付録Ⅵ：ニューズレター

付１　おきなわ鉄軌道ニュース創刊号（2014 年 11 月発行）

沖縄鉄軌道構想段階 PI

おきなわ鉄軌道ニュース

2014年秋

創刊号

沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後、鉄軌道）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
今後も検討状況に併せて、継続的に発行していく予定です。

沖縄鉄軌道の計画案づくりがスタートしました

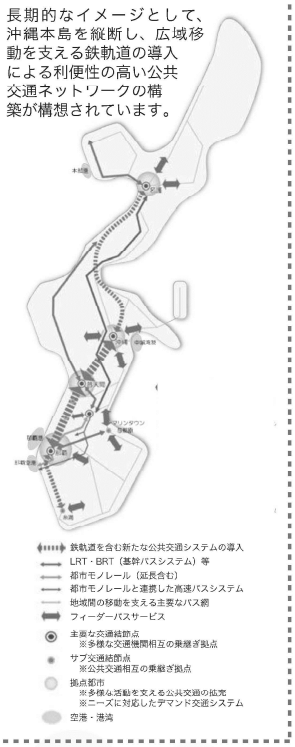
沖縄県では、県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などを図る観点から、沖縄本島の南北を縦断し、那覇－名護間を１時間以内で結ぶ鉄軌道の導入について検討しています。

県は、この鉄軌道の計画案について、今年度から来年度までの２年程度かけて策定する予定としており、透明性や客観性等を確保する観点から、まずは、計画策定の手順（プロセス）や体制について、有識者の意見を参考に県民の皆さまと情報共有を図りながら検討していくこととしています。

去る１０月１４日に、第１回の検討委員会を開催し、計画案づくりがスタートしました。今後は、皆さまのご意見等も広く集め、鉄軌道の計画案づくりが進められていくこととなります。

沖縄県総合交通体系基本計画

長期的なイメージとして、沖縄本島を縦断し、広域移動を支える鉄軌道の導入による利便性の高い公共交通ネットワークの構築が構想されています。



プロセス検討委員会では、進め方について議論しています

平成２６年１０月１４日、「第１回沖縄鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会」が県庁にて開催され、鉄軌道計画の検討の進め方や、県民の皆さまに関わっていただく方法について、合意形成や公共政策の専門家にご議論していただきました。



屋井委員長（東京工業大学教授）は、県民の意見を聞きながら検討を進める今回の取り組みは、鉄軌道の計画検討において画期的な取り組みであることと評価した上で、県民の信頼と理解を得るため、プロセスを適切に実施して欲しいとの期待を示されました。

また、委員からは、改めて今、鉄軌道導入に向けて取り組む理由や公共交通利用に対する意識の転換の必要性を県民にしっかり示してほしいとの意見や、将来、鉄軌道の利用者となる若い人達から意見を集めることができるよう工夫すべきなどのご意見をいただきました。

鉄軌道の導入とは？

公共交通システムには、鉄道の他、モノレールや新交通システム、LRT（※1）、BRT（※2）、路線バスなど、様々な種類があります。

こうした公共交通システムを導入することで、通勤者、学生、高齢者、観光客などの活動圏域が広がり、地域の振興が図られるとともに、自動車から公共交通への転換が図られることで、道路の慢性的な渋滞の緩和や、移動時間の短縮、駅中心のコンパクトなまちづくり、環境負荷の軽減につながることが期待されています。



今後の予定

予定は変わることがあります

平成 26 年	10 月	：第１回プロセス検討委員会（終了） ：ステップ１検討開始
	11 月	：オープンハウス（※3）の開催 （本島 26 市町村、商業施設で実施） ：意見募集（１１月中）
	12 月	：第２回プロセス検討委員会 ：検討プロセスの確定
平成 27 年	１月	：鉄軌道導入検討の開始 ：おきなわ鉄軌道ニュース第２号発行

検討の進め方についてご意見募集中です！

詳しくは、ウラ面をご覧ください！



※1）LRT（エル・アール・ティー）：は、Light Rail Transit の略で、低床で乗り降りがしやすく、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴をもつ次世代の軌道系交通システムです。

※2）BRT（ビー・アール・ティー）は、Bus Rapid Transit の略で、低床化されている連節バス等と、バス専用道、バスロケーションシステム（バス位置管理システム）等を組み合わせて定時性、速達性を確保するバスシステムです。

※3）オープンハウスは、多くの県民が訪れる公共施設や商業施設にパネルを展示し、検討状況について情報共有する方法です。巡回している担当者に直接ご意見を伝えることもできます。



「鉄軌道の計画案づくり」の進め方案（概要）

より詳しい内容につきましては、ホームページに掲載の予定です。

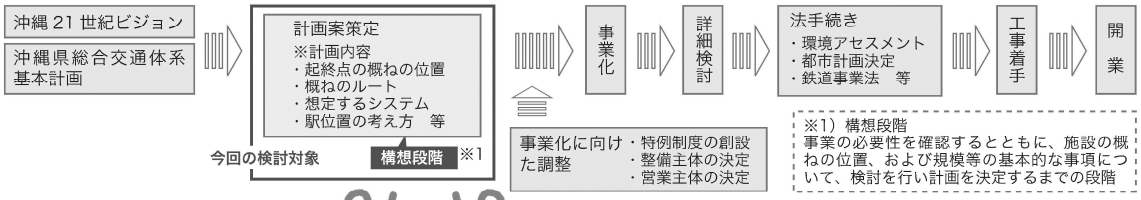
沖縄県では、５つのステップで鉄軌道の計画案を策定することを考えております。（ 3 進め方の方針を参照）
今回のステップ１では、計画案を策定するためのプロセス（手順）と体制などについて県民のみなさまのご意見をお聞きしてまいります。

1 進め方に関する県の基本姿勢

- 「本島を南北に縦断し那覇－名護間を１時間以内で結ぶ鉄軌道の導入」に取り組む
- 鉄軌道導入による振興の方向性について、県民の理解と協力を得ながら検討を行う
- システムやルート選定において特定の立場に偏らず公正性を確保する
- 県民等と十分な情報共有を行う県民参加型プロセスを導入する
- 比較案について整備しない代替案も含め予断なく検討を行う

2 検討の対象（今回は構想段階）

- 計画案は概略的な計画検討を行う段階
- 計画案を確認した上で、詳細な計画の検討に移る。



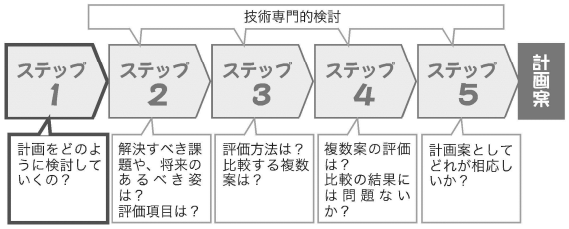
※1）構想段階
事業の必要性を確認するとともに、施設の概ねの位置、および規模等の基本的な事項について、検討を行い計画を決定するまでの段階

3 計画検討プロセス（案）

- 透明性、客観性、合理性、公正性を確保し、県民等と協力し幅広く検討
- 予め検討プロセスを明確化（国土交通省ガイドラインに準じた進め方）
- 段階的に検討を進め、H27 年度末頃までに計画案を策定

段階的な検討の進め方（案）

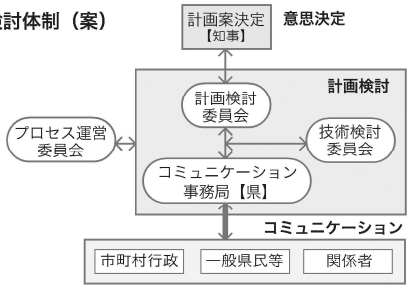
※ 各ステップの検討事項を一つひとつ確認しながら進めます。



4 検討体制のあり方

- 計画決定主体は県知事、計画検討は県事務局が進める
- 助言機関として、計画検討委員会、技術検討委員会を設置
- 公正性の担保のため、プロセス運営委員会を設置
- 県民等の参画促進のためコミュニケーション事務局を県に設置

検討体制（案）



ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1－2－2
沖縄県企画部交通政策課
電話:098-866-2045　FAX:098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com

計画案づくりの進め方について あなたのご意見をお聞かせください！

● **募集期間：平成 26 年 11 月 1 日（土）～11 月 30 日（日）**

みなさまの声を今後の検討に反映させていただくため、以下のアンケートにお答えの上、左記まで郵送、FAX、電子メールにてお送りください。
（ホームページでは直接入力ができます）

郵送の場合は、下記を切り取り、封筒に貼付けてください。
当方で送料を負担いたします。

郵送、FAX の場合は、下記を切り取り、ご利用ください。

料金受取人払郵便

那覇中央局
承認
595

差出有効期間
平成27年1月
20日まで

900-8790

595

切りとり

（受取人）
沖縄県那覇市天久2丁目7番7号
沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案策定プロセスPI係」
（沖縄広告(株)内）行

アンケート

【居住地】　　県　　市・町・村

以下の内容について、○をつけてください。

【性　別】 男　女　　【年齢層】 10 代　20 代　30 代　40 代　50 代　60 代　70 代～

【Q１】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
1. 今回知った　2. 以前から知っていた

【Q２】沖縄県が、５つのステップを踏んで鉄軌道の計画案づくりを進めることについて
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. 理解できなかった

【Q３】その他ご意見・ご要望など（自由にお書きください）

沖縄鉄軌道構想段階 PI

おきなわ鉄軌道ニュース0

2015年冬
第2号
沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後、鉄軌道）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
今後も検討状況に併せて、継続的に発行していく予定です。



沖縄鉄軌道に関する
たくさんのご意見ありがとうございました！

次はステップ２に移ります



＊･＊

＜那覇～名護間を１時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて＞

★ 沖縄県は、平成２６年１０月から鉄軌道の計画案づくりをスタート
★ ステップ１として、計画案づくりの「進め方」の検討を実施
★ １１月１日から約１ヶ月間、意見を募集。約 3000 件の意見が集まる
★ 平成２７年１月６日の第２回プロセス検討委員会で「進め方」が了承
★ 計画案づくりはステップ１を終了し、ステップ２に移行

＊･＊

＊＊＊　第２号の内容　＊＊＊

・皆さまからの意見（2～5p）
・進め方に関する基本姿勢（6p）
・検討内容・検討体制（6p）
・計画案づくりの進め方（7p）
・コミュニケーションの進め方（7p）
・今後の予定（8p）

第２回プロセス検討委員会を開催　～計画案づくりの「進め方」が固まりました！



委員会の様子

平成２７年１月６日(火)、第２回沖縄鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会が開催され、計画案づくりの進め方や体制の案についての審議が行われました。

初めに、「おきなわ鉄軌道ニュース創刊号」（１１月発行）やオープンハウスなどを通じて実施された県民とのコミュニケーションについて確認し、委員からは、双方向の対話や若い世代の意見に着目するべきとの指摘や、政治状況に関わらず、県は引き続き鉄軌道導入に取り組む姿勢を明示して欲しいなどの意見がありました。

委員会では、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」を了承し、今後の進め方の指針とすることが確認されました。

委員の方々



計画案づくりはステップ１を終了。ステップ２に移ります！

県は、第２回プロセス検討委員会において、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」が了承されたことから、ステップ１を終了し、ステップ２に移ることを確認しました。



ステップ２で検討する内容

・沖縄県の現状と課題、将来あるべき姿とは？
・将来像実現に向けてどのような対策が必要か？
・対策を実施した場合の期待される効果は？
・どのような視点で複数の対策案を比較するのか？等

国や沖縄県は、なぜ鉄軌道導入の検討を進めているの？



沖縄は、他の都道府県に比べ、自動車利用に過度に依存しており、交通渋滞の慢性化が問題となっております。

このため、平成 24 年４月に改正された沖縄振興特別措置法において、「鉄軌道等の新たな公共交通の整備の在り方についての調査検討を行う」ことが規定されました。

国および沖縄県は、同法および沖縄２１世紀ビジョン基本計画に基づき、沖縄への鉄軌道導入に向けた取り組みを進めております。

参考：①沖縄振興特別措置法【第９１条第２項】（平成２４年４月改正）
「国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする」と規定。

②沖縄振興基本方針＜沖縄県が沖縄振興を策定する際の指針＞（平成２４年５月１１日　内閣総理大臣決定）
・鉄軌道について「沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講じる」と位置付け

③沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）＜沖縄振興基本方針に基づき、沖縄２１世紀ビジョン基本計画を策定＞
・「鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する」と位置付け

沖縄鉄軌道 計画案づくりの進め方について

皆さまから寄せられた

1. 基本方針と検討の進め方について（ステップ1）

1）基本方針

■まず、なぜ鉄軌道の計画について検討するのかを県と県民が共有することが重要だ。
■なぜこれまで検討が進められなかったのか理由がわからない。
■鉄軌道は、他の施策より優先度が低いのではないか。他の施策を優先してほしい。
■検討プロセス全体を通じて、透明性、合理性、客観性、公正性の確保に努めてほしい。
■プロジェクトは、知事選挙（2014年11月）などの政治的な問題や、企業の利権とは切り離して、県民の声を聴きながら進めてほしい。
■計画検討の進捗状況が分かりやすい進め方、透明性のある進め方をしてほしい。
■鉄軌道の「導入ありき」ではなく、そもそもの必要性からオープンに検討してほしい。
■検討ステップを簡略化するなどし、スピード感を持って検討を進めてほしい。
■子や孫の世代のためにも、この機を逃さずに実現化に向けて動いてほしい。

2）検討の進め方

■5つのステップを踏まえることで後戻りのないようにすることは、よい進め方だと思う。
■鉄軌道計画の目的を最初の段階で充分に検討することが重要だと思う。
■まずは、意思決定までのプロセスを充分に考えることが大切だ。
■5つの検討ステップに沿って、早い段階から県民参加を取り入れることは評価できる。
■県民から相反する意見が出てきてしまうので、内容が決定してから情報提供すれば充分なのではないか？
■インターネット等を活用して、オープンな県民参画型の検討を進めてほしい。
■まず、県民の幸福度の向上など、目的を明確にすることが重要だと思う。その後の検討において、目的に合っているかどうかを判断する基準になる。
■メリットは大きいが課題・問題点もあると思う。
■鉄軌道の必要性や実現性を県民のニーズ把握等を通じて、客観的に検討してほしい。
■合理的な整備案を検討するためには、まずは地域の将来像を検討することから始めるべきだ。
■多様な交通機関が稼働している先進事例を参照しながら検討を進めてほしい。
■既存の計画にとらわれず、あらゆる可能性を視野に入れて、整備案を幅広く検討してほしい。
■大学などの教育機関と連携して幅広い案を検討してはどうか。
■既存の交通手段との比較も含め、整備によるメリット、デメリットを十分に検討してほしい。
■多くの県民が賛同するルート案に決めてほしい。

3）コミュニケーション

■県民に広く広報することは、とてもいい取組だと思う。この取組について関心を持ったので、これから考えていきたいと思う。
■もっと積極的に周知を図り、関心を持ってもらうよう工夫する必要があると思う。
■ラジオやテレビ、街中の施設や商店を活用するなど、県民の目につきやすい、耳に入りやすい方法を工夫して広報に力を入れてほしい。
■子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、難しい専門用語を使わず、分かりやすく情報提供してほしい。
■検討ステップごとに、前提条件や県民の意見、検討中の事項、決定された事項等を分かりやすく県民に周知してほしい。
■情報提供にあたっては、より詳しくたくさんの情報を提供してほしい。
■県民の関心が集まり、理解が進むよう、正確で充分な量の情報をこまめにしっかり提供してほしい。
■計画検討の早い段階から情報提供をすることは大切だ。
■委員会の議事録を公表するなど、検討プロセスを充分に情報提供してほしい。
■新聞や自治会の回覧板などを使って、幅広い県民に情報提供を行ってほしい。
■オープンハウス等で一人ひとりに情報提供を行う取組みは評価できる。
■ニューズレターやオープンハウスでは、文字の大きさやカラー表現に配慮し、分かりやすい情報提供を行ってほしい。
■図や模型を使うなど具体的な情報提供を行ってほしい。
■県の取組みをオープンにし、県民と意見交換しながら計画検討を進めることは、信頼関係づくりにもつながるいい取組みだと思う。
■県在住の専門家やNPO団体をはじめ、青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民、各市町村から意見を聞いてもらいたい。
■幅広い県民の多様な意見を聴き取れるよう、様々なツール（手段）を使って意見を言えるようにしてほしい。
■アンケートなど間接的な手法だけでなく、直接意見を述べたり話し合いができるような意見把握の場を設置してほしい。
■ニューズレターの内容が堅いので、もっと読みやすいよう工夫して、多くの県民が関心を持てるようにしてほしい。
■県民参加がどのような方法でいつ行われるのか明確にしてほしい。
■何に対する県民の意見を求めているのかをはっきりさせた上で、意見を募集してほしい。
■立場の異なる意見を持った県民や関係者等との合意形成を図る事が重要だと思う。
■幅広い県民が直接、話し合いを行う場を設けてほしい。
■県民とのコミュニケーションには十分な時間や回数をかけて取組んでほしい。
■県民の意見を「聞きっ放し」になるのが心配。決める前に知らせ、広く意見を求め、充分に意見を反映しながら進めてほしい。

4）検討の体制

■公正性の確保のため、第三者や住民がプロセスをきちんとチェックできることが重要だと思う。
■各委員会の役割や構成メンバーを明確にしてほしい。
■検討の場には、鉄道会社その他の交通機関など、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい。
■広く市町村やその市民との協議の上でプロジェクトを進めてほしい。

5）意思決定

■県民や委員会から意見を聴くのもいいが、意見がまとまらなかったり、計画倒れにならないか心配。最終的には、行政が主体となって決断してほしい。

▶▶▶ ご意見の収集方法

▶ ニューズレターの配布
・「おきなわ鉄軌道ニュース創刊号」を全戸配布（56万9千世帯）
・沖縄県全世帯に向けて市町村広報紙への折込み、またはポスティングサービスにより配布および意見収集を実施

▶ オープンハウスでのパネル展示
・全36カ所、延べ280日間開催
（市町村役場26カ所、商業施設6カ所、離島空港等3カ所、県庁）
・県民が気軽に訪れることができる場所で一定期間パネルを展示し、情報提供および意見収集を実施

▶ 行政説明会における市町村担当者との意見交換
・全5カ所にて開催（本島北部、本島中部、本島南部、宮古、石垣）

▶ ホームページへの情報掲載
・専用ホームページを開設
・おきなわ鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会やパネル展示等に関する情報を提供および意見収集を実施

ご意見（要旨）

今回は主にステップ１「検討の進め方」について意見を募集しましたが、皆さまからはステップ２以降の内容についても多くの意見をいただきましたので、同様に整理しました。

２．地域の課題や将来像について（ステップ２）

１）地域の活性化

■長期的に考えて、沖縄の経済や観光の発展、都市構造・土地利用の再編につながると思うので実現してほしい。
■人口が集中している都市部ではなく、遠隔地の振興や交通の利便性向上に寄与するものにしてほしい。
■都市部だけ、観光のためだけの鉄道ではなく、人口分散、都市間の交流の活性化が進み、県全体の発展につながるものにしてほしい。
■利便性や経済性ばかりを追求しないで、自然とのバランスを考えた沖縄らしい計画にしてほしい。
■中南部に利便性の高い公共交通機関を整備し、地域の活性化につなげたい。
■南部にこそ鉄軌道の需要があるので、南部地域にも目を向けてほしい。
■北部の人口増加や観光客増加など地域の発展につながるように、北部～中南部のアクセスを改善してほしい。
■鉄軌道が出来ることで、雇用機会の増加や医師不足の解消など、北部地域の生活水準の向上につながることを期待している。
■名護までしか通らないと、その先の北部地域の振興につながらず、置き去りにされてしまうのではないかと心配だ。
■鉄軌道をつくっただけでは北部は発展しないので、併せてまちづくりも行ってほしい。
■鉄軌道ができると北部が発展する反面、ホテルなどの進出により環境には大きなマイナスになるのではと恐れている。
■離島の振興にも資するような鉄軌道の計画にしてほしい。
■離島でも車に頼らないで済む交通手段が必要だと思う。
■人口が集中している都市部ではなく、交通の不便な地域の利便性向上に寄与するものにしてほしい。
■西海岸側だけでなく、東海岸側の発展も考えて計画してほしい。
■鉄軌道の駅周辺を整備し、駅を中心にしたまちづくりをしてほしい。
■鉄道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道の整備などしっかり行い、快適に利用できるようにしてほしい。
■米軍基地の跡地を活用することで、駅や周辺の整備に伴う土地取得や騒音などの問題が解決できるし、跡地の活性化にもなるのではないか。
■公共交通を利用し歩く習慣がつけば、健康増進や長寿につながる。
■鉄道を利用することで、車の購入・維持費や下宿代などの大きな経済的な負担が軽減されるのではないか。
■飲酒後の移動手段があれば、心置きなくお酒を楽しむことが出来るようになる。
■終電に間に合うよう早く家に帰るようになり、夜型社会が変わると良い。
■子ども達の活動範囲が広がり社会経験もできる。
■通学範囲が広がって進学できる学校の選択肢が増えたり、移動中の読書習慣などで学力アップにつながることで、子ども達の可能性をのばせる。
■時間の使い方の変化や公共マナーの向上などにつながり、生活の質や意識が変わる。

２）移動の利便性

■那覇～名護の移動時間の短縮につながり、行き来しやすくなる。
■通勤、通学時間が短縮するので、経済的、肉体的負担が軽減される。
■観光客が短時間で様々な場所を回れる様になる。
■待ち時間が長いと時間短縮にならず利用価値が下がってしまうので、電車の本数を確保することが必要ではないか。
■運行速度を重視し、駅数を抑えたり快速を運行することで時間短縮をはかってほしい。
■鉄軌道ができても駅までの距離が遠いと時間がかかって不便なので利用しないのではないか。
■途中下車できる方が沿線地域の振興にもつながるので、あまり速さにこだわる必要はない。景色を眺めてのんびりと時間を楽しむことも大切だ。
■渋滞緩和への効果が期待できる。
■渋滞が緩和されると自動車での移動時間が読めるのが良い。
■朝の通勤、通学時の渋滞が緩和されればイライラ感や遅刻が減るので良い。
■渋滞が解消されれば経済効果も期待できる。
■道路の新設では渋滞が緩和しないのではないか。公共交通の整備が必要だと思う。
■交通渋滞がひどいとは思わなかったり、渋滞解消効果は低いと考えているので、鉄軌道の必要性を感じない。
■定時運行できるので、通勤・通学の移動時間が読めることが利点だと思う。
■定時性が確保される様に運行してほしい。
■時間通りに移動ができれば、地方に住む人の利便性が図られ日々の生活の向上につながる。
■定時性が保てればさほど高速である必要はないと思う。
■深夜や早朝にも利用できる公共交通があると便利だ。
■運賃をできるだけ安く抑えてほしい。
■他の交通機関との比較した上で、運賃によって利用するか否かが変わると思う。
■高齢者、障がい者、通勤者、学生、子どもなどに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度などを設けてほしい。
■自動車の維持費やガソリン代、タクシー・バスにかかる費用が減ることを期待している。
■自動車に頼らない生活が可能になり、車の数が減って車社会が緩和される。
■公共交通機関の整備の遅れが郊外化の要因だと思うので、中心市街地の活性化やコミュニティの再建につながる。
■自動車を持っていない人にとって便利な移動手段になる。
■高齢化が進む中、自動車を運転できなくなった高齢者の不安を解消し、自由に行動できるための足になる。
■学生や若い人が通勤、通学のために利用でき、親が送迎する必要も無くなるので便利で経済的だと思う。
■鉄軌道は障がい者も利用することができるのが良い。

▶▶▶ いただいた意見の整理方法

沖縄鉄軌道計画案づくりでは、「賛成」「反対」といった意見については、主張や要望をそのまま捉えるのではなく、その意見の理由となっている**皆さまの関心事**を探り、皆さまがどのような意味や問題があるとお考えなのかという観点で意見を整理しています。

こうすることで、**何を検討の対象とし、どのような問題を解決すればよいのか**が見えやすくなり、**対応策を考えやすくなる**からです。

また、単に主張や要望の数が「多い」「少ない」という点だけを捉えるのではなく、少数であっても、配慮すべき関心事にはしっかり着目することが必要と考え整理しています。





皆さまから寄せられた

2. 地域の課題や将来像について（ステップ2）

■自動車を使わなくても通勤、通学ができるので便利になる。
■車を運転できない・しない人でも沖縄を楽しめるようになり、旅行者にとって便利になる。
■過疎地や離島など都市部から離れている所にこそ車に頼らない交通手段が必要ではないか。
■鉄軌道が導入されても、自家用車やレンタカーを使う人は多く、車社会は変わらないと思う。
■鉄軌道ができれば今の不便さが改善され、利便性の向上につながる。
■自動車以外の移動の選択肢が増えて、行動範囲が広がるのが良い。
■車が減り飲酒運転も減るので、交通事故の減少につながる。
■車が減ることで交通事故の減少が期待できる。
■高齢者が車を運転しなくて済むようになるので、交通事故防止につながる。
■安全で安心な鉄道ができれば人の流れも変わると思う。
■鉄道事故や人身事故が発生する可能性があるので、安全性を重視してほしい。
■車両、駅や駅周辺の整備は、子どもや子連れ、高齢者、障がい者にとっても使いやすい様にバリアフリーにしてほしい。
■高齢者、ベビーカーや車椅子利用者にとって快適で使いやすい車両やシステムを導入してほしい。
■既存交通との連携を考え、公共交通ネットワークを構築してほしい。
■南北方向は鉄軌道、東西方向はバス路線といった分担をし、南北だけでなく東西の流れも多く取り入れてほしい。
■鉄軌道ができることでモノレールがより便利になる様に、延伸を含めた検討を行い連携を考えてほしい。
■駅とのアクセス交通手段がなければ利用しないので、バスなどとの連携を考えてほしい。
■現況のバスの使い勝手が良くなる様に、路線の再編と運行時間や乗り換えがわかりやすいシステムづくりをしてほしい。
■駅とのアクセス交通手段はタクシーではなくバスを前提にしてほしい。
■駅に自家用車でアクセスすることを考えると、駅周辺に低料金の駐車場を整備することが必須ではないか。
■車の乗り入れ規制等と組み合わせないと鉄軌道導入の効果が発揮できないのではないか。
■バス利用者が少なくなり、運行本数が減らされてしまのではないかと心配だ。バスやタクシーと共存できる様にしてほしい。
■自転車を車両に乗せることができたり、駅に駐輪場やレンタサイクルを整備することで、自転車との連携もできる様にしてほしい。
■南北を縦断する高速の鉄軌道でなくても、LRT の導入やバスの充実などの手段によって利便性の高い交通網が整備できるのではないか。

