

第6回 計画検討委員会（H29.8.18）の主な意見とその対応について

1 複数ルート案の比較評価について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船客は滞在時間が短いので、鉄軌道を利用して移動するというのは考えづらい。そのため、需要予測の際には、外国人の発生交通量から除外すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船客の移動特性は把握されていないため、構想段階においては、空路と海路を分けずに需要予測を行ったところ。 計画段階では、観光客の移動特性を踏まえながら検討を行っていく必要があると考えており、計画段階以降における検討が必要な事項として第7回計画検討委員会資料6で整理した。
<ul style="list-style-type: none"> 普天間の返還跡地は地下トンネルとなっているが、これから開発する場所なので、地下トンネルにする必要は無いのではないか。 普天間の跡地利用、将来の開発を考慮しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本検討は、構想段階における検討であり、ルートも一定の幅を持っているため、構造についても市街地部と郊外部とに大きく分けて整理を行ったところ。 構造については、計画段階において、経路地域の開発動向や土地利用等を踏まえ、環境、経済性等の観点から、詳細に検討されることになる。 需要予測の推計にあたっては、普天間等、返還が予定されている駐留軍用地跡地については、「中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想（沖縄県関係市町村 平成25年1月）」に基づく計画人口も考慮している。
<ul style="list-style-type: none"> 北部区間の明かり部の長さや頻度はどの程度か。海はどれだけ見えるのか。 どの程度景色が見えるかにより、鉄軌道の位置づけが変わり、観光も視野に入ることも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 構想段階の想定ルートは幅を持っており、どの程度の区間で海が見えるのかは、詳細には検討していないが、北部区間の明かり部の規模感や頻度についてイメージできるように、北部の西・東ルートの高架橋部のイメージ図を資料6のp5に追加した。（別添1参照）
<ul style="list-style-type: none"> 需要予測で、OD表を作成しているのであれば、示してほしい。また、断面交通量についても示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> OD表及び断面交通量については、資料5-2のp32,33へOD表を視覚的に表した希望線図及び断面交通量を追加した。（別添2参照）
<ul style="list-style-type: none"> 沖縄は島しょ県であり、圏域外への移動は限られているため、外出機会増加の事例で、静岡や新潟での外出機会増加の事例を示すのは不適切ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道導入による外出機会の可能性を確認・評価するための事例として、沖縄本島と同程度の人口規模の都市圏の既存の調査結果等をまとめたところ。

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄は極めて限られた島であるが、日本列島も同じく極めて限られた列島である。スケールは異なるが、日本と沖縄の発展のプロセスは、フラクタルな関係の中で共有できるものもある。 ・ 日本は、戦後、国土軸をつくることで発展してきた。このプロジェクトは、規模こそ違うが、沖縄での国土軸の形成に資するものと認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 背後圏を含めた圏域規模は、沖縄とは異なるものと認識しているが、鉄道導入と併せてまちづくりを行うことによる効果としては、今後の取組の参考になるものと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定量評価できないものが定性評価にあたるという説明が弱い。さらに、以下の点が、定性評価に含まれていない。 <ul style="list-style-type: none"> ①まちづくりによる雇用創出、産業・地域振興、税収増といった効果。(これは、ゆいレールの整備でも実際にみられる事実。) ②交流圏域の拡大により県民所得が増加し、沖縄の内需が拡大する効果。(これは、国にとってもプラスになることであり、沖縄鉄軌道の必要性を説明する上で重要) ③交流人口の増加によって社会的凝集性が高まり、文化、芸術、経済、教育の面で連携が図られ、ポテンシャルが高まることが期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご指摘の効果については、今後、幅広く検討し、整理していく必要があると考えており、計画段階以降検討すべき課題として、第7回計画検討委員会資料6で整理した。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要予測結果では、鉄軌道導入に伴う北部等の人口の変化についても考慮しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通インフラ整備による人口移動の予測は実務的手法が確立しておらず、本検討でも考慮していない。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣府調査の需要予測モデルの妥当性については、確認できているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術検討委員会委員長において確認を行っている。

