

# ステップ3の総括について

平成28年8月8日  
沖縄県

# 本資料の位置づけ

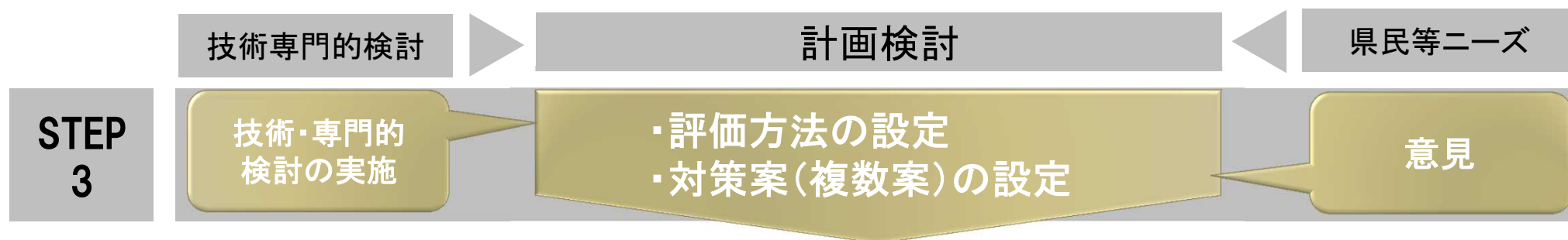
ステップ3では、

- ・ 沖縄の将来の姿（ステップ2の留意事項）
- ・ 対策案の設定
- ・ 評価方法の設定

について県民や関係機関、市町村に情報提供し、コミュニケーションを図りながら計画検討を進めてきました。

本資料は、県民の皆さまから頂いたご意見を踏まえ整理したステップ3の総括となります。

# I ステップ3における検討事項



## 検討事項

- ・評価方法の設定 (評価方法の設定にかかる考え方の整理)
- ・対策案の設定 (将来像の実現に向けてどういう対策案が考えられるのか)

## ステップ2の留意事項

- ・沖縄の将来の姿 (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、県民へ情報提供し幅広く意見を求める。)

## Ⅱ ステップ3のとりまとめ

### 1 将来の姿(ステップ2の留意事項)について

ステップ2で示した将来の姿について、私たちの日常がどう変わるか具体的なイメージがわからないとする意見があったことから、ステップ3では、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取り巻く環境(社会環境)や私たちの暮らしをイメージし、県民へ情報提供を行った。

その結果、今のままで良いとする一部の意見もあったが、

- ・将来の姿について期待・求める意見が寄せられたこと
- ・ステップ2で、現状において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組が必要であることについて県民との共有認識も図られていること

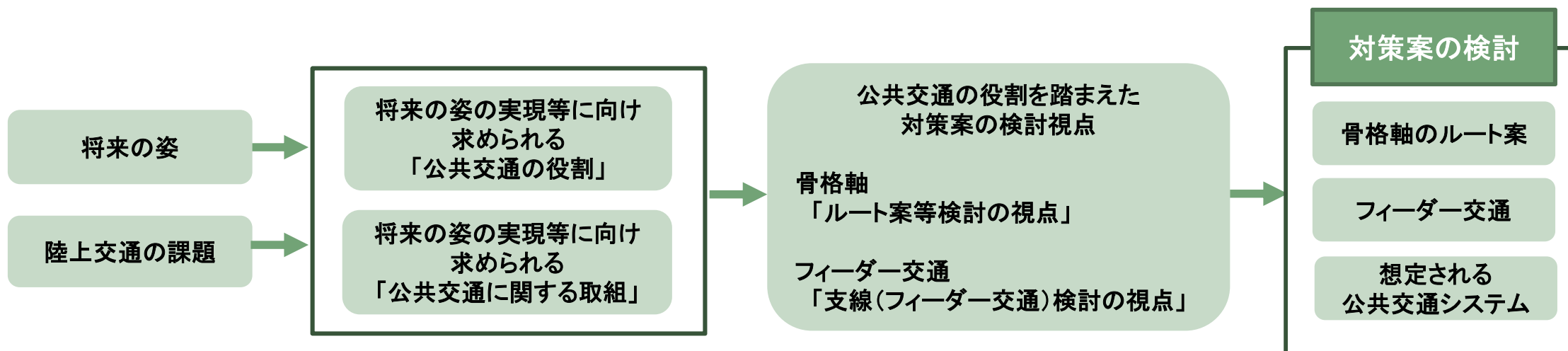
から、これらを踏まえ、沖縄21世紀ビジョン(H22.3策定)で示されている県民が望む5つの将来像及び沖縄県総合交通体系基本計画(H24.6策定)で示されている沖縄本島の将来の姿を求めていくことについては、県民との一定の情報共有が図られたものと判断し、引き続き将来の姿の実現等に向け本計画検討を進めていくものとする。

