

計画検討委員会 検討資料

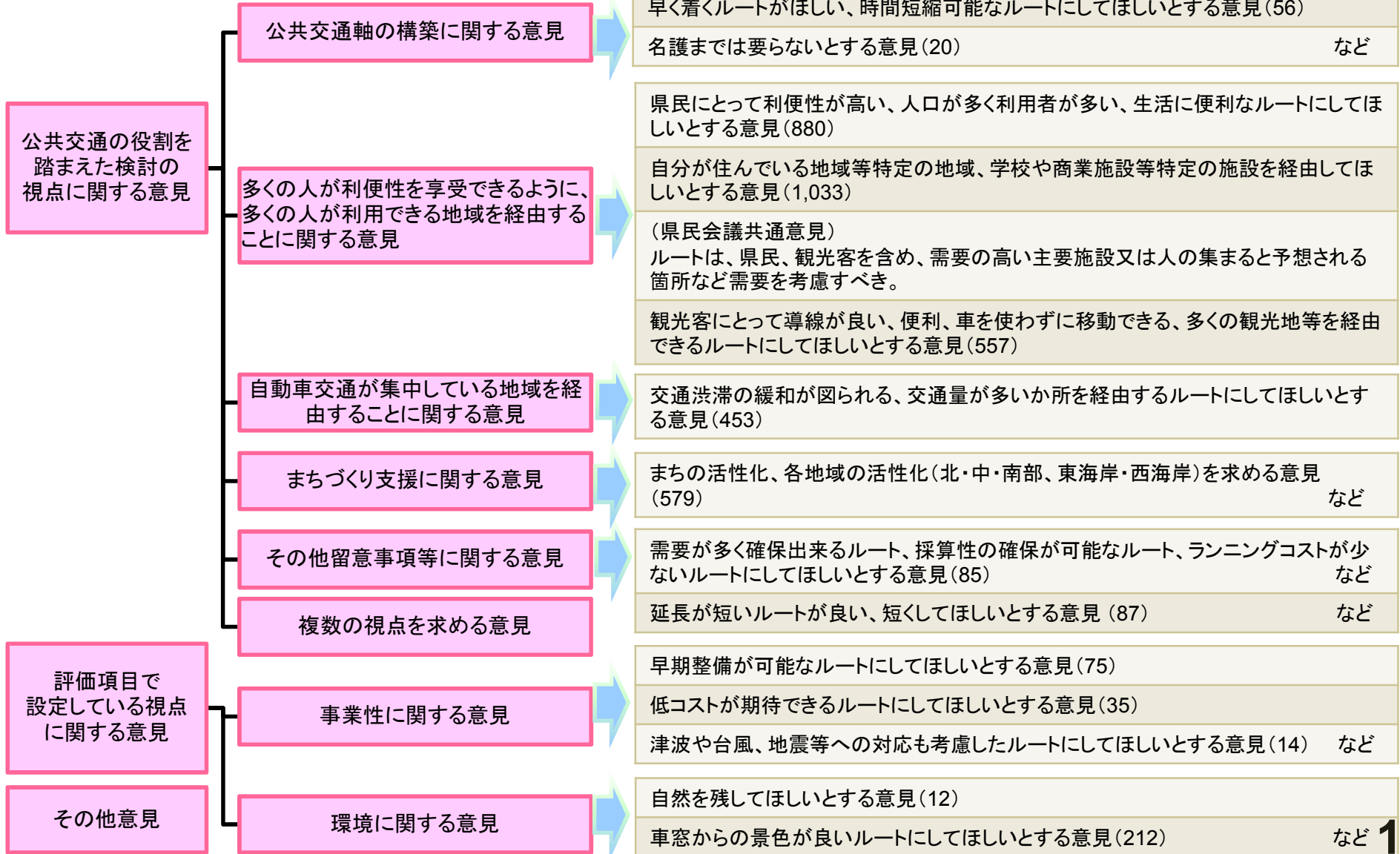
(寄せられた意見への対応について)

平成28年8月8日
沖縄県

1 骨格軸のルート検討について

1-1 ルート等検討の視点について

1-1-1 ルート等検討の視点に関する意見



1-1-2 骨格軸のルート案等検討の視点に関する意見への対応

- 県民から寄せられた「ルート案等検討の視点に関する意見」は、「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」と、「評価項目で設定している視点に関する意見」に分類・整理された。

