

第 1 班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 名護のハブ化
- ② 人を北から南へ
- ③ 開通までの期間を短く
- ④ 交通渋滞の緩和
- ⑤ 県民の生活が第一
- ⑥ 県土の均衡ある発展

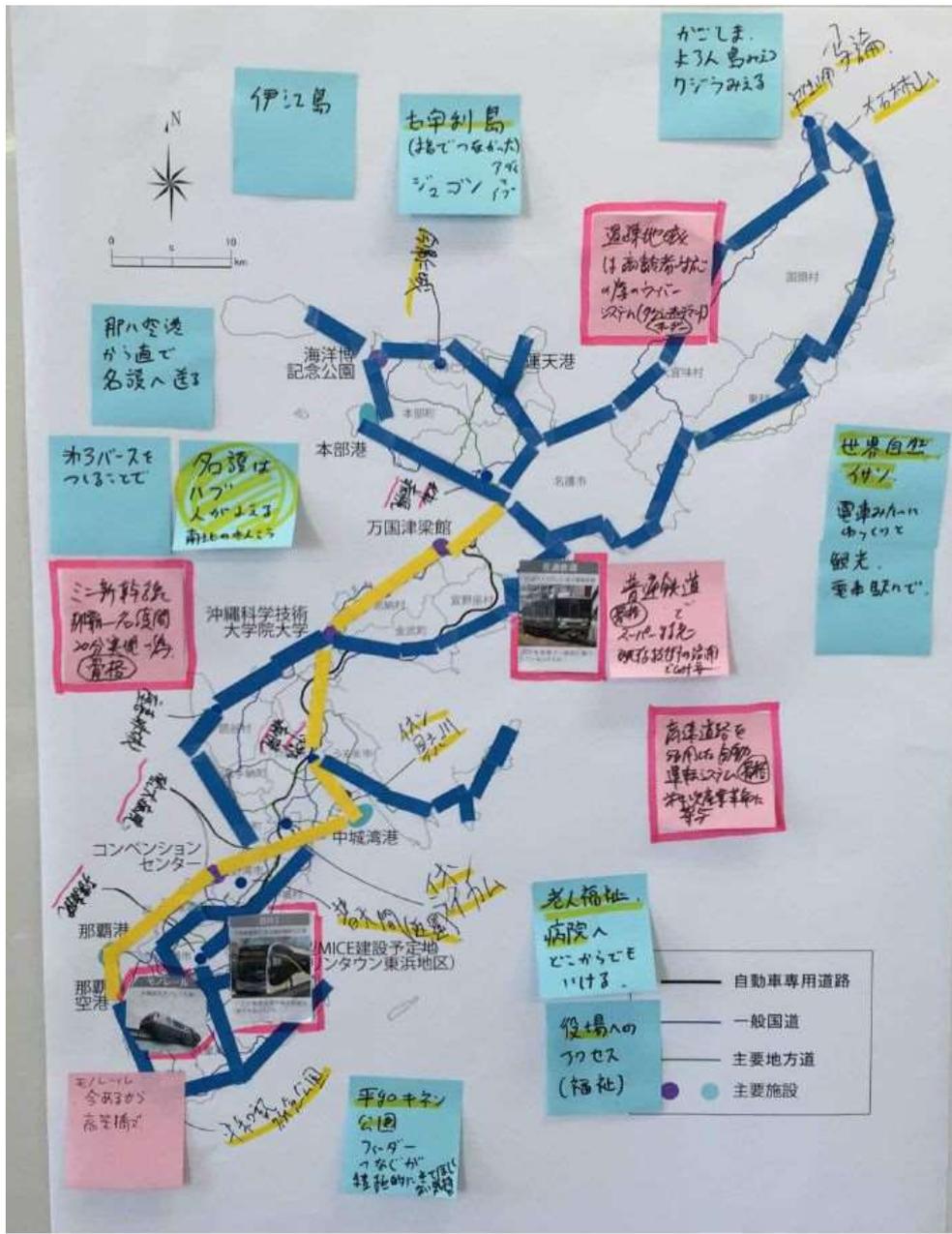
(2) 発表意見（要旨）

- ・ 那覇港と空港は観光客の利用という視点で重要
- ・ 用地買収など、立ち退きには時間がかかるだろう。2030年に普天間基地の返還もある。周辺は新たなまちづくりを行うことになる可能性がある。
- ・ 58号線の那覇から北谷の渋滞が酷いため解消できると良い。しかし、沿線に駅をつくと渋滞が悪化することも懸念され、都市計画上の工夫が必要。
- ・ 駅までは歩き、その先はフィーダーでカバーする。敢えて、まちなかを外すという考えもある。
- ・ 駅はたくさん作らないで速さを優先したほうがいい。
- ・ 通勤の時間帯は特に渋滞が大変だ。また、モノレールの場合、その先が困ってしまう。
- ・ 地下に鉄軌道を整備する場合は県内企業が対応できないため、経済効果が期待できない。
- ・ 那覇空港から直で名護へ人を送る。名護はハブ。人がふえ、南北の均衡を保つ。
- ・ クルーズ船のバースを北部にもつくる。

（考慮した拠点について）

イオンライカム、普天間エリア、中城イオン（具志川）、座喜味城跡、OIST。

(3) 具体的なルート案



- ① 骨格軸は那覇空港から那覇港、宜野湾コンベンションセンターなど中南部の西海岸を經由し中城湾港、中部病院、OIST、万国津梁館を経て名護に至るルートとした。
- ② 名護のハブ化を提案し、速達性を優先するミニ新幹線と普通鉄道（スーパー特急）の2つの機能を提案。
- ③ 高速道路を活用した自動運転システムによる骨格軸も検討し、3つの骨格軸で第4次産業革命に寄与する。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
移動速度、整備手法優先	<p>速達性、投資額の少なさの観点から短い距離が望ましい。</p> <p>58号など国道の上に2～3階建ての高架橋←緑化する。スピード、金額 etc. 那覇空港-バースー○ー○…○→名護 高速道路の上に2階 or 3階建てで作る方が早い。</p>	<p>D案とA案に近いイメージですが、高速道路の上に線路をつくってはどうか。</p>
