

I 陸上交通の現状

1 克服すべき沖縄の固有課題

(沖縄 21 世紀ビジョン基本計画より)

(概況)

沖縄県は、基幹的公共交通システムである鉄道有していない唯一の県です。

戦後、本土では戦禍を被った鉄道の復旧が進められましたが、米軍統治下にあった沖縄では、沖縄戦により壊滅した県営鉄道の復旧は行われませんでした。さらに、広大な米軍基地の存在、基地周辺での無秩序な市街地の形成、広域道路網の整備の遅れ及び急激な自動車交通の増大などの歴史的・社会的事情は、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など様々な問題を生じさせてきました。

(克服の意義)

沖縄本島の公共交通の抜本的な改善のため、基幹バスシステム、TDM（交通需要マネジメント）施策など様々な施策の一体的な展開が必要ですが、その中で鉄道の導入は今後の公共交通改善の政策課題の一つとして位置づけられます。沖縄が戦後全国で唯一、鉄道の恩恵を受けていない経緯等があり、地域経済への影響や採算性等の課題があることを踏まえ、新たな公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置が講じられることが必要です。

(解決への道筋)

陸上交通については、体系的な幹線道路網を構築するほか、県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた鉄道を含む新たな公共交通システムの導入についての取組を推進します。

1-1 沖縄県軽便鉄道（県営鉄道）

- ・1914(大正3)年、沖縄県軽便鉄道が開業し、那覇～与那原、那覇～嘉手納、那覇～糸満の3線が敷設されたが、第二次世界大戦で軽便鉄道は壊滅した。



県営鉄道開業20周年記念列車



那覇駅（現在の那覇バスターミナルの位置）

沖縄軽便鉄道路線図

嘉手納線(那覇-嘉手納)約23.6キロ
与那原線(那覇-与那原)約9.8キロ
糸満線(那覇-糸満)約18.3キロ
横溝線(那覇-横溝)約1キロ

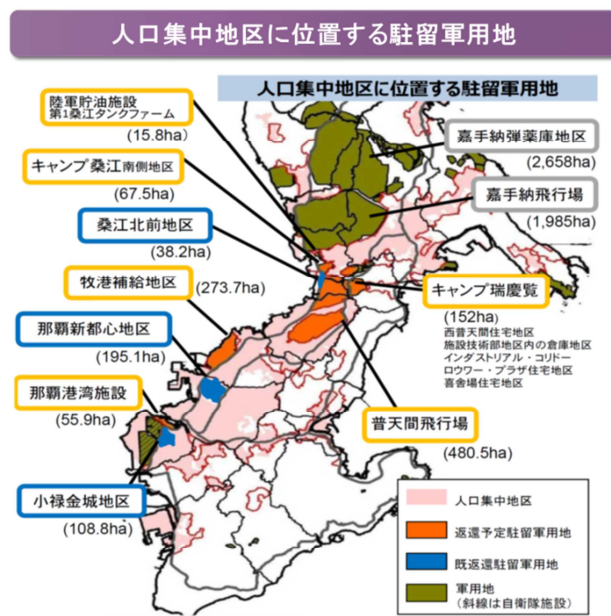


(出典：Wikipedia)



1-2 基地跡地を活用した効率的な交通ネットワークの構築

- ・ 県土の枢要部分を占有している基地の存在は、総合的な交通ネットワーク構築の障害となっている。嘉手納より南の米軍基地約 1,500ha の内 1,048ha の基地返還が合意されていることから、跡地の有効活用による効率的なネットワーク形成を目指す。



- ・ 中南部都市圏は、狭小な地域の中に、全国政令指定都市に匹敵する人口約 117 万人の過密な都市圏を形成している。その一方、他の人口密度の高い他の都市と比較すると、都市鉄軌道の整備延長が短い。

