

公共交通の活性化に向けて (LRT 等次世代型公共交通機関の導入)

—地域経済の活性化のために—

提 言

平成21年10月

沖縄経済同友会
地域・経済活性化委員会

— 目 次 —

	頁
1. はじめに	1
2. 行政関係各方面への要望・提案	2
3. おわりに	5
参考：基本的な考え方	
1. 研究の背景(経緯)	6
2. 沖縄県の公共交通の現状と課題	6
3. 公共交通に対する基本的考え方	10
4. L R T等次世代型公共交通機関導入の必要性	12
5. 公共交通の整備に関する国の制度について	16
〈会合実績〉	17
〈委員名簿〉	19

1. はじめに

世界各国で自動車によるモータリゼーションが起こり、日本においては 20 世紀後半に大きな進展を見せた。モータリゼーションは便利で豊かな都市生活を可能にしたが、一方で多くの問題を惹起した。

自動車利用者が増える一方、全国各地でバス路線等の廃止が相次ぎ、公共交通の空白地域が拡大したため、交通弱者である高齢者・子供・身体障がい者等が交通手段を確保できない問題が生じている。また、道路整備を上回るペースで自家用自動車の保有が進み、通勤・通学等の交通手段として、過度に自動車へ依存するようになり、その結果、交通渋滞や環境問題が発生する等社会問題化している。

沖縄県の経済活動の中心である県都那覇市から沖縄本島中南部地域へ通じる幹線である国道 58 号とその周辺道路の交通渋滞の状況は年々悪化の一途を辿っている。これは人口増(観光客含む)とともに個人使用車両の増加が主因であるが、一方でバス等の公共交通機関の利用者が近年著しく減少していることによる。この交通渋滞による経済損失は 1 km あたりで年間 115 百万円と大きく、早急な対応が求められている。

これらの問題を解決するために、地域の公共交通を支える新たな仕組みづくり支援として平成 19 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)」が公布され、同年 10 月に施行された。これを受けて、全国各地で地域の公共交通を活性化・再生するための活動が活発となっている。

沖縄県においても、現在の過度の自動車依存の状況が続くと、交通事情の更なる悪化はもとより、今後の環境問題、エネルギー問題、高齢化社会に対応出来なくなる他、1,000 万人の入域観光客の実現を標榜する観光地づくりの上でも大きな障害となりうる。これらの解決のためには、公共交通の再生・活性化が必要であるが、過度な自動車依存から脱し、公共交通の利用を促進するのは必ずしも容易ではない。魅力ある公共交通機関を導入する一方で、「ひとが中心のまちづくり」を目指して、これまでの考え方にとらわれない、パラダイム転換的発想で変えていく必要がある。

当面は現行の主要公共交通機関であるバスの利用促進のために県民、行政、公共交通事業者が連帯して、改善に向けて行動することが肝要である。しかしながら、早い機会に、人が移動しやすいまちづくりのため、法定の「地域公共交通総合連携計画」に L R T (Light Rail Transit) 等の次世代型公共交通機関の導入を盛り込み、実現に向けて取り組みを開始する必要がある。最終的には沖縄本島南北間の経済の活性化に繋げるべく、本島南北縦貫の軌道系公共交通機関を導入するのが望ましい。

2. 行政関係各方面への要望・提案

沖縄県中南部都市圏の幹線道路及びその周辺道路における交通渋滞の解消、低炭素社会を実現するための環境問題への取り組み、それらを融合させた新たなまちづくりによる市街地の活性化を図るため、行政関係各方面に以下のとおり要望・提案する。

(1) 公共交通の再生・活性化の推進

—過度に自動車に依存しない社会の構築—

①経済問題としての視点から

沖縄本島中南部都市圏の交通渋滞の状況は悪化の一途である。那覇市、浦添市、宜野湾市にかかる幹線道路の渋滞時の自動車旅行速度は平均約15Km/hと3大都市圏よりも悪い状況にある。渋滞による経済損失は1Kmあたり年間115百万円と試算されており、沖縄県にとって交通問題の解決は大きな課題である。

交通渋滞は県民生活だけでなく、観光にも影響を与えている。近年、観光客のレンタカー需要が急伸しているが、渋滞による時間的なロスや精神的なストレス、代替交通手段が乏しいなど、沖縄観光へのマイナスイメージが定着する懸念も生じている。

また、自動車への依存が高い当県では、小売業や飲食業等が商活動を行う上で、駐車場の確保は集客のため欠くことのできない条件となっている。しかし、中小零細企業が多い当県において、駐車場の確保・維持には経費がかかり、事業経営の負担ともなっている。

さらに自動車への依存は、人の動きを市街地から郊外へ流出させ、その結果、十分な駐車場を確保できない中心市街地では店舗の閉鎖が目立ち、市街地の空洞化は地域経済にとって多大な影響を及ぼしている。

交通渋滞から招く経済的損失を改善し、沖縄観光のイメージを高め、地域経済の活性化を図る施策として公共交通の再生・推進を要望する。

②生活環境、福祉問題としての視点から

平成21年4月に政府閣議決定された平成20年度版「少子化社会白書」によると、日本の総人口に占める高齢者の割合は2009年の22.8%から2055年には40.5%に達すると推測されている。

高齢化社会への進展は避けられない状況であり、高齢者や子供、身体障がい者等の交通弱者が自由に安心して利用できる移動手段の確保が必要である。当県では、バリアフリーに対応した公共交通の整備が遅れていることから、バリアフリーに優れた公共交通機関を早期に導入・整備することが望まれる。

車社会がもたらす弊害として、交通渋滞のほか交通事故や飲酒運転、大気汚染、騒音、振動等が挙げられる。特に飲酒運転に関しては、ここ数年、その危険性と社会的制裁が強く叫ばれている中、当県でも飲酒運転が後を絶たない。これは本土に比べ車への依存が高く、公共交通機関が充実していないことも一因と考えられる。