県土の均衡ある発展	<p>県土の均衡ある発展からC案が良い。</p>	<p>C案を選択。県土の均衡ある発展という視点で考えるとA案とD案はなくなり、B案とC案を比較するとC案の方がお金がかからないと思った。費用が少なくなれば、運賃も安くできるのではないか。</p>
まちづくり	<p>駅を中心に街はできる→それを中心に新たな街造りをする。</p>	<p>今ある街を壊して街と街をつなぐのはナンセンス。つくばのように何もなかったところであれば良いが、既存の市街地をつなぐには土地買収などに時間がかかる。鉄軌道により新しい街をつくるイメージ。そうすれば駅の周辺に色々集まってくる。</p>
観光振興	<p>糸満から本部までつなぐことができるなら優等列車運行の可能性が出てくるから C' (C案類似の独自案)</p>	<p>C案を選択。糸満から本部までは約90km程度ある。 (注：優等列車とは、普通列車に対し、速達性や車内設備の優れた列車。また各駅停車に対して通過駅を持</p>

		つ速達列車の意味合いもある)
	本部港で連絡することにより、奄美伊江方面とのつながりも出てくるから C'	
	那覇空港と接続して、県外・国外の観光客などを取り組むことができるから。C'	北部の西側は観光による需要もあり、人口の分布からも妥当性がある。空港からもアクセスしやすい。
	観光ホテル集中地域を通った方が合理的、C 案	西海岸にはホテルなども多く、観光客にも利用しやすいのではないか。
	宜野座や金武は高速道路が繋がっているし、ホテルへの需要も考えられるから C'	
北部振興	名護本部間。2020 年想定した場合、県が入域観光客 1000 万人、本部町、海洋博へ訪れる客 800 万人見込まれる、よって県民生活における交通の緩和をするため。ここから 3 次交通へ乗換え。ここから山原路へ	名護～本部間、もしくは名護～今帰仁間の路線があると北部の活性化に寄与すると思う。
名護のハブ化	A または最短ルート E(独自案)ミニ新幹線で那覇空港と名護を 20 分で繋ぎたい。名護を空港ターミナル化する(レンタカー、チェックイン)	ノンストップで那覇～名護間を 20 分でつなぐという鉄道はどうでしょうか。空港から名護へ直通で短時間に移動できるようにすれば、沖縄の入り口を 2 つに増やすことになります。

