

パネル展示等のお知らせ

平成30年2月から県内各地で、鉄軌道の計画づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置するオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「〇〇市役所 **〇〇日**」と表記した場所・日程で実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

※スケジュールや場所は、予告なく変更する場合があります。

公共施設・商業施設	2/6～2/13	読谷村役場 6日 ・北中城村役場 6日 ・宜野湾市役所 7日 浦添市役所 7日 ・南城市役所大里庁舎 8日	公共施設・商業施設	2/24～2/28	イオン貝志川 24日 ・サンエー宜野湾コンベンションシティ 24日 サンエー貝志川メインシティ 26日
	2/7～2/14	沖縄県庁 13日 ・那覇市役所 14日 ・泊ふ頭旅客ターミナルビルとまりん		2/25～3/1	イオン北谷 25日
	2/8～2/12	中城村吉の浦会館 8日 ・イオン南風原 12日 イオン那覇 11日 ・サンエー那覇メインプレイス 10日		2/26～3/2	うるま市役所 2日 ・沖縄市役所 28日 ・北谷町役場 1日
	2/8～2/15	八重瀬町役場統合庁舎 9日 ・糸満市役所 13日 ・豊見城市役所 9日		2/28～3/4	サンエー西原シティ 3日 ・サンエー経塚シティ 3日
	2/14～2/20	与那原町役場 14日		2/28～3/6	道の駅ゆいゆい国頭 2日 ・道の駅おおぎみ 5日 ・東村役場 28日 ・運天港
	2/15～2/21	宜野座村役場 15日 ・恩納村役場 15日 ・金武町役場 20日 ・嘉手納町役場 20日	大 学	2/6～2/9	琉球大学・沖縄女子短期大学
	2/17～2/21	道の駅許田・イオン名護 17日		2/7～2/9	名桜大学・沖縄キリスト教学院大学
	2/19～2/23	今帰仁村コミュニティーセンター 21日 本部町役場 21日 ・名護市役所 23日 西原町役場 19日		2/7～2/14	沖縄国際大学
	2/20～2/26	石垣市役所 22日		2/14～2/16	沖縄県立芸術大学
病 院	2/21～2/25	サンエー豊見城ウイングシティ 25日	病 院	2/16～2/22	沖縄県立看護大学
	2/23～2/27	久米島空港 26日 ・イオンタウン南城大里 27日		2/19～2/22	沖縄工業高等専門学校
	2/23～3/1	宮古島市役所 23日		2/7～2/14	沖縄県立南部医療センター・こども医療センター
				2/26～3/2	沖縄県立中部病院
				2/28～3/6	沖縄県立北部病院

意見募集（パブリックコメント）

「沖縄鉄軌道計画づくりの構想段階における概略計画（案）等に関する意見募集（パブリックコメント）」について

平成30年2月6日
沖縄県企画部交通政策課

今般、沖縄鉄軌道計画づくりの構想段階における概略計画（案）等について、沖縄県県民意見公募手続実施要綱に基づき、下記のとおり、ご意見を求めます。

記

- 意見募集期間：平成30年2月6日（火）～平成30年3月7日（水）※郵送及びFAXについても、締切日必着
- 意見募集対象：沖縄鉄軌道概略計画（案）等（おきなわ鉄軌道ニュースP6～P7）
- 意見提出方法：次のいずれかの方法にて、ご提出願います。
○ウェブサイトの場合：沖縄鉄軌道ホームページより送信可能です。
<http://www.oki-tetsukidou-pi.com>
○FAXの場合：098-866-2448
○郵送の場合：〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1-2-2 沖縄県企画部交通政策課

本紙で掲載している概略計画（案）等は、計画検討委員会において確認された事項をわかりやすく要約したのとなっており、詳細は、沖縄鉄軌道ホームページのほか、沖縄県交通政策課、行政情報センター、宮古行政情報コーナー、八重山行政情報コーナー、各パネル展示会場において確認することができます。



これまでの検討経緯は計画書にとりまとめる予定です

鉄軌道の計画づくりは、平成26年10月から3年半かけて、県民の皆さまや21名の専門家の先生方のご協力をいただきながら、検討を進めてきました。検討開始から推奨ルート案選定までの経緯については、今後、計画書にとりまとめる予定です。
なお、各段階における検討内容や県民の皆さまから寄せられた意見などの検討経緯などについては、沖縄鉄軌道計画づくりの専用ホームページ中の委員会資料でご確認いただけます。計画書についても、策定後、専用ホームページで公開する予定です。