### 2 対策案の設定について

#### 【検討の進め方】

複数のルートの設定等対策案の検討にあたっては、県民の意見を参考に慎重かつ丁寧に進める必要があったことから、前半と後半に分けて段階的に検討を行った。

- ・前半では、沖縄本島の陸上交通の現状・課題解決及び将来の姿の実現の観点から求められる「公共交通の役割・取組」について
- ・後半では、「公共交通の役割・取組」に基づき、対策案の検討視点を整理の上、具体の対策案として、骨格軸のルート案、フィーダー交通、想定される公共交通システムについて県民との情報共有を図りながら検討を行った。



## 【対策案の設定について】

### 1) 公共交通の役割・取組

将来の実現の観点等から整理した「公共交通の役割・取組」については、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・求める意見が寄せられたことから、県民等の様々なニーズに対応していくため、「公共交通の役割」に基づき、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構築」について検討を行った。

### 2) 対策案の検討

#### ①骨格軸のルート案

「骨格軸のルート案の検討」については、公共交通の役割を踏まえた「ルート案等検討の視点」に関する意見が寄せられたが、新たに追加すべき視点への意見が見受けられなかったことから「ルート案等検討の視点」に基づき検討を行った結果、A～D案の4案に、B案、C案、D案の派生案、計3案を追加した、計7案を、ステップ4で比較評価するルート案の対象として設定した。

また、名護以北や南部への延伸、北部や中部の概ねの地域を經由する等骨格軸へのルート付加については、ステップ4において、需要予測結果等を踏まえ、確認していくこととしている。

#### ②フィーダー交通

「フィーダー交通」については、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、骨格軸と地域の効率的な結び方について検討を行った。今後は、県民から寄せられたバス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見も踏まえ、他県の取組事例等も参考に、利便性の高いフィーダー交通ネットワーク構築に向けた考え方について整理していくものとする。

### ③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、システムとしては、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、専用軌道を有するLRTが想定された。

システムの選定については、計画段階以降、県民から寄せられた意見も踏まえつつ、コストや安全面等様々な観点から検討が行われることになる。

フィーダー交通のシステムについては、「速達性、定時性、乗降のしやすさ」、「他の交通機関との連携」、「地域のまちづくり」などの視点を総合的に勘案し選定されることが望ましいことから、交通計画の観点のみならず、地域におけるまちづくり等の観点からも検討を行っていく必要がある。

## 3 評価方法について

評価については、ステップ2で設定された評価の視点毎に、評価のものさしとなる「評価指標」を設定した。

県民からは、ステップ2で整理した5つの視点を求める意見が寄せられたことから、ステップ4ではこれら視点に基づき比較評価を行うものとする。

また、その他視点として「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、意識の変化も重要な視点」との意見が寄せられたことから、今後、手法を検討の上、鉄軌道導入による県民等の意識（意向）や行動の変化について把握し、鉄軌道導入による効果として検討を行っていくものとする。

## 4 コミュニケーション活動

わかりやすい情報の提供など、改善すべき課題はあるものの、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、取組による認知度の向上が図られ、提供した情報内容に対する理解度も高く、ステップ2よりも多くの方にアンケートに回答して頂くことができたことから、今回行ったコミュニケーション活動については、情報の提供方法及び内容、対話、対応について適切に実施され、ステップ3の検討内容について、県民等との情報共有が図られたものと考えられる。

# Ⅲ 県民意見のとりまとめ(整理)

## 1 将来の姿（ステップ2の留意事項）について

将来の姿については、今のままで良いとする一部の意見もあったが、

- ・くらし・生活の向上、移動範囲の拡大
- ・車依存型社会からの脱却
- ・人口分散による地域の活性化
- ・自動車利用減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現

