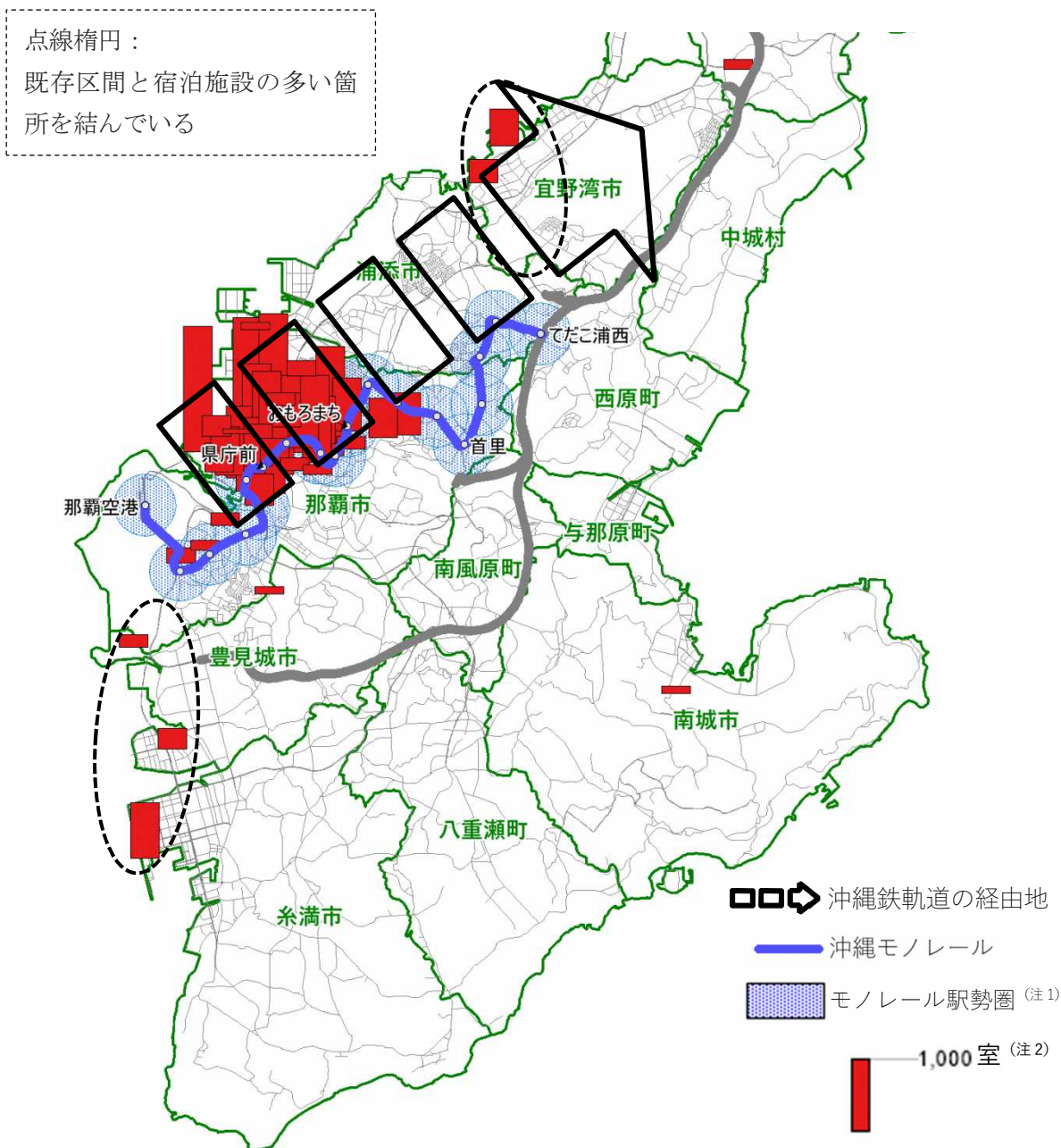


3) 宿泊施設

沖縄都市モノレール沿線地域及び沖縄県中南部における宿泊施設の分布を以下の図に示す。宿泊施設の多い以下の地域を、モノレールの利用が期待できる地域として抽出した。

- ①豊見城市 ②糸満市 ③宜野湾市



注1) モノレール駅勢圏は、平成18年「パーソナリティ」調査時のモノレール駅別徒歩圏域の80%タイル距離の平均値(約700m)

