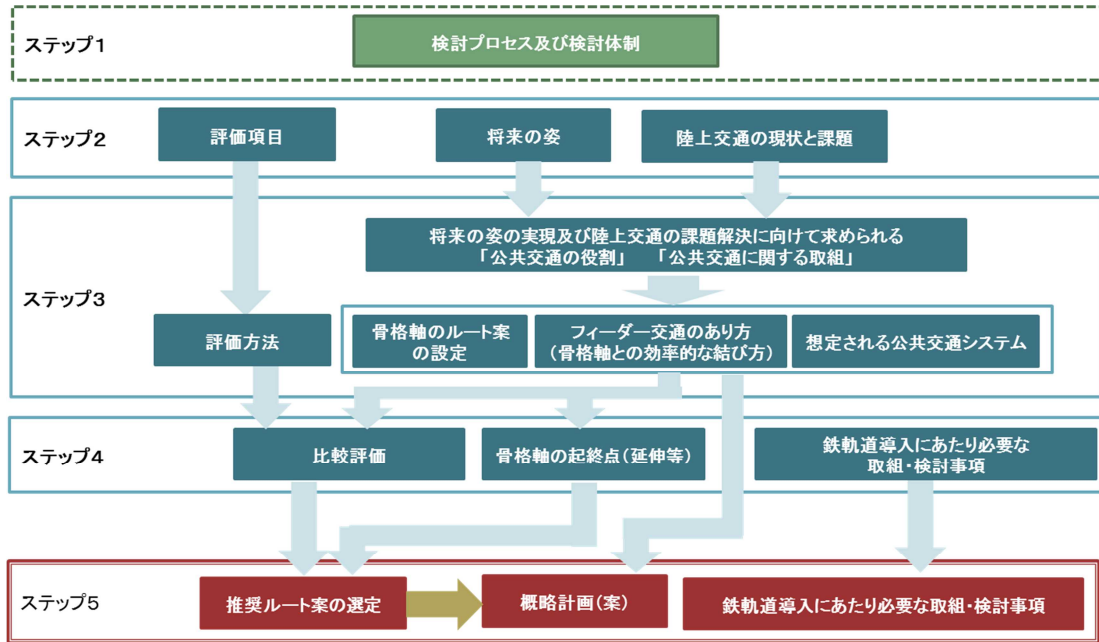


II 計画検討

1 検討過程

検討プロセスに基づき、以下の過程で、段階的に計画検討を実施した。



2 ステップ4までの県民等との情報共有に基づく計画検討の経緯・確認事項

計画検討にあたっては、技術・専門的検討及び県民等とのコミュニケーション活動を通して、ステップ毎に、以下について確認を行いながら、段階的に検討を進めた。

【ステップ1において確認された事項】

検討の進め方・検討体制を決定

「県民の理解と協力」、「参加型プロセスの積極的導入」等を計画検討にあたっての基本姿勢として位置づけ、検討の進め方、検討体制等を定めた「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」（平成27年1月）を作成した。

【ステップ2において確認された事項】

陸上交通の現状及び課題の共有

公共交通の利便性や交通渋滞などが課題となっており、そのために公共交通の利用促進に向けた取り組みが必要であることについて、県民も認識していることが確認され、一定の情報共有が図られた。

将来あるべき姿の共有、対策の必要性の確認

今のままで良いとする一部の意見もあったものの、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿を求めていくことについては、県民等と一定の情報共有が図られ、その実現等に向けて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ていくことについては理解が得られたものと判断。

評価項目

将来像実現に向けた課題解決に必要な「県土の均衡ある発展」や「高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上」等の6つの視点、採算性分析や施工性等事業性を評価するために必要な6つの視点に基づく評価項目に加え、県民等から寄せられた意見を踏まえ、新たに3項目（他公共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。

