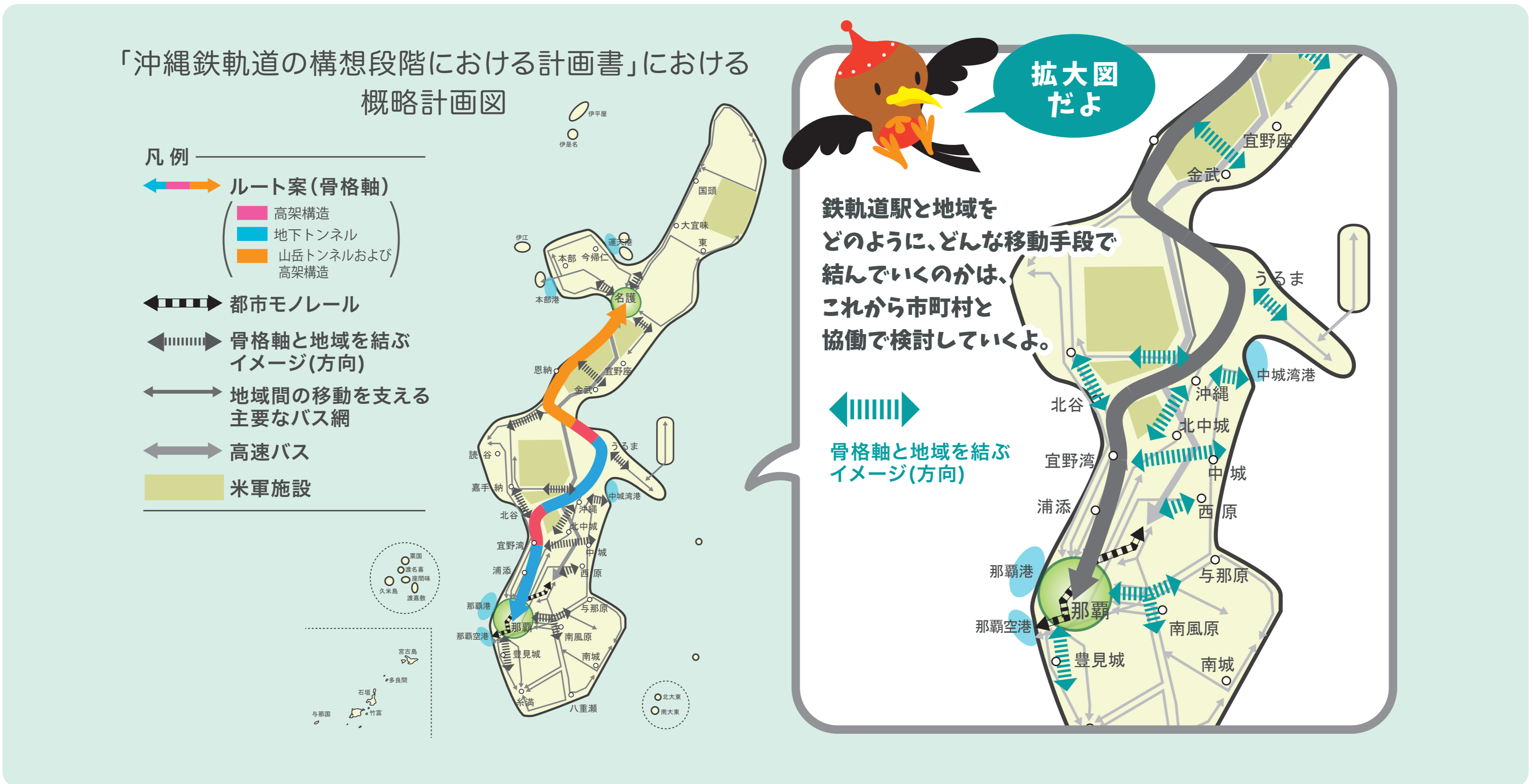


那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、取組を進めています。

長期的には! 鉄軌道を骨格軸とする公共交通ネットワークの構築に取り組んでいます。

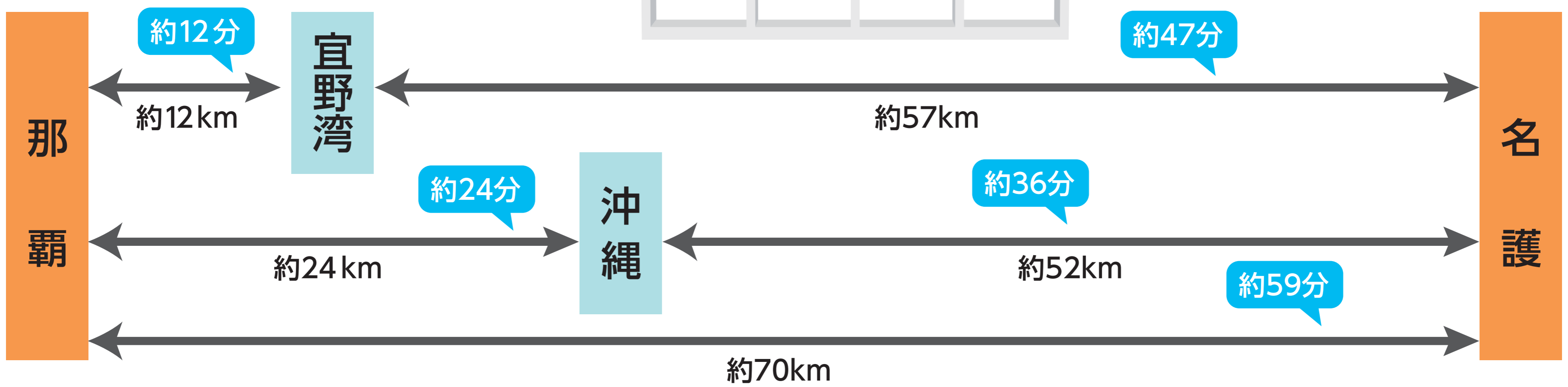
【構想段階における計画案づくり】

- ・沖縄県では、鉄軌道を導入し、鉄軌道と各地域を路線バスやモノレールなどで結ぶ公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいます。
- ・平成26年度から平成29年度にかけては、県民の皆さまからご意見を頂きながら、鉄軌道の構想段階における計画づくりに取り組みました。
- ・その間に延べ6万2千人の方からご意見を頂き、寄せられた意見等も踏まえつつ、平成30年5月に概ねのルートなどの概略計画をとりまとめた「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定しました。



所要時間

那覇⇄名護間
約59分!!



鉄軌道導入に向けたスケジュール

【H26年度～H29年度】 構想段階 (概略計画の内容)

- ・起終点の概ねの位置
- ・概ねのルート
- ・想定するシステム
- ・駅位置の考え方 など

計画段階

- ・整備計画・事業の効果や影響の確認

事業を実施するかの判断 ▲

鉄軌道導入に向けた調整

- ・特例制度の創設・整備主体の決定・事業主体の決定

概略設計 法手続き

工事着手

開業

▲ 現時点

戦前・戦後の沖縄と他県の比較

沖縄の鉄道



沖縄にも、かつては、県民から「ケービン」の愛称で親しまれた「沖縄県営鉄道」が走っていました。

「与那原線」、「嘉手納線」、「糸満線」の3つの路線で年間300万人が利用するなど、県民の足として生活を支えていました。

軽便鉄道は開通から30年あまり活躍してきましたが、沖縄戦とともに幕を閉じることとなります。

沖縄戦で壊滅した軽便鉄道は、米軍統治下では復興されないまま、道路整備が進められました。



提供 那覇市歴史博物館



提供 那覇市歴史博物館

他県の鉄道



提供 朝日新聞社

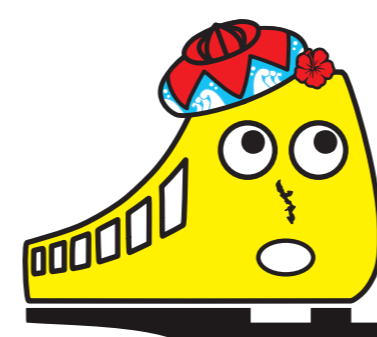


提供 朝日新聞社

日本本土でも、戦禍により鉄道施設は車両・線路とも大きな被害を受けました。

太平洋戦争を経て荒廃した本土の鉄道ですが、昭和20年には鉄道復興5か年計画が策定され、昭和23年までに車両の生産力は戦前の水準まで回復、その翌年には特急列車が復活し、昭和28年ごろまでに戦前の水準に回復しました。

