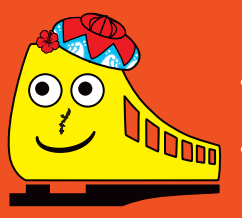
沖縄鉄軌道構想段階

おきなわ鉄軌道ニュース



2018年
第8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、取り組みを進めています。

「計画書で示された概略計画図」

「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定しました。

◇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、鉄軌道導入の計画案づくりに取り組んできました。

◇計画案づくりは、のべ約６万２千人の県民の皆さまからのご意見も頂きながら検討を進めました。

- 沖縄鉄軌道の計画案づくりは、平成26年10月よりスタートし、５つのステップに分けて県民の皆さまへの情報提供や専門委員会による審議等を踏まえ検討を進めてきました。
- 平成30年１月には、県民の皆さまから寄せられたご意見も踏まえ、総合的な観点から検討を行い、計画検討委員会において、７つのルート案から推奨ルート案が選定されました。
- 平成30年３月に、計画検討委員会において「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（案）」が取りまとめられ、計画検討委員長から知事へ手交されました。
- 平成30年５月に、鉄軌道導入にあたっての基本的な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り組み方針等について、「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」として策定し、県としての考え方を取りまとめました。

沖縄鉄軌道の計画検討のながれ

構想段階における検討目的と経緯

計画案の検討にあたっては、透明性、客観性、合理性、公正性を確保し、県民の皆さま等の理解と協力を得ながら、幅広い視点で検討を行っていくことを進め方に関する基本姿勢として掲げ、**5つのステップ**に分けて、段階毎に県民の皆さま等と情報共有を図りながら検討を進めるプロセスを導入しました。

このため、3つの専門委員会（計画、技術、プロセス）による審議のほか、各段階の進捗状況等をお知らせするニューズレターの全戸配布やパネル展示、県民会議等を開催して検討を進めてきました。

各ステップ毎の経緯・確認事項

ステップ1 H26.10～H27.1

計画案づくりの「進め方」を決定しました

- 計画検討の手順を事前に明確にするため、検討の進め方や検討体制を決定しました。

ステップ2 H27.1～H27.8

将来のあるべき姿と現状を確認しました

- 公共交通の利便性や交通渋滞など、陸上交通に関する現状と課題、将来のあるべき姿について県民の皆さまと共有しました。
- 将来のあるべき姿を実現するための対策案を評価する視点（評価項目）を設定しました。

ステップ3 H27.8～H28.8

ルート案の設定などを行いました

- 「圏域間連携の強化」、「移動利便性の向上」、「交通渋滞の緩和」等の公共交通に期待する役割を踏まえ、鉄軌道の複数ルート案や鉄軌道と支線（バスなど）の連携、想定される公共交通システムなど、対策案の検討を行いました。
- 県民の皆さま等から寄せられたご意見を踏まえて、7ルート案を設定しました。
- ステップ2で設定した評価項目ごとに、評価のものさしとなる「評価指標」※を設定しました。

※たとえば、「県土の均衡ある発展」の視点のものさしとして、「那覇～主要都市間の所要時間」を設定しました。

ステップ4 H28.8～H29.12

複数のルート案を比較評価しました

- 7ルート案について比較評価を行いました。
- 県民の皆さま等から寄せられた質問や配慮・留意を求める意見等について、技術的観点から検討・整理を行い、懸念事項等については、今後の検討方針を示し、次のステップ5において、当該評価結果をもとによりよい案を選定していくことを確認しました。
- ルート案については、那覇、名護を起終点として検討を進めることや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、検討していくことも併せて確認しました。
- 市町村や交通事業者と連携して、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を確認しました。

ステップ5 H29.12～H30.3

よりよい案を選定しました

- ステップ4までの検討や、県民の皆さま等から寄せられた様々な期待や、配慮・留意も踏まえ、「事業効果」、「採算性」、「事業費・工期」、「事業実施上の留意点」の4つの視点に基づき総合的観点から検討を行い、計画検討委員会において、7つのルート案から推奨ルート案が選定されました。
- このような検討プロセスを経て、平成30年5月に、「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」として、県の考え方を取りまとめました。

