

新たな振興計画（素案）

基盤整備部会
調査審議結果報告書
（中間取りまとめ）

令和3年10月

沖縄県振興審議会
基盤整備部会

新たな振興計画（素案）
基盤整備部会調査審議結果報告書（中間とりまとめ） 目次

目次

1 基盤整備部会の概要

- | | |
|---------------------|-----|
| (1) 基盤整備部会の所掌事務について | 1 頁 |
| (2) 基盤整備部会の構成について | 1 頁 |
| (3) 基盤整備部会の開催実績について | 1 頁 |

2 基盤整備部会における調査審議結果（中間取りまとめ）

- | | |
|-----------------------------|------|
| (1) 新たな振興計画（素案）に対する修正意見について | 5 頁 |
| (2) 関連体系図（案）に対する修正意見について | 74 頁 |
| (3) 自由意見について | 87 頁 |

別紙 1 新たな振興計画（素案）に対する修正意見審議内容一覧（基盤整備部会）

別紙 2 関連体系図（案）に対する修正意見審議内容一覧（基盤整備部会）

別紙 3 自由意見の一覧（基盤整備部会）

1 基盤整備部会の概要

(1) 基盤整備部会の所掌事務について

沖縄県振興審議会に設置されている部会のうち、基盤整備部会は「県土構造、都市整備、交通体系、情報通信体系、水資源、災害等に関すること」を所掌することとされている（沖縄県振興審議会運営要綱第2条）。

(2) 基盤整備部会の構成について

基盤整備部会の構成は次のとおりである。

◎有住 康則	琉球大学名誉教授
○高良 富夫	沖縄職業能力開発開発大学校 校長
小野 尋子	琉球大学工学部教授
神谷 大介	琉球大学工学部准教授
入部 綱清	琉球大学工学部助教
平良 敏昭	株式会社沖縄建設新聞代表取締役社長
渡慶次 道俊	沖縄都市モノレール株式会社代表取締役社長
小川 吾吉	一般社団法人沖縄県バス協会会長
東江 一成	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長
青木 紀将	日本トランスオーシャン航空株式会社代表取締役社長
佐次田 朗	公益社団法人沖縄県トラック協会 会長
宮城 茂	琉球海運株式会社代表取締役社長
古江 健太郎	西日本電信電話株式会社沖縄支店支店長
湯浅 英雄	沖縄セルラー電話株式会社特別顧問

※◎は部会長、○は副部会長を示す。

(3) 基盤整備部会の開催実績について

基盤整備部会の開催実績は次のとおりである。

○第1回基盤整備部会

日時：令和3年7月29日（木）13:30～16:00

場所：県庁11階第1, 2会議室

議題：

1 全体説明

(1) （諮問事項）新たな振興計画（素案）について

(2) 基盤整備部会の運営・調査審議方針等について

2 調査審議

- 1 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して
 - (1) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成
 - (2) 自然環境の保全・再生・継承及び持続可能な利用
 - (5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成
- 2 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して
 - (4) 高齢者・障害者等を支える福祉サービスとセーフティネットの充実
 - (6) 安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化
 - (7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出
 - (8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり
 - (9) 米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題の解決

第6章 県土のグランドデザインと圏域別展開

- 1 県土全体の基本方向
 - (1) 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり
 - (2) 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成
 - (3) 広大な海域の保全・活用
- 2 県土の広域的な方向性
 - (1) 県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成
 - (2) 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開
 - (3) 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展
 - (4) 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり
 - (5) シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- 3 圏域別展開
 - (1) 北部圏域
 - (2) 中部圏域
 - (3) 南部圏域
 - (4) 宮古圏域
 - (5) 八重山圏域

○第2回基盤整備部会

日時：令和3年8月27日（金）13:30～16:00

場所：県庁11階第1, 2会議室

議題：

1. 調査審議
 - (1) 第4章 基本施策
- 3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して
 - (1) 県民所得の着実な向上につながる企業の「稼ぐ力」の強化
 - (2) 世界から選ばれる持続可能な観光地の形成と沖縄観光の変革

- (4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業
 - (6) 沖縄の優位性や潜在力を生かした新たな産業の創出
 - (8) 地域を支える第二次産業と県産品の振興
 - (12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成
- 4 世界に開かれた交流と共生の島を目指して
- (3) 世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献
 - (4) 離島を核とする交流の活性化と関係人口の創出
- 5 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して
- (5) 新たな価値を創造し、産業を牽引する人づくり

第5章 克服すべき沖縄の固有課題

1 克服すべき沖縄の固有課題

- (4) 美ら島交通ネットワークの構築

第6章 県土のグランドデザインと圏域別展開

1 県土全体の基本方向

- (1) 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり
- (2) 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成
- (3) 広大な海域の保全・活用

2 県土の広域的な方向性

- (1) 県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成
- (2) 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開
- (3) 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展
- (4) 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり
- (5) シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

3 圏域別展開

- (1) 北部圏域
- (2) 中部圏域
- (3) 南部圏域
- (4) 宮古圏域
- (5) 八重山圏域

- (2) 成果指標について（展望値に係わる成果指標のみ）

○第3回基盤整備部会

日時：令和3年9月9日（木）13:30～16:00

場所：沖縄県市町村自治会館4階会議室

議題：

1 調査審議

①成果指標について

②基盤整備部会における中間取りまとめ（案）について

2 基盤整備部会における調査審議結果（中間取りまとめ）

(1) 新たな振興計画（素案）に対する修正意見について

新たな振興計画（素案）に対する修正意見については、別紙1（新たな振興計画（素案）に対する修正意見審議結果一覧（基盤整備部会））のとおりとりまとめた。

(2) 関連体系図（案）に対する修正意見について

関連体系図（案）に対する修正意見については、別紙2（関連体系図（案）に対する修正意見審議結果一覧（基盤整備部会））のとおりとりまとめた。

(3) 自由意見について

基盤整備部会の調査審議過程における(1)及び(2)以外の意見については、別紙3（自由意見の一覧（基盤整備部会））のとおりとりまとめた。

新たな振興計画(素案)に対する修正意見審議内容一覧

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	基盤整備部会 審議結果(案)
1	4章	P30	31行	ア脱炭素島しょ社会の実現に向けたエネルギー施策の推進	-	<p>名護市や石垣市では、県内でも比較的早くから自転車利用の整備が進んでいると聞く。近年、スポーツバイクの普及等で週末を利用して、片道20～30kmのツーリングを楽しむライダーや、市町村をまたいで自転車通勤をする県民も散見されるようになった。しかしながら自動車交通量の多い中南部では、自転車が安心して乗れる専用道路・レーンの整備がほとんど進んでいない状況にある。</p> <p>今後、中部圏の米軍基地の大規模な返還も控えている。街づくりに自転車専用道路をしっかりと位置づけ、基幹的な交通システムとして期待される軌道交通体系に組み込むとともに、平日のバス専用レーンを週末には自転車専用レーンへ転用する等、ハード・ソフトの両面から自転車の利用促進を強力に進め、県民の生活習慣病対策と過度な自家用車保有・利用による慢性的な交通渋滞社会と決別、新たな沖縄らしいライフスタイルを創造して行く必要がある。</p> <p>沖縄本島北部や石垣島等に山岳部があるものの、海岸線沿いは平坦であり、とくに100万都市に見立てられる中南部一円は、若干の起伏があるものの総じて平坦で、安心して走行できる専用道路網さえ整備すれば、市町村境界を超えた自転車による通勤・通学も一気に普及すると考えられる。圏内の広い高校生の自転車通学が普及すれば、通学費負担も低減することができ、SDGsの掲げる「だれ一人取り残さない」社会実現にも資する。かつて「狭い沖縄そんない」急いでどこへ行く」の交通安全標語があったが、中南部圏は緑の木陰の中を日常的に自転車で行き来できる街づくりを目指すべきである。</p> <p>全県の自転車道路網(ネットワーク)を充実することで、スポーツアイランド沖縄の形成や観光客の長期滞在化にも資する。</p>	<p>【原文のとおり】 自転車利用環境の整備については、「第4章1-(1)-ウ 人と環境に優しいまちづくりの推進 ①次世代型交通環境の形成」の中で取組を記載しております。 また、第6章3圏域別展開(北部地域206頁8行目、中部地域213頁12行目、南部地域220頁31行目)においても同様の取組について記載しております。 なお、自転車活用推進法に基づき沖縄県自転車活用推進計画を令和3年3月に策定したところです。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
2	4章	P31	16行	運輸部門については、自家用車・路線バス等への電気自動車(EV)など次世代自動車の普及促進、基幹バスシステム導入等の交通需要マネジメント(TDM)施策の推進、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結び、鉄軌道の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組推進、公共交通機関の利用促進、航空灯火のLED化や陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、脱炭素化に配慮した空港・港湾機能の高度化等に取り組む。	運輸部門については、自家用車・路線バス等への電気自動車(EV)など次世代自動車の普及促進、基幹バスシステム導入等の交通需要マネジメント(TDM)施策の推進、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結び、鉄軌道の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組推進、公共交通機関の利用促進、航空灯火のLED化や陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、脱炭素化に配慮した空港・港湾機能の高度化等に取り組む。	脱炭素化に配慮した空港・港湾の高度化という表現があるが、具体的な内容を記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	4章	P31	22行	(追加)	—	道路網の整備は最優先で進めなければならぬ喫緊の課題であるが、島嶼県としての現実を踏まえ、慢性的な交通渋滞、排気ガスの減少(低炭素化)への対策としてのモノレールや鉄軌道と並行した海上におけるモーダルシフトについて検証及び再検討の必要がある	【原文のとおり】 那覇一北部間の海上交通について、現在、民間航路事業者において、那覇と本部を結ぶ高速船の定期運航が行われております。県としては、同事業者の運航状況や今後の事業展開などの把握に努めるとともに、那覇一北部間の海上交通におけるニーズや課題等について意見交換を行ってまいりたいと考えております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
4	4章	P34	1行	<p>本県の地域実情に応じた「沖縄型スマートシティ」の形成を念頭に、SDGsやSociety5.0 社会に対応する地域と交通のあり方の調査研究を産学官が連携する体制を構築し、包括的・継続的に取り組む。</p>	<p>SDGsやSociety5.0 社会に対応する地域と交通のあり方の調査研究について、公・民・学が連携する体制を構築し、包括的・継続的に取り組む。</p>	<p>合意形成のプラットフォームとして、全国で展開しているアーバンデザインセンターのような多様な主体がデータに基づき話し合いができる場づくりについて、地域の生活者も関わるという観点も含め検討する必要がある。</p> <p>データのオープン化、データ流通プラットフォームの構築は、データの利活用を通じた新しい価値、新たな価値の創造やイノベーションの創造に不可欠なものとなっており、今後スマートシティなどの形成を進めていく上でも非常に不可欠な要素になってくると考えられる。そのため官民はじめ関係者の合意形成、あるいは共同利用していくための仕掛けや仕組みづくりに加え、利害関係を超えてニュートラルに調整できるような機能、あるいは体制の構築が必要であるという観点についても記載する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
5	4章	P34	20行	<p>「骨格性」、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムとして期待される鉄道の導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら、実現に向けて取り組む。</p>	<p>「骨格性」、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら、実現に向けて取り組む。</p>	<p>公共交通システムの戦略的再編において、鉄道の導入に関して「骨格性」とあるが、わかりやすい表現にする必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
6	4章	P35	6行	誰もが身近な場所です。中心市街地の活性化、土地地区画整理事業や市街地再開発事業等を促進し、公園、道路、宅地等の一体的な整備に取り組む。	誰もが身近な場所です。中心市街地の活性化、商店街や中心市街地の活性化により賑わいを創出するとともに、土地地区画整理事業、市街地再開発事業、街路整備事業、公園整備事業等により公共施設や宅地の一体的整備、土地の高度利用化に取り組む。	後半部分の記載内容が区画整理事業のみの内容となっている(公園道路宅地など)。中心市街地の活性化や市街地再開発事業を入れるのであれば、それらの事業で生み出されるものや効果を入れたほうがよい。また、中心市街地活性化などの話と小学校区画のコミュニティの話は分けたほうがよい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
7	4章	P35	9行	コンパクトなまちづくりを図るため、都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、その周辺や公共交通の沿線等に居住の誘導を図られるよう、市町村の取組を促進する。	-	こちら、生活空間としての記載であれば、生活拠点としての小学校区画のコミュニティ住空間の単位と、より広域の商業核や公共施設の立地とする地区拠点としての駅圏の概念を分けて記載した方がよい。	【原文のとおり】 当該記載は、国の制度である立地適正化計画の内容を踏まえ、生活空間のみではなく都市全体を包括する内容として記載しております。生活拠点や地区拠点については、地域により状況が異なりますので、素案第6章の圏域別展開の内容を踏まえ、市町村の関連計画により取り組まれている。
8	4章	P35	13行	街路樹の適正な管理等に取り組む。	街路樹を含む歩道空間の適正管理に取り組む。	誰もが安全で快適に移動できる空間を創出するためには街路樹だけでなく歩道に付随する緑地帯の雑草問題なども含まれる。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
9	4章	P48	9行	【追加】 県営公園内の中城御殿跡や国営・寺跡を整備し、国営・県営公園区域の文化遺産等を一体的に利用すること で、首里城に象徴される琉球の歴史や文化を体感できるように取り組む。	県営公園内の中城御殿跡や円覚寺跡を整備し、国営・県営公園区域の文化遺産等を一体的に利用すること で、首里城に象徴される琉球の歴史や文化を体感できるように取り組む。 緑豊かな	首里駅または儀保駅からの徒歩で首里城へ向かう方々はその過程で見られるものやお店が少ない状況で10分程度も歩く。歴史と景観に配慮しつつも、観光を楽しむような、通りににぎわいが起こるような施策を追加すべきである。中城御殿の整備などはもちろん素晴らしいが、それが原因で周囲の通りは民間駐車場ばかりになる可能性もあります。そうすると歴史と景観という観点や観光交通の分散化に問題が残る。	【原文のとおり】 現在の首里城公園へのアクセス手段としては、レンタカーや観光バスなどの自動車利用が大半を占め、局所的な渋滞や首里城への直行直帰型の観光となるなど課題があります。県では公共交通の利用促進と首里城公園及び周辺地域の含む周遊観光の促進が重要と考え、ており、首里駅から首里城公園間における拠点となる施設の整備(中城御殿、首里染織会)と、地域に点在する文化財の活用、歴史的まちなみの形成を那覇市や地域と連携して取り組むことで通りの賑わいにも寄与できるものと考えている。 また、素案においては50頁の15行目～19行目および23行目～24行目に記載している。
10	4章	P50	7行	県営公園内の中城御殿跡や円覚寺跡を整備し、国営・県営公園区域の文化遺産等を一体的に利用すること で、首里城に象徴される琉球の歴史や文化を体感できるように取り組む。	首里城を中心とした首里社地区において、県・市・有識者・住民・企業等の関係者が連携して、「新・首里社構想」による歴史まちづくりの実現に向けて、 自然 ・歴史や文化を感じる景観まちづくりの推進に取り組む。	首里城周辺地域においては、100年後に緑豊かで石積みのある井戸から水がこんこんと湧き出ている、歴史ある生活空間を体感できるようなまち並みをつくりたいという地元の希望があることから、「自然豊かな歴史的空間」など「自然」という言葉を入れた表現とする必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
11	4章	P50	12行	首里城を中心とした首里社地区において、県・市・有識者・住民・企業等の関係者が連携して、「新・首里社構想」による歴史まちづくりの実現に向けて、歴史や文化を感じる景観まちづくりの推進に取り組む。	首里社地区には、井戸や湧水もあり、文化財指定をされているものもある。水や緑が豊かな首里城下町は地元NPOの思いでもあるため、自然を加える必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。	

