

沖縄県総合交通体系基本計画（素案）に対する県民意見及び対応について

意見募集期間

令和4年1月18日（火）～令和4年2月17日（木）

提出された意見数

43件（15団体）

章	ページ	行	該当箇所		意見内容	県の考え方（部局回答）	
			沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文			対応区分	県の考え方
1	5	42	31	イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。	宮古圏域の発展には、宮古・下地島の両空港について受入体制整備拡充を図ることが極めて重要ですが、素案には「下地島空港」しか言及されていません。受入能力が飽和状態に近づきつつある「宮古島空港」についても、その認識および体制整備の必要性を明記頂きたく、ご検討をお願いします。 イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。	①意見を踏まえ修正	拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「（圏域等で）主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。 ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。 a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。
2	5	43	2		(下記を追加) c 「c 圏域の発展に資するよう国内線旅客・貨物についても受入能力の整備拡充を進める」	①意見を踏まえ修正	ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。
3	5	68	35		(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する	①意見を踏まえ修正	ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
4	5	42	31	<p>イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p> <p>空港整備に関する項目は主に国際線受入に関する施策がメインとなっている。 原案で記載されている拠点化という意味が国際線と同義になっており、国内線旅客の拡大についてはその意思が読み取れないため、下記(赤字架線)を追加</p> <p>イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「(圏域等で)主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。</p> <p>ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。</p> <p>a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。</p>
5	5	43	2	<p>(下記を追加) c 「c 圏域の発展に資するよう国内線旅客・貨物についても受入能力の整備拡充を進める」</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の 「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
6	5	68	35	<p>(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の 「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>

該 当 箇 所				意 見 内 容	県のお考え方 (部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画 (素案) 本文		対応区分	県のお考え方
7	5	42	31	<p>イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p> <p>イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「(圏域等で) 主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。</p> <p>ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。</p> <p>a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。</p>
8	5	43	2	<p>(下記を追加) c 圏域の発展に資するよう受入能力の整備拡充を進める</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の 「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
9	5	68	35	<p>(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の 「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
