

県民意見の概要と対応について

資料 4

大分類	中分類	小分類	意見の概要	意見への対応	
基本方針と検討の進め方 (ステップ1)	(105)	検討開始のねらい	(4) ■鉄軌道は、他の施策より優先度が低いのではないか。他の施策を優先してほしい。	県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞の緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などを図る観点から、鉄軌道導入に向けた県の計画案検討に向けた取組を進めることとしております。 計画案策定にあたっては、各段階において、県民の皆様と確認を行いながら、検討を行っていくことが合意形成を図る上で重要と考えており、引き続き県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めてまいります。	
			(31) ■鉄道整備の検討を始めるのが遅いのではないか。		
		進め方に関する基本姿勢	(6) ■検討プロセス全体を通じて、透明性、合理性、客観性、公平性の確保に努めてほしい。		計画検討については、プロセス運営委員会の指導、助言を得ながら「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、適切に実施してまいります。
			(21) ■慎重に検討を進めてほしい。		
			(5) ■企業の利権とは切り離して、県民の声を聴きながら進めてほしい。		
			(3) ■県全体で取り組んでほしい。		
			(10) ■数十年先の長期を見据えた計画を検討してほしい。		
		(9) ■鉄軌道の導入ありきで検討しないでほしい。	計画検討にあたっては、整備ありきではなく、対策による効果や影響等を踏まえながら、具体の対策の必要性について検討してまいります。		
		検討のスケジュール	(16) ■検討のスピードをあげてほしい。		県民と段階的に検討・確認を行うことが早期の合意形成に繋がるものと考えております。また、各ステップの検討にあたっては、スピード感を持って進めてまいります。
		検討の進め方	県民参画		(4) ■県民会議等、鉄軌道に関わる取組に参加したい。
	(9) ■県民として検討に協力していきたい。				
	(85)	検討の進め方について	(22) ■外国を含め先進事例を参照しながら検討を進めてほしい。	計画検討にあたり、各対策案のメリット、デメリットを比較できるよう、ステップ2において、社会面、経済面、環境面等様々な観点から評価項目を設定しました。 ステップ3以降は、対策案について、ステップ2で設定した評価項目に基づき、既存交通の活用や先進事例等も考慮の上、幅広い視点で検討を行ってまいります。	
			(23) ■あらゆる可能性を視野に入れて、整備案を幅広く検討してほしい。		
			(9) ■メリットは大きい課題・問題も多そう。		
			(10) ■デメリットも含めた検討が必要だ。		
			(3) ■大学などの教育機関と連携して幅広く検討してはどうか。		
			(5) ■誰のための鉄軌道なのか対象者を明確にしたほうがよい。		
	コミュニケーション	認知の向上や関心の喚起	(7) ■県民に広く広報することは、とてもいい取組みであり、プロジェクトについて考えるきっかけになった。	情報提供にあたっては、多くの県民に関心を持って頂けるよう、県の広報番組（テレビ）での周知、ホームページやニューズレター、パネル展示による情報提供を行うとともに、ステップ2からはオープンハウス（説明員を配置したパネル展示）や県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を開催するなど、対話を通じた幅広い情報共有にも努めたところであります。 ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、字数を少なくし、可能な限り絵や見出しを活用するなど、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。 また、オープンハウスを含めパネル展示においても、多数の方に訪れていただけるよう更なる工夫を行ってまいります。	
			(12) ■ラジオやテレビ、新聞を活用して広く周知してほしい。		
			(5) ■多くの県民に関心を持ってもらえるよう工夫する必要がある。		
(11) ■今回初めて取組を知った。					
(14) ■公共交通を利用したい、利用すべきと思った。					
(57) ■多くの人に知ってもらおう工夫が必要である。					
(4) ■多くの人の理解を得られることが必要である。					
(5) ■インターネットやSNSで広報すべきである。					
(5) ■高齢者や若者を意識した広報を行うべきである。					
情報提供			(29) ■子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、分かりやすく情報提供してほしい。		ニューズレターやパネルについては、多くの方々に読んでいただけるよう、字数を少なくし、可能な限り絵や見出しを活用するなど、わかりやすい情報提供に努めたところでありますが、県民の皆様からのご意見を踏まえ、更なる工夫を行ってまいります。 また、オープンハウスを含めパネル展示においても、多数の方に訪れていただけるよう更なる工夫を行ってまいります。
