

第2次沖縄県社会資本整備計画

<みんなでつくろう生き生きとした美しい県土>

平成17年3月

沖 縄 県

目 次

第1章 総論	1
(1) 社会資本整備計画策定の趣旨と性格	1
(2) 計画期間	1
(3) 計画の目標	1
第2章 社会資本整備の基本方針	2
1 透明性を高め県民に開かれた事業の推進	3
(1) アカウンタビリティの向上	3
(2) 入札制度等の改善とCALS/ECの導入	4
(3) 公共事業評価等の実施	4
(4) NPO等との連携	5
2 産業振興を支援する社会資本整備	6
(1) 質の高い観光・リゾート地の形成	6
ア 美しい県土の形成と自然の保全・再生	6
イ 空 港	9
ウ 港 湾	10
エ 陸上交通	10
オ 公園・緑地	11
(2) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援	12
ア 産業基盤施設の整備	12
イ 工業用水道の整備	12
(3) 地域を支える産業の活性化	13
ア 建設業	13
イ 運輸交通業(沖縄都市モノレール関連)	13
3 環境と調和した社会資本の整備	14
(1) 建設リサイクルの推進	14
(2) 生活環境基盤の整備	14

ア	上水道の整備	14
イ	下水道の整備	16
ウ	公園・緑地の整備	16
エ	住宅の整備	18
(3)	都市の総合的整備	18
ア	住民参加によるまちづくり	19
イ	市街地の整備(土地区画整理事業・再開発事業)	19
ウ	都市計画道路の整備	20
エ	都市モノレール等の整備	21
(4)	災害に強い県土づくり	21
ア	河川	21
イ	ダム	22
ウ	砂防	23
エ	海岸	23
4	持続的発展を支える基盤づくり	24
(1)	交通体系の整備	24
ア	空港	25
イ	港湾	27
ウ	陸上交通	31
エ	地域ITS	32
(2)	安定した水資源の確保	33
第3章	施策・事業の展開	34
1	産業振興を支援する社会資本整備	34
(1)	質の高い観光・リゾート地の形成	34
ア	美しい県土の形成と自然の保全・再生	34
イ	空港	36
ウ	港湾	38
エ	陸上交通	40
オ	公園・緑地	41
(2)	創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援	41
ア	産業基盤施設の整備	41

イ 工業用水道の整備	43
(3) 地域を支える産業の活性化	43
ア 建設業	43
イ 運輸交通業(沖縄都市モノレール関連)	45
2 環境と調和した社会資本の整備	46
(1) 建設リサイクルの推進	46
(2) 生活環境基盤の整備	46
ア 上水道の整備	46
イ 下水道の整備	47
ウ 公園・緑地の整備	49
エ 住宅の整備	51
(3) 都市の総合的整備	52
ア 住民参加によるまちづくり	53
イ 市街地の整備(土地区画整理事業・再開発事業)	53
ウ 都市計画道路の整備	55
エ 都市モノレール等の整備	56
(4) 災害に強い県土づくり	56
ア 河川	57
イ ダム	57
ウ 砂防	58
エ 海岸	59
3 持続的発展を支える基盤づくり	60
(1) 交通体系の整備	60
ア 空港	60
イ 港湾	63
ウ 陸上交通	66
エ 地域ITS	71
(2) 安定した水資源の確保	71

第1章 総論

(1) 社会資本整備計画策定の趣旨と性格

本県は、本土復帰後3次にわたる沖縄振興開発計画に基づき各種施策を展開してきた。その結果、各面で本土との格差も次第に縮小し、産業・生活面においては、公共投資による産業・生活基盤の充実に伴って着実に進展し、観光産業の発展や情報通信関連産業の新たな展開を生み出すとともに、県民生活を向上させた。

しかしながら、県民所得は依然として全国平均より低く、失業率も高い水準で推移するなど経済の自立には至っていない。また、モータリゼーションの進展による交通渋滞や、戦後無秩序に形成された老朽密集市街地の改善、観光客の増加に伴う水需要の増大など、新たな課題も生じている。

このような中で、21世紀の新たな沖縄振興の方向を示す「沖縄振興計画」が策定され、これまでの本土との格差是正に加え、本県の特徴を十分に発揮したフロンティア創造型の振興策への転換が示された。社会資本については、交通基盤の整備をはじめ、なお多くの課題があり、産業の振興や県民の新たなニーズへの対応を含め、今後とも積極的に整備を進めていく必要があるとしている。

これらの認識を踏まえつつ、各種産業を支援し、自立型経済及び県民生活の向上を実現するため、課題を明確にし、重点投資と効率的な施策の展開を図るためのアクションプログラムとして第1次の社会資本整備計画を策定し、推進してきた。

本計画は、引き続き、第2次計画として策定するものである。

本計画においては、本県の21世紀初頭における社会資本の現状及び将来における社会資本整備の方針を明らかにするとともに、具体的な施策・事業を明示し、計画的な推進に努めるものとする。さらに、計画の進捗状況等について点検を行い、適切な進行管理を行うとともに、社会状況の変化に対応した施策の展開を図ることとする。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成17年度から平成19年度までの3か年間とする。

(3) 計画の目標

本県の自立型経済の構築やアジア・太平洋地域の発展に寄与する国際交流・協力拠点の形成に向けた各種施策を効果的・重点的に支援するとともに、良好な自然環境との調和を図り、県民の豊かで潤いのある生活環境を実現することを目標とする。

第2章 社会資本整備の基本方針

本県の住宅・社会資本は、先の大戦において苛烈な戦禍を被ったことにより壊滅状態となり、その後27年の長期にわたり我が国施政権から分離されたことや、米軍統治下において軍事基地を中心に整備が行われ、沖縄復興に向けた計画的なプランがないまま推移したことにより、本土復帰を迎える1972年においては、本土との間に著しい格差が存在していた。

その後、本土復帰に伴い沖縄振興開発特別措置法に基づく3次にわたる沖縄振興開発計画により、国、県、市町村の総合的な施策の推進と県民の不断の努力が相まって、本県経済社会は各面で本土との格差も次第に縮小するなど着実に進展し、住宅・社会資本も大幅に改善された。

この間の住宅・社会資本の整備は圧倒的な量の不足を補い、本土との間に存在する格差の是正と自立的発展の基礎条件の整備を目標に進められ、量的な部分については本土との格差も総体として縮小するなど一定の役割を果たしてきた。

しかしながら、基礎的施設整備の対応を急ぐ必要から短期的な事業実施の効率性が最重要視され、ともすれば長期的な計画性や、地域の環境に対する配慮に欠け、県民が豊かさを実感出来る質の高い整備がなされたとは言いがたい部分があることも否めない。

また、昨今の環境に対する認識の高まりや、本県のたぐいまれな自然環境や歴史に裏付けされた文化遺産等が世界的な注目を集めるようになってきた。このような中、国において、「政策評価法」や「景観緑三法」が制定されており、県民に開かれた形で美しい県土を形成するとの視点から、本県の社会資本の整備方針についても転換のスピードを早める時期に来ている。

このため、本県の住宅・社会資本整備については、振興計画において示された自立型経済の構築や、アジア太平洋地域の発展に寄与する国際交流・協力拠点の形成を図るため戦略的な社会資本整備を進めるとともに、自然環境や歴史・気候風土・景観等に配慮し、県民生活の利便性・快適性の向上に加え真に安らぎと潤いを楽しむような質の高い整備を推進する。

しかし、我が国の長引く不況の影響により民間需要が伸び悩み、公共投資も抑制基調にあることに加え、さらに、平成18年度を目標に「補助金の削減」「国から地方への税源の移譲」「地方交付税の見直し」を柱とする三位一体の改革により、予算規模が縮小していく状況は避けられない。

したがって、これまで以上に整備の目的を明確にするとともに、コスト縮減を図

りつつ、選択と集中を基本に、重点的、効率的な整備による施策の推進を図る。また、事業の実施に当たっては、地域住民、NPO、民間企業等と連携を行うなど、透明性の確保、住民意見の反映等による開かれた行政手法による推進に努める。

さらに、老朽化や機能的に時代のニーズに合わない部分も出てきている住宅・社会資本ストックについては、既存施設の有効活用を図りつつ、適切な維持・補修を行うとともに、新たなニーズに対応し、機能の付加を含めた施設の再構築（リニューアル）を促進する。

以上の方針を踏まえ、今後重点的に取り組むべき主要な課題として

自立的かつ持続的発展のための社会基盤の整備

- ・ 国際的な交流拠点の形成を支える空港、港湾等の整備拡充
- ・ 地域間の連携を強化し、交流を促進する道路網の確立、中南部地域の交通渋滞の緩和
- ・ 戦後無秩序に形成された老朽密集市街地の改善
- ・ 駐留軍用地跡地及び周辺市街地の整備

自然災害などに対する安全性の確保

- ・ 台風や集中豪雨等により発生する河川の氾濫や土砂災害等への対応
- ・ 観光客の増加等により増大する水需要に対応した水資源の安定確保

沖縄特有の自然環境との共生

- ・ 道路、河川、海岸施設等のバリアフリー化、環境との調和

特性を活かした安らぎと活力のある地域の形成

- ・ 本県の歴史、文化、気候風土、景観を踏まえた整備手法の確立
- ・ 住民参加の積極的な推進
- ・ 老朽化し機能低下してくる住宅・社会資本ストックの適正な維持、補修、リニューアル

などがあり、これらの主要な課題の解決に向けて各施策を推進する。

1 透明性を高め県民に関かれた事業の推進

(1) アカウンタビリティの向上

社会資本の整備については、透明性や公正性を確保し、地域住民等の理解と協力を得るため、構想・計画・実施等の事業過程を通じた住民参加の取り組み等を推進する必要がある。

計画決定プロセスの早い段階から住民への情報公開、意見聴取などの措置を講じ、透明性、公正さを高めるとともに、公益的な視点での議論・利害調整等、アカウンタビリティを向上させることが重要な課題となっている。

道路や空港などの住民生活と密接に関わる事業においては、これまでも住民等の理解と協力を得るため、様々な取り組みを行ってきたが、今後、さらに、住民参加のプロセスを住民と行政が共有した上で、コミュニケーション活動を実施するとともに、事業効果の検証を適切に実施・公表することにより、透明性、客観性を高め、県民に開かれた事業展開を図る。

また、大規模建設工事に当たっては、自然環境に配慮した工事を進めるため、必要に応じてモニタリング委員会等を公開で行い、ホームページ等で広く情報を提供し、住民等の理解を得ながら事業を進めていく。

(2) 入札制度等の改善とCALS/ECの導入

公共工事における入札・契約については、透明性の確保、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底、適正な施工の確保等により適正化を図り、良質な社会資本を効率的に整備する必要がある。

今後、電子入札の導入に伴い、一般競争入札の拡大及び指名業者数の増を図るとともに、談合を防止するため指名業者の事前公表から事後公表への変更を検討する。

CALS/ECの導入については、平成15年6月に策定された「沖縄県CALS/ECアクションプログラム」に基づき、各施策を展開している。県においては、電子納品が平成15年7月から段階的に運用を開始しており、実運用に対応した要領の作成や技術の向上を目指した研修会を行っている。

CALS/ECは、公共事業の計画、調査、測量、設計、積算、入札、施工、維持管理の各建設ライフサイクル段階における情報を電子化し、データの共有、利活用を行い、これにより、公共事業の透明性、効率化、迅速化及びコスト等に関してインターネット等のIT（情報技術）を活用して改善していくものである。

今後とも、電子入札、電子納品、教育普及活動等の各施策を展開し、県への平成19年度での導入を図り、22年度までに県内市町村への導入を促進する。

(3) 公共事業評価等の実施

社会資本の整備については、新規事業採択時の評価、実施中の再評価、事業完了後の事後評価という事前から事後までの一貫した個別事業の事業評価システムにより、効果的かつ効率的な事業実施を確保するとともに、評価結果についても積極的に公表する必要がある。

このような中、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、再評価を引き続き実施する。再評価は、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するものである。

再評価の実施に当たっては、評価の適正化を図るため、「沖縄県公共事業評価監視委員会」を設置して審議を行い、知事に対して意見の具申を行う。当委員会の審議結果等については、県のホームページで公表し、その透明性の向上に努める。

また、試行中の新規事業に関する事前評価を本格実施する。さらに、事業完了後の事後評価の実施に向け、検討を進める。

道路事業では、内閣府沖縄総合事務局と連携して、道路行政における成果重視の姿勢を明確にするとともに、県民と行政の信頼関係を再構築し、行政の効率性、透明性の向上を図るため、道路行政の達成度報告書／業績計画書の策定を行い、これを公表する。

(4) NPO等との連携

福祉、環境、まちづくりなど、様々な分野において、市民活動をはじめとする民間の非営利団体（NPO）の活動が活発化し、その社会的役割の重要性が認識されている。社会資本の整備においても、まちづくりへの住民の参加を促し、透明性を確保するとともに、自ら地域づくりを行うとする主体性を高めつつ、連携していくことが重要がある。

年々増加する一方の県管理道路については、適正な維持管理を実施し、観光沖縄に相応しい道路環境を保持していくため、NPOやボランティアと連携・協力していくことが有効である。県では、平成6年度より県管理道路の美化と地域の連帯を目的として道路植栽樹木及びロードパークの管理活動を行うボランティア組織に対し、助成金を交付している。ボランティア組織は、平成16年現在、133団体、5千名余に上っている。今後とも、各地域において、道路ボランティア団体を活用し、効率的な道路維持に努める。

河川や海岸は、人とのふれあいの場、生産の場など、様々な恩恵を与えてくれる場所であり、特に四方を海に囲まれている本県において、海岸は県民の生活文化に密接に関係している。しかしながら、近年は、都市化や家庭用排水による環境悪化が懸念されるため、河川・海岸愛護の思想を広く周知徹底させ、良好な環境を整備、保全し、かつ正しく利用する機運を高めていく必要がある。

このため、海岸環境の保持のためボランティア団体等との連携・協働を推進する

とともに、河川については、県内の河川をフィールドに活動する団体の情報交換、連携した実践活動を目的とする「沖縄玉水ネットワーク」が設立されており、河川に関する様々な情報の発信を行い、報告会や勉強会・シンポジウムなどを開催していく。

2 産業振興を支援する社会資本整備

(1) 質の高い観光・リゾート地の形成

ア 美しい県土の形成と自然の保全・再生

(ア) 美しい県土の形成

経済発展に伴い物質的豊かさが充足されてきた今日、人々の価値観は、物から心、量から質へと変化し、潤いやゆとり、心の豊かさなどを求めている。こうした時代の要請に応え、豊かな自然に包まれた快適な生活環境、美しい都市や集落の中で豊かさを実感し、生き生きと暮らしていける地域づくりが重要である。併せて、広く住民参加の下に、地域の特性を生かし自立した地域づくりの取り組みが進められ、自然と調和した生活環境としての景観づくりが重視されている。

地域の風土や生活、歴史や文化は景観を構成する重要な要素であり、景観形成において沖縄の地域性を十分に反映させる必要がある。また、景観形成の基本的担い手である地域住民によって、沖縄らしさを育むことが重要である。

また、公共事業においては、その事業規模等から景観に与える影響が大きく、県土の優れた景観を形成する上で先導的な役割を果たすことが求められている。

平成6年10月に「沖縄県景観形成条例」が制定され、景観形成モデル地区の指定、大規模行為に関する届出等の取り組みが行われてきた。公共事業に関しては、平成7年度に「沖縄県公共事業等景観形成指針」及び「土木施設景観形成技術指針(案)」を策定し、平成11年度には「公共建築物景観形成マニュアル」を策定している。

国においては、平成15年に「美しい国づくり政策大綱」を定め、平成16年には「景観緑三法」を制定した。本県においても、これら国と連携して、景観形成の取り組みを強化する。

したがって、公共事業の実施に当たっては、亜熱帯の恵まれた自然環境、独特な歴史的遺産、島しょ環境など、沖縄の地域特性を反映し、周辺景観と調和した施設づくりにこれまで以上に努める。

なお、事業の計画策定や実施に当たっては、関係団体等との連携を図り整合性の

とれた景観の形成に努める。市町村等に対しても地域の状況を加味しつつ、同様の措置を講ずることを促す。

また、これまでに整備された社会資本に対する景観形成の質を評価し、景観形成に係る実態を把握することが重要である。このため、現在の景観形成技術指針等を見直すとともに、客観的に評価するための景観形成評価基準を策定し、地域財産として、優れた公共施設づくりを目指す。

道づくりにおいては、緑豊かな景観形成を図るため、沖縄独特の風土と文化に調和した道路緑化を推進する。本県の道路緑化率は高い水準であるが、さらに、観光産業を支える観点から、観光地にアクセスする県管理道路等を中心に、沖縄らしい道路緑化の創出・維持に取り組む。また、安全で快適な歩行空間を形成するため、無電柱化を推進する。

離島架橋などの橋梁整備においては、地域のランドマークとして景観形成に大きな役割を果たしている。構造形式等の決定に当たっては、自然・社会的条件を踏まえ、技術面、環境面、景観面などの観点から検討する。したがって、景観評価を適切に行うとともに、住民、学識経験者等と協力して、地域の潜在的な価値を発掘し、顕在化、向上させるような景観形成に努める。

