

よなばる

3

町民の 夢乗せて

レレレレレレ



当車はただ今
与那原駅を
出発しました

路面電車の姿が見えてきた、LRTのまちづくり…関連P2

公共下水道 1月末 の普及状況

- ① 供用開始区域内の使用可能人口
9, 214人 先月比 (+ 27人)
 - ② 供用開始区域内の使用人口
5, 827人 先月比 (+ 85人)
 - ③ 使用人口率 (水消化率)
63.2% ②/① 先月比 (+0.7%)
 - ④ 供用開始区域内の使用可能世帯数
3, 497件 先月比 (+ 17件)
 - ⑤ 供用開始区域内の使用世帯数 (控数)
2, 078件 先月比 (+ 28件)
 - ⑥ 使用世帯数率
59.4% ⑤/④ 先月比 (+0.5%)
- お問い合わせ 上下水道課 ☎945-3017

今月の主な内容

- 郷土芸能の拠点を与那原に 誘致委が知事へ要請…………… P 5
- 与那原町が優良町村に 全国町村会で表彰…………… P 6
- 国民健康保険証が更新 新規の方は窓口へ…………… P 8
- 与那古浜の意味は? ふるさとの歴史を公園名に…………… P10
- 本当にあなたのもの? 所有者不明土地の手続…………… P16

※上の写真は与那原交差点に富山市のライトレールを重ねた合成写真です

2月28日現在 町の人口 16,892 (+14) 男 8,224 (+7) 女 8,668 (+7) 世帯 6,324 (+16)

() は前月比です

夢から目標へ 南部住民と行政が意思統一

LRTのまちづくり



事業スタートから3年で運行が実現したという
富山市のライトレール

南部連合文化協会（諸見里安次会長）は、創立15周年を記念して2月12日、南風原町中央公民館で文化フォーラムを開催しました。テーマは「南部の未来はLRT（次世代型路面電車）で」。南部各地から400人以上が集まり、会場は満席に。南部地域の住民がどれほどLRT活用に関心と期待を寄せているかを示しました。フォーラムの内容は講演とパネルディスカッション。会場からの意見や提言も多く「まずは那覇与那原線を実現させよう」と住民ぐるみのムーブメントが始まったことを印象づけました。各市町が行政・住民ともに意思統一を図り、行動していくことの確認が行われたことにフォーラムの意義は大きく、互いの「夢」から「具体的目標」へ移行する時期に来たといえるでしょう。



「南部の住民が声を一つにすることが大事」と
話す城間俊安南風原町長



満席となった南風原町中央公民館ホール

が運行、年間320万人が利用したとの記録があります。しかし、ケービンは1945（昭和20）年に営業停止。沖縄戦によって壊滅して以降、戦後65年経った今まで「県民の足」は途絶えたままとなっています。サトウキビの搬出をはじめ、各地で収穫された農作物を那覇の市場に運ぶ物流を担ったほか、那覇への通勤や通学にも利用さ



乗降客でにぎわった戦前の与那原駅

■与那原の原風景

沖縄で初めて軽便鉄道が敷かれたのは1914（大正3）年12月1日。那覇与那原間を走る与那原線は「ケービン」の名で親しまれました。その後嘉手納線、糸満線ができて県内3路線

▶ 沖縄戦によって破壊された与那原駅。現在JAおきなわ与那原支店の建物基礎として利用されている



れ、鉄道は戦前の与那原の日常風景のひとつでした。軽便鉄道の足跡は県内に点々と残っています。本町では与那原駅のコンクリート製駅舎が、現在JAおきなわ与那原支店の建物に利用されているほか、当時の線路が一部道路路として使われています。網走資料館で当時



戦前の軽便鉄道研究を通して「県民の足」復活を訴える波平エリ子さん



パネルディスカッションのコーディネーターを務めた沖国大副学長の照屋寛之氏

のレールを見る事ができません。パネリストの波平エリ子さんは、こうした足跡を探して軽便鉄道の歴史に光を当ててきた一人。講演の中で、「戦後の復興は、まず鉄道の復活・再開から始めるべきだった」と訴えます。しかし戦後統治していた米軍は鉄道路線の敷設を結局行いませんでした。「軍事的で沖縄を統治し、民生の向上が軽視されたからだと言ってよいのではないか」と指摘します。

■交通弱者に厳しい車社会

「現在の車社会は老人・子ども・病人・障がい者など、車を持つことができない人のための社会になっていない」

沖縄移住から十数年間、沖縄に鉄道の導入と公共交通の利用を叫び続けてきたエッセイストのゆたかはじめさんは、今回のシンポジウムで「夢であったも



復帰前の与那原交差点。バス乗り場は利用者が列をなしていた

のが現実へ一歩近づいている」と実感している一人です。

車社会は、車を持っている人にとっては便利な社会に見えますが、ゆたかさんは「年をとると子や孫に頼らなければならなくなります。観光客だって交通弱者だ。公共交通があれば観光も細かに見られる。今でもどれだけの観光客を逃しているか。