			(30) ■短中長期の取組により、どのように生活が変化するかを示してほしい。		
			(49) ■短中期、長期のタイムスケジュールがわからない。		
			(50) ■計画の具体的な内容や試算結果について知りたい。		
			(59) ■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりづらく、理解できなかった。		
	(15) ■沖縄鉄軌道ニュースの内容がわかりやすく理解が進んだ。				
	(4) ■関心があるので引き続き、情報提供してほしい。				
(2) ■県の取組をオープンにし、県民と意見交換しながら計画検討を進めることは、良い取組だと思う。					
意見への対応	(4)	(44) ■県内の専門家や青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民から意見を聞いてもらいたい。	計画検討にあたっては、各段階の検討内容について、県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めることが合意形成を図る上で重要と考えており、ニューズレターの全戸配布やパネル展示の他、オープンハウスや県民会議、市町村会議等の開催による対話を通じた県民との情報共有を図りながら検討を行ってまいります。		
		(12) ■幅広い県民の多様な意見を聞き取れるよう、様々なツール(手段)を使って意見を言えるようにしてほしい。			
		(9) ■アンケートの問いかけがわかりづらい、何に対する意見を求めているのかはつきりさせた上で意見を募集してほしい。			
		(4) ■多くの県民の意見を反映しながら、検討を進めてほしい。			
検討体制	検討の体制	(8) ■検討の場には、鉄道会社等、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい。	ステップ2からは、交通事業者や道路管理者、経済・観光団体等で構成する関係機関等意見交換会、一般公募により募集した県民で構成する県民会議、市町村会議を設置し、対話を通じた情報共有を図りながら検討を進めてまいります。今後も引き続き、これら会議を通じて、幅広い情報共有を図りながら検討を進めてまいります。		
		(1) (市町村会議意見) ■バスレーンなど交通規制に関連する施策では警察との調整が大変だが、交通管理者とのかかわりはどう考えているのか。できるだけ早く関係機関に加えたほうが良いのではないか。			
		(12) ■広く市町村やその市民との協議の上でプロジェクトを進めてほしい。			
		(1) (関係機関等意見交換会意見) ■フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき。			
		(3) ■その他			

大分類	中分類	小分類	意見の概要	意見への対応	
現状及び課題、将来像、評価の視点について(ステップ2)	(7004)	陸上交通について (185)	(88) ■バス停上屋、便数や運行時間、定時性等バス等の利便性に課題がある。 (県民会議共通意見)	本県は、急激な自動車利用の拡大とバス利用者の減少により、極めて高い自動車依存型社会が形成され、交通渋滞が日常化しております。このような中、バス交通については、長く複雑な路線で利用者にとって分かりづらく、定時性・速達性、効率的な運行等が課題となっております。そのため、県では、本島を縦断し、広域移動を支える基幹軸となる鉄軌道等の導入とあわせて、フィーダー交通として、LRT、基幹バス等が連携する利便性の高い公共交通ネットワーク構築に向け取り組んでおります。 また、短中期的な取組として、バスレーンの延長、基幹バスの導入等の公共交通の利用環境改善に向けた取組も並行して取り組んでまいります。	
			(1) ■便数や運行時間、定時性、経路等バス等の利便性に課題がある。 (県民会議共通意見)		
			(4) ■交通手段間の乗り継ぎが悪く高齢者、観光の観点から課題。 (県民会議共通意見)		
			(51) ■現在の公共交通の利用料金が高額である。 (県民会議共通意見)		
			(12) ■現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された。 (県民会議共通意見)		
			(18) ■交通事業者のマナーの改善等意識の向上等が課題。		
			(1) ■交通事業者のマナーは改善されつつある。		
			(10) ■レンタカーが多い。		
			(31) ■IC乗車券システムやバスレーン延長等、現在取り組んでいる公共交通利用促進の取り組みは良い。		
			(1) ■その他		
