

## 第1回県民会議の結果

第1回県民会議における意見をメインファシリテーターの井上先生に確認の上、とりまとめ、技術・計画検討委員会に報告しました。

平成28年1月30日  
沖縄県



# 第 1 回県民会議の結果（案）

## 1. 開催状況

- ・日時：平成27年5月30日（土） PM1：30～4：30
- ・会場：県立博物館講堂
- ・参加者数：申込者38名中32名出席
- ・参加者内訳：在住地域（北部12名 中部4名 南部16名）、性別（男24名 女8名）  
年代（20代7名 30代2名 40代9名 50代5名 60代6名 70代3名）

## 2. 意見の概要

### 《現状及び課題について》

#### 〈共通意見〉

- ・特に便数や運行時間、定時性、経路等、バスの利便性に問題があるとの指摘が多かった。
- ・交通手段間の乗り継ぎの悪さについても指摘がなされ、高齢者の利用、観光の視点から交通について議論された。
- ・現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された。

#### 〈その他意見〉

- ・歩道や自転車専用道の整備、駐車場不足等に対する意見等が出された。

### 《将来の姿について》

#### 〈共通意見〉

- ・県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要。

#### 〈その他意見〉

- ・100年先等を見据えたまちづくりのあり方や、ライフスタイルの変化への対応、環境や景観の保全の必要性、道路整備による課題解決、各地域でのまちづくりの必要性、グランドビジョンの明確化などに関する意見が示された。

### 《評価の視点について》

- ・評価の視点については、討議時間が不足、5班中2班のみでの議論にとどまった。
- ・主な意見としては、
  - ・速達性、定時性、経済性、高齢者や学生等交通弱者対応、観光客・ビジネスマン・外国人などへの多様性配慮、環境保全等を求める評価の視点への意見
  - ・評価については、具体的な将来ビジョンが示されなければ議論できない等の意見が出された。

### 3. グループ討議の主な意見（発表内容）

#### 《現状・課題について》

##### 【公共交通の利便性について】

バスとモノレールは乗りやすくなってはいるものの、バスの利便性（便数や運行時間、定時性、バス停位置、経路等）が悪く、交通機関同士の乗り継ぎが不便。

- バスの利便性が大きな問題としてあげられる。
- バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO<sub>2</sub>、フィーダー交通、災害時の駐車場などについて多くの意見があげられた。
- ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。
- 具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。
- 観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが 19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。
- フィーダー交通の接続の悪さが一番目につく。観光客が空港から北部に移動は連続的でない。
- ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。
- バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。
- バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。
- 渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。
- 良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげられた。
- バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがあります。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。

##### 【移動手段について】

クルマ以外の選択肢が無く、車に頼らざるを得ない状況であり、それに伴い渋滞や健康、飲酒等に影響が生じている。

- 若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。
- クルマ以外の選択肢がないことが問題。
- 現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。
- クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。
- 交通マナーもまだ不十分
- 電車利用で飲酒の問題が解決される。

##### 【その他意見】

- CO<sub>2</sub>削減とは何か。本当に取り組んでいますか。

- 街や住んでいる人のライフスタイルの変化「アーバニズム」が鉄軌道の整備で起こるのでは。
- 徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。
- 那覇市内はクルマも多く、駐車場が不足している。

## 《将来の姿について》

### 【地域・経済・観光振興について】

各地域すみずみまで行き届いた交通サービスが必要、住民、観光客、外国人への配慮が必要との意見が多かった。

また、通勤・通学圏の拡大、他地域への機能分散等沖縄の均衡ある発展に関する意見が出された。

- 名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにして欲しい。
- 離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。
- 鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献
- 家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないか。
- 唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む。
- 鉄軌道整備による企業誘致も期待される。
- 沖縄の経済の自立を考える。
- 観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。
- 電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
- 沖縄の観光を No.1 にしたい。

### 【その他意見について】

#### 【まちづくり】

- 従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
- 100年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30年、100年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。
- 鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどから沖縄のまちづくりを学ぶ。
- ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。
- 返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテイメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺をLRTで連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。

- まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。

#### 【ライフスタイル】

- 県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。
- 時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。
- 高齢者の外出機会が増加する。

#### 【導入空間・システム】

- 基地の返還の必要性、高速道路の上に作ればよいのではないか。
- 高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。

#### 【利便性の向上】

- フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能がよくなる。
- 移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。
- 小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。

#### 【環境】

- 沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。
- 自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。

