

パネル展示等のお知らせ

平成28年5月中旬から県内各地で、鉄軌道計画案づくりの検討状況をお知らせするパネル展示や県職員を配置したオープンハウスを実施する予定です。オープンハウスは、下表のパネル展示期間中、「〇〇市役所」「〇日オープンハウス(例)」と表記した場所・日程で午後を実施します。

パネル展示・オープンハウス実施スケジュール

公共施設・商業施設	5/20~5/26	沖縄県庁
	5/20~5/24	イオン名護 20日・21日オープンハウス、イオン北谷 22日・24日オープンハウス、「道の駅」許田交通情報センター、モノレール県庁前駅、泊ふ頭旅客ターミナルビル「とまりん」
	5/20~5/26	糸満市役所
	5/21~5/26	中城村吉の浦会館
	5/23~5/27	読谷村役場、沖縄市役所、北谷町役場、宜野湾市役所、浦添市役所
	5/25~5/31	北中城村役場
	5/26~5/30	イオン志志川 27日・29日オープンハウス、サンエー西原シティ
	5/26~6/1	嘉手納町役場
	5/27~6/2	宮古島市役所 31日オープンハウス
	5/30~6/3	西原町役場、豊見城市役所、南城市役所大里庁舎
病院	5/23~5/27	沖縄県立中部病院、沖縄県立南部医療センター・子ども医療センター
	6/6~6/10	沖縄県立北部病院

公共施設・商業施設	6/2~6/6	イオン那覇 3日・5日オープンハウス、サンエー経塚シティ、サンエー豊見城ウイングシティ、イオンタウン南城大里 2日・5日オープンハウス	
	6/2~6/8	南風原町役場	
	6/3~6/7	うるま市健康福祉センターうるみん、久米島空港、プラザハウスショッピングセンター	
	6/6~6/10	道の駅ゆいゆい国頭 6日オープンハウス、道の駅おおきみ、東村役場、名護市役所、恩納村役場、今帰仁村コミュニティセンター	
	6/7~6/13	与那原町役場、宜野座村役場、金武町役場	
	6/8~6/14	那覇市役所、八重瀬町役場	
	6/9~6/15	石垣市役所 9日オープンハウス、本部町役場	
	6/10~6/14	運天港	
	大学	5/23~5/27	琉球大学 25日オープンハウス、名城大学、沖縄工業高等専門学校
		6/7~6/14	沖縄女子短期大学 7日オープンハウス
	6/8~6/14	沖縄国際大学、沖縄大学、沖縄キリスト教学院大学 10日オープンハウス、沖縄県立芸術大学、沖縄県立看護大学	

県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会実施スケジュール

市町村会議	5月23日(月) 14:00~16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1~4会議室
県民会議	6月4日(土) 13:00~17:00	沖縄県中部合同庁舎 4階 第1~4会議室
関係機関等意見交換会	6月8日(水) 14:00~16:00	沖縄県南部合同庁舎 5階 第1・2会議室

ご意見・ご質問・お問い合わせはこちらまで

〒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

(宛名用紙)

郵送、FAXの場合は、下記を切り取りご記入の上、お送り下さい。
 (郵送の場合は、「宛名用紙」をお持ちの封筒の表面にしっかりと貼り付けて、下記アンケートを同封の上、ご郵送ください。)

料金受取人払郵便

那覇中央局 承認

2185

差出有効期限 平成29年 3月31日まで

【受取人】
 沖縄県那覇市天久2丁目7番7号
 (受託企業：沖縄広告株式会社 内)行

沖縄県 企画部 交通政策課
 「沖縄鉄軌道・計画案づくりPI係」



切り取り

【意見募集期間】
 平成28年5月16日~6月15日

皆さまの声を今後の検討に反映させて頂くため、右のアンケートにお答えの上、郵送、FAX、電子メールにてお送りください。
 (ホームページ、スマートフォンでも直接入力ができます。)

平成28年1月~2月に実施しましたアンケートへのご協力ありがとうございました。皆さまからいただきましたご意見及び対応方針は、沖縄鉄軌道ホームページに掲載しております。

