

パネル展示等のお知らせ

平成29年9月から県内各地で、鉄軌道の計画案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した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・日程で午後を実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

公共施設・商業施設	9/3～9/7	運天港・泊ふ頭旅客ターミナルビル「とまりん」
	9/3～9/12	イオン名護 3日・イオン北谷 4日・イオン那覇 5日
	9/7～9/11	沖縄都市モノレール県庁前駅
	9/7～9/13	西原町役場・那覇市役所・南城市役所大里庁舎・糸満市役所
	9/8～9/12	サンエー具志川メインシティ 12日・サンエー経塚シティ 9日・サンエー豊見城ウィングシティ 8日
	9/8～9/17	イオン南風原 10日
	9/11～9/15	うるま市役所・沖縄市役所
	9/13～9/17	サンエー宜野湾コンベンションシティ 16日・サンエー西原シティ 17日
	9/13～9/20	宮古島市役所本庁舎 14日 15日
	9/13～9/22	イオン具志川 17日
	9/14～9/18	サンエー那覇メインプレイス 16日・南の駅やえせ・サンフディーマ普天間 18日
	9/15～9/21	浦添市役所
	9/15～9/22	南風原町役場
	9/20～9/24	中城村吉の浦会館
	9/20～9/26	宜野座村役場・恩納村役場・金武町役場・読谷村役場・嘉手納町役場・八重瀬町役場統合庁舎
	9/20～9/29	イオンタウン南城大里 20日

公共施設・商業施設	9/21～9/25	久米島空港
	9/21～9/27	今帰仁村コミュニティセンター・豊見城市役所
	9/22～9/28	本部町役場・名護市役所・石垣市役所本庁舎 26日 27日
	9/22～10/1	道の駅許田交通情報センター 24日
	9/25～9/29	北中城村役場・沖縄県庁 25日
	9/28～10/4	沖縄県警察運転免許センター 29日
	9/29～10/5	道の駅ゆいゆい国頭・道の駅おぎみ
	10/2～10/6	東村役場・北谷町役場・与那原町役場
	9/23～9/24	琉大祭会場(琉球大学共通教育棟4号館内) 23日
	9/28～10/4	沖縄国際大学 28日・沖縄大学 29日
大学	9/29～10/5	沖縄工業高等専門学校 2日
	10/2～10/6	沖縄女子短期大学 3日・沖縄キリスト教学院大学 4日・名桜大学 5日 琉球大学工学部1号館休憩スペース 6日・琉球大学中央食堂2F 6日
	9/7～9/13	沖縄県立南部医療センターこども医療センター
病院	9/11～9/15	沖縄県立中部病院
	9/29～10/5	沖縄県立北部病院

*県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会も傍聴できます。

関係機関等意見交換会	9月19日(火) 14:00～16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1・2会議室
市町村会議	9月20日(水) 14:00～16:30	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1～4会議室
県民会議	9月30日(土) 時間未定(HP掲載予定)	那覇市IT創造館 2階 大会議室

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
電話：098-866-2045
FAX：098-866-2448
メールアドレス info@oki-tetsukidou-pi.com
ホームページ http://www.oki-tetsukidou-pi.com

沖縄 鉄軌道 検索

〔宛名用紙〕

料金受取人払郵便

那覇中央局 承認 3287

差出有効期限 平成30年 3月31日まで

（受取人）
那覇中央郵便局 私書箱第412号
沖縄県 企画部 交通政策課
「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」
沖縄広告株式会社 受付

【意見募集期間】
平成29年9月3日～10月6日

右のアンケートにご記入の上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。（下記ホームページからも直接回答できます）

これまでのニューズレターもホームページからご確認いただけます。

沖縄 鉄軌道 検索

http://www.oki-tetsukidou-pi.com

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご記入の上、お送りください。
（郵送の場合は、「宛名用紙」をお持ちの封筒の表面にしっかりと貼り付けて、下記アンケートを同封の上、ご郵送ください。）

アンケート

【居住地】 県 市・町・村

以下の内容について、○をつけてください。

【性別】 男 女 【年齢層】 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代～

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて
1. 今回知った 2. 以前から知っていた

【問2】 ① 7つのルート案の比較評価結果(4～7頁)について
1. 理解できた 2. ある程度理解できた 3. あまり理解できなかった 4. 理解できなかった
② 鉄軌道を導入するにあたり、今後必要な取組など(8～11頁)について
1. 理解できた 2. ある程度理解できた 3. あまり理解できなかった 4. 理解できなかった

【問3】 比較評価結果(4～7頁)についてどう思いますか。疑問に思ったことや懸念されていることなど、感じたことをご自由にお書きください。

【問4】 鉄軌道を導入するにあたり、今後必要な取組などを記載しております(8～11頁)が、あなた自身が取り組みたいことや、行政や事業者等に要望したい取組についてご自由にお書きください。

【問5】 その他ご意見、ご要望など、ご自由にお書きください。

沖縄鉄軌道構想段階PI

おまかせしました!

