

1. 関係部局の検討状況

- 広域道路については、沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月、沖縄県）に示された内容に基づいて中部縦貫道路及び宜野湾横断道路の線形や構造について検討が進められている。
- 鉄軌道については、沖縄鉄軌道計画案づくりの進め方（平成26年10月～、沖縄県）に示された内容に基づいて検討が進められ、委員会の推奨ルートとして、宜野湾市から北谷町を経由するルート「C派生案」が示された。今後、内閣府の検討を基にルートや構造形式、駅位置の具体化が図られる予定である。

普天間飛行場跡地利用に関係する広域インフラとして、広域道路と鉄軌道がある。これらは、国、県においてそれぞれの担当部局が検討を進めている。

それぞれの検討の内容について、その概要を整理し、普天間飛行場跡地利用計画において反映すべき事項を整理した。

(1) 広域道路

(1) - 1 沖縄県の検討状況：沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月、沖縄県）

本計画は、沖縄県21世紀ビジョン（平成22年3月策定）を上位計画とし、交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示し、同ビジョンの実現に寄与することを目的として策定された。

(1) - 1 - 1 検討体制

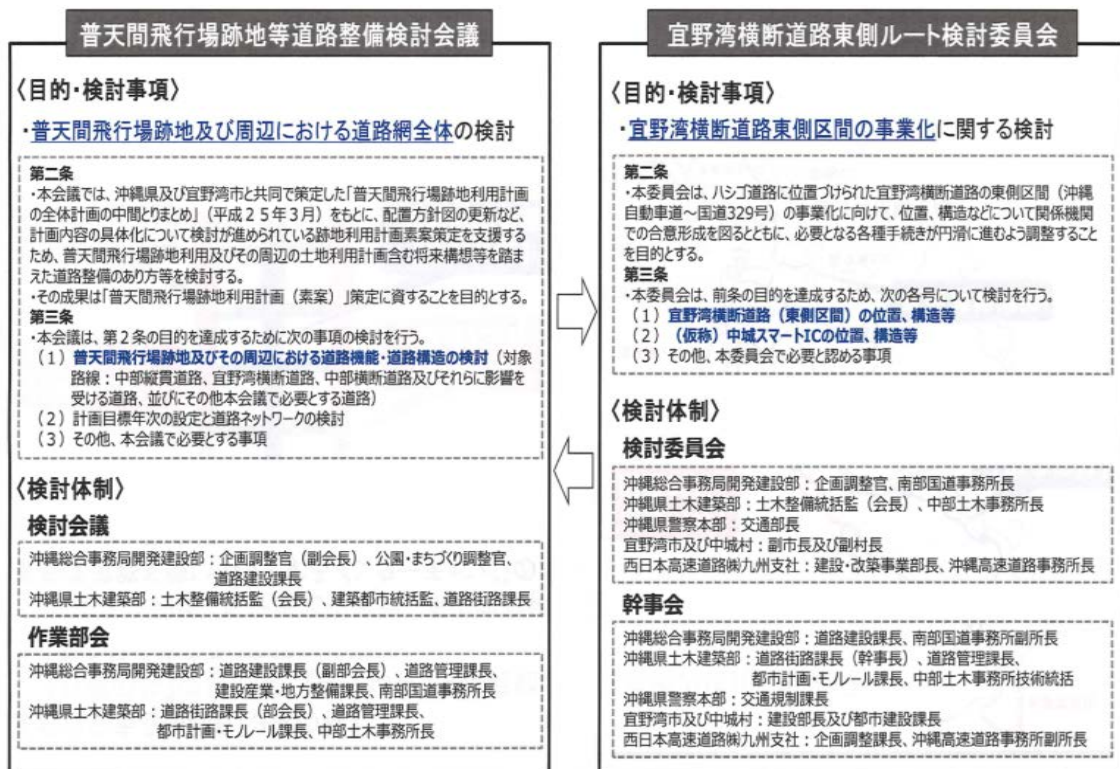


図 参-1 普天間飛行場跡地等道路整備検討体制

出典：宜野湾横断道路東側ルート検討委員会（第1回幹事会）資料（平成30年9月、沖縄県）

(1) - 2 関係部局の取組状況

平成 28 年度より、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議を組織し、駐留軍用地跡地内における「(仮称)中部縦貫道路」及び「(仮称)宜野湾横断道路」の道路整備のあり方等の検討に着手している。また、広域交通ネットワークを構成する「南風原・与那原バイパス」及び「与那原バイパスと国道 329 号の接続区間」についても整備・検討が進められている。

