

第2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28年2月10日(水) 14:00～16:00
- 2 場所：南部合同庁舎5階第1,2会議室
- 3 出席者等（関係機関等一覧）

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	美里 義雅	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 副会長	東江 一成	代理
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会 会長	白石 武博	
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会 総務次長	福地 敦士	代理
	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 専務理事	嘉手苺 孝夫	代理
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	欠席
	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議 研究員	嶋田 英史	代理
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 課長	永山 淳	欠席
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課 班長	山川 哲男	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	

4 主な議題

- (1) 沖縄の将来の姿の具体的なイメージについて
- (2) 対策案検討にあたっての基本的考え方について
- (3) 評価指標について

5 議題要旨

- (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。
- (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) 将来の姿について

- 鉄軌道導入により、学生の交通手段の幅が広がる、結果として渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。

B) 公共交通に求められる役割及び取組について

- 南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。
- 長距離での通勤通学の利便性の向上。
- P & Rを充実させ、駅から遠い人の利便性を高める。
- 駅周辺の活性化を図るため駅を最大限活用する。
- 周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらうことが重要。
- 観光客が安心して観光地を回れるようフィーダー交通について重点的に考えるべき。
- モビリティーマネジメントをしっかりと考えてほしい。
- 各駅へのレンタカーステーションの設置もフィーダーの一つとして検討してほしい
- 外国人の観光客が増えることも考慮してほしい。
- どんな人でも使いやすい駅の作り方を検討してほしい
- 立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人が快適に乗ることができるよう、ソフト面での利便性も重要である。
- 既存の建物を活かした駅作りを考えて、付加価値を与えてほしい。
- 観光客は大きなトランクを持っているため、県内客と幅の取り方が違うことも考慮してほしい

C) 評価について

- 渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい
- 那覇空港をつないだ場合、モノレールに影響が生じる。
- 評価指標の重み付けが必要になっていくと思う。
- モノレールでは塩害での故障が多い。ランニングコストを指標に入れてほしい。
- これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場数も含めて観光客の流動を検討すべき

D) 対策案の検討について

- フィーダー交通については、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。
- 建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。

E) 計画案検討の進め方について

- 県民への鉄軌道計画の伝え方を工夫してほしい
- 鉄軌道やフィーダー交通の整備計画において、各々利己的考え方を捨てて、沖縄の発展について真剣に考え、有意な話し合いを行うべき。

F) その他

- LRTの導入計画について、市町村の協力を促すべき。
- 国土交通省も少子高齢化等の対策としてLRTを推進する考えを示している。LRTの推進も考えてほしい。

第2回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会 《 議 事 メ モ 》

発言者	発言
富本委員	<p>県の案としては、骨格軸は何本、検討されているか</p> <p>⇒本数はまだ分からないが、複数案検討している。</p>
白石委員	<p>2030年サービス開始と認識してもいいか？</p> <p>⇒将来の姿については、沖縄21世紀ビジョンの最終年度である2030年を目標としている。</p>
白石委員	<p>今回の鉄軌道計画は、渋滞緩和に繋がる公共政策だと思う。渋滞緩和等の効果を定量的に示してほしい。</p> <p>⇒費用便益比、いわゆるB/C(ビーバイシー)には計測項目が9つあり、その中には渋滞緩和や交通事故などの削減便益を示すことになっている。複数ルート毎にこれらの指標を比較できるように示すことにしている。</p>
合田委員	<p>対策案を複数案検討されたら困る。ある程度、骨格軸を固めてほしいが、フィーダー交通は、望ましい姿を抽象的な形にして、かっちり決めないでほしい。</p> <p>⇒既存のバス網を考慮して考えていく予定。市町村からも基幹バス構想と鉄軌道計画でフィーダー交通のあり方に手戻りが生じないようとの要望があった。手戻りが無いよう意見交換していきたい。</p>
中村委員	<p>鉄軌道やフィーダー交通整備計画において、各々利己的考えを捨てて、沖縄県の発展について真剣に考え、もっと有意な話し合いを行うべきだと思う。</p>
富本委員	<p>那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道だけで、『県土の均衡ある発展』を実現するのは不可能だと思う。どのようにして『県土の均衡ある発展』と鉄軌道を結びつけようと考えているのか？</p> <p>⇒『県土の均衡ある発展』を含む6つの項目は、沖縄県の将来の姿を実現するための目標として、かつ沖縄の陸上交通の現状から課題解決の観点から設定されたもの。</p> <p>『県土の均衡ある発展』という目標、課題解決に取り組むに当たっては、どうしても骨格性、速達性などの機能を持った公共交通が必要になる。骨格性、速達性のある公共交通軸の構築により、北部の活用、これまで以上に広く沖縄を活用することが可能と考えている。</p>

