

4. 委員、市町村、国、造園業者からの主な意見

令和3年度第1回委員会(令和3年12月24日)における委員からの主な意見 (1/2)

項目	No.	意見等
(1) 沖縄らしい世界 水準の観光地に 相応しい沿道景観 形成の考え方	①	復帰50年といういわゆる半世紀になったその時点で、木も植え替えていかななくてはならない。古く、大きくなり、邪魔になったという木の管理を幾らやっても景観はよくなっていかない。よって、ベースはしっかりと植え替える、あるいは50年たって、我々がこの木はここでは向かないと思ったらもう植え替えをして、もちろんこれは区分をした上で、重点的な地域についてはまずベースをしっかりと植え替える。
	②	以前は、苗木を山から取ったり、挿し木で大きくなったものを公共事業に使っていた。その苗木が大きくなって、枝が道路に合わなくなったり、樹形が悪くなるものがある。これは苗木をきちんと育てていないからである。ヨーロッパがきれいで形が揃っている樹木を有しているのは、コンテナ栽培で規格が統一されていて、それが公共事業の道路緑化で使用されているからである。今後の苗木の調達については、生産者も含めて検討するといいかと思う。
	③	パリのシャンゼリゼ通りの木はプラタナスであるが、原則80年更新が決まっている。残すべき木は残しながら、80年を目安に更新している。
	④	沿道タイプ毎のスタンダード（基本形）があった方がいいのではないかと。これをベースとして、場に応じたカスタム（シンボル、歴史・文化、景観、生態系）ができる計画をつくってはどうか。キーワードとして、シンボル・ブランディング、ウォークアブルなまちづくり、地域性、カーボンニュートラル、グリーンインフラなどいろいろある。こういった観点からの視点も入れてはどうか。
	⑤	沖縄でも代表になるような樹木の選定が必要だと思う。沖縄県民のおもてなしの心の表れという位置づけをして、観光立県としておもてなしを提供してほしい。
	⑥	目標像をつくるという点は非常に良いことであるが、漠然としたものではなくて、樹木がどのぐらい生長してどの時点の状態を目指すのかということはおらかじめ決めておいたほうが良い。
	⑦	良好な沿道景観形成は除草プラスα、重点地域においては草花やカラフルな沖縄らしい花木など、そういうものもプラスしていくという考え方が必要。そのことが結果として世界水準の観光地になっていくのだろう。そういった経験を積み、あるいはそういう箇所がどんどん増えることによってそうなる。最終的には樹木の植え替えや背景のつくり方というふうになっていくのではないかと。
	⑧	美しい街路樹をつくるために一番基本となるのは土壌なので、植栽基盤をどのぐらいつくることのできるかが重要。
	⑨	特徴を出すということであれば、沖縄においても自生種の活用が含まれるのではないかと。
	⑩	美しい街路樹にはやはり維持管理が一番重要だということを再認識し、限られた予算の中でどう配分していくかを考えるべき。
	⑪	高木についても手引書やガイドラインがあって、それに沿って事業を進めていくことが大事ではないかと。形姿不良の木は伐採、撤去していくというのがガイドラインに記載されていると、各土木事務所でも事業として進めやすくなる。
	⑫	もう悪くなっていて機能的に回復の見込みがないものを、1回点数をつけてみて、もうこれは悪いから切りましょうというような合意形成ができるものをつくったらいのではないかと。
	⑬	街路樹の問題点を整理するという観点だが、どういう問題点が現状としてあるかだけでなく、その問題点が今後どうなっていくのかということも予測しないと、適切な管理ができないのではないかと。
	⑭	パリの場合は、実際に剪定する人たちが直営部隊である。世界水準のことを考えたときには、管理者自らがやるしかないということになる。
	⑮	街路樹と架空線（電線）の競合についても課題に挙げてはどうか。

令和3年度第1回委員会(令和3年12月24日)における委員からの主な意見 (2/2)

項目	No.	意見等
(2)管理区分の設定	①	重点管理路線と一般管理路線の仕分けについてぜひ進めて頂ければと思う。
	②	ゆいレールからの景観について、もう少し花があるといいかなと感じる。那覇空港を出て、一番最初に見る景色がやはり一番印象に残ることから、そこは少しお金をかけてもいいのではないかな。
	③	特に良い街路樹を作るためにはシンボルを作ろうと提案したが、例えば、県庁前通りはきれいな花があったりということがあって良いと感じている。
	④	重点管理路線も特徴ある街路名を公募してつけて、その地域に合った形で名前をつけて整備したら良いのではないかな。
	⑤	重点路線については、100メートルとか200メートルの範囲でのシンボルロードを作るということも重要。
	⑥	街路樹が無いところもあっていいのではないかな。農村等の地方部であれば街路樹は要らないというところもある。
(3)行動計画	①	横断的な取り組みについて、行動計画をきちんとロードマップ化して、何年後にどういうことをしようかというようなことを設定して、試験植栽なり試験的な管理をしていくことが望ましい。
(4)委員会について	①	本委員会は非常にいい企画だと思う。民間の有識者も含めて委員会をぜひ継続してもらいたい。
	②	本委員会が定期的開催されて審議されていくと、さらに景観は良くなっていくと思う。
(5)その他 (除草管理、ボランティア、県民のコンセンサスについて)	①	性能規定型道路除草管理の対象箇所を毎月見ているが、ほとんど雑草(の繁茂)はなく、雑草が抑え込まれている状況。
	②	2021年7月から性能規定型道路除草管理を導入したということで、仕様規定型と同じコストでサービス面としては非常に大きな効果がある。ぜひ、全体に広げてもらえればと思う。
	③	性能規定型道路除草管理は非常に良いと考えているが、県民にはわからない人も多いのかなという気がする。
	④	これから新たに雑草が生えてこないように構造を少し修正するなど何らかの手法を考えないといけない。今の場合だと植栽帯の刈り込みをやっているけれども、そういった構造物の間から生えてくる雑草をどうするのか、これが本当に見苦しくあるわけで、その対策も考える必要があると思う。
	⑤	除草剤を使わないようにしているということが、健康に被害が出るからということはあるが、県のガイドラインでは使えることになっている。その辺りも、やはり説明がしっかりとできていないのではないかなという気がする。
	⑥	市町村道については市民の方々が朝夕散歩で利用しており、その中ではペット、犬の散歩をされている方もいる。最近、ペットについては家族同然という世の中になっているので、そのような状況で除草剤の説明には十分な配慮が必要である。
	⑦	高木の植え替えや樹枝を剪定するのは時間をかけてやらないといけない。一方、ボランティアが花木を植えたり、高木の間をきれいにしている。このような作業は見る人の共感を得ることから、ボランティアでやってもらうことは非常に重要。 道路ボランティアは現在491団体、7,500名であるが、さらに思い切って倍増してもらいたいことをぜひ県のほうで旗を振れば十分行けると思う。そのためにも、県民のコンセンサスや県民意識の醸成等について、ぜひ県がいろいろ広報活動や取組をして頂きたい。
	⑧	緑化ボランティアの活動場所について、どうしても草花が必要なところには拠点を作り、灌水施設の整備を願いたい。
	⑨	沿道景観形成についての県民のコンセンサスであるとか、県民意識の醸成をすることによって、県民が道路景観について具体的に取組をやっていけるような体制づくりが必要ではないかな。
	⑩	具体的に事業を進めていく時には、関係する市町村や地域住民に対して事業説明が必要となる。これはぜひやって頂かないと、なかなか県民の理解も得られないと思うので、ぜひ願います。