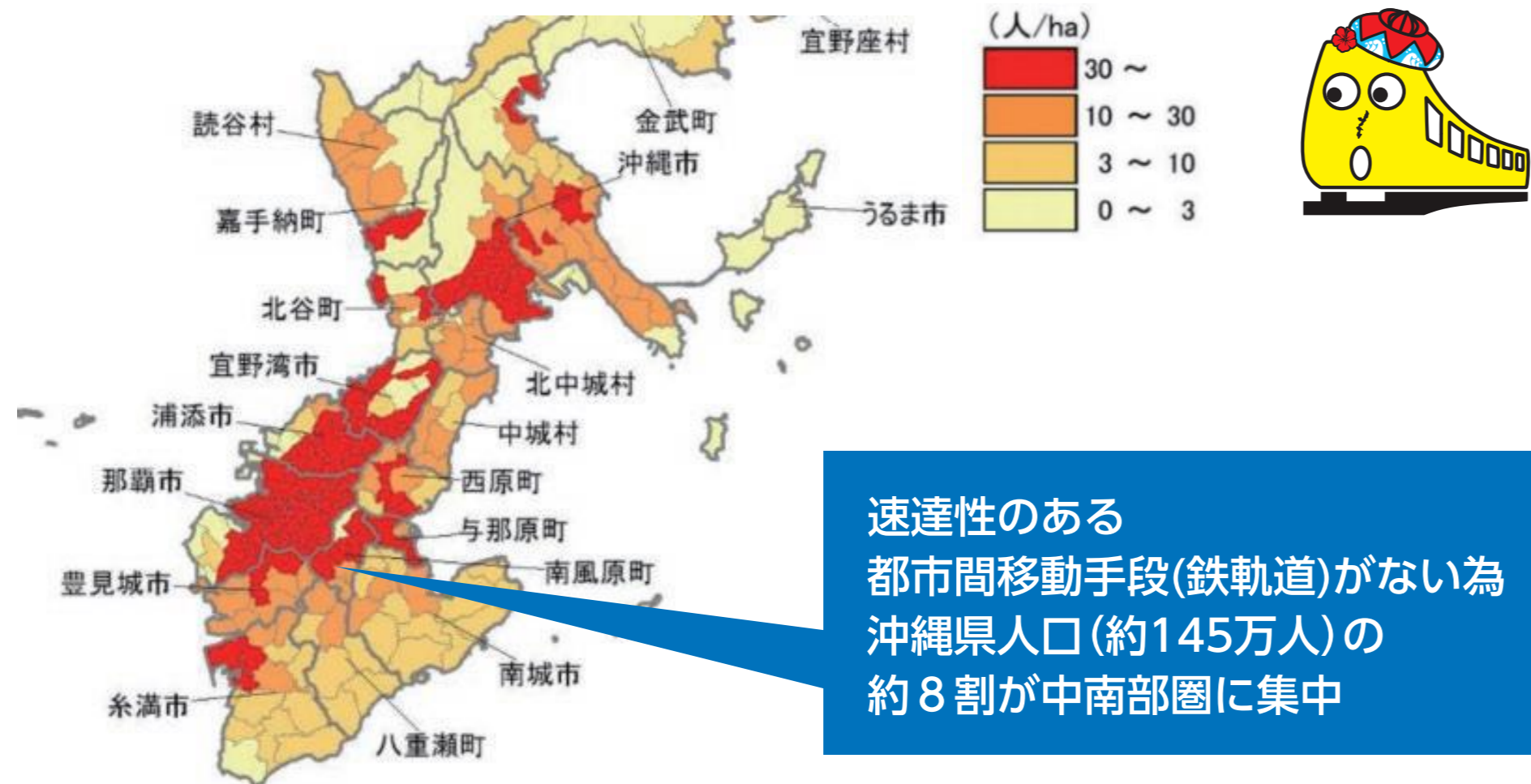
昭和30年以降、国鉄は、最も復旧の遅れていた施設の改良に重点をおいた第一次5カ年計画を実施し、施設・車両の更新や電化・ディーゼル化を進めました。



