

# 沖縄県社会資本整備計画

平成14年10月

沖 縄 県

# 目 次

第1章 総論	
（1）社会資本整備計画策定の趣旨と性格	1
（2）計画期間	1
（3）計画の目標	1
第2章 社会資本整備の基本方針	2
1．産業振興を支援する社会資本整備	
（1）質の高い観光・リゾート地の形成	
ア．空 港	4
イ．港 湾	5
ウ．陸上交通	5
（2）創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援	
ア．産業基盤施設の整備	7
イ．工業用水道の整備	7
（3）地域を支える産業の活性化	
ア．建設業	8
イ．運輸交通業（沖縄都市モノレール関連）	8
2．環境と調和した社会資本の整備	
（1）生活環境基盤の整備	
ア．上水道の整備	10
イ．下水道の整備	11
ウ．公園・緑地の整備	12
エ．住宅の整備	13
（2）都市の総合的整備	15
ア．都市計画マスタープランの充実と住民参加	15
イ．市街地の整備（土地区画整理・再開発事業）	16
ウ．都市計画道路の整備	17
エ．都市モノレール等の整備	18

( 3 ) 災害に強い県土づくり	
ア．河 川	．．．．． 1 9
イ．ダ ム	．．．．． 1 9
ウ．砂 防	．．．．． 2 0
エ．海 岸	．．．．． 2 1

3．持続的発展を支える基盤づくり	
( 1 ) 交通体系の整備	．．．．． 2 3
ア．空 港	．．．．． 2 4
イ．港 湾	．．．．． 2 6
ウ．陸上交通	．．．．． 2 9
エ．地域 I T S	．．．．． 3 1
( 2 ) 安定した水資源の確保	．．．．． 3 2

### 第3章 施策・事業の展開

1．産業振興を支援する社会資本整備	
( 1 ) 質の高い観光・リゾート地の形成	
ア．空 港	．．．．． 3 3
イ．港 湾	．．．．． 3 6
ウ．陸上交通	．．．．． 3 8
( 2 ) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援	
ア．産業基盤施設の整備	．．．．． 4 0
イ．工業用水道の整備	．．．．． 4 1
( 3 ) 地域を支える産業の活性化	
ア．建設業	．．．．． 4 2
イ．運輸交通業（沖縄都市モノレール関連）	．．．．． 4 4
2．環境と調和した社会資本の整備	
( 1 ) 生活環境基盤の整備	
ア．上水道の整備	．．．．． 4 5
イ．下水道の整備	．．．．． 4 7
ウ．公園・緑地の整備	．．．．． 4 9
エ．住宅の整備	．．．．． 5 1

( 2 ) 都市の総合的整備	・ ・ ・ ・ ・ 5 3
ア．都市計画マスタープランの充実と住民参加	・ ・ ・ ・ ・ 5 3
イ．市街地の整備（土地区画整理・再開発事業）	・ ・ ・ ・ ・ 5 4
ウ．都市計画道路の整備	・ ・ ・ ・ ・ 5 6
エ．都市モノレール等の整備	・ ・ ・ ・ ・ 5 7
( 3 ) 災害に強い県土づくり	・ ・ ・ ・ ・ 5 8
ア．河 川	・ ・ ・ ・ ・ 5 8
イ．ダ ム	・ ・ ・ ・ ・ 5 9
ウ．砂 防	・ ・ ・ ・ ・ 6 0
エ．海 岸	・ ・ ・ ・ ・ 6 1
3．持続的発展を支える基盤づくり	
( 1 ) 交通体系の整備	・ ・ ・ ・ ・ 6 2
ア．空 港	・ ・ ・ ・ ・ 6 2
イ．港 湾	・ ・ ・ ・ ・ 6 6
ウ．陸上交通	・ ・ ・ ・ ・ 7 0
( 2 ) 安定した水資源の確保	・ ・ ・ ・ ・ 7 6

# 第1章 総論

## (1) 社会資本整備計画策定の趣旨と性格

本県は、本土復帰後3次にわたる沖縄振興開発計画に基づき各種施策を展開してきた。その結果、各面で本土との格差も次第に縮小し、産業・生活面においては、公共投資による産業・生活基盤の充実に伴って着実に進展し、観光産業の発展や情報通信関連産業の新たな展開を生み出すとともに、県民生活を向上させた。

しかしながら、県民所得においては依然として全国平均より低く、失業率も高い水準で推移するなど経済の自立には至っていない。

また、モータリゼーションの進展による交通渋滞や、戦後無秩序に形成された老朽密集市街地の改善、観光客の増加に伴う水需要の増大など、新たな課題も生じている。

このような中で、21世紀の新たな沖縄振興の方向を示す「沖縄振興計画」が策定され、これまでの本土との格差是正に加え、本県の特徴を十分に発揮したフロンティア創造型の振興策への転換が示された。

本計画は、これらの認識を踏まえつつ「沖縄振興計画」において示された本県の進むべき方向を見据え、観光をはじめとした各種産業に対する支援を効果的に行い、自立型経済及び県民生活の向上を実現するため、課題を明確にし、重点投資と効率的な施策の展開を図るためのアクションプログラムとして策定する。

本計画においては、本県の21世紀初頭における社会資本の現状及び将来における社会資本整備の方針を明らかにするとともに、具体的な施策・事業を明示し、計画的な推進に努めるものとする。さらに、計画の進捗状況等について点検を行い、適切な進行管理を行うとともに、社会状況の変化に対応した施策の展開を図ることとする。

## (2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成14年度から平成16年度までの3か年間とする。

## (3) 計画の目標

沖縄県の自立型経済の構築やアジア・太平洋地域の発展に寄与する国際交流・協力拠点の形成に向けた各種施策を効果的・重点的に支援するとともに、良好な自然環境との調和を図り、県民の豊かで潤いのある生活環境を実現することを目標とする。

## 第2章 社会資本整備の基本方針

本県の住宅・社会資本は、先の大戦において苛烈な戦禍を被ったことにより壊滅状態となり、その後27年の長期にわたり我が国施政権から分離されたことや、米軍統治下において軍事基地を中心に整備が行われ、沖縄復興に向けた計画的なプランがないまま推移したことにより、本土復帰を迎える1972年においては、本土との間に著しい格差が存在していた。

その後、本土復帰に伴い沖縄振興開発特別措置法に基づく3次にわたる沖縄振興開発計画により、国、県、市町村の総合的な施策の推進と県民の不断の努力が相まって、本県経済社会は各面で本土との格差も次第に縮小するなど着実に進展し、住宅・社会資本も大幅に改善された。

この間の住宅・社会資本の整備は圧倒的な量の不足を補い、本土との間に存在する格差の是正と自立的発展の基礎条件の整備を目標に進められ、量的な部分については本土との格差も総体として縮小するなど一定の役割を果たしてきた。

しかしながら、基礎的施設整備の対応を急ぐ必要から短期的な事業実施の効率性が最重要視され、ともすれば長期的な計画性や、地域の環境に対する配慮に欠け、県民が豊かさを実感出来る質の高い整備がなされたとは言いがたい部分があることも否めない。

また、昨今の環境に対する認識の高まりや、本県のたぐいまれな自然環境や歴史に裏付けされた文化遺産等が世界的な注目を集めるようになってきたこともあり、本県の社会資本の整備方針についても転換のスピードを早める時期に来ている。

このため、本県の住宅・社会資本整備については、振興計画において示された自立型経済の構築や、アジア太平洋地域の発展に寄与する国際交流・協力拠点の形成を図るため戦略的な社会資本整備を進めるとともに、自然環境や歴史・気候風土・景観等に配慮し、県民生活の利便性・快適性の向上に加え真に安らぎと潤いを楽しめるような質の高い整備を推進する。

しかし、我が国の長引く不況の影響により民間需要が伸び悩み、公共投資も抑制基調にある中、これまでのような予算規模を期待することは困難である。

したがって、これまで以上に整備の目的を明確にするとともに重点的、効率的な整備による、コスト縮減、透明性の確保、住民意見の反映等による開かれた行政手法と分かりやすい施策の推進を図る。また、事業の実施に当たっては地域住民、NPO、民間企業等との連携、協力を行うなど効率的・効果的な施策の推進に努める。

さらに、既存の住宅・社会資本ストックについても時間の経過とともに老朽化や

機能的に時代のニーズに合わない部分も出てきている。

このような住宅・社会資本ストックにおいては適切な維持・補修を行うとともに、新たなニーズに対応し、機能の付加を含めた施設の再構築（リニューアル）を促進し、既存施設の有効活用を図る。

以上の方針を踏まえ、今後重点的に取り組むべき主要な課題として

国際的な交流拠点の形成を支える空港・港湾等の整備拡充

本島東西間、南北間を効率的に結ぶ道路網の確立

那覇市を中心とする中南部地域の交通渋滞の緩和

戦後無秩序に形成された老朽密集市街地の改善

駐留軍用地跡地及び周辺市街地の整備

台風や集中豪雨等により発生する河川の氾濫や土砂災害等への対応

観光の振興等により増大する水需要に対応した水資源の安定確保

道路、河川、海岸施設等のバリアフリー化、環境との調和

老朽化し機能低下してくる住宅・社会資本ストックの適正な維持・補修・

リニューアル

本島の歴史、文化、気候風土、景観を踏まえた整備手法の確立

住民参加の積極的な推進

などがあり、これらの主要な課題の解決に向けて各施策を推進する。

# 1 産業振興を支援する社会資本整備

## (1) 質の高い観光・リゾート地の形成

### ア. 空 港

本県の地理的特性から航空は、地域住民の生活路線としての役割のみならず、観光をつうじて地域経済の活性化に深く関わっている。

本県を訪れる観光客の大部分が航空機を利用している実態に鑑み、那覇空港をはじめとした各空港の整備・拡充は観光産業を振興する意味においても重要である。

しかしながら、県内外を結ぶ拠点空港である那覇空港は、平成13年度における旅客数で、1,113万人、離着陸回数は、11万4千回と利用度の高い空港となっているが、将来、航空需要が年々増加した場合に旅客の利便性の低下や、万一の航空機事故等により滑走路が閉鎖された場合、近隣に着陸可能な空港がないため、離島の急患搬送手段や生活路線の確保、観光をはじめとする基幹産業の振興、将来の国際航空物流拠点の形成などに大きな影響が懸念される。

また、那覇空港の国際線旅客ターミナルビルについては、施設が狭隘であること、PBB施設（旅客搭乗橋）が不備であること等による利便性・安全性の低さ、国内線旅客ターミナルビルとの連絡性の不備など多くの課題を抱えている。

このため、那覇空港については滑走路の複数化及び国際線旅客ターミナルビル等の整備が必要であり、滑走路増設の次期空港整備長期計画への位置づけ並びに国際線旅客ターミナルビル等のターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組を図る。

また、県内には、第三種空港として、12の離島空港が設置されており県民の足として、また観光産業等の地域振興に重要な役割を果たしている。県内離島における空港輸送能力と安全性を高め、それぞれの空港の性格、機能を明確にしながら総合的な視点から離島空港の整備を推進する必要がある。

このため、宮古、八重山圏域の拠点空港として、宮古空港及び石垣空港の機能強化が今後とも必要である。特に、石垣空港については、全国の第三種空港のうち旅客数が第2位で利用度が高い空港となっているが、暫定的なジェット化空港のため積載重量制限を受けながらの運用となっていることから、年々増加する航空需要に対応できなくなることが予想されるため、本格的なジェット化空港となる新空港の早期建設に向けた取組を図る。

さらに、離島間交流と観光振興を図る観点から、多良間空港の新設や与那国空港の滑走路延長をそれぞれ推進する。

## イ．港 湾

自立的発展を目指す本県にとって、地理的特性を活かした国際的な海洋性リゾート基地の形成は観光・リゾート産業はもとより、県民の海洋性レクリエーション活動を発展させるために不可欠である。しかし、その核となる港湾は、利用する観光客や高齢者に配慮した施設整備が行き届いておらず、また、大型クルーズ船の就航に対応した施設や、海洋性レクリエーション活動の需要に対応した施設の整備が課題となっている。

特に、近年においては外国船籍のクルーズ船が那覇港に毎年のように寄港するなど、国外からの観光客の増加の可能性が広がりつつある。しかし、これらの大型旅客船に対応する本格的な港湾施設がないため、旅客の乗降に不便をきたしているばかりでなく、観光地としてのイメージダウンとなっている。

このため、大型旅客船の那覇港等寄港の増加に対応して、沖縄と国内外を結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進するため、那覇港、石垣港等において、旅客船バース、ターミナルの整備を行う。

また、観光立県にふさわしい施設整備を進め、レクリエーション需要に対応したマリーナの整備等、港湾施設と一体となった国際的海洋性リゾート地の形成を目指す。

特に、中城湾港泡瀬地区については、広大な米軍基地の存在、那覇市など西海岸地域への都市機能等の集中などにより、地域の活力の低下が著しい中部圏東海岸地域の活性化を図り、県土の均衡ある発展に資する観点から、国際的海洋性リゾート地の形成を目指す。

## ウ．陸上交通

本県の観光・リゾート産業の支援において観光客の円滑な移動を実現することは重要な課題であり、移動の手段をもっぱらバス、タクシー、レンタカーなどの自動車交通に頼らざるを得ない本県の現状を考えた場合、道路の果たす役割は大きい。

特に近年レンタカーを利用する観光客が増えていることから、那覇空港や那覇港から各観光拠点へ円滑な移動を可能とすることが重要である。

また、観光客の移動時の利便性の向上を図るため適切な道路標識の設置や、外国人観光客に対する外国語の表示の充実を図る必要がある。

さらに、道路植栽の適切な維持管理と沖縄らしい演出による道路景観の創出は、本県の観光振興にとって重要であり、さらなる充実が必要である。

また、多様な移動手段の確保、大気汚染の抑制、レクリエーション活動の充実を

図る観点から沖縄都市モノレールや自転車専用道路の整備を推進する必要がある。

このため、那覇空港や那覇港へのアクセスを向上させる那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、臨港道路（空港線、浦添線）、沖縄都市モノレール等の整備を推進するとともに、良好な景観の形成、県土の緑化等観光・リゾート地にふさわしい陸上交通基盤の整備を推進する。

また、ホスピタリティに満ちた観光客受け入れ体制の強化を図るため、道路の案内サインシステムの充実を図る。

さらに、多様な移動手段の確保と、レクリエーション活動を促進するため自転車道の整備を推進する。

## (2) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援

### ア．産業基盤施設の整備

島嶼県である本県において、港湾は物流の要として県土の均衡ある発展と産業振興の基盤として、それぞれの地域の振興に重要な役割を果たしている。

本県の産業活動の拠点である那覇港においては、県民生活の向上と産業経済の振興に向けて、物流効率化の観点から、各種施設の整備を促進するとともに、沖縄の地理的な優位性を生かした中継コンテナ貨物の戦略的な取扱い実現に向けて、大規模コンテナターミナル等の整備を推進する。あわせて、国際航路ネットワークの拡充に向けて、港湾利用コストの低減化、効率的なターミナル運営を目指す。

また、沖縄本島中部東海岸地域においては、地域を活性化し県土の均衡ある発展を図るため、産業の振興、雇用機会の創出に資する流通加工港湾の整備が求められており、中城湾港新港地区においては生産機能と流通機能を合わせ持つ流通加工港湾として整備を推進し、特別自由貿易地域及び工業団地との有機的連携を図る必要がある。

このため、産業の振興、雇用機会の創出、産業構造の改善並びに県土の均衡ある発展に資するための工業用地の整備等、流通機能、生産機能を合わせ持つ流通加工港湾として整備を推進する。

加えて、那覇空港、那覇港をはじめとする県内各拠点・地域への流通の効率化を図るため、沖縄環状線、具志川沖縄線等道路網の整備を推進するなど、関連する社会基盤の整備を推進する。

