

寄せられた意見の概要と対応について

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
検討プロセスに関する意見	コミュニケーション活動に関する意見	情報提供に関する意見	周知方法に関する意見	42	鉄軌道の計画案づくり等について、知り合いや家族など周囲に広めるといったPRに協力するとする意見	<p>周知方法については、ステップ3までと同様に、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県の広報テレビ番組による周知 ・検討内容をとりまとめたニュースレターの全戸配布 ・市町村役場や商業施設、大学、病院等でのパネル展示の開催 ・ホームページへの情報掲載 <p>による情報提供を行うとともに、オープンハウス(県職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提供に努めたところ。</p> <p>また、ステップ4は、複数案の比較評価を行う重要な段階であり、周知強化を図る観点から意見募集にあたっては、商業施設等への周知用ポスターの掲示依頼や、ツイッターの県公式アカウントによる周知を行うとともに、パネル展示及びオープンハウスの実施箇所数や期間を増やすなど取り組んだところ。</p> <p>さらに、10～20代の認知度向上を図るため県内高校・専門学校等にニュースレターを配布し、アンケートへの回答について協力を依頼するとともに、記事として取り上げてもらえるよう、マスコミにパネル展示や県民会議の日時・場所等について積極的に情報を提供するなど、周知に努めたところであり、今後の取組に関する情報提供にあたっては、様々な媒体を活用し、幅広い周知に努めてまいります。</p>
				280	周知が足りない、もっとアピールしてほしい、マスメディア、SNS等の活用や説明会の開催、人が集まるところでのパネル展示の開催等、積極的に周知してほしい情報提供に力をいれてほしいとする意見	
				24	未来の利用者である子どもや若者などに、もっと周知すべき、情報提供して意見を求めるべきとする意見	
				23	今後も継続して、進捗状況等についてニュースレターやHP等を通じて情報提供、意見募集してほしいとする意見	
				1	(県民会議共通意見) 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とする意見	
		15	その他周知方法に関する他意見			
		情報提供に関する意見	1112	鉄軌道ニュースやパネルの内容が細かすぎる、内容・言葉が難しい、わかりにくい、わかりにくいいためアンケートに回答できないとする意見	<p>ニュースレターやパネルについては、プロセス運営委員会での意見を踏まえ、技術的専門的な検討内容を高校生等若年層も含めた幅広い世代に理解していただけるよう、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数等の定量的データについて、棒グラフ等を用いて視覚化した ・各頁各項目の冒頭に、説明の要点を見出しとしてつけることで、内容を把握しやすくした ・専門用語をできるだけわかりやすい言葉に置き換えた <p>等の工夫により、わかりやすい情報提供に努めたところ。</p>	
			90	内容が多すぎてごちゃごちゃしている、情報量が多い、読むのに時間がかかるとする意見		
			225	子供からお年寄り等、誰もが理解できるように、図や漫画を取り入れたり、生活イメージを示したり、タブレットの活用を図る等わかりやすい情報提供を図ってほしいとする意見		
			32	模型や映像、DVDなどを活用して、具体的にイメージできるようにしてほしいとする意見		
			9	HPやスマホで情報を確認できるようにしてほしいとする、HP等の見やすさ、情報量等について、工夫を求める意見		
			93	パネル展示での説明では時間が短い、理解するには時間がかかる、まだNL等を読んでない、読んでから後日回答する、又は理解するためには説明が必要、説明を聞きたいとする意見		
			22	計画段階以降に初めて検討される事項について、情報提供を求める意見(構造や駅数等、構想段階で、仮定でも検討したものは除く)		
			65	ニュースレターやパネルにより理解が進んだ、よくわかった、説明がわかりやすく良かったとする意見		
			2	ニュースレターが配布されていない、配布されている地域と配布されていない地域があるとする意見		
			59	もっと詳細な情報が欲しい、知りたいと思ったとする意見		
			36	鉄道に乗る機会が少なかったからわからない、自動車利用しているからわからない、地元じゃないからわからないとする意見		
			27	その他情報提供に関する意見		
		す計画案づくり等取組に関する意見	561	“がんばってください”や“お疲れ様”など、励ましの意見	<p>また、パネルについては、従来のポスター(B2サイズ)による情報提供だけでなく、7ルート案の比較評価結果を一覧できる特大サイズ(180cm×180cm)を作成し、各ルート案を比較しやすくするとともに、商業施設等のパネル展示会場を訪れる方々の注目を集められるよう工夫を行いました。</p> <p>しかしながら、子供からお年寄りまで誰もが理解しやすいようなみ砕いた表現で説明してほしい等のご指摘もあったことから、今後の取組等に関する情報提供にあたっては、可能な限りわかりやすい表現を用いたり、イラストを活用する等更なる工夫を行い、わかりやすい情報提供に努めてまいります。</p>	
			81	初めて取組を知った、ニュースレターやパネル展等で県民に周知を図る・意見を募集するこのような取組は良い、知ることができてよかった、興味をもった、意識することができたとする意見		
8	ここまで検討が進んでいることは知らなかったとする意見					
211	興味が無い、自分には関係ない、自分の地域には通らないから関係ない、住んでないからわからない・ピンとこない、これまで興味がなかった、今から考えてみますとする意見					
6	その他取組に関する意見					
アンケートに関する意見	29	アンケートの問いかけがわかりづらい、回答も選択式にするなどの工夫が必要とする意見	<p>今回実施したアンケートは、提示した7つのルートの選定ではなく、比較評価結果等に関する幅広い意見を求めるものであったことから、選択式ではなく自由記入方式による回答をお願いしたところあります。</p> <p>また、アンケートについては、幅広い年齢層から回答して頂けるよう、郵送、インターネット、FAX、Eメールによる回答手段を設けたところありますが、ご意見を踏まえ、今後実施するアンケートにおいては、回答手段の簡素化等について検討してまいります。</p>			
	8	アンケート回答用のQRコードの掲載や封筒の添付など手軽に回答できるような工夫が必要とする意見				
	16	その他アンケートに関する意見				
その他意見	5	コミュニケーションに関するその他意見				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
検討の進め方に関する意見			40	一部の企業、政治家等の利益とならないよう、利権とは切り離し、公正に取り組みを進めてほしいとする意見	<p>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などを図る観点から、鉄軌道導入に向け、県の計画案づくりを進めているところです。</p> <p>計画案策定にあたっては、ステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づき、県民の理解と協力、公正性の確保、参加型プロセスの積極的導入及び予断なき検討の4つの基本姿勢を掲げて取り組んでいるところです。</p> <p>このような大きなプロジェクトでは、合意形成が重要であることから、ニューズレターの全戸配布やパネル展示と併せて、オープンハウスや県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を開催し、対話等を通じた県民との情報共有を図りながら検討を進めているところです。</p> <p>また、鉄軌道の計画案づくりにあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があります。このため、計画案づくりは、交通政策、観光振興、経済振興等総合的観点から検討を行う計画検討委員会と、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行う技術検討委員会を設置して検討を進めています。</p> <p>さらに、行政手続き、合意形成の専門家で構成するプロセス運営委員会を設置し、計画検討がステップ1で策定した「計画検討プロセスと体制のあり方」に基づいて適切に実施されているか、評価、助言を頂きながら段階的に検討を進めているところです。</p> <p>これまでの検討においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現及び陸上交通の現状の課題解決にあたっては、何らかの対策を講じることが必要であることについて、県民と一定の情報共有が図られ、 ・将来の姿の実現等にあたって、県民等の様々なニーズに対応していくためには、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と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ骨格軸と、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向けて検討を進める必要があること <p>が確認されたことから、これに基づき、鉄軌道のルート案について検討を進めているところです。</p> <p>今後も引き続き、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>	
			168	福祉、医療、教育等他施策を優先すべき、他施策に予算を充てるべきとする意見		
			21	目的を明確に、何故鉄軌道を導入するのか、ビジョンを明確にして検討を進めてほしいとする意見		
			39	外国を含め先進事例、既存事例、他県の成功・失敗事例等を参考にしながら検討を進めてほしいとする意見		
			144	情報を公開し、有識者、専門家、関係機関、地域住民等多くの県民、県内外の利用者等の声をしっかり聞いて進めてほしい、コンセンサスを得ながら進めてほしいとする意見		
			14	県民意見も重要だけど、専門家の意見を重視すべき、お任せしますとする意見		
			33	ビジョンを明確にし、数十年先の長期を見据え、十分な議論を行ってほしいとする意見		
			220	取組が遅く生きている間には完成しない、検討を始めるのが遅かったのではないかと、何故今なのか、市街地が形成される前に取り組むべきではなかったのか、検討のスピードをあげてほしい、時間がかかりすぎとする意見		
			1	(関係機関等意見交換会意見) 基幹交通である鉄軌道の位置が決まらないうち、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。		
			40	できる協力はやっていきたい、アンケートへの回答等取組に協力したいとする意見		
			48	計画実現に向け、地域の理解を得ることが重要、地域等の理解を得て県民一体となった取り組みを行うことが重要とする意見		
			44	行政がリーダーシップを取って取組を強力に、前向きに、積極的に進めた方が良く、県の優先課題として進めてほしいとする意見		
			12	住民投票等により県民合意を図るなどし、県民と一丸となって早期導入に向け取り組むことを求める意見		
			28	県民も参加できる、意見を言えるようなしくみを求める、透明性を確保した検討プロセス、オープンな議論を求める意見		
			3	PIで寄せられた県民意見の概要や反映結果等について知りたいとする意見		<p>県民の皆様から頂いたご意見については、専門家で構成する技術及び計画検討委員会へ報告し、検討を進める上での参考材料としております。</p> <p>これまで県民の皆様から頂いた意見の概要と意見を踏まえた検討結果等については、委員会資料等としてホームページに掲載・公表しております。</p> <p>また、今回、県民の皆様から頂いた比較評価結果に対する疑問・質問等への回答については、ホームページに掲載する他、市町村窓口への設置や、アンケートにご協力頂いた高等学校等への配布等、幅広く情報提供してまいります。</p>
			39	デメリットやメリット等踏まえ、慎重に議論を進めてほしいとする意見		<p>鉄軌道の計画案づくりにあたっては、沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現及び陸上交通の現状の課題解決の観点から、ルート案について検討を進めています。</p> <p>そのため、検討にあたっては、将来の姿の実現等の観点から設定した評価項目に基づき、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があると考えております。</p> <p>比較評価結果に対し、県民の皆様からは「対策案に対して様々な効果を期待する意見」や、「検討にあたり配慮・留意を求める意見」の他、「幅広い視点で、総合的に判断してほしい」とする選定に関する意見等が寄せられました。</p> <p>ステップ5では、計画検討委員会において、今回お示した比較評価結果と併せて、県民の皆様から寄せられた意見を踏まえ、幅広い視点で検討を行い、より良い案を選定していくこととしております。</p> <p>なお、選定結果等については、検討過程等も含め、広く県民の皆様へ情報提供し、意見を頂くこととしております。</p>
			5	最後まで、いろんな意見が出てくるとも思う、しっかり対応してほしいとする意見		
			9	誰が、いつ、どのようにルートを決定的にするのか知りたいとする意見		
			1	(県民会議共通意見) 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きたい。		
			1	(県民会議共通意見) 鉄軌道の関係委員会を傍聴したい。		
21	その他検討の進め方に関する意見					
その他意見	5	その他(大分類検討プロセスに関するその他意見)				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較対象に関する意見		36	選択肢(ルート)が多すぎて比べにくい、絞って提示したほうが良いとする意見	<p>鉄軌道の計画案づくりにあたっては、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、「公共交通の役割」を踏まえるとともに、多くの県民から意見が寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めております。</p> <p>ルート案については、「公共交通の役割」を踏まえ、多くの人が利用できる地域や自動車交通が集中している地域を経由すること等の視点で検討を行い、当初お示した4ルート案に、県民意見を踏まえて3ルート案を追加し、合計7つのルート案を設定したところであります。</p> <p>鉄軌道の計画案づくりでは、これまでの検討において、 ・将来の姿の実現及び現状の課題解決にあたっては、何らかの対策を講じることが必要であること ・将来の姿の実現等にあたり、県民等の様々なニーズに対応していくためには、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と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ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向けて検討を進める必要があること が確認され、これに基づきルート案について検討を行っており、比較評価にあたっては、鉄軌道が整備されず、現況の公共交通のままであった場合との比較ができるよう、整備されなかった場合の所要時間や公共交通利用者数等についてもお示したところであります。</p> <p>なお、ステップ5におけるルート案の選定にあたっては、事業の目的等を踏まえ、選定の考え方を整理し、比較評価結果に基づいて、総合的観点からより良い案を選定していくこととしております。</p> <p>また、選定結果等については、検討過程等も含め、広く県民の皆様へ情報提供していくこととしております。</p>
			10	造らないという選択肢が検討に含まれていない、含めるべきではないか、導入ありきではないかとする意見	
			23	いろんな案があり良かった、このルート案で良いとする意見	
			8	ルート案について、経路地等がどうやって決まったかわからない、現況の渋滞等状況も踏まえたものとなっているのかとする意見	
			33	ゆいレール延長事業との違いがわからないとする意見	
			24	採算性が確保できない案は検討から外すべきではないかとする意見	
	比較評価結果全体に関する意見		1299	良いと思う、いずれの案も良い、良い案、特定の項目について良いとする意見	<p>比較評価結果について、「対策案の効果・影響」に関し、 ・沖縄振興、地域の活性化や広域的圏域の形成、圏域間連携の強化を期待する意見 ・県民や観光客の移動利便性の向上や渋滞緩和、まちづくりへの寄与を期待する意見 等が寄せられた一方で、鉄軌道を導入することによるストロー現象を懸念する意見や、結局は自動車利用するのではないかと、公共交通を乗り継いで鉄軌道を利用するかは疑問であるとする意見が寄せられました。</p> <p>さらに、「対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見」として、 ・用地費確保やコスト縮減、災害への対応、景観への配慮等の観点から、地下又は高架等の構造を求める意見 ・安定的な需要確保や、採算性、費用対効果、事業費等の事業性を懸念する意見 ・地盤に関する課題や不発弾への対応、工事中の自動車交通への影響等、施工上の課題を懸念する意見 ・自然環境や生活環境、景観や車窓からの眺めに対し配慮を求める意見 等も寄せられました。</p> <p>鉄軌道の導入は、効果のみならず、環境影響等様々な影響を生じさせる可能性もあることから、ルート案の選定を行うステップ5では、県民の皆様から寄せられた意見等も踏まえつつ、各案のメリット・デメリットを考慮の上、様々な視点に基づき、よりよい案を選定していくこととしております。</p> <p>なお、選定結果等については、検討過程等も含め、広く県民の皆様へ情報提供していくこととしております。</p>
			124	各案の特徴がわかりづらい、どれが有力なのかかわからない、同じに見える、差が無い、各案のメリットやデメリットがわからないとする意見	
			1872	全ての案、特定の案を良いとする、どれも良いとする意見	
			77	全ての案、特定の案を否定する意見	
			93	様々な項目に基づく評価がなされているとする、データが整理されており、きめ細かい検討・分析がなされているとする意見	
			26	評価結果を確認することができてよかった、参考になった、興味を持った、勉強になったとする意見	
			240	わかりやすい、理解できた、特定の項目についてわかりやすかった、理解できた、～だとわかった。いろいろ課題があることがわかった等、内容の理解度に関する意見	
		1	(県民会議共通意見) 鉄軌道の利用者数は、国道58号ケースよりも国道330号ケースの方が多くに気づいた。		
		1	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。		
		49	いずれの案も一長一短ある、しっかりデメリット、メリットを考慮する必要があるとする意見		
	30	実現させるのは苦しい、難しいとする意見			
	65	内容について、特定の項目について専門的すぎて難しい、どの案を選んだら良いのか難しくわからないとする意見			
	5	予測と実際とは異なるのでは、予測しても実際はどうかかわからないと感じたとする意見			
	84	その他比較評価結果に対する感想等			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