アンケート

【居住地】 県 市・町・村

以下の内容について、○をつけてください。

【性別】 男 女 【年齢層】 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代~

【問1】 沖縄県が、鉄軌道導入の取組を行っていることについて。
 1. 今回知った 2. 以前から知っていた

【問2】 ①「1.骨格軸のルート案(複数)の検討」(2~3ページ)について。
 1. 理解できた 2. ある程度理解できた 3. あまり理解できなかった 4. 理解できなかった

②「ルート案検討の視点」から、4つのルート案を示しました。
 他にも、どういふルート案が考えられますか?それは、どのような理由からですか?(2~3ページ参照)

経由する市町村をご記入ください。



【問3】 その他ご意見、ご要望など、ご自由にお書きください。

沖縄鉄軌道構想段階PI

おきなわ鉄軌道ニュース



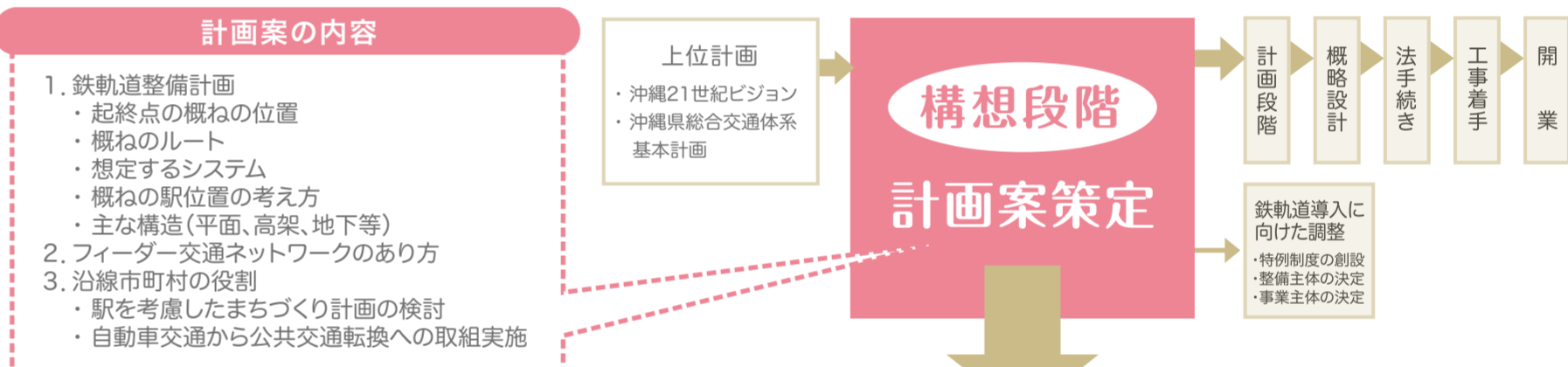
2016年
第5号
 沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム(以後「鉄軌道」という。)の計画案づくりの検討状況をお伝えるため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、継続的に発行していく予定です。

