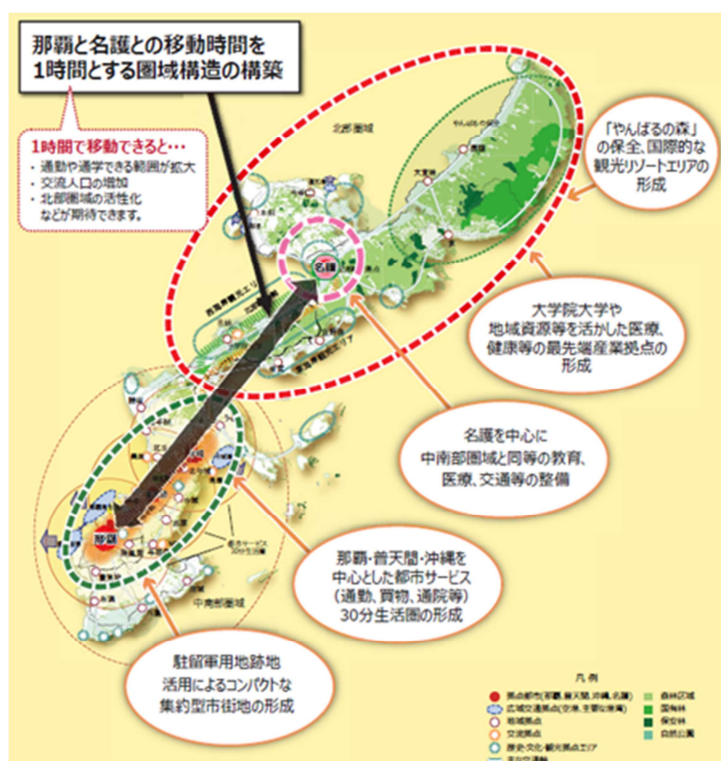


II 沖縄の将来の姿

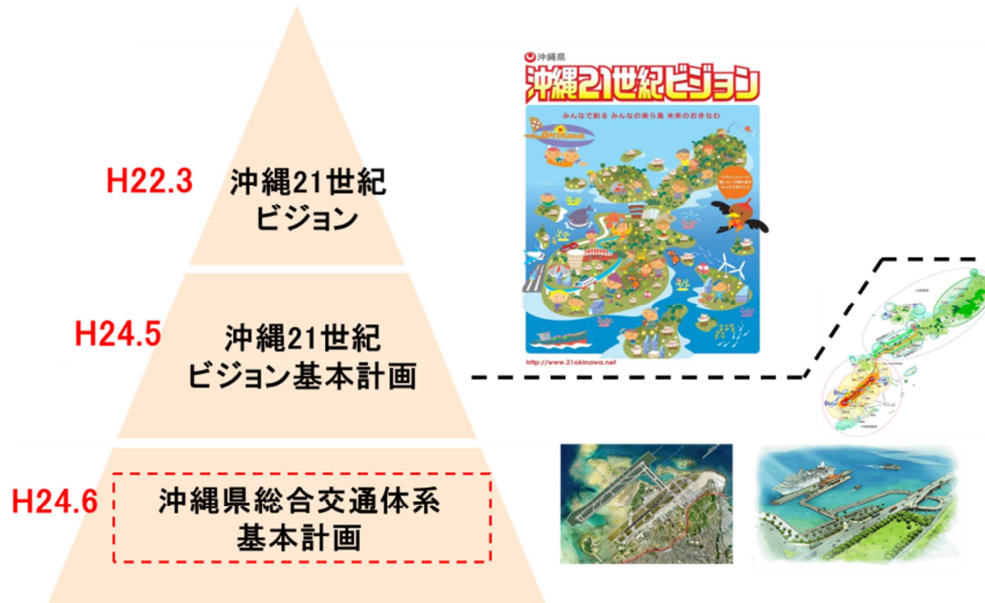
1 「将来の姿」の情報共有について

- ・「沖縄21世紀ビジョン基本計画（平成24年5月策定）」を上位計画とし、これを着実に実施していくための交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す「沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月）」において示された、那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を1時間とする圏域構造の構築、沖縄本島の将来の姿について、県民等と情報共有を図った。
- ・これに対し、多くの県民から、県土の均衡ある発展や観光・経済振興、交通弱者等の移動手段の確保等に期待する意見が寄せられ、一定の情報共有が図られたものの、一部の県民から「具体的な沖縄の将来の姿が見えない」との意見が寄せられた。
- ・このため、一部の県民から寄せられた意見を踏まえ、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取り巻く環境（社会環境）や私たちの暮らしをイメージし、あらためて県民へ情報提供を行い、県民等から寄せられた意見を踏まえ、「高齢者や体が不自由な人、子ども、若者」からみた暮らしのイメージを追加した。

