付録Ⅴ：ステップ５におけるコミュニケーション活動の実施状況

付１-1　パブリックコメントの実施内容について

オープンハウス、パネル展示による情報提供

手法	実施日	実施内容
ニューズレター、委員会資料等の閲覧	2/6～3/7	・　ニューズレターや委員会資料等を、沖縄県企画部交通政策課、行政情報センター、パネル展示会場において閲覧できるようにするとともに、県ホームページにも掲載し、意見を募集した。
ニューズレター全戸配布	2/6～	・　「おきなわ鉄軌道ニュース第７号」の県内全戸配布
パネル展示	2/6～3/6	・　55か所、のべ266日 （市町村役場等32か所、商業施設12か所、大学８か所、病院３か所）
オープンハウス	2/6～3/5	・　41か所、のべ41日間 （市町村役場等29か所、商業施設12か所）

【パネル展示】



沖縄女子短期大学

【オープンハウス】



サンエー経塚シティ



八重瀬町統合庁舎

○市町村役場、交流施設等32か所
①沖縄県庁（2/7～14 ★2/13）　②道の駅許田（2/17～21）　③道の駅くにがみ（2/28～3/6 ★3/2）
④道の駅おおぎみ（2/28～3/6 ★3/5）　⑤東村役場（2/28～3/6 ★2/28）　⑥今帰仁村ｺﾐｭﾆﾃｨｰｾﾝﾀｰ（2/19～23 ★2/21）
⑦本部町役場（2/19～23 ★2/21）　⑧名護市役所（2/19～23 ★2/23）　⑨宜野座村役場（2/15～21 ★2/15）
⑩恩納村役場（2/15～21 ★2/15）　⑪金武町役場（2/15～21 ★2/20）　⑫うるま市役所（2/26～3/2 ★3/2）
⑬読谷村役場（2/6～13 ★2/6）　⑭嘉手納町役場（2/15～21 ★2/20）　⑮沖縄市役所（2/26～3/2 ★2/28）
⑯北谷町役場（2/26～3/2 ★3/1）　⑰北中城村役場（2/6～13 ★2/6）　⑱中城村吉の浦会館（2/8～12 ★2/9）
⑲宜野湾市役所（2/6～13 ★2/7）　⑳浦添市役所（2/6～13 ★2/7）　㉑西原町役場（2/19～23 ★2/19）
㉒与那原町役場（2/14～20 ★2/14）　㉓那覇市役所（2/7～14 ★2/14）　㉔南城市役所大里庁舎（2/6～13 ★2/8）
㉕八重瀬町役場統合庁舎（2/8～15 ★2/9）　㉖糸満市役所（2/8～15 ★2/13）
㉗豊見城市役所（2/8～15 ★2/9）　㉘石垣市役所（2/20～26 ★2/22）　㉙宮古島市役所（2/23～3/1 ★2/23）
㉚久米島空港（2/23～27 ★2/26）　㉛運天港（2/28～3/6）　㉜とまりん（2/7～14）

○商業施設12か所
①ｲｵﾝ名護（2/17～21 ★2/17）　②ｲｵﾝ北谷（2/25～3/1 ★2/25）　③ｲｵﾝ具志川（2/24～28 ★2/24）
④ｻﾝｴｰ西原ｼﾃｨｰ（2/28～3/4 ★3/3）　⑤ｻﾝｴｰ宜野湾ｺﾝﾍﾞﾝｼｮﾝｼﾃｨｰ（2/24～28 ★2/24）
⑥ｻﾝｴｰ具志川ﾒｲﾝｼﾃｨｰ（2/24～28 ★2/26）　⑦ｲｵﾝﾀｳﾝ南城大里（2/23～27 ★2/27）
⑧ｻﾝｴｰ豊見城ｳｨﾝｸﾞｼﾃｨｰ（2/21～25 ★2/25）　⑨ｻﾝｴｰ経塚ｼﾃｨｰ（2/28～3/4 ★3/3）　⑩ｲｵﾝ南風原（2/8～12 ★2/12）
⑪ｲｵﾝ那覇（2/8～12 ★2/11）　⑫ｻﾝｴｰ那覇ﾒｲﾝﾌﾟﾚｲｽ（2/8～12 ★2/10）

○病院３か所
①沖縄県立北部病院（2/28～3/6）　②沖縄県立中部病院（2/26～3/2）　③沖縄県立南部医療ｾﾝﾀｰ・こども医療ｾﾝﾀｰ（2/7～14）

○大学等８か所
①名桜大学（2/7～9）　②琉球大学（2/6～9）　③沖縄国際大学（2/7～14）
④沖縄ｷﾘｽﾄ教学院大学（2/7～9）　⑤沖縄女子短期大学（2/6～9）　⑥沖縄県立芸術大学（2/14～16）
⑦沖縄県立看護大学（2/16～22）　⑧沖縄工業高等専門学校（2/19～22）

★オープンハウス

付１－２　パブリックコメントの結果

※のべ826名の方からご意見をいただきました。　※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
概略計画（案）に関する意見	ルート・経由地に関する意見	**推奨ルート案又はその他案を求める意見等** ・推奨ルート案で良い、望ましいとする意見 ・A案等、他のルート案が良いとする意見 ・中部東海岸地域を経由するルート等、別のルート案を提案する意見 ・県民と観光客の利便性を考慮したルート案が良いとする意見 ・県民の生活を優先としたルート案が良いとする意見 ・開発が遅れている地域又は、開発ポテンシャルを有する地域に整備してほしいとする意見	骨格軸については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民等から寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めてきました。 ルート案の選定にあたっては、平成30年１月18日の計画検討委員会において、県民等から寄せられた意見を踏まえ設定した「事業効果」や「持続性」「事業費・工期」「事業実施上の留意点等」の４つの項目について、総合的観点から検討がなされました。 この結果、鉄軌道の利用者数や自動車から公共交通への利用転換量等が特に多く、現在、県が国に求めている全国新幹線鉄道整備法を参考とした上下分離方式を適用した場合は、事業実施の目安となる開業後30年から40年内での累積資金収支の黒字転換が可能であること等から、C派生案が計画検討委員会の推奨ルート案として選定されたところです。 なお、沖縄の将来の姿の実現等にあたっては、鉄軌道の導入と併せて、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、沿線以外の地域においても、鉄軌道の利便性を享受できるよう、まちづくりを中心的に行うべき市町村や交通事業者等と協働し、公共交通の充実等に向けて、取り組むこととしております。 当該方針については、計画書の「フィーダー交通ネットワーク(支線)のあり方」及び、「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。 なお、ルート案については、人口の分布や宿泊施設の立地状況、交通流動等のほか、各地域における将来開発計画も踏まえ、検討を行ったところです。
		国頭から糸満まで縦断する、又は本島一周線や複数路線整備等、できるだけ本島全域を網羅するような路線整備を求める意見	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、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、広域交流拠点の那覇と北部、宮古、八重山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、地域の個性や特徴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、県の総合的発展を図ることとしております。 このため、鉄軌道のルート案については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民等から寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めてきました。 鉄軌道のようにサービス水準の高い公共交通システムは、路線バス等の他の公共交通システムに比べ、速達性等の移動利便性が向上するものの、一方で、高いサービス水準を維持するためには、より多くの経費を要することから、収支バランスが取れるかどうかが重要な視点となっております。 このため、起終点及びルートの付加の検討にあたっては、骨格軸の採算性の低下を招くことなく、骨格軸の強化につながるかという観点から、採算性成立の可否について、専門委員会において検討を行いました。 フィーダー交通の中でも特に需要の多かった糸満方面、与那原方面への延伸の可能性について検討を行ったところ、いずれの延伸区間も採算が取れず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られたことから、専門委員会において那覇と名護を起終点とすることが確認されたところです。 なお、本検討では、本県における人口分布等を踏まえ、交通量を推計しており、交通量については、人口密度に応じた発生集中交通量、有名な観光地での発生集中交通量がみられることから、需要予測は適切に実施されたものと考えております。 しかし、今後、公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ、県民のライフスタイルが変化し、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していく必要があると考えております。 また、鉄軌道の導入にあたっては、鉄軌道沿線のみならず、全ての地域が鉄軌道の利便性を享受できるよう公共交通の充実を図っていくことも重要と考えており、今後は計画段階において決定される駅位置等を踏まえ、鉄軌道と各地域の具体的接続及びシステムを含めたフィーダー交通の個別路線について検討を行っていくことになります。 さらに、現状における各地域の交通課題などを踏まえた交通の充実についても、構想段階終了後、市町村等と協働により検討を行っていくこととしております。 なお、将来的な延伸の可能性及び今後の公共交通の充実に向けた取組については、計画書の「概略計画」及び「フィーダー交通ネットワーク(支線)のあり方」に、留意事項として付すこととしております。
		骨格軸の延伸を求める意見 ・南部地域における交通渋滞等の現状を踏まえ、骨格軸には南部地域も含めてほしい ・沖縄21世紀ビジョン等に基づく検討となっておらず、需要の多い南部地域を除外しているのは不平等である。南部地域の交通状況を踏まえた検討を行うべき ・骨格軸に南部を含めないのであればモノレールを延伸すべき ・将来的には、南部にも延伸してほしい ・北部の観光客等の移動等も考慮し、名護以北や本部方面への延伸を求める	

