

## 第4回 計画検討委員会（H28.4.19）の主な意見とその対応について

### 1. 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>・ 県民は鉄軌道の具体的なイメージを持っていない感じがする。</li> <li>・ 全国の様々な鉄道事業の成功事例、廃止された事例なども示し、うまくいくためには何をしなければならないかなど、県民に具体的なイメージが湧くようにした方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第5回計画委員会の資料5で、自動車利用と比較した場合の鉄軌道導入による影響や効果を示しており、その内容を今後情報提供していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域によって、意見の特性が異なると思うが、そのような分析は行っていないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第5回計画委員会の資料3のとおり、地域別や年齢別で意見の分析を行った。</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>・ 公共交通機関のあるべき将来像として、公共交通の交通網構成と交通分担に関する考えを示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の都市交通マスタープランにおいて、将来の公共交通利用率を10%まで増加することを目標と設定している。</li> <li>・ ステップ4で実施する需要予測結果を踏まえ、鉄軌道の導入した場合の鉄軌道やモノレール、バスの利用率を示していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関導入に際しての道路交通への影響（渋滞緩和、公共交通への転換の可能性、対策など）についても示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄軌道導入による道路交通への影響、公共交通への転換量等については、ステップ4の比較評価結果を踏まえ示していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の議論に当たっては、道路交通（自動車交通）が将来も陸上交通の主体を成すという基本認識を示すべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車交通は、将来的にも本県の主要な移動手段となるものと認識しており、「沖縄県総合交通体系基本計画」では、道路網の整備と併せて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを骨格とする利便性の高い公共交通ネットワークの構築が位置づけられている。</li> <li>・ 第5回計画委員会の資料5で、同計画の概要を参考資料として掲載した。</li> </ul>

主な指摘・意見	回答・対策方針など
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通について、県民の意見はやや観念的で、具体的イメージに欠けている。例えば、居住地から目的地までの移動における、公共交通機関へのアクセス、サービスレベル、経路、結節、消費時間、交通コストなどがイメージされなくては交通の実情の理解は難しい。情報提供の工夫が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ4の比較評価において、移動時間等を算出するが、これらの結果から、参考例として、一つの移動パターン（OD）を切り出し、対策案が実施された場合と現状との比較で、移動がどうなるかなどを県民に示していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>本島中南部、北部の開発状況、人口分布状況の相違はフィーダー交通のあり方に影響するが、定時性等確保の観点から広域人口密度地域への環状網の要請があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中南部のように人口密度の高い地域においては、基幹軸と複数の拠点地域間での交通量が多く、基幹軸と拠点地域、拠点地域と拠点地域間を結ぶ公共交通がネットワークを形成し、環状網にすることが効率的となる場合がある。</li> <li>県民意見でもご指摘と同様の意見があり、ステップ4で行うフィーダー交通に関する需要予測において、骨格軸と拠点地域、拠点地域と拠点地域間の需要を確認していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道主要拠点（駅）における需要予測では、近隣域からのアクセス時間と高速道路走行との競合は、評価されるのか確認したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要予測にあたっては、鉄道駅までのアクセス等に係る所要時間も含めて設定している。また、高速道路を含め自動車交通との競合についても評価することとしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>このような事業は、通常、構想段階、計画段階を経て事業化に進んでいくが、構想段階ですべてが決まるように見えてしまう。事業全体も含めたフローの整理が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>構想段階である本計画は、概略設計の前提となる基本的事項（概ねの起終点の位置やルート等）程度の精度で決定されるものであり、具体的な駅位置やシステムなどは、本計画策定後の計画段階にて検討されることになる。</li> <li>このような事業全体のフローはニュースレターでも示しているが、県民会議や関係機関等意見交換会等対話を通じたコミュニケーション活動などにより周知を図っていく。</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>・ 開発計画が示されているが、北部はないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料では、市町村に確認の上、現時点において計画人口が明確な計画のみを選定している。今後、各市町村において事業化されるなど計画人口が明確となった開発計画については、追加していきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施工単価は TX の時から上昇していることを考慮すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TX の整備時から現在までの工事費の上昇を考慮して、工事費単価を補正する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口について、過去の社人研の予測値と沖縄県の実績値との関係を確認してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまでの予測値と実績値の比較検証を行い、補正の必要性について検討する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃はモノレールの料金並としているが、建設費があがっている中、現実的にはコストに見合う運賃に設定する必要がある。</li> <li>・ また、諸条件の全てが固定的に見える。</li> <li>・ 条件も様々なレベルがあり、条件によって結果も変わると思う。例えば、バスネットワークの再編もレベルによって予測結果が変わってくるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回設定した諸条件は、決定したものではなく、予測のための仮定である。運賃など予測結果に対して影響が大きい項目については、感度分析の実施を検討する。</li> </ul>