

《参考2》ステップ2～4までの検討プロセスの総括

参2-1 ステップ2の総括

1. 陸上交通の現状及び課題

公共交通の利便性や交通渋滞などが課題となっていること、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、県民も認識しており、一定の情報共有が図られた。

2. 将来あるべき姿の共有、対策の必要性の確認

ステップ2で示した将来の姿及び将来の姿の実現に向けた対策イメージ（短中期的、長期的取組）については、県民から期待する意見が寄せられた他、現在進めている計画検討について根本的に否定する意見はなかったことから、将来の姿の実現に向けて何らかの対策を講じることは必要であり、計画検討を引き続き進めていくことについては理解が得られたものとする。

なお、対策の具体については、ステップ3以降において検討がなされるものであり、具体の対策の必要性については、今後、対策による効果や影響等を踏まえながら検討される。

3. 評価項目の設定

将来像実現に向けた課題解決に必要な6つの視点（県土の均衡ある発展、高齢者を含めた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）、事業性を評価するために必要な6つの視点（費用便益分析、採算性分析、施工性、事業の実施環境の評価、経済性、環境への影響）に基づく、幅広い視点での評価が求められた他、新たに3項目（他交通事業者への影響、フィーダー交通ネットワークを含めた視点、耐災害性）が追加された。

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、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2の検討内容について、県民等との情報共有が図られたと考える。

5. ステップ2終了にあたっての留意事項

- 1) ステップ3以降の検討を進めるにあたり、公共交通利用転換に向けた県民の意識改革、公共交通を利用しやすいまちづくり等、将来の姿の実現に必要な対策の実施にあたっては、県民や市町村に求められる取組や生活・自然環境への影響、事業費の確保等懸念される様々な影響について、県民や市町村と情報共有を図る必要があることから、今後実施するP Iと併せて情報提供し、県民から幅広く意見を求めるものとする。
- 2) 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、これら具体のイメージを県民と共有して理解を得ていくことが重要である。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、県民へ情報提供し幅広く意見を求める。

参2-2 ステップ3の総括

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

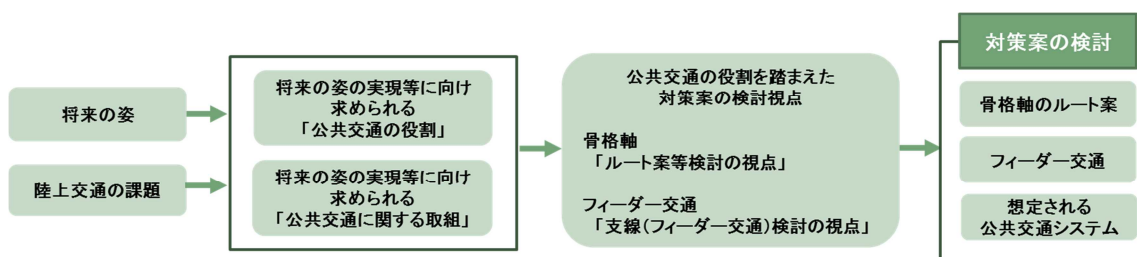
から、これらを踏まえ、沖縄21世紀ビジョン（H22.3策定）で示されている県民が望む5つの将来像及び沖縄県総合交通体系基本計画（H24.6策定）で示されている沖縄本島の将来の姿を求めていくことについては、県民との一定の情報共有が図られたものと判断し、引き続き将来の姿の実現等に向け本計画検討を進めていくものとする。

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経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する。

参2-4 ステップ4の総括

1. 比較評価結果について

比較評価結果については、難しいとする意見も一部あったものの、理由を明確に示し、評価結果を否定・疑問視する意見は見受けられなかったこと、また、県民等から寄せられた質問・疑問、配慮・留意を求める意見等については、技術的観点から検討・整理を行い、これまでの検討内容について丁寧に説明するとともに、懸念事項等については、今後の検討方針を示すなど、対応を示したことから、ステップ5では、当該評価結果に基づき選定を行っていくこととする。

また、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観点から配慮・留意を求める意見が寄せられた他、県民等からも選定にあたっては幅広い視点に基づく検討が求められたことから、ステップ5では、これらの県民等が期待する効果や求める配慮・留意事項等も踏まえ、様々な視点に基づき、よりよい案を選定していくこととする。

加えて、ルートや構造、システム等について具体的検討を行う計画段階以降においては、県民等から求められた配慮・留意事項等も踏まえ、幅広く検討を行っていくこととする。

なお、県民等から寄せられた質問や疑問等に対する回答については、幅広く周知する観点から、ホームページに掲載するとともに、市町村窓口を設置したり、協力頂いた高等学校等へ配布するなど、幅広く情報提供していくこととする。

2. ルート案(延伸等)について

骨格軸のルート案については、沖縄21世紀ビジョンで描く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」等、「公共交通の役割」を踏まえ検討を進めてきたところである。

ルート案については、県民等から延伸を求める意見が寄せられたが、骨格軸が安定的・持続的に高いサービス水準を維持し、公共交通の役割が持続的に果たされるためには、採算性の確保が重要な視点であり、フィーダー交通の中でも特に需要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とれず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られたことから、那覇と名護を起終点として検討を進めることとする。

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、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、検討していくものとする。

また、沖縄の将来の姿の実現等にあたっては、鉄軌道の導入と併せてフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築が重要であることから、計画段階以降は、フィーダ

一交通の充実に向けて、市町村や交通事業者等と連携して検討を行っていくこととする。

3. 鉄軌道導入とあわせて必要な取組について

鉄軌道の導入にあたっては、需要確保、利便性向上等の観点から、駅周辺のまちづくりや、公共交通の利用環境改善、県民意識の醸成、フィーダー交通の充実等に取り組んでいくことが重要であり、現在進めている既存公共交通の利用環境改善に向けた取組を着実に実施するとともに、計画段階以降は、県民等から提案のあった利用促進等に関する具体的取組も参考にしながら、市町村や交通事業者と連携して、まちづくりのあり方や、フィーダー交通との連携のあり方等について幅広く検討を行っていくこととする。

また、各取組にあたっては、可能な限り地域住民の意見も取り入れながら検討を行っていくことが求められていることから、これら意見については、まちづくりの主体である市町村とも情報共有を図り、今後の検討につなげていくものとする。

4. コミュニケーション活動

定点調査による認知度は前回よりも低下したものの、アンケートについては、県内の高校・専門学校等の学生2万5千余人を含め、前回の約4倍となる3万8千人以上の幅広い年代の方々から回答が寄せられ、さらに、パネル展示やオープンハウスにも前回は大幅に上回る方々に参加いただくことができた。

また、わかりやすい情報の提供など改善すべき課題はあるものの、提供した情報内容に対する理解度も高かったこと、さらに、県民等から寄せられた疑問や質問、配慮・留意を求める意見については、技術的観点から検討及び整理を行い、対応を示したことから、今回行ったコミュニケーション活動については、情報提供方法及び情報内容、対話、対応について適切に実施され、ステップ4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する。