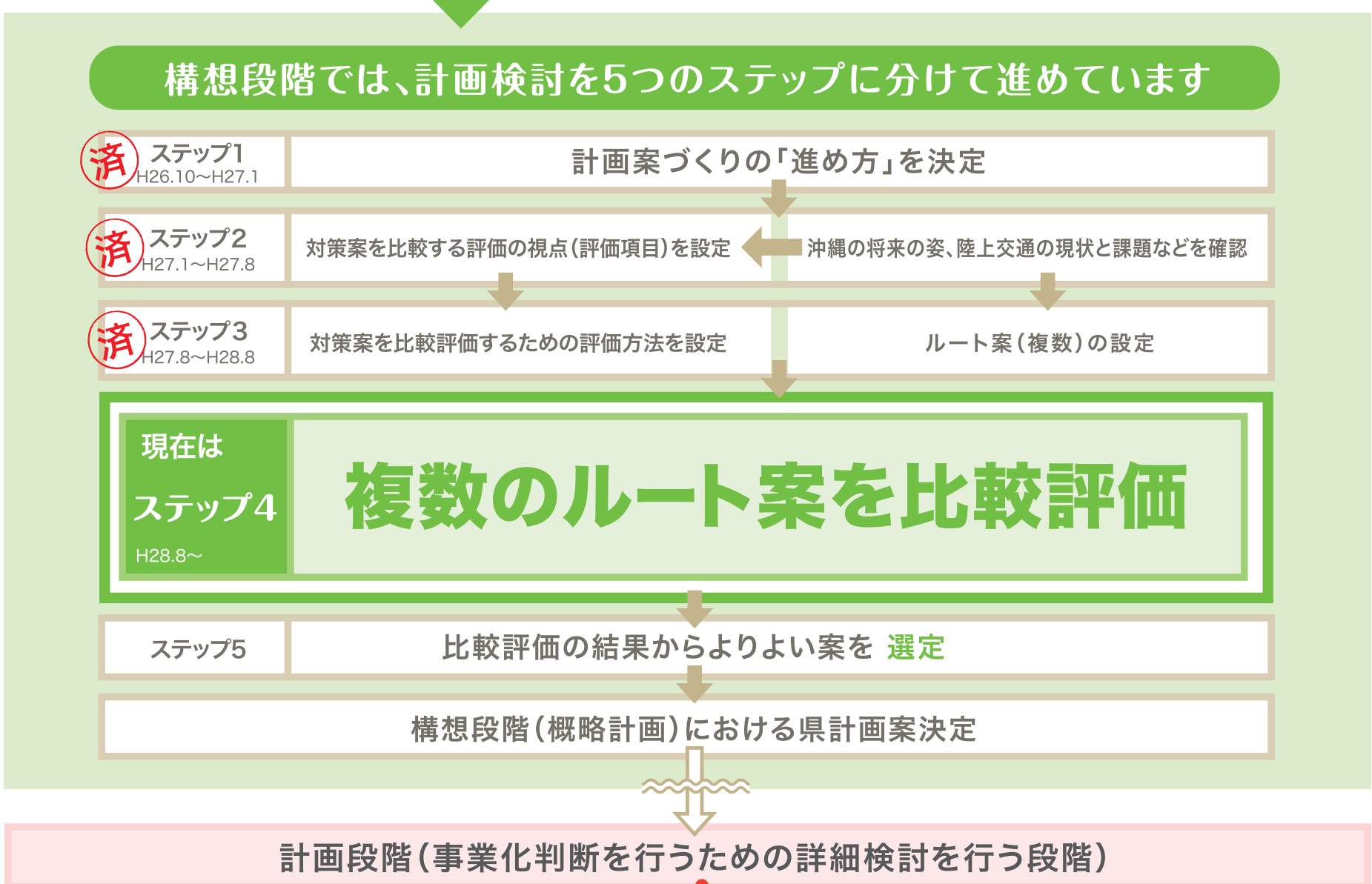
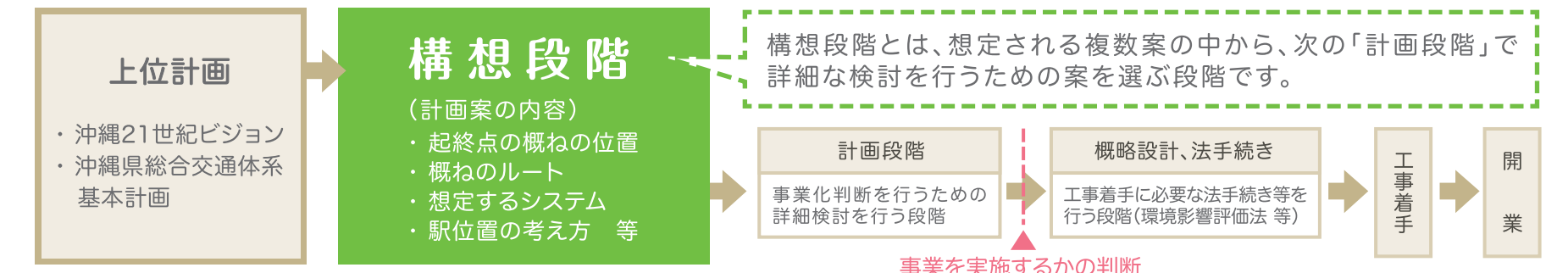
2017年 第6号 沖縄県企画部

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、継続的に発行していく予定です。

鉄軌道の計画案づくりは、現在ステップ4 7ルート案の評価結果についてご意見ください。

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。

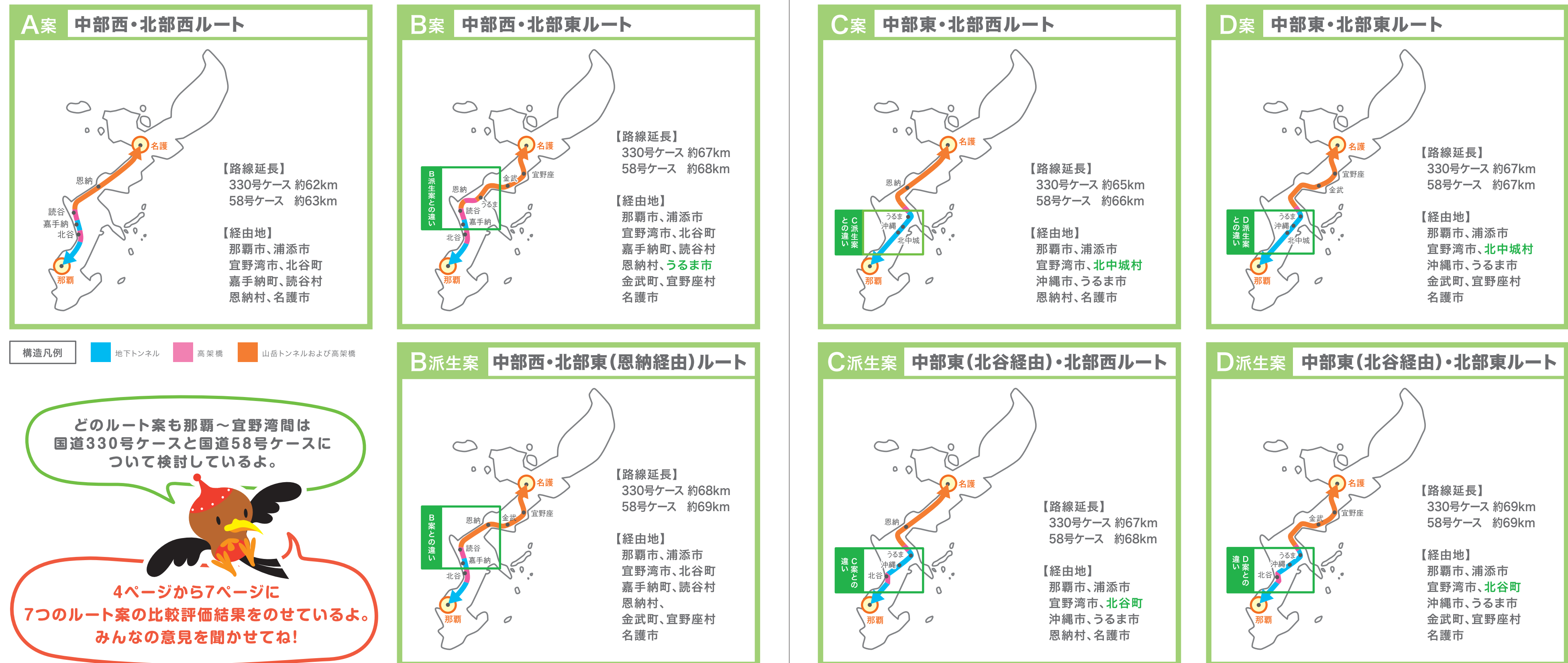
- ◇沖縄県では、県土の均衡ある発展や県民および観光客の移動利便性の向上、交通渋滞の緩和などを図るために、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。
- ◇計画案づくりにあたっては、県民の皆さまからのご意見をいただきながら、検討を進めています。



まずは次のページで7ルート案を確認しよう!