【ステップ3において確認された事項】

対策案の設定について

（公共交通の役割・取組）

将来の姿の実現等の観点から整理した公共交通の役割について、「圏域間連携の強化」、「移動利便性の向上」、「交通渋滞の緩和」等を期待する意見が寄せられ、その内、移動利便性の向上については、定時性、快適性、速達性、ゆっくりとした移動等を求める意見が寄せられたことから、これら県民等の様々なニーズに対応していくため、対策案として、「骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」について検討を行った。

（対策案の検討）

骨格軸のルート案

公共交通の役割を踏まえた「ルート等検討の視点」に基づき、県民等から寄せられた意見も踏まえ検討を行い、A～D案の4案に、B案、C案、D案の派生案、計3案を追加し、計7案をステップ4で比較評価を行うルート案として設定。

フィーダー交通

公共交通の役割を踏まえた「支線（フィーダー交通）検討の視点」に基づき、バス等既存の公共交通ネットワークを踏まえ、各ルート案毎に、骨格軸と地域の効率的な結び方について検討を実施。

想定されるシステム

骨格軸のシステムについては、「ルート等検討の視点」を踏まえた場合、時速100km以上のスピードが求められたことから、道路交通法等の規制を受けない専用軌道を有する小型鉄道やモノレール等新交通システム、LRT（専用軌道）を想定。

評価方法

ステップ2で設定した評価項目毎に、評価のものさしとなる「評価指標」を設定。

【ステップ4において確認された事項】

比較評価結果

比較評価結果に対し、理由を明確に示し、評価結果を否定・疑問視する意見が見受けられなかったことを確認し、県民等から寄せられた質問・疑問、配慮・留意を求める意見等について、技術的観点から検討・整理を行い、これまでの検討内容について丁寧に説明するとともに、懸念事項等については、今後の検討方針を示す等、対応を示すことによって、ステップ5において、当該評価結果をもとによりよい案を選定していくことを確認。

また、ステップ5では、比較評価結果に対して寄せられた県民等が期待する効果や求める配慮・留意等も踏まえ、様々な視点に基づき、よりよい案を選定していくことを確認。

ルート案（延伸等）について

ルート案については、県民等から延伸を求める意見が寄せられたが、骨格軸が安定的・持続的に高いサービス水準を維持し、公共交通の役割が持続的に果たされるためには、採算性の確保が重要な視点であり、フィーダー交通の中でも特に需要の多かった糸満方面、与那原方面への延伸の可能性について検討を行ったところ、いずれの延伸区間も採算がとれず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られたことから、那覇と名護を起終点として検討を進めることを確認。

また、今後、公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していくことも併せて確認。

鉄軌道とあわせて必要な取組について

鉄軌道の導入にあたっては、需要確保、利便性向上等の観点から、駅周辺のまちづくりや、公共交通の利用環境改善、県民意識の醸成、フィーダー交通の充実等に取り組んでいくことが重要であり、現在進めている既存公共交通の利用環境改善に向けた取組を着実に実施するとともに、計画段階以降は、県民等から提案のあった利用促進等に関する具体的取組も参考にしながら、市町村や交通事業者と連携して、まちづくりのあり方や、フィーダー交通との連携のあり方等について幅広く検討を行っていくことを確認。

3 ステップ4までの県民等とのコミュニケーション活動の結果

3-1 周知・情報提供

情報提供等に当たっては、各ステップにおいて、検討内容を取りまとめたニュースレターを全戸配布するとともに、パネル展示やオープンハウスについては、県内各地域において幅広く開催し、ステップを経るごとに、日数及び回数を増やすなど、取組の強化を図った。加えて、ステップ2からは県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、対話を通じた情報提供にも努めるとともに、複数案の比較評価を行う重要な段階であるステップ4では、SNSの活用や県内高等学校等へのアンケート協力依頼等、様々な広報媒体を活用し周知広報の強化に努めた。