都市公園においては、休憩所、トイレ、管理事務所などに沖縄瓦を使用、園路や擁壁に琉球石灰岩を用いるなど、沖縄らしい景観づくりを進めている。また、公園利用者の多様なニーズに対応した都市公園づくりを推進するため、地域住民の意見が反映された沖縄らしい公園づくりを推進する。

空港、特にターミナル地区においては、地域の玄関口を印象づける重要な空間であり、整備にあたっては、人々が集う親しみのある快適な空間を創出する必要がある。与那国空港については、旅客動向を勘案しながら、ターミナル地区の増設及び景観形成を検討する。新石垣空港については、新空港整備の中でターミナル地区の景観形成を図る。

港湾においては、美しい海と島の景観を有するとともに各地域の玄関口として、多くの観光客等が訪れる場所である。そのため、自然景観に配慮するとともに、港と観光交流の促進の観点から景観づくりを目指す。海の展望と海上からの印象に配慮し、亜熱帯沖縄の玄関口にふさわしい港湾景観の形成に努める。

沖縄の伝統的な住まいと暮らしについては、特有の気候風土や歴史的条件のもとで赤瓦・石垣・屋敷林に代表される住まいや独自の集落・街並み景観が形成され、沖縄固有の伝統的住文化が培われてきた。こうした背景から、恵まれた自然環境と共生しながら優れた住宅様式や風土景観を創出した先人の知恵に学び、沖縄の風土に根ざした住まいやまちづくりを推進する必要がある。

伝統的木造住宅及び集落・街並み景観の活用保全

沖縄独自の住まいや集落・街並み景観など沖縄固有の伝統的住文化を保存・育成活用し、個性と魅力あるすまい・まちづくりを進める。

沖縄県木造住宅供給促進計画に基づき、伝統的木造住宅の建築技術や伝統的集落・街並み景観の保全・活用を図り、木材を活用した沖縄の気候風土に適した住宅の普及に努めるとともに、沖縄の地域特性を生かした住宅の供給を図るため、沖縄振興開発金融公庫制度の優遇措置の活用を促進する。

返還軍用地跡地におけるモデル的まちづくりの促進

返還予定軍用地跡地について、亜熱帯の風土を生かしたすまい・まちづくりや環境共生型の市街地形成、ユニバーサルデザインの導入など、多様な人々が交流しながら安心して快適に暮らせる住宅・住環境の形成を促進する。

(イ) 自然の保全・再生

本県は我が国唯一の亜熱帯海洋性気候で、独特の自然環境・景観を有している。これらの地域に生息する貴重な動植物を含むさまざまな生物を守り育てるため、動植物の良好な生育環境に配慮した「多自然型川づくり」「海岸環境の保全・創出」に努めている。

河川においては、治水、利水の役割だけでなく、多様な生物の生育環境の保全、地域の個性を活かした川づくりが求められており、以下を本県の基本理念として事業を推進している。

山・川・海 豊かな自然が生きづく川づくり

沖縄らしい自然が感じられ、美しい豊かな海と一体となり、街のシンボル空間として水辺で親しめる川づくり。

歴史にいだかれ、故郷の豊かさと安らぎをもつ川づくり

沖縄の歴史や文化、風土を活かし、地域住民で育てる川づくり。

海岸においては、「いちまでいん美ら海、美ら島、清ら心」をキャッチフレーズに海岸を維持、復元、創造し、次世代へと継承していくことを基本理念とする「琉球諸島沿岸海岸保全基本計画」に基づき、我が国でも特有用な美しい海岸景観や多種多様な動植物の生息環境を保全するとともに、古くからの伝統行事や日常的な生活の場として、あるいは観光資源として価値の高い空間を確保し、防護と環境、利用が調和した総合的な海岸事業を推進する。

また、自然再生推進法の施行を受け、地域住民、NPO、専門家、地方公共団体、国の関係行政機関など地域の多様な主体の参加のもと、沖縄本島北部地域の主要な河川において、かつての川と人々の関わり、生き物が安全に棲める河川環境を取り

戻すための川・海づくりへの合意形成と実践活動を推進する「やんばる河川・海岸自然再生協議会」を設置した。同協議会は、自然再生全体構想を作成し、自然再生事業実施計画の案について協議するとともに、自然再生事業の実施に係る連絡調整を行う。

港湾事業については、中城湾港泡瀬地区において、動植物の生息環境の保全・拡大を目指して人工干潟を造成する事業を行っており、自然再生に取り組んでいる。

今後とも、自然環境の回復と新たな環境の創出に取り組むため、現在の環境を維持するに止まらず、環境保全の観点から十分検討した上で、人工干潟を造成する等、良好な環境の回復・創出に努める。

イ 空 港

本県の地理的特性から航空は、地域住民の生活路線としての役割のみならず、観光をつうじて地域経済の活性化に深く関わっている。

本県を訪れる観光客数は、平成15年には508万5千人と500万人を越え、そのうち航空機の利用者数は約98%に達している。空の玄関口である那覇空港をはじめとした各空港の整備・拡充は観光産業の振興において極めて重要である。

しかしながら、県内外を結ぶ拠点空港である那覇空港は、平成15年度における旅客数で、1,264万人、離着陸回数は、11万7千回に達し、国内でも利用頻度の高い空港の一つとなっており、航空需要の増加に伴い夏季等の繁忙期において予約の取りにくい状況等の旅客利便性の低下が生じている。また、滑走路が1本しかないため、万一の航空機事故等により滑走路が閉鎖された場合、観光をはじめとする基幹産業の振興などに大きな影響が懸念される。

さらに、那覇空港の国際線旅客ターミナルビルについては施設が狭隘であること、PBB施設(旅客搭乗橋)が設置されていないこと等による利便性・安全性の低さ、国内線旅客ターミナルビルとの連絡性の不備など多くの課題を抱えている。

このため、那覇空港については、国際線旅客ターミナルビル等の整備拡充を含めた既存ストックの有効活用方策、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等の総合的な調査を着実に実施するとともに、情報公開による透明性の確保や住民の合意形成を図るなど、早期の拡張整備に向けた取り組みを図る。

また、県内には、第三種空港として、12の離島空港が設置されており県民の足として、また観光産業等の地域振興に重要な役割を果たしている。県内離島における空港輸送能力と安全性を高め、それぞれの空港の性格、機能を明確にしながら総合的な視点から離島空港の整備を推進する必要がある。

特に石垣空港については、全国の第三種空港のうち旅客数が第1位で利用度が高

い空港であるにもかかわらず、暫定的なジェット化空港のため積載重量制限を受けながらの運用である。このようなことから、本土各地から直接就航による大幅な時間短縮と乗り換えの解消など、観光の利便性の向上を図るとともに、運行の安全性の向上、増大する航空需要への対応など、八重山圏域の振興発展を図るため、中型ジェット機が就航可能な2000mの滑走路を有する新空港の早期供用に向けた整備を推進する。

さらに、地域振興と観光振興を図る観点から、与那国空港の滑走路延長を推進し、伊平屋空港の早期建設に向けた取り組みを図る。

ウ 港 湾

自立的発展を目指す本県にとって、地理的特性を活かした国際的な海洋性リゾート地の形成は、観光・リゾート産業はもとより、県民の海洋性レクリエーション活動を発展させるために不可欠である。しかし、その核となる港湾は、利用する観光客や高齢者に配慮した施設整備が行き届いておらず、また、大型クルーズ船の就航に対応した施設や、海洋性レクリエーション活動の需要に対応した施設の整備が課題となっている。

特に、近年においては外国船籍のクルーズ船が那覇港等に定期的に寄港するなど国外からの観光客の増加の可能性が広がりつつある。しかし、これらの大型クルーズ船に対応する本格的な港湾施設がないため、旅客の乗降に不便をきたしているばかりでなく、寄港地としての魅力向上の支障となっている。

このため、大型クルーズ船の那覇港等寄港の増加に対応して、沖縄と国内外を結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進するため、那覇港、石垣港及び本部港において旅客船バースの整備に向けた取り組みを図る。

また、マリーナや港湾緑地等、観光リゾート地にふさわしい施設整備を進めるとともに、効率的な管理運営を図るため指定管理者制度の導入を図る等、港湾施設と一体となった海洋性リゾート地の形成を目指す。

特に、中城湾港泡瀬地区については、広大な米軍基地の存在、那覇市など西海岸地域への都市機能等の集中などにより、地域の活力の低下が著しい中部圏東海岸地域の活性化を図り、県土の均衡ある発展に資する観点から、国際的海洋性リゾート地の形成を目指す。

エ 陸上交通

本県の観光・リゾート産業の支援において観光客の円滑な移動を実現することは重要な課題であり、観光地等への移動を専らバス、タクシー、レンタカーなどの自

動車交通に頼らざるを得ない本県の現状を考えた場合、道路の果たす役割は大きい。

特に近年レンタカーを利用する観光客が増えていることから、那覇空港や那覇港から各観光拠点へ円滑な移動を可能とすることが重要である。そこで、観光客の移動時の利便性の向上を図るため、観光地等へ適切に案内する道路案内標識の設置や、外国人観光客に対するローマ字（英語）併用表示の充実を図る必要がある。

また、道路植栽の適切な維持管理と沖縄らしい演出による道路景観の創出は、本県の観光振興にとって重要であり、さらなる充実が必要である。

さらに、多様な移動手段の確保、レクリエーション活動の充実を図る必要がある。

このため、那覇空港や那覇港へのアクセスを向上させる那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、臨港道路（空港線、浦添線）等の整備を促進・推進するとともに、ホスピタリティに満ちた観光客受け入れ体制の強化を図るため、道路標識案内システムの充実を図る。

また、良好な景観の形成、道路の緑化、電線類地中化等、観光・リゾート地にふさわしい道路空間の創出を図る。

さらに、多様な移動手段の確保と、レクリエーション活動を促進するため自転車道の整備を推進する。

オ 公園・緑地

都市公園は、緑豊かな都市環境を創出するとともに、広域レクリエーション需要に対応し、観光・リゾート地の形成に資する重要な社会資本である。

本県の戦跡、歴史及び自然をコンセプトにした都市公園は、観光産業の振興とともに本県の魅力の向上に大きく寄与しており、世界遺産の登録による環境・景観保全の機運の高まりを受け、中核的な観光施設として、より一層の機能向上が求められている。

また、我が国唯一の亜熱帯特有の気候を生かし、地域の特性を大いに発揮した安らぎと潤いのある公園・緑地の整備が求められる中、今後の公園・緑地の整備に当たっては、自然との共生や歴史・文化などを生かした観光・リゾート産業の振興及びレクリエーション活動並びに地域活性化の支援など多様なニーズに対応した公園・緑地の整備を推進する必要がある。

このため、我が国唯一の熱帯・亜熱帯公園である国営沖縄記念公園海洋博覧会地区及び琉球の文化・歴史を伝える同首里城地区の国営公園の整備・充実を促進するとともに、バナナ公園など県民のレクリエーション需要を満たす県営公園の整備を推進する。

また、世界遺産の登録により景観保全等の機運の高まりを受け、中城公園等を重

点的に整備推進するとともに、宮古広域公園の整備に向けて取り組む。

(2) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援

ア 産業基盤施設の整備

島しょ県である本県において、港湾は物流の要として県土の均衡ある発展と産業振興の基盤として、それぞれの地域の振興に重要な役割を果たしている。

本県の産業活動の拠点である那覇港においては、県民生活の向上と産業経済の振興に向けて、物流効率化の観点から、各種施設の整備を促進するとともに、沖縄の地理的な優位性を生かした中継コンテナ貨物の戦略的な取扱い実現に向けて、大規模コンテナターミナル等の整備を推進する。あわせて、国際航路ネットワークの拡充に向けて、港湾利用コストの低減化、効率的なターミナル運営を目指す。

また、沖縄本島中部東海岸地域においては、地域を活性化し県土の均衡ある発展を図るため、産業の振興、雇用機会の創出に資する流通加工港湾の整備が求められており、中城湾港新港地区において、生産機能と流通機能を合わせ持つ流通加工港湾として整備を推進し、特別自由貿易地域及び工業団地との有機的連携を図る必要がある。さらに、平成15年5月にリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）の指定を受けたことから、静脈物流の拠点形成を目指す。

このため、産業の振興、雇用機会の創出、産業構造の改善並びに県土の均衡ある発展に資するための工業用地の整備等、流通機能、生産機能を合わせ持つ流通加工港湾として整備を推進すると同時に、静脈物流のネットワークを形成しリサイクル資源等の循環的な利用を促進する。

加えて、那覇空港、那覇港をはじめとする県内各拠点・地域への流通の効率化を図るため、沖縄環状線、具志川沖縄線等道路網の整備を推進するなど、関連する社会基盤の整備を推進する。

イ 工業用水道の整備

本県では、昭和47年の復帰に伴い、本土との格差是正と自立的発展の基礎条件を図るため、総合的な諸施策が講じられてきた。

なかでも、雇用機会の拡大及び県民所得の向上を図るうえで工業の振興については、長期的観点に立った産業基盤の整備が課題とされ、その基盤整備の一環として工業用水道の整備を進めてきた。

本県の工業用水道事業は、現在、中城湾港工業団地をはじめとした沖縄本島東海岸地区及び糸満工業団地に工業用水の供給を行っているが、北部地域の産業の振興に寄与するため、名護市西海岸地区への配水管布設事業を推進する。

(3) 地域を支える産業の活性化

ア 建設業

本県の建設業は、県内総生産額や全産業の就業者数に占める割合が高く、県経済に大きな役割を果たしている。

その反面、中小零細企業がほとんどで経営基盤が脆弱であるとともに、政府が進める構造改革等のもと公共投資が減少傾向にある中で、公共工事コストの一層の縮減が図られる一方、民間建設需要の低迷とも相まって、受注の減少や利益率の低下など厳しい経営環境に直面し、企業の淘汰、再編が一層加速することが予想されている。

そのため、建設産業においては、今後各企業が自己責任、自助努力によって経営の合理化に加え経営統合等の組織再編による経営基盤の強化、あるいは新分野への事業転換などにも取り組むことが求められている。

行政においては、供給過剰構造にある建設産業全体の構造改善を促進させつつ、その活性化を図ることが重要であり、また「技術と経営に優れた企業が伸びることの出来る透明で競争性の高い市場環境の整備」を進めていくことが急務となっている。

このため、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、毎年度の発注見通しや入札契約に係る情報の公表、施工体制の適正化、不正行為に対する措置を講じ、公共工事に対する県民の信頼の確保と建設業の健全な発展に努めるとともに、引き続き地元建設業者の受注機会の確保に取り組むこととする。

また、国においては、建設産業の構造改善について「建設産業構造改善推進プログラム2004」(H16～18年度)を策定しており、県においても同計画の推進を図るため、不良・不適格業者の排除の徹底、入札契約の適正化、建設生産システムの合理化の推進、IT(情報技術)の積極的な活用の促進等を図っていく。

イ 運輸交通業(沖縄都市モノレール関連)

地域社会の発展及び観光客の増加に伴い、今後も人・物の輸送の増大が予想されることから運輸交通手段の安定的確保を図る必要がある。

特に、自家用車の増大に伴う交通渋滞は、バス交通の定時性の欠如や、都市機能の低下、生活環境の悪化を引き起こしており、高齢者や障害者の安全快適な移動機会の確保など、公共交通機関の重要性が増す中、運輸交通業としての健全な経営に対する支援を図る意味からも早急な走行環境等の改善が課題となっている。

このため、公共交通機関の利用を促す観点から、モノレールと他交通機関との乗継割引等の需要喚起を促進する。

3 環境と調和した社会資本の整備

(1) 建設リサイクルの推進

建設産業は、我が国の資源利用量の40%を建設資材として消費する一方で、産業廃棄物の最終処分量の約30%相当量を建設廃棄物として処分している。このような中、特定建設資材についての分別解体や再資源化等を促進するため、平成14年5月、建設リサイクル法が完全施行された。

島しょ県という地域特性は廃棄物の適正処理や効率的なリサイクルを推進する上で大きな制約となっており、環境負荷容量にも限界があるため、廃棄物を抑制し、循環的な利用によって減量化するとともに、最終処分量をできるだけ低減させて、持続可能な循環型社会の形成を図っていく必要がある。

そのため、建設資材において、県内で再生されたリサイクル資材の使用を促進するシステムを構築する。これにより、再生資源として製造された資材の品質が適正なものであるか評価・認定し、公共工事におけるリサイクル資材の利用促進を図る。

(2) 生活環境基盤の整備

ア 上水道の整備

県民が快適で潤いのある生活を享受するためには、水道は必要不可欠な生活基盤施設であり、安全でおいしい水を安定的かつ低廉な料金で供給することは、極めて重要である。

本県は年間降水量が全国平均より多いものの、季節、経年変動が大きいうえに人口1人当たりの年間降水量は少なく、また、地形的条件から河川水を有効に利用する条件に恵まれていない。

そのため、増大する水需要を背景に水源開発が進められており、平成15年度までに国管理6ダム、県管理2ダム及び県企業局管理2ダムが整備され、さらに平成16年度には、羽地ダム(国)と我喜屋ダム(県)が完成した。

県水道用水供給事業では、ダム開発促進と併せて、多角的な水源開発の一環として、西系列水源開発事業、海水淡水化施設建設事業等を推進し、また、既存水源の有効活用として工業用水道の水源の一部を水道へ転用するなど水道水源の確保に努めるとともに、安定給水確保のため浄水場の整備や導送水管の布設事業を進めてきた。

