

第4回沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会

議事要旨

1. 開催状況

日時：平成29年9月19日（火）14：00～16：00

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席状況：

区分	機関	役職	氏名	備考
交通事業者	一般社団法人沖縄県バス協会	副会長	新入 勝行	代理
	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	事務局長	津覇古 修	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	総務部長	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	会長	平良 朝敬	
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	代表	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	事務局長	玉栄 章宏	代理
行政機関	沖縄県環境部環境再生課	課長	安里 修	
	〃 文化観光スポーツ部観光政策課	課長	前原 正人	
	〃 土木建築部道路街路課	副参事	平良 勝一	代理
	〃 〃 道路管理課	課長	喜屋武 元秀	
	〃 〃 都市計画・モノレール課	班長	前武富 聡	代理

2. 主な議題

(1) 沖縄鉄軌道計画案の検討内容について

3. 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。

(2) 関係機関等意見交換会での主な意見は下記のとおり。

＜関係機関等意見交換会の主な意見について＞

- 公共交通の使命は、安全輸送を確保し、低廉な料金で定時性の高いサービスを長期的に提供することであり、そのためには採算性の確保が重要である。
- 採算性の観点から、行政による財政支援、まちづくり等の利用環境整備等の支援は重要である。
- 鉄軌道が開業するまでは、全国一と言われる那覇市内の渋滞等の問題を解決していくために、車に頼らない社会づくりも進めていく必要がある。
- LRTでも専用軌道であれば、時速60～65kmで営業している事業者もあり、この場合、地平構造でも那覇～瑞慶覧あたりまでの約25kmを20分前後で結ぶことができる。線路構造のあり方も柔軟に検討してほしい。
- 鉄道の自動運転や駅の無人化等、リゾートにおいて交通機能を快適にするための規制緩和について、特区を最大限に活用して盛り込んでいってはどうか。
- 鉄軌道の導入によって三世代が一緒に暮らせる県民の幸せや豊かさ、観光客が移住したいと思う希望など、夢を広げるような説明が必要である。
- 北部の子どもたちが那覇の高校に進学する場合は、下宿しなければならない現状である。名護から那覇へ1時間という速達性を確保し、通学可能として欲しい。
- 基幹交通である鉄軌道の位置が決まらなると、市町村はバスターミナルやフィーダーの検討を進めづらく、その間にも交通空白地が増えているため、スピード感をもって検討を進めてほしい。

- 今の子ども達も含めて、公共交通に関するリテラシー教育をもっと増やしてほしい。
- 延伸に伴う赤字は骨格軸に吸収（全体としての評価）してもよいのではないか。
- MICE 施設の輸送に関しては、モノレールのでだこ浦西駅までの延長、国道 329 号の拡幅が予定、実施されていることから、鉄軌道がなくても対応できるとの見方をしている。
- 那覇～糸満間は、道路を拡幅しているが、それを考慮して地平に設置すれば、コスト削減できるのではないか。

第4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
<p>沖縄県レンタカー協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道導入の効果として、移動時間の短縮効果があるが、駅の数ほどのくいを想定しているのか。 ⇒ ・駅位置・数は計画段階における検討となるが、所要時間については、経由する市町村に、それぞれ1回停車するものとして算出している。 ・つくばエクスプレスが参考事例として扱われているが、これは成功のビジネスモデルという認識でいいのか ⇒ ・つくばエクスプレスの周辺環境は、沖縄と規模は異なりますが、都市部と郊外部を結んでいるという点で、類似しています。 ・また、最近の事例であり、データも数多く存在していることから、参考事例として活用しているところ。
<p>沖縄都市モノレール</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者の立場からすると採算性の確保は重要。沖縄都市モノレールは、平成28年度、累積赤字は約135億円となっており、その解消には長期を要する。 ・公共交通の使命は、安全輸送を確保し、低廉な料金で定時性の高いサービスを長期的に提供することであり、そのためには採算性の確保が重要である。 ・モノレールの沿線では、市が中心となってまちづくりを推進しており、市街地の整備や再開発を行政により戦略的に進めることにより、利用者数も4万9千人と多くの方々に利用いただけているものと認識。現在進めている延長事業も同様に、区画整理事業等を含めたまちづくりが計画的に進められている。 ・採算性の観点から、行政による財政支援、まちづくり等の利用環境整備等の支援は重要。 ⇒ 鉄軌道の導入にあたっては、まちづくりは重要と認識しており、まちづくりの主体である市町村と連携ながら検討していくことが重要。