令和3年度第2回委員会(令和4年3月24日)における委員からの主な意見(1/2)

項目	No.	意見等
(1)沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の考え方	①	<p>本来、みんな街路樹はきれいになることを前提でやっている。だから本来の水準はきれいであっていいはずだと。良好な場所はいっぱいある。これが本来の姿であって、つくって悪いところは悪いところで置いていいよというような管理が、いわゆるフェーズに入らない、重点地域に入らないのはどうするのということになるので、いま一度、水準というものをどこに置いて、これが世界レベルの水準であるということをしていかないと、この議論は前に進まないのではないかと気がしている。だから非常に難しいことであるが、いま一度、沖縄らしさとはどういうことなのか、世界水準とはどういうことなのか、観光に相応しいとはどういうことなのかを考えてやる必要があるのではないかと。</p> <p>例えば観光に相応しい地とは、キーワードは草花や花だと思ふ。そういう意味で、我々が考えていることと、それから観光客が来たときにぜひアンケートをとってみて、本当の沖縄らしさとは何ですか、あるいは観光地に求められるのは何ですか、花は何ですかと、たくさん出てくると思う。そういうところも今後は必要かと思つた。</p>
	②	<p>観光客の目線という視点からの沖縄の評価は、海をはじめとする美しい自然景観に対しては非常に高い評価がある。これはビーチもそうだし、やんばるの森だったり、西表を含めた自然景観には非常に高い評価をつけている。一方で、都市景観の中には、雑草を含めた美しくない、汚れている、汚い、ごみが落ちて、ポイ捨てが多いとか、そういうマイナスの評価も実は大きく出ているところ。そうした中で、沖縄らしい世界水準の観光地を考えたときに、今回の道路景観の観点からいきますと、車社会から人中心の社会に変化していく中に、こういった道路景観はどうあるべきなのかというところは大きな視点ではないかと思っている。</p>
	③	<p>沖縄の観光も量から質へ、量も質という議論になってきているが、少なくともコロナの影響もあって今後の観光は人が大勢、ものすごく密集したところではなくて少し分散型になっていくだろうということもある。一方で、滞り型のところも見えてきているので、そうして考えると観光も1つの皆さんのテーマにするのであれば、観光客の行動はどういふふうに変っていくのだろうと、何を求めているんだろうという中に、景観の部分についても位置づけていかないと、今日の話の中ではものすごく技術的な部分に偏った視点が強いのではないかと思っている。</p>
	④	<p>ぜひ進めてほしいと思つたのが、新たな道路緑化デザインである。道路緑化という言葉は別として、デザイン戦略の部分はある意味ではアート戦略と言っていけれども、技術中心から人中心、感覚的な部分をもっと意識した展開になっていくのではないかと思っている。</p>
	⑤	<p>沖縄のスタンダードとは何かを少し示したほうがいいのかなと思っている。沖縄のスタンダードとは何だろうというのがあったほうが分かりやすいのではないかというのが1つ。これは道路の規格、植樹帯の幅員に応じての決め方もあるし、樹種に応じた決め方もある。あるいは狭い所だったらもう植えないというスタンダードもあっていいと思う。</p>
	⑥	<p>カスタムのところで、都市と自然で分けているが、確かにこれは2つで分けられると思うが、今回は観光というキーワードが入っているので、観光地というキーワードでくくったものもあるのかかなと思う。例えば国交省では道路緑化技術基準をつくっているのが、そこは都市部と地方と景勝地は別に考えようということで書いている。なので、景勝地は景勝地としてもう少し際立たせたところをつくったほうが沖縄としてはいいのかなと感じた。</p>
(2)管理区分の設定	①	<p>今回の検討委員会は街路樹、いわゆる沿道の街路樹と言っているけれども、街路樹は樹木だから、草花等は入らないのか入るのか。基本的に街路樹は議論するけれども、最重点的な部分は沖縄の花を入れると、これは皆さんのアンケートの中にもかなり出てくるので、そういったことをフェーズ1よりもさらに最重点的な位置づけはまず必要ではないかと。</p>
	②	<p>国道332号は非常に画期的に変えているが、それは沖縄の玄関である空港を意識しているわけです。そういう意味で、ただ赤塗りのフェーズ1で済ませるのではなくて、そこは最重点という逆にあっていいのではないかと。それに合わせて国際通りでもそうだと思ふ。今はヤエヤマヤシがあるけれども、花が全くない。</p>
	③	<p>管理区分の件については、例えば宮古島であれば下地空港とつながるラインがフェーズ1になっているが、観光客は下地空港からまちに行く道と空港間の範囲と、もう1つは観光地に対して東平安名岬は結構行く所だと思ふ。その場所はどのフェーズに入れるかまでやっていくといいのではないかと思ふ。</p>
	④	<p>石垣島であれば玉取崎の展望台はどこまで観光客が行くか分からないけれども、むしろ川平湾のほうが多いのではないかと、そういうところを配慮してフェーズ1ではなくて、フェーズ2ぐらいの段階に入れておくことでどうだろうか。</p>
	⑤	<p>公募で観光施設などの企業から手を挙げていただいて、連携をしながらそこを重点化するような方法もあると思つたので、今後のこととしてあったほうがいい。</p>
	⑥	<p>ボランティアをしていただいている区間があると思うが、ふれあい路線として重点管理路線がその間にあってもいいのかなと思つた。そういった視点からも路線を際立たせてもらったほうがいい。</p>
	⑦	<p>緑化推進委員会で仕事をしている道路ボランティアの団体を重点管理路線の中でどれぐらいカバーしているかどうか調べて、次の計画に反映させていただければいいと思つている。</p>

令和3年度第2回委員会(令和4年3月24日)における委員からの主な意見 (2/2)