3）産業・雇用

■自動車を運転しない観光客も呼び込むことができると、観光客の増加につながる。
■利便性が向上し、短時間で、北部や南部など遠方の観光地まで行けるため、観光客の増加が期待できる。
■将来を展望すると、観光面で絶大な効果が期待でき、経済の発展も期待できる。
■観光客が電車で移動しながら、やんばるの自然のすばらしさや西海岸の海・景観、南の島の風景を楽しめるようなる。
■観光の側面からだけではなく、通勤・通学、買い物、教育、医療など住民の利便性の向上も考えてほしい。
■観光地を結び、各地域ごとに駅を作るなどの工夫をし、観光の質の向上を図ってほしい。
■2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに合わせて、沖縄県も観光振興を図れるとよい。
■広く世界に沖縄の良さを知ってほしい。
■観光開発を考える上で、観光客が何を求めているのか、綿密に調査する必要がある。
■他県と比較して鉄道がないことも、観光のセールスポイントではないか。
■買い物、レジャー等に利用したい。
■駅周辺は、駐車場や駐輪場、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい。
■地元の商店街や地域コミュニティの衰退、買い物難民などの問題を解決してほしい。
■建設事業や駅での商業・サービス業に係る雇用が促進されることが期待できる。
■鉄軌道ができると、バスやタクシーの仕事が減ってしまうのではないか。
■鉄軌道ができれば車出勤などが減少し、自動車販売業者や自動車学校の運営へ影響が出るのではないか。
■北部と南部の移動が短時間で容易になり、通勤圏の拡大や企業誘致などによる雇用機会の増加が期待できる。
■北部の過疎化を防ぐために、北部にも雇用創出が必要である。
■鉄軌道の完成後も、駅周辺に雇用が生まれ、鉄道自体が雇用につながるようにしてほしい。
■公共交通が不十分であるために子どもの送迎に手間がかかり、女性の就労が制限されているのではないか。
■鉄軌道での貨物運搬も必要ではないか。

4）環境

■自動車利用が減れば、排気ガスや CO2 の排出量が削減できるのでは。大気汚染や地球温暖化対策効果が期待できる。
■自動車交通は減らず、環境への負荷も減らないのではないか。電気自動車の普及や排気ガス規制などの施策が必要ではないか。
■鉄道稼働による電力消費と、自動車稼働率の上昇で、エネルギー問題と温暖化問題が深刻になるのではないか。
■沖縄の貴重な自然を壊すことなく、沖縄の景観を大切にし、整備を行ってほしい。
■きちんとした環境アセスメントを実施し、環境に配慮してほしい。
■沖縄の独特の自然とバランスの取れた整備を行ってほしい。
■赤土対策はしっかり行ってほしい。
■騒音問題が起こるのではないかと心配。防音対策や事前の情報提供など配慮してほしい。

5）景観

■スピード化だけでなく、沖縄の自然が満喫でき、周囲の景色が楽しめる鉄軌道となってほしい。
■景観の悪化が心配。景観の保全には最大限配慮してほしい。

6）災害対策

■台風に強い車両システムや交通網にしてほしい。
■耐震化や災害に備えた訓練を十分に行い、地震に強い交通網にしてほしい。
■津波災害を考慮し、対策を十分に行い、津波に強い交通網にしてほしい。







ご意見（要旨）

今回は主にステップ１「検討の進め方」について意見を募集しましたが、皆さまからはステップ２以降の内容についても多くの意見をいただきましたので、同様に整理しました。

7）公平性

■沖縄県にも他都道府県同様に鉄軌道があって当然だと思う。

8）財政負担

■出来るだけ事業費を抑えてほしい。
■採算性の取れる計画にしてほしい。
■単に鉄軌道のみの収益だけでなく、道路改修費用の削減や地域振興など、社会全体に経済的なメリットがあるかどうかが重要だと思う。

9）財源の確保

■県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。
■国の予算で導入してほしい。

10）事業期間

■開業までに時間をかけないでほしい。
■長期間かかっても実現に向けて進めてほしい。
■事業期間が長くなり、その間に社会や経済の情勢が変化して計画が進まなくなることが心配。
■平成 27 年度までの検討では時間が足りないのではないか。
■検討から開業までどれくらいの期間がかかるのか、分かりにくい。
■土地取得に時間がかかり、事業期間が長くなることが心配。

3. 計画内容について（ステップ３）

1）起終点に関する意見

■那覇ー名護間に関する意見
■南北への延伸に関する意見
■本部や国頭など名護より先への延伸に関する意見
■豊見城や糸満、与那原など那覇より先への延伸に関する意見

2）ルートに関する意見

■現在交通の不便な地域や、観光地をつなぐなど、本島全体をまわるルートに関する意見
■本島の東側や南部を通るルートに関する意見
■本島の西側を通るルートに関する意見
■東西を横断するルートに関する意見
■複数のルートに関する意見
■海岸線のルートに関する意見
■海岸線以外のルートに関する意見
■58 号線、329 号線、および沖縄自動車道の活用に関する意見

3）導入システムに関する意見

■路面電車（LRT）に関する意見
■バス・BRT に関する意見
■モノレールに関する意見
■鉄道・リニア・新幹線などに関する意見
■高速船に関する意見
■道路整備に関する意見
■現状のまま新たな整備を行わないとする意見
■その他（ロープウェイなど）の意見

4）駅の位置に関する意見

■各区、市、町、村内への駅設置に関する意見
■中心市街地や病院、大学などの公共施設へのアクセスが便利な位置への駅設置に関する意見

5）事業主体に関する意見

■事業主体はどのようになるのか？県だけでなく国や民間の力を活用して進めてほしい。
■県内の企業が参入出来るようにしてほしい。
■県外から企業を誘致してほしい。

6）段階的な整備に関する意見

■完成した部分から随時運行を開始してほしい。

7）導入空間・用地・構造

■既存の道路の活用
■新たな用地の取得
■高架
■地下鉄

8）関連する整備に関する意見

■市街地の整備や活性化を同時にすすめてほしい。

4. その他

1）鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案

■空港を拡張・新設してほしい。
■国際交流を推進してほしい。

2）その他質問等

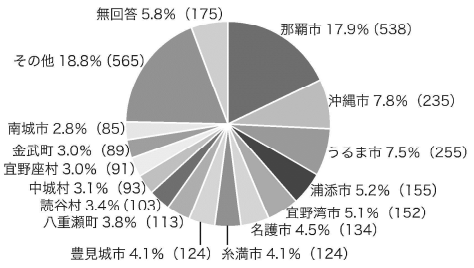
■用語が分からない。
■鉄軌道計画は既に進んでいるの？

■ 意見の集計結果について

2014 年 11 月 1 日～11 月 30 日に意見募集を行い、１２月１２日到着分までで 3079 件の意見をお寄せいただきました。ありがとうございました。

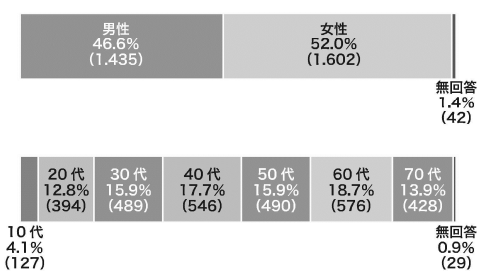
■ 県内居住地別の回答割合

ご回答いただきました皆さまの居住地別割合では、県内は 2,826 件（91.8%）、県外は 78 件（2.5%）、回答なしが 175 件（5.7%）となっています。県内の様々な地域からご回答いただきました。



■ 性別、年齢層別の回答割合

ご回答いただきました皆さまの性別、年齢層別割合では、男女ともに様々な年齢層の方々からご回答いただきました。



鉄軌道の計画案づくりの

「進め方」が固まりました！

基本姿勢　流れ　検討内容　体制

第２回プロセス検討委員会での審議を踏まえ、鉄軌道計画案づくりの進め方を次のように定めました。
今後の検討は、以下の進め方に沿って進めていきます。

▶ 進め方に関する県の基本姿勢

今回の計画案づくりにあたっては、事前に検討プロセスを明確化し、透明性、客観性、合理性、公正性を確保し、県民の皆さまの理解と協力を得ながら、幅広い視点で検討を行っていきます。

県民の理解と協力

鉄軌道は、本県の振興を図る上で重要なインフラであり、鉄軌道導入による振興の方向性について、県民の皆さまの理解と協力を得ながら検討を行います。

参加型プロセスの積極的導入

計画案づくりに向けた取り組みにおいては、県民の皆さまと十分な情報共有を行う県民参加型プロセスを導入します。

検討を開始する目的・基本的スタンス

県土の均衡ある発展
高齢者を含めた県民および観光客の移動利便性向上
中南部都市圏の交通渋滞緩和
世界水準の観光リゾート地の形成
駐留軍用地跡地の活性化
低炭素社会の実現
などを図る観点から
「本島を南北に縦断し那覇～名護間を１時間以内で結ぶ鉄軌道の導入」
について取り組みます

公正性の確保

県は、システムやルート選定などの計画内容について、特定の立場に偏らず公正性を確保します。

予断なき検討

比較案については、整備しない代替案も含め予断なく検討を行います。

▶ 供用までの流れ・今回検討する内容

今回の計画案づくりで検討する内容

① 鉄軌道整備計画
- 起終点の概ねの位置（市町村、施設）
- 概ねのルート
- 想定する交通システム（鉄道、LRT など）
- 概ねの駅位置の考え方（市町村）
- 主な構造（平面、高架、地下など）

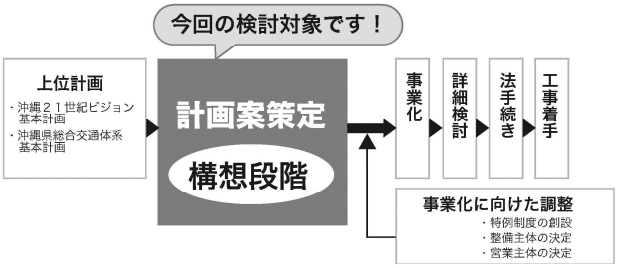
② フィーダー交通(※)ネットワークのあり方

③ 沿線市町村の役割
- 駅を考慮したまちづくり計画の検討
- 自動車交通から公共交通転換への取組実施

※）フィーダー交通：鉄軌道などにアクセスするための交通手段

今回の計画案づくりは、概略的な計画を行う構想段階です。概ねのルートや想定する交通システムなどを定めるほか、フィーダー交通(※)や沿線市町村の役割についても定めます。

計画案が策定された後、鉄軌道が実際に供用されるまでには、特例制度の創設や整備・営業主体の決定を経て事業化し、さらに詳細検討の上、都市計画や環境アセスメントの法手続きを経る必要があります。

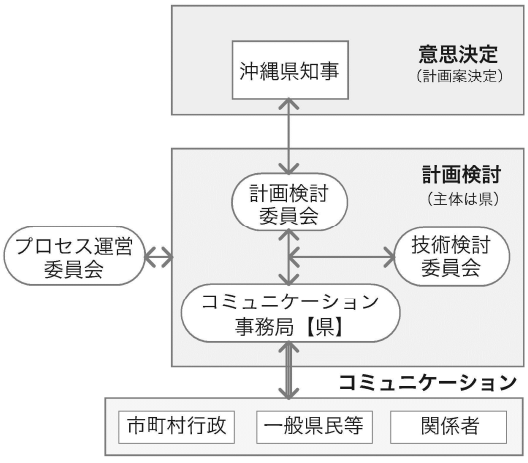


▶ 計画案づくりの体制と役割

計画案づくりは県が主体となり、県民の皆さまと情報共有を図りながら進めますが、技術・専門的な助言を得るため、計画検討委員会や技術検討委員会を設置します。

また、各ステップでの検討や県民の皆さまとのコミュニケーションの進め方が妥当かなどをチェックするプロセス運営員会を設置します。

沖縄県知事	・計画案の最終決定を行います。
沖縄県	・計画検討の主体となります。 ・計画検討ステップごとに検討を行い、検討結果を踏まえ、計画案を総合的に判断します。
計画検討委員会	・計画内容について総合的観点から検討します。
技術検討委員会	・各ステップの検討に必要な技術専門的判断材料を提供します。
コミュニケーション事務局【県】	・県民の皆さまの参加を促進します。 ・県民の皆さまへの情報提供とご意見をお聞きします。
プロセス運営委員会	・計画検討の公正性を確保します。 ・計画検討の進め方、県民の皆さまとのコミュニケーションの取り方、進捗状況等について監視・助言します。



鉄軌道の計画案づくりの

「進め方」が固まりました！

▶▶▶ 進め方　コミュニケーション



▶ 計画案づくりの進め方（計画検討ステップ）

＊ 十分に検討した上で計画案を決定します

計画案を最終的に決定するまでに、５つの計画検討ステップごとに段階的に検討を行います。計画案はその上で最終的に決定されます。

＊ 皆さまの意見を把握しながら進めます

各ステップでの検討内容について、皆さまの意見を様々な方法でお聴きし、確認しながら進めます。

＊ 専門家による技術的検討を行います

鉄軌道の計画に関する様々な検討事項について、専門家による技術的検討を行います。

&

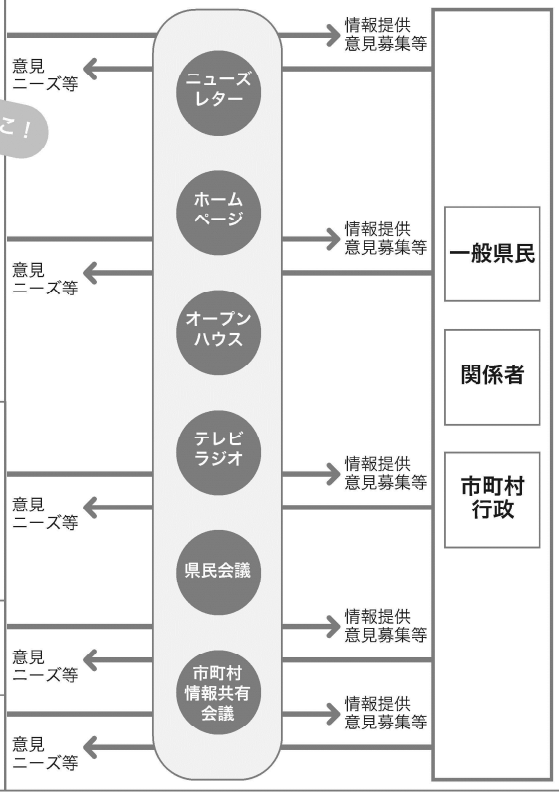
▶▶▶ ステップを分ける理由は？

・ステップごとにテーマを決めて議論し、ステップの終わりでは一旦議論をとりまとめます。
・ステップを分けることで、その時点で議論の内容を明確にすることができ、議論の混乱を防ぎます。
・ステップごとに節目を設けることで、議論の後戻りを防ぐことができます。

▶ コミュニケーションの進め方

各ステップにおいて、県民の皆さまと多種多様なコミュニケーションを実施します。
各ステップの検討内容にあわせて、必要な情報提供や双方向のコミュニケーションを図ります。

ステップ	検討事項	県民の皆さまとのコミュニケーション
ステップ 1 終了しました	**検討プロセスや検討体制など進め方の共有** ・各段階で何を検討するのか ・どのような体制で検討を行うのか ・誰からどのような意見を把握するのか ・意見はどのように把握するのか	
ステップ 2 平成２７年１月～５月頃	**現状および課題、将来あるべき姿の共有 対策の必要性の確認・評価項目の設定** ・現状と課題、将来あるべき姿 ・将来像実現にむけて対策は必要か。その場合、どのような対策が必要か。 ・対策を実施した場合の期待される効果として、何が想定されるか。 ・対策を考える場合、どのような視点、指標が必要か（評価項目）。	今はここ！
ステップ 3 平成２７年６月～１０月頃	**評価方法の設定 対策案（複数案）の設定** ・評価方法の設定にかかる考え方の整理 ・将来像の実現に向けて、どのような対策案が考えられるか（複数のルート案の設定の考え方等）。	
ステップ 4 平成２７年１１月～平成２８年１月頃	**比較評価** ・評価項目に基づく複数案の比較評価	
ステップ 5 平成２８年２月～３月頃	**計画案の選定** ・比較評価をふまえた計画案の選定	



計画案決定

【用語の説明】

オープンハウス（パネル展示）：・各ステップにおける検討内容等をパネルにとりまとめ、意見募集期間等に県内各地域（市町村役場や商業施設等）においてパネル展示を実施します（1 カ所あたり 5 日程度を想定）。
・沖縄本島北中南部、宮古、石垣において、説明員（職員）を配置したオープンハウスを実施し、県民の皆さまと直接対話する場を設けます。開催時期等はニューズレターやホームページ等で随時お知らせします。

県民会議：・県民や市民の代表者、交通事業者等で構成する県民会議をステップごとに開催し情報共有を図ります。

市町村情報共有会議：・関係市町村行政の担当部課長で構成する会議をステップごとに開催し情報共有を図ります。

今後の予定

予定は変わることがあります

今後は、２月末までに皆さまからいただいた全ての意見を公表します。
つづいて、３月から４月にかけて計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会においてステップ２の内容について取り組みを進める予定です。



ステップ 1	１月末～２月末	**ステップ１の終了** **ステップ２への移行** **いただいた意見概要等の公表**	情報提供として ・ニューズレター第２号配布（広報紙等への折込配布） ・市町村役場等でのパネル展示
ステップ 2	３月中	**第１回計画検討委員会の開催** **第１回技術検討委員会の開催**	ステップ２の内容について ・現状や課題、将来像など（p１参照）
	４月上旬	**第１回プロセス運営委員会の開催**	ステップ２の検討状況、PI 等に向けた情報提供



ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎１－２－２
沖縄県企画部交通政策課
電話：098-866-2045　FAX：098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
（沖縄鉄軌道構想段階 PI）
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道　検索

編集後記：計画案づくりの進め方が固まり、いよいよステップ２の検討に移ります。このニューズレターでは皆さまに解りやすくお伝えすることを心がけています。紙面づくりについても皆さまのご意見をお寄せください。

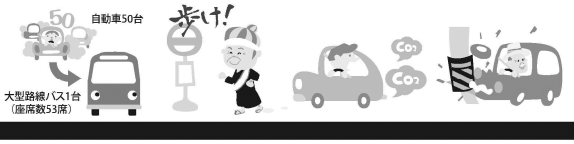
～沖縄の未来を変える足がかりに～

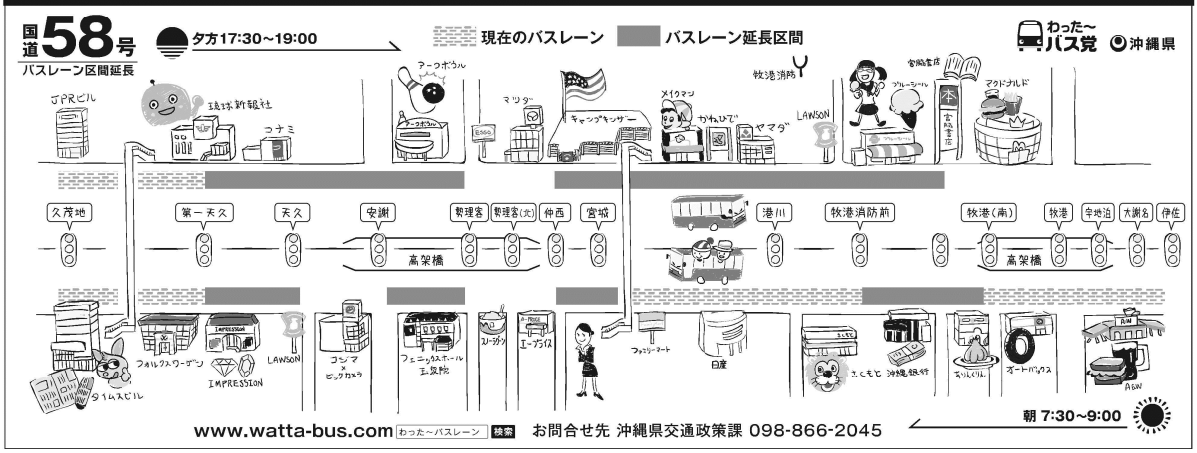
2月2日よりバスレーン延長

朝は宜野湾市伊佐から那覇市久茂地までの8.8キロを10.4キロに。夕方は那覇市久茂地から天久までの2.2キロを浦添市牧港までの6.8キロに延長します。

よりよい沖縄のために、路線バスを積極的に利用しましょう。

渋滞緩和　健康増進　CO2 削減　高齢者の安心・安全





www.watta-bus.com わった～バスレーン 検索　お問合せ先 沖縄県交通政策課 098-866-2045

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース

2015年
第3号
沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後「鉄軌道」という）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
今後も検討状況にあわせて、継続的に発行していく予定です。

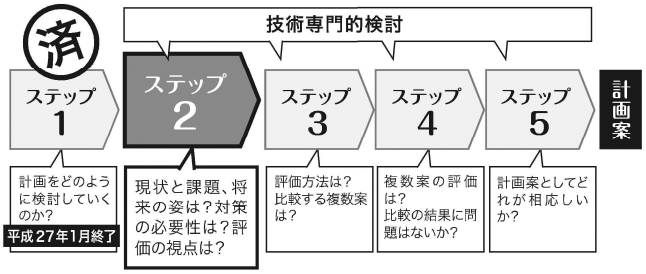
＊・＊

〈 那覇～名護間を１時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて 〉

・沖縄県は、平成26年10月から鉄軌道の計画案づくりをスタート
・ステップ1として、平成27年1月に計画案づくりの「進め方」を決定
★1月から「進め方」に基づき、ステップ2の検討をスタート
★3月には、技術・計画検討委員会の専門家による審議を開始

＊・＊

ステップ2を実施中



ステップ２で検討する内容

・陸上交通の現状と課題、将来の姿とは？
・将来の姿を実現するために対策は必要か？
・対策を考える場合、どのような視点を評価項目として設定する必要があるか？

8ページ（最後のページ）にあるアンケートに答えてね!



あなたのご意見お聞かせください!

うにげーさびら

専門家による審議が行われています



平成２７年３月１７日（火）に第１回技術検討委員会（兵藤哲朗委員長：東京海洋大学教授）、４月６日（月）に第１回計画検討委員会（森地茂委員長：東京大学名誉教授・東京工業大学名誉教授・政策研究大学院大学政策研究センター長）が開催され、沖縄の陸上交通の現状・課題などについての審議が行われました。

委員からは、
①鉄軌道導入の前提として、県民が自動車からバスなど公共交通への転換を本気で進める必要があることも共有すべき
②那覇と名護が１時間圏域になれば北中南部が一つの都市圏となり大きなインパクトとなる
などの意見がありました。

沖縄にも鉄道があったことをご存知ですか?

沖縄県軽便鉄道

○沖縄県軽便鉄道（県営鉄道）は、今から100年前（大正3年）に那覇～与那原間が開業、その後開業した那覇～嘉手納間（大正9年）、那覇～糸満間（大正12年）の3路線の総延長約48キロメートルで営業されていました。
○乗客数は開業当時（大正4年度）は約43万人でしたが、昭和16年度には300万人超の利用がありました。しかし、戦災のために壊滅しました。
※写真は、県鉄20周年記念で飾りたてられた軽便鉄道。普段はもっと少ない客車を引いていた。



所蔵：うるま市石川歴史民俗資料館

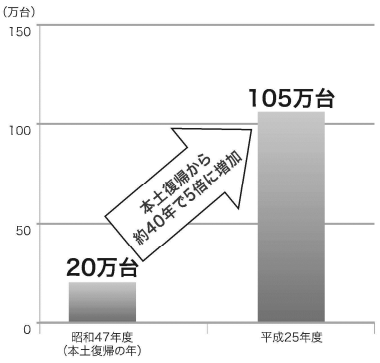
1．沖縄の陸上交通の現状・課題に

1 自動車依存型社会、慢性的な交通渋滞

沖縄県は自動車利用の拡大とバス利用の減少により、極めて高い自動車依存型社会が形成され、交通渋滞が日常化しており、その対策が求められています。

急激な自動車利用の拡大

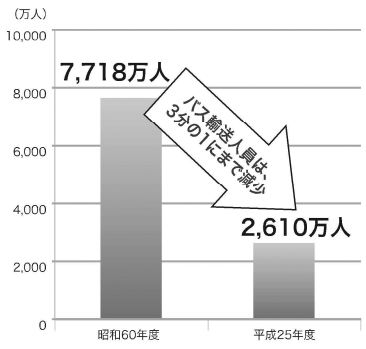
沖縄県における自動車保有台数



出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

大幅なバス利用者の減少

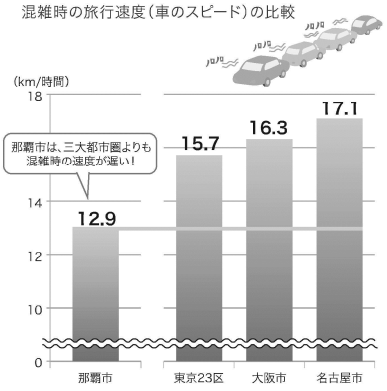
バス輸送人員



出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

慢性的な交通渋滞

混雑時の旅行速度（車のスピード）の比較



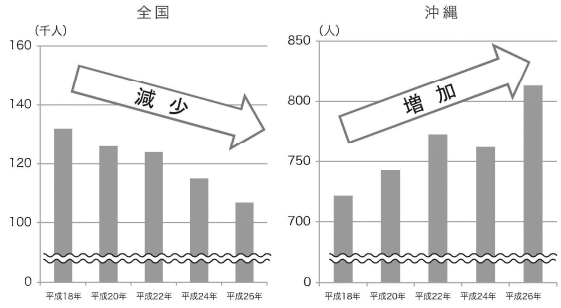
出典：道路交通センサス一般交通量調査
（国土交通省道路局、平成22年度）

2 安全・安心、健康増進

高齢者の交通事故（死傷者数）は、全国が減少しているなか、沖縄県では増加してきており、誰もが歩いて暮らせる環境づくり、人に優しい交通手段の確保が求められています。また、沖縄はメタボリックシンドロームの割合も全国平均より高く、健康増進のための取組が必要となっています。

安全・安心

高齢者の交通事故（死傷者数）の推移（全国・沖縄）

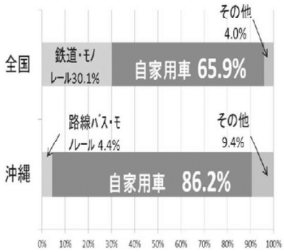


出典：平成２６年中の交通事故の発生状況（警察庁交通局）

健康増進

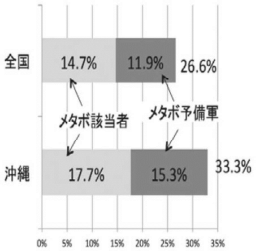


交通機関利用分担率



出典：平成１８年度旅客地域流動調査
（国土交通省）

メタボリックシンドロームの状況
（平成24年度・40歳以上）

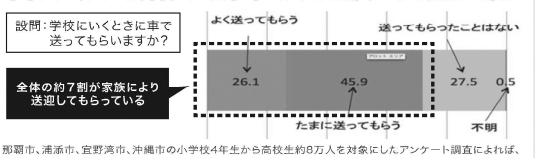


出典：特定健康診査・特定保健指導に
関するデータ（厚生労働省）

★専門家からの一言★

□現在は、バスとバス、モノレールとバスなどの公共交通の乗り換えが不便。
□沖縄県民は通学時における車での送り迎えが多く、自動車に頼りすぎている。
□高齢者を含め様々な人の移動手段が確保されることが重要。

