

# 陸上交通の現状・課題及び 対策について

平成27年5月  
沖縄県

# 目次

1	はじめに	・ ・ ・ ・	1
2	現状		
2-1	克服すべき沖縄の固有課題	・ ・ ・ ・	2
2-2	陸上交通の現状	・ ・ ・ ・	7
2-3	駐留軍用地跡地の有効利用	・ ・ ・	14
2-4	沖縄本島の均衡ある発展	・ ・ ・	15
2-5	課題の整理	・ ・ ・	16
3	将来あるべき姿の共有 (沖縄県総合交通体系基本計画)	・ ・ ・	17
4	対策について	・ ・ ・ ・	22
	参考	・ ・ ・	29

## 1. はじめに

- 21世紀ビジョン基本計画において、鉄軌道導入の必要性が位置づけられております。
- 1914年12月1日に沖縄県軽便鉄道は、開業しました。
- この100年後の今、沖縄の更なる振興発展を目指し、鉄軌道の必要性について県民の皆様とともに考えていきたいと思っております。

## 2. 現状

### 2-1 克服すべき沖縄の固有課題（沖縄21世紀ビジョン基本計画）

#### （概況）

沖縄県は、基幹的公共交通システムである鉄道を有していない唯一の県です。

戦後、本土では戦禍を被った鉄道の復旧が進められましたが、米軍統治下にあった沖縄では、沖縄戦により壊滅した県営鉄道の復旧は行われませんでした。さらに、広大な米軍基地の存在、基地周辺での無秩序な市街地の形成、広域道路網の整備の遅れ及び急激な自動車交通の増大などの歴史的・社会的事情は、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など様々な問題を生じさせてきました。

#### （克服の意義）

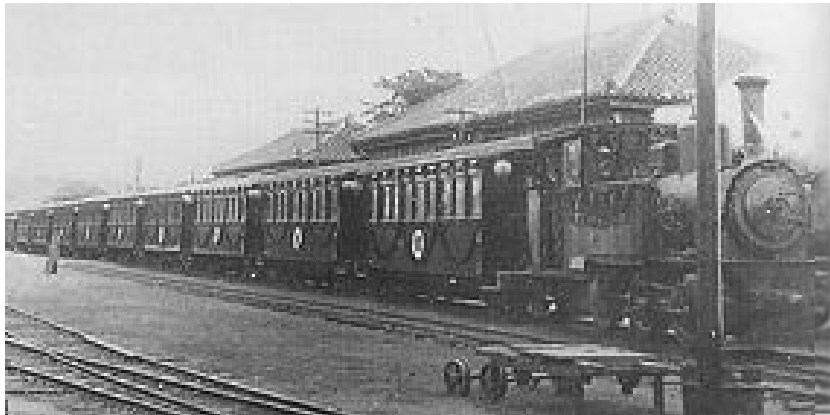
沖縄本島の公共交通の抜本的な改善のため、基幹バスシステム、TDM（交通需要マネジメント）施策など様々な施策の一体的な展開が必要であります。その中で鉄軌道の導入は今後の公共交通改善の政策課題の一つとして位置づけられます。沖縄戦後全国で唯一、鉄道の恩恵を受けていない経緯等があり、地域経済への影響や採算性等の課題があることを踏まえ、新たな公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置が講じられることが必要です。

#### （解決への道筋）

陸上交通については、体系的な幹線道路網を構築するほか、県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入についての取組を推進します。

