

第 7 回 技術検討委員会（H29.11.15）の主な意見とその対応について

1 寄せられた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"> 外出機会の増加と健康面の関係性については、欧米の資料で、公共交通分担率と肥満率の相関関係を示した図があるので、その資料も加えれば、より分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘を踏まえ、資料に追加修正した。 (第 7 回技術検討委員会資料 5-2 p49 参照)
<ul style="list-style-type: none"> 意見への対応を県民等へ示す際は、重要な箇所に下線を引くこと等により、わかりやすくすべき。 わかりやすさと詳しさの両方に対応できる資料とすべき。 また、県民としては、自分が質問・意見した事項等について、どう対応されたのか、知りたくなる。県民の質問等についてどこでどう対応・回答されているのかわかりやすく示すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 県民に公表する際は、わかりやすさと詳しさの両方に対応する観点から、委員会で審議頂いた資料は詳細版とし、それ以外に概要版を作成し、両方をお示しするものとする。 なお、詳細版についても、技術的な観点からの関心事（疑問や懸念、質問等）を抽出・分類した際の事項名等が、わかりづらい表現となっていたことから、わかりやすい表現に修正。 〈修正例〉 「県民意見に対し、これまでの検討過程や検討にあたっての前提条件、検討結果の詳細について具体的説明を行うべき事項」 ⇒以下に修正 「STEP4 までに検討した内容を改めて丁寧に説明すべき事項」 (第 7 回計画検討委員会資料 5-1 p1 参照) ※資料 5-1 の項目名の修正に伴い、資料 5-2、資料 6 において関連する部分も併せて修正 また、県民が自分の意見に対する回答を確認できるよう、それぞれの回答がどの意見に対するものかわかるよう、目次を作成するものとする。 (第 7 回計画検討委員会資料 5-3 を概要版として追加)
<ul style="list-style-type: none"> 沿線の開発計画が想定通りに進まず、鉄道の需要が予測を下回った事例も多いため、まちづくりと連携することが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道は、需要確保等の観点から、まちづくりと連携して行う必要があると認識していることから、ご指摘については、まちづくりの主体である市町村とも情報共有を図り、計画段階以降は、まちづくりも併せて検討を行っていく考え。

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 少数意見でも、検討に値するものがあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 意見分類にあたっては、数ではなく、検討に資するかという観点から、整理を行っており、たとえ1件であったとしても検討に資すると思われる意見については、拾い上げ、それぞれ対応についてお示しさせて頂いているところ。 (第7回技術検討委員会資料5-2等参照)
<ul style="list-style-type: none"> 県民は、駅周辺のまちづくりにより都市化することを理解しているのか？具体的なまちづくりの段階では、環境社会配慮(地域の自然環境や住民生活等への配慮)が必要となる。 北部地域等の都市開発は、県土の均衡ある発展という目的の一方で、環境面へのリスクや懸念がある。鉄軌道の導入に伴う都市開発のメリットやデメリット、リスク等の議論については、環境アセスメントより前の段階で議論すべきということを留意事項として盛り込むべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘のとおり、まちづくりによる環境への影響についてはまちづくり計画を行う段階において規制等対応策を含め検討を行うことが重要である。 そのため、計画段階以降、まちづくり計画を検討する段階において、まちづくりが自然及び生活環境に与える影響について、適切に配慮・留意できるよう、計画段階以降の検討にあたっての付帯事項として盛り込み、付帯事項等については、まちづくりの主体である市町村とも情報共有を図り、計画段階以降の検討につなげていくものとする。 (第7回技術検討委員会資料5-2 p46、資料6 p3参照)
<ul style="list-style-type: none"> 南部延伸については、事業の目的等について南部の県民に丁寧に説明すべき。 現在は南部延伸の採算が取れないという理由から、骨格軸の延伸は不可となっているが、将来の発展可能性を閉ざさないようにすべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ、県民のライフスタイルが変化し、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していく必要があると考えている旨を追加修正した。 (第7回技術検討委員会資料5-1 p15参照)
<ul style="list-style-type: none"> 沖縄を東アジアの拠点として捉え、運賃收受システム等を日本のものに統合するのではなく、国際化への対応や未来を見据えた先端的な技術を導入することも検討すべき。 日本の他都市でも、中国発祥のレンタサイクル事業などで攻勢をかけられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃收受システムについては、ご指摘のような視点も踏まえつつ、ICカードの拡張等も含め県民及び観光客の利便性向上の観点から、幅広く検討していく。