7つのルート案を評価！

鉄軌道のルート案については、ステップ3で県民の皆さまにお示ししたA～D案の4案に、県民意見等をふまえた3案（B派生案、高架橋やトンネルといった構造を想定し、導入に必要な事業費や事業実施に伴う環境影響などについて、評価を行いました。

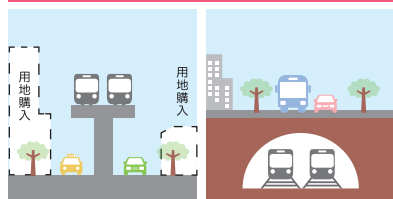


構造は市街地部と郊外部に分けて想定しました

市街地部

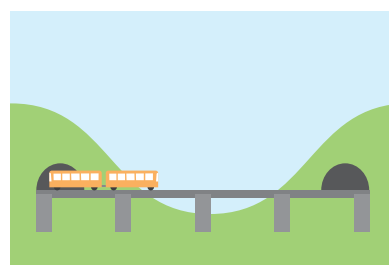
用地確保には、費用と時間が多くかかる予想されます。そのため、道路の中央分離帯に高架橋を整備することを基本とし、十分な幅員が無い場合は、拡幅(用地購入)する場合と、道路下にトンネルを整備した場合を比較し、安価な方を想定しました。

どちらか安い方を想定



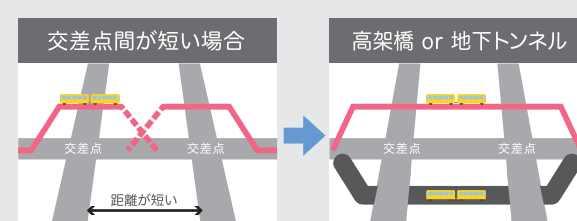
郊外部

市街地部に比べ、用地は確保しやすいと考えられます。そのため、専用地を確保し、コスト縮減などの観点から可能な限りルートを直線的に結び、山岳部は山岳トンネル、それ以外は高架橋を想定しました。



Q 道路の路面上に、線路を敷けば、高架橋や地下トンネルよりも安く整備できるのでは？

A 路面電車のように自動車と並んで走行する場合、最高速度が40km/時に制限され、スピードはバスと大きく変わりません。一方、道路に柵を設けた専用空間に鉄軌道を導入する場合は、よりスピードを出すことができ、那覇～名護間を1時間で結ぶことは可能ですが、安全面等から交差点では道路と線路を立体交差とすることが原則です。しかし、沖縄本島の中南部では、交差点と交差点の距離が短いため、電車が上り下り可能な緩やかな勾配が確保できず、結果としてほとんどの区間が高架橋または地下トンネルとなります。

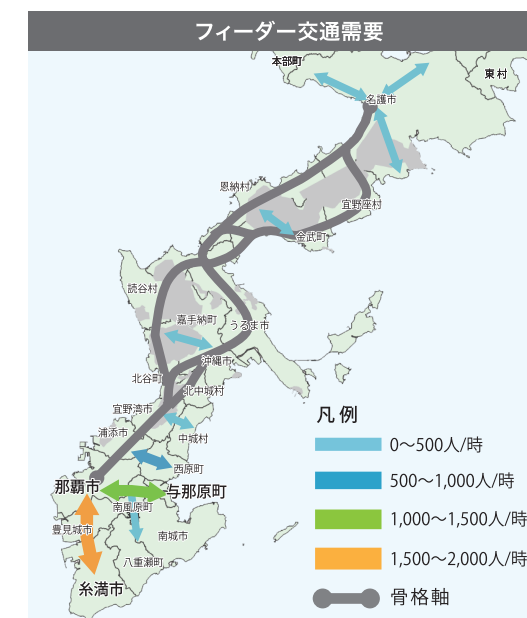


那覇と名護を起終点として検討を行います

延伸などが求められた区間の採算性を確認し、起終点を判断しました

ステップ3では、県民の皆さまからルートの延伸などを求めるご意見が寄せられました。しかし、延伸が求められた区間の公共交通需要は、いずれもピーク時で、2,000人/時 以下と予想され(右図参照)、一般的に路線バスで対応可能と言われる水準です。本検討では、その中でも需要の多い那覇～糸満、那覇～与那原区間の延伸の可能性について、確認しました。

延伸した場合は、鉄軌道利用者は増加し、自動車から公共交通へ利用転換する人も増えます。しかし、いずれの区間も支出に見合った収入は見込めず、那覇～名護間を結ぶ骨格軸の採算性の低下を招くとの結果が得られました。(右表参照) そのため、ルート案については、那覇と名護を起終点として、検討を進めることとしました。



比較評価結果		那覇～糸満の延伸区間	那覇～与那原の延伸区間
需要(万人/日)		2.2	1.4
延長(km)		11	9
概算事業費(億円)		1,250	1,150
※40年平均	収入	10	7
	支出	16	14
	減価償却費	1	1
	税引後損益	-7	-8
累積資金収支 黒字転換年		黒字転換しない	黒字転換しない