		現在の取組について (32)	公共交通の利用促進について (216)	(26) ■高齢者などに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度の導入など公共交通の低料金化を図ってほしい。	沖縄県は、極めて高い自動車依存型社会が形成され、交通渋滞が日常化しており、交通渋滞の緩和には、道路網の整備に加え自家用車利用から公共交通利用への転換が重要であります。そのため、県では、現在、路線バスを始めとする公共交通の利用環境改善等に向け、様々な取組を進めており、交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れるノンステップバスを平成24年度から毎年40台導入し、平成28年度までの5年間で計200台を導入する計画としております。 また、複雑な系統を色で分かりやすく整理する系統別カラーリングについては、平成26年度に115台のバスに導入いたしました。 さらに、バス停での待ち時間を短縮できる、本島主要バス4社共通のバスロケーションシステム「バスなび沖縄」と、外国人観光客向け4ヶ国語に対応した公共交通の経路検索サイト「ルートファインダー沖縄」について、平成25年4月から運用を開始しております。 また、バス交通の利便性向上にあたっては、定時速達性の向上を図るため、バス専用の走行空間が必要不可欠であることから、関係機関と連携して、2月2日から国道58号におけるバスレーンの区間の延長を実施し、併せて乗降時間の短縮と運賃精算の手間を軽減するIC乗車券システムについて、昨年10月20日の沖縄都市モノレールでの先行運用に続き、平成27年4月27日から本島主要バス4社での本格運用を開始しております。 さらに、過度な自家用車利用からの転換に向け、「わった～バス党」を立上げ、公共交通の利用促進に関する意識啓発活動を重点的に取り組んでおり、今後もテレビ、ラジオ、新聞等のマスメディアを活用した活動を、継続していくこととしております。 県としては、引き続き公共交通利用促進に向けた取組を精力的に行ってまいります。
				(8) ■路線バスの無料化を図るなど、既存の公共交通利用の活性化に取り組んだ後、鉄軌道を導入するべきだ。	
				(14) ■現状の課題解決に向け利便性向上等、公共交通の利用促進に取り組むべき。	
				(74) ■現況のバスの使い勝手が良くなる様に、路線の再編と運行時間や乗り換えがわかりやすいシステムづくりをしてほしい。	
				(6) ■バスレーン延長は不要とする意見	
(8) ■バスレーンの拡充を求める意見					
(16) ■中短期の取り組みとしてバス網整備とモノレールとの連携を実施してほしい。					
(11) ■モノレール駅等の駐車場整備を求める意見					
(3) ■観光客の移動手段をレンタカーから公共交通に転換すべき。					
(50) ■ICカードについては、SUICAとの相互利用等、利便性を向上してほしい。					
将来像・対策について(2705)	地域の活性化 (261)	県土の均衡ある発展 北部の活性化 (101)	(84) ■沖縄全体が一つの都市圏となり、経済や観光の発展につながることを期待する意見	将来の姿及び対策について、地域の活性化、観光振興等を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これらの意見も踏まえながら、本県の課題である県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 また、那覇一名護間を1時間で結ぶことによるストロー効果の影響については、ご指摘のとおり高速交通網の整備は、地域発展の起爆剤として期待される一方で、ストロー現象をもたらす可能性もあります。交通利便性を向上させることで人や企業を呼び込んでいくためには、魅力あるまちづくりを行っていくことが重要です。そのため、今後の検討の中で、市町村と連携して、魅力あるまちづくりについても検討を行ってまいります。	
			(14) ■都市の一極集中から人口分散につながることを期待する意見		
			(17) ■公共交通の利便性が向上すると観光だけでなく、地域の活性化も期待できる。		
			(79) ■北部の人口増加や観光客増加など地域の発展を期待する意見		
			(12) ■中南部と北部を一時間で結ぶことにより、ストロー効果による影響が懸念される (関係機関等意見交換会意見)		
			(1) ■ストロー効果による影響等、メリット・デメリットを踏まえ、那覇一名護を1時間で結ぶ意義についてもっと議論すべき。		
			(1) (市町村会議意見) ■鉄軌道等整備による過疎化への影響を検討すべき。		
			(7) ■北部まで結ぶ必要はないのではないか。		
			(1) ■その他		
			中南部の活性化 (20)		(20) ■中南部の活性化を求める意見
		東海岸の活性化 (17)			(17) ■東海岸の活性化を求める意見
					離島振興 (8)
		観光振興 (94)	(94) ■将来の姿を実現すると観光振興が期待できる。		
			物流 (10)		(10) ■鉄軌道による流通機能の向上を期待する意見

大分類	中分類	小分類	意見の概要		意見への対応
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ2） (7004)	将来像・対策について (2705)	移動利便性 (709)	速達性、定時性等 (448)	(148) ■北部と中南部間の移動時間の短縮等による利便性向上を期待する意見	<p>将来の姿及び対策について、移動時間の短縮、移動の選択肢拡大、通勤・通学圏及び観光客の移動圏の拡大等県民及び観光客、交通弱者等の移動利便性の向上、渋滞緩和を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これらの意見も踏まえながら、本県の課題である県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。