

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
1	豊見城市	2	市町村 地域公 共交通 計画	策定済:名護市、北谷町、石垣市 (那覇市、沖縄市、糸満市、南 城市は網形成計画を策定済) 策定予定:浦添市、豊見城市、う るま市、糸満市、宜野湾市、嘉手 納町、北中城村、中城村、宜野座 村(何れもR5.7時点)	策定済:名護市、北谷町、石垣 市、 豊見城市 (那覇市、沖縄市、 糸満市、南城市は網形成計画を 策定済) 策定予定:浦添市、うるま市、糸 満市、宜野湾市、嘉手納町、北中 城村、中城村、宜 野座村(何れもR5.7時点)	豊見城市は令和5年3月に策定済み	修正しました。
2	南風原町	61	交通手 段	・訪沖観光客のうち、海路海外客 はタクシーと貸切バスが多く、国 内客はレンタカー利用が最も多 い。 国内客は海路海外客と比較 すると公共交通を利用している割 合が高い。	・訪沖観光客のうち、海路海外客 はタクシーと貸切バスが多く、国 内客はレンタカー利用が最も多 い。	内容が矛盾しているため、文言の削 除	〃
3	沖縄県 文化観光ス ポーツ部	71	⑤	沖縄への広域的な観光動向を踏 まえた計画づくり 今後、これまで以上の本県への 観光需要増加を見据え、地域づく りやまちづくりと連携した観光振 興や魅力ある観光交通の創出等 の観点も踏まえた公共交通のあ り方等を考えることが課題です。		第2章の「現状と動向を踏まえた課 題」で観光の課題があまり触れられ ていない中で、第3章「計画の方針と目 標」にいきなり取り上げられている。計 画全体の構成について、整合性を図 るべき。	文言の整合性が図られるよう、引き 続き関係課と調整したい。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
4	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	73	計画の基本方針	福祉、教育等の分野も含めた幅広い社会全体において、その実現に向けて取り組む	経済、まちづくり、福祉、教育、エネルギーなど幅広い関係者の相互理解を醸成しながら、社会全体において、その実現に向けて取り組む	第1回の検討会でも発言し、個別施策にも挙げていただいたように今後は事業者間、他分野など様々な共創によって取組を進める必要があります。特に沖縄ではクルマ中心社会からの転換を図るためにも、各分野とも相互理解を醸成し、主体的な巻き込みを図りながら取組を進めることが重要です。例示を増やすとともに文言を追加いただけますでしょうか。 沖総局のリ・デザイン検討会でも多様なステークホルダーの巻き込みを図るとともに、計画の各取組の推進をサポートしていけるよう進めていきますので引き続き連携させてください。	ご意見を踏まえ、修正しました。
5	南城市	74		目標1への追加	(4)市街地・拠点地以外の効率化を図ることが難しい地域を支援する地域公共交通体系	都市圏以外の地域(地域公共交通空白地域や農村地域)にも人々の生活があるため	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。
6	沖縄県 文化観光スポーツ部	74	目標3	沖縄観光の魅力を高め、地域振興も促す公共交通サービス等の拡充 (1)~ (2)~		第2章の「現状と動向を踏まえた課題」で観光の課題があまり触れられていない中で、第3章「計画の方針と目標」にいきなり取り上げられている。計画全体の構成について、整合性を図るべき。	文言の整合性が図られるよう、引き続き関係課と調整したい。
7	沖縄県 土木建築部	80	1-4バス停のグレードアップ実施主体	道路管理者等	市町村、道路管理者、バス事業者等	P93、施策13-2と同様に、バス停上屋や情報掲示板等の整備は市町村、バス事業者が整備主体となる場合もあるため、記載を統一してはどうか。	ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
8	南風原町	82	施策3	…、拠点都市を中心とした都市内公共交通体系を構築していく。…	…、拠点都市を中心に周回できる都市内公共交通体系を構築していく。…	特に人口が多い南部地域でモノレールなどによる公共交通を周回させることで、渋滞緩和されるのではないかと。	原文どおり (周回に限定せず、様々な可能性を検討するため)