「公共交通の役割を踏まえた検討の視点に関する意見」では、

- ・公共交通軸の構築
- ・多くの人が利便性を享受できるように、多くの人が利用できる地域を経由
- ・自動車交通が集中している地域を経由
- ・その他留意事項として、採算性及び極端な大回りとならないよう考慮することを求める意見が寄せられた。

そのうち、公共交通軸の構築については、名護までは要らないとする意見や那覇と名護を1時間で結ぶ必要は無いとする一部の意見もあったが、

- ・那覇と名護を1時間で結んでほしい、名護まで整備してほしいとする意見
- ・那覇と名護を1時間より速く結んでほしいとする意見
- ・今まで行っていない遠い地域に行くことができるようなルートにしてほしいとする意見

などが寄せられた。

また、多くの人が利用できる地域を経由する視点については、観光客はレンタカーを利用するため鉄軌道は利用しないのではないかという一部の意見もあったが、

- ・県民にとって利便性が高い、人口が多く利用者が多い、生活に便利なルートにしてほしい
- ・観光客にとって導線が良い、便利、車を使わずに移動できる、多くの観光地等を経由できるルートにしてほしいとする意見

などが寄せられた。

- 「評価項目で設定している視点に関する意見」では、早期整備(事業期間)や低コスト(事業費)、津波や台風等への対応(災害)、環境配慮等の視点を求める意見が寄せられた。

ルート案については、「対策案検討の基本的考え方について」(ニューズレター第4号 4~5頁)に基づき、「将来の姿の実現等に向けとめられる公共交通の役割(以下、「公共交通の役割」という。)」を踏まえ検討・設定し、事業費等経済面や環境面等の影響については、ルート毎に比較評価することとしていることから、県民から寄せられた「評価項目で設定している視点に関する意見」については、ステップ4の比較評価において確認することとしている。

- 「ルート案等検討の視点に関する意見」については、多くの県民から意見が寄せられたが、ルート案等検討の視点に追加する新たな視点への意見が見受けられなかったことから、骨格軸のルート案については、「公共交通の役割」を踏まえ設定した「ルート案等検討の視点」に基づき検討を行っていくものとする。

1-2-1 ルートに関する意見

意見の概要

提示した案に関する意見

- 提示したA案～D案の特定の案、西海岸、東海岸を経由するルートを求める意見(5,002)
- 提示したA案～D案の特定の案、国道58号や高速道路等を経由するルートを否定する意見(33)

那覇一名護間における新たなルート提案に関する意見

- (1)北部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見(100)
- (2)北部の概ねの地域を経由するルートを求める意見(15)
- (3)中部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見(535)
- (4)中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見(745)
- (5)本島中央ルートを求める意見(200)
- (6)那覇一名護間において概ねの地域を経由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見(403)

名護以北や南部への延伸に関する意見

- (7)全島環状路線、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見(407)
- (8)南部～名護以北までの本島縦断路線を求める意見(194)
- (9)本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見(1,060)
- (10)糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見(1,237)
- (11)北部又は南部、北部及び南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見(124)

交通結節点との接続を求める意見

- (12)空港、モノレール、高速道路など交通結節点との接続を求める意見(84)

