

# 鉄軌道計画案づくりステップ4

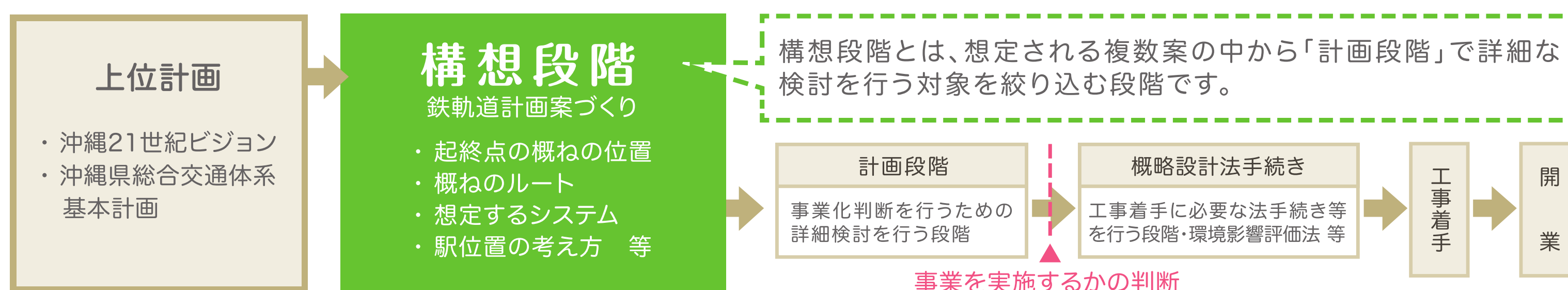
おまたせ  
しました!

鉄軌道計画案づくりは、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。

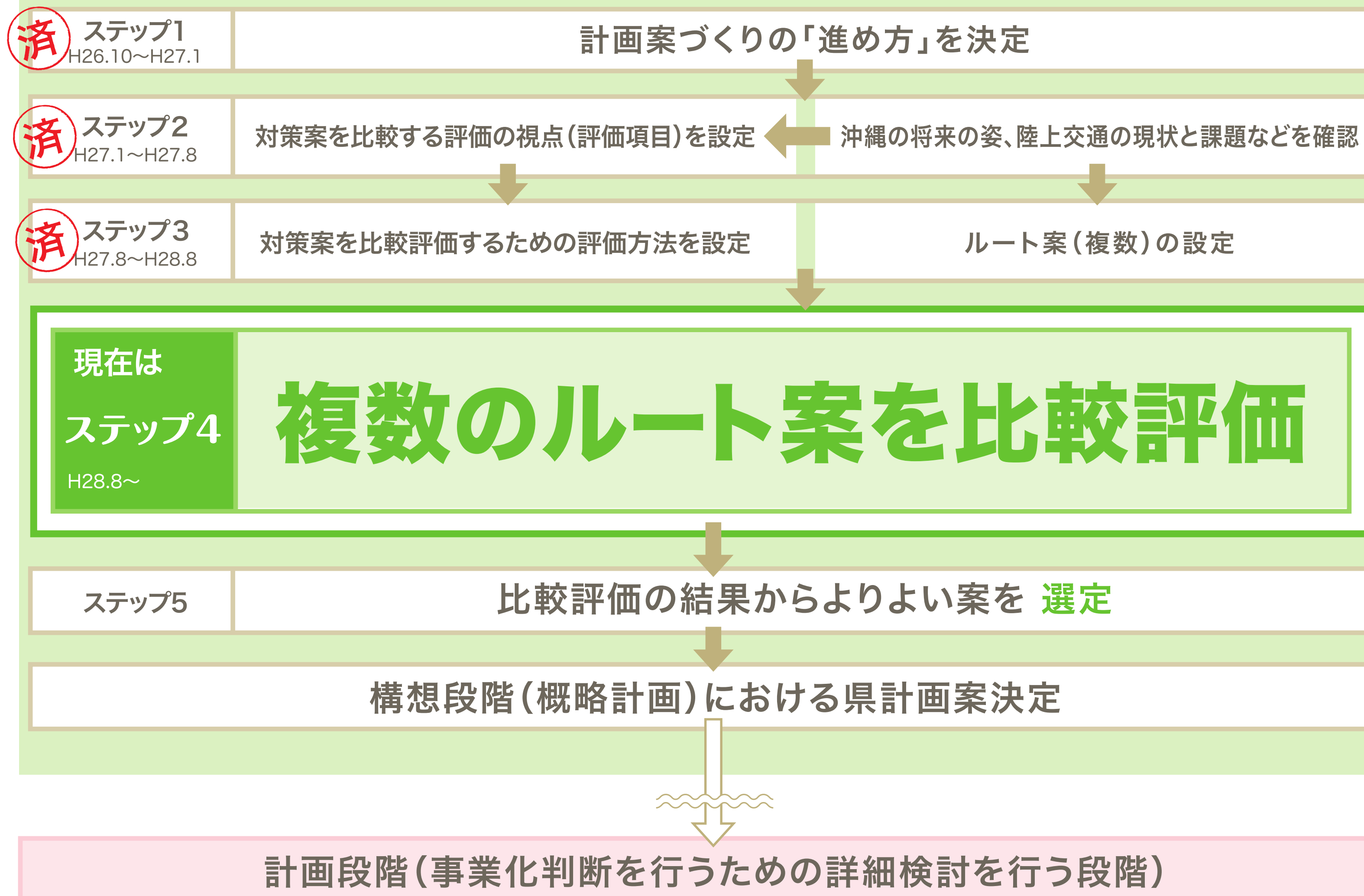
\*\*\*\*\*

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
  - ・県民及び観光客の移動利便性の向上
  - ・中南部都市圏の交通渋滞の緩和
- などを図る観点から鉄軌道の導入に向け、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、県民の皆様からのご意見を頂きながら検討を進めています。



