

令和3年度

沖縄総合事務局と南部市町村会との
国土交通行政に関する懇談会
【地域における社会資本整備に関する意見交換】

令和3年7月
南 部 市 町 村 会

目次

番号	頁	質問・意見及び要望事項	市町村	備考
1	1	沖縄西海岸道路(小禄道路、那覇北道路)の早期整備完了について	那覇市	
2		那覇空港自動車道(小禄道路)の早期整備について	豊見城市	
3	2	豊見城市内の主要渋滞箇所の対策について		
4		国道331号南部病院以南の4車線化について	糸満市	
5	3	那覇空港自動車道(小禄道路)の早期整備について		
6		歩道の早期整備について		
7		南部東道路の整備促進について	南城市	
8	4	南部東道路「南城つきしろIC」からの延伸について		
9		国道331号(知念字具志堅～山里)の改良について		
10	5	国道331号の歩道整備について	八重瀬町	
11		国道331号の無電柱化の促進及び自転車道路整備計画の推進について		
12		国道329号与那原バイパスの早期の4車線開通について	与那原町	
13	6	南風原北インターチェンジから那覇市石嶺方面への道路整備について	南風原町	
14		仲井真津嘉山線の早期事業化について		
15		沖縄県の離島航路運航安定化支援事業について	渡嘉敷村	
16	7	久米島への航空燃料給油施設の整備について	久米島町	
17		座間味港内へゲストバースの整備について	座間味村	
18	8	粟国港旅客ターミナルビルの全面改築について	粟国村	
19		離岸堤の設置について	渡名喜村	
20		港湾整備に関する重点的な取り組みについて	南大東村	
21	9	港湾施設(亀池地区港)の整備拡張について		
22		北大東港北地区への船溜まり場の整備について	北大東村	

各市町村からの質問・意見及び要望事項

市町村名	質問・要望等の内容
那覇市	<p>1. 沖縄西海岸道路（小禄道路、那覇北道路）の早期整備完了について</p> <p>都市機能の集積する本市では、周辺市町村から市内への流入交通が集中し、朝夕ピーク時には、市内各地で交通混雑を引き起こし、市民の生活に支障を来している。</p> <p>現在、事業中の沖縄西海岸道路は、那覇都市圏の外郭環状道路の一部を担い、市内の交通混雑の緩和はもとより、那覇港、那覇空港へ、沖縄本島全域からのアクセス性が飛躍的に向上し、物流の効率化及び観光振興が図れることから、小禄道路及び那覇北道路の早期完了を図る必要がある。</p>
豊見城市	<p>2. 那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備について</p> <p>豊見城市においては、都市開発の進展や観光客のレンタカーの増加等に伴い、交通量の増加が著しく交通渋滞は地域の喫緊の課題である。</p> <p>また、平成26年6月に豊見城市全域が国際物流拠点産業集積地域（物流地域）に指定後、令和元年6月に市街化区域に編入された与根地区（土地区画整理事業実施中）において、県内最大規模の物流施設の工事着手が行われたことにより、今後、更なる交通量の増加が見込まれている。</p> <p>現在、整備中の那覇空港自動車道小禄道路は、沖縄本島各地と那覇空港を定時・高速で結び、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、南部地域の渋滞緩和に期待されることから、那覇空港自動車道小禄道路の早期整備を推進する必要がある。</p> <p>3. 豊見城市内の主要渋滞箇所の対策について</p> <p>市内の主要渋滞箇所については、那覇空港自動車道（豊見城東道路）や沖縄西海岸道路（豊見城道路）などの開通により、一部の箇所において交通混雑の緩和が見られるものの、豊見城ICをはじめ、名嘉地IC、瀬長交差点、名嘉地</p>