<p>沖縄県レンタカー協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー交通の拡充も必要であるが、今は、カーシェアリング等、公共交通だけではカバーできないところを個人レベルでやっていくというところがある。 ・鉄軌道が開業するまでは、現行の交通体系の中で生活していくことになるが、レンタカーの増加等も含め、全国一と言われる那覇市内の渋滞等の問題を解決していくために、車に頼らない社会づくりも進めていく必要がある。 <p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県では、現在、既存の公共交通の利用環境改善や、子どもたちへの公共交通利用に対する意識の醸成等、公共交通の利用促進に向けた取組を進めているところ。 ・鉄軌道ができるまでには長い時間を要するため、その間は、県民と観光客、両方の目線で、利用促進に向けた取組を進めていきたい。
<p>トラムで未来をつくる会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高架や地下構造を想定されているが、専用軌道であれば、時速 60～65km で営業している事業者もあり、この場合、地平構造でも那覇～瑞慶覧あたりまでの約 25km を 20 分前後で結ぶことができる。線路構造のあり方も柔軟に検討してほしい。 <p>⇒</p> <p>LRT も専用軌道であれば、100km/h 程度で走行できることは把握しているが、この場合、道路と平面交差できないため、立体交差で整備する必要がある。現状の国道 58 号の状況を見ると交差点が多く、交通量が多いため地下か高架で対応せざるを得ず、事業費が高くなっている。基地跡地の活用等部分的には、地平構造で導入することも考えられるが、具体的な検討については計画段階以降、那覇と北部圏域を 1 時間で結ぶということも踏まえ、幅広く検討していくことになると思う。</p>

<p>沖縄観光コンベンションビューロ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の自動運転や駅の無人化は考慮されているのか。 <p>⇒ ・ 過去に、県の調査でも自動運転の可能性について検討を行っており、鉄道の無人運転は可能ということは確認しているが、地下トンネルについては、安全上の観点から、国との調整等が必要で、実現にあたっては、クリアすべき課題があると聞いている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般的にはできないことも、規制緩和を行うことにより可能になる。そのような気概をもって取り組んで頂きたい。 ・ 2030年に訪日客6,000万人という目標があり、沖縄はそのうち15%を担うとされているが、鉄道の自動運転や駅の無人化等、リゾートにおいて交通機能を快適にするための規制緩和について、特区を最大限に活用して盛り込んでいってはどうか。 ・ 県民にとってマイホームを持つという夢があると思うが、その中に、鉄軌道の導入によって三世代が一緒に暮らせるというキーワードが必要ではないか。 ・ 県民の幸せや豊かさ、観光客が移住したいと思う希望など、少し夢を広げるような説明になると良いと感じた。 <p>⇒ ・ ステップ3において、目指すべき将来像についてお示しさせていただいたところ。渋滞緩和のみならず、どこに住んでいても様々な利便性を享受できる沖縄とすることが目標であり、そのために鉄軌道の導入を目指しているところ。そのことについて、様々な機会を通じて周知を図っていききたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特区の活用可能性については、これから検討していきたい。
<p>しまづくりネットワーク</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北部のこどもたちが那覇の高校に進学する場合は、下宿しなければならない現状である。名護から那覇へ1時間という速達性を確保し、通学可能として欲しい。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 採算性に関連して、現在那覇から名護のバスの運賃は、1,900円くらいと東京などの鉄道に比べ割高であるが、鉄軌道の運賃はどのくらいを想定しているのか。また、富山の例では、カード利用で220円割引とあるが、どのような仕組みとなっているのか。 <p>⇒ ・ 需要予測に用いた運賃は、つくばエクスプレスと、ゆいレールを参考に設定している。料金は、委員会資料に示しているが、つくばエクスプレスであれば60kmで1,200円ほどになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 富山の割引はICカードで乗り継ぎを確認しており、電子的な方法で割引を事業者が負担している。

バリアフリー
ネットワーク
会議

- ・ 基幹交通である鉄軌道の位置が決まらなると、市町村はバスターミナルやフィーダーの検討を進めづらく、その間にも交通空白地が増えているため、スピード感をもって検討を進めてほしい。
 - ⇒ 構想段階では、起終点や駅位置についても概ねの位置ということで仮設定して検討を行っている。そのため、フィーダー交通の具体的検討は、次の計画段階で検討されることになる。