小学生４年生から高校生の通学時における自動車による送迎の割合



那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市の小学校４年生から高校生約8万人を対象にしたアンケート調査によれば、学校に行くときに車で「よく送ってもらう」が約26%、「たまに送ってもらう」が約46%で、全体の約7割が家族による自動車での送迎をしてもらっていると回答しています。

出典：ＴＤＭ施策推進アクションプログラム（沖縄県　平成25年3月）

※「専門家からの一言」は沖縄鉄軌道計画検討委員会や技術検討委員会での委員意見から抜粋。

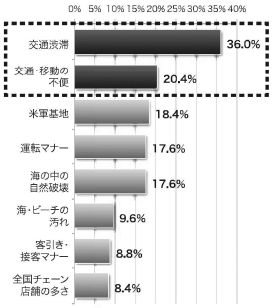
ついて一緒に考えてみませんか？

3 観光振興、CO_2削減

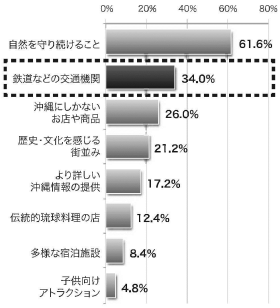
観光客は、「交通渋滞」、「交通・移動の不便さ」の改善を求めています。また、沖縄をもっと魅力的にするために「鉄道などの交通機関」が必要と思っています。
二酸化炭素（CO_2）の増加は地球の温暖化に影響を与えます。自動車の利用を控え、公共交通を中心にした生活に変更するとCO_2排出量の削減が期待できます。

観光客が求める交通の改善

Q. 改善した方が良いと思うのはどんなことですか。（3つまで選択可）



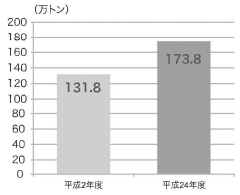
Q. 沖縄をもっと魅力的にするために必要なものは何だと思いますか。



出典：沖縄21世紀ビジョン（観光客アンケートの概要より）

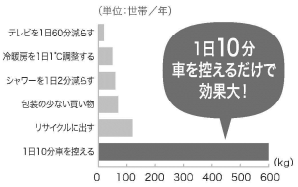
CO_2削減

自動車からのCO_2排出量



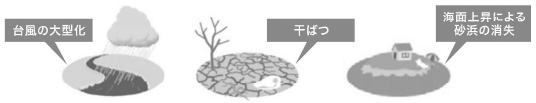
出典：沖縄県地球温暖化対策実行計画進捗管理報告書（平成26年度）

行動別による1年間あたりのCO_2削減量



出典：環境省のデータを基に東京工業大学が算出

CO_2排出量の増加は地球温暖化による異常気象の原因となる可能性があります。

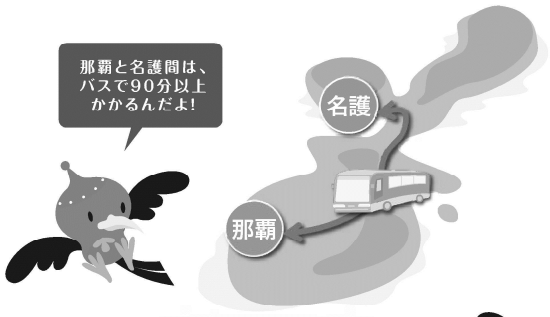


4 地域活性化、まちづくり

地域の活性化やまちづくりを考える上で、公共交通の果たす役割が重要となっています。

公共交通の利用環境の改善

那覇ー名護	高速バス	路線バス（120番）
所要時間	約1時間30分	2時間40分～3時間
運行時間（出発時間）	朝5時台～夕方6時台	朝5時台～夕方8時頃まで
運行本数	1時間当たり1本～2本	1時間当たり2本 ピーク時は3本



このような陸上交通の現状・課題について理解できましたか？

※8ページのアンケート問2でお答えください。

返還跡地のまちづくりと連携した公共交通



1972年5月（写真提供：沖縄タイムス社）

返還跡地である那覇市小禄金城地区は、モノレールやバスなどの公共交通と連携したまちづくりが進められました。



2005年4月（写真提供：沖縄タイムス社）



2015年4月（沖縄都市モノレール小禄駅）

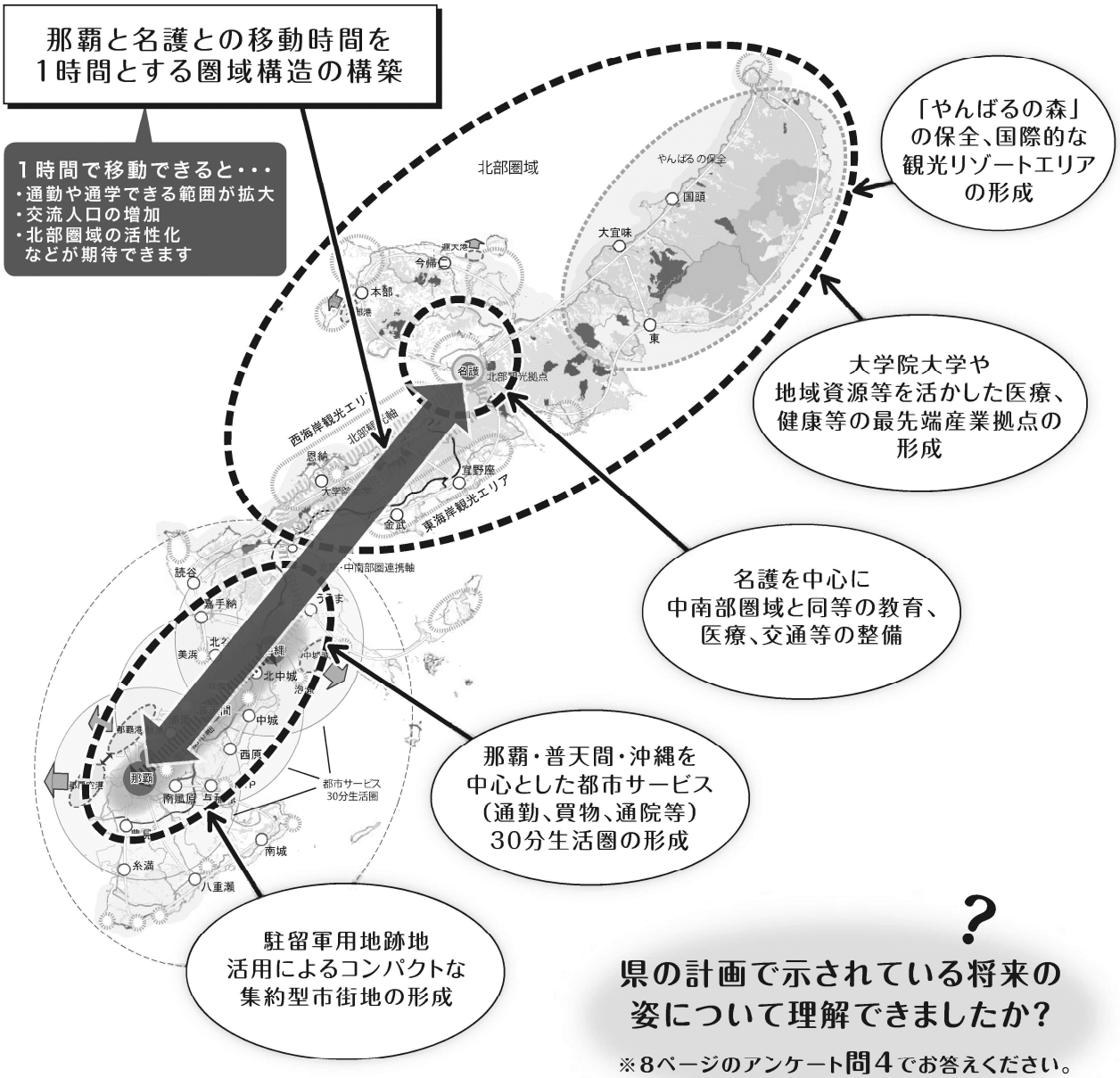
陸上交通の現状を改善すべきと思いますか？

※8ページのアンケート問3でお答えください。

2．沖縄本島の将来の姿

「沖縄県総合交通体系基本計画」において、以下のような沖縄本島の将来像が示されています。

※「沖縄県総合交通体系基本計画」は、沖縄21世紀ビジョンの実現に向け、パブリック・コメントによりいただいた県民意見等を踏まえ検討され、平成24年6月に策定されました。



？

県の計画で示されている将来の姿について理解できましたか？

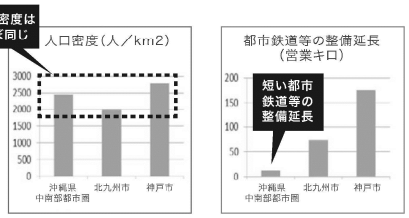
※8ページのアンケート問4でお答えください。

注）沖縄県総合交通体系基本計画から抜粋

～都市鉄道等の整備が少ない過密な中南部都市圏～

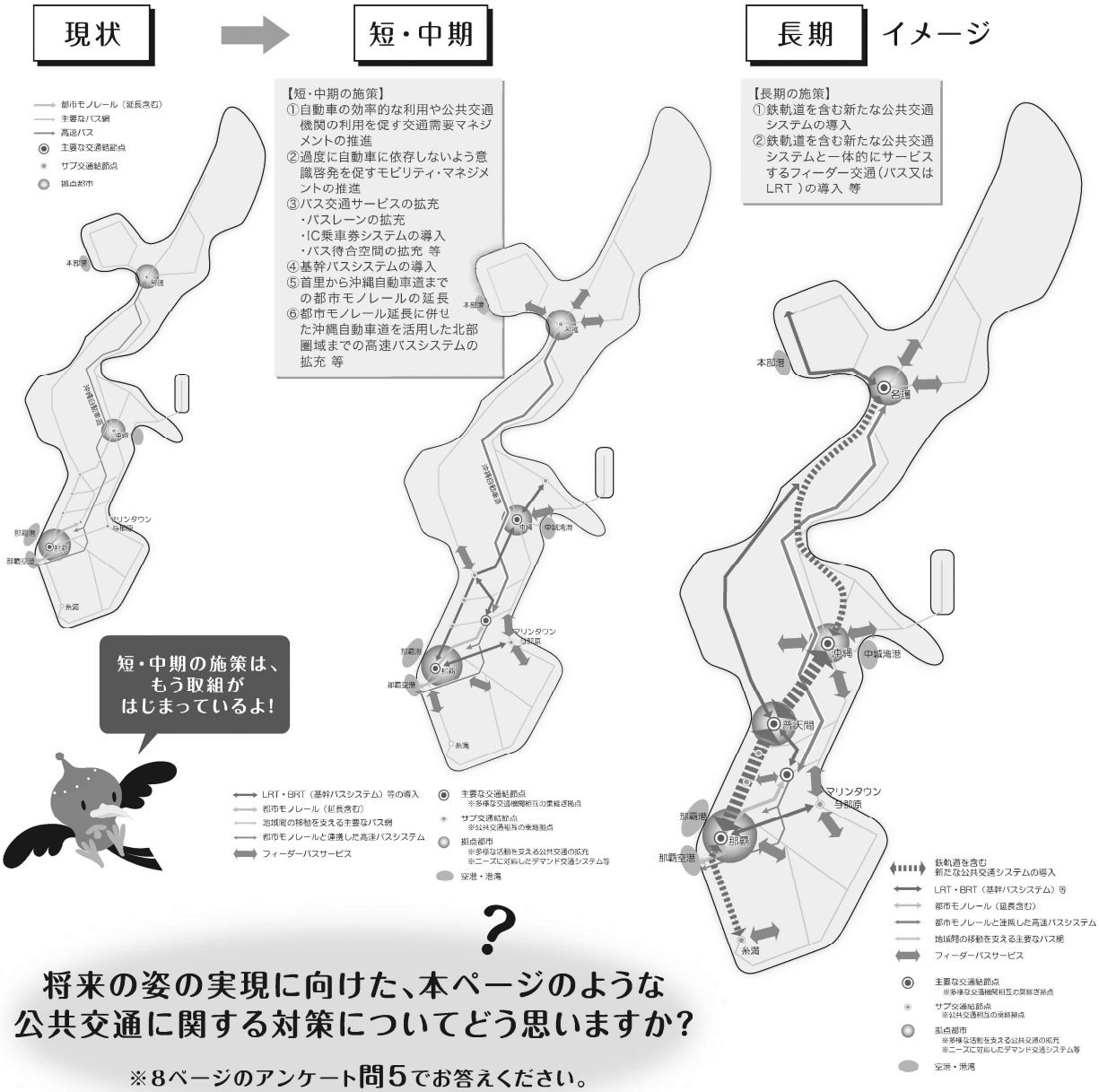
○中南部都市圏は、狭小な地域の中に、政令指定都市（北九州市など）に匹敵する人口約117万人の過密な都市圏を形成しています。

○人口密度が同等の都市と比較すると、都市鉄道等は短い整備延長となっています。



3. 将来の姿の実現に向けた対策のイメージ

「沖縄県総合交通体系基本計画」では、
沖縄本島の将来像の実現に向け、公共交通については以下のような
短・中期、長期の施策（対策）が示されています。



？

将来の姿の実現に向けた、本ページのような公共交通に関する対策についてどう思いますか？

※8ページのアンケート問5でお答えください。

注）沖縄県総合交通体系基本計画から抜粋

★専門家からの一言★

□鉄軌道を導入するためには、県民一人一人が公共交通を積極的に利用していくことが前提となる。
□那覇と名護が1時間圏域になれば北中南部が一つの都市圏となり、大きなインパクトとなるのではないか。
□自家用車利用から公共交通利用への転換を促す魅力ある取組が必要。



※「専門家からの一言」は沖縄鉄軌道計画検討委員会や技術検討委員会での委員意見から抜粋。

4. 将来の姿の実現に向け、対策を考える場合の評価の視点

前ページ（5ページ）のような公共交通に関する対策を実施するには、対策を評価する視点（効果と影響）を設定する必要があります。



なぜ評価の視点が必要なの？
①将来の姿を実現するための対策は、1つではなく、複数あるよ。
②複数ある対策案の中から一番適したものを選ぶため、どの案がどの点で優れているか、または劣っているか等を評価するための「評価の視点」が必要なんだよ。

1 住民生活、地域経済、地域社会等の社会全体への「事業による効果・影響」について、以下のような評価の視点が考えられます。

〈評価の視点の例（事業による効果・影響）〉

（1）移動の利便性（渋滞緩和等）
①通勤や通学できる範囲が広がるか
②那覇市と沖縄市が30分で移動できるか
③公共交通を利用する人が増え渋滞が緩和されるか

（2）県民生活（安全・安心、健康増進等）
①高齢者も外国人も安全・安心に移動できるか
②県民の歩く機会が増え、健康的な生活習慣になるか

（3）地域活性化
①北部にもっと人が住むようになるか
②地域間の交流が活発化するか
③観光リゾート産業をはじめ様々な産業が活性化するか

（4）観光振興
①観光客がわかりやすく時間通りに移動できるか
②観光客の移動できる範囲が広がり、多くの観光地を訪れることが可能になるか

（5）まちづくり
①駅ができることによりまちづくりの起爆剤になるか
②人と環境に優しいコンパクトなまちづくりができるか

（6）地球環境
①二酸化炭素（CO_2）の排出量を減らせるか
②地球温暖化を抑制できるか

そのほか、一般的に新たな公共交通システム導入の評価の視点としては、

2 事業の効果を定量的に計算できる便益を事業費で割った値で表す「費用便益比」

3 交通事業者が持続的・安定的に交通サービスを提供することが可能かを評価する「経営採算性」

4 公共交通システム導入による騒音や振動等の「生活環境への影響」、「自然環境への影響」等が設定されます。

上記 1 の評価の視点の例も含め、？
どのような評価の視点が必要と思いますか？

※8ページのアンケート問6でお答えください。

★専門家からの一言★

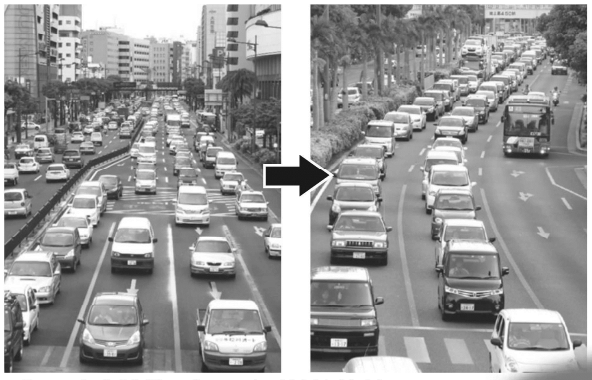
□公共交通の利用促進など、計画を進める上で必要な条件を、評価の前提として整理する必要がある。
□人口流動の可能性など、定量的に図れない効果についても考慮すべき。
□鉄軌道等の導入後のまちづくりが進んだ後の生活環境への影響等についても考慮すべき。



※「専門家からの一言」は沖縄鉄軌道計画検討委員会や技術検討委員会での委員意見から抜粋。

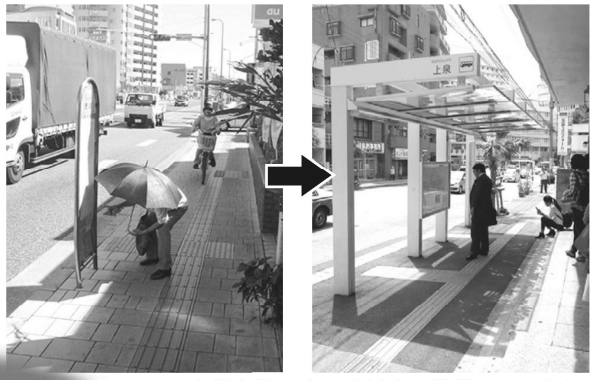
コラム：公共交通活性化の取組

①37年ぶりバスレーン延長



2月2日から延長。バスの定時速達性が高まりました。

③バス停が快適に



上屋と見やすい時刻表を設置しています。

公共交通を便利で快適に！

②ノンステップバス導入



車いすでもらくらく乗車。

④OKICA導入





4月27日から路線バスでも使えます。
精算がスムーズになりました！

～公共交通の輪が広がっています～



小学校で出前授業を実施しています。



～公共交通について学んでみよう～ **出前授業募集中！** 問合せ先：交通政策課 098-866-2045

今後の進め方

1. 皆様から頂いたご意見を踏まえ、技術・計画検討委員会において、対策の必要性及び評価の視点等について検討を行います。
2. また、これら検討結果については、県民と情報共有を図ってまいります。
3. 鉄軌道の対策案や評価方法、鉄軌道と結節するＬＲＴやバスなどのフィーダー交通ネットワークについてはステップ３で検討を行います。



LRT





基幹バス（BRT）

※1）LRT（エル・アール・ティー）：は、Light Rail Transit の略で、低床で乗り降りがしやすく、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴をもつ次世代の軌道系交通システムです。

※2）BRT（ビー・アール・ティー）は、Bus Rapid Transit の略で、低床化されている連節バス等と、バス専用道、バスロケーションシステム（バス位置管理システム）等を組み合わせて定時性、速達性を確保するバスシステムです。

※フィーダー交通とは？
幹線と接続して支線の役割をもって運行されるＬＲＴや基幹バス（ＢＲＴ）、路線バス等のことです。

今後の予定

（予定は変わることがあります）

①5月10日（日）から1ヶ月間、皆さまのご意見を募集します。
②また、パネル展示（41箇所）やオープンハウス（説明員を配置したパネル展示）（7箇所）を実施します。
③一般公募により選出された県民間の意見交換の場として、県民会議を開催します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

※スケジュール・場所は予告なく変更する場合もございます。

公共施設	2015年5月11日～15日（主に北部・離島）	道の駅くみがみ、道の駅おおぎみ、東村役場、今帰仁村コミュニティーセンター、本部町役場、名護市役所、宜野座村役場、恩納村役場、金武町役場、健康福祉センターうるみん（うるま市）、名桜大学、宮古島市役所 **11日 オープンハウス**、石垣市役所 **15日 オープンハウス**、久米島町役場（13日～19日）
	2015年5月18日～22日（主に中部）	読谷村役場、嘉手納町役場、沖縄市役所、北谷町役場、北中城村役場、吉の浦会館（中城村）、宜野湾市役所、沖縄国際大学、モノレール県庁駅前（18～24日）
	2015年5月25日～29日（主に南部）	浦添市役所、西原町役場、与那原町役場、那覇市役所（25日～27日）、南風原町役場、南城市大里庁舎、八重瀬町具志頭本庁舎、糸満市役所、豊見城市役所、沖縄大学
商業施設	2015年5月10日～17日	道の駅許田交通情報センター内
	2015年5月15日～19日	イオン名護 **16日午後、18日午後 オープンハウス**
	2015年5月20日～24日	イオン那覇、イオン具志川、サンエー西原シティ **20日午後、23日午後 オープンハウス** サンエー経塚シティ **20日午後、23日午後 オープンハウス**
	2015年6月1日～2日	メイクマン宮古店 **1日午後 オープンハウス**、メイクマン石垣店 **2日午後 オープンハウス**

※琉球大学、沖縄工業高等専門学校については今後ホームページで公表予定。

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎１－２－２
沖縄県企画部交通政策課
電話：098-866-2045　FAX：098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
（沖縄鉄軌道構想段階PI）
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道　検索

【募集期間】
平成27年5月10日（日）～6月9日（火）

みなさまの声を今後の検討に反映させていただくため、以下のアンケートにお答えの上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。（ホームページ、スマートフォンでは直接入力ができます）

郵送の場合は、下記を切り取り、封筒に貼り付けてください。当方で送料を負担します。

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご利用ください。

料金受取人払郵便

浦添局
承認
430

差出有効期間
平成28年
3月31日まで

9901-2190
430

（受取人）
沖縄県浦添市屋富祖1-3-16
沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」
（(有)沖縄マーケットプランニング内）行

切りとり

アンケート

【居住地】＿＿＿＿県＿＿＿＿市・町・村

以下の内容について、○をつけて下さい。

【性別】 男　女　【年齢層】 10代　20代　30代　40代　50代　60代　70代～

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて
1. 今回知った　2. 以前から知っていた

【問2】 陸上交通の現状や課題について（3ページ参照）
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった

【問3】 陸上交通の現状を改善すべきと思いますか？（3ページ参照）
1. 思う　2. ある程度思う　3. あまり思わない　4. 思わない

【問4】 県の計画で示されている将来の姿について（4ページ参照）
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった

【問5】 将来の姿の実現に向けた、5ページのような公共交通に関する対策についてどう思いますか？（5ページ参照）
〔　　〕

【問6】 どのような評価の視点が必要と思いますか？（6ページ参照）
〔　　〕

【問7】 その他ご意見・ご要望など（自由にお書きください）
〔　　〕

沖縄鉄軌道構想段階 PI

おきなわ鉄軌道ニュース

2015年
号外
沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後、鉄軌道）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
当号外は各市町村役場をはじめとする公共施設等で配布しています。また、各委員会の詳細な検討資料は４ページに示す「沖縄鉄軌道構想段階 PI ホームページ」より閲覧、ダウンロードできます。



沖縄鉄軌道に関する
多くのご意見ありがとうございました！
次はステップ３に移ります。

＜那覇－名護間を１時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて＞

★平成 26 年 10 月から鉄軌道計画案策定に向けた取組をスタート
★平成 27 年１月に、５つのステップに分けて段階的に検討する計画案づくりの「進め方」を決定
★1 月から「進め方」に基づき、ステップ２として、「将来のあるべき姿」、「評価項目」等について検討を開始
★その間に技術及び計画検討委員会での専門家による検討やコミュニケーション活動を実施
★8 月に開催されたプロセス運営委員会の審議結果を踏まえステップ３の検討に着手

■ ステップ２では、5167人の方から意見が寄せられました

・沖縄鉄軌道計画案づくりステップ2の検討内容について、県民の皆さまと情報共有を図るコミュニケーション活動を去る５月 10 日から１ヶ月間実施した結果、5167 人の方から様々なご意見を頂きました。
・また、県民を募って設置した「県民会議」の参加者や、交通事業者などの関係機関、市町村の皆さまからもご意見を頂きました。
・皆さまから頂いたご意見は 45 のカテゴリーに分けて整理しました（次ページ掲載）。
※全てのご意見（分類前）は、「沖縄鉄軌道構想段階 PI ホームページ」で紹介しています。


５月 20 日サンエー経塚シティ オープンハウス

■ 頂いたご意見を計画案づくりの検討に反映させました

・皆さまから頂いたご意見については、７月から８月に開催された「技術検討委員会」及び「計画検討委員会」へ報告し、検討を行いました。
・その結果、評価項目については、新たに３項目（他交通事業者への影響、フィーダー交通ネットワークを含めた視点、耐災害性）を追加しました。
・また、将来の姿及びその実現に必要な対策について、具体的な沖縄の将来の姿が見えないとする意見も寄せられたことから、ステップ3以降において、将来の姿の具体的イメージを沖縄の可能性として様々な観点から検討し、情報提供していくこととしています。


７月 29 日 第２回沖縄鉄軌道技術検討委員会

■ 計画案づくりはステップ３「複数案の設定及び評価方法」に移ります

・８月 21 日に「プロセス運営委員会」が開催され、ステップ２の検討及びコミュニケーション活動についての審議が行われ、これらについて適切に実施されたとの評価を得ました。これを受け県は計画案づくりのステップ３の検討に着手しました。

ステップ３で検討する内容
・鉄軌道導入も含めた複数案の対策を検討します。
・複数の対策案を今後絞り込むため、ステップ２で検討した評価項目の指標を検討します。
※沖縄の将来の姿の具体的なイメージについても検討します。

ステップ１	ステップ２	ステップ３	ステップ４	ステップ５	計画案
計画をどのように検討していくのか？	現状と課題、将来の姿は？ 対策の必要性は？ 評価の視点は？	・比較する複数案は？ ・評価方法は？	複数案の評価は？ 比較の結果に問題はないか？	計画案としてどれが相応しいか？	


８月 21 日 第２回沖縄鉄軌道プロセス運営委員会

県民から寄せられたご意見趣旨

基本方針と検討の進め方（ステップ 1）

1．基本方針

1）検討開始のねらい

■鉄軌道は、他の施策より優先度が低いのではないか。他の施策を優先してほしい
■鉄道整備の検討を始めるのが遅いのではないか

2）進め方に関する基本姿勢

■検討プロセス全体を通じて、透明性、合理性、客観性、公平性の確保に努めてほしい
■慎重に検討を進めてほしい
■企業の利権とは切り離して、県民の声を聴きながら進めてほしい
■県全体で取り組んでほしい
■数十年先の長期を見据えた計画を検討してほしい
■鉄軌道の導入ありきで検討しないでほしい