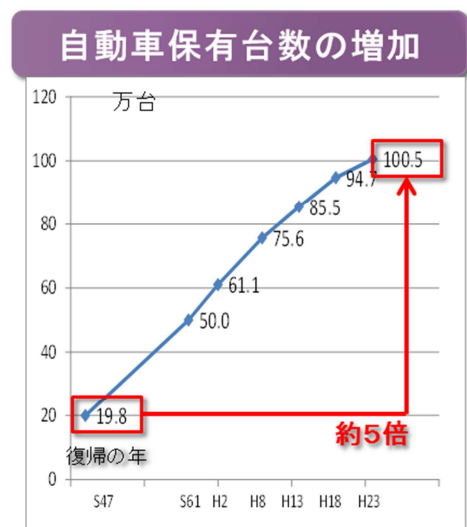
	面積 (km ²)	人口 (千人)	人口密度 (人/km ²)	営業キロ (km)			
				JR在来線	民鉄	地下鉄	合計
沖縄中南部都市圏	478.81	1,173	2,450	0	12.9	0	12.9
(基地を除く)	(412.13)	(1,173)	(2,846)	(0)	(12.9)	0	(12.9)
札幌市	11,121.12	1,938	1,728	50.6	8.5	48.0	107.1
仙台市	785.85	1,070	1,362	69.2	0	14.8	84.0
さいたま市	217.49	1,254	5,767	45.8	13.6	0	59.4
横浜市	437.57	3,701	8,458	111.6	98.2	52.4	262.2
京都市	827.90	1,468	1,773	40.9	78.5	31.2	150.6
神戸市	552.26	1,539	2,786	36.3	109.5	30.6	176.4
広島市	905.41	1,184	1,308	73.0	47.1	0.3	120.4
北九州市	489.60	966	1,974	55.8	17.7	0	73.5
福岡市	341.7	1,511	4,422	58.8	18.8	29.8	107.4

注) 北九州市の JR 在来線の営業キロは、都市交通年報に記載されている JR の営業キロから、地図上で計測した新幹線の距離を減じて算出した。他の都市の営業キロは、地域交通年報を参照した。

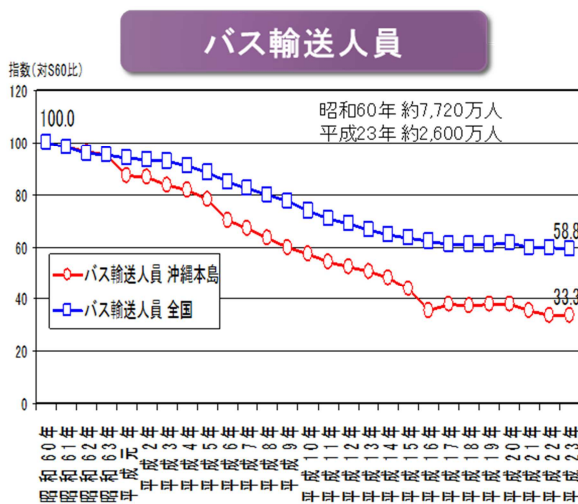
1-3 自動車依存型社会の形成

・自動車保有台数は、復帰の昭和47年と比較して、平成23年には約5倍に増加し、沖縄本島のバス輸送人員は、昭和60年と比較して、平成23年には約7割弱に減少している。

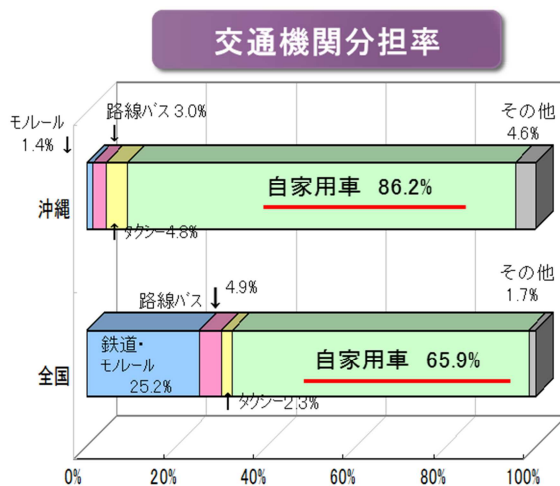
こうしたことから、①県民や観光客の移動利便性向上、②高齢者及び障害者などいわゆる交通弱者の移動の確保、③交通渋滞の緩和及び低炭素社会の実現などの観点から過度な車利用から公共交通への利用転換が課題となっている。