- ・ パブコメについては、どのくらいの規模を見込んでいるのか。人口バランスもあると思う。
 - ⇒ ・ 9月3日から約1ヶ月間意見募集を行っているが、前は、約9,000人方々から意見をいただいた。今回は前を上回る数になると見込んでいる。
 - ・ 意見募集にあたっては、地域バランスについても、重要と考えている。
 - プロセス委員会の指摘も踏まえ、今回は、前回、人口比に対して意見を提出された方の割合が低かった中南部地域について、パネル展、オープンハウスを増やして対応しているところ。

- ・ また、今の子ども達も含めて、公共交通に関するリテラシー教育をもっと増やしてほしい。
 - ⇒ ・ 子ども向けには当課の別の班で公共交通利用に係る意識醸成に向けた取組を実施しているところ。
 - ・ また、鉄軌道のPI活動においては、今回は、将来の沖縄の鉄軌道の主たる利用者となる県内高校生、専門学校に、学校の協力を得て、ニューズレターを配布し、アンケートを実施させていただいているところ。

<p>環金武湾地球 温暖化対策地 域協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各ルート案の採算性の数値と、与那原・糸満への延伸時の採算性をどのように理解すればよいか。延伸に伴う赤字は骨格軸に吸収してもよいのでは。 ⇒ ・骨格軸の採算性は、収入と支出を試算し、減価償却等を引いて黒字転換年を出している。本来であれば貸付料も見込むべきであるが、その算定が困難なため、本検討では含めていない、そのため、その点に考慮する必要がある。 ・鉄軌道については、ステップ3までの議論において、那覇～名護間を1時間で結び、圏域間の連携を強化するというのが役割として示されており、それに加え、多くの県民から役割を果たすために必要な視点として求められた採算性を考慮し、ルート案について検討を進めているところ。 ・延伸についても、それと同様な視点に基づき、骨格軸を支えられるか、強化できるかという視点で、検討を行ったところ。 ・骨格軸を糸満、与那原に延伸した場合、当然のことながら、利用者数は増加するものの、年間7～8億円の赤字が生じ、骨格軸を弱めるという試算結果となったことから、ルート案については、那覇—名護を基本に検討を行うこととしたところ。 ・また、利用者数の予測にMICEによる集客は含まれているのか。MICEの利用者は那覇～与那原間の利用者のどのくらいを占めているのか。 ⇒ ・MICEについては、当初の県計画で年間77万人程度の利用が見込まれており、鉄軌道の計画案検討にあたっては、MICEを含め地域の開発計画を考慮の上、検討を行っている。 ・鉄軌道は、年間を通じた採算性について検討を行うことから、日あたりで見た場合、MICE利用者は約2,000人となる。 ・MICE利用者は、県外のみならず、県内客もいることから。那覇—与那原間だけでなく、様々な移動経路が想定されるが、仮にMICE利用者1日あたり2000人の全員が、那覇—与那原間を移動したとした場合、ピーク時で見た場合、200人/時と想定される。
<p>沖縄観光コン ベンションビ ューロー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・MICE施設の輸送に関しては、モノレールのでだこ浦西駅の延長、国道329号の拡幅が予定、実施されていることから、鉄軌道がなくても対応できるとの見方をしている。MICEとの連動性はあまり考えなくて良いかと思う。

<p>トラムで未来をつくる会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇～糸満間、那覇～与那原間の構造はどのようになっているのか。那覇～糸満間は、道路を拡幅しているが、それを考慮して地平に設置すれば、コスト削減できるのではないか。 <p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇～名護間と同様に市街地部は地下か高架で事業費が安い方を選択している。 ・ 那覇～糸満間は、一部地下、一部高架、那覇～与那原間は、ほぼ地下と想定している。 ・ 当然、自動車と並走する路面電車であれば、相当安くできると認識している。
<p>沖縄県レンタカー協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次のステップで起終点や駅、コスト等の議論になるのか等大まかなスケジュールや作業を教えてほしい。 <p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年度内に、ステップ5で今回お示ししている比較評価結果に基づき、よりよい案を選定し、計画案を決定したいと考えている。 ・ その後、計画段階となるが、国との調整を行い速やかに次の計画段階に移行できるように取り組んでいきたい。