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
概略計画（案）に関する意見	ルート・経由地	**高速道路に導入することにより、用地購入費は縮減可能ではないか**	鉄軌道は専用的な空間の確保が必要となり、特に、市街地が形成されている中南部地域においては、新たな導入空間を確保することは容易ではありません。このため、「平成24年度沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題検討に向けた基礎調査(内閣府)」では、既存ストックである沖縄自動車道の活用もひとつの方策として、その可能性について検討がなされております。 その調査によると、自動車道の路面を鉄軌道の走路として活用した場合は、一般道路等を活用したケースと比較して、 ・事業費は約3割低減できるものの、 ・沿線地域の人口集積（沿線は人口密度が低いため）の関係から鉄軌道の利用者数は約4割減少し、 その結果、営業収益は少なくなるため、採算性が悪化することが課題として示されています。 さらに、高規格幹線道路である沖縄自動車道が4車線から2車線へと減少することにより、長距離トリップを担う道路としての機能が著しく低下することで、沖縄自動車道だけではなく、他の道路での渋滞が発生し、大幅な道路整備が図られない限り、年間数百億円オーダーの渋滞損失が生じ、地域や社会全体へ様々な影響を与えることも指摘されています。 一方で、道路交通への影響を少なくするために自動車道の上部空間へ導入した場合は、一般道路等を活用したケースと比較して、 ・事業費は、約3割増加し、 ・さらに、クレーン架設を基本とした夜間施工の増加や工事期間中の車線規制等の施工上の課題も山積しているため、導入は、極めて困難であると指摘されています。 内閣府調査では、これら検討結果を踏まえ、沖縄自動車道の全線に鉄軌道を導入する案は極めて困難であり、鉄軌道駅と沖縄自動車道との結節等について検討を行うことが必要とされております。 また、高速道路は、郊外部の一部が米軍基地内を通過していることから、既存ストックとして活用する場合には、まちづくりの観点等からも様々な課題があるものと考えられます。 交通ネットワークの充実を図っていくためには、バス等の他公共交通との結節のみならず、道路やレンタカーステーションといった自動車交通との連携も重要であると考えられることから、計画段階は、これらの視点も踏まえ、検討を行っていくことが重要であると考えております。 このため、駅位置等の検討にあたっては、他交通機関との結節等を踏まえ、利用者の利便性向上と併せて需要確保の観点から幅広く検討を行う必要があることを、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	システム	**システムに関する意見** ・スピードにこだわる必要はない、ゆっくりと景色を眺めながら移動できる、またコストの安いLRTが良い ・スピードの早いシステムが望ましい、安全性等も考慮して検討してほしい ・システムを具体的に示す方が分かりやすい	鉄軌道の計画案づくりでは、沖縄21世紀ビジョン等に基づき沖縄本島を縦断し、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えたシステム（骨格軸）について、検討を行いました。 この結果、沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現及び陸上交通の現状の課題解決の観点から、骨格軸については、 ・那覇と名護間60～70kmを1時間で結ぶスピード ・小型鉄道程度の輸送力 を備えたシステムが求められました。 那覇～名護間の延長60～70kmを1時間で結ぶためには、駅での停車時間等を考慮すると、既存鉄軌道等の事例から、最高速度100km/h 以上のシステムが求められることがわかり、このスピードを確保するためには、自動車交通の影響を受けない専用軌道を有するシステムである必要があります。 現在、国内外で運用されている専用軌道を有するシステムには、鉄道（普通鉄道、小型鉄道）、モノレールやAGTといった新交通システム、LRT（専用軌道）等があることから、本検討では、これらシステムを計画段階における検討対象のシステムとして想定しました。 なお、これら専用軌道を有するシステムのうち、具体的にどのシステムを選定するかについては、次の計画段階において、沖縄の気象（台風等）や塩害、ライフサイクルコスト等にも留意しつつ、今後の技術開発の動向を踏まえながら幅広く検討を行う必要があることから、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方に関する意見	フィーダー交通ネットワーク	**フィーダー交通の充実を求める意見等** ・駅から様々な所へ移動しやすいよう、バス等他交通機関と連携してフィーダー交通の充実を図ってほしい ・非沿線地域の方々も鉄軌道の利便性を享受できるよう、フィーダー交通の充実を図ってほしい ・地域の課題やニーズ等を踏まえLRTやモノレールの延伸等、公共交通の充実を図ってほしい	沖縄県は、自動車への依存度が非常に高く、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転換が重要であるため、高齢者等含めて誰もが過度に自家用車に依存せず、移動しやすい公共交通ネットワークの構築を図ることが重要です。 このため、鉄軌道の計画案づくりにおいては、沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現等の観点から、鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークの構築について、検討を行いました。 本検討では、フィーダー交通ネットワークについては、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と地域をどのような方向で結ぶ必要があるのかといった視点で、効率的な結び方について検討を行ったところであり、「フィーダー交通ネットワーク(支線)のあり方」では、具体的路線ではなく、骨格軸と地域の結び方（方向）をお示ししたところです。 鉄軌道との具体的接続及びシステムを含めた個別路線の検討については、計画段階において決定される駅位置等を踏まえ検討を行っていくことなりますが、その中で、地域における課題やニーズ、まちづくり等を踏まえ、BRTやLRTといった新たなシステムの導入等についても、必要に応じて検討を行っていくことになります。 さらに、現状における各地域の交通課題などを踏まえた交通の充実についても、構想段階終了後、市町村等と協働により検討を行っていくこととしております。 なお、当該方針については、計画書の「フィーダー交通ネットワーク(支線)のあり方」に盛り込むこととしております。
	修正を求める意見（フィーダー交通）	**概略計画（案）に示されたフィーダー交通ネットワークは、凡例にある** **・骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ（方向）** **・地域間の移動を支える主要なバス網** **・高速バス** **のことを指しているのかよく分からない。** **また、6頁33行にある、新たなシステム（BRT・LRT等）は・骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ（方向）のことを指しているのか分からない。**	鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークとは、軸となる鉄軌道と地域を結ぶ支線のことで、支線（路線）については、具体的な駅位置等を検討する計画段階において駅との接続等含めた具体的な検討を行っていくことになります。 このため、構想段階である本検討においては、フィーダー交通ネットワークについて、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と地域をどのような方向で結ぶ必要があるのかといった視点で、効率的な結び方（方向）のみについて検討を行ったところです。 このため、凡例では、「支線のイメージ（方向）」としてお示ししたところです。 鉄軌道との具体的接続及びシステムを含めた支線の個別路線の検討については、計画段階において駅位置等を踏まえ、検討を行っていくことになりますが、この場合、既存の路線バスのネットワークを基本に、地域における課題やニーズ、まちづくり等も考慮し、BRTやLRTといった新たなシステムの導入等についても、幅広く検討を行っていくことになります。 なお、計画書に盛り込む「フィーダー交通ネットワークのあり方」については、「支線」と「フィーダー交通ネットワーク」との関係性についての記述が無かったことから、ご指摘を踏まえ、「フィーダー交通ネットワーク」を「フィーダー交通ネットワーク(支線)」に修正し、また、概略計画図の凡例については、「骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ(方向)」を「骨格軸と地域を結ぶ支線の方向」へ修正することとします。
		6頁36行の書き方は県の主体性が感じられない。 **県土の均衡ある発展を図るのであれば、「沖縄県が主体となり、市町村や既存公共交通事業者等と協働して検討を行います。」と修正すべきではないか**	公共交通の課題やニーズは、地域によって異なり、公共交通の充実にあたっては、地域の課題やニーズを最も把握している市町村において、主体的に検討を行っていくことが重要です。また、公共交通ネットワークについて効率的な検討を行うためには、広域的な視点に基づき検討を行うことも重要です。このため、「市町村や既存公共交通事業者等と協働により検討を行っていきます」と記述したところであり、関係機関と協働して、公共交通の充実に向けて取り組んでまいります。
委員会資料の修正		**参考資料2-3-4　17ページについて、** **「危険個所」と「危険箇所」の2つの漢字の使い分けとなっているが、誤りなのか**	「危険個所」は、誤りであったことから、「危険箇所」に統一修正いたします。

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の検討事項に関する意見	構造及び導入空間	**構造及び導入空間の検討にあたっては、災害、塩害、用地確保、景観、有事への対応等、様々な観点から検討を行う必要がある**	構想段階である本検討では、ルートにおける構造は、地形図等から把握できる範囲で、市街地部と郊外部に分けて想定したところです。 市街地部は、用地確保に費用と時間が多くかかるため、既存の道路空間内への拡幅を含めた高架橋と地下トンネルの整備に要する費用を比較し、低い方を想定しております。 郊外部は、市街地部に比べ、事業用地が確保しやすいと考えられるため、速達性や事業費低減等の観点から可能な限り短い距離で直線的に結ぶことを基本とし、山岳部はトンネル、その他は高架橋を想定しております。 この結果、計画検討委員会において推奨ルート案として選定されたC派生案は、市街地部については、宜野湾～北谷は高架橋、それ以外は地下トンネル、郊外部は山岳トンネルと高架橋を想定したところです。 より具体的な検討を行う計画段階以降は、現場の状況等を詳細に把握した上で、経済性や環境面等、様々な観点からより詳細にルートや構造等について検討していくことになります。 沖縄鉄軌道については、中南部地域の市街地が形成された中への導入であることや速達性が求められていることから、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本に構造の検討を行っていくものと考えますが、具体的な構造については、計画段階以降、構想段階で絞り込まれたルート案について、システムの特性(最小曲線半径や最急勾配等)や騒音、動植物、景観、地盤・地形、用地確保や自動車交通への影響等を踏まえ、具体的ルートと構造について総合的に検討していくことになります。 なお、上記の計画段階における検討方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		ルートにおける構造を決定する際に、確認した資料等は何か	
	ルート	**具体的なルートの検討についての意見** ・具体的なルートを知りたい ・ルートの検討にあたっては、自動車交通への影響等も考慮の上、幅広く検討してほしい	課題解決及び将来像実現に向け、よりよい計画を策定するためには、複数のルート案を設定し、幅広い視点で比較・検討を行うことが求められますが、全ルート案を同時に詳細に検証することは、時間や費用等の面で非効率となります。 このような状況を避けるため、構想段階では、幅広に複数の案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の計画段階で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を選定することになります。 よって、構想段階では、具体的な箇所等現場の状況等を詳細に把握し、検討を行うことが困難であることから、ルート案については、一定の幅を持ったレベルでの検討を行いました。 ただし、市街地部については、用地確保等の観点から道路空間の活用を基本に検討を行い、特に、那覇～宜野湾間については、バス利用者や道路交通量等が多い国道58号と国道330号への導入を想定して検討を行いました。 具体的ルートについては、次の計画段階において、構想段階で決定されたルート案について、システムの選定と併せ、現場の状況(地盤・地形、用地確保、自動車交通への影響、動植物や景観、騒音等の環境影響等)や経済性も踏まえながら、幅広く検討を行う必要があり、最終的には、道路管理者等との調整を経て決定されることになります。 なお、上記の計画段階における検討方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		利便性が良くなるので那覇空港まで接続してほしい	那覇空港への接続については、構想段階の次の計画段階で検討することになりますが、本検討においても、計画段階以降の検討課題を把握するため、どのような効果・影響が想定されるか、検討を行いました。 鉄軌道を那覇空港に接続することにより、接続せず那覇一名護のみを整備した場合に比べ、1日あたり5千人の鉄軌道利用者増が見込まれ、その整備に500億円程度要するものと考えられます。 ゆいレールについては、鉄軌道を空港に接続せず、那覇～名護のみ整備した場合は、鉄軌道との連携が図られることにより、利用者が増加し、増収が期待されますが、一方、鉄軌道を空港に接続した場合は、鉄軌道と競合することにより、ゆいレールの経営に負の影響を与える可能性があります。 よって、鉄軌道を空港まで接続することについては、本県の観光振興や鉄軌道の利用者増、採算性向上に資するものの、ゆいレールの経営への影響等、課題もあることから、計画段階においては、これら効果や課題を含め、駅位置等について検討を行っていくことが重要と考えており、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		那覇空港へ接続した場合の競合によるゆいレールの影響は？	