(1) - 2 - 1 広域道路の検討条件の整理 (第 4 回作業部会会議資料より関係箇所抜粋)

①目標年次の設定

目標年次を平成 52 年*と設定

*基地返還から主要道路の整備・供用開始までは、概ね 10 年程度を想定

②自動車交通量 (OD) の設定

平成 42 年将来自動車 OD 表 (試算) に以下の項目を加味して時点修正を行う。

- ・普天間飛行場跡地 (以降、「跡地」という。) 開発に伴う発集量の想定 (±)
- ・平成 52 年時点における人口減少の想定 (-)
- ・新たな公共交通システム導入による自動車分担率の変化 (-)
- ・観光 OD (入域観光客増) の上乗せ (+)
- ・大型 M I C E 開発交通量を上乗せ (+)

③道路構造の設定

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の規格は、4 種 1 級・4 車線と設定した。

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の将来交通量は、40,000 台/日以上と多く、6 割以上が 15km 以上の長トリップを占めており、沿道土地利用からのアクセスも一定程度配慮する必要があることから、【バイパスタイプ】が望ましい。

④その他

国道 58 号と平面交差させた場合、交差点部の緩勾配区間の確保及び高低差により、跡地内において地形改変が発生し、沿道の街路的な利用が困難となる。

跡地内は極力平面構造とし、国道 58 号とは接続しない縦断を事務局案とする。

※国道 58 号と接続した場合、国道 58 号への交通負荷が大きくなることを確認済み。

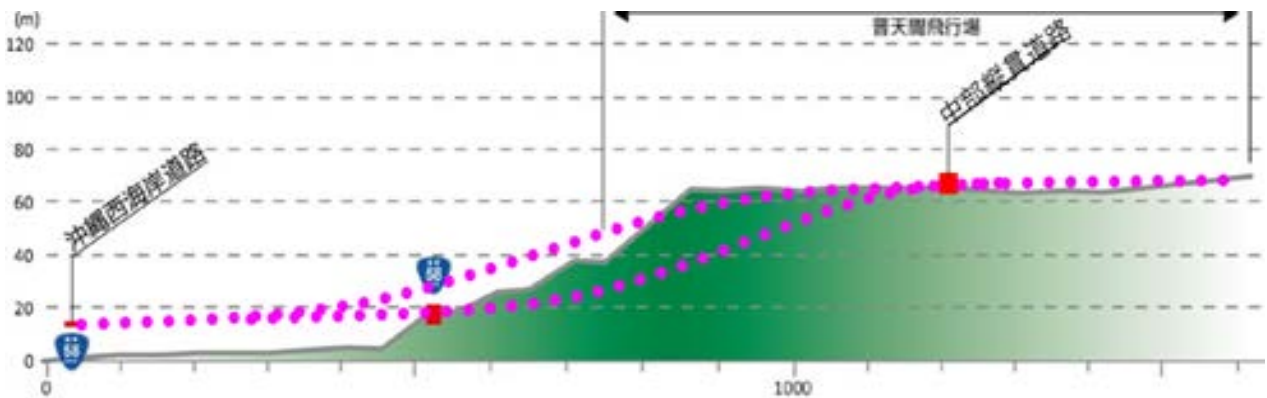
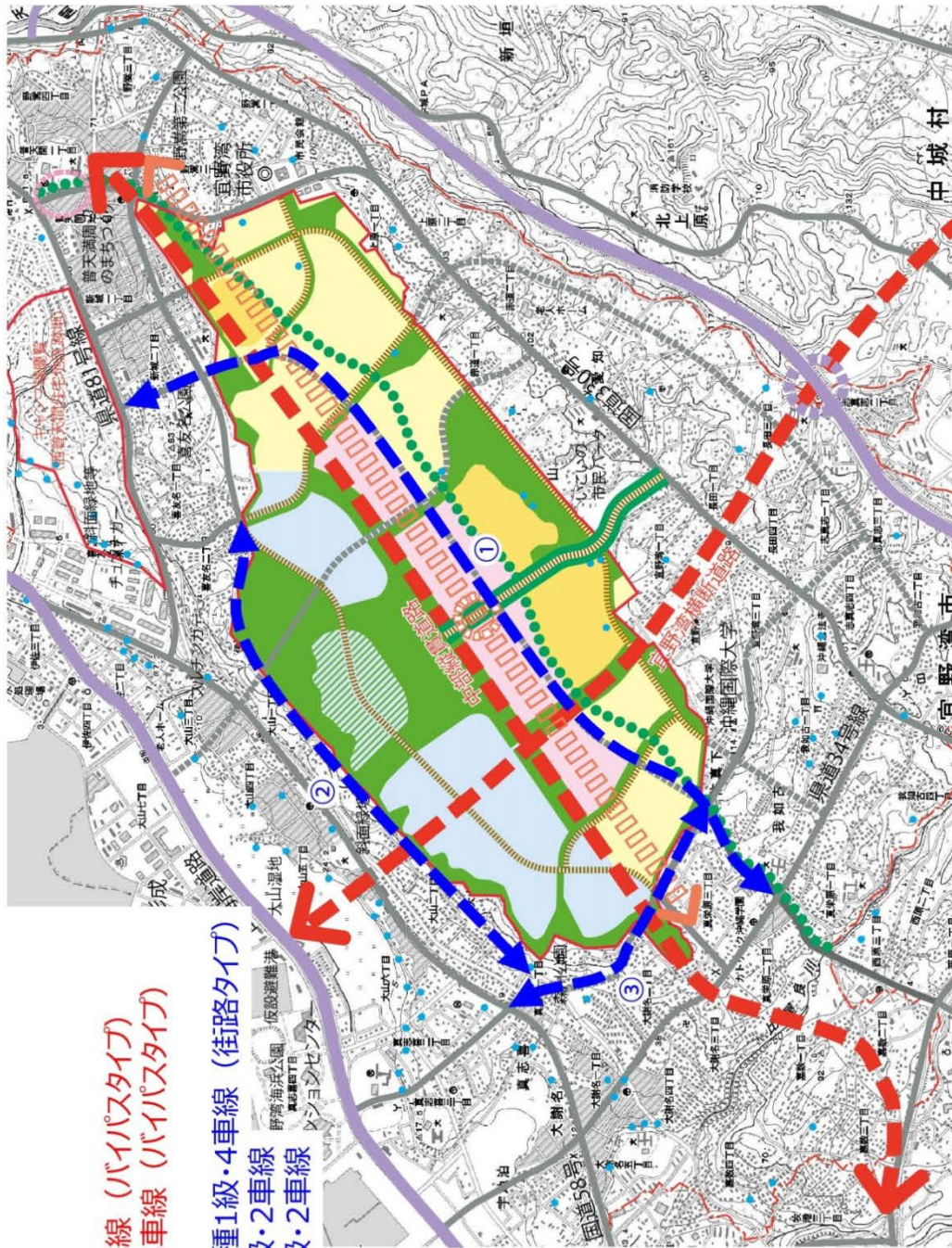


図 参-2 宜野湾横断道路の西側区間の接続

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料 (平成 30 年 7 月、沖縄県)

(1) - 2 - 2 検討路線の概要



【基地内道路の道路規格】

- 主要幹線道路
- 中部縦貫道路：4種1級・4車線（バイパスタイプ）
- 宜野湾横断道路：4種1級・4車線（バイパスタイプ）
- 都市幹線道路
- ① 宜野湾南風原線の延伸：4種1級・4車線（街路タイプ）
- ② 宜野湾市道の延伸：4種2級・2車線
- ③ 宜野湾市道の整備：4種2級・2車線

