

## 付録Ⅲ：ステップ3におけるコミュニケーション活動の実施内容

### 付1-1 実施内容について

#### (ステップ3前半)

手法	実施日	実施内容
広報誌	2月号	・ 県広報誌（美ら島沖繩）で意見募集
テレビ	1月30日放送	・ 県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で意見募集
HPへの情報掲載	12/21～	・ 各委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供
ニューズレターの配布	12/25～2/28	・ 市町村役場、商業施設等で「おきなわ鉄軌道ニュース号外その2」を配布 ※今回からコンビニでのニューズレターの配布を実施
	1/18～1/29	・ 上記配布先に加えて「おきなわ鉄軌道ニュース第4号」を全戸配布
パネル展示	1/25～2/24	・ 52カ所、延べ319日 (市町村役場等28カ所、商業施設等13カ所、大学等9カ所、病院2カ所)
オープンハウス	1/25～2/20	・ 市町村役場、商業施設及び大学で開催 計14回
県民会議	1/30	・ 県民による意見交換を実施
市町村会議	2/3	・ 本島内市町村と意見交換を実施
関係機関等意見交換会	2/10	・ 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

#### (ステップ3後半)

手法	実施日	実施内容
テレビ	5/28, 5/29放送	・ 県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で検討状況を周知
HPへの情報掲載	4/18～	・ 各委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供
ニューズレターの配布	5/16～	・ 「おきなわ鉄軌道ニュース第5号」を県内全戸配布 コンビニ（ローソン）やスーパー（イオン）でも配布
パネル展示	5/20～6/15	・ 55カ所、延べ274日 (市町村役場等28カ所、商業施設等15カ所、大学等9カ所、病院3カ所)
オープンハウス	5/20～6/10	・ 市町村役場、商業施設等及び大学で開催 計16回
県民会議	6/4	・ 県民による意見交換を実施
市町村会議	5/23	・ 本島内市町村と意見交換を実施
関係機関等意見交換会	6/8	・ 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

付1-2 テレビ・広報誌等による情報提供  
(ステップ3前半)

手法	実施日	実施内容
広報誌	2月号	・ 県広報誌（美ら島沖繩）で意見募集を周知
テレビ	1月30日放送	・ 県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で意見募集を周知
HPへの情報掲載	12/21～	・ 各委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供

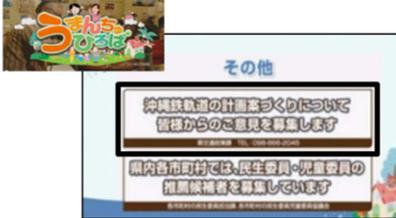
【広報誌(美ら島沖繩)】



【ホームページ】



【テレビ(うまんちゅひろば)】



(ステップ3後半)

手法	実施日	実施内容
テレビ	5/28、5/29放送	・ 県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で検討状況を周知
HPへの情報掲載	4/18～	・ 各委員会資料やパネル展示等に関する情報を提供

【テレビ(うまんちゅひろば)】



【ホームページ】



付1-3 ニュースレターの配布による情報提供  
(ステップ3前半)

手法	実施日	実施内容
ニュースレターの配布	12/25~12/28	・ 県内市町村役場、商業施設等で「おきなわ鉄軌道ニュース号外その2」を配布 ※ 今回からコンビニでのニュースレターの配布を実施
	1/18~1/29	・ 上記配布先に加えて「おきなわ鉄軌道ニュース第4号」を全戸配布（約60万部）

【ニュースレター】



【情報掲示板の活用】



写真：ローソン那覇ハーバービュー通店

(ステップ3後半)

手法	実施日	実施内容
ニュースレターの配布	5/16~	・ 「おきなわ鉄軌道ニュース第5号」を県内全戸配布 コンビニ（ローソン）やスーパー（イオン）でも配布

【ニュースレター】

【情報掲示板の活用】



写真：ローソン那覇ハーバービュー通店



写真：イオン北谷店

付1-4パネル展示・オープンハウスによる情報提供  
(ステップ3前半)

実施力所		
<b>○市町村役場又は交流施設</b>		
①本部町役場 ( 2/1~2/5 )	⑮糸満市役所 ( 2/1~2/5 )	
②名護市役所 ( 同上★1日午後 )	⑯沖繩県庁舎 ( 2/1~2/25 )	
③恩納村役場 ( 同上 )	⑰うるま市健康福祉センターうるみん ( 2/4~2/10 ★8日午後 )	
④金武町役場 ( 同上 )	⑱宜野座村役場 ( 2/5~2/12 ※土日除く )	
⑤読谷村役場 ( 同上 )	⑲東村役場 ( 同上 ※土日除く )	
⑥北谷町役場 ( 同上 )	⑳今帰仁村コミュニティー ( 同上 )	
⑦北中城村役場 ( 同上 )	㉑沖繩市役所 ( 同上 ※休日除く )	
⑧中城村吉の浦会館 ( 同上 )	㉒那覇市役所 ( 同上 )	
⑨西原町役場 ( 同上 )	㉓宮古島市役所 ( 同上★12日午後 )	
⑩与那原町役場 ( 同上 )	㉔嘉手納町役場 ( 2/8~2/15 )	
⑪南風原町役場 ( 同上 )	㉕浦添市役所 ( 同上★15日午後 )	
⑫南城市役所大里庁舎 ( 同上 )	㉖宜野湾市役所 ( 2/15~2/19 )	
⑬八重瀬町役場 ( 同上 )	㉗石垣市役所 ( 同上★16日午後 )	
⑭豊見城市役所 ( 同上 )	㉘久米島空港 ( 同上 )	
<b>○商業施設等</b>		
①道の駅ゆいゆいくにがみ ( 2/1~2/5 )	⑥サンエー西原シティ ( 2/3~2/7 )	⑩イオン北谷 ( 2/17~2/21 )
②イオン名護 ( 2/3~2/7 )	⑦サンエー経塚シティ ( 同上 )	⑪イトナク南城大里 ( 同上 )
③イオン具志川 ( 同上★4.6日午後 )	⑧モノレール県庁前駅 ( 同上 )	⑫プラザハウス ( 同上 )
④イオン那覇 ( 同上 )	⑨道の駅おおぎみ ( 2/8~2/12 )	⑬サンエー豊見城 ( 同上★17.20日午後 )
⑤「道の駅」許田交通情報センター ( 同上★4.6日午後 )		
<b>○大学</b>		
①沖繩国際大学 ( 1/25~1/29★26日午後 )	④沖繩女子短期大学 ( 1/27~2/2※土日除く )	⑦県立看護大学 ( 1/27~2/2※土日除く )
②沖繩大学 ( 同上★25日午後 )	⑤キリスト教学院 ( 同上 )	⑧名城大学 ( 2/1~2/5 )
③琉球大学 ( 同上 )	⑥県立芸術大学 ( 同上※土日除く )	⑨沖繩高専 ( 同上★5日午後 )
<b>○病院</b>		
①県立北部病院 ( 2/1~2/5 )	②県立南部医療センター・こども医療センター ( 2/1~2/5 )	延べ 319日

手法	実施日	実施内容
パネル展示	1/25~2/24	・ 52カ所、延べ319日 (市町村役場等28カ所、商業施設等13カ所、大学等9カ所、病院2カ所)
オープンハウス	1/25~2/20	・ 市町村役場、商業施設及び大学で開催 計14回

【パネル展示】

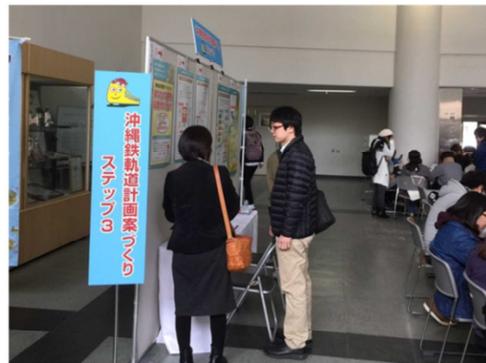


写真：平成28年2月4日  
イオン具志川店



写真：平成28年1月27日 沖縄女子短期大学

【オープンハウス】



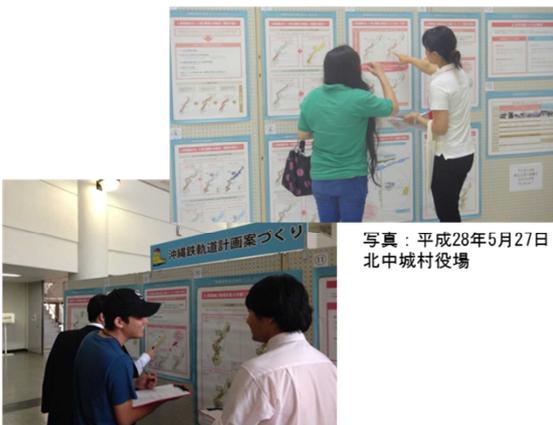
写真：平成28年1月26日 沖縄国際大学

(ステップ3後半)

○市町村役場又は交流施設		
①沖縄県庁	( 5/20~5/26 )	⑮中城村吉の浦会館 ( 5/21~5/26 )
②東村役場	( 6/6~6/10 )	⑯宜野湾市役所 ( 5/23~5/27 )
③今帰仁村コミュニティセンター	( 同上 )	⑰浦添市役所 ( 同上 )
④本部町役場	( 6/9~6/15 )	⑱西原町役場 ( 5/30~6/3 )
⑤名護市役所	( 6/6~6/10 )	⑲那覇市役所 ( 6/8~6/14 )
⑥宜野座村役場	( 6/7~6/13 )	⑳南風原町役場 ( 6/2~6/8 )
⑦恩納村役場	( 6/6~6/10 )	㉑与那原町役場 ( 6/7~6/13 )
⑧金武町役場	( 6/7~6/13 )	㉒豊見城市役所 ( 5/30~6/3 )
⑨うるま市健康福祉センターうるみん	( 6/3~6/7 )	㉓南城市役所大里庁舎 ( 同上 )
⑩沖縄市役所	( 5/23~5/27 )	㉔八重瀬町役場 ( 6/8~6/14 )
⑪読谷村役場	( 同上 )	㉕糸満市役所 ( 5/20~5/26 )
⑫嘉手納町役場	( 5/26~6/1 )	㉖久米島空港 ( 6/3~6/7 )
⑬北谷町役場	( 5/23~5/27 )	㉗宮古島市役所 ( 5/27~6/2 ★31日)
⑭北中城村役場	( 5/25~5/31 )	㉘石垣市役所 ( 6/9~6/15 ★9日)
○商業施設等		
①道の駅ゆいゆい国頭	( 6/6~6/10 ★6日)	⑧イオンタウン南城大里 ( 6/2~6/6 ★2日,5日)
②道の駅おおぎみ	( 同上 )	⑨サンエー西原シティ ( 5/26~5/30 )
③「道の駅」許田交通情報センター	( 5/20~5/24 )	⑩サンエー経塚シティ ( 6/2~6/6 )
④イオン名護	( 同上 ★20日,21日)	⑪サンエー豊見城ウイングシティ ( 同上 )
⑤イオン具志川	( 5/26~5/30★27日,29日)	⑫プラザハウスショッピングセンター ( 6/3~6/7 )
⑥イオン北谷	( 5/20~5/24★22日,24日)	⑬モノレール県庁前駅 ( 5/20~5/24 )
⑦イオン那覇	( 6/2~6/6 ★3日,5日)	⑭とまりん ( 5/20~5/24 ) ⑮運天港 ( 6/10~6/14)
○大学		
①名桜大学 ( 5/23~5/27 )	④沖縄大学 ( 6/8~6/14 )	⑦沖縄県立芸術大学 ( 6/8~6/14 )
②沖縄国際大学 ( 6/8~6/14 )	⑤沖縄刊礼大学院大学 ( 6/8~6/14★10日)	⑧沖縄県立看護大学 ( 6/8~6/14 )
③琉球大学 ( 5/23~5/27★25日)	⑥沖縄女子短期大学 ( 6/7~6/14★7日)	⑨沖縄工業高等専門学校 ( 5/23~5/27)
○病院		
①沖縄県立北部病院 ( 6/6~6/10 )	③沖縄県立南部医療センター・こども医療センター ( 5/23~5/27 )	
②沖縄県立中部病院 ( 5/23~5/27 )		

手法	実施日	実施内容
パネル展示	5/20~6/15	・ 55カ所、延べ274日 (市町村役場等28カ所、商業施設等15カ所、大学等9カ所、病院3カ所)
オープンハウス	5/20~6/10	・ 市町村役場、商業施設等及び大学で開催 計16回

【パネル展示】



写真：平成28年6月14日 沖縄国際大学

写真：平成28年5月27日 北中城村役場

【オープンハウス】



写真：平成28年6月5日 イオン那覇

付1-5 県民会議等による情報提供・情報共有  
(ステップ3前半)

会議	実施力所等
県民会議	名桜大学 ・1月30日(土) 11:00~16:00 ・参加者数24人
市町村会議	沖縄県中部合同庁舎 ・2月3日(水) 14:00~16:00 ・22市町村(北部6町村、中部8市町村、南部8市町)
関係機関等意見交換会	沖縄県南部合同庁舎 ・2月10日(水) 14:00~16:00 ・14団体(機関)(交通事業者4、経済・観光団体2、生活・交通弱者1、市民団体3、行政機関4)

〈会議の様相〉

県民会議



写真：平成28年1月30日 名桜大学

市町村会議



写真：平成28年2月3日 沖縄県中部合同庁舎

関係機関等意見交換会



写真：平成28年2月10日 沖縄県南部合同庁舎

(ステップ3後半)

会議	実施力所等
県民会議	沖縄県中部合同庁舎 ・平成28年6月4日(土) 13:00~17:00 ・参加者数18名
市町村会議	沖縄県南部合同庁舎 ・平成28年5月23日(月) 14:00~16:00 ・本島全市町村(北部8市町村、中部9市町村、南部7市町)
関係機関等意見交換会	沖縄県南部合同庁舎 ・平成28年6月8日(水) 14:00~16:00 ・16団体(機関)(交通事業者4、経済・観光団体2、生活・交通弱者2、市民団体3、行政機関5)

〈会議の様相〉

県民会議



写真：平成28年6月4日 沖縄県中部合同庁舎

市町村会議



写真：平成28年5月23日 沖縄県南部合同庁舎

関係機関等意見交換会



写真：平成28年6月8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

#### (ステップ3前半)

5,974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15,613件で、「将来の姿」や「公共交通の役割・取組」に関する意見が多く寄せられた。

	件数	割合
<u>・検討プロセスに関する意見</u>	495件	3%
<u>・将来の姿に関する意見</u>	6,056件	39%
<u>・公共交通の役割・取組に関する意見</u>	6,782件	44%
<u>・ルート等対策案検討に関する意見</u>	1,391件	9%
<u>・評価方法に関する意見</u>	371件	2%
<u>・その他意見</u>	518件	3%
合 計	15,613件	100%

#### (ステップ3後半)

8,788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20,123件で、その多くが「骨格軸、フィーダー交通等に関する意見」であった。

	件数	割合
<u>・検討プロセスに関する意見</u>	224件	1.1%
<u>・対策案に求める・期待する効果に関する意見</u>	1,393件	6.9%
<u>・骨格軸、フィーダー交通等に関する意見</u>	17,739件	88.2%
<u>・既存の公共交通の充実等に関する意見</u>	112件	0.6%
<u>・道路整備・まちづくりに関する意見</u>	145件	0.7%
<u>・その他意見</u>	510件	2.5%
合 計	20,123件	100.0%

## 付2-2 意見のとりまとめ

### I 将来の姿(ステップ2の留意事項)について

将来の姿については、今のままで良いとする一部の意見もあったが、

- ・くらし・生活の向上、移動範囲の拡大
- ・車依存型社会からの脱却
- ・人口分散による地域の活性化
- ・自動車利用減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現

などを期待・求める意見が寄せられた。

### II 対策案の設定について

#### II-1 公共交通の役割・取組について

「公共交通の役割」については、圏域間連携の強化、移動利便性の向上、交通の円滑化、交通渋滞の緩和等を期待する・求める意見が寄せられた。

そのうち、移動利便性の向上については、定時性、快適性、速達性、ゆっくりとした移動、移動手段の選択肢拡大、公共交通ネットワークの充実が求められた。

圏域間の連携強化については、那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もあったが、

- ・北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見
- ・北部と中南部とのアクセス向上による連携強化を求める意見
- ・那覇と名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見が寄せられる

等、公共交通に関し様々なニーズへの対応が求められた。

また、県民からは、持続可能性の観点から採算性を考慮すべきとの意見も寄せられた。

「公共交通に関する取組」のうち「既に取り組がはじまっている取組」については、現在進めているバス停の整備やノンステップバスの導入等公共交通の利用環境改善に向けた取組を求める意見が寄せられた。

「今後、具体的な検討が必要な取組」については、鉄軌道について、人口減少や事業規模等の観点などから必要無いとする一部の意見もあったが、早期整備や実現を期待する意見が寄せられた他、骨格軸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構築を求める意見が寄せられた。

#### II-2 ルート案等検討の視点について

ルート案等検討の視点については、「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」と、「評価項目で設定している視点に関する意見」が寄せられた。

「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」では、

- ・公共交通軸の構築
- ・多くの人が利便性を享受できるように多くの人が利用できる経由

- ・自動車交通が集中している地域を經由
- ・その他留意事項として、採算性及び極端な大回りとならないよう考慮することを求める意見が寄せられた。

「評価項目で設定している視点に関する意見」では、早期整備（事業期間）や低コスト（事業費）、津波や台風等への対応（災害）、環境配慮等の視点を求める意見が寄せられた。

### Ⅱ-3 ルートについて

骨格軸のルートについては、提示したA案～D案のいずれかが良いとする意見又は否定する意見が寄せられた他、新たに、那覇一名護間での東西横断や、北部や中部の概ねの地域を經由するルートを求める意見、名護以北や南部への延伸等に関する意見が寄せられた。

また、空港やモノレール、高速道路など利用者の多い交通結節点との接続を求める意見も寄せられた。

### Ⅱ-4 フィーダー交通について

フィーダー交通については、骨格軸と既存のバスやモノレール等の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を求める意見や、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見などが寄せられるとともに、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見も寄せられた。

### Ⅱ-5 想定されるシステムについて

骨格軸のシステムについては、速達性やコスト、安全面等の様々な観点から、鉄道やモノレール、LRT（専用軌道）HSST、LRT（併用軌道）、リニアモーターカーなどの導入を求める意見が寄せられた。

また、フィーダー交通については、モノレールの延伸や特定の地域へのLRT（併用軌道）の導入、LRTやBRTが良いとする意見等が寄せられた。

## Ⅲ 評価方法について

評価については、ステップ2で整理した「事業による効果・影響」、「費用便益分析」、「採算性分析」、「事業性」、「環境」の5つの視点を求める意見が寄せられた。また、その他視点として「帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうか、意識の変化も重要な視点」との意見が寄せられた。

## 付2-3 県民意見の概要

### I 沖縄の将来の姿の具体的なイメージ

#### I-1 県民生活

##### I-1-1 暮らし、生活の向上について

本土並みの交通サービスが提供され移動がしやすく便利で快適な生活、行動範囲・生活圏が広がり個々にあったライフスタイルを楽しめる暮らし、豊かな自然の中でゆったりとした暮らし、県民誰もが精神面や金銭面で豊かで安全な暮らし等が求められています。

- ・渋滞が無くなり、移動しやすく、便利で、快適、生活しやすいとする意見（527件）
- ・県民誰もが精神面や金銭面で豊かで、安全な暮らしとなっているとする意見（124件）
- ・移動時間短縮により行動範囲が広がり、居住範囲や生活圏が拡大しているとする意見（68件）
- ・豊かな自然の中でゆったりとした暮らしになっているとする意見（58件）
- ・東京、本土並みの交通サービスが提供されている、便利な生活になっているとする意見（54件）

##### I-1-2 移動範囲の拡大等

高齢者や車を持っていない人等交通弱者を含め誰もが行きたいところに、またなかなか行くことのできなかつた北部や南部など遠い場所にでも気軽に行けるようになるとともに、居住地を問わず学校や職業（職場）を選択できるようになることが求められています。

- ・高齢者等交通弱者、自動車を持っていない人でも気軽に外出できるようになる、行動範囲が広がっている、行きたいところにいけるようになっているとする意見（419件）
- ・北部と南部のアクセスが良くなることにより、今までなかなか行くことの出来なかつた遠い場所に気軽に行けるようになっているとする意見（323件）
- ・職業や学校を選択肢が広がり、居住地を問わず学校等を選択できるようになっているとする意見（78件）

##### I-1-3 車依存型社会からの脱却等

車依存型社会から脱却することにより、車を利用せずに移動ができる、歩く機会が増加する健康的な生活が求められている一方で、現実的には車依存型社会が続くとする意見も寄せられました。

- ・車社会からの脱却、車を利用せずに移動ができる、自動車利用が減少しているとする意見（401件）
- ・車社会から脱却し、歩くことによる健康的な生活、歩いて暮らせる環境、歩く機会が増加した生活を送っているとする意見（104件）
- ・車社会であるため結局は自動車を利用するのではないか、現実的には車依存型社会が続くとする意見（30件）・・・等

## I-2 沖縄振興

雇用の促進や産業の振興等県経済の活性化、通勤圏等拡大、人口の分散化による地域の活性化、中南部と北部との人的交流の増加等が求められている一方で、ストロー現象による都市部への一極集中を懸念する意見も寄せられました。

- ・外国人を含め観光客が増加し、地域が活性化する、雇用の促進や産業の振興等県経済の活性化が図られるとする意見（329件）
- ・人口の分散が図れることにより、都市部の人口の過密解消、過疎地域を含めた地域の活性化が図られるとする意見（93件）
- ・ストロー現象により都市部への一極集中が加速するのではないかとする意見（22件）
- ・観光客がストレス無く、楽に移動できるようになる、免許を持っていない観光客など誰もが観光を楽しむことができる、北部等へ観光がしやすくなるとする意見（177件）
- ・中南部と北部間の交流が容易にできるようになる、北部等遠くに住んでいる親戚や友人等にも会いやすくなる、人的交流が増えるとする意見（100件）・・・等

## I-3 自動車利用の減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現

交通渋滞が緩和されスムーズに移動できるようになり、排気ガスが削減されたクリーンな沖縄が求められています。

- ・交通渋滞が緩和され、交通量が少なくスムーズに移動できているとする意見（543件）
- ・車が減り、排気ガス等が削減されている、排気ガス削減によりクリーンな沖縄となっているとする意見（140件）

## I-4 その他

- ・米軍基地が無くなり、基地騒音、米兵犯罪等の無い沖縄であってほしいとする意見（21件）
- ・全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感できることばかりであるが、少し足りない点として、高齢者や体が不自由な人、子ども、若者などの視点も取り入れた方がいい（1件）
- ・車を運転せずにするので飲酒運転や交通事故が減少する、気軽に飲みに行けるとする意見（139件）・・・等
- ・沖縄らしさが失われるのではないかと、沖縄らしさを残してほしいとする意見（39件）
- ・外国人等による事故・犯罪の増加、貧富の差の拡大、ごみごみとしたイメージなど、今より悪くなるのではないかとする意見（21件）
- ・豊かな自然が残された沖縄であってほしい、豊かな自然の中での生活を求める意見（85件）
- ・非現実すぎてイメージできない、離島に住んでいるためイメージがわからないとする意見（58件）
- ・夢がある、実現できれば素晴らしい、実現してほしいとする意見（56件）
- ・今と変わらない、自分が住んでいる地域には鉄道は通らないから今とは変わらないとする意見（54件）・・・等

## Ⅱ 対策案の設定

### Ⅱ-1 公共交通の役割

#### Ⅱ-1-1 圏域間連携の強化

北部と中南部間のアクセス向上による圏域間の連携強化が求められており、那覇一名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見がある一方で、那覇一名護を1時間で結ぶ必要はないとする意見もあります。

- ・北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見（373件）
- ・北部と中南部間を移動しやすいようアクセス向上をはかるべきとする意見（32件）
- ・那覇一名護を1時間で結ぶ必要性について疑問があるとする意見（5件）・・・等

#### Ⅱ-1-2 移動利便性の向上・交通の円滑化

定時性や快適性等が確保され、交通弱者を含めた県民や観光客等が移動しやすいすみずみまで行き届いた公共交通が求められています。その他、移動の選択肢拡大を求める意見や、スピードについては、速達性を求める意見がある一方で、ゆっくりとした移動を求める意見もありました。

- ・県民等の移動利便性の向上、スムーズな移動、交通及び移動の円滑化を求める意見（506件）
- ・高齢者等交通弱者にやさしく、自動車を持っていない人なども自由に移動できるようにしてほしいとする意見（357件）
- ・観光客の増加に資するよう、観光客が長距離移動しやすい、観光客にやさしい公共交通を求める意見（174件）
- ・定時性の確保、計画的、時間が読める公共交通（444件）
- ・スピーディーで速達性が確保された公共交通、時間の短縮を求める意見（151件）
- ・速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見（32件）
- ・誰もが、車を利用しなくても行きたいところに行ける環境整備、すみずみまで行き届いた公共交通を求める意見（317件）・・・等

#### Ⅱ-1-3 交通渋滞緩和

自動車利用の減少による早期の渋滞緩和、二酸化炭素排出量の削減、交通事故の減少等が求められている一方で、車社会からの脱却は難しい、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかという意見もありました。

- ・早期の渋滞緩和、解消を求める意見（481件）
- ・車社会からの脱却は難しい、車が一番便利のため利用転換はしない、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかとする意見（36件）
- ・車利用減少に伴う二酸化炭素排出量の削減等による地球環境への配慮を求める意見（112件）・・・等

#### Ⅱ-1-4 その他意見

持続可能性の観点から、採算性を考慮した公共交通が求められています。

- ・持続可能性の観点から、赤字運営とならないよう採算性を考慮してほしいとする意見（113件）・・・等

## Ⅱ-2 公共交通に関する取組

### Ⅱ-2-1 既に取組がはじまっているもの（公共交通への利用転換等に向けた取組）

#### Ⅱ-2-1-1 過度な自家用車利用から公共交通への利用転換

自家用車利用から公共交通への利用転換が求められており、利用促進に向けて、料金の低減化、安全の確保、公共交通利用者及び交通事業者のマナーの改善等の取組が求められています。

- ・車社会からの脱却、車を利用しないでも生活できる社会となるような取組を求める意見（140件）
- ・県民が利用しやすい安価でリーズナブルな運賃を求める意見（463件）
- ・安全安心で事故の無い公共交通を求める意見（302件）
- ・バス、タクシー等既存公共交通事業者のマナーの改善を求める意見（18件）・・・等

#### Ⅱ-2-1-2 人間優先のまちづくり（徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり）

バス停の上屋整備等バスの利用環境改善と併せて、自転車が走りやすい、歩行者等が歩きやすい道路整備、駅周辺への駐車場や駐輪場の整備、駅と一体となった再開発などが求められています。

- ・バス停の整備、ノンステップバスの導入、便数の増等みんなが利用しやすいバス交通を求める意見（134件）
- ・駅周辺に駐車場、駐輪場などを整備し、誰もが利用しやすいようにしてほしいとする意見（155件）
- ・公共交通の整備だけでなく自転車が走りやすい、歩行者が歩きやすい道路整備を求める意見（24件）・・・等

#### Ⅱ-2-2 今後、具体的な検討が求められるもの

鉄軌道の早期整備やフィーダー交通を含めた公共交通ネットワークの構築が求められている一方で、人口減少や事業規模の観点などから鉄軌道は必要無いとする意見も寄せられています。

- ・鉄軌道をできるだけ早く整備してほしい、実現を期待するとする意見（777件）
- ・人口が減少するのに鉄軌道は必要か必要性を感じない、事業規模等の観点から税金の無駄遣いとする意見（30件）
- ・道路整備を充実することで足りる、道路の整備を優先すべきとする意見（22件）
- ・骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができる公共交通を求める意見（328件）・・・等

## Ⅱ-3 対策案検討の視点

### Ⅱ-3-1 公共交通軸の構築

速達性が求められており、那覇一名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見がある一方で、名護までは要らない、那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いとする意見もあります。

- ・早くつくルートがほしい、時間短縮可能なルートにしてほしいとする意見（56件）
- ・那覇一名護を1時間で結んで欲しい、名護まで整備してほしいとする意見（22件）

- ・今までいったことがない遠い地域に行くことができるようなルートを求める意見（26件）
- ・名護までは要らないとする意見（20件）
- ・那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いのではないかとする意見（5件）
- ・生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善される  
とする意見（1件）・・・等

### II-3-2 多くの人が利便性を享受できるように、多くの人が利用できる地域を經由

県民のみならず観光客を含めた多くの人が利用できる地域を經由することが求められています。一方で、観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかとする意見もあります。

また、交通の充実による交流拡大、利便性向上等南北、西高東低等地域格差が是正できるようなルートを求める意見がありました。

- ・県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者が多い、生活に便利なルートにしてほしいとする意見（880件）
- ・観光客にとって導線が良い、便利、車を使わずに移動できる、多くの観光地等を經由できるルートにしてほしいとする意見（557件）
- ・県民や観光客、いずれにも便利、多くの人が利用できるルートにしてほしいとする意見（347件）
- ・観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかとする意見（9件）
- ・交通の充実による交流拡大、利便性向上等、南北、西高東低等、地域格差が是正できるようなルートを求める意見、各地域をまんべんなく通して全地域を便利にしてほしいとする意見（174件）
- ・自分が住んでいる地域等特定の地域、学校や商業施設等特定の施設を經由してほしいとする意見（1033件）・・・等

### II-3-3 自動車交通が集中している地域を經由

交通渋滞の緩和が図られる交通量の多い地域を經由することが求められています。

- ・交通渋滞の緩和が図られる、交通量の多いか所を經由するルートにしてほしいとする意見（453件）

### II-3-4 まちづくり支援

東海岸、西海岸、北部等各地域の活性化や沖縄振興に資するルートが求められています。

- ・東海岸地域の活性化に資するルートを求める意見（325件）
- ・北部の活性化に資するルートを求める意見（49件）
- ・沖縄振興、まち・地域の活性化に資するルートにしてほしいとする意見（102件）・・・等

### II-3-5 その他留意事項、採算性及び大回りとならないような考慮

採算性の考慮、大回りとならないような考慮が求められています。

- ・需要が多く確保できるルート、採算性の確保が可能なルート、ランニングコストが少ないルートにしてほしいとする意見（85件）

- ・延長が短いルートが良い、短くしてほしいとする意見（87件）
- ・延長が長くも短くもないから良いとする意見（2件）

### Ⅱ-3-6 評価項目で設定している視点に関する意見

早期整備や低コストが期待できるルートを求める意見があるほか、車窓からの眺めの良い景色に期待する意見、津波や台風、地震等への影響を踏まえたルートを求める意見がありました。

- ・早期整備が可能なルートにしてほしいとする意見（75件）
- ・低コストが期待できるルートにしてほしいとする意見（35件）
- ・津波や台風、地震等への影響を踏まえたルートにしてほしいとする意見（14件）
- ・車窓からの景色が良いルートにしてほしいとする意見（212件）
- ・自然を残してほしいとする意見（12件）

## Ⅱ-4 骨格軸のルート

### Ⅱ-4-1 提示した案に関する意見

A～D案のいずれかのルート、西海岸・東海岸を経由するルートを求める意見がある一方、国道58号や高速道路等を経由するルートを否定する意見もありました。

- ・提示したA～D案の特定の案、西海岸、東海岸を経由するルートを求める意見（5,002件）
- ・提示したA～D案の特定の案、国道58号や高速道路等を経由するルートを否定する意見（33件）

### Ⅱ-4-2 那覇一名護間における新たなルート提案に関する意見

北部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見、中部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見、中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見等がありました。

- ・北部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見（100件）
- ・中部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見（535件）
- ・中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見（745件）
- ・那覇一名護間において概ねの地域を経由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見（403件）
- ・北部の概ねの地域を経由するルートを求める意見（15件）

### Ⅱ-4-3 名護以北や南部への延伸に関する意見

全島環状路線、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見、南部から名護以北までの本島横断路線を求める意見、本部半島や国頭等名護以北への延伸を求める意見、糸満、八重瀬、与那原方面等南部への延伸を求める意見等がありました。

- ・全島環状路線を求める、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見（407件）
- ・南部から名護以北までの本島縦断路線を求める意見（194件）
- ・本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見（1060件）
- ・糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見（1,237件）・・・等

#### II-4-4 交通結節点との接続を求める意見

空港との接続を求める意見、浦西でモノレールとの接続を求める意見、高速の入口との接続を求める意見がありました。

- ・ 空港との接続を求める意見（63件）
- ・ 浦西でモノレールとの接続を求める意見（8件）
- ・ 高速の入口との接続を求める意見（3件）・・・ 等

#### II-5 フィーダー交通

バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見、南部、北部、東海岸等各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見、鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見がありました。

- ・ バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見（110件）
- ・ 南部、北部、東海岸等、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見（53件）
- ・ 鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見（63件）
- ・ 都心部だけでなく郊外部の発展等に資するネットワークの構築を求める意見（14件）・・・ 等

#### II-6 想定される公共交通システム

##### II-6-1 骨格軸に求められるシステム

##### II-6-1-1 専用軌道

速達性・定時性等の観点から専用軌道が良いとする意見の他、小型・普通鉄道が良いとする意見、モノレールやAGTなど新交通システムが良いとする意見、リニモが良いとする意見、速達性、安全面、駅数が多いなど利便性等の観点からLRTが良いとする意見等がある一方で、コスト等の面からモノレールは好ましくないとする意見もありました。

- ・ 専用軌道が良いとする意見（9件）
- ・ 速達性、定時性等の観点から専用軌道が良いとする意見（11件）
- ・ コストの面から小型鉄道、速達性、自動車交通への影響等の観点から鉄道にしてほしいとする意見（8件）
- ・ モノレールやAGTなど新交通システムが良いとする意見（8件）
- ・ モノレールにしてほしい、モノレールの延伸、充実を求める意見（96件）
- ・ 静かで揺れが少ない、速達性が高い等の理由からリニモが良いとする意見（6件）
- ・ 速達性、安全面、駅数が多いなど利便性等の観点からLRT（専用軌道）が良いとする意見（7件）
- ・ コスト等の面からモノレールは好ましくないとする意見（4件）・・・ 等

## Ⅱ-6-1-2 併用軌道

コスト、乗りやすさ、車窓からの眺め、早期実現等の観点からLRT（併用軌道）が良いとする意見がある一方で、渋滞するため路面電車は良くないとする意見もありました。

- ・コスト、乗りやすさ、車窓からの眺め、早期実現等の観点からLRTが良いとする意見（51件）
- ・LRT（路面電車）が良いとする意見（47件）
- ・地域内移動として路面電車を導入してほしいとする意見（7件）
- ・渋滞するため路面電車は良くないとする意見（4件）・・・等

## Ⅱ-6-1-3 専用軌道・併用軌道の組み合わせ

コスト等の観点から、トラムトレイン（都市内は併用、郊外部は専用の路面電車）にしてほしいとする意見がありました。

- ・コスト等の観点から、トラムトレイン（都市内は併用、郊外部は専用の路面電車）にしてほしいとする意見（3件）

## Ⅱ-6-2 フィーダー交通に求められるシステム

LRT（併用軌道）の導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見、モノレールの活用、特定の地域へのモノレールの導入・延伸を求める意見、LRT、BRTが良いとする意見がありました。

- ・LRT（併用軌道）の導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見（36件）
- ・モノレールの活用、特定の地域へのモノレールの導入・延伸を求める意見（11件）
- ・LRT、BRTが良いとする意見（3件）・・・等

## Ⅲ 評価方法

### Ⅲ-1 ステップ2で整理した視点

#### Ⅲ-1-1 事業による効果・影響の視点

人口流出の可能性等を踏まえた県土の均衡ある発展、県民や観光客利用の視点、自動車交通減少の視点などが求められています。

- ・鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、県土の均衡ある発展につながるのかといった視点が必要（8件）
- ・県民利用の視点に関する意見（7件）
- ・観光客の利用の視点が必要（3件）
- ・自動車減少の視点（3件）・・・等

#### Ⅲ-1-2 事業性等を評価する視点

交通事業者への影響、塩害対策費を含めたランニングコストを踏まえた費用対効果分析、採算性分析、自然環境・景観への配慮や災害等への対応を求める意見や、整備期間中の自動車交通への影響を懸念する意見が寄せられました。

- ・既存交通事業者への影響を踏まえた検討、既存交通事業者との役割分担、連携を求める意見

(51件)

- ・モノレールは塩害の故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい (1件)
- ・整備期間中のさらなる交通渋滞が心配であり、対策が必要とする意見(6件)
- ・台風、地震等自然災害やテロへの対応を考慮し、安全性の高い計画を求める意見 (25件)
- ・自然を壊さないようにしてほしい、現状の自然を活かしてほしいとする意見 (93件)
- ・導入により自然の景観を損なわないよう配慮を求める意見 (22件) . . . 等

## Ⅲ-2 その他の視点

地元意識が醸成されたかどうか、意識の変化も重要な視点とする意見が寄せられました。

- ・数字では表しにくい、帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうかといった心の満足度も重要な評価の視点 (2件)

## 付3 県民等との対話による情報共有

### 付3-1 第2回県民会議の結果

#### 1. 開催状況

- ・日時：平成28年1月30日(土) 11時～16時 ・会場：名桜大学学生会館 SAKURAUM
- ・出席数：24名(県民会議メンバー47名)
- ・出席者内訳：年齢(29歳以下8人、30歳以上16人)  
地域(北部4人、中部10人、南部10人)

#### 2. 意見の概要

《沖縄の将来の姿について》

<共通意見>

- ・「環境保全と開発」、「都市部と郊外部」や「観光・産業と私たちの暮らし」といったものの、バランスをどう考えていくのが重要だと思う。
- ・将来の姿のイラストについては、具体のイメージと沖縄本島の場所とをリンクさせたり、現在と未来との比較を示すとわかりやすくなるのではないか。
- ・全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感できることばかりであるが、少し足りない点として、高齢者や体が不自由な人、子ども、若者などの視点も取り入れた方がいい。

