

沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画)等
総点検報告書(素案)

基盤整備部会審議結果報告書(案) 別紙1
(第5回基盤整備部会資料)

令和元年11月12日

別紙1

沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）等総点検報告書（素案）に対する修正意見審議結果一覧（基盤整備部会）

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
1	13	13	記述なし	<u>渋滞やエネルギー問題など沖縄で起きている様々な問題に対して、スマートシティやスマートアイランドの概念により、AIやIoT、ビッグデータの活用やPPP/PFIによる民間活力を導入することで、交通や行政サービス、エネルギーなど社会基盤を効率的に管理・運営し、沖縄県が抱える様々な課題の解決を図っていく必要がある。</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートシティ、スマートアイランド、スマートモビリティ等の記載してはどうか。 ・Smart City（沖縄ではSmart Islandでも良い）について、第3回の議論において、Smart Mobilityの考え方から整理すべき事項、伊良部架橋による効果と影響に関して、観光施策・道路施策・都市計画施策の連携が指摘されている。これらを包含する考え方の一つとしてSmartという概念をきしてはどうか。 ・Society5.0に向けてビッグデータを活用するとの記載をすべき。 ・世界的に注目されているスマートシティにてついて、二酸化炭素排出量の軽減が期待できることから、実績も含めて記載してはどうか。 	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
1	16	8	<p>広域交流拠点的那覇市と北部圏域の中心都市である名護市を1時間で結ぶ鉄軌道の導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら調査研究を推進し、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道を研究する必要がある。</p> <p>また、鉄軌道・フィーダー交通等の連結による、南部圏域、中部圏域、北部圏域の有機的な骨格軸については、更なる研究が必要である。</p>	<p>広域交流拠点的那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら<u>検討を進め</u>、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の<u>実現に向け取組を推進</u>する必要がある。</p> <p>また、鉄軌道・フィーダー交通の連結による、南部圏域、中部圏域、北部圏域の有機的な<u>公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進</u>する必要がある。</p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	88	17	本件の離島には、復帰時において6空港（宮古、石垣、南大東、久米島、与那国、多良間）が設置されていたが、国から航空法に抵触するとの指摘があり、復帰以降、各空港とも国の補助により改修が行われた。復帰後には、海洋博関連事業として整備された伊江島空港のほか5空港を新設し、現在、離島には12空港が設置されている。	本件の離島には、復帰時において8空港（石垣 空港 、宮古 空港 、久米島 空港 、与那国 空港 、南大東 空港 、北大東 空港 、多良間 空港 、波照間 空港 ）が設置されていた。復帰後には、海洋博関連事業として整備された伊江島空港のほか4空港を新設し、現在、離島には12空港が設置されている。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	90	12	離島港湾の乗降人員は、離島架橋の整備や観光客数等によって増減はあるものの、昭和49年の135万人から平成28年には606万人と約4.5倍に増加しており、海上交通の充実によって、離島住民の移動環境は大きく向上している。	離島港湾の乗降人員は、離島架橋の整備や観光客数等によって増減はあるものの、昭和49年の135万人から平成29年には600万人と約4.4倍に増加しており、海上交通の充実によって、離島住民の移動環境は大きく向上している。	【総合部会意見】 現状値を最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	92	3	本島と先島地区及び久米島地区をつなぐ海底光ケーブルのループ化に取り組んだ。	「本島と先島地区及び久米島地区をつなぐ海底光ケーブルの 2ループ化 に取り組んだ。」	先島地区、久米島地区で2ルート化、大東地区でループ化との記載があり、文言の統一を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	92	42	離島の下水道処理人口普及率は、平成9年度の3.7%から平成29年度には23.7%と向上しており、	離島の下水道処理人口普及率は、平成9年度の3.7%から平成30年度には23.6%と向上しており、	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
2	93	7	離島における公営住宅については、昭和53年度から急速に建設が進められており、昭和47年度から平成29年度までに県営2,540戸、市町村2,894戸の計5,434戸が整備されている。	離島における公営住宅については、昭和53年度から急速に建設が進められており、昭和47年度から平成30年度までに県営2,620戸、市町村2,914戸の計5,534戸が整備されている。	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
2	93	15	なお、建設戸数を圏域別にみると、宮古圏域が2,997戸と最も多く、次いで八重山圏域が1,822戸、中南部圏域が350戸、北部圏域が265戸となっている。	なお、建設戸数を圏域別にみると、宮古圏域が2,997戸と最も多く、次いで八重山圏域が1,906戸、中南部圏域が354戸、北部圏域が277戸となっている。	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
2	93	19	【図表2-2-1-5-10】離島における公営住宅の建設戸数の推移	【図表2-2-1-5-10】離島における公営住宅の建設戸数の推移 平成30年度の数値を追記する	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

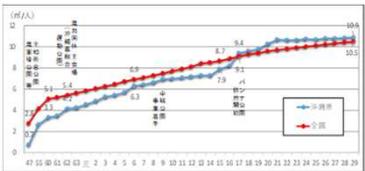
別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	102	34	記述なし	<u>加えて、水源で検出される有機フッ素化合物などの水質課題に対しては、高度浄水処理などの対策を実施している。</u>	米軍・嘉手納飛行場由来の汚染と思われる有機フッ素化合物（PFOS、PFOA）について、県民の安全・安心の観点から上下水道の整備に合わせて水質の確保対策を明記する必要がある。新たな水源の確保検討課題（比謝川水系の水源廃止）。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	103	6	記述なし	<u>有機フッ素化合物などの水質課題については、安全・安心な水道水を供給するため、水質管理や浄水処理に努めるとともに、更なる低減化対策を行う必要がある。</u>	米軍・嘉手納飛行場由来の汚染と思われる有機フッ素化合物（PFOS、PFOA）について、県民の安全・安心の観点から上下水道の整備に合わせて水質の確保対策を明記する必要がある。新たな水源の確保検討課題（比謝川水系の水源廃止）。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	103	26	平成29年度の普及率は71.5%となったが、全国の普及率78.8%と比較して、7.3ポイント下回っている。	平成30年度の普及率は72.0%となったが、全国の普及率79.3%と比較して、7.3ポイント下回っている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	103	30	【図表2-2-1-6-3】下水道処理人口普及率の推移 昭和47年～平成29年	【図表2-2-1-6-3】下水道処理人口普及率の推移 昭和47年～平成30年	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	104	10	財政事業等のため	財政事情等のため	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	104	31	平成28年度の人口一人当たりの都市公園面積は、沖縄県10.9㎡、全国平均10.4㎡となっている。	平成29年度の人口一人当たりの都市公園面積は、沖縄県10.9㎡、全国平均10.5㎡となっている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	105	4	記述なし	<u>首里城の復旧・復興に向けては、消失した建築物・文化財の復元その他、技術者や資材の確保、国内外に散失した文化財の収集等、様々な課題がある。</u>	令和元年10月31日に発生した火災により首里城の正殿、北殿、南殿・番所、書院・鎖之間、黄金御殿、二階御殿などが消失したことから再建事業を推進する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	105	5	【図表2-2-1-6-4】都市計画区域内の人口一人当たりの都市公園面積	【図表2-2-1-6-4】都市計画区域内の人口一人当たりの都市公園面積H29年度値を追加 	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	105	19	本県の都市計画区域内における人口一人当たりの都市公園面積は10.9㎡と、全国平均の10.4㎡を若干上回っている。	本県の都市計画区域内における人口一人当たりの都市公園面積は10.9㎡と、全国平均の <u>10.5㎡</u> を若干上回っている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	105	32	記述なし	<u>首里城正殿等の早期の復旧・復興に向けた取り組みが必要である。</u>	令和元年10月31日に発生した火災により焼失した首里城の正殿、北殿、南殿・番所、書院・鎖之間、黄金御殿、二階御殿などの再建事業を推進する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	106	13	このように、復帰から昭和の終わりにかけて、高率補助制度などを活用し、集中的に公営住宅の整備を行ってきたが、復帰前に整備された市町村営住宅については、老朽化などの問題も生じてきたことから、昭和63年度からは建替事業も始まった。	このように、復帰から昭和の終わりにかけて、 <u>高率補助制度を活用し</u> 、集中的に公営住宅の整備を行ってきたが、復帰前に整備された市町村営住宅については、老朽化などの問題も生じてきたことから、昭和63年度からは建替事業も始まった。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	106	21	近年の公営住宅建設戸数は、300から600戸で推移し、平成29年度は339戸（県営：86戸、市町村営：253戸）となっている。 復帰から平成29年度までの公営住宅建設戸数の実績は、県営住宅が1万9,722戸、市町村営住宅が1万4,391戸、合わせて3万4,113戸となっている。	近年の公営住宅建設戸数は、300から600戸で推移し、平成 <u>30</u> 年度は <u>245</u> 戸（県営： <u>161</u> 戸、市町村営： <u>84</u> 戸）となっている。 復帰から平成 <u>30</u> 年度までの公営住宅建設戸数の実績は、県営住宅が <u>1万9,883</u> 戸、市町村営住宅が <u>1万4,475</u> 戸、合わせて <u>3万4,358</u> 戸となっている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	106	27	【図表2-2-1-6-5】公営住宅建設戸数の推移	【図表2-2-1-6-5】公営住宅建設戸数の推移 平成30年度の数値を追記する	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	108	1	キ 防災	キ 防災・ <u>減災</u> ・ <u>長寿命化</u>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述してはどうか。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果																																																																							
2	109	39	記述なし	<p>これまでのハード対策に加え、県では、想定外の大規模な水害に備えるため、想定し得る最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域図の作成・公表や、県、国、市町村等からなる「沖縄県管理河川の大規模氾濫に関する減災対策協議会」を新たに組織して、関係者の事前の備えと連携の強化により、社会全体で被害を防止・軽減させるとともに、情報伝達ツールを通じて、水位情報等を住民等へ提供し、ソフト対策の強化を図っている。河川の護岸整備や拡幅工事とあわせて、ダム等の洪水調節施設を沖縄振興開発特別措置法による制度を活用し、国において福地ダム他10ダムの整備がなされ、県においては、同法の高率補助制度を活用し、金城ダム他3ダム及び真嘉比遊水地を整備した。【表2-2-1-7-2】</p> <p>【表2-2-1-7-2】 洪水調節機能を有したダム及び遊水地</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>管理</th> <th>名称</th> <th>所在地</th> <th>供用開始</th> <th>貯貯水容量(千m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">国</td> <td>福地ダム</td> <td>妻村</td> <td>S49年度</td> <td>55,000</td> </tr> <tr> <td>新川ダム</td> <td>妻村</td> <td>S52年度</td> <td>1,650</td> </tr> <tr> <td>安波ダム</td> <td>国頭村</td> <td>S58年度</td> <td>18,600</td> </tr> <tr> <td>普久川ダム</td> <td>国頭村</td> <td>S58年度</td> <td>3,050</td> </tr> <tr> <td>辺野蓋ダム</td> <td>国頭村</td> <td>S63年度</td> <td>4,500</td> </tr> <tr> <td>湊形ダム</td> <td>宮野座村</td> <td>H5年度</td> <td>8,200</td> </tr> <tr> <td>羽後ダム</td> <td>名護市</td> <td>H17年度</td> <td>19,800</td> </tr> <tr> <td>大段ダム</td> <td>大宜味村</td> <td>H23年度</td> <td>20,050</td> </tr> <tr> <td>金沢ダム</td> <td>金沢町</td> <td>H26年度</td> <td>8,560</td> </tr> <tr> <td>豊敷ダム</td> <td>沖縄市、うるま市</td> <td>H8年度</td> <td>7,100</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">県</td> <td>座間味ダム</td> <td>座間味村</td> <td>H4年度</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>金城ダム</td> <td>那覇市</td> <td>H13年度</td> <td>510</td> </tr> <tr> <td>我喜屋ダム</td> <td>伊平座村</td> <td>H19年度</td> <td>273</td> </tr> <tr> <td>薩間ダム</td> <td>久米島町</td> <td>H29年度</td> <td>575</td> </tr> <tr> <td>真泉里ダム</td> <td>石垣市</td> <td>S59年度</td> <td>2,300</td> </tr> <tr> <td>真嘉比遊水地</td> <td>那覇市</td> <td>H13年度</td> <td>69</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：沖縄県土木建築部及び北部ダム統合管理事務所</p>	管理	名称	所在地	供用開始	貯貯水容量(千m ³)	国	福地ダム	妻村	S49年度	55,000	新川ダム	妻村	S52年度	1,650	安波ダム	国頭村	S58年度	18,600	普久川ダム	国頭村	S58年度	3,050	辺野蓋ダム	国頭村	S63年度	4,500	湊形ダム	宮野座村	H5年度	8,200	羽後ダム	名護市	H17年度	19,800	大段ダム	大宜味村	H23年度	20,050	金沢ダム	金沢町	H26年度	8,560	豊敷ダム	沖縄市、うるま市	H8年度	7,100	県	座間味ダム	座間味村	H4年度	66	金城ダム	那覇市	H13年度	510	我喜屋ダム	伊平座村	H19年度	273	薩間ダム	久米島町	H29年度	575	真泉里ダム	石垣市	S59年度	2,300	真嘉比遊水地	那覇市	H13年度	69	<p>・水害に関する記述が少ない。水防災意識社会の再構築、水防法・土砂災害防止法の改訂や要配慮者利用施設避難確保計画の義務化など、豪雨災害に関する法・制度が大きく変更されている。沖縄県ではその前提となる二級河川の浸水想定および内水氾濫の浸水想定がほとんどない。ハザードマップの作製および公開は、県民や事業者が対応するための必要最低限の情報であるため至急対応する必要がある。我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下にあり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述してはどうか。</p>	【委員意見を踏まえ修正】左案のとおり修正する。
管理	名称	所在地	供用開始	貯貯水容量(千m ³)																																																																									
国	福地ダム	妻村	S49年度	55,000																																																																									
	新川ダム	妻村	S52年度	1,650																																																																									
	安波ダム	国頭村	S58年度	18,600																																																																									
	普久川ダム	国頭村	S58年度	3,050																																																																									
	辺野蓋ダム	国頭村	S63年度	4,500																																																																									
	湊形ダム	宮野座村	H5年度	8,200																																																																									
	羽後ダム	名護市	H17年度	19,800																																																																									
	大段ダム	大宜味村	H23年度	20,050																																																																									
	金沢ダム	金沢町	H26年度	8,560																																																																									
	豊敷ダム	沖縄市、うるま市	H8年度	7,100																																																																									
県	座間味ダム	座間味村	H4年度	66																																																																									
	金城ダム	那覇市	H13年度	510																																																																									
	我喜屋ダム	伊平座村	H19年度	273																																																																									
	薩間ダム	久米島町	H29年度	575																																																																									
	真泉里ダム	石垣市	S59年度	2,300																																																																									
	真嘉比遊水地	那覇市	H13年度	69																																																																									

