

令和8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8年5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【継続】	那覇市	
2	1	那覇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資本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	5	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	6	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	7	道路桁下の有効活用について【新規】		

1 6	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	
1 7	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	
1 8	9	国道331号への街路灯及び右折帯の設置について【一部新規】		
1 9	1 0	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	
2 0	1 0	渡嘉敷港湾施設の整備について【継続】	渡嘉敷村	
2 1	1 1	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	
2 2	1 1	座間味港船舶陸揚げ箇所の増設と巻上機の整備について【新規】		
2 3	1 2	栗国港の早期改修及び屋根付き通路の改修について【新規】	栗国村	
2 4	1 2	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	
2 5	1 2	港湾施設（亀池地区港）の整備拡張について【継続】		
2 6	1 3	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><b>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【継続】</b></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れることから、小禄道路及び那覇北道路の早期整備完了を図る必要がある。</p> <p><b>2. 那覇新港ふ頭地区の整備促進について【継続】</b></p> <p>那覇港では、船舶の大型化や貨物量増加により施設の狭さが顕著となり、輸送効率や安全性の低下が課題となっている。このため、国においては、那覇港港湾計画改訂及びRORO船用岸壁整備を推進してきたところである。</p> <p>今後も、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には、引き続き、那覇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><b>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】</b></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。また、令和8年5月には第2クルーズバースのターミナルビル建設工事着手が予定されており、今後は大型クルーズ船寄港による観光客数のさらなる増加が期待されている。</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ており、渋滞による経済的損失は非常に大きく抜本的な対策が求められている。このため、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資本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。

さらに、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7年度より糸満市真栄里土地区画整理事業に着手し、令和7年12月には事業区域内の近隣商業予定地の優先交渉権者を決定、地域活性化を加速させている。

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は増加しているものの、今後の配分によっては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、引き続き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、沖縄県から予算措置等の要望に対して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。

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）の早期整備及び県と連携を図り周辺道路の安全対策を要望する。

	<p><b>6. 国道331号南部病院跡地以南の4車線化について【継続】</b></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、南部病院跡地以南から市道真壁名城線交差点部分においては、令和6年度に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もあるため、4車線化の検討が必要である。</p>
<p>豊見城市</p>	<p><b>7. 那覇空港自動車道（小禄道路）の整備促進について【継続】</b></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が開業したことから、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IC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IC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><b>8. 豊見城市内の主要渋滞箇所の対策について【継続】</b></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11号線、県道256号線）をはじめ、豊見城団地入口交差点及び豊見城IC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車線の道路の中でも上位クラスの交通量があり慢性的に交通渋滞が生じていることから、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>
南 城 市	<p><b>9. 南部東道路の整備促進について【継続】</b></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23年4月に事業着手し、平成30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、定時性・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> <p>しかしながら、事業着手から長年が経過したが、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）供用開始からの遅延も予想される。このため、複数工区での同時施工が不可欠な状況であることから、一層の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複数工区同時施工をお願いしたい。</p>

## 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。

## 11. 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】

南城市佐敷地域は、広大な中城湾の水域を全面に有し、古くから海との関わりが深い地域であり、平成 2 年には沖縄県の中城湾港湾計画（佐敷東地区）に位置づけられました。しかし、湾内に生息するトカゲハゼの保全の観点から事業化には至らず、令和 4 年 3 月に計画は全線削除されました。

事業化断念と 30 年以上の時間の経過により、海域の砂州や築島の浸食、沿岸域への移動、護岸の老朽化が進行し、港や海とのつながりや海辺のポテンシャルが活かされない状況にあります。さらに近年では、河口の閉塞やヘドロの堆積による住環境の悪化が進んでいます。

本市は、佐敷地域の全自治会からの要請を受け、この課題解決と新たな海辺のまちづくりについて沖縄県と協議を続けてきましたが、事業経緯や県と市の役割認識の違いから、解決の方向性は未だ見いだせていません。

