

# 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29年12月15日

沖縄県

## 目 次

第 4 回県民会議の結果 . . . . . 1

第 4 回市町村会議 議事要旨 . . . . . 39

第 4 回関係機関等意見交換会 議事要旨 . . 43

## 第4回県民会議の結果

### 1. 開催状況

- ・日時：平成29年9月30日（土） PM1:00～5:00
- ・会場：沖縄県市町村自治会館 4階 第4～6会議室
- ・参加者数：15人（県民会議メンバー47人）
- ・参加者内訳：性別（男12名 女3名）  
年齢（29歳以下3名 30歳以上12名）  
在住地域（北部6名 中部3名 南部6名）、

### 2. 意見の概要

#### (1) ルート案の比較評価結果について

##### 1) 共通意見

- ① 県民は自動車利用に慣れているので、整備なしの所要時間は、バスやモノレールのサービス水準の高くない現在の公共交通ではなく、自家用車・レンタカーで移動した場合と比較した方がわかりやすい。
- ② 「60分で移動可能な圏域内人口」で評価を行っているが、説明がないと理解できない。
- ③ C案及びC派生案が、他ルート案よりも採算性が良いことが分かった。
- ④ 鉄軌道の利用者数は、国道58号ケースよりも国道330号ケースの方が多いいことに気づいた。
- ⑤ 自動車から公共交通への転換量は、どのようにして算出したのか。

##### 2) その他の主な意見

- ① 那覇～各主要都市間の所要時間は、7ルート案であまり差がないことが分かった。また、整備なしの場合と比較すると、移動時間が短縮されていることが分かった。
- ② 公共交通の利用者数は示されているが、自動車も含めた全体の移動者数に占める割合も示された方がわかりやすい。
- ③ 過去に沖縄で実施された大規模事業による景観の変化を例に、どのくらいまでのインパクトであれば許容できるかを把握してみてもどうか。
- ④ 事業費の6,000億円が、多いのか少ないのかイメージできない。
- ⑤ 今後は、鉄軌道の運営をどのようにして黒字にしていくかを考えることが必要。
- ⑥ 公共交通利用者数の変化において、国道58号を通過してどのようなルートで軍用地跡地を通るのがわからない。
- ⑦ 比較の基準となる「整備なしの場合」のグラフが、一覧の一番右にあり、分かりづらかったので、「整備なしの場合」を一番左に（最初に）表示した方がわかりやすいのではないか。

- ⑧ 主要都市までの所要時間算出や 60 分圏域、主要観光地 の設定について質問があった。
- ⑨ 公共交通利用者は各ルート案で大きな差がないことがわかった。
- ⑩ 公共交通利用者が 5～6 万人いるならば道路混雑が緩和され、道路の有効活用が検討できる。
- ⑪ 上下分離方式の詳細な説明を聞いてみたい。固定資産税など事業費を見込まなくてもよい項目があるのではないか。
- ⑫ 予測を行った際の根拠の数字も合わせて公表したほうがよいのでは。

## (2) 鉄軌道が利用されつづけるために大切なこと、鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

### 1) 共通意見

- ① フィーダー交通の整備が重要だと考える。
- ② 観光の面で、魅力的な鉄軌道づくりが必要である。観光客に目で楽しんでもらう区間などを検討した方がよい。
- ③ 子どもや車いすの方も一人で切符を買えたり、乗り降りできたり、誰でも利用しやすいユニバーサルデザインに対応した駅や、車両、駅から学校や病院へのアクセスの整備が重要。
- ④ 住民参加型の市町村での公共交通に関する取組、駅周辺のまちづくりの推進が必要。
- ⑤ 駅の近くに車、自転車を止められる駐車場及び駐輪場が必要。
- ⑥ 全国で利用できる Suica、ICOCA 等の IC カードが使えるようにする。観光客も便利になる。
- ⑦ 駅や乗り継ぎ施設は、暑さ対策、雨対策が必要。

### 2) その他の主な意見

- ① 案内板等について、多言語表示するなど充実化が必要である。
- ② 県民が安いと思える運賃設定、交通弱者に対する割引制度が必要。
- ③ 駅ビルの中に病院や保育所などの施設を設置し、利用客を増やす。また、観光客の利用しやすさを考慮して駅ビルを整備する。
- ④ 駅までの安全確保など交通弱者の意見を踏まえて検討する必要がある。
- ⑤ 地域性を活かしたデザインやラッピング車両など観光客に魅力ある車両づくり。
- ⑥ バス等との乗り継ぎをしやすくする取組が必要。

### (3) 計画策定後（計画段階以降）の検討プロセスについて

#### 1) 共通意見

- ① これからも引き続き、具体的ルート、起終点、駅位置、フィーダー等の検討に関わっていきたい。
- ② 駅周辺のまちづくりなど市町村の取組に関わっていきたい。
- ③ 鉄軌道の関係委員会を傍聴したい。
- ④ 計画の進捗について鉄軌道ニュースや、新聞、Webサイト等で教えてほしい。

#### 2) その他意見

- ① フィーダー交通は鉄軌道がなくても取り組める課題であり、市町村を動かして取り組んで行くべきである。鉄軌道の駅中心にフィーダー交通を考えると、取組が遅れると思う。
- ② 公共交通をもっと知ってもらうことが必要。
- ③ 具体的にルートや交通システムを決定する際など、県民会議の代表数名を参加できる機会を作ってほしい。
- ④ フィーダーとしてという意味で、那覇から MICE 地区までの LRT を国道 329 号上に走らすことを真剣に考えて欲しい。そのためには採算が見込めるということをチェックして欲しい。
- ⑤ 県民会議の参加者から何名か、関係機関等意見交換会に参加させるべき。
- ⑥ 新聞やネットでアンケートなど意見をいえるような仕組みがあるといい。

### 3. 班別の主な意見

#### 1班

##### 1-1.質問づくり

1 班の質問づくりでは、評価項目の重み付けに関する質問があげられた

質問内容	回答・対応
●評価項目の重み付けや優先順位はどのように考えているか。重み付け、優先性の考え方を示していないと、決まったあとに「なぜ」ということにならないか。	●現段階はフラットな状態で見てもらおうと考えている。PIの意見もふまえながら、今後委員会で選定する。

##### 1-2.討議 1：7 ルート案の比較評価結果について考える。

###### (1) 発表の要旨

- 移動時間が短くなることは理解できた。
- 所要時間の比較を行っているが、自家用車・レンタカーとの比較を行っておらず、乗換について考慮していない点が疑問である。
- 公共交通のサービス水準が低い現状を、整備なし（比較対象の基準）とするのは適切なのか。
- 公共交通全体の利用者数は、この数値で満足なのか、自動車も含めた全体に占める公共交通利用者の割合があるとわかりやすい。
- 6,000 億円が多いのか少ないのかイメージできない。
- 景観の変化は、かつての事業を参考に、どこまでが許容されるかを評価してみてもどうか。
- 今後は、鉄軌道の運営をどのようにして黒字にしていくかを考えることが必要。

###### (2) 模造紙・付せん紙の内容

###### 1) 移動利便性向上による効果

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●移動時間が短くなることが理解できた。	
疑問、懸念事項、提案	●「60分」という60分の時間の妥当性がわかりません。50分じゃなくていいのか？	●例えば、沖縄県民の通勤時間が60分といったデータがあれば納得できる。 →県回答：委員会資料で60分圏の算出にあたっての考え方及び算出方法を説明。那覇からの時間は市役所を起点に公共交通及び徒歩での移動時間を算出。

分類	付箋の記載内容	補足説明等
疑問、懸念 事項、提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車やレンタカーとの比較はしなかったのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●多くの人は車利用に慣れているので、車で比較した方がよい。普段、那覇～名護は車で移動し、バスには乗らない。</li> <li>●公共交通への転換を意図していると思うが、車に乗らなくなると外出もしなくなる。車に乗れるうちに、バス・電車に乗れるようにすることが大事。</li> <li>●車は渋滞で所要時間がかかることもあるが、渋滞はあまり気にしていないので、通常時の走行状態での比較でよいと思う。</li> <li>●そもそもバス・モノレールのサービス水準が低い現状と比較するのはいかななものか。比較対象のレベルが低い。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車の乗換のありなしが示されていない。時間だけで判断できないこともあるのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●県民はドア to ドアの移動に慣れているが、比較結果に乗換回数、待ち時間が示されていないため、単純には比較できない。</li> <li>●乗換行為への抵抗が大きい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇～主要観光地間の所要時間について、駅までの時間が短縮できても実際の目的地までに着く時間が既存の手段より長くなるのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●時間が短縮されても、名護から海洋博までバスの乗換が必要であれば、観光客はレンタカーが便利。</li> <li>●ただし、観光客が時間をかけて移動してもよいと感じているのであれば、乗換の際に何かメリット等を感じさせることを考えないといけない。</li> </ul>