10	5	42	31	<p>イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p> <p>宮古圏域の発展には、宮古・下地島の両空港について受入体制整備拡充を図ることが極めて重要ですが、素案には「下地島空港」しか言及されていません。受入能力が飽和状態に近づきつつある「宮古島空港」についても、その認識および体制整備の必要性を明記頂きたく、ご検討をお願いします。</p> <p>イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「(圏域等で)主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。</p> <p>ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。</p> <p>a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。</p>
11	5	43	2	<p>(下記を追加) c 圏域の発展に資するよう受入能力の整備拡充を進める</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
12	5	68	35	<p>(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
13	5	42	31	<p>イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p> <p>宮古圏域の発展には、宮古・下地島の両空港について受入体制整備拡充を図ることが極めて重要ですが、素案には「下地島空港」しか言及されていません。受入能力が飽和状態に近づきつつある「宮古島空港」についても、その認識および体制整備の必要性を明記頂きたく、ご検討をお願いします。</p> <p>イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「(圏域等で)主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。</p> <p>ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。</p> <p>a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。</p>
14	5	43	2	<p>(下記を追加) c 「c 圏域の発展に資するよう国内線旅客・貨物についても受入能力の整備拡充を進める」</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
15	5	68	35	<p>(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
16	5	42	31	<p>イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p> <p>宮古圏域の発展には、宮古・下地島の両空港について受入体制整備拡充を図ることが極めて重要ですが、素案には「下地島空港」しか言及されていません。受入能力が飽和状態に近づきつつある「宮古島空港」についても、その認識および体制整備の必要性を明記頂きたく、ご検討をお願いします。</p> <p>イ 新石垣空港及び宮古空港、下地島空港の機能強化 世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港及び宮古圏域の拠点空港で受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受け入れ体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>拠点空港は、那覇空港となっており、宮古空港などの本土直行便のある「(圏域等で)主な拠点となる空港」については、ご提案いただいた修正意見を踏まえ、下記のとおり追加いたします。</p> <p>ウ 主な拠点となる空港の機能強化 本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。</p> <p>a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。</p>
17	5	43	2	<p>(下記を追加) c 圏域の発展に資するよう受入能力の整備拡充を進める</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
18	5	68	35	<p>(下記を追加) b 宮古圏域の成長発展を支えるため、受入能力が飽和状態に近づきつつある宮古空港において、ターミナルビル社による旅客・貨物受入体制整備に係る取組を支援する</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご提案いただきました修正内容については、上記修正内容の「a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む。」にて表現しております。</p>
4	5	70		<p>本島内の過疎地や離島地域はバスの利用者は少ないものの地域住民、とくに高齢者、障がい者、学生等の通院、通学、買物など、くらしの移動を確保し維持するためには、運行補助や車両補助等は事業者にとって重要であり、国や市町村と連携し地域に必要なくらしの移動の確保に取り組んでいただきたい。</p>	②原文どおり	<p>ご意見のとおり、過疎地や離島のバス路線は、地域住民の日常生活に不可欠な移動手段として重要な役割を担っているものと認識しております。</p> <p>県としては、引き続き、国や市町村と連携しながら運行費補助や車両購入費補助等を継続的に実施し、地域の公共交通の確保・維持に取り組んでまいります。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
