

委員からの意見書(原本)
基盤整備部会抜粋
(第1回基盤整備部会資料)

令和3年7月29日

意見書様式（修正文用）
（新たな振興計画（素案）に対する意見）

提出先の部会： 基盤整備部会

氏名：小川吾吉

委員 ・ 専門委員

所属部会名： 基盤整備 部会

(素案) 章	頁	行	本文	意見（修正文等）	理由等
	185	1		「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」とは鉄道以外にどんなシステムを考えているのか具体的に説明してください。	
	185	7		「鉄軌道を含む新たな公共交通システムの整備」ということであるが、コロナ後の旅客需要とどう見るのか、採算性をどう把握しているのか、明らかにして欲しい。	
	197	2		「待合環境の改善」とは、具体的に何か。	

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。

※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
※切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

意見書様式(修正文 案用)
(新たな振興計画(素案)に対する意見)

提出先の部会：基盤整備部会

氏名：小川 吾吉

委員 ・ 専門委員

所属部会名： 基盤整備 部会

(素案)		本 文	意 見(修 正 文 案 等)	理 由 等
章	頁 行			
	185 7		「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」の導入により、既存の路線バスが廃業の影響を受けることになり、補償措置を講じるべきではないか。	
	188 30		「那覇を中心とした交通体系や都市構造に変化が生じている」とは具体的にどのようなことでしょうか。	
	189 15		「県土の均衡ある持続可能な発展」と記載しているが、北部地域・南部地域の過疎バス補助」の拡充が必要ではないか。	

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。

※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
 〆切を過ぎてしましますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

(別紙 2-1)

意見書様式(修正文 案用)
(新たな振興計画(素案)に対する意見)

提出先の部会：基盤整備部会

氏名：小川 吾吉

委員 ・ 専門委員

所属部会名： 基盤整備 部会

(素案) 章 頁 行	本 文	意 見(修 正 文 案 等)	理 由 等
192 30		「多様性と包摂性」とは、具体的に何を指すのでしょうか。	

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。

※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
 一切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

(別紙 2-1) 意見書様式(修正文書用)
(新たな振興計画(素案)に対する意見)

提出先の部会：**基盤整備部会**

氏名：高良富夫

委員 ・ 専門委員

所属部会名： 基盤整備 部会

(素案)		本 文	意 見(修正文案等)	理 由 等
章 頁	行			
4	71	26 デジタル化・オンライン化…	第4次産業革命(ポスト情報時代)を見据えたデジタル化・オンライン化…	現在は第3次産業革命の情報時代だが、これからの10年間には、人工知能、IoT、仮想現実などが活用される第4次産業革命の時代(ポスト情報時代)に入ると考えられる。これを見据えた行政サービスが必要である。
4	72	9 □自治体のデジタル化…	□第4次産業革命(ポスト情報時代)を見据えた方式による行政サービスに積極的に取り組む。 □自治体のデジタル化…	同上

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。
 ※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
 不切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

(別紙 2-5)

新たな振興計画(素案)に対する意見書

令和3年 7月
沖縄県振興審議会 基盤整備部会 入部綱清

4章-1-(5)-イ 歴史と景観に配慮したまちづくり千年悠久のまちづくり

首里駅または儀保駅からの徒歩で首里城へ向かう方々はその過程で見るものやお店が少ない状況で10分程度も歩きます。歴史と景観に配慮しつつも、観光を楽しめるような、通りににぎわいが起こるような施策があってもよいのではないのでしょうか。中城御殿の整備などはもちろん素晴らしいですが、それが原因で周囲の通りは民間駐車場ばかりになる可能性もあります。そうすると歴史と景観という観点や観光交通の分散化に問題が残るかもしれません。