比較評価結果に関する意見	対策案に期待する効果・影響に関する意見	県土の均衡ある発展に関する意見	ほ沖繩らしいと期待する意見、又は資するルートにして	331	沖繩や子ども達の将来のため、沖繩の発展、自立型経済の構築、経済振興・雇用拡大、豊かな生活等の幅広い観点から導入を求める、様々な効果に資する、期待する、期待するルートにしてほしいとする意見	<p>鉄軌道の計画案づくりにあたっては、「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」等を目的に、沖繩21世紀ビジョンで示された沖繩の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、「公共交通の役割」を踏まえ検討を進めています。</p> <p>「公共交通の役割」については、ステップ3において、 ・速達性の確保、計画的な運行、所要時間の短縮を求める意見 が寄せられた一方で ・速さにこだわらず、ゆっくり移動することを求める意見 も寄せられました。</p> <p>県では、本格的な高齢社会、外国人を含む観光客の増加等に対応するためには、誰もが過度に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、移動の選択肢拡大を図っていくことが重要であると考えており、そのため、鉄軌道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向け、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいるところです。</p> <p>概略的な検討を行う「構想段階」では、ルートも一定の幅を持っており、具体的なシステムや駅位置、駅数なども決まっていないことから、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費等を算出しました。</p> <p>そのため、直接的な効果をお示しすることが難しいことから、県土の均衡ある発展、移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、渋滞緩和及び二酸化炭素の削減、まちづくりに対する効果については、 ・那覇と主要都市間の所要時間 ・60分以内での移動圏域内人口 ・地域間交流人口の増加 ・鉄軌道及び公共交通利用者数 ・公共交通利用転換量 ・那覇と主要観光地間の所要時間 ・まちづくりへ与える効果 等を指標として設定して検討を行ったところです。</p> <p>これら検討の結果、鉄軌道の導入により、所要時間の短縮、移動圏域の拡大、公共交通利用転換量の増加等の可能性が確認されたところです。</p> <p>また、他事例や県民及び観光客へのアンケート結果から、鉄軌道の導入と併せて、まちづくりやフィーダー交通の充実を図ることにより、交流人口や外出機会が増加する可能性があることも確認されました。</p> <p>しかし、那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入は、交流人口の増加等、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、これら負の影響を避けるためには、鉄軌道の導入とあわせて、人や企業を呼び込むための、魅力あるまちづくり等を行っていくことも重要な視点となります。</p> <p>鉄軌道の導入は、効果のみならず、環境影響等様々な影響を生じさせる可能性もあることから、ルート案の選定を行うステップ5では、県民の皆様から寄せられた意見等も踏まえつつ、各案のメリット・デメリットを考慮の上、様々な視点に基づき、よりよい案を選定していくこととしております。</p> <p>また、併せて、構想段階の次の計画段階においては、鉄軌道の導入効果を高め、負の影響を低減するために、まちづくり等における必要な取組について、市町村や事業者等と連携して検討を行っていくこととなります。</p>
				192	外国を含め観光客が増加するなど観光振興が期待できる、観光振興に資するルートにしてほしいとする意見	
				98	沖繩の全ての地域の活性化、地域の活性化、人口分散による県土の均衡・総合的発展に資するルート、全ての地域が利便性を享受できるようにしてほしいとする意見	
				275	特定の市町村、衰退している市街地の活性化、過疎地の活性化、北部や東海岸といった開発が遅れている地域の活性化に資するルートを求める、地域格差が大きくならないよう配慮を求める意見	
				26	開発が遅れている地域の今後の開発ポテンシャルを考慮した検討を行うべき、そのようなルートとすべきとする意見	
				12	県経済の活性化、地域の活性化、本県の振興には資さない、疑問とする意見	
				101	ルートから外れた地域への影響が懸念される、すべての地域が利便性を享受できるよう取り組みを行ってほしいとする意見、また、ルートから外れた地域の交通の便の改善や活性化を求める意見	
				58	できるだけ多くの市町村を経由するルートにしてほしいとする意見	
				7	導入による既存施設等への影響を懸念する意見	
				23	その他沖繩振興、地域の活性化を期待する意見	
		し広域域的し域圏の形成・圏域間連携の強化を期待する、又は資するルートに	66	人口の分散化等による地域活性化、居住地の選択拡大、生活圏の拡大、過疎化の解消、県土の均衡ある発展が期待できるとする意見		
			1	(関係機関等意見交換会意見) 鉄軌道の導入によって三世代と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。		
			125	通勤・通学が楽になる、無理なく通えるようになる、通勤・通学圏が広がる、職業や学校の選択肢が広がる、教育環境の格差是正等に資するとする意見		
			1	(関係機関等意見交換会意見) 北部のこ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。		
			54	通勤圏等の拡大による北部の過疎化対策、北部への交流人口の増、北部の活性化が期待できるとする意見		
			192	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、遠くにも行きやすくなる、人的交流が促進されるとする意見		
			31	鉄軌道を導入することによるストロー現象、北部の衰退が懸念される、北部の活性化には資さない、資するか疑問とする意見		
			72	那覇～名護を1時間以内で結んでほしい、短い時間で結べるようにしてほしいとする意見		
			22	那覇～名護を1時間で結ぶ必要は無いのではないか、スピードを重視する必要は無いのではないか、ゆったりとした移動を可能とする方が良いのではないかとする意見		
			157	那覇と名護を結んでほしい、北部まで結んでほしいとする意見		
88	名護までは要らない、沖繩市等までで良い、うるま等～名護は需要が少ないため要らないのではないか、需要のあるところに絞って検討した方が良いとする意見					
19	その他圏域間連携強化、通勤・通学圏域等の拡大に関する意見					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
比較評価結果に関する意見	対策案に期待する効果・影響に関する意見	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に関する意見	県民や観光客の移動利便性向上を期待する、資する	529	高齢者等交通弱者や自動車を持っていない人にとって便利になる、気軽に外出できるようになる、車を運転することができない観光客にとっても便利になるとする意見	<p>本県においては、本格的な高齢社会、外国人を含む観光客の増加等に対応するためには、誰もが過度に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、移動の選択肢拡大を図っていくことが重要であると考えており、そのため、鉄軌道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向け、鉄軌道のルート案について検討を行っております。</p> <p>概略的な検討を行う「構想段階」では、ルートも一定の幅を持っており、具体的なシステムや駅位置、駅数なども決まっていないことから、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費等を算出しました。</p> <p>そのため、直接的な効果をお示しすることが難しいことから、県土の均衡ある発展、移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、渋滞緩和及び二酸化炭素の削減、まちづくりに対する効果については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇と主要都市間の所要時間 ・60分以内での移動圏域内人口 ・地域間交流人口の増加 ・鉄軌道及び公共交通利用者数 ・公共交通利用転換量 ・那覇と主要観光地間の所要時間 ・まちづくりへ与える効果 <p>等を指標として設定して検討を行ったところです。</p> <p>これら検討の結果、鉄軌道の導入により、所要時間の短縮、移動圏域の拡大、公共交通利用転換量の増加等の可能性が確認されたところです。</p> <p>また、他事例や県民及び観光客へのアンケート結果から、鉄軌道の導入と併せて、まちづくりやフィーダー交通の充実を図ることにより、交流人口や外出機会が増加する可能性があることも確認されました。</p> <p>さらに、公共交通を利用すると、目的地と駅・バス停の間や乗り換え時に歩く必要があることから、自然と歩く機会が増加し、新潟市の試算では20kmの通勤の場合、公共交通は車に比べ200キロカロリー多く消費できるとされており、公共交通を中心とした生活は日常的に意識せずとも健康増進効果があると言えます。</p> <p>鉄軌道の導入によりこれら様々な効果が期待されますが、その効果を確実に得るためには、鉄軌道の導入と併せて、既存公共交通の利用環境の改善や、フィーダー交通ネットワークの充実、駅周辺のまちづくり等を行っていくことが重要です。</p> <p>そのため、今後も引き続き、現在進めている既存公共交通の利用環境改善の取組を推進するとともに、市町村や既存交通事業者等と連携してフィーダー交通ネットワークの充実等に向けても取り組んでまいります。</p>
				1213	移動が便利・楽になる、行動範囲が広がる、移動手段が増えることにより便利になる、いろいろなところに行きやすくなるとする意見	
				219	県民や観光客、いずれにも便利なルートにしてほしい、高齢者や自動車を持ってない、持っていない方々みんなにとって利用しやすいルートにしてほしいとする意見	
				182	県民に利用しやすいものにしてほしい、観光客より地元、県民を重視して検討してほしいとする意見	
				238	観光客が、特に外国人にとっては観光しやすくなる、増加する観光客に対するするためには必要とする意見	
				233	観光客が移動しやすい、観光地にアクセスしやすいルートにしてほしい、観光客のニーズに沿ったルートにしてほしいとする意見	
				993	提示したルート案について、自分自身にとって良く行く場所、自分が住んでいる地域、小学校や病院、特定の商業施設、特定の地域を経由してほしいとする意見	
				60	その他移動利便性に関する意見	
		を待交通を求める、改善・充実を期	100	高速道路等高規格道路とかぶらないルートを求める、国道58号又は高速道路等がある地域は既に便利なので、それ以外の交通の便が悪い地域に通すべきとする意見		
			107	ゆいレールが通っているところは外すべき、北部や東海岸等バス路線が不十分、交通が脆弱な地域に通すべきとする意見		
			36	東西横断・連携が可能なルートにしてほしいとする意見		
			5	その他交通の便の悪い地域に関する意見		
		求す県民の生活の向上を待	105	歩く機会の増加によるメタボ・運動不足解消等を期待する意見		
			21	定時性の向上等により、時間の有効活用が可能となる、うちなータイムも改善されるとする意見		
			18	生活が変わる、移動中に読書が出来たり、生活スタイルが変わる、変化が期待できるとする意見		
			21	その他県民生活の向上等に関する意見		
		求期公共交通の資するビルスト向上を	158	定時性の確保を求める、時間通りに移動できることを期待する、計画的、時間が読めるようになるとする意見		
			182	時間短縮を求める、時間の短縮を期待する意見		
			81	早く着く、最短で行けるルートにしてほしい、可能な限り直線的で距離の短い、効率の良いルートにしてほしいとする意見		
			9	所要時間が気になるとする意見		
			12	その他サービス向上、延長に関する意見		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
比較評価結果に関する意見	対策案に期待する効果・影響に関する意見	中南部都市圏の交通渋滞緩和に関する意見	227	自家用車利用の減少が期待できる、車社会からの脱却、車を利用せずに移動ができるようになる、車に頼らない生活が可能となるとする意見	<p>本県は、自動車への依存度が非常に高く、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への利用転換等、過度に自動車に頼らないライフスタイルの促進が重要です。</p> <p>そのため、過度な自家用車利用からの転換に向け、公共交通利用促進に関する意識啓発活動や既存公共交通利用環境の改善に取り組むとともに、鉄軌道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向けて検討を進めているところです。</p> <p>鉄軌道の7ルート案の比較評価結果については、「対策案の効果・影響」に関し、 ・沖縄振興、地域の活性化や広域的地域圏の形成、圏域間連携の強化を期待する意見 ・県民や観光客の移動利便性の向上や渋滞緩和、まちづくりへの寄与を期待する意見 等が寄せられた一方で、鉄軌道を導入することによるストロー現象を懸念する意見や、結局は自動車利用するのではないか、公共交通を乗り継いで鉄軌道を利用するかは疑問であるとする意見が寄せられました。</p> <p>概略的な検討を行う「構想段階」では、ルートも一定の幅を持っており、具体的なシステムや駅位置、駅数なども決まっていないことから、比較評価にあたっては、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費等を算出しました。</p>	
			487	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と、駅の数も限られており、公共交通を乗り継いでまで鉄軌道を利用するかは疑問、現実的には車依存型社会が続く、車での移動で十分とする意見		
			33	レンタカーの減少が期待される、レンタカーの減少により交通渋滞の緩和にも資するとする意見		
			30	観光客は、荷物が多く、また複数箇所訪問するため、レンタカーから利用転換しないのではないかと、利便性にはレンタカーの方が良いのではないかとする意見		
			23	自家用車に係るガソリン等維持費の軽減が図られる、自動車の保有台数を減らすことができるとする意見		
			12	その他車依存型社会からの脱却に関する意見		
		1011	渋滞の解消を期待する・求める意見、交通渋滞が緩和され、交通量が少なくスムーズな移動が期待できるとする意見、交通量が多く渋滞緩和に効果の高い箇所を経由するルートにしてほしいとする意見	<p>そのため、直接的な効果をお示しすることが難しいことから、県土の均衡ある発展、移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、渋滞緩和及び二酸化炭素の削減、まちづくりに対する効果については、 ・那覇と主要都市間の所要時間 ・60分以内での移動圏域内人口 ・地域間交流人口の増加 ・鉄軌道及び公共交通利用者数 ・公共交通利用転換量 ・那覇と主要観光地間の所要時間 ・まちづくりへ与える効果 等を指標として設定して検討を行ったところです。</p> <p>これら検討の結果、鉄軌道の導入により、所要時間の短縮、移動圏域の拡大、公共交通利用転換量の増加等の可能性が確認されたところです。</p>		
		132	車が減り、排気ガス等の削減が期待できる、環境にも良いとする意見			
		11	渋滞緩和による経済的ロスは大きい、課題である、渋滞緩和による経済的ロスの解消を求める、期待する意見			
		47	渋滞は解消されるのか、渋滞解消に資さないのではないかと、鉄軌道だけでは渋滞は解消しないのではないかとする意見			
		12	その他渋滞緩和等に関する意見			
		191	観光客や高齢者の交通事故の減少が期待できる、飲酒運転の減少にも資するとする意見			
		8	その他交通事故に関する意見	<p>また、他事例や県民及び観光客へのアンケート結果から、鉄軌道の導入と併せて、まちづくりやフィーダー交通の充実を図ることにより、交流人口や外出機会の増加や、まちづくりへの寄与等の可能性があることが確認されました。</p> <p>鉄軌道の導入によりこれら様々な効果が期待されますが、その効果を確実に得るためには、鉄軌道の導入と併せて、既存公共交通の利用環境の改善や、フィーダー交通ネットワークの充実、駅周辺のまちづくり等を行っていくことが重要です。</p> <p>そのため、今後も引き続き、現在進めている既存公共交通の利用環境改善の取組を推進するとともに、市町村や既存交通事業者等と連携してフィーダー交通ネットワークの充実や駅周辺のまちづくり等についても、取り組んでまいります。</p>		
		40	まちづくりが行われることにより、駅周辺が活性化する、賑わいが創出されることを期待する、地域の開発計画・ビジョンを踏まえた開発を求める意見			
		13	駐留軍用地跡地の活性化にも資するよう配慮してほしいとする意見			
		4	駅周辺の地価の上昇も期待できる、上昇も踏まえた検討を行ってほしいとする意見			
		9	その他まちづくり等に関する意見			
		30	事業の効果・影響の視点に関するその他意見			
		対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見	構造・導入空間に関する意見	29	コスト縮減や用地確保等の観点から、国道58号といった既設道路(高速道路を除く)を活用が良いのではとする意見	<p>「構想段階」である本検討では、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定しました。</p> <p>市街地部については、専用用地の確保にあたり、費用と時間が多くかかることが予想されることから、道路空間への導入を基本に検討を行いました。</p> <p>その検討にあたっては、地下トンネルに比べ安価な高架構造での道路内の中央帯への導入を基本とし、道路幅を伴う場合は、用地補償費が多額となることも想定されることから、地下トンネル構造との比較検討を行い、費用の低い方を想定しました。</p> <p>その結果、市街地部の宜野湾～読谷(嘉手納飛行場と接する区間除く)以外の区間は、地下トンネルを想定したところです。</p> <p>また、郊外部については、市街地に比べ事業用地が確保しやすいと考えられることから、速達性、事業費低減等の観点から、可能な限り短絡的・直線的に結ぶため、専用用地を確保することを基本とし、山岳部については山岳トンネル、その他平地部等については高架構造として想定しました。</p> <p>沖縄鉄軌道については、中南部地域の市街地が形成された中への導入であることや速達性が求められていることから、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本に構造の検討を行っていくものと考えますが、具体的な構造については、「計画段階」以降、「構想段階」で絞り込まれたルート案について、システムの特長(最小曲線半径や最急勾配等)や騒音、動植物、景観、地盤・地形、用地確保や自動車交通への影響等を踏まえ、具体的ルートと構造について総合的に検討していくこととなります。</p>
				22	コスト縮減や用地確保等の観点から、高速道路の活用、高速道路沿いへの導入を求める意見	
				37	コスト縮減や用地確保、車窓からの眺め等の観点から高架構造による整備、道路への高架構造による導入を求める意見	
				1	(県民会議共通意見) 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。	
				179	用地確保、有事や自然災害への対応、景観、気象等の観点から地下構造、既存道路への地下構造による整備を求める意見	
106	車窓からの眺め、コストや不発弾、安全面等の観点から地下構造は良くない、懸念される、できるだけ地下区間を短くしてほしい意見					
11	コスト縮減や景観、交通弱者等の利便性の観点等から、地平構造が良いとする意見					
1	(関係機関等意見交換会意見) 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と。					
1	(関係機関等意見交換会意見) 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。					
13	踏切は避けた方が良く、踏切による渋滞、事故等の観点から踏切のある構造(地平構造)、路面はやめた方が良くとする意見					
40	用地確保等の観点から軍用地跡地の活用、軍用地の返還又は一部使用による整備を求める意見					
14	観光振興の観点、用地確保、自動車交通への影響等の観点から海上への導入を求める意見					
48	道路の車線減少は避けてほしい、自動車交通への影響が生じるような導入は避けてほしいとする意見					
53	その他構造に関する意見					

