

県民等との対話による情報共有

(県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会)

平成28年8月8日

沖縄県

目 次

第 3 回県民会議の結果（案）・・・・・・・・・・ 1

第 3 回市町村会議 議事要旨・・・・・・・・・・ 24

第 3 回関係機関等意見交換会 議事要旨・・ 28

第3回沖縄鉄軌道県民会議の結果（案）

1. 開催状況

日 時：平成28年6月4日（土）13:00～17:00
場 所：沖縄県中部合同庁舎 4階 会議室
出席数：18人（県民会議メンバー47人）
出席者内訳：年齢（29歳以下2人、30歳以上16人）
地域（北部5人、中部7人、南部6人）

2. 意見の概要

（1）ルート案について

① 共通意見

- ・ ルートの考え方として、人口や観光等をベースに検討されていることは適切である。
- ・ ルートは、県民、観光客を含め、需要の高い主要施設又は人の集まると予想される箇所など需要を考慮すべきである。
- ・ 早期完成と整備費用が少なくなるようなルートの設定。
- ・ ルート検討に当たっては、既存の交通システムも十分に生かし、乗換えがスムーズになることも考慮する必要がある。

② その他意見

- ・ 交通渋滞の緩和
- ・ 県土の均衡ある発展
- ・ 那覇市～糸満市方面については、今後いろいろ検討したうえで、場合によっては骨格軸の導入も考える。
- ・ 北部東側は沖縄自動車道（高速道路）が縦断しているため、高速バス等でカバーできる。
- ・ 移動手段だけでなく、乗っていて楽しい等の観光的要素も必要。

（2）フィーダー交通について

① 共通意見

- ・ 骨格軸だけでなく、フィーダー交通で県内をくまなく移動可能とすることが重要。
- ・ 骨格軸では補えなかった主要施設等を結ぶフィーダー交通の整備により観光客と県民の生活に役立てる。
- ・ バスやモノレールなどの既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。

② その他意見

- ・ 那覇周辺のフィーダーは環状線ができるとよい。
- ・ 比較的過疎地域等では「Uber」（一般の自家用車によるサービス提供の仕組み）の利用がよい。
- ・ 地域ごとに、コストの安い小型バスで、運行ダイヤを頻度高くしたコミュニティバスを走らせる。

（３）公共交通システムについて

① 共通意見

- ・ 交通システムについては、いろいろなニーズや県民生活を踏まえて選択する。一方で、コストの面や県土の将来の発展の姿も想定して検討しなければならない。

② その他意見

- ・ 公共交通システムについて、速達性を最重要視しているのであれば、普通鉄道や小型鉄道といった運行速度が速く、高輸送力の交通システムしかないのではないか。
- ・ フィーダー交通は既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。
- ・ 那覇市、浦添市、宜野湾市の面的に形成された市街地には、駅から放射状に広がるフィーダーとして路線バスを導入する。

第 1 班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 名護のハブ化
- ② 人を北から南へ
- ③ 開通までの期間を短く
- ④ 交通渋滞の緩和
- ⑤ 県民の生活が第一
- ⑥ 県土の均衡ある発展