注2) 客室数50室以上(町丁目ごと)を表示

出典：平成26年沖縄県宿泊施設実態調査(沖縄県)を基に作成

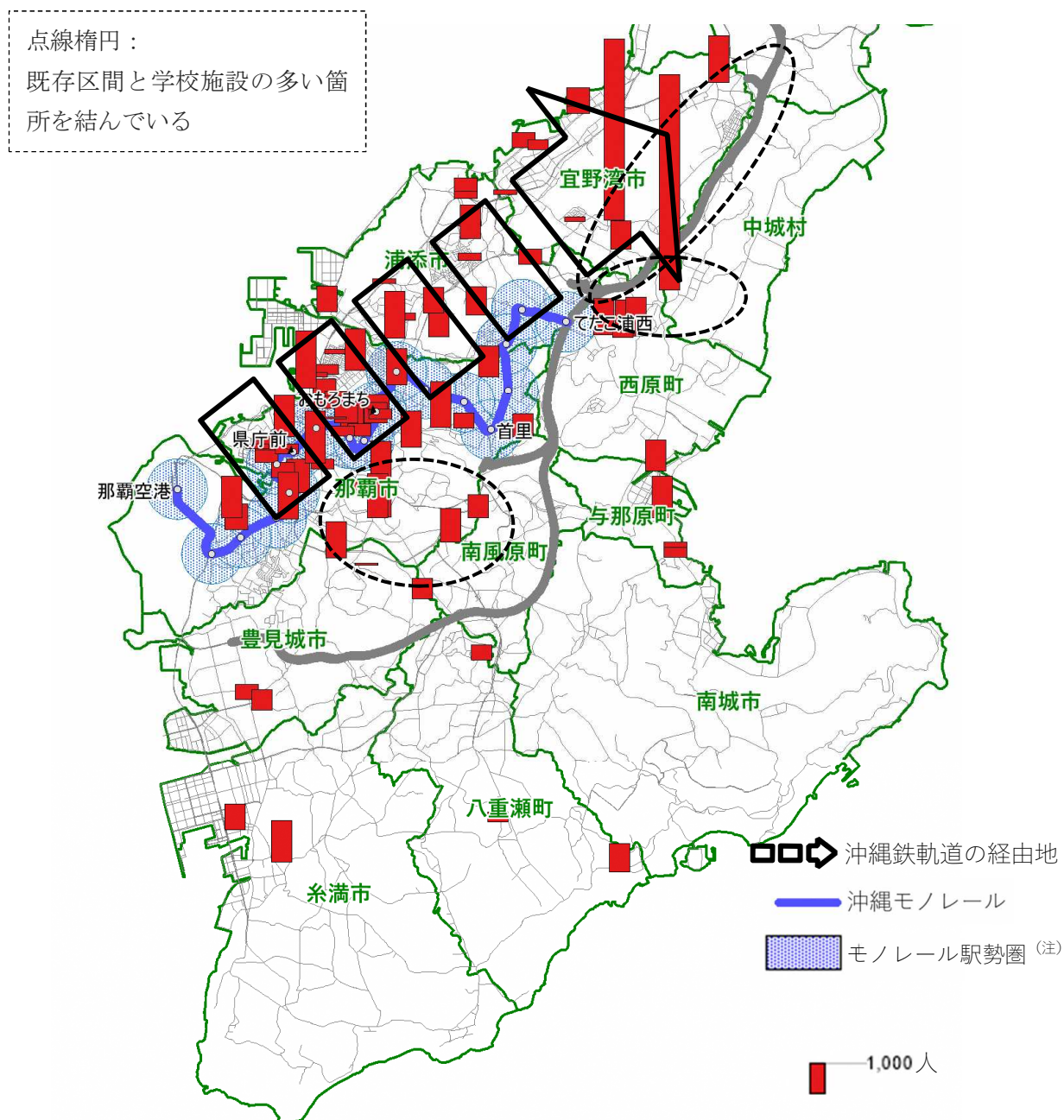
図 宿泊施設

4) 学校施設

沖縄都市モノレール沿線地域及び沖縄県中南部における学校施設（高校・短期大学・大学・大学院・専修学校）の分布を以下の図に示す。

学校施設の多い地域はモノレールの利用が期待できるため、沖縄都市モノレールの既存区間と学生・生徒数が一定程度以上の規模である学校が集中する地域を抽出した。

- ①糸満市 ②南風原町 ③宜野湾市 ④中城村



