

技術・計画検討委員会 検討資料

(P I 意見の概要及び意見への対応について)

(鉄軌道導入に向けて求められる取組について)

平成27年8月21日

沖縄県

目次

1. 県民意見について	
1-1 県民意見の概要	1
1-2 県民意見への対応	2
2. 鉄軌道導入に向けて県民・市町村等に求められる取組	
2-1 人間優先のまちづくり	3
2-2 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換	4
2-3 鉄軌道導入に伴う影響・負担の共有	5

1. 県民意見について

1-1 県民意見の概要

○県民等から、徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた取組、鉄軌道導入に伴う影響・負担に関するご意見が寄せられた。

(1) 人間優先のまちづくり(徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり)に関する県民意見

- ①公共交通を利用しやすいまちづくりへの取組が必要
- ②鉄軌道と連携するバス等フィーダー交通の充実が必要 等

(2) 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた取組に関する県民意見

- ①公共交通利用への転換に向けた取組が必要
- ②車依存型社会からの脱却を図るための県民の意識改革が重要 等

(3) 鉄軌道導入に伴う影響・負担に関する県民意見

- ①騒音等生活環境、自然環境への影響
- ②自治体の財政負担 等

1-2 県民意見への対応

- ①人間優先のまちづくりや過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた取組等については、沖縄21世紀ビジョン基本計画や沖縄県総合交通体系基本計画において、鉄軌道導入に向け段階的に取り組むべき施策として位置づけ。
- ②このため、**現段階から、鉄軌道導入に向けて県民・市町村等に求められる取組として整理。**

【鉄軌道導入に向けて県民・市町村等に求められる取組】

- (1) 人間優先のまちづくり(徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり)
- (2) 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換
- (3) 鉄軌道導入に伴う影響・負担の共有

2. 鉄軌道導入に向けて県民・市町村等に求められる取組

2-1 人間優先のまちづくり（徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり）

- ①今後のまちづくりにおいては、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全かつ安心して快適に暮らせる質の高い生活環境の整備が必要。
- ②このため、まちづくりの主体である市町村においては、道路管理者等と連携の上、以下の取組が必要。

【道路管理者及び市町村に求められる人間優先のまちづくりの取組例】

(1) 歩道の整備、歩行空間ネットワークの構築

- ①歩きやすく安全・安心な歩道の整備
- ②バス停、商業拠点、学校等を結ぶ歩行空間ネットワークの構築 等



(2) 自転車利用環境の整備

- ①バス停から学校等への自転車走行空間整備やバス停周辺の駐輪場の整備
- ②通勤者・通学者等を対象としたコミュニティサイクルの実施、サイクルポートの整備 等



(3) 公共交通の利用環境改善

- ①快適なバス待ち環境の提供（バス停上屋、ベンチ、情報提供板等の整備）
- ②バスなど公共交通機関と自転車、自動車等との乗継利便性を高める交通結節点の整備



(4) 循環バス、コミュニティバスなどフィーダー交通の導入に向けた取組

- ①中心市街地、公共施設、住宅地等を結ぶ循環バス、コミュニティバス等の導入
- ②交差点改良、道路拡幅等による走行空間確保 等



(5) コンパクトなまちづくり

- ①日常の買い物、医療・福祉、教育などの公共施設・サービス施設等の適正配置
- ②公共交通を中心としたまちづくりの推進 等

2-2 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換

- ①過度な自家用車の利用は、健康への影響、交通事故の危険増加、交通渋滞の発生、環境負荷の増加など個人にも社会にもマイナスの面がある。
- ②県民一人一人の自動車の使い方の工夫次第で、交通問題の改善に貢献できることから、以下の取組が重要。

【過度な自家用車利用から公共交通利用への転換の取組例】

(1) バス・モノレール・タクシーなど公共交通機関利用

※IC乗車券システムOKICA、バスロケーションシステム導入済み。多言語対応の行先電光表示器(バス車内)、ノンステップバスの導入、国道58号のバスレーン延長等の施策を県が推進。

- ①積極的に公共交通を利用する。
- ②自家用車利用者の減少による交通渋滞の緩和、環境負荷低減、健康増進等が期待される。

(2) 時差出勤

- ①出勤時刻をずらすことで、朝・夕のラッシュ時に集中している交通量をその前後の時間帯へ分散させる。
- ②自動車による交通渋滞や公共交通機関の混雑の緩和等が期待される。

(3) 「通学時の車での送迎」を「徒歩登校」へ

- ①学校への自家用車での送迎を減らし、徒歩登校する。
- ②朝の通学時間帯の交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、健康増進等が期待される。

(4) 自転車利用

- ①通勤・通学時に自転車を利用する。
- ②自動車交通量の削減により、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、健康増進等が期待される。

