多良間村ＳＳ過疎地対策計画

令和７年２月

沖縄県　多良間村

目　次

Ⅰ.　多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定にあたって……1

１.　多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定の背景・目的……1

２.　多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定の流れ……1

Ⅱ.　地域の現状把握……2

１.　地理的条件・気候……2

２.　人口……3

３.　交通・観光……5

４.　燃料供給拠点……9

Ⅲ.　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・課題点の把握……10

１.　村民アンケート調査……10

２.　村内主要事業者アンケート調査……20

３.　石油販売・流通関係事業者へのヒアリング調査……22

４.　村内の石油製品需要の現状及び将来需要予測、地域のＳＳに対するニーズの整理……28

Ⅳ.　多良間村における石油製品供給体制の問題点・課題と解決方策の検討……32

１.　多良間村における石油製品流通の問題点・課題……32

２.　問題点・課題を解決するための方策……34

Ⅴ.　多良間村ＳＳ過疎地対策計画……40

１.　対策の基本方針……40

２.　対策内容……41

３.　アクションプラン……42

Ⅰ．多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定にあたって

１．多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定の背景・目的

多良間村では、民間事業者が運営する給油所が村内唯一のＳＳ（サービスステーション＝ガソリンスタンド）である。ＳＳは自家用車や農業用機械、公共工事を中心とする建設業の車両・重機等向けの日常生活における燃料供給拠点であるだけでなく、石油製品は災害時にも供給が容易なエネルギー源であることから、災害時の燃料供給拠点として非常に重要である。

一方、多良間村への石油製品の輸送は宮古島と多良間島間を運航する旅客フェリーが唯一の手段であるが、台風等によるフェリーの欠航、ドック時の運休などにより、石油製品の安定供給に不安が生じている。また、村内給油所においても貯蔵機能が不足していることから、需要に応じた在庫を確保できないことも石油製品の安定供給に不安を生じさせる要因となっており、地域住民・企業に対して石油製品を安定的に供給する体制を構築することが課題となっている。

こうした課題に対する対策を講じるため、多良間村では経済産業省の「自治体によるＳＳ継承等に向けた取組支援事業補助金」を活用し、多良間村ＳＳ過疎地対策計画を策定することとした。

２．多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定の流れ

多良間村ＳＳ過疎地対策計画の策定にあたっては、多良間村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、多良間村が主体となって、多良間村、地域住民、関係団体等を構成員とした「多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定協議会」を開催し、同協議会での検討を踏まえ多良間村ＳＳ過疎地対策計画を策定した。

表Ⅰ-1 多良間村ＳＳ過疎地対策計画策定協議会の開催概要

回次	日　時	会　場	議　事
第１回	令和６年 11 月 29 日（金） 13:15～15:00	多良間村役場 ２階会議室	（１）事業計画の概要 （２）多良間村の石油製品流通の現状と問題点・課題について （３）村民・事業者アンケート調査の概要 （４）その他
第２回	令和６年 12 月 26 日（木） 13:15～15:00	多良間村役場 ２階会議室	（１）調査結果の報告 （２）多良間村ＳＳ過疎地対策計画の方向性
第３回	令和７年 １月 28 日（火） 13:15～14:45	多良間村役場 ２階会議室	（１）調査結果の報告 （２）多良間村ＳＳ過疎地対策計画（案）

II. 地域の現状把握

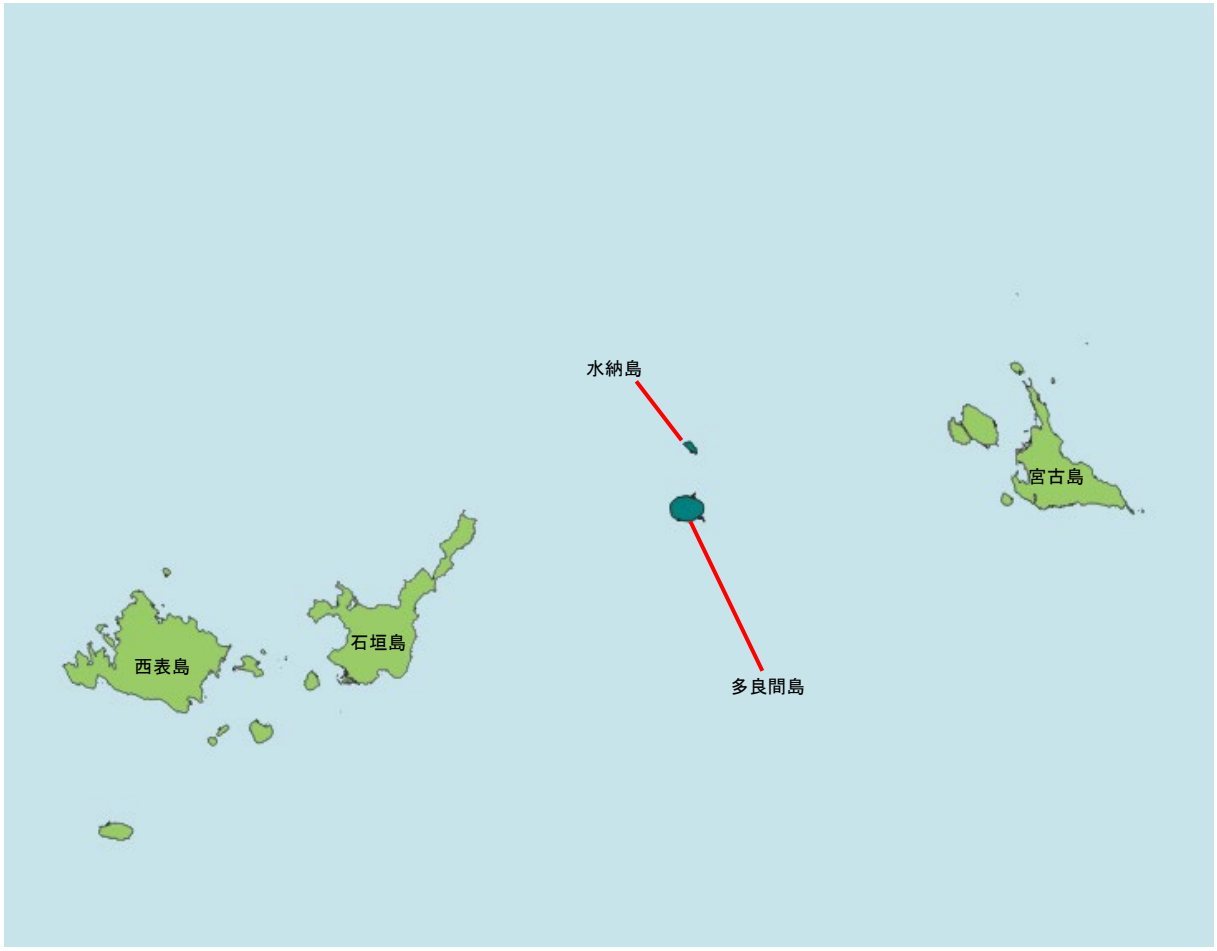
１．地理的条件・気候

多良間村は那覇から南西に約 320 ㎞離れた宮古群島のうち、宮古島と石垣島のほぼ中間に位置しており、東西 5.8 ㎞、南北 4.4 ㎞の多良間島（約 19.75 ㎢）と、その北西 10 ㎞先にある水納島（約 2.15 ㎢）の２つの隆起サンゴ礁の島（合計面積約 21.9 ㎢）からなる。

気候は海洋亜熱帯性気候に属し、年間の平均気温は約 23℃、平均湿度は約 80%、年間降水量約 2,000 ㎜と高温多湿である。一年を通じて寒暖の差が小さい亜熱帯の穏やかな気候だが、夏から秋にかけては干ばつや台風に見舞われることが多い。

多良間村を構成する２島のうち、多良間島は全体的に平坦な地形で、島内で一番標高の高い場所は島の北側にある八重山遠見台の 34.19ｍである。島内の大部分が耕作地として利用されているほか、潮風から農作物や家屋を守るフクギ並木や防風林に覆われる緑豊かな島である。

図II-1 多良間村の位置図

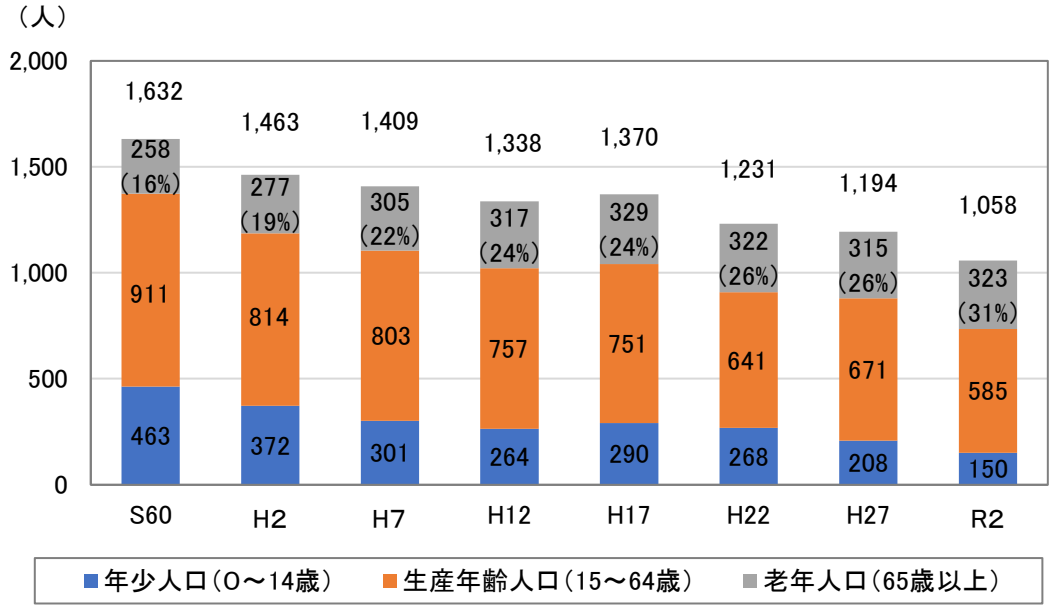


２．人口

（１）人口・高齢化率の推移

・多良間村の人口（国勢調査、各年 10 月 1 日時点）は減少傾向にあり、昭和 60 年から令和２年にかけて約 35%減少している。
・各階層別の人口をみると、老年人口が増加傾向にある一方で、生産年齢人口と年少人口の合計は減少傾向にあり、特に年少人口は昭和 60 年から令和２年にかけて３分の１未満にまで減少している。
・多良間村の高齢化率は一貫して増加傾向にあり、平成７年には 65 歳以上の高齢者が村内人口の 21%を超える、いわゆる「超高齢化社会」となっている。
・平成７年以降も高齢化は進行しており、令和２年の高齢化率は約 31%となっている。

図II-2 多良間村の年齢階層別人口・高齢化率の推移（各年 10 月 1 日時点）

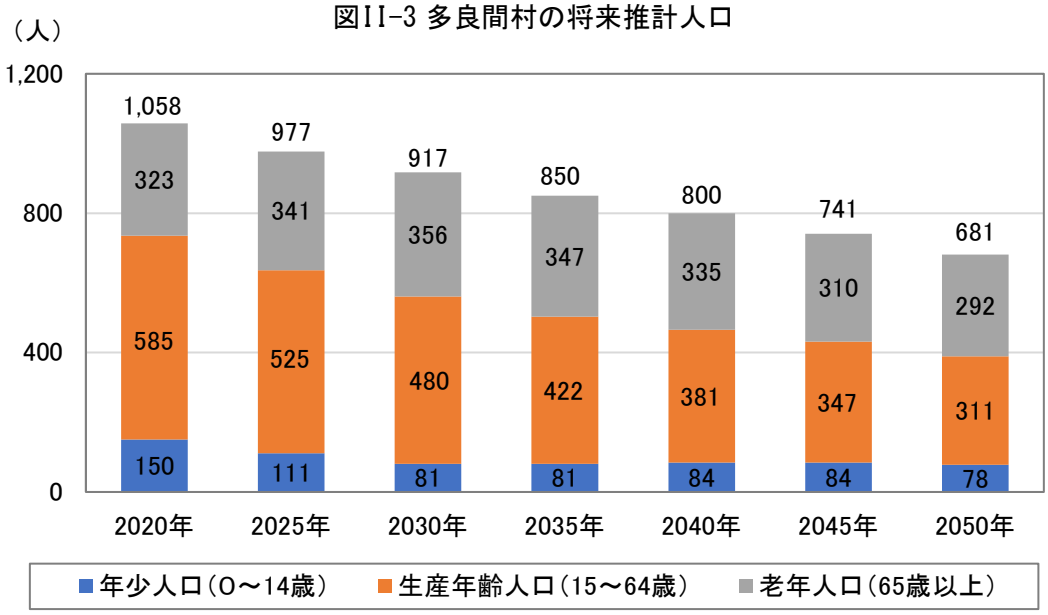


注　：（ ）内は高齢化率。
出典：「国勢調査（昭和 60～令和２年）」（総務省）

（２）将来推計人口

・令和２年（2020 年）の国勢調査人口を基点とした将来推計人口によると、2050 年の多良間村の人口は 681 人と推計されており、今後 30 年で現在の約 65%程度の人口になるものと推計されている。

図II-3 多良間村の将来推計人口



出典：「日本の地域別将来推計人口（令和５年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

３．交通・観光

（１）道路整備状況・車両保有台数

・令和３年３月時点の多良間村の道路整備状況について、村内にある道路は県道及び村道となっており、国道はない。
・県道は多良間村役場から多良間港（前泊地区）を結ぶ県道 205 号線のみであり、総延長は 814ｍである。
・村道は計 138 路線あり、総延長は 129,030ｍである。
・また、多良間村の保有車両総計は 996 台である。これは社用車や公用車等も含んだ数値であるため、概算ではあるが、およそ島民１人当たり１台保有し、令和２年国勢調査の総世帯数が 466 世帯であることから１世帯当たり２台以上保有している計算になる。

表II-1 （左）多良間村内の道路整備状況（令和３年３月時点）
（右）多良間村内の車両保有台数（令和２年）

区分	路線数	総延長（m）	実延長（m）
県道	1	814	814
1級村道	5	15,019	15,012
2級村道	1	606	574
その他村道	132	113,405	113,405
農道	77	26,855	26,779

	多良間村
保有車両総計	996
オートバイ	89
軽普通自動車	632
小型特殊（農耕用）	275

注　：県道は令和２年４月時点の内容。
出典：「沖縄県の道路 2023（令和５年）」（沖縄県）、「2022 多良間村村勢要覧（令和４年）」（多良間村）

（２）航路

１）概要

・多良間村への唯一の航路を担うのは宮古島に本社を置く、いわゆる第三セクターの合資会社多良間海運であり、宮古島多良間島の間を航行するフェリーたらまⅢを運航している。

