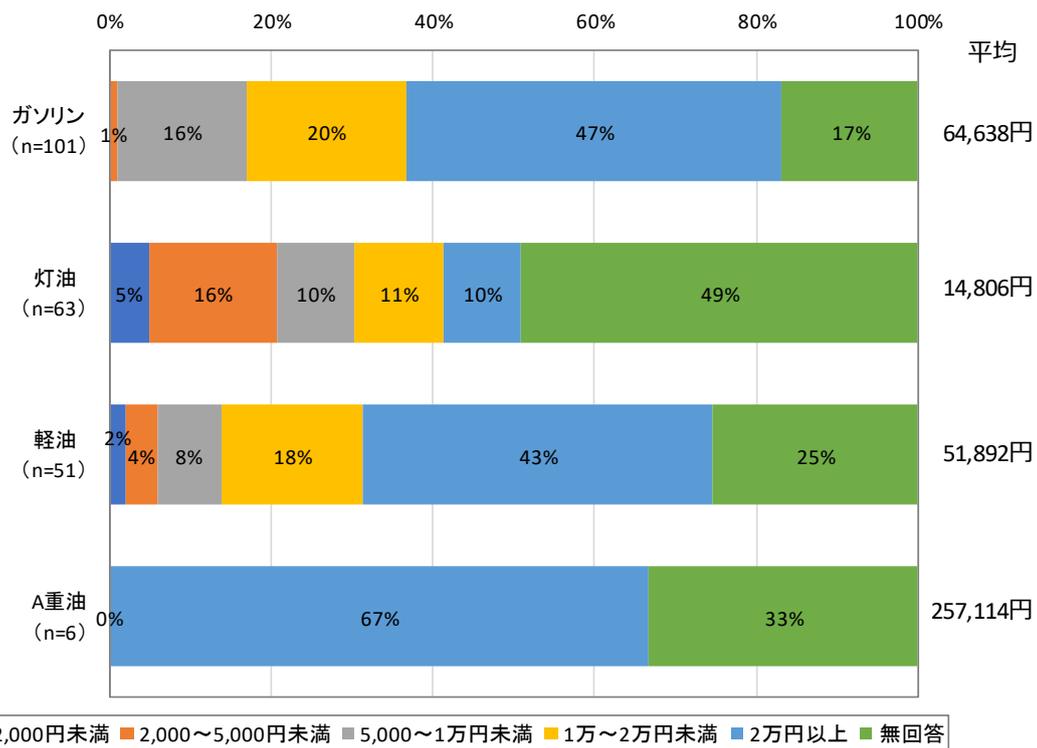
表IV-12 油種別月間平均購入量（当該油種の未購入事業者＝0Lとし、無回答は除いて集計）

ガソリン (n=85)	灯油 (n=71)	軽油 (n=89)	A重油 (n=100)	合計 (n=71～100)
285 L	44 L	132 L	66 L	527 L

③ 油種別の月間購入金額

- ・ガソリンは、月間「2万円以上」購入している事業者が47%と最も多く、次いで「1万～2万円未満」（20%）、「5,000～1万円未満」（16%）の順となっている。2万円以上が約半数を占めており、平均は64,638円。
- ・灯油は、月間「2,000～5,000円未満」が16%と最も多く、次いで「1万～2万円未満」（11%）、「5,000～1万円未満」と「2万円以上」（それぞれ10%）の順となっており、平均で14,806円。
- ・軽油は、月間「2万円以上」が43%と最も多く、次いで「1万～2万円未満」（18%）、「5,000～1万円未満」（8%）の順となっており、平均は51,892円。
- ・A重油は、月間「2万円以上」が67%と最も多く、平均は257,114円。
- ・なお、当該油種の未購入事業者の月間購入金額を0円とし、無回答は除いて回答事業者の月間平均購入金額を算出すると、全油種合計102,992円となり、油種別ではガソリンが63,878円、灯油が6,673円、軽油が22,156円、A重油が10,285円となっている。

図IV-41 油種別月間購入金額



注：集計募集は対象油種を購入している事業者（ガソリン：101事業者、灯油：63事業者、軽油：51事業者、A重油：6事業者）

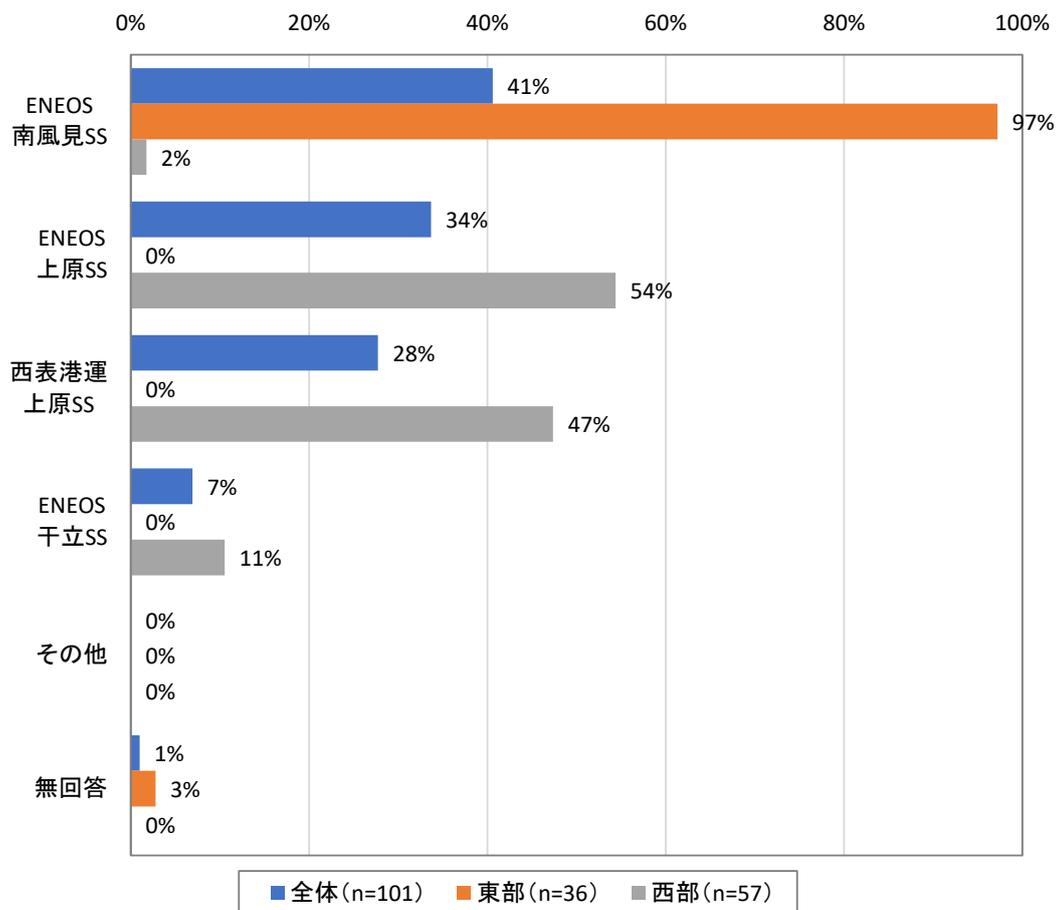
表IV-13 油種別月間平均購入金額（当該油種の未購入事業者＝0円とし、無回答は除いて集計）

ガソリン (n=85)	灯油 (n=71)	軽油 (n=89)	A重油 (n=100)	合計 (n=71～100)
63,878円	6,673円	22,156円	10,285円	102,992円

④ ガソリンの購入店舗

- ・回答事業者におけるガソリンの購入店舗は、西表島全体では「ENEOS南風見SS」が41%と最も多く、次いで「ENEOS上原SS」(34%)、「西表港運上原SS」(28%)、「ENEOS星立SS」(7%)の順となっている。
- ・地区別に見ると、東部は地区内にある「ENEOS南風見SS」が97%と圧倒的に多く、西部は地区内にある「ENEOS上原SS」が54%、「西表港運上原SS」が47%となっている。西部地区内でも「ENEOS星立SS」は11%と少数。

図IV-42 ガソリンの購入店舗【地区別】

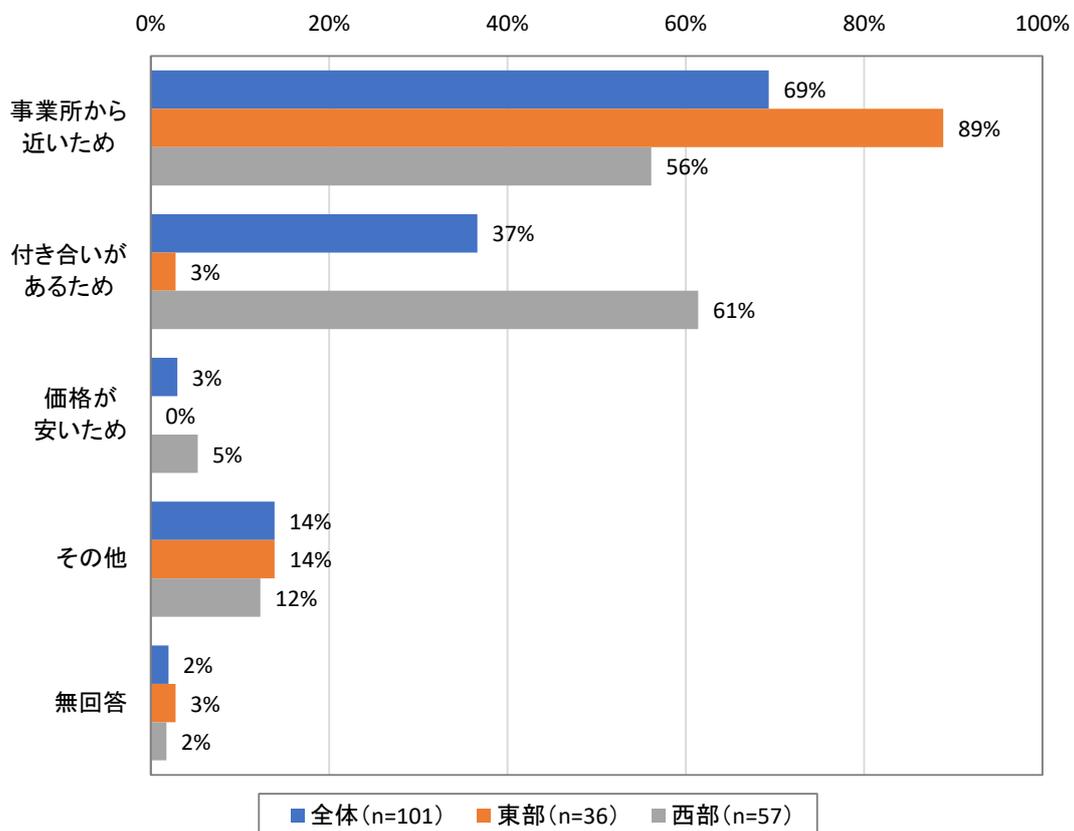


注：集計母数はガソリンを購入していると回答した101事業者。

⑤ ガソリンの購入店舗の選択理由

- ・回答事業者におけるガソリンの購入店舗の選択理由は、西表島全体では「事業所から近い
ため」が69%と最も多く、次いで「付き合いがあるため」(37%)となっており、「価格
が安いため」は3%と少数。
- ・地区別にみると、東部では「事業所から近いため」が89%と最も多く、「付き合いがある
ため」が37%となっている一方で、西部では「付き合いがあるため」が61%と最も多く、
次いで「事務所から近いため」(56%)となっており、東部に比べると「付き合いがある
ため」の割合が高い。
- ・その他は「掛売してくれているから」「必要なときにユニック車を借りられるから」とい
った意見が見られた。

図IV-43 ガソリンの購入店舗の選択理由【地区別】

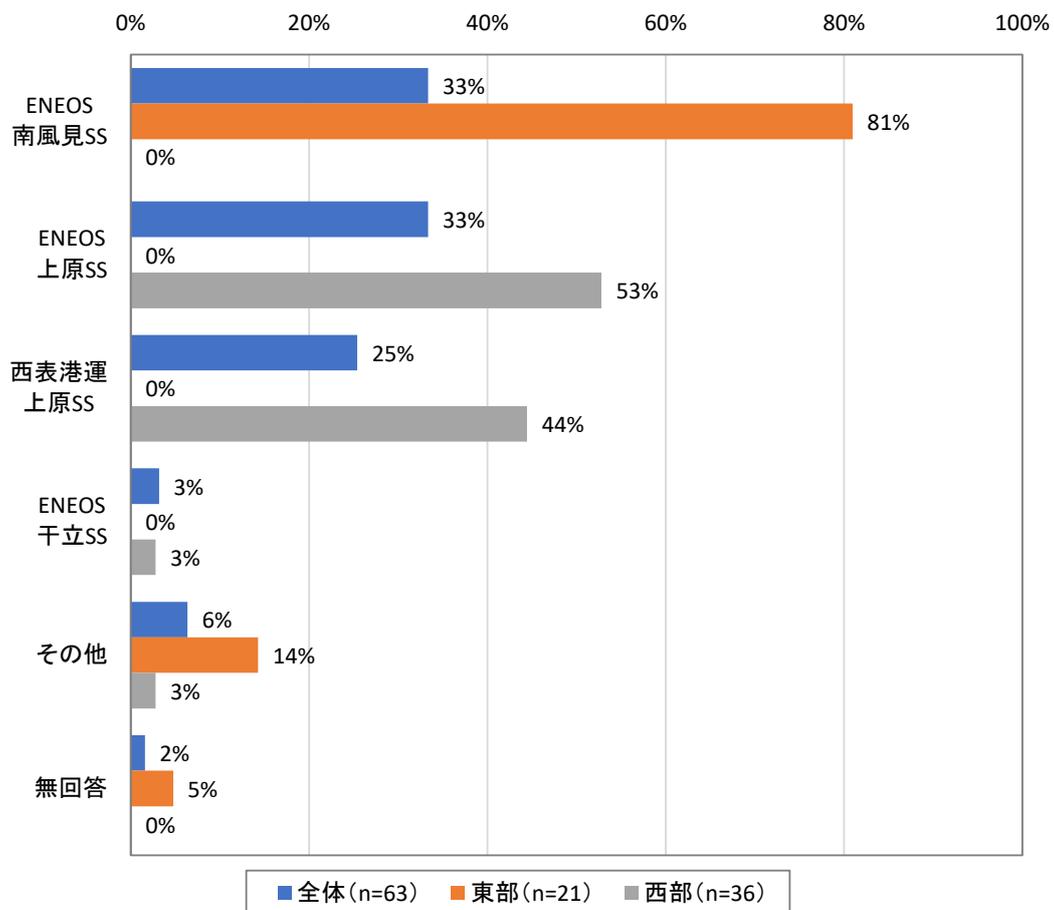


注：集計母数はガソリンを購入していると回答した101事業者。

⑥ 灯油の購入店舗

- ・回答事業者における灯油の購入店舗は、西表島全体では「ENEOS南風見SS」および「ENEOS上原SS」が33%と最も多く、次いで「西表港運上原SS」（25%）、「ENEOS星立SS」（3%）の順となっている。
- ・地区別に見ると、東部は地区内にある「ENEOS南風見SS」が81%と圧倒的に多く、西部は地区内にある「ENEOS上原SS」が53%、「西表港運上原SS」が44%となっている。西部でも「ENEOS星立SS」は3%と少数。