2 計画段階以降に必要な技術的検討事項について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的ルートや構造、システムの検討に当たっては、イニシャルコストやランニングコストを分けて検討するのではなく、ライフサイクルコストを縮減できるシステム等を検討すべき。 ・ イニシャルコストは高いが、ライフサイクルコストでみると有利になる技術もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご指摘を踏まえ、イニシャルコストではなく、ライフサイクルコストの低減という観点で、資料を修正し、計画段階以降、当該視点を踏まえ検討を行っていく。 (第7回技術検討委員会資料6 p1,2 参照)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音・振動等の生活環境への影響を低減する観点から、最新技術等踏まえ、幅広く検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画段階以降、ご提案のあった技術も含め、幅広い技術を検討していく。

第7回 計画検討委員会（H29.12.15）の主な意見とその対応について

※以下の対応方針は事務局案であり、今後、計画検討委員会委員長と調整し、決定するものとする。

1 寄せられた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"> ・ 浦添市や宜野湾市等から要請がないのは、関心がないということなのか。 ・ 県内自治体の交通やまちづくりの協議会等では、鉄軌道整備が必ず話題になり、鉄軌道の将来的整備も念頭におきながら、計画等の検討がなされていることから、関心は高いと感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ これら市町村からは、要請という行動はなされていないが、構想段階の次の計画段階以降で検討すべき駅位置やまちづくりにおける市町村の関わり方、役割についてかなり関心を寄せており、これまでの市町村会議等においても今後の関わり方等について質問等があったところ。
<ul style="list-style-type: none"> ・ PI では10代からの意見が多すぎて、県内の実際の年齢構成比と乖離しており、意見が偏っているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ PI において寄せられた意見の分析にあたっては、意見数に着目するのではなく、意見の幅を確認できるように対応したところである。 ・ 今回は多くの若者に情報提供をすることで、興味を持ってもらい、沖縄の将来の交通のあり方等について考えてもらうことができたと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市間の交通計画では、ストロー現象が必ず議論になる。ストロー現象を防ぐ手段がまちづくりである。 ・ また、ストロー現象は沿線の街同士での競争で優劣が決まるので、鉄軌道が整備されてからまちづくりを始めては遅く、鉄軌道の整備前にまちづくりに着手している自治体が有利になる。 ・ 離島架橋の場合でも、ストロー現象は必ず議論となるが、実際には本県ではそれが起こっていない。 ・ ストロー現象を起こさないためにも、民間だけに開発を任せず、行政で鉄軌道沿線の機能配置等を含む全体計画を検討しても良いのではないか。 ・ 地域内のストロー現象ばかりを恐れて、交通インフラ整備を否定する専門家もいるが、より広い視野で議論すべき。ストロー現象を恐れて投資しなかった場合、その分の投資が、沖縄以外の他都市で行われることで、沖縄と他都市との格差が生じることも考えられるため、広い視野で議論することが重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の状況では、郊外部はストロー現象が生じる可能性がある。それを防ぐためには、魅力あるまちづくりを行うことが重要と認識している。 ・ また、観光客を各地域に取り込んでいくためには、沿線地域のみならず、周辺の市町村も含め、周遊観光を促すような魅力あるまちづくり、フィーダー交通の充実を行っていくことが重要であることから、計画段階以降は、まちづくりの主体である市町村等と連携して、まちづくり及びフィーダー交通の充実に向け取り組んでいく考え。