	<p>A または最短ルート E 世界一短い新幹線を作ることによって盛上がる。 名護に仕事が増えて人口が増えてバスも増える。</p>	<p>中部など那覇～名護間の間にある都市はすでに車での生活が成立しているため、結果的に全体をカバーできる。</p>
	<p>A または最短ルート E 直通にすることでレンタカーと共存する。 途中で駅をつくるとかえって寂れてしまう。 車生活の方をお客さんにするにはそのくらいのメリットが必要。</p>	<p>南北の2つの入り口が全体の集中緩和を行うことができます。名護から那覇空港までの移動時間がよめないなど、不便も多いので、名護から時間が決まっている鉄道があると良い。</p>
渋滞の解消	<p>交通渋滞解消のため C 案</p>	<p>鉄道を整備することで渋滞解消につながることを期待しています。沖縄市と西海岸（那覇、浦添～北谷町など）に渋滞が多いと感じているため。</p>
大型施設・交通結節点	<p>空港から那覇から那覇インターまで、地下を通す那覇インター中央地下鉄を通す。</p>	
	<p>那覇～与那原マリンタウン東浜 理由、大型 MICE、誘客、年間 200 万人以上ぐらいの客が東部地上交通の緩和のため</p>	<p>MICE 施設ができる与那原のマリンタウンへ空港から接続できると良いと思います。</p>

2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ①フィーダーでくまなく移動可能として、骨格は那覇と名護という考え。
- ②中南部、北部ともに主要観光地を結ぶフィーダーの整備により観光客と県民の生活に役立てる。
- ③那覇エリアには環状線となるようフィーダーを整備する。
- ④フィーダーの交通システムはモノレールとBRTなど、既存の交通システムを活用してつなげる。
- ⑤福祉の視点から病院や役所などをつなぎ、観光視点でも拠点となる施設を結ぶ。
- ⑥北部は世界遺産となる可能性もあり、ゆっくりと観光できるような列車と駅とする。
- ⑦それら以外の過疎地域では高齢者対応のためのUberなどを積極的に導入する。

(2) 発表意見（要旨）

- ・病院も福祉視点から必要ではないか。
→北部病院、中部病院、琉大病院、南部病院、豊見城中央病院
- ・役場も同様に福祉目線で必要だと思う。
- ・その他の提案として、比較的過疎地でのフィーダーはUberが良いと思います。一般の人が空き時間を利用して自家用車でサービスを提供できる仕組みが世界では利用されている。
- ・今あるモノレールをフィーダーとして利用する。
- ・路線バスを利用するところもある。
→既存の路線バスはどこに行くのかわからない。時間通りに来ない。
- ・LRTのタイヤバージョン（BRT）は？
→決まった時間に来るのであればいいと思います。
- ・車に慣れてしまっている沖縄県民が利用するかどうか。モノレールは駅周辺に企業が立地し始めているから利用される機会も増えると思います。
- ・那覇周辺でフィーダーの環状線ができるといいのでは。モノレールとBRTで構成し、圏域の利便性が向上する。
- ・お年寄りにはUber、那覇～名護間はミニ新幹線などの新交通システム、さらに高速道路を利用した自動運転車両のサービスなどでそれぞれの需要に対応できるのではないか。
- ・北部が世界遺産として守っていかないといけない。

(考慮した拠点)