## 2-1-1 沖縄県軽便鉄道（県営鉄道）

- ・ 1914(大正3)年、沖縄県軽便鉄道が開業
- ・ 那覇～与那原、那覇～嘉手納、那覇～糸満の3線を敷設
- ・ 第二次世界大戦で軽便鉄道は壊滅



県営鉄道開業20周年記念列車



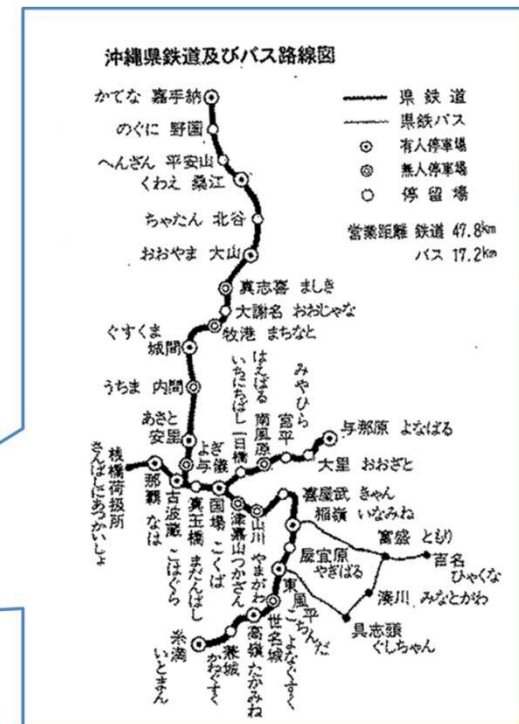
那覇駅（現在の那覇バスターミナルの位置）

### 沖縄軽便鉄道路線図

嘉手納線(那覇→嘉手納駅)約23.6キロ  
 与那原線(那覇→与那原駅)約9.8キロ  
 糸満線(那覇→糸満駅)約18.3キロ  
 棧橋線(那覇→棧橋)約1キロ



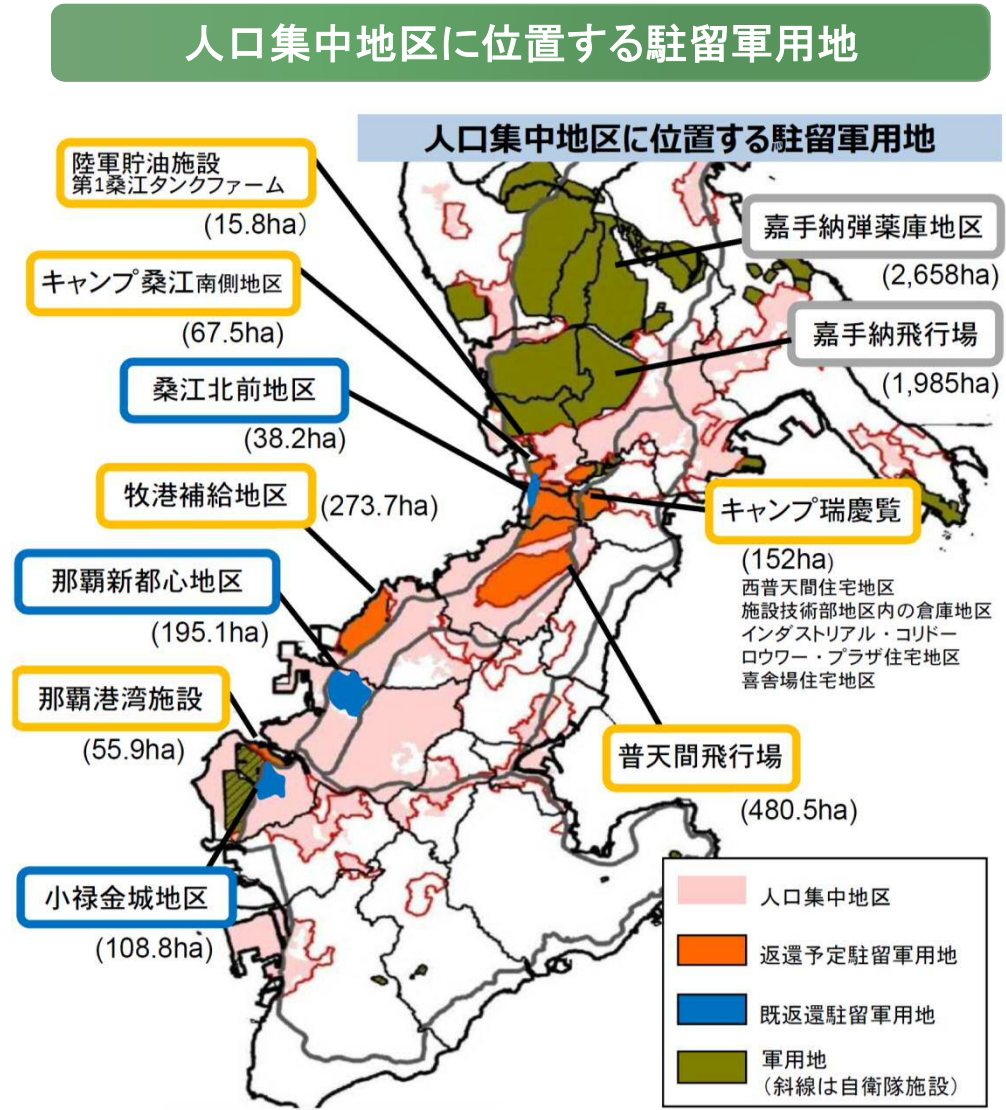
総延長約48 k m



(出典：Wikipedia)