## 2) 公共交通利用者数の変化

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国道330号ケースの方が利用者が多いと気づいた。</li> <li>●鉄軌道の利用者数の予測、自動車からの利用転換の予測は理解できた。</li> </ul>	
疑問、懸念事項、提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用者数はこの数字で満足できるのか。</li> <li>●自動車から公共交通への利用転換量について、なぜ自動車ではなく公共交通に乗り換えるようになったのか。利用者の目的別に数値を知りたい。</li> <li>●自動車からの乗換量はどのように算出したのか、沖縄の場合乗換ない人が多いのでは？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●評価結果では絶対量が示されているが、全体のうちどのくらいが公共交通を利用するかを示したもらった方がわかりやすい。〇人に一人など。</li> <li>●通学や、買い物など目的別に見れないか。</li> <li>●他県と比較して、公共交通の利用者数の比較があればわかりやすい。</li> </ul> <p>→県回答：目的別、手段別のモデルで推計している。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国道330号ケースの方が国道58号ケースよりも利用者数が多いのはなぜ。</li> </ul>	<p>→県回答：国道58号は片側海であるが、国道330号は周りに市街地がはりついている。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駐留軍用地については、意味がわからなかった。</li> </ul>	

## 3) 事業実施にあたっての影響・留意点

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●工事期間が13～15年と長い。</li> <li>●工事期間が意外とかかると思った。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●採算性の観点、税金の有効活用と同じ意味なので、C案かC派生案以外は箸にも棒にもかからない。</li> <li>●黒字にならないならその案は実現しないのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●税金を投入するので、重み付けにおいて採算性は大きな要素。</li> <li>●採算性の検討で、貨物が含まれているのかは気になる。</li> </ul>
疑問、懸念事項、提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業費の目安を知りたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●6,000億円が大きいかどうか、TXなど他の公共事業との比較でみたい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行や保守、安全対策への補助は考えていないのか。</li> </ul>	

分類	付箋の記載内容	補足説明等
疑問、懸念 事項、提案	●災害復旧にかかる費用は誰が負担するのか。	●九州では大雨の被害があり、他県では、災害で廃止になっているところもあるので、ハッキリした方がよい。
	●景観への影響は、かつての道路工事を振り返ることも大切では？（名護～許田七曲がり、浦添北道路空寿崎）	●過去の事業を参考に、どのくらいのインパクトまで県民が受け入れられるかを評価しては。 ●判断の目安として過去の事業における景観の変化を示してみてもよい。
	●自然環境の生物への被害について、どんな生物に被害が与えられるのかの調査は進んでいるかが気になる。	●県は環境に多くのお金をかけており、鉄軌道に関しても調査を行っているかが気になる。 →県回答：ルート帯を検討している段階で、調査は位置が特定できてからになる。

#### 4) 全体をみての感想・意見

記載内容
●細かく見てみると、数字の背景、疑問がでてくるので、いい方向にいく余地がある。
●採算性をみた時点でがーんとなった。もう少し現実的なことを検討してほしい。
●資料を見てきたつもりだったが、色々とみんなと話す勉強になる。使う側の立場で評価を考えるのが重要。乗換など。
●色々な見方が勉強になった。今後は黒字、トントンにすることを考える時期だと思う。なんとか持たせようと全国でもやっている。

1-3.討議 2：鉄軌道が利用されつづけるために大切なこと、鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

(1) 発表の要旨

- 鉄軌道を利用するには、フィーダーの方が大切。
- バリアフリーなど公共交通へのアプローチを容易にしないとイケない。

(2) 模造紙・付せん紙の内容

1)鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●以前住んでいた所に行くワクワク感。友人とスムーズに会える。	
		●自分、車に乗れませんので、普段はタクシーを使っている。バスは時間がある時しか使えない。	
		●おばあちゃんが大阪から来る時には、高速バスを使って名護まで来る。	
	交通弱者	●移住者の足として十分な移動の機能。	●北部は移住者が多くなっている。車のない人が移動できるように。
南部	自分・家族	●商業施設へのアクセスが便利に。	●医療施設、学校へのアクセスのしやすさも大事。 ●中南部は込みあわずに時間に正確、北部は帰る際の楽しみ、ワクワク感があれば。
共通	自分・家族	●乗って楽しい、降りて楽しい。	●鉄道があるところには、鉄道好きがおり、全国に200万人いる。不便でも乗る人はいる。より楽しさが重要。
	交通弱者	●ソフト面でのバリアフリー。券売機だけでなく、誰でも普通に乘れる。	●ゆいレールは券売機でしか切符を販売していないため、子どもや身障者は切符を買うのが大変。 ●身障者も特別扱いせずにゆいレールに乗れるように。

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
共通	観光客	●観光地、目的地へのアクセスが便利か。	
		●楽しめる面倒くささ。	●昔のように切符を窓口で買うのも一つの価値では。早く着けなくても何かを価値にして収入につなげてほしい。
	全体	●各事業者間（バス・モノレール）の利害調整する仕組みが必要。	●今でも、9番系統が残るなどモノレールのフィーダーは出来ていない。 ●事業者が協力、利害調整するための組織づくりが必要。
		●戦後復興の取組として国へ財源を求めていく。	●プロセス委員会で復興の一環としてすすめて行くべきではないかと声高にいう先生がいた。

## 2) 鉄軌道導入とあわせて必要な取組

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●足はフィーダー交通（自分・家族）	
	交通弱者	●本当に必要なのは、フィーダー交通の整備だと思う。今回の鉄軌道はあくまでも那覇～名護間で県民の足になるのは、そこからつながるフィーダー交通だと思う。	
	観光客	●観光客にとって、スピードが一番大事だと思う。那覇のレンタカーで車を借りるのに1時間待たされる。30分で名護に着いて、そこでレンタカーを借りた方が早い。	
共通	自分・家族	●最寄りの駅やバス停までの道路に暑さ対策、街路樹、アーケード。	

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
共通	交通弱者	●自治体単位での公共交通に関する協議会等の取組＋住民参画。	●市町村は鉄軌道は県の仕事と考え、何も手を付けない懸念がある。県が全面に立ちすぎるのは危険。 ●市町村、住民が係わる取組が重要になる。 ●出来たあとのメンテナンスは市町村も当事者として行ってもらわないと。 →県回答：市町村には公共交通の担当部署がないところもあったので、今後対応が必要。
		●施設の案内、設備（トイレ、券売機）等が誰でも利用しやすいものとなっているか。	
	観光客	●大きなスーツケースを楽に載せられるスペースを車両に設ける。	●通勤客と観光客の車両を分ける。
		●レンタカーへの乗り継ぎをスムーズに出来る工夫を各駅で。	

### 3)その他

特になし

### 1-4. 討議 3 : 計画策定後（計画段階以降）の検討プロセスについて

#### (1) 発表の要旨

- 今のままだと、市町村は県がやってくれるという意識がある、市町村を動かすことが大事で、鉄軌道ができる前に、今からでもフィーダーについて考えた方がよい。
- 公共交通をもっと知ってもらうことが必要。
- プロセス委員会などの傍聴をすることでかかわっていききたい。

#### (2) 模造紙・付せん紙の内容

コメントの概要	発言の理由・背景
●市町村を動かしていく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●フィーダーは鉄道がなくてもできる話であり、鉄道ができる前に市町村が取組を行い、鉄道ができた時に市町村の計画を見直せばよい。</li> <li>●駅を中心にフィーダーの話をすると、鉄軌道ができるまで市町村がフィーダーの取組を行わなくなる。</li> <li>●市町村が他人事になっている。鉄道ができるまでにできることを、失敗してもそれを活かしながらすすめてほしい。</li> <li>●そのまちをどのようにするかは姿があって、移動手段を考えるのでは。</li> <li>●フィーダーの部分に関して、今後かかわっていききたい。</li> </ul>
●役場の職員は月に何回、公共交通を利用しているのか。	
●公共交通を使う仕組みを。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●昔のイメージでバスに乗らない人も多い。</li> <li>●公共交通を使ってもらうような仕組みを考えていかなければならない。</li> <li>●子育て中の母親は子どもたちの送迎で 1 日を終えている。</li> <li>●ウーバーシステムのように私有車をタクシーのように使うシステムがあれば良いのでは。規制はあるが。</li> </ul>

コメントの概要	発言の理由・背景
<ul style="list-style-type: none"> <li>●県民にもっと知ってもらおう。</li> <li>●県民に寄りそった説明。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●P Iに参加している人は相当少なく、読んでもできるのは先なので今は関心が低い。</li> <li>●作る段階になって反感を買うよりも、今の段階でPRをもっとすべき。</li> <li>●インターネット時代になり、興味のある情報のみアクセスするようになっており、行政から情報提供するのが難しくなっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●パネル展のアンケートを断った人数を知りたい。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>●学校で自分たちの移動を考える機会をつくる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光バスで遠足に行かずに、公共交通で考える機会を。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●プロセス、計画、技術の委員会を傍聴して、意見があればメール等で送信したい。</li> </ul>	