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	109	40	<p>(課題) 河川の整備については、治水・利水との調和を図りながら、河川固有の自然景観や豊かな生態系に配慮した多自然川づくりを基本方針とし、浸水被害が頻発する都市河川の重点的な整備の推進など、洪水被害の防止に努める。</p>	<p>(課題) 河川の整備については、治水・利水との調和を図りながら、河川固有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基本方針とし、浸水被害が頻発する都市河川の重点的な整備の推進など、洪水被害の防止に努めるとともに、<u>引き続き、長寿命化計画等を基に施設を維持・更新していく必要がある。</u> <u>県内のダムについては、復帰後から平成初期にかけて集中的に整備されてきた。今後、機能維持のための設備更新や老朽化に伴う大規模な修繕が予想されることから、国及び県が連携しながら、長寿命化計画に基づき、適切に施設を維持・更新していく必要がある。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述してはどうか。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	110	2	<p>また、近年は集中豪雨が全国的に頻発している。本県の河川においても、急激に水位が上昇する事例が見られるため、関係機関に対し、迅速かつ的確な情報収集及び伝達のための体制を整える必要がある。</p>	<p>近年、豪雨被害が全国的に頻発していることから、施設では守り切れない大洪水は必ず発生するとの考えの基に、ソフト対策の強化を図る必要がある。このため、引き続き、県、国、市町村等において、洪水に関する情報の共有を行い、さらなる水防災意識の醸成、防災知識の向上のため継続した取り組みとともに、水位情報等を住民等へ提供するために情報伝達ツールの整備が必要である。</p> <p>河川整備の進捗により、洪水による河川の氾濫は着実に減少しているが、都市部においては、近年の急激な集中豪雨により、冠水被害が発生している状況である。このため、流域全体での流出抑制の取り組みとして、開発行為審査における流出対策の指導を始め、景観創出のための都市及び道路の緑化や、道路環境改善のための透水性舗装等を推進するなど、関係機関との連携が必要である。</p>	<p>河川の治水と下水道の浸水対策については、昨今の気候変動によって降雨の状況が変わってきていることから、国の施策においても流域の中で一定規模以上の建築に関して敷地内の浸透率を上げるを行っている。雨水樹、雨水を使える樹を置く対策などの排出対策を行うことが必要である。沿岸に関しても立地適正化計画等や、過去に浸水しているところに関しては居住誘導区域から外すことや居住する場合であっても、ビロティ建築など土地利用対策とあわせてやっていくことを記載してはどうか。</p> <p>・気候変動による短時間降雨の激甚化は顕著な傾向であり、治水対策は河川設備だけで行わなければならないのは国土交通省の本庁の動向でも明示されている。関連する制度では、1)「立地適正化計画の策定」により過去の被災状況やリスクを考慮して、被災リスクのあるエリアを居住誘導区域から外す取り組みや(流域での土地利用規制)、2)透水性舗装や雨水タンクの整備等または緑化の推進等の敷地内浸透能力や保水能力の向上(個別敷地での対策設定(開発許可の技術基準での指導や、環境影響評価での水象影響での指導による実現))等の方策が求められている。こうした点について触れないまま、河川整備だけで行うこととするのは国の方針からも外れるため下線の災害対策について記載してはどうか。</p> <p>・水害に関する記述が少ない。</p> <p>水防災意識社会の再構築、水防法・土砂災害防止法の改訂や要配慮者利用施設避難確保計画の義務化など、豪雨災害に関係する法・制度が大きく変更されている。沖縄県ではその前提となる二級河川の浸水想定および内水氾濫の浸水想定がほとんどない。ハザードマップの作製および公開は、県民や事業者が対応するための必要最低限の情報であるため至急対応すべき。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	110	5	記述なし	<u>また、浸水想定区域等に所在し、市町村地域防災計画で避難確保計画の策定が必要であるとされた社会福祉施設に対し、避難確保計画の策定状況を確認するとともに、未策定の施設に対しては、避難確保計画の策定に係る支援を行う必要がある。</u>	災害時における学校教育、老人ホーム、障害者施設等の要配慮者利用施設の避難確保計画について記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	110	20	昭和60年代頃からは、海岸災害への備えに加え、公衆の海浜利用の多様化を背景に、海岸部の浸水性が重視されるようになった。	昭和60年代頃からは、海岸災害への備えに加え、公衆の海浜利用の多様化を背景に、海岸部の <u>親</u> 水性が重視されるようになった。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	111	1	記述なし	<p><u>海岸における減災の取組については、平成7年の阪神・淡路大震災の発生を機に避難誘導體制の強化を図ることとしており、平成18・19年度に津波高潮浸水予測図を作成・公表し、ハザードマップ作成に係る関係市町村の取り組みを支援している。</u></p> <p><u>平成24年度には、平成23年の東日本大震災による巨大津波を教訓に、将来本県で起こりうる最大クラスの津波に見直すことを目的に、津波浸水予測図を作成・公表した。</u></p> <p><u>また、総合的な地域づくりの中で津波防災を推進することを目的として、平成23年に「津波防災地域づくりに関する法律」が施行され、平成29年度に津波災害警戒区域（イエローゾーン）を指定・公表し、ハザードマップ作成に係る関係市町村の取り組みを支援している。</u></p>	<p>災害時における学校教育、老人ホーム、障害者施設等の要配慮者利用施設の避難確保計画について記載する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	111	7	記述なし	<p><u>また、地域における警戒避難体制の構築や防災情報の高度化を図るため、防災、建築、福祉・医療、教育等の関係部局や関係市町村との緊密な連携が必要である。</u></p> <p><u>さらに、浸水想定区域等に所在し、市町村地域防災計画で避難確保計画の策定が必要であるとされた社会福祉施設に対し、避難確保計画の策定状況を確認するとともに、未策定の施設に対しては、避難確保計画の策定に係る支援を行う必要がある。</u></p>	災害時における学校教育、老人ホーム、障害者施設等の要配慮者利用施設の避難確保計画について記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	112	16	記述なし	<p><u>土砂災害対策について、すべての箇所を対策工事により安全な状態にしていくには、長い時間と費用が必要となることから、ハード対策と併せて、警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等のソフト対策を充実させる必要がある。</u></p> <p><u>これらソフト対策を推進するために定められた土砂災害防止法に基づき、県では、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域を指定、公表し、ハザードマップ作成に係わる関係市町村の取組を支援している。</u></p>	災害時における学校教育、老人ホーム、障害者施設等の要配慮者利用施設の避難確保計画について記載する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	113	19	記述なし	<p><u>(課題)</u> <u>また、地域における警戒避難体制の構築や防災情報の高度化を図るため、防災、建築、福祉・医療、教育等の関係部局や関係市町村との緊密な連携が必要である。</u> <u>このほか、土砂災害警戒区域等に所在し、市町村地域防災計画で避難確保計画の策定が必要であるとされた社会福祉施設に対し、避難確保計画の策定状況を確認するとともに、未策定の施設に対しては、避難確保計画の策定に係る支援を行う必要がある。</u></p>	<p>災害時における学校教育、老人ホーム、障害者施設等の要配慮者利用施設の避難確保計画について記載する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	115	13	記述なし	<p><u>e 長寿命化（現状）</u> <u>沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で周囲を海に囲まれていることから海塩粒子の飛散が多く、塩害に対して厳しい環境下にある。また復帰後、大量に社会基盤施設が整備されたことから、施設の多くが50年を経過し老朽化や耐久性能の低下が懸念されている。</u> <u>そのため社会基盤施設の適切な点検、診断により施設の状況を把握し、予防的な補修・補強や計画的な施設の更新を進めることで、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安全性・信頼性を確保することが求められている。</u></p> <p>次ページへ</p>	<p>・我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下にあり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状況を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述してはどうか。</p> <p>次ページへ</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	115	13		<p>(課題) <u>沖縄県のインフラ施設の維持管理・更新費用の将来予測は、現在の施設の数量・規模を維持していく場合を想定すると、今後50年間で約3兆8,828億円と試算されており、年平均で776億円が見込まれている。(沖縄県総務部「公共施設等総合管理計画」)</u></p>  <p>図20 ハコモノ・インフラの更新等による負担総額（今後50年間）</p> <p><u>今後見込まれる膨大な維持・更新費用を限られた人員、予算の中で必要な点検、診断、修繕、更新を長寿命化修繕計画等に基づき計画的に推進する必要がある。そのため新技術（ICT、非破壊検査技術等）や民間活力（PPP/PFI）を導入することにより、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安全性・信頼性を確保する必要がある。</u></p>	<p>・PPP/PFIについて、この考え方は10年前にも存在していたが、財政がひっ迫する状況において、この重要性はさらに高まってきている。また、第3回の社会基盤整備部会においても、効率的な予算執行の考え方が指摘されたように思う。これらより、民間活力の活用を含めた記載をしてはどうか。</p>	