構想段階では、計画検討を5つのステップに分けて進めています



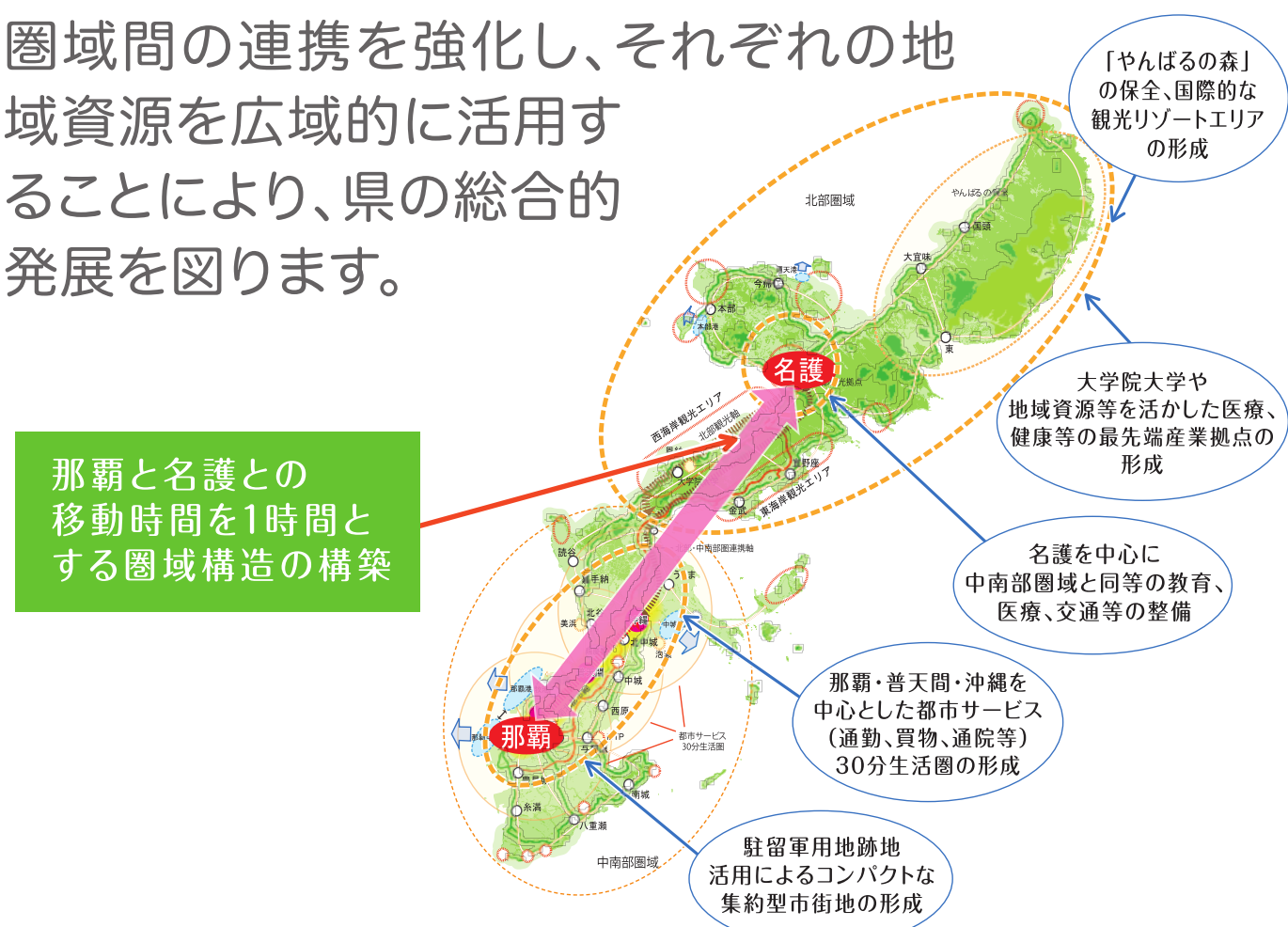


# 鉄軌道計画案づくりステップ4

## 那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入目的

### 県土の均衡ある発展

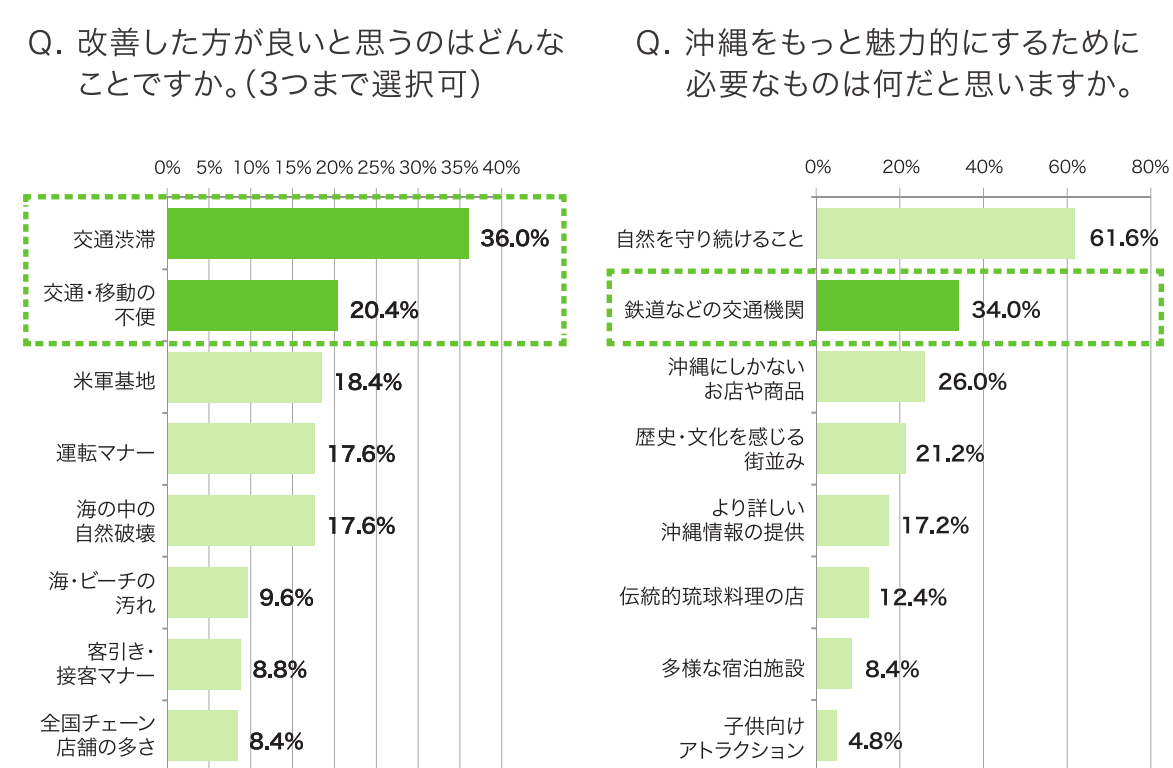
広域交流拠点の那覇と、北部圏域の中心都市である名護とを1時間で結び、圏域間の連携を強化し、それぞれの地域資源を広域的に活用することにより、県の総合的な発展を図ります。



### 県民及び観光客の移動利便性の向上

観光客は「交通渋滞」、「交通・移動の不便さ」の改善を求めています。また、沖縄をもっと魅力的にするために「鉄道などの交通機関」が必要と感じています。

#### 観光客が求める交通の改善



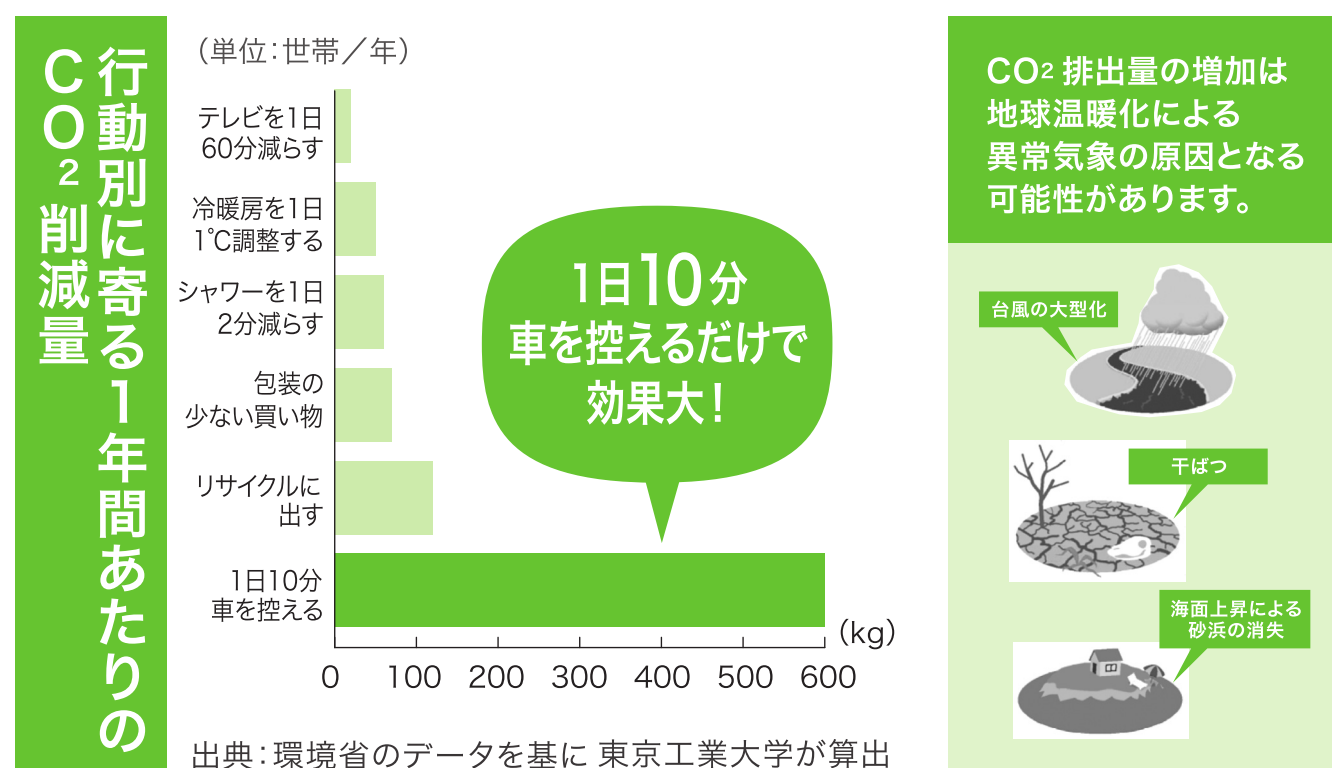
### 中南部都市圏の交通渋滞の緩和

沖縄県は、全国の中でも極めて高い自動車依存型社会が形成され、国道58号をはじめとする県内主要道路では交通渋滞が日常化しています。



### 低炭素社会の実現

1人1km運ぶ時の自動車のCO<sub>2</sub>排出量は鉄道の6倍です。車利用から公共交通の利用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繋がります。



