

沖縄県地域公共交通計画（案）に対する県民意見について

「沖縄県地域公共交通計画（案）」について、2024年1月26日（金曜日）12時まで から2月26日（月曜日）12時まで県民意見公募を行ったところ、2の個人・団体から、88件の貴重なご意見をいただきました。

寄せられたご意見とそれに対する沖縄県の考え方は、以下のとおりです。

ご意見をお寄せいただきました方々の御協力に対し、厚く御礼申し上げます。

NO	頁	行	現行（案）	意見	沖縄県の考え方
1	1	13	依然基幹的な公共交通は脆弱にあり、速達性、定時性、利便性等も備えた有機的な公共交通ネットワーク・・・	「有機的」とはどういう意味ですか。	地域の特性に応じて、幹となる幹線交通、フィーダー（支線）交通などが集まり緊密に結びつき全体を形作る様子を表現しています。
2	11	図1-5		20年で人口が増加したことを強調するタテの太線が「1.00」のラインからずれています。また、縦軸は夜間人口増加率とありますが、横軸は何ですか。	ご意見を踏まえ修正しました。 横軸に記載追記しました（夜間人口増加率（2020年／2000年））。
3	12	25-26	沖縄を含めた我が国全体として、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で・・・	構造が難しくなっているとありますが、難しくなった最大の原因は、2002年の規制緩和ではないでしょうか。	様々な社会経済情勢の変化等が要因と考えられますが、特に沖縄県ではマイカー中心の社会が形成されてきたことを計画課題として整理しております。
4	15	図1-11		(R3/H14)→(R3/H4)	ご意見を踏まえ修正しました。
5	16	18	公共交通育成で交流	「公共交通育成」とは何ですか。	削除しました。
6	16	29-30	交通事業者の持続可能性や公的負担の適正化、利用者目線での長期安定化は困難な状況	「持続可能性」と「利用者目線での長期安定化」の違いは何ですか。	利用者目線での長期安定化は、公共交通が民間事業者以外に、地方自治体等が主導するものや、自家有償運送、ディマンド型、スクールバス、病院送迎バスなど多様な形があるため、ネットワーク全体において利用者目線からみて様々な輸送資源が有機的に繋がり必要な移動手段に係る住民の不安を将来にわたって解消することを指しています。
7	21	31	・DX等新技術（MaaS、自動運転、連節バス等）に関する活用可能な施策検討が必要	既存のバスすら、未だに十分に活用できていないように感じます。そのような現状で、新技術を検討するのは順序が違うのではないのでしょうか。	ここでは、計画検討に向けた主な課題の一つとして示しております。
8	22	4	実効性の高い公共交通利用への行動変容が必要	「行動変容『施策』」ではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ修正しました。 「行動変容を促す施策が必要」に修正しました。

NO	頁	行	現行（案）	意見	沖縄県の考え方
9	22	6	都市部については公共交通の「事業性」を高めること、・・・	事業性を高めると、「不採算路線の廃止」等の懸念は生じないでしょうか。	都市部で事業性を高め、その分地方部の公益性を確保することの重要性を記載しています。
10	22	24	県民と企業は、交通社会に寄与することが、それぞれ生産性、健康等にも大きく影響することについて共有し・・・	「交通社会に寄与」とは何ですか。	交通安全性の向上、交通渋滞の緩和、カーボンニュートラル等の環境改善など、交通を取り巻く社会的な課題に寄与することを指しています。
11	26	6	現時点では、コロナ禍からの回復途上にあるが、これからの観光需要を踏まえた公共交通の役割が重要・・・	乗務員不足、2024年問題など、今のバス業界は現在の需要にさえ応じきれず減便等の対策が取られています。こういった現状を踏まえると、観光需要に盲従するだけでなく、入域観光客のボリュームをコントロールする施策も必要なのではないでしょうか。	今後の観光需要対応については、中長期的なスパンで観光収入、地域の資源や環境保持等がバランス良く持続可能な形を目指す必要があります。このような視点も踏まえながら、観光振興に寄与する施策とあわせて、公共交通の役割が重要になると考えています。
12	29	9	今後は、適度なレンタカー利用の推進を図るとともに、・・・	沖縄県はレンタカーが多すぎませんか。協会にも加盟せず空港の禁止区域で貸渡を行うなど、レンタカーの横行による弊害がはなはだしい状況において、「適度なレンタカー利用の推進」という表現は甘いのではないのでしょうか。交通手段別の望ましい分担率を設定して、レンタカーの使用をその比率以下に抑え込むなどの施策を強く望みます。特に本県において、レンタカーの管理は重要な交通政策です。	レンタカーの使用抑制については、現時点において、観光客の需要（ニーズ）もあることから、観光客の視点に立った場合、利便性低下に繋がることも想定されます。そのため、レンタカーの使用抑制については、それに変わる代替手段（観光客の利便性にあったバス路線やダイヤ等）を確保する施策とセットで実現できるよう検討するとともに、法令遵守の上でのレンタカーの適正な運用を促進してまいります。
13	30	7	今後は、コロナ前を超える観光需要の増大が見込まれるため公共交通の利用促進が重要であり、・・・	公共交通の利用促進はもちろん重要ですが、レンタカーの利用抑制は目指さないのでしょうか。	レンタカーの許認可を行っている沖縄総合事務局陸運事務所に確認したところ、許認可の要件を満たせば許可せざるを得ないのが現状とのことで、レンタカーの登録を抑制することは厳しいと考えております。 このため、No12のとおり、レンタカーの利用抑制については、それに変わる代替手段（観光客の利便性にあったバス路線やダイヤ等）を確保する施策とセットで実現できるよう検討するとともに、法令遵守の上でのレンタカーの適正な運用を促進してまいります。 さらに、公共交通についてもレンタカーに引けを取らないよう利便性や魅力を高めていくことが重要と考えています。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