２）運航ダイヤ・運航実績

■運航ダイヤ

・多良間海運は宮古島と多良間島の間（航路距離 62 ㎞）を航行するフェリーたらまⅢを１日１往復運航させている。

・宮古島の発着港は平良港、多良間島の発着港は多良間港で、季節により４月～11 月までは前泊地区、12～３月は普天間地区を併用している。

表II-2 フェリーたらまⅢの運航ダイヤ

	宮古島	多良間島
発時刻	9:00	13:00
着時刻	11:00	15:00

出典：多良間海運ＨＰ

■年間運航実績

・令和元年度から令和５年度にかけての旅客フェリー（フェリーたらまⅢ及び令和４年１月７日以前はフェリーたらまゆう）の就航率は 67～95％で、年度によって就航率に大きな差が生じている。

表II-3 フェリーたらまⅢの年間運航実績（令和元年度～令和５年度）

	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
Ａ.運航計画数	252	252	252	252	252
Ｂ.運航実績数	240	202	200	168	218
Ｃ.就航率（Ｂ／Ａ）	95%	80%	79%	67%	87%

出典：多良間海運提供資料

■月別運航実績

・令和５年度におけるフェリーたらまⅢの月別運航計画数はいずれも 21 往復であり、就航率は 71～114％で、月によって就航率に大きな差が生じており、ドック期間中である 10 月と 11 月の就航率が低くなっている。

表II-4 フェリーたらまⅢの月別運航実績（令和５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
A.運航計画数	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
B.運航実績数	21	20	18	17	17	24	15	15	17	17	18	19
C.就航率（B／A）	100%	95%	86%	81%	81%	114%	71%	71%	81%	81%	86%	90%

出典：多良間海運提供資料

３）旅客数

・令和元年度から令和５年度にかけての旅客フェリー（フェリーたらまⅢ及び令和４年１月７日以前はフェリーたらまゆう）の往復旅客数は 2,616～5,063 人（平均 3,601 人/年）となっている。
・宮古島から多良間島への航路における旅客人数は 1,294～2,549 人（平均 1,771 人/年）。１便当たりの平均旅客人数は 6.6～10.6 人（５年間の平均は 8.6 人）。
・旅客船による危険物の輸送制限（旅客数が 25 人を超える場合は旅客船による危険物輸送ができない）に抵触することはほとんどなく、令和５年 10 月～令和６年９月の１年間で旅客数が 25 人を超えたのは計７回となっている。

表II-5 旅客フェリーの旅客数（令和元年度～令和５年度）

	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
往復旅客数	5,063人	2,975人	2,704人	2,616人	4,646人
A.往路旅客数	2,549人	1,383人	1,319人	1,294人	2,309人
B.運航実績数	240	202	200	168	218
C.平均旅客数（A／B）	10.6人	6.8人	6.6人	7.7人	10.6人

注　：往路旅客人数は宮古島発→多良間島着の旅客数を計上。
出典：多良間海運提供資料

（３）空路

・多良間村へは航路による移動のほか、空路もあり、日本航空株式会社（ＪＡＬ）の子会社である琉球エアーコミューター株式会社（ＲＡＣ）が宮古空港から多良間空港への航空便を１日２往復運航しており、所要時間は約 25 分となっている。
・使用機材は令和６年 12 月現在で DHC-8-400 となっており、搭乗可能人員数は 50 名となっている。
・旅客数は年間 24,573～46,019 人となっており、航路に比べて旅客数は 10 倍前後となっている。

表II-6 多良間島への空路概要

運航会社	島外の空港	島内の空港	所要時間	便数
琉球エアーコミューター（ＲＡＣ）	宮古空港	多良間空港	約 25 分	２往復/日

出典：琉球エアーコミューターＨＰ

表II-7 空路の運航時間（令和６年 12 月時点）

	宮古発	多良間着	多良間発	宮古着
１便	９：２５	９：５０	１０：２５	１０：５０
２便	１５：４５	１６：１０	１６：４５	１７：１０

出典：琉球エアーコミューターＨＰ

表II-8 空路の旅客数

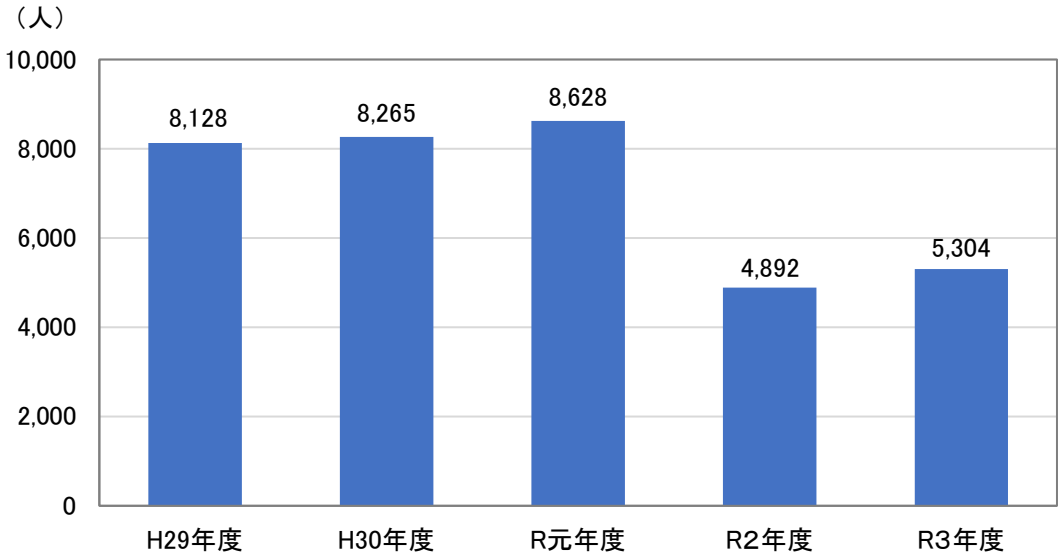
	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
旅客数	44,096 人	46,019 人	24,573 人	27,869 人	38,550 人

出典：「離島関係資料」（沖縄県）

（４）入域観光客数の推移

・多良間村における入域観光客数の推移は、平成 29 年度から令和元年度にかけて年々増加し、令和元年度には 8,628 人が訪れた。
・一方で、令和２年度及び令和３年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、それぞれ 4,892 人と 5,304 人に減少した。

図II-4 多良間村内における入域観光客の推移



注　：各年度は３月から翌年２月までの数値。
出典：「観光要覧（沖縄県観光統計集）（令和元～令和４年）」（沖縄県）

４．燃料供給拠点

・多良間村でガソリンを販売している事業者は多良間興産のみであり、多良間村塩川に村内唯一の給油所である多良間石油販売所を運営している。

・多良間島の海岸延長は約 21 ㎞と、車であれば 30 分程度で一周できるほどの広さであり、また、島民の多くが給油所付近の集落に住んでいるため、他のＳＳ過疎地と比較した場合、島民の給油負担はさほど大きくないと考えられる。

・一方で、多良間島への石油製品の輸送は宮古島と多良間島間を運航する旅客フェリーが唯一の手段であり、ガソリンの積載量に制限があるうえ、台風等による欠航、ドック時の運休等の要因から石油製品の安定供給に不安が生じている。

図II-5 多良間村内給油所の位置図

出典：「電子国土基本図（淡色地図）」（国土地理院）を基に作成。

III. 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・課題点の把握

１．村民アンケート調査

（１）調査概要

村民の石油製品需要や地域内のＳＳのニーズを把握するため、以下の通りアンケート調査を実施した。

調査対象・方法・回収状況	調査項目
・多良間村居住の全世帯を対象としたアンケート調査 ・村内区長会による区民への直接配布、調査員による直接配布により配布し、郵送にて回収 ・配布数 460 世帯、回収数 208 世帯、回収率 45%	・基本属性（世帯員数、年齢構成、自動車保有状況等） ・購入油種・用途・購入費・購入量 ・石油製品の購入において不便なこと ・村内ガソリンスタンドの必要性 ・ガソリンの販売制限の認知度、販売制限時の給油有無、感想 ・タンクローリーによるガソリン輸送導入の是非 ・ＳＳ過疎地対策計画への意見、多良間村への自由回答

（２）アンケート調査結果

１）回答世帯の特徴

・世帯員数は「２人」が 37%と最も多く、次いで「１人」（30%）、「３人」（17%）と続き、世帯員数の平均は 2.3 人となっている。

・世帯員数の年代内訳は「60 代」が 21%と最も多く、次いで「20 代以下」（20%）、「70 代」（17%）となっており、60 代以上が 45%を占めている。

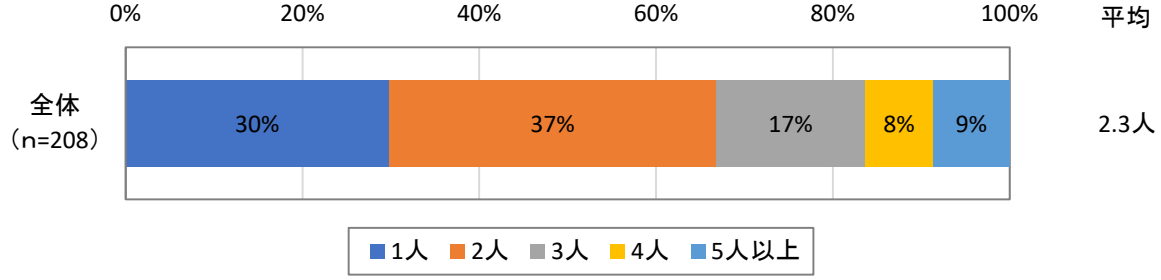
・世帯員数のうち、自動車運転者数の平均は 1.6 人で、60 代以上の運転者数の割合が 47%となっており、運転者に占める高齢者の割合は多い。

・自動車（バイク・原付含む）保有台数は「未保有」が４％であり、ほぼ全ての世帯で自動車を保有している。

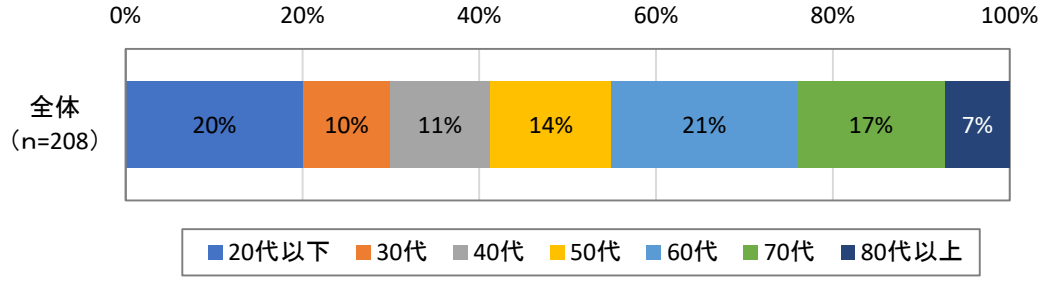
・自動車保有台数の平均 2.1 台は世帯員数の平均 2.3 人とほぼ同一で、世帯の運転者数の平均 1.6 人より多いことから、相対的に自動車の保有台数が多く、自動車依存度が高い地域と言える。

・給湯器・ボイラーの燃料は、多良間村全体では「ＬＰガス」が 72%と最も多く、「灯油」は 19%と少数。

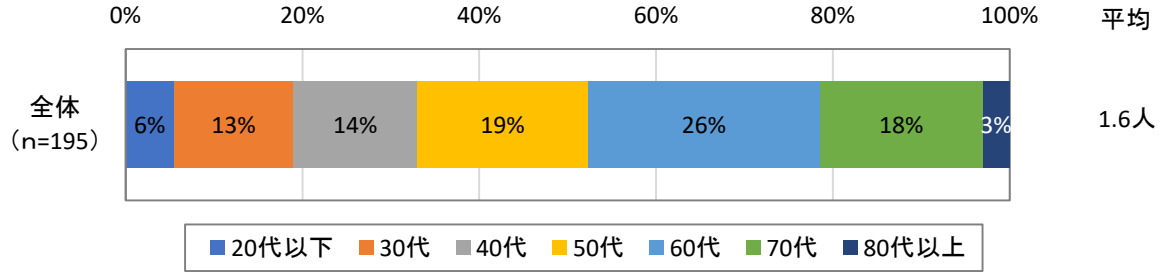
図III-1 世帯員数



図III-2 世帯員数の年代内訳

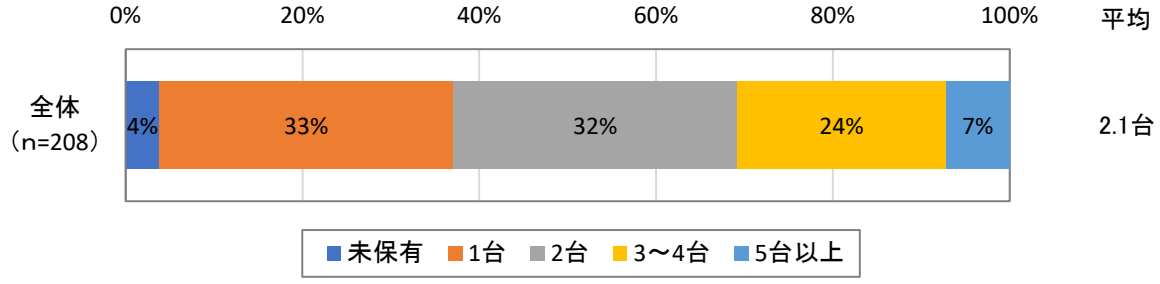


図III-3 自動車運転者数の年代内訳

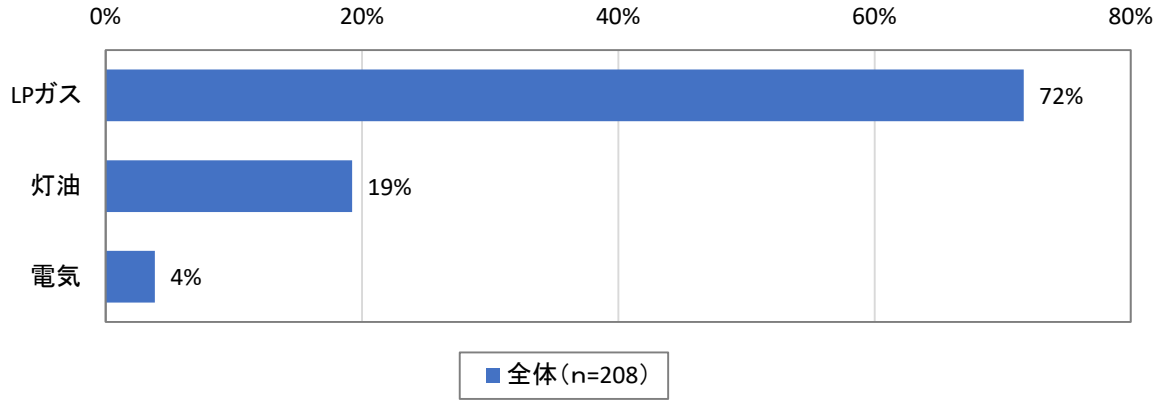


注　：集計母数は自動車運転者数の年代内訳を回答した 195 世帯。

図III-4 自動車保有台数



図III-5 給湯器・ボイラーの燃料



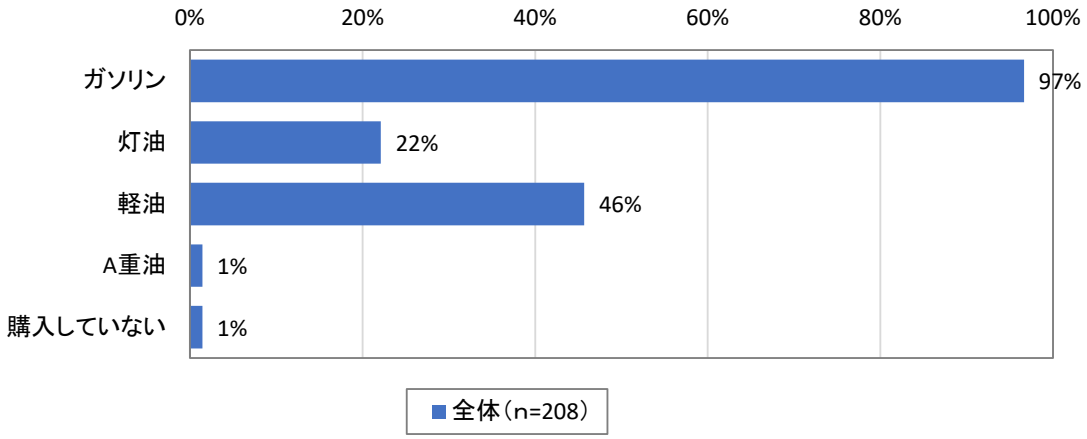
注　：本来は単一回答選択の設問だが、複数の選択肢を回答した世帯も見られたため、複数回答も有効回答として集計した。

