

計画検討委員会 検討資料

(対策案の検討について)

② 骨格軸のルート検討について

平成28年4月27日

沖縄県

目次

1. ルートの検討手順	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 経路の検討 (骨格軸の設定含む)	・ ・ ・ ・ ・ 2
3. ルート案 (複数) の設定	・ ・ ・ ・ ・ 10

1. ルートの検討手順

骨格軸のルート等検討にあたっての視点

- (1) 公共交通軸の構築
 - ・那覇と名護間を速達性(1時間)、定時性等を備えた骨格軸として設定
- (2) 多くの人が利用できる地域を経由
 - ・公共交通ネットワークの骨格軸として大きな交通流動を支える
- (3) 自動車交通が集中する地域を経由
 - ・自動車交通が集中する地域における公共交通への利用転換
- (4) まちづくり支援
 - ・中南部都市圏の都市軸の形成強化、北部圏域や中南部圏域のまちづくり支援

上記の視点に加え、持続可能性の観点から採算性を考慮する。

※留意事項

- ・骨格軸は、速達性を重視することから、ルート検討にあたっては極端な大回りとならないよう留意する。

ルートの検討手順

骨格軸の設定

経路の検討

(経由する地域の検討)

- ・多くの人が利用できる地域
 - ・自動車交通が集中する地域
 - ・まちづくり
- について確認のうえ検討

ルート案(複数)設定

2 経路の検討

(1) 骨格軸の設定

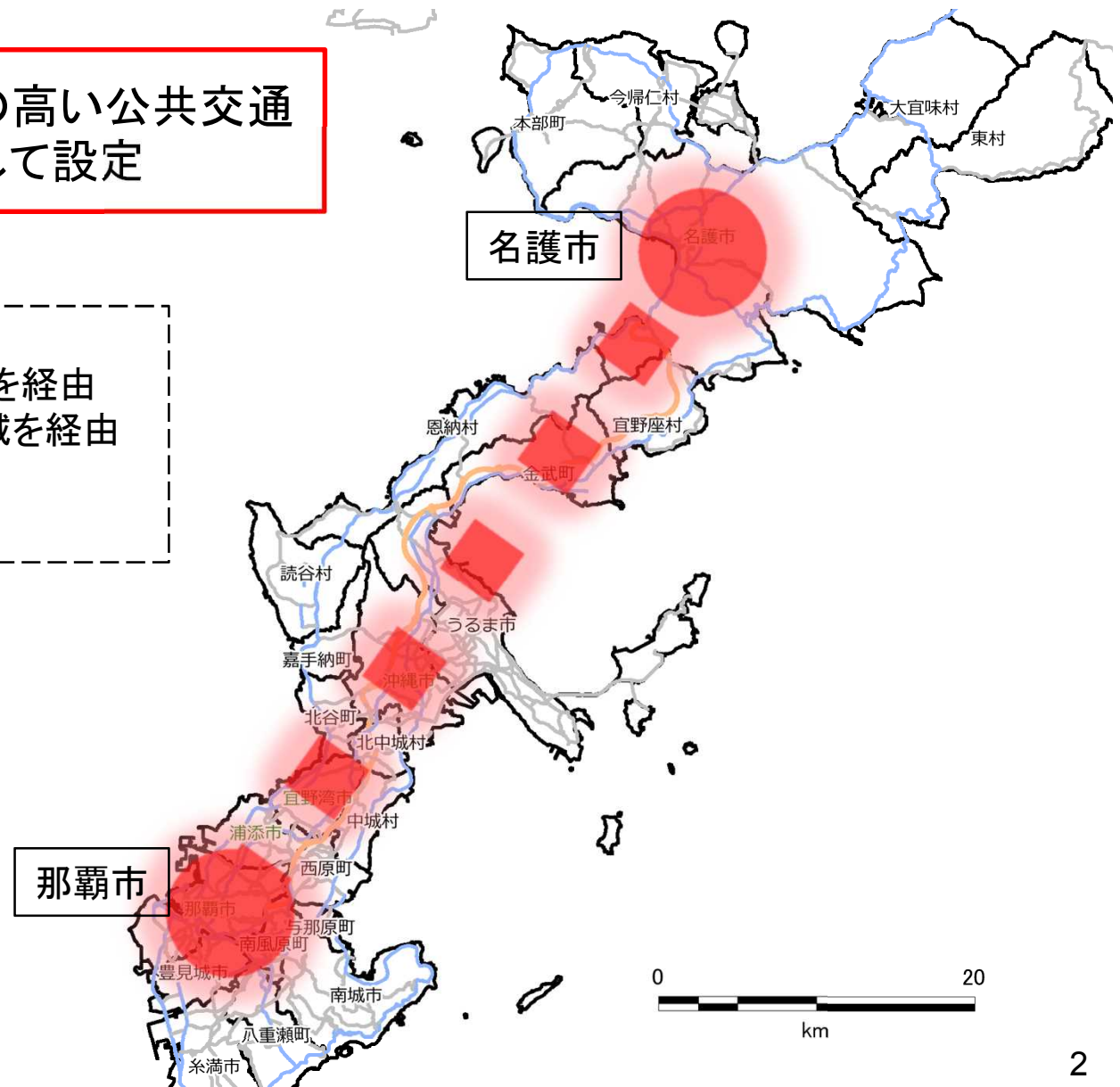
那覇と名護間を利便性の高い公共交通ネットワークの骨格軸として設定



那覇一名護間について

- ・多くの人利用できる地域を経由
- ・自動車交通が集中する地域を経由
- ・まちづくり

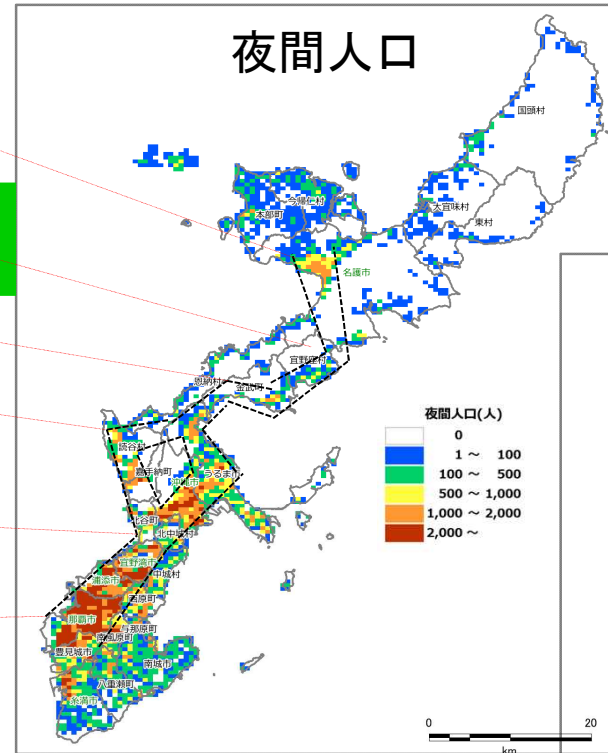
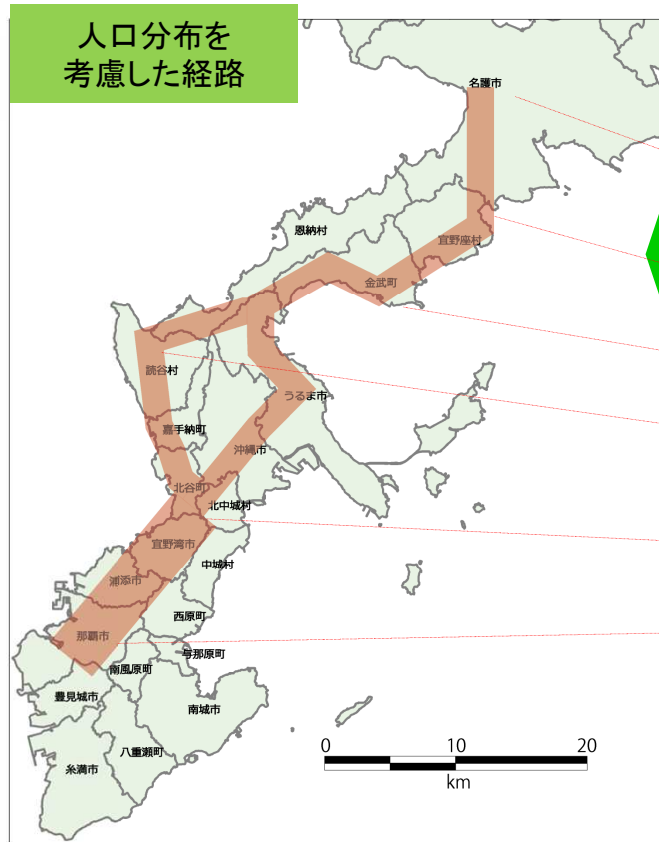
を確認して経路を設定



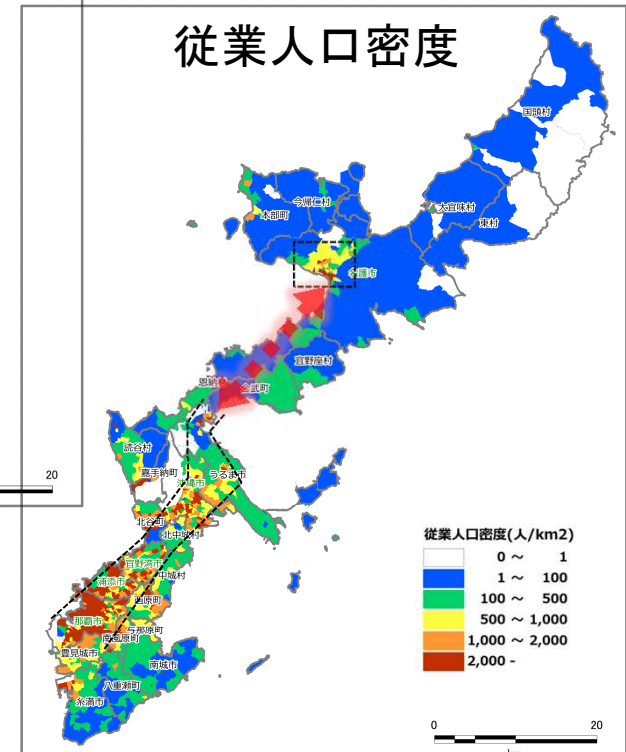
(2) 多くの人が利用できる地域

①人口分布

- 夜間人口・従業人口密度ともに那覇市、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、宜野座村にも比較的集中している。



