

～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画（案）に対する県民意見への回答

- ・募集期間 令和4年7月1日から8月1日
- ・募集方法 メール、FAX、紙
- ・意見数 計126件（19団体・企業、10個人、計29団体・企業、個人）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
1	p.25 SDGsアイコン縦横比の修正、 「新たな振興計画（案）」の名称 更新	SDGsアイコンはガイドラインにより縦横比の変更が禁止されているため、元の縦横比に修正した方が良いのではないか。また、「新たな振興計画（案）」は「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」に更新した方が良いのではないか。	ご指摘を踏まえ修正いたします。
2	p.34 目標達成に向けた取組み⑥の修文	「『植栽することが整備』ではなく、『植栽後の適正な樹形の形成までが整備』」の「整備」は「道路緑化」とした方が良いのではないか。（植栽整備後の維持管理まで含めた概念が「道路緑化」と見受けられる。p.51県庁関係課会議の構成員でも「道路整備＝道路街路課」と「維持管理＝道路管理課」は分けて記載。）	ここでいう「整備」は、植えたことで整備が完了するのではなく、適正な樹形の形成まで整備が継続するという意味合いであり、意図が的確に伝わるよう、ご指摘も踏まえ、「整備（道路緑化）」に修正したいと思います。（34頁等関連）
3	p.36 図表の修正	表の頁目名「選定の考え方」は内容からすると「重点管理路線」の方が適切ではないか。また、路線選定の考え方イメージ図には「ふれあい路線」も記載した方が良いのではないか。	ご指摘を踏まえ修正いたします。 「ふれあい路線」については、重点管理路線とは別の枠組みであることから、ここでは削除したいと考えております。（36頁等関連）
4	p.48 文言の修正	上部の文章2行目「～に繋がるための～」は他人事の印象を与える可能性があるため、「～に繋げるための～」の方が良いのではないか。	ご指摘を踏まえ修正いたします。
5	P33 田園景観-サトウキビ	P33 田園景観-サトウキビ畑の写真 サトウキビ畑は緑化？目標像のイメージというタイトルなので、田園そのものではなく、田園景観に馴染んでいる緑化事例が望ましいのではないのでしょうか。	自然地域における沿道景観は道路だけでなくその周辺地域も含むものと考えております。広々としたサトウキビ畑も一つの田園風景であり、写真に括弧書きで、「沿道から見る田園風景」と付け加えたいと思います。（33頁関連）
6	P36 重点管理路線の選定	P36 重点管理路線の選定 重要度としての段階【重点管理路線、モデル区域、最重点管理区域】と時間軸としての【フェーズ1～3】の関連性がわかりづらいと感じました。下記のような表現はいかがでしょうか。	ふれあい路線については、重点管理路線とは別の枠組みであるため、ここでは削除することや、表に一部修正を加えることにより、フェーズ1～3との関連性を明確にしたいと考えております。（36頁等関連）
7	P-49 管理しやすい植栽樹について	単樹と長樹とが混在することから、今後道路改良工事（電柱の地中化事業等）に合わせて管理を行い易い形に変更を望みます。（長樹にすると機械管理が可能・グリーンベルトの造成に繋がる）	基本方針において、効果的、効率的な維持管理を行うための「街路樹維持管路ガイドライン」を策定することが示されており、その中で「管理しやすい植栽樹（帯）」等についても定めることとしております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
8	資料21,22P 外来種に対する強剪定 街路樹の 統一美について	街路樹の統一美を基本とする考え方は従来的に進められてきましたが、それに付随する病虫害被害（デイゴヒメコバチ、ヨコバイ、ホウオウボククチバ等）が多発するようになりました。この解決策として、アーバンフォレストの考え方において、敢えて複数の樹種や幅広い規格を織り交ぜ、樹木そのものを生態系として導入させる方法だと、病虫害の天敵とされる生き物呼び込み、多様性を尊重できるのではないかと思います。また、沖縄でもともとあった在来種（郷土種）を基調とし、亜熱帯気候外から来たものを強調としてアクセントとすることで、新たに発生する病虫害被害を最小限で防除できるのではないのでしょうか。	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、主要な植栽樹種も選定することとしており、ご提案の病虫害被害対策についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
9	P-1,25,34,36,44	◆ モデル路線（優先道路）を選定し風土（沖縄独自）に適した植栽（更新）の実施 ・ヤシ類、熱帯花木の活用（沖縄で生育している樹木）※国際通りは好例 ・植栽する樹種を絞り込む必要がある（多樹種の植栽になり過ぎではないか）	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「主要な植栽樹種の選定」も定めることとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
10	P32 「6. 沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成の考え方」	<p>【案の文言】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・⑤歩道幅員等の周辺環境を踏まえたバランスの良い植栽、剪定となっている。（重点管理路線、一般管理路線とも） <p>【考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路雑草の除去については県管理道路全般に求められるところであるが、空港へのアクセス道路については昨今、エアポートライナー等の運行本数増に伴い交通量が増加しているところ、歩道が雑草で覆われているため、観光客はもとより地域住民も車道を歩かざるを得ない状況にある。 ・まず、何よりも歩道の本来機能（歩行者が安心、安全に歩くことができる）を回復することが求められる。 <p>【具体の記載案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・⑤歩道の本来機能を回復し、歩道幅員等の周辺環境を踏まえたバランスの良い植栽、剪定となっている。 	歩道が雑草で覆われ、住民や観光客が歩道ではなく車道を通行するなど、道路の本来機能が確保されていない箇所があるという指摘と受け止めております。重点管理路線、一般管理路線とも、道路の本来機能を回復するため取組を良好な沿道景観形成（スタンダード）の必要な取組として記述しておりますので、原文のとおりとさせていただきたいと思っております。（32頁等関連）
11	P2	<p>直射日光や紫外線が強い沖縄での樹木の剪定に違和感があります。</p> <p>予算の兼ね合いもあると思いますが、強剪定を実施する際に、緑陰を残さずその路線が丸々伐採され、街路樹の緑陰形成における機能が無い路線が局所的に発生しているところが気になり、間伐のように、間間で街路樹を剪定し、歩道を歩いても直接沖縄の暑さから守ってくれる場所の提供を行ってほしいと考えています。</p> <p>整枝剪定を行えば解決されると思いますが、予算がかかることより、強剪定をする際にも上記をできれば、剪定本数は変わらずとも、長い区画で触れるのではないかと思います</p>	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「剪定管理方針」も定めることとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
12		<p>県内では樹木に多くの害虫被害がみられる。県花デイゴのデイゴヒメコバチによる開花減少、県木リュウキュウマツの松くい虫による松枯れ、アカギヒメヨコバイによる赤変被害、ホウオウボククチバなどの不快害虫被害などが代表例として挙げられると思います。これらの被害で地域住民から多くのクレーム等が入り解決策として強剪定などが行われていますが強剪定による樹形の悪化や立ち枯れが多くみられます。</p> <p>弊社の方でも樹幹注入予防作業を行っている際にも地域の方から日陰になるから樹木を切らないで欲しいとの声を多く聞きます。強剪定も一つの解決策とは思いますが病害虫に対する登録の取れた薬剤も多くあり、街路樹など人通りの多い場所で樹幹注入を行う際に注入時間が短く安全性に優れている薬剤もあります。樹幹注入での対策ですと樹形も保つので景観も悪化せず、近年全国的に温暖化の中で街路樹として大切な緑陰作りで涼しく景観だけではなく実用性のある沖縄の樹木を活かした街路樹作りが可能だと思います。</p> <p>沖縄県内使用薬剤例 松⇒グリーンガードNEO、マツガード、マッケンジーデイゴ⇒ウッドセーバー、アトラックアカギ⇒オルトランカプセル（樹木類のケムシ類、アブラムシ類使用可）ホウオウボク⇒リバイブ、オルトランカプセル</p> <p>除草に関しても芝生を敷いている箇所には草刈りだけでは無く、ゴルフ場などで使用されている雑草用除草剤や矮化剤の使用や防草資材などを使用することも一つの案だと思います。</p> <p>花と樹木の沿道景観計画を行っていく中で農薬、資材メーカーも一緒になり沖縄らしい世界水準の沿道景観作りにお力添えが出来ればと思います。</p>	基本方針において良好な沿道景観を持続するための実効性ある仕組みづくりのため、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしており、ご提案の薬剤の樹幹注入による害虫駆除等についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。除草剤の使用については「除草剤安全使用マニュアル」に基づき適正に使用しているところです。今後とも、幅広く意見を踏まえながら取り組んでいく必要があると考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
13	44P・32P_街路樹維持管理ガイドライン_配植	街路樹維持管理ガイドラインの策定は、大変有意義な取り組みと存じます。この取り組みの意義を高めるために、「望ましい配植・植栽間隔の基準」も盛り込んでいただけないでしょうか？これまでの設計基準では、当該計画と考え方が合わない部分もあり、踏襲は難しく再考の余地があると存じます。具体的には、県の道路緑化基本マニュアルⅡ-157P(表5-1-1)では、高木の植栽間隔として、都市部を20m、地方部を40mとされており、これに基づき植栽されている現場もありますが、緑陰形成を目指す植栽間隔としては広すぎます。①求められる緑化機能、②植栽される歩道幅員、それに応じた③樹冠タイプ、と整理されていますので、植栽間隔もこれらの視点に応じた分類が必要ではないかと考えます。特に今回の沿道景観計画では、32Pに示される「ウォークアブルなまちづくり」というキーワードから歩きやすい快適な歩道空間形成を目指していますので、特に緑陰形成が求められる市街地や住宅地、対して緑陰が求められないその他の区間の配植基準の改訂、改訂した基準に対して不整合となっている既存街路樹改修(補植・間引き・植替え・撤去等)の検討フローの具体化が必要だと考えます。	基本方針において良好な沿道景観を持続するための実効性ある仕組みづくりのため、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