などを期待・求める意見が寄せられた。

## 2 対策案の設定について

### 【公共交通の役割・取組について】

「公共交通の役割」については、圏域間連携の強化、移動利便性の向上、交通の円滑化、交通渋滞の緩和等を期待する・求める意見が寄せられた。

そのうち、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、移動手段の選択肢拡大、公共交通ネットワークの充実が求められた。

圏域間の連携強化については、那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もあったが、

- ・北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見
- ・北部と中南部とのアクセス向上による連携強化を求める意見
- ・那覇と名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見が寄せられる

等、公共交通に関し様々なニーズへの対応が求められた。

また、県民からは、持続可能性の観点から採算性を考慮すべきとの意見も寄せられた。

「公共交通に関する取組」のうち「既に取り組がはじまっている取組」については、現在進めているバス停の整備やノンステップバスの導入等公共交通の利用環境改善に向けた取組を求める意見が寄せられた。

「今後、具体的な検討が必要な取組」については、鉄軌道について、人口減少や事業規模等の観点などから必要無いとする一部の意見もあったが、早期整備や実現を期待する意見が寄せられた他、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構築を求める意見が寄せられた。

### 【ルート案等検討の視点について】

ルート案等検討の視点については、「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」と、「評価項目で設定している視点に関する意見」が寄せられた。

「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」では、

- ・公共交通軸の構築
- ・多くの人が利便性を享受できるように多くの人が利用できる経由
- ・自動車交通が集中している地域を経由
- ・その他留意事項として、採算性及び極端な大回りとならないよう考慮する ことを求める意見が寄せられた。

「評価項目で設定している視点に関する意見」では、早期整備（事業期間）や低コスト（事業費）、津波や台風等への対応（災害）、環境配慮等の視点を求める意見が寄せられた。

### 【ルートについて】

骨格軸のルートについては、提示したA案～D案のいずれかが良いとする意見又は否定する意見が寄せされた他、新たに、那覇一名護間での東西横断や、北部や中部の概ねの地域を経由するルートを求める意見、名護以北や南部への延伸等に関する意見が寄せられた。

また、空港やモノレール、高速道路など利用者の多い交通結節点との接続を求める意見も寄せられた。

### 【フィーダー交通について】

フィーダー交通については、骨格軸と既存のバスやモノレール等の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を求める意見や、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見などが寄せられるとともに、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見も寄せられた。



### 【想定されるシステムについて】

骨格軸のシステムについては、速達性やコスト、安全面等の様々な観点から、鉄道やモノレール、LRT（専用軌道）HSST、LRT（併用軌道）、リニアモーターカーなどの導入を求める意見が寄せられた。

また、フィーダー交通については、モノレールの延伸や特定の地域へのLRT（併用軌道）の導入、LRTやBRTが良いとする意見等が寄せられた。

## 3 評価方法について

評価については、ステップ2で整理した「事業による効果・影響」、「費用便益分析」、「採算性分析」、「事業性」、「環境」の5つの視点を求める意見が寄せられた。

また、その他視点として「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、意識の変化も重要な視点」との意見が寄せられた。

# IV 県民意見の概要

## 1 沖縄の将来の姿の具体的なイメージ

### 1-1 県民生活

#### 1-1-1 くらし、生活の向上について

本土並みの交通サービスが提供され移動がしやすく便利で快適な生活、行動範囲・生活圏が広がり個々にあったライフスタイルを楽しめる暮らし、豊かな自然の中でゆったりとした暮らし、県民誰もが精神面や金銭面で豊かで安全な暮らし等が求められています。

- ・ 渋滞が無くなり、移動しやすく、便利で、快適、生活しやすいとする意見（527件）
- ・ 県民誰もが精神面や金銭面で豊かで、安全な暮らしとなっているとする意見（124件）
- ・ 移動時間短縮により行動範囲が広がり、居住範囲や生活圏が拡大しているとする意見（68件）
- ・ 豊かな自然の中でゆったりとした暮らしになっているとする意見（58件）
- ・ 東京、本土並みの交通サービスが提供されている、便利な生活になっているとする意見（54件）

#### 1-1-2 移動範囲の拡大等

高齢者や車を持っていない人等交通弱者を含め誰もが行きたいところに、またなかなか行くことのできなかった北部や南部など遠い場所にでも気軽に行けるようになるとともに、居住地を問わず学校や職業（職場）を選択できるようになることが求められています。