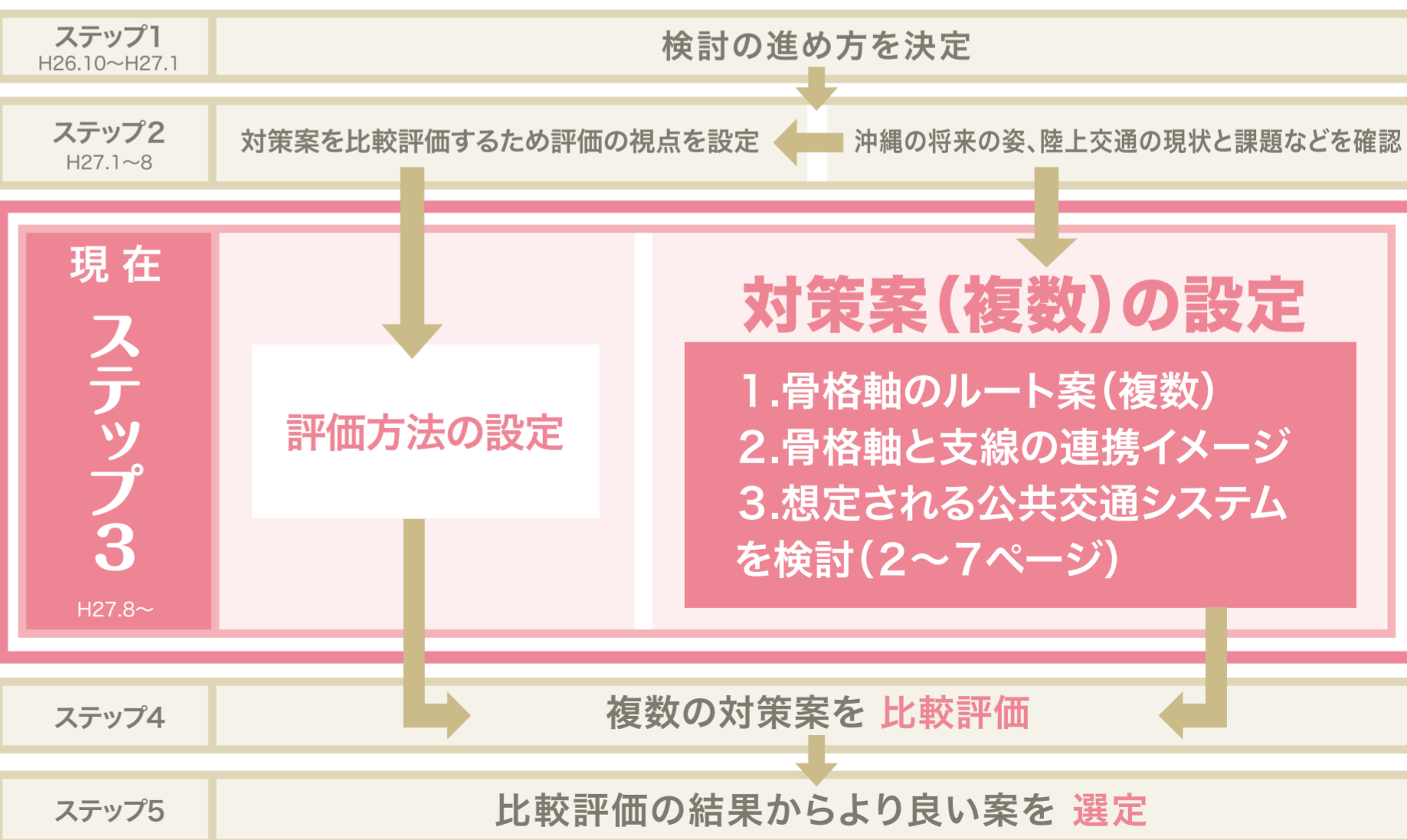
鉄軌道計画案づくりは、現在**ステップ3**で
ルート案などを検討中!

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

「おきなわ鉄軌道ニュース(第4号)」で県民の皆さまと確認した「将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割」を踏まえ、骨格軸のルート案を検討しました。

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) 多くの人々が利用できる地域を経由

- ・多くの人々が住んでいる地域、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。

おきなわ鉄軌道ニュース(第4号)で示した「公共交通の役割」

圏域間連携の強化	広域的な地域圏の形成に向け、那覇と名護間における骨格性、速達性(1時間)定時性などを備えた公共交通軸の構築による圏域間連携の強化
移動利便性の向上	公共交通の有機的連携による県民や観光客の移動利便性の向上
交通の円滑化	県民や観光客の交通流動が多い地域における交通の円滑化
交通渋滞の緩和	自動車交通が集中する地域における交通渋滞の緩和
まちづくりの支援	中南部都市圏の都市軸形成支援やまちづくりとの連携等

※H28年1～2月の意見募集で頂いた県民意見を踏まえ、上記役割を果たすために必要な視点として「持続可能性の観点から、採算性(利用促進を含む)を考慮した公共交通」を追加しました。

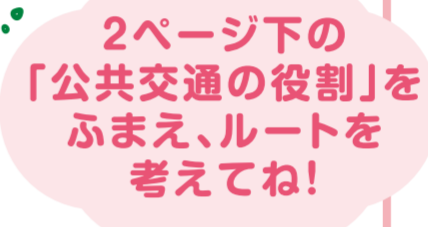
ルート案(A～D案)

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)