- ・ 平和祈念公園、伊江島、古宇利島、今帰仁城、座喜味城、
浜比嘉～海中道路～伊計島、辺戸岬、大石林山

第 2 班

1. ルート案について

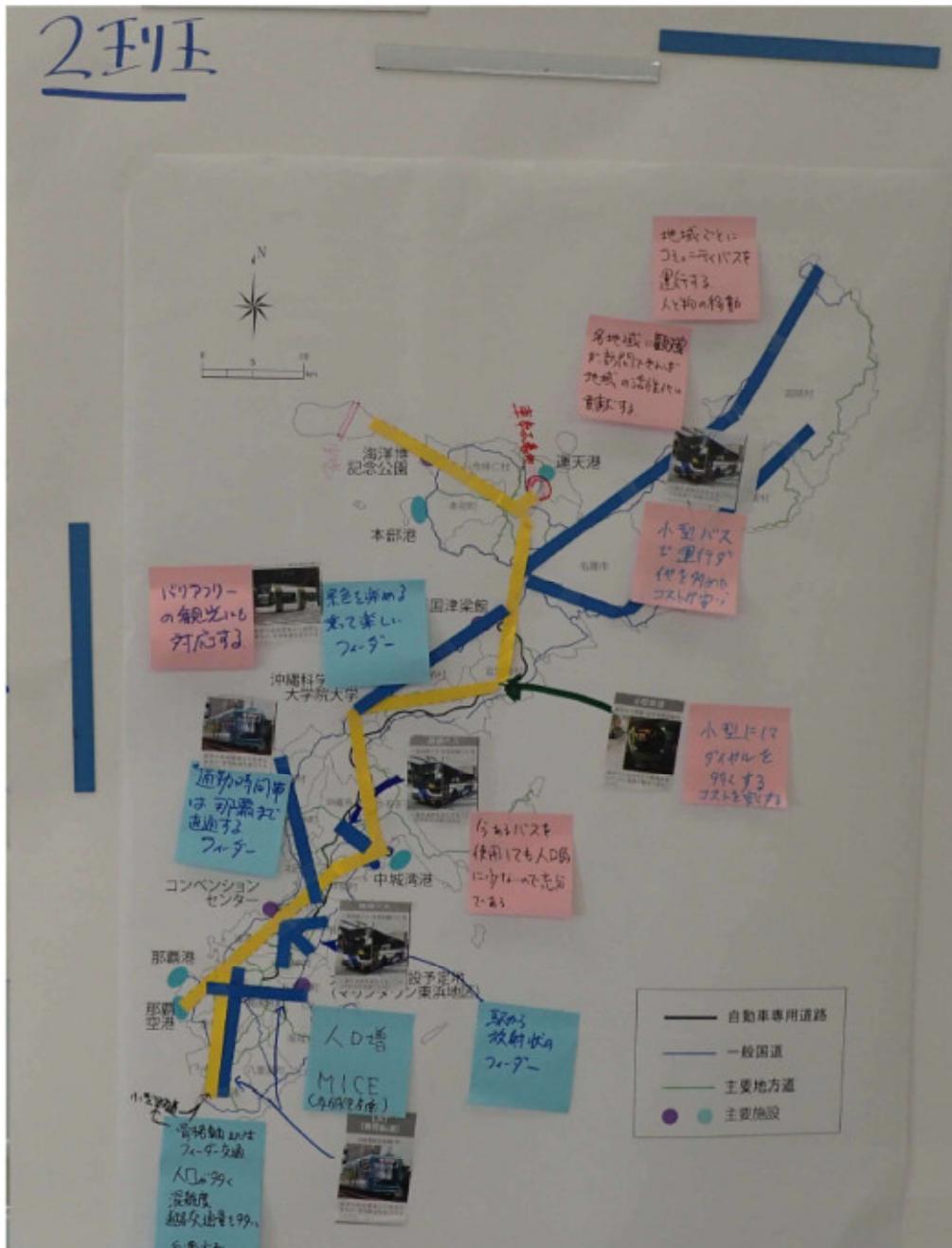
(1) 検討の視点

- ① 骨格鉄道は沖縄県民のための効率的な人の移動を担う（←観光客はのんびりと非日常を味わうのが目的だから）
- ② コストを縮減することで整備時期を早める。

(2) 発表意見（要旨）

- ・ 沖縄の玄関であり空港は欠かせない。
- ・ 人口は西海岸よりも東海岸に多く居住しており、県民のためのルートとしては東海岸が望ましい。
- ・ 沖縄海洋博公園は観光客に人気があり欠かせない。
- ・ 災害や荒天などで那覇空港が閉鎖になる可能性もあり、沖縄には空港が2箇所は必要である。現状でも少し大きな飛行機まで発着できる、伊江島空港を活用して空港を2重化する。
- ・ 伊江島には橋をかけて本島と結ぼうとしている。鉄道を走らせた方が活性化に結びつく。
- ・ 骨格軸のシステムとしては小型鉄道を採用する。ダイヤを多くすることで大きな需要に対応することが可能であり、小型化でコストの縮小も可能になる。
- ・ 那覇市～糸満市方面については、今後いろいろ検討したうえで、場合によっては骨格軸の導入も考える。その際は小型鉄道とする。
- ・ 沖縄市については、現在走っている地域活性化バスの実態をみてもあまり使われていない。なぜかという、沖縄市は全体の人口は大きい、利用できる中心市街地の範囲に住んでいる人は少ないから。また、骨格軸の駅ができると逆に人々が移動してしまうと思われる。さらに、骨格軸の駅がコザやゴヤになるとそこへ車が集中することになり、さらなる混雑を助長し、駐車場も必要になる。これらから、東海岸を通した方が良いと考える。
- ・ 恩納村の観光協会の方の話によれば、恩納村のホテルではリムジンバスなどの高級感のある交通方法を組み入れてラグジュアリーな観光を創り出そうとしているとのこと。それを考えると、北谷から恩納村までの西海岸は、生活感のある鉄軌道というよりも、高級感のある観光バスやLRTなどの方が良いと考える。
- ・ 車両基地を運天港に整備し、雇用を生み出すなど北部地域の活性化に資するとともに、車両基地に出入りする回送車両を利用して伊是名島、伊平屋島の交通利便性向上にもつながるよう配慮する。

(3) 具体的なルート案



- ① 骨格軸は那覇空港を出発～D ルート経由で名護市～本部半島の中央をショートカット～海洋博記念公園～さらに終点となる伊江島の空港に至るルートの基本とする。

(4) 討議内容

大切な視点 の区分	記載内容	補足説明等
観光	観光の用途としては、別に考えた方がよい。	観光はゆっくり・のんびりが求められ、県民の通勤・通学などは速さが求められる。それぞれに対応する交通のあり方は異なる。
