

資料－４ 県民フォーラムの記録

1. フォーラムの案内（チラシ）

◆ 第5回県民フォーラムのお知らせ ◆

跡地からはじめる人と環境にやさしい交通の将来像

－ 普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けて －

開催日時・場所

- 平成21年1月26日（月）
- 14：00～16：40 （13：00 開場）
- 沖縄コンベンションセンター 会議場 A1

（※お車でご来場の際は、会場及び会場周辺の駐車場をご利用いただけます。）

入場は、無料です。

◆ 県民フォーラムのプログラム ◆

- 13:00 開場
14:00 主催者挨拶
14:10 基調講演
（仮題）本島中南部都市圏における交通の将来像
講師 矢島隆 氏（日本大学客員教授、(財)計量計画研究所常務理事、元 建設省大臣官房技術審議官）
15:00 （休憩）
15:10 パネルディスカッション
コーディネーター 富川盛武 氏（沖縄国際大学 学長）
パネリスト 幸地優子 氏（オフィス遊代表、FM 沖縄パーソナリティ）
高江洲悦子氏（ecomoi（イーコムアイ）代表、内閣府生活達人 2005）
友寄孝 氏（(社)沖縄建設弘済会技術環境研究所 参与）
矢島隆 氏（日本大学客員教授、(財)計量計画研究所常務理事、元 建設省大臣官房技術審議官）
16:25 フロアーとの意見交換
16:40 終了

- 主 催 沖縄県・宜野湾市
■後 援 内閣府沖縄総合事務局、沖縄県商工会議所連合会、沖縄県商工会連合会、
（財）沖縄観光コンベンションビューロー、（社）沖縄県建築士会、沖縄県技術士会、
宜野湾市商工会、宜野湾市軍用地等地主会
■運 営 共同企業体／(財)都市みらい推進機構、玉野総合コンサルタント(株)沖縄事務所、
（株）日本都市総合研究所、（株）群計画
■お問い合わせ 沖縄県知事公室基地対策課(担当 比嘉、嘉川 電話 098-866-2108)
宜野湾市基地政策部基地跡地対策課(担当 新垣、高江洲 電話 098-893-4401)

◆ 県民フォーラムの開催について ◆

沖縄県及び宜野湾市は、平成18年2月に策定された「普天間飛行場跡地利用基本方針」をもとに、平成19年5月に「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画」を策定し、昨年度から、この「行動計画」にもとづく取組として、跡地利用計画に関する計画づくりに向けて、主要な計画分野に係る横断的な検討を開始し、跡地利用計画の策定に向けた具体的な取組を進めているところです。

普天間飛行場の跡地利用については、毎年1回、様々なテーマを設けて県民フォーラムを開催し、県民意向の醸成や計画への反映に努めてきました。

5回目にあたる今回は、普天間飛行場の跡地利用計画の策定に向けて、「跡地からはじめる人と環境にやさしい交通の将来像」をテーマに、県民・市民が共に考える「場」として県民フォーラムを開催します。

◆ 講師及びパネリストのプロフィール ◆

● 矢島隆 氏（基調講演講師・パネリスト）

日本大学客員教授、(財)計量計画研究所常務理事

武蔵野市都市計画審議会会長、(財)都市計画協会常務理事、(社)日本道路協会常務理事、前(社)日本都市計画学会副会長、元 建設省大臣官房技術審議官

● 富川盛武 氏（コーディネーター）

沖縄国際大学 学長

総理府沖縄振興開発審議会総合部会専門委員、普天間飛行場跡地利用基本方針検討委員会委員
日本地域学会理事、アジア市場経済学会幹事、沖縄TDM施策検討会委員ほか

● 幸地優子 氏（パネリスト）

オフィス遊代表、フリーアナウンサー（FM沖縄パーソナリティ）

沖縄地方道路懇談会委員（ハシゴ道路計画・ローコスト観光案内標識等）

沖縄本島・中南部都市圏総合都市交通協議会委員（渋滞緩和策・公共交通利用推進等）ほか

● 高江洲悦子 氏（パネリスト）

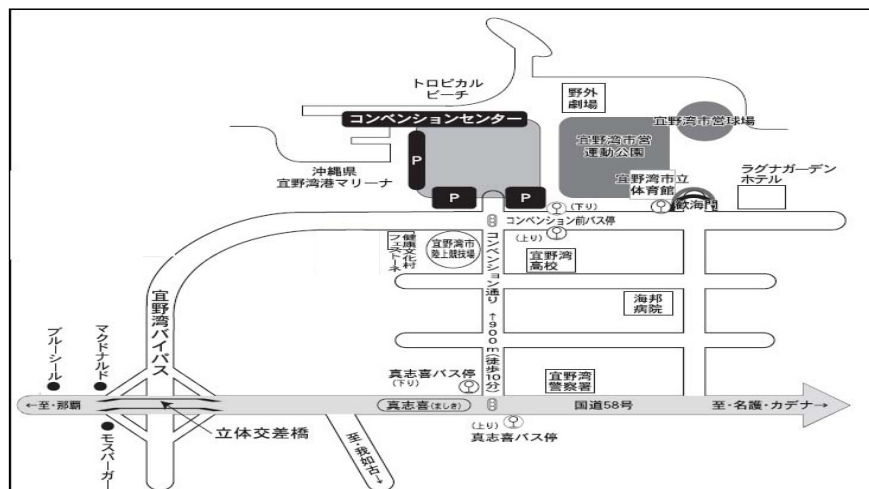
NPO 任意団体 ecomoj 代表、内閣府生活達人 2005、那覇市市民協働大使、那覇市国際通り
トランジットマイル実行委員会幹事、那覇市総合計画審議会委員。環境、福祉とまちづくりを絡
めた活動として、04年那覇市国際通りを中心に環境にやさしいペロタクシーの運行を始める。

● 友寄孝 氏（パネリスト）

(社) 沖縄建設弘済会技術環境研究所 参与

沖縄地域道路・交通研究会会員（事務局長）、沖縄県都市計画運用指針策定検討委員会委員

沖縄県屋外広告物審議会会長、那覇市都市デザインアドバイザーほか



2. 配付資料

1) 講師のお考え

● 矢島 隆 氏（基調講演者、パネリスト）

§ 1 中南部都市圏の将来像

- ・ 人口、人口密度、面積規模（政令指定市並み）
- ・ 二重の都市圏構造

§ 2 基地跡地利用の将来像

- ・ 広大（1,000ha）で点在（中核は普天間）、
- ・ 多数の地権者（普天間は 2,800 人）
- ・ 開発のイメージ（全体的に低密度）、段階的・中長期的な開発
- ・ 地価上昇期待できず