#### 【道路整備】

- 道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路広くしたり、増やしたりする。

#### 【ビジョン】

- 県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50年後、100年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげられた。
- グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成してほしい。

## 《評価の視点について》

#### 【参考事例】

- 例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。

【定時性、速達性、経済性、移動利便性、環境】

- 時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。
- 視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性、経済、定時性、時間の6つがあげられた。
- 沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげられた。
- 沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい

【その他】

- 県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。
- 公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。



第 1 回県民会議 各班のワーキング結果

1. 第 1 班

(1) 現状と課題について

【発表内容】

- バスの利便性大きな問題としてあげられる。
- 具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。
- 観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが 19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。
- 若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。
- クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
大型施設	・主要施設の建設（那覇第 2 滑走路、MICE 施設、鉄軌道等）には、日程的な目標を持つべきである。
人口集中 (中南部)	・道路の一部を占有する LRT の整備にあたっては、バイパス整備の必要性を考える必要がある。 ・人口密度の高い中南部に専用鉄道を通すことは、経済的、日程的にも大きな課題である。
タクシー	・バスがなかったため、タクシーを探したが見つからなかった。
アクセス	・公共のバイク駐輪場がない。(駅前など) ・都市部から公共施設(小学校)が消え、スプロール化が進み、スプロール化によりさらにクルマが増える。 ・通勤・通学圏に時間がかかるため、他地域へ移住する方が多い。
駅開発	・モノレール駅周辺では駅へのアクセスのための P&R 等の整備が不十分。
自転車	・自転車が利用しにくい道路状況にある。(歩道が狭い、路肩が狭い)
事故	・交通事故増加。(全国では減少なのに)
飲酒運転	・電車がないことは、飲酒運転が多い原因になっている。
車社会	・健康。メタボ。 ・街中を歩けるのが都市ではあるが、車が多すぎる。 ・各家庭に自家用車が 2~3 台もあり、車依存の生活になっている。 ・クルマ社会で自動車への依存度が高い。 ・中南部の交通渋滞激しく、会社員、学生、観光客のイライラ感につながっている。 ・ラッシュ時の渋滞。 ・渋滞がひどい。(東京、大阪、名古屋よりもひどい) ・高速道路を降りて、目的地に時間がかかる。
CO <sub>2</sub>	・車社会となっている為、県内の CO <sub>2</sub> 排出量の約 30% は車によるものになっている。 ・そもそも車の発生量を減らすべき。CO <sub>2</sub> の問題の要因。

カテゴリー	内容
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 北部までの所要時間が長い。バスは料金が高い。</li> <li>• バスの運転手さんが、みなさんやさしい！</li> <li>• 本数が少ない。バスを夜間・深夜時間帯に利用できない。</li> <li>• バスを利用した時に困ったこと。</li> </ul> <p>1 時間に 1 本しかない。ない時間もある。通学にも不便。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 大量輸送機関が必要。(モノレール、バス等)</li> </ul>
	<p>(重複) ・ 目的地近くにバス停がない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシーに近いバスが欲しい(デマンド交通)</li> <li>• 遅い到着時間の飛行機を利用した場合、北部に帰るのは車を使うしかない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 名護のイオンに行きたいが、バスが通っていない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス利用者が少なく、採算がとれない。</li> </ul>
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転免許がないと移動に不便。</li> <li>• 若年者・高齢者が利用する交通手段も家族の車が中心。</li> <li>• 交通弱者(子供、老人)が自由に移動できるのが都市。</li> <li>• モノレール駅へのアクセスが不便。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 観光客向けの交通が必要。</li> </ul>
利用しにくい	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通が利用しにくい。</li> </ul>
ミニバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都市を結ぶミニバスの導入。</li> </ul>
時刻表	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バスの時刻表がわかりにくい。ホームページも更新されていないことが多い。</li> </ul>

## (2) 将来の姿について

### 【発表内容】

- 沖縄は、鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどの事例からまちづくりを学ぶ。
- ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。
- 県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。
- 名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにして欲しい。
- 鉄軌道整備による企業誘致も期待される。

### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
ハワイ、台湾、ヨーロッパに学ぼう	・沖縄に近い外国、台湾の鉄軌道も参考にしてほしい。ハワイも島として参考にしてほしい。
BRT、LRT	・各市町村内での交通が充実する。BRT、LRT
バス	・高速バス、基幹バス、路線を増やして充実に。 ・バス専用信号。バスが来れば青になる。
歩く	・トランジットモール（歩行者天国）を増やす。（場所、日数） ・歩いて楽しい街。歩いて快適な街。歩専道の整備。
車にかけるお金・・・	・自動車保有の割合が県民所得に対して高いので、その他の利用が増え、自動車以外のことにお金を使えるようになってほしい。
定時性	・定時刻で交通機関が利用出来れば、通勤、通学圏の拡大になる。
人口のかたよりなくなる	・通勤圏が広がって、人口密度のかたよりが減っていく。 ・南部に人口が集中しすぎているため、通勤圏を広げ人口を分散させる。
企業	・鉄道により人・モノの流れが良くなることで、企業誘致に貢献できる。 ・地域がうるおう
通勤・通学の向上	・県内の高校生が県内の大学に進学しやすいように交通整備。 ・北部の中学生が北部に住みながら、中南部の高い教育を受けられる様になってほしい。
まちづくり	・住宅、オフィス、商業施設、学校。一体になった街づくり（近距離） ・住民生活の利便性。生活圏の中の交通も大切にしてほしい。 ・基地跡地を中心に発展していく。（キャンプキンザー普天間など）今後の開発も考慮して計画すべき。 ・「今ある街に駅を造る」のではなく、「駅を造って新しい街を造る」という発想も必要。

カテゴリー	内容
医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北部の医療の充実。(通院や医者が北部に通勤) 医療中心の都市にしてほしい。</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北部が観光地から移住。医療、保養地になっていく。</li> <li>・6月、11月～1月の観光客が少ない時期に高齢者や免許を持ってない人、外国人を呼べる交通整備、観光施設の充実</li> <li>・観光産業発展に継がる。</li> </ul>
観光と県民 へ列車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学・通勤用電車+観光用列車</li> <li>・県民と観光客(外国人含む)と一緒に乗っている電車を夢見ている。</li> <li>・鉄道と観光施設を併せて充実を図り、県内・県外利用者呼び込めるようにする。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まず名護から鉄道を広げて欲しい。 (～本部一周、～北部一周、～那覇方面)</li> <li>・ヤンバル国頭の交通はどうあるべきか議論が望まれる。(生活と経済性)</li> </ul>
早期実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期先行。部分開業。(ルートどこでも) 鉄軌道。</li> <li>・沖縄の本土復帰50周年(2022年)事業として、7年後の2022年までには一区間でもLRTが走ってほしい。</li> <li>・沖縄本島の西海岸、東海岸を走るLRTの実現を夢見ている。(ユックリ走る)</li> </ul>
楽しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景色の良い所を通ってほしい。</li> <li>・沖縄の鉄道には車窓も大事。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通。採算性どう議論する？</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇中心ではなく、名護中心に考えてほしい。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤と観光で異なる車両やシステムの導入(停車駅が異なる)</li> </ul>

## 2. 第2班

### (1) 現状と課題について

#### 【発表の主旨】

- バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO2、フィーダー交通、災害時の移動手段や駐車場などについて多くの意見があげられた。
- フィーダー交通の接続の悪さが目につく。観光客が空港から北部へ連続的に移動ができない。
- 車の飲酒運転が問題となっているが、電車利用が問題解決につながる。
- CO2削減につながる取組みがなされているか疑問。
- 陸上交通の変化は、街や住んでいる人のライフスタイルも変化させる。鉄軌道の整備によって、都市的な生活スタイル（アーバニズム）を求めて人口の移動が加速するかもしれない。

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運行時間が守られてなく不便で信用できない。</li> <li>・今更バスには乗らない！</li> <li>・本数は少ない所もあるが、路線バスの路線が北は国頭から、南は糸満まで張り巡らせている。</li> <li>・本数が少なく、行きたい所に路線がない。</li> </ul>
バス・観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスでゆったりと観光しつつ、地域の方と交流できる。</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県外に比べると、まだ割と英語表記は多いと思う。</li> <li>・海外の人に対応しきれていない。（レンタカーはまだ不便。「止まれ」などサインを読めない）</li> <li>・観光面では、現状、車の方が動きやすい。</li> <li>・観光客は時間が読めない為、早めに（北部をはなれ）空港にむかっているのではないか。時間を有効に使うことができずもったいない。</li> </ul>
CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に乗るが、58号線は排気ガスで不快。</li> <li>・排気ガスでクルマの窓を開けられない。</li> <li>・トラック前にいると煙がくさい。</li> <li>・車のCO<sub>2</sub>の排出は観光のイメージダウンにつながる。</li> </ul>
災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・台風の時の移動手段の確保、台風時公共交通はストップする。</li> </ul>
フィーダー交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者を明確にしたフィーダー交通ネットワーク（高速道路、レンタカー、モノレール、バス、等）の形成。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モノレールのコンクリートの老朽化が進んでいる。つくったハードのメンテナンスはまちの景観に影響を与える。</li> </ul>