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
12	4章	P50	20行	観光交通の分散化、大型バス駐機場やパークアンドライドの推進等による観光客の受入環境の整備、琉潭線や道周辺道路の無電柱化や道路整備による交通環境の整備、通過交通の減少に資する那覇インターアクセス道路の早期事業化等に加え、公共交通網の充実やICTを活用した情報提供による歩行者中心で快適な道路空間を有する歴史まちづくりに取り組み。	観光交通の分散化を促す取り組み及び大型バス駐機場やパークアンドライドの推進等による観光客の受入環境の整備、琉潭線や道周辺道路の無電柱化や道路整備による交通環境の整備、通過交通の減少に資する那覇インターアクセス道路の早期事業化等に加え、公共交通網の充実やICTを活用した情報提供による歩行者中心で快適な道路空間を有する歴史まちづくりに取り組み。	首里城の交通の課題の解決のためには、パーク・アンド・ライドのバス停や駐機場等だけでなく、問題点がどこにあるのかデータに基づき対策を検討する必要がある。交通渋滞の課題解決には、ハード整備だけでなく、公共交通を活用した手ぶら観光の促進などの観光の仕組みの検討も必要である。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
13	4章	P67	17行	住宅に困窮する低所得者を対象とした公営住宅の新規建設と建替えに取り込む。	-	新規建設と建て替えのみではなく、超過収入世帯の対処による限られた公営住宅の適性利用の促進や、新規多子世帯入居における期限付き入居制度の導入などの検討を行い、真に困窮する世帯への有効活用を図るなどを入れる必要がある。	【原文のとおり】 本県は、公営住宅の適正利用を促進するため、公営住宅法や沖縄県営住宅の設置及び管理に関する条例等の規定に基づき、収入超過者に対する明渡し努力義務の説明や希望者に対する明渡し先のあっせん、高額所得者に対する明渡し請求に取り組んでいるところです。また、期限付き入居制度については、今後の検討課題と考えており、引き続き真に困窮する世帯へ適正な住宅の有効活用が可能となるよう努めてまいります。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
14	4章	P69	17行	(6)安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化	-	<p>北部の※リダンダンシーの観点からも、伊江島空港の利活用を検討する必要があるのではないか。</p> <p>※リダンダンシー：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるらないように、予め交通ネットワークやファイブライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。</p>	<p>【原文のとおり】 『沖縄県管理空港の今後の地震・津波対策等の方針(2017年2月)』より、伊江島空港は、那覇空港から100km圏内に位置し、回転翼機の受け入れを基本とした離島支援のための輸送拠点空港として位置づけられています。</p> <p>また、新たな振興計画(素案)『基本施策 2(8)あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり』(76項)の中で、危機管理体制の強化、大規模災害等について記載されており、ご意見いただいた内容は、同項に含まれるものと考えています。</p> <p>伊江島空港においては、大規模地震・津波災害時における『輸送拠点空港』として位置づけられており、空輸による緊急輸送の受け入れ地点として機能する役割を有しております。</p>
15	4章	P69	24行	このため、計画的な生活基盤の整備を行うとともに、デジタル化・オンライン化の促進に取り組む。	<p>このため、計画的な生活基盤の整備を行うとともに、次世代の情報通信基盤の整備を含めたデジタル化・オンライン化の促進に取り組む。</p>	<p>Society5.0の実現に向け、5Gなど次世代通信環境の整備が不可欠である。海洋島しょ圏の新たなインフラ整備の促進を強調するため(5G通信網の整備を含めた)を追記してはどうか。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
16	4章	P70	10行	本県の水道施設は復帰前に整備されたものも多く、また、耐震性が低いことから、老朽化した施設の計画的な更新に併せて耐震化に取り組む。	本県の水道施設は復帰前に整備された耐震性の低い施設や、海岸近くに整備された施設も多いため、施設の計画的な更新に併せて耐震化等の減災対策に取り組む。	浄水場や発電所などはほぼ海に立地しており、地震津波などの災害に脆弱である。今後10年、20年といった減災・防災対策を行政として行っていくのか検討する必要がある。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正 左案のとおり修正する。
17	4章	P71	9行	・2-(6)-ア⑤地域特性や社会環境の変化に応じた都市公園の整備 「災害時における避難地として～備蓄倉庫等の整備に取り組む。」	-	単なる避難場所としての整備ではなく、安心のための通信設備(非常用電源を用いたWi-Fi等)も重要であると考える。	【原文のとおり】 素案に記載しております、「備蓄倉庫等」について、具体的には都市公園法施行規則第1条の2に定める以下の災害応急対策に必要な施設の整備に取り組む予定です。 災害応急対策に必要な施設 ・備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設、情報通信施設、ヘリポート、係留施設、発電施設 また、Wi-Fiの整備状況について、通信事業者や各市町村において一部の都市公園を対象にフリーWi-Fiを設置している状況です。 今後とも通信事業者や各市町村と連携しWi-Fi等通信設備の整備に取り組みます。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
18	4章	P71	19行	<p>エネルギーの自立分散化を推進し、集中的なエネルギー供給システムの技術的・経済的・対外的弱点を補いつつ、安定供給とレジリエンスの強化を図るとともに、デジタル技術等の活用により社会全体の効率的な電力用に取り組む。</p>	<p>エネルギーの自立分散化を推進し、集中的なエネルギー供給システムの技術的・経済的・対外的弱点を補いつつ、安定供給とレジリエンス(強靱性)の強化を図るとともに、デジタル技術等の活用により社会全体の効率的な電力用に取り組む。</p>	<p>「エネルギーの安定供給とレジリエンス」について、解りやすい表現を使用すべきである。 「レジリエンス」を「回復力」とするなど</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
19	4章	P71	26行	<p>□デジタル化・オンライン化を促進するため、次世代の通信環境に対応した環境整備と行政サービスの質の向上に向けた次掲げる施策を推進する。</p>	<p>□デジタル化・オンライン化や、<u>ICTを活用したデジタルトランスフォーメーション</u>を促進するため、…</p>	<p>デジタル化・オンライン化の促進について、10年後を考えると、もつと情報時代を超えた次の時代の流れになると考えられるため、「デジタルトランスフォーメーションを見据えたデジタル化・オンライン化を推進」や「第4次産業革命を見据えた行政サービスに取り組む」とするなどを検討する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
20	4章	P71	26行	<p>次世代の通信環境に対応した環境整備</p>	<p>次世代の情報通信に対応した<u>基盤整備</u>と行政サービスの質の向上に向けた次掲げる施策を推進する。</p>	<p>適切と考える語句への修正する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
21	4章	P71	30行	先端ICT技術に対応した社会システムの構築や産業の競争力強化に向けては、次世代の通信環境の整備が不可欠であることから、民間通信事業者や関係機関と連携し、海洋島しょ圏の新たなインフラとして、5G(第5世代移動通信システム)やBeyond 5Gなど次世代の情報通信基盤の整備に取り組む。	—	沖縄が国際的な観光地となるため、それから、小規模離島における医療の問題、遠隔医療や教育、いろいろな面での通信基盤、技術は使えるため、5Gについては行政も関わって整備を進める必要がある。	【原文のとおり】 情報通信基盤整備の推進については、「2-(6)-イ①情報通信技術を活用できる環境整備」の他にも、「2-(7)-ア②情報通信基盤の強化とICTの活用」、「3-(12)-ア①未来創造の情報通信基盤の構築」の中で、取組みを記載しております。 5Gをはじめとする次世代の情報通信基盤の構築に向け、民間通信事業者や関係機関と連携しながら取り組んでまいります。
22	4章	P72	1行	また、離島等の条件不利地域においては、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、海底光ケーブル等の中継伝送路の段階的な整備や陸上通信網の地下埋設等の整備を図り、安定かつ高品質の情報通信基盤の確保に取り組む。	また、離島等の条件不利地域においては、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、海底光ケーブル等の中継伝送路の段階的な整備や、 生活基盤において重要となる施設を中心 に陸上通信網の地下埋設等の整備を図り、安定かつ高品質の情報通信基盤の確保に取り組む。	ここで言及されている内容は非常に重要なものと認識。 特に、陸上通信網の「地下埋設」等の整備という視点。 近年の自然災害の激甚化等を踏まえると、特に離島等条件不利地域における社会インフラ(通信、電力等)の強化が求められる。 通信においては、特に重要拠点(役場、空港・港、診療所等)での不具合が発生した場合の生活基盤に与える影響は大きく、また復旧にも相応の時間がかかるともあり、通信事業者と連携した、強化対策が必要と考える。 これらを踏まえ、ここでの記述においては、「重点施設を中心とした陸上通信網の地下埋設等の整備を図り」としてはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
23	4章	P72	9行	<p>自治体のデジタル化については、行政手続のオンライン化やオープンデータ化の推進など、利用者目線に立った行政サービスの質の向上に取り組む。</p>	<p>自治体のデジタル化、<u>デジタルトランスフォーメーション</u>については、行政手続の…</p>	<p>デジタル化・オンライン化・オープンデータ化だけでは古いため、「第四次産業革命(orデジタルトランスフォーメーション)を見ええた行政サービスに取り組む。」を記載する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
24	4章	P76	29行	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>(8)あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり 災害などの有事の際に、防災無線のような一方的な報知ではなく、県民が避難したのか救助を求めているか、といった双方向の通信をICT等で実現することで、県民一人ひとりに寄り添い、さらには定量的な観点から自治体職員が効率的に動ける仕組みを構築する必要があると考える。</p>	<p>【原文どおり】 災害時の双方向の通信には、本人確認を確実に行うことが重要であり、そのためにはマイナンバーが必要不可欠あると考えます。したがって、ご提案いただいた内容はマイナンバーの利活用計画に沿って整備するものと考えています。 対策法では、各市町村に避難行動要支援者の名簿を作成することが義務付けられており、直近の改正において、マイナンバーを利用した避難完了確認等が検討されています。 また、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」(令和3年6月15日付 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 官民データ活用推進戦略会議)では、マイナンバーを利用し、被災者が自治体へ被災状況を申告する機能を持つシステムが計画されています。 県としましては、これらの動向を注視し、被災者支援の効率化に努めてまいります。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
25	4章	P77	25行	観光客が安全・安心で快適の に過ごすため、空港・港湾の 受入体制を含めた観光危機 管理体制の強化に取り組 む。	観光客が安全・安心で快適に過ごす ため、 ICTなどの活用により 観光危 機管理体制の強化に取り組む。	観光危機管理と書かれていますが、持続 可能な観光地という観点からも観光危機 管理は重要です。この危機として感染症 や自然災害など様々なことを想定すれば よいのですが、少なくとも島嶼地域におい て人命を失うような自然災害が発生した 場合、観光復興に時間がかかることは過 去の災害から明らかです。この対応に加 え、観光交通マネジメントや自然環境へ の影響モニタリングの観点からも、観光客 の流動をモニタリングすることは重要で す。それを踏まえたいうえで、例えば津波浸 水想定区域内にどれだけの人がいるの か？(L1・L2災害)何人の帰宅困難者が どの島・地域で発生するのか？それらを 受け入れるキャパシティは？などが検討 されます。現状においては、検討のため の定量的な数値すら明確に取られていな いと思います。また、コロナからの回復に おける地域差などもこれから問題になる 可能性があります。このような観点から、 「(ICT技術などを活用した)観光流動のモ ニタリング」という言葉は必要だと思いま す。 ここでは無いかもれませんが、災害時 に大型旅客船を香港させ、一時的な避難 所として利用することも十分検討に値する と思います。そのまま乗せて鹿児島まで 運ぶのもあるかと思っています。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修 正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
26	4章	P78	8行	<p>…国が進める国土強靱化、防災・減災の取組を踏まえ、次に掲げる施策を推進する。</p>	—	<p>…国が進める国土強靱化、防災・減災の取組を基本に、島しょ県の特性を踏まえた、地球温暖化による海面上昇、スーパー台風風の来襲、塩害等の対策に留意し、次に掲げる施策を推進するなど、沖繩の特殊性を前面に出した記載を行う必要がある。</p>	<p>【原文のとおり】 沖繩の特殊性の表現については、P78の6行「大規模な自然災害や社会基盤等の老朽化の進行に起因するリスク～」で表現しており、災害発生時における空港の取組としては79頁16行に示す「緊急輸送機能を持つ施設の整備」としております。 台風などの自然災害時における緊急輸送機能の確保のための市街地等の緊急輸送道路における無電柱化については、第4章2-(8)-イ-④「緊急時における輸送機能及び避難地等の確保」において記載しているため原文どおりといたします。</p>
27	4章	P78	11行	<p>社会基盤等の防災・減災対策については、予防的対策を含む既存施設の機能維持・強化対策をはじめ、地域の実情に応じた地震対策、海川の治水・浸水対策、高潮対策、土砂災害対策等に取り組み。</p>	<p>社会基盤等の防災・減災対策については、予防的対策を含む既存施設の機能維持・強化対策をはじめ、地域の 実情に応じた地震対策、海川の治水・浸水対策、高潮対策、土砂災害対策等に取り組み。</p>	<p>社会基盤の防災・減災対策において、地域の実情に応じた対策との表現があるが、例えば海岸の津波・高潮対策における必要な堤防高の確保など具体的な内容について示す必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。 ※「地域の実情」としては、年間をとおして、塩分を含む強い風が吹くことに加え、高温多湿な気候から鉄筋の腐食による構造物の劣化を著しくする塩害、水を含むと粘性の強い流動体となる性質を持つ島尻泥岩層の対策などが本県における「地域の実情」として挙げられます。 しかし、県内に限れば、これらは地形形状、外力特性、地質条件など設計条件となります。「地域の実情」は設計条件を一般的表現としたものですが、意味の捉え方が不明瞭となるため削除します。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
28	4章	P78	14行	治水対策については、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、河川流域全体のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる流域治水に取り組む。	-	流域治水について、沖縄県は他県と異なり複数の都道府県とか複数の市町村をまたがる大きな河川がない。そのため土地利用を考慮した表現にする必要がある。 また、都市河川では、流域の最大土地利用は宅地であるので、宅地の透水性などを流域で担保する方策や、市町村の雨水タンクの設置助成などを支援する、などが盛り込まないか	【原文のとおり】 国土交通省及び各都道府県においても同様の取組を進めているところであり、全国で流域治水への転換が進められているところです。 また、すでに沖縄県においても土地利用計画の策定主体者である関係市町村等を含めた協議会に流域治水を位置づけて取り組んでいることから原文のとおりと致します。 雨水タンク等の雨水貯留施設については、流域治水の中で、今後、市町村と協議を行いつながり進めて行く予定となっております。原文のとおりといたします。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
29	4章	P78	28行	追加	-	台風の大型化に対する施策も必要があることから、以下を追記する必要がある。 「□公共建造物・建築物については、スーパー台風に備えた風速100mにも耐えられる強靱化、電線類地中化の推進を図る。」	【原文のとおり】 台風などの自然災害時における緊急輸送機能の確保のための市街地等の緊急輸送道路における無電柱化については、第4章2-(8)-イ-④「緊急時における輸送機能及び避難地等の確保」において記載しているため原文どおりいたします。 沖縄県が整備する建築物については、法令では50年間の想定最大風速46m/s(沖縄県)として規定されていきますが、県有施設の構造検討において風圧力よりも地震力の影響が大きという現状があり、委員想定最大の瞬間風速100m/s(最大風速換算約70m/s)の場合でも地震力の影響が大きという試算となっているため、従来どおり46m/sを適用したいと考えています。 また、現在、県有施設におけるサッシ等の建具は最大瞬間風速70m/sに耐えられる仕様としており、過去の最大瞬間風速や、リスク発現率と費用対効果の側面から、現行基準を採用する方針としております。
30	4章	P79	3行	□亜熱帯地域に適した防災・減災、長寿命化等に対応するための建設技術の研究・開発を促進する。	□亜熱帯地域に適した防災・減災、長寿命化等に対応するための建設技術の研究・開発を促進する。	本土復帰後、集中的に整備された社会基盤の経年劣化や塩害による急速な劣化の進行など、適切な維持管理や補修の実施が重要となっている。 そのため維持管理を担う技術者の育成確保を促進する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
31	4章	P79	7行	各種災害の発生を想定したハザードマップの作成、各種即報システムの拡充・強化を図り、県民や本県を訪れている観光客に向けた情報発信の強化に取り組む。	各種災害が想定される区域を設定し、ハザードマップ作成の推進、各種即報システムの拡充・強化を図り、県民や本県を訪れている観光客に向けた情報発信の強化に取り組む。	水害や高潮も含めて、住民が避難すべきかどうかの判断材料となるハザードマップが作られていないため、まず浸水想定に関して整備するという表現を最初に入れる必要がある。	【委員意見】 委員意見を踏まえ該当箇所を修正する。 左案のとおり修正する。
32	4章	P84	27行	イノベーション型経済への移行	イノベーション型経済への移行	イノベーション型経済という用語は正しいのではないか。	【委員意見】 委員意見を踏まえ該当箇所を修正する。 左案のとおり修正する。
33	4章	P85	3行	・P85、3行目 「□観光、ものづくり、農林水産業…」	・P85、3行目 「□観光産業、ものづくり産業、建設産業、農林水産業…」	「3 希望と活力にあふれる豊かな島をめざして」の「(1)県民所得の着実な向上につながる企業の『稼ぐ力』の強化」の項目については、県民所得の向上に貢献し、大きな稼ぐ力になっている建設業も含めて全産業が対象となっていることがわかるよう、全体的に項目の出し方を検討する必要がある。	【委員意見】 委員意見を踏まえ該当箇所を修正する。 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
34	4章	P85	21行	「□ 観光リゾート産業や情報通信産業をはじめ…」	「□ 観光リゾート産業や情報通信産業、建設産業をはじめ…」	「3 希望と活力にあふれる豊かな島をめざして」の「(1)県民所得の強化」の項目については、県民所得の向上に貢献し、大きな稼ぐ力になっている建設業も含めて全産業が対象となっていることがわかるよう、全体的に項目の出し方を検討する必要がある。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
35	4章	P86	9行	小売業や飲食店・宿泊業等サービス業における予約・注文のオンライン化やキャッシュ決済の導入、建設業におけるドローンを活用した測量等(i-construction)の推進、医療・介護分野におけるロボット・ICT化、農業におけるドローン活用及びデータ分析等による生産性向上など、全産業におけるDXを促進する。	小売業や飲食店・宿泊業等サービス業における予約・注文のオンライン化やキャッシュ決済の導入、建設産業におけるドローンを活用した測量等(i-construction)の推進、医療・介護分野におけるロボット・ICT化、農業におけるドローン活用及びデータ分析等による生産性向上など、全産業におけるDXを促進する。	「建設業におけるドローンを活用した測量等(i-construction)の推進」と書かれていますが、ドローンによる出来形管理などは当たり前のように既に実施されているべきことであり、ものすごく消極的な表現となっていると思います。例えば、「建設分野においては、BIM/CIMによる調査・設計・施工・維持管理における3次元モデルの連携、MMS等による点群を用いた維持管理の効率化や災害復旧対応の迅速化等、設計から維持管理や災害時をも含めた建設分野におけるICT技術の推進と活用による生産性向上に取り組む。」などの表現にはできないでしょう。さらに言えば、「これらで取得されたデータを施工段階や維持管理段階へ活用するデジタルツイン、デジタル静岡のような観光など他分野への活用による多分野も含めた新たな価値創造へ繋げる」というところまで行けると思います。なお、ここで記したことは国内では新しいことではないと思っています。さすがに、原文のまままだと10年前の文書になってしまっておりません。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
36	4章	P86	25行	そのための人材への	—	具体的に記載を行う必要がある。	【原文のとおり】 ここでは、教育・訓練等の人材への育成に限らず、企業の積極的な採用活動や、給与の引き上げ等、企業等が、重要な経営資源として、「人材に資本を投じる」ことを想定しています。そのため、原案通りしたいと考えております。
37	4章	P89	1行	中央	中欧	記載ミスと思われる。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
38	4章	P89	3行	収束後を見据えた	感染症の収束後を見据えた	この項目では何の収束か明らかでない。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
39	4章	P89	7行	民間部門の誘導・保管も役割の一つに挙げられる。	民間部門の誘導・保管も県 <small>の</small> 役割の一つに挙げられる。	主語を記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
40	4章	P89	11行	民間の活動を誘導・誘発へつなげることが重要である。	民間の活動を誘導・誘発 <small>する</small> ことが重要である。	つなげるとは何かかわからない。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