</p> <p>また、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あまり速さにこだわる必要はない。 ・人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い。 <p>とする意見も寄せられております。</p> <p>本県の総合的な交通体系のビジョンを示した、「沖縄県総合交通体系基本計画」においては、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、様々な業種が集積し高度かつ多様なサービスを県民に提供することが可能な那覇市と北部・宮古・八重山の各圏域の中心都市である名護、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築を図ることとしております。これら圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源の広域的活用によって地域の個性や特長を伸ばすことにより、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的な発展を図ることとしております。</p> <p>このような中、本格的な高齢社会への対応、増加する外国人を含む観光客など誰もが車に頼らなくても移動できる公共交通ネットワークの構築が求められております。</p> <p>既存のバス交通では那覇空港→名護間は90分（高速バス）、160分（一般道路利用）となっておりますが、今後、高齢者や観光客等の多様なニーズに対応するためには、新たに60分以内の速達性の高いサービスの提供を図り、移動手段の選択肢拡大を図っていく必要があると考えております。</p> <p>そのため、県では、本県の将来の姿の実現に向け、鉄軌道の計画策定に向け取り組んでいるところであり、引き続き県民の皆様と情報共有を図りながら検討を進めてまいります。</p> <p>また、1時間圏域の構築の必要性については、今後計画検討を進める上で県民の皆様と情報共有を図っていく必要があることから、県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。</p>
				(181) ■移動時間の短縮、定時性の確保等利便性の向上を期待する意見	
(84) ■移動の選択肢が増えることを期待する意見					
(7) ■1時間よりも速く移動できるようにすべき。					
(12) ■あまり速さにこだわる必要はない。					
(1) (関係機関等意見交換会意見)					
(14) ■車窓から景色を楽しめるよう、1時間にこだわる必要はないのではないか。					
(1) ■自転車やペット等も一緒に移動できるようにしてほしい。					
(1) ■その他					
(23) ■時間短縮による通勤・通学圏域の拡大を期待する意見					
(51) (28) ■通勤・通学の利便性向上に期待する意見					
(135) ■高齢社会に向け、高齢者等の交通弱者、自動車を持っていない人などの移動利便性の向上が期待できる。					
(138) (3) (関係機関等意見交換会意見)					
(5) ■引きこもりがちな高齢者の外出を促すという視点も重要だ。					
(72) (5) ■観光客が短時間で様々な場所を回れるようになる。					
(59) ■観光客の移動利便性の向上を期待する意見					
(1) (関係機関等意見交換会意見)					
(7) ■観光においては観光収入1兆円、観光客1000万人を目標に平成33年度までのロードマップを作成している。今後さらにレンタカー需要が増加、駐車場等のニーズが高くなることを認識して欲しい。鉄軌道の整備には時間を要するので、中短期的な取組を行ってほしい。					
(7) ■観光に資する公共交通があると良い。					
(47) ■早期の渋滞解消を求める意見					
(203) ■鉄軌道の導入で渋滞緩和が期待できる。					
(9) ■鉄軌道では渋滞解消できない。					
(5) ■道路整備だけでは渋滞は解消できない。					
(5) ■人口減少社会への移行に伴い、渋滞の解消、鉄軌道利用者の減が見込まれるため鉄軌道は必要無い。					
(1) (市町村会議意見)					
(1) ■将来人口の減少に伴い自動車の交通量が減る可能性があり、また高齢者も圧倒的に多くなる。					
県民生活 (541)	安全・安心 (47)	健康 (37)	経済性 (76)	(44) ■交通事故、飲酒運転の減少を期待する意見	<p>将来の姿及び対策について、交通事故や飲酒運転の減少、健康増進、経済的負担軽減等県民生活の向上、駅周辺のまちづくりを期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これら意見も踏まえながら、本県の課題である県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。</p> <p>また、対策の実施と併せて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車依存型社会からの脱却を図るための県民の意識改革 ・公共交通利用転換への取組の推進 ・駅周辺の道路や歩道、駐車場等の整備など公共交通を利用しやすいまちづくり <p>を求める意見も寄せられております。</p> <p>これら人間優先のまちづくりや過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた取組については、沖縄21世紀ビジョン基本計画や沖縄県総合交通体系基本計画において、段階的に取り組むべき施策として位置づけられております。</p> <p>将来の姿の実現に向けて、公共交通への利用転換、市町村によるまちづくり等、県民や市町村に求められる取組については、今後、県民の皆様や市町村へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。</p>