<その他意見>

- ・観光と住民の暮らしを両立させるために陸上、海上などの交通の連携を図ること、駅を中心として銀行、職場、病院、役所、学校などを集約したコンパクトシティの形成などを期待する、求める意見が出された。

《将来の姿等を実現するためにもとめられる公共交通について》

<共通意見>

- ・学生が遠隔地の学校等に通うことができる、高齢者が公共交通を利用することで、交通事故に遭うリスクを回避できるなど、交通弱者の移動のサポートとしての役割を求める意見。
- ・公共交通機関の接続の工夫を含め定時性、速達性を確保し、低料金で安全に行きたいところに行けるなど、公共交通の利便性確保を期待する、求める意見。
- ・効率化のみを重視することなくサービス性を向上させ、採算性がなくても運行させることを求める意見。
- ・県内全域のまちの発展や他の産業への効果、人口減少の対策などを期待する意見。

<その他意見>

- ・既存の公共交通は、運賃、運行時間などが県民のニーズを反映していない。

《評価方法（評価の視点）について》

<共通意見>

- ・鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、本当に、県土の均衡ある発展につながるのかといった視点が必要。
- ・数字では表しにくい、帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうかといった心の満足度も重要な評価の視点。
- ・県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか？南北軸と東西軸の2つ、で考えるべきではないのか。
- ・沖縄県内のみを比べるのではなく、他県や海外からの視点が必要。

<その他意見>

- ・観光では、ゆっくり楽しみながら乗れることを定性的に評価できないか。
- ・県民あつての観光という視点が大事。

### 3. グループ討議の主な意見（発表内容）

《沖縄の将来の姿について》

【公共交通のあり方について】

観光と住民の暮らしを両立させるため、離島と本島との結節を考慮しつつ、安価で安全で、災害に強く、ユニバーサルデザインの推進が求められる。

- ・観光と住民の暮らしを両立するために、陸上、海上などの交通がリンクすることが重要だ。
- ・イラストに書かれていない視点として、離島と本島を結ぶという視点が必要。また、公共交通を気軽に利用できるように運賃を安くしてほしい、台風が来ても運休とならないよう、また、平面交差をなくして、交通事故を防止するため地下鉄とするのがよい等の指摘もあった。
- ・高齢化社会の現状や福祉といった面との結びつきから、公共交通機関でのユニバーサルデ

ザインの推進が求められるといった声があげられた。

#### 【まちづくりについて】

駅を中心とした集約型コンパクトシティの形成及び交通弱者等にやさしいバリアフリーのまちづくりに努める必要がある。

- ・生活のイメージとしては、駅を中心として銀行、職場、病院、役所、学校などを集約したコンパクトシティの形成が必要。
- ・交通弱者の解消や障害者に不自由を感じさせることのないバリアフリーの街づくりをして、沖縄県民の環境整備を行う。

#### 【環境保全について】

やんばるを含めた沖縄の豊かな自然の保全、交通渋滞解消による低炭素社会の実現、沖縄らしい景観の保全、次世代エネルギーの開発等に取り組む必要がある。

- ・やんばるの自然は守りたい。また、交通渋滞を解消することで低炭素社会の実現を目指す。
- ・観光立県であるので、景観についてはもっと考えるべきである。観光客からは沖縄の景観イメージはよいが、実際の町並みは景観的によいとはいえない。
- ・自然保持のために、空中・海中・地下都市といった新しい空間の創出や、次世代エネルギーの開発の取組を考えていけないといけないといった意見がでた。

#### 【将来の姿の示し方・記載方法について】

将来の姿の具体的なイメージについて、どの場所を示しているのか沖縄本島の場所とリンクさせたり、現状と未来、他県や世界と対比したり、より生活に密着した身近な例を示すことにより、よりわかりやすくなるのではないか。

- ・全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感出来ることばかりである。しかし、暮らしの中で身近に感じている具体的な例を挙げるなど、共感できる内容をわかりやすい言葉で書いてほしい。例えば、高齢者が身内の送迎に頼らず気軽に外出できるようにする等。
- ・将来の姿がコメントとして描かれている位置が、沖縄本島の場所とリンクしているようにみえてしまう。
- ・現在ライフスタイルが記載されている場所に「現状」を記載し、吹き出しに「変化」を記載するルールに統一するとわかりやすいのではないか。
- ・将来のイメージに対する受け取り方は人それぞれなので、可能な限り定量的に記載できるとよい。難しいものは、過去・現在・未来の比較や他県や世界との比較による定性的な記載ができるとわかりやすくなるのでは。
- ・マップのような形式で表現するのではなく、会話のような形式で表現する方がわかりやすいのではないか。
- ・モノレールっぽい絵が描かれているが、鉄道の絵がないために「鉄軌道」についての取組みというイメージが湧かない。また、「ビジネスで来た人も観光リゾート地へアクセスしやすい」という項目はピンとこないのでは、もう少し説明が必要ではないか。
- ・徹底的に子どもの視点が足りていない。

### 【その他意見】

- ・観光の発展や海外との交流の振興が産業と結びつくといった意見がでた。
- ・沖縄のソフトパワーとは何か。将来、沖縄が食べていくための仕事はあるのか。
- ・通勤圏が拡大することにより、那覇周辺に居住する人が増え、北部が人口減少などで取り残される可能性があるのではないかと。また、観光、製造、IT 産業などバランスのとれた産業の発展を考える必要がある。
- ・誰もが学びたい時に学ぶ環境は、交通ではなく学べる場所を立地させることが重要ではないかと。
- ・良いことばかりではなく、現状の問題点を示し、もっと具体的に掘り下げる必要があるのではないかと。例えば、地方の1次産業の担い手不足、赤土などの環境問題、名護の商店街はシャッター通りになっているなど。

### 《沖縄の将来の姿を実現するために求められる公共交通について》

#### 【陸上交通の利便性向上について】

定時性・速達性・安全性を確保するとともに、運賃の低減化、外国人にもわかりやすい案内（車内アナウンスやわかりやすい路線図の作成）、公共交通機関連携による乗り継ぎ利便性の向上などの役割、取組が必要。

- ・幹線的な公共交通だけでは、通過するところが多くなるので、小さなコミュニティのための交通も重要。
- ・鉄道が時刻表に記載されていることで、まちの名前が明記され、人が集い、活性化につながる。
- ・既存の公共交通は、運賃、運行時間などが県民のニーズを反映していない。
- ・公共交通の役割としては、防災などの安全性の配慮、駅関係職員や駅周辺でのまちづくりなどによる雇用創出や、障害者や高齢者の外出支援などの交通弱者への配慮、移動時間の短縮や渋滞緩和を支援するための接続の工夫、といった視点が考えられる。
- ・公共交通の取組みとしては、速達性、快適性などを備えた多様なサービスの提供、わかりにくさの解消やモノレールとの乗り継ぎ利便性向上に資するバス系統の再編、現状で那覇～名護間で2千円以上かかる点などを踏まえた運賃の低下、といった視点が考えられる。
- ・役割、取組の両方に関係するものとして、各々の生活時間を読めるようにするため、バスの定時性確保という視点が考えられる。
- ・行きたい所に行けることや、待たずに利用でき、日中の運行を充実させるなど利便性の向上が必要。
- ・公共交通の低料金の実現が重要。
- ・バスが時間通りに来ないため、時間が読めないという現状がある。定時性の確保が重要。
- ・バスがどこに行くか、どこに向かうのかがわかりづらい。車内でのアナウンスや路線図の

作成など、案内のサービス向上をもっと実施する。また、外国人に対する案内についても考える必要がある。

- ・「公共交通に関する役割」に関しては、公共交通の定時性速達性を生かすことによって、災害時や緊急時での利用に生かすことができるといった意見がでた。
- ・「公共交通に関する取組」に関しては、すぐに取り組めることか、それとも長期的な取り組みになるのか分類しながら話し合いを行った。長期的な取り組みとしては、地下や空中空間といった陸以外での新しい空間の創出での可能性も多く議論された。
- ・楽しむ移動、観光に寄与する交通網。

#### 【沖縄振興・県民生活の向上について】

地域の活性化、産業・観光振興、交通弱者等を含む県民、観光客の行動範囲の拡大、通勤・通学の選択肢拡大、車依存型社会からの脱却を期待する、求める意見。

- ・まちの発展や他の産業への効果を期待できる。
- ・教育機会の保障が期待できる。家庭の経済的な問題で、遠隔地の高校やスポーツクラブへ通う選択肢をあきらめなくて済む。
- ・高齢者が車を運転するのをよく見かけることから、自動車を手放せない方も多いと考えられる。ただ、交通事故のリスクなどを考えると自家用車から公共交通にシフトすることで、高齢者等の交通弱者の移動をサポートできるのではないか。
- ・沖縄本島においては、西海岸が発展しているが、東海岸の経済発展にシフトできるのではないか。東西の発展により沖縄県での住みやすさのPRや人口減少の対策に寄与するのではないか。
- ・車依存社会からの脱却。

#### 【その他意見】

- ・その他に関しては、観光地である沖縄の公共インフラ整備を海外に売るといった経済と観光を結びつけた意見もでた。
- ・鉄道車内でイベントなどを開催し、乗ることそのものを目的にした観光鉄道やバスを考えてみてはどうか。
- ・効率化のみを考えるのではなく、県民のニーズを反映するには、採算がとれなくても、県営化が必要なのではないか。あたたかい人によるサービス、おもてなしも重要だ。
- ・少ない投資額で整備する交通網。
- ・車両や駅舎のデザインなど、見た目も重要である。地域の歴史や文化を、デザインに反映してはどうか。

#### 《評価の視点について》

##### 【評価の視点について】

外国人や観光客の満足度、地元意識の醸成等県民の心の満足度、ゆっくり乗れること、経済的負担軽減などの視点が必要ではないか。

- ・公共交通で自由に移動できることで、消費活動が活発になることが期待されるので、外国人や観光客の視点での評価が必要ではないか。
- ・通勤通学圏の拡大とあるが、通勤圏が拡大することで、通勤時間を除く労働時間が減少するのではないか。また、通勤通学圏外の方は、この指標をどのように捉えればよいのか。
- ・観光では、ゆっくり楽しみながら乗れることを定性的に評価できないか。
- ・車の保有台数が削減されることで、車の維持費がどの程度緩和されるかを定量的に出す一方、車の便利さを定性的に出すことも重要との意見もあった。
- ・利用者負担が、現在のバスよりも軽くなることを示した方が良いのではないか。
- ・公共交通によって通学範囲が広がることで、経済的な親の負担軽減について示した方が良いのではないか。
- ・鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、本当に、県土の均衡ある発展につながるのかの視点が必要。
- ・数字では表しにくいですが、心の満足度、すなわち、帰ってきたくなくなるような地元意識が醸成されたかどうか重要な評価の視点。
- ・鉄軌道の導入の影響による職業雇用のバランスを考える視点が必要。例えば雇用率や失業率等。
- ・評価については、追加したい項目と重視したい項目、2つのカテゴリーに分類して話し合いを行った。追加したい項目については、観光と経済の発展のためにも、海外からの視点を評価項目として重視したいという意見があがった。他にも公共交通整備において、沖縄県の特徴を活かしたいといった意見や県産品による新エネルギーの創出についても評価項目の対象にしてほしいといった意見もあがった。
- ・将来の利用につながる学生や子どもなどの利用数を取りこぼしているのではないか。

#### 【評価結果の示し方について】

他県との比較結果や、CO<sub>2</sub>削減量については、総量では無く一人当たりの削減量を示すなど、わかりやすい示し方が必要ではないか。

- ・沖縄県内のみを比べるのではなく、沖縄県全体として他県と比較するような視点が必要。
- ・CO<sub>2</sub>削減については総量ではなく、一人当たりで出すことでわかりやすくなるのではないか。

#### 【重視すべき視点について】

県民利用、利便性向上、景観の視点を重視すべきではないか。

- ・県民の利用を想定した評価指標を優先すべき。
- ・県民あつての観光という視点が大事。
- ・車社会からの脱出や交通弱者の救済を考えると、移動利便性の向上の視点が重要。
- ・指標化は難しいが、景観の評価は重視してほしい。

#### 【その他意見】

- ・ニューズレターで出ていなかったものとして、経済波及効果を試算してもらいたい。
- ・県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか？南北軸と東西軸の2つ、で考える

べきではないのか。

- ・沖縄は既にモノレールが整備されているため、モノレール計画時の視点とその後の評価は重要ではないか。
- ・若い人からの意見として、交通事故の減少が出ている。バスも事故が起こるが、鉄道はより安全であることを表現していく必要があるのではないか。

#### 4. 各班のワーキング結果

##### 第1班

##### 1-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

###### 【発表の要旨】

- ・徹底的に子どもの視点が足りていない。
- ・観光立県であるので、景観についてはもっと考えるべきである。観光客からは沖縄の景観イメージはよいが、実際の町並みは景観的によいとはいえない。
- ・観光と住民の暮らしを両立するために、陸上、海上などの交通がリンクすることが重要だ。
- ・沖縄のソフトパワーとは何か。将来、沖縄が食べていくための仕事はあるのか。

###### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
足りない視点	<b>【子どもの視点】</b> ・子どもの視点が足りない。	・将来の利用者である子どもがどんな暮らしをしているか、どんな風に支えるかといった視点が無い。 ・人を育て、資源とする視点が無いと、ソフトパワーも生み出せない。
	<b>【景観の視点】</b> ・観光資源があるイメージとくらし(景観)のギャップ。 ・沿線の整備、町づくりへの意識が低いのでは。	・県外、海外の方は、観光パンフレットに記載されている赤瓦や古民家、青い海、空のイメージで沖縄に来ているが、実際はコンクリート造りの町並みで、景観への意識が低い。 ・鉄軌道からの眺めも、大事にした方がよい。
補足する点	<b>【観光客 1,500 万人時代になると】</b> ・車 1 万台で沖縄の道路が埋まってしまう。 ・地域住民の暮らしとの両立が必要。	・観光客 770 万人でも、交通渋滞が多発している。 ・陸上交通、水上交通をリンクし、県民生活が脅かさない観光交通が必要。 ・拠点間は公共交通で結び、車の利用は拠点から目的地までにとどめる。
	<b>【エコアイランド】</b> ・自然を守りながら、名護以北の整備も。	・エコアイランドをイメージし、自然破壊を止めないといけない。 ・環境が崩れると暮らしも変わるので、自然を残しながら、名護以北も整備してほしい。
	<b>【高齢者】</b> ・高齢者が増える、高齢者にやさしい。	・将来的に高齢者が増えるので、安心して乗れる交通機関、優しい交通機関。
疑問点	<b>【ソフトパワーとは何か】</b>	・沖縄は何で食べていくのか、10 年後に仕

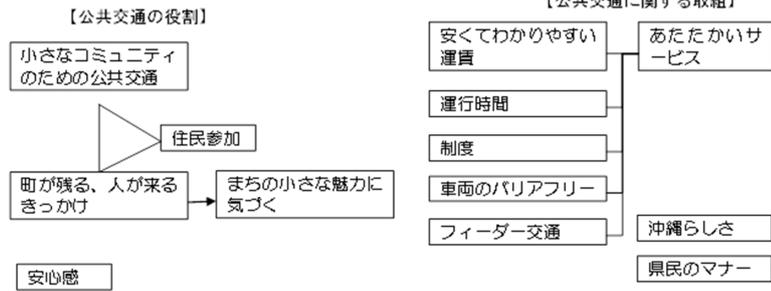
<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的にソフトパワーとは何か。</li> <li>・仕事、将来の働き方。</li> </ul>	<p>事はあるのか。</p>
---	----------------

1-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

【発表の要旨】

- ・幹線的な公共交通だけでは、通過するところが多くなるので、小さなコミュニティのための交通も重要。
- ・鉄道が時刻表に記載されていることで、まちの名前が明記され、人が集い、活性化につながる。
- ・既存の公共交通は、運賃、運行時間などが県民のニーズを反映していない。
- ・効率化のみを考えるのではなく、県民のニーズを反映するには、採算がとれなくても、県営化が必要なのではないか。あたたかい人によるサービス、おもてなしも重要だ。
- ・車両や駅舎のデザインなど、見た目も重要である。地域の歴史や文化を、デザインに反映してはどうか。

【カテゴリーの関連性】



【模造紙の内容】

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
小さなコミュニティのための公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニバスの充実。</li> <li>・県内路線バスの小型化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小刻みなネットワーク、短い路線であれば、通過型の公共交通にならない。(路面電車など)</li> </ul>
まちが残る、人が来るきっかけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報発信。</li> <li>・町を知らせる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道があると、時刻表にまちの名前がのる。バスだと、まちの名前が時刻表の地図にのらない。</li> <li>・海外向けの時刻表があるとよい。</li> </ul>
住民参加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民参加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の声の反映。</li> </ul>
安心感	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安心感。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用していなくても、何かあった時は公共交通が利用できる。</li> <li>・将来、年をとった時に利用できる。</li> </ul>
まちの小さな魅力に気づく	<ul style="list-style-type: none"> <li>・途中下車可能に。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同じ料金で途中下車ができると、バス停周辺の活性化になる。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・楽しさ。</li> <li>・香港の2F建てバス。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が魅力的になって、楽しさが必要。乗って楽しい、使って楽しい、香港のダブルデッカーは乗っているだけで楽しい。</li> <li>・公共交通に魅力があると、あこがれの職業になる。</li> </ul>
--	--	--

## 2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
安くてわかりやすい運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安い、運賃の安さ。</li> <li>・運賃引き下げ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安くてわかりやすい運賃。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者にとられない運賃。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・27番系統は共同運行でないため、一方のバス会社の定期券が利用できない。</li> </ul>
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間。</li> <li>・バスの早朝運行。</li> <li>・混雑避けられるのでは？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の沖縄の夜型社会を変えた方がよい。</li> <li>・混雑を避けるため、6時半に車で職場に出勤している。</li> </ul>
制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のための法整備（シンガポール等参考）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シンガポールだと車を走らせるだけで税金をとられる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人観光客の割引制度。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OISTから空港までバスがあり、利用している。JICAにも何か必要。JICAの人は歩いて移動している。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客と地域住民の棲み分け、誘導。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑を避けるため、観光客と地域住民の交通手段の棲み分けが必要。</li> </ul>
車両のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー。</li> <li>・誰にもやさしい交通機関（ソフト含めて）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての人に公平な交通手段。</li> </ul>
フィーダー交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上交通の拠点を数箇所つくり、2次、3次交通との連携を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名護、那覇、中城に海上交通の拠点をつくり、陸上交通と連携する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面交通との共存。</li> <li>・軌道とバスと車のリンク。</li> <li>・短い路線、長いと通過になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路を活用して、2両編成をたくさん走らせる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地のモノレールの充実を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇の目的地のほとんどに駅があり、那覇から、糸満、宜野湾の都市部で、モノレールを充実することで、若者からお年寄りまで利用できる。</li> </ul>
あたたかいサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県営化。</li> <li>・健全化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の路線バスは、運行時間も県民ニーズを反映していない。</li> <li>・採算がとれなくても、県民のニーズを反映するには、路線バスの県営化が必要なのは。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的になりすぎない。</li> <li>・人のあたたかいサービス。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お年寄り、身障者の利用を図るのであれば、あたたかいサービス、色々な方に対応できる人的なサービスができるように。おもてなし。</li> </ul>
沖縄らしさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観を壊さずに、地下道と地上のアクセスをうまく活用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下を活用することで、交通渋滞の緩和になる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設などの統一感。</li> <li>・見た目の沖縄感。</li> <li>・地域性のある路線づくり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両、施設は見た目を綺麗に、デザイン的に統一。</li> <li>・広告バスは止めた方がいいのでは。岡山の民間バスはみっともないということで、やめている。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・偉人、景色、歴史。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・護佐丸をデザインした車両や、本部で夕日を見る電車など。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い基地内の空き地をうまく活用した交通アクセス整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い嘉手納基地を横断して、胡屋に出れば、世界の観光スポットになる。</li> </ul>
県民のマナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の変化に対する対応、踏切など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切がない沖縄で、鉄道ができることで、走り方のルールを学べる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民のマナー追いつかない、事故が怖い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道ができると、大きな事故が起きる可能性がある。</li> </ul>

### 1-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

#### 【発表の要旨】

- ・将来の利用につながる学生や子どもなどの利用数を取りこぼしているのではないか。
- ・公共交通で自由に移動できることで、消費活動が活発になることが期待されるので、外国人や観光客の視点での評価が必要ではないか。
- ・指標化は難しいが、景観の評価は重視してほしい。
- ・通勤通学圏の拡大とあるが、通勤圏が拡大することで、通勤時間を除く労働時間が減少するのではないか。また、通勤通学圏外の方は、この指標をどのように捉えればよいのか。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
とりこぼしているのでは!?	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民の満足度。</li> <li>・利用者の満足度。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用は県民が主体であり、公共交通を利用した県民の消費活動が活性化につながる。</li> <li>・現在の公共交通に不満がある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生、大学生の公共交通機関利用者数。</li> <li>・保育園・学校、子ども会・学童保育など子ども団体の利用者数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもの頃から利用しないと、大人になって利用しない。</li> <li>・公共交通を使う必要があるし、使って欲しい人でもある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人の声。</li> <li>・観光客の満足度。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も外国人が増えてくる。</li> <li>・旅行者が準備したツアーではなく、公共交通利用で自由に動けるようになり、地域で</li> </ul>

		の消費により活性化につながる。
	・ホームページのアクセス数。	・公共交通のホームページへのアクセス数は、みんなの関心、意識を反映する。
	・純粋に移動に使った時間の指標。	・目的地へ素早く行けると、満足度が高くなる。 ・空港でレンタカーを借りるのに 1 時間 30 分かかるが、その時間があれば、やんばるまで行ける。
重視して！！	・新たな土地開発でなく国道の活用。	・今でも北谷は、渋滞で北からも南からも動けない。開発を控えることで、景観保全にもつながる。
	・騒音問題。 ・景観の指標がほしい。	・指標化するのは難しいが、景観について、もっと重視してほしい。
	・素通り型観光から滞留・滞在型への移行。	・交通アクセスの利便性を反映する。 ・集落を観光し歴史、文化に触れることができる。
	・交通事故の減少につながる。	—
	・イベント時の公共交通利用。 ・イベント時に大量輸送が可能になり、地域の渋滞が緩和される。	・イベントは各市町村で活性化のために行っており、毎年増えているが、どこも渋滞に困っている。
変じゃない？	・通勤通学圏の拡大は評価すべきことなのか。	・通勤通学圏が拡大すると、通勤時間を除く労働時間が減少するのでは。 ・通勤通学圏外の人はどうに考えればよいのか。

## 第2班

### 2-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

#### 【発表の要旨】

- ・将来の姿がコメントとして描かれている位置が、沖縄本島の場所とリンクしているようにみえてしまう。
- ・現在ライフスタイルが記載されている場所に「現状」を記載し、吹き出しに「変化」を記載するルールに統一するとわかりやすいのではないかな。
- ・将来のイメージに対する受け取り方は人それぞれなので、可能な限り定量的に記載できるとよい。難しいものは、過去・現在・未来の比較や他県や世界との比較による定性的な記載ができるとわかりやすくなるのでは。
- ・マップのような形式で表現するのではなく、会話のような形式で表現する方がわかりやすいのではないかな。

【模造紙の内容】

カテゴリー		記載内容	補足説明等
過疎化		・現在、北部（名護市）から那覇市に通勤することは難しいが、鉄軌道が整備されることで通勤が可能になり、北部の過疎化の進行を阻止できるのではないか。	
見せ方	全体	・P3は、どこ（何）を見ていいのかがわからない。	
	具体的な例示	・場所を示していないため、沖縄県内のどこで、このような効果が得られるのかがわからない。 ・例示に具体性がないため、受け止め方が人それぞれになってしまう。例えば、“現在と未来”、“沖縄県と全国”のように定量的（時間のような数字）な比較を行うことで客観的に見ることができないのではないか。	
	ライフスタイルのイメージ	・イメージが11個あるが、背景の色彩が似ているため、どこに何があるかがわかりづらい。 ・吹き出しがあるものと、無いものの差は何か？また、吹き出しの意図は？紙面が限られているため、吹き出しも有効に使う方が良いのでは。	
	参加者からの提案	・鉄軌道が整備されると、生活がどのように変化するかを、親と子供の会話のやり取りで見せると良いのではないか。	
その他		・21世紀ビジョンの目標が県民のための目標なのか、観光客のための目標なのかがわからない。	・グループ内参加者が両者のための目標であることを捕捉説明。

2-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

【発表の要旨】

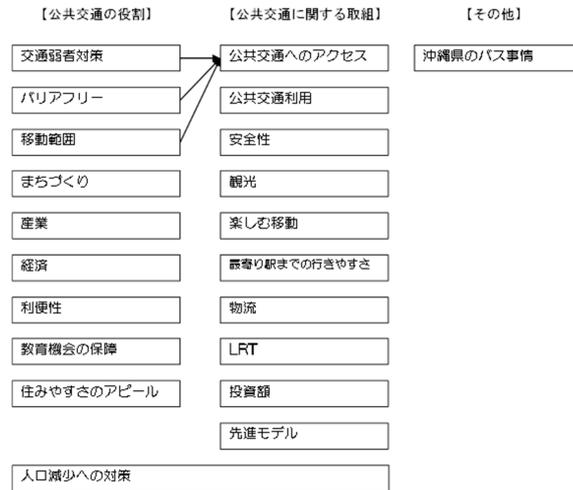
《公共交通の役割》

- ・まちの発展や他の産業への効果を期待できる。
- ・教育機会の保障が期待できる。家庭の経済的な問題で、遠隔地の高校やスポーツクラブへ通う選択肢をあきらめなくて済む。
- ・高齢者が車を運転するのをよく見かけることから、自動車を手放せない方も多いと考えられる。ただ、交通事故のリスクなどを考えると自家用車から公共交通にシフトすることで、高齢者等の交通弱者の移動をサポートできるのではないか。
- ・沖縄本島においては、西海岸が発展しているが、東海岸の経済発展にシフトできるのではないか。東西の発展により、沖縄県での住みやすさのPRや人口減少の対策に寄与するのではないか。

《公共交通に関する取組》

- ・車依存社会からの脱却。
- ・楽しむ移動、観光に寄与する交通網。
- ・少ない投資額で整備する交通網。

(2) カテゴリーの関連性



【模造紙の内容】

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
まちづくり	・駅のまわりの発展。	・同意見が2件有り ・まちの発展。 ・店が増える。 ・娯楽施設が増える。
産業	・働けるエリアが広がるため、観光以外への産業の発展。 ・物流にも好影響を与える。	
経済	・西海岸中心の経済から東海岸へのシフト。	・沖縄市においては、人口は東海岸が多い。
利便性	・車を減らすことで渋滞緩和が期待される。	・同意見が3件有り
	・移動時間の正確さ。	・同意見が3件有り
	・低料金。	・定時性。
	・速達性。	
	・沖縄市とうるま市の移動は、両市への流入がそれぞれ7割と生活圏を形成しているが、バスでの移動が不便。	
教育機会の保障	・部活動の関係で行きたい高校があるにも関わらず、移動費用の捻出等の経済的理由や移動時間の理由で諦めることがある。 ・子供の可能性を諦める必要がなくなる。	・那覇西高校、 沖縄尚学高校
交通弱者対策	・お年寄りや子供が安心して外出できる交通整備。	・同意見が4件有り ・高齢者夫婦のみの世帯の場合、免許を持っているおじいさんが先に亡くなると、おばあさんは移動ができず、選択肢がコミュニティバスしかなくなる。
バリアフリー	・お年寄り、子供、妊婦が気軽に乗れる移動手段の確保。	
移動範囲	・子供を含めた幅広い年代の県民や観光客のニ	・子供が自力で移動でき、様々な交流や

	ズにあった移動手段。	体験が可能となる。
人口減少への対策	・人口減少への対策。	
住みやすさのアピール	・住みやすさのアピール。	

## 2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
公共交通利用	・車依存社会からの脱却。	
安全性	・安全性。	
観光	・県民自身もリゾートを楽しめる。	
楽しむ移動	・移動自体を楽しめる。	・ラッピングやお座敷列車のように、特別な体験や食の提供。
最寄り駅までの行きやすさ	・タクシーが最寄り駅まで連れて行ってくれる。	・短距離でも。
公共交通へのアクセス	・自宅から公共交通へのアクセスの良さ。	・車を乗り捨てる人向け [P&R]
物流	・観光客や県民だけではないのでは。貨物対策とすることもできない？	・ヒトとモノを切り離すのではなく、ヒトとモノを同時に移動するという考え
	・北部の野菜の南部への輸送。 ・港湾と鉄道の接続。	
LRT	・LRTのニーズの確認が必要。	
投資額	・少ない投資額。	
先進モデル	・沖縄が交通システムの改善モデルの先進事例となる。	
人口減少への対策	・人口減少への対策。	

## 3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
沖縄県のバス事情	・2月9日にBS-TBSの「日本の旬を行く 路線バスの旅(清水宏保氏出演)」で沖縄県が放送されるため見てほしい。平安座島も少し出て、沖縄県のバスの事情がわかると思う。	

### 2-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

#### 【発表の要旨】

- ・ニューズレターで出ていなかったものとして、経済波及効果を試算してもらいたい。
- ・観光では、ゆっくり楽しみながら乗れることを定性的に評価できないか。

- ・CO2削減については総量ではなく、一人当たりで出すことでわかりやすくなるのではないか。
- ・車の保有台数が削減されることで、車の維持費がどの程度緩和されるかを定量的に出す一方、車の便利さを定性的に出すことも重要との意見もあった。
- ・若い人からの意見として、交通事故の減少が出ている。バスも事故が起こるが、鉄道はより安全であることを表現していく必要があるのではないか。
- ・利用者負担が、現在のバスよりも軽くなることを示した方が良いのではないか。
- ・公共交通によって通学範囲が広がることで、経済的な親の負担軽減について示した方が良いのではないか。
- ・沖縄は既にモノレールが整備されているため、モノレール計画時の視点とその後の評価は重要ではないか。

【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
経済性	・経済性。	・事業費 理由：税金を投入するから。
事業費	・事業費。	・設置に要する費用の公表。
採算性	・採算性。	・理由：税金を投入するから。
観光	・観光客の利便性の向上。 ・観光まちづくり。 ・観光客の移動。	・理由：沖縄の大切な収入源だから。 ・人が訪問することで新たな職を生み出す。 ・定時性を確保すれば時間ギリギリまで観光できる。
CO2	・県民1人が自家用車からバス、鉄道に乗り換えた時の削減量。 ・二酸化炭素。	・新しい乗り物を考えても良いのでは。
車の保有台数	・フィーダー交通ネットワーク。 ・車保有台数。 ・好きな時間に好きなところへ。1家に1+α台の算出。	・車の依存度：1台に対してどのくらい使用しているか。 ・自家用車から公共交通への [利用転換量]
定住率	・通過地点発展の偏りへの配慮。 ・市町村ごとの人口。定住率。	
経済効果(波及)	・鉄道が出来た場合の経済的効果の試算も示した方が良い。 ・鉄道が出来た場合の地域経済への波及効果の試算。 ・数字の取り出し方法。 ・県民のチェックが重要。計算の仕方ですぐにでもなってしまう。	・市町村単位。
環境・景観	・住民と景観への配慮。 ・環境への影響。	・理由：グローバルに重要視されている。
レンタカーからの乗り換え	・観光リゾートの形成。 ・観光客はレンタカーから公共交通に乗り換える？	・観光客へのアンケート：沖縄鉄道が出来たらレンタカーから鉄道に乗り換えるか。
他の交通	・他の交通より便利(良い)な理由。 ・他の交通機関への効果と影響。	

	・適正なフィーダーの選択。	
交通事故	・交通事故。	
軍用跡地	・タクシー、バス、自転車置場とアクセス良好な可能性が大。 ・何故、作るのか？作った時の利益効果？	
LRT (利用者負担)	・LRT等の料金はバス賃より安価になるか？ ・利用者の負担。 ・つくっても使われないと。	
通勤通学の 拡大	・将来有望な子供の可能性を広げる！	・スポーツや勉強など。
利用者数	・県内に設置するのだから、1番は県民の利用者の統計。	
土地と時間の 損失	・土地に対する車にかかる損失。	・土地。 ・駐車場、時間。
モノレール建設時の 評価の視点	・モノレールを建設した時の評価の視点。	・理由：ミニマム視点として押さえておくべき。

### 第3班

#### 3-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

##### 【発表の要旨】

- ・全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感出来ることばかりである。しかし、暮らしの中で身近に感じている具体的な例を挙げるなど、共感できる内容をわかりやすい言葉で書いてほしい。例えば、高齢者が身内の送迎に頼らず気軽に外出できるようにする等。
- ・モノレールっぽい絵が描かれているが、鉄道の絵がないために「鉄軌道」についての取組みというイメージが湧かない。また、「ビジネスで来た人も観光リゾート地へアクセスしやすい」という項目はピンとこないのも、もう少し説明が必要ではないか。
- ・良いことばかりではなく、現状の問題点を示し、もっと具体的に掘り下げる必要があるのではないか。例えば、地方の1次産業の担い手不足、赤土などの環境問題、名護の商店街はシャッター通りになっているなど。
- ・イラストに書かれていない視点として、離島と本島を結ぶという視点が必要。また、公共交通を気軽に利用できるように運賃を安くしてほしい、台風が来ても運休とならないよう、また、平面交差をなくして、交通事故を防止するため地下鉄とするのがよい等の指摘もあった。

【模造紙の内容】

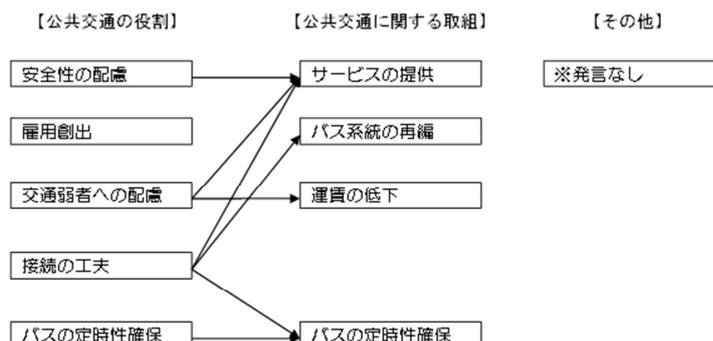
カテゴリー	記載内容	補足説明等
表現の仕方について工夫が必要 (より身近な視点)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体性がない。(例：松山で飲んでも終電で名護の家に帰れる。)</li> <li>・ビジネス目的の人がリゾート地へアクセスしやすいという理由が不明確。</li> <li>・コミュニティの充実した時間があるというけれど、隣近所でさえも交流がない。</li> <li>・車社会の沖縄では高齢者が身内に頼ってしか外出できないので、移動が楽にできるのはいいこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暮らしの中にある身近な例を示してもらってもっとわかりやすい。</li> </ul>
現状の課題を踏まえる必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方の第1次産業の担い手は？</li> <li>・地方の“まち”って今はどうなってる？(シャッター街)</li> <li>・現状の自然環境を研究する。(赤土の問題など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良いことばかりでなく現状の問題点も出さないといけない。</li> </ul>
記載がない視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・離島と本島をつなぐ視点が足りない。</li> <li>・伊江島及び伊是名、伊平屋等の検討も必要。</li> <li>・移動が楽になるだけでなく運賃も安くしてほしい。</li> <li>・台風時の交通対策が必要。</li> <li>・鉄軌道の平面交差を避ける。</li> <li>・沖縄本島に2ヶ所の空港が必要。</li> </ul>	

3-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

【発表の要旨】

- ・公共交通の役割としては、防災などの安全性の配慮、駅関係職員や駅周辺でのまちづくりなどによる雇用創出や、障害者や高齢者の外出支援などの交通弱者への配慮、移動時間の短縮や渋滞緩和を支援するための接続の工夫、といった視点が考えられる。
- ・公共交通の取組みとしては、速達性、快適性などを備えた多様なサービスの提供、わかりにくさの解消やモノレールとの乗り継ぎ利便性向上に資するバス系統の再編、現状で那覇～名護間で2千円以上かかる点などを踏まえた運賃の低下、といった視点が考えられる。
- ・役割、取組の両方に関係するものとして、各々の生活時間を読めるようにするため、バスの定時性確保という視点が考えられる。

【カテゴリーの関連性】



【模造紙の内容】

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
安全性の配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性（台風などへの防災）。</li> <li>・安全性（労働者の安全意識の向上）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に確実に。運転手の意識も大事。</li> </ul>
雇用創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間で運営できるようにすれば、雇用も増えて、地域活性化につながる。</li> <li>・雇用創出（駅員、駅ビルメンテ、販売員等）。</li> </ul>	
交通弱者への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害者への配慮（バス）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状はノンステップバスの時刻表がない！障害者のバス持ってないと乗れない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老人が外に1人で出られる便利な交通が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院、買い物等。</li> </ul>
接続の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の集約。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学中の学校近くの渋滞が不便！！学校の近くで駅を作って欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本軸として大学がつながるようになると、学校間の交流にもなるのではない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・接続の工夫（ていねいに 細やかに）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フィーダー交通では、大型バスでなく、小型バスで十分運行が満たされる場合もあると思う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動時間の短縮。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・理想は、鉄軌道で那覇～名護間1時間以内！</li> </ul>
その他 (役割と取組の両方)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの定時性確保。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民性（うちなータイム）があってはならない。</li> <li>・生活の計画がしやすい。</li> </ul>

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様なサービスの提供（速達性、快適性）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・快速バスの導入、リラックスできるシートの採用など。また、現状ではスーツケースを持っている観光客はバスの中で狭そうなので、十分なスペースの検討が必要だと思う。</li> <li>・都内では、携帯や駅の電光掲示板でバスの位置が表示される。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗物の中も外も綺麗であってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在のモノレールはくさい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・台風時にも運行出来る交通が出来たらよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状は高速道路が通れなくなる。例として地下鉄の提案をしたい。</li> </ul>
バスシステムの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスシステムの再編（わかりにくい。大回りになっている所があ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状では、バス運転手に聞かないと、どこに行くのかわからない。</li> </ul>