41	4章	P90	20行	<p>□ 空港・港湾においては、多数の外国人旅行者等が同時に入域するスムーズでストレスのない玄関口として、CIQの迅速化等に取り組む。</p>	—	<p>特に那覇空港内における宿泊施設、クリニック及び保育所など新たな機能が必要である。また、感染症対策の観点からは、国際線に限らず空港内の全体感染症対策としての検疫機能の充実や医療機関との連携などが必要である。</p>	<p>【原文のとおり】 那覇空港につきましては、P141.31行① 那覇空港の更なる機能強化において、中長期的な航空需要等を勘案し、空港エリアの拡張や展開用地の確保、新ターミナルの整備など、国や関係機関と連携して調査・研究に取り組む方針としており、宿泊施設やクリニックなど新たなニーズに対応できる施設整備についても調査・研究を進め、国や関係機関と連携して取り組んでまいります。</p> <p>また、他の委員から、142頁23行においても同様の意見をいただいており、同意見を踏まえて修正したいと考えておりますが、左記ご意見は、当該修正に反映・含まれていないものと考えております。</p> <p>〈参考：142頁23行〉 □ 特に検疫機能の強化が求められており、各圏域においてCIQの体制強化など、外国人観光客の円滑な受入体制の構築に関係機関と連携して取り組む。</p>
42	4章	P90	21行	<p>CIQ</p>	<p>CIQとは、Custom(税関)、Immigration(出入国管理)、Quarantine(検疫)の略</p>	<p>CIQは一般にはわからないため、県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるが、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
43	4章	P92	24行	クルーズ船寄港による社会的利益の創出と地域への還元について検討する。	クルーズ船寄港による経済的利益の創出と地域への還元について検討する。	「社会的利益」と記載がありますが、社会的利益では。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
44	4章	P92	31行	本県の観光産業については、自立型経済の持続可能な発展に貢献し、地元へは観光を推進すべきであり、中期長期的なスパンで観光収入と環境保持そして住民の幸福感の三位一体となったバランズが取れた持続的発展の観光産業を目指す必要がある。今後は、特に「高次元のニーズ」に対応した質の高い観光の推進が、結果として滞在日数や観光収入の増加、環境配慮、地元住民の理解、生活の向上等につながる事が理想的である。	(89項17行目) 沖縄経済を牽引するリーディング産業として、感染症等の多様なリスク、SDGS、ICTの進化など、外部環境の変化に適応するとともに、高次元のニーズ「健康・長寿」、「安全・安心」、「快適・環境」に対応できる沖縄のソフトパワーを生かし、世界から選ばれる持続可能な観光地の形成を目指す。	「高次元のニーズ」とは何か。マズローの階層理論ではなさそうですが、文章を読むとこれに対応することが観光収入の増加や環境配慮に繋がるようなので、単価の高い観光ということか。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
45	4章	P96	18行	(2)世界から選ばれられる持続可能な観光地の形成と沖縄観光の変革 ⑥ 空港・港湾と観光拠点エリアにおける観光二次交通の利便性向上	-	他のところで鉄軌道も計画に出しているが、観光客や県民の足としての鉄軌道だけでなく、移動そのものが観光資源になる観光列車の構想「日本最南端の観光列車」も考えてはどうか	【原文のとおり】 鉄軌道を観光資源としても活用することは、大事な視点であると認識しております。 一方、経済性や速達性、騒音、周辺環境に与える影響など、様々な視点から検討を行う必要があると考えております。 このため、具体的なルートや構造等については、検討を行う計画段階においては、現場の状況等を詳細に把握した上で、観光資源としての活用も含め、幅広く検討していくことが重要であると考えております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
46	4章	P97	19行	⑤ 観光二次交通の利用促進	97頁20行 過度なレンタカー利用に起因する那覇空港や観光地等の混雑等の課題を解決するためには、 観光客が最適なモバイルの情報を収集し、かつ容易に利用できる環境が必要である。 そのため、民間が取り組むMaaSやCASE等の基盤となる公共交通情報等のオープンデータを継続的に利用できる環境を構築し、維持するとともに、公共交通におけるコンタクトレスに、公共交通を促進することで、ICTを活用した新たなサービスの創出を促進し、国内外から来訪する観光客の二次交通の利便性・満足性の向上を図る。	「観光二次交通の利用促進」というタイトルになっていますが、内容は公共交通の利用促進かと思われず。観光二次交通は飛行機やクルーズなどで来られた方と次の移動手段を意味しているだけであり、レンタカーであっても公共交通であっても利用していません。タイトルが適切では無いように思われます。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
47	4章	P99	9行	ResorTech Okinawa	① リゾートックおきなわの推進による産業DXの加速化 リゾートックおきなわとは、本県においてデジタル社会を実現していく中で、社会・経済のDX推進に向けた取組の総称をいう。	ResorTech Okinawaはとも良い概念であり沖縄に適した造語であると思う。しかし、「本県においてデジタル社会を実現していく中で、情報通信産業の高度化と全産業のDXを推進する取組の総称」としては適当でないと思う。用語をさらに検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
48	4章	P99	11行	全産業のDXを	-	Resortと整合するため「観光産業をはじめ全産業のDX(デジタル・トランスフォーメーション、ITにより人々の生活をあらゆる面で良い方向へ変化させること)を…」としてはどうか。また、DXは、ここでは重要な略号である。このあと何回も出てくる。最初の方で説明が必要である。	【原文のとおり】 新たな振興計画(素案)の14頁の30行目にDXの説明がなされていることから、原文のとおりとする。
49	4章	P100	22行	PPP	PPP(公民連携)	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
50	4章	P100	22行	PFI	PFI(民間主導公共サービス)	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
51	4章	P100	29行	士業専門家	<u>国内外のスタートアップ企業と投資家、金融機関、士業専門家、県内事業者等とのマッチングや、産学官金連携によるスタートアップ・イノベーションのエコシステムの構築など、継続的にデジタルイノベーションが創出される環境整備に取り組み</u>	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
52	4章	P100	31行	エコシステム	<u>国内外のスタートアップ企業と投資家、金融機関、主業専門家、県内事業者等とのマッチングや、産学官金連携によるスタートアップ・イノベーションのエコシステムの構築など、継続的にビジネスイノベーションが創出される環境整備に取り組む。</u>	エコシステムは一般には生物に関連した生態系。この文脈では「ビジネス生態系」とした方が良いのでは。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
53	4章	P102	21行	那覇港及び那覇港を基軸とする国際物流拠点の形成と、国際物流産業の集積に 取り組む必要がある。	那覇空港及び那覇港と中城湾 港新港地区を機軸とする国際物流拠点の形成と、国際物流産業の集積に 取り組む必要がある。	中城湾港のあるうるま・沖縄地区も「国際物流拠点産業集積地域」に指定されている。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
54	4章	P103	8行	リードタイム	<u>リードタイム(所要時間)</u>	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
55	4章	P103	28行	国際航空物流ネットワークの強化に向けて、関連施設の強化等により航空物流産業の国際競争力を高めるとともに、 <u>国際線の拡充に及び新規路線の誘致に取り組む。</u>	国際航空物流ネットワークの強化に向けて、関連施設の整備促進、物流機能の強化等により航空物流産業の国際競争力を高めるとともに、 <u>国際線の拡充に向けて運休路線の復便及び新規路線の誘致に取り組む。</u>	復便の誘致だけでなく復便だけかという疑問に思う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
56	4章	P104	5行	片荷 創貨	<p>〈説明文案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片荷輸送・・・物流において、往路または復路のどちらか一方にしか荷物を積まないこと。非効率な貨物輸送に繋がり、物流コスト増加の一因となっている。 ・創貨・・・港湾における貨物の創出。外部から港湾物流に関連する企業の立地を図り、新たな物流を生み出すこと。物流施設の立地等により国内外の貨物に付加価値を与えた貨物など。 	<p>専門用語でなく、わかる言葉に変えられないか。片荷：片方向荷物 創貨：貨物需要の創出</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文 (追加挿入)	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
57	4章	P104	27行		<p>P.104_27行目 ④ 空港・港湾へのアクセス強化に向けた陸上輸送の基盤整備 那覇港と背後の主要アクセス道である臨港道路港湾1号線及び周辺の都市内道路において慢性的な渋滞が発生しており、円滑な港湾貨物の輸送に支障をきたしている。今後、総合物流センターの整備拡充など港湾機能の強化が進むにつれ、さらに渋滞が悪化することが懸念されることから引き続き渋滞対策に取り組む必要がある。</p> <p>また、那覇空港・那覇港の連携強化とともに、背後地に国際物流拠点産業集積地域を有し東海岸地域の産業支援港湾である中城湾港新港地区との連携強化にも取り組む必要がある。</p> <p>空港・港湾の国際物流機能を活用した産業の集積、重要課題である那覇空港と那覇港の連結をはじめとするシー・アーン・ド・エリアの実現に向けて、空港と港湾、空港・港湾と産業拠点とのアクセスビリティ強化に向けて、が重要であり、那覇港総合物流センター二期・三期の整備による集貨等に伴う陸上貨物増大への対応や、那覇空港及びバルーズターミナルからの人流効率化を含めた交通の円滑化を図るため、重要物流道路等の陸上輸送の基盤整備の促進に取り組む。す</p>	<p>①現状で産業集積地として最も機能している中城湾港との連結が必要。 ②狭隘化・老朽化している那覇港を補完するため、中城湾港を整備の上、アクセスを強化するため。以下の文案を記載してはどうか。 「また、那覇港の狭隘化・老朽化を受け、他の港湾との複合的な整備・開発は不可欠である。「沖縄県東海岸サンライズベルト構想」にもあるとおり、中城湾港の産業支援港湾としての機能の充実・強化を図るとともに、那覇空港や那覇港をはじめとした西海岸地域との連携・役割分担や有機的連携の推進、相乗効果発揮のために、基幹道路の整備に取り組む必要がある。」</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
58	4章	P105	22行	<p>コールドチェーン ロジスティックス セントラルキッチン</p>	-	<p>「冷凍流通体系 物流管理 集中調理施設」など県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【原文のとおり】 専門用語の表記方法等については、計画全体の取扱の中で、県民に分かりやすいように対応していきたいと考えております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
59	4章	P106	27行	ブランディング	—	「顧客満足度向上」など県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【原文のとおり】 ブランディングとは、ブランド化のための戦略の意味として一般的に使われる用語として認識しております。
60	4章	P107	20行	エコシステム	「 <u>絶え間なくイノベーションが創出されるイノベーション・エコシステム</u> 」	エコシステムは一般には生物に関連した生態系。この文脈では「ビジネス生態系」がよい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
61	4章	P107	27行	イノベーション型経済への転換	<u>イノベーション型の経済成長への転換</u>	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
62	4章	P107	33行	エコシステム	「 <u>絶え間なくイノベーションが創出されるイノベーション・エコシステム</u> 」	エコシステムは一般には生物に関連した生態系。この文脈では「ビジネス生態系」がよい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
63	4章	P108	8行	異なる分野のプレイヤーの	「異なる分野間のマッチング」	日本語として適当でない。辞典によればプレイヤーは、プレイヤー【La Pleiade フランス】。プレイヤー【player】は①競技者。②演技者。演奏者。③レコード・プレイヤー・CDプレイヤーなどの略となっていることから、「異なる分野の または 異なる分野の間の」などとする必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
64	4章	P108	18行	エコシステム	「絶え間なくイノベーションが創出されるイノベーション・エコシステム」	エコシステムは一般には生物に関連した生態系。この文脈では「ビジネス生態系」がよい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
65	4章	P109	13行	ハンズオン支援	「各段階に応じた支援に取り組む」	「ハンズオン支援(専門家派遣)」など県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
66	4章	P110	16行	バリュチェーン	一連の流れの中で価値を生み出すバリュチェーン	カタカナだけではわかりにくいため、県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
67	4章	P113	11行	ビジネスを通じて社会課題を解決し、社会の変革をもたらすソーシャル・イノベーションを促進する	ソーシャル・イノベーション(ビジネスを通じて社会課題を解決し、社会の変革をもたらすこと)を促進する	定義であることを明確にすべきである。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
68	4章	P113	21行	本県の置かれた特殊な諸事情…マッチングの推進	-	具体性に欠け、専門用語を並べただけというような印象を受けやすい。	<p>【原文のとおり】</p> <p>沖繩の政策課題の解消に向けたESGを意識した企業活動の事例として、以下のようなことが挙げられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耕作放棄地からの赤土流出を防止するため、緑肥(花)による観光資源の開発及びびハチミツ採取を行い、特産品を生み出す ・離島の高コストな電力システムを改善させるべく、太陽光発電と蓄電池により電力需要の平準化を図る事業を展開し、再生エネルギーの普及及び電力コストの低減を図る。 <p>沖繩の政策課題解決に向けたSDGsの取組については幅広いアプローチがあり、個々の企業のアイデアやノウハウにより幅広い業種、全く新しい事業展開が想定されること、各企業や団体の取組事例については、沖縄県が実施しているSDGsパートナー制度のHPに多く掲載していることから、引き続きこれらを活用し、本稿での具体的な事業内容の例示等は行わないこととしたい。</p>
69	4章	P113	21行	ESG	-	ESGが唐突に表れている。「ESG (Environmental, Social, and Corporate Governance: 社会のおよび環境的要因に対する企業の集約的な誠実性の評価)」とするなど説明が必要である。	<p>【原文のとおり】</p> <p>第2章1-(1)②「SDGsの展開」(P 6、30行)でESGの説明を記載していることから、原文どおりとする。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
70	4章	P113	29行	新たなビジネスモデル	これまでの行政が主体となつて行つていた社会課題解決の取り組みを民間事業者の持つ新たな視点・手法を活かしてビジネス化する取り組みに転換する支援や民間事業者との協働を通じてソーシャル・イノベーションの促進に取り組む。	具体性に欠け、専門用語をただ並べただけという印象を受けやすい。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
71	4章	P113	30行	ビジネスによる社会課題解決を図るソーシャル・イノベーションの促進に	-	具体性に欠け、専門用語をただ並べただけという印象を受けやすい。	【原文のとおり】 委員からの意見により、P113の11行及び29行を修正することから、当該箇所については原案のとおりとする。
72	4章	P125	5行	ハンズオン支援	-	「専門家派遣」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【原文のとおり】 ハンズオン支援には、専門家派遣だけでなく、専門的な職員、委託業者による助言や、経営体制・自主財源確保に向けた銀行等への調整対応、材料調達先のマッチング、事業連携先のマッチング、ターゲット層へのマーケティングリサーチ等、各事業者に応じた個々の対応が該当しますので、原文ままで考えております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
73	4章	P125	27行	サポーターティング産業	サポーターティング産業(工業を支える中 小企業、部品メーカーなど)	カタカナだけではわからないため、県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
74	4章	P126	25行	インバウンド	-	「訪日外国人旅行」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【原文のとおり】 インバウンド市場とは、訪日外国人(日本を観光目的で訪れる外国人)から派生する全ての消費マーケットを差しており、旅行に限定されないため、原文ままと致します。
75	4章	P127	6行	EC	EC(電子商取引)	「電子商取引」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
76	4章	P127	19行	建設産業の高度化を促進し、	建設産業の高度化を促進し、県内はもとより、アジア・太平洋地域に積極的に技術貢献しうるグローバル産業としての新たな展開に取り組み、建設産業においては、BIM/CIMによる調査・設計・施工・維持管理の各段階における3次元モデルの連携、3次元計測による点群を用いた維持管理の効率化や災害時対応の迅速化等、設計から維持管理や災害時を含めた建設分野におけるConstructionの推進と活用による生産性向上に取り組み、更に、これらで得られたデータの他分野を含めた新たな活用に組み込み、インフラ分野のDXを促進する。	AIやデジタル化されたデータについては、デジタル化されたデータが必要であり、計画に、何をモニタリングするか、何を計測するかということを表現する必要はある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
77	4章	P127	31行	社会ニーズに対応するため、自然環境の保全・再生、循環型・低炭素都市づくり、沖繩らしい風景づくり、耐震化・老朽化及び長寿命化、生産性の向上等に対応した新たな工法・資材等の技術開発に取り組み。	社会ニーズに対応するため、新たな工法・資材等の技術開発に取り組み、企業や大学等と連携し、自然環境の保全・再生、循環型・低炭素都市づくり、沖繩らしい風景づくり、耐震化・老朽化及び長寿命化、生産性の向上等に関する取組を促進する。	新たな技術開発については、産学官連携のもとで取り組むこととなり、おり、それぞれの役割や具体的な進め方を記載してほしい	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
78	4章	P128	1行	島しょ性や亜熱帯性等の地域特性により培われてきた技術など、県内建設業の強みや幅広いネットワークを活用し、海外建設市場等への進出促進に取り組む。	島しょ性や亜熱帯性等の地域特性により培われてきた技術など、県内建設業の強みや産・学・官の幅広いネットワーク等を活用し、海外建設市場等への進出促進に取り組む。	台風に近い住宅などの沖繩の建設技術について、アジアの島しょ国への売り込みは可能と考えるが、建設産業界だけでは厳しいため県と一緒にタッグを組んで推進していく。それぞれの役割などについて具体的に記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
79	4章	P128	4行	米軍発注工事については、県内建設業者に対するきめ細かな参入支援に取り組むほか、高率ボンド(履行保証)制度の軽減緩和など米軍に対する入札要件緩和要請に取り組む。	-	米軍発注工事における履行保証、ボンド枠の構築について、沖繩振興開発金融公庫においてその役割を担えないか検討する必要がある。	【原文のとおり】 (理由) 現振興計画策定にあたり、国に對して、沖繩振興開発金融公庫がボンド保証を支援する「米軍発注工事への県内建設業者参入支援制度」の創設を要望したが、法改正が必要なため、断念した経緯がある。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
80	4章	P140	14行	次世代の情報通信環境に対応した情報通信基盤の整備	<p>□ ネットワークは大きな組織に組み込まれることなく、数の力が得られ、お互いに違うもの同士を引き合わせ、それぞれがお互いの知識や技術を補完することで一人ずつではできないことを可能にする。各地に散在する安価で良質なヒト、モノ、カネ、情報等の生産要素をネットワークで効率的に組み合わせ、商品化するというコネクティビティによって、産業立地の不利性を克服し比較劣位を比較優位に転換できるのである。ネットワークの発達は、市場の理論、組織の理論に続く第3の理論と呼ばれ単に経済発展を超えて文明の展開そのものを規定するとさえいわれている。</p> <p>□ ネットワークにより経済の主体は、…デジタル社会のメリットを駆使すれば、…島よ狭小な本県にとって画期的な経営戦略の土台となる。</p> <p>□ Society5.0の実現に向け、産業や教育、医療、防災等、社会の様々な分野におけるデジタル化の推進や産業競争力の強化において、5GやBeyond5Gなど、次世代の通信環境の整備が不可欠であり、海洋島よの新たなインフラとして、離島を含めた、次世代の超高速通信環境の整備に取り組み必要がある。</p>	<p>このままでは全国一般的な記述であり、沖縄の特異性を踏まえた記述が少ない。具休性に欠ける。そのため離島に対する施策を踏まえた記述、産業に対する施策を踏まえた記述、防災の基盤としての記述、教育の基盤としての記述などが必要である。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
81	4章	P140	17行	各地に	<p>□ ネットワークは大きな組織に組み込まれることなく、数の力が得られ、お互いに違うもの同士を引き合わせ、それぞれがお互いの知識や技術を補完することで一人ずつではできないことを可能にする。各地に存在する安価で良質なヒト、モノ、カネ、情報等の生産要素をネットワークで効率的に組み合わせ、商品化するというコネクティビティによって、産業立地の不利性を克服し比較劣位を比較優位に転換できるのである。ネットワークの発達は、市場の理論、組織の理論に続く第3の理論と呼ばれ単に経済発展を超えて文明の展開そのものを規定するとさえいわれている。</p> <p>□ ネットワークにより経済の主体は、…デジタル社会のメリットを駆使すれば、…島よ狭小な本県にとって画期的な経営戦略の土台となる。</p> <p>□ Society5.0の実現に向け、産業や教育、医療、防災等、社会の様々な分野におけるデジタル化の推進や産業競争力の強化において、5GやBeyond5Gなど、次世代の通信環境の整備が不可欠であり、海洋島よ圏の新たなインフラとして、離島を含めた、次世代の超高速通信環境の整備に取り組み必要がある。</p>	この段落はとくに沖縄県と無関係の印象を受ける。例えば左のように挿入し、ほかの段落と同じくらいに短くする必要はある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
