

## 第5回関係機関等意見交換会の意見及びその対応

	団体名	意見概要	県の考え方
骨格軸のシステムについて	(一社)トラムで未来をつくる会	上下分離の場合、どこが上で、どこが下の役割を担うのか？	本県では、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設を国に求めているところであり、その場合の下部(インフラ)の整備は公共で、上部(運行・運営)は民間と想定しておりますが、整備主体等については、計画段階での検討及び事業化に向けた国との調整の中で、検討されるものと考えております。 例えば、九州新幹線などの場合、線路等は公共(国や地方自治体)が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施しており、同様の制度を想定した場合、推奨ルート案として選定されたC派生案は、開業から30年内での累積資金収支の黒字転換が可能との結果が得られています。
	(一社)トラムで未来をつくる会	骨格軸のシステムは、LRTにすべきではないか。事業費は大幅に削減できる。那覇一名護間を1時間で結ぶことも可能と考える。	自動車交通と分離された専用軌道であれば、LRTでも安全上問題がなければ、スピードを上げて走行することができることから、沖縄鉄道の概略計画(案)では、想定するシステムとして専用軌道におけるLRTも含まれております。 ただし、地平に線路を敷設する場合は、専用軌道でも道路との交差点で踏み切りの設置が必要となり、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第39条では、交通の円滑化、踏切による事故防止等交通の安全確保の観点から、鉄道と道路との交差は原則立体交差とされています。 同省令では、但し書きとして、「道路の交通量が少ない場合、又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない」と示されており、また、路面電車等の併用軌道に係る軌道運転規則第2条第1項において、ただし書きとして「特別の事由がある場合には、国土交通大臣の許可を受けて、この規則に定めるところによらないことができる」とされているものの、例外規定においても交通の安全確保等を最優先とし、特別にやむを得ない場合のみ、許可がなされることとなります。
	(一社)トラムで未来をつくる会	鉄道事業法等の解釈では、専用軌道の場合でも、高架や地下構造ではなく、地平に線路が引けるのではないか。	国土交通省のデータによると、全国では1日1件踏切で事故が発生し、4日に1人が亡くなっており、大きな社会問題となっていることから、踏切を改良して、高架化または地下化を促進する観点から、平成28年度に踏切道改良促進法が改正され、踏切を減らす為の取組が進められており、そのような中、新たな踏切設置を行う場合は、交通の安全はもとより、特別の事由が求められるものと考えております。
いす骨格軸効果へに期待	沖縄県道路管理課	大量輸送が可能な鉄軌道の導入により、渋滞緩和に資することを期待する。LRT導入等により渋滞が悪化するといったことがないように欲しい。	LRT等フィーダー交通の検討にあたっては、採算性や利便性等の他、自動車交通への影響、まちづくりへの影響等も含め幅広く検討を行っていくこととなります。
	沖縄県商工会議所連合会	那覇から名護まで1時間で行ける速達性と、輸送能力を併せ持った骨格軸を確保して欲しい。	計画段階では、輸送量やスピードと併せて、沖縄の気象等も考慮の上、沖縄にふさわしいシステムについて検討を行っていくこととなります。
いじ今でユ後のルにつ	沖縄県都市計画・モノレール課	鉄軌道の今後の検討として、まちづくりの観点ではどのような進め方をする予定か。	まちづくりについては、駅位置と併せて検討を行う必要があり、計画段階以降に具体的な検討を行っていくこととなりますが、まちづくりは、計画段階から開業まで、段階に応じて検討・取組の深度化を図って行く必要があることから、まちづくりの中心的な役割を担う市町村と連携して、取り組んでまいります。
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	骨格となる鉄軌道が決まらなると、市町村の公共交通に関する計画も決まらない部分があるので、できるだけスピード感を持って、計画を進めて欲しい。	構想段階の検討が終了すると、決定されたルート案を基本に、既存の公共交通の充実等について検討を行っていくことが可能となることから、構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。
