

## 第 4 回 技術検討委員会（H28.3.29）の主な意見とその対応について

## 1. 報告

## (2) 県民意見の概要について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>県民の批判的な意見に対して、その背景・理由を分析する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>意見の中にはその理由について記載がないものもあり、全ての意見についてその要因を把握できてはいないが、意見分類にあたっては、可能な限りその要因を把握できるよう整理を行ったところである。 引き続き、背景・理由に着目して意見分類を行っていく。</li> </ul>

## 2. 議事

## (1) 県民意見への対応について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道のような新しいサービスにより、今まで行けなかったところに行けるようになることは、需要予測においても重要なポイントとなる。新しいサービスの提供による行動の変化を把握して、需要予測に反映するのも重要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道導入による時間短縮等のサービス変化に伴う移動手段の変化については、需要予測モデルにおいて反映済であるが、行動範囲の変化等については、既存の需要予測モデルでは反映できない。</li> <li>そのため、需要予測に反映できない鉄軌道の導入による県民等の意識や行動の変化の可能性については、今般アンケートを実施し、確認したところ。（第5回技術検討委員会参考資料2参照）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の役割のまちづくりの支援の中に、低炭素社会の実現を含めた環境社会配慮の実現を入れて進められたほうがよいのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素社会の実現は課題としてとらえており、この課題に対して、公共交通の役割は、交通渋滞緩和等として整理を行っている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄の特性を踏まえ、自然景観に対して配慮することを、どこかに明記したほうがよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ4で、沖縄の環境特性を踏まえた評価を行っていくこととしている。</li> </ul>

## (2) 対策案の検討について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」が、「公共交通の役割を踏まえた対策案の検討の視点」にすべて盛り込まれているのか。それぞれの役割がどの視点に該当するか明確にする必要がある。</li> <li>・ まちづくりの視点はあるが、なぜ北部圏域の言葉がでてこないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 役割・視点の関係がわかるように資料の整理を行った。 (第4回技術検討委員会資料4-1を修正)</li> <li>・ 検討の視点に、「北部圏域や中南部圏域のまちづくり支援」と修正した。 (第4回技術検討委員会資料4-1を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇 - 名護間の全体を評価するスタンスに立っているのはわかるが、各圏域の課題も読み取れるようにしてほしい。</li> <li>・ 1時間と1時間以内という2つの記載がある。また、1時間を超えてきた場合、それぞれをどのように評価するのか。1時間の根拠も含めて整理しておく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄の将来の実現にあたっては、那覇—名護に公共交通軸を構築し、圏域連携強化を図る必要があることから、中南部圏域と北部圏域を一体的に評価する必要がある。しかし、将来の実現に向け対応すべき課題の中には、交通渋滞緩和、駐留軍用地跡地の活性化など、一部、圏域によって異なるものもある。そのため、評価に当たっては、一体的評価を行いつつ、それぞれの圏域における課題への対応状況を確認できる工夫していく。</li> <li>・ 沖縄県総合交通体系基本計画において、那覇と2次圏域中心都市（宮古、石垣、名護）との移動時間を1時間とする圏域構造の構築が位置づけられていることから、1時間を目標に検討を進めている。資料については、1時間に統一修正した。 (第4回技術検討委員会資料4-1を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ システムの一覧表の輸送力について、実績ベースで考えるとシステム間での違いが過少に評価されているのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送力は、資料で示している代表的事例のみならず国内の様々な実績を踏まえ、設定している。誤解が生じないようにその旨記載した。 (第4回技術検討委員会資料4-4を修正)</li> </ul>

### (3) 算定に必要な諸条件について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県民意見で、「人口減少するため鉄軌道は必要無い」という意見があるが、20年先を見た中で、人口については、現状維持に近い。</li> <li>・ 高齢化が進む中では、今後益々公共交通が重要になる。そういった視点もプラスアルファで、考えて頂ければと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本格的な高齢社会への対応、増加する外国人を含む観光客など誰もが車に頼らなくても移動できる公共交通ネットワークの構築が求められていると考えている。高齢者や観光客等の多様なニーズに対応するためには、移動手段の選択肢拡大を図っていくことが重要という考えを、県民から頂いた意見への対応方針にとりまとめ、HP等を通じて県民に情報提供している。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光に重点を置くと西海岸、人口分布を考えると東海岸と、それぞれ視点が大きく異なるがどのように選定していくのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数のルート案については、沖縄の将来の姿の実現等の観点から設定した評価項目に基づき比較評価を行っていくこととしている。</li> <li>・ ステップ5では、鉄軌道導入にあたり県民が期待・懸念する事項や専門的に留意すべき視点等も踏まえ、ルート案の選定にあたっての考え方を整理することとしており、その考え方にに基づきより案を選定していくこととしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要予測について、内閣府が構築したモデルの信頼性はどうか。</li> <li>・ 一つのモデルでよいのか、複数のモデルで検証する必要があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内閣府で構築されたモデルによる予測結果について、鉄軌道が整備されている他県の鉄軌道分担率等と比較し、傍証していくこととする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他事業者の採算性の影響も考慮する必要があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他の事業者への影響については、ステップ4の費用便益分析の中で確認していくこととしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1000万人の観光客が、石垣・宮古も含めて、どこに行くのかを考える必要がある。</li> <li>・ 鉄軌道が導入されれば、観光客や県民の行動パターンは変化すると思うが、それを需要予測の中でどうみていくのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要予測に反映できない鉄軌道の導入による県民等の意識や行動の変化の可能性については、今般アンケートを実施し、確認したところ。 (第5回技術検討委員会参考資料2参照)</li> </ul>