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見	需要の確保に関する意見	146	利用者が本当に見込めるか不安、観光客を今後も維持できるのか、安定的に需要を確保できるのか心配とする意見	<p>本検討の需要予測にあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標年次を沖縄21世紀ビジョンの目標と同様、平成42年(2030年) ・将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値(沖縄本島 128.7万人) ・県入域観光客数は、過去10年間の傾向から予測される1,000万人を設定し、利用者数を推計しました。 <p>上記条件により推計された需要予測結果に基づき採算性について試算した場合、一部のルート案については、都市鉄道で事業実施の目安となっている30～40年内での黒字転換が可能との結果が得られております。</p> <p>しかし、例えば、需要(利用者)が10%減になった場合には、いずれのルート案も、30～40年内での黒字転換は困難との結果が得られております。</p> <p>鉄軌道は速達性・定時性が高く、大量輸送が可能なシステムであり、利便性は高いものの、建設・維持に多額の費用を要し、需要を安定かつ多く確保する必要があることから、鉄軌道事業者の経営努力はもちろん、行政や地域住民が連携して、地域全体で利用者を増加させる取組を行っていくことが重要となっております。</p> <p>より安定した需要を確保するためには、鉄軌道の導入と併せて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりが重要です。</p> <p>その中でも、現況でも取組が可能な既存公共交通の利用環境改善については、既に取り組を進めており、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者を含む全ての利用者の乗降性に優れたノンステップバスの導入 ・バスの複雑な系統を色でわかりやすく整理する系統別カラーリングの導入 ・バスの定時速達性の向上を図るためのバスレーンの延長 <p>等に取り組んでおります。</p> <p>なお、これら取組の必要性や事例等については、まちづくりの主体である市町村と情報共有を図ってきたところであり、今後も引き続き、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、駅を中心としたまちづくりやその他利用促進に向けた取組については 計画段階以降、市町村や事業者、県民等と連携して取り組んでまいります。</p>
			32	需要増にむけ、利用促進等に向けた取組等を求める意見	
		採算性の確保に関する意見	497	需要が多く確保でき、採算性の確保が可能なものにしてほしい、黒字転換が可能なルートにしてほしい、維持してほしいとする意見	<p>鉄軌道の計画案づくりにあたっては、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」や「移動利便性の向上」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、多くの県民から意見が寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めております。</p>
		1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	<p>鉄軌道は速達性が高く大量輸送が可能な利便性の高いシステムではありますが、建設・維持に多額の費用を要するため、維持するためには、多くの需要を安定的に確保する必要があります。</p>	
		143	主要都市といった人口の多い都市、集客施設が集積するところ等、需要が見込まれる地域、ポテンシャルの高い地域に通してほしいとする意見	<p>本検討では、沖縄鉄軌道が市街地への導入となり、整備には膨大な事業費を要することから、採算性分析にあたっては、上下一体方式と上下分離方式の2ケースの整備手法を想定して、検討を行いました。</p> <p>上下一体方式とは、鉄道事業者が、鉄軌道が走行する高架橋や地下トンネルなどの構造物、電気・設備等の施設を整備・保有し、車両の保有や運行までを行う方式のことです。</p>	
		46	赤字でも導入してほしい、沖縄の場合、赤字は仕方ない、赤字でも社会インフラとして、福祉政策として整備してほしいとする意見	<p>上下分離方式とは、施設の整備・保有を鉄道事業者とは別の主体が行い、鉄軌道事業者は、車両の保有と運行のみを行う方式のことです。九州新幹線などの場合、線路等は公共(国や地方自治体)が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施しており、これにより、鉄道事業者は、初期投資を低く抑えることが可能となります。</p>	
		70	採算は取れないのではないかと、採算性は取れない、厳しいとする意見	<p>整備費用の1/3を鉄軌道事業者が負担すると想定した上下一体方式では、初期投資が大きく、いずれのルート案も採算が取れないとの結果が得られました。</p> <p>一方、整備新幹線の整備スキームを想定した上下分離方式では、鉄軌道事業者の初期投資を低く抑えられることから、ルート案によっては、事業実施の目役となる30～40年以内の黒字転換が可能との結果が得られました。</p>	
		591	採算性が心配、県民の負担とならないか、県民の負担増とならないかを懸念する意見	<p>県では、沖縄鉄軌道の持続的な運営を可能とする観点から、整備新幹線を参考とした特例的な制度の創設が必要と考えており、国に当該制度の創設を求めているところです。</p> <p>そのため、本検討で想定した上下分離方式の整備スキームによる採算性分析結果については、今後、特例制度創設に向けた国との調整が必要であること、さらに、整備新幹線では、鉄軌道事業者は、施設の貸付料に加え、固定資産税実費相当額を負担しておりますが、本検討では、貸付料は課されず、固定資産税のみを計上すると想定して検討を行ったことから、これら点について留意する必要があります。</p>	
		1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	<p>持続可能な鉄軌道を導入するためには、採算性の確保は必要不可欠であることから、計画案の選定にあたっては、この点も踏まえ、総合的観点から、より良い案を選定していくこととしております。</p>	
		34	採算性を確保するためには上下分離方式で整備すべき、上下分離方式で対応すべきとする意見	<p>また、「計画段階」以降は、選定された案について、まちづくりや既存公共交通との連携等を踏まえ、駅位置等の検討を行うと共に、市町村等と連携して、利用促進に向け、駅周辺のまちづくりや公共交通の利用環境改善等に取り組んでまいります。</p>	

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見	費用対効果に関する意見	27	便益の高い方が良い、費用対効果を考慮して検討すべきとの意見	事業から得られる便益を投資した費用で除した費用便益比(B/C)は、事業実施の可否の判断を行う材料の一つとして用いられ、その場合は、可能な限り正確に評価することが求められます。
			30	B/Cが1を下回るようであれば、事業をやめるべきではないか、費用にみあった効果・利益が得られるか疑問、懸念されるとする意見	しかし、「構想段階」である本検討では、便益や費用の前提条件となる駅数や駅位置、構造、システム等が定まっていないことから、便益と費用を個別に評価し、費用便益比については参考としてお示したところです。
			405	バス・モノレール・タクシー業者、沖縄自動車道、道の駅など、既存の交通事業者の経営への影響を懸念する、共存の観点から既存交通事業者との連携を求める意見	本検討では、鉄道評価マニュアルで示された評価すべき効果項目のうち、現在までに貨幣換算手法がほぼ確立されている効果について便益を計測したところですが、鉄軌道導入にあたっては、定時性向上による効果など、本検討で計測した項目以外にも多くの効果が期待されます。
			3	B/Cの数値のみの評価ではなく、社会インフラとしての機能、効果を踏まえ考えるべきでないかという意見	また、便益の内訳としては今回計測した便益は、大きく分けると以下の利用者便益：所要時間短縮効果、費用縮減効果、道路混雑緩和効果 供給者便益：当該事業者収益、競合事業者収益 環境改善便益：CO2及びNOX排出量削減便益、交通事故削減便益 となっており、便益を高めるためには、利用者数をより多く確保するとともに、他公共交通機関との連携も図り、交通全体にとって効果の高い事業とする必要があります。
			3	メリットは大きいとする意見	そのため、計画案の選定にあたっては、これら視点も踏まえ、総合的観点から、より良い案を選定することとしております。
			2	バス等の支線の利用者も増えることを期待する意見	また、「計画段階」以降は、選定された案について、需要確保等の観点から、駅位置、まちづくりや他公共交通機関との連携のあり方等について市町村や事業者等と連携して検討を行うとともに、本検討で試算されていない鉄軌道導入により想定されるその他効果や、コスト縮減策等について、幅広く検討を行い、費用に見合った多くの効果が得られるよう取り組んでいくこととなります。
	事業費及び工期に関する意見	79	早期完成、安価で整備できるルートにしてほしいとする意見	「構想段階」における本検討では、ルートも一定の幅を持っており、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに、地下トンネルや高架橋等の施工実績があるつくばエクスプレス等の工事単価等を用いて事業費の概算を行いました。	
		611	事業費が高い、工期が長いとする意見、もっと増えるのでは、財源が心配とする意見	そのため、事業費等については、「計画段階」以降の詳細検討の際に変動することが想定されますが、沖縄鉄軌道は、路線長が60～70kmと長大であるため、大規模事業となります。	
		213	コスト縮減を求める意見、工期短縮を求める意見	よって、コスト縮減に向けた取組は不可欠と考えており、「計画段階」以降は、本計画検討で絞り込まれた案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、システムや具体的ルート、構造等の検討を進めていく中で、環境影響低減等と併せて、ライフサイクルコストの縮減・工事の効率化等の観点も含め、幅広く検討を行っていく必要があると考えております。	
		25	塩害に考慮したルートを求める意見、ランニングコストの低減、塩害対策等も含めたランニングコストにも留意した検討等を求める意見	コスト縮減にあたっては、駐留軍用地跡地の活用や、地下トンネル工事へのSENS工法の適用の可能性等、最新の技術開発動向等も踏まえながら、幅広く検討を行っていくこととなります。	
		16	お金がかかっても、時間がかかっても長期を見据えた整備を求める意見	なお、ルート案の選定にあたっては、これら視点も踏まえ総合的観点から、よりよい案を選定することとしております。	