また、当県は一世帯当たりの年間収入が4,559千円（平成16年11月末：総務省統計局データ）と全国最下位の厳しい環境にありながら、自家用乗用車の保有台数は1世帯当たり1.36台（平成19年度版）である。自動車1台当たりの維持費（購入費・車検整備費・保険料・税金・燃料費・駐車料金等含）は平均で年間約600千円もかかり、その費用負担は軽視できない状況にある。

よって、一刻も早く自動車依存社会から脱し、公共交通を充実させることで経済的負担を軽減し、交通事故や飲酒運転の予防・抑制を図り、高齢者をはじめすべての人々に安心・安全な生活環境を提供することを要望する。

③グローバル環境問題としての視点から

いまや環境問題は一地域、一国の問題ではなく国境を越えた地球規模の問題として取り上げられている。1997年12月に京都で開催された「地球温暖化防止京都会議」では、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出削減目標を各国別に目標値を定めた「京都議定書」が議決された。日本は2012年までに6%の温室効果ガス削減を目標に取り組んでいる。

交通渋滞による環境汚染も深刻であり、窒素酸化物(NO_x)のほか、二酸化炭素(CO_2)の排出は地球温暖化の一因にもなっている。沖縄総合事務局が主催する沖縄地域エネルギー・温暖化対策推進会議は、当県の二酸化炭素などの排出量は全国で最も高いと報告している。

車依存社会が抱える経済問題、生活環境問題、環境汚染問題は、公共交通機関の利用促進により軽減することが可能である。そのためには、公共交通機関の要であるバスの定時性、高頻度な運行体制を確立するとともに、新たな公共交通システムの導入による再生・活性化が必要である。人が自動車から公共交通に乗り換える環境づくりを行い、低炭素社会を目指して、過度に自動車に依存しない社会づくりを要望する。

(2) 本島中南部都市圏へのLRT等の次世代型公共交通機関の導入

—ひとが移動しやすいまちづくり—

那覇市を中心に本島中南部都市圏にLRT等の次世代型公共交通機関を走らせ、モノレール、コミュニティバス等の公共交通機関が有効に結節する広域都市（2005年人口約111万人）としてのまちづくりを進めることを要望する。

LRTは旧来の路面電車を最新の技術を使って発展させた、人と環境にやさしい次世代型路面電車である。①建設コストがモノレール、地下鉄に比べて桁違いに安く輸送力が大きい、②定時性の確保が容易である、③バリアフリー対応である、④車両デザインが美しいため観光都市のシンボルとなり、観光立県である沖縄に相応しい。

またLRTで人々が自由に移動できることで、まち、地域の活性化になる。今後の高齢化を考えると外出が促進されることで健康づくりにも役立つ。さらにトランジット・モールにLRTを導入することで、中心市街地の活性化が図れる。

(3) 中南部都市圏と北部を繋ぐ軌道系交通システムの整備

LRT等の次世代型軌道系交通システムは高速走行も可能なので、那覇空港を起点に国道58号上に沖縄本島を縦貫する軌道系公共交通システムを敷設する。2014年までに返還が予定されている嘉手納飛行場以南の米軍基地跡地へのアクセス機能を果たしながら、那覇市広域圏から普天間基地跡地を含む宜野湾市および沖縄市広域圏までの都市間を結ぶことで、これらの都市機能の連携が強化できる。

中南部都市圏と北部を繋ぐことで本島南北間の移動性を高め、地域間の交流拡大、経済の活性化が図れる。特に北部地域においては、北部居住者や県外からの移住者および西海岸リゾート地の観光客、沖縄科学技術大学院大学の関係者等の都市部までの移動性や利便性を高めることができる。

3. おわりに

戦前、当県においても那覇市を中心に糸満・与那原・嘉手納を結ぶ鉄軌道（軽便鉄道）が存在したが、太平洋戦争による攻撃で破壊されてしまった。戦後の米軍統治下では鉄軌道の復旧・導入がないまま、代わりに道路網が整備され自動車社会へ特化することになった。

現在、戦後初の鉄軌道である沖縄都市モノレール「ゆいレール」が運行されているが、路線が限定されており、増大する自動車への対応とりわけ市街地における交通渋滞の解消には至っていない。

そのため、那覇市を中心とした中南部都市圏の交通渋滞解消には、新たな公共交通システムの早期導入が必要である。しかし、公共交通システムの構築は、単に既存バス交通の再編やLRT（新型路面電車）等の次世代型公共交通機関を導入するだけで成り立つものではない。

「駅」を核としたまちづくりと交通インフラの導入・整備を一体となって進展させることが重要である。従来の郊外へ広がる都市計画から、歩いて行き来できる範囲を生活圏とするコンパクトシティの考えを踏まえたまちづくりである。

都市の再開発および交通インフラの整備に当たっては自動車使用者に対し一方的な不便を強いるのではなく、自動車使用者へも有効な基盤整備を行い共存することが重要である。既存の都市空間をリノベーションし、豊かな都市景観を創造しながらのまちづくりとパーク・アンド・ライドやバス交通との結節といった駅周辺のインフラ整備などすべてに融合したものでなくてはならない。

LRT等の次世代型軌道系交通システムの導入においては、各地域での様々な利害を把握し、その解決策を見出しながら、県民の合意形成を図ることが重要である。

【参考】 基本的な考え方

1. 研究の背景(経緯)

沖縄経済同友会では、平成18年9月に「沖縄経済21世紀ビジョン(2030年)」を取りまとめた。その中で、3つのビジョン、5つのアクション、そして、これを実現するための10の具体的取り組み事例を掲げた。そのひとつが「中南部・北部を繋ぐ軌道系交通システムの整備」である。