## 2班

### 1-1.質問づくり

2 班の質問づくりでは、鉄軌導入システム等に関する質問等があげられた

質問内容	回答・対応
●3つの追加ルートはどの程度の人数から要望があって採用したのか知りたい。	—
●鉄軌道を導入するにあたって採算性の分析等様々な検討をしてきていると思うが、どのようなシステム導入を前提とした案を検討しているのか。(普通鉄道とか小型リニア、LRT など)	●那覇～名護間を 1 時間で行くことができるという速達性、定時性が基本。 おきなわ鉄軌道ニュース第 5 号 6～7 ページに記されている「専用軌道を有するシステム」の中から検討していく。具体的なシステムについては計画段階で決定することであり現在の構想段階では限定していない。
●高齢化や観光地化に対応しているのか？ 地域の人がほんとに使いたいと思う魅力的なものなのか？(トンネルの中を走って走ることが本当に魅力的なのか、トンネルや高架橋ありきななので、もっと沖縄らしさを追求できないのか)	●高架橋やトンネル、道路の活用を基本に費用の安い方を検討。宜野湾以南の国道 58 号や国道 330 号などについては高架橋を設置するには、幅員が足りなく、拡幅で費用が割高になるので地下トンネルを想定している。具体的な構造は計画段階に入ってから検討になる。 ●景観については北部の西側の景色を楽しみたいという意見があったのでそういった意見も参考にしていくことになる。

1-2. 討議 1 : 7 ルート案の比較評価結果について考える。

(1) 発表の要旨

- 移動利便性向上の効果、那覇と主要都市の所要時間についてはわかりやすい。
- 「60 分間で移動可能な圏域内人口」は内容がわかりにくい。
- 公共交通利用者数の変化において、国道 58 号を通過してどのようなルートで軍用地跡地を通るのがわからない。
- 自動車から公共交通利用転換量というのは、どのように出された数字なのかがわかりにくかった。
- 全体的に、整備がなかった時のグラフが一番右にあり、整備なしと各ルートの比較がわかりにくかったため、整備なしを最初に出した方がよりわかりやすいのではないかと。

(2) 模造紙・付せん紙の内容

1) 移動利便性向上による効果

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	● 公共交通機関の変化（時間）は理解できた。	● 表を見て理解しやすかった
	● 鉄道を使った方が移動可能な圏域は広がる。A 案、B 案は読谷にはいい。C 案、D 案は沖縄市にいい。	● C 案、D 案は東海岸側の人に喜ばれそう。
	● 那覇～主要都市間の所要時間はわかりやすい。	
	● 那覇～主要都市間の所要時間は各ルート差がない。あまりかわらない。	
	● 60 分で移動可能な圏域ない人口では、A 案、B 案は読谷に近いところを通るので読谷に 100 万人近くいる。C 案、D 案は整備なしとかわらない。	
疑問、懸念	● 「60 分間で移動可能な圏域内人口」	● 今の表現では、説明がないとわかりにくい。

事項、提案	ロ」という表現がわかりにくい。	表を見ただけでわかりにくい。
	●バス・モノレールだけでなく自家用車との比較が欲しい。	●県民のなじみがある自家用車を利用した場合との比較が欲しい。 →県回答：整備なしは、バス・モノレールなど既存の公共交通機関利用で算出している。
	●整備しない時と比較して数字に変化がほとんど見られない地域は、その案に魅力がないという理解でいいのか？	●D案の読谷村の数字にはあまり変化が見られない。

## 2) 公共交通利用者数の変化

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●駐留軍用地跡地の公共交通利用者数は各ルートで変わらない。	→県回答：返還される跡地に人が住んだときのこと想定されている。
疑問、懸念事項、提案	●一覧の見せ方は、整備なしが先にあって各ルートがある方が見やすい。	●今は先に各ルート案が書かれているが、各ルートの最初に整備なし（現状）が載っている方が見る側として比較しやすい。
	●自動車から公共交通への利用転換量はどうやって出したのか	→県回答：パーソントリップ調査をもとに構築された需要予測モデルを利用して算出している。
	●ここでいう公共交通とはバス、モノレール、鉄軌道に限るのか？	

## 3) 事業実施にあたっての影響・留意点

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●上下分離式がいいということがわかった。	●経営主体と整備主体は分けたほうがいい。
	●上下分離方式では C 案がほかルートよりも圧倒的に良い。	●国道 330 号は 1 年で元がとれる。国道 58 号でも 29 年、30 年で元が取れる。
疑問、懸念事項、提案	●設計上の配慮とは何か。	
	●トンネルを通してダムが干上がるということもあるのか。	
	●駐留軍用地は返還される予定で考えているのか。	

## 4) 全体をみての感想・意見

特になし

### 1-3. 討議 2：鉄軌道が利用されつづけるために大切なこと、鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

#### (1) 発表の要旨

- パーク＆ライドのための駐車場整備や、景観への配慮、駅でのエレベーターの設置などが重要。
- 南部地域は、那覇止まりになってしまうので、フィーダー交通の充実も必要ではないか。
- 観光客に向けては多言語表示、運賃の安さ、段差の解消なども大切である。
- 駐車場・駐輪場の整備、交通費支援、公共交通機関との接続のしやすさなどの取組が併せて必要。
- 駅ビルの中に病院や保育所などの施設を積極的に誘致することで利用客を増やすことに繋がるのではないか。

#### (2) 模造紙・付せん紙の内容

##### 1) 鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●都市（那覇等）への速達性。	●景色を楽しむことよりも速達性が欲しい。
	自分・家族	●パーク＆ライドのための駐車場整備。	●鉄道まで遠いので、駅の近くに自家用車を止められる駐車場が必要。
	交通弱者	●主要駅への高架エレベーターの設置。	●主要駅に限らず高架が多いのでエレベーター必要。
	観光客	●景色、車両を楽しめる工夫。	●観光客にとって県外と同じ車両に乗っても新鮮味がなく、魅力が減るので地域性を生かしたデザインなど工夫してほしい。 ●地下を走ると味気ないので景色を楽しめる工夫が必要。
	観光客	●手荷物スペース。	
	観光客	●景観に配慮した高架。	
中部	自分・家族	●主要駅のパーク＆ライドは必要。	●駅が近いとは限らないので駐車場は必要。
	自分・家族	●駅への近さ（商業施設から等）。	
	交通弱者	●パーク＆ライドへの誘導者の配置は必須。	●お年寄り等、案内誘導員が必要。

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
中部	交通弱者	●駅へのエレベーターの設置は必須	●地下、地上ともにエレベーターの設置は必須。
	交通弱者	●交通機関の本数、時間。	
	交通弱者	●駅に接続する公共交通機関。	
	観光客	●主要観光地の整備、魅力化。	●既存の施設も更に魅力化しないと観光客はこない。
	観光客	●コンベンションセンターや野球場等に降りたらすぐ行ける。	●イベント時に公共交通機関を利用しやすい環境を作る。
南部	自分・家族	●那覇から島尻地域へのフィーダー交通の充実。	
	交通弱者	●那覇から平和祈念公園地区への定時、定速性の確保。	
全体	自分・家族	●バスの定時性を高める。	●今以上に高める。定時で運行しているという信頼性を高めることで県民の利用も増えるのではないか。
	自分・家族	●バスレーン強化。	●バスレーンを強化することで、バスの定時性を高めることに繋がる。
	自分・家族	●フィーダー交通とスムーズにつながるようにする。	●フィーダー交通とスムーズに繋がらなければ結局利用されない。
	交通弱者	●段差の解消、点字	●交通弱者にとっては少しの段差も大きいので整備が必要。
	交通弱者	●運賃の安さ。	●高速バスや自家用車を選択するよりも安いと思える運賃。 ●特に交通弱者は自分で運転することができないので、特に安い費用で利用できるようにしたい。
	観光客	●多言語表示が必要。	●観光客も多様なのでそれに対応できるように表示も工夫が必要。
	観光客 自分・家族	●駅から主要施設への通路に屋根をつける。	●地元の人には特に日差し、雨対策をしないと利用しない。
	観光客	●全国で利用できる IC カードの導入。	●Suica、ICOCA、OKICA 等使えるようにする。