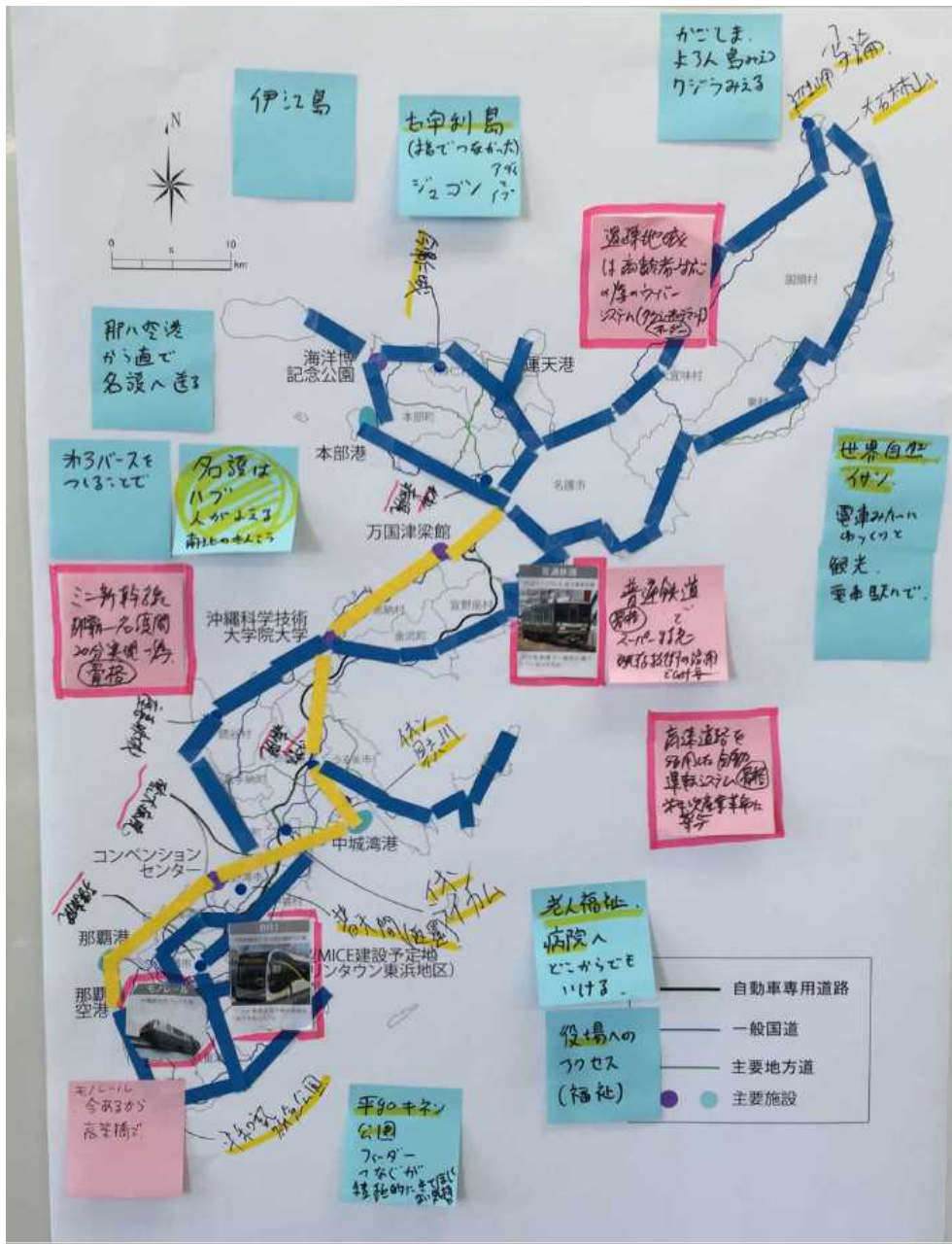
(2) 発表意見（要旨）

- ・ 那覇港と空港は観光客の利用という視点で重要
- ・ 用地買収など、立ち退きには時間がかかるだろう。2030年に普天間基地の返還もある。周辺は新たなまちづくりを行うことになる可能性がある。
- ・ 58号線の那覇から北谷の渋滞が酷いため解消できると良い。しかし、沿線に駅をつくと渋滞が悪化することも懸念され、都市計画上の工夫が必要。
- ・ 駅までは歩き、その先はフィーダーでカバーする。敢えて、まちなかを外すという考えもある。
- ・ 駅はたくさん作らないで速さを優先したほうが良い。
- ・ 通勤の時間帯は特に渋滞が大変だ。また、モノレールの場合、その先が困ってしまう。
- ・ 地下に鉄軌道を整備する場合は県内企業が対応できないため、経済効果が期待できない。
- ・ 那覇空港から直で名護へ人を送る。名護はハブ。人がふえ、南北の均衡を保つ。
- ・ クルーズ船のバースを北部にもつくる。

（考慮した拠点について）

イオンライカム、普天間エリア、中城イオン（具志川）、座喜味城跡、OIST。

(3) 具体的なルート案



- ① 骨格軸は那覇空港から那覇港、宜野湾コンベンションセンターなど中南部の西海岸を經由し中城湾港、中部病院、OIST、万国津梁館を経て名護に至るルートとした。
- ② 名護のハブ化を提案し、速達性を優先するミニ新幹線と普通鉄道（スーパー特急）の2つの機能を提案。
- ③ 高速道路を活用した自動運転システムによる骨格軸も検討し、3つの骨格軸で第4次産業革命に寄与する。

(4) 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
移動速度、整備手法優先	<p>速達性、投資額の少なさの観点から短い距離が望ましい。</p> <p>58号など国道の上に2～3階建ての高架橋←緑化する。スピード、金額 etc. 那覇空港-バースー○ー○…○→名護 高速道路の上に2階 or 3階建てで作る方が早い。</p>	<p>D案とA案に近いイメージですが、高速道路の上に線路をつくってはどうか。</p>
県土の均衡ある発展	<p>県土の均衡ある発展からC案が良い。</p>	<p>C案を選択。県土の均衡ある発展という視点で考えるとA案とD案はなくなり、B案とC案を比較するとC案の方がお金がかからないと思った。費用が少なくなれば、運賃も安くできるのではないか。</p>
まちづくり	<p>駅を中心に街はできる→それを中心に新たな街造りをする。</p>	<p>今ある街を壊して街と街をつなぐのはナンセンス。つくばのように何もなかったところであれば良いが、既存の市街地をつなぐには土地買収などに時間がかかる。鉄軌道により新しい街をつくるイメージ。そうすれば駅の周辺に色々集まってくる。</p>
観光振興	<p>糸満から本部までつなぐことができるなら優等列車運行の可能性が出てくるから C' (C案類似の独自案)</p>	<p>C案を選択。糸満から本部までは約90km程度ある。 (注：優等列車とは、普通列車に対し、速達性や車内設備の優れた列車。また各駅停車に対して通過駅を持</p>