3）検討のスケジュール

■検討のスピードをあげてほしい

2．検討の進め方

1）県民参画

■県民会議等、鉄軌道に関わる取組に参加したい
■県民として検討に協力していきたい

2）検討の進め方について

■外国を含め先進事例を参照しながら検討を進めてほしい
■あらゆる可能性を視野に入れて、整備案を幅広く検討してほしい
■メリットは大きいが課題・問題も多そう
■デメリットも含めた検討が必要だ
■大学などの教育機関と連携して幅広く検討してはどうか
■誰のための鉄軌道なのか対象者を明確にしたほうがよい

3．コミュニケーション

1）認知の向上や関心の喚起

■県民に広く広報することは、とてもいい取組みであり、プロジェクトについて考えるきっかけになった
■ラジオやテレビ、新聞を活用して広く周知してほしい
■多くの県民に関心を持ってもらうよう工夫する必要があると思う
■今回初めて取組を知った
■公共交通を利用したい、利用すべきと思った
■多くの人に知ってもらう工夫が必要である
■多くの人の理解を得られることが必要である
■インターネットや SNS で広報すべきである
■高齢者や若者を意識した広報を行うべきである

2）情報提供

■子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、分かりやすく情報提供してほしい
■短中長期の取組により、どのように生活が変化するのかを示してほしい
■短中期、長期のタイムスケジュールがわからない
■計画の具体的な内容や試算結果について知りたい
■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりづらく、理解できなかった
■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりやすく理解が進んだ
■関心があるので引き続き、情報提供してほしい
■県の取組みをオープンにし、県民と意見交換しながら計画検討を進めることは、良い取組だと思う
■県内の専門家や青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民から意見を聞いてもらいたい
■幅広い県民の多様な意見を聴き取れるよう、様々なツール（手段）を使って意見を言えるようにしてほしい
■アンケートの問いかけがわかりずらい、何に対する意見を求めているのかはっきりさせた上で意見を募集してほしい

3）意見への対応

■多くの県民の意見を反映しながら、検討を進めてほしい
■検討の場には、鉄道会社等、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい

4）検討の体制

■バスレーンなど交通規制に関連する施策では警察との調整が大変だが、交通管理者とのかかわりはどう考えているのか。できるだけ早く関係機関に加えたほうが良いのではないか
■広く市町村やその市民との協議の上でプロジェクトを進めてほしい
■フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき
■その他



現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ 2）

1．現状・課題について

1）陸上交通について

■バス停上屋、便数や運行時間、定時性等バス等の利便性に課題がある
■便数や運行時間、定時性、経路等バス等の利便性に課題がある
■交通手段間の乗り継ぎが悪く、高齢者、観光の観点から課題
■現在の公共交通の利用料金が高額である
■現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された
■交通事業者のマナーの改善等意識の向上等が課題
■交通事業者のマナーは改善されつつある
■レンタカーが多い

2）現在の取組について

■IC 乗車券システムやバスレーン延長等、現在取り組んでいる公共交通利用促進の取り組みは良い
■その他

3）公共交通の利用促進について

■高齢者などに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度の導入など公共交通の低料金化を図ってほしい
■路線バスの無料化を図るなど、既存の公共交通利用の活性化に取り組んだ後、鉄軌道を導入するべきだ
■現状の課題解決に向け利便性向上等、公共交通の利用促進に取り組むべき
■現況のバスの使い勝手が良くなる様に、路線の再編と運行時間や乗り換えがわかりやすいシステムづくりをしてほしい
■バスレーン延長は不要とする意見
■バスレーンの拡充を求める意見
■中短期の取り組みとしてバス網整備とモノレールとの連携を実施してほしい
■モノレール駅等の駐車場整備を求める意見
■観光客の移動手段をレンタカーから公共交通に転換すべき
■IC カードについては、SUICA との相互利用等、利便性を向上してほしい

2．将来像・対策について

1）地域の活性化

①県土の均衡ある発展

■沖縄全体が一つの都市圏となり、経済や観光の発展につながることを期待する意見
■都市の一極集中から人口分散につながることを期待する意見
■公共交通の利便性が向上すると観光だけでなく、地域の活性化も期待できる

②北部の活性化

■北部の人口増加や観光客増加など地域の発展を期待する意見
■中南部と北部を一時間で結ぶことにより、ストロー効果による影響が懸念される
■ストロー効果による影響等、メリット・デメリットを踏まえ、那覇ー名護を 1 時間で結ぶ意義についてもっと議論すべき
■鉄軌道等整備による過疎化への影響を検討すべき
■北部までつなぐ必要はないのではないか
■その他

③中南部の活性化

■中南部の活性化を求める意見

④東海岸の活性化

■東海岸の活性化を求める意見

⑤離島振興

■離島住民も利用しやすい計画を求める意見

2）観光振興

■将来の姿を実現すると観光振興が期待できる

3）物流に関する意見

■鉄軌道による流通機能の向上を期待する意見

4）移動利便性に関する意見

①速達性、定時性等

■北部と中南部間の移動時間の短縮等による利便性向上を期待する意見
■移動時間の短縮、定時性の確保等利便性の向上を期待する意見
■移動の選択肢が増えることを期待する意見
■1 時間よりも速く移動できるようにすべき
■あまり速さにこだわる必要はない
■車窓から楽しめるよう、1 時間にこだわる必要はないのではないか
■自転車やペット等も一緒に移動できるようにしてほしい
■その他

②通勤通学

■時間短縮による通勤・通学圏域の拡大を期待する意見
■通勤・通学の利便性向上に期待する意見

③交通弱者

■高齢社会に向け、高齢者等の交通弱者、自動車を持っていない人などの移動利便性の向上が期待できる
■引きこもりがちな高齢者の外出を促すという視点も重要だ

現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ２）

④観光客
■観光客が短時間で様々な場所を回れるようになる
■観光客の移動利便性の向上を期待する意見
■観光においては観光収入 1 兆円、観光客 1000 万人を目標に平成 33 年度までのロードマップを作成している。今後さらにレンタカー需要が増加、駐車場等のニーズが高くなることを認識して欲しい
■鉄軌道の整備には時間を要するので、中短期的な取組を行ってほしい
■観光に資する公共交通があると良い

5）渋滞緩和に関する意見
■早期の渋滞解消を求める意見
■鉄軌道の導入で渋滞緩和が期待できる
■鉄軌道では渋滞解消できない
■道路整備だけでは渋滞は解消できない
■人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い
■将来人口の減少に伴い自動車の交通量が減る可能性があり、また高齢者も圧倒的に多くなる

6）県民生活に関する意見
①安全・安心
■交通事故、飲酒運転の減少を期待する意見
■踏切設置に伴う事故を懸念する意見

②健康
■公共交通を利用し、歩く習慣がつくことによる健康増進や長寿を期待する意見

③経済性
■鉄道を利用することで、車の購入・維持費や生活費などの大きな経済的な負担が軽減されることを期待する意見
■運賃をできるだけ安く抑えてほしい

④県民生活の向上
■県民生活の向上を期待する意見
■子供達の活動範囲が広がり社会経験もできる

⑤ライフスタイルの変革
■車依存型社会から脱却し公共交通利用転換を図るためには、県民の意識改革が必要とする意見
■車依存型社会からの脱却が必要とする意見
■車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により車依存型社会からの脱却を図るとする意見
■終電に間に合うよう早く家に帰るようになり、夜型社会が変わると良い

7）まちづくりに関する意見
①駅周辺整備を含めたまちづくり
■鉄軌道の整備により駅周辺の活性化が期待できる
■鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行い、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしい
■駅周辺は、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい
■交通結節点の整備は、土地の確保等自治体には大きなポイントとなる

②駐留軍用地跡地の活用
■駐留軍用地跡地を活用した鉄軌道整備を求める意見

8）フィーダー交通との連携／充実
■既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見
■県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要
■駅までの距離が遠いと利用しないのではないかという意見
■ＬＲＴ等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる
■フィーダー交通のあり方については、十分検討すべき

9）車利用に関する意見
■鉄軌道が導入されても、自家用車やレンタカーを使う人は多く、車社会は変わらないと思う
■鉄軌道ではなく道路整備を求める意見
■自動車の利便性も確保してほしい
■自動車業界等への影響を懸念する意見
■その他

10）地球・自然・生活環境に関する意見
①地球環境
■自動車利用が減ることにより、排気ガスや CO2 の排出量の削減が図られ、環境改善が期待が期待できる

②生活・自然環境
■騒音等生活環境の悪化を懸念する意見
■整備に伴う自然環境への影響を懸念する意見

11）財政負担に関する意見
■県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ
■税金のムダ
■国の予算で導入してほしいとする意見
■国へ要望するのではなく、事業費は沖縄県民が負担するべき

12）その他
■将来の姿の実現に向けた対策を計画的、段階的に進めることはいいことだする意見
■鉄軌道の必要性がわからない
■具体的な沖縄の将来の姿が見えない
■将来の姿について、実現性があるのか疑問である
■将来の姿の実現に向けた対策に対し、効果を疑問視したり、施策の前倒し等を求める意見
■将来の姿の実現に向けた対策は必要無いとする意見
■公共交通の利便性向上等、鉄軌道以外の対策で課題は解消できるのではないか
■LRT、BRT の導入の際、バス会社やタクシー会社を合併させてはどうか
■その他

3. 将来像・対策について
1）事業による効果
①県土の均衡ある発展
■沖縄の経済・観光の振興の観点が重要
■均衡ある発展、地域の活性化、地域間交流という観点が重要
■人口増加や定住化促進、観光客増加等による北部の振興という観点が重要
■通勤・通学圏の拡大等、北部振興の観点が重要
■北部のまちづくりの視点が重要

②観光リゾート地の形成
■移動時間短縮による移動圏域の拡大、移動手段の選択肢拡大等観光客の移動利便性の視点が重要

③高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上
■定時性が重要
■移動時間短縮、移動の快適性等が重要
■通勤・通学圏拡大の視点が重要
■子供、高齢者等の視点、及び利用しやすい環境づくりが重要
■交通事故の減少など、安全・安心の観点が重要
■鉄道事故や人身事故が発生する可能性があるので、安全性を重視してほしい
■公共交通利用転換による健康増進の視点が重要
■県民及び観光客等、利用者の視点を重視すべき

④中南部都市圏の交通渋滞の緩和に関する意見
■渋滞緩和が重要（評価）
■渋滞緩和や時短による経済効率が向上するかが重要（評価）

⑤まちづくり
■市街地形成、駐車場整備など駅周辺のまちづくりの視点が重要
■自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要

⑥駐留軍用地跡地の活用
■跡地の活用を重視すべき

⑦低炭素社会の実現
■地球環境に配慮した視点が必要だ

2）費用対効果
■費用対効果（利用者数等）の視点が重要

3）採算性分析
①採算性分析
■鉄軌道が赤字にならず、事業の継続性が重要という意見
■運営主体の採算性が課題
■赤字経営や過疎化の加速など、採算が取れなかった場合の対応をあらかじめ想定しておく必要がある

②利用料金
■利用料金が重要（評価）
■利用料金等、利用者に必要な情報提示が必要

4）経済性
①事業費
■出来るだけ事業費を抑えてほしい
■事業費の視点が必要
■事業費の捻出が必要だ
■鉄軌道整備に係る地元市町村の財政負担

5）施工性
①事業期間
■土地取得に時間がかかり、事業期間が長くなることが心配
■早期実現を望む
■評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きに時間を要するためその点にも留意すべき

②工事中の影響
■工事に伴う自動車交通への影響が懸念される

6）生活・自然環境への影響
①自然環境
■自然とのバランスを考えた沖縄らしい計画にしてほしい
■自然環境への影響が心配、最大限配慮してほしい
■自然保護を第一に考えてほしい。
■長期的視点で、導入後まちづくりが進んだ後の影響を考慮すべき

②景観
■沖縄らしい街並みなど景観の観点から残すべきだ
■海、街並みなど景色を楽しめるルートが重要

③騒音
■騒音に関する視点が必要だ

現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ2）

7）その他視点

①貨物

■流通面の視点が必要
■経済的側面での利便性、物流についても考慮してほしい

②交通事業者への影響

■既存交通事業者への配慮が必要だと思う
■鉄軌道の影響を受ける既存の交通事業者の経営を考慮すべき

③自然災害への対応

■台風襲来や災害等に対する耐災害性の視点も必要
■その他

④フィーダー交通ネットワーク

■全地域をカバーしているか、利便性の観点が重要
■家から駅へのアクセス等、公共交通ネットワーク構築の視点が重要
■基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある

8）幅広い視点で評価すべき

■全ての視点が重要
■複数の視点が重要
■移動の利便性（通勤・通学圏の拡大、速達性、渋滞緩和）の視点が重要
■県民生活（安全･安心､健康増進等）の視点が重要
■地域活性化（定住化促進、地域間交流、地域産業の活性化）の視点が重要
■観光振興（観光客の移動利便性、移動圏域の拡大）の視点が重要
■まちづくり（コンパクトなまちづくり､駅周辺のまちづくり）の視点が重要
■地球環境（CO2 削減）の視点が重要
■その他

計画内容に関する意見（ステップ３以降）

1．起終点に関する意見

■那覇一名護間への整備を求める意見
■特定の地域までの整備を求める意見
■那覇以南、名護以北への整備を求める意見
■その他

2．ルートに関する意見

■沖縄本島を網羅するルートを求める意見
■本島の東側を通るルートを求める意見
■東西格差を解消するため東側ルートを求める意見
■本島の西側を通るルートを求める意見
■人口・観光施設の立地状況等から西側へのルートを求める意見
■東西を横断するルートを求める意見
■複数（東側、西側、環状線等）のルートを求める意見
■観光・車窓からの景観の観点から海岸線ルートを求める意見
■埋立ルートは避けてほしいとする意見
■329号や沖縄自動車道の活用に関する意見
■その他

3．導入するシステムに関する意見

■路面電車（LRT）の導入を求める意見
■LRT が整備されれば既存のバス会社が運営、すべきと考える
■車では名護まで 1 時間で行けるストロー効果なども含め、総合的に那覇ー名護を一時間で結ぶという前提だけでなく、LRT にすることも含めて幅広い議論をやっていけるような提示をしてほしい
■工期が短く、費用が少ない環境面で優位性のある LRT を導入してほしいとする意見
■バス・BRT で良いとする意見
■費用が少ない BRT を導入してほしいとする意見
■モノレールの導入、延伸を求める意見
■鉄道・リニア・新幹線などを導入してほしいとする意見
■スピード、輸送力の観点から鉄道等を導入してほしいとする意見
■海上交通の整備で良いとする意見
■道路、歩道、自転車等の整備の充実を求める意見
■道路等の有効利用を図り、現状のまま新たな整備を行わないとする意見
■その他

4．駅の位置に関する意見

■特定の場所への駅整備を求める意見
■多くの人が利用しやすい場所への駅整備を求める意見
■多くの人が利用しやすいよう駅数を増やしてほしいとする意見
■その他

5．事業主体に関する意見

■民間の活力を活用して、整備・運営してほしいとする意見
■公的機関を主体に運営してほしいとする意見
■その他

6．段階的な整備に関する意見

■できる所から、又は一部の地域から先行して整備してほしいとする意見
■基幹ルートから先に整備すべきとする意見

7．導入空間・用地・構造

■既存の道路の活用を求める意見
■新たな用地の取得が課題とする意見
■高架、又は地下構造での整備を求める意見
■その他

8．関連する整備に関する意見

■市街地の整備や活性化を同時にすすめてほしいとする意見

9．その他

■その他

その他

1．鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案

■空港を拡張・新設してほしい
■その他

2．質問

■用語がわからない
■その他

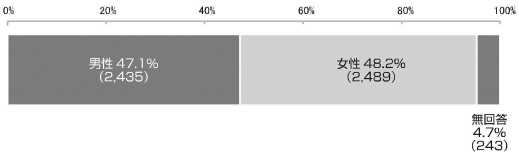
3．賛否のみの意見



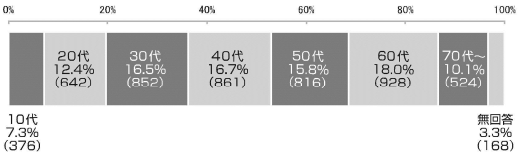
■ 意見の集計結果について（性別、年齢層別の割合）

・女性からのご意見が若干多かったものの、年齢構成は 10 代から 70代以上にわたり、幅広い年齢層からご意見を頂きました。

《性別》



《年齢》



※全てのご意見（分類前）は、ホームページで紹介しています

沖縄鉄軌道構想段階 PI ホームページ

http://oki-tetsukidou-pi.com/

〒900-8570　沖縄県那覇市泉崎 1-2-2　沖縄県企画部交通政策課
電話：098-866-2045　メールアドレス：info@oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道　検索

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース

2015年 特別号

沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後、「鉄軌道」という）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。本特別号は、各市町村役場をはじめとする公共施設等で配布しています。

沖縄県は鉄軌道の計画案づくりを進めています

沖縄県では、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などを図る観点から、那覇～名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け、計画案づくりを進めています。

沖縄県は、基幹的公共交通システムである鉄道を有していない唯一の県となっていますが、戦前は鉄道が存在し、約100年前の1914年（大正3年）12月1日に「沖縄県軽便鉄道」として開業していました。

この軽便鉄道を県民の皆様に知って頂けることは、計画案づくりに関心を持っていただける大きなきっかけになるものと考えています。

沖縄県軽便鉄道　関係年表



開業時に使用されていた蒸気機関車
所蔵：那覇市歴史博物館



南部（糸満）／沖縄県軽便鉄道 糸満線 糸満駅　駅長と駅員
所蔵：那覇市歴史博物館



那覇（交通）／沖縄県軽便鉄道 那覇駅　　所蔵：那覇市歴史博物館



沖縄県軽便鉄道 嘉手納線 嘉手納駅　　所蔵：那覇市歴史博物館



20周年記念で飾りたてられた軽便鉄道
所蔵：うるま市石川歴史民俗資料館

大正2年

1月 通常県会にて那覇～与那原間・国場～糸満間の鉄道敷設案が可決される

12月 那覇桟橋方より工事着手

大正3年

6月 那覇～桟橋間で初試運転を行う

12月 与那原線（那覇～与那原間）営業開始

大正10年

3月 昭和天皇が東宮殿下（皇太子）として軽便鉄道で那覇・首里へ行啓された

大正11年

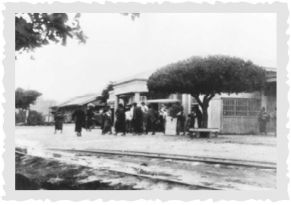
3月 嘉手納線（那覇～嘉手納間）営業開始

大正12年

7月 糸満線（那覇～糸満間）営業開始

昭和6年

与那原駅舎改築
（木造駅舎から鉄筋コンクリート造りのモダンな駅舎に改築）



沖縄県軽便鉄道与那原線 モダン与那原駅
所蔵：那覇市歴史博物館

昭和19年

10月 那覇10・10空襲による那覇駅等焼失

昭和20年

3月 最終運行
（嘉手納線3月23日頃、与那原線・糸満線3月28日頃）

軽便鉄道の
軌間（線路幅）は約76cm!

軽便鉄道とは

今から約100年前、大正3年から昭和20年までの約31年間、軽便（けいびん）鉄道と呼ばれる鉄道があり、県民からは「ケイビン」「ケービン」と呼ばれ親しまれていました。本土で走る通常の鉄道より、軌間（線路幅）が小さいのが特徴で、那覇～与那原間、那覇～嘉手納間、那覇～糸満間の3路線を運行しサトウキビの運搬や、通勤・通学などの交通手段として活躍していました。



＊「沖縄県軽便鉄道」は、1919年（大正8年）には「沖縄県鉄道」へ名称が改まりましたが、本紙では統一して「沖縄県軽便鉄道」と表記しています。

沖縄県軽便鉄道 路線図

1872年（明治5年）10月14日、日本で初めて東京（新橋）から横浜間で鉄道が開業しました。沖縄では、その42年後、1914年（大正3年）12月1日、那覇と与那原を結ぶ与那原線が開業しました。1922年（大正11年）3月28日には嘉手納線（那覇～嘉手納）、1923年（大正12年）7月10日には糸満線（那覇～糸満）が営業を開始しました。営業距離の全長は約51.7kmとなり、軽便鉄道としては、全国で3番目の距離を有していました。

安里駅 ASATO St.



軽便鉄道で3番目に乗降客の多い駅で、特に学生の利用が多かったようです。安里駅跡は現在の沖縄都市モノレールの安里駅の近く、安里十字路の高架橋手前の集合住宅が立ち並ぶあたりにあったようです。

那覇駅 NAHA St.



当時の商業の中心地に隣接し軽便鉄道の起点駅として多くの乗降客や物資が行き交っていたようです。那覇駅跡は現在、再開発中のバスターミナルにありました。

古波蔵駅 KOHAGURA St.



嘉手納線へ向かう分岐駅で駅の北側にはアルコール工場があり、その工場では各地の製糖工場から運ばれた糖蜜よりアルコールを製造し、動力源として使っていたようです。古波蔵駅跡は現在の古波蔵交差点付近にあったようです。

糸満駅 ITOMAN St.



軽便鉄道最南端に位置する駅で、現在の糸満小学校付近にあったようです。戦前より糸満は漁業が盛んでしたが、立地の問題や、他の交通機関が充実していたため、漁業関係での利用頻度はそれほど高くなかったようです。

国場駅 KOKUBA St.



与那原線と糸満線を分岐する重要な駅のひとつでした。汽車がすれ違うための引き込み線や、貨車の停車線も敷設されていたようです。国場駅跡は、現在の樋川バス停付近にあったようです。



嘉手納線 那覇駅 ↔ 嘉手納駅 約23.6km

嘉手納 かでな
野国 のぐに
平安山 へんざん
桑江 くわえ
北谷 ちゃたん
大山 おおやま
真志喜 ましき
大謝名 おおじゃな
牧港 まちなと
城間 ぐすくま
内間 うちま
安里 あさと

与那原線 那覇駅 ↔ 与那原駅 約9.8km

一日橋 いちにちばし
南風原 はえばる
宮平 みやひら
与那原 よなばる
大里 おおざと
与儀 よぎ
那覇 なは
嘉屋武 きゃん
真玉橋 まだんばし
古波蔵 こはぐら
国場 こくば
津嘉山 つかざん
山川 やまがわ
稲嶺 いなみね
屋宜原 やぎばる
東風平 こちんだ
世名城 よなぐすく
高嶺 たかみね
兼城 かなぐすく
糸満 いとまん
桟橋荷扱所 さんばしにあつかいじょ

糸満線 那覇駅 ↔ 糸満駅 約18.3km

有人駅
無人駅
停留所

嘉手納駅 KADENA St.



軽便鉄道の最北端に位置する駅で現在の嘉手納町役場・ロータリー付近にあったようです。中北部方面の農作物を那覇に輸送する中継地で、本屋・文具店・理容室・食堂・雑貨屋などが軒を連ねており、数多くの人に利用されていたようです。

桑江駅 KUWAE St.



嘉手納線の中では大きな駅の一つで、通りには写真屋など様々なお店が軒を連ねており各駅と比べても交通の要所として大変賑わっていたようです。桑江駅跡は、現在の桑江中学校の前あたりにあったようです。

与那原駅 YONABARU St.



昭和6年、与那原駅は木造駅舎から軽便鉄道で唯一の鉄筋コンクリート造りのモダンな駅舎に改築されました。
当時の駅舎は改修されて戦後も役場や農協として使用されていました。

東風平駅 KOCHINDA St.



糸満線では一番乗降客が多かった中心駅です。上り下りの列車の複車線路が設けられ駅前から港川方面へバスが発車していたようです。東風平駅跡は現在の東風平（北）十字路近くの住宅地にあったようです。

高嶺駅 TAKAMINE St.



隣接する製糖工場へのサトウキビの搬入や那覇駅へ砂糖の積み出しが行われ、糸満線の中でも大いに利用されていたようです。高嶺駅跡は、現在の県道82号線沿いの与座集落内にあり広場や住宅地となっているようです。

製糖運搬に大活躍!

軽便鉄道は、多くの住民が利用する重要な交通機関でしたが、県の主要産業である製糖の輸送にも大活躍していました。製糖期になると通常の列車の3～4両貨車を増結し各工場へ原料のキビを運んでいました。各駅別の取扱量は、北部との中継に位置する嘉手納駅が1位で、桟橋荷扱所、高嶺駅、与那原駅と続きます。



写真：那覇港における黒糖荷役の状況
所蔵：那覇市歴史博物館

与那原駅舎 復元!

軽便鉄道開業から100周年を迎えた平成26年、与那原駅の駅舎が「軽便与那原駅舎展示資料館」として復元されました。当時の鉄筋コンクリート製の柱9本も一部保存されています。



写真：軽便与那原駅舎 展示資料館
住所：沖縄県島尻郡与那原町与那原3148

おきなわ鉄軌道ニュース特別号は、株式会社おきなわ文庫発行：金城功 著／『ケービンの跡を歩く』、有限会社ボーダーインク発行：加田芳英 著／『図説沖縄の鉄道〈改訂版〉』、おきなわ散策はんじゃ会 編／『歩いてみよう!おきなわ軽便鉄道マップ』を参考に作成いたしました。

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらまで
沖縄県企画部交通政策課
〒900-8570 沖縄県 那覇市 泉崎1-2-2
TEL：098-866-2045　FAX：098-866-2448
メールアドレス info@oki-tetsukidou-pi.com
（沖縄鉄軌道構想段階PI）
ホームページ http://www.oki-tetsukidou-pi.com 沖縄 鉄軌道 検索

付６　おきなわ鉄軌道ニュース号外その２(2015年12月発行)

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース



2015年 号外 その2 沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム(以後「鉄軌道」という)の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
当号外は各市町村役場をはじめとする公共施設等で配布しています。また、各委員会の詳細な検討資料は4ページに示す「沖縄鉄軌道構想段階PIホームページ」より閲覧、ダウンロードできます。



沖縄の将来の姿について、具体的にイメージしてみました!