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	126	38	特に、平成23年度以降、外国人観光客の増加は著しく、海外からの航空需要に対応するため、平成26年2月には現在の国際線旅客ターミナルが、さらに、平成31年3月には国際線・国内線を連結するターミナルが供用開始された。	特に、平成23年度以降、 <u>LCC参入に伴い</u> 外国人観光客の増加が <u>著しい状況となったことから</u> 、これらの航空需要に対応するため、 <u>暫定的に平成24年10月から貨物地区内にLCCターミナルが</u> 、平成26年2月には現在の国際線旅客ターミナルビルが <u>新規供用開始された</u> 。さらに、平成31年3月には <u>国際内連結ターミナルビルが供用開始され、これまで別棟だった国内線・国際線の旅客ターミナルを一体化し、暫定ターミナルのLCCを同ビルに集約したことから、利便性が大幅に向上した。</u>	国際貨物ターミナルが一時的にLCC旅客ターミナルになっていたことの記述も空港整備の変遷として記述したほうがよい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	130	19	平成20年以降、リーマンショックによる景気低迷などもあり、取扱貨物量はほぼ横ばいで推移しており、平成28年は2,275万トンとなっている。	平成20年以降、リーマンショックによる景気低迷などもあり、取扱貨物量はほぼ横ばいで推移しており、平成 <u>29</u> 年は <u>2,280</u> 万トンとなっている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	130	39	平成23年には東日本大震災などの影響もあり、乗降人員数は落ち込むが、平成25年頃から大きく増加し、平成28年には復帰後最高となる434万人に達している。	平成23年には東日本大震災などの影響もあり、乗降人員数は落ち込むが、平成25年頃から大きく増加し、平成 <u>29</u> 年には復帰後最高となる <u>519</u> 万人に達している。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	132	35	記述なし	<u>また、本土では長距離トラックから船舶へのモーダルシフトが進んでいることから、那覇港においては外航貨物を輸入、仕分けし、内航貨物へと転換する取組等により、片荷輸送の解消を図る必要がある。</u>	海運における片荷輸送について、本土に持って行く貨物が少ないことが問題点となっているが、本土においてはトラック運転手不足や法規制により長距離トラックの確保が困難であることからモーダルシフトが行われている。 そのため沖縄に一旦外航の貨物を持ち込んで、仕分けし、九州、四国あるいは大阪、名古屋、東京に内航船で運ぶという仕組みづくりのため、移出貨物の文言を入れる必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	133	20	このため、那覇港との適正な機能分担、定期船航路の拡充に向けた取組のほか、産業支援港として港湾機能向上を図る必要がある。	このため、那覇港との適正な機能分担、 <u>アクセス環境の充実</u> 、定期船航路の拡充に向けた取組のほか、産業支援港として港湾機能向上を図る必要がある。	那覇港と中城港の陸路にも交通渋滞等の課題があり、陸上輸送コストの負担が大きい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	133	38	<p>その一方、自動車への依存が高まることによって、交通渋滞等の問題が深刻化しており、それらの課題に対応するため、道路、モノレール等の基盤整備を推進してきたほか、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの構築について検討を行っている。</p>	<p>その一方、自動車への依存が高まることによって、交通渋滞等の問題が深刻化しており、それらの課題に対応するため、道路、モノレール等の基盤整備を推進してきたほか、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築について検討を行っている。</p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	134	17	…昭和56年度には改良済延長1.66(927km)、実延長1.15(1,302km)となった。	…昭和56年度には改良済延長 <u>1.73(964km)</u> 、実延長 <u>1.16(1.313km)</u> となった。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	134	29	…平成3年度には、改良済延長2.09(1,166km)、実延長1.19(1,343km)となった。	…平成3年度には、改良済延長 <u>2.17(1.210km)</u> 、実延長 <u>1.21(1.375km)</u> となった。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	134	40	…平成13年度には、改良済延長2.35(1,309km)、実延長1.28(1,452km)となった。	…平成13年度には、改良済延長 <u>2.36(1.313km)</u> 、実延長 <u>1.29(1.458km)</u> となった。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	135	10	…平成28年度時点の道路改良済延長は2.72倍(1,513km)にまで伸びた。	…平成28年度時点の道路改良済延長は <u>2.62倍(1.460km)</u> にまで伸びた。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	135	17	図表2-2-2-1-7 道路改良済延長と実延長の伸び率	<u>図表2-2-2-1-7差替</u>	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	137	15	【図表2-2-2-1-10】沖縄都市モノレールの年間乗客数	図表を差し替える H30年度データを追加する。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	138	11	このことから、バスレーンの拡充、交通結節点の整備などによる基幹バスシステムの導入や、公共交通への利用転換を図るTDM（交通需要マネジメント）施策の推進、路線バスの自動運転化のあり方に関する検討など、持続的な公共交通サービスが提供できるよう引き続き環境改善に取り組む必要がある。	このことから、バスレーンの拡充、交通結節点の整備等による基幹バスシステムの導入や公共交通への利用転換を図るTDM（交通需要マネジメント）施策の推進 <u>新たな交通手段とIT技術を活用したシームレスな移動環境の検討、乗務員など必要な人材の確保、開発が進む自動運転技術を応用した運行支援など、</u> 持続的な公共交通サービスが提供できるよう引き続き環境改善に取り組む必要がある。	・多様なモビリティに関する記述 自転車も含まれるが、特にレンタカーに依存した観光スタイルから、公共交通利用（路線バス・シャトルバス・モノレール・船舶）やパーソナルモビリティなど、多様なモビリティが急速に展開されている。MaaSも含め、これらに関する記述が必要。（レンタカーからの乗り換えという意味では、温室効果ガス抑制効果がある。） また、バスダイヤなどをGTFS形式で整備し、GoogleMapなどで検索できるようになってきている。これも公共交通利用促進に寄与していると考えられる。 ・前段で乗務員不足に触れており、対策として記載した方が良いと思われる。また、自動運転は開発途上の技術であり、解決しなければならない問題も多く、実用化や普及にはまだ時間がかかることが見込まれることも鑑みて、記載を検討する必要がある。 ・沖縄は車が多く渋滞が多い、観光客にしても違う交通手段を探せるような仕組みや県民意識、啓発も含め、ITを使った仕組みやルールを作ることで、一、二酸化炭素の排出量が減るのではないか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	138	24	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通等が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら調査研究を推進する必要がある。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道を研究する必要がある。</p>	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、<u>引き続き取組を進める必要がある。</u>加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の<u>実現に向け、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら取組を推進</u>する必要がある。</p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	157	29	那覇空港については、利用者の増加に伴って、ターミナルビル乗降帯や周辺道路の混雑が課題となっている。このため、観光客の利便性向上に向け、バス、タクシー、モノレールなどの運行状況をオープンデータ化し、大手検索サイト等で検索できる仕組みづくりに取り組む必要がある。	那覇空港については、利用者の増加に伴って、ターミナルビル乗降帯や周辺道路の混雑が課題となっている。このため、観光客の利便性向上に向け、バス、タクシー、モノレールなどの運行状況をオープンデータ化し、大手検索サイト等で検索できる仕組みづくりや、 <u>ターミナルビルにおける公共交通の案内充実等</u> に取り組む必要がある。	モノレールが空港のアクセスとして非常に主要な役割を果たしているが、乗合バスの利用状況は、現在わずか数パーセントとなっている。空港周辺の渋滞緩和を図るためにも、空港ターミナルビルでの公共交通の案内を充実させ、バスを含めた公共交通の利用増進を図る必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
2	157	37	港湾については、大型クルーズ船に対応した岸壁や旅客ターミナルの整備が課題となっていることから、「東洋のカリブ構想」で掲げた東アジアのクルーズ拠点形成に向けて、官民連携による国際クルーズ拠点及び県内港湾の整備を着実に推進する必要がある。	港湾については、大型クルーズ船に対応した岸壁や旅客ターミナル、 <u>二次交通結節機能</u> の整備が課題となっていることから、「東洋のカリブ構想」で掲げた東アジアのクルーズ拠点形成に向けて、官民連携による国際クルーズ拠点及び県内港湾の整備を着実に推進する必要がある。	中城湾港、平良港及び石垣港のクルーズ船寄港した際の二次交通としての結節点の対応が不十分でありその記載が無い。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
2	169	3	<p>現在世界的規模で進んでいる、AI、IoT、ロボット等の新技術の活用による第四次産業革命の動きを捉え、これらの新技術を活用した産業の高度化、新ビジネス創出、利便性・効率性の高い社会システムの構築など、社会の様々な場面での新技術・イノベーションの効果的な活(Society5.0の実現)を進めていく必要がある。</p> <p>このため、Society5.0やデータを収集・活用して社会的価値を生み出すデータ駆動型社会に耐えうる、情報産業インフラの整備や人材確保について検討を行う必要がある。同センターの活用により、情報通信関連産業の高付加価値化や新ビジネス創出等を促進するとともに、観光、ものづくり、農業、物流、各種サービスなど、様々な産業において新技術の活用を促進し、生産性の向上を図る必要がある。</p>	<p>現在世界的規模で進んでいる、AI、IoT、ロボット等の新技術の活用による第四次産業革命の動きを捉え、これらの新技術を活用した産業の高度化、新ビジネス創出、利便性・効率性の高い社会システムの構築など、社会の様々な場面での新技術・イノベーションの効果的な活(Society5.0の実現)を進めていく必要がある。</p> <p>このため、Society5.0やデータを収集・活用して社会的価値を生み出すデータ駆動型社会に耐えうる、情報産業インフラの整備や人材確保について検討を行う必要がある。同センターの活用により、情報通信関連産業の高付加価値化や新ビジネス創出等を促進するとともに、観光、ものづくり、農業、物流、建設、各種サービスなど、様々な産業において新技術の活用を促進し、生産性の向上を図る必要がある。</p>	<p>Society 5.0について、各種計測技術の進展、さらには5Gなど通信関連の技術革新は目覚ましく、自動運転(支援)技術も含め、このような観点からの社会基盤の在り方についても議論しておくべきだと考えられる。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	334	11	<p>河川の水辺環境の再生については、住民の河川に対する美化意識及び地域イメージの向上を図るため、自然環境に配慮し、護岸に自然石を用いるなどの多自然川づくりにて20河川の護岸工事等の整備を行った。</p> <p>これらの取組などにより、自然環境に配慮した河川整備の割合は、基準値の63.2%から平成29年度には67.6%となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。</p>	<p>河川の水辺環境の再生については、住民の河川に対する美化意識及び地域イメージの向上を図るため、自然環境に配慮し、護岸に自然石を用いるなどの多自然川づくりにて19河川の護岸工事等の整備を行った。</p> <p>これらの取組などにより、自然環境に配慮した河川整備の割合は、基準値の63.2%から平成30年度には67.8%となり、目標値の達成に向けて着実に進展している。</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	334	21	<p>これらの取組などにより、自然環境に配慮した海岸整備の延長は、基準値の600mから平成29年度には1,976mとなり、目標値の達成に向けて着実に前進している。</p>	<p>これらの取組などにより、自然環境に配慮した海岸整備の延長は、基準値の600mから平成30年度には1,976mとなり、目標値の達成に向けて着実に進展している。</p>	<p>【総合部会意見】 現状値を最新値に更新する。 成果の達成状況の判定基準を統一した上で、適切な表現を用いる。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	334	26	<p><主な成果指標の状況> 自然環境に配慮した河川整備の割合 現状値 67.6%（H29年度）</p>	<p><主な成果指標の状況> 自然環境に配慮した河川整備の割合 現状値 67.8%（H30年度）</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	334	28	<p><主な成果指標の状況> 自然環境に配慮した海岸整備の延長 現状値 1,976m（H29年度）</p>	<p><主な成果指標の状況> 自然環境に配慮した海岸整備の延長 現状値 1,976m（H30年度）</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	347	33	あわせて、二酸化炭素の吸収源対策のため、公園、街路樹等の都市緑化及び県民主導による身近な環境の緑化を推進する必要がある。	<u>あわせて、近年、国により自転車活用推進法の制定、及び自転車活用推進計画が策定されるなど自転車利用拡大の気運が高まっており、多様な交通手段の確保として、自動車からの交通分担、公共交通機関と連携した自転車の利用促進に取り組む必要がある。</u> <u>また、二酸化炭素の吸収源対策のため、公園、街路樹等の都市緑化及び県民主導による身近な環境の緑化を推進する必要がある。</u>	自転車に関する記述がない 自転車利用推進法が制定され、県内においても自転車道の整備が進んでいる。自転車利用は健康だけでなく観光負荷低減のためにも有効である。 さらにシェアサイクルなども県内で進んできている。 自転車の利用促進について記載を追加してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	350	1	これらの取組などにより、モノレールの乗客数は、基準値の3万5,551人/日から平成29年度には4万9,716人/日となり、	これらの取組などにより、モノレールの乗客数は、基準値の3万5,551人/日から平成29年度には <u>5万2,355</u> 人/日となり、	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	350	5	乗合バス利用者数は、依然として自動車への依存が高いことや市街地の拡大等を背景として、基準値を下回って減少している、	乗合バス利用者数は、依然として自動車への依存が高いことや市街地の拡大等を背景として、基準値を下回って <u>おり、進展遅れ</u> となっている。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	350	14	…、目標値の達成に向けて着実に前進している。	…、目標値の達成に向けて着実に <u>進展</u> している。	検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	350	26	【表】<主な成果指標の状況> 表中のモノレールの乗客数の現 状値 49,716人/日(H29年度)	表中のモノレールの乗客数の現 状値をH29年度データからH30 年度データへ更新する。 52,355人/日(H30年度)	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修 正】 左案のとおり修正する。
3	350	30	<主な成果指標の状況> 主要渋滞箇所	基準値:191箇所(H24年度)	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修 正】 左案のとおり修正する。
3	351	4	記述なし	<u>沖縄都市モノレールは公共交 通の基軸として自動車から公共 交通への転換を促す重要な役割 を担っているが、乗客数が予測を 上回るペースで増加しており、乗 り残しが散見される。今後も乗客 数は増加することが想定されてい るため、車両の輸送力増強や車 両基地の一部増築など、需要に 合わせた整備が必要である。</u>	利用実態に対応した公共交通 機関の整備を追記してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修 正】 左案のとおり修正する。
3	351	9	記述なし	<u>さらに、増加傾向にある建築物 からの温室効果ガスの排出量を 削減するため、先導的な低炭素 建築物・住宅の整備を促進させ る必要がある。</u>	省エネが進んでいない実態があ るため、ゼロエネルギーやゼロエネ ルギービルなどの導入について検 討いただき、省エネルギーに関す る記述をしていただきたい。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修 正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	363	35	シンポジウムの参加人数は平成25年度の172人から平成29年度の261人と年々増加傾向にある。	シンポジウムの参加人数は平成25年度の172人から平成 <u>30</u> 年度の <u>215</u> 人と年々増加傾向にある。	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	368	13	また、住民の河川に対する美化意識及び地域イメージの向上を図るため、国場川・小波津川などの20河川にて自然環境に配慮しつつ護岸工事等の整備を行った。 これらの取組などにより、自然環境に配慮した河川整備の割合は平成29年度に67.6%となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	また、住民の河川に対する美化意識及び地域イメージの向上を図るため、国場川・小波津川などの <u>19</u> 河川にて自然環境に配慮しつつ護岸工事等の整備を行った。 これらの取組などにより、自然環境に配慮した河川整備の割合は平成 <u>30</u> 年度に <u>67.8%</u> となり、目標値の達成に向けて着実に <u>進展</u> している。	【総合部会意見】最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	368	32	<主な成果指標の状況> 成果指標名 景観・親水性に配慮した海岸整備の延長の追加	< <u>主な</u> 成果指標の状況> <u>景観・親水性に配慮した海岸整備の延長</u> <u>基準値 4.850m(H23年度)</u> <u>現状値 9.693m(H30年度)</u> <u>R3年度 目標値 10.080m</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を記載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	368	36	<主な成果指標の状況> 自然環境に配慮した河川整備の割合 現状値 67.6%(H29年度)	< <u>主な</u> 成果指標の状況> 自然環境に配慮した河川整備の割合 現状値 <u>67.8%</u> (H <u>30</u> 年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	368	38	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 歴史景観と調和する都市公園の 供用面積 現状値 33.5ha(H29年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 歴史景観と調和する都市公園の 供用面積 現状値 <u>35.0</u>ha(H<u>30</u>年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	370	8	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 都市計画区域内における一人当 たりの都市公園面積 現状値 10.9㎡/人(H28年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 都市計画区域内における一人当 たりの都市公園面積 現状値 10.9㎡/人(H<u>29</u>年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	371	42	<p>また、県営住宅のバリアフリー化 については、県営住宅を建て替え の際、沖縄県公営住宅等の整備 に関する基準を定める条例に より室内の段差解消、便所や浴 室の手すり設置等を行っているた め、県営住宅のバリアフリー化率 は平成22年度の22.8%から平成 29年度は27.4%と改善が進んで おり、目標値の達成に向けて着 実に前進している</p>	<p>また、県営住宅のバリアフリー化 については、県営住宅を建て替え の際、沖縄県公営住宅等の整備 に関する基準を定める条例に より室内の段差解消、便所や浴 室の手すり設置等を行っているた め、県営住宅のバリアフリー化率 は平成22年度の22.8%から平成 <u>30</u>年度は<u>29.0</u>%と改善が進んで おり、目標値の達成に向けて着 実に前進している</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	372	26	<p><主な成果指標の状況> 県営住宅のバリアフリー化率 現 状値 27.4% (H29年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> 県営住宅のバリアフリー化率 現 状値 <u>29.0</u>% (H<u>30</u>年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	372	28	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 都市公園のバリアフリー化率 現状値 29.5%(H29年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 都市公園のバリアフリー化率 現状値 <u>30.1%</u>(H29年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	372	29	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 全住宅のバリアフリー化率の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> 全住宅のバリアフリー化率 基準値 32.5%(H20年) 現状値 31.5%(H25年) R3年度 目標値 48.7%</p>	<p>【総合部会意見】 現状値を最新値に更新する。 <主な成果指標の状況>欄に すべての成果指標を記載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	374	13	<p><主な成果指標の状況>の追加 成果指標名 土地区画整理事業により整備された宅地面積の追加 成果指標名 再開発事業により整備された延べ床面積の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>土地区画整理事業により整備された宅地面積</u> 基準値 1,885ha(H24年) 現状値 2,035ha(H30年) R3年度 目標値 2,137ha <u>再開発事業により整備された延べ床面積</u> 基準値 239,909㎡(H24年) 現状値 347,373㎡(H30年) R3年度 目標値 377,809㎡</p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄に すべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	374	25	加えて、亜熱帯性気候に起因して植栽の成長速度が速く、歩行の妨げとなる状況が見られることから、道路緑化と併せて、適切な管理を行う必要がある。	加えて、亜熱帯性気候に起因して植栽の成長速度が速く、歩行の妨げとなる状況が見られることから、道路緑化と併せて、 <u>ボランティアの活用推進など、効率的・効果的</u> な管理を行う必要がある。	道路除草について、各市町村、周辺にいる企業、ボランティアで住民を活用すべき。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	375	20	乗合バス利用者数は、平成29年度7万2,161人と基準値を下回っている。	乗合バス利用者数は、平成29年度7万2,161人と基準値を下回っており、 <u>進展遅れとなっている。</u>	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	375	21	記述なし	<u>平成30年10月には、屋内のバス待合所や多言語のデジタル案内板を備えた新たな那覇バスターミナルが開業した。</u>	・新バスターミナルのデジタルサイネージを用いた発着案内や快適な待合施設などの充実した施設整備についても、人に優しい交通環境の整備としても記載してはどうか。 ・県や那覇市も参画して実施された事業であり、また、バス交通に大きな影響のある出来事なので、報告書に追記してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	375	25	平成29年度のモノレールの乗客数は 4万9,716人/日となり、	平成29年度のモノレールの乗客数は <u>5万2,355</u> 人/日となり、	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	375	39	【表】<主な成果指標の状況> 表中のモノレールの乗客数の現状値 49,716人/日（H29年度）	表中のモノレールの乗客数の現状値をH29年度データからH30年度データへ更新する。 <u>52,355人/日（H30年度）</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	376	9	<p>このため、広域交流拠点的那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら、実現に向けて取り組む必要があるほか、鉄軌道・フィーダー交通等の連結による南部・中部・北部の有機的な骨格軸について、検討をすすめる必要がある。</p>	<p>このため、広域交流拠点的那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入については、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら、実現に向けて取り組む必要があるほか、鉄軌道・フィーダー交通等の連結による南部・中部・北部の有機的な<u>公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進する必要がある。</u></p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	376	19	<p>このことから、バスレーンの拡充、交通結節点の整備などによる基幹バスシステムの導入や、公共交通への利用転換を図るTDM（交通需要マネジメント）施策の推進、路線バスの自動運転化のあり方に関する検討など、持続的な公共交通サービスが提供できるよう引き続き環境改善に取り組む必要がある。</p>	<p>このことから、バスレーンの拡充、交通結節点の整備等による基幹バスシステムの導入や公共交通への利用転換を図るTDM（交通需要マネジメント）施策の推進、<u>新たな交通手段とIT技術を活用したシームレスな移動環境の検討、乗務員など必要な人材の確保、開発が進む自動運転技術を応用した運行支援など</u>、持続的な公共交通サービスが提供できるよう引き続き環境改善に取り組む必要がある。</p>	<p>・多様なモビリティに関する記述 自転車も含まれるが、特にレンタカーに依存した観光スタイルから、公共交通利用（路線バス・シャトルバス・モノレール・船舶）やパーソナルモビリティなど、多様なモビリティが急速に展開されている。MaaSも含め、これらに関する記述が必要。（レンタカーからの乗り換えという意味では、温室効果ガス抑制効果がある。） また、バスダイヤなどをGTFS形式で整備し、GoogleMapなどで検索できるようになってきている。これも公共交通利用促進に寄与していると考えられる。 ・前段で乗務員不足に触れており、対策として記載した方が良いと思われる。また、自動運転は開発途上の技術であり、解決しなければならぬ問題も多く、実用化や普及にはまだ時間がかかることが見込まれることも鑑みて、記載を検討する必要がある。 ・沖縄は車が多く渋滞が多い、観光客にしても違う交通手段を探せるような仕組みや県民意識、啓発も含め、ITを使った仕組みやルールを作ることで、一、二酸化炭素の排出量が減るので記載をしてはどうか。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	381	4	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 運動等の目的で利用できる都市公園(運動公園、総合公園)の面積(1人あたり)の追加</p>	<p><u><主な成果指標の状況></u> <u>成果指標名</u> <u>運動等の目的で利用できる都市公園(運動公園、総合公園)の面積(1人あたり)</u> <u>基準値 6.0㎡(H22年度)</u> <u>現状値 6.1㎡(H29年度)</u> <u>R3年度目標値 6.5㎡</u></p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	399	34	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 高齢者のいる世帯の一定のバリアフリー化率の追加</p>	<p><u><主な成果指標の状況></u> <u>高齢者のいる世帯の一定のバリアフリー化率</u> <u>基準値 26.5%(H20年) 現状値 29.1%(H25年) R3年度目標値 47.1%</u></p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	406	4	<p>住宅セーフティネットについては、住宅に困窮する低額所得者へ住宅を供給するため、平成24年度から平成29年度までの6年間で2,761戸の公営住宅を整備したことで、最低居住面積水準未達世帯の解消に一定の効果をあげている。</p>	<p>住宅セーフティネットについては、住宅に困窮する低額所得者へ住宅を供給するため、平成24年度から平成<u>30</u>年度までの<u>7</u>年間で<u>3,006</u>戸の公営住宅を整備したことで、最低居住面積水準未達世帯の解消に一定の効果をあげている。</p>	<p>【総合部会意見】 数値を最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	406	24	<主な成果指標の状況> 公営住宅管理戸数 現状値 29,522戸（H29年度）	<主な成果指標の状況> 公営住宅管理戸数 現状値 <u>30,038</u> 戸（H <u>30</u> 年度）	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	407	1	記述なし	<u>併せて、要配慮者の数や状況に応じた福祉避難所が適切に配置されるよう、引き続き市町村における福祉避難所の指定を促進する必要がある。</u>	【重要性を増した課題】 ・避難所について 避難所における非常用電源、Wi-Fi環境（外国人観光客対応）、福祉避難所の指定・整備（多くが幼稚園などになっており、障がい者・高齢者対応が不足）などの対応が必要。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	411	41	水難事故対策の推進については、沖縄県や県警等の各種機関・団体で構成する沖縄県水難事故防止協議会を通して、県民・観光客へ水難事故防止に関する周知啓発等を行った。	水難事故対策の推進については、沖縄県や県警等の各種機関・団体で構成する沖縄県水難事故防止協議会を通して、県民・観光客へ水難事故防止に関する周知啓発等を行う <u>とともに、危険箇所に転落防止柵の設置を行った。</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	412	23	<主な成果指標の状況> 成果指標名 水難事故発生件数 の追加	<主な成果指標の状況> <u>水難事故発生件数</u> <u>基準値 77件（H22年） 現状値 66件（H30年） R3年度 目標値 68件</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	413	19	歩いて暮らせる環境の創出を目指して、安全で快適な生活環境の創出や住民参加のまちづくりの推進に関する取組を行った。	<u>災害に強い県土づくりを目指して、消防防災体制や危機管理体制強化を行った。また、建築物や公共施設の耐震化を図るなど、防災減災対策に関する取り組みを行った。</u>	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	413	25	これらの取組などにより、津波ハザードマップ作成市町村数は平成29年度で38市町村となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	これらの取組などにより、津波ハザードマップ作成市町村数は平成 <u>30</u> 年度で38市町村となり、目標値の達成に向けて前進しているが <u>進展遅れ</u> となっている。	【総合部会意見】 最新値に更新する。 成果の達成状況の判定基準を統一した上で、適切な表現を用いる。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	413	37	輸送手段及び避難地等の確保については、道路の災害防除を図るため、これまでに国道331号等の緊急輸送道路の落石防止対策・法面崩壊防止対策を行った。 これらの取組などにより、平成29年の道路法面等危険除去箇所数は、30か所となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	輸送手段及び避難地等の確保については、 <u>第1次、第2次の緊急輸送道路に指定された県管理道路の区間について、道路法第37条に基づく電柱等の占用制限による無電柱化の推進に取り組むとともに</u> 、道路の災害防除を図るため、これまでに国道331号等の緊急輸送道路の落石防止対策・法面崩壊防止対策を行った。 これらの取組などにより、平成29年の道路法面等危険除去箇所数は、30か所となる <u>など</u> 、目標値の達成に向けて着実に前進している。	電線地中化について、緊急輸送道路に指定した箇所について記載を行ってはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	414	5	これらの取組などにより、多数の者が利用する建築物の耐震化率は、平成28年度で91.5%となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	これらの取組などにより、多数の者が利用する建築物の耐震化率は、平成28年度で91.5%となり、目標値の達成に向けて着実に <u>進展</u> している。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	414	6	記述なし	これらの取組などにより、多数の者が利用する建築物の耐震化率は、平成28年度で91.5%となり、目標値の達成に向けて着実に進展している。 <u>一方、住宅の耐震化率については、85.1%（平成25年）と基準値の82%（平成20年）より向上しているが、本県では木造住宅に比べ耐震診断・改修費用が高い鉄筋コンクリート造住宅の割合が高く、所有者負担が大きいことから、進展遅れとなっている。</u>	【総合部会意見】 <成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	414	13	これらの取組などにより、防護面積（高潮対策等）は、平成29年度で86.4haとなり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	これらの取組などにより、防護面積（高潮対策等）は、平成 <u>30</u> 年度で86. <u>7</u> haとなり、目標達成 <u>見込みである。</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	414	17	記述なし	<p><u>沖縄県は、島しょ県であり、本土から離れ離島が散在するなど防災上不利な地理的条件があるほか、多くの観光客が訪れる等の防災上の特別な配慮が必要な社会条件を有している。そのため県管理空港は、災害時に地域の防災活動の拠点としての役割が求められる。</u></p> <p><u>このようなことから、「県管理空港の今後の地震・津波対策等の方針」を平成29年2月に策定するなど、離島空港施設の耐震化取り組みについては計画通り進捗しており、計画値を達成する見込みである。</u></p>	<p>・地域継続計画等、県土としての復旧計画</p> <p>沖縄総合事務局を中心に防災連絡会が行われているが沖縄県の現状としては、離島県なのに防災ヘリが無く、クルーズ振興をしているが消防艇がないなどの課題がある。また、急性期対応病院においても十分な水および燃料の備蓄がなされていないなどの課題もある。災害の想定（観光客を含めた想定避難者数など）を明確にし、目標を明確に決めた上での取り組みが急務である。</p> <p>受援計画を策定するためにも、空港が使えるか否か、ハードは大丈夫でも航空管制は？など、総合的な取り組みが不可欠である。少なくとも、沖縄本島が被災すると周辺離島への物資供給がままならないことを認識しなければならない。</p> <p>【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果								
3	414	21	<主な成果指標の状況> 津波高潮ハザードマップ作成市町村数 現状値 38市町村(H29年度)	<主な成果指標の状況> 津波高潮ハザードマップ作成市町村数 現状値 38市町村(H30年度)	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								
3	414	26	<主な成果指標の状況> 成果指標名 住宅の耐震化率の追加	<主な成果指標の状況> <u>住宅の耐震化率</u> <u>基準値 82%(H20年) 現状値 85.1%(H25年) R3年度目標値 95%</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								
3	414	30	<主な成果指標の状況> 防護面積(高潮対策等) 現状値 86.4ha(H29年度)	<主な成果指標の状況> 防護面積(高潮対策等) 現状値 86.7ha(H30年度)	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								
3	414	31	<table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標名</th> <th>基準値</th> <th>現状値</th> <th>R3年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>離島空港施設の耐震化率</td> <td>-</td> <td>0%</td> <td>17.00%</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値	離島空港施設の耐震化率	-	0%	17.00%		【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値											
離島空港施設の耐震化率	-	0%	17.00%											

