



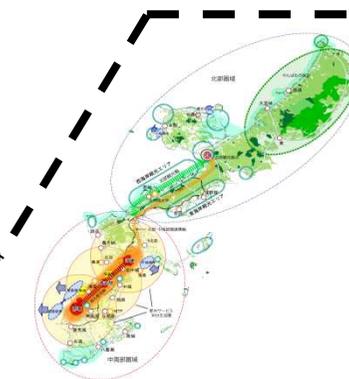
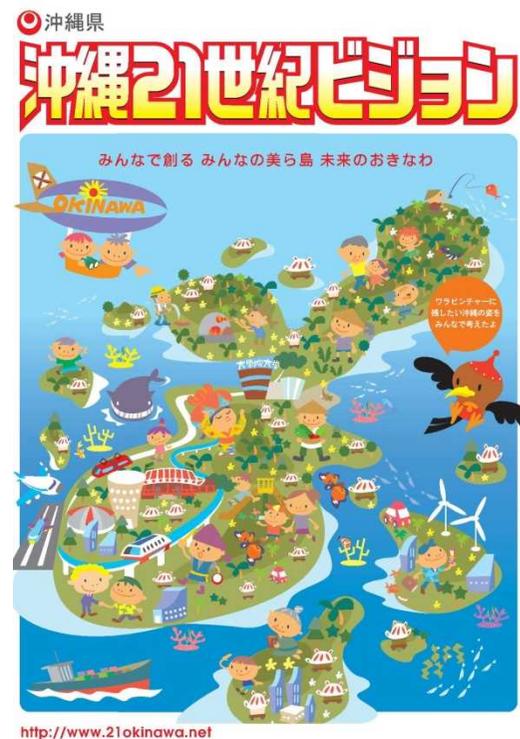
将来のあるべき姿の共有

