

県民等との対話による情報共有

（県民会議、関係機関等意見交換会、市町村会議 議事概要）

平成27年8月5日
沖縄県

目次

第 1 回県民会議の結果（案）・・・・・・・・・・ 1

第 1 回関係機関等意見交換会 議事要旨・・・・・・・・ 26

第 1 回市町村会議（全体） 議事要旨・・・・・・・・ 31

第 1 回県民会議の結果（案）

1. 開催状況

- ・日時：平成27年5月30日（土） PM1：30～4：30
- ・会場：県立博物館講堂
- ・参加者数：申込者38名中32名出席
- ・参加者内訳：在住地域（北部12名 中部4名 南部16名）、性別（男24名 女8名）
年代（20代7名 30代2名 40代9名 50代5名 60代6名 70代3名）

2. 意見の概要

《現状及び課題について》

〈共通意見〉

- ・特に便数や運行時間、定時性、経路等、バスの利便性に問題があるとの指摘が多かった。
- ・交通手段間の乗り継ぎの悪さについても指摘がなされ、高齢者の利用、観光の視点から交通について議論された。
- ・現状はクルマ以外の選択肢が無く、車利用による交通渋滞、健康、飲酒問題等について意見が出された。

〈その他意見〉

- ・歩道や自転車専用道の整備、駐車場不足等に対する意見等が出された。

《将来の姿について》

〈共通意見〉

- ・県民生活、地域振興、観光などの観点からも隅々まで行き届いた交通サービスが必要。

〈その他意見〉

- ・100年先等を見据えたまちづくりのあり方や、ライフスタイルの変化への対応、環境や景観の保全の必要性、道路整備による課題解決、各地域でのまちづくりの必要性、グランドビジョンの明確化などに関する意見が示された。

《評価の視点について》

- ・評価の視点については、討議時間が不足、5班中2班のみでの議論にとどまった。
- ・主な意見としては、
 - ・速達性、定時性、経済性、高齢者や学生等交通弱者対応、観光客・ビジネスマン・外国人などへの多様性配慮、環境保全等を求める評価の視点への意見
 - ・評価については、具体的な将来ビジョンが示されなければ議論できない等の意見が出された。

3. グループ討議の主な意見（発表内容）

《現状・課題について》

【公共交通の利便性について】

バスとモノレールは乗りやすくなっているものの、バスの利便性（便数や運行時間、定時性、バス停位置、経路等）が悪く、交通機関同士の乗り継ぎが不便。

- バスの利便性が大きな問題としてあげられる。
- バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO₂、フィーダー交通、災害時の駐車場などについて多くの意見があげられた。
- ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。
- 具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。
- 観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが 19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。
- フィーダー交通の接続の悪さが一番目につく。観光客が空港から北部に移動は連続的でない。
- ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。
- バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。
- バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。
- 渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。
- 良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげられた。
- バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがあります。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。

【移動手段について】

クルマ以外の選択肢が無く、車に頼らざるを得ない状況であり、それに伴い渋滞や健康、飲酒等に影響が生じている。

- 若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。
- クルマ以外の選択肢がないことが問題。
- 現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。
- クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。
- 交通マナーもまだ不十分
- 電車利用で飲酒の問題が解決される。

【その他意見】

- CO₂削減とは何か。本当に取り組んでいますか。

- 街や住んでいる人のライフスタイルの変化「アーバニズム」が鉄軌道の整備で起こるのでは。
- 徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。
- 那覇市内はクルマも多く、駐車場の不足している。

《将来の姿について》

【地域・経済・観光振興について】

各地域すみすみまで行き届いた交通サービスが必要、住民、観光客、外国人への配慮が必要との意見が多かった。

また、通勤・通学圏の拡大、他地域への機能分散等沖縄の均衡ある発展に関する意見が出された。

- 名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにして欲しい。
- 離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。
- 鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献
- 家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないか。
- 唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む。
- 鉄軌道整備による企業誘致も期待される。
- 沖縄の経済の自立を考える。
- 観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。
- 電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
- 沖縄の観光を No.1 にしたい。

【その他意見について】

【まちづくり】

- 従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
- 100 年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30 年、100 年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。
- 鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどから沖縄のまちづくりを学ぶ。
- ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。
- 返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテイメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺を LRT で連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。

- まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。

【ライフスタイル】

- 県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。
- 時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。
- 高齢者の外出機会が増加する。

【導入空間・システム】

- 基地の返還の必要性、高速道路の上に作ればよいのではないか。
- 高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。

【利便性の向上】

- フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能がよくなる。
- 移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。
- 小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。

【環境】

- 沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。
- 自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。

【道路整備】

- 道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路広くしたり、増やしたりする。

【ビジョン】

- 県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50年後、100年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげられた。
- グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成して欲しい。

《評価の視点について》

【参考事例】

- 例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。

【定時性、速達性、経済性、移動利便性、環境】

- 時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。
- 視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性、経済、定時性、時間の6つがあげられた。
- 沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげられた。
- 沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい

【その他】

- 県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。
- 公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。

第 1 回県民会議 各班のワーキング結果

1. 第 1 班

(1) 現状と課題について

【発表内容】

- バスの利便性大きな問題としてあげられる。
- 具体的には本数が少ない、最終が早い、空港からの連絡が悪いなどがあげられる。
- 観光で遅い時間に沖縄についた場合、北部のホテルに行くには高速バスが 19 時に終わることもあり、タクシーかレンタカーでしか行けない。
- 若年者、高齢者の交通手段が不足しており、家族や友人に頼っている状況である。
- クルマ利用に伴う影響として、健康への影響、渋滞発生などがあげられる。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
大型施設	・主要施設の建設（那覇第 2 滑走路、MICE 施設、鉄軌道等）には、日程的な目標を持つべきである。
人口集中 （中南部）	・道路の一部を占有する LRT の整備にあたっては、バイパス整備の必要性を考える必要がある。 ・人口密度の高い中南部に専用鉄道を通すことは、経済的、日程的にも大きな課題である。
タクシー	・バスがなかったため、タクシーを探したが見つからなかった。
アクセス	・公共のバイク駐輪場がない。（駅前など） ・都市部から公共施設（小学校）が消え、スプロール化が進み、スプロール化によりさらにクルマが増える。 ・通勤・通学圏に時間がかかるため、他地域へ移住する方が多い。
駅開発	・モノレール駅周辺では駅へのアクセスのための P&R 等の整備が不十分。
自転車	・自転車が利用しにくい道路状況にある。（歩道が狭い、路肩が狭い）
事故	・交通事故増加。（全国では減少なのに）
飲酒運転	・電車がいないことは、飲酒運転が多い原因になっている。
車社会	・健康。メタボ。 ・街中を歩けるのが都市ではあるが、車が多すぎる。 ・各家庭に自家用車が 2～3 台もあり、車依存の生活になっている。 ・クルマ社会で自動車への依存度が高い。 ・中南部の交通渋滞激しく、会社員、学生、観光客のイライラ感につながっている。 ・ラッシュ時の渋滞。 ・渋滞がひどい。（東京、大阪、名古屋よりもひどい） ・高速道路を降りて、目的地に時間がかかる。
CO ₂	・車社会となっている為、県内の CO ₂ 排出量の約 30% は車によるものになっている。 ・そもそも車の発生量を減らすべき。CO ₂ の問題の要因。