	観光客がお金を落とせるように、高速ではなく、ゆっくり乗れる方がよいと思う。	観光客には地域のいろいろな場所で乗り降りして食事などをしてもらうことで、お金が落ちる。
	D案が良い。西ルートの観光地はのんびりと非日常を味わう場所だから。東ルートは県民生活地帯	上記の考え方を受けて、骨格軸は県民生活地帯を通ることがよい。
日常の利用	中南部に通勤通学の軸になる企業や学校が多いからそもそも渋滞の緩和になると思うから	沖縄市等から南部へ行く際に、西原町や中城村あたりで、大学生の車通学の影響で混雑があり、これを越えて那覇などに向かう交通が混雑している。D案はこの状況を緩和する。
まちづくり	空港を本島に2ヶ所必要	災害や荒天時に空港が閉鎖される可能性がある。この事態を避けるためには2箇所の空港が必要である。
	地域の特性に合ったシステムの選択	観光地や居住地といった地域特性に合わせたシステムの選択が必要である。
	将来の人口増を考えて東ルートはいいのではないか工業地帯も活用しやすい	中部地域についてみると、東側に未開発の土地が広がっている。県では東海岸に工業地帯の開発を目指しており、将来の発展が見込める。
	駅前に駐車場が必要・1,000台位	今の空港の駐車場は満杯で止められないことがある。も

		っと大きな駐車場が必要である。
	50年先を見据える	これまでは中南部にばかり目を向けすぎてきたと思う。今後は中北部という地域に目を向けて、地域開発を考える必要がある。
人口や集客施設との関係性	人口の多いところを多くの車両を通す	観光客の利用ではなく、県民の生活の視点を重視して考えるべきである。
	C案またはD案 多くの人が乗れる（中部まで）＋距離が短い（北部）	中部までは多くの人が乗れるルートを通り、中部から北部に向かっては距離が短くなっている。
	地図を見たら夜間人口、従業員人口密度、道路交通量、混雑度が多い地域 集客施設が多い地域	A, B, C, Dを特定しての話ではないが、鉄軌道を通すべきルートは参考地図から浮かび上がってくる。
造りやすさ	用地確保しやすい道路地下	道路地下を活用すると用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
	大深度	大深度地下の活用でも用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
コスト＝キヨリ＝時間	A案を進める コストが安くなる	国道58号の地下を、できれば大深度で造ると用地買収が不要になり、安く、早く整備できる。
	北部は西・東でなく、最短距離に近いルートとする	北部地域のルートは、西海岸や東海岸ではなく、東西の真ん中に設定し、最短距離にする。
物流	人と物を同時に移動することも考えないといけないのでは	将来はバスやトラックの運転手も少なくなってくるので、鉄軌道を活用して人と物を同時に運ぶ。
	物流のコストや時間の視点	物流も行うことで日中の非