2-1 将来ビジョンの体系

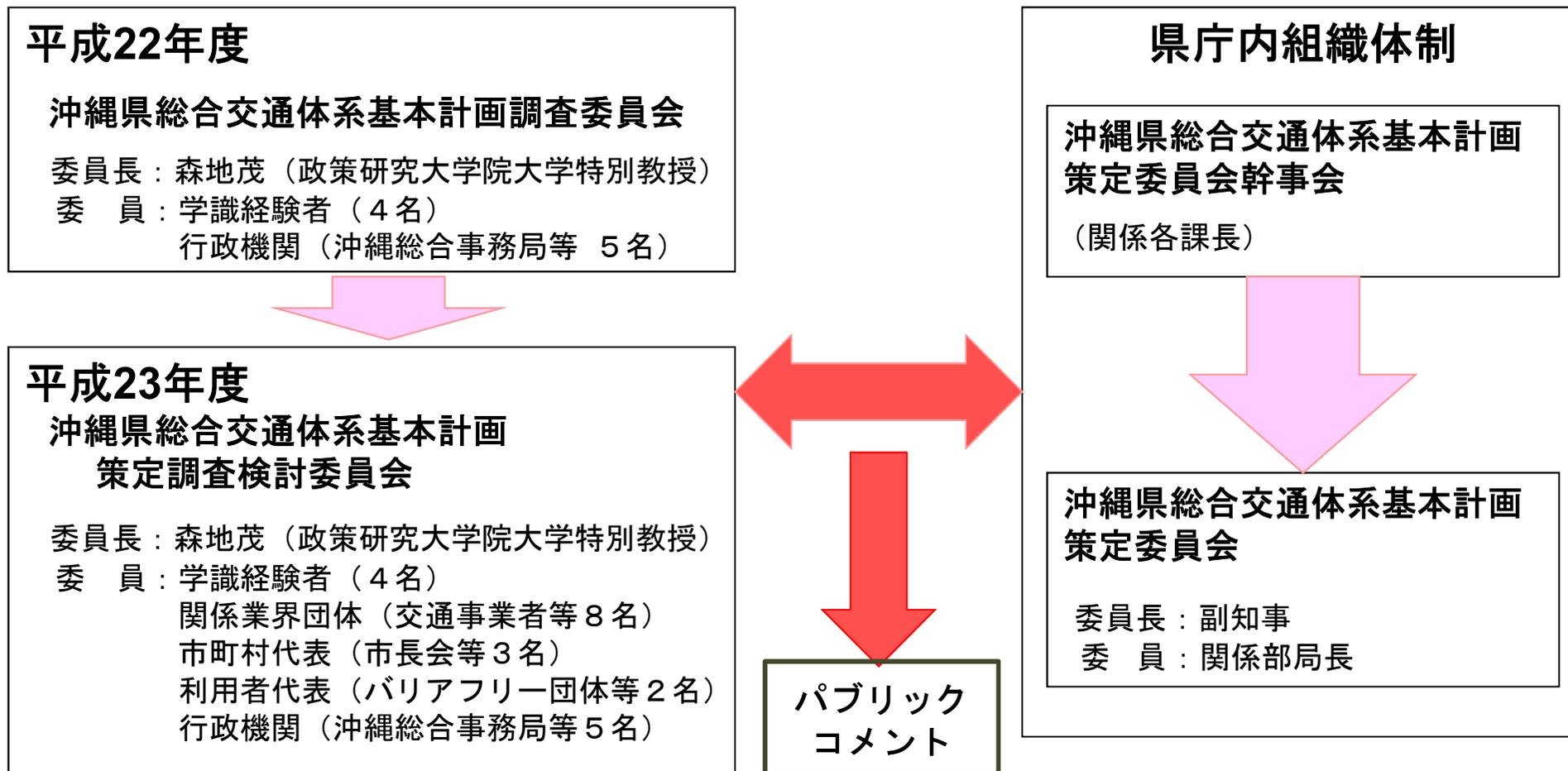
H22. 3 沖縄21世紀
ビジョン

H24. 5 沖縄21世紀
ビジョン基本計画

H24. 6 沖縄県総合交通体系
基本計画



2-2 沖縄県総合交通体系基本計画策定経緯

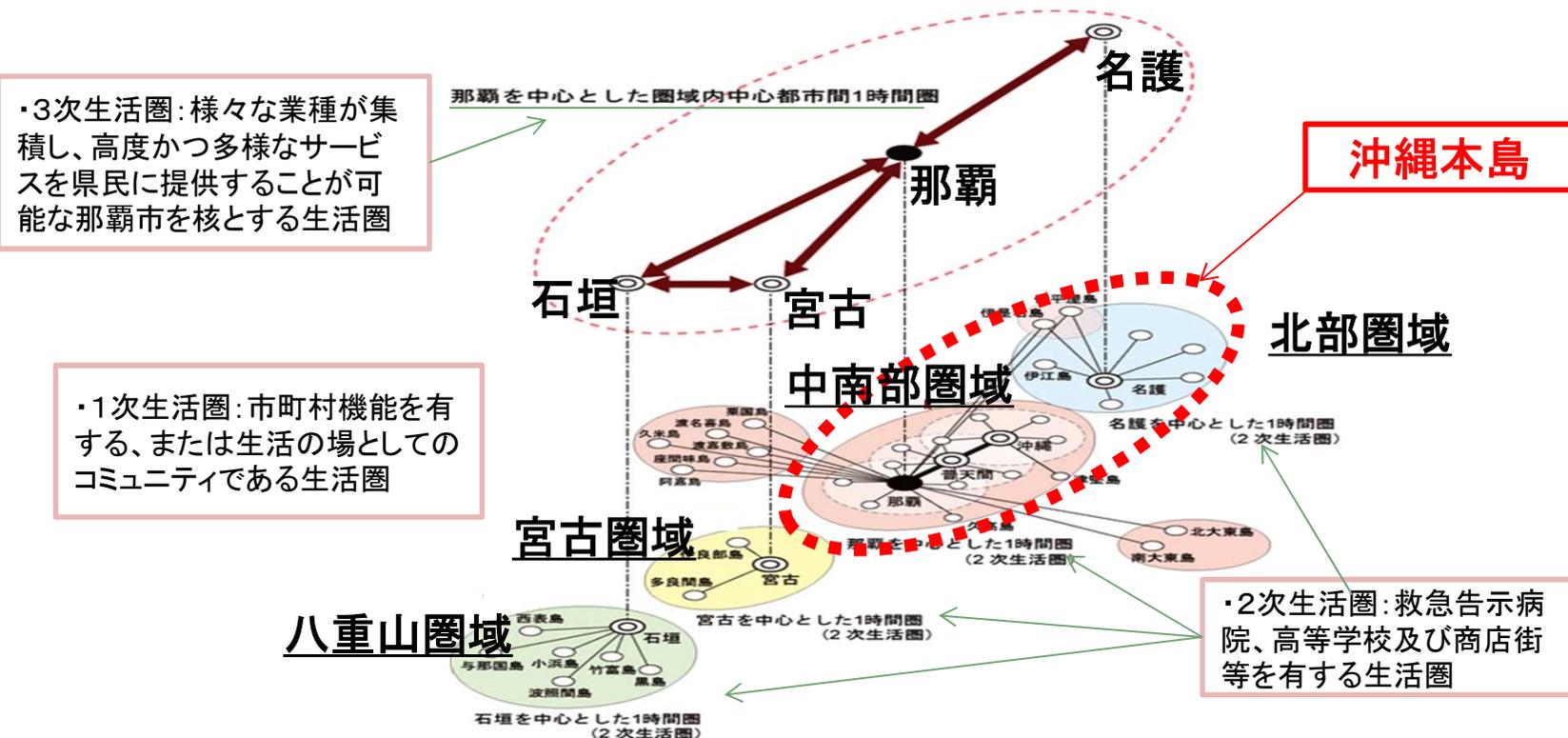


策定（平成24年6月）

2-3 総合交通体系の観点で描く将来像

2-3-1 県土の基本構造

- ・圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源の広域的活用によって地域の構成や特徴を伸ばすことにより、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的な発展を図る。
- ・3次生活圏の核である那覇と、2次生活圏の圏域中心都市である名護、宮古、石垣との移動時間を **1時間とする圏域構造の構築を図る。**



