

令和7年度

沖縄総合事務局と南部市町村との

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7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（那覇北道路）の早期整備完了について【継続】	那 覇 市	
2	1	那覇港港湾計画改訂後の那覇港新港ふ頭地区の整備促進について【継続】		
3	1	沖縄西海岸道路（曙交差点以北）の事業化に向けた検討等について【継続】		
4	2	沖縄振興公共投資交付金と社会整備総合交付金の増額について【継続】	糸 満 市	
5	2	那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備及び周辺道路の渋滞対策について【継続】		
6	3	国道331号南部病院跡地以南の4車線化について【継続】		
7	3	那覇空港自動車道（小禄道路）の整備促進について【継続】	豊見城市	
8	4	豊見城市内の主要渋滞箇所の対策について【継続】		
9	4	南部東道路の整備促進について【継続】	南 城 市	
10	5	南部東道路「南城つきしろIC」からの延伸について【継続】		
11	6	国道331号（知念字具志堅～山里）の改良について【継続】		
12	6	佐敷海岸海辺のまちづくり推進について【継続】		
13	7	知念半島地域の国道331号バイパス化について【継続】		
14	7	仲井真津嘉山線の早期事業化について【継続】	南風原町	
15	8	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【継続】		

16	8	国道329号与那原バイパスの立体交差への変更及び早期の4車線開通について【継続】	与那原町	
17	9	八重瀬町観光拠点施設「南の駅やえせ」道路標示案内板の設置に関する基準緩和について【継続】	八重瀬町	
18	9	国道331号への街路灯の設置について【継続】		
19	10	久米島への航空燃料給油施設の整備について【継続】	久米島町	
20	10	渡嘉敷港湾施設の整備について【継続】	渡嘉敷村	
21	11	座間味港内へのゲストバースの整備について【継続】	座間味村	
22	11	座間味港内から各集落へ向かう歩道の整備について【新規】		
23	12	港湾整備に関する重点的な取り組みについて【継続】	南大東村	
24	12	港湾施設（亀池地区港）の整備拡張について【継続】		
25	13	北大東港船溜まり場の整備について【継続】	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・意見及び要望事項の内容
那 覇 市	<p>1. 沖縄西海岸道路（那覇北道路）の早期整備完了について【継続】</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2環状7放射道路のうち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、沖縄本島全域から那覇港や那覇空港へ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られることから、那覇北道路の早期整備完了を図る必要がある。</p> <p>2. 那覇港港湾計画改訂後の那覇港新港ふ頭地区の整備促進について【継続】</p> <p>国においては、那覇港港湾計画改訂及びRORO船用岸壁1バースの早期整備を推進してきたところである。</p> <p>今後においても、沖縄県の物流及び人流の拠点として沖縄県の社会経済活動を支えるため、引き続き、那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業を推進していく必要があり、関連する国の直轄整備を推進する必要がある。</p> <p>3. 沖縄西海岸道路（曙交差点以北）の事業化に向けた検討等について【継続】</p> <p>那覇港は本土や先島・周辺離島を結ぶ内貿ネットワーク拠点となっており、近年の入域観光客数の増加に伴い、県内物流量も大幅な増加傾向にある。</p> <p>また、令和5年2月1日に第2クルーズバースの供用が開始され、令和5年は79回、令和6年は157回那覇港へクルーズ船が寄港し、今後、更なるクルーズ船寄港回数が増大が期待される。</p> <p>一方、那覇港周辺道路においては慢性的な渋滞が発生し、今後、更なる状況の悪化が懸念されることから、沖縄西海岸道路の曙交差点以北の構想道路区間についても、早期整備に向けた計画の具体化を図る必要がある。</p>

糸満市

4. 沖縄振興公共投資交付金と社会整備総合交付金の増額について【継続】

糸満市は、那覇空港及び那覇港に隣接・近接する地域であり、広域交通施設や各種都市機能が集積し、物流施設や工業施設の一定の集積があり、労働力の確保が見込まれることから、沖縄振興特別措置法に基づく、国際物流拠点産業集積地域に指定され、その産業拠点形成等の早期整備が求められている。