## 2) 鉄軌道導入とあわせて必要な取組

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●なるべく公共交通を使うようにする。	
	自分、家族	●交通費に対する支援。	●北部から中南部行くときに交通費を支援してくれないと利用自体検討されないのでは。
中部	自分・家族	●最寄りの駅にはバス・自転車を利用。	
	自分・家族	●駐輪場の整備。	
南部	観光客	●駅内の商業施設。	●駅内に買い物できる施設などを置くことで、移動手段としてのみでなく施設を見に行こうという視点での利用も期待できる。
全体	自分・家族	●病院、保育所等駅近がプラスになる施設誘致。	
	自分・家族	●わかりやすいバス路線へ整理・統合。	●わかりやすいように整理して、統合した使いやすいバス路線。 ●鉄道が走る前から整理しておく。
	交通弱者	●交通広場の整備。	●主要駅に対してエレベーターや階段を出てすぐにバス停がある等、公共交通機関との接続を考えたときに必要。乗り換えがもっと楽になるといい。
	交通弱者	●交通機関との接続(対面乗り換えなど)。	
		●県外、国外への宣伝。	●観光キャンペーンなど宣伝広告出す。
		●駅周辺広場の市町村都市計画をすすめる	

## 3) その他 特になし

#### 1-4. 討議 3 : 計画策定後（計画段階以降）の検討プロセスについて

##### (1) 発表の要旨

- 数年関わってきてここで終わりというのはさみしい。
- 市町村会議と都市計画との関わりがでてくるが、どのようなやりとりがなされているか見えてこない。こういった機関との意見交換など今後できるといいと考えている。
- 沖縄鉄軌道ニュースは県民会議のメンバーだけでも、今後も送って情報開示してもらいたい。また、関係会議の傍聴の案内があるといいと思う。
- 具体的にルートや交通システムを決定する際など、県民会議の代表数名を参加できる機会を作っていただきたい。
- フィーダーとしてという意味で、那覇から MICE 地区までの LRT を国道 329 号上に走らすことを真剣に考えて欲しい。そのためには採算が見込めるということをチェックして欲しい。

##### (2) 模造紙・付せん紙の内容

コメントの概要	発言の理由・背景
●ルートごとの整備時期の決定	●いつ・どこから整備を始めるかなど整備時期の決定にも関わりたい。 ●LRT がいいとか普通鉄道がいいのかなど上の人だけで決めないでどういう形がいいか意見を集めて欲しい。
●具体的なルートの決定	●どのような場所を通るのか等、具体的なルートを決める時に関わりたい。意見を聞いて欲しい。
●交通のシステム（普通鉄道等）	●システムを決める時に意見を聞いて欲しい。
●起点・終点の決定	●起点終点を決める際に意見を聞いて欲しい。参加したい。
●駅の位置・規模・構造	●駅の位置や規模、構造を決める際に意見を聞いて欲しい。途中駅をどういう構造にしたいなど、意見を言える場が欲しい。
●市町村関係者との都市計画についての意見交換	●市町村の代表が参加している会議の中身が見えてこない。都市計画の関係者との意見交換がしたい
●関係委員会等への傍聴する機会等が欲しい。	●今後も委員会などがあるときは傍聴人として参加できるように案内等欲しい。
●計画の進捗について鉄軌道ニュースか新聞で教えて欲しい。	●鉄軌道新聞、一般の新聞、その他どちらでも構わないが、すぐ目に飛び込んでくるような大きさの広告で計画の進捗を伝えて欲しい。

コメントの概要	発言の理由・背景
●那覇～MICE 施設への LRT 導入は考えて欲しい（フィーダー）	
●国道 329 号上の LRT 導入の採算性をチェックして分析して欲しい（フィーダー）	
●各年代、各地域のモデルを選出して行動パターンを研究して欲しい。	●北部に住む高齢者が鉄道を利用する場合など、各年代、地域モデルを選出して検討して欲しい。

### 3班

#### 1-1.質問づくり

3班の質問づくりでは、検討テーマなどに関する質問があげられた

質問内容	回答・対応
●今日のテーマが分からない。何をやるのか？	●現在、沖縄鉄軌道ニュースに記載されているステップ4の段階です。7つのルート案が出てきたので、それらをみなさんと比較評価する、見比べるというのが今日の大きなねらいです。
●人口は現人口でやるのか？	●人口は2030年で予測されています。
●空港には接続しないのか？	●沖縄鉄軌道ニュースにもあるように構想段階なので、まだ決定していません。

#### 1-2.討議1：7ルート案の比較評価結果について考える。

##### (1) 発表の要旨

- A案ルートのほうが那覇～名護の所要時間が短い事を理解できた。
- 60分で移動可能な圏域内人口がわかりにくい。

##### (2) 模造紙・付せん紙の内容

###### 1) 移動利便性向上による効果

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●A案ルートは那覇～名護の所要時間が短い事がわかった。	
	●表の見方はわかりやすい。	●一つ一つの表の意味は理解できる。
	●那覇市までの60分圏域内人口はC派生案が1番人口が多い、115万人。	
疑問、懸念事項、提案	●全体的な表は細かい時間をかけてみないと理解できない。	●違いがわからない。比較ができない。
	●那覇の基地はどうなるのか。	
	●空港駅の検討は。	
	●観光客の多い美ら海水族館まで検討する必要はないか。	
	●60分で移動可能な圏域内人口の表がわかりにくい。	

分類	付箋の記載内容	補足説明等
疑問、懸念 事項、提案	●レンタカーが多いので対策して車移動でなく公共交通を使用させるように。	

## 2) 公共交通利用者数の変化

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●鉄軌道利用者数も公共交通全体の利用者数も、国道 58 号ルートよりも国道 330 号ルートが人数が多い。	
	●鉄軌道の利用者数多いのはC派生案 7.7 (万人/日)	
疑問、懸念 事項、提案	●「整備なし」の項目に違和感。	
	●観光客も入っているのか。	→県回答：入っている。
	●15 年後は表のとおりなのか。	→県回答：人口は 2030 年の予測値を設定して利用者数等を算出している。各市町村から人口予測に関係する開発計画の資料をもらっている。
	●2030 年のデータ予測値で動いているが、2032～3 年ぐらいの人口形態を予測してやるべき。	
	●決定までに何年かかるか？人口は増えるのか、減るのか。	→県回答：しばらくは増えて、その後減少するので、平成 42 年は、今ごろと同じぐらいの人口と予測されている。
	●キンザー辺りは、今は人口は少ないが、増えると思う。C案が良いと言いが、A案が良くなる可能性は高いかもしれない。 ●沖縄市や普天間あたりは、人口は減ると思います。再開発しないと増えないです。	→県回答：人口は各市町村から開発計画の資料をいただいており、基地返還跡地の開発計画も考慮して計算しています。

### 3) 事業実施にあたっての影響・留意点

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●A案が1番低コスト。	●採算性だとC案が良いです。
疑問、懸念事項、提案	●採算性だとC派生案が1番いいのはなぜか。	→県回答：利用者数による。
	●投資額が違うのに利用者数が多いほうが採算性がよくなっている。実際はどこが事業をするのか。	→県回答：計画段階以降は国の参画を想定。
	●新幹線方式がよいと思う。同じ税金を払っているので沖縄も。	
	●国の予算はどうなるのか。	
	●県が全てやるのは難しい。	
	●完成したイメージで考える。	

### 4) 全体をみての感想・意見

記載内容
●違いがわかりづらく比較できない。
●分析がない。概要を一言で述べるべき。
●分析コメントや順位などの判断基準がないので見づらい。(今日選定しないにしてもあってほしかった)

### 1-3.討議 2：鉄軌道が利用されつづけるために大切なこと、鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

#### (1) 発表の要旨

- 65才以上は無料など安価な料金設定や、パーク&ライドのための駐車整備、暑さ対策、雨対策が必要。
- 観光客向けには、車内での観光情報の提供や、車輻には大きな荷物を置くスペースの設置など色々工夫するべき。
- バリアフリーや子供とお年寄りも楽に利用できるような配慮が必要。
- フィーダー交通は早めに開業したほうがよい。

#### (2) 模造紙・付せん紙の内容

##### 1)鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●乗車料金が低いこと。	
		●北部の産業に寄与するように運営。	●周辺の活性化。
		●駐車場が駅にあること。	●パーク&ライド用として大規模の駐車場が必要。
	交通弱者	●子供や高齢者が那覇までに、はやく行けるように。	
	観光	●観光地にアクセスしやすく。	
		●空港、港、観光地とつながっている。	
		●車両で観光情報がとれるように。	●ITを活用したもの。
●各駅でWi-Fiが利用できる。			
中部	自分・家族	●各駅に駐輪場が必要。	
南部	自分・家族	●パークアンドライドは必要。	
		●駅周辺の開発。	
		●南部は環状線にすべき。	
		●自転車、バイク用の駐輪場が必要。	
共通	自分・家族	●駅と駐車場を結ぶ屋根付き通路の整備。(歩行者用。暑さや雨しのぎ)	
	交通弱者	●バリアフリーと駅と駐車場を結ぶ。	。
		●色やマークがみやすいユニバーサルデザイン	
	観光	●車輻内に大きなスーツケースを置くスペースが必要。	