14	44P・32P 街路樹維持管理ガイドライン_主要な植栽樹種の選定と配植	街路樹維持管理ガイドラインの策定では、「主要な植栽樹種の選定」が盛り込まれておりますが、街路樹として適切な樹種に絞り込むことが望ましいと考えます。沖縄県道路緑化基本マニュアルでは、様々な樹種が挙げられていますが、公共用緑化樹木として大量に生産されていない樹種(ハマビワ・モッコク・リュウキュウガキ・ギョボクなど)も散見され、設計の現場でも混乱が生じる場合があります。樹冠ボリューム・耐潮風性・在来or外来で適性樹種を分類した上で、沖縄県緑化種苗協同組合と連携の上で供給可能な樹種をリストアップすることが必要と考えます。このことにより、緑化樹木生産業者も生産樹木のターゲットイングがしやすくなり、材料入手が容易になると考えます。 また、配植に関して、これまでは1種による統一ないし、2～3種による基調種・添景種の構成が一般的ですが、沖縄らしい街路樹の一手法として、複数種の混植も積極的に取り入れてはいかがでしょうか？温帯域・熱帯域双方の樹木が生育できる環境下にある沖縄だからこそできる他の地域では出来ない手法です。デザインの幅も広がりますし、生物多様性の観点からも有効です。また、多種とすることで1種当りの必要数量が抑制されることで、脆弱な県内生産体制でも対応可能性が高まりますし、特定の樹種に被害を及ぼす病害虫リスクの分散にもつながります。	基本方針において良好な沿道景観を持続するための実効性ある仕組みづくりのため、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
15	44P・45P 街路樹維持管理ガイドライン_剪定管理方針	剪定管理方針に関して、「弱剪定による矯正型自然樹形が基本形(45P)」と掲げている点は、街路樹の本来ある魅力を活かす素晴らしい方針と存じます。ただ、これまで強剪定を実施してきた(止められなかった)諸々の状況を改善しない限り、机上の空論とならないか危惧しております。例えば、①強剪定を要望する沿道住民に対する弱剪定の理解を求めるQ&Aを受発注者向けに整理、②強剪定とするには、その事由を示した告知看板を発注者名で掲げる義務を設ける、③矯正型自然樹形の適切な評価基準を設定、④剪定技術の評価を、街路樹剪定士を所管する(一社)日本造園建設業協会に委託するなど、取り組みの具体化が必要ではないでしょうか。	基本方針において良好な沿道景観を持続するための実効性ある仕組みづくりのため、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしており、ご提案の内容についても有識者や関係団体等の意見も踏まえながら取り組んでいきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
16	44P・47P 街路樹維持管理ガイドライン_名称	街路樹維持管理ガイドラインという名称となっておりますが、「維持」という文言は必要でしょうか？ 「樹木に成長段階に応じた維持管理(47P)に示される通り、生き物である以上、成長を続けた後、衰退していきますので、実際の管理は、①育成段階、②維持段階、③抑制段階、④撤去・更新段階に大きく分類され、土木構造物や工作物のように「維持」するべき期間だけが管理の期間ではないと考えます。細かいことですが、街路樹管理業務の受発注者、ひいては県民の街路樹に対する意識醸成を図る上で重要な点と考えます。	樹木は常に成長しており、同様の状態を保つ「維持」という文言は必要ないのではないかとのお考え方も一理あると考えます。ご意見についても今後の「街路樹維持管理ガイドライン」の策定を進める中で、有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
17	35P 管理区分(重点管理路線、一般管理路線)の設定	重点管理路線の設定は、世界水準の観光地を目指す上で重要な線引きだと思います。ただ、一方で一般管理路線の中でも路線・区間ごとに管理負担の軽重を付けた方が現実的ではないでしょうか？本計画でも示される通り、現状、沖縄は道路緑化率が全国1位となっておりますが、山林や歩行者の少ない農村など必要性の低い箇所へ植栽される街路樹も多く、管理予算を圧迫していると存じます。重点管理路線への集中投資を実現する上で新たな予算獲得も視野にあるかもしれませんが、抑制できる部分への対応も併せて取り組むべきかと考えます。これは維持管理予算の縮減だけでなく、郊外地域ならではの沿道景観を活かすことにもつながり、当該計画の目的を達成する上でも有効な手法ではないかと存じます。具体的には、必要性の低い街路樹の要件を整理し、維持管理担当班が能動的かつ段階的に撤去できるよう「街路樹維持管理ガイドライン」に盛り込んではいかがでしょうか？	一般管理路線については、良好な沿道景観形成に向けて継続した取組を進めることとしており、自ずと優先順位を勘案しながら整備を進めていくことになると考えております。ご提案の内容についても、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定する中で、有識者等の意見も踏まえながら検討していきたいと考えております。(32頁、44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
18	44P・45P	基本方針で、掲げられる「街路樹維持管理ガイドライン」の策定と街路樹データベースの整備は、大変重要な取り組みと思いますが、行動計画の工程表には取り組みとして示されておりません。どのようなスケジュール感をお持ちか教えてください。	「街路樹維持管理ガイドライン」については令和4年度から5年度、街路樹データベースの整備については令和4年度から6年度を予定しており、46頁、49頁に示しております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
19	47P	「樹木の成長段階に応じた維持管理」は大変重要な視点ですが、現状は低予算や害虫対策・近隣住民苦情などを背景とした強剪定が横行しています。ガジュマルやフクギなど沖縄ならではの魅力ある樹木に適した剪定技術と評価方法を具体的に、強剪定を防止する仕組みを具体化していただけないでしょうか？強剪定を発注者から指示されるとやらざるを得なく、みどり景観創出を生業とする造園業者として、不本意ながら本来の技術が活かせない場面が多く悔しい思いをしています。仙台市等では、行政担当者が見本剪定を行い、技術水準の維持普及に努めております。	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「剪定管理方針」も定めることとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
20	全般	地域・目的に応じた植栽樹と植栽帯の設置を検討する。	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「管理しやすい植栽樹（帯）」も定めることとしており、ご意見の内容についても検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
21	全般	樹木・草本等の高さの統一を検討する。	日本造園建設業協会の「街路樹剪定士必携」には、街路樹の統一美として、樹高の統一が示されており、ご意見について検討していきたいと考えております。（25頁等関連）
22	全般	車窓から眺望できる美しい風景(海岸線などの景色)を阻害している街路樹は撤去もしくは間引きする。	沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成の考え方として、海岸部などの自然地域では、海岸等の美しい景観を阻害しないような自然環境に配慮した植栽が必要と考えております。（32頁、33頁等関連）
23	全般	現場で使える「沿道景観維持管理マニュアル」を策定する。	基本方針において、沿道景観維持管理マニュアルとなる「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
24	全般	沿道景観の色彩を統一する。	良好な沿道景観形成に向けては、道路だけでなく周辺も含めた区域で検討する必要があると認識しております。周辺は個人所有地であることがほとんどであり、土地・建物所有者の理解も重要であることから、行政・事業者・県民が連携して取り組む必要があると考えております。（44頁等関連）
25	全般	維持管理不足により沿道景観や沿岸域の環境を悪化させる緑の過剰供給はやめるべきである。	基本方針で示された「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、都市地域や自然地域による適正な植栽の配置についても、有識者の意見等も踏まえながら検討していく必要があると考えております。（32頁、44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
26	41ページ	歩道内の植樹柵の位置を道路側から中央付近にして樹木の影の利用。	幅員が広い歩道では対応可能と考えており、同様の事例もあります。今後、重点管理路線の計画を策定する中で、道路形態に応じた植樹柵の配置についても検討していきたいと考えております。（46頁、48頁、49頁等関連）
27	P34.③__草花植栽による景観向上	草花や樹木だけでなく、『張り芝のみ』の整備も率先して取り組んで欲しい（P28 右上写真(ハワイ事例)）。草花や樹木よりも取組みしやすいと思う。植樹ブロックばかり並べられても、圧迫感や無機質感があるし、歩行空間を阻害している。	ご提案のとおり、張り芝のみのグリーンベルトも良好な景観に繋がるものであり、導入に向けた取組を検討していきたいと考えております。（28頁等関連）
28	1P(2)課題	そもそも、有識者に利用者視点の専門家がない。 運動したくなる（歩きたくなる、走りたくなる）視点がまったくないのが課題	今後の重点管理路線の計画策定に当たっては、利用者である地域の方々等の意見も踏まえながら検討を進めていきたいと考えております。また、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」への転換を目的としたウォークアブルなまちづくりなどについても、今後取り組んでいくこととしております。（26頁、34頁等関連）
29	P1、P2	街路樹について 高木のブツ切り剪定を防止するために、街路樹剪定士等を活用し数年間に1度ではなく出来るだけ毎年小透かし剪定等を行い樹木本来の特性を生かした樹形に管理してほしい。不要支柱は見苦しいので早めに撤去したほうが良い。 根起こし等で舗装割れを生じている高木や生育(形成)不良木は早めに撤去を行った方が良い。毎年の剪定となると管理費の増大が懸念されるが、先述した不良木等を撤去して、ランドマークとなる樹木に管理費を充足させる事は可能か。	「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「剪定管理方針」や「改善計画（更新、撤去）」も定めることとしております。ご意見の街路樹剪定士の活用なども含めて、検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
30	資料14-17,46,48P 街路樹維持管理ガイドライン策定について	街路樹の更新植栽についての目的は、美観向上と道路機能の補完、維持と考えることから、道路美観を維持する為にも、更新植栽を随時行っていく必要があると考えます。 街路樹ガイドラインを策定し、街路樹管理をデータベース化した上で、街路樹路線の管理作業（日常調査、剪定、除草、病虫害対策等）の内容を官民が共有できるシステムを構築する必要がある。	基本方針において、効果的、効率的な維持管理を行うための「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することや、現状を的確に把握するための「街路樹データベース」の整備について関係機関と連携しながら検討を進めていくことを示しております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