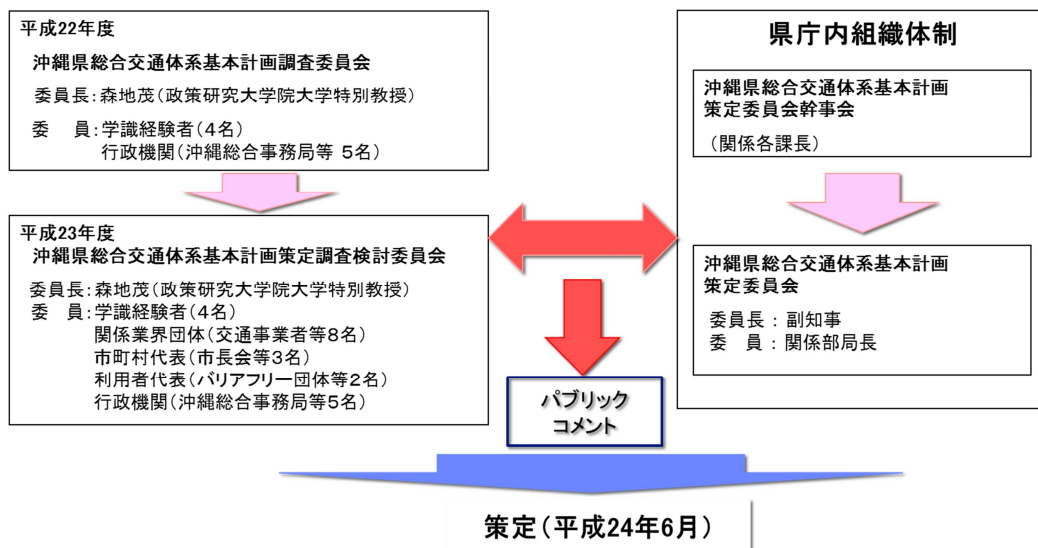


おきなわ鉄軌道ニュース(第3号)P4「沖縄本島の将来の姿」

2 将来ビジョンの体系



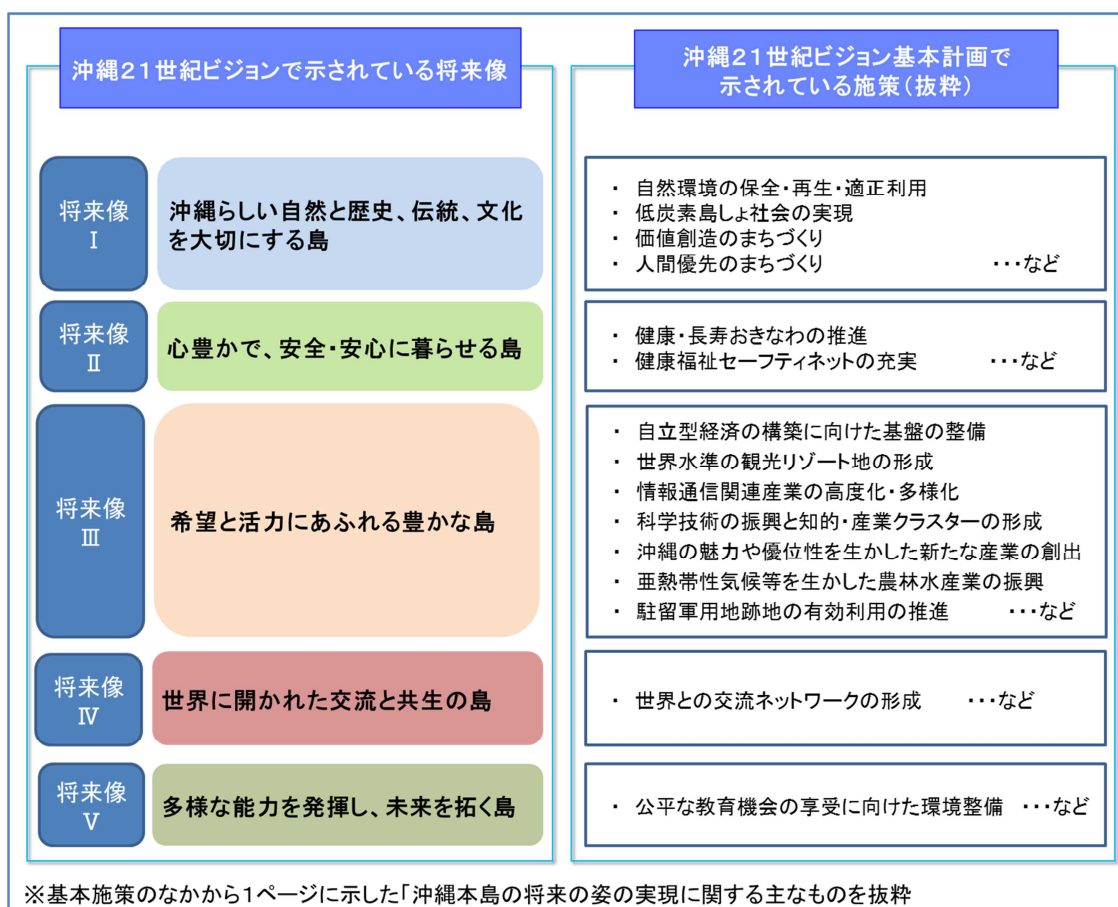
3 沖縄県総合交通体系基本計画策定経緯



4 沖縄21世紀ビジョン等における将来の姿

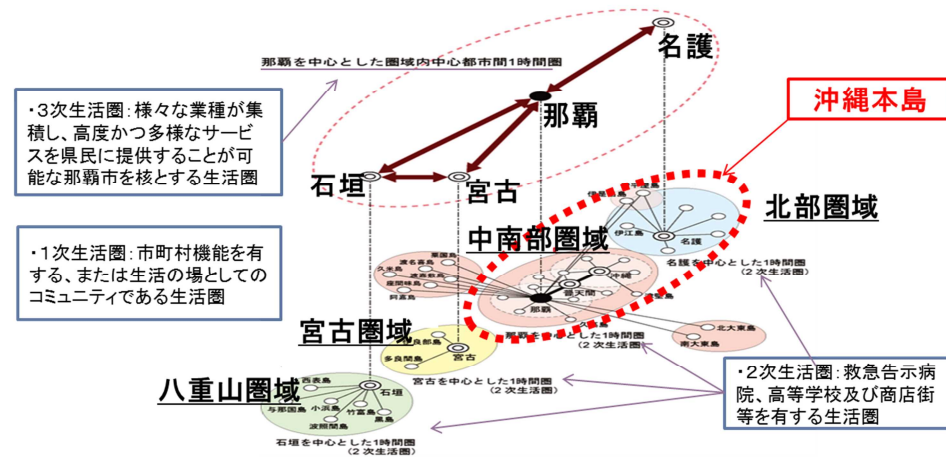
4-1 沖縄21世紀ビジョンで示された将来像

- ・沖縄21世紀ビジョン（平成22年3月）は、県民が望む将来（2030年を目途）の沖縄の姿と、その実現に向けた取組の方向性等を明らかにした基本構想である。
- ・同ビジョンでは、沖縄の将来あるべき姿、ありたい姿として「5つの将来像」が示されており、これに基づき、沖縄21世紀ビジョン基本計画（平成24年5月）では、これら5つの将来像の実現に向けて、36の基本施策が示されている。



4-1 沖縄県総合交通体系基本計画で示されている沖縄本島の将来の姿 (沖縄本島の構造)

- ・沖縄21世紀ビジョン基本計画を上位計画とし、そこで示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す「沖縄県総合交通体系基本計画」(平成24年6月)では、那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を1時間とする圏域構造の構築や下記に示した「沖縄本島の将来の姿」の構築が位置づけられている。