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見	地形・地盤、自動車交通への影響、耐災害性に関する意見	4	津波や台風、地震等への影響を考慮したルートにしてほしいとする意見	<p>複数案の比較評価にあつては、事業実施上の課題及び留意すべき視点を把握するため、地形・地盤的課題、導入空間の確保、施工中の自動車交通への影響、用地確保の方法、耐災害性についても検討を行いました。</p> <p>その結果、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずれのルート案も中南部における琉球石灰岩や天願断層周辺では、地盤の強度にばらつきがあることから、設計・施工上の留意が必要であること ・いずれのルート案も全区間において、状況に応じて、不発弾や埋蔵文化財の確認を行い、発見された場合は、適切な対応を行う必要があること ・宜野湾～読谷を通過する場合は、供用中の道路での高架橋等の施工のため、片側1車ずつの車線規制が必要となること ・宜野座～名護を通過する場合は、東西横断の際、一部米軍基地を通過するため、米軍との協議が必要となること ・いずれのルート案も一部、土砂災害危険箇所を通過する可能性はあるが、危険箇所が連担していないことから、設計・施工での対応が可能であること ・いずれのルート案も、0.3m以上の津波浸水箇所を通過する可能性があり、設計上の留意及び管理上の浸水時の運用マニュアルの策定等が必要であること <p>等が留意事項として付されております。</p> <p>ルート選定にあつては、これら留意事項も踏まえ、総合的な観点から、よりよい案を選定することとしております。</p> <p>さらに、いずれのルートも、それぞれ課題はあるものの、設計・施工上等での対応が可能であることから、「計画段階」以降は、現場の状況等を調査し、本検討で示された留意事項を踏まえて幅広く検討を行い、適切に対応していく必要があると考えております。</p> <p>なお、施工中の自動車交通への対応については、作業工程によっては、自動車交通量が少ない時間帯を中心に工事を行ったり、歩道や路肩を一時的に車線として利用する等の工夫が必要になるとともに、駅部の施工にあつては、可能な限り道路上を覆工板で覆い、自動車交通への影響を低減しながら開削及び駅構築を行う等、可能な限り影響を低減できるような工夫・対策を行っていくことが必要であると考えております。</p> <p>また、これらの交通規制は、事業期間全体にわたって実施されるものではなく、工区の分割等による規制期間の短縮を図るなど、可能な限り自動車交通に影響を与えないよう配慮していく必要があると考えております。</p>
			120	台風、地震、津波等自然災害による被害を懸念する、災害等への対策を求める意見	
			266	用地確保に不安があるとする、立ち退き等地域への影響を懸念する意見	
			312	工事中の交通規制、交通渋滞を懸念する、適切な配慮を求める意見	
			57	工事の安全な実施、安全な構造物の建設を求める意見	
			209	不発弾による影響を懸念する、不発弾があるため地下トンネル工事は難しいのではないか、工事前の磁気探査を求める意見	
			205	米軍基地への導入許可の可否、安全性、事故等の際の立ち入り制限、ヘリ等による危険性等の観点から米軍基地内への導入を懸念する意見	
			76	石灰岩や断層等地形について懸念がある、地下への整備が懸念される、整備は可能なのか、ルートによって異なるのかとする意見	
	自然環境、騒音・振動、景観、CO ₂ 削減に関する意見	自然環境、騒音・振動、景観、CO ₂ 削減に関する意見	1344	環境、自然を残してほしい、自然に配慮してほしい、環境に配慮した整備を求める、自然環境に配慮したルートを求める意見(環境影響低減を求める意見)	<p>「構想段階」は、詳細検討を行う「計画段階」の検討の対象を絞り込むことが役割であり、概ねのルート等概略計画を検討する段階であるため、具体的な箇所等現場の状況等を詳細に把握し、検討を行うことが困難であることから、比較対象のルート案は一定の幅を持ったレベルのものとなっております。</p> <p>そのため、環境影響や地形・地盤等の課題等については、場所を特定した定量的な予測・評価が難しく、環境影響評価法や国の「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を踏まえ、文献等既往調査結果等から影響が想定される地域の周辺環境等をマクロ的に捉え、重大な環境影響等を及ぼす恐れが無いことや、計画段階以降の具体的な検討にあたり留意すべき点がないかという視点で検討を行いました。ルート選定にあつては、これら留意事項も踏まえ、総合的な観点から、よりよい案を選定することとしております。</p> <p>「計画段階」以降の具体的なルートや構造、システム等の検討にあつては、本検討で示された留意・配慮事項を踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生育・生息場の状況や重要種の生育・生息分布状況等を確認の上、重要な動植物・生態系への影響を可能な限り回避・低減 ・概略設計等の際には、周辺の環境に合わせた適切な防音・防振対策等の検討を行う <p>など、適切な措置を講じていくこととなります。</p> <p>なお、自然環境・生活環境への影響低減については、「計画段階」のみならず、概略設計、環境影響評価法に基づく法手続き(事業アセスメント)、工事段階等、各段階で、適切な措置を講じて行くこととなります。</p> <p>また、自然・生活環境への影響については、鉄軌道の導入のみならず、鉄軌道の導入と併せて行われる駅周辺のまちづくりでも生じることが考えられ、まちづくりによる開発の規模等によっては、影響が大きくなる可能性もあります。</p> <p>そのため、「計画段階」以降のまちづくりを計画する段階においては、まちづくりが自然・生活環境に負の影響を与える可能性があることも留意しつつ、開発に伴うメリットと併せ、自然・生活環境へ与える影響に対する対応策(例えば、都市計画上の規制等)についても検討していく必要があることから、まちづくりの主体である市町村とも情報共有を図り、「計画段階」以降のまちづくりの検討につなげてまいります。</p>
			74	自然や景観等を破壊するのは反対、導入したら自然が壊れるとする意見(事業中止を求める意見)	
			234	工事中及び公共交通運行に伴う騒音への影響を懸念する、又は影響低減、配慮、対策を求める意見	
			10	CO ₂ 削減等を求める、事業実施に伴う排気ガスを懸念する意見	

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
比較評価結果に関する意見	対策案検討にあたり配慮・留意を求める意見	自然環境、騒音・振動、景観、CO2削減に関する意見	120	構造物設置に伴う景観(まちや周辺環境)への影響、配慮を求める意見	<p>県民の皆様からは、目の前に高架構造物が設置されることによる周辺景観への影響を懸念するご意見と併せて、車窓からの景色を楽しみたいとする意見が寄せられました。</p> <p>本検討では、ご意見も踏まえつつ、周辺景観への影響と、車窓からの眺めの2つの視点について検討を行いました。</p> <p>高架区間については、海や街並みを眺められる新たな視点場が創出されることにより、観光資源に資するものと考えられますが、一方で、人工構造物により、これまで周辺の自然環境等から培われてきた一連の景観を改変する可能性があることから、景観への配慮が求められています。</p> <p>「構想段階」における本検討では、用地確保の観点から、地形図等から把握できる範囲で、市街地部については、道路空間への導入を基本に、高架橋と地下トンネル導入に伴う費用を比較して安価な方を想定し、郊外部については、経済性及び速達性の観点から、可能な限り短絡的、直線的に結ぶことを基本に、山岳トンネルと高架橋を想定し、ルート案の選定にあたっては、これら構造を踏まえた景観や車窓からの眺めへの影響等も踏まえ、総合的観点からよりよい案を選定していくこととしております。</p> <p>また、本検討では、恩納村南部～名護市までの北部の西区間について、山岳トンネルと高架橋が交互となった構造を想定しておりますが、「眺めの良い環境を求める」等の県民の皆様からのご意見を踏まえ、全て高架橋とした場合について検討を行いました。</p> <p>この場合、海岸線に沿って丘陵地の一部を掘削しながら整備する必要があることから、車窓から景色を楽しめる区間が増える一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・概算事業費が約700億円増加(約1.5倍) ・集落部への導入に伴う部分的地域分断、騒音による影響 ・海岸線付近を高架橋が縦断することによる沖縄らしい景観への影響 ・北部の豊かな海との間を分断することによる自然環境への影響(生物の移動阻害や沖縄本島の水資源基盤の一部消滅など)などの影響が想定されました。 <p>具体的な構造については、「計画段階」以降、本検討で絞り込まれたルート案について、システムの特長(最小曲線半径や最急勾配等)等を踏まえながら検討を行っていくこととなりますが、その場合は、経済性や速達性のみならず、騒音、動植物、周辺景観に与える影響や車窓からの眺め等の幅広い視点で、検討を行っていくこととなります。</p>	
			163	車窓からの眺めへの配慮、眺めの良い環境を求める、海沿いルートを求める、沖縄の景色を楽しめるルートを求める意見		
			2	環境への影響を考えるとこのままでも良いのではないかとする意見		
			9	利便性を得るためには、一定の環境への影響は仕方ないとする意見		
		4	その他意見			
	ルート選定に関する意見			57	県民又は観光客の誰を重視するのか分からない、ターゲットを明確化すべきとする意見	<p>比較評価結果に対しては、様々な効果を期待する意見や検討にあたり様々な配慮・留意を求める意見等、対策案に対する個人個人の様々なニーズや考え、価値観、心配事等が寄せられ、</p> <p>また、ルート案の選定に関して、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民と観光客のいずれを重視するのか、ターゲットを明確化すべきとする意見 ・特定市町村への導入を求める意見 <p>の他、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅広い視点で検討し、総合的に判断してほしいとする意見 <p>などが寄せられました。</p> <p>鉄軌道の計画案は、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や陸上交通の現状課題解決の観点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・低炭素社会の実現 ・駐留軍用地跡地の活性化 <p>を図ることを目的に進めており、選定にあたっては、事業の目的及び、県民等が期待する効果や求める配慮・留意事項等を踏まえ、選定の考え方を整理し、比較評価結果に基づき、総合的観点から、よりよい案を選定していくこととしております。</p> <p>なお、選定結果等については、検討結果と併せて検討過程等も含め、広く県民の皆様へ情報提供してまいります。</p>
				61	一つの視点だけでなく、幅広い観点で、メリットやデメリットを踏まえ、バランスを見て総合的に、よく考えて選定してほしいとする意見	
				1	(市町村会議意見) 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、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。	
				10	ルートから外れた地域からは不満は出ると思うが、それはどのルートを選んで同じなので、しっかり進めてほしい、沖縄にとってよりよい案を選定してほしいとする意見	
				4	(要請 金武町議会 H28.6.22, 宜野座村議会 H28.6.24, 金武町商工会 H28.11.30, 宜野座村商工会 H28.11.30) 鉄軌道の整備については、県土の均衡ある発展と交通渋滞の緩和を目指す観点から、4ルート案のうち中部東・北部東ルート(D案)を採用すること。	
1				(要請 読谷村議会 H28.9.28) 以下の読谷村の現状を鑑みルートを決めてほしい。 1.読谷村は東地区に広大な米軍施設(嘉手納弾薬庫)を抱える地区であり、戦後復興である道路行政が遅れた地域であること。 2.大戦前は、嘉手納町まで軽便鉄道が通っており「西ルート」は戦後処理の意味合いもあること。 3.沖縄本島を訪れる観光客の約9割が西ルート地区に宿泊するということ。 4.沖縄唯一の鉄軌道(モノレール)は都市部に建設されており町村部との交通格差が出来ていること。 5.「西ルート案」は那覇～名護間の距離が最も短く(約60km)用地代も安くなることが考えられ、予算的にも安価になることが予想されること。		
6				要望の声の大きいところ、多くの市町村、多くの県民が望む案を選定すべきとする意見		
1				重大なリスクは回避するよう、リスクも踏まえ選定するよう求める意見		
17				選ぶのは大変、市町村間でもめるのではないかと、結果等について説明するにあたって苦勞するのではないかとする意見		
16				その他視点に関する意見		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	比較評価結果全体に関する意見	65	結果全体に対し、疑問がある、あいまい、楽観的、予測は確実なのか？とする意見	<p>現在は、概ねのルートなど概略計画を検討する段階です。 課題解決及び将来像実現に向け、よりよい計画を策定するためには、複数のルート案を設定し、幅広い視点で比較検討を行うことが求められますが、全ルート案を同時に詳細に検証することは、時間や費用等の面で非効率となります。 「構想段階」では、幅広く複数のルート案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の「計画段階」で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を絞り込むのが役割となっています。</p> <p>概略的な検討を行う「構想段階」では、ルートも一定の幅を持っており、具体的なシステムや駅位置、駅数なども決まっていないことから、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費等を算出しております。 そのため、システムの選定や駅数等の具体的な検討を行う「計画段階」以降では、利用者数等について変動が生じることが想定されます。 (利用者数や事業費等は、計画の段階が進むにつれて、精緻化されていくことから、「計画段階」では事業化を判断するレベル、次の「概略設計・法手続き」の段階では工事着手を判断するレベルでの検討を行っていくこととなります。)</p> <p>「構想段階」では、同一条件を設定し、複数ルート案の中から、より効果が高く、環境等への影響も比較的小さい、よりよい案を選んでいくことから、その検討に必要な精度を確保することが重要です。 そのため、「構想段階」では、採算性等に大きく関係する需要予測については、技術検討委員会において予測結果について傍証し、人の移動を踏まえた予測が実施されていることを確認するとともに、事業費やランニングコストについても、既存鉄道等の実績等を踏まえて検討を行っております。</p>
			5	予測の根拠や算出方法等について知りたいとする意見	<p>本検討で想定された効果を着実に発現させるとともに、さらなる効果を得ていくために、鉄軌道の導入と合わせて駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境改善、フィーダー交通の充実など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりを市町村や交通事業者等と協力しながら行うとともに、より多くの県民が自動車から公共交通に利用転換していただくことが重要です。</p> <p>「計画段階」では、ルートや駅位置や駅数等についても具体的な検討がなされることから、利用者数や採算性等についても精緻化を図り、鉄軌道導入による効果や負の影響についても詳細に確認していくこととなります。</p>
			17	比較評価結果に対するその他意見(しっかりと検証を行うことが必要。しっかりと進めてほしい、慎重に対応してほしいとする意見等)	<p>「構想段階」では、幅広く複数のルート案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の「計画段階」で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を選んでいくこととしております。</p> <p>安定かつより多くの需要を確保するためには、ネットワークの再編等により、鉄軌道と他交通機関等との効率的な連携を図ると共に、まちづくり等も含めた幅広い検討を行っていく必要があります。しかし、概略的な検討を行う「構想段階」では、ルートも一定の幅を持っており、駅位置、駅数なども決まっていないことから、他事例を参考に設定した駅数や、現況における他交通機関のネットワーク等を踏まえ、現在把握できる範囲内の情報に基づき、利用者数等について検討を行っております。</p> <p>また、物流については、ステップ2において、評価項目に追加すべきとの意見が寄せられましたが、100km未満の鉄道の距離帯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、技術・計画検討委員会での審議の結果、ルート選定に係る評価項目の対象外と判断されたところです。</p> <p>しかし、物流面での活用の可能性はあると考えられることから、「計画段階」以降は、選定された案について、需要や採算性確保及び利便性向上等の観点から、駅位置等の検討と併せて、他交通機関との効率的な結節、物流面での活用の可能性等も含め、幅広く検討を行っていく必要があると考えております。</p>
			15	物流や、他交通機関との結節等踏まえた視点での評価等も行うべきとする意見	
		構造に関する意見	87	ルートの詳細が知りたい、具体的にどこを通るのかわからないとする意見	<p>課題解決及び将来像実現に向け、よりよい計画を策定するためには、複数のルート案を設定し、幅広い視点で比較検討を行うことが求められますが、全ルート案を同時に詳細に検証することは、時間や費用等の面で非効率となります。</p> <p>このような状況をさけるため、「構想段階」では、幅広く複数の案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の「計画段階」で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を選んでいくこととしております。</p> <p>よって「構想段階」では、具体的な箇所等現場の状況等を詳細に把握し、検討を行うことが困難であることから、ルート案については、一定の幅を持ったレベルでの検討を行っております。 ただし、構造検討にあたり、市街地部については、用地確保等の観点から道路空間の活用を基本に検討を行い、特に那覇～宜野湾間については、バス利用者や道路交通量等が多い国道58号と国道330号への導入を想定して検討を行ったところです。</p> <p>具体的なルートについては、次の「計画段階」において、「構想段階」で絞り込まれたルート案について、システムの選定と併せ、現場の状況(地盤 地形、用地、動植物や景観、騒音等の環境影響等)や経済性も踏まえながら、幅広く検討を行う必要があり、最終的には、道路管理者等との調整を経て決定されることとなります。</p>
			25	構造はどう設定したのか、この設定はありきなのかといった構想設定の考え方を聞きたいとする意見	<p>「構想段階」である本検討では、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定しており、本検討で想定した構造については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形 地盤、用地確保、災害等の面から、事業実施に与える問題や留意すべき点 ・動植物や地下水等の自然環境、騒音等の生活環境、景観への影響 <p>等の観点から、ルート案毎に評価を行っております。 これら構造の詳細及び構造を踏まえた評価結果については、県民意見への対応として、第7回計画検討委員会資料5-2 52～57頁でお示ししております。</p>
			2	トンネル等構造に対する評価がわからないとする意見	<p>なお、構造については、沖縄鉄軌道が中南部地域の市街地が形成された中への導入であることや速達性が求められていることから、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本に検討を行っていくものと考えますが、具体的な構造については、「計画段階」以降、「構想段階」で絞り込まれたルート案について、システムの特長(最小曲線半径や最急勾配等)や騒音、動植物、景観、地盤 地形、用地の確保や自動車交通への影響等を踏まえ、具体的なルートと合わせて総合的に検討していくこととなります。</p>