31	44P	基本方針に掲げられる「街路樹データベースの整備」は、「現状を的確に把握する」ことを目的としているようですが、「街路樹の適正化に資する資料とする」ことも必要と考えます。生育状況などの現状把握は更新判断にも活かされると思いますが、沿道景観としての街路樹の必要性や、現在の街路樹と対象路線の整合性を評価することも、良好な沿道景観形成を図る上で重要ではないでしょうか？	ご提案の内容について、今後、街路樹データベースを整備する中で検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
32	44P	「街路樹データベースの整備」は、「関係機関との連携を図りつつ、検討を進めていく」とありますが、関係機関との連携とは具体的には、どのような想定となっているのでしょうか？	本計画に、沖縄県緑化種苗共同組合企業連携体による「在庫管理システム」や「街路樹管理システム」の事例を紹介しておりますが、現状を的確に把握するための街路樹データベース整備の目的を踏まえて、今後、連携のあり方について検討していきたいと考えております。（44頁、63頁等関連）
33	P44 【2「街路樹維持管理ガイドライン」の策定と街路樹データベースの整備】	データベースの整備は重要と思慮。今後はEBPMの徹底が求められる環境から、「維持管理予算の執行について、AIを駆使しながら(DX化を推進し)効率や成果を向上させ、そのエビデンスを公表していく」事を追記し、見える化に努めては如何でしょうか。（参考4の沖縄造園業界のDXの取り組みについては、販売促進や収益増を目的としており、別途、管理者における将来の街路樹維持管理のDX化が求められます）	本計画に、沖縄県緑化種苗共同組合企業連携体による「在庫管理システム」や「街路樹管理システム」の事例を紹介しておりますが、現状を的確に把握するための街路樹データベース整備の目的を踏まえて、今後、連携のあり方について検討していきたいと考えております。（44頁、63頁等関連）
34	全般	設計に活用できる地域・目的に応じた花木リストをデータベース化する。	本計画に基づく今後の取組を進める中で、ご意見の内容についても検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
35	P44-2__街路樹データベース	1者独占的なシステム開発ではなく、どの業者も使用できること、②県ホームページで確認できること（例：地図情報システム）、③何時、何処に、どの樹種を、誰が、植樹したか、維持管理（何時、何処を、誰が、剪定・除草するのか）、県民らによる報告（例：大阪府の『まいど通報システム』）、等が可能なシステムとして欲しい。	街路樹のデータベースの整備に当たっては、関係機関とも連携し、検討していくこととしております。ご提案の内容も参考にしながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
36	35～43ページ 概要版	最重点管理区域を設定し、早期に整備するという考え方に大賛成です。国際通り～県庁周辺、那覇空港周辺、那覇港若狭パース～久茂地交差点が示されていますが、県庁だけで決めるのではなく、国や市町村、地域や商店街、経済団体や観光団体など多くの関係者を巻き込んで決めていくことが必要であり、そのことにより、一過性の取組にするのではなく継続した取組につながると思います。	重点管理路線（最重点管理区域含む）については、地域、関係団体、企業等とも連携した継続的な取組としたいと考えております。（1頁、48頁、49頁等関連）
37	P34 目標達成に向けた取組み	<p>【案の文言】</p> <p>・那覇空港周辺や国際通り・県庁前等を最重点管理区域とし、大阪万博（R7年/2025年）及び首里城復元（R8年/2026年）等に向けたモデル区域の施工を進める。</p> <p>【考え方】</p> <p>・国際線の直行便が就航する空港は、海外からの観光客の玄関口であることから、それら空港周辺を「モデル区域」とした上で、さらに「最重点管理区域」に指定し、特に早期に整備されるべきである。</p> <p>・なお、「宮古島市都市計画マスタープラン」では、県道平良下地島空港線および県道下地島空港佐良浜線は、道路整備方針において優先的な整備・維持管理を図る「地域連携道路」とされ、また観光ルートとして修景の緑化、美化活動の促進を図るとされていることから、早期の沿道景観の向上を図るためにも県と市が連携して各施策を取り進めることが求められる。</p> <p>【具体の記載案】</p> <p>・国際線の直行便が就航し、海外からの観光客の玄関口となっている那覇空港、下地島空港、新石垣空港の周辺や国際通り・県庁前等を「最重点管理区域」とし、大阪万博（R7年/2025年）及び首里城復元（R8年/2026年）等に向けたモデル区域の施工を進める。</p>	重点管理路線の選定の考え方として、主要なアクセス道路である、拠点（那覇空港）から世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）へのルートや拠点（石垣空港、宮古空港）から拠点（石垣港、下地島空港）へのルートなど、県民や観光客に印象を与える効果が高いルートについて設定しており、今後、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線に追加し、段階的に拡張を目指すしていくこととしております。ご意見の路線についても今後、検討していきたいと考えております。（34頁～43頁関連）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
38	P36・重点管理路線の選定	<p>【案の文言】</p> <p>④重点管理路線の中でも課題が明確である区域をモデル区域(道路だけではなく、その周辺区域も含む)として、先行して良好な沿道景観形成を進めていき、評価・拡張を繰り返しながら沿道景観を向上させていく。⑤特に、県民や観光客に印象を与えるエリアを「最重点管理区域」とする。また、行政と地域ボランティア等が連携して良好な沿道景観形成に取り組む路線を「ふれあい路線」として選定する。</p> <p>【考え方】</p> <p>・国際線の直行便が就航する空港は、海外からの観光客の玄関口であることから、それら空港周辺を「モデル区域」とした上で、さらに「最重点管理区域」に指定し、特に早期に整備されるべきである。</p> <p>・なお、「宮古島市都市計画マスタープラン」では、県道平良下地島空港線および県道下地島空港佐良浜線は、道路整備方針において優先的な整備・維持管理を図る「地域連携道路」とされ、また観光ルートとして修景の緑化、美化活動の促進を図るとされていることから、早期の沿道景観の向上を図るためにも県と市が連携して各施策を取り進めることが求められる。</p> <p>【具体の記載案】</p> <p>④重点管理路線の中でも課題が明確である区域や海外からの観光客の玄関口となっている空港周辺区域などをモデル区域(道路だけではなく、その周辺区域も含む)として、先行して良好な沿道景観形成を進めていき、評価・拡張を繰り返しながら沿道景観を向上させていく。⑤特に、県民や海外からの観光客に大きな印象を与えるエリアを「最重点管理区域」とする。中でも、国際線の直行便が就航している那覇空港、下地島空港、新石垣空港については特に早期に整備計画を推進する。また、行政と地域ボランティア等が連携して良好な沿道景観形成に取り組む路線を「ふれあい路線」として選定する。</p>	<p>重点管理路線の選定の考え方として、主要なアクセス道路である、拠点（那覇空港）から世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）へのルートや拠点（石垣空港、宮古空港）から拠点（石垣港、下地島空港）へのルートなど、県民や観光客に印象を与える効果が高いルートについて設定しており、今後、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線に追加し、段階的に拡張を目指すしていくこととしております。ご意見の路線についても今後、検討していきたいと考えております。（34頁～43頁関連）</p>
39	P.36 追加候補路線の参考例 ・県道平良城辺線、国道390号 (宮古空港から東平安名崎)	<p>【案の文言】</p> <p>・県道平良城辺線、国道390号（宮古空港から東平安名崎）</p> <p>【考え方】</p> <p>・2021年4月に改訂された宮古島市都市計画マスタープランにおいて、以下追加の道路は海岸線の観光拠点を結ぶ海岸線道路を観光ルートとして位置づけられ、修景の緑化、美化活動の促進を図ることとされておりますので、宮古島市内でも優先順位の高い路線と思量されます。</p> <p>【具体の記載案】</p> <p>県道平良城辺線、国道390号（宮古空港から東平安名崎）、県道保良西里線、県道池間大浦線、県道保良上地線、伊良部島・下地島沿岸部道路、トゥリバー地区港湾道路</p>	<p>重点管理路線の選定の考え方として、主要なアクセス道路である、拠点（那覇空港）から世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）へのルートや拠点（石垣空港、宮古空港）から拠点（石垣港、下地島空港）へのルートなど、県民や観光客に印象を与える効果が高いルートについて設定しており、今後、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線に追加し、段階的に拡張を目指すしていくこととしております。ご意見の路線についても今後、検討していきたいと考えております。（34頁～43頁関連）</p>
40	P44・基本方針 【1 良好な沿道景観形成のための取組】	<p>【案の文言】</p> <p>④なお、観光客が多く訪れる県庁周辺、国際通りについて、季節を感じさせる花が年中咲いているような沿道景観の早期の形成を目指す。那覇空港周辺や国際通り・県庁前等を「最重点管理区域」とし、大阪万博（R7年/2025年）及び首里城復元（R8年/2026年）等に向けた施工を進める。</p> <p>【考え方】</p> <p>・那覇空港に加え、国際線の直行便が就航する下地島空港および新石垣空港についても、大阪万博や首里城復元など多数の海外観光客の訪日が見込まれるイベントに向けて、特に早期に整備を進めるべきである。</p> <p>【具体の記載案】</p> <p>④なお、海外からも観光客が多く訪れる那覇空港、下地島空港、新石垣空港や、県庁周辺、国際通りについて、季節を感じさせる花が年中咲いているような沿道景観の早期の形成を目指す。那覇空港、下地島空港、新石垣空港周辺や国際通り・県庁前等を「最重点管理区域」とし、大阪万博（R7年/2025年）及び首里城復元（R8年/2026年）等に向けた施工を進める。</p>	<p>重点管理路線の選定の考え方として、主要なアクセス道路である、拠点（那覇空港）から世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）へのルートや拠点（石垣空港、宮古空港）から拠点（石垣港、下地島空港）へのルートなど、県民や観光客に印象を与える効果が高いルートについて設定しており、今後、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線に追加し、段階的に拡張を目指すしていくこととしております。ご意見の路線についても今後、検討していきたいと考えております。（34頁～43頁関連）</p>
41	P36 重点管理路線選定の考え方	<p>主要なアクセス道路について「重点管理路線」と示されていますが、観光客が通り一番目にする道路は、国道だろうな、と思います。もちろん注意書きで、国や市町村などの道路についても、各道路管理者と協議して～とありますが、国道58号等の大きな道路からはじめて、ほかに拡散させていく方が効果や印象として強く残り、周知されていくのではないかと感じました。</p> <p>一方で、散歩する時等、木陰が欲しいと感じます。散歩したくなるウォーカブルなまちづくりは楽しみです。</p> <p>沿道景観づくりは、まちの魅力に直結する素晴らしい計画だと思います。今後の整備に期待します。</p>	<p>基本方針において、国の管理道路についても協議・調整を行いながら、それぞれの連続性に留意し、整合を図っていくこととしております。本意見を国とも共有し、効果的な方法についても協議していきたいと考えております。ウォーカブルなまちづくりを含め、まちの魅力に直結する沿道景観づくりに取り組んでいきたいと考えております。（37頁、44頁等関連）</p>