## 第5回 計画検討委員会（H28.8.2）の主な意見とその対応について

### 1 寄せられた意見への対応について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の高齢化社会を考慮し、年齢別の分析を詳細に行う必要があるのではないか。また、20代以下でも免許を保有していない10代は異なる傾向があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>年齢層を10代、20～50代、60代以上と細分化し傾向を確認できるよう資料を修正した。 (第5回計画検討委員会資料3を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>県民の意見として結果を示すには、沖縄県全体の年齢構成や地域別の人口と比較したうえでアンケートの年齢構成・地域にどのような特性がある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>沖縄県全体の年齢構成や地域別の人口構成を併記し、アンケートの構成との相違を確認できるよう資料を修正した。 (第5回計画検討委員会資料2を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度等を考慮して派生案を示しているが、駅が決まっていない中で派生案を分けることにどこまで意味があるのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要予測を行うにあたり、大まかなルート・主要駅を設定する必要があり、当初案と派生案では結果が異なってくるので追加設定した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>寄せられた意見への対応に、技術検討委員会の対応が漏れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術検討委員会の対応が分かるよう、資料を修正した。(第5回計画検討委員会資料3を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>骨格軸を決めたあとで、どのようなシステムにするかを決めるとのことであるが、並行して検討する必要があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在行っている構想段階は、概ねのルート等の検討を行っている段階であり、構想段階終了後の計画段階において、システムも考慮の上、ルート等の詳細な検討がなされるものと考えている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>当初案と派生案の違いがわかりにくいので、わかりやすく示す必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当初案と派生案の違いが分かるよう、資料を修正した。(第5回計画検討委員会資料4を修正)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>県民からは、想定するシステムで鉄軌道よりモノレールやLRTの意見が多い印象を受ける。以前から、鉄軌道を求める話があった中で、思いのほか意見が少ないと感じた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムに関する意見では、鉄道を求める意見は少ないが、基幹軸の整備に関する意見では、鉄道を含む鉄軌道の早期導入を求める多くの意見があることにも留意する必要があると考えている。</li> </ul>

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名護までつなぐ必要性と、中南部都市圏におけるあり方について整理が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画案づくりにおいては、沖縄21世紀ビジョン実現の観点から、県土の均衡ある発展、移動利便性の向上、交通渋滞の緩和などを目的に、交通政策のみならず、沖縄振興の観点からも検討を進めることが重要と考えている。</li> </ul>

## 2 鉄軌道導入の効果・影響について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の将来像としては総合交通体系に示されているものと考えているが、交通環境が大きく変化（例えば、電気自動車と環境の関係、自動運転と事故の関係、超小型モビリティと高齢者の関係、車両の進化など）していることを考えたうえで、鉄道の位置づけを明確にする必要がある。</li> <li>・ 鉄道ができるとどんどん便利になるイメージを持つが、他地域ではどの程度の需要に対してどの程度の運行本数なのかオーダー感を持ってもらう必要がある。また、廃止した路線はどの程度の利用者数だったのかについて事例で整理する必要がある。</li> <li>・ 無理に作って維持できず失敗となることが問題なので、そういうことを理解してもらうために資料を作る必要がある。</li> <li>・ 計画を作る段階においても、鉄軌道をどのように支えていくか、事業者だけでなく県民の立場でもどのように関わっていくか考える必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県民に鉄軌道に関する効果・影響をきちんと理解してもらうことが重要と考えており、他地域の事例を整理し資料を修正した。 (第5回計画検討委員会資料5を修正)</li> <li>・ 計画案に盛り込むこととしていた <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅を中心としたまちづくりの検討</li> <li>・ 自動車交通から公共交通利用転換への取組</li> </ul> </li> </ul> <p>といった「沿線市町村の役割」は、市町村のみならず、公共交通事業者、県民も含め様々な主体により取り組むべき内容であることから、「鉄軌道導入に向け求められる取組」と表現を改めた。 (資料2参照)</p>

### 3 ステップ4の検討の進め方について

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画案、概略計画という表現があるが、現在議論していることは構想段階の計画であり、構想段階の計画ですべてが決まるのではないことを明確する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構想段階としての計画案の立ち位置が明確になるよう資料を修正したほか、構想段階、その後の計画段階から工事着手までプロジェクト全体の流れや各段階の役割を説明する資料を今後作成する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画の検討では、市町村に関わりを促すイメージか。フィードバックもあるのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他県の事例を示しながら、沿線市町村の役割を示していきたいと考えており、市町村会議の場を活用しながら、情報を提供・共有しながら進めていきたいと考えている。</li> </ul>