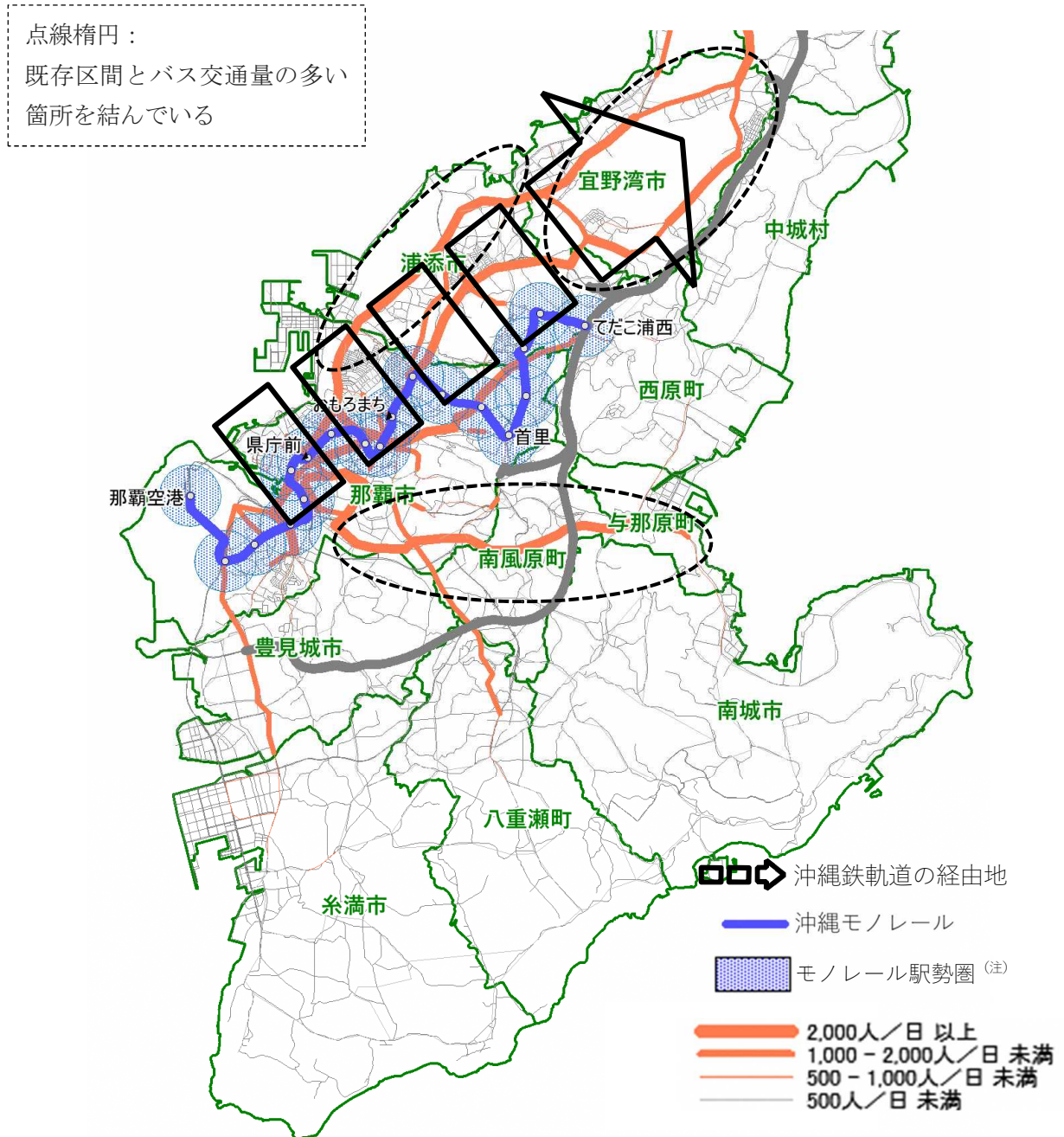
注) モノレール駅勢圏は、平成 18 年「パーソナリティ」調査時のモノレール駅別徒歩圏域の 80% タイム距離の平均値 (約 700m)
 出典：位置：国土数値情報 (国土交通省) を基に作成。生徒数：2018 年全国学校総覧

図 学校施設

5) バス交通量

沖縄都市モノレール沿線地域及び沖縄県中南部におけるバス交通量を以下の図に示す。バス交通量の多い地域はモノレールへの転換が期待できるため、バス交通量が沖縄都市モノレール沿線地域と同程度である地域を抽出した。

