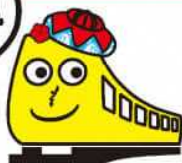




鉄軌道計画案づくりについて あなたのご意見をお聞かせください!



みんなで
考えよう!!



意見の募集期間

2016年
5月16日~

6月15日(水)まで



ご意見・お問い合わせはこちらへ

〒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

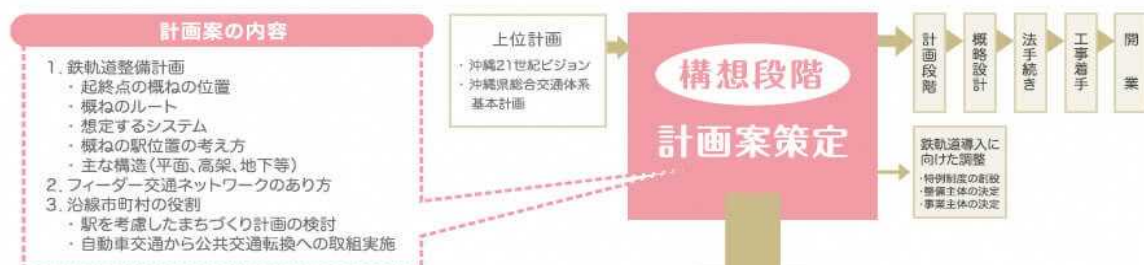
アンケートへの回答は、ホームページ、スマートフォンからできます

沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

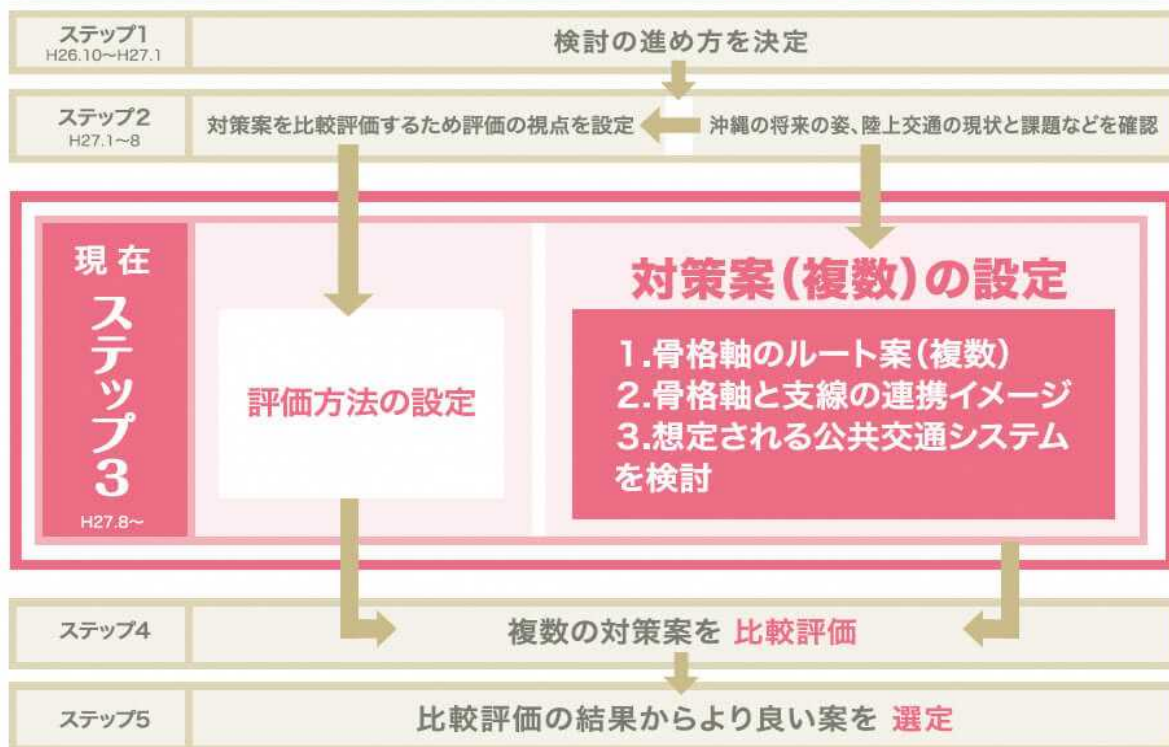
鉄軌道計画案づくりは、現在**ステップ3**で **ルート案**などを検討中!

