付録Ⅱ：ステップ２におけるコミュニケーション活動の実施状況

付１－１　実施内容について

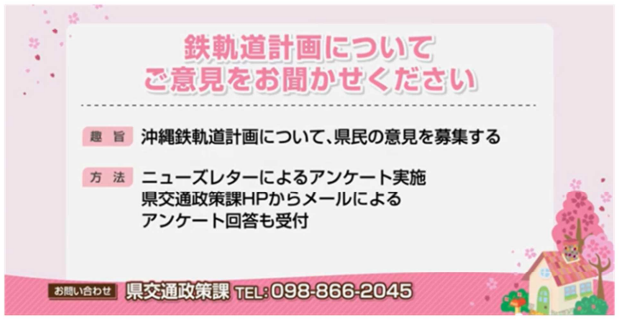
・ステップ２の検討内容の概要をまとめた「おきなわ鉄軌道ニュース」を県内全戸に配布するとともに、県内44箇所でパネル展（うち10箇所では説明員を配置したオープンハウスを実施）を開催し広く情報提供。

・　さらに、県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議を実施するとともに、専用のＨＰにより、委員会の指摘等を反映した委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供。

	手法	実施日	実施内容
広報	テレビ	5/17	・ 県政広報テレビ番組（うまんちゅ広場）で意見募集等を周知
	HPへの情報掲載	5/10～	・ 技術及び計画検討委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供 ・ 新たにスマホ版サイトを構築
情報提供・情報共有	ニューズレターの配布	5/10～5/20	・ 沖縄県内の**55万3千世帯**に「おきなわ鉄軌道ニュース」を配布（ﾎﾟｽﾃｨﾝｸﾞｻｰﾋﾞｽ）
	パネル展示	5/11～6/2	・ **44カ所、延べ219日**（市町村役場等30カ所、商業施設等9カ所、大学等5カ所）
対話による情報提供・情報共有	オープンハウス	5/14～6/2	・ 北部、中部、南部、宮古、石垣の各地域で2回開催　計10回
	県民会議	5/30	・ 一般公募により選出された県民による意見交換を実施
	関係機関等意見交換会	5/28	・ 交通事業者、経済・観光団体、市民団体等との意見交換を実施
	市町村会議	5/25, 27, 29	・ 本島26市町村との意見交換を実施

付１－２　広報

【テレビ（うまんちゅ広場）】



【HPへの情報掲載】

付１－３　ニューズレター及びパネル展示での情報提供

【ニューズレター】

【パネル展示】

写真：平成27年5月16日　イオン名護店

【パネル展示 実施結果】

閲覧人数	アンケート回答数	ニューズレター配布数
5,910	4,071	4,269

実施箇所

○市町村役場又は交流施設等

①国頭村	（ 5/11～5/15 ）		⑯沖縄市	（ 5/18～5/22 ）	
②大宜味村	（ 同上 ）		⑰北谷町	（ 同上 ）	
③東村	（ 同上 ）		⑱北中城村	（ 同上 ）	
④今帰仁村	（ 同上 ）		⑲中城村	（ 同上 ）	※休館日除く
⑤本部町	（ 同上 ）		⑳宜野湾市	（ 同上 ）	
⑥名護市	（ 同上 ）		㉑沖縄県庁	（ 同上 ）	
⑦宜野座村	（ 同上 ）		㉒那覇市	（ 5/18～5/27 ）	※土日除く
⑧恩納村	（ 同上 ）		㉓浦添市	（ 5/25～5/29 ）	
⑨金武町	（ 同上 ）		㉔西原町	（ 同上 ）	
⑩うるま市	（ 同上 ）		㉕与那原町	（ 同上 ）	
⑪宮古島市	（ 同上 ）		㉖南風原町	（ 同上 ）	
⑫石垣市	（ 同上 ）		㉗南城市	（ 同上 ）	
⑬久米島町	（ 5/13～5/19 ）	※土日除く	㉘八重瀬町	（ 同上 ）	
⑭読谷村	（ 5/18～5/22 ）		㉙糸満市	（ 同上 ）	
⑮嘉手納町	（ 同上 ）		㉚豊見城市	（ 同上 ）	

○商業施設等

①「道の駅」許田	（ 5/10～5/17 ）	⑥イオン那覇店	（ 5/20～5/24 ）
②イオン名護店	（ 5/15～5/19 ）	⑦サンエー経塚シティ	（ 同上 ）
③モノレール県庁前駅	（ 5/18～5/24 ）	⑧メイクマン宮古店	（ 6/1 ）
④イオン具志川店	（ 5/20～5/24 ）	⑨メイクマン石垣店	（ 6/2 ）
⑤サンエー西原シティ	（ 同上 ）		

○大学

①名桜大学	（ 5/11～5/15 ）	④沖縄大学	（ 5/25～5/29 ）
②沖縄国際大学	（ 5/18～5/22 ）	⑤沖縄高専	（ 同上 ）
③琉球大学	（ 同上 ）		

延べ　219日

付１−４　対話による情報提供・情報共有

オープンハウス

本島	イオン名護店	5月16日、18日
	サンエー経塚シティ	5月20日、23日
	サンエー西原シティ	同上
宮古	宮古島市役所	5月14日
	メイクマン宮古店	6月1日
石垣	石垣市役所	5月15日
	メイクマン石垣店	6月2日

写真：平成27年5月20日 サンエー経塚シティ

県民会議

平成27年5月30日（土）に開催した県民会議では、32人の方に参加頂き、ステップ２の検討項目である陸上交通の現状と課題等について、県民のニーズを把握することを目的に県民間の意見交換を行った。

【参加者の属性、人数】

属性		参加人数
年代別	20	7
	30	2
	40	9
	50	5
	60以上	9
性別	男	24
	女	8
地域別	北部	12
	中部	4
	南部	16

※傍聴者10名

【県民会議】

写真：平成27年5月30日 沖縄県立博物館・美術館

関係機関等意見交換会

平成27年5月28日（木）に開催した関係機関等意見交換会では、情報共有と併せて「計画検討にあたっての懸念・配慮事項」等に関して意見交換を行い、各立場からの意見を聴取した。

【出席者】

交通事業者	4団体
経済・観光	2団体
生活・交通弱者	2団体
市民団体	3団体
行政機関	5機関
計　16団体(機関)	

【関係機関等意見交換会】

写真：平成27年5月28日 沖縄県南部合同庁舎

市町村会議

市町村会議では、情報共有と併せて「地域が抱える交通の課題」や「まちづくりの方向性」、「地域交通のあり方」等について意見交換を行った。

【出席者】

市町村会議		
南部 (5/25)	中部 (5/27)	北部 (5/29)
8名	13名	12名

【市町村会議】

写真：平成27年5月25日 沖縄県南部合同庁舎

付２　寄せられた意見の概要

付２－１　カテゴリー別意見数

5,167人の方々から寄せられた意見をカテゴリー別に分類した結果、意見数は11,571件で、ステップ２の「将来像・対策」や「評価の視点」に関する意見が多く寄せられた。

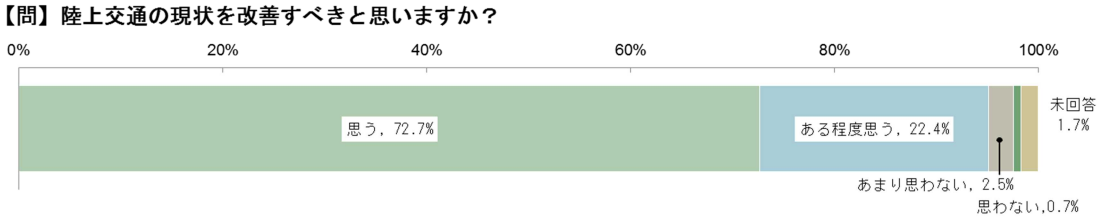
	件数	割合
STEP1に関する意見		
・検討の進め方・体制・コミュニケーション等に関するご意見	642件	6%
STEP2に関する意見		
・現状・課題について	433件	4%
・将来像・対策について	2,705件	23%
・評価の視点について	3,866件	33%
STEP3以降に関する意見		
・起終点、ルート、導入するシステム等に関するご意見	1,244件	11%
・その他（賛否等）	2,681件	23%

付２－２　意見のとりまとめ

Ⅰ　現状・課題について

陸上交通の現状について、便数や運行時間、定時性、交通手段間の乗り継ぎの悪さ等公共交通の利便性、車利用などによる交通渋滞などが課題としてあげられており、利便性向上等公共交通の利用促進に向けた取組が求められている。

また、ニューズレター等によるアンケートにおいて、約95%の方が陸上交通の現状の改善を求めている。



Ⅱ　将来像・対策について

将来像及び対策については、

・沖縄全体が一つの都市圏となり、それぞれの地域が活性化し都市の一極集中からの人口の分散化が図られることによる経済や観光等の発展

・移動利便性向上に伴う通勤・通学圏の拡大、交通弱者等の移動手段の確保、観光客の移動圏域拡大

・渋滞緩和
・交通事故、飲酒運転の減少、健康増進、県民生活の向上
・まちづくりによる駅周辺の活性化
・CO2削減による環境改善

などの観点から期待されている一方で、

・人口減少社会により交通渋滞は緩和されるため、鉄軌道は必要ない
・鉄軌道の必要性がわからない
・具体的な沖縄の将来の姿が見えない

とする意見等も寄せられた。

また、鉄軌道等対策の実施と併せて、

・車依存型社会からの脱却を図るための県民の意識改革
・公共交通利用転換への取組の推進
・駅周辺の道路や歩道、駐車場等の公共交通を利用しやすいまちづくり
・乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスの充実

が求められた他、対策実施に伴う

・騒音等生活環境、自然環境への影響
・財政負担への影響

等について懸念する意見も寄せられた。

Ⅲ　評価項目について

将来像実現に向けた課題解決に必要な６つの視点、事業性を評価するために必要な６つの視点に基づく、幅広い視点での評価が求められた他、新たに４つの項目の追加を求める意見が寄せられた。

Ⅳ　ステップ３移行の計画内容について

起終点やルート、システム等、ステップ３以降の検討事項に対して、個別の地域等への整備、個別システムの導入等を求める意見が寄せられた。

Ⅴ　プロセスの進め方について

透明性、客観性等を確保しながら、慎重にかつスピード感を持って、幅広い視点で検討すること。また、わかりやすい情報提供に努めながら、広く市町村や県民との対話を通じて、県民の多様な意見把握を行いながら検討を進めていくことが求められている。

付２－３　県民意見の概要

Ⅰ　現状・課題の共有

Ⅰ-1　陸上交通の課題について

便数・運行時間・定時性・経路・料金などバス等の利便性や交通手段間の乗り継ぎの悪さ、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等が課題となっています。

・バス停上屋、便数や運行時間、定時性等バス等の利便性に課題がある。(88件)
・現在の公共交通の利用料金が高額である。(51件)
・現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等が課題。(12件)(県民会議意見)
・交通手段間の乗り継ぎが悪く高齢者、観光の観点から課題。(4件)(県民会議意見)・・等

Ⅰ-2　公共交通の利用促進について

駐車場整備やバスとモノレールとの連携等による乗り継ぎの利便性向上、運賃の低料金化等、公共交通の利用促進に向けた取り組みが求められています。

・現況のバスの使い勝手が良くなるように、路線の再編と運行時間や乗り換えがわかりやすいシステムづくりをしてほしい。(74件)
・ICカードについて、SUICAとの相互利用等、利便性を向上してほしい。(50件)
・中短期の取組としてバス網整備とモノレールとの連携を実施してほしい。(16件)
・高齢者などに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度の導入など公共交通の低料金化を図ってほしい。(26件)
・路線バスの無料化を図るなど、既存の公共交通利用の活性化に取り組んだ後、鉄軌道を導入すべきだ。　(8件)　　・・・・・等

Ⅱ　将来像及び対策について

Ⅱ-1　地域の活性化に向けて

沖縄県全体が一つの都市圏となり、それぞれの地域が活性化し、都市の一極集中から人口分散化が図られ、経済や観光等の発展に繋がることが期待されています。その一方で、中南部と北部を一時間で結ぶことによりストロー効果による影響を懸念する意見もあります。

・沖縄全体が一つの都市圏となり、経済や観光の発展につながることを期待する意見。(84件)
・都市の一極集中から人口分散につながることを期待する意見。(14件)
・将来の姿を実現すると観光振興が期待できる。(94件)
・北部の人口増加や観光客増加など地域の発展を期待する意見。(79件)
・中南部の活性化（20件）、東海岸の活性化（17件）、
・離島住民も利用しやすい計画を求める意見。(8件)
・中南部と北部を一時間で結ぶことにより、ストロー効果による影響が懸念される。(14件)(県民会議・市町村会議意見)　・・・等

Ⅱ-2　移動利便性向上に向けて

移動時間の短縮及び定時性の確保、移動手段の選択肢拡大等利便性向上に伴う、通勤・通学圏の拡大、交通弱者等の移動手段の確保、観光客の移動圏域拡大が期待されています。また、一方で、あまり速さにこだわる必要はないとする意見もあります。

・移動時間の短縮、定時性の確保等利便性の向上を期待する意見。(181件)
・北部と中南部間の移動時間の短縮等による利便性向上を期待する意見。(148件)
・移動の選択肢が増えることを期待する意見。(84件)
・時間短縮による通勤・通学圏域の拡大等、通勤・通学の利便性向上を期待する。(51件)
・高齢社会に向け、高齢者等の交通弱者、自動車を持っていない人などの移動利便性の向上が期待できる。(135件)
・観光客の移動圏域拡大等、移動利便性向上を期待する意見。(64件)
・あまり速さにこだわる必要は無い。(13件)(関係機関等意見交換会)　・・・等

Ⅱ-3　渋滞緩和に向けて

早期の渋滞解消を求める中、鉄軌道導入による渋滞緩和が期待されています。その一方で、人口減少社会への移行に伴う渋滞解消が見込まれるため、鉄軌道は必要無いとする意見もあります。

・鉄軌道の導入で渋滞緩和が期待できる。(203件)
・早期の渋滞解消を求める意見。(47件)
・鉄軌道では渋滞解消できない。(9件)
・道路整備だけでは渋滞は解消できない。(5件)
・人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い。(5件)　・・・等

Ⅱ-4　県民生活向上に向けて

交通事故、飲酒運転の減少、健康増進、県民生活の向上等が期待されております。また、併せて将来像の実現にあたっては、車依存型社会から脱却するため、県民の意識改革、車の乗り入れ規制等公共交通利用促進のための取組が求められております。

・交通事故、飲酒運転の減少を期待する意見。(44件)
・踏切設置に伴う事故を懸念する意見。(3件)
・公共交通を利用し、歩く習慣がつくことによる健康増進や長寿を期待する意見。(37件)
・鉄軌道を利用することで、車の購入・維持費や生活費などの大きな経済的負担が軽減されることを期待する意見。(24件)
・運賃をできるだけ安く抑えてほしい。(52件)
・県民生活の向上を期待する意見。(36件)
・車依存型社会から脱却し公共交通利用転換を図るためには、県民の意識改革が必要とする意見。(225件)

・車依存型社会からの脱却が必要とする意見。(73件)

・車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により車依存型社会からの脱却を図ろうとする意見。　(32件)　　・・・等

Ⅱ-5　駅周辺を含めたまちづくりを

鉄軌道の整備による駅周辺の活性化が期待されており、鉄軌道と併せて駅周辺の道路や歩道、駐車場等の整備やショッピングセンター等の設備の充実を図ることが求められています。

・鉄軌道の整備により駅周辺の活性化が期待できる。(19件)

・鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行い、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしい。(70件)

・駅周辺は、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい。(11件)

・駐留軍用地跡地を活用した鉄軌道整備を求める意見。(25件)　　・・・等

Ⅱ-6　フィーダー交通ネットワークの充実を

既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスが求められています。

・既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見。(213件)(県民会議意見)

・駅までの距離が遠いと利用しないのではないかという意見。(19件)

・ＬＲＴ等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。(1件)(関係機関等意見交換会意見)　・・・等

Ⅱ-7　自動車の利便性確保について

鉄軌道だけでなく、道路整備など自動車の利便性の確保が求められています。

・鉄軌道が導入されても、自家用車やレンタカーを使う人は多く、車社会は変わらないと思う。(62件)

・鉄軌道ではなく、道路整備を求める意見。(13件)

・自動車の利便性も確保してほしい。(11件)

・自動車業界等への影響を懸念する意見。(2件)　・・・・等

Ⅱ-8　環境に配慮して

CO2削減などによる環境改善を期待する一方で、騒音等生活環境や整備による自然環境への影響を懸念する意見が寄せられました。

・自動車利用が減ることにより、排気ガスやCO2排出量の削減が図られ、環境の改善が期待できる。(77件)

・騒音等生活環境の悪化を懸念する意見。(11件)

・整備に伴う自然環境への影響を懸念する意見。(20件)

Ⅱ-9　県財政に無理がないように

県財政の大きな負担、税負担が増えることがないようにすることが求められています。

・県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。(27件)
・税金のムダ。(13件)
・国の予算で導入してほしい。(31件)
・国へ要望するのではなく、事業費は沖縄県民が負担すべき。(3件)　・・・等

Ⅱ-10　その他

将来の姿の実現に向けた対策について、賛否のみの意見を除き、計画的、段階的に進めることは良いとする意見がある一方で、鉄軌道の必要性がわからない、具体的な沖縄の将来の姿が見えない、対策は必要無い、鉄軌道等以外の対策で課題は解消できるとする意見等が寄せられました。

・将来の姿の実現に向けた対策を計画的段階的に進めることはいいことだとする意見。(42件)
・鉄軌道の必要性がわからない。(25件)
・具体的な沖縄の将来の姿が見えない。(8件)
・将来の姿について、実現性があるのか疑問である。(26件)
・将来の姿の実現に向けた対策に対し、効果を疑問視したり、施策の前倒し等を求める意見。(36件)
・将来の姿の実現に向けた対策は必要無いとする意見。(18件)
・公共交通の利便性向上等、鉄軌道以外の対策で問題は解決できるのではないか。(24件)　・・・等

Ⅲ　評価項目について

Ⅲ-1　将来像に照らした評価項目

将来像実現に向けた課題解決に必要な６つの視点が、評価項目として求められています。

Ⅲ-1-1　県土の均衡ある発展

・沖縄の経済・観光の振興の観点が重要。(134件)
・均衡ある発展、地域の活性化、地域間交流という観点が重要。(157件)
・人口増加や定住化促進、観光客増加等による北部の振興という観点が重要。(46件)
・通勤・通学圏の拡大等、北部振興の観点が重要。(15件)　・・・等

Ⅲ-1-2　観光リゾート地の形成

・移動時間短縮による移動圏域の拡大、移動手段の選択肢拡大等観光客の移動利便性の視点が重要。(116件)

Ⅲ-1-3　高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上

・子供、高齢者等の視点及び利用しやすい環境づくりが重要。(167件)

・移動時間短縮、移動の快適性等が重要。(100件)
・交通事故の減少など、安全・安心の観点が重要。(85件)
・県民及び観光客等、利用者の視点を重視すべき。(54件)
・通勤・通学圏拡大の視点が重要。(50件)
・定時性が重要。(46件)
・公共交通利用転換による健康増進の視点が重要。(30件)

Ⅲ-1-4　中南部都市圏の交通渋滞の緩和

・渋滞緩和が重要。(241件)
・渋滞緩和や時短による経済効率が向上するかが重要。(12件)

Ⅲ-1-5　まちづくり

・市街地形成、駐車場整備など駅周辺のまちづくりの視点が重要。(90件)
・自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要。(2件)(市町村会議意見)
・跡地の活用を重視すべき。(3件)

Ⅲ-1-6　低炭素社会の実現

・地球環境に配慮した視点が必要だ。(155件)

Ⅲ-2　鉄軌道の事業性を評価する項目

費用対効果や自然環境への影響等、事業性を評価するために必要な５つの視点が、評価項目として求められています。

Ⅲ-2-1　費用対効果

・費用対効果（利用者数等）の視点が重要。(131件)

Ⅲ-2-2　採算性分析

・鉄軌道が赤字にならず、事業の継続性が重要という意見。(164件)
・運営主体の採算性が課題。(7件)(市町村会議意見)
・赤字経営や過疎化の加速など、採算が取れなかった場合の対応をあらかじめ想定しておく必要がある。(7件)
・利用料金が重要。(139件)