これを受けて、当委員会では平成20年度の活動方針として「地域経済活性化のための公共交通の整備」を掲げて研究し、中間報告「地域経済の活性化のためにー公共交通の整備に向けてー」を取りまとめた。

そして、今年度(平成21年度)は、さらに研究を進めて公共交通の活性化を図るには次世代型の公共交通システムの導入が欠かせないと判断に至り、沖縄県の「21世紀ビジョン」に反映させるべく、提言書にまとめたものである。

2. 沖縄県の公共交通の現状と課題

沖縄県の交通問題は県民共通の課題である。それは年々増える車両とそれに伴い、悪化する一方の中南部都市圏と那覇間の交通渋滞事情に代表される。交通渋滞の解消策としては、公共交通機関の利用があるが、残念ながら県民の足であるバスの利用は年々減少しておりその役割は低下する一方である。平成15年には都市モノレールが開通し、利用者も増えているが、那覇市内の一部地域の利用に留まっていることから沖縄本島の幹線である国道58号とその沿線の交通渋滞解消には至っていない。

最も人口が集中している沖縄県中南部都市圏の交通事情と課題については、平成18年度に沖縄県が実施した第3回パーソントリップ調査報告に詳しいので、以下に示す。

〈現状〉

(1) 交通機関からみた中南部都市圏

①自動車保有台数は年々増加(図1)

全国で年間約0.8%増に対し沖縄中南部都市圏では年間約2.3%増となっている。

②モノレール利用者は堅調な伸び(図2)

平成19年度の中間実績では、1日当たり平均37千人が利用している。平成19年7月には累計乗客数5千万人を突破した。

③バス・タクシー利用者は減少、レンタカー台数は近年急増(図3・4)

バス利用者は30年前と比較して約半減した。レンタカー台数は2006年度で約18,500台(沖縄本島)となっている。観光客のバス・タクシーからレンタカー利用へのシフトが顕著である。

図 1

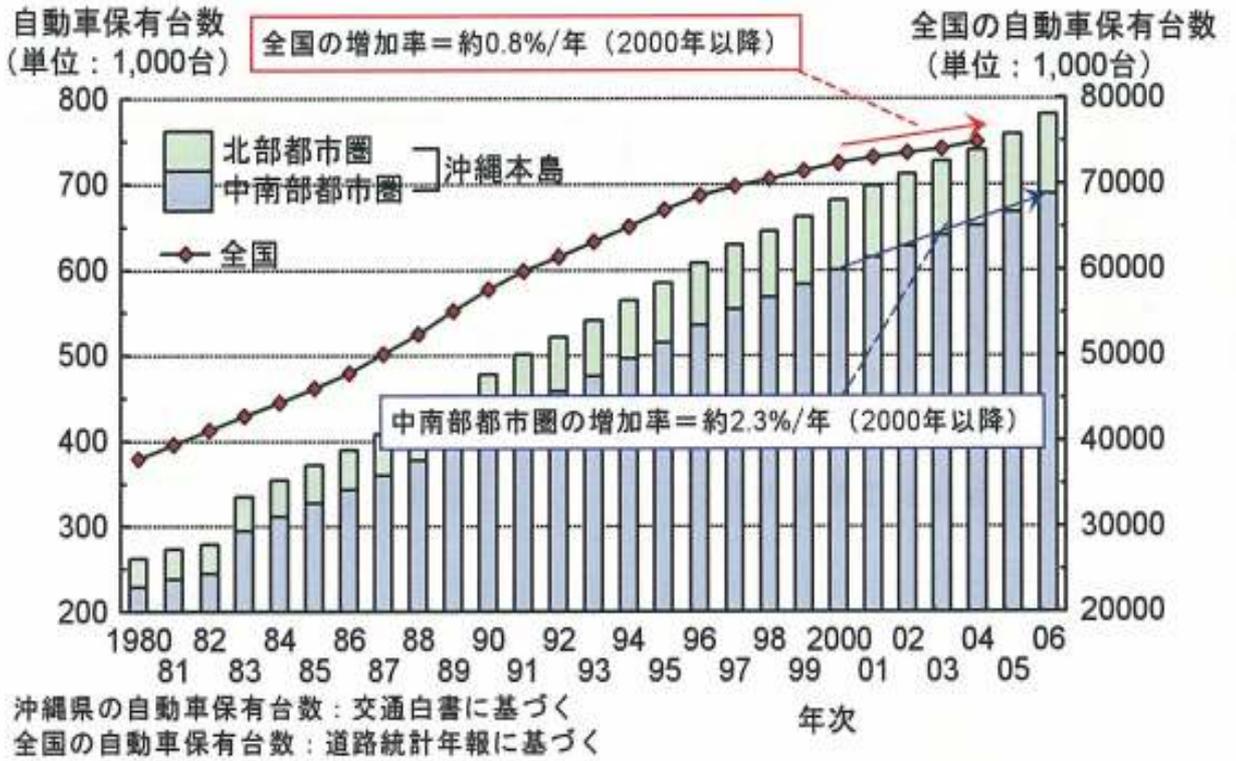


図 自動車保有台数の経年変化

出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

図 2



図 モノレール利用者数の推移(統計ベース)

