

資料－ 1

第 1 回 計画検討委員会及び技術検討委員会の主な意見と対応について

1. 総括

(1) 陸上交通の現状・課題及び対策について

主な意見	対応について
①情報追加 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の乗り継ぎが不便 ・小中学校の自家用車による送迎状況 ・沖縄の将来の土地利用のあり方 ・沖縄 21 世紀ビジョンと鉄軌道導入との関係 ・中南部都市圏の公共交通が脆弱であり、都市交通という視点が重要 ・高齢者のみならず、様々な人の移動手段の確保という視点到留意すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料 3（第 1 回委員会資料「陸上交通の現状・課題及び対策について」）へ追記。

(2) 評価項目について

主な意見	対応について
①項目の追加 <ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー交通 ・県民外出機会の増加、交通事故減少 ・観光客を含めた移動圏の視点 ・人口集積に伴う環境への負荷 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料 4「第 1 回委員会資料（評価項目について）」に評価項目として追記。
②鉄道導入による効果について <ul style="list-style-type: none"> ・人口流動による効果等、マニュアルで計測できない効果についても検討すべき。 ・人口分布への影響等について事例を含め可能性を広げた評価を行うべき。 ・モノレール延長の際の、沿線開発に伴う人の動きも鉄軌道導入による影響を考える上で参考となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道整備によるまちづくり効果等、他事例を参考にマニュアルで計ることができない効果についても検討を行う。
③公共交通への利用転換等、県民等に求められる課題等（前提条件）を示した上で、必要性を確認すべき。	<ul style="list-style-type: none"> ・対策案検討にあたり、県民等に求められる取組を第 2 回委員会に示し、これら内容について、県民と情報共有を図る。

(3) ステップ3以降の検討について

主な意見	対応について
①地域交通、まちづくりを併せた検討 ・フィーダーは、市町村の役割が重要 ・市町村のまちづくり、土地利用政策との整合を図る必要がある。	・市町村会議を通じて、市町村と情報共有を図りながら検討を進めていく。
②評価項目は絞って議論すべき	・STEP2 では評価項目を幅広く設定し、STEP3 で評価指標を設定する際に、評価項目の整理を行う。

2. 委員会別主な意見・対応方針

(1) 陸上交通の現状・課題及び対策について

	意見	回答・対策方針など
計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の問題点の一つに、公共交通の乗り継ぎが円滑でないこと、小中学校の送迎、過度な自家用車利用があげられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料3に公共交通の乗り継ぎが不十分であること、子供の送迎が多いこと等を追記。
	<ul style="list-style-type: none"> ・本島全体での位置付けに加え、中南部都市圏の都市交通としての位置付けが重要。 ・鉄軌道導入により期待されているのは、渋滞、環境へのインパクトである。 ・魅力的な鉄軌道にしていくことでマイカーからの転換を可能とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中南部都市圏の交通渋滞の緩和、駐留軍用地跡地を活用した中南部都市圏の都市軸の構築を、課題として位置づけ、その課題解決に向けた交通のあり方を検討していくこととしている
	<ul style="list-style-type: none"> ・PIにおいて、鉄軌道実現のためには公共交通の利用促進が重要であることを伝える（情報共有）必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道導入に向けて求められる取組として整理し、情報共有を図っていく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進を図るためには、従来のMM（モビリティ・マネジメント）の技術にとらわれない、新しい取り組みも積極的に進めることが重要である。色々なプロモーションの考え方をすることで、需要を増やせるのではないかと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本検討に係る県民への情報提供活動等が、今後公共交通の利用促進を図るためプロモーションの下地づくりとなると考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・100万都市圏として考えると中南部都市圏の公共交通が非常に脆弱である点に留意すべき。都市圏内の交通と、県土構造全体としての広域的な交通の視点が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料3において、中南部都市圏の交通渋滞が課題ということを追記。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の導入により、高齢者のみならず、さまざまな人の移動手段が確保される点を踏まえるべき。 ・参考資料3において、土地利用へのインパクトにかかる評価項目が挙げられている。これに対応させて、コンパクト化や開発誘導など、沖縄県における将来土地利用のあり方を示しておく必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者のみが強調されないように、参考資料2のP23に、「全ての人」が」という記述に変更。 ・参考資料3に都市計画区域マスタープランに示されている将来都市構造を追加
技術検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県は21世紀ビジョンを基本として、様々な施策を進めており、それらと鉄軌道導入との関係を整理しておくべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料3に鉄道軌道の導入と21世紀ビジョンとの関連性を示した。

