

令和3年度沖縄県振興審議会

第3回基盤整備部会議事録

1 日時 令和3年9月9日(木) 13:33~15:54

2 場所 市町村会館 4階会議室

3 出席者

【部会委員】

※オンライン参加

部会長 有住 康則 琉球大学工学部名誉教授
副部会長 ※高良 富夫 沖縄県職業能力開発大学校校長
※小野 尋子 琉球大学工学部准教授
※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
※渡慶次道俊 沖縄都市モノレール(株)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
※青木 紀将 日本トランスオーシャン航空(株)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)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顧問

【振興審議会委員】

※津波 達也 一般財団法人沖縄県建設産業団体連合会会長

(欠席)

平良 敏昭 (株)沖縄建設新聞代表取締役社長
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

【事務局等】

土木建築部：前川土木整備統括監、前村主幹(土木総務課)、富原班長(道路管理課)

上原副参事(港湾課)、米須班長(都市計画・モノレール課)、

中本主幹(都市公園課)、辺土名班長(下水道課)

企画部：金城交通政策課長、山里室長(交通政策課)、西里主任技師(交通政策課)、

渡久地副参事(情報基盤整備課)、池原防災危機管理課長、

石川デジタル社会推進課長

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

ただいまから沖縄県振興審議会第3回基盤整備部会を開催いたします。

私は、本部会の司会を務めます沖縄県土木建築部土木総務課の前村でございます。よろしく申し上げます。着座にて進行させていただきます。

まず初めに、委員の出席状況について御報告いたします。

本日、東江委員におかれましては用務により欠席となっております。また、神谷委員、古江委員におきましては、別件のため15時頃に御退席の予定となっております。今回も沖縄県振興審議会から津波委員が参加されております。資料の中では「対面」となっておりますが、ウェブでの参加ということで修正させていただきます。また、本日出席予定の平良委員が少し遅れているようですが、進めさせていただければと思います。

早速、有住部会長へ議事進行をお願いしたいと思います。有住部会長、よろしく願いいたします。

【有住部会長】

皆さん、こんにちは。

これから始めたいと思いますが、まず初めに、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

配付資料の確認をさせていただきます。参加者一覧等がついている議事次第のほかに、

資料1-1：基盤整備部会における委員からの意見及び対応方針(案)。

資料1-2：他部会等における委員意見及び対応方針(案)。

資料1-3：基盤整備部会における委員からの関連体系図への意見及び対応方針(案)。

資料2：基盤整備部会調査審議結果報告書中間取りまとめ(案)。

資料3：関連体系図(案)。

参考資料1：成果指標説明資料。

参考資料2：委員からの意見書(原本)。

となっております。不足資料がございましたら、事務局まで申し出てください。よろしいでしょうか。

次に、本日の調査審議事項は、議事次第にある①成果指標について、②これまでの意見に対する県の対応方針(案)について、③中間取りまとめの順番で進めさせていただきます。説明は以上です。

【有住部会長】

ありがとうございました。

式次第に沿って審議を始めてまいりたいと思います。

最初に、成果指標について、事務局から資料の説明をお願いします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

その前に、平良委員から欠席との御連絡がありました。

1 議事

①成果指標について…資料3 参考資料1

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

最初に、成果指標について御説明いたします。資料3と参考資料1になります。今回、成果指標については資料3が審議対象となっておりますが、内容については参考資料1を用いて説明いたします。成果指標については、主に定義や目標値の設定の考え方の妥当性等について御審議をいただければと思います。なお、今回は前回とは異なり、総合部会における展望値の仮試算に用いることを前提とはしておりませんので、この内容について資料3の関連体系図について御審議いただければと思います。

資料3の1ページをお開きください。以前に一度、御説明はしておりますが、体系図について少しおさらいをさせていただきます。その後、各指標の概要については参考資料1で説明いたします。

右側に計画展望値があります。温室効果ガス排出量や県人口などです。その左側の真ん中に35の主要指標がそれぞれの基本施策にぶら下がって並んでいます。そのうち5つが基盤整備部会に関連する主要指標でオレンジ色の部分です。35の基本施策ごとに主要指標があり、それぞれ基本施策に施策がぶら下がっており、その施策ごとに成果指標があります。

2ページを御覧ください。例えば上の見出しに基本施策があり、その下の主要指標に「二酸化炭素排出量」があります。その下に施策があり、施策ごとに成果指標があります。下の段の施策展開ウで色付けしていますが、「公共交通利用者数」が「公共交通システムの戦略的再編」の施策にぶら下がっており、「歩いていける身近な都市公園(街区公園)箇所数」が施策の「歩いて暮らせる環境づくり」にぶら下がっている形になっています。

このような施策体系になっており、関連体系図に整理しておりますが、主要指標と成果指標については、直接的に関連していないものもございますが、現在、データの取得が継

統的に可能であったり、県で主体的に取り組んで成果が見込めるものを中心に御提案させていただいております。

体系のおさらいは以上です。

参考資料1でそれぞれ成果指標の概要について説明いたします。

目次①の最初の5つが主要指標です。成果指標がこの後、55あります。これが基盤整備部会に関連するものです。合計60の指標の中から約20程度ピックアップして後で説明したいと思います。

成果指標の中で見え消しの部分は、関連体系図を示した後に成果指標の見直しをしたいということで、7つについて見え消しで入替えをしたいと思います。参考資料については、その見直しをした後の内容での資料となっていることを御了承ください。

1 ページを御覧ください。主要指標になります。景観計画の策定・改定数の指標の定義は、下の緑色枠に書いてあるように、県内市町村の景観計画の策定数及び改定数となっております。目標値の設定の考え方が表の下にあり、目標値の設定については、令和6年までに全41市町村が計画を策定し、おおむね10年後に改定を想定しているということで、上にある目標値令和13年は76を設定しております。

2 ページを御覧ください。こちらも主要指標です。インターネット利用者の割合(個人)の定義については、「過去1年間でインターネット(パソコン、スマートフォン、タブレット等)を利用したことがある(総務省調査)」と答えた者の割合です。目標値の設定の考え方は、令和13年の目標値は沖縄県と先進県の平成24年度から令和元年度の平均値の差が埋められるように設定したということです。令和13年度の目標値は90.9%としております。

3 ページを御覧ください。国土強靱化地域計画の策定・改定率の指標の定義は、災害に備えた地域の強靱化を図るための計画として、県及び市町村が策定する国土強靱化地域計画策定及び状況の変化に対応した計画の改定率としています。目標値の設定の考え方は、令和13年度に全市町村が策定するというので100%としております。

4 ページを御覧ください。主要指標は後段の那覇港の外貿取扱貨物量です。定義は、那覇港で取り扱う国外航路の総取扱貨物量です。目標値の設定の考え方としては、表の右側の平成22年から令和元年の実績値の傾向を基に近似式を用い、公共貨物量を設定しています。令和13年度の目標値は195万トンとなっております。

次の主要指標は前回で御説明していますので、5 ページ、6 ページは説明を割愛いたします。

7ページの成果指標は公共交通利用者数です。定義は、路線バスとモノレールを合わせた公共交通利用者数となっており、目標値の設定の考え方は、平成21年3月のパーソントリップ調査と予測値を踏まえて設定しています。令和13年度の目標値は年間6,900万人となっております。

8ページの歩いていける身近な都市公園（街区公園）箇所数の定義は、人口密度が高い都市地区（人口集中地区）における100ヘクタール当たりの街区公園箇所数としております。目標値の設定の考え方は、現計画の指標の参考である平成20年から23年の4か年の実績と現計画（H24～R2）の実績により算出した平均値から各年度の目標値を3か所と設定して、令和13年度の目標値を3か所としております。

12ページを御覧ください。景観アセスメント数の定義は、県土木建築部所管の公共事業における景観アセスメントの実施数の累計値としております。目標値の設定の考え方は、年10件を想定して令和13年度の目標値は169件としております。

