

第4「公共交通と交通政策に関する調査特別委員会」の調査活動経過

(平成25年3月19日現在)

回	開催日時	調査及び研究事項(議題等)
1	平成22年4月28日(水)	1. 正副委員長の互選 2. 席次の指定
2	平成22年6月28日(月)	1. 調査事項について 2. 調査方法について 3. 今後のスケジュールについて
3	平成22年7月27日(火)	那覇市の交通の現状と基本計画について(都市計画課)
4	平成22年8月11日(水)	沖縄(那覇市)におけるバスの現状と課題 沖縄県バス協会を訪問して、県内バスの現状と課題について聴取
5	平成22年9月2日(木)	沖縄(那覇市)におけるタクシーの現状と課題 「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」及び「全国個人タクシー協会沖縄支部」の関係者に、県内タクシー業界の現状と課題について聴取
6	平成22年10月1日(金)	ゆいレールの現状と課題 沖縄都市モノレール株式会社を訪問して、現状と課題について聴取
7	平成22年11月5日(金)	鉄軌道について 参考人：ゆたか はじめ氏 ゆたか はじめ氏を招き路面電車の利便性及び実現性などについて聴取
8	平成23年2月10日(木)	1. 過去7回を振り返って 2. 今後のスケジュールについて
9	平成23年3月15日(火)	平成23年度行政視察について
10	平成23年4月27日(水)	1. 市民フォーラムの開催について 2. 行政視察について
11	平成23年5月12日(木)	1. 「市民フォーラム」勉強会(都市計画課) 2. 「市民フォーラム」について(開催要綱最終確認) 3. 行政視察について
12	平成23年5月18日(水)	1. 市民フォーラムについて 2. 行政視察について
13	平成23年6月8日(水)	1. 第2回市民フォーラムについて 2. 第1回市民フォーラムについて 3. 委員派遣について 4. 行政視察について
14	平成23年7月1日(金)	1. LRT導入の現状と課題について 参考人：トラムで未来をつくる会 2. 香港のLRT事情について 参考人：ゆたかはじめ氏 3. 委員派遣について

15	平成 23 年 7 月 20 日 (水)	第 3 回市民フォーラムについて
16	平成 23 年 8 月 23 日 (火)	1. 第 4 回市民フォーラムについて 2. 障がい者フォーラムについて
17	平成 23 年 9 月 22 日 (木)	第 5 回市民フォーラムについて
18	平成 23 年 10 月 18 日 (火)	第 6 回市民フォーラムについて
19	平成 23 年 11 月 24 日 (木)	1. 委員派遣について 2. 与那原町役場を訪問して L R T 導入について与那原町長と意見交換
20	平成 24 年 2 月 15 日 (水)	1. 今後のスケジュールについて 2. 平成 24 年度行政視察について
21	平成 24 年 3 月 6 日 (水)	E V (電気自動車) 導入の現状と課題 (県レンタカー協会会長訪問) 県内充電スタンドの現状と課題 (株) A E C 訪問)
22	平成 24 年 3 月 13 日 (火)	平成 24 年度行政視察について
23	平成 24 年 3 月 15 日 (木)	行政視察について
24	平成 24 年 4 月 12 日 (木)	1. 委員派遣について 2. 行政視察について
25	平成 24 年 7 月 19 日 (金)	「市民地域フォーラム (第 1 回 ~ 第 3 回)」の検証
26	平成 24 年 7 月 31 日 (火)	「市民地域フォーラム (第 4 回 ~ 第 6 回) 及び障がい者フォーラム」の検証
27	平成 24 年 8 月 2 日 (木)	県 (企画部交通政策課) との意見交換会について
28	平成 24 年 8 月 24 日 (金)	県 (企画部交通政策課) との意見交換会 (県庁)
29	平成 24 年 8 月 29 日 (水)	アイマスク着用による公共交通機関 (モノレール・バス) 乗車体験実施
30	平成 24 年 9 月 3 日 (月)	自転車関係団体 (サイクリング協会・競技連盟) を訪問して自転車道路環境についての意見交換会
31	平成 24 年 9 月 25 日 (火)	1. 市民報告会について 2. 委員派遣について
32	平成 25 年 1 月 16 日 (水)	1. 報告書 (骨子) 案について 2. 今後のスケジュールについて
33	平成 25 年 1 月 29 日 (火)	1. 報告書 (本市の取り組みへの評価) について
34	平成 25 年 2 月 7 日 (木)	1. 報告書 (本市の取り組みへの評価) について 2. 報告書 (本市の取り組みに対する課題) について
35	平成 25 年 2 月 14 日 (木)	1. 報告書 (本市の取り組みに対する課題) について 2. 報告書 (本市の課題に対する提言) について
36	平成 25 年 2 月 19 日 (火)	1. 報告書 (本市の取り組みに対する課題) について 2. 報告書 (本市の課題に対する提言) について

37	平成 25 年 3 月 5 日（火）	1. 報告書（本市の取り組みに対する課題 ）について 2. 報告書（本市の課題に対する提言 ）について
38	平成 25 年 3 月 11 日（月）	. L R T 導入の現状と課題について 参考人：トラムで未来をつくる会
39	平成 25 年 3 月 19 日（火）	報告書の総括について
40	平成 25 年 3 月 21 日（木）	報告書の総括について

那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム

回	開 催 日	対象地域	開催場所
1	平成 23 年 5 月 26 日（木）	真和志	那覇市民会館中ホール
2	平成 23 年 6 月 30 日（木）	那覇北	なは女性センター
3	平成 23 年 7 月 22 日（金）	那覇中央	牧志駅前ほしぞら公民館
4	平成 23 年 8 月 26 日（金）	首里北・首里	首里公民館
5	平成 23 年 9 月 22 日（水）	那覇西	若狭公民館
6	平成 23 年 10 月 19 日（水）	小禄	小禄南公民館

障がい者に優しい那覇市の交通政策を考えるフォーラム

平成 23 年 9 月 2 日（金）	障がい者対象	那覇市障害者福祉センター
--------------------	--------	--------------

市民報告会（全 7 回のフォーラムのまとめ）

平成 24 年 9 月 28 日（金）	市民対象	那覇市民会館中ホール
---------------------	------	------------

先進地の調査視察

回	実施日	訪問先	調査事項
1	平成 23 年 7 月 11 日（月） ～ 7 月 15 日（金）	香港・マカオ・深セン	L R T（香港・深セン）・オクトパスカード・B R T
2	平成 24 年 4 月 16 日（月） ～ 4 月 19 日（金）	鹿児島市・名古屋市・ソウル市	L R T・基幹バス・ガイドウェイバス・ソウルのバス改革

第5 調査活動からの現状等報告

平成22年8月11日 沖縄県バス協会を訪問

「沖縄（那覇市）におけるバスの現状と課題について」調査聴取

（現状）

- ・交通渋滞→時間の読めないバスを敬遠→乗用車への依存→輸送人員は減少傾向にあり21年度は19年度と比較して189万人減の2698人

（取組）

- ・バスロケーションシステムを導入
- ・市内公共交通不便地域のコミュニティバスの検証
- ・競合路線の解消（基幹バス構想）
- ・サービスの導入（休日家族割・学割回数券）
- ・低床バス・スロープ付きバスの導入

（課題）

- ・旭橋再開発における那覇バスターミナルの位置づけが不明瞭
- ・バス走行環境（渋滞等）の改善（特に国際通り）
- ・バス路線運行への補助
- ・法律に基づく低床バス導入が経営状況からうまく進んでいない