図IV-44 灯油の購入店舗【地区別】

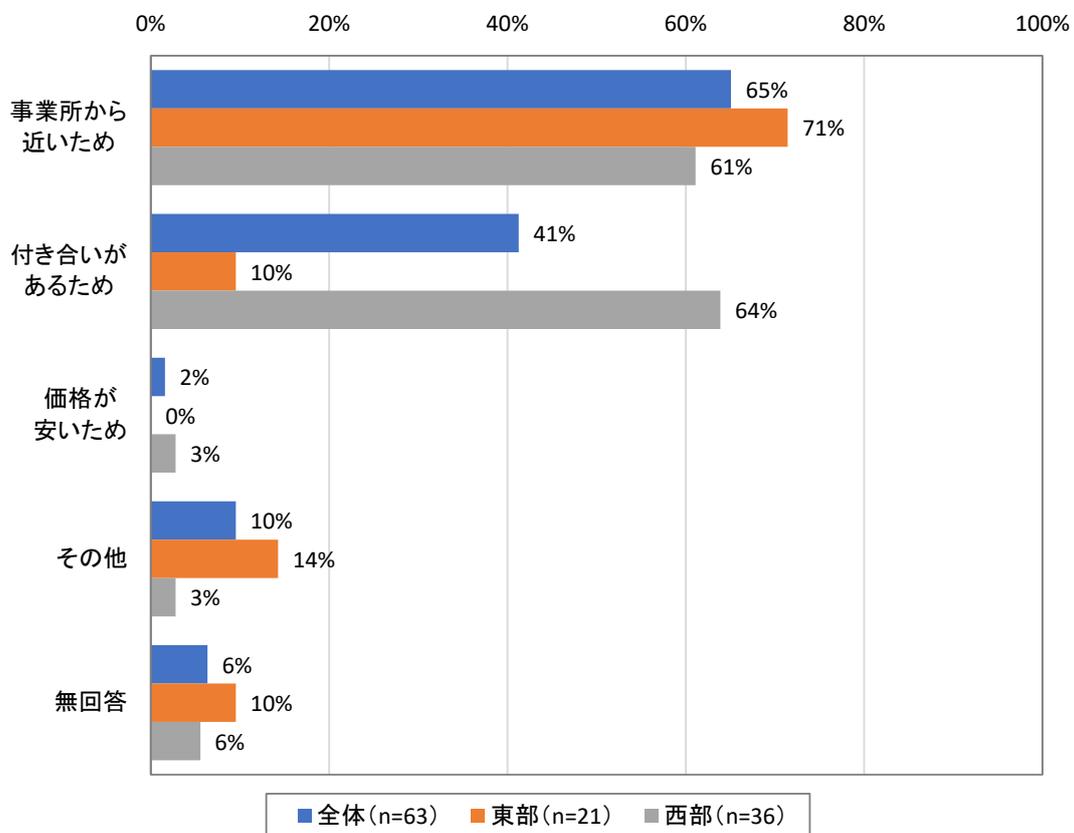


注：集計母数は灯油を購入していると回答した63事業者。

⑦ 灯油の購入店舗の選択理由

- 回答事業者における灯油の購入店舗の選択理由は、西表島全体では「事業所から近い」が65%と最も多く、次いで「付き合いがあるため」(41%)となっており、「価格が安い」は2%と少数。
- 地区別にみると、東部では「事業所から近い」が71%と最も多く、「付き合いがあるため」は10%と少数。一方で、西部では「付き合いがあるため」が64%と最も多く、次いで「事業所から近い」(61%)となっている。
- その他は「連絡しなくても入れに来てくれるから」「配達してくれるため」といった意見が見られた。

図IV-45 灯油の購入店舗の選択理由【地区別】

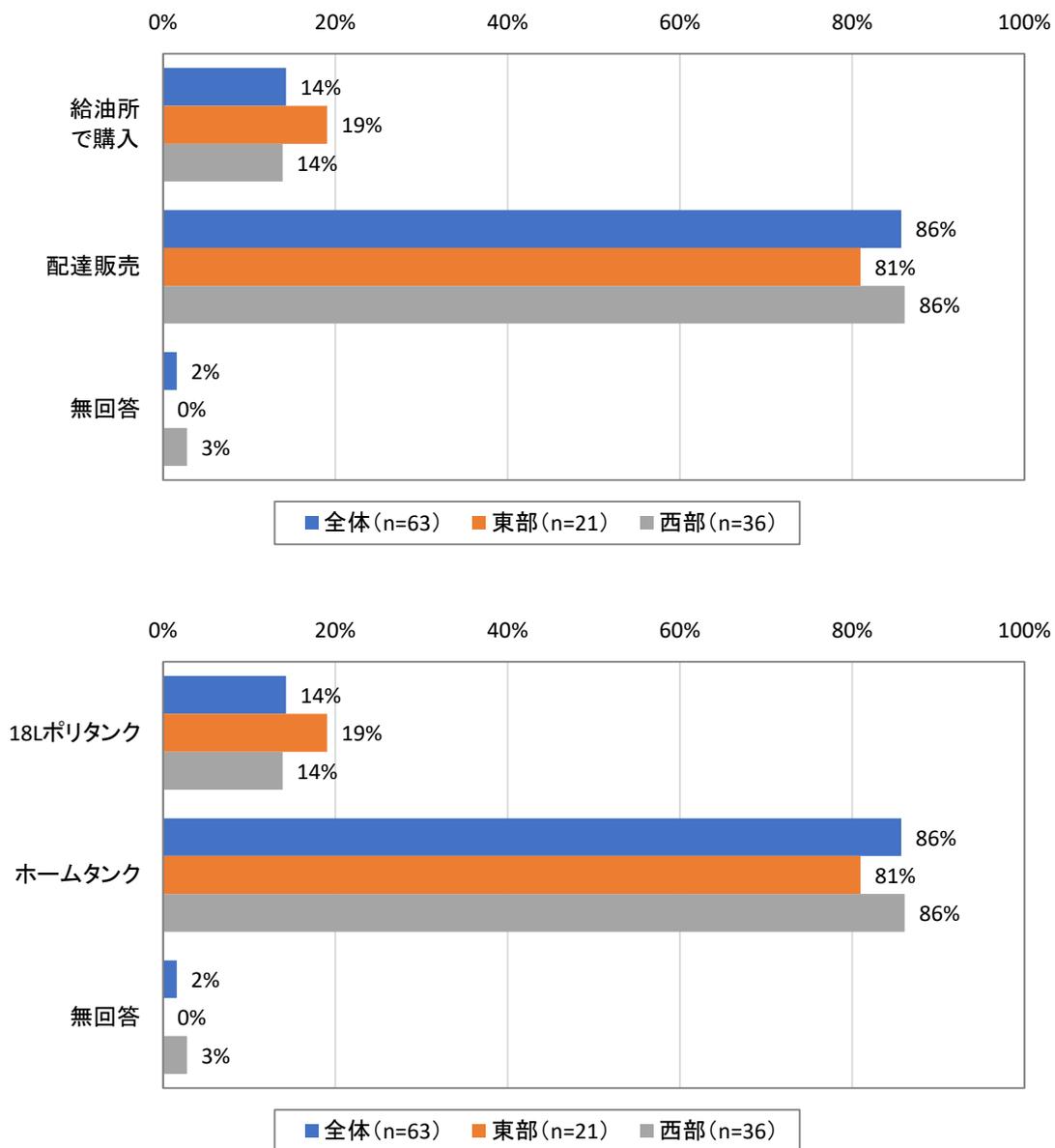


注：集計母数は灯油を購入していると回答した63事業者。

⑧ 灯油の購入方法・購入形態

- ・回答事業所における灯油の購入方法は、西表島全体では「配達販売」が86%を占めており、「店頭販売」(14%)は少数。購入形態は、西表島全体では「ホームタンク」が86%を占めており、「18Lポリタンク」(14%)は少数。
- ・灯油の用途はボイラー・給湯器が多いため、住民アンケート調査の結果と同様に、「配達販売によるホームタンクへの注油」が多くなっているものと思われる。

図IV-46 灯油の購入方法・購入形態【地区別】

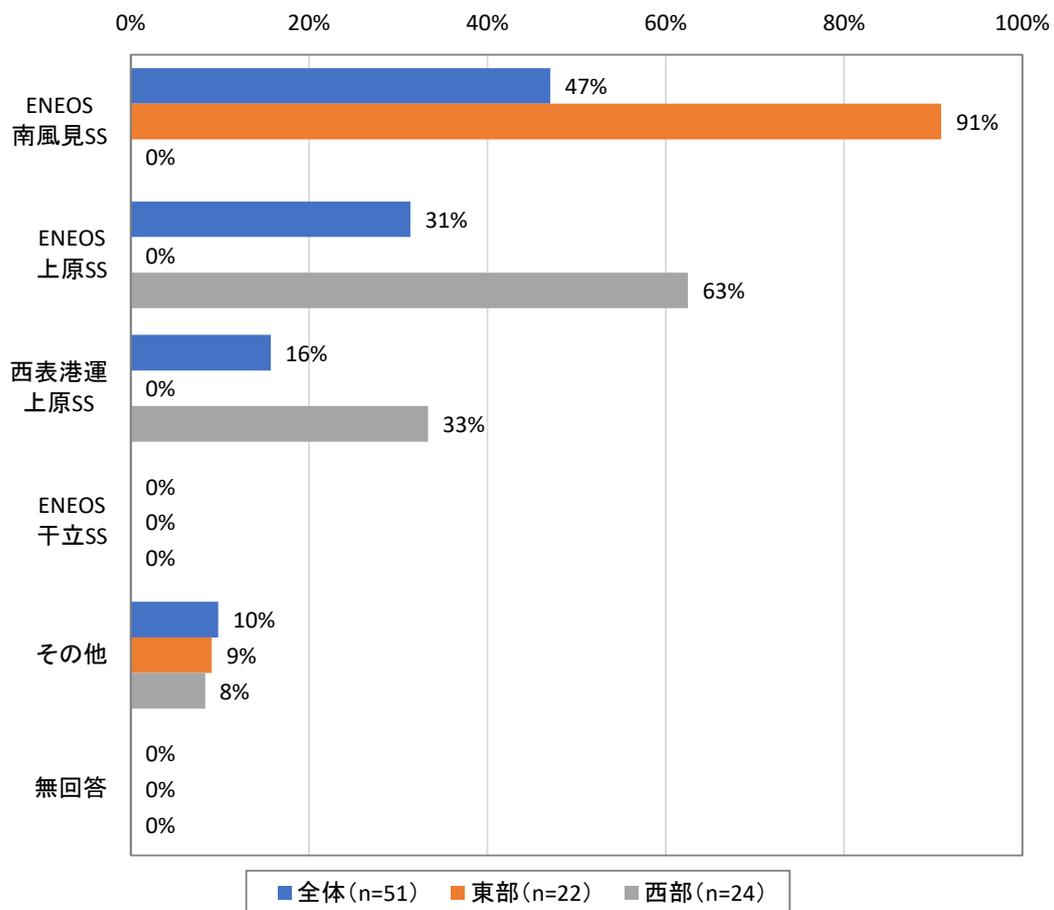


注：集計母数は灯油を購入していると回答した63事業者。

⑨ 軽油の購入店舗

- ・回答事業者における軽油の購入店舗は、西表島全体では「ENEOS南風見SS」が47%と最も多く、次いで「ENEOS上原SS」(31%)、「西表港運上原SS」(16%)の順となっている。
- ・地区別に見ると、東部は地区内にある「ENEOS南風見SS」が91%と圧倒的に多く、西部は地区内にある「ENEOS上原SS」が63%、「西表港運上原SS」が33%となっている。