	る。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線検索アプリはあるが、データ更新や頻度等正確でないため結局使えないことが多い。</li> <li>・モノレールとバスを乗り継ぎしやすいようにしたい。</li> </ul>
運賃の低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃の低下。</li> <li>・使用料金の安くなるような交通が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動費用を安くしてほしい。</li> </ul>

### 3) その他

※該当する発言なし。

### 3-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

#### 【発表の要旨】

- ・県民の利用を想定した評価指標を優先すべき。
- ・鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、本当に、県土の均衡ある発展につながるのかの視点が必要。
- ・数字では表しにくいだが、心の満足度、すなわち、帰ってきたくなるような地元意識が醸成されたかどうか重要な評価の視点。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容 (具体指標や重要と考える理由等)	支持数
①県土の均衡ある発展	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中南部都市圏への集中がみられるから。</li> <li>・南北間の交流人口(一都市集中にしないことに意味があると思うから)。</li> </ul>	2
②高齢者を含めた県民・観光客の移動利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民利用者数 (必要があるから乗るから行動の変化がすぐみてとれる。)</li> <li>・フィーダー交通ネットワーク構築に伴う公共交通利用者数 (接続がうまくいっているかどうか分かるから。)</li> <li>・移動が不便であると、土地の分からない観光客が絡む事故が増え渋滞につながる。</li> </ul>	3
③中南部都市圏の交通渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中南部でも移動しやすくする。</li> <li>・時間のロス=お金のロスになってしまう。このロスがなくなれば、もっと有効にお金を使えるのでは？</li> </ul>	0
④世界水準の観光リゾート地の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たにリゾート地を造っても、交通が不便なら意味がない。</li> <li>・沖縄独自のリゾート形成が必要。エコツーリズム等。</li> </ul>	0
⑤駐留軍用地跡地の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軍用地がなくなると雇用が減るが、跡地を使ってそれを埋めることも重要。</li> <li>・普天間跡地は県庁にする。米国のNYとワシントンのように、経済と行政を分ける。</li> </ul>	0
⑥低炭素社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体性 (バイオ燃料 (サトウキビ)、電気自動車)。</li> </ul>	0
⑦費用便席分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・場合によっては国の資金を使うので、他の自治体に住む人へ理解が得られない。</li> </ul>	1
⑧採算性分析 (収益)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民の将来の負担になったら困る。</li> <li>・採算性 (県民が自立して積極的にに関わり、鉄軌道を自分達のものとして、収益を出していきたいから。)</li> </ul>	2
⑨経済性 (事業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・⑦とかぶるが、税金は沖縄県民以外も出すかもしれないから。</li> </ul>	2

費)	・大深度工法で用地確保をする。(安くなる。)	
⑩施工性	・工事中の交通渋滞の緩和対策が必要である。	0
⑪事業の実施環境の評価	・用地確保の問題。工事工程に影響する。 ・地下鉄だと用地確保せずにはすむのではないか。	1
⑫自然環境への影響	・環境に配慮した交通システムが必要。(地下鉄)	1
⑬災害(耐災害性)	・災害対策(台風に強い交通対策)。 ・地下鉄。 ・耐災害性(今後の被害を想定して作ることが大事と思うから。)	1
⑭その他	・心の満足度という意識調査も必要ではないか。 数字では求められないけれど大事だと思う。 ・(人の流入・流出により)県民の地域性“ジモト意識”が消える? 心の問題でもある。帰ってきたくなくなる地元をつくらないといけない!	2

注) 各班員が、優先順位が高いと思うもの上位3つについて投票したものを集計。

## 第4班

### 4-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

#### 【発表の要旨】

- ・やんばるの自然は守りたい。また、交通渋滞を解消することで低炭素社会の実現を目指す。
- ・生活のイメージとしては、駅を中心として銀行、職場、病院、役所、学校などを集約したコンパクトシティの形成が必要。
- ・交通弱者の解消や障害者に不自由を感じさせることのないバリアフリーの街づくりをして、沖縄県民の環境整備を行う。
- ・通勤圏が拡大することにより、那覇周辺に居住する人が増え、北部が人口減少などで取り残される可能性があるのではないか。また、観光、製造、IT産業などバランスのとれた産業の発展を考える必要がある。
- ・誰もが学びたい時に学べる環境は、交通ではなく学べる場所を立地させることが重要ではないか。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
自然	・やんばるの森やサンゴ礁など豊かな自然が広がっている。	・北部の自然を守る。
	・交通渋滞の解消→交通渋滞の解消による低炭素社会の実現。	
生活	・交通弱者の解消。	・親や子供の送迎など、交通弱者が移動しやすいように。
	・障害者に不自由を感じさせないバリアフリーな街。	・道路のデコボコの解消、点字ブロックの未整備により、目の不自由な方が不便。
	・学生(児童・生徒)の移動手段を便利な暮らし、公共交通として(お年寄り、体が不)	・学生など車を持っていない人が、移動しやすいように

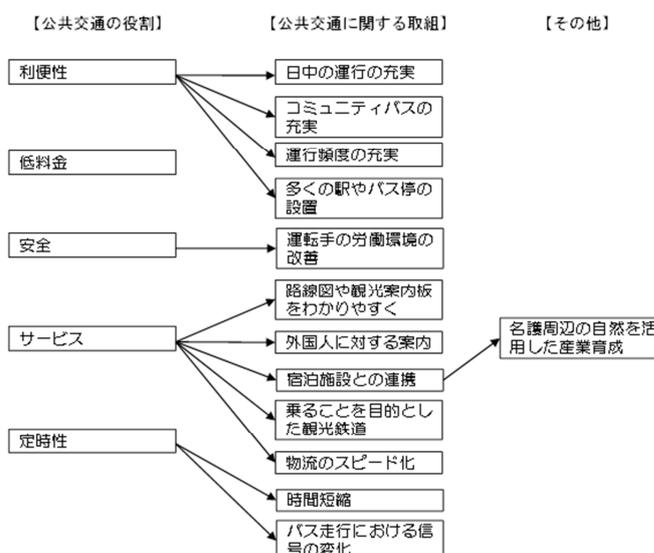
	自由な方に加えて)。 ・老人と子供たちが、自由に交流できる場所づくり。 ・コンパクトシティ（銀行・買い物・病院・役所など）。 ・駅中心に職場、学校、保育所、病院、銀行、住宅を集約コンパクトに。	・コンパクトに集約された方が、生活しやすい。
産業	・通勤・通学圏が拡大すると、北部が取り残される可能性。	・南北間の移動時間が短くなった場合、通勤・通学もしやすくなるため、那覇周辺に居住する人が増え、名護の人口が減少する可能性がある。
	・観光、製造、IT、その他バランスよく発展。	・観光以外の産業の可能性。
	・ビジネス、観光客の方々が、観光リゾートにアクセスしやすい。	・観光客が北部に行きやすくなり、メリットとなる。
教育	・誰もが学びたい時に学べる環境は、交通ではなく立地が重要ではないか。	・学べる場所を北部に立地。

#### 4-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

##### 【発表の要旨】

- ・行きたい所に行けることや、待たずに利用でき、日中の運行を充実させるなど利便性の向上が必要。
- ・公共交通の低料金の実現が重要。
- ・バスが時間通りに来ないため、時間が読めないという現状がある。定時性の確保が重要。
- ・バスがどこに行くか、どこに向かうのかわかりづらい。車内でのアナウンスや路線図の作成など、案内のサービス向上をもっと実施する。また、外国人に対する案内についても考える必要がある。
- ・鉄道車内でイベントなどを開催し、乗ることそのものを目的とした観光鉄道やバスを考えてみてはどうか。

##### 【カテゴリーの関連性】



【模造紙の内容】

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が不要。</li> <li>・日中の運行を充実させる。</li> <li>・コミュニティバスを充実する（人口が少ない地域）。</li> <li>・行きたい所に行ける。</li> <li>・待たずに利用できる（頻度・便が多い）。</li> <li>・多くの駅・バス停がある。</li> </ul>	<p>・まずは、意見を出し合い、意見が出そろったところで、分類していくと、意見は取組に関する事で、分類名が役割であることに気がついたため、役割と取組の内容が重なっている。</p>
低料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低料金の実現。</li> <li>・生活にとけこんで（安くて利用）。</li> </ul>	
安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手（バス・鉄道）の勤務時間を良くして、交通事故削減。</li> </ul>	
サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線図、観光案内板をわかりやすく（駅・バス停周辺）、初心者にもわかりやすく。</li> <li>・外国の方々に対する案内。</li> <li>・宿泊施設との連携。</li> <li>・乗ることそのものを目的にした観光鉄道・バス。</li> <li>・物流のスピード化、産業への貢献。</li> </ul>	
定時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間短縮。</li> <li>・バス走行によって信号変化。</li> </ul>	
活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名護周辺の自然を活用した産業育成（羽地内海の活用）。</li> </ul>	

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が不要。</li> <li>・日中の運行を充実させる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車依存の解消。</li> <li>・朝夕ピーク時の運行頻度は多いが、日中は少ない。</li> <li>・観光客も時間を気にせず行きたい所に行ける。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを充実する（人口が少ない地域）。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行きたい所に行ける。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待たずに利用できる（頻度・便が多い）。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの駅・バス停がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利便性の向上、住居近くにバス停がない。</li> </ul>
低料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低料金の実現。</li> <li>・生活にとけこんで（安くて利用）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスなどが乗りやすく、使いやすい。</li> </ul>
安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手（バス・鉄道）の勤務時間を良くして、交通事故削減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員への配慮が必要。</li> </ul>
サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線図、観光案内板をわかりやすく（駅・バス停周辺）、初心者にもわかりやすく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客にわかりやすい路線図の作成。</li> <li>・どこに行くか向かうかわかりづらいため、電光掲示板などを設置。</li> <li>・車内でも案内がわかるようにする。</li> <li>・アナウンスをもっと行う。</li> </ul>

	・外国の方々に対する案内。	・バスやタクシー等が観光地や宿泊施設と連携し、公共交通の利用促進を図る。
	・宿泊施設との連携。	
	・乗ることそのものを目的にした観光鉄道、バス。	
	・物流のスピード化、産業への貢献。	・鉄道車内でイベントなどを開催。 ・深夜に夜行列車として運行し、イベントの開催。
		・鉄道における物流の発展が望める。 ・新聞などタイムリーに読める。 (全国紙)
定時性	・時間短縮。	・バスが時間通りに来ないので時間が読めない。
	・バス走行によって信号変化。	・公共交通に合わせた信号現示の変化があるとバスが定時に到着できるのではないか

### 3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
活用 (サービス)	・名護周辺の自然を活用した産業育成(羽地内海の活用)。	・名護周辺の産業発展・育成になる活性化。

### 4-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

#### 【発表の要旨】

- ・県民あつての観光という視点が大事。
- ・県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか? 南北軸と東西軸の2つ、で考えるべきではないのか。
- ・車社会からの脱出や交通弱者の救済を考えると、移動利便性の向上の視点が重要。
- ・沖縄県内のみを比べるのではなく、沖縄県全体として他県と比較するような視点が必要。
- ・鉄軌道の導入の影響による職業雇用のバランスを考える視点が必要。例えば雇用率や失業率等。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
県土の均衡ある発展	・越境通学率。	・圏域の拡大。
	・南北間以外に東西間。	・南北軸1つと考えるのか、東回り、西回りの2つで考えるべきではないのか。
	・北部の人口増加。	
高齢者を含め県民及び観光客の移動利便性の向上	・生活者の視点。	・車社会からの脱出。 ・県民重視の視点が最も大事。 ・県民あつての観光という視点が重要。
	・外出頻度。	・外出増における発展、高齢者の健康促進。 ・車を持たない学生、車を持たない中高生や高齢者それぞれの外出頻度の割合の変化。
中南部都市圏の交	・交通弱者の救済。	・渋滞解消によるCO <sub>2</sub> 排出削減。

通渋滞の緩和	・渋滞の解消。	・CO <sub>2</sub> 排出削減。 ・健康（歩く人の増加）。
採算性分析	・採算性。	・高コストへのリスク。
費用便益分析	・道路混雑緩和便益。	・到着時間が読めないことにおける早目の外出時間のロス。 ・時間の有用性分析。（無駄な時間の減少）
沖縄県の発展	・県民所得。	・所得の変化（他県との比較）。 ・初任給の変化。
	・学力テスト。	・県の学力の変化（他県との比較）。
	・大学進学率。	・県の就職率や進学率の変化。 （他県との比較）
視念に足りないもの	・自動車・自転車の保有台数、保有率。	・車を持たない人の変化。 ・人口増減に対応した変化の割合。
	・雇用率及び失業率。	・鉄軌道導入における影響（バスやタクシー事業者、従業員）の変化。 ・職業雇用のバランス。 ・雇用の反対に失業率の変化。

## 第5班

### 5-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

#### 【発表の要旨】

- ・自然保持のために、空中・海中・地下都市といった新しい空間の創出や、次世代エネルギーの開発の取組を考えていかないといけないといった意見がでた。
- ・高齢化社会の現状や福祉といった面との結びつきから、公共交通機関でのユニバーサルデザインの推進が求められるといった声があげられた。
- ・観光の発展や海外との交流の振興が産業と結びつくといった意見がでた。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
観光・交流	・2カ国語が生かせる。	・観光産業面から考えるならば、英語を第2外国語にし、外国人が身近にある生活にしていきたい。
交流	・若者が関われる環境作り。	・ニューズレター等の郵便物をポスティングしても若者層は読まない。SNSやネット等を活用した広報の仕方を考えていく必要がある。
生活	・障害者向けの援助。	・沖縄県が車いすを貸出ししている。車いす援助のセミナーがある。バリアフリーよりも皆が使いやすいユニバーサルデザインにした方がいい。
自然	・自然を身近に。	・ヤンバルや離島等の自然あふれる地域に、高齢者でも快適に移動していけるようにしてほしい。
	・空中都市。 ・海中都市。 ・地下都市。	（発言の記憶ないです）・沖縄の小さい島には土地の広さの限界がある。よって、自然を壊さずに新しい空間を創出しないといけない。場所的には、新原ビーチやホテルの地下を利用してはどうか。
	・次世代、自然エネルギーの活用。	・二酸化炭素削減はもっともっと積極的に行うべき。

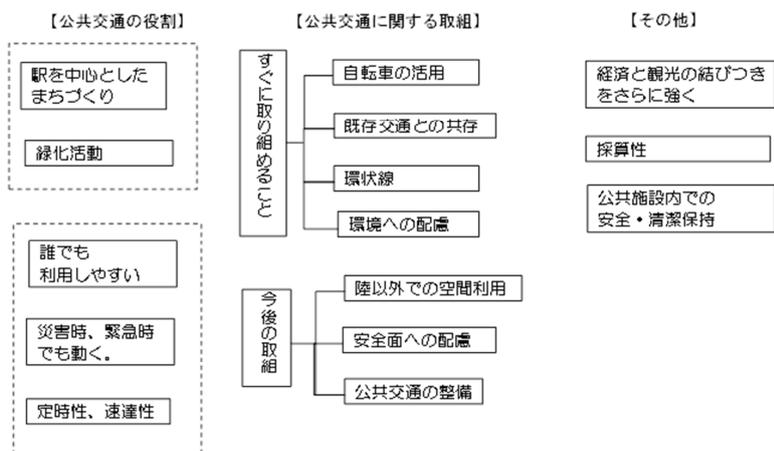
産業	・公共交通利用が1枚のできるカード利用環境の構築。→オクトパスカードのようなもの。	・電子マネーの導入。経済発展と結びつくICカードの例として台湾のオクトパスを参考にして欲しい。
	・仕事づくり。	・将来的に仕事の幅を広げていきたい。
	・全ての税金含め、15%程度。	・本来ならば、税金は上がったとしても税金15%で、国は動かすことが可能。香港が税金12%にした所、税金を余分にとりすぎたということになり、小切手で返却した実例がある。 ・貧困化対策につながる。

## 5-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

### 【発表の要旨】

- ・「公共交通に関する役割」に関しては、公共交通の定時性速達性を生かすことによって、災害時や緊急時での利用に生かすことができるといった意見がでた。
- ・「公共交通に関する取組」に関しては、すぐに取り組めることか、それとも長期的な取り組みになるのか分類しながら話し合いを行った。長期的な取り組みとしては、地下や空中空間といった陸以外での新しい空間の創出での可能性も多く議論された。
- ・その他に関しては、観光地である沖縄の公共インフラ整備を海外に売るといった経済と観光を結びつけた意見もでた。

### 【カテゴリーの関連性】



### 【模造紙の内容】

#### 1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
公共交通の 利便性	・24時間稼働。自動化。	・24時間運行して欲しい。沖縄は飲酒する人が多いから。
	・病院と駅を直結。	・24時間運行し、救急車のような役割も担える。メリットとして、交通渋滞等の問題がないので、患者の搬送時間短縮に繋がる。
	・定時性、速達性。	・本土と沖縄での1~2時間で移動可能な距離に格差がある。本土では新幹線があるが、沖縄はない。
貧困対策 として	・改札なし、無料で運営を行う。	・子どもの貧困化対策があるように、子どもは親に中々お金が欲しいといえない。よって、公共のものは全て無償

		化すべきだ。
緑化	・緑化の推進。	・ビオトープは必要なので、駅を緑化する。公共施設には景観上条例がある。南部では景観条例が特に厳しい。

## 2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
すぐに取り組めること	・モノレール環状線とする。 ・沖縄環状線、各駅停車。	・モノレールを環状線にしてほしい。首里と奥武山区間等を環状線に実現すれば利便性は高まる。 ・電車は環状線にする必要はない。ただ、南北に移動できる距離を延ばしてほしい。 ・県内での環状線については、ひめゆり通り等で実際話があがっている。 ・58号線状に上下に2つの道をつくり、ボックスポルバード状にしてほしい。ただ、景観的に問題があるので、海側の壁をガラス状にし、景観を崩さず、津波の防波堤の役割を担うものにする。
すぐに取り組めること	・第3セクター設立。 (沖縄公共交通を一括管理。)	・新たな公共交通機関ができた場合、バスの費用を競合してしまうため、第3セクターを中心に協議の場をつくる必要がある。
	・自転車専用道路 ・自転車の活用	・公共交通機関にも限りがあり、自転車道路の整備が必要。
今後	・リニアモーター、高速。	・海が荒れても、離島の人が本島へ移動が容易。女性は現実主義だから、買い物等の移動が不便な田舎に住めない。男性は田舎に住める。
	・地下鉄。	・過去にルート案として久茂地を通すか、国際通りを通すかという話があったが、委員会の話し合いで予算的に実現不可能だった。
	・運転手の高齢化、健康を考えると、自動運転化。	・運転手の不足や交通事故を減少させるため、自動運転化。
	・歩道に信号機。	・高齢者が見やすいように、横断歩道の車道上に信号機をうめる。

## 3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
—	・鉄道の導入費、運営費 30年。国鉄として運営。県民負担なし。	・観光客も無料にした方がいい。
—	・セキュリティ対策を欧米並みにする。(テロ対策)	・欧米ではボディチェックも行っている。
—	・衝突防止付、ドローン、公共交通。	・ドローンが公共交通になり、人や貨物を運ぶ。実際にアメリカのAmazonが、検討している。郵便物の配達関係だと実現性が高いと思う。実現した場合、郵便局の雇用問題と警察の取り締まり上の問題が出てきそう。
—	・飲食禁止(公共交通内で)。	・台湾では、駅内飲食禁止なので、駅、車内が綺麗。日本は世界的に見れば綺麗だが、ガム等のごみが目立つ。

—	・宴会列車にする。琉球絵巻(列車名)	・モノレールでボジョレヌーヴォ解禁の時、宴会列車を貸切で実施していた。その場合は高速じゃなくてもいい。
—	・観光地の公益インフラとして売る。	・公共のインフラ整備は時間がかかる。 ・海外、世界中に鉄道インフラの技術を売り込む。工事している段階から、世界各国の視察団を招待する。よって、経済と観光、双方でメリットが生まれる。 ・新国立競技場も木材を多く使う設計になっている。駅の建設には、沖縄の木材を使用し、認知度を高め、県内のインフラ整備の際に使用し、世界各国に県産の木材を売り込む。
—	・沖縄の建材を使用し、仕事づくり。	・新しい技術で沖縄の木材はコンクリートと同じ強度になるものがある。しかし、沖縄の木材を売り込むためには、現状の林業ではまかなえない。木をもっと植えるべき。 ・現在、廃材をチップにして、燃料にしている。オーストラリアは、この技術が進んでいる。
—		・ニューズペーパーの文章、間違い (すでにやるべき事→すぐにやるべきこと)

### 5-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

#### 【発表の要旨】

- ・評価については、追加したい項目と重視したい項目、2つのカテゴリーに分類して話し合いを行った。追加したい項目については、観光と経済の発展のためにも、海外からの視点を評価項目として重視したいという意見があがった。他にも公共交通整備において、沖縄県の特徴を活かしたいといった意見や県産品による新エネルギーの創出についても評価項目の対象にしてほしいといった意見もあがった。

#### 【模造紙の内容】

カテゴリー	記載内容	補足説明等
追加したい項目	・北部への移住者。	・南部の人口が少なくなる
	・駅のハウステンボス化。	・すてきな(全国)ターミナル駅の設置。
	・大型船。	・クルーズ船と直結する公共交通機関。現在は那覇拠点である。
	・モノレールの評価がどうなっているのか調査を行う。	・モノレールも同じ段階を踏んだと思うので、それを参考にする。
	・海外のお客様のアンケート、公共交通の。	・海外視点の実際に沖縄県の公共交通を利用したことがある観光客、お客さんに対するアンケートを行う。
	・牛車、馬車の活用。	・離島に関する海上交通の話が出てこない。 ・離島の特徴ある牛車、馬車を活用する。現実味はなかったが、南城市のユイinchホテルでの取組の話参考にする。
	・再生エネルギー技術開発。 ・再生エネルギー活用拡大。	・木のチップ、ベレット。 ・石垣のミドリムシ、ユーグレナをジェット燃料にする話もある。 ・新エネルギーの時代がきている。

重視してほしい項目	・県民利用者数。	・観光客よりも県民重視。
	・交通結節点の再開発。まちづくりの中で、駐車場(パーク&ライド)。広場(買い物)、地域の特産品等の整備。	・フィーダー交通の結節点が大事。P&Rの設置。駅中心のまちづくりを行わなければいけない。
	・まちづくりへのインパクト。	・北谷や新都心などを参考に、産業人口がどれだけ増えたのか実際に数字に出さないといけない。
	・多様な手段。	・技術開発は多様化している。 ・自動運転化の技術を世界に売り込む。

### 付3-2 第3回県民会議の結果

#### 1. 開催状況

日時：平成28年6月4日（土）13：00～17：00

場所：沖縄県中部合同庁舎 4階 会議室

出席数：18人（県民会議メンバー47人）

出席者内訳：年齢（29歳以下2人、30歳以上16人）地域（北部5人、中部7人、南部6人）

#### 2. 意見の概要

##### (1) ルート案について

##### ① 共通意見

- ・ルートの考え方として、人口や観光等をベースに検討されていることは適切である。
- ・ルートは、県民、観光客を含め、需要の高い主要施設又は人の集まると予想される箇所など需要を考慮すべきである。
- ・早期完成と整備費用が少なくなるようなルートの設定。
- ・ルート検討に当たっては、既存の交通システムも十分に生かし、乗換えがスムーズになることも考慮する必要がある。

##### ② その他意見

- ・交通渋滞の緩和
- ・県土の均衡ある発展
- ・那覇市～糸満市方面については、今後いろいろ検討したうえで、場合によっては骨格軸の導入も考える。
- ・北部東側は沖縄自動車道（高速道路）が縦断しているため、高速バス等でカバーできる。
- ・移動手段だけでなく、乗っていて楽しい等の観光的要素も必要。

##### (2) フィーダー交通について

① 共通意見

- ・骨格軸だけでなく、フィーダー交通で県内をくまなく移動可能とすることが重要。
- ・骨格軸では補えなかった主要施設等を結ぶフィーダー交通の整備により観光客と県民の生活に役立てる。
- ・バスやモノレールなどの既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。

② その他意見

- ・那覇周辺のフィーダーは環状線ができるとうい。
- ・比較的過疎地域等では「Uber」（一般の自家用車によるサービス提供の仕組み）の利用がよい。
- ・地域ごとに、コストの安い小型バスで、運行ダイヤを頻度高くしたコミュニティバスを走らせる。

(3) 公共交通システムについて

① 共通意見

- ・交通システムについては、いろんなニーズや県民生活を踏まえて選択する。一方で、コストの面や県土の将来の発展の姿も想定して検討しなければならない。

② その他意見

- ・公共交通システムについて、速達性を最重要視しているのであれば、普通鉄道や小型鉄道といった運行速度が速く、高輸送力の交通システムしかないのではないか。
- ・フィーダー交通は既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。
- ・那覇市、浦添市、宜野湾市の面的に形成された市街地には、駅から放射状に広がるフィーダーとして路線バスを導入する。

### 3. 各班のワーキング結果

#### 第1班

##### 1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ①名護のハブ化 ②人を北から南へ ③開通までの期間を短く ④交通渋滞の緩和  
⑤県民の生活が第一 ⑥県土の均衡ある発展

(2) 発表意見（要旨）

- ・那覇港と空港は観光客の利用という視点で重要
- ・用地買収など、立ち退きには時間がかかるだろう。2030年に普天間基地の返還もある。周辺は新たなまちづくりを行うことになる可能性がある。

- ・58号線的那覇から北谷の渋滞が酷いため解消できると良い。しかし、沿線に駅をつくと渋滞が悪化することも懸念され、都市計画上の工夫が必要。
- ・駅までは歩き、その先はフィーダーでカバーする。敢えて、まちなかを外すという考えもある。
- ・駅はたくさん作らないで速さを優先したほうがいい。
- ・通勤の時間帯は特に渋滞が大変だ。また、モノレールの場合、その先が困ってしまう。
- ・地下に鉄軌道を整備する場合は県内企業が対応できないため、経済効果が期待できない。
- ・那覇空港から直で名護へ人を送る。名護はハブ。人がふえ、南北の均衡を保つ。
- ・クルーズ船のバースを北部にもつくる。

(考慮した拠点について)

イオンライカム、普天間エリア、中城イオン(具志川)、座喜味城跡、OIST。

### (3) 具体的なルート案



- ①骨格軸是那覇空港从那覇港、宜野湾コンベンションセンターなど中南部の西海岸を經由し中城湾港、中部病院、OIST、万国津梁館を経て名護に至るルートとした。
- ②名護のハブ化を提案し、速達性を優先するミニ新幹線と普通鉄道(スーパー特急)の2つの機能を提案。
- ③高速道路を活用した自動運転システムによる骨格軸も検討し、3つの骨格軸で第4次産業革命に寄与する。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
移動速度、整備手法優先	速達性、投資額の少なさの観点から短い距離が望ましい。	
	58号など国道の上に2～3階建ての高架橋←緑化する。スピード、金額 etc. 那覇空港-バース-○-○…○→名護 高速道路の上に2階 or 3階建てで作る方が早い。	D案とA案に近いイメージですが、高速道路の上に線路をつくってはどうか。
県土の均衡ある発展	県土の均衡ある発展からC案が良い。	C案を選択。県土の均衡ある発展という視点で考えるとA案とD案はなくなり、B案とC案を比較するとC案の方がお金がかからないと思った。費用が少なくなれば、運賃も安くできるのではないかと。
まちづくり	駅を中心に街はできる→それを中心に新たな街造りをする。	今ある街を壊して街と街をつなぐのはナンセンス。つくばのように何もなかったところであれば良いが、既存の市街地をつなぐには土地買収などに時間がかかる。鉄軌道により新しい街をつくるイメージ。そうすれば駅の周辺に色々集まってくる。
観光振興	糸満から本部までつなぐことができるなら優等列車運行の可能性が出てくるからC' (C案類似の独自案)	C案を選択。糸満から本部までは約90km程度ある。 (注：優等列車とは、普通列車に対し、速達性や車内設備の優れた列車。また各駅停車に対して通過駅を持つ速達列車の意味合いもある)
	本部港で連絡することにより、奄美伊江方面とのつながりも出てくるからC'	
	那覇空港と接続して、県外・国外の観光客などを取り組むことができるから。C'	北部の西側は観光による需要もあり、人口の分布からも妥当性がある。空港からもアクセスしやすい。
	観光ホテル集中地域を通った方が合理的、C案	西海岸にはホテルなども多く、観光客にも利用しやすいのではないかと。
	宜野座や金武は高速道路が繋がっているし、ホテルへの需要も考えられるからC'	
北部振興	名護本部間。2020年想定した場合、県が入城観光客1000万人、本部町、海洋博へ訪れる客800万人見込まれる、よって県民生活における交通の緩和をするため。ここから3次交通へ乗換え。ここから山原路へ	名護～本部間、もしくは名護～今帰仁間の路線があると北部の活性化に寄与すると思う。
名護のハブ化	Aまたは最短ルートE(独自案)ミニ新幹線で那覇空港と名護を20分で繋ぎたい。名護を空港ターミナル化する(レンタカー、チェックイン)	ノンストップで那覇～名護間を20分でつなぐという鉄道はどうでしょうか。空港から名護へ直通で短時間に移動できるようにすれば、沖縄の入り口を2つに増やすことになります。

	A または最短ルート E 世界一短い新幹線を作ることによって盛上がる。 名護に仕事が増えて人口が増えてバスも増える。	中部など那覇～名護間の間にある都市はすでに車での生活が成立しているので、結果的に全体をカバーできる。
	A または最短ルート E 直通にすることでレンタカーと共存する。 途中で駅をつくるとかえって寂れてしまう。 車生活の方をお客さんにするにはそのくらいのメリットが必要。	南北の2つの入り口が全体の集中緩和を行うことができます。名護から那覇空港までの移動時間がよめないなど、不便も多いので、名護から時間が決まっている鉄道があると良い。
渋滞の解消	交通渋滞解消のため C 案	鉄軌道を整備することで渋滞解消につながることを期待しています。沖縄市と西海岸（那覇、浦添～北谷町など）に渋滞が多いと感じているため。
大型施設・交通結節点	空港から那覇から 那覇インターまで、地下を通す那覇インター中央地下鉄を通す。	
	那覇～与那原マリンタウン東浜 理由、大型 MICE、誘客、年間 200 万人以上ぐらいの客が東部地上交通の緩和のため	MICE 施設ができる与那原のマリンタウンへ空港から接続できると良いと思います。

## 2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

### (1) 検討の視点

- ① フィーダーでくまなく移動可能として、骨格は那覇と名護という考え。
- ② 中南部、北部ともに主要観光地を結ぶフィーダーの整備により観光客と県民の生活に役立てる。
- ③ 那覇エリアには環状線となるようフィーダーを整備する。
- ④ フィーダーの交通システムはモノレールと BRT など、既存の交通システムを活用してつなげる。
- ⑤ 福祉の視点から病院や役所などをつなぎ、観光視点でも拠点となる施設を結ぶ。
- ⑥ 北部は世界遺産となる可能性もあり、ゆっくりと観光できるような列車と駅とする。
- ⑦ それら以外の過疎地域では高齢者対応のための Uber などを積極的に導入する。

### (2) 発表意見（要旨）

- ・病院も福祉視点から必要ではないか。  
→ 北部病院、中部病院、琉大病院、南部病院、豊見城中央病院
- ・役場も同様に福祉目線で必要だと思う。
- ・その他の提案として、比較的過疎地でのフィーダーは Uber が良いと思います。一般の人が空き時間を利用して自家用車でサービスを提供できる仕組みが世界では利用されている。
- ・今あるモノレールをフィーダーとして利用する。
- ・路線バスを利用するところもある。

→既存の路線バスはどこに行くのかわからない。時間通りに来ない。

- ・LRT のタイヤバージョン (BRT) は？

→決まった時間に来るのであればいいと思います。

- ・車に慣れてしまっている沖縄県民が利用するかどうか。モノレールは駅周辺に企業が立地し始めているから利用される機会も増えると思います。
- ・那覇周辺でフィーダーの環状線ができるといいのでは。モノレールと BRT で構成し、圏域の利便性が向上する。
- ・お年寄りには Uber、那覇～名護間はミニ新幹線などの新交通システム、さらに高速道路を利用した自動運転車両のサービスなどでそれぞれの需要に対応できるのではないかな。
- ・北部が世界遺産として守っていかないといけない。

(考慮した拠点)

- ・平和祈念公園、伊江島、古宇利島、今帰仁城、座喜味城、浜比嘉～海中道路～伊計島、辺戸岬、大石林山

## **第2班**

### 1. ルート案について

#### (1) 検討の視点

- ①骨格鉄道は沖縄県民のための効率的な人の移動を担う (←観光客はのんびりと非日常を味わうのが目的だから)
- ②コストを削減することで整備時期を早める。

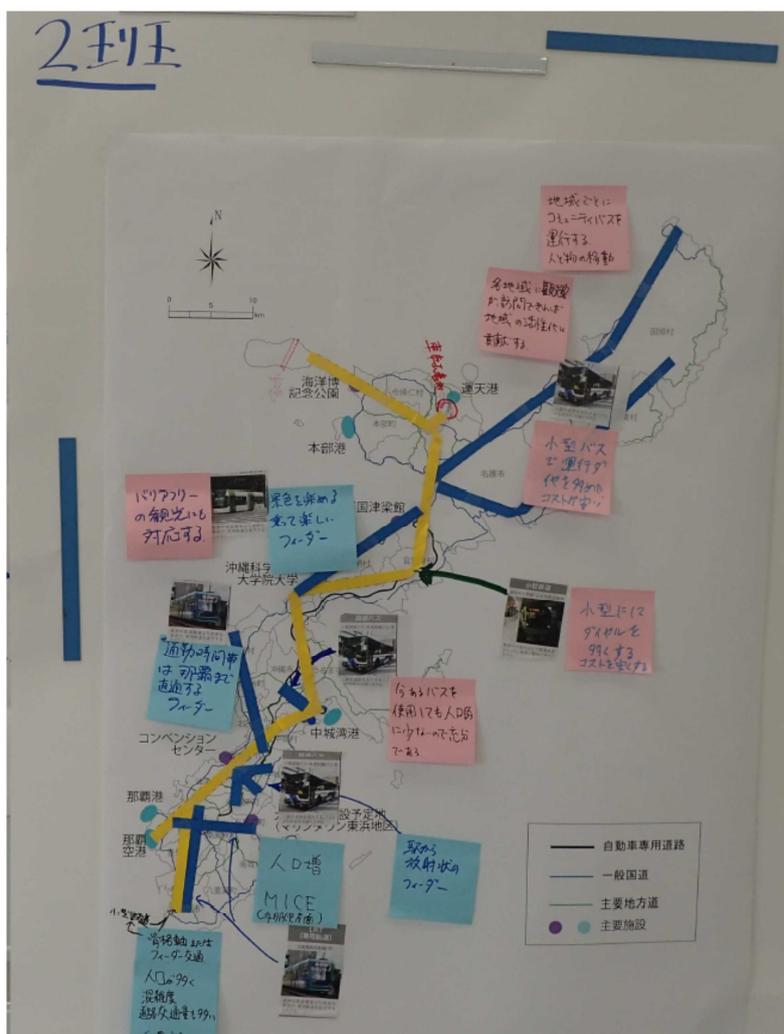
#### (2) 発表意見 (要旨)

- ・沖縄の玄関であり空港は欠かせない。
- ・人口は西海岸よりも東海岸に多く居住しており、県民のためのルートとしては東海岸が望ましい。
- ・沖縄海洋博公園は観光客に人気があり欠かせない。
- ・災害や荒天などで那覇空港が閉鎖になる可能性もあり、沖縄には空港が 2 箇所は必要である。現状でも少し大きな飛行機まで発着できる、伊江島空港を活用して空港を 2 重化する。
- ・伊江島には橋をかけて本島と結ぼうとしている。鉄道を走らせた方が活性化に結びつく。
- ・骨格軸のシステムとしては小型鉄道を採用する。ダイヤを多くすることで大きな需要に対応することが可能であり、小型化でコストの縮小も可能になる。
- ・那覇市～糸満市方面については、今後いろいろ検討したうえで、場合によっては骨格軸の導入も考える。その際は小型鉄道とする。
- ・沖縄市については、現在走っている地域活性化バスの実態をみてもあまり使われていない。

なぜかという、沖縄市は全体の人口は大きい、利用できる中心市街地の範囲に住んでいる人は少ないから。また、骨格軸の駅ができると逆に人々が移動してしまうと思われる。さらに、骨格軸の駅がコザやゴヤになるとそこへ車が集中することになり、さらなる混雑を助長し、駐車場も必要になる。これらから、東海岸を通した方が良く考える。

- ・恩納村の観光協会の方の話によれば、恩納村のホテルではリムジンバスなどの高級感のある交通方法を組み入れてラグジュアリーな観光を創り出そうとしているとのこと。それを考えると、北谷から恩納村までの西海岸は、生活感のある鉄軌道というよりも、高級感のある観光バスやLRTなどの方が良いと考える。
- ・車両基地を運天港に整備し、雇用を生み出すなど北部地域の活性化に資するとともに、車両基地に出入りする回送車両を利用して伊是名島、伊平屋島の交通利便性向上にもつながるよう配慮する。