		つ速達列車の意味合いもある)
	本部港で連絡することにより、奄美伊江方面とのつながりも出てくるから C'	
	那覇空港と接続して、県外・国外の観光客などを取り組むことができるから。C'	北部の西側は観光による需要もあり、人口の分布からも妥当性がある。空港からもアクセスしやすい。
	観光ホテル集中地域を通った方が合理的、C 案	西海岸にはホテルなども多く、観光客にも利用しやすいのではないか。
	宜野座や金武は高速道路が繋がっているし、ホテルへの需要も考えられるから C'	
北部振興	名護本部間。2020 年想定した場合、県が入域観光客 1000 万人、本部町、海洋博へ訪れる客 800 万人見込まれる、よって県民生活における交通の緩和をするため。ここから 3 次交通へ乗換え。ここから山原路へ	名護～本部間、もしくは名護～今帰仁間の路線があると北部の活性化に寄与すると思う。
名護のハブ化	A または最短ルート E(独自案)ミニ新幹線で那覇空港と名護を 20 分で繋ぎたい。名護を空港ターミナル化する(レンタカー、チェックイン)	ノンストップで那覇～名護間を 20 分でつなぐという鉄道はどうでしょうか。空港から名護へ直通で短時間に移動できるようにすれば、沖縄の入り口を 2 つに増やすことになります。

	A または最短ルート E 世界一短い新幹線を作ること で盛上がる。 名護に仕事が増えて人口が増えてバスも増える。	中部など那覇～名護間の間にある都市はすでに車での生活が成立しているの で、結果的に全体をカバーできる。
	A または最短ルート E 直通にすることでレンタカーと共存する。 途中で駅をつくるとかえって寂れてしまう。 車生活の方をお客さんにするにはそのくらいのメリットが必要。	南北の2つの入り口が全体の集中緩和を行うことができます。名護から那覇空港までの移動時間がよめないなど、不便も多いので、名護から時間が決まっている鉄道があると良い。
渋滞の解消	交通渋滞解消のため C 案	鉄軌道を整備することで渋滞解消につながることを期待しています。沖縄市と西海岸（那覇、浦添～北谷町など）に渋滞が多いと感じているため。
大型施設・交通結節点	空港から那覇から那覇インターまで、地下を通す那覇インター中央地下鉄を通す。	
	那覇～与那原マリンタウン東浜 理由、大型 MICE、誘客、年間 200 万人以上ぐらいの客が東部地上交通の緩和のため	MICE 施設ができる与那原のマリンタウンへ空港から接続できると良いと思います。

2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ① フィーダーでくまなく移動可能として、骨格は那覇と名護という考え。
- ② 中南部、北部ともに主要観光地を結ぶフィーダーの整備により観光客と県民の生活に役立てる。
- ③ 那覇エリアには環状線となるようフィーダーを整備する。
- ④ フィーダーの交通システムはモノレールとBRTなど、既存の交通システムを活用してつなげる。
- ⑤ 福祉の視点から病院や役所などをつなぎ、観光視点でも拠点となる施設を結ぶ。
- ⑥ 北部は世界遺産となる可能性もあり、ゆっくりと観光できるような列車と駅とする。
- ⑦ それら以外の過疎地域では高齢者対応のためのUberなどを積極的に導入する。

(2) 発表意見（要旨）

- ・ 病院も福祉視点から必要ではないか。
→ 北部病院、中部病院、琉大病院、南部病院、豊見城中央病院
- ・ 役場も同様に福祉目線で必要だと思う。
- ・ その他の提案として、比較的過疎地でのフィーダーはUberが良いと思います。一般の人が空き時間を利用して自家用車でサービスを提供できる仕組みが世界では利用されている。
- ・ 今あるモノレールをフィーダーとして利用する。
- ・ 路線バスを利用するところもある。
→ 既存の路線バスはどこに行くのかわからない。時間通りに来ない。
- ・ LRTのタイヤバージョン（BRT）は？
→ 決まった時間に来るのであればいいと思います。
- ・ 車に慣れてしまっている沖縄県民が利用するかどうか。モノレールは駅周辺に企業が立地し始めているから利用される機会も増えると思います。
- ・ 那覇周辺でフィーダーの環状線ができるといいのでは。モノレールとBRTで構成し、圏域の利便性が向上する。
- ・ お年寄りにはUber、那覇～名護間はミニ新幹線などの新交通システム、さらに高速道路を利用した自動運転車両のサービスなどでそれぞれの需要に対応できるのではないか。
- ・ 北部が世界遺産として守っていかないといけない。

(考慮した拠点)

- ・ 平和祈念公園、伊江島、古宇利島、今帰仁城、座喜味城、
浜比嘉～海中道路～伊計島、辺戸岬、大石林山

第 2 班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 骨格鉄道は沖縄県民のための効率的な人の移動を担う（←観光客はのんびりと非日常を味わうのが目的だから）
- ② コストを縮減することで整備時期を早める。

