

令和3年度 沖縄県振興審議会 第3回 基盤整備部会議事要旨

令和3年9月9日(木) 13:33~15:54

【議題 成果指標】について

- 「国土強靱化地域計画の策定・改定数」について
各市町村における国土強靱化の地域計画の策定については、防災関係の予算の要件になっており、これを令和13年に100%という目標を立てることはおかしいため目標値とすべきではない。
- 「那覇空港からの輸出入額及び那覇港の外貿取扱貨物量」について
那覇港の外貿取扱貨物量のみが対象となっているが、内貿における片荷輸送が問題になっており、指標については内貿を考慮する必要がある。
- 「公共交通利用者数」について
施策展開「人と環境に優しいまちづくりの推進」を目標するならば、公共交通利用者数ではなく、ガソリンや化石燃料の利用が減っていることを示すことを指標とする必要がある。
- 「無電柱化整備総延長」について
無電柱化については、日本全体で無電柱化を進めているが、それ以上に電柱が増えている。そのため、電線のない区間数であったり、電柱通信柱の本数を減らすことを指標とすることを検討する必要がある。少なくとも新たな電柱を立てないという話がないと実質的ではない。
- 「低減化した路線における航路・航空路の利用者数（離島住民）」について
国の生活交通(維持改善事業)などを活用し、離島航路の維持、離島航空路の維持のために利用者を増やすための取組は、いろいろな都道府県は手を挙げているが、沖縄県からは手が挙がらない。そもそも補助を受けなくても自前でできることが本来は望ましい姿なのに、割り引いたものを使った人が多いのが望ましいという指標は少し観点がずれている。

- 「危機管理マニュアル等作成数」について
多くの都道府県でマニュアルはできているが、訓練をやっておらず、実効的ではないことが従来から指摘されている。マニュアルだけではなく、それに基づいた訓練などを指標として検討する必要がある。
- 「インターネット利用者の割合（個人）」について
民間事業者において5Gや光ファイバーの設備投資を毎年かなり多額に行っている。また、県においても今まで離島を含めた海底ケーブルを積極的に敷設している。その成果指標が、「1年間にインターネットを1回でも利用した人の数」では弱い。基盤整備の投資と効果がどのような形で動いていくかを見たほうがよいので、ブロードバンドの基盤整備率とセットで指標の検討を行う必要がある。
- 「インターネット利用者の割合（個人）」について
総務省の一律の調査だけでは沖縄県の抱えている要因はなかなか分からないので、利用状況について1年に1回は県独自の調査を行うことを検討すべきである。
一番大事なのは利用したかどうかではなく、今後とも利用したいか、またどういうことに活用したいか、もし利用したくないなら理由は何なのかなど、今後の構築や利用者を増やすことを考える必要がある。
- 「那覇港～中城湾港新港地区の所要時間・那覇空港～中城湾港新港地区の所要時間」について
アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨海型産業の集積については、台湾の高雄と比べると水面の面積で約5分の1、陸上の面積では大体17分の1となっている那覇港1港だけでは極めて難しいことから、中城湾港と一体となった取組を進める必要がある。この両港を結ぶアクセス道路により時間短縮を図っていくことが絶対条件であり、この計画の中で3分しか短縮できないことについて、もう少し何らかの対応ができないか検討する必要がある。

- 「首里城公園来場者数」について
主な取組については、有形文化財だけでなく、首里織や黄金細工などの無形文化財との連携についても記載する必要がある。また、指標には周辺地区の人口、来街者数も取り入れたほうがよい。
- 「汚水処理人口普及率（離島）」について
全国的にも課題になっているため、特に合併浄化槽等が多いところについては、浄化槽法の11条の定期点検の受検率を指標及び目標も併せて入れることを検討する必要がある。
- 「景観アセスメント数」
沖縄らしい風景の指標については、公共事業は県が主体的に関われる範囲のため、景観アセスの件数を指標とすることも納得できるが、基本施策の目標としては対象が狭すぎるので、検討する必要がある。
- 「インターネット利用者の割合（個人）」について
インターネット利用者に関する総務省の調査の過去の統計データについて、減少の理由や沖縄では特殊なことがあったのかなど、原因について検討をする必要がある。
- 「超高速ブロードバンドサービス基盤整備率」について
現況値がほぼ100%とすれば、この後に0.8%、0.7%増やすためにどのような取組を行うのか疑問である。
- 「情報システムの標準化・共通化に対応した市町村基幹系業務数」について
デジタルトランスフォーメーションについて、自治体DX推進計画により、697業務をクラウドシステムに移行するとのことであるが、実際には17業務を41市町村で実施するということである。この業務について、どういうものが対象であるのか等の説明を追加する必要がある。

- 「水道事業等における研修の受講人数」「建設分野の研修等における講義件数」「防災分野における研修参加人数」「建設産業の魅力発信等事業実施数」について

4つの指標について、過去の実績の平均値を踏襲ものが多い。値が小さく、この項目ごとの重要性が来年からスタートする沖縄の振興計画に相応しいのかどうか解らないので検討する必要がある。

【議題 これまでの意見に対する県の対応方針（案）】について

- 伊江島空港については、ポテンシャルの非常に高い地域であり、沖縄美ら海水族館、これから進められる大規模テーマパーク、自然遺産も含めて、沖縄の新しい観光の在り方にもかなりいい影響を与えることから、利活用について検討する必要がある。
- 新たな振興計画（素案）の190ページの25行目の、日本人、外国人起業の規制緩和による実証実験の記述については、国際慣行としてカボタージュの制度や、尖閣などの領土問題等もあり、非常にナーバスなところもあるので慎重に検討する必要がある。
- 路線バスのノンステップバスの導入については、沖縄県は全国的には71%ぐらいで高いが、東京の95%ぐらいにできるよう進めていく必要がある。高齢化社会なので事故も起こさず乗り降りがスムーズにできるように、ノンステップバスの導入を進めるため、これまで県で行ってきた補助制度を全島的に広げてほしい。
- 名護十字路はバスの利用者が多く、近くには公共的な観光協会や産業支援センター、公営住宅などもあるがバス停上屋がない。時間はかかるかもしれないが、バス停の上屋を整備することで利便性を高くし、公共交通利用増進につなげる必要がある。
- 沖縄県の修学旅行は全国的に関心が高く、関東や関西からも平和教育として修学旅行で来て勉強して帰る。しかし、轟壕や平和創造の森公園にあるマヤーガマなどは崩れかかり入れないことから、助成などによりしっかりとしたものにしていく必要がある。

- 轟壕に行こうとしても案内標識が分かりづらいので整備していただきたい。
- 観光インフラ、人的インフラとしてのバスガイドが不足しており、新たななり手人も少なくなっているため、バスガイドの養成制度の創設の検討を行う必要がある。
- 公共交通の拠点になる駅やバス停にまちをコンパクトにしていくのは、立地適正化計画を含めて方針として解るが、一方で、防災等の共助の仕組みや福祉のまちづくりの単位となっている小学校単位とは、必要とされる公共施設や目標とされる空間地域の像は違ってくるので、県で整理してほしい。