

県民等との対話による情報共有

(県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会)

平成28年4月19日
沖縄県

目次

第2回県民会議の結果（案） 1

第2回市町村会議 議事要旨 39

第2回関係機関等意見交換会 議事要旨 42

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と。

- 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よいのではないか。
- 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よいのではないか。
- 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だが、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。

第 2 回県民会議 各班のワーキング結果

第 1 班

1-1. テーマ① 沖縄の将来の姿について

(1) 発表の要旨

- 徹底的に子どもの視点が足りていない。
- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

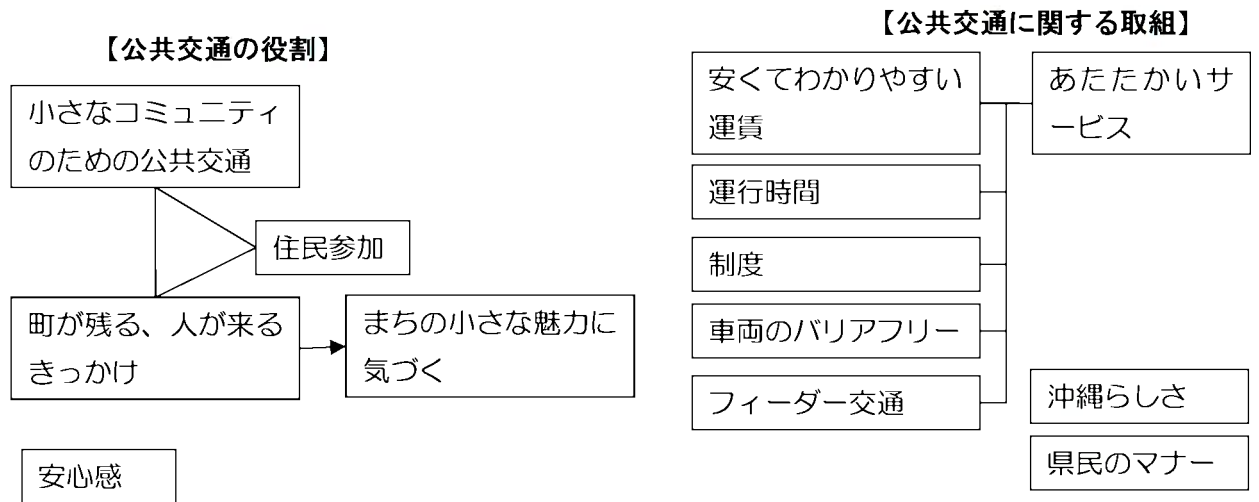
カテゴリー	記載内容	補足説明等
足りない視点	【子どもの視点】 ・子どもの視点が足りない。	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の利用者である子どもがどんな暮らしをしているか、どんな風に支えるかといった視点がない。 ・人を育て、資源とする視点がないと、ソフトパワーも生み出せない。
	【景観の視点】 ・観光資源があるイメージと暮らし(景観)のギャップ。 ・沿線の整備、町づくりへの意識が低いのでは。	<ul style="list-style-type: none"> ・県外、海外の方は、観光パンフレットに記載されている赤瓦や古民家、青い海、空のイメージで沖縄に来ているが、実際はコンクリート造りの町並みで、景観への意識が低い。 ・鉄軌道からの眺めも、大事にした方がよい。
補足する点	【観光客 1,500 万人時代になると】 ・車 1 万台で沖縄の道路が埋まってしまう。 ・地域住民の暮らしとの両立が必要。	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客 770 万人でも、交通渋滞が多発している。 ・陸上交通、水上交通をリンクし、県民生活が脅かさない観光交通が必要。 ・拠点間は公共交通で結び、車の利用は拠点から目的地までにとどめる。
	【エコアイランド】 ・自然を守りながら、名護以北の整備も。	<ul style="list-style-type: none"> ・エコアイランドをイメージし、自然破壊を止めないといけない。 ・環境が崩れると暮らしも変わるので、自然を残しながら、名護以北も整備してほしい。
	【高齢者】 ・高齢者が増える、高齢者にやさしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的に高齢者が増えるので、安心して乗れる交通機関、優しい交通機関。
疑問点	【ソフトパワーとは何か】 ・具体的にソフトパワーとは何か。 ・仕事、将来の働き方。	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄は何で食べていくのか、10 年後に仕事はあるのか。

1-2.テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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。あたたかい人によるサービス、おもてなしも重要だ。
- 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。

(2) カテゴリーの関連性



(3) 模造紙の内容

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
小さなコミュニティのための公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ミニバスの充実。 ・県内路線バスの小型化。 	<ul style="list-style-type: none"> ・小刻みなネットワーク、短い路線であれば、通過型の公共交通にならない。(路面電車など)
まちが残る、人が来るきっかけ	<ul style="list-style-type: none"> ・情報発信。 ・町を知らせる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道があると、時刻表にまちの名前がのる。バスだと、まちの名前が時刻表の地図にのらない。 ・海外向けの時刻表があるとよい。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
住民参加	<ul style="list-style-type: none"> 住民参加。 	<ul style="list-style-type: none"> 住民の声の反映。
安心感	<ul style="list-style-type: none"> 安心感。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していなくても、何かあった時は公共交通が利用できる。 将来、年をとった時に利用できる。
まちの小さな魅力に気づく	<ul style="list-style-type: none"> 途中下車可能に。 	<ul style="list-style-type: none"> 同じ料金で途中下車ができると、バス停周辺の活性化になる。
	<ul style="list-style-type: none"> 楽しさ。 香港の2F建てバス。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が魅力的になって、楽しさが必要。乗って楽しい、使って楽しい、香港のダブルデッカーは乗っているだけで楽しい。 公共交通に魅力があると、あこがれの職業になる。

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
安くてわかりやすい運賃	<ul style="list-style-type: none"> 安い、運賃の安さ。 運賃引き下げ。 	<ul style="list-style-type: none"> 安くてわかりやすい運賃。
	<ul style="list-style-type: none"> 事業者にとらわれない運賃。 	<ul style="list-style-type: none"> 27番系統は共同運行でないため、一方のバス会社の定期券が利用できない。
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間。 バスの早朝運行。 混雑避けられるのでは？ 	<ul style="list-style-type: none"> 今の沖縄の夜型社会を変えた方がよい。 混雑を避けるため、6時半に車で職場に出勤している。
制度	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通のための法整備（シンガポール等参考）。 	<ul style="list-style-type: none"> シンガポールだと車を走らせるだけで税金をとられる。
	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の割引制度。 	<ul style="list-style-type: none"> OIST から空港までバスがあり、利用している。JICAにも何か必要。JICAの人は歩いて移動している。
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客と地域住民の棲み分け、誘導。 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑を避けるため、観光客と地域住民の交通手段の棲み分けが必要。
車両のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー。 誰にもやさしい交通機関（ソフト含めて）。 	<ul style="list-style-type: none"> すべての人に公平な交通手段。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
フィーダー交通	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通の拠点を数箇所つくり、2次、3次交通との連携を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 名護、那覇、中城に海上交通の拠点をつくり、陸上交通と連携する。
	<ul style="list-style-type: none"> 路面交通との共存。 軌道とバスと車のリンク。 短い路線、長いと通過になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路を活用して、2両編成をたくさん走らせる。
	<ul style="list-style-type: none"> 市街地のモノレールの充実を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 那覇の目的地のほとんどに駅があり、那覇から、糸満、宜野湾の都市部で、モノレールを充実することで、若者からお年寄りまで利用できる。
あたたかいサービス	<ul style="list-style-type: none"> 県営化。 健全化。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の路線バスは、運行時間も県民ニーズを反映していない。 採算がとれなくても、県民のニーズを反映するには、路線バスの県営化が必要なのは。
	<ul style="list-style-type: none"> 効率的になりすぎない。 人のあたたかいサービス。 	<ul style="list-style-type: none"> お年寄り、身障者の利用を図るのであれば、あたたかいサービス、色々な方に対応できる人的なサービスができるように。おもてなし。
沖縄らしさ	<ul style="list-style-type: none"> 景観を壊さずに、地下道と地上のアクセスをうまく活用する。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下を活用することで、交通渋滞の緩和になる。
	<ul style="list-style-type: none"> 施設などの統一感。 見た目の沖縄感。 地域性のある路線づくり。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両、施設は見た目を綺麗に、デザイン的に統一。 広告バスは止めた方がいいのでは。岡山の民間バスはみっともないということで、やめている。
	<ul style="list-style-type: none"> 偉人、景色、歴史。 	<ul style="list-style-type: none"> 護佐丸をデザインした車両や、本部で夕日を見る電車など。
	<ul style="list-style-type: none"> 広い基地内の空き地をうまく活用した交通アクセス整備 	<ul style="list-style-type: none"> 広い嘉手納基地を横断して、胡屋に出れば、世界一の観光スポットになる。
県民のマナー	<ul style="list-style-type: none"> 交通の変化に対する対応、踏切など 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切がない沖縄で、鉄道ができることで、走り方のルールを学べる。
	<ul style="list-style-type: none"> 県民のマナー追いつかない、事故が怖い 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道ができると、大きな事故が起きる可能性がある。