2) 鉄軌道導入とあわせて必要な取組

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●通勤、通学に車を使わず電車に変える。	
		●癒やし電車をつくって運行させる。	●車内に映像や光を使って癒やしを演出する。
	交通弱者	●車イスの乗車が1人でできるようにする。	
	観光	●観光客の乗車行き先をわかりやすくする。	●行きやすくするためには案内版、IT活用。
共通	自分・家族	●急行バスをもっと増やす。	
		●大規模な公共交通での通勤推薦運動。(今、国や県がやっている事業。)	
		●宴会パーティー。	
		●女性専用車両。	
		●バスの無料かバスの格安の乗車体験。(鉄軌道完成前に県民の意識を公共交通に移行させるために)	●65才以上は無料とか。
	交通弱者	●老人等に Suica 等の利用しやすいシステム導入。	

#### 1-4. 討議 3 : 計画策定後（計画段階以降）の検討プロセスについて

##### (1) 発表の要旨

- 今まで関わってきたので、これからも傍聴したり意見が言える場をつくって欲しい。
- 県民会議の参加者から何名か、関係機関等意見交換会に参加させるべき。
- 新聞やネットでアンケートなど意見をいえるような仕組みがあるといい。

##### (2) 模造紙・付せん紙の内容

コメントの概要	発言の理由・背景
●駅の規模・構造	●駅の構造や規模について一般の意見も言える場所が欲しい。
●フィダー交通の計画	●L R Tのフィダー交通は北部まで通して欲しいので、もっと意見が言える場所が欲しい。
●交通のシステム	●意見を聞きたいし、言いたい。
●具体的なルート	●アンケート調査をして欲しい。
●運用の問題	●運用の面で心配があるので、その思いを伝える場所が欲しい。
●関係委員会等へ傍聴する機会が欲しい	●今後も傍聴したいので参加ができるように案内等が欲しい。
●市町村関係者と都市計画について	●傍聴し、意見が言えるようにして欲しい。
●鉄軌道の情報	●新聞等にわかりやすく、みやすいように表をつくって欲しい。

## 4班

### 1-1.質問づくり

4班の質問づくりでは、事業効果の算定方法や考え方に関する質問があげられた

質問内容	回答・対応
●「整備なし」は、バス・モノレールのみを想定した場合となっているがニュースレターの8ページにあるように自動車の割合が大きく、バスの利用者が減っているため、比較対象として、自動車を視点として入れるべきではないか。	●委員会でも同様の指摘はあったが、自動車はルート設定が困難であるため比較が困難であること、交通弱者の視点で比較できるよう、高速バスを含めた公共交通と比較している。その際、バスレーンが整備されていることも考慮して算出している。
●観光客と地元の方の割合をどう考えているのか。	●予測で想定した将来は平成42年である。この時の沖縄県の人口は、国が算出している人口を想定し、観光客は県が試算している1,000万人とした。また、キンザー等の基地返還予定地が開発された際の人口も考慮している。各ルート案の結果は、送付した委員会資料の2-2-2の6ページに記載しているが、観光客は県民の1割程度の利用となっているが、恩納村を通るルートは観光客が多少増加する傾向となっている。
●那覇名護間が60分というのは大前提なのか。	●現在は、経由市町村で1回ずつ停車すると仮定して算出しており、快速等の検討は行っていない。快速等の検討は次の計画段階と考えている。
●詳細なルートが決まっていないので、事業性や費用は暫定とのことだが、費用の観点から赤字になっている。事業性としてどうなのか。	●上下一体方式では赤字になってしまう。新幹線整備の際に適用している上下分離方式を参考とした新たな制度を国に要望している。実際は、貸付料が発生するが今回の試算では考慮していない。
●駐留軍跡地を視点に入れた理由は。	●21世紀ビジョンで駐留軍用地跡地の有効利用の推進を目指しており、公共交通としてまちづくりの支援も重要な役割であることから鉄軌道整備の視点として検討した。
●県民会議の開催間隔が前回から今回で何故こんなに長いのか。	●県民の意見をふまえてルート案を3案追加したことにより、検討に時間がかかってしまった。

1-2. 討議 1 : 7 ルート案の比較評価結果について考える。

(1) 発表の要旨

- 所要時間の短縮効果を理解できた。
- 主要都市までの所要時間算出や 60 分圏域、主要観光地の設定について質問があった。
- 公共交通利用者は各ルート案で大きな差がないことがわかった。
- 公共交通利用者が5～6万人いるならば道路混雑が緩和され、道路の有効活用が検討できる。
- 上下分離方式の詳細な説明を聞いてみたい。固定資産税など事業費を見込まなくてもよい項目があるのではないか。
- 予測を行った際の根拠の数字も合わせて公表したほうがよいのでは。

(2) 模造紙・付せん紙の内容

1) 移動利便性向上による効果

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●C 案の結果を他のルートと比較すると、所要時間や移動可能な圏域内の人口が優れていることがわかった。	
	●那覇名護間の所要時間については、各ルート案で大きな差がないことがわかった。ただし、那覇沖縄間においては、C、D 案が大幅に所要時間を短縮できることがわかった。	
	●A～D 案(派生含む)で所要時間に大差は無いが、整備なしと比較すると2倍近くの差がある事を理解できた。	
	●バスなど公共交通を活用した計画ということが、説明を聞いてわかった。	●ルートが通っていない主要都市にも所要時間が掲載されていることがわからなかったが、主要都市の最寄り駅から路線バスで移動していることで所要時間が算出されていることがわかった。
疑問、懸念事項、提案	●60 分で移動可能な圏域内人口が理解できなかった。	→県回答：委員会資料を参考に鉄軌道が整備されることで、60 分の移動可能圏域が拡大することを説明。
	●出発地はどこにしているのか。	→県回答：主要都市間の出発、到着は市役所としている。
	●主要観光地とはどこを指しているのか。	→県回答：恩納村南部のリゾートホテルや海洋博公園を設定している。
	●整備なしのバス・モノレールのバスについては、観光の貸切バスも含めているのか。	→県回答：団体貸切バスについては、マイカーと同じため、考慮していない。

2) 公共交通利用者数の変化

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、気づいた点	●各ルート案で大きな差がないことがわかった。	
	●整備なしの意味がわかった	●将来鉄軌道が整備されなかった場合のモノレールやバスの既存の公共交通のみの結果であることが理解できた。
	●各ルート案で公共交通への転換量が5～6万人あるのならば、既存道路の渋滞が大きく緩和されると思う。	
疑問、懸念事項、提案	●駐留軍用地の公共交通利用者数が増加となっているが、単純に鉄軌道整備の効果による増分なのか？もしくはフィーダー交通によるバスも含めた増分なのか？	→県回答：駐留軍用地跡地の利用者数は、バスも含めて想定したものとなっている。
	●既存交通量が減となって、過剰な交通容量の道路となるが、その道路の活用方策を考えているのか	●例えば329号線にLRTが整備できることが可能かもしれないが、このような検討をしているのか。 →県回答：現段階では検討していない。

3) 事業実施にあたっての影響・留意点

分類	付箋の記載内容	補足説明等
理解できた、 気づいた点	●採算性を考えると黒字転換が早いC案もしくはC派生案の上下分離方式が望ましいところがわかった。	
	●鉄軌道の整備による自然環境への影響が大きいことがわかった。	
疑問、懸念 事項、提案	●採算性に大きな差があるのはなぜか。	
	●C派生案のみ58号の検討を行った理由は何か。	→県回答：全てのルート案で58号線の検討は行っている。他ルート案は330号ケースと同額となったため、表記を同一にしている。
	●329号線をとおって、与那原からうるま市へのルートは検討した事があるのか。	●MICEができるため、州崎までのルート検討もあってよいと思った。 →県回答：指摘区間の検討は行っていない。那覇-与那原間や糸満は検討したが毎年7～8億円の赤字と試算された。
	●国鉄は固定資産税を負担していない。固定資産税は考慮しなくて良いのではないか。	
	●上下分離方式の具体的な説明を聞いてみたい	→県回答：駅や線路と車両全てを民間事業者が整備するのが上下一体方式である。この場合、一般的に国が1/3、地方が1/3補助している。この方式では赤字額が大きい。整備新幹線は法律に基づき整備されており、新幹線は線路の整備は公共が行っており、車両の貸付料は受益範囲内となっている。この制度を沖縄鉄軌道に適用することを要請しているところ。
	●国が整備・運営する国鉄の方式が良いのではないか。	●ガソリン代も高く、所得が少ない沖縄県民で全てを支払うのは無理がある。
●高齢化社会で長い時間運転をしなくてすむため、安心安全をアピールすればよいのではないか。		

