

令和元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 令和元年9月10日(火)13:30~16:36

2 場 所 ホテルチュウ琉球

3 出席者

【部会委員】

部会長	有住 康則	琉球大学工学部名誉教授
副部会長	宮城 隼夫	琉球大学名誉教授
	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
	平良 敏昭	(株)沖縄建設新聞代表取締役社長
	美里 義雅	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
	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)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
	畔上 修一	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代表取締役社長

【事務局等】

土木建築部：照屋土木整備統括監、上原事業管理監、前村主幹(土木総務課)、  
安里主幹(都市計画・モノレール課)、砂川班長(道路管理課)

保健医療部：嘉数班長(衛生業務課)

企 画 部：宮城交通政策課長、砂川総合情報政策課長、仲間副参事(地域・離島課)

知事公室：石川防災危機管理課長

那覇港管理組合：名嘉主幹

## 1. 開 会

### 【事務局 上原事業管理監(土木総務課)】

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。私は司会をいたします沖縄県土木総務課の上原と申します。よろしくお願ひいたします。着座いたします。

本日は、小野専門委員におかれましては、用務により遅れて出席することとなっております。御了承ください。

それでは、早速ですが、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、よろしくお願ひいたします。

### 【有住部会長】

皆さん、こんにちは。本日はよろしくお願ひいたします。

それでは、初めに審議の進め方及び基盤整備部会委員意見の取り扱いについての説明について、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)】

こんにちは。土木総務課の前村と申します。よろしくお願ひいたします。

まず本日の審議の進め方の御説明に先立って、お手元に配付している資料の確認をいたします。議事次第の裏側に配付資料の一覧表がありますので、あわせてご覧ください。

資料1：第1回～2回基盤整備部会における委員意見及び対応方針(案)。

資料2：第1回～2回基盤整備部会委員意見及び対応方針(案)〈意見書〉。

資料3：第3回基盤整備部会委員意見及び対応方針(案)〈意見書〉。

資料4-1：沖縄21世紀ビジョン基本計画等検証シート(案)〈修正〉。

参考資料1：委員からの意見〈原本〉。

参考資料2：基盤整備部会の日程及び議題等について(案)。

参考資料3：主な事業における概要説明資料(第1回基盤整備部会配付資料)。

参考資料4：基盤整備部会委員意見の取り扱いについて(案)

参考資料5：総点検報告書(素案)《第3章》・検証シート等の該当箇所。

不足資料等がございましたら事務局まで申し出てください。

そのほか、前回までにお配りしているファイルの中に、総点検報告書(素案)、それから参考資料3などが添付されていると思います。よろしいでしょうか。

## 2. 審議の進め方及び基盤整備部会委員意見の取り扱いについての説明【参考資料4】

### 【事務局 前村主幹(土木総務課)】

それでは、審議の進め方について参考資料4を用いて御説明したいと思います。

まず今回の第3回の審議の進め方につきましては、前回と同様ですけれども、第1回及び第2回、前回までのテーマに関していただいた委員からの意見、部会でいただいた意見、それから意見書でいただいた意見、これらについて対応方針等を御説明いたします。

その後で、きょうのテーマについていただいた意見書についての説明等を行った後に、審議をしていただくような形になります。

本日のテーマにつきましては、観光、物流等を支える自立型経済構築に向けた基盤整備、それから、離島における社会基盤の整備、そして駐留軍用地跡地の有効利用となっておりますが、最初の観光、物流等を支える自立型経済構築に向けた基盤整備と駐留軍用地跡地の有効利用につきましては、関連するところも多くございますので、一括して御説明、御審議をお願いしたいと思っております。

参考資料4は、何度も御説明しているので確認になりますが、左側に委員、専門委員からの意見及び意見書という枠の中で、①部会の審議で口頭でいただいた意見になります。その下の②意見書は、部会のテーマについて、部会の前や後に紙でいただいた意見書で、1つは修正の文案等を示した別紙2-1での意見書、そのほかの修正等を求める意見ではない自由意見について別紙2-3でいただいた意見書があります。

これらについて、真ん中の水色のところにありますが、基盤整備部会の中で審議をしていただいております。審議の中では、委員の意見に対して事務局で対応方針の案を提示させていただいております。部会を円滑に進めるために、まずは案の提示をしています。審議の中でいろいろと意見をいただいた後に、これが部会の審議結果になりますが、右側の③修正を求める意見、これは修文(案)として部会の意見としてまとめます。別紙2-2です。

④部会の自由意見、これは文案の修正等を求める意見ではない自由意見になります。これが別紙2-3。

そして、⑤重要性を増した課題または新たな課題ということで、原則総点検報告書(素案)への記載が現在あるか、または追記をするものとして別紙2-4で整理します。

そのほか、真ん中の下に⑥他部会へ申し送りする事項があります。これにつきましても修文を求める意見または自由意見という形で整理をして、他部会に申し送りをする形になっております。これが審議の流れとなっております。

今回、もう1つ御報告したいことがありまして、参考資料4の2ページ目です。後ほど御説明いたしますけれども、別紙2-2の記載の中で、対応方針のところで見出しで総点検

報告書への記載を検討するとか、原文どおりとしたいという表記を前回まで行っておりましてけれども、基盤整備部会以外のほかの部会でもいろいろな表記がありまして、これを統一するというので、部会でいろいろ調整をしまして整理をしております。

その結果が2ページ目です。左側の1番から3番までで、「記載を検討する」とか、「委員意見を踏まえ修正」等については、右側にありますように「委員意見を踏まえ該当箇所を修正する」ということで、修文を行う内容の対応方針、審議結果になります。

そして、4番から7番まで、「原文どおり」とか、「関係機関と協議し対応を検討する」につきましては、修文を行わないという意味で、「原文のとおり」という対応方針になります。

それから、8番はこれまでは表記がなかったのですが、「確認・検討中」という項目を設けております。これにつきましては、現時点で修文を行うのか、行わないのかが未定の場合の記載としまして、決まり次第、①修文を行う、または②原文どおりに記載を変えたいという対応をしたいと思っております。

それから、左の9番、他部会への申し送り事項につきましては、部会の名称を入れた形で「何々部会へ申し送り」とすることとしております。

「原文のとおり」と書いてあるものにつきましては、こちらでお示ししているように、単純な質問や次期振興計画策定における課題と考えているもの、それから今後関係機関との協議が必要で、その調整に時間がかかりそうなものについても、「原文のとおり」に含まれていると御理解いただければと思っております。

以上で、本日の審議の進め方等については説明を終わります。

### **【有住部会長】**

それでは、ただいま事務局から審議の進め方について説明をしていただきました。

何か、これにつきまして御質問等はございますでしょうか。

それでは、基盤整備部会として意見を取りまとめないといけませんので、その都度委員の皆様には確認をして本部会の案としたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、早速、議事次第のとおり議事を進めていきたいと思っております。

最初に、議事の1番目であります第1回及び第2回基盤整備部会に関する事項(第2章及び第3章関連)について、委員意見及び対応方針(案)について、事務局より説明をお願いいたします。

## **3. 議 事**

## (1) 第1回及び第2回基盤整備部会に関する事項(第2章及び第3章関連)

### ① 第1～2回基盤整備部会における委員意見及び対応方針【資料1】

#### 【事務局 前村主幹(土木総務課)】

では、資料1を用いて前回までの部会でいただいた意見について、対応方針等について説明いたします。

前回までに御提示をしていない内容、それから今回新たに追加になった項目等について黄色い色づけをしておりますので、そこを中心に御説明をしたいと思います。

まず1番、小野委員の意見に対しましては、前回河川の治水と下水道の浸水対策についての御意見で、委員意見を踏まえ該当箇所を修正するという対応方針を示しております。

これにつきましては、現在、課題として示されている河川のところに、「引き続き、長寿命化計画をもとに施設を維持・更新していく必要がある」とか、「河川整備の進捗により、洪水による河川の氾濫は着実に減少しているが、都市部においては近年の急激な集中豪雨により冠水被害が発生している状況である。このため」ということで、開発審査等についても行っていくというような内容を追記すると回答をしております。

続きまして2番から6番は、前回対応方針を記しております。見出しにつきましては、少し修正がかかっております。原文のとおりという回答になっております。

7番目の青木委員の御意見で、那覇空港第二滑走路供用開始後について、ターミナルの位置を含め、中長期的な観点から今後どのように問題を解決していくかという御意見につきましては、前回は総点検報告書(素案)への記載を検討するという見出しでお答えしていましたが、今回は原文のとおりと回答させていただいております。

続きまして、8番から12番までにつきましては、前回お示ししている内容になっており、ここにつきましても見出しが原文のとおりが変わっているところもございます。

それから、13番目の小野委員の人口減少等についての御意見でしたが、こちらについても前回は総点検報告書(素案)への記載を検討するとしておりましたが、確認・検討中と変更しております。現在、記載をするか、しないかも含めて検討している状況です。

14番目から16番目につきましても前回お示ししている内容です。14、15につきましては、原文のとおりということで、16番目の平良委員の意見につきましては、総合部会へ申し送りするとの対応方針を示しております。

ここまでが第1回の部会における御意見になります。

続きまして5ページ目の17番目以降が第2回部会での委員の意見になります。こちらに

つきまして御説明したいと思います。

17 番、小川委員から新バスターミナルのデジタルサイネージ等について記載してはどうかという御意見につきましては、対応方針としましては、委員意見を踏まえ修正することによって、第 2 章に書かれている内容を第 3 章にも転記をすることになっております。

こちらでは「また、平成 30 年 10 月には、屋内のバス待合所や多言語のデジタル案内板を備えた新たなバスターミナルが開業した。さらに」ということで修文をしたいと思っております。

18 番目の平良委員、また 19 番目の湯浅委員の環境容量を超えた経済活動の表現についての御意見や沖縄の自然環境保護の観点からいろいろと取り組みを行う必要があるのではないかという御意見につきましては、環境部会へ申し送りをさせていただきたいと考えております。

20 番目の平良委員の、無電柱化について電力会社の負担の割合を見直すなどの施策をとるべきではないかという意見につきましては、原文のとおりとしております。

こちらは、今後、電線管理者の負担をどうするかについて、法律等に照らし合わせ国との調整も出てくるため、継続して検討していく課題であると考えております。

21 番の佐次田委員の、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という御意見につきましては、対応方針として書いてあるように、原文のとおりではあります。が、「消防防災ヘリの導入の検討については、平成 29 年度に沖縄県消防防災ヘリコプター調査検討委員会を設置し、沖縄県消防防災ヘリ導入に係る調査検討報告書を作成しております。その結果、県と市町村で調整を進めるべきとの結論から、平成 30 年度には市町村に対し説明会や意見照会を行い、県民への意識醸成としてシンポジウムの開催や県広報への掲載を行っております。その後、市町村へ消防防災ヘリ導入に関する意思確認を行ったところ、まだ協議すべき内容があるという意見があることから、今年度も引き続き意見交換を行っているところであります。県としては、41 市町村の合意が得られるよう市町村と意見交換を行っていく考えである」という内容になってます。

続きまして 7 ページの 22 番からです。湯浅委員からの御意見で、電線以外の通信、ガス、水道等の占用物をまとめた共同溝を検討する必要があるという御意見につきましては、原文のとおりですけれども、水道など水漏れがあった場合、他の占用物が影響を受けることなどから、現在は電線のみ共同溝での整備となっているという内容になっております。

23 番の小川委員の、津波の浸水想定範囲やそれに伴う避難計画の策定状況の記載を行う

必要があるという御意見につきましては、原文のとおりとしております。津波浸水想定等については、県において浸水想定を実施して、イエローゾーンの指定を済ませているという内容になっています。

24番目の小野委員の母子世帯の公営住宅入居率についての御意見につきましては、委員から意見書を提出いただくというお話でしたが、まだいただいておりますので、現在原文のとおりとしております。

25番の宮城副部長からの、成果指標について、いろんな指標があるので違いを明確にすべきではないかという御意見ですけれども、原文のとおりとしております。成果指標については、計画策定時に設定されたものとなっておりますので、今後適切な指標等がございましたら次期計画策定時において検討したいと考えております。

26番、入部委員から、避難所の記載について、簡易トイレなどが保管されている防災倉庫など、ソフト面の対策に関する記載を行う必要があるという御意見がありました。これにつきましては、委員意見を踏まえ修正するという方向で考えておまして、事務局の修正案をお示ししております。最後の2行ですけれども、「避難所へ供与する簡易トイレや毛布等の備蓄物資についても充実させる必要がある」という文言を追加することを検討しております。

27番目の小野委員からの都市の浸水対策に関する意見につきましては、委員意見を踏まえ修正することとしており、ソフト対策もあわせて必要であるという事務局修正案を作成しております。

28番の小野委員の、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という御意見につきましては、重要物流道路については、現在審議会では計画を検討しており、審議がまとまり次第次期復興計画において記載を検討するということで原文どおりとしております。また、事前復興計画につきましても、市町村都市計画マスタープランへの位置づけが課題と認識しており、地域防災計画と関連することから、それらを踏まえて記載が可能か検討していきたいということで確認・検討中としております。

29番の平良委員からの発電所が津波で被災した場合の対応策についての御意見につきましては、原文のとおりとしておりますけれども、沖縄電力における応急対策は、同社が定める沖縄電力株式会社防災業務計画により実施するものとなっております。なお、当該計画において、津波対策や災害時における他電力会社等と相互応援の体制を整備すること等が定められています。大規模災害時には、県においても災害対策本部が設置され、被害

情報の把握や応急対策を実施することとなっており、この中で沖縄電力と沖縄県が連携していくことになっていきますという内容になっております。

続きまして、9ページの30番目、宮城専門委員からの災害発生時における海上輸送手段における民間船舶会社の役割分担や対応方法についての御意見につきましては、現在第4回基盤整備部会での回答に向けて確認・検討中という内容です。

31番目の小野委員からの給水車の配備についての記載を行う必要があるという御意見につきましては、原文のとおりとしております。これにつきましては、被災直後の給水については、沖縄県地域防災計画に基づき実施される。この計画において、給水車や容器による搬送給水等が記載されています。また、医療施設等は優先的に給水することになっていることから、原文のとおりとしております。