さらに、安全でおいしい水の供給のため、北谷浄水場においては、平成6年度に高度浄水処理施設を、平成15年度には硬度低減化施設を導入した。

市町村における水道は、昭和47年当時に、230の水道事業があり、普及率は89.2%であったが、これまで水道施設整備事業の促進を図った結果、平成16年度には66まで水道事業の統合が進められ、また、水道普及率は99.9%となっている。

本島内のほとんどの市町村は、県営の水道用水供給事業から受水し、一般家庭などに水道水の供給を行っているが、本島北部の一部や離島の市町村は独自に水源開発等を行い給水している。

沖縄本島においては、水道水源の約2割を不安定な河川水に依存していることもあり、また、水源の多くは本島北部に偏在している一方、水の消費地は中南部に集中しているため長距離の導・送水施設が必要であり、現在もなお水源開発及び水道施設の整備は大きな課題となっている。

また、離島地域においては、水源の水量や水質が不安定なため、水源の確保が困難な地域では海水淡水化施設や海底送水管により水道水を供給し、水質が不安定な地域では高度浄水処理により水質改善を図っているところである。しかしながら、一部離島においては、未だ湯水時に、給水制限を行うなど厳しい状況である。そのため、今後も海水淡水化施設等の多様な水源開発を図る必要があるが、これらの施設整備及び維持管理等には多大の費用を要するため、市町村にとって大きな負担となっている。

本県においては、生活水準の向上や産業の発展、人口・観光客の増加等により、今後も水需要の増大が見込まれることから、水源開発及び水道施設の整備拡充を引き続き進める。また、県民ニーズの変化に伴う「安全でおいしい水」の供給に努めていく。

増大する水需要に対処するため、引き続き、国と協力して多目的ダム建設事業を促進するとともに、県独自の水源開発である西系列水源開発事業を推進する。

これらの水源開発と併せて、新石川浄水場をはじめとする水道施設の整備拡充を図るとともに、地震等の災害に対応できるよう、施設の耐震化及び配水池や自家発電設備の整備等を図る。また、今後、復帰前後に整備した施設が更新時期を迎えることから、老朽化施設の更新を計画的に進めていく。

さらに、県民ニーズに対応した安全でおいしい水の供給を図るため、高度浄水処理施設の整備を推進する。

このほか、沖縄県水道整備基本構想に基づき、水道事業者の経営基盤の強化を図るため、水道事業の広域化を促進する。

イ 下水道の整備

下水道は、社会生活活動に伴って生じる下水を適正に処理することにより、快適な生活環境の保全と併せて、河川・海域等の水質保全を図り自然環境への負荷を軽減し、豊かな自然環境を保全する生活環境基盤施設である。

本県の下水道整備は、生活環境の改善、浸水の防除及び公共用水域の水質の保全を主な目的として、人口の増加、市街地の拡大等に合わせて積極的に推進してきた。その結果、沖縄県における下水道処理人口普及率は、平成15年度末で60%となり、ほぼ二人に一人が下水道を利用している状況にある。しかし、下水道の普及率は、本島中南部の都市部においては比較的高いが、本島北部・離島などの地方部においては依然として低く、大きな格差が生じている。そのため、今後とも沖縄県下水道等整備構想（沖縄汚水再生ちゅら水プラン）に基づき、下水道事業の未着手町村の解消を図り、他の汚水処理事業と連携して効率的・効果的に事業を推進する。

一方、下水道の進展は下水処理水を大量かつ持続的に生産することとなり、水処理により発生する汚泥も今後増加し続けることになる。近年、環境に対する県民の関心は高く、都市部においては下水処理水等も貴重な資源・資産として有効利用が求められており、事業を進めるに当たっては、環境への調和と循環型社会の構築を図る必要がある。

そのため、下水処理水等の有効利用を図ることが重要であり、本県における水需要との関連では、水需給バランスに資する可能性を秘めていることから、今後も下水処理水の有効利用を進めるとともに、汚泥については、農地還元等の有効利用を図る。

下水道のもうひとつの役割である市街地の浸水防除を目的とした雨水の排除については、7～10年に1回程度の大雨に対して安全度が確保されるよう整備を進める。また、下水道と河川の連携を一層強化し、効率的、効果的な総合雨水対策を推進し、安全なまちづくりに寄与する。

ウ 公園・緑地の整備

都市公園は、広域的なレクリエーション活動や個性と活力のある都市づくりへの対応、安全で安心できる都市づくりへの対応、長寿・福祉社会への対応、都市環境の保全・改善や自然との共生への対応など、都市基盤を形成する上で極めて重要な社会資本の一つとなっている。

特に、本県の戦跡、歴史及び自然をコンセプトにした都市公園は、観光産業の振興とともに本県の魅力の向上に大きく寄与しており、世界遺産の登録による環境・

景観保全の機運の高まりを受け、中核的な観光施設として、より一層の機能向上が求められている。

また、都市部の緑化についても、地域住民等の協力や、参加することができる体制づくりがまだ十分ではなく、人々の交流を深め、緑化思想の啓発の場として体験・学習施設などを備えた都市公園の整備推進が必要とされている。

都市に生活する人々が、日々の生活の中で身近な公共施設としての都市公園を気軽に利用出来るようにするためには、都市公園の適切な量の確保と機能的な配置が重要である。このため、1人当たりの公園整備面積を欧米諸国並の20㎡とすることが我が国の長期的な目標値となっているが、本県の1人当たりの公園整備面積は平成15年度末現在で、全国平均の8.7㎡/人に対して、7.9㎡/人と立ち遅れており、さらなる都市公園の整備推進が求められる。

他方、少子高齢社会の到来、地球環境問題の高まりなど社会情勢の変化から都市公園に対するニーズが多様化してきており、「量」の確保とともに安らぎと潤いのある都市空間としての「質」を備える必要がある。

このため、適切で効率的な都市公園整備のため、県の「広域緑地計画」に基づき、市町村の「緑の基本計画」の策定を促進し、真に豊かさを実感できる都市公園の整備を推進する必要がある。

また、我が国唯一の亜熱帯特有の気候を生かし、地域の特性を大いに発揮した安らぎと潤いのある公園・緑地の整備が求められる中、今後の公園・緑地の整備にあたっては、自然との共生や歴史・文化などを生かした観光・リゾート産業の振興及びレクリエーション活動並びに地域活性化の支援など多様なニーズに対応した公園・緑地の整備を推進する必要がある。

さらに、県民一人一人が日常の生活を通して豊かな緑が感じられる「都市の中に緑を確保する」から「緑の中に都市が存在する」方向に基本コンセプトの転換を図り、整備を推進する。

このため、我が国唯一の熱帯・亜熱帯公園である国営沖縄記念公園海洋博覧会地区及び琉球の文化・歴史を伝える同首里城地区の国営公園の整備・充実を促進するとともに、バナナ公園など県民のレクリエーション需要を満たす県営公園の整備を推進する。

また、世界遺産の登録により景観保全等の機運の高まりを受け、中城公園等を重点的に整備推進するとともに、宮古広域公園の整備に向けて取り組む。

さらに、地域防災計画に基づく都市公園の適正配置や防災機能の付加、バリアフリーへの対応を推進する。

エ 住宅の整備

本県の住宅事情は、最低居住水準に満たない世帯が多いなど居住水準が低く、大都市圏並みの厳しい状況にある。特に公的賃貸住宅の居住水準が低く改善が求められ、今後、建替計画の中で改善を図る必要がある。

本県では、戦後無秩序に形成された旧市街地において、老朽化した密集住宅市街地が残され道路基盤などの不備により建築の更新が行えない状況にある。これらの老朽・密集住宅市街地は台風や地震・火災等における危険区域となっており早急な対応が求められている。

これらの地区については、住宅地区改良事業等の導入を図り、老朽住宅の除去や建替により街区の耐火・防災性能を向上させるなど、災害に強い住環境づくりに努める。

また、本県は、全国有数の長寿県であり、高齢者単身及び夫婦世帯が近年増加するなど高齢者世帯が急増している。また、介護保険制度の導入により、在宅介護が今後増加することが予測されるなど、個々の住宅における高齢者対応の整備が緊急に求められている。特に、民間賃貸住宅における高齢者対応の住宅整備が遅れており高齢者対応住宅の整備が課題となっている。

さらに、本県も少子化傾向にあり、核家族化の進展により子育てを行う環境は厳しさを増している。子供たちを安心して育てることのできる住環境整備が求められる。加えて、障害者が地域社会のなかで、健常者と共に安全で快適な生活が営める住環境の整備が求められている。

このため、県民のニーズに対応した良質な住宅ストックの形成と良好な住環境の整備を促進し、ゆとりと潤いのある住まいとまちづくりを進める。

また、地球温暖化、防犯、シックハウス等、社会情勢の変化により、住宅に関する問題も変化・多様化しており、これら住宅関連情報の県民への提供に努める。

(3) 都市の総合的整備

都市をめぐる環境は、少子高齢化の進行、人口集中の沈静化、地価の下落傾向、生活の広域化・多様化など大きく変化し、都市化社会から安定・成熟した都市型社会へ移行しつつある。

特に本県においては、戦後、自然発生的に形成された密集市街地や慢性化した都市部の交通渋滞及び駐留軍用地跡地等の新興市街地の発展に伴う中心市街地の空洞化など特有の問題を抱えている。

今後の都市整備においては、住民参加のもと地区計画を活用した沖縄らしい個性あるまちづくりを目指し、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中

心市街地の再構築、市街地内低未利用地の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な整備を図るため市街地開発事業を推進する。

都市計画道路等の整備に当たっては、住み良い住環境の確保を図るとともに、ハード・ソフト施策の連携による交通円滑化を推進する。

ア 住民参加によるまちづくり

本県の都市計画は、戦後無秩序に形成された市街地や急速なスプロール化への対応という観点から計画が作成されてきたこともあり、やや画一的な整備が行われてきた傾向が強い。

しかしながら、近年北谷町におけるアメリカンビレッジ構想に見られるような独自のコンセプトによる地域活性化例も見られるなど、計画の重要性が再確認されている。また、従来都市計画の策定は行政主導で行われてきた経緯があり、計画そのものが必ずしも地域住民に満足感を与えているとは言えないケースも見られる。

このような中、まちづくりに対する住民意識の高まりや公共事業の是非に対する議論を反映し、都市計画の構想段階から地域住民の意見の反映や計画策定への参加が求められるようになってきた。

さらに、公共施設の維持管理においても、今後住民自らによる積極的な関与が望まれることから、地域に対する愛着と責任を醸成する意味において、住民の都市計画マスタープラン策定等への参加が課題となっている。

都市計画マスタープランの策定及びこれを実現化する有効な手法のひとつである地区計画の導入に当たっては、土地利用、都市交通、公園・緑地、市街地開発等に関する基本方針を地域社会の合意として住民に示し、住民自らが都市の将来像について考える方向に誘導する。

また、住民やまちづくりNPOによる都市計画提案制度が創設されたことから、まちづくりへの住民参加の促進と行政手続きの透明化や情報公開及び説明責任の遂行に努める。

イ 市街地の整備（土地区画整理事業・再開発事業）

本県の既成市街地の多くは、戦後、都市基盤整備が不十分なまま急速に形成され、人口・産業の集中により過密化が進行し、その周辺部でも、市街地が無秩序に拡大するスプロール現象が発生しており、道路、公園、下水道等の都市施設が未整備な箇所が多い。

特に、駐留軍用地周辺の市街地は、軍用地として接收された土地の地主が移り住んで米軍基地の門前町として形成され、こうした割当地に無秩序に形成された市街

地は、総じて宅地が狭小で密集しているため、都市基盤の整備が立ち後れ、居住空間は劣悪な状況にある。

このような中、那覇新都心地区などの駐留軍用地跡地及び既成市街地やその周辺部においては、土地区画整理事業等を実施し、良好な市街地及び景観の形成と宅地の供給の面で大きな役割を果たしてきたが、依然として防災上問題となる老朽・密集市街地が存在する。

また、近年の大型商業施設等の郊外立地に伴い、中心市街地の空洞化が進行しており、今後の都市の再生・再構築に向けた施策の展開とともに、いずれ到来する人口減少社会を見据え、新規開発型の都市づくりから、市街地内低未利用地を活用し、コンパクトにまとめた持続可能な地域社会形成へ転換するなど、新たな時代に対応した都市づくりが必要である。

このため、都市を量的に拡大する新市街地の整備を抑制し、既存ストックを活用し質的充実を図るなど都市の中へ整備の基軸を移し、産業・文化等の活動が都市を共有の場として展開できるよう既成市街地を中心とした「都市の再生・再構築」に向けた諸施策を促進する。

また、地域や街を活性化するため、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発を促進する。

そのため、住民参加のもと、地域の創意工夫を生かす地区計画を積極的に定め、土地の有効高度利用や土地利用の転換・純化を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業、まちづくり交付金事業、都市再生総合整備事業等を効果的に実施し、道路、公園、宅地造成等を一体的に整備するとともに、街に魅力と潤いをもたらすソフト事業も含めた多彩な事業を実施し、都市再生及び中心市街地の活性化に資する総合的な市街地整備を促進する。

ウ 都市計画道路の整備

都市計画道路の整備は、これまでの着実な整備により、改良率は約74%となっているが、近年の自動車保有台数の著しい伸びや市街地の拡大等により自動車交通需要が増大している中、道路整備の遅れから都市部の交通渋滞が深刻化している。

このため、都市部においては、放射道路や環状道路等の体系的な道路網の整備を推進するとともに、誰もが利用しやすい公共交通が活躍する道づくりを目指し、モノレール駅交通結節点の整備を推進する。

さらに、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行空間や

街並み整備を図る。

エ 都市モノレール等の整備

本県の政治・経済の中心である那覇都市圏の交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るために整備した沖縄都市モノレールは、平成15年8月に開業し、初年度の利用客数は需要予測に近い1日平均約3万1千人であった。

今後は、バスとの有機的な連携や他の交通機関との結節機能の充実を図るため、パークアンドライドシステムの構築を推進し、自家用車から公共交通への転換やモノレールの需要喚起を促進する。

さらに、本県の定時定速の公共交通基幹軸を形成するため、首里駅から沖縄自動車道までの延長整備について、可能性を調査する。

(4) 災害に強い県土づくり

ア 河川

本県の河川は流路延長が短く、河床勾配が急であるという地形的特徴から洪水到達時間は、ほとんどの河川が概ね1時間以内となっている。また、台風期・梅雨期等の集中豪雨による短時間の降雨量が極めて大きいという特性と相まって急激な出水が伴いやすくなっており、床上・床下浸水等の洪水被害が頻発している。このため、県民生活や産業活動を支え地域の振興を図るうえで、河川整備は極めて重要な施策となっている。

本県の河川整備率は昭和47年度の本土復帰時においては5%(全国平均12%)にすぎなかったが、復帰を期に河川法に基づく本格的な治水事業の実施がなされ、平成15年度末現在では整備済み延長96.7kmとなっており、要整備延長の約57%まで整備が推進された。

その結果、河川の氾濫は着実に減少してきたが、流域における市街化の進展や山地開発等に伴う流出率の増大、保水能力の低下など河川に係る諸条件が悪化し、未整備区間の都市部とその周辺等に水害が多発しているため、今後も積極的な対応が望まれる。

また近年、豊かでゆとりある生活や良好な環境を求める県民のニーズの増大に伴い、単に治水だけでなく、河川のもつ多様な自然環境や水辺空間は、潤いのある生活環境の場としての役割を期待されるようになってきている。そのため、河川流域内の市町村と連携し、潤いのある水辺空間の創出を計画的に推進する必要がある。

このため、将来において、豊かで安全な生活空間の形成を図るために、流域開発が著しく、氾濫被害の増大する傾向にある都市河川の整備を重点的に推進する。

また、流域での対応を含めた効果的な治水対策を図るため、民間を含めた他事業及び地域との連携を強化して総合的な雨水対策を推進する。

施設整備にあたっては、沖縄独自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積極的に推進し、地域に親しまれる河川環境の保全・創出に努める。

さらに、河川水位や降雨量、氾濫状況の動画像等のデータを収集し、洪水等緊急時に、市町村や流域住民により早く情報を提供することにより、水防活動を円滑にし、被害を最小限にする情報システムの確立を図る。

イ ダ ム

本県では、その河川特性及び気象条件から洪水被害が頻発している。また、降雨の季節変動も激しく、少雨傾向が続くと河川流量は著しく低下し、河川から安定した水資源を確保することが困難である。

このため、治水と水資源開発の役割を併せ持つダム建設は、県民生活や産業活動を支え、地域の振興を図る上で重要である。

本県のダム整備は、昭和47年の沖縄の本土復帰に伴い、河川流域の洪水対策と沖縄本島の安定した水資源を確保することを目的に、沖縄本島の多目的ダム建設が国直轄事業として進められている。

復帰当時におけるダム整備は、米国陸軍工兵隊から工事を継承した福地ダムのみであったが、同ダムの建設と並行して新川ダム、安波ダム、普久川ダム、辺野喜ダム、漢那ダム、倉敷ダムが順次建設され、さらに平成16年度に完成した羽地ダムを合わせた8ダム（総貯水容量11,790万 m^3 ）が整備・供用されている。一方、石垣島においては、治水とかんがい用水の確保等を目的とした真栄里ダムが整備・供用されている。

