

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後、鉄軌道）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況に併せて、継続的に発行していく予定です。

沖縄鉄軌道に関する

たくさんのご意見ありがとうございました！



次はステップ2に移ります



<那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて>

- ★ 沖縄県は、平成26年10月から鉄軌道の計画案づくりをスタート
- ★ ステップ1として、計画案づくりの「進め方」の検討を実施
- ★ 11月1日から約1ヶ月間、意見を募集。約3000件の意見が集まる
- ★ 平成27年1月6日の第2回プロセス検討委員会で「進め方」が了承
- ★ 計画案づくりはステップ1を終了し、ステップ2に移行

*** 第2号の内容 ***

- ・皆さまからの意見（2～5p）
- ・進め方に関する基本姿勢（6p）
- ・検討内容・検討体制（6p）
- ・計画案づくりの進め方（7p）
- ・コミュニケーションの進め方（7p）
- ・今後の予定（8p）

第2回プロセス検討委員会を開催 ～計画案づくりの「進め方」が固まりました！



委員会の様子

平成27年1月6日(火)、第2回沖縄鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会が開催され、計画案づくりの進め方や体制の案についての審議が行われました。

初めに、「おきなわ鉄軌道ニュース創刊号」（11月発行）やオープンハウスなどを通じて実施された県民とのコミュニケーションについて確認し、委員からは、双方向の対話や若

い世代の意見に着目するべきとの指摘や、政治状況に関わらず、県は引き続き鉄軌道導入に取り組む姿勢を明示して欲しいなどの意見がありました。

委員会では、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」を了承し、今後の進め方の指針とすることが確認されました。

委員の方々



計画案づくりはステップ1を終了。ステップ2に移ります！

県は、第2回プロセス検討委員会において、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」が了承されたことから、ステップ1を終了し、ステップ2に移ることを確認しました。



ステップ2で検討する内容

- ・沖縄県の現状と課題、将来あるべき姿とは？
- ・将来像実現に向けてどのような対策が必要か？
- ・対策を実施した場合の期待される効果は？
- ・どのような視点で複数の対策案を比較するのか？等

国や沖縄県は、なぜ鉄軌道導入の検討を進めているの？

沖縄は、他の都道府県に比べ、自動車利用に過度に依存しており、交通渋滞の慢性化が問題となっております。このため、平成24年4月に改正された沖縄振興特別措置法において、「鉄軌道等の新たな公共交通の整備の在り方についての調査検討を行う」ことが規定されました。

国および沖縄県は、同法および沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、沖縄への鉄軌道導入に向けた取り組みを進めております。

参考：①沖縄振興特別措置法【第91条第2項】（平成24年4月改正）

「国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする」と規定。

②沖縄振興基本方針<沖縄県が沖縄振興を策定する際の指針>（平成24年5月11日 内閣総理大臣決定）

・鉄軌道について「沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講じる」と位置付け

③沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）<沖縄振興基本方針に基づき、沖縄21世紀ビジョン基本計画を策定>

・「鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する」と位置付け



1. 基本方針と検討の進め方について（ステップ1）

1) 基本方針

- まず、なぜ鉄軌道の計画について検討するのかを県と県民が共有することが重要だ。
- なぜこれまで検討が進められなかったのか理由がわからない。
- 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。
- 検討プロセス全体を通じて、透明性、合理性、客観性、公正性の確保に努めてほしい。
- プロジェクトは、知事選挙（2014年11月）などの政治的な問題や、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。
- 計画検討の進捗状況が分かりやすい進め方、透明性のある進め方をしてほしい。
- 鉄軌道の「導入ありき」ではなく、そもそもの必要性からオープンに検討してほしい。
- 検討ステップを簡略化するなどし、スピード感を持って検討を進めてほしい。
- 子や孫の世代のためにも、この機を逃さずに実現化に向けて動いてほしい。

2) 検討の進め方

- 5つのステップを踏まえることで後戻りのないようにすることは、よい進め方だと思う。
- 鉄軌道計画の目的を最初の段階で十分に検討することが重要だと思う。
- まずは、意思決定までのプロセスを十分に考えることが大切だ。
- 5つの検討ステップに沿って、早い段階から県民参加を取り入れることは評価できる。
- 県民から相反する意見が出てきてしまうので、内容が決定してから情報提供すれば充分なのではないか？
- インターネット等を活用して、オープンな県民参画型の検討を進めてほしい。
- まず、県民の幸福度の向上など、目的を明確にすることが重要だと思う。その後の検討において、目的に合っているかどうかを判断する基準になる。
- メリットは大きい課題・問題点もあると思う。
- 鉄軌道の必要性や実現性を県民のニーズ把握等を通じて、客観的に検討してほしい。
- 合理的な整備案を検討するためには、まずは地域の将来像を検討することから始めるべきだ。
- 多様な交通機関が稼働している先進事例を参照しながら検討を進めてほしい。
- 既存の計画にとらわれず、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。
- 大学などの教育機関と連携して幅広い案を検討してはどうか。
- 既存の交通手段との比較も含め、整備によるメリット、デメリットを十分に検討してほしい。
- 多くの県民が賛同するルート案に決めてほしい。