14ページを御覧ください。無電柱化整備総延長の定義は、無電柱化整備延長とは、道路から電柱をなくすため、地上にある電線類等を収納する管路を整備した延長のこと。目標値の設定の考え方は、直近3年の1年当たりの無電柱化整備平均延長は約5.1キロとなっていることから、今後も同割合での整備を目標値として設定しており、令和13年度の目標値は221.7キロとしています。

16ページを御覧ください。県営住宅のバリアフリー化率の定義は、県が管理する県営住宅における住戸数に対して、高齢者及び障害者等への配慮がなされた性能（浴室・玄関手すり、住戸内段差解消、出入口・廊下幅の確保）を有する住戸の割合としております。目標値の設定の考え方は、現在の計画上、建替え等の実施予定に基づいて設定しており、令和13年度の目標値は41.2%としております。

18ページを御覧ください。汚水処理人口普及率の定義は、下水道、農業・漁業集落排水、合併浄化槽が利用できる人口を住民基本台帳人口で除した値としております。目標値の設定の考え方は、沖縄汚水再生ちゅら水プラン2016（沖縄県下水道等整備構想）の中長期目標等に用いている目標値を採用して令和13年度の目標値は98.0%となっております。

23ページを御覧ください。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）の定義は、航路・航空路の利用数のうち離島住民向け割引運賃を利用した者の数となっております。目標値の設定の考え方は、過去実績で最大のものを目標として、令和13年度の目標値は107万7,000人となっております。

25ページを御覧ください。水道広域化実施市町村数の定義は、県企業局から新たに水道用水の供給をする受ける市町村の数、目標値の設定の考え方は、広域化に必要となる施設整備等が完了した島から水道用水の供給を開始したところで、令和7年の目標値が9村となっております。

30ページを御覧ください。離島における乗合バス利用者の定義は、離島における乗合バス利用者数です。目標値の設定の考え方は、離島の人口が減少傾向にあることを踏まえ、目標値は令和元年度の実績を令和13年度も維持することで考えており、94万5,000人を令和13年度の目標値としております。

31ページを御覧ください。危機管理マニュアル等作成数の定義は、県庁各部室等における危機管理マニュアル等の作成数になっており、目標値の設定の考え方は、各部局へのヒアリング等を通して令和13年度の目標値を120としております。

34ページを御覧ください。個別施設計画更新数の定義は、道路、河川、港湾、海岸等において策定されている個別の施設計画（長寿命化修繕計画）のうち令和3年から令和13年までに更新予定がある施設計画の更新数としております。目標値の設定の考え方は、既に策定がされている45計画のうち、令和3年度から令和13年度に更新が必要な10の計画を対象に更新数を確認する設定になっております。

35ページを御覧ください。ハザードマップ作成数の定義は、水防法（平成27年5月改正）に基づき県が指定する高潮浸水想定区域を反映したハザードマップを作成した市町村数になっており、目標値の設定の考え方は、令和13年度までに全市町村が作成するという事で41市町村を設定しております。

48ページを御覧ください。前回御説明した那覇港の年間旅客数の補足です。コロナ禍からの回復後は近似式により推計していると説明しておりましたが、正しくは連携している那覇港のクルーズの拠点形成が分かっているクルーズ船社との協議により定めた将来見通しなどを基に目標値を設定しているということで、この場を借りて修正させていただきます。

57ページを御覧ください。フィーダー(支線)交通検討実施エリア数(累計)の定義は、鉄軌道と連携したフィーダー(支線)交通ネットワークの構築を見据え、広域的な交通課題を抽出し、具体的方策検討を実施したエリア(方面)の数ということで、目標値の設定の考え方は、2年で1エリア(方面)が増加するとの見込みで、令和13年度は5エリア(方面)を目標値としております。

59ページを御覧ください。水道事業等における研修の受講人数の定義は、JICA沖縄と連携して実施する研修の受講人数、水道分野に関するものです。目標値の設定の考え方は、過去10年間（H23～R2）における受講人数の平均として、令和13年度の目標値を10人としています。

成果指標は60ありますのでピックアップして説明いたしました。概要説明は以上です。御審議のほどよろしく願いいたします。

【有住部会長】

ありがとうございました。

成果指標について説明していただきました。御意見、御質問を受け付けたいと思いますが、御意見のある方は挙手をお願いいたします。部会長の許可を得て発言をしていただきますようお願いいたします。

小川委員、どうぞ。

【小川専門委員】

バス協会の小川です。参考資料1の7ページの公共交通の将来見通しの数字は、路線バスとモノレールの話でしたが、路線バスは道路輸送法に基づく一般の旅客自動車運送事業で許可を受けた全車が対象になっているということかどうかの確認と、それから路線バスについてはモノレールと路線バスの将来推計を合算した数字なのか、それとも公共交通全体で推計を伸ばしたのか、その辺を教えてください。

先ほど57ページのフィーダー交通についての推計が令和13年度で5フィーダー圏だということですが、実際に鉄軌道が整備されるのは何年と考えてフィーダー交通圏を設定しているのか教えてください。

【有住部会長】

事務局、お願いします。

【事務局 西里主任技師(交通政策課)】

交通政策課の西里からお答えいたします。

最初の7ページの質問は、一般旅客の路線バスの輸送人員数の目標になります。小さいのですが、左側の新たな公共交通システムにつきましては、我々で一緒に取り組んでいる基幹バスシステムが組み込まれておりまして、モノレールと基幹バスを含めた全ての路線バスのトータルの数字を設定しております。

【事務局 山里室長(交通政策課)】

交通政策課の山里と申します。

57ページのフィーダーに関連して、鉄軌道の導入時期という御質問だったかと思いますが、具体的に何年度というものがまだ設定できない状況になっております。現状として鉄軌道については構想段階の計画が策定済みであって、道路市町村を概略ルートとしてお示しさせてもらっている状況です。次の計画の段階で、より具体的な駅位置やルート等を検討するような計画段階に移行したいと考えております。フィーダーのルートも併せて検討することになると思いますので、それは各市町村、複数市町村と検討を開始しないといけないということで、これを指標にさせていただいております。以上です。

【小川専門委員】

ありがとうございました。

【有住部会長】

ほかに何かございますでしょうか。

佐次田委員、どうぞ。

【佐次田専門委員】

参考資料1の36ページの電柱無電柱化率は、私どもは非常に興味のある数字でございます。右側に直近3年の1年当たりの延長が約2.6キロになっています。これから10年で26キロと、1,033キロに対して10年間で26キロと非常に気の遠くなるような数字ですが、将来的に計画全てを無電柱化する際には、県としてはどれぐらいの期間を予想していますか。費用もかなりかかると思いますが、予算の状況も大丈夫でしょうか。

【事務局 富原班長(道路管理課)】

道路管理課の富原と申します。

無電柱化のスケジュールについては、電線を地中化するためには、1キロ当たり約5億円のコストがかかり、それを現在の予算の中で執行していくと年2～3キロ程度の整備にとどまっております。今後10年、今の予算状況が続くと想定して今回の10年の計画として26キロを設定しております。1次、2次緊急輸送道路が1,000キロにも及ぶ延長がございますので、10年で26キロですので、単純に計算しますと50年近くかかると思いますが、緊急輸送道路を全て順番にやるのではなくて、公共施設や防災拠点をつなげる意味で優先的につないで早めに無電柱化の効果を発現させていきたいと考えております。以上です。

【佐次田専門委員】

ありがとうございます。

実は5年ほど前に私どもトラック協会で物流の件でハワイに研修に行ったことがあります。そのときに向こうの方とも話したときに、沖縄県とハワイ、観光の島として似ているけれども、一番違うのはハワイには電柱がない。確かに島1周まわってみて1本もありませんでした。ですから空が非常に広く見えます。国際通りは最近はあまり通っていませんが、電線が見るに耐えないぐらいあちこちにありますので、この計画はいろいろな意味でいい計画だと思っていますので、50年かかろうが100年かかろうが、ぜひ頑張ってもらいたいと思っています。できれば生きている間に見たいのですが、多分無理だと思いますが、ひとつよろしく願いいたします。

