

第3回 計画検討委員会(H27. 12. 11)及び技術検討委員会(H27. 11. 13)の 主な意見とその対応について

1. 沖縄の将来の姿のイメージについて

主な意見	回答・対策方針など
・私たちの暮らしのイメージは断片的になっているが、実際の生活は断片的な活動が混ざり合ったものになるので、そういった暮らしを示せないか。	・ニュースレターにおいて、複数の活動が混ざり合うイメージを示し、県民の選択肢が広がる姿を示した。
・皆元気で歩いて生活しているイメージとなっているが、お年寄りや体の不自由な方の生活のイメージも必要ではないか。	・資料を修正し、ニュースレターでは多くの方の暮らしぶりがイメージできるようにした。
・私たちの社会環境で、「観光拠点が多数集積し」とあるが、集積というより拠点が広がるイメージではないか。	・ニュースレターにおいて「観光拠点が多数あり」に修正した。

2. 対策案の検討にあたっての基本的考え方について

主な意見	回答・対策方針など
・那覇一名護を骨格軸とするが、需要予測の結果、起終点が異なることもあるのか。	・フィーダー交通の需要予測の結果を踏まえ、骨格軸の延伸の可能性についても検討を行う。
・骨格軸の那覇も名護も広域であり、もう少し範囲を限定した方が良くはないか。	・評価にあたっては、駅位置を仮定した上で那覇と主要都市間の所要時間等を算出することになるが、本計画は構想段階の概略計画に該当することから、具体的な駅位置の設定ではなく、駅位置の考え方の検討にとどめることとしている。
・商圈の競合に関連するが、駅位置はどのように設定するのか。 ・メッシュ統計等を用いて、商圈等の評価を行えないか。	
・対策案は「基幹軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」としながら、対策案の進め方では「骨格軸」の検討のみとなっている。骨格軸だけか、フィーダー交通も含めて評価するのか整理が必要。 ・対策案は範囲が広いので、代替案や鉄軌道代替案等の違う言葉を用いる等、言葉の使い方を整理した方がよい。	・対策案として、骨格軸とそれと連携するフィーダー交通をセットで検討することを、資料及びニュースレターに追記し、県民へ情報提供した。

3. 評価方法について

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> 概略計画として、何を、どこまで評価するかイメージがわからない。資料の冒頭に、評価方法をどうやって使うか説明があった方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本検討は、構想段階の検討であること、そのために比較評価にあたっては、相対的な比較優位性を中心に確認することを資料及びニューズレターに追記し、県民へ情報提供した。
<ul style="list-style-type: none"> 評価指標は、すべて並列しているが、それぞれの指標の重みをどう考えるのか。 評価項目において、相関性の高いものはまとめた方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 評価項目については、県民が様々な視点から事業による効果を確認できるよう、幅広く設定することが重要と考えている。 ただし、複数案の選定（絞り込み）にあたっては、各ルートの特徴を把握しやすいよう、相関性の高いものをまとめて示す等、工夫していきたい。 重みづけについては、必要性も含め今後検討していく。
<ul style="list-style-type: none"> 定性的評価に関して、どのような基準で評価を行うか、明確にすることは可能か。 	<ul style="list-style-type: none"> 定性的評価については、相対的な評価を行うこととしている。
<ul style="list-style-type: none"> 観光においては、1時間にとらわれない評価も必要で、海岸を見ながら移動する等の行動も考慮して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 骨格軸には速達性、フィーダー交通にはゆっくりと移動することも求められる。 骨格軸とフィーダー交通に求められるそれぞれの役割を踏まえ、検討を行う。
<ul style="list-style-type: none"> 観光客の移動範囲の拡大だけでなく、観光客の分散につながる観点も評価対象にできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 他事例等を参考に観光客の分散の可能性について検討を行う。
<ul style="list-style-type: none"> 「評価方法について」のP3「環境への影響」の生活環境の騒音等については、供用後の評価指標としてまとめた方が良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 建設作業については、事業アセスメントの中で評価されるので、供用後の評価についてのみの記載に修正した。
<ul style="list-style-type: none"> 需要予測を行う際、基準年をどのように設定するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年と設定（資料5参照）
<ul style="list-style-type: none"> 「評価指標算定等資料1」のP9「地下水」について、地下水だけでなく表流水等の情報も追加した方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料に表流水等、降水量や気象項目に関する情報を資料に追加した。
<ul style="list-style-type: none"> 年間の降雨量、温度、台風等の気象項目は陸域の植物、動物、地下水、景観、環境にも関係してくるので、資料に追加した方がよい。 	

主な意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測について、「県民利用者数」と「駐留軍用地跡地における公共交通利用者数」の予測を分けているが、これは跡地利用がされていない現行と跡地利用がされて人口の分布が変わった場合を分けて算定するという考えか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測については、基準年を設定して予測を行うこととしており、跡地についても、基準年時点における跡地の利用状況を想定して予測を行う。
<ul style="list-style-type: none"> ・「評価方法について」のP5「耐災害性」で「ハザードマップ」での評価の災害は津波、土砂災害だけでなく、液状化、河川の氾濫等も追加した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・耐災害性の評価方法について、資料で「津波、土砂災害等」として修正したほか、液状化等の資料を追加した。
<ul style="list-style-type: none"> ・産業振興、観光等について、何らかの経済効果を検討できないか。 	<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。