Ⅲ-2-3　経済性

・事業費の視点が必要。(46件)
・事業費の捻出が必要だ。(44件)
・出来るだけ事業費を抑えてほしい。(29件)

Ⅲ-2-4　施工性

・土地取得に時間がかかり、事業期間が長くなることが心配。(20件)
・早期実現を望む。(21件)
・工事に伴う自動車交通への影響が懸念される。(5件)

Ⅲ-2-5　生活・自然環境への影響

・自然環境への影響が心配、最大限配慮してほしい。(136件)
・自然とのバランスを考えた沖縄らしい計画にしてほしい。(56件)
・自然保護を第一に考えてほしい。(28件)
・導入後まちづくりが進んだ後、長期的な視点の影響を考慮すべき。(11件)
・沖縄らしい街並みなど景色を楽しめるルートが重要。(13件)
・騒音に関する視点が必要だ。(21件)

Ⅲ-3　その他新たな視点

【貨物】
・流通面の視点が必要。(7件)
【交通事業者への影響】
・既存交通事業者への配慮が必要だと思う。(59件)
【自然災害への対応】
・台風襲来や災害等に対する耐災害性の視点も必要。(25件)
【フィーダー交通ネットワーク】
・家から駅へのアクセス等、公共交通ネットワーク構築の視点が重要。(98件)
・全地域をカバーしているか、利便性の観点が重要。(25件)
・基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある。
(1件)(関係機関等意見交換会意見)

Ⅲ-4　幅広い視点で評価すべき

・全て（提示している）の視点が重要。(177件)
・複数の視点が重要。(607件)
・移動利便性（通勤・通学圏の拡大、速達性、渋滞緩和）の視点が重要。(196件)
・県民生活（安全・安心、健康増進等）の視点が重要。(117件)
・地域活性化（定住化促進、地域間交流、地域産業の活性化）の視点が重要。(43件)
・観光振興（観光客の移動利便性、移動圏域の拡大）の視点が重要。(20件)
・まちづくり（コンパクトなまちづくり、駅周辺のまちづくり）の視点が重要。(24件)
・地球環境（CO2削減）の視点が重要。(15件)

Ⅳ　ステップ３以降の計画内容について

Ⅳ-1　起終点に関する意見

・那覇～名護間への整備を求める意見。(84件)
・特定の地域までの整備を求める意見。(19件)
・那覇以南、名護以北への整備を求める意見。(198件)・・・等

Ⅳ-2　ルートに関する意見

・沖縄本島を網羅するルートを求める意見。(51件)
・本島の東側を通るルートを求める意見。(28件)
・本島の西側を通るルートを求める意見。(46件)
・複数（東側、西側、環状線等）のルートを求める意見。（74件)
・観光・車窓からの景観の観点から海岸線ルートを求める意見。（16件)・・・等

Ⅳ-3　導入するシステムに関する意見

・路面電車（ＬＲＴ）の導入を求める意見。(131件)
・モノレールの導入、延伸を求める意見。(119件)
・鉄道・リニア・新幹線などを導入してほしいとする意見。（87件)
・バス・BRTで良いとする意見。(29件)　・・・等

Ⅳ-4　その他

・特定の場所への駅整備を求める意見。(32件)
・多くの人が利用しやすい場所への駅整備を求める意見。(15件)
・民間の活力を活用して、整備・運営してほしいとする意見。(13件)
・できる所から、又は一部の地域から先行して整備してほしいとする意見。(15件)
・既存道路の活用を求める意見。(24件)
・新たな用地の取得が課題とする意見。(20件)
・高架、又は地下構造での整備を求める意見。(43件)
・市街地の整備や活性化を同時に進めてほしいとする意見。(19件)・・・等

Ⅴ　プロセスの進め方について

Ⅴ-1　基本方針

透明性、客観性等を確保しながら、慎重にかつスピード感をもって検討を進めてほしい。

・鉄道整備の検討を始めるのが遅いのではないか。(31件)
・鉄軌道は、他の施策より優先度が低いのではないか。他の施策を優先してほしい。(4件)
・慎重に検討を進めてほしい。(21件)
・検討プロセス全体を通じて透明性、合理性、客観性、公平性の確保に努めてほしい。(6件)
・鉄軌道の導入ありきで検討しないでほしい。(9件)
・数十年先の長期を見据えた計画を検討してほしい。(10件)
・検討のスピードを上げてほしい。(16件)　　・・・等

Ⅴ-2　検討の進め方

メリットだけでなく、デメリットも含め幅広く検討してほしい。

・県民として検討に協力していきたい。(9件)
・外国含め先進事例を参照しながら検討を進めてほしい。(22件)
・あらゆる可能性を視野に入れて、整備案を幅広く検討してほしい。(23件)
・デメリットも含めた検討が必要だ。(10件)
・誰のための鉄軌道なのか対象者を明確にしたほうが良い。(5件)　　・・・等

V-3　コミュニケーション

今後も様々なコミュニケーションを工夫し、わかりやすい情報提供、県民の多様な意見を把握しながら検討を進めてほしい。

・多くの人に知ってもらう工夫が必要である。(57件)
・公共交通を利用したい、利用すべきと思った。(14件)
・沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりづらく、理解できなかった。(59件)
・計画の具体的な内容や試算結果について知りたい。(50件)
・短中長期の取組により、どのように生活が変化するのかを示してほしい。(30件)
・県内の専門家や青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民から意見を聞いてもらいたい。(44件)
・幅広い県民の多様な意見を聞き取れるよう、様々なツール（手段）を使って意見を言えるようにしてほしい。(12件)
・多くの県民の意見を反映しながら、検討を進めてほしい。(4件)　・・・等

V-4　検討体制

広く市町村、県民等との対話の場づくりに努め、幅広く意見を聴いて検討を進めてほしい。

・広く市町村やその市民との協議の上でプロジェクトを進めてほしい。(12件)
・検討の場には、鉄道会社等、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい。(8件)
・フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき。
(1件)(関係機関等意見交換会意見)　・・・等

付３　県民等との対話による情報共有

付３－１　第１回県民会議の結果

１．開催状況

・日時：平成27年5月30日（土）　ＰM1：30～4：30
・会場：県立博物館講堂　・参加者数：申込者38名中32名出席
・参加者内訳：在住地域（北部12名 中部4名 南部16名）、性別（男24名 女8名）
年代（20 代7名 30 代2名 40 代9名 50 代5名 60 代6名 70 代3名）

２．意見の概要

《現状及び課題について》

〈共通意見〉

・特に便数や運行時間、定時性、経路等、バスの利便性に問題があるとの指摘が多かった。

・交通手段間の乗り継ぎの悪さについても指摘がなされ、高齢者の利用、観光の視点から交通について議論された。

・現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された。

〈その他意見〉

・歩道や自転車専用道の整備、駐車場不足等に対する意見等が出された。

《将来の姿について》

〈共通意見〉

・県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要。

〈その他意見〉

・100 年先等を見据えたまちづくりのあり方や、ライフスタイルの変化への対応、環境や景観の保全の必要性、道路整備による課題解決、各地域でのまちづくりの必要性、グランドビジョンの明確化などに関する意見が示された。

《評価の視点について》

・評価の視点については、討議時間が足らず、5 班中2 班のみでの議論にとどまった。

・主な意見としては、

・速達性、定時性、経済性、高齢者や学生等交通弱者対応、観光客・ビジネスマン・外国人などへの多様性配慮、環境保全等を求める評価の視点への意見

・評価については、具体的な将来ビジョンが示されなければ議論できない

等の意見が出された。

３．グループ討議の主な意見（発表内容）

《現状・課題について》

【公共交通の利便性について】

バスとモノレールは乗りやすくなってはいるものの､バスの利便性(便数や運行時間､定時性､バス停位置、経路等）が悪く、交通機関同士の乗り継ぎが不便。

・バスの利便性が大きな問題としてあげられる。

・バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO2、フィーダー交通、災害時の駐車場などについて多くの意見があげられた。

・ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。

・具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。
・観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。
・フィーダー交通の接続の悪さが一番目につく。観光客が空港から北部に移動は連続的でない。
・ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。
・バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。
・バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。
・渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。
・良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげたれた。
・バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがあります。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。

【移動手段について】

クルマ以外の選択肢が無く、車に頼らざるを得ない状況であり、それに伴い渋滞や健康、飲酒等に影響が生じている。

・若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。
・クルマ以外の選択肢がないことが問題。
・現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。
・クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。
・交通マナーもまだ不十分
・電車利用で飲酒の問題が解決される。

【その他意見】

・CO2 削減とは何か。本当に取り組んでいますか。
・街や住んでいる人のライフスタイルの変化「アーバニズム」が鉄軌道の整備で起こるのでは。
・徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。
・那覇市内はクルマも多く、駐車場が不足している。

《将来の姿について》

【地域・経済・観光振興について】

各地域すみずみまで行き届いた交通サービスが必要、住民、観光客、外国人への配慮が必要との意見が多かった。また、通勤・通学圏の拡大、他地域への機能分散等沖縄の均衡ある発展に関

する意見が出された。

・名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにして欲しい。
・離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。
・鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献
・家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないか。
・唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む。
・鉄軌道整備による企業誘致も期待される。
・沖縄の経済の自立を考える。
・観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。
・電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
・沖縄の観光をNo.1 にしたい。

【その他意見について】

【まちづくり】

・従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
・100 年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30 年、100 年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。
・鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどから沖縄のまちづくりを学ぶ。
・ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。
・返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテイメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺をLRT で連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。
・まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。

【ライフスタイル】

・県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。
・時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。
・高齢者の外出機会が増加する。

【導入空間・システム】

・基地の返還の必要性、高速道路の上に作ればよいのではないか。
・高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。

【利便性の向上】

・フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能がよくなる。

・移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。

・小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。

【環境】

・沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。

・自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。

【道路整備】

・道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路を広くしたり、増やしたりする。

【ビジョン】

・県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50 年後、100 年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげたれた。

・グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成して欲しい。

《評価の視点について》

【参考事例】

・例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。

【定時性、速達性、経済性、移動利便性、環境】

・時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。

・視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性、経済、定時性、時間の６つがあげられた。

・沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげたれた。

・沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい

【その他】

・県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。

・公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。

４．各班のワーキング結果

第1班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

・バスの利便性大きな問題としてあげられる。

・具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。

・観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。

・若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。

・クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
大型施設	・主要施設の建設（那覇第 2 滑走路、MICE 施設、鉄軌道等）には、日程的な目標を持つべきである。
人口集中（中南部）	・道路の一部を占有する LRT の整備にあたっては、バイパス整備の必要性を考える必要がある。 ・人口密度の高い中南部に専用鉄道を通すことは、経済的日程的にも大きな課題である。
タクシー	・バスがなかったので、タクシーを探したが見つからなかった。
アクセス	・公共のバイク駐輪場がない。（駅前など）
	・都市部から公共施設（小学校）が消え、スプロール化が進み、スプロール化によりさらにクルマが増える。 ・通勤・通学圏に時間がかかるため、他地域へ移住する方が多い。
駅開発	・モノレール駅周辺では駅へのアクセスのための P&R 等の整備が不十分。
自転車	・自転車が利用しにくい道路状況にある。（歩道が狭い、路肩が狭い）
事故	・交通事故増加。（全国では減少なのに）
飲酒運転	・電車がないことは、飲酒運転が多い原因になっている。
車社会	・健康。メタボ。
	・街中を歩けるのが都市ではあるが、車が多すぎる。 ・各家庭に自家用車が 2～3 台もあり、車依存の生活になっている。 ・クルマ社会で自動車への依存度が高い。
	・中南部の交通渋滞激しく、会社員、学生、観光客のイライラ感につながっている。 ・ラッシュ時の渋滞。 ・渋滞がひどい。（東京、大阪、名古屋よりもひどい） ・高速道路を降りて、目的地に時間がかかる。
Co_2	・車社会となっている為、県内の Co_2 排出量の約 30%は車によるものになっている。 ・そもそも車の発生量を減らすべき。Co_2 の問題の要因。
バス	・北部までの所要時間が長い。バスは料金が高い。 ・バスの運転手さんが、みなさんやさしい！ ・本数が少ない。バスを夜間・深夜時間帯に利用できない。 ・バスを利用した時に困ったこと。 1 時間に 1 本しかない。ない時間もある。通学にも不便。 ・大量輸送機関が必要。（モノレール、バス等）
	（重複）・目的地近くにバス停がない。 ・タクシーに近いバスが欲しい（デマンド交通） ・遅い到着時間の飛行機を利用した場合、北部に帰るのは車を使うしかない。
	・名護のイオンに行きたいが、バスが通っていない。
	・バス利用者が少なく、採算がとれない。

利用者	・運転免許がないと移動に不便。 ・若年者・高齢者が利用する交通手段も家族の車が中心。 ・交通弱者（子供、老人）が自由に移動できるのが都市。 ・モノレール駅へのアクセスが不便。
	・観光客向けの交通が必要。
利用しにくい	・公共交通が利用しにくい。
ミニバス	・都市を結ぶミニバスの導入。
時刻表	・バスの時刻表がわかりにくい。ホームページも更新されていない事が多い。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

・沖縄は、鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどの事例からまちづくりを学ぶ。

・ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。

・県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。

・名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにして欲しい。

・鉄軌道整備による企業誘致も期待される。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
ハワイ、台湾、ヨーロッパに学ぼう	・沖縄に近い外国、台湾の鉄軌道も参考にしてほしい。ハワイも島として参考にしてほしい。
BRT、LRT	・各市町村内での交通が充実する。BRT、LRT
バス	・高速バス、基幹バス、路線を増やして充実に。 ・バス専用信号。バスが来れば青になる。
歩く	・トランジットモール（歩行者天国）を増やす。(場所、日数) ・歩いて楽しい街。歩いて快適な街。歩専道の整備。
車にかけるお金･･･	・自動車保有の割合が県民所得に対して高いので、その他の利用が増え、自動車以外のことにお金を使えるようになってほしい。
定時性	・定時刻で交通機関が利用出来れば、通勤、通学圏の拡大になる。
人口のかたよりなくなる	・通勤圏が広がって、人口密度のかたよりが減っていく。 ・南部に人口が集中しすぎているため、通勤圏を広げ人口を分散させる。
企業	・鉄道により人・モノの流れが良くなることで、企業誘致に貢献できる。 ・地域がうるおう
通勤・通学の向上	・県内の高校生が県内の大学に進学しやすいように交通整備。 ・北部の中学生が北部に住みながら、中南部の高い教育を受けられる様になってほしい。
まちづくり	・住宅、オフィス、商業施設、学校。一体になった街づくり（近距離） ・住民生活の利便性。生活圏の中の交通も大切にしてほしい。 ・基地跡地を中心に発展していく。(キャンプキンザー普天間など）今後の開発も考慮して計画するべき。 ・「今ある街に駅を造る」のではなく、「駅を造って新しい街を造る」という発想も必要。
医療	・北部の医療の充実。(通院や医者が北部に通勤）医療中心の都市にしてほしい。
観光	・北部が観光地から移住。医療、保養地になっていく。 ・6 月、11 月～1 月の観光客が少ない時期に高齢者や免許を持ってない人、外国人を呼

	べる交通整備、観光施設の充実 ・観光産業発展に継ながる。
観光と県民へ列車	・通学・通勤用電車＋観光用列車 ・県民と観光客（外国人含む）が一緒に乗っている電車を夢見ている。 ・鉄道と観光施設を併せて充実を図り、県内・県外利用者を呼び込めるようにする。
	・まず名護から鉄道を広げて欲しい。（～本部一周、～北部一周、～那覇方面） ・ヤンバル国頭の交通はどうあるべきか議論が望まれる。（生活と経済性）
早期実現	・早期先行。部分開業。（ルートどこでも）鉄軌道。 ・沖縄の本土復帰 50 周年（2022 年）事業として、7 年後の 2022 年までには一区間でも LRT が走ってほしい。 ・沖縄本島の西海岸、東海岸を走る LRT の実現を夢見ている。（ユックリ走る）
楽しい	・景色の良い所を通ってほしい。 ・沖縄の鉄道には車窓も大事。
－	・公共交通。採算性どう議論する？
－	・那覇中心ではなく、名護中心に考えてほしい。
－	・通勤と観光で異なる車両やシステムの導入（停車駅が異なる）

第 2 班

（1）現状と課題について

【発表の主旨】

・バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO2、フィーダー交通、災害時の移動手段や駐車場などについて多くの意見があげられた。

・フィーダー交通の接続の悪さが目につく。観光客が空港から北部へ連続的に移動ができない。

・車の飲酒運転が問題となっているが、電車利用が問題解決につながる。

・CO2 削減につながる取組みがなされているか疑問。

・陸上交通の変化は、街や住んでいる人のライフスタイルも変化させる。鉄軌道の整備によって、都市的な生活スタイル(アーバニズム)を求めて人口の移動が加速するかもしれない。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	・バスの運行時間が守られてなく不便で信用できない。 ・今更バスには乗らない！ ・本数は少ない所もあるが、路線バスの路線が北は国頭から、南は糸満まで張り巡らせている。 ・本数が少なく、行きたい所に路線がない。
バス・観光	・路線バスでゆったりと観光しつつ、地域の方と交流できる。
観光	・県外に比べると、まだ割と英語表記は多いと思う。 ・海外の人に対応しきれていない。（レンタカーはまだ不便。「止まれ」などサインを読めない） ・観光面では、現状、車の方が動きやすい。 ・観光客は時間が読めない為、早めに（北部をはなれ）空港にむかっているのではないか。時間を有効に使うことができずもったいない。

Co_2	・自転車に乗るが、58 号線は排気ガスで不快。 ・排気ガスでクルマの窓を開けられない。 ・トラック前にいると煙がくさい。 ・車の Co_2 の排出は観光のイメージダウンにつながる。
災害	・台風の時の移動手段の確保、台風時公共交通はストップする。
フィーダー交通ネットワーク	・利用者を明確にしたフィーダー交通ネットワーク（高速道路、レンタカー、モノレール、バス、等）の形成。
景観	・モノレールのコンクリートの老朽化が進んでいる。つくったハードのメンテナンスはまちの景観に影響を与える。
車と渋滞	・定時性が厳しい。特に空港や那覇への移動。 ・道路工事による渋滞。 ・道ができればできるほど、混んでいる。 ・飲酒運転が多いので、車以外の移動が必要である。 ・車の維持経費がかかり過ぎる。 ・一家に 2 台以上の車やバイクが負担になっている。 ・車での移動する時間が予定しづらい。 ・交通渋滞で時間がかなり過ぎる。
駐車場	・駐車場の入庫待ちで時間がかかる。 ・駐車場料金が高い。 ・駐車場が足りない、少ない。
アーバニズム	・モノレールの整備により沿線が都市化、地域構造が変化。アーバニズム。
意識作り	・児童生徒が鉄軌道のイメージがつくりづらい。 ・親が子を学校へ部活へと車で送っている。
県民負担	・新規鉄道による、県民の税負担。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

・100 年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30 年、100 年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。

・時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。

・高齢者の外出機会が増加する。

・離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。

・基地の返還の必要性。

・高速道路の上に鉄軌道を作ればよいのではないか。

・観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。

・フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能が向上する。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
スピード	・鉄軌道導入は、交通渋滞の解消、過疎、過密の解消につながるとするならば、名護、那覇間は 45 分で結ばれるようにすべきである。
インフラ	・現在、道の駅は脚光を浴びているが、鉄軌道の駅もそれに類似する施設を設置し、地

