

第3回 計画検討委員会 (H27. 12. 11) の主な意見とその対応について

1. 沖縄の将来の姿のイメージについて

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 私たちの暮らしのイメージは断片的になっているが、実際の生活は断片的な活動が混ざり合ったものになるので、そういった暮らしを示せないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ニューズレターにおいて、複数の活動が混ざり合うイメージを示し、県民の選択肢が広がる姿を示した。
<ul style="list-style-type: none"> 皆元気で歩いて生活しているイメージとなっているが、お年寄りや体の不自由な方の生活のイメージも必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料を修正し、ニューズレターでは多くの方の暮らしぶりがイメージできるようにした。
<ul style="list-style-type: none"> 私たちの社会環境で、「観光拠点が多数集積し」とあるが、集積というより拠点が広がるイメージではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ニューズレターにおいて「観光拠点が多数あり」に修正した。

2. 対策案の検討にあたっての基本的考え方について

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 那覇一名護を骨格軸とするが、需要予測の結果、起終点が異なることもあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> フィーダー交通の需要予測の結果を踏まえ、骨格軸の延伸の可能性についても検討を行う。
<ul style="list-style-type: none"> 骨格軸の那覇も名護も広域であり、もう少し範囲を限定した方が良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 評価にあたっては、駅位置を仮定した上で那覇と主要都市間の所要時間等を算出することになるが、本計画は構想段階の概略計画に該当することから、具体的な駅位置の設定ではなく、駅位置の考え方の検討にとどめることとしている。
<ul style="list-style-type: none"> 商圈の競合に関連するが、駅位置はどのように設定するのか。 メッシュ統計等を用いて、商圈等の評価を行えないか。 	
<ul style="list-style-type: none"> 対策案は「基幹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の構築」としながら、対策案の進め方では「骨格軸」の検討のみとなっている。骨格軸だけか、フィーダー交通も含めて評価するのか整理が必要。 対策案は範囲が広いため、代替案や鉄軌道代替案等の違う言葉を用いる等、言葉の使い方を整理した方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 対策案として、骨格軸とそれと連携するフィーダー交通をセットで検討することを、資料及びニューズレターに追記し、県民へ情報提供した。

3. 評価方法について

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 概略計画として、何を、どこまで評価するかイメージがわからない。資料の冒頭に、評価方法をどうやって使うか説明があった方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本検討は、構想段階の検討であること、そのために比較評価にあたっては、相対的な比較優位性を中心に確認することを資料及びニュースレターに追記し、県民へ情報提供した。
<ul style="list-style-type: none"> 評価指標は、すべて並列しているが、それぞれの指標の重みをどう考えるのか。 評価項目において、相関性の高いものはまとめた方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 評価項目については、県民が様々な視点から事業による効果を確認できるよう、幅広く設定することが重要と考えている。 ただし、複数案の選定（絞り込み）にあたっては、各ルートの特徴を把握しやすいよう、相関性の高いものをまとめて示す等、工夫していきたい。 重みづけについては、必要性も含め今後検討していく。
<ul style="list-style-type: none"> 定性的評価に関して、どのような基準で評価を行うか、明確にすることは可能か。 	<ul style="list-style-type: none"> 定性的評価については、相対的な評価を行うこととしている。
<ul style="list-style-type: none"> 観光においては、1時間にとらわれない評価も必要で、海岸を見ながら移動する等の行動も考慮して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 骨格軸には速達性、フィーダー交通にはゆっくりと移動することも求められる。 骨格軸とフィーダー交通に求められるそれぞれの役割を踏まえ、検討を行う。
<ul style="list-style-type: none"> 観光客の移動範囲の拡大だけでなく、観光客の分散につながる観点も評価対象にできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 他事例等を参考に観光客の分散の可能性について検討を行う。

第4回 技術検討委員会（H28.3.29）の主な意見とその対応について

1. 報告

(2) 県民意見の概要について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 県民の批判的な意見に対して、その背景・理由を分析する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 意見の中にはその理由について記載がないものもあり、全ての意見についてその要因を把握できてはいないが、意見分類にあたっては、可能な限りその要因を把握できるよう整理を行ったところである。 引き続き、背景・理由に着目して意見分類を行っていく。