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	構造に関する意見	7	高速道路は何故活用できないのか、部分的にも活用できないのかとする意見	<p>鉄軌道は専用の空間の確保が必要となり、特に、市街地が形成されている中南部地域においては、新たな導入空間を確保することは容易ではありません。そのため、平成24年度の内閣府調査では、既存ストックである沖縄自動車道の活用もひとつの方策として、その可能性について検討がなされています。</p> <p>その調査によると、自動車道の路面を鉄軌道の走路として活用した場合は、一般道路等を活用したケースに比較して、 ・事業費は約3割低減できるものの、 ・沿線地域の人口集積(沿線は人口密度が低い)の関係から鉄軌道の利用者数は約4割減少し、 その結果、営業収益は少なくなるため、採算性が悪化することが課題として示されています。</p> <p>さらに、高規格幹線道路である沖縄自動車道が4車線から2車線へと減少することにより、長距離トリップを担う道路としての機能が著しく低下することで、沖縄自動車道だけではなく、他の道路での渋滞発生が起こり、大幅な道路整備が図られない限り、年間数百億円オーダーの渋滞損失が生じ、地域や社会全体へ様々な影響を与えることも指摘されています。</p> <p>一方で、道路交通への影響を少なくするために自動車道の上部空間へ導入した場合は、一般道路等を活用したケースと比較して、 ・事業費は縮減されるどころか、約3割増加し、 ・さらに、クレーン架設を基本とした夜間施工の増加や工事期間中の車線規制等の施工上の課題も山積しているため、導入は、極めて困難であると指摘されています。</p> <p>内閣府調査では、これら検討結果を踏まえ、沖縄自動車道の全線に鉄軌道を導入する案は極めて困難であり、鉄軌道駅と沖縄自動車道との結節等について検討を行うことが必要とされています。</p> <p>また、高速道路は、郊外部の一部が米軍基地内を通過していることから、既存ストックとして活用する場合には、まちづくりの観点等からも様々な課題があるものと考えられます。</p> <p>交通ネットワークの充実を図っていくためには、バス等の他公共交通との結節のみならず、道路やレンタカーステーションといった自動車交通との連携も重要であると考えられることから、「計画段階」は、これらの視点も踏まえ、検討を行っていくことが重要であると考えております。</p>
		事業の効果・影響に関する意見	27	所要時間は算出方法、停車駅の考え方、自動車との比較を行わなかった理由も含め検討方法、各地域及び各観光地への所要時間について知りたいとする意見	<p>本検討では、速達性の高い鉄軌道の導入により、高齢者等を含めた全ての方の移動時間がどの程度短縮されるのかという視点から、その効果を把握するため、那覇市～各都市、主要観光地までの公共交通での移動時間を算出し、鉄軌道の整備後と比較しました。</p> <p>「構想段階」である本検討は、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、所要時間等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行っています。</p> <p>具体的算出方法等は、県民意見への対応として、第7回計画検討委員会資料5-2 12頁にてお示ししております。</p> <p>所要時間算出の結果、当該主要都市が鉄軌道沿線上に無い場合でも、鉄軌道の導入により、現状に比べて26分～57分、観光地については24～50分の時間短縮が図られることが確認できました。</p>
		(県民会議共通意見) 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。	1		<p>具体的算出方法等は、寄せられた意見への対応として、第7回計画検討委員会資料5-2 14頁にてお示ししております。</p> <p>試算の結果、各市町村まで60分で通勤・通学が可能な人口(圏域内人口)は、鉄軌道導入により、いずれの案も増加し、那覇市までの60分圏域内人口は、沖縄本島の人口の約80%～90%にまで増加することが確認されました。</p> <p>また、当該市町村がルート上にある場合は、圏域拡大効果が高く、ルート上に無い場合は、拡大効果が小さいことがわかりました。</p>
		移動圏域人口の算出方法等は、何を示しているのかわからないとする意見	2		<p>鉄軌道の導入により、定時性や速達性が向上することによって、日々の移動が楽になり、職業や学校の選択肢が拡大することが期待されます。</p> <p>鉄軌道の導入により、一定時間内に移動できる範囲がどの程度広がったのか、その広がりの程度を把握するため、各拠点に本島各地から30分又は60分以内で公共交通で移動できる区域を確認し、その区域内人口を計測しました。これが移動圏域内人口となります。</p> <p>具体的算出方法等は、寄せられた意見への対応として、第7回計画検討委員会資料5-2 14頁にてお示ししております。</p>
		(県民会議共通意見) 「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。	1		<p>試算の結果、各市町村まで60分で通勤・通学が可能な人口(圏域内人口)は、鉄軌道導入により、いずれの案も増加し、那覇市までの60分圏域内人口は、沖縄本島の人口の約80%～90%にまで増加することが確認されました。</p> <p>また、当該市町村がルート上にある場合は、圏域拡大効果が高く、ルート上に無い場合は、拡大効果が小さいことがわかりました。</p>
		地域間交流人口について、どの程度増えていくのか知りたいとする意見	2		<p>鉄軌道が整備されると、沿線及びその周辺地域への速達性・定時性が向上することにより、通勤・通学圏域が広がるとともに、これまで行けなかった商業地や観光地等への移動が便利になり、各地域間の移動が活発となることを期待されます。</p> <p>このような交流人口の増加は、地域の活性化に資するだけでなく、経済・教育・文化等の機会を広げ、さらには県民同士や県民と観光客との相互理解、連帯につながる可能性があります。</p> <p>本検討では、鉄軌道導入による地域間の交流人口の増加の可能性を、他事例や県民等アンケートから確認しました。</p> <p>詳細な検討結果は、第7回計画検討委員会資料5-2 16～17頁にてお示ししております。</p> <p>他事例等を確認した結果、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合には、フィーダー交通などの条件整備を併せて行うことで、県民・観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、北部・中部・南部の地域間移動の機会が増加し、南北間の交流人口が増加する可能性があることが確認されました。</p>

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	事業の効果・影響に関する意見	4	外出機会が増えることにより、歩く機会が増加することになり、健康面にどのような効果があるのか知りたいとする意見	<p>鉄軌道が整備されることで、移動制約者(自動車を運転できない人等)が外出しやすくなり、外出機会が増加する可能性があります。本検討では、鉄軌道導入による外出機会の増加の可能性を、他事例から確認しました。詳細な検討結果は、第7回計画検討委員会資料5-2 48頁にてお示しております。</p> <p>他事例から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合には、県民の交通手段や行き先の選択肢が広がり、沿線住民、特に高齢者等の外出機会が増加する可能性があることが確認されたことから、鉄軌道の導入により県民の歩く機会が増加することが期待されます。</p> <p>本県は全国に比べ肥満率も高く、県民の平均歩数は全国平均を下回るとともに、健康に生活するために必要とされている歩数には達しておらず、1日あたりあと20分以上多く歩く必要があるとされています。</p> <p>自動車による移動では、歩行する機会が目的地と駐車場の間に限られますが、公共交通を利用する場合は、目的地と駅・バス停の間や乗換時に歩く必要があることから、自然と歩く機会が増加します。</p> <p>また、電車やバス等の車内で立つことにより、さらにカロリーを消費することにもなります。新潟市の試算では、20kmの通勤の場合、公共交通は車に比べて200キロカロリー多く消費できるとされています。このカロリー消費量は、約20分のジョギングに相当し、公共交通を中心とした生活は、日常的に意識せずとも、健康増進効果があるといえます。(第7回計画検討委員会資料5-2 49頁参照)</p>
			258	利用者数等の試算の前提条件となるサービスレベル(運賃、運行本数、所要時間、駅数、駅位置)について聞きたいとする意見	<p>「構想段階」である本検討では、利用者数や所要時間、採算性等は、他事例を参考に設定した駅数や他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行っています。</p> <p>また、運賃等については、本来、運行事業者が開業段階時点における様々な条件等を踏まえて収支を試算した上で決定するものであり、開業直前にならないと決定しないこと、かつ現段階では運賃の決定主体である運行事業者も決定していないことから、既存鉄軌道の運賃等を仮に設定し、検討を行いました。</p> <p>検討にあたり設定したサービスレベルは、寄せられた意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 20~21頁にてお示しております。</p> <p>なお、具体的な駅数や駅位置等については、「構想段階」の次の「計画段階」においてまちづくりや他公共交通機関との連携等を踏まえ検討されることとなります。</p>
			29	利用者数等の試算の前提条件となる定住人口及び観光客数等について聞きたいとする意見や駅が出来た後の人口変動を踏まえた、他交通機関との連携も踏まえた予測を行べきではないかとする意見	<p>本検討の需要予測で前提とした人口等については、沖縄21世紀ビジョンの目標と同様、目標年次を平成42年(2030年)と設定して、国立社会保障・人口問題研究所の推計値に、現況の市町村別の夜間人口や各市町村における将来の開発プロジェクト等を考慮し、各地域毎の将来夜間人口を設定し、入域観光客数については、過去10年間の傾向から予測される1,000万人を平成42年の推計値として設定しました。</p> <p>検討にあたり設定した前提条件は、寄せられた意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 19頁にてお示しております。</p> <p>また、鉄軌道の導入による駅周辺への商業施設等の立地や交通機関の充実等により、駅周辺への人口集積が起き、人口の分布が変わることが想定され、併せて、鉄軌道の需要も増えるものと考えられます。</p> <p>このような土地利用の変化を考慮した交通需要予測は、これまで多く研究されておりますが、そうした予測手法では、場所を特定し、その地域の状況を踏まえ、土地の地代や面積、床面積等様々な情報を収集し、それをもとに予測を行う必要があります。調査や予測モデル構築には、時間や費用を多く要することから、実務には適用できないのが現実です。</p> <p>そこで、本検討では、同一条件を設定し、複数のルート案の比較優位性を確認することを中心に検討を行ったところです。</p> <p>なお、駅を中心としたまちづくりや他公共交通機関との連携は、需要を安定的に確保していくためには、重要な取組であることから、「計画段階」では、市町村や他公共交通事業者等と連携して、まちづくりのあり方等について検討を行っていく必要があると考えております。</p>
			70	鉄軌道や公共交通利用者(具体的な内訳含む)の目的別内訳について聞きたい、ルート毎の利用者数の違いについて知りたい、予測通りの需要を見込めるのかとする意見	<p>需要予測では、鉄軌道利用者数と公共交通利用者数(鉄軌道及びゆいレール、乗合バス(観光バス除く)の合計)について、通勤・通学、私事(買物、通院等)、業務(販売、配達等)、帰宅の目的別に試算しました。</p> <p>詳細な予測結果は、寄せられた意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 22頁にお示しております。</p> <p>予測結果に基づく、鉄軌道の県民の利用割合は約9割、観光客は約1割で、県民利用者のうち、通勤利用者、通学利用者、私事・業務利用者が約2割ずつ、残りの約4割は帰宅目的の利用者となっています。</p>
			1	利用者について、ゆいレールといった他事例を参考に示してほしいとする意見	<p>また、本検討での需要予測結果から、経路の違いを定量的に示すことは困難ですが、定性的には</p> <ol style="list-style-type: none"> ①夜間人口、従業人口、従学人口が駅周辺に集積している場合 ②駅周辺に入込客数が多い施設が集積している場合 ③駅へのアクセスにかかる時間・費用が少ない場合 ④自家用車移動に比べ、運賃が安い、所要時間が短い場合、運行本数が多い場合 <p>のような場合、当該地域における鉄軌道の利用者数は多くなる傾向にあります。(詳細は、第7回計画検討委員会資料5-2 23~24頁を参照ください。)</p>

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	事業の効果・影響に関する意見	36	どの程度渋滞緩和するのか具体的な効果を知りたい、どれぐらいの人が公共交通に転換するのか、潜在需要を調査すべきとする意見	<p>本検討では、交通渋滞緩和効果を示す指標として、公共交通への利用転換量について検討を行いました。公共交通への利用転換量については、アンケート調査等から県民や観光客の交通行動をモデル化した需要予測モデルを用いて、自動車・鉄軌道・ゆいレール・バスについて、各出発地・目的地の組み合わせごとに、所要時間や費用等を比較して、人がどのような交通手段を選ぶかを推計し、鉄軌道を整備しなかった場合とした場合とを比較して、自動車やレンタカーから、公共交通へ利用転換した人数を算出して求めております。</p> <p>推計の結果、自動車から鉄軌道を含む公共交通への転換量は、6～7万人／日程度と予測されました。これは、鉄軌道が導入されず、バスとモノレールのみを想定した場合の自動車利用者数のうちの3%弱が自動車から鉄軌道に利用を転換することを表します。交通渋滞は、道路の容量を超える自動車交通量の流入や、交通量の多い交差点や路上駐停車等がボトルネックとなった場合などに発生することから、各地点の道路の状態に左右され、一般利用者の感覚としての渋滞緩和効果を自動車交通の減少量のみで説明することは困難です。</p> <p>そのため、本検討でお示しする予測結果は、一定の仮定に基づいたマクロな検証による自動車の所要時間となりますが、その結果によると例えば、朝のピーク時に道路混雑のひどい中部地域の主要都市から那覇までの自動車での所要時間は、鉄軌道の導入により3%程度短縮されると予測されます。</p> <p>さらに、現在、既に、道路混雑緩和に向けて、国や県等においてバイパス道路等の新設や、ボトルネックとなっている交差点部の改良等の道路整備が進められていることから、これら整備効果も合わせると、更なる渋滞緩和が期待できるものと考えております。</p> <p>また、本検討でお示した鉄軌道の利用者数等は、現況の公共交通における行動パターンを基礎として試算されたものとなっておりますが、鉄軌道は、大量輸送が可能なシステムであることから、今後、フィーダー交通の効率化等も併せて公共交通を利用しやすい環境を構築し、さらに多くの方々に利用して頂けることになれば、渋滞緩和にも大きく資するものと考えております。</p> <p>そのため、渋滞緩和に向けては、鉄軌道の導入と合わせて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりを行うとともに、県民の皆様が利用転換していただくための取組を併せて行っていくことが重要と考えております。</p>
			1	(県民会議共通意見) 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。	
			5	自動車から公共交通への転換量はどのように算出したのかわからないとする意見	
		採算性分析に関する意見	34	採算性の算出方法、経費の内訳等を知りたいとする意見	<p>「構想段階」である本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、利用者数や所要時間、採算性等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度などの現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し、検討を行いました。採算性分析では、上記仮定のもと算出した鉄軌道利用者の運賃収入に、広告収入等の運輸雑収入を加えた収入全体から、人件費等の運行経費、車両費購入等に伴う借入金の金利や固定資産税等を含めた支出を差し引きし、事業者が保有資金の過不足から、累積資金収支黒字転換年(事業者の資金不足が解消される年次)を確認しました。</p> <p>具体的算出方法及び詳細な経費の内訳等は、県民意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 28～29頁にお示しております。</p>
			34	上下分離方式と上下一体方式について違いがわからない、何が違うのか、何故黒字転換しないのかわからないとする意見	<p>上下一体方式とは、鉄道事業者が、鉄軌道が走行する高架橋や地下トンネルなどの構造物、電気・設備等の施設を整備・保有し、車両の保有や運行までを行う方式のことです。</p> <p>一方、上下分離方式とは、施設の整備・保有を鉄道事業者とは別の主体が行い、鉄軌道事業者は、車両の保有と運行のみを行う方式のことです。九州新幹線などの場合、線路等は公共(国や地方自治体)が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施しており、これにより、鉄道事業者は、初期投資を低く抑えることが可能となります。</p> <p>沖縄の場合、市街地が形成された中への導入となることから、整備には膨大な事業費を要することになります。そのため、本検討では、一般的な上下一体方式と併せて、全国新幹線鉄道整備法を参考とした上下分離方式の2つのケースを想定して、採算性分析を行いました。</p> <p>上下一体方式の場合は、鉄軌道整備の代表的な助成制度を参考に、施設整備費の1/3は鉄道事業者が負担し、整備に要した費用と運行に要する経費を運賃収入で賄うことが可能か試算した結果、例えば、施設整備費の最も安価なA案(330号ケース)においても、50億円／年の収入に対して、建設利子だけでも26億円／年(開業後10年間平均)にのぼり、単年度収支は92億円／年もの赤字(開業後40年間平均)となりました。</p> <p>上下分離方式については、整備新幹線の整備スキームを参考に、鉄軌道事業者は、建設費に係る負担は無く、車両費の購入のみを負担するといった、初期投資の負担が小さくなるケースを想定した結果、建設費の償還及び利払いがなくなるため、収入の多いC案・C派生案であれば、国道58号・330号の経路によらず、開業40年以内に黒字転換が可能との結果が得られました。</p> <p>なお、整備新幹線の場合、鉄軌道事業者は、貸付料に加え、固定資産税実費相当額を負担しておりますが、本検討では、貸付料は課されず、固定資産税のみを計上すると想定して検討を行ったことから、その点について留意する必要があります。</p>
			66	採算性の試算結果はどうなっているのか、正確に評価したのか、どうしてこんなに黒字転換しないのかわからない、ルートによって何故結果に大きな差が生じるのかわからないとする意見	<p>採算性分析では、鉄軌道事業者の毎年の収入・支出の差の累積結果で、事業者の資金がその時点以降は赤字になることがない年次として、累積収支黒字転換年を試算しております。収入、支出の内訳は以下のとおりです。</p> <p><収入> 旅客運賃収入 運輸雑収入</p> <p><支出> 人件費・経費 固定資産税相当額(運行事業者負担想定) 車両購入費償還金、利子等</p> <p>ルートによって需要及び路線長等が異なるため、収入、経費等に差が生じ、採算性にも影響を与えております。ルート毎の違いについては、県民意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 31頁にお示しております。</p>