### (3) 具体的なルート案



①骨格軸は那覇空港を出発～D ルート経由で名護市～本部半島の中央をショートカット～海洋博記念公園～さらに終点となる伊江島の空港に至るルートを基本とする。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
観光	観光の用途としては、別に考えた方が良い。	観光はゆっくり・のんびりが求められ、県民の通勤・通学などは速さが求められる。それぞれに対応する交通のあり方は異なる。
	観光客がお金を落とせるように、高速ではなく、ゆっくり乗れる方が良いと思う。	観光客には地域のいろいろな場所で乗り降りして食事などをしてもらうことで、お金が落ちる。
	D案が良い。西ルートは観光地はのんびりと非日常を味わう場所だから。東ルートは県民生活地帯	上記の考え方を受けて、骨格軸は県民生活地帯を通ることが良い。
日常の利用	中南部に通勤通学の軸になる企業や学校が多いから そもそもの渋滞の緩和になると思うから	沖縄市等から南部へ行く際に、西原町や中城村あたりで、大学生の車通学の影響で混雑があり、これを越えて那覇などに向かう交通が混雑している。D案はこの状況を緩和する。
まちづくり	空港を本島に2ヶ所必要	災害や荒天時に空港が閉鎖される可能性がある。この事態を避けるためには2箇所の空港が必要である。
	地域の特性に合ったシステムの選択	観光地や居住地といった地域特性に合わせたシステムの選択が必要である。
	将来の人口増を考えて東ルートはいいのではないか 工業地帯も活用しやすい	中部地域についてみると、東側に未開発の土地が広がっている。県では東海岸に工業地帯の開発を目指しており、将来の発展が見込める。
	駅前に駐車場が必要・1,000台位	今の空港の駐車場は満杯で止められないことがある。もっと大きな駐車場が必要である。
	50年先を見据える	これまでは中南部にばかり目を向けすぎてきたと思う。今後は中北部という地域に目を向けて、地域開発を考える必要がある。
人口や集客施設との関係性	人口の多いところを多くの車両を通す	観光客の利用ではなく、県民の生活の視点を重視して考えるべきである。
	C案またはD案 多くの人に乗れる(中部まで) + 距離が短い(北部)	中部までは多くの人に乗れるルートを通り、中部から北部に向かっては距離が短くなっている。
	地図を見たら夜間人口、従業員人口密度、道路交通量、混雑度が多い地域 集客施設が多い地域	A, B, C, Dを特定しての話ではないが、鉄軌道を通すべきルートは参考地図から浮かび上がってくる。
造りやすさ	用地確保しやすい道路地下	道路地下を活用すると用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
	大深度	大深度地下の活用でも用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
コスト=キョリ=時間	A案を進める コストが安くなる	国道58号の地下を、できれば大深度で造ると用地買収が不要になり、安く、早く整備できる。
	北部は西・東でなく、最短距離に近いルートとする	北部地域のルートは、西海岸や東海岸ではなく、東西の真ん中に設定し、最短距離にする。
物流	人と物を同時に移動することも考えないといけないのでは	将来はバスやトラックの運転手も少なくなってくるので鉄軌道を活用して人と物を同時に運ぶ。

	物流のコストや時間の視点を考えてもよいのでは	物流も行うことで日中の非混雑時間帯における鉄軌道の有効利用を図る。 トラックで運んでいると混雑などでコストが大きくなる。
--	------------------------	---

## 2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

### (1) 検討の視点

- ・フィーダーはそれぞれの地域特性に合わせたシステムを選択する

### (2) 発表意見（要旨）

- ・那覇市～糸満市方面については、場合によってはフィーダーとなるがその際のシステムはLRTの専用軌道とする。
- ・那覇市～与那原町方面については、大型MICE施設の立地が契機になり人口の増加が考えられる。骨格軸のフィーダーとしてLRTの専用軌道を導入する。
- ・那覇市、浦添市、宜野湾市の面的に形成された市街地には、駅から放射状に広がるフィーダーとして路線バスを導入する。
- ・伊佐交差点付近で骨格軸から分岐して読谷村に向かうフィーダーとして、通勤時間帯は那覇市まで直通する普通鉄道を導入する。
- ・骨格軸の沖縄市内通過は、中心市街地ではなく中城湾港を通過することになるが、中心市街地には人口も少なく、今ある路線バスを骨格軸からのフィーダーとして活用すれば、中心市街地のニーズには十分に答えられる。
- ・西海岸の恩納村を通過するフィーダーは、観光客に配慮し、ゆっくり走って景色を楽しめ、乗って楽しい、また、バリアフリー観光にも配慮した併用軌道のLRTとする。
- ・名護市以北には、東西海岸に2系統のフィーダーを設定する。これらのフィーダーの役割は、人と物の移手段を確保することであり、期待する役割は観光客の訪問を促し、地域の活性化に貢献することである。地域ごとに、コストの安い小型バスで、運行ダイヤを頻度高くしたコミュニティバスを走らせる。

## 第3班

### 1. ルート案について

#### (1) 検討の視点

- ①早期完成とコスト安
- ②観光と東海岸の活性化、人材育成
- ③フィーダー交通を考えた骨格軸

#### (2) 発表意見（要旨）

ルートについては、A案、4ルート案、東海岸ルート案の3つの案が出された。

(共通意見)

- ・地域構造にあった鉄道が望ましいのではないか。
- ・観光施設との接続性についての観点は特に重要ではないか。
- ・土地取得のしやすさを想定する必要があるのではないか。
- ・行政の動きを踏まえて通過市町村を決めるべきではないか。
- ・需要があるところを通過するべきではないか。

(3) 具体的なルート案



①A案

- ・国道 58 号上を利用することで、用地買収等の建設コストを抑えることが期待される。
- ・既存インフラを利用できるので、早期完成が見込める。
- ・既存フィーダー交通ネットワークは既存インフラである国道 58 号を利用して構築されており、鉄軌道の基幹軸が国道 58 号上に敷設されることで、既存フィーダー交通との接続が容易となる。

②4ルート案

- ・4ルート (A+B+C+D) を複合することで、公共交通の利用に不慣れな人 (どの地域に行くにはどの路線に乗ればいいのかわからない等) でも、主要地を環状に経由することで、どこへでも行くことができる利便性が確保されている。
- ・各観光施設への接続が容易になることで、観光面へのメリットが大きい。
- ・東西両方を通過するので、東西間の地域間格差が改善されることが期待される。
- ・大学等の各教育機関の周辺を通過するため、各教育機関間の交流が図られることから人材育成につながる。また、学生のうちから公共交通に触れる機会が多くなることで、公共交通転換の素地形成が期待される。

③東海岸ルート案 (国道 329 号ルート)

- ・東海岸の活性化が期待される。
- ・LRTを導入することで早く完成するのではないか。
- ・既存インフラを活用できるので、コストを抑えることができるのではないか。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
フィーダー交通を考えた骨格軸	既にある 58 号線を利用できる	既存インフラがある為、既存のフィーダー交通ネットワークを利用できるため、フィーダー交通と連携しやすくなる。
	(補足)フィーダー交通と連携しやすくなる	
	A案 高速道路とうまく共存できるルート	A案以外のルートだと、高速道路の線形とかぶっている所もあるので、うまく共存できるA案がよいのではないかな。
早期完成	ルートA, B, C, D案に骨格軸として那覇～与那原・西原～沖縄市ルートを加えてほしい。	ルートA, B, C, D案以外に、骨格軸として那覇～与那原・西原～沖縄市ルートを追加してほしい。
	(理由) L R Tにより短期間 (5～7 年) で稼働が見込める。	理由としては
	(理由) 2020 年 M I C E 完成に貢献できる	1. L R Tにより短期間 (5～7 年) での稼働が見込めるのではないかな。
	(理由) 県民が公共交通を利用する素地が早めに見える	2. 2020 年の M I C E に間に合うのではないかな。 3. 県民が公共交通を利用する体験が早くできるのではないかな。
	2022 年沖縄復帰 50 周年	2022 沖縄復帰 50 年に間に合わせてほしい。
コスト	A案 コスト的に安くつく。早くできる。	既存インフラがあるということは、工事が早くでき無駄な経費が掛からない。
	1,500～2,000 億円程度で建設できる	他ルートだと 5～6000 億程度かかるが 329 号ルートの場合は 1500～2000 億でできるのではないかな。
公共交通による人材育成	A案に国道 330 ルートも入れてほしい	・ A案に国道 330 を経由するルートを入れてほしい。
	普天間の返還に関係なく	
	330 ルート沿いに沖大、琉大、沖国大がある。	理由としては、沖大、琉大、沖国大が周辺に立地しているため、県内大学の交流が活性化する。
	A案 (琉大経由) O I S T、県内大学の交流が活性化する	
	大学通学に電車を使う。学校間の交流も深まる。	・ 大学通学に電車を使うことが普通になってほしい。
観光	世界遺産	・ キャンプ地やコンベンションセンターといった大量輸送が必要なところが接続されていることが望ましい。
	首里だけでなく、中城、今帰仁、勝連	
	キャンプ地 (日ハムにも戻ってきてもらう)	
	コンベンションセンター 大量輸送が必要なところ	
東海岸の活性化	東海岸側の開発に貢献できる。	

## 2. フィーダー交通について

### (1) 検討の視点

フィーダー交通については、各骨格軸と、既存フィーダー交通ネットワークを補完することを想定して検討を行った。

### (2) 発表意見（要旨）

南部ルート、本部今帰仁ルート、金武一宜野座ルート（北部東海岸）の3方面のフィーダー軸が想定された。

#### ・南部ルート

那覇と南部地域を結ぶフィーダー交通を設置することが望ましい。

#### ・本部・今帰仁ルート

美ら海水族館や今帰仁城といった観光施設となる方面にはフィーダーが必要である。

#### ・北部東海岸ルート

人口がそれなりにあり、東西地域間格差の解消を目的として、東海岸である金武一宜野座方面のフィーダー交通が必要である。

## 3. 公共交通システムについて

### (1) 発表意見（要旨）

- ・公共交通システムについて、速達性を最重要視しているのであれば、普通鉄道や小型鉄道といった運行速度が速く、高輸送力の交通システムしかないのではないかと。
- ・運行方法として、快速車両や特急車両等が速達性（那覇一名護間を1時間）を満たして、普通車両は那覇一名護間を1時間かかってもよいのであれば、LRT等の交通システムで整備というように場所によって方法を変える手法が考えられるのではないかと。
- ・東海岸ルートについては、LRTしか考えられない。

## **第4班**

### 1. ルート案について

#### (1) 検討の視点

- ① 骨格鉄道は県民、観光客を含め、需要の高い主要施設または人の集まると予想される箇所をつなぐ。
- ② 既存の交通システムも十分に生かし、採算性も考慮する。
- ③ 速達性
- ④ 既存交通システムとの乗換えがスムーズかつ円滑にする。

(2) 発表意見 (要旨)

①需要の大小で選ぶ。 ②既存の交通システムと連携していこう。

③県民の足となるように。 ④海沿いを通す。 ⑤速達性を重視する。

上記の意見より、「需要の大小で選ぶ」「既存の交通システムと連携していこう」を最も重要な考えとした。

- ・事業の優先順位としては、需要の大小は最重要となる。
- ・需要の大小がわかるデータがほしい。
- ・那覇空港は観光産業にとって重要な場所となる。
- ・北部東側は沖縄高速道が縦断しているため、高速バス等でカバーできる。
- ・国道 58 号の基幹バス (バスレーン) も活用する。
- ・移動手段だけではなく、乗っていて楽しい等の観光的要素も必要。
- ・観光客目線だけではなく、県民や交通弱者にも優しい交通システムとしたい。
  - ・交通システムの情報と知識が無い。

(3) 具体的なルート案



- ①骨格軸は那覇空港～那覇 IC (付近に病院施設有り)～西原 IC (将来モノレールと沖縄自動車道との連結地点となる)～北谷～那覇市 (ライカム)～コザ～安慶名～石川～大学院大学～万国津梁館～名護市役所に至るルートとした。

#### (4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
需要の大小で選ぶ。	[B案(中部西・北部東ルート)] ・金武のスポーツ施設が充実している ので連結させたい。	・金武町にあるスポーツ施設(フットパーク)に子供の部活で送り迎えがあるため。
	[C案(中部東・北部西ルート)] ・根拠小ながら需要の大小で。 ・今後の開発等を含め、中城港湾に寄与させたい。 ・大学院大学、万国津梁館を通したい。	・正確なデータがあるわけではないが、個人的に最も需要があると思われる。 ・今後中城湾港の開発が進み、大型船の乗り入れが可能となることを見込んで。 ・大学院大学、万国津梁館は通したほうが良い。
	[C案の変形案] ・開発、観光が期待できる読谷を通したい。	・現C案の変形で今後の開発で観光を見込める読谷を通したい。
既存の交通システムと連携していこう。	[C案(中部東・北部西ルート)] ・既存の交通システムとの連携がとれる。 ・北部の東側は高速道路がカバーしている。	・北部東ルートには高速道路が交通手段としてカバーできているため。
県民の足となるように。	[県民の足となるように] ・送迎の問題、交通弱者等、県民の足となるように。	・観光客の目線だけでなく、県民の交通に対する利便性も考える。 ・交通弱者に優しい鉄道であるべき。
海沿いを通す。(景観性、観光のため)	[A案(中部西・北部西ルート)] ・景観性、観光を重視し、乗っていて楽しいという価値観。	・移動手段だけではなく、観光的要素も取り入れる。
	[B案(中部西・北部東ルート)] ・海沿いを通し、金武のスポーツ施設との連結を図る。	・海沿いを通り、スポーツ施設との連結を図る。
速達性を重視する。	[D案(中部東・北部東ルート)] ・沖縄自動車道に近いルートだから。	・現沖縄自動車道と線形が近いので直線距離が長く、距離も短いのでは? ・自動車より移動時間が長くなると乗る意味がない。
その他	[空港との連結もする]	・今後の産業を考えると、観光客は重要。
	[採算性]	・採算性も十分に考えなければ、現実的ではない。

## 2. フィーダー交通について

### (1) 検討の視点

- ①骨格軸では補えなかった主要施設等を中心に連結させる。
- ②南部那覇市周辺は既存の交通システムであるモノレールを活用し、北部東側は沖縄高速道を活用する。
- ③フィーダーは速達性よりも利用者の利便性を上げることが大事である。
- ④新技術であるLRTにバス以上のサービスを期待する。

(2) 発表意見 (要旨)

- ・既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。
- ・南部糸満側はバイパスでつなげることにより、リダンダンシー、速達性の面で機能する。
- ・県民目線で子供の送り迎えや、お年寄りの通院等にも配慮したい。
- ・将来モノレールと沖縄自動車道との連結部になる西原からは北部東側を高速バスで活用する。
- ・LRT でバスのデメリット (時間通りには来ない等) をなくしてほしい。

3. 公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ・維持管理の容易さ
- ・既存の交通システム (モノレール、バス等) との連携を図ることから、乗換えを前提となることから、バリアフリーも十分充実させる。
- ・骨格軸は「小型鉄道」「AGT」「HSST」とする。
- ・フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。

(2) 発表意見 (要旨)

具体的な交通システムは知識、情報が不足しているため、骨格軸のシステムは消去法で「小型鉄道」、「AGT」、「HSST」となった。

フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。

**付3-3 第2回関係機関等意見交換会 議事要旨**

**1. 開催状況**

日時：平成28年2月10日(水) 14:00~16:00

場所：南部合同庁舎5階第1,2会議室

出席者等

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	美里 義雅	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 副会長	東江 一成	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会 会長	白石 武博	
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会 総務次長	福地 敦士	代理
	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 専務理事	嘉手苺 孝夫	代理

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	欠席
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議 研究員	嶋田 英史	代理
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 課長	永山 淳	欠席
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課 班長	山川 哲男	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) 沖縄の将来の姿の具体的イメージについて
- (2) 対策案検討にあたっての基本的考え方について
- (3) 評価指標について

## 3. 議題要旨

- (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。
- (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) 将来の姿について
    - ・鉄軌道導入により、学生の交通手段の幅が広がる、結果として渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。
  - B) 公共交通に求められる役割及び取組について
    - ・南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。
    - ・長距離での通勤通学の利便性の向上。
    - ・P&Rを充実させ、駅から遠い人の利便性を高める。
    - ・駅周辺の活性化を図るため駅を最大限活用する。
    - ・周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらうことが重要。
    - ・観光客が安心して観光地を回れるようフィーダー交通について重点的に考えるべき。
    - ・モビリティーマネジメントをしっかりと考えてほしい。
    - ・各駅へのレンタカーステーションの設置もフィーダーの一つとして検討してほしい
    - ・外国人の観光客が増えることも考慮してほしい。
    - ・どんな人でも使いやすい駅の作り方を検討してほしい
    - ・立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人が快適に乗ることができるよう、ソフト面での利便性も重要

である。

- ・既存の建物を活かした駅作りを考えて、付加価値を与えてほしい。
- ・観光客は大きなトランクを持っているため、県内客と幅の取り方が違うことも考慮してほしい

C) 評価について

- ・渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい
- ・那覇空港をつないだ場合、モノレールに影響が生じる。
- ・評価指標の重み付けが必要になっていくと思う。
- ・モノレールでは塩害での故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい。
- ・これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場数も含めて観光客の流動を検討すべき

D) 対策案の検討について

- ・フィーダー交通については、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。
- ・建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。

E) 計画案検討の進め方について

- ・県民への鉄軌道計画の伝え方を工夫してほしい
- ・鉄軌道やフィーダー交通の整備計画において、各々利己的考え方を捨てて、沖縄の発展について真剣に考え、有意な話し合いを行うべき。

F) その他

- ・LRT の導入計画について、市町村の協力を促すべき。
- ・国土交通省も少子高齢化等の対策として LRT を推進する考えを示している。LRT の推進も考えてほしい。

《議事メモ》

発言者	発言
富本委員	・県の案としては、骨格軸は何本、検討されているか ⇒本数はまだ分からないが、複数案検討している。
白石委員	・2030年サービス開始と認識してもいいか？ ⇒将来の姿については、沖縄21世紀ビジョンの最終年度である2030年を目標としている。
白石委員	・今回の鉄軌道計画は、渋滞緩和に繋がる公共政策だと思う。渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい。 ⇒費用便益比、いわゆるB/C(ビーバイシー)には計測項目が9つあり、その中には渋滞緩和や交通事故などの削減便益を示すことになっている。複数ルート毎にこれらの指標を比較できるように示すことにしている。

合田委員	<p>・対策案を複数案検討されたら困る。ある程度、骨格軸を固めてほしいが、フィーダー交通は、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。</p> <p>⇒既存のバス網を考慮して考えていく予定。市町村からも基幹バス構想と鉄軌道計画でフィーダー交通のあり方に手戻りが生じないようとの要望があった。手戻りがないよう意見交換していきたい。</p>
中村委員	<p>・鉄軌道やフィーダー交通整備計画において、各々利己的考えを捨てて、沖縄県の発展について真剣に考え、もっと有意な話し合いを行うべきだと思う。</p>
富本委員	<p>・那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道だけで、『県土の均衡ある発展』を実現するのは不可能だと思う。どのようにして『県土の均衡ある発展』と鉄軌道を結びつけようと考えているのか？</p> <p>⇒『県土の均衡ある発展』を含む6つの項目は、沖縄県の将来の姿を実現するための目標として、かつ沖縄の陸上交通の現状から課題解決の観点から設定されたもの。</p> <p>『県土の均衡ある発展』という目標、課題解決に取り組むに当たっては、どうしても骨格性、速達性などの機能を持った公共交通が必要になる。骨格性、速達性のある公共交通軸の構築により、北部の活用、これまで以上に広く沖縄を活用することが可能と考えている。</p>
美里委員	<p>・社内で鉄軌道導入について6つの意見をまとめた。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、那覇空港をつないだ場合、モノレールにも影響がある。</li> <li>2、南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。</li> <li>3、長距離での通勤通学の利便性を上げる。P&amp;R(パークアンドライド)を充実させ、駅から遠い人の利便性を高めてほしい。</li> <li>4、駅周辺の活性化を図るため駅を最大に活用する。</li> <li>5、周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらおう。</li> <li>6、建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。</li> </ol> <p>このような公共交通の役割であってほしい。また、モビリティマネージメントをしっかりと考えてほしい。</p> <p>⇒どれも大切な視点だと思います。しっかり検討していきたい。</p>
嘉手苺委員	<p>・フィーダー交通についてもっと重点的に考えるべき。観光客が安心して観光地を回れるように、議論していただきたい。</p>
白石委員	<p>・那覇空港に到着した観光客の9割が、レンタカーを利用する。鉄軌道ができれば鉄軌道に利用転換する人は多いと思う。レンタカー業界も色々変わると想定している。</p> <p>・観光客はレンタカーで1日100キロ移動する。タクシー、バスだけの移動は無理。各駅へのレンタカーステーションの設置についてもフィーダーの一つとして検討してもらいたい。</p> <p>・また、外国人観光者の1/3はレンタカーを借りている。今後も外国人の観光客数は増えることも考慮してほしい。</p>
嶋田委員	<p>・この鉄軌道計画は、将来子ども達に誇れる仕事だと思うので、実現するように応援するが、県民への鉄軌道計画の伝え方をもっと工夫してほしい。</p> <p>・また、鉄軌道を導入するにあたっては、どんな人でも使いやすい駅の作り方もじっくり検討してほしい。</p> <p>・このような沖縄をガラッとかえる大きな事業は、沖縄にとって良い影響。起爆剤となり得ると思う。</p> <p>⇒ニューズレターについては、以前も指摘いただいた。県民等とイメージが共有できるように努力していきたい。</p>

白石委員	<p>・今後、超高齢化社会になっていく中で、交通弱者の対策は、鉄軌道の強みになると考える。2030年の人口や観光客数は、どれくらいを想定しているのか？</p> <p>⇒人口については、2025年にピークを迎えると予想されている。鉄軌道の需要予測は、一般的なルールに基づき、これら人口予測等を用いて行うことになる。</p> <p>しかし、一方で、県では、今後の人口減少を打破するため、出生率を高めることや健康増進の施策に取り組んでいる。ステップ4以降の評価においては、一般的な需要予測では見ることのできない、これら施策を考慮した将来の人口、観光客数を踏まえた将来の沖縄の可能性についても試算、評価していきたいと考えている。</p>
富本委員	<p>・与那原、西原、中城、北中城の首長から、県に鉄軌道を引いてほしいと言われている。LRTの導入計画は市町村の協力を促すべき。栃木県の宇都宮で参考になる取り組みが行われているので、参考にしてほしい。</p>
清水委員	<p>・鉄軌道は低炭素型の公共交通の実現が可能。沖縄県は温室効果ガスの排出について、減らす努力はしているけど、実質増えている記憶がある。</p> <p>・また、鉄軌道導入によって、学生の交通手段の幅が広がる。結果として、渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。</p> <p>⇒自動車交通から、公共交通に転換する意味合いでも、評価項目に低炭素社会の実現がある。また、費用便益分析では、所要時間短縮効果、費用削減効果というのがあり、これら指標を用いて効果を確認していきたい。</p>
白石委員	<p>・観光客は、1人1つ、大きなトランクを持っている。観光客の大きな荷物1つ分が、2人分くらいの幅をとり、これが現在の旅行の形態と考えてもらっていい。通常の県内客と幅の取り方が違うというも考えてほしい。</p>
嘉手苺委員	<p>・増加する観光客をいかに分散させていくのか、キーワードになる。これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場者数も、検討すべきだと考える。</p> <p>⇒需要予測では、観光客の移動パターンの設定問題になるかと考える。1,000万人になった場合、どの辺、どの地域がポイントになるのか、需要の分布、目的地を設定していないと、前の段階に進めないという課題があります。</p>
上原委員	<p>・評価項目の指標をどれくらい作るかにもよると思うが、重みづけが必要になってくると思う。また、今後の検討過程では、STEP3にフィードバックする可能性があるので、柔軟に対策したほうがいいと思う。</p> <p>⇒STEPの進め方はプロセス運営委員会と相談しながら慎重に行いたい。重み付けについては、必要性を含め委員会や県民の声を踏まえ検討したい。</p>
宜保委員	<p>・モノレールにおいても塩害で故障が多い。鉄軌道においても、ランニングコストを指標の中に入れてほしい。台風などの災害で電線が切れた場合のコストもある。</p> <p>⇒ランニングコストについては、評価指標の採算性分析において考えている。モノレールでの実績などを教えていただきながら、ランニングコストも検討したい。</p>
山川委員	<p>・観光客の利用と観光マーケットは、めまぐるしく変わる。現在、国内客の伸びは安定で、外国人は想像以上に伸びている。クルーズ船は、那覇港がメインだが、本部港も整備している。沖縄の観光は、免許がないと行けないというのを脱却したい。鉄軌道の導入があれば、2030年の観光マーケットが新しく動くことを期待する。</p> <p>・観光客数の1,000万人はゴールではなく通過点に過ぎない。観光客の数が、鉄軌道の需要予測に大きな影響を与えていると思う。</p> <p>・また、観光客にとっては、立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人を考えると、ソフトの面の利便性も重要。</p> <p>⇒観光客数や人口については、様々な意見をいただきながら、情報共有していきたい。</p>
仲田委員	<p>・骨格軸の開発は沖縄県に大きな影響を及ぼす。東京の場合は何も無い所に付加価値で</p>

	町全体を活性化したが、沖縄の場合は既存の建物を活かした駅づくりを考えて、付加価値を与えてほしい。
美里委員	・モノレールとしても、荷物に関する取り組みが必要と考えている。最近、大手配送会社さんと連携して、荷物を先に配送し、観光者の負担を軽減する取り組みなど、移動手段の多様化も始まっている。
富本委員	国土交通省も少子高齢化、人口減少の対応策として、LRT を推進する考えを示している。沖縄に利益になるようなということを含め、LRT 推進も考えてほしい。

### 付3-4 第3回関係機関等意見交換会 議事要旨

#### 1. 開催状況

日時：平成28年6月8日（水）14：00～16：00

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席状況：

区分	機関	役職	氏名	備考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会	副会長	新入 勝行	代理
	沖縄都市モノレール株式会社	代表取締役社長	美里 義雅	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	会長	湖城 秀貴	
	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	専務理事	嘉手苺 孝夫	代理
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	調査研究員	嶋田 英史	代理
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	沖縄県環境部環境再生課	班長	吉田 哲	代理
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課	課長	前原 正人	
	沖縄県土木建築部道路街路課	課長	古堅 孝	
	沖縄県土木建築部道路管理課	課長	小橋川 透	
	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課	課長	松島 良成	

#### 2. 主な議題

- (1) 骨格軸のルートについて
- (2) フィーダー交通について
- (3) 公共交通システムについて

### 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。
- (2) 関係機関等意見交換会での主な意見は下記のとおり。

<関係機関等意見交換会の主な意見について>

- ・ 利便性や定時性という観点は非常に大事だが、道中風景を楽しむことができれば、それが観光資源となる。
- ・ 観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいので、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要
- ・ 採算性を確認する上で需要予測が重要である。
- ・ 生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる。
- ・ 観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える。
- ・ 観光面からみると、那覇空港と直結することが非常に理想的。
- ・ 交通弱者の視点も踏まえた車輛デザインや運営、フィーダー交通への連携等を支援する支援員の配置が必要と考えている。
- ・ 鉄軌道導入について具体的な状況がわからないと話題になりづらい。話題になりやすいようメディアを活用した周知を図ってはどうか。
- ・ 58号が使えるなら、那覇から嘉手納ロータリーまでは地平構造の検討が考えられるのではないか。
- ・ 自然環境の保全・再生についての視点を考え、持続可能性の視点が重要でありエネルギー利用効率、再生エネルギー利用といった視点も鉄軌道計画のなかで検討していただきたい。
- ・ 駅舎については、バス、タクシー、レンタカーの待機場所について十分なスペースを取っていただきたい。

<議事メモ>

発言者	発言
しまづくり ネット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料のシステムの特徴のうち、まちづくりとの関係の評価が適切でないように思われる。</li> <li>・ 専用軌道と併用軌道の大きくくりでの評価になっているが、本来はシステムごとに駅間距離の設定も異なり、まちづくりに与える影響は異なるはずである。 ⇒ご指摘のとおり、都市間交通なのか都市内交通かによって駅間距離も異なるので、適するシステムも違っている。</li> </ul> <p>各システムの特長の表現については今後も勉強していきたい。</p>
ترامで未来をつくる会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇一名護1時間という考え方に県は縛られていると思う。那覇一名護1時間半だったらだめなのか。</li> <li>・ LRTにおいては、技術的に130km/hの高規格トレインが整備でき、那覇一名護間以上を1時間で結べる可能性がある。そのようなことを考慮した場合、地平構造（専用軌道）でも高スピード化できることも考慮していただきたい。</li> <li>・ また、地平構造にすることによって、昼間は旅客輸送、夜間は物流輸送ができ</li> </ul>

	<p>るといふことも考慮していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、那覇市がLRT導入案を出しているが、市町村も検討に加わるのは可能なのか。</li> </ul> <p>⇒LRTの件については、現在那覇市の検討状況を確認すると、市内交通として検討されていると聞いている。また、鉄軌道計画については各市町村を交えた連絡会議を持っており、その場で、那覇市の検討状況を確認し、お互い連携を取りながら検討を進めていきたいと考えている。</p>
<p>沖縄観光 コンベンションビュ ーロー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・骨格軸について利便性や定時性という観点は非常に大事な要素ではあるが、観光の立場からすると、車窓の風景とか、道中風景を楽しむということができれば、それが観光資源として成立するのではないかと考える。</li> <li>・また、観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいので、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要。</li> <li>・需要予測では、観光客数をH43年で1,000万人として見込んでいるが、コンベンションビューローとしては、1,500万人と見込んでいる。そういった方々がきちんとスムーズに移動できるように考えていただきたい。</li> </ul> <p>⇒景観については、車窓からの視点の一方で、外から電車を見るという視点のどちらも重要と考えている。ステップ4での比較評価では、留意点的な扱いになると考えているが、景観についても示していきたい。</p> <p>フィーダー交通については、基幹軸だけではなく、様々な公共交通機関が連携することが望ましいという認識は一致している。</p> <p>交通計画を策定するに当たっては、堅めの数値で予測するのが一般的なもので、観光客数も、まずは1,000万人として需要予測を行うことにしている。今後、確定的な予測値が見込めるなら、それに基づいた修正も可能と考えている。</p>
<p>県都市計画・ モノレール課</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流に関して、中城湾港と那覇港は今後連携を図っていくような拠点となるものであるが、ルートによっては、中城湾港と那覇港の横持ちの距離やコストに差があるように感じるが、どうか。</li> </ul> <p>⇒物流については、技術検討委員会等で議論した結果、200km以下の場合、鉄道輸送はトラックによる輸送より割高となるため、構想段階における評価の対象にはしていない。</p> <p>なお、実際の運行について貨物を行うかどうかについては、計画段階以降において、事業主体が検討するものと考えている。</p>
<p>沖縄都市モノレール (株)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業収支について、上下一体方式、上下分離方式の2つが想定されているが、上下分離方式なら黒字転換年は40年程度で収められるのか。</li> <li>・また、採算性を確認する上で需要予測が重要である。需要予測はどのように提示するのか。</li> </ul> <p>⇒県の平成24年度調査結果、上下一体方式では、40年経っても累積赤字は解消しない。一方、上下分離方式だとインシャルコストがかからないので、数年での黒字転換が見込まれている。</p> <p>需要予測については、内閣府が平成22年度から構築しているモデルを活用し、ステップ4の段階で提示していきたいと考えている。</p>
<p>沖縄県婦人連合会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる。</li> <li>・また、観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える。</li> </ul>
<p>県商工会議所連合会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光面からみると、那覇空港と鉄軌道が直結することが非常に理想的に思える</li> </ul>

	<p>が、そこはどうなっているのか。</p> <p>⇒構想段階では、起終点についても概ねの位置ということで仮設定する。そのため、具体的な施設に接続させるかどうかは次の計画段階で検討されることになる。ただ、那覇空港は影響の大きい施設なので、そこにつないだ場合とつながない場合については、派生案的に需要予測結果を示したいと考えている。</p>
バリアフリーネットワーク会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この事業がこれからの社会事業として、建設時だけでなく、その後の運営にも交通弱者が参加できるような取組みとしてほしいと考えている。</li> <li>・交通弱者の視点からすると、目の不自由な方や高齢者等がフィーダー交通へ乗換えに困らないように支援する支援員の設置や、車いすを何台も同時に乗車できるような車輛等の開発があるとよいと考えている。</li> <li>・このように、この事業は様々な分野と連携・協力することで事業の意義が深まると考えている。そのためにも誰もが話題にしやすいようなメディアを活用する等し、多くの方が鉄軌道計画を身近な話題として共有しやすくするとよいと思う。</li> <li>・その他にも陸上交通網を見直す際に、海洋交通も連動して考えてみてはどうかと思っている。</li> <li>・また、那覇市の渋滞に関して、行政機関が那覇に一極集中していることも要因と感じており、一部機能を中部や北部へ移転させてみるのがあってもいいのではと思っている。</li> <li>・これは防災という点からも気になっている。</li> <li>・整備費用については、非常に額が大きいため、庶民の感覚ではイメージしづらい。例えば、同じ金額でどのような政策ができるか等を示すと比較考慮できて、理解が深まると思う。</li> </ul> <p>⇒交通弱者の視点を踏まえた検討については、今後、事業主体や運営主体が決まった段階でいろいろ検討されていくことになると考えている。</p> <p>また、県民への理解については、多くの方が参画するような取り組みも考えながらできる限りのことは一生懸命やっていきたいと考えている。費用の規模等についても、県民が理解できるようにイメージの伝え方を工夫する必要はあると思う。</p>
県道路街路課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の鉄軌道ルートは既存の道路にできるだけ入れていこうという考えなのか。</li> <li>・また、既存道路に入れていくかどうかの判断は交通量推計が必要になると思われるが、今検討している段階なのか。</li> </ul> <p>⇒導入空間についてはまさに整理している所であり、その結果はステップ4で提示することになる。</p> <p>基本的には市街地において新たに用地を確保するパターンも必要であれば検討するが、市街地が形成された中で鉄道専用空間を一から確保することは非常に厳しい。その場合、道路利用も併せて検討する。</p> <p>道路利用となった場合、用地確保の程度が変わってくるが、そこについては精査中である。郊外部は必要な部分の用地確保を前提に検討を進めており、そこもステップ4で示していきたい。</p> <p>道路の活用方法により、交通量は異なる。車線に影響を与えた場合、そうでない場合のそれぞれの交通量を需要予測で示していきたい。</p> <p>検討結果は、このような場を通じて道路管理者に情報提供し、道路管理者の立場からの意見も、留意事項又は配慮事項として整理したい。</p>
トラムで未来をつくる会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過去に国の交通安全環境研究所が、旭橋から宜野湾コンベンションセンター周辺までを、那覇市内は路面電車、市外は58号を使って鉄道として導入したらどうなるかというシミュレーションを行っている。結果として、平均速度は向上し、交通渋滞は緩和されるだろうということであった。58号が使えるなら、那覇から</li> </ul>

	<p>嘉手納ロータリーまでは地平構造の検討が考えられるのではないかと。  ⇒ルートについては、4ルート以外にどのようなルートがあるか県民に意見を求めているところ。  ただいまの意見を含め、県民意見を踏まえながら比較評価するルート案を議論していくことにしている。</p>
環金武湾地球温暖化対策地域協議会	<p>・自然環境の保全・再生についての視点を考えるのであれば、持続可能性の視点が重要であり、エネルギー利用効率、再生エネルギー利用といった視点も鉄軌道計画のなかで検討していただきたい。  ⇒鉄軌道の取り組みについては、6つの目標を立てており、その中の1つに低炭素社会の実現が掲げられている。エネルギーについてももしっかり配慮されるべき取り組みであると考えている。</p>
沖縄県ハイヤー・タクシー協会	<p>・駅舎について、バス、レンタカー、タクシーの待機場所について十分なスペースを取っていただきたい。  ⇒県民意見においてもフィーダー交通で各地を結ぶということを指摘されている。駅からバス、レンタカー、タクシーも含めて連結させることで、地域の隅々まで人を運ぶことができると考えている。</p>
環金武湾地球温暖化対策地域協議会	<p>・全ての駅ではないが、ゼロエネルギー駅舎というか、いろいろな再生可能エネルギーが利用でき、電気自動車の充電ができるような仕組み等もぜひ入れてほしいと思う。</p>

### 付3-5 第2回市町村会議 議事要旨

#### 1. 開催状況

日時：平成28年2月3日(水) 14:00～16:00

場所：沖縄県中部合同庁舎4階第1～4会議室

出席市町村

国頭村、大宜味村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、沖縄市、うるま市、宜野湾市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、西原町、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

#### 2. 主な議題

- (1) 沖縄の将来の姿の具体的なイメージについて
- (2) 対策案検討にあたっての基本的考え方について
- (3) 評価指標について

#### 3. 議題要旨

- (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。
- (2) 市町村会議での主な意見は下記のとおり。

<市町村の主な意見について>

- ・現状の交通量、渋滞状況、観光周遊を考慮して、ルートを検討してほしい。

- ・跡地等の大規模な開発計画だけでなく、それ以外の開発計画も考慮の上、利用者数等を推計してほしい。

《議事メモ》

発言者	発言
浦添市	<p>・駅位置については、市町村会議で議論して考えをまとめていくのか、それとも、技術及び計画検討委員会である程度議論され、その結果を市町村会議で情報共有を図っていくことになるのか。</p> <p>⇒本検討は、構想段階の検討となるため、具体的な駅位置については、決定する予定はない。ただし、どういうところに駅を配置すべきなのかといった、駅位置の考え方については、技術及び計画検討委員会で検討をし、その結果については市町村会議を通して市町村の皆さんへ情報提供しご意見を伺うこととしている。</p>
浦添市	<p>・現在、検討が進められている基幹バスに伴うバス再編と、鉄軌道のフィーダー交通としてのバス再編とは、別々に検討されることになるのか。</p> <p>⇒基幹バスは短中期、鉄軌道は長期の取組として検討されているが、再編への取組が、二度手間とならないよう連携を図りながら検討していく考え。</p>
宜野湾市	<p>・鉄軌道が通るかどうかは、普天間の跡地利用を考える上で重要な問題である。普天間跡地を通るか通らないのか教えて欲しい。</p> <p>⇒普天間基地跡地活性化は重要な課題であるが、現在、幅広い視点で導入ルート等について検討を行っている段階であり、現段階で説明することは難しい。</p>
豊見城市及び糸満市	<p>・現状の交通量、渋滞状況、観光周遊を考慮し、豊見城、糸満までのルートを検討してほしい。</p>
浦添市	<p>・財源の確保、実現性はどうか考えているのか。</p> <p>⇒事業の実施にあたっては、事業費の確保が重要であり、そのためには、整備新幹線方式を参考とした特例制度の創設が必要と考えている。今後、事業化に向けて、特例制度の創設を含めた財源確保が大きな課題であると考えている。</p>
那覇市	<p>・MICE 建設も考慮して与那原へのフィーダーの位置づけを考えているか。</p> <p>⇒県としては、まずは全体のネットワークについて検討を行うことが重要と考えている。MICE に関する様々な課題は、関係機関等により検討がなされるものと考えており、そこと連携を図りながら検討を進めていきたい。</p>
浦添市	<p>・跡地等の大規模な開発計画だけでなく、それ以外の開発計画も考慮の上、利用者数等を推計してほしい。</p> <p>⇒10ha 以上の開発計画については、検討に反映させるため、現在、市町村に既存及び将来の開発計画について照会中である。ご協力をお願いしたい。</p>
浦添市	<p>・内閣府の検討内容が市町村に情報提供されていないので提供してほしい。</p> <p>⇒内閣府の資料公表については、県の立場からはいえない。過去の内閣府の検討結果や県の各委員会の資料はそれぞれの HP で公表しているため参考にしていきたい。</p>