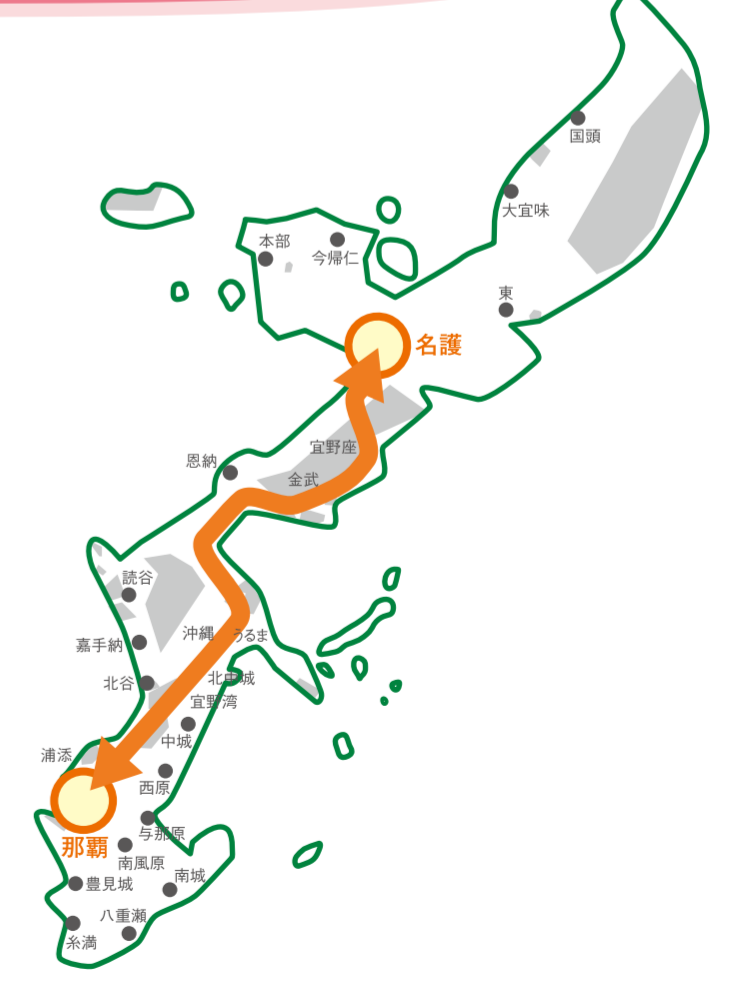
2ページ下の「公共交通の役割」をふまえ、ルートを考えてね!

あなたのご意見をお聞かせください。
4つのルート案以外にも、どのようなルート案が考えられますか?それは、どのような理由からですか?

*8ページのアンケート問2でお答えください。



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

多くの県民が利用できる利便性の高い公共交通ネットワークをつくるには、3ページで示した骨格軸だけではなく、骨格軸と地域を結ぶ支線(フィーダー交通)もあわせて検討する必要があります。支線についても、「公共交通の役割」(2ページ参照)から以下の「検討の視点」を整理のうえ、検討しました。

