

■第3回 沖縄交通リ・デザイン実現検討会 議事録

日時：2024年1月30日（火）13:30～15:30

場所：那覇第2地方合同庁舎1号館2階大会議室+Teams

出席者（順不同）：

- ・ 琉球大学 神谷准教授
- ・ 株式会社琉球銀行 金子氏（代理発言：具志氏）
- ・ 株式会社りゅうぎん総合研究所 志良堂氏
- ・ 株式会社沖縄銀行 西村様
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 天久氏（代理発言：新里様）
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大西氏
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大嶺氏
- ・ 沖縄経済同友会 竹越氏
- ・ 沖縄県商工会議所連合会 福地氏
- ・ 一般社団法人沖縄県経営者協会 田端氏
- ・ 沖縄電力株式会社 川満理事（代理発言：吳屋様）
- ・ 株式会社りゅうせき 玉城氏
- ・ 一般社団法人沖縄県バス協会 慶田氏（代理出席：高江洲事務局長様）
- ・ 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城氏
- ・ 沖縄都市モノレール株式会社 上原氏
- ・ 沖縄県企画部 谷合企画振興統括監
- ・ 沖縄県土木建築部 金城建築都市統括監
- ・ 沖縄県文化観光スポーツ部 大城氏（代理出席）
- ・ 沖縄県教育庁 玉城教育指導統括官
- ・ 内閣府沖縄振興局 野本参事官
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部 星部長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室 村上室長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課 屋我課長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局経済産業部 エネルギー・燃料課 長嶺課長
- ・ 東急株式会社 土田氏
- ・ 三井住友カード株式会社 生田氏

※配布資料

- （資料1）PI第2フェイズの進め方について
- （資料2）ステークホルダーに求められるアクション（たたき台）
- （資料3）講演資料① 公共交通と駅を中心としたまちづくり
- （資料4）講演資料② 交通を起点としたキャッシュレスデータ利活用について
- （参考資料1）PI第1フェイズで得られた声
- （参考資料2）交通結節点整備及びデジタル活用について
- （参考資料3）令和6年度予算及び令和5年度補正予算概要資料

- 事務局よりPI第2フェイズの進め方及びステークホルダーに求められるアクション（たたき台）について説明。（資料1、2）
- 東急株式会社土田氏、三井住友カード株式会社生田氏より関連する内容について基調講演。（資料2、3）
- 基調講演に関する発言及び各委員の主なご意見は以下のとおり。

■基調講演に関する発言

<東急株式会社>

(沖縄総合事務局 星 運輸部長より、趣旨を紹介)

- ・ 鉄道事業者の構造転換は昨今のメインストリーム。具体的には、従来の鉄道事業ではなく沿線におけるエリア・生活の価値を高めていく事を事業目的としている点。沖縄が実現しなければならないことは、まさにこの地域・エリアの価値向上を戦略的に行う事。こうした転換を行わないとエリアにおいて持続可能な発展ができない事を示している。これからの沖縄の持続可能なまちの価値の向上を考える際に、住む・遊ぶ・働く、全ての要素で価値が上がり続けるような都市の設計を行い、それと折り合わせた交通の拠点やサービスの検討が必要。多様なプレイヤーとの共創や市民を巻き込むことは大変な作業だと感じているが、この点についてどのような所感があるか。

(東急株式会社より応答)

- ・ 様々な企業にとって、事業が成立する価値の高いまちと感じていただける事が重要。最近は住民の方々に参加していただき、住民主体でまちのあるべき姿を考えていただくプロジェクトを始めている。自社のみでまちづくりを進めるのではなく、様々な企業に入っていただく、または地域住民の皆様にイニシアティブを取っていただき、あるべきまちづくりを検討していただくことが沿線の持続可能性にとって重要であると考えている。

<三井住友カード株式会社>

(沖縄総合事務局 星 運輸部長より、趣旨を紹介)