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
42	P35、P44-1 重点管理路線の設定	<p>重点管理路線の設定は良いことだと思う。</p> <p>一方、幅員3m以下の歩道や、路肩・分離帯については、緑地スペース自体が歩行又は車両走行に支障となっているため緑地スペース自体必要無い。よって、歩道幅や路肩幅が狭い箇所は、緑地スペース等を無くす対応を、重点管理路線整備と並行して実施してはどうか。結果として、ゆとりある良好な歩行環境の確保、維持管理に要する人材及び予算の削減に寄与すると思う。</p>	<p>基本方針において効果的・効率的な維持管理を行うため、「街路樹維持管理ガイドライン」を策定することとしており、道路形態に合わせた緑地スペースについても検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)</p>
43	2.p-40~41 重点路線の位置図(中部、南部)	<p>(提案) 中南部の重点管理路線図に、国管理道路の重点管理路線への位置づけ追加を提案。</p> <p>(提案の理由等) 両ページで沖縄本島中南部の重点管理路線(赤色)が示されているが、重点管理路線が県道のみとなっており、県最大の幹線道路である国道58号等の国管理道路が重点管理路線に位置付けられてないため、ネットワークとしての繋がりが弱く全体計画としての迫力が感じられないものになっている。読谷村から糸満市までの国道58号・58号西海岸バイパスは多くの観光客も利用する最も重要な幹線道路である。この道路抜きにして中南部都市圏の緑化による沿道景観の向上は語れないものと思う。現在進められている牧港補給基地前の国道58号線拡幅、那覇空港自動車道小禄道路、宜野湾バイパス、北谷道路拡幅整備等の国の大型事業においては、十分な緑化スペースも確保できると考えられるので、新たな道路緑化デザインの検討なども含め、国がより良い手本を見せる形で良好な沿道景観の形成を先導していく形が望ましいと考える。以上から、牧港補給基地前国道58号線拡幅、那覇空港自動車道小禄道路、宜野湾バイパス、北谷道路拡幅整備等を県道と共に重点管理路線に位置付けし、積極的に緑化等を推進していくことを提案する。国道、県道が並行して緑化整備等をしていくことになれば、その効果は甚だ大きく、中南部都市圏で見事な緑のネットワークが形成され沿道景観の魅力は大幅に高まるものとなろう。なお、今回は県の委員会なので国管理道路に関しては明示できないという事情は理解できるが、沖縄観光の発展に有効につなげるためには国管理道路を取り込むことが何より重要であり、すぐには重点管理路線に位置付けることができないとしても、北部地域での緑化モデル地区(青色破線内)のように、中南部においてもp-40~41の重点路線位置図に国管理道路の重点緑化の位置づけをきちんと示し、国、県が連携して良好な沿道景観の形成に取り組む形としてもらいたい。</p>	<p>基本方針において、国の管理道路についても協議・調整を行いながら、それぞれの連続性に留意し、整合を図っていくこととしております。本意見を国とも共有し、効果的な方法についても協議していきたいと考えております。沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観に向けて、連携して取り組んでいきたいと考えております。(37頁、44頁等関連)</p>
44	資料54P 性能規定方式について	<p>性能規定型維持管理業について、除草剤を併用する前提でプロポーザルも出ているかと存じ上げます。除草剤の使用に関しては除草剤安全使用マニュアル(平成29年3月策定)の県民への周知が更に必要ではないかと考えます。また行政担当者と施工業者間においては適時、講習会を行い、除草剤安全使用マニュアル書の内容の理解度を高め、除草剤使用の目的とその有効性を再確認する必要もあるのかと思います。これを踏まえて除草剤を併用する性能規定型の管理方式は従来の管理とは違い、一定水準での沿道景観は維持出来ていると思います。</p>	<p>除草剤の使用に関する説明会の開催については、第1回委員会においても意見がでております。県が平成29年3月に策定した「除草剤安全使用マニュアル」について、今後とも、市町村等へ周知を行って行きたいと考えております。(15頁(5)⑤⑥等関連)</p>
45	資料55P 低木剪定と除草を包括した場合について	<p>今年度の性能規定型維持管理業務に低木管理が含まれてきたことは、道路空間の美化整備を一体的に管理する事になり、また作業が分割されないことにより沿道景観はさらに高まると思います。(加えて雑草管理、低木管理、高木管理を同一路線で同様に実施すれば尚いい)</p>	<p>性能規定型方式の道路雑草除去は令和3年度より導入しております。令和4年度は、低木剪定も含めて発注しており、試験的に高木剪定も含めた業務を一部で実施することとしております。(55頁等関連)</p>
46	P-1,25,34,36,44	<p>◆ 道路空間(区間・路線)の一体型維持管理が望ましい</p> <p>①除草及び低木管理について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・性能規定型管理区域の拡大は賛成→雑草繁茂の通年抑制が可能→裸地になった場所は芝生・地被類等の補充植栽を行い管理する ・低木植樹帯の見直し→不良な部分は部分撤去または全面撤去で経費軽減する→植樹帯の改良が可能であれば→芝生 ・地被類等の新規植栽による緑化の実施グリーンベルトの形成になる <p>②高木管理について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・剪定マニュアルと管理マニュアルの作成(路線ごと又は樹種ごと)は必須→行政担当者や施工業者が変わっても同じ管理方法が継続的に可能個人的嗜好のない第三者的立場に立った管理方法になる→強剪定した街路樹はその役割を果たさない(枝も葉もない状態では街路樹とは呼べない・または新しく芽吹いても樹形を壊してしまう・枯損の可能性もある) ・樹形不良な樹木は撤去する(片枝や芯折れの樹木・極端に傾いている物など)→捕植する、または全路線の植え替えの検討 ・古い支柱は撤去する必要がある(古びた木支柱は見苦しい・幹に食い込み樹木に悪影響を与える) 	<p>沖縄県では性能規定型方式による道路雑草除去を令和3年度より導入しております。令和4年度は低木剪定も含めて一部発注しており、高木剪定についても今後の導入、拡大に向け取り組んでおります。また、効果的・効率的な維持管理を行うための「街路樹維持管理ガイドライン」の策定も基本方針で示しており、ご提案の内容も含め、今後検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁、55頁等関連)</p>

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
47	P44・基本方針 【3 道路雑草の除去】	<p>【案の文言】 本計画の目標達成のための前提となる道路雑草の除去については、県管理道路において令和6年度を目途に性能規定方式の全面導入を目指し、雑草が見られない（雑草の草丈が常に低い状態で管理されている）沿道景観形成に取り組む。国管理道路及び市町村管理道路についても性能規定方式の普及および導入を促していく。また、性能規定という用語について、県民にわかりやすく親しみやすい名称とする。</p> <p>【考え方】 ・植栽や剪定を計画、施工して本計画の目標「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成を目指す」を達成するためには、道路雑草の除去が前提となる。 ・性能規定型道路除草管理については、令和6年度の全面導入を目指すとされているが、「最重点管理区域」に指定された区域においては、宮古・八重山地域においても沖縄本島（北部、中部、南部）と同様R4年度から先行して性能規定型を導入し雑草除去を進めることが得策である。特に、下地島空港を起点とする県道平良下地島空港線などの雑草繁茂状況は著しいため先行導入する必要がある。</p> <p>【具体の記載案】 本計画の目標達成のための前提となる道路雑草の除去については、県管理道路において令和6年度を目途に性能規定方式の全面導入を目指し、雑草が見られない（雑草の草丈が常に低い状態で管理されている）沿道景観形成に取り組む。特に、最重点管理区域においては先行して性能規定方式を導入する。国管理道路及び市町村管理道路についても性能規定方式の普及および導入を促していく。また、性能規定という用語について、県民にわかりやすく親しみやすい名称とする。 ※ 電子メールアドレスを所持していない場合は、記載の必要</p>	最重点管理区域においては、先行して取り組むこととしておりますので、前提となる雑草除去についても早期に取り組むこととなります。宮古地域・八重山地域も含め、令和6年度には性能規定方式を全面導入し、雑草のない沿道景観の形成に向けて取組を進めていきたいと考えております。（36頁、44頁、54頁等関連）
48	P54 性能規定型導入のロードマップ	<p>【案の文言】 R4年度 R5年度沖縄県北部、中部、南部 性能規定方式の拡大、性能規定方式【全面導入(目標)】宮古、八重山 性能規定方式導入検討 性能規定方式【全面導入(目標)】</p> <p>【考え方】 ・植栽や剪定を計画、施工して本計画の目標「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成を目指す」を達成するためには、道路雑草の除去が前提となる。 ・性能規定型道路除草管理については、令和6年度の全面導入を目指すとされているが、「最重点管理区域」に指定された区域においては、宮古・八重山地域においても沖縄本島（北部、中部、南部）と同様R4年度から性能規定型を導入し効果的な雑草除去を進める。特に、下地島空港を起点とする県道平良下地島空港線などの雑草繁茂状況は著しく、植栽や剪定を進める前段階にあることから、先行導入する必要がある。</p> <p>【具体の記載案】 R4年度 R5年度沖縄県北部、中部、南部 性能規定方式の拡大、性能規定方式【全面導入(目標)】宮古、八重山 性能規定方式の性能規定方式【全面導入(目標)】最重点管理区域での導入</p>	最重要管理区域においては、特に県民や観光客に印象を与える区域として早期に整備することとしておりますので、前提となる雑草除去についても早期に取り組むこととなります。宮古地域・八重山地域も含め、令和6年度には性能規定方式を全面導入し、雑草のない沿道景観の形成に向けて取組を進めていきたいと考えております。（36頁、44頁、54頁等関連）
49	全体	～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画の市町村説明会を開催してほしいです。その中で、性能規定方式の基準などについても説明してもらいたいと思います。	検討委員会の委員である市長会、町村会とも調整しながら、今後、市町村への説明会を実施していきたいと考えております。（51頁、54頁等関連）
50	全般	効果的に除草剤を使用する。	除草剤については、「除草剤安全使用マニュアル」に基づき適正に使用しているところでありませす。
51	P3	雑草管理について 沖縄は亜熱帯地方で他地域と比べ雑草量が大幅に異なるため、除草作業にコストが掛かっている。そのために除草剤等の活用や、除草剤を使用してほしくない方には沿道の除草ボランティアへの参加及び緑地帯の管理への推進を提言するべきだと思います。	除草剤については、「除草剤安全使用マニュアル」に基づき適正に使用しているところでありませす。沿道の方々の雑草管理については県民の意識醸成の中で広く呼びかけて行く必要があると考えております。（15頁(5)⑤⑥、44頁等関連）