沖縄 鉄軌道 検索

たくさんのご協力、ありがとうございました

多くの皆さまにご協力をいただきながらコミュニケーション活動を進めてまいりました。
パネル展示の会場を提供していただきました皆さま、ありがとうございました。

イオン貝志川店・イオンタウン南城大里・イオン北谷店・イオン名護店・イオン那覇店・イオン南風原店・沖縄都市モノレール県庁前駅
サンエー宜野湾コンベンションシティ・サンエー経塚シティ・サンエー貝志川メインシティ・サンエー豊見城ウイングシティ・サンエー那覇メインプレイス
サンエー西原シティ・サンフティーマ普天間・プラザハウスショッピングセンター・道の駅 おおぎみ・道の駅 許田・道の駅 ゆいゆい国頭・南の駅 やえせ
メイクマン石垣店・メイクマン宮古店・沖縄キリスト教学院大学・沖縄県立看護大学・沖縄県立芸術大学・沖縄国際大学・沖縄女子短期大学・沖縄大学
名桜大学・琉球大学・沖縄工業高等専門学校・沖縄県立北部病院・沖縄県立中部病院・沖縄県立南部医療センター・こども医療センター
沖縄県警察運転免許センター・運天港・泊ふ頭旅客ターミナルビル とまりん・久米島空港・宮古空港
国頭村・東村・大宜味村・今帰仁村・本部町・名護市・宜野座村・恩納村・金武町・うるま市・読谷村・沖縄市・嘉手納町・北谷町・北中城村・中城村
宜野湾市・浦添市・西原町・那覇市・南風原町・与那原町・豊見城市・南城市・八重瀬町・糸満市・久米島町・宮古島市・石垣市（順不同）

沖縄鉄軌道構想段階

おきなわ鉄軌道ニュース

2018年
ここまで
きました！
第7号
沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後「鉄軌道」という）の計画案づくりの検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、情報提供していく予定です。

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、計画案づくりを進めています。

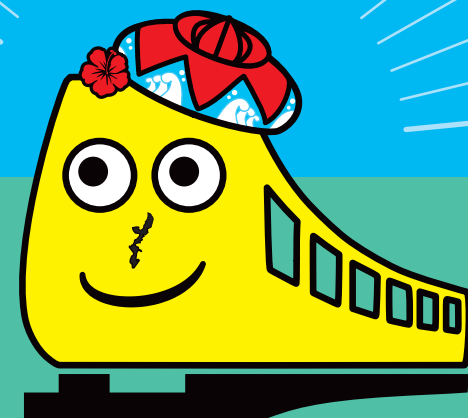
- ◇沖縄県では、「県土の均衡ある発展」や「県民および観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞の緩和」などを図るために、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。
- ◇計画案づくりにあたっては、県民の皆さまからのご意見もいただきながら、検討を進めています。

ニュース

推奨ルート案を選定！

計画検討委員会において、県民の皆さまから寄せられたご意見も踏まえ
7つのルート案の中から推奨ルート案が選定されました。

1
7 案



推奨ルート案に基づく概略計画（案）など

これまでの計画案づくりにおいて確認された内容を、推奨ルート案に基づき、沖縄鉄軌道の概略計画（案）としてとりまとめ、また、鉄軌道の導入にあたり、今後、必要な検討事項などを整理しました。

たくさんのご意見をいただきました

これまでに

61,065人

沖縄鉄軌道の計画案づくりでは、平成26年10月より、県民の皆さまから多くのご意見をいただきながら、検討を進めてきました。その間に、のべ6万人以上の方からご意見をうかがうことができました。これからも県民の皆さまと共に、検討を進めてまいります。