資料1の説明については、足早でしたけれども以上です。

#### **【有住部会長】**

どうもありがとうございました。

ただいま第1回、第2回の本部会における、委員の皆様から出ました意見に対する対応方針案を説明していただきました。これにつきまして何か御意見、御質問等はございますでしょうか。神谷委員どうぞ。

#### **【神谷専門委員】**

琉球大学の神谷です。1回目、2回目と参加できずに申しわけありません。

今伺っていて気になったのが、最後の給水車の件です。これはどこの給水車を使われるのですか。確か企業局さんは持ってないです。那覇市がずっと積みっぱなしの給水車で、実際は飲み水にならなかったはずなんですけど。

#### **【事務局 嘉数班長(衛生業務課)】**

衛生業務課です。給水車については、確かに那覇市で1台保有しているということですが、一体型の給水車だけではなくて、一応給水タンク等も活用して給水は行っていきたいと考えております。

#### **【神谷専門委員】**

県内で給水車と呼べるものが、自衛隊を別にすると、那覇市さんのその1台だけです。かつその1台も基本的に水を積みっぱなしで、その後ポンプ車も使うみたいな話を確か那覇市で議論をされたと思います。

何が言いたいかというところ、ここで給水車と上げて、各市町村の水道部なり企業事業団な

りで持たれているのがスタンダードだと思って読んでしまうと、かなりの台数があると思ってしまうのですが、沖縄県は人口に対して給水車は極めてゼロに近い状況なので、ほぼない状況なのが、あたかもあるような文章は、少し違うかなと思いました。

**【有住部会長】**

何か事務局からございますか。回答は。

**【事務局 嘉数班長(衛生薬務課)】**

災害発時の対応については、計画の中だと、関係機関とも協議して、必要があれば対策を考えていきたいと思っています。

**【有住部会長】**

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

**【平良専門委員】**

29番の発電所が津波で浸水した場合、原文どおりは原文どおりでいいのですが、今神谷委員がおっしゃったようなことがここでも起こっていて、電力の使用で他の電力会社と相互応援体制を整備すること等が挙げられていると。

沖縄は離島県なわけです。本土のように、例えば関西電力と中部電力が融通することができるわけでもない。ですから、できるといえば、単なる人的な応援でしかないわけです。

ですから、電力任せではなくて、私が前回言ったのは、仮に電気が数日間、あるいは1ヶ月ぐらい止まった場合、どういうことがあり得るのかということシミュレーションして、頭に認識してほしいという。

シミュレーションというのは、被害が起こった場合に県民がどういうことになるのかを想定する意味でシミュレーションしなさいと、やったほうがいいのではないかと言ったわけで、他の電力会社との相互応援と言っても、人的なものだけで、すぐに発電所が復旧するわけでもない。ですから、この辺を電力がやることになっているという表現でいいのかなというのが気になります。

もう1つ、さっきの給水の話も、私も企業局の局長をやっていたので、企業局は何日間か持ちこたえられるようにタンクに常に水を入れているわけです。市町村も自分たちで保有しているタンクを持っているのですが、今おっしゃるように、結局のところ給水車がほとんどないわけです。

ですから、物はあるけど肝心の下まで届かないのが現状なので、災害時には電力だけではなくて水の問題も全く同じなので、ある部分だけではなく、トータルとしてシス

テムが生きるような仕組みを考えてほしいというつもりで電力の話をしたのですが、原文どおりでいいのですが、回答の仕方がいかなものかと私は思います。以上です。

**【有住部会長】**

それでは、事務局いかがでしょうか。

**【事務局 石川防災危機管理課長】**

防災ですけれども、29番、電力の部分です。確かにおっしゃるとおりで、被災した場合は、本土とは違って陸続きではない部分があり人的支援に頼る部分は大きいと思います。実際に大災害のときにどうなるかという御指摘に対しては、先ほどおっしゃられたシミュレーションや訓練の精度を上げていくとか、図上訓練でどうするとか、そういうところの精度を高めていくような課題はあるのかなと思っております。

**【有住部会長】**

よろしいでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。

なければ、ただいま委員から説明がありました29番、それから31番、特に31番については、県でもう一度確認、検討していただくということにして、残りについては、事務局の説明を踏まえて、部会の意見としてとりまとめを行いたいと思いますけど、よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、引き続き、資料2の第1回、第2回の基盤整備部会で、意見書についての対応方針(案)について事務局から説明をお願いいたします。

**②第1～2回基盤整備部会委員意見及び対応方針(案)〈意見書〉【資料2】**

**【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

では、引き続き資料2の御説明をしたいと思います。第1回から第2回の基盤整備部会のテーマに関していただいた意見書になります。

1ページ目の1番、2番につきましては、前回もお示ししている内容ですので割愛させていただきます。

3番、4番、5番につきましても前回お示した内容で、4ページの6番、平良委員から、観光客の飛躍的な増大に伴い、オーバーツーリズムが現実の課題となっており、これに対応した基盤整備、施設の整備、配置のあり方が問われていることにつきましては、原文のとおりとしたいと思いますが、近年急速に増加する観光客への対応については、道路、空港、港湾などの社会基盤の整備やソフト対策により対策を行っているところです。今後

の入域観光客数の同港を注視しながら関係部局と連携し、次期振興計画における検討課題としたいと考えております。

7番、平良委員から、観光客の飛躍的増大に伴い、島によってはオーバーツーリズムが懸念されるということで、島ごとに検討すべきではないかという御意見につきましては、これも原文のとおりですが、水道広域化を進めている沖縄本島周辺の8村については、今後の人口や観光客の増加に対応した水需要予測に基づき、島ごとに水源開発等の施設整備を進めているということ。また、ことし4月に策定した沖縄県長期水需給計画2019では、目標年度を2028年度とし、県内を本島、宮古、八重山、本島周辺離島の4ブロックに分けて水需要予測を行っています。同予測に基づき不足が見込まれる宮古、八重山ブロックについては、今後の対応等を検討するよう市町村に促したところであり、今後、各水道事業者等において検討される新たな水源開発については、関係部局と連携し必要な対策を講じてまいりたいという内容になっています。

続きまして、5ページ、8番と9番、平良委員の御意見につきましては、第4回で回答するという確認・検討中です。

10番の平良委員の、米軍嘉手納飛行場由来の汚染と言われる有機フッ素化合物の質問につきましては、前回も回答をしていますが、今回修正文案をお示ししております。

102ページの現状のところ、34行目に続けて、「加えて、水源で検出される有機フッ素化合物などの水質課題に対しては、高度浄化処理などの対策を実施している」、103ページの課題及び対策の最後、6行目から、「有機フッ素化合物などの水質課題については、安全・安心な水道水を供給するため、水質管理や浄水処理に努めるとともに、さらなる低減化対策を行う必要がある」という文言を追加することとしております。

6ページの11番、東江委員からの、ハイヤー、タクシーについて、モノレールやバスに比べて記載がないという御意見につきましては、原文のとおりとしております。県では、タクシーは利用者の個別ニーズに合わせドアツードア輸送が可能であり、高齢者や障がい者など、いわゆる交通弱者を含む県民の日常生活を支える重要な交通機関として認識しております。このため県としては、タクシーの公共交通機関としての役割の重要性を踏まえながら、業界が抱える課題とその対応について、引き続き協会を含む関係機関等との協議を重ねてまいりたいと考えている内容になっています。

12番の東江委員の御意見の中で、(1)から(3)になりますが、(1)のタクシー乗務員の不足、高齢化につきましては原文のとおりとなっておりまして、交通運輸分野においては、

陸上交通のみならず、海上、航空の各業界においても人手不足が課題となっております。ハイヤー・タクシー業界においても、運転手の高齢化に伴う人手不足など、取り組むべき課題があると考えており、その対応について引き続き協議を重ねてまいりたいという内容です。

(2) タクシー乗降場、待機場の整備につきましては、原文どおりではありますが、県有建築物の整備に当たっては、施設の規模・用途等を勘案し、タクシーの乗降場、待機場の整備の必要性について検討したいという回答です。

(3) 白タク問題等の根絶につきましても、原文どおりであります。関係機関と連携し、違法行為の情報収集に努めるとともに、実態解明を推進し、白タク行為等の法令違反に対しては厳正に対処していくという内容になっています。

7ページの13番目、東江委員のタクシーの乗降場、待機場についての御意見ですけれども、先ほどの12の(2)の回答と同様となっておりますので割愛します。

14番、神谷委員からのマイクロプラスチックについての御意見につきましては、まず環境部会への申し送りということと、公園についての記載につきましては、公園整備に当たっては、関係部局の取り組みを参考に、代替資材の使用等、今後の検討課題にしたいという内容となっております。

15番、神谷委員からの、県が支援した市町村主催の文化芸術関連イベントの来場者数の成果指標についての御意見につきましては、文化観光スポーツ部会へ申し送りをしたいと考えております。

次のページの16番、神谷委員から、沖縄らしい風景の指標は、在来種数や外来種数及び比率ではないかという御意見につきましては、河川管理者として、治水対策と同時に自然環境に配慮した河川整備を行っているところで、御指摘の内容は環境部会と情報を共有して対応を検討したいということで、対応としては原文のとおりとしております。

17番目の神谷委員からの、バスに関する記述を適切にすべきという御意見につきましては、委員意見を踏まえ修正をしたいと考えております。

9ページの18番、19番、神谷委員からの御意見ですけれども、まず18番が、救急患者が適正な治療が受けられていることについて満足度調査で測るべきではない。19番目は、防災、防犯、交通安全を満足度で評価すべきではない。客観的評価指標が必要ではないかという御意見に対しての回答です。

目標とするすがたについては、計画策定時に設定されたものとなっております。今後適

切な指標等がございましたら、次期計画策定時において検討したいと考えております。

目標とするすがたは、基本施策ごとにその進捗状況を把握する指標として指定しております。各施策ごとに成果指標を設定しており、この指標により定量的、客観的に評価検証を行っておりますということで、原文のとおりとしております。

20 番目の神谷委員からの水害に対する記述が少ないという御意見につきましては、委員意見を踏まえ修正をしたいと考えておまして、ハード対策に加えてソフト対策の強化を図るような内容を記載しているところです。この回答につきましては、先ほど資料 1 の 1、資料 2 の 2 で小野委員への回答でお示した内容と同じですので、内容は割愛したいと思います。

11 ページの 21 番、神谷委員からの避難所についての御意見につきましては、福祉避難所については、(3)健康福祉セーフティネットの構築のフェーズとして福祉セーフティネットの形成において記載をするかどうか検討するというので、確認・検討中となっております。

12 ページの 22 番、神谷委員からの地域継続計画等、県土としての復旧計画について、防災ヘリ等の御意見がございました。これにつきましてはいくつか回答がございます。

まず委員意見を踏まえ修正を検討するところですが、第 1 回福祉保健部会で、21 世紀ビジョン基本計画に災害医療に関する記述が少ないのではないかという御意見があり、次期計画では防災体制の強化(現行計画 49 ページ)に関する部分に、災害医療に関する記述を増やす方向で検討したいという内容です。

あと港湾と消防防災ヘリにつきましては原文どおり、空港については修正を検討したいと考えております。

13 ページの 23 番、神谷委員からの指標に関する御意見で、目的地まで円滑に移動できるなど、県民満足度ではない客観的指標で評価すべきとのことにつきましては、先ほどの回答と同じで、各施策ごとに示している成果指標の中で客観的に評価を行っており、原文のとおりとなっております。

24 番の神谷委員からの、安定したエネルギーの確保について、無電柱化の推進を図るべきではないか、また成果指標についても検討すべきではないかという御意見につきましては、原文のとおりとしておりますが、所管している無電柱化に関する指標としては、整備延長を用いてお示ししております。停電リスク軽減等に係る成果指標については、電力供給側の対策状況等も関連することから、無電柱化のみで測れる指標ではないと考えているとして、原文どおりとしております。

25 番の神谷委員からの世界自然遺産登録及びこれに関連する課題として、観光流動のモニタリングや自然環境のモニタリングとあわせた自然環境マネジメントが必要であるという①番の御意見と③番の密漁についての御意見につきましては、環境部会への申し送りをしたいと考えております。

②番のロードキルに対して、車両速度及び交通量の制限が必要であるという御意見につきましては原文のとおりとしておりますけれども、やんばる地域や西表島で関係機関と連携して対策に取り組んでいくこと、それから県警本部からは、ロードキルを理由とする交通規制は道路交通法の目的に合致しないため実施できないが、道路構造等の変更に伴う交通規制の見直しは検討可能であるため、道路管理者等と連携した取り組みを検討していくという内容になっております。

14 ページの 26 番、神谷委員からの自転車に関する記述がないという御意見です。自転車利用は健康だけではなく観光負荷低減のためにも有効である。さらにシェアサイクルなども県内で進んでいるという御意見につきましては、委員意見を踏まえ、「あわせて、近年、国により自転車活用推進法及び計画が策定され、自転車利用拡大の気運が高まっており」という内容の修正を考えております。

27 番の神谷委員からの、多様なモビリティに関する記述、特にレンタカーに依存した観光スタイルから公共交通利用やパーソナルモビリティなど、多様なモビリティが急速に展開されている。MaaS も含めこれらに関する記述が必要という御意見につきましては、委員意見を踏まえ修正を考えております。

近年急速に新たなモビリティサービスが発展しつつあり、国においても日本版 M a a S と称する I T 技術を活用したシームレスな移動環境と多様なサービスが連携する取り組みが、産官学の取り組みで進められている。県としては日本版 MaaS の状況を踏まえながら、総点検報告書(素案)の課題への記載を検討していきたいという内容になっております。

続いて 15 ページの 28 番、神谷委員からの通学路に関する記述がないという御意見につきましては、総点検報告書(素案)の 374 ページの 23 行目に通学路の記述があるため、原文のとおりと考えてます。