5	5	76		<p>P74(イ.誰一人取り残さない移動環境の整備・支援)やP76(イ.公共交通等の移動手段の確保・維持)にもあるとおり学生が安心して教育を受けられるようなバス通学支援に取り組んでいただきたい、そして移動環境の整備・支援についても</p> <p>【福祉】にたいしては地域を限定せずに障がい者、高齢者や小さなお子様をお連れになったご家族や妊婦にも安心して安全に移動できるノンステップバスの導入、</p> <p>【環境】についてはカーボンニュートラルを目指したEVバスの導入、効率的な輸送を目的とした連節バスの導入など公共交通の利便増進に努めたくバス導入支援も含む導入環境整理についてもご支援いただき、日常生活に不可欠な生活バス路線を持続的に公共サービスが提供できるよう確保・維持に向けて取り組んでいただきたい。</p>	②原文どおり	<p>ご意見のとおり、「公共交通等の移動手段の確保・維持」は重要だと認識していることから、学生のバス通学費等の支援に取り組んでまいります。</p> <p>また、P24に示したように、持続可能な社会の推進にむけては、「社会」、「経済」、「環境」のバランスが重要となることから、「移動手段の整備・支援」を支えるノンステップバスの導入を支援してまいります。</p> <p>なお、ご意見にあるEVバス及び連接バスの導入環境整理については、「イ 誰一人取り残さない移動慣用の整備・支援」の「a ノンステップバスの導入の支援する」の中で取り組んでまいります。</p>
6	1	2	「計画の期間」について ※概要版1ページ	<p>上位計画である沖縄21世紀ビジョンが2030年を目途としていることに対し、下位計画となる総合交通体系基本計画がその10年後の2041年とすることは、計画ビジョンの無い期間を含むことになり適切でないと考えます。</p> <p>また、本計画はこれまで10年間の計画期間で具体的な施策を掲げその具現化を図る上位計画でした。施策実現までの10年以上の期間を考慮し20年とする必要はないと考えます。計画期間は10年としたうえで、計画期間内に実現すべきものや条件整備すべきものとして整理した扱いとし、10年後のビジョンや社会情勢の変化に対応して見直す、より具体的な計画とすべきと考えます。</p>	②原文どおり	<p>ご指摘のとおり、今回の本計画については、上位計画である沖縄21世紀ビジョンの計画期間を超える計画期間となっておりますが、交通基盤整備においては時間を有することから、これまで策定した計画同様、20年先を見据えた計画としております。</p> <p>また、これまでの計画は、策定後10年で現状にあわせて新しく策定し(改定)していることから、今後の見直しのタイミングについても、上位計画にあわせて検討します。</p>
7	3	17	「図 県土の基本構造」 ※概要版4ページ	<p>アジアや日本本土が地図に描かれていません。グローバルな視点で描くべきではないでしょうか。</p>	②原文どおり	<p>グローバルな視点でのアジアや日本本土の記載は概要版P14(本文P47)の「国内外ネットワークの拡充」で表現しております。</p>
8	3	19	概要版5ページ「図 県土の圏域構成」 概要版17ページ「図 多様な拠点・圏域構造」 その他の項の図について	<p>圏域内中心都市に宜野湾が入っていますが説明がありません。今後、圏域内中心都市にしていくのか不明です。</p> <p>従来、那覇市と沖縄市を中心とする二眼レフ構造の中南部都市圏として、都市計画マスタープラン等で位置づけられていたと考えます。</p> <p>なお、宜野湾を経由地として示すのであれば「普天間飛行場跡地」としてはどうでしょうか。</p>	②原文どおり	<p>圏域内中心都市とは、概要版P5にある、図「県土の圏域構成」で示される2次生活圏を示しており固有の地名ではないことから、他の圏域内中心都市(名護、沖縄、那覇)と併せて、そのまま「宜野湾」とします。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方（部局回答）	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文		対応区分	県の考え方
9	4	36	概要版10ページ「中南部都市圏の交通体系」について	<p>重点的に取り組むべきとする「中南部都市圏の骨格的公共交通システムの導入」についてはおおいに評価されます。</p> <p>これを、南北骨格軸と重ね合わせることが現実的かどうかを考える段階ではないでしょうか。南北骨格軸は、那覇から名護を1時間で結ぶ鉄軌道等と理解しています。鉄軌道等の導入については、沖縄県も内閣府も10年あまり調査検討を行っていますが、具体化は厳しい状況と考えます。</p> <p>一方で、中南部都市圏の交通環境は劣悪な状況が続き、経済損失に加え世界水準を目指す観光産業にも悪影響を与えつつあります。構想として掲げる南北骨格軸と重ねず、まずは中南部都市圏に都市間交通として軌道系公共交通機関の導入を図り、その後に諸条件を整えた南北骨格軸に接続しネットワークを形成することが賢明だと考えます。</p> <p>中南部都市圏において二眼レフを形成する那覇市と沖縄市を結ぶ軌道系公共交通機関として、モノレール延伸の検討を掲げてはと考えます。既に、300億円近くの投資による輸送力の増強を図っており、そのシステムと輸送力を活用すべきではないでしょうか。</p> <p>都市間交通として那覇市と沖縄市を連絡する延伸ルートは古島から分岐し、普天間西地区を経由し胡屋十字路付近まで約12kmが想定されます。モノレールは道路空間を活用し自動車や歩行者交通と交差せず、交通安全が確保され渋滞も無く定時性・速達性も発揮できる公共交通システムとして県民も体感しています。