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ＬＲＴ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）	①ＥＶ(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） ②県内充電スタンドの現状と課題（㈱ＡＥＣ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①
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②
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②）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②）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③）について ２．報告書（本市の課題に対する提言②）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④）について 2．報告書（本市の課題に対する提言③）について
38	平成 25 年3月 11 日（月）	.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
39	平成 25 年3月 19 日（火）	報告書の総括について①
40	平成 25 年3月 21 日（木）	報告書の総括について②

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	ＬＲＴ（香港･深セン）･オクトパスカード･ＢＲＴ
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	ＬＲＴ・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、①乗換えを要する地域がある。
②高齢者にとって不便である。③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ュティー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。

①ﾊﾟﾚｯﾄくもじ（ﾛｰﾀﾘｰ形式）②赤十字病院（標識規制）③旧ﾀﾞｲﾅﾊ宝くじ売場前 ④開南交差点（壺屋方面側）

②モノレール駅：小禄駅、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動である。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動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

代行を行うﾀｸｼｰ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

①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。

②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対する取り組が異なる。

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。

①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～」

②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Ⅰ」

③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Ⅱ」

○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

①既存の道路に敷設できるため比較的安価で作れる

②低床化等で子どもや年配に配慮

③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）

④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

⑤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

⑥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

⑦内閣府の南北縦貫鉄道は案であり決定ではない

⑧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

⑨当会ルート案の特徴は運行を既存バス事業者に委託をし、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

⑩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

⑪バスとの役割を明確にし、縦線でなく横線・循環線によりフィーダーコミニティに徹する

⑪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

⑫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

⑬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

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３万５０００人の内訳について
乗客数の２０%～２５%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。
１０年間の２分の１（年間８５００万円の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ＰＲ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、壷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 台の駐車が可能なパーク＆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㈱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

「ＬＲＴ導入について」の意見交換会

ＬＲＴ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ＬＲＴ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ＬＲＴ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

①「ＥＶ（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
②「県内充電スタンドの現状と課題」：㈱ＡＥＣ訪問

（現状及び今後の取り組み）

①ＥＶ自動車利用者の６割が充電に不安を感じている

②公共施設への充電設備の整備及び行政機関におけるＥＶ自動車の積極的導入

③ＥＶ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

④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

⑤３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 交通バリヤフリー対策（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ヤ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、糸満か

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は可能なのか。

（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、利用者が不便を来たしている。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。現状はどうなのか。

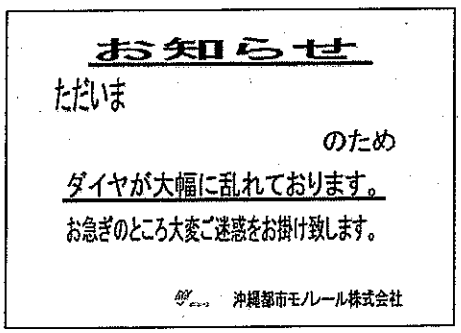
（現況及び見解）

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、自転車利用者が増えることは、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

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

①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」

②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」

③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」

④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」

⑤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」

⑥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）

「交通フォーラムまとめ」
市民報告会
～ だれもが移動しやすいまちづくりの実現へ ～
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」
副委員長
宮平のり子
委員長
屋良栄作

*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	①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。	①～⑤、⑦⑨⑩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。	宮平（1～2）
		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。		
		③視覚障害者だが低床バスの充実を図って頂きたい。		
		④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。		
		⑤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。		
		⑥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。	⑥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。	
		⑦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。		
		⑧九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。	⑧バスの市営化は議論されたことはありません。	
		⑨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。		
		⑩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	①首里から寄宮方面への直通がない。	①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。	
		②バス停は信号を過ぎたところに設置するのが望ましい。	②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。	
		③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。	③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。	
		④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。	④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。	
		⑤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	⑤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	①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。	①②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）
		②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。		
		③バスの定時定速性の状況はどうなっているか。	③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です。	
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	①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。	①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。	
		②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。	②バス事業者やバス協会に協議会等で申し伝える予定。	
		③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。	③②と同じ	
		④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。	④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。	
		⑤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できないのか。	⑤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	①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。	①②③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。	
		②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。		
		③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。		
		④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がある。龍譚通りへの自転車道路設置の計画はあるのか。	④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	①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。	①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）
		②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ーバスの運行をしてもらいたい	②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。	
		③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。	③②と同じ	
		④首里のコミュニ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。	④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。	
		⑤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。	⑤モノレール駅との連結は重要であると考える。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。	
		⑥コミュニィバスはＳ字で走らせた方がより多くの人が利用できると思う。	⑥⑤と同じ	
		⑦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	⑦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⑤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	①バスの小型化・台数増・路線増を希望する。	①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。	
		②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。	②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	①モノレールの電光掲示板を設置してほしい。	①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
9	バス・タクシー乗務員のマナーについて	①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。	①～⑤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。	興儀（9）
		②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		
		③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		
		④バス運転手に系統番号を聞いた時には反復してほしい。		
		⑤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		
		⑥聴覚障がい者ということでタクシー乗車の際にすごく面倒臭がられることがある。教育してほしい。	⑥ハイヤータクシー協会にこの意見を申し伝えたい。	
		⑦車椅子ということでタクシー乗者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。	⑦⑥と同じ	
10	中心市街地のタクシー乗り場について	①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。	大浜（10・11）
		②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。		
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	①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。	①二輪車・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。	
		②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。	②河川であり、安全・環境面等で難しいのではないか。	
		③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	③週1回巡回パトロールをし、悪質自転車は年3回強制撤去している。今後とも、駐輪場の適切な管理に努めていく。	
12	バス停留所「上屋」設置について	①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。	①③県では、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や商業施設等を中心に設置していく予定である。	桑江（12～14）
		②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。	②風対策のため基礎を大きくしなければならないため平均250万円かかる。しかし、今年度は一括交付金を活用して、上屋整備を順次進めていく。	
		③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。	③①と同じ	

