

委員からの意見(修正文章)〈原本〉

(第2回基盤整備部会資料)

令和元年8月19日

意見書様式(修正文案用)
(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)に対する意見)

提出先の部会 **社会基盤**

氏名:小野尋子

委員 ・ 専門委員

所属部会名: 社会基盤 部会

(素案)章・頁・行	本文	意見(修正文案等)	理由等																																																											
2章25ページ41行 2章86ページ離島における定住条件の整備 2章286ページ7-13行	人口は、平成24年の141万2千人から平成29年の144万4千人に増加した。 (7)離島における定住条件の整備 【人口】 本土……上回ることが見込まれる。	人口密度の記載を入れる。 2. 市街化区域及び市街化調整区域における人口、産業の規模 (1)人口 本区域の将来におけるおおよわの人口を次のとおり想定します。(平成29年時点) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>年次</th> <th>平成22年</th> <th>平成32年</th> <th>平成42年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市計画区域</td> <td></td> <td>771.4千人</td> <td>797.7千人</td> <td>798.5千人</td> </tr> <tr> <td>市街化区域</td> <td></td> <td>690.0千人</td> <td>716.7千人</td> <td>717.5千人</td> </tr> <tr> <td>市街化調整区域</td> <td></td> <td>81.4千人</td> <td>81.0千人</td> <td>81.0千人</td> </tr> </tbody> </table> <small>(注)市街化区域内人口は、保留された人口を含む。また、那覇市の市街化区域人口には自衛隊基地内人口を含む。注)国勢調査をベースに推計</small> (2)産業 本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定します。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>年次</th> <th>平成22年</th> <th>平成32年</th> <th>平成42年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">生産</td> <td>工業出荷額</td> <td>3,709億円</td> <td>3,763億円</td> <td>4,006億円</td> </tr> <tr> <td>卸小売業販売額</td> <td>20,351億円</td> <td>21,665億円</td> <td>22,972億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">就業構造</td> <td>第一次産業</td> <td>6.8千人(2.1%)</td> <td>5.0千人(1.5%)</td> <td>3.9千人(1.2%)</td> </tr> <tr> <td>第二次産業</td> <td>45.0千人(14.0%)</td> <td>43.2千人(12.8%)</td> <td>38.8千人(11.5%)</td> </tr> <tr> <td>第三次産業</td> <td>270.5千人(83.9%)</td> <td>287.9千人(85.7%)</td> <td>295.6千人(87.4%)</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>322.3千人(100%)</td> <td>336.1千人(100%)</td> <td>338.3千人(100%)</td> </tr> </tbody> </table> <small>注)沖縄県の工業、沖縄県の商業をベースに推計</small> (4)将来人口推計 以上より、さう勢的な人口推計と政策的な取組みによる人口増加を合計し、浦添市都市計画マスタープランにおける将来人口を下記の通り、約13万人とする。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成42年時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①さう勢的な人口</td> <td>118,800人 ※コーホート要因法による</td> </tr> <tr> <td>②政策的な取組みによる人口増加(見込み)</td> <td>14,600人</td> </tr> <tr> <td>③将来人口(①+②)</td> <td>約13万人</td> </tr> </tbody> </table>	区分	年次	平成22年	平成32年	平成42年	都市計画区域		771.4千人	797.7千人	798.5千人	市街化区域		690.0千人	716.7千人	717.5千人	市街化調整区域		81.4千人	81.0千人	81.0千人	区分	年次	平成22年	平成32年	平成42年	生産	工業出荷額	3,709億円	3,763億円	4,006億円	卸小売業販売額	20,351億円	21,665億円	22,972億円	就業構造	第一次産業	6.8千人(2.1%)	5.0千人(1.5%)	3.9千人(1.2%)	第二次産業	45.0千人(14.0%)	43.2千人(12.8%)	38.8千人(11.5%)	第三次産業	270.5千人(83.9%)	287.9千人(85.7%)	295.6千人(87.4%)	計	322.3千人(100%)	336.1千人(100%)	338.3千人(100%)		平成42年時点	①さう勢的な人口	118,800人 ※コーホート要因法による	②政策的な取組みによる人口増加(見込み)	14,600人	③将来人口(①+②)	約13万人	人口減少時代が今後到来します。