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、鉄軌道の計画案づくりに取り組んでいます。
- 計画案は、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くこととしています。



計画案は、5つのステップで段階的に検討



1.骨格軸のルート案(複数)の検討～検討手順～

将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割

～「圏域間連携の強化」・「移動利便性の向上」・「交通の円滑化」・「交通渋滞の緩和」・「まちづくりの支援」～

ルート案検討の視点

(1)公共交通軸の構築

・那覇と名護間を利便性の高い公共交通ネットワークの骨格軸として設定

(2)多くの人が利用できる地域を経由

・多くの人が住んでいる地域、働いている地域
・多くの県民、観光客が移動している地域
・バス利用者が多い地域
・宿泊施設(客室数)が多い地域

(3)自動車交通が集中している地域を経由

・自動車などの交通量が多い地域

(4)まちづくり支援

・地域の開発計画などを考慮

上の(1)～(4)の視点に加え、採算性を考慮した検討を行う。

※留意事項 骨格軸は速達性を重視することから、極端な大回りとならないよう留意する。

ルート案検討の流れ

那覇と名護間を利便性の高い公共交通ネットワークの骨格軸として設定

経路の設定(上記、ルート案検討の視点を踏まえ)

道路網を考慮した経路の設定(道路敷地の利用、必要な用地確保を想定)

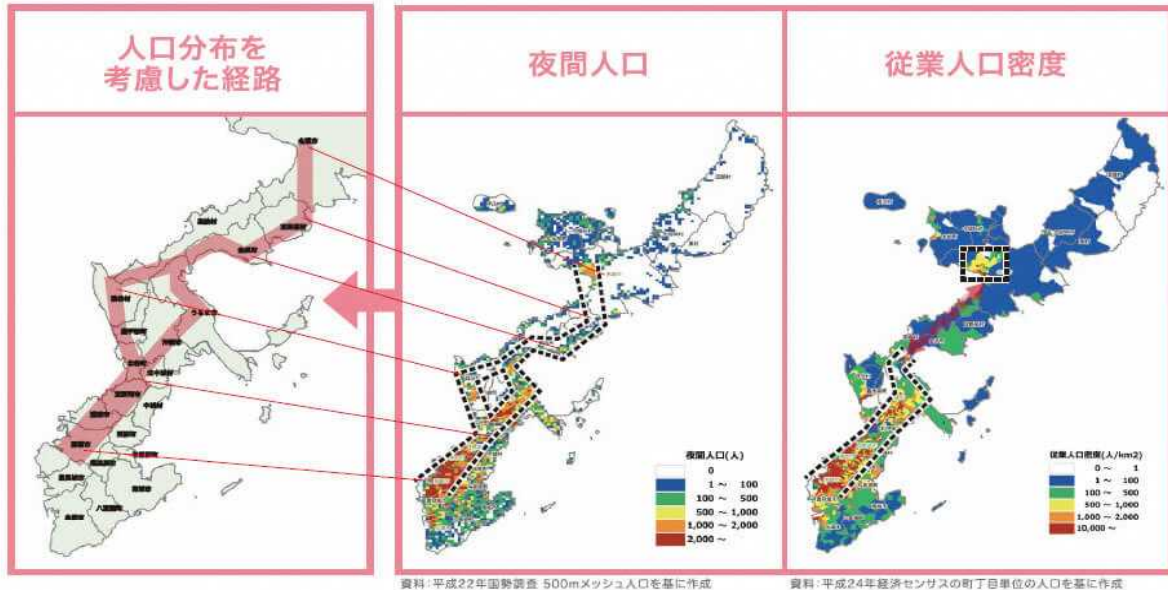


ルート案(複数)