その他意見

1-2-2 ルートに関する意見への対応・検討の進め方

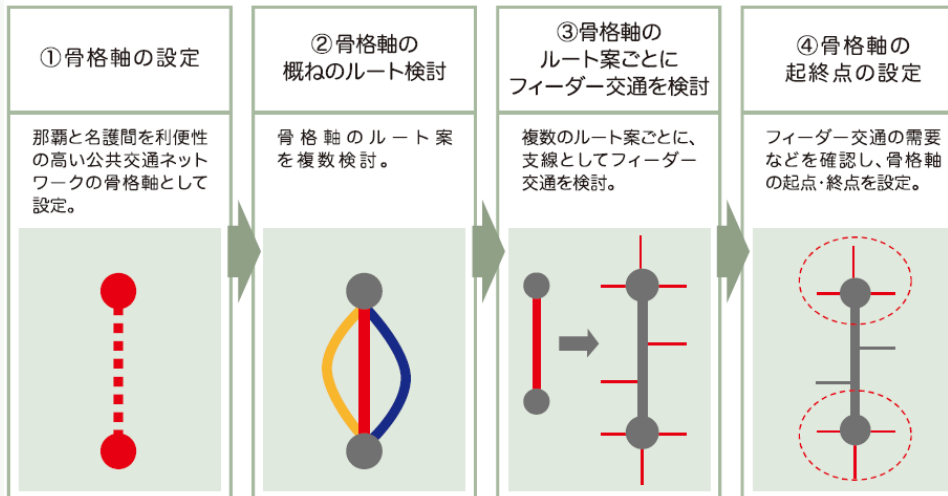
1. 寄せられた意見について、具体的なルートのイメージ図を作成する。

2. 作成したルートイメージ図をもとに、ステップ4で比較評価するルート案とするか、下記により検討を行う。

- ① 骨格軸として設定した那覇と名護間に関するルート提案について
「公共交通の役割」を踏まえ整理した「ルート案等検討の視点」に基づき、那覇と名護間おける、
 - ・人口、県民や観光客のトリップ、バスの利用者数、宿泊施設
 - ・道路交通量
 - ・人口集中と開発計画を確認するとともに道路網等を考慮の上、検討を行う。
- ② 骨格軸の延伸、骨格軸への付加に関するルート提案について
本検討では、下記の検討手順のとおり、那覇一名護を結ぶ骨格軸について複数ルートを設定し、それぞれのルート毎に支線としてフィーダー交通について検討を行い、フィーダー交通の需要等を確認の上、骨格軸の延伸等について検討を行っていくこととしている。
その考え方にに基づき、名護以北や南部への延伸、北部や中部の概ねの地域を経由することを求める意見等、骨格軸へのルートの付加を求めるルート提案については、ステップ4において、需要等を確認の上、検討を行うものとする。

【対策案検討の進め方】(ニューズレター第4号 5頁より)

《検討手順》

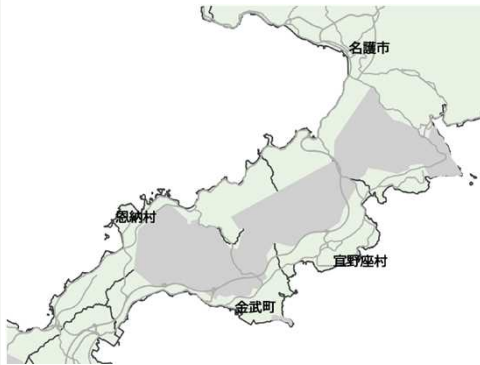


1-2-3 寄せられた意見を踏まえたルートイメージ図

1-2-3-1 北部ルートに関する意見

- (1) 北部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見
- (2) 北部の概ねの地域を經由するルートを求める意見

- ・ 県民から寄せられた意見の趣旨を踏まえ、既存道路網等を確認の上、ルートのイメージ図を作成



意見の概要	意見を踏まえたルートのイメージ図
<p>(1) 北部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北部の東海岸、西海岸両方つながるようなルートを検討してほしい。 ・ 北部東西を一つにつなぐことで、観光客の周遊ルートの選択肢を増やしてほしい。 ・ 那覇-読谷-恩納-宜野座-名護 観光的と歴史があるから。 ・ 恩納村から、金武町経由の路線があると、県民の利用者が、少しふえるかなあ、と思いました。・・・など。 	
<p>(2) 北部の概ねの地域を經由するルートを求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北部地域だけをぐるぐるまわる山手線のようなものあったらいいな。 ・ 北部の西と東を環状線による路線網も将来的に均衡のとれた発展に繋がる。 ・ A案、B案を合体させてほしい。 ・ 北部の西海岸・東海岸の市町村を通るルート、できれば交差して二本の線が実現できれば最高。 ・ A案で 仲泊から金武、宜野座を結び名護に向う支線もつくる。・・・など。 	

注: 作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

1-2-3-2 中部ルートに関する意見

(3) 中部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見

(4) 中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見

- 県民から寄せられた意見の趣旨を踏まえ、既存道路網等を確認の上、ルートのイメージ図を作成



意見の概要

意見を踏まえたルートのイメージ図

(3) 中部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見

- 中部に住んでいると南北よりも東西のルートが、重要に感じます。東海岸→西海岸の流れを充実させてほしい。
- 中部の横のルートを増やしてほしい。
- 多くの人が住んでおり、観光客が移動している北谷町や沖縄市はどのルート案においても考慮してほしい。
- 中部活性化につながるようなルートを作って欲しい。北谷から東部への人の流れを作る。・・・など。