凡 例	
	振興拠点ゾーン(振興コア)
	都市拠点ゾーン
	居住ゾーン(旧集落跡)
	公園
	周辺市街地の公園緑地等
	並私街道
	シンボル道路
	高規格幹線道路、地域高規格道路
	主要幹線道路 (計画構想区間)
	都市幹線道路 (既設区間/計画構想区間)
	地区幹線道路 (跡地関連) (既設区間/計画構想区間)
	公共交通軸 (構想)
	湧水

図 参-3 断面容量不足の強化対象路線

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料（平成30年7月、沖縄県）

(2) 鉄軌道

鉄軌道に関する検討状況について、現状と関係部局の取組状況を示した。

(2) - 1 鉄軌道の構想段階における概略計画

沖縄県は、平成 30 年 3 月に開催された第 9 回計画検討委員会において取りまとめられた計画案を踏まえ、平成 30 年 5 月に県計画案を策定した。

沖縄県は、平成 30 年 8 月 2 日、3 日にかけて、内閣総理大臣や関係省庁等に対し、沖縄鉄軌道の事業化に向けた取組に関する要請を行った。

(2) - 1 - 1 計画検討の背景・目的

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、沖縄 21 世紀ビジョンで示された「沖縄の将来の姿」実現や陸上交通の現状の課題解決を踏まえた「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」「交通渋滞緩和」等の観点から、沖縄本島の公共交通の骨格軸となる鉄軌道の概ねのルートや主な構造等、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画としてとりまとめ、併せて鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークのあり方や駅を中心としたまちづくり等、今後必要となる取組・検討事項を明確化することを目的としている。

構想段階の次の計画段階においては、本書でとりまとめた概略計画をもとに、具体的なルートや駅位置等について詳細に検討を行っていくことになる。

(2) - 1 - 2 ルート検討に係る考え方

①起終点

那覇市及び名護市とした。なお、今後公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域ニーズを踏まえ検討していく。

②概略ルート及び経由市町村

那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を経由するルートとした。

③想定する構造

用地確保や事業費等の観点から、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本とし、市街地部のうち宜野湾～北谷は高架橋で、それ以外は地下トンネル、郊外部は山岳トンネルと高架橋を想定した。

④駅位置の考え方

駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる場所に設置することが重要となる。

このため、具体的な駅位置の検討を行う計画段階においては、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定することが必要となる。

⑤ 検討対象として想定するシステム

那覇と名護間 60~70km を 1 時間で結ぶためには、最高運行速度 100km/h 以上の専用軌道を有するシステムが求められ、輸送力としては小型鉄道程度が必要となることから、今後の技術開発の動向にもよるが、小型鉄道、モノレール、AGT、HSST、LRT（専用軌道）を想定している。