【有住部会長】

ありがとうございました。

神谷委員、お願いします。

【神谷専門委員】

複数ありますが、3ページの国土強靱化の地域計画も各市町村の計画を作っていなかったら防災関係の予算は下りませんという要件化になっているはずなので、これを13年に100%という目標を立てること自体が、日本では非常に恥ずかしいような目標設定かなと思います。どちらかという、国土強靱化の地域計画の中で、強靱化の基本方針、もともとは人口を分散させたりを踏まえてどこかがやられてもどこかでちゃんとバックアップできる機能を担保しながら持続的発展に資するような国土を形成していくことが本来の趣旨です。なので計画を作るのは、既に要件化されていることなので、ここに目標値として公表することが恥ずかしいと思います。それが1点目。

2点目は、4ページ的那覇港の外貿取扱貨物量があることはいいのですが、どちらかという内貿で片荷になっていることがいろいろ問題になっているはずなので、なぜ外貿だけに特化するのか、内貿を無視するのが分からないです。

3点目は、7ページの公共交通利用者を増やすという話ならいいのですが、多分、これは本島だけだと思いますが、上に書かれている島しょ型環境モデル、人と環境に優しいことを目標するならば、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ほうがダイレクトな指標になるのではないかと思います。

4点目は、先ほど佐次田さんが言われた無電柱化ですが、日本全体で無電柱化を進めて

いますが、それ以上に電柱が増えています。なので、電柱の本数でやるのか、そういう話でないと道路で一生懸命電柱や通信柱を地中化しても、実際には電柱は増えているので、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。少なくとも新たなものを立てないという話がないと実質的ではないと思います。

5点目は、18ページ、単純に質問です。汚水処理人口普及率は、接続と理解していいのか、整備率みたいな形で管線は引いているけれども、つないでいなくても値は上がるという数字なのか、どちらか教えてください。

6点目は、23ページ、割引した運賃を利用した人の数で評価されていますが、国でやっている生活交通(維持改善事業)などで離島航路の維持、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、47都道府県みんなで行っている。その中でそれに対して手を挙げていないのが沖縄県の問題かなと思っています。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のは少し観点がずれているような気がします。

7点目は、31ページに危機管理マニュアルの作成数が書かれていますが、多くの都道府県でマニュアルはできている。ただ訓練をやっていないから実効的ではないことが従来から指摘されている中をまたマニュアルばかり作るのかと。どちらかというと、マニュアルだけではなく、それに基づいた訓練の方向がいいのかな。それであれば県の努力で取り組みます。

8点目は、57ページを説明いただいたのですが、よく分からなくて、エリアが市町村の話なのか、そうではないのか。地域公共交通計画が努力義務化されて、その話とは別の位置づけなのか理解ができないのもう少し説明をいただけると助かります。以上です。

【事務局 池原防災危機管理課長】

防災危機管理課の池原と申します。

3ページの国土強靱化地域計画の策定・改定率は、この指標をやった経緯は、2-(8)あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくりの危機管理体制の強化、大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進、安全・安心に暮らせる地域づくりなど幅広い中から何か1つよい指標がないかと考えた際に、防災のアンブレラ計画の部分もあって国土強靱化地域計画を設定させていただきました。

委員がおっしゃるとおり、確かに要件化もございまして、当然、早く策定しないといけ

ないというものがあって、目標値が令和13年度になっていますが、ここまでに100%を達成するというよりは、早い段階で達成しないといけないと思いますが、今年度末には90%、令和4年度には100%という形で、なるべく早く策定しないといけないことがございます。

ただ計画の構成上、最終年が入っていることもあって目標値令和13年度があります。ただ100%達成した際には、また別の指標があるのかどうか、それはまた検討していく必要があると思っています。以上です。

【事務局 上原副参事(港湾課)】

港湾課の上原と申します。

内貿の片荷輸送についてはどのように考えているかという御質問の趣旨だと理解しています。那覇港においては今後、東アジアの地理的優位性を生かし、東アジアの拠点港湾等を国内の物流ネットワークをつなぐ中継拠点、東アジアのハブの役割を担うということで、輸出貨物等の増大を図る取組と併せて、戦略的な取組により現在、移入であるものを逆に国内の主要港湾である那覇港に輸出してもらって、そこから国内の拠点港湾に移入してもらう取組を図ることも考えております。

また、全国的なモーダルシフトの流れを取り込み、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取扱貨物における片荷輸送の解消に取り組むものとしているところであります。以上です。

【事務局 西里主任技師(交通政策課)】

7ページの公共交通利用者数について、指標が環境モデルということで化石燃料のCO2の量ではないかというような御質問について、資料3の2ページを御覧ください。資料1-1の施策展開ウの②の成果指標になっておりまして、これの上位の指標に二酸化炭素排出量がございます。CO2の量や化石燃料はこのあたりの主要施策に含まれておりますので、我々としては下の細事業で指標を細かく分かるような形で設定させていただいております。以上です。

【有住部会長】

3件の回答がありましたが、神谷委員からコメントはありますか。

【神谷専門委員】

大丈夫です。

【有住部会長】

事務局、次をお願いします。

【事務局 富原班長(道路管理課)】

道路管理課の富原と申します。

神谷委員から無電柱化、電柱の本数が増えていることに関してお答えします。

現在、県では緊急輸送道路を中心に無電柱化を進めておりまして、ここで新たな電柱が増えると事業効果が発現しませんので、県では新たに電柱を立てる制限をしております。占用の占有をしております、緊急輸送道路を中心に新たな電柱は今後原則立てないという事で、制限をかけているところですので、今後、無電柱化することによって緊急輸送道路の防災機能は高まるものと考えております。以上です。

【事務局 辺土名班長(下水道課)】

下水道課の辺土名と申します。

18ページの汚水処理人口普及率について御説明します。汚水処理人口普及率が接続している人数なのか、整備のところなのかという御質問だったと思いますが、整備が進んで利用できる人の数を分子としております。ですので、接続している人の数ではなく、利用できる人の数から率を算出しております。以上です。

【事務局 金城交通政策課長】

交通政策課の金城です。

23ページの成果指標ということで、低減化した路線における航路・航空路の利用状況を掲げさせていただいていますが、その前に神谷委員からは、国の施策を沖縄はもっと活用した上で取り組むべきではないかとのお話がありましたので、その件はまた持ち帰って、他府県との比較を検討してまいりたいと思います。

交通コスト等の低減の中で、低減化した路線における航路・航空路の利用者数を書いたのは、離島の定住条件の確保が一番大事なのが、住居もそうですが、割高となっている離島の航空路の負担が大きな重みとなっていることがございましたので、離島の人口を可能な限り減らすことなく、定住条件を確保する意味で、離島住民等の交通コスト低減事業は必要だと考えておりまして、そこをなるべく維持することで離島の定住条件につながるということでこの指標を用いております。以上です。

【事務局 山里室長(交通政策課)】

57ページのフィーダーの交通検討実施エリア数の件は、地域公共交通計画ということで

はなくて、鉄軌道の導入の取組と併せてフィーダー交通のネットワークの構築を見据えた公共交通の充実が不可欠ということの中から、北・中・南部の各圏域ごとに議論の場を設けて、市町村と共同で公共交通の充実に向けて取り組んでいるところであります。

その中で、この取組は複数市町村が連携して広域的に取り組む課題を抽出して、その課題解決のために検討体制や、あるいは費用負担についての調整が整って、具体的方策を検討、実施することで、それを検討した実施エリア数を成果指標としてカウントする形になっております。以上です。

【有住部会長】

神谷委員から何かコメントはございますか。

【神谷専門委員】

1点だけ。無電柱化の件は、緊急輸送道路から進めるのはいいのですが、例えば石垣の場合はアクセス道路ができて、開通すると緊急輸送道路になるかと思いますが、道路には電柱はないけれども、八重山病院に入っていたりすると、結局、緊急輸送道路としての役割が果たせないで、民間の土地の場合は難しい部分がありますが、せめて道路プラス公有地ぐらいは緊急輸送道路の機能が果たせるような形で、道路ではなくて、その隣の県有地に電柱が立ってしまうと意味がないので、その辺はうまくつなげてやっていただけたらと思います。以上です。