沖縄県の『那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」』平成29年6月の24ページによると、過去10年と今後10年の人口の伸びは大きく異なる。これまでの10年間2万6千人、今後10年間の人口の伸びは800人と推計されている。浦添市都市計画マスタープラン30ページでは今後10年(平成42年目標年次)の人口の伸びを1万人、西原町都市計画マスタープランでも平成42年目標で2万人の人口の伸びを予定している。薄く広まった人口密度では、公共交通(主にバス)を維持することが難しいことから、人口密度を維持するための広域での土地利用規制の方向性を社会基盤の長期的整備や維持の方針と合わせて検討していくことがも飲められている。将来人口密度は国土交通省の方で●●公開されており、推計しなくても利用が可能である(ただし、基地跡地等大規模な面的開発地を含む小地域を除く)。私は、那覇市の立地適正化計画策定検討委員会でも有識者を務めているが、平成の大合併を経験していない那覇市を含むエリアでは、市町村単位での立地適正化計画では、都市機能誘導区域と、居住誘導区域を市町村単位で設定しても長期的な誘導に限界がある事は、すでに明らかとなっている。沖縄県においては、広域都市計画区域での立地適正化計画の策定及び検討が強く望まれることであり、方針を検討するにあたっては人口密度での記載が必要である。また集計しなくても、国土数値情報で将来人口推計が密度で示されていることから、それらは社会基盤および都市の構造の計画や誘導で重要な指針となる事から、見直しの段階で、検討情報に加えないと、方向性を大きく見誤るので、人口等の基礎情報の正確な記載が求められる。
区分	年次	平成22年	平成32年	平成42年																																																										
都市計画区域		771.4千人	797.7千人	798.5千人																																																										
市街化区域		690.0千人	716.7千人	717.5千人																																																										
市街化調整区域		81.4千人	81.0千人	81.0千人																																																										
区分	年次	平成22年	平成32年	平成42年																																																										
生産	工業出荷額	3,709億円	3,763億円	4,006億円																																																										
	卸小売業販売額	20,351億円	21,665億円	22,972億円																																																										
就業構造	第一次産業	6.8千人(2.1%)	5.0千人(1.5%)	3.9千人(1.2%)																																																										
	第二次産業	45.0千人(14.0%)	43.2千人(12.8%)	38.8千人(11.5%)																																																										
	第三次産業	270.5千人(83.9%)	287.9千人(85.7%)	295.6千人(87.4%)																																																										
	計	322.3千人(100%)	336.1千人(100%)	338.3千人(100%)																																																										
	平成42年時点																																																													
①さう勢的な人口	118,800人 ※コーホート要因法による																																																													
②政策的な取組みによる人口増加(見込み)	14,600人																																																													
③将来人口(①+②)	約13万人																																																													