29 番、有住部会長からの御意見です。理由に書かれているように、我が国では社会基盤施設の多くが建設後 40 年から 50 年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など、重大損傷事故も多く報告され、社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿でしかも周囲を海に囲まれていることから厳しい環境

下にあり、社会基盤施設の老朽化が進展している。社会基盤施設の安全性、信頼性を確保することが重要であり、そのためには、高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保することが必要である。社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要があるという御意見をいただいております。

これについて修正文案もいただいておりますが、文案については関連部署で検討願いますという御意見も踏まえまして、対応方針として、委員意見を踏まえ修正しますが、記載が不足している箇所や記載漏れ箇所について、老朽化対策やライフサイクルコストの最小化、構造物の長寿命化を図る視点から、第2章及び第3章に記載をしたいと考えております。

続いて16ページの30番、小川委員からの路線バスについての御意見ですが、理由に乗務員不足に触れている内容があるので、対策として記載したほうがよいと思われる。また、自動運転は開発途上の技術であり、解決しなければならない問題も多く、実用化や普及にはまだ時間がかかることが見込まれることも鑑みて、書き換えをお願いしたいという内容で、修正文案についても御提示していただいております。

対応方針としましては、乗務員不足については委員意見を踏まえ修正をしたいと考えております。

また、自動運転につきましては、原文のとおりとしております。自動運転技術の進捗に合わせてさまざまな展開可能性があることから、自動運転技術を応用した運行支援も含めた幅広い検討が可能となるような記載をする必要があると考えております。

31番、小川委員からの那覇バスターミナルの開業について記載すべきではないかという意見につきましては、委員意見を踏まえ、2章の内容を転記する形で記載したいと考えております。

資料2の説明については以上です。

#### **【有住部会長】**

どうもありがとうございました。

ただいま第1回、第2回本部会における委員の皆様から提出されました意見書について事務局の対応方針(案)を説明していただきました。

これについて、何か御質問、あるいは御意見がありましたらお願いいたします。

神谷委員。

## 【神谷専門委員】

複数ありますので順番で行きます。5番目のところで電線類の地中化は、点検という意味で、確か緊急輸送道路に関しては、少なくとも県道、国道は原則地中化とされたと思いますので、書かれたほうがいいのではないかと。

今後の話だけではなくて、既に緊急輸送道路に指定したところについてはそのようにしたと思いますので、やったことについても書かれたらいいのではないかと思います。これが1点目。

次7番目です。沖縄県の長期水需給計画の委員会に私もかかわらせていただきましたが、ここでチェックしたのは水需要と水道の施設能力であって、水資源開発としてのダムなどのキャパシティの話はしてないです。今の水資源でダムが持つかどうかの議論ではないので、質問に対する回答としては不適切だと思います。

次に12番目、コメントになりますが、人手不足という話で協議を重ねてまいりたいという形で終わられています。有住先生も入られている沖総局の委員会とかを含めて、自動運転に関するいろんな技術等々が今日本全体としても進んでいまして、そこに力を入れていて、沖縄ではその実験をやっていただいていますので、IoTとかセンサー技術など新たな技術を使いながら解決という、県内で行われている事例も少し触れておいたほうがいいのかと思います。

15番、18番、19番等々で、目標とするすがたについては計画策定時に、それはそれでいいのですが、私自身内閣府の沖縄振興審議会にもかかわらせていただいています。その委員会の議事録も公開されていますが、ほかの委員から指摘されたことは、沖縄で行った租税措置と高率補助に関して他の都道府県に対して説明責任がありますよね。それは税収入が減っているのに、租税優遇でどれだけの効果があったのかを定量的に示す義務があるという意見がありました。高率補助をしても、それでも解決できていないのは、そもそもほかに根本的な、構造的な問題があるのではないかと指摘もありました。

何が申し上げたいかという、それは一つの意見ですが、10年前の目標をつくった時点では測ることができなかったから満足度でよかったのかもしれないですが、現時点で測ることができるものに対して、それをつくったときにはわからなかった。だから高率補助を受けて整備したことに対して、説明できませんというのは、少し厳しい世の中になってきているのではないのかなと。少なくとも国の振興審議会の専門委員会の議論ではかなり厳しい意見が出ていましたので、もう一度考えていただいたほうがいいのかと思います。

最後、20番目です。これは河川課さんに御対応いただいているのですが、私の書いた要配慮者利用施設の避難確保計画、要配慮者利用施設には学校も含まれますし、老人ホームや障がい者施設などが含まれますので、水害としていますので、河川氾濫だけではなくて土砂災害も含まれます。

なので、河川課だけではなく、海岸防災課とか、高齢者福祉、障がい者福祉、学校教育など他部門への申し送りになると思いますが、例えば土砂災害の警戒区域のイエローゾーンに入っている学校があれば、市町村地域防災計画の中で指定し、学校は避難確保計画を策定することが義務になってます。

そのように水防法と土砂災害防止法が改定されてますので、多分河川課だけでの対応は難しいと思いますので、ほかのところでも御検討いただいたほうがいいのかなと思います。すみません、長くなりましたけど以上です。

#### **【有住部会長】**

少し質問が多岐にわたっているのですが、最初の5番から見ていただいて、これに対する事務局の回答はございますでしょうか。

#### **【事務局 砂川班長(道路管理課)】**

道路管理課の砂川と申します。5番の無電柱化のところ、緊急輸送道路に指定しているので記載したほうがいいのではないかという話がありました。

緊急輸送道路は平成8年度にまず指定しておりまして、昨年度見直しを行ったところです。今年の2月に委員会の中で決定したということです。現在、道路法37条に基づく占用の制限をかけようということでいろいろ協議を進めていますが、現段階でまだ指定に至っていないという状況もございます。電線管理者からもいろいろな意見が出てきてまして、年度内には何とか指定にこぎつけたいということで、今協議を進めているところです。

現時点ではまだだったものですから記載はしていなかったのですが、今後報告書の成果に入れられないかを検討していきたいと思います。

#### **【有住部会長】**

それでは次に番号7番。

時間がかかるようでしたら、検討していただいて先に進めさせていただきます。

次、12番。

#### **【事務局 宮城交通政策課長】**

12番のハイヤー、タクシーに関しての部分で、タクシー乗務員の不足、高齢化等々の部

分でございますが、自動運転のお話でございました。

同じ資料の16ページの30番の小川委員からのお話もありましたとおり、自動運転については記載云々のお話があったところです。ここ数年にわたって県内ではバスにおける自動運転の導入について各地で実証実験をされてきた流れがありまして、そのあたりの記載がされているわけですが、タクシーに関しては、現時点ではまだ何らかの方向性というものを持っておりませんので、基本的にはこの形で、個別の事案にはしっかり対応させていただきたいということでとどめているところでございます。

#### 【神谷専門委員】

タクシーほどの距離ではないですけど、近距離に関しては今北谷で産総研さんを中心にやられてますね。今能登半島のほうと永平寺のほうと北谷でやって、多分うまくいく可能性があるのは北谷だけという形で国で言われていて、そういうことをせっかくされているので、協議だと実際どの方向にいくかがよくわからないので、その辺も含めて書いておいたほうが、どちらかという今回の修正というよりは次期に向けてかもしれないけど、そういった方向が少しあってもいいのかなと思った次第です。

#### 【事務局 宮城交通政策課長】

御趣旨、承知いたしました。

#### 【有住部会長】

それでは、戻りまして7番について事務局の回答をお願いいたします。

#### 【事務局 仲間副参事(地域離島課)】

地域離島課の仲間と申します。

先ほど神谷先生から長期水需給計画の件で御質問いただきましたが、神谷先生のおっしゃるとおり、この計画は水の需要と、あと供給能力については市町村、また企業局からのデータをもとに需要の推計をしております、供給能力をどれだけにするかとか、実際に市町村がどれだけの供給能力を持っているかを調査したものではありませんでした。

ですので、ダムを整備とか、そういうことについては、申しわけないですが、こちらでは承知しないところです。以上でございます。

#### 【神谷専門委員】

私が言うのもあれなのですが、平良委員が質問されているのは、ダムなどの容量として水はもつのかという、宮古の場合は地下ダムですけど、それでもつのかという質問に対して、水道の施設能力で答えられているので、質問に対しての回答になっていないというの

が私の意見です。

多分離島に関しての水需給バランスは20年ぐらいされてないと思いますけど、違いますか。

**【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

すみません、この件につきましては一旦持ち帰って検討させていただきたいと思います。

**【有住部会長】**

それでは、先に進めさせていただいて、15番、16番、17番について御質問がありました成果指標についてですが、これは取り扱いについてどなたか、統括監がよろしいですか。

**【神谷専門委員】**

改めてでもいいです。

**【有住部会長】**

それでは、成果指標の取り扱いについてですが、ここは決まっていたのでそれでやったということですが、時代が変わっているのも、ほかのことも考えることをどこかで入れたらどうかという話なので、何かの文章で入れてもらうとか、検討していただけますでしょうか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

どのような表現ができるかどうか研究してみたいと思います。以上です。

**【有住部会長】**

最後に20番がありましたけどいかがでしょうか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

要配慮者利用施設の避難計画等に関する事で、委員おっしゃるとおり、ここは河川の浸水被害の範囲だけで述べられていますので、もちろん土砂災害もございまして。そういった浸水想定範囲も含めて、その範囲にある要配慮者利用施設についての記述を加えたいと思います。

それと、要配慮者利用施設を担当している部局、福祉系とかとも当然連携しながら、どういう記述にすべきか、また研究したいと思います。以上です。

**【有住部会長】**

よろしいでしょうか。

それでは、ほかに何か御質問、御意見等がございましてでしょうか。

平良委員。

### 【平良専門委員】

意見というよりは、先ほどの神谷委員の国の振興審議会の中で税制についていろいろ言及があったと聞きましたけれども、こういう議論は10年前からも同じことを言われているのです。

税制は、私が一番県庁の中で中心となってやってきたというのがあり、国は過去高度成長期の産業再配置、いろいろな地域に産業を誘導してきたときに、相当の税金をつぎ込んでやっているわけです。それを抜きにして、沖縄だけそういう言い方をするのは、私は絶対許せないという立場があり、ただし、沖縄県が復帰して振興計画もこれだけやってきて、次の振計、まさにこの議論になると思うのですが、何が必要で何が必要ではないかの、本当に真剣に考える時期に来ているのは事実です。

ですから、単なる従来のをオンする話ではなくて、もう一回整理して、必要なもの、これはもういいとか、こういう議論をまじめにぜひ県庁の内部でやってほしい。

ただ、国の言い分には、間違いなのは間違いとはっきり主張すべきだと私は思います。以上です。

### 【神谷専門委員】

国が言われたのではなくて、ある1人の委員が言われたということです。

### 【平良専門委員】

委員に言わせているわけです。

### 【有住部会長】

それでは、御意見ということで取り扱わせていただきます。

ほかに何かございますでしょうか。

ないようでしたら、今委員の意見がございまして、一部検討するというのもございませうけど、第1回から第2回にかけて意見書が提出されて、それに対する事務局の案が提案されました。

おおむねそれに沿って部会の意見としてとりまとめを行いたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

(異議なし)

どうもありがとうございました。

継続のところは、また継続して審議を進めていきたいと思っております。

### 【有住部会長】

それでは、議事の2番目であります今回のテーマに関する事項に移らせていただきます。

最初のテーマである観光、物流等を支える自立経済構築に向けた基盤整備及び駐留軍用地跡地の有効利用の説明を事務局からお願いいたします。

## **(2) 今回テーマに関する事項(第3章及び第4章関連)**

### **① 総点検報告書(素案)及び検証シート(案)について【資料4-1、4-2】**

#### **<テーマ>**

- ・ **観光、物流等を支える自立型経済構築に向けた基盤整備**
- ・ **駐留軍用地跡地の有効利用**

#### **【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

では、今回のテーマにつきまして御説明するに当たっては、総点検報告書(素案)の記載箇所をざっと確認させていただきまして、その後資料4-1の検証シートの該当箇所をざっと確認させていただいて、その上で委員からいただいている意見書を説明させていただきたいと思っています。数が多いのでだいぶ端折る形ですが、場所の確認をしながら、まず総点検報告書(素案)の432ページをお開きください。今回は検証シートの説明は後でさせていただきますと思います。急いでやると説明が行ったり来たりしてしまうので、まず総点検報告書(素案)から確認します。

432ページの3-(1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備ということで、5行目から、世界を結ぶ架け橋として、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展するための空港、港湾、陸上交通基盤を整備するほか、交通、物流コストの低減、国際的な交通ネットワークの構築を図り、国際的な競争力を強化するため、各種施策を実施したという内容が今回記載されております。

これにつきましては、次の434ページの26行目から、ア 国際交流・物流拠点の核となる空港の整備のところ、那覇空港の機能強化や離島空港の整備及び機能向上について取り組んだ内容が記載されております。

そして、次の435ページの24行目、課題及び対策ということで、那覇空港の機能強化については、第二滑走路や、国際線と国内線を連結し一体化された旅客ターミナル施設の処理能力を最大限活用する必要があるということや、空港能力の一層の向上や旅客ターミナルの拡充、展開用地の確保等、那覇空港を世界水準の拠点空港として機能強化を図る必要がある。さらに、長期的な需要見込みをもとに、オーバーフローや後追いのインフラ整備が起こらないよう取り組む必要があるという内容が書いてあります。

35 行目から、離島空港の整備及び機能向上について、宮古、八重山地域では、C I Q機能が十分でないなど、国際線を受け入れるための体制整備が課題となっているということが記載されております。

436 ページのイ 人流・物流を支える港湾の整備、同じページの6 行目から、那覇港、中城湾港の整備、圏域の拠点港湾等の整備に関する取り組みを行ったと書いておきまして、437 ページの課題及び対策ですけれども、24 行目、那覇港の整備についてはということいろいろやっております、その3 目、国際・国内貨物を取り扱う総物流センター等の整備、航路網の充実、那覇空港との効率的な機能分担等により、国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図っていく必要があると記載されております。

次の438 ページで、これも那覇港ですが、3 行目から、クルーズ船の誘致については、第2クルーズバースの整備など、さらなるクルーズ船誘致に向けた取り組みを強化する必要があると。