14	30	9	路線バス等が二次交通の利用選択肢として一層認識されること、そのため利用空港での分かりやすい誘導や案内情報の充実を図るとともに、観光地への路線バス等の輸送力強化も重要となる。	那覇空港の混雑対策が「わかりやすい誘導や案内情報の充実」では羊頭狗肉過ぎるのではないのでしょうか。レンタカーの走行可能区域を制限する、出発フロア階のターミナル側車線への一般車両の流入を禁止する、といった施策が必要なのではないのでしょうか。	那覇空港の混雑対策に関しては、ご意見いただいた内容も踏まえ、那覇空港を所管・管理する大阪航空局那覇空港事務所や那覇空港ビルディングとの協議体での意見交換を行ってまいります。
15	31	22-23	観光客が多く訪れる観光拠点エリアについては、空港・港湾からレンタカーに頼らず移動できる二次交通を確保する必要がある。	20行目に記載されたほとんどの行き先には、少なくない便数の二次交通が既にあります。「移動手段はあるのにそれが知られていない、活用されない」ことが問題なのではないのでしょうか。	ご指摘のとおり、公共交通の周知・利用促進も含め、対応することが重要と考えております。
16	32	20	国際免許を有しない訪日観光客に対し、公共交通機関を利用しやすい環境整備(多言語情報による発信等)を図るとともに・・・	国際免許を有する訪日観光客はレンタカーを使うのが基本、とも読めます。「国際免許を有しない」は削除すべきではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ削除しました。
17	36	1	(3) 他主要都市との人口密度と公共交通利用率の比較	このグラフに限らず、計画案の随所に、沖縄で公共交通の利用が低迷している現状を示す資料があります。バスを「公共交通」と呼ぶのであれば、公にもバスを低迷させた責任の一端はあるのではないのでしょうか。本計画をまとめるにあたっては、今までの交通政策がうまく機能してこなかった、できなかったことに対して、県として何らかの総括は必要なのではないのでしょうか。計画案全体に、他人事感を感じます。「〇〇することが重要である」といった表現が頻出しますが、なかなか響いてこないです。	これまでバスレーン、ICカード、低床バス、基幹急行バス、TDMやMM、確保維持事業等の様々な施策について取組を実施してきたところです。しかしながら、依然として公共交通が抱える課題が大きいことから、計画の基本方針でも示したクルマから人中心の社会に向けて、本計画に示した施策を進めることが重要と考えています。
18	43 44	27 図2-39	(1) 県民活動の人口規模 県人口約145万人は、多くの年齢世代があり、・・・	2ページ10行目で、「本計画の対象は沖縄本島(の陸上交通)」とあるので、ここでは県全体の、ではなく、本島の人口を引用すべきではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ、沖縄本島人口を追記しました。
19	48 51 57	図2-45, 50,51, 61-63		「所用時間」→「所要時間」	ご意見を踏まえ修正しました。
20	54	2-3	沖縄の路線バスの6か月通勤定期代は、他都市の同距離帯の公共交通と比較して高い水準にあるが、20km圏で約20万円、10km圏で約13万円に及ぶ。	一般にバス運賃は鉄道より高額ですが、他県の同距離帯のバス同士と比較すれば沖縄のバスが取り立てて高いとは言えないのではないのでしょうか。「他県では、沖縄であればバスでしか移動できない中長距離は鉄道で移動することができる」ことに触れる必要があると思います。	ご意見を踏まえ修正しました。 「 <u>沖縄は他県のような鉄道が存在していないため、通勤等の定常的な移動も路線バスに大きく依存している。このような中、沖縄の路線バスの6か月通勤定期代は・・・</u> 」

NO	頁	行	現行（案）	意見	沖縄県の考え方
21	54	5	想定される内地企業との通勤手当支給状況の差異、通勤ついで送迎交通の存在等から、コスト面や生活面からもマイカー通勤に依存せざるを得ない状況と考えられる。	「通勤ついで送迎交通」は沖縄県だけの事象ではないのではないのでしょうか。（通学路を設定している学校は全国一少ないとはいえ）	沖縄県は通学徒歩率が全国で最も低いことから、通勤ついで送迎交通も多いと想定しております。令和5年度に実施されたPT調査結果等も含めて、引き続き送迎交通の課題を捉えていきたいと考えています。
22	60	1	参考）昔は暑い中でも坂があっても、県民の多くは歩き、バスを利用していた。	前後の脈略なくこの一文のみ唐突に出現しているのは違和感を覚えます。	ご意見を踏まえタイトルを以下に変更しました。 参考）中南部都市圏の交通手段分担率の推移
23	64	1	(3) 県民の公共交通に対するニーズ	公共交通が以前より使いやすくなったかどうかと「ニーズ」は関係がないのではないのでしょうか。また「以前」とはいつですか。	タイトル変更をしました。 (3) 県民の公共交通に対するアンケート 「以前」は「10年前」となります。注意書きで補足しました。
24	64	2	これまでの様々な施策に対する一定の評価がうかがえる	「これまでの様々な施策」とは何でしょうか。	交通系ICカード、ノンステップバス、グレードアップバス停、路線バス検索サイト、系統別カラーリング、バスレーン延長、基幹急行バス等の様々な施策と考えております。