### 駐留軍用地跡地の活性化

中南部都市圏に位置し返還が予定されている駐留軍用地を活用し、南北の都市軸の形成を支援する交通システムの導入や交通施設を戦略的に整備すること等により、跡地を含めた沖縄全体の発展が図られます。



### 世界水準の観光リゾート地の形成

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ります。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になります。



# 鉄軌道計画案づくりステップ4

## 構造は市街地部と郊外部に分けて想定しました

高架橋やトンネルといった構造形式は、地形図などから把握できる範囲で、市街地部と郊外部で考え方を分けて、想定しました。

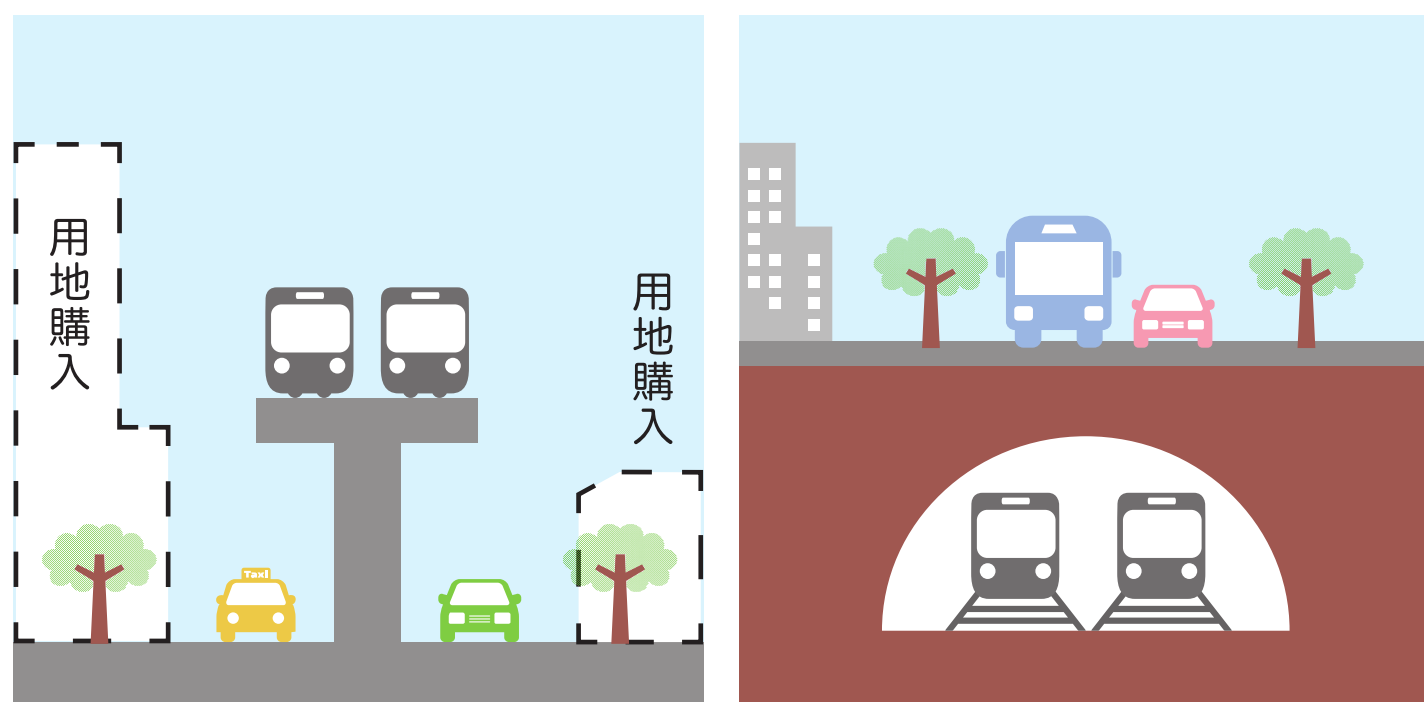
### 市街地部

用地確保には、費用と時間が多くかかると予想されます。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。

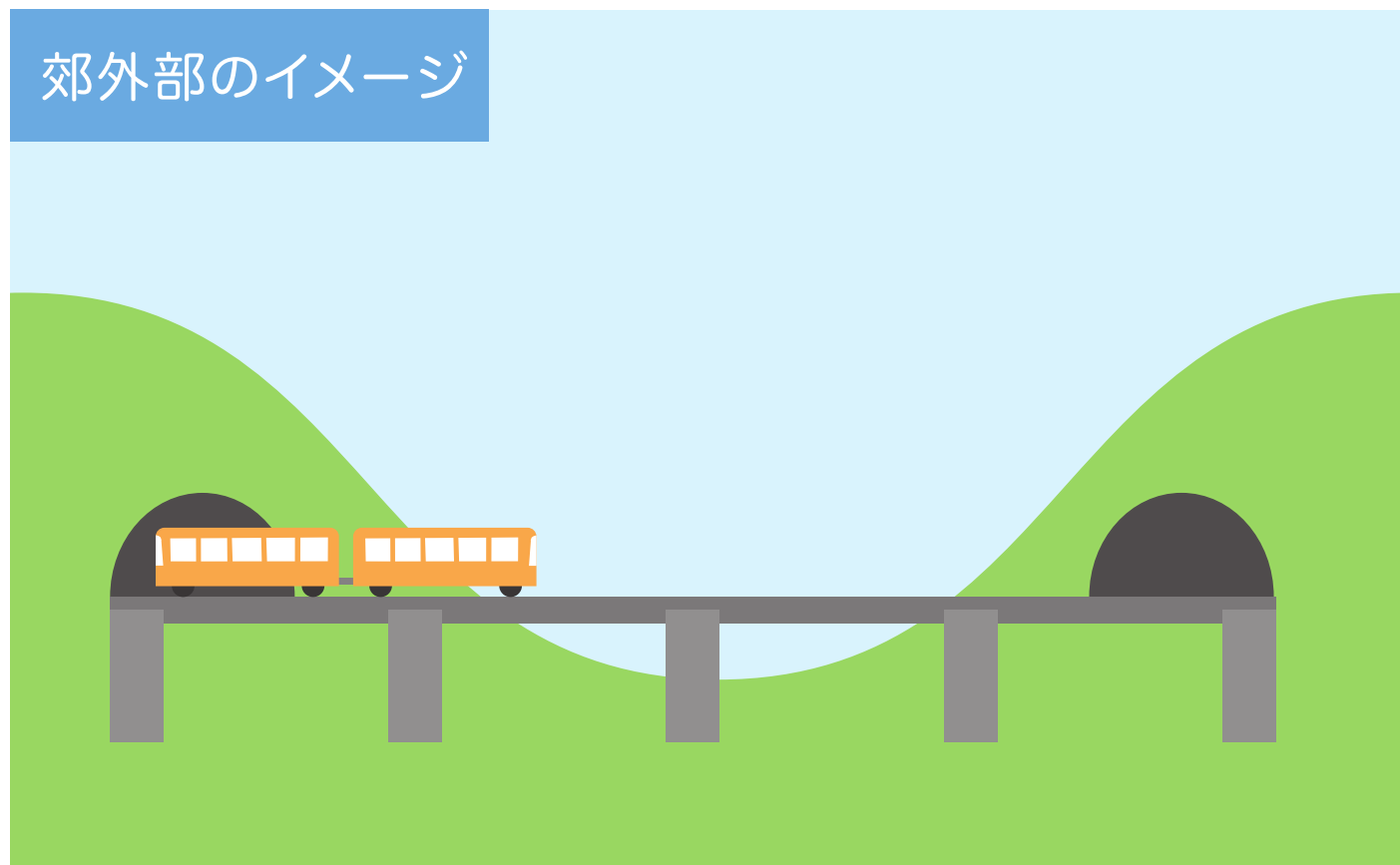
### 郊外部

市街地部に比べ用地を確保しやすいと考えられます。そのため、専用用地を確保し、コスト低減等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。