２）石油製品の購入状況

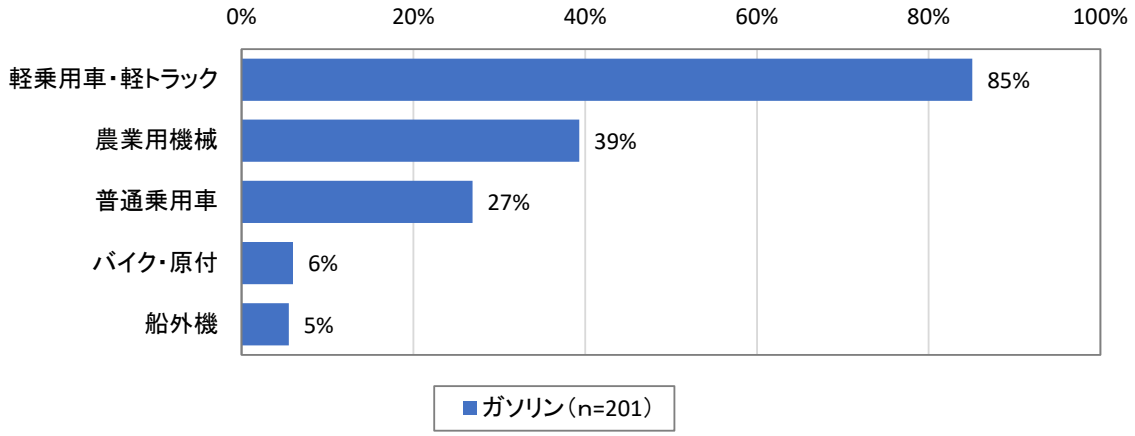
① 油種別の石油製品の購入状況・用途

・回答世帯における石油製品の購入状況は、「ガソリン」が 97%とほぼ全ての世帯が購入しており、次いで「軽油」が 46%と約半数の世帯が購入している。「灯油」（22%）や「A 重油」（１%）を購入している世帯は少数である。
・油種別の用途を見ると、ガソリンでは「軽乗用車・軽トラック」の燃料としての利用が 85%と最も多く、次いで「農業用機械」での利用が 39%と比較的多い。
・灯油の用途は「ボイラー・給湯器」が 96%と最も多く、「ストーブ・暖房用」「農業用（温室・乾燥機）」は２%と少数。
・軽油の用途は「農業用機械」が 94%と最も多く、次いで「トラック」（24%）の順となっており、「普通乗用車」「船」「重機」での利用は少数。

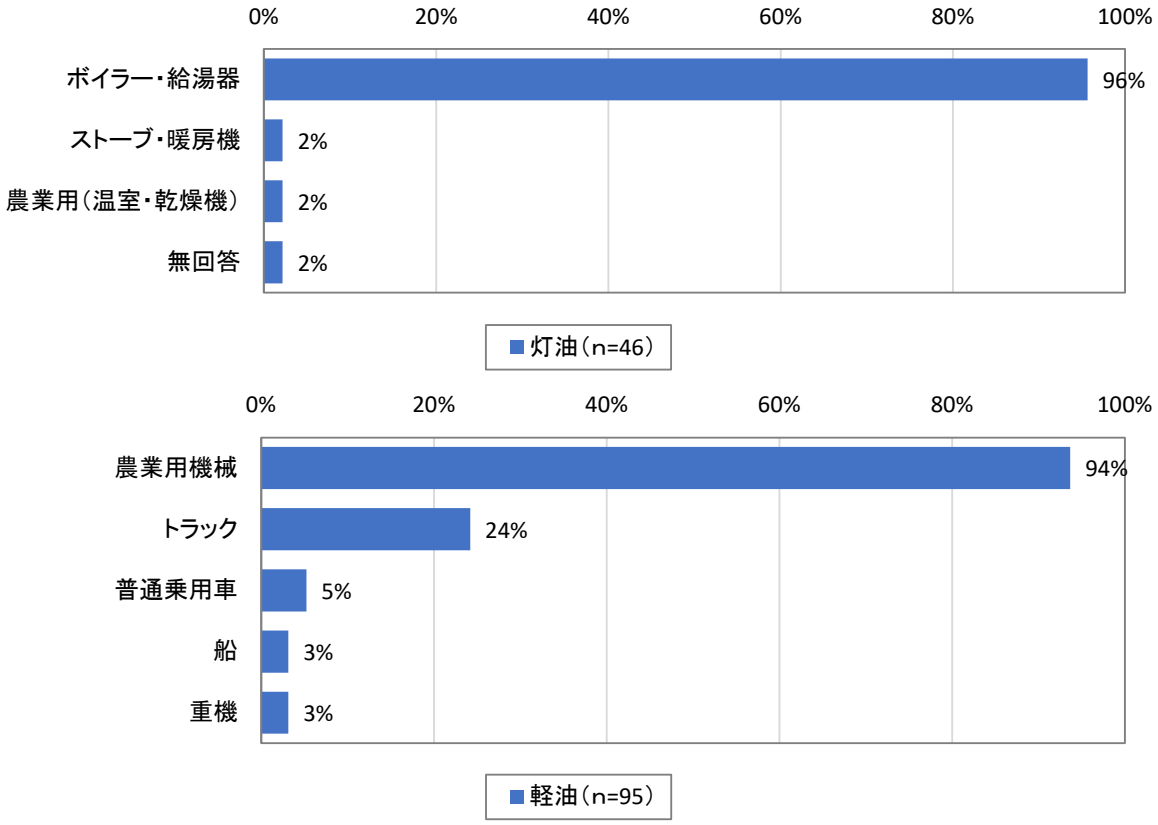
図III-6 油種別の石油製品の購入状況



図III-7 油種別の用途（ガソリン）



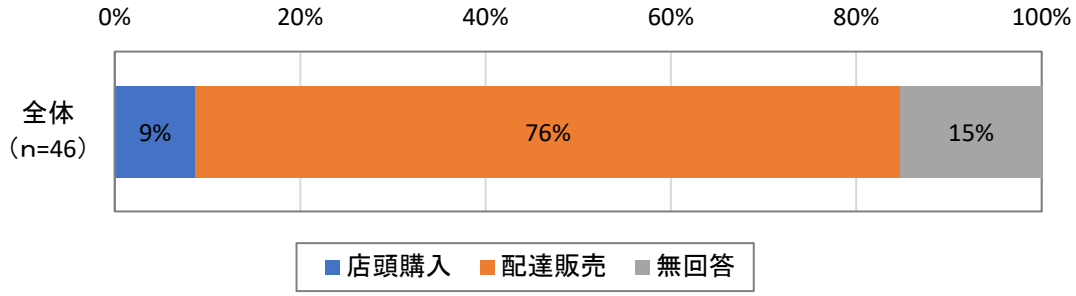
図III-8 油種別の用途（灯油・軽油）



② 灯油の購入状況

・灯油の購入方法は「配達販売」が 76%と４分の３以上を占めており、「店頭販売」（９%）は少数。

図III-9 灯油の購入方法



注　：集計母数は灯油を購入していると回答した 46 世帯。

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 34%と最も多く、次いで「5,000～１万円未満」（29%）、「２万円以上」（15%）の順となっている。１万円以上が 49%と約半数を占めており、平均は 11,873 円。

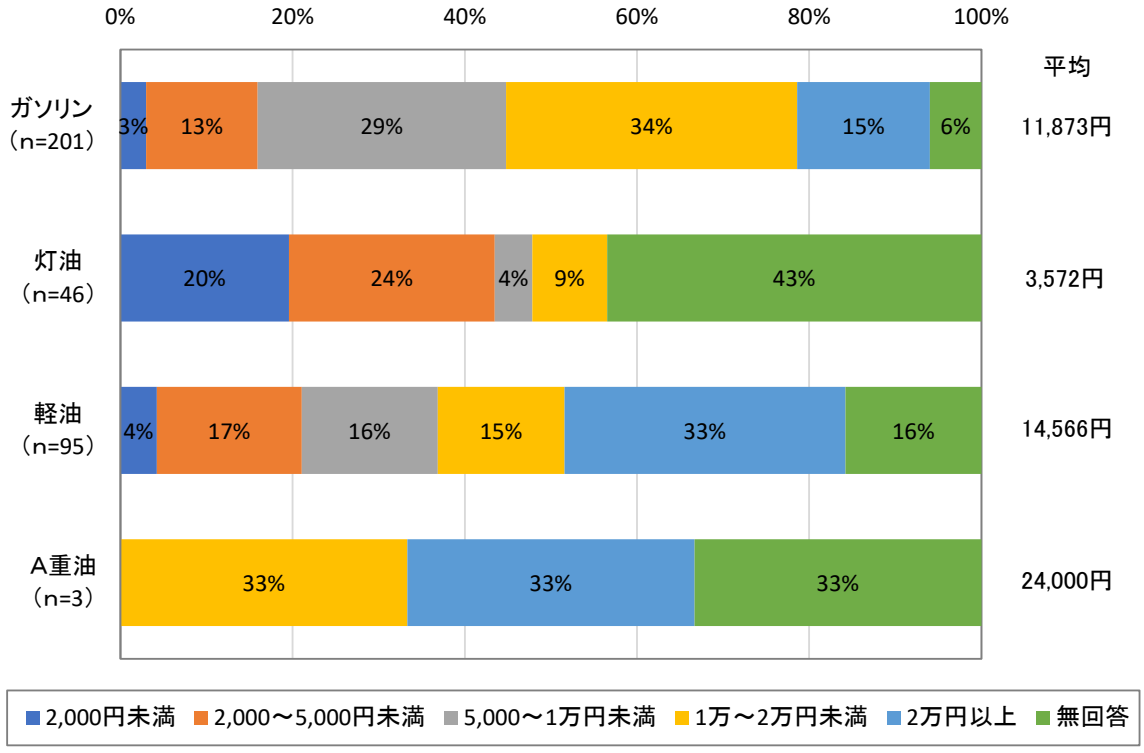
・灯油は、月間「2,000～5,000 円未満」が 24%と最も多く、次いで「2,000 円未満」（20%）、「１万～２万円未満」（９%）の順となっている。5,000 円未満が 44%を占めており、平均で 3,572 円。

・軽油は、月間「２万円以上」が 33%と最も多く、次いで「2,000～5,000 円未満」（17%）、「5,000～１万円未満」（16%）の順となっている。１万円以上が 48%と約半数を占めており、平均は 14,566 円。

・Ａ重油はサンプル数が少ないものの、平均は 24,000 円で、全油種の中で最も多い。

・なお、当該油種の未購入世帯を０円として、回答全世帯 208 世帯の月間購入金額を見ると、合計 18,213 円となり、油種別ではガソリンが 11,449 円、軽油が 6,038 円と多い。

図III-10 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：201 世帯、灯油：46 世帯、軽油 95 世帯、Ａ重油３世帯）。

表III-1 油種別月間購入金額（当該油種の未購入世帯＝０円として集計）

	ガソリン	灯油	軽油	Ａ重油	合計
全体（n=208）	11,449 円	494 円	6,038 円	232 円	18,213 円

④ 油種別の月間購入量

・ガソリンは、月間「50～100Ｌ未満」購入している世帯が 34%と最も多く、次いで「20～50Ｌ未満」（31%）、「100Ｌ以上」（16%）の順となっている。50Ｌ以上が 50%と半数を占めており、平均は 60.7Ｌ。