## 2-1-2 基地跡地を活用した効率的な交通ネットワークの構築①

- ① 県土の枢要部分を占有している基地の存在は、総合的な交通ネットワーク構築の障害。
- ② 嘉手納より南の米軍基地約1,500haの内、1,048haの基地返還が合意。
- ③ 跡地の有効活用による効率的なネットワーク形成を目指す。



資料：沖縄県「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等に関する検討調査」平成27年1月

## 2-1-2 基地跡地を活用した効率的な交通ネットワークの構築②

中南部都市圏は、狭小な地域の中に、全国政令指定都市に匹敵する人口約117万人の過密な都市圏を形成している。その一方、他の人口密度の高い他の都市と比較すると、都市鉄軌道の整備延長が短い。

	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (千人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	営業キロ(km)			
				JR在来線	民鉄	地下鉄	合計
沖縄中南部都市圏	478.81	1,173	2,450	0	12.9	0	12.9
(基地を除く)	(412.13)	(1,173)	(2,846)	(0)	(12.9)	0	(12.9)
札幌市	11,121.12	1,938	1,728	50.6	8.5	48.0	107.1
仙台市	785.85	1,070	1,362	69.2	0	14.8	84.0
さいたま市	217.49	1,254	5,767	45.8	13.6	0	59.4
横浜市	437.57	3,701	8,458	111.6	98.2	52.4	262.2
京都市	827.90	1,468	1,773	40.9	78.5	31.2	150.6
神戸市	552.26	1,539	2,786	36.3	109.5	30.6	176.4
広島市	905.41	1,184	1,308	73.0	47.1	0.3	120.4
北九州市	489.60	966	1,974	55.8	17.7	0	73.5
福岡市	341.7	1,511	4,422	58.8	18.8	29.8	107.4

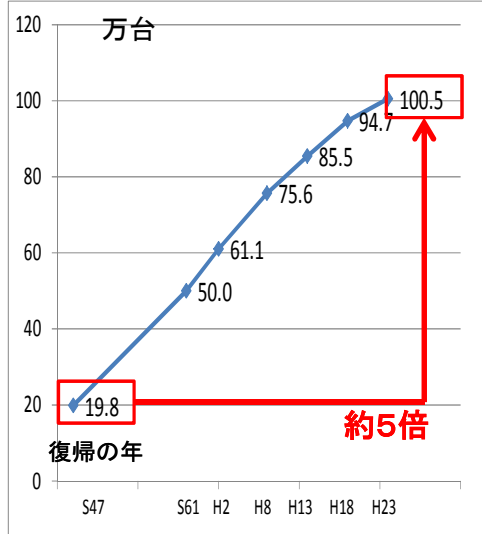
注) 北九州市のJR在来線の営業キロは、都市交通年報に記載されているJRの営業キロから、地図上で計測した新幹線の距離を減じて算出した。他の都市の営業キロは、地域交通年報を参照した。

## 2-1-3 自動車依存型社会の形成

極めて高い自動車依存型社会の形成と公共交通の衰退。

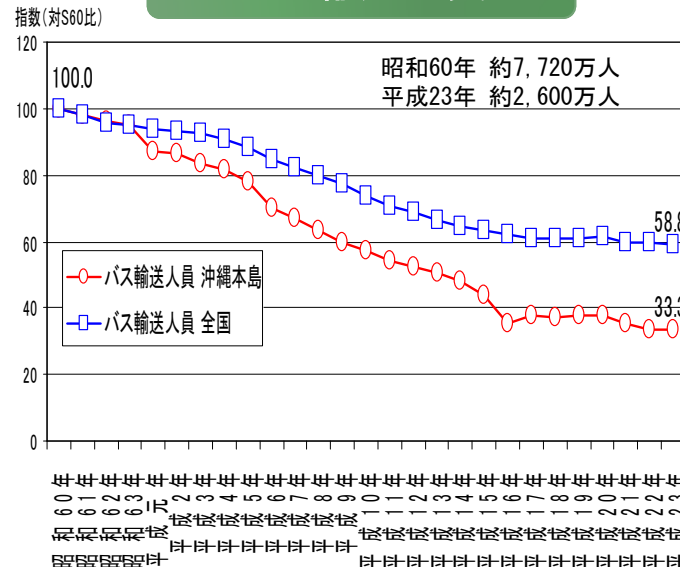
- ・ 自動車保有台数は、復帰の昭和47年と比較して、平成23年には約5倍に増加。
- ・ 沖縄本島のバス輸送人員は、昭和60年と比較して、平成23年には約7割弱に減少。
- ・ こうしたことから、①県民や観光客の移動利便性向上、  
②高齢者及び障害者などいわゆる交通弱者の移動の確保、  
③交通渋滞の緩和及び低炭素社会の実現、  
などの観点から過度な車利用から公共交通への利用転換が課題となっている。