</p>	②原文どおり	<p>県では、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、県民や観光客の移動利便性の向上等の観点から、短中期的な取組として、定時速達性が高く多頻度で運行する基幹バスシステムの導入やバスレーンの延長の検討等に取り組んでおり、長期的には、広域交流拠点の那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け取り組んでいるところです。</p> <p>また、鉄軌道の導入と併せて、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでいるところであり、モノレールの延伸を含めフィーダー交通については、沖縄本島の北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定し、その取組の中で、地域にふさわしい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>
10	1	2	「計画の期間」に必要な「沖縄21世紀陸上交通（システム・ネットワーク）ビジョン」の検討と策定について ※概要版1ページ	<p>計画期間を2041年の20年間とするのであれば、「沖縄21世紀陸上交通（システム・ネットワーク）ビジョン」の検討と策定を掲げるべきと考えます。</p> <p>今回の沖縄県総合交通体系基本計画は、従来の計画期間10年と異なり20年という都市計画マスタープランと同等の期間となっています。既に、沖縄21世紀ビジョンの目標2030年を超える期間となっており、長期的視点に立った沖縄21世紀ビジョンと同レベルの陸上交通ビジョンを掲げ、構想の実現に向けた県民意識の醸成、将来の姿を身近に感じられるものにすべきと考えます。</p>	②原文どおり	<p>ご指摘のとおり、今回の本計画については、上位計画である沖縄21世紀ビジョンの計画期間を超える計画期間となっておりますが、交通基盤整備においては時間を有することから、これまで策定した計画同様、20年先を見据えた計画としております。</p> <p>また、これまでの計画は、策定後10年で現状にあわせて新しく策定し（改定）していることから、今後の見直しのタイミングについても、上位計画にあわせて検討します。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
11	4	36	概要版10ページ「中南部都市圏の交通体系」について	<p>県土の均衡ある発展を図る上から北部圏域への南北骨格軸、東海岸軸及び西海岸軸の位置づけが重要であることは間違いないものと考えます。その上で以下の意見を述べさせていただきたく存じます。</p> <p>沖縄県の入域観光客数については一千万人という実績があります。本島においては、その主な入域港は、空路は那覇空港、海路は那覇港及び中城湾港となっており、いずれも中南部地域に位置しております。また、中南部都市圏は百万人越えの都市であり、返還軍用地に伴う「まちづくり」により更なる人口集中が予想されます。</p> <p>このような状況から、中南部における公共交通の整備拡充は喫緊の課題であります。</p> <p>中でも道路の渋滞に影響されない点から、モノレール整備の検討を掲げてはと考えます。モノレールは延長開業を行ったものの、依然その路線長は17km程で、ネットワーク効果を発揮できていないことから、モノレールのネットワーク化が重要です。</p>	②原文どおり	<p>県では、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、県民や観光客の移動利便性の向上等の観点から、短中期的な取組として、定時速達性が高く多頻度で運行する基幹バスシステムの導入やバスレーンの延長の検討等に取り組んでおり、長期的には、広域交流拠点の那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け取り組んでいるところです。</p> <p>また、鉄軌道の導入と併せて、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでいるところであり、モノレールの延伸を含めフィーダー交通については、沖縄本島の北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定し、その取組の中で、地域にふさわしい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>
12	5	59	24 a モノレール延伸やLRT/BRT等の導入など多様な都市内交通についても検討する」	<p>該当箇所、モノレールの環状線の検討を明記するべきと考えます。那覇都市圏においてモノレールの環状形成は都市内交通の基軸として、わかりやすく、ネットワーク化しやすく、何よりも利便性が高いと考えます。</p> <p>既存のモノレールルートに接続し、てだこ浦西から西原MICEを経由、南風原～那覇に至るモノレール大環状線です。</p>	②原文どおり	<p>県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでいるところです。</p> <p>また、モノレールの環状化を含めフィーダー交通について、沖縄本島を北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定しており、その取組の中で、地域にふさわしい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>

該 当 箇 所				意 見 内 容	県の考え方（部局回答）	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文		対応区分	県の考え方