2-3-2 沖縄本島の構造（将来像：陸上交通のみ）

北部圏域

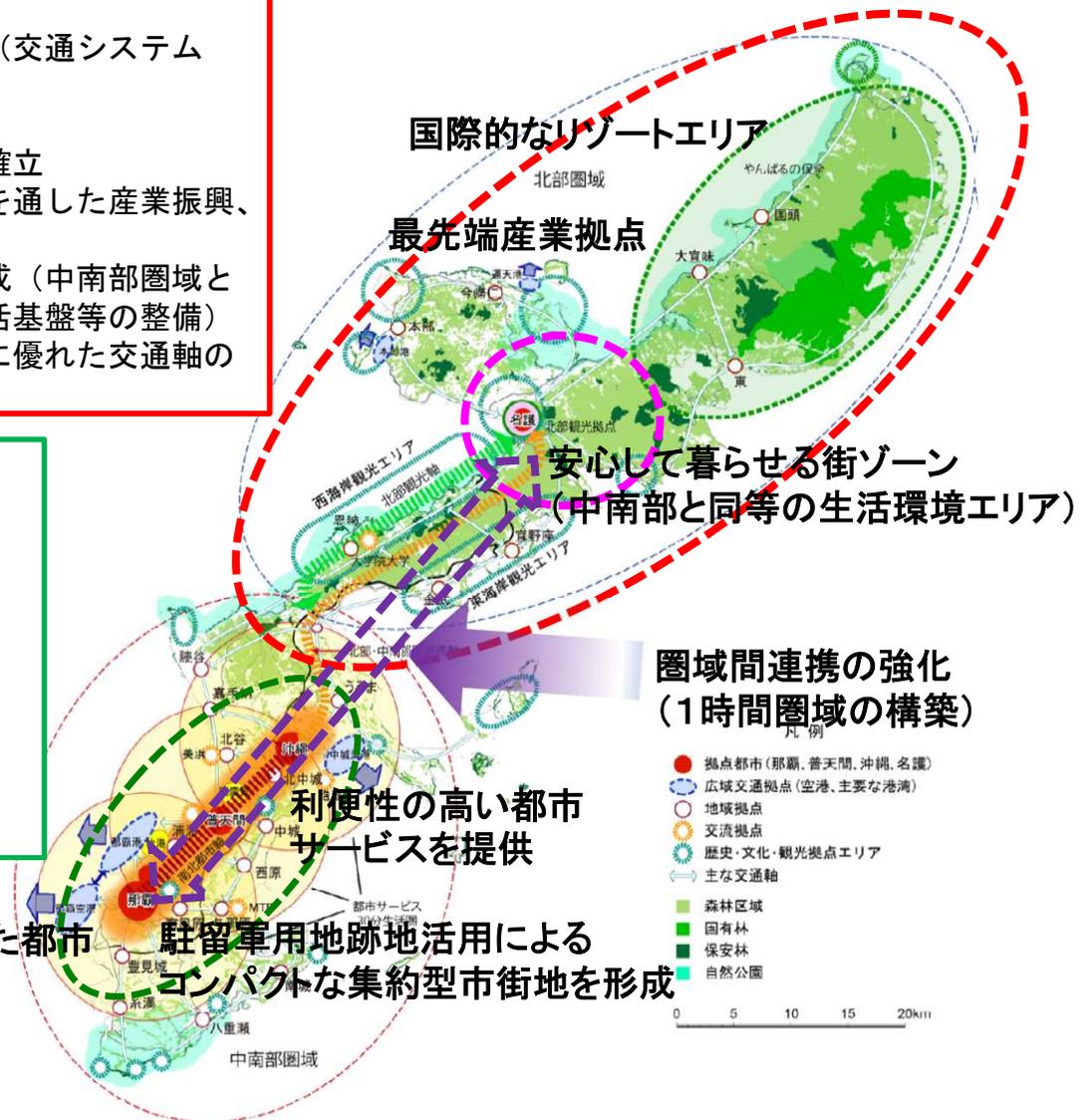
1. 自然環境の保全と国際的な観光リゾートエリアの構築
 - 国際的な観光リゾートエリアの形成
 - 圏域全体をゆっくり、じっくり楽しめる環境（交通システム等）の整備
 - 観光拠点の形成、結節点の整備
2. 産業振興と生活利便性の向上による北部定住圏の確立
 - 最先端産業拠点の形成や観光産業拠点の充実を通じた産業振興、雇用・定住化促進
 - 名護を中心に安心して暮らせる街ゾーンの形成（中南部圏域と同等の教育、医療、交通、行政サービス、生活基盤等の整備）
 - 中南部圏の高次都市機能を楽しむことができる移動性に優れた交通軸の拡充