(2) 評価項目について

	意見	回答・対策方針など
計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・評価については、定量化できない項目も考慮すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3で、評価指標を設定する際に、定性的な項目も含め検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線である鉄軌道に加え、フィーダー交通も含めた評価が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目に、フィーダー交通の視点を追加する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・産業振興の視点として、観光以外の視点、例えば流通の視点等を評価項目として加えておく必要がある。 ・高齢者の交通として、B/C的な視点だけで議論せず福祉政策としても考える必要もある。 ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルは、新規事業採択時評価のものであり、構想段階よりも後の段階で行う評価である。また、配慮書手続きも、かなり事業化の段階に近い時に行う評価である。 ・評価にあたっての前提や条件について、沖縄にあった形でもう少し整理する必要がある。その際、モノレールとの関係も整理する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3の評価指標を設定する際に、これら視点も踏まえ検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・明治時代からの実態から、鉄道開発は人口の移動を生じさせる。 ・鉄軌道の導入により那覇と名護が1時間圏域になれば北部に住む人も増え、北中南部が一つの都市圏となり、大きなインパクトとなるのではないか。 ・鉄軌道の導入により、県土の土地利用、南北の人口分布がどのように変化するのか。この大きな変化をどのように条件設定するのが重要である。鉄軌道の導入が、県土全体に deep impact を起こすことを十分に考慮して、マニュアル等は柔軟に解釈して評価してもらいたい。 ・便益として算定できないのであれば、併記するなり効果を多面的に評価することが重要である。 ・南北間の交流人口、通勤圏域の拡大など、人口流動が行われない前提かのような評価項目もある。今後十分に検討したほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道整備によるまちづくり効果等、他事例を参考にマニュアルで図ることのできない効果についても、検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線開発を前提としていたモノレール延長においての人の動きを整理することは、将来の鉄軌道導入による影響を考慮するうえで参考になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例を整理し、鉄軌道整備によるまちづくり効果等、マニュアルで図ることのできない効果についても、検討を行う。
<ul style="list-style-type: none"> ・高架、地下といった構造形式の問題ではなく、いつ、どの段階で、どのようなネットワークとしていくかが大きな代替案ではないか。 ・何が代替案になるかによって評価項目も変わるかもしれない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・どういったネットワークにしていくかという観点からも、検討を行っていく。 	

	意見	回答・対策方針など
計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性を確認するうえで、上位計画でどのように位置づけられてきたのかを、県民目線で説明していくことが重要である。 ・今回の評価は、従来の構想段階の評価で行っているように、代替案比較を中心に議論していく設計になっているが、今日議論があったように、必要性の確認についても一定程度の議論が必要ではないか。 ・代替案比較よりも、必要性を確認する段階でいろいろな観点からの評価が議論される必要がある ・資料4のP3では、特殊事情があまり見えない。また、あまり歩かない、送迎時の自動車利用の問題は、行動というよりは、ルールの問題かもしれない。 ・例えば、バス網再編が行わなければ、やるべきではないなど、計画を進めるに当たっての条件を整理する必要がある。 ・通常の構想段階のPIであれば、賛否が分かれています、どのようにプロジェクトを考えるかという問題を背景に取組まれてきた。今回のプロジェクトでは、賛成が多数を占める中で、県民に対して鉄軌道の導入による負担について理解していただくかが課題である。 ・前提条件をうまく県民に説明する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対策案検討にあたり、県民等に求められる取組を第2回委員会に示し、これらの内容について県民と情報共有を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測の内容について、従来の需要予測の技術を基本としつつ、導入時の人口分布への影響をどのように盛り込んでいくか。事例も含め、可能性を広げた評価する必要がある。 ・評価項目だけではなく、未来予想図的な将来の可能性も含め論理的に説明する必要がある。 ・計画案をどのように、絞るか、それぞれの街がどのようにまちづくりを考えるのかを明確にする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例を整理し、鉄軌道整備によるまちづくり効果等、マニュアルで図ることのできない効果についても、検討を行う。
技術検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出頻度の増加、交通事故の減少、観光客を含めた移動圏の視点を加えた方が良い。 ・鉄軌道導入が長期的には北部への人口集積につながり、それが貴重な自然資源への負荷となる可能性がある点に留意すべき。 ・地形及び地質は施工性と密接な関係があることから、これらを視点として加える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料4に下記項目を追加 「県民の外出機会の増加」 「交通事故減少」 「観光客の移動範囲の拡大」 ・環境への影響の項目に、「長期的なものを含む」という表現を追記。 ・施工性の小項目に「地形的及び地盤的」を追記。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の導入による環境への影響にはプラスとマイナスとがあるが、評価項目の一覧表において、それらが別々に整理されているように見えるがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目は、沖縄県における課題に対応した評価項目と、事業性や環境影響等事業の実現性の観点から見るべき項目とに分けて整理を行っている。