項目	No.	意見等
(3)基本方針と行動計画(街路樹維持管理ガイドラインとデータベース等)	①	2025年(令和7年)には大阪万博が開催されて世界中から日本を訪れてくる。そういった想定で観光の視点は捉えている。一方で、首里城の正殿、あとはやんばるのテーマパークも2025年~2026年(令和7~8年)にかけて整備となっているから、1つの目標年次としてこのあたりを設定した上で、何をどう変えていくのかという姿をもう少し具体的にイメージで示していただけないかと思っている。
	②	何らかの評価基準をつくっておいて、現況の評価をしてあげて定期的にまた同じ評価を繰り返してあげてどうなったかを見ることも重要なと思う。i-treeとか定量的な評価もあるのが、なかなかそれだと難しい場面があるので、経済的な評価には出てこない場面、お金には代えられない価値があるので、そういうところを見るためには、定量的でもいいので評価項目をつくってあげて評価することが重要なと思っている。これについては国総研のほうもいろいろ研究を進めているので、もし一緒にできるのであれば、話をさせてもらいたい。
	③	良好な事例は成功体験として何が良好になったかという要因を挙げておくと、ガイドラインに書きやすくなるのではないかなと。こういうことをすると良くなりますということが書けるので、それは重要なと思う。
	④	問題となった街路樹が例えば植えてから何年たったかというのを押さえておくと、更新時期が30年ぐらいで駄目になるんだなということが分かるので、そのデータにも使える。
	⑤	悪い街路樹、問題として挙げられたものをどういうふうに対策をしていくかということが、ガイドラインの中で決めていくんだと思うが、実際には試験施工なり何なりして効果検証をしつつ、これがいいですと決めていかないとなかなか決めにくいのではないかなと思うので、そのことはガイドラインに入れておいたほうがいいのかと思った。
	⑥	今の除草管理でも平成29年3月に策定された沿道景観向上技術ガイドラインにのっとるような形で、現在、除草の管理業務が行われている。しかし、このガイドラインは雑草と低木までである。したがって、街路樹維持管理ガイドラインの高木編を策定することによって、高木の管理に基準的なものをつくって景観が良くなっていくのではないかなと思っている。
	⑦	沖縄県緑化種苗協同組合のデータベースのものについては、今後、県のほうでも活用されればいいのかと思っている。
	⑧	業界では、先ほど説明したが、街路樹のデータ管理を今までは紙ベースでいろいろつくられていたものをデータで蓄積して管理に生かそうという仕組みをつくっている。需要がないとデータは蓄積して路線ごとに増えていきませんので、その辺も活用していただければと思っている。
(4)その他(性能規定型、関係団体との連携など)	①	雑草管理の中で「性能規定型」と呼んでいるはよく分からないので、言葉がもったいないので、「成長特性配慮型」とか「成長対応型」とかいう名前にしてもらおうと、そうなんだと分かるので、どこかで切り換えたほうがいいのかと思っている。作業としてとてもいいことをやっても名前が堅すぎると住民レベルでは浸透しにくい部分がありますので、親しみやすいネーミングを考えられたほうがいい。
	②	令和4年度は低木が業務の中に入っており、低木の維持管理等まで含まれている。雑草と低木、下のほうはそれでだいぶ景観的に良くなると業界でも思って事業を進めている。次は、高木についても街路樹維持管理ガイドラインを策定し、それに則って、性能規定型の維持管理を行っていくことが必要。
	③	造園業界の取組みにも対応策を考えていくというのがあるので、例えば場を県が提供してあげて、造園業界に試験施工をしてもらうなどの連携も考えておくのは必要なかと思った。
	④	最近、企業団体が、観光沖縄という意味で、空港周辺に香りの花を植えたいというグループができつつある。できれば、香りと花はセットでやっていただけたらいいのではないかな。そういう意味では企業のそれぞれのグループができつつあるので、そういうグループとの連携も必要だと思う。
	⑤	街路樹や除草によってたくさんの残渣物が出る。SDGsを考えた時、その廃棄物をうまく利用していくこともデータベース化していき、一体どれだけの量が出るんだということを把握することも必要ではないかと思う。
	⑥	予算の確保方法についてぜひお願いしたいのは、土木建築部長の決裁ではなくて、ぜひ知事決裁にして、定例記者会見があると思うので、その中でこの計画をしっかりと説明して県民に知らせていく。
	⑦	委員からの意見について、ただ項目ごとに分けてそれぞれするだけではなくて、今回の計画の中のこの部分に活かされている、あるいはこの部分に反映されていることが分かればいいのか。