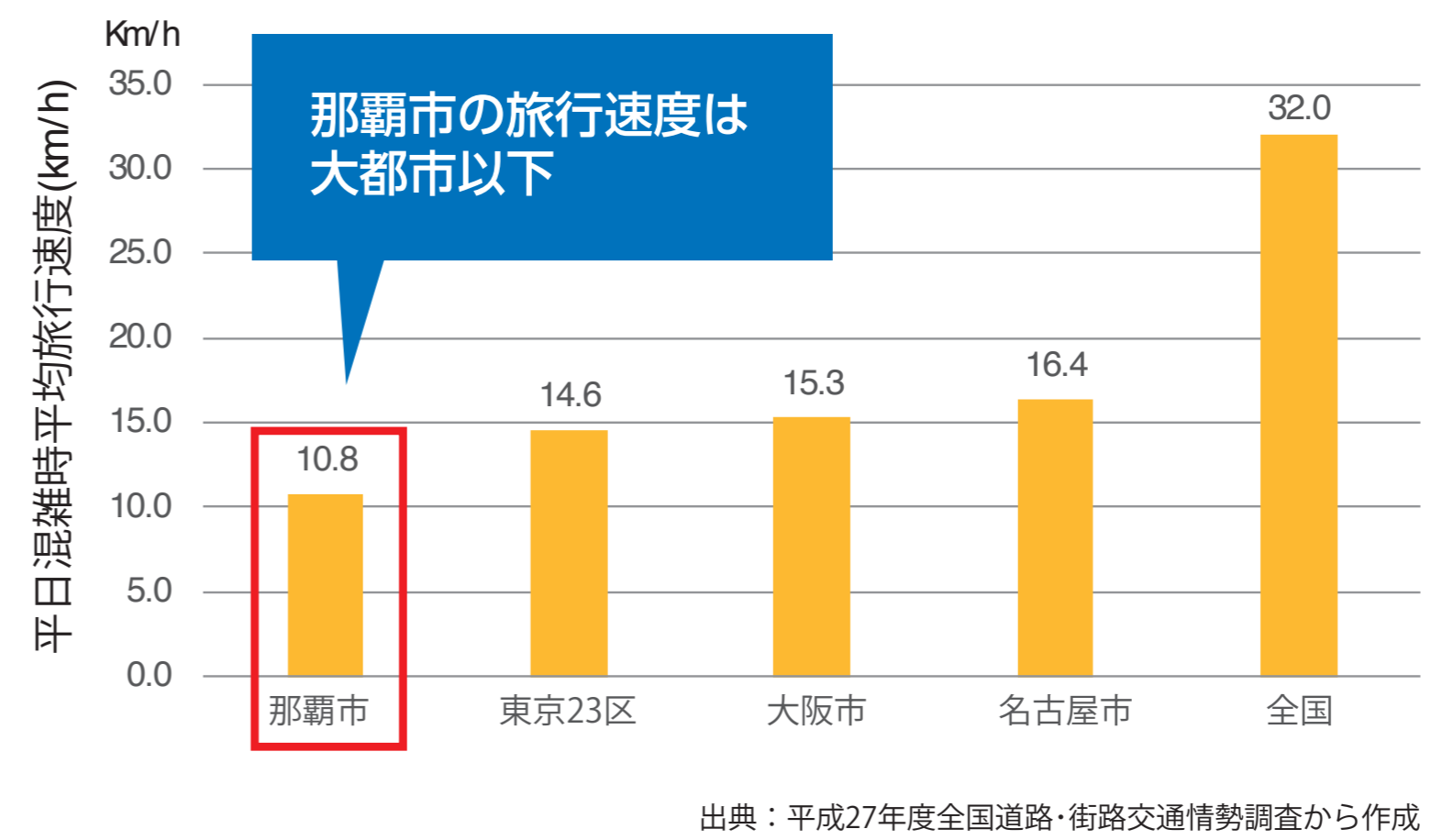
沖縄県の交通課題と鉄軌道の必要性

渋滞 鉄道がない沖縄ではこんな問題が……

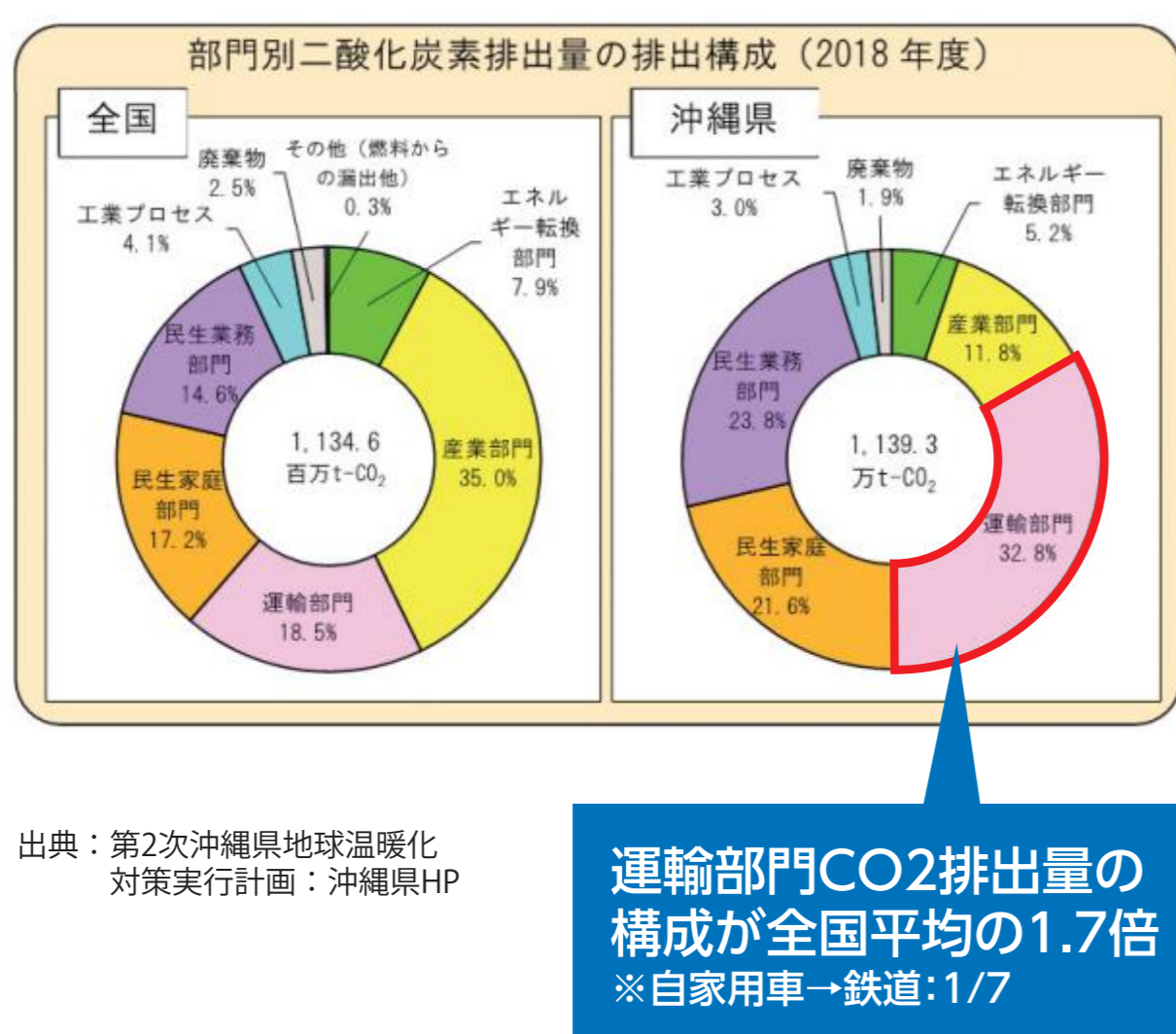
① 高密度な都市構造



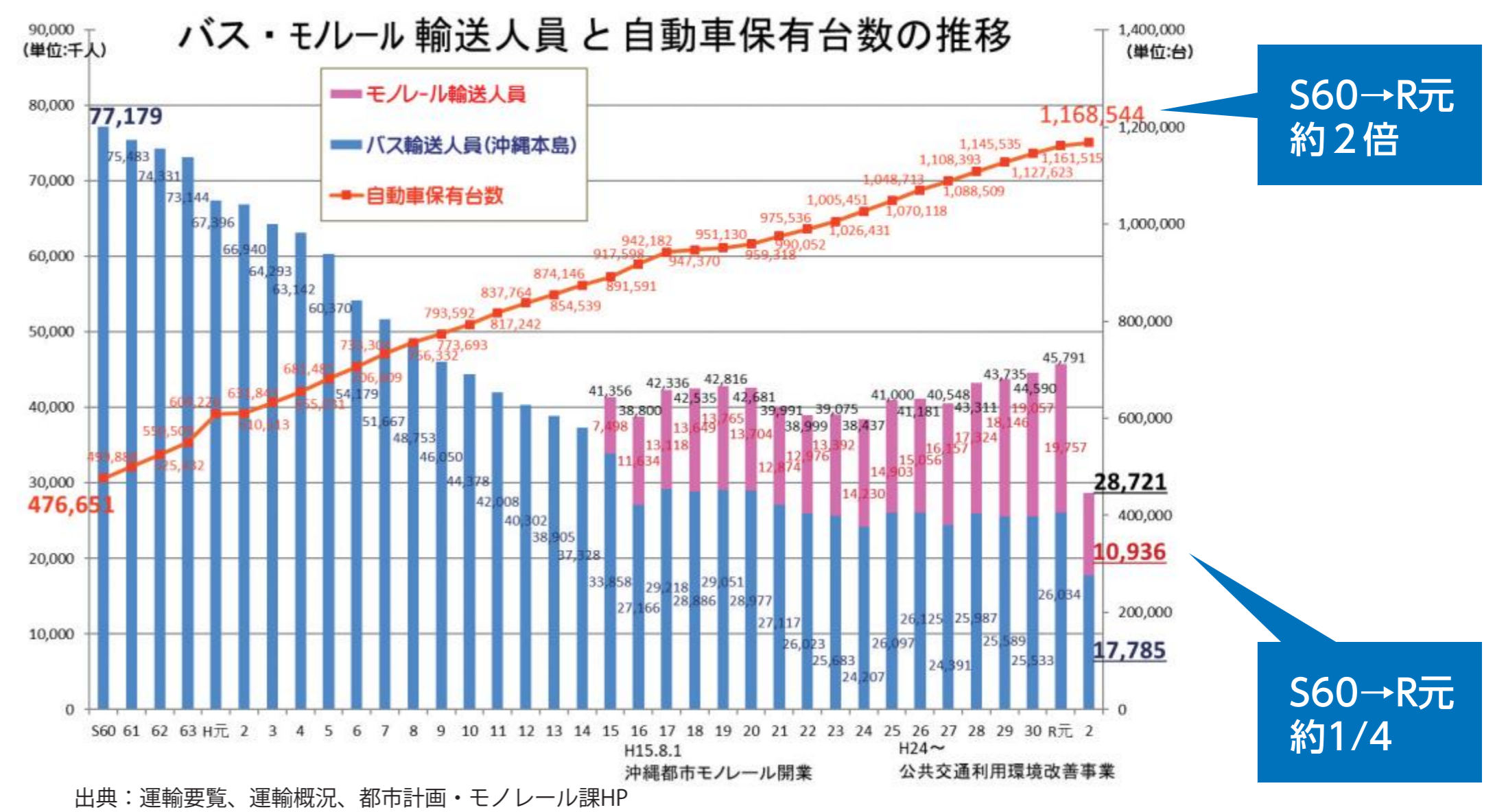
② 交通渋滞の慢性化



③ 運輸部門におけるCO2対策急務



④ 路線バス利用者数の減少



沖縄の歴史的・社会的事情に起因する課題克服には鉄軌道が不可欠です。

鉄軌道ができる……

天候に左右されず速く定時で移動でき、住み慣れた地域から通勤・通学できる、高齢者や外国人を含めたすべての人の移動利便性が向上、交通渋滞が緩和するなど、多くの点でメリットがあります！