【事務局 池原防災危機管理課長】

31ページの目標値の設定の考え方は、マニュアルというか、訓練の実効性のあるものかいいのではないかと御指摘かと思えます。ここの数値もあることはありますが、ほかに防災危機管理課として想定される危機事象ごとに緊急事態のマニュアルを各部室で策定しているところでございます。危機管理体制の整備等を図るとともに、定期的な訓練、検証を実施することにより、職員の危機管理意識の向上を図りつつ、習熟度を高めていく。

そういう中で、令和3年4月に、訓練研修等の実施について確認してございます。その中で今現在、35の緊急時対応マニュアルがございまして、そのうちの21の緊急時対応マニュアル等の研修が実施されているところでございまして、それについて県としてはしっかり訓練をやっていく必要があるのではないかと。この緊急時対応マニュアルで、県では消防防災訓練、美ら島レスキュー、広域地震避難訓練等を実施しているところでございます。

指標は何を設定すべきかということで、2つ可能であればこれも設定することによって、

先生の御指摘を入れ込めるかなと捉えております。以上です。

【有住部会長】

ほかの委員から御質問を受け付けたいと思います。何かございますでしょうか。

【湯浅専門委員】

成果指標説明資料の2ページの安全・安心・快適に暮らせる生活基盤充実・強化の主要指標がインターネット利用者の割合ということですが、私の印象としては少し弱いと感じております。我々通信事業者としても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おりますし、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きた、今後ともしていくのではないかと考えていますが、その成果指標が、極端な言い方をしますと、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と思いますので、これをもし利用するなら、21ページにあるブロードバンドの基盤整備率とセットにしたほうがいいのではないかと思います。要は基盤整備の投資と効果がどのような形で動いていくかを見たほうがいいと思います。

インターネットの利用者を指標にしているということですが、これだけAIやDXも含めていろいろなことを言われている中で、10年後にこの指標で総括したときに、この指標でいろいろなことをやってきたのと思われる可能性が高いと思いますので、投資と効果をしっかりと説得力のある形にしたほうがいいと思います。

もう1つは、21ページ、令和8年に基盤整備100%引くのですが、その後も利用者が0.8%ぐらい同じ形で伸びていきます。普通はある程度、基盤が整備されたところは利用者がどんどん増えていくのですが、終わってしまうと割と伸びは少ないし、コロナのワクチン接種ではないですが、絶対したくない人もいるので100%は難しいと思います。整備率とその辺はある程度リンクする部分もありますので、説得力のある数字で考えられたほうがいいのではないかと思います。以上です。

【事務局 渡久地副参事(情報基盤整備課)】

情報基盤整備課の渡久地です。

安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実の施策の中で、主要指標としてインターネット利用者の割合としたのは、生活基盤の面から捉えた場合に、住宅や上下水道、陸上交通、公園、エネルギー、情報通信など幅広く存在していると思います。生活基盤の充実・強化は総体的に示す指標としては、県民満足度の調査結果なども想定できるところではございますが、定性的になったり、客観性についていろいろ意見がある状況もございます。

先般の国の沖縄県振興審議会の総合部会専門委員会の最終報告において、離島はICT基盤の整備により最も恩恵を受ける地域という記載もございまして、離島の定住条件の整備において、ICTの活用は条件不利性の克服に不可欠であり、今後10年間の生活基盤の向上を示す定量的かつ総体的な評価軸に関連する指標として、今回はインターネットの割合を挙げさせていただいております。

インターネットは弱いという印象との御指摘ですが、私どもも感じておりまして、県でも離島地域に海底光ケーブルもつないでいますし、民間のキャリア様においては5Gの展開をどんどん進めている状況でございます。新たな指標としては、5Gに関してはいろいろ基盤展開率もございすけれども、ただ現時点では大まかな目標が国から示されておりますけれども、各通信系キャリア様のいろいろな計画等もございまして、各地域の細かい計画まで把握しておりませんのでなかなか盛り込めない状況もございす。各キャリア様の計画値や進捗状況等がもし捉えることができましたら、それに取って代わることも考えられます。それによって情報通信基盤整備の進捗状況も図られるのではないかと考えております。

21ページの超高速ブロードバンドサービスの基盤整備率とセットで指標設定をされてはどうかとの御提言については、持ち帰らせて検討させていただければと思います。

もう1つ御意見としてあったのが、目標値は確かに超高速ブロードバンドの基盤整備率は、現時点でほぼ100%に近いことはございますが、国も今後の情報通信基盤の整備に当たっては、ユニバーサル化を視野に入れていますので、その観点からすると目標値としては100%を持っておくべきだろうと考えております。以上です。

【湯浅専門委員】

ありがとうございます。

もう1つ確認したいのは、利用者の調査は総務省の調査をそのまま利用するというものでいいのでしょうか。

【事務局 渡久地副参事(情報基盤整備課)】

こちらの数字は、あくまで現時点で経年的、継続的に把握できる指標として総務省の数字を使わせていただいております。

【湯浅専門委員】

本来でしたら手間とお金がかかって大変なのですが、全部各県でも事情が違うと思いますので、構築した利用状況については独自に1年に1回は調査すべきだと思いますし、一

番大事なのは利用したかどうかではなく、今後とも利用したいか、またどういうことに活用したいか、もし利用したくないなら何なのか、5Gのスマホにしる、FTTHにしる、料金がかかる。それを払うほど使わないなどいろいろな理由があると思いますので、その辺を押さえながら、今後の構築や利用者を増やすことは考えたほうがいいと思います。

総務省も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気がしますので、その辺は大変手間もかかりますが、また御検討をいただければと思います。お願いします。

【事務局 渡久地副参事(情報基盤整備課)】

湯淺委員が言われた点は、また持ち帰らせて検討させていただければと思います。

【有住部会長】

ほかに何か御質問はありますでしょうか。

宮城委員、お願いします。

【宮城専門委員】

40ページ的那覇港と中城湾港の陸上輸送の基盤整備で、目標値の設定は、現在の43分から令和13年度に40分と、わずか3分しか短縮されないのですが、これでもって陸上輸送の基盤整備は十分だとお考えでしょうか。

【事務局 川上副参事(道路街路課)】

令和3年度、港から見ると那覇港から中城湾湾ですが、43分が40分ということで、3分ほどしか変わっていないと、那覇港から中城湾港以外にも那覇空港から中城湾港においても49分から42分ということで7分程度ですが効果があると考えております。以上です。

【宮城専門委員】

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・臨海型産業の集積を図るということですが、これについては那覇港だけでは極めて難しいのではないかと考えています。なぜかという、那覇港が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です。これだけ狭い港湾の1港だけでそれを取り込むということはなかなか難しい。したがって、どうしても中城湾港と一体となった取組が進められるということで、この両港を結ぶ産業道路というか、アクセス道路をしっかりとって時間短縮を図っていくことが絶対条件ではないかという認識です。したがって、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、それをお願いしたいと思います。以上です。

【事務局 川上副参事(道路街路課)】

那覇港から中城湾港を令和3年度43分からということですが、那覇港から中城湾港については、令和13年を目標としておりますので、那覇空港から中城湾港においても令和13年度までには目標値としていきたいと考えております。以上です。

【有住部会長】

宮城委員、いかがでしょうか。

【宮城専門委員】

本県については、恐らくシー&エアの形を前提に7分短縮できるからそれでいいのではないかという考え方だと思いますが、海の物流のダイナミズムを取り込むというのは、那覇港と中城湾港の両港をしっかりとつないで有機的に活用していかなければなかなか難しいというのが我々は認識なんです。したがって、この道路のネットワークをここでぜひ線引きして、できるだけ所要時間を短縮できる方向で御検討をお願いしたいと思います。以上です。

【事務局 前川土木整備統括監】

補足させていただきます。土木整備統括監の前川と申します。

40ページの目標設定は令和13年度としておりまして、右下の設定に当たっての特記事項に書いてありますが、令和13年度末までに供用する道路を付加してネットワークを組んだ結果、このような数字が出ております。