83	4章	P141	4行	<p>イ 世界水準の拠点空港等の整備</p> <p>□ アジアの玄関の役割を担うべく、空港サービスの質向上に向けた3F、Free「楽」に、Fast&Seamless「早く」、おもてなし・賑わいを創出するFun「楽しく」の取組と、時代の先を読んだ先端技術を活用し、将来の変化にもしなやかに対応する空港整備を促進する。</p>	-	<p>那覇空港については、沖縄の地理的優位性を活かした「世界最高水準」としての空港整備を行う必要があることから、その文言を追加する。</p> <p>イ 世界最高水準の拠点空港等の整備</p> <p>□ アジアの玄関の役割を担うべく、空港サービスの質向上に向けた3F、Free「楽」に、Fast&Seamless「早く」、おもてなし・賑わいを創出するFun「楽しく」の取組と、時代の先を読んだ先端技術を活用し、将来の変化にもしなやかに対応する世界最高水準の空港整備を促進する。</p> <p>また、世界水準の拠点空港とは、具体的にどこをイメージしているのか？世界水準の定義が為されないまま旅客数を成果指標に置いていることの関連性が難しい。</p>	<p>【原文のとおり】</p> <p>・「イ 世界最高水準の拠点空港等の整備」について</p> <p>国内外にある世界最高と評価される空港と那覇空港を比較すると、空港の規模や機能、サービスマスター、国際航空路線数など、様々な面で格差があるものと認識しております。</p> <p>・「イ 世界最高水準」の拠点空港化に向けて、国や関係機関と連携し、着実に取り組んでいく方針としており、原文のとおりとさせていただきますと考えております。</p> <p>・「ロ アジアの玄関」に対応する世界最高水準の空港整備を促進する。]について</p> <p>県としては、空港機能等の強化、ターミナルビルの快適性向上、国内外の航空路線網の拡充や、交通機関とのスムーズな接続など、様々な取組を促進することで、世界水準の拠点空港として評価されるものと考えております。</p> <p>当該文は「世界水準の拠点空港化」に向けての様々な取組の一つについて説明したものであり、当該箇所の追記では、空港サービスの質や先端技術を活用した設備等の導入のみが世界最高水準と誤解を招くことも考えられますので、原文のとおりとする。</p> <p>また国内におきましては、羽田空港、成田空港、関西国際空港などが国内外の空港利用者から世界水準の拠点空港として評価されており、那覇空港が目指す機能やサービスマスターを有する空港と考えると、おっしゃる通り、今後10年の計画期間において、那覇空港に係るアンケート調査や、世界水準と評価される主要空港のサービスマスターや機能等の研究に取り組み、把握したサービスマスターや不足している能力に対応する機能の強化を、国や関係機関と連携して着実に進めることで、旅客利便性が向上し、那覇空港の「年間旅客数」の増加につながるものと考えております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
84	4章	P142	5行	CIQ	CIQとは、 Custom<税関> 、 Immigration<出入国管理> 、 Quarantine<検疫> の略	CIQは一般にはわからないため、県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。
85	4章	P142	7行	MaaS等による	-	説明を加えるか、「ICTを活用した」に変えるなどを検討してはどうか。MaaSは一般にはわからない。	【原文のとおり】 MaaSについては、33頁10行目の「1-(1)-ウ人と環境に優しいまちづくりの推進」の中で概要を記載していることから、原文のままとさせていただきます。
86	4章	P143	6行	AIやIoT等のICTを活用した港湾の建設・維持管理・運営・サイクル全体のスマート化・強靱化を推進し、沖縄型スマートポートの形成に向け検討を進める必要がある。	-	AIやディープラーニングについては、デジタル化されたデータが必要であり、計画に、何をモニタリングするか、何を計測するかということを表現する必要がある。	【原文のとおり】 国においては、平成30年7月「港湾の中長期施策 PORT2030（国土交通省港湾局）」の中で、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化を推進することとしております。 沖縄型スマートポートの形成に向けた具体的な取り組みについては、本県各港湾の特性や利用者意見等を踏まえて今後検討することとしており、本意見につきましては、今後の検討の際に十分留意していただきたいと考えております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
87	4章	P143	12行	国内外との海上交通の結節点となる港湾の拠点機能やネットワーク機能の強化拡充により、経済・産業の競争力向上や持続可能な発展等による自立型経済の構築を推進する。	国内外との海上交通の結節点となる港湾の拠点機能やネットワーク機能の強化など多様なネットワーク機能の強化拡充により、経済・産業の競争力向上や持続可能な発展等による自立型経済の構築を実現する次に掲げる施策を推進する。	他のところでは出てくるが、ここにも「シー&エアール」という言葉が使われていない。空港と港湾を連結させ、シー&エアールの機能向上からまろ一体化した整備についてもこの部分に表現は必要。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
88	4章	P143	22行	モーダルシフト	〈説明文案〉 モーダルシフト…輸送手段を転換すること。具体的にはトラックによる貨物輸送を船舶等の環境負荷の小さい輸送手段へ転換させ、CO2排出量を抑制するとともに、トラックドライバー不足を解消するための取組み	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
89	4章	P143	27行	RORO船	<p>〈説明文案〉</p> <p>RORO船・・貨物を積んだトラックや荷台(シャシー)ごと輸送する船舶のこと。船尾や船側にゲートを有し、トラックまたはフォークリフトで貨物の積み卸しを行う。</p>	<p>県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】</p> <p>別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
90	4章	P143	27行	特に…取り組む。	特に、新港ふ頭地区については、RORO 船の大型化や内貿貨物の増大等により那覇港全体の貨物の7割が集中しており、 いることから、那覇港の港湾施設用地等の拡大や臨港産業等の産業集積のための必要となる展開用地の確保が必要である。については、このため、港湾施設の拡張等に対する様々な方策を検討し、新たな内外貿ユニットロードターミナル等の整備、各ふ頭の機能再編、那覇港及び周辺地域の物流倉庫の更新・整備等を図ること、港湾施設の拡張等に対する様々な方策を検討し、内貿貨物に対する港湾機能の充実に取り組む。	文が長いので、最後の方では文頭が何だったのかわからない。三つに分けてはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
91	4章	P143	30行	ユニットロード	<p>〈説明文案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内外貿ユニットロードターミナル ・…国内外へ輸送する(または国内外から輸送される)貨物の中で、雑貨などの貨物をコンテナ等で一つにまとめた貨物(ユニットロード貨物)を取り扱うふ頭(ターミナル) 	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
92	4章	P143	34行	フライ・アンド・クルーズ	<p>〈説明文案〉</p> <p><u>フライ・アンド・クルーズ・・・飛行機(フライ)と船(クルーズ)を組み合わせた旅行のこと。具体的には、飛行機で国内外のクルーズ船の発着地まで行き、クルーズを楽しむ旅行。</u></p>	<p>県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】</p> <p>別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
93	4章	P143	34行	<p>□ 東洋のカリブ構想の実現に向け、フライ・アンド・クルーズ等の付加価値の高いクルーズ誘致を行うため、クルーズバースの整備に取り組みとともに、浦添ふ頭地区においては、富裕層の長期滞在型観光の拠点となる世界から選ばれる持続可能な観光地の形成に向けて、自然環境を活かし、ビーチ・マリーナ等から構成する観光・ビジネスの拠点形成の実現に向けて取り組む。</p>	<p>□ <u>東洋のカリブ構想の実現に向け</u>、フライ・アンド・クルーズ等の付加価値の高いクルーズ誘致を行うため、クルーズバースの整備に取り組みとともに、浦添ふ頭地区においては、富裕層の長期滞在型観光の拠点となる世界から選ばれる持続可能な観光地の形成に向けて、自然環境を活かし、ビーチ・マリーナ等から構成する観光・ビジネスの拠点形成の実現に向けて取り組む。</p>	<p>「東洋のカリブ構想」はコロナ前の構想であり、新計画に向けて構想自体を見直し、時代の潮流に合った構想にする必要がある。なお、構想見直しの際に「東洋の○○」といった発想ではなく、沖縄を中心に据えた構想名称にして頂きたい</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
94	4章	P144	16行	スーパーヨット	<p>〈説明文案〉 <u>スーパーヨット……一般的に外国人専用</u> <u>裕層などが個人所有する全長80</u> <u>フィート以上(24m以上)の大型クルー</u> <u>ザーのこと。別名「メガヨット」と呼ば</u> <u>れることもある。</u></p>	<p>県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>
95	4章	P144	18行	親水空間	<p>〈説明文案〉 <u>親水空間……水に親しむ空間。例えば、</u> <u>水際まで近づくことができるある</u> <u>いは、安全、快適に水面を見ることが</u> <u>できる空間など。</u></p>	<p>県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>
96	4章	P145	14行	BPC	<p>〈説明文案〉 <u>BCP……(Business Continuity Planの</u> <u>頭文字)業務継続計画。災害発生時</u> <u>に機能低下を最小限にし、早期の機能</u> <u>回復を図るための対応策等を定め</u> <u>た計画。</u></p>	<p>県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
97	4章	P145	21行	CIQ	〈説明文案〉 <u>CIQとは、Custom(税関)、Immigration(出入国管理)、Quarantine(検疫)の略。</u>	県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 別立てで用語集の項目を設けるか、対象ページ下部に説明文を補足する。
98	4章	P146	13行	グリーンインフラ	<u>グリーンインフラ(自然環境が有する多様な機能を活用したインフラ)</u>	「グリーンインフラ(自然環境利用)」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
99	4章	P146	15行	新交通システム	—	「軌道車などの新交通システム」など具体例を入れるとわかるのではないか。	【原文のとおり】 この段落においては、新たな視点として、「Society5.0」、「グリーンインフラ」などと同様に例示はせず、原文のままとさせていただきます。また、具体的施策としては、同頁23行目以降、①から⑤の記載となっております。
100	4章	P146	15行	超小型モビリティ	<u>超小型モビリティ(1人用小型車等)</u>	「超小型モビリティ(1,2人乗り車)」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
101	4章	P146	28行	<p>□さらに、地域間を結ぶ交通ネットワークの拡充に加え、交通結節点を地域の交通拠点(マルチモーダル)として整備し、多様なモビリティを活用したスムーズな乗り継ぎサービスのみならず、周辺の特性に応じた情報発信・収集機能、防災機能、拠点機能を併せて提供する事で、都市中心部における歩いて楽しむ賑わいのある街の形成を図る。</p>	<p>□さらに、地域間を結ぶ交通ネットワークの拡充に加え、交通結節点を地域の交通拠点(マルチモーダル)として整備し、多様なモビリティを活用したスムーズな乗り継ぎサービスのみならず、周辺の特性に応じた情報発信・収集機能、防災機能、拠点機能を併せて提供する事で、都市中心部における歩いて楽しむ賑わいのある街の形成を図る。</p>	<p>南城市の事例が記されていますが、その書き方は公共駐車場を活用したバスターミナル、という交通だけから見た解釈となっている。 日本各地の過疎地域で行われている道の駅を中心とした自動運転の取り組みでは、道の駅を交通結節点としてだけでなく、診療所もあり、日常的な買い物をする場でもあり、これらを通じて多様な世代の人が集う場所になっています。南城市の交通結節点では、中高生が勉強したり、高齢者がお茶を飲みながら話をしたり、多様な世代が集える場を提供しています。(インクルーシブな社会を作るための場の創造)このことは、地域公共交通計画においてクロスセクター効果として挙げられているものよりさらに広くとらえようとしています。 つまり、どのような社会を作りたいのか。それに対して、どのようにパブリックとプライベートの交通を組み合わせるのかを考える必要がある。 併せて、中南部都市圏の渋滞に関する課題やTDM等の施策も考える必要がある。</p>	<p>【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
102	4章	P147	10行	②体系的な道路ネットワークの構築 本県は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等の急激な自動車交通の増加に対して人口が集中する本島中南部地域では慢性的な交通渋滞が発生しており、	-	県土の均衡ある発展に結びつく、名護東道路の延伸、うるま市を連絡する横断道路の記載、普天間基地跡地計画を踏まえた南北・東西の道路整備計画について、丁寧かつ分かり易く記載すべき。 また、沖縄本島北部の現状、課題を追加した。 素案の章立てとして、基本施策に方向性が示されていないのに、突然、圏域で施策が示されるのに違和感がある。基本施策において方向性を醸し出す必要があることから以下を追加する必要がある。 ②体系的な道路ネットワークの構築 名護東道路が6.8km開通したが、観光拠点を有する本部方面への県民及び観光客の移動利便性向上、渋滞緩和、道路防災機能強化を図る必要がある。 本県は～	【原文のとおり】 新たな振興計画では、体系的な道路ネットワークの構築について、ハシゴ道路ネットワークの主要路線や、新広域道路交通計画の調査中路線等を明記しております。 名護東道路の延伸については、新広域道路交通計画の調査中路線に位置付けられており、第6章の圏域別展開の北部圏域の交通及び物流基盤の整備(205頁)において、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進すると記載しています。 うるま市を連絡する東西道路(中部東道路)、普天間基地跡地計画を踏まえた南北・東西の道路(中部縦貫道路、宜野湾横断道路)については、新広域道路交通計画の構想路線に位置付けられており、引き続き、地元市町村と連携して事業化の可能性を検討していきたいと考えております。 また、第4章は沖縄県全体としての方向性を示したものとしており、圏域別の具体的な施策の方向性は第6章の圏域別展開に示すこととしていきます。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
103	4章	P147	17行	交通経路分散に寄与する2環状7放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築に取り組む。	-	道路については、整備について記載しているが、公共交通システムでは調査検討段階の記載が多い。道路部門として、調査を含め取組む方向性を、わかり易く記述して欲しい。 路線網検討の調査費獲得に向けて、以下を記載すべき。 「2環状7放射道路などについて、国土の均衡ある発展、駐留軍跡地等を活用したネットワーク強化の検討、整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築に取り組む。」	【原文のとおり】 第5章の駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編において、(179頁)跡地を活用した骨格的な道路網の整備、(181頁)体系的な幹線道路網の整備と記載しています。
104	4章	P147	21行	AI、IoT、ビッグデータ等の新技術等を活用して道路利用を効率化し、歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の有効的な活用に取り組む。	AI、IoT、ビッグデータ等の新技術等を活用して道路利用を効率化し、歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の有効的な活用に取り組む。	道路空間の有効活用策がイメージできないので、施策の事例を追加して欲しい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 該当箇所の147頁21行と148頁29行は「3-⑩-エ シームレスな交通体系」の中で重複する内容となっているため、ご指摘の147頁21行は削除し、148頁29行目を以降でまとめて修正いたします。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
105	4章	P147	22行	有効的な	有効的な	自然な日本語として「有効な または 効果的な」としてはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 該当箇所の147頁21行と148頁33行は「3-⑫-エ シームレスな交通体系」の中で重複する内容となっているため、ご指摘の147頁21行は削除し、148頁29行目以降でまとめて修正いたします。
106	4章	P148	7行	県土の均衡ある発展を支え、都市間をつなぐ公共交通の基幹軸として、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む。	-	鉄軌道については、国まかせでは前に進まないため、沖縄県がどのシステムにしたいかなどの方針を早め決めて進めていく必要がある。	【原文のとおり】 県では平成26年度より鉄軌道の構想段階にける計画案づくりに取り組み、のべ6万2千人の方から寄せられた意見等を踏まえ、平成30年5月に、起終点や概略ルート及び想定するシステム等の県の考え方をとりまとめた「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定したところ です。 また、国の調査において、課題として示されていた費用便益比について、検討の結果、1を超えるケースを確認し、令和2年8月に開催した学識経験者による検証委員会において、科学的・論理的であると考えられるとの評価を頂いたところで す。 鉄軌道については、新たな沖縄振興のための制度提言に盛り込んでおり、これまでの調査結果等も踏まえつつ、鉄軌道導入に向けた国との議論を進めていきたいと考えて おります。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
107	4章	P148	15行	LRT	<u>LRT(次世代型路面電車システム)</u>	「LRT(軽量軌道交通)」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
108	4章	P148	15行	また、交通渋滞の緩和に向け、モノレール延伸やLRT等の導入など多様な都市内交通についても検討を進め、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結び利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む。	-	鉄軌道を含む新たな公共交通システムについては、コスト的に安いBRTも対象とし、専用道路を整備する方法などを含め推進することを検討する必要がある。	【原文のとおり】 原では平成26年度より鉄軌道の構想段階における計画案づくりに取り組み、のべ6万2千人の方から寄せられた意見等を踏まえ、平成30年5月に「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定したところ。計画書においては、那覇と名護間を1時間で結ぶためには、時速100キロ以上の高速性が求められ、輸送力としては、小型鉄道程度が必要とされているところです。 なお、具体的なシステム決定については、今後、より具体的に検討を行う構想段階の次の計画段階において、現場の状況や経済性、技術開発の動向等を踏まえながら、様々なシステムについて幅広く検討していくこととしております。
109	4章	P148	29行	具体的には、IoT、ビッグデータ、リアルタイムモニタリング、AI等の活用による交通システムや自動運転等により、	具体的には、IoTやリアルタイムモニタリング等を用いて人流、物流等のビッグデータを収集し、AI等を活用した交通システムや自動運転等により	AIやディープラーニングについては、デジタル化されたデータが必要であり、計画に、何をモニタリングするか、何を計測するかということを表現する必要があります。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。 ※ 該当箇所148頁29行は、147頁21行と「3-②-E シームレスな交通体系」の中で重複する内容となっているため、147頁21行は削除し、148頁29行目以降の文章を該当箇所を含めてまとめて修正いたしました。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
110	4章	P149	1行	道路空間への再配分	道路空間の再配分	「道路空間の再配分」とするなど自然な日本語としてはどうか。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
111	4章	P154	28行	(3)世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献 ②水道分野における国際協力の推進 □本件と地形的・気候的特徴が類似する太平洋島しょ国等に対し、島しょ国等に対し、島しょ地域に適合した水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの技術移転等を含めた水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの技術移転等を目的とした技術協力に取組む。	(3)世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献 ②水道分野における国際協力の推進 □本件と地形的・気候的特徴が類似する太平洋島しょ国等に対し、島しょ地域に適合した水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの技術移転等を目的とした技術協力に技術協力にJICA沖縄、市町村等と連携して取り組む。	水道分野に関しては長年にわたる、県企業局、県内市町村、JICAの連携による国際協力が展開されているため。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
112	4章	P155	27行	危機管理に	—	太平洋地域の体制か。	【原文のとおり】 国際的な災害支援体制の構築として、アジア・太平洋地域での大規模災害発生時における国際緊急援助活動への参加に向け、県内消防本部の意向を踏まえながら、国際消防救助隊への登録の要望を行ってまいります。 (なお、国際消防救助隊については、アジア・太平洋地域に限定した組織ではありません。)