資料：沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況」



資料：沖縄総合事務局「運輸要覧」

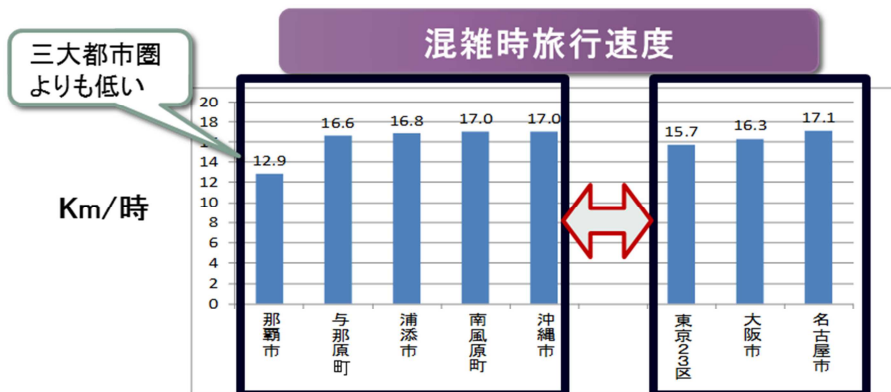


資料：平成18年度旅客地域流動調査

2 陸上交通の現状

2-1 慢性的な交通渋滞

- ・急激な自動車交通の増加に対し、道路整備等が追いつかず中南部都市圏では慢性的な交通渋滞が発生。特に那覇市において、混雑時旅行速度が三大都市圏よりも低い。



※一般道路の平均旅行速度(高速道路、一般の有料区間は除く)とは、調査区間ごとに最も混雑する時間帯及び方向を実走行し測定した速度の平均値。
 ※混雑時とは、各道路区間における最も交通量が多い時間帯のことであり、道路区間により異なる。資料:道路交通センサス一般交通量調査(国土交通省道路局、H22)

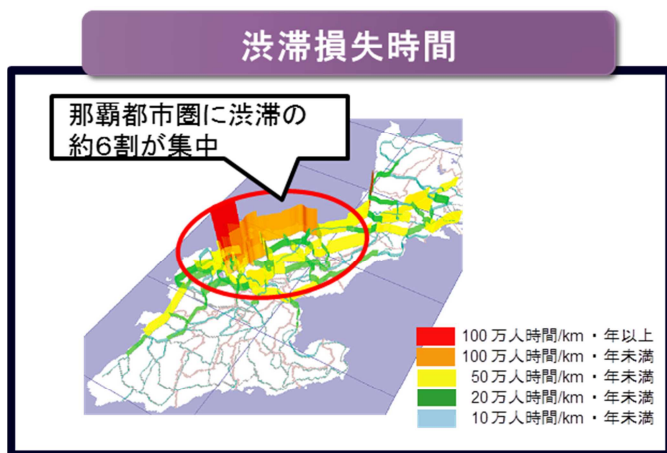
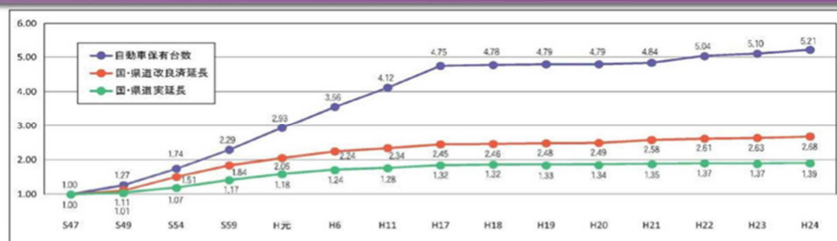


図 キロ当たり渋滞損失時間(H19年)