3) コミュニケーション

- 県民に広く広報することは、とてもいい取組だと思う。この取組について関心を持ったので、これから考えていきたいと思う。
- もっと積極的に周知を図り、関心を持ってもらうよう工夫する必要があると思う。
- ラジオやテレビ、街中の施設や商店を活用するなど、県民の目につきやすい、耳に入りやすい方法を工夫して広報に力を入れてほしい。
- 子どもからお年寄りまで誰もが理解しやすいよう、難しい専門用語を使わず、分かりやすく情報提供してほしい。
- 検討ステップごとに、前提条件や県民の意見、検討中の事項、決定された事項等を分かりやすく県民に周知してほしい。
- 情報提供にあたっては、より詳しくたくさん情報を提供してほしい。
- 県民の関心が集まり、理解が進むよう、正確で十分な量の情報をこまめにしっかり提供してほしい。
- 計画検討の早い段階から情報提供をすることは大切だ。
- 委員会の議事録を公表するなど、検討プロセスを十分に情報提供してほしい。
- 新聞や自治会の回覧板などを使って、幅広い県民に情報提供を行ってほしい。
- オープンハウス等で一人ひとりに情報提供を行う取組みは評価できる。
- ニューズレターやオープンハウスでは、文字の大きさやカラー表現に配慮し、分かりやすい情報提供を行ってほしい。
- 図や模型を使うなど具体的な情報提供を行ってほしい。
- 県の取組みをオープンにし、県民と意見交換しながら計画検討を進めることは、信頼関係づくりにもつながるいい取組みだと思う。
- 県在住の専門家やNPO団体をはじめ、青少年、子育て世代など幅広い年齢・属性の住民、各市町村から意見を聞いてもらいたい。
- 幅広い県民の多様な意見を聴き取れるよう、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。

- アンケートなど間接的な手法だけでなく、直接意見を述べたり話し合いができるような意見把握の場を設置してほしい。
- ニューズレターの内容が堅いので、もっと読みやすいよう工夫して、多くの県民が関心を持てるようにしてほしい。
- 県民参加がどのような方法でいつ行われるのか明確にしてほしい。
- 何に対する県民の意見を求めているのかをはっきりさせた上で、意見を募集してほしい。
- 立場の異なる意見を持った県民や関係者等との合意形成を図る事が重要だと思う。
- 幅広い県民が直接、話し合いを行う場を設けてほしい。
- 県民とのコミュニケーションには十分な時間や回数をかけて取組んでほしい。
- 県民の意見を「聞きっ放し」になるのが心配。決める前に知らせ、広く意見を求め、十分に意見を反映しながら進めてほしい。

4) 検討の体制

- 公正性の確保のため、第三者や住民がプロセスをきちんとチェックできることが重要だと思う。
- 各委員会の役割や構成メンバーを明確にしてほしい。
- 検討の場には、鉄道会社その他の交通機関など、民間から専門知識を持ったメンバーを加えてほしい。
- 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。

5) 意思決定

- 県民や委員会から意見を聴くのもいいが、意見がまとまらなかったり、計画倒れにならないか心配。最終的には、行政が主体となって決断してほしい。

▶▶▶ ご意見の収集方法

▶ ニューズレターの配布

- ・「おきなわ鉄軌道ニュース創刊号」を全戸配布（56万9千世帯）
- ・沖縄県全世帯に向けて市町村広報紙への折込み、またはポスティングサービスにより配布および意見収集を実施

▶ オープンハウスでのパネル展示

- ・全36カ所、延べ280日間開催（市町村役場26カ所、商業施設6カ所、離島空港等3カ所、県庁）
- ・県民が気軽に訪れることができる場所で一定期間パネルを展示し、情報提供および意見収集を実施

▶ 行政説明会における市町村担当者との意見交換

- ・全5カ所にて開催（本島北部、本島中部、本島南部、宮古、石垣）

▶ ホームページへの情報掲載

- ・専用ホームページを開設
- ・おきなわ鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会やパネル展示等に関する情報を提供および意見収集を実施

2. 地域の課題や将来像について（ステップ2）

1) 地域の活性化

- 長期的に考えて、沖縄の経済や観光の発展、都市構造・土地利用の再編につながると思うので実現してほしい。
- 人口が集中している都市部ではなく、遠隔地の振興や交通の利便性向上に寄与するものにしてほしい。
- 都市部だけ、観光のためだけの鉄道ではなく、人口分散、都市間の交流の活性化が進み、県全体の発展につながるものにしてほしい。
- 利便性や経済性ばかりを追求しないで、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。
- 中南部に利便性の高い公共交通機関を整備し、地域の活性化につなげたい。
- 南部にこそ鉄軌道の需要があるので、南部地域にも目を向けてほしい。
- 北部の人口増加や観光客増加など地域の発展につながるように、北部～中南部のアクセスを改善してほしい。
- 鉄軌道が出来ることで、雇用機会の増加や医師不足の解消など、北部地域の生活水準の向上につながることを期待している。
- 名護までしか通らないと、その先の北部地域の振興につながらず、置き去りにされてしまうのではないかと心配だ。
- 鉄軌道をつくっただけでは北部は発展しないので、併せてまちづくりも行ってほしい。
- 鉄軌道ができると北部が発展する反面、ホテルなどの進出により環境には大きなマイナスになるのではと恐れている。
- 離島の振興にも資するような鉄軌道の計画にしてほしい。
- 離島でも車に頼らないで済む交通手段が必要だと思う。
- 人口が集中している都市部ではなく、交通