### イ．工業用水道の整備

本県では、昭和47年の復帰に伴い、本土との格差是正と自立的発展の基礎条件を図るため、3次にわたる沖縄振興開発計画のもと、総合的な諸施策が講じられてきた。

なかでも、雇用機会の拡大及び県民所得の向上を図るうえで工業の振興については、長期的観点に立った産業基盤の整備が課題とされ、その基盤整備の一環として工業用水道の整備を進めてきた。

本県の工業用水道事業は、現在、中城湾港工業団地をはじめとした沖縄本島東海岸地区及び糸満工業団地に工業用水の供給を行っているが、今後、北部地域の産業の振興に寄与するため、名護市西海岸地区への配水管布設事業を推進する。

### (3) 地域を支える産業の活性化

#### ア 建設業

本県の建設業は、県内総生産額や全産業の就業者数に占める割合が高く、県経済に大きな役割を果たしている。

しかしながら、近年、建設事業が大型化、高度化、多様化しており、県内建設業は、これに対応する経営の合理化、施工技術の向上、労働環境の改善、機械設備の近代化等が求められている。

県内建設業については、中小零細企業が多く経営基盤が脆弱であるとともに、政府が進める構造改革のもと、公共投資が縮小傾向にある中で、公共工事コストの一層の縮減が図られる一方、民間建設需要の落ち込みなどによる企業淘汰等、厳しい経営環境に直面することが予想される。

したがって、厳しい経営環境の中、今後、建設産業においても各企業が自己責任、自助努力で経営の革新などを進めることにより、建設産業全体の構造改善を促進させることが重要である。

また、「技術と経営に優れた企業が伸びるものの出来る透明で競争性の高い市場環境の整備」を進めていくことが急務となっている。

このため、平成13年4月から施行された「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、毎年度の発注見通しや入札契約に係る情報の公表、施工体制の適正化、不正行為に対する措置を講じ、公共工事に対する県民の信頼の確保と建設業の健全な発展に努めるとともに、地元建設業者の受注機会の増大に積極的に取り組むこととする。

また、国においては、建設産業の構造改善について「建設産業構造改善推進3箇年計画」(H12から14年度)を策定しており、県においても同計画の推進を図るため、不良・不適格業者の排除の徹底、建設生産システムの合理化の推進、IT(情報技術)の積極的な活用の促進等を図っていく。

#### イ 運輸交通業(沖縄都市モノレール関連)

地域社会の発展及び観光客の増加に伴い、今後も人・物の輸送の増大が予想されることから運輸交通手段の安定的確保を図る必要がある。

特に、自家用車の増大に伴う交通渋滞は、バス交通の定時性の欠如や、都市機能の低下、生活環境の悪化を引き起こしており、高齢者や障害者の安全快適な移動機会の確保など、公共交通機関の重要性が増す中、運輸交通業としての健全な経営に

対する支援を図る意味からも早急な走行環境等の改善が課題となっている。

このため、公共交通機関の利用を促進する観点から、モノレールとバスとの合理的機能分担を図るバス路線網の再編を実施するとともに、沖縄都市モノレールの需要喚起策を促進する。

## 2 環境と調和した社会資本の整備

### (1) 生活環境基盤の整備

#### ア 上水道の整備

県民が快適で潤いのある生活を享受するためには、水道は必要不可欠な生活基盤施設であり、安全で良質な水を安定的かつ低廉な料金で供給することは、極めて重要である。

本県の水道用水供給事業は、多目的ダムの建設促進や西系列水源開発事業、海水淡水化施設建設事業等の推進により、復帰当時のダムの有効貯水容量421万 $\text{m}^3$ 、浄水場施設能力182,800 $\text{m}^3/\text{日}$ 、導送水管延長287kmから、平成13年現在ではダム(国管理6ダム、県管理2ダム、企業局管理2ダム)の有効貯水容量9,380.6万 $\text{m}^3$ (復帰時の約2.2倍)、浄水場施設能力551,800 $\text{m}^3/\text{日}$ (復帰時の約3倍)、導送水管延長663km(復帰時の約2倍)までに整備が図られてきた。

また、北谷浄水場においては、河川の水質悪化に伴う水道水質の悪化が懸念されたため、平成6年度に高度浄水処理施設を導入し、現在、水質硬度の低減を図るため硬度低減化施設の建設を進めている。

市町村における水道は、昭和47年当時に、230事業体で普及率は89.2%であったが、国の3次にわたる沖縄振興開発計画による高率補助制度を活用し水道施設整備事業の促進を図った結果、平成13年度には77事業体まで統合が進められ、また、水道普及率は99.9%となっている。

本島内のほとんどの市町村は、県営の水道用水供給事業から受水し、一般家庭などに水道水の供給を行っているが、本島北部の一部や離島の市町村は独自に水源開発等を行い給水している。

本県は年間降水量は全国平均より多いものの、季節、経年変動が大きいうえに人口1人当たりの年間降水量は少なく、また、地理的条件から河川水を有効に利用する条件に恵まれていない。

沖縄本島における水源の多くは本島北部に偏在している一方、水の消費地は中南部に集中しているため長距離の導・送水施設が必要であり、復帰後30年を経た現在においてもなお水源開発及び水道施設の整備は大きな課題となっている。

また、離島地域においては、水源の水質や水量が不安定なため、高度浄水処理により水質改善を図り、また、水源の確保が困難な地域においては、海水淡水化施設

や海底送水管により、水道水を供給している状況である。これら施設整備及び維持管理等には多大の費用を要するため、市町村にとって大きな負担となっている。

本県においては、生活水準の向上や産業の発展、人口・観光客の増加等により、今後も水需要の増大が見込まれることから、水源開発及び水道施設の整備拡充を引き続き推進する。また、県民ニーズの変化に伴う「安全でおいしい水」の供給に努めていく必要がある。

増大する水需要に対処するため、国と協力して多目的ダム建設事業を促進するとともに、県独自の水源開発である西系列水源開発事業を推進する。

これらの水源開発と併せて、新石川浄水場をはじめとする水道施設の整備拡充を図るとともに、地震等の災害に対応できるよう配水池や自家発電設備の整備、施設の耐震化を図る必要がある。また、今後、復帰前後に整備した施設が更新時期を迎えることから、老朽化施設の更新を計画的に進めていく。

さらに、県民ニーズに対応した安全でおいしい水の供給を図るため、高度浄水処理施設の整備を推進する。

このほか、沖縄県水道整備基本構想に基づき、水道事業者の経営基盤の強化を図るため、水道事業の広域化を促進する。

## イ 下水道の整備

下水道は、社会生活活動に伴って生じる下水を適正に処理することにより、快適な生活環境の保全と併せて、河川・海域等の水質保全を図り自然環境への負荷を軽減し、豊かな自然環境を保全する生活環境基盤施設である。

本県の下水道整備は、生活環境の改善、浸水の防除及び公共用水域の水質の保全を主な目的として、人口の増加、市街地の拡大等に合わせて積極的に推進してきた。その結果、沖縄県における下水道人口普及率は、平成13年度末で57%となり、ほぼ二人に一人が下水道を利用している状況にある。しかし、下水道の普及は、都市部と地方部の間で大きな格差が生じている。本島中南部の都市部においては、下水道人口普及率は比較的高水準にあるが、本島北部・離島などの地方部においては依然として低く、今後とも下水道事業を推進する必要がある。

一方、下水道の進展は下水処理水を大量かつ永続的に生産することとなり、水処理により発生する汚泥も今後増加し続けることになる。

さらに、近年、環境に対する県民の関心は高く、都市部においては下水処理水等も貴重な資源・資産として下水道の有効利用が求められており、事業を進めるにあたっては、環境への調和と循環型社会の構築を図る必要がある。

そのため、下水処理水等の有効利用を図ることが重要であり、本県における水需要との関連では、水需給バランスに資する可能性を秘めていることから、今後も下水処理水の有効利用を進めるとともに、汚泥については、農地還元等の有効利用を図る。

また、下水道施設用地は、都市部における限られた公共用地であり、その上部空間は、都市部の活力向上の場として利用が可能である。整備にあたっては地域意向・周辺環境を考慮の上、上部空間の利用を進める。

さらに、高度情報化社会を構築する上で、下水道管渠の内部空間は貴重なインフラとしての活用が可能であり、その有効活用を図る。

下水道のもうひとつの役割である市街地の浸水防除を目的とした雨水の排除については、これまで、少なくとも5年に1回程度以上の大雨に対する安全度を確保するため整備を進めてきた。しかしながら、今なおその水準が達成されていない地域もあり、依然として浸水被害が発生している。そのため、安全度の低い地域の早期解消を図るとともに、今後は10年に1回程度の大雨に対し浸水を解消するよう整備を進める。また、下水道と河川の連携を一層強化し、効率的、効果的な雨水対策を推進し、安全なまちづくりを進める。

## ウ 公園・緑地の整備

都市公園は、安全で安心できる都市づくりへの対応、長寿・福祉社会への対応、都市環境の保全・改善や自然との共生への対応、広域的なレクリエーション活動や個性と活力のある都市づくりへの対応など、都市基盤を形成する上で極めて重要な社会資本の一つとなっている。

特に、本県の戦跡、歴史及び自然をコンセプトにした都市公園は、観光産業の振興とともに本県の魅力の向上に大きく寄与しており、世界遺産の登録による環境・景観保全の機運の高まりを受け、中核的な観光施設として、より一層の機能向上が求められている。

また、都市部の緑化についても、地域住民等の協力や、参加することができる体制づくりがまだ十分ではなく、人々の交流を深め、緑化思想の啓発の場として体験・学習施設などを備えた都市公園の整備推進が必要とされている。

都市に生活する人々が、日々の生活の中で身近な公共施設としての都市公園を気軽に利用出来るようにするためには、都市公園の適切な量の確保と機能的な配置が重要である。このため、1人当たりの公園整備面積を欧米諸国並の20㎡とすることが我が国の長期的な目標値となっているが、本県の1人当たりの公園整備面積は平成13年度末現在で、全国平均の8.4㎡/人に対して、7.3㎡/人と立ち遅れており、さらなる都市公園の整備推進が求められる。

他方、少子高齢社会の到来、地球環境問題の高まりなど社会情勢の変化から都市公園に対するニーズが多様化してきており、「量」の確保とともに安らぎと潤いのある都市空間としての「質」を備える必要がある。

このため、適切で効率的な都市公園整備のため、県の「広域緑地計画」に基づき、市町村の「緑の基本計画」の策定を推進し、真に豊かさを実感できる都市公園の整備を推進する必要がある。

また、我が国唯一の亜熱帯特有の気候を生かし、地域の特性を大いに発揮した安らぎと潤いのある公園・緑地の整備が求められる中、今後の公園・緑地の整備にあたっては、自然との共生や歴史・文化などを生かした観光・リゾート産業の振興及びレクリエーション活動並びに地域活性化の支援など多様なニーズに対応した公園・緑地の整備を推進する必要がある。

さらに、県民一人一人が日常の生活を通して豊かな緑が感じられる「都市の中に緑を確保する」から「緑の中に都市が存在する」方向に基本コンセプトの転換を図り、一人当たりの公園整備面積として14.0㎡/人を10年後の本県の努力目標として位置づけ整備を推進する。

このため、バナナ公園など県民のレクリエーション需要を満たす県営公園の整備を推進するとともに、我が国唯一の熱帯・亜熱帯公園である国営沖縄記念公園海洋博覧会地区及び琉球の文化・歴史を伝える同首里城地区の国営公園の整備・充実を図る。

また、世界遺産の登録により景観保全等の機運の高まりを受け、中城公園等の歴史公園を重点的に整備推進するとともに、宮古広域公園の整備に向けて取り組む。

さらに、地域防災計画に基づく都市公園の適正配置や防災機能の付加、バリアフリーへの対応、市街地や観光地における良好な景観の形成、緑化等を推進する。

## エ 住宅の整備

本県の住宅事情は、最低居住水準に満たない世帯が多いなど居住水準が低く、大都市圏並みの厳しい状況にある。特に公的賃貸住宅の居住水準が低く改善が求められ、今後の建替計画の中で改善を図る必要がある。

本県では、戦後無秩序に形成された旧市街地において、老朽化した密集住宅市街地が残され道路基盤などの不備により建築の更新が行えない状況にある。これらの老朽・密集住宅市街地は台風や地震・火災等における危険区域となっており早急な対応が求められている。

これらの地区については、住宅地区改良事業等の導入を図り、老朽住宅の除去や

建替により街区の耐火・防災性能を向上させるなど、災害に強い住環境づくりに努める。

また、本県は、全国有数の長寿県であり、高齢者単身及び夫婦世帯が近年増加するなど高齢者世帯が急増している。また、介護保険制度の導入により、在宅介護が今後増加することが予測されるなど、個々の住宅における高齢者対応の整備が緊急に求められている。特に、民間賃貸住宅における高齢者対応の住宅整備が遅れており高齢者対応住宅の整備が課題となっている。

さらに、本県も少子化傾向にあり、核家族化の進展により子育てを行う環境は厳しさを増している。子供たちを安心して育てることのできる住環境整備が求められる。

加えて、障害者が地域社会のなかで、生き甲斐を見だし健常者と共に安全で快適な生活が営める住環境の整備が求められている。

このため、県民のニーズに対応した良質な住宅ストックの形成と良好な住環境の整備を促進し、ゆとりと潤いのある住まいと街づくりを進める。

## (2) 都市の総合的整備

都市をめぐる環境は、少子高齢化の進行、人口集中の沈静化、地価の下落傾向、生活の広域化・多様化など大きく変化し、都市化社会から安定・成熟した都市型社会へ移行しつつある。

特に本県においては、戦後、自然発生的に形成された密集市街地や慢性化した都市部の交通渋滞及び基地跡地等の新興市街地の発展に伴う中心市街地の空洞化など特有の問題を抱えている。

今後の都市整備においては、沖縄らしい個性あるまちづくりを目指し、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発を推進する。

このため、住民参加のもと、地域の創意工夫を生かす地区計画を積極的に定め、きめ細かな街づくりに努めるとともに、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を効果的に実施して、道路、公園、宅地造成等を一体的に整備する。併せて、土地の有効高度利用、ハード・ソフト施策の連携による交通渋滞の緩和、電線類地中化、バリアフリーの推進等による歩行空間の整備など、中心市街地の活性化を図る。

### ア．都市計画マスタープランの充実と住民参加

本県の都市計画は、戦後無秩序に形成された市街地や急速なスプロール化への対応という観点から計画が作成されてきたこともあり、やや画一的な整備が行われてきた傾向が強い。

しかしながら、近年北谷町におけるアメリカンビレッジ構想に見られるような独自のコンセプトによる地域活性例も見られるなど、計画の重要性が再認識されている。

また、従来都市計画の策定は行政主導で行われてきた経緯があり、計画そのものが必ずしも地域住民に満足感を与えているとは言えないケースも見られる。

このような中、地域づくりに対する住民意識の高まりや公共事業の是非に対する議論を反映し、都市計画の構想段階から地域住民の意見の反映や計画策定への参加が求められるようになってきた。

さらに、公共施設の維持管理においても、今後住民自らによる積極的な関与が望まれることから、地域に対する愛着と責任を醸成する意味において、住民の都市計画マスタープラン策定への参加が課題となっている。

新たに策定する都市計画区域マスタープランにおいては、土地利用、都市交通、

公園・緑地、市街地開発等に関する基本方針を地域社会の合意として住民に示し、住民自らが都市の将来像について考える方向に誘導するとともに、住民やまちづくりNPOによる都市計画提案制度が創設されたことから、まちづくりへの住民参加の促進と行政手続きの透明化や情報公開及び説明責任の遂行に努める。