2 起終点及び付加ルートの検討について

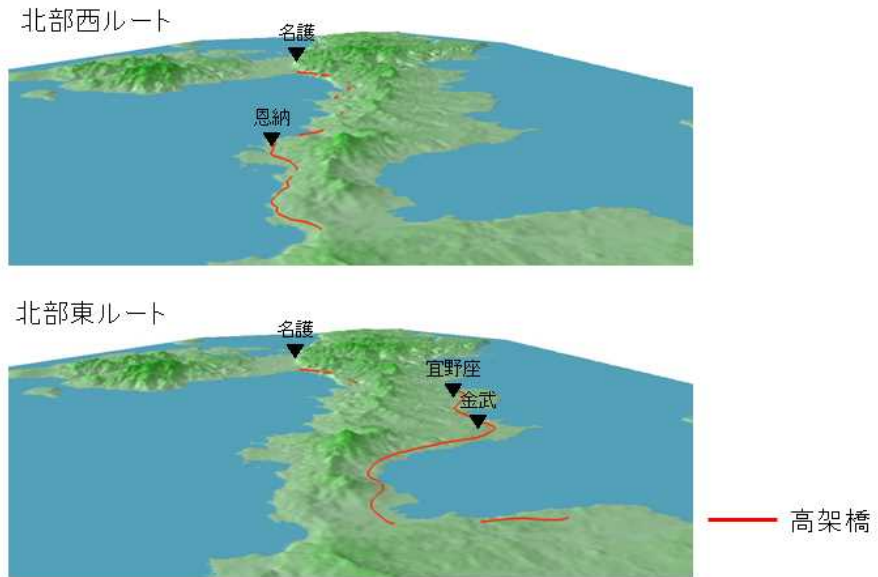
主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 観光客が多く訪れる海洋博記念公園への延伸も検討すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客は、宿泊地を拠点にレンタカーを利用して複数の場所を周遊する傾向があることが、レンタカーを対象とした既往調査等で確認されており、その状況がフィーダー交通需要の予測にも現れていると考えている。 観光客のニーズを踏まえると、鉄軌道で名護まで来た観光客が、名護でレンタカーを借りられるようにする等、周遊性を高める工夫が重要と考える。

3 その他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"> 那覇空港接続は、観光の視点からはレンタカーによる混雑の解消のために必要。接続しなければ、空路と都市交通のミッシングリンクを作ることになる。 整備のタイミング、ゆいレールの経営への影響を考慮すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の点も踏まえ、計画段階において、メリット、デメリットを踏まえ、幅広く検討を行うことになる。
<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道ができる頃には、フィーダー交通は自動運転車が多く用いられているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階以降は、技術開発の動向も踏まえながら、フィーダー交通の充実に向け検討を行っていくことになる。
<ul style="list-style-type: none"> 中南部は、100万都市であり、都市鉄道は当然必要である。 都市交通または県土軸のどの観点で鉄軌道整備を検討するのか、今後意思決定する必要がある。需要など総合的観点から、判断することが需要。 	<ul style="list-style-type: none"> 当該事業は、様々な課題を有していることから、計画段階では、費用対効果含め、幅広い観点から総合的に判断していくこととなる。 ご指摘の点については、計画段階以降、検討が必要な事項として、ステップ5において、付帯事項として整理していくものとする。
<ul style="list-style-type: none"> 都市交通としての整備であれば、納得感が強く、合意形成のコストは削減できる。一方、国土軸整備として国家プロジェクトの意味を帯びるのであれば、当初は需要が少ないとしても整備して、将来的には沿線の人口が増えて採算がとれるようになるという考え方ができる。 	

(参考) 現行案の高架橋部イメージについて

- 現在、想定されているルート案では、北部西ルートが当該区間の約5割、北部東ルートが当該区間の約8割が高架橋となっている。



5

第 6 回計画検討委員会参考資料 6 「北部西ルートの構造を全て高架とした場合の影響等について」 P5