§ 3 中南部都市圏の交通の将来像

- ・ 沖縄本島レベルの交通の将来像
- ・ 中南部都市圏レベルの交通の将来像
- ・ 公共交通導入による地価上昇効果
- ・ 中南部都市圏の公共交通の将来像

§ 4 普天間等跡地に係る中量公共交通システム

- ・ 中量公共交通システムの選択肢
- ・ モノレール延伸の可能性
- ・ LRT 導入の可能性
- ・ BRT 導入の可能性
- ・ 公共交通システムの選択には多面的な検討が必要

§ 5 公共交通システム導入に関する今後の検討ポイント

- ・ 跡地開発と公共交通整備の総合的ビジョン
- ・ 段階的跡地開発に適した公共交通本線システム
- ・ 跡地開発と公共交通本線システムの一体整備
- ・ 本線システムと枝線システム
- ・ 本線システムの採算性と低密度・段階的跡地開発
- ・ 本線システムに関する技術開発の動向
- ・ 開発地周辺にふさわしい枝線システム
- ・ 公共交通本線システム導入空間の先行整備

● 幸地 優子 氏（パネリスト）

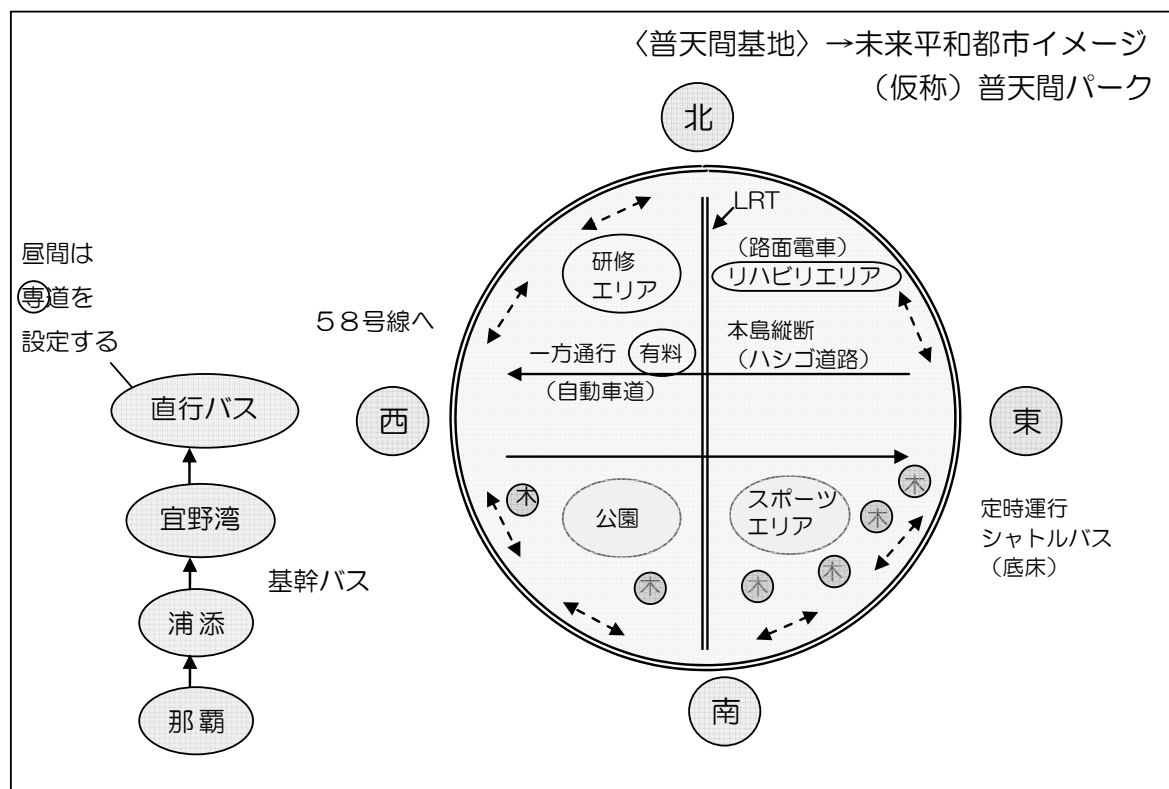
「未来平和都市（エリア）」の構築へむけて

普天間基地＝イコール「戦争」というイメージがありますが、悲惨な地上戦を経験した沖縄だからこそ、普天間基地の跡地利用は「平和」を発信できる「再生」の地として世界にアピール出来ればと思います。

その為には、先ず公共交通の改革、LRT（路面電車）の導入は必至ではないでしょうか？世界から集える場所への移動は、言葉の壁を乗り越えシンプルで便利、低料金であれば尚、嬉しいものです。沖縄の交通の発想の転換、大胆な施策、きめ細やかな移動手段など、「安心・安全・便利」をテーマに宜野湾市民だけではなく、県民全体で取り組むべき課題といえます。

中南都都市圏の渋滞緩和は環境問題を鑑みても今後出来て当然の事で（モラルを高め自家用車利用の軽減策などの実施や日替わり奇数・偶数制度の導入など）、より以上の交通網のレベルアップ・道路整備を国に期待しています。普天間基地跡地は、南と北を結ぶハブ的な位置にあり、基地返還を機会に、個人のみの利益ではなくアジアの拠点となるべく未来平和都市（エリア）へ向けて動き出すきっかけにいただければと思います。

未来平和都市に落ちるお金は、地権者や子供たちに還元されるようなシステムづくりや、高齢者や子供たちの眠っている能力を未来平和都市では生かせる施設の設立など、共に考え、アイデアを出し合って「未来平和都市（エリア）」を構築できればと思います。



● 高江洲 悦子 氏（パネリスト）

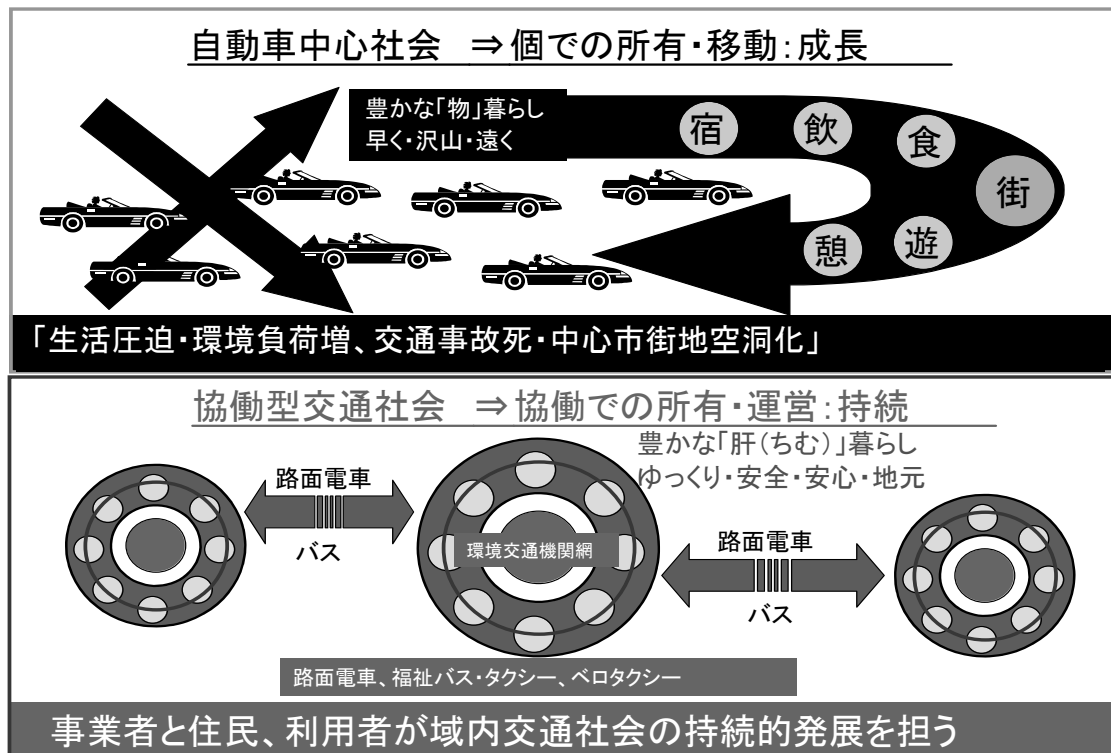
沖縄は、時代的な背景があったが、急速な自動車を中心とした社会インフラ整備、まちづくりが進展しました。その結果、様々な弊害が現れてきました。