11 行目から中城湾港の整備についての記載があります。14 行目に、中城湾港については、那覇港との適正な機能分担、定期船航路の拡充に向けた取り組みのほか、産業支援港として港湾機能の向上を図る必要がある。また、クルーズ船寄港数が増加傾向にあるため、持続可能な受入体制強化を図っていく必要があると。

20 行目に、圏域の拠点港湾等の整備について、本部港、平良港、石垣港など、国際クルーズ船の寄港・就航を促進するため、港湾機能を強化する必要があるという記載があります。

25 行目から、ウ 陸上交通基盤の整備になりまして、各拠点を結ぶ道路網の整備、公共交通システムの充実に取り組んだと記載されております。

440 ページの課題及び対策ですが、3 行目から、各拠点を結ぶ道路網の整備について、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現していない。

8 行目で、このため、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路の整備とともに、本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路等の幹線道路網の早期構築が必要である。

11 行目からは、公共交通システムの充実についての記載ですが、14 行目、自動車から公共交通への転換を目的に、公共交通の需要喚起、利用促進に務めるほか、自動車と公共交通及び公共交通機関相互の結節機能を向上させ、定時定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成する必要がある。

17 行目から、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄

軌道と各地域等を結ぶフィーダー交通等が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、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、調査研究を推進する必要があると記載されております。

24 行目から、エ 国際ネットワークの構築、移動、輸送コストの低減及び物流対策強化になりますが、27 行目に、国際的な交通物流ネットワークの構築、輸送コストの低減及び物流対策強化に関する取り組みを行ったと書かれております。

441 ページの 37 行目の課題及び対策、41 行目から、航空路線については公租公課の軽減措置及び拡充とこれらの利用促進を図るとともに、那覇空港際内連結ターミナル及び下地島空港国際線等旅客施設等の供用開始を契機とした路線誘致活動等、新規航空会社の参入を促進し、航空ネットワークの拡充に取り組む必要があるとあります。

442 ページの 6 行目から、輸送コストの低減及び物流対策の強化について、流通・配送拠点の機能強化や活用、物流ルートが多様化、輸送体制の最適化等により物流の効率性を高め、物流コスト低減やリードタイム短縮を図ることが必要である。加えて、C I Qに係る体制の強化を国に求めるとともに、貿易に係る諸手続の簡素化、迅速化を図る必要があると記載されております。

443 ページから、(2)世界水準の観光リゾート地の形成になりますけれども、基盤整備部会にかかわるところは、452 ページの 7 行目、エ 観光客の受入体制の整備になります。

9 行目にあるように、世界水準の観光地としてふさわしい舞台づくりを推進するため、交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化、観光まちづくりの推進等々、それからユニバーサルデザインの推進などに努めたということで、ここでは那覇空港や那覇港、本部港、平良港、それから陸上交通基盤の整備について書かれております。

453 ページの 6 行目から、観光まちづくりの推進については、離島観光のイメージを高めるため、宮古、石垣、久米島の離島空港において草花による緑化を行い、花で彩られた空港の景観形成に取り組んだ。12 行目で案内標識の設置について書かれております。

454 ページ、15 行目からの課題及び対策については、那覇空港や港湾、陸上交通基盤について書かれております。

37 行目から、観光まちづくりの推進については、沖縄らしい風景づくり、憩いの場やレクリエーション施設の整備に加え、空港、港湾の緑化など、国際的な観光リゾート地にふさわしい観光まちづくりに市町村と連携して取り組む必要があると書かれております。

472 ページの 19 行目から、エ 情報通信基盤の整備になります。

22 行目、また、離島地域等の条件不利地域においては民間通信事業者による通信基盤整備が進まず、都市部との格差が恒常化することが懸念されることから、情報通信基盤の整備に取り組んだと記載されております。

次の 473 ページの 38 行目、課題等が記載されておりますが、今後も計画的に、離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境の整備に取り組む必要がある。また、大東地区においては、中継伝送路(海底光ケーブル)を段階的に整備し、ループ化による安定性を確保するなど、情報通信環境の強じん化を図る必要があるとなっております。

続いて、479 ページには、(4)アジアと日本の架け橋となる国際物流拠点の形成がありまして、3 行目から、那覇空港の航空物流機能のさらなる拡充及び那覇港・中城湾港の海上物流機能の強化等により、国際物流拠点を形成するため各種施策を展開してきたという内容が書かれております。

480 ページの 14 行目から、ア 臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成がありまして、481 ページの 10 行目から、港湾機能の強化については、那覇港の機能充実を図るためということでのいろいろな施策が書いてありますけども、13 行目、那覇港総合物流センターの整備を行ったことや、24 行目、中城湾港の整備について、上屋建築等を行ったという内容が記載されております。

次の 482 ページから課題及び対策ですが、港湾につきましては次の 483 ページの 21 行目、港湾機能の強化についていろいろ書かれておりますけども、29 行目から、那覇港においては、航路拡充に向けて外航航路誘致に必要な施策を推進する必要がある。32 行目、今後さらなる輸出貨物の増加を目指し、第 2 期、第 3 期の物流センター整備等の取り組みを推進する必要がある。35 行目、高雄港(台湾)等のアジアのハブ港湾と連携することにより、中継拠点港(サブハブ)としての地位確立を図ることが重要である。41 行目、中城湾港・新港地区については、定期船航路拡充を初め、産業支援港湾としての港湾機能の向上を図り、那覇港との適正な機能分担を図る必要があるという内容の記載がされております。

今度は 600 ページになります。(13)駐留軍用地跡地の有効利用の推進の項目になります。

3 行目から、駐留軍用地跡地の有効利用においては、各跡地の利用計画の総合調整と効率的な整備を行い、中南部都市圏における歪んだ都市構造を是正し、県土構造の再編を図るとともに、人と自然が調和する生活空間の回復、自立型経済の構築、国際交流・貢献拠点形成など、沖縄全体の発展につながるよう、各種施策を展開したと記載されております。

その課題及び対策についてが、601 ページの 26 行目、県土の枢要部分を占有している

基地の存在は、総合的な交通ネットワークの構築や、計画的なまちづくり、産業立地の支障となるなど、本県の振興を進める上で、大きな障害となっている。

次の602ページの1行目から、都市基盤整備においては、跡地を活用した幹線道路の整備、公共交通ネットワークの構築に向けた検討や、自然環境と歴史文化を生かした豊かな都市環境の形成に向けた検討を行う必要がある。また、国営大規模公園の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システム、高次都市機能の導入等を返還跡地国家プロジェクトとして国に求めていくとともに、その実施に向けた取り組みを促進する必要があるという記載がされております。

最後です。620ページから、ウ 国際交流拠点の形成に向けた基盤の整備ということで、空港機能の強化や港湾機能の強化、それから陸上交通の利便性の向上についての取り組みが記載されております。

その課題が621ページの21行目、交流の玄関口となる空港・港湾の機能強化、陸上交通のアクセス性、周遊性の向上など、国際的な人流・物流の拠点となるインフラの重点的な整備が今後とも必要であるという内容が記載されております。

第4章 克服すべき沖縄の課題に、跡地と離島と交通にかかわるところがありますので、箇所だけお示ししますと、667ページで、(3)駐留軍用地跡地の推進、670ページから、2 離島の条件不利性克服と国益貢献、684ページから、3 海洋島しょ県 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築ということで、空港、港湾、陸上交通等の内容が記載されております。

本文についての説明は以上です。

#### **【有住部会長】**

ありがとうございました。

ただいま、観光、物流等を支える自立経済構築における基盤整備及び駐留軍用地跡地の有効利用について、総点検報告書の内容について説明をしていただきました。広範囲にわたりたくさん説明していただきました。これについて、まず最初に御意見、あるいは御質問等がありましたらお願いいたします。

美里委員、どうぞ。

#### **【美里専門委員】**

沖縄都市モノレールの美里でございます。2点ほど御質問させていただきます。

総点検報告書において、モノレールや公共交通は多岐にわたり記載されており、その中で今後の課題として、公共交通機関相互の結節機能向上や利便性の高い公共交通ネットワ

ーク形成が多く見られております。

10月には浦添延長区間の開業を予定しており、TDM施策推進のためのモノレールと他公共交通機関相互の結節、また利便性の高い公共交通ネットワーク形成は喫緊の課題と考えています。あるべきすがたや、具体的に今後どのように取り組んでいこうと考えているのかお聞かせ願いたいと思います。

あと1点は、世界水準の観光リゾート地形成について、弊社では将来のお客様の対応として、ストレスのない改札をするため、Suicaの導入や三両編成化に鋭意取り組んでいるところでございます。また、多客駅となる那覇空港駅や県庁前駅についても、駅の増床が必要と考えております。

那覇空港駅は、第1回でも発言させていただいたところでございますが、世界水準のリゾート地としてお客様を迎えるための駅増床はぜひ必要と考えていますが、今後の取り組みについてお聞かせ願いたいと思います。以上2点でございます。

#### **【有住部会長】**

事務局からお願いいたします。

#### **【事務局 宮城交通政策課長】**

交通政策課です。21世紀ビジョンで掲げた人間優先のまちづくり等の実現ということで、利便性の高い公共交通ネットワークの構築が重要であると考えております。

そのため、既存のモノレールやバスの交通結節機能の強化を図る必要があるということで、那覇バスターミナルの整備事業を実施してきたところであります。また那覇コザ間に定時・速達性が高い多頻度運航の基幹バス導入ということで、これまで取り組んでまいりました。バスターミナルは昨年10月に供用を開始、基幹急行バスは今度、9月24日から段階的に運行を開始していく予定になっております。

また、かなり長期的な話にはなりますが、鉄軌道をまずは導入すると。それと各地を結ぶバス等のフィーダー交通ネットワークの構築が必要ということで、今北部、中部、南部各圏域におきまして、市町村の皆様と今後のコミュニティバスなどのことも含めて、地域をどのようにネットワークを結んでいくかということは今まさに議論しているさなかでございます。

また、モノレールのでだこ浦西駅につきましては、今周辺整備で、土木建築部でパークアンドライド駐車場や交通広場等々の整備を随時行っている状況だと思います。民間事業者の皆様でも、前田駅やてだこ浦西駅での建設などが、まだ具体的には申し上げられませ

んが、いろいろ検討が進められている状況でございます。

ですので、今後とも行政と各種交通機関の皆様と連携して、短、中、長期的に取り組んでいかなければならないと考えているところでございます。

#### **【事務局 安里主幹(都市計画・モノレール課)】**

都市計画・モノレール課の安里と申します。よろしくお願いいたします。

現在、都市モノレールの延長区間を10月1日に開業予定ということで鋭意工事を進めているところですが、延長区間の最終駅であるてだこ浦西駅周辺で、先ほどもありましたが、パークアンドライド駐車場がほぼ完成しておりまして、9月1日から利用者の募集もしているところです。それにあわせて交通広場等の整備もいたしておりまして、あとこの周辺に取り付く浦西停車場線ということで、アクセスする道路整備に既に取り組んでおります。

また、沖縄自動車道とモノレールのでだこ浦西駅にアクセスするための幸地インターチェンジ等の整備は、現在は用地買収を中心に行っているところでございまして、そこが完成いたしますと、モノレールと周辺の交通網とか、アクセスが可能となりまして、中北部の皆さんが直接てだこ浦西駅に、車からモノレールに乗り換えていただいて、那覇への公共交通手段として利用していただくことで、渋滞対策等にも寄与できると考えております。

あと、那覇空港や県庁前駅の乗客の増加は、やはり第二滑走路が供用開始することと、モノレールの延長区間が開業ということで、だいぶ増えることが想定されております。都市モノレール株式会社さんがSuicaなどのICカードを導入されるということで、駅前の混雑も緩和していくのかなと考えていますが、引き続き県庁前駅、空港駅は利用者は多いと考えておりますので、那覇空港駅の管理者の総合事務局と、県庁前駅の管理者である那覇市と、利用者の動向を勘案しながら調整していきたいと考えております。以上です。

#### **【有住部会長】**

よろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

#### **【佐次田専門委員】**

トラック協会です。しつこいようですけども、前回と同じ質問をさせていただきます。

2カ月ほど前に、総合事務局で同じ渋滞会議がありまして、前回、初めてコンベンションビューローの方が参加しました。そのときに、観光客から一番多いクレームは、沖縄県はまず道が混んでいると、次のスポットへ行くまでに予定が立てられないと。2番目が、道路が草ぼうぼうしていると、みっともないでした。

私はトラック協会で、先月、南部、西原から南の首長を訪問して要請活動をしました。その中で草の問題が出まして、聞いたら、やはり各市町村とも非常にこれに頭を抱えていると、まず予算がないと。ただし、それでもほぼ3カ月に1回は、市道に関しては草刈りをしているそうです。一番多いところが13名のスタッフ、少ないところでも3名のスタッフで運営しているそうです。

結構周辺からクレームが多くて、行ってみると国道や県道などで、市道ではないものからそのままほったらかしていると。糸満の上原市長がおっしゃってましたが、これに関しては県がリーダーシップを持って各市町村、周辺にいる企業、ボランティアで住民をやればできるかもしれないと、そうであれば市長さんは全面的に協力しますとおっしゃってました。これが1つです。

もう1つ、私は東京によく出張に行きますが、ホテルに泊まると、以前はフロントが宿泊何とか税を200円、100円お願いしますと言ってましたけども、最近はどうも知らないし、向こうも言わないし、自動的に100円、200円引かれています。

沖縄県も、草刈りに予算がないという割には、予算をつくるための考えとして、ちらほら聞きますけども、ホテルの宿泊税やレンタカーを利用したときの利用税などの計画はありますか。この2点が質問です。

竹富島が最近300円やっていますよね。ああいう計画というのは、県のほうも絶対やったほうがいいですよ。仮にやった場合に、どれだけの予算が入ってくるのか。私は何かで500億とか話を聞きましたけど。両方やると。

#### **【事務局 砂川班長(道路管理課)】**

道路管理課の砂川と申します。雑草の話ですけども、これはかなり前から言われていることですけども、市町村であれば、スタッフというのは市町村の職員がということでしょうか。

