

沖縄鉄軌道の構想段階における計画書

沖縄県

はじめに

沖縄県は、我が国で唯一、基幹的公共交通システムである鉄道を有していない県であります。

戦後、本土では戦禍を被った鉄道の復旧が進められましたが、米軍統治下にあった沖縄では、沖縄戦により壊滅した県営鉄道の復旧は行われませんでした。その後の急激な自動車交通の増大などにより、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など様々な問題が生じております。

このような歴史的・社会的事情を踏まえ、沖縄 21 世紀ビジョン基本計画では、県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組が位置づけられるとともに、同計画を実施していくための総合的な交通体系のビジョンである「沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月策定）」においては、広域交流拠点有する那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を 1 時間とする圏域構造の構築が位置づけられました。

これに基づき、沖縄県では、沖縄 21 世紀ビジョンで示された「沖縄の将来の姿」の実現や陸上交通の現状の課題解決の観点から、

- ・ 県土の均衡ある発展
- ・ 中南部都市圏の交通渋滞緩和
- ・ 県民及び観光客の移動利便性の向上
- ・ 世界水準の観光リゾート地の形成
- ・ 駐留軍用地跡地の活性化
- ・ 低炭素社会の実現

を図ることを目的に、平成 26 年 10 月より 3 年半かけて、鉄軌道の構想段階における計画案づくりを進めてきました。

本計画書は、その検討結果を踏まえ、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画とし、併せて、鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークのあり方や具体的な整備計画を検討する計画段階以降の課題及び取組方針等を取りまとめたものです。

最後に、本計画案づくりは、技術及び計画検討委員会並びにプロセス運営委員会の 21 名の専門家の皆様からの貴重なご意見やご指導をはじめ、貴重なご意見を寄せられた県民等の皆様、マスコミ及びパネル展示会場を提供していただいた皆様の長きにわたるご協力の下、進めることができました。深く感謝を申し上げます。

平成 30 年 5 月

沖縄県知事 翁長 雄志

目次

I	構想段階における検討目的と経緯	
1.	計画検討の目的	1
2.	検討の進め方及び検討体制	1
3.	計画検討の概要及び流れ	
(1)	概略計画	1
(2)	計画段階以降に必要な取組・検討事項	2
(3)	概略計画(案)等に係る意見公募手続き(パブリックコメント)	2
4.	検討内容及び結果	2
II	構想段階の計画検討に対する沖縄鉄軌道計画検討委員会の総括 (推奨ルート案選定理由及び今後の検討にあたっての留意点)	3
III	沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画	5
IV	フィーダー交通ネットワーク(支線)のあり方	7
V	計画段階以降に必要な取組・検討事項	
1.	鉄軌道導入にあたり今後必要な検討事項	8
(1)	構造・導入空間、事業費及び工期、地形・地盤、自動車交通 への影響、用地確保、耐災害性、自然環境、景観について	8
(2)	需要及び採算性について	8
(3)	費用対効果分析について	9
(4)	その他検討について	10
2.	鉄軌道導入と併せて今後必要な取組	
(1)	鉄軌道の利用促進のための主な取組について	10
(2)	沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現等にあたり 今後必要なその他取組について	11
VI	今後の進め方	12
付録	～検討体制～ 各種委員会委員名簿	13

I 構想段階における検討目的と経緯

1. 計画検討の目的

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、沖縄 21 世紀ビジョンで示された「沖縄の将来の姿」の実現や陸上交通の現状の課題解決を踏まえた「県土の均衡ある発展」「県民及び観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞緩和」等の観点から、沖縄本島の公共交通の骨格軸となる鉄軌道の概ねのルートや主な構造等、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画としてとりまとめ、併せて鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークのあり方や駅を中心としたまちづくり等、今後必要となる取組・検討事項を明確化することを目的としております。