カテゴリー	内容
バス	・北部までの所要時間が長い。バスは料金が安い。 ・バスの運転手さんが、みなさんやさしい！ ・本数が少ない。バスを夜間・深夜時間帯に利用できない。 ・バスを利用した時に困ったこと。 1 時間に 1 本しかない。ない時間もある。通学にも不便。 ・大量輸送機関が必要。（モノレール、バス等）
	(重複) ・目的地近くにバス停がない。 ・タクシーに近いバスが欲しい（デマンド交通） ・遅い到着時間の飛行機を利用した場合、北部に帰るのは車を使うしかない。
	・名護のイオンに行きたいが、バスが通っていない。
	・バス利用者が少なく、採算がとれない。
利用者	・運転免許がないと移動に不便。 ・若年者・高齢者が利用する交通手段も家族の車が中心。 ・交通弱者（子供、老人）が自由に移動できるのが都市。 ・モノレール駅へのアクセスが不便。
	・観光客向けの交通が必要。
利用しにくい	・公共交通が利用しにくい。
ミニバス	・都市を結ぶミニバスの導入。
時刻表	・バスの時刻表がわかりにくい。ホームページも更新されていないことが多い。

(2) 将来の姿について

【発表内容】

- 沖縄は、鉄道を建設しているハワイや、台湾、ヨーロッパなどの事例からまちづくりを学ぶ。
- ハワイは沖縄に近い点もあり、今後参考になっていく。
- 県民所得が低い沖縄で、クルマから鉄軌道に転換することによって自動車に使っていた費用を趣味や、教育などに回すことができ、発展が期待される。
- 名護から鉄軌道を部分的に整備し、恩恵が南下するようにしてほしい。
- 鉄軌道整備による企業誘致も期待される。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
ハワイ、台湾、ヨーロッパに学ぼう	・沖縄に近い外国、台湾の鉄軌道も参考にしてほしい。ハワイも島として参考にしてほしい。
BRT、LRT	・各市町村内での交通が充実する。BRT、LRT
バス	・高速バス、基幹バス、路線を増やして充実に。 ・バス専用信号。バスが来れば青になる。
歩く	・トランジットモール（歩行者天国）を増やす。（場所、日数） ・歩いて楽しい街。歩いて快適な街。歩専道の整備。
車にかけるお金・・・	・自動車保有の割合が県民所得に対して高いので、その他の利用が増え、自動車以外のことにお金を使えるようになってほしい。
定時性	・定時刻で交通機関が利用出来れば、通勤、通学圏の拡大になる。
人口のかたよりなくなる	・通勤圏が広がって、人口密度のかたよりが減っていく。 ・南部に人口が集中しすぎているため、通勤圏を広げ人口を分散させる。
企業	・鉄道により人・モノの流れが良くなることで、企業誘致に貢献できる。 ・地域がうるおう
通勤・通学の向上	・県内の高校生が県内の大学に進学しやすいように交通整備。 ・北部の中学生が北部に住みながら、中南部の高い教育を受けられる様になってほしい。
まちづくり	・住宅、オフィス、商業施設、学校。一体になった街づくり（近距離） ・住民生活の利便性。生活圏の中の交通も大切にしてほしい。 ・基地跡地を中心に発展していく。（キャンプキンザー普天間など）今後の開発も考慮して計画するべき。 ・「今ある街に駅を造る」のではなく、「駅を造って新しい街を造る」という発想も必要。

カテゴリー	内容
医療	・北部の医療の充実。（通院や医者が北部に通勤）医療中心の都市にしてほしい。
観光	・北部が観光地から移住。医療、保養地になっていく。 ・6月、11月～1月の観光客が少ない時期に高齢者や免許を持ってない人、外国人を呼べる交通整備、観光施設の充実 ・観光産業発展に継がる。
観光と県民へ列車	・通学・通勤用電車＋観光用列車 ・県民と観光客（外国人含む）が一緒に乗っている電車を夢見ている。 ・鉄道と観光施設を併せて充実を図り、県内・県外利用者を呼び込めるようにする。
	・まず名護から鉄道を広げて欲しい。（～本部一周、～北部一周、～那覇方面） ・ヤンバル国頭の交通はどうあるべきか議論が望まれる。（生活と経済性）
早期実現	・早期先行。部分開業。（ルートどこでも）鉄軌道。 ・沖縄の本土復帰50周年（2022年）事業として、7年後の2022年までには一区间でもLRTが走ってほしい。 ・沖縄本島の西海岸、東海岸を走るLRTの実現を夢見ている。（ユックリ走る）
楽しい	・景色の良い所を通してほしい。 ・沖縄の鉄道には車窓も大事。
—	・公共交通。採算性どう議論する？
—	・那覇中心ではなく、名護中心に考えてほしい。
—	・通勤と観光で異なる車両やシステムの導入（停車駅が異なる）

2. 第 2 班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

- バスの本数や停留所が少ない、渋滞、税負担、後世への意識、外国人への対応、CO2、フィーダー交通、災害時の移動手段や駐車場などについて多くの意見があげられた。
- フィーダー交通の接続の悪さが目につく。観光客が空港から北部へ連続的に移動ができない。
- 車の飲酒運転が問題となっているが、電車利用で飲酒のが問題解決につながる。
- CO2 削減につながる取組みがなされているか疑問。
- 陸上交通の変化は、街や住んでいる人のライフスタイルも変化させる。鉄軌道の整備によって、都市的な生活スタイル（アーバニズム）を求めて人口の移動が加速するかもしれない。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	・バスの運行時間が守られてなく不便で信用できない。 ・今更バスには乗らない！ ・本数は少ない所もあるが、路線バスの路線が北は国頭から、南は糸満まで張り巡らせている。 ・本数が少なく、行きたい所に路線がない。
バス・観光	・路線バスでゆったりと観光しつつ、地域の方と交流できる。
観光	・県外に比べると、まだ割と英語表記は多いと思う。 ・海外の人に対応しきれていない。（レンタカーはまだ不便。「止まれ」などサインを読めない） ・観光面では、現状、車の方が動きやすい。 ・観光客は時間が読めない為、早めに（北部をはなれ）空港にむかっているのではないかな。時間を有効に使うことができずもったいない。
CO ₂	・自転車に乗るが、58 号線は排気ガスで不快。 ・排気ガスでクルマの窓を開けられない。 ・トラック前にいると煙がくさい。 ・車の CO₂ の排出は観光のイメージダウンにつながる。
災害	・台風の時の移動手段の確保、台風時公共交通はストップする。
フィーダー交通ネットワーク	・利用者を明確にしたフィーダー交通ネットワーク（高速道路、レンタカー、モノレール、バス、等）の形成。
景観	・モノレールのコンクリートの老朽化が進んでいる。つくったハードのメンテナンスはまちの景観に影響を与える。

カテゴリー	内容
車と渋滞	・ 定時性が厳しい。特に空港や那覇への移動。 ・ 道路工事による渋滞。 ・ 道ができればできるだけ、混んでいる。 ・ 飲酒運転が多いので、車以外の移動が必要である。 ・ 車の維持経費がかかり過ぎる。 ・ 一家に 2 台以上の車やバイクが負担になっている。 ・ 車での移動する時間が予定しづらい。 ・ 交通渋滞で時間がかかり過ぎる。
駐車場	・ 駐車場の入庫待ちで時間がかかる。 ・ 駐車場料金が高い。 ・ 駐車場が足りない、少ない。
アーバニズム	・ モノレールの整備により沿線が都市化、地域構造が変化。アーバニズム。
意識作り	・ 児童生徒が鉄軌道のイメージがつくりづらい。 ・ 親が子を学校へ部活へと車で送っている。
県民負担	・ 新規鉄道による、県民の税負担。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