### イ．市街地の整備（土地区画整理・再開発事業）

本県の既成市街地の多くは、戦後、都市基盤整備が不十分なまま急速に形成され、人口・産業の集中により過密化が進行し、その周辺部でも、市街地が無秩序に拡大するスプロール現象が発生しており、道路、公園、下水道等の都市施設が未整備な箇所が多い。

特に、駐留軍用地周辺の市街地は、軍用地として接收された土地の地主が移り住んで基地の門前町として形成され、こうした割当地に無秩序に形成された市街地は、総じて宅地が狭小で密集しているため、都市基盤の整備が立ち後れ、居住空間は劣悪な状況にある。

このような中、那覇新都心地区などの駐留軍用地跡地及び既成市街地やその周辺部においては、土地区画整理事業等を実施し、良好な市街地の形成と宅地の供給の面で大きな役割を果たしているが、依然として防災・安全上問題となる老朽・密集市街地が存在しており、改善が必要である。

また、近年の大型商業施設等の郊外立地に伴い、中心市街地が空洞化するとともに、既成市街地における建築物の老朽化が進行し、本格的な更新の時期を迎えていることから、今後の都市の再生・再構築に向けて、新たな施策の展開が求められている。

そのため、今後の市街地整備は、住民の参加意識を高めるとともに、地域住民と行政とが一体となって事業を促進する必要がある。地権者の合意形成を図りながら、基盤整備にとどまらず、建築物及びソフト施策も一体となった都市の総合整備を推進する必要がある。

加えて、いずれ到来する人口減少社会を見据え、新規開発型の都市づくりから、市街地内低未利用地を活用し、コンパクトにまとめた持続可能な地域社会形成へ転換するなど、新たな時代に対応した都市づくりが必要である。

また、本県は独特の亜熱帯性気候による自然、風土、歴史、島嶼文化を有するが、無秩序な開発によりこれまで培われてきた景観が失われている。このため、地域の実情に即した独自の景観形成基本方針や住民に対する支援策を定め、積極的に景観形成を推進することが必要となっている。

このため、周辺市街地を含めた都市の総合的整備を図り、生活環境施設等の整備を推進していくためには、都市を量的に拡大する新市街地の整備に留まらず、既存ストックを活用し質的充実を図るなど都市の中へ整備の機軸を移し、産業・文化等の活動が都市を共有の場として展開できるよう既成市街地を中心とした「都市の再生・再構築」へ積極的に諸施策を推進する。

市街地整備目標は、用途地域内の土地区画整理率を、現状の約 9.5%から 10 年後に約 18%への拡大を目指し、整備を推進する。

また、地域や街を活性化するため、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地区の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発を推進する。

そのため、住民参加のもと、地域の創意工夫を生かす地区計画を積極的に定め、土地の有効高度利用や土地利用の転換・純化を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業、まちづくり総合支援事業、都市再生総合整備事業等を効果的に実施して、道路、公園、宅地造成等を一体的に整備するとともに、街に魅力と潤いをもたらすソフト事業も含めた多彩な事業を実施し、都市再生及び中心市街地の活性化に資する総合的な市街地整備を推進する。

## ウ．都市計画道路の整備

都市計画道路の整備は、道路整備 5 カ年計画や 3 次にあたる沖縄振興開発計画に基づく着実な整備により、改良率は約 69%となっているが、近年の自動車保有台数の著しい伸びや市街地の拡大等により自動車交通需要が増大している中、道路整備の遅れから都市部の交通渋滞が深刻化している。

このため、都市部においては、放射道路や環状道路等の体系的な道路網の整備を推進するとともに、誰もが利用しやすい公共交通が活躍する道づくりを目指し、モノレール関連街路の整備及び交通結節点の整備等を推進する。

さらに、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、電線類地中化、バリアフリー化、ITS の活用、環境負荷の軽減等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行空間や街並み整備を図る。

市街地 1 km<sup>2</sup>当たりの道路整備目標は、現状の約 2.4 km / km<sup>2</sup>から、10 年後に約 2.8 km / km<sup>2</sup>への拡大を目指し、整備を推進する。

## エ．都市モノレール等の整備

本県における陸上交通は、軌道系交通機関がなく、専ら自動車交通のみに依存している。那覇市を中心とする都市地域においては、人口や産業の集中及びモータリゼーションの進展等により、交通混雑が著しく、都市機能の低下や生活環境の悪化を招いている。

このようなことから、交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るため、定時定速性の確保できる都市モノレールを整備する。さらに、関連するバス路線の再編を行い利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

また、都市モノレールとバスとの有機的な連携に加え、他の交通機関との結節機能の充実を図るため、駅周辺にタクシー乗り場、自家用車乗降場、駐輪場等を備えた交通広場を整備し、あわせてパークアンドライドシステムの構築を推進する。

### (3) 災害に強い県土づくり

#### ア．河川

本県の河川は流路延長が短く、河床勾配が急であるという地形的特徴から洪水到達時間は、ほとんどの河川が概ね1時間以内となっている。また、台風期・梅雨期等の集中豪雨による短時間の降雨量が極めて大きいという特性と相まって急激な出水を伴いやすくなっており、床上・床下浸水等の洪水被害が頻発している。このため、県民生活や産業活動を支え地域の振興を図るうえで、河川整備は極めて重要な施策となっている。

本県の河川整備率は昭和47年度の本土復帰時においては5%(全国平均12%)にすぎなかったが、復帰を期に河川法に基づく本格的な治水事業の実施がなされ、平成13年度現在では整備済み延長93.4kmとなっており、要整備延長の約56%まで整備が推進された。

その結果、河川の氾濫は着実に減少してきたが、流域における市街化の進展や山地開発等に伴う流出率の増大、保水能力の低下など河川に係る諸条件が悪化し、都市部とその周辺等に水害が多発しているため、今後も積極的な対応が望まれる。

また近年、豊かでゆとりのある生活や良好な環境を求める県民ニーズの増大に伴い、単に治水だけでなく、河川のもつ多様な自然環境や水辺空間は、潤いのある生活環境の場としての役割を期待されるようになってきている。そのため、河川流域内の市町村と連携し、潤いのある水辺空間の創出を計画的に推進する必要がある。

このため、将来において、豊かで安全な生活空間の形成を図るために、流域開発が著しく、氾濫被害の増大する傾向にある都市河川の整備を重点的に推進する。

また、流域での対応を含めた効果的な治水対策を図るため、民間を含めた他事業及び地域との連携を強化して総合的な雨水対策を推進する。

施設整備にあたっては、沖縄独自の自然景観や豊かな生態系に配慮した、多自然型川づくりを積極的に推進し、地域に親しまれる河川環境の保全・創出に努める。

さらに、河川水位や降雨量、氾濫状況の動画像等のデータを収集し、洪水等緊急時に、市町村や流域住民により早く情報を提供することにより、水防活動を円滑にし、被害を最小限にする情報システムの確立を図る。

#### イ．ダム

沖縄県は、その河川特性及び気象条件から洪水被害が頻発している、また、降雨の季節変動も激しく小雨傾向が続くと河川流量は著しく低下し、河川から安定した

水資源を確保することが困難である。

このため、治水と水資源開発の役割を併せ持つダム建設は、県民生活や産業活動を支え、地域の振興を図る上で重要である。

本県のダム整備は、昭和47年の沖縄の本土復帰に伴い、河川流域の洪水対策と沖縄本島の安定した水資源を確保することを目的に、沖縄本島の多目的ダム建設を国直轄事業として推進している。

復帰当時におけるダム整備は、米国陸軍工兵隊から工事を継承した福地ダムのみであったが、同ダムの建設と並行して東系列ダム群の新川ダム、安波ダム、普久川ダム、辺野喜ダムが順次建設されてきており、さらに漢那ダム、倉敷ダムを合わせた7ダム（総貯水容量9,810万 $\text{m}^3$ ）が整備・供用されている。一方、石垣島においては、治水とかんがい用水の確保等を目的とした真栄里ダムが整備・供用されている。

また、補助ダム建設事業として離島の局所的な洪水対策や生活用水の安定確保を図るため、座間味島において座間味ダムを、那覇市を流下する安里川の治水対策として金城ダムをそれぞれ整備・供用している。

沖縄本島における水源別取水量は、復帰当時の日平均取水量227.8千 $\text{m}^3$ から、平成13年には約2倍の457.1千 $\text{m}^3$ となっており、その内67.7%が国・県等の管理ダムから安定供給されているが、河川からの取水の割合も20.0%と依然高いことから、小雨傾向が続くと渇水状態を呈することになる。

また、離島においては、水源に乏しい状況にあり流況の不安定な河川表流水などへの依存度が高く、生活環境の向上、観光客等の増加に伴う水需要の増大に対応した安定水源の確保は重要な課題である。

このため、河川流域の治水対策と併せ、生活用水等の安定化を図るため、地域の文化、自然環境に配慮しつつ多目的ダム建設を推進する。

## ウ．砂防

本県の人口は平成14年6月1日現在の推計で133万人となっており、その内中南部地域に居住する人口は約107万人で全体の約81%をしめている。県土が狭いうえに、平地部では駐留軍用地が多大な面積を占有していることから、地形条件の悪い丘陵地や斜面近辺にまで、住宅や老人ホーム等の各種施設の立地が進行しており、そのため、大雨による斜面崩壊や地すべり等の土砂災害が頻発している。

このような災害を防止し、安全な生活環境を守るため、砂防施設、地すべり防止施設及び急斜地崩壊防止施設の整備が必要である。

本県の砂防整備水準は、平成13年度末現在において、砂防16.7%、地すべり17.0%、急傾斜地19.4%程度と低い水準となっており、引き続き整備が必要である。

また、新たな宅地開発が進み、それに伴って土砂災害の発生する恐れがある危険な個所も年々増加し続けていることから、危険個所拡大の抑制と、災害から人命や財産を守るため、危険性のある区域を明らかにし、その中で警戒避難体制の整備や危険個所への新規住宅の立地抑制等が求められている。

このため、台風や集中豪雨による土砂災害から住民の生命財産を保全する、砂防施設、地すべり防止施設及び急傾斜地崩壊防止施設の整備を推進する。

また、土砂災害危険個所の基礎調査を実施し、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を指定して、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等を推進する。

## エ．海岸

沖縄県は、県土面積が小さく、海岸背後に住宅や公共施設が集中している。

そのため、台風等による高潮、波浪などで沿岸部はたびたび大きな被害をうけており、海岸整備は地域の安全な生活を支える上で重要な施策となっている。

昭和48年当時の海岸の整備済延長は55.7km、整備率（海岸保全区域延長に対する有施設延長の割合）は48.9%にとどまっていたが、海岸整備事業の推進により、平成13年現在では整備済延長117.9km、整備率54.5%まで整備が進んだ。

しかし、全国の整備率71.9%に対し、本県の整備率は54.5%であり全国水準を下回っていることから、引き続き整備が必要である。

一方、沖縄県の海岸は「コバルトブルーの海と白い砂浜」と表現されるように優れた自然景観を有しているとともに、我が国唯一の亜熱帯の海岸として貴重な動植物の生息・生育の場ともなっている。近年は環境に対する県民意識の高まりから、防護のみならず、自然の生態系や海岸環境に配慮した整備を行うことが求められている。

また、県民にとって海岸は、古来より祭祀や行事、憩いの場であり、各地域住民の海岸利用に配慮した整備が必要である。さらに、観光を主要産業とする本県においては、美しい海岸は観光資源となっていることから、観光産業を推進する上で観光客のニーズに対応した海岸の整備を行うことが重要である。

このため、防護の必要な海岸において所用の安全を適切に確保し、あわせて海岸

が有している様々な機能を生かすため、護岸のみでなく突堤や砂浜、人工リーフ等を組み合わせた面的防護方式により、環境と利用面に配慮した海岸の整備を行う。特に、砂浜は防災上の機能に加え、美しい海岸景観の構成要素となるとともに、海水の浄化の場としても重要な役割を果たしており、多様な生物の生息・生育の場ともなっていることから、その保全と回復を主体とした整備を積極的に推進する。

### 3 持続的発展を支える基盤づくり

#### (1) 交通体系の整備

近年の沖縄を取り巻く国際社会は、東アジア諸国の急速な経済成長、APEC諸国の貿易自由化、EU統合など国境を越えた人・物・情報の交流が活発化し、ますますグローバル化しており、沖縄の交通を取り巻く環境も大きく変化している状況にある。このような大競争・大交流時代の到来といった時代の潮流に対応し、21世紀の「自立する新生沖縄の構築」を目指した経済振興・産業振興を図っていくためには、国内はもとより海外との連携も視野に入れた、「総合交通ネットワーク」を構築していくことが求められている。

また、本県が「太平洋・平和の交流拠点（パシフィッククロスロード）」として、国際貢献という大きな使命を果たしていくためには、社会インフラ整備においても将来ビジョンを明確に示すことが大切であり、その基盤となる「陸・海・空」の総合的・体系的整備を進めるとともに、国際交流拠点施設などの開発と合わせた効率的・重点的かつ戦略的整備を基本とした「総合交通体系」の構築が重要である。

なお、「総合交通体系」の構築にあたっては、交通関係の社会インフラ整備の将来ビジョンを示した総合計画である「沖縄県総合交通体系基本計画」（平成14年3月改訂）に基づき、国際性、拠点性を育む交通体系、新たな活力と地域の魅力を支える交通体系、そして環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立を図っていくことが重要である。

交通関係の社会基盤整備の現状は、3次にわたる沖縄振興開発計画に基づき、各施設において着実な成果が見られ、基本的な基盤施設整備はほぼ達成されつつあるものの、産業振興の遅れによる厳しい雇用情勢や財政依存度の高い経済構造、広大な米軍基地の存在等、今なお解決すべき政策的課題が残されている。このような課題を克服し経済的に自立した社会を構築するため、交通関係の社会インフラの整備においても効率的・重点的かつ戦略的に整備がなされなければならないが、以下に示す多くの課題を抱えている。

- ・パシフィッククロスロードにふさわしい24時間運用の国際空港の整備
- ・東アジアにおける国際中継港にふさわしい総合的な物流ターミナルの整備
- ・国際的な空港、港湾機能の拠点性向上を図るアクセス交通体系の充実
- ・均衡ある県土構造の発展と県民生活の向上を図る航空ネットワークの充実
- ・観光、リゾート産業や新たな産業活動の持続的発展を支援する港湾施設等の整

備

- ・特色ある圏域形成を支援する質の高い交通ネットワークの整備
- ・都市の活力を支えつつ、快適な生活を育む総合的な交通システムの整備
- ・地域の特性を生かし、環境負荷が少なく安全で魅力ある交通環境の整備
- ・離島地域としてのライフライン確保に向けた生活航路、港湾等の整備充実

このため、沖縄県総合交通体系推進委員会のもと国際交通ネットワーク形成推進協議会などの新たな推進組織づくりを行い、計画の推進を図る。

## ア 空 港

島しょ性という地理的特性をもつ本県では、航空は、旅客や貨物の輸送には、欠くことのできない手段となっており、空港は輸送の円滑化を支える重要な社会資本である。

本県の空港は、昭和47年の復帰に伴い、我が国の航空法の適用を受けるとともに那覇空港が国の管理する第二種空港となり、その他の離島空港は沖縄県が管理する第三種空港となった。

現在、国の管理する那覇空港の他、県の管理する12空港が設置され、県民及び観光客等の足として地域の活性化並びに本県経済の発展にも重要な役割を果たしている。

しかしながら、年々増加する航空輸送需要に対応するため、航空機材の大型化の必要性から、現空港の滑走路延長や新空港の建設など新たな課題が生じている。

### 1) 那覇空港

那覇空港は県内路線網の拠点空港であるとともに、国内外を結ぶ本県の玄関口でもあり、極めて重要な社会基盤となっている。

本県の地域特性や地理的優位性を活かして、アジア太平洋地域における国際的な観光リゾートや国際交流拠点の形成を推進するためには、那覇空港の戦略的な活用、整備が必要である。