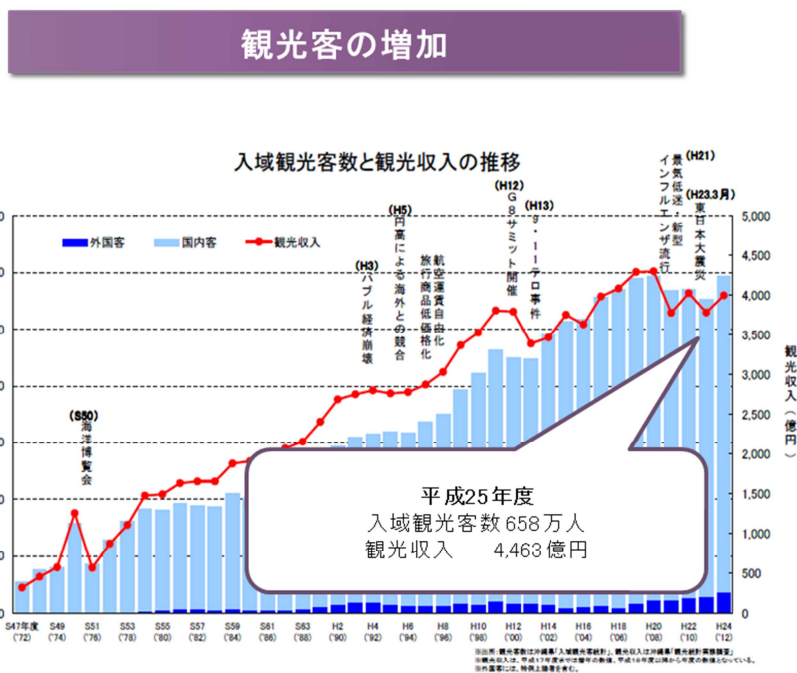
道路改良と自動車保有台数の伸び率比較



出典:「沖縄県の道路2014」(沖縄県)

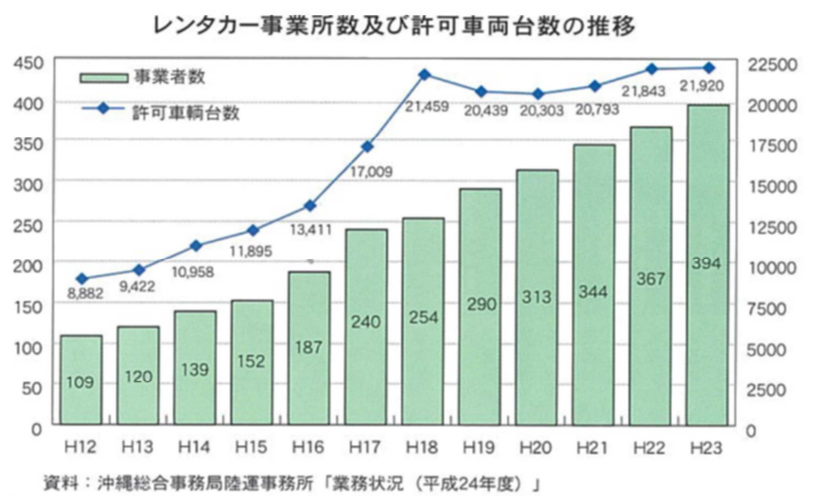
2-2 レンタカーの増加

- ・沖縄県は入域観光客 1 千万人を見据えた取組を進めており、平成 26 年度は 700 万人に達する見込み。
- ・国内観光客のレンタカー利用率 56.9% (H25 年度) であり、最も利用率の高い交通手段となっている。観光客の増加に伴いレンタカーが増加し、駐車場の確保や渋滞が課題となっている。