### 自動車保有台数の増加



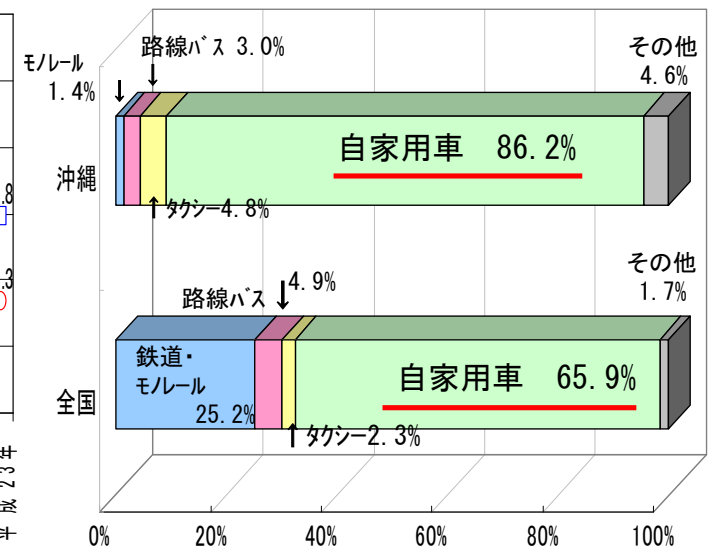
資料：沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況」

### バス輸送人員



資料：沖縄総合事務局「運要要覧」

### 交通機関分担率



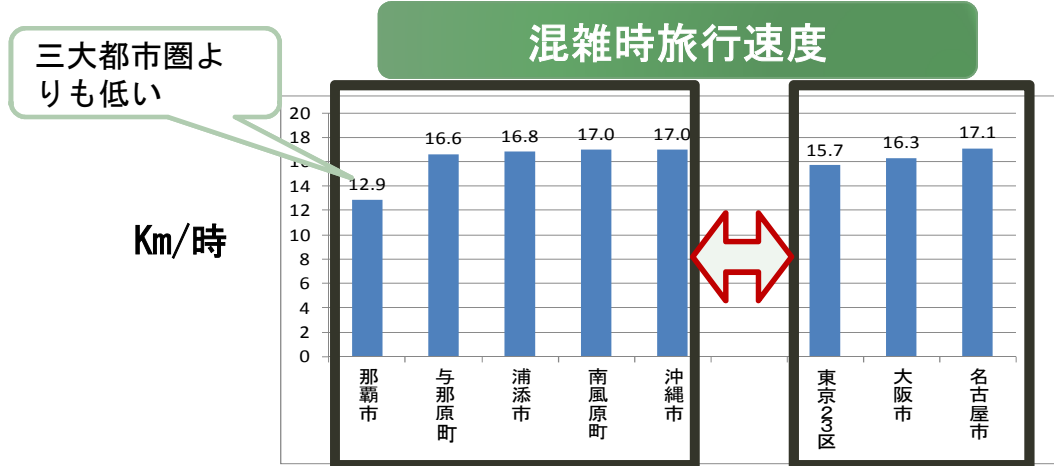
資料：平成18年度旅客地域流動調査



## 2-2 陸上交通の現状

### 2-2-1 慢性的な交通渋滞

急激な自動車交通の増加に対し、道路整備等が追いつかず中南部都市圏では慢性的な交通渋滞が発生。特に那覇市において、混雑時旅行速度が三大都市圏よりも低い。



※一般道路の平均旅行速度（高速道路、一般の有料区間は除く）とは、調査区間ごとに最も混雑する時間帯及び方向を実走行し測定した速度の平均値。  
 ※混雑時とは、各道路区間における最も交通量が多い時間帯のことであり、道路区間により異なる。資料：道路交通センサス一般交通量調査（国土交通省道路局，H22）