<主な質疑応答>

1. 基幹線（定時運行の確保）について県との調整状況について
那覇 沖縄市間における課題として、乗換えを要する地域がある。
高齢者にとって不便である。バス停の整備等の計画が示されていない。などが挙げられる。
2. 旭橋再開発事業の課題について
現バスターミナルの敷地7割が県有地である。ターミナルが縮小されるとバス57台の待機ができなくなる。
3. 低床バスの価格及び補助等について
1台あたり約1900万円であり、補助は国・県2/3となっている。
4. コミュニティーバスについて
市と協力し小禄地区においてコミュニティバス導入の実証実験を行ったが、利用者が少なく採算がとれない。また、バス停設置に対する協力が地域側から得られない。総論賛成・各論反対となる（バスを走らすこと賛成・バス停を設置することは反対）
5. バス離れ対策については、行政側との連携が必要とされているがどのようなになっているのか。
行政と共に交通渋滞解消、バス離れ対策としてパークアンドライドの実証実験を行ったが、実際に導入となるとバス会社のみでの実施は資金面で厳しい状況にあり、アクションを起こせないでいる。

6 . 他府県におけるパークアンドライドの経営主体はどこか。

新潟県においては、事業者が行っている。

7 . 「とまりん」から上之屋までのバス停間の距離が長い、地域からのバス停設置の要望も行ったがどのようなになっているのか。

地域からのバス停設置の要請を受け国道事務所へバス停設置の申請を行ったが許可がおりなかった。



平成 22 年 9 月 2 日 沖縄県ハイヤータクシー協会を訪問

「沖縄（那覇市）におけるタクシーの現状と課題について」調査聴取

（沖縄県ハイヤータクシー協会）

（現状）

- ・タクシー事業者の減少及び県全体の 1/3 が那覇市に集中
- ・規制緩和（H14）による経営基盤・乗務員労働条件の悪化 → 緊急調整地域に指定 → 適正化・活性化に関する特別措置法（H21）に沖縄本島指定 → 自主的な減車に取組
- ・営業収入の減少（H20：245 億円、7 年間で 26 億円減）
- ・輸送人員の減少（H20：4260 万人、7 年間で 858 万人減）
- ・実車率の減少（H20：28.4%、7 年間で 3.1%減）
- ・乗務員の労働環境の劣悪さ（H19：183 万円（県全労働者 367 万円）
- ・乗務員の高齢化（H20：58 歳）←賃金の低さによる

（問題点）

- ・供給過剰対策（過剰な供給による経営圧迫 → 自主減車取組み中）
- ・待機場・乗降場の未整備
- ・運転代行業者による違法行為

<質疑応答>

1. 市内においてタクシー待機場はどこにあるか。

パレットくもじ（R-タリ形式） 赤十字病院（標識規制） 旧ダイハ宝くじ売場前 開南交差点（壺屋方面側）

モノレール駅：小祿駅、赤嶺駅、おもろまち駅、古島駅の 4 カ所

2. 松山交差点付近におけるタクシー待機場要請いつ頃行ったか。

10 年以上前から行っているが全く進展が見られない。

3. 運転手の稼働実態について。

8 時間労働で 4 時間は流し運行、4 時間実車運行が平均的稼働である。県外では都市部タクシー待機場から乗降場より運行。地方では会社で待機し利用者より連絡を受け次第稼働する形態が主流である。

4. タクシーの減車指導について協会は反対か。

減車率が示されているが、各間の保有台数に相違があるため、意見は異なるが反対ではない。

5. タクシー代行について

代行を行うタシ-会社もあるが一般乗車より割高なため積極的な宣伝が行われていない。

6. 減車は即人員整理に繋がるのか。

県内のタクシー運転手も人員は不足で減車イコール人員整理ではない。但し、タクシー運転手の平均年齢は 58 歳であり世代交代が叫ばれている。

7. 若者に魅力ある職種として従事させる方法があるか。

観光案内や介護関係に従事できるドライバーを養成してやりがいを発揮できる職種にさせる。

8. タクシー待機場・乗降場の理想及び問題は何か

安全・利便性が確保できる 10 台～20 台の待機場があり、乗降場へ移動できる形態が望ましい。そのためには、スペース確保が問題となる。

古島駅地下一階にあるタクシー待機場はタクシー進行方向が限定されており、利用者にとって使い勝手が悪い。計画段階での行政側との事前の調整不足が悔やまれる。

9．タクシー協会には個人タクシーも含まれているのか。

法人タクシーのみである。

(全国個人タクシー協会沖縄支部)

(問題)

- ・運行・経営面が自己管理のためサービス面と安定した輸送力に欠ける
- ・乗務員の高齢化による安全面での懸念

(見解)

- ・個人旅行の 75% (約 3 万台) (8 月) がレンタカーを使用→渋滞の一因
- ・レンタカーの駐停車の多い国際通りに何らかの規制が必要
- ・レンタカーへの環境税導入を提唱
- ・白タク行為への取り締まり要望

< 質疑応答 >

- 1．小禄地域にレンタカーの駐車場が数多くあり、交通渋滞や利用者の危険運転等があり、議会・協会とともにレンタカーの適正台数について考えていきたい。
県や市にもレンタカー適正台数について講じるようお願いをした。協会としても委員の意見に大いに賛同をするものである。
- 2．個人タクシーと法人タクシーの違いについて
個人タクシーの運転手は、沖縄県観光コンベンションビューローが認定するブルーリボンやゴールドリボンの観光案内認定者が多く、法人タクシー運転者と比べ沖縄の観光地案内に対する取り組みが異なる。
- 3．観光産業における個人タクシーの役割について
レンタカーでの観光地巡りは、ただ見て回り観光案内板を読むだけのことになるが、個人タクシーでの観光案内はきめ細かく満足頂ける説明をすることができる。
- 4．乗合タクシー、相乗りタクシーについての見解について伺う。
料金の徴収方法が難しい為、協会としての見解は述べられない。
- 5．流しと待機の割合について伺う。
割合については具体的数字は示せないが、個人タクシーは約 2 百台で、昼間は待ちで、夜間は流しの形態となっている。
- 6．観光客乗車は、旅行会社との提携か、旅行者との契約は協会を通じて行っているのか。
旅行社との提携で協会を通じて行っている。
- 7．修学旅行客は、個人タクシーだけで賄っているのか。
修学旅行客の 70% は、個人タクシーで 30% 法人タクシーが賄っている。



平成 22 年 11 月 5 日 参考人（ゆたかはじめ氏）招致

鉄軌道について

「那覇市に現代型路面電車を～だれでも いつでも どこへでも～」

平成 23 年 7 月 1 日 参考人（トラムで未来をつくる会）招致

「LRT 導入の現状と課題について」

平成 25 年 3 月 11 日 参考人（トラムで未来をつくる会）招致

「LRT 導入の現状と課題について」

- モノレールは観光面で成功したが、地元客の利用が乏しく必ずしも渋滞緩和に結びついていない。
- LRT 導入のメリットなど
 - 既存の道路に敷設できるため比較的安価で作れる
 - 低床化等で子どもや年配に配慮
 - 街角ごとの停留所設置が可能なため短い乗降時間（歩く距離が短くて済む）
 - 定時性・速達性が約束され質の高い公共交通サービスが提供可能
 - モデル区間としては渋滞解消が見えやすいとして国際通り 古島間等を提示
 - 終点から既存公共交通（バス・タクシー等）を促す→郊外からの流入車の減少→渋滞緩和
 - 内閣府の南北縦貫鉄道は案であり決定ではない
 - ルート選定は県民参加の下公開されたルート選定でなければならない
 - 当会ルート案の特徴は運行を既存バス事業者へ委託をし、まちと事業者の共存共栄を配慮し事業採算性を調査したものである
 - 国道に線路を敷設する基礎工事には国が市町村に対して工事費の 95 %（他府県約 55 %等）を補助する破格の補助制度もある
 - バスとの役割を明確にし、縦線ではなく横線・循環線によりフィーダーコミュニティに徹する
 - 与那原那覇間は沿線人口が多いため確実に採算が取れると見込む
 - 島の規模にふさわしい暮らしや観光だけでなく物流を含む産業や雇用にも役立ち、本土の規範になるような「LRT 王国」造り上げたい
 - 那覇市が本気で導入推進をするのであれば、積極的に県や国へ那覇市独自案を提示してもいいのではないかと