	<p>交差点など依然として渋滞が残ったままとなっている。</p> <p>また、主要渋滞箇所以外にも近年の交通需要の増加などにより、主要渋滞箇所以上に混雑する交差点などもあり、交通渋滞は地域の喫緊の課題であるため、渋滞対策（交差点改良）の推進が必要である。</p> <p>(1) 豊見城 I C 交差点の渋滞対策</p> <p>豊見城 I C については、ランプからの右折・左折とも多く、交通混雑が生じているため、豊見城東道路の残地を利用したランプ部の改良が必要である。（現在対策工事中）</p> <p>(2) 豊見城・名嘉地 I C 交差点周辺の渋滞対策</p> <p>豊見城・名嘉地 I C のロングランプについては、現在約 17,000 台／日の交通量となっているが、今後小禄道路の整備により取り壊しの予定となっており、これらの交通が豊見城・名嘉地 I C に集中することとなり、豊見城・名嘉地 I C 周辺の渋滞がより厳しくなるため、早期の豊見城・名嘉地 I C の改良（ソフト施策を含む）が必要である。</p> <p>(3) その他市内の渋滞交差点の渋滞対策</p> <p>豊見城市内においては、豊見城（上田）交差点（県道 7 号線、県道 11 号線、県道 256 号線）をはじめ、高安北交差点（県道 11 号線）、豊見城団地入口交差点（県道 7 号線）など渋滞が著しい箇所が多く点在している。</p> <p>特に、県道 7 号線については、県内の 2 車線の道路でも最大クラスの交通量となっており、交通渋滞が生じているため、今後、関係機関を含めた市内の渋滞対策の推進が必要である。</p>
糸満市	<p>4. 国道 331 号南部病院以南の 4 車線化について</p> <p>当該道路は、那覇空港からひめゆりの塔、平和祈念公園などの戦跡、観光拠点を經由し、八重瀬町、南城市など南部一帯と那覇空港や那覇港等の物流拠点を結ぶ主要幹線道路であり、観光振興や地域振興に寄与することが期待されている道路である。</p> <p>今後、糸満市真栄里地区及び南部病院跡地の開発計画や南部一帯への観光アクセスなど、交通量の増加が見込まれることから、将来の道路ネットワーク及びアクセス性の向上を考慮し、南部病院跡地以南の区間において、4 車線化の必</p>

	<p>要性について、検討が必要である。</p> <p>5. 那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備及び瀬長交差点の改良について</p> <p>当該道路は、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性、速達性を確保し、観光産業や物流の効率化を支援するとともに、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和に資する重要な道路であることから早期整備が必要である。</p> <p>また、当該道路及び国道331号との瀬長交差点において、糸満市から豊見城名嘉地方面へ向かう車両で渋滞が発生している。今後、本市を含めた国道331号沿線の開発計画等から瀬長交差点の交通量が増加することが予想されるため、那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備及び瀬長交差点の改良が必要である。</p> <p>6. 歩道の早期整備について</p> <p>国道331号糸満市字福地から字摩文仁までの区間において、歩道の未整備箇所があり歩行者は路肩部分の通行を余儀なくされている状況にある。</p> <p>また、慰霊や平和学習などの目的でこの区間を徒歩で往来する市外や県外からの来訪者もあり、歩行者の安全確保のため歩道の早期整備が必要である。</p>
南城市	<p>7. 南部東道路の整備促進について</p> <p>南部東道路は、本市や本島南部に点在する多くの観光地と那覇空港自動車道及び周辺道路、県道等を結び、広域ネットワークを形成する重要路線である。</p> <p>南部東道路の整備により那覇市や空港、および本島中北部へのアクセスの改善（時間距離短縮、定時・低速性の確保）られ、交通及び物流面の利便性が飛躍的に向上し、本市が取り組む地域公共交通の再編や東部地域の人口減少の歯止め、I C周辺での企業誘致に影響を及ぼしている。</p> <p>現在、民間企業の誘致に取り組んでいるが、全線開通の見通しが立たないため、進出を躊躇している状況が多く見られる。</p>

本市の地域活性化に重要な役割を担う南部東道路の計画的かつ着実な整備促進に向けた予算の確保・執行体制の維持強化が必要である。

また、つきしろICでは、区画整理事業や大型就業施設の進出が予定されており、用地費の高騰、交通需要が増加する事が見込まれることから地域事情に即した弾力的な対応が必要である。

8. 南部東道路つきしろICからの延伸について

南城市は西側を除く三方を海に囲まれ、観光施設が集中する東南部地域には多くの観光客が訪れ、また海辺の海拔の低い地域には多くの市民が暮らしているが、地形的な制約等から当該市域へのアクセス道路は限られ交通利便性の向上が求められている。