*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	①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。	①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。	
		②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。	②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	①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。導入はどうなのか。	①③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。	坂井（15～17）
		②20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。	②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。	
		③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		
		④鉄軌道を一つつくるだけで、まちをつくることになり、大きな影響がある。	④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。	
		⑤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。	⑤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。	
		⑥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。	⑥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。	
		⑦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。	⑦⑥と同じ	
		⑧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。	⑧④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。	
16	新都心メインプレイス周辺の渋滞対策について	①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にかして欲しい。	①②本腰を入れて具体的に対策に取り組む予定である。県と一緒になって国道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	
		②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。		

*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	①道路工事の繰り返しで、歩道が歩きにくい。	①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。	
		②陰のない歩道が多くて徒歩での移動が厳しい。	②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。	
		③龍譚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	③一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。	
		④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	④③の方策を取りながら歴史的なまちなみやスージグヮーの保全と生活道路整備を行いたい。	
		⑤旧博物館前に信号機を設置してもらいたい。	⑤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。	
		⑥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。	⑥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。	
		⑦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。	⑦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。	
		⑧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。	⑧今年度に都市計画決定を行い、整備する予定である。	
		⑨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。	⑨現在、手押し式の信号及び横断歩道を設置している。	
		⑩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。	⑩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	①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、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）
		②真和志地域のバス接続が不便で路線も少ない。		
19	ＩＣカード（乗継割引可）導入について	①バス・モノレールの乗り継ぎで運賃が高い。	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。	
		②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。		
		③本土ではＩＣカードの導入が進み、後ろ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。		
		④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。		
		⑤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。		

*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)

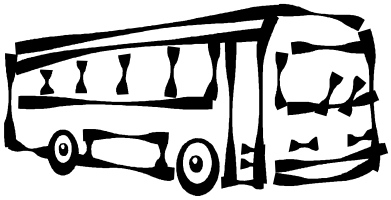
※昨年（平成23年）実施した「６地域での市民地域フォーラム」及び「障がい者フォーラム」において市民から頂いた貴重なご意見及びご要望に基づいて作成しております。

	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	①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。	①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（①～⑤）
		②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。	②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。	
		③歩行者優先のアーケードの設置は可能か。	③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。	
		④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。	④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。	
		⑤開邦高校から石嶺への道はいつ開通するのか。	⑤平成26年に開通を予定している。	
		⑥渋滞による経済損失はどのくらいか。	⑥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（⑥～⑩）
		⑦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。	⑦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。	
		⑧昨年の台風で城東小のフェンスが壊れているが。	⑧補強を行い修繕済みと教育委員会から回答を得ている。	
		⑨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。	⑨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てたい。	
		⑩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。	⑩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。	
		⑪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にかしてほしい。	⑪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（⑪～⑮）
		⑫若狭公民館前の歩道はでこぼこで大変危険である。	⑫　⑪と同じ	
		⑬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。	⑬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。	
		⑭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。	⑭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ーウイーク＆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。	
		⑮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。	⑮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。	
		⑯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にかしてほしい。	コメントなし	坂井（⑯～⑲）
		⑰赤信号青左折矢印が減ってきたのはどうしてなのか。	⑰歩行者の安全性確保を考慮した処置とのこと。	
		⑱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はないのでどうにかしてほしい。	⑱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。	
		⑲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。	⑲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