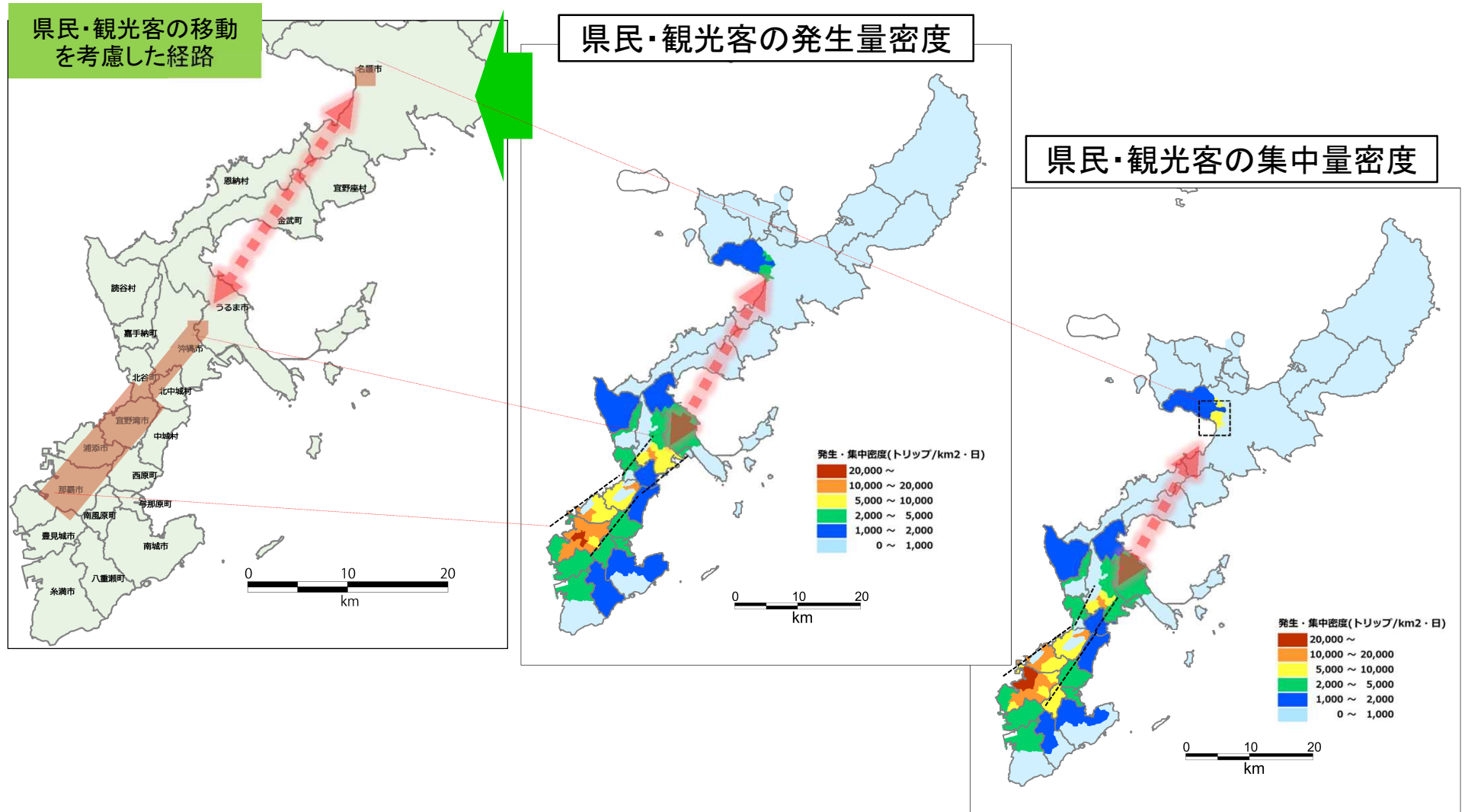
資料:平成22年国勢調査
500mメッシュ人口を基に作成



資料:平成24年経済センサスの町丁目単位の人口を基に作成³

② 県民・観光客の移動(トリップの発生・集中)

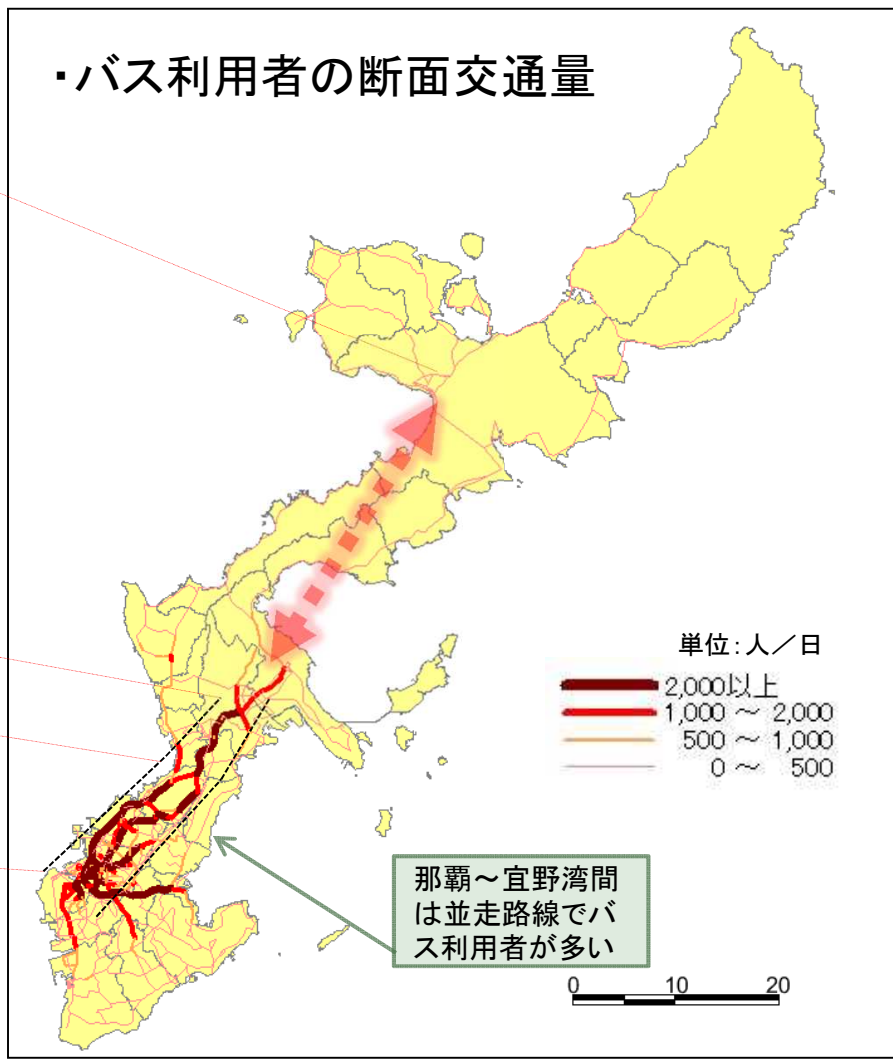
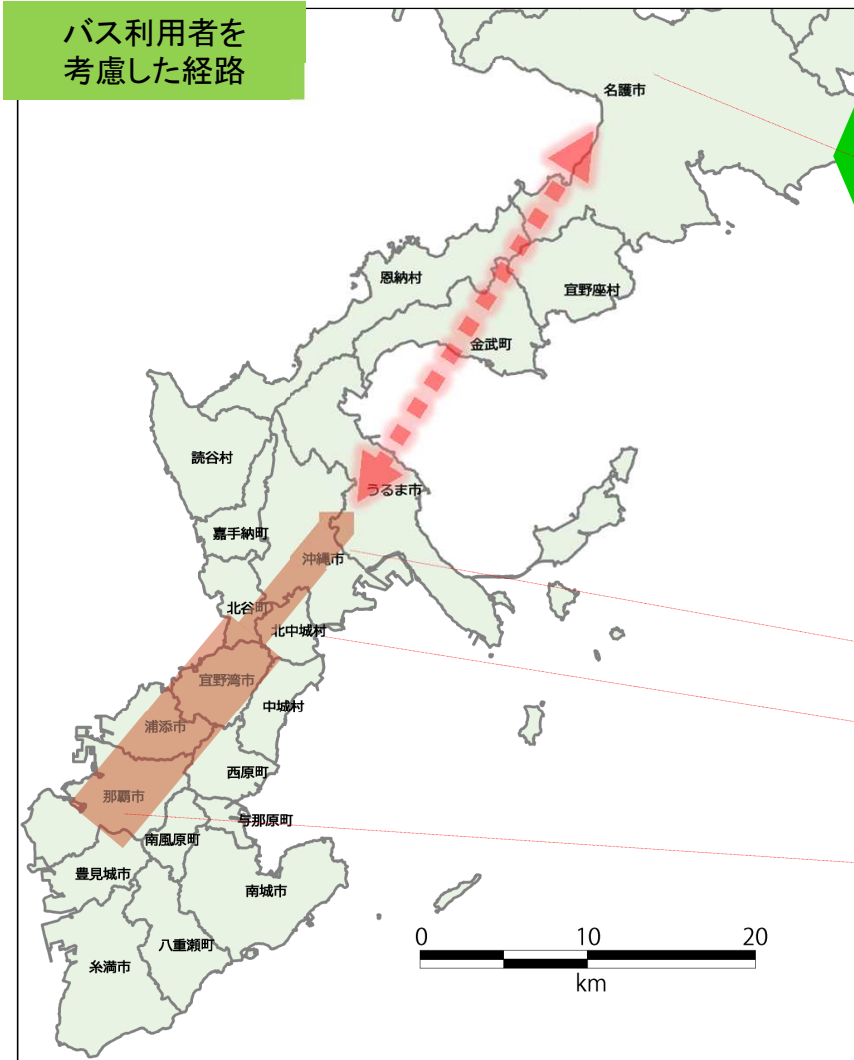
- 県民と観光客のトリップを合成すると、那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市で発生・集中ともに多く、名護市では集中が多い。