昨今の地球温暖化等に起因する大型台風に加え、沖縄本島南東沖に巨大地震や津波を引き起こすプレートの間「固定域」が発見されるなど、自然災害時における住民や観光外来客の避難・救助・物資供給等を担う防災・減災も兼ねた道路ネットワークの構築も急務となっており、つきしろICから東部地域への延伸の具現化が必要である。

9. 国道331号（知念字具志堅～山里）の改良について

南城市内の国道331号は、世界遺産である斎場御嶽やおきなわワールドなど、南部一帯を観光するレンタカーや観光バスの利用者が年々増加傾向にある。

また、一昨年の10月1日から市役所と隣接するバスターミナル等を発着する市内線バス「Nバス」の運行により、観光客のみならず市民移動を推進し自立・持続可能な公共交通体系の構築に取り組んでいる。

しかしながら、当該区間の路線（知念字具志堅～山里）においては、地形上急カーブが連続する区間であり、車両同士の接触事故や転倒、数年前には、高校生が運転するオートバイがカーブを曲がりきれずに崖下へ転落する人身事故も発生している。交通安全確保を図る観点から線形の改良やバイパス等の整備が必要である。

<p>八重瀬町</p>	<p>10. 国道331号の歩道整備について</p> <p>八重瀬町内の小、中、高校生の通学路となっている国道331号の具志頭金物店前から、具志頭ドライブイン前までの片側右区域（約220m）は、歩道が未整備であり、歩行者の安全確保のため早急な整備を行う必要がある。</p> <p>11. 国道331号の無電柱化の促進及び自転車道路整備計画の推進について</p> <p>国道331号及び507号は、本町の東西南北を通過し、通勤、通学、物流、観光、救急等における交通の基幹軸として、住民生活や経済活動に欠かすことのできない重要な道路となっている。</p> <p>無電柱化については、地震や台風などの大規模災害時の対応といった国土強靱化の観点や景観の創出面の観点から重要な施策として考えているので、沖縄ブロック無電柱化推進協議会などをとおして、引き続き協議を進めながら対策を促進する必要がある。</p> <p>また、自転車道路の整備につきましては、本町のみならず近隣市町や南部地域など広域的な視点に立った整備計画が必要であると考えているので、国、県、市町村及び関係機関と連携を図りながら整備計画を推進する必要がある。</p>
<p>与那原町</p>	<p>12. 国道329号与那原バイパスの早期の4車線開通について</p> <p>国道329号与那原バイパスは、南風原町与那覇地内（延長0.5km）を含めた延長2.2kmについて、令和3年度内に暫定2車線で開通する見通しとなっております。2.2kmの暫定開通により、与那原バイパス全線（延長4.2km）が暫定開通することになります。</p> <p>しかしながら、与那原町東浜と西原町東崎にまたがる地域の当該バイパス沿道には、大型MICE施設建設が決定しており、今後供用開始となっていることから、大型MICE施設関連の交通量の増加が想定されます。</p> <p>つきましては、渋滞緩和や那覇都市圏へのアクセス強化による物流、観光拠点などに資する幹線道路網の形成、大型MICE施設の利便性の向上や観光客などのアクセス性の向上による東海岸地域を含めた本町のさらなる発展を図るためにも、早期の4車線開通を行う必要がある。</p>

