

資料 1

第 2 回 沖縄鉄軌道計画検討委員会 (H27. 8. 5) 及び技術検討委員会 (H27. 7. 29) の主な意見とその対応について

1. 県民意見の概要

【現状及び課題】

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 | <ul style="list-style-type: none"> 既存調査等から観光客ニーズを整理し、対策案検討の基礎資料として活用する。 |

【将来の姿について】

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 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。 | <ul style="list-style-type: none"> 第 2 回 プロセス運営委員会 (H27. 8. 21) 「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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 「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が明確にする必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 第 2 回 プロセス運営委員会「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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 | <ul style="list-style-type: none"> 次回計画検討委員会において検討を行い、県民へ情報提供し、意見を求めるものとする。 |

【評価項目について】

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 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。 | <ul style="list-style-type: none"> 今委員会の「資料 3」において、評価指標及び算定方法を踏まえ、評価内容が重複するものについては整理を行い、比較評価項目の再整理を行った。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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。 評価項目について重み付けも必要である。 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。 | |

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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長くなる場合がある。末端交通を含めた移動時間について分析を行う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今委員会の「資料3」において、末端交通も含めた拠点都市からの30分、60分圏域の範囲拡大（圏域内人口）を評価指標として整理した。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、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、観光客1,000万人を想定した場合の将来の可能性（鉄軌道の利用者数等）について検討を行う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、他地域の事例から鉄軌道整備によるまちづくり効果や観光産業への効果等について整理する。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 比較評価にあたり、どのような環境配慮が可能か把握するため、鉄軌道が市街地を通る場合の騒音、振動への対策事例（最新技術等含む）から、環境保全対策例を整理する。（資料3参照） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今委員会の「参考資料1」に示しているとおり、ハザードマップ等を活用して、津波や土砂災害による影響等の観点から検討を行う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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は重要なポイントとなる。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今委員会の「資料3」における採算性分析では、運行経費に維持管理に要する経費も計上して検討を行う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 生態系の概念を評価に追加して頂きたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自然環境への影響については、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。（資料3参照） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 文化財、遺跡の視点についても配慮する必要がある。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 公共交通とICTとの融合を評価することも考えられる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、既往研究等から、鉄軌道による移動時間の有効活用や、公共交通とICTとの融合による効果について整理する。 |

【対策案について】

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ どのように対策案を設定するのか整理する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 対策案の検討にあたっては、次回計画検討委員会において、検討にあたっての基本的考え方を整理の上、これを基に具体の対策案を検討するものとする。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今ステップにおける対策案検討にあたっては、今後の開発計画等について基礎情報として整理し、これを基に検討を行う。 |

【その他】

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、駅整備による開発効果等については、他地域の事例を整理の上、市町村会議を通じて市町村と情報共有を図るとともに、県民へ情報提供していく。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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議論していく。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 前提条件について、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、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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2回プロセス運営委員会資料「参考資料6」において、自然環境への影響について追記。また、用地の取得については表現を修正した。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 前提条件について、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、国の負担や建設にかかるコストについても記載した方がよい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2回プロセス運営委員会「参考資料6」において、国の負担や建設にかかるコストがあることについても追記した。 |

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"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事例により沿線の人口集積等の整備効果を把握し、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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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3つはそれぞれ意義が異なっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価指標を整理した上で、今後、圏域毎に対応すべき課題を踏まえ検討を行う。 |

| 主な意見 | 回答・対策方針など |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価指標を整理した上で、今後、圏域毎に対応すべき課題を踏まえ検討を行う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今委員会の「参考資料1」に「都市計画区域図」を記載。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施段階で検討していく。 |

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"> ・ 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今委員会の「資料2」及び「資料4」のとおり、委員会の意見を踏まえ、検討の進め方、スケジュールについて大幅に見直しを行った。 ・ 検討の進め方については、今後、プロセス運営委員会において確認を得る予定。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ ステップ3は検討事項が多岐であるので、丁寧かつ慎重に進めて欲しい。 | |