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。

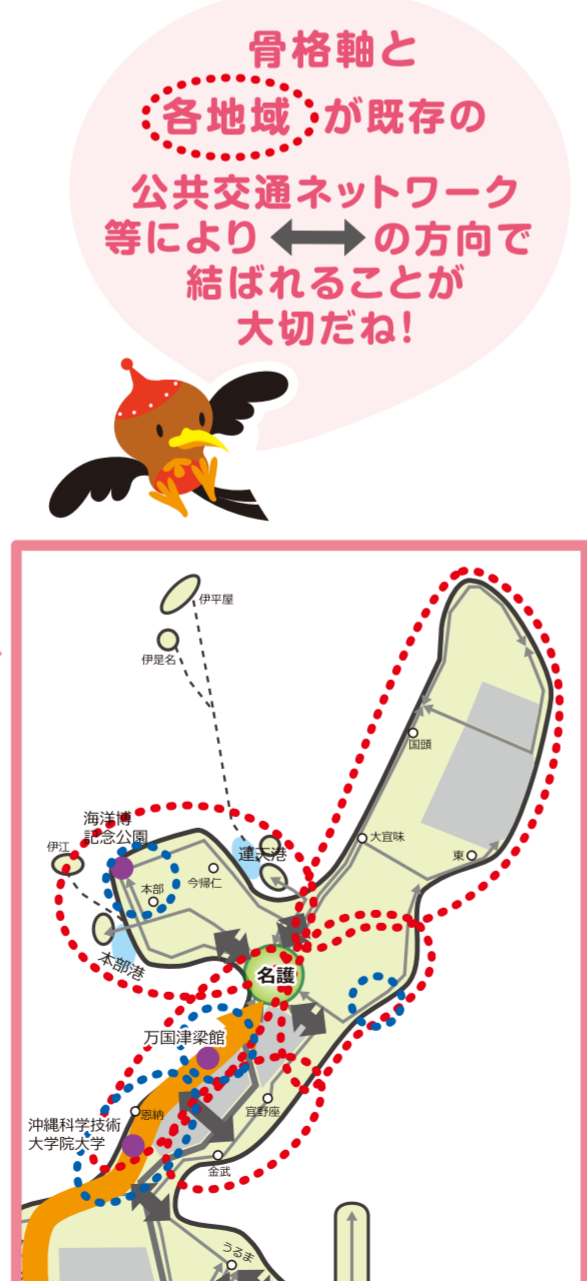
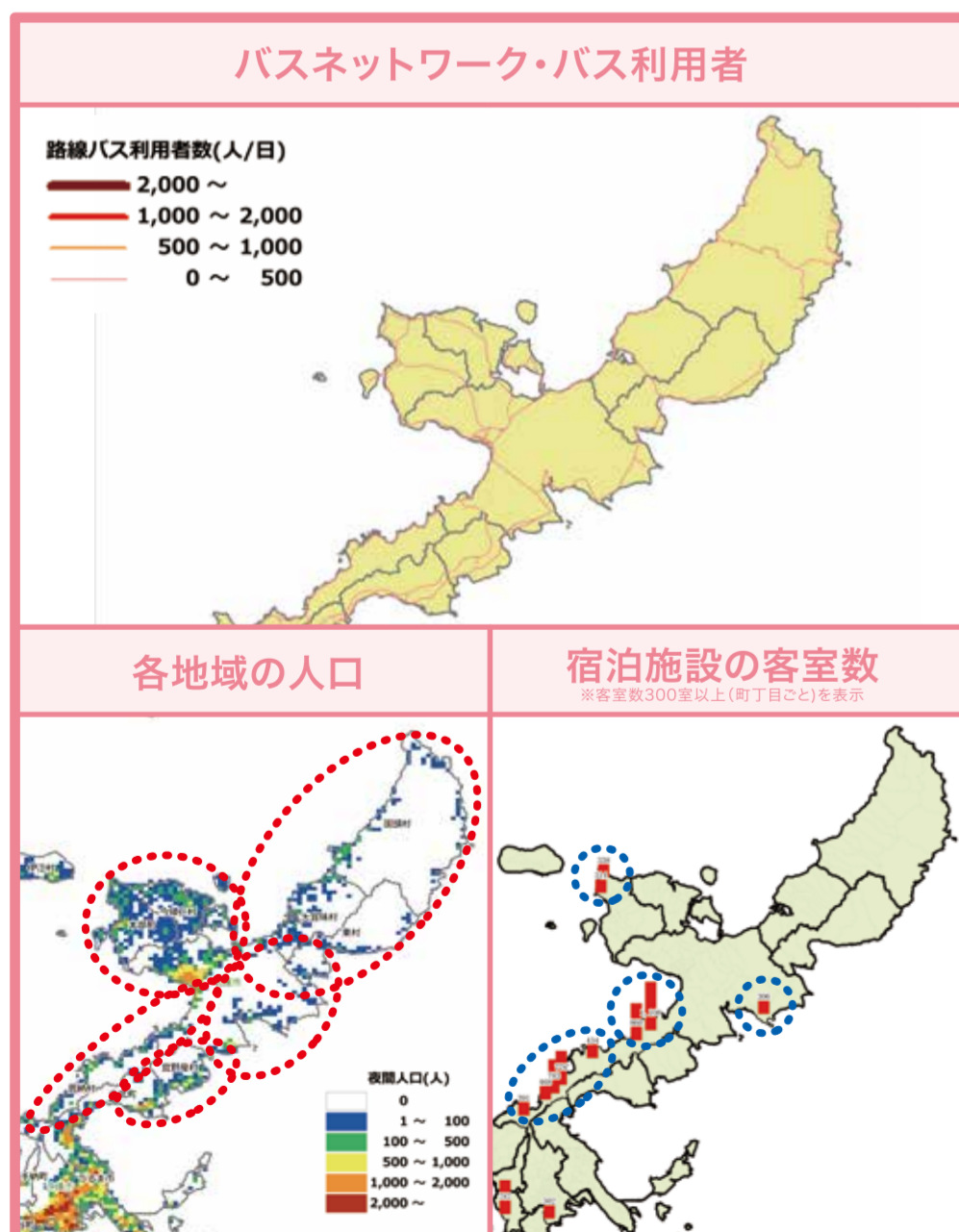
バスやモノレールなど既存の公共交通は、人口分布や空港、港などの主要施設等を考慮し、地域内及び地域間を連絡していることから、骨格軸と各地域を結ぶ支線(フィーダー交通)については、既存の公共交通ネットワークを基本に検討を行いました。