い必計て要画な段階討以降につ	NPO法人しまづくりネット	国道の上に高架をつくり、電車から沖縄の海を見て移動できるような仕組みをつくと、非常に観光的にいいと思う。観光の視点も取り入れて、計画を進めて欲しい。	本県は、観光立県であり、車窓からの美しい景観を楽しめるようにするなど、鉄軌道を観光資源としても活用することは、非常に重要であると考えております。一方で、経済性や速達性、災害への対応等、観光以外の様々な観点から検討を行う必要があります。具体的な検討を行う計画段階においては、現場の状況等を詳細に把握した上で、車窓からの眺め等、観光の視点も踏まえながら、幅広く検討していくことが重要であると考えております。
	環金湾地域温暖化対策地域協議会	電力の供給を考えているか。電力のインフラについて、低炭素型の電力供給というか、そういったものもぜひ検討していただきたい。公共交通の利用促進を図っていければ、CO2削減にもつながる。再生エネルギーの活用についても検討・推進して欲しい。	計画段階以降、具体的なシステムを検討する中で、再生エネルギーの活用等も含め幅広く検討を行っていくこととなると考えております。
検討内容への質問等	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	需要予測について、観光客が占めるウエイトはどれぐらいか。	需要予測については、平成42年を目標年次として設定し、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を用いて、沖縄本島の人口を128.7万人と設定しております。また、観光客については、県としてはこれまでの平成33年の入域観光客を1,000万人から1,200万人に上方修正したところですが、交通計画については、過去のトレンドを踏まえて検討されることから、過去10年間の傾向から年間入域観光客数は1,000万人として設定したところです。この結果、C派生案の330号ケースであれば、鉄軌道の利用者数は7.7万人で、そのうち0.7万人が観光客という推計となっております。
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	建設費用については、構想段階での試算よりも、実際は何倍にも膨らむということがよくあるが、こういうことにならないか。	構想段階である本検討では、ルートも一定の幅を持っており、具体的に現場の状況等を詳細に把握し、検討することが困難であることから、地形図等から現段階で把握できる範囲で各ルート案毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに、地下トンネルや高架橋等の施工実績があるつくばエクスプレス等の工事単価等を用いて事業費の概算を行いました。 計画段階以降は、決定されたルート案について、現場の状況等を詳細に把握した上で、システムや具体的ルート、構造等の検討を進めていく中で、環境影響低減等と併せて、ライフサイクルコストの縮減・工事の効率化等についても、建設技術の進展等も踏まえながら幅広く検討を行っていくこととなります。
のフ充イ実にダつっい交て通	沖縄県商工会議所連合会	フィーダー交通についても、LRTや自動運転のBRTなどにより充実を図って欲しい。	構想段階の検討が終了すると、決定されたルート案を基本に、既存の公共交通の充実等について検討を行っていくことが可能となることから、構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。 その中で、LRTやBRTやデマンド交通等、様々なシステムの導入等についても幅広く検討を行っていくこととなります。
	(一社)トラムで未来をつくる会	広域の市町村が独自で鉄軌道の導入を検討したいといった場合、県の対応としてはどのようにするか。	

## 第5回市町村会議の意見及びその対応

	団体名	意見概要	県の考え方
の鉄 軌道 に以 つ外 いの 交 通	北中城村	県が進めている基幹バス構想との関連はどうか。	本検討では、将来のバスネットワークに、那覇～コザ間に導入予定の基幹バスも想定した場合と、想定しなかった場合の2ケースについて検討を行っております。 その結果、基幹バスを想定しなかった場合は、鉄軌道へのアクセス機能が弱まることにより、鉄軌道利用者数は、1日当たり1千人、公共交通利用者数は2千人減少する結果となっております。 構想段階である本検討では、ルートについても一定の幅をもっていることから、具体的なルートを検討する計画段階において、基幹バスの取扱い等を含め、公共交通ネットワーク全体を見据えた検討がなされることとなります。