平成 22 年 10 月 1 日 沖縄都市モノレール株式会社を訪問

「ゆいレールの現状と課題について」調査聴取

（現状）

- ・ 21 年の乗客数は前年比マイナス 6.1 % の減
- ・ 乗客数の一番多い駅は県庁前・空港・おもろまち等である
- ・ 厳しい経営状況（債務超過 33 億円）

（取組）

- ・ 利用客の多い時間帯やイベントの開催等に対しダイヤ改正で対応
- ・ がんじゅう 1 日乗車券の発行
- ・ 車体ラッピング広告の検討
- ・ 新年度予算は前年比 4 % 減（約 1 億 4 千万）の緊縮予算
- ・ 新たな機種車両の導入
- ・ 積極的なバリアフリー化へ
- ・ 運賃改定（H22）
- ・ H30 浦添ルート開業予定

（今後の主なサービス向上策（予定））

- ・ おとなり（隣駅は百円）・おでかけ（定期券所持者のへの優遇）きっぷの導入
- ・ 普通回数乗車券有効期間（6 ヶ月）の撤廃

（行政支援について）

- ・ 那覇市のモノレール基金を県のように計画的に積み立てて欲しい
- ・ 固定資産税の減免を再度検討して貰いたい

（主な質疑応答）

1. 1 日平均乗客数 3 万 5 0 0 0 人の内訳について
乗客数の 2 0 % ~ 2 5 % は観光客。残りが通勤、通学者。
2. パーク＆ライドを設置したり、廃止したりする理由
個人有地や水道局所有の土地を借りていたが、土地の所有者から返却してほしいと要請があった。
3. 固定資産税減額か、免除か。
1 0 年間の 2 分の 1（年間 8 5 0 0 万円の 2 分の 1）の減免を要請。
4. 他県では固定資産税減額免除はどのようにになっているか。
他県ではやっているところもある。那覇市にも要請したが、那覇市単独では 2 分の 1 減免をすることはできないという理由で断られた。
5. 利用者向上策について。既存の利用者に対する対策は取られているが、新規利用者への対策はないのか。
モノレール愛好会をつくりたい。市や警察に要請して作ったが、発展しなかったので個人を中心とした愛好会を作る。特典として愛好会に入ると、土日、祝祭日に無料券や割引券の配布などを行なう予定。平日の平均乗車数は 4 万人であるが、土日、祝祭日は 3 万人の乗車数である。その差である 1 万人分を愛好会会員にモノレールに親しみを持ってもらえる方法を考えている。
6. モノレールのバリアフリーは素晴らしい。障がい者にもっと P R を行い、乗車拡大を図っていただ

きたい。

沖縄のモノレールは、全国で最も新しく、バリアフリー法が出来てから設計されており、委員からのお褒めの言葉をうれしく思う。現在、障がい者の方が一日30名位利用しており殆どの方が自力で乗り降りしているが、事前に声かけすれば各駅員が補助を行うので今後も一生懸命対応していきたい。

7. モノレール駅と連結したタクシー乗り場数と場所、このことに対する将来展望を伺う。

赤嶺駅、小禄駅、壺川駅にタクシー乗り場が設置されている。モノレール駅の高架橋下は、行政の管轄であり、ぜひタクシー乗り場の設置を行うようお願いしていきたい。

8. 北部地区、南部地区からの利用者に対するパーク＆ライドについて伺いたい。

北側に郵政団地跡地や那覇市管理の高架橋の下に設置したいと思うが借地料が高いと維持ができない。現在交渉中である。将来、西原駅が完成した場合1000台の駐車可能なパーク＆ライドを設置したい。南側は、赤嶺駅付近の借地料が高いので交通広場を利用できないか検討している。

沖縄都市モノレール株比嘉良雄社長（当時）より現状と課題を聞き意見交換を行う



運行管理等について説明を受ける



車両等の整備について説明を受ける



平成 23 年 11 月 24 日 与那原町役場を訪問

「L R T 導入について」の意見交換会

L R T 導入に関する調査として古堅國雄与那原町長を訪問し、意見交換を行った。

委員からは、財源問題や市民の意識喚起、既存交通との関わりについてなどの質問があった。

古堅町長は、与那原町民の L R T 導入への意識は高まっており、国道 329 号与那原バイパスが、完成すれば現在の車線の一部を L R T に使えるなど、条件面でも有利であり、実現可能性は高いと考えている。また、那覇に通勤する車の CO2 削減などの環境面での効果、高齢化社会において誰もが乗りやすい公共交通の必要性など時代の要請もある。鉄道のない沖縄において、那覇と東の拠点与那原の間に次世代の軌道交通を敷設し東西の動脈を結ぶことから、沖縄県全体の総合交通体系を発展させていきたい。そのために県都那覇市の本気度を上げて与那原とタイアップしていただきたい、との話がありました。



平成 24 年 3 月 6 日

「E V（電気自動車）レンタカー元年の課題と今後」
：県レンタカー協会白石会長訪問
「県内充電スタンドの現状と課題」：(株)A E C 訪問

（現状及び今後の取り組み）

E V 自動車利用者の 6 割が充電に不安を感じている

公共施設への充電設備の整備及び行政機関における E V 自動車の積極的導入

E V 自動車利用者へバスレーン運行や優先駐車などのインセンティブの制度化

本島内に 27 基ある充電器を 3 年以内に 50 基へ増設が目標

3 年後にはレンタアップ車が市場に出回り、県民への普及にも期待が集まる



平成 24 年 8 月 24 日 沖縄県との意見交換会

沖縄県庁を訪問し、県の交通関係部署の担当者との意見交換を行いました。本委員会からは、市民から要望の多いバス等公共交通の利便性向上やバリアフリー化についての質問があり、これに対し県の担当者からは「一括交付金等も活用し、低床バスを向こう 5 年間で 200 台導入予定」、「沖縄本島共通の IC 乗車券システムを導入する」、「県内バス四社共通のバスロケーションシステムを導入する」、「基幹バスを導入し、わかりやすいバス網や快適なバス停環境などにより、バスの利用促進を図る。公共交通利用への転換を図る最も効果的な施策は、自家用車利用を規制すること。中でもバスレーンの延長が非常に有効だと考える」との見解が示されました。（詳細は次頁参照）



「県（企画部交通政策課）との交通政策に関する意見交換会について

平成 24 年 8 月 24 日（金） 県庁 7 階会議室

＜ 県からの回答（現況及び見解）＞

① IC カード導入について→交通政策課

- ・ IC カード化されると、モノレールとバスとの割引等が受けられるようになると思われるが、構想の内容と実施予定年等について
（現況及び見解）

今年度より一括交付金を活用して、沖縄本島共通の IC 乗車券システム導入に関する事業を実施し、平成 27 年度の運用開始を予定しています。

一般的に IC 乗車券は、他地域との連携の有無や精算方式、拡張サービスの展開等、その導入する仕様によって、イニシャルコスト及びランニングコストが大きく異なることから、交通事業者を中心とする検討委員会の議論を踏まえ、沖縄本島に導入する IC 乗車券の仕様を定めた基本計画を今年度策定します。