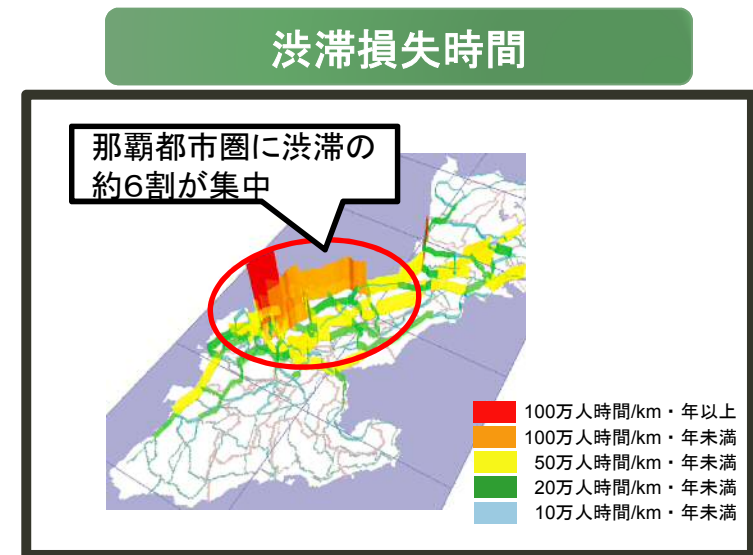


図 キロ当たり渋滞損失時間（H19年）

### 道路改良と自動車保有台数の伸び率比較



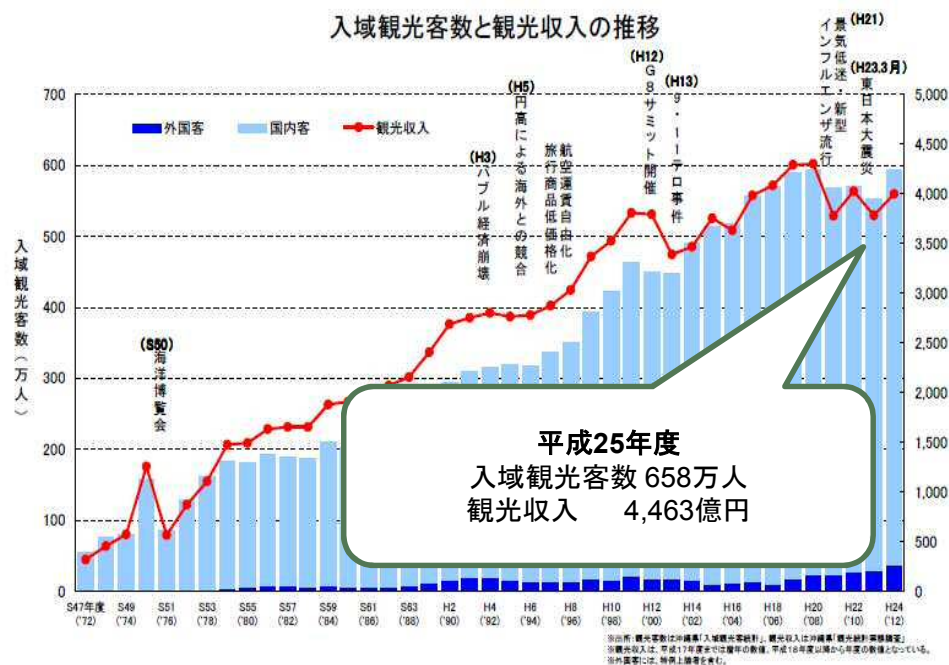
出典：「沖縄県の道路2014」（沖縄県）

出典：1.（自動車保有台数）社団法人 日本自動車工業会「自動車統計月報（2014年3月発表）」

## 2-2-2 レンタカーの増加

- ・ 沖縄県は入域観光客1千万人を見据えた取組を進めており、平成26年度は717万人に達し、前年度より59万人増加。
- ・ 観光客の増加に伴いレンタカーが増加し、駐車場の確保や渋滞が課題となっている。