(2) 発表意見（要旨）

- ・ 沖縄の玄関であり空港は欠かせない。
- ・ 人口は西海岸よりも東海岸に多く居住しており、県民のためのルートとしては東海岸が望ましい。
- ・ 沖縄海洋博公園は観光客に人気があり欠かせない。
- ・ 災害や荒天などで那覇空港が閉鎖になる可能性もあり、沖縄には空港が2箇所は必要である。現状でも少し大きな飛行機まで発着できる、伊江島空港を活用して空港を2重化する。
- ・ 伊江島には橋をかけて本島と結ぼうとしている。鉄道を走らせた方が活性化に結びつく。
- ・ 骨格軸のシステムとしては小型鉄道を採用する。ダイヤを多くすることで大きな需要に対応することが可能であり、小型化でコストの縮小も可能になる。
- ・ 那覇市～糸満市方面については、今後いろいろ検討したうえで、場合によっては骨格軸の導入も考える。その際は小型鉄道とする。
- ・ 沖縄市については、現在走っている地域活性化バスの実態をみてもあまり使われていない。なぜかという、沖縄市は全体の人口は大きい、利用できる中心市街地の範囲に住んでいる人は少ないから。また、骨格軸の駅ができると逆に人々が移動してしまうと思われる。さらに、骨格軸の駅がコザやゴヤになるとそこへ車が集中することになり、さらなる混雑を助長し、駐車場も必要になる。これらから、東海岸を通した方が良く考える。
- ・ 恩納村の観光協会の方の話によれば、恩納村のホテルではリムジンバスなどの高級感のある交通方法を組み入れてラグジュアリーな観光を創り出そうとしているとのこと。それを考えると、北谷から恩納村までの西海岸は、生活感のある鉄軌道というよりも、高級感のある観光バスやLRTなどの方が良く考える。
- ・ 車両基地を運天港に整備し、雇用を生み出すなど北部地域の活性化に資するとともに、車両基地に出入りする回送車両を利用して伊是名島、伊平屋島の交通利便性向上にもつながるよう配慮する。

(4) 討議内容

大切な視点 の区分	記載内容	補足説明等
観光	観光の用途としては、別に考えた方がよい。	観光はゆっくり・のんびりが求められ、県民の通勤・通学などは速さが求められる。それぞれに対応する交通のあり方は異なる。
	観光客がお金を落とせるように、高速ではなく、ゆっくり乗れる方がよいと思う。	観光客には地域のいろいろな場所で乗り降りして食事などをしてもらうことで、お金が落ちる。
	D案が良い。西ルートの観光地はのんびりと非日常を味わう場所だから。東ルートは県民生活地帯	上記の考え方を受けて、骨格軸は県民生活地帯を通ることがよい。
日常の利用	中南部に通勤通学の軸になる企業や学校が多いからそもそも渋滞の緩和になると思うから	沖縄市等から南部へ行く際に、西原町や中城村あたりで、大学生の車通学の影響で混雑があり、これを越えて那覇などに向かう交通が混雑している。D案はこの状況を緩和する。
まちづくり	空港を本島に2ヶ所必要	災害や荒天時に空港が閉鎖される可能性がある。この事態を避けるためには2箇所の空港が必要である。
	地域の特性に合ったシステムの選択	観光地や居住地といった地域特性に合わせたシステムの選択が必要である。
	将来の人口増を考えて東ルートはいいのではないかと工業地帯も活用しやすい	中部地域についてみると、東側に未開発の土地が広がっている。県では東海岸に工業地帯の開発を目指しており、将来の発展が見込める。
	駅前に駐車場が必要・1,000台位	今の空港の駐車場は満杯で止められないことがある。も

		っと大きな駐車場が必要である。
	50年先を見据える	これまでは中南部にばかり目を向けすぎてきたと思う。今後は中北部という地域に目を向けて、地域開発を考える必要がある。
人口や集客施設との関係性	人口の多いところを多くの車両を通す	観光客の利用ではなく、県民の生活の視点を重視して考えるべきである。
	C案またはD案 多くの人が乗れる（中部まで）＋距離が短い（北部）	中部までは多くの人が乗れるルートを通り、中部から北部に向かっては距離が短くなっている。
	地図を見たら夜間人口、従業員人口密度、道路交通量、混雑度が多い地域 集客施設が多い地域	A, B, C, Dを特定しての話ではないが、鉄軌道を通すべきルートは参考地図から浮かび上がってくる。
造りやすさ	用地確保しやすい道路地下	道路地下を活用すると用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
	大深度	大深度地下の活用でも用地買収が不要になって、安く、早く整備が可能になる。
コスト＝キヨリ＝時間	A案を進める コストが安くなる	国道58号の地下を、できれば大深度で造ると用地買収が不要になり、安く、早く整備できる。
	北部は西・東でなく、最短距離に近いルートとする	北部地域のルートは、西海岸や東海岸ではなく、東西の真ん中に設定し、最短距離にする。
物流	人と物を同時に移動することも考えないといけないのでは	将来はバスやトラックの運転手も少なくなってくるので、鉄軌道を活用して人と物を同時に運ぶ。
	物流のコストや時間の視点	物流も行うことで日中の非