既存C・D案

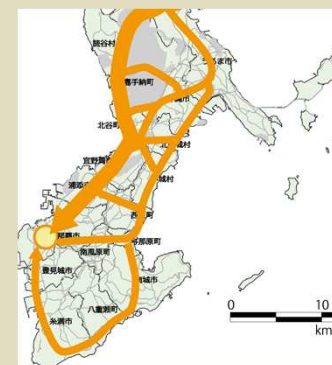


既存C案



(4) 中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見

- 中南部を環状線とし、西側、東側を容易に移動する事ができるようにしてほしい。
- 那覇～中部を環状でつなぎ、地域分散をはかる。
- 那覇－南風原－西原－浦添の環状ルート(山の手線のような)
- 東海岸の交通網が少ないので西海岸側ではなく、東海岸側を通してほしい。
- 西ルート(浦添宜野湾経由)と東ルート(南風原、中城村経由)とで最終的に名護に行けるようにする。
- 骨格軸を基本にして那覇環状線、南部環状線、中部環状線整備まで発展させてほしい。・・・など。



注: 作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

1-2-3-3 その他ルートに関する意見

(5) 本島中央ルートを求める意見

(6) 那覇一名護間において概ねの地域を經由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見

・ 県民から寄せられた意見の趣旨を踏まえ、既存道路網等を確認の上、ルートのイメージ図を作成



意見の概要	意見を踏まえたルートのイメージ図
<p>(5) 本島中央ルートを求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東海岸、西海岸に偏らないよう、本島の中心部を通すように工夫してほしい。 ・ 東側にも西側にも均等に行くことができれば便利。 ・ 災害時の為に、中央に通して欲しい。 ・ 陸地の中央に線路を引くことで、どちらにも平等な距離になる。・・・など。 	
<p>(6) 那覇一名護間において概ねの地域を經由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南部、中部を経済、生活活動エリアとすると、環状線を設け、西側、中央、東側の各エリアをつなぐ線を設ける。 ・ A案とD案を組み合わせると東まわりと西まわりがあったら便利になるのかもしれない。 ・ 問題点は沿線とそれ以外の地域に大きな不公平感があることだと思う。私の案は、北部と中南部でそれぞれ周回路線をつくり石川で連結するという案です。 ・ 東西2本のラインで東西に行けるようにしてほしい。・・・など。 	

注：作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

1-2-3-4 名護以北や南部への延伸に関する意見

(7) 全島環状路線、本島概ねの地域を經由するルートを求める意見

(8) 南部～名護以北までの本島縦断路線を求める意見

(9) 本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見

(10) 糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見

(11) 北部又は南部、北部及び南部の概ねの地域を經由するルートを求める意見

・ 県民から寄せられた意見の趣旨を踏まえ、既存道路網等を確認の上、ルートのイメージ図を作成

意見の概要	意見を踏まえたルートのイメージ図	意見の概要	意見を踏まえたルートのイメージ図	意見の概要	意見を踏まえたルートのイメージ図
<p>(7) 全島環状路線、本島概ねの地域を經由するルートを求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全市町村を經由するルートが良い。 ・ すみずみまで観光客を含め、県内の方々が行けるルートがいい。 ・ 海を見ながら沖縄を1周いき、各市町村に停車。 ・ 糸満-国頭村まで全部回ってほしい。 ・ 本島1周 ゆっくり鉄道の旅ができるようにしてほしい。・・・など。 		<p>(8) 南部～名護以北までの本島縦断路線を求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 糸満、国頭を通し皆が利用できるような環境をつくったほうが良い。 ・ A案で希望としては、糸満から国頭まで通ると良い。 ・ 県北部と南部を縦貫するルートがあれば県北部の活性化にもつながると思います。 ・ 車をもっていない沖縄県民も北から南まで移動がしやすくなるから。・・・など。 		<p>(9) 本部半島や国頭等、名護以北への延伸を求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 辺戸岬までやってほしい! 最北端まで観光にいけるから。 ・ 本部町の海洋博公園まで延長し、観光客が車を使わずに海洋博まで行ける。 ・ 名護から先 ①本部・今帰仁ルート②大宜見・東村・国頭ルートの2つを加えてほしい。・・・など。 	
<p>(10) 糸満、八重瀬、与那原方面等、南部への延伸を求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスを含めた車のいらない沖縄のため南城市、平和祈念公園までつながってほしい。 ・ 豊見城、南城市も通ったらプロスポーツキャンプ、観光地もあるので良い。 ・ 大型MICEが出来る東浜地区にも接続する案も考えてほしい。・・・など。 		<p>(11) 北部又は南部、北部及び南部の概ねの地域を經由するルートを求める意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名護市先の水族館まで支線を延ばし、南部地域の環状線をつくってほしい。 ・ 那覇以南の周回線と名護から本部・今帰仁の周回線を追加してほしい。 ・ 需要がありそうな南部地区は環状線にして1時間あたりの本数を増やしてほしい。 ・ 北部のみ1周の環状線があってもいいと思う。・・・など。 			