出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

図3

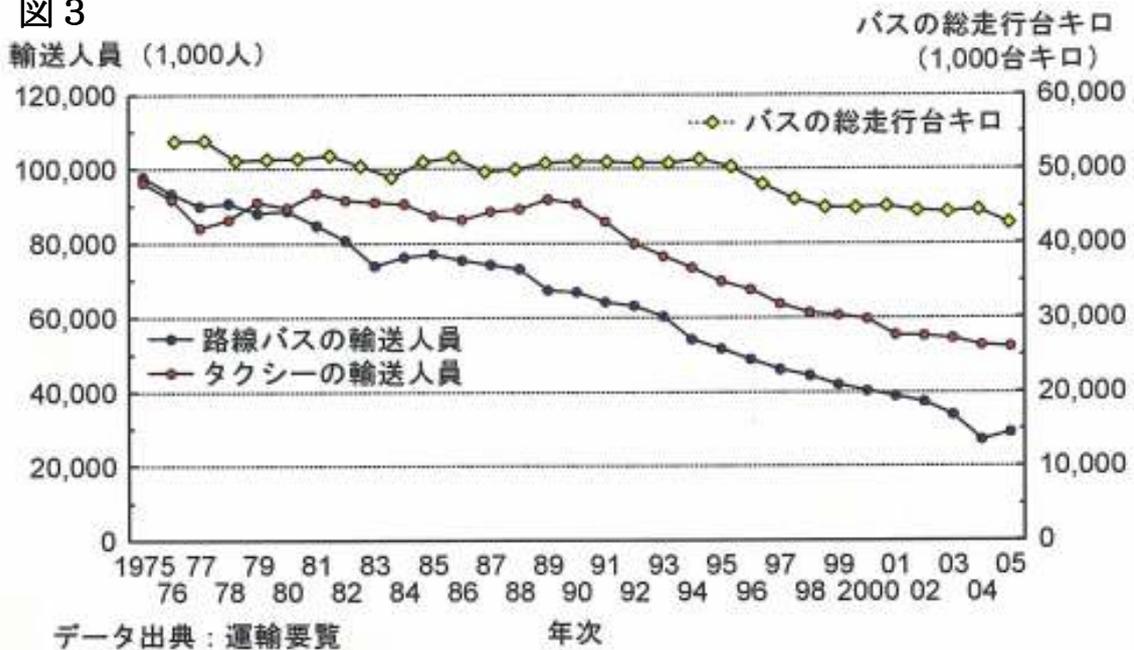


図 路線バス・タクシーの輸送人員の推移

出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

図4

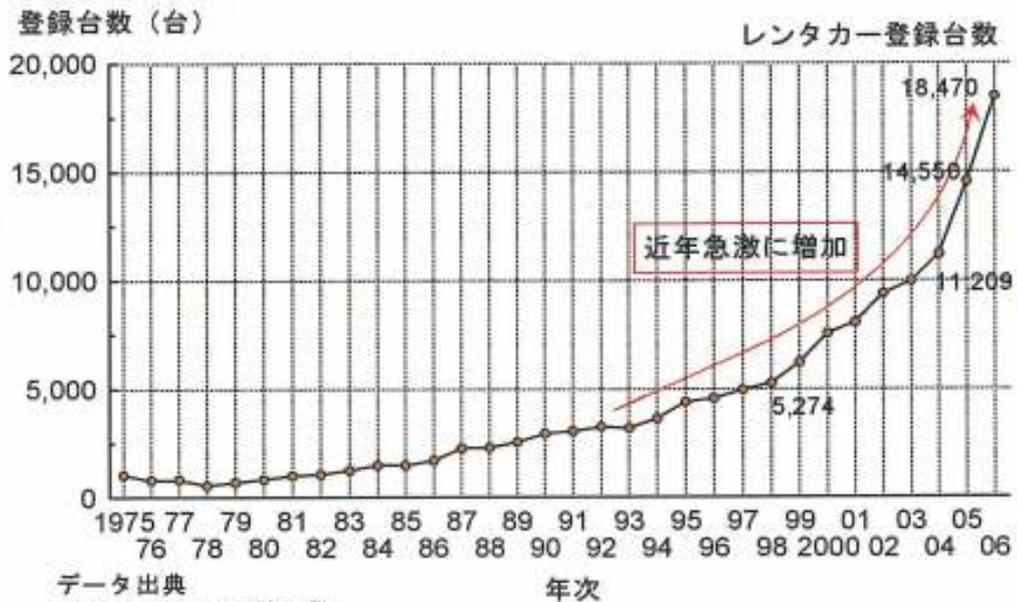


図 レンタカー登録台数(沖縄本島)の推移

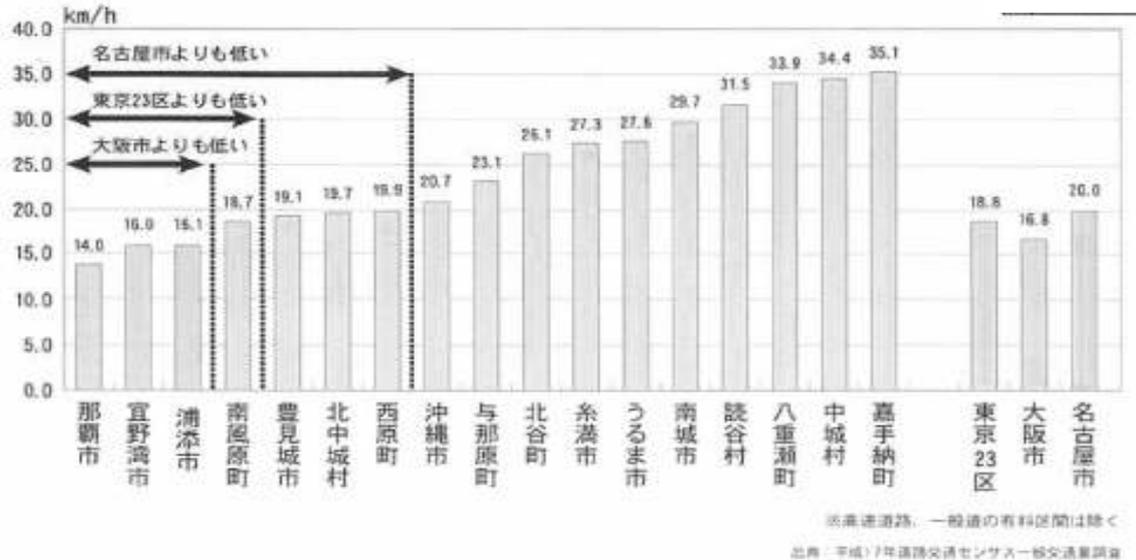
出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