概略計画（案）などについて 意見募集（パブリックコメント）を行います。

対象ページ
P6～P7

募集期間 2/6（火）～3/7（水）

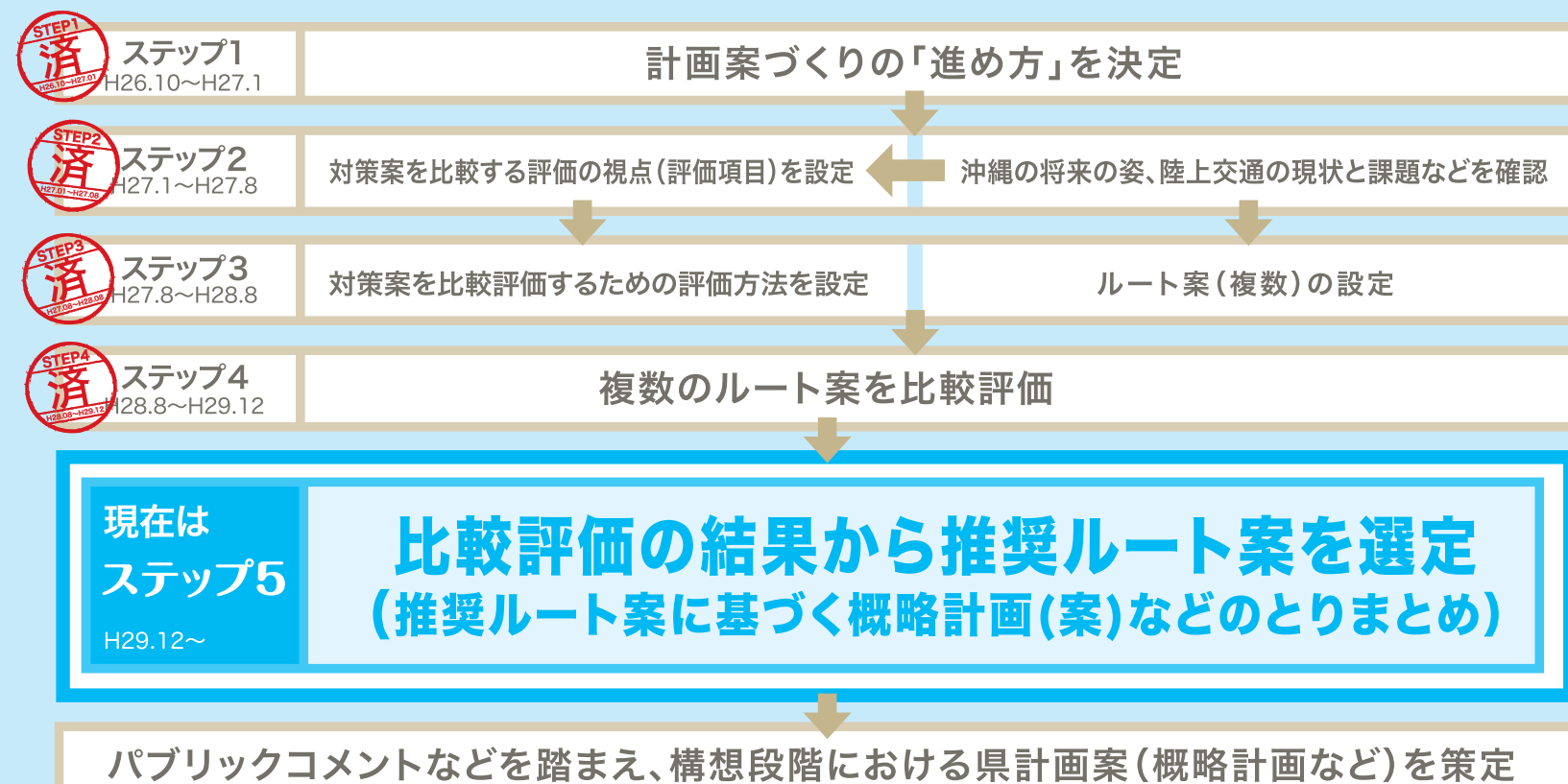
パブリックコメントとは

県の計画などを定めようとする際に、あらかじめ計画などの案を公表し、広く県民の皆さまからご意見を募集する行政手続きです。

計画案づくりは、7ルート案から

計画案づくりは、最終段階のステップ5 推奨ルート案に基づく概略計画(案)などのとりまとめ

構想段階
(5つのステップで検討)

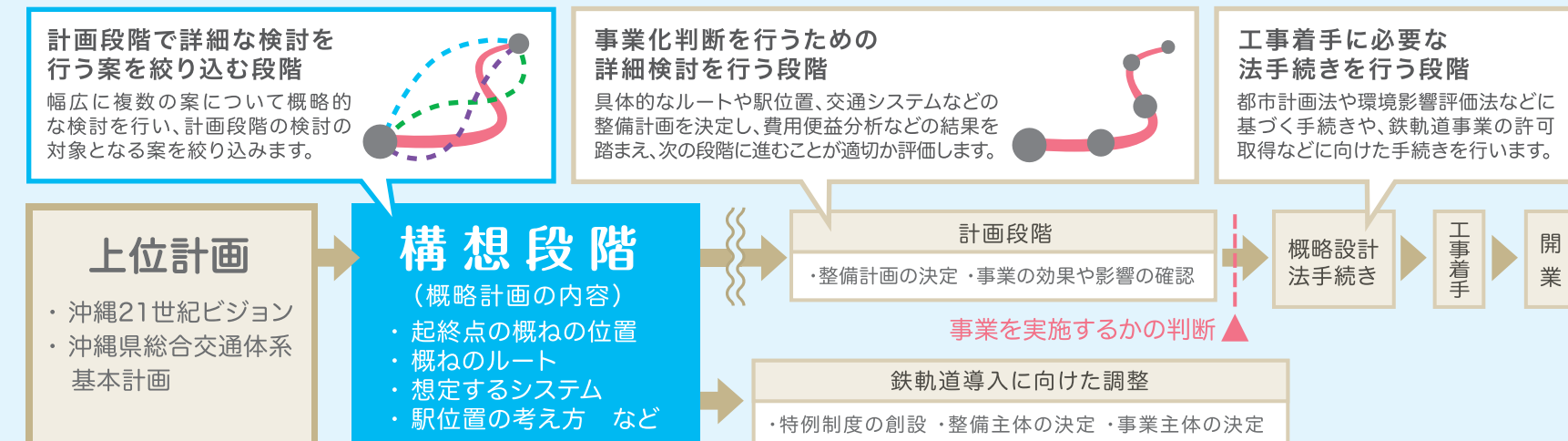


沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、県民の皆さまからご意見をいただきながら、5つのステップに分けて段階的に進めています。現在は最終のステップ5の段階であり、ステップ4で実施した比較評価結果や県民の皆さまから寄せられたご意見などを踏まえ、計画検討委員会において、総合的観点に基づき、7つのルート案から1案が推奨ルート案として選定されました。これを踏まえ構想段階における概略計画(案)や、計画段階以降に必要な取組・検討事項などをとりまとめました。(P6~P7)