1-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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。
- 指標化は難しいが、景観の評価は重視してほしい。
- 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、通勤通学圏外の方は、この指標をどのように捉えればよいのか。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容	補足説明等
とりこぼしているのでは!?	<ul style="list-style-type: none"> ・県民の満足度。 ・利用者の満足度。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用は県民が主体であり、公共交通を利用した県民の消費活動が活性化につながる。 ・現在の公共交通に不満がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生、大学生の公共交通機関利用者数。 ・保育園・学校、子ども会・学童保育など子ども団体の利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもの頃から利用しないと、大人になって利用しない。 ・公共交通を使う必要があるし、使って欲しい人でもある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人の声。 ・観光客の満足度。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も外国人が増えてくる。 ・旅行者が準備したツアーではなく、公共交通利用で自由に動けるようになり、地域での消費により活性化につながる。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページのアクセス数。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のホームページへのアクセス数は、みんなの関心、意識を反映する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・純粋に移動に使った時間の指標。 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地へ素早く行けると、満足度が高くなる。 ・空港でレンタカーを借りるのに1時間30分かかかるが、その時間があれば、やんばるまで行ける。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
重視して！！	<ul style="list-style-type: none"> • 新たな土地開発でなく国道の活用。 	<ul style="list-style-type: none"> • 今でも北谷は、渋滞で北からも南からも動けない。開発を控えることで、景観保全にもつながる。
	<ul style="list-style-type: none"> • 騒音問題。 • 景観の指標がほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 指標化するのは難しいが、景観について、もっと重視してほしい。
	<ul style="list-style-type: none"> • 素通り型観光から滞留・滞在型への移行。 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通アクセスの利便性を反映する。 • 集落を観光し歴史、文化に触れることができる。
	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事故の減少につながる。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> • イベント時の公共交通利用。 • イベント時に大量輸送が可能になり、地域の渋滞が緩和される。 	<ul style="list-style-type: none"> • イベントは各市町村で活性化のために行っており、毎年増えているが、どこも渋滞に困っている。
変じゃない？	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤通学圏の拡大は評価すべきことなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤通学圏が拡大すると、通勤時間を除く労働時間が減少するのでは。 • 通勤通学圏外の人はどうに考えればよいのか。

第2班

2-1. テーマ①沖縄の将来の姿について

(1) 発表の要旨

- 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みえてしまう。
- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー		記載内容	補足説明等
過疎化		<ul style="list-style-type: none"> ・現在、北部（名護市）から那覇市に通勤することは難しいが、鉄軌道が整備されることで通勤が可能になり、北部の過疎化の進行を阻止できるのではないか。 	
見せ方	全体	<ul style="list-style-type: none"> ・P3は、どこ（何）を見ていいのかがわからない。 	
	具体的な例示	<ul style="list-style-type: none"> ・場所を示していないため、沖縄県内のどこで、このような効果が得られのかがわからない。 ・例示に具体性がないため、受け止め方が人それぞれになってしまう。例えば、“現在と未来”、“沖縄県と全国”のように定量的（時間のような数字）な比較を行うことで客観的に見ることができないのではないか。 	
	ライフスタイルのイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・イメージが11個あるが、背景の色彩が似ているため、どこに何があるかがわかりづらい。 ・吹き出しがあるものと、無いものの差は何か？また、吹き出しの意図は？紙面が限られているため、吹き出しも有効に使う方が良いのでは。 	
	参加者からの提案	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道が整備されると、生活がどのように変化するかを、親と子供の会話のやり取りで見せると良いのではないか。 	
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・21世紀ビジョンの目標が県民のための目標なのか、観光客のための目標なのかがわからない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・グループ内参加者が両者のための目標であることを捕捉説明。

2-2. テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

(1) 発表の要旨

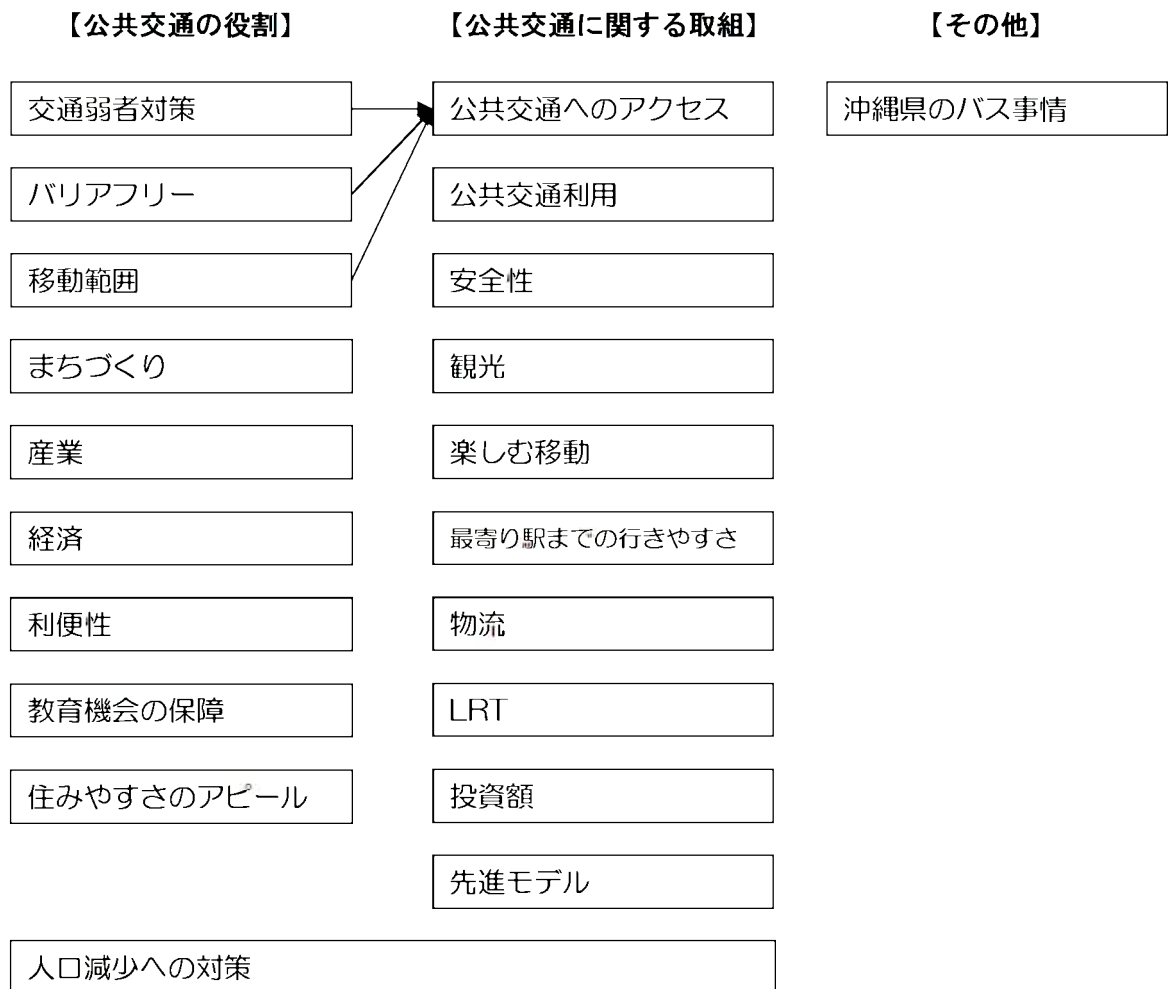
《公共交通の役割》

- 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。
- 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。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。

