

## 資料－２

### 第２回 沖縄鉄軌道計画検討委員会 (H27. 8. 5) の主な意見と対応について

#### １．県民意見の概要

| 主な意見   | 回答・対策方針など   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>県民会議から出た「県全体のグランドビジョンがわかりにくい」という意見については、「沖縄鉄軌道ニュースがわかりにくい」という整理では十分ではないと思われる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>資料４において、分類先を「コミュニケーション」から「将来像・対策について」へ変更し、新たに分類項目を追加した。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「１時間圏域」には、２次生活圏の１時間と主要都市間の１時間がある。どの１時間圏域についての説明か明確にする必要がある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>参考資料５において、主要都市間（那覇と名護）の１時間圏域であることを明確にした。</li> </ul>                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道導入に伴う影響・負担について、自然環境への影響といった視点が抜けている。また、用地の取得については具体的で鉄軌道導入が決まっているかのような誤解を与える記載となっている。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>参考資料６において、自然環境について追記した。用地の取得については表現を修正した。</li> </ul>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道導入に伴う自治体負担には、県と市のランニングコストの負担だけでなく、国の負担や建設に掛かるコストについても記載した方がよい。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>参考資料６において、国の負担や建設に掛かるコストがあることについても追記した。</li> </ul>                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の代替案を比較評価する項目と鉄軌道をつくるかつくらないかを評価する項目は異なるため、整理する必要がある。</li> <li>県民の意見が分かれる点については、どちらがよいか評価する項目が必要になる。</li> <li>評価項目について重み付けも必要である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ３の評価方法のなかで検討していく。</li> </ul>                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>観光客から沖縄の交通が不便という意見があるが、何が不便なのかもっと掘り下げる必要がある。</li> <li>観光客のニーズは県民意見からは把握しづらい。もっと把握すべきである。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>既存調査等の資料でニーズの把握を行う。</li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄は車の使い勝手がよい一方で、鉄軌道での移動は、駅までの移動時間が大きくなる場合がある。端末交通を含めた移動時間について分析を行う必要がある。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ３で、評価方法、評価指標の検討を行う。</li> </ul>                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>将来像については、県の交通計画の上位計画としての説明はしているが、それ以上の説明がないのではないか。</li> <li>マクロではない将来像について、今後工夫して県民に情報提供を行う必要がある。</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>将来の姿の具体的なイメージを、沖縄の可能性として様々な観点から想定し、県民意見を求める。</li> </ul>            |

| 主な意見  | 回答・対策方針など  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>目標としている観光客 1,000 万人になった場合、どのような観光を想定し、鉄軌道がどのような役割を担うか見えるようにするとよい。</li> <li>観光客が 1,000 万人になるのは可能性が高く、どのような交通流動が生じるか検討を行う必要がある。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>観光部局で作成した「沖縄観光推進ロードマップ」等も参考にしながら、交通流動について整理していく。</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>どのように代替案を設定するのか整理する必要がある。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3で、代替案の設定の考え方を整理する。</li> </ul>                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>MICE 施設の建設位置が決まるなど環境変化もあるので、前提条件を整理しておく必要がある。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3で、代替案を検討する際に、開発計画など前提条件について整理する。</li> </ul>              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域活性化については、既存の商店街とどのように関連づけるかという視点が必要ではないか。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3以降において、他地域の事例を整理し、市町村会議を通じて市町村と情報共有を図っていく。</li> </ul>    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道による産業振興の効果が見えにくい。産業・経済と鉄軌道の関係を掘り下げる必要がある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3以降において、他地域の事例を整理し、鉄軌道整備によるまちづくり効果等について整理を行う。</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>駅の利便性等について整理をし、県民に理解してもらったほうがよい。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3以降において、フィーダー交通ネットワークのあり方のなかで検討を行い、県民と情報共有を図る。</li> </ul> |