2. 議事

(1) 県民意見への対応について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道のような新しいサービスにより、今まで行けなかったところに行けるようになることは、需要予測においても重要なポイントとなる。新しいサービスの提供による行動の変化を把握して、需要予測に反映するのも重要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 同様のことが、県民会議でも、共通意見として示されている。 今後、手法を検討の上、鉄軌道の導入による県民等の意識や行動の変化について把握し、鉄軌道導入による効果について検討する。
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の役割のまちづくりの支援の中に、低炭素社会の実現を含めた環境社会配慮の実現を入れて進められたほうがよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素社会の実現は課題としてとらえており、この課題に対して、公共交通の役割は、交通渋滞緩和等として整理を行っている。
<ul style="list-style-type: none"> 沖縄の特性を踏まえ、自然景観に対して配慮することを、どこかに明記したほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ステップ4で、沖縄の環境特性を踏まえた評価を行っていくこととしている。

(2) 対策案の検討について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」が、「公共交通の役割を踏まえた対策案の検討の視点」にすべて盛り込まれているのか。それぞれの役割がどの視点に該当するか明確にする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 役割・視点の関係がわかるように資料の整理を行った。 (資料4-1参照)
<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの視点はあるが、なぜ北部圏域の言葉がでてこないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 検討の視点に、「北部圏域や中南部圏域のまちづくり支援」と修正した。(資料4-1参照)

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇 - 名護間の全体を評価するスタンスに立っているのはわかるが、各圏域の課題も読み取れるようにしてほしい。 ・ 1時間と1時間以内という2つの記載がある。また、1時間を超えてきた場合、それぞれをどのように評価するのか。1時間の根拠も含めて整理しておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄の将来の実現にあたっては、那覇—名護に公共交通軸を構築し、圏域連携強化を図る必要があることから、中南部圏域と北部圏域を一体的に評価する必要がある。しかし、将来の実現に向け対応すべき課題の中には、交通渋滞緩和、駐留軍用地跡地の活性化など、一部、圏域によって異なるものもある。そのため、評価に当たっては、一体的評価を行いつつ、それぞれの圏域における課題への対応状況を確認できる工夫していく考え。 ・ 沖縄県総合交通体系基本計画において、那覇と2次圏域中心都市（宮古、石垣、名護）との移動時間を1時間とする圏域構造の構築が位置づけられていることから、1時間を目標に検討を進めている。資料については、1時間に統一修正した。
<ul style="list-style-type: none"> ・ システムの一覧表の輸送力について、実績ベースで考えるとシステム間での違いが過少に評価されているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送力は、資料で示している代表的事例のみならず国内の様々な実績を踏まえ、設定している。誤解が生じないようにその旨記載した。（資料4-4参照）

(3) 算定に必要な諸条件について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民意見で、「人口減少するため鉄軌道は必要無い」という意見があるが、20年先を見た中で、人口については、現状維持に近い。 ・ 高齢化が進む中では、今後益々公共交通が重要になる。そういった視点もプラスアルファで、考えて頂ければと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本格的な高齢社会への対応、増加する外国人を含む観光客など誰もが車に頼らなくても移動できる公共交通ネットワークの構築が求められていると考えている。今後、高齢者や観光客等の多様なニーズに対応するためには、移動手段の選択肢拡大を図っていくことが重要という考えを、県民意見から頂いた意見への対応方針（プロセス運営委員会審議事項）にとりまとめ、HP等を通じて県民に情報提供していく
<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光に重点を置くと西海岸、人口分布を考えると東海岸と、それぞれ視点が大きく異なるがどのように選定していくのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数のルート案については、評価項目に基づき比較評価を行い、その結果に基づきメリット、デメリットを考慮の上選定していくことになる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要予測について、内閣府が構築したモデルの信頼性はどうか。 ・ 一つのモデルでよいのか、複数のモデルで検証する必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣府で構築されたモデルによる予測結果については、鉄軌道が整備されている地域の鉄軌道分担率等と比較し、傍証していくこととする。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他事業者の採算性の影響も考慮する必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他の事業者への影響については、ステップ4の費用便益分析の中で確認していくこととしている。

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 1000万人の観光客が、石垣・宮古も含めて、どこに行くのかを考える必要がある。 ・ 鉄軌道が導入されれば、観光客や県民の行動パターンは変化すると思うが、それを需要予測の中でどうみていくのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、手法を検討の上、鉄軌道の導入による県民等の意識や行動の変化について把握し、鉄軌道導入による効果について検討する。