	域の活性化につなげるべきである。 ・高速道路の上に鉄道が3階建て。①鉄道。②車、バス。③駅ビル。→屋上緑化、空の畑、公園。 ・米軍基地の撤去、返還が鉄軌道導入を進める上で有効である。米軍基地の撤去、返還を積極的に進めるべきである。
隅々までの移動・フィーダー交通	・鉄軌道は都市型ではなく、沖縄全体を考慮する。 ・隅々までの移動の利便性。鉄軌道＋既存公共交通の組み合わせ。 ・北部、離島の入口までのアクセス。 ・南部、本部半島の軌道は、環状にしてほしい。お年寄りなど慣れてない人でも乗れるやさしい鉄軌道であってほしい。 ・環状であれば、間違う心配なく乗ることができる。 ・乗ると便利な、乗りたい公共交通の整備。加えて、自家用車のバランス ・駅ビルに保育園や病院、店などがあるようなコンパクトシティ。 ・2ヶ所の空港利用を促すために、那覇空港から伊江島空港まで鉄軌道をつなぐ。
環境への配慮	・環境への配慮できている。 ・クリーンエネルギーの鉄道。高速（リニア）。
災害にも強い	・台風時でも通行できる交通システム（地下鉄にする） ・台風や津波にも対応した鉄道。シェルターとしても駅を活用。
利用者	・県内全域に鉄軌道がある。時間が読める ・利用者を具体的に設定すべき。住民なのか、観光客なのか。
公的機関	・公的機関をつなぐ。特に病院、金融、デパート、スーパー、学校。 ・公的機関をつなぐ。安心なまちへ。
若者・年寄りへの配慮	・那覇の都市に集中しないように分散して、産業と人口を分ける。 ・人口流出を防ぐ取り組み。学生、医療、就職。
	・若者の交流。 ・人口と産業の一極集中は×。 ・トイレあれば安心してお年寄りが乗れる。 ・教育施設はつなぐ、連携がとれる。通学がかわる。
その他	・将来の事だが、名護・那覇間が成功した後は、本部半島線、名護・辺土名間も検討すべきである。 ・鉄軌道導入による県民の税負担がないように進めるべき。 ・鉄軌道を導入することによる将来像について、資料から読み取ることができない。北部や東海岸をどうするのか、観光の要素は考慮すべきなのか、等。そのため示されている内容について良い、悪いの判断ができない。

第3班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

・バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがある。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。

・バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線

がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。

・クルマ以外の選択肢がないことが問題。

・徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	・バスの現在地情報システムがあり、家から出る時刻を調整できる！ ・IC が導入され、バスが乗りやすくなっている！ ・北部では地域間を結ぶ交通手段がほとんど無いため、公共交通を利用しようと思わない。 ・安価、均一の値段で、行きたい所に行ける。（乗り換え自由） ・唯一の公共交通であるバス交通はアクセスが悪く、朝晩はダイヤ通り運行できない。（定時、定刻性に欠ける。） ・バスの定時性が守られていない。 ・交通量が多く、時間が全く読めない。→到着時間がいつも違ってしまう。 ・観光客に対してバスマップがない事も、不親切につながる。 ・便数が不足しており、夜 10 時以降は公共交通機関がない。（飲酒運転の原因）
モノレール	・モノレールの「おとなりきっぷ」を利用すれば隣駅までなら 100 円で利用できるサービスが良く、料金が安い。 ・路面電車などに比べ高架であるため、安全面や定時性で考えると、モノレールは良い！ ・モノレール駅までの接続形態が不便なため、利便性が悪い。
車	・県民は意外と不便を感じていないかもしれない、一人一台が当たり前になっている。（一人一台車を持っているから） ・主要施設に無料駐車場がある。（自家用車の利用が便利） ・道路が整備されており、自動車が走りやすい！ ・中南部の通学、通勤手段が自動車以外にない。 ・公立高校、大学などへの公共交通手段が少なく不便なため、送迎の必要性がある。
タクシー	・タクシー料金が安い。すぐひろえる。 ・本土と比べて、タクシーの初乗りが安い！
観光	・外国人が行きたいところへ行けない公共交通の現状が非常に不親切。交通ネットワークが不十分。 ・慢性的な交通麻痺の状態で沖縄振興の大きな阻害要因となる。（観光客 1000 万人を目指すとしてもバス、レンタカーでは対応しきれなくなる。）
	・道路事情が住宅や公共建築の地区計画に大きな影響を与えているのでは？
徒歩、自転車	・歩道が狭い。切り下げが多く、起状が大きいので歩きにくい。自動車優先。 ・自転車専用道がない。
―	・近距離と遠距離での移動に区分がないため、近距離移動でも自動車を活用している。遠距離＝高速、近距離＝ゆっくり（歩行、自転車）などの移動手段を分ける。
―	・観光地でありながら、道路の周辺の大気汚染がひどい。
個別意見	・自動車が便利に感じている分、インフラ整備不足が感じられる。 ・バスの乗り換えで運賃割引サービスがないため、乗り換える度に普通運賃を払っているため高く感じる ・鉄軌道がない唯一の都道府県となっている。 ・自転車利用者にとって、やさしい道路づくりができていない。 ・外国人観光で鉄道があるかないかが重要となってきている。 ・バスやトラックが多く、環境が悪い。

	・鉄道の整備が遅れているのは、鉄道会社などが進出してこなかったことが要因。 ・免許をもたない人に対する、不便を感じる。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

・沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。
・電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
・自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。
・移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。
・従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
・返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテイメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺を LRT で連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。
・沖縄の経済の自立を考える。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
県民の生活の利便性向上	・移動選択肢を増やすこと。 ・簡単に移動することができる！行きたいところへ！ ・北部－中部－南部のすべてをつなぐ交通づくり。(誰でも、好きな時に好きな所へ行ける) ・都市的生活と田舎的生活、両方楽しめること。 ・どこでも同じ文化レベルの生活可能。(図書館、本屋、病院)
観光の活性化	・〈オーガニックアイランド計画〉 返還跡地に高度集約化された街、その周辺をオーガニック（自然を生かした）なローカル（田舎）な地域を形成することにより、両方の魅力を出した島を目指し、同じような再開発を行わない。 ・産業、教育、観光をそれぞれ集約し拠点をつくり、エリアに特徴をもたせる。(それぞれのエリアを鉄道が結ぶ) ・世界の人々が集まりやすい環境づくりをする。そのためには、便利な交通インフラが必要。 世界中の観光客が沖縄を楽しんでいる！ ・沖縄海洋博公園、中部ショッピング圏、南部平和戦跡史跡公園をはじめ、全県ゾーンの観光形成という考え方がないため、全県で考えた形成づくり。 ・南部島尻（糸満、八重瀬、南城）地域が将来の姿の描くエリアから外されている。 ・鉄道そのものを観光資源とし、軽便、SL の復活することも一考すべき。 ・(基地がある前提で…) 返還されないなら基地内を自由に（簡単に）出入りでき、交流等で活用することができるようにすべき。
自然環境の保護	・自然環境保全が最重要で、沖縄の最大の資源である。(景観も含めて) ・沖縄らしい景観が少なくなっている。もっと増やしていく。

自立経済（多様な産業）	・子どもたちが、自信を持って挑戦できる教育環境づくり。 ・国の補助に頼らない自立した経済づくり。 ・人の移動という視点だけでなく、物流という視点での交通インフラづくり。
個別意見	・地方創生を活用して、地方それぞれで都市づくりをする。 ・空港からどこへでもつながる交通インフラ形成。 ・誰でも使えるバリアフリー的なネットワークの形成。

(3) 評価の視点について

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
個別意見	・評価の視点として、どの項目も（教育、環境、経済等）重要。捨てがたい。 ・どの項目もバランスよく評価の視点に据える考え方が必要ではないか。

第 4 班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

・ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。

・ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。

・那覇市内はクルマも多く、駐車場が不足している。

・バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
いいね！	・自動車のドアｔｏドアの利便性はかなり便利であり、路線バスはかなわない。 ・ゆいレールからの景色はＧｏｏｄ。 ・新しい道路は広くて、走りやすい。 ・外国人にバスが利用されている。
事故等	・高齢者の事故件数が多くなり、この先どうなるか不安。 ・通学時間に事故が多く、巻き込まれる。 ・レンタカーの事故も多い。
交通量	・車の数（保有台数）が年々増えて、特に 4 月は渋滞する。 ・一人しか乗っていない車がずっと続いている。 ・車の交通量が多い
ゆいレール	・ゆいレールの運行数をもっと増やしてほしい。 ・モノレールのスピードが遅い。 ・Ｓｕｉｃａ使えない。
駐車場	・車の数が多いため、駐車場の確保が難しい。 ・駐車場不足。（特に那覇） ・駐車場が少なく、駐車できても周辺の渋滞や出庫待ちで大幅に時間が遅れ、予定が消化できない状況もある。
信号	・①特にレンタカー会社のマナー、推進の徹底が必要。②交通量が多い割に信号機が少

	ない。 ・観光施設前に信号機ない。(観光客増えているのに) ・左折専用信号機はイミない。皆使ってない。とまどう。
バス	・バスナビはあるがわかりにくい、道路上での混雑や通行止めの情報も少ない。(乗り換えなどの情報不足) ・バスの乗客が少なすぎるのに、バスレーンがある。 ・バス停の環境はよくなっているが、まだ不十分。(雨に濡れる。暗い。) ・バス停の位置。交差点のすぐ近くだったりする。 ・バスは、地域振興であり、路線バスが少ない。 ・沖縄市東部など中部の市町村では、住宅が密集している地区とバス路線がリンクしておらず、バスを利用したくても利用できない状況になっている。
時間	・公共交通が不便(定時性が低く、本数が少ない)であるがゆえに大人１人に１台車を持つような状況になり、その結果、さらに渋滞が悪化、定時性が低下し、さらにバス離れが進む状況となっている。 ・時間が読めない。渋滞によりバス、自家用車の定時性がない。那覇まで時間かかる。 ・台風時の離島の橋の通行止めで観光客は困っている。
－	・軽自動車が多くて、平均スピードが遅い。
－	・沖縄の方は運転スキルの低さも渋滞につながっている。
－	・タクシーが多くて、客を拾おうとゆっくり走るのも渋滞の原因。
－	・外国人観光客は、国籍によってはバスで移動せざるを得ない方もいる。
－	・どんな人でも楽に移動できる社会が理想

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

・まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。

・鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献

・小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。

・高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。

・家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないか。

・道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路を広くしたり、増やしたりする。

・沖縄の観光を No.１にしたい。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
車以外･･･	・様々な選択から選べるようになったら良いのでは。鉄道、バス、ＬＲＴなど ・小学生でも、沖縄全域移動できると良い。(例に祖父母宅へ行くとか)
まちづくり	・鉄道の延長及び道路の延長は、地域づくりより先に導入するべきである。交通アクセスが便利になりますと、この地域は活性化につながる。 ・鉄道により、各地域がつながることで、それぞれの地域の特徴がよりでてきてほしい。
教育分散(教	・公的機能、民間機能をうまく分散させた機能の地域的均衡がとれた沖縄。

育、企業）	
ゆっくり～	・高速鉄道にこだわらず、環境にやさしい路面電車でも良いのではないか。
早い！	・南、中央、北のメイン駅をつなぐ高速鉄道と車の社会のＭＩＸ。
道路だけの整備でもよいのでは	・道路網が充実したハワイオアフ島のような観光の島。 ・高速道路の本部までの延長。
全体的な姿	・家族で住み続けられる。 ・京都を抜いて観光客数、観光収入で No.1 の沖縄。
移動がスムーズ	・少人数でも他市町村への行事（文化的）へ参加できると良い。 ・各広域圏で移動がしやすい環境へ。
多くの駅	・多くの駅をつくってできるだけ多くの人が利用できる鉄道にしてほしい。駅を増やす。 ・駅の拠点つくり多くし、交通量の分散化により、早めの市町村連携が生まれる。
－	・名護からのダンプカーによる、道路の破壊が多い。産業道路（ダンプカーは）夜だけの運行が出来れば、交通渋滞が緩和され、安全確保につながる。

（3）評価の視点について

【発表の主旨】

・例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。

・時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。

・沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげたれた。

・視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者対応、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性配慮、経済、定時性、時間の６つがあげられた。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
観光	・観光目線による評価が最も重要。
観光、経済	・観光 1000 万人すぐです。よって観光体系を充実し、県民の生活、子供達の通学にも便利で、県益につながることになる。
経済	・レンタカーを減らし、公共交通に関わる人の生活を安定させる。
時間	・県民１人１人の車両に関する時間とお金のロス。（ストレスも）
交通弱者	・交通弱者にも（高齢者、子どもなど）利用しやすい交通であるべき。
多様性（外国人･･･）	・外国人も利用しやすい。
定時	・定時性のある交通であるべき。
個人意見	・アジアの経済も考えた視点 ・100 年先を見据えた交通手段

第 5 班

（1）現状と課題について

【発表の主旨】

・現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。

・渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。

・良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげたれた。

・交通マナーもまだ不十分

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
交通マナー	・飲酒運転、酒気帯び運転が多く、モラルの問題。
車に頼らざるを得ない現状	・免許保有者が多く、自動車の保有台数も多く感じる。 ・車移動は、予定（時間的・場所的）が立てやすい。 ・レンタカーが増え渋滞が多くなったように感じる。 ・県民は歩かない。 ・高齢者になっても車を使わないといけない。 ・ついつい車に頼りすぎて歩く事が少なくなる。楽ではあるけれど、健康面で言うとマイナス。 ・車がないと移動が大変、依存していると感じるが、その他の手段の環境整備がなされていない。 ・観光客の方の移動が困難。
バスの課題	・通学・通勤時、バスの時間が遅れる。 ・交通渋滞の為、時間通りバスが来ない。公共交通機関をできる限り使用したいと思うが。 ・バス会社は、採算性を求める為、路線が減少し、住民に不便をきたしている。 ・バスの乗り継ぎが良くわからない。
道路整備	・自転車専用道をつくってほしい。 ・歩道の整備（せまい！） ・自転車（バイクも）置き場に困る。自転車駐輪場を増やして欲しい。
利便性の向上	・モノレールは便利。 ・バスのロケーションシステム（未だに一部だが）は便利。 ・高速道路利用すれば、名護まで1時間なので、北部に行く機会が増えた。 ・モノレールの終電の意識で、飲み会の終了時間が早くなった。 ・ＯＫＩＣＡカードは便利。 ・バスの屋根付き停留所が少し増えてきた
悪い点	・渋滞というレベルではない。
良い点	・風景。 ・昔に比べると歩く人が増えた。
	・都心以外のインフラ整備、特に北部。 ・高速道路の利用で、観光産業の活性化につながる。北部へのアクセス利用が便利になった。 ・本土に比べれば、渋滞がひどいわけでもないため、鉄軌道等の必要性に疑問。他に改善策があるのではないか。 ・また、鉄軌道等の設置が最善の策ではない。 ・鉄軌道が実現しても、採算性はあるのか。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

・県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50 年後、100 年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげられた。

・グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成して欲しい。

・唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
良い点	・北部地域の「海」以外の観光開発。 ・通勤・通学の範囲が広がる。 ・鉄軌道の議論が出来、このような場あるのは良い事。
県全体のグランドビジョンが見えない	・「やんばるの森」の保全、やんばるを世界自然遺産にする。 ・各市町村の施策の重複。医療施設、商業施設等。 ・沖縄の風景を生かすなら、地下鉄はやめてもらいたい。 ・コンパクトな集約都市地域の祭事がなくなる。 ・那覇と名護間、1時間にこだわる理由がわかりにくい。 ・東海岸（金武・宜野座）、西海岸（恩納村）2つのルートから名護へつながると良い。 ・沖縄らしさとは何かの議論をすべき。 ・例えば、那覇市の海岸沿い（空港～泊）を歩いても自転車でも楽しめるウォーターフロントに。
新交通体系ができたなら･･･	・乗り降り出来る駅をできるだけ多くして、県民が使いやすい鉄道がベター。（例えば1キロごとに○○） ・那覇－名護間を高速（1 時間）で結ぶのもいいが、沖縄の美しい海と景色をゆっくり眺められるようなスロー電車も必要。 ・駅周辺の駐車場の確保。（駐輪場） ・駅までの交通整備はどうするのか？
個別意見	・県と各市町村のつながりが軽薄。もっと積極的に働きかけるべき。 ・都心と北部へのアクセスを課題視するのではなく、近距離のアクセスの改善を求める。

5班のグループ討議においては、将来の姿について色々な意見が出されたが、(資料からは)県全体のグランドビジョンが見えないということで市町村の総合計画とリンクがなされたのか、「沖縄らしさ」の議論が不足しているのではと、前提条件への意見が占めた。

(3) 評価の視点について

【発表の主旨】

・県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。

・沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい

・公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
－	・沖縄が沖縄らしく、将来もあり続けるためにどうすればいいのか。利便性優先ではなく、沖縄が世界のモデルになるようなまちづくりに・・・ ・交通体系として現在最も必要なものは何かの基本的議論をすべき。（那覇－名護間の高速鉄道が本当に必要か）
	・那覇市の渋滞解消の為に、コミニュティバスを行政が支援できれば、運営費を抑える事が出来るのではないか。

	・新しい公共交通の実現には、県民が利用しやすいのが一番。それをどう実現するか。 ・幅広い地域・世代のニーズを取り入れる。ニーズを採用していけるのか。 ・車を運転できない人や高齢者を意識したものがまず必要。乗りやすい。 ・行政、大人だけでなく、学生、年配の方々、幅広く意見を聞いてほしい。
	・各公共交通のメリット、デメリットを県としてあげてほしい。
－	・全戸にニューズレターを配布しているが、しっかりした広報であるとは限らない。広報は県民に届いているのか。 ・那覇の交通改善と渋滞は分けて考えるべき。

評価の視点についても、判断基準となる県全体のビジョンが見えないとして、前提条件への意見が占めた。

付３－２　第１回関係機関等意見交換会の議事要旨

１．開催状況

日時：平成 27 年 5 月 28 日(木)　10:00～12:00

場所：南部合同庁舎 5 階第 1～4 会議室

出席者

区分	所属	氏　名	備　考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会　会長	合田　憲夫	
	沖縄都市モノレール株式会社　代表取締役社長	仲吉　良次	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会　事務局長	津波古　修	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会　専務理事	伊佐　清志	代理
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会　常任幹事	仲田　秀光	代理
	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー　会長	上原　良幸	
生活・交通弱者	一般社団法人沖縄県婦人連合会　会長	平良　菊	
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議　理事長	親川　修	
市民団体	一般社団法人トラムで未来をつくる会　代表理事	富本　実	
	NPO 法人しまづくりネット　理事長	中村　司	
	環金武湾地球温暖化対策地域協議会　会長	清水　洋一	
行政機関	沖縄県環境部環境政策課　副参事	長嶺　祥	代理
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課　副参事	屋比久　義	代理
	沖縄県土木建築部道路街路課　課長	上原　国定	
	沖縄県土木建築部道路管理課　課長	古堅　孝	
	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課　課長	宜保　勝	

２． 主な議題

（１）検討プロセス及び検討体制について

（２）ステップ２の検討内容について

３． 議事要旨

（１）事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。鉄軌道の検討プロセスや、将来あるべき姿、評価項目に関する質疑応答が行われた。

（２）関係機関等意見交換会での主な意見は下記のとおり

A) 検討プロセス及び検討体制について

① フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき。

B) 将来像について

① 車窓からも楽しめるよう、１時間にこだわる必要はないのではないか。

② ＬＲＴ等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。

③ 引きこもりがちな高齢者の外出を促すという視点も重要だ。

④ 利用料金等、利用者に必要な情報提示が必要。

⑤ ストロー効果による影響等、メリット・デメリットを踏まえ、那覇～名護を１時間で結ぶ意義についてもっと議論すべき。

C) 評価項目について

① 基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある。

② 評価項目に、鉄軌道の影響を受ける既存の交通事業者の経営を考慮すべき。

③ 経済的側面での利便性、物流についても考慮してほしい。

≪議事メモ≫

発言者	発言
仲吉委員	・那覇～名護を 1 時間で結び高速交通機関が整備されると、名護から中南部に人が流れるストロー効果が懸念される。 ・1 時間で結ぶことに対する影響について検討すべきではないか。鉄軌道ありきの検討となっていないか。 ⇒那覇から名護 1 時間は、21 世紀ビジョンに基づいている。ただし、鉄軌道の検討はゼロベースである。
中村委員	・以前聞いた学者の話では、所要時間 1 時間程度の距離であれば、ストロー効果は大きな問題にはならないと聞いている。 ・今年度内でステップ 5 までの検討を行うスケジュールになっているが、実施できるのか。評価は基幹軸のみでなく、基幹軸とフィーダーをあわせて行う必要があると思う。 ⇒今年度内の策定を目標としているが、一方で丁寧に進めないといけないという認識もある。
中村委員	・フィーダー交通の検討にあたっては、市町村をもっと巻きこむべき。 ⇒中南部都市圏の交通ネットワークについては、H20 年度に策定した都市交通マスタープランをベースに考えている。