- ・ 高齢者等交通弱者、自動車を持っていない人でも気軽に外出できるようになる、行動範囲が広がっている、行きたいところにいけるようになっているとする意見（419件）
- ・ 北部と南部のアクセスが良くなることにより、今までなかなか行くことの出来なかった遠い場所に気軽に行けるようになっているとする意見（323件）
- ・ 職業や学校の選択肢が広がり、居住地を問わず学校等を選択できるようになっているとする意見（78件）

### 1-1-3 車依存型社会からの脱却等

車依存型社会から脱却することにより、車を利用せずに移動ができる、歩く機会が増加する健康的な生活が求められている一方で、現実的には車依存型社会が続くとする意見も寄せられました。

- ・ 車社会からの脱却、車を利用せずに移動ができる、自動車利用が減少しているとする意見（401件）
  - ・ 車社会から脱却し、歩くことによる健康的な生活、歩いて暮らせる環境、歩く機会が増加した生活を送っているとする意見（104件）
  - ・ 車社会であるため結局は自動車を利用するのではないか、現実的には車依存型社会が続くとする意見（30件）
- ・・・ 等

### 2-1 沖縄振興

雇用の促進や産業の振興等県経済の活性化、通勤圏等拡大、人口の分散化による地域の活性化、中南部と北部との人的交流の増加等が求められている一方で、ストロー現象による都市部への一極集中を懸念する意見も寄せられました。

- ・ 外国人を含め観光客が増加し、地域が活性化する、雇用の促進や産業の振興等県経済の活性化が図られるとする意見（329件）
  - ・ 人口の分散が図れることにより、都市部の人口の過密解消、過疎地域を含めた地域の活性化が図られるとする意見（93件）
  - ・ ストロー現象により都市部への一極集中が加速するのではないかとする意見（22件）
  - ・ 観光客がストレス無く、楽に移動できるようになる、免許を持っていない観光客など誰もが観光を楽しむことができる、北部等へ観光がしやすくなるとする意見（177件）
  - ・ 中南部と北部間の交流が容易にできるようになる、北部等遠くに住んでいる親戚や友人等にも会いやすくなる、人的交流が増えるとする意見（100件）
- ・・・ 等

### 3-1 自動車利用の減少に伴う渋滞緩和・低炭素社会の実現

交通渋滞が緩和されスムーズに移動できるようになり、排気ガスが削減されたクリーンな沖縄が求められています。

- ・ 交通渋滞が緩和され、交通量が少なくスムーズに移動できているとする意見（543件）
- ・ 車が減り、排気ガス等が削減されている、排気ガス削減によりクリーンな沖縄となっているとする意見（140件）

## 4-1 その他

- ・米軍基地が無くなり、基地騒音、米兵犯罪等の無い沖縄であってほしいとする意見（21件）
- ・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（1件）
- ・車を運転せずにすむので飲酒運転や交通事故が減少する、気軽に飲みに行けるとする意見（139件）・・・等
- ・沖縄らしさが失われるのではないか、沖縄らしさを残してほしいとする意見（39件）
- ・外国人等による事故・犯罪の増加、貧富の差の拡大、ごみごみとしたイメージなど、今より悪くなるのではないかとする意見（21件）
- ・豊かな自然が残された沖縄であってほしい、豊かな自然の中での生活を求める意見（85件）
- ・非現実すぎてイメージできない、離島に住んでいるためイメージがわからないとする意見（58件）
- ・夢がある、実現できればすばらしい、実現してほしいとする意見（56件）
- ・今と変わらない、自分が住んでいる地域には鉄道は通らないから今とは変わらないとする意見（54件）・・・等

## 2 対策案の設定

### 2-1 公共交通の役割

#### 2-1-1 圏域間連携の強化

北部と中南部間のアクセス向上による圏域間の連携強化が求められており、那覇一名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見がある一方で、那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いとする意見もあります。

- ・北部や南部への往来が活発になる等圏域間の連携が強化されるとする意見(373件)
- ・北部と中南部間を移動しやすいようアクセス向上をはかるべきとする意見(32件)
- ・那覇一名護を1時間で結ぶ必要性について疑問があるとする意見(5件)・・・等

## 2-1-2 移動利便性の向上・交通の円滑化

定時性や快適性等が確保され、交通弱者を含めた県民や観光客等が移動しやすいすみずみまで行き届いた公共交通が求められています。その他、移動の選択肢拡大を求める意見や、スピードについては、速達性を求める意見がある一方で、ゆっくりとした移動を求める意見もありました。