#### **【佐次田専門委員】**

職員もいましたし、委託しているところもありました。

#### **【事務局 砂川班長(道路管理課)】**

県もスタッフで苦情などの対応もしております。予算も数年前に比べると1.6倍ぐらい確保しまして、鋭意取り組んでいるところです。またガイドラインとか、場所によっては除草剤を使ったり、かなり努力して、以前に比べるとだいぶよくなってきたのではないかと考えてはいますが、まだまだ苦情が多いという状況ではあります。

ただ、ボランティアの話もございましたが、ボランティアも鋭意取り組んでおりまして、かなり増えてきているという状況があります。

石川県は企業を巻き込んでやっている事例もございますので、今年度は石川県にも調査に行きまして、今後はもっと何かできないか研究を続けているところです。

厳しい予算の中でどうやっていくかというのは頭を悩ませているところですが、今後とも研究しながらやっていきたいと考えております。以上です。

**【佐次田専門委員】**

トラック協会も支部が6つありますので、声をかけてくれれば各支部に呼びかけてボランティアをさせますので、ぜひお願いします。

**【事務局 砂川班長(道路管理課)】**

ありがとうございます。その際は御協力よろしく申し上げます。

**【有住部会長】**

どうぞ。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

2番目の目的税の話です。県の観光部局を中心に宿泊税の導入に取り組んでいると聞いておりまして、それをどこに使うかを確認しながら、道路の管理などに使っていいものかどうかも含めて、こちらにまだ使途についてお話がないので、状況を把握していきたいと思っております。

そのほかの目的税のお話ですが、今竹富町は別の法律でもって、協力金のような形で任意でいただき取り組んでいると。それを島の管理に使っていききたいと聞いております。

目的税をいざ取ろうとなるといろいろ課題もございますので、今後の研究課題と理解しております。以上でございます。

**【佐次田専門委員】**

レンタカーの目的税という話は出ていますね。あれも結構な収入になりますよ。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

すみません。勉強不足で。

**【佐次田専門委員】**

100円だったら全然問題ないですよ。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

研究してみたいと思います。

**【佐次田専門委員】**

ぜひ頑張ってください。

**【有住部会長】**

ほかにかがでしょうか。

**【宮城専門委員】**

琉球海運の宮城です。483 ページの 24 行目、いわゆる沖縄の海運の課題です。課題となっているのは片荷輸送であると。その解消のために、26 行目で輸出貨物の増大を図る必要があるという表記がされております。

片荷輸送について 2 つありまして、輸出貨物が少ないことと、移出貨物、いわゆる沖縄から本土に持って行く貨物が少ないと。どちらかというとな移出貨物が一番大きな課題です。

したがいまして、輸出貨物と移出貨物、沖縄から本土に持って行く貨物、これを記載していただいたほうが、より片荷輸送の解消のための表記として、輸出貨物だけでは足りないと思います。

同じように、32 行目も輸出貨物という表記になっておりますが、移出貨物も加えていただきたいという要望であります。

**【事務局 名嘉主幹那覇港管理組合】**

那覇港管理組合です。

この項目ですが、臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成という項目になっておりまして、国内向けの移出について、この部分で入れ込むのが適しているのかどうかは、持ち帰り精査したいと思います。

**【宮城専門委員】**

持ち帰って検討していただきたいと思いますが、今具体的な動きとして、実は国外から沖縄に一旦貨物を輸入して、沖縄にストックして、それを本土に送ると。その貨物を増やしていこうという動きが現にあります。ですから、国際と国内とあえてここで分ける必要は何もないと考えます。

**【有住部会長】**

今の件。

**【平良専門委員】**

今の 483 ページ、宮城委員の話とも関連しますが、私の考えは逆です。RORO 船とコンテナ船、内外貿トランシップと書いてある。これはまさにそういうことだと思います。

現実的にわざわざ沖縄に下ろす理由がない外貨を、沖縄で下ろして本土に持って行くかと。

これを外航船で持って行く、沖縄に下ろすと内貨になりますから、これを外航船で持って行かないで当然内航船で持って行くわけです。そうすると荷主にとっては物流コストがものすごくかかる、この辺の現実をどう見てそういう表現を書いているのか、現実的なかどうか。沖縄で下ろす理由をつくれて、うまく外貨を沖縄で下ろせれば非常にいいですけど。

#### **【宮城専門委員】**

これについては理由が出てきています。理由は、今日本の長距離のトラックが運転手不足、あるいは法の規制によってなかなか長距離トラックの確保が難しい。あるいは環境の問題もあって、モーダルシフトがある。

そういうことで、一旦東京に外航船で下ろして、それを沖縄までまた内航船で運ぶ、あるいはトラックで九州に持って行くとかではなくて、東京に持って行ったら4、5日かかるのを、沖縄は2日で済むなど、通関も早めに切れますし、現実には日本の物流の中で沖縄が利用できる環境が整いつつあります。それを利用して、沖縄に一旦外航の貨物を持ち込んで、ここでワンストップして仕分けて、九州、あるいは大阪、名古屋、東京に内航船で運ぶという仕組みづくりの話が今現に出ています。

ですから、外航と内航は全然無関係ではなくて、今はリンクするような動きがありますので、片荷輸送の解消という観点からは、輸出貨物と同時に移出貨物も、輸入貨物を一旦持ち込んで移出貨物につなげていくという意味で、ここには移出貨物も入れ込んだほうがいいのではないかという意見です。

#### **【平良専門委員】**

いいですか。

#### **【有住部会長】**

すみません。時間の関係もあるので、この論議だけを進めるわけにはいかないのですが、ここで今説明したことに対して、委員の皆様から意見書が提出されております。これの説明もありますので、それを聞いてからまた質問を受け付けたいと思います。よろしくお願ひします。

それでは、事務局から意見書の説明をお願いいたします。

### **② 第3回基盤整備部会委員意見及び対応方針(案)〈意見書〉【資料3】**

**<テーマ>**

- ・ 観光、物流等を支える自立型経済構築に向けた基盤整備
- ・ 駐留軍用地跡地の有効利用

**【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

失礼いたしました。総点検報告書(素案)の報告の後に、この意見書を説明するべきでしたが、遅れましてすみません。資料3でいただいた今回のテーマに関する意見書の内容についてと、対応方針(案)について御説明いたします。

資料3の1ページの1番目、有住部会長からの御意見です。理由のところですが、鉄軌道については平成30年5月に構想段階の計画書が策定されている。今後は、鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。現沖縄21世紀ビジョン基本計画において、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを推進することが明確に位置づけられている。

しかしながら、総点検報告書(素案)の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、調査研究との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受けとめられかねません。したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取り組みを踏まえ、計画実現に向けた取り組みの推進を強く打ち出すべきであるという御意見をいただいております。

これにつきましては、現在確認・検討中であります。

次、2ページの2番、小川委員からの御意見です。理由のところですが、将来の旅客増に対応するためにも、現時点において顕在化している渋滞問題への対応を明記してほしいということで、修正文案についてもいただいております。

修正文案につきましては、本文の下から3行目あたり、旅客ターミナルの拡充の後に、渋滞の解消に向けた抜本的な対策という言葉を入れるとともに、最後のところ、また、第二滑走路の運用に伴い整備が期待されている新旅客ターミナルの整備に当たっては、旅客の利便性の向上と渋滞の発生を抑制するため、バス停留所施設など、バス輸送関連設備の整備を図る必要があるという御意見をいただいております。

これにつきましては、原文のとおりということで、委員の御指摘の内容に関しては、世界水準の拠点空港としての機能強化を図ることに包括されていると考えております。また、現在県庁内において那覇空港の将来像を議論しております。具体的な項目については、将来像をもとに、短、中、長期の段階的な検討が必要と考えております。県としては、第二滑走路供用後も空港の機能の強化に取り組み、世界水準の拠点空港を目指してまいります

という内容になっております。

3番目の小川委員からの御意見で、理由は、ICカードのOKICAのサービスを向上させることで、OKICAを利用する公共交通の利用促進につながると同時に、公共交通の利便の一番の阻害要因の渋滞の主因である自家用車の利用抑制についても、海外事例などを参考に検討を行うべきではないかということで、修正文案については、OKICAの利用拡充を図るとともにという提案をいただいております。

これにつきまして、対応方針としましては、OKICAについては原文のとおりですが、県では、引き続き利用者の利便性向上の観点から、OKICAの機能拡充についてカード運営会社等と意見交換をしていきますということです。自家用車利用抑制策については原文のとおりで、都市部における自家用車の利用抑制については、その効果等も踏まえながら導入の必要性も含め研究するとともに、各関係機関や県民の合意形成などが必要なことから、慎重に検討を行う必要があると考えておりますという内容になっております。

続きまして、4番と5番は先ほどのページと重複しておりますので飛ばしまして、4ページの6番の小川委員からの御意見で、理由等のところで、渋滞は定時運行を阻害するだけでなく、定時運行によって成り立つ交通機関同士の結節をも阻害していることから、公共交通の機能向上、利便性、満足度の向上には、渋滞対策との連携は必須であるとする。意見の最後の部分ですが、そのためにも道路交通環境改善は必須であり、渋滞対策と連動した取り組みが求められるという修正文案をいただいております。

これについては、事務局としては原文のとおりということで、観光客の増加を踏まえた2次交通機能の拡充に取り組む必要があると考えています。また、渋滞対策については、4章の688ページに包含されていると考えておりますが、渋滞対策には道路整備等のハード面にあわせて公共交通への利用転換を図るソフト面施策の連携が必要であることから、今後とも連携した取り組みを進めていきたいと考えておりますとなっております。

7番目の小川委員からの御意見で、理由は、現在那覇港における高速船の発着に際しては、タラップを使用して乗り降りしているが、潮の干満差が大きいなど、安全上懸念があり、ポンツーン等を整備する必要があるという御意見につきましては、高速船のタラップについては、利用の状況等や利便性を踏まえ関係機関と協議して検討していきたいということで原文のとおりとしております。

8番の小川委員からの、那覇空港の旅客が高速船を利用しやすいように、新旅客ターミナル等に近接して高速船の発着する港湾施設を整備する必要があるという御意見につつま

しては、現在、那覇から本部へ高速船が就航していることから、利用状況及び必要性を見極めて対応したいとして、原文のとおりとしております。

5 ページ目、青木委員からの御意見ですけれども、こちらは記載場所が違いますが、御提案の内容につきましては、この後の 10 番、12 番、13 番もほぼ同様の内容になっていると受けとめておりますので、一括して御回答いたします。

5 ページの 9 番、理由にあります、その視点において、沖縄観光の表玄関である那覇空港は民間機の発着数が増加傾向にあるとともに、自衛隊機等の発着もある共用飛行場であり、現状は国内基幹空港の中でも極めて混雑度が高く、かつそれが常態化し、特に航空機の定時性品質は悪化の一途にある。この解消には、第二滑走路とあわせて、高い品質を提供可能な形態での旅客ターミナル、誘導路、附属施設等の施設配置の見直しや、展開用地の確保等々の構築が必要と考えられるという御意見をいただいております。

それにつきまして、対応方針としては原文のとおりということで、先ほどの回答と同じように、委員の御指摘の内容に関しては、世界水準の拠点空港として機能強化を図ることに包括されていると考えておりますという内容になっております。

この内容につきましては、次の 10 番も同じですので割愛します。

11 番、青木委員からの御意見で、理由は、航空機燃料税、航行援助施設利用料、空港使用料の沖縄線における軽減措置は、本土対比でも軽減率が高く、路線の確保、航空運賃の低廉化等に資する政策であり、他地域路線との競争力を強化し、沖縄県における観光リゾート産業の振興や物流拠点の形成を推進するため、引き続き必要な制度と考えられますという御意見につきまして、これは他部会へ申し送りですけれども、部会名が間違っております、こちらは 2 つの部会にかかわります。文化観光スポーツ部会と産業振興部会、この 2 つに申し送りをさせていただきたいと考えております。

続きまして、7 ページ、8 ページの 12 番、13 番につきましては、先ほどの 9 番と同じということで割愛させていただきます。

8 ページの 14 番、青木委員からの御意見ですけれども、こちら、この後の 15 番、16 番、17 番と、場所は違いますが内容的なものは同じということで、一括して御説明します。

理由のほうで、那覇空港には新規に開設された整備専門会社のほか、整備事業を手がける地域航空会社(JTA、RAC)が存在することから、沖縄県が目指す航空関連産業クラスターの形成とさらなる発展には、その双方が核となりつつ、さらに新規企業が参画する方向性が適切と考えられることから、地域に根ざしてきた整備事業も手がける航空会社も

加えた取り扱いが適切と考えられるということにつきましては、産業振興部会へ申し送りをさせていただきたいと考えております。

9 ページの 15 番から 17 番につきましては、先ほどの 14 番と同じということで割愛いたしまして、18 番の宮城副部長からの御意見についてです。理由ですが、文の意味を明確にするためということで修文をしていただいておりますが、こちらについても産業振興部会へ申し送りをさせていただきたいと思っております。

10 ページの 19 番、宮城副部長から、表現の適正化ということで御意見をいただいております。意見を踏まえて修正をさせていただきます。

20 番も、文の意味を明確にするためということで修正文案をいただいております。本島から海を隔てて遠隔に位置するという地理的条件や利用に係る採算性の問題という形で修正文をいただいております。これについては修正文案どおりに修正したいと考えております。

21 番、宮城副部長からの御意見で、理由が、422 ページ 35 行との文章のだぶりを避けるということで、修正文案をいただいております。こちらにつきまして、事務局の修正案を示しております。電子自治体の構築においては、電子申請システムを活用した一般住民向け申請・届出等や統合型地理情報システムで発信する情報の拡充、行政情報の公開と保護のほか、行政手続の迅速性・簡素化等、行政サービスの高度化を図る必要がある。防災対策に加え、L GWAN や住基ネットなど、行政情報の増大等ということで修正文案を示しております。