図IV-47 軽油の購入店舗【地区別】

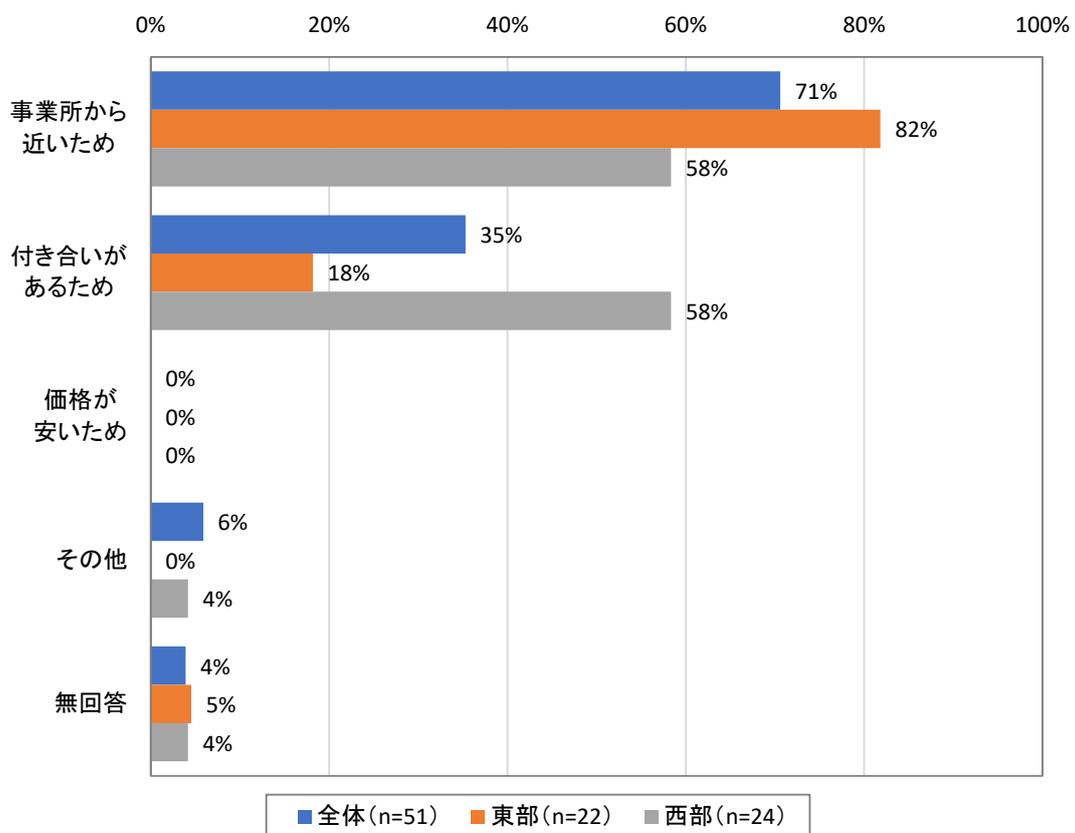


注：集計母数は軽油を購入していると回答した51事業者。

⑩ 軽油の購入店舗の選択理由

- ・回答事業者における軽油の購入店舗の選択理由は、西表島全体では「事業所から近い
ため」が71%と最も多く、次いで「付き合いがあるため」（35%）となっており、「価格が
安い
- ・地区別にみると、東部では「事業所から近い

図IV-48 軽油の購入店舗の選択理由【地区別】

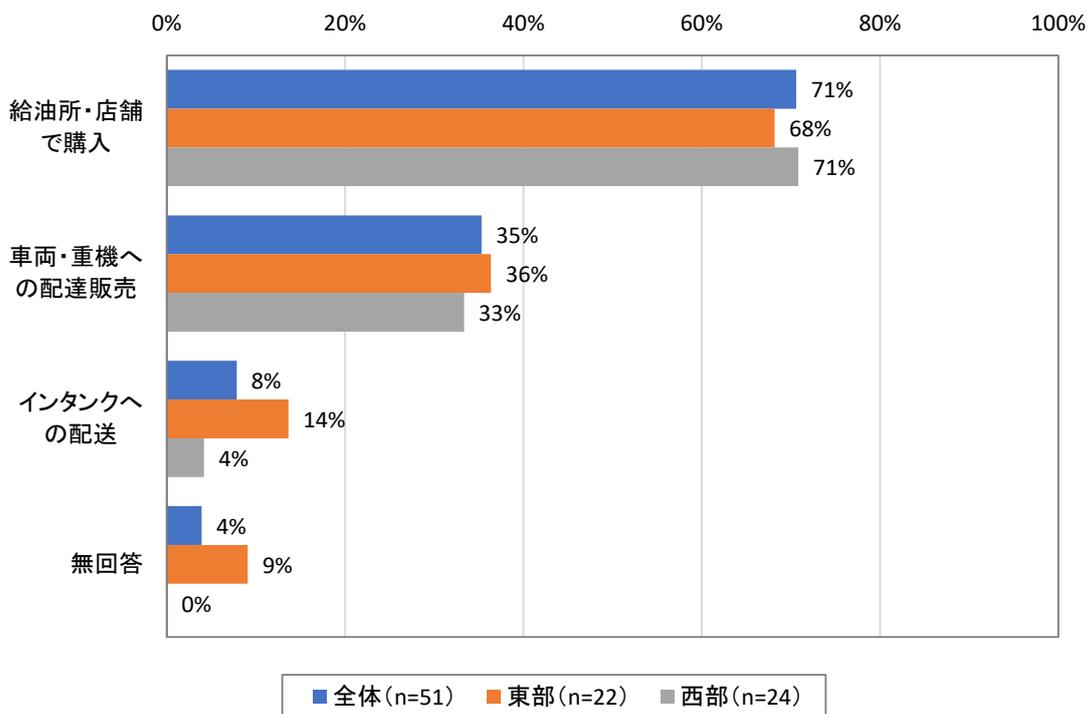


注：集計母数は軽油を購入していると回答した 51 事業者。

⑪ 軽油の購入方法・購入形態

- ・回答事業者における軽油の購入方法は、西表島全体では「給油所・店舗で購入」が71%と最も多く、次いで「車両・重機への配達販売」（35%）、「インタンクへの配送」（8%）となっている。
- ・購入方法について、地区別の有意な差は見られない。

図IV-49 軽油の購入方法【地区別】



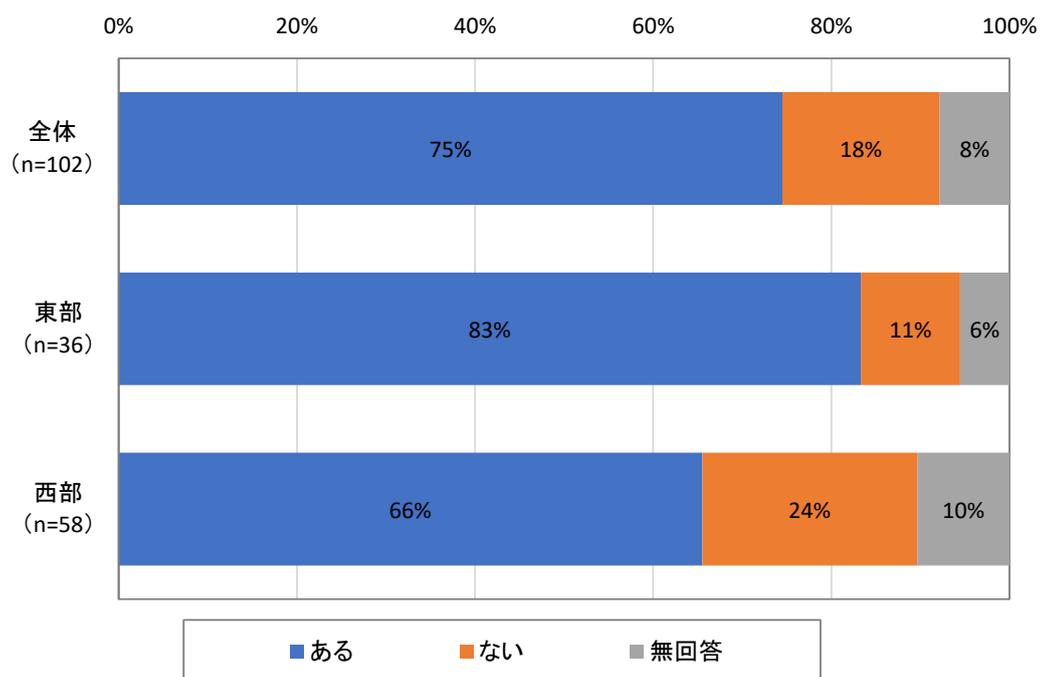
注：集計母数は軽油を購入していると回答した51事業者。

3) 石油製品の購入で不便に感じていること

① 不便に感じていることの有無

- ・ 回答事業者における石油製品の購入で不便を感じていることの有無は、西表島全体では「ある」が75%と4分の3以上を占めている。
- ・ 地区別に見ると、東部では「ある」が83%となっており、西部（66%）に比べて17%多くなっている。

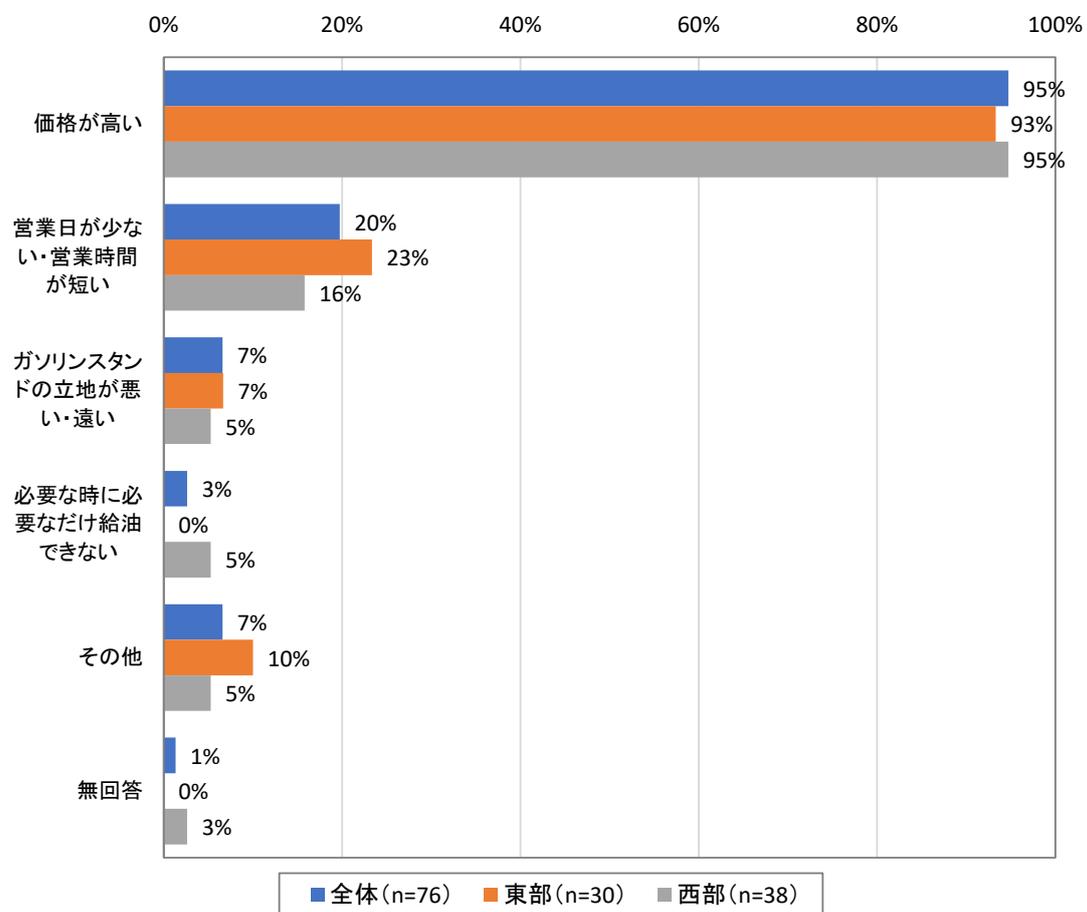
図IV-50 石油製品の購入で不便に感じていることの有無【地区別】



② 石油製品の購入で不便に感じていることの内容

- 回答事業者が石油製品の購入で不便に感じていることの内容は、西表島全体では「価格が高い」が95%と最も多く、続いて「営業日が少ない・営業時間が短い」（20%）、「S Sの立地が悪い・事業所から遠い」（7%）、「必要な時に給油できない」（3%）の順となっている。また、「その他」では、「日曜日に給油ができないこと」という意見が多かった。
- 地区別に見ると、「営業日が少ない・営業時間が短い」と回答した事業者は東部では23%の一方で、西部では16%となっており、東部のほうが多くなっている。