他の指定都市の交通機関との比較

沖縄本島中南部と同規模指定都市の人口・面積及び人口密度比較

沖縄本島中南部

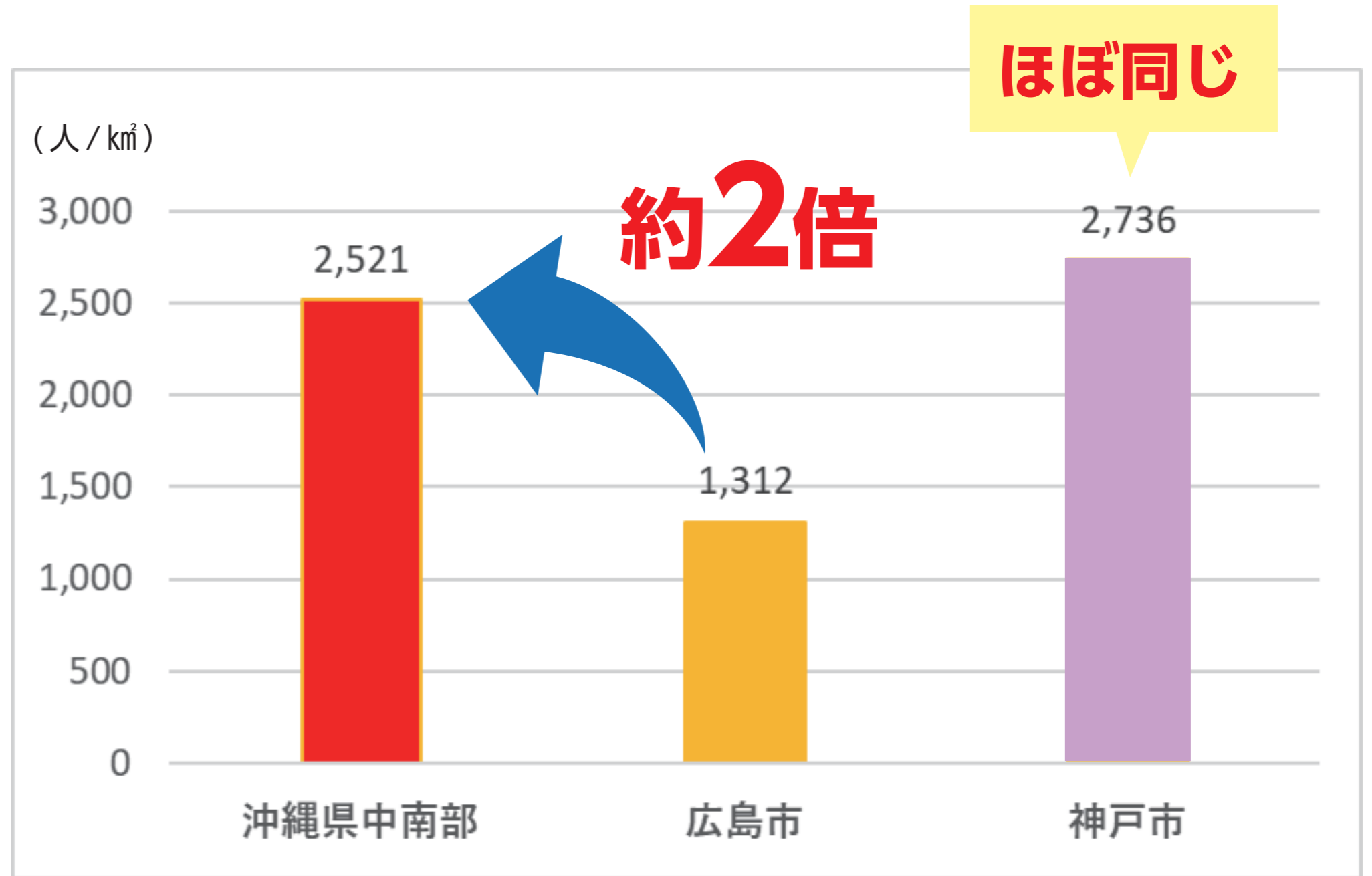
人口:約122万人
面積:約484km²
密度:2,521人/km²

広島市

人口:約119万人
面積:約907km²
密度:1,312人/km²

神戸市

人口:約151万人
面積:約552km²
密度:2,736人/km²



沖縄本島中南部及び指定都市の人口密度

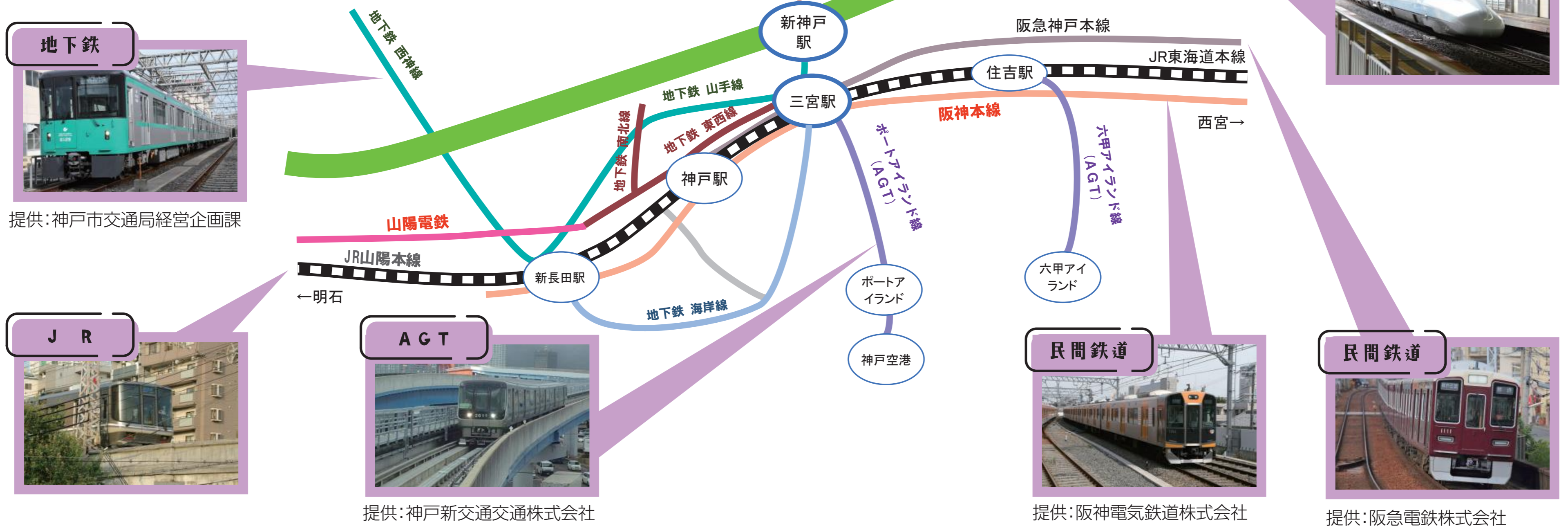
他県の大都市並の人口密度にも関わらず
沖縄の鉄軌道はモノレールのみ!