				(3) ■踏切設置に伴う事故を懸念する意見	
				(37) ■公共交通を利用し、歩く習慣がつくことによる健康増進や長寿を期待する意見	
				(24) ■鉄道を利用することで、車の購入・維持費や生活費などの大きな経済的負担が軽減されることを期待する意見	
				(52) ■運賃をできるだけ安く抑えてほしい。	
				(36) ■県民生活の向上を期待する意見	
				(7) ■子供達の活動範囲が広がり社会経験もできる。	
				(225) ■車依存型社会から脱却し公共交通利用転換を図るためには、県民の意識改革が必要とする意見	
				(73) ■車依存型社会からの脱却が必要とする意見。	
				(32) ■車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により車依存型社会からの脱却を図るとする意見	
(338) (8) ■終電に間に合うよう早く家に帰るようになり、夜型社会が変わると良い。					
まちづくり (126)	駅周辺整備を含めたまちづくり (101)	駐留軍用地跡地の活用 (25)	(19) ■鉄軌道の整備により駅周辺の活性化が期待できる。		
			(70) ■鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行い、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしい。		
			(11) ■駅周辺は、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい。		
			(1) (市町村会議意見)		
(1) ■交通結節点の整備は、土地の確保等自治体には大きなポイントとなる。					
(25) ■駐留軍用地跡地を活用した鉄軌道整備を求める意見					

大分類	中分類	小分類	意見の概要	意見への対応	
(7004)	現状及び課題、将来像、評価の視点について(ステップ2)	将来像・対策について	(212) ■既存交通との連携を図り、乗り継ぎがしやすく隔々まで行き届いた交通サービスを求める意見	LRT、基幹バス等が連携する利便性の高い公共交通ネットワークのあり方については、ステップ3から検討を行うこととしており、検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めています。 また、乗り継ぎがしやすく隔々まで行き届いた交通サービスの充実を図るためには、現段階から市町村において、循環バス、コミュニティバスなどフィーダー交通の導入に向けた取組など、人間優先のまちづくりに取り組む必要があることから、県民や市町村に求められる取組と併せて情報提供し、幅広く意見を求めています。	
			(1) (県民会議共通意見) ■県民生活、地域振興、観光などの観点からも隔々まで行き届いた交通サービスが必要。		
			(235) (19) ■駅までの距離が遠いと利用しないのではないかと意見		
			(1) (関係機関等意見交換会意見) ■LRT等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。		
			(2) (市町村会議意見) ■フィーダー交通のあり方については、十分検討すべき。		
		(2705) 車利用	(62) ■鉄軌道が導入されても、自家用車やレンタカーを使う人は多く、車社会は変わらないと思う。		対策の実施は、今後の高齢社会、観光客等の多様なニーズへの対応として移動手段の選択肢拡大を図るものであり、道路網整備等と併せて、公共交通の充実も図っていく必要があると考えております。 なお、公共交通充実の必要性については、今後計画検討を進める中で県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めています。
			(13) ■鉄軌道ではなく道路整備を求める意見		
			(89) (11) ■自動車の利便性も確保してほしい。		
			(2) ■自動車業界等への影響を懸念する意見		
			(1) ■その他		
	地球・自然・生活環境	地球環境 (77)	(77) ■自動車利用が減ることにより、排気ガスやCO2の排出量の削減が図られ、環境改善が期待できる。	将来の姿及び対策について、CO2削減による環境改善を期待する意見が寄せられていることから、計画検討にあたっては、これら意見も踏まえながら、本県の課題である県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現などの視点に基づき検討を行い、また、その検討内容については県民の皆様へ情報提供し、意見を求めながら幅広く検討を行ってまいります。 一方で、対策実施に伴う「騒音等生活環境や整備による自然環境への影響」、「財政負担への影響」を懸念する意見が寄せられております。 そのため、今後対策について検討を進める上で、生活・自然環境への影響、事業費の確保等対策実施に伴い懸念される様々な影響について県民との情報共有を図る必要があることから、これらについて、県民の皆様や市町村へ情報提供し、幅広く意見を求めています。	