### 付3-6 第3回市町村会議 議事要旨

#### 1. 開催状況

日時：平成28年5月23日（月）14：00～16：00

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席市町村

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、  
宜野湾市、沖縄市、うるま市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町、  
那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、八重瀬町（欠席：今帰仁村、南風原町）

#### 2. 主な議題

- (1) 骨格軸のルートについて
- (2) フィーダー交通について
- (3) 公共交通システムについて

#### 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。
- (2) 市町村会議での主な意見は下記のとおり。

<市町村の主な意見について>

- ・豊見城市と糸満市合わせて人口約12万人いる骨格軸として検討していただきたいと考えている。
- ・フィーダー交通の検討は駅位置が非常に重要となる。駅位置の判断は市町村の意見等も踏まえ判断していただきたい。

<その他（市町村の取組み等）>

- ・市町村（豊見城市、那覇市、沖縄市、名護市）においては、移動利便性の向上、渋滞対策、まちづくり等の観点から公共交通網の再編を含めた検討を行っている。
- ・公共交通の利用促進に向け、時差出勤等に取組んでいる。

《議事メモ》

○骨格軸のルートについて

発言者	発言
糸満市	・内閣府の資料では骨格軸が糸満市まで線が引かれていたかと思うが、県の提示資料では那覇市一名護市となっており、糸満市を外した理由はなんなのか。 ⇒沖縄県の総合交通体系基本計画で那覇市一名護市を1時間で結ぶということを掲げており、そのことを踏まえて、まず那覇市一名護市を骨格軸として仮設定している。骨格軸に結節するところは、フィーダー交通として需要予測を実施し、需要が高ければ骨格軸に格上げするという流れを考えている。なお、その検討はステップ4にて実施することとしている。

西原町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇市一名護市の 67km を 1 時間で結ぶことを考えると、概ね 100km/h は必要であるだろうと考えられるが、そうなってくると、駅間は 15km 程度必要であるだろうが、駅位置についてどのように考えているのか。</li> <li>⇒構想段階では概ねの駅位置として駅位置設定の考え方を示していきたい。具体的な駅位置は次の計画段階での検討と考えている。</li> </ul>
-----	---

○各市町村の公共交通の取り組み状況について

発言者	発言
豊見城市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度、公共交通の調査等を行う予定である。その中で、まずは現状と課題を把握し、鉄軌道等の県が計画しているものと関連して、市内、あるいは南部の新たな公共交通システムが計画できないかどうかも含めて調査する予定である。</li> </ul>
那覇市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通基本計画の中でモデル性の高い公共交通機関の導入、渋滞対策、まちづくりの観点からシンボリックな L R T の導入についての検討を行っている。</li> <li>・昨年から基礎調査等を行っており、今年度を含め 2 年で検討する。</li> <li>・また、県も実施しているが、公共交通の利用促進ということで、職員の時差出勤を実施している。</li> <li>・そのほか、公共交通の不便な繁多川地域で予約性のタクシーを導入する実証実験を今年実施する予定である。</li> </ul>
沖縄市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 27 年度に交通基本計画戦略を策定した。その戦略に基づき公共交通網の再編について今年度より基礎調査を実施している。</li> </ul>
名護市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 27 年 3 月に名護市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン、総合戦略を作成しており、その中で中心市街地などを中心とした観光客向けのコミュニティバス等の検討や交通の不便な地域でコミュニティバス、お年寄りの買い物支援等も含めた公共交通の検討を行っていく予定となっている。こちらはまだ事業化はしていないが、今年度もしくは来年度あたりに検討したいと考えている。</li> <li>・また、平成 23 年度に自転車の基盤整備調査報告というものを作成しており、その中で自転車ネットワークと自転車優先整備路線を示した整備路線計画に基づいて、基盤整備である自転車レーンの整備に取り組んでいるところである。現在は基盤整備のところしか取り組んでいないが、後々はソフトの方と絡めながら今後検討を進めていきたいと考えている。</li> </ul>

○フィーダー交通、公共交通システム、構造等の詳細な検討について

発言者	発言
西原町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フィーダー交通の検討については、骨格軸が決まらないと、どの市町村も検討しづらいものがあるが、どのタイミングで検討を行えばよいか。</li> <li>・また、地下鉄といった構造を検討しているのか。もしくは、すでに地下ということで検討を進めているのか。</li> <li>⇒構想段階では、骨格軸と地域をどのように結ぶかといった考え方をまとめたいと考えている。市町村が絡むような詳細な検討については、次の計画段階になるかと考えている。構造については、概略計画という前提はあるが考え方をステップ 4 で示していきたい。それを基に、事業費を算出することを想定している。</li> </ul>
浦添市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・採算性の結果について公表していくのか。また、そのタイミングはいつを想定しているか。</li> <li>⇒ステップ 4 の比較評価では、ルートごとに採算性を示していきたいと考えている。</li> </ul>

大宜味村	<p>・現在、国頭村、大宜味村、東村では赤字路線となったバス路線に対して赤字補てんを行っているが、鉄軌道も路線を維持するため赤字となったら補助金で補てんするという考えはあるのか。</p> <p>⇒原則として赤字補てんはないということをもとに検討を進めていきたいと考えている。</p>
沖縄市	<p>・評価指標については定量的な指標で示すような形にするのか。</p> <p>・また、評価を行っていく際に、評価の重みづけ（たとえば人口が多いところ、交通量や混雑度が高いところについては指標が高くなるのか）についてはどのように考えているのか。</p> <p>⇒評価指標について、定量的に評価できるものは定量的に、定性的に評価できるものは定性的に評価していきたいと考えている。</p> <p>また、評価指標の重みづけについては今後のステップ4もしくはステップ5の中で議論していくことになると考えている。</p>

○その他

発言者	発言
西原町	<p>・市町村とのコミュニケーションについて各市町村長に対して説明というものがあるのか。</p> <p>⇒この会議を通じて市町村のみならずには、情報提供させていただいている。</p> <p>各市町村の首長への報告については本会議の出席者が各自持ち帰ったうえで報告していただきたいと考えている。</p>

付 4 寄せられた意見の概要及び意見への対応

(ステップ 3 前半)

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
検討プロセスに関する意見 (495)	コミュニケーション (311)	情報提供 (290)	46	鉄軌道ニュースやパネルの内容・言葉が難しい、わかりにくいとする意見	<p>ニュースレターやパネルについては、初めて計画案づくりを知った方にも理解していただけるようトップページに計画案づくりの目的、現在の検討の進捗状況や今後の進め方を示した。また、強調したい箇所を同一色で示したり、各頁の冒頭に前後の頁との関連を示す説明文を記載するなどニュースレター全体のストーリー性に配慮したりわかりやすい情報提供に努めました。</p> <p>しかし、横文字など専門用語等言葉が難しい等のご指摘もあることから、今後も引き続き、専門用語を可能な限りわかりやすい言葉で表現する等更なる工夫を行い、わかりやすい情報提供に努めてまいります。</p>	
			36	横文字など、専門用語がよくわからない、難しいとする意見		
			21	言葉を簡素化したり、イラストを活用したり、字を大きくするなどしてニュースレターやパネルをわかりやすくしてほしい		
			24	子供からお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、かみ砕いた表現等を活用するなどわかりやすく情報提供してほしい		
			6	模型や映像などでもっとイメージができるようにしてほしいとする意見 (関係機関等意見交換会意見)		
			1	県民への鉄軌道計画の伝え方を工夫してほしいとする意見		
			72	具体的なルート、駅位置、費用、モノレールとの関係等、今後の検討内容(ステップ3後半以降)について知りたいとする意見		
			8	ニュースレターやパネルにより理解が進んだとする意見		
			4	初めて取り組みを知ったとする意見		
			52	あらゆるメディアの活用や説明会を開催するなど、もっと周知を図ってほしい、周知に力を注いでほしいとする意見		<p>情報提供にあたっては、多くの県民に感心を持って頂けるよう ・県の広報テレビ番組や広報誌による周知 ・検討内容をとりまとめたニュースレターの全戸配布 ・市町村役場や商業施設、大学、病院等52箇所でのパネル展示の開催 ・ホームページへの情報掲載</p> <p>による情報提供を行うとともに、オープンハウス(県職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提供に努めたところであります。</p> <p>また、マスコミにパネル展示や県民会議の日時や場所等について積極的に情報提供し、記事として取り上げて頂くなど周知に努めたところであり、今後も様々な媒体を活用した周知・情報提供に努めてまいります。</p>
			5	ニュースレターやパネル展等で県民に周知を図るこのような取組は良い、知ることができてよかったとする意見		
			5	定期的に情報提供してほしい、関心があるとする意見		
			1	離島への配布は無駄遣い		
	9	情報提供に関するその他意見				
		アンケート (20)		5	多くの人の意見を反映できるようあらゆるツール(HP、ダイレクトメール、講演会等)を活用したり、海外観光客等を含め対象者を拡大するなど工夫してほしいとする意見	<p>情報提供にあたっては、モノレール駅や道の駅など、県民のみならず観光客が訪れる場所においてもパネル展示を実施したところであり、引き続き幅広い情報提供に努めてまいります。</p> <p>ニュースレターについては、強調したい箇所を同一色で示す等わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、ご意見を踏まえ、伝えたい、聞きたい内容をより明確にわかるように、今後も工夫してまいります。</p>
	11			アンケートの問いかげがわかりづらい、工夫が必要とする意見		
	4			アンケートに関するその他意見		
		その他 (1)		1	コミュニケーションに関するその他意見	
		検討の進め方 (184)		12	利権とは切り離すなど、公正に取り組みを進めてほしいとする意見	<p>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などを図る観点から、鉄軌道導入に向け、県の計画案づくりを進めているところです。</p> <p>計画案策定にあたっては、各段階において、県民の皆さまと情報共有を図り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ます。</p> <p>ステップ2までの検討では、現状において、公共交通の利便性や交通渋滞などが課題となっていること、そのために公共交通の利用促進に向けた取組が必要であることについて県民と一定の情報共有が図られ、また、将来の姿の実現に向けて何らかの対策を講じることは必要であり、計画検討を引き続き進めていくことについては理解が得られたと考えております。</p> <p>これらを踏まえ、ステップ3では、対策案として骨格軸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について検討を進めており、引き続き県民と情報共有を図り、確認を行いながら検討を進めてまいります。</p>
			9	計画実現には、県民の理解と協力が不可欠であり、県民一体となった取り組みが必要とする意見		
		7	より良い計画づくりのため市町村、関係機関等と連携して検討を進めてほしいとする意見			
		20	取組が遅い、検討のスピードをあげてほしいとする意見			
		6	検討を始めるのが遅かったのではないかと、もっと早くから取り組むべきだったとする意見			
		8	取組を強力に進めた方が良好とする意見			
		4	事業ありき、導入ありきではないかとする意見			
		2	福祉等他施策を優先すべきとする意見			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応				
検討プロセスに関する意見  (495)	検討の進め方	(184)	27	外国を含め先進事例、既存事例等を参考にしながら検討を進めてほしいとする意見	今後の計画検討にあたっては、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設定した評価項目に基づき、各対策案のメリットやデメリット等について検討してまいります。				
			22	鉄軌道の導入効果等メリットばかりでなく、導入に伴う影響等デメリットも含め幅広い視点で検討してほしいとする意見					
			33	有識者、専門家、多くの県民の声をしっかり聴いて進めてほしいとする意見		計画案づくりは、交通政策、観光振興、経済振興等総合的観点から検討を行う計画検討委員会と、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行う技術検討委員会を設置し、様々な観点から検討を進めています。また、行政手続き、合意形成の専門家で構成するプロセス運営委員会を設置し、計画検討がステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、適切に実施されているか、評価、助言を得ながら段階的に検討を進めております。			
			7	数十年先の長期を見据えた検討を行ってほしいとする意見					
			8	できる協力はやっていきたい、取組に協力したいとする意見		計画案づくりにあたっては、各ステップにおいて、県民の皆さま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、今後も、引き続きニューズレターの全戸配布やパネル展示を実施する他、オープンハウスや県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の開催による対話を通じた県民との情報共有も図りながら検討を進めてまいります。			
			5	委員会の傍聴や県民会議への参加等、検討、取組に参加したいとする意見					
			1	(関係機関等意見交換会意見) 鉄軌道やフィーダー交通の整備計画において、各々利己的考え方を捨てて、沖縄の発展について真剣に考え、有意な話し合いを行うべきとする意見		県民の皆さまから頂いたご意見については、専門家で構成する技術及び計画検討委員会へ報告し、県民意見も参考にしながら検討を進めております。なお、頂いた県民意見の概要と県民意見等を踏まえた検討結果等については、委員会資料等としてホームページに掲載・公表しております。			
			3	PIで寄せられた県民意見の概要や反映結果等について知りたいとする意見					
			10	検討の進め方に関するその他意見					
			将来の姿に関する意見  (6,056)	県民生活		(3,576)	(1,171)	527	渋滞が無くなり、移動しやすく、便利で、快適、生活しやすいたとする意見
230	交通が便利になり、通勤等移動が楽になっている、様々なところへ行きやすくなっているとする意見								
124	県民誰もが精神面や金銭面で豊かで、安全な暮らしとなっているとする意見								
68	移動時間短縮により行動範囲が広がり、居住範囲や生活圏が拡大しているとする意見								
58	豊かな自然の中でのゆったりとした暮らしになっているとする意見								
54	東京、本土並みの交通サービスが提供されている、便利な生活になっているとする意見								
48	全ての人が幸せに暮らせる、生活の向上が図られているとする意見								
30	車の利用が減り、エコでシンプルな生活となっているとする意見								
14	ライフスタイルの選択肢が広がり、個々にあったライフスタイルが楽しめているとする意見								
7	生活様式、くらしが大きく変わるとする意見								
11	その他								
104	健康	104			車社会から脱却し、歩くことによる健康的な生活、歩いて暮らせる環境、歩く機会が増加した生活を送っているとする意見			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への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進が重要であります。 そのためには、既存の公共交通の利用環境改善や歩きたくなるまちづくりなどの取組と併せて、骨格軸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が重要と考えております。 本計画検討においては、沖縄の現状課題解決及び将来の姿の実現に向けて求められる公共交通の役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら、那覇一名議を1時間で結ぶ骨格軸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について検討を進めてまいります。	
ライフスタイルの 変革	(390)	201			時間短縮、定時性の向上等により移動が楽になる、時間にゆとりができるとする意見				
		24			公共交通へ利用転換することにより、本を読んだり、時間の有効活用が可能となるとする意見				
		104	鉄軌道を通勤等に利用したい、公共交通を利用したいとする意見						
		50	時間を守るようになる、うちな一タイムが改善されるとする意見						
11	終電があることにより、夜型社会が是正され、規則正しい生活ができるようになるとする意見								

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
将来の姿に関する意見 (6,056)	県民生活 (3,576)	移動範囲の拡大 (1,055)	419	高齢者等交通弱者、自動車を持っていない人でも気軽に外出できるようになる、行動範囲が広がっている、行きたいところに行けるようになっていくとする意見	<p>沖縄県では、沖縄21世紀ビジョンで描く沖縄の将来の姿の実現に向け、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全かつ安心して暮らせるよう、人に優しいまちづくりを推進しております。また、本格的な高齢社会への対応、学校や職業の選択肢拡大、外国人を含む観光客の増加等への対応の観点から、誰もが過度に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います。</p> <p>このため、本県では、公共交通の利用環境改善に向け、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れたノンステップバス</li> <li>・バスの複雑な系統を色でわかりやすく整理する系統別カラーリング</li> <li>・乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するIC乗車券の導入や、</li> <li>・バスの定時速達性の向上を図るバスレーン区間の延長</li> </ul> <p>などに取り組む他、</p> <p>人に優しい交通手段を確保するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄都市モノレールの沖縄自動車道(西原入口)までの延長整備</li> <li>・那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入及び鉄軌道とフィーダー交通(支線)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た取組等を推進しております。</li> </ul>	
			323	北部と南部のアクセスが良くなることにより、今までなかなか行くことの出来なかった遠い場所に気軽に行けるようになっていくとする意見		
			291	交通の便が良くなってショッピング等、県内のさまざまなところに移動しやすくなっている、行動範囲が広がっているとする意見		
			22	空港へのアクセスが向上し、気軽に県外や外国に行けるようになっていくとする意見		
		通勤・通学 (342)	136	職場・学校との移動が楽になっている、無理なく通えるようになっていくとする意見		
			127	通勤・通学範囲が広がることにより、実家や家族の元から学校や職場に通うことができ、行きたい学校等に通えるようになっていくとする意見		
			78	職業や学校の選択肢が広がり、居住地を問わず学校等を選択できるようになっているとする意見		
			1	(関係機関等意見交換会意見) 鉄軌道導入により、学生の交通手段の幅が広がる、結果として渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。		
		福祉・バリアフリー (19)	19	高齢者などにやさしい社会、福祉の充実・バリアフリー化を求める、期待する意見		
		車依存型社会からの脱却 (495)	401	車社会からの脱却、車を利用せずに移動ができる、自動車利用が減少しているとする意見		<p>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への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進等が重要であります。</p> <p>そのためには、既存の公共交通の利用環境改善や人に歩きたくなるまちづくりなどの取組と併せて、骨格軸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が重要と考えております。</p> <p>本計画検討においては、沖縄の現状課題解決及び将来の姿の実現に向けて求められる公共交通の役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら、那覇一名護を1時間で結ぶ骨格軸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について検討を進めてまいります。</p>
			30	車社会であるため結局は自動車を利用するのではないかと、現実的には車依存型社会が続くとする意見		
			59	自家用車に係る経済的負担が軽くなる、自動車の保有台数を減らすことができるとする意見		
			5	街中で駐車場を探す必要がなくなる、駐車場の問題が緩和されるとする意見		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
将来の姿に関する意見 (6,056)	沖縄振興  (1,006)	経済等振興  (331)	329	外国を含め観光客が増加し、地域が活性化し、雇用の促進や産業の振興等県経済の活性化が図られるとする意見	<p>沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくため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。</p> <p>沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現等に当たっては、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、低炭素社会の実現の観点から、公共交通への利用転換に向けた取組と併せて、那覇一名護を1時間で結ぶ骨格軸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が必要と考えております。</p> <p>本計画検討においては、沖縄の将来の姿の実現等に向けて公共交通に求められる役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら骨格軸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について検討を進めてまいります。</p> <p>また、那覇一名護を1時間で結ぶとする鉄軌道の整備は、地域発展の起爆剤として期待される一方で、ご指摘のストロー現象をもたらす可能性もあります。</p> <p>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うことが重要であり、今後の検討の中では、他事例等を参考に沿線市町村に求められるまちづくりについて整理し、市町村と連携して魅力あるまちづくりについて検討・情報共有を図ってまいります。</p>	
			2	その他		
		広域的地域圏の形成  (183)	93	人口の分散が図れることにより、都市部の人口の過密解消、過疎地域を含めた地域の活性化が図られるとする意見		
			34	医療、教育、職業の選択等地域格差が是正されるとする意見		
			52	人口の分散化等による地域活性化、生活圏の拡大、県土の均衡ある発展を求める意見 (県民会議共通意見)		
			2	県内全域のまちの発展や他の産業への効果、人口減少の対策などを期待する意見		
			2	その他		
			地域の活性化  (175)	70		通勤圏等の拡大による北部の過疎化対策、交流人口増加による観光産業の発展等活性化が必要とする意見
				44		地域産業の拡大等地域の活性化を求める意見
				11		南部一帯の活性化、利便性向上が必要とする意見
	9	東海岸の活性化が必要とする意見				
	7	中北部の活性化が必要とする意見				
	4	中部の活性化が必要とする意見				
	22	ストロー現象により都市部への一極集中が加速するのではないかとする意見				
	8	その他				
	観光客の移動利便性の向上  (180)	177	観光客がストレス無く、楽に移動できるようになる、免許を持っていない観光客など誰もが観光を楽しむことができる、北部等へ観光がしやすくなるとする意見			
		3	その他			
交流拡大  (137)		100	中南部と北部間の交流が容易にできるようになる、北部等遠くに住んでいる親戚や友人等にも会いやすくなる、人的交流が増えるとする意見			
		16	外国の人、外国との交流がしやすくなるとする意見			
		16	人的交流が増えることにより、経済活動が活発化するとする意見			
5	その他					
教育  (18)	18	誰もが学びたいときに学べる環境が整っている、教育の充実が図られているとする意見				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
将来の姿に関する意見 (6,056)	自動車利用の減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現		543	交通渋滞が緩和され、交通量が少なくスムーズに移動できているとする意見	<p>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、自家車利用から公共交通への利用転換、過度に自動車に過度に頼らないライフスタイルの促進等が重要であります。</p> <p>そのためには、既存の公共交通の利用環境改善や</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩きやすく安全・安心な歩道の整備</li> <li>・バス停から学校等への自転車走行空間整備やバス停周辺の駐輪場の整備</li> <li>・快適なバス待ち環境の提供</li> <li>・公共交通、駅を中心としたまちづくり 等</li> </ul> <p>人が歩いて暮らせるまちづくりと併せて骨格軸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が重要と考えております。</p> <p>駅を中心としたまちづくり等については、他事例等を整理し、県民の皆さまと情報共有を図るとともに、市町村の意見も聞きながら連携して検討を進めてまいります。また、骨格軸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についても、沖縄の将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ、引き続き、県民の皆さまと情報共有を図りながら、検討を進めてまいります。</p> <p>沖縄県では、平成22年3月に、概ね20年後のあるべき沖縄の姿として“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな「美ら島」おきなわ”を創造することを基本理念とする沖縄21世紀ビジョンを策定しました。</p> <p>平成24年5月には、基本理念を実現することを目標とした沖縄21世紀ビジョン基本計画を策定し、「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にす島」、「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」、「希望と活力にあふれる豊かな島」、「世界に開かれた交流と共生の島」、「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」の5つの将来像の実現を図ることとしており、沖縄の豊かな自然環境の保全・適正利用等と併せて、自立型経済構築に向けた基盤整備や世界水準の観光リゾート地の形成等を図っていくこととしております。</p> <p>平成24年9月には、基本計画で掲げた各施策の具体的な取組を示した沖縄21世紀ビジョン実施計画を策定し、これに基づく様々な施策を展開しているところです。</p> <p>また、本県においては、自動車への依存度が高く、慢性的な渋滞が課題となっており、渋滞による経済的損失、公共交通の利便性の問題など様々な問題を抱えていることから、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進、コンパクトな都市構造の実現による「歩きたくなるまちづくり」、少子高齢化・人口減少社会への対応として、人に優しい交通手段の確保、利用環境整備等に取り組んでいるところであります。</p> <p>本年1月から2月にかけて実施したPI活動において、ニューズレターで示した「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」に対し、その他視点として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車を運転せずにもつで飲酒運転や交通事故が減少する、気軽に飲みに行けるとする意見</li> <li>・米軍等基地が無くなり、基地騒音、米兵犯罪等の無い沖縄であってほしいとする意見</li> </ul> <p>点として、高齢者や体が不自由な人、子ども、若者などの視点も入れた方がいいとする意見</p> <p>が寄せられたことを踏まえ、「沖縄の将来の姿の具体的なイメージ」に、「安全・安心な暮らし」や「高齢者や体が不自由な人、子ども、若者から見た暮らしのイメージ」を追加しました。</p>
			140	車が減り、排気ガス等が削減されている。排気ガス削減によりクリーンな沖縄となっているとする意見	
			11	渋滞緩和による経済的ロスが減少しているとする意見	
			4	その他	
			(698)		
	まちづくり	駅周辺のまちづくり	45	駅を拠点としたまちづくりにより、商店街等地域の活性化が図られているとする意見	
			19	駅を中心に街ができ、車を使わずに買い物等ができる環境が創出されているとする意見	
			7	駅周辺に駐車場、駐輪場の整備がされているとする意見	
			4	駅周辺の地価が上がっているとする意見	
			5	その他	
	(80)				
	(123)	駐留軍用地跡地の活用	4	駐留軍用地跡地を活用してほしいとする意見	
			(4)		
		沖縄らしさ	39	沖縄らしさが失われるのではないかと、沖縄らしさを残してほしいとする意見	
			(39)		
	自然		85	豊かな自然が残された沖縄であってほしい、豊かな自然の中での生活を求める意見	
			(88)	3 その他	
	様々な視点		(1)	1 (県民会議共通意見) 「環境保全と開発」や「都市部と郊外部」、「観光・産業と私たちの暮らし」といったものの、バランスをどう考えていくのが重要だと思う。	
	交通事故減少		139	車を運転せずにもつで飲酒運転や交通事故が減少する、気軽に飲みに行けるとする意見	
			(142)	3 その他	
基地・平和		21	米軍等基地が無くなり、基地騒音、米兵犯罪等の無い沖縄であってほしいとする意見		
		(47)	24 安全で平和な沖縄となっているとする意見 2 その他		
その他		(357)	58 非現実すぎてイメージできない、離島に住んでいるためイメージがわかないとする意見 37 何とも言えない、わからない、将来にならないとわからないとする意見 56 夢がある、実現できればすばらしい、実現してほしいとする意見 54 今と変わらない、自分が住んでいる地域には鉄道は通らないから今とは変わらないとする意見 12 次の世代のためにはよいとする意見 10 今のままで十分、便利になりすぎるのは困るとする意見 9 鉄道が通ることがイメージできる、あったら良いとする意見 4 共感できた、くらしのイメージができたとする意見 4 実現は難しいとする意見 21 外国人等による事故・犯罪の増加、貧富の差の拡大、ごみごみとしたイメージなど、今より悪くなるのではないかとする意見 (県民会議共通意見) 1 将来の姿のイラストについては、具体のイメージと沖縄本島の場所とをリンクさせたり、現在と未来との比較を示すとわかりやすくなるのではないかと。 1 全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感できることばかりであるが、少し足りない点として、高齢者や体が不自由な人、子ども、若者などの視点も取り入れた方がいい。 8 将来の姿は理想ばかりなので、県民の負担等デメリットなども示してほしいとする意見 5 地域との接点等もっと具体的な将来の姿を示してほしいとする意見 3 将来とはいつを指すのか、目標としている時期がわからないとする意見 13 特に意見無しとする意見 61 その他		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応				
公共交通の役割・取組に関する意見（役割）  (3,693)	圏域間連携の強化	(450)	373	北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見	<p>将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割として、北部と中南部の連携強化、アクセス向上、移動時間の短縮を求める意見が多く寄せられた一方で、那覇一名護を1時間で結ぶ必要性について疑問があるとする意見も寄せられています。</p> <p>県では、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、これら圏域間の連携を強化することにより、県全体を牽引する力強い地域圏が形成され、県の総合的な発展が図られるものと考えております。</p> <p>また、本格的な高齢化社会、外国人等を含む観光客の増加に対応するためには、誰もが車に過度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が、既存のバス交通では那覇空港から名護までは90分（高速バス）、160分（一般道路利用）となっていることから、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、定時性・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。</p> <p>対策案については、県民から寄せられた意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ検討を進めてまいります。</p>				
			32	北部と中南部間を移動しやすいようアクセス向上を図るべきとする意見					
			12	那覇と名護を結ぶ基軸性のある公共交通を求める意見					
			16	那覇一名護を1時間で結んでほしいとする意見					
			5	那覇一名護を1時間より速く結んでほしいとする意見					
			5	那覇一名護を1時間で結ぶ必要性について疑問があるとする意見					
			5	公共交通の充実で多種多様な交流活動が図られるとする意見					
				(関係機関等意見交換会意見)					
			1	南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を求める意見					
			1	長距離での通勤通学の利便性の向上を求める意見					
			移動利便性の向上・交通の円滑化  (2,362)	高齢者等を含む県民や観光客の移動利便性の向上  (1,072)		(533)	506	県民等の移動利便性の向上、スムーズな移動、交通及び移動の円滑化を求める意見	<p>将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県民等の移動利便性の向上、スムーズな移動、交通及び移動の円滑化を求める意見</li> <li>・高齢者等交通弱者にやさしく、自動車を持っていない人なども自由に移動できるようにしてほしいとする意見</li> <li>・観光客の増加に資するよう、観光客が長距離移動しやすい、観光客にやさしい公共交通を求める意見</li> <li>・定時性の確保、計画的、時間が読める公共交通</li> <li>・スピーディーで速達性が確保された公共交通、時間の短縮を求める意見</li> <li>・速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見</li> </ul> <p>も寄せられました。</p> <p>県では、本格的な高齢化社会、外国人を含む観光客の増加等に対応するためには、誰もが過度に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、移動の選択肢拡大を図っていくことが重要と考えております。</p> <p>既存のバス交通では那覇空港から名護までは90分（高速バス）、160分（一般道路利用）としたサービスが提供がなされておりますが、今後、高齢者や観光客の多様なニーズに対応するためには、定時性・速達性の高いサービスも提供していく必要があると考えております。</p> <p>対策案については、県民から寄せられたご意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ検討を進めてまいります。</p>
							27	観光客の視点も必要であるが、まずは広く県民が利用できるような公共交通であるべきとする意見	
							357	高齢者等交通弱者にやさしく、自動車を持っていない人なども自由に移動できるようにしてほしいとする意見  (県民会議共通意見)	
							1	学生が遠隔地の学校等に通うことができる、高齢者が公共交通を利用することで、交通事故に遭うリスクを回避できるなど、交通弱者の移動のサポートとしての役割を求める意見。	
174	観光客の増加に資するよう、観光客が長距離移動しやすい、観光客にやさしい公共交通を求める意見  (関係機関等意見交換会意見)								
1	周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらうことが重要。								
1	外国人の観光客が増えることも考慮してほしい。								
5	その他								
公共交通のサービス向上  (666)	定時性  (447)	(21)			444		定時性の確保、計画的、時間が読める公共交通	<p>対策案については、県民から寄せられたご意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ検討を進めてまいります。</p>	
					3		定時性向上による経済効果を期待する意見		
					21		快適性が確保された公共交通		
					151		スピーディーで速達性が確保された公共交通、時間の短縮を求める意見		
					32		速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見		
					7		多くの人の移動ができるよう大量輸送を求める意見		
				(県民会議共通意見)					
			1	公共交通機関の接続の工夫を含め定時性、速達性を確保し、低料金で安全に行きたいところに行けるなど、公共交通の利便性確保を期待する、求める意見。					
			7	その他					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
公共交通の役割・取組に関する意見（役割）	移動利便性の向上・交通の円滑化	公共交通ネットワークの構築 (428)	317	誰もが、車を利用しなくても行きたいところに行ける環境整備、すみずみまで行き届いた公共交通を求める意見	<p>将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが、車を利用しなくても行きたいところに行ける環境整備、すみずみまで行き届いた公共交通を求める意見</li> <li>駅から目的地までのアクセスをスムーズに行えるよう、他公共交通等との連携等を求める意見</li> <li>移動の選択肢を増やしてほしい、選べるようにしてほしい、公共交通の充実を求める意見</li> <li>早期の渋滞緩和、解消を求める意見</li> <li>車利用減少に伴う二酸化炭素排出量削減等による地球環境への配慮を求める意見</li> <li>公共交通の利用で渋滞が緩和され交通事故が減少するとする意見</li> </ul> <p>が多く寄せられた一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車社会からの脱却は難しい、車が一番便利のため利用転換はしない、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかとする意見</li> </ul> <p>も寄せられました。</p> <p>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、自家用車利用から公共交通への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進等が重要です。</p> <p>そのためには、公共交通の充実を図り魅力あるものにしていくことが重要です。</p> <p>本県では、公共交通の利用環境改善に向け、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れたノンステップバス</li> <li>バスの複雑な系統を色でわかりやすく整理する系統別カラーリング</li> <li>乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するIC乗車券</li> </ul> <p>の導入や、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの定時速達性の向上を図るためバスレーン区間の延長</li> </ul> <p>などに取り組む他、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入と併せてフィーダー交通（支線）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計画づくりを進めているところ</li> </ul> <p>です。</p> <p>これら取組により、移動手段の選択肢が拡大し、高齢者や学生、観光客等の多様なニーズに対応できることにより、公共交通への利用転換促進、交通渋滞の緩和、二酸化炭素の排出量削減、交通事故等の減少に資するものと考えております。</p> <p>対策案については、県民から寄せられた意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ検討を進めてまいります。</p>	
			77	駅から目的地までのアクセスをスムーズに行えるよう、他公共交通等との連携等を求める意見		
			16	利用したいけど、駅近くの方や都市部に住む一部の方達だけ恩恵を受けることになるとする意見		
			7	観光地へのアクセスの向上を求める意見		
			6	離島住民にとっても利用しやすい公共交通を求める意見		
				(関係機関等意見交換会意見)		
			1	観光客が安心して観光地を回れるようフィーダー交通について重点的に考えるべきとする意見		
		4	その他			
		(3,693)	移動選択肢の拡大、公共交通の充実 (196)	188		移動の選択肢を増やしてほしい、選べるようにしてほしい、公共交通の充実を求める意見
				8		その他
	渋滞緩和 (701)	渋滞緩和 (534)	481	早期の渋滞緩和、解消を求める意見		
36			車社会からの脱却は難しい、車が一番便利のため利用転換はしない、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかとする意見			
6			鉄軌道の整備だけでは特に都市部の交通渋滞は解消しないとする意見			
2			道路整備だけでは、渋滞解消できない。道路を整備しても自動車利用は増加するだけとする意見			
3			レンタカー利用から公共交通への利用転換を求める、転換により事故が減るとする意見			
6			その他			
		二酸化炭素排出量の削減 (112)	112	車利用減少に伴う二酸化炭素排出量削減等による地球環境への配慮を求める意見		
	交通事故の減少、飲酒運転の撲滅 (55)		41	公共交通の利用で渋滞が緩和され交通事故が減少する		
			14	公共交通の利用による飲酒運転の撲滅、防止		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
公共交通の役割・取組に関する意見（役割）	持続性	(173)	113	持続可能性の観点から、赤字運営とならないよう採算性を考慮してほしいとする意見	<p>将来の姿の実現等に向け公共交通に求められる役割に対し、県民からは、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能性の観点から、赤字運営とならないよう採算性を考慮してほしい</li> <li>・持続可能な運営に資するため、できる限り建設費を抑えてほしい</li> </ul> <p>等の意見が多数寄せられました。</p> <p>近年、地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあり、地方圏では、人口減少・少子高齢化は特に深刻な状況となっており、また、自家用車利用が増え、公共交通機関を利用する割合は近年低下しております。</p> <p>そのため、地方圏における地域公共交通は、利用者が減少することにより、交通事業者の経営が圧迫され、赤字路線の廃止等、維持が困難な状況にあります。</p> <p>沖縄の将来の姿の実現等に向け、求められる公共交通の役割を果たしていくためには、公共交通の維持・確保が不可欠であり、公共交通の利用促進を含め持続可能性の観点から採算性を考慮することが必要です。</p> <p>このため、「持続可能性の観点から採算性(利用促進含む)」を考慮した持続可能な公共交通」を、新たな視点として「公共交通の役割を果たすために必要な視点」として追加しました。</p> <p>対策案検討にあたっては、県民から寄せられた意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割の他、「持続可能な観点から採算性(利用促進含む)」を考慮した持続可能な公共交通」の視点も踏まえつつ、検討を進めてまいります。</p>	
			19	持続可能な運営に資するため、できる限り建設費を抑えてほしい。		
			17	公共交通の維持・確保の観点から、県、市町村が協力して取り組むべきとする意見		
			11	整備に関する費用が大きいため、県民への新たな財政負担を懸念する意見		
				(関係機関等意見交換会意見)		
			1	建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい		
			1	(県民会議共通意見)		
11	効率化のみを重視することなくサービス性を向上させ、採算性がなくても運行させることを求める意見					
(3,693)	その他	(7)	6	ニューズレターで提示した5つの役割すべてを活かした取組を求める意見		
			1	その他		
公共交通の役割・取組に関する意見（取組）	既に取組がはじまっているもの	公共交通利用への転換に向けた取組	(209)	140	車社会からの脱却、車を利用しないでも生活できる社会となるような取組を求める意見	<p>沖縄県では、過度な自家用車利用から公共交通への転換が重要であると考えていることから、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間に、定時・速達・多頻度で運行する基幹バスシステムの導入を目指しております。</p> <p>このため、ノンステップバスの導入、バス停のグレードアップ、バスレーンの区間延長、IC乗車券システム「OKICA」を本島路線バス4社へ導入するなど、バスの利用環境改善に向けた各種事業を実施しております。</p> <p>また、バスレーン区間延長により、久茂地から伊佐までのバスの所要時間が朝4分、夕方8分短縮するなどの効果が現れているほか、「OKICA」導入により、バスの乗降がスムーズになった、両替や小銭の準備が不要となった等の意見も多く寄せられております。</p> <p>さらに、過度な自家用車利用からの転換に向け、「わったーバス党」を立ち上げ、公共交通利用促進に関する意識啓発活動の実施や、小・中・高生に対して、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発活動として、「安全・安心」、「CO2削減」、「健康増進」、「渋滞緩和」の観点から、公共交通の必要性について整理されたパンフレットの児童・生徒への配布や、小学校での出前事業の実施等に取り組んでおります。</p> <p>県としましては、今後も関係機関と連携し、公共交通利用促進、公共交通の利用環境改善に向けた取組を精力的に行ってまいります。</p> <p>なお、IC乗車券については</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者の負担するランニングコストが大きいこと</li> <li>・大幅な利用客数増は見込めない等、費用対効果が小さいこと</li> <li>・離島住民カードとの連携等、地域独自の展開が制限されること</li> </ul> <p>等から、運行事業者によりSuica等との全国相互利用ではなく、県内で独自利用することが判断されたところですが、今後、OKICAの利便性向上に向け、商業施設やコンビニ等でチャージができる環境整備を図っていくこととしております。</p>
				30	マップの作成、案内板の作成など公共交通を利用しやすくする取組	
				27	早期の運転免許の返上、都市部への車の乗り入れ制限など自動車の利用を制限、減少させる取り組みを求める意見	
				9	カーシェアリングなど、車の適正な利用に向けた取組を求める意見	
					(関係機関等意見交換会意見)	
				1	モビリティーマネジメントをしっかりと考えてほしい。	
				2	その他	
	(3,089)	(1,649)	バスの利便性向上	(222)	134	バス停の整備、ノンステップバスの導入、便数の増等みんなが利用しやすいバス交通を求める意見
					35	Suica等との互換性やコンビニでのチャージ等OKICAの利便性を高めてほしいとする意見
					20	バスの運賃低減を求める意見
					11	鉄軌道よりバスの充実を図ってほしいとする意見
					5	バスレーンの増設・延長を求める意見
					5	バスレーンの廃止を求める意見
12	その他					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
公共交通の役割・取組に関する意見（取組）  (3,089)	既に取組がはじまっているもの	料金 (507)	463	県民が利用しやすい安価でリーズナブルな運賃を求める意見	公共交通の利用促進に向けた取組について、県民の皆さまから様々な提案がありました。これら意見については、市町村会議や関係機関等意見交換会を通じて、市町村や交通事業者と情報共有を図ってまいります。	
			31	1日券、学生割、シルバー割やわかりやすい料金設定を求める意見		
			10	無料化を求める意見		
			3	その他		
		安全・安心 (303)	302	安全安心で事故の無い公共交通を求める意見		
			1	その他		
		マナー (51)	16	県民の交通マナーの改善を求める意見		
			18	バス、タクシー等既存公共交通事業者のマナーの改善を求める意見		
			7	公共交通事業者の質の向上に向けた給与アップ、選抜試験の実施、スキルアップ等の取組を求める意見		
			10	その他		
	道路整備 (58)	24	公共交通の整備だけでなく自転車が走りやすい、歩行者が歩きやすい道路整備を求める意見			
		25	公共交通の整備だけでなく既存道路の拡幅・改良・充実、新たな道路整備などを求める意見			
	(1,649)	まちづくり (299)	155	駅周辺に駐車場、駐輪場などを整備し、誰もが利用しやすいようにしてほしいとする意見		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への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進等が重要であります。そのためには、既存の公共交通の利用環境改善や ・歩きやすく安全・安心な歩道の整備 ・バス停から学校等への自転車走行空間整備やバス停周辺の駐輪場整備 ・快適なバス待ち環境の提供 ・公共交通、駅を中心としたまちづくり 等 歩いて暮らせるまちづくりなどの取組が必要と考えております。これら取組は、道路管理者や市町村等が連携して行っていく必要があります。また、駅を中心としたまちづくり等について、他事例等を参考に整理・検討を行い、市町村等と情報共有を図ってまいります。
			54	魅力的な駅づくりや駅と一体となった再開発（駅周辺への商業施設、ショッピングセンター等の設置等）を求める意見		
			53	駅を中心としたまちづくりや住みよいまちづくりを求める意見		
			9	バリアフリーに対応したまちづくりを求める意見		
			7	駐留軍用地跡地を活用した駅整備等、まちづくりを求める意見		
			5	都市機能が集積されたコンパクトなまちづくりを求める意見 (関係機関等意見交換会意見)		
			1	P&Rを充実させ、駅から遠い人の利便性を高める。		
			1	各駅へのレンタカーステーションの設置もフィーダーの一つとして検討してほしい。		
1			駅周辺の活性化を図るため駅を最大限活用する。			
1			既存の建物を活かした駅作りを考えて、付加価値を与えてほしい。			
1	どんな人でも使いやすい駅の作り方を検討してほしい。					
11	その他					
今後、具体的な検討がもたえられるもの  (1,440)	骨格軸及びフィーダー交通ネットワークの構築 (1,217)	777	鉄軌道をできるだけ早く整備してほしい、実現を期待するとする意見	沖縄県では、沖縄21世紀ビジョンで描く沖縄の将来の姿の実現に向け、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全かつ安心して暮らせるよう、歩いて暮らせるまちづくりを推進しております。また、本格的な高齢社会への対応、学校や職業の選択肢拡大、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います。このため、本県では、公共交通の利用環境改善に向け、 ・交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れたノンステップバス ・バスの複雑な系統を色でわかりやすく整理する系統別カラーリング ・乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するIC乗車券の導入や、 ・バスの定時速達性の向上を図るバスレーン区間の延長 などに取り組む他、 人に優しい交通手段を確保するため、 ・沖縄都市モノレールの沖縄自動車道（西原入口）までの延長整備 ・那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入及び鉄軌道とフィーダー交通（支線）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た取組等を推進しております。  県としましては、引き続き、公共交通の利用環境改善に向け取り組むとともに、沖縄の現状課題解決及び将来の姿の実現に向け求められる公共交通の役割を踏まえ、県民と情報共有を図りながら、那覇一名護を1時間で結ぶ骨格軸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について、検討を進めてまいります。		
		30	人口が減少するのに鉄軌道は必要か、必要性を感じない、事業規模等の観点から税金の無駄遣いとする意見			
		22	道路整備を充実することで足りる、道路の整備を優先すべきとする意見			
		28	沖縄だけ鉄軌道が無い、導入が遅いのはおかしいとする意見			
		27	鉄軌道は実現可能性がないのではないかと、実現できるのかとする意見			
		328	骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができる公共交通を求める意見			
	短期・中長期の取組 (10)	5	都心部だけでなく郊外部の発展等に資するネットワークの構築を求める意見			
		10	鉄軌道等の導入までは時間を要するので、まずは既存の公共交通を活用した取組が必要とする意見			
	沖縄らしさ (30)	27	沖縄らしい、沖縄の良さをアピールできるような公共交通、取組を求める意見			
		3	その他			
その他 (183)	42	特に無し、今はまだ考えられないとする意見				
	42	分からない、今はまだ分からないとする意見				
99	その他					