概略計画(案)などについて、パブリックコメントを行っているよ。意見の提出方法は最終ページを確認してね!

▶ 構想段階のあとは、どのような検討を行っていくの? ◀

現在の構想段階は、概ねのルート(経由市町村レベル)などの概略計画について検討を行う段階であり、どこを通るのか、どの場所に駅を設置するのかといった具体的な整備計画については、構想段階の次の計画段階において、現場の状況などを踏まえ、詳細に検討されることになります。計画段階では、整備計画の検討と併せて、同計画に基づく費用便益分析などについて、詳細に検討を行い、事業実施の可否などを判断することになり、計画段階の後は、概略設計、環境アセスメントなどの法手続きを行った上で、工事着手となります。



よりよい案を選定する最終段階

推奨ルート案 選定の考え方

4つの視点でよりよい案を選定!

沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現などにあたり、課題解決に必要な「県土の均衡ある発展」や「県民・観光客の移動利便性の向上」、「中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞緩和」、「世界水準の観光リゾート地の形成」、「低炭素社会の実現」、「駐留軍用地跡地の活性化」の6つの視点や、骨格軸に対し、県民の皆さまから求められた「効果・ニーズ」および「配慮・留意事項」などを踏まえ、専門家で構成される計画検討委員会において、以下の4つの視点に基づき、総合的観点から推奨ルート案が選定されました。

検討の視点

事業効果

効果が高く、より多くの地域や県民・観光客が利便性を享受することが可能なもの



持続性

持続的な運営が可能なもの



事業費・工期

他案に比べ、極端に高額等となっていないか、事業費および工期が比較的安価で、短いもの



事業実施上の留意点など

工事が可能で、環境などへ重大な影響などをおよぼす恐れがないもの



評価項目

- ・南北間の速達性
- ・通勤通学圏域の拡大
- ・鉄軌道の利用者数
- ・自動車から公共交通への利用転換量
- ・単年度便益 など

・採算性

県民の皆さまからは鉄軌道導入に対して・速達性や定時性の向上・自家用車利用の減少などを期待する意見が寄せられたよ。

- ・概算事業費
- ・建設期間

一方で導入にあたって・採算が取れるようにしてほしい・自然環境にできる限り影響を与えないようにしてほしいなどの配慮を求める意見も寄せられたよ。

- ・地形・地盤的課題
- ・工事期間中の自動車交通への影響
- ・耐災害性(土砂災害・津波)
- ・自然環境
- ・生活環境 など

「C派生案」を推奨

計画検討委員会において、①～④の理由から、「C派生案」が沖縄鉄軌道の構想段階における推奨ルート案として選定されました。

①事業効果 人口及び宿泊施設が集積する地域を経由し、かつ中部の東西いずれの地域からのアクセスも良いため、鉄軌道および公共交通利用者数、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。また、時間短縮効果も一定程度期待でき、通勤通学圏域の拡大効果も最も高く、より高い効果が期待できること

②持続性 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)を適用した場合は、事業実施の目安となる開業後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

ルート案として選定！

③事業費・工期 事業費はやや高く、工期は比較的に長いものの、極端に高額ではなく、最新工法の採用などによっては、事業費の縮減も期待されるなど、縮減に向けた検討の余地があること

④事業実施上の留意点など 事業実施にあたっては、施工中の自動車交通への影響や自然・生活環境への配慮などが必要であるものの、計画段階以降、設計・施工において何らかの対策を講じることにより、重大な影響の回避、低減などが可能であること