また、補助ダム建設事業として離島の局所的な洪水対策や生活用水の安定確保を図るため、座間味島において座間味ダムを、伊平屋島において我喜屋生活貯水池を、那覇市を流下する安里川の治水対策として金城ダムをそれぞれ整備・供用している。

沖縄本島における水源別取水量は、復帰当時の日平均取水量227.8千 m^3 から、平成15年度には約2倍の460.2千 m^3 となっており、その内69.7%が国・県等の管理ダムから安定供給されているが、河川からの取水の割合も17.6%と依然高いことから、少雨傾向が続くと渇水状況を呈することになる。

また、離島においては、水源に乏しい状況にあり流況の不安定な河川表流水などへの依存度が高く、生活環境の向上、観光客等の増加に伴う水需要の増大に対応した安定水源の確保は重要な課題である。

このようなことから、河川流域の治水対策と併せ、生活用水等の安定化を図るた

め、地域の文化、自然環境に配慮しつつ、大保ダムや儀間ダムなどの多目的ダム建設を促進・推進する。

ウ 砂 防

本県の中南部地域に居住する人口は約111万人で県全体の約83%をしめている。県土が狭いうえに、平地部では駐留軍用地が占有していることから、地形条件の悪い丘陵地や急傾斜地近くまで、住宅や老人ホーム等の各種施設の立地が進行しており、そのため、大雨による斜面崩壊や地すべり等の土砂災害が頻発している。

このような災害を防止し、安全な生活環境を守るため、引き続き、砂防施設、地すべり防止施設及び急傾斜地崩壊防止施設の整備を行う。

また、新たな宅地開発が進み、それに伴って土砂災害の発生する恐れがある危険箇所も年々増加し続けていることから、災害から人命や財産を守るため、危険箇所の区域を明らかにするとともに、その区域における宅地等の開発抑制や警戒避難体制の整備等が求められている。

このため、土砂災害危険箇所の基礎調査を実施し、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を指定することにより、危険箇所の区域を周知させ、宅地等の開発を抑制し、警戒避難体制の整備、既存住宅等の移転促進等を推進する。

エ 海 岸

本県は、県土面積が小さく、海岸背後に住宅や公共施設が集中している。

そのため、台風等による高潮、波浪などで沿岸部はたびたび大きな被害をうけており、海岸整備は地域の安全な生活を支える上で重要な施策となっている。

昭和48年当時の海岸整備率（海岸保全区域延長に対する有施設延長の割合）は48.9%であったが、これまで海岸事業を推進し、55.1%まで整備が進んだものの、全国の70.6%を下回っている。

一方、本県の海岸は「コバルトブルーの海と白い砂浜」と表現されるように優れた自然景観を有しているとともに、我が国唯一の亜熱帯の海岸として貴重な動植物の生息・生育の場ともなっている。近年は環境に対する県民意識の高まりから、防護のみならず、自然の生態系や海岸環境に配慮した整備を行うことが求められている。

県民にとって海岸は、古来より祭祀や行事、憩いの場であり、各地域住民の海岸利用に配慮した整備が必要である。さらに、観光を主要産業とする本県においては、美しい海岸は大きな観光資源となっており、質の高い観光・リゾート地を形成していくため、海岸のリゾーツ的利用や美しい海岸景観の創出を図る海岸の整備が重要

である。

このため、「琉球諸島沿岸海岸保全基本計画」に基づき、防護の必要な海岸において所用の安全を適切に確保し、あわせて海岸が有している様々な機能を生かすため、護岸のみでなく突堤や砂浜、人工リーフ等を組み合わせた面的防護方式により、環境と利用面に配慮した海岸の整備を行う。特に、砂浜は防災上の機能に加え、美しい海岸景観の構成要素となるとともに、海水の浄化の場としても重要な役割を果たしており、多様な生物の生息・生育の場ともなっていることから、その保全と回復を主体とした整備を積極的に推進する。

また、昨年、スマトラ島沖地震による津波により、インド洋沿岸諸国等に甚大な被害が発生した。本県でも、過去に津波被害の歴史を有していることから、県民の防災意識の啓発と高揚を図り、津波・高潮災害の予防対策を促進するため、防災対策を推進する。

4 持続的発展を支える基盤づくり

(1) 交通体系の整備

近年の沖縄を取り巻く国際社会は、東アジア諸国の急速な経済成長、APEC諸国の貿易自由化、EU統合など国境を越えた人・物・情報の交流が活発化し、ますますグローバル化しており、沖縄の交通を取り巻く環境も大きく変化している状況にある。このような大競争・大交流時代の到来といった時代の潮流に対応し、21世紀の「自立する新生沖縄の構築」を目指した経済振興・産業振興を図っていくためには、国内はもとより海外との連携も視野に入れた、「総合交通ネットワーク」を構築していくことが求められている。

また、本県が「太平洋・平和の交流拠点(パシフィッククロスロード)」として、国際貢献という大きな使命を果たしていくためには、社会インフラ整備においても将来ビジョンを明確に示すことが大切であり、その基盤となる「陸・海・空」の総合的・体系的整備を進めるとともに、国際交流拠点施設などの開発と合わせた効率的・重点的かつ戦略的整備を基本とした「総合交通体系」の構築が重要である。

なお、「総合交通体系」の構築にあたっては、交通関係の社会インフラ整備の将来ビジョンを示した総合計画である「沖縄県総合交通体系基本計画」(平成14年3月改訂)に基づき、国際性、拠点性を育む交通体系、新たな活力と地域の魅力を支える交通体系、そして環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立を図っていくことが重要である。

交通関係の社会基盤は、これまで各施設において着実な成果が見られ、基本的な基盤施設の整備は進んだものの、産業振興の遅れによる厳しい雇用情勢や財政依存度の高い経済構造、広大な米軍基地の存在等、今なお解決すべき政策的課題が残されている。このような課題を克服し経済的に自立した社会を構築するため、交通関係の社会インフラの整備においても効率的・重点的かつ戦略的に整備がなされなければならないが、以下に示す多くの課題を抱えている。

- ・ パシフィック・クロスロードにふさわしい国際水準の空港の整備
- ・ 東アジアにおける国際中継港にふさわしい総合的な物流ターミナルの整備
- ・ 国際的な空港、港湾機能の拠点性向上を図るアクセス交通体系の充実
- ・ 均衡ある県土構造の発展と県民生活の向上を図る航空ネットワークの充実
- ・ 観光、リゾート産業や新たな産業活動の持続的発展を支援する港湾施設等の整備
- ・ 特色ある圏域形成を支援する質の高い交通ネットワークの整備
- ・ 都市の活力を支えつつ、快適な生活を育む総合的な交通システムの整備
- ・ 地域の特性を生かし、環境負荷が少なく安全で魅力ある交通環境の整備
- ・ 離島地域としてのライフライン確保に向けた生活航路、港湾等の整備充実

このため、交通体系の整備に当たっては、施策の重要性、施策相互の連携、事業規模等を踏まえた施策の取り組み時期及びスタンスなど基本的方針の明確化、早期かつ重点的に取り組むべき施策等を対象にその施策内容を具体化し、そして、実現に向けた実践的行動を図るための推進組織づくりの取り組みを図る。

ア 空 港

島しょ性という地理的特性をもつ本県では、航空は、旅客や貨物の輸送には、欠くことのできない手段となっており、空港は輸送の円滑化を支える重要な社会資本である。

本県の空港は、昭和47年の復帰に伴い、我が国の航空法の適用を受けるとともに那覇空港が国の管理する第二種空港となり、その他の離島空港は沖縄県が管理する第三種空港となった。

現在、国の管理する那覇空港の他、県の管理する12空港が設置され、県民及び観光客等の足として地域の活性化並びに本県経済の発展にも重要な役割を果たしている。

このため、年々増加する航空輸送需要への対応、航空機材への対応から、現空港の滑走路延長や増設、新空港の建設など、航空ネットワークの安定化等の課題が生じている。

(ア) 那覇空港

那覇空港は県内航空路線網の拠点空港であるとともに、国内外を結ぶ本県の玄関口でもあり、極めて重要な社会基盤となっている。

本県の地域特性や地理的優位性を活かして、アジア太平洋地域における国際的な観光リゾートや国際交流拠点の形成を推進するためには那覇空港の戦略的な活用、整備が必要である。

このため、那覇空港の国際航空ネットワークを拡充し、新たに国際航空物流拠点の形成を推進するとともに、国際水準の空港整備を促進し、パシフィック・クロスロードにふさわしい空港の実現を目指す。

那覇空港は、昭和47年5月、国の設置管理する第二種空港に指定され、昭和61年には滑走路が3,000mに延長される等、必要な機能拡充が実施されてきている。また、新国内線旅客ターミナルビルについても平成11年に供用開始され、旅客の利便性向上が図られている。

平成15年度における旅客数は、1,264万人、離着陸回数は、11万7千回に達し、国内でも利用頻度の高い空港の一つとなっており、航空需要の増加に伴い、夏季等の繁忙期において予約の取りにくい状況等の旅客利便性の低下が生じている。また、滑走路が1本しかないため、万一の航空機事故等により滑走路が閉鎖された場合、離島の急患搬送手段や生活路線の確保、観光をはじめとする基幹産業の振興などに大きな影響が懸念される。

一方、国際線旅客ターミナルビルについては、施設が狭隘であること、PBB施設（旅客搭乗橋）が設置されていないこと等による利便性・安全性の低さ、国内線旅客ターミナルビルとの連絡性の不備など多くの課題を抱えている。

また、貨物ターミナル地区は、各施設が分散立地し狭隘であること、作業動線の輻輳等による安全性の低さ、利用者へのサービス水準が低いことなど多くの課題を抱えている。

このため、国際線旅客ターミナルビル及び貨物ターミナル地区等の整備拡充を含めた既存ストックの有効活用方策、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等の総合的な調査を着実に実施するとともに、情報公開による透明性の確保や住民の合意形成を図るなど、早期の拡張整備に向けた取り組みを図る。

(イ) 石垣空港

石垣空港は、八重山諸島の行政、経済、交通の中心である石垣島に位置し、昭和48年に第三種空港の指定を受け、昭和50年にYS-11型機対象の第三種空港

として供用開始された。現在では那覇、宮古、与那国、多良間、波照間の県内路線に加え、平成5年度に東京、平成6年度に大阪等の本土直行路線が開設されている。

また、全国の第三種空港の中で、乗降客数及び貨物取扱量は第一位であり、将来の需要予測による乗降客数及び貨物取扱量は、平成33年度では約260万人及び約1万4千トンと推計されており、非常に利用度の高い空港となっている。

これらの旺盛な航空輸送需要に対応するため、現在暫定的なジェット化空港としてB-737型機などが就航しているが、乗客数の調整や貨物の重量が制限され、また、貨物のコンテナ輸送ができない等、観光や農水産業の振興に支障が出ている。

このため、重量制限等の大幅な改善を図るとともに、今後増大すると見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、中型ジェット機が就航可能な2,000mの滑走路を有する新空港の整備を推進する。

(ウ) その他の第三種空港

県内離島における航空需要は年々増加の傾向にある。増大する航空輸送需要に対処するとともに、地域の産業振興を支援し航空ネットワークの安定化を促進するため、各空港の整備・拡充を図る。

イ 港 湾

島しょ県である本県において物流は、海上交通に依存するところが大きく、産業振興の基盤として、また国内外との交流拠点として港湾は地域の振興に重要な役割を果たしている。

(ア) 那覇港

那覇港は、沖縄本島南西部、那覇市と浦添市にまたがって位置し、本県の物流、人流の中心的な拠点港湾として本県の経済社会活動を支えており、外国、本土と沖縄、宮古、八重山や周辺離島と連絡する沖縄で最も重要な港湾となっている。本港は、もともと那覇商港、泊港及び那覇新港がそれぞれ独立した港湾であったが、昭和47年5月、沖縄の本土復帰を契機にこれら3港を一元化して那覇港とし、重要港湾として指定された。

那覇港では、沖縄で消費される物資や沖縄で生産される農水産物や軽工業品等、ほとんどの貨物（石油製品を除く）が取り扱われており、平成15年における取扱貨物量は、外貿127万トン、内貿837万トン、合計964万トンに達している。

一方、中国では、開放政策等により中国沿岸における経済特区が発展し、それに伴って、東アジア発着のコンテナ貨物が増大してきた。これらを背景として、那覇

港は、国際航路ネットワークを構築し、国際トランシップ港湾として戦略的な中継コンテナ貨物取扱の促進を図ることとしている。

那覇港において、東アジア～欧米間等の輸送を中継する航路を開設するためには、本港の地理的優位性を最大限に生かすと共に、国際的水準の港湾サービスを提供することが不可欠である。そのため、大水深岸壁の整備や港湾諸手続のEDI（電子情報通信システム）化による物流サービスの高度化などの港湾の総合的な情報化を進めて、港湾諸料金の低減を図るなどハード・ソフト両面から港湾機能を強化することが必要である。

本港の既存ふ頭においては、港湾施設の狭隘化による利用効率の低下や旅客船やフェリー航路等の混在による物流、人流の輻湊が生じている。また、本港においては年間60隻以上の定期不定期の国際クルーズ船が寄港しているが、大型クルーズ船に対応した専用岸壁が無く、貨物船との競合が生じている。したがって、国際海洋リゾート港湾として観光関連産業の振興に資するためにも、既設ふ頭の再編や利用転換、新たに大型クルーズ船に対応した国際クルーズ船基地とコースタルリゾート地区の形成、及び臨港交通体系の充実を図ることが求められている。

また、現在那覇港では、市民がアクセスできる水際線が非常に少ないため、海辺における親水空間の確保に対する市民の期待は非常に大きいものがある。そのため、コースタルリゾート地区の形成にあたっては、残されたサンゴ礁や藻場、干潟等の貴重な自然環境を保全・活用するなど環境との調和及び新たな環境の創出を図ると共に、豊かな自然を次世代に継承し、市民に親しまれる港湾空間を創出することが必要である。

なお、旅客ターミナル等の整備については、バリアフリー化の推進を図ることとする。

このようなことから、那覇港においては、国際競争力のある高規格・高能率の外貿コンテナ取扱機能の拡充、沖縄経済自立に寄与する新たな産業空間の創出、アジア・太平洋地域の国際協力拠点の形成、港湾と背後の交通ネットワークの充実、人と環境の共生できる港湾空間の創出など国際物流関連産業の展開、国際観光・リゾート産業の振興等を目指した国際流通港湾として整備を推進する。

(イ) 中城湾港

中城湾港は、勝連半島から知念半島までの2市4町3村にまたがる広大な海域を有する重要港湾である。

中城湾港の主要なプロジェクトは、沖縄経済の自立的発展を支える流通加工港湾としての新港地区、中部東海岸域の活性化を図り観光リゾート振興に資する国際交

流リゾート拠点としての泡瀬地区、港湾施設と都市基盤施設を一体的に整備し活力ある潤い豊かな「みなとまち」づくりとしてのマリンタウンプロジェクト西原与那原地区がある。

新港地区については、全埋立面積393haのうち第1次分180haが平成6年に完了し、第2次分147ha、第3次分66haがそれぞれ着工され、工業用地については土地造成が完了し、現在、道路、上下水道等のインフラを整備中である。

港湾施設は、西埠頭地区の水深5.5m～13.0m岸壁の全7バースを供用している。また、東埠頭地区については、水深7.5m岸壁6バースと水深11.0m岸壁1バース及び水深11.0m泊地を整備中であり、臨港道路、橋梁、緑地の整備と併せて早期供用を目指す。

特に、東埠頭地区は、工業用地122haが特別自由貿易地域として平成11年に指定され、県による賃貸工場の整備も相まって各種企業が進出立地していること、背後圏の企業からも港湾施設利用の要請があることから、これら企業の港湾貨物需要に対応する東埠頭各バースの早期完成を図る必要がある。

今後も、引き続き港湾背後の工業用地と一体的に港湾整備を進め、東西両埠頭地区の取扱貨物の機能分担（西埠頭＝砂、飼料等のバラ貨物主体、東埠頭＝機械製品、自動車等の雑貨物主体）を行い効率的な港湾運営を目指すとともに、リサイクルポートとして総合静脈物流の拠点形成に向けて取り組む。

泡瀬地区については、沖縄市を中心とする東海岸域の活性化を図る国際交流リゾート拠点の形成を目指し、旅客船埠頭、マリーナ等の港湾施設及び宿泊施設、観光商業施設等の整備を計画している。また、当該地区の埋立（面積186ha）については、新港地区の航路・泊地の整備に伴い発生する浚渫土砂を活用して土地造成を行うこととしており、開発と環境保全との調和を図り事業を推進する。

マリンタウンプロジェクト西原与那原地区については、南部東海岸域の活力を取り戻し、海辺のアメニティ豊かなまちづくりを推進するため、都市基盤施設と港湾施設を一体的に整備すると同時に関連する周辺道路網の整備を推進する。

今後も、中城湾港については、東海岸地域の活性化、物流拠点の形成を推進し、県土の均衡ある発展に資するべく、産業振興、観光振興、県民生活の向上等本県の振興発展を支える地域としての基盤を整えるため、各地区の整備目的を踏まえ地域のニーズに適切に対応しつつ計画的に整備を推進していく。