中南部圏域

- 那覇、沖縄の2つの都心に加え、普天間基地跡地の新たな拠点としての位置づけ
- 那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分生活圏の形成
- 利便性の高い多様な都市サービスの提供
- 駐留軍用地返還跡地を活用し、コンパクトな集約型市街地を形成
- 南北都市軸に移動性に優れた交通インフラを導入

那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分圏域の構築

駐留軍用地跡地活用によるコンパクトな集約型市街地を形成



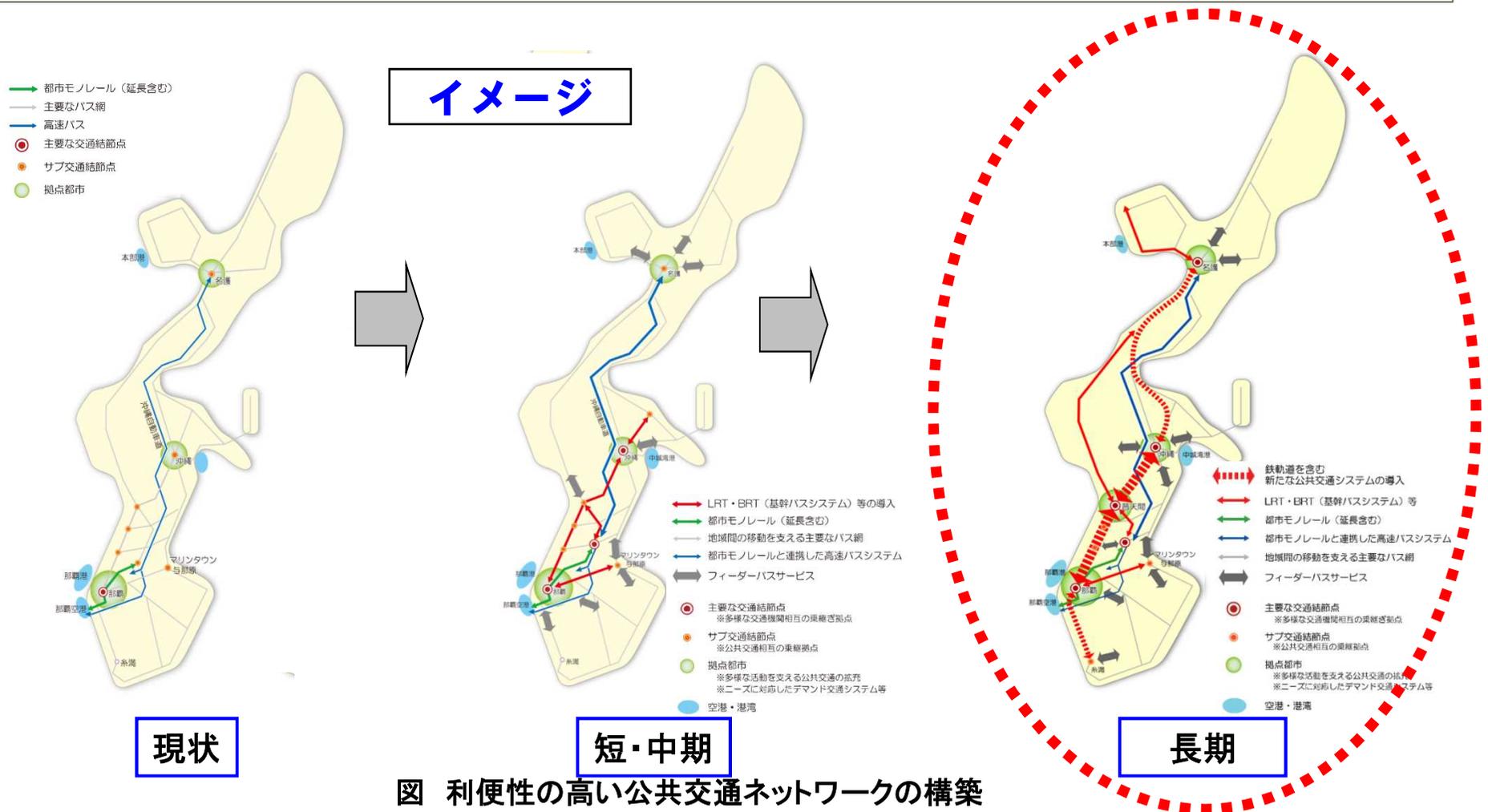
圏域間連携の強化
(1時間圏域の構築)