1. 骨格軸のルート案(複数)の検討～経路の検討①～

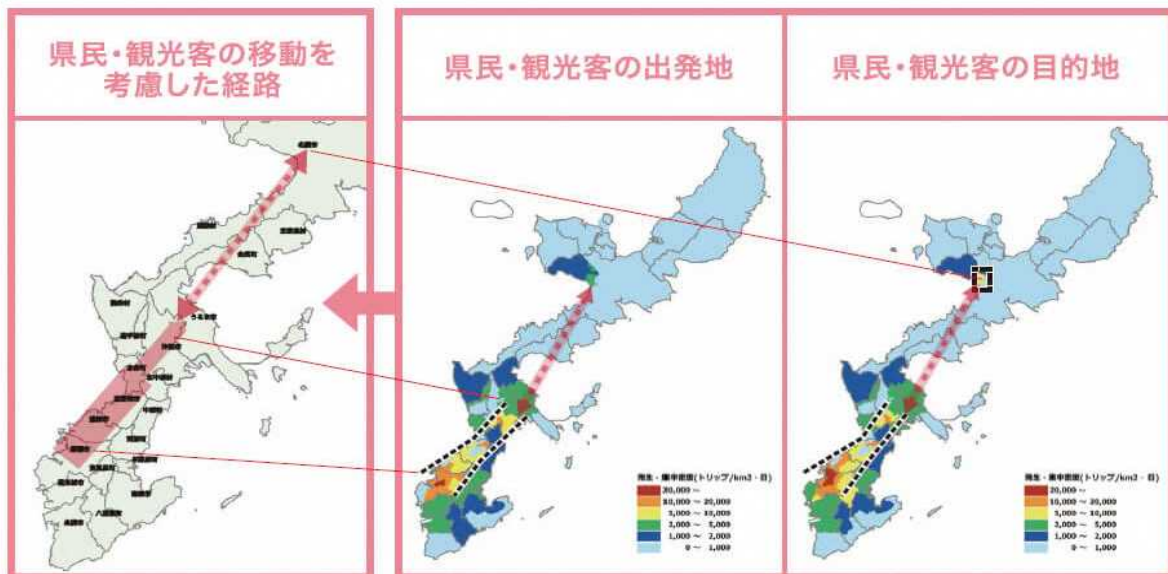
多くの人が利用できる地域を経由 ①人口分布を考慮

- 夜間人口・従業人口ともに那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、うるま市、名護市に集中している。
- 夜間人口は、北谷町、読谷村、金武町、宜野座村も比較的集中している。



多くの人が利用できる地域を経由 ②県民・観光客の移動を考慮

- 那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市から出発する人が多い。また、那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、名護市を目的地とする人が多い。