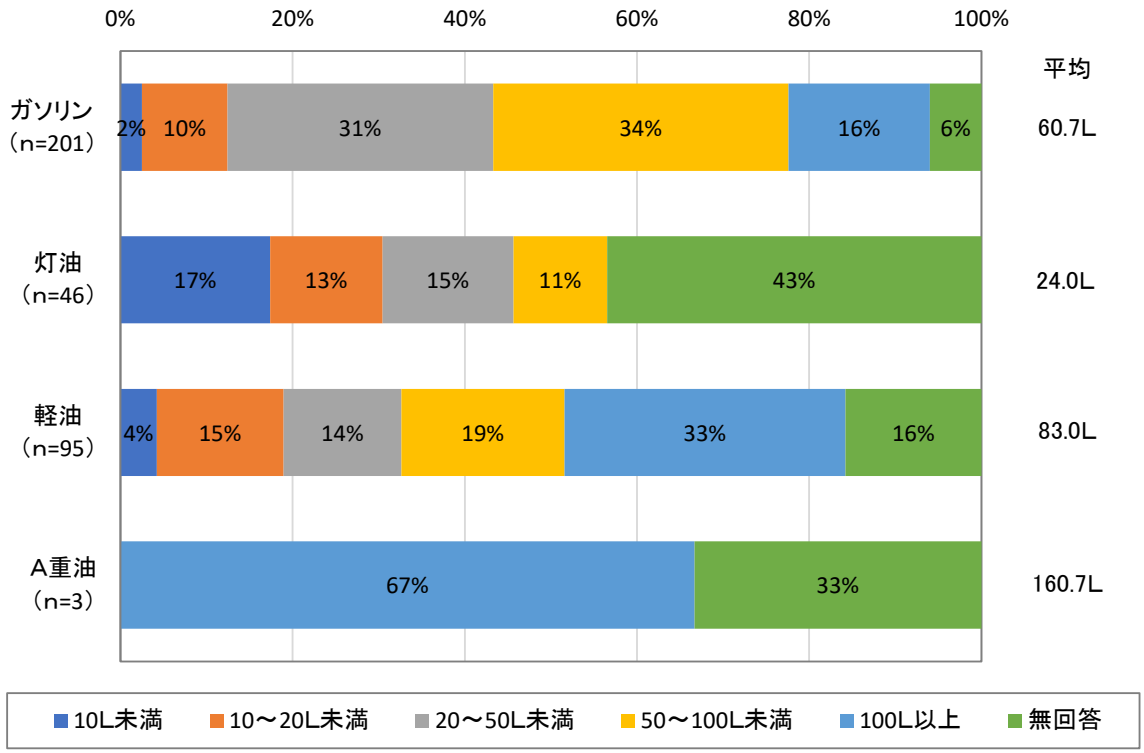
・灯油は、月間「10Ｌ未満」が 17%と最も多く、次いで「20～50Ｌ未満」（15%）、「10～20Ｌ未満」（13%）の順となっている。50Ｌ未満が 45%を占めており、平均で 24.0Ｌ。

・軽油は、月間「100Ｌ以上」が 33%と最も多く、次いで「50～100Ｌ未満」（19%）、「10～20Ｌ未満」（15%）の順となっている。50Ｌ以上が 52%と過半数を占めており、平均は 83.0Ｌ。

・Ａ重油はサンプル数が少ないものの、平均は 160.7Ｌで、全油種の中で最も多い。

・なお、当該油種の未購入世帯を０Ｌとして、回答全世帯 208 世帯の月間購入量を見ると、合計 97.8Ｌとなり、油種別ではガソリンが 58.5Ｌ、軽油が 34.3Ｌと多い。

図III-11 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：201 世帯、灯油：46 世帯、軽油 95 世帯、Ａ重油３世帯）。

表III-2 油種別月間購入量（当該油種の未購入世帯＝０Ｌとして集計）

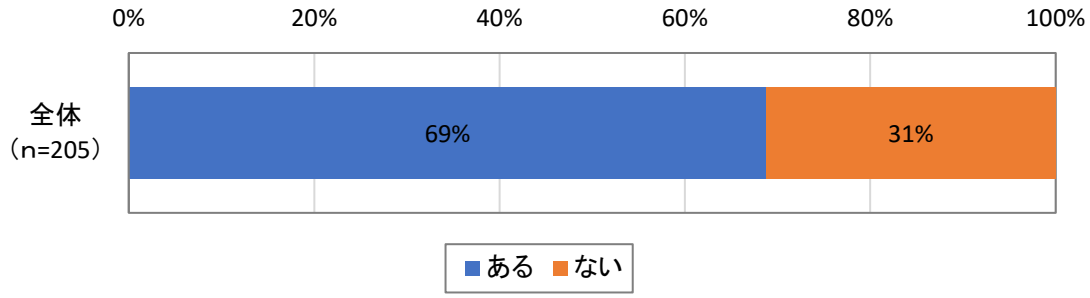
	ガソリン	灯油	軽油	Ａ重油	合計
全体（n=208）	58.5Ｌ	3.3Ｌ	34.3Ｌ	1.6Ｌ	97.8Ｌ

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

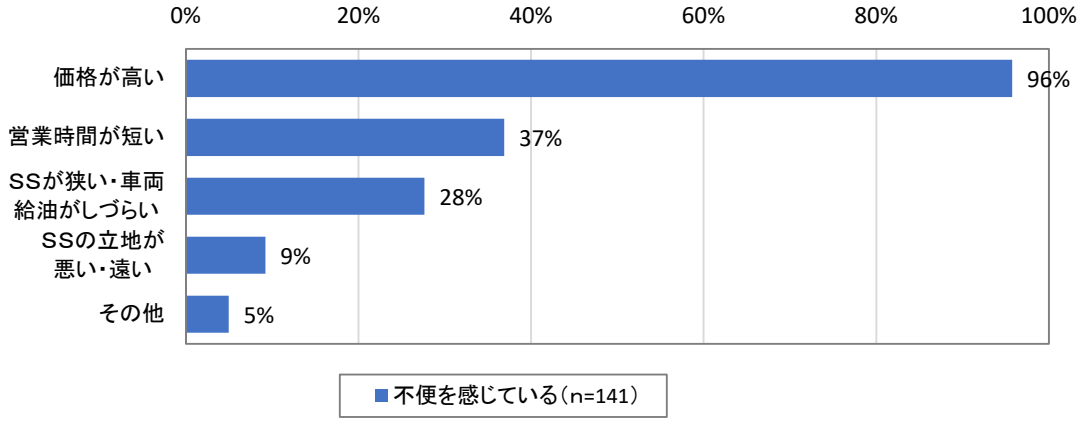
・回答世帯における石油製品の購入で不便を感じていることの有無は、多良間村全体では「ある」が 69%と３分の２以上を占めている。
・不便を感じている内容は「価格が高い」が 96%と最も多く、続いて「営業時間が短い」（37%）、「ＳＳが狭い、車両給油がしづらい」（28%）となっている。「その他」では、洗車サービスがないこと等、サービスに関する内容が挙げられている。

図III-12 石油製品の購入で不便に感じていることの有無



注　：集計母数は石油製品を購入していると回答した 205 世帯。

図III-13 石油製品の購入で不便に感じていることの内容



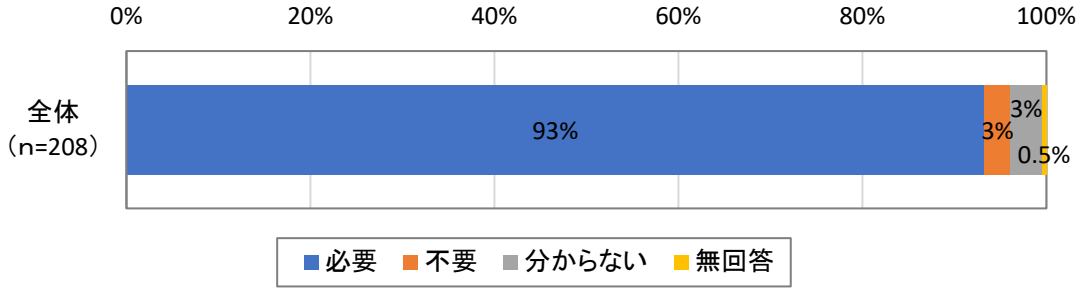
注　：集計母数は石油製品を購入する際に不便を感じていることが「ある」と回答した 141 世帯。

４）多良間村内のガソリンスタンドに求めること

① 多良間村内におけるガソリンスタンドの必要性

・多良間村内にガソリンスタンドが「必要」と回答した世帯は多良間村全体で 93%、「不要」と「分からない」はそれぞれ３％で、ほぼ全ての村民における共通認識として、村内にガソリンスタンドが必要と思われている。

図III-14 多良間村内におけるガソリンスタンドの必要性



② 多良間石油販売所におけるガソリン販売制限

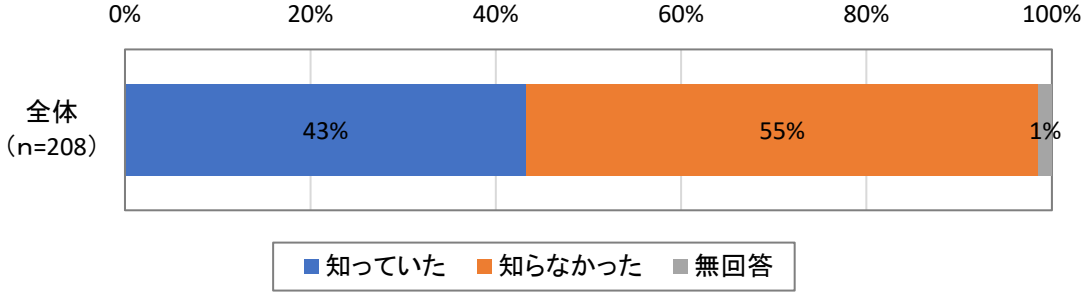
・多良間石油販売所では在庫不足から年に１～３回、ガソリンの販売制限が実施されているが、そのことを「知っていた」のは 43%であり、「知らなかった」（55%）の方がやや多い。

・多良間石油販売所が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」と回答した世帯は多良間村全体で 35%となっており、３割以上の世帯が販売制限下においてもガソリンを購入しなければならなかったことが分かる。

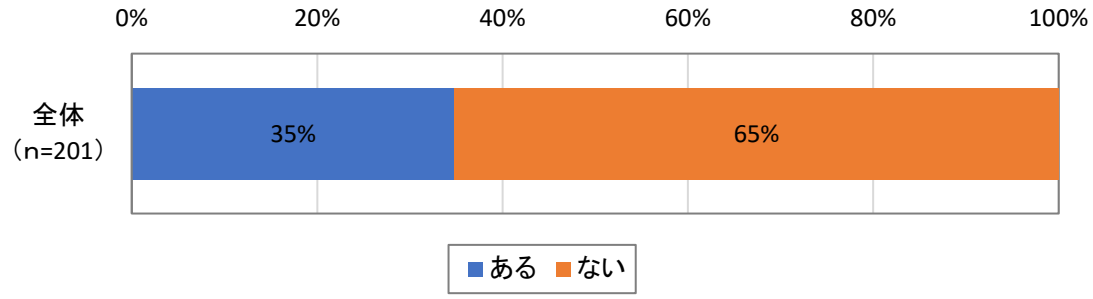
・多良間石油販売所が販売制限を実施していた際に給油をした感想は「不便だと感じた」が 73%と最も多く、次いで「仕方ないと思った」（47%）、「（島内の）ガソリンが尽きるのではと不安になった」（34%）と続く。

・島内のガソリン在庫量に余裕を持たせることで、販売制限を緩和することを目的に、多良間石油販売所に新たなタンクを設置することに「賛成」とする回答は 79%と多数を占める一方で、「反対」は２%、「分からない」は 17%となっており、明確な反対意見を持つ世帯は少ない。

図III-15 ガソリン販売制限の認知度

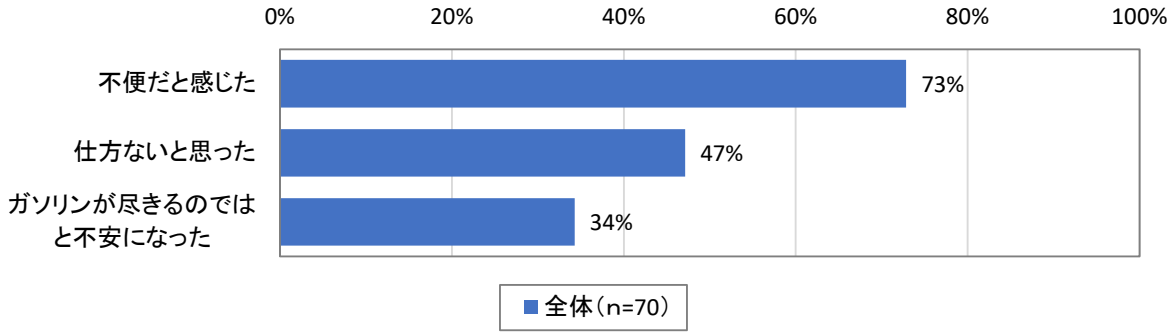


図III-16 ガソリン販売制限時における給油経験の有無



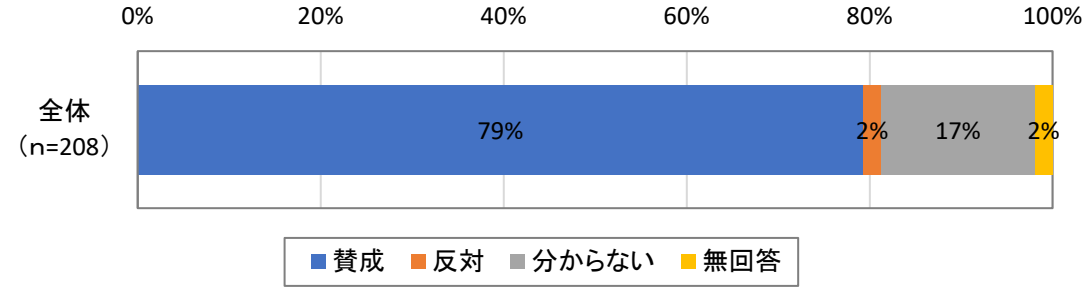
注　：集計母数はガソリンを購入していると回答した 201 世帯。

図III-17 多良間石油販売所によるガソリン販売制限実施時の感想



注　：集計母数は多良間石油販売所が販売制限を実施していた時にガソリンを購入した経験が「ある」と回答した 70 世帯。

図III-18 多良間石油販売所への新たなタンク設置の賛否

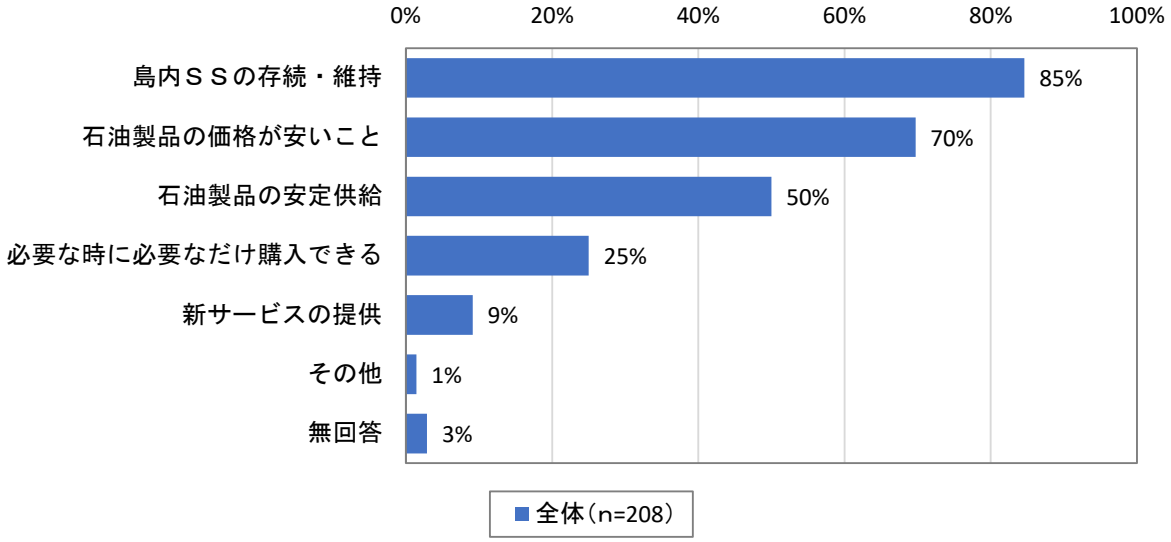


５）ＳＳ過疎地対策計画の策定にあたって特に考慮してほしいこと

・回答世帯がＳＳ過疎地対策計画の策定にあたって特に考慮してほしいことは「島内ＳＳの存続・維持」が 85%と最も多く、次いで「石油製品の価格が安いこと」（70%）、「石油製品の安定供給（在庫不安の解消）」（50%）と続き、総じて多良間村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」「車内のゴミ回収」「窓ふき」「タイヤの空気入れ」などの意見が見られた。「その他」の意見としては「再エネの導入」「島内にもう１SS 整備してほしい」「セルフＳＳの導入」などの意見が見られた。