図IV-51 石油製品の購入で不便に感じていることの内容【地区別】



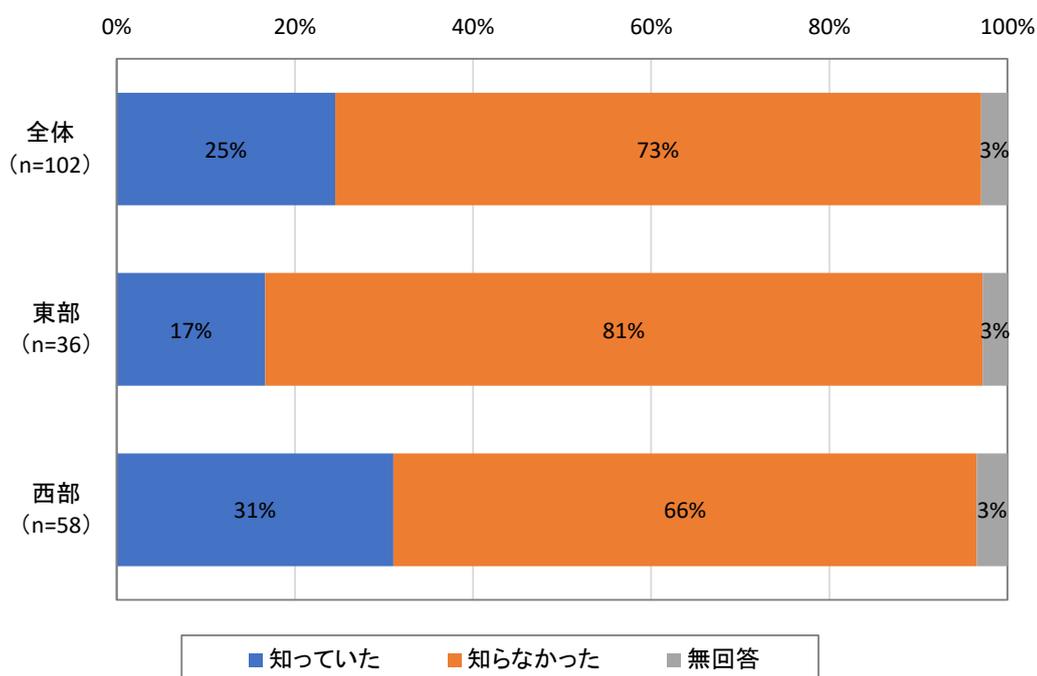
注：集計母数は石油製品を購入する際に不便に感じていることが「ある」と回答した76事業者。

4) ガソリン等の安定供給に関して

① ガソリン販売制限の認知度

- 西表島内のSSでは航路の欠航等によりガソリンの仕入が円滑に行えず、在庫が不足してSS店頭で販売制限が行われることがある。
- 回答事業者のうち、島内SSでガソリンの販売制限を行っていることを「知っていた」のは西表島全体の25%であり、「知らなかった」(73%)が約7割を占めている。
- 地区別に見ると、東部では「知っていた」が17%と少ない一方で、西部では31%と、東部に比べて多くなっている。

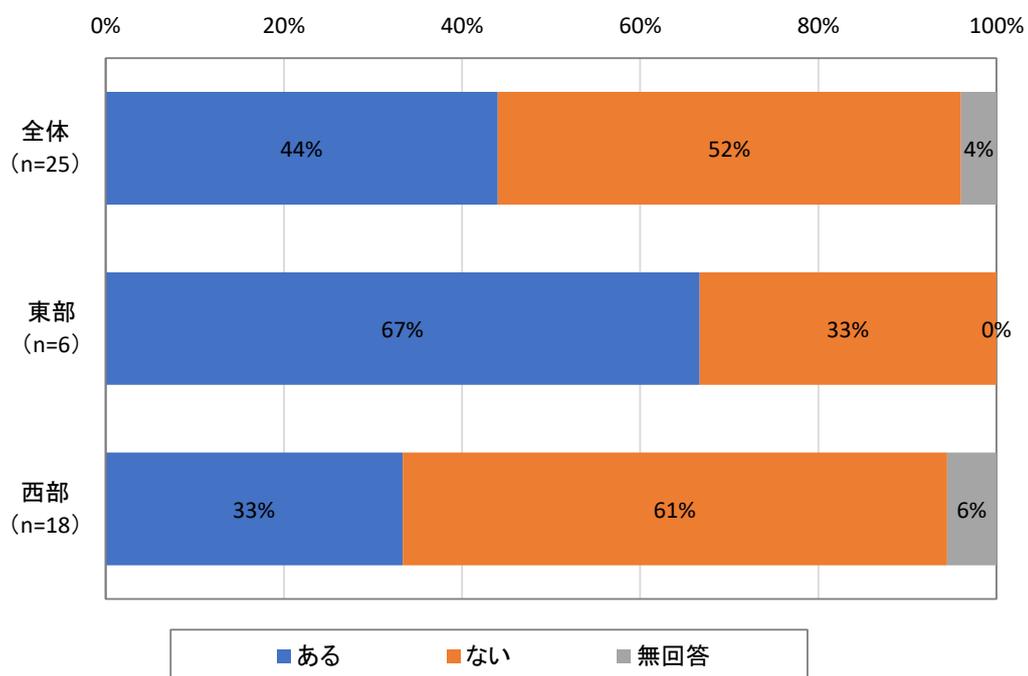
図IV-52 ガソリン販売制限の認知度【地区別】



② ガソリン販売制限時の給油の有無

- 販売制限が行われていることを知っていたガソリン購入事業者のうち、島内S Sがガソリンの販売制限時にガソリンを「給油したことがある」と回答した事業者は西表島全体で44%（11事業者）となっている。ガソリンを購入している事業者は101事業者であるため、ガソリン購入事業者の11%（11事業者）が販売制限時に給油を行ったことがある計算となる。
- 地区別に見ると、東部（67%）のほうが西部（33%）よりも、販売制限時において給油したと回答した事業者が多い。

図IV-53 ガソリン販売制限時における給油経験の有無【地区別】

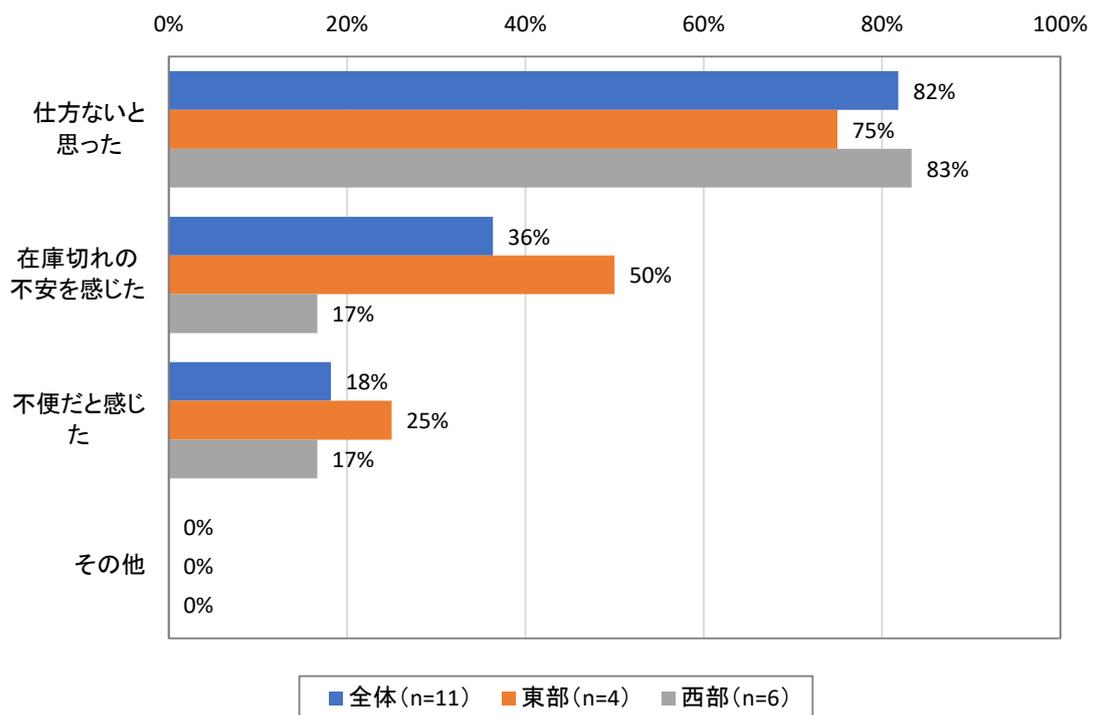


注：集計母数は西表島内のS Sでガソリンの販売制限が行われていることを知っていた25事業者。

③ ガソリン販売制限時に給油した際の感想

- ・ 回答事業者のうち、西表島内のSSでガソリンの販売制限が行われていた際に給油した感想は、西表島全体では「仕方ないと思った」が82%と最も多く、次いで「在庫切れの不安を感じた」(36%)、「不便だと感じた」(18%)の順となっている。
- ・ 地区別に見ると、東部は西部に比べて「在庫切れの不安を感じた」(東部：50%、西部17%)事業者や「不便だと感じた」(東部：25%、西部：17%)事業者が多い。

図IV-54 ガソリン販売制限実施時の感想【地区別】

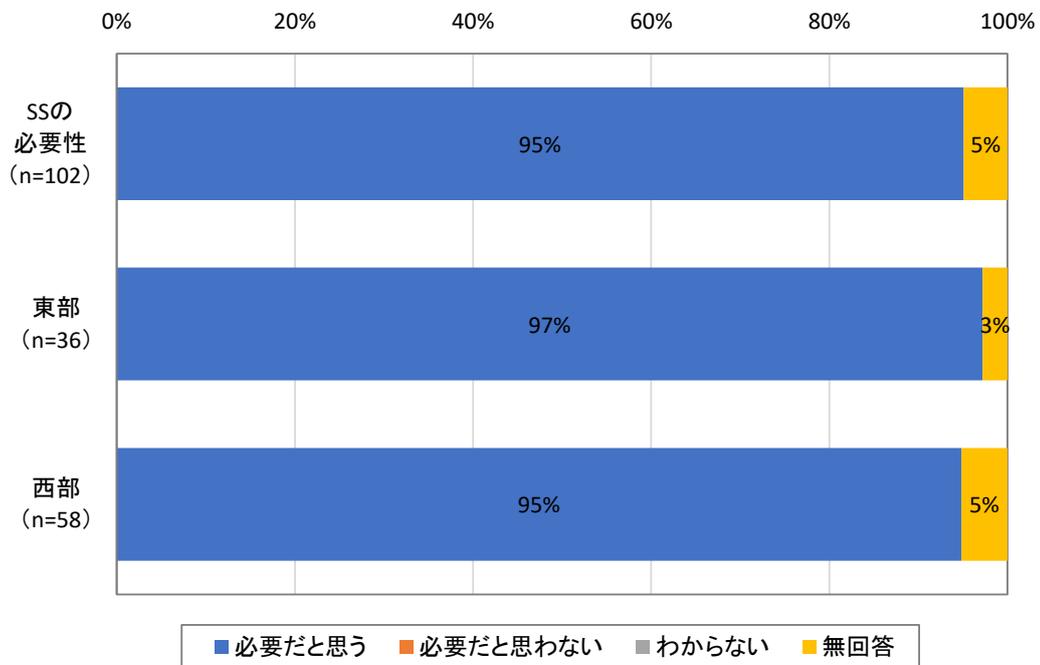


注：集計母数はガソリンの販売制限が行われていた時に給油を行ったことが「ある」と回答した11事業者。

④ 現在利用しているSSの必要性

- ・回答事業者の現在利用しているSSの必要性について、西表島全体では「必要」が95%と圧倒的に多く、「不要」「分からない」という回答はなかった。
- ・現在利用しているSSの必要性について、地区別の有意な差は見られない。

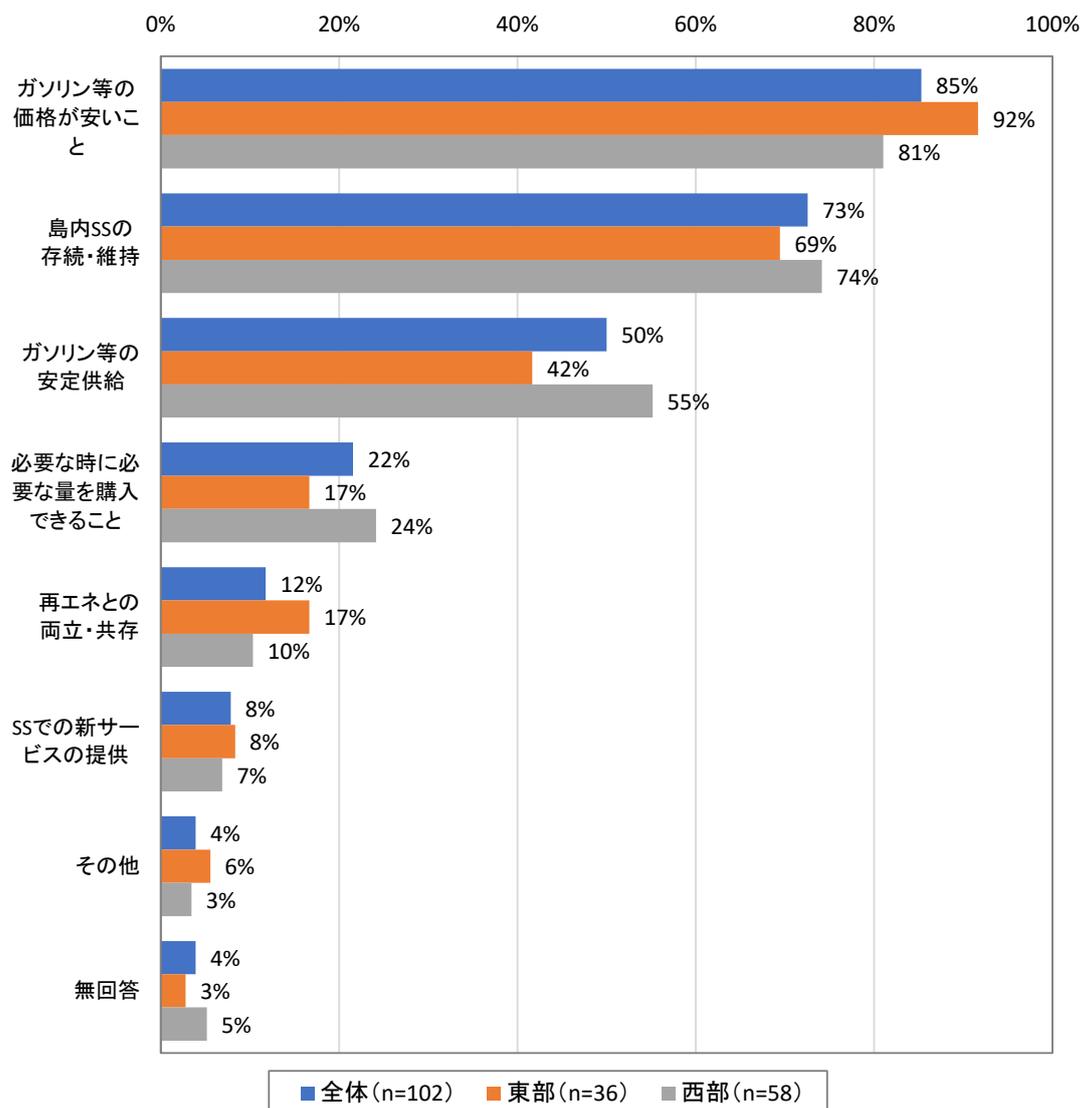
図IV-55 現在利用しているガソリンスタンドの必要性【地区別】



5) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって特に考慮してほしいこと

- ・回答事業者が地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって特に考慮してほしいことは、西表島全体では「価格が安いこと」が85%と最も多く、次いで「SSの維持・存続」（73%）、「ガソリン等の安定供給」（50%）と続いており、住民アンケート調査と同様に、総じて西表島内で安価な石油製品を安定的に購入したいという意向があることが分かる。
- ・「新サービスの提供」の具体的内容としては「洗車機の導入」「セルフ給油」「日曜日営業の再開」などの意見が見られた。
- ・地区別にみると、西部では東部に比べて「SSの維持・存続」（74%）や「ガソリン等の安定供給」（55%）、「必要な時に購入できること」（24%）が多くなっている。