広島市の交通機関



神戸市の交通機関

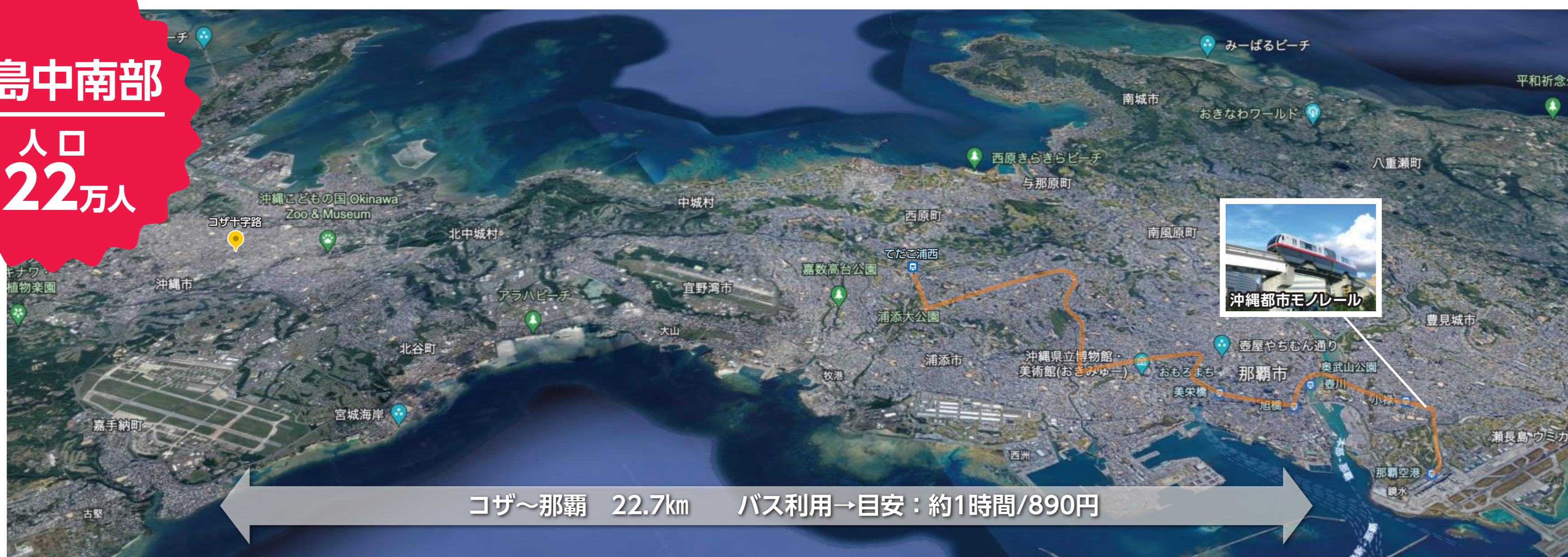


鉄軌道の必要性(利用ニーズ)

中南部と同規模の都市の鉄軌道ネットワーク

本島中南部

人口
122万人



出典: Google earth

北九州市

人口
94万人



出典: Google earth

広島市

人口
119万人



出典: Google earth

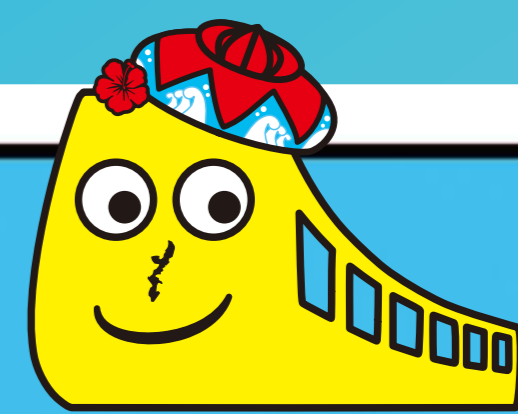
仙台市

人口
110万人



出典: Google earth

中・高校生 鉄軌道導入体験について



鉄軌道導入効果体験について

1. 実施の背景

- 沖縄県では、「県土の均衡ある発展」、「県民及び観光客の移動利便性の向上」、「交通渋滞の緩和」、「脱炭素社会の実現」等に向け、鉄軌道の導入を検討。
- 平成30年5月に、鉄軌道構想段階の計画書を策定し、その中で、那覇⇄名護間を1時間で結ぶ概略ルートを決定。

2. 目的

- 次世代を担う**中学生及び高校生を対象に**、鉄軌道を中心とした交通ネットワークが整備された県外での移動体験や駅周辺の機能集積・まちづくり等を学び、体感し、その結果等を活用しながら**沖縄で期待される鉄軌道の導入効果を発信**。

3. 鉄軌道導入効果体験の概要

<実施日>

8月17日(水)～19日(金)

北九州を訪問し、鉄軌道の乗車や乗り継ぎを体験!

2日目の18日(木)は、テーマごとに3班に分かれ行動。

1班

テーマ：観光

(小倉駅周辺・関門エリア)

2班

テーマ：交通結節点

(下曾根駅周辺・黒崎駅周辺)

3班

テーマ：まちづくり

(城野駅周辺・折尾駅周辺)