資料：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市）

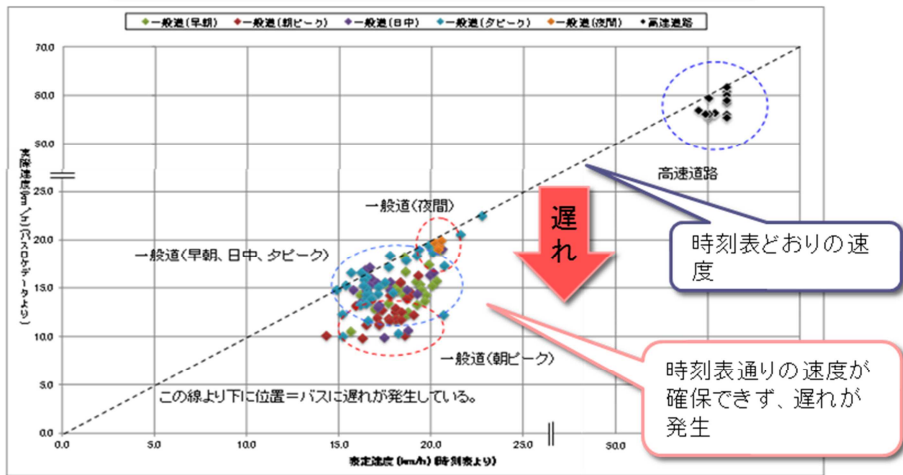
レンタカーの増加



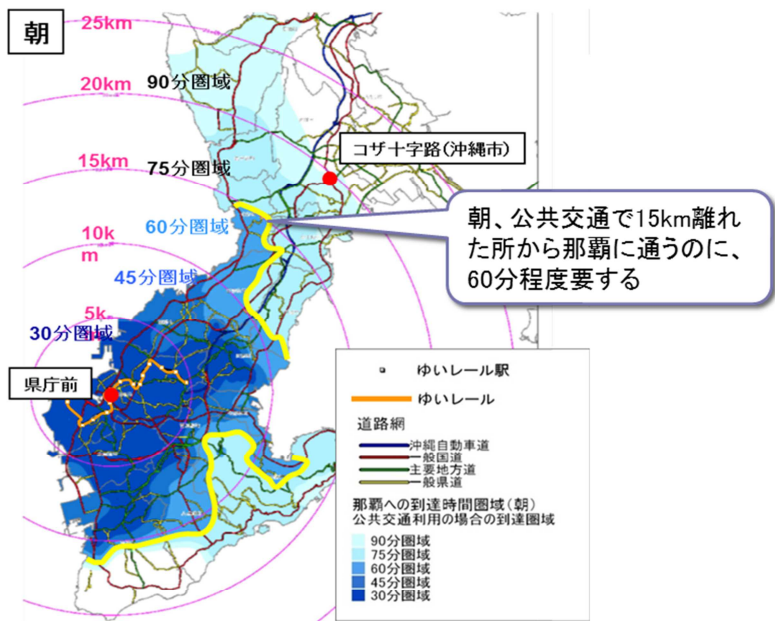
2-3 公共交通のサービスの低下

- ・慢性的交通渋滞の発生により、公共交通のサービス（速達性、定時性）が低下し、一般道を走行するバス路線は、特に朝ピーク時に遅延が生じている。
- ・交通渋滞の慢性化の影響もあり、公共交通による移動圏域が狭く、定時性、速達性の確保が困難な状況にあり、交通渋滞の緩和には、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換が重要であり、県民の理解と協力が必要不可欠である。

バスの表定速度と実測値



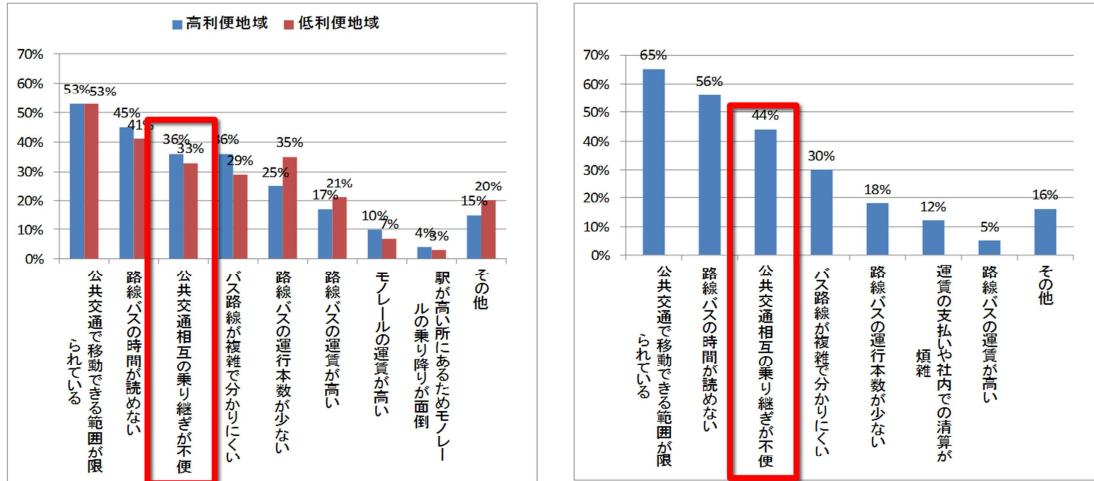
那覇中心部までのバスでの移動時間



資料: バス事業者HP時刻表より作成
 (朝は8時台、日中は12時台那覇着、経路が複数の場合は最速経路、県庁前～コザは琉球バス23系統)

2-4 公共交通の乗換利便性

- 公共交通利用の問題点として、県民の3人に1人が、企業の約4割が「公共交通相互の乗り継ぎが不便」をあげている。



資料：内閣府「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムに係る県民意識等実態把握調査」アンケート調査結果 パンフレット

