

沖縄県地域公共交通計画(素案)に対する質問事項_委員照会(R5年11月)

資料4-2

	所属	資料	ページ	行	質問事項等	県の考え方	備考
1	社会福祉法人 沖縄県社会福祉協議会	資料3(素案)	90		<p>資料2、資料3の計画の素案の中では、「障害者」という言葉が出てきていないようです。「高齢者等」の中の「等」に含まれているのでしょうか。できれば、「障害者」も明確に文中に記載したほうが良いと考えます。「高齢者等」で括られると、どうしても障害者の方々に対する視点が手薄になってしまう懸念があります。</p> <p>例えば、資料3の90ページの「実施主体・スケジュール」の項目では、10-1、10-2には「高齢者等」との記載ではなく、「高齢者」となっております。障害者に関する「施策・事業」では、「10-3 誰もが安全、安心して～バリアフリー対策の継続実施」のみが該当すると理解してしまいます。「10-2 免許を持たない高齢者に対する移動支援施策の拡充」は、障害者にも該当しそうな項目ですが、高齢者のみを想定しているのでしょうか？</p> <p>資料3の3ページに、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画が掲載されておりますが、その中で【基本施策】の中の2の(5)では、「高齢者・障害者等を支える～」とあり、「障害者」と明確に記載されています。「誰一人取り残すことのない優しい社会」をうたった新・沖縄21世紀ビジョン基本計画とも連携する沖縄県地域公共交通計画においても、「高齢者等」とせず「高齢者・障害者等」とし、障害者を明記していただきたいと考えます。さらに、障害者支援の視点から、素案の記載事項を再度確認していただければと思います。</p>	ご意見を踏まえ、修正しました。	
2	浦添市	資料3(素案)	78～106		<p>個別施策の中で実施主体の順番が、国・県・市町村、市町村・県、市町村・県・国など、順番の違いについて意味合いはありますでしょうか。もしなければ、県を上位として記載を統一してはいかがでしょうか。</p>	それぞれの役割の度合いに応じて実施主体を記載しております。	
3	浦添市	資料3(素案)	78		<p>西普天間地区への琉大病院への移転計画にかかる交通ネットワークとして、てだこ浦西駅、琉大、西普天間を連携する方針がありますが、西普天間地区の供用にあたり、渋滞対策として移動手段の拡充など施策1～2に記載がございますが、当該計画の中で基幹バスを補完する短中期的な取り組みとして、てだこ浦西駅の結節機能の強化も施策として位置づけてはどうか。もしくは施策2、施策3、施策9についての位置づけでも良いかと思っておりますがいかがでしょうか。</p>	ご意見を踏まえ、修正しました。	
4	浦添市	資料3(素案)	82		<p>施策3-1「需要構造に対応したゼロベースからアプローチ～」とあるが、需要構造を明らかにする具体的な手段の例は何かありますか。</p> <p>・「ゼロベースからアプローチ」とは具体的にどのようなことでしょうか。</p> <p>・施策3-2「拠点都市におけるまちづくりと連携した～」について、国・県・市町村の役割を明確にしてはどうか。国道にある広域結節点については国、県道にある広域的な結節点は県、市町村内移動の結節点の整備は市町村など。</p>	<p>・「ゼロベースからのアプローチ」とは、人流データによる交通流動整理等に基づいた幹線バス路線網の検討等を想定しており、令和4年3月に沖縄総合事務局が作成した「幹線バス路線網のあり方に関する提言書」を参考にさせて頂きました。</p> <p>・広域結節点については、県と市町村が協働で検討している市町村連携交通会議の中で、結節点のあり方について協議しているところであり、各市町村のまちづくりの進展にあわせて今後検討していくものと考えております。</p>	

沖縄県地域公共交通計画(素案)に対する質問事項_委員照会(R5年11月)