	ステップ1 (H26.11)	ステップ2 (H27.5~6)	ステップ3(前半) (H28.1~2)	ステップ3(後半) (H28.5~6)	ステップ4 (H28.9~10)
ニュースレター	全戸配布				
HP掲載	適宜、各委員会資料及びパネル展示等の資料を掲載				
其他媒体を活用した周知広報	個別説明会	県政広報テレビ番組	県政広報テレビ番組 県広報紙	県政広報テレビ番組	県政広報テレビ・ラジオ番組 県広報紙、事前周知ポスター SNS(ツイッター) 高校等へのアンケート協力依頼
パネル展示	36か所(延べ280日)	44か所(延べ219日)	52か所(延べ319日)	55か所(延べ274日)	60か所(延べ325日)
オープンハウス	—	7か所(10回)	11か所(14回)	11か所(16回)	27か所(28回)
県民会議	—	H27.5.30 (県立博物館)	H28.1.30 (名桜大学)	H28.6.4 (中部合同庁舎)	H29.9.30 (自治会館)
市町村会議 (県合同庁舎にて開催) ※ステップ1は行政説明会として開催	H26.11.18 (八重山) H26.11.19 (県庁) H26.11.20 (中部) H26.11.20 (北部) H26.11.21 (宮古)	H27.5.25 (南部) H27.5.27 (中部) H27.5.29 (北部)	H28.2.3 (中部) ※本島内全市町村対象	H28.5.23 (南部) ※本島内全市町村対象	H29.9.20 (南部) ※本島内全市町村対象
関係機関等 意見交換会	—	H27.5.28 (南部合同庁舎)	H28.2.10 (南部合同庁舎)	H28.6.8 (南部合同庁舎)	H29.9.19 (南部合同庁舎)

3-2 コミュニケーション活動への参加状況

パネル展示やオープンハウスの開催日数や回数を増やしたことなどにより、パネル展示等への参加者及びアンケート回答者数も、ステップを経るごとに増え、ステップ4においては、約3万8千人の方から意見が寄せられた。

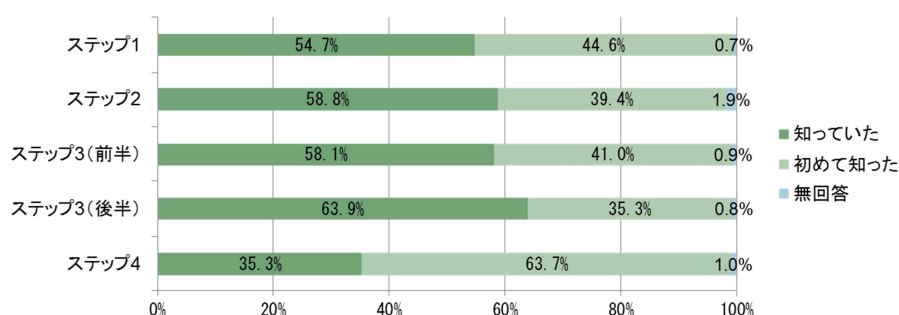
	ステップ1 (H26.11)	ステップ2 (H27.5~6)	ステップ3(前半) (H28.1~2)	ステップ3(後半) (H28.5~6)	ステップ4 (H28.9~10)
パネル展示 (うちオープンハウス)	7,440人 (—)	5,910人 (283人)	8,523人 (258人)	11,729人 (760人)	20,521人 (1,887人)
HPアクセス数	— ※未カウント	3,515	2,011	3,152	4,429
アンケート回答者数	3,079人	5,167人	5,974人	8,788人	38,057人 ※うち高等学校等 (25,128人)
県民会議	—	32名(男24名:女8名) 北部:12名 中部:4名 南部:16名	24名(男20名:女4名) 北部:5名 中部:10名 南部:9名	18名(男13名:女5名) 北部:5名 中部:7名 南部:6名	15名(男12名:女3名) 北部:5名 中部:5名 南部:5名
市町村会議	—	24市町村	22市町村	24市町村	21市町村
関係機関等 意見交換会	—	16機関・団体	16機関・団体	16機関・団体	15機関・団体
行政説明会	65名	—	—	—	—