委員からの主な意見（第2回委員会）に対する今後の対応（1/2）

【主な意見】

【今後の対応】

沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい
沿道景観形成の考え方

①「沖縄らしさ」、「世界水準」、「観光地に相応しい」の定義

「沖縄らしさ」、「世界水準」、「観光地に相応しい」の定義を具現化するためにモデル区域の計画・施工・評価を進めていく

②「観光地に相応しい」とは、キーワードは花

観光地に相応しい沿道景観となるような花の配置、植栽を行う

③車中心から人中心の社会への変化に対応した道路景観

モデル区域の計画・施工・評価を進めながら、これらの要素を計画に組み込んでいく

④観光の分散型、滞在型への変化に伴い求められる景観

⑤デザイン戦略,アート戦略（感覚的な部分をより意識した展開）

デザイン要素、アート要素も取り込んだモデル区域の計画立案を行う

⑥カスタムのゾーニングへの観光地あるいは景勝地の追加検討

都市地域及び自然地域に、観光地・景勝地も含み緑化目標像を検討する

⑦スタンダード（良好な沿道景観）の類型化

街路樹維持管理ガイドラインにおいて、ゾーニングや道路規格等に
応じたスタンダードの類型化を行う

管理区分の設定

①那覇空港周辺や国際通りの最重点化

最重点化する那覇空港及び国際通り・県庁前をモデル区域とし、より具体的な行動計画を検討する

②観光地をより配慮した管理区分の更新（東平安名崎、川平湾へのアクセス）

観光地に留意した重点管理路線の選定を行う

③道路ボランティア活動区間を対象としたふれあい路線の選定

行政と地域ボランティア等が連携して良好な沿道景観形成に取り組む路線を「ふれあい路線」として選定する。

④公募による観光施設等との連携を踏まえた重点管理路線の選定

県民等の意見も取り入れ路線拡張

委員からの主な意見（第2回委員会）に対する今後の対応（2/2）

【主な意見】

【今後の対応】

基本方針と行動計画

①大阪万博(R7/2025)及び首里城復元(R8/2026)等に向けた目標設定を示して欲しい

最重点化する那覇空港及び国際通り・県庁前等をモデル区域とし、早期の整備を図る

②モデル区域における評価基準の設定

モデル区域の計画・施工・評価を進めながら、これらの要素を重点管理路線計画に組み込んでいく

③良好な沿道景観になりえた要因抽出とガイドラインへの反映

④問題のある街路樹への対応策は試験施工等を踏まえた効果検証を基に更新するので時間を要する

これらの要素も組み込み、街路樹維持管理ガイドラインの継続的な更新を経て充実化を図る

⑤街路樹維持管理ガイドラインを策定することで、高木管理の基準ができ、景観向上に寄与する

⑥植栽時期を把握しておくことで、今後の維持管理計画に寄与する

植栽時期や更新時期のデータベース化を予定している

その他

①「性能規定型」をより県民に浸透しやすい名称への変更

性能規定という用語について、県民にわかりやすく親しみやすい名称とする

②試験施工に伴う、造園業界との連携

沖縄造園建設業協会からのノウハウ提供や技術支援

③企業等による緑化活動グループとの連携（香りと花等）

モデル区域の取組みについては、企業や地域住民等との維持管理連携体制を構築する

④除草、剪定等により発生する廃棄物の有効利用

発生する廃棄物をデータベース化することで、SDGsへの貢献に繋がる維持管理を目指す

⑤本計画の知事決裁、県民への広報

県民一体での取り組みとなるような意識醸成を進めていく

市町村、国、造園業者の主な意見（1/5）

【市町村】

項目	No.	意見等
(1)沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の考え方	①	各市町村には代表する木や花がありますので、その要素も取り入れることで、各地域の特徴ができ、愛着のある通り（路線）となるかと思うので、委員会の中で検討して頂きたい。
	②	良好な沿道景観形成の項目において、重点管理路線については「④歩道幅員等の周辺環境を踏まえたバランスのいい植栽、剪定となっている。」の方針を示しているが、一般管理路線には示されていない。一般管理路線ほど歩道幅員が狭く植栽により歩行が困難となっているケースが多く見受けられるため、一般管理路線においても上記④の方針を適用すべきと考える。
	③	沖縄県の沿道景観形成事情としては、道路幅員が狭い、雑草の成長速度が速い、台風や大雨の災害が多いなど植栽に適した環境とは言い難いと考え。そのため、植栽を集約する部分と減らす部分を整理し、メリハリをつけ景観向上と維持管理の効率化を図るべきと考える。
	④	資料の中にもあるように、現実的な維持管理が必要になっていくと思います。そのため、街路樹の樹齢などを把握し、更新時期などを数値化し、目に見える形で維持管理していく必要があると思います。そのため、委員会の中でも植栽台帳に関することや維持管理を実施する方法についても、検討して頂くことで、持続的な計画に繋がると思います。
(2)管理区分の設定	①	重点管理路線の追加 <ul style="list-style-type: none"> ・県道85号線（沖縄アリーナ、イオンモールライカム、サンエー具志川） ・県道71号線（金武町、宜野座村から名護市への主要横断道路） ・県道234号線（宜野座村内の東海岸を見渡せる道路） ・県道110号線、247号線、248号線（屋我地～古宇利～今帰仁） ・国道331号（カヌチャ周辺及び道の駅大宜味周辺） ・県道104号線（恩納村～金武） ・新国道449号（国道449号バイパス）
	②	重点管理路線は、今後永続的に管理されていくと思われるが、路線数を増やしていく考えはあるのか。世界遺産や主要な観光施設などにより西側及び本部町以南が主体となっているが、今後東側や北部地域への波及はあるのか。
	③	重点管理路線の管理に関する期間について、植栽の見直し等を行う景観形成期間や実際に維持管理を行った結果（経過）に関する評価期間（3年～5年？）は設けるのか。計画が実行力を持つためにも期間を設定して取り組み、その内容のブラッシュアップは重要と考える。
	④	評価期間を経た際の実績による効果及び技術面の公表、共有はどのように考えていくのか。今回の計画により実行される結果について、県道だけでなく市町村道に波及させるためにも実績結果の共有は有効と考える。
	⑤	今回設定する重点管理道路における沿道景観の形成手法、維持管理の方法について、期間を設けて実践しその成果、効果について公表するスキームの検討が出来ないか。

市町村、国、造園業者の主な意見（2/5）

【市町村】

項目	No.	意見等
(3)道路雑草除去等 (性能規定方式、除草管理、 高木管理等について)	①	性能規定型のコストが仕様規定型と同等であるなら市でも導入を検討したい。性能規定方式の技術情報の提供及び勉強会等の開催を要望します。
	②	性能規定型道路植栽管理業務については、限られた予算の中で、効果的・効率的な維持管理を行う上で有効な手段だと考えております。当該植栽管理業務の一つである除草剤を用いる手法については、歩行者の安全確保が課題と考えており、市町村道については住宅地に接している路線が多いため、除草剤の使用可能な路線の選定や、除草剤を用いない温水除草など新たな手法の導入等も考えられるため、コスト面を含め、本市に適した手法の確立が必要であると考えております。現在、県で導入している実績等を踏まえ、本市での導入について検討を進めて参ります。
	③	性能規定方式について現実的にできれば良いが、沖縄の気候に対しては、管理上困難ではないか。
	④	市管理道路での除草については、機械および人力での草刈を基本としていたが、草刈り回数を減らすためにも効率的な除草剤使用を検討したい。また、除草剤を散布する場合は除草剤等使用ガイドラインに沿った運用を行っている。
	⑤	市民の除草剤に対する不信感が強く、更に除草剤に関する知識を有している職員がいないため、本市では除草剤の使用を控えております。本検討委員会の中でも除草剤の使用について不安を払拭するような検討や提案等があれば、各市町村も県同様の性能規定型発注方法に切り替え、沖縄県全体で良好な沿道景観の持続化に繋がると思います。
	⑥	草刈りについて、近年雑草の生長が早いことから、防草シートや張りコンクリートなどで対策していると思うが、隙間等から雑草を生えさせないようにすることができないか。
	⑦	高木の生長が進み根っこ等で道路構造物に悪影響を及ぼしている樹木に関しては今後どう対処していくか考えるべきである。
	⑧	高木等で道路照明等に支障をきたしている物に関しても考えるべき
	⑨	近年外来種の生物が樹木に混在していることから強剪定で対処していますが何らかの対処法が無いか（葉等）
	⑩	街路樹の将来樹高の設定目標は、種類や管理者（自治体等）によって異なると思われませんが、6m以上を想定している街路樹も多くあると思われ、管理をしていくうえで、電線に接触する可能性が高く、また、良好な沿道景観形成するにも電線地中化など、電柱管理者（電力・NTT）の協力が必要不可欠と思われ。そのため、今後の委員会で委員もしくは関係団体として、この委員会へ参加していただくことを提案します。
	⑪	街路樹に絡む電線等の協議を電力及び通信会社との調整を課題に挙げてみては。

市町村、国、造園業者の主な意見（3/5）

【内閣府沖縄総合事務局】

項目	No.	意見等
(1)沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の考え方	①	沖縄総合事務局でも観光地沖縄の魅力的な景観創出のための植栽整備や維持管理について検討を進めているところです。 沖縄が世界水準の沿道景観を目指すためには、国、県、市町村が協力していくことが重要 と考えますので、今後も密な調整をお願いできればと思います。
	②	良好な景観維持には費用がかかるので、街路樹が無くても緑陰（緑）が確保出来ている区間における撤去、密に配植されている区間における植栽樹ビッチの見直しも含めて景観維持との考え方はありませんか。
(2)管理区分の設定	①	雑草繁茂については各道路管理者の課題。新規路線においては防草対策（防草対策型縁石含む）を積極的に実施すべきと思います。また、除草作業は費用と、交通規制などに伴う道路利用者への影響が大きいため、計画的に防草対策型縁石への更新も必要だと考えます。 【重点路線の考え方について】 重点管理路線と一般管理路線は、どちらも高い管理水準であり、早期に整備するか、粛々と整備を進める（検討する）かの違いと解釈します。つまり重点管理路線の目標達成のために、今後、継続した整備予算が必要ですが、あくまで国道の例ですと、植栽の維持管理に係る予算については、ここ十年横ばいとなっており、別途の予算確保が重要課題となります。 【目標達成に向けた取組み】 前述の課題解決に向けた予算確保を検討しつつ、メリハリをつけた植栽管理（更新・撤去）により、予算の捻出を図っていくことも、必要な取組みではないかと考えます。
	②	
(3)道路雑草の除去	①	雑草対策は長年に渡り検討してきた課題であり、沖縄総合事務局としても新しい工法や手法について取り組んでいきたいと考えております。 性能規定も効果的な手法の一つだと思いますので、これからも情報提供いただけると幸いです。

【造園業者】

項目	No.	意見等
(1)沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の考え方	①	実効性のある取り組みが必要で、管理者、地域、施工業者が、より良い沿道景観作りを共有でき、情報の共有化、啓発を行いより良い景観づくりを目指したと思います。
	②	実効性のある仕組みづくりとして、業者や現場と都度協議せず済むよう、仙台市のような、街路樹撤去や更新時の検討についての、歩道幅員や環境・景観に応じた採用樹種の区分を明確にしたうえで、樹木の間引きや撤去・更新とできる基準案をルール化していただきたい。
	③	検討委員会に南部、中部、北部市町村役員を選定しては？
	④	良好な景観を目指すのであれば適正、適切な除草管理、低木、高木管理を行い、誰しもが良好な景観と思えるような景観づくりが必要。
	⑤	街路樹は、統一美が基本ではあるが、国道、県道の残地にディスプレイ的な景観づくりも良いのでは。
	⑥	良好な沿道景観も見られるが、同じような、画一的な樹種景観では良好な景観とは言えないのではないかと。
	⑦	設計について、路線毎に市街地、郊外の構成も変わると思います。構成も考慮したうえでの設計を希望します。
	⑧	地域の特性、文化に即した樹種選定について。市街地においては大径木化しない花木、萌芽力の強いフクギ、成長の遅いクロキ等海岸線のヤシ類、ソテツ、アカテツ。北部地域においてはフクギを含めアマミアラカシ、北部地域にある地域種等の樹木選択。
	⑨	良好な沿道景観について、海岸線の植栽はヤシが台風にも強い、管理しやすい、南国らしさで良いと思います。