福祉の観点から公共交通の必要性を説く八重瀬町議会議長の知念昭則氏

税金で作った道をなぜ車しか使えないのか、一度考えてみてください」と訴えかけます。八重瀬町議会議長の知念昭則さんは、車社会を以下のように嘆きます。「沖縄県は長寿社会として注目されていきました。今、街中で



海外のLRTを紹介するゆたかはじめさん

お年寄りを見かけなくなりました。以前のように近所のお年寄り同士が雑談する姿も消えた。その代わり病院への集団登院です。歩いての生活圏がなくなってしまうのです」元気なお年寄りをつくるにはどうすればいいか、知念さんは、

交通弱者を救済する社会にしなければならぬと訴えます。「バスはありがたい交通手段です。しかし過剰な車社会で渋滞が起これば、八重瀬町内を走るバスは赤字路線で、町ではこのバス路線を維持してもらうために年間500万円を拠出していきます。こうして交通弱者を守らなければならない事態なので訴え」

知念さんは、福祉の観点からも路面電車による公共交通を南部全域に普及させるべきだと強調し、会場からは共感の拍手が起こりました。

■車社会が

街を滅ぼす

車社会は便利で自由というイメージですが、車社会の弊害は渋滞や環境問題だけではなく、社会そのものを

その原理は、街に車が集中することにより交通渋滞が起き、都市機能が麻痺するため、店舗などが郊外へ移動。すると車は都市から離れ、中心市街地に人が集まらなくなり衰退していき



調査に基づいて都市交通のあり方を解説する国交省の松井課長



講演に関心する参加者

ます。都市機能は周囲に分散すると、ますます車で移動する必要に迫られ、交通弱者は外出の機会を失っていく、というものです。また、二酸化炭素排出量の9割は自動車によるもので、環境面からも車社会から公共交通への転換が全国的に要求されていると指摘しました。

「今必要とされているのは、人々が歩いて暮らせるコンパクトな街づくり。公共交通は地域が利用することによってますます持続可能なものとなる」

国では現在、全国60の地区で公共交通中心のまちづくり戦略を進めており、松井さんは「南部地域では“グリーン100年”に当たる2014年がスタートラインになるのではと期待している」と話しました。

■南部から変えていく

沖繩の公共交通にはもう一つの側面があります。戦前に



中南部都市圏の基幹交通にLRT導入を訴える古堅町長



市民運動として鉄軌道導入の活動を呼び掛ける糸満市議の山城勉氏



中南部の路線エリアを提案した堤純一郎氏



沖繩本島で経営していた鉄道は、軽便鉄道3路線、馬車鉄道が2路線、路面電車が1路線ありました。そのすべてが運行を停止していますが、その理由は採算が合わなかったわけではなく、地上戦による破壊でした。ほかの都道府県では戦後復興の形でいち早く再整備されたのとは対照的に、沖繩では放置されたま

ま65年が過ぎました。「沖繩県民が等しく疑問を持ちながら、“グリーン”が再生されないまま今日に至っているのはなぜか」と古堅町長はパネルディスカッションの中で問題提起します。沖繩だけ放置されたという思いを集約し、具体的な行動に移すべきだと説きます。

「県人口139万人のうち、本島には126万人。その82%が中南部に集中している。この地域を同水準の本土都市と比較すると、公共交通の普及率は著しく低い。膨大な予算を伴うからと、いつまでも足踏みしているわけにはいかない。新たな鉄道を敷く際の事業主体を公設民営にするなど、具体的な方法を検討する段階に来たと思う」

糸満市議会議員の山城勉さんは、南部観光の再生と地域経済の活性化のため「南部・糸満に路面電車を走らせる会」を発足させています。南部には多くの観光資源があるのに、それが十分に生かされていないことや、「歩いて暮らせる街づくり」のため、路面電車の導入を働きかけています。「路面電車の実現に重要なのは住民運動」と話します。ゆたかはじめさんは、「南部はこうして市町村レベルでつながっている。以前は沖繩に電車を走らすことは夢だったが、実現のための一歩が進んだと感じている。今、沖繩で電車を走らすのなら南部が一番早いのではないか。那覇与那原間が一番採算がとれる」と話します。琉球大学教授の堤純一郎さんは公共交通の導入を



明治維新にたとえ、「自動車交通が当たり前になってきている社会を一新し、広い視野を持って将来の沖繩の姿を描こう」と訴えました。

☆

「南部の行政と住民が一体となって行動を起こす時期にきた」と「与那原町だけではなく、近隣市町村との連帯を」「南部自治体が合同で準備室を設置しては」今回のフォーラムに参加した町民からはこうした感想や意見が聞かれました。公共交通から未来の生活をどう描くのかは、住民一人ひとりのイメージと行動にかかっていると見えるでしょう。