合田委員	・将来の姿として、中期的には那覇―沖縄市間への基幹バス導入が示されているが、長期ではその部分が鉄軌道等に置き換えられ、基幹バスは別の箇所への導入が示されている。バス事業者としてその都度対応していくのは大変である。 ・評価項目に、既存の交通事業者の経営についても考慮して欲しい。 ⇒鉄軌道導入により影響を受けるところについては、評価に配慮する。
上原委員	・軽便鉄道があった頃と現在とでは必要性は違うため、以前あったから今も必要というのであればちょっと気になる。 ・車では名護まで 1　時間で行ける。ストロー効果なども含め、総合的に那覇から名護を 1 時間で結ぶという前提だけで無く、ルートを LRT にすることも含めて幅広い議論をやっていけるような提示をしていただければと思う。 ⇒自動車については、名護から 1 時間の圏域となっている。多様なモビリティを提供する観点から公共交通も必要ということで考えている。これについては、幅広い情報共有を図っていきたい。
富本委員	・整備新幹線方式での整備方法は考えているのか。また、那覇～西原までの市町村が LRT の勉強会を開いているが、市町村が独自で整備する場合の県の対応を教えて欲しい。 ・今検討している鉄軌道案の内容は具体的でない。 ⇒鉄軌道の整備については、既存の整備スキームでは採算をとるのは難しいが、整備新幹線方式では事業者の負担が少なくすむため、整備新幹線方式を視野に入れて検討していくこととしている。 ⇒一方、LRT は既存スキームで整備できると考えている。市町村が独自で整備する場合は、県も応援していきたい。
富本委員	・LRT が整備されれば既存のバス会社が運営すべきと考える。
合田委員	⇒LRT をバス事業者で運営することについては、ありがたい話と思うが、現時点でどこまでできるのかわからない。決して後ろ向きに考えているわけではないが、その時はよろしくお願いしたい。
親川委員	・高齢化社会になって時間だけを求めるのか、観光客に 1 時間トンネルの中を通ってもらうのか、車窓からの景観も重要な視点。時間にこだわっても何の楽しみもない。 ・県民は公共交通の選択肢が少ないなかで、バスを利用している状況があり、バスのサービスレベルが低いという資料の表現は変えてほしい。 ・時間短縮の話はよく聞くが、1 時間の移動に要する費用がいくらなのか、利用者に必要な情報がない。事業費よりも料金の方が重要な情報であり、市民の視点が抜けているように思われる。 ⇒今後の県民との情報提供にあたっては、県民向けの視点に留意していきたい。
平良委員	・鉄軌道の導入によって、バス、タクシー、モノレールと競合しないか。一方で、鉄軌道で北部に観光で行くなど、引きこもりがちな高齢者の外出を促すことも重要だ。
屋比久代理	・鉄軌道の導入も含めてゼロベース、導入しないという選択肢もあるということで捉えてよいのか。 ・将来の姿で長期はどのくらい先を想定しているのか。 ・また、観光においては観光収入 1 兆円、観光客 1000 万人を目標に平成 33 年度までのロードマップを作成している。今後さらにレンタカー需要が増加、駐車場等のニーズが高くなることを認識して欲しい。鉄軌道の整備には時間を要するので、中短期的な取組を行ってほしい。 ・評価項目の中に「観光客の移動範囲の拡大」とあるが内容をみると利便性向上と思われる。 ⇒ゼロベースにはつくらないことも含まれている。長期は 15 年以上を想定している。また、今後の観光客増加の視点も踏まえ、評価項目等について検討していきたい。

伊佐委員	・資料 3 の P8 にレンタカーの許可車両台数のデータがあるが、これは宮古、八重山も含むデータであるため、沖縄本島のみのデータで議論すべき。レンタカー増加による駐車場の確保、渋滞が課題としてあげられているが、比較的渋滞の少ない箇所を走行させることにより、渋滞への影響も軽減できると考えており、利用者にも働きかけている。
仲田委員	・南北を 1 時間圏域で結ぶという県の計画は観光施設の活性化が期待できるが、MICE とのアクセスがよく見えない。 ・人の移動による地域振興を視点にするだけでなく、物流についても検討して欲しい。 ・国家戦略特区を活用してみてはどうか。
清水委員	・大学で教員をしているが、若い人で鉄軌道の検討を知らない人が多い。ニューズレターの専門家からのひとことで、「県民一人一人が公共交通を積極的に利用していくことが前提になる」とあるが、県民が乗りたくなるように仕向けていくことも重要。 ・LRT を恩納村など国道 58 号沿線のホテルに向かうルートに導入することにより、普天間や沖縄市など既存の市街地を、ゆっくりと夕日を眺めながら通ることができ、既存の市街地も活性化して良い。 ・その際、バスなど公共交通の乗換を考慮することが良い。
津波古代理	・タクシーは特措法により 6 年前に 2 割減車した。鉄軌道導入によるタクシーへの影響も検討して欲しい。

付３−３　第１回沖縄鉄軌道市町村会議(全体)　議事要旨

１．開催状況

日時：南部：平成 27 年 5 月 25 日(月)　14:00～16:00

中部：平成 27 年 5 月 27 日(水)　14:00～16:00

北部：平成 27 年 5 月 29 日(金)　14:00～16:00

場所：南部合同庁舎 5 階第 1～4 会議室、中部合同庁舎 4 階第 1･2 会議室、

北部合同庁舎 2 階会議室

出席者

南部：那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町

中部：沖縄市、うるま市、宜野湾市、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町

北部：名護市、国頭村、大宜味村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町

※今帰仁村、読谷村は欠席

２．　主な議題

（１）ステップ 2 の検討内容について

３．　議事要旨

（１）事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。今回は最初の会議ということもあり、進め方や市町村の役割に関する質問が多かった。

（２）　ステップ２の検討内容に関する市町村からの主な意見は下記のとおり

A)将来像について

① 将来人口が減少に伴い自動車の交通量が減る可能性があり、また高齢者も圧倒的に多くなる。
② フィーダー交通のあり方については、十分検討すべき。
③ 交通結節点の整備は、土地の確保等自治体には大きなポイントとなる。
④ 鉄軌道等整備による過疎化への影響を検討すべき。

B)評価項目について

① 自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要。
② 鉄軌道整備に係る地元市町村の財政負担はあるのか。
③ 運営主体の採算性が課題。
④ 評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きに時間を要するためその点にも留意すべき。

C)その他

① 鉄軌道の那覇～名護からの更なる延伸。

≪議事メモ（南部）≫

発言者	発言
浦添市	今年度中にどのような計画案を策定するのか。 ⇒起終点の概ねの位置やルート、システム、駅数や駅位置の考え方、構造などを想定している。 今年度は、意見交換という形だが、次年度以降の事業化にあたっては市町村が検討組織に加わる可能性はあるのか。 ⇒次年度以降の市町村のかかわり方については、今後検討していく。 駅の概ねの位置はどのように決めるのか。どの程度、市町村の意見が反映されるのか。 ⇒具体の駅位置を決める予定はない。駅をいくつぐらい設けなければならないか、どういったところに駅を置くべきか、駅を設ける場合にその結節点をどのように設けるかなど大まかな考え方を整理していくものと考えている。 現在、基幹バス導入に向けた取組として、バスの再編等検討が進められている。鉄軌道の整備を契機にバス網の再編は検討されるのか。LRT との関係はどのようになるのか。 ⇒鉄軌道と基幹バスが併走するようであればバス網の見直しが必要になると思われる。ステップ 3 で基幹軸のルートの検討と併せて、フィーダーについても検討していく予定。
与那原町	今回の検討では、具体的に駅の位置等までは検討しないということなので、現在、私たちが検討している鉄軌道のフィーダーとしての LRT については、県の計画には取り込まれないと理解してよいか。 ⇒市町村の計画との整合性を図ることも考えており、今後の意見交換を通じてどのように取り込んでいくか検討していきたい。
八重瀬町	鉄軌道を南部の市町村まで延ばすというのは考えられないのか。 ⇒現時点で起終点も定まっておらず、幅広い意見をいただきながらステップ 3 でしっかり検討していきたい。
那覇市	バスレーンなど交通規制に関連する施策では警察との調整が大変だが、交通管理者とのかかわりはどう考えているのか。できるだけ早く関係機関に加えたほうが良いので

	はないか。 ⇒今後の検討の進捗状況に応じて検討体制に加えていきたいと考えている。
浦添市	事業化の時期はいつぐらいになるのか。総合交通体系基本計画で示されている時期との整合は。 ⇒いつ運行するかは答えにくいが、2020 年には工事着手したいという考えはある。
豊見城市	短中期は１０年、長期は１０～２０年という解釈でよいのか。 ⇒そういうイメージでいいと思う。 長期のイメージとなっているものが、短中期で実施する可能性もあるのか。 ⇒議論の結果、前倒しになる可能性もあるが、県民や地域の理解を得ながら進めていくべき事業であるため、状況をみながら時期も変わっていくと考えている。
那覇市	採算性というのが一番の大きな課題だと思うが見通しはどのようになっているのか。 ⇒内閣府でも調査を行っており、整備運営が一体であれば採算はとれないという結果になっている。県の検討では、上下分離方式であれば、4 万人以上の利用で採算がとれるという結果になっている。
浦添市	会議資料を事前に送信して欲しい。市町村会議の場で、国（内閣府）の検討に関する情報提供をお願いしたい。 ⇒事前に資料を配布してスムーズにいくように対応する。また、ステップ 3 以降の検討にあたっては、県の調査結果や内閣府の調査結果の活用も想定しており、資料にも盛り込んでいくことになると思う。
那覇市	ステップごとに市町村会議をするのか。 ⇒ニューズレター配布時期にあわせて開催する。

≪議事メモ（中部）≫

発言者	発言
北中城村	鉄軌道の整備に時間を要するので、フィーダーを先に整備するという意味合いで短中期にフィーダーバスが記載されているのか。 ⇒短中期は、現在取り組んでいる基幹バス、長期は鉄軌道へのアクセスとしてのフィーダーというイメージ。 高齢者も含めた県民の視点というのはよい考えだと思うので、人口推移も一緒に示した方がわかりやすい。駐留軍用地跡地のまちづくりのインパクトは大きいと思う。評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きの方が時間がかかると思うので、その点は留意した方がよい。 ⇒将来の人口予測値を考慮した利用者予測を行うこととしているので今後示していきたい。施工性については同様に認識している。
北谷町	地方人口ビジョンで 2060 年までの人口を把握するようになっているが、将来人口が減少し、自動車の交通量が減る可能性もあり、また高齢者が圧倒的に多くなる。資料にフィーダーのことが記載されているが実現性はどの程度あるのか、自治体としてはまちづくりを行う上での判断材料となる。 ⇒どのようなまちづくりを行い、どのように交通を整備するかは市町村の判断が重要と考えている。 交通結節点をつくるとなると、それなりの土地を確保する自治体には大きなポイントとなる。 ⇒どこに交通結節点を整備するかも含めて、今後の議論の中で検討する必要がある。
沖縄市	資料には駐留軍用地跡地でのコンパクトな市街地形成がうたわれているが、私たちは既に既成市街地の活性化に取り組んでいる。鉄軌道のルートは跡地を通すべきと考え

	ているのか。 ⇒必ずしも跡地を通すわけではない。跡地の開発を支援するという意味で記載している。
	基幹バスが通る国道 330 号を軸に支線バス網の整備を考えているが、将来的にも国道 330 号が基軸となるのか。 ⇒330 号が基軸になるかは現時点ではわからない。ただし、基幹軸ができればフィーダーが必要となる。支線バス網の整備は、時宜に応じた対応が今後も必要と思う。
沖縄市	県で公共交通網形成計画作成の予定はないか。 ⇒那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市地域公共交通総合連携計画において、基幹バス導入に向けた取組が行われているが、バス事業者と調整を図りながら形成計画への移行も含め連携計画の見直し検討を行うこととしている。それ以外の市町村からの計画策定の情報はなく、把握していない状況。
北谷町	沖縄本島の将来像において中南部の拠点として那覇、普天間等が記載されているが、決定事項か。 ⇒沖縄県総合交通体系基本計画で既に決定されている内容を示している。 具体的にはどの程度の計画案となるのか。 ⇒概略計画として、起終点の概ねの位置やルート、システム、駅数や駅位置の考え方、構造などを示す内容となる。 構想段階であっても市町村では実現するかどうかが気になるところだ。 ⇒実際の事業化となるとかなり息の長い取組となる。現在は事業化の前の段階である。
うるま市	委員会での検討内容について情報提供してもらえるのか。 ⇒検討のステップ毎の情報を提供する。 市町村の意見を委員会にあげることになるのか。 ⇒そのようになる。
宜野湾市	今後返還される普天間飛行場は、鉄軌道の有無で跡地利用が変わってくる。普天間飛行場を通る場合、返還のスケジュールを見て検討するのか。 ⇒普天間跡地の委員会に県も参加しており、情報共有を図っている。普天間飛行場跡は大きなインパクトのある場所だと認識している。
沖縄市	ステップ 5 までのスケジュールが示されているが、会議は何回開催されるのか。 ⇒PI 毎に市町村会議を開催し、市町村からの意見は委員会に報告する。 沿線市町村の役割として、駅の位置等が決まると市町村はまちづくりを考えることになるが、どのように計画には記載されるのか。 ⇒事業化前なので、概ねの駅位置の考え方を示す。
北谷町	設置要綱では意見交換となっているが、関わり方がよくわからない。 ⇒ステップ３以降になるとルート等の考え方、複数のルートの絞り方等について各市町村の考え方を示していただくことになり、その意見は委員会へ報告することになる。また、フィーダー交通については市町村の関わりは大きいと考えている。

≪議事メモ（北部）≫

発言者	発言
名護市	フィーダー交通について、現在北部圏域で実証実験を計画しているが、鉄軌道の計画との整合性はどう考えているのか。実験の状況も踏まえて、連携していただければと思う。 ⇒資料を提供して頂ければ、整合を図りながら、将来のフィーダー交通のあり方を検討したい。

国頭村	鉄軌道について、全ての市町村に負担が出るのか。それとも沿線市町村だけなのか。懸念材料として過疎化がさらに進んでいくのではないかと考えており、調査をお願いしたい。現在の計画では名護までとなっているが、国頭村の住民が利用する場合には、名護まで自家用車で行くと思われ、駐車場を整備してもらいたい。 ⇒市町村の負担については、白紙の状態であり、今後議論されると考えている。今後、高齢化が進んでいくため、基幹軸とフィーダーで移動環境を整えることが大きな政策課題と考えている。P&R 駐車場も議論されると考えている。
本部町	各市町村にヒアリングを行ってルートを検討すると聞いていたが、この市町村会議がヒアリングという扱いなのか。 ⇒ルートは、複数案を比較評価して検討する。以前はヒアリングを行う予定であったが、ステップ 1 で決定したプロセスにしたがい検討することとなった。
恩納村	各市町村における駅の数、位置はどうなるのか。また、フィーダー交通を十分に検討してほしい。 ⇒構想段階では、駅位置などの考え方を整理したものが計画案としてまとめられる。利便性を十分に考慮して、フィーダー交通のネットワークを検討していくが、便数等は利用実態に応じて決定される。まずは県民に利用して頂くための啓発活動が重要。
名護市	今年度、地方版総合戦略の策定を予定しているが、鉄軌道との整合性を図ることができるのか。 ⇒B/C 等の算出において人口予測の予測値も活用する。鉄軌道を同総合戦略のなかに組み込めるとは考えていない。
宜野座村	ルートを決定する目処はいつなのか。 ⇒ステップ 4、5 で絞り込む。
本部町	運賃は JR、私鉄のどちらを目安としているのか。また、客観的指標というのは公表されるのか。 ⇒一般論では、運行事業者の採算により運賃は変化すると考えている。評価指標は、ニューズレターでの情報提供を通して意見を収集。結果は全て公開と考えている。

付４　寄せられた意見の概要及び意見への対応

大分類	中分類	小分類		意見の概要	意見への対応
基本方針と検討の進め方（ステップ1） (642)	基本方針 (105)	検討開始のねらい (35)	(4)	■鉄軌道は、他の施策より優先度が低いのではないか。他の施策を優先してほしい。	県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、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、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などを図る観点から、鉄軌道導入に向けた県の計画案検討に向けた取組を進めることとしております。 計画案策定にあたっては、各段階において、県民の皆様と確認を行いながら、検討を行っていくことが合意形成を図る上で重要と考えており、引き続き県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めてまいります。
			(31)	■鉄道整備の検討を始めるのが遅いのではないか。	
		進め方に関する基本姿勢 (54)	(6)	■検討プロセス全体を通じて、透明性、合理性、客観性、公平性の確保に努めてほしい。	計画検討については、プロセス運営委員会の指導、助言を得ながら「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、適切に実施してまいります。
			(21)	■慎重に検討を進めてほしい。	
			(5)	■企業の利権とは切り離して、県民の声を聴きながら進めてほしい。	計画検討にあたっては、各段階の検討内容について、県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めることが合意形成を図る上で重要と考えており、ニューズレターの全戸配布やパネル展示の他、オープンハウスや県民会議、市町村会議等の開催による対話を通じた県民との情報共有を図りながら検討を行ってまいります。
			(3)	■県全体で取り組んでほしい。	
			(10)	■数十年先の長期を見据えた計画を検討してほしい。	
			(9)	■鉄軌道の導入ありきで検討しないでほしい。	計画検討にあたっては、整備ありきではなく、対策による効果や影響等を踏まえながら、具体の対策の必要性について検討してまいります。
		検討のスケジュール (16)	(16)	■検討のスピードをあげてほしい。	県民と段階的に検討・確認を行うことが早期の合意形成に繋がるものと考えております。 また、各ステップの検討にあたっては、スピード感を持って進めてまいります。
	検討の進め方 (85)	県民参画 (13)	(4)	■県民会議等、鉄軌道に関わる取組に参加したい。	計画検討にあたっては、各段階の検討内容について、県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めることが合意形成を図る上で重要と考えており、ニューズレターの全戸配布やパネル展示の他、オープンハウスや県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議の開催による対話を通じた県民との情報共有を図りながら検討を行ってまいります。
			(9)	■県民として検討に協力していきたい。	
		検討の進め方について (72)	(22)	■外国を含め先進事例を参照しながら検討を進めてほしい。	計画検討にあたり、各対策案のメリット、デメリットを比較できるよう、ステップ２において、社会面、経済面、環境面等様々な観点から評価項目を設定しました。 ステップ３以降は、対策案について、ステップ２で設定した評価項目に基づき、既存交通の活用や先進事例等も考慮の上、幅広い視点で検討を行ってまいります。
			(23)	■あらゆる可能性を視野に入れて、整備案を幅広く検討してほしい。	
			(9)	■メリットは大きいが課題・問題も多そう。	
			(10)	■デメリットも含めた検討が必要だ。	
			(3)	■大学などの教育機関と連携して幅広く検討してはどうか。	
			(5)	■誰のための鉄軌道なのか対象者を明確にしたほうがよい。	
	コミュニケーション (427)	認知の向上や関心の喚起 (120)	(7)	■県民に広く広報することは、とてもいい取組みであり、プロジェクトについて考えるきっかけになった。	情報提供にあたっては、多くの県民に関心を持って頂けるよう、県の広報番組（テレビ）での周知、ホームページやニューズレター、パネル展示による情報提供を行うとともに、ステップ２からはオープンハウス（説明員を配置したパネル展示）や県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を開催するなど、対話を通じた幅広い情報共有にも努めたところであります。 ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、字数を少なくし、可能な限り絵や見出しを活用するなど、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。 また、オープンハウスを含めパネル展示においても、多数の方に訪れていただけるよう更なる工夫を行ってまいります。
			(12)	■ラジオやテレビ、新聞を活用して広く周知してほしい。	
			(5)	■多くの県民に関心を持ってもらえるよう工夫する必要がある。	
			(11)	■今回初めて取組を知った。	
			(14)	■公共交通を利用したい、利用すべきと思った。	
			(57)	■多くの人に知ってもらう工夫が必要である。	
			(4)	■多くの人の理解を得られることが必要である。	
			(5)	■インターネットやSNSで広報すべきである。	
			(5)	■高齢者や若者を意識した広報を行うべきである。	
		情報提供 (303)	(29)	■子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、分かりやすく情報提供してほしい。	ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、字数を少なくし、可能な限り絵や見出しを活用するなど、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。 また、オープンハウスを含めパネル展示においても、多数の方に訪れていただけるよう更なる工夫を行ってまいります。
			(30)	■短中長期の取組により、どのように生活が変化するのかを示してほしい。	
			(49)	■短中期、長期のタイムスケジュールがわからない。	
			(50)	■計画の具体的な内容や試算結果について知りたい。	
			(59)	■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりづらく、理解できなかった。	
			(15)	■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりやすく理解が進んだ。	
			(4)	■関心があるので引き続き、情報提供してほしい。	計画検討にあたっては、各段階の検討内容について、県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めることが合意形成を図る上で重要と考えており、ニューズレターの全戸配布やパネル展示の他、オープンハウスや県民会議、市町村会議等の開催による対話を通じた県民との情報共有を図りながら検討を行ってまいります。
			(2)	■県の取組みをオープンにし、県民と意見交換しながら計画検討を進めることは、良い取組だと思う。	
			(44)	■県内の専門家や青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民から意見を聞いてもらいたい。	
			(12)	■幅広い県民の多様な意見を聞き取れるよう、様々なツール（手段）を使って意見を言えるようにしてほしい。	
			(9)	■アンケートの問いかけがわかりづらい、何に対する意見を求めているのかはっきりさせた上で意見を募集してほしい。	ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、字数を少なくし、可能な限り絵や見出しを活用するなど、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。
		意見への対応 (4)	(4)	■多くの県民の意見を反映しながら、検討を進めてほしい。	計画検討にあたっては、各段階の検討内容について、県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めることが合意形成を図る上で重要と考えており、ニューズレターの全戸配布やパネル展示の他、オープンハウスや県民会議、市町村会議等の開催による対話を通じた県民との情報共有を図りながら検討を行ってまいります。
	検討体制 (25)	検討の体制 (25)	(8)	■検討の場には、鉄道会社等、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい。	ステップ２からは、交通事業者や道路管理者、経済・観光団体等で構成する関係機関等意見交換会、一般公募により募集した県民で構成する県民会議、市町村会議を設置し、対話を通じた情報共有を図りながら検討を進めております。今後も引き続き、これら会議を通じて、幅広い情報共有を図りながら検討を進めてまいります。
			(1)	（市町村会議意見） ■バスレーンなど交通規制に関連する施策では警察との調整が大変だが、交通管理者とのかかわりはどう考えているのか。できるだけ早く関係機関に加えたほうが良いのではないか。	
			(12)	■広く市町村やその市民との協議の上でプロジェクトを進めてほしい。	
			(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき。	
			(3)	■その他	