25	69	8	幹線道路を中心とした交通円滑化に向けた取組等が重要である	「交通円滑化」では「渋滞対策のための道路整備」のようなクルマ視点の印象を受けます。	交通円滑化のための渋滞対策は、日常生活や経済全体を支える物流のためにも重要と考えております。本計画においては、路線バスの定時性確保に向けた取組の一つとして、幹線道路を中心とした交通円滑化（交差点運用改善、道路整備等）を記載しております。
26	69	9	バス路線の定時性確保のためこれまでバスレーン延長が図られてきたが、・・・	バスレーンは、空間的な延長だけでなく、時間的な延長（終日化）にも言及していただきたいです。	P91に示した施策1における連携計画のスケジュールで、終日バス専用レーンを記載しています。
27	69	9-10	今後とも基幹バスシステムの導入空間については新たなバスレーン延長に向けた取組が重要である。	バスレーン延長の議論は、基幹バスシステムの導入空間に限る必要はないのではないのでしょうか。	バスレーンは基幹バスシステムの導入空間以外でも実施されているところです。今後については、基幹バスシステムは短中期的には国道58号を中心とした那覇～コザ間への導入を重点的に推進していきますが、北谷方面、国道330号方面、国道329号方面、糸満方面等についても、中長期的な導入も見据え取組を推進していくこととしており、バスレーン延長についても必要に応じて検討してまいります。
28	69	11	定時性については、道路事情を踏まえたダイヤ通りの運行、情報開示と実績の積み重ねを経た見直し、・・・	「道路事情を踏まえたダイヤ通りの運行」とは何ですか。	道路整備等による抜本的な対策以前に、道路の混雑状況、構造、車線構成等により遅れが発生する場合、運行の実績を積み重ねダイヤを見直すことで、運行の信頼性を高める段階のことを示しています。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
29	72	2	民間事業者だけの経営努力では路線の維持が厳しくなっている中、	この部分のニュアンスからは、「路線は民間事業者だけの経営努力で維持するのが基本」と読めますが、今はそういう時代ではないのではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ修正しました。 路線バス利用者の減少により路線バスの維持が厳しくなっている中、・・・に修正しました。
30	72	5		「R5.3」→「令和5年3月」※ここに限らず全体的に、「平成〇〇年」「H〇〇年」と言った標記の揺らぎは統一した方が良いと思います。	ご意見を踏まえ修正しました。
31	73	図2-89		「補助対象路線」→「補助対象路線」	ご意見を踏まえ修正しました。
32	74	2	地域公共交通確保維持事業補助金の陸上交通は・・・	「陸上交通関連の地域公共交通確保維持事業補助金は」ではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ修正しました。
33	75	2-4	その他の主な公共交通支援策としては、免許自主返納者への優遇措置や通学費等の支援がある他・・・	免許自主返納者への優遇措置はバス事業者が県警の依頼を受けて自発的に行っている取り組みと思いますが…この文章からは、県の支援事業として行われているように読めます。	ご意見を踏まえ修正しました。 その他の主な公共交通支援策としては、免許自主返納者への優遇措置（交通部長、各警察署長と協力企業等の代表者間で締結された覚書によるもの）や沖縄県教育庁による通学費等の支援がある他、・・・
34	75	3	県及び本島内市町村によるの陸上交通手段の確保・維持等・・・	「市町村によるの」→「市町村による」	ご意見を踏まえ修正しました。
35	79	24-26	今後訪れる高齢化社会では、免許を保有しない高齢者への対応に加え、車を運転する高齢者への対応も重要となるため、・・・	「クルマを運転する高齢者への対応も重要となるため、…見合った公共交通等を考えていくことが課題」→矛盾していませんか。	ご意見を踏まえ修正しました。 今後訪れる高齢化社会では、免許を保有しない高齢者への対応に加え、 <u>免許を保有する高齢者の安全・安心な移動手段確保も重要となるため</u> 、高齢者の日常生活や社会活動のスタイルに見合った公共交通等を考えていくことが課題である。
36	84	6	中南部都市圏における市街地と一体的な骨格軸を誘導する公共交通体系	「市街地と一体的な骨格軸を誘導する公共交通体系」とありますが、骨格軸を誰が誰に誘導するのでしょうか？公共交通体系はそれ自体が骨格軸なのではないですか。	骨格軸とは、基幹バスシステム等の幹線的な公共交通と沿道の市街地や土地利用が共に形成された姿であり、行政や開発事業者、更に交通事業者とが相乗効果を持って空間的に誘導するものと考えています。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
37	85	1	4. 目標達成に向けた施策・事業	目標に基づき施策を定めるのは構いませんが、本計画そのものも含め、実効性はあるのですか。公共交通とは言いつつも結局純民間事業者がバス路線網を構築している以上、計画を作ったらそれが実行されるとは限りません。計画が絵に描いた餅にならないための工夫、仕組みはありますか。	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現のためには、競争領域と協調領域も踏まえながら、利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定等の検討も必要と考えています。このような視点にも留意しながら、P129以降で示す計画の推進と達成状況の評価の中で短期的に施策の進捗管理を実施する他、計画を見直すべきところは見直しをしております。これらは、計画推進のための実施体制のもと、関係者全員が連携・協力しながら、施策・事業の検討・調整を進めていきます。