市町村、国、造園業者の主な意見（4/5）

項目	No.	意見等
(1) 沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成の考え方	⑩	様々な意見、苦情があると思います、苦情対応だけでは、良好な樹木の維持、景観ができないと思います。
	⑪	古い街路樹の間引きの検討も必要ではないでしょうか。歩道の幅員の狭い場所は圧迫感を感じる。また根上がりによる舗装等の損傷。
	⑫	植栽基盤の検討、台湾、中国、シンガポール等では、同じ樹種でも根上りがあまり見られない。
	⑬	世界水準の沿道景観を掲げているが、逆に除草も十分な管理がなされていない場所、低木、街路樹の管理も不十分な所も見受けられ、景観が良好と言えない場所がある。
	⑭	重点管理路線に限らず全路線での植樹帯で枯損木撤去後の根株が、放置されてるように見受けられる。除根までの予算を組んでいただきたい。
	⑮	一般管理路線の県道2号線、70号線について、観光客が多いので、路肩の草刈りをこれまで以上にできないか？ 高木の剪定業務を性能規定型に織り込む際、除草・低木と違い全量の対処ができないため、過年度の本数基準での積算計上を行い、対処した総数量で、従来よりも多く規格本数（例：10%以上）の対応をしたという成果と比較するような形式が求められる。
	⑯	従来回数規定と同様に、剪定についても、指示があったものについては夏季および冬季剪定が求められるため、樹木全体の剪定が求められる。苦情が来たものや、台風対策等で電柱や構造物に支障があって剪定を行う樹木については、必要部分を重点的に剪定し、その他剪定は、構造剪定や間引きを含めた対応のメリハリをつけることで、高木剪定の性能規定への導入が実現できると考える。
	⑰	剪定業務を性能規定型に取り込んでほしい。理由:道路の維持管理を全体として捉えてほしい。別々の発注となると、雑草管理は良くて高木管理が出来ていなくて、(逆の場合でも同じ)道路景観は全体として良くないとすると、この性能規定型で管理するメリットが小さくなってしまふ。また行政側からも一元管理ができて合理的であると思われます。
	⑱	性能規定型での高木管理について、予測できない台風や害虫による被害の対応は、別途追加により管理が可能だと思います。
	⑲	観光立県沖縄、街路樹の剪定に問題があるのではないかと。街路樹剪定士の技能が生かされていない。近年害虫による被害も多いがそれに沿った剪定の仕方を検討する必要が大である。
	⑳	街路樹の剪定について、剪定するには、剪定するスキルが必要と考えます。良い樹形を維持していくには、剪定士の技能は必要と思います。
	㉑	樹形の維持は、少なくとも年1回、適期、適正な剪定を行えば極端な樹形の乱れはないと思う。地域の剪定を見ていると、統一性がなく街路樹剪定士の技術向上も必要では、街路樹更新植栽は必要である。
	㉒	最低、年1回が理想ではあるが、樹種の剪定期に適した、大透かし剪定か切り返し剪定を行い樹幹骨格を維持し、ロウソク型にしないで行えば、2年に一回の剪定も可能と思います。
	㉓	狭い歩道で、例えば中部あたりで見られるリュウキュウコクタンや段作りフクギ、イスノキ等、成長の遅い樹種の剪定。
	㉔	街路樹の剪定において、住民からは落葉や見通しの悪さもあって、強剪定または撤去を望む声が多いのだが、住民外からは景観性を望む声もあり、どちらを優先すべきか。
	㉕	既存木の調査評価について、良好な景観形成するために樹形・樹勢・景観・道路への影響等を評価し、撤去または更新等が良いと考えます。既に沖縄市では市道において歩道改良及び植栽工事が実施されています。
	㉖	更新植栽について、生産者の減少や樹木数の不十分な状況を改善するために、種苗組合等へ確認し、在庫樹木を確認したうえで、優先的に余剰在庫分から利用していただきたい。そうすることで、生産者も、今後、街路樹に適した樹種の指定や、在来種の計画生産のような依頼を、県が設定した場合でも十分な対応が可能となる。
	㉗	樹木生育が良好であれば背後地に同調するような、地域性を生かした植栽にして、あえて排除する必要はないのでは。

市町村、国、造園業者の主な意見 (5/5)

項目	No.	意見等
(2)管理区分の設定	①	メリハリをつけた管理区分の設定をする。理由:高木剪定路線を色分けする。特に市街地等は樹種ごとに剪定樹形の基本形決める。これによって施工業者及び行政の担当者が替わっても同じ樹形を維持できる。全路線で同じ内容の作業を実施するではなく、剪定方法、期間等は違っていいのでは。
	②	重点管理路線の考え方について観光客はどう見ているか？
	③	重点管理路線の考え方について、国道449号線の名護市屋部から崎本部区間の植栽管理の頻度を増やすべきだと思います。枝葉が路肩まで伸びている。樹木の選定も検討する必要がある。
	④	細かな管理が必要なため、工区を市町村別に分けると良いかも。
(3)道路雑草の除去	①	植栽管理業務について、性能規定型道路除草管理は県管理道路全区間で実施するべきだと思います。
	②	性能規定型管理業務は複数年契約を導入することにより、良好な沿道景観が維持できる。理由:性能規定型では管理期間に切れ目なく作業する必要がある事、また年度をまたいで次の業者の選定までの期間が長くあくと、連続性がとぎれてしまい草が成長してしまふ。施工業者も計画と作業に余裕もてる。 性能規定型管理業務においては、仕様規定型にあるような雑工等での増額変更や追加予算がないため、提案や業務内容が制限される。通常の維持管理業務のような追加予算等があれば、雑工として協議のうえ、支障木の撤去や刈改良等、継続的にコストを抑える提案を行っていくことが可能になる考える。また、長期的には更新植栽やボランティアと連携した花壇植栽も行うことが可能になると考える。
	③	性能規定型の要求水準で雑草の高さ40cm以下とすると、記載がありますが、雑草が混生している場所では、草丈にバラツキがあり一定程度の柔軟性を持った水準にしてもらいたい。(草高40cm~50cm以下)
	④	効果を期待するとなると(中間評価)でも報告されています通り、コストがどうしても上昇すると思いますが、それでも同等コストの考えでしょうか？今後、評価を重視し、コストも上げる考えはありますでしょうか。
	⑤	⑥ 形姿不良の低木及び腐食した支柱の撤去(処分費を含む)をお願いしたい。良好な沿道景観にはならない。また機械除草での施工能率を妨げている。
	⑦	性能規定型の予定価格について、㎡単価の見直しが必要ではないか？
	⑧	モニタリング報告書には、現場の写真管理、出来高数量等も必要ですか?書類等の簡素化をお願いします。
	⑨	北部管内の路線において、世界自然遺産に登録された地域にも性能規定型発注にしてはどうかと思います。
	⑩	植栽管理業務について、性能規定型道路除草管理は県管理道路全区間で実施するべきだと思います。
	⑪	北部管内における、危険木等の伐採撤去を性能規定型でも対応できるように増額変更対象として加えられないでしょうか。
	⑫	中部地区での道路除草業務は雑草の処分費が見られていない、性能規定型管理業務には処分費の導入も検討して頂きたい。
	⑬	除草剤の使用について・・・除草作業が終了後直後の散布としては効果及び景観上でも良いと思いますが、一部雑草が伸びた状態での散布が見られた箇所においては、若しく見た目が悪い為改善が必要と思われる。
	⑭	除草管理について、除草剤をいかに有効に利用できるかが要求水準を満たす方法と考えます。管理地域内において郊外で除草剤を使用し、その余力分で市街地の除草管理が可能だとすると、管理地域内での市街地・郊外地区の構成が重要と考えます。
	⑮	除草剤を使用するにあたって、市や住民からの反対はないのか、安全性を伝え納得してもらえる方法とは。
	⑯	除草剤の使用について、苦情が出ない箇所は使ってよいのか？
	⑰	草刈り、除草剤散布を交互に行うのはどうか？