11 ページの 22 番から 24 番までについても文の修正等をいただいております。こちらについても産業振興部会へ申し送りさせていただきたいと思っております。

最後、25 番ですけれども、宮城副部長から、久米島地区の既設ケーブルの件で、2 ルート化は通信の安定性、信頼性を向上させ、高度化のほかに通信のロバスト性、頑強性を高めるためということで、ロバストという言葉を使ったらどうかとありましたが、他の表現との整合性もありますので、事務局修正案としては、高度化かつ強じん化された修正の方針となっております。以上です。

#### **【有住部会長】**

ただいま、委員からの質問書に対する事務局の案を説明していただきました。

これについて、何か御質問、あるいは御意見等がありましたら受け付けますが、いかがでしょうか。どうぞ。

### 【小川専門委員】

バス協会の小川です。先ほど空港の第二滑走路が来年3月完成するというので、その後について、今青木委員からもいろいろ御指摘をいただいていると思うのですが、また、産業界、経済界などでもいろいろ話が出ているようですが、いわゆる第一滑走路、第二滑走路ができて、今の処理能力でできるのかと。いろんな混雑が予想されるのではないかとということで、新旅客ターミナルを含めた検討をすべきではないかという話が出ていると思いますので、先ほど御説明では、いわゆる国際的水準の機能を確保すると、その中に全部入るということですが、私どもとしては、青木委員からさらに具体的に、かなり切迫性を持った問題提起なり、御指摘をいただいていることもありますし、私も国交省の航空局にいたこともあるものですから、処理能力の点では、非常にいろいろ難しい問題があるのではないかと思います。

だから、そういう点から言いまして、県の御説明ではいろいろ県内でも検討すると言いますが、もう少しそこを具体的に教えていただければと思います。

### 【事務局 宮城交通政策課長】

もともとの文章そのものが、中長期的なアジアの航空需要を見据え、空港能力の一層の向上や旅客ターミナルの拡充、展開用地の確保等、那覇空港の世界水準の拠点空港として機能強化を図る必要があるという文面になっているところでございます。

第1回の部会の中でもお話しさせていただきましたが、現在、将来はどういう空港であるべきかというところを内部で議論中ございまして、ある程度こういう方向だということが見えた時点で、短、中、長期的な具体的な対策等々について話し合いをしていこうという状況ございまして、まさに今回小川委員や青木委員からの御指摘のようなさまざまな案件等々も含めて、恐らくその中で議論していくことになると思いますが、この報告書の中におきましては、基本的にはこの中に包含されているということで、この形で記載させていただければと思っているところでございます。

ただ、那覇空港の促進連盟の方々とか、さまざまな各界からの御意見も含めながら、今後検討されていくことになると思っております。

### 【小川専門委員】

今御説明で、具体的な話ではないものですから理解しづらいところはあると思いますが、ただ私どもバス協会の立場から申し上げますと、やはり新しい第2滑走路ができて、今でも空港内は大変混雑していますし、モノレールは先ほど美里委員からもありましたけど、我々

バス、それから東江委員もいらっしゃいますけど、タクシーなどの公共交通をもっと充実させていく必要があると思います。

そのためには、空港内での案内標識などもよりわかりやすくしていくとかいうのはありますので、ぜひ県で御検討されている中で、我々公共交通を含めて、新しい世界的水準の空港をどう描いていくかという中に、そういう意見もあるということをも十分酌んでいただければと思います。

**【有住部会長】**

どうぞ。青木委員。

**【青木専門委員】**

トランスオーシャン航空の青木です。小川委員と少し重複するところがありますけれども、世界水準の空港にすることを文章に包括されていることは承知していますし、世界水準とはどういうことなのかを分解すると、何をどういう品質でどういう機能が空港で高めなければいけないのかという、分解した要素をここに書かせていただいたのです。つまり県の中で検討するにしても、どういうところを高めれば世界に比するのかを事業者目線で捉えたときに、こういう観点が必要ではないかという意見でまとめたつもりでいますので、文章がどうであれ、そういうことを御参考にしていただきたいということ、県の中で検討するにしても、事業者としての目線で空港はこうあるべきという意見を、今後しっかり取り入れていただきたいと思っております。

**【事務局 宮城交通政策課長】**

ありがとうございます。まさに青木委員おっしゃった、また先ほど小川委員もおっしゃった御意見を、内部でしっかり生かして今後の対応策を議論してまいりたいと考えております。

**【有住部会長】**

ほかに何かございますか。小野委員どうぞ。

**【小野専門委員】**

687 ページと 688 ページに関係するあたりで、事前に名詞でしか出してないので、表形式では出してなかったのですが、例えばOK I C Aのデータとか、総点検をするに当たり、どこに課題があるとか、ボトルネックとか、フィーダーとの乗り換え障壁とか、わかりやすさ、わかりにくさとかいうのは、次の計画を立てるための調査の内容が見えてこなくて、Society 5.0 に向けていろいろなビッグデータをコモンで活用できるようにしましょ

うという国の方針に沿って、今県では何を公開しているのかを研究室で調査しましたが、あまり公開されてなくて、単純に言えばどこで誰がどう乗ったとか、神谷委員がやっていると思いますけど Wi-Fi の利用データとか、そういうもので実際の行動特性等を踏まえて、今までの政策立案とは全然違うビッグデータを活用し、今の状況ですと、より実態に即した課題の設定と効果的な投資を明確にできるはずですよ。

それに向けた調査が行われていないのか、調査を行うためのデータの共有と公開をしますという状況なのかわかりませんが、少なくとも調査を踏まえて次の計画はつくったほうがいいと思います。その前段階であるとしても、ビッグデータ等の活用によって実態を整理し、より効果的な投資をするという方針づけは書かれたほうがいいと思いますが、いかがでしょうか。

**【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

OKICA だけですか。全般的にとということですか。

**【小野専門委員】**

恐らく国全体でもエネルギー分野と観光分野と交通分野が先行していて、私たちは都市熱をやっていたので、市街地の温熱環境の温度をとっているポイントがどれくらいあるのかを調べるために、データが集積しているような部署が県にあるのかを問い合わせをしていて、まだデータ自体の基盤整備がされていないことまではわかりました。

**【有住部会長】**

小野先生、今はこの文書のどこに相当していることを聞いているのかを明確にしていかないと、一般論の話をされても。

**【小野専門委員】**

687 ページの取り組みの成果等とか、688 ページの今後の課題の 17 行目、「自動車への依存が高く、レンタカーの増加等により」とか、「ハシゴ道路等の早期整備が必要である」とか、「道路交通のサービスの低下の悪循環」とか、今までの報告書と同じことが書かれていますけど、これは何のデータをもとにやっているのか。アンケートなのか、実際にビッグデータを解析してここにボトルネックがあるとか、乗り換えの運行障壁が出ているとかをもとにした記載なのかが見えてこないの、そうしたことは今、過渡期にあるので、次の計画に向けての点検報告書であれば、そうした記載も必要ではないかなという指摘です。

**【有住部会長】**

事務局、いかがでしょうか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

小野委員がおっしゃられたのは、渋滞がどのように定量的に測られてこういう表現になっているかということと理解していますけど、渋滞についてはビッグデータを活用して、どこで交通の速度が落ちている、渋滞がどれぐらいある、どれぐらいの通過時間があるか、こういうのも活用して渋滞のポイントは抽出していることはございます。

それと、5年に1回やっていますセンサスも含めて、実際の調査とかも含めて渋滞のポイント等は抽出しております。

今後ビッグデータを使っているという表現はどこでうまく表現ができるか、持ち帰って検討させていただきたいと思います。

**【有住部会長】**

ほかに何かございますか。小川委員どうぞ。

**【小川専門委員】**

資料3の意見の7番、高速船の関係で、将来空港の新ターミナルができるか、あるいは今の那覇軍港が返還された場合を含めて、高速船の発着場所を検討する必要があるのではないかと申し上げましたが、2028年には那覇軍港が返還されると、国家間の約束としてはそういうことになっていますよね。

だから、そういうのを見ると、当然10年の21世紀ビジョンにも入ってくると思いますが、その辺を含めてもう少し具体的に教えていただけないでしょうか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

那覇港湾施設いわゆる那覇軍港の跡地利用につきましては、那覇市が中心になって検討しておりまして、その中で港湾機能がどのようになってくるかもあわせて検討されるものと理解しておりまして、必要に応じて我々として意見を述べる機会があれば意見していきたいと考えております。

**【小川専門委員】**

那覇市が昔つくられたプランでは、高速船あるいはフェリーも入っているプランらしいですけど、那覇港が拡充されるということであれば、もっと港湾機能が充実するということであります。

当然、空港に隣接しておりますので、ぜひ高速船の発着は、これから北部に行くことを含めて、利便性ははるかに増大すると思います。今は人手不足などもあって、空港から今の那覇ふ頭にバスで送迎することはなかなかできない状況にあるものですから、ぜひこれ

から返還あるいは空港施設が世界的水準に拡充されることを含めまして、ぜひ港湾施設のさらなる整備拡充をお願いしたいと思います。

**【有住部会長】**

ほかに何かございますでしょうか。

**【畔上専門委員】**

NTTの畔上です。資料3意見書の11ページの25番に関連して、473ページ、先島地区、久米島地区で2ルート化という言葉を用いていますが、細かいところで申しわけないですが、同じページに、大東地区はループ化で安定性確保と書いていまして、ここは大きく捉えると、先島、久米島もループ化という意味合いがあると思うので、どちらの言葉を用いるかというのはあると思いますけど、御検討されてもいいのかなと思います。

この部分で少し追加して御意見を申し上げたいと思いますが、インフラという観点なのでシンプルに書く部分はあるかもしれませんが、情報通信基盤に関しては、海底ケーブルを中心とした中継伝送路を整備したということですが、もう少し深掘りすると、離島内における面的な光基盤整備といえますか、面的なブロードバンドの確保も推進していく部分として記述されてもいいのかと思います。どこまで表現するかという問題ではあると思いますが、実際の課題としては、あるいは課題だけでなく、実際整備した部分としても各離島内のブロードバンドの面的整備もあると思いますので、その辺の記述も含めて御検討されてはどうかと意見したいと思います。

**【有住部会長】**

事務局から何かございますでしょうか。

**【事務局 砂川総合情報政策課長】**

総合情報政策課の砂川と申します。よろしく申し上げます。

2ルート化またはループ化という海底ケーブルの記述ですけれども、どちらかに統一する方向で検討させていただきたいと思います。

2つ目の海底ケーブルの整備に加えた各離島内の面整備ということですが、例えば473ページの14行目に、「また、離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境整備を進めており」という形で、少しわかりにくいかと思いますが、陸上の光ファイバー網の整備を書かせていただいているつもりですけど、ここの書き方についても検討させていただきたいと思います。

**【有住部会長】**

よろしいでしょうか。

ほかに何かございますか。平良委員どうぞ。

#### 【平良専門委員】

547 ページ、主に産業振興の分野で商工労働部が所管している部分で、産業高度化・事業革新促進地域の税制のところ、建設業という名称で入れるべきか、もう少し細分類して入れるべきかは別として、税制の対象として建設業を入れてほしいと思います。

23年の改正のときに、実は土木部にも呼びかけたけれどもあまり反応がなくて、時間がなくて、商工労働部所管の1から16まで、当時かなり財務省ともめてつくった制度ですけども、今は特にICTとかいろいろな高度な機械等を建設業の皆さんは導入したりしますので、そういう点では税額控除あるいは特別償却とか、次のページを見るとそれなりに税制控除を県内企業は受けていて、ぜひこれに建設業を加える方向で検討してほしい。

その際に、対象事業の⑩から⑯まではほとんど沖縄県にもないので、そういうものをいっぱい入れても意味がないので、これを削除する代わりに建設業を加えるという議論を、ぜひ商工労働部にお願いして一緒になって国と議論してほしいと思います。

これはぜひよろしくをお願いします。別に返答はいいです。頑張ってください。

#### 【有住部会長】

それでは要請ということで。

ほかに何かございますでしょうか。どうぞ。

#### 【湯浅専門委員】

452 ページの観光客の受入体制の整備ですが、クルーズ船の寄港回数が500回を超えたということで、観光産業にとっては大変いいことだと思いますが、クルーズ船が来ると観光客の移動手段としてはバスになると思いますが、バスの手配が大変だと聞きましたが現状はどうなのかということ、バスの主な行き先として、国際通りで観光とか、食事をしたり、買い物が多いですが、例えば牧志周辺はほとんど駐車場がないので、バスがいっぱい駐車して渋滞になって、住民とのあつれきが出たりもありますから、駐車場を含めた今後の対策があれば教えてください。

#### 【事務局 前村主幹(土木総務課)】

少し大ざっぱな話になるかもしれませんが、那覇港にクルーズ船が着いたときに、観光バスの行き先について以前聞いたことがあるのは、海洋博の美ら海水族館まで行くバスもあると。近場であれば国際通り、その辺に行っているのは以前聞いたことがあります。

また、バスの待機場につきましては、那覇港管理組合の土地が明治橋にありまして、そこを那覇市に貸しまして、那覇市が観光バスを駐機するときに利用する話は聞いています。

#### **【湯浅専門委員】**

長期間滞在する方は遠くまで行くでしょうけど、朝着いて夕方には出るお客様の場合はほとんど近くでの買い物とかで、バスから降りられるインバウンドの方が何百人かいて、バスが買い物の間待ってる状態で、渋滞して近隣の住民の皆さんも、観光客が増えることはいいことばかりではないとなるのは沖縄のためにはよくないので、その辺はしっかりとつくっていかないと、令和3年には933回を目指すとなると、これが倍以上来たときにどうなるのか心配なので、次期の計画でもいいですが、バスの駐車場も含めて、観光客の方も安心して買い物とか食事もできるような環境をどうするかを検討すべきではないかと思えます。

#### **【事務局 照屋土木整備統括監】**

クルーズ船の二次交通の課題と理解しまして、これについては基盤整備部会の部分と観光部会が所管する部分もございまして、この表現をどこで担当するかも含めて、観光部会とも意見交換をしてみたいと思います。