- 100 年先を見据えたコミュニティづくりが大事。30 年、100 年先を見据えた計画がまず必要なのではないか。
- 時間通りに移動することでウチナータイムが解消される。
- 高齢者の外出機会が増加する。
- 離島への窓口、伊江島や伊是名など北部の離島に繋がる必要がある。
- 基地の返還の必要性。
- 高速道路の上に鉄軌道を作ればよいのではないか。
- 観光面では南部の中心那覇、中部の中心沖縄、うるま、北部の中心名護を起点としたフィーダー交通が重要になる。
- フィーダー交通をつなぐことで、通院、通学などの都市機能が向上する。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
スピード	鉄軌道導入は、交通渋滞の解消、過疎、過密の解消につながるとするならば、名護、那覇間は 45 分で結ばれるようにすべきである。
インフラ	- 現在、道の駅は脚光を浴びているが、鉄軌道の駅もそれに類似する施設を設置し、地域の活性化につなげるべきである。 - 高速道路の上に鉄道が 3 階建て。①鉄道。②車、バス。③駅ビル。→屋上緑化、空の畑、公園。 - 米軍基地の撤去、返還が鉄軌道導入を進める上で有効である。米軍基地の撤去、返還を積極的に進めるべきである。
隅々までの移動・フィーダー交通	- 鉄軌道は都市型ではなく、沖縄全体を考慮する。 - 隅々までの移動の利便性。鉄軌道＋既存公共交通の組み合わせ。 - 北部、離島の入口までのアクセス。 - 南部、本部半島の軌道は、環状にしてほしい。お年寄りなど慣れてない人でも乗れるやさしい鉄軌道であってほしい。 - 環状であれば、間違え心配なく乗ることができる。 - 乗ると便利な、乗りたい公共交通の整備。加えて、自家用車のバランス - 駅ビルに保育園や病院、店などがあるようなコンパクトシティ。 2 ヶ所の空港利用を促すために、那覇空港から伊江島空港まで鉄軌道をつなぐ。
環境への配慮	- 環境への配慮できている。 - クリーンエネルギーの鉄道。高速（リニア）。

カテゴリー	内容
災害にも強い	・台風時でも通行できる交通システム（地下鉄にする） ・台風や津波にも対応した鉄道。シェルターとしても駅を活用。
利用者	・県内全域に鉄軌道がある。時間が読める ・利用者を具体的に設定すべき。住民なのか、観光客なのか。
公的機関	・公的機関をつなぐ。特に病院、金融、デパート、スーパー、学校。 ・公的機関をつなぐ。安心なまちへ。
若者・年寄りへの配慮	・那覇の都市に集中しないように分散して、産業と人口を分ける。 ・人口流出を防ぐ取り組み。学生、医療、就職。
	↓ ・若者の交流。 ・人口と産業の一極集中は×。 ・トイレあれば安心してお年寄りが乗れる。 ・教育施設はつなぐ、連携がとれる。通学がかわる。
その他	・将来の事だが、名護・那覇間が成功した後は、本部半島線、名護・辺土名間も検討すべきである。 ・鉄軌道導入による県民の税負担がないように進めるべき。 ・鉄軌道を導入することによる将来像について、資料から読み取ることができない。北部や東海岸をどうするのか、観光の要素は考慮すべきなのか、等。そのため示されている内容について良い、悪いの判断ができない。
—	

3. 第3班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

- バス、モノレール、車などそれぞれ良いところがある。良い点としては、「バス・モノレールは最近乗りやすくなっている」、「クルマ、タクシーは自由に色々なところに、時間の制約もなく移動できる」点があげられる。
- バス・モノレールの接続が悪く、バスは定時性がなく、本数が少ない、目的地までの路線がないなど、接続、時刻、便数、経路が大きな課題としてあげられる。
- クルマ以外の選択肢がないことが問題。
- 徒歩や自転車は専用道などが整備されていないことが問題。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
バス	・バスの現在地情報システムがあり、家から出る時刻を調整できる！ ・IC が導入され、バスが乗りやすくなっている！ ・北部では地域間を結ぶ交通手段がほとんど無いため、公共交通を利用しようと思わない。 ・安価、均一の値段で、行きたい所に行ける。(乗り換え自由) ・唯一の公共交通であるバス交通はアクセスが悪く、朝晩はダイヤ通り運行できない。(定時、定刻性に欠ける。) ・バスの定時性が守られていない。 ・交通量が多く、時間が全く読めない。→到着時間がいつも違ってしまう。 ・観光客に対してバスマップがない事も、不親切につながる。 ・便数が不足しており、夜 10 時以降は公共交通機関がない。(飲酒運転の原因)
モノレール	・モノレールの「おとなりきっぷ」を利用すれば隣駅までなら 100 円で利用できるサービスが良く、料金が安い。 ・路面電車などに比べ高架であるため、安全面や定時性で考えると、モノレールは良い！ ・モノレール駅までの接続形態が不便なため、利便性が悪い。
車	・県民は意外と不便を感じていないかもしれない、一人一台が当たり前になっている。(一人一台車を持っているから) ・主要施設に無料駐車場がある。(自家用車の利用が便利) ・道路が整備されており、自動車が走りやすい！ ・中南部の通学、通勤手段が自動車以外にない。 ・公立高校、大学などへの公共交通手段が少なく不便なため、送迎の必要性がある。
タクシー	・タクシー料金が安い。すぐひろえる。 ・本土と比べて、タクシーの初乗りが安い！
観光	・外国人が行きたいところへ行けない公共交通の現状が非常に不親切。交通ネットワークが不十分。 ・慢性的な交通麻痺の状態で沖縄振興の大きな阻害要因となる。(観光客 1000 万人を目指すとしてもバス、レンタカーでは対応しきれなくなる。)
	・道路事情が住宅や公共建築の地区計画に大きな影響を与えているのでは？

カテゴリー	内容
徒歩、自転車	・歩道が狭い。切り下げが多く、起状が大きいので歩きにくい。自動車優先。 ・自転車専用道がない。
—	・近距離と遠距離での移動に区分がないため、近距離移動でも自動車を活用している。遠距離＝高速、近距離＝ゆっくり（歩行、自転車）などの移動手段を分ける。
—	・観光地でありながら、道路の周辺の大気汚染がひどい。
個別意見	・自動車が便利に感じている分、インフラ整備不足が感じられる。 ・バスの乗り換えで運賃割引サービスがないため、乗り換える度に普通運賃を払っているため高く感じる ・鉄軌道がない唯一の都道府県となっている。 ・自転車利用者にとって、やさしい道路づくりができていない。 ・外国人観光で鉄道があるかないかが重要となってきた。 ・バスやトラックが多く、環境が悪い。 ・鉄道の整備が遅れているのは、鉄道会社などが進出してこなかったことが要因。 ・免許をもたない人に対する、不便を感じる。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