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の検討事項に関する意見	駅数及び駅位置	利便性の観点から駅を多く設置してほしい	構想段階である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、利用者数や所要時間、採算性等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行いました。 駅は、経由する市町村ごとに1箇所は設定するものとし、市街地が連担する地域や拠点駅間の距離が長い場合には、以下のように必要に応じて拠点駅の間に中間駅を設定しました。 《市街地》 ・市街地が連坦する地域は、地方都市(人口100万人以上)の駅間距離を参考に、2～3kmに1箇所程度。 《郊外部等》 ・郊外部などその他の地域は、地方都市を有する都道府県の郊外部の駅間距離を参考に、5～7kmに1箇所程度。 なお、駅位置や駅数は、計画段階において、具体的なルートと併せて検討を行うことになりますが、需要及び採算性に大きな影響を与えることから、検討にあたっては ・他交通機関との結節 ・人口密度や集客施設の立地状況 ・まちづくり及び開発計画 等を踏まえ、利用者の利便性向上と併せて需要確保の観点から幅広く検討を行う必要があると考えております。 当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		福祉施設や利用者が多いところ等、特定の施設、地域を経由してほしい、駅を設置してほしい	
	システム	沖縄の気象も考慮した検討をしてほしい	具体的なシステムについては、計画段階において具体的ルート等と併せて検討を行っていくことになりますが、その際には、沖縄の気象（台風等）や塩害、ライフサイクルコスト等にも留意しつつつ、幅広く検討を行う必要があると考えており、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	運行計画・その他整備計画	具体的な運行本数を知りたい	実際の運行本数は、鉄軌道事業者が需要等に応じて設定することになり、一般的には、開業後の需要の変化に応じて、運行本数(ダイヤ)の見直しが定期的に行われます。 本検討の段階では鉄軌道事業者も決定していないことから、以下の仮定に基づき、需要予測等を行いました。 《各停及び快速の設定》 ・速達性の観点から、各駅列車に加えて、快速列車を設定し、快速列車は、経由する市町村で各1箇所(複数ある場合には、最も利用者数の多い駅)を快速停車駅として設定しました。 《運行本数》 ・運行本数は、都市部はゆいレール並とし、郊外部では、都市部と郊外部とを結ぶ他鉄道の事例を参考とし、人口密度等を踏まえ、都市部の1/3程度を設定しました。また、他鉄道の事例から、上記運行本数の内、快速列車は、各区間・各時間帯の1/3程度とし、残りの2/3程度は各駅列車として想定しました。 なお、運行計画については、事業実施段階において、運行事業主体等において、需要及び採算性の確保、利便性等の様々な観点から検討されることになります。
		24時間運行をしてほしい	
		速達性をより高めるため快速や特急等を設定してほしい	整備計画の検討にあっては、運行計画（快速運行や運行区間などの運行形態、運行本数等）の検討を踏まえ、車両の必要編成数等を算定します。車両基地は、必要となる検修機能や車両の必要編成数を踏まえた留置機能、その他併設すべき施設等を考慮して必要規模を検討のうえ、運行計画や用地確保等も考慮の上、望ましい位置を決定することになります。 運転指令所や本社等の位置等についてもその際に合わせて検討されるものと考えております。
		車両の車庫及び整備工場（車両基地）、運転指令所を名護へ設置してほしい	
	整備方法	ゆいレールの無い北部から整備してほしい	構想段階である本検討終了後は、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、環境アセスメント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。 整備方法については、次の計画段階における検討及び事業化に向けた国との調整の中で、検討されることになります。 なお、沖縄鉄軌道導入にあたっては、費用対効果や需要の確保等様々な課題もあり、事業の効果・影響等について、幅広く検討を行い、総合的観点から整備の方法等について検討を行う必要があることから、当該方針を、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		整備できたところから運行してほしい	

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の検討事項に関する意見	採算性及び需要の確保	赤字となって、県民負担とならないよう、十分に検討してほしい	本検討では、沖縄鉄軌道が市街地への導入となり、整備には膨大な事業費を要することから、採算性分析にあたっては、上下一体方式と上下分離方式の2ケースの整備手法を想定して、検討を行いました。 上下一体方式とは、鉄軌道事業者が、鉄軌道が走行する高架橋や地下トンネルなどの構造物、電気・設備等の施設を整備・保有し、車両の保有や運行までを行う方式のことです。 上下分離方式とは、施設の整備・保有を鉄軌道事業者とは別の主体が行い、鉄軌道事業者は、車両の保有と運行のみを行う方式のことで、例えば九州新幹線などの場合、線路等は公共（国や地方自治体）が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施しており、これにより、鉄軌道事業者は、初期投資を低く抑えることが可能となります。 整備費用の1/3を鉄軌道事業者が負担し、残りは国と地方自治体が負担すると想定した上下一体方式では、初期投資が大きく、いずれのルート案も採算が取れないとの結果が得られましたが、整備新幹線の整備スキーム(施設の整備費用は公共が全額負担する)を想定した上下分離方式では、ルート案によっては、事業実施の目安となる30～40年以内の累積資金収支の黒字転換が可能との結果が得られました。 県では、沖縄鉄軌道の持続的な運営を可能とする観点から、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例的な制度の創設が必要と考えており、国に当該制度の創設を求めているところです。 鉄軌道の導入にあたっては、持続的運営も重要な視点となることから、ルート案の選定にあたっては、「持続性」を含めた4つの項目に基づき、総合的観点から検討を行い、鉄軌道の利用者数や公共交通への利用転換量等が最も多く、事業実施の目安となる開業後30年から40年内での累積資金収支の黒字転換が可能であること等から、C派生案が計画検討委員会の推奨ルート案として選定されたところです。 しかし、採算性の確保は、持続的な運営を図る上で重要であることから、計画段階では、駅位置や駅数の検討にあたっては、需要確保の観点も考慮の上、検討を行っていく必要があると考えており、また併せて、需要予測の精緻化も図り、採算性について詳細に検討を行っていく必要があると考えております。 また、鉄軌道は速達性・定時性が高く、大量輸送が可能なシステムであり、利便性は高いものの、建設・維持に多額の費用を要し、需要を安定かつ多く確保する必要があることから、鉄軌道事業者の経営努力はもちろん、行政や地域住民が連携して、地域全体で利用者を増加させる取組を行っていくことが重要となっております。 このため、計画段階以降は、安定的需要確保の観点から、鉄軌道の導入と併せて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりに向けて、市町村等と連携して取り組んでいくこととしております。 なお、これら取組等については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	事業費及び工期に関する意見	コストが増えないか心配	構想段階である本検討では、ルートも一定の幅を持っており、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲でルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それを基に、地下トンネルや高架橋等の施工実績があるつくばエクスプレス等の工事単価等を用いて事業費の概算を行いました。 このため、事業費等については、計画段階以降の詳細検討の際に変動することが想定されますが、沖縄鉄軌道は、路線長が60～70kmと長大であるため、大規模事業となります。 本検討において、推奨ルート案として選定されたC派生案は、他案に比べて、事業費がやや高く、工期が長いものの、極端に高額ではなく、最新工法等の採用等によっては、事業費の縮減等に向けた検討の余地もあるとの評価が示されております。 計画段階以降は、決定されたルート案ついて、現場の状況等を詳細に把握した上で、システムや具体的ルート、構造等の検討を進めていく中で、環境影響低減等と併せて、ライフサイクルコストの縮減・工事の効率化等についても、建設技術の進展等も踏まえながら幅広く検討を行っていくことになります。
		幅広くコスト縮減に向けて検討してほしい	
		工期が長すぎるので、短縮に向けて検討してほしい	