	を考えてもよいのでは	混雑時間帯における鉄軌道の有効利用を図る。 トラックで運んでいると混雑などでコストが大きくなる。
--	------------	---

2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ・フィーダーはそれぞれの地域特性に合わせたシステムを選択する

(2) 発表意見（要旨）

- ・那覇市～糸満市方面については、場合によってはフィーダーとなるがその際のシステムはLRTの専用軌道とする。
- ・那覇市～与那原町方面については、大型MICE施設の立地が契機になり人口の増加が考えられる。骨格軸のフィーダーとしてLRTの専用軌道を導入する。
- ・那覇市、浦添市、宜野湾市の面的に形成された市街地には、駅から放射状に広がるフィーダーとして路線バスを導入する。
- ・伊佐交差点付近で骨格軸から分岐して読谷村に向かうフィーダーとして、通勤時間帯は那覇市まで直通する普通鉄道を導入する。
- ・骨格軸の沖縄市内通過は、中心市街地ではなく中城湾港を通過することになるが、中心市街地には人口も少なく、今ある路線バスを骨格軸からのフィーダーとして活用すれば、中心市街地のニーズには十分に応えられる。
- ・西海岸の恩納村を通過するフィーダーは、観光客に配慮し、ゆっくり走って景色を楽しめ、乗って楽しい、また、バリアフリー観光にも配慮した併用軌道のLRTとする。
- ・名護市以北には、東西海岸に2系統のフィーダーを設定する。これらのフィーダーの役割は、人と物の移動手段を確保することであり、期待する役割は観光客の訪問を促し、地域の活性化に貢献することである。地域ごとに、コストの安い小型バスで、運行ダイヤを頻度高くしたコミュニティバスを走らせる。

第3班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 早期完成とコスト安
- ② 観光と東海岸の活性化、人材育成
- ③ フィーダー交通を考えた骨格軸

(2) 発表意見（要旨）

ルートについては、A案、4ルート案、東海岸ルート案の3つの案がだされた。

(共通意見)

- ・ 地域構造にあった鉄道が望ましいのではないか。
- ・ 観光施設との接続性についての観点は特に重要ではないか。
- ・ 土地取得のしやすさを想定する必要があるのではないか。
- ・ 行政の動きを踏まえて通過市町村を決めるべきではないか。
- ・ 需要があるところを通過するべきではないか。

(3) 具体的なルート案



① A 案

- ・ 国道 58 号上を利用することで、用地買収等の建設コストを抑えることが期待される。
- ・ 既存インフラを利用できるので、早期完成が見込める。
- ・ 既存フィーダー交通ネットワークは既存インフラである国道 58 号を利用して構築されており、鉄軌道の基幹軸が国道 58 号上に敷設されることで、既存フィーダー交通との接続が容易となる。

② 4 ルート案

- ・ 4 ルート（A+B+C+D）を複合することで、公共交通の利用に不慣れな人（どの地域に行くにはどの路線に乗ればいいのかわからない等）でも、主要地を環状に経由することで、どこへでも行くことができる利便性が確保されている。
- ・ 各観光施設への接続が容易になることで、観光面へのメリットが大きい。
- ・ 東西両方を通過するので、東西間の地域間格差が改善されることが期待される。
- ・ 大学等の各教育機関の周辺を通過するため、各教育機関間の交流が図られることから人材育成につながる。また、学生のうちから公共交通に触れる機会が多くなることで、公共交通転換の素地形成が期待される。

③ 東海岸ルート案（国道 329 号ルート）

- ・ 東海岸の活性化が期待される。
- ・ LRT を導入することで早く完成するのではないかな。
- ・ 既存インフラを活用できるので、コストを抑えることができるのではないかな。

（4） 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
フィーダー交通を考えた骨格軸	既にある 58 号線を利用できる	既存インフラがある為、既存のフィーダー交通ネットワークを利用できるため、フィーダー交通と連携しやすくなる。
	（補足）フィーダー交通と連携しやすくなる	