の不便な地域の利便性向上に寄与するものにしてほしい。

- 西海岸側だけでなく、東海岸側の発展も考えて計画してほしい。
- 鉄軌道の駅周辺を整備し、駅を中心にしたまちづくりをしてほしい。
- 鉄道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道の整備などしっかり行い、快適に利用できるものにしてほしい。
- 米軍基地の跡地を活用することで、駅や周辺の整備に伴う土地取得や騒音などの問題が解決できるし、跡地の活性化にもなるのではないかと。
- 公共交通を利用し歩く習慣がつけば、健康増進や長寿につながる。
- 鉄道を利用することで、車の購入・維持費や下宿代などの大きな経済的な負担が軽減されるのではないかと。
- 飲酒後の移動手段があれば、心置きなくお酒を楽しむことが出来るようになる。
- 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。
- 子ども達の活動範囲が広がり社会経験もできる。
- 通学範囲が広がって進学できる学校の選択肢が増えたり、移動中の読書習慣などで学力アップにつながることで、子ども達の可能性をのばせる。
- 時間の使い方の変化や公共マナーの向上などにつながり、生活の質や意識が変わる。

2) 移動の利便性

- 那覇～名護の移動時間の短縮につながり、行き来しやすくなる。
- 通勤、通学時間が短縮するので、経済的、肉体的負担が軽減される。
- 観光客が短時間で様々な場所を回れる様になる。
- 待ち時間が長いと時間短縮にならず利用価値が下がってしまうので、電車の本数を確保することが必要ではないか。
- 運行速度を重視し、駅数を抑えたり快速を運行することで時間短縮をはかってほしい。
- 鉄軌道ができては駅までの距離が遠いと時間がかかって不便なので利用しないのではないかと。
- 途中下車できる方が沿線地域の振興にもつながるので、あまり速さにこだわる必要はない。景色を眺めてのんびりと時間を楽しむことも大切だ。
- 渋滞緩和への効果が期待できる。
- 渋滞が緩和されると自動車での移動時間が読めるのが良い。
- 朝の通勤、通学時の渋滞が緩和されればイライラ感や遅刻が減るので良い。
- 渋滞が解消されれば経済効果も期待できる。
- 道路の新設では渋滞が緩和しないのではないかと。公共交通の整備が必要だと思う。
- 交通渋滞がひどいとは思わなかったり、渋滞解消効果は低いと考えているので、鉄軌道の必要性を感じない。
- 定時運行できるので、通勤・通学の移動時間が読めることが利点だと思う。
- 定時性が確保される様に運行してほしい。
- 時間通りに移動ができれば、地方に住む人の利便性が図られ日々の生活の向上につながる。
- 定時性が保てればさほど高速である必要はないと思う。
- 深夜や早朝にも利用できる公共交通があると便利だ。
- 運賃をできるだけ安く抑えてほしい。
- 他の交通機関との比較した上で、運賃によって利用するか否かが変わると思う。
- 高齢者、障がい者、通勤者、学生、子どもなどに対する割引運賃やバスとの乗継割引制度などを設けてほしい。
- 自動車の維持費やガソリン代、タクシー・バスにかかる費用が減ることを期待している。
- 自動車に頼らない生活が可能になり、車の数が減って車社会が緩和される。
- 公共交通機関の整備の遅れが郊外化の要因だと思うので、中心市街地の活性化やコミュニティの再建につながる。
- 自動車を持っていない人にとって便利な移動手段になる。
- 高齢化が進む中、自動車を運転できなくなった高齢者の不安を解消し、自由に行動するための足になる。
- 学生や若い人が通勤、通学のために利用でき、親が送迎する必要も無くなるので便利で経済的だと思う。
- 鉄軌道は障がい者も利用することができるのが良い。

▶▶▶ いただいた意見の整理方法

沖縄鉄軌道計画案づくりでは、「賛成」「反対」といった意見については、主張や要望をそのまま捉えるのではなく、その意見の理由となっている**皆さまの関心事**を探り、皆さまがどのような意味や問題があるとお考えなのかという観点で意見を整理しています。

こうすることで、**何を検討の対象とし、どのような問題を解決すればよいのか**が見えやすくなり、**対応策を考えやすくなる**からです。

また、単に主張や要望の数が「多い」「少ない」という点だけを捉えるのではなく、少数であっても、**配慮すべき関心事にはしっかり着目することが必要**と考え整理しています。



2. 地域の課題や将来像について (ステップ2)