2-5 学生の通学状況

- 全体の70%以上が自動車での送迎をしてもらっており、自動車での送迎が交通渋滞の要因の一つとなっている。

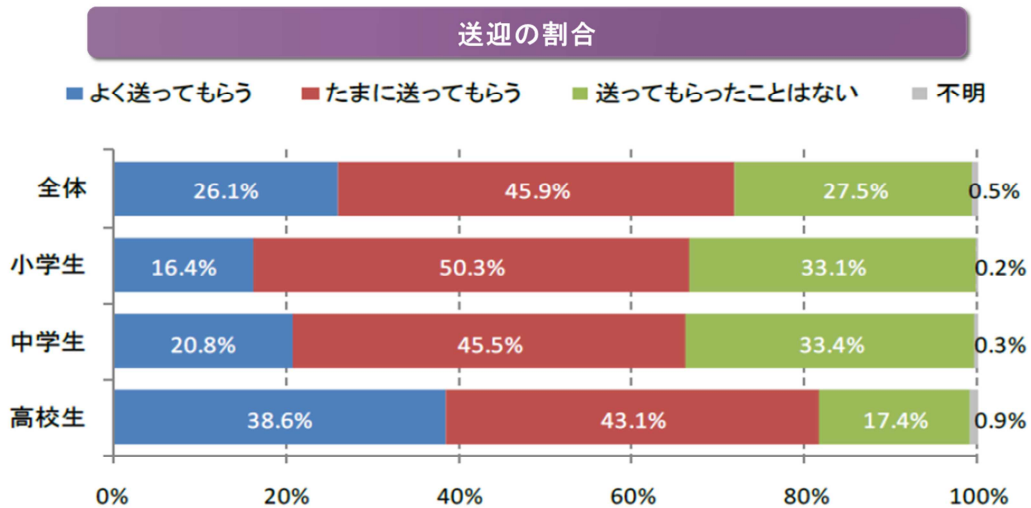


図 2-11 送迎の割合（小学生：n=15,396／中学生：n=20,323／高校生：n=20,593）

資料：TDM施策推進アクションプログラム平成25年3月

2-6 観光振興において交通の改善が求められている

- ・ 県外観光客が沖縄に対し改善を求めるもののうち、「交通渋滞」及び「交通の移動の不便さ」が上位を占め、沖縄を魅力的にするために必要なものとして、鉄道などの交通機関を求める意見も約3割を占めた。観光客は交通渋滞や交通・移動の不便さの改善を特に求めている。

【質問】改善した方が良いと思うのはどんなことですか。
(3つまで選択可)

1	交通渋滞	36.0%
2	交通・移動の不便さ	20.4%
3	米軍基地	18.4%
4	運転マナー	17.6%
5	海の中の自然破壊	17.6%
6	海・ビーチの汚れ	9.6%
7	客引き・接客マナー	8.8%
8	全国チェーン店舗の多さ	8.4%
9	街の景観	4.8%
10	料理の味	4.0%
11	人工的なビーチ	3.6%
12	どこにでもあるような街並み	3.2%
13	各種施設のサービス	1.6%

出典：沖縄21世紀ビジョン(観光客アンケート概要より)

【質問】沖縄をもっと魅力的にするために必要なものは何だと思いますか

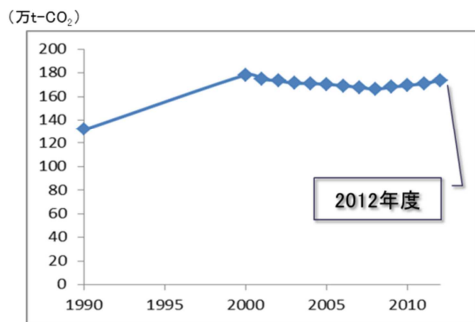
1	自然を守り続けること	61.6%
2	鉄道などの交通機関	34.0%
3	沖縄にしかないお店や商品	26.0%
4	歴史・文化を感じる街並み	21.2%
5	より詳しい沖縄情報の提供	17.2%
6	伝統的琉球料理の店	12.4%
7	多様な宿泊施設	8.4%
8	子供向けアトラクション	4.8%
9	世界的にグレードの高い高級ホテル	4.8%
10	多様な観光施設	4.0%
11	国際大会の開催	2.8%