この河口閉塞やヘドロ堆積は、終戦後に米軍が投棄した大量の浚渫土砂が地先海域から沿岸（河口）部へ移動して引き起こされたものであり、県知事及び県議会に対し、国との連携による対応を求めているところです。については、こうした戦後処理の観点及び特殊な状況を踏まえ、当該地域の長年の課題（浸食・移動対策及び活用・保全等）について、ご支援・ご助力をお願いしたい。

## 1 3. 知念半島地域の国道 3 3 1 号バイパス化について【継続】

知念半島から本市東南部一帯は、世界遺産「斎場御嶽」をはじめとする多くの観光資源や、県内有数の美しい海岸景観を有しており、年間約 26 万 6 千人の観光客が訪れる沖縄観光の重要拠点です。

しかし、本地域を連結する国道 331 号は、那覇市周辺と本島南部沿岸を結ぶ重要な幹線道路である一方、災害時のネットワークとしては脆弱な状況にあります。当該沿線では、高齢化が進行する中で人口の約 3 割（約 1 万 4 千

	<p>人) が標高 10m 以下の海岸低地に居住しています。</p> <p>その一方で、隣接する高台(南部東道路 IC 予定地)では大型商業施設(コストコ)の開業等による交通量増大や、東海岸でのホテル・宿泊施設立地計画等も進行しており、市外からの観光客等の流入がさらに見込まれます。</p> <p>昨今の気象災害の激甚化・頻発化や津波等の大規模災害発生時には、地域住民に加え、土地勘のない多くの観光客が孤立状態に陥る危険性が増大しており、高台への迅速な避難誘導が困難となる重大なリスクを抱えています。</p> <p>このため、住民と来訪者の命を守る「命の道」の整備(半島防災)が急務であり、安全確保に向けた緊急避難路の整備や災害時対応の強化が求められています。県土の均衡ある発展を図るため、知念半島地域の国道 331 号バイパス(直轄国道)事業化、および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><b>1 4. 仲井真津嘉山線の早期事業化について【継続】</b></p> <p>現道の国道 5 0 7 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、本区間においては、事業中の都市計画道路津嘉山中央線(1 2 m)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(R 3)においても 1 8, 3 2 7 台/日で混雑度 1. 2 6 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><b>1 5. 道路桁下の有効活用について【新規】</b></p> <p>道路桁下空間は、多くの場所で未利用地となっており、雑草の繁茂や不法投棄の発生により視認性の低下や景観悪化を招き、歩行者や車両の交通安全に影響を及ぼしている。現状では、一時的な除草作業による対策にとどまっ</p>

	<p>ており、継続的な維持管理の観点からも課題がある。このため単なる維持管理にとどまらず、舗装や設備導入など桁下の土地利用を図ることで持続的な管理体制の構築が可能になると考えている。また、桁下空間の活用により地域の活性化にも大きく寄与する。</p> <p>安全性の向上、適正な維持管理の推進さらには地域振興の活性化という三つの側面において極めて高い公共的価値を有するため、道路桁下の有効活用を図っていただきたい。</p>
<p>与那原町</p>	<p><b>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】</b></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、現在は沖縄県が有識者委員会を開催し、同基本計画の改訂版の公表に向けて準備を進めており、本町も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>

## 八重瀬町

### 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】

平成29年度に供用開始した「南の駅やえせ」は、国道507号と331号が交差する交通の結節点に位置し、年間約300万台の車両が行き交う地域の重要な観光拠点となっている。(令和6年度南の駅やえせ 施設利用者数：約24.9万人)。

本施設は単なる観光施設に留まらず、行政サービスを提供する「八重瀬町役場具志頭出張所」を併設し、本町の行政機能を有する公共施設としての役割も果たしております。さらに、令和6年6月には施設の指定管理者である八重瀬町観光物産協会と「災害時における避難所施設としての使用に関する協定」を締結し、地域住民や観光客の安全を確保する広域的な防災拠点としての機能も備えております。