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
113	4章	P156	9行	関係人口	関係人口(定住人口、 <u>交流人口以外</u> <u>の地域と多様に関わる人々</u>)	「関係人口(定住人口、交流人口以外 の多様に関わる人々)」とするなど県 民にわかりやすい表示を行う必要が ある。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修 正] 左案のとおり修正する。
114	4章	P175	10行	農外	□青年層や女性層、 <u>農業以外</u> からの 新規参入者、～	自然な日本語として「農業以外」として はどうか。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修 正] 左案のとおり修正する。
115	4章	P175	18行	産業化	<u>産業界</u>	誤記では。	【委員意見】を踏まえ該当箇所を修 正] 左案のとおり修正する。
116	4章	P175	21行	沖縄工業技術センター等の	—	ものづくり産業の社会人向けの高度 技術講習(セミナー)を受けられること から「沖縄工業技術センター、職業能 力開発大学校等の」としてはどうか。	【原文のとおり】 委員意見の職業能力開発訓練大 学校(沖縄ポリテクカレッジ)や沖縄 職業能力開発促進センター(ポリ テク沖縄)は、厚生労働省所管の 機関となっており、労働局の事業と して、雇用の安定の立場からセミ ナーを実施しております。 県の推進するものづくり産業振興 の観点からの施策的な人材育成事 業とは異なるため、素案について は原文ままと致しますが、今後の 参考にさせていただきます。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
117	5章	P184	32行	万国津梁の精神の下、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展していくため、空港、港湾、道路、鉄軌道を含む新たな公共交通システムなど必要な基盤整備やネットワーク機能の強化を戦略的に進めていく。	-	「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」とは鉄道以外にどんなシステムを考えているのか具体的に説明してください。	【原文のとおり】 県土の均衡ある発展の観点から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向けて取り組んでいるところであり、時速100km以上のシステムが求められているところです。 このため、平成30年に策定した「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」においては、鉄道、モノレール、AGT、HSST、専用軌道を走るLRTを想定したところですが、具体的にどのシステムを選定するかについては今後、より具体的な検討を行う計画段階において、現場の状況、経済性等を踏まえながら幅広く検討することとしております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
118	5章	P185	7行	<p>広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入実現に取り組むとともに、規制緩和等による交通・物流コストの大幅な低減による豊かな住民生活の実現を図り、アジアを基軸としたネットワークの構築など自立型経済の構築に必要不可欠な条件整備を図り、物流・商流が横断的に連携した国際的な競争力の強化に取り組む。</p>	-	<p>「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」の導入により、既存の路線バスが廃業の影響を受けることになり、補償措置を講じるべきではないか。</p>	<p>【原文のとおり】 鉄軌道の導入は、鉄軌道と路線バス等が連携するライダー交通ネットワークを構築し、過度な自動車利用から多くの県民を公共交通へ利用転換させることを目的としております。 鉄軌道の導入に係る需要予測によると、バスの利用者数は、バスを主な移動手段として用いる利用者数は減少するものの、鉄軌道駅へのアクセス手段として用いる利用者が現れるため、バス利用者全体としては、増加が見込まれております。 県としては、鉄軌道導入にあたっては、鉄軌道と路線バスとの乗り継ぎをスムーズに行えるような交通結節点の整備やMaaSの導入促進等、関係者と連携して取り組んで行くこととしており、これら取り組みを通して公共交通全体の安定的運営につなげていきたいと考えております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
119	5章	P185	9行	<p>□ 道路の整備については、沖繩本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハング道路ネットワークなど体系的な幹線道路網の構築を図るほか、主要渋滞箇所において交差点改良を行う渋滞ボトルネック対策に取り組む。</p>	-	<p>「道路の整備については、「沖繩本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハング道路)など、体系的な幹線道路ネットワークの構築」の記述はあるが、高速道路の延長については、記載がない。</p> <p>観光産業の振興や、北部地域の振興の観点から、沖繩自動車道(高速道路)の延長(名護市許田から本部町まで)について、以下を記述して頂きたい。</p> <p>「さらに、沖繩自動車道(高速道路)の延長(名護市許田から本部町まで)を検討する。」</p>	<p>【原文のとおり】 国において、高規格道路である名護東道路(久田～伊差川)の整備が進められており、同道路の伊差川から先の延伸については、第6章の圏域別展開の北部圏域の交通及び物流基盤の整備(205頁)において、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進すると記載しています。</p> <p>第4章や第5章はハング道路ネットワークや2環状7放射道路の構築等の体系的な道路ネットワークの構築に取り組むと記載しており、名護東道路の延伸も含まれます。</p>
120	5章	P185	12行	<p>交通渋滞など本県で起きている様々な問題の解決に向けては、スマートシティやスマートアイランドの概念を踏まえ、AI、IoT、ビッグデータの県民・観光客目線での活用等により、交通や行政サービス等に係る社会基盤を効率的に管理・運営することで課題の解決を図っていく。</p>	-	<p>AIやディープラーニングについては、デジタル化されたデータが必要であり、計画に、何をモニタリングするか、何を計測するかということを表現する必要がある。</p>	<p>【原文とおり】 現時点においては、IoTを活用して人流や物流等をモニタリングし、得られたビッグデータをAIを使って分析することを想定しており、表が、あらゆる可能性を残したく、表を簡略化しております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
121	5章	P187	15行	PPP / PFI やSIB(Social Impact Bond)など、官民連携による新たな財源の確保や有効活用を基本方向に、民間事業者のノウハウや資金を活用する事業手法の導入に取り組み、行政コストの低減や資金調達の多様化を推進する。	PPP / PFI やSIB(Social Impact Bond)など、官民連携による新たな財源の確保や有効活用を基本方向に、 地元企業の積極的参画を含めた 民間事業者のノウハウや資金を活用する事業手法の導入に取り組み行政コストの低減や資金調達の多様化を推進する。	PFIにおいては、建設、管理、資金調達の面において高度な能力を企業に求められる。PFIの実施にあたっては、県内企業が参画でき活躍できるシステム作りが必要である。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
122	6章	P189	18行	地震、台風、集中豪雨や感染症など、強大化する自然災害や様々なリスク等に対する危機管理体制の強化、ソフト・ハード両面からの防災・減災対策の強化を進め、災害に強い強靱な県士づくりに取り組む。	-	島しょ県沖繩における国土強靱化は沖繩の固有課題であり、それが伝わるよう丁寧に以下の記述して欲しい。「ソフト面」と「ハード」面を分けて記述する。 「海水面上昇やスーパー台風等にも耐えられるよう、電線の地中化、海外護岸、防波堤の1m嵩上、公共構造物の耐風化など県士の強靱化を図る」旨の記述を追加する。	【原文のとおり】 ソフト、ハード面の基本施策は第4章2-(8)に記載しております。 また、台風などの自然災害時における緊急輸送機能の確保のための市街地等の緊急輸送道路における無電柱化については、第4章2-(8)-イ④「緊急時における輸送機能及び避難地等の確保」において記載しております。 ご指摘のとおり、地球温暖化に起因する気候変動を踏まえた防災減災は、ハード面の対策が重要でありますが、自然災害をハード対策のみで賄うのは困難です。国においても、ソフト・ハード両面からの防災・減災対策の強化を推進することとしております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
123	6章	P192	24行	<p>自然資源や歴史資源等の保全を図り、観光振興や産業振興等に資する土地利用を一体的に展開していくため、中南部都市圏を一体的に捉え、駐留軍用地の見据えた都市計画区域の再編を視野に入れた取組を進める。</p>	<p>自然資源や歴史資源等の保全を図り、観光振興や産業振興等に資する土地利用を一体的に展開していくため、中南部都市圏を一体的に捉え、駐留軍用地の見据えた都市計画区域の再編を視野に入れた取組を進める。</p> <p>今後、中南部都市圏において返還が予定されている大規模な駐留軍用地跡地や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入と連動し、自然資源や歴史資源等の保全を図り、観光振興や産業振興等に資する土地利用を一体的に展開していくため、関係市町村と連携の下、地域が求めるまちづくり等、市町村の実情を加味したうえで、中南部都市圏を一体的都市として捉え、都市計画区域の再編も視野に入れた取組を進めながら、持続可能な都市圏の形成に資する土地利用や交通政策を総合的かつ計画的に推進していく。</p>	<p>100万都市圏または政令都市並である中南部都市圏については、少なくとも道路、公共交通、土地利用を総合的に考えることが絶対的に必要である。中南部都市圏マスタープランがあってもいいくらいであり、どこが主体となって検討し、いつまでに何をするのかを新たな振興計画の中で明確に記載してほしい。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
124	6章	P194	1行	<p>沖繩本島の南北軸を東西に連結するハンゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域等を結ぶ新規幹線道路の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築を図る。</p>	—	<p>うるま市長のマニフェストにある道路整備を追加。 質問：中城湾沿岸の産業集積地域等を結ぶ新規幹線道路について、路線名もしくは場所がわかるように以下の記載をして欲しい。(どこの道路かわからない)</p> <p>「沖繩本島の南北軸を東西に連結するハンゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域等を結ぶ新規幹線道路、うるま市海中道路と高速道路とを結ぶ新規路線等の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築を図る。」</p>	<p>【原文のとおり】 新たな振興計画では、体系的な道路ネットワークの構築について、ハンゴ道路ネットワークの主要路線や、新広域道路交通計画の調査中路線等を明記しております。 中部東道路(うるま市サンライズ地域と高速道路を結ぶ地域高規格道路)については、新広域道路交通計画の構想路線に位置付けられており、引き続き、うるま市と連携して事業化の可能性を検討していきたいと考えております。</p>
125	6章	P194	27行	<p>島しょ型モビリティ</p>	<p>低速で走行する電気自動車など島しょ型モビリティ</p>	<p>具体的に何かを示すとわかる様に「電気自転車など島しょ型モビリティ」としてはどうか。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
126	6章	P195	2行	<p>住み慣れた島で安心して暮らされよう、定住条件の整備・向上に取り組み、地域住民の安全・安心と利便性を支えるシームレスな島型交通体系の整備と安定的な運用を図る</p>	<p>住み慣れた島で安心して暮らされよう、定住条件の整備・向上に取り組み、拡大する取組を一体的に推進し、地域の特性に合わせた島内交通手段など、地域住民の安全・安心と利便性を支えるシームレスな島型交通体系の整備と安定的な運用を図る。</p>	<p>「シームレスな島嶼型交通体系の整備と安定的な運用」とは何でしょうか？生活交通確保維持改善事業などを使ってコミバスを運行しているところもありますが、知識不足もあり効果的な運用ができていないようにも思われます。外部人材との連携が必要だと思います。(関係人口がもしもありませんが)また、島民と観光客の流動だけでなく、モノの移動や高齢者の移動という観点を総合化した上で、何を、いつ、どこからどこへ運ぶのか(島にただただではダメ)？を有機的につなげて論理を組むべきですが、そのような観点が見られません。(港から家まで荷物を運べない高齢者世帯の増加への対応は?)また、長期間船が運行できないときの対応は？運ぶのかストックするのか？このことを島だけで考えても行うことは難しいです。一方でモデル性の高い取り組みもあります。小規模コミュニティにおける地域適正技術(ハイテクである必要はありません)によるモビリティモデルとしてのテストベッドになりうると思います。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
127	6章	P195	28行	<p>過疎債</p>	<p>…経過措置期間終了後、過疎地域の市町村に特別に発行が認められる過疎対策事業債が活用できなくなるため、…</p>	<p>「市町村が発行する過疎債」とするなど、過疎債とは何かわからなくても理解しやすい表示にする必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
128	6章	P196	1行	(5) シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入	-	<p>地域公共交通計画についての考え方は記しておくべきだと思います。その上で、交通結節点が交流拠点として機能させるべき(乗り継ぎだけでなく、買い物や人が繋がる場にもなること)ことも記しておいた方が良いと思います。素案には記されておりませんが、小さな空間スケールではグリーン・スロー・モビリティの可能性もあり、この価値の一つに人の繋がりがありません。</p> <p>また、ここでは無いかもしれませんが、道路機能の階層化、街路におけるLink&Placeの考え方(特に国際通りや首里・美浜地区等)などが欠けていると思います。道路のTraffic機能を高めるための沿道まちづくりの在り方、移動のためだけの沿道まちづくり空間としての広場を含めた街路の在り方など、道路空間の再配分という言葉だけでは言い表されていないことがあります。</p>	<p>【原文のとおり】 交通結節点は、交流拠点としての機能が想定されることから、別の箇所に下記のとおり修正しております。 (修正案) (146頁28行) 3(12)エ① シームレスな乗り継ぎ環境の構築 □さらに、地域間を結ぶ交通ネットワークの拡充に加えて、交通結節点を地域の交通拠点(マルチモーダル)として整備し、多様なモビリティを活用したスムーズな乗り継ぎサービスのみならず、周辺の特性に応じた情報発信・収集機能、防災機能、交流拠点機能を併せて提供することで、都市中心部における歩いて楽しむ賑わいのある街の形成を図る。 また、道路機能の階層化については、沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.3)において、「階層型道路ネットワークを構築することで、定時性確保と県民の安全確保への対応を確立していく」としており、幹線道路ネットワークの構築を引き続き推進することにより、階層化に向けて取り組んでいきます。 あわせて、街路におけるLink&Placeについては35頁6行にきざしてあり、「誰もが身近な場所です。充実した活動ができるよう、中心市街地の活性化、土地区画整理事業や…」としております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
129	6章	P196	5行	<p>県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性・速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やファイダー交通の機能強化を図る。</p>	<p>県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性・速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やファイダー交通の機能強化を図る。</p>	<p>「骨格性」について県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
130	6章	P196	8行	<p>県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性・速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やファイダー交通の機能強化を図る。</p>	<p>(修正案) 県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やファイダー交通の機能強化を図る。</p>	<p>「ファイダー交通」を「支線交通」とするなど県民にわかりやすい表示を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見】を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
131	6章	P196	21行	<input type="checkbox"/> 体系的な幹線道路の整備にあたっては、	<p>—</p>	<p>国土の均衡ある発展に結びつく、名護東道路の延伸、うるま市を連絡する横断道路の記載、普天間基地跡地計画を踏まえた南北・東西の道路整備計画について、丁寧かつ分かり易く記載すべき。</p>	<p>【原文のとおり】 新たな振興計画では、体系的な道路ネットワークの構築について、ハシゴ道路ネットワークの主要路線や、新広域道路交通計画の調査中路線等を明記しております。 名護東道路の延伸については、新広域道路交通計画の調査中路線に位置付けられており、第6章の圏域別展開の北部圏域の交通及び物流基盤の整備(205頁)において、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進すると記載しています。 うるま市を連絡する東西道路(中部東道路)、普天間基地跡地計画を踏まえた南北・東西の道路(中部縦貫道路、宜野湾横断道路)については、新広域道路交通計画の構想路線に位置付けられており、引き続き、地元市町村と連携して事業化の可能性を検討していきたいと考えております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
132	6章	P197	10行	取組の推進に当たっては、AI、IoT、ビッグデータ等の先端技術を活用した道路利用の効率化を図るとともに、自動運転技術等の導入についても、道路空間の構築と合わせた一体的取組を推進する。	取組の推進に当たってはIoT等を用いて収集した人流、物流等のビッグデータ、AI等を活用した道路利用の効率化を図るとともに、自動運転技術等の導入についても、道路空間の構築と合わせた一体的取組を推進する。	AIやデジタル化されたデータについては、何が必要であり、計画に、何をモニタリングするか、何を計測するかということを表現する必要はある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
133	6章	P198	18行	3 圏域別展開	—	従来から指摘されているように、中南部都市圏で政令指定都市並みの人口・面積および人口密度であり、人流から見ても一つの経済圏・生活圏となっている。このことに鑑み、一つの政令市並みのきめ細かな土地利用と交通施策の連携が必要不可欠であるが、そのような視点にかけている。また、都市圏としては目的地間を繋ぐ(ゾーン間を繋ぐ)という発想でもよいが、より小さな空間スケール(隣接市町村)ぐらいでの結節点を以下にデザインするのか?、さらに小さな一つの市町村であれば、目的地間を繋ぐだけではなく目的を繋ぐような土地利用・施設配置計画も考えられる。このことは人のつながりの創出にもなることにも、このような地区内においてはグリーンズロースペースモビリティがいかなる場合もある。少なくとも基盤整備部会が中心となるであろう土地利用や交通施策においては、ひとつのまとまりとして中南部都市圏を捉える必要がある。その上で、全体の交通軸・地域間連携拠点(基幹バスルートにおける那覇と胡屋以外への連携)の考え方、サブ結節点の位置づけ、地域拠点の在り方や方向性を、まちづくりと交通の両側面からデザインしておく必要がある。都市を考える空間スケール別に、土地利用の在り方と交通の在り方の、少なくとも方向性や考え方は示しておくべきである。100万人都市圏としての考え方は、これまでの章にも記されておくべき事項である。	【原文のとおり】 中南部都市圏は、人口・面積等において政令市のみではあり得るが、行政区としては17の市町村で構成される圏域となります。このため、一つの都市として捉えた都市圏の形成に向けては、各地域の個性や特長を生かしながら国・県・市町村によるきめ細かい取組や連携が必要不可欠となると考えております。 中南部都市圏としての土地利用や交通のあり方の方向性や考え方については、素案192頁の「県土の広域的な方向性」において基本方針を示しており、真珠には、別途、県や市町村が定める都市計画に関する「マスタープラン」、「沖縄県総合交通体系基本計画」、「都市交通マスタープラン」等の関連計画の見直しを通じて、国や関係する市町村と連携しながら、持続可能な都市圏の形成に取り組むこととなると考えております。また、192頁の3行目に、「中南部都市圏は県人口の8割を占め、都市機能や産業拠点は県とともに一帯の経済圏及び生活圏が形成されており、全国の政令指定都市と同程度の面積人口を有している」と記載があります。 なお、鉄軌道については、中南部都市圏と同規模の人口等を有する市においては、JR在来線、新幹線が整備され、移動・生活圏域の拡大、地域振興が図られてきたところです。 そのため、県では、県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、速達性、定時性等の機能を備え、都市間を繋ぐ鉄軌道の導入とともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー交通の機能強化を図ることとしております。 また、これらの取組については、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、取組を進めることとしており、196ページ5行目以下に記載しております。
134	6章	P199	25行	国や北部3村、関係団体と連携して「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」の世界自然遺産登録を見据え、その適正管理に取り組む。	世界自然遺産登録地である沖縄島北部では、オーバートゥーリズム対策やロードキル対策など、地域との連携による自然遺産管理の取組を推進する。	自然遺産登録が決定したことにより表現を変える必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
135	6章	P205	26行	<p>② 交通及び物流基盤の整備 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムを導入を前提とした都市間交通と並行し交通結節点、ファイダー交通、地域道路ネットワーク等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進する。</p>	-	<p>都市間交通の区間である、うるま市から名護市駅までに、どのような施策を検討するのかが分るようにしたい。この区間を利用する公共交通利用者は少ないと思います。また、鉄軌道等と並行した結節点、ファイダー交通とは具体的に何のことか、次期計画間で何を検討するのか、列記して欲しい。</p>	<p>【原文のとおり】 県では、平成26年度より鉄軌道の構想段階における計画案づくりに取り組み、のべ6万2千人の方から寄せられた意見等を踏まえ、平成30年5月に「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定したところです。その中で、那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を經由する概略ルートを決めました。今後は、具体的なルートや駅位置等の検討を行う、計画段階への早期移行に向け、取り組んでいくこととしております。 なお、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入と併せて取り組んでいる、利便性の高いファイダー(支線)交通ネットワークの構築については、沖縄本島北・中・南部の圏域毎に議論の場を設け、地域の課題等を確認しながら、市町村と協働で公共交通の充実に向けた検討を行っていくこととしております。</p>