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の検討事項に関する意見	自動車交通への影響	**工事の際には、自動車交通に影響が無いよう、影響を極力減らすような工夫をしてほしい**	推奨ルート案として選定されたC派生案は、地下駅部および宜野湾～北谷間の高架橋等の施工にあたり、片側1車線ずつの車線規制が必要となります。 このため、施工にあたっては、自動車交通への影響を可能な限り低減する観点から、 ・自動車交通量が少ない時間帯を中心に工事を行う ・歩道や路肩を一時的に車線として利用する ・工区の分割等を図り、規制期間の短縮を図る 等の工夫・対策を行っていく必要があると考えております。
	埋設物への影響	**不発弾は問題無いか**	本検討では、事業実施上の課題及び留意すべき視点を把握するため、地形・地盤的課題、施工中の自動車交通への影響、耐災害性等についても検討を行いました。 この結果、 ・いずれのルート案も中南部における琉球石灰岩層が深くまで存在すると考えられる海岸近傍や天願断層周辺では、地盤の強度にばらつきがあることから、設計・施工上の留意が必要であること ・いずれのルート案も全区間において、状況に応じて、不発弾や埋蔵文化財の確認を行い、発見された場合は、適切な対応を行う必要があること ・いずれのルート案も一部は、土砂災害危険箇所を通過する可能性はあるが、危険箇所が連担していないことから、設計・施工での対応が可能であること ・いずれのルート案も0.3m以上の津波浸水箇所を通過する可能性があり、設計上の留意及び管理上の浸水時の運用マニュアルの策定等が必要であること 等が留意事項として付されました。 計画段階以降は、構想段階において決定されたルート案について、現場の状況等を調査し、本検討で示された留意事項を踏まえ、幅広く検討を行い、適切に対応していくことになります。
		文化財等に影響は生じないか	
	耐災害性	**地震が起きた時に、地盤等問題ないのか**	
	自然環境	**自然破壊とならないよう、環境に配慮したルートや構造、工法を検討してほしい**	構想段階は、詳細検討を行う計画段階の検討対象を絞り込むことが役割であり、概ねのルート等概略計画を検討する段階であるため、具体的な箇所等現場の状況等を詳細に把握し、検討を行うことが困難であることから、比較対象のルート案は一定の幅を持ったレベルのものとなっております。 このため、環境影響や地形・地盤等の課題等については、場所を特定した定量的な予測・評価が難しく、環境影響評価法や国の「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を踏まえ、文献等既往調査結果等から影響が想定される地域の周辺環境等をマクロ的に捉え、重大な環境影響等を及ぼすおそれが無いかや、計画段階以降の具体的な検討にあたり留意すべき点が無いかという視点で検討を行いました。 計画段階以降の具体的なルートや構造、システム等の検討にあたっては、本検討で示された配慮・留意事項を踏まえ、 ・生育・生息場の状況や重要種の生育・生息分布状況等を確認の上、重要な動植物・生態系への影響を可能な限り回避・低減する ・概略設計等の際には、周辺の環境に合わせた適切な防音・防振対策等の検討を行う など、適切な措置を講じていくことになります。 なお、自然・生活環境への影響低減については、計画段階のみならず、概略設計、環境影響評価法に基づく法手続き（事業アセスメント）、工事段階等、各段階で、適切な措置を講じていくことになります。 また、自然・生活環境への影響については、鉄軌道の導入のみならず、鉄軌道の導入と併せて行われる駅周辺のまちづくりでも生じることが考えられ、まちづくりによる開発の規模等によっては、影響が大きくなる可能性もあります。 このため、計画段階以降のまちづくりを計画する段階においては、まちづくりが自然・生活環境に負の影響を与える可能性があることにも留意しつつ、開発に伴うメリットと併せ、自然・生活環境へ与える影響に対する対応策（例えば、都市計画上の規制等）についても検討していく必要があることから、これら影響等については、まちづくりの主体である市町村とも情報共有を図り、まちづくりの検討につなげてまいります。 なお、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	生活環境	**鉄道沿線及び駅周辺への騒音等、生活環境に影響はないのか**	

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の検討事項に関する意見	地域景観及び車窓からの眺め	**沖縄らしい景色が損なわれないように、地域の景観に配慮してほしい**	構想段階である本検討では、ルートにおける構造は、地形図等から把握できる範囲で、市街地部と郊外部に分けて想定したところです。 市街地部は、用地確保に費用と時間が多くかかるため、既存の道路空間内への拡幅を含めた高架橋と地下トンネルの整備に要する費用を比較し、低い方を想定しております。 郊外部は、市街地部に比べ、事業用地が確保しやすいと考えられるため、速達性や事業費低減等の観点から可能な限り短い距離で直線的に結ぶことを基本とし、山岳部はトンネル、その他は高架橋を想定しております。 この結果、推奨ルート案として選定されたC派生案は、地下トンネルが4割、山岳トンネルが2割、高架橋部が4割となっております。 本検討では、周辺景観への影響と、車窓からの眺めの2つの視点について検討を行いましたが、高架区間については、海や街並みを眺められる新たな視点場が創出されることにより、観光資源に資するものと考えられますが、一方で、高架橋等の人工構造物により、これまで周辺の自然環境等から培われてきた一連の景観を改変する可能性があることから、景観への配慮が求められております。 より具体的な検討を行う計画段階以降は、決定されたルート案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、皆様から寄せられた意見も踏まえ、経済性や環境面等、様々な観点からより詳細にルートや構造等について検討していくことになります。 当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		沖縄の景色を楽しめるように、車窓からの眺めも考慮して検討してほしい	
今後の取組に関する意見	まちづくり	**駅周辺の機能充実を求める意見等** ・歩いて暮らせるまちづくりやコンパクトシティへの取組を関連市町村及び県が連携して進めてほしい ・駅周辺に駐車場やバス等との交通結節点を整備してほしい ・駅周辺に県民や観光客等が楽しめるよう商業施設等を誘致してほしい	鉄軌道は速達性・定時性が高く、大量輸送が可能なシステムであり、利便性は高いものの、建設・維持に多額の費用を要し、需要を安定かつより多く確保する必要があることから、鉄軌道事業者の経営努力はもちろん、行政や地域住民が連携して、地域全体で利用者を増加させる取組を行っていくことが重要となっております。 より安定した需要を確保するためには、鉄軌道の導入と併せて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりが重要であり、特に、駅周辺のまちづくりは、地域の課題やニーズを最も把握している市町村において、高齢社会や地球温暖化への対応、地域の活性化への取組も含め検討を行うことが必要です。このため、本検討においては、まちづくり等に関する他事例等を整理し、市町村等と情報共有を図りました。 今後は、現在進めている利用環境改善に向けた取組を着実に実施するとともに、計画段階以降は、市町村等と連携して、まちづくりのあり方やフィーダー交通との連携のあり方等について幅広く検討を行っていくこととしております。さらに、各取組にあたっては、可能な限り地域住民の意見も取り入れながら検討を行っていくことが求められていることから、これら意見についても、市町村とも情報共有を図り、今後の検討につなげていく必要があると考えております。 当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
		鉄軌道の導入によって、ストロー現象が起きるのではないか	那覇～名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入は、交流人口の増加等、地域発展の起爆剤として期待される一方で、大都市に地方から人口等が吸い寄せられるストロー現象をもたらす可能性もあり、これら負の影響を避けるためには、鉄軌道の導入とあわせて、人や企業を呼び込むための、魅力あるまちづくり等を行っていくことも重要な視点となります。 このため、構想段階の次の計画段階においては、鉄軌道の導入効果を高め、負の影響を低減するために、まちづくり等必要な取組について、市町村や事業者等と連携して検討を行っていくこととしております。

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
今後の取組に関する意見	利用環境改善	**ソフト施策等も含めた利用環境改善を求める意見** ・県民等が利用しやすい運賃にしてほしい ・ICカードの導入や自転車持ち込み可能な車両等、便利な環境をつくってほしい ・バリアフリーで、誰もが安心して、安全に利用できる環境整備を図ってほしい ・キャラクターの作成や、特産物の販売など、多くの人が興味を示し、公共交通に関心を持ってもらえるように取り組んでほしい	本県は、自動車への依存度が非常に高く、交通渋滞が日常化しております。 交通渋滞の緩和には自家用車利用から公共交通への転換が重要であることから、県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組と併せて、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、 ・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」の導入 など、バスの利用環境改善に向けた各種事業に取り組んでいるところです。 本検討において、これまで実施した意見募集では、 ・「公共交通の利用環境改善」に関して、お年寄りや外国人でも利用できるよう、乗り方や行き先がわかるようバス路線をわかりやすくしてほしい、路線や時刻を簡単に検索できるように、乗り換えが簡単にできるようにしてほしいとする意見 ・公共交通の運賃を安くしてほしい、公共交通運賃の学割、シルバー割、乗り継ぎ割引等の設定等、運賃の低減を図ってほしいとする意見 などが寄せられました。 今後は、現在進めている利用環境改善に向けた取組の推進と併せて、寄せられた意見も踏まえ、更なる公共交通の利用環境改善に向け、市町村や交通事業者等と連携して取り組んでいく必要があると考えており、これら方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	他事業との連携	**貨物を取り扱うことにより、収入は増えるのではないか**	物流については、本検討のステップ2における意見募集において、評価項目に追加すべきとの意見が寄せられましたが、100km未満の距離帯での鉄道の機関分担率は0.1%と低く、また、運賃で見た場合、輸送距離200km以下では、鉄道はトラックよりも割高となっていることから、技術・計画検討委員会での審議の結果、ルート選定に係る評価項目の対象外と判断されました。 しかし、運転手不足等の昨今の社会状況等を踏まえると物流面での活用の可能性はあると考えられることから、計画段階以降、運行事業者等において物流面での活用の可能性等も含め、幅広く検討されていくものと考えております。
		バスやタクシー、レンタカーへの影響は無いのか	安定かつより多くの需要を確保するためには、既存ネットワークの再編等により、鉄軌道と他交通機関等との効率的な連携を図ることが重要と考えております。 鉄軌道と他公共交通が連携し、公共交通を利用しやすい環境が創出されることにより、より多くの方々に自家用車から公共交通へ利用転換して頂くことが可能となります。これにより、鉄軌道だけでなく、バス等も含めた利用者数の増加も期待できるものと考えております。 このため、計画段階以降は、決定された案について、需要確保等の観点から駅位置、まちづくりや他公共交通機関との連携のあり方、レンタカーとの連携等について市町村や交通事業者等と連携して検討を行っていくこととしております。 なお、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	その他取組	**道路の渋滞緩和、道路や自転車道の整備等、他施策についても取り組む必要があるのではないか**	沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現にあたっては、公共交通の充実のみならず、コンパクトシティの推進等歩いて暮らせるまちづくりや、体系的な幹線道路網の整備、観光客の受入体制の整備等にも取り組むこととしております。 これらの取組は、道路管理者や市町村、観光関連事業者等、官民挙げて取り組む必要があると考えており、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、県民が望む沖縄の将来の姿の実現に向けて取り組んでいくことになります。 なお、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。