構想段階の次の計画段階においては、本計画書でとりまとめた概略計画をもとに、具体的なルートや駅位置等について詳細に検討を行っていくこととなります。

2. 検討の進め方及び検討体制

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、平成 26 年 10 月から開始され、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（平成 20 年 4 月／国土交通省）」を踏まえた住民参加型プロセスを導入し、各段階において県民等と情報共有を図りながら検討を進めてきました。

これまでに、延べ 6 万人以上の方から意見を頂き、多くの県民の理解と協力を得ながら検討を進めることができました。

検討体制としては、交通政策、観光振興、経済振興等の総合的観点から検討を行う計画検討委員会と、交通工学、施工性、環境等技術的観点から検討を行う技術検討委員会の 2 つの委員会と併せて、検討プロセス（手続き）の適切な管理・運営を行うプロセス運営委員会を設置し、各委員会から指導・助言等を得ながら検討を行いました。

3. 計画検討の概要及び流れ

(1) 概略計画

検討にあたっては、沖縄の陸上交通の現状の課題や沖縄 21 世紀ビジョンで示された「沖縄の将来の姿」について、県民等と情報共有を図り、将来の姿の実現等にあたっては、何らかの対策を講じる必要があることを確認の上、対策案として「骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」について検討を行いました。

骨格軸については、速達性確保等の観点から、鉄道等の専用軌道を有するシステムが求められ、ルートについては、将来の姿の実現等にあたって求められる公共交通の役割や県民等から寄せられた意見を踏まえて 7 ルート案を設定し、当該ルート案について、寄せられた意見も踏まえて設定した評価項目に基づき、比較評価を行うとともに、起終点についても検討を行いました。

これら検討結果を踏まえ、計画検討委員会において、「事業効果」「採算性」「事業費・工期」「事業実施上の留意点等」の 4 つの視点に基づき

総合的観点から検討を行い、那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を經由するC派生案が推奨ルート案として選定されました。

また、フィーダー交通ネットワークについては、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と各地域の効率的な結び方（方向）について検討を行うとともに、システム検討にあたっての考え方を整理しました。

(2) 計画段階以降に必要な取組・検討事項

本検討では、鉄軌道の概ねのルートとして経由市町村について検討を行ったことから、計画段階以降においては、コスト縮減や環境への影響低減等、県民等から求められた配慮事項等を踏まえ、現場の状況等を確認の上、経済性や施工性、環境面等、様々な観点から具体的ルート等について詳細に検討を行っていくことが必要です。

さらに、需要の確保等の観点からは、鉄軌道の導入と併せて、公共交通の利用環境改善やまちづくり等に取り組む必要があることから、これら今後の検討・取組課題については、「計画段階以降に必要な取組・検討事項」としてとりまとめました。

(3) 概略計画（案）等に係る意見公募手続き（パブリックコメント）

計画検討委員会において選定された推奨ルート案に基づく「概略計画（案）」及び「計画段階以降に必要な取組・検討事項」について、平成30年2月6日から3月7日にかけて、行政手続として意見募集を実施しました。

当該手続きでは、延べ826名の方から意見が寄せられました。

頂いた意見に対しては、これまでの検討経緯等を踏まえ、県としての考え・方針をとりまとめ、この結果について平成30年3月29日に公表し、意見公募手続きを終了しました。

4. 検討内容及び結果

平成26年10月より3年半にわたり進めてきた構想段階における計画案づくりの検討結果を踏まえ、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方及びフィーダー交通ネットワークのあり方や、具体的な整備計画を検討する計画段階以降の課題及び取組方針等について、本県の計画書としてとりまとめました。

また、各段階における技術的・専門的検討内容や県民等から寄せられた意見等、検討内容等の詳細についても、「テクニカルレポート」及び「検討プロセス及びコミュニケーションレポート」としてとりまとめ、本計画書と併せて公表します。

Ⅱ 構想段階の計画検討に対する沖縄鉄軌道計画検討委員会の総括 (推奨ルート案選定理由及び今後の検討にあたっての留意点)

