

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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>⇒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。</p>
中村委員	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>⇒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。</p>
中村委員	<p>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。</p> <p>⇒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。</p>
合田委員	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>⇒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。</p>

発言者	発言
上原委員	<p>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。</p> <p>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きけるような提示をしていただければと思う。</p> <p>⇒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。</p>
富本委員	<p>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。</p> <p>今検討している鉄軌道案の内容は具体的でない。</p> <p>⇒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。</p> <p>⇒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。</p>
富本委員	<p>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。</p>
合田委員	<p>⇒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、その時はよろしくお願ひしたい。</p>
親川委員	<p>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えるのか、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⇒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。</p>
平良委員	<p>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。</p>

発言者	発言
屋比久代理	<p>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捉えてよいのか。</p> <p>将来の姿で長期はどのくらい先を想定しているのか。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⇒ゼロベースにはつuk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。</p>
伊佐委員	<p>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。</p>
仲田委員	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>国家戦略特区を活用してみてもどうか。</p>
清水委員	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>その際、バスなど公共交通の乗換を考慮することが良い。</p>
津波古代理	<p>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。</p>