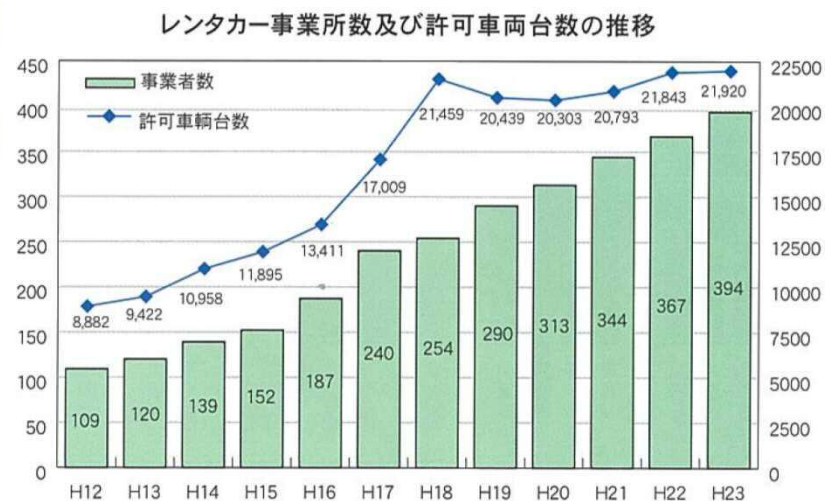
### 観光客の増加



資料：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市）

### レンタカーの増加

- ・ 国内観光客のレンタカー利用率 56.9%（H25年度）であり、最も利用率の高い交通手段となっている。



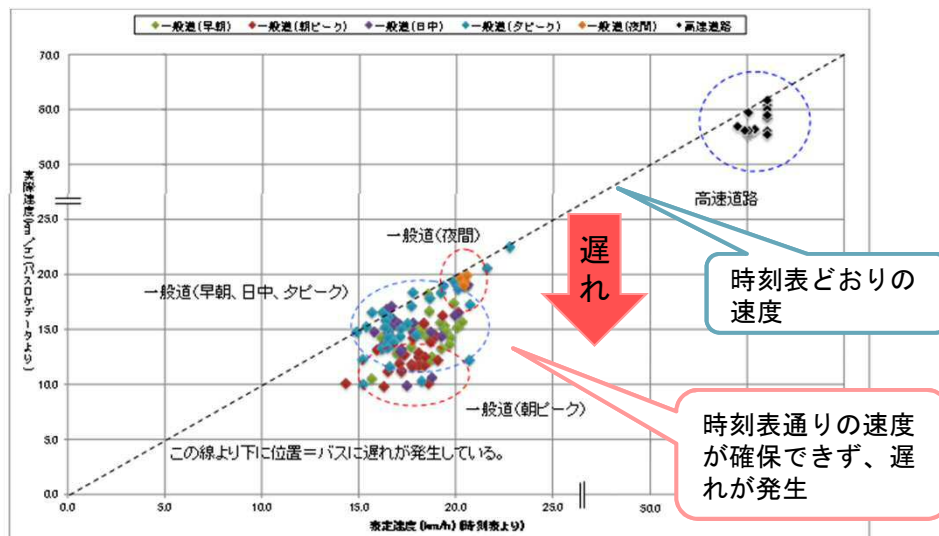
資料：沖縄総合事務局陸運事務所「業務状況（平成24年度）」

## 2-2-3 公共交通サービスの低下

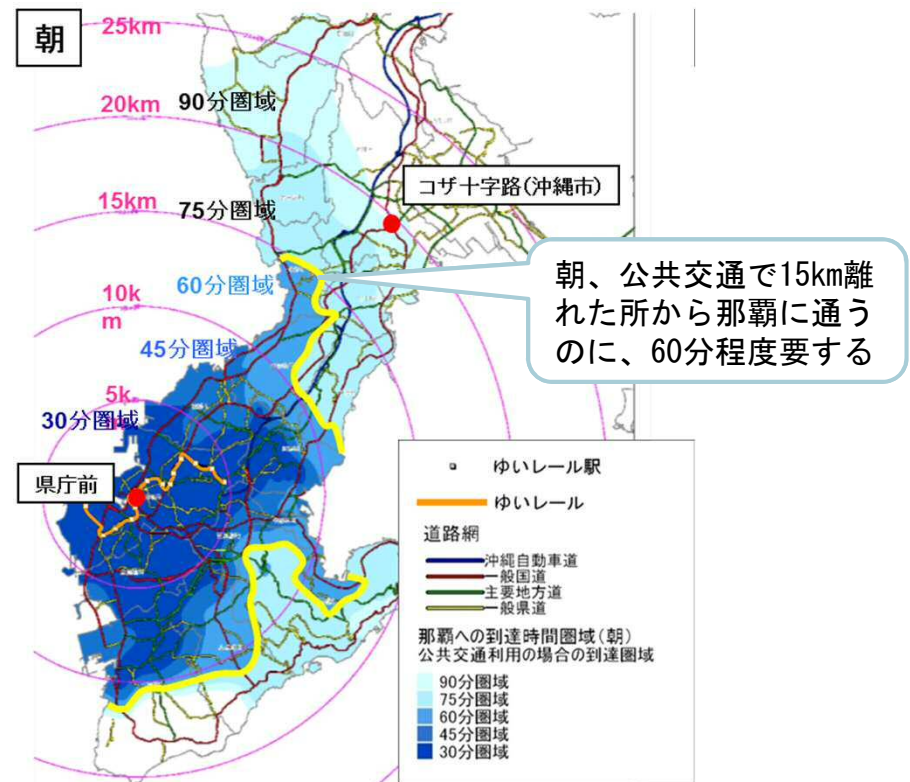
慢性的交通渋滞の発生により、公共交通のサービス（速達性、定時性）が低下

