

第2回県民会議の結果（案）

1. 開催状況

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

2. 意見の概要

《沖縄の将来の姿について》

＜共通意見＞

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

＜その他意見＞

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

《将来の姿等を実現するためにもとめられる公共交通について》

＜共通意見＞

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

＜その他意見＞

- ・既存の公共交通は、運賃、運行時間などが県民のニーズを反映していない。

《評価方法（評価の視点）について》

＜共通意見＞

- 鉄軌道建設によりかえって人口流出につながることはないか、本当に、県土の均衡ある発展につながるのかといった視点が必要。
- 数字では表しにくいですが、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。
- 県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか？南北軸と東西軸の2つ、で考えるべきではないのか。
- 沖縄県内のみを比べるのではなく、他県や海外からの視点が必要。

＜その他意見＞

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

3. グループ討議の主な意見（発表内容）

《沖縄の将来の姿について》

【公共交通のあり方について】

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

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

【まちづくりについて】

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

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

【環境保全について】

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

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

【将来の姿の示し方・記載方法について】

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

- 全体的に「沖縄の将来の姿」の内容は共感出来ることばかりである。しかし、暮らしの中で身近に感じている具体的な例を挙げるなど、共感できる内容をわかりやすい言葉で書いてほしい。
例えば、高齢者が身内の送迎に頼らず気軽に外出できるようにする等。
- 将来の姿がコメントとして描かれている位置が、沖縄本島の場所とリンクしているように見え

てしまう。

- 現在ライフスタイルが記載されている場所に「現状」を記載し、吹き出しに「変化」を記載するルールに統一するとわかりやすいのではないか。
- 将来のイメージに対する受け取り方は人それぞれなので、可能な限り定量的に記載できるとよい。難しいものは、過去・現在・未来の比較や他県や世界との比較による定性的な記載ができるとわかりやすくなるのでは。
- マップのような形式で表現するのではなく、会話のような形式で表現する方がわかりやすいのではないか。
- モノレールっぽい絵が描かれているが、鉄道の絵がないために「鉄軌道」についての取組みというイメージが湧かない。また、「ビジネスで来た人も観光リゾート地へアクセスしやすい」という項目はピンとこないので、もう少し説明が必要ではないか。
- 徹底的に子どもの視点が足りていない。

【その他意見】

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

《沖縄の将来の姿を実現するために求められる公共交通について》

【陸上交通の利便性向上について】

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

- 幹線的な公共交通だけでは、通過するところが多くなるので、小さなコミュニティのための交通も重要。
- 鉄道が時刻表に記載されていることで、まちの名前が明記され、人が集い、活性化につながる。
- 既存の公共交通は、運賃、運行時間などが県民のニーズを反映していない。
- 公共交通の役割としては、防災などの安全性の配慮、駅関係職員や駅周辺でのまちづくりなどによる雇用創出や、障害者や高齢者の外出支援などの交通弱者への配慮、移動時間の短縮や渋滞緩和を支援するための接続の工夫、といった視点が考えられる。
- 公共交通の取組みとしては、速達性、快適性などを備えた多様なサービスの提供、わかりにくさの解消やモノレールとの乗り継ぎ利便性向上に資するバスシステムの再編、現状で那覇～名護間

で2千円以上かかる点などを踏まえた運賃の低下、といった視点が考えられる。

- 役割、取組の両方に関係するものとして、各々の生活時間を読めるようにするため、バスの定時性確保という視点が考えられる。
- 行きたい所に行けることや、待たずに利用でき、日中の運行を充実させるなど利便性の向上が必要。
- 公共交通の低料金の実現が重要。
- バスが時間通りに来ないため、時間が読めないという現状がある。定時性の確保が重要。
- バスがどこに行くか、どこに向かうのかがわかりづらい。車内でのアナウンスや路線図の作成など、案内のサービス向上をもっと実施する。また、外国人に対する案内についても考える必要がある。
- 「公共交通に関する役割」に関しては、公共交通の定時制速達性を生かすことによって、災害時や緊急時での利用に生かすことができるといった意見がでた。
- 「公共交通に関する取組」に関しては、すぐに取り組めることか、それとも長期的な取り組みになるのか分類しながら話し合いを行った。長期的な取り組みとしては、地下や空中空間といった陸以外での新しい空間の創出での可能性も多く議論された。
- 楽しむ移動、観光に寄与する交通網。

【沖縄振興・県民生活の向上について】

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

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

【その他意見】

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

《評価の視点について》

【評価の視点について】

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

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

【評価結果の示し方について】

他県との比較結果や、CO₂削減量については、総量では無く一人当たりの削減量を示すなど、わかりやすい示し方が必要ではないか。

- 沖縄県内のみを比べるのではなく、沖縄県全体として他県と比較するような視点が必要。
- CO₂削減については総量ではなく、一人当たりで出すことでわかりやすくなるのではないか。

【重視すべき視点について】

県民利用、利便性向上、景観の視点を重視すべきではないか。

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

【その他意見】

- ニュースレターで出ていなかったものとして、経済波及効果を試算してもらいたい。
- 県土の均衡ある発展とは南北軸1つとして考えるのか？南北軸と東西軸の2つ、で考えるべきではないのか。
- 沖縄は既にモノレールが整備されているため、モノレール計画時の視点とその後の評価は重要ではないか。
- 若い人からの意見として、交通事故の減少が出ている。バスも事故が起こるが、鉄道はより安全であることを表現していく必要があるのではないか。