1. 沖縄鉄軌道の計画案づくりは、平成26年10月から3年半かけて取り組まれてきたところであり、検討にあたっては、全国的にも、他分野においても、前例の無い規模でのパブリックインボルブメント（PI）を実施し、県民へ広く情報提供を行い、寄せられた意見を計画検討に反映しながら、丁寧に進められてきました。
2. 推奨ルート案の選定にあたっては、沖縄の将来の姿の実現等の観点や、県民等が期待する効果・懸念する事項等を踏まえ、
 - ①鉄軌道の導入効果が高く、より多くの地域、多くの県民・観光客が利便性を享受することが可能か
 - ②持続的運営が可能か
 - ③概算事業費及び建設期間が他案に比べ、極端に高く長いものはないか、また、比較的安価で、短いものはどれか
 - ④施工が可能で、環境等への重大な影響等を及ぼすおそれはないかの、4つの視点に基づき、各ルート案の効果や影響の程度等について確認し、総合的観点から評価が行われました。
3. 総合評価の結果、
 - ①人口及び宿泊施設が集積する地域を經由し、かつ、中部の東西いずれの地域からのアクセスも良く、両地域の需要を取り込むことができるため、
 - ・鉄軌道及び公共交通の利用者数や自動車から公共交通への利用転換量が特に多く、便益は最も高い。
 - ・時間短縮効果も一定程度期待でき、移動圏域の拡大効果も最も高く、他案に比べ、より高い効果が期待できること。
 - ②採算性については、上下一体方式（既存の都市鉄道の事業スキームと同様に、鉄軌道事業者の3分の1負担を想定）では、採算は取れないものの、現在、県が国に求めている全国新幹線鉄道整備法を参考とした上下分離方式（インフラ部分は公的機関の全額負担による整備を想定）を適用した場合、事業実施の目安となる開業30年～40年内での累積資金収支の黒字転換が可能であること。
 - ③概算事業費や建設期間については、やや高く比較的長いものの、他案と比較して極端に高額ではないこと。さらに、最新工法の採用等によっては、縮減に向けた検討の余地があること。
 - ④事業実施にあたっては、施工中の自動車交通や自然・生活環境への配慮等が必要であるものの、計画段階以降、設計・施工上での対応を講じることにより、重大な影響の回避、低減等が可能であること。

以上から、同委員会においては、沖縄鉄軌道の構想段階における計画案として、C派生案が推奨されたところです。

4. 構想段階である本検討におけるルート案は、概ねのルートとして経由市町村を決定するレベルでの検討となっているため、比較評価にあたっては、現在把握できる範囲内の情報に基づき、相対的観点から評価を行ったところです。

計画段階以降の具体的なルート等整備計画の検討にあたっては、決定されたルート案について、現場の状況等を確認の上、配慮事項等を踏まえ、経済性、施工性、環境面等の観点から、幅広く、詳細に検討を行い、影響の回避や低減等を図っていく必要があります。

5. なお、計画段階における具体的なルート等の確定にあたっては、土地利用の変更や用地の確保等、市町村の主体的取組が不可欠です。

6. また、沖縄 21 世紀ビジョンで描く沖縄の将来の姿の実現や県民等の様々なニーズに対応していくためには、鉄軌道のみならず、

- ・ 駅周辺のまちづくり
- ・ 公共交通の利用環境改善
- ・ 県民意識の醸成等による公共交通の利用促進
- ・ フィーダー交通の充実及びネットワークの構築

についても併せて取り組んでいく必要があります。既に取組が進められているバスの利用環境改善等の取組と併せて、まちづくりを中心的に行うべき市町村や既存交通事業者等と協働で、実施できるところから取組を行っていくことが重要です。