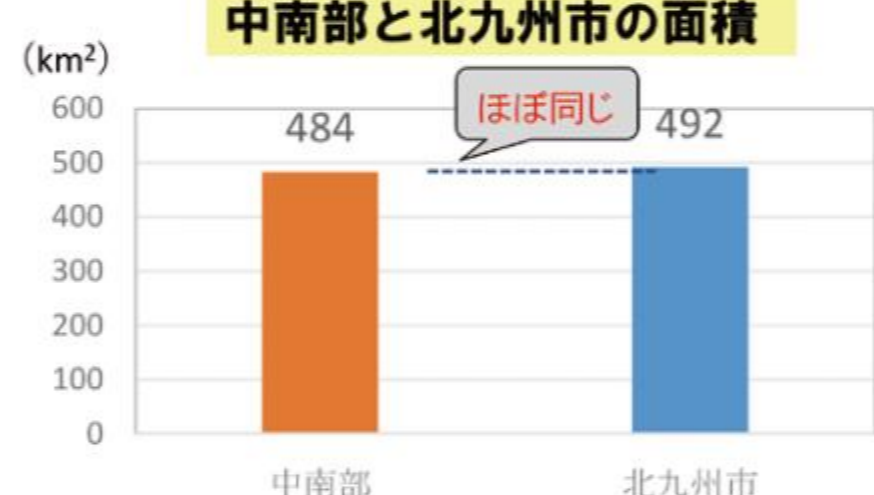
4. 訪問先(北九州市)の概要

人口と面積

- 中南部の122万に対し、北九州市は94万人と約30万人少ない。

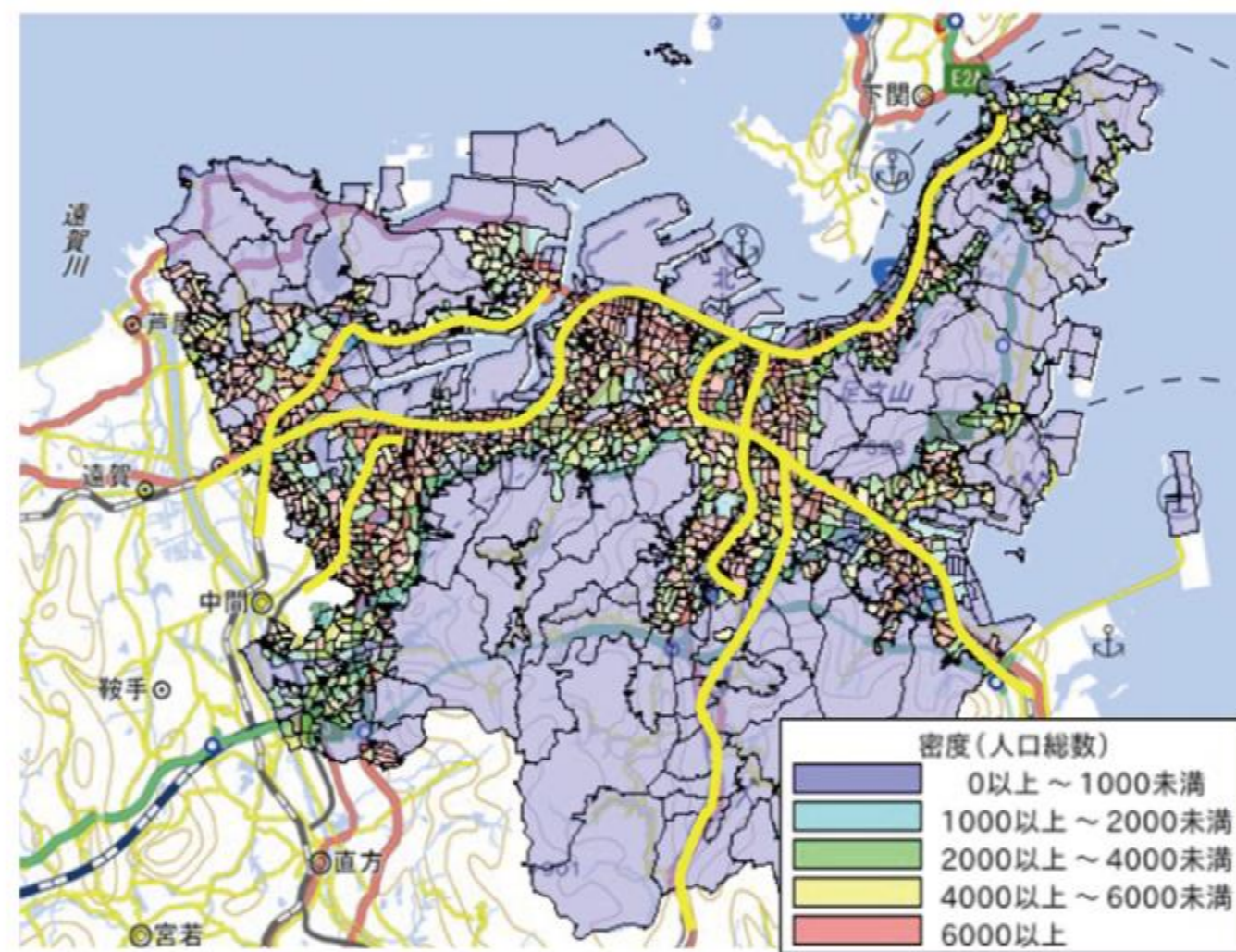


- 面積は、中南部484km²、北九州市492km²とほぼ同じ。



人口密度

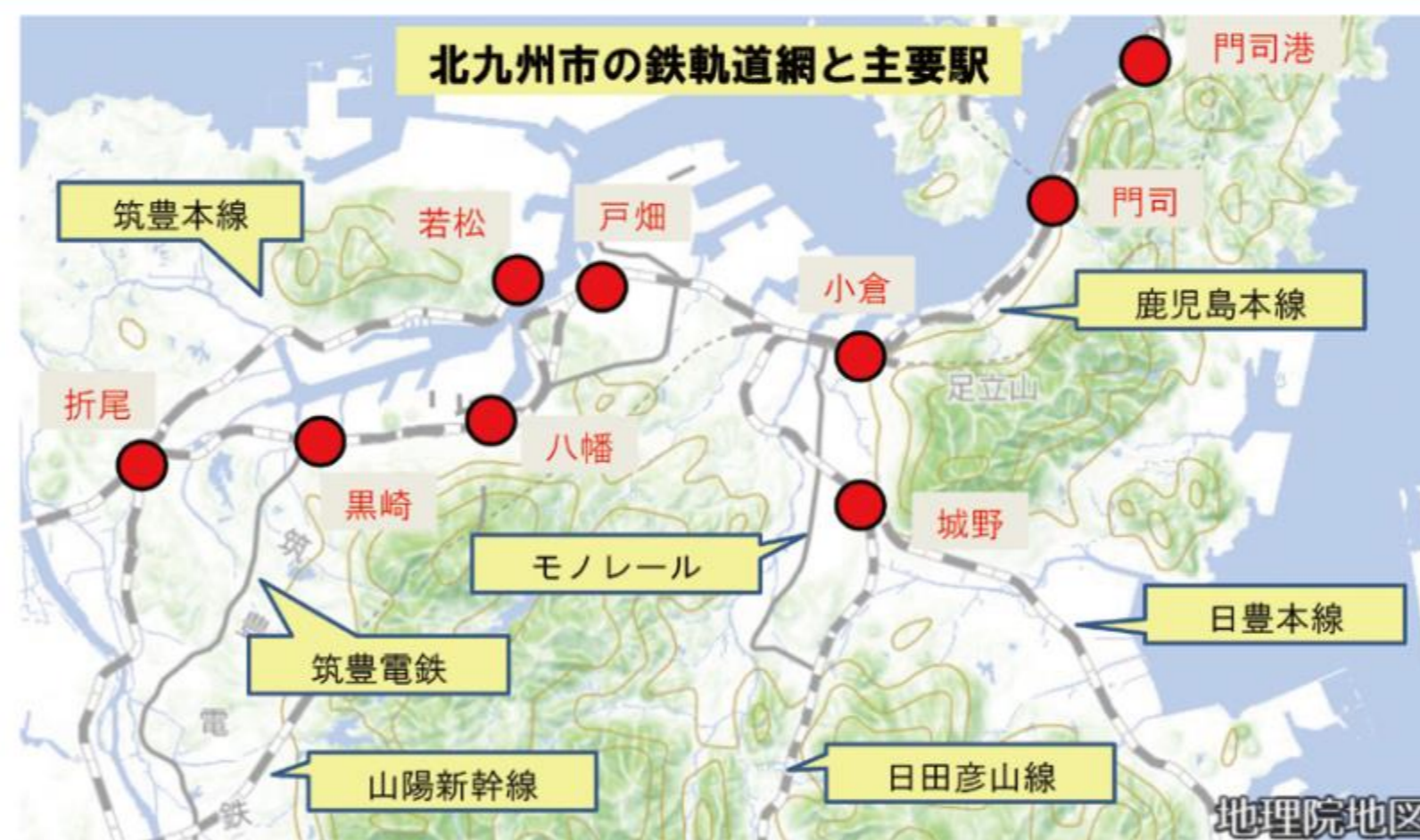
- 鉄軌道沿線に人口密度が高い市街地が形成



公共交通の運行状況

	中南部	北九州市
鉄軌道	新幹線 普通鉄道 モノレール	新幹線 普通鉄道 モノレール
バス	高速バス BRT(接続バス) 路線バス	高速バス BRT(接続バス) 路線バス

中南部に比べ、大量輸送が可能な高速交通機関が充実



- 北九州市の交通拠点である小倉駅には、新幹線、JRの他、モノレールや高速バスが乗り入れ、レンタカーの貸出所も整備



出典：北九州市観光情報サイト

【小倉駅に乗り入れている在来線】

- 鹿児島本線(博多・熊本方面)
- 日豊本線(大分・宮崎方面)
- 山陽本線(下関方面)
- 日田彦山線(田川方面)
- 筑豊本線(直方([のおがた]・飯塚[いいづか]方面)

公共交通の利用者数

- 公共交通の利用者数は、中南部の約3倍

北九州市
約36万人/日
中南部
約13万人/日

中南部と北九州市の公共交通乗客数
(令和元年度の1日当たり乗客数)



※中南部のバス利用者は、本島北部も含む
※JR九州の駅別乗客数は、上位300位まで公表
※北九州市のバス利用者は、貸切バスも含む

中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ



鉄軌道導入効果体験のまとめ

1班 観光

諸喜田・宮城・宮里・知念

訪問日：2022年8月17日～19日

訪問先：福岡県北九州市
1班の主な訪問先：小倉駅、関門エリア

鉄軌道導入効果体験での気づき

1. 鉄軌道を利用して感じたこと

観光を支援

- 移動距離のわりに**運賃が安い**為、移動に要する費用を減らす事ができ、旅行メニュー・プラン選択の幅が広がる。
- **公共交通だけで観光地**へ行ける。

渋滞を緩和

- **交通量が分散**されるから、車内の混雑が少なくなって渋滞も減る。

時間が短縮

- 専用軌道だから**定時運行**になって時間短縮につながる。
- **交通系ICカードが便利**で、切符を買う手間が省けて時間が短縮できる。



2. 乗り継ぎ利用で感じたこと

周遊切符は観光に便利！

- 『関門海峡クローバーきっぷ』はトロッコ列車、路線バス、フェリーの乗り継ぎを観光化している。
- 乗り継ぎすることで、1日に**たくさんの観光地**に行ける。



▲関門海峡クローバーきっぷ

小倉駅は乗り継ぎしやすい駅構造！

- 新幹線＝JR＝モノレール＝バス等の色々な交通手段があり、乗り継ぎがしやすい構造になっている。
- 乗り継ぎがスムーズにできるような時刻表になっていて、待ち時間も少ない。