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。

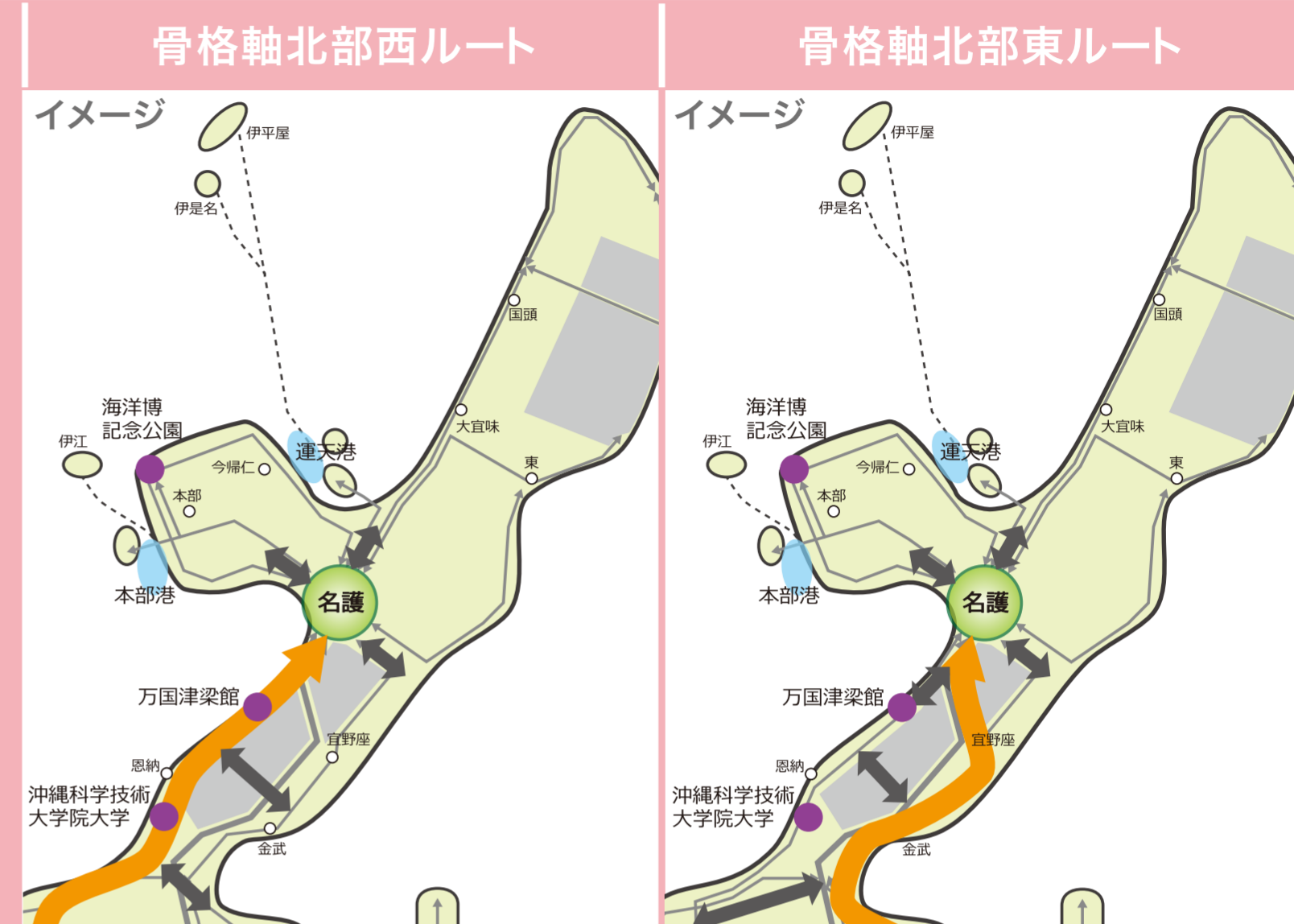
なお、本検討では、既存の公共交通ネットワーク等を踏まえ、骨格軸と各地域の効率的な結び方(方向)について検討を行ったものであり、具体の検討は、計画段階以降、駅位置等を踏まえ行うこととなります。