- ・圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源の広域的活用によって、地域の構成や特徴伸ばすことにより、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的な発展を図る。
- ・3次生活圏の核である那覇と、2次生活圏の圏域中心都市である名護、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築を図る。

北部圏域

1. 自然環境の保全と国際的な観光リゾートエリアの構築
 - 国際的な観光リゾートエリアの形成
 - 観光拠点の形成、結節点の整備
2. 産業振興と生活利便性の向上による北部定住圏の確立
 - 最先端産業拠点の形成や観光産業拠点の充実を通じた産業振興、雇用・定住化促進
 - 名護を中心に安心して暮らせる街ゾーンの形成(中南部圏域と同等の教育、医療、交通、行政サービス、生活基盤等の整備)
 - 中南部圏の高次都市機能を受容できる移動性に優れた交通軸の拡充

中南部圏域

- 那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分生活圏の形成
- 利便性の高い多様な都市サービスの提供
- 駐留軍用地・還跡地を活用し、コンパクトな集約型市街地を形成
- 南北都市軸に移動性に優れた交通インフラを導入

沖縄本島の構造

国際的なリゾートエリア
最先端産業拠点
安心して暮らせる街ゾーン
(中南部と同等の生活環境エリア)

圏域間連携の強化
(1時間圏域の構築)