県民会議

平成29年9月30日 沖縄県市町村自治会館

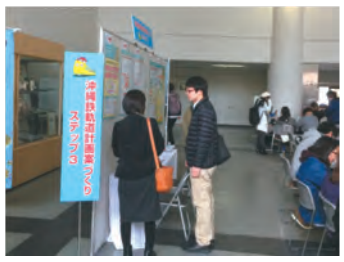
市町村会議

平成29年9月20日 沖縄県南部合同庁舎

関係機関等意見交換会

平成28年2月10日 沖縄県南部合同庁舎

パネル展示



平成28年1月26日 沖縄国際大学

オープンハウス

平成28年5月20日 イオン名護店

県内各地でパネル展示や
オープンハウスを開催したよ。

【テレビ（うまんちゅひろば）】

【広報誌（美ら島沖縄）】

- 県議会の本会議や公共交通ネットワーク特別委員会においても、鉄軌道の導入等について、活発な議論が行われました。
- 平成30年4月には、沖縄県経済団体会議（石嶺伝一郎議長）から計画検討委員会が推奨したルート案の鉄軌道導入と併せて、利便性の高いフィーダー交通ネットワークを構築するよう、要請をいただきました。

「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」概要版

沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画

【起終点】

那覇及び名護とする。なお、今後、公共交通の需要が増大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て検討していく。

【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、名護市を経由するルート（1頁掲載の概略計画図）

【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

【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、最高運行速度100km/h以上の専用軌道を有するシステム

フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方

- 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。
- 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である。
- 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う。

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

【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】

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である。

【需要及び採算性】

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である。

【費用対効果分析（B／C分析）】

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、「構想段階において考慮されていない便益の検討」「定量的評価が難しい効果の評価方法の検討」を含め、幅広く検討を行うことが必要である。

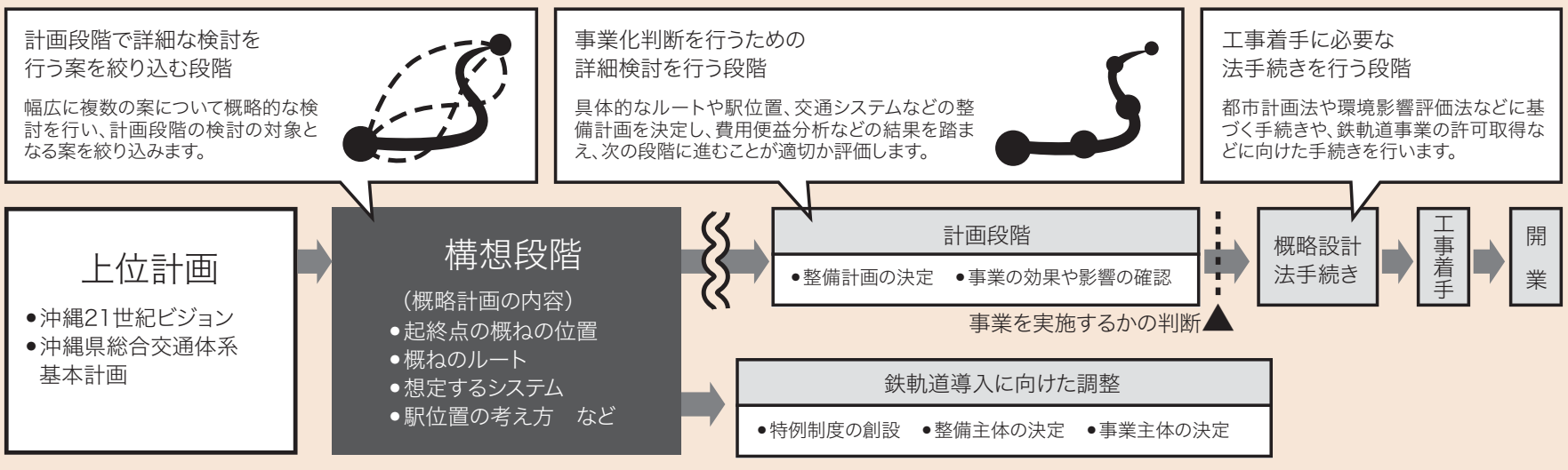
2. 鉄軌道導入と併せて今後必要な取組

- 鉄軌道の導入にあたっては、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善は必要不可欠である。
- 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について幅広く検討を行っていくことが必要である。