			(108) (11) ■騒音等生活環境の悪化を懸念する意見。		
		生活・自然環境 (31)	(20) ■整備に伴う自然環境への影響を懸念する意見。		
			(27) ■県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。		
		財政負担 (74)	(13) ■税金のムダ。		
			(31) ■国の予算で導入してほしいとする意見		
			(3) ■国へ要望するのではなく、事業費は沖縄県民が負担すべき。		
		その他	(188) (42) ■将来の姿の実現に向けた対策を計画的、段階的に進めることはいいことだとする意見		将来の姿及びその実現に必要な対策については、具体的な沖縄の将来の姿が見えないとする意見があることから、今後の対策案検討にあたっては、これら具体的なイメージを県民の皆様と共有していくことが重要であると考えております。 そのため、ステップ3以降において、将来の姿の具体的なイメージを、沖縄の可能性として様々な観点から想定し、県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めています。
			(25) ■鉄軌道の必要性がわからない。		
			(8) ■具体的な沖縄の将来の姿が見えない。		
(26) ■将来の姿について、実現性があるのか疑問である。					
(36) ■将来の姿の実現に向けた対策に対し、効果を疑問視したり、施策の前倒し等を求める意見					
(18) ■将来の姿の実現に向けた対策は必要無いとする意見					
(24) ■公共交通の利便性向上等、鉄軌道以外の対策で課題は解消できるのではないかと。					
(4) ■LRT、BRTの導入の際、バス会社やタクシー会社を合併させてはどうか。					
(5) ■その他					
(134) ■沖縄の経済・観光の振興の観点が重要					
評価の視点 (3866)	事業による効果 (1535)	県土の均衡ある発展 (361)	(157) ■均衡ある発展、地域の活性化、地域間交流という観点が重要	評価項目については、将来像実現に向けた課題解決の視点として下記の6つを評価項目として求める意見が寄せられました。 ・県土の均衡ある発展 ・高齢者を含めた県民観光客の移動利便性の向上 ・中南部都市圏の交通渋滞緩和 ・世界水準の観光リゾート地の形成 ・駐留軍用地跡地の活用及び駅周辺を含めたまちづくり ・低炭素社会の実現 将来の姿の実現を図るためには、これら視点を踏まえた対策案を検討をすることが必要不可欠であると考えており、これら6つの視点を評価項目として設定いたしました。 各評価項目については、ステップ3において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めています。	
			(46) ■人口増加や定住化促進、観光客増加等による北部の振興という観点が重要		
			(15) ■通勤・通学圏の拡大等、北部振興の観点が重要		
			(9) ■北部のまちづくりの視点が重要		
			(116) ■移動時間短縮による移動圏域の拡大、移動手段の選択肢拡大等観光客の移動利便性の視点が重要		
		観光リゾート地の形成 (116)	(46) ■定時性が重要		
			(100) ■移動時間短縮、移動の快適性等が重要		
			(50) ■通勤・通学圏拡大の視点が重要		
			(167) ■子供、高齢者等の視点、及び利用しやすい環境づくりが重要		
			(85) ■交通事故の減少など、安全・安心の観点が重要		
		高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上 (555)	(23) ■鉄道事故や人身事故が発生する可能性があるため、安全性を重視してほしい。		
			(30) ■公共交通利用転換による健康増進の視点が重要		
			(54) ■県民及び観光客等、利用者の視点を重視すべき。		
			(241) ■渋滞緩和が重要(評価)		
			(12) ■渋滞緩和や時短による経済効率が向上するかが重要(評価)		
中南部都市圏の交通渋滞の緩和 (253)	まちづくり (92)	(90) ■市街地形成、駐車場整備など駅周辺のまちづくりの視点が重要			
		(2) (市町村会議意見) ■自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要			
	駐留軍用地跡地の活用 (3) (95)	(3) ■跡地の活用を重視すべき。			
低炭素社会の実現 (155)	(155) ■地球環境に配慮した視点が重要だ。				

大分類	中分類	小分類	意見の概要	意見への対応		