C派生案をもとに概略計画(案)などをとりまとめたよ。パブリックコメントを実施しているのでP6～P7をみてね

C派生案はステップ3で県民の皆さまから寄せられたご意見を踏まえ、追加されたルート案なんだよ



※詳しい内容は、沖縄鉄軌道のホームページの「委員会資料」で確認できます。

凡例・記載にあたっての留意事項	
● 経由地	浦添、宜野湾は全案共通の経由地のため記載していません。
■ 高架構造	■ 地下トンネル
■ 山岳トンネルおよび高架構造	
※那覇～宜野湾は、国道58号ケースと国道330号ケースを想定しており、両ケースを併記する場合は、58号ケースを(63km)のようにカッコ書きで、330号ケースを()無しで記載しています。	
ルート案の特徴：●メリット ▲デメリット	
特に効果が高い項目(トップとの差5%以内) (採算性：事業実施目安の30～40年内での黒字転換が可能)	
比較的效果が低い項目(トップとの差20%以上) (採算性：黒字転換は厳しい)	
A 案	B 案
 路線延長 62km <63km>	 路線延長 67km <68km>
●路線延長が最も短いため、所要時間の短縮効果が特に高い ▲本島中部の人口集積地域を経由しないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果は比較的低い	▲本島中部の人口集積地域および宿泊施設が集中する地域を経由せず、観光客などを含め、鉄軌道利用者が少ないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果及び便益は比較的低い
55分 (那覇まで) 105万人 / (名護まで) 26万人	65分 (那覇まで) 108万人 / (名護まで) 21万人
6.4万人/日 <5.7万人/日> 22.4万人/日 <21.8万人/日> 恩納南部まで36分・海洋博公園まで101分 5.7万人/日 <5.2万人/日> 1.0万人/日 <1.1万人/日> 186 <164> / 140 <125>	6.5万人/日 <5.8万人/日> 22.4万人/日 <21.7万人/日> 恩納南部まで39分 / 海洋博公園まで111分 5.7万人/日 <5.2万人/日> 1.0万人/日 <1.1万人/日> 171 <150> / 124 <110>
B 派生案	▲本島中部の人口集積地域および宿泊施設が集中する地域を経由せず、観光客などを含め、鉄軌道利用者が少ないため、名護までの通勤通学圏域の拡大効果及び便益は比較的低い
64分 (那覇まで) 105万人 / (名護まで) 20万人	6.3万人/日 <5.6万人/日> 22.2万人/日 <21.7万人/日> 恩納南部まで36分 / 海洋博公園まで110分 5.7万人/日 <5.2万人/日> 1.0万人/日 <1.1万人/日> 171 <153> / 126 <114>
【南北間の交流人口の増加等】鉄軌道の導入とあわせて条件整備を行うことにより、県民や観光客の交通手段や【まちづくりへのインパクト】地域の魅力向上に向けた取組等を行うことにより、観光まちづくりや駐留軍用地	

事業効果

評価項目

南北間の速達性 (那覇～名護の所要時間)

通勤通学圏域の拡大 (60分圏域内人口)

鉄軌道の利用者数

公共交通の利用者数 (鉄軌道利用者含む)

観光客の移動範囲の拡大 (那覇～主要観光地の所要時間)

自動車から公共交通への利用転換量

駐留軍用地跡地における公共交通利用者数

単年度便益 [所得接近法 / 選好接近法] (億円/年)

全ルート案共通の事業効果

持続性

※本検討で想定している上下分離方式は、確約されたものではなく、特別的な制度の創設が必要であるため、今後、国との調整を要します。

評価項目

都市鉄道において事業実施の目安となる30年～40年内での黒字転換が可能かを確認

採算性 (上下分離方式の場合の累積資金収支の黒字転換年)

事業費・工期

評価項目

概算事業費

建設期間

事業実施上の留意点など

全ルート案共通の留意点

▲路線延長が比較的低く、支出は抑えられるものの、それを上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい

84年 <黒字転換しない>

●地下トンネル区間が比較的低く、路線延長が最も短いため、事業費が特に安価
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で4%程度縮減の可能性

●施工スピードの比較的低い山岳トンネルが最長区間となるため、工期はやや短い

5,200億円 <5,200億円>

13年

※市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要
※嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要

▲支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい

黒字転換しない <黒字転換しない>

●地下トンネル区間が比較的低いため、事業費はやや安価
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で3～4%程度縮減の可能性

●施工スピードの比較的低い山岳トンネルが最長区間となるため、工期は特に短い

5,600億円 <5,600億円>

12年

※市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要
※嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要
※一部区間は米軍との協議が必要

▲支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合でも採算は厳しい

黒字転換しない <黒字転換しない>

●地下トンネル区間が比較的低いため、事業費はやや安価
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で3～4%程度縮減の可能性

●施工スピードの比較的低い山岳トンネルが最長区間となるため、工期は比較的に長い

5,700億円 <5,700億円>

13年

※市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要
※嘉手納の井戸群や比謝川の石灰岩堤の回避等の配慮が必要
※一部区間は米軍との協議が必要