7. 鉄軌道は、移動利便性の向上や駅周辺のまちづくりによる地域経済の活性化のみならず、地域間の交流を支え、広域的観光にも資する重要な社会インフラです。

鉄軌道を最大限活用し、沖縄の経済・観光振興等につなげていくためには、沖縄特有の魅力を活かした世界水準の観光リゾート地の形成、本島北部地域も一体となった観光地としての魅力向上等、観光振興等にも取り組んでいく必要があります。鉄軌道と併せて、これら取組についても関係機関等と連携して進めていくことが重要です。

Ⅲ 沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画

【起終点】

那覇及び名護とします。

なお、今後、公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していきます。

【概略ルート及び経由市町村】

那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を経由する次頁（概略計画図）のルートとします。

【想定する構造】

用地確保や事業費等の観点から、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本とし、市街地部のうち宜野湾～北谷は高架橋で、それ以外は地下トンネル、郊外部は山岳トンネルと高架橋を想定しております。

【駅位置の考え方】

駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる場所に設置することが重要となります。

このため、具体的な駅位置の検討を行う計画段階においては、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定することが必要となります。

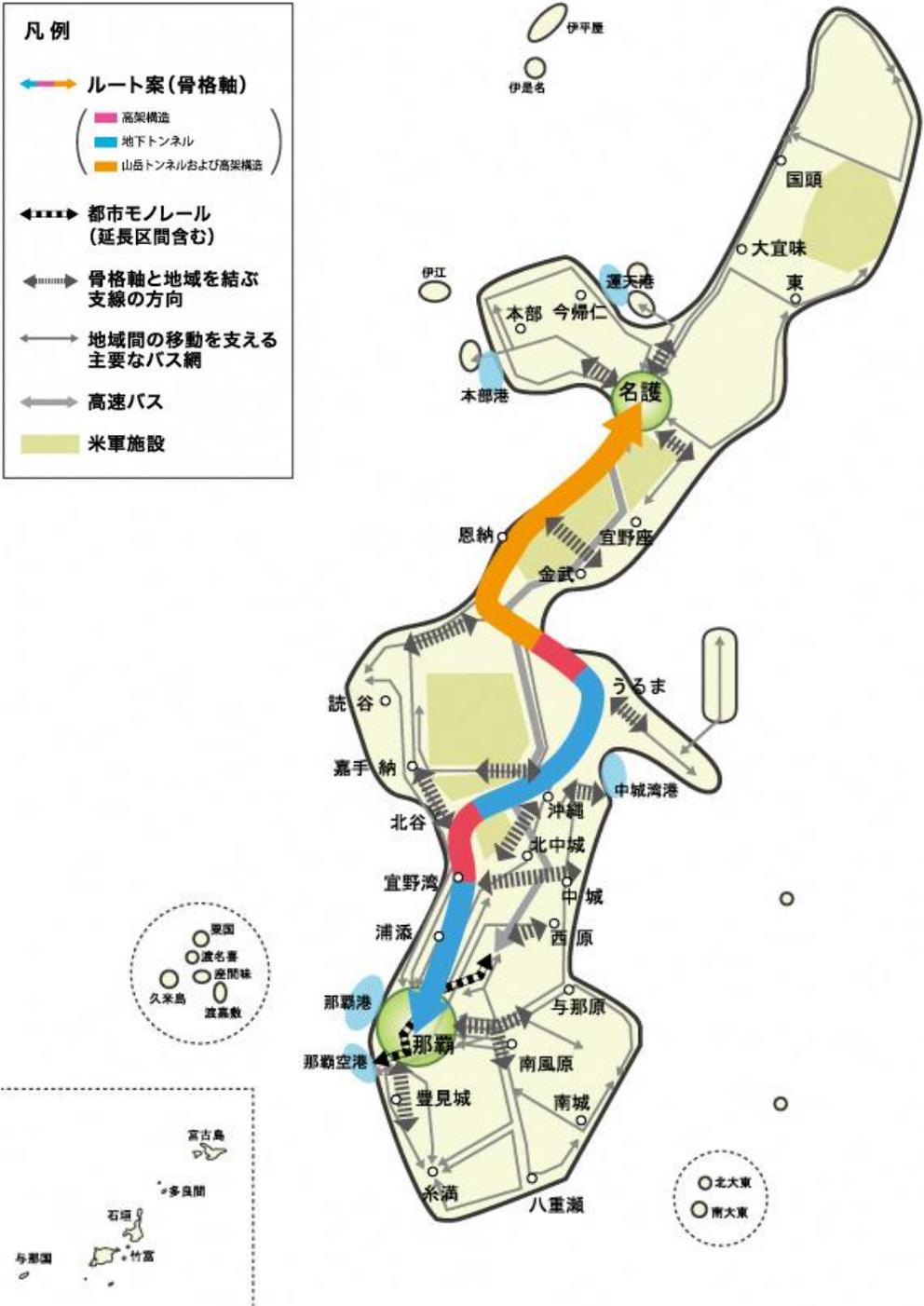
【検討対象として想定するシステム】

那覇と名護間60～70kmを1時間で結ぶためには、最高運行速度100km/h以上の専用軌道を有するシステムが求められ、輸送力としては小型鉄道程度が必要となることから、今後の技術開発の動向にもよりますが、小型鉄道、モノレール、AGT、HSST、LRT（専用軌道）を想定しております。

概略計画図

凡例

- ルート案(骨格軸)**
 - 高架構造
 - 地下トンネル
 - 山岳トンネルおよび高架構造
- 都市モノレール (延長区間含む)**
- 骨格軸と地域を結ぶ支線**の方向
- 地域間の移動を支える主要なバス網**
- 高速バス**
- 米軍施設**



IV フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方