- ①豊見城市 ②浦添市 ③宜野湾市 ④南風原町 ⑤与那原町



注) モノレール駅勢圏は、平成18年パーソナルトリップ調査時のモノレール駅別徒歩圏域の80%タイル距離の平均値(約700m)
出典: 平成26年沖縄本島路線バス利用促進方策検討に向けた調査(沖縄県)のサンプル調査データを基に作成

図 バス交通量

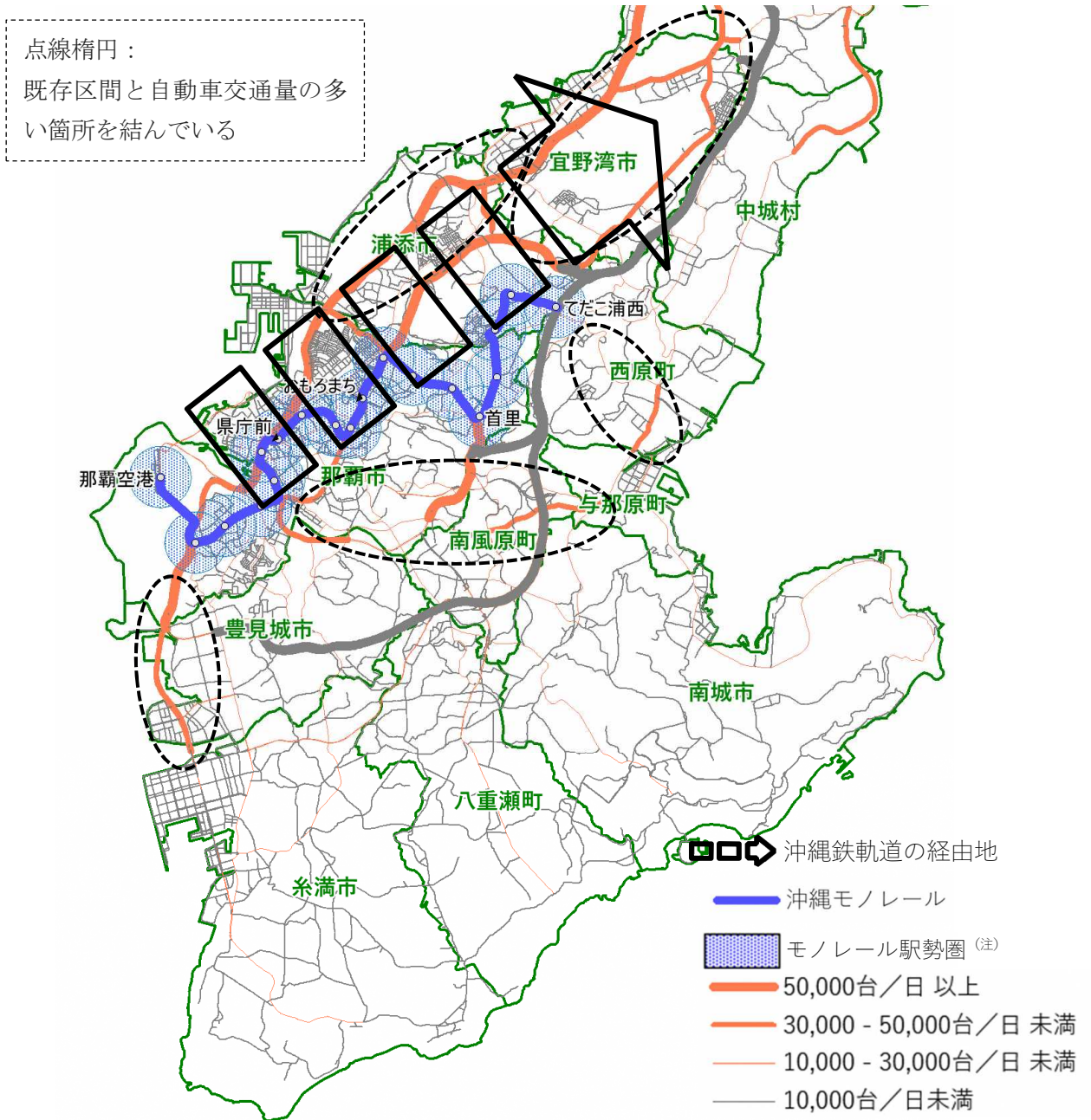
(2) 視点2：自動車交通が集中する地域を經由

1) 自動車交通量

沖縄都市モノレール沿線地域及び沖縄県中南部における自動車交通量（24時間交通量）を以下の図に示す。

自動車交通量の多い地域はモノレールへの転換が期待でき、自動車交通量が減少することで渋滞の緩和や二酸化炭素の削減が期待できるため、沖縄都市モノレール沿線地域と同程度である地域を抽出した。