3-3 取組に関する認知度

鉄軌道の計画案づくりに関する取組については、ステップ4ではステップ3（後半）から約1年4ヶ月経過後での情報提供及び意見募集（P I：パブリック・インボルブメント）となったことにより県民の関心が薄れたことや、社会人と比較して行政の取組に関心が薄いと考えられる高校生等の若年層からの回答が多くを占めたことにより、認知度の低下が生じたものと考えられるものの、全体としては、ステップを経るごとに認知度の向上は概ね図られたものと考えられる。

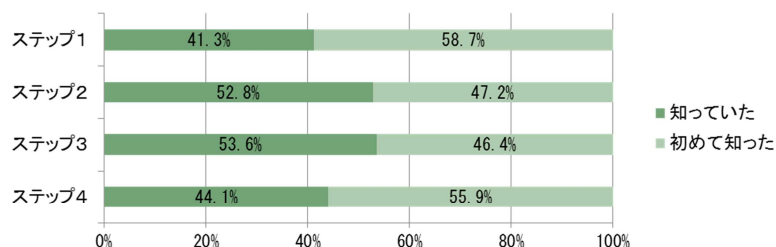
【アンケート調査(ニューズレター等)による認知度】

鉄軌道導入の取組について

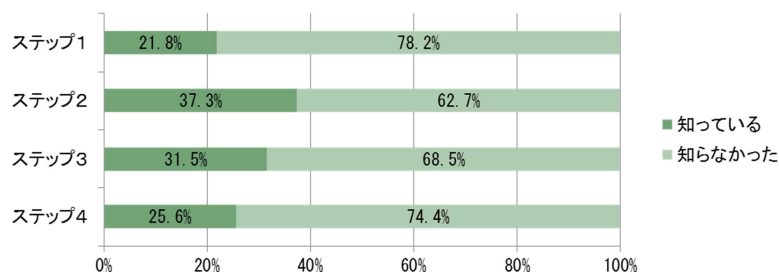


【定点調査による認知度】

1. 鉄軌道導入の取組について



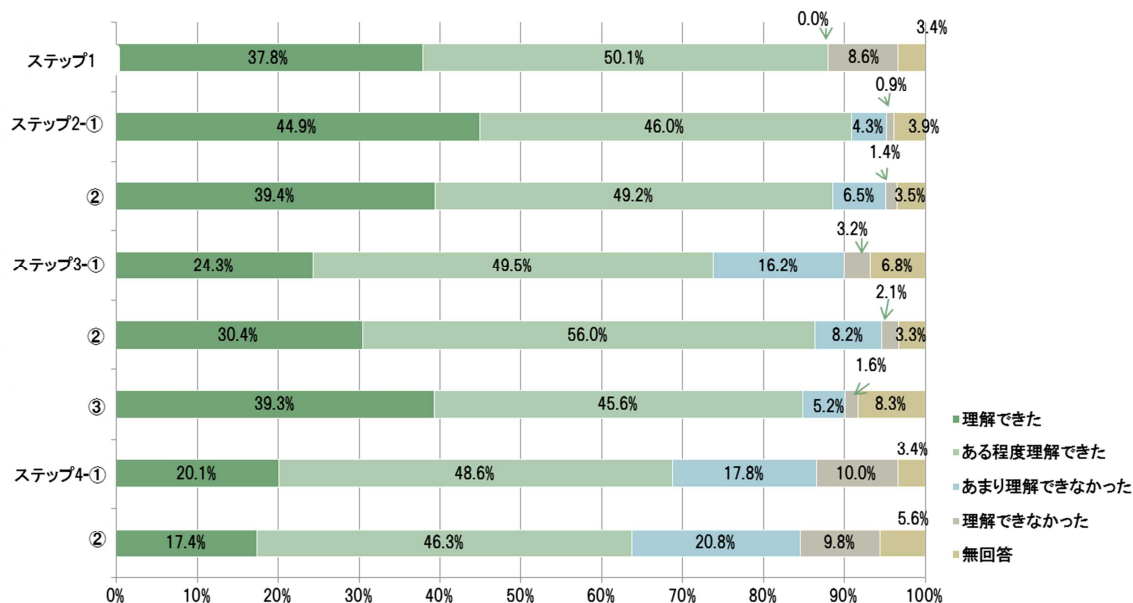
2. 各PIでの取組状況について



※定点調査については、提供した情報がどの程度県民に認知されたかを把握するため、各ステップのPI終了後、地域や年齢に偏りが生じないように、離島を含む21箇所にて実施した。

3-4 情報提供内容に関する理解度