(2) 中南部都市圏の交通実態

①中南部都市圏では車社会がますます進展し、交通渋滞が慢性化。

那覇市、浦添市、宜野湾市では混雑時には3大都市圏(東京、大阪、名古屋)より旅行速度が低い(約 15km/h)。(図5)

図5



出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

②交通渋滞がもたらす影響

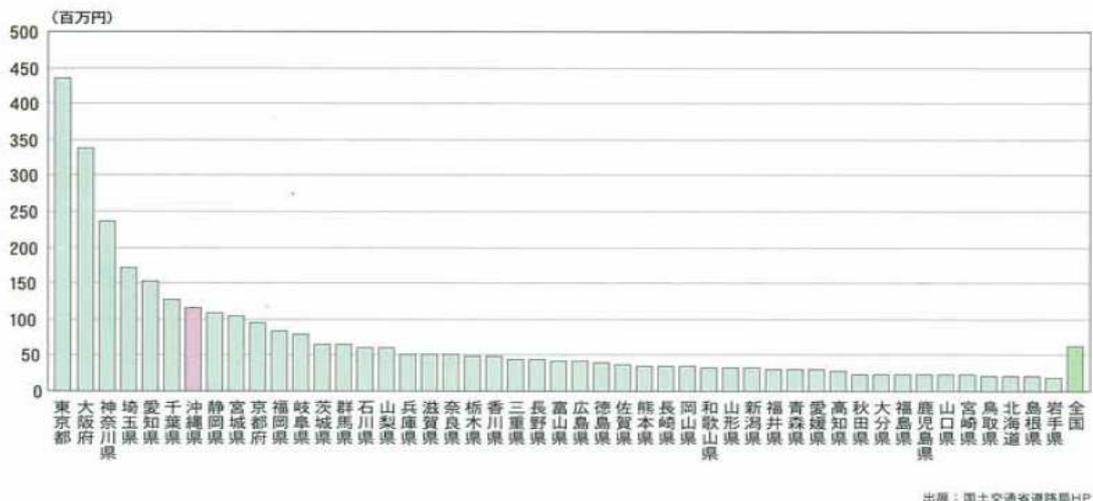
1 km 当たりの渋滞損失額は年間 115 百万円で全国でも第7位の損失額。(図6)

自家用自動車は1人を1km輸送するのに他の交通機関の2倍以上のCO2を排出する。(図7)

図6

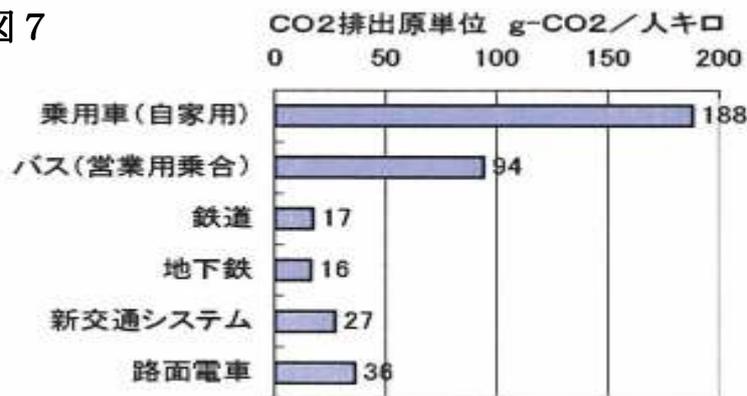
■ 1kmあたりの渋滞損失額

沖縄県の渋滞損失額は、115百万円/年で、全国でも第7位の損失額となっています。



出所：沖縄県第3回パーソントリップ調査

図 7



資料:平成14年度国土交通白書 出所:沖縄県第3回パーソントリップ調査

〈課題〉

- (1) 公共交通利用の促進による交通渋滞の緩和
- (2) CO2、NOX の削減
- (3) 公共交通、道路交通の利便性を高める
- (4) 観光交通の魅力向上等

(第3回パーソントリップ調査報告より抜粋)

3. 公共交通に対する基本的考え方

(1) 車社会からの脱却の必要性

・ 車依存社会の弊害

沖縄県第3回パーソントリップ調査で見ると、沖縄本島中南部都市圏での移動の約86%は自動車に依存している状況であり、全国平均の約66%を大きく上回っている。沖縄県は全国唯一鉄軌道公共交通機関のない県であり、このことが車依存度の高さに表れていると思われる。

自動車は人をドア・トゥ・ドアで出発地と目的地を結んでくれる便利な乗り物であり、毎日の経済活動を支える重要な役割を果たしているが、その一方で、過度な自動車利用への依存は、さまざまな弊害を引き起こしている。その代表的なものは交通渋滞や交通事故であるが、その他暴走族のように歩行者の脅威となったり、駐車車両が街並みを阻害する要因にもなったりする。

また、過度な自動車利用の増大は公共交通利用者の減少をもたらし、公共交通機関の劣化、サービスの低下を招き、交通弱者である高齢者、身体障がい者等のモビリティを阻害している。さらには、グローバルな問題としてエネルギー問題、地球温暖化対策のような環境問題への対応が求められており、その解決のためには、以下の自動車交通問題への対応が重要とされる。

- ①交通渋滞
- ②交通事故
- ③大気汚染、騒音、振動
- ④心地よい空間の喪失
- ⑤街並みの破壊
- ⑥都市構造の歪みと財政破綻
- ⑦地球環境問題とエネルギー問題
二酸化炭素排出量増加全国一（対 90 年度比）。