- ①豊見城市 ②浦添市 ③宜野湾市 ④南風原町 ⑤西原町

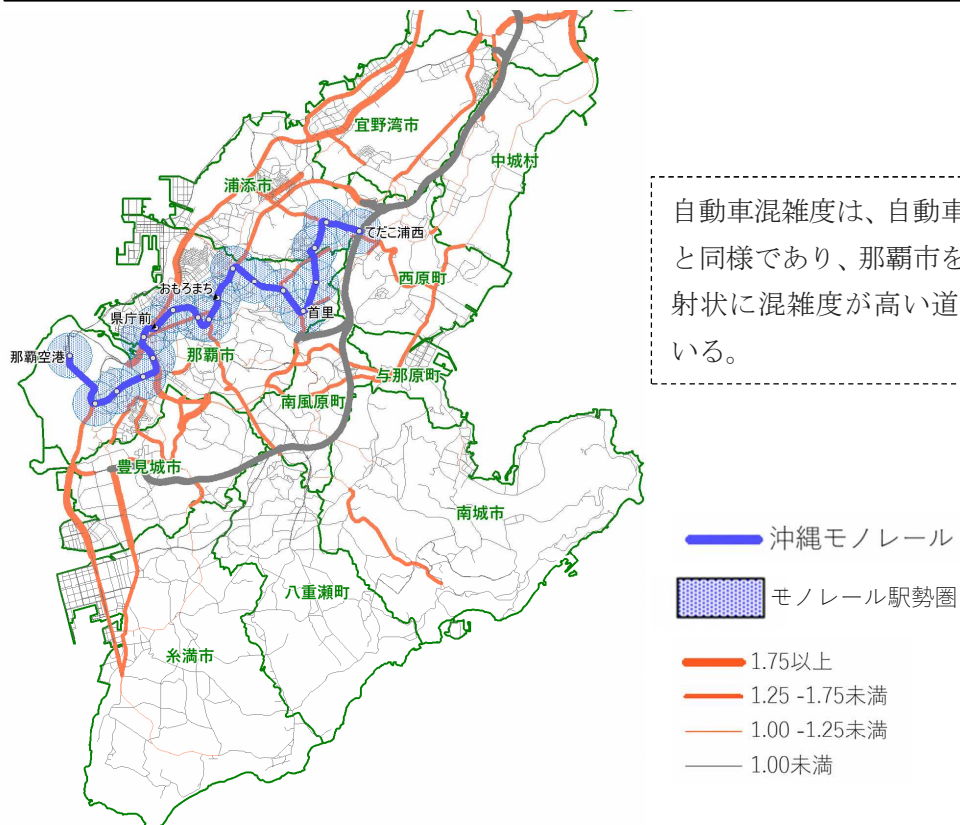


注) モノレール駅勢圏は、平成18年パーソナルトリップ調査時のモノレール駅別徒歩圏域の80%タイ尔距離の平均値(約700m)
出典：平成27年道路交通センサス(国土交通省)

図 自動車交通量(24時間交通量)

(参考) 自動車混雑度

- 1.00 以下：道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
- 1.00-1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
- 1.25-1.75：ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
- 1.75-2.00：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
- 2.00 以上：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。