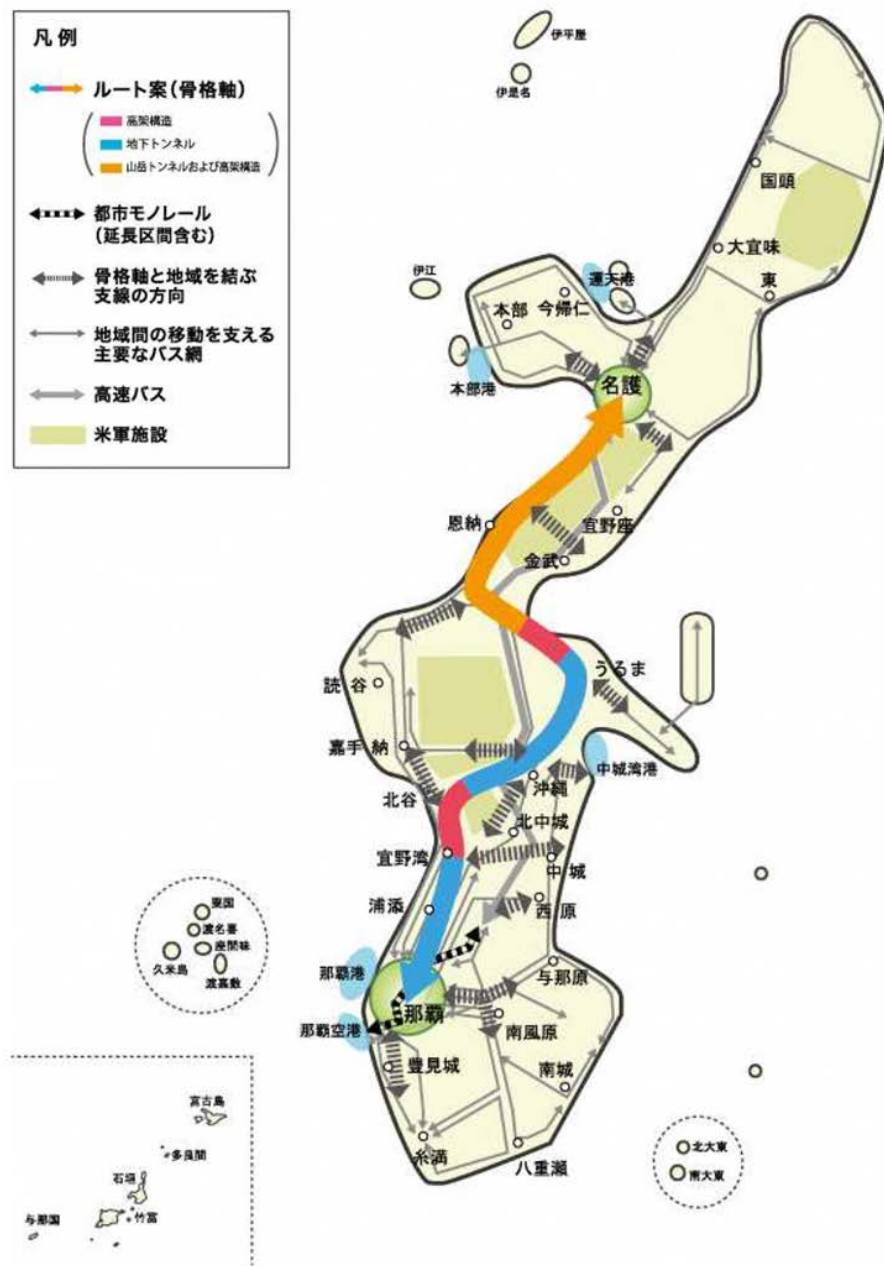


図 参一 4 概略計画図

出典：沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（平成 30 年 5 月、沖縄県）

(2) - 2 内閣府「鉄軌道等導入課題検討調査」におけるモデルルート検討

県内の新たな公共交通システムへの期待感が高まる中、内閣府においても平成 22 年度から沖縄県本島を対象に、鉄軌道等の仮定モデルルートの設定、需要予測、事業採算性の検討など新たな公共交通システムの導入に関する調査・検討を進めている。

(2) - 2 - 1 計画検討の背景・目的

沖縄本島は広域的な大量輸送を担う骨格的な鉄軌道がなく自動車に依存した交通体系から「交通渋滞」「観光・物流等の経済的損失」「環境面の影響」など様々な社会経済的問題が顕在化している。

そこで、沖縄県における鉄軌道等導入課題検討調査は、県が策定した「沖縄県 21 世紀ビジョン」の“県内の新たな公共交通システムの必要性”について共通認識を持ち、平成 22 年から沖縄県における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムに関する導入課題について幅広く検討することを目的とし、検討精度を改善しながら現在まで調査・検討を進めている。

直近の平成 29 年度調査においては、モデルルート of 精査や支線軸の検討を行うとともに、更なるコスト縮減方策等の検討を行ったが、依然 B/C や事業採算性等に課題があった。平成 30 年度調査では、引き続きモデルルートや概算事業費の精査等、導入に向けた検討を進めている。

(2) - 2 - 2 ルート検討に係る考え方

① 起終点

糸満市及び名護市とする。なお、人口集積度の高い地域を中心に本島内の「主要都市間の連絡性の確保」と「交通需要の確保」の観点から起終点を設定している。

② 概略ルート及び経由市町村

糸満市、豊見城市、那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を経由するルートとする。

③ 想定する構造

用地確保や事業費、地形・地質条件、交通システム特性等を踏まえ、市街地は地下構造を基本とし、跡地部は地平構造、市街地部のうち浦添～宜野湾は高架構造又は地下構造で、それ以外は地平構造と盛土構造、郊外部は地下構造と高架構造を想定している。