(ウ) 本部港

本島北部地域は、中南部地域と比べて産業基盤、生活環境の整備水準が低く留まるなど、地域の振興が十分に図られなかったことから、地域の持続的な発展に向け

た産業振興及び地域の活性化が求められている。

このため、国際交流や物流機能の再構築に必要な拠点となる港湾整備に向けて取り組むことが、北部地域の振興に重要であるとの認識から、「沖縄の北部地域の振興の拠点となる港湾」として特定地域振興重要港湾に選定され、これを受けて本部港の振興を図るための方針が示された。

本部港は、現在、鹿児島航路及び伊江島への定期フェリーが就航しているほか、クルーズ船の寄港や海砂、石炭等の輸移入等が行われるなど、北部地域の流通港として機能しており、北部地域の振興・活性化の方策実現の一翼を担っているが、一方では、増大する船舶需要に対して船舶の沖待ちや荷役時間の制限などの問題が生じている。また、農産物のほとんどは那覇にある集荷場に陸上輸送され、那覇港、那覇空港を経て本土に出荷されているが、北部地域から直接出荷が可能となれば輸送コストが削減でき、本土での市場競争力も高まることから、新たな流通体系が求められている。

このようなことから、本部港において圏域内外との物流機能強化のための拠点整備、並びに国内外のクルーズ船の寄港や海洋性レジャー等に対応した交流ゲートとしての機能を高めるとともに、安全・安心を支えるための防災機能を備えた港湾の整備を図るため、水深9m岸壁、緑地等の整備を行う。

(エ) その他の港湾

多くの離島を抱える本県の港湾整備は、地域の生活・産業を支える拠点として、これまで海上交通の安全性、安定性の向上を主目標として整備を進めてきた。

一方、近年の社会情勢の進展に伴い、港湾は、物流拠点、交流拠点として産業や観光振興において、ますます重要な役割を担うことから、港湾に対する県民の要請はより高度で多様なものとなっている。その中で、活力ある地域産業を支援するための港湾機能の強化、耐震・防災機能の強化、海洋性レクリエーション活動の進展、パブリックアクセスの向上、海上交通における利便性の向上及びユニバーサルデザイン等に適切に対応する必要がある。

そのため、港湾施設については、外郭施設、係留施設、水域施設等の基本的整備を推進するとともに、港湾緑地等の環境整備、離島旅客ターミナルや浮き桟橋の整備などユニバーサルデザインに適切に対応し、物流、産業及び生活に係る諸機能が調和した質の高い港湾の整備を引き続き推進する。

平良港、石垣港については、船舶の大型化及び貨物需要の増加や離島交通の利便性向上、海洋性レクリエーション需要に対応し、それぞれの圏域の拠点としての機能を高める整備を促進する。また、石垣港において国内外の大型クルーズ船の就航

に対応した国際旅客船ターミナルの整備を促進する。

ウ 陸上交通

陸上交通のほとんどを道路交通に依存している本県において、道路は、自立的発展を促し、県民の豊かな暮らしを支える上で極めて重要な社会基盤施設である。

平成15年8月、那覇都市圏における定時定速性の確保、交通環境の改善等を目的に整備が進められてきた軌道系交通機関である沖縄都市モノレールが開業した。

県土の骨格を担う高規格幹線道路においても、那覇空港自動車道の南風原南インターチェンジから豊見城インターチェンジ間が平成15年4月に暫定部分供用された。また、離島架橋では、古宇利大橋が平成17年2月に供用した。

このように県土骨格の形成や交通円滑化への取り組み等は着実に進展しており、県内移動における利便性向上や経済・産業活動の発展に大きく寄与している。

しかし、沖縄自動車道から那覇空港へのアクセス道路として計画された総延長約20kmの那覇空港自動車道は、那覇空港への連結部分である豊見城東道路が整備中、小禄道路が未整備であり、また、那覇空港自動車道と、那覇空港、那覇港といった交通拠点と相互に連絡する西海岸道路も事業中であるなど、本島の各圏域拠点都市から那覇空港への広域的な道路交通ネットワークの確立は未だ達成されていない。

また、各圏域における幹線道路網や生活道路となる一般道路の整備は、道路の実延長に対する改良率は全国平均を上回っているものの、人口や自動車台数あたりの道路延長は全国平均の60%程度であり、依然として低い状況にある。

一方、県内の道路交通は、都市化の進展等に伴う広域化や自動車保有台数及びレンタカーの増加により、慢性的な交通渋滞の発生や定時性の欠如などによる路線バス利用の減少など、サービス水準の低下を招いている。

これらの道路交通問題は、特に中南部都市圏で顕著であり、道路交通センサスにおける那覇市内の混雑時旅行速度は、平成2年の約23km/hから平成11年では約12km/hまで大幅に低下している状況である。

平成15年度道路行政の達成度報告書（国土交通省）では、本県の渋滞による損失は、道路1kmあたり約41千人時間/年・kmとなっており、三大都市圏等に次いで全国で6番目に大きいという深刻な状況である。このように、交通渋滞は県内の社会・経済活動に大きな支障となっており、早急に解決すべき社会的課題である。

このような陸上交通の課題に対応するため、広域交通拠点（那覇空港、那覇港）と各圏域拠点都市のネットワーク化を図る高規格幹線道路の那覇空港自動車道、地域高規格道路の沖縄西海岸道路、名護東道路等の整備や、また、これらと一体的に

機能する国道507号、沖縄環状線等の整備など、体系的な幹線道路網を構築することはもとより、航空・海上交通の交通基盤、沖縄都市モノレールの利用促進など、交通サービスのハード・ソフト施策が一体となった総合的な交通体系を構築することにより、道路交通の円滑化を促進する。本島内のバス路線網については、望ましい形での公共交通の再構築を提案していく。

また、地域における開発計画の支援や文化・観光施設との連携を図るなど、地域住民や観光客の利便性を向上させる道路整備を推進する。

さらに、離島を多く抱える本県にとっては、離島・過疎地域における過疎化、高齢化による活力の低下が大きな問題となっている。

このため、定住条件の一層の改善を図り、自立的な地域づくりを支援する観点から、生活基盤の充実を図るため、地域特性に配慮した道路整備を推進する。

交通環境においても、県民が安全で安心して暮らせる環境づくりに取り組むことが求められており、高齢社会の到来やノーマライゼーションの観点から、歩行者を重視した道路交通環境を確保するため、あんしん歩行エリア内における交通安全施設の整備、バリアフリー化や電線類地中化の推進等を図る。

また、幹線道路、生活道路等における死傷者が多い事故危険箇所等においては、交通安全施設の整備・充実を図り、事故を抑止する。

さらに、既存道路ストックの適切な維持・補修・リニューアルに努め、環境との調和、情報化社会への対応など、時代の潮流に適応した道路の有効活用を図る。

エ 地域ITS

21世紀の「自立する新生沖縄の構築」を目指した経済振興・産業振興を図っていくためには、国内はもとより海外との連携も視野に入れた、「総合交通ネットワーク」の構築のひとつとして地域ITSの整備を推進していくことが求められている。

具体的な地域ITSのシステムメニューとしては、地域交通情報システム、リアルタイム渋滞情報システム、GPSを活用したロケーションシステム、乗り継ぎ情報システム、動的経路誘導システム、公共車両優先システム、観光交通情報システム等の整備、交通結節機能を有し交通・観光情報等を提供する場の総合交通モビリティセンターの設置などがある。これらはシステムとしては既に確立しているものの、全国的にも試験的に実施されたものがほとんどで、本格的な導入には至っていない。また、自然資源等を活かしながら、地域の魅力と安全・快適な交通環境を確保するとともに、過度に自動車交通に依存しないよう環境に配慮した交通システムの形成やソフト面からの交通施策の推進など、総合的な交通システムを整備す

ることが課題となっている。

このため、地域 I T S 施策を進めるに当たっては、本県の特徴からみた I T 関連施策の有効性、長期的交通体系整備の方向や I T 技術動向を踏まえた沖縄交通 I T 推進方針を検討する。

(2) 安定した水資源の確保

四方を海に囲まれた島しょ県である本県にとって、水資源の安定確保は重要かつ深刻な課題である。

しかしながら、本県の年間降水量は全国平均より多いものの、季節的、経年的変動が大きい気象条件と、水源となるべき河川が流域の狭小な河川であることや、一人当たりの年間降水量が全国平均の半分以下であることから、全国的に見て水源確保の困難な地域となっている。

一方、人口や観光客の増加、産業経済の発展等により水の需要は今後も増加が予想されるところである。このような水需要の動向を踏まえた県民生活の安定や県内産業の振興等を図るためには、長期的展望に立った水需給バランスの確保が必要である。そのため、ダム建設等の水源開発は本県の重要な課題となっている。

本県の水資源開発は、これまで積極的に整備を推進してきた結果、平成 15 年度現在、国管理多目的ダム（6 ダム）、県管理多目的ダム（2 ダム）及び県企業局管理ダム（2 ダム）が整備され、ダムの有効貯水容量は 9,380.6 万 m³ と復帰当時（421 万 m³）の約 2.2 倍となった。また、平成 9 年度には県企業局の海水淡水化施設が全面供用となり、1 日当たり 40,000 m³ の水道水の供給が可能となった。さらに、平成 16 年度には、羽地ダム（国）と我喜屋ダム（県）が完成した。

人口や観光客等の増加が予測されている本県において、水需給バランスの安定化のため、今後とも雨水、下水処理水の有効利用と併せて、ダム等の水資源開発のための社会資本の整備を図る。

第3章 施策・事業の展開

1 産業振興を支援する社会資本整備

(1) 質の高い観光・リゾート地の形成

ア 美しい県土の形成と自然の保全・再生

(ア) 美しい県土の形成

地域の個性を生かしつつ、沖縄らしい街並み等の保全・創出を図るため、「景観形成モデル地区」の指定を推進する。

また、景観法の制定に伴い、景観施策が強化されたことにより、県と市町村が連携し、地域特性を活かした景観形成をさらに推進する。

さらに、社会資本に対する景観形成の質を客観的に評価するため、景観形成評価基準を策定する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 「景観形成モデル地区」の指定推進	景観形成モデル地区の指定	海洋博公園周辺地区等
2) 景観施策の推進	景観施策の推進	県及び市町村
3) 景観形成評価基準の策定等	景観形成技術指針の検証及び指針の見直し 景観形成評価基準の策定	

(イ) 自然の保全・再生

我が国でも特有な自然環境・景観や多種多様な動植物の生息環境を保全・再生するとともに、地域の個性を活かし、人々が親しむことのできる場として、また観光資源としても価値の高い空間を確保するため、防護、環境、利用が調和した総合的な河川・海岸事業等を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
回復可能な自然水辺の再生率	%	25 (H14)	29	40	54

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
復元・創出する砂浜面積	h a	6 0 (H14)	6 9	9 0	1 0 3
海辺に親しむことの出来る海岸延長	k m	5 7 0 (H14)	5 7 6	5 8 0	5 8 1

1) 自然環境の再生

リュウキュウアユが生息できる河川・海岸環境の再生を目的として設置された「やんばる河川・海岸自然再生協議会」において、自然再生全体構想を策定するとともに、これを踏まえた自然再生事業実施計画を作成し、自然再生に向けて取り組む。

また、人工構造物によって覆われた水辺のうち、回復可能な箇所を自然な水辺として再生するため、河川においては多自然型川づくり工法により比謝川、小波津川等の整備を推進し、海岸においては宇座海岸、金武湾港海岸（具志川地区）の平成17年度完了を目指し、整備を推進する。

2) 砂浜の復元・創出

国土保全と併せて、砂浜、緑、景観の総合的な保全や動植物の生息空間に配慮した海岸環境を復元・創出するため、宇座海岸、金武湾港海岸（具志川地区）は平成17年度、祖納港（与那国）海岸は平成19年度完了を目指し、整備を推進する。

3) 海辺に親しむことの出来る海岸の整備

海辺へのアクセス向上や砂浜の復元・創出・利便施設等により、快適で潤いのある空間を創出するため、宇座海岸、金武湾港海岸（具志川地区）の平成17年度完了を目指し、整備を推進する。

4) 人工干潟の創出

動植物の生息環境の保全・拡大を目指し、自然環境の回復と新たな環境の創出を図るため、中城湾港泡瀬地区において、人工干潟の造成を推進する。

5) 海域環境の再生

中城湾港の持続可能な発展、利用を図るとともに、自然との共生を目標として湾内環境の改善を図るため、関連する行政機関、事業者、地域住民との連携・協力を

図りながら、「中城湾港港湾環境保全計画」及びアクションプランを策定し、海域環境の再生に向けて取り組む。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)自然環境の再生	リュウキュウアユの生息環境の再生 多自然型川づくり 砂浜、突堤、護岸等の整備	源河川等 比謝川、小波津川等 宇座海岸、金武湾港海岸(具志川地区)
2)砂浜の復元・創出	砂浜、突堤、人工リーフ、護岸、植栽等の整備	宇座海岸、金武湾港海岸(具志川地区)、祖納港(与那国)海岸
3)海辺に親しむことの出来る海岸の整備	砂浜、護岸、遊歩道、植栽、利便施設等の整備	宇座海岸、金武湾港海岸(具志川地区)
4)人工干潟の創出	人工干潟の造成	中城湾港泡瀬地区
5)海域環境の再生	「中城湾港港湾環境保全計画」及びアクションプランの策定と実行	中城湾港

イ 空 港

観光をはじめとする地域の産業振興と離島交通の利便性の向上を図り、増大する航空輸送需要に対処するとともに、航空ネットワークの安定化を促進するため各空港の整備・拡充を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
那覇空港の拡張整備	-	滑走路1本 ターミナル 一式	那覇空港の 総合的な調 査の推進	那覇空港の 総合的な調 査の推進	事業実施
離島空港滑走路長	m (累計)	17,700	18,400	18,900	18,900

(ア) 那覇空港

本県の地理的、歴史的、自然的特性を活かし、アジア・太平洋地域における「人・物」の結節点となる国際交流・協力拠点の形成に向け、その基盤施設にふさわしい国際水準の空港として、那覇空港の施設整備の促進を図る。

1) 滑走路等の整備

国と連携して既存ストックの有効活用方策、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等の総合的な調査を進め必要な整備を図るとともに、住民参加の指針となる「那覇空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」に基づく情報公開による透明性の確保や住民の合意形成など、早期の拡張整備に向けた取り組みを図る。

2) 国際線旅客ターミナルビルの整備

観光リゾート産業をはじめ経済、学術、文化及び平和等の多面的な交流を支える拠点にふさわしい国際水準の国際線旅客ターミナルビルの整備を図る。

その整備に当たっては、ターミナル地域整備基本計画の策定の促進に向けて取り組み、将来の国際線旅客の需要にも対応できる施設の早期整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)滑走路等の整備(那覇空港)	滑走路等の整備	那覇空港の総合的な調査の推進
2)国際線旅客ターミナルビルの整備(那覇空港)	国際線旅客ターミナルビルの整備	那覇空港の総合的な調査の推進 ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取り組み

(イ) 離島空港

1) 新石垣空港

本土各地域からの直接就航による大幅な時間短縮と乗り換えの解消などの観光の利便性の向上を図るとともに、運行の安全性の向上、増大する航空需要への対応、中型ジェット機での大量輸送を可能とするため、2000m滑走路を有する本格的なジェット化空港の早期供用にに向けた整備を推進する。

2) 与那国空港

航空機の離着陸の安全性の一層の確保と就航率を高めるとともに、搭載制限等を撤廃し、旅客・貨物の安定的な輸送を図るため、平成13年度に1,500mから2,000mへの滑走路延長事業に着手しており、平成18年度供用開始に向けて整備を進める。

3) 伊平屋空港

離島住民のシビルミニマムの確保と観光等の産業振興を図るため、1,200m滑走路を有する新空港の整備に向け、パブリックインボルブメントにより関係者の意見集約に努め、早期の事業採択に向けた取り組みを図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)新石垣空港	新空港の建設	滑走路の新設(2,000m) 実施設計・調査、用地買収、 用地造成工事
2)与那国空港	滑走路の延長	滑走路(1,500 2,000m) 埋立造成、護岸、照明施設 整備
3)伊平屋空港	新空港の建設	早期事業化に向けたP I等 の条件整備への取り組み

ウ 港 湾

国内外からの大型クルーズ船の寄港・就航を促進し、新たな沖縄観光の魅力向上を図るため、大型クルーズ船に対応した国際旅客船バース等の整備を推進する。

また、海洋性レクリエーション需要に対応した海浜公園、マリーナの整備等、港湾施設と一体となった海洋性リゾート地の形成を目指し施策を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
クルーズ船寄港回数	回/年	85	72	90	200
マリーナ利用船舶数	隻 (累計)	325	300	1,086	1,157

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
海洋レクリエーション 拠点港整備率	%	59.4	67.2	93.3	99.8

(国直轄分は除く)

1) 国際クルーズ船に対応した旅客船バースの整備

沖縄と国内外を結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進し、海路における入域観光客数の増加や新たな沖縄観光の魅力向上を図るため、那覇港、石垣港、本部港及び中城湾港泡瀬地区において旅客船バースの整備に向けた取り組みを図る。

2) 海洋性レクリエーション拠点港の整備

宜野湾港においては、近接する沖縄コンベンションセンターやトロピカルビーチ等と連携した魅力あるウォーターフロント空間を形成し、宜野湾西海岸における都市型リゾートの一層の魅力向上を図るため、海洋性レクリエーション需要に対応したマリーナの拡張整備及び緑地等の親水空間の整備を推進し、平成17年度の完成を目指す。

