

沖縄鉄軌道の構想段階における 計画案検討プロセスのとりまとめ

平成30年1月29日
沖縄県

本資料の位置づけ

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、平成26年10月に開始し、「参加型プロセスの積極的導入」等を進め方に関する基本姿勢とする「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月策定）」に基づき、県民や市町村、関係機関と情報共有を図りながら、5つのステップで段階的に検討を進めてきました。

本資料は、鉄軌道の計画案づくり（ステップ1～4）において、進め方に関する基本姿勢に基づき、県民等と情報共有を図りながら、計画検討を進めてきたプロセスをとりまとめたものとなります。

※最終的には、ステップ5のパブリック・コメント実施後に、ステップ5の取組についても追記し、プロセス全体のとりまとめとする予定。

1 検討の進め方に関する基本姿勢

・計画案検討にあたっては、以下を基本姿勢として掲げ、これに基づき検討の進め方や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」を策定

検討の進め方に関する基本姿勢

検討を開始する目的・基本的スタンス

県は、

- ・県土の均衡ある発展
- ・中南部都市圏の交通渋滞緩和
- ・駐留軍用地跡地の活性化
- ・高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性向上
- ・世界水準の観光リゾート地の形成
- ・低炭素社会の実現などを図る観点から、

「本島を南北に縦断し那覇一名護間を1時間以内で結ぶ鉄軌道の導入」について取り組む。

参加型プロセスの積極的導入

鉄軌道の計画案策定に向けた取組においては、県民等と十分な情報共有を行う県民参加型プロセスを導入する。

県民の理解と協力

鉄軌道は、本県の振興を図る上で重要なインフラであり、鉄軌道導入による振興の方向性について、県民の理解と協力を得ながら検討を行う。

公正性の確保

県は、システムやルート選定等計画内容について、特定の立場に偏らず公正性を確保する。

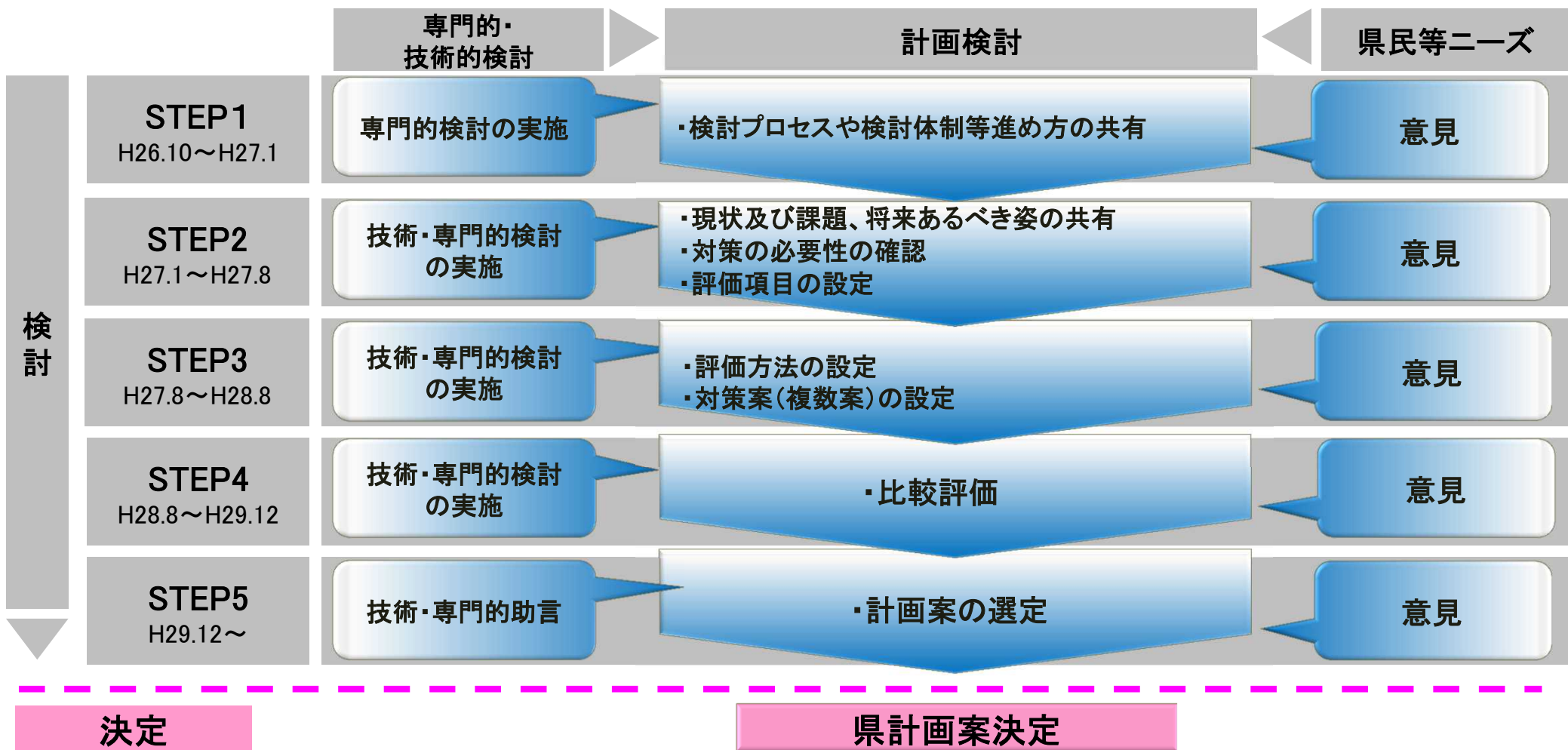
予断なき検討

比較案について整備しない代替案も含め予断無く検討を行う。

2 進め方に関する基本姿勢に基づく計画検討プロセス