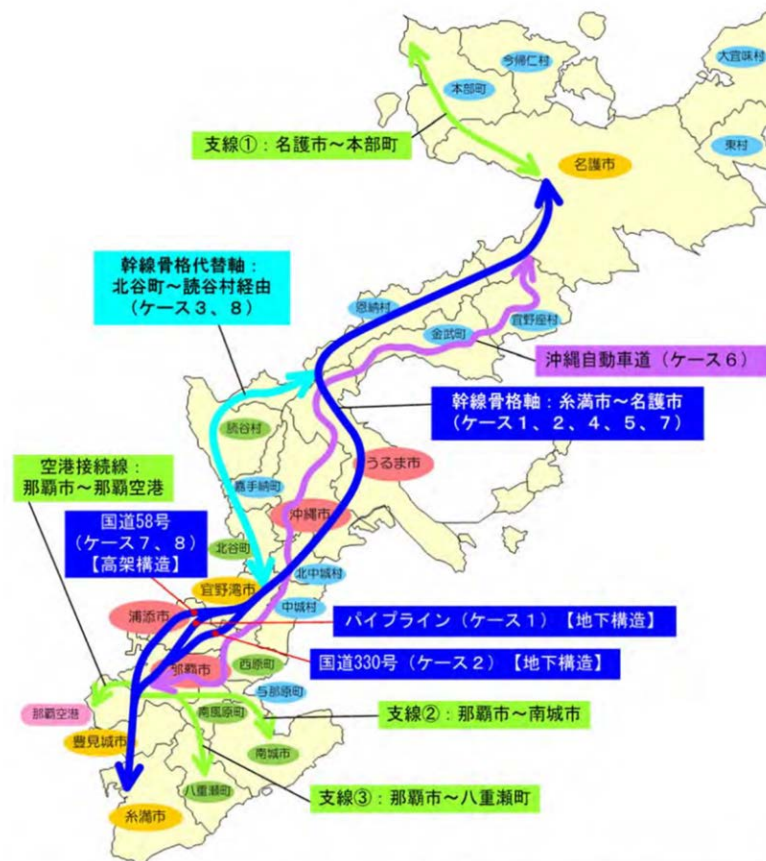
④ 駅位置の考え方

既存のインターチェンジ、高速バス停、サービスエリア・パーキングエリア、幹線道路などの主要交通軸との交差点部等を基本とする。その他の条件は、以下のとおりである。

- ・マイカーやフィーダー交通との結節となる施設などの P & R 駐車場やバスターミナル用地確保が容易な場所であること。
- ・駅周辺に集落や公共施設や商業施設、観光宿泊施設等があり、一定程度の需要が見込める場所であること。
- ・中南部地域については駅間距離 2 ～ 3 km 程度で設定。

⑤ 検討対象として想定するシステム

速達性の確保を最優先として、最高運転速度を 100km/h 以上と設定し、鉄道、トラムトレインを想定し、加えてイニシャルコスト削減の観点から小型システム（スマート・リニアメトロ）も比較検討している。



ケース	ルート概要	ルート	
		経由地	那覇～普天間の導入空間
ケース1	幹線骨格軸	うるま	パイプライン
ケース2	幹線骨格軸	うるま	国道330号
ケース3	幹線骨格代替軸	読谷	パイプライン
ケース4	ケース1+支線①②③	うるま	パイプライン
ケース5	ケース1+空港接続線	うるま	パイプライン
ケース6	沖縄自動車道	沖縄自動車道	
ケース7	幹線骨格軸	うるま	国道58号
ケース8	幹線骨格代替軸	読谷	国道58号

凡例	
	幹線骨格軸
	幹線骨格代替軸
	沖縄自動車道
	支線①～③、空港接続線
	那覇市：市町村名（人口10万人以上）
	宜野湾市：市町村名（人口5～10万人以上）
	読谷市：市町村名（人口2～5万人）
	読手納町：市町村名（人口2万人未満）

図 参-5 モデルルートの概要

出典：鉄軌道等導入課題検討調査（平成 25 年度、内閣府）