カテゴリー	内容
車と渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 定時性が厳しい。特に空港や那覇への移動。</li> <li>• 道路工事による渋滞。</li> <li>• 道ができればできるだけ、混んでいる。</li> <li>• 飲酒運転が多いので、車以外の移動が必要である。</li> <li>• 車の維持経費がかかり過ぎる。</li> <li>• 一家に2台以上の車やバイクが負担になっている。</li> <li>• 車での移動する時間が予定しづらい。</li> <li>• 交通渋滞で時間がかかり過ぎる。</li> </ul>
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駐車場の入庫待ちで時間がかかる。</li> <li>• 駐車場料金が高い。</li> <li>• 駐車場が足りない、少ない。</li> </ul>
アーバニズム	<ul style="list-style-type: none"> <li>• モノレールの整備により沿線が都市化、地域構造が変化。アーバニズム。</li> </ul>
意識作り	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 児童生徒が鉄軌道のイメージがつくりづらい。</li> <li>• 親が子を学校へ部活へと車で送っている。</li> </ul>
県民負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 新規鉄道による、県民の税負担。</li> </ul>

## (2) 将来の姿について

### 【発表の主旨】

- 100年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30年、100年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。
- 時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。
- 高齢者の外出機会が増加する。
- 離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。
- 基地の返還の必要性。
- 高速道路の上に鉄軌道を作ればよいのではないか。
- 観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。
- フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能が向上する。

### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
スピード	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道導入は、交通渋滞の解消、過疎、過密の解消につながるとするならば、名護、那覇間は45分で結ばれるようにすべきである。</li> </ul>
インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、道の駅は脚光を浴びているが、鉄軌道の駅もそれに類似する施設を設置し、地域の活性化につなげるべきである。</li> <li>・高速道路の上に鉄道が3階建て。①鉄道。②車、バス。③駅ビル。→屋上緑化、空の畑、公園。</li> <li>・米軍基地の撤去、返還が鉄軌道導入を進める上で有効である。米軍基地の撤去、返還を積極的に進めるべきである。</li> </ul>
隅々までの移動・フィーダー交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道は都市型ではなく、沖縄全体を考慮する。</li> <li>・隅々までの移動の利便性。鉄軌道＋既存公共交通の組み合わせ。</li> <li>・北部、離島の入口までのアクセス。</li> <li>・南部、本部半島の軌道は、環状にしてほしい。お年寄りなど慣れてない人でも乗れるやさしい鉄軌道であってほしい。</li> <li>・環状であれば、間違え心配なく乗ることができる。</li> <li>・乗ると便利な、乗りたい公共交通の整備。加えて、自家用車のバランス</li> <li>・駅ビルに保育園や病院、店などがあるようなコンパクトシティ。</li> <li>・2ヶ所の空港利用を促すために、那覇空港から伊江島空港まで鉄軌道をつなぐ。</li> </ul>
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境への配慮できている。</li> <li>・クリーンエネルギーの鉄道。高速（リニア）。</li> </ul>

カテゴリー	内容
災害にも強い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・台風時でも通行できる交通システム（地下鉄にする）</li> <li>・台風や津波にも対応した鉄道。シェルターとしても駅を活用。</li> </ul>
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内全域に鉄軌道がある。時間が読める</li> <li>・利用者を具体的に設定すべき。住民なのか、観光客なのか。</li> </ul>
公的機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公的機関をつなぐ。特に病院、金融、デパート、スーパー、学校。</li> <li>・公的機関をつなぐ。安心なまちへ。</li> </ul>
若者・年寄りへの配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇の都市に集中しないように分散して、産業と人口を分ける。</li> <li>・人口流出を防ぐ取り組み。学生、医療、就職。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・若者の交流。</li> <li>・人口と産業の一極集中は×。</li> <li>・トイレあれば安心してお年寄りが乗れる。</li> <li>・教育施設はつなぐ、連携がとれる。通学が変わる。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の事だが、名護・那覇間が成功した後は、本部半島線、名護・辺土名間も検討すべきである。</li> <li>・鉄軌道導入による県民の税負担がないように進めるべき。</li> <li>・鉄軌道を導入することによる将来像について、資料から読み取ることができない。北部や東海岸をどうするのか、観光の要素は考慮すべきなのか、等。そのため示されている内容について良い、悪いの判断ができない。</li> </ul>
—	