大分類	中分類	小分類			意見の概要	意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ２） (7004)	現状・課題について (433)	陸上交通について (185)		(88)	■バス停上屋、便数や運行時間、定時性等バス等の利便性に課題がある。	本県は、急激な自動車利用の拡大とバス利用者の減少により、極めて高い自動車依存型社会が形成され、交通渋滞が日常化しております。このような中、バス交通については、長く複雑な路線で利用者にとって分かりづらく、定時性・速達性、効率的な運行等が課題となっております。 そのため、県では、本島を縦断し、広域移動を支える基幹軸となる鉄軌道等の導入とあわせて、フィーダー交通として、ＬＲＴ、基幹バス等が連携する利便性の高い公共交通ネットワーク構築に向け取り組んでおります。 また、短中期的な取組として、バスレーンの延長、基幹バスの導入等の公共交通の利用環境改善に向けた取組も並行して取り組んでまいります。
				(1)	（県民会議共通意見） ■便数や運行時間、定時性、経路等バス等の利便性に課題がある。	
				(4)	（県民会議共通意見） ■交通手段間の乗り継ぎが悪く高齢者、観光の観点から課題。	
				(51)	■現在の公共交通の利用料金が高額である。	
				(12)	（県民会議共通意見） ■現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された。	
				(18)	■交通事業者のマナーの改善等意識の向上等が課題。	
				(1)	■交通事業者のマナーは改善されつつある。	
				(10)	■レンタカーが多い。	
		現在の取組について (32)		(31)	■ＩＣ乗車券システムやバスレーン延長等、現在取り組んでいる公共交通利用促進の取り組みは良い。	沖縄県は、極めて高い自動車依存型社会が形成され、交通渋滞が日常化しており、交通渋滞の緩和には、道路網の整備に加え自家用車利用から公共交通利用への転換が重要であります。 そのため、県では、現在、路線バスを始めとする公共交通の利用環境改善等に向け、様々な取組を進めており、交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れるノンステップバスを平成24年度から毎年40台導入し、平成28年度までの５年間で計200台を導入する計画としております。 また、複雑な系統を色で分かりやすく整理する系統別カラーリングについては、平成26年度に115台のバスに導入いたしました。 さらに、バス停での待ち時間を短縮できる、本島主要バス４社共通のバスロケーションシステム「バスなび沖縄」と、外国人観光客向け４ヶ国語に対応した公共交通の経路検索サイト「ルートファインダー沖縄」について、平成25年４月から運用を開始しております。 また、バス交通の利便性向上にあたっては、定時速達性の向上を図るため、バス専用の走行空間が必要不可欠であることから、関係機関と連携して、２月２日から国道58号におけるバスレーンの区間の延長を実施し、併せて乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するＩＣ乗車券システムについて、昨年10月20日の沖縄都市モノレールでの先行運用に続き、平成27年4月27日から本島主要バス４社での本格運用を開始しております。 さらに、過度な自家用車利用からの転換に向け、「わった～バス党」を立上げ、公共交通の利用促進に関する意識啓発活動を重点的に取り組んでおり、今後もテレビ、ラジオ、新聞等のマスメディアを活用した活動を、継続していくこととしております。 県としては、引き続き公共交通利用促進に向けた取組を精力的に行ってまいります。
				(1)	■その他	
		公共交通の利用促進について (216)		(26)	■高齢者などに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度の導入など公共交通の低料金化を図ってほしい。	
				(8)	■路線バスの無料化を図るなど、既存の公共交通利用の活性化に取り組んだ後、鉄軌道を導入するべきだ。	
				(14)	■現状の課題解決に向け利便性向上等、公共交通の利用促進に取り組むべき。	
				(74)	■現況のバスの使い勝手が良くなる様に、路線の再編と運行時間や乗り換えがわかりやすいシステムづくりをしてほしい。	
				(6)	■バスレーン延長は不要とする意見	
				(8)	■バスレーンの拡充を求める意見	
				(16)	■中短期の取り組みとしてバス網整備とモノレールとの連携を実施してほしい。	
				(11)	■モノレール駅等の駐車場整備を求める意見	
				(3)	■観光客の移動手段をレンタカーから公共交通に転換すべき。	
				(50)	■ICカードについては、SUICAとの相互利用等、利便性を向上してほしい。	
	将来像・対策について (2705)	地域の活性化 (261)	県土の均衡ある発展 (115)	(84)	■沖縄全体が一つの都市圏となり、経済や観光の発展につながることを期待する意見	将来の姿及び対策について、地域の活性化、観光振興等を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これらの意見も踏まえながら、本県の課題である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、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 また、那覇一名護間を1時間で結ぶことによるストロー効果の影響については、ご指摘のとおり高速交通網の整備は、地域発展の起爆剤として期待される一方で、ストロー現象をもたらす可能性もあります。 交通利便性を向上させることで人や企業を呼び込んでいくためには、魅力あるまちづくりを行っていくことが重要です。 そのため、今後の検討の中で、市町村と連携して、魅力あるまちづくりについても検討を行ってまいります。
				(14)	■都市の一極集中から人口分散につながることを期待する意見	
				(17)	■公共交通の利便性が向上すると観光だけでなく、地域の活性化も期待できる。	
			北部の活性化 (101)	(79)	■北部の人口増加や観光客増加など地域の発展を期待する意見	
				(12)	■中南部と北部を一時間で結ぶことにより、ストロー効果による影響が懸念される	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■ストロー効果による影響等、メリット・デメリットを踏まえ、那覇－名護を1時間で結ぶ意義についてもっと議論すべき。	
				(1)	（市町村会議意見） ■鉄軌道等整備による過疎化への影響を検討すべき。	
				(7)	■北部まで結ぶ必要はないのではないか。	
				(1)	■その他	
			中南部の活性化 (20)	(20)	■中南部の活性化を求める意見	
			東海岸の活性化 (17)	(17)	■東海岸の活性化を求める意見	
			離島振興 (8)	(8)	■離島住民も利用しやすい計画を求める意見	
		観光振興 (94)		(94)	■将来の姿を実現すると観光振興が期待できる。	
		物流 (10)		(10)	■鉄軌道による流通機能の向上を期待する意見	

大分類	中分類	小分類			意見の概要	意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ２） (7004)	将来像・対策について (2705)	移動利便性 (709)	速達性、定時性等 (448)	(148)	■北部と中南部間の移動時間の短縮等による利便性向上を期待する意見	将来の姿及び対策について、移動時間の短縮、移動の選択肢拡大、通勤・通学圏及び観光客の移動圏域の拡大等県民及び観光客、交通弱者等の移動利便性の向上、渋滞緩和を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これらの意見も踏まえながら、本県の課題である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、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 また、 ・あまり速さにこだわる必要は無い。 ・人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い。 とする意見も寄せられております。 本県の総合的な交通体系のビジョンを示した、「沖縄県総合交通体系基本計画」においては、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、様々な業種が集積し高度かつ多様なサービスを県民に提供することが可能な那覇市と北部・宮古・八重山の各圏域の中心都市である名護、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築を図ることとしております。これら圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源の広域的活用によって地域の個性や特長を伸ばすことにより、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的な発展を図ることとしております。 このような中、本格的な高齢社会への対応、増加する外国人を含む観光客など誰もが車に頼らなくても移動できる公共交通ネットワークの構築が求められております。 既存のバス交通では那覇空港→名護間は90分（高速バス）、160分（一般道路利用）となっておりますが、今後、高齢者や観光客等の多様なニーズに対応するためには、新たに60分以内の速達性の高いサービスの提供を図り、移動手段の選択肢拡大を図っていく必要があると考えております。 そのため、県では、本県の将来の姿の実現に向け、鉄軌道の計画案策定に向け取り組んでいるところであり、引き続き県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めてまいります。 また、1時間圏域の構築の必要性については、今後計画検討を進める上で県民の皆様と情報共有を図っていく必要があることから、県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまります。
				(181)	■移動時間の短縮、定時性の確保等利便性の向上を期待する意見	
				(84)	■移動の選択肢が増えることを期待する意見	
				(7)	■１時間よりも速く移動できるようにすべき。	
				(12)	■あまり速さにこだわる必要はない。	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■車窓から景色を楽しめるよう、1時間にこだわる必要はないのではないか。	
				(14)	■自転車やペット等も一緒に移動できるようにしてほしい。	
				(1)	■その他	
			通勤通学 (51)	(23)	■時間短縮による通勤・通学圏域の拡大を期待する意見	
				(28)	■通勤・通学の利便性向上に期待する意見	
			交通弱者 (138)	(135)	■高齢社会に向け、高齢者等の交通弱者、自動車を持っていない人などの移動利便性の向上が期待できる。	
				(3)	（関係機関等意見交換会意見） ■引きこもりがちな高齢者の外出を促すという視点も重要だ。	
			観光客 (72)	(5)	■観光客が短時間で様々な場所を回れるようになる。	
				(59)	■観光客の移動利便性の向上を期待する意見	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■観光においては観光収入1兆円、観光客1000万人を目標に平成33年度までのロードマップを作成している。今後さらにレンタカー需要が増加、駐車場等のニーズが高くなることを認識して欲しい。鉄軌道の整備には時間を要するので、中短期的な取組を行ってほしい。	
				(7)	■観光に資する公共交通があると良い。	
		渋滞緩和 (270)		(47)	■早期の渋滞解消を求める意見	
				(203)	■鉄軌道の導入で渋滞緩和が期待できる。	
				(9)	■鉄軌道では渋滞解消できない。	
				(5)	■道路整備だけでは渋滞は解消できない。	
				(5)	■人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い。	
				(1)	（市町村会議意見） ■将来人口の減少に伴い自動車の交通量が減る可能性があり、また高齢者も圧倒的に多くなる。	
		県民生活 (541)	安全・安心 (47)	(44)	■交通事故、飲酒運転の減少を期待する意見	将来の姿及び対策について、交通事故や飲酒運転の減少、健康増進、経済的負担軽減等県民生活の向上、駅周辺のまちづくりを期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これら意見も踏まえながら、本県の課題である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、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 また、対策の実施と併せて、 ・車依存型社会からの脱却を図るための県民の意識改革 ・公共交通利用転換への取組の推進 ・駅周辺の道路や歩道、駐車場等の整備など公共交通を利用しやすいまちづくり を求める意見も寄せられております。 これら人間優先のまちづくりや過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた取組については、沖縄21世紀ビジョン基本計画や沖縄県総合交通体系基本計画において、段階的に取り組むべき施策として位置づけられております。 将来の姿の実現に向けて、公共交通への利用転換、市町村によるまちづくり等、県民や市町村に求められる取組については、今後、県民の皆様や市町村へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(3)	■踏切設置に伴う事故を懸念する意見	
			健康 (37)	(37)	■公共交通を利用し、歩く習慣がつくことによる健康増進や長寿を期待する意見	
			経済性 (76)	(24)	■鉄道を利用することで、車の購入・維持費や生活費などの大きな経済的な負担が軽減されることを期待する意見	
				(52)	■運賃をできるだけ安く抑えてほしい。	
			県民生活の向上 (43)	(36)	■県民生活の向上を期待する意見	
				(7)	■子供達の活動範囲が広がり社会経験もできる。	
			ライフスタイルの変革 (338)	(225)	■車依存型社会から脱却し公共交通利用転換を図るためには、県民の意識改革が必要とする意見	
				(73)	■車依存型社会からの脱却が必要とする意見。	
				(32)	■車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により車依存型社会からの脱却を図るとする意見	
				(8)	■終電に間に合うよう早く家に帰るようになり、夜型社会が変わると良い。	
		まちづくり (126)	駅周辺整備を含めたまちづくり (101)	(19)	■鉄軌道の整備により駅周辺の活性化が期待できる。	
				(70)	■鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行い、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしい。	
				(11)	■駅周辺は、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい。	
				(1)	（市町村会議意見） ■交通結節点の整備は、土地の確保等自治体には大きなポイントとなる。	
			駐留軍用地跡地の活用 (25)	(25)	■駐留軍用地跡地を活用した鉄軌道整備を求める意見	

大分類	中分類	小分類			意見の概要	意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ２）	将来像・対策について	フィーダー交通との連携／充実		(212)	■既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見	ＬＲＴ、基幹バス等が連携する利便性の高い公共交通ネットワークのあり方については、ステップ３から検討を行うこととしており、検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。 また、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスの充実を図るためには、現段階から市町村において、循環バス、コミュニティバスなどフィーダー交通の導入に向けた取組など、人間優先のまちづくりに取り組む必要があることから、県民や市町村に求められる取組と併せて情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(1)	（県民会議共通意見） ■県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要。	
		(235)		(19)	■駅までの距離が遠いと利用しないのではないかという意見	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■ＬＲＴ等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。	
				(2)	（市町村会議意見） ■フィーダー交通のあり方については、十分検討すべき。	
	(2705)	車利用		(62)	■鉄軌道が導入されても、自家用車やレンタカーを使う人は多く、車社会は変わらないと思う。	対策の実施は、今後の高齢社会、観光客等の多様なニーズへの対応として移動手段の選択肢拡大を図るものであり、道路網整備等と併せて、公共交通の充実も図っていく必要があると考えております。 なお、公共交通充実の必要性については、今後計画検討を進める中で県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(13)	■鉄軌道ではなく道路整備を求める意見	
		(89)		(11)	■自動車の利便性も確保してほしい。	
				(2)	■自動車業界等への影響を懸念する意見	
				(1)	■その他	
	(7004)	地球・自然・生活環境	地球環境 (77)	(77)	■自動車利用が減ることにより、排気ガスやCO2の排出量の削減が図られ、環境改善が期待できる。	将来の姿及び対策について、CO2削減による環境改善を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これら意見も踏まえながら、本県の課題である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、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 一方で、対策実施に伴う「騒音等生活環境や整備による自然環境への影響」、「財政負担への影響」を懸念する意見が寄せられております。 そのため、今後対策について検討を進める上で、生活・自然環境への影響、事業費の確保等対策実施に伴い懸念される様々な影響について県民との情報共有を図る必要があることから、これらについて、県民の皆様や市町村へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
		(108)	生活・自然環境 (31)	(11)	■騒音等生活環境の悪化を懸念する意見。	
				(20)	■整備に伴う自然環境への影響を懸念する意見。	
		財政負担		(27)	■県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。	
		(74)		(13)	■税金のムダ。	
				(31)	■国の予算で導入してほしいとする意見	
				(3)	■国へ要望するのではなく、事業費は沖縄県民が負担するべき。	
		その他		(42)	■将来の姿の実現に向けた対策を計画的、段階的に進めることはいいことだとする意見	将来の姿及びその実現に必要な対策については、具体的な沖縄の将来の姿が見えないとする意見があることから、今後の対策案検討にあたっては、これら具体のイメージを県民の皆様と共有していくことが重要であると考えております。 そのため、ステップ３以降において、将来の姿の具体的なイメージを、沖縄の可能性として様々な観点から想定し、県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(25)	■鉄軌道の必要性がわからない。	
				(8)	■具体的な沖縄の将来の姿が見えない。	
		(188)		(26)	■将来の姿について、実現性があるのか疑問である。	
				(36)	■将来の姿の実現に向けた対策に対し、効果を疑問視したり、施策の前倒し等を求める意見	
				(18)	■将来の姿の実現に向けた対策は必要無いとする意見	
				(24)	■公共交通の利便性向上等、鉄軌道以外の対策で課題は解消できるのではないか。	
				(4)	■LRT、BRTの導入の際、バス会社やタクシー会社を合併させてはどうか。	
				(5)	■その他	
	評価の視点 (3866)	事業による効果 (1535)	県土の均衡ある発展 (361)	(134)	■沖縄の経済・観光の振興の観点が重要	評価項目については、将来像実現に向けた課題解決の視点として下記の６つを評価項目として求める意見が寄せられました。 ・県土の均衡ある発展 ・高齢者を含めた県民観光客の移動利便性の向上 ・中南部都市圏の交通渋滞緩和 ・世界水準の観光リゾート地の形成 ・駐留軍用地跡地の活用及び駅周辺を含めたまちづくり ・低炭素社会の実現 将来の姿の実現を図るためには、これら視点を踏まえた対策案を検討をすることが必要不可欠であると考えており、これら６つの視点を評価項目として設定いたしました。 各評価項目については、ステップ３において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(157)	■均衡ある発展、地域の活性化、地域間交流という観点が重要	
				(46)	■人口増加や定住化促進、観光客増加等による北部の振興という観点が重要	
				(15)	■通勤・通学圏の拡大等、北部振興の観点が重要	
				(9)	■北部のまちづくりの視点が重要	
			観光リゾート地の形成 (116)	(116)	■移動時間短縮による移動圏域の拡大、移動手段の選択肢拡大等観光客の移動利便性の視点が重要	
			高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上 (555)	(46)	■定時性が重要	
				(100)	■移動時間短縮、移動の快適性等が重要	
				(50)	■通勤・通学圏拡大の視点が重要	
				(167)	■子供、高齢者等の視点、及び利用しやすい環境づくりが重要	
				(85)	■交通事故の減少など、安全・安心の観点が重要	
				(23)	■鉄道事故や人身事故が発生する可能性があるので、安全性を重視してほしい。	
				(30)	■公共交通利用転換による健康増進の視点が重要	
				(54)	■県民及び観光客等、利用者の視点を重視すべき。	
			中南部都市圏の交通渋滞の緩和 (253)	(241)	■渋滞緩和が重要（評価）	
				(12)	■渋滞緩和や時短による経済効率が向上するかが重要（評価）	
			まちづくり (95) まちづくり (92)	(90)	■市街地形成、駐車場整備など駅周辺のまちづくりの視点が重要	
				(2)	（市町村会議意見） ■自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要	
			駐留軍用地跡地の活用 (3)	(3)	■跡地の活用を重視すべき。	
			低炭素社会の実現 (155)	(155)	■地球環境に配慮した視点が必要だ。	