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	414	31	<主な成果指標の状況> 成果指標名 土砂災害危険箇所整備率(急傾斜地崩壊対策事業)の追加	<主な成果指標の状況> <u>土砂災害危険箇所整備率(急傾斜地崩壊対策事業)</u> <u>基準値 13%(H23年度)</u> <u>現状値 16%(H30年度)</u> <u>R3年度 目標値 16%</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	414	31	<主な成果指標の状況> 成果指標名 土砂災害危険箇所整備率(砂防事業)の追加	<主な成果指標の状況> <u>土砂災害危険箇所整備率(砂防事業)</u> <u>基準値 21%(H23年度)</u> <u>現状値 23%(H30年度)</u> <u>R3年度 目標値 24%</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	414	31	<主な成果指標の状況> 成果指標名 土砂災害危険箇所整備率(地すべり対策事業)の追加	<主な成果指標の状況> <u>土砂災害危険箇所整備率(地すべり対策事業)</u> <u>基準値 24%(H23年度)</u> <u>現状値 29%(H30年度)</u> <u>R3年度 目標値 36%</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	414	31	<主な成果指標の状況> 成果指標名 バリアフリー化のための浮き棧橋設置港湾数)の追加	<主な成果指標の状況> <u>バリアフリー化のための浮き棧橋設置港湾数)</u> <u>基準値20港(H23年度) 現状値23港(H29年度) R3年度目標値 27港</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	414	31	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 緊急物資輸送の拠点校数(耐震岸壁設置港湾数)の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>緊急物資輸送の拠点校数(耐震岸壁設置港湾数)</u> 基準値4港(H23年) 現状値6港(H30) R3年度目標値 6港</p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	414	31	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 港湾臨港交通施設における橋梁の耐震化率の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>港湾臨港交通施設における橋梁の耐震化率</u> 基準値— 現状値42%(H30年度) R3年度目標値 67%</p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	414	31	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 主要9河川での浸水想定面積の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>主要9河川での浸水想定面積</u> 基準値 約234ha(H22年) 現状値 約234ha(H30年) R3年度目標値 約56ha</p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	414	31	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 避難地に位置づけられている都市公園数の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>成果指標名</u> <u>避難地に位置づけられている都市公園数</u> 基準値 257箇所(H22年度) 現状値 299箇所(H29年度) R3年度目標値 303箇所</p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	414	31	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 耐震化が必要な県営住宅棟の耐震化率の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>耐震化が必要な県営住宅棟の耐震化率</u> <u>基準値 89.8%(H23年) 現状値 92.9%(H30年) R3年度目標値 93.9%</u></p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	415	5	<p>輸送手段及び避難地等の確保については、災害発生時に住民迅速かつ的確な避難行動をとることが重要であるため、避難場所や避難経路の確保及び緊急輸送機能を持つ施設の整備が必要である。</p>	<p>輸送手段及び避難地等の確保については、災害発生時に住民が迅速かつ的確な避難行動をとることが重要であるため、避難場所や避難経路の確保及び<u>緊急輸送道路の無電柱化など</u>緊急輸送機能を持つ施設の整備が必要である。 <u>避難所へ給与する簡易トイレや毛布等の備蓄物資についても充実させる必要がある。</u></p>	<p>・避難所の記載については、簡易トイレなどが保管されている防災倉庫などソフト面の対策に関する記載を行う必要がある。 ・電線地中化について、緊急輸送道路に指定した箇所について記載を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	415	7	<p>記述なし</p>	<p><u>避難所においては、停電に対応するための非常用電源を備える対策も必要である。併せて、要配慮者の数や状況に応じた福祉避難所が適切に配置されるよう、引き続き市町村における福祉避難所の指定を促進する必要がある。</u></p>	<p>・避難所について 避難所における非常用電源、Wi-Fi環境(外国人観光客対応)、福祉避難所の指定・整備(多くが幼稚園などになっており、障がい者・高齢者対応が不足)などの対応が必要。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	24	あわせて、上水道施設については、災害等で広範囲かつ長期にわたる断水の発生が予測されることから、老朽化施設の計画的な更新、耐震化が必要である。	あわせて、上水道施設については、災害等で広範囲かつ長期にわたる断水の発生が予測されることから、 <u>施設の点検・修繕などにより長寿命化対策を進めるとともに</u> 、老朽化施設の計画的な更新、耐震化が必要である。	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	26	都市の浸水対策については、都市部における高度利用等による雨水浸透量や貯留能力の減少で雨水流出量が増大していることから、十分な雨水排除ができる排水設備の整備が必要である。	都市の浸水対策については、都市部における高度利用等による雨水浸透量や貯留能力の減少で雨水流出量が増大していることから、十分な雨水排除ができる排水設備の整備を進めるとともに、 <u>内水ハザードマップの作成などソフト対策も合わせて推進する必要がある。</u>	都市の浸水対策について、建物の敷地に雨水タンクの設置を助成などで促すことで、河川への排水に時差を設けることが可能となることから、総合的な浸水対策を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	31	記述なし	<p><u>本土復帰前や復帰当初に整備された海岸保全施設は数多く残っており、築造後相当の年数が経過して老朽化が進展している。</u></p> <p><u>特に、本土復帰前に整備された護岸等は、経験的な設計による簡易な構造や築造時に劣悪な材料が使用されたものなど、本土一般のコンクリート構造の護岸等と比較して、老朽化・防護機能の低下が著しいという特性を有している。</u></p> <p><u>このため、定期点検等により海岸保全施設の状態を的確に把握し、ライフサイクルコストの縮減等を念頭にした予防保全型の維持管理を導入し、施設の計画的な機能回復、耐震対策などに取り組む必要がある。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】</p> <p>左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	34	記述なし	<p><u>離島空港における防災対策としては、「県管理空港の今後の地震・津波対策等の方針」に基づき、関係者と調整を図りながら「早期復旧計画、業務継続計画（BCP）」を策定していくとともに、必要に応じて空港施設の耐震化を図っていく計画である。</u></p>	<p>・地域継続計画等、県土としての復旧計画 沖縄総合事務局を中心に防災連絡会が行われているが沖縄県の現状としては、離島県なのに防災ヘリが無く、クルーズ振興をしているが消防艇がないなどの課題がある。また、急性期対応病院においても十分な水および燃料の備蓄がなされていないなどの課題もある。災害の想定（観光客を含めた想定避難者数など）を明確にし、目標を明確に決めた上での取り組みが急務である。 受援計画を策定するためにも、空港が使えるか否か、ハードは大丈夫でも航空管制は？など、総合的な取り組みが不可欠である。少なくとも、沖縄本島が被災すると周辺離島への物資供給がままならないことを認識しなければならない。</p>	<p>【委員意見を踏まえ修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	34	記述なし	<p><u>沖縄県では本土復帰より、砂防関係施設が整備され、復帰後50年近くを迎え、そのストックは年々増加し、地域の安全・安心の確保等に大きく寄与している一方で、今後、老朽化する施設の数が増加していくことが予想される。</u></p> <p><u>これらを踏まえ、今後、保全対象を守る観点から施設点検により既存の砂防関係施設の健全度等を把握し、長期にわたりその機能及び性能を維持・確保することを目的として、維持、修繕、改築及び更新の老朽化対策を計画的に実施する必要がある。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	415	34	記述なし	<p><u>公営住宅にかかる老朽化対策について、島嶼及び台風の常襲地域である本県は塩害の影響が強く、また、復帰後から昭和57年頃までに建設された住棟では、海砂使用により鉄筋コンクリート躯体において塩分混入の可能性が高いため劣化が著しいものもあり、入居者の安全を確保する上からも建替えが急務となっている。</u></p> <p><u>県営住宅の整備は、昭和54年から昭和61年にかけて、整備戸数が年間1,000戸を超える大規模な事業が実施された。これら建設ピーク時の県営住宅は、整備から30年から47年が経過しようとしており、全面的改善、建替え等、住宅ストックの維持について速やかな検討を行う必要があり、建替えを実施すべき公営住宅は今後も増加することが予測されるため、計画的な維持保全を実施していく必要がある。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保することが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	420	40	建替工事に際しては、既設公営住宅の除去後、新住棟の完成まで一定の期間を要することなどから、管理戸数は2万9,522戸（平成29年度）と基準値に比べて減少しているが、目標値の達成に向けては着実に前進している。	建替事業により新住棟が完成したことから、管理戸数は3万38戸（平成30年度）となり、目標値を達成した。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	421	26	<主な成果指標の状況> 公営住宅管理戸数 現状値 29,522戸（H29年度）	<主な成果指標の状況> 公営住宅管理戸数 現状値 30,038戸（H30年度）	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	421	26	<主な成果指標の状況> （追加）	<主な成果指標の状況> 最低居住面積水準未満率 基準値 9.5%（H20年） 現状値 10.8%（H25年） R3年度 目標 値 10.8%	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄に すべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	421	32	<主な成果指標の状況> 成果指標名 「県管理道路の改良済延長」の 追加	基準値:1.100km（H21年度） 現状値:1.140km（H28年度） 目標値:1.145km	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄に すべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	421	40	<p>安定した水資源の確保と上水道の整備については、今後の水需要や水質の安全性を確保するための施設整備や老朽化した施設の計画的な更新、耐震化を図り、小規模水道事業の運営基盤の強化や水道サービスの向上を図る必要がある。</p>	<p>安定した水資源の確保と上水道の整備については、今後の水需要や水質の安全性を確保するための施設整備や施設の点検・修繕などにより長寿命化対策を進めるとともに、老朽化した施設の計画的な更新、耐震化を図り、小規模水道事業の運営基盤の強化や水道サービスの向上を図る必要がある。</p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	422	28	これらの取組などにより、超高速ブロードバンド基盤整備率は、平成29年で97.2%へと上昇しており、目標値の達成に向けて着実に前進している。	これらの取組などにより、超高速ブロードバンド基盤整備率は、平成30年で、 <u>98.0%</u> へと上昇しており、目標値を <u>達成見込みである。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	422	29	平成29年で97.2%へと上昇しており…	「平成23年(基準値)の87.3%から平成29年には97.2%へと上昇しており…」	…へと上昇しており、という表現はどの時点からの上昇かを示す必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	422	37	が平成29年度で2万2,543件となり、現時点で目標値を上回って改善している。	が平成30年度で <u>3万7,814</u> 件となり、現時点で目標値を <u>達成している。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	1	より増加している。	より <u>進展</u> している。	【総合部会意見】検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	9	97.2% (H29年)	<u>98.0%</u> (<u>H30</u> 年)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	11	(46.9%)	(<u>49.9%</u>)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	423	13	(83.7%)	(91.4%)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	15	22,543件 (H29年度)	37,814件 (H30年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	17	93,615件 (H29年度)	111,928件 (H30年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	423	30	電子自治体の構築については、行政サービスの高度化を図るため、電子申請システムを活用した一般住民向け申請・届出等の拡充や統合型地理情報システムで発信する情報の拡充等を図る必要がある。また、電子自治体構築の推進に不可欠な沖縄県総合行政情報通信ネットワークについては、今後の上昇する地域社会の要求水準に伴い、機能の拡充を図る必要がある。	電子自治体の構築においては、電子申請システムを活用した一般住民向け申請・届出等や統合型地理情報システムで発信する情報の拡充、 <u>行政情報の公開と保護の他、行政手続の迅速性・簡素化</u> 等、行政サービスの高度化を図る必要がある。また、電子自治体構築の推進に不可欠な沖縄県総合行政情報通信ネットワークについては、 <u>防災対策に加え、LGWANや住基ネットなど行政情報の増大等</u> 、今後とも上昇する地域社会の要求水準に伴い、機能の拡充を図る必要がある。	422頁35行との文章のダブリを避けるとともに、地域社会の要求水準の高まりを具体的に述べる必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果								
3	432	11	離島空港で155万人増加し468万人、	離島空港で172万人増加し485万人となり目標を達成、	【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	432	15	「重要港湾の取扱貨物量」は、港湾情勢等の変化などもあり、69万トン減少し2,275万トンとなり、基準値から後退している。	「重要港湾の取扱貨物量」は、港湾情勢等の変化などもあり、64万トン減少し2,280万トンとなり、基準値から進展遅れしている。	【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	432	23	<table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標名</th> <th>基準値</th> <th>現状値</th> <th>R3年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>離島空港の年間旅客者数</td> <td>313万人 (H22年度)</td> <td>485万人 (H30年度)</td> <td>426万人</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値	離島空港の年間旅客者数	313万人 (H22年度)	485万人 (H30年度)	426万人		【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値											
離島空港の年間旅客者数	313万人 (H22年度)	485万人 (H30年度)	426万人											
3	432	26	<主な成果指標の状況> 「重要港湾の取扱貨物量の増加」	沖縄県の現状(現状値) 2,280万トン(H29年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	435	5	目標値の達成に向けて着実に進展している。	目標値を達成する見込みとなっている。	【総合部会意見】検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	435	8	その結果、新石垣空港の年間旅客者数(国際線)は、平成22年度の1.6万人から平成29年度の8.6万人と約7万人増加しており、現時点で目標値を上回って改善している。	その結果、新石垣空港の年間旅客者数(国際線)は、平成22年度の1.6万人から平成30年度の8.7万人と約7万人増加しており、現時点で目標値を達成している。	【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果								
3	435	16	<主な成果指標の状況> 那覇空港の滑走路処理容量 (年間) 現状値 13.5万回 (H29年)	<主な成果指標の状況> 那覇空港の滑走路処理容量 (年間) 現状値 13.5万回 (H30年)	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								
3	435	20	<table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標名</th> <th>基準値</th> <th>現状値</th> <th>R3年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新石垣空港の年間旅客者数</td> <td>1.6万人 (H22年度)</td> <td>8.7万人 (H30年度)</td> <td>8.0万人</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値	新石垣空港の年間旅客者数	1.6万人 (H22年度)	8.7万人 (H30年度)	8.0万人		【総合部会意見】 最新値に更新する。 検証シートで使用している判定 基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値											
新石垣空港の年間旅客者数	1.6万人 (H22年度)	8.7万人 (H30年度)	8.0万人											
3	436	16	これらの取組及び入域観光客数の増加等により、那覇港の取扱貨物量については、平成23年の1,004万トンから平成29年には1,216万トンと増加しており、目標値の達成に向けて着実に前進している。	これらの取組及び入域観光客数の増加等により、那覇港の取扱貨物量については、平成23年の1,004万トンから平成29年には1,216万トンと増加しており、 <u>目標値は達成する見込みである。</u>	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定 基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								
3	436	25	これらの取組などにより、那覇港におけるクルーズ寄港回数については、平成23年の56回から平成29年には224回に増加し、目標値の達成に向けて着実に前進している。さらに、那覇港の年間旅客者数については、平成23年の59万人から平成29年には165.7万人増加しており、現時点で目標値を上回って改善している。	これらの取組などにより、那覇港におけるクルーズ寄港回数については、平成23年の56回から平成30年には243回に増加しており、 <u>目標値は達成する見込みである。</u> さらに、那覇港の年間旅客者数については、平成23年の59万人から平成29年には165.7万人増加しており、現時点で目標値を <u>達成している。</u>	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定 基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。								