C 案	C 派生案	D 案	D 派生案
 路線延長 65km <66km>	 路線延長 67km <68km>	 路線延長 67km <67km>	 路線延長 69km <69km>
●本島中部の人口集積地域および宿泊施設が集中する地域を経由するため、通勤通学圏域の拡大効果を含む3項目について特に効果が高い	●本島中部の人口集積地域及び北部の宿泊施設が集中する地域を経由し、中部の東西各地域からのアクセスも良く、両地域の需要が取り込めるため、時間短縮効果を除く全ての項目について特に効果が高い	●本島中部の人口集積地域を経由するため、公共交通利用者は特に多い ▲本島中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、那覇～主要観光地(恩納南部)の時間短縮効果が比較的低い	●本島中部の人口集積地域を経由するため、公共交通利用者は特に多い ▲本島中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、那覇～主要観光地(恩納南部)の時間短縮効果が比較的低い
58分 (那覇まで) 114万人 / (名護まで) 35万人	59分 (那覇まで) 115万人 / (名護まで) 36万人	61分 (那覇まで) 114万人 / (名護まで) 30万人	62分 (那覇まで) 114万人 / (名護まで) 30万人
7.2万人/日 <6.5万人/日> 23.2万人/日 <22.6万人/日> 恩納南部まで40分 / 海洋博公園まで104分 6.5万人/日 <5.9万人/日> 1.0万人/日 <1.1万人/日> 213 <191> / 160 <145>	7.7万人/日 <6.8万人/日> 23.7万人/日 <22.8万人/日> 恩納南部まで41分 / 海洋博公園まで105分 6.8万人/日 <6.2万人/日> 1.1万人/日 <1.1万人/日> 225 <199> / 168 <150>	7.1万人/日 <6.5万人/日> 23.0万人/日 <22.4万人/日> 恩納南部まで60分 / 海洋博公園まで107分 6.4万人/日 <5.8万人/日> 1.0万人/日 <1.0万人/日> 199 <181> / 146 <135>	7.6万人/日 <6.8万人/日> 23.5万人/日 <22.8万人/日> 恩納南部まで55分 / 海洋博公園まで108分 6.8万人/日 <6.2万人/日> 1.1万人/日 <1.1万人/日> 214 <192> / 158 <142>
行き先の選択肢が広がり、南北間の交流人口や沿線住民(特に高齢者)の外出機会が増加する可能性がある。跡地の活性化、中心市街地の活性化などのコンパクトなまちづくりへの寄与が期待される。			

●利用者も一定程度見込め、かつ路線延長も比較的に長くないため、収入と支出のバランスが比較的に良く、上下分離方式の場合、30～40年内での黒字転換が可能

1年 <29年>

▲地下トンネル区間が比較的に長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で7%程度縮減の可能性

▲施工スピードの比較的に遅い地下トンネルが最長区間となるため、工期は比較的に長い

6,000億円 <6,000億円>

15年

※宜野湾以北の地下駅部は、用地買収等が必要
※車窓からの眺めは郊外部に限定される

●路線延長は比較的に長いものの、一人当たりの運賃収入の高い観光客を含め鉄軌道利用者が多いことから、収入が比較的に多く見込めるため、上下分離方式の場合、30～40年内での黒字転換が可能

1年 <30年>

▲地下トンネル区間が比較的に長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で6～7%程度縮減の可能性

▲施工スピードの比較的に遅い地下トンネルが最長区間となるため、工期は比較的に長い

6,100億円 <6,000億円>

15年

※市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要
※宜野湾以北の地下駅部は、用地買収等が必要

▲利用者は一定程度見込めるものの、路線延長が比較的に長いため、収入と支出の差が小さく、上下分離方式の場合でも、30～40年内での黒字転換は厳しい

32年 <58年>

▲地下トンネル区間が比較的に長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で6～7%程度縮減の可能性

▲施工スピードの比較的に遅い地下トンネルが最長区間となるため、工期は比較的に長い

6,100億円 <6,100億円>

15年

※宜野湾以北の地下駅部は、用地買収等が必要
※一部区間は米軍との協議が必要
※車窓からの眺めは郊外部に限定される

▲利用者数は比較的に多いものの、一人当たりの運賃収入の高い観光客がやや少なく、路線延長も長いため、収入と支出の差が小さくなり、上下分離方式の場合でも、30～40年内での黒字転換は厳しい

29年 <54年>

▲地下トンネル区間が比較的に長いため、事業費はやや高いものの、極端に高額ではない
※琉球石灰岩層の深度等により、増大の可能性
※SENS工法採用で6%程度縮減の可能性