13	5	53	18 26	<p>「ア. 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入」 「イ. 沖縄都市モノレールを始めとした公共交通機関の機能強化」</p> <p>長期的または短中期的な施策として、糸満から沖縄市までのモノレールの南北線の検討を明記すべきと考えます。 県民・観光客の円滑移動・利便性向上、軍用地跡地利用、脱炭素社会実現等の観点にもかなうものであり、特に本島中南部地域における交通渋滞の緩和には大いに資するものであります。 短中期的には、豊見城～普天間、長期的には糸満～沖縄市、といった計画も考えられ、今後輸送力増強等、諸施策が図られるモノレールの積極的活用が望まれます。</p>	②原文どおり	<p>県では、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、県民や観光客の移動利便性の向上等の観点から、短中期的な取組として、定時速達性が高く多頻度で運行する基幹バスシステムの導入やバスレーンの延長の検討等に取り組んでおり、長期的には、広域交流拠点の那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け取り組んでいるところです。 また、鉄軌道の導入と併せて、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでいるところであり、モノレールの延伸を含めフィーダー交通については、沖縄本島の北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定し、その取組の中で、地域にふさわしい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>
14	3	17	<p>県土の基本構造 5-7行目、16-19行目、図 県土の構造</p>	<p>● 2次生活圏の中心都市を有する大規模離島における本土大規模経済圏（首都圏域・関西圏域・中部圏域・福岡圏域）との人流・物流を強靱なものとするべく、本土直行航空便の拡充を行う旨の方針追加が必要と考えます。</p> <p>5-7行目に、「県土と本土、海外間は、交流機能の強化とネットワークの拡充を図り、」とありますが、大規模離島地域についても同様の考え方であることを明示する必要があると考えております。 離島の本土直行便の提供座席数は、入域観光客数に対し圧倒的に少なく、多くは那覇経由での来島となっているのが現状であり、人流・物流の両面の強化の観点から首都圏に限らない本土直行便の拡充がまだまだ必要な段階です。 新たな振興計画にて、“宮古・八重山圏域：「世界と直接つながる国際的な離島」”と位置付けられておりますが、那覇を経由せず、本土と直接つながる離島としての強化についても、記載検討をお願い致します。 尚、本土直行便を拡充・強化することにより、P.18 26-28行目記載のような、観光客の県内周遊の創出による滞在時間の増加にもつながるものと思料します。（本土観光客の、本島IN→宮古・八重山OUT／宮古・八重山IN→本島OUTの選択肢が広がる）</p>	①意見を踏まえ修正	<p>ご意見を踏まえて、図に下記を追記します。 「日本本土及び世界と直接つながる国際的な離島」</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方
15	5	72	P.72 図 離島振興に向けた交通体系	<p>●中心都市を有する大規模離島においても、「スーパーヨット、プライベートジェットの誘致」の記載が必要と考えます。</p> <p>中心都市を有する大規模離島においても、スーパーヨットやプライベートジェットの寄港・飛来数は、まだまだ少数に留まっており、観光の質を高めるためにも、誘致を強化していく必要があります。</p> <p>中心都市から近く観光利用が多い離島への記載だけでなく、中心都市を有する大規模離島に対する主な施策への記載もお願い致します。</p>	①意見を踏まえ修正	図の凡例については、主な施策展開のイメージを記載しておりますが、ご指摘の箇所に「スーパーヨット、プライベートジェットの誘致」を追記します。
16	5	69 72	P.69 ウ 人流・物流の拡大に向けた取組強化 P.72 図 離島振興に向けた交通体系	<p>●中心都市を有する大規模離島においては、国際空港・国際港湾を有する強みを活かし、大型クルーズ船のフライ&クルーズ推進を具体的な施策として記載することを提案いたします。</p> <p>新型コロナ禍前の国際クルーズは、那覇・離島ともに寄港のみで出発・到着設定がなかったことから、クルーズ船客は、各地で日帰り観光のみとなり空路での観光客に比較し消費額が少なく、2次交通などで課題が生じたこともあわせ、県民からの評価が低い一面も確認された。</p> <p>一方で、沖縄は短期間の海外クルーズが組める地理的優位性があり(横浜港発・海外クルーズでは1週間以上が通常)、海外クルーズの発着拠点としてのポテンシャルを有しているものと考えられる。国内客ならびに欧米からのクルーズ愛好者を呼び込むべく、那覇港・本部港・平良港・石垣港を活用したフライ&クルーズの推進に期待したい。</p> <p>尚、フライ&クルーズにおいては、クルーズ乗下船に伴う、前泊・後泊が期待できることから、クルーズ客の滞在期間増・消費額増が期待できると考えられる。</p>	②原文どおり	<p>新たな振興計画(素案)において、「質の高いクルーズ観光の推進」を掲げており、その手法の1つとして、フライアンドクルーズをはじめとする付加価値の高い新たな旅行形態を取り込むこととしており、ご意見の内容は新たな振興計画や今後策定予定の第6次沖縄観光振興基本計画に位置付けた上で、推進していくこととしております。</p> <p>※新たな振興計画(抜粋) クルーズ寄港地の分散化と県内での周遊を促進することにより、より広い範囲・分野に経済効果を波及させるため、県内周遊クルーズや着地型観光を図るとともに、受入施設、二次交通及び周辺環境の整備を進め、観光交流拠点としての寄港促進に向けて取り組みます。また、フライ・アンド・クルーズ等の新たな旅行形態についても、良質な観光・ツーリズムの振興を要件に、沖縄観光の付加価値を創出する方策として展開を図り、その誘致を含めた多様な国際クルーズネットワークの拡充等に取り組みます。</p>