《公共交通に関する取組》

- 車依存社会からの脱却。
- 楽しむ移動、観光に寄与する交通網。
- 少ない投資額で整備する交通網。

(2) カテゴリーの関連性



(3) 模造紙の内容

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> • 駅のまわりの発展。 	<ul style="list-style-type: none"> • 同意見が2件有り • まちの発展。 • 店が増える。 • 娯楽施設が増える。
産業	<ul style="list-style-type: none"> • 働けるエリアが広がるため、観光以外への産業の発展。 • 物流にも好影響を与える。 	
経済	<ul style="list-style-type: none"> • 西海岸中心の経済から東海岸へのシフト。 	<ul style="list-style-type: none"> • 沖縄市においては、人口は東海岸が多い。
利便性	<ul style="list-style-type: none"> • 車を減らすことで渋滞緩和が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> • 同意見が3件有り
	<ul style="list-style-type: none"> • 移動時間の正確さ。 	<ul style="list-style-type: none"> • 同意見が3件有り • 定時性。
	<ul style="list-style-type: none"> • 低料金。 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 速達性。 	
教育機会の保障	<ul style="list-style-type: none"> • 部活動の関係で行きたい高校があるにも関わらず、移動費用の捻出等の経済的理由や移動時間の理由で諦めることがある。 • 子供の可能性を諦める必要がなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 那覇西高校、沖縄尚学高校
	<ul style="list-style-type: none"> • お年寄りや子供が安心して外出できる交通整備。 	<ul style="list-style-type: none"> • 同意見が4件有り • 高齢者夫婦のみの世帯の場合、免許を持っているおじいさんが先に亡くなると、おばあは移動ができず、選択肢がコミュニティバスしかなくなる。
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> • お年寄り、子供、妊婦が気軽に乗れる移動手段の確保。 	

カテゴリー	記載内容	補足説明等
移動範囲	<ul style="list-style-type: none"> • 子供を含めた幅広い年代の県民や観光客のニーズにあった移動手段。 	<ul style="list-style-type: none"> • 子供が自力で移動でき、様々な交流や体験が可能となる。
人口減少への対策	<ul style="list-style-type: none"> • 人口減少への対策。 	
住みやすさのアピール	<ul style="list-style-type: none"> • 住みやすさのアピール。 	

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
公共交通利用	・車依存社会からの脱却。	
安全性	・安全性。	
観光	・県民自身もリゾートを楽しめる。	
楽しむ移動	・移動自体を楽しめる。	・ラッピングやお座敷列車のように、特別な体験や食の提供。
最寄り駅までの行きやすさ	・タクシーが最寄り駅まで連れて行ってくれる。	・短距離でも。
公共交通へのアクセス	・自宅から公共交通へのアクセスの良さ。	・車を乗り捨てる人向け [P&R]
物流	・観光客や県民だけではないのでは。貨物対策とすることもできない？	・ヒトとモノを切り離すのではなく、ヒトとモノを同時に移動するという考え
	・北部の野菜の南部への輸送。 ・港湾と鉄道の接続。	
LRT	・LRT のニーズの確認が必要。	
投資額	・少ない投資額。	
先進モデル	・沖縄が交通システムの改善モデルの先進事例となる。	
人口減少への対策	・人口減少への対策。	

3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
沖縄県のバス事情	・2月9日にBS-TBSの「日本の旬に行く 路線バスの旅（清水宏保氏出演）」で沖縄県が放送されるため見てほしい。平安座島も少し出て、沖縄県のバスの事情がわかると思う。	

2-3. テーマ③評価方法(評価の視点)について

(1) 発表の要旨

- ニューズ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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容	補足説明等
経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 理由：税金を投入するから。
事業費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 設置に要する費用の公表。
採算性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 採算性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 理由：税金を投入するから。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客の利便性の向上。 ・ 観光まちづくり。 ・ 観光客の移動。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 理由：沖縄の大切な収入源だから。 ・ 人が訪問することで新たな職を生み出す。 ・ 定時性を確保すれば時間ギリギリまで観光できる。
CO2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民1人が自家用車からバス、鉄道に乗り換えた時の削減量。 ・ 二酸化炭素。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい乗り物を考えても良いのでは。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
車の保有台数	<ul style="list-style-type: none"> • フィーダー交通ネットワーク。 • 車保有台数。 • 好きな時間に好きなところへ。1家に $1 + \alpha$ 台の算出。 	<ul style="list-style-type: none"> • 車の依存度：1台に対してどのくらい使用しているか。 • 自家用車から公共交通への[利用転換量]
定住率	<ul style="list-style-type: none"> • 通過地点発展の偏りへの配慮。 • 市町村ごとの人口。定住率。 	

カテゴリー	記載内容	補足説明等
経済効果 (波及)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道が出来た場合の経済的効果の試算も示した方が良い。 ・鉄道が出来た場合の地域経済への波及効果の試算。 ・数字の取り出し方法。 ・県民のチェックが重要。計算の仕方でもなってしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村単位。
環境・景観	<ul style="list-style-type: none"> ・住民と景観への配慮。 ・環境への影響。 	<ul style="list-style-type: none"> ・理由：グローバルに重要視されている。
レンタカーからの乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> ・観光リゾートの形成。 ・観光客はレンタカーから公共交通に乗り換える？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客へのアンケート：沖縄鉄道が出来たらレンタカーから鉄道に乗り換えるか。
他の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・他の交通より便利（良い）な理由。 ・他の交通機関への効果と影響。 ・適正なフィーダーの選択。 	
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故。 	
軍用跡地	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー、バス、自転車置場とアクセス良好な可能性が大。 ・何故、作るのか？作った時の利益効果？ 	
LRT (利用者負担)	<ul style="list-style-type: none"> ・LRT等の料金はバス賃より安価になるか？ ・利用者の負担。 ・つくっても使われないと。 	
通勤通学の 拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・将来有望な子供の可能性を広げる！ 	<ul style="list-style-type: none"> ・スポーツや勉強など。
利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・県内に設置するのだから、1番は県民の利用者の統計。 	
土地と時間の 損失	<ul style="list-style-type: none"> ・土地に対する車にかかる損失。 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地。 ・駐車場、時間。
モノレール建設時の評価の 視点	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールを建設した時の評価の視点。 	<ul style="list-style-type: none"> ・理由：ミニマム視点として押さえておくべき。

第3班

3-1.テーマ①沖縄の将来の姿について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

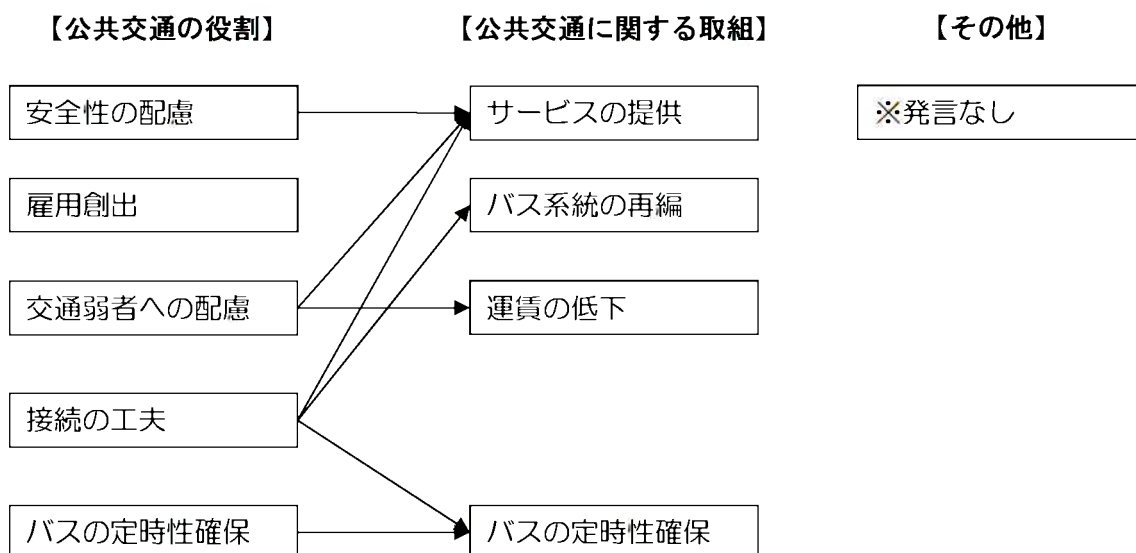
カテゴリー	記載内容	補足説明等
表現の仕方について工夫が必要 (より身近な視点)	<ul style="list-style-type: none"> ・具体性がない。(例：松山で飲んでも終電で名護の家に帰れる。) ・ビジネス目的の人がリゾート地へアクセスしやすいという理由が不明確。 ・コミュニティーの充実した時間があるというけれど、隣近所ですえも交流がない。 ・車社会の沖縄では高齢者が身内に頼ってしか外出できないので、移動が楽にできるのはいいこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・暮らしの中にある身近な例を示してもらうともっとわかりやすい。
現状の課題を踏まえる必要	<ul style="list-style-type: none"> ・地方の第1次産業の担い手は？ ・地方の“まち”って今はどうなってる？(シャッター街) ・現状の自然環境を研究する。(赤土の問題など) 	<ul style="list-style-type: none"> ・良いことばかりでなく現状の問題点も出さないといけない。
記載がない視点	<ul style="list-style-type: none"> ・離島と本島をつなぐ視点が足りない。 ・伊江島及び伊是名、伊平屋等の検討も必要。 ・移動が楽になるだけでなく運賃も安くしてほしい。 ・台風時の交通対策が必要。 ・鉄軌道の平面交差を避ける。 ・沖縄本島に2ヶ所の空港が必要。 	