#### どちらか安い方を想定



#### 郊外部のイメージ

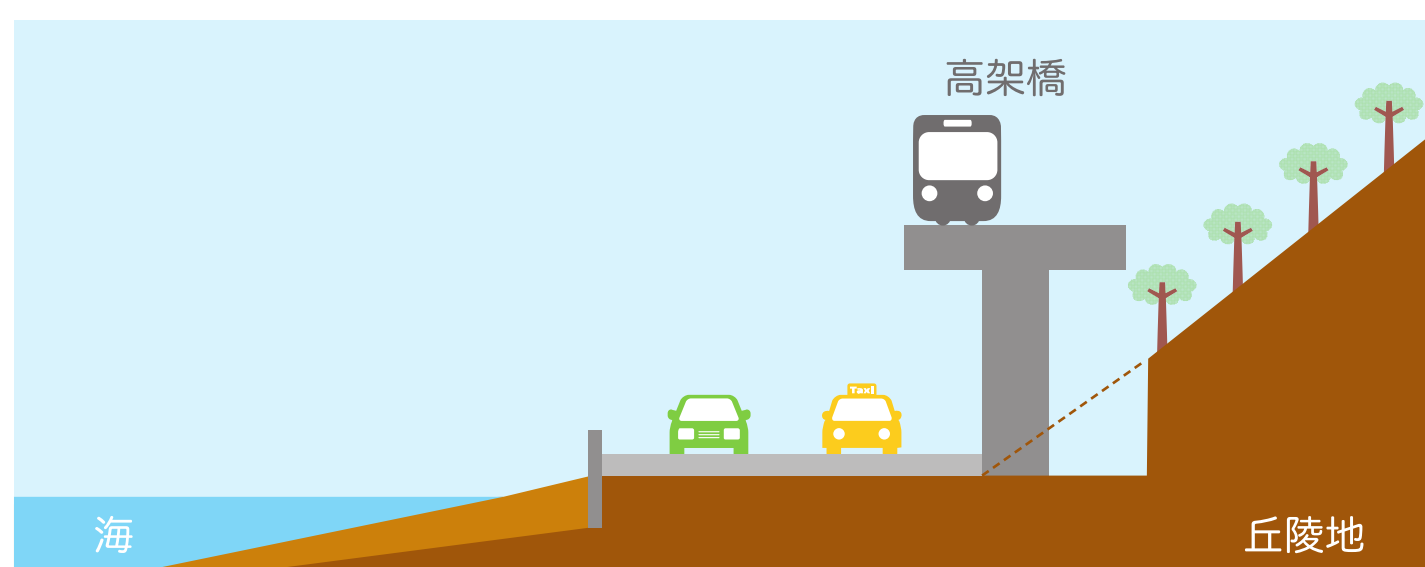


## Q & A

**Q** 北部西区間（恩納村南部～名護市）を全て高架構造にして、車窓からの景色を楽しむことはできないの？

**A** □恩納村南部～名護市までの北部の西側の区間は、山岳トンネルと高架橋が交互となった構造を想定しております。

- 全線高架橋にする場合は、海岸線に沿って丘陵地の一部を掘削しながら整備する必要があります。その場合、車窓から景色を楽しめる区間が増える一方で、
    - ・概算事業費が約700億円増加（約1.5倍）
    - ・集落部への導入に伴う部分的地域分断、騒音による影響
    - ・海岸線付近を高架橋が縦断することによる沖縄らしい景観への影響
    - ・北部の豊かな森と海との間を分断することによる自然環境への影響（生物の移動阻害や沖縄本島の水資源基盤の一部消滅など）
- などの影響が想定されます。

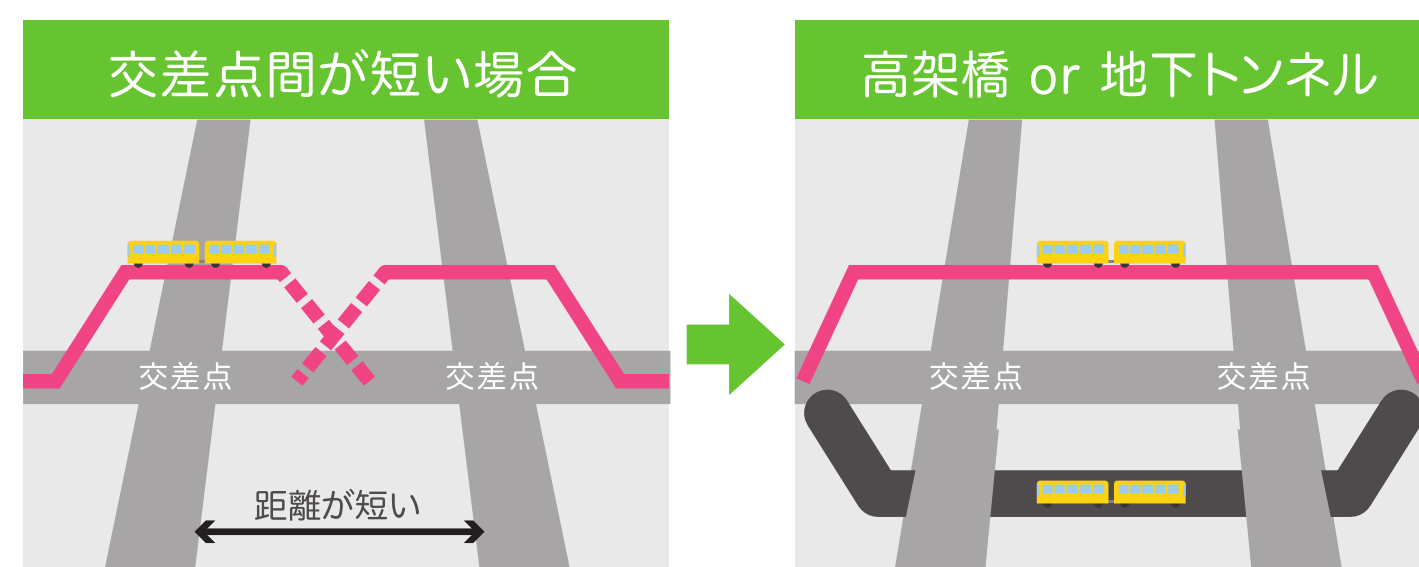


**Q** 道路の路面上に、路線を敷けば、高架橋や地下トンネルよりも安く整備できるのでは？

**A** □路面電車のように自動車と並んで走行する場合、最高速度が時速40kmに制限されるため、速達性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、スピードが出せるため那覇と名護を1時間で結ぶことは可能ですが、安全面等から原則、交差点では道路と線路を立体交差とする必要があります。

- しかし、沖縄本島の中南部では、交差点と交差点との距離が短いため、立体交差に必要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。