沖縄本島中部圏東海岸地域の活性化を図るため、静穏な海域特性を有する中城湾港泡瀬地区において、旅客船ターミナル、人工海浜、マリーナ等を含む、国際交流リゾート拠点、海洋性レクリエーション活動拠点等の形成を目指すマリンシティ泡瀬の整備を推進する。

東海岸の海上交通や陸上交通の結節点であり、拠点都市として栄えた地域である中城湾港西原与那原地区に再び活力を取り戻し海辺のアメニティ豊かなまちを形成するため、マリンタウンプロジェクトとして人工海浜、海浜緑地等の整備を推進し、マリーナについては平成19年度の一部供用を目指す。

宮古地区を代表するマリンリゾート拠点を形成するため、平良港トゥリバー地区において、マリーナ、海浜緑地、人工海浜等市民や観光客のマリンレジャー等のニーズに資する施設整備を促進し、早期供用を目指す。

八重山圏域の観光拠点港として、石垣市内や周辺離島における観光地とのネットワークの形成を図るため、石垣港登野城地区において、離島旅客ターミナルの整備を促進し、平成18年度の供用を目指す。また、市民や観光客の身近な水辺空間として、石垣港新港地区において海浜緑地、人工海浜等の整備を行い、海洋性レクリエーション機能の導入を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 国際クルーズ船に対応した 旅客船バースの整備	国際クルーズ船対応バース等の整備。	那覇港、石垣港、本部港
2) 海洋性レクリエーション拠点港の形成	マリーナ整備 人工海浜、海浜緑地等の整備	宜野湾港マリーナ 中城湾港西原与那原地区 平良港トゥリバー地区 中城湾港泡瀬地区 中城湾港西原与那原地区 平良港トゥリバー地区 石垣港新港地区

エ 陸上交通

陸上交通における観光客等の移動の利便性向上を図るとともに、魅力ある観光・リゾート地の形成を促進するため、那覇空港へのアクセス向上等の施策を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
県管理国道・県道の改良 延長	Km	1,011	1,036	1,064	1,110
自転車道整備延長	Km	14.0	14.8	18.5	33.5
モノレール利用客数	人/日	0	31,000	35,000	39,000

自転車道整備延長は県管理大規模自転車道（玉城から那覇）の整備延長

1) 那覇空港及び那覇港へのアクセス向上

観光客の円滑な移動を実現するため、那覇空港や那覇港へのアクセス向上を図る道路の整備を促進・推進する。

2) 道路の緑化、植栽管理

多様なニーズに対応した魅力ある観光・リゾート地を形成するため、沖縄らしい魅力ある道路景観の形成や適切な植栽管理等、観光地にふさわしい道路空間の創出を図る。

3) 多様な移動手段の確保

多様な移動手段の確保と、レクリエーション活動の充実を促進するため自転車道の整備を推進する。また、道路案内標識の充実を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 那覇空港及び那覇港へのアクセス向上	那覇空港自動車道整備 沖縄西海岸道路整備 臨港道路整備 主要幹線道路整備	豊見城東道路 那覇西道路、糸満道路、 豊見城道路 空港線、浦添線 国道507号
2) 道路の緑化、植栽管理	植樹柵の設置、花木植栽、 主要施設入り口等へのラ ンドマーク植栽等	国道390号(平良市、 石垣市)、県道那覇北中城 線、県道奥武山米須線
3) 多様な移動手段の確保	大規模自転車道の整備 道路案内標識の整備	玉城那覇自転車道線 県内主要観光地周辺等

オ 公園・緑地

観光拠点となる都市公園として、世界遺産の「琉球王国のグスク及び関連遺産群」と連携するとともに、修学旅行生の体験学習等に関連する首里城公園、浦添大公園、中城公園、平和祈念公園などの整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
観光拠点となる都市公園の整備	・世界遺産、修学旅行生の 体験学習等に関連する都 市公園の整備	首里城公園 浦添大公園 中城公園 平和祈念公園 バナナ公園

(2) 創造性に満ちた新規企業及び新規事業の支援

ア 産業基盤施設の整備

那覇港については、トランシップ貨物取扱を実現するため、新港地区において岸壁第2バースの完成を図る。

また中城湾港新港地区については、産業構造の改善並びに県土の均衡ある発展に資するための工業用地の整備等、流通機能、生産機能を合わせ持つ流通加工港湾と

して整備を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
中城湾港新港地区整備率	%	85.9	90.3	99.1	100

(国直轄分は除く)

1) 那覇港公共国際コンテナターミナルの整備

新港地区で現在整備中の水深13m岸壁第2バースを保安対策施設も含め、平成17年度完成を図る。

併せて、平成17年度(平成18年1月)からは、構造特区制度を活用したコンテナターミナルの民営化により、トランシップ貨物の取扱着手を目指す。

2) 中城湾港新港地区の整備

新港地区においては、特別自由貿易地域及び工業用地の早期供用を目指してインフラ整備を進めるとともに、那覇港との適正な機能分担を図りつつ、東ふ頭の整備を推進する。

また、港湾施設と工業用地等との有機的連携を図るための臨港道路、橋梁、緑地等の整備を推進し、平成18年度に概成させる。さらに、周辺地域の物流の円滑化を図るため、沖縄環状線、具志川沖縄線等の道路網の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 那覇港公共国際コンテナターミナルの整備・運営	港湾施設の整備 コンテナターミナルの民営化	岸壁(-13m)の整備 国際的に経験豊富なターミナル運営企業へ、コンテナターミナルを一体的に貸し付けることにより効率的な運営を図る。
2) 中城湾港新港地区の整備	公共ふ頭の整備 臨港交通施設の整備 環境整備 関連道路等の整備	東ふ頭岸壁、泊地の整備 臨港交通施設(道路、橋梁)の整備 緑地の整備 沖縄環状線、具志川沖縄線

イ 工業用水道の整備

産業振興を支える基盤整備の一環として工業用水道の整備を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
工業用水道整備進捗率 (久志～屋部配水管布設)	%	59.0	61.8	99.4	100

1) 工業用水道の整備

北部地域の産業の活性化を図るため、名護市西海岸地区への配水管布設工事を実施しており、平成21年度の供用開始を目指して整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 工業用水道の整備	名護市西海岸地区への配水管布設	久志～屋部配水管布設 布設延長 17.8 km

(3) 地域を支える産業の活性化

ア 建設業

建設産業全体の構造改善を促進させるとともに、技術と経営に優れた企業が伸びることが出来る透明で競争性の高い市場環境の整備を進め、公共工事に対する県民の信頼の確保と建設業の健全な発展を図るため、各施策を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
I S O 認証取得企業数	社 (累計)	81	215	270	370

1) 不良不適格業者の排除対策

談合・贈収賄等の不正行為防止、暴力団排除の徹底、ダンピング受注の排除、一括下請けの全面禁止など、建設業の健全化に努める。

2) 建設生産システムの合理化の推進

建設業の経営合理化等の企業再編を促進させるとともに、技術と経営に優れた建

設業者の健全な発展を図るため、施工管理体制の強化、労働生産性の向上、技術者の育成を推進し、再生支援を検討する。

3) IT (情報技術) 化の推進

毎年度の工事発注の見通しについての公表及び入札参加の資格、入札・落札者及び入札・落札金額などの情報公開に努め、透明で競争性の高い効率的な公共事業の執行、行政コストの縮減、新たな企業経営の展開促進を図るため、CALS/ECの導入を促進する。

4) ISOの認証取得促進

土木建築等施工品質保証に関するISO9000シリーズ、環境マネジメントに関するISO14000シリーズなどのISOの認証取得促進を図る。

5) 建設業労働災害の防止

建設業における安全衛生管理体制の強化、建設現場での安全指導やパトロールなどによる災害防止の徹底を図ると同時に関係機関との連携の下、安全衛生教育及び技術者・技能者安全講習の推進を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 不良不適格業者の排除対策	談合・贈収賄等の不正行為の防止措置及び暴力団排除の徹底 一括下請けの禁止等による施工体制の適正化	建設業法違反者に対する監督処分の実施及び公共工事からの暴力団排除の徹底 施行体制台帳の提出及び施工体系図の掲示の徹底
2) 建設生産システムの合理化の推進	企業再編への支援強化 適正な工事契約・施工の指導強化 技術力による競争の促進及び技術力の向上	合併、譲渡等に対するインセンティブの付与 標準下請け契約約款に基づく契約、元請下請問の取引の適正化の指導充実 工事成績等の施工能力の格付評価への反映及び優良建設業者等表彰の実施

主要施策・事業	内 容	備 考
3) IT (情報技術) 化の推進	入札契約における競争性 ・透明性の向上 電子入札等の導入促進	入札契約情報の公表・入札 契約適正化委員会の運営 格付申請システムの構築及 びCALS/ECによる電 子入札の実施
4) ISOの認証取得促進	建設企業のISO認証取 得の促進	ISO9000S及びISO140 00S取得企業に対する等級 格付けへの反映
5) 建設業労働災害の防止	安全衛生に対する技術者 ・技能者の意識向上 建設業労働災害の軽減	安全衛生教育及び技術者・ 技能者安全講習の推進や安 全パトロールの実施 労働災害防止活動及び表彰 企業に対する格付評価への 反映

イ 運輸交通業（沖縄都市モノレール関連）

公共交通機関の利用を促すため、モノレールと他交通機関との乗継割引等を促進するとともに、沖縄都市モノレールの需要喚起を促進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
モノレール利用客数	人/日	0	31,000	35,000	39,000

1) 需要喚起の促進

沖縄都市モノレールの健全経営を図るため、実現性が高く利用者の増加につながる需要喚起を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)需要喚起の促進	乗り継ぎの促進 利用サービスの向上 各種乗車券の発行	パークアンドライドシステムの構築やコミュニティバスの検討 運転間隔の短縮 周辺観光地とのセット乗車券の発行

2 環境と調和した社会資本の整備

(1) 建設リサイクルの推進

持続可能な循環型社会の形成を実現するため、特定建設資材等の分別解体や再資源化等を促進するとともに、県内で再生されたりリサイクル資材の使用を促進するシステムを構築する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)分別解体と再資源化の促進	分別解体の指導強化 再資源化の指導強化	
2)リサイクル資材の使用促進	沖縄県リサイクル資材評価認定制度に係る認定資材の 率先利用方針の策定 率先利用方針の周知徹底	利用検討委員会による方針決定 市町村説明会の開催

(2) 生活環境基盤の整備

ア 上水道の整備

生活水準の向上と産業の発展、人口・観光客の増加等による水需要の増大に対応するため、引き続き、水源開発並びに水道施設の整備拡充を図る。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
多目的ダムの開発水量	m ³ /日	311,300	311,300	399,170	440,370

1) 水源開発

沖縄東部河川総合開発事業は、平成24年度の供用開始を目標に建設を促進する。

沖縄北西部河川総合開発事業は、平成27年度の供用開始を目標に建設を促進する。

西系列水源開発事業は、平成22年度の供用開始を目標に建設を推進する。

離島においては、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムを平成23年度の供用開始を目標に建設を推進する。

2) 水道施設の整備

増大する水需要に対応するため平成22年度の供用開始を目標に新石川浄水場の建設を推進するとともに、関連導送水施設の整備を進める。

市町村における水道施設については、安定給水のための配水池整備や老朽化した水道施設等の更新等、水道施設整備を計画的に進める。

3) 安全でおいしい水の供給

安全でおいしい水を供給するため、沖縄本島においては新石川浄水場に高度浄水処理施設を整備するとともに、離島市町村においても必要に応じて整備する。また、水道事業体の水質管理体制の強化を促進し、水道水質の向上を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 水源開発	多目的ダムの建設 河川水源開発	億首ダム、大保ダム、 奥間ダム、儀間ダム タイ原ダム 西系列水源開発事業
2) 水道施設の整備	新浄水場の建設 簡易水道等施設整備	石川浄水場 事業主体19～25市町村
3) 安全でおいしい水の供給	高度浄水処理施設の整備	石川浄水場（新設） 海水淡水化施設（ホウ素除去）竹富町 他活性炭処理 1村

イ 下水道の整備

快適な生活環境と、豊かな自然環境を保全するとともに、下水処理水及び下水処

理に伴う発生活污水の有効利用を進め循環型社会の構築を図るため、下水道事業を促進・推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
下水道処理人口普及率	%	57	60	65	70

1) 流域下水道の整備

人口の集中・増加が著しい本島中南部地域を流域とする中部流域下水道の那覇処理区においては、汚水量の増加に対応し汚水処理機能の強化に努めるとともに、周辺環境に配慮した場内の環境整備に努める。

中部流域下水道伊佐浜処理区においては、浄化センター用地を拡張し機能強化を図る。整備に際しては、住宅地側への緩衝緑地帯の設置、上部空間の利用に向けた整備を進める。

中城湾流域下水道においては、汚水量の増加に対応し汚水処理機能の強化を進めるとともに周辺環境へ配慮し下水道施設内の緑化を図る。

中城湾南部流域下水道においては、普及促進に向け汚水処理機能の強化及び幹線の整備を進める。

2) 公共下水道の整備

市街地等における健全な水環境の形成のため、以下の施策を推進する。

流域関連公共下水道、単独公共下水道については、今後とも市街地の進展に合わせ効率的な整備を進めるとともに普及促進を図る。

優れた自然環境の保全等を図る特定環境保全公共下水道についても、整備と併せて普及促進を図る。また、事業に着手していない地域については早期に事業化が図られるよう支援を行う。

総合雨水対策として、那覇市、沖縄市等において、下水道事業と河川事業等との連携をより一層強化し、浸水被害の解消に努める。

3) 下水処理水の有効利用

下水道資源の有効利用のため、下水処理水を新たな水資源として、公共施設等の水洗トイレ用水、散水用水などの生活雑用水のほか、公園等の修景用水への利用を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)流域下水道の整備	中部流域下水道那覇処理区 の整備 中部流域下水道伊佐浜処理区 の整備 中城湾流域下水道具志川処理区 の整備 中城湾南部流域西原処理区 の整備	汚水処理機能強化、環境整備 埋立用地の確保、汚水処理機能強化、緩衝緑地帯の整備 汚水処理機能強化、緑化の推進 汚水処理機能強化、幹線の整備
2)公共下水道の整備	流域関連、単独公共下水道の整備 特定環境保全公共下水道の整備 雨水対策	那覇市等 2 3 市町村 座間味村等 6 市町村 那覇市等 2 3 市町村
3)下水処理水の有効利用	下水処理水を水洗トイレ用水や散水用水等として有効利用	沖縄県・那覇市、名護市、糸満市

ウ 公園・緑地の整備

県民一人一人が日常の生活を通して豊かな緑が感じられる「都市の中に緑を確保する」から「緑の中に都市が存在する」方向に基本コンセプトの転換を図り、整備を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
一人当たり 公園整備面積	m ² /人	7.3	7.9	12.0	14.0

1) 広域レクリエーション活動や個性と活力のある都市づくりへの対応

本県の都市公園の多くは、地域特性を生かし戦跡、歴史及び自然をコンセプトにしており、中核的な観光施設として地域活性化に大きく貢献していることから、より一層の魅力向上のための整備を推進する。

同時に、地域特性を活かしたテーマ公園や緑とにぎわいのまちなか公園などの地域活性化に資する都市公園の整備推進に努める。

2) 安全で安心できる都市づくりへの対応

災害時の広域防災拠点や広域・一時避難地などの防災機能としての都市公園の役割がより重要となっており、地域防災計画と連携した防災公園の整備を推進する。また、都市公園内での安全の確保は最も優先すべき事項であり、人々が安心して憩えるように事故防止及び犯罪防止の観点から、園路・広場等においては外灯などの保安施設の充実を図る。

3) 長寿・健康福祉社会への対応

人々が安らぎと潤いのある生活を送るためには、健康福祉に寄与する都市公園の整備が重要である。このため、健康・運動施設の整備を推進するとともに、福祉施設等との連携調整を図り、ゆったりトイレの設置や園路等の段差を解消する「いきいきふれあい公園」など、誰もが身近に利用できるように都市公園のバリアフリー化を推進する。

4) 都市環境の保全・改善や自然との共生への対応

都市緑化意識の高揚は、都市に暮らす人々の生活そのものを豊かにすることにつながることから、都市公園の機能として緑と直に触れ、エコロジーを身近で貴重なものと感じ、地域住民の連帯感を醸成するとともに緑化思想の啓発の場としての体験・学習施設などを備えた環境ふれあい公園などの整備を推進する。

また、水と緑のネットワークの形成に努め、都市環境の改善に寄与する都市公園の整備を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 広域レクリエーション活動 や個性と活力のある都市づくりへの対応	国営公園の整備 (直轄事業) 県営公園の整備	国営沖縄記念公園(海洋博覧会地区、首里城地区) 名護中央公園、中城公園、浦添大公園、首里城公園、奥武山公園、平和祈念公園、バナナ公園

主要施策・事業	内 容	備 考
2)安全で安心できる都市づくりへの対応	都市部において、災害時の避難場所の確保や、公園の園路、広場等における外灯などの保安施設の充実	奥武山公園、天久公園、識名公園
3)長寿・健康福祉社会への対応	健康・運動施設の整備 ゆったりトイレの設置や園路等の段差解消による都市公園のバリアフリー化の推進	東風平運動公園 浦添カルチャーパーク
4)都市環境の保全・改善や自然との共生への対応	体験・学習施設などを備えた環境ふれあい公園の整備	組踊公園、比屋良川公園 城前住吉都市緑地