なお、IC 乗車券は、1 枚のカードで複数の交通機関を利用でき、バス相互やモノレールとの乗継時の複雑な運賃精算を可能にしますが、乗継割引については各事業者間で設定されるものであり、割引実施は現時点で未定です。

② 交通バリアフリー対策（低床バス導入等）について→交通政策課

- ・ 障がい者フォーラムで数多く出された要望で、公共交通機関のバリアフリー化が全国でも一番遅れているようだが、低床バス導入等も含めた今後の計画について

（現況及び見解）

平成 23 年 3 月末時点で、低床バスの導入率は全国ワースト 1 となっており、ノンステップバスの導入率についても全国平均約 28% に対し、本県は約 1% という極めて低い水準にあります。

平成 23 年 3 月にバリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針が改正され、新たに設定された目標値では、バス会社は平成 32 年度末までにノンステップバス導入率を約 70% に高めなければなりません。

県では一括交付金を活用して、今年度から平成 28 年度までの 5 年間、基幹バスルート（久茂地～コザ）及び関連する那覇市内線を対象にノンステップバスの導入を支援します。これにより、年間約 40 台、5 年間で約 200 台のノンステップバスが本島内に導入され、導入率は平成 28 年度に 32% まで上昇しますが、その後はバス会社の自助努力による目標値達成を求めます。

③ バス停留所「上屋」設置について→道路管理課

・障がい者の方から上屋がない停留所で雨が降って軒下に避難したことによってバスを逃がした経験をした方が多かった。予算の関係もあるが上屋の設置条件や優先順位、那覇市内における設置場所及び今後の設置予定場所等について

(現況及び見解)

県管理道路でのバス停上屋の整備については、自動車をもたない交通弱者(障害者・高齢者・学生)のバス利便性を向上させるため、今年度、全県統一した標準的なバス停上屋を設計し、平成25年度から順次、公共施設(学校・病院・官公庁等)、商業施設等を中心に、県道路線毎に整備優先順を検討し、設置していく予定であります。

④ バス停留所の新規設置及び名称変更について→交通政策課

・国道58号上之屋交差点とりうぼう楽市間の新規停留所の話は、現実的に可能なのか。予定は。また、停留所の名称変更については、「大嶺入口」は実際の大嶺は200m離れていて、現状と異なる。また、「自衛隊入口」は広大な自衛隊基地でこの名称は場所がわかりづらい。具体的に「産業支援センター前」の方がより分かりやすい。このように、名称変更するのには、何がネックになっているのか。単にバス会社の財政上の問題なのか。

(現況及び見解)

新規停留所については、那覇市が詳細検討を今年度実施する予定です。

名称変更については、そのバス停を通過する系統数や便数が多いほど費用は膨らむことから、費用負担等についてバス会社と自治体等が協議を行ったうえで実施しています。

⑤ LRT導入の展望について→交通政策課

・国の調査が行われるとの報道があったが、一般市民からすれば、導入の可能性があるのか、とても関心のある案件である。県が現在持っている最新情報及び導入に関して県の見解を伺いたい。

(現況及び見解)

国は、平成22年度から23年度にかけて需要予測モデルの構築とモデルルートを設定し、ルートとシステムの組み合わせによる複数のモデルケースについて、沖縄における新たな公共交通システム導入に関わる課題整理等を行っております。

その中で、シミュレーションを行うためのモデルシステムとして、糸満が

ら名護までの骨格幹線軸に関しては、都市構造再編誘導等沖縄本島全体へのインパクトも踏まえ、速達性、大量輸送、都市内・都市間輸送等の機能も併せ持つ「鉄道」と「トラムトレイン」を設定し、検討を行っています。

また、南城、八重瀬方面への支線軸に関しては、都市内のきめ細かいサービスや都市間輸送の機能を併せ持つ「LRT」を設定し、検討を行っています。

平成24年度は、引き続き、モデルルートを基にした導入課題検討に向けた調査や県民が求める公共交通システムに関する意識調査等を実施すると聞いております。

一方、県では、鉄軌道を含む新たな公共交通システムにつきましては、沖縄県総合交通体系基本計画において、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するための基幹的なシステムとして位置付けています。

LRTについては、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する観点から、公共交通基幹軸の主要拠点に結節するフィーダー交通として位置付けることが望ましいと考えています。

⑥ バス会社への補助金について→交通政策課

- ・県内のバスは、民間が経営しているため、公共交通機関と言えども、県や市はバス再編等について、強く意見が言えないというのが現状であるような気がするが、実際にどのような補助金を捻出しているのか。また、どれぐらいの補助をすれば、県や市の考えがより反映されるのか等。

(現況及び見解)

既存の補助制度には、赤字路線を対象とした、運行費や車両購入に係る減価償却費に対する補助金があります。一方、基幹バスシステム導入は県の推進する施策であり、今回の一括交付金を活用し、バス会社等関係者の事業参画意欲を喚起する新たな事業として、IC乗車券やノンステップバス等の導入を支援する公共交通利用環境改善事業を創設しました。当該事業は他府県では類を見ない高率補助であり、バス会社に対しては基幹バス導入に向けたバス網再編を促進させる所存です。

⑦ 真和志地区のモデル性の高い基幹的公共交通について→那覇市

- ・県との事前調整で市の管轄であることが判明したので取り下げ

⑧ 真和志・小禄地区のコミュニティバスの再認証実験について

→那覇市

- ・県との事前調整で市の管轄であることが判明したので取り下げ

⑨ 中心市街地のタクシー乗り場について→道路街路課

・市道ではあるが、国際通り・パレットくもじの広場前・沖映通り・開南交差点周辺等、市内は客まちタクシーにより、渋滞の原因のみならず危険な通行を余儀なくされている一般ドライバーが多い。タクシー乗り場を作ることば可能なのか。

(現況及び見解)

国際通りのタクシー乗り場につきましては、当該道路の整備に際して設置された「国際通り線整備計画協議会(委員:沖縄県、那覇市、県警、国際通り4通り会、那覇市商工会議所、沖縄県バス協会、沖縄県タクシー協会、学識経験者)」で、歩道を広くする、タクシーを場所に関係なく自由に利用できるようにする等の理由により、設置しないことが、決定されております。

これを受け、県では、車道部を縮小して幅広歩道を整備したところであり、現在の道路敷地内におけるタクシー乗り場の設置は困難であります。

⑩ モノレール駅における駐輪場の整備について

→都市計画・モノレール課

・駅の駐輪場が極端に少ない。特に、おもろまち駅では放置自転車もあり、利用者が不便を来している。公共交通への利用転換を促進するのであれば、すぐ取り掛かることができる案件だと思うが如何でしょうか。駐輪場を増やしたら、付近住民に告知する等努力すれば、促進できるのでは。

(現況及び見解)

県が管理するモノレール駅周辺の駐輪場は、赤嶺、小禄、奥武山公園、安里、古島、儀保、首里の各駅にあります。

設置台数については、当初は175台でありましたが、現在(平成24年8月)は、254台であり、79台の増設をしております。

県管理の駐輪場において、特に利用客が多い駅は、赤嶺(南側)、奥武山公園、安里の各駅であり、その3駅に関しては、特に自転車駐輪場の需要があると考えております。

しかし、駐輪場を整備するにあたっては、駐輪場を管理する体制など課題があることも認識しており、県内部の関係機関による調整・検討が必要と考えております。

⑪ 公共交通への利用転換を図る対策について→交通政策課

・交通政策の最大のテーマだと思います。現在計画している方策について教えてください。また、中長期的なことではなく、今すぐできるものは何だと思いますか。

(現況及び見解)