美里委員	<p>社内で鉄軌道導入について6つの意見をまとめた。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、那覇空港をつないだ場合、モノレールにも影響がある。 2、南北における移動の利便性を上げ、地域の活性化を図る。 3、長距離での通勤通学の利便性を上げる。P&R(パークアンドライド)を充実させ、駅から遠い人の利便性を高めてほしい。 4、駅周辺の活性化を図るため駅を最大に活用する。 5、周遊性を高め、外国人に公共交通を利用してもらう。 6、建設費や運営費等の負担のかからない乗り物にしてほしい。 <p>このような公共交通の役割であってほしい。</p> <p>また、モビリティマネージメントをしっかりと考えてほしい。</p> <p>⇒どれも大切な視点だと思います。しっかり検討していきたい。</p>
嘉手苺委員	<p>フィーダー交通についてもっと重点的に考えるべき。観光客が安心して観光地を回れるように、議論していただきたい。</p>
白石委員	<p>那覇空港に到着した観光客の9割が、レンタカーを利用する。鉄軌道ができれば鉄軌道に利用転換する人は多いと思う。レンタカー業界も色々変わると想定している。</p> <p>観光客はレンタカーで1日100キロ移動する。タクシー、バスだけの移動は無理。各駅へのレンタカーステーションの設置についてもフィーダーの一つとして検討してもらいたい。</p> <p>また、外国人観光客の1/3はレンタカーを借りている。今後も外国人の観光客数は増えることも考慮してほしい。</p>
嶋田委員	<p>この鉄軌道計画は、将来子ども達に誇れる仕事だと思うので、実現するように応援するが、県民への鉄軌道計画の伝え方をもっと工夫してほしい。</p> <p>また、鉄軌道を導入するにあたっては、どんな人でも使いやすい駅の作り方もじっくり検討してほしい。</p> <p>このような沖縄をガラッとかえる大きな事業は、沖縄にとって良い影響。起爆剤となり得ると思う。</p> <p>⇒ニューズレターについては、以前も指摘いただいた。県民等とイメージが共有できるように努力していきたい。</p>
白石委員	<p>今後、超高齢化社会になっていく中で、交通弱者の対策は、鉄軌道の強みになると考える。2030年の人口や観光客数は、どれくらいを想定しているのか？</p> <p>⇒人口については、2025年にピークを迎えると予想されている。鉄軌道の需要予測は、一般的なルールに基づき、これら人口予測等を用いて行うことになる。</p> <p>しかし、一方で、県では、今後の人口減少を打破するため、出生率を高めることや健康増進の施策に取り組んでいる。ステップ4以降の</p>