以上のことから、著名地点認定の要件である「年間利用者数50万人」には未達ではありますが、沖縄本島南部を巡る観光の拠点としての重要性に加え、本町の行政窓口や防災拠点という代替不可能な公共的役割を重層的に担っている点に鑑み、「著名地点」の認定についてお願いしたい。

### 18. 国道331号への街路灯及び右折帯の設置について【一部新規】

国道331号は八重瀬町を通る幹線国道であり、地域住民や観光客が利用する重要な道路となっている。しかし、一部区間では街路灯が未設置で、夜間の通行が危険な状況となっており、さらに、仲座地区の電線共同溝PFI事業に伴い自治会設置の防犯灯が撤去・移設される可能性があり、照明環境の悪化が懸念されている。地域住民や道路利用者の安全確保のため、街路灯の新設を強く要望する。

また、具志頭(東)交差点では右折専用車線が未整備であることから、朝夕の交通渋滞が頻発し、通勤交通への影響だけでなく安全面の問題も生じており、本交差点の右折帯新設を強く要望する。

交通の円滑化と安全性向上のため、迅速な対応をお願いしたい。

<p>久米島町</p>	<p><b>19. 久米島への航空燃料給油施設の整備について【継続】</b></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><b>20. 渡嘉敷港湾施設の整備について【継続】</b></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、コロナ禍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禍以前の賑わいを見せてきている。</p> <p>こうした中、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中、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>