# 鉄軌道計画案づくりステップ4

## 那覇と名護を起終点として検討を行います

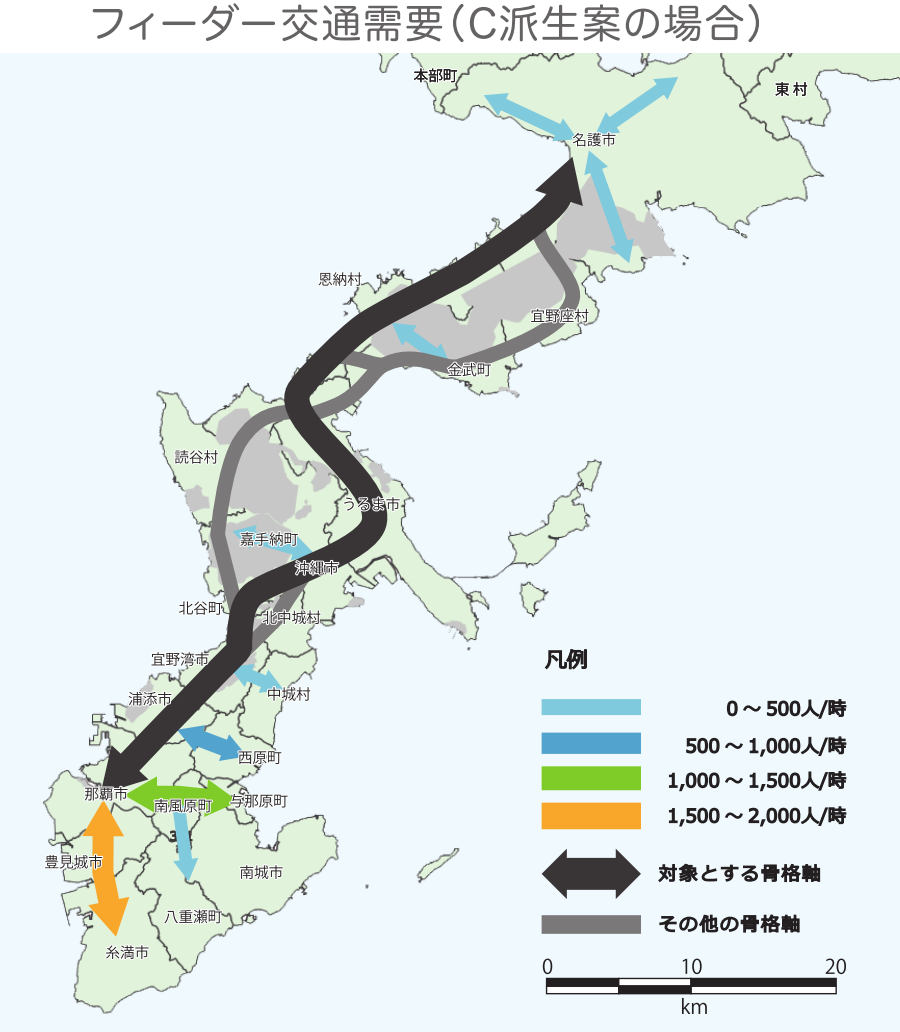
ステップ3では、県民の皆様からルートの延伸等に関する様々なご意見が寄せられました。

しかし、延伸等が求められた区間の公共交通需要は、いずれの区間もピーク時で2,000人/時 以下と予測され、一般的に路線バスで対応可能といわれる水準です。(右図参照)

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。

その結果、どちらの区間も支出が収入を上回り採算が取れず、那覇～名護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<br>の延伸区間 | 那覇～与那原<br>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           |
| 単年度収支(億円)<br>※40年平均(年) | 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<br>黒字転換年        |       | 黒字転換しない        | 採算とれない          |

※上下分離方式で、C派生案ルートを延伸した場合についての試算結果

## Q & A

Q 鉄軌道を那覇空港に接続すると  
 どんな影響があるの？

A ☐那覇空港といった具体的施設への接続については、構想段階の次の計画段階で検討することになりますが、計画段階以降の検討課題を把握するため、どのような効果・影響が想定されるか、検討を行いました。

☐鉄軌道については、那覇空港に接続することにより、接続せず那覇一名護のみを整備した場合に比べ、1日あたり5千人の利用者増が見込まれ、その整備に500億円程度要するものと考えられます。

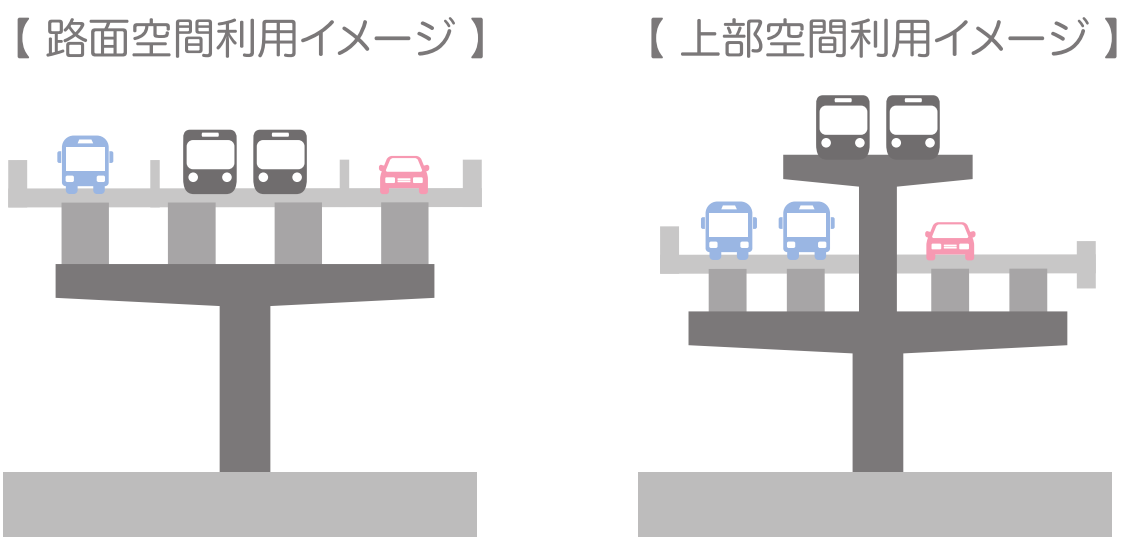
☐ゆいレールについては、鉄軌道を空港に接続せず那覇一名護のみ整備した場合は、鉄軌道との連携が図られることにより、利用者が増加し、増収が期待されます。一方、鉄軌道を空港に接続した場合、鉄軌道と競合することにより、利用者が減少し、減収に伴うゆいレールの経営への影響が懸念されます。



|                               | ゆいレール利用者数 | ゆいレールの収入 |
|-------------------------------|-----------|----------|
| 鉄軌道を導入しない場合<br>(ゆいレールのみの場合)   | 5.1万人/日   | 31.7億円/年 |
| 鉄軌道を空港に接続しない場合<br>(那覇～名護のみ整備) | 5.4万人/日   | 34.3億円/年 |
| 鉄軌道を空港に接続した場合<br>(那覇空港～名護)    | 5.0万人/日   | 30.9億円/年 |

Q 沖縄自動車道を活用して、鉄軌道を  
 導入すれば安く整備できるのでは？

A ☐内閣府では、平成24年度において、高速道路の路面及び上部空間を活用して鉄軌道を導入した場合の効果や影響について検討を行っています。



☐その調査結果によると、高速道路を活用して3割弱のコスト縮減が可能となっております。

☐一方で、大幅な需要減や、それに伴う事業収支の悪化、車線減少による自動車交通への影響等の課題があることから、沖縄自動車道の全線に鉄軌道を導入する案は極めて困難と結論づけられています。

|            | 事業費  | 利用者数 | 採算性                                | 道路交通<br>への影響                        |
|------------|------|------|------------------------------------|-------------------------------------|
| 利用<br>路面空間 | 28%減 | 43%減 | 事業費は大幅に縮減されるものの、利用者減に伴い、累積損益赤字が拡大。 | 高速道路の車線が2車線減少し、長距離トリップを担う道路との機能が低下。 |
| 利用<br>上部空間 | 27%増 |      |                                    | これによる他道路での渋滞発生等が懸念される。              |