- 凡例
- 拠点都市 (那覇、普天間、沖縄、名護)
 - 広域交通拠点 (空港、主要な港湾)
 - 地域拠点
 - 交流拠点
 - 歴史・文化・観光拠点エリア
 - ⇄ 主な交通軸
 - 森林区域
 - 国有林
 - 保安林
 - 自然公園

0 5 10 15 20km

2-4 将来像実現に向けた施策

- 観光拠点間の周遊を支え、人及び環境に易しい都市構造を支える交通体系として、拠点間を連絡する鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入と併せて、鉄軌道等と一体的にサービスするフィーダー交通の導入が計画に位置づけられている。





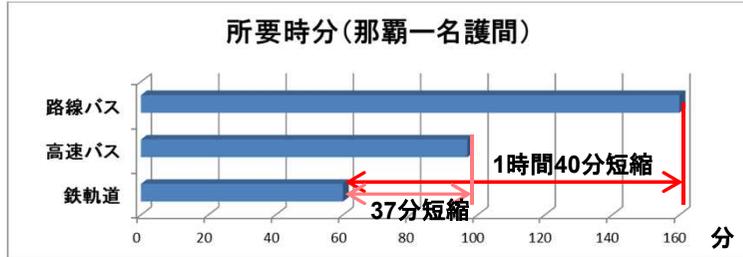
対策について

3-1 沖縄本島の均衡ある発展

那覇一名護間を1時間で結び沖縄本島の骨格を形成する公共交通軸が形成

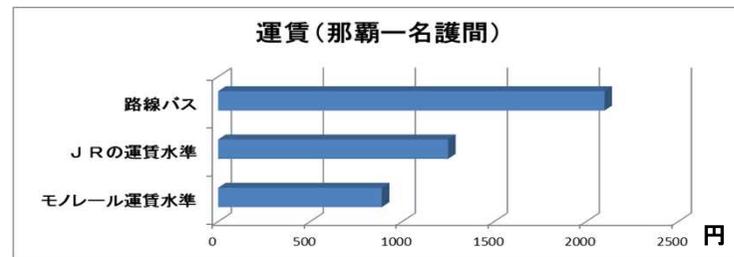
速達性が向上

名護从那覇までの移動時間が1時間に短縮



移動費用の短縮

鉄軌道運賃になると移動費用が大幅に削減



➤ 通勤・通学圏域、交流圏域が拡大

・定時性が確保されることから時間が読め、自ら運転せずに安全かつ安心して長距離を移動することが可能

➤ 観光リゾート産業を始めとする産業の活性化

・那覇空港・那覇港からの移動圏域の拡大により、他地域との交流人口が大幅増加

・観光誘客施設やバス、レンタカー等の交通事業者の立地

等が進み、世界でも希で特異な自然を有する北部や地域特性を活かした観光リゾート地としてのポテンシャルが大幅に高まることが期待される。

➤ 北部圏域の活性化

・駅を核としたまちづくりが行われ他地域との交流が活発になることにより、名護市を含めた北部圏域の拠点性が高まり北部圏域の産業振興、定住環境の整備が図られることが期待される。

対策がなかった場合

・現況では、高速バスにおける那覇～名護間の所要時間が97分と、1時間圏域は達成されておらず、圏域間の交流は活発に行われていない。

・南北間の交流が活発化せず、北部地域への企業進出が進まなかった場合、雇用機会の逸失から、若年層の流出が進む等悪循環となり、北部圏域の活力の低下がより一層進むことが懸念される。

3-2 県民及び観光客の移動利便性の向上

利便性の高い公共交通ネットワーク構築による人にやさしい交通手段の確保

➤ 高齢者や外国人を含む県民及び観光客、全ての人移動しやすい環境構築

- ・ 高齢者や外国人等、県民や観光客が移動しやすい環境が構築され、公共交通への利用転換が図られることにより高齢者の外出機会の増加が期待される。
- ・ また、高齢者が関係する交通事故の内、死者・負傷者が発生している事故の約4割が高齢者が運転中に起こしたものとなっており、移動しやすい環境が整備されることにより、交通事故の減少も期待される。

➤ 地域間交流の増加

- ・ 人にやさしい交通手段が確保され、公共交通への利用転換が図れることにより、地域間の交流が活発化し、観光客の移動範囲も観光地のみならず様々な地域に広がることが期待される。