- 自動車を使わなくても通勤、通学ができるので便利になる。
- 車を運転できない・しない人でも沖縄を楽しめるようになり、旅行者にとって便利になる。
- 過疎地や離島など都市部から離れている所にこそ車に頼らない交通手段が必要ではないか。
- 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。
- 鉄軌道ができれば今の不便さが改善され、利便性の向上につながる。
- 自動車以外の移動の選択肢が増えて、行動範囲が広がるのが良い。
- 車が減り飲酒運転も減るので、交通事故の減少につながる。
- 車が減ることで交通事故の減少が期待できる。
- 高齢者が車を運転しなくて済むようになるので、交通事故防止につながる。
- 安全で安心な鉄道ができれば人の流れも変わると思う。
- 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。
- 車両、駅や駅周辺の整備は、子どもや子連れ、高齢者、障がい者にとっても使いやすい様にバリアフリーにしてほしい。
- 高齢者、ベビーカーや車椅子利用者にとって快適で使いやすい車両やシステムを導入してほしい。
- 既存交通との連携を考え、公共交通ネットワークを構築してほしい。
- 南北方向は鉄軌道、東西方向はバス路線といった分担をし、南北だけでなく東西の流れも多く取り入れてほしい。
- 鉄軌道ができることでモノレールがより便利になる様に、延伸を含めた検討を行い連携を考えてほしい。
- 駅とのアクセス交通手段がなければ利用しないので、バスなどとの連携を考えてほしい。
- 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。
- 駅とのアクセス交通手段はタクシーではなくバスを前提にしてほしい。
- 駅に自家用車でアクセスすることを考えると、駅周辺に低料金の駐車場を整備することが必須ではないか。
- 車の乗り入れ規制等と組み合わせないと鉄軌道導入の効果が発揮できないのではないか。
- バス利用者が少なくなり、運行本数が減らされてしまわないかと心配だ。バスやタクシーと共存できる様にしてほしい。
- 自転車を車両に乗せることができたり、駅に駐輪場やレンタサイクルを整備することで、自転車との連携もできる様にしてほしい。
- 南北を縦断する高速の鉄軌道でなくても、LRTの導入やバスの充実などの手段によって利便性の高い交通網が整備できるのではないか。

3) 産業・雇用

- 自動車を運転しない観光客も呼び込むことができるので、観光客の増加につながる。
- 利便性が向上し、短時間で、北部や南部など遠方の観光地まで行けるため、観光客の増加が期待できる。
- 将来を展望すると、観光面で絶大な効果が期待でき、経済の発展も期待できる。
- 観光客が電車で移動しながら、やんばるの自然のすばらしさや西海岸の海・景観、南の島の風景を楽しめるようになる。
- 観光の側面からだけでなく、通勤・通学、買い物、教育、医療など住民の利便性の向上も考えてほしい。
- 観光地を結び、各地域ごとに駅を作るなどの工夫をし、観光の質の向上を図ってほしい。
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックに合わせて、沖縄県も観光振興を図れるとよい。
- 広く世界に沖縄の良さを知ってほしい。
- 観光開発を考える上で、観光客が何を求めているのか、綿密に調査する必要がある。
- 他県と比較して鉄道がないことも、観光のセールスポイントではないか。
- 買い物、レジャー等に利用したい。
- 駅周辺は、駐車場や駐輪場、ショッピングセンターなどの設備を充実させてほしい。
- 地元の商店街や地域コミュニティの衰退、買い物難民などの問題を解決してほしい。
- 建設事業や駅での商業・サービス業に係る雇用が促進されることが期待できる。
- 鉄軌道ができることで、バスやタクシーの仕事が減ってしまうのではないか。
- 鉄軌道ができれば車出勤などが減少し、自動車販売業者や自動車学校の運営へ影響が出るのではないか。
- 北部と南部の移動が短時間で容易になり、通勤圏の拡大や企業誘致などによる雇用機会の増加が期待できる。
- 北部の過疎化を防ぐために、北部にも雇用創出が必要である。
- 鉄軌道の完成後も、駅周辺に雇用が生まれ、鉄道自体が雇用につながるようしてほしい。
- 公共交通が不十分であるために子どもの送迎に手間がかかり、女性の就労が制限されているのではないか。
- 鉄軌道での貨物運搬も必要ではないか。

4) 環境

- 自動車利用が減れば、排気ガスやCO2の排出量が削減できるのでは。大気汚染や地球温暖化対策効果が期待できる。
- 自動車交通は減らず、環境への負荷も減らないのではないか。電気自動車の普及や排気ガス規制などの施策が必要ではないか。
- 鉄道稼働による電力消費と、自動車稼働率の上昇で、エネルギー問題と温暖化問題が深刻になるのではないか。
- 沖縄の貴重な自然を壊すことなく、沖縄の景観を大切に、整備を行ってほしい。
- きちんとした環境アセスメントを実施し、環境に配慮してほしい。
- 沖縄の独特の自然とバランスの取れた整備を行ってほしい。
- 赤土対策はしっかり行ってほしい。
- 騒音問題が起こるのではないかと心配。防音対策や事前の情報提供など配慮してほしい。

5) 景観

- スピード化だけでなく、沖縄の自然が満喫でき、周囲の景色が楽しめる鉄軌道となつてほしい。
- 景観の悪化が心配。景観の保全には最大限配慮してほしい。

6) 災害対策

- 台風強い車両システムや交通網にしてほしい。
- 耐震化や災害に備えた訓練を十分に行い、地震に強い交通網にしてほしい。
- 津波災害を考慮し、対策を十分に行い、津波に強い交通網にしてほしい。