当然、委員御指摘のとおり、両港の連携は非常に重要だと考えておりまして、13年度以降も必要な道路の整備を行い、この3分だけではなく、もう少し短縮する取組も引き続き取り組んでいきます。以上です。

【宮城専門委員】

ぜひお願いします。以上です。ありがとうございました。

【有住部会長】

ほかに御質問はございますでしょうか。

小野委員、お願いします。

【小野専門委員】

成果指標の11ページの首里城が平成28年、29年を頭打ちにしてリピーターが減ってきていることを危機感として持っていると同ったことがございます。リピーターをどう増やすかを首里城自体も観光施設として考え始めている。そのときに、首里杜地区の周辺地区と

どのように連携していくか、ちょうど検討として立ち上がったときに火災が起きて一旦切れた状況になっていると地元から伺っております。

主な取組の5点目の箇所でもう少し書き込みが必要だと思いました。周辺地区の人口、来街者数も取れたほうが良いと思いますが、それは無理だとしたら、例えば県外の有名な金沢城と金沢の城下町の事例では、有形文化資源が中心になっていますが、無形文化財、いわゆる首里織や黄金細工もありますので、城下にある伝統工芸や首里杜館も「首里染織館 suikara(すいから)」との連携を取り組むということで、「首里杜地区の歴史を体現できる都市空間の創出を図るため」と書かれていますが、「地域に点在する文化資源の段階的な整備について」のところを「地域に展開する点在する有形無形の文化資源との整備や連携について」として、「事業主体や保存に係る調査等の課題解決に向け」、これは「那覇市」から始まっていますが、「関係団体や那覇市、国と連携して進め」という形で訂正されたほうが良いと思いました。結構お土産物も高いものを買ってくれたりするので、地域への波及効果もあるのでそれが良いと思いました。

もう1点が下水道関係で18ページと26ページです。特に、26ページの離島が深刻かと思っただけですが、整備率だけではなく、特に合併浄化槽等が多いところになりますと、浄化槽法の11条の定期点検の受検率は指標に入れたほうが良いと思います。一目的一指標のルールがあるのか、何か一指標ずつになっていたもので、ただ適切な管理による環境への影響を考えると、全国的にも課題になっておりますので、11条点検については目標に入れたほうが良いと思いました。

12ページの沖縄らしい風景の首里城のあたりは、もう少しいい指標がないかなと思ったのですが、公共事業は県が主体的に関われる範囲ですので、景観アセスというお話も納得できますが、基本施策の目標としては狭すぎる気がしたのですが、具体的な案がないので意見だけです。以上です。

【事務局 中本主幹(都市公園課)】

都市公園課の中本です。

11ページの首里城の取組については、小野先生がおっしゃるとおり、首里城の魅力のリピーターを増やしたほうが良いというお話はもちろんあります。県としては、首里城が首里杜館に止めて、首里城の正殿を見て有料区域に行ってそのまま帰る直行直帰型の施設になっているのは課題として認識しています。そうではなく、首里城公園の中の周遊、ひいては地域の周遊を図っていこうということでこの項目があります。

有形無形は首里三箇の泡盛の件も踏まえて検討していこうと思っていますので、書きぶりについてはそういう方向で検討させていただければと思います。

那覇市、国と連携して取組というところですが、首里杜地区の整備の委員会をつくってやっております、その辺を通して、まずは那覇市、国が協力委員として入っております。併せて委員に地域の代表者も入れていますので、もちろん地域とも連携してやっているのですが、地域に何を求めるのかが詰まっていない段階でしたので持ち帰って検討させていただきます。以上です。

【事務局 辺土名班長(下水道課)】

成果指標として浄化槽の点検に関しても指標として入れたらよいのではないかとのことですが、環境部局で基本的に管理している内容になりますので、持ち帰って意見交換をさせていただきます。

【小野専門委員】

ありがとうございます。風景はよろしくお願いします。

金沢の事例調査を行いますと銀細工が結構売れているようですので、今はコロナであれば、インバウンドで外国人が伝統工芸品をかなり買っていくと。首里城公園のお土産品店では何でも売れる。キーホルダーが数千円で売っているけれども、数万円単位のもので地元にお金として落ちる可能性があるのも、伝統工芸の力を持っている方が地域に点在していて周遊にもつながりますし、書きぶりが有形文化財や地区の整備だけですが、城下町の伝統工芸は城の文化そのものですので、ぜひ前向きに御検討をよろしくお願いします。

【有住部会長】

ありがとうございました。

ほかの御質問を受け付けたいと思います。

高良委員、お願いします。

【高良副部会長】

情報系の観点から全部見せていただきましたけれども、内容的には先ほどの委員と同じ印象を受けました。2ページについても同じような印象で、インターネットを1年に1回でも使用したことがあるのか、それがあまりにも今に合わない。総務省の調査方法かもしれませんが、そういう印象を受けています。

それから棒グラフが伸びているのはいいのですが、左側が上がったり下がったりして、下がるのはどういうことなのか。統計の精度が悪い。母数が少ないのではないか。もし減

るならどう理由だったのか。沖縄では特殊なことがあったのか。

2番目に、21ページも同様の印象を受けまして、ほとんど100%とすれば、この後に0.8%、0.7%は何だろうかという疑問をもちました。質問しようかと思いましたが、先ほどの委員からやりたくない人はいるからと。そういうものかもしれないなと思いました。

22ページのデジタルトランスフォーメーションのことですが、計画には随分立派なことを書いてありますが、自治体DX推進計画において、今0業務のところを697業務にするという表が出ておりますが、2行目に書いていますね。クラウドシステムに移行することがそういうことであると読めますが、しかも17業務を41市町村ということで、数が多いように見えるのですが、実際には17業務ということ。具体的にどういう業務なのか1つでも教えていただきたいです。以上です。

【事務局 渡久地副参事(情報基盤整備課)】

情報通信基盤課の渡久地です。

2ページのインターネット利用者の割合について指標はどうかとの御指摘ですが、湯浅委員からも御指摘があったとおり、現在の流れからするとぴったりと収まるのは難しいのではないかと。それは確かであろうかと思えます。現時点では生活基盤を表す指標としてはこれではどうかとの御提案でございますので、委員の皆さんでこれに代わるようなものがあれば御提案いただければと思います。

インターネット利用者の割合の下の実績にばらつきにあるのはなぜかという趣旨の御質問だったと思いますが、総務省のアンケート調査ではございますけれども、アンケートでするので答える方々や年によってばらつきが出てくるのではないかと想像しているところです。

21ページの超高速ブロードバンドの整備率は、現時点でほぼ100%ですが、あと0.何パーセントはどうかという御趣旨の質問だったと思いますが、整備は進めているのですが、小規模離島や過疎地域においてはまだまだつながっていないところもございます。現時点においても超高速ブロードバンドの整備計画がない地域もございます。例えばうるま市の津堅島、南城市の久高島、多良間村の水納島、竹富町も幾つかございます。幾つかの島についてはごく少数ながらも整備計画がない地域もございまして、ほぼ100%に近い数字になってはいますが、まだ100%に達していない状況でございます。以上です。

【事務局 石川デジタル社会推進課長】

デジタル社会推進課の石川と申します。

22ページの17業務についてですが、これは、国がガバメントクラウドというものをつくるのでそこに入れてくださいというような国の自治体DX推計計画になってございます。市町村にとっては非常にハードルの高い計画になっておりまして、私たちもこれを一生懸命支援していくことになるかと思えます。

説明がどうも不十分ではないかとの話もございますので、中身的には税や保健、介護、子育て等の業務システムをガバメントクラウド、標準化されたものに移していくことになっておりますので、中身についても表現方法等を検討していきたいと思えます。以上です。

【高良副部長】

どうもありがとうございました。よく分かりました。

最初の件で1年で一度だけ使ったことがあるかというものは、今はスマートフォンですら、毎日使っている人と週に1回の人もあるかもしれませんが、もっと短くしてみることもあろうかと思えます。以上です。