(2) 公共交通の役割

- ①あらゆる人のモビリティの確保
高齢者、子供、病人、身体障がい者、貧困層など自動車を持ってない人への「移動の自由」を確保する。
- ②人と環境にやさしい移動の実現
低床車両等の導入により、路面から水平移動で乗り降りができる。
自動車に比べ CO2 排出量が少なく、環境にやさしい。
- ③交通事故・事件の防止・抑制
交通事故率が低く、飲酒運転の抑制・防止効果がある。
- ④限られた空間の有効利用
一度に大量の人を輸送できる公共交通の利用促進によって、道路空間をリストラシ公共交通や自転車、歩行者のための空間として再活用することができる。
- ⑤コンパクトなまちづくりの実現
徒歩で行き来できる範囲を生活圏とするコンパクトシティを実現する。

(3) 採算性だけでは評価できない公共交通

ヨーロッパにおいては、LRTに限らず、多くの公共交通機関の事業採算性は良くない。これを改善するため、財源、補助金、運賃政策、その他等、パッケージ型の交通政策による様々な工夫がなされている。

ヨーロッパでは、LRTに限らず公共交通に厳しい独立採算制は要求されておらず、建設や運営に対する行政の財政的支援が基本となっている。

税金の投入に対する考えは、限られた都市空間においては、自動車だけで都市活動に必要な移動を支えきれないことや、地球環境問題への対応、移民などの貧困層のように自動車をもてない人への「移動の自由」を確保するというに基づいている。

4. L R T等次世代型公共交通機関導入の必要性

世界ではストラスブールに代表されるように、L R Tを導入することで、公共交通の活性化、まちの活性化を実現している。国内でも平成18年に富山市が導入している。

これらの成功事例を参考に堺市や京都市など全国で導入に向けての動きが活発になっている。

政府も平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行し、支援を強化している。

【L R Tの特徴】

(1) L R Tは路面電車の進化形

(2) L R Tは中量輸送機関

1編成当たりの輸送定員は50～150人（単車～30m程度の連節車両）
3～5両の連節が可能である。

(3) バリアフリー対応

低床で乗り降りが楽、高齢者や車椅子、ベビーカー利用者に優しい。

(4) 定時運転、高頻度運転

線路内の自動車通行を規制することで、定時性の確保が容易である。

(5) 走行形態が柔軟

走行は路面、高架、地下、路下とも可能で施設形態の柔軟性が高い。

(6) 建設しやすいL R T

1kmあたりの建設コスト（概算）は地下鉄：約300～400億円、
モノレール：約90億円、L R T約20～30億円と安価である。

(7) L R Tでまちづくり

トランジット・モールへの導入で中心市街地の活性化を図る。

(8) 環境にやさしい都市の実現

電気を動力とするため、空気を汚さず環境負担が少なく、地球温暖化防止効果がある。

尚、次世代型公共交通機関はL R Tだけではない。ゴムタイヤ・トラムのようにバスとL R Tの中間的な性格を兼ね備えた車両もある。同トラムは現状の日本の法令には適合しないとされるが、L R Tよりも低コストで、登坂能力に優れ、急なカーブでも曲がれるなどの利点がある。

また、南米では従来のバスシステムのイメージを一変させる、日本の基幹バスシステムの発展形ともみられる専用走行空間を有するB R T（バス・ラピッド・トランジット）が導入されている。今後の技術革新、交通システム開発の状況を見極め、沖縄の交通需要特性に見合った適切な公共交通システムの導入を図っていくことが重要である。

〔 同じ人数を自動車、路線バス、L R Tのそれぞれで
運ぶ場面を想定したイメージ比較 〕



出典：ストラスブール市資料（国土交通省都市交通調査・都市計画調査 HP より）

◆ L R T導入事例（フランス：ストラスブール）

フランス東部の都市ストラスブールは1994年にL R Tを開業、同市では単にL R Tを建設するのではなく、まちづくり全体を見直し、車に頼らないで都市の再生を図った成功事例として注目されている。（下写真）



出典：ストラスブール市資料（国土交通省都市交通調査・都市計画調査 HP より）

ストラスブールのLRT車両は美しい車両デザインとなっており、町の景観づくりに役立つほか、LRTと停留所のホームには段差がないためベビーカー、車椅子でも乗り降りがスムーズである。(下写真)



出典：ストラスブール市資料（国土交通省都市交通調査・都市計画調査HPより）

ストラスブールでは、質の高い公共交通の確保、環境負荷軽減、中心市街地活性化等のまちづくり目標の達成に向けて効率的・効果的にLRTが機能するよう一体的に取り組んでいる。