アメリカの経済成長を象徴する自動車中心「移動手段を個人で独占所有、早く、一度に、沢山、郊外へ」の街づくりは終わりつつあります。

自動車のテレビコマーシャルを見ると「空を飛び、宇宙空間や水中を移動し、ロボットに変身、応接間や Cafe になる。」単なる移動手段である「乗り物」を商品として売り出すのに必死です。しかも、コマーシャルでは小さな子供を上手に使っています。経済的に苦しくても、生活を切り詰めて自家用車を所有してきた余裕はもう無くなってきました。地球温暖化は深刻さを増し、燃料（石油）を巡る紛争毎は数知れません。平和を尊ぶ沖縄県民としては、紛争やマネーゲームに左右されるガソリン価格の乱高下に一喜一憂もしてられません。ガソリン価格が安ければ良い、環境負荷の少ない自動車を開発すれば良い、そのような発想では「よい街づくり、豊かな暮らし」は創造できないと思います。

残念ながら公共交通の整備が遅れた地域では、やむなく「乗り物」を個人所有することになりますが、自動車中心社会は「個の社会」「豊かな物（もの）暮らし街づくり」であったとも言えますが、これからは「共生の社会」として「協働型交通社会」の街づくりが、豊かな暮らしに欠かせない移動環境になるものと考えます。

米軍基地跡地の利用は、これからの平和な沖縄の未来を指し示す「協働型交通社会」による「豊かな肝（ちむ）暮らし」を実現し、「ゆっくり・安全・安心・地元密着」による事業者や住民、利用者が域内交通社会の持続的発展を担い合う街づくりを目指すべきだと考えます。



● 友寄 孝 氏（パネリスト）

① 新たな公共交通の導入による選択性の高い交通網の構築

- ・ 中南部の道路は、那覇市に集中する自動車交通の通勤経路として利用されていることから、圏域外からの通過交通を含めて朝夕の慢性的な渋滞を引き起こしています。
- ・ 那覇都市圏では、慢性的な渋滞対策として「経路の選択」「時間の選択」「手段の選択」を広げるべく取り組んでいますが、自家用車の保有台数の増加、レンタカー利用の増大、深刻なバス離れなどに対して、県民の交通行動を大きく変える施策が必要です。
- ・ そんな中、沖縄都市モノレールは、戦後初めての軌道系交通として毎年度の利用者目標も達成し今後、沖縄自動車へ連結する浦添ルートへの延長も計画されるなど、公共交通として健闘しています。
- ・ 浦添ルートにおける浦添市の将来構想では、県道38号などの東西軸にまたがるモノレールと連携して県道38号浦添西原線にLRT等の路面電車の導入も議論されています。
- ・ この延長された浦添ルートの交通結節拠点となる浦西駅から北に向け、普天間飛行場返還後の「なんまち街道」を活用したLRT等の軌道交通の導入を提案したいと思います。
- ・ 県道38号上の軌道交通（LRT等）を西海岸や東海岸が見渡せる東西交通軸として、南北軸としては、北は「なんまち街道」から結節、南はパイプライン通り上を通して、県道新都心牧志線～国際通りへとつなぐ公共交通軸をつくることにより、交通の集中する58号、330号の交通をモノレールとともに分担し、定時性のある交通網の構築がはかれると考えます。

② 普天間のアイデンティティを感じさせる風景のあるまちづくり

- ・ 那覇新都心は、マンションやアパート、量販店やカラオケ、パチンコ屋などの遊戯施設が立ち並び煩雑なまちとなってしまいました。
- ・ 那覇新都心では、地権者のほとんどが返還跡地外に居を構え定住していることから、返還跡地内の土地については、土地活用、投機目的の利用が、はからずも進んでしまったため、こうした状況が生まれたのです。
- ・ こうした反省を踏まえ、地元地権者が定住したくなるまちづくりが必要と考えます。そのためには普天間の昔の風景を踏まえて、地元のアイデンティティを感じさせる風景のあるまちづくりを進めるべきです。
- ・ 沖縄総合事務局では、平成13～14年にかけて基地跡地利用の議論に向けて昔普天間のCG映像なども作成していました。「なんまち街道」における住民交流の風景などが描かれており、こうした風景が再び実現できるまちづくりが望まれます。

那覇新都心にみる民間商業施設の無秩序な開発をコントロールする意味でも宜野湾市が景観行政団体となって、しっかりした景観条例や景観計画をたて、まちづくり、道づくりを推進してもらいたいと思います。

2) アンケート調査票

普天間飛行場の跡地利用に関する県民フォーラム
アンケート票

設問 1

本日の県民フォーラムをふまえ、沖縄県や宜野湾市の将来の交通にとって、何が重要であると感じになりましたか？当てはまる番号を全てに○印を付けてください。

1. 軌道系公共交通の導入 4. 職住近接のまちづくり
2. 跡地利用による幹線道路整備 5. 国、県、市町村による取組体制づくり
3. 自動車に頼らない、歩いて暮らせるまちづくり 6. その他()

設問 2

今後も県民フォーラムを継続的に開催していく予定ですが、普天間飛行場の跡地利用に関してどのようなテーマを取り上げたら良いとお考えですか？

当てはまる番号を全てに○印を付けてください。

1. 今後の住宅地のあり方について
2. 産業や都市機能のあり方について
3. 自然環境や文化財の保全について
4. 沖縄らしい風景づくりについて
5. 周辺市街地との連携について
6. ライフライン
(上下水・ごみ処理・電力・情報通信施設等)のあり方について
7. 交通機能のあり方について
8. その他（ ）