大分類	中分類	小分類			意見の概要	意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ２） (7004)	評価の視点 (3866)	費用対効果 (131)		(131)	■費用対効果（利用者数等）の視点が重要	評価項目については、事業性を評価するために下記６つの視点を評価項目として求める意見が寄せられました。 ・費用対効果 ・採算性分析 ・施工性 ・事業の実施環境の評価 ・経済性 ・生活・自然環境への影響 一般的に鉄軌道等の導入にあたり、これら視点は必要不可欠であることから評価項目として設定いたしました。 各評価項目について、ステップ３において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や、評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
		採算性分析 (318)	採算性分析 (178)	(164)	■鉄軌道が赤字にならず、事業の継続性が重要という意見	
				(7)	（市町村会議意見） ■運営主体の採算性が課題。	
				(7)	■赤字経営や過疎化の加速など、採算が取れなかった場合の対応をあらかじめ想定しておく必要がある。	
			利用料金 (140)	(139)	■利用料金が重要（評価）	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■利用料金等、利用者に必要な情報提示が必要	
		経済性 (120)	事業費 (120)	(29)	■出来るだけ事業費を抑えてほしい。	
				(46)	■事業費の視点が必要	
				(44)	■事業費の捻出が必要だ。	
				(1)	（市町村会議意見） ■鉄軌道整備に係る地元市町村の財政負担	
		施工性 (47)	事業期間 (42)	(20)	■土地取得に時間がかかり、事業期間が長くなることが心配。	
				(21)	■早期実現を望む。	
				(1)	（市町村会議意見） ■評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きに時間を要するためその点にも留意すべき。	
			工事中の影響 (5)	(5)	■工事に伴う自動車交通への影響が懸念される。	
		生活・自然環境への影響 (277)	自然環境 (231)	(56)	■自然とのバランスを考えた沖縄らしい計画にしてほしい。	
				(136)	■自然環境への影響が心配、最大限配慮してほしい。	
				(28)	■自然保護を第一に考えてほしい。	
				(11)	■長期的視点で、導入後まちづくりが進んだ後の影響を考慮すべき。	
			景観 (25)	(13)	■沖縄らしい街並みなど景観の観点から残すべきだ。	
				(12)	■海、街並みなど景色を楽しめるルートが重要	
			騒音 (21)	(21)	■騒音に関する視点が必要だ。	
		その他視点 (218)	貨物 (8)	(7)	■流通面の視点が必要。	新たな視点として、 ・貨物 ・他の交通事業者への影響 ・自然災害への対応 ・フィーダー交通ネットワーク の４つの項目を求める意見が寄せられました。 これら意見のうち、技術及び計画検討委員会での検討の結果、貨物については、100km未満の鉄道の距離帯別輸送機関分担率は0.1%と低く、また、運賃で見た場合、200km以下では、鉄道はトラックよりも割高となっていることから、ルート選定に係る評価項目の対象外とし、残り3項目を評価項目として追加設定しました。 なお、各評価項目については、ステップ３において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(1)	（関係機関等意見交換会） ■経済的側面での利便性、物流についても考慮してほしい。	
			交通事業者への影響 (60)	(59)	■既存交通事業者への配慮が必要だと思う。	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■鉄軌道の影響を受ける既存の交通事業者の経営を考慮すべき。	
			自然災害への対応 (26)	(25)	■台風襲来や災害等に対する耐災害性の視点も必要。	
				(1)	■その他	
			フィーダー交通ネットワーク (124)	(25)	■全地域をカバーしているか、利便性の観点が重要。	
				(98)	■家から駅へのアクセス等、公共交通ネットワーク構築の視点が重要。	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある。	
		幅広い視点で評価すべき (1220)		(177)	■全ての視点が重要	対策案の検討にあたっては、将来像実現に向けた課題解決の視点として6項目、事業性を評価する6項目、県民の皆様から寄せられた意見を踏まえ新たに設定した3項目を含め複数の視点に基づき幅広く評価を行ってまいります。 なお、各評価項目については、ステップ３において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や、評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(607)	■複数の視点が重要	
				(196)	■移動の利便性（通勤・通学圏の拡大、速達性、渋滞緩和）の視点が重要	
				(117)	■県民生活（安全・安心、健康増進等）の視点が重要	
				(43)	■地域活性化（定住化促進、地域間交流、地域産業の活性化）の視点が重要	
				(20)	■観光振興（観光客の移動利便性、移動圏域の拡大）の視点が重要	
				(24)	■まちづくり（コンパクトなまちづくり、駅周辺のまちづくり）の視点が重要	
				(15)	■地球環境（CO2削減）の視点が重要	
				(21)	■その他	

大分類	中分類	小分類		意見の概要	意見への対応
計画内容に関する意見（ステップ3以降） (1244)	対策案の設定 (1244)	起終点 (302)	(84)	■那覇一名護間への整備を求める意見	多くの県民の皆様から起終点、ルート、駅位置、システム、導入空間等、対策案ついて関心を寄せられました。 ステップ３では、 ・対策案 ・評価指標及び評価方法 ・フィーダー交通ネットワークのあり方 について検討を行うこととしております。 このうち、対策案については、 ①起終点及びルート、駅位置の考え方は、人口分布や交通流動、バスの利用状況、開発計画、地質、環境の現況等 ②システムについてはスピードや輸送力などシステムの特性 ③導入空間については、導入空間確保の考え方（新たな用地確保、既存道路空間の活用等）、それを踏まえた構造（高架や地下）等 の技術的観点からも検討を行ってまいります。 また、今後、ステップ２で設定した評価の視点に基づき、社会面、経済面、環境面等様々な観点からメリット、デメリットについて幅広く検討を行ってまいります。 これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
			(19)	■特定の地域までの整備を求める意見	
			(198)	■那覇以南、名護以北への整備を求める意見	
			(1)	■その他	
		ルート (244)	(51)	■沖縄本島を網羅するルートを求める意見	
			(28)	■本島の東側を通るルートを求める意見	
			(4)	■東西格差を解消するため東側ルートを求める意見	
			(46)	■本島の西側を通るルートを求める意見	
			(7)	■人口・観光施設の立地状況等から西側へのルートを求める意見	
			(6)	■東西を横断するルートを求める意見	
			(74)	■複数（東側、西側、環状線等）のルートを求める意見	
			(16)	■観光・車窓からの景観の観点から海岸線ルートを求める意見	
			(1)	■埋立ルートは避けてほしいとする意見	
			(8)	■329号や沖縄自動車道の活用に関する意見	
			(3)	■その他	
		導入システム (485)	(131)	■路面電車（LRT）の導入を求める意見	
			(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■LRTが整備されれば、既存のバス会社が運営すべきと考える。	
			(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■車では名護まで1時間で行ける。ストロー効果なども含め、総合的に那覇一名護を一時間で結ぶという前提だけでなく、LRTにすることも含めて幅広い議論をやっていけるような提示をしてほしい。	
			(12)	■工期が短く、費用が少ない環境面で優位性のあるLRTを導入してほしいとする意見	
			(29)	■バス・BRTで良いとする意見	
			(9)	■費用が少ないBRTを導入してほしいとする意見	
			(119)	■モノレールの導入、延伸を求める意見	
			(87)	■鉄道・リニア・新幹線などを導入してほしいとする意見	
			(12)	■スピード、輸送力の観点から鉄道等を導入してほしいとする意見	
			(13)	■海上交通の整備で良いとする意見	
			(59)	■道路、歩道、自転車等の整備の充実を求める意見	
			(6)	■道路等の有効利用を図り、現状のまま新たな整備を行わないとする意見	
			(6)	■その他	
		駅の位置 (62)	(32)	■特定の場所への駅整備を求める意見	
			(15)	■多くの人が利用しやすい場所への駅整備を求める意見	
			(12)	■多くの人が利用しやすいよう駅数を増やしてほしいとする意見	
			(3)	■その他	
		事業主体 (22)	(13)	■民間の活力を活用して、整備・運営してほしいとする意見	
			(6)	■公的機関を主体に運営してほしいとする意見	
			(3)	■その他	
		段階的な整備 (29)	(15)	■できる所から、又は一部の地域から先行して整備してほしいとする意見	
			(5)	■基幹ルートから先に整備すべきとする意見	
		導入空間・用地・構造 (88)	(24)	■既存の道路の活用を求める意見	
			(20)	■新たな用地の取得が課題とする意見	
			(43)	■高架、又は地下構造での整備を求める意見	
			(1)	■その他	
		関連する整備 (19)	(19)	■市街地の整備や活性化を同時にすすめてほしいとする意見	
		その他 (2)	(2)	■その他	
その他 (2681)	その他（鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案） (82)		(8)	■空港を拡張・新設してほしい。	
			(74)	■その他	
	その他（質問） (11)		(10)	■用語がわからない。	ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。
			(1)	■その他	
	その他（賛否のみの意見） (2153)				
	その他 (435)				
ステップ1に関する意見				642	
ステップ2に関する意見				7,004	
ステップ3以降に関する意見				1,244	
その他意見				2,681	
意見総数				11,571	

付５　コミュニケーション活動の評価

付５－１　評価方法

	評価の視点	具体的内容	評価指標
1	情報の提供方法は適切であったか（情報提供方法）	・各ステップの検討内容に応じた情報提供手法が適切に行われているか評価します。 ・コミュニケーション活動への県民の参加状況、計画策定に向けた各ステップの取組の周知状況（認知度）を把握し、周知されたか評価します。	・コミュニケーション実施計画と実施の比較 ・国内の他事例との比較 ・コミュニケーション活動への県民等の参加状況 ・鉄軌道の計画検討及び各ステップの取組についての認知度
2	情報内容が適切であったか（情報内容）	・各ステップの検討の内容、検討過程及び検討結果についての情報が開示されているか評価します。 ・各ステップにおいて提供した情報内容が適切であったか評価します。	・情報の開示状況及び情報内容 ・提供した情報の理解度
3	県民等との対話が適切に図られたか（対話）	・説明会等を通して、県民等との対話が図られたか評価します。	・県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の実施状況 ・オープンハウスの実施状況
4	幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか。（対応）	・寄せられた意見及び県民等との対話により多様な意見を把握できたか評価します。 ・あわせて、寄せられた意見について「対応が示されているか」について評価します。	・幅広い属性（性別、年齢）、関係者の意見の把握 ・寄せられた意見の分類（カテゴリー別、年代別）及び意見概要のとりまとめ ・寄せられた意見への対応方針が示されているか

付５－２　評価の視点別活動結果と評価について

付５－２－１　情報の提供方法は適切であったか（情報提供方法）

○活動結果

・ステップ２に関する県民からの意見収集を目的に、テレビやHPによる広報、ニューズレターの全戸配布、パネル展示を実施した。

・パネル展、オープンハウスについては、委員会からのご意見を踏まえ、より多くの人が集まる施設として県庁ロビーや琉球大学、沖縄高専、メイクマン宮古店・石垣店を追加した。

・また、パネルの大きさもB2サイズから１部のパネルをＢ１サイズに変更し、情報が伝わるよう工夫を行った。

・新たに県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議を設置し開催した。

・ホームページには、ＰＩ活動期間の５月10日から６月９日までに、延べ3,515回のアクセスがあった。

・この他、県内報道機関等へＰＩ活動の内容や県民会議参加への応募に関する情報提供を行った。

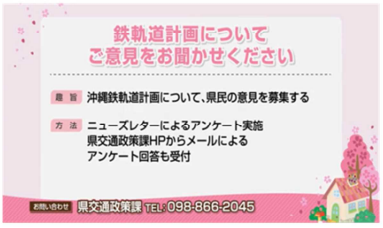
・認知度調査は、沖縄鉄軌道の取組に対する県民の認知度を把握するため、ＰＩ活動終了後、県内21ヵ所にてヒアリング調査した。

○コミュニケーション実施計画と実施の比較

【広報】

手法	実施計画内容	実施状況及び期間		比較
テレビ・ラジオ	（PI実施期間中） ①県の広報番組（テレビ・ラジオ） ②新聞（県の広報枠）で意見募集等周知	①県政広報テレビ番組（うまんちゅ広場）の県政インフォメーションのコーナー（約１分）で意見募集等を周知した	5月17日	△ （ラジオ、新聞は未実施）
HPへの情報掲載	①技術及び計画検討委員会やパネル展示等に関する情報を提供 ②新たにスマホ版サイトを構築し、携帯で閲覧可能	①技術及び計画検討委員会やパネル展示等に関する情報をPI開始時期から提供した ②スマホ版も情報提供した	5月10日から	○

【テレビ（番組名：うまんちゅ広場）】



【HPへの情報掲載】

【情報提供・情報共有】

手法	実施計画内容	実施状況及び期間		比較
ニューズレターの配布	・「おきなわ鉄軌道ニュース（第3号）」を県内に全戸配布	・「おきなわ鉄軌道ニュース（第3号）」を県内に全戸配布した	5月10日～5月20日	○
パネル展示	**・39カ所、延べ201日** ①市町村役場等29カ所 ②商業施設等7カ所 ③大学等3カ所	**・44カ所、延べ219日** ①市町村役場等30カ所 ②商業施設等9カ所 ③大学等5カ所 （追加） ・県庁ロビー、琉球大学、沖縄高専、メイクマン宮古店、メイクマン石垣店	5月10日～6月2日	◎

【ニューズレター】

【パネル展示】

写真：平成27年5月16日 イオン名護店

【対話による情報提供･情報共有】

手法	実施計画内容	実施状況及び期間		比較
オープンハウス	・ 北部、中部、南部の各地域で2回開催、宮古及び石垣で1回開催　計8回	・ 北部、中部、南部、宮古、石垣の各地域で2回開催 計10回 （追加） ・メイクマン宮古店、石垣店	5月10日 ～6月2日	◎
県民会議	・ 一般公募により選出された県民による意見交換を実施	・ 選出された32名の県民による意見交換を実施した	5月30日	○
関係機関等意見交換会	・ 交通事業者、経済・観光団体、市民団体等との意見交換を実施	・ 交通事業者、経済・観光団体、市民団体等との意見交換を実施した	5月28日	○
市町村会議	・ 本島26市町村と意見交換を実施	・ 本島26市町村と意見交換を実施した　※読谷村と今帰仁村は欠席	5月25, 27, 29日	○

【オープンハウス】

【県民会議】

【関係機関等意見交換会】

【市町村会議】

○国内の他事例との比較

	那覇空港（ステップ1）		福岡空港（ステップ1）	
1	パネル展示	4カ所、延べ72日	ラジオ	78本
2	オープンハウス	6カ所、延べ35日	新聞	6回
3	説明会、懇談会	7回	HPへの情報掲載	―
4	見学会	1回	ニューズレター等の配布	約275万部
5			インフォメーションコーナー	3箇所
6			オープンハウス	6カ所、延べ35日
7			見学会　等	26回
	意見を寄せた方499人 意見総数　697件		意見を寄せた方1,426人 意見総数　3,115件	

	沖縄鉄軌道（ステップ2）	
1	テレビ	1回
2	HPへの情報掲載	―
3	ニューズレターの配布	県内全戸配布（約55万）
4	パネル展示	44カ所、延べ219日
5	オープンハウス	7カ所、延べ10日
6	県民会議　等	5回
	意見を寄せた方 5,167人 意見総数　11,571件	

○コミュニケーション活動への県民の参加状況

ニューズレター配布やパネル展示等の状況

手法	参加状況	備考
ニューズレター配布	約55万3千世帯へ配布	県内全戸を対象
パネル展示	5,910人参加 （うちオープンハウス283人）	延べ219日開催（うちｵｰﾌﾟﾝﾊｳｽ10日） ・市役所、町村役場等30箇所 ・商業施設等9箇所 ・大学等5箇所
ホームページへの情報掲載	3,515アクセス （5月10日から1ヶ月間）	ホームページには、ニューズレター、委員会資料等を掲載

地元新聞社による報道状況

見出し/日付	報道要旨	メディア
①鉄軌道で意見募集 （4/17）	・プロセス運営委員会での確認事項やＰＩ方法を報道 ・ニューズレターを全戸配布し県民意見を募る内容等を報道	琉球新報 3面
②鉄軌道県民会議 来月30日に開催 （4/22）	・県民会議参加者、関係機関意見交換会参加団体の公募を報道 ・鉄軌道計画案づくりの検討体制を報道	沖縄ﾀｲﾑｽ 3面
③鉄軌道意見聴取 市民や団体募集 （4/24）	・県民会議参加者、関係機関等意見交換会参加団体の公募を報道	琉球新報 2面
④鉄軌道へ議論加速 （5/4）	・PI期間中にニューズレターを全戸配布し、県民意見の募集を報道 ・鉄軌道計画案づくりの検討体制、将来像、特例制度を報道	沖縄ﾀｲﾑｽ 2面
⑤社説・鉄軌道検討本格化（5/8）	・鉄軌道構想具体化に向け広く県民的議論の発展を期待したい内容 ・PI期間中の県民意見募集やパネル展、県民会議等の開催を報道	沖縄ﾀｲﾑｽ 5面
⑥県民会議参加者募集を延長(5/11)	・PI活動の一環で、県民会議参加者を公募していたが、定員に達しなかったため再公募する内容	琉球新報 2面
⑦鉄軌道で意見聴取 （5/26）	・市町村会議（南部圏域）の様子を報道 ・30日に開催する県民会議開催を告知	琉球新報 2面
⑧鉄軌道導入南部も関心(5/26)	・市町村会議（南部圏域）の様子を報道 ・30日に開催する県民会議開催を告知	沖縄ﾀｲﾑｽ 2面
⑨ 県と関係機関が初会合 （5/29）	・関係機関等意見交換会の様子を報道 ・30日に開催する県民会議開催を告知	沖縄ﾀｲﾑｽ 2面
⑩県が「県民会議」初開催 （5/31）	・県民会議の様子を報道 ・参加者意見を掲載	琉球新報 2面
⑪公共交通の不便さを指摘(5/31)	・県民会議の様子を報道 ・参加者意見を掲載	沖縄ﾀｲﾑｽ 2面
⑫那覇まで移動1時間 （6/5）	・名桜大学での鉄軌道出前講座の様子を報道	琉球新報 27面

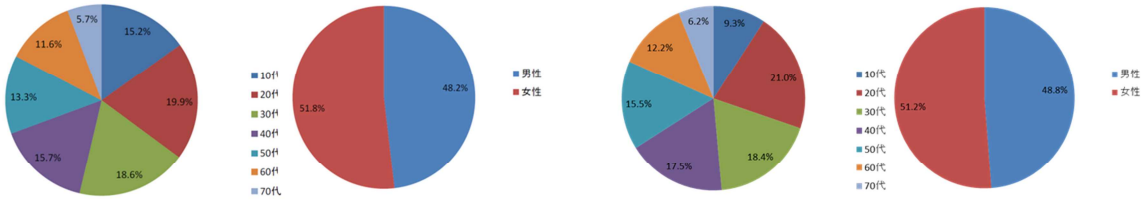
○提供した情報の認知度

提供した情報がどの程度県民に認知されたか把握するため、ヒアリングによる定点調査（認知度調査）を離島含む県内 21 カ所で実施した。

① 調査日　：　今回PI終了後（6月10日～17日）
② 実施箇所：　地域や年齢に偏りが生じないように、21カ所を設定。

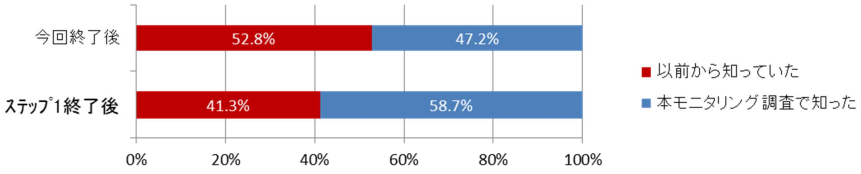
施設	対象者	調査箇所
商業施設	県民一般	計7カ所：北部、中部（東西各1カ所）、那覇市、南部、宮古、石垣
市町村役場	県民一般	計9カ所：北部（東西各1カ所）中部（東西各1カ所）、那覇市 南部（東西各1カ所）、宮古、石垣
大　　学	学生	計3カ所：北部、中部、南部
観光施設	観光客	計2カ所：沖縄海洋博記念公園、首里城公園