注) 混雑度は、基準となる「1.0」で計画時の設計通りの交通量で利用されていることを表す。
 出典：平成27年道路交通センサス（国土交通省）

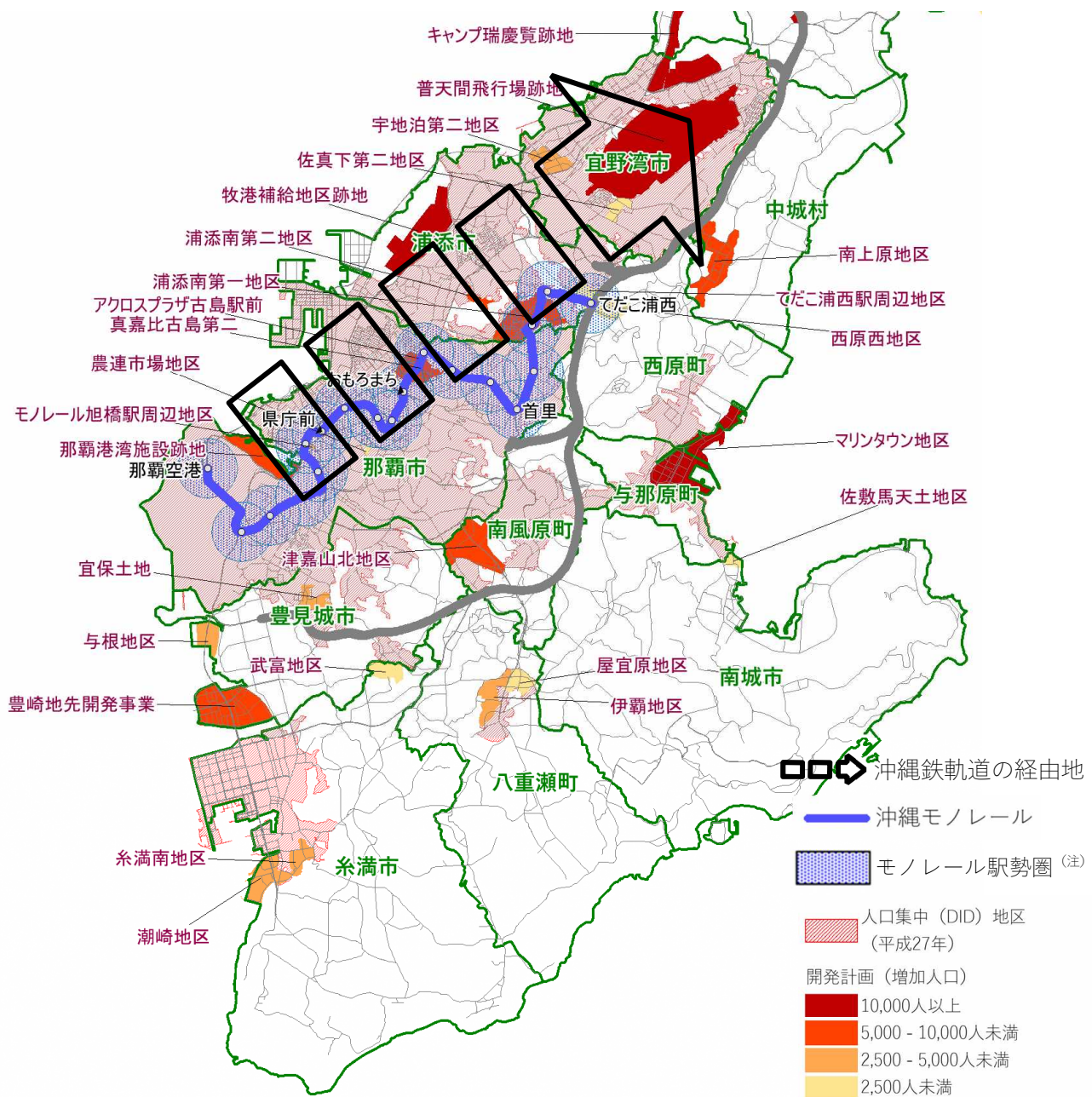
図 自動車混雑度

(3) 視点3：開発計画と一定以上の人口が集中する地区が連たんしている地域を経由

1) 開発計画

沖縄都市モノレール沿線地域及び沖縄県中南部における人口集中地区（DID）及び開発計画の分布を以下の図に示す。一定以上の人口が集中する地区と大きい計画人口を有する開発計画が連たんしている地域は、一定の利用者数の確保が期待できるため、沖縄都市モノレールの沿線周辺の人口集中地区と連たんし、一定数以上の計画人口を有する開発地区を結ぶ地域を抽出した。

- ①豊見城市 ②糸満市 ③南風原町 ④宜野湾市 ⑤与那原町



注) モノレール駅勢圏は、平成18年パーソナルトリップ調査時のモノレール駅別徒歩圏域の80%タイム距離の平均値(約700m)
 出典：沖縄県鉄軌道調査・第4回技術検討委員会より作成 ※検討会資料4-2

図 人口集中地区(DID)及び開発計画の分布

