

沖縄鉄軌道の構想段階における
概略計画(案)
(記載事項)

平成30年2月6日
沖縄県

1 構想段階における概略計画(案)記載事項

1-1 骨格軸

起終点	那覇及び名護	a1-1
	※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、検討していくものとする。	a1-2 a1-3 a1-4
概略ルート	計画検討委員会推奨ルート案を添付	a1-5
	経由地：推奨ルート案経由地を記載	a1-6
主な構造	計画検討委員会推奨ルート案の想定構造を記載	a1-7
	※なお、構造については、概略計画で想定したものを基本に、計画段階においてシステムの特性や自然・生活環境や景観への影響、用地確保、自動車交通への影響等を踏まえ、具体的ルートと合わせて総合的に検討を行っていく。	a1-8 a1-9 a1-10
駅位置の考え方	<ul style="list-style-type: none">・ 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。・ 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必要がある。	a1-11 a1-12 a1-13 a1-14 a1-15 a1-16
検討対象として想定するシステム	<ul style="list-style-type: none">・ 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、輸送力は、小型鉄道程度。・ 検討対象として想定するシステムとしては、今後の技術開発の動向にもよるが、小型鉄道、モノレール、AGT、HSST、LRT(専用軌道)が挙げられる。	a1-17 a1-18 a1-19 a1-20

1 構想段階における概略計画(案)記載事項

1-2 フィーダー交通

フィーダー交通ネットワークのあり方

- ・計画検討委員会推奨ルート案に対するフィーダー交通イメージ図（ステップ3で検討）を添付
- ・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、地域と地域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である。

a2-1
a2-2
a2-3
a2-4
a2-5
a2-6

想定するシステム

- ・既存の路線バスが地域と主要施設などを結んでいることから、主に路線バスの活用が想定される。なお、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り、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を検討する必要がある。
- ・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。

a2-7
a2-8
a2-9
a2-10
a2-11
a2-12
a2-13

※ なお、鉄軌道との具体的接続を含めた個別路線の検討については、計画段階以降駅位置の検討を踏まえ行うことになるが、各地域における交通の現状の課題等踏まえた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協働により検討を行っていくものとする。

a2-14
a2-15
a2-16