該 当 箇 所				意 見 内 容	県の考え方 (部局回答)	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画 (素案) 本文		対応区分	県の考え方
17	5	55	<p>第2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系 (4) 東海岸サンライズベルトの構想の展開 イ 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築</p>	<p>新たな振興計画 (案) 200頁9,10行目で表記されているように、東海岸地域での公共交通軸の例示を示していただきたい。(下記下線部を追加)</p> <p>イ 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築</p> <p>a 公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築のため、<u>モノレールの延伸やLRT/BRT等の公共交通軸形成に向けた検討</u>を促進する</p> <p>【理由】 現在、県でモノレールの可能性調査を実施しており、また東海岸マリントウンエリアの大型MICE施設事業は今年度中にも基本計画が策定される。そのような状況下で、当該地域に対する交通ネットワークに関して具体性のある方針を記すことが必要と考える。</p>	②原文どおり	<p>新たな振興計画(案)と同様に、フィーダー交通については、「施策分野3-(1)-ア:公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」に記載しているところです。</p> <p>また、フィーダー交通については、沖縄本島を北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定し、その取組の中で、様々なシステムを含め、地域に相応しい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>
18	3	15	19	<p>第2 県土の広域的な方向性 2 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開 ～中城湾沿岸の産業集積地域を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築等の方向性が示されている。</p> <p>(下記を追加) ～中城湾沿岸の産業集積地域や<u>歴史観光拠点等</u>を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路等の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築等の方向性が示されている。</p> <p>【意見理由】 ・ 世界遺産などの歴史観光拠点とのネットワークを強化する必要があるため、赤字を追加していただきたい。</p>	②原文どおり	<p>直後に「観光振興にも寄与する」と記載しており、それで網羅していると考えております。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方（部局回答）	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文		対応区分	県の考え方
19	5	55	<p>第2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系</p> <p>2 施策展開の方針</p> <p>(4)東海岸サンライズベルト構想の展開</p> <p>ア 東海岸地域における広域道路交通ネットワークの構築</p>	<p>(下記を追加)</p> <p>ア 東海岸地域における広域道路交通ネットワークの構築</p> <p>東海岸地域の物流・産業・交流拠点の構築に向けて、円滑な道路交通ネットワークや那覇空港、那覇港とのアクセス強化については、ハシゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域や歴史観光拠点等を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路等の整備に向けて取り組む。</p> <p>a 国道329号西原バイパス等の整備を促進する。</p> <p>b 南部東道路の整備を推進する</p> <p>c 宜野湾横断道路（中城地区）や糸満与那原線バイパス等の事業化に取り組む</p> <p>d 県道29号線の西原以北に向けた拡張工事に取り組む</p> <p>【意見理由】</p> <p>・ 県道29号線は歴史の道（中城ハンタ道）とほぼ平行に県を縦断しており、人流や物流、観光の一翼を担っている「現代の歴史の道」とも言える主要道路である。世界遺産などの歴史観光拠点とのネットワークをさらに強化していく必要があるため、赤字を追加していただきたい。</p>	②原文どおり	<p>リード文の加筆については、直後に「観光振興にも寄与する」と記載しており、それで網羅していると考えております。</p> <p>那覇北中城線については、那覇市汀良交差点から西原町上原交差点までの4車線化に取り組んでいるところです。</p> <p>上原交差点以北の拡幅整備については、整備区間の供用後の交通状況等を踏まえる必要があることから、今後の検討課題と考えております。</p>