現状及び課題、将来像、評価の視点について（ステップ2） (7004)	評価の視点 (3866)	費用対効果 (131)	(131) ■費用対効果（利用者数等）の視点が重要	評価項目については、事業性を評価するために下記6つの視点を評価項目として求める意見が寄せられました。 ・費用対効果 ・採算性分析 ・施工性 ・事業の実施環境の評価 ・経済性 ・生活・自然環境への影響 一般的に鉄軌道等の導入にあたり、これら視点は必要不可欠であることから評価項目として設定いたしました。 各評価項目について、ステップ3において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や、評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。		
		採算性分析 (318)	採算性分析 (7)		(164) ■鉄軌道が赤字にならず、事業の継続性が重要という意見 (市町村会議意見) ■運営主体の採算性が課題。	
			(178)		(7) ■赤字経営や過疎化の加速など、採算が取れなかった場合の対応をあらかじめ想定しておく必要がある。	
			利用料金 (139)		(139) ■利用料金が重要（評価）	
		経済性 (120)	事業費 (120)		(140)	(1) (関係機関等意見交換会意見) ■利用料金等、利用者に必要な情報提示が必要
					(29)	(29) ■出来るだけ事業費を抑えてほしい。
					(46)	(46) ■事業費の視点が重要 (44) ■事業費の捻出が必要だ。 (市町村会議意見) ■鉄軌道整備に係る地元市町村の財政負担
		施工性 (47)	事業期間 (20)		(20)	(20) ■土地取得に時間がかかり、事業期間が長くなることが心配。
					(21)	(21) ■早期実現を望む。
			工事 (42)		(1)	(1) (市町村会議意見) ■評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きに時間を要するためその点にも留意すべき。
	工事 (5)			(5) ■工事に伴う自動車交通への影響が懸念される。		
	生活・自然環境への影 (277)	自然環境 (56)	(56)	(56) ■自然とのバランスを考えた沖縄らしい計画にしてほしい。		
			(136)	(136) ■自然環境への影響が心配、最大限配慮してほしい。		
			(28)	(28) ■自然保護を第一に考えてほしい。		
			(231)	(11) ■長期的視点で、導入後まちづくりが進んだ後の影響を考慮すべき。		
			景観 (13)	(13) ■沖縄らしい街並みなど景観の観点から残すべきだ。		
			(25)	(12) ■海、街並みなど景色を楽しめるルートが重要		
	その他視点 (218)	貨物 (7)	(7)	(7) ■流通面の視点が重要。 (1) (関係機関等意見交換会) ■経済的側面での利便性、物流についても考慮してほしい。		
			(59)	(59) ■既存交通事業者への配慮が必要だと思う。		
		交通事業者への影響 (60)	(1)	(1) (関係機関等意見交換会意見) ■鉄軌道の影響を受ける既存の交通事業者の経営を考慮すべき。		
			自然災害への対応 (25)	(25) ■台風襲来や災害等に対する耐災害性の視点も必要。		
		フィーダー交通ネットワーク (124)	(26)	(1) ■その他 (25) ■全地域をカバーしているか、利便性の視点が重要。		
			(98)	(98) ■家から駅へのアクセス等、公共交通ネットワーク構築の視点が重要。 (1) (関係機関等意見交換会意見) ■基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある。		
		幅広い視点で評価すべき (1220)		(177)	(177) ■全ての視点が重要	
				(607)	(607) ■複数の視点が重要	
				(196)	(196) ■移動の利便性（通勤・通学圏の拡大、速達性、渋滞緩和）の視点が重要	
				(117)	(117) ■県民生活（安全・安心、健康増進等）の視点が重要	
(43)	(43) ■地域活性化（定住化促進、地域間交流、地域産業の活性化）の視点が重要					
(20)	(20) ■観光振興（観光客の移動利便性、移動圏域の拡大）の視点が重要					
(24)	(24) ■まちづくり（コンパクトなまちづくり、駅周辺のまちづくり）の視点が重要					
(15)	(15) ■地球環境（CO2削減）の視点が重要 (21) ■その他					
			新たな視点として、 ・貨物 ・他の交通事業者への影響 ・自然災害への対応 ・フィーダー交通ネットワーク の4つの項目を求める意見が寄せられました。 これら意見のうち、技術及び計画検討委員会での検討の結果、貨物については、100km未満の鉄道の距離別輸送機関分担率は0.1%と低く、また、運賃で見た場合、200km以下では、鉄道はトラックよりも割高となっていることから、ルート選定に係る評価項目の対象外とし、残り3項目を評価項目として追加設定しました。 なお、各評価項目については、ステップ3において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。			
			対策案の検討にあたっては、将来像実現に向けた課題解決の視点として6項目、事業性を評価する6項目、県民の皆様から寄せられた意見を踏まえ新たに設定した3項目を含め複数の視点に基づき幅広く評価を行ってまいります。 なお、各評価項目については、ステップ3において、客観的に評価ができるようその程度を図るものさしとしての評価指標や、評価方法について検討を行うこととしております。これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。			