図III-19 ＳＳ過疎地対策計画の策定にあたって特に考慮してほしいこと



２．村内主要事業者アンケート調査

（１）調査概要

村内事業者の石油製品需要や地域内のＳＳのニーズを把握するため、以下の通りアンケート調査を実施した。

調査対象・方法・回収状況	調査項目
・多良間村内に所在する事業者を対象としたアンケート調査 ・郵送配布・郵送回収 ・配布数 26 事業者、回収数 7 事業者、回収率 26.9%	・基本属性（所在地区、従業員数、業種） ・自動車等の保有状況、給湯器・ボイラーの燃料種別 ・購入油種・用途 ・ガソリン・灯油・軽油・Ａ重油の購入費・購入量 ・石油製品の購入において不便なこと ・村内ガソリンスタンドの必要性 ・ガソリンの販売制限の認知度、販売制限時の給油有無、感想 ・タンクローリーによるガソリン輸送導入の是非 ・ＳＳ過疎地対策計画への意見 ・多良間村のエネルギー政策への自由回答

（２）調査結果概要

表III-3 調査結果概要

調査項目	内容
①基本属性	・回答事業者の自動車（バイク・原付含む）保有台数は平均では 6.4 台であった。 ・回答事業者の給湯器・ボイラーの燃料は「ＬＰガス」が４事業者と最も多く、次いで「灯油」「電気」「その他」（それぞれ１事業者）。
②石油製品の購入実態	**【事業所で購入している油種・用途】** ・石油製品の購入状況は、ガソリンが５事業者と最も多く、次いで軽油３事業者、灯油１事業者の順となっており、Ａ重油の購入はない。 ・使用機器のうち、ガソリンは「軽乗用車・軽トラック」での利用が４事業者で最も多い。軽油は、「トラック」での利用が２事業者で最も多い。
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】** ・石油製品の購入で不便を感じていることの有無は、「ある」が２事業者、「ない」が４事業者となっており、不便を感じているのは少数。 ・なお、不便に感じていることとして「営業時間が短い」「ガソリンスタンドの立地が悪い・遠い」が挙げられていた。 **【多良間村内におけるガソリンスタンドの必要性】** ・多良間村内におけるガソリンスタンドの必要性について、「必要」と回答した事業者は６事業者で、無回答を除く全ての事業者が「必要」と回答しており、必要性は高い。 **【ガソリンの販売制限の認知度、感想】** ・多良間石油販売所が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３事業者であり、「知らなかった」３事業者と同数である。 ・多良間石油販売所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」と回答した事業者は２事業者。

調査項目	内容
	・販売制限を実施していた際に給油した感想は、「仕方ないと思った」が２事業者、「不便だと感じた」が１事業者となっており、多良間石油販売所がガソリンの販売制限を実施していた際に給油した事業者は、ある程度納得していたと思われる。 **【新たなタンク設置の是非】** ・島内のガソリン在庫量に余裕を持たせるため、多良間石油販売所に新たなタンクを設置することに、回答した全ての７事業者が「賛成」している。
④その他	**【ＳＳ過疎地対策計画への意見】** ・ＳＳ過疎地対策計画を策定するに際して特に考慮してほしいことは、「石油製品の安定供給」が６事業者で最も多く、次いで「島内給油所の維持・存続」（４事業者）、「石油製品の価格が安いこと」（３事業者）、「必要な時に必要なだけ購入できる」（２事業者）と続いており、総じて「石油製品の安定的な購入」を求めている。

３．石油販売・流通関係事業者へのヒアリング調査

（１）株式会社多良間興産

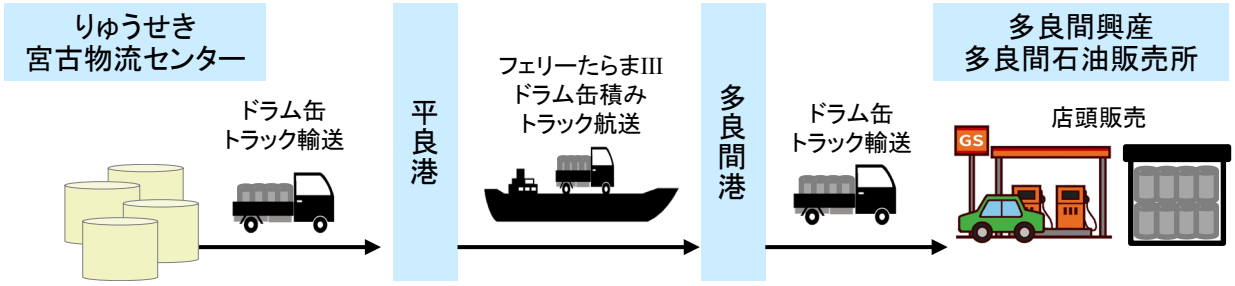
表III-4 調査結果

<table>
<tr><th>調査項目</th><th>調査結果</th></tr>
<tr><td>石油販売事業の概要・施設等の状況</td><td>・多良間村内唯一のＳＳである多良間石油販売所を運営。
・ガソリン・軽油をポータブル計量機で販売。
・灯油・軽油・Ａ重油は屋外タンク（それぞれ５KL、40KL、20KL）を保有しており、タンクローリー・ミニローリーによる配達販売を実施。
・この他、電力向けＡ重油の販売をりゅうせきから受託し、専用のローリーで配送している（以下の記載には含まない）。
・ガソリン地下タンクを保有しておらず、危険物屋内貯蔵所にてガソリン充填ドラム缶を 70 本（14KL）貯蔵可能。</td></tr>
<tr><td>需要動向</td><td>【ガソリン】
・ここ５年間の需要が増加傾向にあるのは、令和８年度から始まる国営かんがい排水事業「多良間地区」の前段階として土地改良工事が行われており、島外事業者の車両給油が増加していることによるもの。
・令和７年度までは現状の増加率が継続し、令和８年度以降は令和７年度から 10%増加し、同量の需要が 10 年間継続すると見込んでいる。
【灯油】
・公共施設・一般家庭のボイラー燃料、葉タバコ農家の需要が中心。
・一般家庭のボイラー燃料のＬＰガスへの切り替え、葉タバコの転作の推進に伴う農家の需要減により灯油需要は著しく減少している。
・今後５年間で現在の販売量の８割程度の水準になると見込んでいる。
【軽油】
・土木建設業者の重機用燃料や、農家の農機具用燃料としての需要の他、製糖工場にも配達販売を行っている。
・需要動向は公共事業の動向に左右され、令和７年度までは現状の増加率が継続し、令和８年度以降は令和７年度から 20%増加し、同量の需要量が 10 年間継続すると見込んでいる。
【Ａ重油】
・製糖工場のボイラー用燃料及び漁船への供給がメイン。製糖工場の稼働状況に左右され、12 月～３月にかけて需要が増加する。
・令和４年度は製糖工場の操業初年度で故障が多く、需要が増加した。令和６年度以降は令和５年度と同程度の販売量を見込んでいる。
過去５年間の油種別年間販売量
<table><tr><th>年度</th><th>ガソリン</th><th>灯油</th><th>軽油</th><th>Ａ重油</th></tr><tr><td>令和元年度</td><td>276KL</td><td>100KL</td><td>643KL</td><td>149KL</td></tr><tr><td>令和２年度</td><td>281KL</td><td>96KL</td><td>712KL</td><td>87KL</td></tr><tr><td>令和３年度</td><td>289KL</td><td>81KL</td><td>763KL</td><td>61KL</td></tr><tr><td>令和４年度</td><td>297KL</td><td>70KL</td><td>785KL</td><td>131KL</td></tr><tr><td>令和５年度</td><td>290KL</td><td>45KL</td><td>757KL</td><td>88KL</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>石油製品の仕入実態</td><td>【ガソリン】
・固定式ガソリンタンクを保有していないため、ドラム缶での仕入となっている。
・トラックに空ドラム缶 21 本を積載して、フェリーたらまⅢを使用して車両を宮古島まで航送し、りゅうせき宮古物流センターにてドラム缶にガソリンを充填してもらい、返送される。
・フェリー航送時は往復ともに乗務員は乗船しない。</td></tr>
</table>

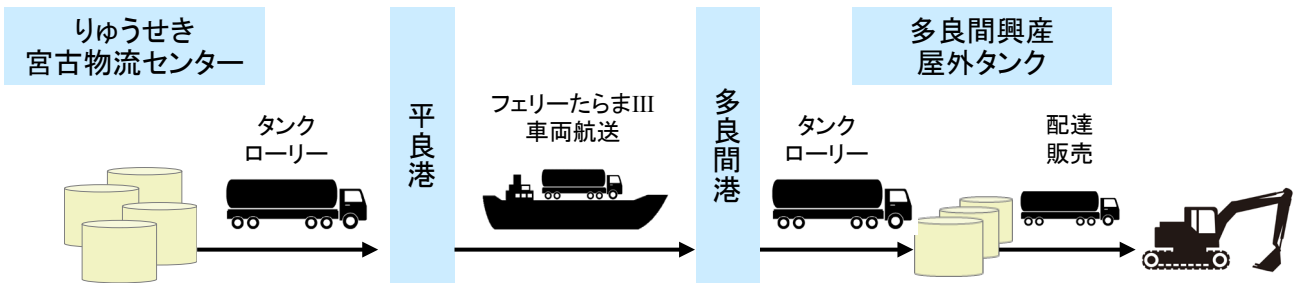
調査項目	調査結果
	・多良間港に到着したドラム缶積みトラックは、多良間興産の従業員が多良間港にて引き取り、多良間石油販売所まで輸送する。 ・多良間石油販売所ではトラックからフォークリフトでドラム缶２本ずつ屋内貯蔵所に荷卸し、保管する。 **【灯油・軽油・Ａ重油】** ・軽油専用 20KL ローリー、灯油・軽油・Ａ重油混載 14KL ローリーを使用し、フェリーたらまⅢを使用してローリーを宮古島まで航送し、りゅうせき宮古物流センターにてローリーに充填してもらい、返送される。 ・フェリー航送時は往復ともに乗務員は乗船しない。 ・多良間港に到着したタンクローリーは、多良間興産の従業員が引き取り、港近くの屋外タンクに充填する。
石油製品の流通における問題点・課題	・ドラム缶によるガソリン仕入の荷役作業負担、ＳＳでのドラム缶の取り回し作業負担が大きい。 ・危険物屋内貯蔵所の貯蔵可能数量がドラム缶 70 本（14KL）で、事前に在庫の積み増しを行っても、荒天によるフェリーの欠航、ドック期間中の運休時は仕入が滞るため、在庫量が不足し、販売制限を実施することがある。 ・販売制限は毎年少なくても１回、多いと３回程度実施している。 ・多良間村では令和８年度に国営かんがい排水事業「多良間地区」の開始が予定されており、一般車両の使用も増加し、ガソリン需要が増加する可能性が高く、令和７年度末までに何らかの方法で在庫量を増やすことが求められ、ガソリンの貯蔵・供給体制の変更が課題である。
問題点・課題解決に向けた方策	・ガソリン地下タンクの整備はＳＳの移転が必要で 1.5 億円以上の設備投資がかかること、コンボルトタンクは重量が 20ｔ以上あり輸送ができないことにより導入は困難。 ・コンテナ型地上タンクの導入により、固定式ガソリンタンクを導入し、タンクローリーによる仕入に変更することを希望する。 ・ガソリンはりゅうせきのタンクローリーによる持ち届けを希望するが、対応が難しい場合は、自社ローリーの使用も検討する。

図Ⅲ-20 仕入時の輸送経路・輸送方法

【ガソリン】



【灯油・軽油・Ａ重油】



多良間石油販売所

計量機（レギュラー）

計量機（軽油）

危険物屋内貯蔵所

ドラム缶の積み下ろし

多良間興産保有のトラック

注：トラックはりゅうせき宮古支店にて撮影

（２）株式会社りゅうせき　宮古支店

表III-5 調査結果

調査項目	調査結果
石油販売事業の概要・施設等の状況	・沖縄県浦添市に本社を置く、ＥＮＥＯＳ系列特約店。 ・県内に直営 40SS、販売店 52SS を展開。 ・宮古支店は従業員 49 名で運営されており、宮古物流センターを併設し、石油製品の充填配送、航空機への燃料給油、海上バージ船給油の他、ガス工事等も行っている。 ・宮古島の他、現在は架橋されている伊良部島、下地島、池間島に加え、多良間島の計 16SS に対して、宮古物流センターから石油製品の供給を行っている。 ・りゅうせき宮古物流センターには、ハイオク・レギュラー・灯油・軽油・Ａ重油の屋外タンクを保有しており、沖縄本島油槽所からタンカーで石油製品を仕入れ、14～16KL の白油ローリーを使用してＳＳに配送を行うとともに、灯油・軽油・Ａ重油は需要家への配送も実施している。
多良間興産への石油製品の流通における問題点・課題	・空ドラム缶の引き取り及び充填済みドラム缶の積載に伴い、平良港で待機時間が生じることによる業務ロス、宮古物流センターと平良港間の移動のために物流センター車両による送迎が必要となり、２名拘束による業務ロスが発生している。 ・また、ドラム缶への充填作業はローリー出荷に比べて作業負担が大きく、ドラム缶の手配や洗浄等の作業負担も生じている。 ・夏場の荒天によるフェリーの欠航時やドック期間中の運休時におけるガソリンの在庫不足への対応が課題。
問題点・課題解決に向けた方策	・コンテナ型地上タンクを導入する場合、ガソリンの荷姿をドラム缶からタンクローリーに変更することは可能。 ・ただし、自社タンクローリーによる持ち届けは、宮古島全体の配送計画を考慮して慎重に検討する必要がある。多良間興産・りゅうせきの双方の車両を使用することが現実的。