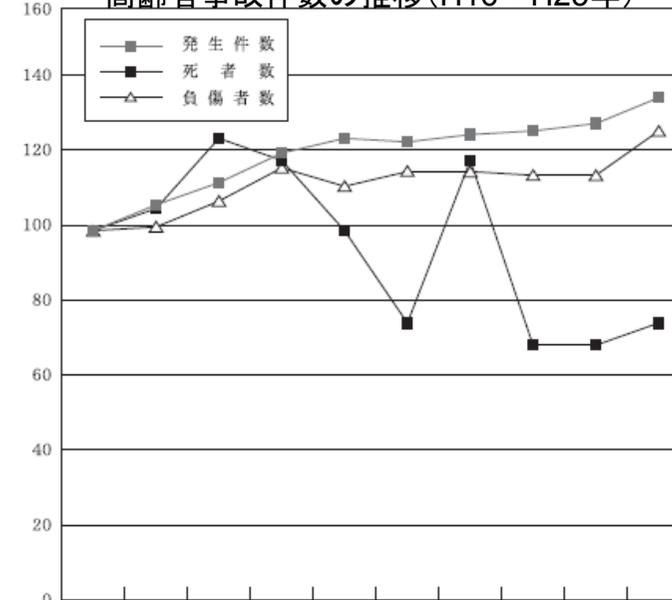
➤ 賑わいの場の創出

- ・ 公共交通の利用者が増加することにより、まちなかの駐車スペースが減少し、中心市街地の活性化、新たな賑わいの場の創出が期待される。

➤ 肥満防止・健康増進

- ・ 公共交通機関が利用しやすくなることにより、ライフスタイルが変化し公共交通への利用転換が図られれば、玄関から駐車場までの移動だけであったのが、自宅から駅まで歩いたり、バスや電車の乗り換えで駅構内を歩いたり、歩く機会が増加が期待される。

(指数) 高齢者事故件数の推移(H16~H25年)



出典：平成25年版交通白書（沖縄県警察）

対策を行わなかった場合

- ・ 現状のまま、自動車利用から公共交通への転換が図られなかった場合、
 - ・ 高齢者による交通事故の増加
 - ・ 高齢者の外出機会の減少などが懸念される。
 - ・ 国際化及び高齢化が進む中、沖縄に来て移動できない観光客の増加
 - ・ 郊外への大型商業施設の立地が進み中心市街地の賑わい低下
- など、中心市街地の活性化等まちづくり、沖縄観光に影響が生じることが懸念される。

3-3 中南部都市圏の交通渋滞緩和①

- ・ 交通渋滞の緩和のためには、過度な自家用車利用から公共交通への転換が重要。
- ・ 車で通勤する方の92%が一人乗り

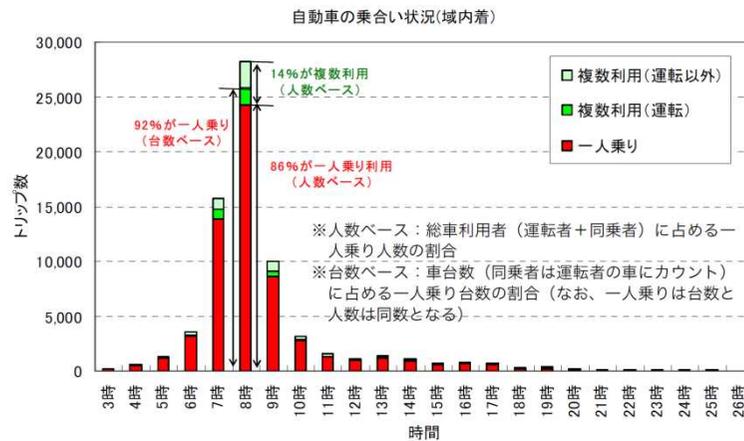


図 3-57 通勤自動車の着時間帯別の乗車人数（那覇市着）

国道58号の現状



出典：沖縄県の道路2014

自動車、路線バス、鉄軌道で同じ人数を運ぶ場面を想定したイメージ

公共交通で効率的に運ぶことにより、渋滞緩和効果が期待される。

車から鉄軌道等の公共交通に乗り換えると



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(H17年10月 国土交通省)

3-3 中南部都市圏の交通渋滞緩和②

那覇ー普天間ー沖縄を30分で結ぶ公共交通軸と併せて利便性の高いネットワークが形成

公共交通の所要時間の短縮、移動費用が削減

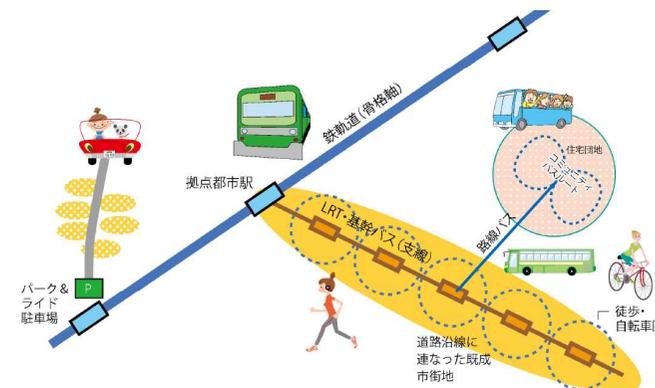
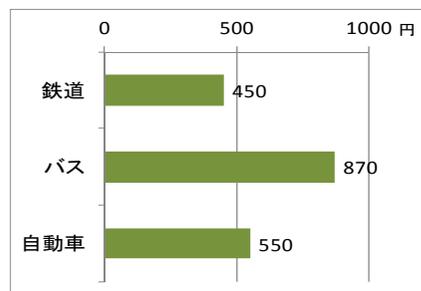
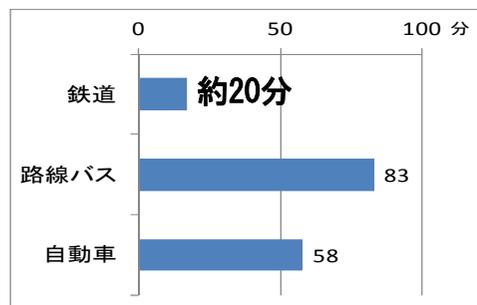
沖縄市から県庁まで混雑時間帯において、車だと約60分要したが約20分（駅間距離）に短縮。