例えば、「北部西ルート」の場合...



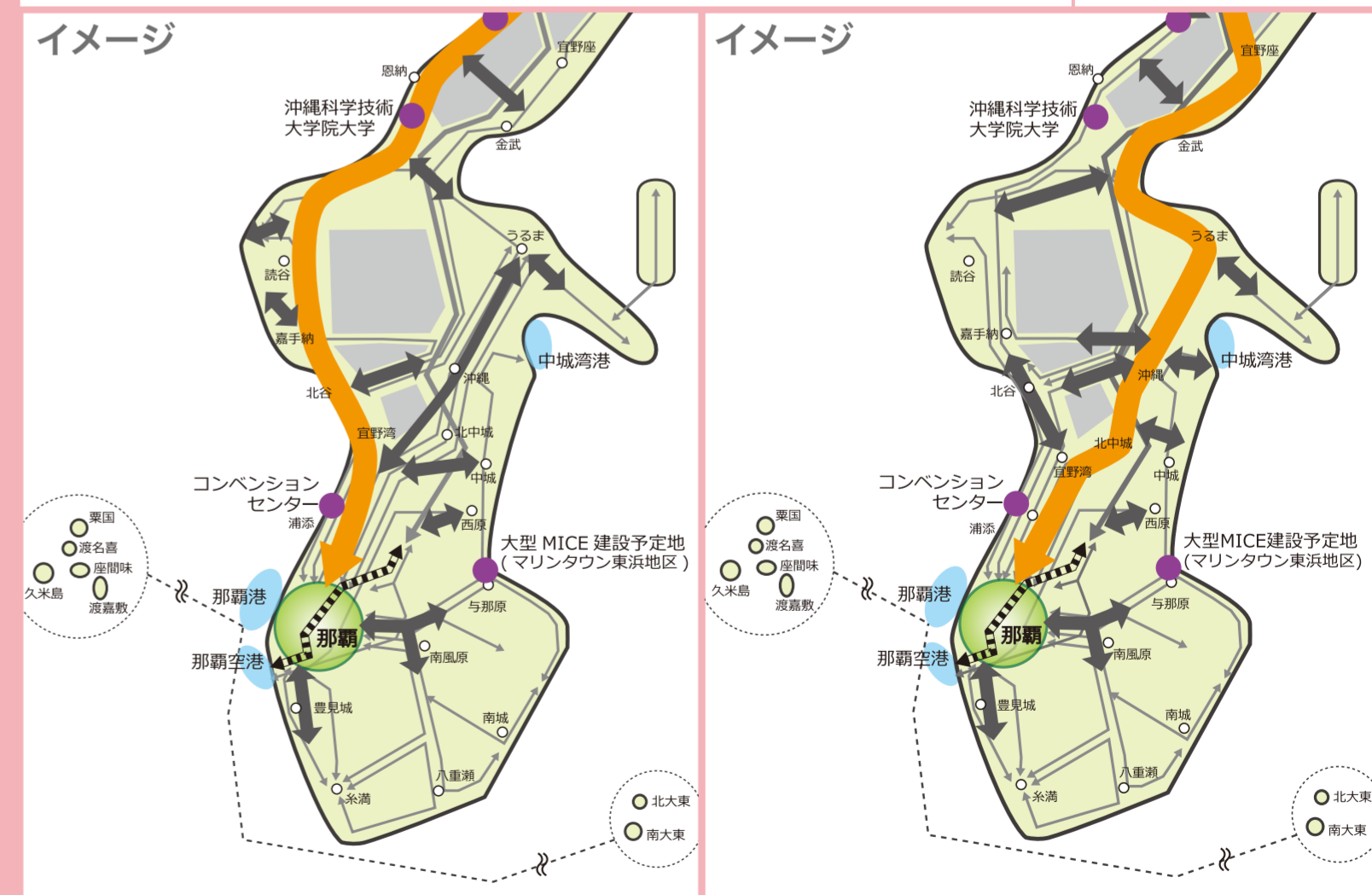
骨格軸と地域を結ぶ支線のイメージ

ルートごとの骨格軸と地域の結び方のイメージは、右図のとおり。



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。

- 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. 想定される公共交通システム



本計画(構想段階)では、想定されるシステムの検討まで行います。
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。

電車は駅で止まるから、那覇と名護の間を1時間で走るには
最高時速100km以上の交通システムが必要なんだね。
ってことは、骨格軸には専用軌道が必要だね!

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・ティー)、HSST(エイチ・エス・エス・ティー)
- 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したシステムが求められます。
- 地域の公共交通に適しためられます。

・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では非効率な地域では、輸送力の高いBRTやLRTなども想定されます。

やすさ、他の交通機関との連携したシステムが求められます。
輸送力をもったシステムが求められます。

要施設などを結んで運行されて路線バスの活用が想定されます。
効率的な地域では、輸送力の高いBRTやLRTなども想定されます。

コラム～専用軌道と併用軌道の違い～

専用軌道とは?

- ・専用の敷地、高架橋、トンネルを走行するもの。
- ・自動車や歩行者などの影響を受けず、定時性や速達性は高い。



高架橋による専用軌道

地下トンネルによる専用軌道

併用軌道とは?

- ・道路で自動車と併走するもの。
- ・走行時に信号や自動車の影響で減速、停止することがあるほか、法律などにより速度制限がある。



自動車と併走する路面電車(LRT)

自動車と併走する基幹バス(BRT)

自動車と併走する路線バス