項目		頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
その他事業目的、実施等に関する意見	着工時期等	着工及び運行開始時期はいつなのか	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。 構想段階後は、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、環境アセスメント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、着工までに様々な手続きを経る必要があること、さらに、事業化に向けては、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設等について、国との調整が必要であることから、現時点において、着工時期をお示しすることはできません。
	事業目的	事業目的が不鮮明である	本検討は、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や陸上交通の現状の課題解決の観点から、 ・県土の均衡ある発展 ・中南部都市圏の交通渋滞緩和 ・県民及び観光客の移動利便性の向上 等を図ることを目的に、鉄軌道の構想段階における計画案づくりに取り組んできたところであり、県民等の様々なニーズに対応していくためには、現在進めている既存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時間で結ぶ速達性及び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の構築に向けて検討を進める必要があることが確認されたことから、これに基づき鉄軌道のルート案について検討を行ってきたところです。 一方、ゆいレールは、都市部における定時定速の公共交通軸の形成、自動車から公共交通への利用転換及び駅を核としたまちづくりを目的に、延長事業が実施されており、交通ネットワークの充実を図っていくためには、ゆいレール、バス、その他道路も含めた他交通機関との連携を図ることが重要と考えております。 なお、事業の実施の可否については、本検討で決定されたルート案について詳細・具体的な検討が行われ、整備計画(具体的ルート及び構造、駅位置、具体的システム)の決定と併せて、事業の効果・影響や費用便益分析等を正確に評価した上で、判断されることになります。
		モノレールの延伸で良いのではないか	
		高速道路の延長等の他事業と比較して、効果があるのか	
	財源確保	財源は確保可能なのか	沖縄県営鉄道は、先の大戦で壊滅し、復旧されないまま中南部地域を中心に過密な市街地が形成され、そこに鉄軌道を導入するには、多額の事業費が必要となります。 このため、県としては、持続的な運営を可能とする観点から、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設を国に求めているところです。 整備主体や費用負担等の整備スキーム、整備手法等については、今後の事業化に向けた国との調整の中で検討されることになります。
		沖縄戦によって軽便鉄道が破壊されたままとなったのだから、国の責任で復旧すべき	
	整備の是非	整備に賛成、早期に整備してほしい、期待している	構想段階である本検討では、幅広に複数のルート案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の計画段階で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を選んでいくこととしております。 このため、事業の実施の可否については、次の計画段階において、本検討で決定されたルート案について詳細的具体的な検討が行われ、整備計画(具体的ルート及び構造、駅位置、具体的システム)の決定と併せて、事業の効果・影響や費用便益分析等を正確に評価した上で、判断されることになります。
		鉄軌道はいらない、反対、実現しないのでは	

項目	頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
コミュニケーション活動に関する意見	もっと周知すべき、様々な媒体を活用するなど工夫すべき	周知方法については、ステップ4までと同様に ・検討内容をとりまとめたニューズレターの全戸配布 ・市町村役場や商業施設、大学、病院等の県内各地域でのパネル展示の開催 ・ホームページへの情報掲載 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）や市町村会議、関係機関等意見交換会を開催するなど、幅広い情報提供に努めたところです。 特に、ステップ5では、推奨ルート案の選定結果等についてお示しする段階であったことから、オープンハウスの箇所をステップ4の1.5倍に増やすなど、取組を強化したところです。 今後の取組に関する情報提供にあたっても、シンポジウムの開催等を含め、様々な媒体を活用し、より効果的な周知が図られるよう努めてまいります。
	わかりづらい、もっと広い世代にわかりやすい情報提供を行ってほしい	ニューズレターやパネルについては、プロセス運営委員会での意見を踏まえ、技術的専門的な検討内容を幅広い世代に理解していただけるよう、色分けを行なったり、見出しをつけるなどにより、内容を把握しやすくするとともに、専門用語をできるだけわかりやすい言葉に置き換える等、わかりやすい情報提供に努めたところです。 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ったことから、今後の取組等に関する情報提供にあたっても、可能な限りわかりやすい表現を用いたり、イラストを活用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。 また、今後は、鉄軌道導入に向けた取組について、より多くの方々に関心をもっていただき、その効果や影響について具体的にイメージしていただけるよう、シンポジウムを開催したり、学生にもわかりやすいパンフレットの作成等、対象者にあわせたわかりやすい情報提供のあり方について検討を行ってまいります。
	わかりやすかった	
	アンケートを選択式にしてほしい、何に対して意見を記載すればよいのかわからない	今回は、沖縄鉄軌道計画案づくりの構想段階における概略計画（案）等について、沖縄県県民意見公募手続実施要綱に基づき、意見募集（パブリックコメント）を実施したことから、一般的なアンケート調査で行われる選択式ではなく、自由記入方式による回答をお願いしたところです。 ただし、今後の鉄軌道の取組に関する情報提供にあたっては、ご意見を踏まえ、回答しやすいよう、質問を明確化するとともに、必要に応じて選択式を取り入れるなど、工夫を行ってまいります。
	意見を聞くだけではなく、話し合う場を作ってほしい	県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化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きました。 計画案検討にあたっては、計画検討を行う計画及び技術検討委員会の2つの委員会と、検討プロセスの適切な管理・運営を行うプロセス運営委員会を設置し、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つを基本姿勢とする「計画検討プロセスと体制のあり方（平成27年1月）」に基づき、検討を進めてきました。 このような大きなプロジェクトでは、合意形成が重要であることから、ニューズレターの全戸配布やパネル展示と併せて、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を開催し、対話等を通じた県民との情報共有を図りながら検討を進めてきたところです。
	利権とは切り離して、検討してほしい	

項目	頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
検討の進め方に関する意見	**具体的な評価を求める意見** ・国の計画段階評価実施要領に基づく検討、具体的評価がなされていない ・具体的なルートが決まっていない中での評価は不十分ではないか	平成24年12月に策定された「国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領」では、国土交通省が所管する公共事業について、新規事業採択時評価の前段階において、同要領に基づく手続きを行うこととされております。 一方、沖縄鉄軌道の構想段階における計画案検討は、沖縄県による取組であり、県としての鉄軌道に関する基本的考え方として、起終点や経由地等の構想をとりまとめる段階です。このため、本検討にあたっては、平成20年4月に策定された「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（国土交通省）」に準じた計画策定プロセスを導入し、検討を進めてきたところです。 次の計画段階では、構想段階でとりまとめた基本的考え方に基づき、現場の状況等を踏まえ、具体的なルートや駅位置等を検討していくことから、その段階においては、計画段階評価実施要領に基づき、複数の具体的ルート等を設定し、具体的データやコスト等に基づき比較・評価を行い、必要性及び事業内容の妥当性を検証していくことになると考えており、これを経て、行政投資を行うかを判断する新規事業採択時評価を行うことになると考えております。 なお、課題解決及び将来像実現に向け、よりよい計画を策定するためには、複数の案を設定し、幅広い視点で比較・検討を行うことが求められますが、全案を同時に詳細に検証することは、時間や費用等の面で非効率であることから、こうした状況を避けるために、構想段階は、幅広に複数の案について概略的な検討を行い、詳細検討を行う計画段階の検討対象（起終点や経由地等の基本的方針）を絞り込むのが役割となっています。
	専門委員会の委員の方々のプロフィールがなく、決定までの道筋がわからない	鉄軌道の構想段階における計画案づくりにおいては、計画検討を行う計画及び技術検討委員会の2つの委員会と、検討プロセスの適切な管理・運営を行うプロセス運営委員会を設置し、検討を行ってまいりました。 計画検討委員会においては、計画内容について交通政策、観光振興、経済振興等の総合的観点から検討を行うことを目的としており、このため委員選定にあたっては、国の交通政策審議会での審議を想定し、国土計画・交通政策、観光分野については、交通政策審議会等の委員の経験を有する学識経験者を選定しました。 また、交通計画、経済振興、まちづくり分野については、沖縄県総合交通体系基本計画やモノレール延長事業、沖縄振興審議会等の委員の経験を有する学識経験者を選定し、各専門的立場から検討を行っていただたところです。 技術検討委員会については、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行うことを目的としており、国の交通政策審議会や交通計画等に係る委員会の委員の経験を有する学識経験者や、沖縄の社会資本整備に係る委員会や環境保全等に係る委員会の委員の経験を有している学識経験者を選定しました。 さらに、プロセス運営委員会においては、検討プロセス（手続き）の監視等を行う観点から、規範、行政手続、合意形成論等の学識経験者を選定したところです。 これら検討及びプロセスの適切な管理・運営を経て、最終的にステップ5において、ステップ4までの検討結果及び県民から寄せられた意見等を踏まえ、計画検討委員会において、推奨ルート案を選定したところです。推奨ルート案の選定の考え方等については、おきなわ鉄軌道ニュース第7号および委員会資料において、お示ししております。