図IV-56 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）の策定にあたって特に考慮してほしいこと【地区別】



6) 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見・要望

表IV-14 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）への意見・要望

地区	内容
西部	今あるガソリンスタンドは維持してほしい。
東部	価格がどうしても使わないと生活出来ない！
-	スタンドの従業員が灯油（ボイラー）のタンクに灯油の量が少なくなるといつも補充してくれるので大変たすかっている。
西部	西部（上原地区）で経営しています。冬場、東部までの荷物取りで、ガソリン代も、人件費も、時間もかかります。どうぞ、長い目で見て、西部と東部の間にもう1つ港を。やまねこも守れます。
東部	農業、加工、宿泊業、現状100%化石燃料に依存しています。価格は直に経営にひびきます。長く島に住めるように、行政の力に期待したいです。
西部	町に太陽光発電の補助があると導入を考えます。町独自のものでなくてよいですが、県や国の補助の申請紹介やあっせんなどでも、あるガソリンスタンドのガソリンは質が悪いとのうわさも聞きます。でも、ほぼ選べないので困ります
東部	セルフスタンドにしたら、今より価格が下がるのではないか。人員不足も、営業時間も問題解決するはずです。
西部	施設の老朽化に伴い、いつこのスタンドが使えなくなるかの不安がある。また一つのスタンドが欠けても、制限がでるのではとの不安もある。
西部	金額が安くなれば、ありがたいです。
東部	・ガソリン高騰…海上輸送補助金を受けながら、なぜ石垣と同額にならないのか？ ・日曜日休業…他島に比べて、レンタカーの稼働が多いのだから自社のみならず同業者の事も考えてほしい。（単独事業社（独占企業）だから無理かね。
西部	安く安定して購入したい。
西部	西表島は人口が少ないし自然が多いので自然や地球を守る為に再生可能エネルギーを積極的に取り入れて欲しい。取り組んで欲しいです
西部	国境に近い離島である為せめてガソリンだけでも沖縄本島と同じ価格にさせていただき、生活しやすい島にしてほしい。※他の物は工夫して対応できる。
西部	補助金などを活用して隣の石垣市と同価格に抑えてほしい。
西部	・価格が高い！！県のサポートは何してる？？ ・貨物船を新設してほしい。ガソリン以外の荷物も確実に運んでほしい。 ・太陽光パネルは絶体にやらないで！！ ・消費を減らす事を考えていきたい。（入島制限）
西部	西表島上原でLPガスの販売を行っております。LPガスも同じ課題をかかえております。竹富町の問題として合せて検討頂けないでしょうか。よろしく申し上げます。
-	ガソリン減税を強く、希望します。農業の収入より支出の方が多く、特に燃料の支出が多い。
東部	年中無休にしてほしい
東部	ガソリン、灯油など高いためもっと安くしてもらいたい
西部	国から補助金が出ているはずなのに、なぜこんなにも高いのか？ここ2～3年、200円以下になった事がない。補助金がきちんと使われているのかわからない。
西部	高い

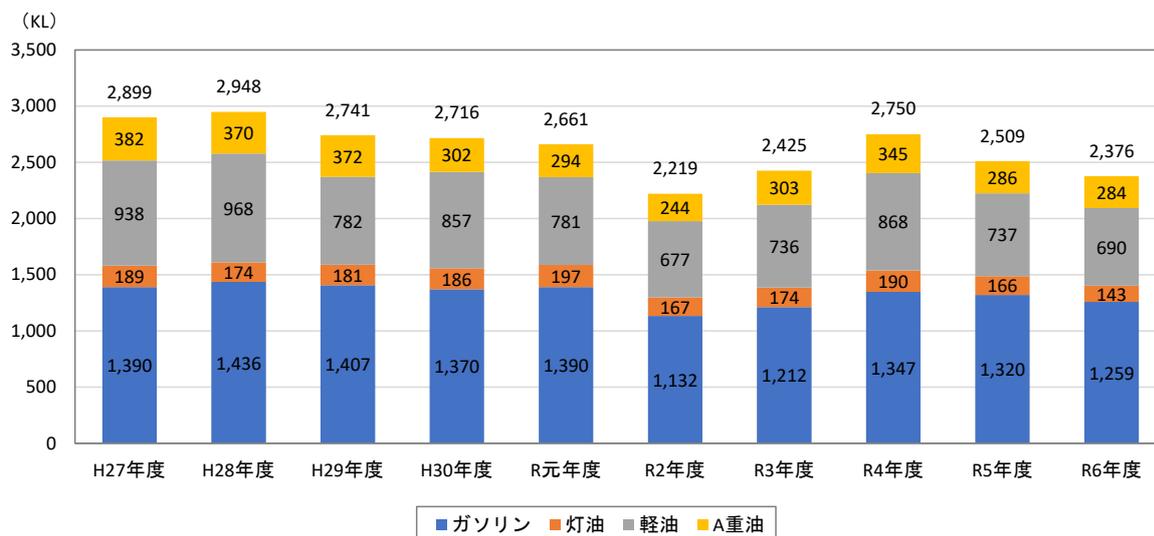
地区	内容
東部	ガソリン、灯油代など高いため、もっと安くしてもらいたい。
西部	とにかくガソリン価格が高いので少しでも安くなる様な施策を。
東部	とにかく高すぎる。せめて沖縄県内平均価格になるくらいに補助をだすべき！現状の補助金額では、町内すべての業者がかかかさがっていない。
西部	<ul style="list-style-type: none"> ・島内在住の人々には今は石油製品が必要。 ・石油製品（エネルギー）を減らすために、観光客には出来るだけ電気自動車、自転車、バイクなどを利用してもらうように。 ・島内の方も電気自動車の利用者が増えるよう町は政策を行っていただきたいと思います。また、自転車用（専用）の道路を整えてもらえると中学生を中心に安心して乗れ、また自転車利用者も増えると思います。
西部	石油製品の船での輸送をもう少しスムーズにできたら助かる。特に繁忙期に希望の量の仕入れが行えないことが続いているため。
西部	西表島は電力が不安定で停電が多い。そのため公民館などには大型の発電機とクーラーを設置してほしい。避難所が一番避難に適していない場所になっている
東部	なくなったら困ってしまう。
西部	ただただ高い（金額）
東部	内地並みの価格になると良いのですが
西部	熱料が高く漁業が営めない。石垣島と西表島の熱料価格の差に疑問を感じる
東部	<ul style="list-style-type: none"> ・島内で自給できるエネルギーを模索し、島に合うものを取り入れてほしいです。 ・車の場合はハイブリッド車のようなガソリン+のようなイメージ。
西部	営業時間が短く、夕方過ぎにはしまってしまう為、翌朝ばたばたします。
西部	ガソリンが安くなって欲しい
西部	ガソリン代が高い事、西表島は島が大きい為、隣村のスーパーに買い出しも車（ガソリン使用）で、通勤してる人も沢山いると思います。私達農家は、田植、稲刈り等々、ガソリン、軽油、灯油の使用料が一般の人より多いと思います。それにかかる経費が多い。燃料費を安く出来ないものでしょうか。また、ガソリンへの支援対策みたいな事はないでしょうか。簡単で私達女性があっちに〇〇〇の書類を出して、取って来て？～とかいう面倒な手続はいりません。なんとか良い方法はないでしょうか。よろしく願います。大半の方々が「ガソリンは高い」と思っていると思います。

5. 島内の石油製品需要の現状整理と将来需要予測

(1) 西表島の石油製品需要の推移

- 西表島の令和6年度の石油製品の需要量（沖縄県石油製品輸送等補助事業の補助実績数量）はガソリンが1,259KL、灯油が143KL、軽油が690KL、A重油が284KLで、計2,376KLとなっている。
- 過去10年間の推移をみると、コロナ禍の令和2年度から令和3年度はいずれの油種も著しく減少しており、令和4年度に一定程度回復しているが、令和5年度以降は各油種ともに減少傾向にあり、今後も減少傾向が見込まれる。
- 令和6年度のガソリン需要量はピーク時（油種によって異なる）の88%、灯油は73%、軽油は71%、A重油は74%に減少しており、全油種の合計で81%に減少している。

図IV-57 西表島の過去10年間の石油製品需要の推移



表IV-15 西表島の過去10年間の石油製品需要の推移（ピーク時を100とした場合の指数）

油種	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
ガソリン	97	100	98	95	97	79	84	94	92	88
灯油	96	89	92	95	100	85	89	97	85	73
軽油	97	100	81	88	81	70	76	90	76	71
A重油	100	97	97	79	77	64	79	90	75	74
合計	98	100	93	92	90	75	82	93	85	81

：ピーク時

出典：「石油製品輸送等補助事業の実績（平成27年度～令和6年度）」（沖縄県企画部地域・離島課）

(2) 西表島の石油製品の将来需要予測

1) 需要予測の方法

地域の石油製品の需要は、経済活動や気候、社会構造、エネルギー政策など多様な要因によって変動する。

上記のうち、西表島で考えられる石油製品需要の変動要因としては、観光業や農業などの主要産業の動向、人口の増減や高齢化、自動車や機器などの燃費の向上、公共工事などの発注、カーボンニュートラルに向けた取組などがあり、西表島の石油製品需要は経済や気候、政策の影響を受けながら、脱炭素化の進展とともに中長期的には減少方向に向かっていると考えられる。

ここでは、国の石油製品の需要予測の数値（「2025～2029年度石油製品需要見通し」経済産業省石油製品需要想定検討会）を元に、西表島の2024年度の石油製品需要（実績値）が国の需要予測と同様に推移するものとして、西表島の石油製品の将来需要予測を行った。なお、国の需要予測（表IV-16）は、当該年度を含む直近5年間（2025～2029年度）の油種別の需要予測しかないが、その5年間の油種別需要変動の年率が2045年度まで同率で推移するものとして推計した。

表IV-16 国の石油製品需要予測（2025～2029年度石油製品需要見通し）

油種	年度	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
		実績	実績見込	見通し	見通し	見通し	見通し	見通し
ガソリン（千KL）		44,505	43,552	42,404	41,384	40,510	39,480	38,591
灯油（千KL）		11,798	10,865	10,910	10,343	10,015	9,675	9,379
軽油（千KL）		31,225	30,711	30,353	30,014	29,794	29,451	29,167
A重油（千KL）		9,842	9,673	9,331	8,954	8,601	8,252	7,948

油種	年度	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2024/2029
		実績	実績見込	見通し	見通し	見通し	見通し	見通し	年率
ガソリン		-	-2.1%	-2.6%	-2.4%	-2.1%	-2.5%	-2.3%	-2.4%
灯油		-	-7.9%	0.4%	-5.2%	-3.2%	-3.4%	-3.1%	-2.9%
軽油		-	-1.6%	-1.2%	-1.1%	-0.7%	-1.2%	-1.0%	-1.0%
A重油		-	-1.7%	-3.5%	-4.0%	-3.9%	-4.1%	-3.7%	-3.9%