「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画」に基づき、基幹バスを導入し、わかりやすいバス網や快適なバス停環境など、利用環境改善に向けた取組を実施することにより、バスの利用促進を図ります。

公共交通利用への転換を図る最も効果的な施策は、自家用車利用を規制することです。その中でも、バスレーンの延長は非常に有効な手段であると考えていますが、規制する立場の県警は、バスレーンの延長に対する県民理解が得られないとの理由から、実施について慎重な姿勢を示しています。今後、県民意識の改革に向けて広報活動に力を入れて行きますが、住民と接する機会の多い議員皆様のお力添えも必要と考えております。

⑫ 新都心メインプレイス周辺の渋滞対策について→那覇市

- ・県との事前調整で市の管轄（市道）であることが判明したので取り下げ

⑬ バス利用者が極端にすくない昼時間帯バス小型化について

→交通政策課

- ・昼間の時間帯に客が2～3人しか乗車していないにも関わらず、大型バスが運行しているが、その時間帯だけでも便数は増やさず、大型バスに変わり小型バスを運行できないか。環境的にもすごく無駄だと言う意見が多く出された。

(現況及び見解)

当案件については各バス会社の独自の経営判断によりますが、バスの小型化に伴い、余計に車両を保有する必要があり、経営面から効率的ではありません。県としては、バス網再編によって系統別で小型化することが現実的であると考えます。

⑭ バスロケーションシステムの導入推進及びバス停留所のバス運行表示について→交通政策課

- ・バスロケーションシステムの充実により、利便性が格段に高まるので、現状、携帯電話に疎遠な高齢者にはバス停留所の運行表示がより分かりやすいと思うが、今後の計画等について

(現況及び見解)

バスロケーションシステムは、那覇バスと琉球バス交通が現在サービスを提供しており、これを残りの2社にも導入し、来年度から、県内バス4社共通のバスロケーションシステムの運用を開始する予定です。これにより、バス会社に囚われることなく、パソコンや携帯電話等で沖縄本島内すべての路線バスの乗換検索や時刻表検索を行うことが可能となります。

なお、バス停における案内表示器の設置については、1基あたり数百万円と非常に高額なことから、今後の検討課題です。

⑮ モノレール駅でのトラブル時における表示について

→都市計画・モノレール課

- ・聴覚障害者の方から、以前駅構内にて運行トラブルがあった時に、場内アナウンスだけで何らかの掲示表示がなかったとのことであった。現状はどうか。

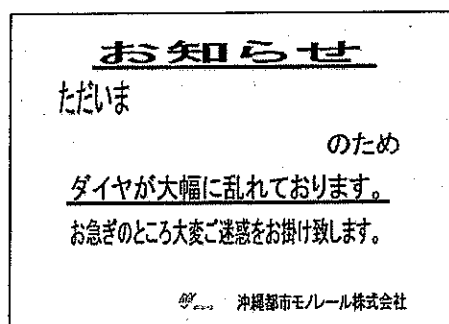
(現況及び見解)

トラブル時のお客様への情報提供については、構内放送および改札口に下記の掲示物(A2サイズ)を準備してトラブル内容を掲示するようにしております。今後は、掲示物をホームなどの見やすい場所に掲示するよう沖縄都市モノレール(株)に促していく考えであります。

また、駅火災時については、身の危険が発生するので、ホーム、コンコースに設置しているLED表示器にて緊急事態が発生したことを自動的にお知らせしております。

なお、沖縄都市モノレール(株)は、駅務員にサービス介助士の資格取得を奨励しております。現在、駅務員約60名中、9名が取得しており、今年中に約半数の職員が取得するよう取り組んでいるところです。

(掲 示 例)



サービス介助士：お年寄りや体の不自由な人に対する「おもてなしの心」と「介助技術」を身につけるための民間資格。

⑯ 自転車の環境整備について→道路管理課

- ・公共交通への利用促進や渋滞緩和を図る意味からも、自転車利用が増えることは、大変良いことである。そのためにも、環境整備を進めることは大変重要と考えるが、現状や計画等について

(現況及び見解)

自転車通行帯の整備としては、平成21年度に那覇市の赤嶺・壺川地区に

において、関係機関と連携し、整備を行っております。また、現在整備中の真地久茂地線、汀良翁長線等においては、自転車の走行が可能な自転車歩行者道として整備しております。

今後とも、関係機関と連携し安全で快適な自転車走行ができる道路づくりを進めていく考えであります。

平成 24 年 8 月 29 日 アイマスク着用乗車体験

障がい者にとっての公共交通利用の実態を調査するため、委員自身がアイマスクを着用してのモノレール及びバスの乗車体験を行いました。委員らは二人一組で着用者と誘導者に分かれモノレール駅構内での歩行、乗車体験、バスへの乗り降りなどを行い、公共交通のバリアフリー化の重要性を再確認していました。



(那覇空港駅構内)



(モノレール実車)



(那覇市外バスターミナル構内)



(バス実車)

平成 24 年 9 月 3 日

沖縄県サイクリング協会及び沖縄県自転車競技連盟を訪問

「沖縄（那覇市）における自転車道路環境について」調査聴取

自転車の利用環境等調査のため、沖縄県サイクリング協会及び沖縄県自転車競技連盟との意見交換を行いました。同協会からは、県内の自転車道路について、「急な坂道があり快適に利用しにくいなど、自転車利用者の視点が欠けている」「県内の自転車利用の現状については、通勤・通学等の利用者は少ないが、レジャーとしての利用は気候の面からも適しているので、自転車利用を促進する施策を期待する」、そして、同連盟から、「ツール・ド・おきなわをはじめサイクリングなどの愛好家が増えたお陰で競技人口も昔と比べ増え、実績も残している」などの意見がありました。



平成23年「市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」開催実績

回数等	日 付	対象地域	会 場	参加人数	質問者（延べ）人数
第1回	5月26日	真和志	市民会館中ホール	141人	18人
第2回	6月30日	那覇北	なは女性センター	56人	17人
第3回	7月22日	那覇中央	ほしぞら公民館	77人	17人
第4回	8月26日	首里北・首里	首里公民館	69人	15人
障がい者	9月2日	障がい者対象	那覇市障害者福祉センター	89人	23人
第5回	9月22日	那覇西	若狭公民館	59人	19人
第6回	10月19日	小禄	小禄南公民館	36人	12人
			合 計	527人	121人
			平 均	75人	17人

第6 市民地域フォーラム及び障がい者フォーラムの報告

平成23年5月26日（那覇市民会館中ホール）

第1回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成23年6月30日（なは女性センター）

第2回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成 23 年 7 月 22 日 （牧志駅前ほしぞら公民館）

第 3 回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成 23 年 8 月 26 日 （首里公民館）

第 4 回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成 23 年 9 月 2 日 （那覇市障害者福祉センター）

「障がい者に優しい那覇市の交通政策を考えるフォーラム」



平成 23 年 9 月 22 日 （若狭公民館）

第 5 回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成 23 年 10 月 19 日 （小禄南公民館）

第 6 回「那覇市の交通政策を考える市民地域フォーラム」



平成 24 年 9 月 28 日 市民報告会

那覇市民会館中ホールにおいて市民報告会を行いました。平成 23 年度に市内各地で計 7 回開催した「公共交通を考える市民フォーラム」において市民からあがった意見や要望について、市や県の担当部署との意見交換等を通して得た行政の見解等を踏まえ、委員会として課題の解決に向けた今後の見通し等を報告しました。（詳細は次頁参照）