38	85	1	4. 目標達成に向けた施策・事業	施策の中には、事業者によってはすでに取り組みされているものも含まれていますし、事業者間の(いい意味での)サービス競争があるとすれば、県が介入することは不公平。頑張っている事業者が馬鹿を見ます。県がやるべきことは県にしかできないこと、細々としたソフト的な施策ではなく、バスレーンを空間的、時間的に拡充するとか、県庁北口ののりばを整備するとか、バスが移動手段としてマイカーやレンタカーに対抗できるような速達性、定時性を発揮できるようなハード面の整備ではないでしょうか。	本計画で示された施策・事業は、これまでの協議会で議論しながらハード施策やソフト施策それぞれの施策・事業ごとに実施主体を示しておりますが、効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現のためには、競争領域と協調領域も踏まえながら、利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定等の検討も必要と考えています。このような視点にも留意しながら、今後は本計画の推進に向け本協議会のもとで関係者全員が連携・協力しながら進めていきます。
39	85	1	4. 目標達成に向けた施策・事業	バスの利便性を向上させる施策だけではなく、マイカーの保有台数を減らす、都心部への乗り入れを規制する、レンタカーの台数を減らす、レンタカー税を導入する、など、マイカーやレンタカー関連の施策も必要だと思います。それらも含めて初めて地域公共交通計画と言えるのではないのでしょうか。	計画の基本方針や強力で推進する施策で示しているように、マイカー通勤に大きく依存している層をターゲットとした施策や公共交通を利用する"きっかけ"づくりも示しており、これら施策の着実な推進と達成状況の評価を行っていきます。
40	88	8	れまでに国道58号を中心とした基幹バスシステムに関して、バスレーン延長、ICカード導入、基幹急行バス運行などの多くの取組を進め、...	ICカードは本島全域で一斉に導入されており、基幹バスシステムとは関係ないのではないのでしょうか。	ICカードの導入は、沖縄県公共交通活性化推進協議会で基幹バスシステム導入に向けた課題の一つとして指摘され、その後の検討や支援等を経て導入された経緯から、基幹バスシステムの取組成果の一つとして記載しております。
41	88	10	引き続き、沖縄県公共交通活性化推進協議会を中心に基幹バスシステム導入に向けた更なる取組を強力で推進していく。	ここに限らず随所に「強力で」とか「危機感を持って」等の表現が多用されています。その他冗語も多いように思います。より読みやすい文章になるように推敲していただきたい。	読みやすい文章になるよう一部修正しました。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
42	92	8	西普天間を含めた中部方面以北からの利便性を高め、マイカー利用からの転換を促す。	「マイカー利用からの転換を促す」と書きつつ、P&R駐車場を結節機能整備の取り組みとして図示しているということは、マイカー利用からの転換はモノレール沿線についてだけであって、「西普天間を含めた中部方面以北から」はただこ浦西駅までマイカーでアクセスすればよい、とお考えですか。	ご意見を踏まえ修正しました。 西普天間を含めた中部方面以北からの路線バスやP&Rによる利便性を高め、マイカー利用からの転換を促す。
43	94	1	施策4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築	「円滑な公共交通体系」とは何ですか。「サンライズベルト」として図示された方向には東陽バスの30番が走っていますが、30番は円滑な公共交通ではないのですか。そうではないとしたら、まず30番を望ましい姿に改善していけばよいのではないのでしょうか。屋上屋を架すようなことがないようにいただきたいです。	東海岸地域では、サンライズベルト構想があり、大型MICEゾーンで計画されている交通ターミナルも活用し、よりアクセス性に優れた公共交通ネットワークを構築することとしております。
44	95	4	南北に広がる本島の様々な広域活動や中南部都市圏の都市内活動を、高いモビリティで担うことが可能な高速バスについては、都市内自動車交通からの転換を促すためにも、・・・	高速バスへの転換を促すのは、都市「内」自動車交通ではなく都市「間」の自動車交通ではないですか。	広域活動に加え、中南部都市圏内の都市活動についても既存高速バス停を活用しながら利用を促進することが重要と考えています。
45	96	2	施策6 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	「～のあり方検討」とありますが、検討した「あり方」はその後どうなるのでしょうか。「検討」だけでは施策とは言えないと思います。	施策6では、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の中で、R7年度に各圏域のバスネットワークイメージを具体化するスケジュールを示しております。
46	96	11	各圏域において地域が主体となり関係者で合意形成に向けた継続的な取組を進める。	「合意形成」←何の合意形成かが書かれていないようです。	ご意見を踏まえ修正しました。 各圏域における公共交通のあり方について地域が主体となり関係者で合意形成に向けた継続的な取組を進める。
47	98	4		非常に良い施策だと思います。ぜひ取り組んでいただきたいです。	—