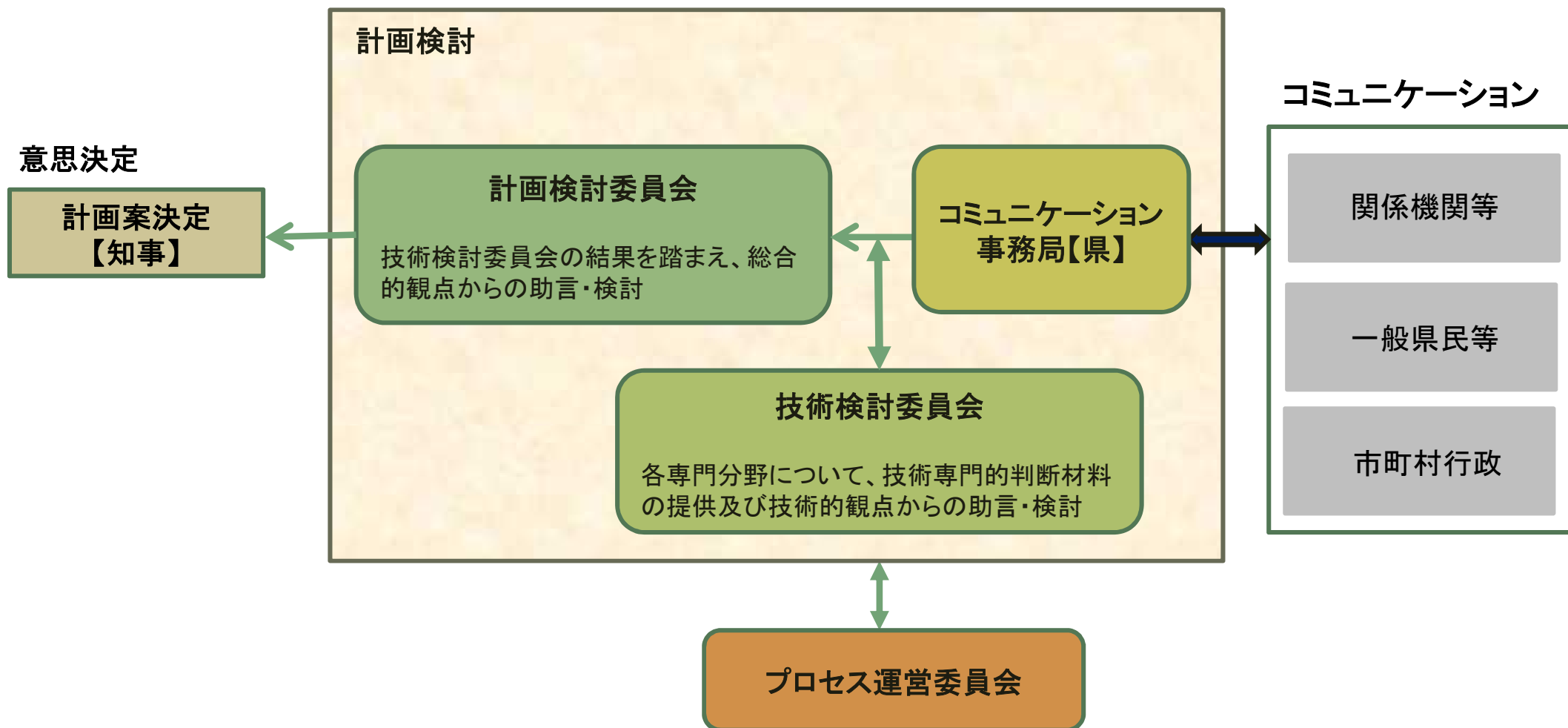
2-1 検討プロセス

・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



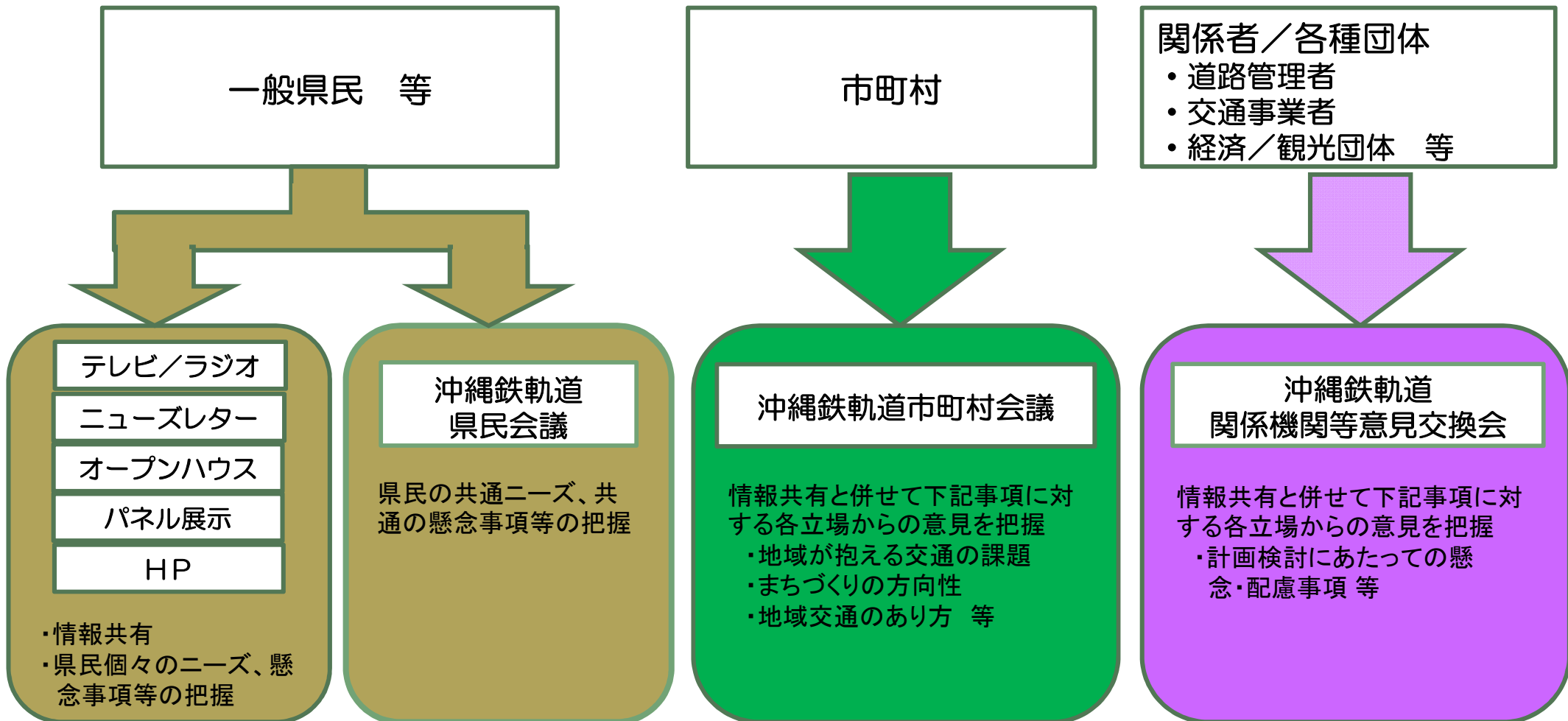
2-2 検討体制

- ・技術・専門的検討を行う計画及び技術検討委員会と、計画検討及びコミュニケーション活動の検討プロセス全体が適切に実施されるよう運営・管理を行うプロセス運営委員会の3つの委員会を設置し、県民等の参画促進のためのコミュニケーション事務局を県が担う。



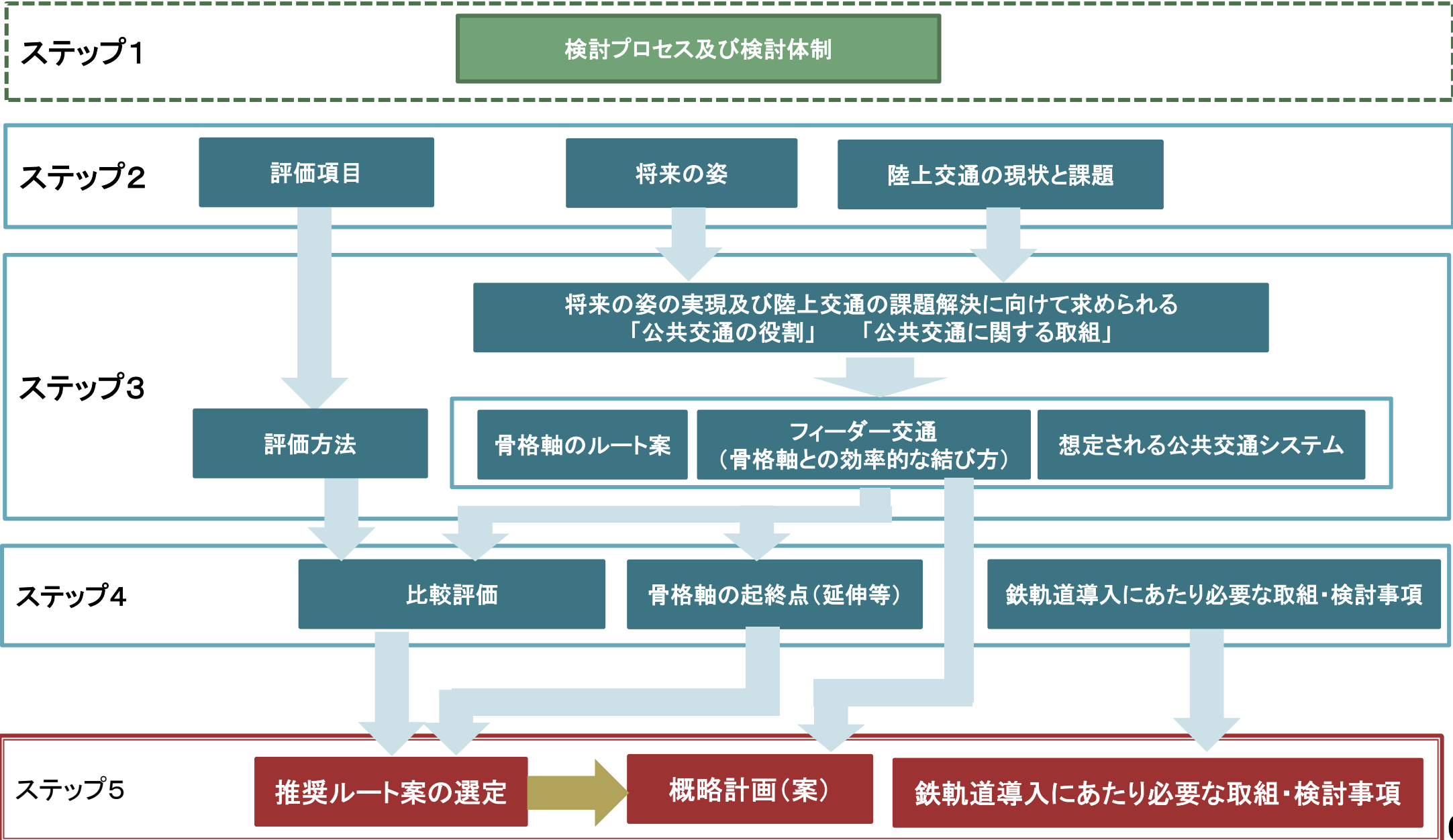
2-3 県民等とのコミュニケーション活動(情報共有方法)