注: 作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

1-2-4 ルートに関する意見への対応

- 県民からは、提示したA案～D案のいずれかが良いとする意見又は否定する意見が寄せられた他、新たに、那覇一名護間での東西横断や、北部や中部の概ねの地域を経由するルートを求める意見、名護以北や南部への延伸等に関する意見が寄せられた。
- 新たなルートである、那覇一名護間での東西横断や名護以北や南部への延伸等については、4頁の「寄せられた意見への対応・検討の進め方」を踏まえ、次頁以降のとおり「ルート案等の検討の視点」に基づき検討を行った結果、
 - ・北部地域における新たな東西横断ルートとしてB案の派生案(B'案)
 - ・中部地域における新たな東西横断ルートとしてC案とD案の派生案(C'案及びD'案)計3のルートを追加するものとする。
- また、名護以北や南部への延伸、北部や中部の概ねの地域を経由する等骨格軸へのルートの付加については、ステップ4において、需要予測結果等を踏まえ、今後、ルート案の対象とすべきか確認していくものとする。
- さらに、県民からは空港やモノレール、高速道路など利用者の多い交通結節点との接続を求める意見も寄せられた。
具体的な交通結節点との接続の有無、接続位置等については、計画段階以降において駅位置を踏まえ検討を行っていくことになるが、ステップ4で行う比較評価においては、ルート案毎に、バス停などの交通結節点との接続も考慮の上、需要予測を行っていくこととしている。
なお、空港との接続については、モノレールへの影響等様々な課題が想定されることから、ステップ4において、接続した場合の影響についても示していくものとする。

1-2-5 ルートに関する意見に対する対応検討

1-2-5-1 那覇と名護間に関するルート提案に関する意見

県民から提案のあったルート案(イメージ)	意見への対応検討結果
(1) 北部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見	
 <p>既存B案</p>	<ul style="list-style-type: none"> 北部地域については、人口や観光施設等ルート案検討の視点に加え、道路網等を考慮して西海岸と東海岸をつなぐルートとして、B案を示したところである。 寄せられた意見を踏まえ地形等を再確認した結果、北部の中間部で東西を横断するルートは、起伏が激しく駐留軍用地に挟まれ遠回りとなる。一方、恩納村の南側から横断するルートは、B案より起伏が若干激しくなるものの、前述の北部の中間部で東西を横断するルートよりは厳しくなく、西海岸の宿泊施設をより多く経由して東海岸へ効率的に横断することが可能であることが確認できたことから、これを新たにB案の派生案として、追加するものとする。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="1016 512 1420 836">  <p>既存B案</p> </div> <div data-bbox="1429 592 1576 788" style="font-size: 2em; color: blue; font-weight: bold;">➡</div> <div data-bbox="1576 512 2002 836">  <p>B案派生案</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="1016 874 1384 1118">  <p>宿泊施設</p> </div> <div data-bbox="1576 874 1944 1118">  <p>B派生案に対応したフィーダー交通イメージ</p> </div> </div>

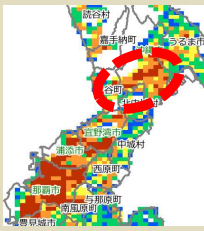
県民から提案のあった
ルート案(イメージ)

意見への対応検討結果

(3) 中部の西海岸～東海岸への横断(連携強化)を求める意見

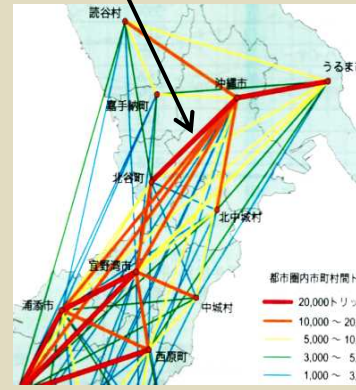


- ・中部における西海岸と東海岸の横断については、ルート案検討の視点を踏まえ、人口や自動車交通量等から宜野湾市とうるま市をつなぐルートとして、C案とD案を示したところである。
- ・寄せられた意見を踏まえ、夜間人口及び従業人口、トリップ数、自動車交通量、観光施設等を確認した結果、北谷町と沖繩市間についても、多くの移動があることが確認されたことから、西海岸と東海岸をつなぐ新たなルートとして、北谷町と沖繩市をつなぐルートをC案及びD案の派生案として追加するものとする。