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	437	10	<p><主な成果指標の状況> 那覇港におけるクルーズ船寄港回数 現状値 224回(H29年)</p>	<p><主な成果指標の状況> 那覇港におけるクルーズ船寄港回数 現状値 <u>243</u>回(H30年)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	437	21	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 「北部、宮古、八重山圏域におけるクルーズ船寄港回数」の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>北部、宮古、八重山圏域におけるクルーズ船寄港回数</u> <u>基準値56回(H23年) 現状値252回(H30年) R3年度目標値631回</u></p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	437	21	<p><主な成果指標の状況> 成果指標名 「中城湾港(新港地区)におけるクルーズ船寄港回数」の追加</p>	<p><主な成果指標の状況> <u>中城湾港(新港地区)におけるクルーズ船寄港回数</u> <u>基準値2回(H23年) 現状値28回(H30年) R3年度目標値 52回</u></p>	<p>【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	437	29	記述なし	<u>また、本土では長距離トラックから船舶へのモーダルシフトが進んでいることから、那覇港においては外航貨物を輸入、仕分けし、内航貨物へと転換する取組等により、片荷輸送の解消を図る必要がある。</u>	海運における片荷輸送について、本土に持って行く貨物が少ないことが問題点となっているが、本土においてはトラック運転手不足や法規制により長距離トラックの確保が困難であることからモーダルシフトが行われている。 そのため沖縄に一旦外航の貨物を持ち込んで、仕分けし、九州、四国あるいは大阪、名古屋、東京に内航船で運ぶという仕組みづくりのため、移出貨物の文言を入れる必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	438	38	…、目標値の達成に向けて着実に前進している。	…、目標値の達成に向けて着実に <u>進展</u> している。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	439	4	モノレールの乗客数については、観光客の増加やモノレール沿線での都市開発、施設整備等により、平成29年度において4万9,716人/日となり、	モノレールの乗客数については、観光客の増加やモノレール沿線での都市開発、施設整備等により、平成29年度において <u>5万2,355</u> 人/日となり、	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	439	18	これらの取組などにより、バスの利用環境が改善され、利用者の減少に歯止めがかかりつつあるものの、依然として県民の自動車依存が高いことや市街地の拡大等が影響し、乗合バス利用者数は平成29年度7万2,161人と基準値を下回っている。	これらの取組などにより、 <u>バスの乗降時間や待ち時間及び所要時間の短縮が図られるなどの利用環境改善効果が現れており、依然として県民の自動車依存が高いことや市街地の拡大等が影響し、乗合バス利用者数は平成29年度7万2,161人と基準値を下回っているものの、バスの利用環境改善に係る取組を開始した平成24年度以降は、利用者の減少に歯止めがかかりつつある。</u>	・バスに関する記述を適切にすべき。 バス利用者が減少しているとなっているが、丁寧に評価すべき（現状の記述ではこれまでの努力が無駄のように見える）。そもそもバスのサービスレベル（運行本数など）はかなり下がっているはずである。それなのに、利用者を増やすということか。例えば、補助路線や補助額で見たらどうなるのか、路線別平均乗車密度はどうなのかなど、どこに効果が表れ、影響が出ているのはどこなのかを記述する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	439	20	乗合バス利用者数は、平成29年度7万2,161人と基準値を下回っている。	乗合バス利用者数は、平成29年度7万2,161人と基準値を下回っており、 <u>進展遅れとなっている。</u>	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	439	35	<主な成果指標の状況> 主要渋滞箇所	<u>基準値:191箇所(H24年度)</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	439	37	【表】<主な成果指標の状況> 表中のモノレールの乗客数の現状値 49,716人/日(H29年度)	表中のモノレールの乗客数の現状値をH29年度データからH30年度データへ更新する。 <u>52,355人/日(H30年度)</u>	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	440	17	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通等が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら調査研究を推進する必要がある。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道を研究する必要がある。</p>	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、<u>引き続き取組を進める必要がある。</u>加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の<u>実現に向け、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら取組を推進</u>する必要がある。</p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	441	28	＜主な成果指標の状況＞ 成果指標名 「那覇港の外貿取扱貨物量」の追加	＜主な成果指標の状況＞ <u>那覇港の外貿取扱貨物量</u> <u>基準値 120万トン(H23年)</u> <u>現状値 120.3万トン(H29年)</u> <u>R3年度目標値 342万トン</u>	【総合部会意見】 ＜主な成果指標の状況＞欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	452	21	目標値の達成に向けて着実に進展している。	目標値を達成する見込みとなっている。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	452	37	また、那覇港の年間旅客者数は、クルーズ船乗船客数の増加により、平成29年で165.7万人となっており、現時点で目標値を上回っている。	また、那覇港の年間旅客者数は、クルーズ船乗船客数の増加により、平成29年で165.7万人となっており、現時点で目標値を達成している。	【総合部会意見】 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	454	20	港湾については、大型クルーズ船に対応した岸壁や旅客ターミナルビルの整備等による安全性・快適性・利便性の確保、マリーナや人工ビーチ等の整備を始め、国際的な海洋性リゾート地にふさわしいウォーターフロントの整備や憩いの場として緑陰の創出が必要である。	港湾については、大型クルーズ船に対応した岸壁や旅客ターミナル、 <u>二次交通結節機能</u> の整備等による安全性・快適性・利便性の確保、マリーナや人工ビーチ等の整備を始め、国際的な海洋性リゾート地にふさわしいウォーターフロントの整備や憩いの場として緑陰の創出が必要である。	中城湾港、平良港及び石垣港のクルーズ船寄港した際の二次交通としての結節点の対応が不十分でありその記載が無い。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	473	13	久米島地区では既設ケーブルを活用して2ルート化することで、高度な情報通信基盤を構築した。	久米島地区では既設ケーブルを活用して2ルート化することで、高度化かつ強じん化された情報通信基盤を構築した。	2ルート化は通信の安定性、信頼性を向上させ、高度化の他に通信のロバスト性(頑強性)を高めるため。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	473	14	離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境整備を進めており、	離島及び過疎地域の市町村における陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境整備を進めており、	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	473	39	離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境の整備に取り組む必要がある。	離島及び過疎地域の市町村における陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の整備に取り組む必要がある。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	473	40	大東地区については、中継伝送路(海底光ケーブル)を段階的に整備し、ループ化による安定性を確保する等、	大東地区については、中継伝送路(海底光ケーブル)を段階的に整備し、2ルート化による安定性を確保する等、	先島地区、久米島地区で2ルート化、大東地区でループ化との記載があり、文言の統一を必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	482	21	<主な成果指標の状況> 成果指標名 「那覇港の外貿取扱貨物量」の追加	<主な成果指標の状況> 那覇港の外貿取扱貨物量 基準値 120万トン(H23年) 現状値 120.3万トン(H29年) R3年度目標値 342万トン	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	531	19	<p>県内総生産に占める建設業の割合は、平成27年度で9.4%（全国5.5%）であるが、第2次産業全体に占める建設業の割合は、64.6%と全国の21.4%を大きく上回っており、県経済や雇用を支える産業の1つである。</p> <p>また、全産業に占める就業者数の割合は平成27年度で9.8%と、全国の7.5%より高い水準にある。</p>	<p>県内総生産に占める建設業の割合は、平成28年度で10.7%（全国5.5%）であるが、第2次産業全体に占める建設業の割合は、70.0%と全国の20.7%を大きく上回っており、県経済や雇用を支える産業の1つである。</p> <p>また、全産業に占める就業者数の割合は平成28年度で10.3%と、全国の7.6%より高い水準にある。</p>	<p>【総合部会意見】最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。</p>
3	531	24	<p>建設産業の担い手確保及び活性化と新分野・新市場の開拓を推進するため、建設技術に関する新たな工法・資材等の開発促進、建設産業の経営基盤の強化と新分野・新市場進出の促進、建設産業人材の育成、よりよい入札・発注方式の導入に取り組んだ。</p>	<p>県内建設業従事者の月労働時間は、平成29年度で181.3時間（県内全産業平均148.8時間）となっているが、月現金給与額は30.3万円（県内全産業平均25.1万円）で、県内産業の中では高い状況にある。</p>	<p>建設産業が県内の第二次産業に割合は高い、労働生産性は低いと給与は高いなどのデータについて更なる分析を行い。総点検報告書における表現を検討してほしい。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。</p>
3	531	33	<p>これらの取組により、沖縄県リサイクル資材（ゆいくる）評価認定業者数は、平成29年度に85業者となっており、現時点で目標値に達している。</p>	<p>これらの取組により、沖縄県リサイクル資材（ゆいくる）評価認定業者数は、平成30年度に85業者となっており、現時点で目標値を達成している。</p>	<p>【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	532	3	これらの取組により、新分野進出に向け具体的な目標を設定して取り組む建設業者の経営革新計画承認数については、平成29年度に71業者となっており、目標値の達成に向けて着実に推進している。	これらの取組により、新分野進出に向け具体的な目標を設定して取り組む建設業者の経営革新計画承認数については、平成30年度に74業者となっており、 <u>目標値を達成見込みである。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	532	22	これらの取組により、SAM(米軍政府企業登録)登録業者数については、平成29年度に20業者となっている。基準値より前進はしているが、県内公共事業の増加等により米軍発注工事への参入意欲が減少していること等により参入企業数が伸び悩んでいることから、目標値の達成に向けて一層の推進が必要である。	これらの取組により、SAM(米軍政府企業登録)登録業者数については、平成30年度に21業者となっている。基準値より前進はしているが、県内公共事業の増加等により米軍発注工事への参入意欲が減少していること等により参入企業数が伸び悩んでおり、 <u>現時点で進展遅れとなっている。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	532	29	<主な成果指標の状況> 沖縄県リサイクル資材(ゆいくる)評価認定業者数 現状値 85業者(H29年度)	<主な成果指標の状況> 沖縄県リサイクル資材(ゆいくる)評価認定業者数 現状値 85業者(H30年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	532	32	<主な成果指標の状況> 建設業者の経営革新計画承認数 現状値 71業者(H29年度)	<主な成果指標の状況> 建設業者の経営革新計画承認数 現状値 74業者(H30年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	532	36	<p><主な成果指標の状況> SAM(米軍政府企業登録)登録業者数 現状値 20業者(H29年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> SAM(米軍政府企業登録)登録業者数 現状値 21業者(H30年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	533	20	<p>建設産業の担い手確保については、中長期的な観点から処遇改善や生産性の向上、建設産業の魅力発信など技術者・技能者等の育成・確保に取り組む必要がある。</p>	<p>建設産業の担い手確保については、中長期的な観点から処遇改善やICTなどの新技術の活用による生産性の向上、建設産業の魅力発信など技術者・技能者等の育成・確保に取り組む必要がある。</p>	<p>沖縄県は観光業などにおいても人手不足となっている。建設産業においては、きついなどのイメージがあり人が集まりにくい。給与などの待遇面についての話や魅力をどう伝えるのかが重要であるが、給与を増すだけでは生産性が下がる。今後はドローンやロボットなど生産性を高め人手不足を補う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	533	26	<p>建設工事の受注拡大については、公共工事における県内建設業者の受注機会の確保に加え、米軍が発注する建設工事への参入の期待が高まっているが、契約に際しての高率ボンド(履行保証)制度等、参入障壁となっている諸条件への対応が不可欠である。</p>	<p>建設工事の受注の拡大については、公共<u>事業</u>における県内建設業者等の受注機会の確保に<u>務めるとともに、国直轄工事、市町村発注工事及び民間工事における地元企業への優先発注に配慮するよう要請を行う。</u> <u>また、米軍が発注する建設工事への参入の期待が高まっているが、契約に際しての高率ボンド(履行保証)制度等、参入障壁となっている諸条件への対応が不可欠であることから、対策を行う。</u></p>	<p>全体的にこのフレーズはさらっと流している感じがするので、県内中小建設業への優先発注は重要なテーマであることから明確に位置付ける必要がある。 特に、近年、建設コンサルタンツ業等を中心に県内一部市町村等において県外企業等の参入例が増えているという指摘もある。この問題は、一括交付金について本来であれば沖縄県または市町村が所管すべきものを内閣府が直接所管している事業が増加していることと関連している可能性が高いので再点検が必要である。 また、県発注事業においても、最近、議会やマスコミ等で指摘されている「万国津梁会議」支援業務の県外企業への発注例が生じていることから、県内優先発注を所管する商工労働部と連携して今一度県庁内でこの取り組みを高めてもらいたい。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>
3	546	26	<p><主な成果指標の状況> 工業用水道の給水能力(現状値) 30,000m³/日(29年度)</p>	<p><主な成果指標の状況> 工業用水道の給水能力(現状値) 30,000m³/日(<u>30</u>年度)</p>	<p>【総合部会意見】 最新値に更新する。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	546	33	<p>工業用水道施設の整備については、島しょ県である本県において工業用水道施設が地震等により被災した場合、他地域からの支援等が困難であり、広範囲かつ長期にわたる断水の発生が予測される。そのため、老朽化施設の計画的な更新・耐震化により、災害に強い工業用水道施設の整備を進めていく必要がある。</p>	<p>工業用水道施設の整備については、島しょ県である本県において工業用水道施設が地震等により被災した場合、他地域からの支援等が困難であり、広範囲かつ長期にわたる断水の発生が予測される。そのため、施設の点検・修繕などにより長寿命化対策を進めるとともに、老朽化施設の計画的な更新・耐震化により、災害に強い工業用水道施設の整備を進めていく必要がある。</p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	571	22	航路・航空路の利用者数(離島住民)は、平成29年度で航路が65万6千人と基準値の約1.6倍、航空路が36万6千人と同約1.8倍に増加しており、共に現時点で目標値を上回っている。	航路・航空路の利用者数(離島住民)は、平成30年度で航路が62万2千人と基準値の約1.5倍、航空路が39万7千人と同約1.9倍に増加しており、 <u>航路は目標値を達成見込、航空路は達成となっている。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。成果の達成状況の判定基準を統一した上で、適切な表現を用いる。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	572	6	<主な成果指標の状況> 低減化した路線における航路・航空路の利用者数 現状値 航空路:366千人(H29年度), 航路:656千人(H29年度)	<主な成果指標の状況> 低減化した路線における航路・航空路の利用者数 現状値 航空路:397千人(H30年度), 航路:622千人(H30年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	573	4	沖縄本島と各離島を結ぶ海底光ケーブルの敷設(先島ループ計690km、久米島ループ計170km)	沖縄本島と各離島を結ぶ海底光ケーブルの敷設(先島地区計690km、久米島地区計170km)	先島地区、久米島地区で2ルート化やループ化との記載があるが文言を統一する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
3	573	5	島内の超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだ。	島内の <u>光ファイバー網による</u> 超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだ。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	573	8	どにより、超高速ブロードバンド基盤整備率（離島）は、平成29年度で、83.7%となり、目標値の達成に向けて着実に前進している。	どにより、超高速ブロードバンド基盤整備率（離島）は、平成30年度で、 <u>91.4%</u> となり、 <u>目標値を達成見込みである。</u>	【総合部会意見】最新値に更新する。 検証シートで使用している判定基準を用いた表現に統一する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	574	24	<主な成果指標の状況> 成果指標名 「公営住宅管理戸数（離島）」の追加	<主な成果指標の状況> <u>公営住宅管理戸数（離島）</u> <u>基準値 4,609戸（H23年） 現状値 4,660戸（H30年） R3年度</u> <u>目標値 4,735戸</u>	【総合部会意見】 <主な成果指標の状況>欄にすべての成果指標を掲載する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	574	30	(83.7%) (H29年)	(<u>91.4%</u>) (H <u>30</u> 年)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	575	7	記述なし	<u>なお、島ごと（水源ごと）の水需要については、人口や観光客などの動向を踏まえた水道事業者の見通しを注視していく。</u>	観光客の飛躍的増大に伴い、島によってはオーバー・ツーリズムが懸念される。特に、宮古島では水の確保は大丈夫かという懸念の声がある。島ごとに検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	575	12	引き続き計画的に、超高速ブロードバンド環境の整備に取り組む必要がある。	引き続き計画的に、 <u>陸上の光ファイバー網による</u> 超高速ブロードバンド環境の整備に取り組む必要がある。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	575	13	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、 ループ化 による安定性を確保する等、	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、 2ルート化 による安定性を確保する等、	先島地区、久米島地区で2ルート化、大東地区でループ化との記載があり、文言の統一を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	576	2	離島空港の整備及び離島航空路の維持・確保については、平成25年3月に新石垣空港を開港したほか、宮古空港における受入体制の強化、下地島空港の駐車場施設整備などに取り組んだ。	離島空港の整備及び離島航空路の維持・確保については、平成25年3月に新石垣空港を開港したほか、 新石垣空港、宮古空港及び下地島空港 における受入体制の強化に取り組んだ。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	576	16	<主な成果指標の状況> 一般乗合旅客輸送人員実績（離島）現状値 110.4万人（H28年度）	< 主な 成果指標の状況> 一般乗合旅客輸送人員実績（離島）現状値 115.9 万人（H 29 年度）	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
3	576	22	…、平成27年度で90.5%まで増加しており、目標値の達成に向けて着実に前進している。	…、平成 28 年度で90.5%まで増加しており、目標値の達成に向けて着実に進展している。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果								
3	576	29	平成28年で110.4万人と、基準値の約2.2倍に増加しており、現時点で目標値を上回っている。	平成29年で115.9万人と、基準値の約2.3倍に増加しており、現時点で目標値を達成している。	【総合部会意見】最新値に更新する。成果の達成状況の判定基準を統一した上で、適切な表現を用いる。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	576	35	<table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標名</th> <th>基準値</th> <th>現状値</th> <th>R3年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>離島空港の年間旅客者数</td> <td>313万人 (H22年度)</td> <td>485万人 (H30年度)</td> <td>426万人</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値	離島空港の年間旅客者数	313万人 (H22年度)	485万人 (H30年度)	426万人		【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。
成果指標名	基準値	現状値	R3年度 目標値											
離島空港の年間旅客者数	313万人 (H22年度)	485万人 (H30年度)	426万人											
3	576	37	表中「離島航路の船舶乗降実績」現状値606万人(H28年)	表中「離島航路の船舶乗降実績」現状値600万人(H29年)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								
3	576	39	<主な成果指標の状況> 県管理道路(離島)の改良率	現状値:90.5%(H28年度)	【総合部会意見】最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】左案のとおり修正する。								

