

ステップ3の中間とりまとめ

沖縄県

本資料の位置づけ

ステップ3（第1回の情報提供及び意見収集）では、

- 将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし
- 対策案検討の基本的考え方
- 評価指標

について県民や関係機関、市町村に情報提供し、コミュニケーションを図りながら計画の検討を進めてきました。

本資料は、県民の皆様からいただいたご意見を踏まえ整理したステップ3の「中間とりまとめ」となります。

I ステップ3の中間とりまとめ

1. ステップ2の留意事項(将来の姿)について

- ・ ステップ2で示した将来の姿について、私たちの日常がどう変わるか具体的なイメージがわからないとする意見があったことから、ステップ3では、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取り巻く環境（社会環境）や私たちの暮らしをイメージし、県民へ情報提供を行った。
- ・ その結果、今のままで良いとする一部の意見もあったが、将来の姿について、くらし・生活の向上、移動範囲の拡大、車依存型社会からの脱却、人口分散による地域の活性化、自動車利用減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現などを期待・求める意見が寄せられた。
- ・ また、ステップ2において、現状において公共交通の利便性や交通渋滞などが課題となっており、そのために公共交通の利用促進に向けた取組が必要であることについて県民との共有認識も図られていることから、これらを踏まえ、沖縄21世紀ビジョン（H22.3策定）で示されている県民が望む5つの将来像及び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を求めていくことについては、県民との一定の情報共有が図られたものと判断し、引き続き将来の姿の実現等に向け本計画検討を進めていくものとする。

2. ステップ3の検討について

2-1 ステップ3の進め方

- ・ ステップ3については、検討項目が多く、複数のルートの設定等については、県民の意見を参考に慎重かつ丁寧に進める必要があるため、前半と後半に分けて段階的に検討することとした。
- ・ 前半では、沖縄本島の陸上交通の現状・課題解決及び将来の姿の実現の観点から求められる公共交通の役割・取組、対策案の比較評価に必要なものさし（評価指標）について県民等と情報共有を図り、後半では、確認された公共交通の役割・取組等に基づき、具体の対策案について検討を行い、県民との情報共有を経て、対策案（複数）、評価方法を設定するものとする。

2-2 ステップ3前半での確認事項

2-2-1 公共交通の役割・取組

- 公共交通の役割については、
 - ・将来の姿の実現の観点等から整理した「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、交通の円滑化、交通渋滞の緩和等を期待する・求める意見が寄せられた。
 - ・そのうち、移動利便性の向上については、定時性、快適性、速達性、ゆっくりとした移動、移動手段の選択肢拡大、公共交通ネットワークの充実が求められた。また、圏域間の連携強化については、那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もあったが、北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見や、北部と中南部とのアクセス向上による連携強化を求める意見、那覇と名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見が寄せられる等、公共交通に関し様々なニーズへの対応が求められた。
 - ・また、県民からは、持続可能性の観点から採算性を考慮すべきとの意見も寄せられた。
- 公共交通に関する取組については、
 - ・現在進めているバス停の整備やノンステップバスの導入等公共交通の利用環境改善に向けた取組を求める意見が寄せられた。
 - ・今後、具体的な検討が必要な取組については、鉄軌道について、人口減少や事業規模等の観点などから必要無いとする一部の意見もあったが、早期整備や実現を期待する意見が寄せられた他、骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワーク構築を求める意見が寄せられた。
- 以上から、県民等の様々なニーズに対応していくためには、将来の姿の実現等に向けて求められる「公共交通の役割」を踏まえ、現在進めている既存の公共交通の利用環境改善に向けた取組と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて検討を進めていく必要があると考える。
- ステップ3後半以降は、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、県民から寄せられた「持続可能性の観点から採算性（利用促進含む）を考慮した持続可能な公共交通」を、「公共交通の役割を果たしていくために必要な視点」として追加し、これら役割・視点に基づき、骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークについて検討を行うものとする。

2-2-2 評価方法

- ・評価については、ステップ2で整理した「事業による効果・影響」、「費用便益分析」、「採算性分析」、「事業性」、「環境」の5つの視点を求める意見が寄せられたことから、ステップ4ではこれら視点に基づき比較評価を行うものとする。
- ・また、その他視点として「帰ってきたいと思えるなど、地元意識が醸成されたかどうか、意識の変化も重要な視点」との意見が寄せられたことから、今後、手法を検討の上、鉄軌道導入による県民等の意識（意向）や行動の変化について把握し、鉄軌道導入による効果として検討を行っていくものとする。

Ⅱ 県民意見の概要

1 沖縄の将来の姿の具体的なイメージ

1-1 県民生活

1-1-1 くらし、生活の向上について

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

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

1-1-2 移動範囲の拡大等

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

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

1-1-3 車依存型社会からの脱却等

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

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

2-1 沖縄振興

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

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

3-1 自動車利用の減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現

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

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

4-1 その他

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

2 公共交通の役割・取組

2-1 公共交通の役割

2-1-1 圏域間連携の強化

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

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

2-1-2 移動利便性の向上・交通の円滑化

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

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

2-1-3 交通渋滞緩和

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

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

2-1-4 その他意見

持続可能性の観点から、採算性を考慮した公共交通が求められています。

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

2-2 公共交通に関する取組

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

2-2-1-1 過度な自家用車利用から公共交通への利用転換

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

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

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

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

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

2-2-2 今後、具体的な検討が求められるもの

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

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

3 評価方法

3-1 ステップ2で整理した視点

3-1-1 事業による効果・影響の視点

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

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

3-1-2 事業性等を評価する視点

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

- ・ 既存交通事業者への影響を踏まえた検討、既存交通事業者との役割分担、連携を求める意見（51件）
- ・ モノレールは塩害の故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい（1件）
- ・ 整備期間中のさらなる交通渋滞が心配であり、対策が必要とする意見（6件）
- ・ 台風、地震等自然災害やテロへの対応を考慮し、安全性の高い計画を求める意見（25件）
- ・ 自然を壊さないようにしてほしい、現状の自然を活かしてほしいとする意見（93件）
- ・ 導入により自然の景観を損なわないよう配慮を求める意見（22件）
- ・ . . . 等

3-2 その他の視点

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

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