4)全体をみての感想・意見

カテゴリー	記載内容	補足説明等
意見	●予測を行った際の根拠の数字も合わせて公表したほうがよいのでは。	→県回答：情報が多すぎると読みづらいと意見をいただいている。情報量のバランスを考慮して情報提供させていただいた。詳しく知りたい人に向けてはホームページに全ての結果を公表しているところ。
	●全体像として、県はどのように考えているか。	●駅数や車両システム、コミュニティバス含めた全体の公共交通システムについてどのように考えているか。 →県回答：具体的には、計画段階で検討を行う。市町村の意見を聞きながら検討する予定である。
感想	●細かいルートが多くてチェックが大変である。	●3ルートぐらいに絞ったらどうか。
疑問	●想定ルートはどこまで現実性があるものか。	●計画の全体像について、県はどう判断しているのか。
	●世界中のデベロッパーに事業を提案させてはどうか。	
	●鉄軌道が整備された場合に、世帯あたりのマイカー保有の経費が変化すると思うため、検証して公表してほしい。	●マイカー保有の経費削減額を県民が出資する等、採算性と県民の理解を得るために説得力を持つのではないかと
	●鉄軌道から外れた地域の衰退が懸念される。	

### 1-3. 討議 2：鉄軌道が利用されつづけるために大切なこと、鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

#### (1) 発表の要旨

- フィーダー交通との連携やソフト施策の組合せで、利用され続けるのではないかな。
- 駅までの安全確保など交通弱者の意見を踏まえて検討する必要がある。
- 乗換え情報は県民だけでなく観光客にも必要である。
- SUICA 等の IC カード導入は必要である。
- 車両ラッピングなど、観光客を楽しませる工夫も必要である。
- 駅施設、車両などはユニバーサルデザインにすべきである。
- 駅施設を整備する際には、観光客の利便性を考慮して駅ビルも一体で整備した方がよい。

#### (2) 模造紙・付せん紙の内容

##### 1) 鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	自分・家族	●北部から那覇や中部に仕事で利用する際の利便性を高めること。	
		●北部地域を周回するバスとの連携など。	
中部	自分・家族	●マイカーを使わずに、徒歩 5～10 分程度でフィーダー交通があれば県民の足となるのではないかな。	●南部にも同様のことがいえると思う。
南部	自分・家族	●イグレス交通の手段としての TDM 施策やサイクル&ライド、モノレール&ライドを実施することで利用される。	
		●短距離と長距離で使い分けができればいいのでは。	●短距離は自転車、長距離は鉄軌道と意識をもって使い分けることが重要である。
		●名護まで 30 分程度で行ければ家族でのバカンスが多くなる。	●帰りは運転が疲れるため、移動が楽になる。
地域共通	自分・家族	●学生利用に優遇策を入れてほしい。	
		●公共交通と自動車利用のバランスを意識することが重要である。	

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
地域共通	自分・家族	●県民の車保有台数から、1人あたり、どの程度の年間使用料を負担しているのか提示してほしい。	●共同売店方式のように、車の年間使用料を鉄軌道整備の運営に振り替えることで、維持できるのではないか。地域バランスも考慮できると思う。
	交通弱者	●駅までの移動・安全性を確保する必要がある。	●駅までの安全性確保も重要である。
		●交通弱者の意見も聞いた方がよいのではないか。	
	観光客	●早いだけでは観光客は楽しくない。目で楽しませる区間などを検討した方がよい。	●ラッピング電車の導入。 ●景色が良い運行区間は、運行速度を朝と昼の時間帯で変化させることで、楽しませる工夫があっても良いのではないか。

## 2) 鉄軌道導入とあわせて必要な取組

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
北部	—	—	—
中部	自分・家族	●車の所有率を減らし、公共交通で移動できる場所を拡大していく。	●南部は公共交通が便利のため、所有率が低い。北部は人口が少ないため、中部が重要である。
南部	—	—	—
地域共通	自分・家族	●鉄軌道とバスの乗換え先の情報が必要ではないか。	●バスナビのようなシステムがいいと思う。
		●幹線鉄道と出発駅・目的地をつなぐフィーダー交通が必要。	
		●時間がある程度、正確になり、ロスタイムが少なくなる。	●時間が読めずに、余裕時間など時間をロスしているが、定時運行の鉄道があればロスがなくなる。
	交通弱者	●フィーダー交通については各社で協力するネットワークを県がイニシアティブをとってほしい。 ●総合病院の近くの駅が必要。	●赤字補填の調整役として県がバランスを調整してほしい。 ●高齢者は特に大変だと思う。

地域	カテゴリー	付箋の記載内容	補足説明等
地域共通	交通弱者	●ユニバーサルデザインは必要。	●低床バス、点字ブロック、エスカレーターを整備して誰でも使いやすいようにする。
	観光客	●交通と買物のカードの統一	●SUICAを含め、ICカードの共通化を図ると便利になる。携帯で使えるとなお便利である。外国人観光客に対しても非常に便利である。
		●飛行機の最終便に合わせての運転が良いと思う。	●観光客の観光疲れを考慮してあげるとよい。
		●鉄軌道とバスの乗換え先の情報が必要ではないか。	●バスナビのようなシステムがいいと思う。
		●利便性、買い物、飲食を考慮して駅ビルを整備すれば良いのではないか。	●電車移動中の飲食が可能になり、お土産を購入できるなど便利になる。

3)その他  
記載なし

### 1-4. 討議 3：計画策定後（計画段階以降）の検討プロセスについて

#### (1) 発表の要旨

- 計画段階以降の全ての段階で関わっていききたいとの意見があった。
- ニュースレター、web サイトの更新など継続的な情報発信を求める意見があった。
- 駅位地や駅周辺整備等の結節点整備の段階で関わりたいとの意見があった。

#### (2) 模造紙・付せん紙の内容

コメントの概要	発言の理由・背景
●計画段階以降の全段階でも今後も県民会議が必要である。	●構想段階及び、計画段階でも県民は関わるべきだし、関わって行きたい。
	●構想の段階以降の起点が大事なので県民の意見を聞いた方が良い。
	●各プロセスにおいて、鉄軌道ニュースレターや web サイトでの情報提供（現取組への継続）を行ってほしい。
●関わりたい段階	●構想段階のまともに関わりたい。
	●駅位置決定後に、駅を中心とした街づくりについてのワークショップ（各市町村）に関わりたい。
	●フィーダー交通ネットワーク検討段階で利用者側としての意見を拾う場に関わりたい。
	●駅の使い勝手（ユニバーサルデザイン）の検討に関わりたい。
	●駅周辺整備にどのような施設を整備するかに興味がある。
	●レンタサイクル、自転車置き場の整備等の結節点検討に関わりたい。
●段階中の他の取組	●国鉄にするための運動体として関わりたい。

# 第4回沖縄鉄軌道市町村会議

## 議事要旨

### 1. 開催状況

日 時：平成29年9月20日（火）14：00～16：30

場 所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席市町村

名護市、大宜味村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、宜野湾市、沖縄市、うるま市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、西原町、那覇市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、八重瀬町

（欠席：国頭村、今帰仁村、中城村、浦添市、南風原町）

### 2. 主な議題

- (1) 沖縄鉄軌道計画案の検討内容について
- (2) フィーダー交通ネットワークの検討に向けて

### 3. 議事要旨

- (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。

#### <市町村会議の主な意見について>

- 沖縄21世紀ビジョンでは、中南部都市圏を縦貫して北部圏域に至るとあるが、今回、南部への延伸区間については、採算性の低下を招くということで除外されている。各ルート案は骨格軸全体で評価するのに対し、延伸の可否については、延伸部分のみで評価して判断するのは公平性に欠けるのではないか。
- 延伸については、採算が取れないとすることで不可となっているということであれば、採算が合わない案は、ステップ4の段階で落とされると認識していいか。
- 豊見城市としては、糸満市までの区間は延伸ではなく、もともとあったものが削られたとの認識である。
- 南部地域は交通量が増加しているが、これまでモノレールや基幹バス等の検討は那覇

以北のみであり、南部地域の公共交通についても検討してほしい。

- 南部は自動車交通量も多いが、需要予測に反映されているのか、需要予測の再現結果、交通量の推計結果を示して欲しい。
- 与那原町では那覇市、南風原町、西原町と平成 24 年度から勉強会を重ねてきているが、今後、協議会に格上げした場合、県も参加してもらえるか。