5. SDGs、上位計画及び関連計画等

SDGs
持続可能な開発目標

【目標8】働きがいも経済成長も
【目標11】住み続けられるまちづくりを
【目標13】気候変動に具体的な対策を



■ 沖縄県の上位計画、既存計画の緑化に関連する内容 ■

- ・ 世界水準の観光地に相応しい沿道景観の形成 (新たな振興計画(案))
- ・ 花と緑あふれる道路空間の形成 (21世紀ビジョン)
- ・ 観光地及び観光地間を結ぶ主要な道路並びにその沿線の清潔を保持するとともに、植栽を行う (観光振興条例)
- ・ 洗練された観光地としての基本的な品質を確保 (第5次観光振興基本計画)
- ・ 沖縄らしさを感じられる風景・景観・道路空間の観光客の視点に立った形成を図る (第5次観光振興基本計画)
- ・ 観光地における街路の整備や維持管理 (第5次観光振興基本計画)
- ・ 緑化強調路線の積極的な緑化・育成管理により観光振興を支援 (緑の美ら島づくり)
- ・ 管理目標別ゾーニングの設定 (緑の美ら島づくり)

世界水準の観光地に相応しい沿道景観の形成

- ・ 亜熱帯性気候に適した道路植栽を生態系に配慮しながら推進する (21世紀ビジョン)
- ・ 環境との調和の取れた沖縄らしさのある道路緑化 (緑の美ら島づくり)
- ・ 道路植栽事業において緑の回廊を形成するには、地域本来の緑を創出する必要があります (緑の回廊)

自然環境に配慮した植栽

- ・ 地域住民と一体となった道路管理を進める (緑の美ら島づくり)

ボランティアや企業等と連携した取り組み

■ 美しい街路樹の条件 ■

1) 街路樹の統一美	2) 基本となる街路樹のバランス	3) 周辺環境を踏まえたバランス

出典：1)「街路樹剪定士必携」(日本造園建設業協会)、2)「街路樹」(山本紀久)、3)「街路樹剪定ハンドブック」(日本造園建設業協会)

新たな道路緑化デザインやカーボンニュートラルへの貢献など

世界水準の観光地に相応しい沿道景観の形成を進めるにあたって、新たな道路緑化デザインの発想も導入する必要がある。

シンボル・ブランディング (青葉通のケヤキ／宮城県仙台市)	ウォークブルなまちづくり (丸の内仲通り／東京都)	地域特性を生かした緑化 (イヌマキ／長崎県平戸市)
<p>シンボル並木として街路樹を保全・育成し、都市空間のブランディングにより、まちの魅力を高める。</p>	<p>車中心から人中心の“居心地が良く歩きたくなるまちなか”への転換を目的とした、道路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用。</p>	<p>街路樹による地域の価値向上を図るためには、気候、文化、歴史等の地域特性による演出が効果的である。</p>
 <p>http://www.city.sendai.jp/ryokuchihozen/mesho100sen/ichiran/020.html</p>	 <p>https://www.city.sendai.jp/kukakuseri/documents/walkable.pdf</p>	 <p>イヌマキによる歴史環境との調和</p> <p>http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2019report/ar2019hp142.pdf</p>

良好な沿道景観の形成に伴い、道路緑化によるCO₂ 吸収促進や緑地によるインフラ機能の向上などを図ることに留意する。

カーボンニュートラルへの貢献 (二酸化炭素吸収)	グリーンインフラ (雨水貯留浸透基盤／神奈川県横浜市)	無電柱化 (国際通り／沖縄県那覇市)
<p>国は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロ（カーボンニュートラル）にする脱炭素社会の実現を目指している。道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献として、緑化による二酸化炭素の吸収効果が期待される。</p>	<p>自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方。道路空間におけるグリーンインフラとしては、植栽基盤の雨水貯留浸透機能向上が挙げられる。</p>	<p>電線共同溝を整備し、電線類を地中に埋設する等の方法により、道路上から電柱をなくすことである。無電柱化により、良好な沿道景観の形成や防災性の向上が期待できる。</p>
 <p>https://www.jstage.jst.go.jp/article/jjsrt/47/1/47_149/_pdf/-char/ja</p>	 <p>https://greeninfrastructure.jp/case/yokohama_park/</p>	

美しい街路樹の事例（国外①）



高木と草本（芝）による適切な組合せ（ハワイ）



フラット構造の植栽帯に美しく刈り込まれた芝生（ハワイ）



樹形が揃っている（ニュージーランド）



歩道幅員が広く、街路樹は歩道中央に植栽されている（オーストラリア）

出典／『美しい街路樹をつくる』（日本造園建設業協会編 平成20年）、沖縄県土木建築部

美しい街路樹の事例（国外②）



歩道幅員に応じた植栽、並木としての統一美
(シンガポール)



歩道幅員に応じた植栽、並木としての統一美
(シンガポール)



大通りには広い植栽帯を設け、大木により
緑量の多さが際立っている (香港)



樹形が揃っており、芝生がある植栽帯は
フラット構造 (台湾)