※上下分離方式での試算結果

7ルート案の評価結果①

7ルート案について、県民の皆さまからのご意見をふまえ
設定した評価項目ごとに、評価しました。
評価結果に対するあなたのご意見をお聞かせください。

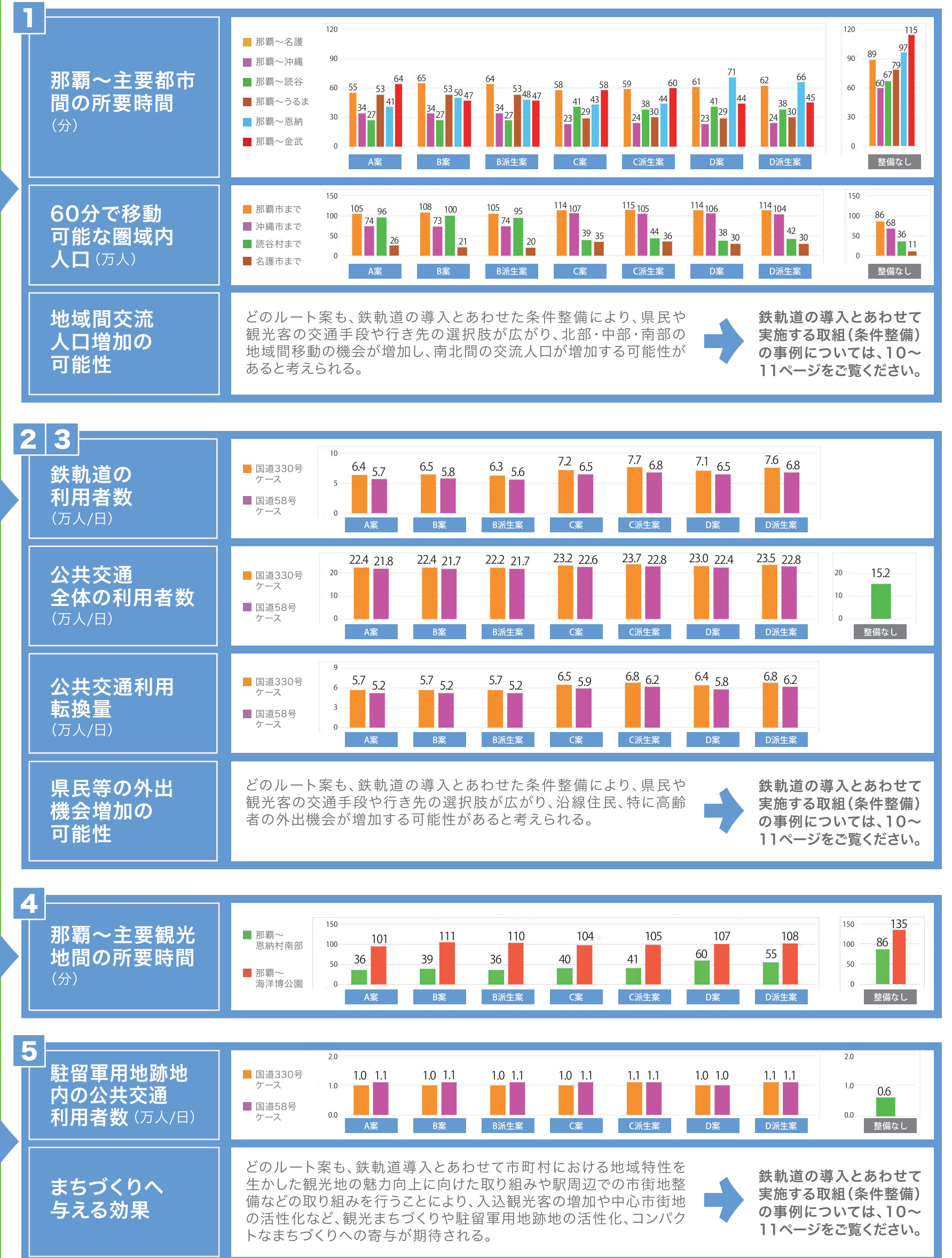
利用者数などは
平成42年の人口予測値をもとに
推計しているよ!



～鉄軌道の導入による効果・影響について確認～

事業の効果・影響（移動に要する時間や鉄軌道の利用者数などについて確認）

整備なし とは、鉄軌道が導入されず、バスとモノレールのみを想定した場合の値です。



評価項目

事業の効果・影響：以下の **1**～**5** の評価項目の視点で、住民生活や地域社会等への効果・影響を確認

1	国土の均衡ある発展	【那覇～主要都市間の所要時間】 南北間の速達性を確認 【60分で移動可能な圏域内人口】 通勤・通学圏域の拡大範囲を確認 【地域間交流人口増加の可能性】 南北等地域間の交流拡大の可能性を確認
2	県民及び観光客の移動利便性向上	【鉄軌道の利用者数】 鉄軌道を利用する県民及び観光客の人数を確認 【公共交通全体の利用者数】 沖縄本島内で公共交通（鉄軌道、バス、モノレール）を利用する人数を確認 【県民等の外出機会増加の可能性】 鉄軌道導入による外出機会増加の可能性を確認
3	中南部都市圏の交通渋滞緩和	【公共交通利用転換量】 自家用車やレンタカー利用から公共交通へ利用転換する人数を確認
4	世界水準の観光リゾート地の形成	【那覇～主要観光地間の所要時間】 観光客の移動範囲拡大の可能性を確認
5	まちづくり	【駐留軍用地跡地内の公共交通利用者数】 公共交通との連携によるまちづくりへの寄与を確認 【まちづくりへ与える効果】 市町村のまちづくりへ与える効果を確認

費用便益分析

・投資に見合った効果（移動時間の短縮や道路混雑緩和などの効果）が得られるかを確認

採算性分析

・収入と支出のバランスが取れるのか、開業何年目で黒字になるかを確認

事業性

・事業費や工事期間はどの程度かを確認
・地形や地盤、用地の確保、災害などの面から、事業実施に影響を与える問題や留意すべき点はないかを確認

環境

・自然環境や生活環境等に重大な影響を及ぼす恐れはないかを確認
・今後の検討にあたり留意・配慮すべき点はないかを確認

◆構想段階での評価は、各ルート案の比較優位性の確認を中心に検討

よりよい案を選定するためには、複数の案を設定し、幅広い視点で比較・検討を行うことが大切ですが、全案を同時に詳細に検討することは時間や費用が多くかかってしまいます。そのため、構想段階では、各案の比較優位性を確認することを中心に概略的な検討を行い、次の計画段階で詳細・具体的な検討を行うための案を選んでいくことになります。

◆利用者数などの数値は、計画段階以降の検討により変動することが想定されます

構想段階では、具体的なシステムも決まっておらず、ルートも一定の幅を持っていることから、他事例などを参考に駅数や工事単価等を仮定し、利用者数や事業費などを算出しています。そのため、利用者数等は、計画段階以降の詳細検討の際には、変動することが想定されます。

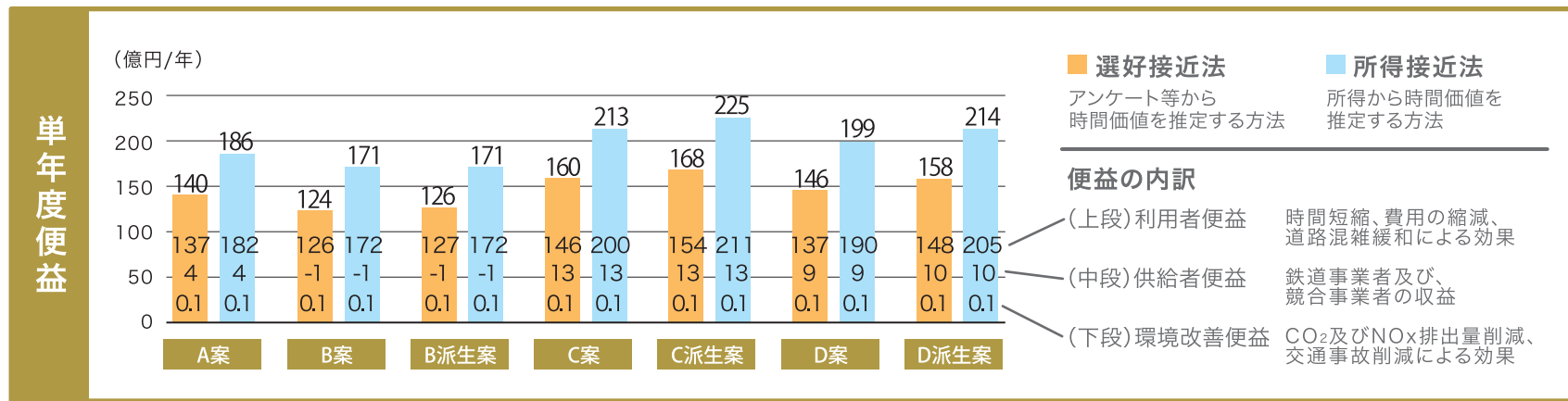
7ルート案の評価結果②

費用便益分析(投資に見合う効果が得られるかを確認)

費用便益分析では、便益について評価しました。

事業から得られる便益(効果をお金に換算したもの)を投資した費用で除した費用便益比(B/C)は、事業実施の可否の判断を行う材料の一つとして用いられ、その場合は、可能な限り正確に評価することが求められます。しかし、構想段階では、便益や費用の前提条件となる駅数やシステムなどが定まっていないことから、本検討では、便益と費用(7ページの事業費を参照)を個別に評価しました。

便益が高いほど
社会的にメリットが
多い事業となるんだよ!