ご意見（要旨）

今回は主にステップ1「検討の進め方」について意見を募集しましたが、皆さまからはステップ2以降の内容についても多くの意見をいただきましたので、同様に整理しました。

3. 計画内容について（ステップ3）

7) 公平性

- 沖縄県にも他都道府県同様に鉄軌道があると思う。

8) 財政負担

- 出来るだけ事業費を抑えてほしい。
- 採算性の取れる計画にしてほしい。
- 単に鉄軌道だけの収益だけでなく、道路改修費用の削減や地域振興など、社会全体に経済的なメリットがあるかどうか重要だと思う。

9) 財源の確保

- 県財政に負担にならないか、税負担が増えないか心配だ。
- 国の予算で導入してほしい。

10) 事業期間

- 開業までに時間をかけないでほしい。
- 長期間かかっても実現に向けて進めてほしい。
- 事業期間が長くなり、その間に社会や経済の情勢が変化して計画が進まなくなることが心配。
- 平成27年度までの検討では時間が足りないのではないか。
- 検討から開業までどれくらいの期間がかかるのか、分かりにくい。
- 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。

1) 起終点に関する意見

- 那覇一名護間に関する意見
- 南北への延伸に関する意見
- 本部や国頭など名護より先への延伸に関する意見
- 豊見城や糸満、与那原など那覇より先への延伸に関する意見

2) ルートに関する意見

- 現在交通の不便な地域や、観光地をつなぐなど、本島全体をまわるルートに関する意見
- 本島の東側や南部を通るルートに関する意見
- 本島の西側を通るルートに関する意見
- 東西を横断するルートに関する意見
- 複数のルートに関する意見
- 海岸線のルートに関する意見
- 海岸線以外のルートに関する意見
- 58号線、329号線、および沖縄自動車道の活用に関する意見

3) 導入システムに関する意見

- 路面電車（LRT）に関する意見
- バス・BRTに関する意見
- モノレールに関する意見
- 鉄道・リニア・新幹線などに関する意見
- 高速船に関する意見
- 道路整備に関する意見
- 現状のまま新たな整備を行わないとする意見
- その他（ロープウェイなど）の意見

4) 駅の位置に関する意見

- 各区、市、町、村内への駅設置に関する意見
- 中心市街地や病院、大学などの公共施設へのアクセスが便利な位置への駅設置に関する意見

5) 事業主体に関する意見

- 事業主体はどのようになるのか？県だけでなく国や民間の力を活用して進めてほしい。
- 県内の企業が参入出来るようにしてほしい。
- 県外から企業を誘致してほしい。

6) 段階的な整備に関する意見

- 完成した部分から随時運行を開始してほしい。

7) 導入空間・用地・構造

- 既存の道路の活用
- 新たな用地の取得
- 高架
- 地下鉄

8) 関連する整備に関する意見

- 市街地の整備や活性化を同時にすすめてほしい。

4. その他

1) 鉄軌道事業以外に関する行政への要望・提案

- 空港を拡張・新設してほしい。
- 国際交流を推進してほしい。

2) その他質問等

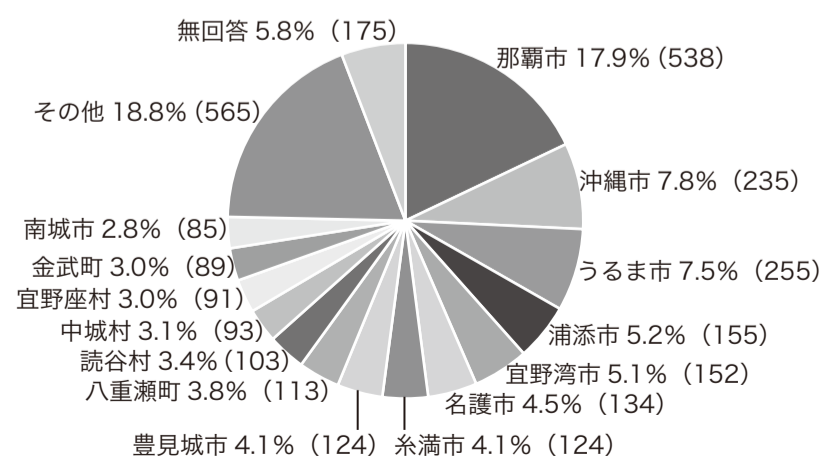
- 用語が分からない。
- 鉄軌道計画は既に進んでいるの？

意見の集計結果について

2014年11月1日～11月30日に意見募集を行い、12月12日到着分まで3079件の意見をお寄せいただきました。ありがとうございました。

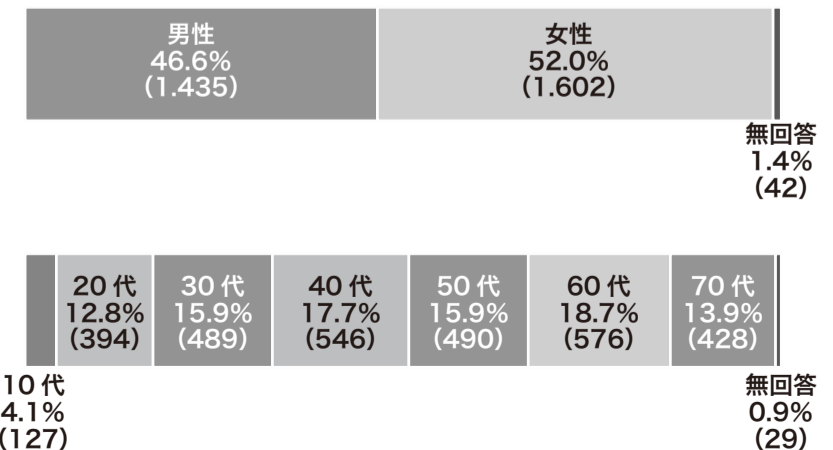
■ 県内居住地別の回答割合

ご回答いただきました皆さまの居住地別割合では、県内は2,826件（91.8%）、県外は78件（2.5%）、回答なしが175件（5.7%）となっています。県内の様々な地域からご回答いただきました。