このため、那覇空港の国際航空ネットワークを拡充し、新たに国際航空物流拠点の形成を推進するとともに、国際水準の空港整備を促進し、パシフィック・クロスロードにふさわしい24時間運用の国際ハブ空港の実現を目指す。

那覇空港は、昭和47年5月、国の設置管理する第二種空港に指定され、これまで、滑走路の嵩上げ、高速脱出誘導路の設置、滑走路延長などが実施された。

平成13年度における旅客数は、1,113万人、離着陸回数は、11万4千回となっており、将来、航空需要が年々増加した場合に旅客の利便性の低下や、万一の航空機事故等により滑走路が閉鎖された場合、離島の急患搬送手段や生活路線の確保、観光をはじめとする基幹産業の振興、将来の国際航空物流拠点の形成などに大きな影響が懸念される。

このため、滑走路の複数化が必要であり、滑走路増設に向けた取組を図る。

また、那覇空港のターミナルビルについては、旧国内線旅客ターミナルビルが狭隘であった上に、第1ビルと第2ビルに分散立地し、旅客の利便性に課題があった。

このため、同施設の狭隘化の解消や旅客の利便性の向上を図るため、新国内線旅客ターミナルビルが平成11年5月に供用開始され、県民や観光客など旅客の利便性の向上に寄与している。

一方、国際線旅客ターミナルビルについても、施設が狭隘であること、PBB施設（旅客搭乗橋）が不備であること等による利便性・安全性の低さ、国内線旅客ターミナルビルとの連絡性の不備など多くの課題を抱えている。

また、貨物ターミナルビルは、各施設が分散立地し狭隘であること、作業導線の輻輳等による安全性の低さ、一般利用客へのサービス水準が低いことなど多くの課題を抱えている。

このため、国際線旅客ターミナルビル及び貨物ターミナルビルの早期整備に向けた取組を図る。

## 2) 石垣空港

石垣空港は、八重山諸島の行政、経済、交通の中心である石垣島に位置し、昭和48年に第三種空港の指定を受け、昭和50年にYS-11型機対象の第三種空港として供用開始された。現在では那覇、宮古、与那国、多良間、波照間の県内路線に加え、平成5年度に東京、平成6年度に大阪等の本土直行路線が開設されている。

また、全国の第三種空港の中で、平成12年度の離着陸回数は第1位、乗降客数及び貨物取扱量は第2位と、非常に利用度の高い空港となっている。

これらの旺盛な航空輸送需要に対応するため、現在暫定的なジェット化空港としてB-737型機などが就航しているが、乗客数の調整や貨物の重量が制限され、また、貨物のコンテナ輸送ができない等、観光や農水産業の振興に支障が出ている。

石垣空港の乗降客数及び貨物取扱量は、平成12年度ではそれぞれ約141万人及び約9千6百トンであるが、将来の需要予測によると、平成23年度では約175万人及び約1万1千トン、平成33年度には、約230万人及び約1万3千4百

トンと推計されている。

現在の課題と将来の航空輸送需要に対応するためには、滑走路を2,000メートルに延長し、中型ジェット機の導入による効率的な輸送を確保する必要がある。しかし、現空港の滑走路延長などの整備については、現空港周辺の航空機騒音などの課題があることから困難である。

このため、運航上の安全性の向上や航空機騒音問題の解消並びに八重山圏域の観光産業や農水産業の振興を図るため、現空港に替えてカラ岳陸上地区に新空港の建設を推進する。

### 3) その他の第三種空港

県内空港における航空需要は年々増加の傾向にある。増大する航空輸送需要に対処するとともに、地域の産業振興を支援し航空ネットワークの安定化を促進するため各空港の整備・拡充を図る。

## イ 港 湾

島しょ県である本県において物流は、海上交通に依存することが大きく、産業振興の基盤として、また国内外との交流拠点として港湾は地域の振興に重要な役割を果たしている。

### 1) 那覇港

那覇港は、古くから本県の貿易・物流拠点として、また、多くの島しょからなる県内各離島との結節点、産業振興及び経済発展の拠点として大きな役割を果たしてきた。

また、北米、欧州を結ぶ長距離基幹航路の我が国におけるゲートウェイとしての機能の強化やアジア地域における物流ネットワークの形成を図る中核港湾としても位置づけられ、これまで整備が図られてきた。

しかし、増大する貨物需要に対し港湾施設整備の遅れや土地利用の制約等から、荷役ヤードが狭隘で旅客及び貨物の移動が輻輳し、利便性が悪く機能的な流通が確保できない状況にあり、機能的で国際競争力のある港湾サービスの提供や物流機能

の向上を図ることが求められている。

那覇港においては、本県の発展に伴う取扱貨物量の増大に対処していくとともに、外・内貿貨物の輸送形態の変化にも対応していくことが望まれること、また、老朽化、陳腐化した港湾施設の再開発により、既存施設の活性化を図り、より安全かつ効率的な施設が必要となったことから、昭和63年に2回目の港湾計画改訂を行い、目標年次を平成12年に改め、さらに、港湾取扱貨物量1,240万トン（内貿1,080万トン、外貿160万トン）として、新港ふ頭地区の拡充、浦添ふ頭地区北側への展開が位置づけられた。

この港湾計画に基づき、これまで臨港道路1号線の泊大橋、波之上橋、新港ふ頭地区の水深13mの国際海上コンテナタ・ミナル、泊ふ頭再開発事業による旅客タ・ミナルビル「とまりん」等が完成し、現在、浦添ふ頭の水深7.5m岸壁、三重城小舟だまり、波之上緑地、臨港道路空港線等の整備を進めている。

しかし、施設整備の遅れもあって各ふ頭地区では、荷さばき施設の不足、貨物のユニットロード（集約輸送）化や船舶の大型化に対しての十分な対応が出来ていないこと及び保管施設の分散立地などによる荷役の非効率が生じている。

今後の那覇港の整備については、継続する課題の解決を進めるとともに、本県経済の自立に向けての基幹インフラとして、「新たな産業としての港湾開発」及び「県民生活・産業経済を支える港湾空間整備」を基本目標に整備していく。

特に、那覇港が沖縄の経済発展を先導する新たな産業空間としての役割を果たすため、中継コンテナ貨物の戦略的な取扱を目指す。

そのため、沖縄の地理的優位性を活かした国際航路ネットワークの拡充、国際競争力を発揮しうる港湾施設及び物流機能の整備・拡充、365日・24時間稼働体制、外貿バースの有効利用等港湾サービスの充実、荷役作業の協業化や一貫輸送システム等による荷役料金等の輸送コストの低減、EDI（電子データ交換）システム等の整備による諸手続の簡素・省力化、臨港道路の整備による港湾関連物資の円滑な輸送の確保等の課題解決に取り組んでいく。

さらに、沖縄と国内外とを結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進するため、旅客船ターミナルの整備を行う。

また、整備を進めるにあたっては、従来の発想を超えた、目的志向型の戦略的・重点的インフラ整備を図るとともに、制度面の大幅なインセンティブの導入等により、国際的にも魅力ある企業立地環境・事業環境を整備し、人・物・情報が行き交う総合的な港湾空間の形成を目指す。

## 2) 中城湾港

中城湾港は、勝連半島から知念半島までの2市4町3村にまたがる広大な海域を有する重要港湾である。

中城湾港の主要なプロジェクト地区は、沖縄経済の自立的発展を支える流通加工港湾としての新港地区、中部東海岸域の活性化を図り観光リゾート振興に資する国際交流リゾート拠点としての泡瀬地区、港湾施設と都市基盤施設を一体的に整備し活力ある潤い豊かな「みなとまち」づくりとしてのマリンタウンプロジェクト西原与那原地区がある。

新港地区については、全埋立面積393ha(ヘクタール)のうち第1次分180haが平成6年に完了し、第2次分147ha、第3次分66haがそれぞれ着工され、工業用地については埋立完了し、現在、道路、上下水道等のインフラを整備中である。

港湾施設は、西埠頭地区の水深5.5mから13.0m岸壁の全7バースが完成供用しており、平成13年における港湾取扱貨物量の実績は約84万トンとなっている。東埠頭地区については、水深7.5mから12.0m岸壁11バースの整備計画のうち、水深7.5m岸壁6バースと水深11.0m岸壁1バースについて整備を進めている。

特に、東埠頭地区は、工業用地122haが特別自由貿易地域として平成11年に指定され、県による賃貸工場の整備も相まって各種企業が進出立地していること、背後圏の企業からも港湾施設利用の要請があることから、これら企業の港湾貨物需要に対応する東埠頭各バースの早期完成を図る必要がある。

今後も、引き続き港湾背後の工業用地と一体的に港湾整備を進め、東西両埠頭地区の取扱貨物の機能分担(西埠頭=砂、飼料等のバラ貨物主体、東埠頭=機械製品、自動車等の雑貨物主体)を行い効率的な港湾運営を目指す。

泡瀬地区については、沖縄市を中心とする東海岸域の活性化を図る国際交流リゾート拠点の形成を目指し、客船埠頭、マリーナ等の港湾施設及び宿泊施設、観光商業施設等の整備を計画している。また、当該地区の埋立(面積186ha)については、特別自由貿易地域に指定された新港地区の航路・泊地の整備に伴い発生する浚渫土砂を活用して土地造成を行うこととしており、開発と環境保全との調和を図り事業を推進する。

マリンタウンプロジェクト西原与那原地区については、都市基盤整備の後れや地域活性化のためのプロジェクトの欠落等から活力の低下をきたしている南部東海岸域の活力を取り戻し、アメニティ豊かな「みなとまち」づくりを推進する事業として、土地造成とともにヨット・漁船等を収容する港湾施設の整備を進めており、埋立面積142haで平成8年に事業着手し、平成10年度より用地処分を開始してい

る。

今後も、中城湾港については、東海岸地域を活性化し県土の均衡ある発展に資するべく、産業振興、観光促進、県民生活の向上等本県の振興発展を支える地域としての基盤を整えるため、各地区の整備目的を踏まえ地域のニーズに適切に対応しつつ計画的に整備を推進していく。

### 3) その他の港湾

本県の港湾整備は、地域の生活・産業を支える拠点として、これまで海上交通の安全性、安定性の向上を主目標として整備を進めてきた。

しかし、近年の社会情勢の進展に伴い、港湾整備に対する県民の要請はより高度で多様なものとなっている。このため、海上交通の安全性、安定性はもとより、輸送需要の増大、輸送形態の変化、海洋性レクリエーション活動の進展、ウォーターフロント空間の形成、耐震・防災対策の強化等に適切に対応するとともに、物流、産業及び生活に係る諸機能が調和した質の高い港湾の整備を引き続き推進する必要がある。

港湾施設については、今後とも本県の物流拠点、交流拠点、産業振興の重要な役割を担うことから、海上交通の安全性・安定性はもとより、輸送需要の増大、輸送形態の変化、海洋レクリエーション活動の進展、ウォーターフロント空間の形成、耐震・防災機能の強化、バリアフリー化等に適切に対応するとともに、物流、産業及び生活に係る諸機能が調和した質の高い港湾の整備を引き続き推進する。

平良港、石垣港については、船舶の大型化及び輸送需要の増加に対応し、それぞれの圏域の拠点としての機能を高める整備を促進する。また、内外の大型クルーズ船の就航に対応した施設の整備を促進する。

## ウ 陸上交通

陸上交通を専ら道路交通に依存している本県において、道路は、自立的発展を促し、県民の豊かな暮らしを支える上で極めて重要な社会基盤施設となっている。

本県の道路整備は、復帰当時の、実延長約4,224kmに対し、改良率は約29%、舗装率は約11%であり、県民一人当たり換算した改良済の道路実延長はわずか1.2m/人に過ぎないという状況であった。

復帰後30年にわたる着実な整備により、平成12年には、道路実延長約7,553km、改良率は約64%、舗装率は約45%であり、1人当たりの改良済延長では復帰時の約3倍となる約3.7m/人の整備水準となっている。

また、県土の骨格を担う高規格幹線道路についても、昭和62年に沖縄自動車道が名護市許田から那覇間において開通するなど、県内移動における利便性向上や経済・産業活動の発展に大きく寄与してきた。

しかし、沖縄自動車道から那覇空港へのアクセス道路として計画された総延長約20kmの那覇空港自動車道は、西原ジャンクションから南風原南インターチェンジまでの約5kmが開通した段階であり、那覇空港への連結部分である豊見城東道路が整備中、小禄道路が未整備であるなど、本島の各圏域拠点都市から那覇空港への広域的な道路交通ネットワークの確立は未だ達成されていない。

また、各圏域における幹線道路網や生活道路となる一般道路の整備は、道路の実延長に対する改良率では全国水準を上回っているものの、人口や自動車台数あたりの道路延長は全国水準の60%程度と低く、依然として道路整備水準は低い状況にある。

一方、県内の交通需要は、都市化の進展や余暇時間の拡大などにより広域化の傾向にあり、特に通勤・通学による那覇市への市外からの交通量の増加が著しく、自動車利用率は昭和55年の約39%から平成2年には約52%まで大幅に増加している。

このような交通需要の広域化やモータリゼーションの進展は、慢性的な交通渋滞の発生や定時性の欠如などによる路線バス利用の減少など、道路交通のサービス水準の低下の要因となっている。

これらの道路交通問題は、特に中南部都市圏で顕著であり那覇市内におけるピーク時の走行速度は昭和60年の約20km/hから近年は約13km/hまで大幅に低下しており、国内の他主要都市と比較しても交通渋滞の著しい地域となっている。

平成9年度道路交通センサスの結果をもとにした国土交通省の試算によると、本県において渋滞により失われた総時間は約7,100万時間/年、金額に換算すると県全体で1,606億円/年で、道路延長1km当たりの年間損失額は2,206万円になり、東京、大阪に次いで3番目に大きいという深刻な状況である。このように、交通渋滞は県内の社会・経済活動に大きな支障となっており、早急に解決すべき社会的課題である。

このような陸上交通の課題に対応するため、広域交通拠点（那覇空港、那覇港）と各圏域拠点都市のネットワーク化を図る高規格幹線道路の那覇空港自動車道、地域高規格道路沖縄西海岸道路、名護東道路等の整備やこれらと一体的に機能する国

道507号、沖縄環状線等の整備など、体系的な幹線道路網を構築することはもとより、航空・海上交通の交通基盤、平成15年度開業予定の沖縄都市モノレールの利用促進など交通サービスのハード・ソフト施策が一体となった総合的な交通体系を構築する。

また、地域における開発計画の支援や文化・観光施設との連携を図るなど地域住民の利便性を向上させる道路整備を推進する。

さらに、離島を多く抱える本県にとっては、離島・過疎地域における過疎化、高齢化による活力の低下が大きな問題となっている。

このため、定住条件の一層の改善を図り、誇りの持てる自立的な地域づくりを支援する観点から、生活基盤の充実を図るため地域特性に配慮した道路整備を推進する。

交通環境においても、安らぎと潤いのある生活空間の中で県民が安全で安心して暮らせる環境づくりに取り組むことが求められており、高齢社会の到来やノーマライゼーションの観点から、快適で潤いのある暮らしの実現を図るためにも、歩行者を重視した道路交通環境の充実を図り、だれもが安心して通行できる道路空間の整備などバリアフリー化の推進、交通安全施設の整備・充実を図る。

また、既存道路ストックの適切な維持・補修・リニューアルに努め、環境との調和、情報化社会への対応など時代の潮流に適応した道路の有効活用を図る。

## エ 地域ITS

21世紀の「自立する新生沖縄の構築」を目指した経済振興・産業振興を図っていくためには、国内はもとより海外との連携も視野に入れた、「総合交通ネットワーク」の構築のひとつとして地域ITSの整備を推進していくことが求められている。