52		私たちは老人クラブの一環として、県道の道路ボランティアに登録し市内4ヶ所において除草、清掃を実施しています。作業する際の消耗品や草花の苗などは県ボランティア制度から支給されていますが、不足分はいただいた報償金から購入しています。この計画が花と緑をテーマに事業化されるのであれば、業者だけに花植えさせるのではなく、希望するボランティアに、もっと多くの草花や苗木などが支給されるよう計画してほしい。	沖縄県では、公益社団法人沖縄県緑化推進委員会を通して、ボランティア団体を募集しており、花苗や苗木の提供も行っております。今後とも必要な予算の確保に務め、取組を拡充していきたいと考えております。（56頁、57頁等関連）

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
53	道路ボランティア関連	私たちは多機能型事業所として就労継続支援B型事業の一環で、ボランティア支援に使用されている草花の生産を行っています。その中でボランティアの方が花苗を受け取りに来る際に農場を見て回って私たちの事業を知ってもらえる事や、利用者とコミュニケーションを取ってもらえるなど非常にありがたいと思います。しかしボランティアの中には花苗をもっと貰えないかと問い合わせる方が非常に多いと感じています。予算の都合で配布する数量が決まっていると説明すると自費で購入される方もいます。この計画でも沿道を賑わすために花いっぱいと言われたいと記述されていますのでボランティアの方が十分に緑化できるだけの草花の予算の確保をお願いします。	沖縄県では、公益社団法人沖縄県緑化推進委員会を通して、ボランティア団体を募集しており、花苗や苗木の提供も行っております。今後とも必要な予算の確保に務め、取組を拡充していきたいと考えております。(56頁、57頁等関連)
54		植樹帯や花壇に適宜、水道等の水栓を設置できないだろうか。(※コックは灌水作業担当者が管理する。)	ボランティア活動の継続的な活動の支援として、必要な箇所への散水栓の設置も記述しております。今後、設置に当たっての課題等も整理しながら取り組んでいきたいと考えております。(56頁等関連)
55		植樹帯や花壇内に雨水を集めて貯めるマスやタンク等を見苦しくないようにして設置できないだろうか。(※蚊等の害虫が発生しないよう小魚を飼ったり、防虫剤を撒いたりする。)	ボランティア活動の継続的な活動の支援としては、様々な観点から課題等も整理しながら検討していきたいと考えております。(56頁等関連)
56	ボランティアや企業との連携について	現状ではボランティア団体や企業が管理されている箇所は、きれいな状態で管理されているように思う。業者での管理は全線的になり、きめ細かい管理は難しいので、ボランティア等と連携をもっと広げていけば、よりよい景観ができるのではないと思う。	基本方針において、行政と地域ボランティア等が連携して取り組む路線を「ふれあい路線」として良好な沿道景観形成に取り組むこととしており、今後、各地域へ展開していきたいと考えております。(44頁、45頁等関連)
57	P44-4__地域やボランティア、企業との連携について	・昨今のコロナ禍や物価高騰も相まって、労力を割いてまで、企業が取組む又は連携するメリットが少ないと感じる。例えば、知事や部長からの直接表彰、新聞・メディア・県掲示板、県広報誌等への掲示、など、気運の高まりが継続するような対応が必要では。 ・建設業関係者(施工側、設計側、行政側)の取り組みを促してはどうか。年1回の行政が主催する道路河川海岸ボランティアだけの参加ではなく、自発的に、職場周辺や現場事務所周辺での取り組みを促してはどうか。	企業等と連携して取組む体制を構築するため、表彰制度や企業サポーター制度等を創設するとともに、ご提案の建設業関係者の自発的な取組を促すような方策についても、県民の意識醸成を図る中で検討していきたいと考えております。(44頁等関連)
58		照明や街灯に工夫を凝らし、道路景観と照明をアートや癒しを取り入れることで夜間で歩きたい観光客が気持ちよく歩いて移動できるエリアがあることで、飲食店も賑わい安全安心のナイトエコノミーの活性化につながる。	重点管理路線においては、デザイン戦略、アート戦略として、感覚的な部分も意識した沿道景観形成も検討することとしており、ご提案の内容も含めて、今後、検討していきたいと考えております。(34頁、44頁等関連)
59	44ページ、45ページ	企業や経済界、建設業界、観光業界と連携すれば良好な沿道景観は早期に実現できると思います。そのために、県が旗振り役を担って、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の上位政策に位置付け、経済界、県民等に強く発信してもらいたいと思います。また、企業のメリットにもなる企業サポーター制度も有効だと思います。企業の積極的な取り組みを後押しするため、社会貢献活動としてPRできる仕組みを構築するなど、制度を早急につくって、県全体で取り組むようにしてもらいたいと思います。 (類似例：SDGsパートナー登録制度、健康経営宣言など)	本計画の目標(沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成)に向けては関係団体等とも連携して取り組むこととしております。また、本計画はSDGsの開発目標や新・沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づく取組と位置づけており、企業サポーター制度の創設を含め、県民の意識醸成を図りながら取り組んでいくこととしております。(1頁、25頁、44頁等関連)
60	34ページ	世界水準を目指すためには道路緑化デザイン、アート戦略について、沖縄の地域特性がわかるデザイナーを採用する必要があると思います。この計画を実現して素晴らしいものができることを期待しています。	沖縄の地域特性を踏まえた沿道景観形成のためのデザイン戦略やアート戦略について、専門家(デザイナー)の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。(32頁、33頁、34頁、44頁等関連)
61	全般	夜間の沿道景観についても検討し、世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成に努める。	本計画の目標達成に向けた取組として、感覚的な部分もより意識した沿道景観形成(デザイン戦略、アート戦略)も検討することとしており、夜間の照明等による沿道景観についても、今後検討していきたいと考えております。(34頁等関連)

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
62	P57 企業等のサポートについて	P57 企業等のサポートについて ボランティア団体・サポーターの看板表示や、コンテナ型花壇への表示は、せっかくの草木花の美しさを台無しにする要因とならないよう、県として統一した高いデザイン性を確保していただきたいです。デザイナーの投与など。 (オフホワイトのコンテナ花壇の中央に赤い県章がズラリと並んでいるのがっかりです。さりげなく、美しくしていただいた方が好印象です。)	本計画の目標達成に向けた取組として、感覚的な部分もより意識した沿道景観形成（デザイン戦略、アート戦略）も検討することとしており、デザイナーの活用についても今後検討していきたいと考えております。（34頁等関連）
63	60P	フラワークリエイション事業をおこなう中で、何度か緑化提案の機会が求められましたが、担当者からは、「フラワーと入っている以上、花を使わなくてはならない」という本来のリゾート景観創出の観点から趣旨からずれた基準で、カラーリーフや観葉類を樹種選択から外す場面がありました。本質的にはシガボールやハワイ、パリのようなリゾート施設や、沖縄でも外資系のホテル、ゴルフ場のような亜熱帯特性に沿った観光に資する緑化景観創出が主軸であり、お花畑にするというのは大人が長期滞在をしたいリゾート景観からはズレがあるかと存じます。名称の問題で花ものしか使えないのであれば、中部のように同業務を修景業務とするか、技術員や担当者がより本質的なリゾート景観の提案を受容できるよう、景観に関わる感性的な判断ができるようなルール設計になれば良いかと考えます。	沖縄フラワークリエイション事業の目的は、「観光地への主要なアクセス道路等について、花と緑ある良好な空間を創出し、道路景観を向上させることで、沖縄観光のイメージアップと振興に寄与するものである。」としております。花や緑（樹木や観葉植物等）を組み合わせ、今後とも沖縄観光のイメージアップと振興に寄与する取組を進めていきたいと考えております。（60頁等関連）
64	全体	良好な景観形成の観点から豊見城市内道路の無電柱化について、検討してほしいと考えます。	無電柱化により、良好な沿道景観の形成や防災性の向上が期待できます。無電柱化については、沖縄ブロック無電柱化推進協議会において検討することとなっております。（27頁等関連）
65	全般	国土強靱化と沿道景観向上のために沿道無電柱化を推進する。	無電柱化により、良好な沿道景観の形成や防災性の向上が期待できます。無電柱化については、沖縄ブロック無電柱化推進協議会において推進することとしております。（27頁等関連）
66	5 P（6）その他	財源は、ハワイ州政府観光局を参考に宿泊税の大半を沿道景観づくりにあてる 観光事業者は、儲かってる時は社会還元せず、ひもじくなると補助金ちょうだいという。観光は自然の持続と歴史に裏打ちされており、景観に投資することが沖縄観光全体が世界水準に近づき、実際に沿道の景観が良くなれば、チリ捨てする人も減るし、住民自身の意識（自分自身が沿道景観に“映えるか”気にするようになる。	宿泊税については導入に向けて検討を進めているところであり、頂いたご意見については今後の取組の参考とさせていただきますと考えております。（56頁、57頁等関連）
67	14 P（2）沖縄らしい世界水準の観光地相応しい沿道景観形成の考え方	財源は宿泊税から徴収して、ハワイ州政府観光局と同様に沿道景観の整備費にあてる。沿道景観づくりしたあとの費用対効果（どのくらいの人が利用したか）固定カメラを設置して検証する	宿泊税については導入に向けて検討を進めているところであり、頂いたご意見については今後の取組の参考とさせていただきますと考えております。（56頁、57頁等関連）
68	資料32,33,50P 沿道景観の考え方、役割分担について	沖縄独自の沿道景観を目指すには、造園専門職の配置や緑化関係団体との連携による技術講習会等の開催を行いスキルアップも必要不可欠です。また緑の協議会（仮称）を設置し広い意見の集約の場を設ける必要であると考えます。併せて継続的に年間1回程度の市民シンポジウムを開催する事において、地域住民の考え方、行政の方向性、民間業者の対応の仕方など、沿道をいかに活用するかの議論は大切ななと思います。 国内の事例で宮城県仙台市においては建設局百年の杜推進部において造園専門職員が配置されており、街路樹や公園等の公共木を扱う際は、道路部とは別の百年の杜推進部が入っていると聞きます。 また、愛知県名古屋市においては緑政土木局におよそ1000人の職員がいるなかで、街路樹や公園周りを担当している造園職が150人配置されています。定期的に街路樹剪定講習会や、街路樹の点検・診断等スキルアップ講習会も行っていると聞いています。	造園専門職の配置については、観光立県である本県において、今後の検討課題と考えております。また、技術講習会やシンポジウムの開催等についても、県民の意識醸成等の取組を進める中で検討し必要があると考えております。（4頁(1)㉗、44頁等関連）