また、国道331号の全面開通によって那覇空港及び那覇港へのアクセス性が格段に向上したことを背景に、市内への製造業・流通業の立地需要が顕在化していることから、第5次糸満市総合計画（令和3年）において、その受け皿となる新たな物流団地の整備を掲げ、令和6年に糸満市真栄里土地区画整理事業認可を受け、本年度末の仮換地指定や実施設計業務に着手している。

本事業は、本県の島しょ経済の足かせを解消し、物流、高付加価値製品を製造する企業等の誘致など、沖縄振興に大きく寄与することが期待されているが、そのインフラ整備に必要な沖縄振興公共投資交付金等が減額傾向となっていることで、全体事業費に見合う交付金の配分が厳しく、事業推進への影響が懸念される。

時期を逸することなく企業ニーズに応えるためには、事業当初の重点的配分が必要であるとともに、本件については、沖縄県土木建築部との「行政懇談会」へも要望している案件でもあり、本件について沖縄県から予算措置等の要望がある場合には、格別なるご高配をお願いしたい。

5. 那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備及び周辺道路の渋滞対策について【継続】

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。

令和5年度から那覇空港自動車道（小禄道路）の整備に伴い、名嘉地ロングランプが撤去され、ランプ撤去箇所付近の道路整備工事の影響によって周辺道路の渋滞がより厳しくなっていることから、交通渋滞対策を引き続き実施する必要がある。

	<p>また、当該道路工事に係る車線の変更等により、周辺道路（県道82号線、那覇糸満線阿波根（東）交差点付近）においても、ランプ撤去前と比べ交通量が増加し、交差点において右折レーンがないため、車線変更した車両と後続車との事故が起きている。そのため、那覇空港自動車道（小禄道路）の早期整備及び周辺道路の安全対策を要望する。</p> <p>6. 国道331号南部病院跡地以南の4車線化について【継続】</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、八重瀬町や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車線化の検討が必要である。</p> <p>なお、南部病院跡地以南から市道真壁名城線交差点部分においては、昨年度事業認可を受けた真栄里土地区画整理事業地区や、現在進行中である南部病院跡地等造成事業の整備計画等からも優先的な整備を併せて要望する。</p>
<p>豊見城市</p>	<p>7. 那覇空港自動車道（小禄道路）の整備促進について【継続】</p> <p>那覇空港自動車道（小禄道路）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。</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が著しく増加しており、交通渋滞は地域の喫緊の課題である。令和7年7月には本島北部に大型テーマパークの開業が予定されていることから、これまで以上に交通渋滞の発生が懸念される。</p>

	<p>豊見城・名嘉地 I C のロングランプは、小禄道路着手時までの暫定の出入口として活用されていたが、小禄道路の着手に伴い撤去されたことにより、豊見城・名嘉地 I C から名嘉地交差点間の速度低下及び周辺道路における交通渋滞が発生している状況であり、引き続き、通過交通の迂回をすすめる周知を実施するなど、交通の円滑化を図るとともに、早期の小禄道路の供用が必要である。</p> <p>8. 豊見城市内の主要渋滞箇所の対策について【継続】</p> <p>豊見城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みられるものの、依然として豊見城（上田）交差点（県道 7 号線、県道 1 1 号線、県道 2 5 6 号線）をはじめ、高安北交差点（県道 1 1 号線）、豊見城団地入口交差点及び豊見城 I C 出口付近（県道 7 号線）などの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で交通渋滞が生じているため、引き続き、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> <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、交通渋滞は地域の喫緊の課題となっており、渋滞対策の推進が必要である。</p>
<p>南 城 市</p>	<p>9. 南部東道路の整備促進について【継続】</p> <p>南部東道路は、沖縄本島東南部にある世界文化遺産「斎場御嶽」、おきなわワールド玉泉洞など本県を代表する多くの観光地と那覇空港自動車道を結び、また南部地域の主要国県道と広域ネットワークを形成する重要路線である。</p> <p>当該道路は、平成 2 3 年 4 月に事業着手し、平成 3 0 年 3 月には那覇空港自動車道への直接乗り入れの計画変更が認められ、その整備効果は県都那覇市一帯や那覇空港、更には本島中北部地域への交通アクセスの改善（時間距離短縮、定時・定速性の確保）が図られ、広域的な交通及び物流面の利便性が飛躍的に向上し、本県の均衡ある発展に大きく寄与するものと期待されている。</p>