ローリー出荷レーン

屋外タンク

（３）合資会社多良間海運

表III-6 調査結果

調査項目	調査結果
事業の概要・施設等の状況	・宮古島市に本社を置く、第三セクターの海運会社。 ・宮古島の平良港と多良間島の多良間港間で旅客フェリーを運航。
危険物輸送の概要	・旅客船での危険物（ガソリン・ＬＰＧ）輸送は禁止されているが、旅客数が 25 人以下であれば、危険物運送及び貯蔵規則（以下、危規則）の第７条の規定に基づき、危険物を輸送することが可能で、現状では旅客数 25 人以下の航海で危険物を輸送している。 ・車両甲板には危険物の積載スペースを定めており、最もランプに近い場所に設定している。 ・ガソリンはドラム缶 21 本を積載したトラックを航送し、ＬＰＧは専用の網コンテナでボンベを輸送している。ドラム缶積載トラックの乗務員はフェリーには同乗せず、車両のみの航送を行っている。 ・ガソリンの輸送量は制限なし、ＬＰＧの輸送量は 3,000kg 未満としている。運用上、ガソリンとＬＰＧを同一航海で輸送することはなく、輸送依頼が重なった場合は、どちらかのみを輸送している。 ・フェリーたらまⅢの旅客数が 25 人を超えるのは、年間 10 回程度であり、ほとんどの場合危険物を輸送することが可能。令和５年 10 月からの１年間で旅客数が 25 人を超えたのは７回。旅客数が 25 人を超えるのは、多良間島のイベント等によるもので、予測は可能。 ・灯油・軽油・Ａ重油は消防法では危険物であっても、危規則では危険物ではなく、旅客フェリーでのタンクローリー航送の制限はない。 ・現状では、ローリーの乗務員はフェリーに同乗せず、車両のみ（14KL ローリー（灯油・軽油・Ａ重油）、20KL ローリー（軽油専用、Ａ重油専用））を航送している。
ガソリンを積載したタンクローリーの航送への対応	・ガソリンを積載したタンクローリーの航送に関して、多良間海運としては危規則 36 条２項の危険物積載タンクローリーの特例申請を行う意向はなく、旅客数を 25 人以下の場合に輸送する対応としたい。 ・現状と同様に、ＬＰＧとの混載はできないが、月間５回程度であれば、ガソリンを積載したタンクローリーの輸送は可能である。 ・ガソリンは危険物であり、タンクローリーという特殊車両の航送になった場合、多良間海運としてはドライバーの同乗を航送の条件としたい。

フェリーたらまⅢ

フォークリフトによる荷積み

（４）沖縄県 企画部 地域・離島課

沖縄県では、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ために、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石油製品輸送等補助事業を実施している。

補助対象経費は、海上運賃、倉入料、桟橋通過料、積地・揚地荷役料となっており、補助率・補助額は以下の通り。

表III-7 石油製品輸送等補助事業の内容・補助率・補助額

補助対象経費	内容	補助率・補助額
海上運賃	・沖縄本島～当該離島間の海上輸送費 ※多良間島で販売されている石油製品の場合 沖縄本島～宮古島までの海上輸送費（りゅうせき） 宮古島～多良間島までの海上輸送費（多良間興産）	100%補助
倉入料	・入荷港から事務所までの運搬に要する経費、コンテナ及びドラム缶の購入費、ドラム缶充填費、フォークリフト及びユニックの購入費、ドラム缶による貯蔵に必要な施設の経費などの離島特有の経費 ※ガソリンの輸送形態別・島別に設定されており、多良間島はドラム缶輸送の島として 12 円/Ｌの倉入料が設定されている。	主にタンクローリー輸送の島：２円/Ｌ 主にコンテナ輸送の島：７円/Ｌ 主にドラム缶輸送の島：12 円/Ｌ ※宮古島・石垣島・久米島でのコンテナによる輸送は 0.75 円/Ｌ
桟橋通過料	・当該埠頭を管理する市町村の条例により徴収される料金 ※宮古島市港湾施設管理条例に設定されている「港湾荷役料」で 0.011 円/Ｌ。	100%補助
積地荷役料	港湾運送事業法第９条の規定により届出された料金 ※南北大東島のみ該当	100%補助
揚地荷役料	船舶から島内へ荷揚げするのに要する経費で、北大東村港湾荷役手数料徴収条例及び南大東村港湾荷役手数料徴収条例により徴収される荷役手数料 ※南北大東島のみ該当	100%補助

上記のうち、倉入料は石油製品の輸送形態に応じて設定されており、多良間島は主にドラム缶輸送の島として 12 円/Ｌの倉入料単価が設定されている。多良間村のレギュラーガソリンの輸送形態がタンクローリー輸送に変更される場合、補助額が変更される可能性があり、その方向性を沖縄県に確認した結果は以下の通り。

・多良間村のレギュラーガソリンの輸送形態がタンクローリーに変更となった場合、倉入料は主にタンクローリー輸送の島の単価（２円/Ｌ）となる可能性が高い。

４．村内の石油製品需要の現状及び将来需要予測、地域のＳＳに対するニーズの整理

（１）村内の石油製品需要の現状及び将来需要予測

１）多良間村の石油製品需要の現状

多良間村の石油製品需要の現状は、多良間興産の石油製品の販売量と同一で、下表の通り。

表III-8 過去５年間の油種別年間販売量

年度	ガソリン	灯油	軽油	Ａ重油	合計
令和元年度	276KL	100KL	643KL	149KL	1,168KL
令和２年度	281KL	96KL	712KL	87KL	1,176KL
令和３年度	289KL	81KL	763KL	61KL	1,194KL
令和４年度	297KL	70KL	785KL	131KL	1,283KL
令和５年度	290KL	45KL	757KL	88KL	1,180KL

２）多良間村の石油製品の将来需要予測

① 需要予測の方法

多良間村では、令和８年度に開始予定の国営かんがい排水事業「多良間地区」により、ガソリン・軽油需要が増加する見込みである。そこで、令和６年 12 月に内閣府沖縄総合事務局土地改良総合事務所宮古支所にガソリン・軽油の需要に関連する指標（工事に携わる人員数や車両台数等の見込に関するデータ等）について確認したところ、現在は事業の計画策定段階のため、関連する指標の具体的な内容は提供できないとのことであった。

そのため、多良間興産へのヒアリング調査結果及び国の需要予測の数値（「2024～2028 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）を組み合わせて多良間村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 III-10）は、当該年度を含む直近５年間の需要予測しかないが、その５年間の年率が今後 20 年間の年率と同程度であると見込んで試算した。

表III-9 多良間興産による将来的な石油製品の需要見込

油種	需要見込
ガソリン	・ここ５年間の需要が増加傾向にあるのは、令和８年度から始まる国営かんがい排水事業「多良間地区」の前段階として土地改良工事が行われていることにより、島外事業者の車両給油が増加していることによるもの。 ・令和７年度までは現状の増加率が継続し、令和８年度以降は令和７年度から10%増加し、同量の需要量が 10 年間継続すると見込んでいる。
灯油	・一般家庭のボイラー燃料のＬＰガスへの切り替え、葉タバコの転作の推進に伴う農家の需要減により灯油需要は著しく減少している。 ・今後５年間で現在の販売量の８割程度の水準になると見込んでいる。
軽油	・年間推移では、令和３年度に需要量が増加し、以後横ばいとなっている。 ・令和７年度までは現状の増加率が継続し、令和８年度以降は令和７年度から20%増加し、同量の需要量が 10 年間継続すると見込んでいる。
Ａ重油	・製糖工場の稼働状況に左右され、毎年 12 月～３月にかけて需要が増加する。 ・令和６年度以降は令和５年度と同程度を見込んでいる。

表III-10 2024～2028 年度石油製品需要見通し

	実績	実績見込	見通し	見通し	見通し	見通し	見通し	年率
年度	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2023/2028
ガソリン	44,774	44,493	43,116	42,127	41,068	40,156	39,065	-2.6%
灯油	12,249	11,643	12,206	11,741	11,346	10,899	10,506	-2.0%
軽油	31,665	31,278	30,991	30,810	30,589	30,420	30,107	-0.8%
Ａ重油	10,421	9,806	9,613	9,255	8,894	8,556	8,205	-3.5%

出典：「2024～2028 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）

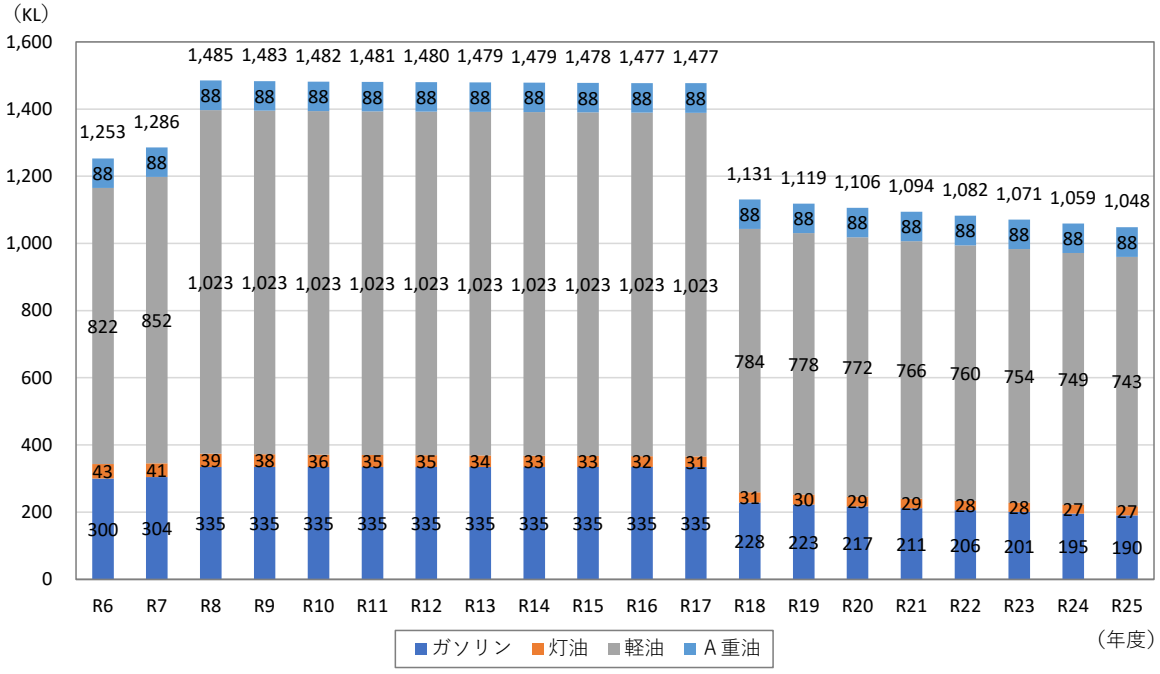
表III-11 需要予測の方法

油種	需要予測の方法
ガソリン	・令和７年度までは令和元年度～５年度までの増加率のまま需要量が増加する。 ・令和８年度の需要量は令和７年度から 10%増加し、令和 17 年度まで同需要量が継続する。 ・令和 18 年度の需要量は令和７年度から全国の年率に応じて 10 年間減少した数値とする。令和 19 年度以降の需要量は全国の年率に応じて減少するものとする。
灯油	・令和 10 年度に令和５年度の８割の水準まで同率で減少する。 ・令和 11 年度以降は全国の年率に応じて減少する。
軽油	・令和７年度までは令和元年度～５年度までの増加率のまま需要量が増加する。 ・令和８年度は令和７年度から 20%増加し、令和 17 年度まで同需要量が継続する。 ・令和 18 年度の需要量は令和７年度から全国の年率に応じて 10 年間減少した数値とする。令和 19 年度以降の需要量は全国の年率に応じて減少するものとする。
Ａ重油	・製糖工場の生産量は安定し、Ａ重油の需要も安定するとして、令和５年度の需要量のまま継続して推移する。

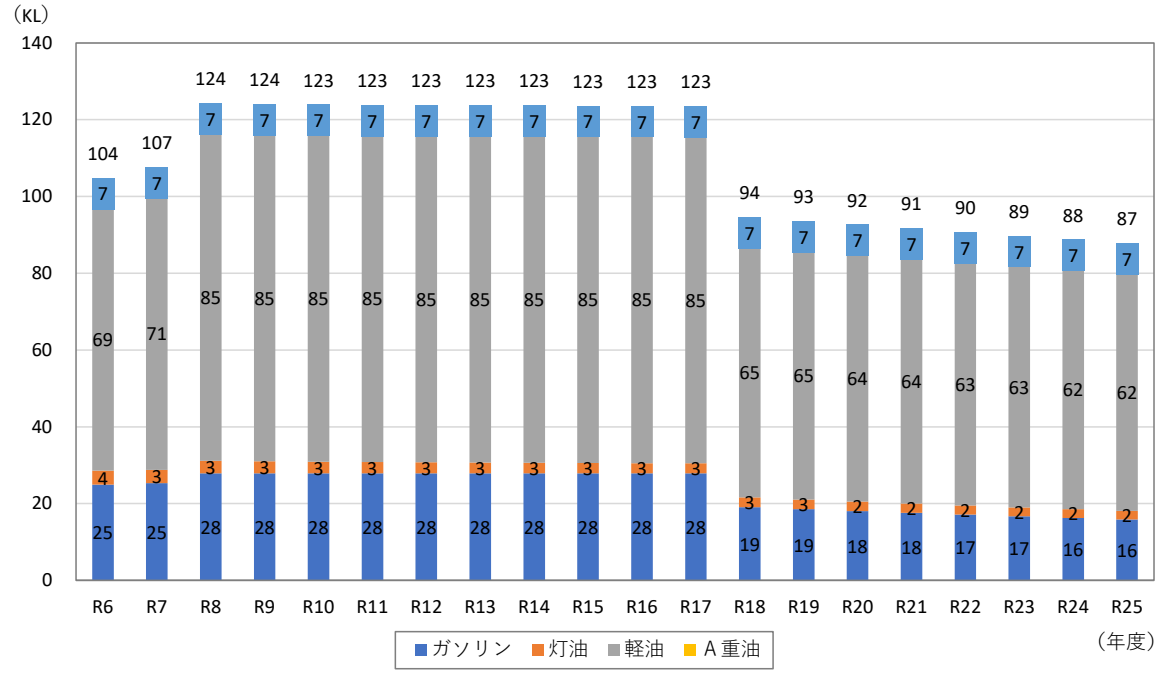
② 需要予測結果

今後 20 年間の需要予測を行った結果は下図の通り。令和８年度～17 年度までは国営かんがい排水事業「多良間地区」の実施により、ガソリンが年間 335KL、軽油が年間 1,023KL となり、全油種で年間 1,400KL・月間 120KL 超の需要を見込んでいる。しかし、同事業終了後は急激に需要が減少していく予測となった。

図III-21 多良間村の石油製品の今後 20 年間の需要予測（年間）



図III-22 多良間村の石油製品の今後 20 年間の需要予測（月間）



（２）地域のＳＳに対するニーズの整理

■村民は「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約７割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。