3-2.テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

(1) 発表の要旨

- 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。

(2) カテゴリーの関連性



(3) 模造紙の内容

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
安全性の配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性（台風などへの防災）。 ・安全性（労働者の安全意識の向上）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に確実に。運転手の意識も大事。
雇用創出	<ul style="list-style-type: none"> ・民間で運営できるようにすれば、雇用も増えて、地域活性化につながる。 ・雇用創出（駅員、駅ビルメンテ、販売員等）。 	

カテゴリー	記載内容	補足説明等
交通弱者への配慮	・障害者への配慮（バス）	・現状はノンステップバスの時刻表がない！障害者のバス持ってないと（乗れない）。
	・老人が外に1人で出られる便利な交通が必要。	・病院、買い物等。
接続の工夫	・交通の集約。	・基本軸として大学がつながると、学校間の交流にもなるのではない。
	・通学中の学校近くの渋滞が不便！！学校の近くで駅を作って欲しい。	
	・接続の工夫（ていねいに 細やかに）。	・フィーダー交通では、大型バスでなく、小型バスで十分運行が満たされる場合もあると思う。
	・移動時間の短縮。	・理想は、鉄軌道で那覇～名護間1時間以内！
その他 （役割と取組の両方）	・バスの定時性確保。	・県民性（うちな一タイム）があってはならない。 ・生活の計画がしやすい。

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
サービスの提供	・多様なサービスの提供（速達性、快適性）。	・快速バスの導入、リラックスできるシートの採用など。また、現状ではスーツケースを持っている観光客はバスの中で狭そうなので、十分なスペースの検討が必要だと思う。 ・都内では、携帯や駅の電光掲示板でバスの位置が表示される。
	・乗物の中も外も綺麗であってほしい。	・現在のモノレールはくさい。
	・台風時にも運行出来る交通が出来たらよい。	・現状は高速道路が通れなくなる。例として地下鉄の提案をしたい。
バスシステムの再編	・バスシステムの再編（わかりにくい。大回りになっている所がある。）。	・現状では、バス運転手に聞かないと、どこに行くのかわからない。 ・路線検索アプリはあるが、データ更新や頻度等正確でないため結局使えないことが多い。 ・モノレールとバスを乗り継ぎしやすいようにしたい。
運賃の低下	・運賃の低下。 ・使用料金の安くなるような交通が必要。	・移動費用を安くしてほしい。

3) その他

※該当する発言なし。

3-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

(1) 発表の要旨

- 県民の利用を想定した評価指標を優先すべき。
- 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重要。
- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容（具体指標や重要と考える理由等）	支持数(注)
① 県土の均衡ある発展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部都市圏への集中がみられるから。 ・ 南北間の交流人口（一都市集中にしないことに意味があると思うから。）。 	2
② 高齢者を含めた県民・観光客の移動利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民利用者数（必要があるから乗るから行動の変化がすぐみてとれる。）。 ・ フィーダー交通ネットワーク構築に伴う公共交通利用者数（接続がうまくいっているかがわかるから。）。 ・ 移動が不便であると、土地の分からない観光客が絡む事故が増え渋滞につながる。 	3
③ 中南部都市圏の交通渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部でも移動しやすくする。 ・ 時間のロス＝お金のロスになってしまう。このロスがなくなれば、もっと有効にお金を使えるのでは？ 	0
④ 世界水準の観光リゾート地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たにリゾート地を造っても、交通が不便なら意味がない。 ・ 沖縄独自のリゾート形成が必要。エコツーリズム等。 	0
⑤ 駐留軍用地跡地の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 軍用地がなくなると雇用が減るが、跡地を使ってそれを埋めることも重要。 ・ 普天間跡地は県庁にする。米国のNYとワシントンのように、経済と行政を分ける。 	0
⑥ 低炭素社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体性（バイオ燃料（サトウキビ）、電気自動車）。 	0
⑦ 費用便席分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ 場合によっては国の資金を使うので、他の自治体に住む人へ理解が得られない。 	1
⑧ 採算性分析（収益）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民の将来の負担になったら困る。 ・ 採算性（県民が自立して積極的に関わり、鉄軌道を自分達のものとして、収益を出していきたいから。）。 	2

注) 各班員が、優先順位が高いと思うもの上位3つについて投票したものを集計。

カテゴリー	記載内容（具体指標や重要と考える理由等）	支持数(注)
⑨経済性（事業費）	<ul style="list-style-type: none"> ・⑦とかぶるが、税金は沖縄県民以外も出すかもしれないから。 ・大深度工法で用地確保をする。（安くなる。） 	2
⑩施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の交通渋滞の緩和対策が必要である。 	0
⑪事業の実施環境の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・用地確保の問題。工事工程に影響する。 ・地下鉄だと用地確保せずすむのではないか。 	1
⑫自然環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した交通システムが必要。（地下鉄） 	1
⑬災害（耐災害性）	<ul style="list-style-type: none"> ・災害対策（台風に強い交通対策）。 ・地下鉄。 ・耐災害性（今後の被害を想定して作ることが大事と思うから。）。 	1
⑭その他	<ul style="list-style-type: none"> ・心の満足度という意識調査も必要ではないか。 数字では求められないけれど大事だと思う。 ・（人の流入・流出により）県民の地域性“ジモト意識”が消える？ 心の問題でもある。帰ってきたい地元をつくらないといけない！ 	2

注) 各班員が、優先順位が高いと思うもの上位3つについて投票したものを集計。

第4班

4-1. テーマ① 沖縄の将来の姿について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

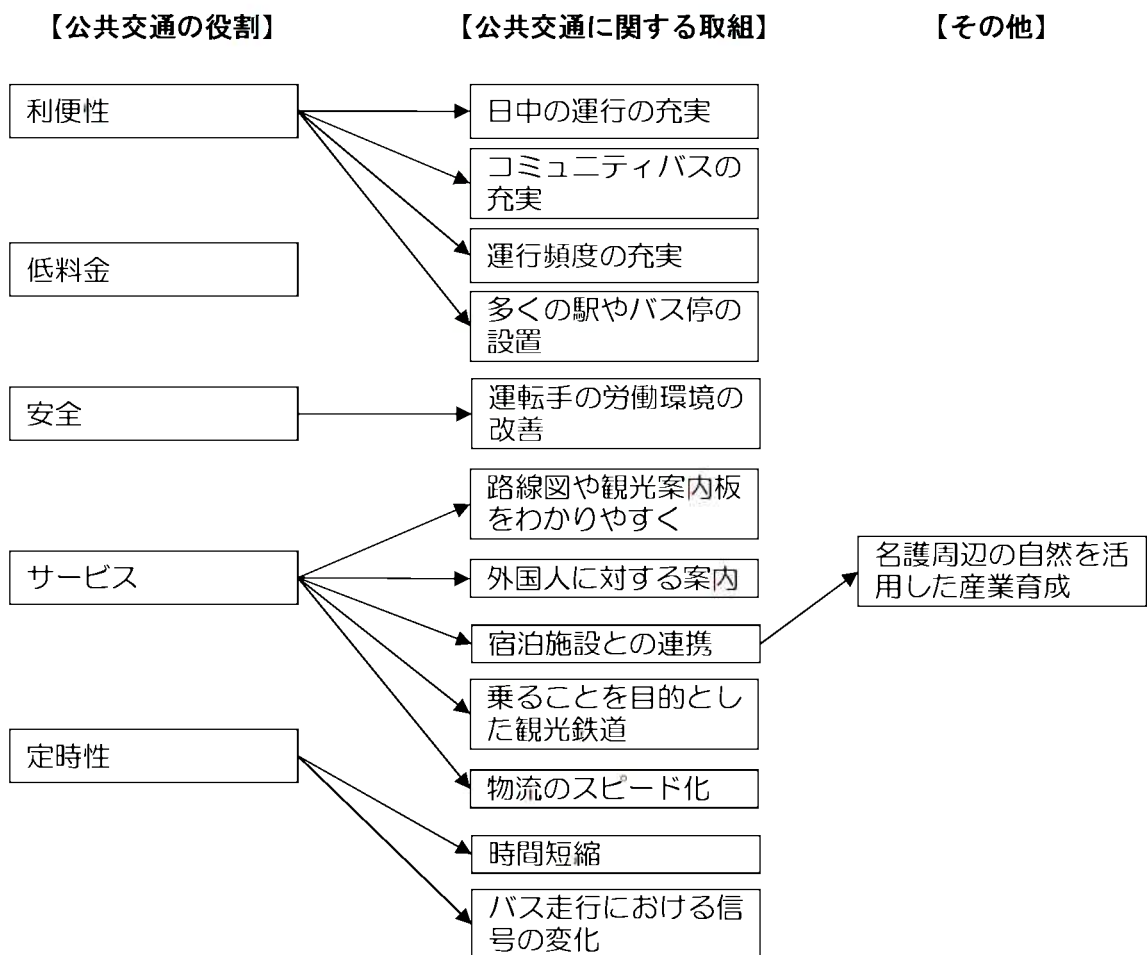
カテゴリー	記載内容	補足説明等
自然	・ やんばるの森やサンゴ礁など豊かな自然が広がっている。	・ 北部の自然を守る。
	・ 交通渋滞の解消→交通渋滞の解消による低炭素社会の実現。	
生活	・ 交通弱者の解消。	・ 親や子供の送迎など、交通弱者が移動しやすいように。
	・ 障害者に不自由を感じさせないバリアフリーな街。	・ 道路のデコボコの解消、点字ブロックの未整備により、目の不自由な方が不便。
	・ 学生（児童・生徒）の移動手段を便利な暮らし、公共交通として（お年寄り、体が不自由な方に加えて）。	・ 学生など車を持っていない人が、移動しやすいように
	・ 老人と子供たちが、自由に交流できる場所づくり。	
	・ コンパクトシティ（銀行・買い物・病院・役所など）。	・ コンパクトに集約された方が、生活しやすい。
	・ 駅中心に職場、学校、保育所、病院、銀行、住宅を集約コンパクトに。	
産業	・ 通勤・通学圏が拡大すると、北部が取り残される可能性。	・ 南北間の移動時間が短くなった場合、通勤・通学もしやすくなるため、那覇周辺に居住する人が増え、名護の人口が減少する可能性がある。
	・ 観光、製造、IT、その他バランスよく発展。	・ 観光以外の産業の可能性。
	・ ビジネス、観光客の方々が、観光リゾートにアクセスしやすい。	・ 観光客が北部に行きやすくなり、メリットとなる。
教育	・ 誰もが学びたい時に学べる環境は、交通ではなく立地が重要ではないか。	・ 学べる場所を北部に立地。

