

# 資料 1

## 第 2 回 計画検討委員会 (H27. 8. 5) の主な意見とその対応について

### 1. 県民意見の概要

#### 【現状及び課題】

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客から沖縄の交通が不便という意見があるが、何が不便なのかもっと掘り下げる必要がある。</li> <li>観光客のニーズは県民意見からは把握しづらい。もっと把握すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存調査等から観光客ニーズを整理し、対策案検討の基礎資料として活用する。</li> </ul>

#### 【将来の姿について】

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>県民会議から出た「県全体のグランドビジョンがわかりにくい」という意見については、「沖縄鉄軌道ニュースがわかりにくい」という整理では十分ではないと思われる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第 2 回 プロセス運営委員会 (H27. 8. 21) 「資料 4」において、分類先を「コミュニケーション」から「将来像・対策について」へ変更し、新たに分類項目を追加した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>「1 時間圏域」には、2 次生活圏の 1 時間と主要都市間の 1 時間がある。どの 1 時間圏域についての説明が明確にする必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第 2 回 プロセス運営委員会「参考資料 5」において、主要都市間（那覇と名護）の 1 時間圏域であることを明確にした。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>将来像については、県の交通計画の上位計画としての説明はしているが、それ以上の説明がないのではないか。</li> <li>マクロではない将来像について、今後工夫して県民に情報提供を行う必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今委員会の「資料 3」において、沖縄 21 世紀ビジョンを踏まえ、将来の私たちの社会環境や暮らしをイメージとして示しており、今後、県民へ情報提供し、意見を求めるものとする。</li> </ul>

#### 【評価項目について】

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の代替案を比較評価する項目と鉄軌道をつくるかつくらないかを評価する項目は異なるため、整理する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今委員会の「資料 5」において、評価指標及び算定方法を踏まえ、評価内容が重複するものについては整理を行い、比較評価項目の再整理を行った。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>県民の意見が分かれる点については、どちらがよいか評価する項目が必要になる。</li> <li>評価項目について重み付けも必要である。</li> </ul>	

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄は車の使い勝手がよい一方で、鉄軌道での移動は、駅までの移動時間が長くなる場合がある。末端交通を含めた移動時間について分析を行う必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今委員会の「資料5」において、末端交通も含めた拠点都市からの30分、60分圏域の範囲拡大（圏域内人口）を評価指標として整理した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標としている観光客1,000万人になった場合、どのような観光を想定し、鉄軌道がどのような役割を担うか見えるようにするとよい。</li> <li>・ 観光客が1,000万人になるのは可能性が高く、どのような交通流動が生じるか検討を行う必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の観光振興基本計画等から、観光客1,000万人を想定した場合の交通流動について検討を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄軌道による産業振興の効果が見えにくい。産業・経済と鉄軌道の関係を掘り下げる必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、他地域の事例から鉄軌道整備によるまちづくり効果や観光産業への効果等について整理する。</li> </ul>

#### 【対策案について】

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ どのように対策案を設定するのか整理する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今委員会の「資料4」において、対策案検討にあたっての基本的考え方を整理の上、これを基に具体の対策案を検討する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ MICE施設の建設位置が決まるなど環境変化もあるので、前提条件を整理しておく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今委員会の「参考資料1」における対策案検討にあたっての基礎情報に、MICE施設を含めた国際会議等大型施設についても、基礎情報として整理した。</li> </ul>

#### 【その他】

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域活性化については、既存の商店街とどのように関連づけるかという視点が必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、駅整備による開発効果等については、他地域の事例を整理の上、市町村会議を通じて市町村と情報共有を図るとともに、県民へ情報提供していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅の利便性等について整理をし、県民に理解をしてもらったほうがよい。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前提条件について、自然環境への影響といった視点が抜けている。また、用地の取得については、鉄軌道導入が決まっているかのような誤解を与える記載となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第2回プロセス運営委員会「参考資料6」において、自然環境への影響について追記。また、用地の取得については表現を修正した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前提条件について、鉄軌道導入に伴う自治体負担には、県と市のランニングコストの負担だけでなく、国の負担や建設にかかるコストについても記載した方がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第2回プロセス運営委員会「参考資料6」において、国の負担や建設にかかるコストがあることについても追記した。</li> </ul>

## 2. 鉄軌道導入によるまちづくり効果について

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"><li>鉄軌道導入によるまちづくり効果の事例は何に活用するのか。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>事例により沿線の人口集積等の整備効果を把握し、沖縄に鉄軌道が整備された際の効果を想定するために活用しようと考えている。</li></ul>

## 3. 今後のスケジュールについて

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"><li>ステップ3の作業項目が非常に多い。慎重かつ丁寧に意見をもらえるよう工夫する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>今委員会の「資料2」及び「資料6」のとおり、委員会の意見を踏まえ、検討の進め方、スケジュールについて大幅に見直しを行った。</li><li>検討の進め方については、今後、プロセス運営委員会において確認を得る予定。</li></ul>

### 第3回 技術検討委員会 (H27. 11. 13) の主な意見とその対応について

主な意見	回答・対策方針など
「評価方法について」の P3「環境への影響」の生活環境の騒音等については、供用後の評価指標としてまとめた方が良いのではないか。	建設作業については、事業アセスメントの中で評価されるので、供用後の評価についてのみの記載に修正した。(資料5参照)
需要予測を行う際、基準年をどのように設定するのか。	次回技術検討委員会で検討する。
「評価指標算定等資料1」の P9「地下水」について、地下水だけでなく表流水等の情報も追加した方が良い。	今委員会の「参考資料2」に表流水等、降水量や気象項目に関する情報を追加した。
年間の降雨量、温度、台風等の気象項目は陸域の植物、動物、地下水、景観、環境にも関係してくるので、資料に追加した方が良い。	
需要予測について、「県民利用者数」と「駐留軍用地跡地における公共交通利用者数」の予測を分けているが、これは跡地利用がされていない現行と跡地利用がされて人口の分布が変わった場合を分けて算定するという考えか。	需要予測については、基準年(供用後)を設定して予測を行うこととしており、跡地については、基準年時点における跡地の利用状況を想定して予測を行う。 なお、フレームについては、次回技術委員会において検討を行う。
「評価方法について」の P5「耐災害性」で「ハザードマップ」での評価の災害は津波、土砂災害だけでなく、液状化、河川の氾濫等も追加した方が良い。	耐災害性の評価方法については、今委員会の「資料5」を「津波、土砂災害等」として修正したほか、「参考資料2」に液状化等の資料を追加した。
産業振興、観光等について、何らかの経済効果を検討できないか。	今後、他地域の事例から鉄軌道整備によるまちづくり効果や観光産業への効果等について整理する。