しかしながら、事業着手から14年が経過したが、これまでの予算確保及び工事の進捗状況から、現在目標としている2020年代後半の全線（暫定2車線）供用開始からの更なる遅延も予想され、複数工区での同時施工が不可欠な状況であることから、更なる予算増額や那覇空港自動車道との直接乗り入れ部の国による整備（複数工区同時施工）をお願いしたい。

10. 南部東道路「南城つきしろIC」からの延伸について【継続】

南部東道路は、平成9年9月に南風原町（那覇空港自動車道）から南城市知念地域までを「調査区域」に指定され、そのうち、平成18年3月に南城つきしろICまでの間が「整備区間」に指定され整備が行われている。

南城市は三方を海に囲まれ、海拔の低い地域に多くの市民が暮らしている。また、本市東部地域には、世界文化遺産「斎場御嶽」、神々の島「久高島」、あざまサンサンビーチなど本県を代表する観光地があり、多くの観光客が訪れている。しかしながら、地形的な制約等から当該地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。

一方、那覇空港自動車道への直接乗り入れの計画変更が認められたことにより、県都那覇市一帯や那覇空港、さらには本島中北部地域などへの広域的な交通及び物流面の利便性が飛躍的に向上し、特に本市東南部地域への観光客数は年々増加の一途にあり、本県全体の観光振興の観点から、南城つきしろICからの延伸は大きな波及効果を及ぼすことが期待されている。

加えて、南部東道路は、高台に位置しその周辺には、自衛隊基地や本市の防災拠点（6haの公共駐車場）、ゴルフ場等があり、沖縄本島南東沖に巨大地震発生も懸念される今日において、台風時や大規模災害時における住民や観光外来者の避難・救助・物資供給等を担う道路ネットワークの構築の観点からも、南城つきしろICから東部地域への延伸の具現化（「整備区間」への指定）が必要である。

1 1. 国道331号（知念字具志堅～山里）の改良について【継続】

南城市内を通る国道331号は、世界文化遺産である斎場御嶽・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交通量が年々増加傾向にある。また、令和元年10月1日からは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の市内移動を促進し、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崖下へ転落する人身事故も発生していることから、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早期整備が必要である。

1 2. 佐敷海岸海辺のまちづくり推進について【継続】

佐敷地域北側に広がる海域は、中城湾港に属し東海岸地域の3市2町2村（南城市、沖縄市、うるま市、与那原町、西原町、中城村、北中城村）にまたがる広大な海域を有する静穏な水域となっている。

中城湾港与那原・佐敷東・知念地区は、海辺のアメニティー豊かなまちづくりを目指し、それぞれの町村が進めていた計画を沖縄県が主体となり、中城湾港マリンタウンプロジェクトとして平成2年8月に港湾計画に位置づけられた。

しかしながら、佐敷東・知念地区は、中城湾港に生息する絶滅危惧種のトカゲハゼの保全等の環境保護の高まり、事業主体の問題、町村合併による土地利用動向の変化など社会情勢の変化により、見直さざるを得ない状況となり、令和3年度に港湾計画を変更し、両地区の土地造成計画を削除することとなった。

佐敷東地区は、事業化されなかったことにより、海岸道路の整備、既設護岸の老朽化、戦後、米軍浚渫土砂投棄により形成された砂洲、人工島「築島」が海流などの影響により、海岸と一体化したことによる河川の河口閉塞による氾濫被害など様々な課題・問題が取り残されたままとなっている。