	名護市	鉄軌道が完成するまでの間、それ以外の大量輸送システムが必要ではないか。例えば、海上輸送について、平行して検討するべきではないか。	各地域における課題等を含めた公共交通の充実に向けて、構想段階終了後、市町村等と協働で検討を行っていくこととしていることから、この中で、各地域の課題に応じた幅広い検討をおこなっていくこととなります。
いす 骨 て る 格 効 軸 果 に 期 つ 待	那覇市	那覇市における渋滞の緩和に期待している。	鉄軌道を含め、公共交通の充実に向けて、引き続き、市町村等と連携して取り組んでいく必要があることから、ご協力をお願いしたいと考えております。
フ ィ ー ダ ー 交 通 の 検 討 に つ い て	名護市	駅に求められる機能とか規模とか、既存の町とのかかわりが非常に大きいので、そういった駅整備、構想レベルの調査を早めにやって欲しい。	駅の規模等は、計画段階において、需要予測の結果等を踏まえ、駅位置や駅数と併せて検討を行っていくこととなります。ただし、駅に必要な機能については、まちづくりとも併せて検討を行っていく必要があることから、まずは、各地域において、駅及びその周辺に求められる機能(交通結節や商業施設等)について、検討を行っていただくことが必要と考えております。
	うるま市	フィーダー交通を考える上で、駅位置がとても重要になる。駅の数はいくつになるのか。うるま市内に駅はいくつ作るのか。	駅位置及び駅数は、具体的なルート等について検討を行う計画段階において、検討されることとなります。
	那覇市	那覇市では、平成21年に那覇市で交通基本計画を策定し、58号線の上之屋あたりを交通結節点として位置づけている。そういったことも踏まえて駅位置等を検討して欲しい。	計画段階においては、まちづくり等の観点も含め、市町村とも連携しながら駅位置等の検討を行っていくこととなると考えております。
	東村	駅周辺の駐車場整備、フィーダー交通の充実をお願いしたい。	駅周辺の整備等については、駅位置や駅規模等を踏まえる必要があることから、計画段階において検討することとなり、その際には周辺市町村のご意見も聞きながら駅に求められる機能等について検討を行っていくことが重要と考えております。
	本部町	フィーダー交通の考えについては、生活圏域で会議を持つなどして、検討を進めて欲しい。	また、フィーダー交通についても、鉄軌道の沿線のみならず、周辺市町村の方々も鉄軌道の利便性を享受できるよう、各地域と鉄軌道との効率的な結び方について、まちづくりの中心的役割を担う市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。
	宜野座村	フィーダー交通の充実について、十分な対応ができるような体制作りをお願いしたい。	
	読谷村	フィーダー交通の検討について、市町村だけでなく県も加わってもらい、魅力的な公共交通づくりをしたい。	
	西原町	(経由地でない)西原町においては、フィーダー交通の充実が重要になると思うので、県も一緒になって検討して欲しい。	
	読谷村	駅周辺の駐車場整備をお願いしたい。	
	那覇市	那覇市内の駅位置、隣接する市町村との連携が重要となるので、連携を図る際には、県も協力して欲しい。	
	北谷町	北谷町美浜地域、年間入域客数が100万人に達するような状況であり、フィーダー交通の強化として、現在コミュニティーバス、自動カート運転実走実験を行っている。実験がうまくいけばフィーダー交通の展開ができるんじゃないかというふうに考えております。	フィーダー交通については、駅と地域を持続的かつ効率的に結ぶことが重要と考えており、自動運転等今後の技術の進展も考慮しながら、フィーダー交通の充実に向けて様々な観点から検討を行っていく必要があると考えております。
	与那原町	フィーダー交通について、市町村と県と協働により検討を行っていくということで、これが次年度から実施されるのかなというふうに思っているのですが、今の段階でどういふ内容になっているのかどうかお話できるのであればお話させていただきたいなということと、	各地域における課題等を含めた公共交通の充実に向けて、構想段階終了後、市町村等と協働で検討をおこなっていくこととしていることから、この中で、各地域の課題に応じた幅広い検討をおこなっていくこととなります。 なお、検討にあたっては、沖縄本島を複数のブロックに分けて、複数の市町村で構成する協議会等を設置し、広域的な観点から検討を行っていくことを想定しており、具体的な方法については、現在検討しているところです。
