資料２

# 第８回　計画検討委員会（H30.1.18）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　推奨ルート案の検討について

| 主な指摘・意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| ・ 地形的・地盤的課題に、山岳トンネルにかかる地下水のコメントがあるが、地下トンネル部でも同様の課題があるのではないか。 | ・ 山岳トンネルだけでなく、地下トンネル部分についても、駅部等では浅い部分に分布する琉球石灰岩に空洞が存在することも想定されることから、湧水等への対策が必要である旨、ルート案毎の個別留意事項欄には記載しているところ。<br>・ しかし、地下トンネルを想定している箇所は、不透水層である島尻層群泥岩が主体と想定され、湧水等への対策は、駅部等の局所に限られると考えられ、また、資料右欄の「地形的・地盤的課題」にかかる全体の評価コメントは、「特に留意すべき点」を把握する観点から整理を行ったことから、山岳トンネルのみの記載となったところである。<br>・ そのため、計画段階以降の具体的検討にあたっては、詳細に留意事項等を整理している個別ルート案毎の評価結果も踏まえながら、幅広く検討を行っていく必要があることから、付帯事項にその旨記載している。 |
| ・ 技術の進歩によって、地下トンネルの施工速度は向上しており、地下トンネル部が長いルート案であっても、工期短縮が期待できるのではないか。<br>・ 近年は、地下トンネルで施工する方が、地上で用地確保しながら高架で導入するよりも、工期が短くなるケースもある。 | ・ 構想段階では、ルート案毎の相対比較を行う観点から、他事例の施工実績をもとに評価をおこなったところである。<br>・ 具体的な検討を行う計画段階では、選定されたルート案について技術開発の動向も踏まえ、検討を行っていく必要がある。 |
| ・ 宜野湾～北谷の高架部は、どのような場所に導入する想定なのか。 | ・ 宜野湾～北谷間は、基本的には国道 58 号への高架構造での導入を想定している。<br>・ 当該区間は、拡幅事業が現在行われており、中央分離帯が広いため、高架による導入でも用地確保の必要はないとしたところ。 |
| ・ 普天間には地下水脈が多数あり、周辺地域での地下水利用も検討されているため、地下水への影響の回避・低減は重要である。 | ・ 環境にかかる留意事項については、計画段階以降の検討において配慮・留意すべき事項として記載しており、これに基づき、適切に対応していく。 |

| 主な指摘・意見 | 回答・対策方針など |
| --- | --- |
| ・ 観光客の鉄軌道利用者数は、季節変動を考慮しているのか。 | ・ 季節変動は考慮せずに、平均し、1日あたりの鉄軌道利用者数を予測している。 |
| ・ 参考資料１「ルート案の総合評価(参考資料)」2頁の「各地域から鉄軌道へのアクセスのしやすさ」では、駅から20分以内を駅勢圏と設定しているのか。 | ・ 各ルート案の鉄軌道へのアクセスのしやすさの違いを説明するため、駅から20分以内の範囲を例としてあげたものであり、駅勢圏として設定しているわけではない。 |
| ・ 道路ネットワークが、今後、さらに充実されていくものと考えるが、それによって、鉄軌道にどのような影響があるのかを検討していく必要がある。 | ・ 道路も含めた交通ネットワーク及び交通のあり方については、上位計画である沖縄県総合交通体系基本計画の改定等の段階で、議論していくことになる。 |
| ・ 県民は地下トンネルの利用に対して抵抗があるのではないか。 | ・ 構想段階では、用地確保等の観点から市街地部は主に地下トンネルを想定し、ルート案の相対比較を行ったところ。<br>・ 具体的な構造については、計画段階以降、現場の状況等を詳細に把握した上で、経済性や環境面等と併せて、ご指摘の点等も踏まえながら、検討を行っていく必要があると考えている。 |
| ・ 資料４－２「ルート案の総合評価(詳細評価)」2頁の採算性分析のC派生案の評価コメントで「運賃収入の高い観光需要」とはどういう意味か。 | ・ 観光客は、定期運賃ではなく、普通運賃で長距離利用すると想定されるため、1人当たりの運賃収入が県民より大きいという意味であり、その旨について、分かりやすくなるように、評価コメントの文言を修正した。 |