	<p>佐敷海岸の課題・問題の解決を図りつつ、災害時の避難道路の確保、静穏な海域を利用した海洋性レクリエーション、海辺と親しめるウォーターフロント空間を形成し、沖縄県が目指す「世界から選ばれる持続可能な観光地の形成」（新・沖縄21世紀ビジョン基本計画）の実現に向け、ご助力いただきたい。</p> <p>13. 知念半島地域の国道331号バイパス化について【継続】</p> <p>知念半島は沖縄県南部東岸に位置し、中城湾に突出した半島で世界文化遺産である斎場御嶽をはじめとする深い歴史を刻んだ「グスク」などの貴重な歴史・文化史跡が数多く存在している。また、海岸線には、あざまサンサンビーチ、知念岬公園など美しい海岸景観を持つ県内有数の観光地が点在している。</p> <p>一方、当該地域は那覇市から半径15キロメートル圏内という好位置にありながら、国道331号以外に幹線道路がなく、半島を大回りする不便な遠隔地とされている。移動の時間的ロスや観光振興や地場産業の発展に大きく影響を及ぼし、就労人口の流出が止まらず、令和4年には当該地域（旧知念村地域）が過疎に指定されるなど、地域振興の大きな障害となっている。</p> <p>また、地形的な要因から人口の約3割（約1万4千人）の市民が知念半島を通る国道331号沿線の標高10m以下の海岸低地で生活しており、高台や避難施設へのアクセス道路がない地域が多く、昨今の激甚化・頻発化する気象災害や津波等の大規模災害時に対応する避難道路建設が求められている。</p> <p>当該地域は、国道331号を含めた広域道路ネットワークが形成されていない空白地域であることから、激甚化する災害対応（半島防災）や移動時間による東西間での生活環境の格差が顕著となっている。</p> <p>これらの状況を踏まえ、県土の均衡ある発展を図るため、知念半島地域の国道バイパス（直轄国道）を事業化し、早期実現に向けて取り組んでいただきたい。</p>
<p>南風原町</p>	<p>14. 仲井真津嘉山線の早期事業化について【継続】</p> <p>現道の国道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のうち、町施工の道路については実施中であるが、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</p>

	<p>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、支障が生じている。</p> <p>さらに、直近の道路交通センサス（R3）においても18,327台/日で混雑度1.26と交通量が多く、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っていただきたい。</p> <p>15. 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【継続】</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那覇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>さらに、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>
与那原町	<p>16. 国道329号与那原バイパスの立体交差への変更及び早期の4車線開通について【継続】</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が令和4年3月に暫定2車線で開通し、この2.2kmの暫定開通により、与那原バイパス全線（延長4.2km）が暫定開通となったところである。</p> <p>当該バイパス沿道には、与那原町東浜と西原町東崎にまたがる地域に大型MICE施設建設が決定しており、令和4年8月には沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画が公表され、沖縄県と連携を図りながら大型MICE施設を中心とした魅力ある周辺環境整備に取り組んでいる。</p>

	<p>今後予定されている大型MICE施設の供用開始に伴い、県内や国内外から多くの来訪者や観光客が見込まれ、大型MICE施設周辺地域での大規模な交通量の増加が想定される。</p> <p>については、交通渋滞の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全体の振興と県土の均衡ある発展を図るためにも、与那原バイパスと国道329号の立体交差及び早期の4車線開通を要望する。</p>
<p>八重瀬町</p>	<p>17. 八重瀬町観光拠点施設「南の駅やえせ」道路標示案内板の設置に関する基準緩和について【継続】</p> <p>八重瀬町観光拠点施設「南の駅やえせ」は、国道507号と国道331が交差する具志頭交差点付近に位置し、年間100万人の観光客が通過する主要観光エリアにある。</p> <p>同施設は、観光客の休憩地点として利用されることが多く、地域の観光需要を満足させる重要な役割を果たし、また、令和6年4月3日（水）台湾付近で発生したM7.7の地震により沖縄県地方に津波警報、津波注意報発表時に避難所として受け入れを実施し、災害時における観光客の避難場所としても使用され、災害時に観光客の避難場所としても重要な施設となる。</p> <p>このため、「南の駅やえせ」への安全なアクセスを確保するため道路表示案内板の設置が不可欠であるが、現在の著名地点選定基準「過去5年以内において、単年の年間入場者数が50万人以上」があるため、設置することができない状況である。</p> <p>については、基準を、「過去5年以内において、単年の年間通過者数が20万人以上、または観光効果・防災効果が特に高い地点」に緩和することを求める。</p> <p>18. 国道331号への街路灯の設置について【継続】</p> <p>国道331号は、八重瀬町を通る幹線国道であり、沿道には住宅が建ち並び地域住民及び観光客に利用される重要な道路である。</p>