9	豊見城市	82	施策3実施主体スケジュール	3-3 モノレール延伸やLRT/BRT等の導入可能性の検討	3-3 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入とモノレール延伸やLRT/BRT等の導入可能性の検討	(別紙1参照) 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画(頁145)では、鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入を前提とした都市交通と並行して、モノレール延伸やLRT等の導入などの検討を掲げているため。	p.10の公共交通体系の中で、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを示しております。 鉄軌道について、調査は継続されているが、時間軸が定まっていないため、現時点では本計画に反映しておりません。
10	西原町	83	10行	(実施概要に項目を追加する。)	・エリア周辺における移動手段として自動運転バス等、新たな公共交通の導入により先進的かつ魅力的なまちなみの形成を図る。	・先進的な移動手段の導入により、MICEエリアの魅力向上を図るため。	原文どおり (施策4-2に含まれているため)
11	豊見城市	83	施策4実施概要	・このため大型MICEゾーンに隣接して計画ターミナルを活用し、那覇方面及び東海岸地域内とのアクセス性に優れた公共交通ネットワークをMICE施設完成時期を見据え構築し、MICEエリア及び東海岸地域全体の振興を図る。	・このため大型MICEゾーンに隣接して計画ターミナルを活用し、 西海岸地域との連携を図り、那覇空港・那覇港及び東海岸地域内とのアクセス性に優れた公共交通ネットワークをMICE施設完成時期を見据え構築し、MICEエリア及び東海岸地域全体の振興を図る。	(別紙2参照) 東海岸サンライズベルト構想(概要版)では、西海岸地域と連携と那覇空港との連携強化が記述されている。	ご意見を踏まえ、「西海岸地域との連携を図り」を追加しました。 なお、那覇空港・那覇港については那覇方面に含まれているものと認識しております。
12	豊見城市	84	施策5	高速バス利便性の向上(バス停周辺環境、案内情報の拡充等)	高速バスの 拡充及び 利便性の向上(バス停周辺環境、案内情報の拡充等)	頁78の施策1では、空港を結ぶ那覇空港自動車道は、広域圏を結ぶ利便性高いバスとして位置付けされている。小禄道路工事完成に合わせて、高速バス利便性の向上の観点から「那覇空港自動車道」区間への高速バスの検討が必要かと考える。	ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
13	豊見城市	85	実施主体・スケジュール	県、市町村、バス事業者	県、市町村、 国、交通事業者等	公共交通サービスのあり方検討が、バスに特化された記述のため、タクシー・ハイヤーなど、多様なフィード交通網の構築が必要かと考える。	原文どおり (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引き続き協議し、必要に応じて関係機関と調整を行いたいと考えております。)
14	南城市	85		施策の追加	施策7追記依頼 都市圏以外の地域における取組について検討を行う。	都市圏以外の地域(地域公共交通空白地域や農村地域)にも人々の生活があるため 【記載内容や施策概要等については、検討お願いします。】	本島内の都市圏以外の地域の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。
15	浦添市	86	図4-1		施策と交通体系図の関連がもう少し見やすくしてほしい。		ご意見を踏まえ、修正しました。
16	浦添市	90	施策10-1実施主体	交通管理者、交通事業者	交通管理者、交通事業者、 県	高齢者の自主返納を推進することと運賃割引が今後相反してこないか。 (交通事業者が自主的に行っており、免許返納者の増加により事業者負担が増加しないか) 市域で収まる交通はなく、県が主体として行ってほしい。	原文どおり (マイカーから公共交通への利用転換が図られることで利用者が増え、収益アップが見込まれることから事業者への負担にはならないと考えております。)
17	豊見城市	90	実施主体・スケジュール	10-2 免許を持たない高齢者に対する移動支援策の拡充 市町村、県、交通事業者等	10-2 免許を持たない高齢者に対する移動支援策の拡充 県、国、市町村、交通管理者(公安委員会)、交通事業者等	高齢者の免許返納の促進に向けた地方公共団体による対策の効果実証調査を国において推奨しているため。市町村では、免許返納者の実態把握が出来ないため、交通管理者(公安委員会)の協力体制が不可欠と考える	原文どおり (元々免許を持っていない高齢者への移動支援策の拡充を記載しており、交通管理者の協力を必要としないため)