4-2.テーマ②将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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とした観光鉄道やバスを考えてみてはどうか。

(2) カテゴリーの関連性



(3) 模造紙の内容

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車が不要。 ・日中の運行を充実させる。 ・コミュニティバスを充実する（人口が少ない地域）。 ・行きたい所に行ける。 ・待たずに利用できる（頻度・便が多い）。 ・多くの駅・バス停がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・まずは、意見を出し合い、意見が出そろったところで、分類していくと、意見は取組に関する事で、分類名が役割であることに気がついたため、役割と取組の内容が重なっている。
低料金	<ul style="list-style-type: none"> ・低料金の実現。 ・生活にとけこんで（安くて利用）。 	
安全	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手（バス・鉄道）の勤務時間を良くして、交通事故削減。 	
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線図、観光案内板をわかりやすく（駅・バス停周辺）、初心者にもわかりやすく。 ・外国の方々に対する案内。 ・宿泊施設との連携。 ・乗ることそのものを目的にした観光鉄道・バス。 ・物流のスピード化、産業への貢献。 	
定時性	<ul style="list-style-type: none"> ・時間短縮。 ・バス走行によって信号変化。 	
活用	<ul style="list-style-type: none"> ・名護周辺の自然を活用した産業育成（羽地内海の活用）。 	

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車が不要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車依存の解消。
	<ul style="list-style-type: none"> ・日中の運行を充実させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕ピーク時の運行頻度は多いが、日中は少ない。 ・観光客も時間を気にせず行きたい所に行ける。
	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスを充実する（人口が少ない地域）。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・行きたい所に行ける。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・待たずに利用できる（頻度・便が多い）。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの駅・バス停がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利便性の向上、住居近くにバス停がない。
低料金	<ul style="list-style-type: none"> ・低料金の実現。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスなどが乗りやすく、使いやすい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・生活にとけこんで（安くて利用）。 	
安全	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手（バス・鉄道）の勤務時間を良くして、交通事故削減。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員への配慮が必要。
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線図、観光案内板をわかりやすく（駅・バス停周辺）、初心者にもわかりやすく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客にわかりやすい路線図の作成。 ・どこに行くか向かうかわかりづらいため、電光掲示板などを設置。

		<ul style="list-style-type: none"> • 車内でも案内がわかるようにする。 • アナウンスをもっと行う。
	<ul style="list-style-type: none"> • 外国の方々に対する案内。 • 宿泊施設との連携。 	<ul style="list-style-type: none"> • バスやタクシー等が観光地や宿泊施設と連携し、公共交通の利用促進を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> • 乗ることそのものを目的にした観光鉄道、バス。 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道車内でイベントなどを開催。 • 深夜に夜行列車として運行し、イベントの開催。
	<ul style="list-style-type: none"> • 物流のスピード化、産業への貢献。 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道における物流の発展が望める。 • 新聞などタイムリーに読める。(全国紙)
定時性	<ul style="list-style-type: none"> • 時間短縮。 	<ul style="list-style-type: none"> • バスが時間通りに来ないので時間が読めない。
	<ul style="list-style-type: none"> • バス走行によって信号変化。 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通に合わせた信号現示の変化があるとバスが定時に到着できるのではないか

3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
活用 (サービス)	<ul style="list-style-type: none"> • 名護周辺の自然を活用した産業育成(羽地内海の活用)。 	<ul style="list-style-type: none"> • 名護周辺の産業発展・育成になる活性化。

4-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

(1) 発表の要旨

- 県民あつての観光という視点が大事。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容	補足説明等
県土の均衡ある発展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 越境通学率。 ・ 南北間以外に東西間。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 圏域の拡大。 ・ 南北軸1つと考えるのか、東回り、西回りの2つで考えるべきではないのか。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北部の人口増加。 	
高齢者を含め県民及び観光客の移動路弁性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活者の視点。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車社会からの脱出。 ・ 県民重視の視点が最も大事。 ・ 県民あつての観光という視点が重要。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出頻度。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出増における発展、高齢者の健康促進。 ・ 車を持たない学生、車を持たない中高生や高齢者それぞれの外出頻度の割合の変化。
中南部都市圏の交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者の救済。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞解消によるCO₂排出削減。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の解消。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂排出削減。 ・ 健康（歩く人の増加）。
採算性分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ 採算性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高コストへのリスク。
費用便益分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路混雑緩和便益。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 到着時間が読めないことにおける早目の外出時間のロス。 ・ 時間の有用性分析。 (無駄な時間の減少)
沖縄県の発展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民所得。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所得の変化（他県との比較）。 ・ 初任給の変化。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 学力テスト。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県の学力の変化（他県との比較）。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大学進学率。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県の就職率や進学率の変化。 (他県との比較)
視点到り足りないもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車・自転車の保有台数、保有率。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車を持たない人の変化。 ・ 人口増減に対応した変化の割合。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 雇用率及び失業率。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄軌道導入における影響（バスやタクシー事業者、従業員）の変化。 ・ 職業雇用のバランス。 ・ 雇用の反対に失業率の変化。

第5班

5-1. テーマ① 沖縄の将来の姿について

(1) 発表の要旨

- 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。
- 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。
- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容	補足説明等
観光・交流	・ 2カ国語が活かせる。	・ 観光産業面から考えるならば、英語を第2外国語にし、外国人が身近にある生活にしていきたい。
交流	・ 若者が関われる環境作り。	・ ニュースレター等の郵便物をポストイングしても若者層は読まない。SNSやネット等を活用した広報の仕方を考えていく必要がある。
生活	・ 障害者向けの援助。	・ 沖縄県が車いすを貸出ししている。車いす援助のセミナーがある。バリアフリーよりも皆が使いやすいユニバーサルデザインにした方がいい。
自然	・ 自然を身近に。	・ ヤンバルや離島等の自然あふれる地域に、高齢者でも快適に移動していけるようにしてほしい。
	・ 空中都市。 ・ 海中都市。 ・ 地下都市。	(発言の記憶ないです)・ 沖縄の小さい島には土地の広さの限界がある。よって、自然を壊さずに新しい空間を創出しないとけない。場所的には、新原ビーチやホテルの地下を利用してはどうか。
	・ 次世代、自然エネルギーの活用。	・ 二酸化炭素削減は、もっともっと積極的に行うべき。