- ・県民等との幅広い情報共有を図るため、ニュースレターやパネル展示等による情報提供と併せて、県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置。



3 計画検討

3-1 検討の流れ



3-2 県民等との情報共有に基づく計画検討の経緯・確認事項（ステップ1～4まで）

ステップ1

【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」を策定（平成27年1月）。

ステップ2

【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

【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ることから、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

【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が多かった糸満方面、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。

4 県民等とのコミュニケーション活動(ステップ1～4まで)

4-1 周知・情報提供

- ・情報提供等にあたっては、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)

4-2 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。

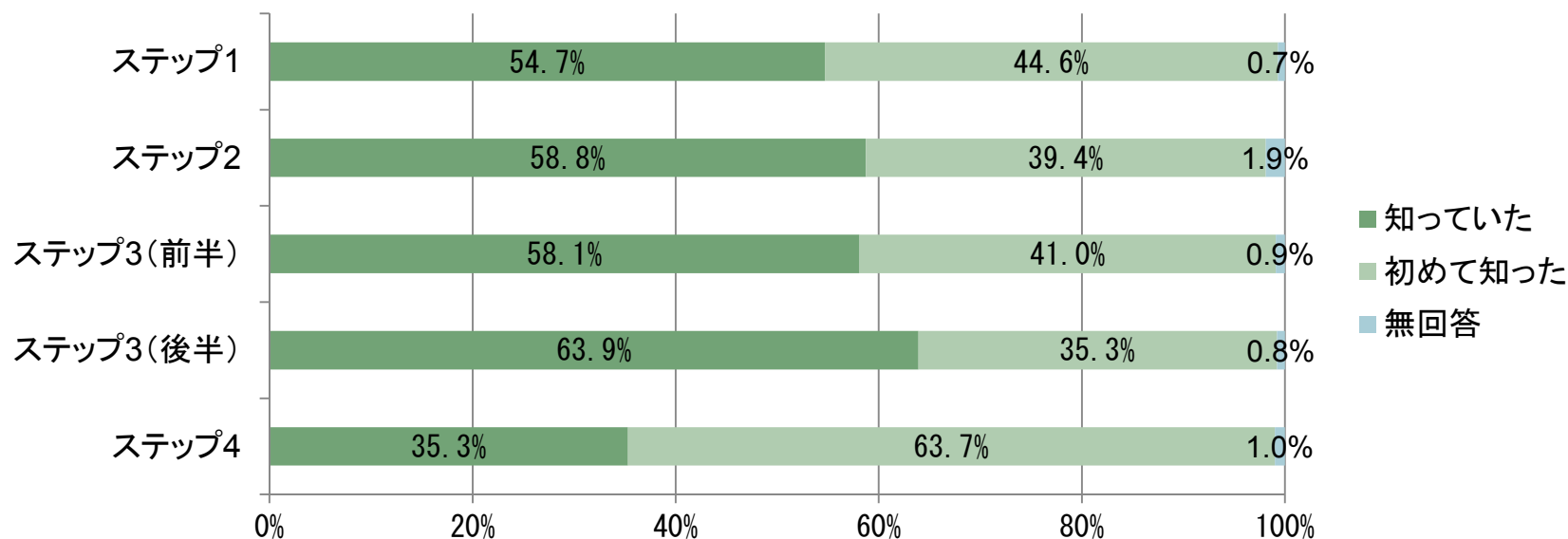
	ステップ1 (H26.11)	ステップ2 (H27.5～6)	ステップ3(前半) (H28.1～2)	ステップ3(後半) (H28.5～6)	ステップ4 (H28.9～10)
パネル展示 (うちオープンハウス)	7,440人 (—)	5,910人 (283人)	8,523人 (258人)	11,729人 (760人)	20,521人 (1,887人)
HPアクセス数	— ※未カウント	3,515	2,011	3,152	4,429
アンケート回答者数	3,079人	5,167人	5,974人	8,788人	38,057人 ※うち高等学校等 (25,128人)
県民会議	—	32名(男24名:女8名) $\left\{ \begin{array}{l} \text{北部:12名} \\ \text{中部:4名} \\ \text{南部:16名} \end{array} \right\}$	24名(男20名:女4名) $\left\{ \begin{array}{l} \text{北部:5名} \\ \text{中部:10名} \\ \text{南部:9名} \end{array} \right\}$	18名(男13名:女5名) $\left\{ \begin{array}{l} \text{北部:5名} \\ \text{中部:7名} \\ \text{南部:6名} \end{array} \right\}$	15名(男12名:女3名) $\left\{ \begin{array}{l} \text{北部:5名} \\ \text{中部:5名} \\ \text{南部:5名} \end{array} \right\}$
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	—	—	—	—