	A 案 高速道路とうまく共存 できるルート	A 案以外のルートだと、高 速道路の線形とかぶって いる所もあるので、うまく 共存できる A 案がよいの ではないか。
早期完成	ルート A, B, C, D 案 に骨格軸として那覇～ 与那原・西原～沖縄市 ルートを加えてほしい。	ルート A, B, C, D 案以 外に、骨格軸として那覇～ 与那原・西原～沖縄市ルー トを追加してほしい。 理由としては
	(理由) L R T により短期 間 (5～7 年) で稼 働が見込める。	1. L R T により短期間 (5 ～7 年) での稼働が見込め るのではないか。
	(理由) 2020 年 M I C E 完 成に貢献できる	2. 2020 年の M I C E に間 に合うのではないか。
	(理由) 県民が公共交通を 利用する素地が 早めに見える	3. 県民が公共交通を利用 する体験が早くできるの ではないか。
	2022 年沖縄復帰 50 周年	2022 沖縄復帰 50 年に間に 合わせてほしい。
コスト	A 案 コスト的に安くつ く。早くできる。	既存インフラがあるとい うことは、工事が早くでき 無駄な経費が掛からない。
	1,500～2,000 億円程度で 建設できる	他ルートだと 5～6000 億程 度かかるが 329 号ルート の場合は 1500～2000 億で できるのではないか。
公共交通に よる人材育成	A 案に国道 330 ルートも 入れてほしい	・ A 案に国道 330 を経由す るルートを入れてほしい。 理由としては、沖大、琉大、 沖国大が周辺に立地して いるため、県内大学の交流 が活性化する。
	普天間の返還に関係なく 330 ルート沿いに沖大、 琉大、沖国大がある。	
	A 案 (琉大経由) O I S T、県内大学の交流 が活性化する	
	大学通学に電車を使う。 学校間の交流も深まる。	・ 大学通学に電車を使うこと が普通になってほしい。

観光	世界遺産 首里だけでなく、中城、 今帰仁、勝連	・キャンプ地やコンベンションセンターといった大量輸送が必要なところが接続されていることが望ましい。
	キャンプ地（日ハムにも戻ってきてもらう）	
	コンベンションセンター 大量輸送が必要なところ	
東海岸の 活性化	東海岸側の開発に貢献できる。	

2. フィーダー交通について

(1) 検討の視点

フィーダー交通については、各骨格軸と、既存フィーダー交通ネットワークを補完することを想定して検討を行った。

(2) 発表意見（要旨）

南部ルート、本部今帰仁ルート、金武—宜野座ルート（北部東海岸）の3方面のフィーダー軸が想定された。

・南部ルート

那覇と南部地域を結ぶフィーダー交通を設置することが望ましい。

・本部・今帰仁ルート

美ら海水族館や今帰仁城といった観光施設となる方面にはフィーダーが必要である。

・北部東海岸ルート

人口がそれなりにあり、東西地域間格差の解消を目的として、東海岸である金武—宜野座方面のフィーダー交通が必要である。

3. 公共交通システムについて

(1) 発表意見（要旨）

・公共交通システムについて、速達性を最重要視しているのであれば、普通鉄道や小型鉄道といった運行速度が速く、高輸送力の交通システムしかないのではないかと。

・運行方法として、快速車両や特急車両等が速達性（那覇—名護間を1時間）を満たして、普通車両は那覇—名護間を1時間かかってもよいのであれば、LRT等の交通システムで整備というように場所によって方法を変える手法が考えられるのではないかと。

・東海岸ルートについては、LRTしか考えられない。

第 4 班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 骨格鉄道は県民、観光客を含め、需要の高い主要施設または人の集まると予想される箇所をつなぐ。
- ② 既存の交通システムも十分に生かし、採算性も考慮する。
- ③ 速達性
- ④ 既存交通システムとの乗換えがスムーズかつ円滑にする。

(2) 発表意見（要旨）

- ① 需要の大小で選ぶ。
- ② 既存の交通システムと連携していこう。
- ③ 県民の足となるように。
- ④ 海沿いを通す。
- ⑤ 速達性を重視する。

上記の意見より、「需要の大小で選ぶ」「既存の交通システムと連携していこう」を最も重要な考えとした。

- ・ 事業の優先順位としては、需要の大小は最重要となる。
- ・ 需要の大小がわかるデータがほしい。
- ・ 那覇空港は観光産業にとって重要な場所となる。
- ・ 北部東側は沖縄高速道が縦断しているため、高速バス等でカバーできる。
- ・ 国道 58 号の基幹バス（バスレーン）も活用する。
- ・ 移動手段だけではなく、乗っていて楽しい等の観光的要素も必要。
- ・ 観光客目線だけではなく、県民や交通弱者にも優しい交通システムとしたい。
- ・ 交通システムの情報と知識が無い。

