

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今回委員会資料 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第 6 回計画検討委員会参考資料 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、第 6 回計画検討委員会資料 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）

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<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。 ・ 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"> ・ 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"> ・ 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、今回委員会資料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。 	

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なのかわかるよう、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。
<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。

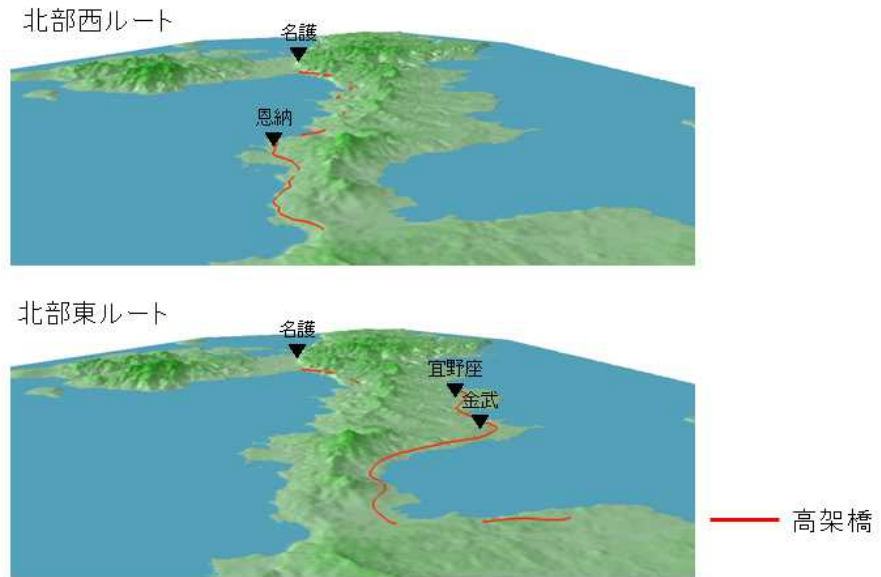
主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民は、駅周辺のまちづくりにより都市化することを理解しているのか？具体的なまちづくりの段階では、環境社会配慮（地域の自然環境や住民生活等への配慮）が必要となる。 ・ 北部地域等の都市開発は、県土の均衡ある発展という目的の一方で、環境面へのリスクや懸念がある。鉄軌道の導入に伴う都市開発のメリットやデメリット、リスク等の議論については、環境アセスメントより前の段階で議論すべきということを留意事項として盛り込むべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

(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