	<p>しかしながら、国道の一部に街路灯の未設置箇所があるため、夜間の歩行者の通行及び車道の通行に危険な状況であり、また、安全性の確保の観点からも街路灯の設置が必要である。</p>
<p>久米島町</p>	<p>19. 久米島への航空燃料給油施設の整備について【継続】</p> <p>久米島町の産業振興並びに那覇空港の補完機能を有するためにも、久米島への航空燃料給油施設の整備について支援していただきたい。</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。また、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>
<p>渡嘉敷村</p>	<p>20. 渡嘉敷港湾施設の整備について【継続】</p> <p>慶良間諸島国立公園への指定後、国内旅行者のみならずインバウンドによる外国からの来島者も順調に増加し、一時は、コロナ渦の影響により極端に落ち込む時期もあったが、現在においては、また多くの来島者が訪れるようになってきておりコロナ渦以前の賑わいを見せてきている。</p> <p>こうしたなか、令和5年8月の台風6号により、渡嘉敷港屋根付き通路が被災・破損し利用者への危険が伴うことから撤去された。令和6年度においては、浮棧橋の修繕工事が行われていたことにより屋根付き通路が設置されていた場所の利用が制限されていたが、令和7年度からは修繕完了した浮棧橋の利用が再開されることに伴い、船舶利用者の移動が行われる。利用者の風雨及び直射日光を防ぐことができないなか、ピーク時には200名の利用者が炎天下及び雨天時等、屋根のない中で待機することとなる。</p>

	<p>村民や多くの来島者の安全・安心が確保された整備体制で受け入れができるように、屋根付き通路の早急な復旧が必要である。</p>
<p>座間味村</p>	<p>2 1. 座間味港内へのゲストバースの整備について【継続】</p> <p>本村では近年、若者の漁業者や観光業など従事者の増加のほか、船舶の増加や大型化に伴い係留箇所が不足しており、村としても単独事業で廃船処理や各船舶の係留箇所の配置等の実態調査を行っているが、それでも係留箇所が不足している状況である。</p> <p>また、平成26年3月に「慶良間諸島国立公園」の指定を受けたことにより、本土や海外からのヨットやクルーザーで来村する観光客が増えているが、それらを停泊する場所がなく、現在は定期航路のフェリーや高速船の停泊場所に出航後停めている状況である。</p> <p>さらに、急な天候の悪化による避難場所として係留するスペースがなく、長時間停泊禁止の場所にやむを得ず停泊させることもあることから、ゲストバース整備及び係留箇所の増設が必要である。</p> <p>当該整備の措置状況については、本村においては沖縄県と合同で住民説明会や意見交換などを実施しており、その際、過半数の住民から整備の要望を受けたことから、沖縄県においても必要性を理解しているものと認識しているが、今後の計画についてご教示いただきたい。</p> <p>2 2. 座間味港内から各集落へ向かう歩道の整備について【新規】</p> <p>本村では年間10万人を超える観光客が来村する観光立村であり、その殆どが村営船舶にて来村される。特に夏季繁忙期においては船舶が全便満席になるほど混み合い、賑わいをみせる。</p> <p>船舶が発着する、玄関口である座間味港から各集落へ向かうメインの道路は、車道と歩道の棲み分けが行われておらず、歩行者と車輦が混在し、大変危険な状況であることから、車道と歩道の棲み分けの整備を行う必要がある。</p> <p>さらに、大潮の満潮時には海水が逆流し道路が冠水する状況が年に数日程度見受けられ、歩行者が車道の真ん中付近を歩かざるを得ない状況となることから、冠水する箇所の道路の整備が必要である。</p>

	<p>本港湾道路を利用する全ての方の安心・安全な通行を確保する観点から、冠水する道路の整備と併せて車道と歩道の棲み分け整備を行う必要がある。</p>
<p>南大東村</p>	<p>2 3. 港湾整備に関する重点的な取り組みについて【継続】</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・パパイヤ等）の間作輪作が盛んになり、南瓜・パパイヤ等を県内・県外に移出している。また、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の活性化が進んでいる。</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、また、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 4. 港湾施設（亀池地区港）の整備拡張について【継続】</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も図られ、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</p>

	<p>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。また、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>
<p>北大東村</p>	<p>25. 北大東港船溜まり場の整備について【継続】</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ためには、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>

南部地区要望箇所位置図(離島②)