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	費用便益分析に関する意見	40	費用対効果の算出方法・計測項目がわかりづらい、CO2削減効果、経済効果等がどの程度あるのか聞きたいとする意見	<p>本検討における費用便益分析においては、鉄道評価マニュアルで示された評価すべき効果項目のうち、現在までに貨幣換算法がほぼ確立されている効果を計測対象として便益を計測しました。</p> <p>便益の内訳は、 利用者便益：所要時間短縮効果、費用縮減効果、道路混雑緩和効果 供給者便益：当該事業者収益、競合事業者収益 環境改善便益：CO2及びNOX排出量削減便益、交通事故削減便益 となっております。</p> <p>また、所要時間短縮効果等で用いられる時間価値の貨幣換算の手法としては、以下の2つの方法が考えられるため、本検討では両方について試算しています。 選好接近法：時間の節約を獲得するために犠牲にしてもよい金額と節約時間との関係を、現実の交通行動やアンケート等から分析し、県民等の時間価値を推定する方法 所得接近法：節約される時間分を労働時間へと充当させた場合に得られる所得の増分として、労働賃金から県民等の時間価値を推定する方法</p> <p>その他、本県において現在、課題となっている定時性の確保等については、鉄軌道導入により、大きく向上することが期待されますが、本検討では、定時性向上効果等の計測は行っておりません。</p> <p>「計画段階」以降は、これらのまだ試算されていない項目、特にオプション効果、代位効果、土地利用促進効果についても、定量化の可能性の検討と併せ、定量化できない効果を定性的に示していくことなど、導入効果について幅広く検討していくこととなります。</p>
		事業性に関する意見	216	工期はどの程度か、いつ完成するか聞きたい、本当にこの工期で完成するのか、米軍との協議期間の取扱い等、工期の算出方法について聞きたいとする意見	<p>「構想段階」における本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに、既存の都市鉄道等の施工に要した期間、施工スピードを用いて事業期間について概算しました。</p> <p>事業期間は、具体的には、一般的に現場着手と言われる用地買収→土木工事→軌道・電気・建築工事→開業準備までの期間について算出しております。</p> <p>用地買収期間については、工事期間が長期となるため、基本的にはその期間内に買収し、事業期間には影響を与えないと考えられますが、最初に土木工事を開始する箇所については、着手前に用地買収を済ませておく必要があることから、土木工事開始までの用地買収期間については、既存の都市鉄道等の実績を参考に、全ルートとも1.5年と設定しています。 工事期間に最も影響を与えるのは、掘削を行うための立坑及び坑口が、駅部や山岳の出入口に限られてしまう地下又は山岳トンネル工事です。 そのため、本検討では、地下または山岳トンネルのうち、工事にもっとも期間を要する区間を確認し、その延長を他鉄道等のトンネル工事から算出した施工スピードで除して、建設期間を設定しました。</p> <p>なお、「計画段階」以降では、本計画検討で絞り込まれた案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、経済性や環境等の観点から、具体的ルートや構造等と併せ施工方法等についても検討を行っていくことから、建設技術の進展等も含め、事業期間には変動が生じるものと想定されます。</p>
			74	工事費とその算出根拠について聞きたい、本当にこの費用で大丈夫なのか、ルートによって大きく異なる理由について聞きたいとする意見	<p>「構想段階」における本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、各ルート案の比較優位性を確認することを中心とした検討を行うこととしております。</p> <p>そのため、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、高架やトンネルといった各構造区間の延長や用地面積等に、それぞれ他鉄道等の工事実績等をもとに設定した工事等単価を掛け合わせて概算事業費を算出しました。詳細は、県民意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 33頁にお示しております。</p> <p>工事費は、構造によって差が生じ、高架橋の工事費単価を1とした場合、地下トンネルは、約1.4倍、山岳トンネルは約0.7倍となることから、市街地部が概ね地下トンネル区間となるC案～D派生案は、地下トンネル区間がこれらルート案に比べ比較的短く、道路の拡幅なしで、高架橋を整備できる区間の長いA～B派生案に比べ、工事費が高くなっております。 なお、「計画段階」以降では、本計画検討で絞り込まれた案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、具体的ルートや構造等を経済性含め環境面等様々な観点から検討を行っていくこととしていることから、事業費は変動が生じるものと想定されます。</p> <p>また、ゆいレールとは、構造導入空間も異なるため、単純には比較できませんが、事業費対するkmあたり単価を比較すると、ゆいレール場合、84億円/kmに対して、鉄軌道の場合、83億円～92億円/kmとなっております。</p>
			2	工事費はゆいレールと同程度なのか、工事比較があるとわかりやすいとする意見	<p>「構想段階」における本検討では、概ねのルートなど概略計画を検討する段階であり、各ルート案の比較優位性を確認することを中心とした検討を行うこととしております。</p> <p>そのため、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、高架やトンネルといった各構造区間の延長や用地面積等に、それぞれ他鉄道等の工事実績等をもとに設定した工事等単価を掛け合わせて概算事業費を算出しました。詳細は、県民意見への対応として第7回計画検討委員会資料5-2 33頁にお示しております。</p> <p>工事費は、構造によって差が生じ、高架橋の工事費単価を1とした場合、地下トンネルは、約1.4倍、山岳トンネルは約0.7倍となることから、市街地部が概ね地下トンネル区間となるC案～D派生案は、地下トンネル区間がこれらルート案に比べ比較的短く、道路の拡幅なしで、高架橋を整備できる区間の長いA～B派生案に比べ、工事費が高くなっております。 なお、「計画段階」以降では、本計画検討で絞り込まれた案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、具体的ルートや構造等を経済性含め環境面等様々な観点から検討を行っていくこととしていることから、事業費は変動が生じるものと想定されます。</p> <p>また、ゆいレールとは、構造導入空間も異なるため、単純には比較できませんが、事業費対するkmあたり単価を比較すると、ゆいレール場合、84億円/kmに対して、鉄軌道の場合、83億円～92億円/kmとなっております。</p>
		その他質問等	12	鉄軌道とは何を指すのかとの意見	<p>鉄軌道の計画案づくりでは、沖縄21世紀ビジョン等に基づき沖縄本島を縦断し、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えたシステム(骨格軸)について、検討を行っています。</p> <p>これまでの検討において、沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現及び陸上交通の現状の課題解決の観点から、骨格軸については、 ・那覇と名護間60～70kmを1時間で結ぶスピード ・小型鉄道程度の輸送力 を備えたシステムが求められました。</p> <p>那覇～名護間の延長60～70kmを1時間で結ぶためには、駅での停車時間等を考慮すると、既存鉄軌道等の事例から、最高速度100km/h以上のシステムが求められることがわかり、そのスピードを確保するためには、道路で自動車と併走しない専用軌道を有するシステムである必要があります。</p> <p>現在、国内外で運用されている専用軌道を有するシステムには、鉄道(普通鉄道、小型鉄道)、モノレールやAGTといった新交通システム、LRT等があり、本検討では、これらを鉄軌道として検討を行っております。</p> <p>なお、これら専用軌道を有するシステムのうち、具体的にどのシステムを選定するかについては、次の「計画段階」において、「構想段階」で絞り込まれたルート案について、現場の状況(地盤・地形、用地、動植物や景観、騒音等の環境影響等)や沖縄の気象、経済性等も踏まえながら、幅広く検討を行っていくこととなります。</p>

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
比較評価結果に関する意見	比較評価結果に関する質問・疑問等意見	その他	3	まちづくりに対する具体的効果がわからないとする意見	<p>鉄軌道の導入は、交流人口の増加等、地域発展の起爆剤として期待されるとともに、まちづくりにも寄与するものと考えられます。</p> <p>本検討では、観光客へのアンケート及び他事例から、公共交通の整備がまちづくりに与えるインパクトについて、観光まちづくりへの寄与、駐留軍用地跡地の活性化、コンパクトなまちづくりの支援の3つの視点での効果が、確認されました。</p> <p>・「観光まちづくり」に関しては、観光客へのアンケートにおいて、鉄軌道が整備された場合は、フィーダー交通などの条件整備が整えば、これまで以上に多くの観光地を訪問したいとの回答が得られており、その場合の訪問地としては、南部、中部、北部県内各地域の観光地が選択されていることから、観光客が広域的に周遊観光を行うことが期待されます。</p> <p>・「駐留軍用地跡地」に関しては、駐留軍用地跡地の開発地区である那覇新都心地区や小禄金城地区において、ゆいレール開業や市街地整備等により、駅周辺区内の人口や雇用者数が増加していること、また、ゆいレールでたご浦西駅周辺の未利用地では、インフラ整備と併せて、駅周辺における企業誘致が取り組まれており、これら取組より、新規投資や大規模商業施設の進出が期待されています。</p> <p>・「コンパクトなまちづくり」に関しては、人口減少、郊外型大型店舗の進出による中心市街地の衰退が課題となっていた日向市において、駅周辺の基盤整備と併せて、商業活性化、街なか居住支援等の取組を一体的に推進することで、スーパーの開業や駅周辺へマンション等の建設など民間投資が増え、定住人口が増加しており、また、沖縄都市モノレール沿線での再開発事業や民間投資等により、駅周辺への新築建築物の立地集積、沿線地域での人口集積が確認されています。</p> <p>さらに、県民へのアンケートでは、65%程度の方が鉄軌道ができた場合に、「駅から自宅までの移動が楽にできる地域での生活」をしたいという意向も示しております。</p> <p>このことから、市町村の地域特性を生かした観光地の魅力向上の取組や駅周辺での市街地整備と併せて二次交通の充実等の取組を行うことで、観光まちづくり、駐留軍用地跡地の活性化、コンパクトなまちづくりへの寄与が期待されるものと考えております。</p>
		基幹軸の整備に関する意見	3016	是非実現してほしい、できるだけ早く整備(着工)してほしいとする意見	<p>本検討は、5つのステップに分けて段階的に検討を進めております。</p> <p>沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や陸上交通の現状の課題解決の観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県土の均衡ある発展 ・中南部都市圏の交通渋滞緩和 ・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 <p>等が課題として確認され、その解決に向けて検討を進めているところです。</p> <p>鉄軌道の計画案づくりでは、これまでの検討において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の姿の実現及び現状の課題解決にあたっては、何らかの対策を講じることは必要であること ・将来の姿の実現等にあたり、県民等の様々なニーズに対応していくためには、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と併せて、那覇と名護を1時間で結ぶ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に向けて検討を進める必要があること <p>が確認され、これに基づき鉄軌道のルート案について検討を行っております。</p> <p>「構想段階」である本検討では、これら課題解決の観点から、幅広に複数のルート案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の「計画段階」で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を選んでいくこととしております。</p> <p>そのため、事業の実施の可否については、計画段階において、本検討で絞られた案について詳細的具体的に検討を行い、整備計画(具体的ルート及び構造、駅位置、具体的システム)の決定と併せて、事業の効果・影響について正確に評価した上で、判断することが重要です。</p> <p>「計画段階」では、費用対効果を含め、県民から寄せられた意見等も踏まえ、総合的観点から検討を行うこととなります。</p>
		3	オール沖縄で取り組んでほしいとする意見		
		45	鉄道が無いのは沖縄だけ、本土と同じように整備してほしいとする意見		
		223	必要性を感じない、必要無いのではないか？、必要あるのか？とする意見		
		578	鉄軌道は必要無い、要らないとする意見		
		46	モノレールやバスがあるから要らない、個人的には困っていないため要らない、自分の地域は関係ないから要らないとする意見		
		113	事業費や工期が多く・長くかかるなら、採算性が厳しいのなら、環境等に影響が生じるのなら、要らないのではないかとする意見		
		10	時間の短縮効果等含め、あまり効果が感じられないので要らないのではないか、要らないとする意見		
		22	沖縄らしさがなくなるのではないかとする意見		
		320	道路整備又はバスの利便性向上・充実を図ることで足りる、まずは、道路整備、バスの利便性を向上させることが重要ではないか、モノレールや既存バス等既存ストックの活用で十分とする意見		
		236	鉄軌道は実現可能性がないのではないかと、事業規模等から実現は厳しいのではないかとする意見		
		91	小さな沖縄に必要無いのではないかと、鉄道ができたらもっと狭くなるのではないかとする意見		
		362	モノレールの延伸で十分ではないかとする意見		
		34	整備する必要があるのか、必要性について再度、慎重に検討してほしい、その上で整備するか判断してほしいとする意見		
6	導入してみないと分からない、まずはやってみたら良いとする意見				
93	その他基幹整備に関する意見				