資料: 第3回沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査データ、第1回沖縄本島北部広域市町村圏 パーソントリップ調査データ、内閣府観光客アンケートデータを基に県民と観光客のトリップを足し合わせて作図。

③バス利用者

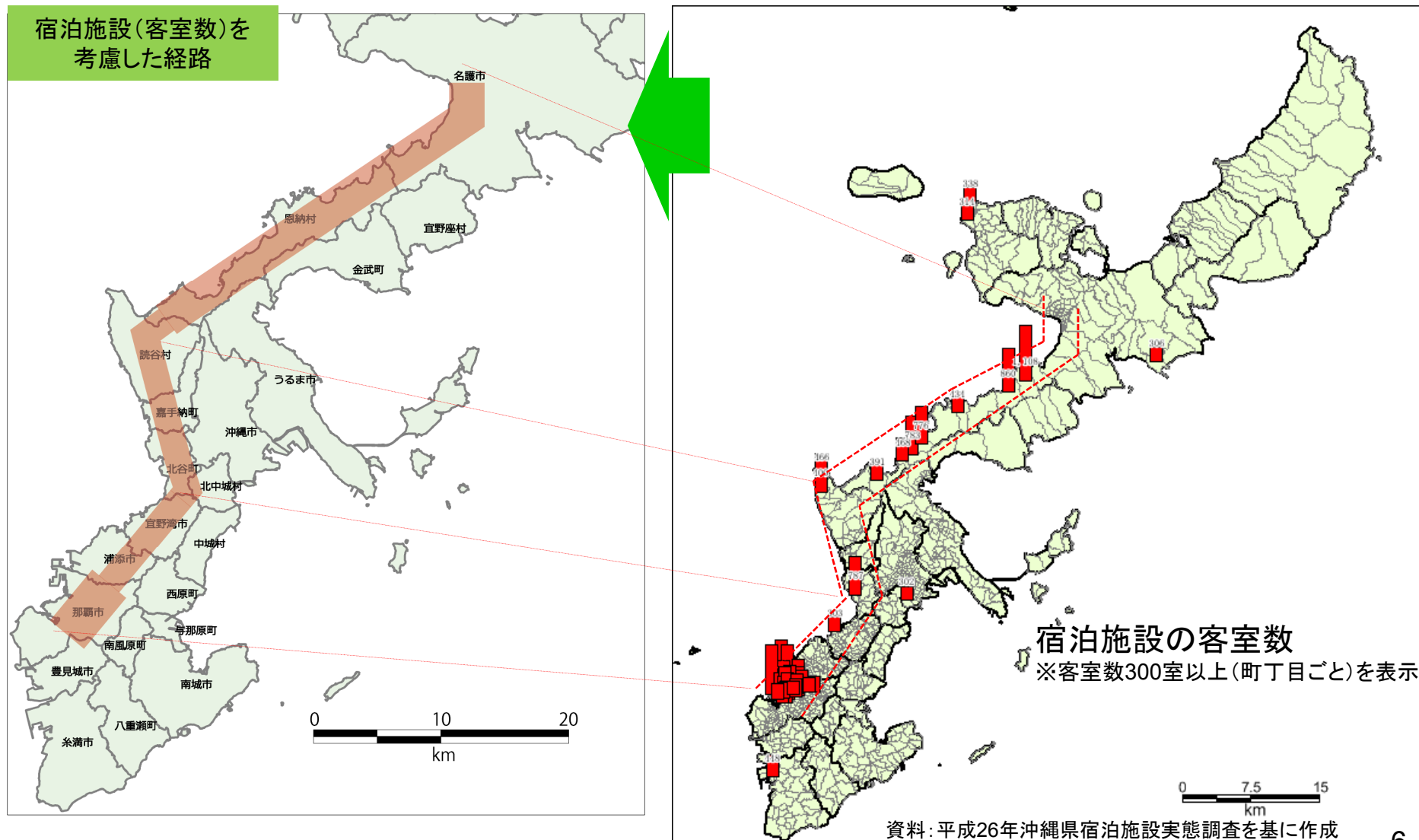
- バス利用者は、那覇～浦添市～宜野湾市～北中城村～沖縄市で多い。



※断面交通量とは、区間ごとのバスに乗っている人数

④ 宿泊施設(客室数)