■村民・村内事業者ともに多良間村内にＳＳが必要と認識している

回答のあった世帯の 93%、回答のあったほぼ全ての村内事業者（７事業者中６事業者、残りの１事業者は無回答）が多良間村内にＳＳが必要と回答しており、村内のほぼ全員の共通認識としてＳＳが必要とされている。

■在庫不足によるガソリンの販売制限の村民の認知度は半数弱であり、かつ、ガソリン購入世帯の３割以上が販売制限時にガソリンを給油したことがある

回答のあった世帯の 43%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 35%が販売制限時にガソリンを給油し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としては、「不便だと感じた」（73%）が最も多く、「仕方ないと思った」（47%）、「（島内の）ガソリンが尽きるのではと不安になった」（34%）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。

■村民・村内事業者ともに新たなタンクの設置に対して多くが「賛成」している

回答のあった世帯の 79%、回答のあった全ての村内事業者が、島内のガソリン在庫量に余裕を持たせるため、多良間石油販売所に新たなタンクを設置することに「賛成」と回答している。なお、賛成していない世帯においても、「反対」は２%、「分からない」が 17%と、明確な反対意見を持つ世帯は少ない。

■ＳＳ過疎地対策計画に対して、村民は「島内ＳＳの存続・維持」「価格が安いこと」「石油製品の安定供給」を求め、村内事業者は「石油製品の安定供給」を求めている

回答のあった世帯がＳＳ過疎地対策計画に求める事項は「島内ＳＳの存続・維持」が 85%と最も多く、次いで「石油製品の価格が安いこと」（70%）、「石油製品の安定供給」（50%）となっており、総じて多良間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。

回答のあったほぼ全ての村内事業者は「石油製品の安定供給」を求めている。

Ⅳ. 多良間村における石油製品供給体制の問題点・課題と解決方策の検討

１．多良間村における石油製品流通の問題点・課題

■多良間村内にはガソリンタンクがないためタンクローリー輸送によるガソリンの仕入ができずドラム缶による仕入を行っている

ガソリンのタンクローリー輸送を行うためには、受入側に固定式ガソリンタンクが必要であるが、多良間興産は固定式ガソリンタンクを所有していないため、タンクローリー輸送によるガソリンの仕入ができず、ドラム缶による仕入を行っている。

■ガソリン充填ドラム缶の取り扱いは煩雑であり、かつ、人員の負担も大きい

多良間興産の従業員がガソリン充填ドラム缶をトラックに積載する際は、フォークリフトでの取り回しが必要となるほか、危険物屋内貯蔵所からポータブル計量機まではリフターを使用して移動する必要があるなど人員の作業負担が大きい。

また、仕入先のりゅうせきにおいても、ドラム缶の充填作業や手配、洗浄等において作業負担が生じている。

■現状の多良間石油販売所の敷地ではガソリン地下タンクを整備できない

ガソリンスタンドの固定式ガソリンタンクは地中に埋める地下タンクが一般的だが、現状の多良間石油販売所の敷地面積では、重機による設置工事が行えず、地下タンクを整備することができない。

そのため、地下タンクを整備するためには、給油所の移転が必要となるが、給油所の移転には土間工事や事務所の新設工事などが必要となり、1.5 億円を超える設備投資が必要となることから、実現は困難である。

■ガソリン屋外タンクを給油所に整備するためには、ＳＳ過疎地対策計画の策定が必要

ガソリン屋外タンクを給油所に整備するためには、ＳＳ過疎地対策計画の策定が必要であり、当該ＳＳ過疎地対策計画において容量・場所・需要量について住民合意を得ること、ハザードマップで示された災害の危険箇所を避ける又は対策がなされた場所での設置であることなどが求められる。

■ガソリンの在庫可能量が 14KL しかなく、荒天によるフェリーの欠航やドック期間の運休などにより、ガソリンの供給が途絶え、在庫不安による販売制限を行わなければならない

多良間興産の危険物屋内貯蔵所はドラム缶 70 本（14KL）しか貯蔵できない。

多良間興産では十分な在庫を確保するため、高頻度で仕入（仕入ロットは 21 本＝4.2KL）を行っており、特に荒天が予想される場合やドック期間の前には在庫が最大（14KL）となるような対応を行っているが、荒天によるフェリーの欠航やドック期間中の運休などにより在庫不安が生じ、年間１～３回程度の販売制限を余儀なくされる状況にある。

■令和８年度に開始予定の国営かんがい排水事業「多良間地区」により、ガソリン需要は増加する見込みであり、現状のガソリンの貯蔵・供給体制では更なる在庫不足・供給不安に陥る可能性が高い

多良間村では、令和８年度に国営かんがい排水事業「多良間地区」の開始が予定されている。工事に使用するトラックや重機等の燃料は軽油が多いが、一般車両の使用も増加する見込みであることから、令和８年度以降、ガソリン需要は現状より増加する可能性が高い。

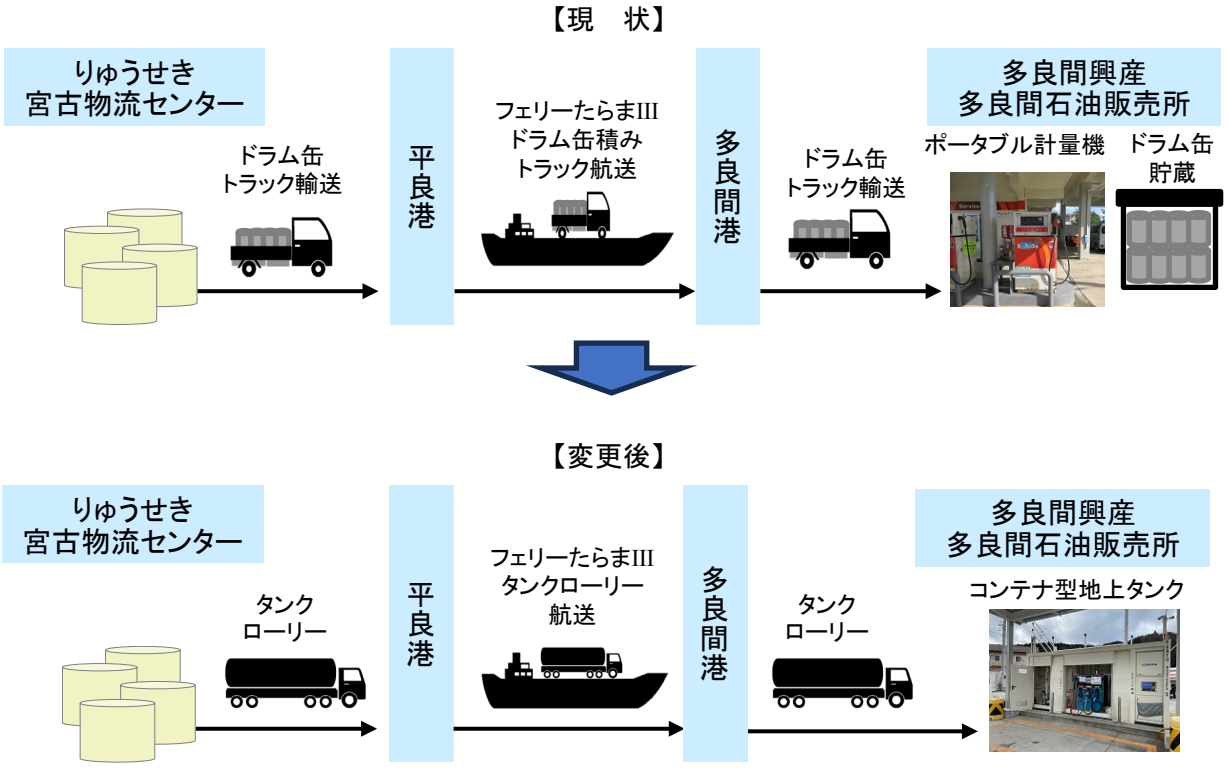
現状のガソリンの貯蔵・供給体制のままでは更なる在庫不足・供給不安に陥る可能性が高く、遅くとも令和７年度末までには何らかの方法でガソリンの貯蔵可能量（＝在庫量）を増やすことが求められ、ガソリンの貯蔵・供給体制の変更は喫緊の課題となっている。

２．問題点・課題を解決するための方策

（１）解決方策の全体像

上記の問題点・課題を解決するための方策として、コンテナ型地上タンクを導入し、タンク容量を大型化してガソリンの在庫量を増やすとともに、タンクローリー輸送によるガソリンの仕入を可能にすることで、ガソリンの在庫不足・供給不安を解消し、仕入の作業負担を軽減するための流通改善を行う。

図Ⅳ-1 コンテナ型地上タンクの導入による流通改善



（２）コンテナ型地上タンクの導入

コンテナ型地上タンクは、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ング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。タンク・配管・漏えい検知装置はドイツ製、フィリングリミッター（荷卸し時のオーバーフロー自動防止装置）はフランス製、それ以外は日本製となっている。

コンテナ型地上タンクを多良間村に輸送し、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地上タンクは既に長野県売木村に導入されている既存の 20ft コンテナ（自動車燃料用、総タンク容量 17.8KL＝内訳 9KL、3.5KL、5.3KL）に

加え、新形状の 20ft コンテナ（総タンク容量約 21KL＝内訳約 11KL、約 5KL、約 5KL）の２種類となる。

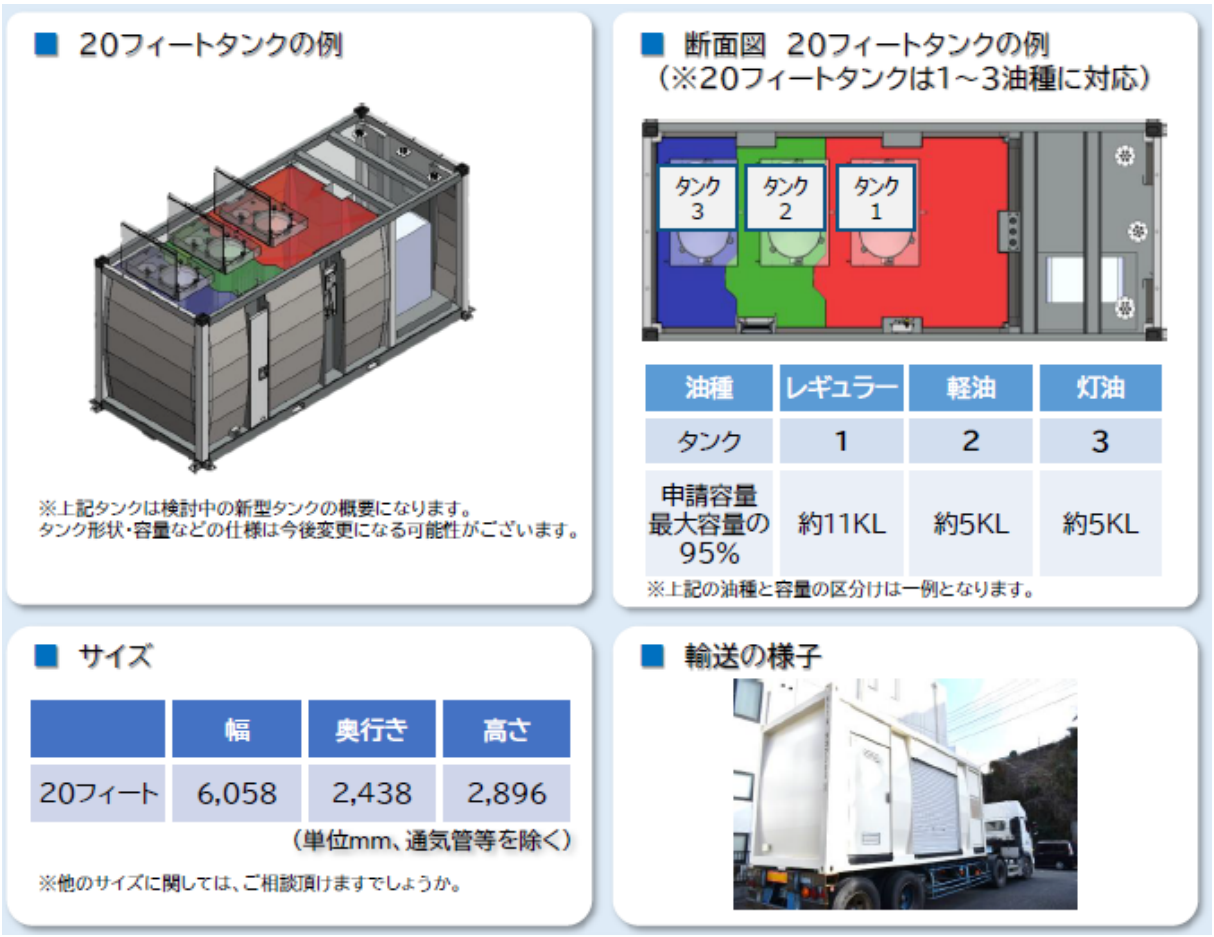
図Ⅳ-2 長野県売木村に導入されている既存の 20ft コンテナ型地上タンクの概要

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：コモタ株式会社提供資料

図Ⅳ-3 新形状の 20ft コンテナ型地上タンクの概要



出典：コモタ株式会社提供資料

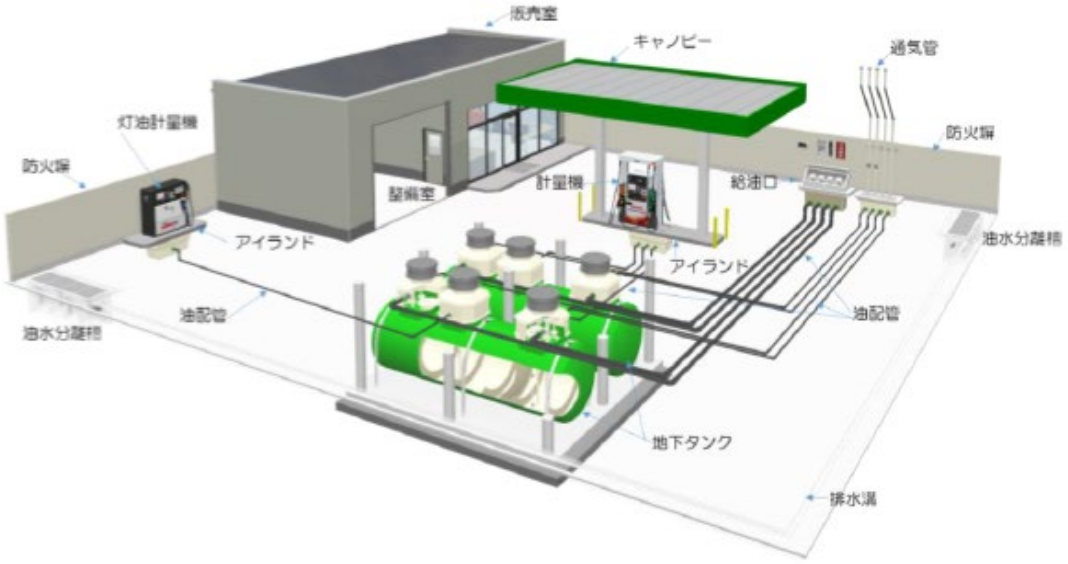
他の固定式ガソリンタンクの設置は、以下の理由から困難である。

【地下タンク（通常のガソリンスタンドと同じ形式）】

地下タンクでガソリンを貯蔵する一般的な形式。県内離島でもタンクローリーでガソリンを仕入れている離島（例：宮古島、石垣島など）では地下タンクが導入されている。

多良間石油販売所の現状の敷地では地下タンク設置工事を行う敷地面積が不足しており、ＳＳの移転が必要となる。ＳＳの移転には、土間工事や事務所の新設工事などが必要となり、1.5億円を超える設備投資が必要となることから、実現は困難である。