新たな振興計画(素案)に対する意見書

令和3年7月
沖縄県振興審議会 基盤整備部会 神谷大介

-
- ① 「新たな振興計画(素案)」について、1～3章と4章へのつながりがわかりにくい。
 - ② 「人を惹きつけ、ソフトパワーを具現化する「持続可能な環境島嶼圏」(P26)の形成に対して、基本施策の「世界に誇れる島嶼型環境モデル地域の形成」(P29)や「自然環境の保全・再生・継承及び持続可能な利用」(P35)を対応させようとしているのだと思えるが、P27に「持続可能とは、・・・、環境容量の範囲で発展する」とありますが、沖縄県が考える環境容量とは何か。
 - ③ 西表島におけるキャパシティには、ごみ問題もあると思います。これを増加させている大きな要因の一つに観光客もある。一方で、観光振興は自立経済(ここから子供の貧困問題にもつながる)からみれば増加が望ましいのでしょうか。では、このトレードオフ構造に対し、
 - ・廃プラなどを油化する技術で対応するか。
 - ・静脈物流のコスト支援で対応するか。
 - ・観光客数を減らすか。
 - ・島内で使える容器などを制限するか。
 - ・島民の分別を徹底するか。等々、技術・制度・社会参加の何で解決しようとしているのか。
 - ④ 慶良間の場合のキャパシティは水資源が大きな問題であるが、水道事業の広域化を行い、海水淡水化の導入という施策を講じている。島や地域によってクリティカルな課題は異なる。課題を的確に認識し、その課題の構造を明確にし、課題を構成する要素のどこへアプローチするのかなどロジックを明確にすべきである。
 - ⑤ 自然環境は保全するだけでなく、適切に活用し、地域経済に貢献しようという地域循環共生圏概念を環境省が提示している。絶対に守らなければならない区域は当然保全し、その周りは賢く・適切に利用することで、その恩恵を地域が受ける社会の仕組みを作ろうとしているが、観光だけ、環境だけではないアプローチが一般化しようとしている。

(別紙 2-5)

- ⑥ 公共交通も中南部都市圏の渋滞対応という感じがしている。渋滞は基本的に自動車での移動需要に対して、交通容量が足りていないという認識ですが、だから基盤整備部会で議論する。では、リモートワークはそもそもの需要を減らしますし、コロナ前から国として取り組んで来たことです。また、公共交通利用者がなぜ少ないのか。定時性・速達性の議論はありますが、よくアンケートの回答にある「車があれば十分」「行きたいところへ行く路線がない」にはどのように対応するのでしょうか。沖縄県(特に中南部都市圏)は税優遇もあり、車を持ちやすい状況になっています。軽自動車の車庫証明が不要な市町村も多数ある。非課税世帯のような世帯に対してだけではなく、社会全体に対して「車を持ちやすい環境」を作っています。だから、車があれば十分という回答が多くなるのではないのでしょうか。「行きたいところへ行く路線」について、通勤者・通学者はもちろんのこと、高齢者の通院・買い物はどこへ行きたいのか?観光客はどのように観光しているのか。その移動需要に対して、路線は適切になっているのか。
- ⑦ 離島地域や過疎地域においては、目的地を繋ぐ公共交通ネットワークが最適なのか。目的を達成するための手段は、巡回診療や移動スーパーなども一つの解だと思われる。例えば古宇利島の島民のソーシャルキャピタルは低くなり、地縁の希薄化という指摘がある。これは「誰一人取り残さない社会」というソーシャルインクルージョンからみれば逆行しています。希薄化の理由は船に乗らないことです。今まではある限られた便数の船に乗るために、乗船場や船内で多様なコミュニケーションが図られてきた。しかし、個々人が車で移動することにより、そのコミュニケーションが無くなりました。離島が繋がれることによる影響の一つです。
- ⑧ 南城市の事例が記されていますが、その書き方は公共駐車場を活用したバスターミナル、という交通だけから見た解釈となっている。日本各地の過疎地域で行われている道の駅を中心とした自動運転の取り組みでは、道の駅を交通結節点としてだけではなく、診療所もあり、日常的な買い物をする場でもあり、これらを通じて多様な世代の人が集う場所になっています。南城市の交通結節点では、中高生が勉強したり、高齢者がお茶を飲みながら話をしたり、と多様な世代が集える場を提供しています。(インクルーシブな社会を作るための場の創造)このことは、地域公共交通計画においてクロスセクター効果として挙げられているものよりさらに広くとらえようとしています。つまり、どのような社会を作りたいのか。それに対して、どのようにパブリックとプライベートの交通を組み合わせるのかを考える必要がある。併せて中南部都市圏の渋滞に関する課題やTDM等の施策も考える必要がある。
- ⑨ 低所得という課題(子どもの貧困の一つの要因でもある)に対して、これは福祉だけの問題なのではない。通学における送迎交通を交通分野の人は渋滞の要因と捉えがちです。その側面があることは否定しませんが、なぜ送迎交通が多いのか考える必要がある。歩けない大人が歩けない子供をつくる。遠足なのに歩かない。送迎を前提とした各種大会のプログラム。これにより、予想外の渋滞発生している。送迎により親の労働時間などの社会的損失が起きていることや、社会的損失を生み出す送迎交通が渋滞というさらに損失を生み出すこととなります。小さい子供をもったお母さんにとって、通勤・買い物・保育園を回るためには車が必要ということも聞いていることから、一定程度事業所が集まった地域には事業所の保育園を完備することの方が無駄な移動を減らすことに繋がるとかんがえられます。交通の問題を交通だけで解決するのではなく、社会の問題として捉え、社会として解決する(他の分科会で議論する)必要がある。