今後の進め方

これまで検討を行ってきた「構想段階」は、概ねのルート等の概略計画について検討を行う段階であり、具体的なルートや駅の位置等については、次の「計画段階」において、現場の状況等を踏まえ、詳細に検討されることになる。

「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等について詳細に検討を行い、事業実施の可否等を判断することになり、その後、概略設計、環境アセスメント等の法手続を行った上で、工事着手となる。



沖縄鉄軌道に関するQ&A

Q1　鉄軌道の着工時期はいつ頃になるの？

A1　これまでに検討を行ってきた構想段階は、複数の案の中から概ねのルートなどを決める概略的な検討を行う段階です。

次の計画段階では、構想段階で選定されたルート案を元に、具体的なルートや駅位置、交通システムなどを決めることになりますが、このためには、整備方法や整備主体等が決定される必要があります。

その後、事業を実施するかどうかが判断され、より詳細な設計や法手続きを経て着工することとなります。

Q2　建設費用の目途はついているの？

A2　沖縄本島は、中南部地域を中心に過密な市街地が形成されており、そこに鉄軌道を導入するためには、多額の事業費が必要です。

鉄軌道については、施設の整備・保有から運行までを運行事業者が行う上下一体方式による整備が一般的ですが、他県の事例を見ると、整備新幹線においては、全国新幹線鉄道整備法により、駅舎やレールなどのインフラ部分を公共が整備・保有し、運行事業者は運行のみを行う公設民営型の上下分離方式により整備が進められています。

沖縄鉄軌道においても、この制度を参考とした特例制度の創設を国に求めています。

※これまでにいただいた質問や意見に対する回答はホームページに載せています。

Q3　どこを通って、どこに駅が出来るの？

A3　具体的なルートや駅は、交通システムと併せて、次の計画段階において、検討、決定されます。

構想段階で選定されたルート案を元に、地盤・地形等の現場の状況や経済性等も踏まえ、幅広く検討を行う必要があります。

Q4　那覇から名護までの運賃はいくらぐらいになるの？

A4　鉄軌道の運賃は、運行事業者が様々な条件等を踏まえて収支を試算し、決定するため、具体的な運賃がいくらになるかは、開業直前にならないと決定されないものです。

運賃については、採算性の確保も考慮しつつ、県民が使いやすい公共交通となるよう、検討される必要があると考えています。

Q5　鉄軌道が導入されると、地域の自然が壊されないの？

A5　自然環境への影響については、次の計画段階以降の具体的な検討にあたり、

- 重要な動植物・生態系への影響を可能な限り回避・低減する。
- 周辺の環境に合わせた適切な防音・防振対策等の検討を行う。

など、適切な措置を講じていくことになります。

また、鉄軌道の導入と併せて駅周辺のまちづくりも行われることが考えられるため、その開発の規模等によっては、自然・生活環境への影響が大きくなる可能性もあります。

このため、まちづくりによる開発のメリットと併せ、自然・生活環境へ与える影響に対する対応策（例えば、都市計画上の規制等）についても、検討していく必要があります。

■沖縄県におけるこれからの取組について

沖縄鉄軌道の早期事業化に向けては、費用便益比や採算性などが課題となっています。

このため、費用便益比等については、幅広い観点から評価の精度を高めるための検討を行います。

また、採算性を確保し、鉄軌道が持続的に運営されるためには、上記のＱ２でお答えした整備スキームが必要であることから、特例制度の創設等を国に働きかけていきます。

平成30年８月には、国に対して、特例制度創設に向けた取組の加速と、国による事業実施に向けた取組の早期着手を要請しました。

併せて、将来のフィーダー交通ネットワークの構築を見据え、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、まちづくりの主体である市町村等との協働により検討を進めていきます。

これまでの検討経緯や計画書などについては、ホームページでご覧になれます。

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、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。
これまでの検討経緯は、「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」、テクニカルレポート、検討プロセス及びコミュニケーションレポートとして取りまとめております。詳しくは、ホームページをご覧ください。

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらまで
〒900-8570　沖縄県那覇市泉崎1-2-2　沖縄県企画部交通政策課
TEL(098)866-2045　FAX(098)866-2448
ホームページ:http://www.oki-tetsukidou-pi.com
メール:info@oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道　検索