

沖縄鉄軌道・計画案策定プロセス検討委員会  
第1回委員会

議事概要

- 1 日時：平成26年10月14日（火）  
10：00～12：00
- 2 場所：県庁11階第1・2会議室
- 3 出席者
  - (1) 委員  
沖縄弁護士会 弁護士 玉城 辰彦  
沖縄国際大学 法学部教授 前津 榮健  
東京大学公共政策大学院 特任准教授 松浦 正浩（テレビ電話にて参加）  
東京工業大学大学院 総合理工学研究科 教授 屋井 鉄雄
  - (2) 事務局  
沖縄県政策参与 堀 一  
沖縄県企画部長 謝花喜一郎  
沖縄県企画部企画振興統括監 具志堅 清明  
沖縄県企画部交通政策課長 嘉数 登  
沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室長 真栄里 嘉孝
- 4 主な議題
  - (1) 設置要綱について
  - (2) 委員長の選出
  - (3) 計画検討プロセスと体制のあり方について
  - (4) 今後の進め方について
- 5 議事概要
  - (1) 設置要綱について
    - ・特に質問・意見は無く、設置要綱について了承が得られた。
  - (2) 委員長選出
    - ・事務局案として、これまで国の計画策定プロセスの策定等に携わってきた経験を有する屋井委員を推薦し、委員会の了承を得て屋井委員を委員長として選出。
    - ・屋井委員長からは、鉄道の構想段階P Iの導入プロセスとしては、沖縄鉄軌道が最初の取組であり、今後の日本の鉄道政策の中でも極めて重要な取組であるという認識のもと進めたいとのことコメントがあった。
    - ・委員長の指名により前津委員を副委員長に決定。

### (3) 計画検討プロセスと体制のあり方について

- ・事務局より議事に沿って資料を説明し、その後質問や意見が出され、計画策定までのプロセス（大枠の基本方針）について、了承が得られた。
- ・意見概要は以下のとおり

#### 1) 沖縄県の陸上交通の現状と課題について

##### 【委員】

- 鉄軌道導入にあたっての基本的考え方として、県土の均衡ある発展について八重山及び宮古圏域も含めた議論をしていく考えなのか、その場合広げすぎという印象を受ける。

##### →事務局

- ・沖縄県総合交通体系基本計画で掲げている圏域構造の構築について、那覇—宮古、石垣間については、1時間圏域を航空機により対応可能と考えるが、那覇—名護についてはなかなか難しい。
- ・そのため沖縄本島内における中南部と北部の格差を是正するため、那覇と名護を一時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて取り組む。

##### 【委員】

- 利便性の高い公共交通ネットワーク構築に向けて短中期的にどのような取り組みを行っているのか。

##### →事務局

- ・県では、現在、公共交通の推進を図るため低床バスの導入、ICカードの本格導入をはじめ様々な取り組みを行っている。
- ・平成29年には、那覇～沖縄間の基幹バス導入に向けた取組を進めており、第一段の取組としてバスレーン延長を実施する考え。
- ・このように段階的に公共交通への推進を図った上で、長期的には鉄軌道を導入したい考え。

##### 【委員】

- 今後、情報提供する場合は、メッセージを受け取る人が切迫感、緊張感を感じるように出し方を工夫する必要がある。
- 例えば、渋滞緩和については、渋滞が起きているという状況説明だけでは切迫感が無く情報がうまく伝わらないため、自家用車依存によって、二酸化炭素が増え、これにより海面上昇が起きたり、海水温の変化により捕れる魚が変化したりするかもしれない、遊べる砂浜が減るかもしれない等、身近な環境問題等との関係を結びつけたメッセージを発信していくことが重要。

#### 2) 取組に向けた基本方針／計画検討プロセスと体制のあり方について

##### 【委員】

- 土地利用と交通の関係について交通は各地域間を結ぶものであるため、各地域をどのように位置づけているのかを整理する必要がある。集客施設や大学等の立地・開発計画など今後の土地利用方策と鉄軌道の関係と沖縄の今後の発展イメージを示していくことが望ましく、県民へPIをしていく際もイントロとして整理しておくことよい。

- 他の交通機関との交通ネットワークの視点と、外部不経済の解消現状で生じている道路渋滞等の外部不経済を軽減する意味が鉄軌道にはあると思う。また、地域内交通だけでなく、航空など都市間交通とのリンクをしっかりと考える必要がある。
- 沖縄をとりまく環境やマーケットを踏まえた計画の位置づけ  
沖縄県の人口動態やアジア諸国など、沖縄をとりまく環境を整理し、鉄軌道の計画論が位置づけられる必要がある。検討にあたっては、沖縄県内のみならず、東京や海外から沖縄がどう見られているか、観光関係者へヒアリングを行い、マーケットを捉えるべきである。
- 県全体としての最適解から合意を形成  
個々の利害関係者の意見が輻輳し、合意形成が困難とならないよう、上記、諸条件を多様な観点から勘案し、県全体として将来のビジョンに立脚して、どの案が妥当かというロジックを組み立てる必要がある。

#### 【委員】

- 計画決定について、法的位置づけはあるのか

##### →事務局

- ・事業化にあたっては、特例制度の創設が不可欠であるが、国は鉄軌道導入について何も決定していない。現段階ではあくまでお構想段階における県の計画案を策定する段階である。