#### **【小川専門委員】**

今、湯浅委員がお話のような問題があるのはバス業界も認識しておりますが、クルーズ船が急激に増えて、いい面と悪い面が出ていると思います。いい面はいろいろ報告されていますけど、例えば九州とかでもそうですけど、悪い面としては、バスなりほかのものが来て、短時間しか滞在しないんですよね。朝来て夕方まで滞在するか、あるいは夕方着いて深夜に出ていくのも結構あります。

沖縄全体にとっては、来ないよりは来たほうがもちろんいいとは思いますが、実際はあまりお金が落ちていかないと。中には、船の中で船会社がやっている遊技施設を使って、降りてこないとかもあります。

ですから、これは観光部会で御検討されるでしょうけど、将来はもっとお金を沖縄県に落としていただくようなクルーズ船を誘致していくとか、本来はそういう方向が望ましいのではないかと思います。

以前は、我々バス協会の会員のバスがよく利用されていましたが、最近是中国系とか台湾系のバス協会に入っていないバス会社が利用されてきたりしておりまして、非常に系列化されてきています。したがって、なかなか調整のとれないような格好で、牧志とかほか

でも混雑するというのが出てきていると思います。

もちろん我々は沖縄県なり総合事務局、あるいは県警など含めて、できるだけ秩序ある形で観光なり交通を支えていくということだと思っていますので、御指摘があったことを踏まえて、我々バス協会としてもよく考えていきたいと思っています。

**【有住部会長】**

御意見ということで聞いておきます。

ほかに何かございますでしょうか。

**【佐次田専門委員】**

今の 454 ページの数字で、令和 3 年度のクルーズ船の目標値が 933 回、私は関係者から沖縄県に入ってくるクルーズ船は大体 2 年ぐらい先まで予約が入っていると聞きましたけど、この数字はほぼ確実な数字ですか。それとも目標値としての数字なのでしょうか。900 隻も入ってきたら大変ですよ。本当に。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

確実な数字ではなくて目標としている数字で、那覇港だけではなくて、

**【佐次田専門委員】**

全部含めてですよ。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

はい。本部、中城、那覇、平良、石垣の県全体の数字です。

**【佐次田専門委員】**

それにしても、多いのではないですか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

平成 29 年で 515 回ぐらい来ています。30、31 でも 600 回は超えていたのではないかと思います、この傾きからすればいくかなというような。

**【佐次田専門委員】**

バス協会は対応できますか、小川さん。

**【小川専門委員】**

それは御指摘されるまでもなく、なかなか難しいと。もちろん東江委員のところのタクシー協会も御協力いただいていると思います。

**【佐次田専門委員】**

わかりました。ありがとうございました。

**【有住部会長】**

どうぞ。

**【湯浅専門委員】**

観光に関連してまちづくりの件ですが、つい数日前にインバウンドの方に聞いた問題点ですけど、例えば国際通り、先ほども話が出ましたけど、インバウンドの方もよく行くような観光地になっているわけですけど、あの通りに公衆トイレがないと。だからインバウンドの方はトイレをどこに行ってもいいかわからないということで、非常に困っていると聞きました。

だから、あの通りでどこかのビルの1階でもいいですけど、観光地らしいきれいなトイレを1つや2つは上りと下りで設置するとか、そういうのは最低限必要ではないかと思えますけど、その辺はいかがでしょうか。

**【事務局 照屋土木整備統括監】**

この件に関しましても、観光の一部と理解しておりまして、県内の方でしたら、コンビニであったり、どこにトイレがあるかはご存じだと思いますけど、インバウンドの方はご存じないのかもしれない。トイレの設置も含めて通り会の皆さんと相談の上、外国語表記でトイレが使えますという対応も可能性としてはあるのかなと思いますので、観光部会に申し送りしたいと考えております。

**【有住部会長】**

小野委員どうぞ。

**【小野専門委員】**

同じ454ページですけれども、そういう施策とか方針があるのかどうかも伺いたいのですが、ほかの島の計画づくりにかかわっていたときに、観光客が増えているけど、地元の人たちが公共交通離れをしていて、観光客が増えて貸し切りバスの収益で、路線バスを回すような構造ができていたと。それが最近、観光客が増えたことによって貸し切りバスだけ運行する業者が出てきて、今までは島内の観光行動の中で貸し切りバスの収益で乗り降り入れする路線バスを運行の収益構造を会社内で回していたけれども、そういったことがやりにくくなっているという課題が挙げられたのですが、これは観光客向けの貸し切りバスの話と、地元の人たちが利用する路線バスの話と連動してくるものかなと思いますし、沖縄県は観光立県の中で収益構造は重要なポイントだと思いますけど、そういうのを誘導する方策とか仕組みとか、勉強会を立ち上げるでもいいですけど、そういった方向性はあ

るのでしょうか。

### 【有住部会長】

小川委員からコメントがあるそうです。どうぞ。

### 【小川専門委員】

勉強会とかは行政の仕事だと思いますけど、今、小野委員が御指摘されたのはかなり当たっているところがあります。例えば本島内で申し上げますと、乗り合いバス4社を中心にやっていて、10、11、12月の修学旅行シーズンは本土からの修学旅行生がたくさん来るから、貸し切りバス収入を内部補填して全体が潤うといいますか、乗り合いバスはかなりぎりぎりの線か赤字で運行しているのが今までのパターンだったと思います。

ただ、最近、道路運送法の規制緩和で、貸し切りバス会社が本島にも50社ぐらいあります。離島を入れると70社近くありまして、非常に競争が激化して、さっき申し上げましたように、例えば中国とか台湾とか韓国とか香港とかは、それぞれ系列のバス会社もできてきて、いわゆる従来の乗り合いバスと貸し切りバスをやっているとか、あるいは貸し切りバスをやっているけれども、最近、民族系の会社も出てきたりしてかなり競争が激しいです。

そういう中で、乗り合いバスは運転手の注意義務が多いので、乗り合いバスの運転手をやるよりは貸し切りバスの運転手をやったほうが、運転手としても楽だと。

といいますのは、沖縄県から我々はノンステップバスの導入などを含めて補助をいただいているのは大変ありがたいことだと思っておりますが、まだ結構2ステップのバスがありますので、乗り降りするときに事故がないように気をつけなければいけない。運行中も車内転倒事故がないように、降りるときにはつり銭なりお金を払ったかどうか、外国人の中には自国通貨を入れたりすることもあります。そしてお客さんにはお礼を言ったりするものですから、なおさら乗り合いバスの運転手は非常に気を使わなければいけない、注意義務が非常に多いと。

貸し切りバスの場合は、美ら海水族館に行って2時間か3時間の休憩時間がとれる。平和公園に行っても2時間とか1時間とれるということで、全体的には多分乗り合いバスの運転手さんに比べて楽ではないかと。

したがって、規制緩和された分、乗り合いバスの運転手さんが貸し切りバスに流れる傾向がありまして、これは沖縄県なり総合事務局からもいろいろ応援いただいて、これからの乗務員対策をやっていきたいと思っておりますけれど、ただ現実にはそういう状態になっ

ておりますので、今までのようにいわゆる県民の足としてバスを活用していただいて、観光客が来たら内部補充でというパターンが今崩れてきているのは事実であります。

ただ、これは規制緩和に伴うような問題もあるものですから、我々業界だけでどうこうするわけにはいかない問題だと思っております。

#### **【有住部会長】**

どうもありがとうございました。

申しわけないですけど、時間の関係もあって、まだ1項目説明が残っております。

これを説明してもらって、最後に質問を受け付けて、もし時間が足りないようでしたら意見書の形で提出していただくようお願いしたいと思います。

最後の項目であります。離島における社会基盤の整備ということで、事務局から説明をお願いします。

#### **<テーマ>**

##### **・離島における社会基盤の整備**

#### **【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

ありがとうございます。説明に関しましては、総点検報告書(素案)を用いてざっと記載箇所について説明したいと思います。離島に関しては意見書は出ておりませんので、本文をもって説明したいと思います。

まず422ページをお開きください。(6)地域特性に応じた生活基盤の充実・強化のイ 高度情報通信ネットワーク社会に対応した行政サービスの提供ということで、21行目にありますように、情報通信基盤の高度化と地域情報化の促進、電子自治体の構築に関する取り組みを行ったという内容が記載されております。

423ページの21行目に課題及び対策がありますけれども、情報通信基盤の高度化と地域情報化の促進については、離島地区において、本島から遠隔に位置するという地理的条件や採算性の問題から、民間通信事業者による情報通信基盤の整備が進まず、都市部との情報格差が恒常化するおそれがあるため、情報格差の是正に向けた情報通信基盤の整備を支援する必要があるということで、先ほどの内容と同じように書いています。

30行目に電子自治体の構築についてと、33行目から沖縄県総合行政情報通信ネットワークについての記載がありまして、機能の拡充を図る必要があるとなっております。

飛びまして570ページをお開きください。こちらから(11)離島における定住条件の整備で、内容的なものは先ほどのところとかぶりますので、あわせて離島ということで説明

します。

3行目、日本の領空、領海、排他的経済水域の保全など、離島の果たしている役割を評価し、県民全体で離島地域を支える仕組みを構築するとともに、離島住民が住み慣れた島で安心して暮らし続けることができるよう、交通、生活環境基盤、教育・文化、医療、福祉等の分野においてユニバーサルサービスを提供し、定住条件の整備を図るため、各種施策を展開したという内容になっております。

571 ページの 13 行目から、ア 交通・生活コストの低減のところの 19 行目、交通コストの低減については、離島住民等の負担軽減を図るため、船賃では J R 在来線並みの運賃を目指し約 3 割から最大約 7 割、航空運賃では新幹線並みの運賃を目指し約 4 割の運賃低減を行ったという内容が記載されております。

次の 572 ページの 23 行目に課題等が書いてありますが、コストの低減については、引き続き離島住民等を対象とした負担軽減に取り組む必要があると記載されております。

続いて 34 行目、イ 生活環境基盤の整備及び教育・医療・福祉における住民サービスの向上のところの 40 行目、水道サービスの向上等を図るため、一括交付金を活用して水道広域化を推進し、平成 30 年 3 月から栗国村で水道用水供給を開始したという内容が記載されております。

573 ページの 4 行目には、情報通信基盤の整備ということで、先ほどの海底ケーブルの敷設、島内の超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだという内容が書いてあります。

17 行目で、このほか、上下水道の施設整備及び老朽化施設の改築更新・耐震化、公営住宅の整備についての記載がございます。

課題等につきましては、575 ページをお開きください。1 行目から、離島の生活環境基盤は、小規模離島自治体の財政基盤が脆弱な上、高コスト構造とならざるを得ない。また、人口規模や経済規模が小さいことから医療、福祉、水道、情報通信などのサービスが十分に受けられないまたは割高となることから、高コスト構造及び本島との格差是正を図る必要があると記載しております。

38 行目から、ウ 交通基盤の整備と交通ネットワークの充実強化で、航路、航空路などの交通手段を確保するため、必要な空港、港湾・漁港、道路を整備するほか、交通拠点間の連結強化、交通ネットワークの充実を図るための取り組みを行ったということで、離島の空港、港湾、離島バス等の記載がされております。

577 ページに課題等を書いてありますが、3 行目、離島空港の整備については、施設等

の計画的な維持管理・更新や機能強化に取り組む必要があること、9行目、引き続き、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要であること、11行目、また、過去に運航していた路線の再開に向け、関係機関とのさらなる連携を行う必要があると。

14行目から伊平屋・伊是名地域のことを書いております。伊平屋空港整備に向けて取り組む必要がある。新石垣空港、下地島空港については、外国人観光客の増加に対応できるよう受入体制を強化する必要があると書いております。

18行目から離島港湾の整備の話ですけれども、海上交通の安全性・安定性の確保、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた施設整備など、港湾機能を向上させる必要があるとあります。

22行目で、引き続き、航路事業者に対する運営費補助や船舶の建造・購入に対する支援など、離島航路を維持するために経営安定化を図る必要があるとあります。

26行目、道路整備については、地域特性を踏まえつつ定住環境の確保に資する整備を進める必要がある。バス路線の確保・維持については、離島のバス路線の多くが不採算路線となっているため、引き続き、バス路線の運行事業者に対する運行費補助や車両購入補助などの支援が必要であると書かれております。

続いて、少し飛びまして585ページをお開きください。

13行目から、ア 観光リゾート産業の振興の中で、15行目、観光リゾート産業の振興のため、島々の個性や魅力を生かした着地型観光プログラムの開発に取り組むとともに、観光客増大に向けた誘客活動を推進したとされています。

26行目から宮古広域公園の整備について記載されております。宮古圏域における離島観光や広域的なレクリエーション需要に対応した整備に向け、調査検討を実施したという内容で、これにつきましては、587ページの課題及び対策で、30行目、宮古広域公園の整備については、観光客の利用も視野に入れ、魅力ある施設整備に取り組む必要があるという記載がされております。

33行目で、観光客増大に向けた誘客活動の推進については、離島観光客等の交通コストの負担軽減を図る必要があるという課題も示されております。

離島の内容については以上です。

#### **【有住部会長】**

ありがとうございました。ただいま離島における社会基盤の整備について事務局から説

明をいただきましたが、これについて何か御質問、御意見等はございますでしょうか。

平良委員、どうぞ。

#### 【平良専門委員】

離島については、ここに書いてあるとおり、離島があるから沖縄観光の奥行きもあるんですよね。沖縄本島だけでは、全体としてはもちろん魅力はあるわけですが、小さな島々が周辺にいっぱいあり、与那国まであるわけです。そういう点では、離島の存在価値は非常に大きいと思って、21世紀ビジョンでも重点的に入れていると思いますが、橋梁、道路、港湾含めて、ぜひ基盤のほうは頑張っていたきたい。

先日改めて古宇利島架橋も再度見ながら、建設新聞の社員全員で研修兼ねて古宇利島に行ったわけです。あれだけの橋を架けたおかげで活性化しているわけです。観光客がこれだけ行っている。これは非常に成功事例です。