(別紙 2-5)

- ⑩ 素案の最初の方に、総合化が重要と書かれている一方で、素案を見ると、大目的を以下に細分化していくか、できる(できそう)な施策へ繋げるか、という書き方に見えてしまいます。
解決の方向性がわからないことに対しては、きっちりモニタリングする、きっちり問題を構造化する、というところからアプローチする必要がある。
- ⑪ 水道については少しずつですが広域化が進みつつありますが、消防広域化は一向に進まず、素案には書かれていない。
非常備消防と常備消防では消防力以上に救急医療の差が歴然です。それについて触れないということは、非常備消防の地域の人々の命の価値は常備消防の地域の人々の価値より低いとみなしているとも解釈できます。消防広域化は10年前に議論し、計画は改訂されましたが、進んでいる様には思えない。
消防は分野外なのかもしれませんが、命を守る離島交通を以下に考えるか。日常的(2週間に1回程度?)な通院をいかに支えるのか。通院ではなく、遠隔診療で対応するのか。緊急時には少なくとも救急救命の資格を持った人を離島に住まわせるのか。議論する必要がある。
- ⑫ 低所得・貧困・シングルマザーなど日常時における課題に対する総合化はもちろんのこと、地震・津波・台風などの非日常時を災害にするか否かは日常時の社会の在り方です。繋がる事を前提とした社会は途絶により危機的な状況になります。一方で緩やかな繋がりは経済的には非効率な部分もありますが、災害に対しては自律的であり持久力があります。持久力がある地域であっても、観光客は依存的です。観光客数>住民 という社会においては非日常を前提とせざるを得ない部分も出てきます。その負担を踏まえた観光容量という議論もあろうかと思えます。被害を受けにくい都市を創り上げるのも、今では一般的な考え方です。さらには、事前復興計画さえも一般化してきています。