■ 性別、年齢層別の回答割合

ご回答いただきました皆さまの性別、年齢層別割合では、男女ともに様々な年齢層の方々からご回答いただきました。



鉄軌道の計画案づくりの「進め方」が固まりました！

基本姿勢 流れ 検討内容 体制



第2回プロセス検討委員会での審議を踏まえ、鉄軌道計画案づくりの進め方を次のように決めました。今後の検討は、以下の進め方に沿って進めていきます。

進め方に関する県の基本姿勢

今回の計画案づくりにあたっては、事前に検討プロセスを明確化し、透明性、客観性、合理性、公正性を確保し、県民の皆さまの理解と協力を得ながら、幅広い視点で検討を行っていきます。

県民の理解と協力

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

参加型プロセスの積極的導入

計画案づくりに向けた取り組みにおいては、県民の皆さまと十分な情報共有を行う県民参加型プロセスを導入します。

検討を開始する目的・基本的スタンス

県土の均衡ある発展
高齢者を含めた県民および観光客の移動利便性向上
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
などを図る観点から
「本島を南北に縦断し那覇～名護間を1時間以内で結ぶ鉄軌道の導入」について取り組みます

公正性の確保

県は、システムやルート選定などの計画内容について、特定の立場に偏らず公正性を確保します。

予断なき検討

比較案については、整備しない代替案も含め予断なく検討を行います。

供用までの流れ・今回検討する内容

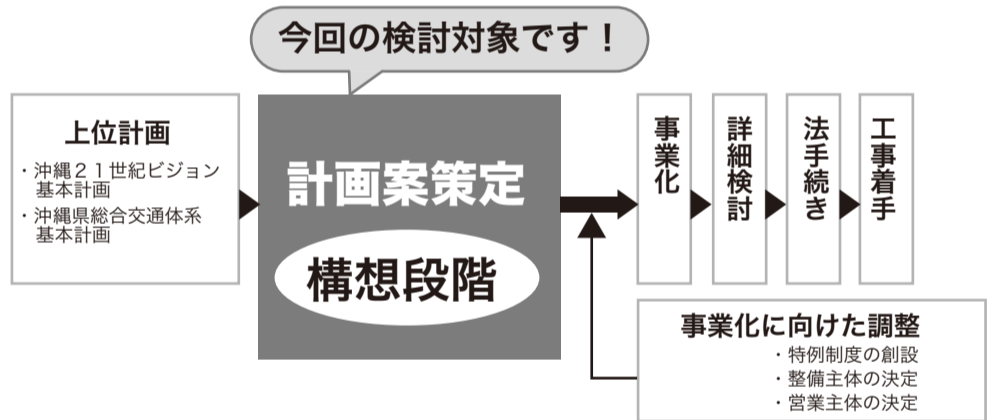
今回の計画案づくりで検討する内容

- 鉄軌道整備計画**
 - 起終点の概ねの位置（市町村、施設）
 - 概ねのルート
 - 想定する交通システム（鉄道、LRT など）
 - 概ねの駅位置の考え方（市町村）
 - 主な構造（平面、高架、地下など）
- フィーダー交通(※)ネットワークのあり方**
- 沿線市町村の役割**
 - 駅を考慮したまちづくり計画の検討
 - 自動車交通から公共交通転換への取組実施

※) フィーダー交通：鉄軌道などにアクセスするための交通手段

今回の計画案づくりは、概略的な計画を行う構想段階です。概ねのルートや想定する交通システムなどを定めるほか、フィーダー交通(※)や沿線市町村の役割についても定めます。

計画案が策定された後、鉄軌道が実際に供用されるまでには、特例制度の創設や整備・営業主体の決定を経て事業化し、さらに詳細検討の上、都市計画や環境アセスメントの法手続きを経る必要があります。