①他の公共交通システムとの統合

（郊外鉄道への乗り入れ、バスとの役割分担、LRTとバスの同一ホーム乗り換え等）

②道路交通との連携

（パーク・アンド・ライド、道路空間構成の工夫、環状道路の整備、フリッジパーキング整備等）

③まちづくりとの統合

（トランジット・モール、TOD（公共交通指向型都市開発）、郊外開発の抑制等）

単にLRT導入を進めただけでなく、自動車交通の抑制に向けた中心市街地の交通規制の見直しと一体的に進められた。

①郊外を迂回する高速道路の建設終了にあわせて中心市街地を南北に抜ける幹線道路を都心中央で遮断し、中心市街地の通過交通を排除した。

②中心市街地内では、一方通行を組み合わせた袋小路型のアクセス路や駐車場を確保し、中心市街地への自動車によるアクセス性を確保しつつ、通過交通の進入を抑制した。

③従前は自動車が通行していた中心市街地内の道路空間を、LRT導入空間や歩行者専用空間に転用し、公共交通利用者や歩行者にとって快適な中心市街地の整備を実現した。

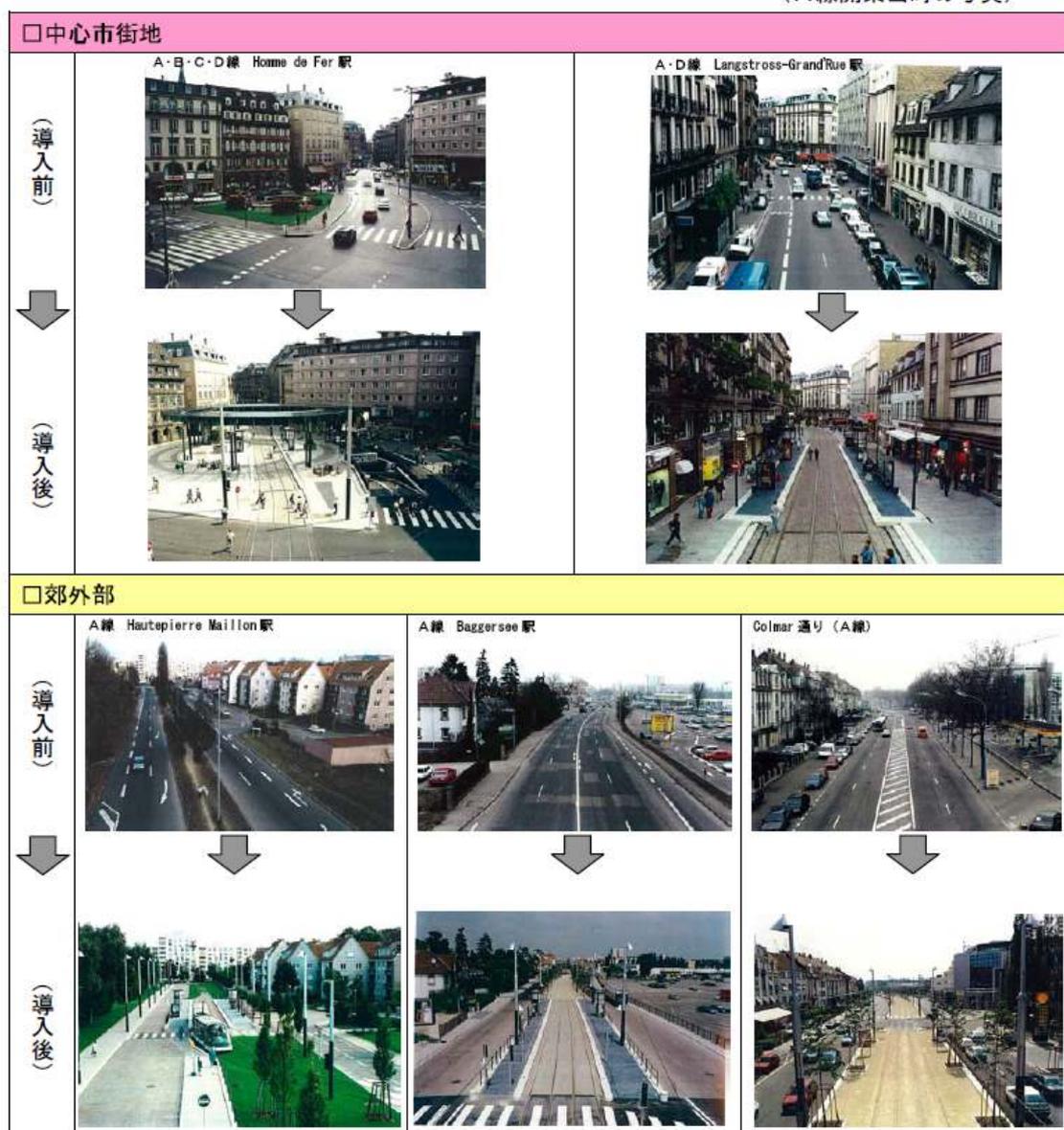
（国土交通省都市交通調査・都市計画調査HPより抜粋）

○歩行者空間の整備等

ストラスブールの市内を南北に走るLRTのA線とD線そして東西に走るB線、C線の交わるところが市の中心部となっており、そこにあるのがオム・ド・フェル駅である。この駅の上にはリング状のモニュメントが設置されており、同市のシンボリックなものとなっている。そしてその周辺はトランジット・モールとなっており、多くの人で賑わっている(下写真：中心市街地)。郊外部には芝生軌道が敷設されている(下写真：郊外部)

図2-4. LRT導入前後の道路空間構成の比較

出典：フランス ストラスブール市資料
(A線開業当時の写真)



出典：ストラスブール市資料 (国土交通省都市交通調査・都市計画調査 HP より)

5. 公共交通の整備に関する国の制度について

全国各地でバス路線の廃止が相次ぎ、公共交通の空白地域が拡大している。そのため、弱者である高齢者、子供、身体障がい者等の交通手段が確保できない、自家用自動車への過度な依存により交通渋滞や環境問題が発生する等、地域生活に支障をきたすことが危惧されている。

これらの問題を解決するために地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりを支援するために平成19年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」が公布され、同年10月に施行された。

この法律に基づき市町村が関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等の地域の関係者による協議会等の協議を経て「地域公共交通総合連携計画」を作成し、連携計画に「地域公共交通特定事業」を定め、国の認定を受けることで以下の事業を推進することができるようになっている。

(1) 軌道運送高度化事業

より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること等により軌道事業の質の向上を図る事業

《特例》

- ① LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ② LRT車両購入について自治体助成部分の起債対象化等

(2) 道路運送高度化事業

交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併せて大型バスを用いること等により、バス事業の質の向上を図る事業

《特例》

- ① BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について、自治体助成部分の起債対象化
- ② 道路運送法による事業許可等のみなし取得等