市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
1	交通バリアフリー対策(低床バス導入等)について	障がい者にとっては低床バスの導入促進を是非お願いしたい。	～、県内では低床バスは9台のみで、導入率は平成23年3月現在、全国ワースト1であり、ノンステップバスについては、全国平均28%に対して、本県は1%という極めて低い水準にある。バリアフリー法関連で平成32年度末まで503台、導入率を70%に高めなければならない。県では、一括交付金を活用して、今年度から平成28年度までの5年間で200台のノンステップバスを導入する予定である。 中心市街地は歩行空間を創出するために外縁部へ駐車、中心市街地は歩行者優先エリアにする。公共交通のバリアフリー化を進めていく。 バスの市営化は議論されたことはありません。	宮平(1～2)
		バス利用者は学生と高齢者が大半を占めていると思うので、低床バスをもっと増やすべきだ。		
		視覚障害者だが低床バスの充実を図って頂きたい。		
		ホノルルのようなバリアフリー化を那覇市も進めてほしい。		
		車イスでバスに乗る場合は予約制である。予約なしで乗れるときがくるのか。		
		国際通りを車両制限する話があったが、障がい者の車両はどうなるのか心配。		
		左半身マヒだがタクシー利用したくても割高になるので、1台でも多く低床バスを導入してほしい。		
		九州各県の公共交通機関のバリアフリーは随分進んでいて殆どが市営です。本市で市営化の議論をされたことはあるのか。		
		新車のバスよりも中古で数台購入して障がい者が気軽に移動できる権利を保障してもらいたい。		
		何十年前から低床バスの導入について議論されているが進まない理由は何か。財政的な面だけなのか。		
2	路線バスの運行等(バス網の再編含む)について	首里から寄宮方面への直通がない。	支線と幹線を有機的に繋ぐ乗り継ぎ交通結節点の整備が必要と考える。併せて、分かりやすい運行状況の情報提供が重要と考える。バス網の整備(最適化)のためには県も含めて、バス事業者と協議しながら進めていく必要があると考える。	
		バス停は信号を過ぎたところに設置するのが望ましい。	バス停位置に関してはより安全で利便性の高いバス停となるようバス業者・関係機関との調整が必要になる。	
		若狭地域から与儀方面へのアクセスが悪いがどうにかできないか。	交通機関軸の導入と合わせたバス網の事業者である県との調整になる。再編については交通事業者と協議しながら進めていく予定である。	
		仮庁舎前の小型バスは17時以降の便数が少ないので、増やして欲しい。	バス会社へ伝え改善可能かどうか協議したいと考えている。	
		仮庁舎前の小型バスは乗車する人が多く誰も席を譲らず殆ど立つことになるので大型化できないか	運行における道路環境・地域特性を勘案して現在の小型バスに決定された経緯がある。	

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
3	公共交通への利用 転換を図る(バスの 定時性)対策について	車に乗らなくてもいい社会づくりによりきめ細かい検討をしてもらいたい。	那覇市では第4次総合計画のなかで「誰もが移動しやすいまちをつくる」を施策のひとつに掲げており、自動車から公共交通の利用転換を図るさまざまな施策を当計画において整備方針を示している。	花城(3~5)
		昔と比べてバスの定時性は格段に向上しているので、議員自らも車に乗らないことを実践してもらいたい。		
		バスの定時定速性の状況はどうなっているか。	バス会社はバスロケーションシステムの導入により、実際の運行に合わせた時刻表へと適宜見直しを図り、定時性の確保に努めているとのこと。	
4	バスロケーション システムの導入推 進及びバス停留所 のバス運行表示 (車内の案内表示 含む)について	バスロケーションシステムは若者に任せて、交通弱者にもなんらかの利便性を向上させる対策を講じてほしい。	案内表示板での情報提供等いろいろな情報提供の方法を工夫することで、交通弱者にも利便性の高いサービスができると考える。今年度から沖縄県公共交通活性化推進協議会において導入検討をする。	
		聴覚障がい者のためバス利用の際は、電光掲示板のバスであれば安心だが、ないバスの場合バスルートマップなどが掲示されていたらありがたい。	バス事業者やバス協会に協議会等で申し伝える予定。	
		聴覚障がい者だが、バスの押しボタンが故障してしていて、降り損ねたことがあるので、点検をこまめにしてほしい。	と同じ	
		バス停でのバス案内表示(バス位置が分かる)の検討はないのか。	バスロケーションシステムの導入を進める中で案内表示を検討していきたい。	
		バスロケーションシステムを他のバスにも広げることはいできないのか。	現在、那覇バスと琉球バスが実施しているが、来年度から残りの2社(東陽バス。沖縄バス)も運用予定で、これによりバス会社に囚われることなく、本島内の全ての路線で検索可能となります。	
5	自転車の環境整備 について	バスの利用促進を促すのも良いが、その前に狭い地域なので、自転車利用推進を提案したい。	自転車通行帯の整備としては、平成21年度に赤嶺・壺川地区整備を行った。現在、真地久茂地線・汀良翁長線等で翁長線等において、整備をおこなっている。自転車利用環境を向上させることで、自動車からの利用転換が図られる。モノレール駅等での駐輪場整備と合わせ、今年度一括交付金を活用して、自転車利用の実態把握を行い、自転車の環境整備に努めたい。	
		自転車専用通行帯を市内にもっと設置してほしい。予算がなければ白線でもいい。		
		車利用者が自転車にシフトするよう、自転車やオートバイを購入した方への補助も検討したりして自転車の環境整備をしてほしい。		
		観光客向けのレンタル自転車が多くなり、スピードが速すぎて歩道を歩いて恐怖を感じることもある。龍潭通りへの自転車道路設置の計画はあるのか。	当該地域では歩行者・自転車優先道路の位置づけを行い快適な自転車走行空間を創出していく計画がある。	

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
6	真和志・小禄地区等のコミュニティバスの再実証実験について	与儀方面から新都心へのバスアクセスが不便である。せめて、大きな道へ出られるように網の目のように小型バスを走らせてほしい。	支線と幹線を有機的に繋ぐ乗り継ぎ交通結節点の整備が必要と考える。併せて、分かりやすい運行状況の情報提供が重要と考える。バス網の整備(最適化)のためには県も含めて、バス事業者と協議しながら進めていく必要があると考える。	平良(6~8)
		モノレール駅から近くの団地(宇栄原や石嶺)等へのコミュニティバスの運行をしてもらいたい	那覇市の交通機関軸の導入と合わせたバス網の再編について交通事業者と協議しながら進めていくことになる。低額に抑えた新規路線を走らせる場合には、既存路線と競合する路線がある時はバス会社の理解を得ることは厳しいと考える。	
		高齢者の多い識名地域にコミュニティバスを運行してもらいたい。	と同じ	
		首里のコミュニティバス計画中に石嶺の2本のルートを要望したが聞き入れてもらえなかった。	石嶺地区のコミュニティバスの導入については道路状況や既存バス競合等から実現ができなかった。市総合交通戦略の中で福祉施設や周辺地域への公共交通アクセス環境整備を行う予定である。	
		小禄の実証実験は片方通行で逆には行けないこととモノレール駅へのアクセスがなかったことが悪かった気がするが。	モノレール駅との連結は重要であると考え。今後、バス網の最適化やコミュニティバスの導入については交通事業者と協議しながら進めていきたい。	
		コミュニティバスはS字で走らせた方がより多くの人が利用できると思う。	と同じ	
		地域住民がどこへ行きたいのか、そのニーズを把握して再度運行へ検討してもらいたい	小禄・真和志の両方とも利用者が少なく本格運行に至らなかった。以下と同じ。	
7	狭隘道路や昼時間帯等のバス小型化運行について	バスの小型化・台数増・路線増を希望する。	現在、那覇バスが新都心を中心に4台の小型バスを運行している。しかし、台数増は運転手の確保等の課題あり。しかし、小型バスの狭隘道路への対応能力は高く、効率かつ有効であると考えるので、バス会社に導入を促したい。	
		昼間のバスのほとんどが3~4人の乗車にも関わらず、大型バスが運行をしている。小型化を推進すべきではないか。	バス事業者にとって小型車両購入費や積み残しが生じた場合の対応などクリアすべき点が多いため推進は現時点で困難。ただ県としては、バス網再編によって系統別で小型化することは現実的と考える。	
8	モノレールについて	モノレールの電光掲示板を設置してほしい。	導入については予算措置も含めて関係機関と協議を進めている。現在、トラブル等の発生時にはA2サイズの掲示物を見やすいところに掲示をしている。なお、沖縄モノレールでは駅務員にサービス介助士の資格を奨励し60人中9人が取得しており、今年中に約半数の取得を目指している。	