	を考えてもよいのでは	混雑時間帯における鉄軌道の有効利用を図る。 トラックで運んでいると混雑などでコストが大きくなる。
--	------------	---

2. フィーダー交通及び公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ・フィーダーはそれぞれの地域特性に合わせたシステムを選択する

(2) 発表意見（要旨）

- ・那覇市～糸満市方面については、場合によってはフィーダーとなるがその際のシステムはLRTの専用軌道とする。
- ・那覇市～与那原町方面については、大型MICE施設の立地が契機になり人口の増加が考えられる。骨格軸のフィーダーとしてLRTの専用軌道を導入する。
- ・那覇市、浦添市、宜野湾市の面的に形成された市街地には、駅から放射状に広がるフィーダーとして路線バスを導入する。
- ・伊佐交差点付近で骨格軸から分岐して読谷村に向かうフィーダーとして、通勤時間帯は那覇市まで直通する普通鉄道を導入する。
- ・骨格軸の沖縄市内通過は、中心市街地ではなく中城湾港を通過することになるが、中心市街地には人口も少なく、今ある路線バスを骨格軸からのフィーダーとして活用すれば、中心市街地のニーズには十分に答えられる。
- ・西海岸の恩納村を通過するフィーダーは、観光客に配慮し、ゆっくり走って景色を楽しめ、乗って楽しい、また、バリアフリー観光にも配慮した併用軌道のLRTとする。
- ・名護市以北には、東西海岸に2系統のフィーダーを設定する。これらのフィーダーの役割は、人と物の移動手段を確保することであり、期待する役割は観光客の訪問を促し、地域の活性化に貢献することである。地域ごとに、コストの安い小型バスで、運行ダイヤを頻度高くしたコミュニティバスを走らせる。

第3班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 早期完成とコスト安
- ② 観光と東海岸の活性化、人材育成
- ③ フィーダー交通を考えた骨格軸

(2) 発表意見（要旨）

ルートについては、A案、4ルート案、東海岸ルート案の3つの案がだされた。

（共通意見）

- ・ 地域構造にあった鉄道が望ましいのではないか。
- ・ 観光施設との接続性についての観点は特に重要ではないか。
- ・ 土地取得のしやすさを想定する必要があるのではないか。
- ・ 行政の動きを踏まえて通過市町村を決めるべきではないか。
- ・ 需要があるところを通過するべきではないか。

(3) 具体的なルート案



① A 案

- ・ 国道 58 号上を利用することで、用地買収等の建設コストを抑えることが期待される。
- ・ 既存インフラを利用できるので、早期完成が見込める。
- ・ 既存フィーダー交通ネットワークは既存インフラである国道 58 号を利用して構築されており、鉄軌道の基幹軸が国道 58 号上に敷設されることで、既存フィーダー交通との接続が容易となる。

② 4 ルート案

- ・ 4 ルート（A+B+C+D）を複合することで、公共交通の利用に不慣れな人（どの地域に行くにはどの路線に乗ればいいのかわからない等）でも、主要地を環状に経由することで、どこへでも行くことができる利便性が確保されている。
- ・ 各観光施設への接続が容易になることで、観光面へのメリットが大きい。
- ・ 東西両方を通過するので、東西間の地域間格差が改善されることが期待される。
- ・ 大学等の各教育機関の周辺を通過するため、各教育機関間の交流が図られることから人材育成につながる。また、学生のうちから公共交通に触れる機会が多くなることで、公共交通転換の素地形成が期待される。

③ 東海岸ルート案（国道 329 号ルート）

- ・ 東海岸の活性化が期待される。
- ・ LRT を導入することで早く完成するのではないかな。
- ・ 既存インフラを活用できるので、コストを抑えることができるのではないかな。

（4） 討議内容

大切な視点の区分	記載内容	補足説明等
フィーダー交通を考えた骨格軸	既にある 58 号線を利用できる	既存インフラがある為、既存のフィーダー交通ネットワークを利用できるため、フィーダー交通と連携しやすくなる。
	（補足）フィーダー交通と連携しやすくなる	

