

沖繩21世紀ビジョン基本計画(沖繩振興計画)等
総点検報告書(素案)

基盤整備部会審議結果報告書(案) 別紙3
(第5回基盤整備部会資料)

令和元年11月12日

自由意見の一覧（基盤整備部会）

【環境保全】

- 1 「沖縄らしい風景」の「自然環境に配慮した河川整備」についての指標は在来種数や外来種数を用いる必要がある。
- 2 ロードキルに対しては、車両速度および交通量（県民・レンタカー）の制限について検討が必要である。
- 3 宮古島の平良が北限であるヒルギダマシ（アビセニアマリナーナと）について、中城湾港新港地区に繁茂しており絶滅危惧種のトカゲハゼの繁殖に影響している。

【子育て・福祉】

- 4 ひとり親世帯等の優先入居における公営住宅入居率について応募倍率を成果指標として検討する必要がある。

【防災】

- 1 高潮対策の施策の得られた主な成果については、防護面積ではなく「台風の襲来により、高潮等による越波・浸水被害」の減少などを調査し示めす必要がある。
- 2 津波の浸水想定範囲やそれに伴う避難計画について検討を行う必要がある。
- 3 メンテナンスや災害時の対応を容易にするため、電線以外の通信、ガス、水道等の占用物をまとめた共同溝の整備について検討する必要がある。
- 4 発電所が津波で被災した場合の対応策について検討を行う必要がある。
- 5 離島県であることから防災ヘリの導入に取り組む必要がある。
- 6 災害発生時における民間船舶会社の役割分担や対応方法について、沖縄県と対応策を検討する場を持つ必要がある。

- 7 給水車の配備について、災害時に長期的な断水が起きた場合、病院などへの給水については、短期的な対応から長期的な対応などステップ毎に検討をする必要がある。
- 8 救急患者が適切な治療が受けられていることについて満足度調査で計るべきではない。定量的・客観的な指標で評価する必要がある。
- 9 防災・防犯・交通安全の満足度について。防災の場合、津波避難困難者数の減少や公共施設の耐震性能、浸水対策等、客観的評価指標で評価する必要がある。

【社会基盤整備】

- 1 那覇空港第二滑走路供用開始後について、発着回数の増が見込まれるが、航空機と旅客ターミナルの位置が遠く、発着に時間がかかる。ターミナルの位置を変更することも含め中長期的な観点から施設配置を考えることが必要である。
- 2 那覇空港の将来構想については、次期計画策定に向け、民間航空会社等の運航者をはじめ、多くの関係者が参画し、検討を行う必要がある。
- 3 那覇空港において従業員駐車場が不足している。今後需要が増え空港で働く従業員も増えることから対策が必要である。
- 4 那覇空港の旅客が高速船を利用しやすいよう、新旅客ターミナル等に近接して、高速船（那覇空港一本部間）の発着する港湾施設を整備する必要がある。
- 5 道路混雑の緩和と北部振興を図るため、那覇と北部を結ぶ高速船の利用促進を図る必要がある。
- 6 渋滞対策について西海岸道路の整備が進み、渋滞が解消した箇所もあるものの、交通量の変化に伴い新たに渋滞が発生している箇所もある。物流の観点からも渋滞対策を早急に行う必要がある。

- 7 大規模商業施設などの開発審査において、土地利用の開発審査を適正に行い、道路の改良だけでなく発生需要などを総合的に考慮し渋滞対策を行うことが必要である。
- 8 重要物流道路や事前復興計画の記載を検討する必要がある。
- 9 中城湾港新港地区内の道路における植栽管理について、交通安全や観光の観点からも適切な管理が必要である。
- 10 モノレール古島駅の施設について、バスやタクシーなどのフィーダー交通と適切に連絡がされていない箇所があり、体の不自由な方への配慮が足りない。早急に対策を行う必要がある。
- 11 TDM施策推進の為、モノレールと他公共交通機関相互の結節や利便性の高い公共交通ネットワーク形成について検討をする必要がある。
- 12 渋滞緩和を図るため、バスレーンを拡充し公共交通機関の利用促進を図る必要がある。
- 13 観光によって影響を受ける路線バスなどのインフラについて、法定外目的税などの活用の検討を行う必要がある。
- 14 「公共交通」としてのタクシー・ハイヤーについて、乗務員不足や高齢化、待機場の問題・白タクなどについて検討する必要がある。
- 15 新たに建設される公共施設や整備が予定される道路等におけるタクシーの乗降場・待機場について、関係する機関と協議をする仕組みが必要である。
- 16 OKICAのサービス向上を図り、公共交通の利用促進を図ることや自家用車の利用抑制を行うなど渋滞対策について検討する必要がある。