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名 與儀(9)
9	バス・タクシー乗務員のマナーについて	パレットくもじ前・三越前・農連前での客待ちが渋滞の原因になっている。	～乗務員のマナー教育は再三指摘がある。協議会等でタクシー協会やバス協会の方へ教育の徹底を訴えていきたい。	
		バスで運転手に行き先確認すると「行かない」で終わり、どのバスに乗ればいい等の助言なし		
		バス離れの原因はタイムテーブルが守れず、乗務員のマナーの悪さも一因では		
		バス運転手に系統番号を聞いた時には反復してほしい。		
10	中心市街地のタクシー乗り場について	観光客を待っていたと思われるタクシーに乗車したら乱暴な運転をするし降車拒否までされた。理由は訴えられるからとのことでした。障がい者からの意見	ハイヤータクシー協会にこの意見を申し伝えたい。	大浜(10・11)
		聴覚障がい者ということでタクシー乗車の際にすぐ面倒臭がられることがある。教育してほしい。		
		車椅子ということでタクシー乗車拒否されることがある。車椅子の乗せ方の講習も是非してほしい。		
		同じ		
11	モノレール駅の自転車置き場や中心市街地のバイク置き場の整備について	国際通り及び周辺での客待ちが渋滞の原因になっている。	市・県を含めた国際通り線整備計画協議会では、歩道を広くとり、場所に関係なく自由にタクシーが利用できるようにすることから、タクシー乗場を設置しないことが決定されている。但し、違法な客待ち行為に対しては警察やタクシー協会へ訴えていきたい。	
		国際通りの客待ちタクシーがバスの定時性を狂わせている。		
		平和通りやむつみ橋通り近くの空き地での駐車状況がひどい。市が空き地を整備して格安の駐輪場を作れないか。		
		駐車場・駐輪場の確保として、久茂地川・安里川に蓋をして確保するのも一案と思うが。		
12	バス停留所「上屋」設置について	おもろまち駅の自転車置場に長期間放置しているものは処理してほしい	二輪車・自転車は省エネ・省スペースで車からの利用転換が期待できる移動手段である。現在、希望が丘公園で、二輪駐車場の実証実験を実施している。結果を踏まえ、駐輪場設置を検討したい。	桑江(12～14)
		バス停で大雨に打たれたことからバス利用が遠のいた。上屋の設置を訴えたい。		
		バス停上屋は一つ作るのにいくら掛かるのか。作るピッチが非常に遅い気がする。		
		障がい者にとって上屋があることは非常に助かるが設置計画はあるのか。		

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
13	バス停留所の新規設置及び名称変更について	とまりん・アップルタウン間の距離が結構あるので停留所の設置は検討されたことがあるのか。 大嶺入口や自衛隊前バス停名は実情に合わないので変更はできないのか。	市において当該個所については、社会基盤整備総合交付金を活用して実現に向けて検討する予定です。 バス協会へ市民意見として事情提供をしていきたい。なお、名称変更については、バス停を通過する系統数や便数が多いほど費用が膨らむので、費用負担については、バス会社と自治体などが協議を行い実施している状況です。	
14	バス会社への補助金について	バス会社に補助金を出して、利用しやすい料金設定にしてほしい。	県では既存の補助制度には赤字路線を対象とした補助金はある。一方、基幹バスシステム導入を推進するにあたり、他府県では類をみない高率補助を得ているので、バス網再編を促進させる考えである。	
15	LRT導入の展望について	本土では古島から中部病院までの距離が270円で乗れるLRTもある。導入はどうか。 20年・30年先を見据えた交通施策が必要ではたとえば、LRT導入が挙げられるが。 人が歩くまちということで、交通政策があるが、年寄りには歩くことすら大変である。路面電車を走らせて欲しい 鉄軌道をつつくるだけで、まちをつくることになり、大きな影響がある。 国道に鉄道を敷けば95%の支援・補助が受けられるメリットがあるにも関わらず、取り組まないのか。 内閣府が南北縦断鉄道案が提案されているが、市として、どういう働きかけをするのか。 導入について、前向きに市民間、市役所で話合をもってほしい。 与那原町長のように那覇市でも行政側がもっと本気で考えて欲しい。	国では本島南北を縦断する鉄軌道と南部方面の支線の導入に向けた調査をすすめている。 国ではモノレールと並ぶ交通の軸となるモデル性の高い基幹的公共交通の位置づけを関係機関と協議しながら進めている。 新交通システム導入はその都市の交通の軸となり、モノレールに比べ安価である。しかし、市民の生活様式や土地利用を変える影響もあるので、導入に当たっては国、県等の関係機関と調整を図りながら進める必要があると考える。 沖縄県及び国の調査動向を注視して必要に応じて協議したい。 導入にあたっては広域的な視点からの検証が必要であるので国・県を中心に関係機関と十分調整を図りながら進めていく必要があると考える。 と同じ と同じであるが、事務担当者レベルで第1回LRT勉強会を先日実施をしている。	坂井(15~17)
16	新都心メインプレイス周辺の渋滞対策について	新都心メインプレイス周辺の渋滞がひどすぎるのでどうかして欲しい。 メインプレイス前は信号が6回も変わってからでないと抜けられない。	本腰を入れて具体的に対策に取り組む予定である。県と一緒に国道330号線及びメインプレイス周辺の渋滞対策業務を発注する予定である	