【有住部長】

ほかに御質問、御意見はございますでしょうか。

湯浅委員、どうぞ。

【湯浅専門委員】

乱暴な意見になるかもしれないのですが、59、60、61、62ページの指標を見ていくと、過去の実績があってその平均を横に引いたものが多いのと、数字的に小さいこともありまして、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、この内容だけを見ていると分かりません。幾つかありますので、59ページの御説明をお願いします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

59ページは企業局の分野ですが、今日は担当者がいませんので、60ページの建設分野の御説明をさせていただいてよろしいでしょうか。

建設分野については、JICA沖縄が実施している道路維持管理研修、これは途上国、太平洋州の行政職員を招いて道路の維持管理の研修をしていますが、平成26年頃から実施しております。非常にありがたい機会ですが、年に1回ということでなかなか件数として

は上がらないような状況であります。今後は、JICAと連携しながら機会があればもう少し増やしていきたいと思っておりますが、まだ実績を踏まえての目標値ですので、今後は検討していきたいと考えております。以上です。

【湯浅専門委員】

61ページの4名、62ページもそうですが、6回ほど魅力ある事業をすることのことですが、ある程度、今やっていることを継続することが今後の沖縄の成長のための次の振興計画に入るべきなのか疑問があって、例えばこの4つは1つの指標としてまとめたほうがいいような気もしていますので、質問しました。

【事務局 池原防災危機管理課長】

61ページの件は、基本的には先ほどの60ページで土木建築部から説明と似たような状況がございまして、今現在、年に1回研修の形で2名、これは県の職員が説明している状況ではありますが、カリキュラムを増やすことによって講義できる内容を増やすことを考えていて、今は年に1回ですが、複数回することによって後者は変わらなくても、延べ人数が変わるという見せ方ももしかしたらあるのかなというところがございます。ただ、今後、指標についてよりよいものがあればそれでやっていきたいと思えます。また御意見をいただければと思います。以上です。

【有住部会長】

確かに数が少なく、普通でしたら目標値ですから増加しないといけませんよね。その辺が適切かどうかは、また事務局で検討していただくことにしたいと思いますよろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

時間も押し迫ってきましたので本審議は終わりたいと思えますがよろしいでしょうか。

この辺で10分間の休息を取りたいと思えます。3時5分から再開したいと思えます。

(午後2時56分 休憩)

(午後3時5分 再開)

【有住部会長】

時間になりましたので、審議を再開いたします。

次の議事に入ります。これまでの意見に対する県の対応方針(案)について、事務局から説明をお願いします。

②これまでの意見に対する県の対応方針(案)について…資料1-1、1-2、1-3

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

資料1-1、1-2、1-3を使って御説明いたします。数が多いのでピックアップして御説明いたします。本来であれば全ての質問に対して全ての対応方針を御説明したいところですが、時間の都合がありますので御了承ください。

資料1-1の4ページをお開きください。12番、小野委員から、歩いて暮らせる環境づくりについて、理由等の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。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のコミュニティの話は分けたほうがよい。との御意見をいただきまして、対応方針(案)としては、委員意見を踏まえて修正ということです。修正案は下の赤字で、誰もが身近な場所で充実した活動ができるよう、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、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により公共施設や宅地の一体的整備、土地の高度利用化を促進します。なお、小学校区単位での公共施設の適正配置等については、地域により状況異なりますので、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るものと考えております。という対応方針(案)にしております。

7ページの22番、平良委員から、施策は浄水場の計画的な整備、水道広域化の推進と水の安定供給の部分です。浄水場などはほぼ海のそばに立地しており、地震津波などの災害に脆弱である。今後10年、20年でどういった減災・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。との御意見です。委員意見を踏まえて修正ということで、修正案が、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ことから、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。という内容になっております。

9ページの28番、古江委員から、情報通信技術を活用できる環境整備の施策についての御意見です。整理しますと、社会インフラの強靱化について、特に離島の重要拠点である役場や空港、港、診療所等で不具合が発生した場合の生活基盤に与える影響が非常に大きいことや、離島で復旧に相当時間を要することを踏まえ、「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」といった表現などへの変更も求める意見をいただいております。委員意見を踏まえて修正ということで、修正案としては、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、」ということで修正を予定しております。

11ページの32番、入部委員から、社会基盤等の防災・減災対策について、地域の実情に応じた対策との表現があるが、具体的な内容について示す必要がある。との御意見ですが、これについてはいろいろ検討しましたが、そもそも地域の実情が設計条件を一般的な表現としたもので、意味の捉え方が不明瞭となるため、今回は御意見を踏まえて削除したいと考えております。

12ページの36番、有住部会長から、社会基盤等の長寿命化対策について、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。との御意見について、委員意見を踏まえ修正案としては、「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」の後段に「技術者の育成及び」を追加したいと考えております。

15ページの44番、神谷委員から、デジタルトランスフォーメーションとの推進による企業の生産力向上の施策についての御意見です。整理しますと、建設業のドローン等について表現を変えてはどうかという御意見でした。委員意見を踏まえ、建設業におけるドローンを活用した云々という説明がありますが、これを削除しまして、追加で、「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i-constructionの推進と活用による生産性向上に取り組む。さらに、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取り組み、インフラ分野のDXを促進する。」と記載したいと考えております。

20ページの64番、宮城委員から、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・臨港産業の集積の施策について、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」に指定されているため、中城湾港という文言も追加してはどうかとの御意見で、委員意見を踏まえて、背後の国際物流拠点産業集積地域との連携も踏まえ、中城湾港の国際物流に関する取り組みについて関係部局と調整し、記載したいと考えております。文案については検討中ということでこちらではお示しできておりませんが、修正する方向になっております。

27ページの89番、高良副部会長から、次世代の通信環境に対応した情報通信基盤の整備の施策です。沖縄の特異性を踏まえた記述が少ない。具体性に欠けるという観点で、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との御意見です。委員意見を踏まえて修正ということですが、修正の内容については関係課と調整ということで検討中となっております。

28ページの92番、青木委員から、世界水準の拠点空港等の整備のところ、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。世界水準の定義がな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。との御意見です。原文のとおりとさせていただきますいておりますが、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や機能等の研究に取り組み、把握したニーズ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。という回答とさせていただきます。

42ページの140番、神谷委員から、第6章の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のところ、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表現する必要がある。との御意見です。委員意見を踏まえて修正する方向です。理由ですが、車両の位置、速度等の道路交通に関するビッグデータをモニタリングし、AIを活用して取得したデータの分析を行い、効果的な対策案を検討することにより、渋滞緩和に向けた取組を実施していきたいと考えております。修正案は、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。という内容で修正したいと考えております。

55ページの181番、小川委員から、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。との御意見に対して、原文のとおりとなっておりますが、基幹バスシステムの導入については、本島バス4社の協力を得て現在運行している那覇ー沖縄市間の基幹急行バスのルートのみならず、国道329号の西原・与那原向けや国道330号のルートも検討しているところです。基幹バスにつながる路線をフィーダーとして位置づけておりますが、当該路線についても重要な路線として検討してまいります。との回答をさせていただきます。

資料1-1は以上です。

次は、資料1-2の他部会等における委員意見及び対応方針ということで、5ページの12番は、沖縄県振興審議会から参加の津波委員から、第4章、地域特性に応じた技術の研究開発の促進及び海外建設資料等への進出の部分について、新たな技術開発については、産学官連携の下で取り組むこととなっており、それぞれの役割や具体的な進め方を記載してほしい。との御意見です。委員意見を踏まえて、記載の部分に修正案です。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む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、沖縄らしい風景づくり、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。と記載しております。なお、具体的な進め方については今後検討させていただきたいと考えております。

1-2は以上です。

1-3は第2回の意見です。関連体系図への意見及び対応方針(案)で、第2回意見と意見書の意見を整理しています。

1ページの2番、青木委員から、那覇空港の年間旅客数について、空港の機能強化によって旅客数が増えるということを経験とするよりも、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、アクシデント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かなどをアンケートにより評価すべきである。とのことですが、原案のとおりとしておりますが、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ており、那覇空港の機能や規模を定量的に反映するものとして設定しております。