48	101	4	今後加速度的に増加する高齢者に対しては、免許返納者のみならず全ての高齢者等が気兼ねなくお出かけできる健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、・・・	免許返納者に限った優遇措置は、①高齢になっても仕事などの理由で免許が手放せない人②そもそも人生において免許を持ったことがない人、は対象外の、不公平な取り組みです。「免許返納者のみならず全ての高齢者等」が対象になる取り組みこそ本来あるべき姿だと思いますので、現在の免許返納者のみを対象とした優遇を施策10により発展的に解消してもらいたいです。	免許返納者への優遇措置は、交通安全の観点で高齢者の運転免許自主返納を促す施策と認識しております。 "10-2 免許を持たない高齢者に対する移動支援策の拡充"は、"10-2 免許を持たない方を含む高齢者に対する移動支援策の拡充"に修正しました。

NO	頁	行	現行（案）	意見	沖縄県の考え方
49	101	7	免許を持たない高齢者や障がい者などの交通弱者の移動手段となる公共交通のバリアフリー化を推進するために、ノンステップバス等の導入を引き続き推進する。	障がいのあるなしで強い、弱いということではないので、「交通弱者」は削除してはいかがでしょうか。	高齢者や障がい者を含め交通による移動が困難な方々を交通弱者と記載しています。
50	102	3	マイカー、既存路線バス、タクシーに頼れないエリアでも、・・・	83ページの「計画の基本方針」に「マイカーに依存しなくても～」とあります。「依存」と「頼る」は同義ではないかもしれませんが、「マイカーに頼れないエリアでも」との表現は、計画の本気度に疑問を持たれかねないのではないのでしょうか。（マイカーに頼れるエリアであれば、特に施策が必要ないと読めます）	マイカーだけに限らず、既存の路線バス、タクシーにも頼れない場合の自助や共創による地域公共交通サービスの検討・拡充について記載しております。
51	103	5	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、各市町村それぞれの開発動向等も踏まえた中で、・・・	開発動向を踏まえて検討するのでは手遅れではありませんか。市町村の開発自体を、好ましい方向に持って行かせる段階から取り組んでほしいと思います。	コンパクト・プラス・ネットワークを進めることを掲げており、その中でそれぞれの開発動向を踏まえる・・・としております。
52	104	1	交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備	「安全で快適な歩行環境の整備」それ自体が交通まちづくりなのではないでしょうか。	交通まちづくりは、交通と一体的に進めるまちづくりと考えており、安全で快適な歩行環境の整備もその一つと考えております。
53	104	4	行者や端末自転車等も利用しやすいバス停周辺環境整備を推進する	「端末自転車」とは何ですか。	モノレールやバスの端末交通手段として、駅やバス停から利用する自転車となります。
54	105	9-35		那覇空港において喫緊に求められているのは、出発フロアに一般車両の車列に巻き込まれずにバスやタクシーが到達できること、1階のバスのりば、タクシー乗り場などに一般車が流入しないこと、といったハード面の整備ではないのでしょうか。わかりやすい案内も重要ですが、混雑時には1階→出発フロア→1階の移動だけで数十分もかかる現状は異常です。わかりやすさのみを取り上げるのは、問題の矮小化に感じます。	那覇空港の混雑対策に関しては、ご意見いただいた内容も踏まえ、那覇空港を所管・管理する大阪航空局那覇空港事務所や那覇空港ビルディングとの協議体での意見交換を行ってまいります。

NO	頁	行	現行（案）	意見	沖縄県の考え方
55	106	3	西海岸を中心とした観光地や宿泊施設までの交通手段については、適度なレンタカー利用の促進を図るとともに・・・	29ページ9行目への意見と同様です。（以下COPY） 沖縄県はレンタカーが多すぎませんか。協会にも加盟せず空港の禁止区域で貸渡を行うなど、レンタカーの横行による弊害がはなはだしい状況において、「適度なレンタカー利用の推進」という表現は甘いのではないのでしょうか。交通手段別の望ましい分担率を設定して、レンタカーの使用をその比率以下に抑え込むなどの施策を強く望みます。特に本県において、レンタカーの管理は重要な交通政策です。	レンタカーの使用抑制については、現時点において、観光客の需要（ニーズ）もあることから、観光客の視点に立った場合、利便性低下に繋がることも想定されます。そのため、レンタカーの使用抑制については、それに変わる代替手段（観光客の利便性にあったバス路線やダイヤ等）を確保する施策とセットで実現することが望ましいと考えます。
56	106	7	空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ既存の路線バス（高速バスを含む）や基幹バスシステムを取組と連携しながら、主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。	「多頻度の急行バス」←人手不足の中、だれが走らせるのでしょうか。もし走らせられたとしても、既存のバスとは別のサービスとして運営されることも予想されます。既存の120番やリムジンバスでは運びきれないほど利用者がいるのでしょうか。新たなバスを走らせるぐらいなら、28番を那覇空港発着に延長するなど、既存の仕組みを生かした取り組みの方が良いのではないのでしょうか。既存のバスの足を引っ張るような、屋上屋を架すようなことは避けていただきたいです。	既存のバス路線（ダイヤ等）を活かす形で、観光客の需要等に応じ、急行バス等の運行を検討してまいります。