# 鉄軌道計画案づくりステップ4

## 比較評価をご覧頂くにあたっての留意点

よりよい計画を策定するためには、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証するには、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、次の計画段階で詳細・具体的な検討を行うための案を絞り込むことを目的に、幅広く複数の案について概略的な検討を行うこととなります。

構想段階では、具体的なシステムも決まっておらず、ルートについても一定の幅を持ったレベルでの検討となるため、比較評価にあたっては、以下のとおり同一条件を設定した上で、各評価項目について検討を行い、各案の比較優位性を中心に確認を行いました。そのため、利用者数や事業費等については、計画段階以降の詳細、具体的な検討により変動が生じることが想定されます。

### 利用者数・採算性等

他事例を参考に設定した駅数や他公共交通機関との結節、人口密度など現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し検討を行いました。

### 事業費等

事業費や工事期間については、地形図から現段階で把握できる範囲で各ルート毎に安価と考えられる構造を想定し、それをもとに既存鉄道の実績から工事単価等を用いて概算しました。

### 費用便益分析

費用便益分析は、公共事業に要する費用とその事業から得られる便益を貨幣換算したもので、便益を費用で除した費用便益比は事業実施の可否の判断材料の一つとして用いられます。

事業実施の判断を行う段階では、費用便益比を可能な限り正確に評価することが求められますが、構想段階である本検討では、便益や費用の前提条件となる駅数や駅位置、構造、システム等が定まっていません。

このため、本検討では、便益と費用について個々に比較評価をするものとし、費用便益比については、参考値として示しております。

### 環境影響や地形・地盤等

構想段階は、概略計画を検討する段階であるため、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については、場所を特定した定量的な予測・評価を行うことは困難です。

そのため、文献や既往調査結果から影響が想定される地域の周辺環境等をマクロ的に捉え、重大な環境影響等を及ぼす恐れが無いか、施工や計画段階以降の具体的な検討にあたり留意・配慮すべき点が無いかという視点で検討を行いました。



鉄軌道計画案 づくりステップ4

7つのルート案の比較結果一覧表

|                            |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | <b>A案</b> 中部西・北部西ルート                                                                                                                                          | <b>B案</b> 中部西・北部東ルート | <b>B派生案</b> 中部西・北部東(星納経由)ルート | <b>C案</b> 中部東・北部西ルート | <b>C派生案</b> 中部東(北谷経由)・北部西ルート | <b>D案</b> 中部東・北部東ルート | <b>D派生案</b> 中部東(北谷経由)・北部東ルート | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 那覇～主要都市<br>間の所要時間(分)       |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 60分で移動可能な<br>圏域内人口(万人)     |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 地域間交流人口増加の<br>可能性          | どのルート案においても、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入と併せて条件整備を行うことにより、県民や観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、北部・中部・南部の地域間移動の機会が増加し、南北間の交流人口が増加する可能性があると考えられる。                                       |                      |                              |                      |                              |                      |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 鉄軌道の利用者数<br>(万人/日)         |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 公共交通全体の<br>利用者数(万人/日)      |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 自動車から公共交通<br>利用転換量(万人/日)   |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 県民等の外出<br>機会増加の可能性         | どのルート案においても、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入と併せて条件整備を行うことにより、県民や観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、沿線住民、特に高齢者の外出機会が増加する可能性があると考えられる。                                                      |                      |                              |                      |                              |                      |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 那覇～主要観光地間の<br>所要時間(分)      |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 駐留軍用地跡地の<br>公共交通利用者数(万人/日) |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| まちづくりへ与える効果                | どのルート案においても、鉄軌道導入による時間短縮等移動利便性向上と併せて、市町村の地域特性を生かした観光地の魅力向上に向けた取組や駅周辺での市街地整備等の取組を行うことにより、入込観光客数の増加など観光まちづくりや、駐留軍用地跡地の活性化、中心市街地の活性化など市町村のコンパクトなまちづくりへの寄与が期待される。 |                      |                              |                      |                              |                      |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 単年度便益                      |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> <div>経路便益とは<br/>ルートAとBの経路便益を比較して、ルートAの方が大きい場合はルートA、ルートBの方が大きい場合はルートBとする。</div> |
| 上下一体方式<br>(運行+線路等整備)       | 国道330号                                                                                                                                                        | いずれのルート・ケースでも黒字転換しない |                              |                      | 国道330号                       | 国道58号                |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 上下分離方式<br>(運行のみ)           | 国道330号                                                                                                                                                        | 84年                  | 黒字転換しない                      |                      |                              | 国道58号                | 黒字転換しない                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 事業費(億円)                    | 国道330号                                                                                                                                                        | 5,200                | 5,600                        | 5,700                | 6,000                        | 6,100                | 6,100                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 工事期間                       | 国道330号                                                                                                                                                        | 13年                  | 12年                          | 13年                  | 15年                          | 15年                  | 15年                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 地形的・地盤的課題                  |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 用地確保の方法                    |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 導入空間確保及び<br>自動車交通への影響      |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 自然環境                       |                                                                                                                                                               |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 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。                                            |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 景観等                        | 高架橋区間は、人工構造物によ、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～街～山並みへと続く一連の景観へお影響が懸念されるため適切な配慮が必要。                                                                        |                      |                              |                      |                              |                      |                              | <div>どのルート案も那覇～宜野湾間は<br/>国道330号ケースと国道58号ケース<br/>について検討しているよ。</div> <div>4ページから7ページに<br/>それぞれの案の比較評価結果をのべているよ。<br/>みんなの意見を聞かせてね!</div> <div>構造<br/>凡例</div> <div>地下トンネル<br/>高架橋<br/>山岳トンネルおよび高架橋</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

お示した  
比較評価結果について  
どう思いますか?  
※アンケートの  
【問3】でお答えください。





# 鉄軌道計画案づくりステップ4

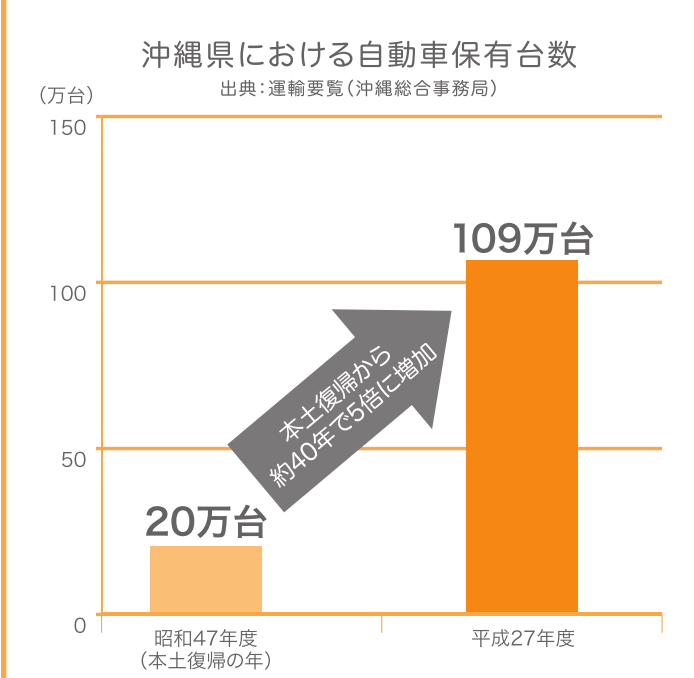
## 鉄軌道が県民の足として利用され続けるために大切なこと

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。

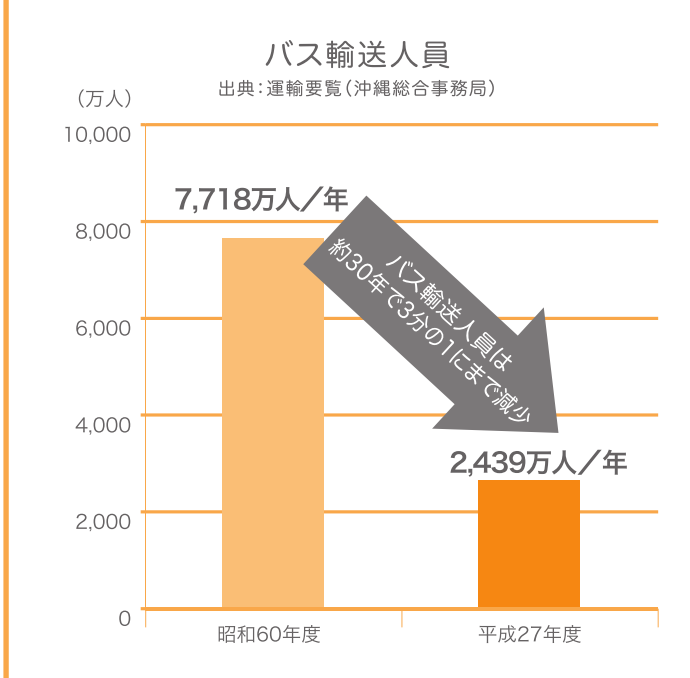
### 自動車は便利。でも頼りすぎると...