計画案づくりの体制と役割

計画案づくりは県が主体となり、県民の皆さまと情報共有を図りながら進めますが、技術・専門的な助言を得るため、計画検討委員会や技術検討委員会を設置します。

また、各ステップでの検討や県民の皆さまとのコミュニケーションの進め方が妥当かなどをチェックするプロセス運営委員会を設置します。

沖縄県知事

・計画案の最終決定を行います。

沖縄県

・計画検討の主体となります。
・計画検討ステップごとに検討を行い、検討結果を踏まえ、計画案を総合的に判断します。

計画検討委員会

・計画内容について総合的観点から検討します。

技術検討委員会

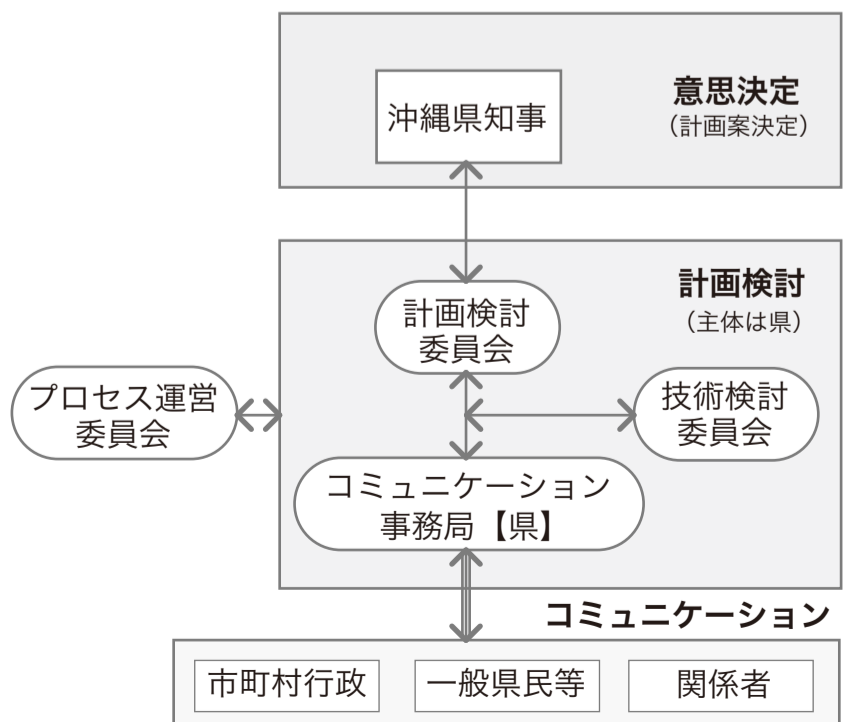
・各ステップの検討に必要な技術専門的判断材料を提供します。

コミュニケーション事務局【県】

・県民の皆さまの参加を促進します。
・県民の皆さまへの情報提供とご意見をお聞きます。

プロセス運営委員会

・計画検討の公正性を確保します。
・計画検討の進め方、県民の皆さまとのコミュニケーションの取り方、進捗状況等について監視・助言します。





▶ 計画案づくりの進め方 (計画検討ステップ)

※ 十分に検討した上で計画案を決定します

計画案を最終的に決定するまでに、5つの計画検討ステップごとに段階的に検討を行います。計画案はその上で最終的に決定されます。

※ 皆さまの意見を把握しながら進めます

各ステップでの検討内容について、皆さまの意見を様々な方法でお聴きし、確認しながら進めます。

※ 専門家による技術的検討を行います

鉄軌道の計画に関する様々な検討事項について、専門家による技術的検討を行います。

&

▶▶▶ ステップを分ける理由は？

- ・ステップごとにテーマを決めて議論し、ステップの終わりでは一旦議論をとりまとめます。
- ・ステップを分けることで、その時点で議論の内容を明確にすることができ、議論の混乱を防ぎます。
- ・ステップごとに節目を設けることで、議論の後戻りを防ぐことができます。

▶ コミュニケーションの進め方

各ステップにおいて、県民の皆さまと多種多様なコミュニケーションを実施します。各ステップの検討内容にあわせて、必要な情報提供や双方向のコミュニケーションを図ります。

ステップ	検討事項	県民の皆さまとのコミュニケーション
ステップ 1 終了しました	検討プロセスや検討体制など進め方の共有 <ul style="list-style-type: none"> ・各段階で何を検討するのか ・どのような体制で検討を行うのか ・誰からどのような意見を把握するのか ・意見はどのように把握するのか 	ニュースレター ホームページ オープンハウス テレビラジオ 県民会議 市町村情報共有会議
ステップ 2 平成27年1月～5月頃	現状および課題、将来あるべき姿の共有 対策の必要性の確認・評価項目の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・現状と課題、将来あるべき姿 ・将来像実現にむけて対策は必要か。その場合、どのような対策が必要か。 ・対策を実施した場合の期待される効果として、何が想定されるか。 ・対策を考える場合、どのような視点、指標が必要か(評価項目)。 	意見ニーズ等 情報提供 意見募集等 一般県民 関係者
ステップ 3 平成27年6月～10月頃	評価方法の設定 対策案(複数案)の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・評価方法の設定にかかる考え方の整理 ・将来像の実現に向けて、どのような対策案が考えられるか(複数のルート案の設定の考え方等)。 	意見ニーズ等 情報提供 意見募集等 市町村行政
ステップ 4 平成27年11月～平成28年1月頃	比較評価 <ul style="list-style-type: none"> ・評価項目に基づく複数案の比較評価 	意見ニーズ等 情報提供 意見募集等
ステップ 5 平成28年2月～3月頃	計画案の選定 <ul style="list-style-type: none"> ・比較評価をふまえた計画案の選定 	意見ニーズ等 情報提供 意見募集等

計画案決定

【用語の説明】

オープンハウス (パネル展示)