- 沖縄の財産である自然環境の保全を最重要に考える。
- 電車に乗りながら沖縄の景観を楽しむことで、観光の魅力もアップして多くの観光客に来ていただく。
- 自然環境と開発などにおける弊害をどう両立させていくかを考える必要がある。
- 移動利便性が高まることで選択肢が多くなり、行動の幅に広がりができる。
- 従来の鉄軌道という枠にとらわれない方法が、これからの新しい沖縄の鉄軌道になるのではないか。
- 返還跡地にターミナルを整備、学研都市やエンターテインメント施設、外国人観光客へのゲストハウス、博物館等を備えた都市圏を集約的に整備、それ以外の開発を抑制、本来の沖縄の姿を取り戻す場所とし、都市圏内を鉄軌道、周辺をLRTで連絡する「オーガニックアイランド」を形成する。
- 沖縄の経済の自立を考える。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
県民の生活の利便性向上	・移動選択肢を増やすこと。 ・簡単に移動することができる！行きたいところへ！ ・北部－中部－南部のすべてをつなぐ交通づくり。(誰でも、好きな時に好きな所へ行ける) ・都市的生活と田舎的生活、両方楽しめること。 ・どこでも同じ文化レベルの生活可能。(図書館、本屋、病院)
観光の活性化	・〈オーガニックアイランド計画〉 返還跡地に高度集約化された街、その周辺をオーガニック（自然を生かした）なローカル（田舎）な地域を形成することにより、両方の魅力を出した島を目指し、同じような再開発を行わない。 ・産業、教育、観光をそれぞれ集約し拠点をつくり、エリアに特徴をもたせる。(それぞれのエリアを鉄道が結ぶ) ・世界の人々が集まりやすい環境づくりをする。そのためには、便利な交通インフラが必要。 世界中の観光客が沖縄を楽しんでいる！ ・沖縄海洋博公園、中部ショッピング圏、南部平和戦跡史跡公園をはじめ、全県ゾーンの観光形成という考え方がないため、全県で考えた形成づくり。 ・南部島尻（糸満、八重瀬、南城）地域が将来の姿の描くエリアから外されている。 ・鉄道そのものを観光資源とし。軽便、SLの復活することも一考すべき。 ・（基地がある前提で…）返還されないなら基地内を自由に（簡単に）出入りでき、交流等で活用することができるようになるべき。
自然環境の保護	・自然環境保全が最重要で、沖縄の最大の資源である。(景観も含めて) ・沖縄らしい景観が少なくなっている。もっと増やしていく。

カテゴリー	内容
自立経済 (多様な産業)	- 子どもたちが、自信を持って挑戦できる教育環境づくり。 - 国の補助に頼らない自立した経済づくり。 - 人の移動という視点だけでなく、物流という視点での交通インフラづくり。
個別意見	- 地方創生を活用して、地方それぞれで都市づくりをする。 - 空港からどこへでもつながる交通インフラ形成。 - 誰でも使えるバリアフリー的なネットワークの形成。

(3) 評価の視点について

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
個別意見	- 評価の視点として、どの項目も（教育、環境、経済等）重要。捨てがたい。 - どの項目もバランスよく評価の視点に据える考え方が必要ではないか。

4. 第4班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

- ゆいレールからの景色がよく、外国人にもバスが利用されている点がよい点としてあげられた。
- ゆいレールはスピードが遅く、スイカが使えない点が、バスは定時性がない点が問題。
- 那覇市内はクルマも多く、駐車場が不足している。
- バスも不便であるが、バス停の位置も利用に不便な箇所にある。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
いいね！	・自動車のドア to ドアの利便性はかなり便利であり、路線バスはかなわない。 ・ゆいレールからの景色は Good。 ・新しい道路は広くて、走りやすい。 ・外国人にバスが利用されている。
事故等	・高齢者の事故件数が多くなり、この先どうなるか不安。 ・通学時間に事故が多く、巻き込まれる。 ・レンタカーの事故も多い。
交通量	・車の数（保有台数）が年々増えて、特に4月は渋滞する。 ・一人しか乗っていない車がずっと続いている。 ・車の交通量が多い
ゆいレール	・ゆいレールの運行数をもっと増やしてほしい。 ・モノレールのスピードが遅い。 ・Suica 使えない。
駐車場	・車の数が多いため、駐車場の確保が難しい。 ・駐車場不足。（特に那覇） ・駐車場が少なく、駐車できても周辺の渋滞や出庫待ちで大幅に時間が遅れ、予定が消化できない状況もある。
信号	・①特にレンタカー会社のマナー、推進の徹底が必要。②交通量が多い割に信号機が少ない。 ・観光施設前に信号機ない。（観光客増えているのに） ・左折専用信号機はイミない。皆使ってない。とまどう。
バス	・バスナビはあるがわかりにくい、道路上での混雑や通行止めの情報も少ない。（乗り換えなどの情報不足） ・バスの乗客が少なすぎるのに、バスレーンがある。 ・バス停の環境はよくなっているが、まだ不十分。（雨に濡れる。暗い。） ・バス停の位置。交差点のすぐ近くだったりする。 ・バスは、地域振興であり、路線バスが少ない。 ・沖縄市東部など中部の市町村では、住宅が密集している地区とバス路線がリンクしておらず、バスを利用したくても利用できない状況になっている。

カテゴリー	内容
時間	• 公共交通が不便（定時性が低く、本数が少ない）であるがゆえに大人 1 人に 1 台車を持つような状況になり、その結果、さらに渋滞が悪化、定時性が低下し、さらにバス離れが進む状況となっている。 • 時間が読めない。渋滞によりバス、自家用車の定時性がない。那覇まで時間かかる。 • 台風時の離島の橋の通行止めで観光客は困っている。
—	• 軽自動車が多くて、平均スピードが遅い。
—	• 沖縄の方は運転スキルの低さも渋滞につながっている。
—	• タクシーが多くて、客を拾おうとゆっくり走るのも渋滞の原因。
—	• 外国人観光客は、国籍によってはバスで移動せざるを得ない方もいる。
—	• どんな人でも楽に移動できる社会が理想

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

- まちづくりについての意見が多く、南北の行き来が簡単にでき、那覇以外の地域にも機能が分散。
- 鉄軌道やバスにより地域毎の祭りへの参加や観光ができることで、地域の発展に貢献
- 小学生、お年寄りの方も簡単に移動できる。
- 高速鉄道に限らず、路面電車など各地域に停車するようなものがよい。
- 家族で住み続けられる沖縄にする。那覇で仕事をして北部に住んでいるという形があってもいいのではないかな。
- 道路整備で完結してもよいのではという意見もあった。現在の道路広くしたり、増やしたりする。
- 沖縄の観光を No.1 にしたい。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
車以外…	・様々な選択から選べるようになったら良いのでは。鉄道、バス、LRTなど ・小学生でも、沖縄全域移動できると良い。(例に祖父母宅へ行くとか)
まちづくり	・鉄道の延長、及び道路の延長は、地域づくりより先に導入するべきである。交通アクセスが便利になりますと、この地域は活性化につながる。 ・鉄道により、各地域がつながることで、それぞれの地域の特徴がよりでてきてほしい。
教育分散 (教育、企業)	・公的機能、民間機能をうまく分散させた機能の地域的均衡がとれた沖縄。
ゆっくり～	・高速鉄道にこだわらず、環境にやさしい路面電車でも良いのではないかな。
早い！	・南、中央、北のメイン駅をつなぐ高速鉄道と車の社会のMIX。
道路だけの整備でもよいのでは	・道路網が充実したハワイオアフ島のような観光の島。 ・高速道路の本部までの延長。
全体的な姿	・家族で住み続けられる。 ・京都を抜いて観光客数、観光収入で No.1 の沖縄。
移動がスムーズ	・少人数でも他市町村への行事(文化的)へ参加できると良い。 ・各広域圏で移動がしやすい環境へ。
多くの駅	・多くの駅をつくって、できるだけ多くの人利用できる鉄道にしてほしい。駅を増やす。 ・駅の拠点づくり多くし、交通量の分散化により、早めの市町村連携が生まれる。
—	・名護からのダンプカーによる、道路の破壊が多い。産業道路(ダンプカーは)夜だけの運行が出来れば、交通渋滞が緩和され、安全確保につながる。