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	577	3	記述なし	<p>離島空港の整備については、離島の玄関口として、その機能の維持又は充実に向け、施設等の計画的な維持管理・更新や機能強化に取り組む必要がある。<u>そのため、空港施設の老朽化対策として維持管理・更新計画書を作成しており、この計画に基づき施設の定期点検、詳細点検などを実施し、その結果等を踏まえ適切な時期の修繕の実施を図っているところである。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	577	6	<p>小規模離島の航空路線は需要が限られることなどから座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが路線の維持、確保を図る上で課題となっている。このため、引き続き、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要である。</p>	<p>小規模離島の航空路線は需要が限られることなどから座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが路線の維持、確保を図る上で課題となっている。このため、<u>地元自治体、航空会社及び県等の関係者が連携して航空需要の創出に取り組むとともに</u>、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要である。</p>	<p>離島空路について、地域を挙げて採算性を高めるなど、補助を行う理由について記載を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
3	577	25	記述なし	<p><u>沖縄県では、復帰後約50年を迎え、これまでに多くの港湾施設の整備を進めてきたが、今後、施設の老朽化が進んでいくことから、適切な管理を行うための維持・更新費の増大が予想される。</u> <u>そのため、定期点検等により港湾施設の劣化度を把握し、維持管理コストの縮減を図りながら、計画的な維持補修により長寿命化対策を実施する必要がある。</u></p>	<p>我国では1960年代から1970年代初頭にかけて急速に整備された社会基盤施設の多くが建設後40年から50年を経過し、社会基盤施設の老朽化が進展しており、笹子トンネル天井板落下事故など重大損傷・事故も多く報告され社会問題化している。沖縄県は亜熱帯気候に属し、高温多湿で、しかも周囲を海に囲まれており、海塩粒子の飛散等により、全国でも有数の鋼材の腐食とコンクリートの塩害にたいして厳しい環境下であり、復帰後50年近くを迎え、社会基盤施設の老朽化が進展し、耐久性能が低下している。現在進められている長寿命化修繕計画では、従来の事後的な大規模修繕及び架替えから、信頼性のある定期点検により社会基盤施設の状態を的確に把握し、予防的な補修・補強を行い、必要に応じて計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安生性・信頼性を確保することが重要である。そのためには高度な技術者の育成、点検診断技術の確立、劣化・損傷予測精度の向上、データベース保守管理体制の確立及び事業を確実に実施できる予算を確保できることが必要である。</p> <p>社会基盤施設の老朽化対策は全国的に重要な問題であり、課題及び対策で記述する必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
4	671	15	島内の超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだ。	島内の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の構築に取り組んだ。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
4	671	16	超高速ブロードバンド基盤整備率（離島）は、平成23年の52.3%から平成29年には83.7%と大幅に上昇した。	超高速ブロードバンド基盤整備率（離島）は、平成23年の52.3%から平成30年には91.4%と大幅に上昇した。	【総合部会意見】 最新値に更新する。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
4	672	30	引き続き計画的に、超高速ブロードバンド環境の整備促進に取り組む必要がある。	引き続き計画的に、陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の整備促進に取り組む必要がある。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
4	672	31	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、ループ化による安定性を確保する等、	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、2ルート化による安定性を確保する等、	先島地区、久米島地区で2ルート化、大東地区でループ化との記載があり、文言の統一を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
4	673	13	離島空港の整備及び離島航空路の維持・確保については、平成25年3月に新石垣空港を開港したほか、宮古空港における受入体制の強化、下地島空港の駐車場施設整備などに取り組んだ。	離島空港の整備及び離島航空路の維持・確保については、平成25年3月に新石垣空港を開港したほか、新石垣空港、宮古空港及び下地島空港における受入体制の強化に取り組んだ。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ修正】 左案のとおり修正する。
4	687	39	これらの取組などにより、バスの利用環境が改善され、利用者の減少に歯止めがかかりつつあるものの、依然として県民の自動車依存が高いことや市街地の拡大等が影響し、乗合バス利用者数は平成29年度7万2,161人と基準値を下回っている。	これらの取組などにより、 <u>バスの乗降時間や待ち時間及び所要時間の短縮が図られるなどの利用環境改善効果が現れており、依然として県民の自動車依存が高いことや市街地の拡大等が影響し、乗合バス利用者数は平成29年度7万2,161人と基準値を下回っているものの、バスの利用環境改善に係る取組を開始した平成24年度以降は、利用者の減少に歯止めがかかりつつある。</u>	・バスに関する記述を適切にすべき。 バス利用者が減少しているとなっているが、丁寧に評価すべき（現状の記述ではこれまでの努力が無駄のように見える）。そもそもバスのサービスレベル（運行本数など）はかなり下がっているはずである。それなのに、利用者を増やすということか。例えば、補助路線や補助額で見たらどうなるのか、路線別平均乗車密度はどうかなど、どこに効果が表れ、影響が出ているのはどこなのかを記述する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
4	688	15	<p>各拠点を結ぶ道路網の整備について、道路は県民生活や経済活動を支える重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現していない。また、沖縄は自動車への依存が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により慢性的な交通渋滞が発生しているという課題がある。このため、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路等とともに、本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路等の幹線道路の早期構築が必要である。</p>	<p><u>幹線道路網の整備については、計画策定時から着実に進展しているものの、各拠点間を結ぶ広域道路ネットワークが不十分な状況となっている。</u></p> <p>また、沖縄は自動車への依存が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により慢性的な交通渋滞が依然として発生している。</p> <p><u>このため、ハシゴ道路をはじめとする体系的な幹線道路網の構築や、主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策を引き続き推進するほか、ビッグデータを活用した道路交通マネジメントにも取り組む必要がある。</u></p>	<p>渋滞対策について、今までの報告書と同じことが書かれているが、何のデータをもとにやっているのか。アンケートなのか、実際にビッグデータを解析した結果、ボトルネックがあるとか、乗り換えの運行障壁が出ているとかをもとにした記載なのかが見えてこない。</p> <p>次の計画に向けての点検報告書であれば、ビッグデータ等の活用によって実態を整理し、より効果的な投資をするという方針づけの記載を行う必要がある。</p>	<p>【委員意見を踏まえ修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
4	688	29	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通等が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら調査研究を推進する必要がある。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道を研究する必要がある。</p>	<p>鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、<u>引き続き取組を進める必要がある</u>。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の<u>実現に向け、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら取組を推進</u>する必要がある。</p>	<p>鉄軌道については、平成26年度から平成29年度にかけて、3つの検討委員会が設置され、更にパブリック・インボルブメント(PI)を導入し、多くの専門家、県民等の意見を聞きながら検討が行われ、平成30年5月に構想段階の計画書が策定された。技術検討委員会副委員長を務めたが、今後は鉄軌道の実現に向け、整備計画等の具体的な検討が行われるものと認識している。</p> <p>加えて、鉄軌道の導入にあたっては、非沿線地域住民の方々にも鉄軌道を利用しやすい環境を構築し、県民や観光客の移動利便性向上を図り、鉄軌道の安定需要を確保していくことが重要であることから、現沖縄21世紀ビジョン基本計画において「鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進」することが明確に位置づけられている。</p> <p>しかしながら、総点検報告書の記載では、鉄軌道の導入及びフィーダー交通ネットワークの構築に対し、「調査・研究」との記載となっており、現沖縄21世紀ビジョン基本計画の記述から後退した内容と受け止められかねない。</p> <p>したがって、鉄軌道の導入に向けたこれまでの取組を踏まえ、計画実現に向けた取組の推進を強く打ち出すべきである。</p>	<p>【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。</p>