出典：平成24年度観光統計実態調査

2-7 二酸化炭素排出量の増加

- ・ 燃費性能が向上しているにもかかわらず、自動車からの二酸化炭素排出量は横ばい傾向で、排出量全体に対する割合も他分野に比べ高い。

自動車の二酸化炭素排出量の推移



二酸化炭素排出量の全体に対する自動車の割合

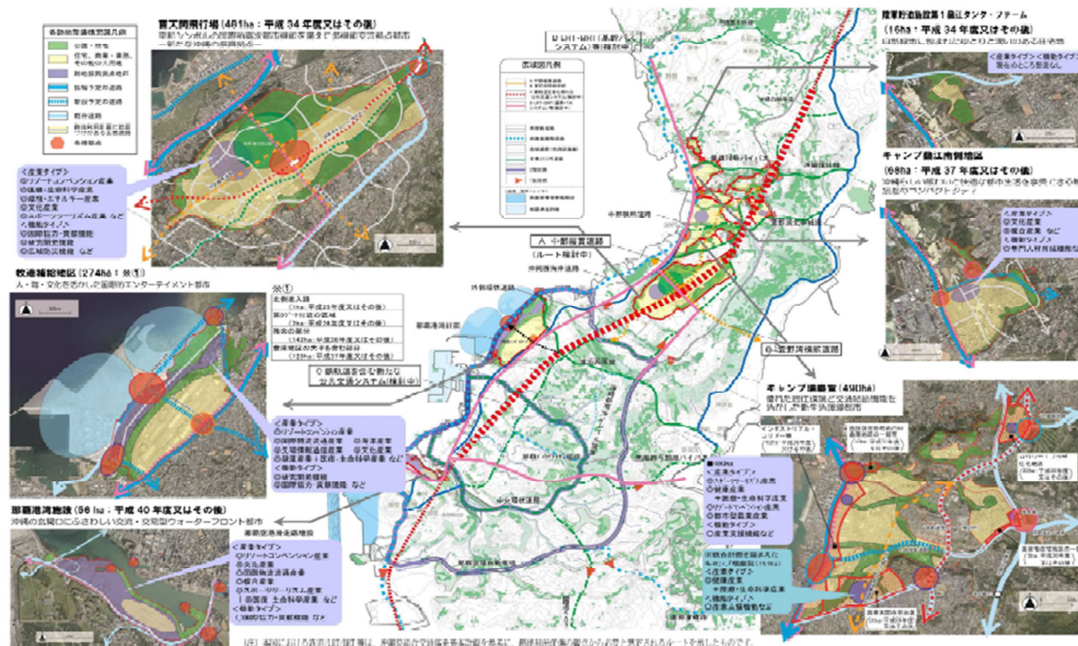
		2011			2011
エネルギー転換	電気事業者	5.3%	民生業務	①事務所・店舗・百貨店・銀行	11.6%
	ガス事業者	0.0%		②ホテル・旅館等	2.1%
産業	農林業	0.4%		③病院等	4.3%
	水産業	0.4%		④小中高校	0.6%
	鉱業	0.1%		⑤庁舎等	4.0%
	建設業	1.0%	工業プロセス	セメント製造	1.9%
	製造業	16.4%		廃棄物	一般廃棄物計
運輸	自動車	13.0%	産業廃棄物計：廃油		0.0%
	キルルール	0.0%	産業廃棄物計：廃プラ	0.1%	
	船舶(旅客)	3.9%			
	船舶(貨物)	2.7%			
民生家庭	航空	8.4%			
	電力	20.5%			
	都市ガス	0.2%			
	プロパンガス	1.5%			
	灯油	0.8%			

資料 沖縄県地球温暖化対策実行計画進捗管理報告書 平成26年3月 沖縄県環境政策課

3 駐留軍用地跡地の有効活用

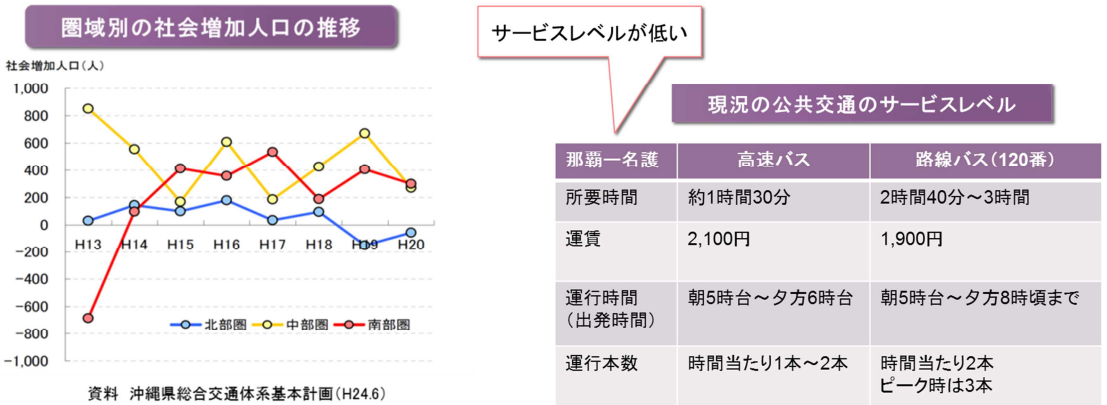
- 駐留軍用地跡地利用に際しては、沖縄振興のための貴重な空間として都市構造の歪みを是正し、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効利用を図り、沖縄全体の発展に資することが求められている。