▲施工スピードの比較的に遅い地下トンネルが最長区間となるため、工期は比較的に長い

6,100億円 <6,100億円>

15年

※市街地部の高架区間の施工にあたっては、車線規制が必要
※宜野湾以北の地下駅部は用地買収等が必要
※一部区間は米軍との協議が必要

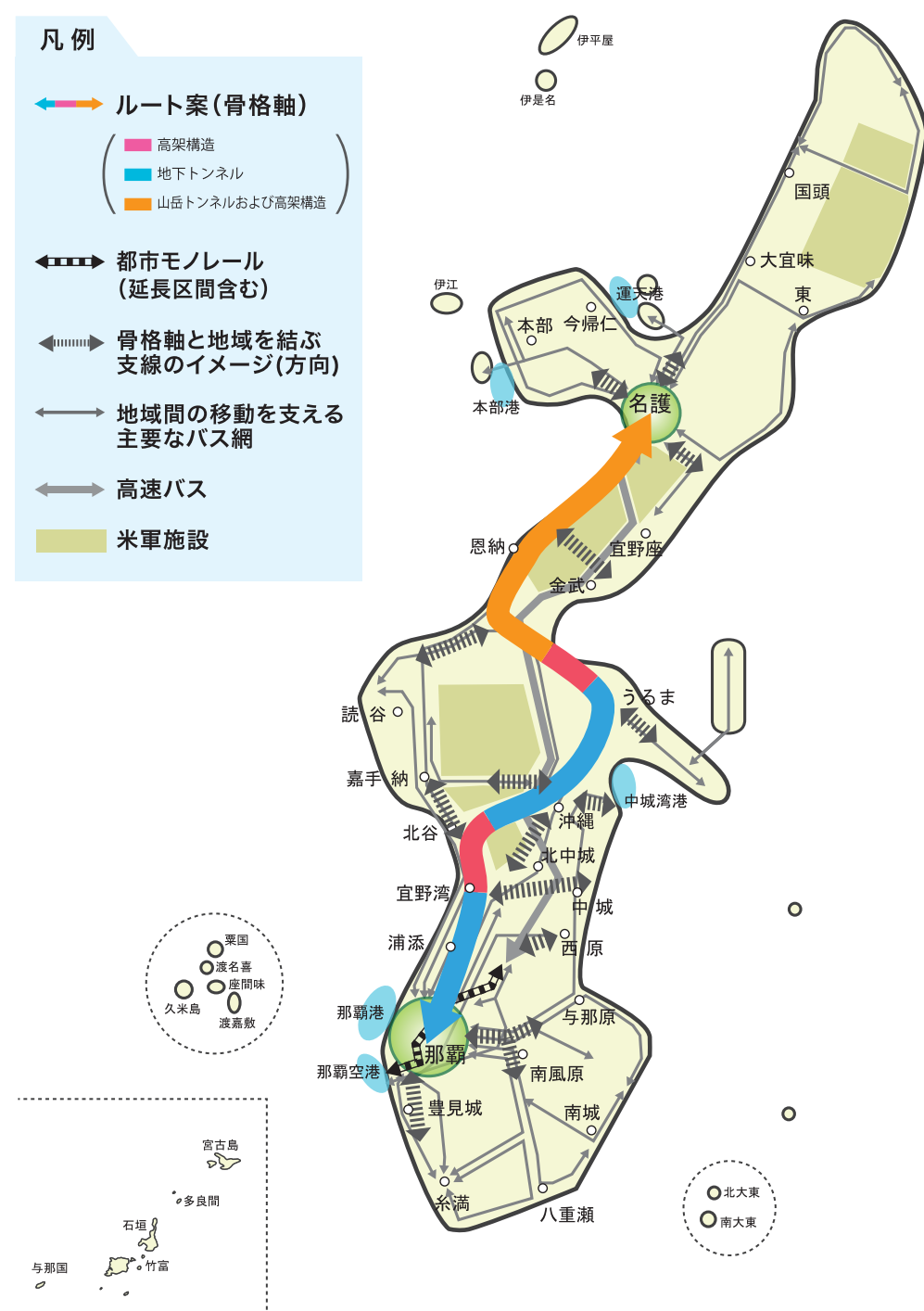
箇所を通過する地点や山岳トンネル部では、設計・施工上での対応が必要 【自然環境】動植物、地下水、生態系等への影響を、可能な限り、回避・低減する等の配慮が必要
よる車線規制のほか、状況に応じて不発弾や埋蔵文化財などの確認などの適切な配慮が必要 【生活環境・景観】周辺の環境に応じた保全策等の検討及び配慮が必要

概略計画(案)などについて

これまでの計画案づくりにおいて確認された内容を、推奨ルート案に基づき、概略計画(案)としてとりまとめました。また、次の計画段階以降において、技術的観点から必要となる検討事項や、需要確保等の観点から求められる「まちづくり」など、鉄軌道導入とあわせて必要な取組を、「今後、必要な検討事項など」として、とりまとめました。これらについて、パブリックコメントを実施します。ご意見をお寄せください。

ご意見を提出される場合 何頁のどの項目に対する意見かわかるよう、文章の左右に記載されている行番号も併せてご記入ください。

概略計画(案)



- 公共交通軸の構築や公共交通の有機的連携による移動利便性の向上、交通の円滑化などを図るため、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が必要です。

骨格軸(推奨ルート案)