<p>南風原町</p>	<p>1 3. 南風原北インターチェンジから那覇市石嶺方面への道路整備について</p> <p>南部地域においては、国道331号、豊見城道路、津嘉山バイパス、南部東道路、南風原与那原バイパス等主要幹線道路が整備中、又は完了し交通網が充実しつつあるが、那覇市北東部へのアクセスについては、中央環状線の渋滞箇所である那覇インターチェンジ付近を通る必要があり、南部地域から那覇北東部へのアクセス向上の面から本路線の整備は重要で、本路線の整備により空港から那覇北東部へのアクセスが向上するとともに、沖縄南部の観光地と首里城とのアクセスが向上し、沖縄観光にも大きく貢献できる。</p> <p>更に、MICE施設の開業により、現在でも朝夕の渋滞が激しい南風原北インター付近での大規模な渋滞や首里方面への交通量増加が予測されることから、南風原北インターチェンジの改良等も含めた外郭環状線の機能向上の整備を行う必要がある。</p> <p>1 4. 仲井真津嘉山線の早期事業化について</p> <p>現道、国道507号は沖縄県知事が平成5年に仲井真津嘉山線として都市計画決定し、同年に同時決定した道路中、町施工の道路については実施中ではありますが、津嘉山自動車学校から那覇糸満線までの区間においては、未だ事業決定がなされていない状況下であり、早期事業化を実現し道路ネットワークの構築を図る必要がある。</p> <p>また、本区間に事業中の都市計画道路津嘉山中央線（12m）が接続する計画で現在、取付協議を含め事業上、支障がでている。</p> <p>更に、直近の道路交通センサス（H27）においても22,420台/日と非常に交通量が多く、交通渋滞が発生しているため早期事業化を実現し整備を行う必要がある。</p>
<p>渡嘉敷村</p>	<p>1 5. 沖縄県の離島航路運航安定化支援事業について</p> <p>渡嘉敷村では、フェリーと高速船の2隻体制で運航しておりますが、船舶輸送の安定的かつ効率的な運航形態を確保することは、住民生活の安定向上や基幹産業である観光産業の発展のためには不可欠である。</p> <p>フェリーに関しては、沖縄県による沖縄振興特別推進交付金を活用した離島航路運航安定化支援事業により買取の支</p>

	<p>援を行って頂きました。一方で、高速船については、就航から19年を経過し、経年劣化に伴う弊害が発生している状況であったことから、代船を建造し、令和元年12月に就航したところではありますが、高額な建造費用に伴い多額のリース料が発生し、航路事業の安定的な経営を確保することは大変厳しい状況となっている。</p> <p>つきましては、沖縄県が実施している離島航路運航安定化支援事業の補助金交付要綱の第7条2補助基本額(船舶のトン数100トン以上500トン未満)の標準船価(2,294,101円)を現在の社会情勢にあった建造費用の船価に見直していただき交付金額の増額を要望する必要がある。</p>
久米島町	<p>16. 久米島への航空燃料給油施設の整備について</p> <p>久米島には航空燃料給油施設が無いことから、夏季に就航する久米島・東京直行便の東京行きがトランジットで那覇空港を経由しており、直行便の利便性が活かされていない状況にある。さらに、県外からの航空チャーター便の誘致及び増便においても大きな阻害要因となっている。</p> <p>久米島に給油施設(航空燃料貯油タンク・レフューラー)を整備することにより、航空路線の拡充を図り、観光をはじめとする各種産業の活性化、更には悪天候等の際に那覇空港から近い久米島空港をダイバートとして利用することで、混雑する那覇空港を離発着する航空路線全体の安全性及び利便性の向上にも繋がる施設の整備が必要である。</p>
座間味村	<p>17. 座間味港内へゲストバースの整備について</p> <p>離島自治体である座間味村にとって海上輸送や付帯する施設整備は住民生活や産業の活動にとって欠くことの出来ないライフラインである。</p> <p>これまで座間味村座間味港におきましては、県の港湾施設整備等により村民生活の向上や主要産業である観光産業の活性化が図られ、現在では多くの観光客が本村を訪れるようになり、これに伴い、村内ではプレジャーボート等の増加や大型化が進むとともに、本村での各種イベント(ざまみヨットレース、カジキ釣り大会等)に参加する船舶、クルージングで訪れる船舶等も多く、その数は増加傾向にある。</p> <p>また、悪天候時に避難する船舶等も見受けられることから、本村の更なる活性化や船舶利用者の安全確保のため、ゲストバースの整備が必要である。</p>