- ・県民等の移動利便性の向上、スムーズな移動、交通及び移動の円滑化を求める意見(506件)
- ・高齢者等交通弱者にやさしく、自動車を持っていない人なども自由に移動できるようにしてほしいとする意見(357件)
- ・観光客の増加に資するよう、観光客が長距離移動しやすい、観光客にやさしい公共交通を求める意見(174件)
- ・定時性の確保、計画的、時間が読める公共交通(444件)
- ・スピーディーで速達性が確保された公共交通、時間の短縮を求める意見(151件)
- ・速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見(32件)
- ・誰もが、車を利用しなくても行きたいところに行ける環境整備、すみずみまで行き届いた公共交通を求める意見(317件)・・・等

## 2-1-3 交通渋滞緩和

自動車利用の減少による早期の渋滞緩和、二酸化炭素排出量の削減、交通事故の減少等が求められている一方で、車社会からの脱却は難しい、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかとする意見もありました。

- ・早期の渋滞緩和、解消を求める意見(481件)
- ・車社会からの脱却は難しい、車が一番便利のため利用転換はしない、鉄軌道等を整備しても利用しないのではないかとする意見(36件)
- ・車利用減少に伴う二酸化炭素排出量の削減等による地球環境への配慮を求める意見(112件)・・・等

## 2-1-4 その他意見

持続可能性の観点から、採算性を考慮した公共交通が求められています。

- ・持続可能性の観点から、赤字運営とならないよう採算性を考慮してほしいとする意見(113件)・・・等

## 2-2 公共交通に関する取組

### 2-2-1 既に取組がはじまっているもの（公共交通への利用転換等に向けた取組）

#### 2-2-1-1 過度な自家用車利用から公共交通への利用転換

自家用車利用から公共交通への利用転換が求められており、利用促進に向けて、料金の低減化、安全の確保、公共交通利用者及び交通事業者のマナーの改善等の取組が求められています。

- ・車社会からの脱却、車を利用しないでも生活できる社会となるような取組を求める意見(140件)
- ・県民が利用しやすい安価でリーズナブルな運賃を求める意見(463件)
- ・安全安心で事故の無い公共交通を求める意見(302件)
- ・バス、タクシー等既存公共交通事業者のマナーの改善を求める意見(18件) … 等

#### 2-2-1-2 人間優先のまちづくり（徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり）

バス停の上屋整備等バスの利用環境改善と併せて、自転車走りやすい、歩行者等歩きやすい道路整備、駅周辺への駐車場や駐輪場の整備、駅と一体となった再開発などが求められています。

- ・バス停の整備、ノンステップバスの導入、便数の増等みんなが利用しやすいバス交通を求める意見(134件)
- ・駅周辺に駐車場、駐輪場などを整備し、誰もが利用しやすいようにしてほしいとする意(155件)
- ・公共交通の整備だけでなく自転車が走りやすい、歩行者が歩きやすい道路整備を求める意見(24件) … 等

### 2-2-2 今後、具体的な検討が求められるもの

鉄軌道の早期整備やフィーダー交通を含めた公共交通ネットワークの構築が求められている一方で、人口減少や事業規模の観点などから鉄軌道は必要無いとする意見も寄せられています。

- ・鉄軌道をできるだけ早く整備してほしい、実現を期待するとする意見(777件)
- ・人口が減少するのに鉄軌道は必要か必要性を感じない、事業規模等の観点から税金の無駄遣いとする意見(30件)
- ・道路整備を充実することで足りる、道路の整備を優先すべきとする意見(22件)
- ・骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができる公共交通を求める意見(328件) … 等

## 2-3 対策案検討の視点

### 2-3-1 公共交通軸の構築

速達性が求められており、那覇一名護を1時間又はそれより早く結んでほしいとする意見がある一方で、名護までは要らない、那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いとする意見もあります。

- ・早くつくルートがほしい、時間短縮可能なルートにしてほしいとする意見(56件)
- ・那覇一名護を1時間で結んで欲しい、名護まで整備してほしいとする意見(22件)
- ・今までいったことがない遠い地域に行くことができるようなルートを求める意見(26件)
- ・名護までは要らないとする意見(20件)
- ・那覇一名護を1時間で結ぶ必要は無いのではないかとする意見(5件)
- ・生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されるとする意見(1件) … 等