資料4-2

	所属	資料	ページ	行	質問事項等	県の考え方	備考
5	浦添市	資料3 (素案)	84,93		実施主体として「道路管理者」と表現していますが市町村との違い、国や県は実施主体でない理由についてご教示ください。	ご意見を踏まえ、修正しました。	
6	浦添市	資料3 (素案)	84		幸地ICの整備に伴い、高速バスの幸地バス停が現況位置より、300mほど移動となります。沖縄県で現在整備をしておりますが、高速バス利便性向上のために、これを浦添西原線バイパスの高架下に計画変更するなどモノレール駅との結節機能を向上させることは可能でしょうか。施策9「大学におけるキャンパスバス～」とモノレールと大学の移動利便性の向上、連携強化にもつながると思います。	浦添西原線ハイパスの高架下などに計画変更ができない主な理由としては以下のとおりです。 ・幸地インターの分岐・合流部からの十分な離隔が確保出来ないこと。 ・バス停設置には停車帯等のため拡幅が必要となるが、ただこ浦西駅周辺には沖縄自動車道を跨ぐ、浦添西原線バイパス、浦添西原線旧道、市道の橋梁やボックスカルバートがあり、拡幅の支障となるため	
7	浦添市	資料3 (素案)	96		「観光交通まちづくり計画」とは具体的にどのようなものですか。策定している周辺市町村があれば具体市町村の事例を記載してはどうでしょうか。	ご意見を踏まえ、修正しました。	
8	嘉手納町	資料3 (素案)	78		基幹バスシステムの導入について、北谷方面も中長期的な導入も見据え取組を推進していくと記載している。嘉手納方面についても基幹バスシステムの導入について検討していただきたい。	p.78の図に示しておりますとおり、嘉手納やうるまについても含まれております。	
9	沖縄県 文化観光スポーツ部	資料3 (素案)	2		陸上交通における幹線的な公共交通を対象とした地域公共交通計画とあるが、モノレールの記述が薄いのではないかと。モノレールの課題はたくさんあるのでは？	第1回協議会での各委員からの意見やモノレール事業者へのヒアリング等を踏まえ施策を反映しました。	
10	沖縄県 文化観光スポーツ部	資料3 (素案)	71		「⑤沖縄への広域的な観光動向を踏まえた計画づくり」に記載されている内容の意味が分かりません。 (その他、94ページから98ページまでの全部)	地域における移動手手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくりや今後のインバウンド増加等にも対応した観光振興にも大きな効果をもたらすという趣旨で記載しております。	
11	沖縄県 文化観光スポーツ部	資料3 (素案)	72		留意事項②のバックキャストの理念を大切に計画づくりとなりますが、今回の計画策定はそうなっていますか？	p.73～74の「3. 計画の方針と目標」に記載しております。	
12	沖縄県 子ども生活福祉部	資料3 (素案)	120		「⑧通学でのマイカー送迎の割合 ※沖縄子ども調査(沖縄県) ※小中学生や市町村等実施調査活用も検討」とありますが、沖縄子ども調査(高校生調査)はこれまで3年毎に実施しており、小中学生調査では通学方法については調査されていません。また、小中学生や市町村等実施調査がどのような調査を想定されているのか分かりませんが、他調査を活用した場合どのような指標で評価を行うのでしょうか。	・当面は、調査手法が確立している高校生のみを対象と考えております。 ・小中学生を対象とした評価指標については、適切な調査手法が確認された段階で設定を検討したいと考えております。	

沖縄県地域公共交通計画(素案)に対する質問事項_委員照会(R5年11月)

資料4-2

	所属	資料	ページ	行	質問事項等	県の考え方	備考
13	南城市	資料3 (素案)	1		1.1 計画の目的 4行目～ 「依然として都市構造や社会構造上の課題が残されており、駐留軍用地による土地利用制約、地価の上昇、郊外化の進展、中心市街地の衰退等と相まった、過度のマイカー依存型社会・・・。」について。 那覇市を中心とする本島西側地域の視点のみからの記述になっているため、本島東南部(中北部も同様)では過疎化が進展(農漁村地域の衰退)している地域を含め、「郊外化の進展」が過度なマイカー依存をもたらしているとは言えないのではないか。また、中心市街地の衰退だけではなく、農漁村地域の衰退にも着目すべきと考えるため、P71～「2.2地域公共交通の計画課題」へ記述が必要ではないか。	ご意見を踏まえ、修正しました。	
14	南城市	資料3 (素案)	9		「4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系」の過疎地域とは、令和4年4月に新たに指定された本市の過疎地域である知念地域(久高島を含む)を含むと理解してよいか。	上位計画である「沖縄県総合交通体系基本計画」を抜粋したのですが、貴市の知念地域について、「沖縄県過疎地域持続的発展方針」の対象区域に定められておりますので、過疎地域に含まれていると認識しております。	
15	南城市	資料3 (素案)	71		2.2 地域公共交通の計画課題 7つの点が示されているが、市町村地域公共交通計画との連結も大きなテーマ(計画課題)であると考え。市街地と一体的で都市構造の骨格を誘導する公共交通軸の形成に加えて、市町村毎に進めている地域公共交通との連結や市街地・拠点地以外の公共交通のあり方も合わせて本計画に盛り込む必要があるのではないか。	ご意見を踏まえ、修正しました。	
16	南城市	資料3 (素案)	83		施策4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築 MICEが完成することを前提とした施策になっている。 現状で本島南東部にある南城市は、路線バスの減便が相次ぎ、那覇市と世界文化遺産である「斎場御嶽」や久高島離島航路に対する市民(県民)及び観光客への影響が大きい。今後も同様な状況は加速すると思われる早急な対策が求められるが、記載されている施策だけでは対応できていないと考える。本島内の過疎地域も含めた計画として記載を検討していただきたい。	本島内の過疎地域も含めた交通への課題対応については、p.85の施策6において取り扱うこととしております。	
17	南城市	資料3 (素案)	88		施策8 高校通学のマーケティングと支援事業の継続・拡充 南部圏域で唯一、県立高校の設置がない南城市の生徒は、日々の通学において時間的・経済的な負担が子供の学習する時間の確保や、こどもの貧困にも影響している可能性もあり、低所得者世帯に限らず高校通学へのバス通学割引や上限運賃の設定など、通学費支援を検討していただきたい。	まずは高校通学の移動ニーズを把握したうえで、ダイヤやルートなどのネットワーク強化を図るなど、利用環境の改善に努めたいと考えております。	
18	南城市	資料3 (素案)	100		施策19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組 各学校におけるMM教育に力を入れることは重要で良い取り組みだと考える。沖縄県教育委員会と強いに連携を図って、全県的な取り組みとして小学生を重点的に実施していただきたい。	各学校におけるMM教育については、市町村と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。	