③ 回答者の構成等

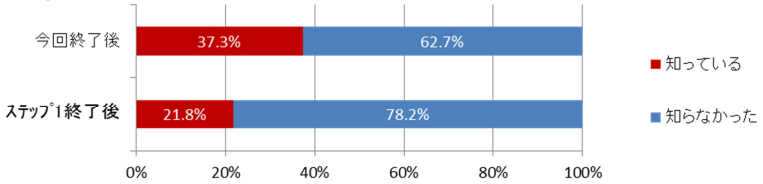


今回PI終了後　　ステップ1PI終了後

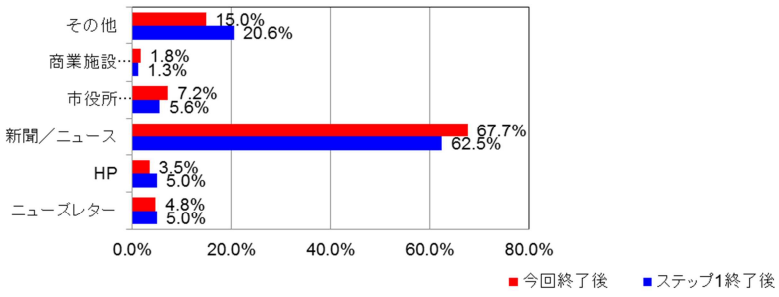
①鉄軌道導入の取組について



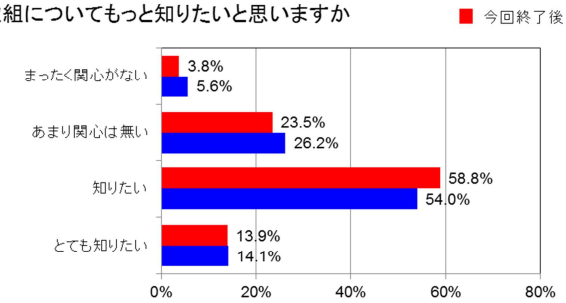
②各PIでの取組状況について



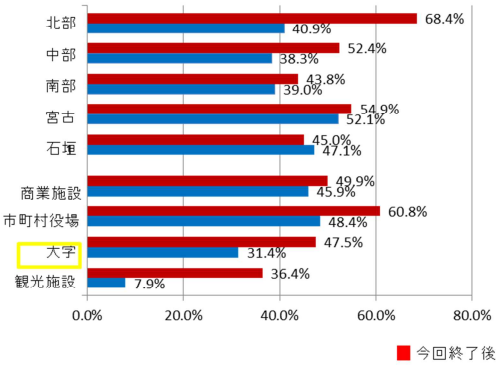
③取組状況について、何で知ったか



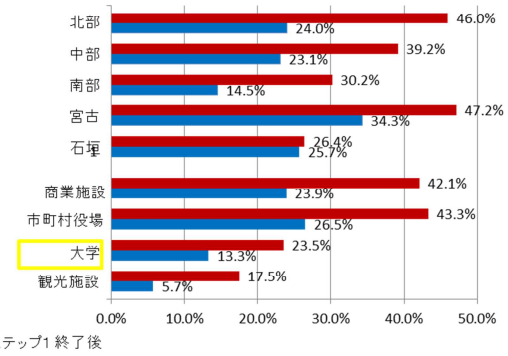
④鉄軌道導入の取組についてもっと知りたいと思いますか



⑤沖縄県が、鉄軌道導入の取組みを行っていることについて、以前から知っていたと回答した人の割合



⑥沖縄県が各ステップで行っている取組を知っていると回答した人の割合



○「情報の提供方法は適切であったか（情報提供方法）」の視点での評価

【コミュニケーション実施計画と実施の比較】

・県の広報媒体を活用し、テレビ番組で意見募集を行った。今後はラジオ等の広報媒体も活用し情報提供を図っていくこととする。

・パネル展示やオープンハウスについては、当初計画から琉球大学や県庁ロビー、メイクマン宮古店などを追加した。

・県民会議や関係機関等意見交換会、市町村会議は計画どおり実施した。

【国内における他事例との比較】

・当事業の情報提供は適切に行われていることが確認できた。

【コミュニケーション活動への県民の参加】

・パネル展では若年層の参加を促進するため、今回から新たに大学、高専において追加開催した。

・ニューズレターやパネル展示、ホームページ等から、前回よりも約２千人多い約５千人から県民意見が寄せられた。

・今回のＰＩからホームページへのアクセス状況を集計した。次回ＰＩからは改善方策の検討に活用したい。

・県内新聞社により本取組に関する報道がなされ、間接的により広く情報が周知されたと考える。

【提供した情報の認知度】

・認知度調査によると本取組に関する認知度は上昇している。

・また、多数の方が取組状況を「新聞やニュース」で知ったとしているため、引き続きマスコミへ積極的に情報提供を行っていく必要がある。
・今回の情報提供にあたっては、前回調査において認知度が低かった大学でのパネル展示を増やした結果、認知度が改善している。引き続き、若者の参加促進を図るため工夫していきたい。
・以上のことから、当初計画で予定していた活動は概ね実施したこと、意見数が増加したこと、認知度が上昇したことから、適切に県民等への情報提供は図られたと評価している。

今後の改善点
・県広報媒体の積極的な活用
・若者の参画促進を図るため、大学などさらに多くの人が集まる場所でパネル展示を実施
・南部地区の認知度向上を図るため、同地区におけるパネル展示の箇所数や開催期間の見直し

付５－２－２　情報内容が適切であったか（情報内容）

〇活動結果

・計画検討委員会、技術検討委員会の審議は一般公開するとともに、委員会資料は全てホームページ上に公開している。

・ステップ２の検討内容である「現状及び課題」、「将来あるべき姿の共有」等に関して県民との情報共有、意見把握を目的に、委員会資料に基づきニューズレターやパネルを作成し情報提供を行った。

・ニューズレターについては、プロセス運営委員会での意見を踏まえ、幅広い年齢層に理解していただけるよう、可能な限り字数を少なくし、見出しや図表を活用する等、わかりやすい情報提供に努めた。

・ニューズレターで情報提供した「現状及び課題、将来あるべき姿の共有」に関する情報により理解度を把握した。

〇情報の開示状況

沖縄県鉄軌道HP

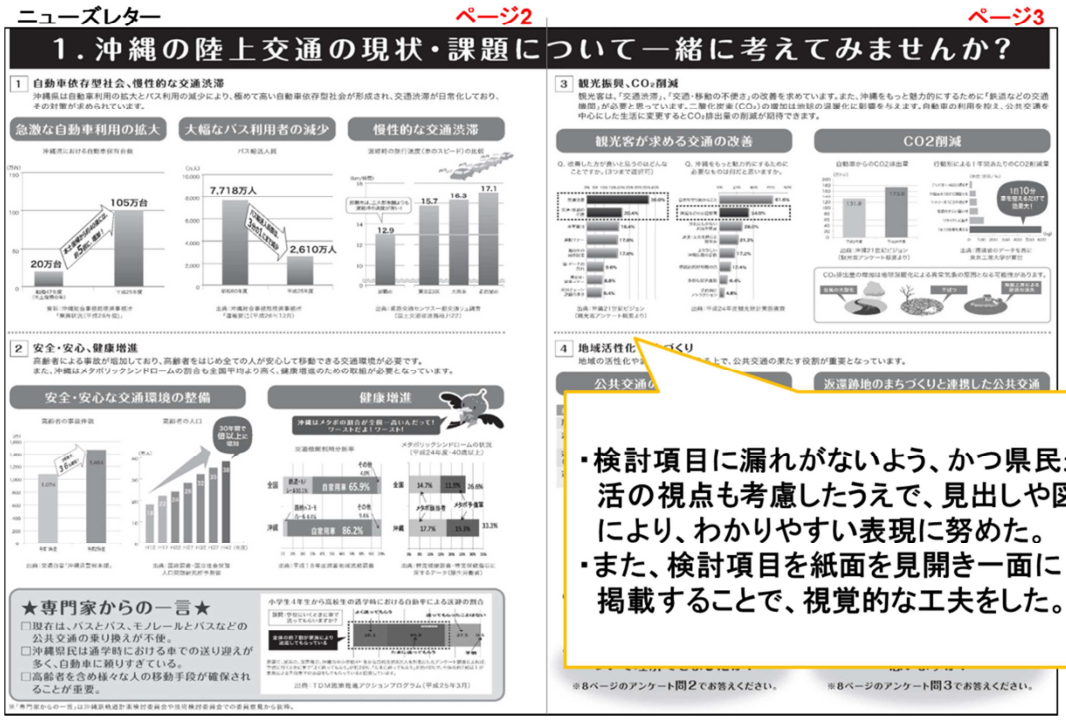
「沖縄鉄軌道」HPにより、各検討委員会資料等、すべての資料を公開。

会議資料

○県民へ提供した情報内容

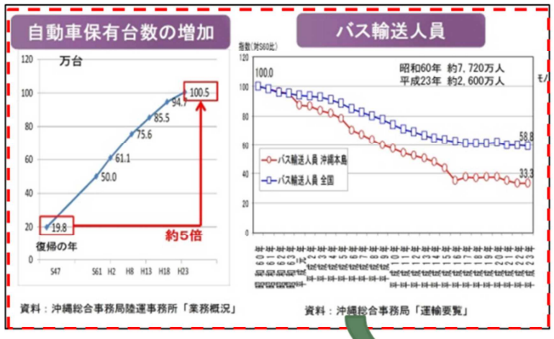
わかりやすい情報提供に向けたニューズレターの工夫

ニューズレター

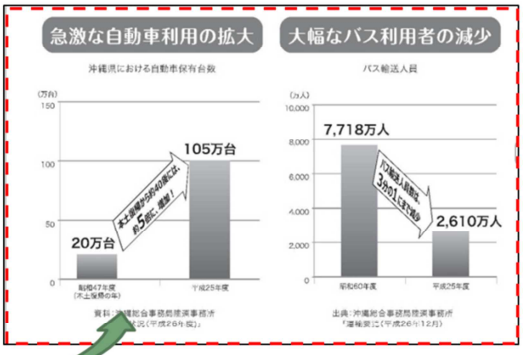


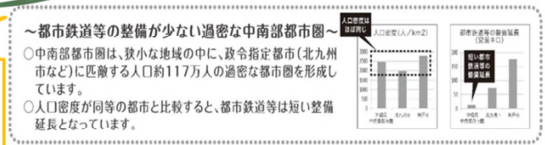
・検討項目に漏れがないよう、かつ県民生活の視点も考慮したうえで、見出しや図表により、わかりやすい表現に努めた。
・また、検討項目を紙面を見開き一面に掲載することで、視覚的な工夫をした。

委員会資料



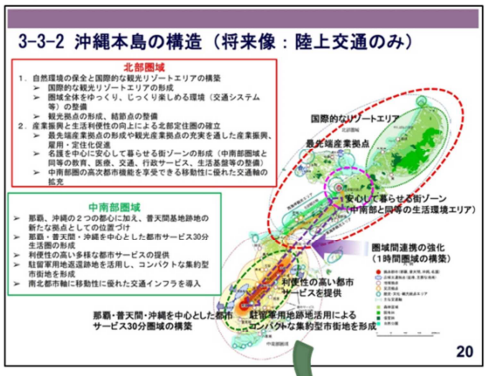
ニューズレター





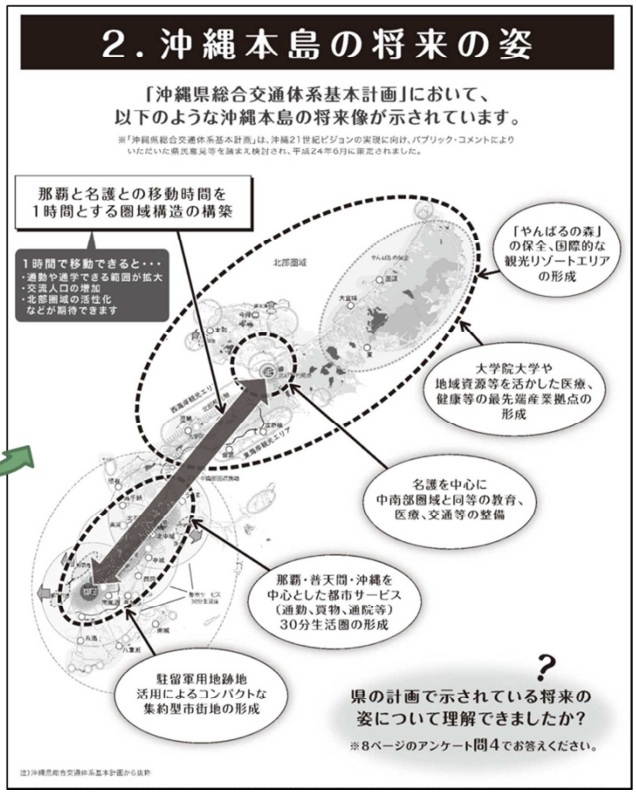
・委員会資料を県民等がわかりやすい用語やシンプルな見出し、文字の大きさ、グラフ等で整理。
・また、専門家の意見とデータをコラムとして掲載し、県民の理解が深まるよう工夫した。

委員会資料

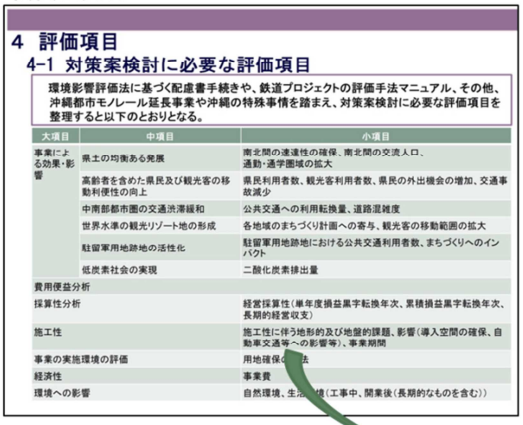


委員会で検討された内容を、イラストや説明文をシンプルにすることで、わかりやすくなるように工夫した。

ニューズレター

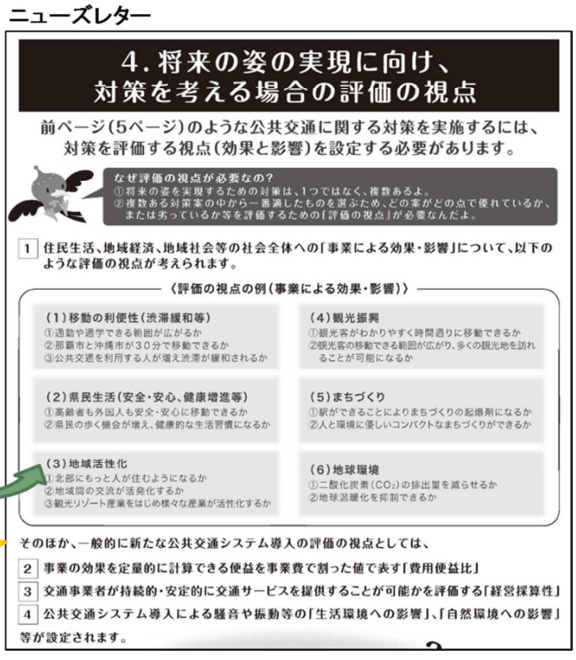


委員会資料



委員会資料を、県民等がわかりやすい一般的な用語やシンプルな文言、県民生活の視点でカテゴリーを整理した。

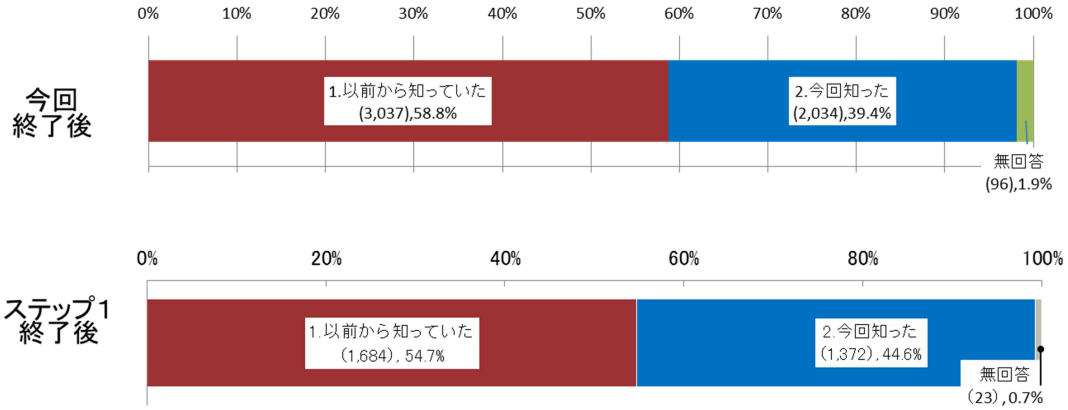
ニューズレター



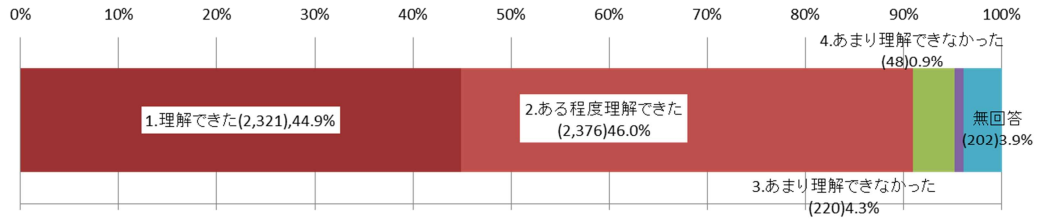
○提供した情報の理解度

※ニューズレター、パネル展及びホームページからのアンケートにより実施　N=5167

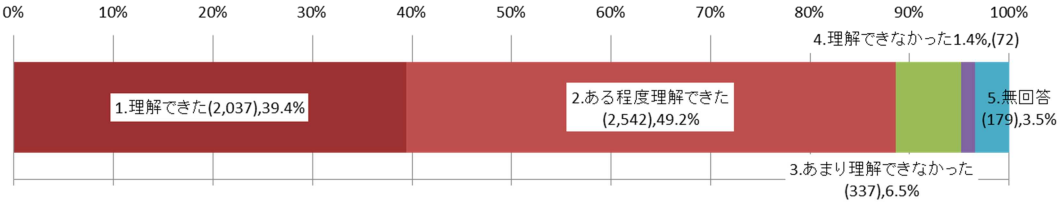
【問】沖縄県が、鉄軌道導入の取組みを行っていることについて



【問】陸上交通の現状や課題について（ニューズレター3ページ参照）



【問】県の計画で示されている将来の姿について（ニューズレター4ページ参照）



〇「情報内容が適切であったか（情報内容）」の視点での評価

・ニューズレターにおいては、委員会で審議した内容を、網羅的かつわかりやすく情報提供した。県民意見を踏まえると、

- ・ニューズレター等で県民へ情報提供した「現状及び課題」「評価項目」について、当該項目に関する情報不足を指摘するような意見は見られなかった。
- ・一方、「将来の姿及びその実現に必要な対策」については、一部の県民から具体的な沖縄の将来の姿が見えないとする意見があることから、今後の対策案検討にあたっては、これら具体のイメージを県民と共有していく必要がある。

・今回提供した「現状及び課題、将来あるべき姿の共有」に関する情報について、約９割の方の理解が得られたものと考えられる。

・一方、約１割の方は理解できなかった等の回答があったことから、引き続き、わかりやすい情報提供に努める必要がある。

・以上により、情報は全て公開されていること、検討項目に漏れがなく情報提供し、ニューズレターで確認した「陸上交通の現状と課題」、「県の計画で示されている将来の姿」に関する理解度も高いことから、情報内容は適切であったと評価できる。

・今後の改善点

- ・ニューズレター等において、幅広い年齢層に理解していただけるよう、わかりやすい情報提供に、引き続き努める。
- ・検討項目のうち、「将来の姿及びその実現に必要な対策」については、具体的にイメージしやすい姿の提示を求める意見があることから、今後の対策案検討に当たり具体のイメージを県民と共有していく必要がある。

付５－２－３　県民等との対話が適切に図られたか（対話）

〇活動結果

・県民との情報共有、意見把握のため県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を設置した他、オープンハウスを開催することにより、県民等との対話を実施した。

対話手法	参加者数	備考
県民会議	32名	
市町村会議	24市町村	
関係機関等意見交換会	16機関・団体	
オープンハウス	283名	10ヵ所

○県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会、オープンハウスの実施状況

【県民会議】

開催時期：平成 27 年 5 月 30 日

形式：グループ討議形式（1 グループ 6～8 名　計 5 グループ）

参加者：32 名 出席（北部 12 名　中部 4 名　南部 15 名）

性別（男 24 名　女 8 名）

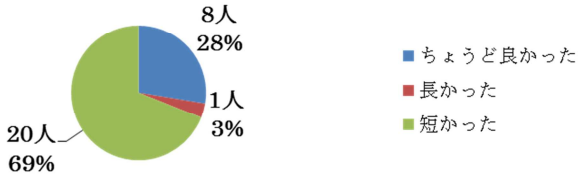
年代（20 代 7 名　30 代 2 名　40 代 9 名　50 代 5 名　60 代 6 名　70 代 3 名）