- 起終点
- 那覇および名護
- ※なお、今後、公共交通の利用環境改善など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、鉄軌道の延伸などについて、公共交通の利用状況や地域のニーズなども踏まえ、検討していくことになります。
- 経由地
- 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
- 想定するシステム
- 那覇と名護の約70kmを1時間で結ぶスピードを確保し、需要に対応するためには、専用軌道を有するシステムで、小型鉄道程度の輸送力が必要です。
- 【検討対象として想定するシステム】
- 小型鉄道・モノレール・AGT・HSST・LRT(専用軌道)
- 駅位置の考え方
- 駅は、周辺の立地状況や利用者の属性等を考慮し、必要な機能(バス等との乗り換え施設や駐車場、商業施設など)やその規模を検討の上、用地が確保でき、その機能が効果的に発揮できる場所に設置する必要があります。

フィーダー交通ネットワーク

- 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、鉄軌道と各地域の結び方(方向)について検討を行いました。既存のバスネットワークは、人口分布、主要施設などを踏まえ形成され、地域と地域を結んでいることから、既存の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す。
- 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、自動運転等今後の技術の進展も考慮しながら、フィーダー交通ネットワークの充実などについて検討する必要があります。また、新たなシステム(BRT・LRT等)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、採算性などについて総合的に検討を行うことが重要です。
- ※鉄軌道と接続した具体的な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りますが、各地域における交通の現状と課題などを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の協働により検討を行っていきます。

意見募集(パブリックコメント)を行います。

今後、必要な検討事項など

鉄軌道導入にあたり、必要な検討事項

- システム・ルート・構造の検討 37
沖縄の気象(台風など)や塩害、ライフサイクルコスト、自然・生活環境および景観への影響、用地確保、自動車交通への影響などを踏まえ、検討を行っていきます。 41
- 環境・景観への影響の低減 42
鉄軌道の導入および駅周辺のまちづくりによる自然・生活環境や景観への影響低減については、各地域の環境を踏まえ、最新の技術なども参考にしながら、幅広く検討を行っていきます。 47
- 採算性・費用便益分析の精緻化 48
需要予測の精度向上を図るとともに、未検討となっている便益項目について、定量的または定性的評価の可能性を検討し、評価の精度を高めていきます。 52
- 鉄軌道の整備方法等の検討 53
那覇空港への接続や整備のあり方については、計画段階において、費用対効果や沖縄都市モノレールの経営への影響などを踏まえ、総合的観点から検討を行っていきます。 57



鉄軌道導入とあわせて必要な取組

- 公共交通の利用環境づくり 58
駅周辺への様々な施設・機能の集積、賑わいのあるまちづくりや公共交通の利用環境改善、自動車から公共交通への利用転換を促すための社会づくり、鉄軌道とバスなどが連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築および各地域における交通の充実に向けて、まちづくりを中心的に行うべき市町村や交通事業者などと連携し、可能な限り地域住民の意見も取り入れながら取り組んでいきます。 66
- 沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現に向けて 67
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、観光客の受け入れ体制整備を推進するとともに、各地域のさらなる魅力向上などに向けて取り組むことが求められています。 74



これまでの検討プロセスについて

- 沖縄鉄軌道計画案づくりは、県民の皆さまに情報提供を行い、ご意見をいただきながら検討を進めるプロセスを導入し、県民の皆さまにも計画検討に参加いただきながら進めてきました。

アンケート回答者数の推移

ステップ1 H26.11	3,079人
ステップ2 H27.5～6	5,167人
ステップ3 前半 H28.1～2	5,974人
ステップ3 後半 H28.5～6	8,788人
ステップ4 H29.9～10	38,057人

のべ 61,065人

- 検討内容については、「おきなわ鉄軌道ニュース」の全戸配布やパネル展示などを通じて、情報提供を行っており、商業施設などで実施したパネル展示などには、多くの方々にお越しいただき、これまでに、のべ約6万1千人の方からご意見が寄せられました。
- 検討にあたっては、技術および計画検討委員会を設置し、県民の皆さまから寄せられたご意見も踏まえながら、客観的データ等に基づき検討を行うとともに、情報提供方法や情報内容、寄せられたご意見への対応が適切であったかについて、プロセス運営委員会において確認を行いながら、計画案づくりに取り組んできました。
- さらに、検討にあたっては、整備ありきではなく、沖縄21世紀ビジョンで示された目指すべき将来の姿や陸上交通の現状と課題を踏まえ、何らかの対策が必要であることを確認のうえ、骨格軸と連携するフィーダー交通ネットワークの構築など、必要な取り組みなどについて検討を行うとともに、寄せられたご意見についても、技術的観点などから検討を行い、評価項目やルート案を追加するなど、県民の皆さまから寄せられたご意見も取り入れながら、幅広い視点で検討を行ってきました。

本紙で掲載している概略計画(案)等は、計画検討委員会において確認された事項をわかりやすく要約したのとなっており、詳細は、沖縄鉄軌道ホームページのほか、沖縄県交通政策課、行政情報センター、宮古行政情報コーナー、八重山行政情報コーナー、各パネル展示会場において確認することができます。