資料:平成22年国勢調査
500mメッシュ人口を基に作成

北谷町沖繩市間の移動
約24,000トリップ



資料:第3回沖縄本島中南部都市圏パーセントトリップ調査



C・D派生案に対応した
フィーダー交通イメージ

(5) 本島中央ルートを求める意見



- ・本島の中央を縦貫するルートについては、大半の区間が駐留軍用地を通過することになるため、早期整備等の観点から課題があることから、ご提案のルートについては、ステップ4で比較評価を行うルート(案)の対象とはしないものとする。

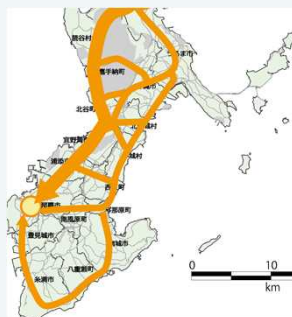
1-2-5-2 骨格軸の延伸、骨格軸への付加に関するルート提案に関する意見

県民から提案のあったルート案(イメージ)

(2) 北部の概ねの地域を経由するルートを求める意見



(4) 中部東海岸を含めた中部又は中南部の概ねの地域を経由するルートを求める意見



(6) 那覇-名護間において概ねの地域を経由、又は一周するルート、複数ルートを求める意見



(7) 全島環状路線、本島の概ねの地域を経由するルートを求める意見



意見への対応検討結果

・環状化や複線化など概ねの地域を経由するルートは、下記のとおり那覇と名護を結ぶ骨格軸(オレンジ色)へのルートの付加(青色)と考えられることから、ご提案のあったルートについては、ステップ4において、フィーダー交通の需要等を踏まえ、ルート案の対象とすべきか確認していく。



注: 作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

県民から提案のあったルート案(イメージ)