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
136	6章	P205	26行	② 交通及び物流基盤の整備 追加	-	1500mの滑走路を有しもっていない。将来的に那覇空港は、空港能力の観点から逼迫する可能性があり、伊江島空港は、那覇空港を補完する空港のポテンシャルがあると考える。ことから以下の文章を記載する必要がある。 「伊江島空港について、米軍空域の返還・制限緩和などを図り、北部空港・伊江島空港を拠点とした航空ネットワーク形成に向けた取組を図る。」	【原文のとおり】 伊江島空港の活用については、運用制限の改善や施設整備の必要性等の課題を踏まえつつ、就航の実現性、活用手法について様々な観点から検証する必要がある、参入意向を示す航空会社の具体的な計画を確認しながら伊江村とも意見交換を行ってまいりたいと考えております。 また、那覇空港につきましては、中長期的な航空需要等を勘案し、空港エリアの拡張や展開用地の確保、新ターミナルの整備など、国や関係機関と連携して調査・研究に取り組んでまいります。 また、沖縄県では、観光客の滞在日数の延伸を促進し、一人あたり観光消費額の増加を目指しており、観光客を本島南部だけでなく、北部や離島へ周遊を促すことは重要と考えております。 伊江島空港の運用制限の改善などの課題が解決し、県外路線就航が実現した場合、北部地域への交通アクセスの拡充が図られ、観光客のさらなる誘客に繋がるものと考えております。
137	6章	P205	32行	名護東道路の延長整備	-	7月に開通した名護東道路はさらに延長整備される計画でしょうか。	【原文のとおり】 令和3年3月の策定された沖繩ブロック新広域道路交通計画において名護東道路の延伸が位置付けられたことから、地元自治体と連携し、国に対して、早期の事業化を要望していきたいと考えております。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
138	6章	P211	5行	スマートプラスチック	「脱プラスチック」	「プラスチックスマート」との表現が正しいのではないか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
139	6章	P212	18行	連たんする	-	「連なる」と言う表現が適切では、 物理的に連なるだけではなく、土地利用特性のまとまりを意図しており、また、その他の計画等でも同様な表現が使用されていることから、原文のとおりで考えております。	【原文のとおり】 物理的に連なるだけではなく、土地利用特性のまとまりを意図しており、また、その他の計画等でも同様な表現が使用されていることから、原文のとおりで考えております。
140	6章	P213	4行	②交通渋滞の緩和に向けた交通ネットワークの構築に追加	体系的な幹線道路網の構築を図る。 また、跡地を活用した骨格的な道路網の構築に向けた検討に取り組む。	中部圏域の展開の方向性で、「今後の大規模な駐留軍用地の跡地利用と周辺市街地との一体的な整備を推進する。」と記載(p208. 3行)あるが、施策の中では記載漏れです。 振興計画の章立てでは、6章で再掲も含め詳述して、圏域の整備方向性を県民が分かるよう記載すべきです。 その他、モノレール延長の区間やLRTの区間等、公共ネットワークの整備についても記載すべきです。利用者の少ない北部では記載されています。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正案等)	理由等	審議結果(案)
141	6章	P215	10行	児童	-	児童だけでいいのか「幼児・児童 または 児童・生」としてはどうか。	【原文のとおり】 児童福祉法においては、「児童とは、満十八歳に満たない者をいう」と定義されており、幼児また生徒を包含して記載していることから原文のとおりとさせていただきます。
142	6章	P215	12行	本圏域における、市街化調整区域を多く有する市町村においては、新たな産業用地や住宅地の確保が課題となっている。	-	那覇から離れるにつれ都市の使い方が難しくなるとどうか、調整区域からできないということが結構あるので、今のような課題があると記載したのかなと思っただけです。それから、それに対する解決というか、どういう方向でそれを解決する何かサジェスチョンとかそういう記載も、検討して頂きたい。	【原文のとおり】 市街化調整区域は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画法に基づき市街化を抑制すべき区域として定められています。地形等から開発が困難な地域、優良な集団農地や緑地、風致上保全すべき地域等において、他法令による土地利用規制等と併せて、都市的土地利用を抑制しております。 また、市街化調整区域については、国勢調査や都市計画基礎調査の結果を踏まえて、土地利用の動向等を把握しながら、定期的または適時、他法令との調整を図りながら市街化区域への見直しを行っております。 産業や住宅等の開発意欲が旺盛であり、用地確保が課題となっております。本圏域においては、地域が求めるまちづくり等、市町村の実情を加味した上で、保全と開発の両立を図りながら、良好な住環境とともに歴史・自然資源と産業・観光振興が調和する土地利用を図ること等を、素案221頁11行目に記載させていただきます。