57	107	7-8	観光二次交通結節点の将来的な機能として、西海岸を運行するバス路線の乗り換え拠点や折り返し地点とし、長距離路線の縮減によるバス運転手の負担軽減を図るとともに、交通渋滞によって発生するバスの遅延等の減少を目指す。	運転手にとって、長距離であることが問題なのではなく、走り出したら最後何時に着けるかわからないこと（定時性がないこと）が負担です。また、路線の分断は、分断点をまたぐ旅客にとっては乗換の手間が生じ、利便性が下がります。安易に「結節点整備」に走らず、那覇～北谷間は終日バスレーン化するなど、バスの走行環境を改善する取り組みをしてほしい。マイカーならどこに行くにも乗換不要です。	県においては、基幹バスシステムの導入の一環として、国道58号の那覇から宜野湾市伊差までのバスレーン延長に取り組んできたところです。 国道58号の伊佐以北のバスレーン延長については、「沖縄県総合交通体系基本計画」において、中長期的に基幹バスシステム等を導入する位置づけとなっていることから、結節点整備のみではなく、バスの走行環境を改善する取組についても、引き続き、検討してまいります。
58	108	1	施策17 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討	国道58号～那覇中環状線～国道330号～国際通り、や、国道58号～環状2号線～国道329号みたいな循環バスがなんでないのか不思議でした。ぜひ実現してほしいです。	－
59	108	3	観光都市としての魅力向上に向けた観光交通まちづくり計画の検討や、	施策名の「観光まちづくり」とこの行の「観光交通まちづくり」はどのように使い分けていますか。	観光まちづくりに統一しました。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
60	110	4	(1) 過度なマイカー依存型社会からの転換に向け、関係者が協力して取り組む交通社会	83ページの「計画の基本方針」に「マイカーに依存しなくても～」とあります。整合性としてもそうですが、姿勢として「過度の」は取ってほしいと思います。(他の箇所も含めてわざわざ「過度の」と依存の度合いを限定した表現を用いる必要はないと思います)	現状を過度なマイカー依存型社会として整理しており、そのために計画の基本方針としては「マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現」としてあります。
61	111	1		施策7/8/9と19のように、互いに連携する施策もあるはずですが、24個の施策全体の工程表も必要ではないでしょうか。	各施策のスケジュール表上段に連携する施策NOをつけて整理しています。
62	111	11	大学への通学についても、マイカー通学が多く利用されていることから、大学構内の通学駐車場利用のあり方を含めた検討を促進していく。	「駐車場利用のあり方」という表現からは、駐車場の利用(クルマ通学)をある程度前提としているような印象を受けます。施策9のキャンパスバスとの整合性も問われると思います。「あり方」というあいまいな表現ではなく、「駐車場の有料化」とか「削減」と直截的に書くべきではないでしょうか。	駐車場の有料化が検討されている大学があることは認識しておりますが、その他全ての大学において駐車場利用についてはそのあり方から検討するものと考えています。
63	114	1	施策21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施	施策21は、一つの施策として成立するには内容が乏しいのではないのでしょうか。	公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動は、これまでの記載の活動を継続的に実施してきており、今後ともあらゆる機会を通して広報、啓発活動を続けていくことが重要と考えています。また、次年度以降も協議会の中でPDCAサイクルに基づき実施状況の評価等を実施し、施策の充実を図っていきます。
64	115	11-13		この3行は、事実を述べているだけであって、実施概要ではありません。	様々なデータ活用は住民サービスの連携や異なる分野間の連携等が期待される背景として記載しております。
65	117	31		「※各系統の～巻末資料参照」の参照先が抜けています。	巻末資料を追加しました。
66	118	9	運行の担い手については、従事する範囲を市町村等エリアに限定することで、運転手への負担軽減や、担い手による当該地域活性化への貢献機会を生み出すことも期待されるため・・・	なぜバスの運転手その人自身が、地域活性化に貢献するのでしょうか。	各地域にお住まい方が地域における公共交通の担い手となることは、その地域での雇用や居住人口の定着、地域住民とのコミュニティ創出に繋がることと期待されると考えております。
67	120	2-6	本土復帰までの沖縄経済や基盤整備の遅れと上記状況も相まった中で、都市的土地利用拡大がもたらされ、低い所得水準が続きながらも、マイカーが県民の日常生活に欠かせない存在となっている。	「都市的土地利用」をネットで検索したところ、愛知県庁のページで「主として都市における生活や活動を支えるため、人為的に整備、開発された住宅地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路等による土地利用のこと」とありました。その意味で使っているのであれば、都市的土地利用と「マイカーが県民の日常生活に欠かせない存在」となっていることは関係がないのではないのでしょうか。	公共交通が必ずしも十分でないエリアにも都市的土地利用が拡大したことにより、マイカーが県民の日常生活に欠かせない存在となった一つの要因と考えております。このため、施策12に示しているように都市政策と一層連携して取組んでいきます。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