	<p>評価においては、一般的な需要予測では見ることのできない、これら施策を考慮した将来の人口、観光客数を踏まえた将来の沖縄の可能性についても試算、評価していきたいと考えている。</p>
富本委員	<p>与那原、西原、中城、北中城の首長から、県に鉄軌道を引いてほしいと言われている。LRTの導入計画は市町村の協力を促すべき。栃木県の宇都宮で参考になる取り組みが行われているので、参考にしてほしい。</p>
清水委員	<p>鉄軌道は低炭素型の公共交通の実現が可能。沖縄県は温室効果ガスの排出について、減らす努力はしているけど、実質増えている記憶がある。</p> <p>また、鉄軌道導入によって、学生の交通手段の幅が広がる。結果として、渋滞緩和、親の送迎の負担が減り、子ども、教育、時間の余裕が出て、良い影響が出ると考える。</p> <p>⇒自動車交通から、公共交通に転換する意味合いでも、評価項目に低炭素社会の実現がある。また、費用便益分析では、所要時間短縮効果、費用縮減効果というのがあり、これら指標を用いて効果を確認していきたい。</p>
白石委員	<p>観光客は、1人1つ、大きなトランクを持っている。観光客の大きな荷物1つ分が、2人分くらいの幅をとり、これが現在の旅行の形態と考えてもらっていい。通常の県内客と幅の取り方が違うとも考えてほしい。</p>
嘉手苺委員	<p>増加する観光客をいかに分散させていくのか、キーワードになる。これまで伸び悩んでいた地域の観光施設の来場者数も、検討すべきだと考える。</p> <p>⇒需要予測では、観光客の移動パターンの設定問題になるかと考える。1,000万人になった場合、どの辺、どの地域がポイントになるのか、需要の分布、目的地を設定していかないと、前の段階に進めないという課題があります。</p>
上原委員	<p>評価項目の指標をどれくらい作るかにもよると思うが、重みづけが必要になってくると思う。また、今後の検討過程では、STEP3にフィードバックする可能性があるので、柔軟に対策したほうがいいと思う。</p> <p>⇒STEPの進め方はプロセス運営委員会と相談しながら慎重に行いたい。重み付けについては、必要性を含め委員会や県民の声を踏まえ検討したい。</p>
宜保委員	<p>モノレールにおいても塩害で故障が多い。鉄軌道においても、ランニングコストを指標の中に入れてほしい。台風などの災害で電線が切れた場合のコストもある。</p> <p>⇒ランニングコストについては、評価指標の採算性分析において考えている。モノレールでの実績などを教えていただきながら、ランニングコストも検討したい。</p>

<p>山川委員</p>	<p>観光客の利用と観光マーケットは、めまぐるしく変わる。現在、国内客の伸びは安定で、外国人は想像以上に伸びている。クルーズ船は、那覇港がメインだが、本部港も整備している。沖縄の観光は、免許がないと行けないというのを脱却したい。鉄軌道の導入があれば、2030年の観光マーケットが新しく動くことを期待する。</p> <p>観光客数の1,000万人はゴールではなく通過点に過ぎない。観光客の数が、鉄軌道の需要予測に大きな影響を与えていると思う。</p> <p>また、観光客にとっては、立ちっぱなしではなく、沖縄の景観を楽しみながら乗れるとか、小さな赤ちゃんや大きな荷物を持っている人を考えると、ソフトの面の利便性も重要。</p> <p>⇒観光客数や人口については、様々な意見をいただきながら、情報共有していきたい。</p>
<p>仲田委員</p>	<p>骨格軸の開発は沖縄県に大きな影響を及ぼす。東京の場合は何も無い所に付加価値で町全体を活性化したが、沖縄の場合は既存の建物を活かした駅づくりを考えて、付加価値を与えてほしい。</p>
<p>美里委員</p>	<p>モノレールとしても、荷物に関する取り組みが必要と考えている。最近、大手配送会社さんと連携して、荷物を先に配送し、観光者の負担を軽減する取り組みなど、移動手段の多様化も始まっている。</p>
<p>富本委員</p>	<p>国土交通省も少子高齢化、人口減少の対応策として、LRTを推進する考えを示している。沖縄に利益になるようなことを含め、LRT推進も考えてほしい。</p>