4-3 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PI実施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。

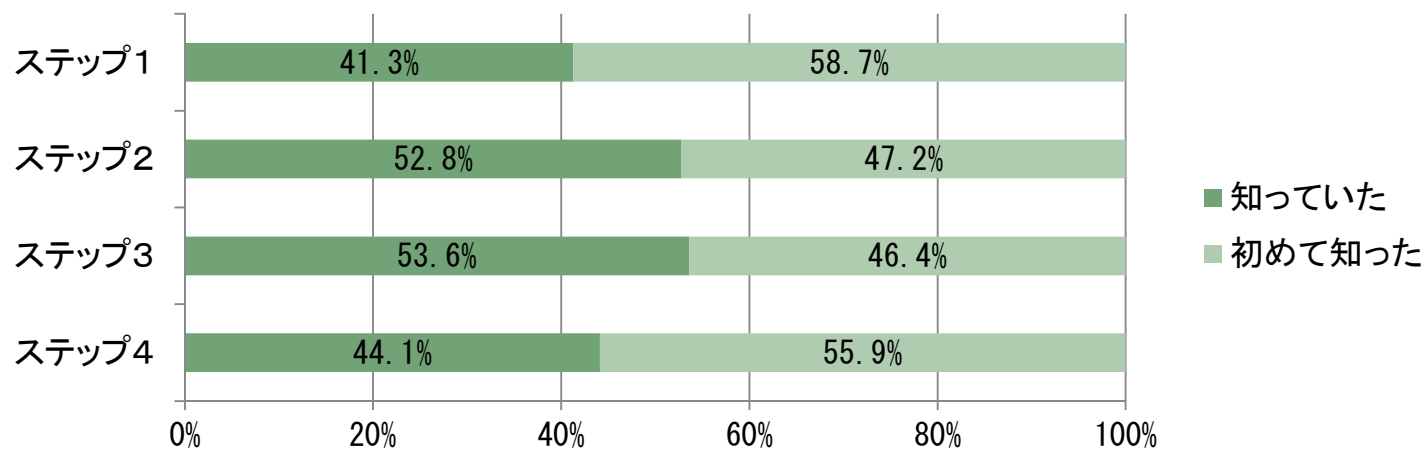
【アンケート調査(ニューズレター等)による認知度】

鉄軌道導入の取組について

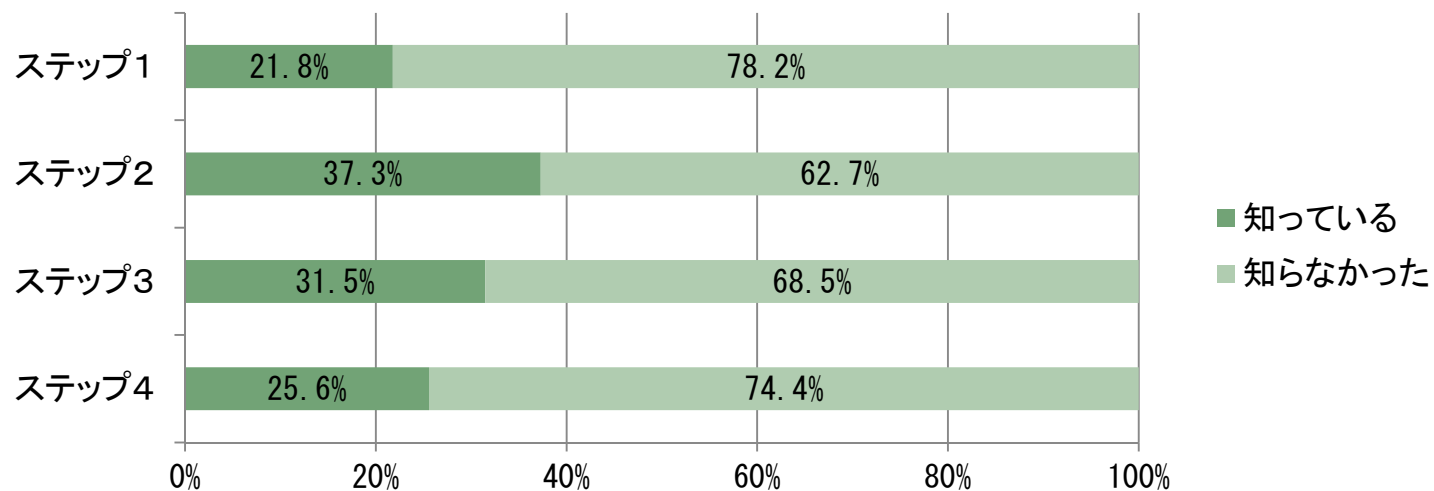


【定点調査による認知度】

1. 鉄軌道導入の取組について

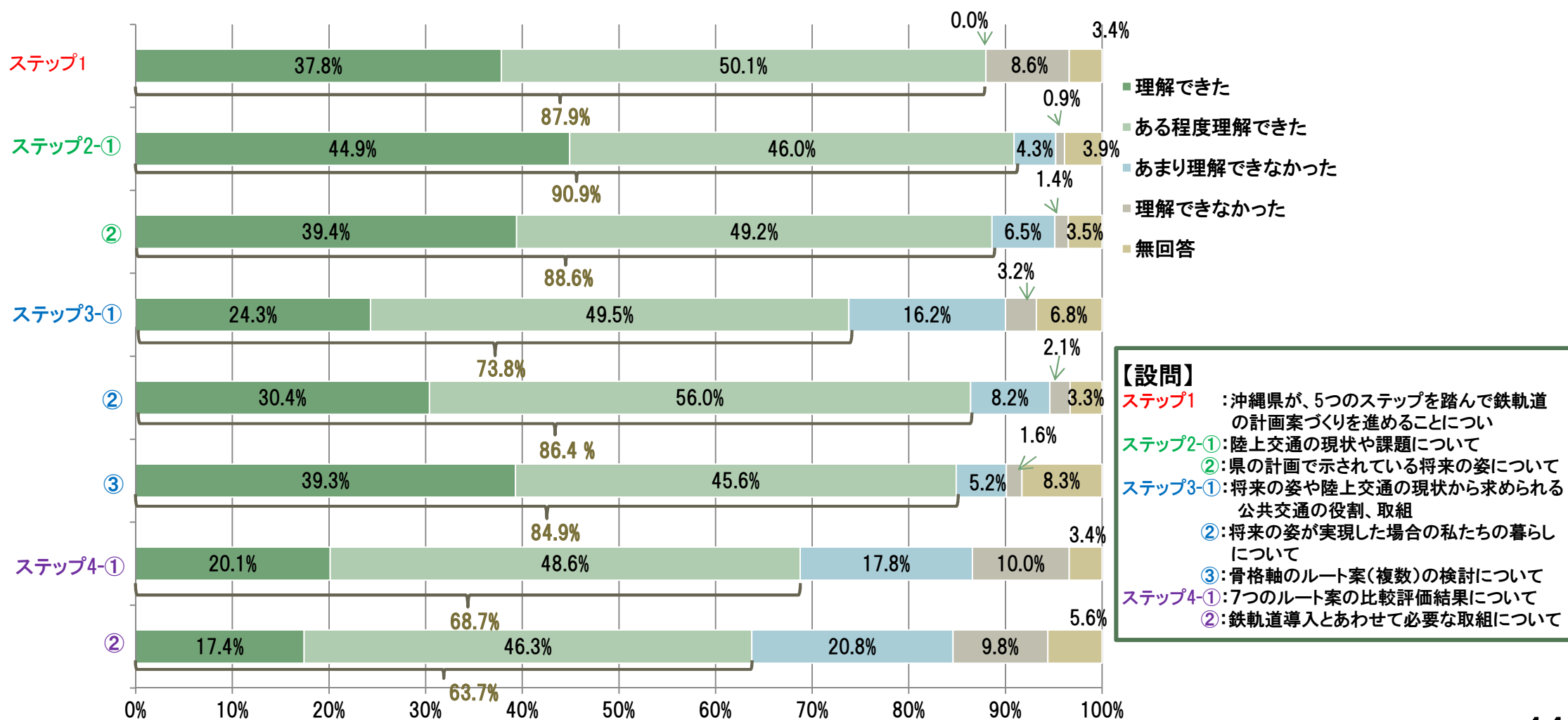


2. 各PIでの取組状況について



4-4 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。