公共交通の有機的連携による移動利便性の向上等を図るためには、鉄軌道の導入と併せてフィーダー交通が連携する公共交通ネットワークの構築が必要であり、ネットワーク構築に向けた今後の検討のあり方について以下に示します。

【ネットワークのあり方】

構想段階では、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と各地域との効率的な結び方（方向）について検討を行いました（前頁の概略計画図の支線の方向参照）。

既存のバスネットワークは、人口分布、主要施設等を踏まえ形成され、地域間を結んでいることから、フィーダー交通ネットワークについては、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、広域的な観点から、鉄軌道との効率的な結び方について検討を行っていくことが重要となります。

【想定するシステム】

既存の路線バスが地域と主要施設等を結んでいることから、主に路線バスの活用が想定され、自動運転等の技術の進展により、路線バスの運行コストは大きく低減される可能性もあることから、それらも考慮しながらフィーダー交通ネットワークの充実等について検討を行うことが必要となります。

また、新たなシステムの導入等について検討を行う場合は、地域における課題やニーズ、導入空間、まちづくりへの影響、採算性等について総合的に検討を行うことが望ましいと考えております。

※公共交通の充実に向けて

鉄軌道と接続した具体的な路線の検討については、整備計画について検討を行う計画段階以降、駅位置の検討を踏まえて行うこととなりますが、各地域における交通の現状と課題等を踏まえた公共交通の充実については、構想段階終了後、市町村や既存公共交通事業者等との協働により検討を行っていきます。

V 計画段階以降に必要な取組・検討事項

1. 鉄軌道導入にあたり今後必要な検討事項

(1) 構造・導入空間、事業費及び工期、地形・地盤、自動車交通への影響、用地確保、耐災害性、自然環境、景観について

【整備計画検討（計画段階）】

検討にあたっては、以下の視点を踏まえ、具体的ルート、構造、システムについて検討を行うことが必要となります。

①システムについては、沖縄の気象（台風等）や塩害、ライフサイクルコスト等にも留意しつつ、幅広く検討を行うことが必要となります。

②具体的なルート及び構造については、

- ・速達性の確保
- ・ライフサイクルコストの低減
- ・地盤・地形を踏まえた施工性
- ・地震や津波、土砂災害等への対応
- ・自動車交通への影響
- ・用地確保のしやすさ
- ・自然環境や生活環境への影響
- ・車窓からの眺め、地域景観への影響等についても、構想段階における比較評価で示された留意事項を踏まえつつ、現場の状況等を確認の上、幅広い視点で、検討を行うことが必要となります。