*国道330号ケースについての結果を掲載 *各便益は、四捨五入して1億円単位で表示しているため、合計値と一致しない場合があります。

【参考】事業実施に向けた課題を把握するため、費用便益比もお示しします。

費用便益比は、将来の費用及び便益を現在の価値に割り戻して算出します。その際に用いられる社会的割引率は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(H16.2 国土交通省)」において、策定前の10～20年間の国債の平均利回りをもとに4%と設定されています。

近年の国債利回りは1～1.5%程度にとどまっていることから、本検討では、独自に社会的割引率を1.5%とした場合の費用便益比についても試算しました。社会的割引率4%を用いた場合、費用便益比は事業化の基準となる1をいずれのケースでも下回っており、事業化にあたっては、需要喚起に向けた取組や事業費の低減といった課題があります。また、社会的割引率を1.5%とした場合は、費用便益比は1を上回る可能性があります。計画段階以降は、これら結果を踏まえ幅広く検討を行っていく必要があります。

費用便益比(7ルート案中の最小値～最大値)

社会的割引率を4%とした場合	選好接近法(0.33～0.44) 所得接近法(0.44～0.59)
(独自試算)社会的割引率を1.5%とした場合	選好接近法(0.65～0.88) 所得接近法(0.87～1.17)

採算性分析(鉄軌道事業者が赤字にならないか、開業後何年で黒字になるのかを確認)

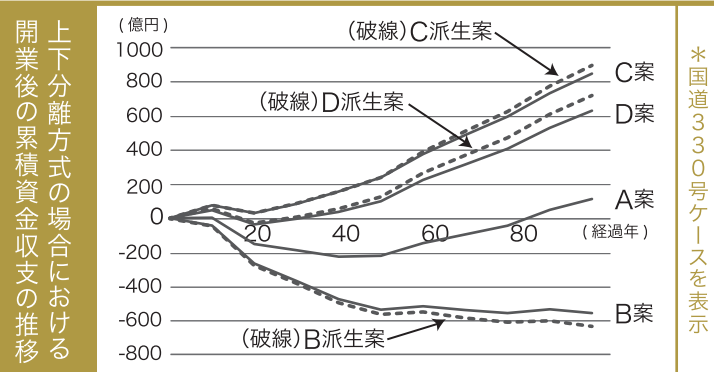
採算性は、「上下一体方式」と「上下分離方式」の2ケースを検討しました。

鉄軌道事業者は、一般的には、整備費用を負担して事業を実施しています。本検討では鉄軌道事業者は、路線等の整備費用(車両費を除く)のうち、1/3を負担し、残る2/3は、国及び地方自治体から補助を受けて事業を実施する方式を「上下一体方式」と想定して、検討を行いました。また、九州新幹線などの場合、線路等は公共(国や地方自治体)が全額負担し、事業者は車両を保有して、運行のみを実施していることから、同様の制度を想定した場合は「上下分離方式」として、検討しました。

累積資金収支黒字転換年	A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
上下一体方式(運行+線路等整備)	330号	いずれのルート・ケースでも黒字転換しない					
	58号						
上下分離方式(運行のみ)	330号	84年	黒字転換しない	1年	1年	32年	29年
	58号	黒字転換しない		29年	30年	58年	54年

◆採算性試算の留意事項

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、特例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。また、整備新幹線では、運行事業者は、施設の貸付料と固定資産税実費相当額を負担していますが、本検討では、固定資産税のみを見込んで採算性を試算しているため、その点にも留意が必要です。



上下一体方式	上下分離方式
鉄軌道事業者 ○施設の整備・保有 ○営業(運行) ○車両の保有	鉄軌道事業者 ○営業(運行) ○車両の保有 ※建設にかかる初期投資の負担が小さくなる。

ここでいう黒字転換とは
鉄軌道整備などに使った
借金を全額返済して、
黒字になることを
言うんだよ



都市鉄道では概ね30～40年以内に
黒字転換することが事業実施の
目安となっているんだよ!

～鉄軌道の導入による環境への影響等について確認～

事業性・環境(鉄軌道導入にいくらかかるのか、事業実施は、環境に影響を与えないかなどを確認)

事業実施にあたり重大な環境影響等をおよぼす恐れはないか、留意・配慮することはないかを確認し、そのうち特に留意・配慮が必要な事項をお示ししています。

詳しい内容は、
沖縄鉄軌道のホームページの
「委員会資料」でも
確認できるよ



構想段階のルート案は、一定の幅を持っていることから、地形・地盤等の課題や環境影響等は、場所を特定した定量的な評価は困難です。そのため、文献等から影響が想定される地域の周辺環境などをマクロ的に捉え、重大な影響などをおよぼす恐れがないかや計画段階以降の具体的な検討にあたって留意・配慮すべき点がないかを確認しました。

事業性	A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
事業費(億円)	330号 5,200 58号	5,600	5,700	6,000	6,100 6,000	6,100	6,100
工事期間	330号 13年 58号	12年	13年	15年	15年	15年	15年
事業実施にあたっての留意事項	地形的・地盤の課題 琉球石灰岩が深部まで存在する可能性があり、設計・施工に留意が必要。 用地確保の方法 導入空間確保及び自動車交通への影響 地質凡例: 島尻層群泥岩 名護層・嘉陽層 断層 供用中の道路上で工事を行うので、車線規制が必要。 耐災害性(土砂災害及び津波) 高架橋区間や山岳トンネルの出入口が、土砂災害危険箇所には位置する場合は、設計・施工での対応が必要。津波浸水箇所を通過する場合は、止水板の設置等設計上の留意、浸水時の運用マニュアルの策定などが必要。						

環境	A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
自然環境	海と陸とを移動する生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	海と陸とを移動する生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。	自然度の高いまとまった森林地であるため、生物への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 重要な水源である嘉手納の井戸群への影響回避が必要。 自然度の高い樹林地であるため、生物などへの影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要。 周辺生態系に影響を与えないよう、地下水帯水層の厚さに留意が必要。
生活環境	都市部では、既に交通騒音値が高い区域や静穏な環境を要する施設(教育・医療施設等)が点在しており、山間部では、都市部に比べ静かな環境への鉄軌道導入となるため影響が大きいことから、高架橋区間については、適切な防音対策等の検討が必要。						
景観等	高架橋区間は、人工構造物による圧迫感や違和感、視覚的分断をおこす可能性があり、これまで培われてきた海～まち～山並みへと続く一連の景観への影響が懸念されるため、適切な配慮が必要。						