### 3. 第3班

#### (1) 現状と課題について

##### 【発表の主旨】

- バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがある。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。
- バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。
- クルマ以外の選択肢がないことが問題。
- 徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。

##### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの現在地情報システムがあり、家から出る時刻を調整できる！</li> <li>・ICが導入され、バスが乗りやすくなっている！</li> <li>・北部では地域間を結ぶ交通手段がほとんど無いため、公共交通を利用しようと思わない。</li> <li>・安価、均一の値段で、行きたい所に行ける。(乗り換え自由)</li> <li>・唯一の公共交通であるバス交通はアクセスが悪く、朝晩はダイヤ通り運行できない。(定時、定刻性に欠ける。)</li> <li>・バスの定時性が守られていない。</li> <li>・交通量が多く、時間が全く読めない。→到着時間がいつも違ってしまう。</li> <li>・観光客に対してバスマップがない事も、不親切につながる。</li> <li>・便数が不足しており、夜10時以降は公共交通機関がない。(飲酒運転の原因)</li> </ul>
モノレール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モノレールの「おとなりきっぷ」を利用すれば隣駅までなら100円で利用できるサービスが良く、料金が安い。</li> <li>・路面電車などに比べ高架であるため、安全面や定時性で考えると、モノレールは良い！</li> <li>・モノレール駅までの接続形態が不便なため、利便性が悪い。</li> </ul>
車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民は意外と不便を感じていないかもしれない、一人一台が当たり前になっている。(一人一台車を持っているから)</li> <li>・主要施設に無料駐車場がある。(自家用車の利用が便利)</li> <li>・道路が整備されており、自動車が走りやすい！</li> <li>・中南部の通学、通勤手段が自動車以外にない。</li> <li>・公立高校、大学などへの公共交通手段が少なく不便なため、送迎の必要性がある。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー料金が安い。すぐひろえる。</li> <li>・本土と比べて、タクシーの初乗りが安い！</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人が行きたいところへ行けない公共交通の現状が非常に不親切。交通ネットワークが不十分。</li> <li>・慢性的な交通麻痺の状態が沖縄振興の大きな阻害要因となる。(観光客1000万人を目指すとしてもバス、レンタカーでは対応しきれなくなる。)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路事情が住宅や公共建築の地区計画に大きな影響を与えているのでは？</li> </ul>

カテゴリー	内容
徒歩、自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が狭い。切り下げが多く、起状が大きいので歩きにくい。自動車優先。</li> <li>・自転車専用道がない。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近距離と遠距離での移動に区分がないため、近距離移動でも自動車を活用している。遠距離＝高速、近距離＝ゆっくり（歩行、自転車）などの移動手段を分ける。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地でありながら、道路の周辺の大気汚染がひどい。</li> </ul>
個別意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が便利に感じている分、インフラ整備不足が感じられる。</li> <li>・バスの乗り換えで運賃割引サービスがないため、乗り換える度に普通運賃を払っているため高く感じる</li> <li>・鉄軌道がない唯一の都道府県となっている。</li> <li>・自転車利用者にとって、やさしい道路づくりができていない。</li> <li>・外国人観光で鉄道があるかないかが重要となってきている。</li> <li>・バスやトラックが多く、環境が悪い。</li> <li>・鉄道の整備が遅れているのは、鉄道会社などが進出してこなかったことが要因。</li> <li>・免許をもたない人に対する、不便を感じる。</li> </ul>

## (2) 将来の姿について

### 【発表の主旨】

- 沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。
- 電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
- 自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。
- 移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。
- 従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
- 返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテインメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺を LRT で連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。
- 沖縄の経済の自立を考える。

### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
県民の生活の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動選択肢を増やすこと。</li> <li>・ 簡単に移動することができる！ 行きたいところへ！</li> <li>・ 北部－中部－南部のすべてをつなぐ交通づくり。(誰でも、好きな時に好きな所へ行ける)</li> <li>・ 都市的生活と田舎的生活、両方楽しめること。</li> <li>・ どこでも同じ文化レベルの生活可能。(図書館、本屋、病院)</li> </ul>
観光の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 〈オーガニックアイランド計画〉</li> </ul> <p>返還跡地に高度集約化された街、その周辺をオーガニック（自然を生かした）なローカル（田舎）な地域を形成することにより、両方の魅力を出した島を目指し、同じような再開発を行わない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 産業、教育、観光をそれぞれ集約し拠点をつくり、エリアに特徴をもたせる。(それぞれのエリアを鉄道が結ぶ)</li> <li>・ 世界の人々が集まりやすい環境づくりをする。そのためには、便利な交通インフラが必要。</li> </ul> <p>世界中の観光客が沖縄を楽しんでいる！</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄海洋博公園、中部ショッピング圏、南部平和戦跡史跡公園をはじめ、全県ゾーンの観光形成という考え方がないため、全県で考えた形成づくり。</li> <li>・ 南部島尻（糸満、八重瀬、南城）地域が将来の姿の描くエリアから外されている。</li> <li>・ 鉄道そのものを観光資源とし。軽便、SL の復活することも一考すべき。</li> <li>・ (基地がある前提で…) 返還されないなら基地内を自由に（簡単に）出入りでき、交流等で活用することができるようにすべき。</li> </ul>
自然環境の保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然環境保全が最重要で、沖縄の最大の資源である。(景観も含めて)</li> <li>・ 沖縄らしい景観が少なくなっている。もっと増やしていく。</li> </ul>

カテゴリー	内容
自立経済 (多様な産業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもたちが、自信を持って挑戦できる教育環境づくり。</li> <li>国の補助に頼らない自立した経済づくり。</li> <li>人の移動という視点だけでなく、物流という視点での交通インフラづくり。</li> </ul>
個別意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方創生を活用して、地方それぞれで都市づくりをする。</li> <li>空港からどこへでもつながる交通インフラ形成。</li> <li>誰でも使えるバリアフリー的なネットワークの形成。</li> </ul>

### (3) 評価の視点について

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
個別意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価の視点として、どの項目も（教育、環境、経済等）重要。捨てがたい。</li> <li>どの項目もバランスよく評価の視点に据える考え方が必要ではないか。</li> </ul>

## 4. 第4班

### (1) 現状と課題について

#### 【発表の主旨】

- ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。
- ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。
- 那覇市内はクルマも多く、駐車場が不足している。
- バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
いいね！	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車のドア to ドアの利便性はかなり便利であり、路線バスはかなわない。</li> <li>・ゆいレールからの景色は Good。</li> <li>・新しい道路は広くて、走りやすい。</li> <li>・外国人にバスが利用されている。</li> </ul>
事故等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の事故件数が多くなり、この先どうなるか不安。</li> <li>・通学時間に事故が多く、巻き込まれる。</li> <li>・レンタカーの事故も多い。</li> </ul>
交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の数（保有台数）が年々増えて、特に4月は渋滞する。</li> <li>・一人しか乗っていない車がずっと続いている。</li> <li>・車の交通量が多い</li> </ul>
ゆいレール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゆいレールの運行数をもっと増やしてほしい。</li> <li>・モノレールのスピードが遅い。</li> <li>・Suica使えない。</li> </ul>
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の数が多いため、駐車場の確保が難しい。</li> <li>・駐車場不足。（特に那覇）</li> <li>・駐車場が少なく、駐車できても周辺の渋滞や出庫待ちで大幅に時間が遅れ、予定が消化できない状況もある。</li> </ul>
信号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①特にレンタカー会社のマナー、推進の徹底が必要。②交通量が多い割に信号機が少ない。</li> <li>・観光施設前に信号機ない。（観光客増えているのに）</li> <li>・左折専用信号機はイミない。皆使ってない。とまどう。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスナビはあるがわかりにくい、道路上での混雑や通行止めの情報も少ない。（乗り換えなどの情報不足）</li> <li>・バスの乗客が少なすぎるのに、バスレーンがある。</li> <li>・バス停の環境はよくなっているが、まだ不十分。（雨に濡れる。暗い。）</li> <li>・バス停の位置。交差点のすぐ近くだったりする。</li> <li>・バスは、地域振興であり、路線バスが少ない。</li> <li>・沖縄市東部など中部の市町村では、住宅が密集している地区とバス路線がリンクしておらず、バスを利用したくても利用できない状況になっている。</li> </ul>

カテゴリー	内容
時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通が不便（定時性が低く、本数が少ない）であるがゆえに大人 1 人に 1 台車を持つような状況になり、その結果、さらに渋滞が悪化、定時性が低下し、さらにバス離れが進む状況となっている。</li> <li>• 時間が読めない。渋滞によりバス、自家用車の定時性がない。那覇まで時間かかる。</li> <li>• 台風時の離島の橋の通行止めで観光客は困っている。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 軽自動車が多くて、平均スピードが遅い。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 沖縄の方は運転スキルの低さも渋滞につながっている。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシーが多くて、客を拾おうとゆっくり走るのも渋滞の原因。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 外国人観光客は、国籍によってはバスで移動せざるを得ない方もいる。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>• どんな人でも楽に移動できる社会が理想</li> </ul>