### 2-3-2 多くの人が利便性を享受できるように、多くの人が利用できる地域を經由

県民のみならず観光客を含めた多くの人が利用できる地域を經由することが求められています。一方で、観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかとする意見もあります。

また、交通の充実による交流拡大、利便性向上等南北、西高東低等地域格差が是正できるようなルートを求める意見がありました。

- ・県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者が多い、生活に便利なルートにしてほしいとする意見(880件)
- ・観光客にとって導線が良い、便利、車を使わずに移動できる、多くの観光地等を經由できるルートにしてほしいとする意見(557件)
- ・県民や観光客、いずれにも便利、多くの人が利用できるルートにしてほしいとする意見(347件)
- ・観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかとする意見(9件)
- ・交通の充実による交流拡大、利便性向上等、南北、西高東低等、地域格差が是正できるようなルートを求める意見、各地域をまんべんなく通して全地域を便利にしてほしいとする意見(174件)
- ・自分が住んでいる地域等特定の地域、学校や商業施設等特定の施設を經由してほしいとする意見(1033件) … 等

### 2-3-3 自動車交通が集中している地域を經由

交通渋滞の緩和が図られる交通量の多い地域を經由することが求められています。

- ・交通渋滞の緩和が図られる、交通量が多いか所を經由するルートにしてほしいとする意見(453件)

### 2-3-4 まちづくり支援

東海岸、西海岸、北部等各地域の活性化や沖縄振興に資するルートが求められています。

- ・東海岸地域の活性化に資するルートを求める意見(325件)
- ・北部の活性化に資するルートを求める意見(49件)
- ・沖縄振興、まち・地域の活性化に資するルートにしてほしいとする意見(102件) … 等

### 2-3-5 その他留意事項、採算性及び大回りとならないような考慮

採算性の考慮、大回りとならないような考慮が求められています。

- ・需要が多く確保できるルート、採算性の確保が可能なルート、ランニングコストが少ないルートにしてほしいとする意見(85件)
- ・延長が短いルートが良い、短くしてほしいとする意見(87件)
- ・延長が長くも短くもないから良いとする意見(2件)

### 2-3-6 評価項目で設定している視点に関する意見

早期整備や低コストが期待できるルートを求める意見があるほか、車窓からの眺めの良い景色に期待する意見、津波や台風、地震等への影響を踏まえたルートを求める意見がありました。

- ・早期整備が可能なルートにしてほしいとする意見(75件)
- ・低コストが期待できるルートにしてほしいとする意見(35件)
- ・津波や台風、地震等への影響を踏まえたルートにしてほしいとする意見(14件)
- ・車窓からの景色が良いルートにしてほしいとする意見(212件)
- ・自然を残してほしいとする意見(12件)



## 2-4 骨格軸のルート

### 2-4-1 提示した案に関する意見

A～D案のいずれかのルート、西海岸・東海岸を經由するルートを求める意見がある一方、国道58号や高速道路等を經由するルートを否定する意見もありました。

- ・提示したA～D案の特定の案、西海岸、東海岸を經由するルートを求める意見(5,002件)
- ・提示したA～D案の特定の案、国道58号や高速道路等を經由するルートを否定する意見(33件)

### 2-4-2 那覇一名護間における新たなルート提案に関する意見

北部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見、中部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見、中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を經由するルートを求める意見等がありました。

- ・北部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見(100件)
- ・中部の西海岸から東海岸への横断（連携強化）を求める意見(535件)
- ・中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を經由するルートを求める意見(745件)
- ・那覇一名護間において概ねの地域を經由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見(403件)
- ・北部の概ねの地域を經由するルートを求める意見(15件)

### 2-4-3 名護以北や南部への延伸に関する意見

全島環状路線、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見、南部から名護以北までの本島横断路線を求める意見、本部半島や国頭等名護以北への延伸を求める意見、糸満、八重瀬、与那原方面等南部への延伸を求める意見等がありました。

- ・全島環状路線を求める、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見(407件)
- ・南部から名護以北までの本島縦断路線を求める意見(194件)
- ・本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見(1060件)
- ・糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見(1,237件) … 等

### 2-4-4 交通結節点との接続を求める意見

空港との接続を求める意見、浦西でモノレールとの接続を求める意見、高速の入口との接続を求める意見がありました。

- ・空港との接続を求める意見(63件)
- ・浦西でモノレールとの接続を求める意見(8件)
- ・高速の入口との接続を求める意見(3件) … 等

## 2-5 フィーダー交通

バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見、南部、北部、東海岸等各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見、鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見がありました。