(3) 評価の視点について

【発表の主旨】

- 例えば、北陸新幹線などを参考に評価の視点を検討するのはどうか。
- 時間が遅れることでお金のロスや精神的なストレスにもなる。
- 沖縄の経済はまだまだ厳しいという意見があげられた。
- 視点としては、お年寄りや小学生などの交通弱者対応、観光客、ビジネスマン・外国人など多様性配慮、経済、定時性、時間の6つがあげられた。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
観光	・観光目線による評価が最も重要。
観光、経済	・観光 1000 万人すぐです。よって観光体系を充実し、県民の生活、子供達の通学にも便利で、県益につながることになる。
経済	・レンタカーを減らし、公共交通に関わる人の生活を安定させる。
時間	・県民 1 人 1 人の車両に関する時間とお金のロス。(ストレスも)
交通弱者	・交通弱者にも(高齢者、子どもなど)利用しやすい交通であるべき。
多様性(外国人…)	・外国人も利用しやすい。
定時	・定時性のある交通であるべき。
個人意見	・アジアの経済も考えた視点 ・100 年先を見据えた交通手段

5. 第5班

(1) 現状と課題について

【発表の主旨】

- 現状はクルマに頼らざるを得ないという意見が圧倒的に多くあげられた。
- 渋滞回避でバスを利用しても、定時性が低い、乗り継ぎがうまくいかないなどの問題がある。
- 良い点として、バスとモノレールが非常に乗りやすくなったという意見があげられた。
- 交通マナーもまだ不十分

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
交通マナー	・飲酒運転、酒気帯び運転が多く、モラルの問題。
車に頼らざるおえない現状	・免許保有者が多く、自動車の保有台数も多く感じる。 ・車移動は、予定（時間的・場所的）が立てやすい。 ・レンタカーが増え渋滞が多くなったように感じる。 ・県民は歩かない。 ・高齢者になっても車を使わないといけない。 ・つつい車に頼りすぎて歩く事が少なくなる。楽ではあるけれど、健康面で言うとマイナス。 ・車がないと移動が大変、依存していると感じるが、その他の手段の環境整備がなされていない。 ・観光客の方の移動が困難。
バスの課題	・通学・通勤時、バスの時間が遅れる。 ・交通渋滞の為、時間通りバスが来ない。公共交通機関をできる限り使用したいと思うが。 ・バス会社は、採算性を求める為、路線が減少し、住民に不便をきたしている。 ・バスの乗り継ぎが良くわからない。
道路整備	・自転車専用道をつくってほしい。 ・歩道の整備（せまい！） ・自転車（バイクも）置き場に困る。自転車駐輪場を増やして欲しい。
利便性の向上	・モノレールは便利。 ・バスのロケーションシステム（未だに一部だが）は便利。 ・高速道路利用すれば、名護まで1時間なので、北部に行く機会が増えた。 ・モノレールの終電の意識で、飲み会の終了時間が早くなった。 ・OKICAカードは便利。 ・バスの屋根付き停留所が少し増えてきた

カテゴリー	内容
悪い点	・渋滞というレベルではない。
良い点	・風景。 ・昔に比べると歩く人が増えた。
	・都心以外のインフラ整備、特に北部。 ・高速道路の利用で、観光産業の活性化につながる。北部へのアクセス利用が便利になった。 ・本土に比べれば、渋滞がひどいわけでもないため、鉄軌道等の必要性に疑問。他に改善策があるのではないか。 ・また、鉄軌道等の設置が最善の策ではない。 ・鉄軌道が実現しても、採算性はあるのか。

(2) 将来の姿について

【発表の主旨】

- 県のグランドビジョンが見えず、県と市町村の意見がバラバラである。50 年後、100 年後の沖縄が見えなければ話は進まないのではないかという意見があげられた。
- グランドビジョンを次回は主要な市町村だけでなく、細かいところまで気を配って作成して欲しい。
- 唯一良い点として、通勤通学の範囲が広がり沖縄が発展する方向に進む

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
良い点	・北部地域の「海」以外の観光開発。 ・通勤・通学の範囲が広がる。 ・鉄軌道がの議論が出来、このような場あるのは良い事。
県全体のグランドビジョンが見えない	・「やんばるの森」の保全、やんばるを世界自然遺産にする。 ・各市町村の施策の重複。医療施設、商業施設等。 ・沖縄の風景を生かすなら、地下鉄はやめてもらいたい。 ・コンパクトな集約都市地域の祭事がなくなる。 ・那覇と名護間、1 時間にこだわる理由がわかりにくい。 ・東海岸（金武・宜野座）、西海岸（恩納村）2 つのルートから名護へつながると良い。 ・沖縄らしさとは何かの議論をすべき。 ・例えば、那覇市の海岸沿い（空港～泊）を歩いても自転車でも楽しめるウォーターフロントに。
新交通体系ができたなら…	・乗り降り出来る駅をできるだけ多くして、県民が使いやすい鉄道がベター。（例えば 1 キロごとに〇〇） ・那覇一名護間を高速（1 時間）で結ぶのもいいが、沖縄の美しい海と景色をゆっくり眺められるようなスロー電車も必要。 ・駅周辺の駐車場の確保。（駐輪場） ・駅までの交通整備はどうするのか？
個別意見	・県と各市町村のつながりが軽薄。もっと積極的に働きかけるべき。 ・都心と北部へのアクセスを課題視するのではなく、近距離のアクセスの改善を求める。

5 班のグループ討議においては、将来の姿について色々な意見が出されたが、(資料からは)県全体のグランドビジョンが見えないということで市町村の総合計画とリンクがなされたのか、「沖縄らしさ」の議論が不足しているのではと、前提条件への意見が占めた。

(3) 評価の視点について

【発表の主旨】

- 県全体のビジョンが見えないので将来に向けた何を評価してよいのかわからない。
- 沖縄の自然を守りながら沖縄県民にとってよいものを作ってもらいたい
- 公共交通ができたときのメリット、デメリットが県民全体に広まっていない。

【グループでの討議内容】

カテゴリー	内容
—	・沖縄が沖縄らしく、将来もあり続けるためにどうすればいいのか。利便性優先ではなく、沖縄が世界のモデルになるようなまちづくりに・・・ ・交通体系として現在最も必要なものは何かの基本的議論をすべき。(那覇一名護間の高速鉄道が本当に必要か)
	・那覇市の渋滞解消の為に、コミュニティバスを行政が支援できれば、運営費を抑える事が出来るのではないか。 ・新しい公共交通の実現には、県民が利用しやすいのが一番。それをどう実現するか。 ・幅広い地域・世代のニーズを取り入れる。ニーズを採用していけるのか。 ・車を運転できない人や高齢者を意識したものがまず必要。乗りやすい。 ・行政、大人だけでなく、学生、年配の方々、幅広く意見を聞いてほしい。
	・各公共交通のメリット、デメリットを県としてあげてほしい。
—	・全戸にニュースレターを配布しているが、しっかりした広報であるとは限らない。広報は県民に届いているのか。 ・那覇の交通改善と渋滞は分けて考えるべき。

評価の視点についても、判断基準となる県全体のビジョンが見えないとして、前提条件への意見が占めた。

第1回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会

議事要旨

1 日時：平成27年5月28日(木) 10:00～12:00

2 場所：南部合同庁舎5階第1～4会議室

3 出席者 出席者

(1) 委員

区分	所属	氏名	備考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会 会長	合田 憲夫	
	沖縄都市モノレール株式会社 代表取締役社長	仲吉 良次	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 事務局長	津波古 修	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会 専務理事	伊佐 清志	代理
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会 常任幹事	仲田 秀光	代理
	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 会長	上原 良幸	
生活・交通弱者	一般社団法人沖縄県婦人連合会 会長	平良 菊	
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議 理事長	親川 修	
市民団体	一般社団法人トラムで未来をつくる会 代表理事	富本 実	
	NPO 法人しまづくりネット 理事長	中村 司	
	環金武湾地球温暖化対策地域協議会 会長	清水 洋一	
行政機関	沖縄県環境部環境政策課 副参事	長嶺 祥	代理
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課 副参事	屋比久 義	代理
	沖縄県土木建築部道路街路課 課長	上原 国定	
	沖縄県土木建築部道路管理課 課長	古堅 孝	
	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 課長	宜保 勝	