美しい街路樹の事例（国外③）



整然とした2列仕立ての街路樹（ドイツ）



リゾート地の雰囲気醸し出すニースの街路樹
（フランス）



並木としての統一美（アメリカ）



海岸部の道路に植えられたヤシ並木
（メキシコ）

出典／『美しい街路樹をつくる』（日本造園建設業協会編 平成20年）

美しい街路樹の事例（国内）



全国的に有名な青葉通りのケヤキ（仙台市）



久屋大通り（名古屋市）



高松中央通りのクスノキ（高松市）

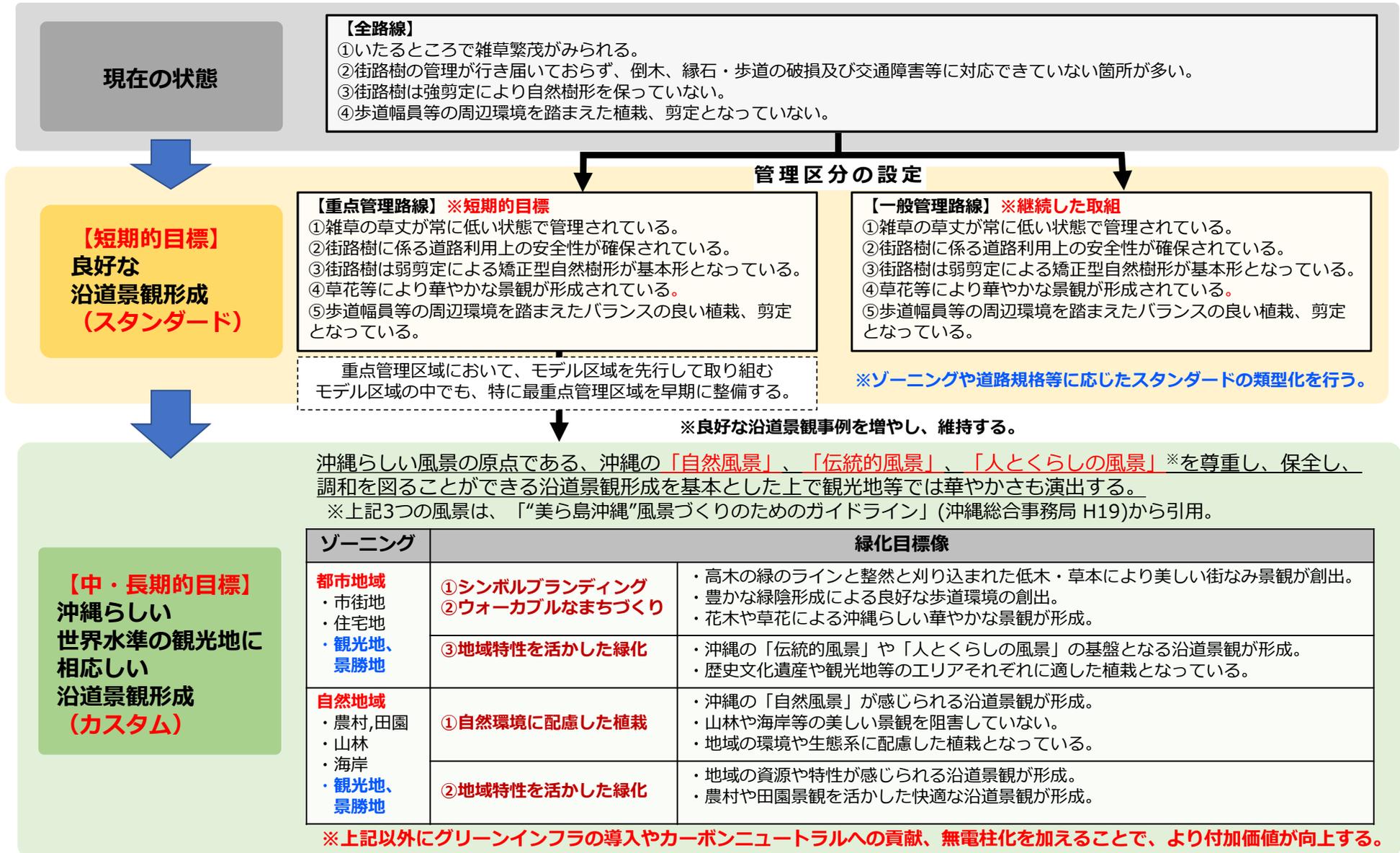


白川の柳（京都市）

出典／『美しい街路樹をつくる』（日本造園建設業協会編 平成20年）

6. 沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観形成の考え方

「計画策定と並行して、良好な沿道景観を増やすことも必要」との意見を踏まえ、「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成」等について考え方を検討する。



ゾーニングごとの緑化目標像のイメージ

都市地域

- ① シンボルブランディング
- ② ウォーカブルなまちづくり
- ③ 地域特性を活かした緑化



観光地・景勝地

自然地域

- ① 自然環境に配慮した植栽
- ② 地域特性を活かした緑化



⇒ゾーニング（「都市地域」及び「自然地域」）ごとに沖縄の自然や歴史、伝統や文化を感じさせ、観光地として花や草花など華やかさも演出した緑化目標像を定め、沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成につなげていく

目標達成に向けた取組み

①管理区分及び緑化目標像の設定

- ・管理区分（重点管理路線、一般管理路線）を設定し、重点管理路線については、ゾーニング（都市地域、自然地域）を踏まえて、沿道タイプ毎に緑化目標像を設定する。その際、それぞれの沿道環境によって異なる緑化機能（景観向上機能、環境保全機能、緑陰形成機能、交通安全機能、防災機能）に応じた修正等が必要となる。

②新たな道路緑化デザイン等の導入

- ・重点管理路線について取組を進めるにあたり、シンボル・ブランディング、ウォークアブルなまちづくり、地域特性を生かした緑化、カーボンニュートラルへの貢献、グリーンインフラ、無電柱化などを考慮したモデル区域を選定する。
- ・モデル区域の施工、評価、拡張を繰り返すことで段階的に沿道景観を向上させていく。
- ・那覇空港周辺や国際通り・県庁前等を最重点管理区域とし、大阪万博（R7年/2025年）及び首里城復元（R8年/2026年）等に向けたモデル区域の施工を進める。
- ・モデル区域の計画にあたっては、新たな道路緑化デザインに加え、感覚的な部分をより意識することで人中心の沿道景観形成も検討する（デザイン戦略、アート戦略）。

③草花植栽による早期の景観向上

- ・樹木による景観向上は時間を要することから、ボランティアや企業等と連携した草花植栽により早期の景観向上を図る。
- ・観光地に相応しい沿道景観となるような花の配置、植栽を行う。

④樹木の成長予測を踏まえた主要な植栽樹種選定(緑化目標像の設定)