	意見	回答・対策方針など
技術検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の導入により駅周辺でまちづくりが進むことで、静穏な生活環境にマイナスの影響があるとの意見がでてくることも考えられる。 ・駅施設も環境に対して影響がある。また、どのような建築物を作るかにより騒音影響も変化する点に留意する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価にあたっては、将来懸念される事項も含め、事業実施にあたり配慮すべき事項として整理を行っていく。

(3) ステップ3以降の検討について

	意見	回答・対策方針など
計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの成果（特に将来需要や事業性）を紹介してもらいたい。そうした成果を十分に活用することが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3以降、順次必要な情報を整理、活用していく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの内閣府での基礎調査の成果のうち活用できるものは活用したほうが良い。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・通常は、構想段階では、起終点までを決め、ルートまでは議論しない、そうした内容も十分に整理してもらいたい。 	
計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダーについては、地域交通をどうするかという市町村の役割が重要。 ・技術検討委員会においては、市町村のまちづくりと連動したような計画とすべき、県と市町村の連携を重視するようにとの意見があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3以降において、市町村会議を通じて、市町村と情報共有を図りながら検討を進める。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道計画を、基地返還を前提としない検討も必要とする意見もあった。 ・これまでの振興計画でも、鉄軌道は駐留軍用地跡地開発と関連付けられてきた。そのため、跡地利用の開発とからめた鉄軌道の導入効果を議論する必要がある。 ・どのようなルート进行评估するのか、モノレールをどのように位置付けるのか、今後整理していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3の検討において、これら視点も含め検討を行う。
技術検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・県内外の人の流れや移動目的を既存データを用いて整理すると、評価を進めるうえで有効である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3に向けて、パーソントリップデータ等を用いた現況の分析を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・均衡ある県土の発展に向け、本部以北も含めた北部地域の交通政策等を適切に検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3以降でフィーダー交通のあり方も含め検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道計画と市町村の土地利用政策とは十分に整合を図る必要がある。 ・市町村行政と本委員会との接点はどのようになっているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村会議を通じて、市町村と情報共有を図りながら検討を行う。

	意見	回答・対策方針など
技術検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道のルートを検討するうえで、かつての社会情勢を前提として運行されていた県営鉄道の姿に縛られる必要はない。今後の社会情勢を踏まえて検討すべき。 ・県民の意見を踏まえ、評価項目を幅広く評価視点を整理したことは評価できる。しかし、今後、時間的予算的な制約があるなか、評価項目を絞って議論を進めることが重要ではないか。 ・評価にあたり、県民と観光客ではニーズが異なることに留意すべき。 ・県民のニーズに対応することが重要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定については、ステップ3以降において検討を行う。 ・ステップ2では評価項目について幅広く検討を行い、ステップ3で評価指標を設定する際に、評価項目の整理も併せて行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・どのような条件のもとで比較評価を行うのか明確にする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な評価方法等については、ステップ3において検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい計画づくりを、最新の技術を活用しながら進めていく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3以降の検討において、最新の技術に留意しながら検討を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・駐留軍用地の跡地利用を前提とした場合、鉄軌道の導入の予定がたたないため、これらを関連付けず、柔軟に考えるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定については、ステップ3以降において検討を行う。