18	沖縄県企画部	91	施策11-3	実施主体 県、国、市町村	実施主体 県、国、市町村、 交通事業者等	交通事業者など民間企業が取り組む可能性も加えた方がよい。	ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
19	豊見城市	92	施策12 実施概要	・居住地や都市機能が拡大分散する本島においては、コンパクト・プラス・ネットワークを進めるため、各市町村において地域それぞれの開発動向等を踏まえた中で、多様な生活機能が集積し人々がお出かけする場となる地域拠点づくりに向けた検討を進める。	・居住地や都市機能が拡大分散する本島においては、 効率的な連携・集約型都市構造を進めるため 、各市町村において地域それぞれの開発動向等を踏まえた中で、多様な生活機能が集積し人々がお出かけする場となる地域拠点づくりに向けた検討を進める。	(別紙3参照) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全方針」頁17では、都市づくりについては、地域拠点と中心拠点を結ぶシームレスな公共交通ネットワークの充実により、 効率的な連携・集約型都市構造 を目指すと記述されている。	原文どおり (同じ内容のため)
20	豊見城市	92	施策12 実施概要	・また、地域拠点づくりを踏まえた地域公共交通計画の検討について、各市町村の関係者相互間で課題を共有しながら連携して取り組み、公共交通の利便性が高いエリアの明示やその周辺地域への居住を促す施策の盛り込み等、 立地適正計画等 の都市政策とも連動した戦略的な交通まちづくり計画を進める。	・また、地域拠点づくりを踏まえた地域公共交通計画の検討について、各市町村の関係者相互間で課題を共有しながら連携して取り組み、公共交通の利便性が高いエリアの明示やその周辺地域への居住を促す施策の盛り込み等、 市町村マスタープラン の都市政策とも連動した戦略的な交通まちづくり計画を進める。	(別紙3参照) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全方針」頁47では、市町村マスタープラン(必要に応じて、立地適正化計画)が将来像の都市づくりとして記述されている。	原文どおり (等に市町村マスタープランも含まれているため)
21	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	92	施策12 (場所は他でも構わないです)	<新規>	EVなど環境に配慮した車両の導入促進の追加	環境負荷の軽減なども目的に入っている一方で、施策に該当するものがないため施策を追加できないでしょうか。(公共交通への転換が負荷軽減になるのはもちろんですが、車両についても、県ともに補助しているのでも、促進を図るためにもあった方がいいと考えます。) https://www.pref.okinawa.jp/site/kankyo/saisei/2023ev-bus.html	原文どおり (環境負荷の軽減に向けては、基本方針や施策20で示しているとおりマイカーからの転換を図ることでカーボンニュートラルへの取組を推進して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)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
22	沖縄県 文化観光ス ポーツ部	94	施策14	全部 観光型幹線公共交通システム	追加	沖縄県総合交通体系基本計画や沖 縄県観光振興基本計画に記載されて いる文言との整合性を図るべき。	沖縄県総合交通体系基本計画等と の文言の整合性を図る為、引き続き 関係課と調整したい。
23	沖縄県 文化観光ス ポーツ部	97	施策17	(施策タイトル) 様々な地域への観光振興を促す 地域型観光交通拠点等の検討 <実施概要> ・その他地域では を削除 ・二次交通が備わる交通結節点 機能を検討する。 <イメージ図> ・恩納村ではなく、北谷町のイ メージに修正	(施策タイトル) 各観光地域への移動が可能な観 光二次交通結節点の設置 <実施概要> ・その他地域では を削除 ・二次交通が備わる観光二次交 通結節点機能を北谷町に設置す る。 <イメージ図> ・恩納村ではなく、北谷町のイ メージに修正		ご意見を踏まえ、修正しました。
