

第 3 回 沖縄鉄軌道関係機関等意見交換会の結果

沖縄県

第3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28年6月8日（水）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	会長	湖城 秀實	
	一般社団法人沖縄県レンタカー協会	専務理事	伊佐 清志	代理
経済・観光団体	沖縄県商工会議所連合会	常任幹事	仲田 秀光	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	
	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	調査研究員	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	沖縄県環境部環境再生課	班長	吉田 哲	代理
	沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課	課長	前原 正人	
	沖縄県土木建築部道路街路課	課長	古堅 孝	
	沖縄県土木建築部道路管理課	課長	小橋川 透	
	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課	課長	松島 良成	

2. 主な議題

- (1) 骨格軸のルートについて
- (2) フィーダー交通について
- (3) 公共交通システムについて

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＞

- 利便性や定時性という観点は非常に大事だが、道中風景を楽しむことができれば、それが観光資源となる。
- 観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいので、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要
- 採算性を確認する上で需要予測が重要である。
- 生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる。
- 観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える。
- 観光面からみると、那覇空港と直結することが非常に理想的。
- 交通弱者の視点も踏まえた車輛デザインや運営、フィーダー交通への連携等を支援する支援員の配置が必要と考えている。
- 鉄軌道導入について具体的な状況がわからないと話題になりづらい。話題になりやすいようメディアを活用した周知を図ってはどうか。
- 58号が使えるなら、那覇から嘉手納ロータリーまでは地平構造の検討が考えられるのではないか。
- 自然環境の保全・再生についての視点を考え、持続可能性の視点が重要であり、エネルギー利用効率、再生エネルギー利用といった視点も鉄軌道計画のなかで検討していただきたい。
- 駅舎については、バス、タクシー、レンタカーの待機場所について十分なスペースを取っていただきたい。

第3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
しまづくり ネット	<p>資料のシステムの特徴のうち、まちづくりとの関係の評価が適切でないように思われる。</p> <p>専用軌道と併用軌道の大きくくりでの評価になっているが、本来はシステムごとに駅間距離の設定も異なり、まちづくりに与える影響は異なるはずである。</p> <p>⇒ご指摘のとおり、都市間交通なのか都市間交通によって駅間距離も異なるので、適するシステムも違っている。</p> <p>各システムの特長の表現については今後も勉強していきたい。</p>
トラムで未来 をつくる会	<p>那覇一名護1時間という考え方に県は縛られていると思う。那覇一名護1時間半だったらだめなのか。</p> <p>LRTにおいては、技術的に130km/hの高規格トレインが整備でき、那覇一名護間以上を1時間で結べる可能性がある。そのようなことを考慮した場合、地平構造（専用軌道）でも高速化できることも考慮していただきたい。</p> <p>また、地平構造にすることによって、昼間は旅客輸送、夜間は物流輸送ができるということも考慮していただきたい。</p> <p>また、那覇市がLRT導入案を出しているが、市町村も検討に加わるのは可能なのか。</p> <p>⇒LRTの件については、現在那覇市の検討状況を確認すると、市内交通として検討されていると聞いている。また、鉄軌道計画については各市町村を交えた連絡会議を持っており、その場で、那覇市の検討状況を確認し、お互い連携を取りながら検討を進めていきたいと考えている。</p>
沖縄観光 コンベンション ビューロー	<p>骨格軸について利便性や定時性という観点は非常に大事な要素ではあるが、観光の立場からすると、車窓の風景とか、道中風景を楽しむということができれば、それが観光資源として成立するのではないかと考える。</p> <p>また、観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいので、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要。</p> <p>需要予測では、観光客数をH43年で1,000万人として見込んでいるが、コンベンションビューローとしては、1,500万人と見込んでいる。そういった方々がきちんとスムーズに移動できるように考えていただきたい。</p> <p>⇒景観については、車窓からの視点の一方で、外から電車を見るという視点のどちらも重要と考えている。ステップ</p>

	<p>4での比較評価では、留意点的な扱いになると考えているが、景観についても示していきたい。</p> <p>フィーダー交通については、基幹軸だけではなく、様々な公共交通機関が連携することが望ましいという認識は一致している。</p> <p>交通計画を策定するに当たっては、堅めの数値で予測するのが一般的なので、観光客数も、まずは1,000万人として需要予測を行うことにしている。今後、確定的な予測値が見込めるなら、それに基づいた修正も可能と考えている。</p>
<p>県都市計画・モノレール課</p>	<p>物流に関して、中城湾港と那覇港は今後連携を図っていくような拠点となるものであるが、ルートによっては、中城湾港と那覇港の横持ちの距離やコストに差があるように感じるが、どうか。</p> <p>⇒物流については、技術検討委員会等で議論した結果、200km以下の場合、鉄道輸送はトラックによる輸送より割高となるため、構想段階における評価の対象にはしていない。</p> <p>なお、実際の運行について貨物を行うかどうかについては、計画段階以降において、事業主体が検討するものと考えている。</p>
<p>沖縄都市モノレール(株)</p>	<p>事業収支について、上下一体方式、上下分離方式の2つが想定されているが、上下分離方式なら黒字転換年は40年程度で収められるのか。</p> <p>また、採算性を確認する上で需要予測が重要である。需要予測はどのように提示するのか。</p> <p>⇒県の平成24年度調査結果、上下一体方式では、40年経っても累積赤字は解消しない。一方、上下分離方式だとインシヤルコストがかからないので、数年での黒字転換が見込まれている。</p> <p>需要予測については、内閣府が平成22年度から構築しているモデルを活用し、ステップ4の段階で提示していきたいと考えている。</p>
<p>沖縄県婦人連合会</p>	<p>生活者としては、北部へ行くのは遠く感じるが、鉄軌道ができることによって改善されると思われる。</p> <p>また、観光面や県民利用の面でも、北部への移動しやすさの改善、渋滞解消といったメリットが大きいと考える。</p>
<p>県商工会議所連合会</p>	<p>観光面からみると、那覇空港と鉄軌道が直結することが非常に理想的に思えるが、そこはどうなっているのか。</p> <p>⇒構想段階では、起終点についても概ねの位置ということ</p>