項目	頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
比較評価結果に関する疑問・質問	運賃はいくらを見込んでいるのか	本来、鉄軌道の運賃については、運行事業者が開業段階時点における様々な条件等を踏まえて収支を試算した上で、決定するものであることから、開業直前にならないと決定されないものです。 このため、構想段階である本検討においては、各ルート案について、同一条件を設定して、比較優位性を確認する観点から、沖縄都市モノレールの運賃体系を仮に設定して検討を行ったところです。
	需要予測はどのように行ったのか、どのような条件を設定したのか	需要予測は、平成27年度の「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査(内閣府)」で構築された県民や観光客の交通行動をあらわすモデルを用いており、当該需要予測モデルは、どれだけの利用者が利用するか等を予測する手法として、一般的によく利用される四段階推計法に基づいています。 また、人がどこを出発して、どこに集まるのかといった将来の交通量を予測する場合は、どのエリアにどれぐらいの人が住んでいるのか、沖縄にどれだけの観光客が来るのかといった人数の前提が必要となります。 本検討では、沖縄21世紀ビジョンの目標と同様、目標年次を平成42年(2030年)と設定して、国立社会保障・人口問題研究所が推計した平成42年の沖縄本島の将来人口(128.7万人)を、本県の入域観光客数については、過去10年間の傾向から予測される1,000万人を平成42年の推計値として設定し、利用者数等について予測を行いました。 なお、鉄軌道の導入による駅周辺への商業施設等の立地や交通機関の充実等により、駅周辺への人口集積が起き、人口の分布が変わることが想定され、併せて、鉄軌道の需要も増えるものと考えられますが、そうした土地利用の変化を考慮した交通需要予測は、調査やモデル構築に、時間や費用を多く要することから実務への適用が難しいことが現実です。 そこで、本検討では、同一条件を設定し、複数のルート案の比較優位性を確認することを中心に検討を行ったところです。
	採算性分析では、どのように維持費等を想定したのか	採算性分析では、鉄軌道利用者の運賃収入に、広告収入等の運輸雑収入を加えた収入全体から、人件費等の運行経費、車両費購入等に伴う借入金の金利や固定資産税、法人税を含めた支出を差し引きし、事業者の保有資金の過不足から、累積資金収支黒字転換年(事業者の資金不足が解消される年次)を確認しました。 収入については、県民の通勤・通学客は3ヶ月定期運賃とし、それ以外の観光客及び県民の私事・業務目的の利用者は普通乗車券運賃として想定し、運輸雑収入については、沖縄都市モノレール(株)実績値から、旅客運賃収入の6.2%と仮定して、算出しました。 運行経費については、人件費と動力費等の運転費、線路・電路等の保守等経費を計上しており、この場合、要員数及び経費原単位について、基本的には、東京臨海高速鉄道や東葉高速鉄道等の既存都市鉄道6事業者の平成24年平均値を設定するものとし、そのうち保守等については、塩害を考慮して1割増しとして試算しました。また、人件費については、沖縄都市モノレール㈱のH24実績より1人あたり単価を設定し試算しております。
	費用対効果はどのように算出したのか、どのような結果が得られたのか	事業から得られる便益を投資した費用で除した費用便益比(B/C)は、公共事業の実施の可否の判断を行う材料の一つとして用いられ、その場合は、可能な限り正確に評価することが求められます。 しかし、構想段階である本検討では、便益や費用の前提条件となる駅数や駅位置、構造、システム等が定まっていないことから、便益と費用を個別に評価し、費用便益比については参考としてお示ししたところです。(おきなわ鉄軌道ニュース6号、第6回計画検討委員会資料5-3参照) また、本検討では、鉄道の費用便益分析の算出マニュアルである「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年7月　国土交通省鉄道局)」で示された評価すべき効果項目のうち、現在までに貨幣換算手法がほぼ確立されている 利用者便益:所要時間短縮効果、費用縮減効果、道路混雑緩和効果 供給者便益:当該事業者収益、競合事業者収益 環境改善便益:CO2及びNOX排出量削減便益、交通事故削減便益 の効果のみの計測となっており、推奨ルート案として選定されたC派生案の単年度便益は、150～225億円/年と試算されております。 鉄軌道導入にあたっては、定時性向上による効果など、本検討で計測した項目以外にも多くの効果が期待されることから、計画段階以降は、これらのまだ試算されていない項目、特にオプション効果、代位効果、土地利用促進効果についても、定量化の可能性の検討と併せ、定量化できない効果を定性的に示していくことなど、導入効果について幅広く検討していく必要があると考えております。

項目	頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
比較評価結果に関する疑問・質問	駅の数はどのように設定したのか	構想段階である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、利用者数や所要時間、採算性等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行いました。 駅は、経由する市町村ごとに1箇所は設定するものとし、市街地が連担する地域や拠点駅間の距離が長い場合には、以下のように必要に応じて拠点駅の間に中間駅を設定しました。 《市街地》 ・市街地が連坦する地域は、地方都市(人口100万人以上)の駅間距離を参考に、2～3kmに1箇所程度。 《郊外部等》 ・郊外部などその他の地域は、地方都市を有する都道府県の郊外部の駅間距離を参考に、5～7kmに1箇所程度。 なお、駅位置や駅数は、計画段階において、具体的なルートと併せて検討を行うことになりますが、需要及び採算性に大きな影響を与えることから、検討にあたっては ・他交通機関との結節 ・人口密度や集客施設の立地状況 ・まちづくり及び開発計画 等を踏まえ、利用者の利便性向上と併せて需要確保の観点から幅広く検討を行う必要があると考えております。 なお当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしております。
	鉄軌道の所要時間はどのように設定したのか	構想段階である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、利用者数や所要時間等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行いました。 所要時間については、路線延長が60～70kmある那覇～名護を1時間で結ぶためには、表定速度(停車時間を含んだ速度)として、60km/h以上が必要になり、他鉄軌道の事例から、駅間距離と表定速度の関係性を確認すると、表定速度60km/h以上を確保するためには、最高速度100km/h以上のシステムが必要であることが確認されました。 所要時間は、システムの性能のみならず、駅間距離によっても異なることから、最高速度100-110km/hのシステムの既存事例における駅間距離と表定速度との関係から、駅間毎に所要時間を算出し、那覇～各都市への所要時間を算出したところです。 なお、実際の所要時間については、計画段階において、詳細なルート及びシステムを決定した上で、システムの特性及びルートの曲線等を考慮し、車両の加減速性能や曲線区間の制限速度等を踏まえ、算出されることになります。

項目	頂いたご意見の概要	ご意見に対する考え方
比較評価結果に関する疑問・質問	事業費はどのように算出したのか	構想段階である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、各ルート案の比較優位性を確認することを中心とした検討を行いました。 このため、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲でルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、費目別に、高架やトンネルといった各構造区間の延長や用地面積等に、それぞれ他鉄道等の工事実績等をもとに設定した工事等単価を掛け合わせて概算事業費を算出しました。 また、単価設定にあたっては、物騰換算を考慮し、既存路線の工事単価を国土交通省の建設工事費デフレーターを用いて、平成26年度価格に補正しております。 このため、計画段階以降において、本検討で絞り込まれた案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、ルートや構造等を経済性含め環境面等様々な観点から検討を行っていくこととしていることから、事業費は変動が生じるものと想定されます。 現段階では、琉球石灰岩による影響はほとんど無いものと想定しておりますが、深い層に琉球石灰岩が存在する区域が確認された場合は、補助工法に要する経費が新たに必要となり、その規模によっては影響を与える可能性があり、また、駐留軍用地跡地の活用や最新工法の採用等によってはコスト縮減の可能性もあります。 計画段階以降は、決定されたルート案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、システムや具体的ルート、構造等の検討を進めていく中で、環境影響低減等と併せて、ライフサイクルコストの縮減・工事の効率化等についても、建設技術の視点等も踏まえながら幅広く検討を行っていくことになります。 なお、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしています。
	事業費の見通しが甘いのではないか	
	工期の見通しが甘いのではないか	構想段階である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲でルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに、既存の都市鉄道等の施工に要した期間、施工スピードを用いて事業期間について概算したところです。 このため、計画段階では、現場の状況等を詳細に把握した上で、最新の技術開発動向や整備方法等も踏まえ、幅広く検討していくことになります。 なお、当該方針については、計画書の「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に盛り込むこととしています。

付２　関係機関等意見交換会、市町村会議による情報共有

手法	実施会場、日時等
関係機関等意見交換会	・　平成30年３月２日（金）　10:00～12:00 ・　沖縄県庁舎 ・　13団体（機関） （交通事業者４、経済・観光団体１、生活・交通弱者２、市民団体３、行政機関３）
市町村会議	・　平成30年３月２日（金）　15:00～17:00 ・　沖縄県庁舎 ・　本島内17市町村 （北部５市町村、中部６市町村、南部６市町村）

【関係機関等意見交換会】



【市町村会議】



付２－１　第５回関係機関等意見交換会の概要

日時：平成 30 年 3 月 2 日（金）10：00～12：00

場所：沖縄県庁　12 階　第１・第２会議室

出席者

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	美里　義雅	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津覇古　修	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会	会長代行	野原　朝貞	代理
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会	総務部長	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	会長	平良　朝敬	欠席
生活・交通弱者	一般社団法人沖縄県婦人連合会	副会長	神里　ちづる	代理
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議	代表	親川　修	
市民団体	一般社団法人トラムで未来をつくる会	代表理事	富本　実	
	NPO 法人しまづくりネット	理事長	中村　司	
	環金武湾地球温暖化対策地域協議会	会長	清水　洋一	
行政機関	沖縄県環境部環境再生課	課長	安里　修	
	〃　文化観光スポーツ部観光政策課	課長	前原　正人	欠席
	〃　土木建築部道路街路課	課長	玉城　佳卓	欠席
	〃　〃　道路管理課	副参事	島袋　一英	代理
	〃　〃　都市計画・モノレール課	主任技師	平良　義尚	代理