利便性の高い都市サービスを提供

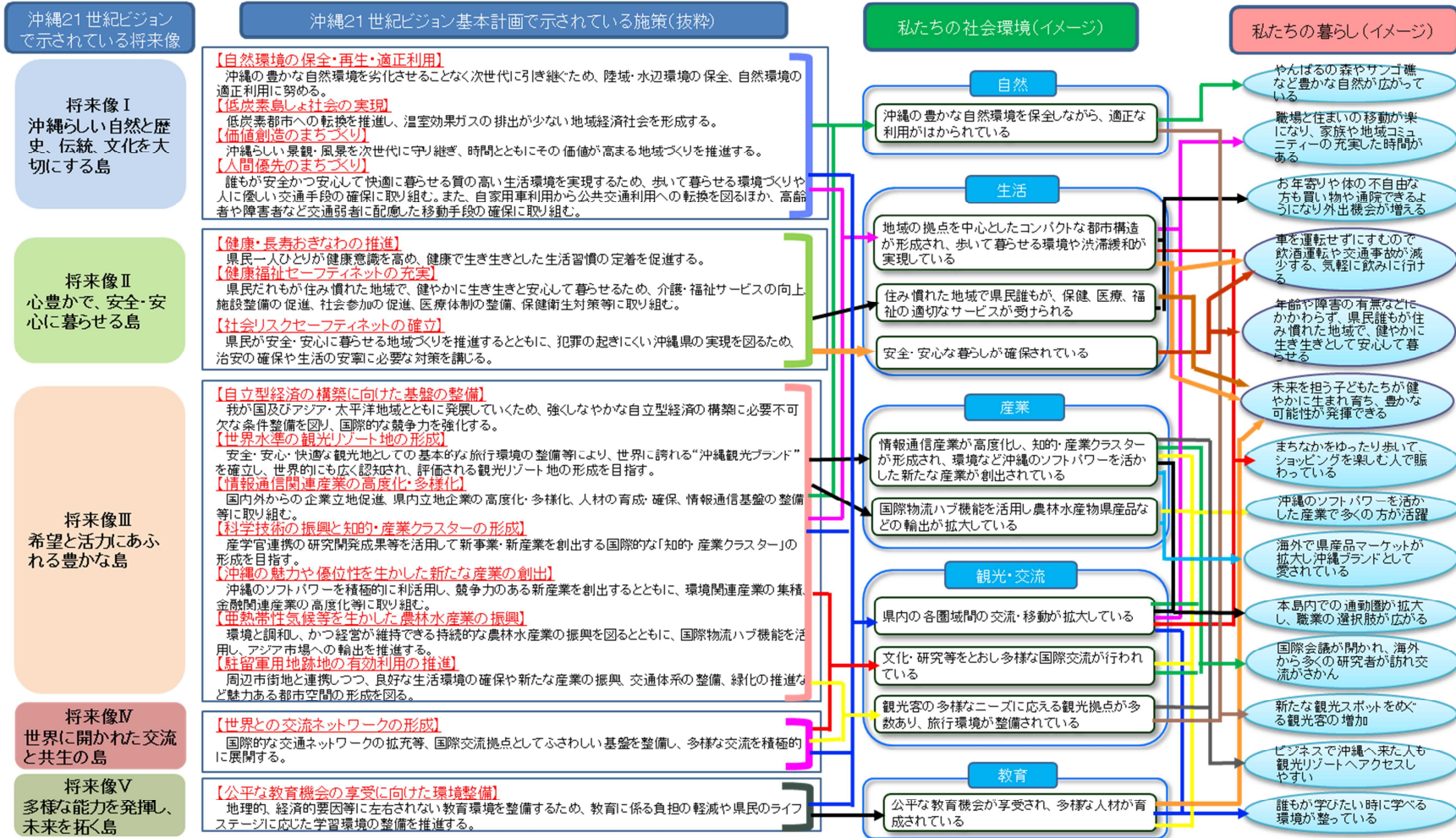
駐留軍用地跡地活用によるコンパクトな集約型市街地を形成

那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分圏域の構築

資料: 沖縄県総合交通体系基本計画(平成24年6月)を基に作成

4-2 将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境や暮らしのイメージ

沖縄21世紀ビジョン基本計画で示されている36の基本施策の中から、「おきなわ鉄道ニュース(第3号)」で示した「沖縄本島の将来の姿」に関連する主な分野及び県民意見を踏まえ、将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境や暮らしに関するイメージを再整理した。



5 将来像実現に向けた施策

5-1 将来像実現に向けた施策

- ・観光拠点間の周遊を支え、人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系として、拠点間を連絡する鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入と併せて、鉄軌道等と一体的にサービスするフィーダー交通の導入が沖縄県総合交通体系基本計画に位置づけられている。