9時～21時台は
10分間隔で運行
されていて
わかりやすい！



平日用	Weekdays	平日	土・日
5	53		5 53
6	06 19 31 43 55		6 08 20
7	04 11 18 25 32 39 46 53		7 04 14
8	00 07 14 21 28 34 41 54		8 04 14
9	04 14 24 34 44 54		9 04 14
10	04 14 24 34 44 54		10 04 14
11	04 14 24 34 44 54		11 04 14
12	04 14 24 34 44 54		12 04 14
13	04 14 24 34 44 54		13 04 14

▲モノレールの時刻表

3. 駅周辺のまちづくりで感じたこと

小倉駅

- 常に人が集まる大きな駅の中には沢山のお店があって、夜になっても人が多くにぎわっている。
- 観光案内所は入りやすい場所で機能も充実。



▲小倉駅



▲北九州市総合観光案内所

門司港駅

- 門司港駅周辺は、街も駅も明治大正の雰囲気が残っている。
- 観光客の目に留まるような個性的な形の建物がある。



▲門司港駅



中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ



沖縄での鉄軌道導入に向けての提案（1班）

1. 鉄軌道があることによる沖縄との違い

通勤・通学に便利

- 時刻表通りにつくので、無駄な時間がない。
- クルマの数が少なく、朝のラッシュ時でも渋滞が少ない。



クルマに依存していない

- 市民の交通意識に違いがある。
- 目的地まで電車、バス、モノレールを利用。基本的にクルマをあてにしない。
- 交通弱者の人でも外出しやすい環境になっている。



2. 沖縄での鉄軌道導入の必要性



- クルマ社会の沖縄は渋滞があるから、鉄軌道を作り渋滞を減らしたい！
- 大きな駅をいくつか作って、那覇みたいに都会をふやしたい！



- クルマにはいつも事故によるリスクが付きまとう。
- 鉄軌道は土地勘のない観光客にとって、事故のリスクを解決する手段にもなるよ！

- 時間短縮できて、とっても便利！
- 大人がわざわざクルマを出す必要がなくなるため、子供たちだけの外出が可能になるわ！



- スムーズな人・モノの移動に大変大きな役割を担ってくれる！
- 運転免許を持っていない県民・観光客の足にもなるよ！
- 交通量が減ることによって、環境への負荷も小さくなるね！



3. 沖縄での鉄軌道導入に関するアイデア・提案

観光資源として利用

- 観光客を呼び込むため、駅は沖縄ならではのインパクトのあるデザインに。人が増えてにぎやかになる。
- 水族館への支線をつくる。

利便性を向上

- 乗り継ぎ割引を導入。
- OKICAとSuica・ICOCA等の交通系ICカードの規格を合わせ、全国で使えるようにする。

環境にやさしいルート

- 北部は森林がたくさんあるけれど、自然を壊さずにルートを作りたいから、名護市～那覇市のルートにする場合、北部の限られた部分に繋ぐ。



中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ



鉄軌道導入効果体験のまとめ

2班 交通結節

中曽根・浜元・宮城・照屋・新里

訪問日：2022年8月17日～19日 訪問先：福岡県北九州市
2班の主な訪問先：下曽根駅周辺、黒崎駅周辺

鉄軌道導入効果体験での気づき

1. 鉄軌道を利用して感じたこと

- 色々な場所に、**低価格**で移動できる
- バスと比べると、信号待ちがや渋滞がないので**時間に正確**で、**計画的に移動**しやすい。
- スマホや交通系ICカードで乗ることができ、**運賃のやり取りがスムーズ**。
- 状況に応じて移動しやすい交通手段を選ぶことができる。



▲ 現地での確認状況（黒崎駅）

2. 乗り継ぎ利用で感じたこと

- 駅に**色々な移動手段が接続**している。（小倉駅、黒崎駅、博多駅）。複数の会社の駅が一つの場所に集中し、また、ダイヤの接続がよい。
- 駅の中にバスの時刻表や乗り場案内がある。バス車内にも電車の時刻表が表示されており、**異なる交通手段でも乗継しやす**くなっている。



▲ 小倉駅を発着する様々な交通機関



運行時間帯の文字が大きく表示

運行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
平日	10:50	33	41	00	55	12				
休日	11:50		41	55	12					

▲ 駅構内でのバスの運行状況の案内



▲ 郊外の駅に整備されている自転車駐輪場

3. 駅周辺のまちづくりで感じたこと

- 駅の周辺には商業施設がたくさんあり、多くの人が集まっている。



▲ 小倉駅ビル

- 川を活かしたまちづくりが行われており、**自然と融合させた**つくりになっている。
- 歩道のデッキの屋根で太陽光発電を行い、エスカレーターや照明に利用されている。



▲ 太陽光発電が活用されている黒崎駅前



▲ 太陽光発電の表示板

中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ



沖縄での鉄軌道導入に向けての提案（2班）

1. 鉄軌道があることによる沖縄との違い

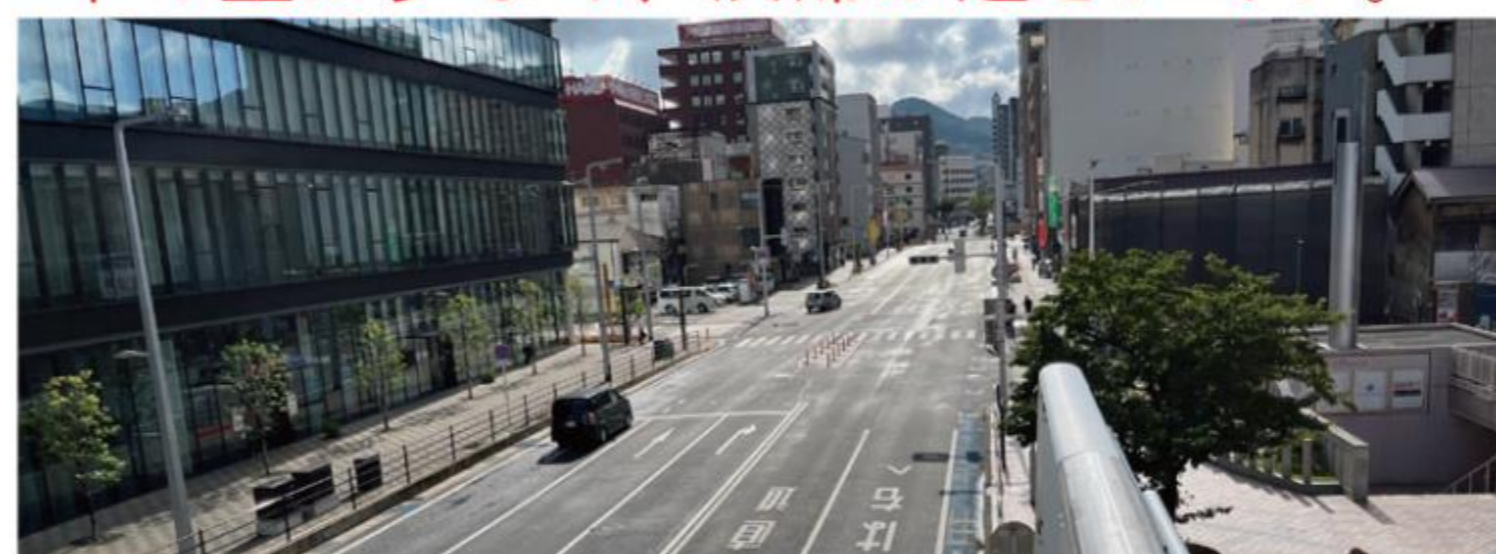
- 移動の選択肢が多いことで、人の流れが**分散!!**

中南部		北九州市
新幹線	鉄軌道	新幹線
普通鉄道		普通鉄道
モノレール		モノレール
高速バス	バス	高速バス
BRT（接続バス）		BRT（接続バス）
路線バス		路線バス

中南部に比べ、大量輸送が可能な高速交通機関が充実

- お年寄りでも遠出がしやすい。
- 遠い学校にも通いやすい。
- 移動範囲が広く、商業施設や観光施設にも行きやすい。

→ 車の量が少なく、渋滞が起きにくい。



▲ 小倉駅前の状況（朝9時頃）

2. 沖縄での鉄軌道導入の必要性

那覇～名護間の移動時間短縮に必要

渋滞を少なくするために必要

- 渋滞がなくなることで、車の事故が減り、車を使わず歩くことによって健康増進にもなる。また、交通量が少なくなることでバスの定時性が上がる。
- 鉄軌道を利用してもらうためには、あわせて自転車道の整備も必要。