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
17	歩道(横断・陸橋含む)や信号機等(分離帯形状含む)について	道路工事の繰り返して、歩道が歩きにくい。 陰のない歩道が多くて徒歩での移動が厳しい。 龍潭通りの交通量が多く子供やお年寄りが横断歩道を渡ることを躊躇する光景をよく見るが対策を検討しているのか 当蔵町の生活道路にレンタカーの侵入が非常に多いにも関わらず両側に歩道がない 旧博物館前に信号機を設置してもらいたい。 首里中から久場川団地へ通ずる道路の歩道を早急に設置してほしい。 首里りうぼう前は拡幅されているが、信号機設置の予定はいつか。 石嶺団地入口のカーブは交通量が多いにも関わらず、歩道がない。整備予定はあるのか。 若狭地区の大きな道路に子供たちのために陸橋を設置してもらいたい。 杖で点字ブロックを頼って歩く我々にとって、ブロック上に荷物を置かれたり、駐車されると歩けない。	掘り起こし規制の徹底や手戻り工事の削減により仮設道路の設置で安全安心の歩行空間の確保を努める必要がある。 安全・安心な歩行空間の確保は重要である。より歩きやすい環境を作るためには街路樹の植栽も必要になる。 一方通行の導入やフリンジパーキング等の整備、面的速度規制やゾーンへの自動車交通規制など、段階的な自動車交通の抑制を図る計画をしている。 の方策を取りながら歴史的なまちなみやスーグワの保全と生活道路整備を行いたい。 交通量の増加が見込まれる場合には公安委員会に信号機設置要請を行いたい。 設置には多大な補償費が必要なことから早期整備は困難であるが、区画線設置や路側帯のカラー舗装等による歩行空間の確保を実施している。 交通量が増加し、地域住民からの要望もあることから、現在沖縄県国家公安委員会へ設置依頼をしているところである。 今年度に都市計画決定を行い、整備する予定である。 現在、手押し式の信号及び横断歩道を設置している。 違法駐輪等の問題については道路管理者へ伝え改善してもらう予定である。	
18	真和志地区のモデル性の高い基幹的公共交通について	真和志地域は人口が多いにも関わらず、モノレールの恩恵を受けていない。便利な交通システムを考えてもらいたい。 真和志地域のバス接続が不便で路線も少ない。	真和志地域への交通の軸としてモデル性の高い基幹的公共交通という定時定速高頻度の交通システムの導入を位置付け、しており、現在実現に向け関係機関と協議を進めている。	比嘉(18~19)
19	ＩＣカード(乗継割引可)導入について	バス・モノレールの乗り継ぎで運賃が高い。 バス運賃が電子マネーで支払いができれば観光客の利用も増えることによって、レンタカーが減るのではないか。 本土ではＩＣカードの導入が進み、後乗車が標準化しているので市外線にも導入すべきである。また、市内均一料金は時代に合わない。 本土でのモノレールからバスに乗り継ぐと割引されるシステムを沖縄でも採用すべきである。 鹿児島市電は低料金の乗継券で別路線も行ける。市内線と市外線の乗継システムをぜひ実現してもらいたい。	現在、那覇第一交通では市内均一区間の市内線においてお財布携帯を先行的に導入している。また、県では今年度一括交付金を活用して、沖縄本島共通のＩＣカードシステム導入に関する事業を実施し、平成27年度運用開始を予定している。なお、ＩＣ乗車券は1枚のカードで複数の交通機関を利用でき、バス相互やモノレールとの乗車時の複雑な運賃精算を可能にするため乗車割引が期待される。	

市民フォーラムまとめ「市民報告会」市民意見・要望一覧表

(会場配布資料)

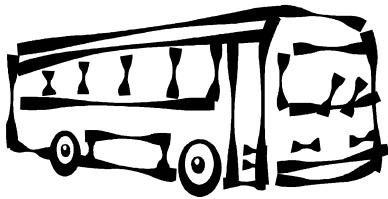
昨年(平成23年)実施した「6地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

大項目	市民からの意見及び要望(要約)	行政(市・県)の見解	担当委員名
20 その他	開南通りイベント広場・ポケットパークを設置してほしい。	設置は真地久茂地線事業者である県との調整になる。	與儀(~)
	カーフリーデーやトランジットモールの検証をすべきではないか。	あらゆる交通施策を取り組んでいく中で、現状を把握し将来需要を把握することは重要である。	
	歩行者優先のアーケードの設置は可能か。	車中心から人中心の歩行者優先のアーケード設置は条件が整えれば可能と考える。	
	トランジットモールが始まって客が減ったという話も聞く。周辺駐車場も週末に百円にするなど、集客対策も必要と考えるが。	中心市街地では来街手段を確保したうえで周辺部に駐車場を設け、中心市街地内を歩行者優先にすることで安全・快適な魅力的なまちになると考え基本計画で整備方針を示している。	
	開邦高校から石嶺への道はいつ開通するのか。	平成26年に開通を予定している。	
	渋滞による経済損失はどのくらいか。	沖縄総合事務局(平成13年発表)では道路1kmあたりでは東京・大阪に次ぐ全国3位の2206億円である。	比嘉(~)
	鳥堀から西原の県道29号線は4車線化されるのは本当なのか。	平成21年度から街路事業に着手しており、現在用地補償を実施している。	
	去年の台風で城東小のフェンスが壊れているが。	補強を行い修繕済みと教育委員会から回答を得ている。	
	交通政策は長期ビジョンだけで具体性がない。数年でできるものと長期でできるものを明確に提示して欲しい。	那覇市総合交通戦略では5年~10年スパンで策定しているが、各種施策を早期に実現させたい。	
	ロワジールホテルから若狭に行くところはしゃもじ型になって右折車両が限定されるが対応は。	最適な形状にすべき中央分離帯については公安委員会と調整して改善する。	
	若狭公民館前の道路は抜け道として交通量が急激に増え、スピードを出す車両が多いのでどうかしてほしい。	当該道路については、一方通行にして歩道を拡張して歩行者に優しい道路整備を検討している。	花城(~)
	若狭公民館前の歩道はでこぼこで大変危険である。	と同じ	
	山下交差点付近が朝夕の渋滞がひどい。車一人乗りが多いのが気になる。対策はないのか。	総合交通戦略で公共交通の利便性向上・車に頼りすぎる利用者意識の改革・交通渋滞の解消など着実に成果を上げたい。	
	公務員が率先して公共交通機関を利用すべきではないか。	職員についてはノーマイカーデーの呼びかけや毎年実施しているモビリティウィーク&カーフリーデーにおいて車に頼らない意識啓発を実施している。	
	今日会場で貰ったバスマップは大変重宝である。1家に1冊あればいいのだが。また市のイベントでチラシに最寄駅やバス停の表示をぜひしてほしい。	当該マップ等は転入者へ市民課で配布している。駅等の表示は横の連携を図りながら取り組んでいきたい。	
	道路拡張に伴い小禄の62号線へ出られない道になっているのでどうかしてほしい。	コメントなし	坂井(~)
	赤信号青左折矢印が減ってきたのはどうしてなのか。	歩行者の安全性確保を考慮した処置とのこと。	
	視覚障がい者にとって歩道での自転車のスピードほど怖いのではないのでどうかしてほしい。	関係機関に対しマナー向上のための注意喚起を促したいと考えている。	
	総合政策的なところで障がい者や高齢者を必ず参画させてほしい。	今後はその意見を踏まえながら計画を進めていきたい。	

IN 真和志地域

第1回 那覇市の交通政策を 考える市民地域フォーラム

主催：那覇市議会「公共交通と交通政策に
関する調査特別委員会」



交通政策についてあなたのご意見・ご要望を
是非お聞かせください



那覇市議会では誰もが移動しやすいまちづくりの実現に向け、「公共交通」のあり方及び利用者の利便性向上を目的に議会として提言をまとめ、行政に活かすために、平成22年4月、当特別委員会を設置し、独自の調査、検討を行い、議論を重ねてきました。

このたび、那覇市が策定した「総合交通戦略」について市民の皆様のご意見をお聞きしたいと思います。

これからの那覇市の交通政策について共に考えてみませんか。

市内6地域での開催を予定している本フォーラムの初回は、真和志地域です。高校生・大学生の皆さんの参加も大歓迎です。

なお、事前申し込みは必要ありません。当日、会場へ直接お越しください。多くの市民のご参加を心よりお待ちしております。

5月26日(木) 18:00~20:00

那覇市民会館中ホール 入場無料

プログラム

18:00~18:30 オープニング~那覇市都市計画課による「総合交通戦略」概要説明

18:30~19:00 委員からの提言・意見

19:00~ 質疑・応答(フリーセッション)

問い合わせ：那覇市議会事務局 098(862)8153