＜那覇－名護間を１時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて＞

★平成26年10月から鉄軌道計画案策定に向けた取組をスタート
★平成27年1月に、5つのステップで段階的に検討する計画案づくりの「進め方」を決定
★1月からステップ2として、「将来のあるべき姿」、「評価項目」等について検討
★8月に開催されたプロセス運営委員会の審議結果を踏まえ、ステップ3の検討に着手
★11月から専門家によるステップ3の審議を開始

ステップ３で検討する内容

・鉄軌道導入も含めた複数の対策案を検討します。
・複数の対策案を今後絞り込むため、ステップ2で検討した評価項目の指標を検討します。
※沖縄の将来の姿の具体的なイメージについても検討します。



ステップ2の成果のポイント

５月に募集したステップ２の検討内容に関する県民意見では、5,167人の方から11,571件のご意見をいただきました。

以下について、県民のみなさまと情報共有が図られました。

1　公共交通の利便性や交通渋滞等が課題であること。
2　公共交通の利用促進に向けた取組が必要であること。

また、将来の姿及びその実現に向けた対策を段階的に進めることについて期待する意見が寄せられたほか、現在進めている計画検討を根本的に否定する意見はありませんでした。

そのため、将来の姿の実現に向け何らかの対策を講じることは必要であり、引き続き、計画検討を進めることについては、理解が得られたものと判断しました。

しかし、一部の方から、「おきなわ鉄軌道ニュース(第3号)」で示された「沖縄の将来の姿(本紙2ページ左下図参照)」では具体的な沖縄の将来が見えないという意見もありました。

そのような声を踏まえ、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしのイメージを**特集**してみましたので、もう一度、みんなで考えてみましょう。

将来の姿が実現した場

□「おきなわ鉄軌道ニュース（第３号）」で示した沖縄本島の将来の姿について、観光や経済の振興、交通弱者等の移動手段の確保等を期待する多くの声が寄せられました。しかし、一部の方から、私たちの日常がどう変わるか具体的なイメージが分からない、という声もありました。

沖縄21世紀ビジョン（H22.3策定）において県民が望む5つの将来像

将来像Ⅰ
沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島



将来像Ⅱ
心豊かで、安全・安心に暮らせる島



将来像Ⅲ
希望と活力にあふれる豊かな島



将来像Ⅳ
世界に開かれた交流と共生の島



将来像Ⅴ
多様な能力を発揮し、未来を拓く島



沖縄県総合交通体系基本計画（H24.6策定）で示されている沖縄本島の将来の姿

沖縄２１世紀ビジョン基本計画（H24.5策定）」で示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す「沖縄県総合交通体系基本計画」では、**那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を１時間とする圏域構造の構築、「沖縄本島の将来の姿」が位置づけられています。**



おきなわ鉄軌道ニュース（第3号）P4「沖縄本島の将来の姿」

将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境（イメージ）

自然

沖縄の豊かな自然環境を保全しながら、適正な利用が図られている

生活

地域の拠点を中心としたコンパクトな都市構造が形成され、歩いて暮らせる環境や渋滞緩和が実現している

住み慣れた地域で県民誰もが、保健、医療、福祉の適切なサービスが受けられる

産業

情報通信産業が高度化し、知的・産業クラスターが形成され、環境など沖縄のソフトパワーを活かし新たな産業が創出されている

国際物流ハブ機能を活用し県産品や農林水産物などの輸出が拡大している

観光・交流

県内の各圏域間の交流・移動が拡大している

文化・研究等をとおし多様な国際交流が行われている

観光客の多様なニーズに応える観光拠点が多数あり、旅行環境が整備されている

教育

公平な教育機会が享受され、多様な人材が育成されている









場合の私たちの暮らし

□そのため、沖縄の将来の姿を、沖縄21世紀ビジョンで示されている県民が望む5つの将来像から、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取りまく環境（社会環境）をイメージした上で、私たちの暮らしをイメージしてみました。みなさんは、どんな暮らしをイメージしますか？

将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし（イメージ）



コラム：～ステップ3実施中～専門家による審議～

平成27年12月11日(金)に第3回計画検討委員会(森地茂委員長：東京大学名誉教授・東京工業大学名誉教授・政策研究大学院大学政策研究センター所長)が開催され、沖縄の将来の姿等についての審議が行われました。

委員から、 ①暮らしのイメージではそれぞれのシーンが独立しているが、実際には様々なシーンがまざり合うはずなので、それを表現した方がいい。
②交通弱者への配慮についてもイメージできるようにした方がいい。

などの意見がありました。



わった～バス党

コラム：路線バスの活性化のために、様々な取組みを行っています。

バスがかわる、バスでかわる



①バスレーン延長

バスレーン延長で朝夕の移動時間が短縮!!

平成27年2月2日に国道58号のバスレーンが一部延長になりました。県が実施した測定調査によると、バスレーン延長前（平成26年11月）とバスレーン延長後（平成27年5月）の比較では、朝は約5分のマイナス!夕方はなんと約10分マイナスになりました。



②ノンステップバス

ノンステップバス120台導入

国道58号を通過する路線と、那覇市内線の一部を中心にノンステップバスの導入が進んでいます。
ノンステップバスは、地面との段差が小さく、お年寄りや子どもも乗り降りしやすいバスです。県内では平成26年度までに120台のノンステップバスが導入されました。今後も増やしていく予定です。





③バス停グレードアップ

バス停29基、グレードアップ





国道58号を中心にバス停が新しく便利に生まれ変わっています。現在29基が改修され、最終的には全88基のバス停改修を計画しています。バス停名の表記が大きく読みやすくなるほか、バス会社で別々だった運行表をひとつに統一する予定です。



④IC乗車券の導入

OKICA発行枚数11万枚突破！



詳しくは、OKICAのウェブサイトをご覧ください。
「沖縄を楽しく快適に!沖縄ICカード OKICAhttp://info.okica.jp/」

※平成27年10月末現在

県内の路線バスとモノレールで利用できるIC乗車券「OKICA（オキカ）」。従来のように小銭を用意する必要が無いので、朝の通勤・通学時もキャッシュレスでスピーディ!OKICAをピッとかざすだけでスムーズに乗り降りができます。貯まったポイントは、運賃としてバスでもモノレールでも使えるので、乗れば乗るほどお得です!



公共交通について学んでみよう！ 小学校へ出張授業します！ 申し込みは交通政策課まで

今後の予定
(予定は変わることがあります)

・平成28年1月下旬(予定)から、現在検討しているステップ3の内容を「おきなわ鉄軌道ニュース(第4号)」として全戸配布し、皆さまのご意見を募集する予定です。あわせて、県内市町村庁舎などでパネル展も開催します(日程、場所は「おきなわ鉄軌道ニュース(第4号)」に掲載)。

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1－2－2
沖縄県企画部交通政策課
電話：098-866-2045　FAX：098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com

沖縄鉄軌道構想段階PI ホームページ
http://www.oki-tetsukidou-pi.com
リニューアルしました！

沖縄 鉄軌道 検索

付７　おきなわ鉄軌道ニュース第４号(2016年１月発行)

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース



2016年 第4号 沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム(以後「鉄軌道」という)の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。
今後も検討状況にあわせて、継続的に発行していく予定です。

8ページ(最後のページ)にあるアンケートに答えてね!



あなたのご意見お聞かせください!

うにげーさびら

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、計画案づくりを進めています。

□ 沖縄県では、
- 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の緩和

などを図る観点から鉄軌道の導入に向け、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。

□ 計画案は、県民の皆さまからのご意見をいただきながら検討を進めていくこととしています。

計画案の内容

1. 鉄軌道整備計画
   - 起終点の概ねの位置
   - 概ねのルート
   - 想定するシステム
   - 概ねの駅位置の考え方
   - 主な構造(平面、高架、地下等)
2. フィーダー交通ネットワークのあり方
3. 沿線市町村の役割
   - 駅を考慮したまちづくり計画の検討
   - 自動車交通から公共交通転換への取組実施

上位計画
- 沖縄21世紀ビジョン
- 沖縄県総合交通体系基本計画

構想段階 計画案策定

事業化 → 詳細検討 → 法手続き → 工事着手 → 開業

事業化に向けた調整
- 特例制度の創設
- 整備主体の決定
- 事業主体の決定

現在、ステップ3の検討を実施中!

★ 平成２７年１月に、５つのステップで段階的に検討する計画案づくりの「進め方」を決定。

★ １月からステップ２として、「陸上交通の現状と課題」、「評価の視点(評価項目)」等について検討。

★ 8月にステップ３の検討に着手。

★ ステップ３では、
- 将来の姿の実現等に必要な対策案(複数)
- 複数ある対策案の中から一番適したものを選ぶための「ものさし」(評価指標)

を設定します。

★ ステップ４以降は、複数の対策案を評価指標を用いて比較評価し、より良い案を選定。

ステップ１ H26.10～H27.1	計画案づくりの「進め方」	
ステップ２ H27.1～8	対策案を比較評価するため評価の視点を設定	陸上交通の現状と課題 沖縄の将来の姿など(2～3ページ)
現在 ステップ３ H27.8～	対策の効果を測る「ものさし」(評価指標)の設定 (6～7ページ)	将来の姿の実現等に必要な対策案を設定 (4～5ページ)
ステップ４	複数の対策案を「ものさし」でそれぞれ比較評価	
ステップ５	比較評価の結果からより良い案を選定	

1．将来の姿が実現した

□「おきなわ鉄軌道ニュース（第３号）」で示した「沖縄本島の将来の姿」（左下図）について、観光や経済の振興、交通弱者等の移動手段の確保等を期待する多くの声が寄せられました。しかし、一部の方から、私たちの日常がどう変わるか具体的なイメージが分からない、という声もありました。

沖縄21世紀ビジョン（H22.3策定）において県民が望む5つの将来像

将来像Ⅰ
沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島



将来像Ⅱ
心豊かで、安全・安心に暮らせる島



将来像Ⅲ
希望と活力にあふれる豊かな島



将来像Ⅳ
世界に開かれた交流と共生の島



将来像Ⅴ
多様な能力を発揮し、未来を拓く島



沖縄県総合交通体系基本計画（H24.6策定）で示されている沖縄本島の将来の姿

沖縄２１世紀ビジョン基本計画（H24.5策定）」で示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す「沖縄県総合交通体系基本計画」では、那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を１時間とする圏域構造の構築、「沖縄本島の将来の姿」が位置づけられています。

那覇と名護との移動時間を１時間とする圏域構造の構築



おきなわ鉄軌道ニュース（第3号）P4「沖縄本島の将来の姿」

将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境（イメージ）

自然
沖縄の豊かな自然環境を保全しながら、適正な利用が図られている

生活
地域の拠点を中心としたコンパクトな都市構造が形成され、歩いて暮らせる環境や渋滞緩和が実現している

住み慣れた地域で県民誰もが、保健、医療、福祉の適切なサービスが受けられる

産業
情報通信産業が高度化し、知的・産業クラスターが形成され、環境など沖縄のソフトパワーを活かし新たな産業が創出されている

国際物流ハブ機能を活用し農林水産物など県産品の輸出が拡大している

観光・交流
県内の各圏域間の交流・移動が拡大している

文化・研究等をとおし多様な国際交流が行われている

観光客の多様なニーズに応える観光拠点が多数あり、旅行環境が整備されている

教育
公平な教育機会が享受され、多様な人材が育成されている









場合の私たちの暮らし

□ そのため、沖縄の将来の姿を、沖縄２１世紀ビジョンで示されている県民が望む５つの将来像から、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取りまく環境（社会環境）をイメージした上で、私たちの暮らしをイメージしてみました。みなさんは、どんな暮らしをイメージしますか？
□ ４～５ページでは、ここでイメージした将来の姿の実現に向けた対策案について検討を行います。

将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし（イメージ）



2. 対策案検討の基

□ 2～3ページで示した沖縄の将来の姿の実現、ステップ2で確認された沖縄の陸上交通の現状の課題解決の観点から「公共交通の役割」を整理した上で、もとめられる「公共交通に関する取組」（右上図）を整理しました。
□ そのうち、「今後、具体的な検討がもとめられるもの」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の構築」を本計画案における「対策案」とします。

将来の姿

陸上交通の現状

課題

- 県土の均衡ある発展
- 県民などの移動利便性の向上
- 公共交通の整備による渋滞緩和
- 世界水準の観光リゾート地の形成
- 低炭素社会の実現
- 駐留軍用地跡地の活性化

「陸上交通の現状と課題」は、ステップ2において、県民の皆さまのご意見を踏まえ整理しました。

将来の姿の実現等に向けもとめられる「公共交通の役割」

【圏域間連携の強化】
・広域的地域圏の形成に向け、那覇と北部圏域の中心都市名護間における骨格性、速達性（1時間以内）、定時性などを備えた公共交通軸の構築による圏域間連携の強化

【移動利便性の向上】
・公共交通の有機的連携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流動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過度な自家用車利用から公共交通利用への転換による交通渋滞緩和

【まちづくりの支援】
・中南部都市圏の都市軸形成の支援
・中南部圏域の拠点都市を中心とした都市サービス30分生活圏形成の支援
・コンパクトな集約型市街地形成の支援
・観光リゾート地におけるまちづくりとの連携



上の「公共交通の役割」をもとに対策案が検討されていくんだよ

本的考え方について

□ 対策案は、将来の姿の実現等に向けもとめられる「公共交通の役割」を踏まえ検討を行います。
みなさんは、将来の姿の実現等に向け、公共交通にどのような役割、どのような取組をもとめますか？

将来の姿の実現等に向けもとめられる「公共交通に関する取組」

①既に取り組みが始まっているもの（公共交通への利用転換等に向けた取組）

□ 現在進めているノンステップバスやＩＣ乗車券システムの導入など、バスの利用環境改善に向けた取組を着実に実施し、県民や市町村と連携して公共交通への利用転換に向けた取組なども推進します。

②今後、具体的な検討がもとめられるもの

□ 那覇と名護間における骨格性、速達性（１時間以内）等を備えた公共交通軸（「骨格軸」）の構築や公共交通の有機的連携による移動利便性の向上、交通の円骨化などを図るため、
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
が必要です。

骨 格 軸：那覇と名護間における骨格性、速達性等を備えた公共交通軸
フィーダー交通：骨格軸と有機的に連携する支線



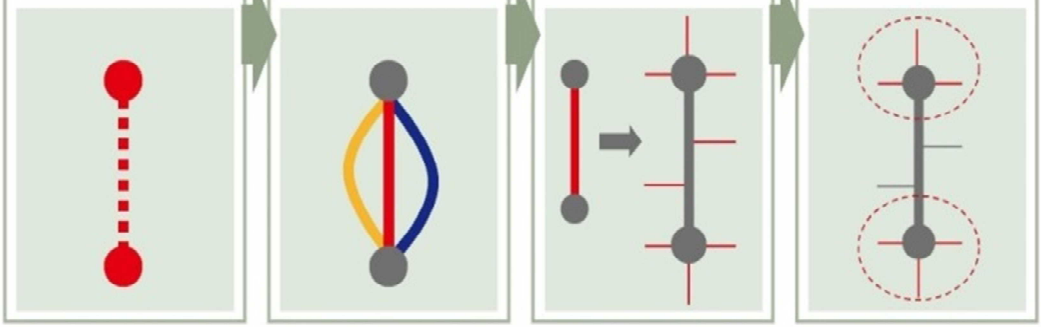
対策案検討の進め方

□ 対策案については、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、下記のとおり検討を行います。

□ 具体的には、骨格軸の検討を柱に、概ねのルートなどについて検討を行うとともに、フィーダー交通については、骨格軸のルート案ごとに、既存の公共交通の利用状況などを勘案し、骨格軸の機能発揮に資するネットワークについて検討を行います。

《検討手順》

①骨格軸の設定	②骨格軸の概ねのルート検討	③骨格軸のルート案ごとにフィーダー交通を検討	④骨格軸の起終点の設定
那覇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。	骨格軸のルート案を複数検討。	複数のルート案ごとに、支線としてフィーダー交通を検討。	フィーダー交通の需要などを確認し、骨格軸の起点・終点を設定。



※対策案の検討にあたっては、「将来の姿の実現等に向けて公共交通にもとめられる役割」を踏まえ想定されるシステムについても検討を行います。

将来の姿の実現等に向け、公共交通にどのような役割、どのような取組をもとめますか？
※8ページのアンケート問3でお答え下さい。

3．評価指

ステップ3では「評価指標」を設定します

□ 4～5ページの「2．対策案検討の基本的考え方」に基づいて検討する複数の対策案の中から、より良い案を選ぶにはどの案がどの点で優れているかを比較する必要があります。

□ そのため、ステップ2では、複数の対策案を比較するための評価の視点（評価項目）を、県民の皆さまからご意見をいただきながら、検討しました。

□ ステップ3では、ステップ2で設定された評価の視点ごとに、評価の「ものさし」となる評価指標を検討します。

□ ステップ4以降では、ステップ3で検討された複数の対策案について、評価の「ものさし」を用いて比較評価し、より良い案を選定していきます。

□ なお、対策案は、5ページの「対策案検討の進め方」のとおり骨格軸を柱に、フィーダー交通についても骨格軸の機能発揮に資する観点から検討を行うことから、評価はフィーダー交通による効用を踏まえ、骨格軸について行います。また、本計画案の検討は、概ねのルート等について検討を行う構想段階にあることから、複数の対策案の評価にあたっては、県民と情報共有を図りながら、相対的な比較優位性を中心に確認を行います。

ステップ2でいただいた県民意見
<評価の視点（評価項目）について>

◆「県土の均衡ある発展」や「県民及び観光客の移動利便性の向上」など事業の効果について評価してほしい

◆「費用対効果」や「採算性」の視点で評価してほしい

◆「自然環境」に最大限配慮してほしいなど



評価指標は、評価の「ものさし」!!

①「評価の視点（評価項目）」ごとに、いくつかの「評価指標」を設定しているよ。

②「評価指標」とは、実施する対策の効果等を測る「ものさし」なんだ。

③この「ものさし」で測ることで、対策案それぞれの特徴がわかるんだよ。

右のページに、評価の視点ごとに、設定した評価指標の説明があるので見てね！

LOOK!!

コラム：那覇空港の第2滑走路も複数案を比較評価しました

□ いくつかの対策案を評価指標を用いて比較評価する方法は、公共事業で一般的に行われています。

□ 現在建設が進められている那覇空港の第2滑走路も、増設案を検討する際に「評価指標」を用いて複数案を比較評価しました。

□「那覇空港プロジェクト」における構想段階の取組や現在の進捗状況の詳細については、以下のホームページをご覧下さい。

http://www.dc.ogb.go.jp/kyoku/information/nahakuukou/



那覇空港第２滑走路完成後のイメージ

標について

評価指標（ものさし）の内容

事業の効果・影響

○対策案ごとに、事業の目的が達成されるのか、また、どのような効果・影響があるかを、将来の姿の実現等を図る観点から設定された以下の（1）～（5）の視点で整理。

（1）県土の均衡ある発展	○那覇～主要都市間の所要時間 ・那覇と主要都市間の所要時間を算出し、那覇市からの移動時間を確認 ○拠点都市から30分（60分）圏域内人口 ・拠点都市から30分（60分）圏域内の人口を算出し、通勤や通学できる範囲を確認　など
（2）県民などの移動利便性向上	○県民及び観光客の公共交通利用者数 ・県民及び観光客の公共交通利用者数を予測する　など
（3）公共交通の整備による交通渋滞緩和	○公共交通への利用転換者数 ・自動車利用から公共交通利用へ転換する人数を予測し、交通渋滞緩和への寄与の程度を確認　など
（4）世界水準の観光リゾート地の形成	○那覇～主要観光地間の所要時間 ・那覇と主要観光地間の所要時間を算出し、観光客の移動時間を確認　など
（5）まちづくり	○まちづくりへの寄与（インパクト） ・公共交通と連携した基地跡地のまちづくりに寄与できるか確認 ・観光振興を支えるまちづくりに寄与できるか確認　など

費用便益分析

○費用便益比
・道路混雑緩和や所要時間の短縮などの便益を貨幣価値に換算して、事業費（費用）と比較



採算性分析

○累積資金収支黒字転換年
・事業主体が黒字になるか、何年後に黒字化するか

事業性

○事業費
・事業費はどの程度か
○工事期間
・工事期間はどの程度か
○事業実施にあたっての留意事項
・地形や地盤、用地の確保、災害などの課題に対して配慮することは何か

環境

○環境への影響及び配慮事項
・自然環境や生活環境等への影響について、配慮することは何か

※評価指標の詳細については、技術検討委員会・計画検討委員会の資料をご覧下さい（ホームページに掲載）。

パネル展示等のお知らせ

平成28年1月下旬から県内各地で鉄軌道計画案づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置したオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「○○市役所 ○日午後オープンハウス(例)」と表記した場所・日程で実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

※スケジュール・場所は予告なく変更する場合もございます。

公共施設・商業施設	平成28年 2月1日～5日	道の駅ゆいゆい国頭、本部町役場、名護市役所 1日午後オープンハウス、恩納村役場、金武町役場、読谷村役場、北谷町役場、北中城村役場、中城村吉の浦会館、西原町役場、与那原町役場、南風原町役場、南城市役所大里庁舎、八重瀬町役場、豊見城市役所、糸満市役所、沖縄県庁
	平成28年 2月3日～7日	イオン名護、イオン具志川 4日午後、6日午後オープンハウス、イオン那覇、サンエー西原シティ、サンエー経塚シティ、道の駅許田交通情報センター内 4日午後、6日午後オープンハウス、モノレール県庁前駅
	平成28年 2月4日～10日	うるま市健康福祉センターうるみん 8日午後オープンハウス
	平成28年 2月5日～12日	東村役場、宜野座村役場
	平成28年 2月8日～12日	道の駅おおぎみ、今帰仁村コミュニティセンター、沖縄市役所、那覇市役所、宮古島市役所 12日午後オープンハウス
	平成28年 2月8日～15日	嘉手納町役場、浦添市役所 15日午後オープンハウス
	平成28年 2月15日～19日	宜野湾市役所、石垣市役所 16日午後オープンハウス、久米島空港
	平成28年 2月17日～21日	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(沖縄市)、サンエー豊見城ウイングシティ 17日午後、20日午後オープンハウス
大学	平成28年 1月25日～29日	沖縄国際大学 26日午後オープンハウス、沖縄大学 25日午後オープンハウス、琉球大学
	平成28年 1月27日～2月2日(土日除く)	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
	平成28年 2月1日～5日	名桜大学、沖縄工業高等専門学校 5日午後オープンハウス
病院	平成28年 2月15日～19日	県立北部病院、県立南部医療センター・こども医療センター

県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会実施スケジュール

※スケジュール・場所は予告なく変更する場合もございます。

県民会議	平成28年 1月30日(土)11:00～16:00	名桜大学学生会館6階ホールB
市町村会議	平成28年 2月3日(水)14:00～16:00	沖縄県中部合同庁舎4階第1～4会議室
関係機関等意見交換会	平成28年 2月10日(水)14:00～16:00	沖縄県南部合同庁舎5階第1・2会議室

※上記会議はすべて傍聴できます。

今後の進め方

- 今後、県民の皆さまからいただく「将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」や「公共交通に求める役割や取組」に関するご意見等を踏まえ、複数の対策案を示すことにしています。
- 複数の対策案についても、県民の皆さまに情報提供し、ご意見をお願いすることにしています。

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1－2－2
沖縄県企画部交通政策課
電話:098-866-2045　FAX:098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
(沖縄鉄軌道構想段階PI)
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com
リニューアルしました！

沖縄 鉄軌道　検索

【意見募集期間】
平成28年1月25日～2月24日

皆さまの声を今後の検討に反映させていただくため、以下のアンケートにお答えの上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。(ホームページ、スマートフォンでも直接入力ができます)

〔宛名用紙〕

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご記入の上、お送り下さい。
(郵送の場合は、「宛名用紙」をお持ちの封筒の表面にしっかりと貼り付けて、下記アンケートを同封の上、ご郵送下さい。)

料金受取人払郵便
那覇中央局
承認
1437
差出有効期間
平成28年
3月31日まで

900-8790
定形郵便　1437

(受取人)
那覇中央郵便局　私書箱第175号
沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」
(有)沖縄マーケットプランニング気付

切りとり

アンケート

【居住地】＿＿＿＿＿県＿＿＿＿＿市・町・村

以下の内容について、○をつけて下さい。

【性別】 男　女　　【年齢層】 10代　20代　30代　40代　50代　60代　70代～

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて
1. 今回知った　2. 以前から知っていた

【問2】 「1. 将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし」について(2～3ページ参照)
①将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしについて
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった
②将来の姿が実現した場合、あなたはどんな暮らしをイメージしますか？

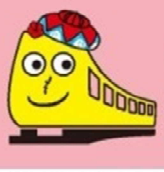
【問3】 「2. 対策案検討の基本的考え方について」(4～5ページ参照)
①将来の姿や陸上交通の現状からもとめられる公共交通の役割、取組を整理し、「骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」を対策案として検討することについて
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった
②将来の姿の実現等に向け、あなたは公共交通にどのような役割、どのような取組をもとめますか？

【問4】 その他ご意見、ご要望など、ご自由にお書きください

付８　おきなわ鉄軌道ニュース第５号(2016年５月発行)

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース



2016年 第5号 沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム(以後「鉄軌道」という。)の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、継続的に発行していく予定です。

鉄軌道計画案づくりは、現在ステップ3で

ルート案などを検討中!