	A 案 高速道路とうまく共存 できるルート	A 案以外のルートだと、高 速道路の線形とかぶって いる所もあるので、うまく 共存できる A 案がよいの ではないか。
早期完成	ルート A, B, C, D 案 に骨格軸として那覇～ 与那原・西原～沖縄市 ルートを加えてほしい。	ルート A, B, C, D 案以 外に、骨格軸として那覇～ 与那原・西原～沖縄市ルー トを追加してほしい。 理由としては
	(理由) L R Tにより短期 間(5～7年)で稼 働が見込める。	1. L R Tにより短期間(5 ～7年)での稼働が見込め るのではないかな。
	(理由) 2020年 M I C E 完 成に貢献できる	2. 2020年の M I C E に間 に合うのではないかな。
	(理由) 県民が公共交通を 利用する素地が 早めに見える	3. 県民が公共交通を利用 する体験が早くできるの ではないかな。
	2022年沖縄復帰50周年	2022年沖縄復帰50年に間に 合わせてほしい。
コスト	A 案 コスト的に安くつ く。早くできる。	既存インフラがあるとい うことは、工事が早くでき 無駄な経費が掛からない。
	1,500～2,000億円程度で 建設できる	他ルートだと5～6000億程 度かかるが329号ルート の場合は1500～2000億で できるのではないかな。
公共交通に よる人材育成	A 案に国道330ルートも 入れてほしい	・ A 案に国道330を経由す るルートを入れてほしい。 理由としては、沖大、琉大、 沖国大が周辺に立地して いるため、県内大学の交流 が活性化する。
	普天間の返還に関係なく 330ルート沿いに沖大、 琉大、沖国大がある。	
	A 案(琉大経由) O I S T、県内大学の交流 が活性化する	
	大学通学に電車を使う。 学校間の交流も深まる。	

観光	世界遺産 首里だけでなく、中城、 今帰仁、勝連	・キャンプ地やコンベンションセンターといった大量輸送が必要なところが接続されていることが望ましい。
	キャンプ地（日ハムにも戻ってきてもらう）	
	コンベンションセンター 大量輸送が必要なところ	
東海岸の 活性化	東海岸側の開発に貢献できる。	

2. フィーダー交通について

(1) 検討の視点

フィーダー交通については、各骨格軸と、既存フィーダー交通ネットワークを補完することを想定して検討を行った。

(2) 発表意見（要旨）

南部ルート、本部今帰仁ルート、金武—宜野座ルート（北部東海岸）の3方面のフィーダー軸が想定された。

・南部ルート

那覇と南部地域を結ぶフィーダー交通を設置することが望ましい。

・本部・今帰仁ルート

美ら海水族館や今帰仁城といった観光施設となる方面にはフィーダーが必要である。

・北部東海岸ルート

人口がそれなりにあり、東西地域間格差の解消を目的として、東海岸である金武—宜野座方面のフィーダー交通が必要である。

3. 公共交通システムについて

(1) 発表意見（要旨）

・公共交通システムについて、速達性を最重要視しているのであれば、普通鉄道や小型鉄道といった運行速度が速く、高輸送力の交通システムしかないのではないかと。

・運行方法として、快速車両や特急車両等が速達性（那覇—名護間を1時間）を満たして、普通車両は那覇—名護間を1時間かかってもよいのであれば、LRT等の交通システムで整備というように場所によって方法を変える手法が考えられるのではないかと。

・東海岸ルートについては、LRTしか考えられない。

第 4 班

1. ルート案について

(1) 検討の視点

- ① 骨格鉄道は県民、観光客を含め、需要の高い主要施設または人の集まると予想される箇所をつなぐ。
- ② 既存の交通システムも十分に生かし、採算性も考慮する。
- ③ 速達性
- ④ 既存交通システムとの乗換えがスムーズかつ円滑にする。

(2) 発表意見（要旨）

- ① 需要の大小で選ぶ。
- ② 既存の交通システムと連携していこう。
- ③ 県民の足となるように。
- ④ 海沿いを通す。
- ⑤ 速達性を重視する。

上記の意見より、「需要の大小で選ぶ」「既存の交通システムと連携していこう」を最も重要な考えとした。

- ・ 事業の優先順位としては、需要の大小は最重要となる。
- ・ 需要の大小がわかるデータがほしい。
- ・ 那覇空港は観光産業にとって重要な場所となる。
- ・ 北部東側は沖縄高速道が縦断しているため、高速バス等でカバーできる。
- ・ 国道 58 号の基幹バス（バスレーン）も活用する。
- ・ 移動手段だけではなく、乗っていて楽しい等の観光的要素も必要。
- ・ 観光客目線だけではなく、県民や交通弱者にも優しい交通システムとしたい。
- ・ 交通システムの情報と知識が無い。

(3) 具体的なルート案



- ① 骨格軸は那覇空港～那覇 IC (付近に病院施設有り)～西原 IC (将来モノレールと沖縄自動車道との連結地点となる)～北谷～沖縄市 (ライカム)～コザ～安慶名～石川～大学院大学～万国津梁館～名護市役所に至るルートとした。