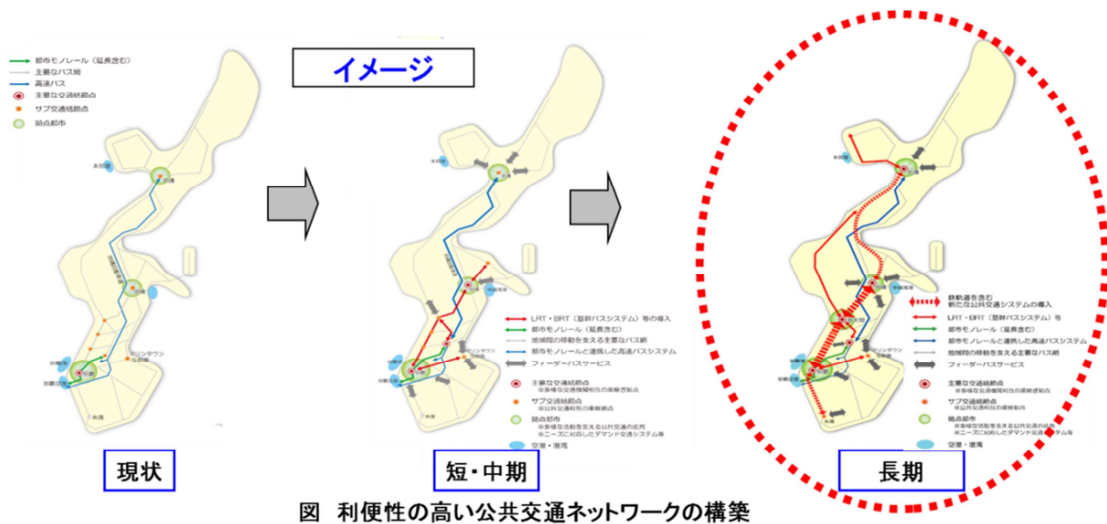
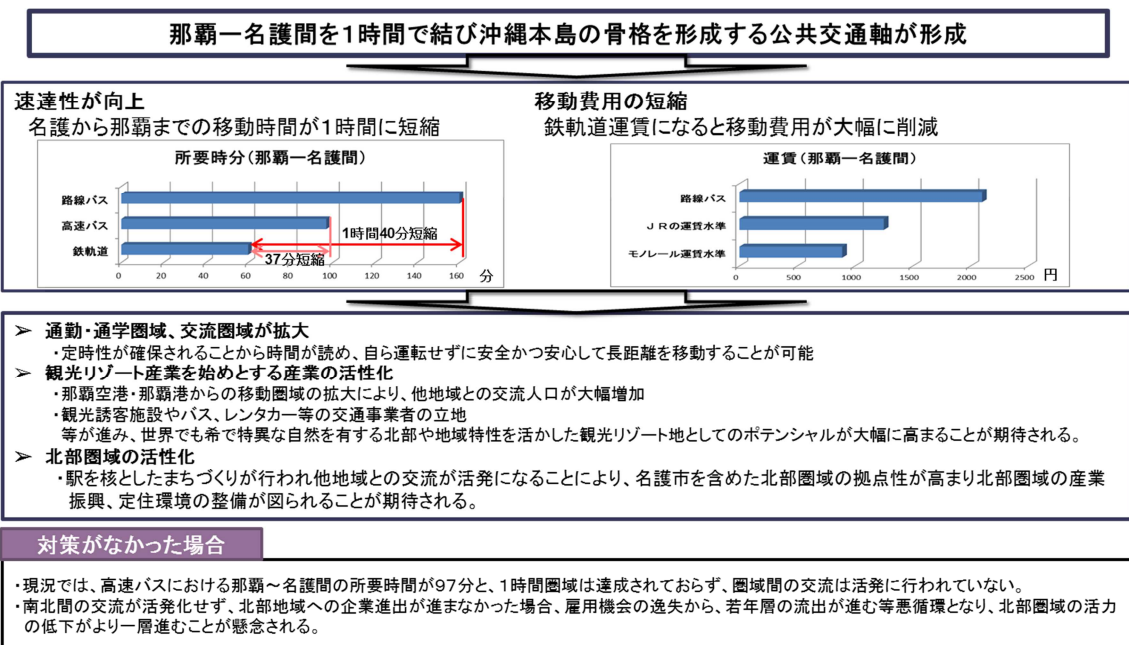


図 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

5-2 対策の必要性（施策実施による将来の姿）【イメージ】

5-2-1 沖縄本島の均衡ある発展

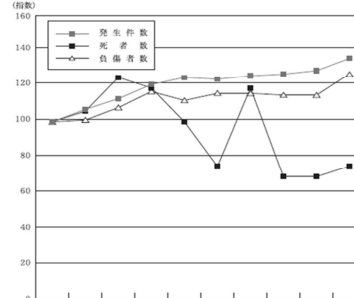


5-2-2 県民及び観光客の移動利便性の向上

利便性の高い公共交通ネットワーク構築による人にやさしい交通手段の確保

- 高年齢者や外国人を含む県民及び観光客、全ての人が移動しやすい環境構築**
 - 高年齢者や外国人等、県民や観光客が移動しやすい環境が構築され、公共交通への利用転換が図られることにより高年齢者の外出機会の増加が期待される。
 - また、高年齢者が関係する交通事故の内、死者・負傷者が発生している事故の約4割が高年齢者が運転中に起こしたものとなっており、移動しやすい環境が整備されることにより、交通事故の減少も期待される。
- 地域間交流の増加**
 - 人にやさしい交通手段が確保され、公共交通への利用転換が図られることにより、地域間の交流が活発化し、観光客の移動範囲も観光地のみならず様々な地域に広がることが期待される。
- 賑わいの場の創出**
 - 公共交通の利用者が増加することにより、まちなかの駐車スペースが減少し、中心市街地の活性化、新たな賑わいの場の創出が期待される。
- 肥満防止・健康増進**
 - 公共交通機関が利用しやすくなることにより、ライフスタイルが変化し公共交通への利用転換が図られれば、玄関から駐車場までの移動だけであったのが、自宅から駅まで歩いたり、バスや電車の乗り換えて駅構内を歩いたり、歩く機会が増加が期待される。