	与那原町	南北鉄軌道が時間かかるようであれば、フィーダー交通の先行実施というのも可能性があるのか。	構想段階終了後は、各地域の交通の課題等を踏まえ、公共交通の充実に向けて市町村等と協働で検討を行っていくこととしております。 この中で、交通量の多い区間の公共交通については、将来の鉄軌道におけるフィーダー交通ネットワークとしての役割を担うことを見据えて、関係者間で協議・調整を行うことは可能と考えております。
八重瀬町	バスで、八重瀬から那覇に行く場合は、渋滞することが多い国場十字路を経由する路線しかなく、渋滞緩和が課題となっている。そのためには、バス網の再編や新たなシステムの導入が必要と考えるが、その際は乗り継ぎ割引等により運賃が高くないようにして欲しい。	公共交通に対しては、県民等から寄せられた意見においても、運賃の低減が求められていることから、公共交通の充実に向けて検討にあたっては、利用者視点からも、ご指摘の点についても検討を行っていくことが重要と考えております。	
大宜味村	大宜味村では、バスが1時間に1本しか出てない状況であるので、フィーダー交通の充実をお願いしたいが、利用者がすぐに増えるというのは難しいと思う。名護からレンタカーで大宜見村等に北上する車の台数が増えてくるんじゃないかと思うので、道路交通への影響が懸念される。また、北部地域は、自然公園に指定されている。観光客の呼び込みと自然保護との両立について、県にも協力して欲しい。	鉄軌道の技術検討委員会からも鉄軌道の導入のみならず、駅周辺の開発は、自然・生活環境へ負の影響を生じさせる可能性があることから、これについても留意する必要があるとの意見が出されております。 このため、計画段階以降においては、開発によるメリットのみならず、自然・生活環境へ与える負の影響に対する対応策、例えば、都市計画上の規制等について検討していく必要があることを、計画段階以降に必要な取組・検討事項に盛り込んでおります。	
つ 今 い 後 の ス ケ ジ ュ ー ル に	本部町	構想段階終了後、今後のスケジュールは、どのようになるのか。	構想段階終了後は、具体的なルート等について検討を行う計画段階に進むこととなり、計画段階終了後は、当該検討結果等を踏まえ事業化について判断がなされることとなります。計画段階以降は、国の協力が不可欠であることから、早期の事業化に向けた取組を国に働きかけているところです。
	宜野湾市	事業実施の判断をするのは、いつ頃になる予定なのか。	
	与那原町	構想段階として計画案が今年度まとまって、事業実施を判断するまでの概ねの期間を教えてください。	
	北谷町	今後北谷町内で返還予定地が4か所あり、この跡地の活用においては、鉄軌道導入のスケジュールと合わせて検討したい。	計画段階において、具体的なルート等を検討する際には、コスト縮減やまちづくりの観点から、返還跡地の活用も含め様々な検討がなされるものと考えております。
本部町	国との調整状況について教えてください。	国とは、国が実施する調査及び県が現在進めている鉄軌道の計画案検討の内容について、情報交換を行ってきたところです。 国においては、事業費が多額であること、B/Cが1を下回っていることから、コスト縮減等について検討を行っているところであり、引き続き調査が必要との認識です。	



	団体名	意見概要	県の考え方
か鉄 か軌 道 質 の 検 討 に	宜野湾市	観光客の視点での意見もあるのか。	今回の意見募集手続きにおいて、県外の方から意見が寄せられており、移動利便性向上の観点から早期実現、延伸等を求める意見等が寄せられています。また、ステップ4までに実施したPIIにおいても県外の方から同様の意見が寄せられています。
骨 格 軸 の 延 伸 に つ い て	糸満市	糸満市としては、新たに物流団地だとか公共交通のターミナルとかを作りたいという構想もあり、人口も増えている状況である。大型ホテルの建設も予定されているので、将来の発展可能性を閉ざさないためにも、糸満市としては今後骨格軸に含めてもらいたい。	<p>沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくための総合的な交通体系のビジョンを示した「沖縄県総合交通体系基本計画」において、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、広域交流拠点の那覇と北部、宮古、八重山圏域の中心都市の名護、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築を図ることとしております。