設問 3

その他「フォーラムの感想」や「あなたのお考え」などを自由にお書き下さい。

回答者についてお答え下さい

住 所	市町村	職 業	1. 自営業 2. 会社員 3. 公務員 4. 学生 5. 主婦 6. フリーター 7. 無職 8. その他	年 齢	1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60 歳以上	男 ・ 女
--------	-----	--------	---	--------	---	-------

回答頂きましたアンケート票は、受付の『アンケート回収箱』に投函して下さい。

3. 基調講演・パネルディスカッションの概要

1) 基調講演

(1) 中南部都市圏の交通の将来像

- 中南部都市圏レベルの将来的な交通は、道路網と自動車为主体になることは今後とも変わらないが、パーソントリップ調査で自動車の占める割合が増えている点が気になる。自動車の役割もあるが、以下の理由から公共交通を導入することが必要。
 - ― 政令指定都市レベルの“品格”
 - ― 多様な交通需要への対応（道路のみでは対応不能、定時性などのサービスの質）
 - ― 地球環境への対応
- 中南部都市圏の公共交通は、中量の公共交通システムを骨格にし、普天間跡地を公共交通の軸で貫くことが必要。中量公共交通システムは、那覇から普天間は二軸、普天間から沖縄市は一軸。

① 沖縄本島レベルの交通の将来像

- ・ 本島レベルの将来像は道路網と自動車主力であり続けるだろう。
- ・ 公共交通という視点では高速バスが現に存在している。本島北部から高速バスで来る方は西原でモノレールに乗り換えることにより定時性を確保して目的地に行けることになる。
- ・ 今後、本島では高速バスと地域的な交通を結びつけて高速バスを上手く育てていくことが大事。

② 中南部都市圏レベルの交通の将来像

- ・ 中南部都市圏のレベルでも道路網と自動車为主体であることは変わらない。
- ・ 18年度の沖縄のパーソントリップの結果を見ると、自動車が占める割合が67%で過去の割合から増えている点が気になる。
- ・ 沖縄での自動車の役割はあるが、公共交通を導入することは以下の点から必要が高く、在来バスには定時性に問題がある。
 - ― 政令指定市並の品格
 - ― 量的にも質的にもこのような交通需要は道路のみでは対応が不可能で、定時性を持ったサービスができない。運転免許を持たない方もいらっしゃることを考慮すると公共交通が必要。
 - ― 地球環境という問題にも対応する必要。

③ 公共交通導入による地価上昇効果

- ・ 公共交通を導入すると地価の上昇効果があると思われる。
- ・ 琉球新報では、「利便性の高いモノレール周辺では地価の上昇に勢いが広がっている」と

ということが報じられている。また少し前の記事では「沖縄の地価形成は鉄道がないために地価分布の核となるものが明確でなかった。しかし那覇市内は駅前を中心とする地価再編が行われるかもしれない。」ということが言われている。この傾向は明確になってきた。

④ 中南部都市圏の公共交通の将来像

- ・ 第一は、中量の公共交通システムを骨格にするということであり、その時に那覇～普天間は2軸、普天間～沖縄市は1軸。また、普天間等の跡地は公共交通の軸で貫くことが必要。平成18年から行われている沖縄パーソントリップ調査の報告では、骨格的な公共交通軸は、普天間までは2軸、普天間から沖縄市までは1軸でいくことが構想されている。
- ・ 本島レベルの公共交通は高速バスと上手く結接していなくてはならない。
- ・ 政令市なみの「品格」に相應しい「街のシンボル」になるものでなければならず、そのためには公害を出すものではなく、街なみ景観にマッチし、バリアフリーで、デザインとしても斬新でまちのイメージを一新するものであってほしい。

(2) 普天間跡地に係る中量公共交通システム

- 普天間跡地に適用可能な中量公共交通システムは「モノレール」、「LRT」、「BRT」。
- 「モノレール延伸」は既存設備の拡張が必要であり、「LRT」は開発の中心にシンボリックに導入すると街のイメージが上がり、インフラはモノレールよりも安価。「BRT」は一般道路に専用車線・専用軌道を設け、多様性に富んでいることが特徴。
- しかしながら、現段階での選択は時期尚早であり、今後多面的な検討が必要。

① 中量公共交通システムの選択肢

- ・ 普天間等の跡地にかかわる中量公共交通システムの選択について、モノレールが良いというのは早計であり、モノレール以外も対象に慎重に選択すべき。
- ・ 選択肢を絞り込む場合は、以下の点が条件になる。
 - 技術的に実用段階に達しているもの
 - 導入に必要な公共助成制度が整っているもの
 - 我が国における経営実績があることが望ましい
- ・ このように絞り込んでいくと、適用可能な中量公共交通システムとして次の3種類があげられる。
 - モノレール
 - LRT（ライトレール・トランジット）：路面電車の進化型
 - BRT（バス・ラピッド・トランジット）：在来バスの進化型

② モノレールの延伸可能性

- ・ ゆいレールが県民に浸透し、採算ラインにあるのでモノレールの延伸可能性は十分にある。更にゆいレールは「街のシンボル」という認識がされている。
- ・ 延伸に際しては、那覇市内でゆいレールの既存設備の拡張が必要になる。これは車両増

結（2両固定編成）に伴う既設駅の増設である。

- ・ また、開発地内でも高架構造になり、街なみ景観として良いかという課題もある。

③ L R T 導入の可能性

- ・ L R Tは路面電車と比べて非常に静穏であり、乗り心地が良く、低床・デザインに優れているため、開発地内のシンボル道路中央に平面で導入すると、街のイメージがあがりそう。
- ・ L R Tを導入しようとする、ゆいレール駅付近に駅を設けて、道路上を高架でつくり、開発地付近では平面になることが想定される。
- ・ また、架線レスL R Tが実用化目前である。架線レスのL R Tはバッテリー駆動のものが開発中であり、これらは時速 40km 程度で走行し、充電時間も中間駅で1分、端末駅で3分程度である。ボルドーのL R Tは地面から電力を供給している。
- ・ インフラはモノレールより安価であり、車両は路面電車と同等と思われる。

④ B R T 導入の可能性

- ・ 一般道路の専用車線・専用軌道を走行するので多様性がある。
- ・ 開発地内ではシンボル道路中央に平面で導入し、開発地周辺では既存道路の整備状況に対応して、平面・高架専用道路や一部一般道路を走行するなど多様性がある。
- ・ 名古屋の新出来町線にB R Tを導入し、平均表定速度が 15km/h から 20km/h に向上した例がある。
- ・ 一般的なバスは「シングルバス」であり、全ての枝線に乗換が必要である。「デュアルモードバス」は主要な枝線には乗り換えなしに乗り入れが可能になる。