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
5	706	34	平成24年度以降、基準値である173メッシュ以上の値で推移している。（メッシュとは一定の経線・緯線で地域を網の目状に区画（一区画約1.3×0.9km）したもの）	平成24年度以降、基準値である173メッシュ以上の値で推移している（メッシュとは一定の経線・緯線で地域を網の目状に区画（一区画約1.3×0.9km）したもの）。 <u>道路横断ボックスや警戒標識を設置するなどロードキル対策についても取り組みを行っている。</u>	北部、八重山の世界自然遺産登録について、オーバーツーリズムの問題があるがロードキルに関する記載が無い。 道路管理者ができることは多くある。レンタカーや地元の車両について車両速度および交通量の制限などについて検討が必要。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	709	35	離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境整備を促進した。	離島及び過疎地域の市町村における <u>陸上の光ファイバー網による</u> 超高速ブロードバンド環境整備を促進した。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討する必要がある。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	726	41	また、陸上交通については、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の整備を促進し、モノレール延伸整備や、鉄軌道の導入に向けた取り組みを行うとともに、離島地域については、離島住民等の交通コストの負担軽減などに取り組んだ。	また、陸上交通については、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の整備を促進し、モノレール延伸整備や、鉄軌道の導入に向けた取り組みを行うとともに、離島地域については、離島住民等の交通コストの負担軽減などに取り組んだ。	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
5	728	33	沖縄自動車	沖縄自動車道	【総合部会意見】 誤植に伴い修正を行う。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	731	28	各離島における超高速ブロードバンドの環境が整備された。	各離島における陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンドの環境が整備された。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	734	16	離島地域の超高速ブロードバンド環境の整備促進に、引き続き取り組む必要がある。	離島地域における陸上の光ファイバー網による超高速ブロードバンド環境の整備促進に、引き続き取り組む必要がある。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	734	17	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、ループ化による安定性を確保する等、	大東地区においては、中継伝送路（海底光ケーブル）を段階的に整備し、2ルート化による安定性を確保する等、	先島地区、久米島地区で2ルート化、大東地区でループ化との記載があり、文言の統一を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。