意見書様式（修正文案用） （新たな振興計画（素案）に対する意見）

提出先の部会：

氏名：金城陽一

（委員） ・ 専門委員

所属部会名：

部会

（素案） 章・頁・行	本文	意見（修正文案等）	理由等
第4章1(1)ウ 新たに挿入 「⑥全県自転車専用道路網（自転車優先レーンを含む）の整備」	近年、スポーツバイクが普及、週末を利用して片道20～30kmのツーリングを楽しむライダーや、市町村をまたいで日常的に自転車通勤をする県民も散見されるようになってきた。しかしながら自動車交通量の多い中部では、自転車が安心して乗れる専用道路・レーンの整備がほとんど進んでいないため、車道や歩道を走行せざるをえず、事故が絶えないと聞く。 全県を網羅した自転車専用道路網を整備するとともに、バス専用レーンを週末には自転車専用レーンへ「転用」する規制等で、自転車の利用促進を強力に推進する。また公共交通システムに自転車シェアを組み込み、県民も観光客も利用できるようにすることで、県民の生活習慣病対策と過度な自家保有・利用による慢性的な交通渋滞に対処する。環境面では脱炭素社会実現の、観光産業にとっては長期滞在の形成推進の、また県民にアイランド沖縄の形成推進の、また県民にフスタイル創造の、一石三鳥の社会インフラとなる。		名護市や石垣市では、県内でも比較的早くから自転車が普及していたことを背景に、自転車専用レーンの整備が進んでいると聞く。近年、スポーツバイクの普及等で週末を利用して、片道20～30kmのツーリングを楽しむライダーや、市町村をまたいで自転車通勤をする県民も散見されるようになった。しかしながら自動車交通量の多い中部では、自転車が安心して乗れる専用道路・レーンの整備がほとんど進んでいない状況にある。 今後、中部圏の米軍基地の大規模な返還も控えている。街づくりに自転車専用道路をつかりと位置づけ、基幹的な交通システムとして期待される軌道交通体系に組み込むとともに、平日のバス専用レーンを週末には自転車専用レーンへ転用する等、ハード・ソフトの両面から自転車の利用促進を強力に進め、県民の生活習慣病対策と過度な自家保有・利用による慢性的な交通渋滞社会と決別、新たな沖縄らしいライフスタイルを創造して行く必要がある。 沖縄本島北部や石垣島等に山岳部があるもの、海岸線沿いは平坦であり、とくに100万都市に見立てられる中南部一円は、若干の起伏があるものの総じて平坦で、安心して走行できる専用道路網を整えれば、市町村境界を超えた自転車による通勤・通学も一気に普及すると考えられる。通学範囲の広い高校生の自転車通学が普及すれば通学費負担も低減することができ、SDGsの掲げる「だれ一人取り残さない」社会実現にも資する。かつて「狭い沖縄そんな急いでどこへ行く」の交通安全標語があったが、中南部圏は緑の木陰の中を日常的に自転車で行き来できる街づくりを目指すべきである。 全県の自転車道路網（ネットワーク）を充実することで、スポーツ・アイランド沖縄の形成や観光客の長期滞在化にも資する。

意見書様式（修正文 案 用）
 （新たな振興計画（素案）に対する意見）

提出先の部会：基盤整備部会

氏名： 潮辺 美紀

委員 ・ 専門委員

所属部会名：部会

(素案) 章・頁・行	本文	意見（修正文案等）	理由等
P69 基本施策2 (6)安全・安心・快適 に暮らせる生活基盤 の充実・強化	-	北部の※リダンダンシーの観点からも、伊江島空港の利活用を検討する必要があるのではないか。 ※リダンダンシー：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。	左記参照
P96 基本施策3 (2)世界から選ばれる 持続可能な観光地の 形成と沖繩観光の変 革	-	他のところで鉄軌道も計画に出しているが、観光客や県民の足としての鉄軌道だけではなく、移動そのものが観光資源になる観光列車の構想「日本最南端の観光列車」も考えてはどうか	左記参照

<p>⑥空港・港湾と観光拠点エリアにおける観光二次交通の利便性向上</p>	<p>P141～144 基本施策3 (12)自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成</p>	<p>-</p>	<p>他のところでは出てくるが、ここにも「シー&エア」という言葉が使われていない。</p>		<p>空港と港湾を連結させ、シー&エアの機能向上からまお一体化した整備についてこの部分に表現は必要</p>
---------------------------------------	--	----------	---	--	---