⑤ 公共交通システムの選択に必要な多面的検討

- ・ 普天間に相応しい公共交通システムの導入を考えた場合、次の理由から未だ時期が早く、今後多面的な検討が必要という印象である。
 - ― 跡地の姿が十分に見えていないこと
 - ― 選択肢となり得るシステムは技術面も含めて一長一短
 - ― システム改良の技術開発が進行中（架線レスL R T、電気駆動B R Tなど）
 - ― 跡地周辺地域の導入空間（広幅員道路）が未整備

（3）公共交通の将来像の今後の検討ポイント

- 跡地を貫く公共交通軸が必要であり、そのルートを早く想定することが重要。その後に跡地開発と公共交通を一体的に整備するビジョン策定が必要。
- その際に大都市圏の私鉄ビジネスモデルが利用できないか。開発の地権者合意を先行させ、駅の立地で地価上昇の利益を一部地権者に還元。

① 跡地開発と公共交通の統合的ビジョン

- ・ 跡地を数珠玉に例えると、それを貫く一本の糸である公共交通軸が必要であり、そのルートを早く想定することが重要になる。

- ・ その後に、跡地開発と公共交通を一体的に整備するようなビジョンをつくらないといけない。開発と交通を直接的に結びつける事例として大都市圏では私鉄があり、これをビジネスモデルとして考えられないか。
- ・ 開発に対する合意を地権者の方々と先行的にいき、合意が形成された地区に駅を設ける。この駅周辺の地価が上昇するので、その利益を一部の地権者に還元するが、残りを公共交通整備に充当することが考えられないか。

② 大都市圏私鉄のビジネスモデル

- ・ まず路線免許を取得しておき、幅広く沿線の土地を先行買収して私鉄会社自身が地権者になる。次に他の地権者と開発の合意形成・段階的な開発を行い、それに合わせて鉄道を逐次延伸していく。
- ・ 具体的には東急電鉄が多摩田園都市を開発している。東急電鉄が地権者の2割程度の土地を買収し、東急電鉄が地権者の1人として開発にかかる合意形成を行う。組合区画整理3000haの98%の土地は、鉄道延伸に先行して着手または開発合意がなされており、開発と公共交通が一体的に計画・整備されたと見ることができる。
- ・ このようなモデルを普天間でも参考にして上手い仕掛けができると良いと考える。

③ 本線システムと枝線システム

- ・ 本線システム1軸は重要であるが、それだけでは跡地内へも跡地周辺にも十分にサービスできない。今までは本線と結接する枝線システムが必ず必要と考えられてきたが、本線をデュアルモードにすると、重要な枝線には乗り換えなしで行けるようになる。
- ・ デュアルモードによる乗り換え無しの効用として、例えば山形新幹線の事例がある。従来は福島での乗換時間が10分であり、心理的支障時間は30分から1時間にも匹敵していた

④ 段階的跡地開発に適した本体システム

- ・ 跡地開発は低密度、段階的、中長期的であるが、LRT・モノレール等は相当の延長に辿って軌道、駅、車両等を一気に投資しないとシステムとして成り立たないため過大投資になるリスクがある。
- ・ BRTは、開発段階に即応して少しずつシステムをのばしていくという柔軟な投資が可能である。
- ・ 現在の日本の制度下では、採算性がとれないシステムは実現が難しいのが現実である。

⑤ おわりに

- ・ 政令指定都市並みの都市圏には、政令指定都市並みの「品格」に相應しい公共交通が必要。
- ・ その跡地を貫く一本の公共交通軸が必要。その際、跡地開発と公共交通の導入は、一体的に整備するビジョンをたて、開発との関係を見ながらシステムを選択していくことが大事。
- ・ 特に、低密度段階的中長期的な開発に柔軟に対応しうる本線システムを、今後多面的に検討し、選択・導入することが重要。
- ・ その時には、本線システムと枝線システムのデュアル化も検討することが必要。
- ・ 跡地開発の姿と、公共交通システムの技術開発動向を見極め、
- ・ これらのためには、本線システム導入空間（広幅員道路）の早期計画・整備が必要。

2) パネルディスカッション

① 第1ラウンド【重視すべき交通問題について】

- 安全で安心して誰もが利用できる公共交通を整備することが重要ではないか。海外からきた方のためのサインの充実も必要。(幸地氏)
- 交通弱者にとっては交通機関の選択肢がない。普天間跡地を上手く使って公共交通の選択肢の多い交通体系の整備を望む。(高江洲氏)
- 宜野湾市は現在通過交通が多い。跡地利用により、「通過交通が住宅地に入り込むこと」、「新たな自動車の発生集中が見込まれること」が懸念。
バスの利用促進については、定時性確保に加え、バス自体の魅力創出が課題。(友寄氏)

(富川氏)

- ・ 交通は、経済・産業・生活利便の土台と捉えられる。どのような産業を興すために、どのような交通が必要か。また、環境にやさしい交通がどうあるべきか、交通にとって大事な要件などについて伺いたい。

(幸地氏)

- ・ 公共交通が便利になれば高齢者や子供達が行きたいところに行けるようになる。安全・安心して誰もが利用できる公共交通を整備することが重要ではないか。海外からきた方のためのサインの充実も必要だろう。

(高江洲氏)

- ・ 11 年前に東京から沖縄に嫁いできたが、沖縄の印象は「車が多いこと」、「歩きにくい」など交通の不便さを感じた。交通弱者にとっては交通機関の選択肢がない。普天間跡地を上手く使って公共交通の選択肢の多い交通体系にしてほしい。

(友寄氏)

- ・ 宜野湾には通過交通が多く、国道 58 号の宜野湾～浦添間は日交通量が8万台程度ある。普天間跡地が住宅地になったら通過交通が入り込んでくることが懸念されるため、幹線機能をもった道路・交通機能を整備しないとまちづくりそのものが崩壊してしまう。さらに宜野湾市で発生する交通量の増加が想定され、交通パニックになることが懸念される。
- ・ 沖縄の公共交通であるバスは定時性が確保されていないことに加えて、バス自体に魅力がない。公共交通は魅力創出を合わせて取り組まないと利用されるものにはならない。バスについては、基幹バスとコミュニティバスなどを体系的に考えていく必要があるだろう。

(富川氏)

- ・ 普天間跡地では中量公共交通システムが重要とのことであったが、この選択肢は物流などの交通に効果的か。

(矢島氏)

- ・ 基調講演は人の動きを前提にしていた。物流はもう一つの大きな交通の問題である。この物流については、陸上交通面は今後とも車に頼らざるを得ないだろう。環境面からみるとトラックの排気ガスが気になり改善の必要はあるが、トラック自体を環境にやさしいものとし、機能としては車で運ぶということだろう。

② 第2ラウンド【本島中南部都市圏が目指すべき交通の将来像について】

- 誰もが参加できる都市交通を考えると、「安心・安全・便利」が一番であり、道路は真に必要な整備に限定すべき。(幸地氏)
- 市民参加型で交通を考えることが重要であり、トランジットモール化も検討課題。(高江洲氏)
- 利用の選択肢が多い交通システムを構築していくべき。(友寄氏)
- 中南部都市圏のもう一つの軸がモノレールとは限らないが、跡地開発とのマッチ、交通経営とのマッチがモノレール選択の決め手。(矢島氏)

