

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はいるものの、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、駐車場が不足している。

《将来の姿について》

【地域・経済・観光振興について】

各地域すみず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ほしい。

《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。