利便性の高い体系的なネットワークの構築

- 鉄軌道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークの形成が可能となり、車利用から転換しやすい環境が整備される。

体系的なネットワークイメージ

那覇市～沖縄市間の鉄軌道導入の場合



ただし

- 鉄軌道が整備されただけでは、大幅に渋滞が緩和されない。
- 環境、健康、交通事故のリスク軽減等の観点から県民一人一人が公共交通転換を図ることが、交通渋滞の緩和につながることになる。

鉄軌道を整備しなくても、道路整備すればよいのでは？

- 幹線道路の整備により一定程度渋滞は緩和されるものの、街中に流入する自動車交通量は減らず、その受け皿として、駐車スペースが必要となる等、高齢者等誰もが安全・安心に快適に暮らせる環境の実現にあたっては課題が残る。

3-4 世界水準の観光リゾート地の形成

広域移動を支える南北骨格軸と利便性の高い公共交通ネットワークが構築

➤ 移動圏域の拡大による観光地への移動利便性向上

- ・ 移動圏域が拡大し、定時性が確保され時間が読めるネットワークが形成されることにより、様々な観光地を訪れることが可能となる。

➤ 安心安全に移動できる観光拠点の形成

- ・ 国際免許を持っていない、交通ルールの異なる様々な国々からの外国人観光客が安全・安心に広域的に移動できる観光拠点の形成が可能となる。

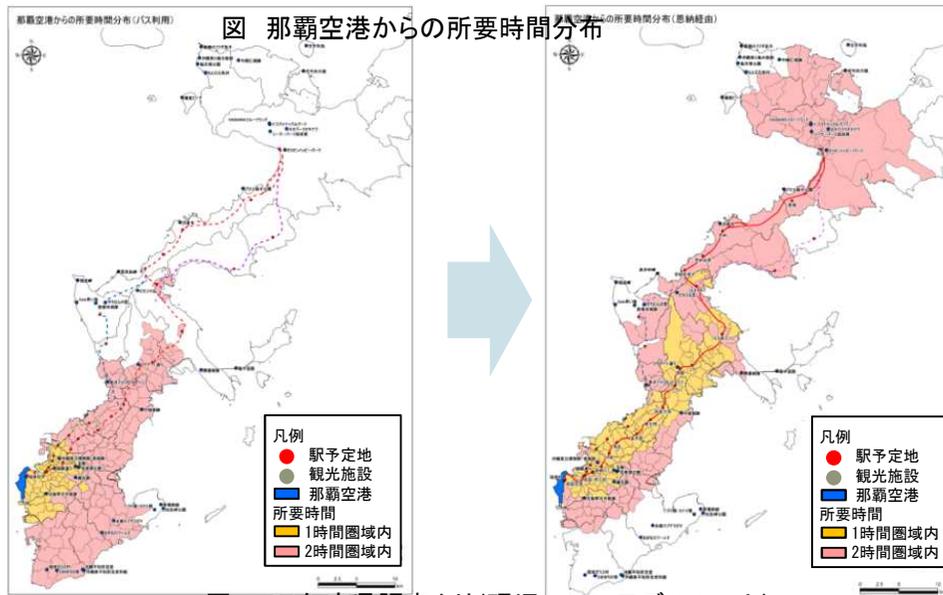


図 H24年度県調査より(現況⇒H24モデルルート)