(幸地氏)

- ・ 普天間基地イコール「戦争」というイメージがあるので、それを払拭しないと高齢の方々は嫌なイメージがあるだろう。誰もが参加できる都市交通を考えると、「安心・安全・便利」が一番であり、道は真に必要なものに限定する。「未来平都市エリア」と考えて、東西方向をつなぐハシゴ道路などを考えた。

(高江洲氏)

- ・ 戦前には沖縄にも鉄道があったと聞く。岡山の路面電車は市民型の路面電車であり、よく利用されているらしい。市民、県民が参加し交通を考えることが重要ではないか。
- ・ 交通渋滞は環境問題にもつながるため、トランジットモール化なども検討課題だろう。

(高江洲氏)

- ・ ベロタクシーは、自転車タクシーで、日本では京都からはじまったもので、乗り物はドイツの車体を輸入している。元々は那覇国際通りのトランジットモールの社会実験からはじまった。観光客は2割、残り7～8割は沖縄県内にお住まいの方である。

(友寄氏)

- ・ 理想的な交通は、選択肢が豊富にある交通システムを有していること。普天間跡地を見ると、外郭道路の条件が整っている。西海岸道路は産業道路・観光道路、内陸は宅地として豊かな緑や歴史的なものを活かして地元の人々が育て、それに応じた交通システムを導入することがよい。西原へのモノレール延長計画があり、そこから並松街道に伸ばしてくる形にすれば公共交通の連携もしやすいだろう。外郭の条件がそろっているので、中の交通の方向が示されているのではないか。
- ・ 新都心では、通過交通が宅地内を走っている。道路の段階構成を考える必要があるだろう。どこからでも住宅地に入れる道路ではなく、入口と出口をはっきりさせることが必要と考える。宅地は通過交通が入らない交通がもてるようにして、商店街では、LRTなどが加わった形で、トランジットモールのイメージが持てるとよい。

(矢島氏)

- ・ モノレールは県民に認知・利用されており、街のシンボルになっている。もう一つ軸を通すときにモノレールでなければならないかということ、中南部都市圏は2つの都市圏であるため別のものであってもよいと考えている。地元の選択の問題。大事な点は普天間を中心とした跡地の開発の姿とモノレールがイメージとしてマッチすること、交通の経営とし

てマッチするすること。この二つがモノレールの延伸を選択できるかの決め手になると考える。

- ・ 開発イメージについて、嘉手納以南約 1000ha は各種機能を選択して入れるという話ではなく、多機能が複合した魅力的な開発になるのではないか。この多機能な開発にマッチしうる人の動きのシステムは何かを考えていけばよい。賑わいがありながら、片方では広大な公園があってホッとできるなど、多様な開発、多様な魅力がキーワードと考える。

③ 第3ラウンド【普天間飛行場の跡地利用とあわせてどのような取り組みが可能かについて】

- 跡地は、皆が集まり遊べるようなテーマパーク型の交通ターミナルとすべき。(幸地氏)
- 130 万県民で車登録台数が 94 万台は多すぎる。公共交通を上手く活用し、車依存度を軽くすることにより環境に配慮すべき。(高江洲氏)
- 景観にも配慮し、緑等の環境と交通システムが一体となったイメージが大事。(友寄氏)
- ゼロから絵をかける普天間は恵まれている。跡地開発と公共交通の総合的ビジョンを描くことが重要。(矢島氏)
- 効率だけでなく品格ある、環境にやさしい交通システムを考えることが必要。(富川氏)

(富川氏)

- ・ 環境にやさしい交通体系についてご意見を伺いたい。

(幸地氏)

- ・ 環境にやさしい交通は自転車しかない。一方で、天候や地形を考えると普天間は、大型連結バスなどを導入して、周辺都市に行けるように。今ある道路を有効活用するのであれば「バス」が環境にやさしい交通と考える。

(高江洲氏)

- ・ 最大に環境にやさしいのは人が歩くこと。沖縄では車の依存度が高く 130 万人の人口に対して 94 万台の登録台数がある。公共交通を上手く使うことにより、環境は少しずつ保たれてくると思う。通勤・通学は公共交通を上手く使うことで車依存が改善されていくのではないかな。

(友寄氏)

- ・ 歩いて楽しめるのは中心商店街。国際通りでトランジットモールにした結果、排気ガスが減少して爽快に感じられる通りになったとの感想が多い。このようなことを体感しながら人々の意識改革につなげることが必要ではないかな。

(富川氏)

- ・ 跡地には観光リゾート構想がある。観光客の移動を考えると、北部に回遊することになるだろうが、北部との交通の手段はどのように考えたら良いかな。

(矢島氏)

- ・ 観光の交通ではレンタカーが増えていると認識している。その利用者が渋滞の問題は感

じているだろう。ただし、運転免許を持っていない人もいるため、観光交通に対する選択肢を用意しておく必要がある。飛行場から高速バスで本部まで行き、本部からレンタカー利用という方法もあるかもしれない。高速バス+レンタカーなど、様々な選択肢を用意し、島全体としての基幹的な公共交通である高速バスを育てていってはどうか。

(富川氏)

- ・ 新しい公共交通システムのご意見を伺いたい。

(友寄氏)

- ・ 矢島先生の話聞いて、BRTが活用できるかなという感じがしてきている。
- ・ 中南部の横軸について、東西道路である38号（浦添市）に軌道系を導入してはどうかと提案したことがある。これによりロサンゼルスのように高台に上り、東海岸や西海岸が見渡せるようになり、観光の名所にもなる。
- ・ 縦軸は、パイプライン通りはLRTやBRTを導入することにより38号につなげる。さらに西原から並松街道に北上し、BRTなどを導入した25m程度の道路ができないか。軌道系ができないのであれば、クリチバのように基幹バス主体の体系にすることが考えられる。

(矢島氏)

- ・ 普天間では、全国から人々が見に来るような斬新な交通システムにトライしてほしい。フランスでは、デザインの良い交通システムを入れると、その路線のコリドーが変わり、沿道住宅の資産価値が上がると言われている。まちのイメージが上がるだけでなく、資産価値が上がる。イメージがよいものを導入することが、どれくらいまちに重要かを考えてもよいのではないか。特に今回の場合は、返還されれば一から絵をかける。ゼロから絵をかける場所はそんなに多くない。

(幸地氏)

- ・ ここはテーマパーク。みんなが集まり、乗って楽しい、エコカーに体験できるなど、自分では買えないものを体験させて、その良さを知ってもらうことが重要と考える。そして人々の意識を変えていく。

(高江洲氏)