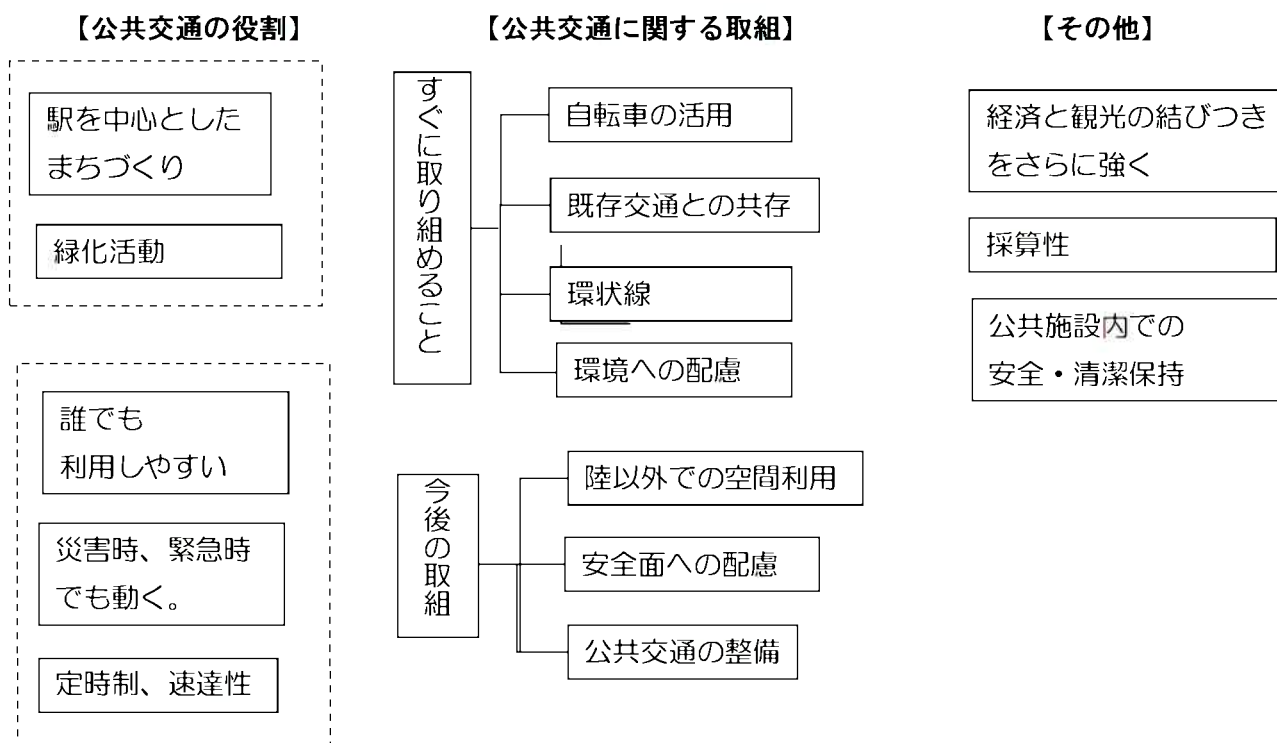
カテゴリー	記載内容	補足説明等
産業	•公共交通利用が1枚でできるカード利用環境の構築。→オクトパスカードのようなもの。	•電子マネーの導入。経済発展と結びつくICカードの例として台湾のオクトパスを参考にして欲しい。
	•仕事づくり。	•将来的に仕事の幅を広げていきたい。
	•全ての税金含め、15%程度。	•本来ならば、税金は上がったとしても税金15%で、国は動かすことが可能。香港が税金12%にした所、税金を余分にとりすぎたということになり、小切手で返却した実例がある。 •貧困化対策につながる。

5-2. テーマ② 将来の姿を実現するためにもとめられる公共交通について

(1) 発表の要旨

- 「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。
- 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。

(2) カテゴリーの関連性



(3) 模造紙の内容

1) 公共交通の役割

カテゴリー	記載内容	補足説明等
公共交通の 利便性	・ 24 時間稼働。自動化。	・ 24 時間運行して欲しい。沖縄は飲酒する人が多いから。
	・ 病院と駅を直結。	・ 24 時間運行し、救急車のような役割も担える。メリットとして、交通渋滞等の問題がないので、患者の搬送時間短縮に繋がる。
	・ 定時制、速達性。	・ 本土と沖縄での 1～2 時間で移動可能な距離に格差がある。本土では新幹線があるが、沖縄はない。
貧困対策 として	・ 改札なし、無料で運営を行う。	・ 子どもの貧困化対策があるように、子どもは親に中々お金が欲しいといえない。よって、公共のものは全て無償化すべきだ。
緑化	・ 緑化の推進。	・ ビオトープは必要なので、駅を緑化する。公共施設には景観上条例がある。南部では景観条例が特に厳しい。

2) 公共交通に関する取組

カテゴリー	記載内容	補足説明等
すぐに取り組 めること	・ モノレール環状線とする。 ・ 沖縄環状線、各駅停車。	<ul style="list-style-type: none"> ・ モノレールを環状線にしてほしい。首里と奥武山区間等を環状線に実現すれば利便性は高まる。 ・ 電車は環状線にする必要はない。ただ、南北に移動できる距離を延ばしてほしい。 ・ 県内での環状線については、ひめゆり通り等で実際話があがっている。 ・ 58 号線状に上下に 2 つの道をつくり、ボックスボルバード状にしてほしい。ただ、景観的に問題があるので、海側の壁をガラス状にし、景観を崩さず、津波の防波堤の役割を担うものにする。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
すぐに取り組 めること	・ 第 3 セクター設立。 (沖縄公共交通を一括管理。)	・ 新たな公共交通機関ができた場合、バスの費用を競合してしまうため、第 3 セクターを中心に協議の場をつくる

		必要がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路 ・自転車の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関にも限りがあり、自転車道路の整備が必要。
今後	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアモーター、高速。 	<ul style="list-style-type: none"> ・海が荒れても、離島の人が本島へ移動が容易。女性は現実主義だから、買い物等の移動が不便な田舎に住めない。男性は田舎に住める。
	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄。 	<ul style="list-style-type: none"> ・過去にルート案として久茂地を通すか、国際通りを通すかという話があったが、委員会の話し合いで予算的に実現不可能だった。
	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化、健康を考えると、自動運転化。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の不足や交通事故を減少させるため、自動運転化。
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道に信号機。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が見やすいように、横断歩道の車道上に信号機をうめる。

3) その他

カテゴリー	記載内容	補足説明等
—	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の導入費、運営費 30 年。国鉄として運営。県民負担なし。 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客も無料にした方がいい。
—	<ul style="list-style-type: none"> ・セキュリティー対策を欧米並みにする。(テロ対策) 	<ul style="list-style-type: none"> ・欧米ではポディーチェックも行っている。
—	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突防止付、ドローン、公共交通。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドローンが公共交通になり、人や貨物を運ぶ。実際にアメリカの Amazon が、検討している。郵便物の配達関係だと実現性が高いと思う。実現した場合、郵便局の雇用問題と警察の取り締まり上の問題が出てきそう。
—	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食禁止(公共交通内で)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・台湾では、駅内飲食禁止なので、駅、車内が綺麗。日本は世界的に見れば綺麗だが、ガム等のごみが目立つ。
—	<ul style="list-style-type: none"> ・宴会列車にする。琉球絵巻(列車名) 	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールでボジョレヌーヴォ解禁の時、宴会列車を貸切で実施していた。その場合は高速じゃなくてもいい。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
—	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地の公益インフラとして売る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共のインフラ整備は時間がかかる。 ・海外、世界中に鉄道インフラの技術を売り込む。工事している段階から、世界各国の視察団を招待する。よって、経済と観光、双方でメリットが生まれ

		<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新国立競技場も木材を多く使う設計になっている。駅の建設には、沖縄の木材を使用し、認知度を高め、県内のインフラ整備の際に使用し、世界各国に県産の木材を売り込む。
—	<ul style="list-style-type: none"> • 沖縄の建材を使用し、仕事づくり。 	<ul style="list-style-type: none"> • 新しい技術で沖縄の木材は、コンクリートと同じ強度になるものがある。しかし、沖縄の木材を売り込むためには、現状の林業ではまかなえない。木をもっと植えるべき。 • 現在、廃材をチップにして、燃料にしている。オーストラリアは、この技術が進んでいる。
—		<ul style="list-style-type: none"> • ニュースペーパーの文章、間違い (すでにやるべき事→すぐにやるべきこと)