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、計画案づくりを進めています。

□ 沖縄県では、
- 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の緩和

などを図る観点から鉄軌道の導入に向け、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。

□ 計画案は、県民の皆さまからのご意見をいただきながら検討を進めていくこととしています。



計画案は、5つのステップで段階的に検討

ステップ1 H26.10～H27.1	検討の進め方を決定
ステップ2 H27.1～8	対策案を比較評価するため評価の視点を設定 ← 沖縄の将来の姿、陸上交通の現状と課題などを確認
現在 ステップ3 H27.8～	評価方法の設定 対策案(複数)の設定 1.骨格軸のルート案(複数) 2.骨格軸と支線の連携イメージ 3.想定される公共交通システム を検討(2～7ページ)
ステップ4	複数の対策案を 比較評価
ステップ5	比較評価の結果からより良い案を 選定

1. 骨格軸のルート

「おき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」・「まちづくりの支援」～

ルート案検討の視点

（1）公共交通軸の構築

・那覇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、働いている地域
・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。

おきなわ鉄軌道ニュース（第４号）で示した「公共交通の役割」

圏域間連携の強化	広域的地域圏の形成に向け、那覇と名護間における骨格性、速達性（1時間）定時性などを備えた公共交通軸の構築による圏域間連携の強化
移動利便性の向上	公共交通の有機的連携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流動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軸形成支援やまちづくりとの連携等

※H28年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（利用促進を含む）を考慮した公共交通」を追加しました。

案（複数）の検討

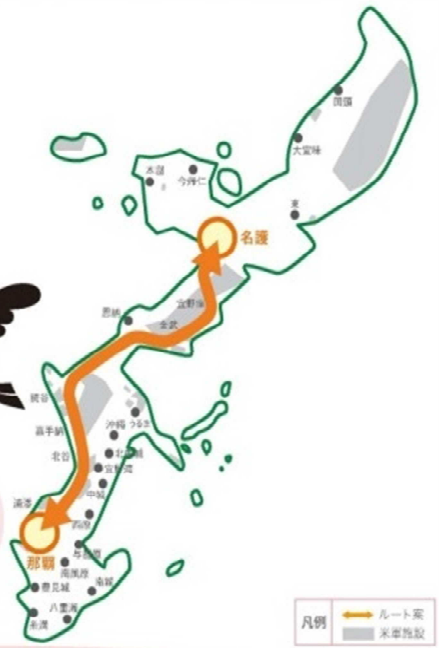
ルート案（A～D案）

・現在のステップ3は、複数のルート案を設定する段階です。
・今後、ステップ4以降で、ルート案について比較評価し、より良い案を選定いくことにしています。

A案：中部西・北部西ルート（約60km）



B案：中部西・北部東ルート（約67km）





2ページ下の「公共交通の役割」をふまえ、ルートを考えてね！

あなたのご意見をお聞かせください。

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

＊8ページのアンケート問2でお答えください。

C案：中部東・北部西ルート（約63km）



D案：中部東・北部東ルート（約67km）



2.骨格軸と地域を結ぶ支

多くの県民が利用できる利便性の高い公共交通ネットワークをつくるには、3ページで示した骨格軸だけではなく、骨格軸と地域を結ぶ支線（フィーダー交通）もあわせて検討する必要があります。
支線についても、「公共交通の役割」（2ページ参照）から以下の「検討の視点」を整理のうえ、検討しました。

支線（フィーダー交通）検討の視点

（1）骨格軸と地域を効率的に結ぶ
（2）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
上の（1）、（2）の視点に加え、採算性を考慮した検討を行う。

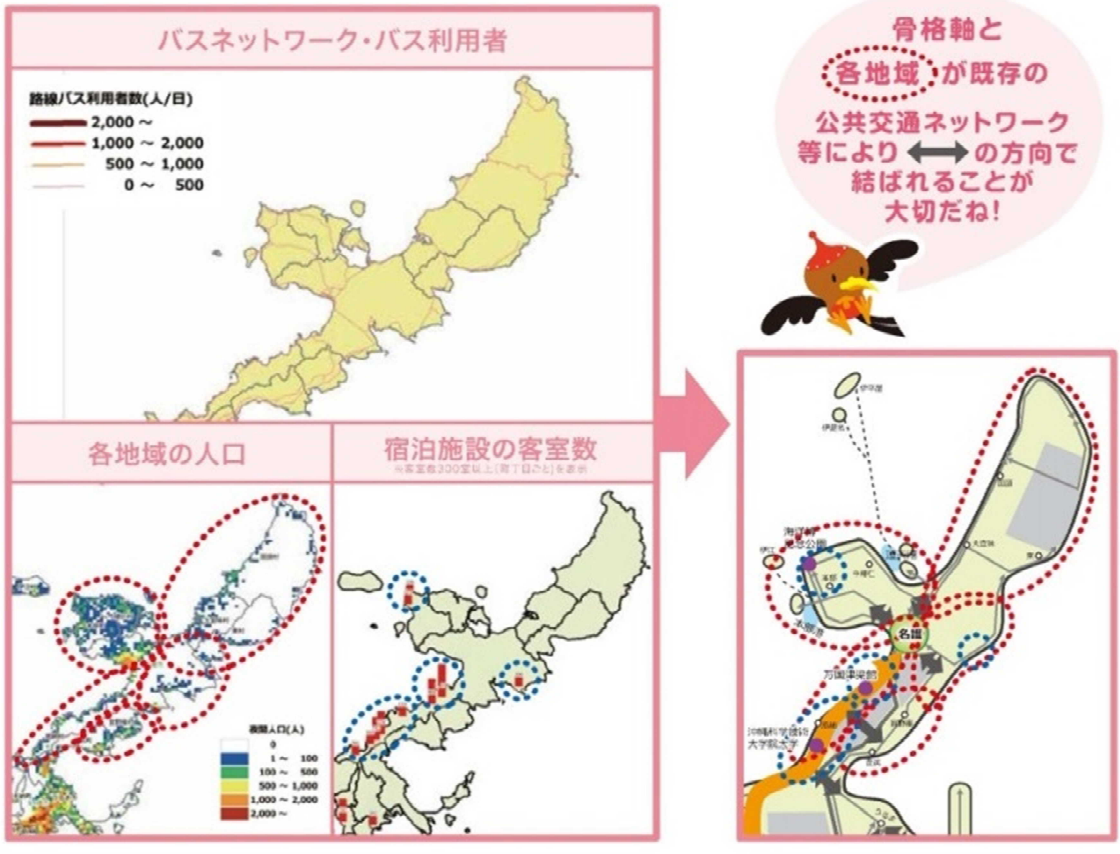
バスやモノレールなど既存の公共交通は、人口分布や空港、港などの主要施設等を考慮し、地域内及び地域間を連絡していることから、骨格軸と各地域を結ぶ支線（フィーダー交通）については、既存の公共交通ネットワークを基本に検討を行いました。

さらに、上記の視点をふまえ、

●各地域における人口
●宿泊施設の状況 等
を確認し、骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージを検討してみました。

なお、本検討では、既存の公共交通ネットワーク等を踏まえ、骨格軸と各地域の効率的な結び方（方向）について検討を行ったものであり、具体の検討は、計画段階以降、駅位置等を踏まえ行うことになります。

例えば、「北部西ルート」の場合…



線（フィーダー交通）の検討

骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ

ルートごとの骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージは、右図のとおり。

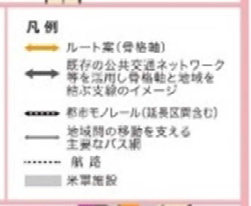
骨格軸北部西ルート



骨格軸北部東ルート



既存の公共交通ネットワーク等を活用し
骨格軸と地域を結ぶことにより
遠い地域にも行きやすくなります。



骨格軸中部西ルート



骨格軸中部東ルート



3. 想定される公

本計画(構想段階)では、想定されるシステムの検討まで行います。
普通鉄道・小型鉄道・モノレールやLRTといった具体的なシステム選定は、本計画策定後の計画段階で行うことになります。

骨格軸のシステム検討

•検討の考え方

○那覇と名護間60km～70kmを1時間で結ぶスピードを確保するため、専用軌道を有するシステムが求められます。
○骨格軸の需要に対応するためには、小型鉄道程度の輸送力が求められます。

•骨格軸に想定されるシステム

○小型鉄道
○モノレール、AGT(エー・ジー・ティー)、HSST(エイチ・エス・エス・ティー)
○LRT(専用軌道)

支線のシス

•検討の考え方

○速達性、定時性、乗降のしや、地域のまちづくりに適し
○地域の公共交通に適しためられます。

•支線に想定されるシ

○既存のバス路線が地域と主いることから、支線には主に
○需要が多く路線バスでは非システムとして、BRTやLRT

(参考)国内で運行され

	専用軌道を有するシステム			
	鉄　道		新交通システム	
	普通鉄道	小型鉄道	モノレール	AGT
代表的な事例	つくばエクスプレス・地下鉄等多数 	福岡市七隈線・仙台市東西線等 	沖縄都市モノレール等 	日暮里・舎人ライナー・等 
概　要	JRや私鉄等で一般的に運行しているシステム	車両の小型化などで普通鉄道よりコスト縮減が期待できるシステム	道路上空に敷設された一本の軌道桁をゴムタイヤで走行するシステム	道路上空に敷設された専用軌道をゴムタイヤ付き車両が走行するシステム
運行速度	高速			
	130km/h程度	80km/h程度　海外事例:100km/h 開発中:110km/h	80km/h程度　開発により速度向上の可能性がある	60km/h程度　海外事例:80km/h 開発中:120km/h
定時性	高い			
	専用軌道を走行するので、一般車両の渋滞や信号の影響を受けず、運行時			
輸送力 (1時間あたり片方向)	大量			
	6,000～12,000人／h	3,500～7,500人／h	2,500～6,000人／h	5,000～8,000人／h
建設コスト(1Kmあたり) 建設費は事例を参考に概ねの額を示したもので、周辺環境や地盤条件等によって大きく変動する場合があります	高い			
	高　架　100～150億円/km トンネル　200～300億円/km	高　架　80～150億円/km		トンネル

共交通システム



電車は駅で止まるから、那覇と名護の間を1時間で走るには
最高時速100km以上の交通システムが必要なんだね。
ってことは、骨格軸には専用軌道が必要だね！

テム検討

やすさ、他の交通機関との連携
たシステムが求められます。
輸送力をもったシステムが求

ステム

要施設などを結んで運行されて
路線バスの活用が想定されます。
効率な地域では、輸送力の高い
なども想定されます。

コラム～専用軌道と併用軌道の違い～

専用軌道とは？

・専用の敷地、高架橋、トンネルを走行するもの。
・自動車や歩行者などの影響を受けず、定時性や速達性は高い。


高架橋による専用軌道




地下トンネルによる専用軌道

併用軌道とは？

・道路で自動車と併走するもの。
・走行時に信号や自動車の影響で減速、停止することがあるほか、法律などにより速度制限がある。


自動車と併走する路面電車(LRT)


自動車と併走する基幹バス(BRT)


自動車と併走する路線バス

ている交通システム

		併用軌道を有する(道路併走)システム		
	LRT（専用軌道）	LRT（併用軌道）	バス	
HSST			BRT	路線バス
東部丘陵線(リニモ)	広島電鉄宮島線・等	函館市・熊本市・鹿児島市 等	大船渡線BRT・名古屋市基幹バス 等	一般路線バス・高速路線バス 等
				
道路上空に敷設された専用軌道を電磁石で浮上して走行するシステム	従来の路面電車より低床な車両が、専用軌道を走行するシステム	従来の路面電車より低床な車両が、併用軌道を走行するシステム	バスが専用道路や専用車線を走行するシステム	一般の道路を走行するバスによる従来の交通システム
		低速		
100km/h程度	60km/h程度 海外事例：100km/h	最高40km/h （軌道法による制限速度）	60km/h（道路交通法による制限速度） ※制限速度は道路により異なる。	
				低い
間が正確（定時性が高い）		道路の渋滞や信号などの影響を受ける（遅延等が発生）		
				少量
4,800人／h程度	2,500～4,500人／h	2,500～4,500人／h	2,000～4,000人／h	1,000～2,000人／h
		低い		
200～250億円/km		道路内　20～30億円/km	道路内　10～20億円/km	既存インフラを活用するので費用がかからない

パネル展示等のお知らせ

平成28年5月中旬から県内各地で、鉄軌道計画案づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置したオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「○○市役所 ○日オープンハウス(例)」と表記した場所・日程で午後に実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

公共施設・商業施設	5/20～5/26	沖縄県庁
	5/20～5/24	イオン名護 20日・21日オープンハウス、 イオン北谷 22日・24日オープンハウス、 「道の駅」許田交通情報センター、モノレール県庁前駅、 泊ふ頭旅客ターミナルビル「とまりん」
	5/20～5/26	糸満市役所
	5/21～5/26	中城村吉の浦会館
	5/23～5/27	読谷村役場、沖縄市役所 、北谷町役場、 宜野湾市役所 、浦添市役所
	5/25～5/31	北中城村役場
	5/26～5/30	イオン具志川 27日・29日オープンハウス、サンエー西原シティ
	5/26～6/1	嘉手納町役場
	5/27～6/2	宮古島市役所 31日オープンハウス
	5/30～6/3	西原町役場、豊見城市役所、南城市役所大里庁舎
病院	5/23～5/27	沖縄県立中部病院、沖縄県立南部医療センター・こども医療センター
	6/6～6/10	沖縄県立北部病院

公共施設・商業施設	6/2～6/6	イオン那覇 3日・5日オープンハウス、 サンエー経塚シティ、サンエー豊見城ウイングシティ、 イオンタウン南城大里 2日・5日オープンハウス
	6/2～6/8	南風原町役場
	6/3～6/7	うるま市健康福祉センターうるみん、 久米島空港、プラザハウスショッピングセンター
	6/6～6/10	道の駅ゆいゆい国頭 6日オープンハウス、 道の駅おおぎみ、東村役場、名護市役所、 恩納村役場、今帰仁村コミュニティセンター
	6/7～6/13	与那原町役場、宜野座村役場、金武町役場
	6/8～6/14	那覇市役所、八重瀬町役場
	6/9～6/15	石垣市役所 9日オープンハウス、本部町役場
	6/10～6/14	運天港
大学	5/23～5/27	琉球大学 25日オープンハウス、名桜大学、沖縄工業高等専門学校
	6/7～6/14	沖縄女子短期大学 7日オープンハウス
	6/8～6/14	沖縄国際大学、沖縄大学、 沖縄キリスト教学院大学 10日オープンハウス、 沖縄県立芸術大学、沖縄県立看護大学

県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会実施スケジュール

市町村会議	5月23日(月) 14:00～16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1～4会議室
県民会議	6月4日(土) 13:00～17:00	沖縄県中部合同庁舎 4階 第1～4会議室
関係機関等意見交換会	6月8日(水) 14:00～16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1・2会議室

ご意見・ご質問・お問い合せはこちらまで

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1-2-2
沖縄県企画部交通政策課
電話:098-866-2045
FAX:098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道 検索

〔宛名用紙〕

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご記入の上、お送り下さい。
(郵送の場合は、「宛名用紙」をお持ちの封筒の表面にしっかりと貼り付けて、下記アンケートを同封の上、ご郵送ください。)

料金受取人払郵便
那覇中央局
承認
2185
差出有効期限
平成29年
3月31日まで

900-8790
定形郵便
2185

(受取人)
沖縄県那覇市天久2丁目7番7号
(受託企業:沖縄広告株式会社 内)行

沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」

切りとり

【意見募集期間】

平成28年5月16日～6月15日

皆さまの声を今後の検討に反映させて頂くため、右のアンケートにお答えの上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。
(ホームページ、スマートフォンでも直接入力ができます。)

平成28年1月～2月に実施しましたアンケートへのご協力ありがとうございました。
皆さまからいただきましたご意見及び対応方針は、沖縄鉄軌道ホームページに掲載しております。

アンケート

【居住地】　県　市・町・村

以下の内容について、○をつけてください。

【性別】 男　女　【年齢層】 10代　20代　30代　40代　50代　60代　70代～

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて。
1.今回知った　2.以前から知っていた

【問2】 ①「1.骨格軸のルート案(複数)の検討」(2～3ページ)について。
1.理解できた　2.ある程度理解できた　3.あまり理解できなかった　4.理解できなかった

②「ルート案検討の視点」から、4つのルート案がを示しました。
他にも、どういうルート案が考えられますか?それは、どのような理由からですか?(2～3ページ参照)

[　　]

経由する市町村を
ご記入ください。



【問3】 その他ご意見、ご要望など、ご自由にお書きください。

[　　]

付９　おきなわ鉄軌道ニュース第６号(2017年９月発行)

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース

おまたせしました!



2017年 第6号 沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム(以後「鉄軌道」という。)の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、継続的に発行していく予定です。

鉄軌道の計画案づくりは、現在ステップ4

7ルート案の評価結果についてご意見ください。

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、計画案づくりを進めています。

◇沖縄県では、県土の均衡ある発展や県民および観光客の移動利便性の向上、交通渋滞の緩和などを図るために、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。

◇計画案づくりにあたっては、県民の皆さまからのご意見をいただきながら、検討を進めています。

上位計画
- 沖縄21世紀ビジョン
- 沖縄県総合交通体系基本計画

構想段階
(計画案の内容)
- 起終点の概ねの位置
- 概ねのルート
- 想定するシステム
- 駅位置の考え方　等

構想段階とは、想定される複数案の中から、次の「計画段階」で詳細な検討を行うための案を選ぶ段階です。

計画段階:事業化判断を行うための詳細検討を行う段階 → 概略設計、法手続き:工事着手に必要な法手続き等を行う段階(環境影響評価法 等) → 工事着手 → 開業

事業を実施するかの判断

構想段階では、計画検討を5つのステップに分けて進めています

- 済 ステップ1 H26.10～H27.1:計画案づくりの「進め方」を決定
- 済 ステップ2 H27.1～H27.8:対策案を比較する評価の視点(評価項目)を設定 ← 沖縄の将来の姿、陸上交通の現状と課題などを確認
- 済 ステップ3 H27.8～H28.8:対策案を比較評価するための評価方法を設定 / ルート案(複数)の設定
- 現在はステップ4 H28.8～:**複数のルート案を比較評価**
- ステップ5:比較評価の結果からよりよい案を 選定
- 構想段階(概略計画)における県計画案決定

計画段階(事業化判断を行うための詳細検討を行う段階)



まずは次のページで7ルート案を確認しよう!

7つのルート

鉄軌道のルート案については、ステップ3で県民の皆さまにお示ししたA～D案の4案に、県民意見等をふまえた3案（B派生案、高架橋やトンネルといった構造を想定し、導入に必要な事業費や事業実施に伴う環境影響などについて、評価を行いました。

A案 中部西・北部西ルート



【路線延長】
330号ケース 約62km
58号ケース　約63km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、北谷町
嘉手納町、読谷村
恩納村、名護市

構造凡例　地下トンネル　高架橋　山岳トンネルおよび高架橋

B案 中部西・北部東ルート



【路線延長】
330号ケース 約67km
58号ケース　約68km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、北谷町
嘉手納町、読谷村
恩納村、うるま市
金武町、宜野座村
名護市



B派生案 中部西・北部東（恩納経由）ルート



【路線延長】
330号ケース 約68km
58号ケース　約69km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、北谷町
嘉手納町、読谷村
恩納村、
金武町、宜野座村
名護市

構造は市街地部と郊外部に分けて想定しました

市街地部

用地確保には、費用と時間が多くかかると予想されます。
そのため、道路の中央分離帯に高架橋を整備することを基本とし、十分な幅員が無い場合は、拡幅（用地購入）する場合と、道路下にトンネルを整備した場合を比較し、安価な方を想定しました。

どちらか安い方を想定



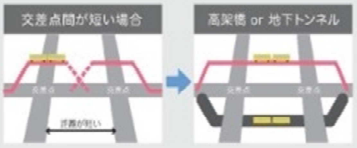
郊外部

市街地部に比べ、用地は確保しやすいと考えられます。
そのため、専用用地を確保し、コスト縮減などの観点から可能な限りルートを直線的に結び、山岳部は山岳トンネル、それ以外は高架橋を想定しました。



Q 道路の路面上に、線路を敷けば、高架橋や地下トンネルよりも安く整備できるのでは？

A 路面電車のように自動車と並んで走行する場合、最高速度が40km/時に制限され、スピードはバスと大きく変わりません。一方、道路に柵を設けた専用空間に鉄軌道を導入する場合は、よりスピードを出すことができ、那覇～名護間を1時間で結ぶことは可能ですが、安全面等から交差点では道路と線路を立体交差とすることが原則です。
しかし、沖縄本島の中南部では、交差点と交差点の距離が短いため、電車が上り下り可能な緩やかな勾配が確保できず、結果としてほとんどの区間が高架橋または地下トンネルとなります。



案を評価！

C派生案、D派生案）を追加し、7案となりました。ステップ４では、7ルート案について、地形図などから把握できる範囲内で、次のステップ5では、4～7ページにお示ししている評価結果をふまえ、7ルート案からよりよい案を選んでいくことになります。

C案 中部東・北部西ルート



【路線延長】
330号ケース 約65km
58号ケース　約66km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、**北中城村**
沖縄市、うるま市
恩納村、名護市

D案 中部東・北部東ルート



【路線延長】
330号ケース 約67km
58号ケース　約67km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、**北中城村**
沖縄市、うるま市
金武町、宜野座村
名護市

C派生案 中部東（北谷経由）・北部西ルート



【路線延長】
330号ケース 約67km
58号ケース　約68km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、**北谷町**
沖縄市、うるま市
恩納村、名護市

D派生案 中部東（北谷経由）・北部東ルート



【路線延長】
330号ケース 約69km
58号ケース　約69km

【経由地】
那覇市、浦添市
宜野湾市、**北谷町**
沖縄市、うるま市
金武町、宜野座村
名護市

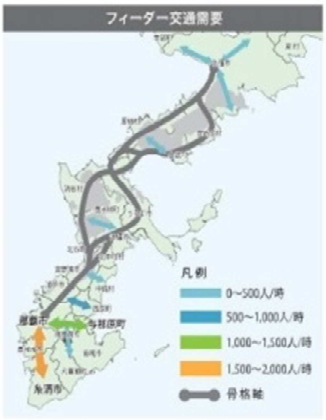
那覇と名護を起終点として検討を行います

延伸などが求められた区間の採算性を確認し、起終点を判断しました

ステップ３では、県民の皆さまからルートの延伸などを求めるご意見が寄せられました。しかし、延伸が求められた区間の公共交通需要は、いずれもピーク時で、2,000人/時 以下と予想され（右図参照）、一般的に路線バスで対応可能と言われる水準です。
本検討では、その中でも需要の多い那覇～糸満、那覇～与那原区間の延伸の可能性について、確認しました。

延伸した場合は、鉄軌道利用者は増加し、自動車から公共交通へ利用転換する人も増えます。
しかし、いずれの区間も支出に見合った収入は見込めず、那覇～名護間を結ぶ骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られました。（右表参照）
そのため、ルート案については、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。

フィーダー交通需要

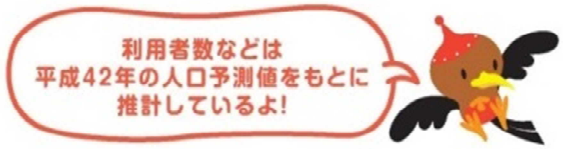


比較評価結果		那覇～糸満の延伸区間	那覇～与那原の延伸区間
需要（万人/日）		2.2	1.4
延長（km）		11	9
概算事業費（億円）		1,250	1,150
単年度収支（億円/年）＊40年平均	収入	10	7
	支出	16	14
	減価償却費	1	1
	税引後損益	-7	-8
累積資金収支黒字転換年		黒字転換しない	黒字転換しない

＊上下分離方式での試算結果

7ルート案の評価結果①

7ルート案について、県民の皆さまからのご意見をふまえ
設定した評価項目ごとに、評価しました。
評価結果に対するあなたのご意見をお聞かせください。



評価項目

事業の効果・影響：以下の 1 ～ 5 の評価項目の視点で、住民生活や地域社会等への効果・影響を確認

1	県土の均衡ある発展	【那覇～主要都市間の所要時間】南北間の速達性を確認 【60分で移動可能な圏域内人口】通勤・通学圏域の拡大範囲を確認 【地域間交流人口増加の可能性】南北等地域間の交流拡大の可能性を確認
2	県民及び観光客の移動利便性向上	【鉄軌道の利用者数】鉄軌道を利用する県民及び観光客の人数を確認 【公共交通全体の利用者数】沖縄本島内で公共交通（鉄軌道、バス、モノレール）を利用する人数を確認 【県民等の外出機会増加の可能性】鉄軌道導入による外出機会増加の可能性を確認
3	中南部都市圏の交通渋滞緩和	【公共交通利用転換量】自家用車やレンタカー利用から公共交通へ利用転換する人数を確認
4	世界水準の観光リゾート地の形成	【那覇～主要観光地間の所要時間】観光客の移動範囲拡大の可能性を確認
5	まちづくり	【駐留軍用地跡地内の公共交通利用者数】公共交通との連携によるまちづくりへの寄与を確認 【まちづくりへ与える効果】市町村のまちづくりへ与える効果を確認

費用便益分析	・投資に見合った効果（移動時間の短縮や道路混雑緩和などの効果）が得られるかを確認
採算性分析	・収入と支出のバランスが取れるのか、開業何年目で黒字になるかを確認

6ページをご覧ください

事業性	・事業費や工事期間はどの程度かを確認 ・地形や地盤、用地の確保、災害などの面から、事業実施に影響を与える問題や留意すべき点はないかを確認
環境	・自然環境や生活環境等に重大な影響を及ぼす恐れはないかを確認 ・今後の検討にあたり留意・配慮すべき点はないかを確認

7ページをご覧ください

**◆構想段階での評価は、
各ルート案の比較優位性の確認を中心に検討**

よりよい案を選定するためには、複数の案を設定し、幅広い視点で比較・検討を行うことが大切ですが、全案を同時に詳細に検討することは時間や費用が多くかかってしまいます。そのため、構想段階では、各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案を選んでいくことになります。

**◆利用者数などの数値は、
計画段階以降の検討により変動することが想定されます**

構想段階では、具体的なシステムも決まっておらず、ルートも一定の幅を持っていることから、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費などを算出しています。そのため、利用者数等は、計画段階以降の詳細検討の際には、変動することが想定されます。

～鉄軌道の導入による効果・影響について確認～

事業の効果・影響（移動に要する時間や鉄軌道の利用者数などについて確認）

整備なし とは、鉄軌道が導入されず、バスとモノレールのみを想定した場合の値です。

1

那覇～主要都市間の所要時間（分）



60分で移動可能な圏域内人口（万人）



地域間交流人口増加の可能性

どのルート案も、鉄軌道の導入とあわせた条件整備により、県民や観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、北部・中部・南部の地域間移動の機会が増加し、南北間の交流人口が増加する可能性があると考えられる。

鉄軌道の導入とあわせて実施する取組（条件整備）の事例については、10～11ページをご覧ください。

2 3

鉄軌道の利用者数（万人/日）



公共交通全体の利用者数（万人/日）



公共交通利用転換量（万人/日）



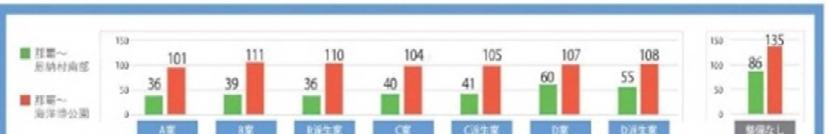
県民等の外出機会増加の可能性

どのルート案も、鉄軌道の導入とあわせた条件整備により、県民や観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、沿線住民、特に高齢者の外出機会が増加する可能性があると考えられる。

鉄軌道の導入とあわせて実施する取組（条件整備）の事例については、10～11ページをご覧ください。

4

那覇～主要観光地間の所要時間（分）



5

駐留軍用地跡地内の公共交通利用者数（万人/日）



まちづくりへ与える効果

どのルート案も、鉄軌道導入とあわせて市町村における地域特性を生かした観光地の魅力向上に向けた取り組みや駅周辺での市街地整備などの取り組みを行うことにより、入込観光客の増加や中心市街地の活性化など、観光まちづくりや駐留軍用地跡地の活性化、コンパクトなまちづくりへの寄与が期待される。

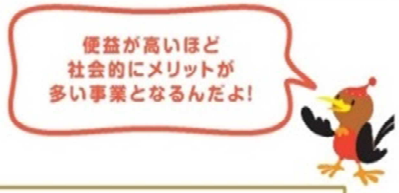
鉄軌道の導入とあわせて実施する取組（条件整備）の事例については、10～11ページをご覧ください。