- ・ フランスでは駅端末でのレンタル自転車が公共的に使われている。これがお洒落で、借りたいというイメージにさせられる。

(友寄氏)

- ・ 交通は環境と一体とならなければいけない。例えば、街路樹、昔の並松街道の中を走行する路面電車、外国では緑のジュウタンの上を走行するLRTなどのイメージを大事にしていきたい。

(幸地氏)

- ・ バスターミナルは宜野湾が中心になっても良いのではないか。その拠点を普天間につくってはどうか。

(富川氏)

- ・ 普天間の跡地利用を成功例とするためには、どのような交通体系にすべきか。普天間、那覇、沖縄市までの軸が必要であり、この軸を通す手段は、モノレール、LRT、BRT等の手段が考えられる。基調講演で印象に残ったのは、交通は効率を優先に考えがちであるが、『品格』のある交通システム、『環境にやさしい』交通システムという視点も含めて総合的に判断すべきという提言であった。

■ フロアーとの意見交換

質問者 東京都在住、女性

- ・ 東京の東村山では小型コミュニティバスが走るようになり、高齢者も安い料金で交通機関を利用できるようになった。小型化すると狭い道路でも対応可能で、手をあげれば止めてもらえる。このような方法を用いたら様々な人々が安心して使えるのではないかな。
- ・ 今回沖縄に来たいと思ったのは、山の斜面をはしる「ケーブルカー」を観光に使いえないかと考え、沖縄の人たちにこの話しをしてみたいと思っていた。

回答者：矢島氏

- ・ 狭い路地でも走れるような短くて幅の狭いバス。こうしたものは、軸になる公共交通の『枝線』として有効と考える。跡地の周辺市街地をサービスするバスは、このような小型コミュニティバスが使えるのではないかな。
- ・ ヨーロッパではケーブルカーが都市交通システムとして機能している。普天間も高低差があるため、観光もかねて、日常の用にも供するようにケーブルカーのようなものを整備することも一つの面白みのある交通システムだろう。

質問者 大学名誉教授、男性

- ・ 将来の公共交通が担うべきトリップを目標として定めておく必要はないかな。2030年には350万前後のトリップになることが見込まれるが、そのうちの程度を公共交通で分担するかの目標をにおいて公共交通を検討したらよいのではないかな。
- ・ 都市モノレールが県民に信頼されている理由は、定時性である。将来の公共交通を考える際にも県民に定時性の恩恵を与えるべきだろう。そういう観点から公共交通の軸となるネットワークを考えるべき。
- ・ 公共交通機関の選択には、各公共交通のメリットを活かしたネットワークが良い。LRT、BRTでも道路交通との競合があることを考えると、将来も渋滞は変わらないのではないかな。このような観点から、渋滞フリーの「高架構造の公共交通」、「定時性のある公共交通」、「マイカーからの転換可能性のある公共交通」を目指すべき。

回答者：矢島氏

- ・ 量为目标として掲げるべきというのは、仰る通りである。パーソントリップ調査のとりまとめが近づいていると思うが、自動車依存をどれだけ是正するか、どれだけ公共交通に引き戻すのか、をPT調査の最終成果の一つに入れて頂きたいということを県にお願いしたい。

回答者：友寄氏

- ・ 定時確保は大きな問題。バスでは基幹バスを実現することで定時性がどの程度あるかを示して頂きたい。ただ、新しく整備する道路に基幹バスというのではなく、跡地利用では違う形態の公共交通を入れたい。58号には基幹バス、跡地利用にはLRTやBRTなど幾つかの公共交通を組み合わせると定時性がかなり向上すると共に、一般道路の交通量が転換されるという相乗効果がでてくると考える。

質問者 宜野湾市民、男性

- ・ このまま普天間跡地の開発が進むと、巨大な駐車場ができ、周辺での交通負荷の増大が懸念される。
- ・ 跡地では「平和・クリーンエネルギー都市」を目指してほしい。これ以上地球温暖化が進めば、珊瑚礁によりダメージを与え、沖縄の観光に影響を与える。広大な土地にクリーンエネルギーの先進的な都市ができないかな。

回答者：幸地氏

- ・ 普天間跡地には駐車場をつくらずに公共交通でアクセスして移動してもらうことが基本になると考える。

4. アンケート調査の概要

1) アンケート回答状況

◆ アンケート回答者は、155 名

第5回県民フォーラムには、約400人の県民・市民の方々の参加を得た。会場では、『県民フォーラムに関するアンケート』を229通配布し、68%に相当する155件の回答を得ることができた。

実施日 : 平成21年1月26日(月)
配付数 : 229通 (参加者に受付で配布)
回収数 : 155通 (会場にて回収)
回収率 : 68%



▲受付の様子

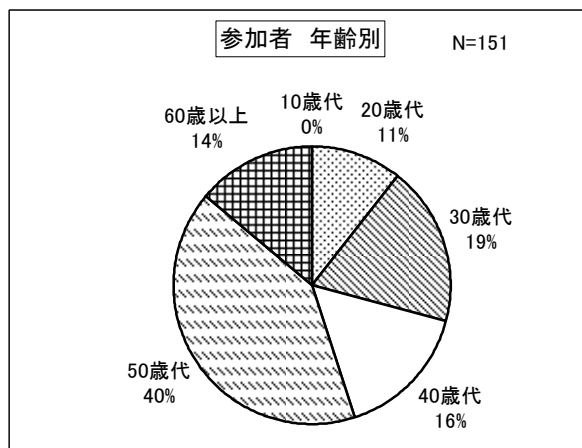
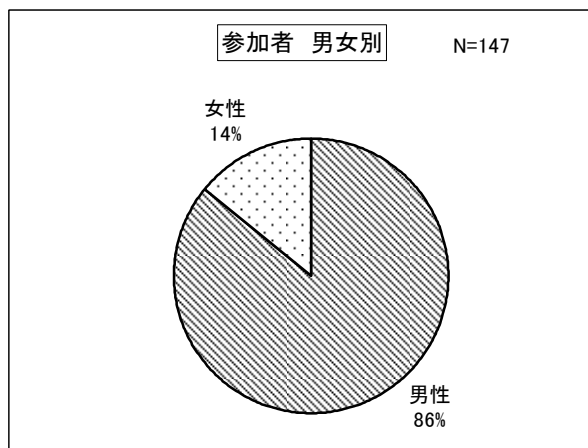