大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
ルート等対策案検討に関する意見 (1,391)	計画検討内容 (1,037)	駅位置 (94)	45	病院等特定の施設への駅設置を求める意見	本計画検討は、構想段階の概略計画に該当することから、具体的な駅位置の設定ではなく、駅位置の考え方について検討を行っていくこととしております。 駅位置の考え方については、他事例も参考にしながら需要確保や他交通との結節、まちづくり等の観点から検討してまいります。 これら検討内容については、市町村会議を通じて、市町村の皆さまと情報共有を図るとともに、県民の皆さまにも情報提供し、幅広く意見を求めていくこととしております。	
			25	駅間距離が長くないよう、または駅間距離が短くなりすぎないような駅設置を求める意見		
13	拠点駅、人の多いところに駅が必要とする意見					
11	その他					
その他 (2)	2	その他				
計画策定後の詳細検討 (354)		着工・完成時期 (12)	12	鉄軌道導入の着工時期、完成時期等が見えないので明らかにすることを求める意見		本計画検討は、構想段階の概略計画に該当し、計画案策定後は、事業化に向けた国との調整、整備主体や事業主体の決定、詳細検討を経て、環境アセスや鉄道事業法等に基づく諸手続きを行っていくこととしております。  具体的なルートや駅位置、システムの選定、運行計画等については、計画案策定後の詳細検討(具体の計画検討等)の中で検討していくこととしております。
		段階的整備 (19)	8	中南部地区から整備してほしいとする意見		
			4	北部地区から整備してほしいとする意見		
			1	基幹軸よりもフィーダー交通を先行して整備すべきとする意見		
			6	その他		
		財源確保・整備費 (40)	19	鉄軌道整備の予算が確保できるのか懸念、心配する意見		
			11	事業費は国に負担してもらいたいとする意見		
			5	事業費を国に頼らないようにすべきとする意見		
			5	その他		
		整備主体 (4)	2	他県は国の予算で国鉄等鉄道インフラが整備されているため、国が整備すべきとする意見		
			2	その他		
		輸送力 (6)	6	多くの人を運べる、混雑の無い編成等車両編成に関する意見		
		車両 (52)	22	豪華列車、イベント・観光列車、個性的な列車等を求める意見		
			14	ペットや自転車も乗せられる車両にしてほしいとする意見		
			6	女性専用やバリアフリー等女性や交通弱者にやさしい車両にしてほしいとする意見 (関係機関等意見交換会意見)		
			1	立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人が快適に乗ることができるよう、ソフト面での利便性も重要である。		
			1	観光客は大きなトランクを持っているため、県内客と幅の取り方が違うことも考慮してほしい		
8	その他					
塩害対策について (4)	4	沖縄は潮風の影響を受けるため、錆による塩害を考慮した車両、システムの整備を求める意見				
運行計画について (91)	22	各駅、快速、特急など様々な運行(スピード)を求める意見				
	20	運行本数を増やし、深夜の運行など利用しやすいようにしてほしいとする意見				
	49	運行時間の拡大、H24時間運行、本数の増加等に関する意見				
その他 (126)	36	SuicaやOKIKAが使えるなど鉄軌道へのICカード導入に関する意見				
	44	人だけでなく、物流機能の向上を図ってほしいとする意見				
	4	海中トンネルなど世界に誇れるユニークな鉄道を求める意見				
	42	その他				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
評価方法に関する意見 (371)	事業による効果・影響 (32)	県土の均衡ある発展 (9)	8	(県民会議共通意見) 鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、県土の均衡ある発展につながるのかといった視点	<p>評価の視点については、委員会で検討した</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業による効果・影響</li> <li>・費用対効果</li> <li>・採算性分析</li> <li>・事業性</li> <li>・環境</li> </ul> <p>について、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口流出の可能性等を踏まえた県土の均衡ある発展の視点</li> <li>・県民や観光客利用の視点</li> <li>・自動車交通減少の視点</li> <li>・交通事業者への影響</li> <li>・塩害対策を含めランニングコストを踏まえた費用対効果分析</li> <li>・採算性分析</li> <li>・自然環境・景観への配慮</li> <li>・災害等への対応</li> <li>・自動車交通への影響を懸念する意見</li> </ul> <p>などの意見が寄せられました。</p> <p>これらご意見は、これまでの委員会で検討した評価指標に盛り込まれていると考えており、ステップ4ではステップ3で検討した評価指標及び評価方法に基づき、比較評価を行ってまいります。</p> <p>また、その他の視点として県民会議より</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうか、意識の変化も重要な視点とする意見</li> </ul> <p>が寄せられました。当該意見を踏まえ、今後、手法を検討の上、鉄軌道の導入による県民等の意識や行動の変化について把握し、鉄軌道導入による効果として検討していくこととしております。</p> <p>なお、これら検討内容については、今後、県民の皆さまへ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。</p>	
			1	県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか？南北軸と東西軸の2つ、で考えるべきはないのか		
		(10)移動時間 (1)	1	時間の短縮等移動時間の視点が必要		
		県民及び観光客の移動利便性の向上 (14)		7		県民利用の視点に関する意見
				3		観光客の利用の視点が必要
				3		フィーダー交通の視点が必要
				1		(市町村会議意見) 跡地等の大規模な開発計画だけではなく、それ以外の開発計画も考慮の上、利用者数等を推計してほしい
		渋滞緩和・低炭素社会実現の視点 (6)		3		自動車減少の視点
				1		渋滞緩和の視点
				1		二酸化炭素削減の視点
	1			その他		
	世界水準の観光リゾート地の形成 (1)		1	沖縄独自のリゾート地の形成の視点		
	まちづくり (1)		1	観光まちづくりの視点が必要		
	費用対効果 (70)		51	既存交通事業者への影響を踏まえた検討、既存交通事業者との役割分担、連携を求める意見		
			13	鉄軌道整備に伴う費用対効果を十分に検証すべきとする意見 (関係機関等意見交換会意見)		
			1	渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい。		
			1	那覇空港をつないだ場合、モノレールに影響が生じる。		
	4	その他				
	採算性分析 (1)		1	(関係機関等意見交換会意見) モノレールは塩害での故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい。		
			2	用地確保の視点が必要		
	事業性 (35)	用地確保 (3)	1	その他		
6			整備期間中のさらなる交通渋滞が心配であり、対策が必要とする意見			
25			台風、地震等自然災害やテロへの対応を考慮し、安全性の高い計画を求める意見			
環境 (217)	環境 (175)	1	その他			
		93	豊かな自然を壊さない、残すような取組を行ってほしいとする意見			
		72	自然に配慮した、自然と調和した整備を行ってほしいとする意見			
	5	騒音影響を懸念する意見				
5	その他					
景観 (42)		22	導入により自然の景観を損なわないよう配慮を求める意見			
		17	車窓から沖縄の自然等景色を楽しめるようにしてほしいとする意見			
		3	その他			
その他の視点 (2)		2	(関係機関等意見交換会意見) 数字では表しにくいですが、帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうかといった心の満足度も重要な評価の視点。			
その他 (14)		1	県民と観光客の利便性は別々に評価してほしい			
		1	(関係機関等意見交換会意見) 沖縄県内のみを比べるのではなく、他県や海外からの視点が必要。			
		1	評価指標の重み付けが必要になっていくと思う。			
		11	その他			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
その他意見	鉄軌道以外に関する行政へ要望	(77)	11	離島の移動コストの低減化、離島の公共交通の充実にに関する意見	
			7	離島振興に関する意見	
			2	天下りにに関する意見	
			57	その他	
(518)	賛否のみの意見	(130)	130	賛否のみの意見(理由無しの場合のみに)	
	その他	(311)	311	その他	

意見総数

検討プロセスに関する意見	495件
将来の姿の具体的なイメージに関する意見	6,056件
公共交通の求められる役割・取組に関する意見	6,782件
ルート等対策案検討に関する意見	1,391件
評価の視点に関する意見	371件
その他意見	518件
総数	15,613件

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
検討プロセスに関する意見	コミュニケーション活動に関する意見	情報提供に関する意見	13	鉄軌道ニュースやパネルが細かい、内容・言葉が難しい、わかりにくいとする意見	<p>ニュースレターについては表現を簡素化し、文字数の削減に努めたほか、目を引きやすくなるような見出しをつけるなど、県民に手にとってもらえるような工夫を行いました。</p> <p>また、パネルについても、トップページにいろいろな鉄軌道の写真を掲載し、鉄軌道に馴染みが薄い県民に興味を抱いてもらえるような工夫を行うとともに、文字数の削減、イラストによる表現等わかりやすい説明に努めました。</p> <p>しかしながら、子供からお年寄りまで誰もが理解しやすいようなかみ砕いた表現で説明してほしい等のご指摘もあることから、今後も引き続き、可能な限りわかりやすい言葉やイラストで表現する等更なる工夫を行い、わかりやすい情報提供に努めてまいります。</p>	
			6	子供からお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、かみ砕いた表現等を活用するなどわかりやすく情報提供してほしいとする意見		
			3	模型や映像などでもっとイメージができるようにしてほしいとする意見		
			22	事業費や構造等、今後の検討内容(ステップ4以降)について知りたいとする意見		
			9	提供した情報の根拠資料等の情報提供を求める意見		
			4	ニュースレターやパネルにより理解が進んだとする意見		
			28	あらゆるメディアの活用や、説明会の開催、ステッカーの配布など、もっと周知を図ってほしい、周知に力を注いでほしいとする意見		<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県の広報テレビ番組による周知</li> <li>・検討内容をとりまとめたニュースレターの全戸配布</li> <li>・市町村役場や商業施設、大学、病院等55箇所でのパネル展示の開催</li> <li>・ホームページでの情報掲載</li> </ul> <p>による情報提供を行うとともに、オープンハウス(県職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提供に努めたところであります。</p> <p>なお、パネル展示については、本島周辺の離島地域への周知拡大を図るため、離島航路の終発着であるとまりん(泊ふ頭旅客ターミナル)及び運天港を追加して実施しました。</p> <p>また、マスコミにパネル展示や県民会議の日時や場所等について積極的に情報提供し、記事として取り上げてもらえるよう周知に努めたところであり、今後も様々な媒体を活用した周知・情報提供に努めてまいります。</p>
			1	(関係機関等意見交換会意見) 鉄軌道導入について具体的な状況がわからないと話題になりづらい。話題になりやすいようメディアを活用した周知を図ってはどうか。		
			1	県のトップページへのリンク等、HPでの情報提供の工夫を求める意見		
			1	ニュースレターのカラープリントは費用が大きいので、白黒で良いという意見		
		6	初めて取り組みを知ったが、ニュースレターやパネル展示等で県民に周知を図るこのような取組は良い、知ることができてよかったとする意見			
		4	その他(情報提供等の取組に対する意見)			
		4	アンケートの問いかけがわかりづらい、回答も選択式にするなどの工夫が必要とする意見	<p>今回実施したアンケートは、提示した4つのルートの選定ではなく、その他のルート案とその考え方を求めたことから、選択式ではなく記載していただく方式をお願いしたところであります。</p> <p>また、アンケートについては、幅広い年齢層から回答して頂けるよう、郵送、QRコード(インターネット)、FAX、Eメールによる回答手段を設けたところでありますが、ご意見を踏まえ、回答手段の簡便化について検討してまいります。</p>		
		4	アンケート回答用のQRコードの掲載や封筒の添付など手軽に回答できるような工夫が必要とする意見			
		1	アンケート期間の拡大を求める意見			
5	その他(アンケートに関するその他意見)					
	その他意見	6	コミュニケーションに関するその他意見			
	検討の進め方に関する意見	3	利権とは切り離すなど、公正に取り組みを進めてほしいとする意見	<p>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などを図る観点から、鉄軌道導入に向け、県の計画策定づくりを進めているところです。</p> <p>計画案策定にあたっては、ステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、県民の理解と協力、公正性の確保、参加型プロセスの積極的導入及び予断なき検討の4つの基本姿勢を掲げ取り組んでいるところであります。</p> <p>このような大きなプロジェクトの合意形成を図るには、県民の皆さまと情報共有を図りながら検討を行っていくことが重要と考えております。</p> <p>そのため、今後も引き続き、ニュースレターの全戸配布やパネル展示を実施する他、オープンハウスや県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の開催による対話を通じた県民との情報共有も図りながら検討を進めてまいります。</p>		
5	福祉、医療、教育等他施策を優先すべきとする意見					
7	目的を明確にして検討を進めてほしいとする意見					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
検討プロセスに関する意見	検討の進め方に関する意見		10	外国を含め先進事例、既存事例等を参考にしながら検討を進めてほしいとする意見	<p>鉄軌道の計画案策定にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があります。</p> <p>このため、計画案づくりは、交通政策、観光振興、経済振興等総合的観点から検討を行う計画検討委員会と、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行う技術検討委員会を設置し検討を進めています。</p> <p>また、行政手続き、合意形成の専門家で構成するプロセス運営委員会を設置し、計画検討がステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、適切に実施されているか、評価、助言を得ながら段階的に検討を進めております。</p> <p>計画案づくりにあたっては、各ステップにおいて、県民の皆さま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ます。</p> <p>今後も、引き続きニュースレターの全戸配布やパネル展示を実施する他、オープンハウスや県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の開催による対話を通じた県民との情報共有も図りながら検討を進めてまいります。</p>
			11	有識者、専門家、関係機関、多くの県民の声をしっかり聴いて進めてほしいとする意見	
			7	県民意見も重要だけど、専門家の意見を重視すべきとする意見	
			13	数十年先の長期を見据えた検討、じっくりとした検討を行ってほしいとする意見	
			14	取組が遅い、検討のスピードをあげてほしいとする意見	
			9	検討を始めるのが遅かったのではないかと、もっと早くから取り組むべきだったとする意見	
			4	できる協力はやっていきたい、取組に協力したいとする意見	
			6	計画実現に向け、県民とコンセンサスを得ながら、県民一体となった取り組みが必要とする意見	
			3	取組を強力に進めた方が良好とする意見	
			3	住民投票等により県民合意を図り、県民と一丸になって早期導入に向け取り組むことを求める意見	
		1	県民参画が実感できるよう、PIで寄せられた県民意見の概要や反映結果等について知りたいとする意見	<p>県民の皆さまから頂いたご意見については、専門家で構成する技術及び計画検討委員会へ報告し、県民意見も参考にしながら検討を進めております。</p> <p>なお、頂いた県民意見の概要と県民意見等を踏まえた検討結果等については、委員会資料等としてホームページに掲載・公表しております。</p>	
		7	検討の進め方に関するその他意見	<p>鉄軌道の計画案策定にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があります。</p> <p>このため、計画案づくりは、交通政策、観光振興、経済振興等総合的観点から検討を行う計画検討委員会と、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行う技術検討委員会を設置し検討を進めています。</p> <p>また、行政手続き、合意形成の専門家で構成するプロセス運営委員会を設置し、計画検討がステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、適切に実施されているか、評価、助言を得ながら段階的に検討を進めております。</p> <p>計画案づくりにあたっては、各ステップにおいて、県民の皆さま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ます。</p> <p>今後も、引き続きニュースレターの全戸配布やパネル展示を実施する他、オープンハウスや県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の開催による対話を通じた県民との情報共有も図りながら検討を進めてまいります。</p>	
	その他意見		3	その他(検討プロセスに関するその他意見)	
対策案に求める・期待する効果に関する意見	見沖 縄 振 興 ・ 広 域 的 地 域 圏 の 形 成 等 に 関 する 意	経済等振興	26	沖縄経済の活性化、沖縄の発展が期待できるとする意見	<p>沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくため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。</p> <p>沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現等にあたっては、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、低炭素社会の実現の観点から、公共交通への利用転換に向けた取組と併せて、那覇一名護を1時間で結ぶ骨格軸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が必要と考えております。</p> <p>本計画検討においては、沖縄の将来の姿の実現等に向けて公共交通に求められる役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら骨格軸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について検討を進めてまいります。</p> <p>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うことが重要であり、今後の検討の中では、他事例等を参考に沿線市町村に求められるまちづくりについて整理し、市町村と連携して魅力あるまちづくりについて検討・情報共有を図ってまいります。</p>
			5	外国を含め観光客が増加するなど、観光振興が期待できるとする意見	
			1	その他(経済等振興)	
		広域的な地域圏の形成・圏域間連携強化・地域の活性化等	13	人口の分散化等による地域活性化、生活圏の拡大、過疎化の解消、県土の均衡ある発展が期待できるとする意見	
			11	通勤圏等の拡大による北部の過疎化対策、北部への交流人口の増、北部の活性化が期待できるとする意見	
			3	北部の公共交通の充実を求める意見	
			2	北部の活性化に資するとは思えないとする意見	
			1	南部の公共交通の充実を求める意見	
			1	東海岸の活性化が期待できるとする意見	
			1	中部の活性化が期待できるとする意見	
2	中部の公共交通の充実を求める意見				
7	その他(地域の活性化・振興等)				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
対策案に求める・期待する効果に関する意見	意見 沖縄振興・広域的な地域圏の形成等に関する意見	交流拡大	13	中南部と北部間の交流が容易にできるようになる、北部等遠くに住んでいる親戚や友人等にも会いやすくなる、人的交流が促進されるとする意見	<p>沖縄県では、沖縄21世紀ビジョンで描く沖縄の将来の姿の実現に向け、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全かつ安心して暮らせるよう、人に優しいまちづくりを推進しております。また、本格的な高齢社会への対応、学校や職業の選択肢拡大、外国人を含む観光客の増加等への対応の観点から、誰もが過度に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います。</p> <p>このため、本県では、公共交通の利用環境改善に向け、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れたノンステップバス</li> <li>・バスの複雑な系統を色でわかりやすく整理する系統別カラーリング</li> <li>・乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するIC乗車券の導入や、</li> <li>・バスの定時速達性の向上を図るバスレーン区間の延長などに取り組む他、</li> </ul> <p>人に優しい交通手段を確保するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄都市モノレールの沖縄自動車道(西原入口)までの延長整備</li> <li>・那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入及び鉄軌道とフィーダー交通(支線)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た取組等を推進しております。</li> </ul> <p>これら取組により、移動手段の選択肢拡大が図られ、高齢者や学生、観光客等の多様なニーズに対応できるものと考えており、交流拡大、通勤通学圏の拡大等が期待できるものと考えております。</p>	
		通勤・通学	11	職場・学校との移動が楽になっている、無理なく通えるようになるとする意見		
			18	通勤、通学範囲が広がる。職業や学校の選択肢が広がり、居住地を問わず学校等を選択できるようになるとする意見		
		県民生活に関する意見		10	車社会から脱却し、歩くことによる健康的な生活、歩いて暮らせる環境、歩く機会が増加するとする意見	<p>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への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進が重要であります。</p> <p>そのため、過度な自家用車利用からの転換に向け、公共交通利用促進に関する意識啓発活動の実施や、小・中・高生に対して、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発活動として、「安全・安心」、「CO2削減」、「健康増進」、「渋滞緩和」の観点から、公共交通の必要性について整理されたパンフレットの児童・生徒への配布や、小学校での出前事業の実施等に取り組んでおります。</p> <p>さらに、既存の公共交通の利用環境改善や歩きたくなるまちづくりなどの取組と併せて、骨格軸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が重要と考えております。</p> <p>本計画検討においては、沖縄の現状課題解決及び将来の姿の実現に向けて求められる公共交通の役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら、那覇一名護を速達性、定時性を備えた骨格軸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について検討を進めてまいります。</p>
			3	定時性の向上等により、時間の有効活用が可能となる、うちなータイムも改善されるとする意見		
		移動利便性の向上に関する意見		96	高齢社会の進展を踏まえ、高齢者等交通弱者、自動車を持っていない人でも気軽に外出できるようになる、行動範囲が広がり、行きたいところに行けるようになるとする意見	<p>将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等交通弱者、自動車を持っていない人でも気軽に外出できるようにしてほしいとする意見</li> <li>・免許を持っていない観光客なども誰もが観光を楽しむできるようにしてほしいとする意見</li> <li>・定時性の確保、計画的、時間が読めるようにしてほしいとする意見</li> <li>・スピーディーで速達性を確保、時間の短縮を求める意見</li> </ul> <p>が寄せられた一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見</li> </ul> <p>も寄せられました。</p> <p>県では、本格的な高齢化社会、外国人を含む観光客の増加等に対応するためには、誰もが過度に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、移動の選択肢拡大を図っていくことが重要と考えております。</p> <p>既存のバス交通では那覇空港から名護までは90分(高速バス)、160分(一般道路利用)としたサービスが提供がなされておりますが、今後、高齢者や観光客の多様なニーズに対応するためには、定時性・速達性の高いサービスも提供していく必要があると考えております。</p> <p>対策案については、県民から寄せられたご意見も踏まえ、「圏域間の連携強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」等、将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割を踏まえ検討を進めているところであります。</p>
			65	移動が便利になる、スムーズな移動、交通の円滑化を期待する意見		
			20	交通手段が増える、移動の選択肢の拡大を期待する意見		
			31	観光客がストレス無く、楽に移動できるようになる、免許を持っていない観光客なども誰もが観光を楽しむことができる、移動範囲が広がり北部等へ観光がしやすくなるとする意見		
			1	移動コストの軽減を期待する意見		
		2	空港へのアクセスが向上し、気軽に県外や外国に行けるようになるとする意見			
		3	駅近くの方や都市部に住む一部の方だけ恩恵を受けることになるとする意見			
		4	駅近くの方や都市部に住む一部の方だけでなく、広く県民が恩恵を受けるようにして欲しいとする意見			
	公共交通のサービス向上に関する意見		22	定時性の確保、計画的、時間が読めるようになるとする意見		
		12	スピーディーで速達性が確保される、時間の短縮が期待できるとする意見			
		12	速さにこだわらず、ゆっくり移動する方が良いとする意見			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応		
対策案に求める・期待する効果に関する意見	車依存型社会からの脱却に関する意見	車依存型社会からの脱却に関する意見	26	車社会からの脱却、車を利用せずに移動ができるようになる、自動車利用の減少が期待できるとする意見	<p>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への利用転換、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進が重要であります。</p> <p>そのため、過度な自家用車利用からの転換に向け、公共交通利用促進に関する意識啓発活動の実施や、小・中・高生に対して、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発活動として、「安全・安心」、「CO2削減」、「健康増進」、「渋滞緩和」の観点から、公共交通の必要性について整理されたパンフレットの児童・生徒への配布や、小学校での出前事業の実施等に取り組んでおります。</p> <p>さらに、既存の公共交通の利用環境改善や歩きたくなるまちづくりなどの取組と併せて、骨格軸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が重要と考えております。</p> <p>本計画検討においては、沖縄の現状課題解決及び将来の姿の実現に向けて求められる公共交通の役割を踏まえ、引き続き、県民と情報共有を図りながら、那覇一名護を1時間で結ぶ骨格軸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について検討を進めてまいります。</p>		
			19	車社会であるため、結局は自動車を利用するのではないかと、現実的には車依存型社会が続く、鉄軌道を整備しても利用しないのではないかとする意見			
			1	自家用車に係る経済的負担が軽くなる、自動車の保有台数を減らすことができるとする意見			
			3	その他(車依存型社会からの脱却)			
		自動車利用の減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現に関する意見	97	交通渋滞が緩和され、交通量が少なくスムーズな移動が期待できるとする意見			
			23	車が減り、排気ガス等の削減が期待できる、環境にも良いとする意見			
			2	渋滞緩和による経済的ロスの減少が期待できるとする意見			
		交通事故に関する意見	交通事故に関する意見	41		公共交通の利用により車を運転せずにすむので飲酒運転や交通事故が減少する、気軽に飲みに行けるようになるとする意見	<p>本県においては、自動車への依存度が高く、慢性的な渋滞が課題となっており、渋滞による経済的損失、公共交通の利便性の問題など様々な問題を抱えていることから、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進、コンパクトな都市構造の実現による「歩きたくなるまちづくり」、少子高齢化・人口減少社会への対応として、人に優しい交通手段の確保、利用環境整備等に取り組んでいるところであります。</p> <p>将来の姿の実現にあたっては、移動の選択肢拡大を図り、県民等の多様なニーズに対応していくことが求められていると考えており、引き続き、既存の公共交通の利用環境改善に向けた取組と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ骨格軸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ついて検討を進めてまいります。</p> <p>また、踏切等鉄軌道の安全性については、具体的なルートや構造、システム等について検討を行う計画段階において、ご意見も踏まえつつ検討がなされることとなります。</p>
				3		踏み切り事故や鉄道に関連した事故の発生を不安視する意見	
				1		その他(交通事故)	
	基幹軸の整備に関する意見	基幹軸の整備に関する意見	628	鉄軌道をできるだけ早く整備してほしい、実現を期待する意見	<p>ステップ3の前半で検討した将来の姿の実現及び陸上交通の課題解決の観点から求められる「公共交通の役割」については、圏域間連携の強化、移動利便性の向上、交通の円滑化、交通渋滞の緩和等を期待する・求める意見が寄せられました。</p> <p>そのうち、移動利便性の向上については、定時性、快適性、速達性、ゆっくりとした移動、移動手段の選択肢拡大、公共交通ネットワークの充実が求められました。</p> <p>また、圏域間の連携強化については、那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もあったが、北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見や、北部と中南部とのアクセス向上による連携強化を求める意見、那覇と名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見が寄せられる等、公共交通に関し様々なニーズへの対応が求められました。</p> <p>将来の姿の実現にあたっては、移動の選択肢拡大を図り、県民等の様々なニーズに対応していくことが求められております。</p> <p>そのため、沖縄県としては、現在進めているバス停の整備やノンステップバスの導入等公共交通の利用環境改善に向けた取組等と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ骨格軸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を図っていくことが必要と考えております。</p> <p>県としましては、県民の皆さまと確認した「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」を踏まえ整理した「対策案検討の視点」に基づき、骨格軸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ついて検討を進めてまいります。</p>		
			8	基礎インフラとして鉄軌道は必要とする意見			
			13	沖縄だけ鉄軌道が無い、導入が遅いのはおかしい、本土と同じように鉄道を導入して欲しいとする意見			
52			人口が減少するのに鉄軌道は必要か、必要性を感じない、事業規模等の観点から税金の無駄遣いとする意見				
7			道路整備を充実することで足りる、道路の整備を優先すべきとする意見				
22			鉄軌道は実現可能性がないのではないかと、実現できるのかとする意見				
9			自動車での移動で十分ではないかとする意見				
10			鉄道ができたらもっと狭くなる、狭いので鉄道は必要か、必要ないとする意見				
17			その他(基幹軸整備)				
その他意見			まちづくり	駅周辺等まちづくり		1	駅周辺の地価の上昇が期待できるとする意見
	5	その他(駅周辺等まちづくり)					
	その他	駐留軍用地跡地の活用	3	駐留軍用地跡地を活用したまちづくりを期待する意見			
			6	その他(対策案に求める・期待する効果その他)			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
骨格軸のルート検討に関する意見	骨格軸のルート検討の視点に関する意見	公共交通軸の構築に関する意見	22	那覇一名護を1時間で結んでほしい、名護まで整備してほしいとする意見	<p>県民の皆さまから寄せられた「ルート案等検討の視点に関する意見」は、「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」と、「評価項目で設定している視点に関する意見」に分類・整理しました。</p> <p>「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」では、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通軸の構築</li> <li>・多くの人が利便性を享受できるように、多くの人が利用できる地域を經由</li> <li>・自動車交通が集中している地域を經由</li> <li>・その他留意事項として、採算性及び極端な大回りとならないよう考慮することを求める意見が寄せられました。</li> </ul> <p>そのうち、公共交通軸の構築については、名護までは要らないとする意見や那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もありましたが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇と名護を1時間で結んでほしい、名護まで整備してほしいとする意見</li> <li>・那覇と名護を1時間より早く結んでほしいとする意見</li> <li>・今まで行ったことがない遠い地域に行くことができるようなルートにしてほしいとする意見</li> </ul> <p>などが寄せられました。</p> <p>また、多くの人が利用できる地域を經由する視点については、観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないではないかという一部の意見もありましたが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者多い、生活に便利なルートにしてほしい</li> <li>・観光客にとって導線が良い、便利、車を使わずに移動できる、多くの観光地等を經由できるルートにしてほしいとする意見</li> </ul> <p>などが寄せられました。</p> <p>また、「評価項目で設定している視点に関する意見」では、早期整備(事業期間)や低コスト(事業費)、津波や台風等への対応(災害)、環境配慮等の視点を求める意見が寄せられました。</p> <p>本検討では、ルート案については、「対策案検討にあたっての基本的考え方」(ニューズレター第4号 4～5頁)に基づき、「将来の姿の実現等に向けもとめられる公共交通の役割を踏まえ検討・設定を行い、事業費等経済面や環境面等の影響については、ステップ4においてルート毎に比較評価することとしています。</p> <p>そのため、県民の皆さまから寄せられた早期整備や環境影響等、評価項目として設定している視点については、ステップ4の比較評価において確認してまいります。</p> <p>以上より、県民の皆さまから寄せられた意見からはルート等検討の視点に追加する新たな視点への意見が見受けられなかったことから、骨格軸のルート案については、将来の姿の実現や陸上交通の課題解決の観点から整理した「公共交通の役割」を踏まえ設定した「ルート等検討の視点」に基づき検討を行っていくこととし、検討結果については、県民の皆さまと情報共有を図ってまいります。</p>
			11	那覇一名護を1時間より速く結んでほしいとする意見	
			5	那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いのではないかとする意見	
			10	那覇と名護を結んでほしいとする意見	
			56	早くつくルートがほしい、時間短縮可能なルートにしてほしいとする意見	
			26	今まで行ったことがない遠い地域に行くことができるようなルートにしてほしいとする意見	
				(関係機関等意見交換会意見)	
			1	生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる	
			1	観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える	
			20	名護までは要らないとする意見	
		432	自分自身にとって良く行く場所・行く機会の多い場所を通るルートにしてほしいとする意見		
		880	県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者が多い、生活に便利なルートにしてほしいとする意見		
		70	多くの市町村を經由するルートにしてほしいとする意見		
		4	雇用に資するルートにしてほしいとする意見		
		1033	自分が住んでいる地域等特定の地域、学校や商業施設等特定の施設を經由してほしいとする意見		
		146	国道58号や高速道路等がある地域は、既に便利だからルート検討から外すべきとする意見、又は国道58号等が無く不便だからルート検討にあたり考慮すべきとする意見		
		130	バス路線が十分な地域は既に便利だからルート検討から外すべき、又はバス路線が不十分な地域は、ルート検討にあたり考慮すべきとする意見		
		174	交通の充実による交流拡大、利便性向上等、南北、西高東低等、地域格差が是正できるようなルートを求める意見、各地域まんべんなく通して全地域便利にしてほしいとする意見		
		28	交通の充実により東西横断が可能、東西の地域連携が可能な、横断に便利なルートにしてほしいとする意見		
		557	観光客にとって導線が良い、便利、車を使わずに移動できる、多くの観光地等を經由できるルートにしてほしいとする意見		
		9	観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかとする意見		
		347	県民や観光客、いずれにも便利、多くの人が利用できるルートにしてほしいとする意見		
		73	観光客より県民を重視するルートにすべきとする意見		
	(県民会議共通意見)				
1	ルートの考え方として、人口や観光等をベースに検討されていることは適切である				
1	ルートは、県民、観光客を含め、需要の高い主要施設又は人の集まると予想される箇所など需要を考慮すべき				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
骨格軸のルート検討に関する意見	骨格軸のルート検討の視点に関する意見	意見 公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見	453	交通渋滞の緩和が図られる、交通量が多いカ所を経由するルートにしてほしいとする意見	前頁と同じ	
			11	跡地を活用することによるまちづくりを求める意見		
			27	西海岸地域の活性化に資するルートを求める意見		
			325	東海岸地域の活性化に資するルートを求める意見		
			49	北部の活性化に資するルートを求める意見		
			24	中部の活性化に資するルートを求める意見		
			41	南部の活性化に資するルートを求める意見		
			102	沖縄振興、まち・地域の活性化に資するルートにしてほしいとする意見		
			その他留意事項に関する意見	85		需要が多く確保できるルート、採算性の確保が可能なルート、ランニングコストが少ないルートにしてほしいとする意見
				87		延長が短いルートが良い、短くしてほしいとする意見
		2		延長が長くも短くもないから良いとする意見		
		複数視点を求める意見	236	提示した複数の視点(県民、観光客、渋滞緩和、まちづくり)を踏まえたルートにしてほしい		
		関評 する 項目 で 設定 して いる 視点 に	事業性に関する意見	75		早期整備が可能なルートにしてほしいとする意見
				35		低コストが期待できるルートにしてほしいとする意見 (県民会議共通意見)
				1		早期完成と整備費用が少なくなるようなルートの設定
				14		津波や台風、地震等への影響を踏まえたルートにしてほしいとする意見
			環境に関する意見	12		自然を残してほしいとする意見
		212	車窓からの景色が良いルートにしてほしいとする意見 (関係機関等意見交換会意見)			
		1	利便性や定時性という観点は非常に大事だが、道中風景を楽しむことができれば、それが観光資源となる			
		その他意見	3	基地負担の多い地域を経由してほしいとする意見		
22	その他意見					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
骨格軸のルート検討に関する意見	ルートに関する意見	提示した案に関する意見	5002	提示したA～D案の特定の案、西海岸、東海岸を経由するルートを求める意見	<p>ルート等の検討にあたっては、県民の皆さまの意見を参考に慎重かつ丁寧に進める必要があったことから、前半と後半に分けて段階的に検討を行いました。</p> <p>・前半では、沖縄本島の陸上交通の現状・課題解決及び将来の姿の実現の観点から求められる「公共交通の役割・取組」について</p> <p>・後半では、確認された「公共交通の役割・取組」に基づき、「公共交通の役割を踏まえた対策案の検討の視点」を整理の上、具体の対策案として、骨格軸のルート案、フィーダー交通、想定される公共交通システムについて</p> <p>県民との情報共有(前半:平成28年1月25日～2月24日、後半:平成28年5月16日～6月15日)を図りながら検討を行いました。</p> <p>県民の皆さまからは、ルート案について「ルート等検討の視点」に基づき検討を行ったA～D案のいずれかが良いとする意見又は否定する意見が寄せられた他、新たに、那覇一名護間での東西横断や北部や中部の概ねの地域を経由するルートを求める意見や名護以北や南部への延伸に関する意見が寄せられました。</p> <p>県民から寄せられた新たなルートである、那覇一名護間での東西横断や名護以北や南部への延伸等に関する意見については、計画検討委員会において、「ルート等検討の視点」に基づき検討を行った結果、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部地域における新たな東西横断ルートとしてB案の派生案(B'案)</li> <li>・中部地域における新たな東西横断ルートとしてC案とD案の派生案(C'案及びD'案)</li> </ul> <p>計3のルートを追加し、A～D案の4ルートを含め、計7案をステップ4で比較評価するための対策案として設定しました。</p> <p>また、名護以北や南部への延伸、北部や中部の概ねの地域を経由する等骨格軸へのルートの付加については、ステップ4において、需要予測結果を踏まえ、今後、ルート案の対象とすべきか確認していくこととしております。</p>
			33	提示したA～D案の特定の案、国道58号や高速道路等を経由するルートを否定する意見	
		那覇一名護間における新たなルート提案に関する意見	100	北部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見	
			15	北部の概ねの地域を経由するルートを求める意見	
			535	中部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見	
			745	中部東海岸を含めた中部又は中南部地域の概ねの地域を経由するルートを求める意見	
			200	本島中央ルートを求める意見	
			403	那覇一名護間において概ねの地域を経由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見	
			名護以北や南部への延伸に関する意見	407	
		194		南部～名護以北までの本島縦断路線を求める意見	
		1060		本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見	
		1237		糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見	
		1		(市町村会議意見) 豊見城市と糸満市合わせて人口約12万人いるので骨格軸として検討していただきたい	
		124		北部又は南部、北部及び南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見	
		その他ルートを求める意見	12	その他ルートを求める意見	
		交通結節点との接続を求める意見	8	浦西でモノレールとの接続を求める意見	
			63	空港との接続を求める意見	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 観光面からみると、那覇空港と直結することが非常に理想的	
			3	高速の入り口との接続を求める意見	
			9	その他(交通結節)	
その他意見	131		その他(ルート)		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
フィーダー交通の検討に関する意見	検討の視点に関する意見		110	バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見	<p>フィーダー交通について、県民の皆さまから</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・骨格軸と既存のバスやモノレール等の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を求める意見</li> <li>・各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見</li> </ul> <p>が寄せられたことから、「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」から整理した</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・骨格軸と地域を効率的に結ぶ</li> <li>・既存の公共交通ネットワーク及び利用状況、まちづくりを考慮</li> </ul> <p>とする検討の視点については、一定の情報共有が図られたものと考えております。</p> <p>さらに、県民の皆さまからは、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見も寄せられたことから、これを踏まえ、他県の取組事例等も参考に、利便性の高いフィーダー交通ネットワーク構築に向けた考え方について整理していくものとしております。</p>
			1	(県民会議共通意見)	
			1	ルート検討に当たっては、既存の交通システムも十分に生かし、乗換えがスムーズになることも考慮する必要がある。	
			1	骨格軸だけでなく、フィーダー交通で県内をくまなく移動可能とすることが重要	
			1	骨格軸では補えなかった主要施設等を結ぶフィーダー交通の整備により観光客と県民の生活に役立てる	
			1	バスやモノレールなどの既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいで、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要	
			14	都心部だけでなく郊外部の発展等に資するネットワークの構築を求める意見	
	53	南部、北部、東海岸等、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見			
	63	鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見			
	20	その他			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
想定されるシステムに関する意見	骨格軸のシステムに関する意見	専用軌道に関する意見	9	専用軌道が良いとする意見	骨格軸のシステムについては、速達性やコスト、安全面等の様々な観点から、鉄道やモノレール、LRT(専用軌道)、HSST、LRT(併用軌道)、リアモーターカーなどの導入を求める意見が寄せられました。  骨格軸については、「公共交通の役割」を踏まえた場合、時速100km以上のスピードが求められることから、システムとしては、道路交通法等の規制を受けない専用軌道を有する小型鉄道やモノレール等新交通システム、専用軌道を有するLRTが想定されたところです。 具体的なシステムについては、事業化に向け具体的な検討を行う計画段階において、県民の皆さまから寄せられた意見を踏まえ、コストや安全面等様々な観点から検討が行われることとなります。
			11	速達性、定時性等の観点から専用軌道が良いとする意見	
		鉄道に関する意見	37	小型・普通鉄道、地下鉄が良いとする意見	
			8	コストの面から小型鉄道、速達性、自動車交通への影響等の観点から鉄道にしてほしいとする意見	
			1	その他	
		新交通システムに関する意見	8	モノレールやAGT等新交通システムが良いとする意見	
		モノレールに関する意見	96	モノレールにしてほしい、モノレールの延伸、充実を求める意見	
			13	既存システムであること、運営面、安全面等の観点からモノレールが良いとする意見	
			4	コスト等の面からモノレールは好ましくないとする意見	
			10	その他	
		HSSTに関する意見	6	リニモが良いとする意見(理由無し)	
			6	静かで揺れが少ない、速達性が高い等の理由からリニモが良いとする意見	
		LRT(専用軌道)に関する意見	2	LRT(専用軌道)が良いとする意見(理由無し)とする意見	
	7		速達性、安全面、駅数が多いなど利便性等の観点からLRT(専用軌道)が良いとする意見		
	リニア・新幹線等	9	リアモーターカーが良い、より速いシステムを求める意見		
	電車に関する意見	2	電車が良いとする意見		
	併用軌道に関する意見	LRT/路面電車に関する意見	7	地域内移動として路面電車を導入してほしい	
			51	コスト、乗りやすさ、車窓からの眺め、早期実現等の観点からLRTが良いとする意見	
			47	LRT(路面電車)が良いとする意見(理由無し)	
			5	速さよりもゆったりとした、利便性のある路面電車が良いとする意見	
			4	渋滞するため路面電車は良くないとする意見	
			4	その他	
	合軌専用 道用 せの 組 併 み 用	トラムトレイン	3	コスト等の観点から、トラムトレイン(都市内は併用、郊外は専用の路面電車)にしてほしいとする意見	
1			その他		
その他意見	その他	1	(県民会議共通意見) 交通システムについては、いろんなニーズや県民生活を踏まえて選択する。一方で、コストの面や県土の将来の発展の姿も想定して検討しなければならない		
		34	その他意見(環境に良い、騒音の無い、台風等天候に左右されないシステムを求める意見等)		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
想定されるシステムに関する意見	ファイダー交通のシステム・	具体のシステム・路線に関する意見	36	LRT(併用軌道)の導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見	<p>ファイダー交通のシステムについては、県民からはモノレールの延伸や特定の地域へのLRT(併用軌道)導入、LRTやBRTが良いとする意見等が寄せられました。</p> <p>ファイダー交通の具体のシステムについては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性、定時性、乗降のしやすさ</li> <li>・他の交通機関との連携</li> <li>・地域のまちづくり</li> </ul> <p>などの視点を総合的に勘案し選定されることが望ましいことから、交通計画の観点のみならず、地域におけるまちづくり等の観点からも検討を行っていく必要があると考えております。</p>
			11	モノレールの活用、特定の地域へのモノレールの導入・延伸を求める意見	
			4	BRTを導入してほしいとする意見	
			3	LRT、BRTが良いとする意見	
			9	その他	
		11	その他		
対策案の検討に関するその他意見	ステップ4以降の検討に関する意見	導入空間に関する意見	57	コストや用地確保等の観点から、国道58号や高速道路等、既設道路を活用した整備を求める意見	<p>導入空間については道路の活用も含め、地下や高架等様々な構造が想定されます。</p> <p>そのため、ステップ4では、ステップ3で設定した複数のルート案毎に、想定される複数の構造について、幅広く検討を行っていくこととしております。</p> <p>また、導入空間や構造によって、自動車交通や自然環境・景観等への影響が異なることから、それぞれの導入空間毎に、比較評価項目に基づき影響等について幅広く検討を行ってまいります。</p> <p>なお、これら検討結果については、県民の皆さまへ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。</p>
			25	用地確保等の観点から軍用地の活用、軍用地内への整備を求める意見	
			29	地下が良い、台風への対応や用地確保等の観点から地下への導入が良いとする意見	
			4	用地確保の観点から既存道路への地下構造による整備を求める意見	
			11	高架方式を求める意見	
			4	コスト等の観点から国道58号等既存道路への高架構造による整備を求める意見	
			1	交通弱者、景観配慮等の観点から地平が良いとする意見	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 58号が使えるなら、那覇から嘉手納ロータリーまでは地平構造の検討が考えられるのではないかと	
			11	不発弾や景観等の観点から地下構造、トンネル構造はやめた方が良いとする意見	
			9	踏切は避けた方が良い、踏切による渋滞、事故等の観点から踏切のある構造はやめた方が良いとする意見	
			9	用地確保に不安があるとする意見	
			13	海上へ導入してほしい、工事による交通渋滞が懸念されるため海上へ導入してほしいとする意見	
			23	その他	