(2) 事務局

沖縄県企画部交通政策課長 真栄里嘉孝

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室長 武田真

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室主幹 寺本美幸

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主任技師 下地健

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主任技師 前村治

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主任技師 平良義尚

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主査 堀井大

4 主な議題

- (1) 検討プロセス及び検討体制について
- (2) ステップ2の検討内容について

5 議事要旨

- (1) 事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。鉄軌道の検討プロセスや、将来あるべき姿、評価項目に関する質疑応答が行われた。
- (2) 関係機関等意見交換会での主な意見は下記のとおり

A) 検討プロセス及び検討体制について

- ① フィーダー交通については、市町村も巻き込んで検討を行うべき。

B) 将来像について

- ① 車窓からも楽しめるよう、1時間にこだわる必要はないのではないか。
- ② LRT等の整備により既存の市街地の活性化も期待できる。
- ③ 引きこもりがちな高齢者の外出を促すという視点も重要だ。
- ④ 利用料金等、利用者に必要な情報提示が必要。
- ⑤ ストロー効果による影響等、メリット・デメリットを踏まえ、那覇～名護を1時間で結ぶ意義についてもっと議論すべき。

C) 評価項目について

- ① 基幹軸だけでなく、フィーダー交通もセットで評価を行う必要がある。
- ② 評価項目に、鉄軌道の影響を受ける既存の交通事業者の経営を考慮すべき。
- ③ 経済的側面での利便性、物流についても考慮してほしい。

第 1 回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会

日時：平成 27 年 5 月 28 日(木) 10:00～12:00

場所：南部合同調査 5 階第 1～4 会議室

■ 議事

1. 開会
2. 検討プロセス及び検討体制について
3. 沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会設置要綱について
4. ステップ 2 の検討内容について
5. 質疑応答及び意見交換(鉄軌道導入に対する意見及び懸念事項等)
6. 閉会

《 議 事 メ モ 》

発言者	発言
仲吉委員	那覇～名護を 1 時間で結び高速交通機関が整備されると、名護から中南部に人が流れるストロー効果が懸念される。 1 時間で結ぶことに対する影響について検討すべきではないか。鉄軌道ありきの検討となっていないか。 ⇒那覇から名護 1 時間は、21 世紀ビジョンに基づいている。ただし、鉄軌道の検討はゼロベースである。
中村委員	以前聞いた学者の話では、所要時間 1 時間程度の距離であれば、ストロー効果は大きな問題にはならないと聞いている。 今年度内でステップ 5 までの検討を行うスケジュールになっているが、実施できるのか。評価は基幹軸のみでなく、基幹軸とフィーダーをあわせて行う必要があると思う。 ⇒今年度内の策定を目標としているが、一方で丁寧に進めないといけないという認識もある。
中村委員	フィーダー交通の検討にあたっては、市町村をもっと巻きこむべき。 ⇒中南部都市圏の交通ネットワークについては、H20 年度に策定した都市交通マスタープランをベースに考えている。
合田委員	将来の姿として、中期的には那覇～沖縄市間への基幹バス導入が示されているが、長期ではその部分が鉄軌道等に置き換えられ、基幹バスは別の箇所への導入が示されている。バス事業者としてその都度対応していくのは大変である。 評価項目に、既存の交通事業者の経営についても考慮して欲しい。 ⇒鉄軌道導入により影響を受けるところについては、評価に配慮する。

発言者	発言
上原委員	軽便鉄道があった頃と現在とでは必要性は違うため、以前あったから今も必要というのであればちょっと気になる。 車では名護まで1時間で行ける。ストロー効果なども含め、総合的に那覇から名護を1時間で結ぶという前提だけで無く、ルートをLRTにすることも含めて幅広い議論をやっていけるような提示をしていただければと思う。 ⇒自動車については、名護から1時間の圏域となっている。多様なモビリティを提供する観点から公共交通も必要ということで考えている。これについては、幅広い情報共有を図っていきたい。
富本委員	整備新幹線方式での整備方法は考えているのか。また、那覇～西原までの市町村がLRTの勉強会を開いているが、市町村が独自で整備する場合の県の対応を教えて欲しい。 今検討している鉄軌道案の内容は具体的でない。 ⇒鉄軌道の整備については、既存の整備スキームでは採算をとるのは難しいが、整備新幹線方式では事業者の負担が少なくすむため、整備新幹線方式を視野に入れて検討していくこととしている。 ⇒一方、LRTは既存スキームで整備できると考えている。市町村が独自で整備する場合は、県も応援していきたい。
富本委員	LRTが整備されれば既存のバス会社が運営、すべきと考える。
合田委員	⇒LRTをバス事業者で運営することについては、ありがたい話と思うが、現時点でどこまでできるのかわからない。決して後ろ向きに考えているわけではないが、その時はよろしく願いたい。
親川委員	高齢化社会になって時間だけを求めるのか、観光客に1時間トンネルの中を通ってもらうのか、車窓からの景観も重要な視点。時間にこだわっても何の楽しみもない。 県民は公共交通の選択肢が少ないなかで、バスを利用している状況があり、バスのサービスレベルが低いという資料の表現は変えてほしい。 時間短縮の話はよく聞くが、1時間の移動に要する費用がいくらなのか、利用者に必要な情報がない。事業費よりも料金の方が重要な情報であり、市民の視点が抜けているように思われる。 ⇒今後の県民との情報提供にあたっては、県民向けの視点に留意していきたい。
平良委員	鉄軌道の導入によって、バス、タクシー、モノレールと競合しないか。一方で、鉄軌道で北部に観光で行くなど、引きこもりがちな高齢者の外出を促すことも重要だ。

発言者	発言
屋比久代理	鉄軌道の導入も含めてゼロベース、導入しないという選択肢もあるということと捉えてよいのか。 将来の姿で長期はどのくらい先を想定しているのか。 また、観光においては観光収入 1 兆円、観光客 1000 万人を目標に平成 33 年度までのロードマップを作成している。今後さらにレンタカー需要が増加、駐車場等のニーズが高くなることを認識して欲しい。鉄軌道の整備には時間を要するので、中短期的な取組を行ってほしい。 評価項目の中に、「観光客の移動範囲の拡大」とあるが内容をみると利便性向上と思われる。 ⇒ゼロベースにはつくらないことも含まれている。長期は 15 年以上を想定している。また、今後の観光客増加の視点も踏まえ、評価項目等について検討していきたい。
伊佐委員	資料 3 の P8 にレンタカーの許可車両台数のデータがあるが、これは宮古、八重山も含むデータであるため、沖縄本島のみで議論すべき。レンタカー増加による駐車場の確保、渋滞が課題としてあげられているが、比較的渋滞の少ない箇所を走行させることにより、渋滞への影響も軽減できると考えており、利用者にも働きかけている。
仲田委員	南北を 1 時間圏域で結ぶという県の計画は観光施設の活性化が期待できるが、MICE とのアクセスがよく見えない。 人の移動による地域振興を視点にするだけでなく、物流についても検討して欲しい。 国家戦略特区を活用してみてもどうか。
清水委員	大学で教員をしているが、若い人で鉄軌道の検討を知らない人が多い。ニューズレターの専門家からのひとことで、「県民一人一人が公共交通を積極的に利用していくことが前提になる」とあるが、県民が乗りたくなるように仕向けていくことも重要。 LRT を恩納村など国道 58 号沿線のホテルに向かうルートに導入することにより、普天間や沖縄市など既存の市街地を、ゆっくりと夕日を眺めながら通ることができ、既存の市街地も活性化して良い。 その際、バスなど公共交通の乗換を考慮することが良い。
津波古代理	タクシーは特措法により 6 年前に 2 割減車した。鉄軌道導入によるタクシーへの影響も検討して欲しい。