別紙1

章	頁	行	報告書（素案）本文	意見（修正文案等）	理由等	審議結果
5	741	39	離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境の整備を促進した。	離島及び過疎地域の市町村における <u>陸上の光ファイバー網による</u> 超高速ブロードバンド環境の整備を促進した。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	751	8	離島及び過疎地域の市町村における超高速ブロードバンド環境の整備を促進した。	離島及び過疎地域の市町村における <u>陸上の光ファイバー網による</u> 超高速ブロードバンド環境の整備を促進した。	離島内における面的なブロードバンド整備について、記載を検討してはどうか。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。
5	752	29	カバークロップ栽培やグリーンベルト設置等を推進し、農家への普及啓発に取り組んでいる。	カバークロップ栽培やグリーンベルト設置等を推進し、農家への普及啓発に取り組んでいる。 <u>イリオモテヤマネコなど希少種保護については、道路横断ボックスや注意喚起看板を設置するなどロードキル対策に取り組んでいる。</u>	北部、八重山の世界自然遺産登録について、オーバーツーリズムの問題があるがロードキルに関する記載が無い。 道路管理者ができることは多くある。レンタカーや地元の車両について車両速度および交通量の制限などについて検討が必要。	【委員意見を踏まえ該当箇所を修正】 左案のとおり修正する。