図 観光客が行きたいと思ったが行けなかった場所

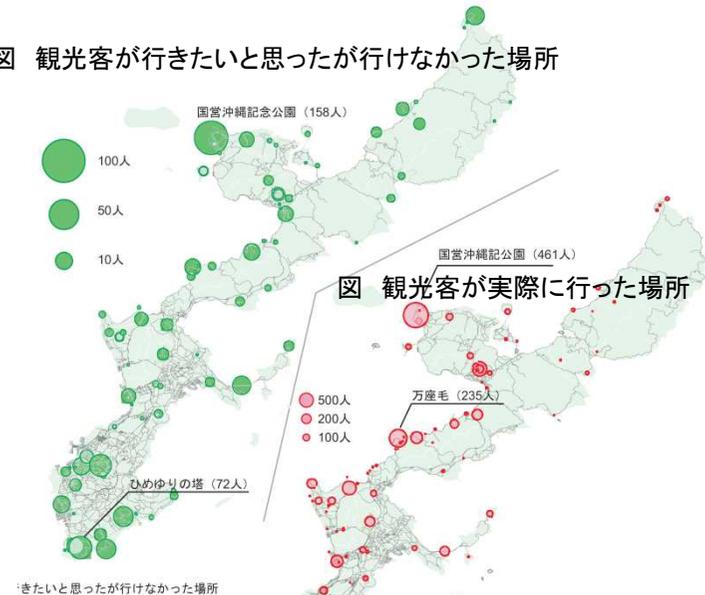


図 観光客が実際に行った場所

資料: 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調(H18)

対策を行わなかった場合

- ・ レンタカーや貸切観光バスによる移動が中心となった場合、
 - ・ 交通事故の増加
 - ・ 訪れる箇所が主要観光施設のみにとどまり、沖縄の多種多様な観光資源を十分に活用できない等、国際的リゾート拠点形成への影響が懸念される。

3-5 駐留軍用地跡地の活性化

駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通システムの導入

南北都市軸の構築

- ・ 中南部都市圏の持続的発展を支えるためには、高次な都市機能を備えた南北の都市軸の形成を支援する交通システムの導入が必要。
- ・ 南北都市軸上は、駐留軍用地跡地を活用し、老朽密集市街地の改善、市街地の分散拡大の抑制を通してコンパクトな集約型市街地を形成するなど、高齢化の進展や地球環境問題への対応、地域の力で持続的な都市を形成する。

まちづくりの起爆剤

- ・ 駐留軍用地返還跡地を活用した交通施設の戦略的整備による都市構造の改変



那覇新都心(返還後)



モノレール開業時



現在

※ゆいレールおもろまち駅(赤丸)周辺の開発状況(大型ショッピングセンターや高層マンションが立地し、賑わいのある街が形成)

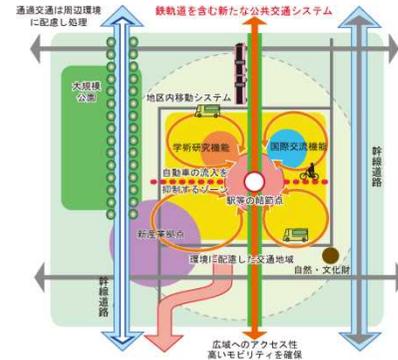


図 駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通体系の整備 (出典: 沖縄県総合交通体系基本計画)

対策を行わなかった場合

駐留軍用地の跡地において、

- ・ 那覇・普天間・沖縄の各拠点を中心とした公共交通による30分圏域の形成が困難
- ・ 低密度に市街地が拡散
- ・ 自動車交通の増加による渋滞・事故の発生、
- ・ CO2排出増加 などが懸念される。

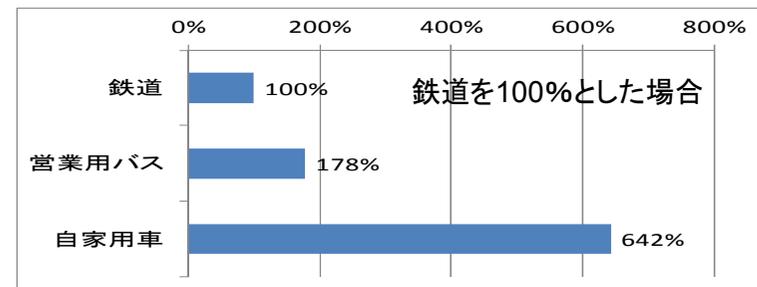
3-6 低炭素社会の実現

移動利便性の高い公共交通ネットワークが構築

➤公共交通への利用転換による二酸化炭素排出量の削減

- ・鉄道のCO2排出量を100%とすると、1人1km運ぶ時のCO2排出量は、自動車は鉄道の6倍。
- ・鉄軌道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークが形成が可能となる。
- ・これにより、車利用から公共交通へ転換されることにより、二酸化排出量が削減され、地球温暖化の抑制に寄与する。

1人1km運ぶときのCO2排出量の比較



対策を行わなかった場合

- ・自動車の燃費が向上しているにもかかわらず、本県では自動車利用が増加に伴い自動車による二酸化排出量は削減されていない。
- ・このまま公共交通への転換が図られない場合、地球温暖化の進行が懸念される。
- ・地球が温暖化すると
 - 強く大きな台風や洪水、干ばつなどの異常気象が増加
 - 海面が上昇し、砂浜が消失
 - 生態系への影響や、熱中症患者数の増加、マラリアなどの感染症の増加するとされており、私たち人間の社会にもさまざまな被害（ひがい）が出るのが懸念される。

沖縄地方における年平均気温の地域平均年差の経年変化