具体的な地域ITSのシステムメニューとしては、地域交通情報システム、リアルタイム渋滞情報システム、GPSを活用したロケーションシステム、乗り継ぎ情報システム、動的経路誘導システム、公共車両優先システム、観光交通情報システム等の整備、交通結節機能を有し交通・観光情報等を提供する場の総合交通モビリティセンターの設置などがある。これらはシステムとしては既に確立しているものの、全国的にも試験的に実施されたものがほとんどで、本格的な導入には至っていない。

また、自然資源等を活かしながら、地域の魅力と安全・快適な交通環境を確保するとともに、過度に自動車交通に依存しないよう環境に配慮した交通システムの形

成やソフト面からの交通施策の推進など、総合的な交通システムを整備することが課題となっている。

地域ITS事業を進めるに当たっては、沖縄県総合交通体系推進委員会のもと沖縄交通IT施策推進協議会を組織し、具体的な取組等について検討する。

## (2) 安定した水資源の確保

四方を海に囲まれた島しょ県である本県にとって、水資源の安定確保は重要かつ深刻な課題である。

しかしながら、本県の年間降水量は全国平均より多いものの、季節的、経年的変動が大きい気象条件と、水源となるべき河川が流域の狭小な2級河川であることや、一人当たりの年間降水量が全国平均の半分以下であることから、全国的に見て水源確保の困難な地域となっている。

一方、県内人口や観光客の増加、産業経済の発展等により水の需要は今後も増加が予想されるところである。このような水需要の動向を踏まえた県民生活の安定や県内産業の推進等のためには、長期的展望に立った水需給バランスの確保が必要である。そのため、今後とも引き続きダム建設等の水源開発は本県の重要な課題となっている。

本県の水資源開発は、3次にわたる沖縄振興開発計画に基づき、本土との格差を是正し、自立的発展の基礎条件を整備して平和で豊かな沖縄県を実現するための主要施策の一つとして位置づけ、積極的に推進してきた。

その結果、平成13年現在、国管理多目的ダム(6ダム)、県管理多目的ダム(2ダム)及び県企業局管理ダム(2ダム)が整備され、ダムの有効貯水容量は9,380.6万 $\text{m}^3$ と復帰当時(421万 $\text{m}^3$ )の約2.2倍となった。また、平成9年度には県企業局の海水淡水化施設が完成し、1日当たり40,000 $\text{m}^3$ の水道水の供給が可能となった。

県内人口や観光客等の流動人口の増加が予測されている本県において、水需給バランスの安定化に対応するためには、今後とも雨水、下水処理水の有効利用とあわせて、ダム等の水資源開発のための社会資本の整備が必要である。

水に関わる社会資本の整備にあたっては、沖縄振興計画における、本県の持続的発展を支える基盤づくりの一環として、生活用水、工業用水等の需要の動向を踏まえ、安定した水資源の開発及びその有効利用を進める。

## 第3章 施策・事業の展開

### 1 産業振興を支援する社会資本整備

#### (1) 質の高い観光・リゾート地の形成

##### ア. 空 港

増大する航空輸送需要に対処するとともに、航空ネットワークの安定化を促進するため各空港の整備・拡充を推進し、観光をはじめとする地域の産業振興と離島交通の利便性の向上を図る。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
那覇空港滑走路の増設	本	1	空港整備長期計 画への位置付け	
離島空港滑走路長	m (累計)	17,700	18,400	21,000

##### ・ 那覇空港

本県の地理的、歴史的、自然的特性を活かし、アジア・太平洋地域における「人・物」の結節点となる国際交流・協力拠点の形成に向け、その基盤施設にふさわしい国際水準の空港として、那覇空港の施設整備の促進を図る。

#### 1) 滑走路の増設

滑走路増設が国の次期空港整備長期計画へ位置付けられるよう、那覇空港拡張整備促進連盟等の諸団体や地元自治体と連携し、関係機関に対する働きかけを行う。

また、空港整備基本構想の策定等を促進するため、パブリックインボルブメントを通じた滑走路増設の必要性、緊急性等を含めた空港計画や環境問題等についての合意形成を目指し、地元自治体との対策協議機関や部内協議機関等の設置、周辺地域振興策の調査など周辺対策の検討を行い、事業採択に向けた条件整備について、国や地元自治体と連携して取り組む。

## 2) 国際線旅客ターミナル地区の整備

国際線旅客ターミナル地区については、アジア・太平洋地域における国際交流拠点の形成に向け、国際水準の国際線旅客ターミナル地区の整備拡充を図り、観光リゾート産業をはじめ経済、学術、文化及び平和等の多面的な交流を支える「人」の流れの拠点化を目指す。

国際線旅客ターミナルビルの整備に当たっては、将来の国際線旅客の需要にも対応できる施設整備を図る。

当面は、ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けて取り組み、国際線旅客ターミナルビルの早期整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 滑走路の増設（那覇空港）	沖合展開による滑走路増設	空港整備長期計画への位置づけに向けた取組 整備基本計画策定に向けた取組
2) 国際線旅客ターミナル地区整備（那覇空港）	国際線旅客ターミナルの整備	ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組

## ・離島空港

### 1) 新石垣空港

本土各地域からの直接就航による大幅な時間短縮と乗り換えの解消など観光客の利便性の向上を図るとともに、運航の安全性の向上、増大する航空需要への対応、中型ジェット機での大量輸送を可能とするため、2,000m滑走路を有する本格的なジェット化新空港のカラ岳陸上地区への建設に向けた取組を推進する。

今後、早期建設に向け、環境アセスメントの適切な実施及び事業内容などのP I（パブリックインボルブメント）の拡充に努める。

このため、建設促進に向けたコンセンサスを図るため、リーフレットの作成や新

石垣空港建設対策室のホームページを開設し、インターネットで広く全国民に情報を開示し意見を聞くなど建設促進の環境づくりを進めているところであり、平成16年度の事業採択に向けて、基本計画、基本設計の策定等を行っていく。

## 2) 新多良間空港

就航機材の大型化に対応し、平成11年度に1,500mを有する新空港建設の事業に着手しており、平成15年度供用開始に向けて整備を進める。

## 3) 与那国空港

航空機の離着陸の安全性の一層の確保と就航率を高めるとともに、搭載制限等を撤廃し、旅客・貨物の安定的な輸送を図るため、滑走路を現在の1,500mから2,000mに延長する。平成18年度供用開始を目指す。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 新石垣空港	新空港の建設	平成16年度事業採択に向けた基本計画、基本設計の策定
2) 新多良間空港	新空港の建設	平成15年度の供用開始予定
3) 与那国空港	滑走路の延長	滑走路(1,500 2,000m) 埋立て造成、護岸、照明施設整備

## イ. 港 湾

国外からの観光客の受け入れ体制の充実を図るため、大型観光クルーズ船に対応した旅客船バース等の整備を推進する。

また、海洋性レクリエーション需要に対応したマリーナの整備等、港湾施設と一体となった国際観光リゾート地の形成を目指し施策を推進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
クルーズ船寄港回数	回 / 年	6 7	9 0	2 0 0
マリーナ利用船舶数	隻 ( 累 計 )	3 2 7	6 7 9	1 , 1 5 7
海洋レクリエーション拠点港整備率	%	7 3 . 9	8 4 . 6	9 9 . 6

(国直轄分は除く)

### 1) 国際クルーズ船に対応した旅客船ターミナルの整備

沖縄と国内外を結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進し、海路における入域観光客数の増加や新たな沖縄観光の魅力向上を図るため、那覇港等における旅客船ターミナル等の整備を推進する。

また、中城湾港泡瀬地区における旅客船ターミナル等の整備に向けた取組を推進する。

### 2) 海洋性レクリエーション拠点港の整備

近接する沖縄コンベンションセンターやトロピカルビーチ等と連携したマリントウンを形成し、宜野湾西海岸における都市型リゾートの一層の魅力向上を図るため、宜野湾港において、海洋性レクリエーション需要に対応したマリーナの拡張整備及び緑地等の親水空間整備を推進し、平成17年度の完成を目指す。

沖縄本島中部圏東海岸地域の活性化を図るため、静穏な海域特性を有する中城湾港泡瀬地区において、旅客船ターミナル、人工海浜、マリーナ等を整備し、国際交流リゾート拠点、海洋性レクリエーション活動拠点等の形成を目指すマリンシティ

泡瀬の整備を推進する。

東海岸の海上交通や陸上交通の結節点であり、拠点都市として栄えた地域である中城湾港西原与那原地区に再び活力を取り戻し海辺のアメニティ豊かなまちを形成するため、人工海浜、海浜緑地等の整備を推進し、マリーナについては平成18年度の完成を目指す。

宮古地区を代表するマリンリゾート拠点を形成するため、平良港トゥリバー地区において、マリーナ、海浜緑地、人工海浜等市民や観光客のマリンレジャー等のニーズに資する施設整備を推進し、平成15年度のマリーナの暫定供用及び人工海浜の一部供用を目指す。

八重山圏域の観光拠点港として、石垣市内や周辺離島における観光地とのネットワークの形成を図るため、石垣港登野城地区において、離島旅客ターミナルの整備を推進し、平成15年度の完成を目指す。また、市民や観光客の身近な水辺空間として、石垣港新港地区において人工海浜等の整備を行い、海洋性レクリエーション機能の導入を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 国際クルーズ船に対応した旅客船ターミナルの整備	国際クルーズ客船対応バース等の整備。	那覇港
2) 海洋性レクリエーション拠点港の形成	マリーナ整備  人工海浜、海浜緑地等の整備	宜野湾港マリーナ 中城湾港泡瀬地区 中城湾港西原与那原地区 平良港トゥリバー地区  宜野湾港 中城湾港泡瀬地区 中城湾港西原与那原地区 平良港トゥリバー地区 石垣港新港地区

## ウ．陸上交通

陸上交通における観光客等の移動の利便性向上を図るとともに、魅力ある観光・リゾート地の形成を促進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
県管理国道・県道の改良 延長	Km	1 , 0 0 8 ( H12 )	1 , 0 4 6	1 , 1 1 0
自転車道整備延長	Km	1 4	1 7	3 3 . 5
モノレール利用客数	人 / 日	0	3 7 , 0 0 0	4 4 , 0 0 0

自転車道整備延長は県管理大規模自転車道（玉城から那覇）の整備延長

### 1 ) 那覇空港及び那覇港へのアクセス向上

那覇空港や那覇港へのアクセス向上を図り、観光客の円滑な移動を実現する。

### 2 ) 道路の緑化、植栽管理

多様なニーズに対応した魅力ある観光・リゾート地を形成するため、沖縄らしい魅力ある道路景観の形成や適切な植栽管理等、交通基盤施設の整備を推進する。

### 3 ) 多様な移動手段の確保

多様な移動手段の確保と、レクリエーション活動の充実を促進するため沖縄都市モノレール及び自転車道の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 那覇空港及び那覇港へのアクセス向上	那覇空港自動車道整備 沖縄西海岸道路整備  臨港道路整備 主要幹線道路整備	豊見城東道路 那覇西道路、糸満道路、 豊見城道路  空港線、浦添線 国道 5 0 7 号

2) <b>道路の緑化、植栽管理</b>	植樹柵の設置、花木植栽、 主要施設入り口等へのラン ドマーク植栽等	国道390号(平良市、 石垣市)、県道那覇北中城 線、県道奥武山米須線
3) <b>多様な移動手段の確保</b>	沖縄都市モノレールの整 備  大規模自転車道の整備	駅舎 15 か所  玉城那覇自転車道線

## (2) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援

### ア．産業基盤施設の整備

那覇港については、トランシップ貨物取扱を実現するため、新港地区において岸壁第2バースの整備ならびに、第1バースを含めて新たな荷役機械を複数整備する。

また中城湾港新港地区については、産業構造の改善並びに県土の均衡ある発展に資するための工業用地の整備等、流通機能、生産機能を合わせ持つ流通加工港湾として整備を推進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
那覇港新港地区ガントリークレーン整備数	基 ( 累 計 )	1	4	6
中城湾港新港地区整備率	%	8 5 . 9	9 4 . 9	1 0 0

( 国直轄分は除く )

#### 1) 那覇港国際海上コンテナターミナルの整備

新港地区で現在整備中の水深13m岸壁第2バースの平成16年度完成を指すとともに、第1バースを含めて、新たな荷役機械を複数整備する。

#### 2) 中城湾港新港地区の整備

- ・ 沖縄本島を背後圏とする流通拠点として、那覇港と適正な機能分担を図りつつ、公共ふ頭の整備を推進する。
- ・ 港湾と背後地域との円滑な連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港道路、橋梁等の臨港交通施設の整備を推進し平成18年度の完成を目指す。
- ・ 県内各地域への物流の効率化を図るため、沖縄環状線、具志川沖縄線等道路網の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 那覇港国際海上コンテナターミナルの整備	港湾施設の整備	岸壁（ - 13 m ）の整備 ガントリークレーンの整備
2) 中城湾港新港地区の整備	公共ふ頭の整備 臨港交通施設の整備 関連道路等の整備	東ふ頭岸壁の整備 臨港交通施設（道路、橋梁）の整備 沖縄環状線、具志川沖縄線

## イ．工業用水道の整備

産業振興を支える基盤整備の一環として工業用水道の整備を推進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 （現状値）	平成 1 6 年 （ 3 年後 ）	平成 2 3 年 （ 1 0 年後 ）
工業用水道整備進捗率 （久志～屋部配水管布設）	%	5 9 . 0	7 9 . 0	1 0 0

### 1) 工業用水道の整備

北部地域の産業の活性化を図るため、名護市西海岸地区への配水管布設工事を実施しており、平成 1 3 年度時点での進捗率は 5 9 . 0 % で、平成 1 9 年度の供用開始を目指して整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 工業用水道の整備	名護市西海岸地区への配水管布設	久志～屋部配水管布設 布設延長 17.8 k m

### (3) 地域を支える産業の活性化

#### ア 建設業

建設産業全体の構造改善を促進させるとともに、技術と経営に優れた企業が伸びることが出来る透明で競争性の高い市場環境の整備を進め、公共工事に対する県民の信頼の確保と建設業の健全な発展を図る。

指標名	単位	H13年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
I S O 認証取得企業数	社 (累計)	81	190	370

#### 1) 不良不適格業者の排除対策

談合・贈収賄等の不正行為防止、暴力団排除の徹底、ダンピング受注の排除、一括下請けの全面禁止など施工体制の適正化に努める。

#### 2) 建設生産システムの合理化の推進

技術と経営に優れた建設業者の健全な発展を図るため、施工管理体制の強化、労働生産性の向上に努め、技術者育成を推進する。

#### 3) I T (情報技術) 化の推進

毎年度の工事発注の見通しについての公表及び入札参加の資格、入札・落札者及び入札・落札金額などの情報公開に努め、透明で競争性の高い効率的な公共事業の執行、行政コストの縮減、新たな企業経営の展開促進を図るため、C A L S / E C の導入計画を進める。

#### 4) I S O の認証取得促進

土木建築等施工品質保証に関する I S O 9 0 0 0 シリーズ、環境マネジメントに関する I S O 1 4 0 0 0 シリーズなどの I S O の認証取得促進を図る。