第1回沖縄鉄軌道市町村会議(全体)

議事要旨

1 日時

南部：平成27年5月25日(月) 14:00～16:00

中部：平成27年5月27日(水) 14:00～16:00

北部：平成27年5月29日(木) 14:00～16:00

2 場所：南部合同庁舎5階第1～4会議室、中部合同庁舎4階第1・2会議室、 北部合同庁舎2階会議室

3 出席者 出席者

(1) 市町村

南部：那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町

中部：沖縄市、うるま市、宜野湾市、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町

北部：名護市、国頭村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、今帰仁村

※今帰仁村、読谷村は欠席

(2) 事務局

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室長 武田真

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室主幹 寺本美幸

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室 主任技師 下地健

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室 主任技師 前村治

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主任技師 平良義尚

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進班 主査 掘井大

4 主な議題

(1) ステップ2の検討内容について

5 議事要旨

(1) 事務局より議題に沿って説明を行い、意見交換がなされた。今回は最初の会議ということもあり、進め方や市町村の役割に関する質問が多かった。

(2) ステップ2の検討内容に関する市町村からの主な意見は下記のとおり

A) 将来像について

① 将来人口が減少に伴い自動車の交通量が減る可能性があり、また高齢者も圧倒的に多くなる。

- ② フィーダー交通のあり方については、十分検討すべき。
- ③ 交通結節点の整備は、土地の確保等自治体には大きなポイントとなる。
- ④ 鉄軌道等整備による過疎化への影響を検討すべき。

B) 評価項目について

- ① 自動車による鉄軌道までのアクセスとして、駐車場整備の検討は必要。
- ② 鉄軌道整備に係る地元市町村の財政負担はあるのか。
- ③ 運営主体の採算性が課題。
- ④ 評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きに時間を要するためその点にも留意すべき。

C) その他

- ① 鉄軌道的那覇～名護からの更なる延伸。

第 1 回沖縄鉄軌道市町村会議（南部）

日時：平成 27 年 5 月 25 日（月） 14:00～16:00

場所：南部合同調査 5 階 第 1～4 会議室

■ 出席者（敬称略）

所属	氏 名	備 考
那覇市 都市計画部都市計画課 参事	比嘉 和則	
浦添市 都市建設部都市計画課 課長	宮城 剛	
糸満市 企画開発部政策推進課 参事	神谷 和男	
豊見城市 都市計画課 課長	金城 道夫	
南城市 生活環境課 課長	屋比久 正明	
与那原町 企画観光課 参事	上原 丈二	
南風原町 総務課 課長	比嘉 勝治	
八重瀬町 まちづくり計画課 課長	嘉数 成裕	

■ 議事

1. 開会
2. 沖縄鉄軌道市町村会議設置要綱について
3. ステップ 2 の検討内容について
4. 質疑応答及び意見交換
5. 閉会

《 議 事 メ モ 》

発言者	発言
浦添市	今年度中にどのような計画案を策定するのか。 ⇒起終点の概ねの位置やルート、システム、駅数や駅位置の考え方、構造などを想定している。 今年度は、意見交換という形だが、次年度以降の事業化にあたっては市町村が検討組織に加わる可能性はあるのか。 ⇒次年度以降の市町村のかかわり方については、今後検討していく。 駅の概ねの位置はどのように決めるのか。どの程度、市町村の意見が反映されるのか。 ⇒具体の駅位置を決める予定はない。駅をいくつぐらい設けなければならないか、どういったところに駅を置くべきか、駅を設ける場合にその結節点をどのように設けるかなど大まかな考え方を整理していくものと考えている。 現在、基幹バス導入に向けた取組として、バスの再編等検討が進められている。鉄軌道の整備を契機にバス網の再編は検討されるのか。LRTとの関係はどのようになるのか。 ⇒鉄軌道と基幹バスが併走するようであればバス網の見直しが必要になると思われる。ステップ3で基幹軸のルートの検討と併せて、フィーダーについても検討していく予定。
与那原町	今回の検討では、具体的に駅の位置等までは検討しないということなので、現在、私たちが検討している鉄軌道のフィーダーとしてのLRTについては、県の計画には取り込まれないと理解してよいのか。 ⇒市町村の計画との整合性を図ることも考えており、今後の意見交換を通じてどのように取り込んでいくか検討していきたい。
八重瀬町	鉄軌道を南部の市町村まで延ばすというのは考えられないのか。 ⇒現時点で起終点も定まっておらず、幅広い意見をいただきながらステップ3でしっかり検討していきたい。
那覇市	バスレーンなど交通規制に関連する施策では警察との調整が大変だが、交通管理者とのかかわりはどう考えているのか。できるだけ早く関係機関に加えたほうが良いのではないのか。 ⇒今後の検討の進捗状況に応じて検討体制に加えていきたいと考えている。

発言者	発言
浦添市	事業化の時期はいつぐらいになるのか。 総合交通体系基本計画で示されている時期との整合は。 ⇒いつ運行するかは答えにくいですが、2020年には工事着手したいという考えはある。
豊見城市	短中期は10年、長期は10～20年という解釈でよいのか。 ⇒そういうイメージでいいと思う。 長期のイメージとなっているものが、短中期で実施する可能性もあるのか。 ⇒議論の結果、前倒しになる可能性もあるが、県民や地域の理解を得ながら進めていくべき事業であるため、状況をみながら時期も変わっていくと考えている。
那覇市	採算性というのが一番の大きな課題だと思うが、見通しはどのようなになっているのか。 ⇒内閣府でも調査を行っており、整備運営が一体であれば採算はとれないという結果になっている。県の検討では、上下分離方式であれば、4万人以上の利用で採算がとれるという結果になっている。
浦添市	会議資料を事前に送信して欲しい。市町村会議の場で、国（内閣府）の検討に関する情報提供をお願いしたい。 ⇒事前に資料を配布してスムーズにいくように対応する。 また、ステップ3以降の検討にあたっては、県の調査結果や内閣府の調査結果の活用も想定しており、資料にも盛り込んでいくことになると思う。
那覇市	ステップごとに市町村会議をするのか。 ⇒ニューズレター配布時期にあわせて開催する。

第 1 回沖縄鉄軌道市町村会議(中部)

日時：平成 27 年 5 月 27 日(水) 14:00～16:00

場所：中部合同調査 4 階第 1・2 会議室

■ 出席者（敬称略）

所属	氏 名	備 考
沖縄市建設部都市整備室 副技幹	池亀 孝	代理
沖縄市建設部都市整備室	玉城 一司	
沖縄市企画部政策企画課 副主幹	渡慶次 雅人	
うるま市企画部企画課 課長	宮城 為治	
宜野湾市企画部企画政策課 技幹	高江洲 強	
宜野湾市建設部都市計画 係長	普天間 朝信	
嘉手納町企画財政課 係長	橋口 美由紀	
北谷町企画財政課 技幹	田仲 康児	
北谷町企画財政課 係長	勢理客 一之	
北中城村企画財政課 統合調整監兼課長	石渡 一義	
北中城村企画財政課 係長	安次富 規昭	
中城村企画課 課長	与儀 忍	
西原町総務部企画財政課 主任主事	上野 良太	