69	P23 ㉗ 「苦情対応だけでは良好な樹木の維持ができない」について	同意見である。現状、苦情対応等は担当職員だけに任せ、担当職員はその対応に追われ、疲弊しきっている。そのような現状人員体制で、良好な沿道景観を目指せるとは到底思えない。よって、現状の維持管理に関わる人員体制見直しや拡充など、対応して欲しい。（維持管理側の人員を増やす、難しければ計画側や新規整備側を減らし維持管理側へ充てる、等）	担当職員の負担の軽減に繋げていくためにも、本計画における取組を進めることにより、効果的・効率的で持続可能な実効性ある仕組みをつくりあげていきたいと考えております。また、造園技術職の配置や適正な人員体制の確保にも今後、取り組んでいく必要があると考えております。

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
70	P34.⑥_「育成及び維持管理に重点を置いた道路緑化への転換」	整備の費用はあるが、維持するための費用はない、この現状を打破しない限り難しいのでは。知事指示又は部局長間での協定等で、実行するための予算措置、人員体制措置、等を確約する必要があるのでは。そうしない限り、予算削減、人員削減の対象となり、本取組みは継続されず、これまで同様に計画倒れとなる。	本計画における取組を進めることにより、限られた予算での効果的・効率的な維持管理を行い、良好な沿道景観を持続し、実効性ある仕組みづくりを行っていきたいと考えております。その上で、必要な予算、体制等についても求めていきたいと考えております。(1頁等関連)
71	概要版	空港や港は沖縄を訪れる人が最初に沖縄の印象を持つところですが。また空港、港から観光地に向かう道路の景観は重要と考えます。最重点管理区域として、那覇空港周辺や那覇港クルーズターミナルが挙げられていることは、大変すばらしいことだと思います。関係者が一致協力して、観光客におもてなしの心が伝わる花や街路樹を植えてほしいと思います。当社としても、空港周辺の景観美化に取り組んでまいります。	重点管理路線（最重点管理区域含む）については、行政として責務を果たした上で、地域、関係団体、企業等の連携した取組が重要と考えておりますので、今後ともご協力をよろしくお願いたします。(1頁、48頁、49頁等関連)
72		海外と比較して圧倒的に歩きたい！と思えるエリア・道路・地域が少ない整備するにあたって、大きな木を間隔あけて植樹すること（成長を促す）、影ができ座って休める椅子を設置、また海岸線と町の間を憩いの場として交流を促進する。	本計画の目標達成に向けた取組として、ウォークアブルなまちづくりなど、新たな道路デザインを導入することとしており、ご提案についても、今後検討していきたいと考えております。(26頁、34頁等関連)
73	資料28-31P 美しい街路樹の事例（国外）について	故シンガポール初代首相LEE KUAN YEW氏の伝記において“You'll have a different city.”と冒頭にあります。シンガポールにおける緑の創世は『この新しい植物たちが生育すれば、気温が下がって過ごしやすくなり、今とは違うシンガポールになる。』から始まり、国家プロジェクトとしてのグリーンガーデンシティを進めたとされています。 花や緑は観光商品としては直接大きいものではないですが、ハワイやシンガポール、香港等の状況を見てみると、間接的には大きい影響を与えているのではないかと思います。	ハワイやシンガポールなどの海外の事例では、花や緑が観光地としてのイメージづくりに大きく寄与しているものと考えております。沖縄においても先進地の事例も参考にしながら、沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の取組を進めていきたいと考えております。(28頁、29頁等関連)
74	概要版、44ページ	年中、季節の花を感じられるように国際通りや県庁周辺に花を植えてほしい。	国際通りや県庁周辺は、最重点管理区域として取り組んでいくこととしており、季節を感じさせる花が年中咲いているような沿道景観の早期の整備を目指していくこととしております。(44頁等関連)
75	33ページ	沖縄自動車道は、重要な観光ルートだと思います。道路の法面に花が咲いているところがありますが、これは素晴らしいことだと思います。是非、那覇から名護まで花でつなげるようにしてほしいと思います。	基本方針において、国及び市町村・NEXCO西日本の管理道路についても、各道路管理者と協議・調整を行いながら取組を進めていくこととしております。沖縄自動車道の管理者であるNEXCO西日本とも、本意見を共有し、協議、調整を行っていきたいと考えております。(37頁、44頁等関連)
76	全体	県民にとっては、国道も県道も市町村道も同じ道路です。県がリードして全ての道路で、雑草のない、県民の憩いとなり、観光客へのおもてなしの心が伝わる、沖縄らしさが感じられる花と緑の道路にしてほしいと思います。	基本方針において、国及び市町村・NEXCO西日本の管理道路についても、各道路管理者と協議・調整を行いながら取組を進めていくこととしております。(37頁、44頁等関連)
77	全体	沿道景観については、琉球石灰岩や花ブロックなどの沖縄らしい素材を活用した植栽柵や、ポケットパークなどに赤瓦を活用した休憩スペースを設置することにより、沖縄らしい魅力ある景観形成が図られるものと考えます。 また、商業施設や観光施設沿道についてはソテツやピロウ等を活用したトロピカルなイメージの植栽を行うことで都市の賑わいがより、感じられると考えます。	重点管理路線については、地域特性を活かした緑化を進めることとしており、ご提案の沖縄らしい素材の活用や樹種の選定についても、今後、重点管理路線の計画を策定する中で検討していきたいと考えております。(34頁、48頁、49頁等関連)
78	P49 具体的な取組の計画	年度ごとの取り組みや成果については、その公表やレビューが計画のフォローアップや持続性に影響するものと思慮されます。欄外に検討委員会のコメントをするだけでなく、取組み頁目に検討委員会等を追記し、年1回程度の定期的報告会開催等を明確にしては如何でしょう。	本計画に基づく取組については、検討委員会及び県庁関係課会議を継続して行う予定としておりますが、項目毎の検討委員会のあり方等については、今後、取組を進める中で検討していくこととしております。(48頁、49頁等関連)
79	全般	プランターの景観改善や撤去・埋込なども含めた取り扱いを検討する。	ご意見を踏まえ、良好な沿道景観形成の総合的な観点から検討していきたいと考えております。

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
80	全般	のり面保護工・斜面安定工(擁壁等)のコンクリート壁面の景観改善(壁面緑化等)を検討する。	道路のり面のコンクリート壁面は、表面積も大きく、景観に大きく影響することから、今後、検討していきたいと考えております。
81	全般	自然度の高い地域(世界自然遺産登録地など)での緑化を考慮して、交雑リストをデータベース化(陸域生態系の攪乱防止)する。	本計画に基づく今後の取組を進める中で、ご意見の内容についても、関係部局と連携しながら検討していきたいと考えております。(44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
82	全般	外国産在来種の使用制限を検討する。	ご意見について、関係部とも連携しながら検討していきたいと考えております。
83	全般	タブレットを活用した維持管理作業の円滑化・効率化を図る。	効果的・効率的な維持管理作業を行うためのタブレットの利用は有意義なことと考えており、一部の事務所によっては導入されているところであります。
84	全般	沿道景観の改善・向上等に取り組むことで、SDGsへの貢献を図る。	本計画は、SDGsの持続可能な開発目標を踏まえた位置づけとなっております。(25頁等関連)
85	全般	沿道景観の改善・向上等に取り組むことで、沖縄21世紀ビジョンを実現させる。	本計画は、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画を踏まえた位置づけとなっております。(25頁等関連)
86	全般	沿道景観形成に係る関係者による県内外(海外を含む)の沿道景観視察を行い、海外の沿道景観整備の長所を県内の沿道景観の改善・向上に取り入れる。	国内外の先進地の事例の長所を、本県における「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成」の取組に活かしていくことは、非常に有意義であることから、今後、担当職員の海外の先進地事例の視察・調査を検討していきたいと考えております。(28頁～31頁等関連)
87	全般	世界水準の観光地に相応しい沿道景観の整備を目指しているにもかかわらず、外国人から見た沖縄の沿道景観に対する評価が沿道景観計画に反映されていないと思われることから、海外からの観光客や県内の海外留学生から県内の沿道景観についてヒアリングを行い、その評価を本計画に反映させる。	本計画の取組を進める中で、海外からの観光客や県内の海外留学生から県内の沿道景観についてヒアリング等についても検討していきたいと考えております。
88	全般	世界水準の観光地に相応しい沿道景観が整備された場合、その成果を島嶼地域における「沖縄型道路整備事業」として、世界に向け情報発信すべきである。	本計画の取組による一定の成果が現れてきた段階で、例えば、観光施策とも連携して世界へ情報発信することも有意義な方策と考えております。
89	全般	世界に誇れる道路整備事業(路線の選定(北部、中部、南部、宮古、八重山、その他)の標準断面図を作成する。	基本方針で示された「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、地域特性や道路規格等を踏まえたスタンダードとなる標準断面図も検討していく必要があると考えております。(32頁、44頁、46頁、48頁、49頁等関連)
90	全般	沿道景観が沖縄の重要な観光資源のひとつであることを県民に認識させるため、メディアを通じた広報宣伝活動を積極的に行い、県民の沿道景観向上に対する意識を高める。	基本方針では、良好な沿道景観形成のための県民の意識醸成についても取り組むこととしており、メディアを通じた広報についても取り入れていきたいと考えております。(34頁、44頁、45頁、46頁、48頁、49頁等関連)
91	全般	沖縄県景観形成条例では、“本県においては「沖縄県景観形成条例」及び「沖縄県景観形成基本方針」を制定し、景観形成に関する各種施策を市町村・県民・事業者と連携を図りながら実施しています。”と謳われてことから、本計画についても、これらの内容を踏まえた、沿道景観の形成を行う。	「沖縄県景観形成基本方針」では、「沖縄らしさを持つ景観形成について行政、県民、事業者が日常的な努力を続けることによりこれを実現していく」としており、行政のみならず広く県民、事業者等とも連携しながら沿道景観の形成に取り組んでいきたいと考えております。(34頁、44頁、45頁、46頁、48頁、49頁等関連)
92	全般	沿道景観の改善・向上を推進する事業費を拡大するため、行政と県民が一体となって、予算確保に鋭意努力する。	本計画においては、限られた予算で効果的・効率的な維持管理を行い、良好な沿道景観形成を持続するための実効性ある仕組みづくりを行うこととしております。その上で、必要な予算の確保については、関係団体、企業等県民が一体となって取り組んでいきたいと考えております。(1頁、34頁、44頁、45頁、46頁、48頁、49頁等関連)

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