主な議題

（１）推奨ルート案の選定結果について

（２）概略計画（案）及び計画段階以降に必要な取組・検討事項について

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。

第5回関係機関等意見交換会の意見及びその対応

	団体名	意見概要	県の考え方
骨格軸のシステムについて	(一社)トラムで未来をつくる会	上下分離の場合、どこが上で、どこが下の役割を担うのか？	本県では、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設を国に求めているところであり、その場合の下部（インフラ）の整備は公共で、上部（運行・運営）は民間と想定しておりますが、整備主体等については、計画段階での検討及び事業化に向けた国との調整の中で、検討されるものと考えております。 例えば、九州新幹線などの場合、線路等は公共（国や地方自治体）が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施しており、同様の制度を想定した場合、推奨ルート案として選定されたC派生案は、開業から30年内での累積資金収支の黒字転換が可能との結果が得られています。
	(一社)トラムで未来をつくる会	骨格軸のシステムは、LRTにすべきではないか。事業費は大幅に削減できる。 那覇－名護間を1時間で結ぶことも可能と考える。	自動車交通と分離された専用軌道であれば、LRTでも安全上問題がなければ、スピードを上げて走行することができることから、沖縄鉄軌道の概略計画(案)では、想定するシステムとして専用軌道におけるLRTも含まれております。 ただし、地平に線路を敷設する場合は、専用軌道でも道路との交差部で踏み切りの設置が必要となり、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第39条では、交通の円滑化、踏切による事故防止等交通の安全確保の観点から、鉄道と道路との交差は原則立体交差とされています。 同省令では、但し書きとして、「道路の交通量が少ない場合、又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない」と示されており、また、路面電車等の併用軌道に係る軌道運転規則第2条第1項において、ただし書きとして「特別の事由がある場合には、国土交通大臣の許可を受けて、この規則に定めるところによらないことができる」とされているものの、例外規定においても交通の安全確保等を最優先とし、特別にやむを得ない場合のみ、許可がなされることになります。 国土交通省のデータによると、全国では1日1件踏切で事故が発生し、4日に1人が亡くなっており、大きな社会問題となっていることから、踏切を改良して、高架化または地下化を促進する観点から、平成28年度に踏切道改良促進法が改正され、踏切を減らす為の取組が進められており、そのような中、新たな踏切設置を行う場合は、交通の安全はもとより、特別の事由が求められるものと考えております。
	(一社)トラムで未来をつくる会	鉄道事業法等の解釈では、専用軌道の場合でも、高架や地下構造ではなく、地平に線路が引けるのではないか。	
骨格軸へ期待する効果について	沖縄県道路管理課	大量輸送が可能な鉄軌道の導入により、渋滞緩和に資することを期待する。LRT導入等により渋滞が悪化するといったことがないようにして欲しい。	LRT等フィーダー交通の検討にあたっては、採算性や利便性等の他、自動車交通への影響、まちづくりへの影響等含め幅広く検討を行っていくことになります。
	沖縄県商工会議所連合会	那覇から名護まで1時間で行ける速達性と、輸送能力を併せ持った骨格軸を確保して欲しい。	計画段階では、輸送量やスピードと併せて、沖縄の気象等も考慮の上、沖縄にふさわしいシステムについて検討を行っていくことになります。
今後のスケジュールについて	沖縄県都市計画・モノレール課	鉄軌道の今後の検討として、まちづくりの観点ではどのような進め方をする予定か。	まちづくりについては、駅位置と併せて検討を行う必要があり、計画段階以降に具体的な検討を行っていくことになりますが、まちづくりは、計画段階から開業まで、段階に応じて検討・取組の深度化を図って行く必要があることから、まちづくりの中心的な役割を担う市町村と連携して、取り組んでまいります。
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	骨格となる鉄軌道が決まらないと、市町村の公共交通に関する計画も決まらない部分があるので、できるだけスピード感を持って、計画を進めて欲しい。	構想段階の検討が終了すると、決定されたルート案を基本に、既存の公共交通の充実等について検討を行っていくことが可能となることから、構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村と協働で検討を行っていくこととしております。
計画段階以降に必要な検討について	NPO法人しまづくりネット	国道の上に高架をつくり、電車から沖縄の海を見て移動できるような仕組みをつくると、非常に観光的にいいと思う。 観光の視点も取り入れて、計画を進めて欲しい。	本県は、観光立県であり、車窓からの美しい景観を楽しめるようにするなど、鉄軌道を観光資源としても活用することは、非常に重要であると考えております。一方で、経済性や速達性、災害への対応等、観光以外の様々な観点から検討を行う必要があります。 具体的な検討を行う計画段階においては、現場の状況等を詳細に把握した上で、車窓からの眺め等、観光の視点も踏まえながら、幅広く検討していくことが重要であると考えております。
	環金湾地域温暖化対策地域協議会	電力の供給を考えているか。 電力のインフラについて、低炭素型の電力供給というか、そういったものもぜひ検討していただきたい 公共交通の利用促進を図っていければ、CO2削減にもつながる。再生エネルギーの活用についても検討・推進して欲しい。	計画段階以降、具体的なシステムを検討する中で、再生エネルギーの活用等も含め幅広く検討を行っていくことなると考えております。
検討内容への質問等	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	需要予測について、観光客が占めるウェイトはどれぐらいか。	需要予測については、平成42年を目標年次として設定し、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を用いて、沖縄本島の人口を128.7万人と設定しております。また、観光客については、県としてはこれまでの平成33年の入域観光客を1,000万人から1,200万人に上方修正したところですが、交通計画については、過去のトレンドを踏まえて検討されることから、過去10年間の傾向から年間入域観光客数は1,000万人として設定したところです。この結果、C派生案の330号ケースであれば、鉄軌道の利用者数は7.7万人で、そのうち0.7万人が観光客という推計となっております。
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	建設費用については、構想段階での試算よりも、実際は何倍にも膨らむということがよくあるが、こういうことにならないか。	構想段階である本検討では、ルートも一定の幅を持っており、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図等から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに、地下トンネルや高架橋等の施工実績があるつくばエクスプレス等の工事単価等を用いて事業費の概算を行いました。 計画段階以降は、決定されたルート案ついて、現場の状況等を詳細に把握した上で、システムや具体的ルート、構造等の検討を進めていく中で、環境影響低減等と併せて、ライフサイクルコストの縮減・工事の効率化等についても、建設技術の進展等も踏まえながら幅広く検討を行っていくことになります。
フィーダー交通の充実について	沖縄県商工会議所連合会	フィーダー交通についても、LRTや自動運転のBRTなどにより充実を図って欲しい。	構想段階の検討が終了すると、決定されたルート案を基本に、既存の公共交通の充実等について検討を行っていくことが可能となることから、構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。 その中で、LRTやBRTやデマンド交通等、様々なシステムの導入等についても幅広く検討を行っていくことになります。
	(一社)トラムで未来をつくる会	広域の市町村が独自で鉄軌道の導入を検討したいといってきた場合、県の対応としてはどのようになるか。	

付２－２　第５回市町村会議の概要

日時：平成 30 年３月２日（金）15：00～17：00
場所：沖縄県庁　12 階　第１・第２会議室
出席市町村：名護市、大宜味村、東村、本部町、宜野座村、宜野湾市、うるま市、読谷村、北谷町、北中城村、西原町、那覇市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、八重瀬町　（欠席：国頭村、今帰仁村、恩納村、金武町、沖縄市、嘉手納町、中城村、浦添市、南風原町）

主な議題
（１）推奨ルート案の選定結果について
（２）概略計画（案）及び計画段階以降に必要な取組・検討事項について

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。

第5回市町村会議の意見及びその対応

	団体名	意見概要	県の考え方
鉄軌道以外の交通の検討について	北中城村	県が進めている基幹バス構想との関連はどうか。	本検討では、将来のバスネットワークに、那覇～コザ間に導入予定の基幹バスも想定した場合と、想定しなかった場合の2ケースについて検討を行っております。 その結果、基幹バスを想定しなかった場合は、鉄軌道へのアクセス機能が弱まることにより、鉄軌道利用者数は、1日当たり1千人、公共交通利用者数は2千人減少する結果となっております。 構想段階である本検討では、ルートについても一定の幅をもっていることから、具体的なルートを検討する計画段階において、基幹バスの取扱い等含め、公共交通ネットワーク全体を見据えた検討がなされることになります。
	名護市	鉄軌道が完成するまでの間、それ以外の大量輸送システムが必要ではないか。例えば、海上輸送について、平行して検討するべきではないか。	各地域における課題等含めた公共交通の充実に向けて、構想段階終了後、市町村等と協働で検討を行っていくこととしていることから、この中で、各地域の課題に応じた幅広い検討をおこなっていくことなります。
骨格軸に期待する効果について	那覇市	那覇市における渋滞の緩和に期待している。	鉄軌道を含め、公共交通の充実に向けて、引き続き、市町村等と連携して取り組んでいく必要があることから、ご協力をお願いしたいと考えております。
フィーダー交通の検討について	名護市	駅に求められる機能とか規模とか、既存の町とのかかわりが非常に大きいので、そういった駅整備、構想レベルの調査を早めにやって欲しい。	駅の規模等は、計画段階において、需要予測の結果等を踏まえ、駅位置や駅数と併せて検討を行っていくことになります。 ただし、駅に必要な機能については、まちづくりとも併せて検討を行っていく必要があることから、まずは、各地域において、駅及びその周辺に求められる機能（交通結節や商業施設等）について、検討を行っていただくことが必要と考えております。
	うるま市	フィーダー交通を考える上で、駅位置がとても重要になる。駅の数はいくつになるのか。うるま市内に駅はいくつ作るのか。	駅位置及び駅数は、具体的なルート等について検討を行う計画段階において、検討されることになります。
	那覇市	那覇市では、平成21年に那覇市で交通基本計画を策定し、58号線の上之屋あたりを交通結節点として位置づけている。 そういったことも踏まえて駅位置等を検討して欲しい。	計画段階においては、まちづくり等の観点も含め、市町村とも連携しながら駅位置等の検討を行っていくことなると考えております。
	東村	駅周辺の駐車場整備、フィーダー交通の充実をお願いしたい。	駅周辺の整備等については、駅位置や駅規模等を踏まえる必要があることから、計画段階において検討することなり、その際には周辺市町村のご意見も聞きながら駅に求められる機能等について検討を行っていくことが重要と考えております。 また、フィーダー交通についても、鉄軌道の沿線のみならず、周辺市町村の方々も鉄軌道の利便性を享受できるよう、各地域と鉄軌道との効率的な結び方について、まちづくりの中心的役割を担う市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。
	本部町	フィーダー交通の考えについては、生活圏域で会議を持つなどして、検討を進めて欲しい。	
	宜野座村	フィーダー交通の充実について、十分な対応ができるような体制作りをお願いしたい。	
	読谷村	フィーダー交通の検討について、市町村だけでなく県も加わってもらい、魅力的な公共交通づくりをしたい。	
	西原町	（経由地でない）西原町においては、フィーダー交通の充実が重要になると思うので、県も一緒になって検討して欲しい。	
	読谷村	駅周辺の駐車場整備をお願いしたい。	
	那覇市	那覇市内の駅位置、隣接する市町村との連携が重要となるので、連携を図る際には、県も協力して欲しい。	
	北谷町	北谷町美浜地域、年間入域客数が100万人に達するような状況であり、フィーダー交通の強化として、現在コミュニティーバス、自動カート運転実走実験を行っている。 実験がうまくいけばフィーダー交通の展開ができるんじゃないかというふうに考えております。	フィーダー交通については、駅と地域を持続的かつ効率的に結ぶことが重要と考えており、自動運転等今後の技術の進展も考慮しながら、フィーダー交通の充実に向けて様々な観点から検討を行っていく必要があると考えております。