２　計画段階以降に必要な取組・検討事項について

| 主な指摘・意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| ・　フィーダー交通の充実は、県民が求めるとともに委員会の指摘事項でもある。<br>・　フィーダー交通計画の主体は市町村と考えるが、県も連携して検討していく必要がある。 | ・　今委員会の資料５の３頁の、「既存公共交通の利用環境の改善」に含まれるものと認識している。<br>・　フィーダー交通の充実は、鉄軌道の利用促進の取組として重要であると考えており、構想段階終了後は、まちづくりの中心的役割を担う市町村や既存公共交通事業者等と協働により検討を行っていくという方針を今委員会の資料６において、お示しさせていただいたところ。 |
| ・　名護を起終点とするのであれば、北部周遊のための交通拠点整備が必要になる。<br>・　また、海洋博記念公園までの鉄軌道延伸についても、検討事項とすべき。 | ・　鉄軌道駅と交通拠点整備については、今委員会の資料５の４頁でもお示ししているように、県民等から「駅周辺のまちづくり」として求められており、計画段階以降、まちづくりを中心的に行うべき市町村や交通事業者等と連携してまちづくりやフィーダー交通との連携のあり方等について、幅広く検討を行っていく必要がある。<br>・　今後、公共交通の利用促進が図られ、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、検討していく旨を本委員会資料６において、お示しさせていただいている。 |
| ・　今から 10 年後には、バスの自動運転化が図られているはず。バスの運行コストは運転手の人件費が 7 割を占め、自動運転により運行コストが低減されるため、フィーダー交通の運行頻度を上げられる可能性がある。<br>・　自動運転バスをフィーダー交通で想定するシステムとして記載してはどうか。<br>・　フィーダー交通は、多頻度な方が利便性が高い。また、バスのようにフレキシブルなシステムであれば、需要に合わせてルートを変えられる利点がある。 | ・　ご指摘を踏まえ、フィーダー交通の検討にあたっては、自動運転等の技術開発動向にも留意する旨を、今委員会の資料６の 2 頁の文言を追記等した。<br>（別添１参照） |
| ・　沖縄で Suica が使えない点は、他国・他地域から遅れている可能性がある。 | ・　観光客等のニーズや動向も踏まえながら、検討したい。 |
| ・　交通手段として自動車を選択する人の割合が今後変化する可能性も踏まえて需要予測すべき。 | ・　ご指摘の通り、今後の交通行動は、鉄軌道の需要予測に影響を及ぼすと考えられるので、今後は、選定されたルート案を前提とした交通行動を把握し、需要予測の精緻化を図る必要があると考えており、その旨、今委員会資料５ 2 頁「需要及び採算性」の①にお示しさせていただいている。 |

３　概略計画（案）記載事項について

| 主な指摘・意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| ・　骨格軸で想定されるシステムには、現在では時速 100 ㎞で走行できないものも挙げられている。今後の技術開発の動向によることを、県民に分かりやすく伝えるべき。 | ・　ご指摘を踏まえ、骨格軸で想定するシステムについては、今後の技術開発の可能性を考えて挙げたものであることが、県民にわかりやすく伝わるよう、今委員会資料６の１頁の文言を修正した。 |
| ・　パブリックコメントにあわせた情報提供では、構想段階と計画段階の違いを再度、県民に分かりやすく伝える必要がある。 | ・　ご指摘を踏まえ、パブリックコメントで県民に情報提供する際には、ニューズレター等に構想段階の位置づけ等に係る説明を盛り込むこととする。（今委員会資料　参考資料３参照） |
| ・　委員長読み上げ文には、現在の 21 世紀ビジョンに基づく取組として、鉄軌道についての説明がなされているが、次期振画においても引き続き取り組む方針を明記する必要はないか。 | ・　来年度は、沖縄 21 世紀ビジョン基本計画の 7 年目にあたり、残り 3 年間で、次期計画の方針について議論していくことなることから、現段階で、次期計画に係る方針を盛り込むことはできないと考える。 |

(別添１)

## １ 構想段階における概略計画(案)記載事項

### １－２ フィーダー交通

| | |
|---|---|
| フィーダー交通ネットワークのあり方 | ・計画検討委員会推奨ルート案に対するフィーダー交通イメージ図（ステップ３で検討）を添付<br>・既存のバスネットワークは、人口分布、主要施設等を踏まえ形成され、地域と地域を結んでいることから、フィーダー交通ネットワークについては、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、広域的な観点から、鉄軌道との効率的な結び方について検討を行っていくことが重要である。 |
| 想定するシステム | ・既存の路線バスが地域と主要施設などを結んでいることから、主に路線バスの活用が想定される。なお、自動運転等の技術の進展により、路線バスの運行コストは大きく低減される可能性もあり、それらも考慮しながらフィーダー交通ネットワークの充実等を検討する必要がある。<br>・また、新たなシステムの導入等について検討を行う場合は、地域における課題やニーズ、導入空間、まちづくりへの影響、採算性等について総合的に検討を行うことが望ましい。 |

※ なお、鉄軌道との具体的接続を含めた個別路線の検討については、計画段階以降駅位置の検討を踏まえ行うことになるが、各地域における交通の現状の課題等踏まえた交通の充実については、構想段階終了後、市町村や既存公共交通事業者等と協働により検討を行っていくものとする。

2

(別添２)

## １ 構想段階における概略計画(案)記載事項

### １－１ 骨格軸

| | |
|---|---|
| 起終点 | 那覇及び名護<br>※なお、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、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、検討していくものとする。 |
| 概略ルート | 計画検討委員会推奨ルート案を添付<br>経由地：推奨ルート案経由地を記載 |
| 主な構造 | 計画検討委員会推奨ルート案の想定構造を記載<br>※なお、構造については、概略計画で想定したものを基本に、計画段階においてシステムの特性や自然・生活環境や景観への影響、用地確保、自動車交通への影響等を踏まえ、具体的ルートと合わせて総合的に検討を行っていく。 |
| 駅位置の考え方 | ・駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる場所に設置することが重要。<br>・具体的な駅位置の検討を行う計画段階においては、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定する必要がある。 |
| 検討対象として想定するシステム | ・那覇と名護間60～70kmを1時間で結ぶためには、最高運行速度100km/h以上の専用軌道を有するシステムが求められ、輸送力は、小型鉄道程度。<br>・検討対象として想定されるシステムとしては、今後の技術開発の動向にもよるが、小型鉄道、モノレール、AGT、HSST、LRT（専用軌道）が挙げられる。 |

1