(参考) 国内で運行されている交通システム

	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		新交通システム		HSST	LRT (専用軌道)	LRT (併用軌道)	バス	
	普通鉄道	小型鉄道	モノレール	AGT				BRT	路線バス
代表的な事例									
概要	JRや私鉄等で一般的に運行しているシステム	車両の小型化などで普通鉄道よりコスト削減が期待できるシステム	道路上空に敷設された一本の軌道桁をゴムタイヤで走行するシステム	道路上空に敷設された専用軌道をゴムタイヤ付き車両が走行するシステム	道路上空に敷設された専用軌道を電磁石で浮上して走行するシステム	従来の路面電車より低床な車両が、専用軌道を走行するシステム	従来の路面電車より低床な車両が、併用軌道を走行するシステム	バスが専用道路や専用車線を走行するシステム	一般の道路を走行するバスによる従来の交通システム
運行速度	高速 130km/h程度	80km/h程度 海外事例:100km/h 開発中:110km/h	80km/h程度 開発により 速度向上の可能性がある	60km/h程度 海外事例:80km/h 開発中:120km/h	100km/h程度	60km/h程度 海外事例:100km/h	最高40km/h (軌道法による制限速度)	60km/h(道路交通法による制限速度) ※制限速度は道路により異なる。	低い
定時性	高い 専用軌道を走行するので、一般車両の渋滞や信号の影響を受けず、運行時間間が正確(定時性が高い)				低い 道路の渋滞や信号などの影響を受ける(遅延等が発生)				
輸送力 (1時間あたり片方向)	大量 6,000～12,000人/h	3,500～7,500人/h	2,500～6,000人/h	5,000～8,000人/h	4,800人/h程度	2,500～4,500人/h	2,500～4,500人/h	2,000～4,000人/h	少量 1,000～2,000人/h
建設コスト(1Kmあたり)	高い	高い	高い	高い	高い	高い	低い		低い 既存インフラを活用するので費用がかからない
	高架 100～150億円/km トンネル 200～300億円/km	高架 80～150億円/km		トンネル	200～250億円/km		道路内 20～30億円/km	道路内 10～20億円/km	