■ 議事

1. 開会
2. 沖縄鉄軌道市町村会議設置設置要綱について
3. ステップ 2 の検討内容について
4. 質疑応答及び意見交換
5. 閉会

《 議 事 メ モ 》

発言者	発言
北中城村	鉄軌道の整備に時間を要するので、フィーダーを先に整備するという意味合いで短中期にフィーダーバスが記載されているのか。 ⇒短中期は、現在取り組んでいる基幹バス、長期は鉄軌道へのアクセスとしてのフィーダーというイメージ。 高齢者も含めた県民の視点というのはよい考えだと思うので、人口推移も一緒に示した方がわかりやすい。駐留軍用地跡地のまちづくりのインパクトは大きいと思う。評価項目に施工性があるが、実際の工事よりも用地買収や都市計画決定の手続きの方が時間がかかると思うので、その点は留意した方がよい。 ⇒将来の人口予測値を考慮した利用者予測を行うこととしているので今後示していきたい。施工性については同様に認識している。
北谷町	地方人口ビジョンで 2060 年までの人口を把握するようになっているが、将来人口が減少し、自動車の交通量が減る可能性もあり、また高齢者が圧倒的に多くなる。資料にフィーダーのことが記載されているが実現性はどの程度あるのか、自治体としてはまちづくりを行う上での判断材料となる。 ⇒どのようなまちづくりを行い、どのように交通を整備するかは市町村の判断が重要と考えている。 交通結節点をつくるとなると、それなりの土地を確保する自治体には大きなポイントとなる。 ⇒どこに交通結節点を整備するかも含めて、今後の議論の中で検討する必要がある。
沖縄市	資料には駐留軍用跡地でのコンパクトな市街地形成がうたわれているが、私たちは既に既成市街地の活性化に取り組んでいる。鉄軌道のルートは跡地を通すべきと考えているのか。 ⇒必ずしも跡地を通すわけではない。跡地の開発を支援するという意味で記載している。 基幹バスが通る国道 330 号を軸に支線バス網の整備を考えているが、将来的にも国道 330 号が基軸となるのか。 ⇒330 号が基軸になるかは現時点ではわからない。ただし、基幹軸ができればフィーダーが必要となる。支線バス網の整備は、時宜に応じた対応が今後も必要と思う。

発言者	発言
沖縄市	県で公共交通網形成計画作成の予定はないか。 ⇒那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市地域公共交通総合連携計画において、基幹バス導入に向けた取組が行われているが、バス事業者と調整を図りながら形成計画への移行も含め連携計画の見直し検討を行うこととしている。それ以外の市町村からの計画策定の情報はなく、把握していない状況。
北谷町	沖縄本島の将来像において中南部の拠点として那覇、普天間等が記載されているが、決定事項か。 ⇒沖縄県総合交通体系基本計画で既に決定されている内容を示している。 具体的にはどの程度の計画案となるのか。 ⇒概略計画として、起終点の概ねの位置やルート、システム、駅数や駅位置の考え方、構造などを示す内容となる。 構想段階であっても市町村では実現するかどうか気になるところだ。 ⇒実際の事業化となるとかなり息の長い取組となる。現在は事業化の前の段階である。
うるま市	委員会での検討内容について情報提供してもらえるのか。 ⇒検討のステップ毎の情報を提供する。 市町村の意見を委員会にあげることになるのか。 ⇒そのようになる。
宜野湾市	今後返還される普天間飛行場は、鉄軌道の有無で跡地利用が変わってくる。普天間飛行場を通る場合、返還のスケジュールを見て検討するのか。 ⇒普天間跡地の委員会に県も参加しており、情報共有を図っている。普天間飛行場跡は大きなインパクトのある場所だと認識している。
沖縄市	ステップ 5 までのスケジュールが示されているが、会議は何回開催されるのか。 ⇒PI 毎に市町村会議を開催し、市町村からの意見は委員会に報告する。 沿線市町村の役割として、駅の位置等が決まると市町村はまちづくりを考えることになるが、どのように計画には記載されるのか。 ⇒事業化前なので、概ねの駅位置の考え方を示す。

発言者	発言
北谷町	設置要綱では意見交換となっているが、関わり方がよくわからない。 ⇒ステップ3以降になるとルート等の考え方、複数のルートの絞り方等について各市町村の考え方を示していただくことになり、その意見は委員会へ報告することになる。また、フィーダー交通については市町村の関わりは大きいと考えている。

第 1 回沖縄鉄軌道市町村会議(北部)

日時：平成 27 年 5 月 29 日(金) 14:00～16:00

場所：北部合同庁舎 2 階会議室

■ 出席者（敬称略）

所属	氏 名	備 考
名護市 企画部企画調整課 課長	金城 秀郎	
名護市 建設部都市計画課 課長	翁長 武嗣	
国頭村 企画商工観光課 課長	知花 靖	
〃 主任	當山 英雄	
大宜味村 村長	宮城 功光	代理
東村 総務財政課 主事	小沢 英文	
本部町 企画政策課 課長	安里 孝夫	
〃 班長	平良 裕章	
恩納村 企画課 課長	山城 雅人	
宜野座村 総務課 課長	新里 隆博	
宜野座村 企画課 課長	新里 清次	
金武町 企画課 課長	安富祖 昇	
今帰仁村		欠席

■ 議事

1. 開会
2. 沖縄鉄軌道市町村会議設置要綱について
3. ステップ 2 の検討内容について
4. 質疑応答及び意見交換
5. 閉会

《 議 事 メ モ 》

発言者	発言
名護市	フィーダー交通について、現在北部圏域で実証実験を計画しているが、鉄軌道の計画との整合性はどう考えているのか。実験の状況も踏まえて、連携していただければと思う。 ⇒資料を提供して頂ければ、整合を図りながら、将来のフィーダー交通のあり方を検討したい。
国頭村	鉄軌道について、全ての市町村に負担が出るのか。それとも沿線市町村だけなのか。懸念材料として過疎化がさらに進んでいくのではないかと考えており、調査をお願いしたい。現在の計画では名護までとなっているが、国頭村の住民が利用する場合には、名護まで自家用車で行くと思われ、駐車場を整備してもらいたい。 ⇒市町村の負担については、白紙の状態であり、今後議論されと考えている。 今後、高齢化が進んでいくため、基幹軸とフィーダーで移動環境を整えることが大きな政策課題と考えている。P&R 駐車場も議論されと考えている。
本部町	各市町村にヒアリングを行ってルートを検討すると聞いていたが、この市町村会議がヒアリングという扱いなのか。 ⇒ルートは、複数案を比較評価して検討する。 以前はヒアリングを行う予定であったが、ステップ 1 で決定したプロセスにしたがい検討することとなった。
恩納村	各市町村における駅の数、位置はどうなるのか。また、フィーダー交通を十分に検討してほしい。 ⇒構想段階では、駅位置などの考え方を整理したものが計画案としてまとめられる。 利便性を十分に考慮して、フィーダー交通のネットワークを検討していくが、便数等は利用実態に応じて決定される。まずは県民に利用して頂くための啓発活動が重要。

発言者	発言
名護市	今年度、地方版総合戦略の策定を予定しているが、鉄軌道との整合性を図ることができるのか。 ⇒B/C 等の算出において人口予測の予測値も活用する。鉄軌道を同総合戦略のなかに組み込めるとは考えていない。
宜野座村	ルートを決定する目処はいつなのか。 ⇒ステップ 4、5 で絞り込む。
本部町	運賃は JR、私鉄のどちらを目安としているのか。また、客観的指標というのは公表されるのか。 ⇒一般論では、運行事業者の採算により運賃は変化すると考えている。 評価指標は、ニューズレターでの情報提供を通して意見を収集。結果は全て公開と考えている。