各ステップにおいて、誰もがわかりやすい情報提供が求められたものの、提供した情報については、最も専門的で情報量の多かったステップ4も含め、全体を通して、約6割～9割の方が「理解できた」「ある程度理解できた」としていることから、各ステップにおける検討内容に関する理解は一定程度得られたものとする。



【設問】

- ステップ1 : 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
- ステップ2①: 陸上交通の現状や課題について
 - ②: 県の計画で示されている将来の姿について
- ステップ3①: 将来の姿や陸上交通の現状から求められる公共交通の役割、取組
 - ②: 将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしについて
 - ③: 骨格軸のルート案(複数)の検討について
- ステップ4①: 7つのルート案の比較評価結果について
 - ②: 鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

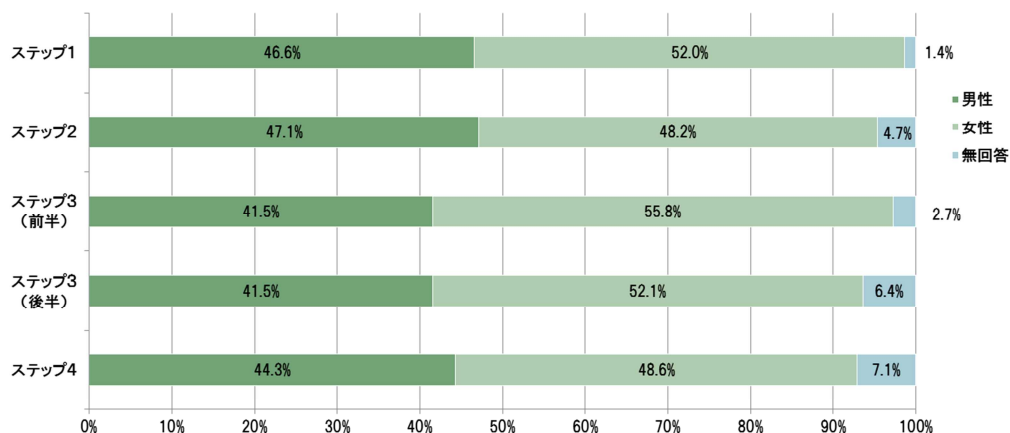
3-5 意見を寄せた方の属性等

アンケートについては、各ステップにおいて、男女比は概ね 1:1 とバランス良く回答が得られ、また年齢別については県内の 10 代～70 代以上までの幅広い年齢層から回答を得ることができた。