- ・各ステップにおける検討内容等をパネルにとりまとめ、意見募集期間等に県内各地域(市町村役場や商業施設等)においてパネル展示を実施します(1カ所あたり5日程度を想定)。
- ・沖縄本島北中南部、宮古、石垣において、説明員(職員)を配置したオープンハウスを実施し、県民の皆さまと直接対話する場を設けます。開催時期等はニュースレターやホームページ等で随時お知らせします。

県民会議

- ・県民や市民の代表者、交通事業者等で構成する県民会議をステップごとに開催し情報共有を図ります。

市町村情報共有会議

- ・関係市町村行政の担当部課長で構成する会議をステップごとに開催し情報共有を図ります。

今後の予定

予定は変わることがあります

今後は、2月末までに皆さまからいただいた全ての意見を公表します。

つづいて、3月から4月にかけて計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会においてステップ2の内容について取り組みを進める予定です。

ステップ2へ
移りますよ！



ステップ 1	1 月末～2 月末	ステップ1の終了 ステップ2への移行 いただいた意見概要等の公表	情報提供として ・ ニュースレター第2号配布（広報紙等への折込配布） ・ 市町村役場等でのパネル展示
ステップ 2	3 月中	第1回計画検討委員会の開催 第1回技術検討委員会の開催	ステップ2の内容について ・ 現状や課題、将来像など（p1参照）
	4 月上旬	第1回プロセス運営委員会の開催	ステップ2の検討状況、PI等に向けた情報提供

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらへ！

ご意見
お待ちしております！



〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1-2-2

沖縄県企画部交通政策課

電話：098-866-2045 FAX：098-866-2448

メールアドレス info@oki-tetsukidou-pi.com

(沖縄鉄軌道構想段階 PI)

ホームページ <http://www.oki-tetsukidou-pi.com>



沖縄 鉄軌道

検索

編集後記：計画案づくりの進め方が固まり、いよいよステップ2の検討に移ります。このニュースレターでは皆さまに解りやすくお伝えすることを心がけています。紙面づくりについても皆さまのご意見をお寄せください。

～沖縄の未来を変える足がかりに～

2月2日より バスレーン延長

朝は宜野湾市伊佐から那覇市久茂地までの8.8キロを10.4キロに。
夕方は那覇市久茂地から天久までの2.2キロを浦添市牧港までの6.8キロに延長します。

よりよい沖縄のために、路線バスを積極的に利用しましょう。

渋滞緩和

健康増進

CO2削減

高齢者の安心・安全



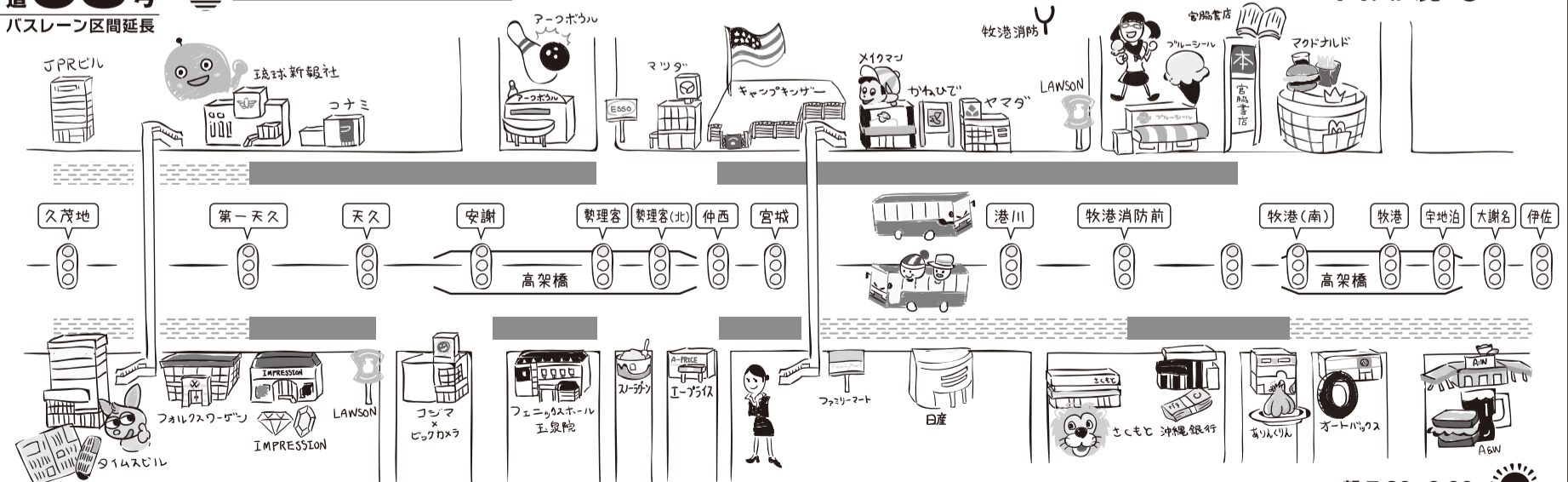
国道58号
バスレーン区間延長

夕方17:30～19:00

現在のバスレーン

バスレーン延長区間

わった～バス党 沖縄県



www.watta-bus.com わった～バスレーン 検索 お問い合わせ先 沖縄県交通政策課 098-866-2045

朝 7:30～9:00