エ 住宅の整備

県民のニーズに対応した良質な住宅ストックの形成と良好な住環境の整備を促進し、ゆとりと潤いのある住まいとまちづくりを進めるとともに、本県の住宅の質的向上を図るため、高齢者対応等、民間住宅を誘導する役割も担っている公営住宅の整備等を促進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
公営住宅整備戸数	戸	30,709	31,547	33,100	34,700

1) 居住水準の向上

居住水準の向上を図るため、健康で文化的な住生活の基盤として必要不可欠な水準である最低居住水準に満たない世帯の早期解消に努めるとともに、狭小公営住宅の建て替えを促進・推進する。

2) 住宅性能水準の向上

住宅に求められる基本的性能の指針である住宅性能水準の向上を図る。特に高齢

者へ配慮されたバリアフリー化住宅の供給を促進するとともに、消費者に対する住宅関連の情報提供に努める。

3) 住環境水準の向上

住宅市街地の密集状況や住宅の延焼危険性等、緊急に改善すべき密集住宅市街地の実態把握を促進し、密集住宅市街地を着実に改善するため、住宅地区改良事業を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 居住水準の向上	狭小な公営住宅の建替え	渡橋名団地、浜川団地、登野城団地ほか 13 団地
2) 住宅性能水準の向上	住宅のバリアフリー化の促進 消費者に対する住情報の提供	高齢者向け優良賃貸住宅制度の促進 住宅性能評価・表示制度の普及
3) 住環境水準の向上	密集する住宅地区の改良	具志川市安慶名地区、豊見城団地地区

(3) 都市の総合的整備

今後の都市整備においては、住民参加のもと地区計画を活用した沖縄らしい個性あるまちづくりを目指し、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な整備を図るため市街地開発事業を推進する。

このため、住民参加のもと、地域の創意工夫を生かす地区計画を積極的に定め、きめ細かなまちづくりに努めるとともに、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を効果的に実施して、道路、公園、下水道等を一体的に整備する。併せて、中心市街地の活性化を図るため、土地の有効高度利用、ハード、ソフト施策の連携による交通渋滞の緩和、電線類地中化、バリアフリー化等による歩行空間の整備を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
地区計画導入面積	ha (累計)	1,080	1,220	1,360	1,540

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
市街地整備率	%	9.4	9.8	15.6	18.0
市街地1km ² 当たり の街路整備延長	km	2.5	2.5 (H14)	2.7	2.8

市街地整備率：用途地域面積に対する、土地区画整理による整備済み面積の割合。

ア 住民参加によるまちづくり

住民参加による計画的なまちづくりを進めるため、土地利用、都市交通、公園・緑地、市街地開発等に関する基本方針を地域社会の合意として住民に示し、住民自らが都市の将来像について考える方向に誘導する。併せて、住民やまちづくりNPOによる都市計画提案制度が創設されたことから、まちづくりへの住民参加の促進と行政手続きの透明化や情報公開及び説明責任の遂行に努めつつ、都市計画マスタープランの策定及びこれを実現化する有効な手法のひとつである地区計画を導入する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)住民参加によるまちづくり	住民意見を反映した都市計画区域マスタープランの策定	都市計画区域 7箇所
	住民意見を反映した市町村マスタープランの策定	市町村 28箇所
	地区計画の導入	35地区

イ 市街地の整備（土地区画整理事業・再開発事業）

市街地における都市基盤施設の整備改善と快適な居住空間の形成のため、土地区画整理事業を推進する。

また、地域や街を活性化するため、既成市街地における都市機能更新、空洞化しつつある中心市街地の再構築、市街地内低未利用地区の活用とともに、駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な再開発事業を促進する。

1) 既成市街地への対応

既成市街地における都市基盤施設の整備改善を行い、防災機能の向上と併せて快適な居住空間の整備を図る。

2) 市街地周辺地域への対応

市街地の周辺において、体系的都市基盤施設の整備改善を行い、スプロール化による劣悪な住環境の形成を防止する。

3) 駐留軍用地跡地への対応

駐留軍用地跡地の早期有効利用を図るため、都市基盤施設の整備を行う。

4) 中心市街地の活性化への対応

既存の中心市街地については、都市環境及び都市防災機能の改善・確保を含め、土地の合理的かつ健全な高度を推進し、新たな拠点地域としての活性化を図る。

5) 都市再生及び民間開発への支援

モノレール旭橋駅周辺地区については、那覇市と連携して、民間の資金やノウハウによる開発に協力し、周辺の低未利用地を含め、バスターミナル地区と一体となって、交通結節点及び商業・業務施設、医療施設、宿泊施設など高度な都市機能を備えた魅力ある地区として、再開発を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 既成市街地への対応	土地区画整理	真嘉比古島第二地区等 6地区
2) 市街地周辺地域への対応	土地区画整理	宇茂佐第二地区、南上原地区、屋宜原地区等 9地区
3) 駐留軍用地跡地への対応	土地区画整理	那覇新都心地区 桑江伊平地区
4) 中心市街地の活性化への対応	市街地再開発	沖縄市中の町A地区 新町・ロータリー地区 (嘉手納町)
5) 都市再生及び民間開発への支援	モノレール旭橋駅周辺地区における再開発の促進	モノレール旭橋駅周辺地区

ウ 都市計画道路の整備

都市部においては、交通渋滞の緩和を図るため、渋滞対策道路の整備を推進する。

また、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用、環境負荷の軽減等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行空間や街並み整備を図る。

1) 都市の骨格の形成・物流効率化に資する主要な放射・環状道路の整備

各拠点都市間を結び、多様な都市機能の相互連携・補完による拠点機能の向上や、那覇空港、那覇港、中城湾港等の物流拠点を結び、物流効率化に資する骨格道路として、放射・環状道路を重点的に整備推進する。

2) 都市圏の交通円滑化のための渋滞対策道路の整備

都市内交通の円滑化を図るため、交通渋滞の緩和を図り、渋滞対策道路の整備を推進する。

3) 都市の再構築と中心市街地活性化に資する道路の整備

昔ながらの中心商店街において、魅力ある都市空間の形成・再生のため、電線類地中化やバリアフリー化及び沿道と一体となった都市景観の向上を目指し、都市の再構築と中心市街地の活性化に資する道路等の整備を推進する。

4) 身近なまちづくりの支援及び歴史的地区環境保全のための道路の整備

首里金城地区の歴史的景観保全地区など、歴史や文化を引き継ぎ、生活に潤いを与える質の高い街路空間を形成し、身近なまちづくりを支援する道路の整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 都市の骨格の形成・物流効率化に資する主要な放射・環状道路の整備	環状道路の整備	真地久茂地線 豊見城中央線 県道24号線バイパス
2) 都市圏の交通円滑化のための渋滞対策道路の整備	道路及び交差点の拡幅整備	南風原中央線 新都心牧志線 県道153号線
3) 都市の再構築と中心市街地活性化に資する道路の整備	歩道の拡幅、電線類の地中化、ポケットパーク等の整備	国際通り線 市場通り線

主要施策・事業	内 容	備 考
4) 身近なまちづくりの支援及び歴史的地区環境保全のための道路の整備	歩道の石張り舗装、擁壁面の石張り等による修景	首里金城地区 龍潭線

エ 都市モノレール等の整備

本県の定時定速の公共交通基幹軸を形成するため、首里駅から沖縄自動車道までの延長整備について、可能性を調査する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 都市モノレール等の整備	延長整備の可能性調査	調査対象 首里駅～沖縄自動車道

(4) 災害に強い県土づくり

台風や集中豪雨、地震、津波、高潮等による自然災害から県民の生命と財産を守り、安全で住み良い生活環境を確保するため、河川・海岸護岸等の各種防災施設の整備を推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
河川整備率	%	56.0	57.0	62.0	66.0
ダム整備箇所数	箇所	0 / 7	0 / 7	2 / 7	6 / 7
砂防整備率	%	20.2	20.2	21.5	23.9
地すべり整備率	%	17.0	18.2	22.7	26.1
急傾斜地整備率	%	11.8	12.2	13.4	14.5
海岸整備率	%	54.5	55.1	57.5	59.5

ア 河 川

流域開発が著しく、氾濫被害の増大する傾向にある都市河川の整備を重点的に推進するとともに、地域に親しまれる河川環境を保全するため、多自然型川づくりを積極的に推進する。

さらに、洪水等緊急時に市町村や流域住民により早く情報を提供するための情報システムの確立を図る。

1) 都市河川の整備

都市部の河川について、洪水被害の解消を図るため、国場川については平成20年度までに石原橋までの整備完了を目指す。また、比謝川については平成19年度までに、白川橋から上流の国道330号ボックスに至る区間について、時間雨量70mm程度（概ね5年に1度程度の確率で降る雨）の雨に対応できるような断面の整備を図る。

2) 河川情報の提供

浸水被害が多発している都市河川において、浸水被害を最小限に食い止めるため、河川水位や降雨量、氾濫状況の動画像等のデータを収集する雨量計、水位計、光ファイバー、監視カメラ等の整備を平成17年度までに完了し、市町村や流域住民により早く情報を提供する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)都市河川の整備	河川改修 (多自然型川づくり) 河川環境整備	国場川、安里川、安謝川、 比謝川等 久茂地川
2)河川情報の提供	河川情報基盤の整備	国場川、安里川、安謝川、 比謝川、小波津川

イ ダ ム

ダム建設においては、河川の治水対策と併せ、生活用水等の安定化を図るため、沖縄本島における国直轄の多目的ダム建設事業を推進するとともに、離島においてもダム建設を推進する。

1) 多目的ダムの整備

沖縄本島の水資源の安定供給を図るため、国直轄事業として億首ダム、大保ダム、

奥間ダムなどの多目的ダムの建設を促進・推進する。

離島においては、伊平屋村の我喜屋生活貯水池が平成16年度に完成したところであり、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムは平成23年度の完成を目標に建設を推進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)多目的ダムの整備	国直轄ダムの整備	億首ダム、大保ダム、奥間ダム
	県補助ダムの整備	儀間ダム、タイ原ダム

ウ 砂 防

台風や集中豪雨による土砂災害が頻発していることから、砂防施設、地すべり防止施設及び急傾斜地崩壊防止施設の整備を推進する。

1) 砂防施設の整備

砂防事業として宜野湾市の宇地泊川において、護岸工事等の砂防施設を平成17年度までに整備する。地すべり対策事業として那覇市桃原地区において地すべり防止施設を平成22年度までに整備する。急傾斜地崩壊対策事業として西原町小橋川地区においての急傾斜地崩壊防止施設を平成20年度までに整備する。

2) 土砂災害抑止対策

平成13年4月の「土砂災害防止法」の施行に鑑み、土砂災害の危険性のある区域における、警戒避難体制の整備や危険箇所への新規住宅等の立地を抑制するため、平成17年度から法律に基づく土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を行う。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 砂防施設の整備	土石流防止対策施設の整備	宜野湾市宇地泊川地区等
	地すべり防止対策施設の整備	那覇市桃原地区等
	急傾斜地崩壊対策施設の整備	西原町小橋川地区等
2)土砂災害抑止対策	危険箇所への新規住宅等の立地抑制等	土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定

エ 海 岸

高潮・波浪等による災害から県民の生命・財産を守り、県土の保全を図るため、海岸保全施設整備事業を推進するとともに、自然環境等に配慮しつつ、利用しやすく美しい魅力ある海岸を創出していくため、海岸環境整備事業を推進する。また、津波・高潮災害の予防対策を促進するため、琉球諸島沿岸津波・高潮ハザードマップを作成する。

1) 海岸保全施設整備事業

海岸区域の安全を確保するため、東江海岸、水釜海岸、金武湾港海岸(屋嘉地区)、租納港(竹富)海岸等において、人工リーフ、突堤、養浜等の建設により、高潮・波浪等からの被害を防止するとともに、地域住民の海岸利用の増進が図られるような整備を進め、それぞれ平成22年、24年、18年、19年までの完成を図る。

2) 海岸環境整備事業

防災機能の向上を図りつつ、魅力ある利用しやすい海岸を創出するため、宇座海岸については、読谷村の公園整備計画と連携して、残波岬周辺リゾート地区としての魅力を向上させ観光振興に寄与するとともに、金武湾港海岸(具志川地区)については、東海岸沿いの海洋レジャー拠点として、それぞれ突堤、養浜、遊歩道、植栽、利便施設(トイレ、シャワー等)を平成17年度までに整備する。

3) 琉球諸島沿岸津波・高潮ハザードマップの作成

津波・高潮に対する海岸保全施設の整備検討を図るとともに、県民の防災意識の啓発、高揚を図り、県民の災害に対する予防対策を促進するため、琉球諸島沿岸津波・高潮ハザードマップを平成18年度までに作成する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)海岸保全施設整備	護岸、人工リーフ、突堤、砂浜等の災害防護施設の整備	東江海岸、水釜海岸、金武湾港海岸(屋嘉地区)租納港(竹富)海岸中城湾港海岸(与那原地区)
2)海岸環境整備	護岸、突堤、砂浜、遊歩道、植栽、利便施設(トイレ、シャワー等)の整備	宇座海岸、金武湾港海岸(具志川地区)

主要施策・事業	内 容	備 考
3)琉球諸島沿岸津波・高潮ハザードマップの作成	浸水予想区域、浸水予想時間、浸水予想程度、建築物及び護岸等の被害予想	沖縄本島、本島周辺離島、宮古圏、八重山圏

3 持続的発展を支える基盤づくり

(1) 交通体系の整備

国際交通ネットワークの拡充及び国内航空路・航路の有機的な連携を図るため、国際水準の空港としての那覇空港の機能拡充、那覇港のハブ機能を有する国際流通港湾としての整備などを推進する。

さらに、沖縄本島における地域連携や都市機能の強化を図るため、軌道系交通システムを含めた新たな自動車・マストラ交通ネットワークを構築していく。

ア 空 港

増大する航空輸送需要に対処するとともに、地域の産業振興を支援し航空ネットワークの安定化を促進し、離島交通の利便性の向上を図るとともに、観光をはじめ地域の産業振興を支援するため、各空港の整備・拡充を図る。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
那覇空港の拡張整備	-	滑走路1本 ターミナル 一式	那覇空港の 総合的な調 査の推進	那覇空港の 総合的な調 査の推進	事業実施
離島空港滑走路長	m (累計)	17,700	18,400	18,900	18,900

(ア) 那覇空港

本県の地理的、歴史的、自然的特性を活かし、アジア・太平洋地域における「人・物」の結節点となる国際交流・協力拠点の形成に向け、その基盤施設にふさわしい国際水準の空港として、那覇空港の施設整備の促進を図る。

1) 滑走路等の整備

国と連携して既存ストックの有効活用方策、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等の総合的な調査を進め必要な整備を図るとともに、住民参加の指針となる「那覇空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」に基づく情報公開による透明性の確保や住民の合意形成など、早期の拡張整備に向けた取り組みを図る。

2) 国際線旅客ターミナルビルの整備

観光リゾート産業をはじめ経済、学術、文化及び平和等の多面的な交流を支える拠点にふさわしい国際水準の国際線旅客ターミナルビルの整備を図る。

その整備に当たっては、ターミナル地域整備基本計画の策定の促進に向けて取り組み、将来の国際線旅客の需要にも対応できる施設の早期整備を図る。

3) 貨物ターミナル地区の整備

貨物ターミナル地区については、国内航空物流拠点としての能力向上及び国際航空物流拠点の形成に向け整備を図る。

その整備に当たっては、効率的かつ安全性の高い貨物動線の確保が図れるようターミナル地域整備基本計画の策定等に向けて取り組み、将来の貨物取扱量の増大にも対応できる施設の早期整備を図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 滑走路等の整備(那覇空港)	滑走路等の整備	那覇空港の総合的な調査の推進
2) 国際線旅客ターミナルビルの整備(那覇空港)	国際線旅客ターミナルビルの整備	那覇空港の総合的な調査の推進 ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組
3) 貨物ターミナル地区の整備(那覇空港)	貨物ターミナル地区の整備	那覇空港の総合的な調査の推進 ターミナル地域整備基本計画の策定等に向けた取組

(イ) 離島空港

1) 新石垣空港

全国の第三種空港の中で、乗降客数及び貨物取扱量は第1位であり、非常に利用度の高い空港となっている。

しかしながら、現在、暫定的なジェット化空港として小型ジェット機が就航しており、乗客数の調整や貨物の重量制限、また、コンテナ輸送が出来ない等、観光や農水産業の振興に支障が出ている。

このようなことから、重量制限の改善を図るとともに、今後も増大すると見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、2000m滑走路を有する本格的なジェット化空港の早期供用に向けた整備を推進する。

2) 与那国空港

航空機離着陸の安全性の一層の確保と就航率を高めるとともに、搭載制限等を撤廃し、旅客・貨物の安定的な輸送を図るため、平成13年度に1,500mから2,000mへの滑走路延長事業に着手しており、平成18年度の供用開始を目指す。

3) 伊平屋空港

離島住民のシビルミニマムの確保と観光等の産業振興を図るため、1,200m滑走路を有する新空港の整備に向け、パブリックインボルブメントにより関係者の意見集約に努め、早期の事業採択に向けた取り組みを図る。