番号	章	頁	行	報告書(素案)本文	意見(修正文案等)	理由等	審議結果(案)
143	6章	P222	6行	環境負荷に対して脆弱	廃棄物等による環境負荷に対して脆弱	初めて読む人には、環境負荷に脆弱なことからなぜ廃棄物処理につながるかが分からない。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
144	6章	P228	16行	実習	防疫初動演習	講習や訓練でなく、すぐその内容の実習になっているのは文書上おかしいのでは。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
145	6章	P231	21行	世界自然遺産登録を見据えた西表島においては、地域との連携による自然遺産管理や持続可能な観光地マネジメントなど環境保全と持続的な利活用の両立を図る取組を推進する。	世界自然遺産登録地である西表島では、オーバートゥーリズム対策やロードキル対策など、地域との連携による自然遺産管理の取組を推進する。	自然遺産登録が決定したので表現を変える必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
146	6章	P235	28行	実習	防疫初動演習	講習や訓練でなく、すぐその内容の実習になっているのは文書上おかしいのでは。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

関連体系図(案)に対する修正意見審議内容一覧(案)

① 主要指標		基盤整備部会		
基本施策番号	指標名	指標(案)	理由等	審議結果(案)
2-(6)	インターネット利用者の割合(個人)	超高速ブロードバンドサービス普及率	民間事業者において5Gや光ファイバーの設備投資を毎年かなり多額に行っている。また、県においても今まで離島を含めた海底ケーブルを積極的に敷設している。その成果指標が、「1年間にインターネットを1回でも利用した人の数」では弱い。基盤整備の投資と効果がどのようない形で動いていくかを見たほうがよいので、ブロードバンドの基盤整備率とセットで指標の検討を行う必要がある。 総務省の一律の調査だけでは沖縄県の抱えている要因はなかなか分からないので、利用状況について1年に1回は県独自の調査を行うことを検討すべきである。一番大事なものは利用したかどうかではなく、今後とも利用したいか、またどういふことに活用したいか、もし利用したくないなら理由は何なのかなど、今後の構築や利用者を増やすことを考える必要がある。 インターネット利用者に関する総務省の調査の過去の統計データについて、減少の理由や沖縄では特殊なことがあったのかなど、原因について検討をする必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙2

① 主要指標			基盤整備部会				
基本施策番号	指標名	指標(案)	目	標	値	理由等	審議結果(案)
2-(8)	国土強靱化地域計画の策定・改定率		—			各市町村における国土強靱化の地域計画の策定については、防災関係の予算の要件になっており、これを令和13年に100%という目標を立てることはおかしいため目標値とすべきではない。	<p>【原案のとおり】</p> <p>(理由) 目標は計画の策定及び改定としており、そのうち計画策定は早期に全市町村で策定済みとなる予定であります。 令和13年度までの期間中は、主として計画策定後の状況を踏まえた適切な計画改定を全県的に取り組むことで、地域の国土強靱化に向けた施策の計画的な推進を図ることとし、当該目標を設定しております。 ※指標名の誤記修正として、改定数を改定率へ修正しております。</p>

別紙2

① 主要指標		基盤整備部会			
基本施策番号	指標名	指標	理由等	審議結果(案)	
3-(4)	那覇空港からの輸出入額及び那覇港の外貿取扱貨物量」について	—	那覇港の外貿取扱貨物量のみが対象となっているが、内貿における片荷輸送が問題になっており、指標については内貿を考慮する必要がある。	<p>【原文のとおり】</p> <p>施策3-(4)においては、「アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積」を推進するための主要指標として、「那覇港の外貿取扱貨物量」を指標としております。</p> <p>内貿における片荷輸送の解消に向けた取り組みとして、那覇港においては、東アジアの地理的優位性を生かし、東アジアの主要港と国内港湾をつなぐ中継拠点として、国際海上ネットワークを強化し、積み替え貨物を増加させるなど、移輸出の増加に取り組むこととしております。</p> <p>また、P.143 3-(12)-ウ「①那覇港の物流・人流機能の強化」においても、全国的なモノダルフロアの流れを取り込み、貨物を那覇港内で輸入・移入、保管、仕分けを行い、輸出・移出をすすめる取組などにより、那覇港の中継機能を強化し、これまで課題であった片荷輸送の解消に取り組むことと記載しており、当該施策の成果指標として、「那覇港の国内外航路における「公共取扱貨物量」を指標としております。</p>	

関連体系図(案)に対する修正意見審議内容一覧(案)

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
1-1)-ウ②	公共交通利用者数	-		<p>施策展開「人と環境に優しいまちづくりの推進」を目標するならば、公共交通利用者数ではなく、ガソリンや化石燃料の利用が減っていることを示すことを指標とする必要がある。</p>	<p>【原案のとおり】 本施策の上位となる基本施策「1-(1)世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成」において、主要指標として「二酸化炭素排出量」が設定されている。 そのため、本施策については、個別施策の進捗が分かる指標として「公共交通利用者数」を設定しております。</p>	
1-5)-ア②	首里城公園来場者数	-		<p>主な取組については、有形文化財だけでなく、首里織や黄金細工などの無形文化財との連携についても記載する必要がある。また、指標には周辺地区の人口、来街者数も取り入れたほうがよい。</p>	<p>【原案のとおり】 ・文化財等に関する施策については、1-(5)-ア⑤首里城を中心としたルネサンスが該当することから、本施策については、原案のとおりとさせていただきたいと考えております。 ・成果指標に関して、来街者数が統計資料等がなく、別途算出することも難しいものと考えております。また、人口についても、首里城の整備や歴史まちづくりとの相関関係の説明が難しいことから原案のとおりとさせていただきたいと考えております。</p>	

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
1-(5)-イ①	景観アセスメント数	-		<p>沖縄らしい風景の指標については、公共事業は県が主体的に関わられる範囲のため、景観アセスの件数を指標とすることも納得できるが、基本施策の目標としては対象が狭すぎるので、検討する必要がある。</p>	<p>【原案のとおり】 基本施策「1-(5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成」の目標としては、主要指標として「景観計画の策定・改定数」を設定しており、県内市町村の景観計画の適切な運用により、風景づくりに官民協働で取り組むこととしております。 そのうち、施策「1-(5)-イ①沖縄固有の景観・風景・風土を重視した魅力的な景観形成」の成果指標としては、県が主体的に関わることでできる「景観アセスメント数」を設定しております。</p>	
1-(5)-イ③	無電柱化整備総延長	-		<p>無電柱化については、日本全体で無電柱化を進めているが、それ以上に電柱が増えている。そのため、電線のない区間数であったり、電柱通信柱の本数を減らすことを指標とすることを検討する必要がある。少なくとも新たな電柱を立てないという話がないと実質的ではない。</p>	<p>【原案のとおり】 県は、令和2年度から緊急輸送道路を中心に新たな電柱に係る占用を制限しており、無電柱化の推進により、防災機能は向上していくものと考えております。電線や電柱通信柱の撤去は、電線管理者で実施するものであるため、原案のとおりとさせていただきます。</p>	

別紙2

② 成果指標					
施策番号	指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
1-(12)-1①	那覇空港の年間旅客数		—	<p>空港の機能強化によって旅客数が増えるということを目指すとすよりも、どういう空港機能の水準を高めていきたいのかを明確にし、空港利用客のハンドリングや、アクセス、空港発生時の医療体制や連絡体制について、空港の機能が備わっていたか、スムーズに問題の解決ができたなどをアンケートにより評価すべきである。</p>	<p>【原案のとおり】 旅客数は、空港施設整備における処理能力や施設規模を算定する際の指標にも用いられ、那覇空港の機能や規模を定量的に反映するものとして、「年間旅客数」を成果指標に設定しております。 委員ご指摘のとおり、那覇空港旅客の特性やニーズを把握のうえ、調査項目を設定し、旅客および空港従事者にアンケート調査を行うことで、那覇空港の様々な機能やサービスを適切かつ細やかに評価できるものと考えますので、那覇空港に関する調査・研究において取り組んでいきたいと考えっております。</p>

別紙2

② 成果指標					
施策番号	指標名	指標(案)	目 標 値	理 由 等	審 議 結 果 (案)
2-(6)-イ①	超高速ブロードバンドサービス基盤整備率	-		現況値がほぼ100%とすれば、この後に0.8%、0.7%増やすためのどのような取組を行うのか疑問である。	<p>【原案のとおり】</p> <p>離島や過疎地域等において、官民連携により光ファイバ網による超高速ブロードバンド基盤整備(FTH)を推進したことで、その基盤整備率は100%近くまで進展することができました。</p> <p>一方、津堅島や久高島を含め、未だ光ファイバ網が整備されていない地域が県内に残されており、これら地域においても都市部と同等の通信環境の確保に向けて、取り組む必要があるものと考えております。</p> <p>現在の成果指標のとおりとし、今後の情報通信技術の進展や普及状況を踏まえ、中間年(R8)に指標の見直しの検討を行います。</p>

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
2-(6)-イ②		情報システムの標準化・共通化に対応した市町村基幹系業務数			デジタルトランスフォーメーションについては、697業務をクラウドシステムに移行することであるが、 <u>実際には17業務を41市町村で実施するということが対象である。この業務について、どのようなものが対象であるのか等の説明を追加する必要がある。</u>	【原文のとおり】 (理由) 本取組は、国の自治体DX推進計画に基づき、市町村における17の基幹系業務(税・保健・介護・子育て等)について、国の整備するガバメントクラウド上の標準化されたクラウドシステムに移行させるというものとなっております。

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
2-(7)-ア①		低減化した路線における航路・航空路の利用者数(離島住民)	-		<p>国の生活交通(維持改善事業)などを活用し、離島航路の維持、離島航空路の維持のために利用者を増やすための取組は、いろいろな都道府県は手を挙げていますが、沖縄県からは手が挙がらない。そもそも補助を受けなくても自前でできることが本来は望ましい姿なのに、割り引いたものを使った人が多いのが望ましいという指標は少し観点がずれている。</p>	<p>【原案のとおり】 ご指摘の通り、国の施策や他自治体の取組について研究することは、沖縄県においても有効であると考えますので、これからも取り組んでまいります。</p> <p>また、「低減化した路線における航路・航空路の利用者数(離島住民)」という成果指標は適切なのか、離島人口が減少する中では、離島人口一人あたりの利用回数など人口の減少に影響されない指標とするべきではないか、とご指摘がございました。</p> <p>交通コストの低減は、定住条件の整備のため行っていることから、人口増減の影響も含めた成果指標として、「低減化した路線における航路・航空路の利用者数(離島住民)」を設定しております。</p>