93	全体	<p>計画案の行動計画について、「目標の前提」における「性能規定方式の導入」により、県管理道路は性能規定方式が令和4年度から開始し、令和6年度までに県内で全面導入の計画であり、国道・市町村道は「普及及び導入」となっております。「目標のための行動」においては、カスタムの重点管理路線が令和4年から令和14年以降でフェーズ1～フェーズ2・3への段階的に拡張、モデル区域の施工・評価・拡張となっております。スタンダードーにおける一般管理路線については、計画・施工・評価へ繋がる5頁目が示されております。観光客や県民にとっては、国道も県道も市町村道も同じ道路です。沿道計画（案）においては、県管理道路が主で作成されており、市町村道が計画どおりに進められるのか、発注方法・予算の確保や県管理道路との管理差が生じないか不安が残ります。本市としましては、沖縄県がリードして観光立県沖縄において、全ての道路で「雑草のない」、「県民の憩いとなり」、「観光客へおもてなしの心から伝わる」、「沖縄らしさを感じられる花と緑の道路」であって欲しいと考えます。沖縄県をはじめ、市町村に国への補助（一括交付金等）が活用できるよう、全力で取り組んで頂きたいと考えます。</p> <p>また、本市には、空手道会館や豊崎海浜公園などの観光施設があることから、県道7号線、県道7号線バイパス、県道256号線を重要路線への位置づけや、性能評価方式についての基準や発注方法なども、市町村での説明会開催を要望致します。</p>	<p>基本方針において、国及び市町村・NEXCO西日本の道路管理についても、各道路管理者と協議・調整を行いながら取組を進めていくこととしております。必要な予算確保についても市町村と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。また、今後、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線を追加し、段階的に拡張を目指すしていくこととしております。ご意見の路線についても今後検討していきたいと考えております。性能規定方式を含めた市町村への説明会についても、市長会、町村会とも調整しながら開催していきたいと考えております。（36頁、37頁、44頁、54頁等関連）</p>
94	4 1 ページ	<p>植樹された樹木の選定予算を増やしてこまめに選定していただきたい。</p> <p>※枝が伸びすぎて電線に触れて台風時に停電や通信障害の原因になっている。</p> <p>※大型車両の対向に支障があり交互通行にならざるを得ない箇所が数か所ある。</p> <p>※枯れた木や台風後の倒木の植え替えが無く景観が維持できてない。</p>	<p>「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「剪定管理方針」も定めることとしております。また、必要な予算確保に向けて、今後とも取り組んでいきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）</p>
95	P 1 目標	<p>なぜ、世界水準を目指すのか理由・目的を明記して欲しい。（～計画に沿った等は不要）</p> <p>日本国内における高水準ではダメなのか。現状は低水準だが、段階が違うのでは。</p>	<p>「世界水準」という言葉は、世界各地から沖縄を訪れる方におもてなしの心を伝えたいという意味合いです。沖縄の伝統や文化を感じさせ、観光地として花や草花などの華やかさも演出した、沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成に向けた取組を県民と一緒にやってつくりあげていきたいと考えております。（1頁等関連）</p>
96	P25__上位計画及び関連計画等	<p>本計画の位置づけを明示して欲しい。</p>	<p>本計画は、SDG s の持続可能な開発目標や、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画を踏まえた位置づけとなっております。（25頁等関連）</p>
97	P49__取組みの計画	<p>これまで、あらゆる計画を立て、実施・検証されず、放置されてきた計画が多々あると感じている。本計画策定後、定期的（3年に1回程度）に進捗確認や効果検証等を行うために、見直し時期や更新時期を明示して欲しい。</p>	<p>重点管理路線については、モデル区域の計画策定、施工を行い、評価、拡張を繰り返しながら整備を進めることとしております。本計画の定期的な進捗確認や効果検証等は重要なことと考えており、今後、取組を進める中で、示していきたいと考えております。（46頁等）</p>
98	(他、共通)	<p>良好な沿道景観のほか、良好な歩行空間（路面凸凹、点字ブロック剥がれ、グレーチング劣化損傷）についても、同様に検討し実践して欲しい。</p>	<p>道路の安全管理等については、今後とも適正に対応していきたいと考えております。</p>
99	(他、共通)	<p>腐食・劣化したガードレール等が存置されているが、これも良好な景観とは言えない。そもそも安全施設として無意味な施設となっているため、景観整備の前にこれら安全施設の更新を進めて欲しい。</p>	<p>道路の安全管理等については、今後とも適正に対応していきたいと考えております。</p>
100	4 P (2) 世界水準の良好な沿道景観	<p>電柱の地中化という法律・設置コストというハードルが高い前提があり、世界水準と比べると無理がある。</p> <p>そこで、現実的に沿道景観に住民が関心を持ち、行動変容が起きやすい視点で整備を考えていただきたい。具体的には、アベックがデートしたり、SNSにアップする写真映えの植栽、歩きたくなる、走りたくなる、サイクリングしたくなる、わざわざアンケートしなくても、人間の本能に訴えるサンプルでわかりやすい沿道景観にしてほしい。</p>	<p>「世界水準」という言葉は、世界各地から沖縄を訪れる方におもてなしの心を伝えたいという意味合いです。また、今後は、感覚的な部分をより意識したデザイン戦略やアート戦略も検討することとしており、住民や利用者に親しまれる沿道景観を目指したいと考えております。（34頁等関連）</p>
101	4 P (3) 街路樹の植栽候補種	<p>女性が運動するときに最初に気にするのは「日焼けしないこと」</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 日陰が多く確保できる樹木の植栽 2. 果樹が実る植栽（ハワイは貧困対策と地域に委託時にモチベーションがあがる植栽にしている） 	<p>「街路樹維持管理ガイドライン」の策定に当たっては、「植栽樹種の選定」や「剪定管理方針」も定めることとしており、ご提案の内容についても有識者の意見等も踏まえながら検討していきたいと考えております。（44頁、46頁、48頁、49頁等関連）</p>

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
102	7 P 良好な沿道景観の位置図	子どもや人間は本能的に周回する行動パターンを利用して遊環構造という建築物がある（東京都・立川市ふじ幼稚園）ここの幼稚園は、施設の2階を周回コースにしたことで1日6km子供たちが走り回り、自然に活動量が増える仕組みになっている。良好な沿道景観をつくるにあたり運動実施率・継続率を高めるために信号になるべく引っかからない「周回コース」になりえる沿道は、日陰を増やした樹木にするか、海岸線沿いはヤシの木を植樹して見栄えをよくする施策にするのがよい。国道449号は、海岸沿いだが植樹がないので歩く、走る人がいない。許田道の駅から世富慶交差点までは、「仮電柱」と表示されていたのに海岸側に電柱が増えて見栄えが悪く、歩道も狭くなっている	"居心地が良く歩きたくなるまちなか"への転換を目的としたウォークアブルなまちづくりなどについても取り組んでいくこととしており、今後の重点管理路線の計画策定において、ご提案の内容も含めて検討させていただきたいと考えております。（26頁、34頁、44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
103	14 P（1）沖縄らしい世界水準の観光地相応しい沿道景観形成の考え方	散歩や運動（ジョギング、ウォーク）したくなる沿道景観づくりをしてほしい。デポアイランドは地中化されて、景観もよいのでお願いしていないのに、ウォーキングやジョギング、夕方になると夕陽を見るアベックがいちゃいちゃ勝手に集まってくる。人がにぎわう。自然に運動したくなる行動変容の視点で沿道景観を考えてほしい。	"居心地が良く歩きたくなるまちなか"への転換を目的としたウォークアブルなまちづくりなどについても取り組んでいくこととしており、今後の重点管理路線の計画策定において、ご提案の内容も含めて検討させていただきたいと考えております。（26頁、34頁、44頁、46頁、48頁、49頁等関連）
104		ゴミ箱のないことによりゴミの飛散・景観の悪化懸念。そのため至る所にゴミ箱を設置する。海岸では拾ったゴミをいれる回収BOXがあることでボランティア活動を支援。景観に馴染むゴミ箱をアイデアで作成設置する。	道路、海岸においては、ゴミを捨てない、持ち帰るなどマナーを守るという考え方もあると思います。景観や維持管理の観点も含めて、総合的な観点から検討する必要があると考えております。
105		日本の自転車駐輪場ではなく、所々に1-2台を駐輪・施錠できるオシャレな駐輪モニュメントを設置することで、ラストワンマイル行動が進み、車の渋滞緩和にもつながる、駐車場問題も改善できる	駐輪モニュメントの設置について、関係部局と意見を共有していきたいと考えております。
106	資料25P SDGs、上位計画及び関連計画等、美しい街路樹の条件	沖縄県においても目標である「世界水準の観光地に相応しい沿道景観の形成」を追うにあたり、緑のあり方を定めた「街路樹憲章」を作ってみてはいかがでしょうか。（故シンガポール初代首相LEE KUAN YEW氏の伝記において“You'll have a different city."と冒頭にあります。シンガポールにおける緑の創世は『この新しい植物たちが生育すれば、気温が下がって過ごしやすくなり、今とは違うシンガポールになる。』から始まり、国家プロジェクトとしてのグリーンガーデンシティを進めたとされています。） これらの成果として今では経済都市国家として発展し、今でも2030年までに建築物の80%を環境に配慮した設計の建物にしようとの目標が掲げられています。また、壁面緑化や屋上緑化にも多く助成金が出るそうで、沖縄県も緑を通じた環境づくりにも取り組んでほしいと思います。 沖縄の樹木は亜熱帯気候で育つ特異的な樹木である認識が必要。	沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成は、観光立県である本県にとって、極めて重要な施策と考えております。ご提案の「街路樹憲章」については、今後の県民や各界からの提言等を受け、検討していくものと考えております。
107	全般	道路計画・設計時点において、維持管理までを考慮した実現可能な緑化目標の設定並びに沿道景観の検討を行う(特記仕様書に明記する)。	道路計画・設計段階から良好な沿道景観の維持管理について考慮することは重要だと考えておりますので、関係課とも協議していきたいと考えております。
108	全般	新規道路計画においては、積極的に自主アセスを行い、当該調査結果を道路緑化事業に反映させ、環境への負荷低減を図る。	新規道路計画のうち、沖縄県景観評価システムの重点検討事業に位置づけた計画について、現在、景観アセスメントを実施しているところであります。
109	全般	小動物(哺乳類・鳥類・爬虫類・両生類・甲殻類)のロードキル対策(保全対策)として、フェンス、擁壁、環境配慮型側溝、アンダーパスの設置等の検討を行う。	県道において対策が必要な箇所については、関係機関と連携しながら実施しているところではあります。
110	全般	雑草の繁茂は、ヤンバルクイナやイリオモテヤマネコなど貴重な野生生物のロードキルの誘因となることから、北部3村(国頭村、大宜味村、東村)と西表島(竹富町)の道路を重要路線として位置づけ、環境省、村・町、県が一体となって、防草対策を徹底して行う。	県道において対策が必要な箇所については、関係機関と連携しながら実施しているところではあります。
111	全般	除草作業がツルヒヨドリなどの特定外来生物を拡散させている原因のひとつになっているといわれなように、除草作業の際には、沿道に繁茂しているツルヒヨドリなどの特例外来生物が、除草作業によって飛散・拡散し、分布域を拡大させない対策を講じる。	ご意見を踏まえ、関係部局とも連携しながら対応策について検討していきたいと考えております。