2章109ページ 41行 (別紙 2-1)	(課題)	<p>課題の中には、昨今の気候変動を受けたゲリラ豪雨などに対応するためには、河川整備(ハード)や避難計画(ソフト)だけで対応するのではなく、立地適正化計画の策定を通じて、過去の浸水被害や今後の予測を参考に、居住誘導区域から除外することにより実際に人命の被害に及ぶ浸水戸数の減少を目指すなど、流域での建築行為や開発行為の抑制との連動が求められる。</p> <p>また、排水区毎に大規模開発行為や建築行為での敷地単位の流出係数を設定し、短時間の増水を抑える等の総合的な対策が必要である。</p>	<p>気候変動による短時間降雨の激化は顕著な傾向であり、治水対策は河川設備だけで行うべきで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</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 2-4)

意見書様式
(重要性を増した課題及び新たな課題の抽出)

部会名: 基盤整備部会

① 重要性を増した課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考
社会基盤 都市計画	コンパクトシティ + ネットワーク立地適正化計画等	人口減少時代に合わせた長期的な都市構造への転換に向けた横断的な取り組みが必要		

② 新たに生じた課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考

意見書様式

(重要性を増した課題及び新たな課題の抽出)

部会名: 基盤部会

① 重要性を増した課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考
離島振興	水資源の確保	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。島ごとに検討すべき。	P92	
	ア 沖縄らしい景観づくり (無電柱化整備延長)	電線類の地中化は景観のみでなく本来は台風常襲地帯の本県においては県民生活の安全・安心、観光の振興など防災・産業振興の観点から非常に重要であるがその取り組みが遅すぎる。 電線類地中化事業は新たな振興計画の大きな柱に位置付けるくらいの取り組みが不可欠。そのための対策を検討すべき。	P368	
	(9)ものづくり産業の振興 <主要な関連制度>	商工労働部が所管するものづくり産業の支援制度として「産業高度化・事業革新促進地域制度」があるが、建設業関連業種は対象となっていない。沖縄県においては本島のみでなく地域・離島等において建設業は重要な役割を果たしており、この制度の対象業種に加え建設関連業の高度化・振興を支援する必要がある。	P547	
	建設関連産業人材の育成と確保	建設業界では人材確保が深刻な状況にある。特に中規模以下の企業では人的余裕がなく育成に時間のかかる社員採用は難しく、ある程度即戦力のある人材を求めている。このため商工労働部が所管する職業能力開発校と連携(学科の拡充も含む。)しある程度即戦力となる人材を創出していく必要がある。工業高校卒だけでは不足するので普通高校卒の人材(建設業への転換)も含めて検討が必要と思われる。		

② 新たに生じた課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考
産業振興、基盤整備	オーバー・ツーリズム対策	観光客の飛躍的増大に伴い、地域・離島によってはオーバー・ツーリズムが現実の課題となっている。これに対応した基盤整備、特に道路、空港、港湾、社会施設の整備・配置の在り方が問われる時代になってきた。観光入域客数目標を1500万人とするとこの問題は重要となる。		
生活基盤の整備	上水道の整備	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べきではないか。新たな水源の確保も検討課題(比謝川水系の水源廃止)。	P100	

(別紙 2-1)

意見書様式(修正文案用)
(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)に対する意見)

提出先の部会 **基盤整備部会**

氏名:琉球海運(株) 宮城 茂

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
第2章 133 頁 20行	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、陸上輸送の時間コスト軽減を図るための那覇港とのアクセス道路を整備し、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。	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。
(誤字と思われる記述)	平成28年の乗降員数数	平成28年の乗降員数	
132頁 15行	また同年、推進15mのコンテナ船用岸壁	また同年、水深15mの	
174頁 4行	バース		

※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。

(別紙2-3)

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)に対する意見書

令和元年8月13日

沖縄県振興審議会 基盤整備部会

一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 会長 東江 一成

1 沖縄21世紀ビジョン基本計画等総点検報告書(案)においては、「公共交通」としてバスや沖縄都市モノレールについての記載があるものの、ハイヤー・タクシーについては言及されていない。

また、「沖縄21世紀ビジョン基本計画」の主な事業における概要説明資料』においても、公共交通として「⑦沖縄都市モノレール」や「⑧バス」、「⑨鉄軌道」のページが設けられ、施策や成果、課題について記載があるものの、ハイヤー・タクシーについては記載がなされていない。

7

2 ハイヤー・タクシーについても、ページを設けて「今後の主な課題」などを検証するとともに、次期計画においては、ハイヤー・タクシー事業が公共交通としての役割を十分果たせるよう、直面する以下の課題解決に向けて施策を盛り込んでいただきたい。

○ 今後の主な課題

- (1) タクシー乗務員の不足、高齢化
- (2) タクシー乗降場・待機場の整備
- (3) 白タク問題等の根絶
- (4) その他

3 タクシーの乗降場・待機場については、他府県の状況も参考に、利用者利便の向上や安全性に配慮した整備を推進していただきたい。

また、とりわけ行政機関においては、今後、新たに建設される公共施設や整備が予定される道路等におけるタクシーの乗降場・待機場について、構想や基本計画の段階から、遅くとも実施設計の段階においては、関係する機関や利用者団体、当協会等との事前の調整、意見の集約がなされる仕組みの実現方にご配慮を賜りたい。