高年齢者事故件数の推移(H16～H25年)



出典：平成25年版交通白書(沖縄県警察)

対策を行わなかった場合

- 現状のまま、自動車利用から公共交通への転換が図られなかった場合、
 - 高年齢者による交通事故の増加
 - 高年齢者の外出機会の減少などが懸念される。
 - 国際化及び高齢化が進む中、沖縄に来ても移動できない観光客の増加
 - 郊外への大型商業施設の立地が進み中心市街地の賑わい低下
- など、中心市街地の活性化等まちづくり、沖縄観光に影響が生じることが懸念される。

5-2-3 中南部都市圏の交通渋滞緩和

- 交通渋滞の緩和のためには、過度な自家用車利用から公共交通への転換が重要。
- 車で通勤する方の92%が一人乗り

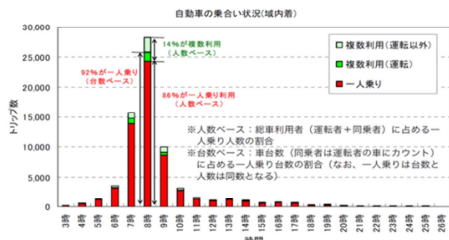


図 3-57 通勤自動車の着時間帯別の乗車人数(那覇市着)

国道58号の現状



出典：沖縄県の道路2014

車から鉄軌道等の公共交通に乗り換えると

自動車、路線バス、鉄軌道で同じ人数を運ぶ場面を想定したイメージ

公共交通で効率的に運ぶことにより、渋滞緩和効果が期待される。



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(H17年10月 国土交通省)

那覇－普天間－沖縄を30分で結ぶ公共交通軸と併せて利便性の高いネットワークが形成

>公共交通の所要時間の短縮、移動費用が削減
 沖縄市から県庁まで混雑時間帯において、車だと約60分要したが約20分（駅間距離）に短縮。
 >利便性の高い体系的なネットワークの構築
 ・鉄軌道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークの形成が可能となり、車利用から転換しやすい環境が整備される。

体系的なネットワークイメージ

那覇市～沖縄市間の鉄軌道導入の場合

鉄道	約20分
路線バス	83
自動車	58

鉄道	450
バス	870
自動車	550

ただし

- ・鉄軌道が整備されただけでは、大幅に渋滞が緩和されない。
- ・環境、健康、交通事故のリスク軽減等の観点から県民一人一人が公共交通転換を図ることが、交通渋滞の緩和につながるようになる。

鉄軌道を整備しなくても、道路整備すればよいのでは？

- ・幹線道路の整備により一定程度渋滞は緩和されるものの、街中に流入する自動車交通量は減らず、その受け皿として、駐車スペースが必要となる等、高齢者等誰もが安全・安心に快適に暮らせる環境の実現にあたっては課題が残る。

5-2-4 世界水準の観光リゾート地の形成

広域移動を支える南北骨格軸と利便性の高い公共交通ネットワークが構築

>移動圏域の拡大による観光地への移動利便性向上
 ・移動圏域が拡大し、定時性が確保され時間が読めるネットワークが形成されることにより、様々な観光地を訪れることが可能となる。
 >安心安全に移動できる観光拠点の形成
 ・国際免許を持っていない、交通ルールの異なる様々な国々からの外国人観光客が安全・安心に広域的に移動できる観光拠点の形成が可能となる。

図 那覇空港からの所要時間分布

凡例
 ● 観光地
 ● 観光施設
 ● 那覇空港
 ■ 所要時間
 ■ 所要時間

図 観光客が行きたいと思ったが行けなかった場所

図 観光客が実際に行った場所

凡例
 ● 観光地
 ● 観光施設
 ● 那覇空港
 ■ 所要時間
 ■ 所要時間

図 H24年度県調査より（現況⇒H24モデルルート）

資料：沖縄本島中南部都市圏パーセントリップ調(H18)

対策を行わなかった場合

- ・レンタカーや貸切観光バスによる移動が中心となった場合、
- ・交通事故の増加
- ・訪れる箇所が主要観光施設のみにとどまり、沖縄の多種多様な観光資源を十分に活用できない
- 等、国際的リゾート拠点形成への影響が懸念される。

5-2-5 駐留軍用地跡地の活性化

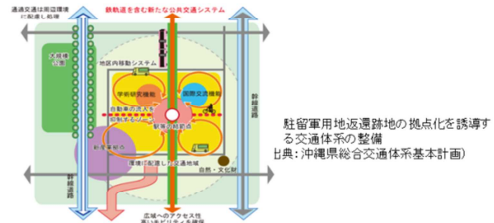
駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通システムの導入