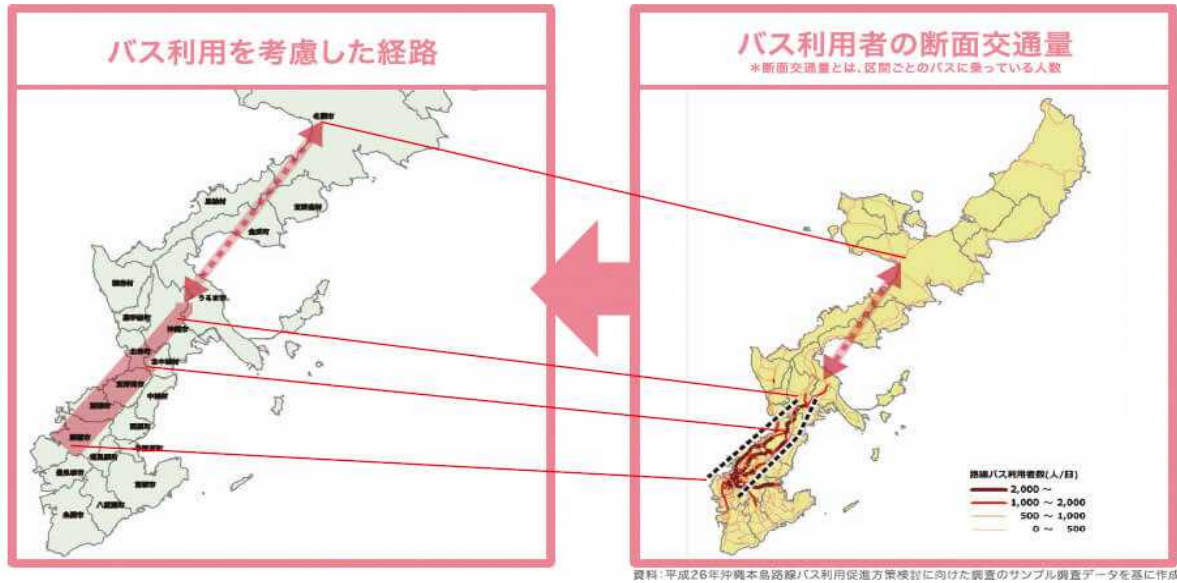


沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

1.骨格軸のルート案(複数)の検討～経路の検討②～

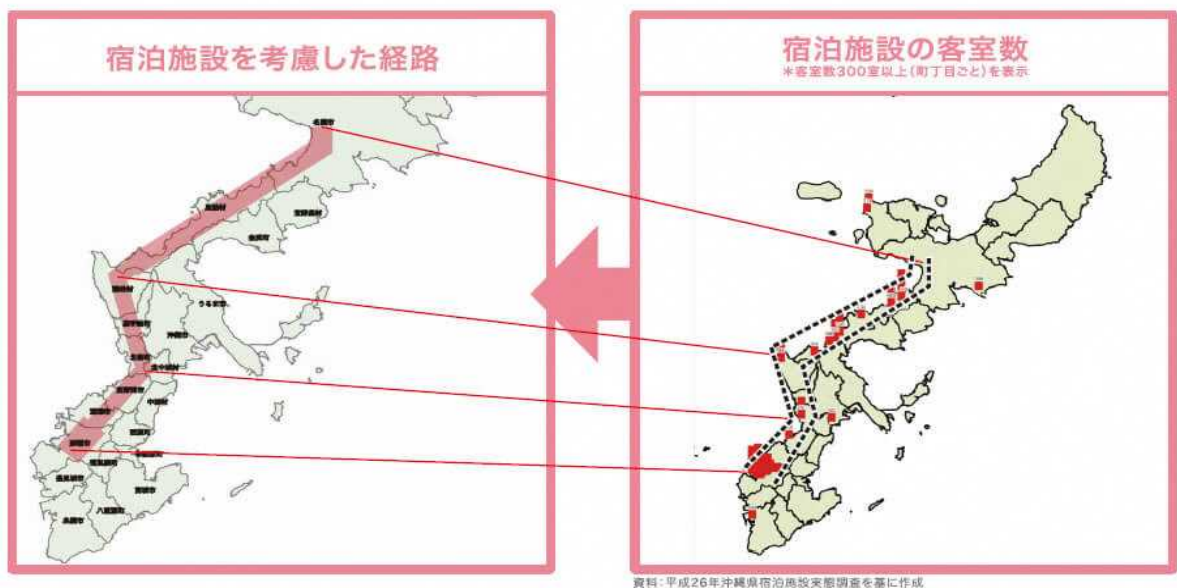
多くの人を利用できる地域を経由 ③バス利用者を考慮

□バス利用者は、那覇～浦添市～宜野湾市～北中城村～沖縄市で多い。



多くの人を利用できる地域を経由 ④宿泊施設を考慮

□宿泊施設(客室数)は、那覇市、恩納村、名護市に集積しており、読谷村や北谷町も比較的多い。

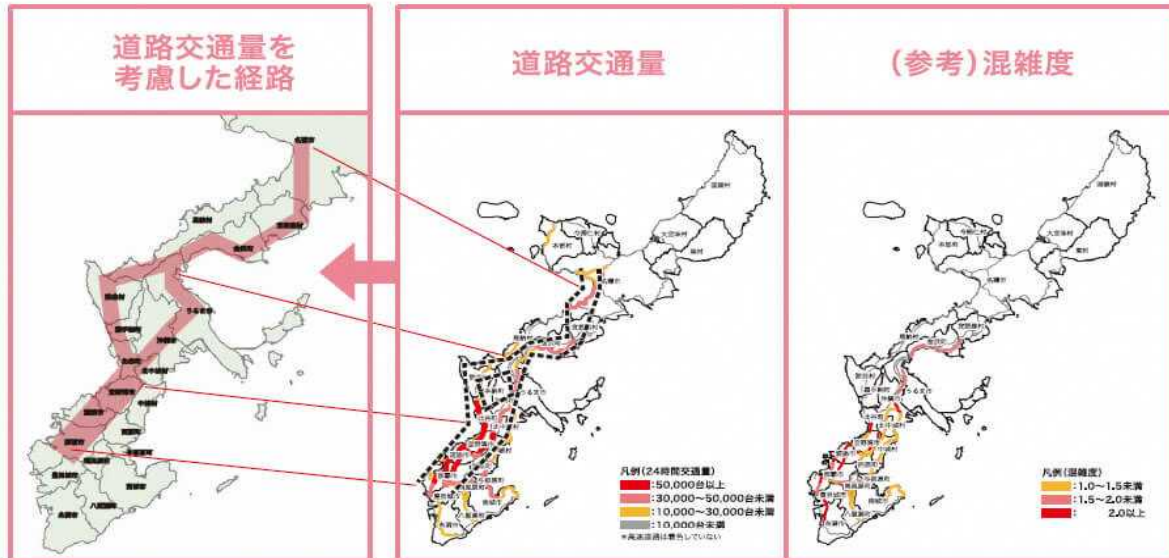


沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