## (2) 将来の姿について

### 【発表の主旨】

- まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。
- 鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献
- 小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。
- 高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。
- 家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないか。
- 道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路広くしたり、増やしたりする。
- 沖縄の観光を No.1 にしたい。

### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
車以外…	<ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な選択から選べるようになったら良いのでは。鉄道、バス、LRTなど</li> <li>・小学生でも、沖縄全域移動できると良い。(例に祖父母宅へ行くとか)</li> </ul>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の延長、及び道路の延長は、地域づくりより先に導入するべきである。交通アクセスが便利になりますと、この地域は活性化につながる。</li> <li>・鉄道により、各地域がつながることで、それぞれの地域の特徴がよりでてきてほしい。</li> </ul>
教育分散 (教育、企業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公的機能、民間機能をうまく分散させた機能の地域的均衡がとれた沖縄。</li> </ul>
ゆっくり～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速鉄道にこだわらず、環境にやさしい路面電車でも良いのではないか。</li> </ul>
早い!	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南、中央、北のメイン駅をつなぐ高速鉄道と車の社会のMIX。</li> </ul>
道路だけの整備でもよいのでは	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網が充実したハワイオアフ島のような観光の島。</li> <li>・高速道路の本部までの延長。</li> </ul>
全体的な姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家族で住み続けられる。</li> <li>・京都を抜いて観光客数、観光収入で No.1 の沖縄。</li> </ul>
移動がスムーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少人数でも他市町村への行事(文化的)へ参加できると良い。</li> <li>・各広域圏で移動がしやすい環境へ。</li> </ul>
多くの駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの駅をつくって、できるだけ多くの人が利用できる鉄道にしてほしい。駅を増やす。</li> <li>・駅の拠点づくり多くし、交通量の分散化により、早めの市町村連携が生まれる。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名護からのダンプカーによる、道路の破壊が多い。産業道路(ダンプカーは)夜だけの運行が出来れば、交通渋滞が緩和され、安全確保につながる。</li> </ul>

### (3) 評価の視点について

#### 【発表の主旨】

- 例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。
- 時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。
- 沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげられた。
- 視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者対応、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性配慮、経済、定時性、時間の6つがあげられた。

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
観光	・観光目線による評価が最も重要。
観光、経済	・観光 1000 万人すぐです。よって観光体系を充実し、県民の生活、子供達の通学にも便利で、県益につながることになる。
経済	・レンタカーを減らし、公共交通に関わる人の生活を安定させる。
時間	・県民 1 人 1 人の車両に関する時間とお金のロス。(ストレスも)
交通弱者	・交通弱者にも(高齢者、子どもなど)利用しやすい交通であるべき。
多様性(外国人…)	・外国人も利用しやすい。
定時	・定時性のある交通であるべき。
個人意見	・アジアの経済も考えた視点 ・100 年先を見据えた交通手段

## 5. 第5班

### (1) 現状と課題について

#### 【発表の主旨】

- 現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。
- 渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。
- 良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげられた。
- 交通マナーもまだ不十分

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
交通マナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒運転、酒気帯び運転が多く、モラルの問題。</li> </ul>
車に頼らざるおえない現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許保有者が多く、自動車の保有台数も多く感じる。</li> <li>・車移動は、予定（時間的・場所的）が立てやすい。</li> <li>・レンタカーが増え渋滞が多くなったように感じる。</li> <li>・県民は歩かない。</li> <li>・高齢者になっても車を使わないといけない。</li> <li>・つつい車に頼りすぎて歩く事が少なくなる。楽ではあるけれど、健康面で言うとマイナス。</li> <li>・車がないと移動が大変、依存していると感じるが、その他の手段の環境整備がなされていない。</li> <li>・観光客の方の移動が困難。</li> </ul>
バスの課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学・通勤時、バスの時間が遅れる。</li> <li>・交通渋滞の為、時間通りバスが来ない。公共交通機関をできる限り使用したいと思うが。</li> <li>・バス会社は、採算性を求める為、路線が減少し、住民に不便をきたしている。</li> <li>・バスの乗り継ぎが良くわからない。</li> </ul>
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道をつかってほしい。</li> <li>・歩道の整備（せまい！）</li> <li>・自転車（バイクも）置き場に困る。自転車駐輪場を増やして欲しい。</li> </ul>
利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モノレールは便利。</li> <li>・バスのロケーションシステム（未だに一部だが）は便利。</li> <li>・高速道路利用すれば、名護まで1時間なので、北部に行く機会が増えた。</li> <li>・モノレールの終電の意識で、飲み会の終了時間が早くなった。</li> <li>・OKICAカードは便利。</li> <li>・バスの屋根付き停留所が少し増えてきた</li> </ul>