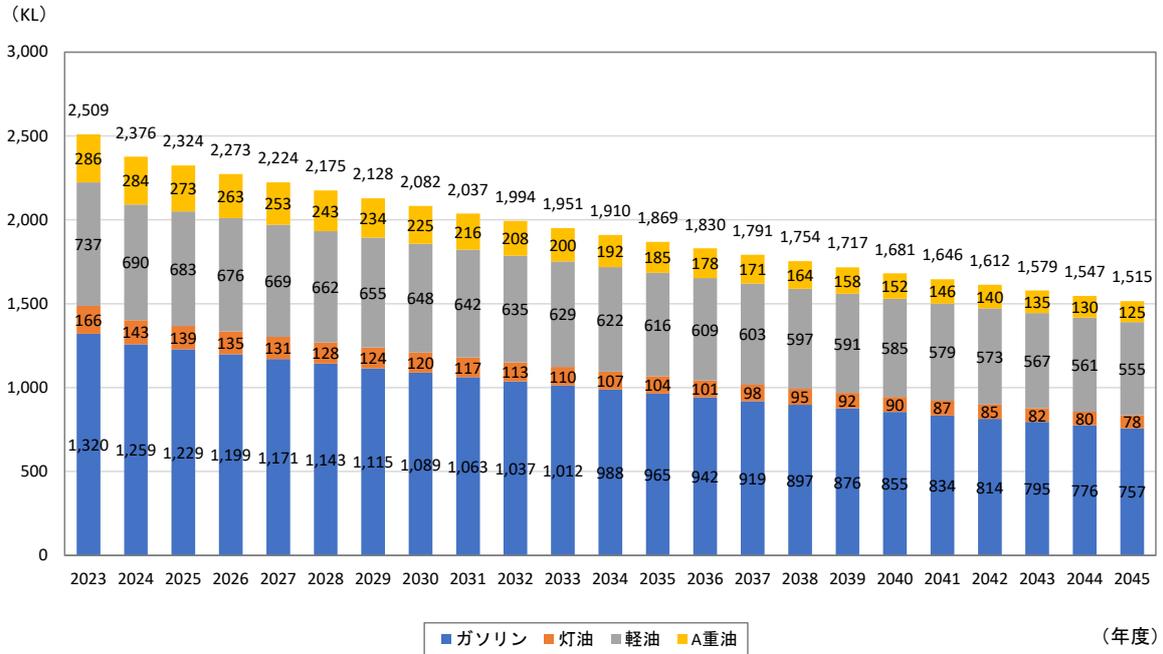
出典：「2025～2029年度石油製品需要見通し（燃料油編）」（経済産業省）

2) 需要予測結果

2045年度までの需要予測を行った結果は下図の通り。

2034年度にはガソリンの需要量が988KLと1,000KLを下回り、2045年度には全油種合計需要量が1,515KLと2024年度(2,376KL)の64%となった。

図IV-58 西表島の2045年度までの石油製品の需要予測



注：2023年度・2024年度は実績値、2025年度以降は推計値。

出典：「石油製品輸送等補助事業の実績（平成27年度～令和6年度）」（沖縄県企画部地域・離島課）
 「2025～2029年度石油製品需要見通し（燃料油編）」（経済産業省）

6. 地域のSS・石油製品供給体制に対するニーズの整理

■西表島の住民・事業者は「価格が高い」ことに最も不便を感じている

回答のあった世帯の76%、事業者の75%が石油製品の購入に不便を感じており、そのほとんどが「価格が高い」ことに不便を感じている。

■西表島の住民・事業者ともに現在利用しているSSが必要と認識している

回答のあった世帯の91%、事業者の95%が現在利用しているSSが「必要」と回答しており、西表島内の住民・事業者の総意として、現在利用しているSSが必要とされている。

■在庫不足による販売制限の認知度は住民の37%で、ガソリン購入世帯の16%が販売制限時にガソリンを給油したことがあり、販売制限の不安なく給油できる環境が求められている

回答のあった世帯の37%がガソリンの販売制限が実施されていることを知っており、さらに、ガソリン購入世帯の16%が販売制限時に給油を行ったことがあると回答している。

販売制限時に給油をした際の感想は、「仕方ないと思った」（68%）が最も多く、次いで「不便だと感じた」（46%）、「（島内のガソリンが尽きるのではと）不安を感じた」（39%）であり、販売制限の不安なく、ガソリンの給油ができる環境が求められている。

■地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）に住民・事業者が求めることは「価格の安さ」「島内SSの存続・維持」「ガソリン等の安定供給」

回答のあった世帯・事業者が地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）に求めることは「価格の安さ」（世帯83%、事業者85%）、「島内SSの存続・維持」（世帯71%、事業者73%）、「ガソリン等の安定供給」（世帯51%、事業者50%）となっている。

つまり、消費者である住民・事業者は、現状以上に価格が高くなることなく、既存SSを存続・維持させ、安定的にガソリン等の石油製品がSSに供給されることを求めている。

【西表島のガソリン価格が高い理由】

- ・沖縄県が実施した「令和6年度石油製品販売事業者の経営実態調査」における令和6年9月24日時点の小売価格（消費税込）で見ると、離島のレギュラーガソリンの平均小売価格は196.9円/L、沖縄本島は175.8円/Lとなっており、その価格差は21.0円/Lであった（四捨五入の関係で小売価格と価格差の小数点以下の数値が一致しない）。
- ・レギュラーガソリン1L当たりの離島・沖縄本島間の小売価格差21.0円の内訳は、仕入価格差が5.7円、マージン（粗利）差は15.4円で、マージン差のほうが大きく、離島SSの1L当たりマージンが高い要因として以下が挙げられる。
 - 販売量が少なく、給油所経営に必要な粗利を確保するためには1L当たりマージンを高くせざるを得ない。
 - 離島SSは正社員・契約社員の比率が高く人件費比が高い。
 - 販売量が少なく1L当たりで見ると減価償却費が高い。
 - ドラム缶・コンテナの輸送が必要なため、車両維持・管理費が高い。
- ・上記は沖縄県離島の小売価格が沖縄本島より高い要因だが、同様の理由により西表島のガソリン価格（204.8円 ※令和6年9月24日時点）も、沖縄本島より高くなっている。
- ・なお、沖縄県が実施する石油製品輸送等補助事業により、ガソリン等の仕入にかかる海上輸送費及び倉入料（西表島各港～SSまでの陸上輸送費・容器代・充填費等）として7円/LがSS運営事業者へ補助されている。

出典：「令和6年度石油製品輸送等補助事業の効果等に関する調査委託業務報告書」（沖縄県）

7. 西表島の石油製品安定供給体制の問題点・課題と解決方策の検討

(1) 問題点・課題

■貨客船の上原航路の就航率が低く、上原地区のSSで必要な量の石油製品を必要な時に仕入れられない

貨客船の上原航路の年間就航率は、令和5年度には過去5年間で最低の52%となり、約2便に1便が欠航となっていた。令和6年度の年間就航率は54%とわずかに改善したものの、4月及び10月～3月にかけては就航率が50%を下回っており、上原地区のSSでは必要な量の石油製品を必要な時に仕入れられていない。

■既存の貨客船の一部ではタンクローリー輸送が行えるものの、タンクローリー輸送の導入により石油製品の輸送能力を増強することは難しい

八重山観光フェリーのかりゆし・フェリーかりゆし・ゆいまるはタンクローリーの航送が可能であるものの、かりゆし・フェリーかりゆしは4KLローリー、ゆいまるは2KLローリーしか航送できず、現状のコンテナ・ドラム缶輸送（最大8KL）よりも輸送ロットが少量のため、タンクローリー輸送を行っても石油製品の輸送能力を増強することは難しい。

安栄観光のぱいかじは、そもそもタンクローリーの航送ができず、タンクローリー輸送による輸送ロットの大型化及び石油製品の輸送能力を増強することはできない。

■民間航路事業者の既存の取組だけでは、上原航路の石油製品の輸送能力を増強することは難しい

八重山観光フェリーのかりゆしの令和7年10月運航終了に伴い、上原航路の就航船舶はゆいまるとなるが、船舶の小型化（総トン数かりゆし99t→ゆいまる19t）に伴う就航率の低下が想定され、石油製品の輸送可能量も減少（かりゆし8KL→ゆいまる4KL）するため、上原地区のSSの石油製品の仕入に大きな影響があると想定される。上原航路の就航船舶をゆいまるに変更したのは八重山観光フェリーの経営判断として行われたことであるものの、結果的に上原航路の石油製品の輸送能力は減少する見込みである。

上原航路欠航に伴う貨物輸送能力の減少に対して、八重山観光フェリー・安栄観光ともに、上原航路欠航時の大原寄港を行っており、令和6年度実績では安栄観光のぱいかじの上原航路運航計画数169回のうち、上原寄港86回に対して、上原航路が欠航した37回は大原寄港に変更された。これは、最終的には上原地区の2SSに対して石油製品輸送量を増加する取組ではあるものの、上原地区2SSから見ると大原港までの引き取りに係る時間が往復3時間と長く、大きな負担となっており、上原航路の石油製品の輸送能力増強にはつなげていない。

また、八重山観光フェリーでは、新たに運航するフェリーかりゆしによる臨時便の運航であれば、輸送能力の増強は可能だが、フェリーかりゆしは上原航路に使用することができず、大原港への運航しか行えないため、こちらも上原航路の貨物輸送能力の増強にはつながらない。

加えて、安栄観光のばいかじは、老朽化に伴いドック入渠を年2回に増やす予定で、ドック期間の長期化に伴い、運航回数が減少し、貨物量の更なる減少に繋がる恐れがある。

上記を踏まえると、民間航路事業者の既存の取組だけでは石油製品の輸送に障害が生じている上原航路の石油製品輸送能力を増強することは難しい。

■島内SSの貯蔵施設（地下タンク）の老朽化

玉盛商会と西表港運の2社は、石油製品の貯蔵用地下タンクを所有しているが、いずれも老朽化が進んでおり、タンクの更新が必要となっている。

■西部石油商会の輸送用コンテナや危険物屋内貯蔵所・屋外貯蔵所の不足

西部石油商会は地下タンクを所有していない。ガソリン・軽油の仕入にかかる輸送はコンテナ輸送に加え、在庫増強のためにドラム缶輸送を実施、灯油・A重油の仕入にかかる輸送は全てドラム缶輸送となっている。

ドラム缶輸送は、仕入先・SSの荷役負担が大きいのに加え、輸送単位が1パレットあたりドラム缶4本で、1KLコンテナなら1KL輸送できるところ、ドラム缶輸送だと800Lしか輸送できず200Lの輸送可能量を損失していることになるが、現状輸送用コンテナが不足しており、ドラム缶輸送を併用する形となっている。

また、保有しているガソリン2KLコンテナ4基のうち2基、軽油2KLコンテナ3基は縦長のHOOVERコンテナのため、ゆいまるでの輸送ができず、ばいかじで輸送するしかない状況で、これにより輸送に使用できるコンテナが更に不足する形となっている。

なお、輸送用コンテナを貯蔵に使用することも考えられるが、ガソリンを充填したコンテナを貯蔵するための危険物屋内貯蔵所や中間三品を貯蔵するための危険物屋外貯蔵所が不足しており、危険物屋内貯蔵所又は危険物屋外貯蔵所の整備（増設）が求められる。

■西表島内の石油製品の在庫が不足し、販売制限を実施することがある

令和6年2月～5月にかけて、安栄観光の貨客船ばいかじとJAおきなわの貨物船汽船農協やえやま（農協丸）のドック時期が重なるとともに、ドック期間が長引いたことにより、貨物輸送全体がひっ迫し、ガソリンの供給が追い付かず、西部石油商会で在庫が切れる事態が発生した。この時、同じENEOS系列の玉盛商会がガソリンを融通することで、西部石油商会は販売制限を行いながら石油製品の販売を継続したが、玉盛商会も在庫が不足し販売制限を行う事態となった。

特に上原地区のSSへの、島外からのガソリン等石油製品の供給が不安定な中で、島内の石油製品、特にガソリンの在庫が不足していることから、住民・事業者に対して販売制限を実施する事態が生じている。

(2) 解決方策の検討

1) 解決方策の全体像

上記の問題点・課題を解決するため、下表のとおり、解決方策を検討する。

表IV-17 問題点・課題と解決方策の全体像

問題点・課題	解決方策
<p>■ 海上輸送における問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨客船の上原航路の就航率が低く、上原地区のSSで必要な量の石油製品を必要な時に仕入れられない ・既存の貨客船の一部ではタンクローリー輸送が行えるものの、タンクローリー輸送の導入により石油製品の輸送能力を増強することは難しい ・民間航路事業者の既存の取組だけでは、上原航路の石油製品の輸送能力を増強することは難しい 	<p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 船舶による石油製品輸送能力の強化 ・民間航路事業者による上原航路の輸送量の拡大 ・竹富町有貨物船「つむぎ」による石油製品輸送の強化 ・タンクローリー輸送の導入の検討
<p>■ 島内における貯蔵施設の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島内SSの貯蔵施設（地下タンク）の老朽化 ・西部石油商会の輸送用コンテナや危険物屋内貯蔵所・屋外貯蔵所の不足 	<p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 輸送・貯蔵機能の確保・維持 ・地下タンクの流出防止対策・コンテナ型給油所の導入等の検討 ・海上輸送時の荷姿の変更（ドラム缶輸送からコンテナ輸送への切り替え）による輸送量の増大 ・コンテナで貯蔵できる体制（危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所）の整備
<p>■ 島内における在庫不足の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西表島内の石油製品の在庫が不足し、販売制限を実施することがある 	<p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 島内備蓄施設の整備 ・在庫がひっ迫した場合に備え、島内に備蓄施設を整備し、在庫を増強する ■ 石油製品の優先供給に関する協定 ・在庫がひっ迫した場合や災害時の石油製品の優先供給協定の締結

2) 船舶による石油製品輸送能力の強化

① 民間航路事業者による上原航路の輸送量の拡大

P16 の就航率が示すように、八重山観光フェリー・安栄観光ともに大原航路の就航率の高い水準にある一方で、上原航路の就航率が低く、上原地区のSSは思うように石油製品の仕入ができていない状況にある。海象条件による欠航が主要因であり、就航率の改善を図ることは難しいため、現状の船舶による輸送能力を最大限に活用することで石油製品の輸送量の拡大を図る必要がある。

現在、八重山観光フェリーのフェリーかりゆし・ゆいまる、安栄観光のぱいかじが西表島（大原港・上原港）に就航しており、このうち、ゆいまる・ぱいかじが、西表島上原港に就航している。現状の運航予定についてみると、八重山観光フェリーでは、上原航路に就航する週3便（火・木・土）において、火曜日を西表港運、木曜日を西部石油商会、土曜日を上地プロパンに割り当てて、輸送を実施している。また、安栄観光では、上原航路に就航する週3便において、西表港運・西部石油商会の輸送を実施している。