あなたのご意見をお聞かせください。
4～7ページにお示しした比較評価結果についてどう思いますか?
※12ページのアンケート【問3】でお答えください。

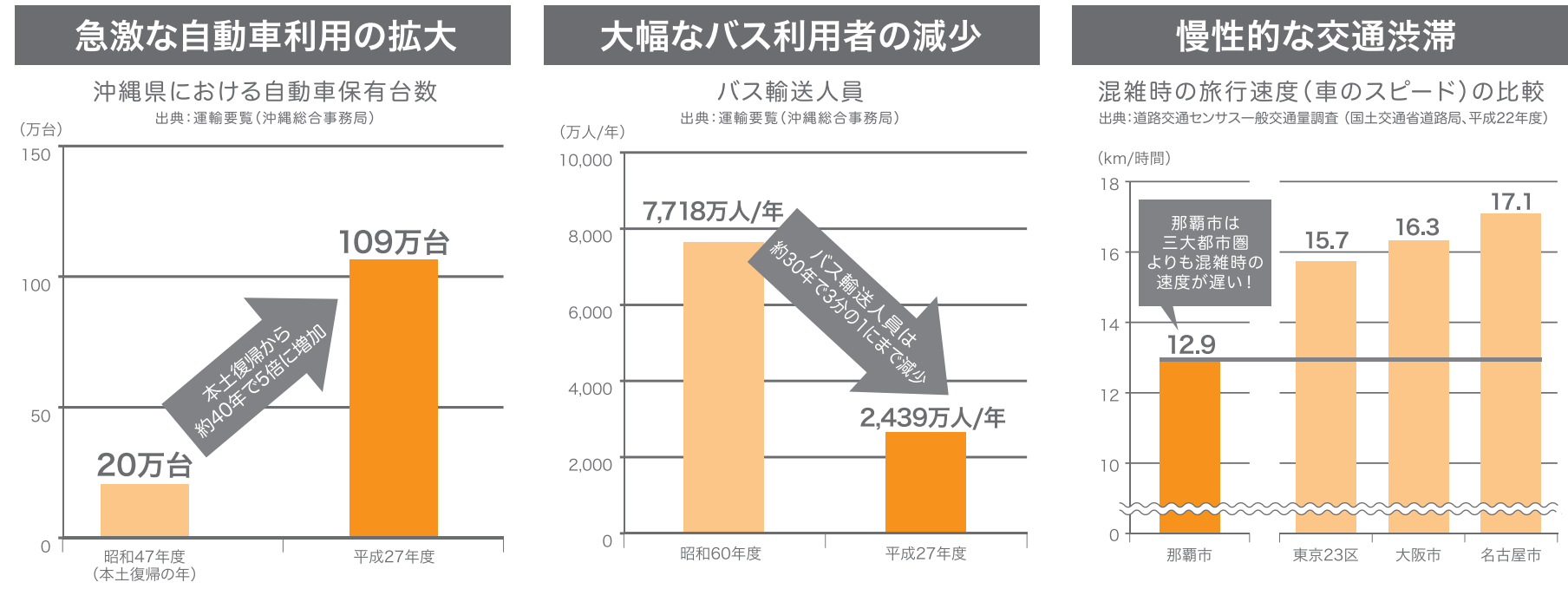
鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

鉄軌道が沖縄県の公共交通として利用され続けるためには、鉄軌道の便利なところや不便なところ、また、すでに

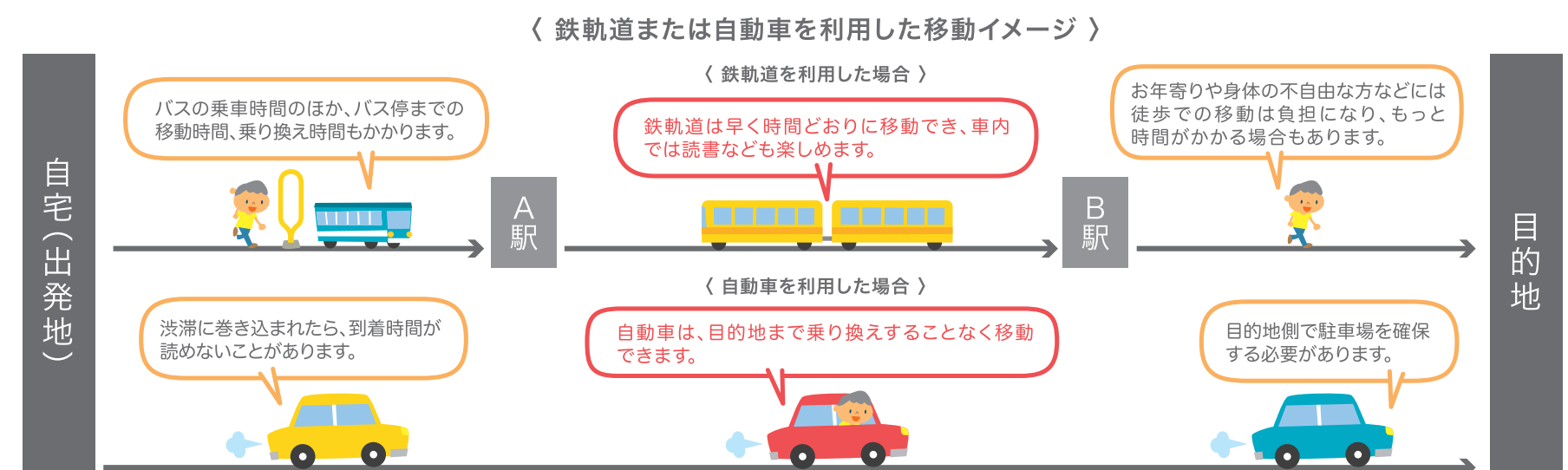
鉄軌道が導入されている他県の状況について事前に知っておくことが重要です。

自動車は便利。でも頼りすぎると...