1.骨格軸のルート案(複数)の検討～経路の検討③～

自動車交通が集中している地域を経由

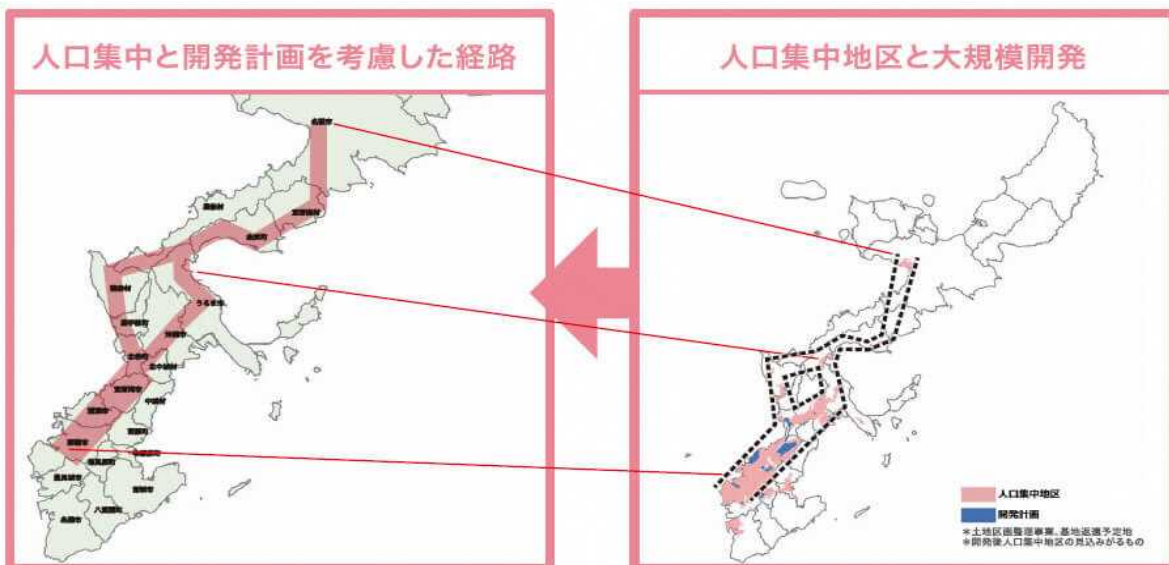
- 那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、嘉手納町、沖縄市で交通量が多い。
- 北中城村、うるま市、金武町、名護市も比較的交通量が多い。



資料：平成22年道路交通センサスを基に作成 注）高速道路無料化社会実験実施時のもの

まちづくり支援

- 那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、名護市は、人口密度が高い都市的地域となっており、また、北谷町、嘉手納町、読谷村、うるま市、金武町も一定程度人口が集中している地域となっている。
- 計画人口1万人以上の大規模開発は浦添市、宜野湾市で予定されている。