- 17 公共交通は、生活に密着した地域の足としてとらえられ、活性化などの対策が進められている。観光客のニーズと、地域や生活との両立を図りながら二次交通の拡充を進める必要がある。
- 18 公共交通の機能向上、利便性・満足度の向上をはかるため、引き続き渋滞対策を行い、公共交通の定時性を高める必要がある。
- 19 沖縄県の人口も今後減少の局面を迎える。公共交通の需要を考えるとバス路線や鉄軌道の沿線に適切な人口密度の維持を図る必要がある。
- 20 新たに基盤整備を行うことによって開発ポテンシャルが急速に上がる地域については、それをマネジメントする仕組みについて検討する必要がある。
- 21 地元の建設コンサルタントについて、地盤や塩害など地域の状況に精通している地元企業の育成も含め県内企業への優先発注する必要がある。
- 22 沖縄県における建設産業はデータから労働生産性が低い状況となっていることから、情報系の技術を使って労働生産性を上げるための検討が必要。
- 23 都市部での緑化や公園の街路樹を含めた緑化面積を増やす対策を検討する必要がある。
- 24 道路案内及び道路工事の案内表示について、中国、韓国の観光客も多いため多言語化を検討する必要がある。
- 25 道路緑化や公園緑化で使用されているビロウについて、最近は大分県産の生産が多くなっている。そのため在来種と遺伝子的に違う品種をつくってしまうようなことが将来危惧されることから検討が必要。
- 26 中城湾港新港地区の整備と那覇港への交通アクセスの整備が一体的でなければ、中部の物流施設の活用は最大限に活かすことができないことから、交通アクセスの整備について検討が必要。

【交流】

- 1 世界水準の観光リゾートとして、訪問客から高い満足度を得られるよう航空機の定時性等の品質や利便性を最大限高めると共に、周辺地域の他空港との競争力強化について施設整備等を含めて検討する必要がある。

【新リーディング産業振興】

- 1 那覇港総合物流センターについて、第 2，第 3 の物流センターの整備を推進する必要がある。

【人材育成】

- 1 建設産業の振興、人材育成について、どういう人材を育成してきたのか。あるいは建設産業分野が、沖縄県の経済でどういう役割を果たしているのか。この辺の統計的なデータをまとめ、建設産業の中小企業の振興の検討を行う必要がある。
- 2 建設産業の人材不足について、型枠、鉄筋工など、どの分野が不足しているのか現状を分析し検討する必要がある。
- 3 建設産業では人材不足が深刻な状況にあり、中規模以下の企業では即戦力のある人材を求められている。このため職業能力開発校と連携し即戦力となる人材を創出していく必要がある。
- 4 建設産業分野では、県内人材の育成だけでは間に合わず、労働力は不足している。そのため外国人労働力の導入も検討する必要がある。

【全分野】

- 1 成果指標について、達成状況の数値が会議の開催回数や参加人数などとなっている。基盤整備などのモノを整備する指標と考え方の違いについて検討する必要がある。

- 2 総点検報告書において他分野にまたがる箇所について全体を俯瞰した記載を行える箇所を設ける必要がある。
- 3 目標とする姿について、高率補助を受けて整備をしたことに対して満足度の評価では無く対外的に説明可能な数値を用いることについて検討する必要がある。
- 4 現在の「課題及び対策」の区切りをまたがる議論に対し、章・節ごとにも「まとめ（課題及び対策）」を加える必要がある。
- 5 SDGsについて、17の目標に対し、社会基盤整備の観点からどのような貢献ができ、どこに課題があるのかを明らかにしておく必要がある。また現在の目標をそのまま使うのではなく、SDGs for Okinawa（もしくはSmall Island）等沖縄独自の目標設定について検討が必要である。
- 6 長年解決していない課題について、PR（Public Relations）の考え方が重要である。利害関係者間の問題や課題について、相互に情報共有することなどにより、合意形成を円滑に図りながら解決していく必要がある。