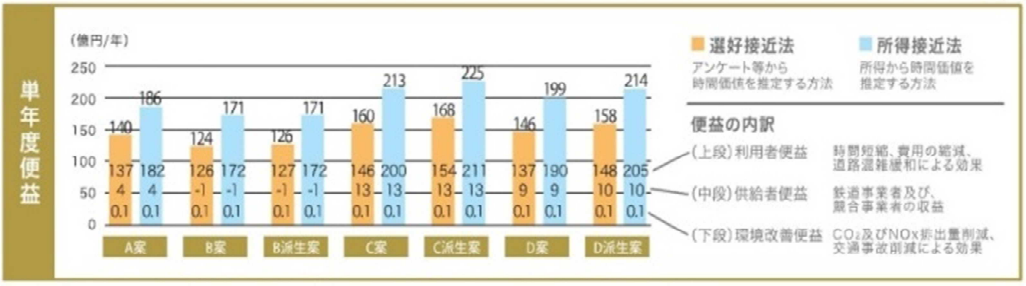
7ルート案の評価結果②

費用便益分析（投資に見合う効果が得られるかを確認）

費用便益分析では、便益について評価しました。

事業から得られる便益（効果をお金に換算したもの）を投資した費用で除した費用便益比（B/C）は、事業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、構想段階では、便益や費用の前提条件となる駅数やシステムなどが定まっていないことから、本検討では、便益と費用（7ページの事業費を参照）を個別に評価しました。





＊国道330号ケースについての結果を掲載　＊各便益は、四捨五入して1億円単位で表示しているため、合計値と一致しない場合があります。

【参考】事業実施に向けた課題を把握するため、費用便益比もお示しします。

費用便益比は、将来の費用及び便益を現在の価値に割り戻して算出します。その際に用いられる社会的割引率は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（H16.2 国土交通省）」において、策定前の10～20年間の国債の平均利回りをもとに4％と設定されています。

近年の国債利回りは1～1.5%程度にとどまっていることから、本検討では、独自に社会的割引率を1.5%とした場合の費用便益比についても試算しました。
社会的割引率4%を用いた場合、費用便益比は事業化の基準となる1をいずれのケースでも下回っており、事業化にあたっては、需要喚起に向けた取組や事業費の低減といった課題があります。また、社会的割引率を1.5%とした場合は、費用便益比は1を上回る可能性があります。計画段階以降は、これら結果を踏まえ幅広く検討を行っていく必要があります。

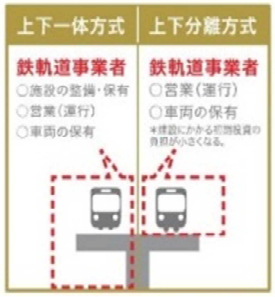
費用便益比（7ルート案中の最小値～最大値）	
社会的割引率を4%とした場合	選好接近法（0.33～0.44） 所得接近法（0.44～0.59）
（独自試算）社会的割引率を1.5%とした場合	選好接近法（0.65～0.88） 所得接近法（0.87～1.17）

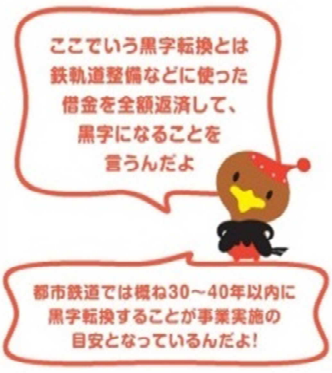
採算性分析（鉄軌道事業者が赤字にならないか、開業後何年で黒字になるのかを確認）

採算性は、「上下一体方式」と「上下分離方式」の2ケースを検討しました。

鉄軌道事業者は、一般的には、整備費用を負担して事業を実施しています。本検討では鉄軌道事業者は、路線等の整備費用（車両費を除く）のうち、1/3を負担し、残る2/3は、国及び地方自治体から補助を受けて事業を実施する方式を「上下一体方式」と想定して、検討を行いました。また、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いることから、同様の制度を想定した場合を「上下分離方式」として、検討しました。

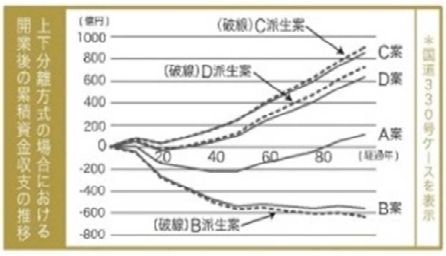
累積資金収支黒字転換年		A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
上下一体方式（運行+線路等整備）	330号	いずれのルート・ケースでも黒字転換しない						
	58号							
上下分離方式（運行のみ）	330号	84年	黒字転換しない		1年	1年	32年	29年
	58号	黒字転換しない			29年	30年	58年	54年





◆採算性試算の留意事項

本検討で想定している「上下分離方式」は、確約されたものではなく、特例的な制度の創設が必要であるため、今後、国との調整を要します。
また、整備新幹線では、運行事業者は、施設の貸付料と固定資産税実費相当額を負担していますが、本検討では、固定資産税のみを見込んで採算性を試算しているため、その点にも留意が必要です。

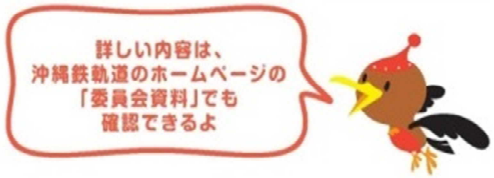


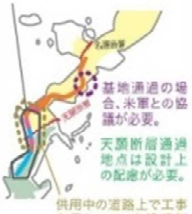
～鉄軌道の導入による環境への影響等について確認～

事業性・環境（鉄軌道導入にいくらかかるのか、事業実施は、環境に影響を与えないかなどを確認）

事業実施にあたり重大な環境影響等をおよぼす恐れはないか、留意・配慮することはないかを確認し、そのうち特に留意・配慮が必要な事項をお示ししています。

構想段階のルート案は、一定の幅を持っていることから、地形・地盤等の課題や環境影響等は、場所を特定した定量的な評価は困難です。そのため、文献等から影響が想定される地域の周辺環境などをマクロ的に捉え、重大な影響などをおよぼす恐れがないかや計画段階以降の具体的な検討にあたって留意・配慮すべき点がないかを確認しました。



事業性		A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
事業費（億円）	330号	5,200	5,600	5,700	6,000	6,100	6,100	6,100
	58号					6,000		
工事期間	330号	13年	12年	13年	15年	15年	15年	15年
	58号							
事業実施にあたっての留意事項 地形的・地盤的課題		琉球石灰岩が深部まで存在する可能性があり、設計・施工に留意が必要。	琉球石灰岩が深部まで存在する可能性があり、設計・施工に留意が必要。		琉球石灰岩が深部まで存在する可能性があり、設計・施工に留意が必要。		琉球石灰岩が深部まで存在する可能性があり、設計・施工に留意が必要。	
用地確保の方法								
導入空間確保及び自動車交通への影響								
地質凡例：鳥尻層群泥岩 名護層・嘉陽層 WW 断層								
耐災害性（土砂災害及び津波）		高架橋区間や山岳トンネルの出入口が、土砂災害危険箇所に位置する場合は、設計・施工での対応が必要。 津波浸水箇所を通過する場合は、止水板の設置等設計上の留意、浸水時の運用マニュアルの策定などが必要。						

環　境	A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
自然環境	海と陸とを移動する生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。		海と陸とを移動する生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。		自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。	
							
凡例：樹林地・森林地							
生活環境	都市部では、既に交通騒音値が高い区域や静穏な環境を要する施設（教育・医療施設等）が点在しており、山間部では、都市部に比べ静かな環境への鉄軌道導入となるため影響が大きいことから、高架橋区間については、適切な防音対策等の検討が必要。						
景観等	高架橋区間は、人工構造物による圧迫感や違和感、視覚的分断をおこす可能性があり、これまで培われてきた海～まち～山並みへと続く一連の景観への影響が懸念されるため、適切な配慮が必要。						

あなたのご意見をお聞かせください。

4～7ページにお示しした比較評価結果についてどう思いますか?

＊12ページのアンケート【問3】でお答えください。

鉄軌道が県民の足として利用

鉄軌道が沖縄県の公共交通として利用され続けるためには、鉄軌道の便利なところや不便なところ、また、すでに

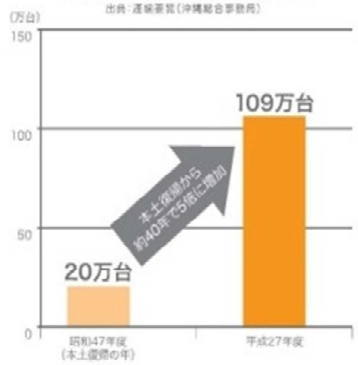
自動車は便利。でも頼りすぎると...

沖縄県は、急激な自動車利用の拡大とバス利用者の減少により、全国の中でも自動車依存度が極めて高く、国道58号をはじめとする県内の主要道路では交通渋滞が日常化しています。

急激な自動車利用の拡大

沖縄県における自動車保有台数

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



大幅なバス利用者の減少

バス輸送人員

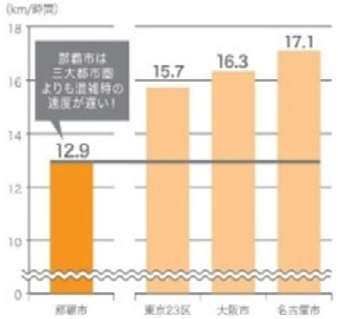
出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



慢性的な交通渋滞

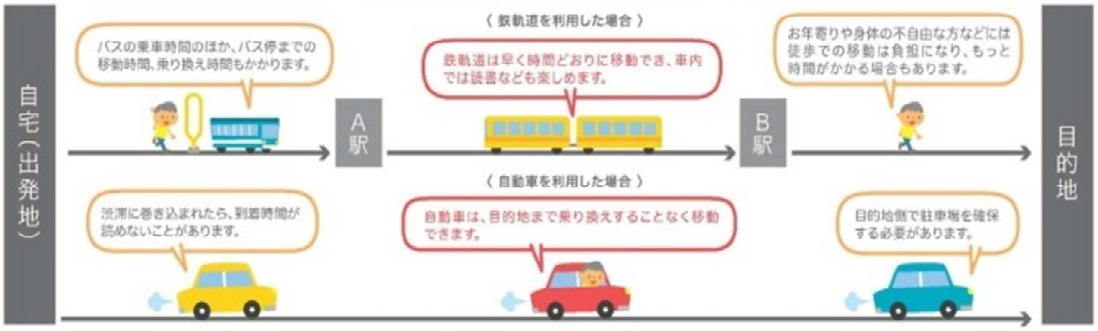
混雑時の旅行速度（車のスピード）の比較

出典：道路交通センサス一般交通量調査（国土交通省道路局、平成22年度）



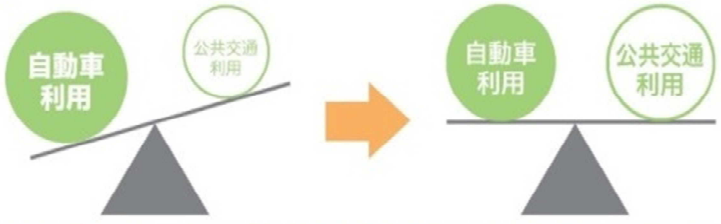
自動車にも鉄軌道にも、便利なところ、不便なところがある

〈 鉄軌道または自動車を利用した移動イメージ 〉





だから... 自動車と鉄軌道、バス等を



マイカーも公共交通もバランス良く!!



鉄軌道が県民の足として利用され続けていくためには、より多くの皆さまに利用して頂くことが重要であり、県民の皆さまの協力が不可欠です。

鉄軌道は、スピードも速く、定時性が確保されることから、導入されれば私たちの生活はより便利になりますが、その整備や維持にはバスよりも多くの費用が必要となります。

鉄軌道導入が、経済的効率性が高く、社会により多く貢献する事業となるためには、1日あたり県民14万人（往復利用であれば7万人）が、自動車から鉄軌道に利用転換して頂くことが必要です。

され続けるために大切なこと

鉄軌道が導入されている他県の状況について事前に知っておくことが重要です。

利用者の減少はサービスの低下や路線の廃止につながる

運行本数の削減などのサービス低下

利用者の減少は、運行本数の削減のほか料金の値上げなどのサービス低下につながります。



この10年で17路線が廃止



地域全体で路線維持に取り組んだ事例

和歌山電鐵貴志川線では、平成16年の存続問題を機に沿線の住民団体らと事業者が協力して様々な取組を行い、利用者数を増やすことに成功しました。



※H17までは前事業者の実績

話題性を高める取り組み



「ねこの駅長たま」の写真集、Twitterなどが話題づくりに貢献!

駅長の「たま」

廃線危機にあった貴志川線の貴志駅で、駅併設商店の飼い猫「たま」を駅長として任命した。この取り組みは、全国的に大きな話題を呼んだ。

市民による支援



「いちご電車」デザイン：水戸岡 鋭治

平成18年から、貴志川特産の「いちご」をテーマにしたデザインの車両が運行している。車両の改修の際には、2,500件を超す個人や企業・団体から合わせて約1千万円の寄付金が集まった。

写真提供：「駅長のたま」、「いちご電車」ともに和歌山電鐵株式会社

賢く使い分けることが大切!!



鉄軌道導入とあわ

これまで県民の皆さまから寄せられたご意見でも、駅と一体となった再開発や鉄軌道とバスとの乗り継ぎのしやすさより多くの人が快適に利用できる環境づくりが重要です。

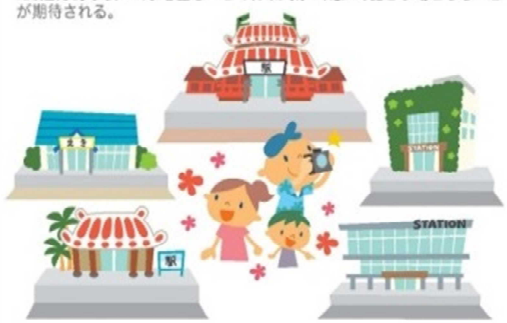
地域にあった駅周辺のまちづくり

にぎわいの場の形成

駅とその周辺は、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる場所・空間として、一体的に捉えることができます。

魅力的な駅づくり

駅や駅周辺は、まちの顔となることから、地域の歴史・文化などをふまえた、魅力的な駅づくりを図ることで、人が集い、憩い、語らう場となることが期待される。



駅周辺の商業等の活性化

駅に隣接する商店街・中心市街地などとの連携による、人と人との交流促進など地域の活性化が期待されます。

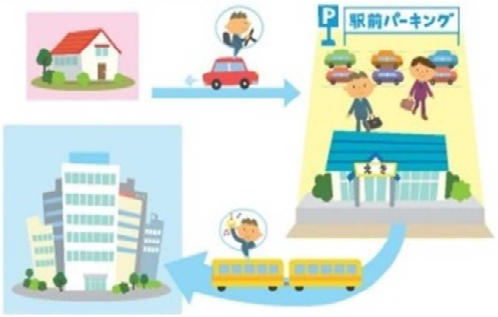


駅周辺の乗り継ぎ利便性の向上

駅とその周辺は、交通機関相互の乗換え・乗り継ぎの場所（交通結節点）となっているため、乗り継ぎ利便性の向上を図ることが重要です。

パーク＆ライド駐車場の確保

駅周辺にパーク＆ライド駐車場を整備することで、鉄軌道利用者の利便性向上と需要喚起が期待されます。



駅前広場の整備

駅周辺において、バスなど他の交通機関との乗り換え利便性が良くなることで、利用者の円滑な移動を支援し、公共交通利用者の増加や交流促進が期待されます。



駅位置の考え方（求められる機能）



駅は、乗換機能や拠点形成機能など求められる機能があるんだよ。だから、駅位置を考えるときには、その駅に必要な機能が配置できるスペースがあって、それらの機能が効果的に発揮できる場所に設置することが大切なんだよ。

鉄軌道導入にあたって、あな
行政や事業者等にしてほしい
＊12ページのアンケート

駅の機能		代表的な主な施設
乗り換え機能	交通手段相互の乗り換え、歩行者の移動が効率的かつスムーズに行える機能	駐車場、駐輪場、バスの乗降場 乗換案内表示、運行情報提供施設 乗り換え待ちスペース　など
拠点形成機能	地域の核を形成するとともに、地域の活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能 日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能	駅ビル 滞留スペース プラザ（街の公共の広場）　など
ランドマークとしての機能	地域の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その地域を特徴づける機能 人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスを提供する機能	シンボル施設 緑（緑地・緑化施設等） トイレ、案内板、情報機能　など

（参考：国土技術政策総合研究所資料「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」等）



駅に必要な機能や規模は、地域によって異なるから、まちづくりと一緒に、みんなで考えていくことが重要だね。

せて必要な取組

などが求められており、鉄軌道の導入とあわせて、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、

公共交通利用促進の取組

既存公共交通等の利便性向上

フィーダー交通となるバスなど既存公共交通のサービス内容や、利用環境の改善などを図る取組。

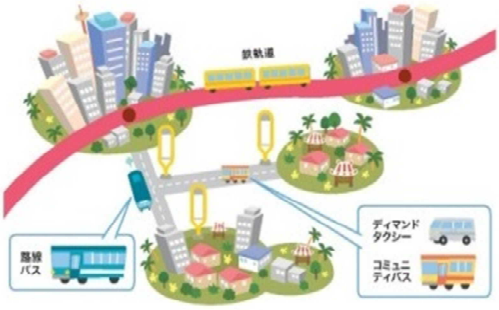
バスのサービス・利用環境の改善

公共交通の運賃割引制度などの導入により、高齢者の外出機会の増加や、中心市街地の活性化などが期待されます。



地域の需要規模に応じた交通手段の確保

地域の需要規模に応じて、適切な交通ネットワークを構築することで、交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、公共交通の効率化が期待されます。



公共交通利用への意識醸成

鉄軌道やバスなど公共交通のメリット、車を過度に利用することのデメリット（健康、環境等）を県民や観光客に知ってもらうことが重要です。

バスの乗り方教室の開催

子どもを対象にした公共交通の利用体験教室などの開催により、公共交通利用への意識醸成が期待されます。



公共交通のイメージアップ

車内への子どもの絵画展示などにより、公共交通を身近な存在として利用してもらうことで、公共交通のイメージアップなどが期待されます。



た自身が取り組みたいことや取組について教えてください。
【問4】でお答えください。

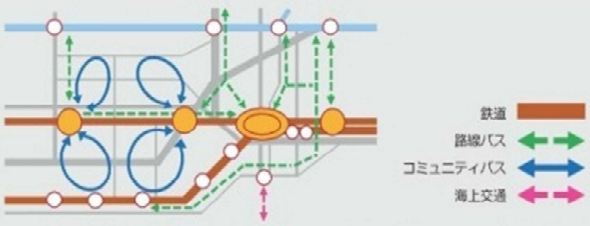


フィーダー交通についての検討は、行政や交通事業者だけではなく、地域住民みんなで考えて、取り組んでいくことが重要なんだよ。

骨格軸と連携するフィーダー交通

公共交通ネットワークを利便性の高い、有機的かつ効率的なネットワークにするためには、地域のまちづくりビジョンや利用者ニーズ、公共交通の利用実態をふまえ、フィーダー交通に求められる機能・役割を明確化し、各公共交通機関が連携し、相互補完されたネットワークとすることが重要です。

取組事例（兵庫県明石市）



全国では、地域住民が利用しやすいネットワークづくりを目指し、様々な取組が行われています。例えば、兵庫県の明石市では、公共交通が充実していない地域にコミュニティバスを位置づけ、東西方向は鉄道、南北方向は路線バス及びコミュニティバスと役割を明確にすることで、公共交通ネットワークの充実が図られています。その結果、コミュニティバスの利用者数は、4年連続100万人を超えるなど、公共交通の利用促進に成功しています。

パネル展示等のお知らせ

平成29年9月から県内各地で、鉄軌道の計画案づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置したオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「○○市役所 ○○日」と表記した場所・日程で午後に実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

公共施設・商業施設	9/3～9/7	運天港・泊ふ頭旅客ターミナルビル「とまりん」
	9/3～9/12	イオン名護 3日・イオン北谷 4日・イオン那覇 5日
	9/7～9/11	沖縄都市モノレール県庁前駅
	9/7～9/13	西原町役場・那覇市役所・南城市役所大里庁舎・糸満市役所
	9/8～9/12	サンエー具志川メインシティ 12日・サンエー経塚シティ 9日・サンエー豊見城ウィングシティ 8日
	9/8～9/17	イオン南風原 10日
	9/11～9/15	うるま市役所・沖縄市役所
	9/13～9/17	サンエー宜野湾コンベンションシティ 16日・サンエー西原シティ 17日
	9/13～9/20	宮古島市役所本庁舎 14日 15日
	9/13～9/22	イオン具志川 17日
	9/14～9/18	サンエー那覇メインプレイス 16日・南の駅やえせ・サンフティーマ普天間 18日
	9/15～9/21	浦添市役所
	9/15～9/22	南風原町役場
	9/20～9/24	中城村吉の浦会館
	9/20～9/26	宜野座村役場・恩納村役場・金武町役場・読谷村役場・嘉手納町役場・八重瀬町役場統合庁舎
	9/20～9/29	イオンタウン南城大里 20日
公共施設・商業施設	9/21～9/25	久米島空港
	9/21～9/27	今帰仁村コミュニティセンター・豊見城市役所
	9/22～9/28	本部町役場・名護市役所・石垣市役所本庁舎 26日 27日
	9/22～10/1	道の駅許田交通情報センター 24日
	9/25～9/29	北中城村役場・沖縄県庁 25日
	9/28～10/4	沖縄県警察運転免許センター 29日
	9/29～10/5	道の駅ゆいゆい国頭・道の駅おおぎみ
	10/2～10/6	東村役場・北谷町役場・与那原町役場
大学	9/23～9/24	琉大祭会場（琉球大学共通教育棟4号館内） 23日
	9/28～10/4	沖縄国際大学 28日・沖縄大学 29日
	9/29～10/5	沖縄工業高等専門学校 2日
	10/2～10/6	沖縄女子短期大学 3日・沖縄キリスト教学院大学 4日・名桜大学 5日 琉球大学工学部1号館休憩スペース 6日・琉球大学中央食堂2F 6日
病院	9/7～9/13	沖縄県立南部医療センターこども医療センター
	9/11～9/15	沖縄県立中部病院
	9/29～10/5	沖縄県立北部病院

＊県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会も傍聴できます。

関係機関等意見交換会	9月19日(火) 14:00～16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1・2会議室
市町村会議	9月20日(水) 14:00～16:30	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1～4会議室
県民会議	9月30日(土) 時間未定(HP掲載予定)	那覇市IT創造館 2階 大会議室

ご意見・ご質問・お問い合せはこちらまで

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1-2-2
沖縄県企画部交通政策課
電話：098-866-2045
FAX：098-866-2448
メールアドレス　info@oki-tetsukidou-pi.com
ホームページ　http://www.oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道 検索

〔宛名用紙〕

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご記入の上、お送りください。
（郵送の場合は、「宛名用紙」をお持ちの封筒の表面にしっかりと貼り付けて、下記アンケートを同封の上、ご郵送ください。）

料金受取人払郵便
那覇中央局承認
3287
差出有効期限
平成30年
3月31日まで

900-8790
定形郵便

（受取人）
那覇中央郵便局 私書箱第412号
沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」
沖縄広告株式会社 受付

切りとり

切りとり

【意見募集期間】
平成29年9月3日～10月6日

右のアンケートにご記入の上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。（下記ホームページからも直接回答できます）

これまでのニューズレターもホームページからご確認いただけます。
沖縄 鉄軌道 検索
http://www.oki-tetsukidou-pi.com

アンケート

【居住地】　県　　市・町・村

以下の内容について、○をつけてください。

【性別】 男　女　　【年齢層】 10代　20代　30代　40代　50代　60代　70代～

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて
1. 今回知った　2. 以前から知っていた

【問2】 ① 7つのルート案の比較評価結果（4～7頁）について
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった

② 鉄軌道を導入するにあたり、今後必要な取組など（8～11頁）について
1. 理解できた　2. ある程度理解できた　3. あまり理解できなかった　4. 理解できなかった

【問3】 比較評価結果（4～7頁）についてどう思いますか。疑問に思ったことや懸念されていることなど、感じたことをご自由にお書きください。

【問4】 鉄軌道を導入するにあたり、今後必要な取組などを記載しております（8～11頁）が、あなた自身が取り組みたいことや、行政や事業者等に要望したい取組についてご自由にお書きください。

【問5】 その他ご意見、ご要望など、ご自由にお書きください。

付10　おきなわ鉄軌道ニュース第７号(2018年２月発行)

沖縄鉄軌道構想段階

おきなわ鉄軌道ニュース

ここまできました!

2018年 第7号

沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後「鉄軌道」という）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、情報提供していく予定です。

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、計画案づくりを進めています。

◇沖縄県では、「県土の均衡ある発展」や「県民および観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞の緩和」などを図るために、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。
◇計画案づくりにあたっては、県民の皆さまからのご意見もいただきながら、検討を進めています。

ニュース

推奨ルート案を選定!

計画検討委員会において、県民の皆さまから寄せられたご意見も踏まえ7つのルート案の中から推奨ルート案が選定されました。

1/7案



推奨ルート案に基づく概略計画（案）などをとりまとめました。

これまでの計画案づくりにおいて確認された内容を、推奨ルート案に基づき、沖縄鉄軌道の概略計画（案）としてとりまとめ、また、鉄軌道の導入にあたり、今後、必要な検討事項などを整理しました。

たくさんのご意見をいただきました

これまでに

61,065人

沖縄鉄軌道の計画案づくりでは、平成26年10月より、県民の皆さまから多くのご意見をいただきながら、検討を進めてきました。その間に、のべ6万人以上の方からご意見をうかがうことができました。これからも県民の皆さまと共に、検討を進めてまいります。

概略計画（案）などについて意見募集（パブリックコメント）を行います。

対象ページ P6～P7

募集期間 2/6（火）～3/7（水）

パブリックコメントとは

県の計画などを定めようとする際に、あらかじめ計画などの案を公表し、広く県民の皆さまからご意見を募集する行政手続きです。

計画案づくりは、7ルート案から

計画案づくりは、最終段階のステップ5

推奨ルート案に基づく概略計画(案)などのとりまとめ

構想段階（5つのステップで検討）

- ステップ1（済） H26.10～H27.1：計画案づくりの「進め方」を決定
- ステップ2（済） H27.1～H27.8：対策案を比較する評価の視点（評価項目）を設定 ← 沖縄の将来の姿、陸上交通の現状と課題などを確認
- ステップ3（済） H27.8～H28.8：対策案を比較評価するための評価方法を設定 ／ ルート案（複数）の設定
- ステップ4（済） H28.8～H29.12：複数のルート案を比較評価
- 現在はステップ5 H29.12～：**比較評価の結果から推奨ルート案を選定（推奨ルート案に基づく概略計画(案)などのとりまとめ）**
- パブリックコメントなどを踏まえ、構想段階における県計画案（概略計画など）を策定

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、県民の皆さまからご意見をいただきながら、5つのステップに分けて段階的に進めています。現在は最終のステップ5の段階であり、ステップ4で実施した比較評価結果や県民の皆さまから寄せられたご意見などを踏まえ、計画検討委員会において、総合的観点に基づき、7つのルート案から1案が推奨ルート案として選定されました。
これを踏まえ構想段階における概略計画（案）や、計画段階以降に必要な取組・検討事項などをとりまとめました。（P6～P7）



概略計画(案)などについて、パブリックコメントを行っているよ。意見の提出方法は最終ページを確認してね！

▶構想段階のあとは、どのような検討を行っていくの？◀

現在の構想段階は、概ねのルート(経由市町村レベル)などの概略計画について検討を行う段階であり、どこを通るのか、どの場所に駅を設置するのかといった具体的な整備計画については、構想段階の次の計画段階において、現場の状況などを踏まえ、詳細に検討されることになります。
計画段階では、整備計画の検討と併せて、同計画に基づく費用便益分析などについて、詳細に検討を行い、事業実施の可否などを判断することになり、計画段階の後は、概略設計、環境アセスメントなどの法手続きを行った上で、工事着手となります。

- **計画段階で詳細な検討を行う案を絞り込む段階**：幅広に複数の案について概略的な検討を行い、計画段階の検討の対象となる案を絞り込みます。
- **事業化判断を行うための詳細検討を行う段階**：具体的なルートや駅位置、交通システムなどの整備計画を決定し、費用便益分析などの結果を踏まえ、次の段階に進むことが適切か評価します。
- **工事着手に必要な法手続きを行う段階**：都市計画法や環境影響評価法などに基づく手続きや、鉄軌道事業の許可取得などに向けた手続きを行います。

上位計画
- 沖縄21世紀ビジョン
- 沖縄県総合交通体系基本計画

構想段階（概略計画の内容）
- 起終点の概ねの位置
- 概ねのルート
- 想定するシステム
- 駅位置の考え方　など

計画段階
・整備計画の決定 ・事業の効果や影響の確認

事業を実施するかの判断

鉄軌道導入に向けた調整
・特例制度の創設 ・整備主体の決定 ・事業主体の決定

→ 概略設計 法手続き → 工事着手 → 開業

よりよい案を選定する最終段階

推奨ルート案 選定の考え方

4つの視点で よりよい案を選定!

沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現などにあたり、課題解決が必要な「県土の均衡ある発展」や「県民・観光客の移動利便性の向上」、「中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞緩和」、「世界水準の観光リゾート地の形成」、「低炭素社会の実現」、「駐留軍用地跡地の活性化」の6つの視点や、骨格軸に対し、県民の皆さまから求められた「効果・ニーズ」および「配慮・留意事項」などを踏まえ、専門家で構成される計画検討委員会において、以下の4つの視点に基づき、総合的観点から推奨ルート案が選定されました。

検討の視点	評価項目
事業効果 効果が高く、より多くの地域や県民・観光客が利便性を享受することが可能なもの 	・南北間の速達性 ・通勤通学圏域の拡大 ・鉄軌道の利用者数 ・自動車から公共交通への利用転換量 ・単年度便益 など
持続性 持続的な運営が可能なもの 	・採算性 県民の皆さまからは 鉄軌道導入に対して ・速達性や定時性の向上 ・自家用車利用の減少 などを期待する意見が寄せられたよ。 
事業費・工期 他案に比べ、極端に高額等となっていないか、事業費および工期が比較的安価で、短いもの 	・概算事業費 ・建設期間 一方で 導入にあたって ・採算が取れるようにしてほしい ・自然環境にできる限り影響を与えないようにしてほしい などの配慮を求める意見も寄せられたよ。
事業実施上の留意点など 工事が可能で、環境などへ重大な影響などをおよぼす恐れがないもの 	・地形・地盤的課題 ・工事期間中の自動車交通への影響 ・耐災害性(土砂災害・津波) ・自然環境 ・生活環境 など

「C派生案」を推奨

計画検討委員会において、①～④の理由から、「C派生案」が沖縄鉄軌道の構想段階における推奨ルート案として選定されました。

①事業効果 人口及び宿泊施設が集積する地域を経由し、かつ中部の東西いずれの地域からのアクセスも良いため、鉄軌道および公共交通利用者数、自動車から公共交通への利用転換量が特に多く、便益は最も高い。また、時間短縮効果も一定程度期待でき、通勤通学圏域の拡大効果も最も高く、より高い効果が期待できること

②持続性 上下分離方式(インフラ部分は公的機関の全額負担による整備を想定)を適用した場合は、事業実施の目安となる開業後30年～40年内での累積資金収支の黒字転換が可能であること

凡例・記載にあたっての留意事項

- ● 経由地　浦添、宜野湾は全案共通の経由地のため記載していません。
- 高架構造　地下トンネル
- 山岳トンネルおよび高架構造

※那覇～宜野湾は、国道58号ケースと国道330号ケースを想定しており、両ケースを併記する場合は、58号ケースを〈63km〉のようにカッコ書きで、330号ケースを〈　〉無しで記載しています。

ルート案の特徴：●メリット　▲デメリット

特に効果が高い項目（トップとの差5%以内）
（採算性：事業実施目安の30～40年内での黒字転換が可能）

比較的効果が低い項目（トップとの差20%以上）
（採算性：黒字転換は厳しい）

	A案	B案	B派生案
	 路線延長 62km〈63km〉	 路線延長 67km〈68km〉	 路線延長 68km〈69km〉
事業効果	●路線延長が最も短いため、所要時間の短縮効果が特に高い ▲本島中部の人口集積地域を経由しないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果は比較的低い	▲本島中部の人口集積地域および宿泊施設が集中する地域を経由せず、観光客などを含め、鉄軌道利用者が少ないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果及び便益は比較的低い	▲本島中部の人口集積地域および宿泊施設が集中する地域を経由せず、観光客などを含め、鉄軌道利用者が少ないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果及び便益は比較的低い
南北間の速達性（那覇～名護の所要時間）	55分	65分	64分
通勤通学圏域の拡大（60分圏域内人口）	（那覇まで）105万人 / （名護まで）26万人	（那覇まで）108万人 / （名護まで）21万人	（那覇まで）105万人 / （名護まで）20万人
鉄軌道の利用者数	6.4万人/日 〈5.7万人/日〉	6.5万人/日 〈5.8万人/日〉	6.3万人/日 〈5.6万人/日〉
公共交通の利用者数（鉄軌道利用者含む）	22.4万人/日 〈21.8万人/日〉	22.4万人/日 〈21.7万人/日〉	22.2万人/日 〈21.7万人/日〉
観光客の移動範囲の拡大（那覇～主要観光地の所要時間）	恩納南部まで36分・海洋博公園まで101分	恩納南部まで39分 / 海洋博公園まで111分	恩納南部まで36分 / 海洋博公園まで110分
自動車から公共交通への利用転換量	5.7万人/日 〈5.2万人/日〉	5.7万人/日 〈5.2万人/日〉	5.7万人/日 〈5.2万人/日〉
駐留軍用地跡地における公共交通利用者数	1.0万人/日 〈1.1万人/日〉	1.0万人/日 〈1.1万人/日〉	1.0万人/日 〈1.1万人/日〉
単年度便益（所得接近法 / 選好接近法）（億円/年）	186〈164〉 / 140〈125〉	171〈150〉 / 124〈110〉	171〈153〉 / 126〈114〉
全ルート案共通の事業効果	【南北間の交流人口の増加等】鉄軌道の導入とあわせて条件整備を行うことにより、県民や観光客の交通手段や 【まちづくりへのインパクト】地域の魅力向上に向けた取組等を行うことにより、観光まちづくりや駐留軍用地		
持続性 ※本検討で想定している上下分離方式は、確約されたものではなく、特例的な制度の創設が必要であるため、今後、国との調整を要します。	▲路線延長が比較的短く、支出は抑えられるものの、それを上回る収入（利用者数）が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい	▲支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい	▲支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい
評価項目：都市鉄道において事業実施の目安となる30年～40年内での黒字転換が可能かを確認			
採算性（上下分離方式の場合の累積資金収支の黒字転換年）	84年〈黒字転換しない〉	黒字転換しない〈黒字転換しない〉	黒字転換しない〈黒字転換しない〉
事業費・工期	●地下トンネル区間が比較的短く、路線延長が最も短いため、事業費が特に安価 ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で4%程度縮減の可能性 ●施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長工区となるため、工期はやや短い	●地下トンネル区間が比較的短いため、事業費はやや安価 ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で3～4%程度縮減の可能性 ●施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長工区で、かつ最長工区が最も短いため、工期は特に短い	●地下トンネル区間が比較的短いため、事業費はやや安価 ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で3～4%程度縮減の可能性 ●施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長工区となるため、工期はやや短い
概算事業費	5,200億円 〈5,200億円〉	5,600億円 〈5,600億円〉	5,700億円 〈5,700億円〉
建設期間	13年	12年	13年
事業実施上の留意点など	＊市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要 ＊嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要	＊市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要 ＊嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要 ＊一部区間は米軍との協議が必要	＊市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要 ＊嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要 ＊一部区間は米軍との協議が必要
全ルート案共通の留意点	【地形・地盤的課題等】琉球石灰岩が深部まで存在する可能性のある海岸近傍や、天願断層、土砂災害・津波浸水想定 【導入空間の確保等】市街地部では道路管理者等との協議、郊外部では用地買収、地下トンネル区間では駅部施工に		

ート案として選定！

C派生案をもとに概略計画（案）などをとりまとめたよ。パブリックコメントを実施しているのでP6～P7をみてね

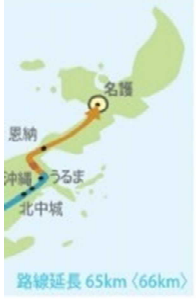
C派生案はステップ3で県民の皆さまから寄せられたご意見を踏まえ、追加されたルート案なんだよ



事業費・工期　事業費はやや高く、工期は比較的長いものの、極端に高額ではなく、最新工法の採用などによっては、事業費の縮減も期待されるなど、縮減に向けた検討の余地があること

事業実施上の留意点など　事業実施にあたっては、施工中の自動車交通への影響や自然・生活環境への配慮などが必要であるものの、計画段階以降、設計・施工において何らかの対策を講じることにより、重大な影響の回避、低減などが可能であること

※詳しい内容は、沖縄鉄軌道のホームページの「委員会資料」で確認できます。

C案	C派生案（委員会推奨）	D案	D派生案
			
路線延長 65km〈66km〉	路線延長 67km〈68km〉	路線延長 67km〈67km〉	路線延長 69km〈69km〉
中部の人口集積地域および設が集中する地域を経由す通勤通学圏域の拡大効果項目について特に効果が	●本島中部の人口集積地域及び北部の宿泊施設が集中する地域を経由し、中部の東西各地域からのアクセスも良く、両地域の需要が取り込めるため、時間短縮効果を除く全ての項目について特に効果が高い	●本島中部の人口集積地域を経由するため、公共交通利用者は特に多い ▲本島中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、那覇～主要観光地（恩納南部）の時間短縮効果が比較的低い	●本島中部の人口集積地域を経由するため、鉄軌道利用者を含む4項目について特に効果が高い ▲本島中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、那覇～主要観光地（恩納南部）の時間短縮効果が比較的低い
58分	59分	61分	62分
114万人 / （名護まで）35万人	（那覇まで）115万人 / （名護まで）36万人	（那覇まで）114万人 / （名護まで）30万人	（那覇まで）114万人 / （名護まで）30万人
万人/日 〈6.5万人/日〉	7.7万人/日 〈6.8万人/日〉	7.1万人/日 〈6.5万人/日〉	7.6万人/日 〈6.8万人/日〉
万人/日 〈22.6万人/日〉	23.7万人/日 〈22.8万人/日〉	23.0万人/日 〈22.4万人/日〉	23.5万人/日 〈22.8万人/日〉
で40分 / 海洋博公園まで104分	恩納南部まで41分 / 海洋博公園まで105分	恩納南部まで60分 / 海洋博公園まで107分	恩納南部まで55分 / 海洋博公園まで108分
万人/日 〈5.9万人/日〉	6.8万人/日 〈6.2万人/日〉	6.4万人/日 〈5.8万人/日〉	6.8万人/日 〈6.2万人/日〉
万人/日 〈1.1万人/日〉	1.1万人/日 〈1.1万人/日〉	1.0万人/日 〈1.0万人/日〉	1.1万人/日 〈1.1万人/日〉
〈191〉 / 160〈145〉	225〈199〉 / 168〈150〉	199〈181〉 / 146〈135〉	214〈192〉 / 158〈142〉

選択肢が広がり、南北間の交流人口や沿線住民（特に高齢者）の外出機会が増加する可能性がある。
性化、中心市街地の活性化などのコンパクトなまちづくりへの寄与が期待される。

も一定程度見込め、かつ長も比較的長くないため、出のバランスが比較的良く、方式の場合、30～40年内転換が可能	●路線延長は比較的長いものの、一人当たりの運賃収入の高い観光客を含め鉄軌道利用者が多いことから、収入が比較的多く見込めるため、上下分離方式の場合、30～40年内での黒字転換が可能	▲利用者は一定程度見込めるものの、路線延長が比較的長いため、収入と支出の差が小さく、上下分離方式の場合でも、30～40年内での黒字転換は厳しい	▲利用者数は比較的多いものの、一人当たりの運賃収入の高い観光客がやや少なく、路線延長も長いため、収入と支出の差が小さくなり、上下分離方式の場合でも、30～40年内での黒字転換は厳しい
1年〈29年〉	1年〈30年〉	32年〈58年〉	29年〈54年〉
ンネル区間が比較的長い業費はやや高いものの、額ではない 岩質の深度等により、増大の可能性 採用で7%程度縮減の可能性 ピードの比較的遅い地下が最長工区となるため、較的長い	▲地下トンネル区間が比較的長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で6～7%程度縮減の可能性 ▲施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長工区となるため、工期は比較的長い	▲地下トンネル区間が比較的長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で6～7%程度縮減の可能性 ▲施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長工区となるため、工期は比較的長い	▲地下トンネル区間が比較的長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない ※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性 ※SENS工法採用で6%程度縮減の可能性 ▲施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長工区となるため、工期は比較的長い
0億円 〈6,000億円〉	6,100億円 〈6,000億円〉	6,100億円 〈6,100億円〉	6,100億円 〈6,100億円〉
15年	15年	15年	15年
以北の地下駅部は、 収等が必要 らの眺めは郊外部に限定	＊市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要 ＊宜野湾以北の地下駅部は、用地買収等が必要	＊宜野湾以北の地下駅部は、用地買収等が必要 ＊一部区間は米軍との協議が必要 ＊車窓からの眺めは郊外部に限定される	＊市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要 ＊宜野湾以北の地下駅部は用地買収等が必要 ＊一部区間は米軍との協議が必要

過する地点や山岳トンネル部では、設計・施工上での対応が必要　【自然環境】動植物、地下水、生態系等への影響を、可能な限り、回避・低減する等の配慮が必要
規制のほか、状況に応じて不発弾や埋蔵文化財などの確認などの適切な配慮が必要　【生活環境・景観】周辺の環境に応じた保全策等の検討及び配慮が必要

概略計画（案）などについて

これまでの計画案づくりにおいて確認された内容を、推奨ルート案に基づき、概略計画（案）としてとりまとめました。
また、次の計画段階以降において、技術的観点から必要となる検討事項や、需要確保等の観点から求められる「まちづくり」など、鉄軌道導入とあわせて必要な取組を、「今後、必要な検討事項など」として、とりまとめました。
これらについて、パブリックコメントを実施します。ご意見をお寄せください。

ご意見を提出される場合　何頁のどの項目に対する意見かわかるよう、文章の左右に記載されている行番号も併せてご記入ください。

概略計画（案）



公共交通軸の構築や公共交通の有機的連携による移動利便性の向上、交通の円滑化などを図るため、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です。

骨格軸（推奨ルート案）

起終点

那覇および名護

※なお、今後、公共交通の利用環境改善などによる利用促進が図られ、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、鉄軌道の延伸などについて、公共交通の利用状況や地域のニーズなども踏まえ、検討していくことになります。

経由地

那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市

想定するシステム

那覇と名護の約70kmを1時間で結ぶスピードを確保し、需要に対応するためには、専用軌道を有するシステムで、小型鉄道程度の輸送力が必要です。

【検討対象として想定するシステム】

小型鉄道・モノレール・AGT・HSST・LRT（専用軌道）

駅位置の考え方

駅は、周辺の立地状況や利用者の属性等を考慮し、必要な機能（バス等との乗り換え施設や駐車場、商業施設など）やその規模を検討の上、用地が確保でき、その機能が効果的に発揮できる場所に設置する必要があります。

フィーダー交通ネットワーク

ネットワークのあり方

構想段階では、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と各地域の結び方（方向）について検討を行いました。既存のバスネットワークは、人口分布、主要施設などを踏まえ形成され、地域と地域を結んでいることから、既存の交通ネットワークを踏まえ、広域的な観点から、鉄軌道との効率的な結び方について検討を行っていくことが重要です。

想定するシステム

既存の路線バスが地域と主要施設などを結んでいることから、主に路線バスの活用が想定され、自動運転等今後の技術の進展も考慮しながら、フィーダー交通ネットワークの充実などについて検討する必要があります。また、新たなシステム（BRT・LRT等）の導入等について検討を行う場合は、地域における課題やニーズ、導入空間、まちづくりへの影響、採算性などについて総合的に検討を行うことが重要です。

※鉄軌道と接続した具体的な路線の検討については、計画段階以降、駅位置の検討を踏まえ行うことになりますが、各地域における交通の現状と課題などを踏まえた交通の充実については、構想段階終了後、市町村や既存公共交通事業者等との協働により検討を行っていきます。

意見募集（パブリックコメント）を行います。

今後、必要な検討事項など

鉄軌道導入にあたり、必要な検討事項

1 システム・ルート・構造の検討

沖縄の気象（台風など）や塩害、ライフサイクルコスト、自然・生活環境および景観への影響、用地確保、自動車交通への影響などを踏まえ、検討を行っていきます。

2 環境・景観への影響の低減

鉄軌道の導入および駅周辺のまちづくりによる自然・生活環境や景観への影響低減については、各地域の環境を踏まえ、最新の技術なども参考にしながら、幅広く検討を行っていきます。



3 採算性・費用便益分析の精緻化

需要予測の精度向上を図るとともに、未検討となっている便益項目について、定量的または定性的評価の可能性を検討し、評価の精度を高めていきます。

4 鉄軌道の整備方法等の検討

那覇空港への接続や整備のあり方については、計画段階において、費用対効果や沖縄都市モノレールの経営への影響などを踏まえ、総合的観点から検討を行っていきます。

鉄軌道導入とあわせて必要な取組

1 公共交通の利用環境づくり

駅周辺への様々な施設・機能の集積、賑わいのあるまちづくりや公共交通の利用環境改善、自動車から公共交通への利用転換を促すための社会づくり、鉄軌道とバスなどが連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築および各地域における交通の充実に向けて、まちづくりを中心的に行うべき市町村や交通事業者などと連携し、可能な限り地域住民の意見も取り入れながら取り組んでいきます。

2 沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現に向けて

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、観光客の受け入れ体制整備を推進するとともに、各地域のさらなる魅力向上などに向けて取り組むことが求められています。



これまでの検討プロセスについて

沖縄鉄軌道計画案づくりは、県民の皆さまに情報提供を行い、ご意見をいただきながら検討を進めるプロセスを導入し、県民の皆さまにも計画検討に参加いただきながら進めてきました。

検討内容については、「おきなわ鉄軌道ニュース」の全戸配布やパネル展示などを通じて、情報提供を行ってきており、商業施設などで実施したパネル展示などには、多くの方々にお越しいただき、これまでに、のべ約６万１千人の方からご意見が寄せられました。

検討にあたっては、技術および計画検討委員会を設置し、県民の皆さまから寄せられたご意見も踏まえながら、客観的データ等に基づき検討を行うとともに、情報提供方法や情報内容、寄せられたご意見への対応が適切であったかについて、プロセス運営委員会において確認を行いながら、計画案づくりに取り組んできました。

さらに、検討にあたっては、整備ありきではなく、沖縄21世紀ビジョンで示された目指すべき将来の姿や陸上交通の現状と課題を踏まえ、何らかの対策が必要であることを確認のうえ、骨格軸と連携するフィーダー交通ネットワークの構築など、必要な取り組みなどについて検討を行うとともに、寄せられたご意見についても、技術的観点などから検討を行い、評価項目やルート案を追加するなど、県民の皆さまから寄せられたご意見も取り入れながら、幅広い視点で検討を行ってきました。

アンケート回答者数の推移

ステップ1	H26.11	3,079人
ステップ2	H27.5～6	5,167人
ステップ3	前半 H28.1～2	5,974人
ステップ3	後半 H28.5～6	8,788人
ステップ4	H29.9～10	38,057人

のべ 61,065人

本紙で掲載している概略計画（案）等は、計画検討委員会において確認された事項をわかりやすく要約したものとなっており、詳細は、沖縄鉄軌道ホームページのほか、沖縄県交通政策課、行政情報センター、宮古行政情報コーナー、八重山行政情報コーナー、各パネル展示会場において確認することができます。

パネル展示等のお知らせ

平成30年2月から県内各地で、鉄軌道の計画案づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置するオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「○○市役所 ○○日」と表記した場所・日程で実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

※スケジュールや場所は、予告なく変更する場合があります。

公共施設・商業施設	2/6～2/13	読谷村役場 6日・北中城村役場 6日・宜野湾市役所 7日 浦添市役所 7日・南城市役所大里庁舎 8日
	2/7～2/14	沖縄県庁 13日・那覇市役所 14日・泊ふ頭旅客ターミナルビルとまりん
	2/8～2/12	中城村吉の浦会館 8日・イオン南風原 12日 イオン那覇 11日・サンエー那覇メインプレイス 10日
	2/8～2/15	八重瀬町役場統合庁舎 9日・糸満市役所 13日・豊見城市役所 9日
	2/14～2/20	与那原町役場 14日
	2/15～2/21	宜野座村役場 15日・恩納村役場 15日・金武町役場 20日・嘉手納町役場 20日
	2/17～2/21	道の駅許田・イオン名護 17日
	2/19～2/23	今帰仁村コミュニティーセンター 21日 本部町役場 21日・名護市役所 23日 西原町役場 19日
	2/20～2/26	石垣市役所 22日
	2/21～2/25	サンエー豊見城ウイングシティ 25日
	2/23～2/27	久米島空港 26日・イオンタウン南城大里 27日
	2/23～3/1	宮古島市役所 23日

公共施設・商業施設	2/24～2/28	イオン具志川 24日・サンエー宜野湾コンベンションシティ 24日 サンエー具志川メインシティ 26日
	2/25～3/1	イオン北谷 25日
	2/26～3/2	うるま市役所 2日・沖縄市役所 28日・北谷町役場 1日
	2/28～3/4	サンエー西原シティ 3日・サンエー経塚シティ 3日
	2/28～3/6	道の駅ゆいゆい国頭 2日・道の駅おおぎみ 5日・東村役場 28日・運天港
大学	2/6～2/9	琉球大学・沖縄女子短期大学
	2/7～2/9	名桜大学・沖縄キリスト教学院大学
	2/7～2/14	沖縄国際大学
	2/14～2/16	沖縄県立芸術大学
	2/16～2/22	沖縄県立看護大学
	2/19～2/22	沖縄工業高等専門学校
病院	2/7～2/14	沖縄県立南部医療センター・こども医療センター
	2/26～3/2	沖縄県立中部病院
	2/28～3/6	沖縄県立北部病院

意見募集（パブリックコメント）

「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）等に関する意見募集（パブリックコメント）」について

平成30年2月6日
沖縄県企画部交通政策課

今般、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、下記のとおり、ご意見を求めます。

記

1．意見募集期間：**平成30年2月6日（火）～平成30年3月7日（水）** ※郵送及びFAXについても、締切日必着
2．意見募集対象：沖縄鉄軌道概略計画（案）等（おきなわ鉄軌道ニュースP6～P7）
3．意見提出方法：次のいずれかの方法にて、ご提出願います。
　○ウェブサイトの場合：沖縄鉄軌道ホームページより送信可能です。
　http://www.oki-tetsukidou-pi.com
　○FAXの場合：098-866-2448
　○郵送の場合：〒900-8570　沖縄県那覇市泉崎1-2-2 沖縄県企画部交通政策課

ご意見を提出される場合
何頁のどの項目に対する意見かわかるよう概略計画（案）等の左右に記載されている行番号も併せてご記入ください。

本紙で掲載している概略計画（案）等は、計画検討委員会において確認された事項をわかりやすく要約したものとなっており、詳細は、沖縄鉄軌道ホームページのほか、沖縄県交通政策課、行政情報センター、宮古行政情報コーナー、八重山行政情報コーナー、各パネル展示会場において確認することができます。



これまでの検討経緯は計画書にとりまとめる予定です

鉄軌道の計画案づくりは、平成26年10月から3年半かけて、県民の皆さまや21名の専門家の先生方のご協力をいただきながら、検討を進めてきました。検討開始から推奨ルート案選定までの経緯については、今後、計画書にとりまとめる予定です。
なお、各段階における検討内容や県民の皆さまから寄せられた意見などの検討経緯などについては、沖縄鉄軌道計画案づくりの専用ホームページ中の委員会資料でご確認いただけます。計画書についても、策定後、専用ホームページで公開する予定です。

沖縄 鉄軌道 検索

たくさんのご協力、ありがとうございました

多くの皆さまにご協力をいただきながらコミュニケーション活動を進めてまいりました。
パネル展示の会場を提供していただきました皆さま、ありがとうございました。

イオン具志川店・イオンタウン南城大里・イオン北谷店・イオン名護店・イオン那覇店・イオン南風原店・沖縄都市モノレール県庁前駅
サンエー宜野湾コンベンションシティ・サンエー経塚シティ・サンエー具志川メインシティ・サンエー豊見城ウイングシティ・サンエー那覇メインプレイス
サンエー西原シティ・サンフティーマ普天間・プラザハウスショッピングセンター・道の駅 おおぎみ・道の駅 許田・道の駅 ゆいゆい国頭・南の駅 やえせ
メイクマン石垣店・メイクマン宮古店・沖縄キリスト教学院大学・沖縄県立看護大学・沖縄県立芸術大学・沖縄国際大学・沖縄女子短期大学・沖縄大学
名桜大学・琉球大学・沖縄工業高等専門学校・沖縄県立北部病院・沖縄県立中部病院・沖縄県立南部医療センター・こども医療センター
沖縄県警察運転免許センター・運天港、泊ふ頭旅客ターミナルビル とまりん・久米島空港・宮古空港
国頭村・東村・大宜味村・今帰仁村・本部町・名護市・宜野座村・恩納村・金武町・うるま市・読谷村・沖縄市・嘉手納町・北谷町・北中城村・中城村
宜野湾市・浦添市・西原町・那覇市・南風原町・与那原町・豊見城市・南城市・八重瀬町・糸満市・久米島町・宮古島市・石垣市（順不同）