資料：国土数値情報人口集中地区データ、自治体ヒアリング、中南部都市圏駐留用地跡地利用広域構想を基に作成

沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

1.骨格軸のルート案(複数)の検討～4つのルート案～

ルート案(A～D案)

・現在のステップ3は、複数のルート案を設定する段階です。
・今後、ステップ4以降で、ルート案について比較評価し、より良い案を選定していくことにしています。

A案:中部西・北部西ルート(約60km)



B案:中部西・北部東ルート(約67km)



凡例
● ルート案
■ 米軍施設

4つのルート案の他にも、どういうルート案が考えられますか？



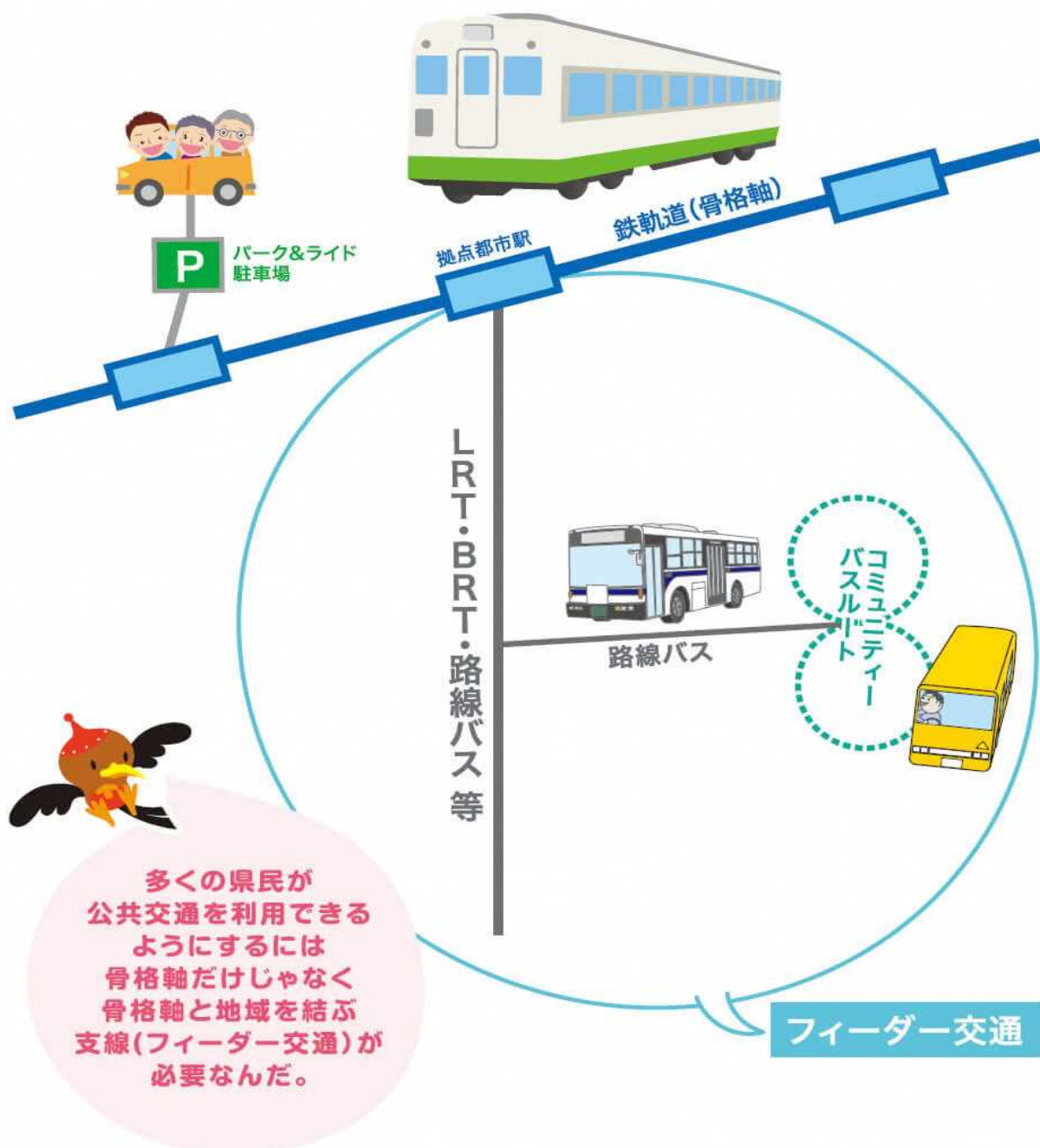
C案:中部東・北部西ルート(約63km)