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
ルート案に関する意見	那覇～名護区間におけるルートへの付加を求める意見		72	環状化等、様々な地域に行くことができる案、部分的に周遊可能な案を求める意見	<p>ルート案については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提示したルート案について、複数路線の整備を求める意見や、経由地以外の居住地等特定地域を経由する新たなルートを求める意見 ・移動利便性の観点等から本島概ねの地域を経由すべき、国頭から糸満まで整備すべきとする意見 ・観光客の利便性や渋滞緩和等の観点から北部や南部への延伸を求める意見 <p>などが寄せられました。</p> <p>さらに、疑問・質問として、人口が増加している南部について、採算が取れないのは疑問であるとする等の意見が寄せられました。</p> <p>ルート案については、延伸等を求める意見が多く寄せられましたが、フィーダー交通の中でも特に需要の多かった糸満方面、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取れず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られました。</p> <p>骨格軸については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民から寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めてきたところです。</p> <p>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ることから、ルート案については、那覇と名護を起終点として検討を進めることになりました。</p> <p>しかし、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、県民のライフスタイルが変化し、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、検討していく必要があると考えております。</p> <p>また、「計画段階」以降は、鉄軌道沿線のみならず、全ての地域が鉄軌道の利便性を享受できるよう、フィーダー交通の充実に向け、地域や交通事業者等と連携して検討してまいります。</p>
			9	西海岸～東海岸（連携強化）を横断を可能にするため、横断するルートの付加を求める意見	
			131	東西両方の利便性をあげるため、提案しているルート案を東西に2本通すべき、又は、中部から北部にかけて分岐すべき、58号と330号両方通すべきとする意見	
			62	提案しているルート案について、複数路線(3ルート以上)、全路線通すべきとする意見	
			241	経由地以外の特定の地域を経由する新たなルート案を求める、別ルート案を求める意見	
			6	本島中央ルートを求める意見	
			61	その他那覇～名護区間のルート案に関する意見	
	名護以北や南部への延伸を求める意見		520	本島概ねの地域を経由すべき、国頭から糸満まで整備すべきとする意見	
			536	美ら海水族館のある本部町や国頭等、名護以北への延伸を求める意見	
			1728	人口が増加している、観光地も多い南部地域へ延伸してほしいとする意見	
			1	(関係機関等意見交換会意見) MICE施設の輸送に関しては、モノレールのでた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。	
			1	(市町村会議意見) 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。	
			3	(要請 沖縄県町村議会議長会 H28.2.16、与那原町議会 H28.3.7、八重瀬町議会 H28.3.24) 県土の均衡ある発展を目指すため、南部地域における公共交通網の将来的あり方についての取り組みを強化し、南部循環・東西横断など南部地域への鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの早期導入を強く要望する。	
			2	(要請 豊見城市 H29.9.15、糸満市 H29.9.15) 上位計画である沖縄21世紀ビジョンで掲げた「中南部地域を縦貫し、北部圏域に至る鉄軌道」の実現に向け、南部地域も骨格軸に含めた鉄軌道の計画検討を行うこと。特に、課題の整理においては、南部地域の脆弱な公共交通網についても、課題として整理を行い、構想段階における手続きを進めること。	
	2	今回示された検討においては、那覇以南についてのみ、採算性の整理を行い、那覇～名護間としているが、内閣府の調査においては、那覇～糸満間については、うるま市～那覇間に次いで、需要が見込まれることが想定されている。また、那覇～糸満間については、近年橋梁・トンネルの施工実績も豊富で、道路用地の取得も進捗している。対象区間の検討においては、公平な検討を行うこと。			
	2	南部地域への延伸においては、南部地域の渋滞状況をはじめ、都市整備や観光拠点の整備状況、更には物流の効率化の観点など地域の現状を踏まえ、公共交通ネットワークの検討が不可欠であり、豊見城市の中心部を経由するルートを要望する。なお、公共交通のシステムについては、モノレール、LRT等の軌道系公共交通も含め、構想段階における検討において骨格軸としての検討を行うこと。			
	128	その他那覇～名護区間以外の延伸及び付加に関する意見			
疑問・質問に関する意見		11	人口が増加している南部について、採算が取れないのは疑問であるとする意見	<p>豊見城・糸満や南風原・与那原地域は、人口も多く、那覇～糸満や那覇～与那原区間の道路交通量は、特に国道329号や331号で多く、交通渋滞も発生しております。</p> <p>本検討では、本県における人口分布等を踏まえ、交通量を推計しており、交通量については、人口密度に応じた量の発生集中、有名な観光地での発生集中がみられることから、需要予測は適切に実施されたものと考えております。</p> <p>需要予測の結果、鉄軌道を延伸した場合は、延伸区間内で1.4～2.2万人/日の方が鉄軌道を利用することが予測されましたが、延伸無しの場合と比較すると、延伸による純増は、0.8～1.0万人/日 となります。これは、那覇～名護間の整備により、利便性が高まることから、延伸がなかった場合においても、豊見城・糸満、南風原・与那原等の南部方面の方がバス等乗り継いで那覇から鉄軌道を利用するためです。</p> <p>南部は、延伸により利用者数は増えるものの、路線延長増加に伴う人件費や維持管理費等が増加し、現状の人口規模では支出に見合った収入を見込めず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られました。</p> <p>鉄軌道のルート案については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄将来の姿の実現等から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民から寄せられた公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めているところです。</p> <p>以上から、骨格軸の延伸については、延伸区間の採算性について検討を行った結果、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、技術・計画検討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を確認したところであります。</p> <p>なお、延伸区間の概算事業費については、内閣府調査において、拡幅等道路計画も踏まえルート及び構造が検討されていることから、本検討では、内閣府調査で検討されたルート及び構造を踏まえ、これに本検討で設定した工事単価や用地補償費を用いて算出しております。</p>	
		1	那覇～糸満間の事業費について、道路の拡幅工事等の計画が考慮されていないとする意見(事業費が過大ではないかとする意見)		
		1	(市町村会議意見) 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。		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
ルート案に関する意見	疑問・質問に関する意見		13	起終点は何故、那覇と名護となっているのかとの意見	<p>ルート案の検討にあたっては、沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現やステップ2で整理された陸上交通の現状の課題解決等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」等の「公共交通の役割」を踏まえるとともに、県民から意見が寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たしていくために重要となる採算性についても考慮しながら検討を行っております。</p> <p>具体的には、「公共交通の役割」を踏まえ、以下の手順で検討を行いました。</p> <p>①那覇と名護間を結ぶルート案を複数検討 ②複数ルートごとに支線としてフィーダー交通を検討 ③フィーダー交通の需要等を踏まえ、起終点(延伸等)を検討</p> <p>延伸等の検討にあたっては、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の採算性の確保が重要な視点となるため、骨格軸の採算性の低下を招くことなく、強化につながるかという観点から、延伸等区間の採算性について検討を行いました。</p> <p>骨格軸を導入した場合の、骨格軸と地域を結ぶフィーダー交通需要は、いずれの区間もピーク時で、2,000人/時以下となり、これは、一般的には路線バスで対応可能と言われる水準です。</p> <p>専門委員会では、中でも需要の多い、那覇～糸満、那覇～与那原区間の延伸について、延伸の可否について検討を行ったところ、延伸した場合には、駅数の増加及び駅勢圏の拡大により、鉄軌道利用者は糸満延伸で1.0万人/日、与那原延伸で0.8万人/日増加するものの、いずれの区間も支出に見合った収入は見込めず、那覇～名護間を結ぶ骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られました。</p> <p>そのため、ルート案については、那覇と名護を起終点として、検討を進めることとしたところです。</p> <p>しかし、沖縄の将来の姿の実現等にあたっては、鉄軌道の導入のみならず、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を図ることが重要であることから、今後は、関係市町村や交通事業者等と連携しながら、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を行っていく必要があります。</p>
			2	那覇～糸満と同様、恩納～名護についても区間で評価すべきではないか、那覇～糸満間だけ区間で見るのは公平性に欠けるとする意見	
			1	(市町村会議意見) 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。	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	
			その他ルートに関する意見	52	
鉄軌道導入とあわせて必要な取組に関する意見	駅周辺のまちづくりを求める意見		664	駅周辺に無料または割安な駐車場、駐輪場、レンタカーステーション等を整備し、誰もが鉄軌道を利用しやすいようにしてほしいとする意見	<p>鉄軌道は速達性・定時性が高く、大量輸送が可能なシステムであり、利便性は高いものの、建設・維持に多額の費用を要し、需要を安定かつ多く確保する必要があることから、鉄軌道事業者の経営努力はもちろん、行政や地域住民が連携して、地域全体で利用者を増加させる取組を行っていくことが重要となっております。</p> <p>より安定した需要を確保するためには、鉄軌道の導入と併せて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、より多くの人が快適に利用できる環境づくりが重要であり、特に、駅周辺のまちづくりは、まちづくりの主体である市町村において、高齢社会や地球温暖化への対応、地域の活性化への取組も含め検討を行うことが必要です。</p> <p>そのため、ステップ4では、これらまちづくり等について他事例等を参考に整理・検討を行い、市町村等へ情報提供したところです。</p> <p>「駅周辺のまちづくり」に関しては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に無料または割安な駐車場、駐輪場、レンタカーステーション等を整備し、誰もが利用しやすいようにしてほしいとする意見 ・駅周辺には交通弱者等も含め誰もがバス等との乗り継ぎがスムーズに行えるようバスプールやタクシーの乗降場等交通広場の整備を行ってほしいとする意見 ・魅力的な駅づくり、駅周辺開発による賑わいの場の形成、駅周辺の商業施設や保育園等様々な施設の立地促進、地域にあった駅周辺開発を求める意見 <p>などが寄せられ、さらに、まちづくりに住民も参画できる仕組みを作ってほしい、参画したいとする意見等が寄せられました。</p> <p>県民の皆様から、まちづくり等に関し、具体的な取組が提案されたことから、今後は、現在進めている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、寄せられた意見も踏まえ、まちづくりの主体である市町村等と連携して、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としております。</p>
			1	(県民会議共通意見) 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。	
			141	駅周辺には交通弱者等も含め誰もがバス等との乗り継ぎがスムーズに行えるように、バスプールやタクシーの乗降場等交通広場の整備を行ってほしいとする意見	
			1	(県民会議共通意見) 駅や乗り継ぎ施設は、暑さ対策、雨対策が必要。	
			786	魅力的な駅づくり、駅内の機能(喫煙所やトイレ、待合所、Wi-Fi等)の充実を求める意見、駅周辺開発による賑わいの場の形成、駅周辺の商業施設や保育園等様々な施設の立地促進、地域にあった駅周辺開発を求める意見	
			14	民間投資を呼び込む、求めることのできるまちづくりを求める意見、参入を考えたいとする意見	
			76	歩きやすい、住みよいまちづくり、緑化等によるきれいなまちづくりを求める意見	
			21	小さな子供やお年寄りにもやさしい、バリアフリーのまち、施設整備を求める意見	
			7	駐留軍用地跡地を活用した駅整備等、駐留軍用地を活性化するようなまちづくりを求める意見	
			23	まちづくりや必要機能整備に必要な土地確保を求める意見	
			38	駅周辺開発等に伴う治安の悪化等が心配、治安維持に努めてほしいとする意見	
			22	まちづくりに住民も参画できる仕組みを作ってほしい、参画したいとする意見	
			1	(県民会議共通意見) 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。	
			42	駅周辺のまちづくり等にあたっては、市町村や地域による主体的取組が必要とする意見	
			39	駅弁による地域振興を求める意見、駅弁を求める意見	
	35	その他まちづくりに関する意見			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
公共交通の利用促進に向けた取組を求める意見	公共交通の利用環境改善に向けた取組に関する意見	公共交通の利用環境改善に向けた取組に関する意見	131	バス停の上屋整備、時刻表等の外国語表記等、公共交通の利用環境の改善等バスの利便性向上、公共交通の利便性向上を求める意見	<p>沖縄県は、自動車への依存度が非常に高く、交通渋滞が日常化しております。交通渋滞の緩和には自家用車利用から公共交通への転換が重要であることから、県では、鉄軌道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向けた取組と併せて、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間に、定時・速達・多頻度で運行する基幹バスシステムの導入を目指し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスの導入 ・バス停のグレードアップ ・バスレーンの区間延長 ・IC乗車券システム「OKIKA」の導入 <p>など、バスの利用環境改善に向けた各種事業に取り組んでいるところです。</p> <p>これまでの取組により、バスレーン区間の延長においては、久茂地から伊佐でのバスの所要時間が朝4分、夕方8分短縮するなど効果が現れているほか、「OKICA」導入により、バスの乗降がスムーズになった、両替や小銭の準備が不要となった等の意見も多く寄せられました。</p> <p>また、鉄軌道の導入とあわせて今後必要な取組については、県民からは「公共交通の利用環境改善」に関して、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・お年寄りや外国人でも利用できるよう、乗り方や行き先がわかるようバス路線をわかりやすくしてほしい、路線や時刻を簡単に検索できるように、乗り換えが簡単にできるようにしてほしいとする意見 ・公共交通の運賃を安くしてほしい、公共交通運賃の学割、シルバー割、乗り継ぎ割引等の設定等、運賃の低減を図ってほしいとする意見 <p>などが寄せられております。</p> <p>県民の皆様等から、公共交通の利用環境改善等に関し、具体的な取組が提案されたことから、今後は、現在進めている利用環境改善に向けた取組の推進と併せて、寄せられた意見も踏まえ、更なる公共交通の利用環境改善に向け、市町村や交通事業者等と連携して取り組んでまいります。</p>
			41	鉄軌道導入までは、まずは、バスの充実を図るべきとする意見	
			65	ゆいレールの車両数や運行本数の増加等、ゆいレールの利便性向上を求める意見	
			17	車より公共交通が便利となるようにしてほしいとする意見	
			451	鉄軌道へのICカードの導入を求める、OKICAのSuica等との互換性や商業施設等での利用等が可能となるよう拡張等利便性向上を求める意見	
			1	(県民会議共通意見) 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。	
			153	お年寄りや外国人でも利用しやすいように、乗り方やバス路線をわかりやすくしてほしい、路線や時刻を簡単に検索できるように、乗り換えが簡単にできるようにしてほしい、駅の案内をわかりやすくしてほしいとする意見	
			1126	公共交通の運賃を安くしてほしい、公共交通運賃の学割、シルバー割、乗り継ぎ割引等の設定等、運賃の低減を図ってほしい。車移動に慣れた県民や学生等の利用促進には運賃の低減が重要とする意見	
			181	高齢者や障害者、観光客等全ての人が乗りやすい、利用しやすいようバス停や駅、車両等のユニバーサルデザインを求める意見	
			1	(県民会議共通意見) 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。	
			149	バスも含めた公共交通の定時性を確保することが重要	
			22	バスレーンの増設・延長を求める意見	
			318	安全安心でテロ等の事件や事故の無い公共交通を求める、鉄軌道の踏切事故やホームからの転落事故等を懸念する、事件・事故防止を求める意見	
			51	その他公共交通の利便性向上に関する意見	
鉄軌道導入とあわせて必要な取組に関する意見	公共交通の利用促進に向けた取組に関する意見	県民意識の醸成等利用促進に向けた取組に関する意見	241	マイカーとのすみ分け、公共交通利用に対する県民意識の醸成等が重要といった、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、公共交通の利用促進に向けた取組を求める意見	<p>沖縄県は、自動車への依存度が非常に高く、交通渋滞が日常化しております。交通渋滞の緩和には自家用車利用から公共交通への転換が重要であることから、県では、鉄軌道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向けた取組と併せて、「わったーバス党」を立ち上げ、公共交通利用促進に関する意識啓発活動を行うとともに、小・中・高生に対して、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発活動として、「安全・安心」、「CO2削減」、「健康増進」、「渋滞緩和」の観点から、公共交通の必要性について整理されたパンフレットを児童・生徒へ配布したり、小学校での出前授業の実施等に取り組んできたところです。</p> <p>また、現在は、沖縄県バス協会において、公用交通利用に向けたチラシの高校性への配布等、交通事業者と連携して利用促進に向け取り組んでいるところです。</p> <p>さらに、昨年12月にバスの利用促進を図る観点から、バス事業者や高等学校PTA連合会や老人クラブ等による座談会を立ち上げ、これまで計5回開催し、利用促進に向けた取組案等について検討を行ってきたところです。</p> <p>現在は、このような座談会での議論を踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校性によるバス利用の座談会の実施 ・イベント会場へ公共交通を利用した来場を促す方策の検討 ・病院等の来客の多い施設に向けたバス利用案内講習会の実施等 <p>を行っているところです。</p> <p>鉄軌道の導入とあわせて今後必要な取組については、県民からは「県民意識の醸成等利用促進に向けた取組」に関して、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道ができれば利用したい、公共交通を意識して利用していきたいとする意見 ・公共交通のイメージアップやゆるキャラの作成等、広報活動を通して利用促進を求める意見 ・通勤手当の支給やお試し乗車券の配布等、公共交通を利用する人にとってメリットとなるような取組を行う必要があるとする意見 <p>などが寄せられました。</p> <p>県民の皆様から、県民意識の醸成等公共交通の利用促進に向け、具体的な取組が提案されたことから、今後は、現在進めている県民意識の醸成等利用促進に向けた取組の推進と併せて、寄せられた意見も踏まえ、更なる公共交通の利用促進に向け、市町村や交通事業者等と連携して、取り組んでまいります。</p>
			1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	
			664	個人として鉄軌道ができれば利用したい又は積極的に利用したい、公共交通を意識して利用していきたい、渋滞緩和に向けて協力したとする意見	
			47	早期の運転免許の返上、都市部への車の乗り入れ制限など自動車利用を制限、減少させる取組を求める意見	
			165	公共交通利用にあたってのマナー教育、乗り方教室等の実施や利用方法の周知が必要とする意見	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	
			131	公共交通のイメージアップやゆるキャラの作成等、広報活動を通して利用促進を求める意見	
			46	通勤手当の支給やお試し乗車券の配布等、公共交通を利用する人にメリットとなるような取組を行う必要があるとする意見	
			3	県民投票等を行い、公共交通の利用について県民に問う、覚悟を持たせるとする意見	
			7	公共交通利用に慣れるまで大変そう、時間を要するとする意見	
			69	その他県民意識の醸成、利用促進に向けた取組に関する意見	
その他	その他	19	その他公共交通の利用促進に向けた取組に関する意見		