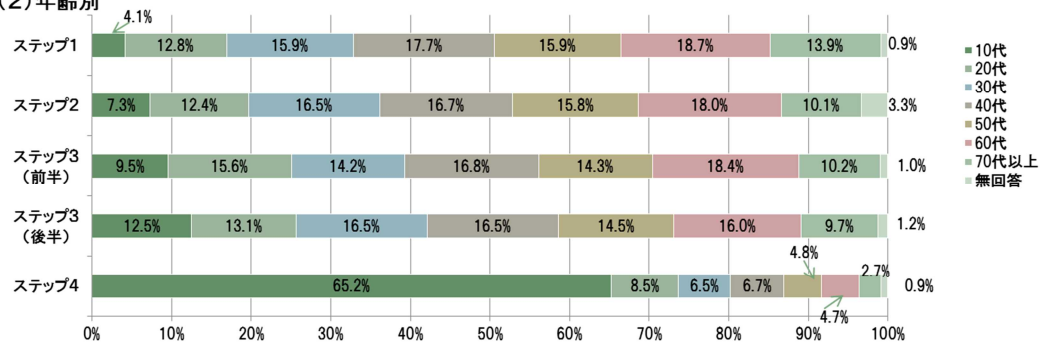
また、ステップ 4 では、県内の高校・専門学校等にアンケートへの協力を依頼したことにより、全生徒数の約 45% に当たる約 2 万 5 千人から回答が寄せられ、鉄軌道の計画案づくりに対する若者の関心も高まったものと考えられる。

地域別については、本島北部、中部、南部、離島と幅広い地域から回答が得られた。

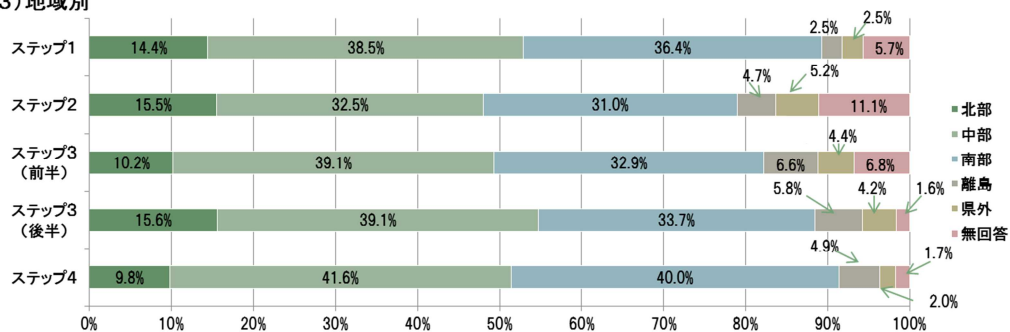
(1) 性別



(2) 年齢別



(3) 地域別



4 ステップ5における取組(推奨ルート案の選定等)

4-1 推奨ルート案の選定及び計画段階以降に必要な取組・検討事項のとりまとめ

4-1-1 推奨ルート案の選定

ステップ4までの検討において、将来の姿の実現等に当たっての課題解決の観点に基づき、対策案(骨格軸と連携するフィーダー交通ネットワークの構築)等について検討を進めてきた。また、県民等からは骨格軸等について、様々な効果が期待されるとともに、環境影響等について配慮・留意が求められ、さらにルートを選定に当たっては、幅広い視点での検討が求められた。

以上を踏まえ、推奨ルート案については、「事業効果」「採算性」「事業費・工期」「事業実施上の留意点」の4つの視点に基づき総合的観点から検討を行い、計画検討委員会において、C派生案が推奨ルート案として選定された。

選定理由

事業効果	<ul style="list-style-type: none">・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く、両地域の需要を取り込むことができるため、鉄軌道および公共交通の利用者数や、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、移動圏の拡大効果も最も高く、より高い効果が期待できる。
採算性	<ul style="list-style-type: none">・上下一体方式(既存の都市鉄道の事業スキームと同様に、鉄軌道事業者の3分の1負担を想定)では、採算は取れないものの、現在、県が国に求めている全国新幹線鉄道整備法を参考とした上下分離方式(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、事業実施の目安となる開業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。
事業費・工期	<ul style="list-style-type: none">・事業費はやや高く、工期は比較的長いものの、極端に高額ではない。・また、最新工法の採用等によっては、縮減に向けた検討の余地がある。
事業実施上の留意点等	<ul style="list-style-type: none">・施工中の自動車交通や自然・生活環境への配慮等が必要であるものの、計画段階以降、設計・施工上等の対策を講じることにより、重大な影響の回避、低減等が可能であること。