## 2. 鉄軌道導入によるまちづくり効果について

| 主な意見   | 回答・対策方針など  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道導入によるまちづくり効果の事例は何に活用するのか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>他の事例より沿線の人口集積等による整備効果を把握し、沖縄に鉄軌道が整備された際の効果を想定するために活用しようと考えている。</li> </ul> |

## 3. 今後のスケジュールについて

| 主な意見  | 回答・対策方針など   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3の作業項目が非常に多い、慎重かつ丁寧に意見をもらえるよう工夫する必要がある。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>委員会の意見を聞きながら、スケジュールの見直しを検討する。</li> </ul> |

## 第2回 沖縄鉄軌道技術検討委員会(H27. 7. 29)の主な意見と対応について

### 1. 県民意見の概要

| 主な意見  | 回答・対策方針など  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道を運行した時に、沿線の既存市街地へ新たな環境負荷が生じるのではないか。</li> <li>環境負荷の低減を考える必要があり、新技術導入の可能性を把握しておいた方がよい。</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道が市街地を通る場合の騒音、振動への対策の事例の整理を行う。</li> <li>新技術の情報も把握していく。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>耐災害性については、具体的な評価項目として重要であるが、どのような災害を対象とするかは整理する必要がある。</li> <li>耐災害性については、ルートとシステムの組み合わせで考える必要がある。</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3の評価手法のなかで検討していく。</li> </ul>                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県でも大規模地震が想定されており、レベルによって津波の高さも大きく異なる。いずれを想定するのかは重要なポイントとなる。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>生活、環境、経済、観光、どのような視点が重要なかを整理する必要があるのではないか。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県の場合、塩害を考える必要があり、維持管理費の観点も重要である。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>生態系の概念を評価に追加して頂きたい。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ4で、自然環境の観点から、既存文献を活用して、生態系や文化財等についても評価を行うこととしている。</li> </ul>    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>文化財、遺跡の視点についても配慮する必要がある。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>経済効果について、観光産業への影響など可能な範囲で評価することが必要である。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道導入による観光産業への経済効果について、事例を調査し、それを踏まえ影響について検討を行っていく。</li> </ul>      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車移動と比較して鉄軌道移動だと、移動中にパソコン操作などができる。生産性が高い人であれば、移動時間の有効活用もキーワードとして考えられる。</li> <li>公共交通とICTとの融合を評価することも考えられる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道での移動時間の有効活用、ICTとの融合の評価について、既往研究等を用いて整理する。</li> </ul>             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線のまちの活性化を評価項目として挙げているが、行政でしっかり規制をしておかないと、乱開発や買い占めが発生する可能性がある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村と情報共有を図りながら、まちづくり等の検討のなかで整理していきたい。</li> </ul>                    |

## 2. 鉄軌道導入によるまちづくり効果について

| 主な意見  | 回答・対策方針など  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり効果の事例を整理するにあたり、①沖縄市と名護市間の都市間交通、②那覇市と沖縄市を新しい路線で結ぶ都市圏内交通、③現モノレール路線を活かした都市圏内交通、この三つはそれぞれ意義が異なっている。</li> <li>・ 今後の評価作業においては、区間ごとに区切った上で、各区間に関する評価を行うことが現実的である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上位計画（沖縄県総合交通体系基本計画）において、県の基本的なスタンスとして那覇から名護を1時間で結ぶことを考えている。</li> <li>・ ステップ3の評価手法のなかで検討していく。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定路線に関わる都市計画区域および各都市計画区域における区域区分制度の適用状況の情報を提示して欲しい。</li> <li>・ 非線引である中部広域都市計画区域においては、鉄軌道整備にあたって土地利用の基本方針とコントロール方法を再検討する必要がある。</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適用状況の情報を提示していく。</li> <li>・ 事業実施段階で検討していく。</li> </ul>  |

## 3. 今後のスケジュールについて

| 主な意見   | 回答・対策方針など   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ステップ3は検討事項が多いため、丁寧かつ慎重に進めて欲しい。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員会の意見を聞きながら、進めていきたい。</li> </ul> |