中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想図

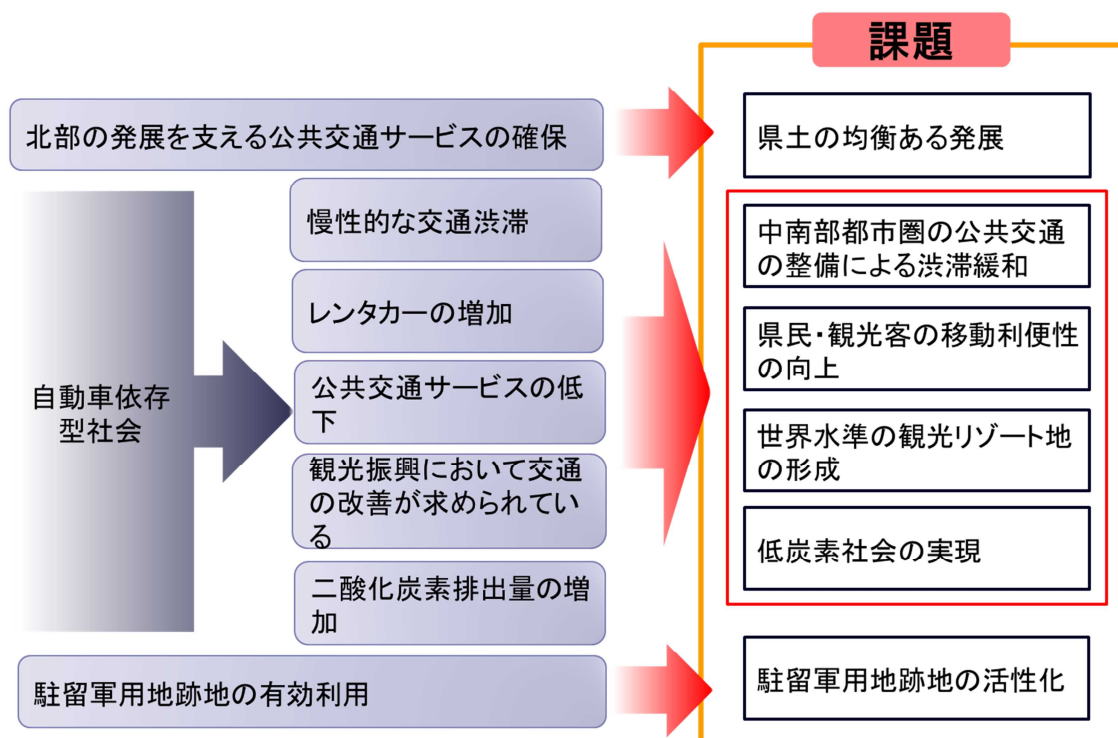


4 沖縄本島の均衡ある発展(北部の発展を支える公共交通サービスの確保)

- 県全体の人口約 142 万人のうち、沖縄本島の中南部圏域に約 8 割の人口が集中し、北部圏域は約 1 割弱となっている。一方で、名護市から北の地域では若年層の流出により過疎化と高齢化が進んでいる。
- 沖縄本島の均衡ある発展のためには、地域の实情に応じた公共交通サービスの確保が課題となっている。



5 課題整理



《 I 陸上交通の現状 参考 》

沖縄振興特別措置法での位置づけ

沖縄振興特別措置法(2012年4月改正)

(第91条第2項)

「国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする。」

沖縄振興基本方針

〈沖縄県が沖縄振興を策定する際の指針〉(平成24年5月11日内閣総理大臣決定)

・鉄軌道について、

「沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講じる」