(8) 南部～名護以北までの本島縦断路線を
求める意見



(9) 本部半島や国頭等、名護以北への延
伸を求める意見



(10) 糸満、八重瀬、与那原方面等、南部
への延伸を求める意見



(11) 北部又は南部、北部及び南部の概ね
の地域を経由するルートを求める意見



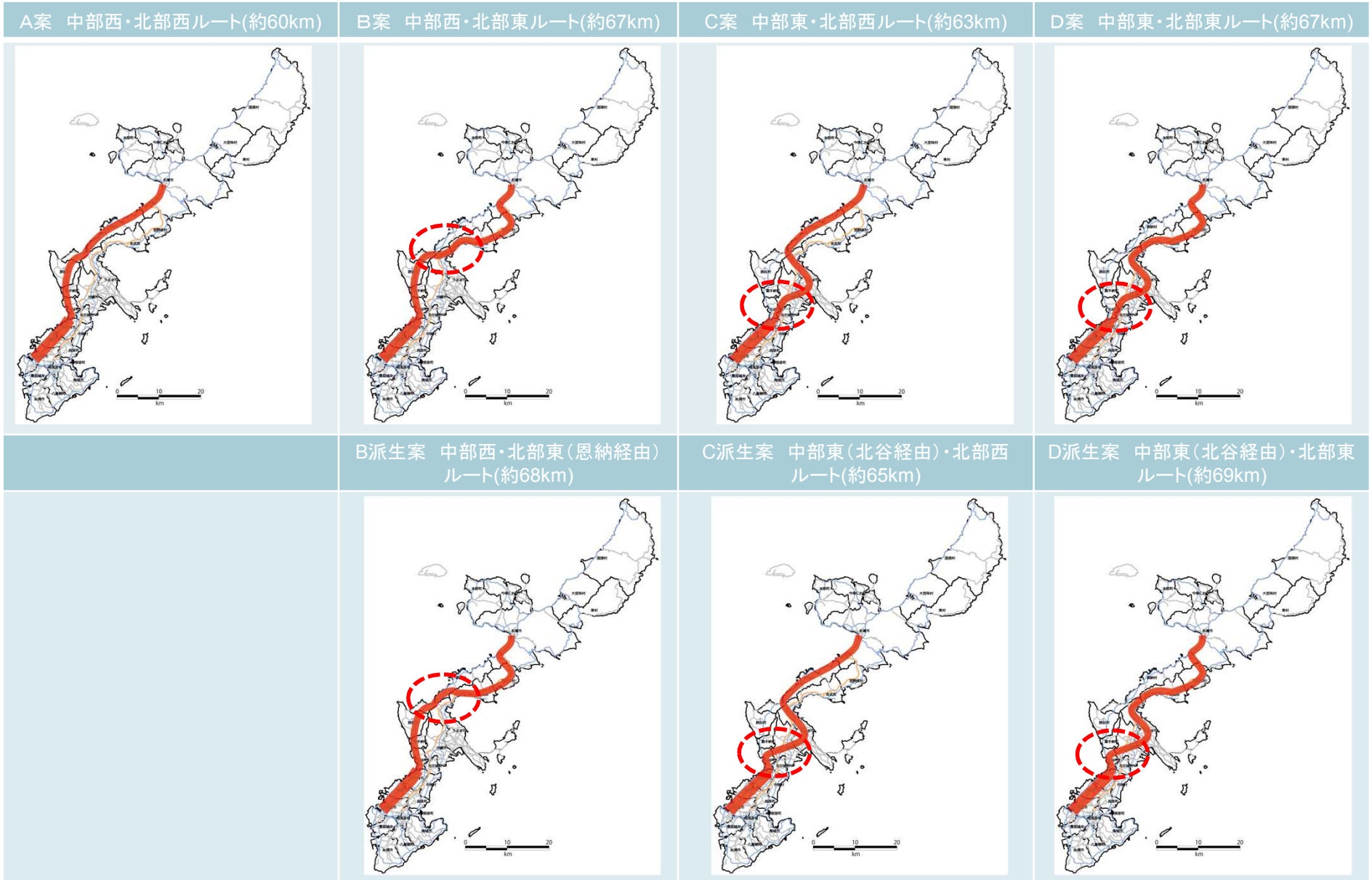
意見への対応検討結果

- ・ 名護以北や南部への延伸については、下記のとおり那覇と名護を結ぶ骨格軸(オレンジ色)へのルートの付加(青色)と考えられることから、ご提案のあったルートについては、ステップ4において、フィーダー交通の需要等を踏まえ骨格軸の延伸等として検討を行っていく。



注: 作図には便宜的に骨格軸ルート案から任意のルート案を用いています。

現時点の骨格軸検討対象ルート（既存4案、派生3案）



注意：ここで示す各ルートの延長は、既存の道路網を踏まえてできる限り短絡的に結んだものとなっているが、ステップ4で、他公共交通機関との結節や導入空間等を考慮した検討により、変動する可能性がある。

2 フィーダー交通の検討について

2-1 フィーダー交通に関する意見

検討の視点に関する意見



意見の概要

バスプールや駐車場等の整備も含め骨格軸とバス、モノレール等が連携し、乗り継ぎが便利でスムーズな移動ができるようにすべきとする意見(110)

南部、北部、東海岸等、各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見(53)

鉄軌道が通らない地域をバスで補完してほしい、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見(63)

(県民会議共通意見)

骨格軸では補えなかった主要施設等を結ぶフィーダー交通の整備により観光客と県民の生活に役立てる

(関係機関等意見交換会意見)