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
対策案の検討に関するその他意見	ステップ4以降の検討に関する意見	費用対効果	20	既存交通事業者への影響を懸念する、共存の観点から既存交通事業者との連携を求める意見	<p>評価の視点については、県民の皆さまから</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果</li> <li>・採算性</li> <li>・用地確保</li> <li>・整備による自動車交通への影響</li> <li>・災害等への対応</li> <li>・自然・生活環境への影響</li> <li>・景観</li> </ul> <p>等を求める意見が寄せられました。</p> <p>これらご意見は、これまで県民の皆さまと情報共有を図りながら検討を行ってきた評価指標に含まれていると考えており、ステップ4ではステップ3で検討した評価指標及び評価方法に基づき、比較評価を行ってまいります。</p> <p>なお、これら検討内容については、今後、県民の皆さまへ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。</p>
			8	鉄軌道整備に伴う費用対効果の検証を求める意見	
			1	その他	
		採算性	53	採算性を懸念する、検証すべきとする意見	
			5	維持費が安価となるようなものにしてほしい、ランニングコストも考慮すべきとする意見 (関係機関等意見交換会意見)	
			1	採算性を確認する上で需要予測が重要である	
			2	その他	
		用地確保	2	用地の確保の観点から検討すべきとする意見	
			2	その他	
		整備による自動車交通への影響	3	整備期間中のさらなる交通渋滞が懸念されるとする意見	
		災害等への対応	11	台風、地震、津波等自然災害による影響を懸念する、災害等を考慮した検討を求める意見	
		環境	47	豊かな自然を壊すのは反対、残すような取組を行ってほしいとする意見	
			22	自然に配慮した、自然と調和した整備を行ってほしいとする意見	
			10	騒音影響を懸念する、騒音軽減を求める意見	
			2	地球環境に対する貢献度、CO2削減の程度についても検討すべきとする意見	
			1	その他	
		景観	9	自然の景観を損なわないようにしてほしい、自然の景観を活かしてほしいとする意見	
			1	その他	
		その他	4	その他	

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
対策案の検討に関するその他意見	計画段階以降の検討に関する意見	駅位置・駅数に関する意見	25	特定の施設、人の多いところ(学校や病院等、人が集まる所)に駅が必要とする意見	本計画検討は、概略的な検討を行う構想段階に該当します。 計画案策定後は、事業化に向けた具体的な検討を行う計画段階へ移行し、その後、概略設計を経て、環境アセスや鉄道事業法等に基づく諸手続きを行っていくことになります。 具体的な駅位置や着工時期、車両、運行計画、財源、整備主体等については、計画段階の検討及び事業化に向けた国との調整等の中で、検討、決定されることになります。  計画段階の検討等にあたっては、県民の皆さまから寄せられた意見も踏まえながら、幅広く検討していくことになります。	
			15	多くの人が利用できるよう数は多い方が良いとする意見		
			8	駐車場用地の確保が可能な場所への設置を求める意見		
			2	駅数を少なくし、駅間距離が短くなりすぎないような駅設置を求める意見		
			3	全市町村に駅を作ってほしいとする意見 (市町村会議意見)		
			1	フィーダー交通の検討は駅位置が非常に重要となる。駅位置の判断は市町村の意見等も踏まえ判断していただきたい		
			18	その他		
			着工・完成時期	28		鉄軌道導入の着工時期、完成時期等が見えない、いつなのかという意見
				3		基地返還後の整備を求める意見
			段階的整備	13		中南部地区から整備してほしいとする意見
		33		段階的にルートを増やしてほしい(例 まずは1本整備して、その後、複数路線整備)		
		財源確保・整備費	11	鉄軌道整備の予算が確保できるのか懸念、心配する意見		
			10	事業費は国に負担してもらおうべきとする意見		
			3	事業費を国に頼らないようにすべきとする意見		
			1	財源確保に向けた取組も並行して行うべきとする意見		
			12	整備費用は安価にして欲しいとする意見		
		整備主体	4	その他		
			6	他県は国の予算で国鉄等鉄道インフラが整備されているため、国が整備すべきとする意見		
		車両	1	その他		
			23	豪華列車、イベント・観光列車、個性的な車両等を求める意見		
			5	ベツトや自転車も乗せられる車両にしてほしいとする意見		
9	障がい者や高齢者など利用者にやさしい車両にしてほしいとする意見					
2	ゆとりのある車両にしてほしいとする意見(観光客がスーツケースを持っていることを考慮)					
3	将来的に車両を増やせるようにして欲しいとする意見					
塩害対策について	8	その他				
	3	沖縄は潮風の影響を受けるため、錆による塩害を考慮した車両、システムの整備を求める意見				
運行計画について	37	各駅、快速、特急など様々な運行(スピード)を求める意見				
	34	運行本数を増やし、深夜の運行など利用しやすいようにしてほしいとする意見				
	5	その他				
鉄軌道運賃に関する意見	11	料金を示してほしいとする意見				
	72	料金の低減化を求める意見、料金が安ければ利用するとする意見				
	13	その他				
バリアフリー化	9	交通弱者や観光客が利用しやすいよう駅のバリアフリー化、多言語化を求める意見				
その他	22	SuicaやOKIKAが使えるなど鉄軌道へのICカード導入に関する意見 (関係機関等意見交換会意見)				
	1	交通弱者の視点も踏まえた車両デザインや運営、フィーダー交通への連携等を支援する支援員の配置が必要と考えている				
	1	自然環境の保全・再生については、持続可能性の視点が重要であり、エネルギー利用効率、再生エネルギー利用といった視点も鉄軌道計画のなかで検討していただきたい				
		21	その他			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
既存の公共交通の充実等に関する意見	公共交通利用への転換に向けた取組		6	車社会からの脱却、車を利用しないでも生活できる社会となるような取組を求める意見	<p>沖縄県では、過度な自家用車利用から公共交通への転換が重要であると考えていることから、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間に、定時・速達・多頻度で運行する基幹バスシステムの導入を目指しております。</p> <p>このため、ノンステップバスの導入、バス停のグレードアップ、バスレーンの区間延長、IC乗車券システム「OKICA」を本島路線バス4社へ導入するなど、バスの利用環境改善に向けた各種事業を実施しております。</p> <p>また、バスレーン区間延長により、久茂地から伊佐までのバスの所要時間が朝4分、夕方8分短縮するなどの効果が現れているほか、「OKICA」導入により、バスの乗降がスムーズになった、両替や小銭の準備が不要となった等の意見も多く寄せられております。</p> <p>さらに、過度な自家用車利用からの転換に向け、「わったーバス党」を立ち上げ、公共交通利用促進に関する意識啓発活動の実施や、小・中・高生に対して、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発活動として、「安全・安心」、「CO2削減」、「健康増進」、「渋滞緩和」の観点から、公共交通の必要性について整理されたパンフレットの児童・生徒への配布や、小学校での出前事業の実施等に取り組んでおります。</p> <p>県としましては、今後も関係機関と連携し、公共交通利用促進、公共交通の利用環境改善に向けた取組を精力的に行ってまいります。</p> <p>なお、IC乗車券については</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者の負担するランニングコストが大きいこと</li> <li>・大幅な利用客数増は見込めない等、費用対効果が小さいこと</li> <li>・離島住民カードとの連携等、地域独自の展開が制限されること</li> </ul> <p>等から、運行事業者によりSuica等との全国相互利用ではなく、県内で独自利用することが判断されたところですが、今後、OKICAの利便性向上に向け、商業施設やコンビニ等でチャージができる環境整備を図っていくこととしております。</p>	
			3	早期の運転免許の返上、都市部への車の乗り入れ制限など自動車の利用を制限、減少させる取り組みを求める意見		
	バスの利便性向上		37	バス停の整備、便数の増、新たな路線の整備等みんなが利用しやすいバス交通を求める意見		
			4	Suica等との互換性やコンビニでのチャージ等OKICAの利便性を高めてほしいとする意見		
			14	鉄軌道よりバスの充実を図ってほしいとする意見		
			1	バスレーンの増設・延長を求める意見		
			1	バスレーンの廃止を求める意見		
			6	その他(バスの利便性向上)		
	料金		11	バスやモノレールの運賃を安価でリーズナブルなものにして欲しいとする意見		
			5	1日券、学生割、シルバー割やわかりやすい料金設定を求める意見		
			1	無料化を求める意見		
	安全・安心		11	安全安心で事故の無い公共交通を求める意見		<p>公共交通の利用促進に向けた取組について、県民の皆さまから様々な意見がありました。これら意見については、交通事業者等が参加する関係機関等意見交換会や市町村会議を通じて情報提供しているところですが、今後も引き続き、交通事業者や市町村と情報共有を図ってまいります。</p>
	その他		12	その他(既存の公共交通の充実等)		
	道路整備・まちづくりに関する意見	道路整備		5		公共交通の整備だけでなく自転車が走りやすい、歩行者が歩きやすい道路整備を求める意見
1				高速道路と駅を結ぶ道路整備を求める意見		
16				公共交通の整備だけでなく既存道路の拡幅・改良・充実、新たな道路整備などを求める意見		
2				電線類地中化の取り組みを強化して欲しいとする意見		
5				その他(道路整備)		
まちづくり			88	駅周辺に駐車場、駐輪場などを整備し、誰もが利用しやすいようにしてほしいとする意見		
				(関係機関等意見交換会意見)		
			1	駅舎については、バス、タクシー、レンタカーの待機場所について十分なスペースを取っていただきたい。		
			10	魅力的な駅づくりや駅と一体となった再開発(駅周辺への商業施設、ショッピングセンター等の設置等)を求める意見		
			6	駅を中心としたまちづくりや住みよいまちづくりを求める意見		
		3	駐留軍用地跡地を活用した駅整備等、まちづくりを求める意見			
		8	その他(まちづくり)			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
その他意見	将来の姿の実現に向けて公共交通以外で取り組むべきこと		1	映画館や遊園地など娯楽施設を増やしてほしいとする意見	
			3	滞在等観光メニューの充実、観光客がゆっくり滞在できる設備整備を求める意見	
			2	花や緑を増やして欲しいとする意見	
			3	その他	
	その他行政に対する意見		7	離島の移動コストの低減化、離島の公共交通の充実に関する意見	
			9	その他	
	その他意見		61	賛否のみの意見(理由無しの場合のみに)	
		424	その他		

	意見数
検討プロセスに関する意見	224 (1.1%)
対策案に求める・期待する効果に関する意見	1,393 (6.9%)
骨格軸のルート検討に関する意見	16,137 (80.2%)
フィーダー交通の検討に関する意見	265 (1.3%)
想定されるシステムに関する意見	460 (2.3%)
対策案の検討に関するその他意見	877 (4.4%)
既存の公共交通の充実等に関する意見	112 (0.6%)
道路整備・まちづくりに関する意見	145 (0.7%)
その他意見	510 (2.5%)
計	20,123

## 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニケーション実施計画と実施の比較</li> <li>国内の他事例との比較</li> <li>コミュニケーション活動への県民等の参加状況</li> <li>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</li> </ul>
2	情報内容が適切であったか (情報内容)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の開示状況及び情報内容</li> <li>提供した情報の理解度</li> </ul>
3	県民等との対話が適切に図られたか (対話)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の実施状況</li> <li>オープンハウスの実施状況</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅広い属性(性別、年齢)、関係者の意見の把握</li> <li>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</li> <li>寄せられた意見への対応方針が示されているか</li> </ul>

### 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と同様に実施した活動】

- テレビ(県政広報テレビ番組「うまんちゅひろば」)で意見募集等を周知
- 専用HPを設置し委員会等資料やパネル展示等に関する情報提供
- ニューズレター(おきなわ鉄軌道ニュース)の全戸配布
- パネル展示による情報提供
- オープンハウス(県職員を配置したパネル展示)
- 県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会の実施
- 各地でのパネル展示、オープンハウス、県民会議等について円滑な取材が行われるよう、事前に報道機関へ情報提供
- 認知度調査は、沖縄鉄軌道の取り組み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を実施。

##### 【ステップ3からの追加事項】

- テレビ(県政広報テレビ番組「うまんちゅひろば」)では、意見募集等のお知らせに加え、

沖縄鉄軌道計画案づくりを放送した（5/28、5/29）。

- ・県広報誌（美ら島沖繩）を活用し意見募集の周知をした。
- ・専用HPでは、委員会等資料やパネル展示等に関する情報提供に加え、意見募集期間は、トップページにアンケートバナーを設置した。
- ・ニューズレターは、全戸配布に加え、多くの県民等が利用するコンビニ（ローソン）やスーパー（イオン）でも配布した。
- ・パネル展示、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、下記施設を追加し、より多くの県民への情報提供及び直接対話を実施した。

① 体の不自由な方などに配慮し、県立病院を3か所追加

「県立北部病院」、「県立中部病院」、「県立南部医療センター・こども医療センター」

② 多くの人が集まる中南部地域の商業施設を4か所追加

「イオン北谷」、「イオンタウン南城大里」、「プラザハウスショッピングセンター」、「サンエー豊見城ウイングシティ」

③ 若い世代への周知を図るため、大学等を4か所追加

「沖縄女子短期大学」、「沖縄キリスト教学院大学」、「県立芸術大学」、「県立看護大学」

④ 離島地域へ周知を図るため、離島航路の発着地である港を2か所追加

「泊ふ頭旅客ターミナルビルとまりん」、「運天港」

## 〇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・ラジオ等	前半 ・テレビ又はラジオ ・新聞	・県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で意見募集等を周知した。 ・沖縄県広報誌（美ら島沖繩）で情報提供及び意見募集等を周知した。	・テレビ 1/30.31放送 ・広報誌 2016年2月号	○
	後半 ・テレビ	・県政広報テレビ番組（うまんちゅひろば）で情報提供及び意見募集等を周知した。	・テレビ 5/28.29放送	○
HPでの情報掲載	前半 ・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	・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。 ・意見募集期間はアンケート欄を設置。	・H27.11～ ・アンケート欄設置 1/25～2/14	○
	後半 ・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	・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。 ・意見募集期間はアンケート欄を設置。	・H27.11～ ・アンケート欄設置 5/16～6/15	○

### 【HP情報掲載】→

#### 【広報誌(美ら島沖繩)】



#### 【テレビ(うまんちゅひろば)】



【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
ニュースレターの配布	前半 ・県内全戸配布 (おきなわ鉄軌道ニュース 第4号)	・おきなわ鉄軌道ニュース第4号を県内に全戸配布した。 ・コンビニ(ローソン)、スーパー(イトン)で配布。 ・第4号:1/18~1/29 ・1/28~	◎
	後半 ・県内全戸配布 (おきなわ鉄軌道ニュース 第5号)	・おきなわ鉄軌道ニュース第5号を県内に全戸配布した。 ・コンビニ(ローソン)、スーパー(イトン)で配布。 ・第5号:5/16~6/5 ・5/16~	◎
パネル展示	前半 ・50か所、延べ264日	・52か所、延べ319日 (病院2か所追加、県庁等で展示延長)	◎
	後半 ・53か所、延べ265日	・55か所、延べ274日 (港2か所追加)	◎

【ニュースレター】  
第4号



第5号



【パネル展示】



写真:平成28年5月20日 イオン名護

【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	前半 ・各地域の商業施設等で開催 11か所、14回	・北部、中部、南部、宮古、石垣の各地で実施した(11か所、14回)。	1/25~2/20	○
	後半 ・各地域の商業施設等で開催 11か所、16回	・北部、中部、南部、宮古、石垣の各地で実施した(11か所、16回)。	5/20~6/10	○
県民会議	前半 ・一般公募により選出された県民による意見交換を実施	・選出された県民による意見交換を実施した(参加者:24名)。	1/30	○
	後半 ・一般公募により選出された県民による意見交換を実施	・選出された県民による意見交換を実施した(参加者:18名)。	6/4	○
市町村会議	前半 ・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。 ※名護市、今帰仁村、金武町、中城村は欠席	2/3	○
	後半 ・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。 ※今帰仁村、南原原は欠席	5/23	○
関係機関等意見交換会	前半 ・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。	2/10	○
	後半 ・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。	6/8	○

【オープンハウス】



【県民会議】



【市町村会議】



【関係機関等意見交換会】



## ○国内の他事例との比較

沖縄鉄軌道(ステップ3)				那覇空港 (ステップ3)		福岡空港 (ステップ3)		
		前半	後半					
1	テレビ	2回	2回	1	パネル展示	10か所 延べ165日	テレビ	56回
2	広報誌	1回	1回	2	オープンハウス	26か所、 延べ172日	ラジオ	129回
3	HPへの 情報掲載	—	—	3	説明会、懇談会	37回	新聞	3回
4	ニュースレター の配布	県内全戸(約 57万部)配布	県内全戸(約 57万部)配布	4	見学会	1回	ニュースレター 等の配布	約277万部
5	パネル展示	52か所 延べ319日	55か所 延べ274日	5	シンポジウム	1回	オープンハウス	8か所 16回
6	オープンハウス	11か所 延べ14回	11か所 延べ16回	6			見学会 等	38回
7	県民会議 等	3回	3回	7			インフォメーショ ンコーナー	4か所
8	意見を寄せた方	5,974人	8,788人	8	意見を寄せた方	8,892人	意見を寄せた方	2,655人
	意見総数	15,613件	20,123件		意見総数	20,951件	意見総数	7,933件

## ○コミュニケーション活動への県民の参加状況

### ニュースレター配布やパネル展示等の状況

手法		参加状況	備考
ニュースレター配布	前半	約56万8千世帯へ配布	県内全戸を対象
	後半	約56万8千世帯へ配布	県内全戸を対象
パネル展示	前半	8,523人 (うちオープンハウス258人)	延べ319日開催 (うちオープンハウス14回)
	後半	11,729人 (うちオープンハウス760人)	延べ274日開催 (うちオープンハウス16回)
ホームページへの 情報掲載	前半	延べ2,011アクセス(意見募集期間)	委員会資料、ニュースレター等を掲載
	後半	延べ3,152アクセス(意見募集期間)	委員会資料、ニュースレター等を掲載

### 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鉄軌道ルート3月に複数案 (H27.11/14)	・第3回沖縄鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・具体的なルート案を複数提示する内容等を報道	沖縄タイムス 2面
②鉄軌道 那覇-名護が軸 (H27.12/12)	・第3回沖縄鉄軌道計画検討委員会に関する報道 ・複数のルート案は那覇-名護を骨格軸とする内容等の報道	沖縄タイムス 2面
③県民意見収集 (H27.12/20)	・第3回沖縄鉄軌道プロセス運営委員会に関する報道 ・PI期間中にニュースレターを全戸配布し、県民意見の募集を報道 ・パネル展示、オープンハウス、県民会議等の開催に関する報道	琉球新報 2面
④鉄軌道のサイト刷新 (H27.12/24)	・沖縄鉄軌道計画案づくりの専用HPのデザイン刷新に関する報道 ・専用HPでは、委員会資料等の情報提供をしている内容の報道	沖縄タイムス 2面
⑤来年3月複数ルート案 (H27.12/31)	・ルート案の検討作業に入る前に、県民意見の募集や出前講座、県民会議等を行い県民と情報共有を図る内容の報道	沖縄タイムス 2面
⑥「鉄軌道導入」と北部振興 議論(H28.1/15)	・北部振興会による1/19名桜大学でシンポジウム「沖縄本島縦貫鉄 道と北部振興」を開く	沖縄タイムス23 面
⑦北部観光 鉄軌道の展望 (H28.1/25)	・シンポジウム「沖縄本島縦貫鉄道と北部振興」の様子を報道 ・琉球大学名誉教授池田孝之 基調講演	沖縄タイムス15 面

見出し/日付	報道要旨	メディア
⑦北部観光 鉄軌道の展望 (H28.1/25)	・シンポジウム「沖繩本島縦貫鉄道と北部振興」の様子を報道 ・琉球大学名誉教授池田孝之 基調講演	沖繩タイムス15面
⑧県民目線で議論(H28.2/1)	・第2回沖繩鉄軌道県民会議の様子を報道	沖繩タイムス 2面
⑨鉄軌道導入市町村と会議 (H28.2/8)	・第2回沖繩鉄軌道市町村会議の様子を報道	琉球新報 2面
⑩鉄軌道への要望 市町村から聴取(H28.2/8)	・第2回沖繩鉄軌道市町村会議の様子を報道	沖繩タイムス 2面
⑪鉄軌道ルート案 県が本格検討(H28.2/12)	・第2回沖繩鉄軌道関係機関等意見交換会の様子进行報道	沖繩タイムス 3面
⑫鉄軌道導入向け意見交換 (H28.2/11)	・第2回沖繩鉄軌道関係機関等意見交換会の様子进行報道	琉球新報 2面
⑬那覇-名護軸に鉄軌道4案 (H28.3/29)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・骨格軸のルート案が4つ示され内容の報道	琉球新報 (電子版)
⑭那覇-名護 鉄軌道4案 (H28.3/30)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・骨格軸のルート案、フィーダー交通に関する内容の報道 ・5月にPIを実施して県民意見を募集する内容の報道	琉球新報 1面
⑮那覇-MICE間検討 (H28.3/30)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・骨格軸のルート案、フィーダー交通に関する内容の報道	琉球新報 2面
⑯鉄軌道 那覇-名護4案 (H28.3/30)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・県民意見の募集を行う内容の報道	沖繩タイムス 1面
⑰東西ルート 一長一短 (H28.3/30)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・採算や合意形成、特例制度の創設等の内容の報道	沖繩タイムス 2面
⑱本島鉄軌道導入4案 (H28.4/3)	・第4回沖繩鉄軌道技術検討委員会に関する報道 ・県民意見募集、採算性、特例制度の創設等の内容の報道	琉球新報 2面
⑲県が意見募集 (H28.4/30)	・5月中旬からニューズレターの全戸配布、パネル展示、オープンハウスを実施し、県民意見を募る内容の報道	沖繩タイムス 2面
⑳鉄軌道県民意見 (H28.5/9)	・ステップ3前半のPI(1月~2月)の意見内容に関する報道 ・ステップ3後半のPI(5月~6月)の実施に関する報道	琉球新報 2面
㉑「観光資源に」 鉄軌道へ要望 (H28.6/9)	・第3回沖繩鉄軌道関係機関等意見交換会の様子进行報道	琉球新報 2面
㉒鉄軌道計画で意見交換 (H28.6/9)	・第3回沖繩鉄軌道関係機関等意見交換会の様子进行報道	沖繩タイムス 2面
○その他鉄軌道計画に関する県民等の声 (H27.8/1~H28.7.10) ・論壇 8件 、 ・主張・意見 15件		

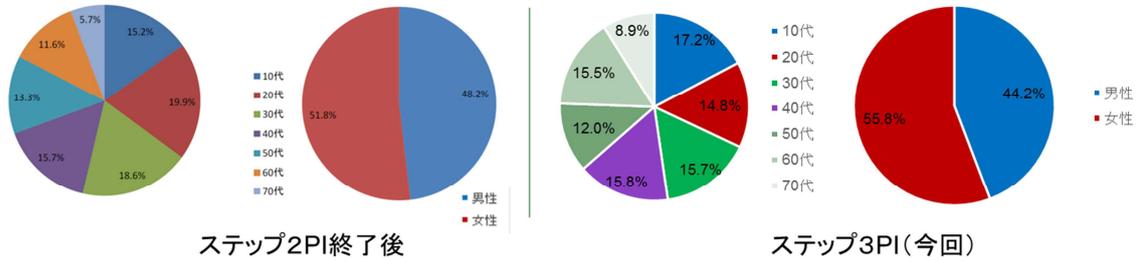
## ○提供した情報の認知度

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（1カ所 70人）で実施した。

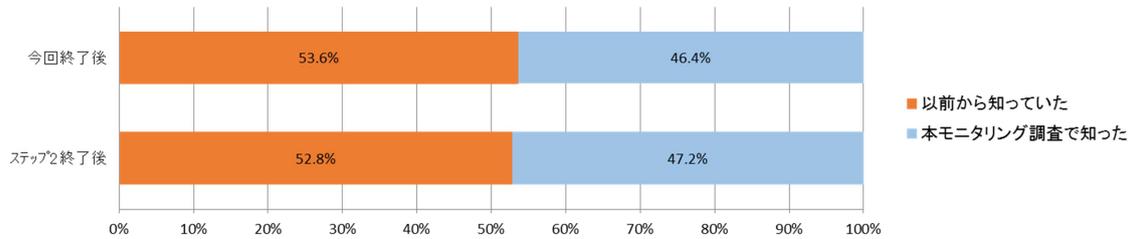
- ① 調査日：ステップ3PI終了後(6月20日～29日)
- ② 実施箇所：地域や年齢に偏りが生じないように、21カ所を設定。