- ・ 鉄道事業者の事業目的がエリア価値を高めるものにシフトしている状況を支えているのが、紹介があったインフラシステムである。首都圏では自動車販売台数に変化はないが、交通における自動車依存度が減少し、鉄道依存度が高まっている。この背景に決済システムが関係している。移動の途中にエキナカと呼ばれる消費の目的を設置することで、帰宅してから自動車を用いて買い物を行うより時間的コストが減少する。沖縄でも、地域価値と交通事業の価値が同時に向上する形を実現する必要があり、これが結果として公共交通への依存度高めることにもつながる。是非ともこのような新しいビジネスの形を参考にしていただきつつ、検討いただきたい。

■意見交換

- ・ 沖縄の特徴は通勤・通学などのライフスタイルに自家用車の利用が深く浸透している点。この解決のためにはライフスタイルの転換と交通の利便性向上を一体的に進める必要がある。
- ・ 沖縄は移動における人の時間を無駄遣いしている状況であり、効率的に働いていただくためにも、移動において時間を有意義に活用可能な社会の実現を望んでおり、人々の意識を変革するために取り組んでいきたい。
- ・ これは生産性向上に資するとともに脱炭素にも寄与していく取組。通勤におけるCo2排出量を計測したが、想定以上に排出している。ノーマイカーデーや時差出勤・テレワークの活用を通じて努力していきたい。
- ・ アクションプランについては共感。通学の際に親の送迎に頼っている現状があり、通勤時間になるとかなりの数の車が沖縄県において稼働している。また、バスについては運転手不足の問題も存在すると考えており、官民一体となって対応する必要があると認識している。
- ・ アクション事例については異論ない。全県民の意識を変えるのはハードルが高いため、基本的には「公共交通を便利なものにする」ことで利用を促すべきであると認識。従来の個別最適化した手段ではなく、利用者が目的地に行くのに分野を横断したモビリティを選択できる環境が望ましい。