カテゴリー	内容
悪い点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 渋滞というレベルではない。</li> </ul>
良い点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 風景。</li> <li>• 昔に比べると歩く人が増えた。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都心以外のインフラ整備、特に北部。</li> <li>• 高速道路の利用で、観光産業の活性化につながる。北部へのアクセス利用が便利になった。</li> <li>• 本土に比べれば、渋滞がひどいわけでもないため、鉄軌道等の必要性に疑問。他に改善策があるのではないか。</li> <li>• また、鉄軌道等の設置が最善の策ではない。</li> <li>• 鉄軌道が実現しても、採算性はあるのか。</li> </ul>

## (2) 将来の姿について

### 【発表の主旨】

- 県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50 年後、100 年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげられた。
- グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成して欲しい。
- 唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む

### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
良い点	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 北部地域の「海」以外の観光開発。</li><li>・ 通勤・通学の範囲が広がる。</li><li>・ 鉄軌道の議論が出来、このような場あるのは良い事。</li></ul>
県全体のグランドビジョンが見えない	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「やんばるの森」の保全、やんばるを世界自然遺産にする。</li><li>・ 各市町村の施策の重複。医療施設、商業施設等。</li><li>・ 沖縄の風景を生かすなら、地下鉄はやめてもらいたい。</li><li>・ コンパクトな集約都市地域の祭事がなくなる。</li><li>・ 那覇と名護間、1 時間にこだわる理由がわかりにくい。</li><li>・ 東海岸（金武・宜野座）、西海岸（恩納村）2 つのルートから名護へつながると良い。</li><li>・ 沖縄らしさとは何かの議論をすべき。</li><li>・ 例えば、那覇市の海岸沿い（空港～泊）を歩いても自転車でも楽しめるウォーターフロントに。</li></ul>
新交通体系ができたなら・・・	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 乗り降り出来る駅をできるだけ多くして、県民が使いやすい鉄道がベター。（例えば 1 キロごとに〇〇）</li><li>・ 那覇一名護間を高速（1 時間）で結ぶのもいいが、沖縄の美しい海と景色をゆっくり眺められるようなスロー電車も必要。</li><li>・ 駅周辺の駐車場の確保。（駐輪場）</li><li>・ 駅までの交通整備はどうするのか？</li></ul>
個別意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 県と各市町村のつながりが軽薄。もっと積極的に働きかけるべき。</li><li>・ 都心と北部へのアクセスを課題視するのではなく、近距離のアクセスの改善を求める。</li></ul>

5 班のグループ討議においては、将来の姿について色々な意見が出されたが、(資料からは)県全体のグランドビジョンが見えないということで市町村の総合計画とリンクがなされたのか、「沖縄らしさ」の議論が不足しているのではと、前提条件への意見が占めた。

### (3) 評価の視点について

#### 【発表の主旨】

- 県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。
- 沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい
- 公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。

#### 【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄が沖縄らしく、将来もあり続けるためにどうすればいいのか。利便性優先ではなく、沖縄が世界のモデルになるようなまちづくりに・・・</li> <li>・ 交通体系として現在最も必要なものは何かの基本的議論をすべき。(那覇一名護間の高速鉄道が本当に必要か)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇市の渋滞解消の為に、コミュニティバスを行政が支援できれば、運営費を抑える事が出来るのではないか。</li> <li>・ 新しい公共交通の実現には、県民が利用しやすいのが一番。それをどう実現するか。</li> <li>・ 幅広い地域・世代のニーズを取り入れる。ニーズを採用していけるのか。</li> <li>・ 車を運転できない人や高齢者を意識したものがまず必要。乗りやすい。</li> <li>・ 行政、大人だけでなく、学生、年配の方々、幅広く意見を聞いてほしい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各公共交通のメリット、デメリットを県としてあげてほしい。</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全戸にニュースレターを配布しているが、しっかりした広報であるとは限らない。広報は県民に届いているのか。</li> <li>・ 那覇の交通改善と渋滞は分けて考えるべき。</li> </ul>

評価の視点についても、判断基準となる県全体のビジョンが見えないとして、前提条件への意見が占めた。