68	120	11	このため、本土とは異なる本県の課題を十分に踏まえながら、効率的で持続可能性の高いコンパクトシティ形成に向け取り組むことは欠かせないテーマである。	「効率的で…コンパクトシティ形成に向け取り組む」とありますが、8行目にあるように、今日の沖縄は既に密度の高い市街地が形成できているのではないのでしょうか。密度の高い街であるにもかかわらず、マイカーが欠かせないこと(6行目)、軸となる公共交通が脆弱なこと(9行目)が問題なのではないのでしょうか。	密度が高い市街地であっても、マイカーに大きく依存していること、基幹となる公共交通が脆弱なことが課題と認識しており、そのためにもコンパクト+ネットワーク(公共交通と連携したまちづくり)に向けた取組が重要と考えております。
69	120	13	都市部においては高い利便性と事業性にも優れた骨格軸を形成する公共交通サービスの展開を図ることで、地方部を含めた地域公共交通全体の持続性を高めることが、	このような文脈で「事業性」という単語が出てくることには違和感を感じます。	潜在需要が大きい都市部で事業性にも優れた公共交通サービスを展開することで、地方部を含めた地域公共交通全体の持続性を高めることにつながると考えております。
70	120	15	これにより、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減につなげる。	「自立した日常生活および社会生活…の実現」とありますが、今、地域住民は自立した日常生活や社会生活を送っていないのでしょうか。「自立」をどんな意味で用いていますか。	例えば日常生活をするための買物にも、移動手段は欠かせないものと認識しています。また高齢者等では移動を送迎に頼ることでの気兼ね、それによる外出控え等にもつながることも考えられます。このため自立した日常生活及び社会生活の確保につなげるため、としています。
71	122	6		「2024年問題」も巻末の用語集に加えた方が良いと思いました。	ご意見を踏まえ追加しました。
72	122	10-13	…待遇を含めた労働環境が改善された魅力高い職業となることが人材拡充には重要と考えられる。しかしながら、公共交通事業者の収益が厳しい中では、事業者が経営努力を以てしても待遇改善には限界がある。このため、赤字欠損補助や人材確保支援といった対症療法的な施策だけでなく、事業者の収益好転に向け、公共交通利用者の増加をもたらす原因的な施策を…	9行目「それに見合った待遇を含めた労働環境が改善された魅力高い職業となることが重要」だが11行目「収益が厳しい中では待遇改善には限界がある」のはその通りです。ですが、そのために推進するのが「公共交通利用者の増加をもたらす原因的な施策」というのはいくらなんでも呑気すぎませんか。人が足りないのは喫緊の課題です。介護職員に対し、国が給料に下駄をはかせたような、もっと直截的、即時的な施策が必要です。(「原因的な」の意味も分かりません)	路線バスの運転手不足は、各社でバスの減便が発生するなど、地域公共交通の確保維持に支障を来しており、県としても重大な課題であると認識しております。担い手の確保は施策24で示しており、労働環境や待遇改善を含めた新たな人材確保のための取組やそのための必要となる支援については、県内外の取組事例も参考にしながら継続的に検討し、実施していくとしております。「原因的な」は削除しました。
73	130	4	法定協議会等の実施スケジュールは以下のとおりであり、各年2回開催により計画の実進状況の評価、必要に応じた計画内容の見直し等を行っていく。また、現在の地域公共交通が抱える様々な課題への対応は待ったなしの状況であり、…	様々な課題が待たなしであるにもかかわらず、協議会の開催は年に2回、下部組織の確保維持協議会が年1回の開催で間に合いますか。	協議会以外にも必要に応じて意見交換、情報提供及び調整を行ってまいります。また、関係会議である沖縄県公共交通活性化推進協議会、及び北部・中部・南部の各圏域における公共交通課題への対応を検討する連携交通会議とも連携してまいります。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
74	131	7	標準評価指標の計画期間（R10年度）の達成目標は、コロナ前までの推移と最新データを比較し、公共交通の利用者数をコロナ前の水準以上と設定した。	利用者数がコロナ前の水準に戻るだけでは不十分です。123ページに熊本市の無料の日の取り組みが例示されていますが、熊本市長は「クルマ1割削減、渋滞半減、バス利用者倍増」を掲げています。バスは全国的に、長期的に利用者が減って来ましたが、ここに来て下げ止まり、増加に転じた地域とそうではない地域に二分されつつあります。沖縄は前者であってほしいと思います。せめてバスの利用者数をコロナ前（7.1万人/日）の2倍（14.2万人/日＝1995年の水準）、を目標にしませんか。	本計画の期間（5年）を踏まえ、設定しております。
75	131	9	コロナ前（R1年度）に路線バス（本島4社）及び沖縄都市モノレールの収益がプラスとなっていたこと点を踏まえ収益プラスを目標に掲げるが、...	収益プラスが目標とありますが、事業者が運賃収入で運営するための運賃は、那覇市内の均一区間で240円、4月からは260円、所得の低い沖縄でそれだけの水準に設定して、それでやっと収支を賄えているかどうかです。東京都内の均一運賃より高い料金水準は、県民所得を考えると特に低所得者層は気軽に利用できないと思いますが、それで良いのでしょうか。	沖縄県民の所得水準や通勤手当の支給状況を踏まえると、路線バス運賃の中でバス利用者を支援するためのバス通学費支援などを実施しているところです。また、通勤手当が公共交通の通勤費を大きく下回っている可能性もあることから、業界団体・企業等への実効性のあるTDM施策が重要と考えております。
76	131	11	これに併せて、公的資金の投入額についても、コロナ前（R1年度）12以下を目標とする。	持続可能な社会の実現に向けて、公共交通が本来果たさなくてはいけない役割は非常に多いはずで。そういう状況において、将来の支出額を今より減らすことを目標に掲げることは理解できません。単純な金額もさることながら、道路資本に対する投入額に比べた公共交通に対する投入額の比率を今より高めていくべきです。	必要な財源確保に向け、引き続き取り組んでまいります。