(5) 「一人乗り通勤」から「相乗り通勤」へ

- ①一人乗りによる通勤から複数での相乗りへ転換する。
- ②自動車交通量削減により、特に朝のピーク時における自動車流入交通量の削減等が期待される。

2-3 鉄軌道導入に伴う影響・負担の共有

○鉄軌道の導入によって、環境や景観、用地確保等の面において影響・負担が生じる可能性があり、これらについては、今後、県民の理解が深まるようわかりやすい情報提供に努め、県民と共有を図っていく必要がある。

(1) 環境、景観への影響

- ①環境については、自然環境への影響、鉄軌道の走行による騒音、振動等による沿線地域の生活環境への影響等が生じる可能性がある。
- ②景観については、歩行者や沿線住民からの視点と、鉄軌道利用者の視点について検討する必要がある。モノレールと同じ高架構造では、沿線住民等の圧迫感が課題となる一方、地下空間では鉄軌道利用者が外の景色を見られない等の課題がある。

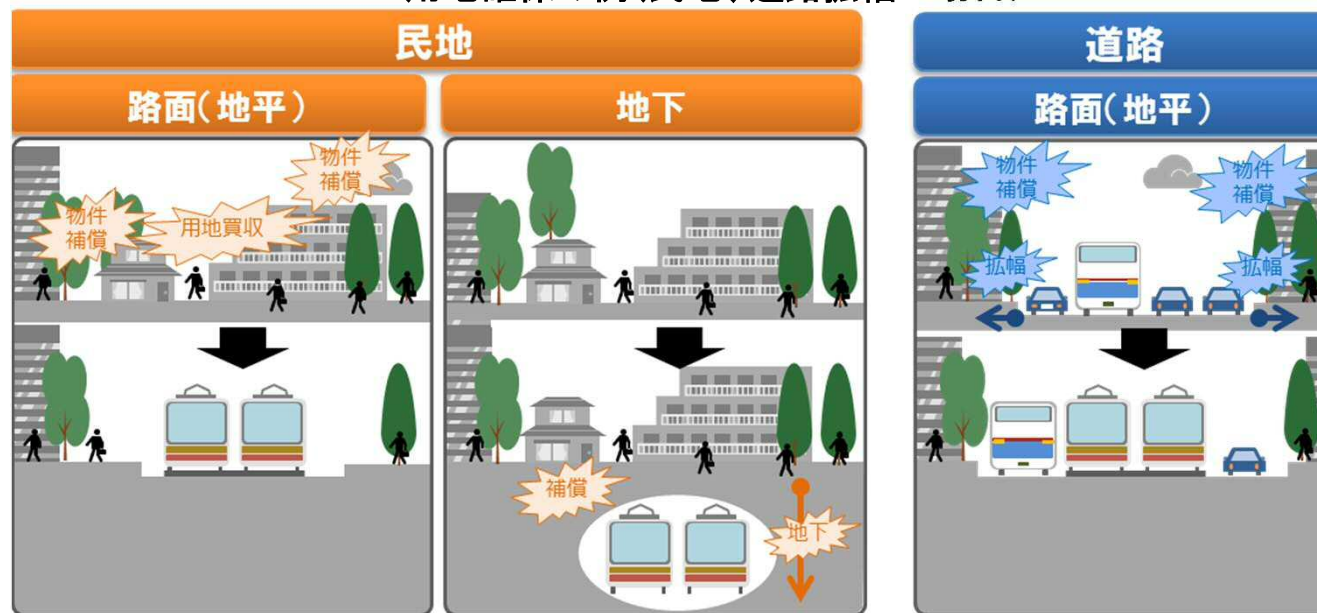
鉄軌道導入による環境、景観への影響例(地下、路面、高架)



(2) 用地の確保

①鉄軌道を導入する場合は、導入空間や関連施設の用地確保のため、民地(道路沿線部含む)の施設・住宅の立ち退き等が発生する可能性がある。

用地確保の例(民地、道路拡幅の場合)



(3) 鉄軌道導入に伴う自治体負担

鉄軌道の導入により、沿線市町村における費用負担が発生する可能性がある。

【参考1】

沖縄都市モノレールの既存区間においては、支柱や軌道桁などインフラ部の建設事業費を、国道、県道、市道の各道路管理者が負担。整備に際しては、道路の補助金を活用しており、補助率等は直轄国道区間9.5/10、県道等区間9/10、市道区間8/10。各道路管理者の負担額は、それぞれの整備延長により異なる。

【参考2】

沖縄都市モノレール(株)の経営安定化に向け、県及び那覇市は無利子貸付による財政支援を行った(H20年度~H23年度)。新たな財政支援が必要となった場合、モノレールの延長により浦添市も県、那覇市とともに財政支援を行うこととなっている。(負担割合は、県が50%、残り50%を那覇市と浦添市が路線距離比に応じ負担)