意見書様式（修正文書用）
（新たな振興計画(素案)に対する意見）

提出先の部会：総合部会、産業振興部会、農林水産業振興部会、環境部会、福祉保健部会、基盤整備部会

氏名：倉科 和子

委員 ・ 専門委員

所属部会名：文化観光スポーツ部会

(素案)		本文	意見(修正文案等)	理由等	担当部・課
章	頁				
4	154	<p>(3)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</p> <p>②水道分野における国際協力の推進</p> <p>□本件と地形的・機構的特徴が類似する太平洋島しょ国等に対し、島しょ地域に適合した水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの技術移転等を目的とした技術協力に取組む。</p>	<p>□本件と地形的・機構的特徴が類似する太平洋島しょ国等に対し、島しょ地域に適合した水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの技術移転等を目的とした技術協力にJICA沖繩、市町村等と連携して取組む。</p>	<p>水道分野に関しては長年にわたる、県企業局、県内市町村、JICAの連携による国際協力が展開されているため。</p>	<p>基盤整備部会</p>

※様式の詳細はあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。

※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
一切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

意見書様式（修正文書用）
（新たな振興計画（素案）に対する意見）

（別紙 2-1）

提出先の部会：基盤整備部会

氏名：金城克也

委員 ・ 専門委員

所属部会名：産業振興部会

章	頁	行	本文	意見（修正文書等）	理由等
4	141	4	イ 世界水準の拠点空港等の整備 □ アジアの玄関の役割を担うべく、空港サービス向上に向けた3F、Free「楽」に、Fast&Seamless「早く」、おもてなし・賑わいを創出するFun「楽しく」の取組と、時代の先を讀んだ先端技術を活用し、将来の変化にもよやかに対応する空港整備を促進する。	イ 世界 最高水準 の拠点空港等の整備 □ アジアの玄関の役割を担うべく、空港サービス向上に向けた3F、Free「楽」に、Fast&Seamless「早く」、おもてなし・賑わいを創出するFun「楽しく」の取組と、時代の先を讀んだ先端技術を活用し、将来の変化にもよやかに対応する 世界最高水準 の空港整備を促進する。	那覇空港については、沖縄の地理的優位性を活かした「 世界最高水準 」としての空港整備を行う必要があることから、その文言を追加する。
		20			

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しています。
※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
不切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。

(別紙 2-1) 意見書様式(修正文案用)
(新たな振興計画(素案)に対する意見)

提出先の部会：基盤整備部会

氏名：金城克也

委員・専門委員
所属部会名：産業振興部会

(素案)		本文	意見(修正文案等)	理由等
章	頁			
4	147-10	<p>② 体系的な道路ネットワークの構築</p> <p>□ 本県は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等の急激な自動車交通の増加に対して人口が集中する本島中南部地域では慢性的な交通渋滞が発生しており、道路整備等が追いついていない状況にある。慢性的な交通渋滞の緩和に向けては、広域的な交通網の整備による抜本的対策として、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハシゴ道路)、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路や那覇都市圏の交通容量拡大、交通経路分散に寄与する2環状放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築に取り組む</p>	<p>さらに、沖縄自動車道(高速道路)の延長(名護市許田から本部町まで)を検討する。</p>	
5	185-9	<p>□ 道路の整備については、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワークなど体系的な幹線道路網の構築を図るほか、主要渋滞箇所において交差点改良を行う渋滞ボトルネック対策に取り組む。</p>	<p>「道路の整備については、「沖縄本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハシゴ道路)など、体系的な幹線道路ネットワークの構築」の記述はあるが、高速道路の延長については、記載がない。</p> <p>観光産業の振興や、北部地域の振興の観点から、沖縄自動車道(高速道路)の延長(名護市許田から本部町まで)について、追加記述して頂きたい。</p>	

※様式のデータはあらかじめメールでご案内しておりますが、県ホームページへも掲載しております。
 ※意見については、郵送、FAX又はメールにて、各回の会議開催1週間前までに、提出先の部会担当者あてに提出願います。
 ※切を過ぎてしまいますと、翌々回の会議における対応となりますので、あらかじめご了承ください。