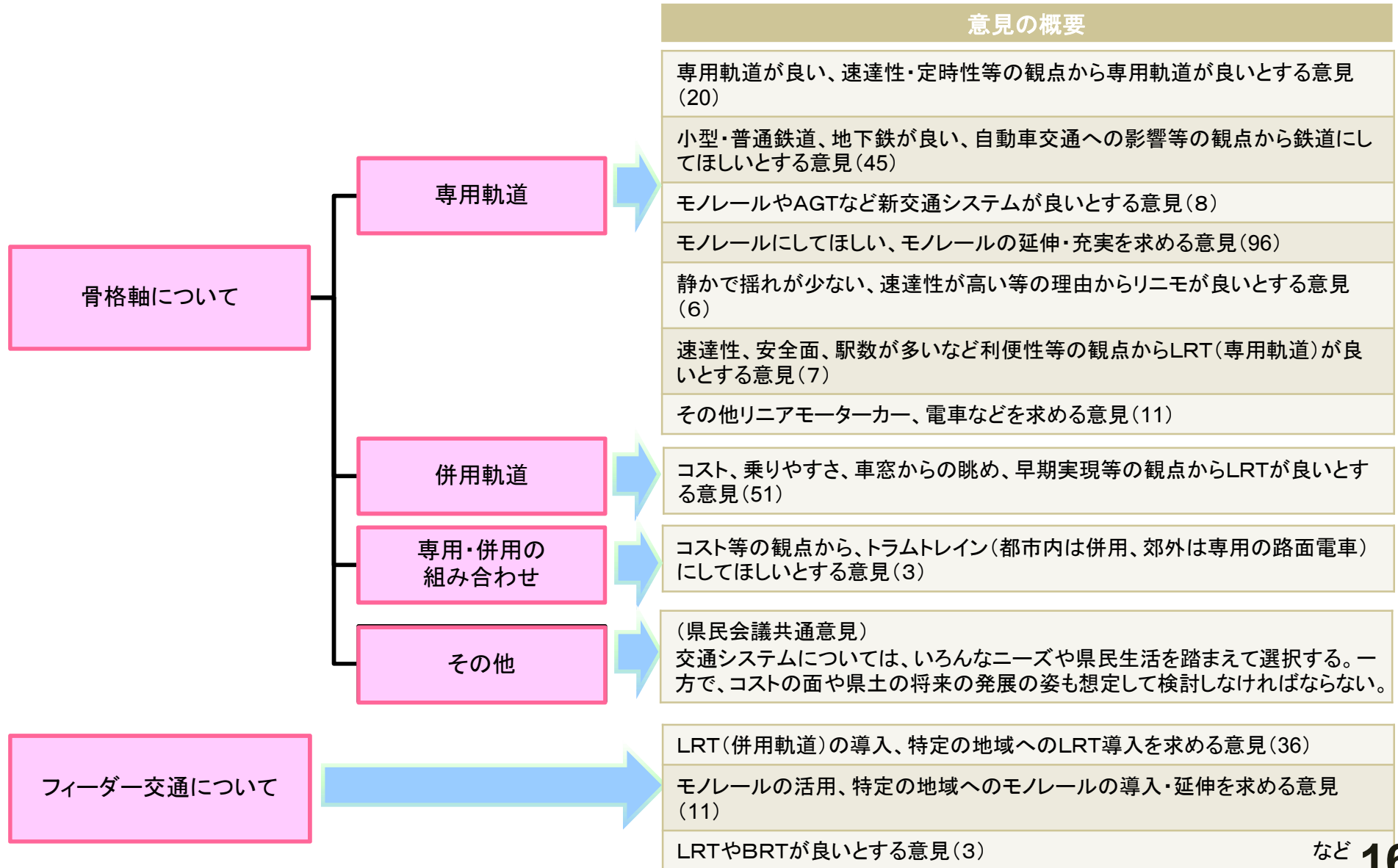
観光客には特定の地域に集中するのではなくて地域の隅々に行ってもらいたいので、鉄軌道とバスやタクシー、レンタカー等が連携するフィーダー交通も重要

2-2 意見への対応

- 県民からは、フィーダー交通について
 - ・骨格軸と既存のバスやモノレール等のフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築を求める意見
 - ・各地域におけるフィーダー交通の充実を求める意見が寄せられたことから、「公共交通の役割」から整理した
 - ・骨格軸と地域を効率的に結ぶ
 - ・既存の公共交通ネットワーク及び利用状況、まちづくりを考慮とする「支線(フィーダー交通)検討の視点」については、一定の情報共有が図られたものと考えている。
- さらに、県民からは、バス路線見直しによる鉄軌道との効率的なネットワーク構築を求める意見も寄せられたことから、これを踏まえ、他県の取組事例等も参考に、利便性の高いフィーダー交通ネットワーク構築に向けた考え方について整理していくものとする。

3 システムの検討について

3-1 システムの検討に関する意見について



3-2 システムに関する意見への対応

- 県民からは、骨格軸のシステムについて、速達性やコスト、安全面等の様々な観点から、鉄道やモノレール、LRT(専用軌道)、HSST、LRT(併用軌道)、リニアモーターカーなどの導入を求める意見が寄せられた。また、フィーダー交通については、モノレールの延伸や特定の地域へのLRT(併用軌道)導入、LRTやBRTが良いとする意見等が寄せられた。
- 骨格軸については、「公共交通の役割」を踏まえた場合、時速100km以上のスピードが求められることから、システムとしては、道路交通法等の規制を受けない専用軌道を有する小型鉄道やモノレール等新交通システム、LRTが想定されたところである。
システムの選定については、計画段階以降、県民から寄せられた意見も踏まえつつ、コストや安全面等様々な観点から検討が行われることになる。
- また、フィーダー交通のシステムについて、県民からはモノレールの延伸や特定の地域へのLRT(併用軌道)導入、LRTやBRTが良いとする意見等が寄せられた。
フィーダー交通の具体のシステムについては、
 - ・速達性、定時性、乗降のしやすさ
 - ・他の交通機関との連携
 - ・地域のまちづくりなどの視点を総合的に勘案し選定されることが望ましいことから、交通計画の観点のみならず、地域におけるまちづくり等の観点からも検討を行っていく必要がある。