ガソリン・灯油とLPGは混載できないため、LPGの輸送が行われる便以外において、その他貨物の状況も見つつ、上原航路の輸送能力を最大限に活用し、可能な範囲で上原地区2SSの石油製品を輸送できるようにすることが求められる。

また、上原地区2SSへの石油製品の輸送量が不足する場合には、貨客船の運航状況を確認しながら、航路事業者とその都度協議のうえ、臨時便・増便を検討し、石油製品の輸送量の確保に努めることも必要となる。

表IV-18 貨客船の運航予定

船名	日	月	火	水	木	金	土
F かりゆし (※)		大原	小浜	大原	小浜	大原	小浜
		竹富				竹富	黒島
ゆいまる	-	-	鳩・上原	-	上原・鳩	-	鳩・上原
	-	-	-	-	-	-	-
ぱいかじ	小浜	黒島	大原	小浜	大原	小浜	大原
	-	鳩・上原	竹富	上原・鳩	黒島	鳩・上原	竹富

※フェリーかりゆしは、上原港には運航しない。

② 竹富町有貨物船「つむぎ」による石油製品輸送の強化

上述のとおり、まずは、民間航路事業者が運航する定期船を最大限に活用し、石油製品の輸送を行うこととするが、定期船の故障やドック期間の延長など不測の事態により、石油製品の輸送量に不足が生じる見込みとなる場合には、新たに運航を開始した竹富町有貨物船つむぎで補完的に輸送を行うものとし、特に、上原航路に関しては優先的に輸送できるよう適宜調整を行うこととする。

表IV-19 竹富町有貨物船つむぎの船舶概要・就航航路・石油製品輸送等の概要（再掲）

船名	つむぎ
指定管理者	有限会社船浮海運
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・船種：貨物船兼自動車渡船 ・航行区域：沿海区域 ・就航年月：R 7年 11月 ・総トン数：99 t
就航航路	・大原航路、上原・鳩間航路、竹富航路、小浜航路、黒島航路、波照間航路
ドック期間	・未定
石油製品輸送可能量	<ul style="list-style-type: none"> ①ドラム缶の場合 10 パレット（8KL） ②コンテナの場合 8KL（1KL×8 基、2KL×4 基など） ③16KL タンクローリー ※①又は②又は③のいずれかのみ。
L P Gとの混載	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン・灯油とLPGとの混載不可（法令による）。 ・軽油・A重油とLPGとの混載は可。
その他	・波照間島への輸送については、事前に安栄観光と調整の上、実施する。

③ タンクローリー輸送の導入の検討

竹富町有貨物船つむぎは、16KL ローリーまで輸送することが可能である。タンクローリーによる輸送を導入することで、輸送能力のさらなる向上が望めるが、つむぎの係留時間が30分程度しかなく、この時間内で給油所に荷下ろしをした上で、タンクローリーをつむぎに積載して石垣島に返却することが困難なことから、現段階ではタンクローリーによる輸送は実施しないこととする。

3) 輸送・貯蔵機能の確保・維持

① 地下タンクの流出防止対策・コンテナ型給油所の導入等の検討

■地下タンクの流出防止対策の実施

玉盛商会と西表港運は、石油製品の貯蔵用として地下タンクを所有しているが、いずれも老朽化が進んでおり、今後も営業を継続していくためには、地下タンクの流出防止対策（入替・FRPライニング・電気防食）を講じる必要がある。

なお、FRPライニングや電気防食などの流出防止対策は、地下タンクの掘り出さずに施工することが可能であり、地下タンクの入替に比べて、対策にかかる費用を抑えることができるが、既存タンクの腐食度合い等により、施行できない場合もある。

また、地下タンクの入替は、最も確実な対策である一方で、対策の実施にかかる費用が高額なうえ、掘削工事が必要となるため、工期が長くなってしまい、数か月にわたり休業する必要があるなど、多大な影響が予想されるため、地下タンクの入替は困難である。

■コンテナ型給油所の導入

コンテナ型給油所は、コンテナ型地上タンク、計量機、外設POS端末、油面計、監視カメラなど、給油所に必要な機能をISO規格ハイキューブコンテナにパッケージした給油システムである。タンクは鋼製二重壁タンクで製作され、壁間は漏洩検知装置で常時監視されており、漏洩時だけでなく、漏洩検知装置の故障時も動力系が遮断されて、荷卸や給油が停止される仕組みとなっている。

コンテナ型給油所を西表島に輸送し、給油所に設置することになるが、設置に係る工事負担が少なく、数日程度で設置が可能である。

なお、現時点で導入可能なコンテナ型給油所は、既に長野県売木村に導入されている従来型の20ftコンテナ型地上タンク（総タンク容量17.8KL＝内訳9KL、3.5KL、5.3KL）、10ftコンテナ型地上タンク（タンク容量7.8KL）に加え、新形状の20ftコンテナ型地上タンク（総タンク容量約21KL＝内訳約11KL、約5KL、約5KLの新規製作品、既製作品に比べて導入コストが割高）、新形状の20ftコンテナ型地上タンク（総タンク容量約18.6KL＝内訳12.4KL、6.2KL、既製作品、新規製作品に比べて導入コストが割安）の4種類となる。

図IV-59 長野県売木村に導入されている20ftコンテナ型地上タンクの概要

コンテナ幅	6,058	mm	
コンテナ奥行き	2,438	mm	
コンテナ高さ	2,896	mm	
タンク番号	1	2	3
申請容量	9KL	3.5KL	5.3KL
油種	レギュラー	ハイオク	軽油

出典：コマタ株式会社提供資料

図IV-60 長野県売木村に導入されている10ftコンテナ型地上タンクの概要

コンテナ幅	2,991	mm	
コンテナ奥行き	2,438	mm	
コンテナ高さ	2,896	mm	
タンク番号	4		
申請容量	7.8KL		
油種	灯油		

出典：コマタ株式会社提供資料

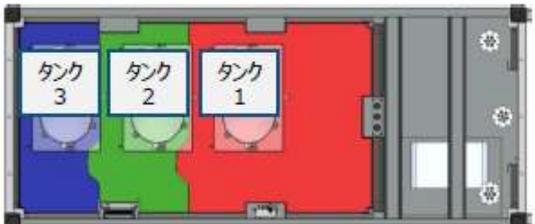
表IV-20 新形状の20ft コンテナ型地上タンクの概要

■ 20フィートタンクの例



※上記タンクは検討中の新型タンクの概要になります。
タンク形状・容量などの仕様は今後変更になる可能性があります。

■ 断面図 20フィートタンクの例
(※20フィートタンクは1～3油種に対応)



油種	レギュラー	軽油	灯油
タンク	1	2	3
申請容量 最大容量の 95%	約11KL	約5KL	約5KL

※上記の油種と容量の区分けは一例となります。

注：新形状の20ft コンテナ型地上タンクの場合、既製品として総タンク容量18.6KL（内訳12.4KL、6.2KL）のタイプも導入可能である。

出典：コマタ株式会社提供資料

【玉盛商会のコンテナ型給油所のタンク容量の検討】

玉盛商会のコンテナ型給油所のタンク容量の必要量は以下の通り設定する。

■ガソリンのタンク容量

- ・仕入時のガソリンのロットは最大2KL コンテナ×4基（8KL）とする。
- ・最低在庫量は島内の他SSが在庫不足に苦しむ際に2KL融通できるようにすること（タンク内のデッドストック（不良在庫）1割を考慮し実際の在庫量は2.2KL）、貨客船の入港が2航海遅れても在庫を切らすことがないよう4日分の在庫量6.4KL（1.6KL/日×4日＝6.4KL、デッドストック1割を考慮し実際の在庫量は7.04KL）を持つことを前提とし、 $2.2\text{KL} + 7.04\text{KL} = 9.24\text{KL} \approx 9.2\text{KL}$ とする。
- ・上記及びガソリンは全てコンテナ型地上タンクに貯蔵することを前提として、最低タンク容量を8KL（仕入量）+9.2KL（最低在庫量）=17.2KLとする。

■軽油のタンク容量

- ・仕入時の軽油のロットは最大2KL コンテナ×2基（4KL）とする。
- ・最低在庫量は島内の他SSが在庫不足に苦しむ際に2KL融通できるようにすること（タンク内のデッドストック1割を考慮し実際の在庫量は2.2KL）、貨客船の入港が2航海遅れても在庫を切らすことがないよう4日分の在庫量3.6KL（0.9KL/日×4日＝3.6KL、デッドストック1割を考慮し実際の在庫量は3.96KL）を持つことを前提とし、 $2.2\text{KL} + 3.96\text{KL} = 6.16\text{KL} \approx 6.2\text{KL}$ とする。
- ・軽油は2KL コンテナ×2基を危険物屋外貯蔵所に貯蔵することを踏まえ、軽油の最低タンク容量を4KL（仕入量）+6.2KL（最低在庫量）-4KL（危険物屋外貯蔵所での貯蔵量）=6.2KLとする。

■灯油・A重油のタンク容量

- ・灯油・A重油は販売量（灯油46KL/年、A重油60KL/年）が少なく、ほぼ配達販売のみのため、2KLコンテナで仕入れ、そのまま配送用ローリーに注油する又はコンテナの残量を危険物屋外貯蔵所で貯蔵する等の対応とし、コンテナ型地上タンクには貯蔵しない。

■その他の要件

- ・玉盛商会では夕方のレンタカー返却前の給油が混雑し、給油レーンが2レーン必要である。
- ・また、地下タンク老朽化に対して早期に対応する必要があるとともに導入コストを低額に抑える必要がある。

■玉盛商会のコンテナ型給油所の構成

- ・ガソリンのタンク容量：新形状（既製品）20ftコンテナ型地上タンクの12.4KL+従来型10ftコンテナ型地上タンクの7.8KL=20.2KLとする。
- ・軽油のタンク容量：新形状（既製品）20ftコンテナ型地上タンクの6.2KLとする（タンクに入り切らない在庫を危険物屋外貯蔵所に2KLコンテナ×2基保管することで、在庫不安は生じない）。

■過疎地の給油取扱所において地上に貯蔵タンクを設置する場合等の運用について

消防庁危険物保安室は、令和元年度から令和2年度にかけて「過疎地域等における燃料供給インフラの維持に向けた安全対策のあり方に関する検討会」を開催し、過疎地における地上タンクを設置する給油取扱所の安全対策や移動タンク貯蔵所と可搬式給油設備を接続して給油等を行う給油取扱所の安全対策について検討を行い、令和3年3月に過疎地の給油取扱所において地上に貯蔵タンクを設置する場合等の運用について通知を発出した。

具体的には、地上に貯蔵タンクを設置する場合等の運用が適用される地域等について、以下の通り規定している。

第1 本通知の適用対象となる地域の条件

適用対象となる地域は、1から5の事項すべてを満たしていること。

- 1 次のいずれかに該当する場所であること。
 - (1) 離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項に規定する離島振興対策実施地域
 - (2) 奄美群島振興開発特別措置法（昭和29年法律第189号）第1条に規定する奄美群島の区域
 - (3) 小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第79号）第4条第1項に規定する小笠原諸島の区域
 - (4) 過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第2項の規定により公示された区域
 - (5) 沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）第3条第3号に規定する離島の区域
 - (6) 1市町村内の給油所数が3カ所以下の市町村又は居住地から最寄り給油所までの距離が15km以上ある地域を抱える市町村
- 2 設置しようとする市町村において、いわゆる「SS過疎地対策計画」等自治体による燃料供給拠点確保のための計画が定められていること。
- 3 設置しようとする場所において、当該地域を包含するハザードマップで示された災害危険がないこと。ただし、想定される災害危険への対策がなされ、危険性が十分低減された場合はこの限りでない。
- 4 設置しようとする場所が、建築基準法令で定める用途地域毎の設置基準を満たしていること。
- 5 設置しようとする場所が、防火地域及び準防火地域以外の地域であること。

竹富町は、以下の通り、上記の規定を満たしている。

- ・竹富町は「(5) 沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）第3条第3号に規定する離島の区域」に該当する。
- ・竹富町では令和7年度に「地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）」を策定する予定である。
- ・設置しようとする場所（玉盛商会南風見SS）はハザードマップで示された高潮浸水想定区域・土砂災害警戒区域・津波災害警戒区域に含まれておらず、災害危険は少ない。
- ・竹富町は都市計画区域外のため用途地域が定められておらず、防火地域及び準防火地域も指定されていない。

② 海上輸送時の荷姿の変更（ドラム缶輸送からコンテナ輸送への切り替え）による輸送量の増大

ドラム缶輸送は、出荷・荷下ろしにかかる負担が大きいことに加えて、海上輸送の際に1パレット（200L×4本=800L）=1KLコンテナと見なされ、本来であれば1KL輸送できるところを実際は800Lしか輸送できず、200Lの輸送量を損失している形となるため、輸送効率が低い。

玉盛商会・西表港運は、現状でもすべてコンテナ輸送となっているため、特段の対応は必要ないが、西部石油商会については、一部ドラム缶輸送が行われているため、ドラム缶輸送を廃止するとともに、代替として2KLコンテナを新たに整備し、コンテナ輸送に切り替えを行う。

③ コンテナで貯蔵できる体制（危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所）の整備

コンテナは、輸送のみならず、貯蔵（在庫）に使用することもできるが、ガソリンを貯蔵する際には、危険物屋内貯蔵所、中間三品（灯油・軽油・A重油）を貯蔵する際には、危険物屋外貯蔵所が必要となる。

各社で在庫の増強を図る際に、コンテナを使用する場合には、当該施設（危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所）にて保管を行うこととし、既存の危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所で不足する場合には、新たに再整備することも検討する。