沖縄県地域公共交通計画(素案)に対する質問事項_委員照会(R5年11月)

資料4-2

	所属	資料	ページ	行	質問事項等	県の考え方	備考
19	南城市	資料3 (素案)	104		本島内の路線バスやコミュニティバスなどの乗り換え案内、バスロケーションシステムを沖縄県でとりまとめて整備運営することについて、追記することを検討いただきたい。更新頻度や安定的なシステム運営、実態に基づいたデータ分析を行うことで公共交通の利便性向上すると考える。 また、各種システム機器を一斉に入れ替える場合は、路線バス事業者のみならず、コミュニティバスとも連携し、機器の統一化や財政的な支援の検討をお願いします。	システムをとりまとめて整備運営することについて、費用負担のあり方や各社によってシステム更新時期がそれぞれ異なるなど、様々な課題があるものと認識しております。	
20	南城市	資料3 (素案)			第1回会議でも意見が出ていたように記載されている施策を展開するためには交通分野だけではなく、全ての分野と連携しないと社会構造を変化させることは不可能だと思います。意見が出ていた駐車場が多いことでのマイカー通勤の問題等は他部局と連携して新たな規制なども含めて検討すること等、絶対に沖縄の交通問題を解決するという決意がわかるような計画としてほしい。	p.107の第5章「強力に推進する施策・事業」の中で記載しております。	
21	沖縄県 土木建築部	資料3 (素案)	80		バスレーン延長、中乗り前降り等の実施主体に道路管理者とあるが、具体的にはどのような内容を想定しているのか。	バスレーン延長については、活性化推進協議会やバスレーン延長ワーキングチームにおいて、道路構造面での技術的な課題への対応等について意見交換できればと考えております。 なお、中乗り前降り等については、表現方法及び実施主体を修正しました。	
22	沖縄県 土木建築部	資料3 (素案)	82		施策3のPDCAにおける達成状況の評価では、街路事業の整備状況等も関連するの か。(例:沖縄市胡屋交差点～高原交差点間の県道20号線(胡屋泡瀬線)の街路整備事業など)	PDCAの達成状況の評価について、個別の街路整備事業の整備状況まで具体的に確認することは想定しておりません。	
23	沖縄県 土木建築部	資料3 (素案)	97		地域型観光交通拠点を中心とした二次交通システムの検討の実施主体に道路管理者とあるが、具体的にはどのような内容を想定しているのか。	バス停等の設置の他、道路構造面での技術的な課題対応等について連携することを想定しております。	
24	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	資料3 (素案)	85		「各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討」は連携交通会議(北部、中部、南部)で議論していくのでしょうか。 (エリアごとに課題も異なる沖縄では重要な取組と思います。オブ参加など形は問いませんが沖縄局も会議に連携できますでしょうか。)	施策6については、各圏域での連携交通会議のなかで議論しているところです。 沖縄総合事務局との会議の連携可能性についても検討していきたいと考えております。	