沖縄県は、急激な自動車利用の拡大とバス利用者の減少により、全国の中でも自動車依存度が極めて高く、国道58号をはじめとする県内の主要道路では交通渋滞が日常化しています。



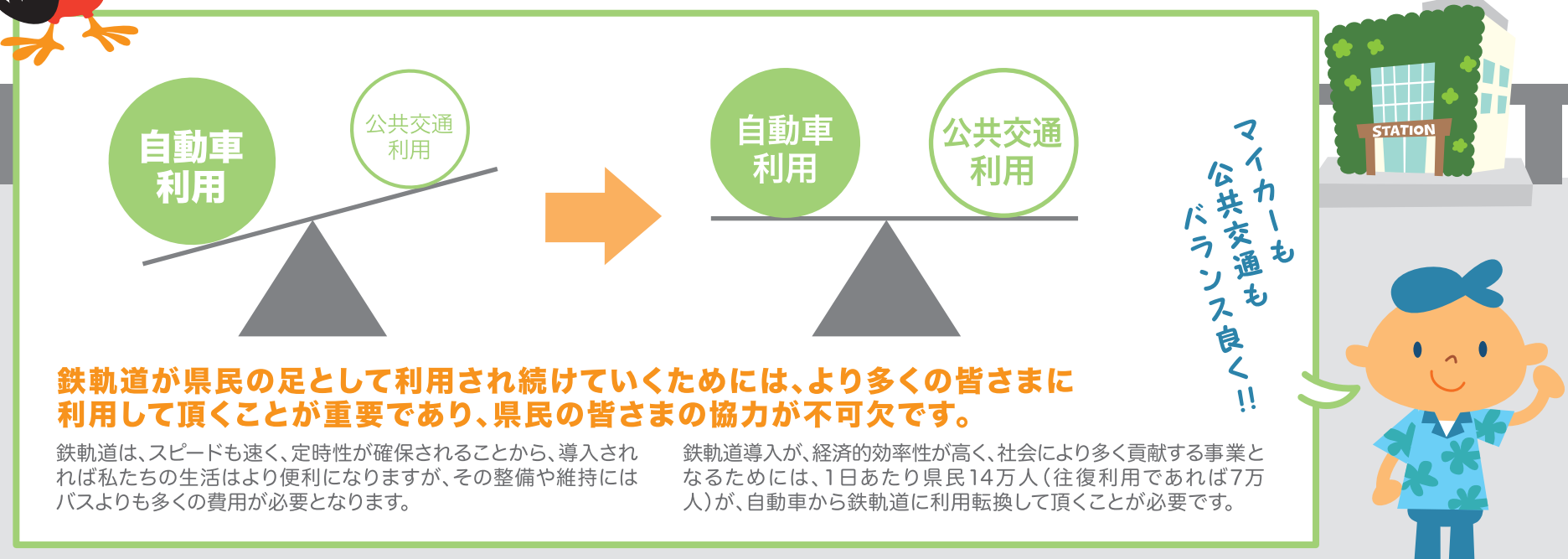
自動車にも鉄軌道にも、便利なところ、不便なところがある



だから...

自動車と鉄軌道、バス等を

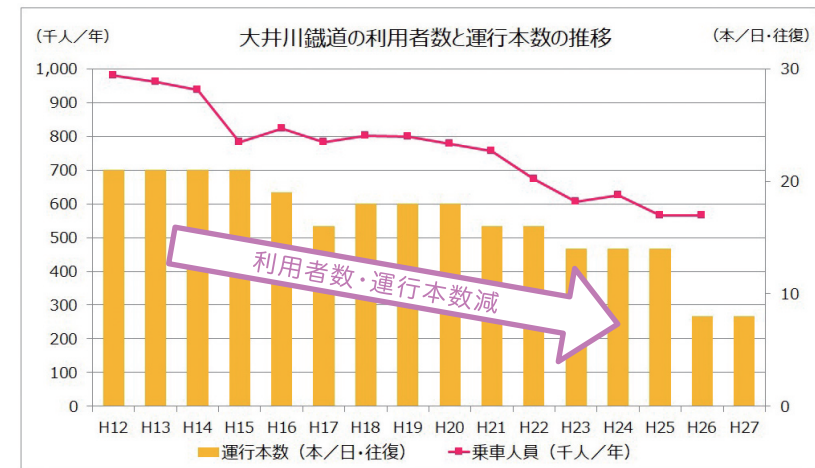
賢く使い分けることが大切!!



利用者の減少はサービスの低下や路線の廃止につながる

運行本数の削減などのサービス低下

利用者の減少は、運行本数の削減のほか料金の値上げなどのサービス低下につながります。

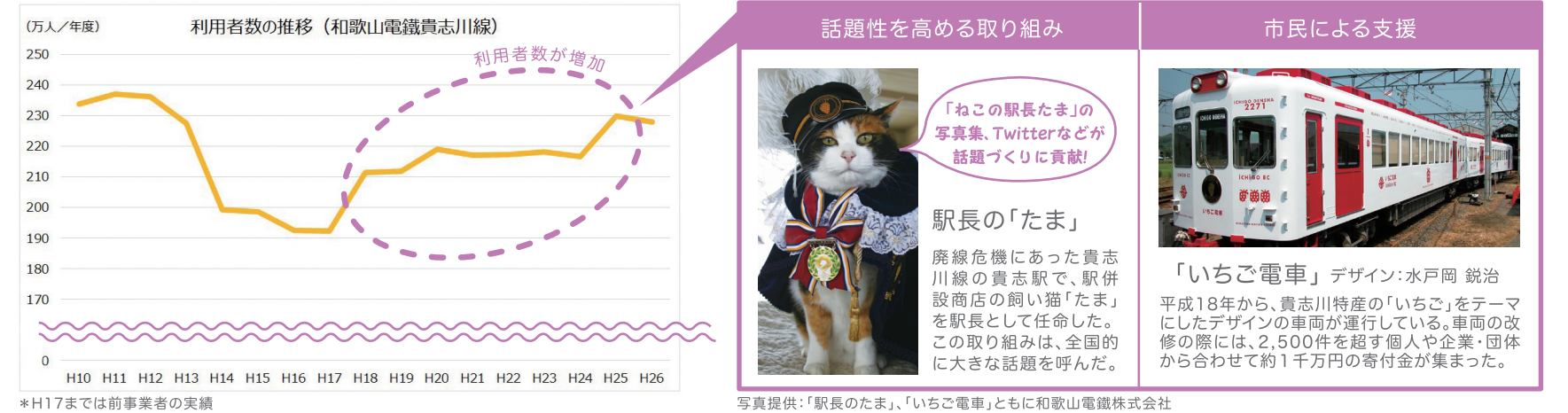


この10年で17路線が廃止



地域全体で路線維持に取り組んだ事例

和歌山電鐵貴志川線では、平成16年の存続問題を機に沿線の住民団体と事業者が協力して様々な取組を行い、利用者数を増やすことに成功しました。



賢く使い分けることが大切!!