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
ファイダー交通の充実、ネットワークの構築を求める意見	公共交通ネットワークの充実に関する意見		896	鉄軌道とバス、コミュニティバス等との連携を図り、様々な地域、特定施設に移動しやすいネットワークの構築を求める意見、駅周辺の方がだけでなく、広く県民が恩恵を受けるようにしてほしいとする意見	<p>沖縄県は、自動車への依存度が非常に高く、交通渋滞が日常化しており、交通渋滞の緩和には自家用車利用から公共交通への転換が重要であるため、高齢者等含めて誰もが過度に自家用車に依存せず、移動しやすい公共交通ネットワークの構築を図ることが重要です。</p> <p>鉄軌道の導入と併せて今後必要な取組について、県民からは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺には交通弱者等含め誰もがバス等との乗り継ぎがスムーズに行えるようバスプールやタクシーの乗降場等交通広場の整備を行ってほしいとする意見 ・県内どこにでも楽に移動できるようにしてほしい、鉄軌道とバス、コミュニティバス等との連携を図り、様々な地域に移動しやすいネットワーク構築を求める意見、広く県民が鉄軌道の恩恵を受けられるようにしてほしいとする意見 ・長距離路線バスの見直し、支線化等バスの再編を求める意見 <p>など、鉄軌道と既存公共交通との連携、ネットワークの充実を求める意見が寄せられました。</p> <p>「計画段階」以降は、本検討で選定された案について、具体的ルートや駅位置、駅数等について検討を行っていくこととなりますが、これら検討と併せて、鉄軌道と地域を効率的に結ぶバス等既存公共交通との具体的連携のあり方について、県民の皆様から寄せられた意見も踏まえ、交通事業者や市町村と連携して検討してまいります。</p>	
			186	バスの便数増・バス路線の追加、バス停の追加等、既存公共交通の充実を求める意見		
			39	長距離路線の見直し、支線化等バスの再編を求める意見		
			1	(市町村会議意見) 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。		
			1	(県民会議共通意見) ファイダー交通の整備が重要だと考える。		
			1	(市町村会議意見) 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。		
		13	その他ファイダー交通の充実に関する意見			
		ファイダー交通について具体的なシステム、路線を求める意見	36	LRTの導入、特定の地域へのLRT導入を求める意見		
	82		ゆいレールの活用、特定の地域へのゆいレールの延伸・充実を求める意見			
	56		BRT、コミュニティバス、バイクシェアリング等、地域にLRTを除く新たなシステムの導入を求める意見、需要に応じた交通手段を求める意見			
	4		その他システム等に関する意見			
	べきこと 将来像実現に向けて公共交通以外で取組む	道路整備に関する意見	33	公共交通の整備だけでなく自転車専用道路、歩道の整備などを求める意見		<p>沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現にあたっては、公共交通の充実のみならず、歩道等の整備等歩いて暮らせるまちづくりや、体系的な幹線道路網の整備、観光客の受入体制の整備等にも取り組むこととしております。</p> <p>これらの取組は、道路管理者や市町村、観光関連事業者等、官民挙げて取り組む必要があると考えており、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、県民が望む沖縄の将来の姿の実現に向けて取り組んでいくこととなります。</p>
			5	鉄軌道と道路との連携、鉄軌道までのアクセス強化を求める意見		
			105	公共交通の整備だけでなく既存道路の拡幅・改良・充実、新たな道路整備などを求める意見		
5			景観面や防災面から電線類地中化等、道路の有効活用等を求める意見			
9			現状の渋滞対策を求める意見			
18			その他道路整備、道路の有効活用に関する意見			
その他		80	遊園地などの娯楽施設を増やしてほしい			
		73	鉄軌道と連携した観光メニューの充実、観光客がゆっくり滞在できる施設の確保等、観光振興に関する取組を求める意見			
		31	その他必要な取組に関する意見			
その他		129	理解できた、提案内容で良い、勉強になったとする意見			
		257	できることは協力していきたい、関わっていききたいとする意見			
		193	その他必要な取組に関する意見			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応	
計画段階以降の検討に関する意見	整備計画検討等に関する意見	駅位置・駅数に関する意見	134	特定の施設、人の多いところ(学校や病院等)に駅が必要とするといった意見	<p>「構想段階」における本検討では、幅広く複数のルート案を設定し、各ルート案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の「計画段階」で詳細・具体的な検討を行うためのルート案を絞り込むのが役割となっています。</p> <p>ルート案の選定後は、事業化に向けた具体的な検討を行う「計画段階」へ移行し、その後、概略設計を経て、環境アセスや鉄道事業法等に基づく諸手続きを行っていくことになります。</p> <p>具体的な検討を行う計画段階においては、県民の皆様から寄せられた意見も踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システムについては、沖縄の気象(台風等)や塩害、ライフサイクルコスト等にも留意しつつ、幅広く検討を行っていくことになります。 ・具体的なルート及び構造については、 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性の確保 ・ライフサイクルコストの低減 ・地盤・地形を踏まえた施工性 ・地震や津波、土砂災害等への対応 ・自動車交通への影響 ・用地確保のしやすさ ・自然環境や生活環境への影響 ・車窓からの眺め、地域景観への影響 <p>等についても、構想段階における比較評価で示された留意事項を踏まえつつ、現場の状況等を確認の上、幅広い視点で検討を行っていくことになります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また併せて、鉄軌道導入に伴う駅周辺のまちづくりは、自然・生活環境へ負の影響を生じさせる可能性があることも留意し、計画段階においては開発によるメリットのみならず、自然・生活環境へ与える負の影響に対する対応策(都市計画上の規制等を含む)等についても検討していくことになります。 <p>・さらに、駅位置や駅数については、需要及び採算性に大きな影響を与えることから、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他交通機関との結節 ・人口密度や集客施設の立地状況 ・まちづくり及び開発計画 <p>等を踏まえ、利用者の利便性向上と併せて需要確保の観点から幅広く検討を行っていくことになります。</p>	
			111	多くの人が利用できるよう駅数は多い方が良い、駅の数を増やしてほしいとする意見		
			2	駐車場用地の確保が可能な場所への設置を求める意見		
			7	所要時間短縮等の観点から駅数を少なくし、駅間距離が短くなりすぎないように駅設置を求める意見		
			14	経由する全市町村に駅を作してほしいとする意見		
			25	フィーダー交通の検討は駅位置が非常に重要となるので、駅位置は、市町村等とも十分議論、意見を聞いて判断してほしいとする意見		
			37	その他駅位置・駅数等に関する意見		
		交通結節点との接続を求める意見	88	空港や港、バスターミナルなど、交通結節点との接続を求める意見		
			48	ゆいレールとの接続を求める意見		
			5	その他交通結節点との接続に関する意見		
		具体的ルート検討に関する意見	5	可能な限り直線的に(ゆいレールのように曲線にならないように)計画すべきとする意見		
			3	その他具体的ルート検討に関する意見		
		施設計画等に関する意見	18	車両数の増加に対応できるホーム長等、需要増に対応できるようにしてほしいとする意見		
			21	その他施設計画等に関する意見		
		システム検討に関する意見	専用軌道を有するシステムに関する意見	81		小型・普通鉄道、地下鉄が良いとする意見
				3		AGTなど新交通システムが良いとする意見
				260		モノレールにしてほしいとする意見
				2		走行速度等の面からモノレールは好ましくないとする意見
				36		リニアモーターカーが良い、リニアや新幹線等早いシステムを求める意見
				1		LRT(専用軌道)が良いとする意見
				37		その他専用軌道に関する意見
			併用軌道を求める意見	2		システムの再考、BRTも含めた検討を求める意見
				98		LRT(路面電車)が良いとする、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
				3		渋滞するため路面電車は良くないとする意見
				3		BRTが良い、コストの面からBRTを導入したほうが良いのではないかとする意見
				5		その他併用軌道に関する意見
		その他計画段階以降の検討に関する意見	着工・完成時期に関する意見	3		基地返還後の整備を求める意見
6	その他着工時期等に関する意見					
段階的整備に関する意見	22		中南部地区から整備してほしい、又は段階的に整備してほしいとする意見			
	8		出来たところから部分供用してほしいとする意見			
	50		段階的にルートを増やしてほしい(例 まずは1本整備して、その後、複数路線整備)とする意見			
	58		一旦、整備した後、うまくいけば延伸等してほしい、将来的には延伸等行ってほしいとする意見			
	8		まずは、単線で整備してから、複線にした方がよいのでは、単線なのか複線なのか？とする意見			
	10		その他段階的整備に関する意見			
整備に係る財源確保	265		鉄軌道整備の予算が確保できるのか懸念、心配する意見			
	183		整備に係る費用は、国なのか、県民負担なのか、誰が負担するのかとする意見、県民の負担を心配する意見			
	107		事業費は国に負担してもらいたい、国の支援を得るべき、支援を得られるように取り組むべきとする意見			
	5		事業費を国に頼らないようにすべきとする意見			
	7		寄付やクラウドファンディングによる財源確保を求める意見			
	37		その他整備に係る財源負担等に関する意見			
整備主体・運営主体	15		他県は国の予算で国鉄等鉄道インフラが整備されているため、国が整備すべきとする意見			
	27		運営主体に関する意見			

大分類	中分類	小分類	意見数	意見概要	意見への対応
		運行計画について	138	運行本数を増やし、深夜の運行など利用しやすいようにしてほしいとする意見	<p>本計画検討は、概略的な検討を行う構想段階に該当します。</p> <p>「構想段階」における計画案策定後は、事業化に向けた具体的な検討を行う「計画段階」へ移行し、その後、概略設計を経て、環境アセスや鉄道事業法等に基づく諸手続きを行っていくこととなります。</p> <p>具体的な検討を行う「計画段階」においては、県民の皆様から寄せられた意見も踏まえ、システムについては、沖縄の気象(台風等)や塩害、ライフサイクルコスト等にも留意しつつ、幅広く検討を行っていくこととなります。</p> <p>また、運行計画についても、需要及び採算性の確保、利便性等の観点から幅広く検討されることとなり、その他車両等も含めて、事業実施段階において、整備主体、運行事業者等において決定されることとなります。</p>
			72	各駅、快速、特急など様々な運行(スピード)を求める意見、更なる速達性向上を求める意見	
			27	その他運行計画に関する意見	
		塩害対策について	28	沖縄は潮風の影響を受けるため、錆などの塩害を考慮した車両、施設等の整備を求める意見	
			1	その他塩害に対する意見	
		車両	169	イベント・観光列車、女性や子ども専用車等を求める意見、又はデザインは大切とする、豪華なデザイン、沖縄らしいデザイン等を求める意見	
			13	ペットや自転車も乗せられる車両にしてほしいとする意見	
			58	障がい者や高齢者など利用者にやさしい車両(トイレや車いす専用スペース等の設置)にしてほしいとする意見	
			82	鉄軌道について、ゆとりのある車両にしてほしいとする意見(観光客がスーツケースを持っていることを考慮)	
			17	Wi-Fiやクーラー、設備の充実を求める意見	
			30	その他車両のデザイン、規格等に関する意見	
		その他	29	地元発注を求める意見	
			55	地元可愛される鉄軌道を求める意見	
			13	将来的に、物流での活用も考えてほしいとする意見	
			1	(関係機関等意見交換会意見) 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。	
1	(県民会議共通意見) 駅周辺のまちづくりなど市町村の取組に関わっていききたい。				
48	その他意見				
その他行政に対する意見	35	離島の移動コストの低減化、離島の公共交通の充実に関する意見			
	237	その他行政に対する意見			
その他意見	391	その他意見			

検討プロセスに関する意見	4,018	9%
比較評価結果に関する意見	26,145	58%
ルート案に関する意見	3,587	8%
鉄軌道導入とあわせて必要な取組に関	8,265	18%
計画段階以降の検討に関する意見	2,642	6%
その他行政に対する意見及びその他意	663	1%
合計	45,320	