(4) 討議内容

大切な視点の 区分	記載内容	補足説明等
需要の大小で 選ぶ。	[B案(中部西・北部東ルート)] ・金武のスポーツ施設が充実しているので連結させたい。	・金武町にあるスポーツ施設(フットパーク)に子供の部活で送り迎えがあるため。
	[C案(中部東・北部西ルート)] ・根拠小ながら需要の大小で。 ・今後の開発等を含め、中城港湾に寄与させたい。 ・大学院大学、万国津梁館を通したい。	・正確なデータがあるわけではないが、個人的に最も需要があると思われる。 ・今後中城湾港の開発が進み、大型船の乗り入れが可能となることを見込んで。 ・大学院大学、万国津梁館は通したほうが良い。
	[C案の変形案] ・開発、観光が期待できる読谷を通したい。	・現C案の変形で今後の開発で観光を見込める読谷を通したい。
既存の交通システムと連携していこう。	[C案(中部東・北部西ルート)] ・既存の交通システムとの連携がとれる。 ・北部の東側は高速道路がカバーしている。	・北部東ルートには高速道路が交通手段としてカバーできているため。
県民の足となるように。	[県民の足となるように] ・送迎の問題、交通弱者等、県民の足となるように。	・観光客の目線だけでなく、県民の交通に対する利便性も考える。 ・交通弱者に優しい鉄道であるべき。
海沿いを通す。(景観性、	[A案(中部西・北部西ルート)]	・移動手段だけではなく、観光的要素も取り

観光のため)	・ 景観性、観光を重視し、乗っていて楽しいという価値観。	入れる。
	[B案(中部西・北部東ルート)] ・ 海沿いを通し、金武のスポーツ施設との連結を図る。	・ 海沿いを通り、スポーツ施設との連結を図る。
速達性を重視する。	[D案(中部東・北部東ルート)] ・ 沖縄自動車道に近いルートだから。	・ 現沖縄自動車道と線形が近いので直線距離が長く、距離も短いのでは？ ・ 自動車より移動時間が長くなると乗る意味がない。
その他	[空港との連結もする]	・ 今後の産業を考えると、観光客は重要。
	[採算性]	・ 採算性も十分に考えなければ、現実的ではない。

2. フィーダー交通について

(1) 検討の視点

- ① 骨格軸では補えなかった主要施設等を中心に連結させる。
- ② 南部那覇市周辺は既存の交通システムであるモノレールを活用し、北部東側は沖縄高速道を活用する。
- ③ フィーダーは速達性よりも利用者の利便性を上げることが大事である。
- ④ 新技術であるLRTにバス以上のサービスを期待する。

(2) 発表意見(要旨)

- ・ 既存の交通システムとの連携を十分に考えないと、採算性からみても現実的ではなくなる。
- ・ 南部糸満側はバイパスでつなげることにより、リダンダンシー、速達性の面で機能する。

- ・ 県民目線で子供の送り迎えや、お年寄りの通院等にも配慮したい。
- ・ 将来モノレールと沖縄自動車道との連結部になる西原からは、北部東側を高速バスで活用する。
- ・ LRT でバスのデメリット（時間通りには来ない等）をなくしてほしい。

3. 公共交通システムについて

(1) 検討の視点

- ・ 維持管理の容易さ
- ・ 既存の交通システム（モノレール、バス等）との連携を図ることから、乗換えを前提となることから、バリアフリーも十分充実させる。
- ・ 骨格軸は「小型鉄道」「AGT」「HSST」とする。
- ・ フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。

(2) 発表意見（要旨）

具体的な交通システムは知識、情報が不足しているため、骨格軸のシステムは消去法で「小型鉄道」、「AGT」、「HSST」となった。

フィーダーは既存の交通システムと、「LRT」を使用する。新技術である「LRT」には、バスでは補えないサービスの提供を期待する。

第3回沖縄鉄軌道市町村会議 議事要旨

1. 開催状況

日 時：平成28年5月23日（月）14：00～16：00

場 所：沖縄県南部合同庁舎 5階 会議室

出席市町村

名護市、国頭村、大宜味村、東村、本部町、恩納村、宜野座村、
金武町、宜野湾市、沖縄市、うるま市、読谷村、嘉手納町、北谷町、
北中城村、中城村、西原町、那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、
南城市、与那原町、八重瀬町
（欠席：今帰仁村、南風原町）

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）市町村会議での主な意見は下記のとおり。

<市町村の主な意見について>

- 豊見城市と糸満市合わせて人口約12万人いる骨格軸として検討していただきたいと考えている。
- フィーダー交通の検討は駅位置が非常に重要となる。駅位置の判断は市町村の意見等も踏まえ判断していただきたい。

<その他（市町村の取組み等）>

- 市町村（豊見城市、那覇市、沖縄市、名護市）においては、移動利便性の向上、渋滞対策、まちづくり等の観点から公共交通網の再編を含めた検討を行っている。
- 公共交通の利用促進に向け、時差出勤等に取り組んでいる。