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おります。

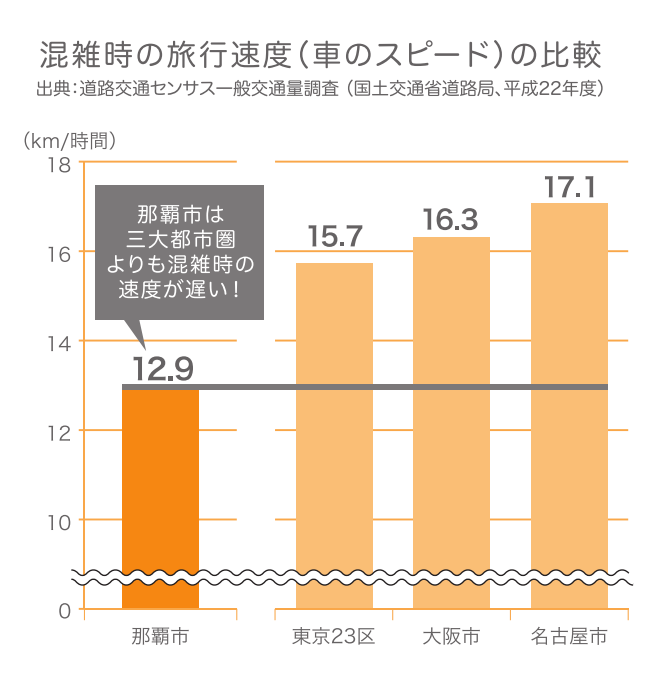
#### 急激な自動車利用の拡大



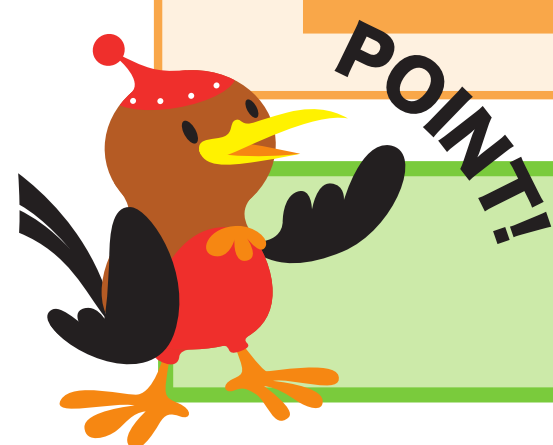
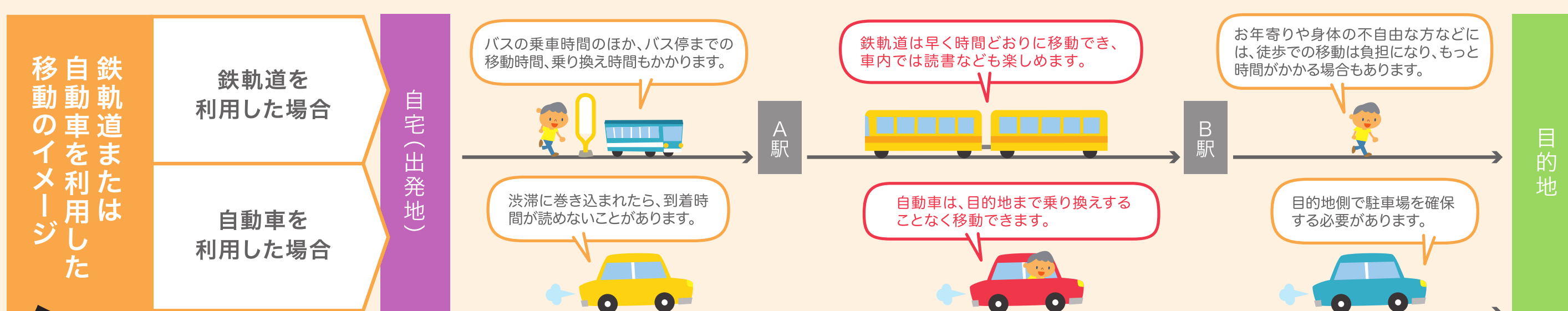
#### 大幅なバス利用者の減少