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 寄せられた意見を確認すると、駅周辺開発や鉄軌道のあるライフスタイルのイメージを県民に伝え切れていなかったのではないかと危惧する。駅周辺開発は、ゆいレール駅の規模とは異なることを印象づけるべきだった。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の点も踏まえ、鉄軌道について理解を深めて頂くための周知・広報等にあたっては、駅周辺開発の規模感やライフスタイルの変化等についてもイメージしていただけるような情報提供を行っていきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ステップ5で、ルート案の選定の際には、幅広い視点で検討し、総合的に判断するという方針は、資料5-1 p9の「ルート選定に関する意見」での意見からだけではなく、PIでここまで幅広い意見が多くの方から寄せられたことを根拠とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘を踏まえ、第7回計画検討委員会資料5-1 p13の文言を修正した。
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の断面交通量も示して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回の委員会において、資料を整理の上、提示することとする。
<ul style="list-style-type: none"> 豊見城・糸満は、道路交通も不便で、人口も増えて来つつあるが、骨格軸には含まれないのが、疑問である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況の交通行動に基づく予測では、延伸区間については、採算が取れないとの結果が得られたため、骨格軸については那覇と名護を基本に検討することとしたところであるが、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していく必要があると考えている。その旨を第7回計画検討委員会資料5-1 p15でお示ししているところ。

2 計画段階以降に必要な技術的検討事項について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ステップ5での設定する鉄軌道計画案への付帯事項は、例えば、需要予測の精緻化等は早期の検討、まちづくり等は長期的な検討といったように、対応の実施時期等も踏まえ、設定すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ステップ5での付帯事項をとりまとめる際に、各事項の取組時期についても、お示しできる範囲で対応したい考え。
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階での検討の結果、仮に中南部の都市交通として鉄軌道を整備することになった場合、北部または南部への延伸の優先順位が変わる可能性はないか。 本検討は上位計画である沖縄21世紀ビジョンに基づき行われているものであり、その切り替え時期にビジョンの方針が変わらない限りは都市間交通か都市内交通かで考え方が変わることは無いと認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄鉄軌道は、費用便益比等も含め、様々な課題があることから、計画段階で幅広く検討し、総合的に判断していくものとする。
<ul style="list-style-type: none"> 観光地としての沖縄は、ハワイよりも多様性があると感じるが、それは北部の自然もあってのこと。日本の観光振興の視点から、北部も一体となった世界水準の観光リゾートを形成するというのも、北部までの整備を行う理由の一つになるのではないか。 沖縄の観光地としての長所はハワイに比べて、マーケットが近いこと。短所は冬寒く、降水量が多いこと。北部は青い空、青い海のイメージとは異なる戦略等が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの観光客を県内の各地域に取り込み、地域の活性化を図っていくためには、魅力あるまちづくりの他、観光戦略等も併せて検討していく必要があると考えており、計画段階以降、関係部局とも連携しながら、まちの魅力向上等にも取り組んでいく必要があると考える。
<ul style="list-style-type: none"> 需要予測を精緻化すると同時に、利用振興策も考えるべき。 鉄道自体の魅力も、JR九州が取り組んでいるような観光列車等を参考に、計画段階以降で検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要を確保するためには、県民及び観光客の利用促進を図るための取組についても併せて検討を行う必要があると考えており、計画段階以降、ご指摘の点も踏まえ、市町村や事業者等と連携して検討を行っていきたいと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道は需要が定着するまで時間がかかる。一般的には、開業2～3年で交通行動が変わり、その後、駅周辺にマンション等が出現はじめ、さらに需要が伸びる。 開業直後の需要は採算性にも影響を与えることから、計画段階では、他事例での需要変化も参考にしながら、検討を行うべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階では、採算性についても精緻に検討を行う必要があると認識しており、ご指摘の点については、ステップ5において、付帯事項として、整理を行うものとする。

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境アセスメントの配慮書手続では、施設規模や配置等の代替案の提示が必要となっており、本来であれば、構想段階における本検討でも行うことが求められる。 ・ しかし、沖縄鉄軌道については、計画段階において、駅位置、構造等についても、複数検討を行っていくことになることから、その段階において、配慮書手続を行うことで対応できるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画段階では、ご指摘のとおり、具体的なルートや駅位置、構造等についても、現場の状況等を踏まえ、複数ケースを想定して検討を行っていくものと考えられることから、配慮書手続については、その段階で適切に行っていくことになる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画段階では、ルート案をどの程度の幅で決めるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点では決定しておらず、計画段階において、議論することになる。