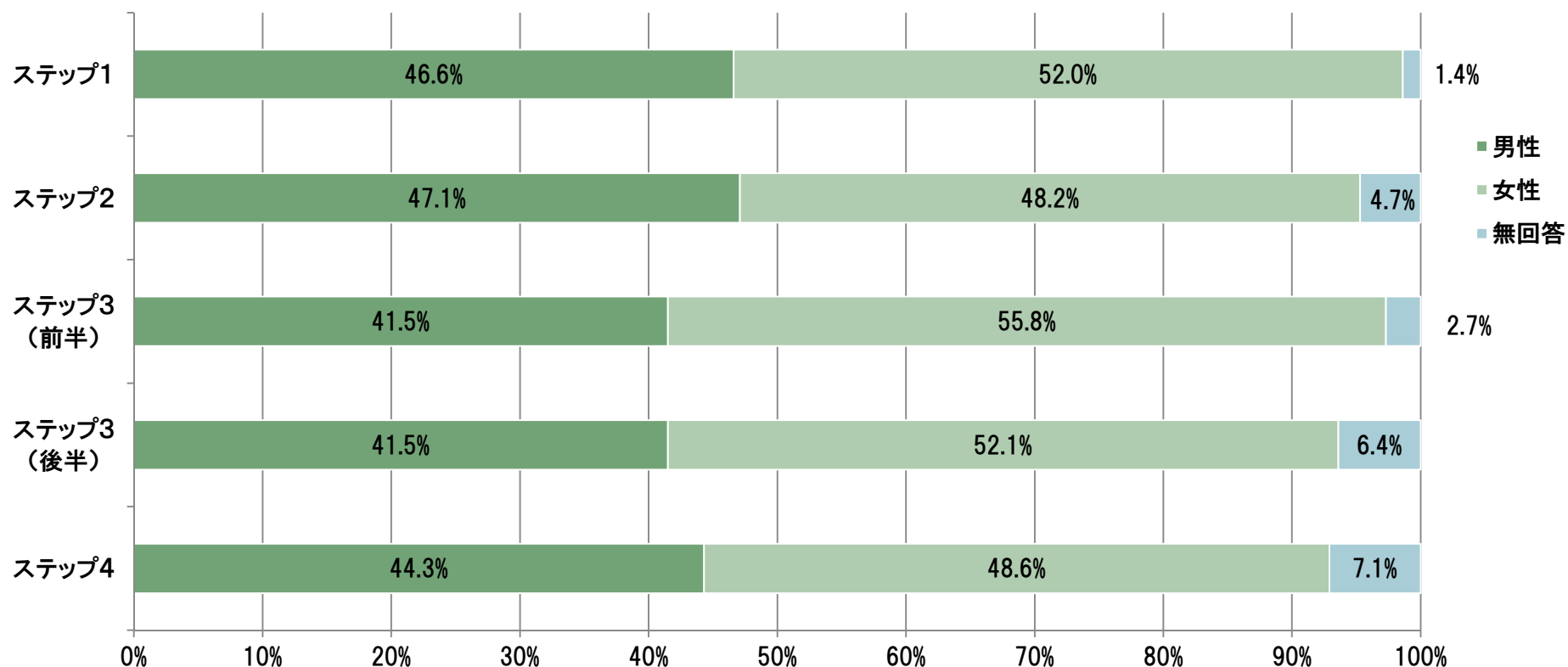


【設問】
ステップ1 : 沖縄県が、5つのステップを踏んで鉄軌道の計画案づくりを進めることについて
ステップ2-①: 陸上交通の現状や課題について
②: 県の計画で示されている将来の姿について
ステップ3-①: 将来の姿や陸上交通の現状から求められる公共交通の役割、取組
②: 将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしについて
③: 骨格軸のルート案(複数)の検討について
ステップ4-①: 7つのルート案の比較評価結果について
②: 鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