(3) 具体的なルート案



- ① 骨格軸は那覇空港～那覇 IC (付近に病院施設有り)～西原 IC (将来モノレールと沖縄自動車道との連結地点となる)～北谷～沖縄市 (ライカム)～コザ～安慶名～石川～大学院大学～万国津梁館～名護市役所に至るルートとした。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
<p>需要の大小で選ぶ。</p>	<p>[B案(中部西・北部東ルート)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金武のスポーツ施設が充実しているので連結させたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・金武町にあるスポーツ施設(フットパーク)に子供の部活で送り迎えがあるため。
	<p>[C案(中部東・北部西ルート)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・根拠小ながら需要の大小で。 ・今後の開発等を含め、中城港湾に寄与させたい。 ・大学院大学、万国津梁館を通したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・正確なデータがあるわけではないが、個人的に最も需要があると思われる。 ・今後中城湾港の開発が進み、大型船の乗り入れが可能となることを見込んで。 ・大学院大学、万国津梁館は通したほうが良い。
	<p>[C案の変形案]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発、観光が期待できる読谷を通したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現C案の変形で今後の開発で観光を見込める読谷を通したい。
<p>既存の交通システムと連携していこう。</p>	<p>[C案(中部東・北部西ルート)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通システムとの連携がとれる。 ・北部の東側は高速道路がカバーしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北部東ルートには高速道路が交通手段としてカバーできているため。
<p>県民の足となるように。</p>	<p>[県民の足となるように]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・送迎の問題、交通弱者等、県民の足となるように。 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客の目線だけでなく、県民の交通に対する利便性も考える。 ・交通弱者に優しい鉄道であるべき。
<p>海沿いを通す。(景観性、</p>	<p>[A案(中部西・北部西ルート)]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段だけではなく、観光的要素も取り

観光のため)	・ 景観性、観光を重視し、乗っていて楽しいという価値観。	入れる。
	[B案(中部西・北部東ルート)] ・ 海沿いを通し、金武のスポーツ施設との連結を図る。	・ 海沿いを通り、スポーツ施設との連結を図る。
速達性を重視する。	[D案(中部東・北部東ルート)] ・ 沖縄自動車道に近いルートだから。	・ 現沖縄自動車道と線形が近いので直線距離が長く、距離も短いのでは? ・ 自動車より移動時間が長くなると乗る意味がない。
その他	[空港との連結もする]	・ 今後の産業を考えると、観光客は重要。
	[採算性]	・ 採算性も十分に考えなければ、現実的ではない。

2. フィーダー交通について

(1) 検討の視点

- ① 骨格軸では補えなかった主要施設等を中心に連結させる。
- ② 南部那覇市周辺は既存の交通システムであるモノレールを活用し、北部東側は沖縄高速道を活用する。
- ③ フィーダーは速達性よりも利用者の利便性を上げることが大事である。
- ④ 新技術であるLRTにバス以上のサービスを期待する。

(2) 発表意見(要旨)

- ・ 既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。
- ・ 南部糸満側はバイパスでつなげることにより、リダンダンシー、速達性の面で機能する。

- ・ 県民目線で子供の送り迎えや、お年寄りの通院等にも配慮したい。
- ・ 将来モノレールと沖縄自動車道との連結部になる西原からは、北部東側を高速バスで活用する。
- ・ LRT でバスのデメリット（時間通りには来ない等）をなくしてほしい。

3. 公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ・ 維持管理の容易さ
- ・ 既存の交通システム（モノレール、バス等）との連携を図ることから、乗換えを前提となることから、バリアフリーも十分充実させる。
- ・ 骨格軸は「小型鉄道」「AGT」「HSST」とする。
- ・ フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。

(2) 発表意見（要旨）

具体的な交通システムは知識、情報が不足しているため、骨格軸のシステムは消去法で「小型鉄道」、「AGT」、「HSST」となった。

フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。