委員御指摘のとおり、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ております。という回答にしております。

2ページの6番、神谷委員から、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。つまり、主たる効果だけではなく、副次的な効果がどこに生み出されるのかを整理する方法もあるというような御意見に対して原案のとおりとなっておりますが、素案では施策と客観指標を1対1で設定し、ロジックモデルを構築可能な体系としております。数値的な評価を行うことができるものだけではなく、数値に表れない効果の評価手法についても今後の参考とさせていただきます。という回答にしております。

資料1-3の関連体系図に関する意見については、今後の展望値の算出等に関する意見が多く、所掌する総合部会に申し送りしているものや所管する企画部の対応方針を整理させていただいているものが多い状況になっております。この辺は御了承いただければと思います。

以上で資料1-1から1-3までの説明は終わります。

【有住部会長】

事務局からこれまでの意見に対する県の対応方針(案)について説明をしていただきました。抜粋ではありましたが、これについて御意見、御質問がありましたらお願いします。

津波委員、どうぞ。

【津波委員(振興審議会委員)】

前回もお話し申し上げたのですが、伊江島空港の件です。調査研究ということですが、観光振興課でも伊江島空港について高い関心もあるし、ポテンシャルの非常に高い地域なので期待が書かれていますけれども、素案205ページの30行の沖縄美ら海水族館、これから進められる大規模テーマパーク、自然遺産の問題も含めて、伊江島空港については管制法、そして沖縄の新しい観光の在り方もかなりいい影響を与えるだろうと思いますので、ぜひとも取り組んで実現に向けるような取組をしていただければと思いますので何とぞよろしくをお願いします。以上です。

【事務局 金城交通政策課長】

伊江島空港についてはこれまでも書かせていただいたのですが、米軍空域の制限等がありましてその課題を解決するのが重要であると。施設についても土木建築部の所管になりますが、ターミナルやエプロン、消防施設等の施設も課題になる。一番大事なのが、例えば定期便を運航できるだけの需要があるのか等も含めて様々なテーマがありますので、そのテーマについて今後とも伊江村と意見交換しながら、場合によっては就航に意向を示すようなエアライン等があれば意見交換していきたいと考えております。

【津波委員(振興審議会委員)】

従前の御回答がありますけれども、特にアメリカ軍の管制権(圏)、制空権の問題もございますけれども、交渉は引き続きやっていただくと。何回も申し上げますけれども、北部の新しい観光の形、新しい人の流れ、全体的に効果が大きいだろうと思いますので、前向きにしっかりと取り組んでいく方向にさせていただければと思います。

【有住部会長】

小川委員、どうぞ。

【小川専門委員】

事務的な手違いなどもあって追加や質問ないし意見を出させていただきます。

方針案の190ページの25行目に、沖縄全体が国家戦略特区ということもあって空港・港湾について日本人、外国人起業について実証実験云々という記述があるのですが、例えば内航海運について外国人起業が行う場合は国際慣行としてカボタージュの制度もあって、普通は内国人、内航企業が行う。日本の場合も船舶法3条でそういう規定になっているわけです。そういう大原則がある、国際慣行があるのが1つ。

もう1つは、御承知のように尖閣などの領土問題等もあって非常にナーバスなところもあると思います。例えば尖閣、魚釣島から石垣島は約100海里です。当該島について仮に排他的経済水域だと主張する国もあるかもしれませんから、それも含めるとかなりデリケートな問題も含んでいると思いますので、そこは慎重に御意見していただけないか。

2点目は、196ページのシームレスな交通体系のところでも質問ですが、9行目のモノレールの延伸やLRT／BRTの記述がされて、ただ構想としてあるのか、あるいは具体的な計画としてあるのか、教えてください。

3点目は、その関連で成果指標でも公共交通全体としては増やしていくような発想でありました。この間のパラリンピックなども踏まえてもSDGsということで、高齢化社会でもあるので我々はもっと公共交通を利用できるように。路線バスについては、沖縄県は全国的には71%ぐらいでノンステップバスの導入率は高いのですが、東京は95%ぐらいですから、東京並みぐらいにできるだけ進めていく必要があるのではないかと。

例えばワンステップバスから降りるのはいいのですが、その後、滑ったり転んだりしてけがをする場合もある。事故としてはそうたくさんあるわけではないのですが、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、先ほどの成果指標などの関連もありますので、ノンステップバスを県なり公共団体なども含めて進めていただく。そのためには、今までも県で大変補助制度を活用していただいていたのですが、これからもっと全島的に広げていただくようお願いしたいと思います。

4点目は、206ページは圏域ごとの記述であります。9行目の北部圏の道路交通などの問題はありますが、我々バス協会も名護市から、あるいは地元の地区住民からもありますが、名護十字路は利用者が多いところですが、バス停上屋がない。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ものですから、時間はかかるかもしれませんが、バス停上屋などをつくって、より利便性の高い公共交通利用増進につなげていただけないか。

最後に、他部会の話になるかもしれませんが、218ページに南部の観光関係がありますが、観光インフラとして沖縄県の修学旅行は全国的に高いです。関東なり関西からも平和教育として修学旅行で来て勉強して帰りますが、例えば轟壕、平和創造の森公園にあるマヤーガマは崩れかかったりして入れないです。観光インフラ、教育インフラは民有地だったりしてお金もかかるでしょうけれども、助成するなり何なりしてしっかりしたものにしていく必要があるのではないか。

併せて轟壕に行こうとしても案内標識が分かりづらいので整備していただきたい。

同じ観光インフラ、人的インフラとしてバスガイドが足りなくなっている。また新たになるろうとする人が少なくなってきていますので、バスガイドの養成制度の創設の御検討をお願いしたいです。要望ですが、以上です。

【有住部会長】

小川委員から出された質問を口頭で繰り返して質問なされましたが、事務的から回答をお願いします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

1点目と最後の質問について、日本人、外国人起業の規制緩和についての御意見と、平和学習に関する教育インフラやバスガイドの件については、他部会での所掌になると思いますので申し送りの形で御意見を審議させていただければと思います。

【事務局 山里室長(交通政策課)】

モノレールの延伸やLRT等の具体的な計画はあるのかとの御質問だったと思いますが、具体的な計画は話題になっていない状況です。ただモノレールについては、平成30年度に県で延伸に向けた調査を行っていて、ルートとしては豊見城―糸満、あるいは与那原方向、てだこ浦西からマリンタウン方向へ延伸した場合の可能性調査的なものはやっていますが、採算性に課題があるという結果が出ていて、今年度はそれに続くような調査をやろうとしているところです。

LRTについては、那覇市が今年度から具体的なルートの検討を行うと聞いております。以上です。

【事務局 富原班長(道路管理課)】

名護十字路のバス停上屋についてお答えします。

委員からの要望については、昨年の令和2年にバス協会から沖縄県宛てにバス停上屋の要望も出されておりました、県としても必要性を認識しているところでございます。また県においては、利用者が多いバス停については、順次上屋の整備を進めているところです。今回の名護十字路のバス停上屋については、当該箇所の歩道が狭い場所でもございまして、上屋を設置しても規定の歩道幅員、最低でも2メートルは必要なのですが、幅員がとれるかどうか、とれない場合は将来の道路の整備計画の見通しを勘案してバス停上屋の設置の可否について今後検討してまいりたいと考えております。以上です。

【事務局 金城交通政策課長】

ノンステップバスの対象路線を増やしていただきたいとお話ですが、対象とする路線が基幹急行バス、離島、県の一部の路線しか対象になっていません。県も今後の公共交通の利用者を増やすための取組ということでノンステップバスの導入は非常に大事だと考えておりますので、国のほうに県からノンステップバス補助制度についても制度として要望しているところでございます。以上です。

【小川専門委員】

いろいろお答えしていただきましてありがとうございました。高齢化社会になると乗り降りがうまくいかないことが多いと思いますので、ノンステップバスを早急な実現をぜひお願いしたいです。