図Ⅳ-4 地下タンクによる貯蔵を行う通常のガソリンスタンド



出典：「ＳＳ過疎地対策ハンドブック」（経済産業省資源エネルギー庁　令和４年６月　第３版）

【コンボルトタンク（鉄筋コンクリート被覆構造の屋外貯蔵タンク）】

鉄筋コンクリート被覆による強固な構造の地上タンクで、耐火機能や外部からの衝撃への強さを備えた屋外貯蔵タンクとして評価を受けている。

容量約15KLのタンクで重量が約20.6ｔとなり、重量が大きいため多良間島では海上輸送・陸上輸送の手段がない。また、現在の給油所の敷地では設置工事が困難である。

図Ⅳ-5 コンボルトタンク（沖縄県座間味島）

（３）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。

⑴ 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

⑵ 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

⑶ 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

⑷ 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

⑸ 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

⑹１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。

多良間村は以下の通り、上記の規定を満たしている。

・多良間村は「⑸ 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。
・多良間村では令和６年度に「ＳＳ過疎地対策計画」を策定する予定である。
・設置しようとする場所（多良間興産多良間石油販売所）はハザードマップで示された津波浸水想定区域に含まれているが、設置するコンテナ型地上タンクは、ホールアンカーを８本打設するのに加え、コンテナが浮き上がらないように、コンテナ周辺をコンクリートで固めて固定するため、想定される災害危険への対策が講じられ、危険性が十分に低減される見込みである。
・多良間村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。

（４）コンテナ型地上タンクのタンク容量を大型化することによる在庫量の増大

コンテナ型地上タンクのタンク容量を大型化することで、多良間興産多良間石油販売所のガソリンの在庫量を増加させ、島内需要に見合った在庫量を確保する。令和８年度に開始される国営かんがい排水事業「多良間地区」によるガソリンの需要増も見込み、以下の通り必要タンク容量を算出した。

① １営業日当たりのガソリン販売量の算出

令和８年度のガソリン年間販売量を 334.6KL と推計していることから、ガソリン月間販売量は 27.9KL、多良間石油販売所の１営業日当たりのガソリン販売量は 1.08KL（休業日を考慮し年間 310 日営業とした）となる。

表Ⅳ-1 １日当たりのガソリン販売量の算出

令和８年度のガソリン年間販売量	334.6KL	…Ａ
〃　　月間販売量	27.9KL	…Ｂ＝Ａ÷12 か月
〃　　日販売量	1.08KL	…Ｃ＝Ａ÷310 日

② 仕入間隔が最大となる期間における最大必要在庫量の算出

多良間海運へのヒアリング調査によると、令和７年度以降はドック期間が令和６年度までの 14 日から 16 日に長期化するとのことであり、更にドックを長崎で行うことから宮古島と長崎間の海象状況の悪化によりドックに要する期間が最大 20 日になる可能性があるとのことであった。この 20 日間をガソリンの仕入間隔が最大となる期間と見なし、この期間でも在庫が切れないような必要在庫量を算出する。20 日間には３日間の日曜日（＝多良間石油販売所の休業日）を含むため、ドック期間中には多良間石油販売所の営業日 17 日分（18.4KL）の在庫が必要となる。

加えて、ドック期間の前後の期間でＬＰＧボンベの輸送を優先する必要性や旅客数が 25 人を超える便が発生する可能性、仕入用タンクローリーの空き状況等の調整が必要なケースも含め、計２日間の仕入日の調整が可能なようにするため、更に２日分（2.2KL）の在庫を持つ想定で、最大必要在庫量を 20.5KL＝約 21KL と算出した。

表Ⅳ-2 最大必要在庫量の算出

ドック期間中最大 20 日間（17 営業日）の在庫量	18.4KL	…Ｄ＝Ｃ×17 日
仕入日の調整に必要な在庫量	2.2KL	…Ｅ＝Ｃ×２日
最大必要在庫量	20.5KL	…Ｄ＋Ｅ

※四捨五入の関係で小数点以下の数値は一致しない。

③ 必要タンク容量

コンテナ型地上タンクにガソリンを約 21KL 貯蔵するため、新形状の 20ft コンテナ型地上タンク（総容量約 21KL）でガソリンを貯蔵することを前提とする。

この場合、軽油の貯蔵に割くタンク容量が不足することから、軽油は現状の簡易計量機での店頭給油とする。軽油については、現状でもタンクローリーによる仕入を行っているため、ドラム缶仕入による作業負担増は発生していない。

（５）タンクローリーによるガソリンの仕入

コンテナ型地上タンクを導入することで、タンクローリーで輸送されたガソリンの受入が可能となるため、ガソリンの仕入時の荷姿をドラム缶・トラック輸送からタンクローリー輸送に変更する。

なお、ヒアリング調査によると、現状では、多良間興産及びりゅうせきの双方とも自社単独で多良間興産へのガソリンのタンクローリー輸送を行う車両の確保ができないとのことである。そのため、多良間興産及び仕入先であるりゅうせき双方が協力して、ガソリン仕入に使用するタンクローリーを確保する。

（６）フェリーたらまⅢによるガソリン積載タンクローリーの航送

フェリーたらまⅢでは、旅客船による危険物の輸送制限（旅客数が 25 人を超える場合）に抵触することはほとんどなく（令和５年 10 月～令和６年９月の１年間で旅客数が 25 人を超えたのは計７回）、現状の運航体制でガソリン積載タンクローリーの航送を行う。ただし、旅客数が 25 人を超える場合は、多良間興産・多良間海運間でガソリン積載タンクローリーの航送日程を調整する。

（７）石油製品輸送等補助事業

沖縄県が実施する石油製品輸送等補助事業の倉入料単価は、石油製品の輸送形態に応じて設定されているため、レギュラーガソリン仕入時の荷姿がドラム缶からタンクローリーに変更されることで、現状 12 円/L の補助単価が２円/L に減額される可能性が高い。

なお、同事業における海上輸送費（平良港～多良間港）の補助は定額補助（実費補助）のため、仕入時の荷姿がドラム缶からタンクローリーに変更されても、海上輸送費の負担は増えないと想定される。

Ⅴ. 多良間村ＳＳ過疎地対策計画

１．対策の基本方針

（１）多良間村内にＳＳが維持され、石油製品が安定的に供給される環境を整備・維持する

村民・村内事業者ともに「多良間村内にＳＳが必要」と認識している中で、今後の需要構造の変化を経ても、村内にＳＳが維持されていくことが最も重要である。加えて、離島である多良間村内のＳＳは多良間興産多良間石油販売所のみとなっている。すなわち、同ＳＳで石油製品が安定的に供給されることが、多良間村において石油製品が安定的に供給されることを意味する。

以上を踏まえると、現状の１SS が維持され、同ＳＳにおいて石油製品が安定的に供給される環境を整備・維持していくことが最も重要である。

（２）石油販売事業者の負担軽減及びガソリンの安定供給体制の確保を図る

多良間興産多良間石油販売所には固定式ガソリンタンクがないため、タンクローリーによる仕入ができず、ガソリンを宮古島から仕入れる際はドラム缶 21 本（4.2KL）を積載したトラックをフェリーで航送して仕入れている。ドラム缶での仕入は、仕入頻度が多くなる点や、フォークリフトでの荷役作業が必要になる点等において、ＳＳの負担が生じている。なお、仕入先のりゅうせきにおいても、ドラム缶の充填作業や手配、洗浄等においてタンクローリーによる出荷に比べて大きな作業負担が生じている。

多良間興産多良間石油販売所の保有している危険物屋内貯蔵所はドラム缶 70 本（14KL）しか貯蔵できず、在庫量が 14KL しか持てない。多良間興産では荒天時期や長期の航路運休を伴うドック期間に備え、予め在庫の積み増しを行うよう対応をしているが、そうした中でも仕入が滞って在庫量が不足し、ガソリンの販売制限を行うことが年１～３回程度生じており、ガソリンの供給が不安定となっている。なお、ガソリンの安定供給に関して、令和８年度に開始予定の国営かんがい排水事業「多良間地区」によりガソリン需要が増加した場合は、更なる在庫不安が生じることが想定される。

（１）に記載した現状の村内ＳＳが維持され、石油製品が安定的に供給される環境を整備・維持していくためには、上記２点の問題点・課題の解決が必要不可欠であり、解決方策を計画に盛り込む必要がある。具体的な方策としては、村内ＳＳにガソリンの貯蔵可能量を現状より増加させた固定式ガソリンタンクを設置し、タンクローリーによるガソリンの仕入ができるようにすることが求められる。

２．対策内容

（１）コンテナ型地上タンクを導入する

タンクローリーによるガソリンの仕入を可能とするため、また、ガソリンの貯蔵可能量を増加させた上で在庫量を増やすため、現在の多良間石油販売所の敷地内にコンテナ型地上タンクを導入する。

導入するコンテナ型地上タンクは、新形状の 20ft コンテナ（タンク容量約 21KL）とし、ガソリンのみを貯蔵する。軽油は現状の簡易計量機による店頭販売とする。

新形状の 20ft コンテナ型地上タンクの設置に係る費用は、設備一式・輸送費・工事費を含め総額 6,000～6,500 万円程度を見込んでいる。

（２）タンクローリーによるガソリンの仕入を行う

コンテナ型地上タンクを導入することで、ガソリンのタンクローリーによる仕入が可能となるため、ガソリン仕入時の輸送形態をドラム缶・トラック輸送からタンクローリー輸送に変更する。フェリーによる航送も、ドラム缶を積載したトラックの航送から、ガソリン積載タンクローリーの航送に変更する。

これら輸送形態の変更に伴う取引内容（人員負担、作業内容、費用・運賃等）の変更は、多良間興産・りゅうせき・多良間海運等の輸送に携わる民間事業者間の協議により決定する。

（３）対策の導入に伴う費用等は石油製品販売事業者が負担する

対策の導入に伴う費用等は、石油販売事業者が負担することを前提とする。

コンテナ型地上タンクの導入に伴う費用は、多良間興産が負担する。その際、ＳＳ過疎地対策計画を策定すれば、国の「自治体によるＳＳ承継等に向けた取組支援事業補助金」のうち「燃料供給に関する計画に基づく設備整備等事業（上限１億円、補助率３／４）」を活用することが可能となるため、同補助金を活用することを前提とする。

なお、現時点で既に多良間興産及びりゅうせきともに、自社ローリーのみでの多良間島へのガソリン供給は困難との認識があることから、ガソリン輸送用タンクローリーの手配については、多良間興産・りゅうせきが協議・連携の上、配送体制を構築するものとする。

対策の導入に伴い生じる変化として、沖縄県の石油製品輸送等補助事業の倉入料補助の減額（全油種 12 円/L→２円/L）がある。当該補助は、ＳＳの費用負担に応じた補助単価設定となっており、ドラム缶輸送からタンクローリー輸送への変更に伴い、ＳＳ側の費用負担の軽減も見込まれるため、対策の導入に伴う費用負担を極力小売価格に反映させないよう、多良間興産は経営努力に励むこととする。

その他、実際の設備導入に伴う、メーカーや施工業者との協議・調整、消防への申請等も多良間興産が行うものとし、それに伴う費用負担も多良間興産が負担する。

３．アクションプラン

コンテナ型地上タンクの導入、タンクローリーによるガソリン仕入を行っていくため、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 コンテナ型地上タンクの仕様の検討（実施時期：令和７年３月～４月）

多良間興産はコンテナ型地上タンクの仕様等をメーカーと協議し、導入内容を決定する。それに合わせて既存のガソリンの簡易計量機や危険物屋内貯蔵所の廃棄等についても協議し、対応を決定する。

② ガソリンの仕入体制の検討（実施時期：令和７年３月～４月）

多良間興産は仕入先であるりゅうせき、航路事業者である多良間海運と協議の上、ガソリンの仕入体制を決定する。具体的な協議内容は、使用するタンクローリーの所有者・規模、航送時のドライバーの同乗有無、航送運賃、手数料や仕入価格等とし、当事者間で協議・決定する。

③ 燃料供給に関する計画に基づく設備整備等事業の補助申請（実施時期：令和７年５月末）

多良間興産は、コンテナ型地上タンクの導入に係る設備費（コンテナ型屋外タンク、計量機、ＰＯＳ機器、電気設備、取付工事費等）及び工事費（アイランド等）、解体撤去費（簡易計量機、危険物屋内貯蔵所、既存のアイランド等）について、「自治体によるＳＳ継承等に向けた取組支援事業（燃料供給に関する計画に基づく設備整備等事業）」の執行団体に対して交付申請を行う。

令和６年度の「自治体によるＳＳ継承等に向けた取組支援事業（燃料供給に関する計画に基づく設備整備等事業）」の申請期限は、５月末～９月末の毎月末に５回に分けて設定されており、令和７年度も同様の申請期限が設定されるものとして、一旦５月末に補助申請を行う想定とした。

④ コンテナ型地上タンクの整備・土木工事等の実施（実施時期：令和７年７月～令和８年１月）

多良間興産は、③の補助申請の交付決定を受けた後、コンテナ型地上タンクの購入契約を締結し、整備・土木工事、既存設備の解体撤去等を行う。

③に記載の通り、５月末に補助申請を行う前提で、６月末に交付決定を受け、７月に事業を開始し、令和８年１月末までに事業（整備・撤去）を完了させる想定である。なお、補助申請・交付決定が遅れた場合は、その遅れに応じて事業実施を後ろ倒しする。

⑤ コンテナ型地上タンク給油所の運営開始（実施時期：令和８年２月）

多良間興産は、④の整備等が完了した後、コンテナ型地上タンク給油所の運営を開始する。これに伴い、タンクローリーによるガソリンの仕入も開始する。

多良間村ＳＳ過疎地対策計画

令和７年２月

沖縄県　多良間村

沖縄県　多良間村役場　観光振興課
〒906-0692　沖縄県宮古郡多良間村字仲筋 99-2　電話：0980-79-2260

（調査・策定支援）株式会社日本能率協会総合研究所