## 5) 建設業労働災害の防止

建設業における安全衛生管理体制の強化、建設現場での安全指導やパトロールなどによる災害防止の徹底を図ると同時に関係機関との連携の下、安全衛生教育及び技術者・技能者安全講習の推進を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 不良不適格業者の排除対策	暴力団の排除及び一括下請けの禁止等による施工体制の適正化を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防犯対策事業の推進</li> <li>・ 営業所調査及び現場立ち入り点検の充実</li> <li>・ 施行体制台帳の提出及び施工体系図の掲載の徹底</li> </ul>
2) 建設生産システムの合理化の推進	施工管理体制の強化及び技術者の育成を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設工事標準下請け契約約款に準拠した契約の徹底指導、</li> <li>・ 優良技術者表彰の実施</li> </ul>
3) IT（情報技術）化の推進	CALS / ECの導入計画策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入札参加申請システム開発公共事業支援統合情報システム整備、</li> <li>・ 沖縄県CALS / EC基本計画及びアクションプログラム策定</li> </ul>
4) ISOの認証取得促進	建設工事入札参加企業の等級格付けへの反映	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO 9000 シリーズ</li> <li>ISO 14000 シリーズ</li> </ul>
5) 建設業労働災害の防止	安全衛生に対する技術者・技能者の意識向上  建設業労働災害の軽減	安全衛生教育及び技術者・技能者安全講習の推進や安全パトロールの実施  建設業労働災害防止大会の実施

## イ 運輸交通業（沖縄都市モノレール関連）

公共交通機関の利用を促進するため、モノレールとバスの合理的機能分担を図るバス路線網の再編を実施するとともに、沖縄都市モノレールの需要喚起策を促進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 (現状値)	平成 1 6 年 ( 3 年後 )	平成 2 3 年 ( 1 0 年後 )
公共輸送機関の旅客輸送 分担率(モノレール、バス)	%	(推計値) 8	9 . 3	1 1
モノレール利用客数	人/日	0	3 7 , 0 0 0	4 4 , 0 0 0

### 1) バス路線の再編

モノレールとバスの合理的機能分担を図り、わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

### 2) 需要喚起の促進

沖縄都市モノレールの開業後の健全経営を図るため、実現性が高く利用者の増加につながる需要喚起策を促進する。

- ・開業初年度の日あたり目標（予測）利用者数 約 3 5 , 0 0 0 人
- ・開業 9 年目の日あたり目標（予測）利用者数 約 4 4 , 0 0 0 人

主要施策・事業	内 容	備 考
1)バス路線の再編	モノレールとバスの合理的機能分担を図る	バス路線再編の実施
2)需要喚起の促進	特色ある駅づくりと沿線緑化 利用促進 P R メディアの作成 端末交通手段及び交通情報提供の社会実験	ミニ博物館設置、沿線緑化 携帯ガイドブックの作成 観光ルートマップの作成 高速バスとモノレールを連携させた社会実験

## 2 環境と調和した社会資本の整備

### (1) 生活環境基盤の整備

#### ア 上水道の整備

生活水準の向上と産業の発展、人口・観光客の増加等による水需要の増大に対応するため、水源開発並びに水道施設の整備拡充を引き続き推進する。

指標名	単位	H13年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
多目的ダムの開発水量	m <sup>3</sup> /日	311,300	311,370	440,370

#### 1) 水源開発

羽地ダムは、平成17年度の供用開始を目指して引き続き整備を促進する。

沖縄東部河川総合開発事業は、平成24年度の供用開始を目標に建設促進を図る。

沖縄北西部河川総合開発事業は、平成26年度の完成を目標に建設を促進する。

西系列水源開発事業では、平成20年度完成を目標に平成16年度までに91.4%の進捗を図る。

離島においては、伊平屋村の我喜屋ダムを平成16年度の供用開始を目標に建設を推進するとともに、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムを平成23年度の供用開始を目標に建設を推進する。

#### 2) 水道施設の整備

増大する水需要に対応するため平成21年度供用開始を目標に新石川浄水場の建設を推進するとともに、関連導送水施設の整備を進める。

また、建設後20年以上が経過した、老朽化の著しい久志浄水場及び西原浄水場の改築を推進する。

本島内市町村における水道施設については、安定給水のための配水池整備や区画整理事業及び基地返還跡地等の都市基盤として水道施設整備を計画的に進める。

### 3) 安全でおいしい水の供給

新石川浄水場の供用開始に併せて高度浄水処理施設の整備を検討する。

また、離島においては、硬度低減化、有害化学物質や病原性微生物等の水質問題に対処するため高度浄水処理施設を整備するとともに水質管理体制を強化し、水道水質の向上を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 水源開発	多目的ダムの建設  河川水源開発	羽地ダム、大保ダム、 億首ダム、奥間ダム 我喜屋ダム、儀間ダム タイ原ダム 西系列水源開発事業
2) 水道施設の整備	新浄水場の建設 老朽浄水場の改築 簡易水道等施設整備	石川浄水場 久志浄水場、西原浄水場 事業主体27～34市町村
3) 安全でおいしい水の供給	高度浄水処理施設の整備	石川浄水場、 離島 4市町村

## イ 下水道の整備

快適な生活環境と、豊かな自然環境を保全するため下水道事業を促進するとともに、下水処理水及び下水処理に伴う発生汚泥の有効利用を進め循環型社会の構築を図る。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
下水道人口普及率	%	5 7	6 1	7 1
下水処理水の再利用	m <sup>3</sup> / 日	2 , 2 1 3	5 , 4 6 5	6 , 5 3 0

下水処理水の再利用については、水洗トイレ、散水用水のほか公園への修景用水としての利用を含む。

### 1) 流域下水道の整備

- ・人口の集中・増加が著しい本島中南部地域を流域とする中部流域下水道的那覇処理区においては、汚水量の増加に対応し汚水処理機能の強化に努めるとともに、周辺環境に配慮した場内の環境整備に努める。
- ・中部流域下水道の伊佐浜処理区においては、新たな用地を埋立てにより確保し機能強化を図る。整備に際しては、住宅地側への緩衝緑地帯の設置、上部空間の利用に向けた整備を進める。
- ・中城湾流域下水道の具志川処理区においては、汚水量の増加に対応し汚水処理機能の強化を進めるとともに周辺環境へ配慮し下水道施設内の緑化を図る。
- ・中城湾南部流域下水道西原処理区においては、普及促進に向け幹線の整備を重点的に進める。特に、佐敷町の早期供用に向け佐敷幹線の延伸を進める。

### 2) 公共下水道の整備

沖縄県における下水道の人口普及率は全国の人口普及率に比べ下回っている。市街地の排水路においては、依然として生活雑排水の流入が見られ健全な水環境の形成までには至っていないことから以下の施策を推進する。

・流域関連公共下水道、単独公共下水道については、今後とも市街地の進展に合わせて効率的な整備を進めるとともに普及促進を図る。

・優れた自然環境の保全等を図る特定環境保全公共下水道については、人口普及率及び水洗化率とも低く整備と併せて普及促進を図る。また、事業に着手していない地域については早期に事業化が図られるよう支援を行う。

・雨水対策については、浸水被害の頻発している那覇市、沖縄市、具志川市等において下水道事業と河川事業の連携をより一層強化し、浸水被害の解消に努める。

### 3) 下水処理水の有効利用

下水道資源の有効利用については、下水処理水を新たな水資源として水洗トイレ用水、散水用水などの生活雑用水のほか公園等の修景用水への有効利用を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 流域下水道の整備	<p>那覇処理区の整備</p> <p>伊佐浜処理区の整備</p> <p>具志川処理区の整備</p> <p>西原処理区の整備</p>	<p>汚水処理機能強化、環境整備</p> <p>埋立て用地、管渠、ポンプ場、緩衝緑地帯の整備</p> <p>汚水処理機能強化、緑化の推進</p> <p>汚水処理幹線の整備</p>
2) 公共下水道の整備	<p>流域関連、単独下水道の整備</p> <p>特定環境保全公共下水道の整備</p> <p>雨水対策</p>	<p>那覇市ほか 23市町村</p> <p>座間味村ほか 6市町村</p> <p>那覇市ほか 20市町村</p>
3) 下水処理水の有効利用	下水処理水を水洗トイレ用水や散水用水等へ供給する	<p>下水処理水供給量</p> <p>5,465 (m<sup>3</sup>/日)</p>

## ウ 公園・緑地の整備

県民一人一人が日常の生活を通して豊かな緑が感じられる「都市の中に緑を確保する」から「緑の中に都市が存在する」方向に基本コンセプトの転換を図り、一人当たりの公園整備面積として14.0㎡/人を10年後の本県の努力目標として位置づけ整備を推進する。

指 標 名	単 位	H13年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
一人当たり 公園整備面積	㎡/人	7.3	9.6	14.0

### 1) 広域レクリエーション活動や個性と活力のある都市づくりへの対応

本県の都市公園の多くは、地域特性を生かし戦跡、歴史及び自然をコンセプトにしており、中核的な観光施設として地域活性化に大きく貢献していることから、より一層の魅力向上のための整備を推進する。

同時に、地域特性を活かしたテーマ公園や緑とにぎわいのまちなか公園などの地域活性化に資する都市公園の整備推進に努める。

### 2) 安全で安心できる都市づくりへの対応

災害時の広域防災拠点や広域・一時避難地などの防災機能としての都市公園の役割がより重要となっており、地域防災計画と連携した防災公園の整備を推進する。また、都市公園内での安全の確保は最も優先すべき事項であり、人々が安心して憩えるように事故防止及び犯罪防止の観点から、園路・広場等においては外灯などの保安施設の充実を図る。

### 3) 長寿・健康福祉社会への対応

人々が安らぎと潤いのある生活を送るためには、健康福祉に寄与する都市公園の整備が重要である。このため、健康・運動施設の整備を推進するとともに、福祉施設等との連携調整を図り、ゆったりトイレの設置や園路等の段差を解消する「いきいきふれあい公園」など、誰もが身近に利用できるように都市公園のバリアフリー化を推進する。

#### 4) 都市環境の保全・改善や自然との共生への対応

都市緑化意識の高揚は、都市に暮らす人々の生活そのものを豊かにすることにつながることから、都市公園の機能として緑と直に触れ、エコロジーを身近で貴重なものと感じ、地域住民の連帯感を醸成するとともに緑化思想の啓発の場としての体験・学習施設などを備えた環境ふれあい公園などの整備を推進する。

また、水と緑のネットワークの形成に努め、都市環境の改善に寄与する都市公園の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 広域レクリエーション活動や個性と活力のある都市づくりへの対応	国営公園の整備 (直轄事業) 県営公園の整備	国営沖縄記念公園(海洋博覧会地区、首里城地区) 名護中央公園、中城公園、 沖縄県総合運動公園、 浦添大公園、首里城公園、 奥武山公園、海軍壕公園、 平和祈念公園、バナナ公園
2) 安全で安心できる都市づくりへの対応	都市部において、災害時の避難場所の確保や、公園の園路、広場等における外灯などの保安施設の充実	奥武山公園、天久公園、 識名公園
3) 長寿・健康福祉社会への対応	健康・運動施設の整備 ゆったりトイレの設置や園路等の段差解消による都市公園のバリアフリー化の推進	沖縄県総合運動公園 浦添カルチャーパーク、 沖縄県総合運動公園
4) 都市環境の保全・改善や自然との共生への対応	体験・学習施設などを備えた環境ふれあい公園の整備	組踊公園、比屋良川公園 城前住吉都市緑地

## エ 住宅の整備

県民のニーズに対応した良質な住宅ストックの形成と良好な住環境の整備を促進し、ゆとりと潤いのある住まいと街づくりを進める。

世帯の形成、住替え、建替え等による住宅需要を充足するため、平成13年度以降の5カ年間に、適切な規模、構造及び性能・設備を備えた73,000戸（公的資金36,500戸、民間資金36,500戸）の住宅建設並びに21,000件の増改築（加齢に伴う身体機能の低下等に対応した改修工事件数を含む）を見込むものとする。

指 標 名	単 位	H13年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
誘導居住水準未達世帯率	%	(推計値) 55.4	50.7	39.7
バリアフリー化達成世帯率	%	(推計値) 27.1	29.8	36.3

### 1) 居住水準の向上

住宅ストックの質の向上を誘導する上で指針となる沖縄県第八期住宅建設五箇年計画で定める誘導居住水準については、平成27年度を目処に概ね2/3の世帯が水準を確保することを目標とする。また、健康で文化的な住生活の基盤として必要不可欠な水準である最低居住水準については、特に都市地域の借家居住世帯に重点を置いて、早期に解消に努めるものとする。

また、誘導居住水準の目標を達成するため、平成27年度を目処に床面積100㎡以上（共同住宅の場合は80㎡以上）の住宅ストックの割合を全住宅ストックの5割、床面積50㎡以上（共同住宅の場合は40㎡）の住宅ストックの割合を全住宅ストックの8割と見込むものとする。

### 2) 住宅性能水準の向上

住宅に求められる基本的性能の指針である沖縄県第八期住宅建設五箇年計画で定める住宅性能水準に基づいて、住宅性能の質の向上に努めるものとする。特に、高齢者への配慮については、平成27年度において、手すりの設置、広い廊下の確保、段差の解消等がなされた住宅のストックの割合を全住宅ストックの2割とするほか、

居住者の個別の事情に応じたバリアフリーリフォームがなされた住宅ストックを別途2割形成するなど、バリアフリー化がなされた住宅を全住宅ストックの4割とすることを目標とする。

### 3) 住環境水準の向上

住宅市街地の基礎的な安全性を確保するため、住宅市街地の密集状況や住宅の延焼危険性等の観点から設定する緊急に改善すべき密集住宅市街地の基準に基づいて、地域の実態把握を促進し、密集住宅市街地の着実な改善に努めるものとする。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 居住水準の向上	狭小な公営住宅の建替え	渡橋名団地、志真志団地、 浜川団地  ほか 16 団地
2) 住宅性能水準の向上	消費者に対する住情報提供  住宅のバリアフリー化の推進	住宅性能評価・表示制度の普及  高齢者向け優良賃貸住宅制度の促進
3) 住環境水準の向上	密集する住宅地区の改良	石川市中央地区、 具志川市安慶名地区

## (2) 都市の総合的整備

今後の都市整備においては、沖縄らしい個性あるまちづくりを目指し、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発を推進する。

このため、住民参加のもと、地域の創意工夫を生かす地区計画を積極的に定め、きめ細かなまちづくりに努めるとともに、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を効果的に実施して、道路、公園、宅地造成等を一体的に整備する。併せて、土地の有効高度利用、ハード・ソフト施策の連携による交通渋滞の緩和、電線類地中化、バリアフリーの推進等による歩行空間の整備など、中心市街地の活性化を図る。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
地区計画導入面積	ha (累計)	1,080 (H12)	1,230	1,540
市街地整備率	%	49.6 (H12)	53.0	60.0
市街地1km <sup>2</sup> 当たり の街路整備延長	km	2.4 (H12)	2.5	2.8

市街地整備率：住み良い生活環境を確保するために必要な市街地人口を70人/haと仮定した場合の、将来推計人口における必要面積に対する、区画整理等の整備済み面積の割合。

### ア．都市計画マスタープランの充実と住民参加

新たに策定する都市計画区域マスタープランにおいては、土地利用、都市交通、公園・緑地、市街地開発等に関する基本方針を地域社会の合意として住民に示し、住民自らが都市の将来像について考える方向に誘導するとともに、住民やまちづくりNPOによる都市計画提案制度が創設されたことから、街づくりへの住民参加の促進と行政手続きの透明化や情報公開及び説明責任の遂行に努める。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)都市計画マスタープランの 充実と住民参加	住民意見を反映した都市 計画区域マスタープランの 策定	都市計画区域 7 箇所

## **イ．市街地の整備（土地区画整理・再開発事業）**

市街地整備目標は、用途地域内の土地区画整理率を、現状の約 9.5%から 10 年後に約 18%への拡大を目指し整備を推進する。

また、地域や街を活性化するため、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地区の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発を推進する。