112	全般	道路工事の際には、建設資材等に外来生物が付着・紛れ込まない対策を講じる。	ご意見を踏まえ、関係部局とも連携を図りながら取り組んでいきたいと考えております。
113	全般	防草ブロックの活用を検討する。	効果や維持管理等の観点も勘案しながら、今後、検討していきたいと考えております。
114	全般	沿道内の落葉・落果物等は、自然消滅することなく、側溝、集水溝、アンダーパスに流入し、目詰りを発生させ、排水機能を低下させることにより、水害リスクを増大させる。また、海域へ流出すると海域の景観・環境を悪化させることから、これらの定期的な回収を検討する。	これまでも必要な対応や定期的な点検等を実施しているところであります。今後とも適切に対応してまいります。

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
115	全般	維持管理の負担軽減、雑草対策、景観改善を目的とした人工芝や人工樹木の活用を検討する(紫外線に強く屋外でも使用な耐久性のある人工芝や人工樹木の開発にも取り組む)。	効果や維持管理等の観点も勘案しながら、今後、検討していきたいと考えております。
116	全般	有毒植物(オキナワキョウチクトウなど)の撤去・処分方法等を検討する。	必要な対応については、今後とも検討していきたいと考えております。
117	全般	のり面等に生育しているギンネムなどの外来種駆除後の代替植生を検討する。	ご意見について、関係部とも連携しながら検討していきたいと考えております。
118	全般	除草した草本・木本や伐採・駆除したギンネムなどの有効活用を検討する。	廃棄物の有効活用は、SGD s の観点からも重要な取組みであり、今後の検討課題と考えております。(19頁、25頁等関連)
119	全般	VR(バーチャル・リアリティ)を活用して沿道景観を検討する。	様々な分野でVR(バーチャル・リアリティ)の活用が進められており、今後、検討する必要があると考えております。
120	全般	道路緑化アドバイザー(グリーンコーディネーター)制度を検討する	重点管理路線の計画策定に当たっては、緑化アドバイザーの活用を検討しているところではありますが、制度化については今後の検討課題と考えております。
121	全般	沿道景観を悪化させる看板等を撤去する。	良好な沿道景観形成に向けては、道路だけでなく周辺も含めた区域で検討する必要があり、景観を阻害する屋外広告物については、適宜指導を致しております。今後とも、屋外広告物担当課とも連携して取り組む必要があると考えております。(44頁等関連)
122	4 1 ページ	県道を利用する企業(レンタカー、集配業務車両、工事車両)等が積極的に近隣の地域環境整備に協力するシステム(使途指定ふるさと納税による減税等)を作り近隣自治会が受ける負担を相殺する。 ※一時はレンタカーの通行車両が半数以上、事故も多く外国語の運転者がとても目立った。※案内看板の設置基準の緩和や諸施策の策定。※企業や周辺自治会をメンバーに入れた地域整備計画を沿道景観計画に参加させていただきたい。※県道使用による受益企業の地域整美作業に参加の誘導施策。	道路の利用者からの協力については、現段階では貴重な提言として受け止めたいと考えております。なお、良好な沿道景観形成に向けて、地域や周辺企業との連携した取組を進めていくこととしております。(1頁、56頁～59頁等関連)
123	4 1 ページ	バス停以外に東屋などの日陰を確保して路線バス利用者の休憩所を随所に確保して、路線バスによるゆったりてくてく観光の支援をお願いしたい。	観光客の路線バス利用の向上にもつながる提案だと思っておりますので、関係部局と意見を共有していきたいと考えております。
124	(19頁)：委員からの主な意見(第2回委員会)に対する今後の対応(2/2)	(19頁) ・委員からの主な意見「④除草、剪定等により発生する廃棄物の有効利用」に対する今後の対応として「発生する廃棄物をデータベース化することで、SDGs への貢献に繋がる維持管理を目指す」とありますが、現在、除草、剪定等によりでた廃棄物はどのように処理されていますでしょうか。 ・また、データベース化に伴う作業(廃棄物の収集量の整理等?)は受託業者が街路樹の維持管理の予算内で行うことを想定されていますでしょうか。	除草、剪定等により発生する廃棄物は、廃棄物処理法に基づき適切に処理しております。廃棄物のデータ化は、SGD s の観点からも重要な取組みであり、今後の検討課題と考えております。(19頁、25頁等関連)

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
125		<p>上位計画である「沖縄21ビジョン」で謳われている“亜熱帯・島しょ性の地域に適合した沖縄独自の建設技術など、沖縄から国際社会に対して情報発信・技術貢献等を推進します。”並びに「新たな振興計画(素案)の概要」に明記されている“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”という視点から、「良好な沿道景観整備」は、「世界から選ばれる沿道景観整備」に値するかを評価する。</p> <p>本業務の基本方針は、良好とはいえない既設の沿道景観を良好な沿道景観に整備する方法であるとともに、新設道路においても沿道景観の整備方針となることから、世界の島しょ国・地域(ISDS(太平洋、カリブ、アフリカ地域等の38か国))の道路整備と維持管理に係る課題解決に貢献できるものと想定される。</p> <p>これらのことから、本計画(案)で示された「画一的ではなく沿道環境や地域特性に応じた街路樹の配置方法」、「良好な沿道景観を構成する植栽候補種の選定方法」、「美しい樹形を維持できる適正な剪定管理方法」、「防草植栽と街路樹配置を一体化した沿道景観形成方法」などの沿道景観形成に係る技術等が確立され、これらの方法等を導入して整備された道路は、「新たな振興計画(素案)」の「第4章基本施策」の「1 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切に作る島を目指して」に明記されている「世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成」を実現するものであることから、世界から選ばれる沿道景観に値する道路になるものと評価する。</p> <p>また、沿道景観形成に係る技術等が確立された際には、県内の沿道景観整備のみならず、JICA研修やISDSの沿道景観整備等に活用できる「沖縄県沿道景観整備指針【日本語版・外国語版】(案)」を策定すべきと考える。</p> <p>以上のことから、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という視点で「世界から選ばれる沿道景観」を有する道路を以下のよう</p> <p>に定義することを提言する。</p> <p>定義1(フェーズ1)</p> <p>・ ISDSの道路整備等の課題解決に貢献できる良好な沿道景観を有する道路・雑草がなく強靱性の高い沖縄の在来種などを主体に地域の特性を活かした調和のとれた樹木や草花等によって緑化されている周辺環境と調和のとれた沿道景観を有する道路次に、「良好な沿道景観」から、「県外・海外から沖縄を訪れる観光客を魅了する沿道景観」の形成を目指すのであれば、街路樹整備のあり方だけでなく、電柱、看板、のり面等に繁茂しているギンネムなどの外来植物、のり面保護工等のコンクリート構造物、照明、道路構造物等の色彩なども含めた総合的な沿道景観の整備が必要である。よって、県外・海外から沖縄を訪れる観光客を魅了する沿道景観を有する道路を以下のように定義することを提言する。</p> <p>定義2(フェーズ2)</p> <p>県外・海外から沖縄を訪れる観光客を魅了する沿道景観を有する道路</p> <p>沖縄を訪れる観光客を魅了する樹木や草花等によって緑化され、電柱は地中下され、広告・看板等は撤去され、道路のり面に繁茂しているギンネムなどの外来植物は駆除され代替植物が生育し、のり面のコンクリート構造物等は修景され、照明や沿道の構造物等の色彩等も統一されている周辺環境と調和のとれた年間を通じて、早朝、昼間、夜間を問わず24時間美しい沿道景観を有する道路 以上</p>	<p>貴重な提言として受け止めたいと思います。良好な沿道景観形成は、緑化施策や、景観形成施策など総合的に取り組む必要があり、今後とも関係部局が連携しながら「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成」に向け取り組んでいきたいと考えております。</p>

No.	該当箇所	頂いたご意見	左記に対する県の考え方
126	1. p-34 目標達成に向けた取り組み ⑧沿道景観形成に係る県民の意識醸成	<p>(はじめに) 維持管理費削減のためか、様々なビジョンで緑豊かな美しい沖縄を謳う割には、歩道植樹帯・植樹樹・道路中央分離帯での雑草防止のためのコンクリート張り、高木間隔拡大による街路樹本数の削減、これに高木の強剪定、雑草の著しい繁茂等により、道路景観は潤いのない魅力に欠けたものとなり淋しく思っていました。しかし、今回の沿道景観計画案は、各界の有識者、国・県・市町村からなる委員会により“世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成を目指す”というものであり、前向きで夢のあるこの計画を大いに評価するとともに、確実なる事業の実施により素晴らしい成果が上がることを期待するものです。</p> <p>(提案) ⑧沿道景観形成に係る県民の意識醸成での取り組み頁目に、次の文の追加を提案。・県民の更なる意識醸成と、沖縄の肝心(ちむぐくる)を感じさせる心豊かな美しい沿道風景を目指して「美ら島沖縄 道又花と木 愛(かな)さすん条例(仮称)」の制定を進める。</p> <p>(提案の理由等) 行政側の数々の道路ボランティア等への支援もあり、通り会、企業などが草刈りや草花植えなどで汗を流している姿を多く見かけるようになった。有り難く心和む風景である。市民が自ら手入れし育む道路の緑からは、単に表面的な美しさだけでなく、地域や来訪者へのおもてなしの心まで浮かび上がって見えてくる。このような風景が沖縄中で見られるようになれば、シンガポールやハワイに見る“世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観”の枠を超えた、沖縄独自の肝心(ちむぐくる)を感じさせるおもてなしの道路風景が見えてくる。しかし、道路ボランティア等への参加者は県民全体から見れば未だ少なく、自らの屋敷や店舗前の道路の雑草にも無頓着な県民もまだまだ多い。県民一人一人がそれぞれに地域の緑を守り育てていくという意識を醸成させ、美しい沿道景観の創出に多くの県民の関わりを促していくためには、県民を一つに纏める大きな指針となるものが必要と考える。そこで、県民の代表たる県議会での議決を経た条例として「美ら島沖縄 道又花と木 愛(かな)さすん条例(仮称)」の制定を提案するものである。条例の基本理念の中に、地域の道路の除草などの日常的管理は出来る範囲で地域住民等で行うことを盛り込み、住宅等に接する区間はすべてが「ふれあい路線」となるような形を目標としていきたい。また条例には、他県の条例等も参考にしながら、沿道景観の向上に必要な緑化・管理の予算確保のための仕組み(例えば観光税、都市計画税からの費用確保)や、その他数々の取り組みについても入れ込んでもらいたい。この条例により、行政と県民、企業等が一体となって、沿道緑化とその良好な管理を着実に推進していくことが可能となり、沖縄らしい魅力ある沿道景観が形成されていくものになると考える。</p>	<p>条例の制定に当たっては、議会を含む関係機関等との協議、調整が必要なことや、時間を要することもあり、現段階では貴重な提案として受け止めさせていただきたいと考えております。(34頁等関連)</p>