大分類	中分類	小分類	意見の概要	意見への対応	
計画内容に関する意見（ステップ3以降） (1244)	対策案の設定 (1244)	起終点 (302)	(84) ■那覇一名護間への整備を求める意見	多くの県民の皆様から起終点、ルート、駅位置、システム、導入空間等、対策案について関心を寄せられました。 ステップ3では、 ・対策案 ・評価指標及び評価方法 ・フィーダー交通ネットワークのあり方 について検討を行うこととしております。 このうち、対策案については、 ①起終点及びルート、駅位置の考え方は、人口分布や交通流動、バスの利用状況、開発計画、地質、環境の現況等 ②システムについてはスピードや輸送力などシステムの特長 ③導入空間については、導入空間確保の考え方（新たな用地確保、既存道路空間の活用等）、それを踏まえた構造（高架や地下）等の技術的観点からも検討を行ってまいります。 また、今後、ステップ2で設定した評価の視点に基づき、社会面、経済面、環境面等様々な観点からメリット、デメリットについて幅広く検討を行ってまいります。 これら検討内容については県民の皆様へ情報提供し、幅広く意見を求めてまいります。	
			(19) ■特定の地域までの整備を求める意見		
			(198) ■那覇以南、名護以北への整備を求める意見		
			(1) ■その他		
		ルート (244)	(51) ■沖縄本島を網羅するルートを求める意見		
			(28) ■本島の東側を通るルートを求める意見		
			(4) ■東西格差を解消するため東側ルートを求める意見		
			(46) ■本島の西側を通るルートを求める意見		
			(7) ■人口・観光施設の立地状況等から西側へのルートを求める意見		
			(6) ■東西を横断するルートを求める意見		
			(74) ■複数（東側、西側、環状線等）のルートを求める意見		
			(16) ■観光・車窓からの景観の観点から海岸線ルートを求める意見		
			(1) ■埋立ルートは避けてほしいとする意見		
			(8) ■329号や沖縄自動車道の活用に関する意見		
			(3) ■その他		
			導入システム (485)		(131) ■路面電車(LRT)の導入を求める意見 (関係機関等意見交換会意見) ■LRTが整備されれば、既存のバス会社が運営すべきと考える。
					(1) (関係機関等意見交換会意見) ■車では名護まで1時間で行ける。ストロー効果なども含め、総合的に那覇一名護を一時間で結ぶという前提だけでなく、LRTにすることも含めて幅広い議論をやっていきけるような提示をしてほしい。
		(12) ■工期が短く、費用が少ない環境面で優位性のあるLRTを導入してほしいとする意見			
		(29) ■バス・BRTが良いとする意見			
		(9) ■費用が少ないBRTを導入してほしいとする意見			
		(119) ■モノレールの導入、延伸を求める意見			
		(87) ■鉄道・リニア・新幹線などを導入してほしいとする意見			
		(12) ■スピード、輸送力の観点から鉄道等を導入してほしいとする意見			
		(13) ■海上交通の整備で良いとする意見			
		(59) ■道路、歩道、自転車等の整備の充実を求める意見			
		(6) ■道路等の有効利用を図り、現状のまま新たな整備を行わないとする意見			
		(6) ■その他			
駅の位置 (62)	(32) ■特定の場所への駅整備を求める意見				
	(15) ■多くの方が利用しやすい場所への駅整備を求める意見				
	(12) ■多くの方が利用しやすいよう駅数を増やしてほしいとする意見				
	(3) ■その他				
事業主体 (22)	(13) ■民間の活力を活用して、整備・運営してほしいとする意見				
	(6) ■公的機関を主体に運営してほしいとする意見				
	(3) ■その他				
段階的な整備 (29)	(15) ■できる所から、又は一部の地域から先行して整備してほしいとする意見				
	(5) ■基幹ルートから先に整備すべきとする意見				
導入空間・用地・構造 (88)	(24) ■既存の道路の活用を求める意見				
	(20) ■新たな用地の取得が課題とする意見				
	(43) ■高架、又は地下構造での整備を求める意見				
	(1) ■その他				
関連する整備 (19)	(19) ■市街地の整備や活性化を同時にすすめてほしいとする意見				
	(2) ■その他				
その他 (2681)	その他（鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案） (82)	(8) ■空港を拡張・新設してほしい。			
		(74) ■その他			
	その他（質問） (11)	(10) ■用語がわからない。			
		(1) ■その他			
その他（賛否のみの意見） (2153)					
その他 (435)					
ステップ1に関する意見	642				
ステップ2に関する意見	7,004				
ステップ3以降に関する意見	1,244				
その他意見	2,681				
意見総数	11,571				