- 宿泊施設は、那覇市、恩納村、名護市に集積しており、読谷村や北谷町でも比較的多い。

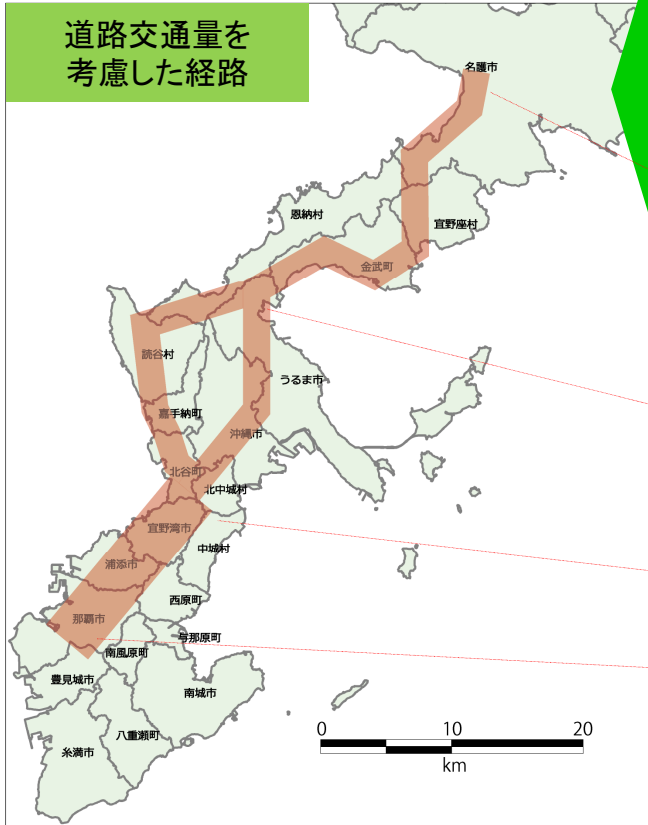


(3) 自動車交通が集中している地域

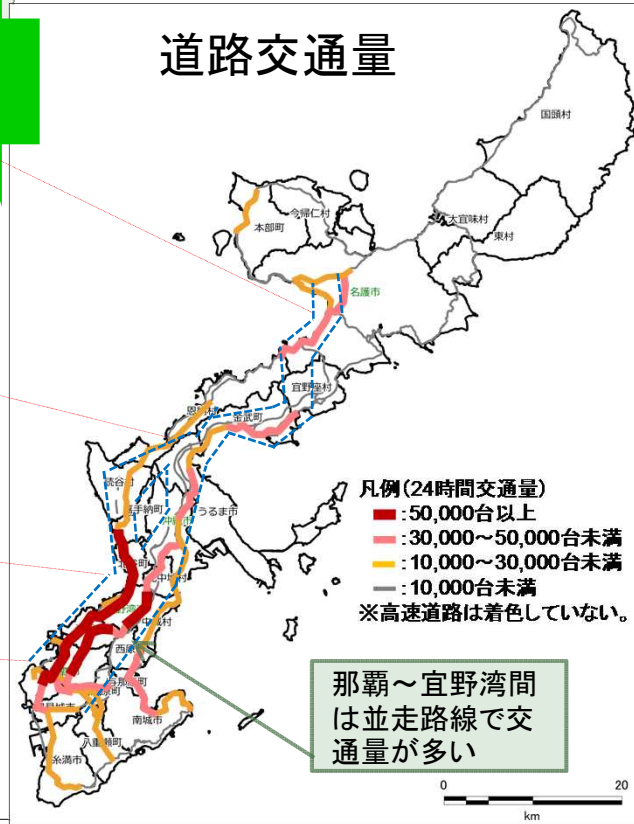
・道路交通量

- ・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、名護市でも比較的交通量が多い。

道路交通量を考慮した経路

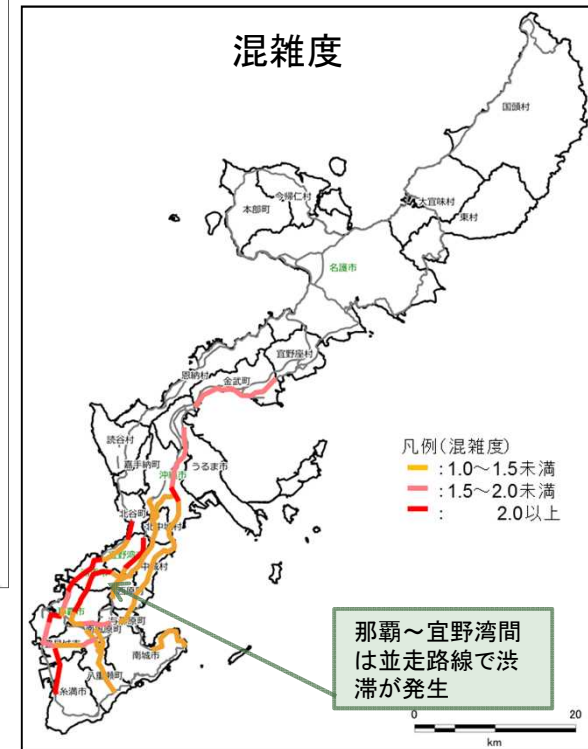


道路交通量



(参考)