<p>栗国村</p>	<p>18. 栗国港旅客ターミナルビルの全面改築について</p> <p>栗国港ターミナルビルは、下駄ばき構造の2階建てで、2階部分に待合場やフェリー切符売場があります。そのため高齢者や体の不自由な方の利用に支障をきしています。加えて築27年が経過しているため耐震度にも不安があり危険性も指摘されております。</p> <p>昨年7月にニューフェリー栗国も就航し、今後利用客の増加が見込まれることから同施設の全面改修を行う必要がある。</p>
<p>渡名喜村</p>	<p>19. 離岸堤の設置について</p> <p>渡名喜村は、島全体が県立自然公園に指定され他に類を見ない自然環境を醸し出している。現在、離岸堤が設置されている東浜海岸には、村民が憩う唯一の海水浴場があるが、離岸堤の内側に砂が堆積し石が露出している状況にあり、既存の離岸堤を撤去し、景観に配慮した住民や観光客が安心安全に遊泳できるように自然の珊瑚礁の機能を模した、越派波対策に効果のある施設を新たに設置する必要がある。</p>
<p>南大東村</p>	<p>20. 港湾整備に関する重点的な取り組みについて</p> <p>島国である沖縄県は物資等の輸移出入は殆ど海上輸送に依存し、港の機能は物流・人流等、多様にあり、各地域の玄関とも言える。</p> <p>南大東村は、さとうきび作が基幹産業であるが、近年、さとうきび作と野菜（南瓜・パパイア等）の間作輪作が盛んになり、南瓜・パパイア等を県内・県外に移出している。又、漁業が盛んになり、マグロ・サワラを県内に移出しているなど、産業が盛んになり地域が活性化へ進んでいる。</p> <p>しかしながら、産業が振興し産物を移出するにあたって、港の状況に左右され、南北大東航路、船舶「だいとう」は那覇泊港と南北大東島を年間65航海余と就航率が厳しい状況にある。</p> <p>南大東島の港は岸壁が外洋に接し、港湾作業は気象状況、海上の時化、港の状況を確認しながら大型クレーンで荷揚</p>

	<p>げ荷積み作業を行っているのが現況で、計画的に産物を移出して産業を振興させ、又、港の機能を高めることによって、観光産業等、離島の振興・産業育成には、港湾整備に関する重点的な取り組みを行う必要がある。</p> <p>2 1. 港湾施設（亀池地区港）の整備拡張について</p> <p>南大東島周辺は、マグロ・サワラ・ソデイカ等の好漁場であり、地元漁船はもとより県内外漁船の前線拠点施設として、平成元年より南大東港の漁港整備が進められ、岸壁・泊地が完成し漁船の大型化が図られ、地元船及び外来船が接岸しているが、冬期風浪時に出入港に支障を来している航路の静穏度向上を図るため防波堤の整備を進めることとしていたが、特異な海底地形による巨大な波力及び砂礫層が確認されたことから、当初予定の200mの防波堤整備を80mに縮小し、その代替え策の北大東島漁港も開港し、当村の水産業は漁港の整備に伴い担い手が育ち漁船の大型化が図られ、産業の少ない離島村において水産業の発展が期待されている。</p> <p>しかしながら南大東漁港の防波堤（80m）が完成しても、ソデイカ漁の最盛期である11月から4月までの間、冬期風浪により沖で操業することが可能であっても出入港が出来ない厳しい状況にある。現在も11月から4月までの間、亀池港漁船溜まり場を使用して出漁しており、漁業者の増や漁船の大型化により湾内を含め狭い状況にあり、北大東村漁港が完成しても、当村の漁船が利用する頻度は少ない状況が予測されるため、南大東漁港の反対側の亀池港漁船溜まり場の整備拡張を行う必要がある。</p>
北大東村	<p>2 2. 北大東港船溜まり場の整備について</p> <p>北大東村には3地区に港はあるものの、自然の入り江が無く島の特性上、日々の風向きにより海上の状況が大きく変化するため、静穏性を確保することが容易でない。</p> <p>漁港の開港により、漁師の操業に係る条件は格段に改善されたものの、今後の観光客等に対するスキューバダイビングや遊漁船案内など、島の周辺海域にある豊かな資源を活用した新産業の創出や、水産業の振興発展の為には、漁師の操業に係る条件を補完し、地域の実情に見合う安定したサービス提供の可能性が高まる、現在の漁港と反対側に位置する北大東港北地区に、小型船舶を対象とした船溜まり場の整備が必要である。</p>