- ・バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見(110件)
- ・南部、北部、東海岸等、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見(53件)
- ・鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見(63件)
- ・都心部だけでなく郊外部の発展等に資するネットワークの構築を求める意見(14件) … 等

## 2-6 想定される公共交通システム

### 2-6-1 骨格軸に求められるシステム

#### 2-6-1-1 専用軌道

速達性・定時性等の観点から専用軌道が良いとする意見の他、小型・普通鉄道が良いとする意見、モノレールやAGTなど新交通システムが良いとする意見、リニモが良いとする意見、速達性、安全面、駅数が多いなど利便性等の観点からLRTが良いとする意見等がある一方で、コスト等の面からモノレールは好ましくないとする意見もありました。

- ・専用軌道が良いとする意見(9件)
- ・速達性、定時性等の観点から専用軌道が良いとする意見(11件)
- ・コストの面から小型鉄道、速達性、自動車交通への影響等の観点から鉄道にしてほしいとする意見(8件)
- ・モノレールやAGTなど新交通システムが良いとする意見(8件)
- ・モノレールにしてほしい、モノレールの延伸、充実を求める意見(96件)
- ・静かで揺れが少ない、速達性が高い等の理由からリニモが良いとする意見(6件)
- ・速達性、安全面、駅数が多いなど利便性等の観点からLRT(専用軌道)が良いとする意見(7件)
- ・コスト等の面からモノレールは好ましくないとする意見(4件) … 等

### 2-6-1-2 併用軌道

コスト、乗りやすさ、車窓からの眺め、早期実現等の観点からLRT（併用軌道）が良いとする意見がある一方で、渋滞するため路面電車は良くないとする意見もありました。

- ・コスト、乗りやすさ、車窓からの眺め、早期実現等の観点からLRTが良いとする意見(51件)
- ・LRT(路面電車)が良いとする意見(47件)
- ・地域内移動として路面電車を導入してほしいとする意見(7件)
- ・渋滞するため路面電車は良くないとする意見(4件) …… 等

### 2-6-1-3 専用軌道・併用軌道の組み合わせ

コスト等の観点から、トラムトレイン（都市内は併用、郊外部は専用の路面電車）にしてほしいとする意見がありました。

- ・コスト等の観点から、トラムトレイン(都市内は併用、郊外部は専用の路面電車)にしてほしいとする意見(3件)

## 2-6-2 フィーダー交通に求められるシステム

LRT（併用軌道）の導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見、モノレールの活用、特定の地域へのモノレールの導入・延伸を求める意見、LRT、BRTが良いとする意見がありました。

- ・LRT(併用軌道)の導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見(36件)
- ・モノレールの活用、特定の地域へのモノレールの導入・延伸を求める意見(11件)
- ・LRT、BRTが良いとする意見(3件) …… 等

## 3 評価方法

### 3-1 ステップ2で整理した視点

#### 3-1-1 事業による効果・影響の視点

人口流出の可能性等を踏まえた県土の均衡ある発展、県民や観光客利用の視点、自動車交通減少の視点などが求められています。

- ・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、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（8件）
  - ・県民利用の視点に関する意見（7件）
  - ・観光客の利用の視点が必要（3件）
  - ・自動車減少の視点（3件）
- ・・・等

#### 3-1-2 事業性等を評価する視点

交通事業者への影響、塩害対策費を含めたランニングコストを踏まえた費用対効果分析、採算性分析、自然環境・景観への配慮や災害等への対応を求める意見や、整備期間中の自動車交通への影響を懸念する意見が寄せられました。

- ・既存交通事業者への影響を踏まえた検討、既存交通事業者との役割分担、連携を求める意見（51件）
  - ・モノレールは塩害の故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい（1件）
  - ・整備期間中のさらなる交通渋滞が心配であり、対策が必要とする意見（6件）
  - ・台風、地震等自然災害やテロへの対応を考慮し、安全性の高い計画を求める意見（25件）
  - ・自然を壊さないようにしてほしい、現状の自然を活かしてほしいとする意見（93件）
  - ・導入により自然の景観を損なわないよう配慮を求める意見（22件）
- ・・・等

### 3-2 その他の視点

地元意識が醸成されたかどうか、意識の変化も重要な視点とする意見が寄せられました。

- ・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（2件）