77	133	①	公共交通の利用者数	バスについては131ページ7行目の通りですが、タクシーについても同様の水準に設定にすべきだと思います。	本計画の期間（5年）を踏まえ、設定しております。
78	133	②	県民一人当たり路線バス利用回数	①があれば②は不要ではないでしょうか。もし②も指標とするなら、「県民+観光客1人当たり」にするべきではないですか（バスは観光客も乗るので）。また、平均値ではなく中央値の方がより実態に合うのではないのでしょうか。	お一人年に何回利用されているかを表示することで、県民の方にもわかりやすい指標として設定しています。また、指標はモニタリング可能な平均値としております。
79	134	⑤	公務員の公共交通通勤利用率（本島市町村、県）	那覇市と沖縄県は本庁舎勤務が対象にもかかわらず現状維持、は低すぎませんか。せめて1割増～を目指しませんか。なお、公共交通通勤者の比率ではなく、自転車や徒歩での通勤者も含めた比率で考えるべきだと思います。	沖縄県及び那覇市の公共交通通勤利用率については、令和4年度の実績を基に設定させていただき、今後、公共交通通勤利用率改善に向けた取組について関係機関等と調整のうえ、目標値設定について適宜見直しを検討してまいります。 なお、本指標は通勤手当認定者に占める割合となっているため、公共交通通勤者の利用割合としております。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
80	134	⑥	民間企業のMMへの協力企業数	わった～バス党も用語解説に加える必要があると思います。党員の増加は、本当に有効な施策ですか。	ご意見を踏まえ、用語集に追加しました。 わった～バス党は、路線バスの利用機会を増やしていただく取組であり、会社として公共交通の利用促進に取り組んでいただける企業により多く参画いただくことで、業界団体や企業のMMの取組につなげてまいります。
81	134	⑦	通学でのマイカー送迎の割合	何の施策も行わないなら現状維持でも良いかもしれませんが、施策を行って現状維持でも良しとする目標設定は理解できません。もし都道府県別にみて沖縄の送迎率が全国最高なのであれば、せめて全国10番目ぐらいの順位の県の送迎率を目指す、などにするべきではないでしょうか。	現時点で都道府県別の送迎率の統計データは不存在と認識しており、今後5年間で現状以下を目標と設定しております。
82	134	⑧	通勤・通学時の利用交通手段割合	131ページ行目への意見に書いた、熊本市並みの水準を目指してください。	本計画の期間(5年)を踏まえ、設定しております。
83	134	⑨	観光客の公共交通利用割合	レンタカーも指標に含め、レンタカーの利用割合を大きく下げるといふ目標も設定してください。	観光客の公共交通利用割合については、観光統計実態調査において、沖縄旅行中の移動で使った公共交通機関をすべて回答するアンケートから利用割合を抽出しています。 このため、旅行中(例えば3泊4日)において、すべてレンタカー移動していた観光客が、1日目や旅ナカなど、公共交通を利用した場合は、路線バスやタクシーなどの利用割合が改善しますが、1日でもレンタカーを利用した場合は、統計上、レンタカーの利用割合は変わらないため、レンタカーの利用割合を大きく下げる目標は設定できませんので、ご理解下さい。(合計が100%ではありません)
84	127		施策1 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入	乗り換えがしやすくなるので中部で58号から329号にバス1本で出られる横断路線を設定してほしい。	施策1や施策3等の取組の中で、需要構造や効率性等を踏まえながら、利便性の高い公共交通体系が構築されるよう推進してまいります。
85	127		施策5 高速バスの拡充及び利便性の向上	高速道路内にある停留所が利用しにくい場所にあるので利用しやすくしてほしい。	施策5において、高速バスの速達性向上に向けたバス停位置検討、高速バス停周辺環境整備や案内情報の拡充等に取り組むこととしております。

NO	頁	行	現行(案)	意見	沖縄県の考え方
86	127		施策 24 地域公共交通の運行、担い手の確保	三重県桑名市で消防職員の定年退職後に路線バス運転手として採用する協定があるので本県でも検討してほしい。路線バスの運転手不足はすぐに解消できる状態では無いので、ゆいレールと競合する路線バスは統廃合をして、ゆいレールと分担して欲しい。	労働環境や待遇面の改善を含めた新たな人材確保のための取組や人材確保に必要な支援については、県内外の取組事例も参考にしながら継続的に検討し実施してまいります。 バス路線網については、サービスの過不足状況も踏まえながら、基幹バスシステムを中心とした網再編や、拠点都市を中心とした都市内公共交通体系を構築してまいります。
87	127		施策 2 沖縄都市モノレールの利便性向上	浦西駅までの延伸がなされたが、路線バスの接続が十分では無いので拡充してほしい。 (泡瀬東線や普天間空港線・那覇普天間線の浦西駅発着便の創設等)	ただ浦西駅では、幸地 IC 開通に伴う広域交通との結節機能の拡充に取り組み、西普天間を含めた中部方面以北からの路線バスやP&Rによる利便性を高め、マイカー利用からの転換を促すこととしております。
88	127		施策 23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討	滋賀県で交通税導入の議論がなされているので本県でも検討してほしい。	他自治体の取組状況も参考にしながら、沖縄県におけるバス路線確保・維持のための新たな仕組みについて、引き続き検討を進めてまいります。