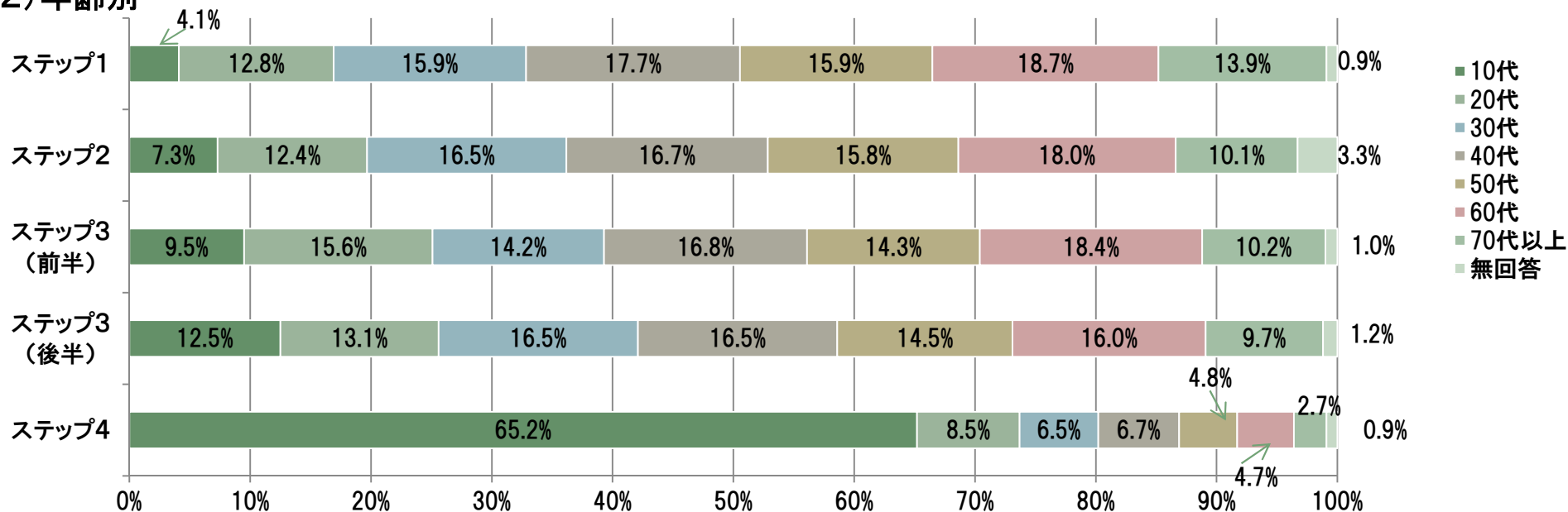
4-5 意見を寄せた方の属性等

- ・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。

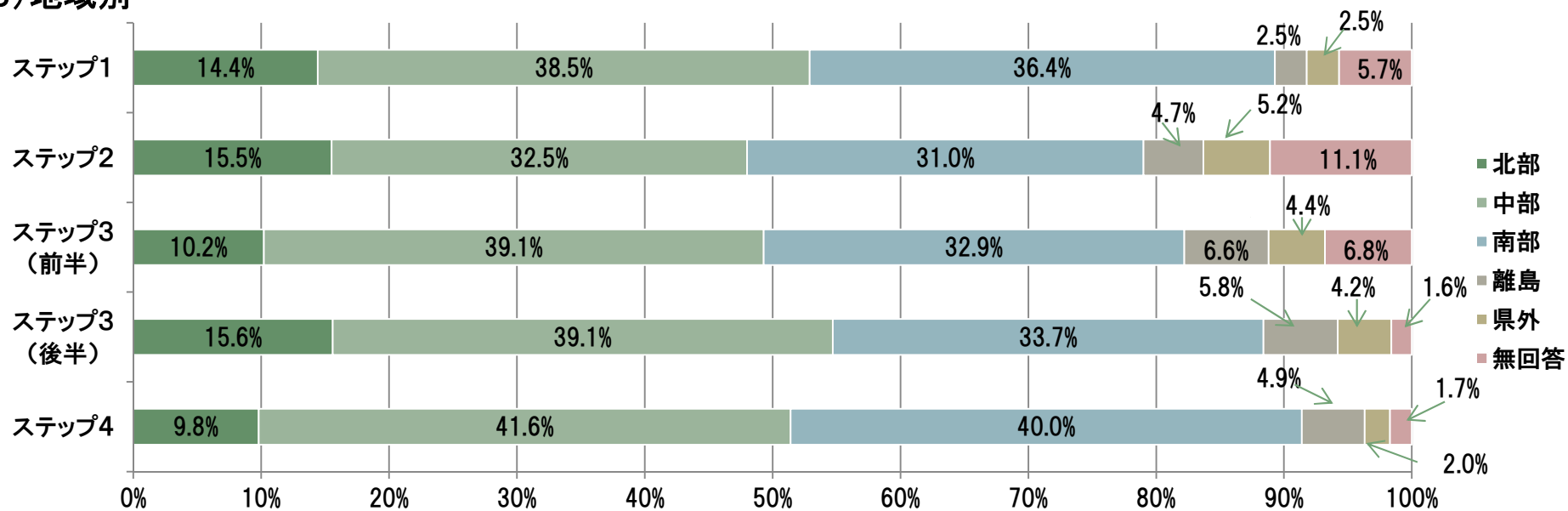
(1) 性別



(2) 年齢別



(3) 地域別



5 検討の進め方に関する基本姿勢を踏まえた取組のまとめ

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。
- ・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、広報誌等県のよう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。

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共通の役割に基づき、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。

4 計画検討プロセス(ステップ1～4)のまとめ

- ・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「県民参加型プロセス」を導入。
- ・コミュニケーション活動については、ニューズレターの全戸配布及び市町村役場や商業施設、大学等県内各地域におけるパネル展示の実施、県民会議等の開催等、様々な手段を用いて幅広く情報提供を行い、計画案づくりへの県民の参画機会の確保に努めた。
- ・また、わかりやすい情報の提供など、改善すべき課題はあったものの、コミュニケーション活動への参加者はステップを経るごとに増え、ステップ1～4までに延べ約6万1千人の方から意見が寄せられ、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。
- ・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、会議及び資料を公開の上、透明性を確保しつつ、県民等から寄せられた意見も踏まえながら、客観的データ等に基づき検討を行うとともに、計画検討及びコミュニケーション活動が適切に実施されるよう、プロセス運営委員会において、プロセスの管理・運営を行った。
- ・さらに、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や陸上交通の現状の課題を踏まえ、何らかの対策が必要であることを確認の上、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うとともに、寄せられた意見についても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等、県民意見も取り入れながら幅広い視点で検討を行った。