南北都市軸の構築

- ・中南部都市圏の持続的発展を支えるためには、高次な都市機能を備えた南北の都市軸の形成を支援する交通システムの導入が必要。
- ・南北都市軸上は、駐留軍用地跡地を活用し、老朽密集市街地の改善、市街地の分散拡大の抑制を通してコンパクトな集約型市街地を形成するなど、高齢化の進展や地球環境問題への対応、地域の方で持続的な都市を形成する。

まちづくりの起爆剤

- ・駐留軍用地返還跡地を活用した交通施設の戦略的整備による都市構造の改変



※ゆいレールおもろまち駅(赤丸)周辺の開発状況(大型ショッピングセンターや高層マンションが立地し、賑わいのある街が形成)

対策を行わなかった場合

- 駐留軍用地の跡地において、
- ・那覇・普天間・沖縄の各拠点を中心とした公共交通による30分圏域の形成が困難
- ・低密度に市街地が拡散
- ・自動車交通の増加による渋滞・事故の発生、
- ・CO2排出増加などが懸念される。

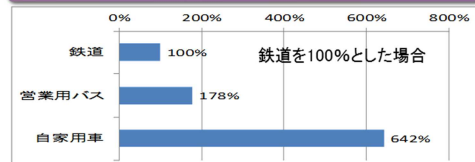
5-2-6 低炭素社会の実現

移動利便性の高い公共交通ネットワークが構築

公共交通への利用転換による二酸化炭素排出量の削減

- ・鉄道のCO2排出量を100%とすると、1人1km運ぶときのCO2排出量は、自動車は鉄道の6倍。
- ・鉄道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークが形成が可能となる。
- ・これにより、車利用から公共交通へ転換されることにより、二酸化炭素排出量が削減され、地球温暖化の抑制に寄与する。

1人1km運ぶときのCO2排出量の比較



対策を行わなかった場合

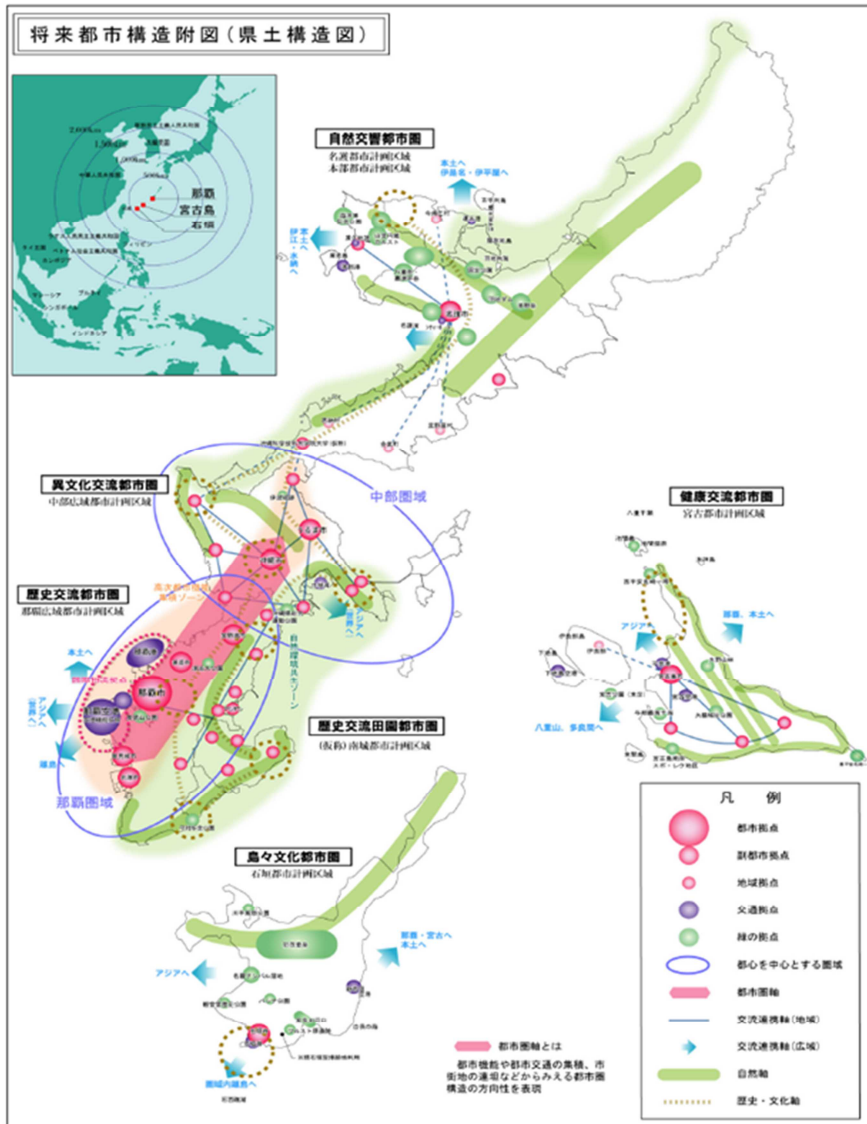
- ・自動車の燃費が向上しているにもかかわらず、本県では自動車利用が増加に伴い自動車による二酸化炭素排出量は削減されていない。
- ・このまま公共交通への転換が図られない場合、地球温暖化の進行が懸念される。
- ・地球が温暖化すると
 - 強く大きな台風や洪水、干ばつなどの異常気象が増加
 - 海面が上昇し、砂浜が消失
 - 生態系への影響や、熱中症患者数の増加、マラリアなどの感染症の増加するとされており、私たち人間の社会にもさまざまな被害(ひが)が出るのが懸念される。