##### →委員長（補足）

- ・国の構想段階 PI ガイドラインでは、法的位置付けないものの、行政による一定の判断を決める任意の計画として位置付けられている。例えば道路等。
  - ・都市鉄道の場合は、国の審議会の中でネットワーク等が議論され、政策として反映されているのが一般的。しかし、事業はだれが実施するか、どのくらい成熟した計画なのか等については、各地域がそれぞれ計画を作って熟度を高めていくことになる。
  - ・これら検討等を経て最終的には、環境アセスメント、都市計画決定などの法定審議を進めていくことになるが、現段階はその前の取組となる。
  - ・鉄道では、今まで、構想段階での PI は行われていない。一般的に様々な利害関係（土地の投機等）が関係することが要因である。
  - ・今回の構想段階は法的位置づけは無いものの、事業を行うにあたり、早い段階から合意形成を図りながら検討を進めていくという位置づけのもの。
- 技術検討委員会について、透明性を持ったうえで、委員を選出する必要がある。特に需要予測の前提条件、仮定などについても幅広く想定し、予測の過程と結果の双方について技術的議論と公に対する説明が行える委員を選任する必要がある。

##### →事務局

- ・技術検討委員会の人選については、STEP 2 で検討する評価項目等を勘案しながら行っていく必要があると考えており、本委員会のご指導を得ながら検討していきたい。

##### →委員長（補足）

- ・技術検討委員会については、国土交通省のガイドラインで示されている構成にとり、設置されるものと認識している。今回の計画策定では、計画検討、技術検討、コミュニケーションを切り分けながら議論しつつ、それらの関係を総合的に確認す

る必要がある。

- ・技術検討委員会等は、工学・理学的、交通政策や観光等、それぞれの専門的学識者として関わることになるが、最終的には総合的に方向性を示し、判断するのは沖縄県である。

#### 【委員】

- 今後検討を進める中で、プラスの効果だけでなく、マイナスの効果についても県民にしっかり示してほしい。

#### →事務局

- ・本委員会の要綱に示しているとおり、今後委員会等で示す情報については、個人情報に該当する部分を除き全て公開とする方針。

#### →委員長(補足)

- ・委員の指摘は、ステップ3の比較評価が特に該当すると考えている。
- ・構想段階は、場所が決まっているわけではないので、複数の場所の中で、どの場所を選定するのか、効果と影響を見たとき大小が付けられるのか、その大小が構想段階で計画の位置等を判断する上で、有意であるのか等について、効果と影響の両方を検討しその結果について一定の情報を出していくことになる。
- ・また、この構想段階は、位置も決まっていない段階であるため必ずしも現地調査を必要とせず、この段階に相応しいレベルの予測・調査を行うことが前提である。

#### 【委員】

- 予測については、様々な条件が考えられる中、幅をもった数字であることを踏まえたうえで、議論を進めることが重要である。

#### 【委員】

- 鉄軌道の導入は長期にわたる計画、沖縄の将来に関わるプロジェクトであるため、学生や子供にもわかりやすい内容での情報提供を行っていただきたい。
- 大学生も含め、学校や塾への子供の送迎など自動車慣れしている現状があるので、若年層でも関心を持って取り組める内容にしてもらいたい。
- 先ほど鉄道の歴史の話があったが、年配の方々は軽便鉄道のことをよく覚えており、その当時のことを懐かしんで話してくれる方もいるが、その当時と現在はずいぶん変わっていること等もご理解いただかないといけない。状況の変化を県民に伝える必要がある。

#### (4) 今後の進め方について

- ・事務局より資料を議事に沿って資料を説明し、プロセスについての情報共有は、県民の意識も低いことが想定されることから、P I手法等について工夫して行うこと等が意見として出され、P I等、ステップ1の今後の進め方については概ね了承された。
- ・意見概要は以下のとおり

#### 【委員】

- ニューズレターについて離島も含めるという認識で良いか。

#### →事務局

- ・離島については、那覇空港の滑走路増設のP Iと同様、市町村と連携して情報共有を図っていく。

【委員】

- ニューズレターで県民に情報提供を行うことは重要であるが、一方通行にならないようにコミュニケーションを取る必要がある。回答目標も考えたほうが良いのではないか。

→事務局

- ・進め方について、ニューズレターに、意見項目の例を示すとともに、多様な手段で意見を募集したいと考えている。
- ・意見の総数について、必要性を確認する段階では、那覇空港PIを例にとると必要性を確認する段階では1万件、最終的にどの案にするかの段階では2万件をいただいた。この過程では、様々な関係機関の協力が必要であった。
- ・現時点では目標設定は難しいと考えており、内部で議論しながら次回委員会で考え方を示したい。

【委員長】

- 定量的に目標設定を行うことは難しいと考えているが、段階的にプロセスを進行する上で、認知度を県民に問うことも重要ではないか。県民に、本気度を感じてもらうことが重要である。仮に目標を定めたからといっても、構想段階であることを踏まえ、柔軟に対応する必要がある。

【委員】

- 関係者の競争意識（例えば大学間での競争等）を活用しても良いのでは。

→委員長

- ・大学での特別講義等、様々な機会を与えるということは重要である。

【委員】

- 現在の認知度を把握することも重要ではないか。
- ニューズレターを全世帯配布とのことだが、別途、役所などでの配布も考える必要がある
- 広告会社が意見送付の宛先になっているが、県庁にしておく必要がある。

→事務局

- ・頂いたご意見は、検討し反映したい。

→委員長

- ・認知度については、今回の取り組みでは特に重要である。定点観測的に、別途調査を行うことが望ましい。