移動をより便利にするために必要

- 移動手段が多くなり、自分に合った移動手段を利用することができる。
- 移動が便利になることで、進学や転勤で引っ越し必要性が低くなる。

市街地の活性化のために必要

- 鉄軌道により多くの人が集まり、また、不要となる駐車場のスペースを使って、色々な施設などを作ることができる。

3. 沖縄での鉄軌道導入に関するアイデア・提案

鉄軌道も含めた多様な交通手段で公共交通ネットワークを形成

- 名護から糸満を連絡する鉄軌道を整備し、那覇、糸満、胡屋、名護を拠点にBRTや、路線バスにより支線のネットワークを構築する。
- 鉄軌道の他にも、高速船も活用する。

交通拠点の整備や共有化による乗継しやすい環境づくり

- パルコ、ライカム等に規模の大きい駅を設置する。
- 観光地や、パルコ、ライカム等にバスターミナル機能を設ける。
- 高速船が発着する港周辺に商業施設やバスターミナルを整備する。
- 複数の交通事業者でICカード、乗り場、時刻表、定期・乗車券などを共有化する。



中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ



鉄軌道導入効果体験のまとめ

3班 まちづくり

荷川取・辺・東内原・又吉・大湾

訪問日：2022年8月17日～19日 訪問先：福岡県北九州市
3班の主な訪問先：城野駅周辺、折尾駅周辺

鉄軌道導入効果体験での気づき

1. 鉄軌道を利用して感じたこと

- 鉄道は、道路の渋滞の影響を受けずに時間通りに運行されていました。
- そのため、渋滞が発生しやすい通勤・通学の時間帯にも、都市間を素早く快適に移動できると感じました。
- 車両の中には、広々としたスペースがあるうえ、トイレやコンセントなどの設備も備わっていて、とても便利でした。
- 実際に鉄軌道を利用してみて、沖縄にも鉄軌道ができると、もっと沖縄の魅力を引き出すことも可能だと感じました。



▲ 車両に設置されたトイレやコンセント

2. 乗り継ぎ利用で感じたこと

1つの駅に様々な交通機関が乗り入れ！

- 小倉駅では、在来線・新幹線・モノレール・バスが乗り入れていて、それらすべてに短時間で乗り換えることが可能でした。

駅構内にたくさんの商業施設！

- 駅構内には、たくさんの商業施設があり、乗り換えの際にそれらの施設を利用することで、同時に街は収入を得ることができます。
- 小倉駅では、すべての施設が駅構内にあったため、雨の日でも濡れずに、夏の日には涼しく快適に利用が可能でした。

乗り換えの合間にお昼ご飯



▲ 駅構内の商業施設

3. 駅周辺のまちづくりで感じたこと

— 城野地区 —

- 歩行者と自転車の通る道が、マークで記されていて、分かりやすいと感じました。
- 地区内に、たくさんの病院や薬局があり、何があってもすぐ病院に行くことができ、安心できると感じました。
- 地面がアスファルトではなく、熱を溜めにくく、電気の消費を抑えられる「遮熱性塗装」になっていて、ゼロカーボンを目指す取り組みが行われていました。



▲ マークによって分離された道



▲ 遮熱性塗装について

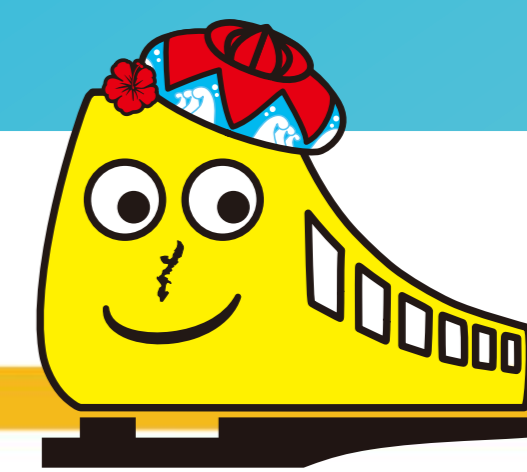
— 折尾地区 —

- 線路を高架化することにより、踏切がなくなり、一般道の渋滞が少なくなっていました。
- 高架下の空きスペースを有効活用し、駐車場や図書館などの交流場所が作られていました。



▲ 連続立体交差事業と合わせて行われる土地区画整理事業の概要
出展：折尾地区総合整備事業パンフレット

中・高校生 鉄軌道導入体験の取りまとめ

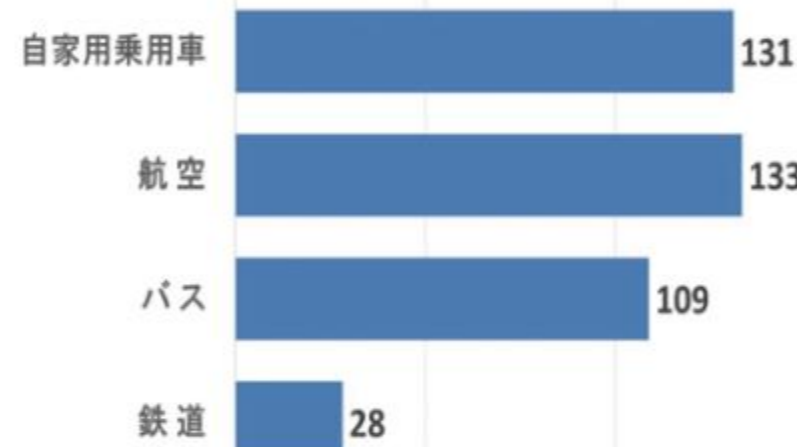


沖縄での鉄軌道導入に向けての提案（3班）

1. 鉄軌道があることによる沖縄との違い

特急電車は「うるま-那覇間」を●分で走る！？

- 特急列車は、「うるま-那覇」と同等の距離である北九州市の「門司港-折尾」を29分と、とても早く移動します。
（うるま-那覇の自動車での所要時間は、高速道路経由でも50分）
- 鉄軌道は、朝の渋滞防止や遅刻防止にも役立つと感じました。



▲ 二酸化炭素排出量の比較

鉄軌道の利用は環境にも優しい！

- 鉄軌道は人1人を1km運ぶために必要なガスの排出量が、自家用車と比べて5分の1程度なので、鉄軌道を使う人が増えると、CO2の排出量を抑えることも可能になります。



▲ 渋滞が解消された道路（小倉駅前）

2. 沖縄での鉄軌道導入の必要性

鉄軌道の利用で渋滞を解消！

- 車社会である沖縄県にとっては、免許を取得していない人にとっては、交通手段が少なく、生活しづらい面もあります。
- 鉄軌道が普及することで通学先や通勤先の選択肢が広がるとともに、通学・通勤に公共交通機関を利用することで、道路の渋滞発生率の減少にも繋がります。

離れた観光地への移動手段に！

- 沖縄県は観光業が盛んな県ですが、世界遺産等の観光名所に行きづらいという問題点があります。鉄軌道を導入することで、観光客をはじめ、県民も各所に訪れやすくなり、地元理解が深まるという利点があります。

免許返納で交通事故の発生を防ぐ！

- 交通手段の幅が広がることで、今まで車を利用して移動していたお年寄りの免許返納を後押しできます。
- 免許返納により、近年増加している、高齢運転者の交通事故発生率の減少にも繋がります。



3. 沖縄での鉄軌道導入に関するアイデア・提案

沖縄県の鉄軌道需要は大きく分けて2つ！

① 観光

- コロナ禍後、観光客が増加した際、インフラ整備をしっかりとしていないと、集客作用が低くなる可能性があります。
- また、沖縄県は、主要な観光地が北と南に分かれていますので、その間を埋めるように鉄軌道を建設すると移動に大いに役立つと思います。

② 通勤・通学

- 「北部・中部⇔南部」を通勤・通学している人は、バスや自家用車を利用するしか方法がありません。
- そこに鉄軌道を導入することで、移動時間を削減できると同時に、仕事や学業の効率も上げることができます。



駅を中心としたバスや支線の交通網を整備することで周辺地域の活性化にも繋がる！！