### **1) 既成市街地への対応**

既成市街地における都市基盤施設の整備改善を行い、防災機能の向上と併せて快適な居住環境の整備を図る。

### **2) 市街地周辺地域への対応**

市街地の周辺において、体系的都市基盤施設の整備改善を行い、スプロール化による劣悪な住環境の形成を防止する。

### **3) 駐留軍用地跡地への対応**

駐留軍用地跡地の早期有効利用を図るため、都市基盤施設の整備を行う。

### **4) 新規市街化区域編入への対応**

市街化区域に新規に編入された区域について、都市基盤整備を行い良好な宅地の供給と市街化の促進を図る。

### **5) 中心市街地の活性化への対応**

既存の中心市街地については、都市環境及び都市防災機能の改善・確保を含め、土地の合理的かつ健全な高度利用を推進し、新たな拠点地域としての活性化により、景気回復・雇用創出を図る。

### **6) 景観形成**

市町村が行う景観形成を推進するための指針や景観条例等の制定を促し地域独自の景観施策の推進を図る。また、景観に配慮した地域づくりを進めている地区で、住民が行う緑化等の活動に対し支援を行い、住民活動を活発化させる。

### **7) 都市再生及び民間開発への支援**

モノレールの駅周辺地区における再開発を促進するとともに、特に旭橋駅周辺の

再開発については、民間の資金やノウハウによる開発が誘導できるよう積極的に協力し、周辺の低未利用地を含め、バスターミナル地区と一体となって、交通結節点及び商業・業務施設、宿泊施設など高度な都市機能を備えた魅力ある地区として再生する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 既成市街地への対応	土地区画整理	真嘉比古島第二地区、 ほか 4 地区
2) 市街地周辺地域への対応	土地区画整理	宇地泊第二地区、 宇茂佐第二地区ほか 8 地区
3) 駐留軍用地跡地への対応	土地区画整理	那覇新都心地区 桑江伊平地区
4) 新規市街化区域編入への対応	土地区画整理	南上原地区、 屋宜原地区ほか 2 地区
5) 中心市街地の活性化への対応	市街地再開発	沖縄市中の町 A 地区 新町・ロータリー地区 (嘉手納町)
6) 景観形成	市町村が行う景観形成を推進するための指針や景観条例等の制定の促進	景観形成を目的とした緑化等の支援
7) 都市再生及び民間開発への支援	モノレールの駅周地区における再開発の促進	モノレール旭橋駅周辺地区

## ウ．都市計画道路の整備

都市部においては、交通渋滞の緩和を図るため、渋滞対策道路の整備を推進する。

また、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用、環境負荷の軽減等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行空間や街並み整備を図る。

市街地1km<sup>2</sup>当たりの道路整備目標は、現状の約2.4km/km<sup>2</sup>から10年後に約2.8km/km<sup>2</sup>への拡大を目指し整備を推進する。

### 1) 都市の骨格の形成・物流効率化に資する主要な放射・環状道路の整備

各拠点都市間を結び、多様な都市機能の相互連携・補完による拠点機能の向上や、那覇空港、那覇港、中城湾港等の物流拠点を結び、物流効率化に資する骨格道路として、放射・環状道路を重点的に整備推進する。

### 2) 都市圏の交通円滑化のための渋滞対策道路の整備

都市内交通の円滑化を図るため、交通渋滞の緩和を図り、渋滞対策道路の整備を推進する。

### 3) 都市の再構築と中心市街地活性化に資する道路の整備

昔ながらの中心商店街において、魅力ある都市空間の形成・再生のため、電線類地中化やバリアフリー化及び沿道と一体となった都市景観の向上を目指し、都市の再構築と中心市街地の活性化に資する道路等の整備を推進する。

### 4) 身近なまちづくりの支援及び歴史的地区環境保全のための道路の整備

首里金城地区の歴史的景観保全地区など、歴史や文化を引き継ぎ、生活に潤いを与える質の高い街路空間を形成し、身近なまちづくりを支援する道路の整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 都市の骨格の形成・物流効率化に資する主要な放射・環状道路の整備	環状道路の整備	真地久茂地線 豊見城中央線 県道24号線バイパス

2)都市圏の交通円滑化のための渋滞対策道路の整備	道路及び交差点の拡幅整備	南風原中央線 新都心牧志線 県道153号線
3)都市の再構築と中心市街地活性化に資する道路の整備	歩道の拡幅、電線類の地中化、ポケットパーク等の整備	国際通り線 市場通り線
4)身近なまちづくりの支援及び歴史的地区環境保全のための道路の整備	歩道の石張り舗装、擁壁面の擬石による修景等	首里金城地区 龍潭線

## エ．都市モノレール等の整備

交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るため、都市モノレールを整備するとともに、交通施設が集中し人が集まり高いポテンシャルを有するターミナル駅等の交通結節点の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)都市モノレール等の整備	沖縄都市モノレールの整備 交通結節点の整備	整備延長 13.1 Km  小祿駅交通広場 ほか 7 か所

### (3) 災害に強い県土づくり

島しょ性や南北に長く東西に短い歪な地形・厳しい気象条件のもと台風や集中豪雨、地震、津波、高潮等による自然災害から県民の生命と財産を守るため、河川・海岸護岸等の各種防災施設の整備を推進し安全で住み良い生活環境を確保する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 (現状値)	平成 1 6 年 ( 3 年後 )	平成 2 3 年 ( 1 0 年後 )
河川整備率	%	5 6	5 9	6 6
ダム整備箇所数	箇 所	0 / 7	2 / 7	6 / 7
砂防整備率	%	1 6 . 7	1 6 . 7	1 9 . 0
地すべり整備率	%	1 7 . 0	2 1 . 6	2 8 . 0
急傾斜地整備率	%	1 9 . 4	2 0 . 2	2 4 . 0
海岸整備率	%	5 4 . 5 (H12)	5 6 . 0	5 9 . 5

#### ア . 河川

流域開発が著しく、氾濫被害の増大する傾向にある都市河川の整備を重点的に推進するとともに、多自然型川づくりを積極的に推進し、地域に親しまれる河川環境の保全に努める。

さらに、洪水等緊急時に市町村や流域住民により早く情報を提供するための情報システムの確立を図る。

##### 1) 都市河川の整備

都市部の河川について、洪水被害の解消を図るため、国場川については平成 1 5 年度までに那覇市と南風原町の行政界である下茂橋までの整備完了を図る。また、比謝川については平成 1 7 年度までに、白川地区直下流部の米軍施設内に係る暫定

掘削を完了するとともに、上流部においても、水辺プラザの整備と国道330号横断ボックスの整備完了を図る。

## 2) 洪水氾濫情報の提供

浸水被害を最小限に食い止めるため、国場川、安里川、安謝川流域内において、光ファイバー、監視カメラ、水位計等を設置する河川情報基盤緊急整備事業を平成16年度までに整備する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)都市河川の整備	河川改修  河川環境整備	国場川、安里川、比謝川  ほか 8 河川 久茂地川
2)洪水氾濫情報の提供	河川情報基盤の整備	国場川、安里川、安謝川

## イ.ダム

ダム建設においては、河川の治水対策と併せ、生活用水等の安定化を図るため、沖縄本島における国直轄の多目的ダム建設事業を推進するとともに、離島においてもダム建設を推進する。

### 1) 多目的ダムの整備

沖縄本島の水資源の安定供給を図るため、国直轄事業として羽地ダム、億首ダム、大保ダム、奥間ダムなどの多目的ダムの建設を推進する。

離島においては、伊平屋村の我喜屋ダムの整備を平成16年度の供用開始を目標に建設を推進するとともに、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムの整備を平成23年度の供用開始を目標に建設を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)多目的ダムの整備	国直轄ダムの整備  県補助ダムの整備	羽地ダム、億首ダム、 大保ダム、奥間ダム 我喜屋ダム、儀間ダム、 タイ原ダム

## ウ．砂防

台風や集中豪雨による土砂災害が頻発していることから、砂防施設、地すべり防止施設及び急傾斜地崩壊防止施設の整備を推進する。

### 1) 砂防施設の整備

砂防事業として宜野湾市の宇地泊川において、護岸工事等の砂防施設を平成17年度までに整備する。地すべり対策事業として西原町津花波地区においてアンカー工等の地すべり防止施設を平成17年度までに整備する。急傾斜地崩壊対策事業として読谷村楚辺地区において待ち受け擁壁等の急傾斜地崩壊防止施設を平成17年度までに整備する。

### 2) 土砂災害抑止対策

平成13年4月の「土砂災害防止法」の施行に鑑み、土砂災害の危険性のある区域における、警戒避難体制の整備や危険箇所への新規住宅等の立地を抑制するため、平成15年度から平成17年度にかけて法律に基づく土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を行う。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 砂防施設の整備	土石流防止対策施設の整備 地すべり防止対策施設の整備 急傾斜地崩壊対策施設の整備	宇治泊川地区等 西原町津花波地区 読谷村楚辺地区等
2) 土砂災害抑止対策	危険箇所への新規住宅等の立地抑制等	南部管内、中部管内の危険区域指定

## エ．海岸

高潮・波浪等による災害から県民の生命・財産を守り、県土の保全を図るため海岸保全施設整備事業を推進するとともに、利用しやすく美しい魅力ある海岸を創出していくため、海岸環境整備事業を推進する。また、これらの整備にあたっては自然環境等に配慮する。

### 1) 海岸保全施設整備事業

海岸区域の安全を確保するため、東江海岸、水釜海岸、金武湾港海岸（屋嘉地区）、中城湾港海岸（中城地区）等において、人工リーフ、突堤、養浜等の建設により、高潮・波浪等からの被害を防止するとともに、地域住民の海岸利用の増進が図れるような整備を進め、それぞれ平成19年、21年、18年、16年までの完成を図る。

### 2) 海岸環境整備事業

宇座海岸については、読谷村の公園整備計画と連携して、残波岬周辺リゾート地区としての魅力を向上させ観光振興に寄与するため、また、金武湾港海岸（具志川地区）については、東海岸沿いの海洋レジャー拠点として、それぞれ突堤、養浜、遊歩道、植栽、利便施設（トイレ、シャワー等）を平成17年度、15年度までに整備し、魅力ある利用しやすい海岸を創出する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)海岸保全施設整備	護岸、人工リーフ、突堤、砂浜等の災害防護施設の整備	東江海岸、水釜海岸、金武湾港海岸（屋嘉地区）中城湾港海岸（中城地区、与那原地区）
2)海岸環境整備	護岸、突堤、砂浜、遊歩道、植栽、利便施設（トイレ、シャワー等）の整備	宇座海岸、金武湾港海岸（具志川地区）

### 3 持続的発展を支える基盤づくり

#### (1) 交通体系の整備

国際空港としての那覇空港の機能拡充、那覇港のハブ機能を有する国際流通港湾としての整備など、国際交通ネットワークの拡充並びに、離島航空・航路の有機的連携を図る。

さらに、沖縄本島における地域連携や都市機能の強化を図るため、軌道系交通システムを含めた新たな自動車・マストラ交通ネットワークを構築していく。

#### ア 空 港

県内空港における航空輸送需要は年々増加の傾向にある。増大する航空輸送需要に対処するとともに、地域の産業振興を支援し航空ネットワークの安定化を促進するため各空港の整備・拡充を図り、離島交通の利便性の向上を図るとともに、観光をはじめ地域の産業振興を支援する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
那覇空港滑走路の増設	本	1	空港整備長期計画への位置付け	
離島空港滑走路長	m ( 累 計 )	1 7 , 7 0 0	1 8 , 4 0 0	2 1 , 0 0 0

#### ・那覇空港

本県の地理的、歴史的、自然的特性を活かし、アジア・太平洋地域における「人・物」の結節点となる国際交流・協力拠点の形成に向け、その基盤施設にふさわしい国際水準の空港として、那覇空港の施設整備の促進を図る。

#### 1) 滑走路の増設

滑走路増設が国の次期空港整備長期計画へ位置付けられるよう、那覇空港拡張整備促進連盟等の諸団体や地元自治体と連携し、関係機関に対する働きかけを行う。

また、空港整備基本構想の策定等を促進するため、パブリックインボルブメント

を通じた滑走路増設の必要性、緊急性等も含めた空港計画や環境問題等についての合意形成を目指し、地元自治体との対策協議機関や部内協議機関等の設置、周辺地域振興策の調査など周辺対策の検討を行い、事業採択に向けた条件整備について、国や地元自治体と連携して取り組む。

## 2) 国際線旅客ターミナル地区の整備

国際線旅客ターミナル地区については、アジア・太平洋地域における国際交流拠点の形成に向け、国際水準の旅客ターミナルビル等の整備拡充を図り、観光リゾート産業をはじめ経済、学術、文化及び平和等の多面的な交流を支える「人」の流れの拠点化を目指す。

国際線旅客ターミナルビルの整備に当たっては、将来の国際線旅客の需要にも対応できる施設整備を図る。

当面は、ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けて取り組み、国際線旅客ターミナルビルの早期整備を図る。

## 3) 貨物ターミナル地区の整備

貨物ターミナル地区については、国際航空物流拠点の形成に向け、国際水準の貨物ターミナルビル等の整備拡充を図り、「物」の流れの拠点化を目指す。

貨物ターミナルビルの整備に当たっては、将来の貨物取扱量の需要にも対応できる施設整備を図る。

当面は、ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けて取り組み、貨物ターミナルビルの早期整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 滑走路の増設（那覇空港）	沖合展開による滑走路増設	空港整備長期計画への位置付けに向けた取組、整備基本計画策定に向けた取組
2) 国際線旅客ターミナル地区の整備（那覇空港）	国際線旅客ターミナルビルの整備	ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組
3) 貨物ターミナル地区の整備（那覇空港）	貨物ターミナルビルの整備	ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組

## ・離島空港

### 1) 新石垣空港

住宅地区に近接する現空港周辺での航空機騒音による住環境の悪化を解消し、運航の安全性の向上、本土各地域からの直接就航による大幅な時間短縮と乗り換えの解消など利便性の向上を図るとともに、増大する航空輸送需要に対応し、中型ジェット機でのコンテナによる物資の大量輸送を可能とするため、2,000m滑走路を有する本格的なジェット化の新空港をカラ岳陸上地区において建設する。

今後、早期建設に向け、環境アセスメントの適切な実施及び事業内容などのP I (パブリックインボルブメント)の拡充に努め、平成16年度の事業採択に向けた取組を図る。

### 2) 新多良間空港

増大する航空輸送需要に対応するため、1,500mの滑走路を有する新空港を整備する。新空港の整備により、航空輸送能力が増加し、離島振興に寄与する。平成15年度供用開始を目指す。

### 3) 与那国空港

航空機の離着陸の安全性の一層の確保と就航率を高めるとともに、搭載制限等を撤廃し、旅客・貨物の安定的な輸送を図るため、滑走路を現在の1,500mから2,000mに延長する。平成18年度供用開始を目指す。

### 4) 伊平屋空港

離島住民のシビルミニマムの確保と地域活性化を図るため、1,200m滑走路を有する新空港の整備に向けた取組を図る。

### 5) 粟国空港

増大する航空需要に対応するため、滑走路の800mから1,200mへの延長に向けた取組を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) <b>新石垣空港</b>	新空港の建設	平成16年度事業採択に向けた基本計画、基本設計の策定
2) <b>新多良間空港</b>	新空港の建設	平成15年度の供用開始予定
3) <b>与那国空港</b>	滑走路の延長	滑走路(1,500 2,000m)埋立て造成、護岸、照明施設
4) <b>伊平屋空港</b>	新空港の建設	空港整備長期計画への位置づけに向けた取組
5) <b>粟国空港</b>	滑走路の延長	空港整備長期計画への位置づけに向けた取組

## イ 港 湾

港湾施設については、今後とも本県の物流拠点、交流拠点、産業振興の重要な役割を担うことから、海上交通の安全性・安定性はもとより、輸送需要の増大、輸送形態の変化、海洋レクリエーション活動の進展、ウォーターフロント空間の形成、耐震・防災機能の強化、バリアフリー化等に適切に対応するとともに、物流、産業及び生活に係る諸機能が調和した質の高い港湾の整備を引き続き推進する。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 ( 現 状 値 )	平 成 1 6 年 ( 3 年 後 )	平 成 2 3 年 ( 1 0 年 後 )
県管理重要港湾の岸壁整備延長	k m ( 累 計 )	1 . 3	1 . 3	2 . 6
那覇港新港地区ガントリークレーン整備数	基 ( 累 計 )	1	4	6