《Ⅱ 沖縄の将来の姿 参考1》

都市の将来像

- ・沖縄県の都市計画区域マスタープランにおいて、各地域の特色をふまえた都市の将来像が示されている。



○名護都市計画都市計画区域の将来像

- ・高次の都市機能が集積した北部の中核都市
- ・国際観光・リゾート拠点として成長・充実する都市
- ・金融・情報を核として未来を拓く都市

等

○本部都市計画都市計画区域の将来像

- ・やんばるの豊かな自然を守り育む都市
- ・国際観光リゾート拠点として成長・充実する都市

等

○中部広域都市計画都市計画区域の将来像

- ・人、情報、様々な産業が交流する都市圏
- ・豊かな自然環境と共生した都市圏
- ・環境にやさしい循環型・低炭素型の都市圏

等

○那覇広域都市計画都市計画区域の将来像

- ・誰もが安心して暮らせるにぎわいのある都市圏
- ・世界に開く広域交流都市圏
- ・連携と交流が盛んな活気あふれる都市圏
- ・環境にやさしい循環型・低炭素型都市圏
- ・観光・コンベンション・ショッピングで魅力ある都市圏

等

○南城都市計画都市計画区域の将来像

- ・歴史と自然にふれ合う都市
- ・様々な人々が交流する都市
- ・魅力と活力が集積した都市

等

≪Ⅱ 沖縄の将来の姿 参考2≫

沖縄 21 世紀ビジョンで目指す将来像及び基本施策

★ 36 の基本施策

沖縄 21 世紀ビジョンで目指す 5 つの将来像の実現に向けて、沖縄県 等の取り組みを整理・体系化して、36 の基本施策にまとめました。

将来像 I 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にす島(7)

- 自然環境の保全・再生・適正利用
- 伝統文化の保全・継承及び新たな文化の創造
- 文化産業の戦略的な創出・育成
- 持続可能な循環型社会の構築
- 価値創造のまちづくり
- 人間優先のまちづくり
- 低炭素島しょ社会の実現

将来像 III 希望と活力にあふれる豊かな島(14)

- 自立型経済の構築に向けた基盤の整備
- 科学技術の振興と知的・産業クラスターの形成
- 世界水準の観光リゾート地の形成
- 沖縄の魅力や優位性を生かした新たな産業の創出
- 情報通信関連産業の高度化・多様化
- 亜熱帯性気候等を生かした農林水産業の振興
- アジアと日本の架け橋となる国際物流拠点の形成
- 地域を支える中小企業等の振興
- 雇用の対策と多様な人材の確保
- 駐留軍用地跡地の有効利用の推進
- ものづくり産業の振興と地域ブランドの形成
- 離島の特徴を生かした産業振興と新たな展開
- 離島における定住条件の整備
- 政策金融の活用

将来像 IV 世界に開かれた交流と共生の島(2)

- 世界との交流ネットワークの形成
- 国際協力・貢献活動の推進

将来像 II 心豊かで、安全・安心に暮らせる島(7)

- 健康福祉セーフティネットの充実
- 健康・長寿おきなわの推進
- 子育てセーフティネットの充実
- 社会リスクセーフティネットの確立
- 米軍基地から派生する諸問題及び戦後地理問題の解決
- 共助・共創型地づくりの推進
- 地域特性に応じた生活基盤の充実・強化

将来像 V 多様な能力を発揮し、未来を拓く島(6)

- 公平な教育機会の享受に向けた環境整備
- 沖縄らしい個性を持った人づくりの推進
- 自ら学ぶ意欲を育む教育の充実
- 産業振興を担う人材の育成
- 国際性と多様な能力を涵養する教育システムの構築
- 地域社会を支える人材の育成

≪Ⅱ 沖縄の将来の姿 参考3≫

基本施策と鉄軌道等導入との関連

・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入は、沖縄 21 世紀ビジョンで目指す 5 つの将来像の実現に向けた様々な施策に関連している。