【具体的保全策等の検討（概略設計及び法手続き段階）】

概略設計段階における工法等の検討、環境影響評価法手続き（事業アセスメント）段階、具体的なまちづくりを行う段階においては、各段階における検討レベルに応じ、自然・生活環境及び景観への影響低減について、保全策等を含め幅広く検討を行っていくことが必要となります。

なお、具体的な保全策の検討にあたっては、各地域における自然・生活環境を踏まえつつ、他事例や最新の技術等も参考にしながら、幅広く検討を行っていくことが必要となります。

【駅周辺のまちづくりがもたらす負の影響への対応策の検討（計画段階以降）】

鉄軌道導入に伴う駅周辺のまちづくりは、自然・生活環境へ負の影響を生じさせる可能性があることも留意し、計画段階以降においては、開発によるメリットのみならず、自然・生活環境へ与える負の影響に対する対応策（例えば、都市計画上の規制等）等について検討していくことが必要となります。

(2) 需要及び採算性について

【事業の効果・影響の確認（計画段階）】

駅位置や駅数は、需要及び採算性に大きな影響を与えることから、検討にあたっては、他交通機関との結節や、人口密度や集客施設の立地状

況、まちづくり及び開発計画等を踏まえ、利用者の利便性向上と併せて需要確保の観点から幅広く検討を行うことが必要となります。

また、適切な事業評価を行う観点から、近年の観光動向等も踏まえ、次の観点から需要予測の精度向上を図るとともに、開業直後の需要は採算性に影響を与えることから、他事例における開業後の需要変化も参考にしながら、採算性分析についても精緻化を図ることが必要となります。

①鉄軌道導入後の県民・観光客の行動変化を踏まえた需要予測

本検討では、現況の交通行動パターンを基礎とした需要予測モデルにより需要を算出していることから、今後、選定された案をもとに、鉄軌道導入後の県民等の行動パターンを把握し、これを踏まえた需要予測を行うことが必要となります。

②外国人観光客の増加を踏まえた需要分析

近年、沖縄県を訪れる外国人観光客が大幅に増加しており、クルーズ船利用の拡大など観光の形態も多様化しています。このような最新の動向も踏まえた、将来の観光客の動きを想定し、需要分析を行うことが必要となります。

(3)費用対効果分析について

【事業の効果・影響の確認（計画段階）】

事業による効果・影響を把握する観点から、費用便益比についても正確に評価を行うため、以下の点も含め、幅広く検討を行うことが必要となります。

①構想段階において考慮されていない便益の検討

構想段階では、鉄軌道の整備によって発生する便益のうち、貨幣換算の手法が確立しているもののみを考慮しているため、評価が限定的なものとなっていることから、計画段階においては、新たに貨幣換算可能な便益項目を検討し、評価の精度を高めることが必要となります。

②定量的評価が難しい効果の評価方法の検討

構想段階における評価は、現在の人口配置や人の動きを踏まえたものであり、例えば以下のような効果は考慮されていないことから、計画段階においては、これらの効果についても、定量的あるいは定性的な評価方法について検討を行うことが必要となります。

- ・まちづくりによる雇用創出、産業・地域振興、税収増等の効果
- ・交流圏拡大による県民所得増加、沖縄県の内需拡大の効果
- ・交流人口の増加による社会的凝集性の高まり、文化・芸術・経済・教育面での連携強化によるポテンシャルの高まり

(4) その他検討について

【整備方法等の検討（計画段階）】

沖縄鉄軌道導入にあたっては、費用対効果や需要の確保等の様々な課題もあることから、事業の効果・影響等について、幅広く検討を行い、総合的観点から整備の方法等について検討を行うことが必要となります。