4-1-2 計画段階以降に必要な取組・検討事項のとりまとめ

構想段階における本検討では、骨格軸については、概ねのルートとして通過市町村を決定するレベルでの検討となっており、次の計画段階以降においては、決定されたルート案について、現場の状況等を確認の上、沖縄の気象や塩害等を考慮の上、経済性や施工性、環境影響低減等様々な観点から幅広く、詳細に検討を行っていく必要がある。

さらに、計画段階以降は鉄軌道導入後の県民及び観光客の行動変化等を踏まえた需要予測の精度向上、構想段階で考慮されていない便益項目の検討等を図っていくことが必要であり、また、事業の効果・影響等について、幅広く検討を行い、総合的観点から整備方法、那覇空港への接続について検討を行っていく必要がある。

このため、これら検討が必要な事項を、ステップ4で整理した駅周辺のまちづくり等の必要な取組とあわせて、「計画段階以降に必要な取組・検討事項」としてとりまとめた。

4-2 概略計画(案)等にかかる意見公募手続き(パブリックコメント)

これまでの計画検討において、骨格軸とフィーダー交通について検討・確認された内容を概略計画(案)としてとりまとめ、これに、今後技術的観点から必要となる検討事項や、まちづくりなど「計画段階以降に必要な取組・検討事項」をあわせて、行政手続として、県民等に対する意見公募手続き(パブリックコメント)を平成30年2月6日～3月7日にかけて実施した。

その結果、のべ826名の方々から

- ・推奨ルート案に賛成する意見や、他のルートを求める意見
- ・地域の課題解決の観点等から延伸を求める意見
- ・国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領等に基づく検討を求める意見
- ・まちづくりや渋滞緩和等の事業効果を期待する意見
- ・整備に要する財源を懸念する意見
- ・公共交通の運賃低減や、駅周辺への駐車場や商業施設等の機能集積を求める意見

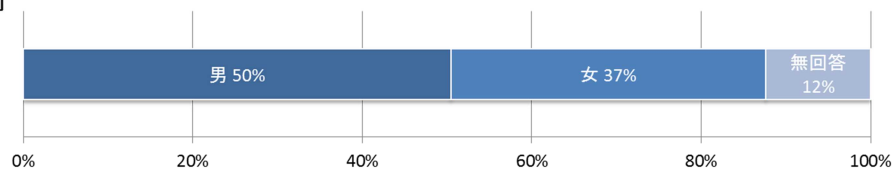
などが寄せられた。

意見を寄せた方の属性については、ステップ4まで実施したP Iと比較すると、前回よりも若干女性の割合が低くなっているものの、これまでと同様、幅広い地域、年齢層から意見を頂くことができた。

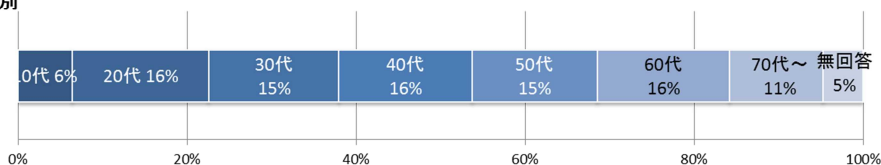
寄せられた意見に対しては、これまでの検討経緯や確認された事項等を踏まえ、県としての考えを整理の上、平成30年3月29日に示し、手続きを終了した。