それから名護十字路の件は、北部病院前の上りのバス停上屋を前年度予算で整備するという事だったのですが、歩道の幅員は狭いので工夫して何とかできないかお願いしたいと思っております。これは要望です。

【有住部会長】

ほかに何かございますでしょうか。

小野委員、どうぞ。

【小野専門委員】

先ほど回答をいただいた小学校区と中心市街地の件です。文言を直す形でしか修正できなかったののであのように書かせていただいたのですが、歩いて暮らせるまちづくりなのか、自家用車によらないまちづくりなのか、全体的に共通して気になった点だけお伝えします。

公共交通を使って立地適正化計画を含めて公共交通の拠点になる駅なりバス停なりにま

ちをコンパクトにしていくのは方針として分かるのですが、一方で、歩いて暮らせるまちづくりと小学校区単位の話が交ざっている。必要とされる公共施設や目標とされる空間地域の像は違ってきますので、県の側にも整理していただきたい。

生活圏域、駅勢圏、公共交通を軸に形成されるべきものと、コミュニティとして小学校区単位で形成されるべきものは明確に違っていて、小学校区単位は市町村の考え方だと思うのですが、防災等の共助の仕組みや福祉のまちづくりも小学校区単位としているので、小学校区という駅や公共交通を中心としない部分で共助の仕組みを入れていかないといけない。そういう形で作っているところもありますので、例えばそこにおける拠点性や集会所もありますし、生活圏域として必要なものと、公共交通を軸として歩いていける範囲の居住空間のものと、公共交通を使って自家用車を使わずに行ける範囲で必要とされる広域的な公共施設、市に1個、数個しかないもの、県立図書館の話は意識的に書かれたほうがいい。生活圏域の捉え方について、小学校区と生活空間の視点は分けて考えたほうがいいと感じました。

【事務局 米須班長(都市計画・モノレール課)】

きめ細やかな配慮という形で市町村単位で、今回の振興計画での記載にできるような範囲、県の都市計画区域のマスタープラン、もしくは市町村の都市計画のマスタープラン、いろいろな関連計画があると思いますので、修正案で書かせていただいておりますが、今の御意見を踏まえて、また工夫の余地があるか、持ち帰り検討させていただきたいと思えます。

【有住部会長】

ほかに何かございますでしょうか。

ないようでしたら、次の新たな振興計画(素案)基盤整備部会調査審議報告書(中間取りまとめ案)について、事務局から説明をお願いします。

③新たな振興計画(素案)基盤整備部会調査審議報告書(中間取りまとめ)…資料2

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

資料2を説明いたします。素案の基盤整備部会調査審議結果報告書(中間取りまとめ)です。

本資料の内容は、これまで審議した内容と、先ほど説明して御審議していただいた対応方針(案)などを整理しまして、部会の審議結果の中間取りまとめとして正副部会長合同会議へ報告する様式となっております。

目次の1 基盤整備部会の概要、(1)盤整備部会の所掌事務について、(2)基盤整備部会の構成について、(3)基盤整備部会の開催実績を記載しています。

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、(2)関連体系図(案)に対する修正意見について、(3)自由意見としております。

(1)素案に対する修正意見と(3)の自由意見の違いは、先ほど1-1と1-2の中で、委員意見を踏まえて修正します、原文どおりという形でページ数を御指摘していただいた意見については、(1)の素案に対する修正意見ということで整理しております。下に別紙1～3とありますが、別紙1に当たる部分です。ページ数等を指摘していただいたものはここになります。

(3)自由意見については、ページ数は特に指摘はないのですが、全体的な意見や要望については、自由意見として別紙3の様式で整理させていただいております。

関連体系図は(2)ですので、別紙2で整理しています。

1 ページは、目次にあったように、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、県土構造、都市整備について記載されております。

(2)基盤整備部会の構成について、有住部会長をはじめ、委員の皆様の氏名等が書かれております。

(3)基盤整備部会の開催実績について、第1回から本日の第3回までの日時、場所、議題について整理しており、1 ページから2 ページの第2回、4 ページの第3回、9月9日の部分が記載されています。

5 ページが審議結果の案になります。先ほどの様式1-1の内容と重複しますので端折って説明します。左側に4章、P30、31行ということで素案の記載場所を書いております。本文、修正文案等の意見があり、理由等、最後に審議結果(案)となっております。審議結果(案)で「原文のとおり」か「委員の意見を踏まえて修正」があります。

例えば6 ページの2番では、「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」の修文をするという説明があります。3番は原文のとおり。先ほどの資料1-1からの抜粋になっています。これが委員意見に対する修正意見ということで整理されております。

72ページまでが別紙1。

73ページが別紙2。関連体系図(案)に対する修正意見ということで、先ほど資料で説明

した内容を抜粋しています。

76ページからが別紙3の自由意見になります。例えば県土構造、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。という御意見。

都市整備、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。という御意見。

77ページの交通体系の第6章、交通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。

78ページの情報通信体系ですが、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。

79ページの災害の6. 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いくことを検討する必要がある。

景観形成・風景づくりの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、やんばるや西表に相応しい風景や環境に配慮した新たな構築物の在り方を検討する必要がある。

80ページの建設産業の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。

その他の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、県民に分かりやすい表現にする必要がある。

こちらについては自由意見ということで整理させていただいております。

このように別紙1、2、3において部会で審議していただいた内容を整理させていただいております。説明は以上です。

【有住部会長】

基盤整備部会の調査審議結果報告書(中間取りまとめ案)について説明をしていただきましたが、何か御意見、御質問がありましたらお願いします。

中間取りまとめ(案)の中で検討中の項目、本日新たに質問を受けた項目についてどのように取り扱うか、事務局から説明をお願いします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

本日御意見のあった内容については、事務局で持ち帰り、委員へ個別の意見照会を行わせて回答を作成していきたいと考えております。回答を作成した後、取りまとめを行い、委員の皆様にもメールで送付させていただきたいと思っております。

【有住部会長】

そのように取り扱わせていただけてよろしいでしょうか。

(異議なし)

【有住部会長】

本日の審議は以上で終了となります。ありがとうございました。

最後に本日の取りまとめを行いたいと思います。本日、委員からの修正意見等がございましたので、これについては事務局で委員調整を含め検討を行い、総合調整については部会長に一任させていただきたいと思いますが、了承していただけますでしょうか。

(異議なし)

【有住部会長】

ありがとうございました。

修正された意見をもって最終案として10月に正副部会長会議に本審査結果を案として提出したいと思います。

本日の審議は以上で終了となります。ありがとうございました。

事務局にお返ししますのでよろしくをお願いします。

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

有住部会長、ありがとうございました。また委員の皆様、御多忙の中、本当にありがとうございました。

最後に、今後の方針について事務局を代表して土木建築部 前川土木整備統括監より御挨拶を差し上げたいと思います。

【事務局 前川土木整備統括監】

本日は最後まで通信障害もなく議論が進みまして安堵しているところでございます。

最後に、私から今後の方針等に触れつつ御挨拶させていただきたいと思います。

委員の皆様、本日も御多忙の中、御審議を賜りましてありがとうございます。本日いた

いただきました御意見及び回答がまだなされていない事項等につきましては、委員調整を行うなどをしまして、事務局にて責任をもって対応してまいりたいと考えております。また、皆様からいただきました貴重な御意見を参考にいたしまして、今後、中間取りまとめの作業を行うこととしております。

中間取りまとめをした後、正副部会長会議及び沖縄県振興審議会を経まして、11月に基盤整備部会で調査審議していただくこととしております。今後とも引き続き御意見等を賜りますようお願いを申し上げまして挨拶といたします。よろしく申し上げます。

4. その他

次回開催日程等について

【事務局 前村主幹(土木総務課)】

次回の第4回は中間取りまとめを出した後になりますので、11月5日の金曜日の1時半からの開催を予定しております。詳細な日程につきましては、今後、事務局より御連絡を差し上げますのでよろしく申し上げます。

これもちまして、沖縄県振興審議会第3回基盤整備部会を終了させていただきます。ありがとうございました。