<会合実績>

<平成 20 年度>

第 1 回地域・経済活性化委員会

テーマ：今年度の活動方針について

- (1) 日 時：平成 20 年 5 月 22 日（木）12:00～13:30
- (2) 場 所：(財) 南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 出席者：佐喜真委員長、他委員 12 名、事務局 3 名（合計：16 名）

第 2 回地域・経済活性化委員会

テーマ：EST モデル事業について

- (1) 日 時：平成 20 年 7 月 2 日（水）12:00～13:30
- (2) 場 所：(財) 南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 講 師：村上強志氏（沖縄総合事務局 運輸部 企画室長）
- (4) 出席者：佐喜真委員長、他委員 15 名、オブザーバ 1 名、事務局 3 名（合計：20 名）

第 3 回地域・経済活性化委員会

テーマ：LRT(新型路面電車)の走らせ方

- (1) 日 時：平成 20 年 8 月 6 日（水）12:00～14:00
- (2) 場 所：(財) 南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 講 師：富本実氏（NPO 新都心に LRT を走らせる会 代表）
- (4) 出席者：佐喜真委員長、他委員 12 名、オブザーバー 4 名、事務局 3 名（合計：20 名）

第 4 回地域経・済活性化委員会

テーマ：沖縄県の公共交通政策について～基幹バスシステムを中心として

- (1) 日 時：平成 20 年 10 月 15 日（水）12:00～14:00
- (2) 場 所：(財) 南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 講 師：中田清大氏（沖縄県企画部交通政策課 副参事）
- (4) 出席者：佐喜真委員長、他委員 4 名、オブザーバー 2 名、事務局 3 名（合計：10 名）

第5回地域・経済活性化委員会

テーマ：那覇市における誰もが移動しやすいまちづくりに向けた取組みについて

- (1) 日 時：平成20年12月18日（木）12:00～14:00
- (2) 場 所：（財）南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 講 師：新垣昌秀氏（那覇市都市計画部都市計画課 参事兼課長）
- (4) 出席者：佐喜真委員長、他委員8名、オブザーバー4名、事務局2名
（合計：15名）

〈平成21年度〉

第1回地域・経済活性化委員会

テーマ：今年度の活動方針について

- (1) 日 時：平成21年5月27日（水）16:30～18:00
- (2) 場 所：（財）南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 出席者：佐喜真委員長、他委員11名、事務局3名（合計：15名）

第2回地域・経済活性化委員会

テーマ：沖縄のバス交通の課題について

- (1) 日 時：平成21年7月2日（水）12:00～13:30
- (2) 場 所：（財）南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 講 師：合田憲夫氏（第一交通産業グループ(株)琉球バス交通代表取締役社長）
- (4) 出席者：上地副代表幹事、佐喜真委員長、他委員8名、
アドバイザー1名、事務局3名（合計：14名）

第3回地域・経済活性化委員会

テーマ：公共交通の活性化に向けて～次世代型公共交通の導入～

- (1) 日 時：平成21年8月14日（金）12:00～14:00
- (2) 場 所：（財）南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 出席者：上地副代表幹事、佐喜真委員長、他委員8名、
アドバイザー1名、事務局3名（合計：14名）

第4回地域経・済活性化委員会

テーマ：公共交通の活性化に向けて～次世代型公共交通の導入～
最終提言に向けて

- (1) 日 時：平成21年9月4日（金）12:00～14:00
- (2) 場 所：（財）南西地域産業活性化センター 大会議室
- (3) 出席者：佐喜真委員長、他委員5名、アドバイザー1名、
事務局2名（合計：9名）

<委員名簿>

<平成 21 年度>

担当副代表幹事	上地 哲誠	(株)サンエー	代表取締役社長
委員長	佐喜真 實	(株)りゅうぎん総合研究所	代表取締役社長
委員	新垣 淑典	沖縄ビル管理(株)	代表取締役社長
委員	有銘 寛之	有銘公認会計士事務所	代表
委員	伊志嶺 剛	(株)リウボウインダストリー	代表取締役社長
委員	糸数 剛	(財)南西地域産業活性化センター	副会長兼専務理事
委員	稲嶺 有晃	(株)りゅうせきエネプロ	代表取締役社長
委員	岡田 邦利	(株)日立製作所九州支社沖縄支店	支店長
委員	鹿目 任	沖縄東芝(株)	代表取締役社長
委員	川口 至朗	東京海上日動火災保険(株)	沖縄支店長
委員	喜屋武盛賢	沖縄総合警備保障(株)	代表取締役社長
委員	金城 棟啓	(株)琉球銀行	常務取締役
委員	迫 幸治	全保連(株)	代表取締役社長
委員	佐藤 修	日本生命保険相互会社那覇支社	支社長
委員	志良堂清治	(株)創和ビジネス・マシズ	取締役相談役
委員	新城 博	(株)トリム	代表取締役社長
委員	瀬戸 淳一	三菱商事(株)那覇支店	支店長
委員	玉那覇兼雄	(株)鑑定ソリュート沖縄	代表取締役
委員	知念 克明	沖縄電力(株)	常務取締役
委員	津田 一男	野村証券(株)那覇支店	支店長
委員	比嘉 武	(株)T&T	代表取締役
委員	福山 弘隆	福山商事(株)	代表取締役会長
委員	宮城 諤	沖縄瓦斯(株)	常務取締役

アドバイザー 伊波美智子 琉球大学 観光産業科学部教授

事務局 上江洲由実 (事務局長)
 玉城 勉 (事務局次長)
 長松 敦 (事務局調査役)

以上



沖縄経済同友会

Okinawa Association of Corporate Executives

●事務局●

〒900-0015

那覇市久茂地3-15-9

アルテビルディング那覇 2 階

☎(098)868-8439