第4回沖縄鉄軌道市町村会議 < 議事メモ >

発言者	発言
本部町	<p>ゆいレールの場合と、つくばエクスプレスの場合の運賃を教えてください。</p> <p>また、鉄軌道に関して内閣府からの指摘事項があれば教えてください。</p> <p>⇒参考資料 1-2-2 の 23 頁にグラフがあり、それによると、つくばエクスプレスの運賃水準であれば、60km で 1,200 円となっている。ゆいレールはこれよりも少し安くなっている。</p> <p>内閣府は、コスト面、採算性面で厳しく、課題が多く、検討・調査がまだまだ必要との認識だ。県としては、国の理解を得られるような構想をつくって対応しているところである。</p>
与那原町	<p>与那原～那覇間の利用者数が 1,500 人/時以下とあるが、この人数に MICE の利用者は含まれているか。</p> <p>⇒MICE の年間需要 77 万人を日あたりにすると、約 2000 人程度となり、これら MICE 利用も含め検討している。</p> <p>なお、MICE 利用者は、全て那覇～与那原間を移動するわけでないので、県内客、県外客分けて発生箇所を想定して予測を行っている。</p>
豊見城市	<p>新規事業採択時評価などに関して、国と調整を行っているか。</p> <p>⇒事業実施の判断は、計画段階の検討後となる。</p> <p>沖縄 21 世紀ビジョンでは中南部都市圏を縦貫して北部圏域に至るとあるが、今回、那覇～糸満、那覇～与那原は採算性の低下を招くということで除外されている。各ルート案は骨格軸全体で評価するのに対し、延伸の可否については、延伸部分のみで評価して判断するのは公平性に欠けるのではないか。</p> <p>⇒ 沖縄県総合交通体系基本計画では、北部や、石垣、宮古と那覇を 1 時間で結ぶことで、各地域から那覇の高次機能を楽しむことができるようにするという大きな目標を掲げている。</p> <p>これまでの取組において、「将来の姿の実現に向けた公共交通の役割」として圏域間の連携強化が確認され、さらに県民意見で「採算性」が加えられている。</p> <p>鉄軌道の那覇以南への延伸については、赤字となり骨格軸の採算性の低下を招くとの試算結果が得られたことから、専門委員会において那覇と名護を起終点として検討を進めることが確認されている。</p> <p>沖縄の将来の姿の実現等にあたっては、鉄軌道の導入と併せて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重要と考えており、県としては、市町村と連携しながら、地域の交通課題やニーズ等を踏まえフィーダー交通の充実について検討していく。</p> <p>豊見城市、糸満市からの意見は委員会に報告する。</p>

糸満市	<p>延伸については、採算が取れないとのことで不可となっているということであれば、B案は、採算が合わないということで、この段階で落とされると認識していいか。</p> <p>⇒ステップ4では各案について、評価項目ごとにしっかり評価を行う段階である。各案の優劣をつける段階ではない。 次のステップ5で、選定の考えを整理し、総合的に判断することになる。 延伸部分については骨格軸がどの案になったとしても支えることができるかという視点で評価判断したところ。</p>
豊見城市	<p>市としては、糸満市までの区間は延伸ではなく、もともとあったものが削られたと認識している。 南部地域は交通量が増加しているが、これまでモノレールや基幹バス等の検討は那覇以北のみであり、南部地域の公共交通についても検討してほしい。 南部は自動車交通量も多いが、需要予測に反映されているのか、需要予測の再現結果、交通量の推計結果を示して欲しい。</p> <p>⇒需要推計にあたっては、市町村から提供いただいた開発計画もふまえて行っている。 技術的な点については、専門家の先生方に報告し、委員会で議論させていただく。 現況再現は、現況のデータが未計測となっていることから、委員会において傍証を行い、モデルの結果等について確認している。 交通量のデータ提供については、その旨委員会に報告し、需要予測のモデル上、お示しできる範囲で対応したい。</p>
南城市	<p>南城市内には3つのバス事業者があり、南城市中心地のバスターミナル機能をもった施設を整備し、そこから那覇市への路線や、市内を回るフィーダー交通の導入などの再編を検討している。</p>
与那原町	<p>与那原町では那覇市、南風原町、西原町と平成24年度から勉強会を重ねてきているが、今後、協議会に格上げした場合、県も参加してもらえるか。</p> <p>⇒協議会への参加については、関係市町村から協議会の設立趣旨等が示され次第、県の関わり方について検討してまいりたいと考えている。</p>
沖縄市	<p>沖縄市は基幹バス構想の終点がコザであるが、これまで公共交通のあり方について検討がなされていなかったことから、今年度、網形成計画の策定を行っている。</p>

## 第4回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会

### 議事要旨

#### 4. 開催状況

日 時：平成29年9月19日（火）14：00～16：00

場 所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席状況：

区分	機関	役職	氏名	備考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会	副会長	新入 勝行	代理
	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	事務局長	津覇古 修	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	総務部長	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	会長	平良 朝敬	
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	代表	親川 修	
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	事務局長	玉栄 章宏	代理
行政機関	沖縄県環境部環境再生課	課長	安里 修	
	〃 文化観光スポーツ部観光政策課	課長	前原 正人	
	〃 土木建築部道路街路課	副参事	平良 勝一	代理
	〃 〃 道路管理課	課長	喜屋武 元秀	
	〃 〃 都市計画・モノレール課	班長	前武富 聡	代理

## 5. 主な議題

- (1) 沖縄鉄軌道計画案の検討内容について

## 6. 議事要旨

- (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。

### <関係機関等意見交換会の主な意見について>

- 公共交通の使命は、安全輸送を確保し、低廉な料金で定時性の高いサービスを長期的に提供することであり、そのためには採算性の確保が重要である。
- 採算性の観点から、行政による財政支援、まちづくり等の利用環境整備等の支援は重要である。
- 鉄軌道が開業するまでは、全国一と言われる那覇市内の渋滞等の問題を解決していくために、車に頼らない社会づくりも進めていく必要がある。
- LRT でも専用軌道であれば、時速 60～65km で営業している事業者もあり、この場合、地平構造でも那覇～瑞慶覧あたりまでの約 25km を 20 分前後で結ぶことができる。線路構造のあり方も柔軟に検討してほしい。
- 鉄道の自動運転や駅の無人化等、リゾートにおいて交通機能を快適にするための規制緩和について、特区を最大限に活用して盛り込んでいってはどうか。
- 鉄軌道の導入によって三世代が一緒に暮らせる県民の幸せや豊かさ、観光客が移住したいと思う希望など、夢を広げるような説明が必要である。
- 北部の子どもたちが那覇の高校に進学する場合は、下宿しなければならない現状である。名護から那覇へ 1 時間という速達性を確保し、通学可能として欲しい。
- 基幹交通である鉄軌道の位置が決まらなると、市町村はバスターミナルやフィーダーの検討を進めづらく、その間にも交通空白地が増えているため、スピード感をもって検討を進めてほしい。
- 今の子ども達も含めて、公共交通に関するリテラシー教育をもっと増やしてほしい。

- 延伸に伴う赤字は骨格軸に吸収（全体としての評価）してもよいのではないか。
- MICE 施設の輸送に関しては、モノレールのでだこ浦西駅までの延長、国道 329 号の拡幅が予定、実施されていることから、鉄軌道がなくても対応できるとの見方をしている。
- 那覇～糸満間は、道路を拡幅しているが、それを考慮して地平に設置すれば、コスト削減できるのではないか。

第4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
沖縄県レンタカー協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道導入の効果として、移動時間の短縮効果があるが、駅の数ほどのくらいを想定しているのか。</li> <li>⇒ ・駅位置・数は計画段階においての検討となるが、所要時間については、経由する市町村に、それぞれ1回停車するものとして算出している。</li> <li>・つくばエクスプレスが参考事例として扱われているが、これは成功のビジネスモデルという認識でいいのか</li> <li>⇒ ・つくばエクスプレスの周辺環境は、沖縄と規模は異なりますが、都市部と郊外部を結んでいるという点で、類似しています。</li> <li>・また、最近の事例であり、データも数多く存在していることから、参考事例として活用しているところ。</li> </ul>
沖縄都市モノレール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の立場からすると採算性の確保は重要。沖縄都市モノレールは、平成28年度、累積赤字は約135億円となっており、その解消には長期を要する。</li> <li>・公共交通の使命は、安全輸送を確保し、低廉な料金で定時性の高いサービスを長期的に提供することであり、そのためには採算性の確保が重要である。</li> <li>・モノレールの沿線では、市が中心となってまちづくりを推進しており、市街地の整備や再開発を行政により戦略的に進めることにより、利用者数も4万9千人と多くの方々に利用いただけているものと認識。現在進めている延長事業も同様に、区画整理事業等を含めたまちづくりが計画的に進められている。</li> <li>・採算性の観点から、行政による財政支援、まちづくり等の利用環境整備等の支援は重要。</li> <li>⇒ 鉄軌道の導入にあたっては、まちづくりは重要と認識しており、まちづくりの主体である市町村と連携ながら検討していくことが重要。</li> </ul>