混雑度



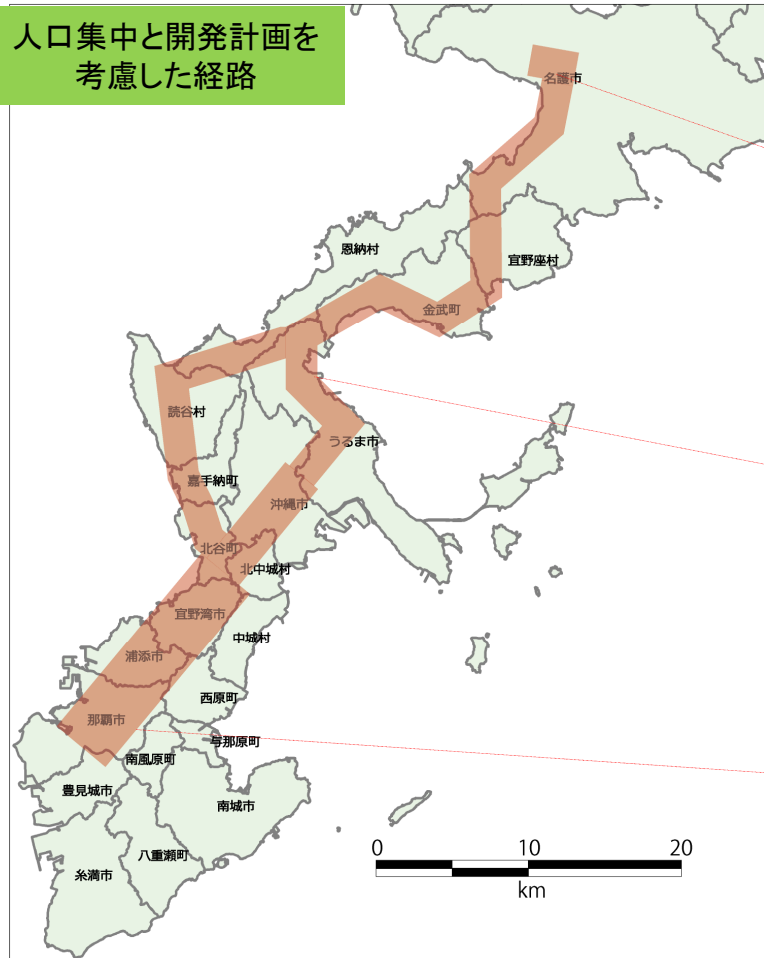
資料:平成22年度道路交通センサスを基に作成
注) 高速道路無料化社会化実験実施時のもの

(4)まちづくり支援

・人口集中と開発計画

- 人口集中地区であるDIDは那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、名護市に集中している。また、北谷町、嘉手納町、読谷村、うるま市、金武町にも一定程度集中している。
- 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。

人口集中と開発計画を考慮した経路

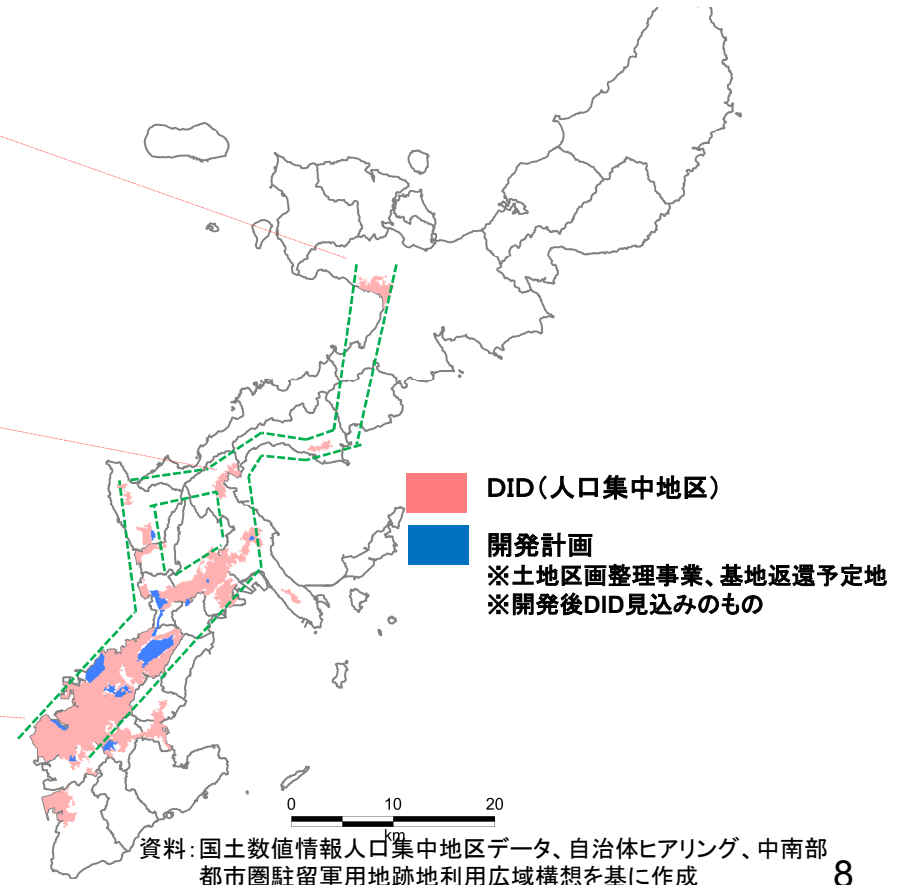


DIDとは、人口集中地区のことで、市区町村の区域内で、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区