⑤適正な植栽基盤への改良

⑥育成及び維持管理に重点を置いた道路緑化への転換

- ・「植栽することが整備」ではなく、「植栽後の適正な樹形の形成までが整備」

⑦高木植栽の更新・撤去

⑧沿道景観形成に係る県民の意識醸成

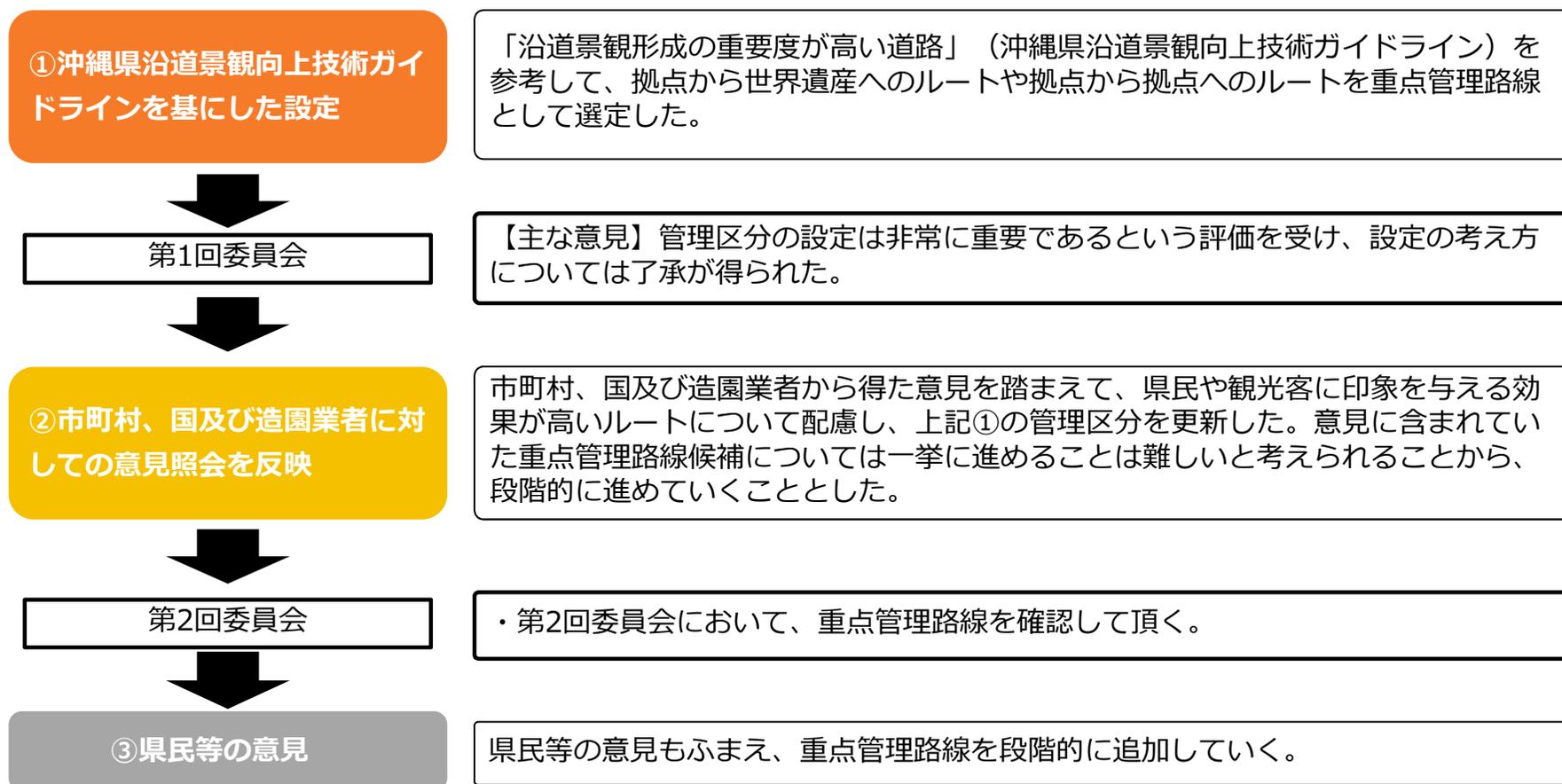
- ・県民意識の醸成を図り、地域住民や企業等と行政が一体となった取組みを推進する。
- ・自治会等の地域ボランティアと連携し、除草や花植え活動等の取り組みを推進する。（ふれあい路線）

「街路樹維持管理ガイドライン（仮称）」の策定が必要となる

※ゾーニングや道路規格等に応じたスタンダードの類型化を行う。

7. 管理区分（重点管理路線、一般管理路線）の設定

管理区分の設定においては、『沖縄県沿道景観向上技術ガイドライン』（沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課／道路管理課 H28）において示されている「沿道景観形成の重要度が高い道路」を参考とした上で、当委員会や国及び市町村の意見も反映した。管理区分の設定フローを以下に示す。

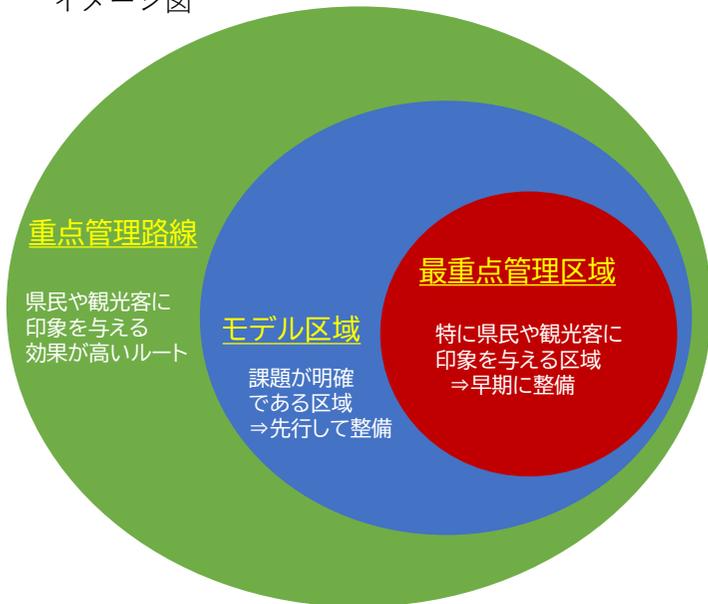


重点管理路線の選定

【重点管理路線選定の考え方】

- ① 主要なアクセス道路である、拠点（那覇空港）から世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）へのルートや拠点（石垣空港、宮古空港）から拠点（石垣港、下地島空港）へのルートなど、県民や観光客に印象を与える効果が高いルートについて、委員及び市町村等の意見を踏まえて、重点管理路線として設定した。
- ② 今後、上記以外の観光地等についても、県民の意向なども踏まえ、重点管理路線に追加し、拡張を目指す。
- ③ 重点管理路線での沿道景観形成は段階的に拡張していくこととするため、時間軸を踏まえたフェーズ（フェーズ1、フェーズ2、フェーズ3）で対象路線を区分している（下表）。
- ④ 重点管理路線の中でも課題が明確である区域をモデル区域（道路だけではなく、その周辺区域も含む）として、先行して良好な沿道景観形成を進めていき、評価・拡張を繰り返しながら沿道景観を向上させていく。
- ⑤ 特に、県民や観光客に印象を与えるエリアを「最重点管理区域」とする。また、行政と地域ボランティア等が連携して良好な沿道景観形成に取り組む路線を「ふれあい路線」として選定する。

路線選定の考え方
イメージ図



取組期間	選定基準	選定の考え方
【フェーズ1】 令和4～8年度 (5ヶ年)	① 拠点（空港、主要な港）から世界遺産へのルート ② 拠点（同上）から拠点（同上）へのルート ③ 委員の意見 ④ 市町村等の意見	【北部】 国道449号※、国道505号※（名護～海洋博～今帰仁）、県道114号線（海洋博）、県道115号線（今帰仁城跡） 【中部】 県道6,12号線（座喜味城跡～真栄田岬）、県道16,36号線（勝連城跡）、県道宜野湾北中城線（中城城跡）、県道146号線（中城城跡） 【南部】 県道那覇空港線（那覇空港）、県道39号線（国際通り）、県道42号線（県庁前）、県道那覇北中城線（泊～首里城）、県道真地久茂地号線（識名園） など 【宮古】 県道平良城辺線、県道高野西里線、県道平良下地島空港線（宮古空港～下地島空港） 【八重山】 県道石垣空港線（新石垣空港～市街地）、国道390号※（市街地） ※は県管理国道
【フェーズ2】 令和9～13年度 (5ヶ年)	① 「フェーズ1対象路線等」から観光地、大型商業施設へのルート ② 市町村等の意見	(追加候補路線の参考例) ・ 県道沖縄環状線（沖縄アリーナ、イオンモールライカム、サンエー具志川） ・ 県道漢那松田線（宜野座村内の東海岸を見渡せる道路） ・ 県道110号線、県道古宇利屋我地線、県道屋我地仲宗根線（屋我地～古宇利～今帰仁）
【フェーズ3】 令和14年度～	③ 県民等の意見	・ 国道331号（カヌチャ周辺及び道の駅大宜味周辺） ・ 県道平良城辺線、国道390号（宮古空港から東平安名崎） ・ 県道石垣港伊原間線、県道川平高屋線（市街地から川平湾公園展望台） など