宮古島に伊良部架橋ができて、宮古島に空港があって、下地島空港がある。皆さんの努力で、今や宮古はオーバーツーリズムと言われるぐらい注目されているわけです。

そういう点では、皆さんの基盤整備が沖縄観光の支えになっているので、ぜひ自信を持って、成功事例も含めて何らかの表現をどこかに入れてほしいなど。基盤を整備することによってこれだけ変わるという明確な事例が2カ所出ているわけです。つい最近、下地島空港を見てきて、市長ともいろいろ話をしてきましたけど、基盤整備は非常に重要な部分なので、ぜひ頑張っていたきたい。

離島については生活コスト、交通コストを下げ、宮古島や石垣島は高校までありますが、小さな離島は中学校を卒業すると高校進学で沖縄本島に出てきて、アパート代はかかるし、親が月1回行くと、大東島は昔は往復6万余りかかっていた。今は補助で何とか安くなっていますが、そういう発想で水道の広域化もやっていると思いますので、離島についてはとにかく重点的に、基盤にかかわらずITの部分を含めて、全体的に頑張っていたきたいなど。これは要望です。

#### 【有住部会長】

ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。どうぞ。

#### 【佐次田専門委員】

離島における定住条件の整備がありますけども、私は先週、沖縄県の主催します防災訓練が宮古島でありまして、その後、宮古の支部長とともに来間島を回ったり、伊良部島に

行きましたが、宮古島では、ご存じのとおりバブルといいますか、1ルームの家賃が10万、2DKになると15万ぐらい、3DKだと20万ぐらい、家をつくろうとしたら建築単価が130万でも、人がいなくてつukれないそうです。

若い人はどうするかというと、住むところがないものですから、結婚したら那覇に行こうというようなときに、今県がどこまで宮古島を今後どうしようという計画があるのかが1つです。

あと伊良部島に製糖工場があります。サトウキビは私どもトラック協会の会員が全部運んでいます。製糖工場の工場長が心配しているのは、今後若い人がサトウキビをつくらないのではないかと。若い人の中には、おやじと相談して、もう土地を売ったほうがいいよとか、こういう話が本当に盛んにあるそうです。大げさな話かどうか知りませんが、橋がかかると、伊良部の海岸周辺は、坪500円から700円ぐらいだったのが、つい最近一番高く売れたのが50万円だそうですよ。そうすると億万長者が出て、サトウキビなんか1年かけてつくっていただけるかという若い人の話も出ています。

サトウキビは宮古の本当に大きな基幹産業です。地元の人たちはそれも心配しておりますし、そこら辺を含めて宮古島の今後を今県がどう考えておられるのか、もしお答えできるのであればお願いします。

#### **【有住部会長】**

非常に難しい問題だと思いますけど。

#### **【事務局 照屋土木整備統括監】**

宮古地域全体の今後のあり方ということですので、なかなか私どもだけでお答えできることではありませんし、宮古島の皆さんとか、圏域の皆さんがどの方向に進んでいきたいかということもございますので、この部会でお答えはできないのかなと理解しています。

ただ、我々としましては、離島振興は県政の最重要課題の一つでございますので、社会資本整備の中で必要な対応はしっかりやっていきたいと。もちろん交通面も含めて、情報通信も含めて、できる限りの対応はしていきたいと考えていることは間違いございませんので、御理解いただきたいと思います。

#### **【有住部会長】**

小野委員どうぞ。

#### **【小野専門委員】**

離島のほうでも路線バスの話が出てきたので、さっき小川委員にお答えいただいたので

すけど、業界として頑張りなさいと言ったわけではなくて、これは県の計画ですので、県としての姿勢を聞きたかったです。

**【小川専門委員】**

すみません。

**【小野専門委員】**

ありがとうございます。全く同じ状況を聞いておりました、規制緩和ですごくきつくなつたと。片方では貸し切りバスが足りなくてどんどん事業者が参入してきて、路線バスは赤字ぎりぎりのところでやっていて、既存のシステムの中では回っていたのに、新しく規制緩和されて貸し切りバスだけやる業者が入ってきて、今まで公共交通を支えてくださっていたところが非常にきつい思いをしています。

それに対して県は何をするかと言えば、例えば法定外目的税を入れるとか、そういったことまで踏み込んだ話をしないのか。

さっき勉強会という言い方をしましたが、例えば東京都が宿泊税を取っているのと同じように、貸し切りバスは1人100円払ってくださいとか、明確に説明できるものに関しては、国の規制緩和で変わってしまったのもであっても、オーバーツーリズムを抑制しながらでもいいですけども、観光によって影響を受けている既存のインフラでもいいですし、先ほどバスレーンを増やせないかとか、バスバースをつくれなにかという話もありましたけど、そういったハードを支えるための仕組みを、特区でも法定外目的税でもいいですが、仕組みの運用の記載は今後検討するとしても、そういう方向性とかは全然検討に上がってないのかどうかをお聞かせください。

**【有住部会長】**

どうぞ。

**【事務局 宮城交通政策課長】**

先ほども土木整備統括監からお話があったとおり、今観光部局と総務部で宿泊税等の検討がされておりました、税の使途についても各部局のこういう事業に使えるのではないかという議論もされております。

今は詳細な資料は手元にはないのですが、我々としては、まずは先ほど小川委員がおっしゃっていたように、バスの運転士の確保について、公共の側でも支援を行いながら、場合によっては制度的な部分についても国に要望していこうという動きがあります。

また、政府でも今未来投資会議ということで、運輸部門全てにおいて人材不足が課題に

なっておりますので、バス事業等について言いますと、プールにして採算のいい路線の部分を使って厳しいところをしっかりと維持していく仕組みをつくるということで政府の中で決まっておりますので、まだ詳細なスキームが見えませんが、今後そういう動き等々を踏まえながら、御意見のような考え方も含めて検討してみたいと思います。

**【有住部会長】**

よろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。どうぞ。

**【湯浅専門委員】**

情報通信基盤の整備についてお聞きしたいのですが、このたび光海底ケーブルを本島離島間に敷設したのは本当に素晴らしいことで、今後の本島と離島の情報格差の是正に大変役に立つと思います。

ただ今後の活用を考えた場合、5Gとかいう次世代モバイル通信システムとか、IoTとかそういう事業を立ち上げていくようになると思います。

現時点では、海底ケーブルを使おうと思った場合、どのぐらいの通信容量があって、将来どうなるのかがよく見えなくて、新規事業者もどういふものを立ち上げていかよく見えないところがあるのですが、この辺ある程度オープンにできるのでしたらオープンにさせていただいて、それに見合っているような事業者さんが計画も立てるも思いますので、その辺はいかがでしょうか。

**【事務局 砂川総合情報政策課長】**

まず現在完成している先島地区、それから久米島地区の海底ケーブルですが、先島地区が140ギガbps、久米島地区が60ギガbpsになっております。これは設計値です。

それから大東地区の南大東が40ギガbps、今年度設計に入っております本島北大東間の海底ケーブルは実施設計をやっているところですが、想定としては200ギガbpsと考えております。よろしいでしょうか。

**【湯浅専門委員】**

ありがとうございます。今回5Gが来年度スタートすることになってはいますが、5Gのバックボーンは10ギガを使うのが条件になってはいますので、離島に5Gのサービスの恩恵を広めていくには、かなり容量が必要になってきますので、ぜひよろしくをお願いします。

**【有住部会長】**

どうもありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。神谷委員どうぞ。

### 【神谷専門委員】

琉球大学の神谷です。今議論になったことを含めてですけど、まず観光バス、路線バスの話は、少なくとも離島、特に八重山においては、路線バスの利用者がほぼ倍増しています。それは川平の路線をつくったのと、空港が移転したからで、バス会社自体も増えたりもしています。

観光バスについては、観光バスの登録台数はこの10年ぐらい増えていないです。全く増えずに、会社だけが増えています。大規模なところが台数を減らして、小規模なところが増えているという状況でやられています。運転手さんが路線から観光バスに移られているという話がありますけど。

宮古の伊良部の話については、確かに今おっしゃられたように、もともとの景観等が失われていくという話もありますけど、もう一方で宮古島市は都市計画がありますけど、伊良部は都市計画区域に入っていません。だから、多分この中で議論するとすれば、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のころに関しては、それをマネジメントする仕組みも一緒に入れておかないといけないというのは、多分課題とか対策案のところで書いておかないといけないことだろうと。

それを宮古島市でちゃんと考えなさいと言っても、離島市町村で考えるのはなかなか難しい部分もありますし、離島架橋が通るとか、滑走路が長くなるとか、そういったことによっていきなり輸送のキャパシティが大きくなったときの影響及びそのマネジメント方策については、ここで議論をしておくべきだろうし、それは第2滑走路についてもかかわる部分だと思います。第2滑走路ができたときに、那覇空港の交通結節点としてのキャパシティや能力は十分シミュレーションが可能ですが、そこはできているのかは課題対策案として議論しておくべきだと思います。

それと関連して、課題及び対策が項ごとに書いていると、今のような路線バスと観光バスの話とか、バスの話が渋滞の話と観光の話であったり、またがった議論について、他の部会ではなくて、基盤整備部会の中でも項が分かれていることによって書きづらい部分があります。先ほど内貿と外貿の話もそうです。例えば節ごとぐらいでも、まとめのようなものが入られるのか、入れないと書けないことが多そうだなと。

特に離島の話とかだと、スマートシティという言葉がいいのか、スマートアイランドという言葉がいいのかわかりませんが、スマートモビリティの議論とかは全く現状では書け

ない状況なので、バスの経営を考えたとしても、住民が乗っても観光客が乗ってもいいわけですし、通勤目的であっても通学目的であってもいいわけですし、そういう重なる部分について、今の構成だと非常に書きづらいし、意見も言いづらくて、ここで今議論すると重箱の隅をつつくような話に行きそうな感じがします。

俯瞰的に見たときに、様式 2-3 で書くべきなのかわからないですけど、そこについてひとつ回答をいただけたらと思うのが 1 点。

離島の航路とか空路について、石垣、多良間とか、粟国、波照間については再開を目指しますという話が文章としてありましたが、もう一方で粟国はもう要らないと言っている部分もこぼれ聞くことはあります。

また、航路についても、粟国の欠航率の高さ、今整備している部分はありますけど、もう一方で渡名喜の欠航率は久米島に行ってしまうと渡名喜の欠航が表に出てこない。そういう離島の欠航率。もう 1 つは、生活交通確保維持改善事業で補助路線になっている航路、空路があります。そこに対して、例えば空港については、国の航空局から活性化の議論とかで沖縄県は手を挙げてないという話がありつつ、もう一方で補助路線になっていると。具体的にいうと、壱岐とか但馬空港とかは活性化で何とか地域を挙げてやらないといけない。でも沖縄県はどこの空港も手を挙げてないですよ。手を挙げてない中、補助路線になってますよという部分について、多分何らかの考え方は示しておかないといけない。

離島の航路、空路に対して補助をやめなさいという話をしているのではなくて、少なくとも自分らでもう少し努力していくためにはどうしたらいいのかという部分は書いておいたほうがいいと思いました。以上です。

最初のほうだけでもお答えいただければ。

#### **【有住部会長】**

これは取りまとめ上の重大なことなので、検討していただいて。企画で検討するんですかね。

どうぞ。事務局。

#### **【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

神谷委員の最初のまとめ方については、それを管轄している企画部企画調整課等と後で相談したいと思います。

それから、湯浅委員、神谷委員、小野委員からいろいろあった 5 G とか Society 5.0 の話について、御紹介になりますけど、470 ページに、基盤整備部会ではないですけども、

情報通信産業の高度化・多様化のところで、8行目から、近年、AI、IoT、ロボット等の新技術の活用による第4次産業革命の展開が、速いスピードでグローバルに展開しているということで、このため、Society5.0やデータ駆動型社会に耐えうる未来創造の情報産業インフラの整備や人材確保の検討を行う必要があると。その下に、観光、ものづくり、農業、物流、各種サービスなど、さまざまな産業において新技術の活用を促進し、ビッグデータを活用したマーケティング等を円滑に実施できる環境を整えと書かれているところもありますので、こちらは御紹介ということです。

#### **【有住部会長】**

神谷先生、よろしいでしょうか。

それでは、時間も押し迫っているので、最後にこれはきょう言っておきたいということがありましたら質問を受け付けたいと思いますけど、きょう足りない分は意見書の形でもう一度提出していただければ、次回の委員会でもう一度審議を行いますので、そのように取り扱わせていただきたいと思います。

最後に何か重大事項で、これだけはきょうということがございますでしょうか。

なければ、きょうもし足りない事項がございましたら、意見書の形でもう一度提出していただきたいと思います。

それから、きょういろんなことを御指摘いただきました。この取り扱いについては、事務局から説明をお願いいたします。

#### **4. その他**

##### **【事務局 前村主幹(土木総務課)】**

ありがとうございます。

まず本日いただいた意見、修正等を再度検討するべきというような意見については、持ち帰って検討したいと思います。

そのほか、部会でおおむね進め方について御同意いただいた内容については、その方向で進めさせていただきたいと思います。

あと補足ですけど、本日は検証シートについては、お時間の関係で割愛させていただきましたが、検証シートの背景・要因の分析等について御意見等あれば、意見書をいただければありがたく存じます。

#### **【有住部会長】**

本日の審議、基盤整備の重要なところでしたので少し時間が足りませんでした。意見が

ございましたら、もう一度意見書の形で再提出いただきますようお願いして、きょうの審議はこれで終了したいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」と言う者あり)

どうもありがとうございました。それでは、進行の方にマイクをお返ししますのでよろしく願いいたします。

**【事務局 上原事業管理監(土木総務課)】**

有住部会長、どうもありがとうございました。

皆様、本日はお忙しい中御議論いただき、どうもありがとうございました。

次回の日程につきましては、10月29日・火曜日の13時半から、沖縄県土地開発公社にて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さしあげますので、よろしく願いいたします。

お知らせですけど、県庁の地下駐車場を利用された方におかれましては、事務局で印鑑を準備しておりますので、お声をおかけください。

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いたします。

どうもお疲れさまでございました。ありがとうございます。