</p> <p>これら圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源を広域的に活用することによって、地域の個性や特徴を伸ばし、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的発展を図ることとしております。</p> <p>このため、鉄軌道のルート案については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現等の観点から求められる「那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間連携の強化」など、公共交通の役割を踏まえるとともに、県民から寄せられた、公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めてきました。</p> <p>鉄軌道のようにサービス水準の高い公共交通システムは、路線バス等の他の公共交通システムに比べ、速達性等の移動利便性が向上するものの、一方で、高いサービス水準を維持するためには、より多くの経費を要することから、収支バランスが取れるかどうか重要な視点となっております。</p> <p>そのため、起終点及びルートの付加の検討にあたっては、骨格軸の採算性の低下を招くことなく強化につながるかという観点から、採算性成立の可否について、専門委員会において検討を行いました。</p> <p>検討の結果、フィーダー交通の中でも特に需要の多かった糸満方面、与那原方面への延伸の可能性について検討を行ったところ、いずれの延伸区間も採算が取れず、骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られたことから、那覇と名護を起終点として検討を進めることとしました。</p> <p>本検討では、本県における人口分布等を踏まえ、交通量を推計しており、交通量については、人口密度に応じた量の発生集中、有名な観光地での発生集中がみられることから、需要予測は適切に実施されたものと考えております。</p> <p>しかし、今後、公共交通の利用環境改善等により利用促進が図られ、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おります。</p>
	豊見城市	21世紀ビジョンですとか県の総合交通体系の中で糸満までが骨格軸となると示されており、採算性についても、内閣府の調査では、南部の方が北部より需要があるとされているのに、起終点が、那覇と名護とされているのは、おかしいと考えております。	
	南城市	平成31年10月に市内のバス路線を再編する計画で今取り組んでいる。南城市から那覇は、近距離にも関わらずバスで行くと約1時間ぐらいかかり、渋滞が課題となっている。鉄軌道の着工前、もしくは建設中に、南部まで延伸ということもあり得るのか。	
検 討 プ ロ セ ス に つ い て	豊見城市	南部における交通渋滞等の課題の整理がされてないと感じている。	
	豊見城市	構想段階の手続きを定めた国交省の要領が平成24年度12月に出されており、現在の県の計画案づくりは、その要領における複数案を一つに絞るという手続きになるかと思う。次の計画段階は、絞った一つの案について詳しく検討を行うものかと思うが、今回まだ58号、330号とか決まってない。そういった観点からもう少し検討が必要ではないか。	平成24年12月に策定された「国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領」では、国土交通省が所管する公共事業について、新規事業採択時評価の前段階において、同要領に基づく手続きを行うこととされております。一方、沖縄鉄軌道の構想段階における計画案検討は、沖縄県による取組であり、県としての鉄軌道に関する基本的考え方として、起終点や経由地等の構想をとりまとめる段階であります。このため、本検討にあたっては、平成20年4月に策定された「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(国土交通省)」に準じた計画策定プロセスを導入し、検討を進めてきたところです。沖縄鉄軌道については、次の計画段階では、構想段階でとりまとめた基本的考え方に基づき、現場の状況等を踏まえ、具体的なルートや駅位置等を検討することになることから、その段階においては、計画段階評価実施要領に基づき、複数の具体的なルート等を設定し、具体的データやコスト等について比較・評価を行い、必要性及び事業内容の妥当性を検証していくことになると考えており、これを経て、行政投資を行うかを判断する新規事業採択時評価を行うこととなります。