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
2-(7)-イ②	汚水処理人口普及率(離島)	-		全国的にも課題になっているため、特に合併浄化槽等が多いところについては、浄化槽法の11条の定期点検の受検率を指標及び目標も併せて入れることを検討する必要がある。	【原案のとおり】 県では、各保健所で開催する浄化槽設置者講習会や「浄化槽の日」のイベント等により、浄化槽の維持管理の普及啓発に取り組んでいるところであり、新しい振興計画においては、まずは単独浄化槽から合併処理浄化槽への転換による汚水処理人口普及率の向上を図ることとし、浄化槽の維持管理の普及については、個別の具体的計画の中に位置付けて取り組んでまいりたいと考えます。	
2-(8)-ア①	危機管理マニュアル等作成数	-		多くの都道府県でマニュアルはできているが、訓練をやっておらず、実効的ではないことが従来から指摘されている。マニュアルだけでなく、それに基づいた訓練などを指標として検討する必要がある。	【原案のとおり】 「沖縄県危機管理指針(平成30年6月)」にて87の危機管理マニュアル等を計上していますが、令和3年4月に各部局等に現状を確認したところ、一部の部局からマニュアルを今後作成すると予定と回答があります。 原案のとおり、事前対策の第一段階であるマニュアル等作成数を指標とし、訓練や研修の実施については、適宜通知等で実施を促してまいります。	

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
3-(4)-ア④	那覇港～中城湾港 新港地区の所要時間 那覇空港～中城湾港新港地区の 所要時間	-		アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨海型産業の集積については、台湾の高雄と比べると水面の面積で約5分の1、陸上の面積では大体17分の1となっている那覇港1港だけでは極めて難しいことから、中城湾港と一体となった取組を進める必要がある。この両港を結ぶアクセス道路により時間短縮を図っていくことが絶対条件であり、この計画の中で3分しか短縮できないことについて、もう少し何らかの対応ができないか検討する必要がある。	【原案のとおり】 所要時間3分の短縮については、R3年度末時点とR13年度末時点の供用見込み道路ネットワークにおける所要時間を比較したものとなっております。 引き続き、R13年度以降も体系的な幹線道路ネットワークの構築や渋滞ボトルネック対策の取り組みを進めることで、所要時間は更に短縮されるものと考えております。	
4-(3)-ア②	水道事業等における 研修の受講人数	-		過去の実績の平均値を踏襲ものが多い。値が小さく、この項目ごとの重要性が来年からスタートする沖縄の振興計画に相応しいのかどうか解らないので検討する必要がある。	【原案のとおり】 水道分野における国際協力は、JICA沖縄の実施計画に沿って実施しています。研修の受講人数はJICA沖縄と派遣元(国)等との調整を経て決定されることから流動的な要素もあり、実績値を元に設定することが適当と考えています。	

別紙2

② 成果指標		指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
4-(3)-ア⑤	建設分野の研修等における講義件数	-		過去の実績の平均値を踏襲ものが多い。値が小さく、この項目ごとの重要性が来年からスタートする沖繩の振興計画に相応しいのかどうか解らないので検討する必要がある。	【原案のとおり】 建設分野における国際協力については、JICA沖繩が実施する外国人研修生を対象とした研修等において、実績を踏まえ県職員が実施する講義の件数としており、大洋州などの行政機関職員への建設分野の講義を行うことで、途上国等の発展に寄与すると考えられることから、現指標のとおりといたします。 また、指標における目標値については、今後、研修数が増える可能性があることから単年度毎の数値ではなく、10年間にわたる累計値に変更いたします。	
4-(3)-イ①	防災分野における研修参加人数	-		過去の実績の平均値を踏襲ものが多い。値が小さく、この項目ごとの重要性が来年からスタートする沖繩の振興計画に相応しいのかどうか解らないので検討する必要がある。	【原案のとおり】 成果指標として、JICAなどの他機関が既に実施している外国人研修生を対象とした防災分野における研修会に講師として参加した人数としております。講師として参加する人数が増えることで、より細かな情報を提供することで防災分野における国際貢献の充実に図ってまいります。	

別紙2

② 成果指標					
施策番号	指標名	指標(案)	目標値	理由等	審議結果(案)
5-(5)-1④	建設産業の魅力発信等事業実施数	—	/	過去の実績の平均値を踏襲ものが多い。値が小さく、この項目ごとの重要性が来年からスタートする沖繩の振興計画に相応しいのかどうか解らないので検討する必要がある。	【原案のとおり】 建設産業を担う人材の育成・確保にあたり、建設就業者数等の数値を指標として設定することが困難なため、現指標のとおりといたします。

自由意見の一覧（基盤整備部会）

【県土構造】

1. 北部振興のためには、圏域の人口増に結び付く、観光に特化したスーパーシティ等の未来型のまちづくりプロジェクトが不可欠であり、鉄軌道整備の実現に向けても一体的に進めることが重要である。また、その実現に向けた組織強化が必要であり、北部市町村と連携する組織を北部圏域に設置する等について明記すること。
2. 駐留軍用地跡地利用等については、本素案（p198、L14）において「多核連携型の国づくりの一翼を担う我が国の拠点として、スマートシティ、スーパーシティ構想の実践など、駐留軍用地跡地利用を機に、先端技術や ICT 等を先駆的に導入・利活用する近未来の都市づくりを展開する。」とあるが、その整備計画の立案については、当該市町村では必要な法的、技術的能力がなく困難と考える。那覇軍港、牧港補給基地、普天間空港の跡地における近未来の都市づくりに向けて、港湾・道路、鉄軌道等の施設毎の整備等について、だれが、いつ、何を、どのように進めるのかについて、具体的かつわかり易く記述して欲しい。都市構造の歪みと県土再編にどう繋げるのか、わかり易く圏域別に記載して欲しい。また、円滑な整備に向けた、駐留軍返還跡地を限定とした国による長期借り上げに向けた法整備及び見直し等による迅速な返還跡地の活用促進を検討していただきたい。

【都市整備】

1. 全体として書かれていないと感じる事項として、シェアリングエコノミーの取り扱いが弱いように感じます。例えばカーシェアリングについては少し書かれていますが、これが推進されれば駐車場という生産性が低い土地利用を変えることができません。沖縄の特徴として狭小性を言うのであれば、土地制約は非常に大きく、土地の価値を高める取り組みは極めて重要である。
2. 下水道などの処理、広域公共施設の組織の形と、市町村とでいろいろ事務局が分かれているので、体制づくりについて整理する必要がある。

【交通体系（基盤・ネットワーク・コスト）】

1. 第 6 章 2-(1)「県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成」および 2-(2)「県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開」の項目について、東西の連携をどのように考えられているのでしょうか。例えば、那覇港と中城湾港における物流・クルーズ・災害対応における連携と役割分担やそれを機能させうる陸上ネットワークを検討する必要がある。
2. 沖縄県が中心となり本島バス 4 社が協力して進めている基幹急行バスや、西海岸や東海岸を走っている路線バス、特に長大路線については、フィーダー（支線）として扱うのではなく、基幹的な交通手段であるという現実を踏まえ、しっかり検討する必要がある。
3. 伊江島空港は、米軍訓練空域により運用制限されているものの、1500m の滑走路を有し、伊江島空港を拠点とした奄美・徳之島・那覇空港及び周辺離島空港等とを結ぶ世界遺産観光ネットワークの形成は北部の活性化、県土の均衡ある発展に大きな効果が期待される。米軍空域の返還・制限緩和等を図り、伊江島空港を拠点とした航空ネットワークの形成を図ること。北部圏域の防災拠点空港としての活用も可能となる。
4. 北部圏域の国道 331 号、県道 2 号線等は、異常時の交通規制区間を有し、国道 58 号も低位置にあり災害に弱い。世界自然遺産を有する北部圏域の住民・観光客の安全安心の確保を図るための、道路防災機能の強化を位置づけること。
5. うるま市の東海岸地域は、多くの島々を有し風光明媚な地域であるが、道路防災ネットワーク機能、観光ネットワーク機能等が低い状況にある。県土の均衡ある発展を支えるためには、沖縄自動車道路と接続する東西横断道路の整備が明記すること。
6. 体系的な道路ネットワークについて、本部方面への高規格道路を具体的に記載する必要がある。
7. 路線バスのノンステップバスの導入については、沖縄県は全国的には 71% ぐらいで高いが、東京の 95% ぐらいにできるよう進めていく必要がある。高齢化社会なので事故も起こさず乗り降りがスムーズにできるように、ノンステップバスの導入を進めるため、これまで県で行ってきた補助制度を全島的に広げる必要がある。
8. 名護十字路はバスの利用者が多く、近くには公共的な観光協会や産業支援センター、公営住宅などもあるがバス停上屋がない。

- 時間はかかるかもしれないが、バス停の上屋を整備することで利便性を高くし、公共交通利用増進につなげる必要がある。
9. 轟壕に行こうとしても案内標識が分かりづらいので、案内標識を整備する必要がある。
 10. 伊江島空港については、ポテンシャルの非常に高い地域であり、沖縄美ら海水族館、これから進められる大規模テーマパーク、自然遺産も含めて、沖縄の新しい観光の在り方にもかなりいい影響を与えることから、利活用について検討する必要がある。

【情報通信体系（基盤・ネットワーク・コスト）】

1. ビッグデータを集めてAIで効率化を行うことは容易ではない。AIを活用しようとするならば、何をモニタリングして、何を教師データとするのか、そのあたりについて十分考え、使える解を導くために必要な情報の鮮度・粒度など考えておく必要がある。
2. スマートシティの中では、オーソドックスな交通系データなどは不可欠である。基盤整備部会の中でも必要なデータがオープンになっていない課題を十分に認識してされていることから、しっかり検討する必要がある。
3. 組織は戦略に従う。今後10年間、沖縄県がデジタル戦略を進めていく上で、他自治体も行っているように変化に対応できる組織の検討をぜひやっていただきたい。
4. デジタル化、DXは、間違いなく「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成に向けた重要なキーワードになるが、住民の間で新たな格差を生み出したり、格差が拡大することになっては本末転倒である。（「誰一人取り残すことのない」に反する）
デジタル化、スマート化を進めて、県民が公平に豊かさや便利さを享受するためにも、住民目線でのデジタルデバイド解消、デジタル化に対するアレルギーのようなものをいかに取り除いていくか（個人情報保護・セキュリティ確保の観点も含めて）対処していく視点が必要。この点への言及が全体を通して不足している。スマートシティなどでのあらゆるデータの利活用に対する抵抗感・不安感などの払拭を図る必要がある。

【水資源】

—

【災害】

1. 路線バスの車庫などは低地に多く立地しており、津波、高潮対策として、南部地域の護岸整備を講じる必要がある。
2. 水道については少しずつですが広域化が進みつつありますが、消防広域化は一向に進まず、素案には書かれていない。非常備消防と常備消防では消防力以上に救急医療の差が歴然です。それについて触れないということは、非常備消防の地域の人の命の価値は常備消防の地域の人の価値より低いとみなしているとも解釈できます。消防広域化は10年前に議論し、計画は改訂されましたが、進んでいる様には思えない。消防は分野外なのかもしれませんが、命を守る離島交通を以下に考えるか。日常的（2週間に1回程度？）な通院をいかに支えるのか。通院ではなく、遠隔診療で対応するのか。緊急時には少なくとも救急救命の資格を持った人を離島に住ませるのか。議論する必要がある。
3. 低所得・貧困・シングルマザーなど日常時における課題に対する総合化はもちろんのこと、地震・津波・台風などの非日常時を災害にするか否かは日常時の社会の在り方です。繋がる事を前提とした社会は途絶により危機的な状況になります。一方で緩やかな繋がりは経済的には非効率な部分もありますが、災害に対しては自律的であり持久力があります。持久力がある地域であっても、観光客は依存的です。観光客数>住民 という社会においては非日常を前提とせざるを得ない部分も出てきます。その負担を踏まえた観光容量という議論もあろうかと思えます。被害を受けにくい都市を創り上げるのも、今では一般的な考え方です。さらには、事前復興計画さえも一般化してきています。
4. 沖縄で一定規模以上の災害が発生したときには、観光客はクルーズ船などを活用し、避難所とすることや港から避難させることも実際には考えないといけない。島全体の防災や社会としての安全を考えるのであれば、防災施設の整備だけではなく、災害が発生したら派生的にどういう影響がでるのか、それに対してどういった外からの支援を受け入れるかについても検討する必要がある。

5. 教育、医療などを含めて小規模離島の問題は非常に重要であることから、道路、港湾を含む生活環境全体としての基盤と、防災の観点から建設業を支えて行くことを検討する必要がある。
6. 周囲を海で囲まれ、災害復旧の重機等の建設機械、備蓄品等の多くが災害に弱い低地にある。災害時に機動力を発揮する重機等及び備蓄品の安全保管機能、災害復旧活動に機動性を備えた防災拠点等の整備を位置付けること。(長期計画として普天間跡地は記載)
7. 伊江島空港について、北部を中心と考えた場合に、新しい観光ルート形成や大規模な災害が発生した場合の防災の拠点空港として活用の観点から活用を検討する必要がある。

【景観形成・風景づくり】

1. 観光について国際競争力や他県との競争力を持つためには、観光地やインフラがきちんときれいにならなくてはならない。そのため、道路や公園などのゴミ対策を行う必要がある。
2. 道路の除草については、県道、市道、国道と管理者が異なるため、道路管理者の垣根を越えて対応する必要がある。
3. 世界遺産登録を受け、周辺地域を含めて全体で沖縄に合う、やんばるや西表にふさわしい風景や環境に配慮した新たな構築物のあり方を検討する必要がある。

【建設産業】

1. 建設産業の高度化を図る観点から、国立高専の中に高度な建設技術が学べる学科を取り入れるなど、県内に建設産業の次期を担う人材のための教育機関を充実させる必要がある。
2. 現在100億から200億円という大きなロットで発注されている米軍発注工事の履行保証、ボンド枠では県内企業では対応できないことから、50億円などのある程度のロットへ変更することなどについて、県内企業が受注できるように建設業界だけではなく県としても取り組んで欲しい。
3. PFIについては、県内企業の積極的な参画が図られるよう取り組む必要がある。

【その他】

1. 新たな振興計画（素案）における用語について、専門用語やカタカナ、英頭文字などについては、県民にわかりやすい表現にする必要がある。
2. 「計量計算モデル」として説明のあった「展望値」の算出方法は、統計的検定がない単回帰モデルではないか。施策においてロジックモデルを組むのであれば、システムダイナミクスモデルを構築し、例えば、県民所得にどのような効果があるかまで示す必要がある。また、物流などの議論であれば、産業連関モデルを組み込んだり、応用一般均衡モデルなどで示す必要がある。
3. 特定の数値を施策の達成目標として出すのではなく、クロスセクター効果を明示したほうがよい。例えば、グリーンスローモビリティでは、移動手段だけで評価するのではなく、人のつながりを作る価値、まちの賑わいを創造する価値など便益では出ない価値を高く評価している。必要がある。主たる効果な何で、副次的な効果はどこに生み出されるのかを整理する方法もある。
4. 次の10年は沖縄でも人口減少社会に向かうかもしれない。少なくとも生産年齢人口は減少社会に向かう。その中で増加トレンドだけを見ることの危険性を認識する必要がある。