

## 資料 2

### 第 4 回 計画検討委員会（H28.4.19）及び技術検討委員会（H28.3.29）の 主な意見とその対応について

#### 1. 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"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県民は鉄軌道の具体的なイメージを持っていない感じがする。</li> <li>・ 全国の様々な鉄道事業の成功事例、廃止された事例なども示し、うまくいくためには何をしなければならないかなど、県民に具体的なイメージが湧くようにした方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄軌道を導入した場合の様々な影響について、具体的なイメージを持っていただけるよう、今後、全国の鉄軌道の事例なども情報提供していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域によって、意見の特性が異なると思うが、そのような分析は行っていないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域別や年齢別での意見特性の分析は行っていないが、今後、そのような視点での分析もしていく。</li> </ul>

#### 2. 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"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

### 3. 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"> <li>・ 「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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 役割・視点の関係がわかるように資料の整理を行った。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関のあるべき将来像として、公共交通の交通網構成と交通分担に関する考えを示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の都市交通マスタープランにおいて、将来の公共交通利用率を10%まで増加することを目標と設定している。</li> <li>・ ステップ4で実施する需要予測結果を踏まえ、鉄軌道の導入した場合の鉄軌道やモノレール、バスの利用率を示していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関導入に際しての道路交通への影響（渋滞緩和、公共交通への転換の可能性、対策など）についても示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄軌道導入による道路交通への影響、公共交通への転換量等については、ステップ4の比較評価結果を踏まえ示していく。</li> </ul>

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の議論に当たっては、道路交通(自動車交通)が将来も陸上交通の主体を成すという基本認識を示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通は、将来的にも本県の主要な移動手段となるものと認識しており、「沖縄県総合交通体系基本計画」では、道路網の整備と併せて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを骨格とする利便性の高い公共交通ネットワークの構築が位置づけられている。</li> <li>今後、本県の交通政策の基本計画である「沖縄県総合交通体系基本計画」に関する情報についても県民に提供していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通について、県民の意見はやや観念的で、具体的イメージに欠けている。例えば、居住地から目的地までの移動における、公共交通機関へのアクセス、サービスレベル、経路、結節、消費時間、交通コストなどがイメージされなくては交通の実情の理解は難しい。情報提供の工夫が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ4の比較評価において、移動時間等を算出するが、これらの結果から、参考例として、一つの移動パターン(OD)を切り出し、対策案が実施された場合と現状との比較で、移動がどうなるかなどを県民に示していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>本島中南部、北部の開発状況、人口分布状況の相違はフィーダー交通のあり方に影響するが、定時性等確保の観点から広域人口密度地域への環状網の要請があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中南部のように人口密度の高い地域においては、基幹軸と複数の拠点地域間での交通量が多く、基幹軸と拠点地域、拠点地域と拠点地域間を結ぶ公共交通がネットワークを形成し、環状網にすることが効率的となる場合がある。</li> <li>ステップ4では、フィーダー交通も含め需要予測を実施することとしており、そのなかで基幹軸と拠点地域、拠点地域と拠点地域間の需要を確認していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道主要拠点(駅)における需要予測では、近隣域からのアクセス時間と高速道路走行との競合は、評価されるのか確認したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要予測にあたっては、鉄道駅までのアクセス等に係る所要時間も含めて設定している。また、高速道路を含め自動車交通との競合についても評価することとしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>このような事業は、通常、構想段階、計画段階を経て事業化に進んでいくが、構想段階ですべてが決まるように見えてしまう。事業全体も含めたフローの整理が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構想段階である本計画は、概略設計の前提となる基本的事項(起終点や概ねのルート等)程度の精度で決定されるものであり、具体の駅位置やシステムなどは、本計画策定後の計画段階にて検討されることになる。このような事業全体のフローについても整理していく。</li> </ul>

#### 4. 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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のか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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のか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開発計画が示されているが、北部はないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料では、市町村に確認の上、現時点において計画人口が明確な計画のみを選定している。今後、各市町村において事業化されるなど計画人口が明確となった開発計画については、追加していきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施工単価はTXの時から上昇していることを考慮すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TXの整備時から現在までの工事費の上昇を考慮して、工事費単価を補正する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口について、過去の社人研の予測値と沖縄県の実績値との関係を確認してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまでの予測値と実績値の比較検証を行い、補正の必要性について検討する。</li> </ul>

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃はモノレールの料金並としているが、建設費があがっている中、現実的にはコストに見合う運賃になる必要がある。</li> <li>・ また、諸条件の全てが固定的に見える。</li> <li>・ 条件も様々なレベルがあり、条件によって結果も変わると思う。例えば、バスネットワークの再編もレベルによって予測結果が変わってくるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回設定した諸条件は、決定したものではなく、予測のための仮定である。運賃など予測結果に対して影響が大きい項目については、感度分析の実施を検討する。</li> </ul>