24	沖縄県 文化観光ス ポーツ部	97	施策17	施策の文言の整理	17-1 観光二次交通結節点の設置 17-2 観光二次交通結節点を起点とし た各観光地域への交通手段の確 保		ご意見を踏まえ、一部修正しました。
25	沖縄県 文化観光ス ポーツ部	98	図		北谷町が「観光二次交通結節点」 として分かるように、凡例等によ り、表示すること		ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
26	南城市	108		4行目 ～～関連するインフラ整備(幸地IC、小禄道路、与那原・南風原バイパス等)	4行目 ～～関連するインフラ整備(幸地IC、小禄道路、与那原・南風原バイパス、 南部東道路 等)	南部東道路は、南部における重要なインフラであるため。	ご意見を踏まえ、修正しました。
27	浦添市	115	5.3強 力に推 進する 施策・ 事業		施策24 地域公共交通の運行、担い手の確保 を追加	交通事業者にとって強力に押し進める施策の説明にあるとおり担い手の確保は緊急性のある課題。	強力に押し進める施策については、4つの目標の実現に向けて注力すべき施策を掲げております。一方、顕在化している担い手の確保についても別途しっかり取り組むこととしております。
28	沖縄県企画部	117	実施体制	地域間確保維持計画	地域間幹線系統確保維持計画	国要領では修正案の名称となっているため。	ご意見を踏まえ、修正しました。
29	南風原町	119	評価指標	②県民一人当たりの路線バス利用回数 1.35回/年以上(R3年度)	②県民一人当たりの路線バス利用回数 1.35回/年以上(R10年度)	R3では評価指標にならないため	ご意見を踏まえ、修正しました。
30	南風原町	120	評価指標	⑩観光客のレンタカー・公共交通利用割合 レンタカー利用率 62.1%(R3年度)		レンタカー以外はR10の目標値が設定されているが、レンタカーだけ目標値が設定されていない。	ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
31	南風原町	120	評価指標	達成状況の評価	目標値の設定方法	全体的に目標値が低く設定されているように見受けられるが、気のせいかな。	p.120の「⑥公務員の公共交通通勤利用率」は、令和10年度までに5.1ポイントの改善を目標としており、本島市町村職員の相当の協力がなければ達成できない数値となっております。 また、その他の目標値についても次年度以降の協議会において達成状況を評価のうえ必要に応じ適宜見直す(上方修正する)場合もあります。
32	浦添市	120	評価指標		評価指標に 運転手人数増加 を追加	3と同様。	ご意見を踏まえ、追加しました。
33	沖縄県 文化観光スポーツ部	94~98	施策順番	施策14~17の順番を見直す	施策14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充 施策15 空港・港湾と観光拠点エリアを結ぶ公共交通機関の利便性向上 施策16 観光2次交通結節点の設置 施策17 拠点都市の観光交通まちづくり計画、周遊型交通システム導入の検討		ご意見を踏まえ、修正しました。
34	沖縄県 企画部	127		沖縄県地域公共交通計画協議会規約案	沖縄県生活交通確保維持協議会を規約で読み取れるようにして頂きたい。	沖縄県生活交通確保維持協議会はP117で「沖縄県地域公共交通計画の下部組織」として位置づけられているが、規約上どこに紐付けられているか明確でないため。	ご意見を踏まえ、修正しました。

沖縄県地域公共交通計画(素案)に係る 修正意見【まとめ】

資料4-1

No	所属名	ページ	箇所	原文	修正案	修正理由 (理由は具体的に記載願います)	県の考え方
35	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	巻末資料			「幹線補助受けるための記載事項について」	<p>陸上交通課にも相談中と伺いましたが、補助を受ける系統の位置付け・役割などの記載が必要になります。 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf 上記の補助要件としてはもちろんですが、個別施策に記載されたシームレスな乗継や拠点整備などを具体化していくためにも、モノレールや地域のコミュバスとの接続などを踏まえて、位置づけ・役割等を記載願います。</p>	<p>幹線補助を受けるための記載事項については、沖縄総合事務局運輸部陸上交通課に助言を頂きながら対応していきたいと考えております。</p>