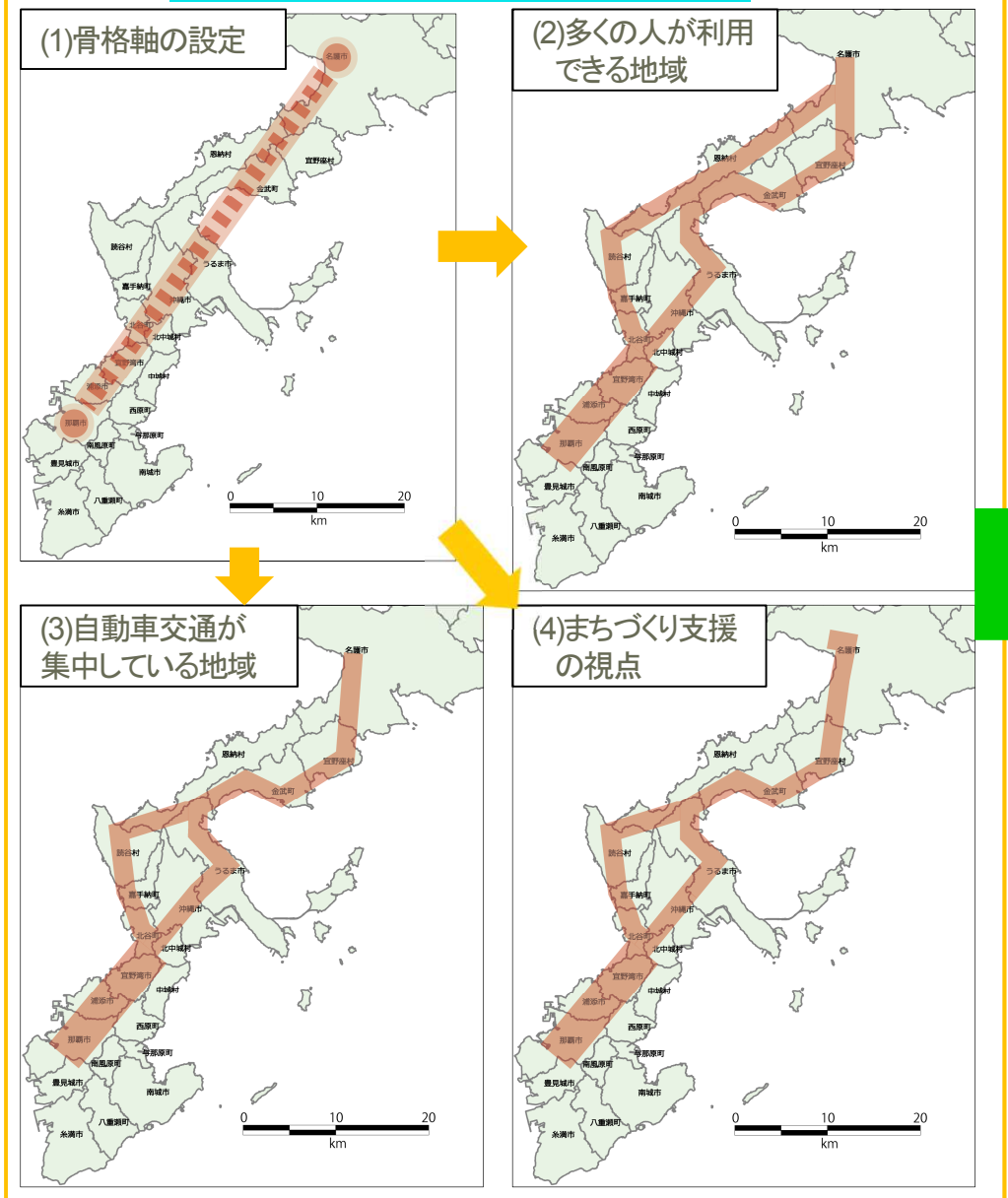
隣接した地域の人口が5,000人以上となる地域を、「人口集中地区」という。

人口密度の基準は満たしても、隣接した地域の人口が5,000人未満の場合、人口集中地区とはならない。

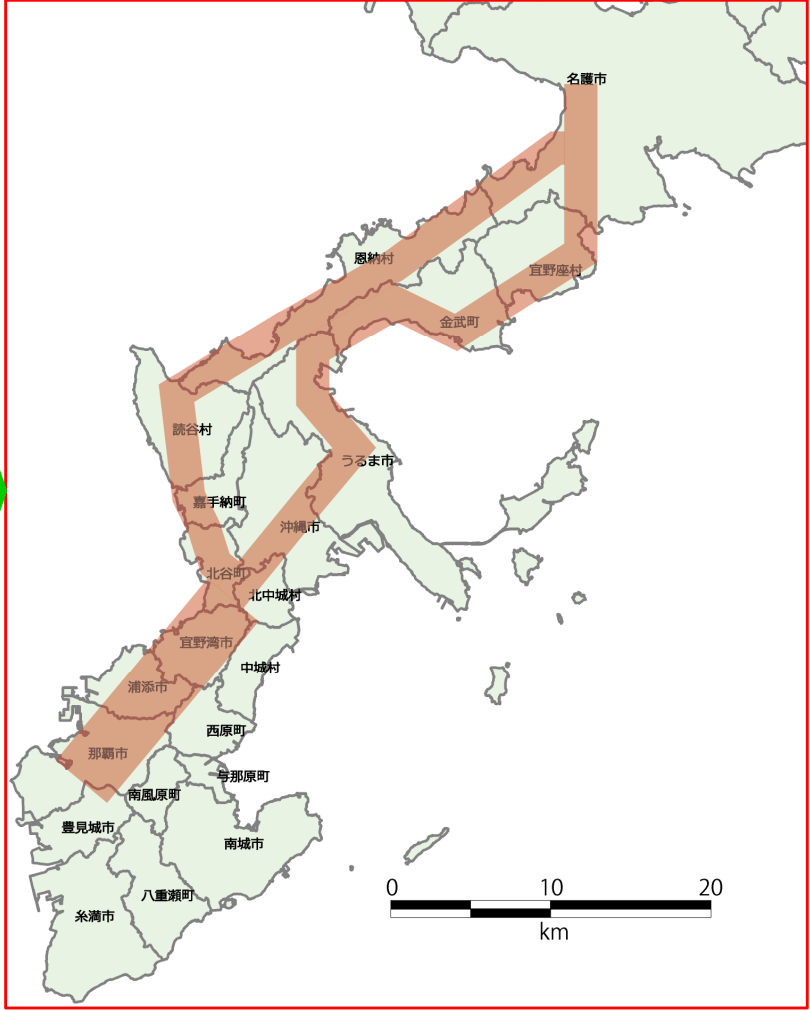


(5) 経路の設定

(1)~(4)の視点まとめ



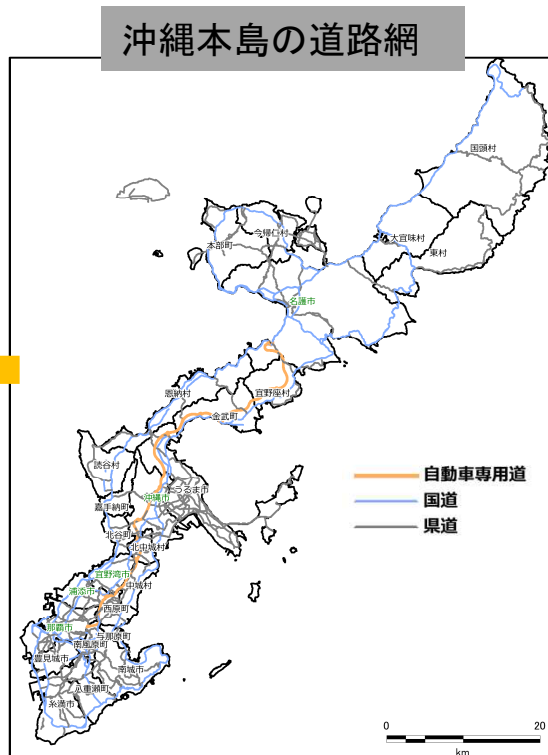
経路の設定



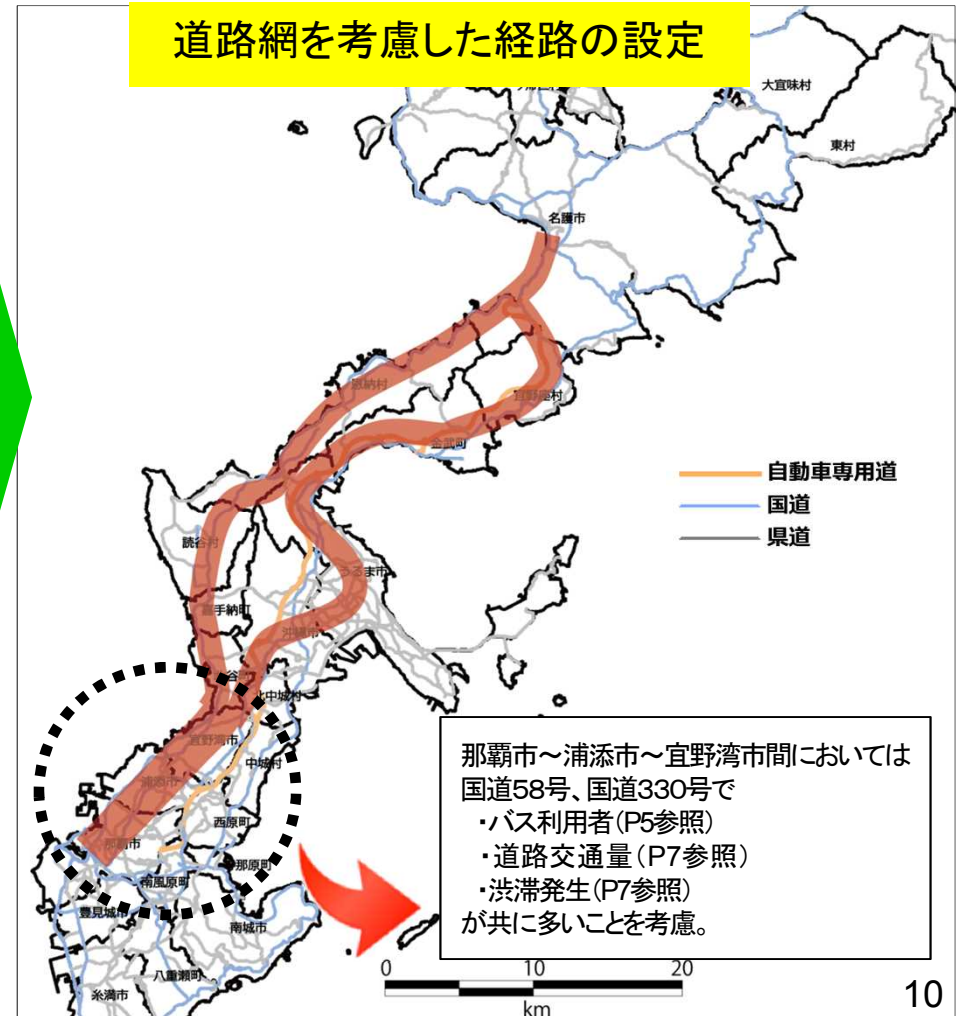
3 ルート案(複数)の設定

- 事業用地の確保は事業性に大きく影響するため、ルートの検討にあたっては、道路敷地の利用、必要な用地の確保を想定する。
- 骨格軸は、速達性を重視することから、検討にあたっては、極端な大回りとならないよう考慮する。





設定された経路(前P9)



道路網を考慮した経路の設定



- 道路網を考慮した経路から、4つのルート案を設定。
- なお、那覇～宜野湾間については、国道58号及び330号でバス利用者や道路交通量等が多いことを踏まえ、同区間における国道58号及び330号沿線へ導入した場合の効果や影響をそれぞれ確認する。

那覇～宜野湾	中部西～北部西 経由	中部西～北部東 経由
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道58号沿線 ・ 国道330号沿線 	<p data-bbox="636 405 1117 464">(A案) 中部西・北部西ルート</p> 	<p data-bbox="1375 405 1856 464">(B案) 中部西・北部東ルート</p> 
那覇～宜野湾	中部東～北部西 経由	中部東～北部東 経由
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道58号沿線 ・ 国道330号沿線 	<p data-bbox="636 976 1117 1035">(C案) 中部東・北部西ルート</p> 	<p data-bbox="1375 976 1856 1035">(D案) 中部東・北部東ルート</p> 

(参考) 各ルート案(拡大版)

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)



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)