20	5	61	<p>第3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系</p> <p>2 施策展開の方針</p> <p>(3)まちづくりと一体となったモビリティ戦略</p>	<p>(下記の赤字箇所を追加)</p> <p>ア 首里城周辺などの世界遺産周辺の歴史まちづくりと一体となった交通環境整備</p> <p>首里城公園等への観光交通分散化や受入体制の整備、歩行者中心で快適な道路空間の創出、新技術を活用した交通サービスの充実など、交通環境と首里地域等の歴史まちづくりを一体的に取り組むことで、暮らしと観光が両立した交通環境の整備を目指す。</p> <p>a 首里地域等の交通需要の適正化に向けた取組を促進する</p> <p>b 地域の暮らしと観光が両立した交通環境整備を促進する</p> <p>c 歴史観光拠点等を結ぶ幹線道路の拡幅等機能強化に向けて取り組む</p> <p>【意見理由】</p> <p>・ 首里城以外にも中城城跡を活用した歴史まちづくりの取組が進められていることから、首里城など世界遺産周辺とした記載にしていきたい。</p> <p>・ また、まちづくりと一体となったモビリティ戦略について、観光交通の分散化や受入体制の整備のみならず、道路整備等も含めたアクセス性を高める記載を追加していただきたい。</p>	②原文どおり	<p>第3-2-1(3)は特定エリア内でのモビリティ戦略に特化した項目となっており、拠点間を結ぶ幹線道路の整備については他の項目で言及しております。</p> <p>また、リード文については首里城周辺の具体的な施策であり、今後、他の地域に応用させていく可能性があるものの、現時点ではそのままとさせていただきます。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方（部局回答）	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文		対応区分	県の考え方
21	2	3	<p>2 課題 ・幹線道路網の整備については、渋滞緩和が図られているものの、 ・・・・・・・・各拠点を結道路ネットワークの整備を進める必要がある。</p>	<p>（下記を追記） 2 課題 ・幹線道路網の整備については、渋滞緩和が図られているものの、依然として慢性的な交通渋滞が発生していることから、引き続き各拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を進める必要がある。 また、ハシゴ道路の縦断道の3本の一つである。沖縄自動車道を補完する道路整備を進める必要がある ・都市機能を強化する駐留軍用地を活用した</p> <p>【意見理由】 ・ハシゴ道路は、沖縄県における「那覇都市圏の深刻な交通渋滞」等の交通問題を解消するものであります。 特に南北を走る強固な「3本の柱」国道58号線、329号線、沖縄自動車道においては、中南部都市圏の深刻な交通渋滞等の解決に向けて、再考する必要があります。 沖縄自動車道は、自動車が高速かつ安全快適に走行できるよう、法律のおよび構造的に措置された道路で、時間を買うために料金を払っています。したがって、沖縄自動車道だけに頼る南北軸中央部の交通渋滞等の問題解決を推進することは、「道路のアンバランスな使われ方」だと思えます。 現行、沖縄の背骨に当たる南北軸中央部で大渋滞が起こっています。その原因は、 1 西側の国道58号線沿でロードサイド型の商業店舗が張り付き、住宅地が南北軸中央部に移動していること。 2 東側の国道329号線側の地域が市街化調整区域のため、住宅地が南北軸中央部に集積していることです。 そこで、沖縄自動車道を補完する。あと一本の縦断道路の整備が必要であると思えますので、課題として示して頂きたい。</p>	②原文どおり	<p>ハシゴ道路ネットワークの構築は、南北軸「3本の柱」へバランスのとれた道路利用を推進するため、南北道路や東西道路を強化し、また沖縄自動車道へ円滑な乗り入れを促進し、渋滞緩和を図るものです。 具体的には、沖縄西海岸道路の整備及び国道329号バイパスの整備により西側及び東側の柱を強化し、また、中央の柱である沖縄自動車道は、交通容量に対して交通量がかなり少なく容量に余裕があることから、浦添西原線や宜野湾北中城線等の東西連絡道路や幸地IC等のインターチェンジの整備により、交通需要の分散を図るものです。 まずは、ハシゴ道路の整備により中南部都市圏で発生している渋滞を緩和させることに引き続き取り組んでいきたいと考えております。 なお、意見にあります新たな南北道路については、新広域道路交通計画に（仮称）中部縦貫道路と（仮称）沖縄バイパスが構想路線として新広域道路交通計画に令和3年3月に位置付けられておりますが、必要性や課題等の整理も含めて今後の検討課題とします。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方（部局回答）	
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画（素案）本文		対応区分	県の考え方