### ・ 那覇港

那覇港については沖縄県の経済発展を先導する新たな産業空間として、国際水準の港湾施設、物流機能施設を整備するとともに、港湾サービスの実質を図る。

また、開発整備を進めるにあたっては、従来の発想を超えた、目的志向型の戦略的・重点的インフラ整備を図り、人・物・情報が行き交う総合的な港湾空間の形成を目指す。

#### 1) 那覇ふ頭地区の整備

那覇港の貨物輸送の円滑化を担う臨港道路空港線の早期完成を目指す。

また、漁船等の増大に対応して整備を進めている三重城小舟だまりを早期に完成させる。

さらに、港湾従事者を含め一般市民及び観光客に楽しめる海浜レクリエーションの場である緑地（波之上）の整備を促進する。

#### 2) 新港ふ頭地区の整備

現在整備中の水深13m岸壁第2バースの平成16年度完成を目指すとともに、供用している第1バースを含めて新たな荷役機械を複数整備する。

また、平成17年度からは、タミナルオペレータによる効率的な運営も視野に入れ、国際海上コンテナタミナルにおいてトランシップ貨物の取扱着手を目指す。

さらに、国際クルーズ等に対応した旅客船バースの整備に向けた取組を図る。

### 3) 浦添ふ頭地区の整備

複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロドタミナル(水深7.5m)の整備促進を図る。また、港湾関連物資の円滑な輸送を確保するため、臨港道路浦添線の整備に着手する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 那覇ふ頭地区の整備	港湾施設の整備	臨港道路(空港線)、 三重城小舟だまり、 緑地(波之上)
2) 新港ふ頭地区の整備	港湾施設の整備	岸壁(-13m)、 ガントリークレーン、 旅客船バース
3) 浦添ふ頭地区の整備	港湾施設の整備	内貿ユニットロドタミナル(-7.5m)、 臨港道路(浦添線)

### ・中城湾港

中城湾港については、沖縄経済の自立的発展を図るための拠点として、流通機能及び生産機能を合わせ持った流通加工港湾としての整備を引き続き推進するとともに、地域住民の海洋性レクリエーション活動の場や観光リゾート振興のための戦略的な国際交流リゾート拠点等の整備を推進する。

### 1) 新港地区の整備

背後の特別自由貿易地域及び一般工業用地の貨物需要に対応すべく、東ふ頭の岸壁（水深7.5mから水深12m）及び航路・泊地の整備を進めるとともに、地区内の就業者や港湾従事者の休息の場としての緑地、港湾と背後の主幹線道路とを結ぶ臨港道路等の早期完成を目指す。

### 2) 泡瀬地区の整備

中部東海岸地域の活性化を図るため、海洋性レクリエーション機能等を導入した国際交流リゾート拠点地区の早期形成に向けて護岸等の整備を推進する。

### 3) マリントウンプロジェクト（西原与那原地区）の整備

海洋性レクリエーション需要の増大に対応したマリナや海浜緑地等の早期完成を目指すとともに、防波堤や臨港道路等の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 新港地区の整備	港湾施設の整備	東ふ頭岸壁、航路・泊地、臨港道路、緑地（東）
2) 泡瀬地区の整備	港湾施設の整備	緑地護岸、埋立造成
3) マリントウンプロジェクト（西原与那原地区）の整備	港湾施設の整備	海浜緑地、臨港道路、マリナ、防波堤

## . その他の港湾

### 1) 港湾機能の充実

運行船舶の操船・荷役の安全性の向上を図るため、防波堤等外郭施設や航路、泊地等水域施設の整備を推進する。

定期船の定時性の確保、荷役作業の効率化、係留時の安全性の向上を図るため、平良港、石垣港、運天港、本部港、北大東港、南大東港等において、岸壁及び泊地

等の整備を推進する。なお、運天港の伊平屋、伊是名フェリー対応の岸壁については、平成17年度の完成を目指す。

港内静穏度を向上させ船舶の安全な港湾利用を確保するため、平良港、石垣港、前泊港（伊平屋村）、仲田港、粟国港、祖納港（与那国町）において、防波堤等の整備を推進し、前泊港の防波堤（沖）（東）については、平成15年度の完成を目指す。

## 2) レクリエーション等付加機能の充実

港に訪れる人々に憩いの場所を提供し、災害時には緊急避難の場所として利用可能な緑地の整備を運天港、北大東港等において推進し、北大東港の緑地については平成16年度の完成を目指す。

## 3) 施設利用者の利便性、安全性の向上

高齢者を含む施設利用者等の利便性、安全性の向上を図るため、浮き棧橋等の整備によるバリアフリー化や日照、スコール等の厳しい自然条件から旅客を守るため、定期船が就航する港において旅客待合所の整備を推進する。

大規模地震時の緊急貨物輸送を確保し市街地等の迅速な復旧等を図るため、耐震強化岸壁の整備を石垣港において推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 港湾機能の充実	防波堤等外郭施設の整備  岸壁等の係留施設及び航路、泊地等の水域施設の整備	平良港、石垣港、 前泊港（伊平屋村）、 仲田港、粟国港、 祖納港（与那国町）等 平良港、石垣港、運天港 本部港、北大東港、 南大東港、
2) レクリエーション等付加機能の充実	港湾緑地の整備	運天港、北大東港等
3) 施設利用者の利便性、安全性の向上	浮き棧橋等の整備によるバリアフリー化や旅客待合所、耐震岸壁の整備	石垣港、渡久地港、 伊江港、 前泊港（多良間村）、 中城湾港津堅地区 等

## ウ 陸上交通

魅力ある観光・リゾート基盤・施設へのアクセスの向上を図り国際性・拠点性を育む交通体系、新たな活力と地域の魅力を支える交通体系、環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系を確立する。

都市部においては、物流効率化を目指し、放射道路や環状道路等の体系的な道路網の整備を推進するとともに、誰もが利用しやすい都市交通・公共交通が活躍する道づくりを目指し、モノレール関連街路の整備及び交通結節点の整備等を推進する。

また、交通渋滞の緩和を図るため、交通需要マネジメント等のハード・ソフト施策の連携により総合的な交通渋滞対策を推進し、産業・経済活動を支援する。

さらに、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用、環境負荷の軽減等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行空間の整備を図る。

指 標 名	単 位	H 1 3 年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
県管理国道・県道の 改良延長	k m	1,008 (H12)	1,046	1,110
市街地1k㎡当たりの 街路整備延長	k m	2.4 (H12)	2.5	2.8
モノレール利用客数	人/日	0	37,000	44,000
公共輸送機関の旅客輸送 分担率(モノレール、バス)	%	(推計値) 8	9.3	11
道路の歩道整備延長	k m	1,715 (H12)	1,881	2,269

### 1) 連携・交流を支える道づくり

那覇空港や那覇港などの空港・港湾へのアクセス道路整備と物流の効率化を図る幹線道路の整備。

那覇・沖縄・名護の各中核都市の拠点性向上を支援するアクセス道路の整備。

市町村間を結ぶ道路整備を行うと共に離島架橋など離島間の地域振興を促す道路整備。

## 2) 都市交通の円滑化を図る道づくり

分かりやすい骨格となる道路網を形成し、都市内の通過交通を削減するためのバイパスや環状道路の整備。

右折レーンの設置など既存ストックを活用して余裕ある車線確保や交差点改良などにより渋滞の緩和を図る。

沖縄都市モノレールやバスを利用したパークアンドライドなどのTDM施策やITSの導入の検討。

## 3) 観光への支援と環境に配慮した道づくり

観光客に対する空港・港湾や観光地までの分かりやすい案内とアクセス性の向上を図る。

亜熱帯を感じることができる道路植栽と沿道の環境に配慮したアメニティ空間を創出する。

自然環境への変化を最小限にとどめるなど沿道の動植物に配慮した道路整備  
騒音などの沿道環境負荷を軽減する道路整備

## 4) 安心で安全な暮らしを支える道づくり

交通弱者も安心して利用できる歩行空間のバリアフリー化や幅広歩道など歩行者や自転車に優しい道路整備。

ドライバー・歩行者などに対してITSを活用した情報提供。

強風や豪雨・自然災害時に安全に移動できる道路空間の確保。

離島・過疎地域における医療福祉などの日常生活や地域振興を支援する道路整備。

## 5) 個性豊かな地域の創出を支える道づくり

街や地方などの地域の活性化に資する道路整備。

既存の道路空間を有効に活用したコミュニティ道路などたまり空間の整備

住宅地を中心とした既存市街地の秩序ある整備と、周辺と一体となった米軍基地跡地の市街地形成を支援する道路整備

電線類地中化などにより道路の無電中化を図り、快適な道路空間を確保する。

## 6) 都市モノレールの整備

都市モノレールの導入効果を発揮し、那覇都市圏における交通の円滑化を図るため、駅周辺において他の交通機関と利便性の高い交通結節機能を整備し、有機的な連携を図る。

空港から首里汀良までの区間におけるバス所要時間の平均55分を、都市モノレールにより約27分に短縮するとともに、各駅を結節するバス網により、さらにきめ細かい公共交通サービスを提供する。

### 沖縄都市モノレールの整備

那覇都市圏の交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るため、定時定速性の確保できる沖縄都市モノレールを整備する。

なお、モノレールの延伸については、現整備区間の開業後の需要動向を見極め、併せて延伸地域の開発計画等を踏まえた上で検討する。

### 交通結節点の整備

都市モノレールと他の交通機関との有機的な連携を図り、交通の円滑化を図るため、交通広場等を整備する。

パーク&ライド駐車場は、自動車からモノレールへ乗り換えを図られる有効な施策であることから、駐車場の設置が効果的な駅の選定、駅周辺における用地の確保、整備効果等具体的な検討を行う。

## 7) 地域ITS

地域ITS事業を進めるに当たっては、本県が全国に先駆けITを活用した島づくりを展開し、先端分野に積極的に取り組んでいくチャレンジ精神をアピールする機会と捉え、地域でも維持できるよう限られた既存ストックを有効に活用した実効性・利便性の高い交通システムの実現等に向け、沖縄交通IT施策推進協議会を組織し、具体的な取組について検討する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 連携・交流を支える道づくり	<p>県外への広域交流拠点( 空港・港湾等 ) へのアクセス性の向上と物流効率化の支援</p> <p>交流拠点整備の積極的な支援</p> <p>地域間の連携を促進する体系的な道路網の確立</p>	<p>那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道507号津嘉山バイパス、高野西里線</p> <p>名護東道路、国道449号沖縄環状線、沖縄嘉手納線</p> <p>国道331号二見バイパス東風平豊見城線、古宇利屋我地線( 古宇利大橋 ) 平良下地島空港線( 伊良部架橋 )</p>
2) 都市交通の円滑化を図る道づくり	<p>利用目的に応じた分りやすい道路網の確立</p> <p>既存ストックの有効活用による渋滞緩和</p> <p>快適で利用しやすい総合的な交通体系確立の支援</p>	<p>沖縄西海岸道路、国道329号与那原バイパス、国道329号南風原バイパス、国道507号津嘉山バイパス、国道449号名護バイパス、沖縄環状線、県道24号線バイパス、真地久茂地線、新都心牧志線、南風原中央線、豊見城中央線</p> <p>国道330号那覇道路、宜野湾南風原線</p> <p>パークアンドライドなど社会実験の推進</p>

<p>3)観光への支援と環境に配慮した道づくり</p>	<p>交通拠点や観光地までのわかりやすい道路案内とアクセス性の向上</p> <p>沖縄らしい景観や周辺環境に配慮したアメニティの向上</p> <p>沖縄の貴重な自然環境との共存</p> <p>騒音などの沿道環境負荷の軽減</p>	<p>那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道58号恩納バイパス、国道449号本部南道路、</p> <p>国道390号、平良城辺線、那覇北中城線、龍潭線、楚辺5号線（読谷村）</p> <p>県道18号線、白浜南風見線</p> <p>国道330号、沖縄石川線、那覇糸満線</p>
<p>4)安心で安全な暮らしを支える道づくり</p>	<p>人や自転車が安全に利用できる空間の確保</p> <p>ITSを活用した道路交通情報の提供</p> <p>台風などの災害に強いまちづくりへの支援</p> <p>離島・過疎地域の安定した暮らしの支援</p>	<p>国道390号、玉城那覇自転車道線、県道39号線（国際通り）</p> <p>県道39号線（国際通り）</p> <p>国道331号、伊計平良川線、古宇利屋我地線、国頭東線、県道9号線、県道2号線</p> <p>古宇利屋我地線、屋我地仲宗根線、久米島一周線、黒島港線、田名野甫線、アッチャビシ線</p>

<p>5)個性豊かな地域の創出を支える道づくり</p>	<p>地域の活性化への支援</p> <p>既存ストックを活用した地域コミュニティの創出</p> <p>秩序ある市街地形成と米軍基地跡地利用の支援</p> <p>電線類の地中化などによる快適な道路空間の確保</p>	<p>真栄里新川線、下里通り線、市道256号線（豊見城市）、市道南浜1号線（糸満市）、竹富環状線、首里金城地区</p> <p>県道39号線（国際通り）、市道中央線（平良市）</p> <p>那覇新都心地区（区画街路） 桑江伊平地区（区画街路）</p> <p>県道39号線（国際通り）</p>
<p>6)沖縄都市モノレールの整備</p>	<p>沖縄都市モノレール整備</p> <p>交通結節点の整備</p>	<p>整備延長 13.1km</p> <p>小禄駅交通広場 ほか 7駅</p>
<p>7)地域ITS</p>	<p>各種交通に関する情報システムの整備に向けた取り組み</p>	<p>沖縄交通IT施策推進協議会の設置</p>

## (2) 安定した水資源の確保

生活用水、工業用水等の需要の動向を踏まえ、安定した水資源の開発及びその有効利用を進める。

水資源の開発については、大保ダムなどの多目的ダムの建設を促進する。

また、雨水等未利用水、下水処理水などの有効活用を推進するとともに、水資源有効利用や節水意識の醸成を図り、節水型社会の形成を推進する。

指標名	単位	H13年 (現状値)	平成16年 (3年後)	平成23年 (10年後)
多目的ダムの開発水量	m <sup>3</sup> /日	311,300	311,370	440,370
下水処理水の再利用量	m <sup>3</sup> /日	0	1,065	2,130

### 1) 水源開発

- ・羽地ダムは平成17年度の供用開始を目指して引き続き整備を促進する。
- ・沖縄東部河川総合開発事業については、既設の金武ダムを再開発する億首ダムの整備を、平成24年度の供用開始を目標に建設を促進する。
- ・沖縄北西部河川総合開発事業については、大保ダム及び奥間ダムの整備を、大保ダムについては平成22年度、奥間ダムについては平成27年度の供用開始を目標に建設を促進する。
- ・西系列水源開発事業では平成20年度完成を目標に平成16年度までに91.4%の進捗を図る。
- ・離島においては、伊平屋村の我喜屋ダムを平成16年度の供用開始を目標に建設を推進するとともに、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムを平成23年度の供用開始を目標に建設を推進する。

### 2) 下水処理水の有効利用

- ・下水道資源の有効利用については、下水処理水を新たな水資源として水洗トイレ用水や散水用水などの生活雑用水への有効利用を促進する。



---

## 沖縄県社会資本整備計画

発行 平成14年11月

沖縄県土木建築部土木企画課

沖縄県那覇市泉崎1-2-2

TEL 098(866)2384

ホームページ ( <http://www.pref.okinawa.jp/doboku> )

---