4) 粟国空港

航空機材の大型化による航空ネットワークの安定化のため、滑走路の800mから1,200mへの延長に向けた取り組みを図る。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)新石垣空港	新空港の建設	滑走路の新設(2,000m) 実施設計・調査、用地買収、 用地造成工事
2)与那国空港	滑走路の延長	滑走路(1,500 2,000m) 埋立造成、護岸、照明施設
3)伊平屋空港	新空港の建設	早期事業化に向けたP I等 条件整備への取り組み

主要施策・事業	内 容	備 考
4) 栗国空港	滑走路の延長	早期事業化に向けた地元同意等の条件整備への取り組み

イ 港 湾

海上交通の安全性・安定性はもとより、輸送需要の増大、輸送形態の変化、海洋レクリエーション活動の進展、パブリックアクセスの向上、耐震・防災機能の強化、ユニバーサルデザイン等に適切に対応するため、物流、産業及び生活に係る諸機能が調和した質の高い港湾の整備を引き続き推進する。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
県管理重要港湾の岸壁整備延長	km (累計)	1.3	1.4	2.2	2.6

(ア) 那覇港

那覇港については、県内の物流拠点港湾として整備するとともに、新たに、中国と欧州及び北米間の国際海上コンテナ輸送の中継港湾として位置づけ、その整備を推進する。

1) 那覇ふ頭地区の整備

那覇港の貨物輸送の円滑化を担う臨港道路空港線の整備促進、及び那覇1号線の早期完成を目指す。

2) 新港ふ頭地区の整備

現在整備中の水深13m岸壁第2バースを保安対策施設も含め平成17年度完成を図る。

また、平成17年度(平成18年1月)からは、構造特区制度を活用したコンテナターミナルの民営化により、トランシップ貨物の取扱着手を目指す。

さらに、国際クルーズ等に対応した旅客船バースの整備に向けた取り組みを図る。

3) 浦添ふ頭地区の整備

複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロッドタミナル(水深7.5m)の整備促進を図る。また、港湾関連物資の円滑な輸送を確保するため、臨港道路浦添線の整備に着手する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1)那覇ふ頭地区の整備	港湾施設の整備	臨港道路（空港線） 臨港道路（那覇1号線）
2)新港ふ頭地区の整備・運営	港湾施設の整備 コンテナターミナルの民 営化	岸壁（-13m） 旅客船バース 廃棄物埋立護岸 国際的に経験豊富なターミ ナル運営企業へ、コンテナ ターミナルを一体的に貸し 付けることにより効率的な 運営を図る。
3)浦添ふ頭地区の整備	港湾施設の整備	内貿ユニットロ - ドタ - ミ ナル（-7.5m） 臨港道路（浦添線）

（イ）中城湾港

中城湾港については、沖縄経済の自立的発展を図るための拠点として、流通機能及び生産機能を合わせ持った流通加工港湾としての整備を引き続き推進するとともに、地域住民の海洋性レクリエ - ション活動の場や観光リゾ - ト振興のための戦略的な国際交流リゾ - ト拠点等の整備を推進する。

1）新港地区の整備

背後の特別自由貿易地域及び一般工業用地の貨物需要に対応すべく、東ふ頭の岸壁（水深7.5m～水深11m）及び泊地の整備を進めるとともに、地区内の就業者や港湾従事者の休息の場としての緑地、港湾と背後の主幹線道路とを結ぶ臨港道路等を平成18年度に概成させる。また、リサイクルポートとしての総合静脈物流の拠点形成に向けた取り組みを行う。

2）泡瀬地区の整備

中部東海岸地域の活性化を図るため、海洋性レクリエ - ション機能等を導入した国際交流リゾ - ト拠点地区の早期形成に向けて護岸等の整備を推進する。

3) マリントウンプロジェクト(西原与那原地区)の整備

海洋性レクリエーション需要の増大に対応したマリ・ナや海浜緑地及び防波堤や臨港道路等を平成20年度完成に向けて整備する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 新港地区の整備	港湾施設の整備	東ふ頭岸壁、泊地、臨港道路、橋梁、緑地(東)
2) 泡瀬地区の整備	港湾施設の整備	緑地護岸、埋立造成
3) マリントウンプロジェクト(西原与那原地区)の整備	港湾施設の整備	海浜緑地、臨港道路、マリ・ナ、防波堤

(ウ) 本部港(本港地区)

本部港については、北部地域の振興を図るため、新たな物流体系の構築を視野に入れた物流機能の強化及び国内外のクルーズ船寄港の需要に対応するため、水深9mの耐震岸壁の整備を推進する。

(エ) その他の港湾

1) 港湾機能の充実

離島航路等における船舶航行・荷役の安全性の向上を図るため、防波堤等外郭施設や係留施設、航路、泊地等水域施設の整備を推進する。

港内静穏度を向上させ船舶の安全な港湾利用を確保するため、平良港、石垣港、前泊港(伊平屋)、仲田港、伊江港、粟国港、前泊港(多良間)、祖納港(与那国町)、本部港(塩川地区)において、防波堤等の整備を促進・推進する。

離島定期船の定時性の確保、荷役作業の効率化、係留時の安全性の向上を図るため、運天港、北大東港、南大東港において、岸壁の整備を推進する。

平良港については、下崎ふ頭地区に多目的国際ターミナルの整備を推進するため水深10m岸壁等の整備を促進する。また、石垣港においては、新港地区のエネルギーバス、大型クルーズ船に対応した国際旅客バスの整備を促進する。

2) 施設利用者の利便性、安全性の向上

離島航路における係留施設等のユニバーサルデザインを推進し、高齢者等が安全にみなとを利用できるようにするため、石垣港、中城湾港(安座真地区)、徳仁港、白浜港等において浮棧橋を整備する。また、旅客待合所及び周辺環境の整備を推進し、利用者の利便性、快適性向上を図るため、石垣港、運天港、渡久地港において

旅客待合所の整備を促進・推進する。

特に石垣港離島ターミナルは、八重山圏域の観光拠点として、地域に親しめるパブリックアクセスの向上を図り、背後の市街地の活性化と一体となったみなとまちづくりとしての整備を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 港湾機能の充実	防波堤等外郭施設の整備	平良港、石垣港、前泊港(伊平屋)、仲田港、伊江港、本部港(塩川地区)、粟国港、前泊港(多良間)、祖納港(与那国町)等
	岸壁等の係留施設及び航路、泊地等の水域施設の整備	平良港、石垣港、運天港、本部港、北大東港、南大東港、前泊港(伊平屋)等
2) 施設利用者の利便性、安全性の向上	浮棧橋の整備	石垣港、中城湾港安座真地区、徳仁港、白浜港等
	旅客待合所の整備	石垣港、運天港、渡久地港

ウ 陸上交通

魅力ある観光・リゾート基盤・施設へのアクセスの向上を図り国際性・拠点性を育む交通体系、新たな活力と地域の魅力を支える交通体系、環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系を確立する。

都市部においては、物流効率化を目指し、放射道路や環状道路等の体系的な道路網の整備を推進するとともに、誰もが利用しやすい公共交通が活躍する道づくりを目指し、モノレール駅交通結節点の整備等を推進する。

また、産業・経済活動を支援するよう、交通渋滞の緩和を図るため、交通需要マネジメント等の総合的な交通円滑化対策を推進する。

さらに、安全で快適な道路交通環境の充実を図るため、あんしん歩行エリア内において交通事故等の減少等に取り組むとともに、電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用、環境負荷の軽減等を進め、周辺地域の景観に配慮した歩行空間の整備を図る。

なお、道路事業の推進に当たっては、内閣府沖縄総合事務局と連携して、「沖縄における道路行政の達成度報告書/業績計画書」を作成・公表し、県民と行政が課題と目標を共有することにより、道路行政の効率性・透明性の向上を図る。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
生活の中心となる都市までの30分以内安定到達率	%	62.5 (H14)	62.8	65.7	-
道路渋滞による損失時間 (県道以上)	百万人 時間/年	62 (H14)	61 (目標)	59	-
〃(渋滞モニタリング区間)	百万人 時間/年	23.4 (H14)	22.0	22.2	-
道路交通における死傷事故率	件/ 億台扣	69.3 (H14)	72.9	62.4	-
県管理国道・県道の改良延長	Km	1,011	1,036	1,064	1,110
市街地1k㎡当たりの街路整備延長	k m	2.5	2.5 (H14)	2.7	2.8
モノレール利用客数	人/日	0	31,000	35,000	39,000
道路の歩道整備延長	k m	1,731	1,775	2,047	2,269

印の指標は、「2003/2004 沖縄における道路行政の達成度報告書/業績計画書」による
主なアウトカム指標

1) 連携・交流を支える道づくり

那覇空港や那覇港などの空港・港湾へのアクセス道路整備と物流の効率化を図る幹線道路の整備。

那覇・沖縄・名護の各中核都市の拠点性向上を支援するアクセス道路の整備。
市町村間を結ぶ道路整備を行うと共に離島架橋など離島間の地域振興を促す道路整備。

2) 都市交通の円滑化を図る道づくり

分かりやすい骨格となる道路網を形成し、都市内の通過交通を削減するためのバイパスや環状道路の整備。

渋滞の緩和を図るため、右折レーンの設置など既存ストックを活用して余裕ある車線確保や交差点改良。

沖縄都市モノレールやバスを利用したパークアンドライドなどのTDM施策やITSの導入の検討。

3) 観光への支援と環境に配慮した道づくり

観光客のアクセス性の向上を図るため、空港・港湾や観光地までの分かりやすい案内表記。

亜熱帯を感じることができる道路植栽と沿道の環境に配慮したアメニティ空間を創出。

自然環境への変化を最小限にとどめるなど沿道の動植物に配慮した道路整備。

騒音などの沿道環境負荷を軽減する道路整備。

4) 安心で安全な暮らしを支える道づくり

あんしん歩行エリア内において交通事故の減少等に取り組むとともに、交通弱者も安心して利用できる歩行空間のバリアフリー化や幅広歩道など歩行者や自転車に優しい道路整備。

ドライバー・歩行者などに対してITSを活用した情報提供。

強風や豪雨・自然災害時に安全に移動できる道路空間の確保。

離島・過疎地域における医療福祉などの日常生活や地域振興を支援する道路整備。

5) 個性豊かな地域の創出を支える道づくり

街や地方などの地域の活性化に資する道路整備。

既存の道路空間を有効に活用したコミュニティ道路などたまり空間の整備。

住宅地を中心とした既存市街地の秩序ある整備と、周辺と一体となった米軍基地跡地の市街地形成を支援する道路整備。

電線類地中化などにより道路の無電柱化を図り、快適な道路空間を確保。

6) 都市モノレールの整備

都市モノレールの導入効果を発揮し、那覇都市圏における交通の円滑化を図るため、駅周辺において他の交通機関と利便性の高い交通結節機能を充実し、有機的な連携を図る。

沖縄都市モノレールの整備

那覇都市圏の交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るために整備した沖縄都市モノレールは、平成15年8月に開業し、初年度の利用客数は需要予

測に近い1日平均約3万1千人であった。

今後、本県の定時定速の公共交通基幹軸を形成するため、首里駅から沖縄自動車道までの延長整備について、可能性を調査する。

なお、延伸については、現開業区間の需要動向を見極め、併せて延伸地域の開発計画等を踏まえた上で検討する。

交通結節点の整備

都市モノレールと他の交通機関との有機的な連携を図り、交通の円滑化を図るため、交通広場等を整備する。

バスとの有機的な連携や他の交通機関との結節機能の充実を図るため、パークアンドライドシステムの構築を推進し、自家用車から公共交通への転換やモノレールの安定的な需要喚起を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 連携・交流を支える道づくり	<p>県外への広域交流拠点(空港・港湾等)へのアクセス性の向上と物流効率化の支援</p> <p>交流拠点整備の積極的な支援</p> <p>地域間の連携を促進する体系的な道路網の確立</p>	<p>那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道507号津嘉山バイパス、高野西里線</p> <p>名護東道路、国道449号沖縄環状線、沖縄嘉手納線</p> <p>国道331号二見バイパス</p> <p>東風平豊見城線、平良下地島空港線(伊良部大橋)</p>
2) 都市交通の円滑化を図る道づくり	<p>利用目的に応じた分りやすい道路網の確立</p> <p>既存ストックの有効活用による渋滞緩和</p> <p>快適で利用しやすい総合的な交通体系確立の支援</p>	<p>沖縄西海岸道路、国道329号与那原バイパス、国道329号南風原バイパス、国道507号津嘉山バイパス、国道449号名護バイパス、沖縄環状線、県道24号線バイパス、真地久茂地線、新都心牧志線、南風原中央線、豊見城中央線</p> <p>宜野湾南風原線</p> <p>パークアンドライドなど社会実験の推進</p>

主要施策・事業	内 容	備 考
3) 観光への支援と環境に配慮した道づくり	<p>交通拠点や観光地までのわかりやすい道路案内とアクセス性の向上</p> <p>沖縄らしい景観や周辺環境に配慮したアメニティの向上</p> <p>沖縄の貴重な自然環境との共存</p> <p>騒音などの沿道環境負荷の軽減</p>	<p>那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道58号恩納バイパス、国道449号本部南道路、</p> <p>国道390号、平良城辺線、那覇北中城線、龍潭線、楚辺5号線（読谷村）</p> <p>県道18号線、白浜南風見線</p> <p>国道507号、宜野湾西原線、県道47号線</p>
4) 安心で安全な暮らしを支える道づくり	<p>人や自転車が安全に利用できる空間の確保</p> <p>I T S を活用した道路交通情報の提供</p> <p>台風などの災害に強いまちづくりへの支援</p> <p>離島・過疎地域の安定した暮らしの支援</p> <p>あんしん歩行エリア内等における交通事故の減少</p>	<p>国道390号、玉城那覇自転車道線、県道39号線（国際通り）</p> <p>県道39号線（国際通り）</p> <p>国道331号、伊計平良川線、国頭東線、県道2号線屋我地仲 宗根線、久米島一周線、田名野甫線</p> <p>県道47号線</p>
5) 個性豊かな地域の創出を支える道づくり	<p>地域の活性化への支援</p> <p>既存ストックを活用した地域コミュニティの創出</p> <p>秩序ある市街地形成と米軍基地跡地利用の支援</p> <p>電線類の地中化などによる快適な道路空間の確保</p>	<p>真栄里新川線、下里通り線、市道256号線（豊見城市）、首里 金城地区</p> <p>県道39号線（国際通り）、市道中央線（平良市）</p> <p>桑江伊平地区（区画街路）</p> <p>県道39号線（国際通り）</p>

主要施策・事業	内 容	備 考
6) 沖縄都市モノレールの整備	延長整備の可能性調査 交通結節点の整備	調査対象 首里駅～沖縄自動車道 おもろまち駅（真嘉比）交通広場の整備、パークアンドライドシステムの構築等

エ 地域ITS

地域ITS施策を進めるに当たっては、ITを活用した島づくりを展開し、先端分野に積極的に取り組んでいく機会と捉え、地域でも維持できるよう限られた既存ストックを有効に活用した実効性・利便性の高い交通システムの実現等に向け、具体的な取り組みについて検討する。

主要施策・事業	内 容	備 考
地域ITS	各種交通に関する情報システムの整備に向けた取り組み	

(2) 安定した水資源の確保

生活用水、工業用水等の需要の動向を踏まえ、安定した水資源の開発及びその有効利用を進める。

水資源の開発については、大保ダムなどの多目的ダムの建設を促進する。

また、雨水等未利用水、下水処理水などの有効活用を推進するとともに、水資源有効利用や節水意識の醸成に努め、節水型社会の形成を図る。

指 標 名	単 位	平成13年度 (基準年)	平成15年度 (実績)	平成19年度 (6年後)	平成23年度 (10年後)
多目的ダムの開発水量	m ³ / 日	311,300	311,300	399,170	440,370

1) 水源開発

沖縄東部河川総合開発事業については、既設の金武ダムを再開発する億首ダムの建設を、平成24年度の供用開始を目標に促進する。

沖縄北西部河川総合開発事業では、大保ダムについては平成22年度、奥間ダムについては平成27年度の供用開始を目標に建設を促進する。

西系列水源開発事業では、平成22年度の供用開始を目標に建設を推進する。

離島においては、久米島町の儀間ダムとタイ原ダムを平成23年度の供用開始を目標に建設を推進する。

2) 下水処理水の有効利用

下水道資源の有効利用については、下水処理水を新たな水資源として水洗トイレ用水や散水用水などの生活雑用水への有効利用を促進する。

主要施策・事業	内 容	備 考
1) 水源開発	多目的ダムの整備 河川水源開発	億首ダム、大保ダム、 奥間ダム、儀間ダム、 タイ原ダム 西系列水源開発事業
2) 下水処理水の有効利用	下水処理水を水洗トイレ や散水用水等の生活雑用 水として有効利用	那覇新都心地区及び送水管 周辺地域

第 2 次 沖 縄 県 社 会 資 本 整 備 計 画

発 行 平 成 1 7 年 3 月

沖 縄 県 土 木 建 築 部 土 木 企 画 課

沖 縄 県 那 覇 市 泉 崎 1 - 2 - 2

T E L 0 9 8 (8 6 6) 2 3 8 4

ホ-ムペ-ジ (<http://www.pref.okinawa.jp/doboku>)