以上

意見書様式

(重要性を増した課題及び新たな課題の抽出)

神谷専門委員

部会名:基盤整備部会

① 重要性を増した課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考
	マイクロプラスチック	記述が圧倒的に少ない。競技場を含め、公園で使われている(人工芝の下やトラックなど)プラスチック製品の雨天時流出が問題となっている。使用しないことも含めて検討すべき	3章(2)	
	成果指標のとなっている来場者数の計測方法	この来場者数は主催者発表になっていると思いますが、主催者は何を根拠に発表しているのでしょうか?この計測方法を明確にすべき。	3章(5)ア	
	「沖縄らしい風景⇒自然環境に配慮した河川整備」とあるが、指標は在来種数や外来種数および比率ではないか。	沖縄の河川では、数多くの落差工や現在は使われていない堰が残っていたりすることにより、流速を遅くし、外来種が生息しやすい環境を作っている河川もある。また、水質も関連している。護岸などだけによる部分的な河川整備だけでなく、上流から河口および流域を含めた議論が必要であり、その指標は種数で議論すべき	3章(6)	
	バスに関する記述の適切性	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。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べき。	3章(7)ウ	
	救急患者が適切な治療が受けられてい	これを満足度調査で計るべきではない。救急に関する実績データは存在する。搬送時間などを含め過去からさかのぼることもできるはずである。定量的・客観的な指標で評価すべき	P398	
	防災・防犯・交通安全を満足度で評価す	防災の場合、津波避難難者数の減少や公共施設の耐震性能、浸水対策等、客観的評価指標はいくらでもある。県民の感覚で評価すべきでない。(災害のことを知らない人は不安にならない)交通安全についても、事故認知件数など評価指標はある。	(4)社会リスクセイフティネット	
	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、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。	イ災害に強い県土・・・	
	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。	イ災害に強い県土・・・	
	地域継続計画等、県土としての復旧計	沖縄総合事務局を中心に防災連絡会が行われている。沖縄県の現状としては、離島県なのにヘリが無く、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。支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。	イ災害に強い県土・・・	
	項目	目的地まで円滑に移動できる等、全て客観的指標で評価すべき。	(6)地域に応じた生活基盤・・・	
	安定したエネルギー	台風災害で長期の停電を経験し、断水まで発生している。車いす生活で集合住宅に住んでいる方は屋外に出る事すらできなかった。無電柱化推進は台風時の停電リスク軽減につながる。(そもそも飛来物が接触しない)この観点からも無電柱化を進めるべきであり、成果指標は停電世帯数×日数などとして考えられる。過去の停電は電力会社が保有しているであろう。	(6)地域に応じた生活基盤・・・	

② 新たに生じた課題				
分野	課題の内容	課題設定の考え方	総点検報告書(素案)の関連箇所	備考
	世界自然遺産登録およびこれに関連する課題(①観光管理計画②ロードキル③密猟)	左記①に対し、観光流動自体が把握されておらず、オーバーツーリズムや観光管理計画の議論の土台ができていない。本部会では観光流動のモニタリングを実施するとともに、他部会における自然環境のモニタリングと合わせた自然環境マネジメントが必要である。 左記②に対しては、車両速度および交通量(県民・レンタカー)が必要であるが、例えば西表島では交通量が不明である。速度抑制デバイスの設置やアンダーパスの増設などを含め、検討が必要である。 ③については夜間にレンタカーで移動して実施されている。②と合わせ、レンタカーの継続的なモニタリング体制(ex.ETC2.0やビデオ撮像を用いた台数計測等)が必要である。	3章(1)	
	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。	3章(3)	
	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。	3章(3)	
	通学路に関する記述がない	無電柱化だけでなく、通学路の安全点検が実施され、グリーンラインの設置、徒歩通学の推進、通過交通の抑制および通学路における車両速度抑制などが取り組まれている。安全な歩行空間に関する記述を入れるべき。	3章(7)イ	