	団体名	意見概要	県の考え方
フィーダー交通の検討について	与那原町	フィーダー交通について、市町村と県と協働により検討を行っていくということで、これが次年度から実施されるのかなというふうに思っているのですが、今の段階でどういうふうな内容になっているのかどうかお話できるところがあればお話しいただきたいなということと、	各地域における課題等含めた公共交通の充実に向けて、構想段階終了後、市町村等と協働で検討をおこなっていくこととしていることから、この中で、各地域の課題に応じた幅広い検討をおこなっていくことなります。 なお、検討にあたっては、沖縄本島を複数のブロックに分けて、複数の市町村で構成する協議会等を設置し、広域的な観点から検討を行っていくことを想定しており、具体的な方法については、現在検討しているところです。
	与那原町	南北鉄軌道が時間かかるようであれば、フィーダー交通の先行実施というのも可能性があるのか。	構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。 この中で、交通量の多い区間の公共交通については、将来の鉄軌道におけるフィーダー交通ネットワークとしての役割を担うことを見据えて、関係者間で協議・調整を行うことは可能と考えております。
	八重瀬町	バスで、八重瀬から那覇に行く場合は、渋滞することが多い国場十字路を経由する路線しかなく、渋滞緩和が課題となっている。そのためには、バス網の再編や新たなシステムの導入が必要と考えるが、その際は乗り継ぎ割引等により運賃が高くならないようにして欲しい。	公共交通に対しては、県民等から寄せられた意見においても、運賃の低減が求められていることから、公共交通の充実に向けて検討にあたっては、利用者視点からも、ご指摘の点についても検討を行っていくことが重要と考えております。
	大宜味村	大宜味村では、バスが1時間に1本しか出てない状況であるので、フィーダー交通の充実をお願いしたいが、利用者がすぐに増えるというのは難しいと思う。名護からレンタカーで大宜見村等に北上する車の台数が増えてくるんじゃないかと思うので、道路交通への影響が懸念される。 また、北部地域は、自然公園に指定されている。観光客の呼び込みと自然保護との両立について、県にも協力して欲しい。	鉄軌道の技術検討委員会からも鉄軌道の導入のみならず、駅周辺の開発は、自然・生活環境へ負の影響を生じさせる可能性があることから、これについても留意する必要があるとの意見が出されております。 このため、計画段階以降においては、開発によるメリットのみならず、自然・生活環境へ与える負の影響に対する対応策、例えば、都市計画上の規制等について検討していく必要があることを、計画段階以降に必要な取組・検討事項に盛り込んでおります。
今後のスケジュールについて	本部町	構想段階終了後、今後のスケジュールは、どのようになるのか。	構想段階終了後は、具体的なルート等について検討を行う計画段階に進むことになり、計画段階終了後は、当該検討結果等を踏まえ事業化について判断がなされることになります。計画段階以降は、国の協力が不可欠であることから、早期の事業化に向けた取組を国に働きかけているところです。
	宜野湾市	事業実施の判断をするのは、いつ頃になる予定なのか。	
	与那原町	構想段階として計画案が今年度まとまって、事業実施を判断するまでの概ねの期間を教えて欲しい。	
	北谷町	今後北谷町内で返還予定地が4か所あり、この跡地の活用においては、鉄軌道導入のスケジュールと合わせて検討したい。	計画段階において、具体的なルート等を検討する際には、コスト縮減やまちづくりの観点から、返還跡地の活用も含め様々な検討がなされるものと考えております。
	本部町	国との調整状況について教えて欲しい。	国とは、国が実施してる調査及び県が現在進めている鉄軌道の計画案検討の内容について、情報交換を行ってきたところです。 国においては、事業費が多額であること、B/Cが1を下回っていることから、コスト縮減等について検討を行っているところであり、引き続き調査が必要との認識です。
鉄軌道の検討にかかる質問	宜野湾市	観光客の視点での意見もあるのか。	今回の意見募集手続きにおいて、県外の方から意見が寄せられており、移動利便性向上の観点から早期実現、延伸等を求める意見等が寄せられています。また、ステップ4までに実施したPIにおいても県外の方から同様の意見が寄せられています。
骨格軸の延伸について	糸満市	糸満市としては、新たに物流団地だとか公共交通のターミナルとかを作りたいという構想もあり、人口も増えている状況である。大型ホテルの建設も予定されているので、将来の発展可能性を閉ざさないためにも、糸満市としては今後骨格軸に含めてもらいたい。	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、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、広域交流拠点の那覇と北部、宮古、八重山圏域の中心都市の名護、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を広域的に活用することによって、地域の個性や特徴を伸ばし、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的発展を図ることとしております。 このため、鉄軌道のルート案については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民から寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めてきました。 鉄軌道のようにサービス水準の高い公共交通システムは、路線バス等の他の公共交通システムに比べ、速達性等の移動利便性が向上するものの、一方で、高いサービス水準を維持するためには、より多くの経費を要することから、収支バランスが取れるかどうかが重要な視点となっております。 そのため、起終点及びルートの付加の検討にあたっては、骨格軸の採算性の低下を招くことなく強化につながるかという観点から、採算性成立の可否について、専門委員会において検討を行いました。 検討の結果、フィーダー交通の中でも特に需要の多かった糸満方面、与那原方面への延伸の可能性について検討を行ったところ、いずれの延伸区間も採算が取れず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られたことから、 那覇と名護を起終点として検討を進めることとしました。 本検討では、本県における人口分布等を踏まえ、交通量を推計しており、交通量については、人口密度に応じた量の発生集中、有名な観光地での発生集中がみられることから、需要予測は適切に実施されたものと考えております。 しかし、今後、公共交通の利用環境改善等により利用促進が図られ、県民のライフスタイルが変化し、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していく必要があると考えております。
	豊見城市	21世紀ビジョンですとか県の総合交通体系の中で糸満までが骨格軸となると示されており、採算性についても、内閣府の調査では、南部の方が北部より需要があるとされているのに、起終点が、那覇と名護とされているのは、おかしいと考えております。	
	南城市	平成31年10月に市内のバス路線を再編する計画で今取り組んでいる。南城市から那覇は、近距離にも関わらずバスで行くと約1時間ぐらいかかり、渋滞が課題となっている。 鉄軌道の着工前、もしくは建設中に、南部まで延伸ということもあり得るのか。	
検討プロセスについて	豊見城市	南部における交通渋滞等の課題の整理がされてないと感じている。	
	豊見城市	構想段階の手続きを定めた国交省の要領が平成24年度12月に出されており、現在の県の計画案づくりは、その要領における複数案を一つに絞るっていう手続きになるかと思う。 次の計画段階は、絞った一つの案について詳しく検討を行うものかと思うが、今回まだ58号、330号とか決まってない。そういった観点からもう少し検討が必要ではないか。	平成24年12月に策定された「国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領」では、国土交通省が所管する公共事業について、新規事業採択時評価の前段階において、同要領に基づく手続きを行うこととされております。 一方、沖縄鉄軌道の構想段階における計画案検討は、沖縄県による取組であり、県としての鉄軌道に関する基本的考え方として、起終点や経由地等の構想をとりまとめる段階であります。このため、本検討にあたっては、平成20年4月に策定された「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（国土交通省）」に準じた計画策定プロセスを導入し、検討を進めてきたところです。 沖縄鉄軌道については、次の計画段階では、構想段階でとりまとめた基本的考え方に基づき、現場の状況等を踏まえ、具体的なルートや駅位置等を検討することになることから、その段階においては、計画段階評価実施要領に基づき、複数の具体的ルート等を設定し、具体的データやコスト等について比較・評価を行い、必要性及び事業内容の妥当性を検証していくことになると考えており、これを経て、行政投資を行うかを判断する新規事業採択時評価を行うことになります。