【空港接続に関する検討（計画段階）】

那覇空港への接続については、沖縄都市モノレールの経営への影響や、観光振興等の観点から、空路と都市交通の結節機能の充実の視点も踏まえつつ、幅広く検討を行うことが必要となります。

2. 鉄軌道導入と併せて今後必要な取組

(1) 鉄軌道の利用促進のための主な取組について

(～開業までの取組)

鉄軌道の導入にあたっては、需要確保の観点からもより多くの人々が、より便利に鉄軌道を利用できる環境づくりが重要となります。

県民等から駅と一体となった再開発（駅周辺への商業施設の立地促進等）や、鉄軌道とバス等との乗り継ぎのしやすさを求める意見が多く寄せられる等、沖縄の鉄軌道導入にあたっては、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境改善も必要不可欠です。

これら駅周辺のまちづくり等については、構想段階や計画段階、さらには開業以降においても、利用者、事業者、市町村等がそれぞれの立場から取組に参画することが求められています。その際、特に市町村においては、まちづくりの中心的役割として、高齢社会や地球温暖化への対応や、地域の活性化の観点から検討を主体的に行っていくことが求められます。

計画段階以降は、現在進めている既存公共交通の利用環境改善に向けた取組と併せて、県民から提案された

- ・ 駅周辺のまちづくり
- ・ 公共交通の利用環境改善
- ・ 県民意識の醸成等による公共交通の利用促進
- ・ フィーダー交通の充実及びネットワークの構築

に関する取組や他事例も参考にしながら、市町村や交通事業者等と連携して、まちづくりのあり方やフィーダー交通との連携のあり方等について幅広く検討を行っていくことが必要となります。

さらに、各取組にあたっては、可能な限り地域住民の意見も取り入れながら検討を行っていくことが求められていることから、これら意見については、まちづくりを中心的に行うべき市町村とも情報共有を図り、今後の検討につなげていきます。

(2) 沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現等にあたり今後必要なその他取組について

(～開業までの取組)

沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿の実現にあたっては、公共交通の充実のみならず、歩道の整備等歩いて暮らせるまちづくりや、体系的な幹線道路網の整備、観光客の受入体制の整備等にも取り組んでいく必要があります。既に関係部局・機関において取組が進められています。

県民等から求められた交通基盤の充実、観光・地域振興に向けた取組、利用促進策等については、道路管理者や市町村、観光関連事業者等、官民挙げて取り組む必要があることから、今後、関係機関等と情報共有を図り、今後の検討につなげていきます。

VI 今後の進め方

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりでは、起終点や経由地等、鉄軌道に関する沖縄県としての基本的考え方をとりまとめました。

計画段階では、絞り込まれた案について、具体的なルートや駅位置、システム等の整備計画の検討と併せ、費用便益分析等について詳細に検討が行われ、事業実施について判断されることとなります。