第3回沖縄鉄軌道市町村会議 《 議 事 メ モ 》

○骨格軸のルートについて

発言者	発言
糸満市	<p>内閣府の資料では骨格軸が糸満市まで線が引かれていたかと思うが、県の提示資料では那覇市一名護市となっており、糸満市を外した理由はなんなのか。</p> <p>⇒沖縄県の総合交通体系基本計画で那覇市一名護市を1時間で結ぶということを掲げており、そのことを踏まえて、まず那覇市一名護市を骨格軸として仮設定している。</p> <p>骨格軸に結節するところは、フィーダー交通として需要予測を実施し、需要が高ければ骨格軸に格上げするという流れを考えている。なお、その検討はステップ4にて実施することとしている。</p>
西原町	<p>那覇市一名護市の67kmを1時間で結ぶことを考えると、概ね100km/hは必要であるだろうと考えられるが、そうなってくると、駅間は15km程度必要であるだろうが、駅位置についてどのように考えているのか。</p> <p>⇒構想段階では概ねの駅位置として駅位置設定の考え方を示していきたい。具体的な駅位置は次の計画段階での検討と考えている。</p>

○各市町村の公共交通の取り組み状況について

発言者	発言
豊見城市	<p>今年度、公共交通の調査等を行う予定である。その中で、まずは現状と課題を把握し、鉄軌道等の県が計画しているものと関連して、市内、あるいは南部の新たな公共交通システムが計画できないかどうかも含めて調査する予定である。</p>
那覇市	<p>交通基本計画の中でモデル性の高い公共交通機関の導入、渋滞対策、まちづくりの観点からシンボリックなLRTの導入についての検討を行っている。</p> <p>昨年から基礎調査等を行っており、今年度を含め2年で検討する。</p>

	<p>また、県も実施しているが、公共交通の利用促進ということで、職員の時差出勤を実施している。</p> <p>そのほか、公共交通の不便な繁多川地域で予約性のタクシーを導入する実証実験を今年実施する予定である。</p>
沖縄市	<p>平成 27 年度に交通基本計画戦略を策定した。その戦略に基づき公共交通網の再編について今年度より基礎調査を実施している。</p>
名護市	<p>平成 27 年 3 月に名護市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン、総合戦略を作成しており、その中で中心市街地などを中心とした観光客向けのコミュニティバス等の検討や交通の不便な地域でコミュニティバス、お年寄りの買い物支援等も含めた公共交通の検討を行っていく予定となっている。こちらはまだ事業化はしていないが、今年度もしくは来年度あたりに検討したいと考えている。</p> <p>また、平成 23 年度に自転車の基盤整備調査報告というものを作成しており、その中で自転車ネットワークと自転車優先整備路線を示した整備路線計画に基づいて、基盤整備である自転車レーンの整備に取り組んでいるところである。現在は基盤整備のところしか取り組んでいないが、後々はソフトの方と絡めながら今後検討を進めていきたいと考えている。</p>

○フィーダー交通、公共交通システム、構造等の詳細な検討について

発言者	発言
西原町	<p>フィーダー交通の検討については、骨格軸が決まらなないと、どの市町村も検討しづらいものがあるが、どのタイミングで検討を行えばよいか。</p> <p>また、地下鉄といった構造を検討しているのか。もしくは、すでに地下ということで検討を進めているのか。</p> <p>⇒構想段階では、骨格軸と地域をどのように結ぶかといった考え方をまとめたいと考えている。市町村が絡むような詳細な検討については、次の計画段階になるかと考えている。</p> <p>構造については、概略計画という前提はあるが考え方をステップ 4 で示していきたい。それを基に、事業費を算出することを想定している。</p>

浦添市	<p>採算性の結果について公表していくのか。また、そのタイミングはいつを想定しているか。</p> <p>⇒ステップ4の比較評価では、ルートごとに採算性を示していきたいと考えている。</p>
大宜味村	<p>現在、国頭村、大宜味村、東村では赤字路線となったバス路線に対して赤字補てんを行っているが、鉄軌道も路線を維持するため赤字となったら補助金で補てんするという考えはあるのか。</p> <p>⇒原則として、赤字補てんはないということをベースに検討を進めていきたいと考えている。</p>
沖縄市	<p>評価指標については定量的な指標で示すような形にするのか。</p> <p>また、評価を行っていく際に、評価の重みづけ（たとえば人口が多いところ、交通量や混雑度が高いところについては指標が高くなるのか）についてはどのように考えているのか。</p> <p>⇒評価指標について、定量的に評価できるものは定量的に、定性的に評価できるものは定性的に評価していきたいと考えている。</p> <p>また、評価指標の重みづけについては今後のステップ4もしくはステップ5の中で議論していくことになると考えている。</p>

○その他

発言者	発言
西原町	<p>市町村とのコミュニケーションについて各市町村長に対して説明というものがあるのか。</p> <p>⇒この会議を通じて市町村のみなさまには、情報提供させていただいている。</p> <p>各市町村の首長への報告については本会議の出席者が各自持ち帰ったうえで報告していただきたいと考えている。</p>

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）でも高スピード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</p>

	<p>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もので、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>
県都市計画・モノレール課	<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>
沖縄都市モノレール(株)	<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>
沖縄県婦人連合会	<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>
県商工会議所連合会	<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、そこは怎么样了のか。</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り組みも考えながら、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>