5-3. テーマ③評価方法(評価の視点) について

(1) 発表の要旨

- 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。

(2) 模造紙の内容

カテゴリー	記載内容	補足説明等
追加したい項目	・ 北部への移住者。	・ 南部の人口が少なくなる
	・ 駅のハウステンボス化。	・ すてきな(全国)ターミナル駅の設置。
	・ 大型船。	・ クルーズ船と直結する公共交通機関。 現在は那覇拠点である。
	・ モノレールの評価がどうなっているのか調査を行う。	・ モノレールも同じ段階を踏んだと思うので、それを参考にする。
	・ 海外のお客様のアンケート、公共交通の。	・ 海外視点の実際に沖縄県の公共交通を利用したことがある観光客、お客さんに対するアンケートを行う。
	・ 牛車、馬車の活用。	・ 離島に関する海上交通の話が出てこない。 ・ 離島の特色ある牛車、馬車を活用する。 現実味はなかったが、南城市のユイナチホテルでの取組の話参考にする。
重視してほしい項目	・ 再生エネルギー技術開発。 ・ 再生エネルギー活用拡大。	・ 木のチップ、ペレット。 ・ 石垣のミドリムシ、ユーグレナをジェット燃料にする話もある。 ・ 新エネルギーの時代がきている。
	・ 県民利用者数。 ・ 交通結節点の再開発。まちづくりの中で、駐車場(パーク&ライド)。広場(買い物)、地域の特産品等の整備。	・ 観光客よりも県民重視。 ・ フィーダー交通の結節点が大事。P&Rの設置。駅中心のまちづくりを行わなければいけない。

カテゴリー	記載内容	補足説明等
重視してほしい項目	<ul style="list-style-type: none"> • まちづくりへのインパクト。 	<ul style="list-style-type: none"> • 北谷や新都心などを参考に、産業人口がどれだけ増えたのか実際に数字に出さないといけない。
	<ul style="list-style-type: none"> • 多様な手段。 	<ul style="list-style-type: none"> • 技術開発は多様化している。 • 自動運転化の技術を世界に売り込む。

第2回沖縄鉄軌道市町村会議

議事要旨

- 1 日時：平成28年2月3日(水) 14:00～16:00
- 2 場所：沖縄県中部合同庁舎4階第1～4会議室
- 3 出席市町村
国頭村、大宜味村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、沖縄市、うるま市、宜野湾市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、西原町、那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町

4 主な議題

- (1) 沖縄の将来の姿の具体的なイメージについて
- (2) 対策案検討にあたっての基本的考え方について
- (3) 評価指標について

5 議題要旨

- (1) 事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。
- (2) 市町村会議での主な意見は下記のとおり。

<市町村の主な意見について>

- 現状の交通量、渋滞状況、観光周遊を考慮して、ルートを検討してほしい。
- 跡地等の大規模な開発計画だけでなく、それ以外の開発計画も考慮の上、利用者数等を推計してほしい。

第2回沖縄鉄軌道市町村会議 << 議事メモ >>

発言者	発言
浦添市	<p>駅位置については、市町村会議で議論して考えてをまとめていくのか、それとも、技術及び計画検討委員会である程度議論され、その結果を市町村会議で情報共有を図っていくことになるのか。</p> <p>⇒本検討は、構想段階の検討となるため、具体的な駅位置については、決定する予定はない。ただし、どういうところに駅を配置すべきなのかといった、駅位置の考え方については、技術及び計画検討委員会で検討をし、その結果については市町村会議を通して市町村の皆さんへ情報提供しご意見を伺うこととしている。</p>
浦添市	<p>現在、検討が進められている基幹バスに伴うバス再編と、鉄軌道のフィーダー交通としてのバス再編とは、別々に検討されることになるのか。</p> <p>⇒基幹バスは短中期、鉄軌道は長期の取組として検討されているが、再編への取組が、二度手間とならないよう連携を図りながら検討していく考え。</p>
宜野湾市	<p>鉄軌道が通るかどうかは、普天間の跡地利用を考える上で重要な問題である。普天間跡地を通るか通らないのか教えて欲しい。</p> <p>⇒普天間基地跡地活性化は重要な課題であるが、現在、幅広い視点で導入ルート等について検討を行っている段階であり、現段階で説明することは難しい。</p>
豊見城市及び糸満市	<p>現状の交通量、渋滞状況、観光周遊を考慮し、豊見城、糸満までのルートを検討してほしい。</p>
浦添市	<p>財源の確保、実現性はどう考えているのか。</p> <p>⇒事業の実施にあたっては、事業費の確保が重要であり、そのためには、整備新幹線方式を参考とした特例制度の創設が必要と考えている。今後、事業化に向けて、特例制度の創設を含めた財源確保が大きな課題であると考えている。</p>
那覇市	<p>MICE 建設も考慮して与那原へのフィーダーの位置づけを考えているか。</p> <p>⇒県としては、まずは全体のネットワークについて検討を行うことが重要と考えている。MICE に関する様々な課題は、関係機関等により検討がなされるものと考えており、そこと連携を図りながら検討を進めていきたい。</p>

浦添市	<p>跡地等の大規模な開発計画だけではなく、それ以外の開発計画も考慮の上、利用者数等を推計してほしい。</p> <p>⇒10ha 以上の開発計画については、検討に反映させるため、現在、市町村に既存及び将来の開発計画について照会中である。ご協力をお願いしたい。</p>
浦添市	<p>内閣府の検討内容が市町村に情報提供されていないので提供してほしい。</p> <p>→内閣府の資料公表については、県の立場からはいえない。 過去の内閣府の検討結果や県の各委員会の資料は、それぞれの HP で公表しているため参考にしていきたい。</p>

第2回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会

議事要旨

- 1 日時：平成28年2月10日(水) 14:00～16:00
- 2 場所：南部合同庁舎5階第1,2会議室
- 3 出席者等（関係機関等一覧）

区分	所属	氏名	備考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会 会長	合田 憲夫	
	沖縄都市モノレール株式会社 代表取締役社長	美里 義雅	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 副会長	東江 一成	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会 会長	白石 武博	
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会 総務次長	福地 敦士	代理
	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 専務理事	嘉手苺 孝夫	代理
生活・交通弱者	一般社団法人沖縄県婦人連合会 会長	平良 菊	欠席
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議 研究員	嶋田 英史	代理
市民団体	一般社団法人トラムで未来をつくる会 代表理事	富本 実	
	NPO 法人しまづくりネット 理事長	中村 司	
	環金武湾地球温暖化対策地域協議会 会長	清水 洋一	
行政機関	沖縄県環境部環境政策課 課長	永山 淳	欠席
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課 班長	山川 哲男	代理
	沖縄県土木建築部道路街路課 課長	上原 国定	
	沖縄県土木建築部道路管理課 課長	古堅 孝	
	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 課長	宜保 勝	

4 主な議題

- (1) 沖縄の将来の姿の具体的イメージについて
- (2) 対策案検討にあたっての基本的考え方について
- (3) 評価指標について

5 議題要旨

- (1) 事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。
- (2) 関係機関等意見交換会での主な意見は下記のとおり。

A) 将来の姿について

- 鉄軌道導入により、学生の交通手段の幅が広がる、結果として渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。

B) 公共交通に求められる役割及び取組について

- 南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。
- 長距離での通勤通学の利便性の向上。
- P & Rを充実させ、駅から遠い人の利便性を高める。
- 駅周辺の活性化を図るため駅を最大限活用する。
- 周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらうことが重要。
- 観光客が安心して観光地を回れるようフィーダー交通について重点的に考えるべき。
- モビリティーマネジメントをしっかりと考えてほしい。
- 各駅へのレンタカーステーションの設置もフィーダーの一つとして検討してほしい
- 外国人の観光客が増えることも考慮してほしい。
- どんな人でも使いやすい駅の作り方を検討してほしい
- 立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人が快適に乗ることができるよう、ソフト面での利便性も重要である。
- 既存の建物を活かした駅作りを考えて、付加価値を与えてほしい。
- 観光客は大きなトランクを持っているため、県内客と幅の取り方が違うことも考慮してほしい

C) 評価について

- 渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい
- 那覇空港をつないだ場合、モノレールに影響が生じる。
- 評価指標の重み付けが必要になっていくと思う。
- モノレールでは塩害での故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい。
- これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場数も含めて観光客の流動を検討すべき

D) 対策案の検討について

- フィーダー交通については、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。
- 建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。

E) 計画案検討の進め方について

- 県民への鉄軌道計画の伝え方を工夫してほしい
- 鉄軌道やフィーダー交通の整備計画において、各々利己的考え方を捨てて、沖縄の発展について真剣に考え、有意な話し合いを行うべき。