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

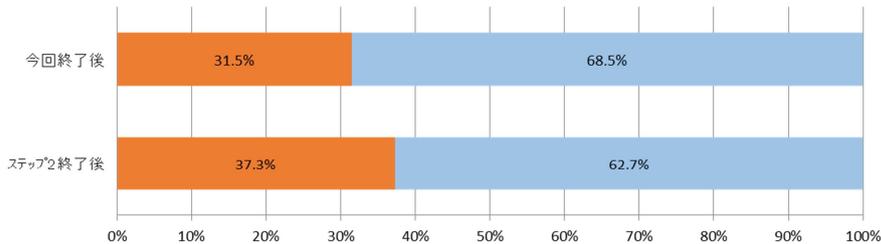
### ③ 回答者の構成等



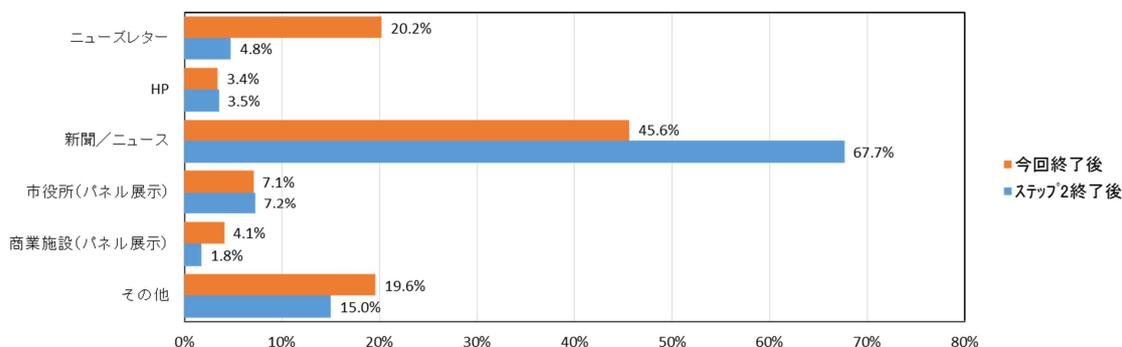
### ① 鉄軌道導入の取組みについて



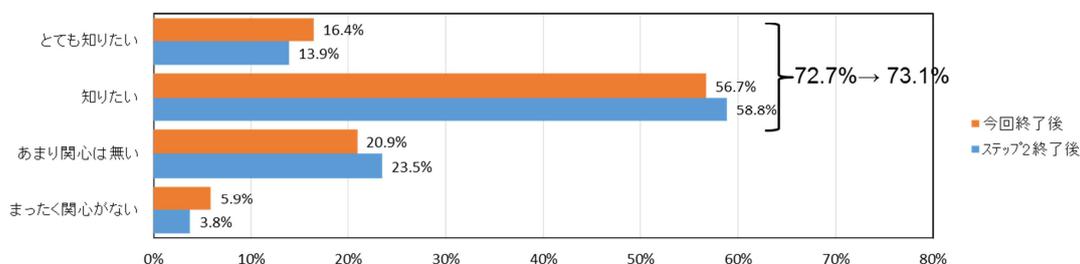
### ② 各PIでの取組み状況について



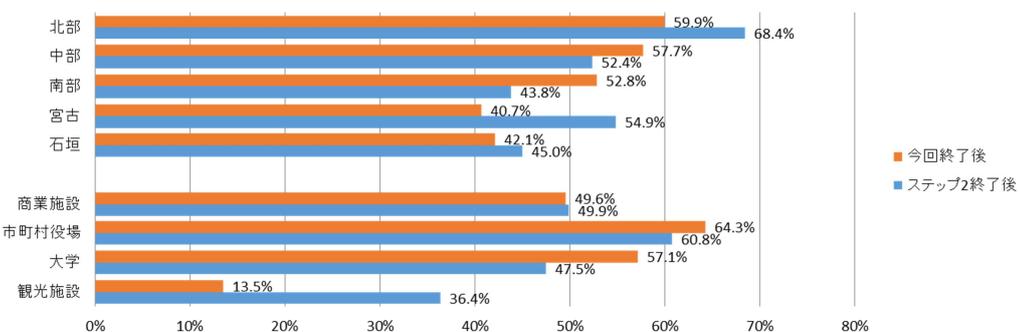
### ③ 取組み状況について、何で知ったか



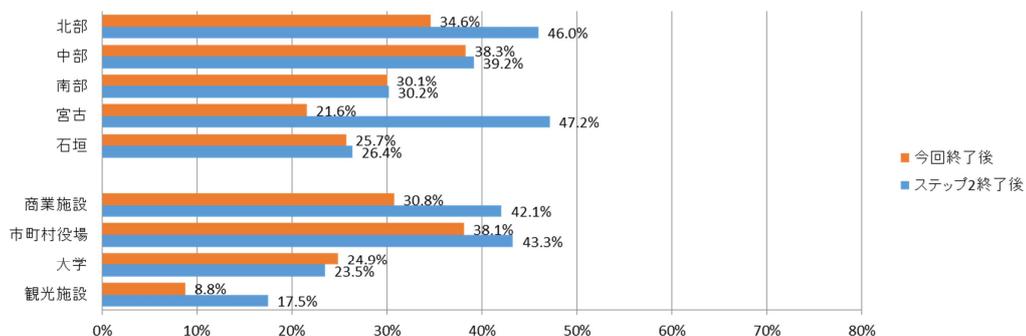
### ④ 鉄軌道導入の取組みについてもっと知りたいとおもいますか



### 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み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、広報誌で意見募集を行った。
- ・ パネル展示では体の不自由な方への配慮や、離島地域への周知を図るため、今回から新たに病院、離島航路発着地の港でも追加開催した。
- ・ 意見募集期間中は、専用HPにアンケートバナーを設け、パソコン、スマートフォン等でも意見が提出できるようにした。
- ・ ニュースレターは、全戸配布に加えコンビニ、スーパーでも配布した。
- ・ 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】

- ・ ニュースレターやパネル展示、ホームページ等から、前回よりも約3千人多い約9千人から意見が寄せられた。
- ・ ホームページアクセス
  - ・ P I (前半)活動期間の1月25日から2月24日までに、延べ2,011回アクセス。
  - ・ P I (後半)活動期間の5月16日から6月15日までに、延べ3,152回アクセス。

- ・ 県内新聞社により本取組み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みに関する認知度は僅かに上昇しているが、具体的な取組みへの認知度が低下していた。
- ・ また、取組状況を「ニュースレター」で知った方が大きく増加している。
- ・ 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中南部地区や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、情報提供について工夫していきたい。
- ・ 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、わずかではあるが、認知度が上昇したこと、ニュースレターにより取組み状況を知った方の割合が増加する等、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

- ・ 広報媒体（ラジオ）の積極的な活用
- ・ 体的な取組みへの認知度向上に向け、わかりやすい広報を実施していく。
- ・ 多くの方が「新聞やニュース」で情報を取得している状況を踏まえ、引き続き、報道機関への積極的な情報提供に努める。

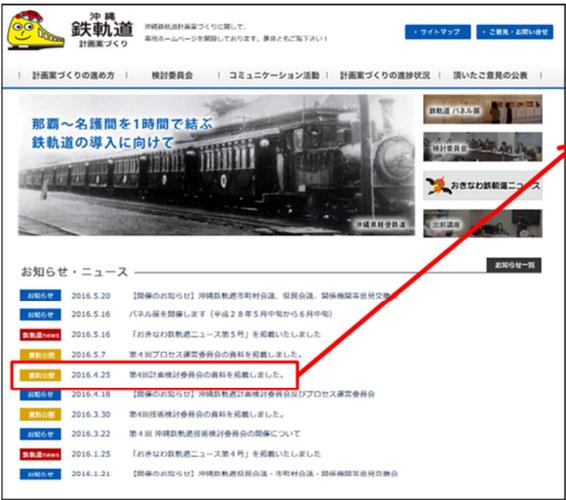
## 付5-2-2 情報内容が適切であったか(情報内容)

### ○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3（前半）の「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」やステップ3（後半）の「骨格軸のルート案（複数）」等の検討内容に関し、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スレターやパネルを作成し情報提供を行った。
- ・ニュースレターについては、プロセス運営委員会での意見を踏まえ、トップページに計画案づくりの目的、現在の検討状況や今後の進め方を示し、初めて計画案づくりを知った方にも理解していただけるよう紙面構成を工夫した。  
また、ニュースレター全体のストーリー性への配慮や、配色を統一等を行い、伝わりやすいよう工夫した。
- ・ニュースレター（第4号、第5号）で情報提供した「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」、「公共交通の役割、取組」や「骨格軸のルート案（複数）」に関する理解度を把握した。

### ○情報の開示状況

#### 沖縄鉄軌道計画案づくりHP



#### 会議資料

**第4回**

日時：平成28年4月19日(火) 14:30~16:30

場所：県庁11階第1・2会議室

会次第：  
[PDF 会次第 \(PDF: 36KB\)](#)  
[PDF 名簿 \(PDF: 36KB\)](#)  
[PDF 配席図 \(PDF: 36KB\)](#)

配布資料：  
[PDF 資料1. 第3回計画・4回技術検討委員会の主な意見とその対応について \(PDF: 140KB\)](#)  
[PDF 資料2. 県民意見の概要 \(PDF: 1750KB\)](#)  
[PDF 資料3-1. 県民意見への対応 \(将来の姿\) \(PDF: 368KB\)](#)  
[PDF 資料3-2. 県民意見への対応 \(役割及び取組\) \(PDF: 160KB\)](#)  
[PDF 資料3-3. 県民意見への対応 \(評価方法\) \(PDF: 152KB\)](#)  
[PDF 資料4-1. 対策案検討の視点 \(PDF: 68KB\)](#)  
[PDF 資料4-2. ルート検討 \(PDF: 2500KB\)](#)  
[PDF 資料4-3. フィーダー交通の検討 \(PDF: 1100KB\)](#)  
[PDF 資料4-4. 公共交通システムの検討 \(PDF: 684KB\)](#)  
[PDF 資料5. 算定に必要な諸条件の設定 \(PDF: 680KB\)](#)  
[PDF 資料6. 検討スケジュール \(PDF: 72KB\)](#)  
[PDF 参考資料1. 県民意見の概要 \(PDF: 188KB\)](#)  
[PDF 参考資料2. 県民等との対話による情報共有 \(PDF: 3320KB\)](#)

「沖縄鉄軌道計画案づくり」HPにより、各検討委員会資料等、すべての資料を公開



## 2. 評価指標の検討

ステップ2で設定した評価項目について、評価指標の検討を行い、指標の取り扱いについて整理を行う。

評価の視点	評価項目	評価指標	指標の取り扱い
県土の均衡ある発展	南北間の連携性の確保	・距離—主要都市間の所要時間	●
	南北間の交流人口	・鉄軌道の有無による地域間移動の変化	●
	通勤・通学圏の拡大	・圏都市から30分(60分)圏内人口	●
	県民利用者数	・鉄軌道の県民利用者数	●
高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上	観光客利用者数	・鉄軌道の観光客等利用者数	●
	県民の外出機会の増加	・鉄軌道の有無による外出頻度の変化	●
	交通事故減少	・交通事故削減便益	費用便益分析で算出されるため「費用便益比」の中です。
	フード・交通ネットワーク構築に伴う公共交通利用者数	・公共交通利用者数	●
中南部都市圏の交通渋滞緩和	公共交通への利用転換量	・公共交通への転換者数	●
	道路混雑度	・道路混雑緩和便益	費用便益分析で算出されるため「費用便益比」の中です。
世界水準の観光リゾート地の創出	観光まちづくりへの寄与	・観光まちづくりへの寄与を含むまちづくりへの定性的評価	まちづくりに関する指標のため「まちづくり」の寄与の定性的評価の中です。
	観光客の移動範囲の拡大	・距離—主要観光地間の所要時間	●
結露軍用地跡地の活性化	結露軍用地跡地における公共交通利用者数	・結露軍用地跡地における公共交通利用者数	●
	まちづくりへのインパクト	・まちづくりへの寄与の定性的評価(結露軍用地跡地の活性化、観光まちづくり含む)	●
低炭素社会の実現	二酸化炭素排出量	・CO <sub>2</sub> 排出削減便益	費用便益分析
費用便益分析		・費用便益比	
採算性分析	経営採算性	・実質資金収支差算年転換年	
施工性	事業費	・事業費	
事業の実施環境の評価	用地確保の方法	・用地確保の課題	
	自然環境(動植物や地下水、地形等)	以下の項目の影響内容・対策 ・重要な動植物、生態系 ・地下水 ・重要な地形・地質 ・人と自然との親れい活動の場 ・歴史的・文化的環境	
生活環境(騒音・振動)	鉄軌道の走行に伴う騒音の影響内容・対策		
	鉄軌道の走行に伴う振動の影響内容・対策		
その他	景観への影響及び配慮事項等		
災害	耐災害性	津波、大砂災害等の被害規模等を考慮した配慮事項	

委員会資料

内容をシンプルにし、わかりやすくなるよう工夫した。

ニュースレター

## 3. 評価指標について

### ステップ3では「評価指標」を設定します

- ① 4号線(第4号)は、評価指標を設定するにあたり、設定する指標の重要性を評価し、優先順位を決定する必要がある。
- ② 重要な指標は、評価指標として設定し、評価対象とする。
- ③ ステップ2で設定した評価項目のうち、重要な指標は、評価指標として設定し、評価対象とする。
- ④ ステップ2で設定した評価項目のうち、重要な指標は、評価指標として設定し、評価対象とする。
- ⑤ ステップ2で設定した評価項目のうち、重要な指標は、評価指標として設定し、評価対象とする。

### 評価指標(ものさし)の内容

事業の効果・影響

- ① 採算性: 事業の採算性を評価するための指標を設定する。
- ② 施工性: 事業の施工性を評価するための指標を設定する。
- ③ 事業の実施環境: 事業の実施環境を評価するための指標を設定する。
- ④ 生活環境: 生活環境を評価するための指標を設定する。
- ⑤ 災害: 災害を評価するための指標を設定する。

### コラム: 県道空道の第2号線走路も複数案を比較評価しました

ニュースレター

## 1. 骨格軸のルート案(複数)の検討

「おたなわ鉄軌道ニュース(第4号)」で県民の皆さまと確認した「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」を踏まえ、骨格軸のルート案を検討しました。

将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割

～「圏域連携の強化」、「移動利便性の向上」、「交通の円滑化」、「交通渋滞の緩和」、「まちづくりの支援」～

意見募集がわかりやすく質問を中央に大きく表示した。

・距離と名護間を利便性の高い公共交通ネットワークの骨格軸として設定

### (2) 多くの人が利用できる地域を経由

- ・多くの人が住んでいる地域、創られている地域
- ・多くの県民、観光客が移動している地域
- ・バス利用者が多い地域
- ・宿泊施設(客室数)が多い地域

### (3) 自動車交通が集中している地域を経由

- ・自動車などの交通量が多い地域

### (4) まちづくり支援

- ・地域の開発計画などを考慮

上の(1)～(4)の視点に加え、採算性を考慮した検討を行う。

### ※留意事項

骨格軸は速達性を重視することから、極端な大回りとならないよう留意する。

### おたなわ鉄軌道ニュース(第4号)で示した「公共交通の役割」

圏域連携の強化	広域的な地域圏の形成に向け、距離と名護間における骨格性、速達性(1時間)定時性を確保した公共交通の構築による圏域連携の強化
移動利便性の向上	公共交通の利便性の向上による県民や観光客の移動利便性の向上
交通の円滑化	県民や観光客の交通渋滞が多い地域における交通の円滑化
交通渋滞の緩和	自動車交通が集中する地域における交通渋滞の緩和
まちづくりの支援	中南部都市圏の都市形形成支援やまちづくりの支援等

※12月1～2月の意見募集で頂いた県民意見を踏まえ、上記役割を果たすために必要な視点として「持続可能性の観点から、採算性(費用対効果)を考慮した公共交通」を追加しました。

### ルート案(A～D案)

現在の県道第2号線走路(約60km)のルート案を複数案で検討し、よりよいルート案を決定する予定です。

### あなたの意見をお聞かせください。

4つのルート案の他にも、どのようなルート案が考えられますか? それば、どのような理由からですか?

※8ページのアンケート用紙2でお答えください。

### ルート案(A)案

A案: 中部西-北部西ルート(約60km)

### ルート案(B)案

B案: 中部西-北部東ルート(約67km)

### ルート案(C)案

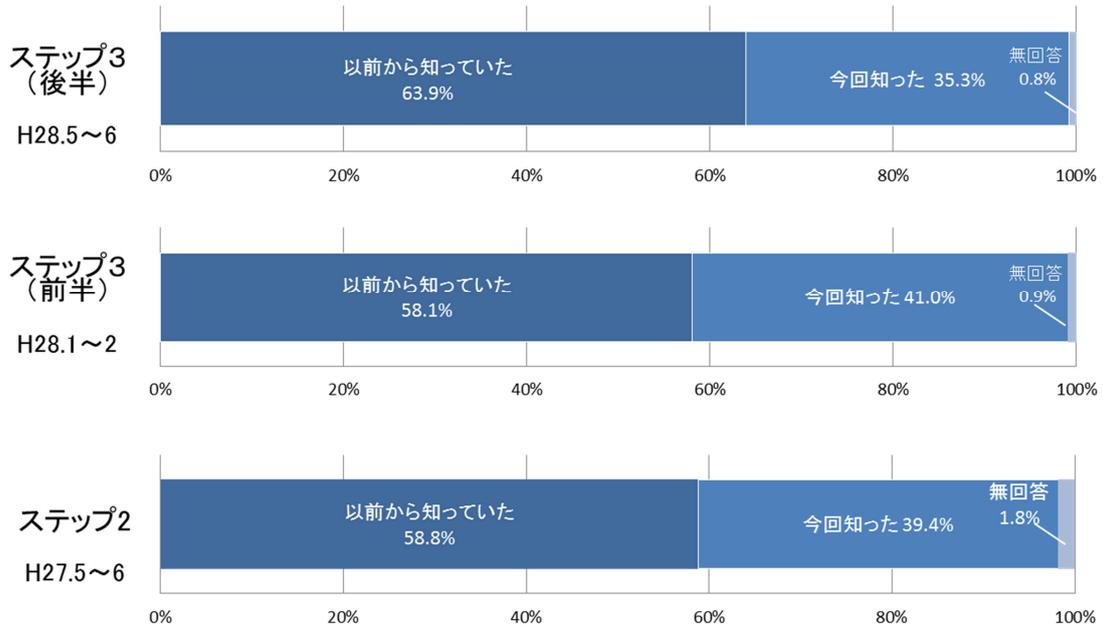
C案: 中部東-北部西ルート(約63km)

### ルート案(D)案

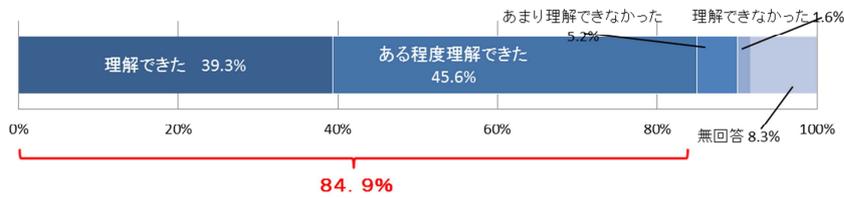
D案: 中部東-北部東ルート(約67km)

○提供した情報の理解度

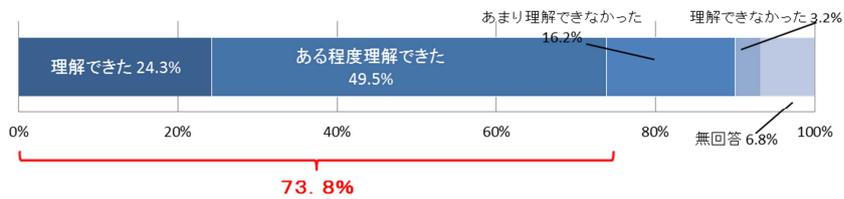
【問】沖縄県が、鉄軌道導入の取組みを行っていることについて  
 (ニューズレター、パネル展示及びホームページからのアンケートにより)



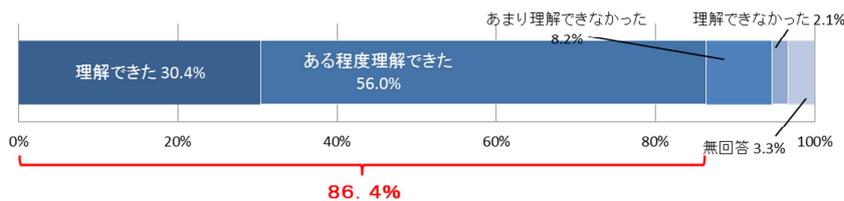
【問】骨格軸のルート案(複数)の検討について (ステップ3後半)



【問】将来の姿や陸上交通の現状から求められる公共交通の役割、取組(ステップ3前半)



【問】将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしについて (ステップ3前半)



## ○「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、イラストの活用、全体的なストーリー性を考慮するなど、わかりやすく情報提供した。

寄せられた意見によると、

- ・ニューズレター等で県民へ情報提供した「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」、「公共交通の役割、取組」や「骨格軸のルート案（複数）」等について、約7割～8割の方が「理解できた」「ある程度理解できた」としている。
- ・一方、約1割の方から「理解できなかった」「あまり理解できなかった」との回答があった。
- ・寄せられた意見からは、「子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、かみ砕いた表現等を活用するなどわかりやすく情報提供してほしい」という意見もあることから、引き続き、ニューズレターの作成等においてわかりやすい表現など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「骨格軸のルート案（複数）」等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。

## 付5-2-3 県民等との対話が適切に図られたか(対話)

### ○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	前半 24名	
	後半 18名	
市町村会議	前半 22市町村	
	後半 24市町村	
関係機関等意見交換会	前半 16機関・団体	
	後半 16機関・団体	
オープンハウス	前半 258名	11か所、14回
	後半 760名	11か所、16回

## ○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】第2回沖縄鉄軌道県民会議（ステップ3前半）

開催時期：平成28年1月30日（土）11：00～16：00

場所：名桜大学 学生会館SAKURAUM

形式：グループ討議形式（1グループ 4～5名 計5グループ）

参加者：24名 出席（北部5名 中部10名 南部9名） 性別 男20名 女4名

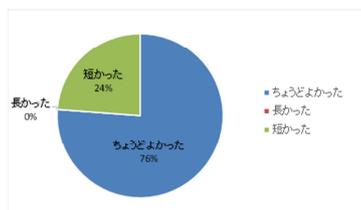
年代 20代 9名 30代 2名 40代 2名 50代 5名 60代 5名 70代 1名

内容：事務局（県）から、ステップ3（前半）の検討内容について、

ニューズレター等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22人（参加者29人）

### 問1：本日のグループ討議の時間（135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	・時間配分において、議論する時間を増やしてもいいと思った ・前回と比べてグループ討議の時間が長く、多くの新しい視点を獲得することができて良かった 等
②グループ体制に関すること	・参加意識が高まり、各自の意見が集約しやすいので、班ごとの討議の進行は素晴らしいと思った ・班に分かれ、色々なグループの発表を聞き、問題点や良い点が見えてきたので、とても勉強になった 等
③グループ討議進行及び内容に関すること	・様々な視点からの話が聞けて良かった ・県民愛が強く、沖縄県を想っての発言が多かったと感じた。実現してほしい 等
④その他	・県職員もテーブルに加わったり、参加者が資料、文具配りをしたり、より対等な雰囲気づくりがあるといいと思った。 ・説明の仕方、記載の仕方が難しく、伝わらないことが多いことがあるかもしれないが、県民会議の内容も加えて、県民に、鉄軌道と公共交通について伝えてほしい 等

【県民会議】第3回沖縄鉄軌道県民会議(ステップ3後半)

開催時期：平成28年6月4日(土) 13:00~17:00

場所：沖縄県中部合同庁舎 4階会議室

形式：グループ討議形式(1グループ 4~6名 計4グループ)

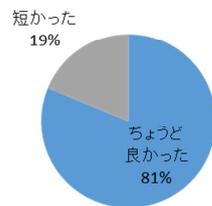
参加者：18名 出席(北部5名 中部7名 南部6名) 性別 男13名 女5名

年代 20代 2名 30代 1名 40代 5名 50代 4名 60代 5名 70代 1名

内容：事務局(県)から、ステップ3(後半)の検討内容について、ニューズレター等を用いて説明を行った後、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16人(参加者18人)

問1：本日のグループ討議の時間(150分間)はいかがでしたか？



問2：本日の会議の運営はいかがでしたか。良かった点、改善してほしい点についてお答え下さい？

①グループ体制に関する事	・それぞれの班で議論して案を出してみるといろんな案が出たので全員が満足する案は無理ではないかと感じた。決定権者が多少強引にでも決定したほうがよいのかも。早く決定してもらいたい 等
②グループ討議進行に関する事	・職員さんの配置は大変助かりました ・資料を1冊にしていただけると助かります ・資料が多くて論点が少し見えにくかった
③その他	・傍聴者への配慮をもう少し具体化したほうがよいとおもいます 等

【市町村会議】

内容：事務局(県)から、ステップ3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。

[ステップ3前半] 第2回市町村会議

開催時期：平成28年2月3日(水)

場所：沖縄県中部合同庁舎 4階会議室

参加市町村：22市町村(参加者：各市町村担当課長等)

- ・北部：国頭村, 大宜味村, 東村, 本部町, 恩納村, 宜野座村
- ・中部：沖縄市, うるま市, 宜野湾市, 読谷村, 嘉手納町, 北谷町, 北中城村, 西原町
- ・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

※欠席：名護市, 金武町, 今帰仁村, 中城村

[ステップ3 後半] 第3回市町村会議

開催時期：平成28年5月23日（水）

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階会議室

参加市町村：24市町村（参加者：各市町村担当課長等）

- ・ 北部：名護市, 国頭村, 大宜味村, 東村, 本部町, 恩納村, 金武町, 宜野座村
  - ・ 中部：沖縄市, うるま市, 宜野湾市, 読谷村, 嘉手納町, 北谷町, 北中城村, 中城村, 西原町
  - ・ 南部：那覇市, 浦添市, 糸満市, 豊見城市, 南城市, 与那原町, 八重瀬町
- ※欠席：今帰仁村, 南風原町

【関係機関等意見交換会】

内容：事務局（県）から、ステップ3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。

[ステップ3 前半] 第2回関係機関等意見交換会

開催時期：平成28年2月10日（水）

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階会議室

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

[ステップ3 後半] 第3回関係機関等意見交換会

開催時期：平成28年5月23日（水）

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階会議室

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

交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会	市民団体	一般社団法人トラムで未来をつくる会
	沖縄都市モノレール株式会社		NPO法人しまづくりネット
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会		環金武湾地球温暖化対策地域協議会
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会		沖縄県環境部環境政策課（H28年度環境再生課）
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会	行政機関 （道路管理者等）	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課
	一般財団法人沖縄県観光コンベンションビューロー		沖縄県土木建築部道路街路課
生活・交通弱者	一般社団法人沖縄県婦人連合会		沖縄県土木建築部道路管理課
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議		沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課

### 【オープンハウス】

内容：パネル展示会場にて、県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  
取組みに関するアンケート調査を行った。

#### [ステップ3前半]

開催時期：平成28年1月25日～2月24日 11か所にて開催(14回)

開催場所：名護市役所、浦添市役所、宮古島市役所、石垣市役所、  
うるま市健康福祉センターうるみん、道の駅許田交通情報センター、  
イオン具志川、サンエー豊見城ウイングシティ、  
沖縄国際大学、沖縄大学、沖縄工業高等専門学校

参加者数：計258名

#### [ステップ3後半]

開催時期：平成28年5月16日～6月15日 11か所にて開催(16回)

開催場所：宮古島市役所、石垣市役所、道の駅ゆいゆい国頭、イオン名護、  
イオン具志川、イオン北谷、イオン那覇、イオンタウン南城大里、  
琉球大学、沖縄女子短期大学、沖縄キリスト教学院大学

参加者数：計760人

### ○「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。
- ・ オープンハウスで多くの県民等へ直接対話し、内容の理解を深めてもらうとともに、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。
- ・ 県民会議のグループ討議の時間について、討議時間を増やしたところ、第2回、第3回ともにちょうど良かったとの意見が多くを占めて改善されている。

以上により、オープンハウスや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引き続き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)

#### ○活動結果

- ・ ステップ3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、市町村会議、関係機関等意見交換会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検討プロセスに関する意見

(コミュニケーション活動に関する意見、検討の進め方に関する意見 等)

②対策案に求める・期待する効果に関する意見

(県民生活、移動利便性向上、車依存型社会からの脱却に関する意見 等)

③骨格軸、フィーダー交通に関する意見

(骨格軸のルート検討、フィーダー交通の検討、システムに関する意見 等)

④既存の公共交通の充実等に関する意見

(公共交通への利用転換に向けた取組、バスの利便性向上 等)

⑤道路整備・まちづくりに関する意見

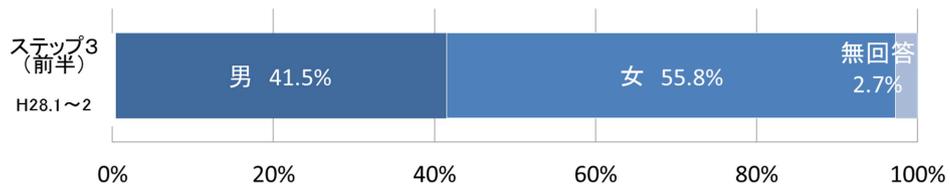
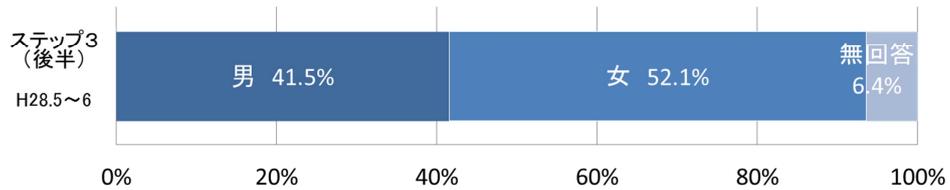
⑥その他意見

・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。

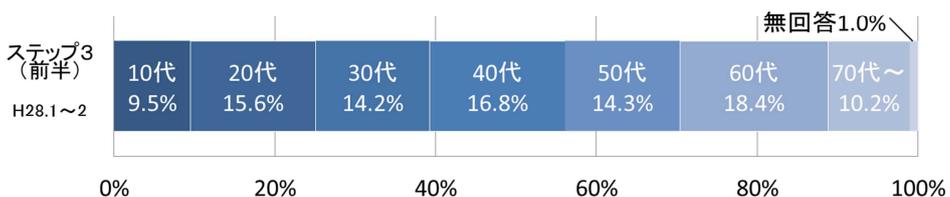
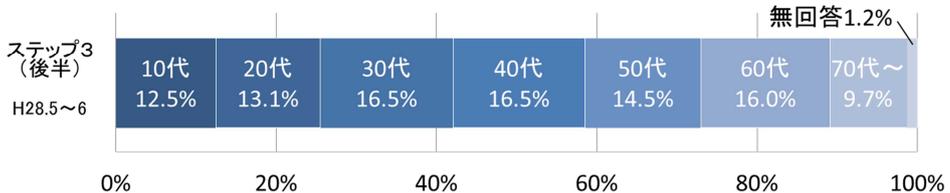
(「寄せられた意見の概要及び意見への対応」)

○意見を寄せた方の属性

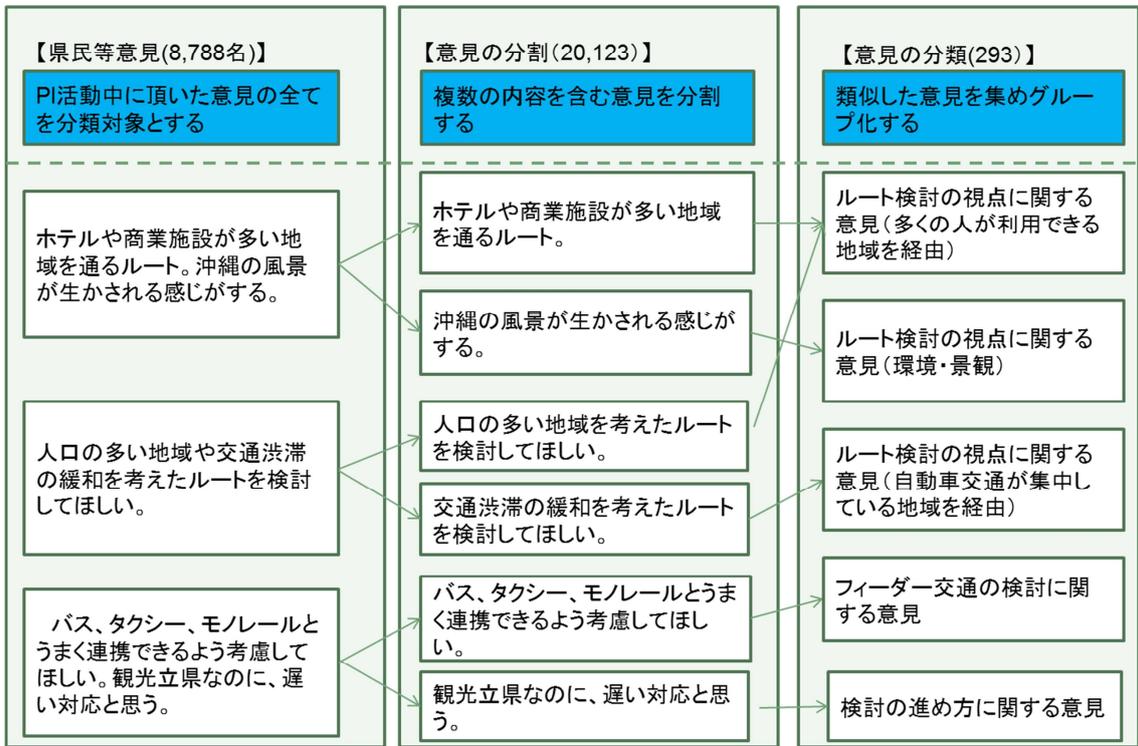
《性別》



《年齢》

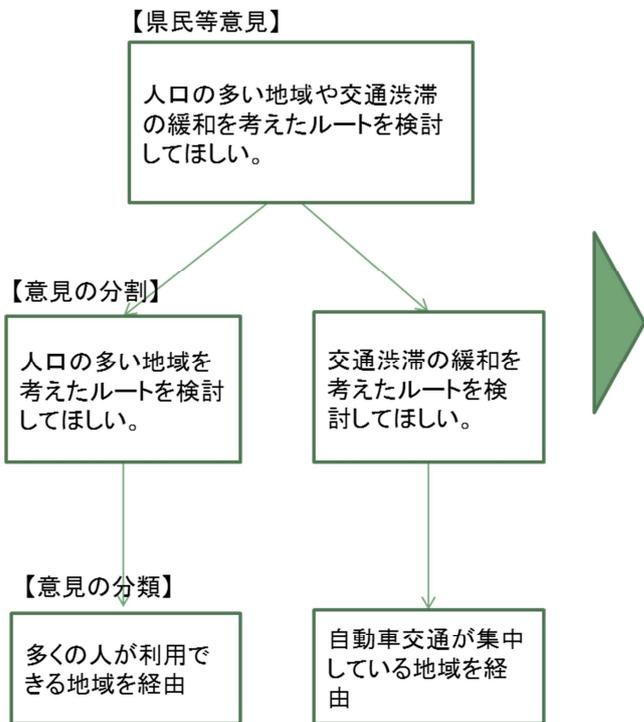


○意見の把握



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



意見番号	意見内容	意見概要
21	公共交通機関の利便性に関する意見	バス・モノレールを1時間以上遅くしてほしいとする意見
11	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
10	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
58	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
20	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
42	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
88	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
70	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
103	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
146	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
130	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
170	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
55	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
54	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
70	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
450	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
11	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
27	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
32	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
40	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
24	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
41	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
102	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
89	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
87	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見
2	観光客の利便性に関する意見	観光客の利便性を高めるためのルートを検討してほしいとする意見

## ○寄せられた意見への対応方針

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
骨格軸のルート検討に関する意見	公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見	公共交通軸の構築に関する意見	22	那覇一名護を1時間で結んでほしい、名護まで整備してほしいとする意見	<p>各意見に対する対応方針を示している(資料5)</p> <p>意見への対応</p> <p>意見の概要</p>
		11	那覇一名護を1時間より速く結んでほしいとする意見		
		5	那覇一名護を1時間で結ぶ必要はないのではないかとする意見		
		10	那覇と名護を結んでほしいとする意見		
		56	早くつくルートがほしい、時間短縮可能なルートにしてほしいとする意見		
		26	今まで行ったことがない遠い地域に行くことができるようなルートにしてほしいとする意見		
		(関係機関等意見交換会意見)			
			生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる		
			観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える		
		20	名護までは要らないとする意見		
		432	自分自身にとって良く行く場所・行く機会の多い場所を通るルートにしてほしいとする意見		
		880	県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者が多い、生活に便利なルートにしてほしいとする意見		
		70	多くの市町村を経由		
		4	雇用に資するルート		
		1033	自分が住んでいる地域等特定の地域、学校や商業施設等特定の施設を経由してほしいとする意見		
		146	国道58号や高速道路等がある地域は、既に利だからルート検討から外すべきとする意見。又は国道58号等が無いためからルート検討にあたり考慮すべきとする意見		
		130	バス路線が十分な地域は既に利だからルート検討から外すべき、又はバス路線が不十分な地域は、ルート検討にあたり考慮すべきとする意見		
		174	交通の充実による交流拡大、利便性向上等、南北、西高東低等、地域格差を是正できるようなルートを求める意見、各地域まんべんなく通って全地域便利にしてほしいとする意見		
		28	交通の充実により東西横断が可能、東西の地域連携が可能な、横断に便利なルートにしてほしいとする意見		
		557	観光客にとって導線が良い、便利、車を問わずに移動できる、多くの観光地等を経由できるルートにしてほしいとする意見		
9	観光客はレンタカーを利用するための鉄軌道は利用しないのではないかとする意見				
347	県民と観光客、いずれにも便利、多くの人が利用できるルートにしてほしいとする意見				
73	観光客より県民を重視するルートにすべきとする意見				
	(県民会議共通意見)				
	ルートの考え方として、人口や観光等をベースに検討されていることは適切である				
	ルートは、県民、観光客を含め、需要の高い主要施設又は人の集まると予想される箇所など需要を考慮すべき				

## ○「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、女性の割合が高いものの、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。
  - 寄せられた意見により提案のあった新たなルート案については、3つのルートを新たに加えるほか、延伸等に関する意見についても、フィーダー交通として需要予測した上で、ルート案の対象にするか検討することとした。
  - 寄せられた意見等を、整理、分類した結果、「検討プロセスに関する意見」、「骨格軸のルート検討に関する意見」、「フィーダー交通の検討に関する意見」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、これまで行ってきたステップ1～ステップ3(後半)における意見分類及び意見への対応について、県民から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5-3 ステップ3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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・パネル展示では新たに大学、病院、港で追加開催し、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。</li> <li>・その結果、アンケートの回答者は約3千名増加し、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。</li> </ul>
2	情報内容が適切であったか (情報内容)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、わかりやすく情報提供した。</li> <li>・寄せられた意見からは、ニューズレターで確認した、「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」、「骨格軸のルート案(複数)」等について、約8割の方の理解が得られた。</li> </ul>
3	県民等との対話が適切に図られたか (対話)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

#### ○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や、マスメディアの積極的活用による周知・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や、取り組みを「以前から知っていた」とする回答が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、「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」、「骨格軸のルート案(複数)」等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。
- ・ また、オープンハウスや県民会議などを通じて県民との対話も図られた。
- ・ アンケート回答者数は、前回より約3千人多い8,788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、意見への対応の整理により、今回のステップ3検討内容については、県民等との情報共有が適切に行われた。
- ・ なお、多くの方が「新聞やニュース」で情報を取得している状況を踏まえ、引き続き、報道機関への積極的な情報提供に努めることとする。