22	4	35	本編P35～36、概要版P10 骨格的な公共交通システムの導入	<p>「速達性」「定時性」「大量輸送」を実現することができれば、自家用車利用が当たり前の沖縄県民の利用も促すことができると考えます。しかしながら国道や市道利用の基幹バスシステムの採用は整備費用が大きくなることや実現への長期化が予想されます。</p> <p>基幹バスシステムの「速達性」「定時制」「大量輸送」を確立させるためには既に広域圏を結ぶために整備されている沖縄自動車道の採用が必要だと考えます。</p> <p>上部の2図は沖縄自動車道を利用して基幹バスシステムを導入した場合のイメージ図です。整備費用を抑えるだけでなく、図11に示したように基幹道路（沖縄自動車道）と結節点場所を簡潔にまとめることで、複雑化させずに県民がわかりやすい交通システムになるのではないかと考えます。</p> <p>新たな交通体系を取り入れることは沖縄県の経済的自立に向けて非常に重要なことですので賛成しております。しかしながら本素案から都市計画図との兼ね合いが見えてきません。建築設計実務者としては30年後、50年後を見通した設計を行うには、都市計画図との重ね合わせも非常に重要です。交通計画の基本素案を出すならば、都市計画図の新しい基本素案も同時に提示していただきたく思います。</p> <p>また沖縄県として方針を打ち出すならば、嘉手納基地も将来的には返還されることを踏まえた公共交通システムを先回りして提案していただきたく思います。</p>	②原文 どおり	<p>県では、沖縄21世紀ビジョンで掲げる県民が望む将来像の実現、陸上交通の現状の課題解決の観点から、県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、駐留軍用地跡地の活性化等を図ることを目的に、広域交流拠点の那覇と北部の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け取り組んでいるところであります。</p> <p>嘉手納基地については、返還時期が予測できない状況であることから、現時点では公共交通の位置づけは困難であるが、駐留軍用地跡地の活性化等を図る観点から、普天間飛行場跡地など、駐留軍用地跡地のまちづくりに寄与するよう検討を進めていくことが重要と考えております。</p>
23	2	10		<p>■A 計画案全般一交通体系について見ると、目標年度を20年先の令和23年（2041）としているにしては新鮮味、積極性に欠け、前計画と余り変わらない。120万都市構想に相応しい新時代の都市交通システムの提示が望ましい。</p>	②原文 どおり	<p>ご指摘のとおり、今回の本計画については、上位計画である沖縄21世紀ビジョンの計画期間を超える計画期間となっておりますが、交通基盤整備においては時間を有することから、これまで策定した計画同様、20年先を見据えた計画としております。</p> <p>また、これまでの計画は、策定後10年で現状にあわせて新しく策定し（改定）していることから、今後の見直しのタイミングについても、上位計画にあわせて検討します。</p>
24				<p>■B. 陸上交通体系基本計画の検討策定・成果提示については、計画目標年度におけるあるべき交通体系（網構成と結節・構成交通機関のあり方と分担運用）の明示、施策の体系とプライオリティ検討、そして目標年に至る年次計画の提示—このようなプロセスで対応すべきと考える。</p>	②原文 どおり	<p>計画における優先順位や、施策毎の目標達成率などについては、次年度に本計画の実施計画を策定する中で検する予定です。</p>

該当箇所				意見内容	県の考え方(部局回答)		
章	ページ	行	沖縄県総合交通体系基本計画(素案)本文		対応区分	県の考え方	
25	4	36		<p>■C. 目標年度における軌道系(都市モノレール)ーその中南部都市圏における都市交通システムの要とし環状線位置付けを検討されたい。この検討の成果を、「p. 36図 中南部都市圏の交通体系」や「p. 49図 沖縄観光の魅力・・・交通体系」に位置付ける。中南部都市圏都市圏環状都市モノレールは多くの効果があります。広域定時性実現、大量旅客処理、渋滞緩和、分かり易いアクセスその他多数。</p>	②原文どおり	<p>県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでいるところです。モノレールの環状化を含めフィーダー交通については、沖縄本島を北・中・南部の圏域ごとに議論の場を設定しており、その取組の中で、地域にふさわしい公共交通ネットワークのあり方について市町村と協働で検討を行っていくこととしております。</p>	
26	5	43	37	<p>港湾機能の強化・拡充を推進及び促進する</p>	<p>似通った言葉を並べる必要があるか。「港湾機能を強化する」等の表現で足りるのではないか。</p>	②原文どおり	<p>港湾機能については、例えば物流機能に関しては、岸壁の整備・改良等による「強化」の観点に加え、定期航路の新規開設や増便等による「拡充」の観点も重要になることから、「強化・拡充」という表現としております。</p>
27	5	44	2	<p>受入環境整備を推進及び促進する</p>	<p>似通った言葉を並べる必要があるか。「受入環境整備を促進する」等の表現で足りるのではないか。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>当該施策については、国、県、市町村、民間企業等多様な主体による事業となるものであることから「推進及び促進する」としておりましたが、表現を下記のとおり修正します。</p> <p>【修正内容】 b 平良港、石垣港及び本部港等において、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁や旅客ターミナル施設の整備、スーパーヨット等の受入環境整備に取り組む。</p>
28				<p>表記の統一等について</p>	<p>インデントや、漢字とひらがなで記載が統一していない箇所を修正した方がよい。</p>	①意見を踏まえ修正	<p>修正しました。</p>

※ 後日、いただいたご意見に対する県の考え方をお示しする予定です。意見内容については、具体的かつ簡潔な記載をお願いいたします。必要に応じて、県から市町村担当者様あてに内容確認をさせて頂く場合があります。