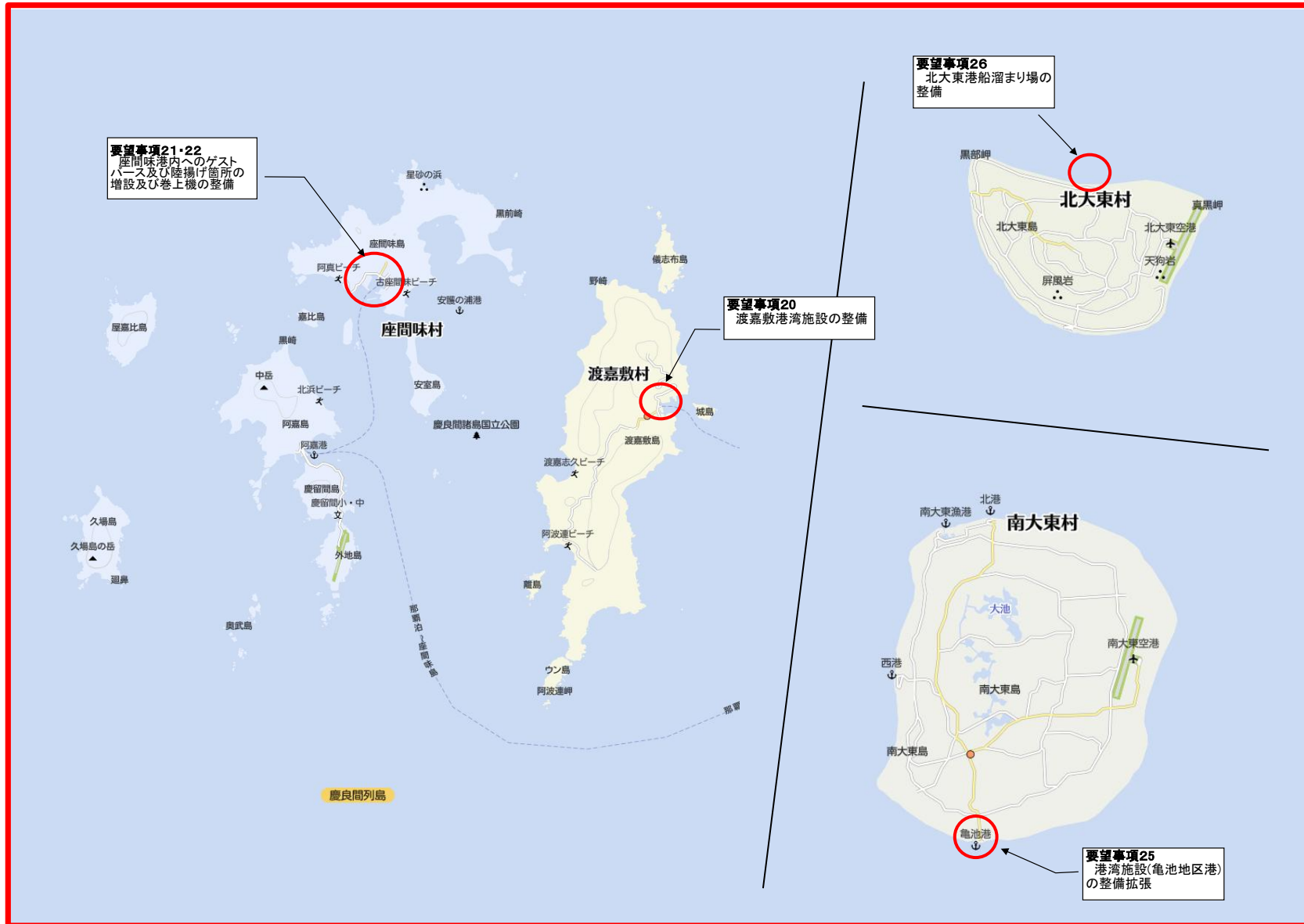
<p>座間味村</p>	<p><b>2 1. 座間味港内へのゲストバースの整備について【継続】</b></p> <p>本村では近年、若者の漁業者や観光業など従事者の増加のほか、船舶の増加や大型化に伴い係留箇所が不足しており、村としても単独事業で廃船処理や各船舶の係留箇所の配置等の実態調査を行っているが、それでも係留箇所が不足している状況である。</p> <p>また、平成26年3月に「慶良間諸島国立公園」の指定を受けたことにより、本土や海外からのヨットやクルーザーで来村する観光客が増えているが、それらを停泊する場所がなく、現在は定期航路のフェリーや高速船の停泊場所に出航後停めている状況である。</p> <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><b>2 2. 座間味港船舶陸揚げ箇所の増設と巻上機の整備について【新規】</b></p> <p>座間味港西側において、現在老朽化のため利用されていないテニスコートを有効活用し、地域の産業振興および生活環境の向上を目的として、船揚げ場の整備と船舶巻上げ機の設置を要望する。</p> <p>本港に隣接するテニスコート跡地は、長年利用されておらず、老朽化が進行しており、また、草木に囲まれていることから外部からの視認性が低く防犯面や安全管理の観点から課題がある状態です。当該敷地を活用して船揚げ場を整備し、併せて船舶巻上げ機を設置することで、地域の海洋活動や漁業支援、観光促進に寄与することが出来るため整備を行う必要がある。</p>
-------------	---

<p>粟国村</p>	<p><b>23. 粟国港の早期改修及び屋根付き通路の改修について【新規】</b></p> <p>粟国港は、沖縄県において平成29年度から港内の静穏度確保に向けて改修工事が実施されているが、工事の進捗が遅れ、フェリーの欠航や繰り上げ出航を余儀なくされている状況である。また、令和2年度から大型フェリーが就航しており、早急の改修工事を行う必要がある。</p> <p>また、沖縄県が整備した屋根付き通路については、塩害で柱など腐食が進んでいることや粟国村フェリーターミナルの建替え工事により本施設の場所が変わったことから、改修・増設が必要である。</p>
<p>南大東村</p>	<p><b>24. 港湾整備に関する重点的な取り組みについて【継続】</b></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50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><b>25. 港湾施設（亀池地区港）の整備拡張について【継続】</b></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</p>

	<p>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><b>26. 北大東港船溜まり場の整備について【継続】</b></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①)



# 南部地区要望箇所位置図(離島②)