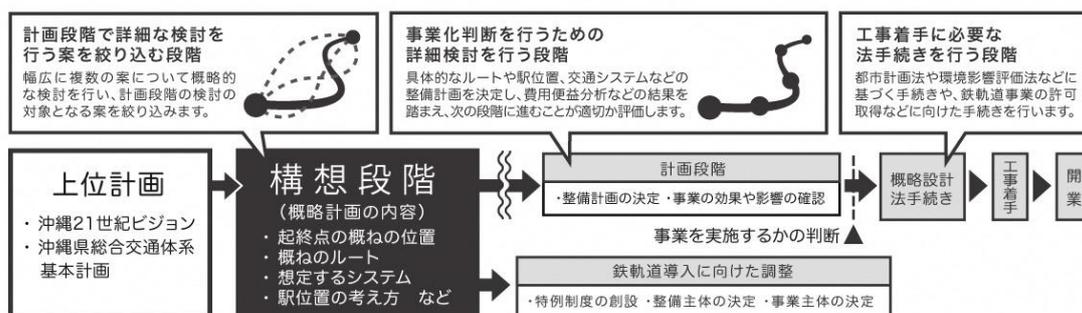
その後、概略設計、環境アセスメント等の法手続きを経て、工事着手となります。

計画段階以降は、決定されたルート案について、具体的ルートやシステム等について検討を行っていくこととなりますが、鉄軌道の導入にあたっては、環境への影響低減等、詳細に検討すべき課題や、鉄軌道導入と併せたまちづくりやフィーダー交通ネットワークの構築等、市町村等と協働で取り組んでいくべき課題があります。

これらの課題については、県民等から寄せられた意見や技術及び計画検討委員会からの助言を踏まえて整理した「計画段階以降に必要な取組・検討事項」に基づき、関係者間で連携し、様々な観点から総合的に検討を行っていくこととなります。

また、鉄軌道の持続的運営を図るためには、計画検討の前提としている全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度が必要であると考えており、鉄軌道導入に向けた関係機関等との調整を行ってまいります。

なお、今後の取組にあたっては、検討状況に合わせて情報提供を行い、県民の皆様の理解と協力を得ながら進めてまいります。



付録 ～検討体制～

沖縄鉄軌道計画案策定プロセス検討委員会（平成26年10月～平成27年1月）

氏名	所属	分野
屋井 鉄雄 (委員長)	東京工業大学大学院 教授	国土・交通計画・合意形成
前津 榮健 (副委員長)	沖縄国際大学 教授	行政法
玉城 辰彦	沖縄弁護士会 弁護士	司法
松浦 正浩	東京大学公共政策大学院 特任准教授	合意形成論・交渉学
廻 洋子	淑徳大学 経営学部長	観光経営学

沖縄鉄軌道計画検討委員会（平成27年4月～平成30年3月）

氏名	所属	分野
森地 茂 (委員長)	東京大学 名誉教授 東京工業大学 名誉教授 政策研究大学院大学 政策研究センター所長	交通政策・国土計画
上間 清 (副委員長)	琉球大学 名誉教授	
藤井 聡	京都大学大学院 教授	
池田 孝之	琉球大学 名誉教授	まちづくり
廻 洋子	敬愛大学 教授	観光
名嘉座 元一	沖縄国際大学 教授	経済
屋井 鉄雄	東京工業大学 副学長・教授	沖縄鉄軌道プロセス 運営委員会代表者
兵藤 哲朗	東京海洋大学 教授	沖縄鉄軌道 技術検討委員会代表者

沖縄鉄軌道技術検討委員会（平成 27 年 3 月～平成 29 年 11 月）

氏名	所属	分野
兵藤 哲朗 (委員長)	東京海洋大学 教授	交通計画・国土計画
有住 康則 (副委員長)	琉球大学 工学部長	土木構造
古関 隆章	東京大学大学院 教授	システム
金子 雄一郎	日本大学 教授	鉄道計画
清水 肇	琉球大学 教授	まちづくり・景観
原 久夫	元琉球大学 准教授	地盤工学
黒田 登美雄	琉球大学 名誉教授	地下水
塩田 正純	SCCRI 静穏創造研究所所長 元工学院大学 大学院教授	騒音・振動
仲田 栄二	名桜大学 非常勤講師	植物
戸田 守	琉球大学 熱帯生物圏研究センター 准教授	動物

沖縄鉄軌道プロセス運営委員会（平成 27 年 4 月～平成 30 年 1 月）

氏名	所属	分野
屋井 鉄雄 (委員長)	東京工業大学 副学長・教授	国土・交通計画・合意形成
前津 榮健 (副委員長)	沖縄国際大学 学長	行政法
玉城 辰彦	沖縄弁護士会 弁護士	司法
松浦 正浩	明治大学 専門職大学院 専任教授	合意形成論・交渉学
青木 俊明	東北大学大学院 准教授	都市環境政策・合意形成