#### 慢性的な交通渋滞



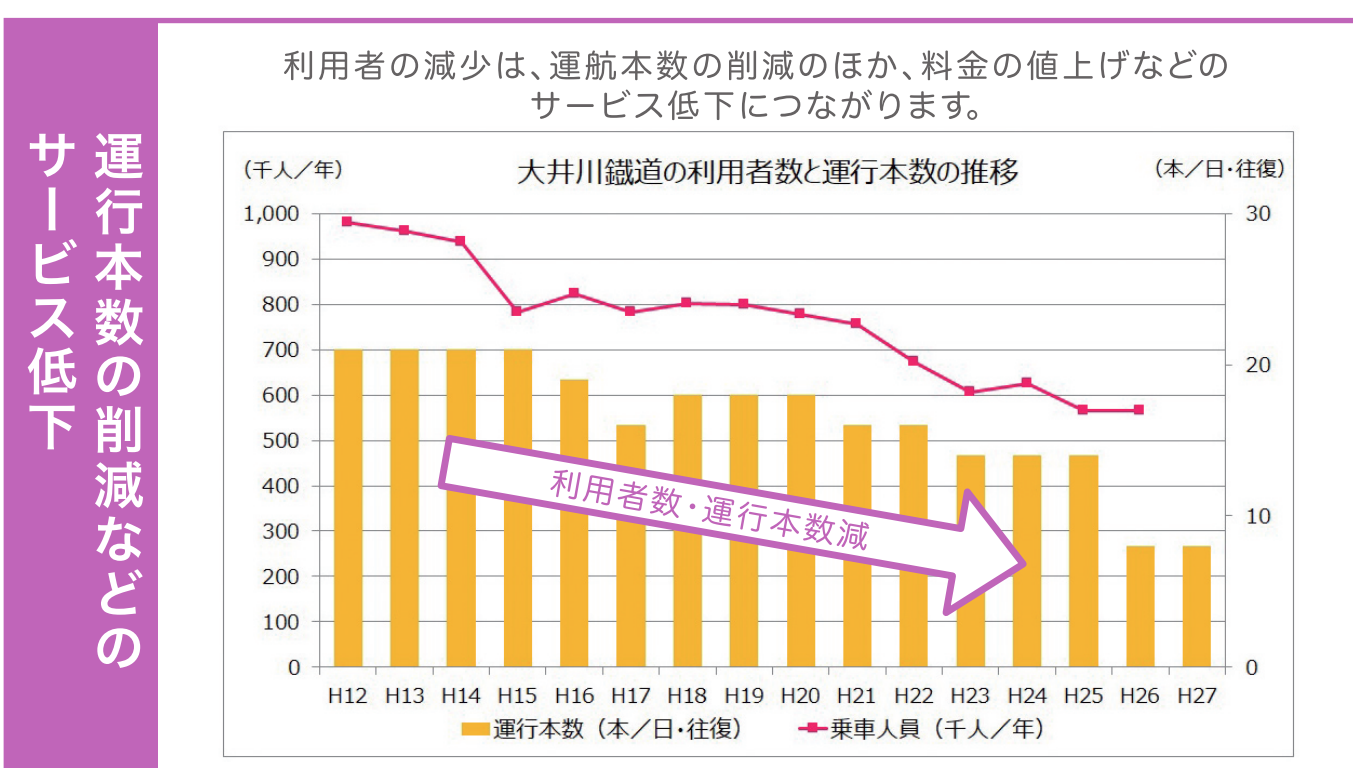
### 自動車にも、鉄軌道にも便利なところ、不便なところがある



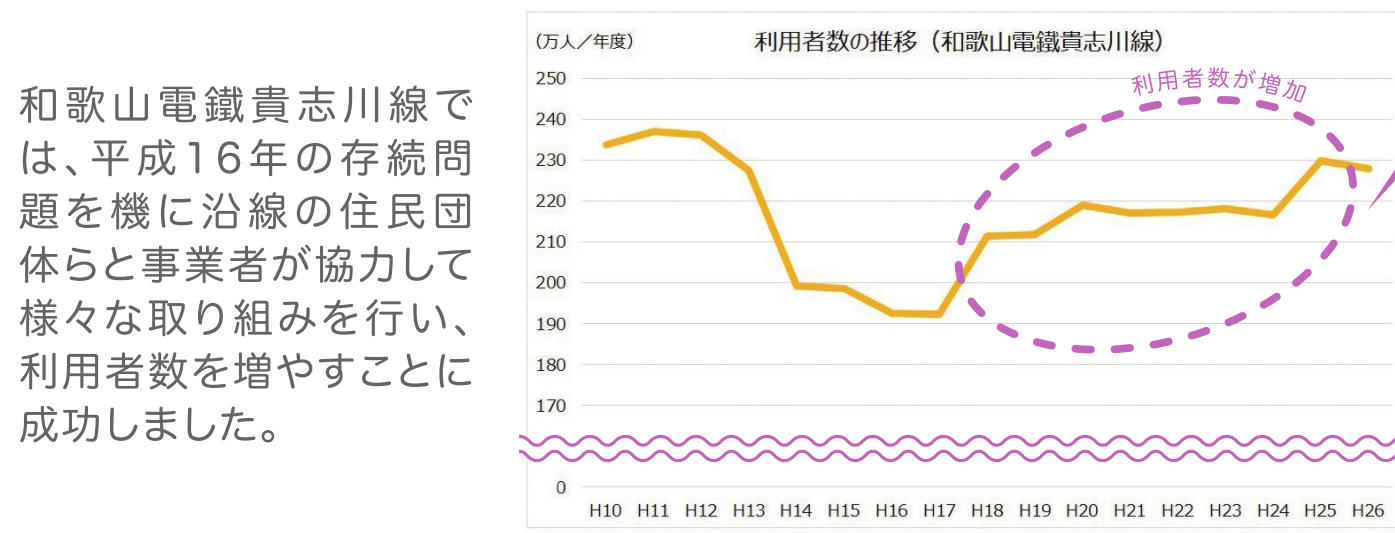
**自動車と鉄軌道バス等を賢く使い分けて利用することが大切**



### 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



### 地域全体で路線維持に取り組んだ事例



#### 話題性を高める取り組み

「ねこの駅長たま」の写真集、Twitterなどが話題づくりに貢献！

駅長の「たま」

廃線危機にあった貴志川線の貴志駅で、駅併設商店の飼い猫「たま」を駅長として任命した。この取り組みは、全国的に大きな話題を呼んだ。

写真提供：「駅長のたま」、「いちご電車」ともに和歌山電鐵株式会社

#### 市民による支援

「いちご電車」

デザイン：水戸岡 鋭治

平成18年から、貴志川特産の「いちご」をテーマにしたデザインの車両が運行している。車両の改修の際には、2,500件を超える個人や企業・団体から合わせて約1千万円の寄付金が集まった。



# 鉄軌道計画案づくりステップ4

## 鉄軌道導入とあわせて必要な取組

これまで県民の皆様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、より多くの人々が快適に利用できる環境作りが重要です。

### 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・文化等を踏まえた、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・中心市街地等との連携による、人と人との交流促進など地域の活性化が期待されます。

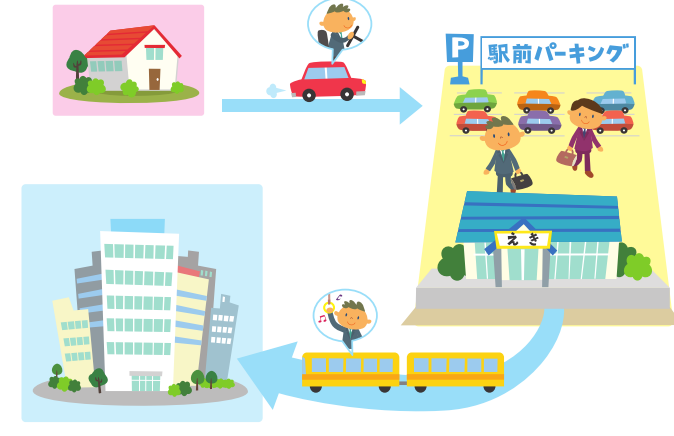


#### 駅周辺の乗り継ぎ利便性の向上

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。



### 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。

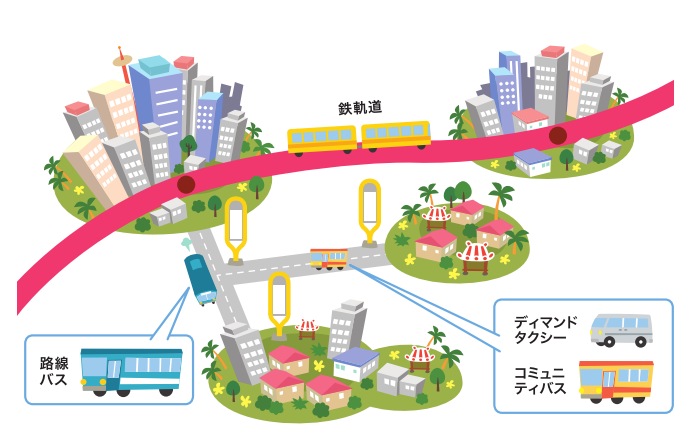
##### バスのサービス・利用環境の改善

公共交通の運賃割引制度等の導入により、高齢者の商店街への外出機会の増加による健康維持や、中心市街地の活性化が期待されます。



##### 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取組ことが重要です。

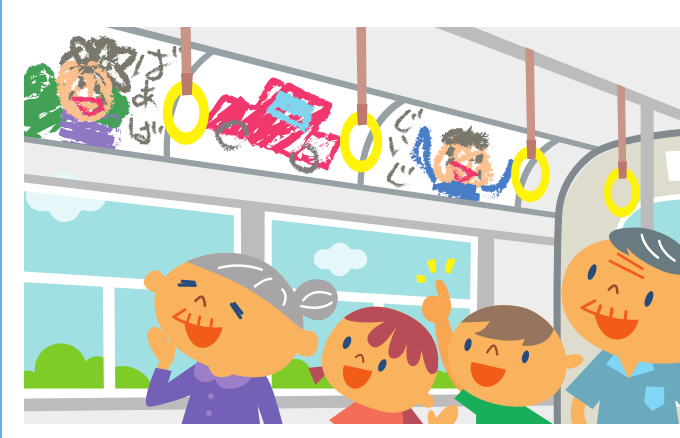
##### バスの乗り方教室の開催

子どもを対象にした公共交通の利用体験教室等の開催により、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等が期待されます。



**鉄軌道導入にあたって、あなた自身が取組みたいことや行政や事業者等にしてほしい取組について教えてください。**  
**\*アンケート【問4】でお答えください。**