意見を寄せた方の属性等

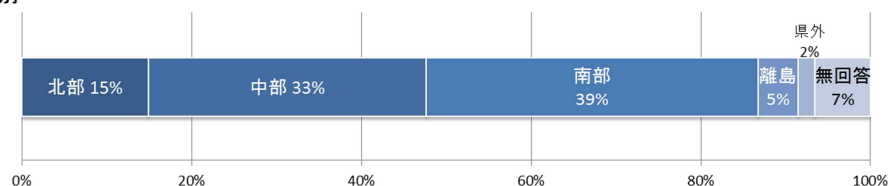
(1)性別



(2)年齢別



(3)地域別



5 「検討の進め方に関する基本姿勢」を踏まえた計画検討に係る取組のとりまとめ

ステップ1～5までに実施してきた計画検討及びコミュニケーション活動については、検討に先立ち掲げた「検討の進め方に関する基本姿勢」に基づき、以下の通り、とりまとめることができる。

【参加型プロセスの積極的導入】

- ・検討に先立ち、ステップ1においては検討の進め方等について検討を行い、5つのステップに分けて、各段階毎に県民等と情報共有を図りながら検討を進めるプロセスを導入した。
- ・各ステップにおいて、検討内容を取りまとめたニューズレターの全戸配布や県内各地域でのパネル展示の開催、広報誌等県の様々な広報媒体の活用等による幅広い情報提供に努めるとともに、加えて、説明員として職員を配置したオープンハウスの実施や、県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、対話による情報共有にも努めた。
- ・パネル展示等の開催にあたっては、市町村役場や商業施設の他、大学、県立病院等でも開催するとともに、ステップ4では高等学校等に対しアンケートの協力依頼を行う等、幅広い地域、年齢層の方々の計画案づくりへの参画機会の確保に努めた。

【県民の理解と協力】

- ・各ステップにおけるコミュニケーション活動については、わかりやすい情報提供など、改善すべき課題はあったものの、幅広い地域におけるパネル展示等の開催、マスメディアの積極的活用等により、計画案づくりに関する取組についての認知度向上が図られ、ステップを経るごとにパネル展示等コミュニケーション活動の参加人数等が増加し、ステップ1～4までにのべ約6万1千人の方から意見が寄せられる等、多くの県民の理解と協力を得ながら検討を進めることができた。
- ・また、最終段階であるステップ5において行政手続きとして実施した意見公募手続きにおいても、826人の方から意見を頂くことができた。

【公正性の確保】

- ・検討にあたっては、技術及び計画検討委員会の2つの委員会を設置し、会議及び資料はすべて公開の上、透明性を確保しつつ、県民等から寄せられた意見については、意見数の多寡にかかわらず、検討に資する意見を把握できる分類・整理を行い、これら意見も踏まえ、客観的データ等に基づき検討を行った。
- ・さらに、プロセス運営委員会を設置し、ステップ1で策定した「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、県民とのコミュニケーションを含めた検討プロセスが適切に実施されたかについてステップ毎に評価・確認を行い、プロセスの適切な管理・運営に努めた。

【予断なき検討】

- ・検討にあたっては、整備ありきではなく、目指すべき将来の姿の実現や陸上交通の現状の課題について県民等と情報を共有し、将来の姿の実現等にあたっては、何らかの対策が必要であることを確認の上、将来の実現等にあたり求められる公共交通の役割に基づき、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、必要な取組等について検討を行った。
- ・また、比較評価にあたっては、骨格軸が整備されず、既存の公共交通のままであった場合との比較も行い、整備による効果の程度を確認しながら検討を行った。
- ・検討にあたっては、各ステップにおいて県民等から寄せられた意見も踏まえ、技術的観点等から検討を行い、評価項目やルート案を追加するなど、県民意見も取り入れながら幅広い視点で検討を行うとともに、県民等から寄せられた質問・疑問、配慮・留意を求める意見等については、これまでの検討内容について丁寧に説明するとともに、懸念事項等については今後の検討方針を示す等、寄せられた意見も踏まえながら検討を行った。
- ・ステップ5の意見公募手続きにおいて寄せられた意見に対しても、これまでの検討経緯や検討結果を丁寧に説明するとともに、懸念や留意を求める意見については、今後の対応方針を示した。