- ・ 沖縄でも人手に頼る限界が必ず来る。自動化も想定した分野横断の仕組みや、そのためのデータ整備が必要。
- ・ 交通渋滞緩和を交通手段だけで考えるとうまくいかない。ウォーカブルシティのように歩く魅力もセットでベストミックスを目指すことが必要。各自治体がバラバラに計画するのではなく、県全体のグランドデザインと連携し、市民の合意形成やステークホルダーの共創を促す場が必要。
- ・ ノマイカーデー等の取組は中には難しい場合もある。目標達成の義務化等の手段は慎重になるべき。また、成功事例の共有や支援等が必要になる。従業員の時間損失の軽減・人材確保への影響等もインセンティブになるだろう。
- ・ カーボンニュートラルな燃料などの多様な選択肢を提供できる持続可能な社会を目指して貢献していきたい。このためには法的な環境整備や投資に関するサポート等も必要になると考える。
- ・ 具体的に公共交通機関の利便性を向上させることの方が重要。沖縄総合事務局の皆様や他の団体との皆様との連携を深めつつ、取り組みを進めていきたい。
- ・ 現在モノレールが二次交通に結節ができているかと言えば必ずしもそうではない。まち全体における交通結節点の整備は良い考え方。交通結節点ができ、そこを起点として交通環境が整備される。バス路線の変更等も含めて検討できるようになれば、良い取り組みになるのではないか。
- ・ 運輸事業以外での収入が多いとの話があった。直ちにこのような構造改革は難しいが将来的に検討していきたい。
- ・ モノレール・バス等の公共交通の魅力を高めるため、乗り継ぎの利便性向上・案内の強化等を通じて利用促進していきたい。インセンティブも必要であると考えモノレールとバスで乗継割引を行うなどの取組を進めていきたい。
- ・ 交通結節点の整備は現状の流れを無視して行うと逆に乗ってもらえないくなる事例が見受けられた。顧客の流れや交通の流れ等の現状の流れを整理・認識したうえで検討していくのが望ましい。
- ・ 公共交通の 1 つであるタクシーは役割を果たしてきていない。1 番の課題は人手不足。現在はタクシー会社ごとに運転手を奪い合っている状況であるが、特定技能を持つ外国人の採用も視野に入れつつコロナ前の稼働率に回復させることで沖縄の公共交通の在り方について貢献していきたい。
- ・ 公共交通料金と比べて、沖縄の駐車料金は安すぎる。交通を考える上で、民間も含めて公共交通に対する駐車場料金は考慮に入るべき指標の 1 つ。
- ・ 那覇空港周辺と博多周辺を比べると消費する場所が少ない。結節点で購買や子育てができるような環境が他県は整っている。どのような機能・サービスが必要か検討すべき。エリア、線としての魅力が沖縄に欠けている要素。
- ・ 家も職場もバスルートにあってもバスを使用していない人が多い。1 番効果があるのが通勤手当。労働局等のデータで無制限通勤手当と募集状況との相関データ等があれば今後交通の在り方やインセンティブにおいて重要な指標になるのではないか。
- ・ てだこ浦西駅は終着駅であるとともに玄関口の役割を持つ重要な駅であり、この検討会を踏まえ、機能強化の検討を行う予定。乗り継ぎ等のターミナル機能の強化やその他区画の利便性向上をどうするべきか等の検討を進めていく。地域の方々、交通事業者、その他企業の皆様と連携して進めて行きたい。
- ・ レンタカーに頼らない沖縄観光を目指して、情報発信等の取り組みを進めて行きたい。将来的にも公共交通中心の沖縄観光が必要であり、皆様と連携を図りつつ進めて行きたい。
- ・ 高校生の多数が保護者の送迎に頼っている状況。バス通学では渋滞で部活動などに影響が出ている。一度に打開するのは難しいが、ライフスタイル変革に向けてインセンティブ等の必要性を感じている。経済的に切迫している家庭のほか、遠方より通学している生徒を対象にするなど取り組んでいく。
- ・ わった～バス党の取組を本検討会と連携しつつ進めて行きたい。今後沖縄の交通の在り方において、データの活用は極めて重要。キヤッショレスをどのように使うのか、データをどのように利活用を行うかを含め検討していきたい。
- ・ 送迎は比較的近所の生徒が多く、遠方の場合はバスが多いというデータもある。一方、先生も公共交通を使っていながら現状。いきなり行政から生徒への周知・教育ではなく、先生を通じた周知・教育がやり易いのではないか。
- ・ 県と国の施策・調査が重複しているものがあり、調整・共有すべき。各自治体の人口・年齢層等で必要となるサービスや導入方法が異なるので、行政側で材料になるようなサービスや事例の紹介があれば。

- ・ 運転手不足に対応するためには、データに基づいた議論を行い、効率化を図ることが必要。その際、データに表れていない弱者を忘れてはならない。稼働の少ない時間帯の送迎が結果として介護職員の負担軽減、離職率低下に繋がった例がある。

■ 沖縄総合事務局 星 運輸部長より総括

- ・ 現在、沖縄の改革の為に必要な手段や技術ノウハウは今ここに存在すると認識している。是非、官民連携の体制を整え、沖縄県を日本のフロントランナーとなって日本を変えていきたい。今回第1フェイズで首里高校の学生達と協力したことで、たくさんの学びを得られ、大きな喜びを学生の皆さんと共有できた。さらには、市民の皆様がそれに対して大きな反応をくださった事に対して、教育庁をはじめとして関係者の皆様に感謝申し上げる。また、国の方でも抜本的な規制改革を行っている。許可を要しない取り組みや介護・福祉への拡充、人手不足における政策の具体化等を進めており、このような点に関して情報共有をしつつ、新しい日本を維持するような社会モデルを沖縄から生み出せると信じているため、引き続きよろしくお願いしたい。

以上