F) その他

- LRTの導入計画について、市町村の協力を促すべき。
- 国土交通省も少子高齢化等の対策としてLRTを推進する考えを示している。LRTの推進も考えてほしい。

第2回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会 << 議 事 メ モ >>

発言者	発言
富本委員	<p>県の案としては、骨格軸は何本、検討されているか</p> <p>⇒本数はまだ分からないが、複数案検討している。</p>
白石委員	<p>2030年サービス開始と認識してもいいか？</p> <p>⇒将来の姿については、沖縄21世紀ビジョンの最終年度である2030年を目標としている。</p>
白石委員	<p>今回の鉄軌道計画は、渋滞緩和に繋がる公共政策だと思う。渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい。</p> <p>⇒費用便益比、いわゆるB/C(ビーバイシー)には計測項目が9つあり、その中には渋滞緩和や交通事故などの削減便益を示すことになっている。複数ルート毎にこれらの指標を比較できるように示すことにしている。</p>
合田委員	<p>対策案を複数案検討されたら困る。ある程度、骨格軸を固めてほしいが、フィーダー交通は、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。</p> <p>⇒既存のバス網を考慮して考えていく予定。市町村からも基幹バス構想と鉄軌道計画でフィーダー交通のあり方に手戻りが生じないようとの要望があった。手戻りが無いよう意見交換していきたい。</p>
中村委員	<p>鉄軌道やフィーダー交通整備計画において、各々利己的考えを捨てて、沖縄県の発展について真剣に考え、もっと有意な話し合いを行うべきだと思う。</p>
富本委員	<p>那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道だけで、『県土の均衡ある発展』を実現するのは不可能だと思う。どのようにして『県土の均衡ある発展』と鉄軌道を結びつけようと考えているのか？</p> <p>⇒『県土の均衡ある発展』を含む6つの項目は、沖縄県の将来の姿を実現するための目標として、かつ沖縄の陸上交通の現状から課題解決の観点から設定されたもの。</p> <p>『県土の均衡ある発展』という目標、課題解決に取り組むに当たっては、どうしても骨格性、速達性などの機能を持った公共交通が必要になる。骨格性、速達性のある公共交通軸の構築により、北部の活用、これまで以上に広く沖縄を活用することが可能と考えている。</p>

美里委員	<p>社内で鉄軌道導入について6つの意見をまとめた。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、那覇空港をつないだ場合、モノレールにも影響がある。 2、南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。 3、長距離での通勤通学の利便性を上げる。P&R(パークアンドライド)を充実させ、駅から遠い人の利便性を高めてほしい。 4、駅周辺の活性化を図るため駅を最大に活用する。 5、周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらう。 6、建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。 <p>このような公共交通の役割であってほしい。</p> <p>また、モビリティマネージメントをしっかりと考えてほしい。</p> <p>⇒どれも大切な視点だと思います。しっかり検討していきたい。</p>
嘉手苺委員	<p>フィーダー交通についてもっと重点的に考えるべき。観光客が安心して観光地を回れるように、議論していただきたい。</p>
白石委員	<p>那覇空港に到着した観光客の9割が、レンタカーを利用する。鉄軌道ができれば鉄軌道に利用転換する人は多いと思う。レンタカー業界も色々変わると想定している。</p> <p>観光客はレンタカーで1日100キロ移動する。タクシー、バスだけの移動は無理。各駅へのレンタカーステーションの設置についてもフィーダーの一つとして検討してもらいたい。</p> <p>また、外国人観光客の1/3はレンタカーを借りている。今後も外国人の観光客数は増えることも考慮してほしい。</p>
嶋田委員	<p>この鉄軌道計画は、将来子ども達に誇れる仕事だと思うので、実現するように応援するが、県民への鉄軌道計画の伝え方をもっと工夫してほしい。</p> <p>また、鉄軌道を導入するにあたっては、どんな人でも使いやすい駅の作り方もじっくり検討してほしい。</p> <p>このような沖縄をガラッとかえる大きな事業は、沖縄にとって良い影響。起爆剤となり得ると思う。</p> <p>⇒ニューズレターについては、以前も指摘いただいた。県民等とイメージが共有できるように努力していきたい。</p>
白石委員	<p>今後、超高齢化社会になっていく中で、交通弱者の対策は、鉄軌道の強みになると考える。2030年の人口や観光客数は、どれくらいを想定しているのか？</p> <p>⇒人口については、2025年にピークを迎えると予想されている。鉄軌道の需要予測は、一般的なルールに基づき、これら人口予測等を用いて行うことになる。</p> <p>しかし、一方で、県では、今後の人口減少を打破するため、出生率を高めることや健康増進の施策に取り組んでいる。ステップ4以降の</p>

	<p>評価においては、一般的な需要予測では見ることのできない、これら施策を考慮した将来の人口、観光客数を踏まえた将来の沖縄の可能性についても試算、評価していきたいと考えている。</p>
富本委員	<p>与那原、西原、中城、北中城の首長から、県に鉄軌道を引いてほしいと言われている。LRTの導入計画は市町村の協力を促すべき。栃木県の宇都宮で参考になる取り組みが行われているので、参考にしてほしい。</p>
清水委員	<p>鉄軌道は低炭素型の公共交通の実現が可能。沖縄県は温室効果ガスの排出について、減らす努力はしているけど、実質増えている記憶がある。</p> <p>また、鉄軌道導入によって、学生の交通手段の幅が広がる。結果として、渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。</p> <p>⇒自動車交通から、公共交通に転換する意味合いでも、評価項目に低炭素社会の実現がある。また、費用便益分析では、所要時間短縮効果、費用縮減効果というのがあり、これら指標を用いて効果を確認していきたい。</p>
白石委員	<p>観光客は、1人1つ、大きなトランクを持っている。観光客の大きな荷物1つ分が、2人分くらいの幅をとり、これが現在の旅行の形態と考えてもらっていい。通常の県内容と幅の取り方が違うというも考えてほしい。</p>
嘉手苺委員	<p>増加する観光客をいかに分散させていくのか、キーワードになる。これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場者数も、検討すべきだと考える。</p> <p>⇒需要予測では、観光客の移動パターンの設定問題になるかと考える。1,000万人になった場合、どの辺、どの地域がポイントになるのか、需要の分布、目的地を設定していかないと、前の段階に進めないという課題があります。</p>
上原委員	<p>評価項目の指標をどれくらい作るかにもよると思うが、重みづけが必要になってくると思う。また、今後の検討過程では、STEP3にフィードバックする可能性があるなので、柔軟に対策したほうがいいと思う。</p> <p>⇒STEPの進め方はプロセス運営委員会と相談しながら慎重に行いたい。重みづけについては、必要性を含め委員会や県民の声を踏まえ検討したい。</p>
宜保委員	<p>モノレールにおいても塩害で故障が多い。鉄軌道においても、ランニングコストを指標の中に入れてほしい。台風などの災害で電線が切れた場合のコストもある。</p> <p>⇒ランニングコストについては、評価指標の採算性分析において考えている。モノレールでの実績などを教えていただきながら、ランニングコストも検討したい。</p>

<p>山川委員</p>	<p>観光客の利用と観光マーケットは、めまぐるしく変わる。現在、国内客の伸びは安定で、外国人は想像以上に伸びている。クルーズ船は、那覇港がメインだが、本部港も整備している。沖縄の観光は、免許がないと行けないというのを脱却したい。鉄軌道の導入があれば、2030年の観光マーケットが新しく動くことを期待する。</p> <p>観光客数の1,000万人はゴールではなく通過点に過ぎない。観光客の数が、鉄軌道の需要予測に大きな影響を与えている。</p> <p>また、観光客にとっては、立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人を考えると、ソフトの面の利便性も重要。</p> <p>⇒観光客数や人口については、様々な意見をいただきながら、情報共有していきたい。</p>
<p>仲田委員</p>	<p>骨格軸の開発は沖縄県に大きな影響を及ぼす。東京の場合は何もない所に付加価値で町全体を活性化したが、沖縄の場合は既存の建物を活かした駅づくりを考えて、付加価値を与えてほしい。</p>
<p>美里委員</p>	<p>モノレールとしても、荷物に関する取り組みが必要と考えている。最近、大手配送会社さんと連携して、荷物を先に配送し、観光者の負担を軽減する取り組みなど、移動手段の多様化も始まっている。</p>
<p>富本委員</p>	<p>国土交通省も少子高齢化、人口減少の対応策として、LRTを推進する考えを示している。沖縄に利益になるようなことを含め、LRT推進も考えてほしい。</p>