4）島内備蓄施設の整備

上記2）～3）の対策を講じてても在庫がひっ迫した場合には、西表島内に石油製品の備蓄用共同タンク（貯蔵施設）を新たに整備することを検討する。

ただし、西表島の石油製品需要は令和5年度から減少局面に入っており、将来的な石油製品需要も見据えて、備蓄用共同タンクの必要性（最低でも10～15年間の使用継続）を検証し、施設・設備の整備内容を検討する。

なお、令和7年度は、八重山観光フェリーにおいては10月のかりゆしの運航終了、フェリーかりゆしの運航開始、上原航路のゆいまるのみによる運航など、運航体系の変更が行われた。また、安栄観光においては、ぱいかじの年間ドック回数2回への増加が予定されているなど、民間航路事業者による西表島への海上貨物輸送体系は大きく変更されつつある。加えて、町有貨物船つむぎの運航が開始され、令和7年度から8年度にかけての西表島への海上貨物輸送体系は大きな変動の最中にある。

上記を踏まえ、西表島での石油製品の備蓄用共同タンクは、民間航路事業者による西表島への海上貨物輸送及び、町有貨物船つむぎによる海上貨物輸送が安定した令和8年度以降に、その必要性を検証する。

5) 石油製品の優先供給に関する協定

上記2)～4)によって対策を講じても在庫がひっ迫する場合や、災害時に備え、竹富町と西表島内のSS運営事業者の間で、石油製品の優先供給協定の締結を検討する。

協定の締結にあたっては、島内需要を踏まえ、優先供給の対象とする車両・施設、優先供給の対象とする油種を整理したうえで、災害発生時における石油製品の優先供給に関する基本的な考え方、供給方法、それぞれの役割分担等について協議し、在庫ひっ迫時や災害時の石油製品供給の混乱の回避を図るものとする。

V. 地域ガソリン等安定供給体制維持計画（西表島）

1. 対策の基本方針

西表島のガソリン等安定供給体制確保・維持に向けた対策は、問題点・課題に応じた以下の4つの方針に基づいて実施する。なお、計画への対策の掲載内容については、SS運営事業者・仕入先特約店・竹富町で協議を行い最終決定する。

(1) 船舶による石油製品輸送能力を強化する

民間航路事業者の既存の運航体制における石油製品輸送能力を最大限活用するとともに、それでも石油製品輸送量が不足する場合は、臨時便・増便を検討する。また、竹富町有貨物船つむぎによる石油製品輸送を行うことで、西表島への石油製品輸送能力を強化する。

(2) SS運営事業者の輸送・貯蔵機能を確保・維持する

西表島内のSS運営事業者は石油製品の輸送・貯蔵機能に以下の問題点・課題を抱えており、安定供給に資する輸送・貯蔵機能の確保・維持を図る。

表V-1 SS運営事業者の石油製品輸送・貯蔵機能における問題点・課題

事業者	輸送・貯蔵機能における問題点・課題の内容
玉盛商会	・地下タンクの老朽化に伴う、タンクの更新 (地下タンクの更新又はコンテナ型給油所の導入が必要)
西表港運	・地下タンクの老朽化に伴う、タンクの更新 (地下タンクの更新又はコンテナ型給油所の導入が必要)
西部石油商会	・石油製品輸送を効率的に行うためのコンテナの不足 (ドラム缶輸送によるSS・仕入先の荷役作業の負担増。ドラム缶輸送は800L単位での輸送となり、コンテナであれば1KL輸送できるところ200Lの輸送可能量を損失) ・コンテナの基数増加に伴い、在庫を保有するための危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所の不足

(3) 島内備蓄施設の整備を検討する

上記(1)(2)の方針に則った対策では、石油製品需要に応じた安定供給体制が確保できない場合に、新たに備蓄用の共同タンクを整備することも検討する。

ただし、この検討は、民間航路事業者による西表島への海上貨物輸送及び、町有貨物船つむぎによる海上貨物輸送が安定した令和8年度以降に必要性の検証を行うこととする。

(4) 在庫ひっ迫時や災害時における石油製品の供給に関する協定の締結を検討する

上記(1)～(3)の方針に則った対策で、石油製品需要に応じた安定供給体制の確保を図りつつ、特に災害時など在庫のひっ迫が予想される場合への対応として、緊急車両等に対して優先的な供給を約束する協定の締結を防災危機管理課と連携しながら検討する。

2. 対策内容

対策内容は、SS運営事業者・仕入先特約店・竹富町で協議を行い最終決定する。なお、西表島の島内環境の変化や社会情勢、検討・協議の結果に応じて、適宜対策内容を更新して実施していく。

(1) 船舶による石油製品輸送能力を強化する

① 民間航路事業者による上原航路の輸送量の拡大

民間航路事業者はゆいまる・ばいかじが上原航路に就航する際は、LPG輸送が行われる便以外は、上原航路の輸送能力を最大限活用し、可能な範囲で上原地区2SSの石油製品が輸送できるようにする。

また、SS運営事業者・仕入先・竹富町は上原地区2SSへの石油製品輸送量が不足する場合は、航路事業者とその都度協議のうえ、臨時便・増便を検討し、石油製品の輸送量の確保に努める。

② 竹富町有貨物船「つむぎ」による石油製品輸送の強化

定期船での石油製品輸送量に不足が生じる見込みの場合は、新たに運航を開始した竹富町有貨物船つむぎで補完的に輸送を行う。特に、上原航路に関しては優先的に輸送できるよう適宜調整を行う。

(2) SS運営事業者の輸送・貯蔵機能を確保・維持する

① 地下タンクの流出防止対策又はコンテナ型給油所の導入等の検討

老朽化に伴い地下タンクの更新が必要な玉盛商会南風見SS及び西表港運上原SSは、地下タンクの流出防止対策（入替・FRPライニング・電気防食）又はコンテナ型給油所の導入等を検討する。

玉盛商会については、現在使用している地下タンクは廃止し、コンテナ型給油所を導入する。導入するコンテナ型給油所は新形状（既製品）20ftコンテナおよび従来型10ftコンテナとし、タンク容量はガソリンが20.2KL（20ftコンテナ12.4KL+10ftコンテナ7.8KL）、軽油が6.2KL（20ftコンテナ）とする。また、軽油の最低在庫量が6.2KLで、仕入ロットが最大4KLであることから、別途、危険物屋外貯蔵所にて、コンテナで4KL程度を保管することとする。

西表港運については、今後の需要動向や、供給体制、設置スペース等を踏まえ、地下タンクの更新（入替・FRPライニング・電気防食）とコンテナ型給油所の導入のいずれが適切かを比較検討し、最適な整備を行う。

② 輸送・貯蔵機能を確保・維持するために必要な施設・設備に活用可能な支援制度を模索する

SS運営事業者単独では、輸送・貯蔵機能を確保・維持するために必要な施設・設備の整備に必要な資力が不足することから、民間企業でも活用可能な補助金などの公的支援制度を模索する。

③ 海上輸送時の荷姿の変更（ドラム缶輸送からコンテナ輸送への切り替え）による輸送量の増大

ドラム缶輸送は、出荷時の負担が大きく、海上輸送時も1パレット（200L×4本=800L）=1KLコンテナと見なされ、本来は1KL輸送できるところを実際は800Lしか輸送できず、200Lの輸送量を損失している形となるため、輸送効率が低い。

そのため、現状で行っている西部石油商会のドラム缶輸送を可能な限り廃止するため、西部石油商会はドラム缶輸送を代替する2KLコンテナを新たに整備する。

④ コンテナで貯蔵できる体制（危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所）の整備

コンテナは貯蔵（在庫）に使用することもできるが、ガソリンの場合は危険物屋内貯蔵所、中間三品（灯油・軽油・A重油）の場合は危険物屋外貯蔵所の整備が必要となる。

コンテナを貯蔵に使用するため、玉盛商会・西部石油商会は、必要に応じて危険物屋内貯蔵所および危険物屋外貯蔵所を整備する。

（3）在庫ひっ迫時や災害時における石油製品の優先供給に関する協定の締結を検討する

上記（1）（2）の方針に則った対策で、石油製品需要に応じた安定供給体制の確保を図りつつ、災害時など在庫のひっ迫が予想される場合への対応として、緊急車両等の特に優先的に石油製品を供給すべき対象（救急車、消防車、警察車両、災害対応に従事する車両、発電機等）及び油種を明らかにする。

また、竹富町と西表島内のSS運営事業者が協議を行い、災害発生時における石油製品の優先供給に関する基本的な考え方、供給方法、それぞれの役割分担等について整理する。

併せて、在庫が限られる状況下においても、島内のライフライン及び防災機能を維持するための供給体制について検討する。

3. アクションプラン

船舶による石油製品輸送能力の強化、SS運営事業者の輸送・貯蔵機能の確保・維持、災害時における石油製品の供給に関する協定の締結に向けて、以下の通り、取り組む。

なお、実施内容・スケジュールは計画策定時点の想定とし、協議状況によっては適宜修正・実施時期の見直し等を行うものとする。

① 石油製品輸送能力の最大活用に向けた運用ルールの整理（実施時期：令和8年4月～5月）

八重山観光フェリーと安栄観光はSS運営事業者と協議し、「ゆいまる」及び「ぱいかじ」が上原航路に就航する際には、LPGを輸送する便を除き、可能な範囲で上原地区2SS向けの石油製品を確実に積載できるよう運用ルールについて整理・協議・合意する。

協議においては、石油製品の積載に関して運用ルールを整理するとともに、上原航路の輸送能力が最大限活用される体制を構築するとともに、輸送量が不足する場合の増便・臨時便の運航を明記する。

また、竹富町有貨物船「つむぎ」については、定期船での石油製品輸送量に不足が生じる見込みの場合に、補完的に輸送を行うこととし、特に上原航路に関して優先的に輸送できるよう柔軟に対応する。

② コンテナで輸送できる体制の整備（実施時期：令和8年3月～5月）

西部石油商会は、現状のドラム缶輸送を可能な限り廃止し、通常の石油製品輸送を最低限コンテナで行える体制を構築するため、新たに整備が必要となるコンテナの容量や基数について、導入内容を検討した後、必要なコンテナを導入する。

③ 在庫ひっ迫時や災害時における石油製品の優先供給に関する協定締結の検討（実施期間：令和8年4月～）

災害時などにおいて、緊急車両等の特に優先的に石油製品を供給すべき対象（救急車、消防車、警察車両、災害対応に従事する車両、発電機等）及び油種を明らかにし、竹富町と西表島内のSS運営事業者が協議を行い、災害発生時における石油製品の優先供給に関する基本的な考え方、供給方法、それぞれの役割分担等について整理するとともに、在庫が限られる状況下においても、島内のライフライン及び防災機能を維持するための供給体制について検討のうえ、協定を締結する。

④ 危険物屋内・屋外貯蔵所の整備内容の検討（実施時期：令和8年4月～6月）

西部石油商会は、コンテナを在庫として貯蔵するために必要な危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所について、必要な規模、配置、整備方法等を整理するとともに、関係法令について、所管する消防と事前協議を行う。

⑤ 地下タンク入替又はコンテナ型給油所導入の検討（実施時期：令和8年3月～）

玉盛商会及び西表港運は、老朽化した地下タンクの更新に向けて、地下タンクの入替やコンテナ型給油所の導入を検討する。

⑥ 貯蔵機能確保に係る補助制度の活用検討・申請（実施時期：令和８年４月～）

竹富町は、国・県が実施するＳＳ関連支援制度（設備整備、危険物施設整備等）や補助制度について整理し、ＳＳ運営事業者に対して情報提供及び申請支援を行う。

各ＳＳ運営事業者は、輸送用コンテナの整備、危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所の整備、地下タンクの更新又はコンテナ型給油所の導入等について、活用可能な補助制度を用いた申請を行う。

⑦ 設備整備・工事の実施（実施時期：令和８年度後半～）

各ＳＳ運営事業者は、補助金の交付決定を受けた後、輸送用コンテナの整備、危険物屋内貯蔵所・危険物屋外貯蔵所の整備、地下タンクの更新又はコンテナ型給油所の導入等の設備整備・工事を順次実施する。

⑧ 新たな輸送・貯蔵体制の本格運用開始（実施時期：令和９年度）

各ＳＳ運営事業者は、施設・設備の整備完了後、新たな石油製品の仕入・貯蔵体制の運用を開始する。

表V-2 アクションプランの内容

取組み内容	主体	令和8年(2026年)										令和9年(2027年)				
		3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	
① 石油製品輸送能力の最大活用に向けた運用ルールの整理	竹富町 SS運営事業者 航路事業者		→	→												
② コンテナで輸送できる体制の整備	西部石油商会	→	→	→												
③ 在庫ひっ迫時や災害時における石油製品の優先供給に関する協定締結の検討	竹富町 SS運営事業者		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
④ 危険物屋内・屋外貯蔵所の整備内容の検討	西部石油商会		→	→	→											
⑤ 地下タンク入替又はコンテナ型給油所導入の検討	玉盛商会 西表港運	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
⑥ 貯蔵機能確保に係る補助制度の活用検討・申請	竹富町 SS運営事業者		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
⑦ 設備整備・工事の実施	SS運営事業者									→	→	→	→	→	→	→
⑧ 新たな輸送・貯蔵体制の本格運用開始	竹富町 SS運営事業者 航路事業者															→

地域ガソリン等安定供給体制維持計画
(西表島)

令和8年2月
竹富町

竹富町役場 政策推進課
〒907-8503 沖縄県石垣市美崎町11番地1 電話：0980-83-0507

(調査・策定支援) 株式会社日本能率協会総合研究所