内容：事務局（県）から、ステップ 2 の検討内容について、ニューズレター

を用いて説明を行った後、各グループ毎に参加者が意見交換を行った。

アンケート結果（概要）：回収数 31 人（参加者 32 人）

問1：本日のグループ討議の時間（110分間）はいかがでしたか？



問2：本日の県民会議の進め方について感想等がありましたらお聞かせ下さい？

①時間に関すること	・予想以上に時間が足りなかった ・休憩時間を取って欲しい　等
②グループ体制に関すること	・意見が出しやすい人数設定であった ・個別テーマ毎にグループ化して討議すれば、より具体的な意見交換ができる　等
③会議内容及び日程に関すること	・事前に討議する内容を知りたい ・せめて開催の1ヶ月半前に開催日時の連絡があれば仕事の調整がしやすい ・とても意義のある内容で充実した　等
④グループ討議進行及び内容に関すること	・ポストイットだと意見も出しやすくて良かった ・切り口をどうしていいか分からないほど、大きなくくりの課題だと思った　等
⑤その他	・飲み物が飲める会議室で開催して欲しい ・各チームで出た意見をしっかり行政に届けて欲しい　等

問3 ：沖縄鉄軌道計画案づくりについて、ご意見がありましたらお聞かせ下さい。

①会議全般について	・今日の会議はあまりにも細かすぎて、何のための会議であったのか疑問が残った ・交通は社会のあり方、人の動線、お金の流れを変えるくらいのポテンシャルをもっているため、慎重に議論を重ねて欲しい　等
②県の説明内容について	・内容が抽象的なので、もっと具体的なビジョンを示して欲しい ・なぜ、那覇～名護なのか、よく分からない。名護からは、1時間だけのとらえ方なのか？ 等
③公表及び意見募集の方法について	・進め方を含め今回の資料をホームページに公開して欲しい ・ホームページのアクセス数を公開して欲しい　等
④意見募集方法について	・市町村や県民会議、健常者、障害者等幅広く意見、要望が反映できるように ・今、将来、沖縄に何が必要なのかしっかり考えて欲しい。鉄道を使う人々の意見を聞いてほしい　等
⑤計画案づくりについて	・鉄軌道ありきじゃなくても良いのではという意見があったが、是非、鉄軌道ありきで進めて欲しい。今のままの車社会、定時性の無いバス交通では限界がきている ・鉄軌道で良いのかというコンセンサスが得られていないように感じる ・沖縄県の発展のため鉄軌道は必要だと思う。特に北部の教育、医療の問題を克服するためにも早期に話して進んでいくことを期待する ・今、優先的に必要なのは、新たな交通体系なのか。仮に新たな交通体系の優先度が高いとするなら、高速鉄道（利便性優先）の導入なのか、もっと沖縄らしい交通体系の導入なのか　等
⑥その他	・県民の多くの意見を聞き、未来への計画実行を行って欲しい ・鉄軌道ができれば若者の地元流出を防ぎ、地域が活性化するので実現して欲しい 等

【市町村会議】

参加市町村：24 市町村

北部:5 月 29 日 8 市町村（名護市、国頭村、東村、大宜味村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町）

中部:5 月 27 日 8 市町村（沖縄市、うるま市、宜野湾市、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町）

南部:5 月 25 日 8 市町村（那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町）

参加者：各市町村担当課長等

内容：事務局からステップ２の検討内容について情報提供を行った後、意見交換を行った。

【関係機関等意見交換会】

開催時期：5 月 28 日

参加者：道路管理者、交通事業者、経済・観光団体など計 16 機関・団体

【市民団体】：３団体
- トラムで未来をつくる会（代表）
- 環金武湾地球温暖化対策協議会（会長）
- 特定非営利活動法人しまづくりネット（理事長）

【交通事業者】：４団体
- 沖縄県バス協会（会長）
- 沖縄都市モノレール㈱（社長）
- 沖縄県ハイヤー・タクシー協会（会長）
- 沖縄県レンタカー協会（会長）

【行政機関】：５機関
- 沖縄県土木建築部
  - 道路街路課長
  - 道路管理課長
  - 都市計画･モノレール課長
- 沖縄県環境部
  - 環境政策課
- 沖縄県文化観光スポーツ部
  - 観光政策課長

【経済・観光団体】：２団体
- 沖縄県商工会議所連合会（会長）
- 沖縄観光コンベンションビューロー（会長）

【生活・交通弱者】：2団体
- 沖縄県婦人連合会（会長）
- NPO法人バリアフリーネットワーク会議会長

内容：事務局（県）から、ステップ２の検討内容について情報提供を行った後、意見交換を行い、各機関が抱える交通の課題やニーズ等について意見を聴取した。

【オープンハウス】

開催時期：5 月 14 日～6 月 2 日の期間中、7 ヵ所にて開催

開催場所：イオン名護、サンエー西原、サンエー経塚
宮古島及び石垣市役所、メイクマン宮古及び石垣、計 7 ヵ所

参加者数：計 283 名

内容：パネル展会場にて、職員が来場者へパネルやニューズレターの内容を説明した後、本取組に関するアンケート調査を行った。

【(参考)出前講座】

開催時期：6 月 2 日

場所：名桜大学　形式：講義形式

参 加 者 ：約 30 名 出席（国際学群ゼミ生）

〇「県民等との対話が適切に図られたか（対話）」の視点での評価

・県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会は、予定どおり実施し、意見交換を行い多くの意見を頂くことができた。

・なお、県民会議において、グループ討議の時間（110 分）が短いとの意見が多数あった他、事前の資料提供を希望する意見が寄せられた。

・ 直接対話ではないものの、地元紙により県民等のさまざまな意見が報道されたことで、マスメディアを通じた対話もなされた。

以上により、県民会議などを通して、県民等との対話が図られたと評価している。

・なお、県民会議等において、活発な議論が図られるよう運営改善に取り組むこととする。

付５－２－４　幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか（対応）

〇活動結果

・ステップ２の検討項目について、県民等から幅広く意見を収集できているか確認するため、アンケート回答者の属性（性別、年齢構成）や、県民意見、県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議で頂いた意見をカテゴリー別に分類し、整理した。

・分類、整理した項目は以下のとおり、

１）ステップ１について（小分類は９項目）

事業目的や周知の方法など、基本方針と検討の進め方などに関する内容を整理

２）ステップ２について（小分類は２３項目）

陸上交通の現状と課題、将来像・対策の意見、評価の視点に関する内容を整理

３）ステップ３について（小分類は９項目）

起終点やルートなどに関する意見内容を整理

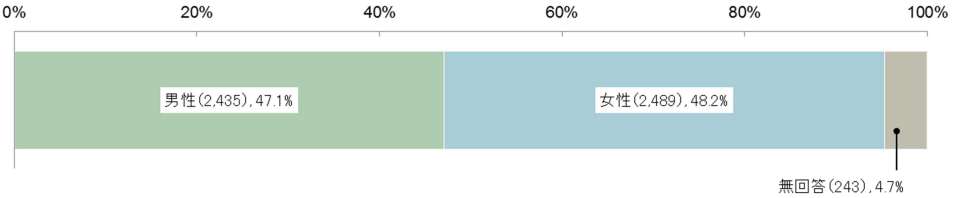
４）その他（小分類は４項目）

鉄軌道事業以外に関する行政への要望や賛否のみの意見などを整理

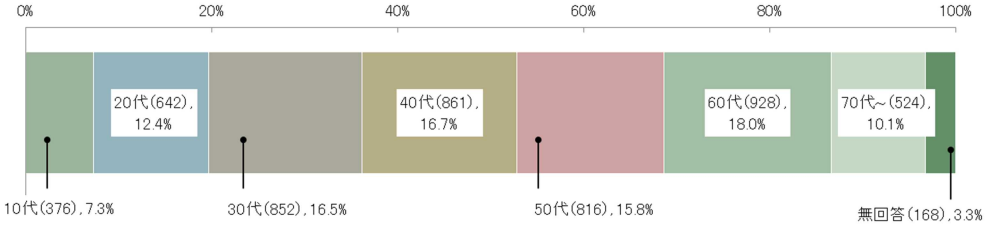
・上記の項目により幅広く意見を収集したことを確認し、対応案を作成した。

○意見を寄せた方の属性

《性別》

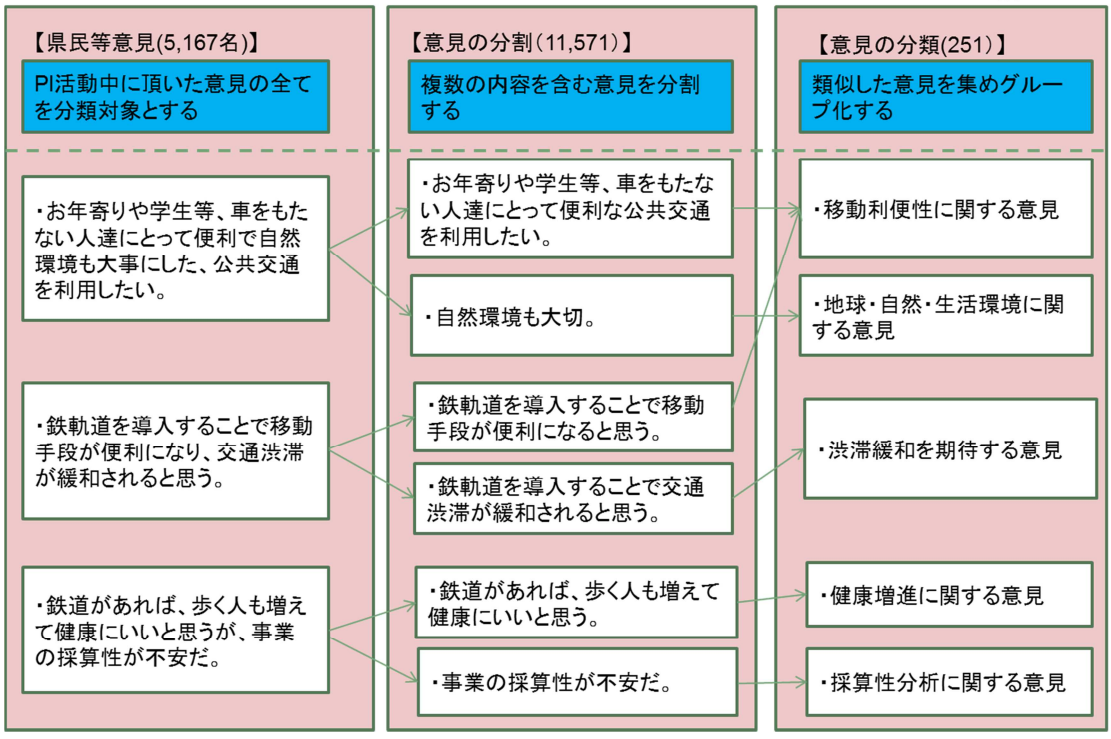


《年齢》

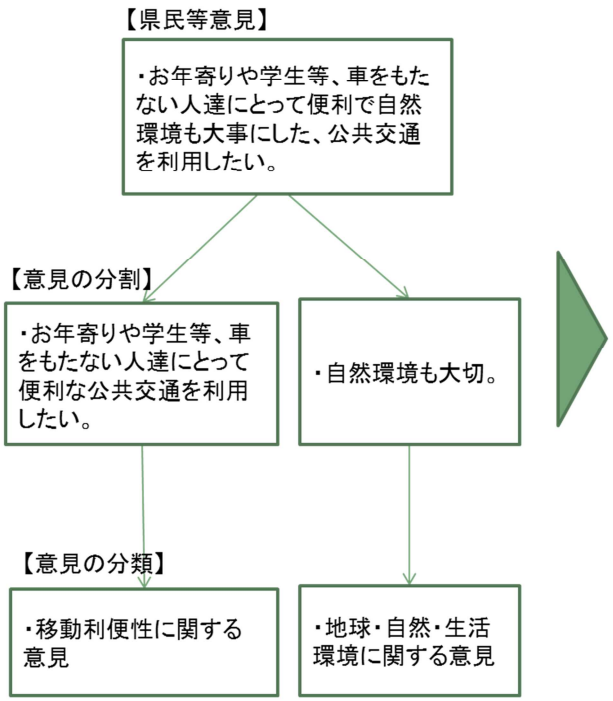


○意見の把握

分類イメージ



○寄せられた意見の分類及び意見概要のとりまとめ



【意見の分類表】 イメージ

意見の内容			意見数	
基本方針と検討の進め方（ステップ1）	基本方針		105	0.9%
		検討開始のねらい	35	0.3%
		進め方に関する基本姿勢	54	0.5%
		検討のスケジュール	16	0.1%
	検討の進め方		85	0.7%
		県民参画	13	0.1%
		検討の進め方について	72	0.6%
	コミュニケーション		435	3.8%
		認知の向上や関心の喚起	120	1.0%
		情報提供	311	2.7%
		意見への対応	4	0.0%
	検討体制		25	0.2%
		検討の体制	25	0.2%
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ2）	現状・課題について		433	3.7%
		陸上交通について	185	1.6%
		現在の取組について	32	0.3%
		公共交通の利用促進について	216	1.9%
	将来像・対策について		2,697	23.3%
		地域の活性化に関する意見	261	2.3%
		観光振興に関する意見	94	0.8%
		物流に関する意見	10	0.1%
		移動利便性に関する意見	709	6.1%
		旅客機材に関する意見	270	2.3%
		県民生活に関する意見	541	4.7%
		まちづくりに関する意見	126	1.1%
		フィーダー交通との連携／充実に関する意見	235	2.0%
		車利用に関する意見	89	0.8%
		地球・自然・生活環境に関する意見	108	0.9%
		財政負担	74	0.6%
		その他	180	1.6%
	評価の視点		3,866	33.4%
		事業による効果	1,535	13.3%
		費用対効果	131	1.1%
		採算性分析	318	2.7%
		経済性	120	1.0%
		施工性	47	0.4%
		生活・自然環境への影響	277	2.4%
		その他視点	218	1.9%
		幅広い視点で評価すべき	1,220	10.5%
計画内容に関する意見（ステップ3以降）	対策案の設定		1,244	10.8%
		起終点に関する意見	302	2.6%
		ルートに関する意見	244	2.1%
		導入するシステムに関する意見	485	4.2%
		駅の位置に関する意見	62	0.5%
		事業主体に関する意見	22	0.2%
		段階的な整備に関する意見	20	0.2%
		導入空間・用地・構造	88	0.8%
		関連する整備に関する意見	19	0.2%
		その他	2	0.0%
その他	その他		2,681	23.2%
	その他（鉄軌道事業以外に関する行政への要		82	0.7%
	その他（質問）		11	0.1%
	その他（賛否のみの意見）		2,153	18.6%
	その他		435	3.8%

○寄せられた意見への対応方針

大分類	中分類	小分類			意見の概要	意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について	将来像・対策について	フィーダー交通との連携／充実に関する意見		(212)	■既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見	ＬＲＴ、基幹バス等が連携する利便性の高い公共交通ネットワークのあり方については、ステップ３から検討を行うこととしており、検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。 また、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスの充実を図るためには、現段階から市町村において、人間優先のまちづくりの観点から取り組んでいく必要があることから、県民や市町村に求められる取組と併せて情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(1)	（県民会議共通意見） ■県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要。	
				(19)	■駅までの距離が遠いと利用しないのではないかという意見	
				(1)	（関係機関等意見交換会意見） ■ＬＲＴ等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。	
				(2)	（市町村会議意見） ■フィーダー交通のあり方については、十分検討すべ	
	(2705)	車利用に関する意見		(62)	■鉄軌	対策の実施に ニーズへの対
		(89)		(13)	■鉄軌道ではなく道路整備を求める意見	道路網整備等
				(11)	■自動車の利便性も確保し ほしい	と併せて、公共交通の充実を図っていくこととしております。 なお、公共交通充実の必要性については、今後計画検討を進める中で県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
				(2)	■自動車業界等への影響を懸念 意見	
(7004)				(1)	■その他	
		地球・自然・生活環境に関する意見	地球環境 (77)	(77)	■自動車利用が減ることにより、排気ガスやCO2の排出量の削減が図られ、環境改善が期待できる。	将来の姿及び対策について、
			生活・自然環境 (31)	(11)	■騒音等生活環境の悪化を懸念する意見	意見が寄せられている 意見も踏まえながら、
		(108)		(20)	■整備に伴う自然環境への影響を懸念する意見	民及び観光客の移動利便性 和、世界水準の観光リゾート 化、低炭素社会の実現などの視 の検討内容については県民の皆 ら幅広く検討を行ってまいり 一方で、対策実施に伴う ・騒音等生活環境や整備に ・財政負担への影響 を懸念する意見が寄せられて が生じる可能性があります。 そのため、今後対策について 境への影響、事業費の確保等対策実施に伴い懸念される様々な影響について県民との情報共有を図る必要があることから、これらについて、県民の皆様や市町村へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。
		財政負担 (55) (74)		(27)	■県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。	
				(13)	■税金のムダ	
				(31)	■国の予算で導入してほしいとする意見	
				(3)	■国へ要望するのではなく、事業費は沖縄県民が負担するべき	

○「幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか（対応）」の視点での評価

・ アンケート回答者の属性を整理したところ、性別の割合はほぼ同じであった。年齢構成については、10 代から 70 代以上まで幅広い年齢層から回答を得ることができた。

・また、県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議を通して、各立場からの意見を把握することができた。

・県民意見により提案のあった新たな評価項目については、３つの項目を新たに加える対応を行った。

・県民意見等を、前回のステップ１における意見整理と同様に、分割、分類した結果、「ステップ１」、「ステップ２」、　「ステップ３」、「その他（鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案等）」にカテゴリー別に分類し、それぞれの対応案を作成した。

・なお、前回行ったステップ１における意見分類及び意見への対応について、今回の県民意見で不適切などの意見は無かった。

以上により、幅広く意見を収集し、それらへの対応を適切に示したと評価している

付５−２−５　ステップ２におけるコミュニケーション活動の評価のまとめ

○視点毎のコミュニケーション活動の評価

	評価の視点	評価
1	情報の提供方法は適切であったか（情報提供方法）	・コミュニケーション活動実施計画で予定した活動は概ね実施できた。 ・また、他事例との比較も、適切に情報提供されていることが確認できた。 ・パネル展示では新たに大学等で追加開催し、県内新聞社により本取組に関する報道もなされ、より広く周知が出来た。 ・その結果、アンケートの回答者は約2千名増加し、当計画案策定の取組も以前から知っていたと答えた方の割合は増加し、関心は高まっていると考える。
2	情報内容が適切であったか（情報内容）	・全ての情報はHPで開示されており、ニューズレターでは、委員会で審議した内容を、網羅的かつわかりやすく情報提供した。 ・県民意見からは、情報不足に関する意見は見られず、ニューズレターで確認した陸上交通の現状や課題、将来の姿の理解度では、約9割近くの方の理解が得られた。
3	県民等との対話が適切に図られたか（対話）	・県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会は予定どおり実施し、意見交換を行い多くの意見を頂くことができた。 ・直接対話ではないものの、地元紙により県民等のさまざまな意見が報道されたことで、マスメディアを通じた対話もなされた。
4	幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか（対応）	・アンケート回答者の性別及び年齢層も極端に偏りが生じることが無かったことから、幅広く意見を収集することができたと考える。 ・また、頂いた意見はカテゴリー別に分類しそれぞれの対応案を作成した。

〇コミュニケーション活動の総合評価

・ コミュニケーション実施計画に基づく活動の実施とマスメディアを積極的に活用した周知・広報活動に努めた結果、県民等へ幅広く情報提供を行うことができた。

・その結果、取組に関する認知度は、前回よりも上昇した。

・情報は全て開示されており、ニューズレターで確認した「陸上交通の現状と課題」、「県の計画で示されている将来の姿」に関する理解度も高いことから、提供した情報内容は適切であったと考えられる。

・また、県民会議などを通じて県民との対話も図られたものと考えている。

・アンケート回答者数は、前回より約 2 千人多い 5,167 人から意見を頂き、内容をカテゴリー別に分類し、対応を整理した。

・わかりやすい情報の提供など、改善すべき課題はあるものの、コミュニケーション活動の実施及び意見の収集、対応の整理により、今回のステップ 2 検討内容については、県民等との情報共有が図られたものと考えている。