	<p>で仮設定する。そのため、具体的な施設に接続させるかどうかは、次の計画段階で検討されることになる。</p> <p>ただ、那覇空港は影響の大きい施設なので、そこにつないだ場合とつながない場合については、派生案的に需要予測結果を示したいと考えている。</p>
<p>バリアフリーネットワーク会議</p>	<p>この事業がこれからの社会事業として、建設時だけでなく、その後の運営にも交通弱者が参加できるような取組みとしてほしいと考えている。</p> <p>交通弱者の視点からすると、目の不自由な方や高齢者等がフィーダー交通へ乗換えに困らないように支援する支援員の設置や、車いすを何台も同時に乗車できるような車輛等の開発があるとよいと考えている。</p> <p>このように、この事業は、さまざまな分野と連携・協力することで事業の意義が深まると考えている。そのためにも誰もが話題にしやすいようなメディアを活用する等し、多くの人が鉄軌道計画を身近な話題として共有しやすくするとよいと思う。</p> <p>その他にも陸上交通網を見直す際に、海洋交通も連動して考えてみてはどうかと思っている。</p> <p>また、那覇市の渋滞に関して、行政機関が那覇に一極集中していることも要因と感じており、一部機能を中部や北部へ移転させてみることもあってもいいのではと思っている。</p> <p>これは防災という点からも気になっている。</p> <p>整備費用については、非常に額が大きいので、庶民の感覚ではイメージしづらい。例えば、同じ金額でどの様な政策ができるか等を示すと比較考慮できて、理解が深まると思う。</p> <p>⇒交通弱者の視点を踏まえた検討については、今後、事業主体や運営主体が決まった段階でいろいろ検討されていくことになると考えている。</p> <p>また、県民への理解については、多くの方が参画するような取組みも考えながら、できる限りのことは一生懸命やっていきたいと考えている。費用の規模等についても、県民が理解できるようにイメージの伝え方を工夫する必要があると思う。</p>
<p>県道路街路課</p>	<p>現在の鉄軌道のルートは既存の道路にできるだけ入れていくという考えなのか。</p> <p>また、既存道路に入れていくかどうかの判断は交通量推計が必要になると思われるが、今検討している段階なのか。</p> <p>⇒導入空間についてはまさに整理している所であり、その結果はステップ4で提示することになる。</p> <p>基本的には市街地において新たに用地を確保するパターンも必要であれば検討するが、市街地が形成された中で鉄道専用空間を一から確保することは非常に厳しい。その場合、道路利用も併せて検討する。</p>

	<p>道路利用となった場合、用地確保の程度が変わってくるが、そこについては精査中である。郊外部は必要な部分の用地確保を前提に検討を進めており、そこもステップ4で示していきたい。</p> <p>道路の活用方法により、交通量は異なる。車線に影響を与えた場合、そうでない場合のそれぞれの交通量を需要予測で示していきたい。</p> <p>検討結果は、このような場を通じて道路管理者に情報提供し、道路管理者の立場からの意見も、留意事項又は配慮事項として整理したい。</p>
<p>トラムで未来をつくる会</p>	<p>過去に国の交通安全環境研究所が、旭橋から宜野湾コンベンションセンター周辺までを、那覇市内は路面電車、市外は58号を使って鉄道として導入したらどうなるかというシミュレーションを行っている。結果として、平均速度は向上し、交通渋滞は緩和されるだろうということであった。58号が使えるなら、那覇から嘉手納ロータリーまでは地平構造の検討が考えられるのではないか。</p> <p>⇒ルートについては、4ルート以外にどのようなルートがあるか県民に意見を求めているところ。</p> <p>ただいまの意見を含め、県民意見を踏まえながら比較評価するルート案を議論していくことにしている。</p>
<p>環金武湾地球温暖化対策地域協議会</p>	<p>自然環境の保全・再生についての視点を考えるのであれば、持続可能性の視点が重要であり、エネルギー利用効率、再生エネルギー利用といった視点も鉄軌道計画のなかで検討していただきたい。</p> <p>⇒鉄軌道の取り組みについては、6つの目標を立てており、その中の1つに低炭素社会の実現が掲げられている。エネルギーについてももしっかり配慮されるべき取り組みであると考えている。</p>
<p>沖縄県ハイヤー・タクシー協会</p>	<p>駅舎について、バス、レンタカー、タクシーの待機場所について十分なスペースを取っていただきたい。</p> <p>⇒県民意見においてもフィーダー交通で各地を結ぶということを指摘されている。駅からバス、レンタカー、タクシーも含めて連結させることで、地域の隅々まで人を運ぶことができると考えている。</p>
<p>環金武湾地球温暖化対策地域協議会</p>	<p>全ての駅ではないが、ゼロエネルギー駅舎というか、いろいろな再生可能エネルギーが利用でき、電気自動車の充電ができるような仕組み等もぜひ入れてほしいと思う。</p>