D案:中部東・北部東ルート(約67km)

2. 骨格軸と地域を結ぶ支線(フィーダー交通)の検討

(参考)体系的な公共交通ネットワークのイメージ



2.骨格軸と地域を結ぶ支線(フィーダー交通)の検討

支線(フィーダー交通)検討の視点

- (1) 骨格軸と地域を効率的に結ぶ
- (2) 既存の公共交通ネットワーク及び利用状況、まちづくりを考慮
上の(1)、(2)の視点に加え、採算性を考慮した検討を行う。

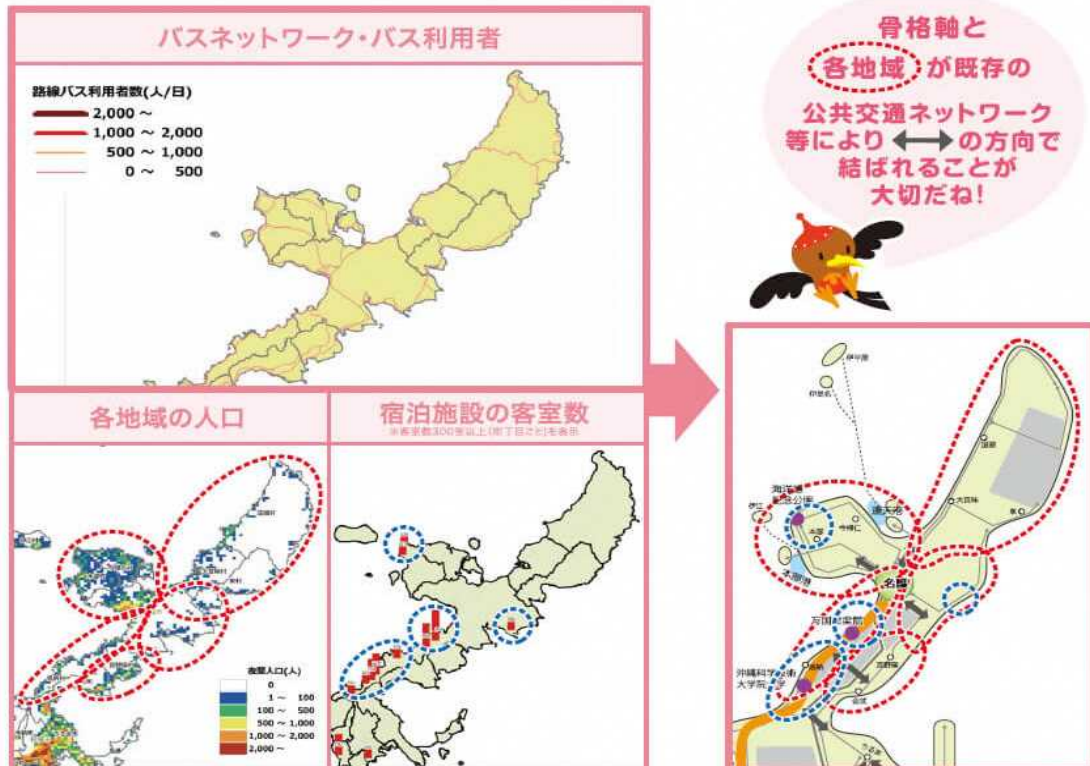
バスやモノレールなど既存の公共交通は、人口分布や空港、港などの主要施設等を考慮し、地域内及び地域間を連絡していることから、骨格軸と各地域を結ぶ支線(フィーダー交通)については、既存の公共交通ネットワークを基本に検討を行いました。

さらに、上記の視点をふまえ、

- 各地域における人口
 - 宿泊施設の状況 等
- を確認し、骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージを検討してみました。

なお、本検討では、既存の公共交通ネットワーク等を踏まえ、骨格軸と各地域の効率的な結び方(方向)について検討を行ったものであり、具体的な検討は、計画段階以降、駅位置等を踏まえ行うことになります。

例えば、「北部西ルート」の場合...



沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

2. 骨格軸と地域を結ぶ支線(フィーダー交通)の検討

～ 公共交通ネットワークのイメージ～

□ 既存の公共交通ネットワーク等を活用し、骨格軸と地域を結ぶことにより遠い地域にも行きやすくなります。

A案: 中部西・北部西ルート(約60km)

イメージ



B案: 中部西・北部東ルート(約67km)

イメージ



C案: 中部東・北部西ルート(約63km)

イメージ



D案: 中部東・北部東ルート(約67km)

イメージ



凡例

- ルート案(骨格軸)
- 既存の公共交通ネットワーク等を活用し骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ
- 都市モノレール(延長区間含む)
- 地域間の移動を支える主要なバス網
- 航路
- 米軍施設

3. 公共交通システムの検討

- 本計画（構想段階）では、想定されるシステムの検討までを行います。
- 普通鉄道、小型鉄道、モノレールやLRTといった具体的なシステム選定は、本計画策定後の計画段階で行うことになります。

骨格軸のシステム検討

・検討の考え方

- 那覇と名護間60km～70kmを1時間で結ぶスピードを確保するため、専用軌道を有するシステムが求められます。
- 骨格軸の需要に対応するためには、小型鉄道程度の輸送力が求められます。

・骨格軸に想定されるシステム

- 小型鉄道
- モノレール、AGT（エー・ジー・ティアー）、HSST（エイチ・エス・エス・ティアー）
- LRT（専用軌道）

支線のシステム検討

・検討の考え方

- 速達性、定時性、乗降のしやすさ、他の交通機関との連携や、地域のまちづくりに適したシステムが求められます。
- 地域の公共交通に適した輸送力をもったシステムが求められます。

・支線に想定されるシステム

- 既存のバス路線が地域と主要施設などを結んで運行されていることから、支線には主に路線バスの活用が想定されます。
- 需要が多く路線バスの運行が非効率な地域では、輸送力の高いシステムとして、BRTやLRTなども想定されます。

沖縄鉄軌道計画案づくり ステップ3

(参考)国内で運行されている交通システム

システムの種類	専用軌道を有するシステム				併用軌道を有する(道路併走)システム		
	鉄道	モノレール	新交通システム		LRT (併用軌道)	BRT	バス
代表的な事例	 JR九州の列車	 モノレールの列車	 AGTの列車	 HSSTの列車	 LRT (専用軌道)の列車	 BRTのバス	 通常のバス
概要	乗客の定員が非常に多く、道路の幅員が狭い場合に利用されるシステム。 乗客の定員が非常に多く、道路の幅員が狭い場合に利用されるシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。	道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。 道路の上空に軌道が設けられ、一般の道路と平行して走行するシステム。
運行速度	130km/h程度	80km/h程度	60km/h程度	100km/h程度	60km/h程度	60km/h程度	60km/h程度
定時性	高い	高い	高い	高い	高い	高い	低い
乗客能力 (1時間あたり1方向)	6,000~12,000人/h	3,500~7,500人/h	2,500~6,000人/h	5,000~8,000人/h	2,500~4,500人/h	2,000~4,000人/h	1,000~2,000人/h
乗降容易性	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可	駅の前まで歩道で上下移動、ホームは平面移動で乗車可
導入空間の課題等	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。	専用軌道の走行空間の確保が必要。高架・地上・地下に導入可。高架・地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。
走行による課題等	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。	・専用軌道上を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 ・地上の歩道、道路、河川などによる道路交差への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される道路については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。
建設コスト (1kmあたり)	高 100~150億円/km トンネル 200~300億円/km	高 80~150億円/km トンネル 200~250億円/km	トンネル 200~250億円/km	トンネル 200~250億円/km	20~30億円/km	10~20億円/km	高 100~150億円/km トンネル 200~300億円/km

建設費は事例を参考に概ねの値を示したもので、周辺環境や地盤条件等によって大きく変動する場合があります