鉄軌道導入とあわせて必要な取組

これまで県民の皆さまから寄せられたご意見でも、駅と一体となった再開発や鉄軌道とバスとの乗り継ぎのしやすさより多くの人が快適に利用できる環境づくりが重要です。

地域にあった駅周辺のまちづくり

にぎわいの場の形成

駅とその周辺は、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる場所・空間として、一体的に捉えることができます。

魅力的な駅づくり

駅や駅周辺は、まちの顔となることから、地域の歴史・文化などをふまえた、魅力的な駅づくりを図ることで、人が集い、憩い、語らう場となることが期待される。



駅周辺の商業等の活性化

駅に隣接する商店街・中心市街地などの連携による、人と人との交流促進など地域の活性化が期待されます。

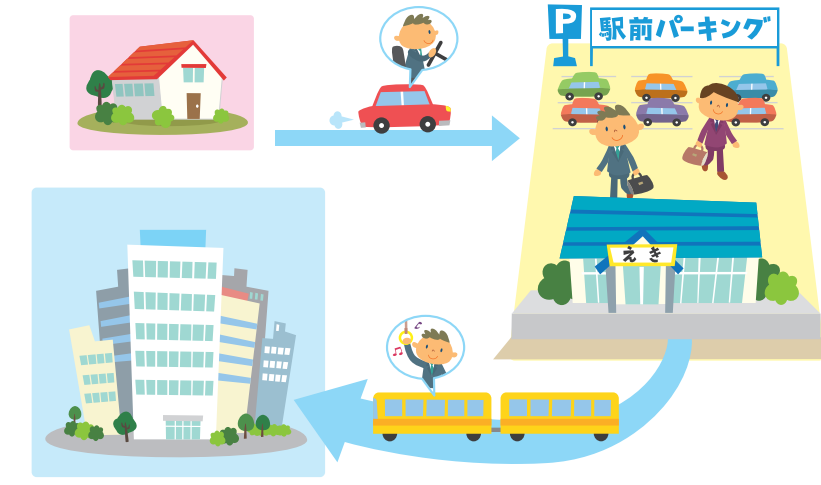


駅周辺の乗り継ぎ利便性の向上

駅とその周辺は、交通機関相互の乗換え・乗り継ぎの場所（交通結節点）となっているため、乗り継ぎ利便性の向上を図ることが重要です。

パーク&ライド駐車場の確保

駅周辺にパーク&ライド駐車場を整備することで、鉄軌道利用者の利便性向上と需要喚起が期待されます。



駅前広場の整備

駅周辺において、バスなど他の交通機関との乗り換え利便性が良くなることで、利用者の円滑な移動を支援し、公共交通利用者の増加や交流促進が期待されます。



などが求められており、鉄軌道の導入とあわせて、駅周辺のまちづくりや既存公共交通の利用環境の改善など、

公共交通利用促進の取組

既存公共交通等の利便性向上

フィーダー交通となるバスなど既存公共交通のサービス内容や、利用環境の改善などを図る取組。

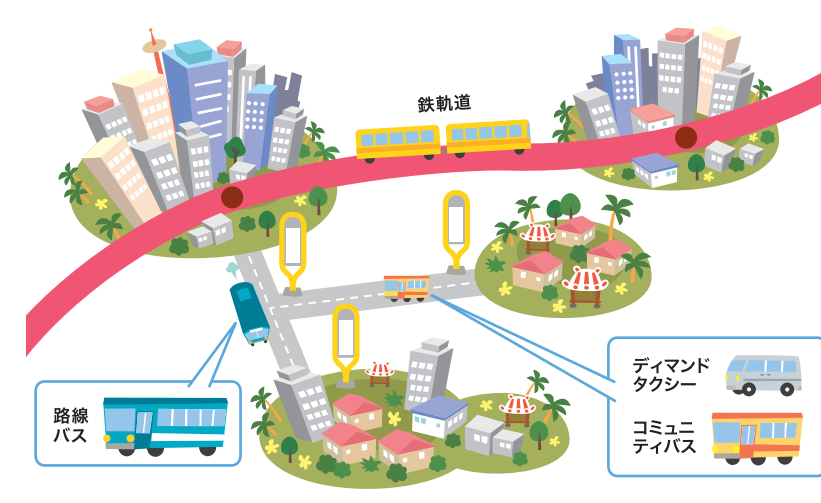
バスのサービス・利用環境の改善

公共交通の運賃割引制度などの導入により、高齢者の外出機会の増加や、中心市街地の活性化などが期待されます。



地域の需要規模に応じた交通手段の確保

地域の需要規模に応じて、適切な交通ネットワークを構築することで、交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、公共交通の効率化が期待されます。



公共交通利用への意識醸成

鉄軌道やバスなど公共交通のメリット、車を過度に利用することのデメリット（健康、環境等）を県民や観光客に知ってもらうことが重要です。

バスの乗り方教室の開催

子どもを対象にした公共交通の利用体験教室などの開催により、公共交通利用への意識醸成が期待されます。



公共交通のイメージアップ

車内への子どもの絵画展示などにより、公共交通を身近な存在として利用してもらうことで、公共交通のイメージアップなどが期待されます。



駅位置の考え方（求められる機能）



駅は、乗換機能や拠点形成機能など求められる機能があるんだよ。だから、駅位置を考えるときには、その駅に必要な機能が配置できるスペースがあって、それらの機能が効果的に発揮できる場所に設置することが大切なんだよ。

鉄軌道導入にあたって、あなた行政や事業者等にしてほしい

*12ページのアンケート

あなたが取り組みたいことや取組について教えてください。

【問4】でお答えください。

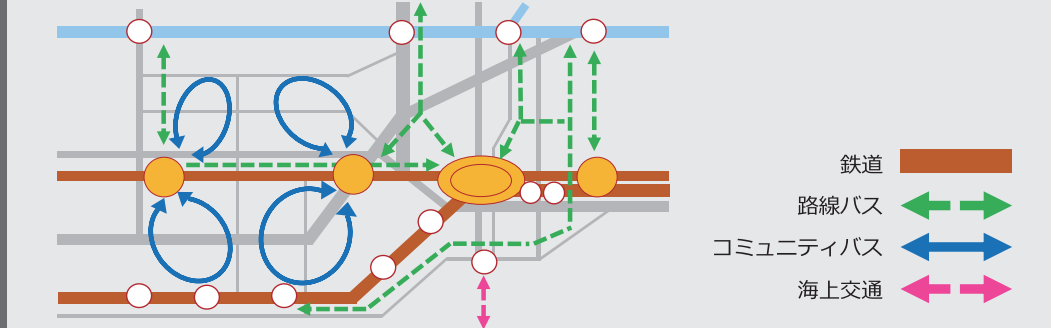


フィーダー交通についての検討は、行政や交通事業者だけではなく、地域住民みんなでも考えて、取り組んでいくことが重要なんだよ。

骨格軸と連携するフィーダー交通

公共交通ネットワークを利便性の高い、有機的かつ効率的なネットワークにするためには、地域のまちづくりビジョンや利用者ニーズ、公共交通の利用実態をふまえ、フィーダー交通に求められる機能・役割を明確化し、各公共交通機関が連携し、相互補完されたネットワークとすることが重要です。

取組事例（兵庫 明石市）



全国では、地域住民が利用しやすいネットワークづくりを目指し、様々な取組が行われています。例えば、兵庫県の明石市では、公共交通が充実していない地域にコミュニティバスを位置づけ、東西方向は鉄道、南北方向は路線バス及びコミュニティバスと役割を明確にすることで、公共交通ネットワークの充実が図られています。その結果、コミュニティバスの利用者数は、4年連続100万人を超えるなど、公共交通の利用促進に成功しています。

（参考：国土技術政策総合研究所資料「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」等）