▲会場の風景

◆ 回答者の属性は、男性、宜野湾市在住が多い

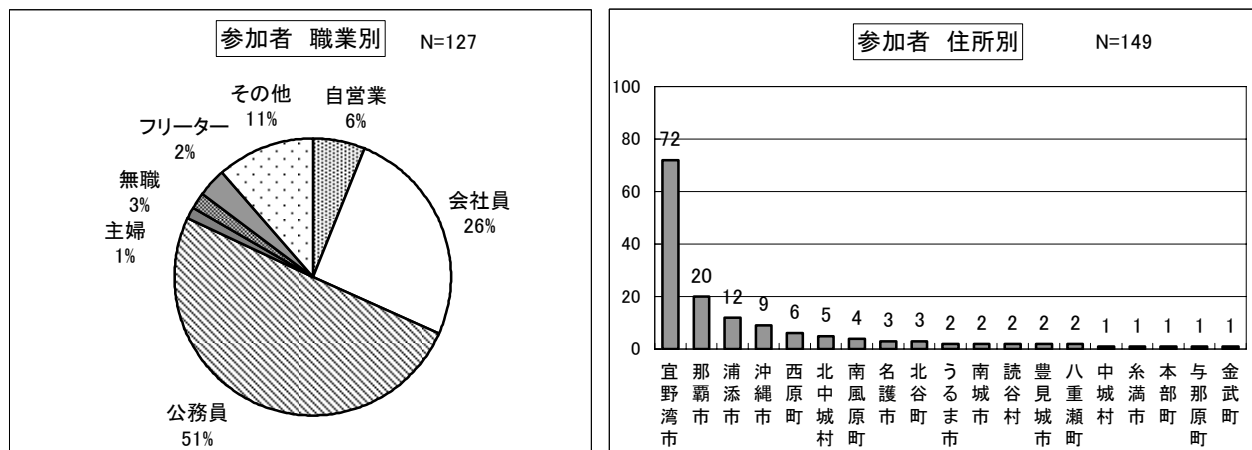
フォーラムへの参加者のほとんどが「男性」であり、アンケート回答者も80%以上が「男性」であった。

また、年齢別構成を見ると、50歳代が40%と最も多く、30歳代は19%、40歳代は16%であった。



職業別では、公務員が51%と最も多く、会社員が26%、自営業が6%である。

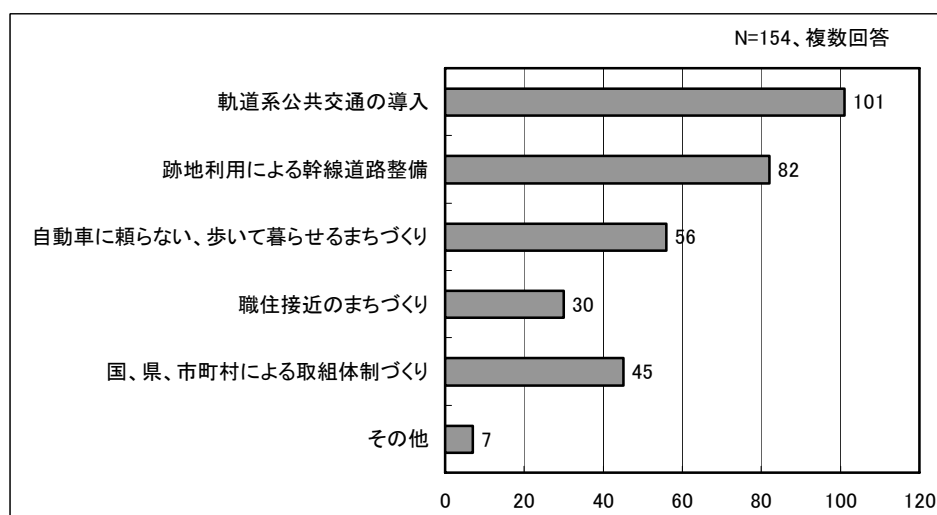
居住する住所別では、普天間飛行場の所在地であり、フォーラムの開催地でもある宜野湾市民の参加が圧倒的に多く48%を占めている。



2) 沖縄県の振興や宜野湾市の将来像実現のために重要なこと

◆ 「脱車社会」の意識が高まる

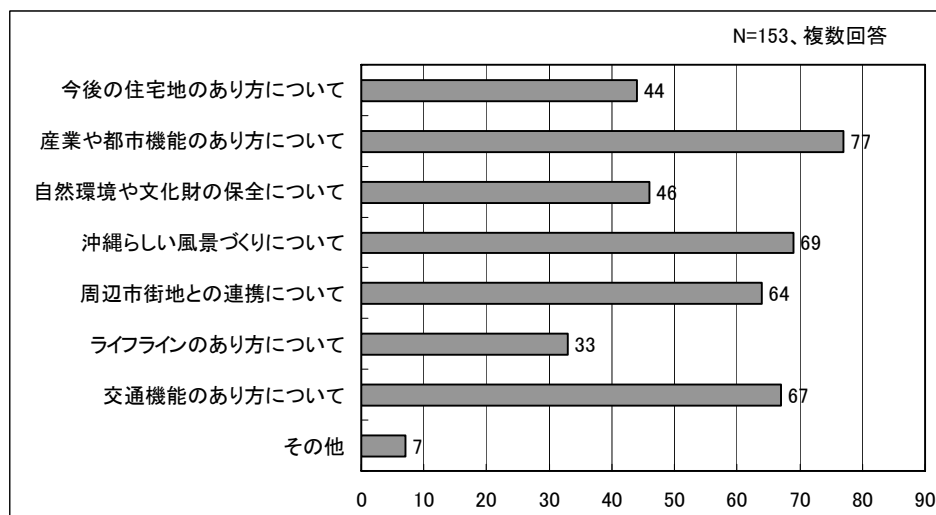
今回の県民フォーラムを踏まえ、『沖縄県の振興や宜野湾市の将来の交通にとって、何が重要であると感じたか』という問いに対しては、「軌道系公共交通の導入」が101件（66%）と最も多く、次いで「跡地利用による幹線道路整備」が82件（53%）となっている。多くの方が今回のフォーラムでの講演内容に共感したことがうかがえる。



3) 普天間飛行場の跡地利用に関するフォーラムの今後のテーマ

◆ 今後のテーマは、「産業や都市機能のあり方」がトップ

今後も継続的に開催する予定である県民フォーラムで、『普天間飛行場の跡地利用に関してどのようなテーマを取り上げたらよいか』との問いについては、「産業や都市機能のあり方」が77件（50%）と最も多く、次いで「沖縄らしい風景づくり」（45%）、「交通機能のあり方」（44%）となっている。



4) 自由意見について

自由意見では、以下のような意見が寄せられた。

① フォーラムの感想・要望

跡地＝住宅地という発想ではなく、跡地利用の視点から、県内の交通体系の方針を考えるとという新しい視点を評価する意見が多かった。また車依存社会から脱却し、環境に配慮した交通体系整備の必要性についての理解が得られたようである。

今後のフォーラムについては、若い世代がより参加しやすい工夫が必要であるという意見や、パネリスト、コーディネーターの選定に関する希望も寄せられた。

② 今後のまちづくりに対する意見

跡地のまちづくりに対する意見としては、自然環境との調和や、赤瓦等、沖縄の文化、史跡を生かした普天間らしさが感じられるまちづくりを期待する意見が多くみられた。

また、まちづくりは市民参加型の手法による市民協働を求める意見も見られた。