<p>沖縄県レンタカー協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フィーダー交通の拡充も必要であるが、今は、カーシェアリング等、公共交通だけではカバーできないところを個人レベルでやっていくというところがある。</li> <li>・鉄軌道が開業するまでは、現行の交通体系の中で生活していくことになるが、レンタカーの増加等も含め、全国一と言われる那覇市内の渋滞等の問題を解決していくために、車に頼らない社会づくりも進めていく必要がある。</li> </ul> <p>⇒ ・県では、現在、既存の公共交通の利用環境改善や、子どもたちへの公共交通利用に対する意識の醸成等、公共交通の利用促進に向けた取組を進めているところ。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道ができるまでには長い時間を要するため、その間は、県民と観光客、両方の目線で、利用促進に向けた取組を進めていきたい。</li> </ul>
<p>トラムで未来をつくる会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架や地下構造を想定されているが、専用軌道であれば、時速 60～65km で営業している事業者もあり、この場合、地平構造でも那覇～瑞慶覧あたりまでの約 25km を 20 分前後で結ぶことができる。線路構造のあり方も柔軟に検討してほしい。</li> </ul> <p>⇒ LRT も専用軌道であれば、100km/h 程度で走行できることは把握しているが、この場合、道路と平面交差できないため、立体交差で整備する必要がある。現状の国道 58 号の状況を見ると交差点が多く、交通量が多いため地下か高架で対応せざるを得ず、事業費が高くなっている。基地跡地の活用等部分的には、地平構造で導入することも考えられるが、具体的な検討については計画段階以降、那覇と北部圏域を 1 時間で結ぶということも踏まえ、幅広く検討していくことになると思う。</p>

<p>沖縄観光コンベンション ビューロ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道の自動運転や駅の無人化は考慮されているのか。</li> </ul> <p>⇒ ・ 過去に、県の調査でも自動運転の可能性について検討を行っており、鉄道の無人運転は可能ということは確認しているが、地下トンネルについては、安全上の観点から、国との調整等が必要で、実現にあたっては、クリアすべき課題があると聞いている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般的にはできないことも、規制緩和を行うことにより可能になる。そのような気概をもって取り組んで頂きたい。</li> <li>・ 2030年に訪日客6,000万人という目標があり、沖縄はそのうち15%を担うとされているが、鉄道の自動運転や駅の無人化等、リゾートにおいて交通機能を快適にするための規制緩和について、特区を最大限に活用して盛り込んでいってはどうか。</li> <li>・ 県民にとってマイホームを持つという夢があると思うが、その中に、鉄軌道の導入によって三世代が一緒に暮らせるというキーワードが必要ではないか。</li> <li>・ 県民の幸せや豊かさ、観光客が移住したいと思う希望など、少し夢を広げるような説明になると良いと感じた。</li> </ul> <p>⇒ ・ ステップ3において、目指すべき将来像についてお示しさせていただいたところ。渋滞緩和のみならず、どこに住んでいても様々な利便性を享受できる沖縄とすることが目標であり、そのために鉄軌道の導入を目指しているところ。そのことについて、様々な機会を通じて周知を図っていききたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特区の活用可能性については、これから検討していきたい。</li> </ul>
<p>しまづくりネットワーク</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部の子どもたちが那覇の高校に進学する場合は、下宿しなければならない現状である。名護から那覇へ1時間という速達性を確保し、通学可能として欲しい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 採算性に関連して、現在那覇から名護のバスの運賃は、1,900円くらいと東京などの鉄道に比べ割高であるが、鉄軌道の運賃はどのくらいを想定しているのか。また、富山の例では、カード利用で220円割引とあるが、どのような仕組みとなっているのか。</li> </ul> <p>⇒ ・ 需要予測に用いた運賃は、つくばエクスプレスと、ゆいレールを参考に設定している。料金は、委員会資料に示しているが、つくばエクスプレスであれば60kmで1,200円ほどになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富山の割引はICカードで乗り継ぎを確認しており、電子的な方法で割引を事業者が負担している。</li> </ul>

<p>バリアフリーネットワーク会議</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹交通である鉄軌道の位置が決まらなると、市町村はバスターミナルやフィーダーの検討を進めづらく、その間にも交通空白地が増えているため、スピード感をもって検討を進めてほしい。 ⇒ 構想段階では、起終点や駅位置についても概ねの位置ということで仮設定して検討を行っている。そのため、フィーダー交通の具体的な検討は、次の計画段階で検討されることになる。</li>   <li>・ パブコメについては、どのくらいの規模を見込んでいるのか。人口バランスもあると思う。  ⇒ ・ 9月3日から約1ヶ月間意見募集を行っているが、前回は、約9,000人方々から意見をいただいた。今回は前回を上回る数になると見込んでいる。 ・ 意見募集にあたっては、地域バランスについても、重要と考えている。     プロセス委員会の指摘も踏まえ、今回は、前回、人口比に対して意見を提出された方の割合が低かった中南部地域について、パネル展、オープンハウスを増やして対応しているところ。</li>   <li>・ また、今の子ども達も含めて、公共交通に関するリテラシー教育をもっと増やしてほしい。 ⇒ ・ 子ども向けには当課の別の班で公共交通利用に係る意識醸成に向けた取組を実施しているところ。 ・ また、鉄軌道のPI活動においては、今回は、将来の沖縄の鉄軌道の主たる利用者となる県内高校生、専門学校に、学校の協力を得て、ニューズレターを配布し、アンケートを実施させていただいているところ。</li> </ul>
-----------------------	--

<p>環金武湾地球温暖化対策地域協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各ルート案の採算性の数値と、与那原・糸満への延伸時の採算性をどのように理解すればよいか。延伸に伴う赤字は骨格軸に吸収してもよいのでは。</li> <li>⇒ ・骨格軸の採算性は、収入と支出を試算し、減価償却等を引いて黒字転換年を出している。本来であれば貸付料も見込むべきであるが、その算定が困難なため、本検討では含めていない、そのため、その点に考慮する必要がある。</li> <li>・鉄軌道については、ステップ3までの議論において、那覇～名護間を1時間で結び、圏域間の連携を強化するということが役割として示されており、それに加え、多くの県民から役割を果たすために必要な視点として求められた採算性を考慮し、ルート案について検討を進めているところ。</li> <li>・延伸についても、それと同様な視点に基づき、骨格軸を支えられるか、強化できるかという視点で、検討を行ったところ。</li> <li>・骨格軸を糸満、与那原に延伸した場合、当然のことながら、利用者数は増加するものの、年間7～8億円の赤字が生じ、骨格軸を弱めるという試算結果となったことから、ルート案については、那覇—名護を基本に検討を行うこととしたところ。</li> <li>・また、利用者数の予測にMICEによる集客は含まれているのか。MICEの利用者は那覇～与那原間の利用者のどのくらいを占めているのか。</li> <li>⇒ ・MICEについては、当初の県計画で年間77万人程度の利用が見込まれており、鉄軌道の計画案検討にあたっては、MICEを含め地域の開発計画を考慮の上、検討を行っている。</li> <li>・鉄軌道は、年間を通じた採算性について検討を行うことから、日あたりで見た場合、MICE利用者は約2,000人となる。</li> <li>・MICE利用者は、県外のみならず、県内客もいることから。那覇—与那原間だけでなく、様々な移動経路が想定されるが、仮にMICE利用者1日あたり2000人の全員が、那覇—与那原間を移動したとした場合、ピーク時で見た場合、200人/時と想定される。</li> </ul>
<p>沖縄観光コンベンションビューロー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MICE施設の輸送に関しては、モノレールのでだこ浦西駅の延長、国道329号の拡幅が予定、実施されていることから、鉄軌道がなくても対応できるとの見方をしている。MICEとの連動性はあまり考えなくて良いかと思う。</li> </ul>

<p>トラムで未来をつくる会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇～糸満間、那覇～与那原間の構造はどのようになっているのか。那覇～糸満間は、道路を拡幅しているが、それを考慮して地平に設置すれば、コスト削減できるのではないか。</li> <li>⇒ ・ 那覇～名護間と同様に市街地部は地下か高架で事業費が安い方を選択している。</li> <li>・ 那覇～糸満間は、一部地下、一部高架、那覇～与那原間は、ほぼ地下と想定している。</li> <li>・ 当然、自動車と並走する路面電車であれば、相当安くできると認識している。</li> </ul>
<p>沖縄県レンタカー協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次のステップで起終点や駅、コスト等の議論になるのか等大まかなスケジュールや作業を教えてください。</li> <li>⇒ ・ 年度内に、ステップ5で今回お示ししている比較評価結果に基づき、よりよい案を選定し、計画案を決定したいと考えている。</li> <li>・ その後、計画段階となるが、国との調整を行い速やかに次の計画段階に移行できるように取り組んでいきたい。</li> </ul>