- ・ 一般道を走行するバス路線は、特に朝ピーク時に遅れが生じている。
- ・ 交通渋滞の慢性化の影響もあり、公共交通による移動圏域が狭く、定時性、速達性の確保が困難な状況にある。
- ・ 交通渋滞の緩和には、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換が重要であり、県民の理解と協力が必要不可欠である。

### バスの表定速度と実測値



### 那覇中心部までのバスでの移動時間

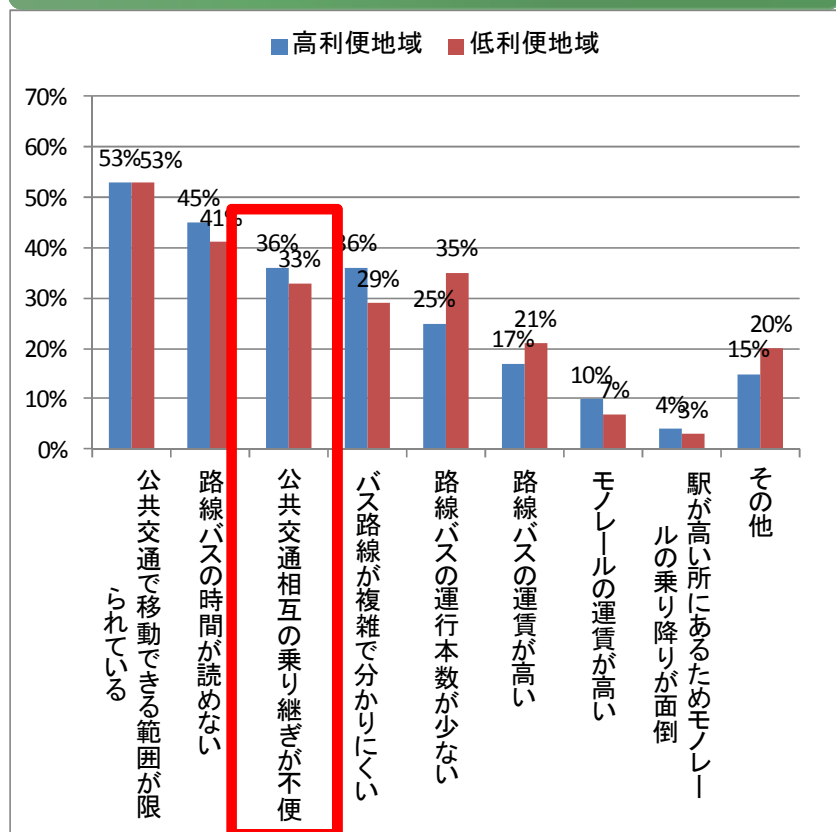


資料：バス事業者HP時刻表より作成  
 （朝は8時台、日中は12時台那覇着、経路が複数の場合は最速経路、県庁前～コザは琉球バス23系統）

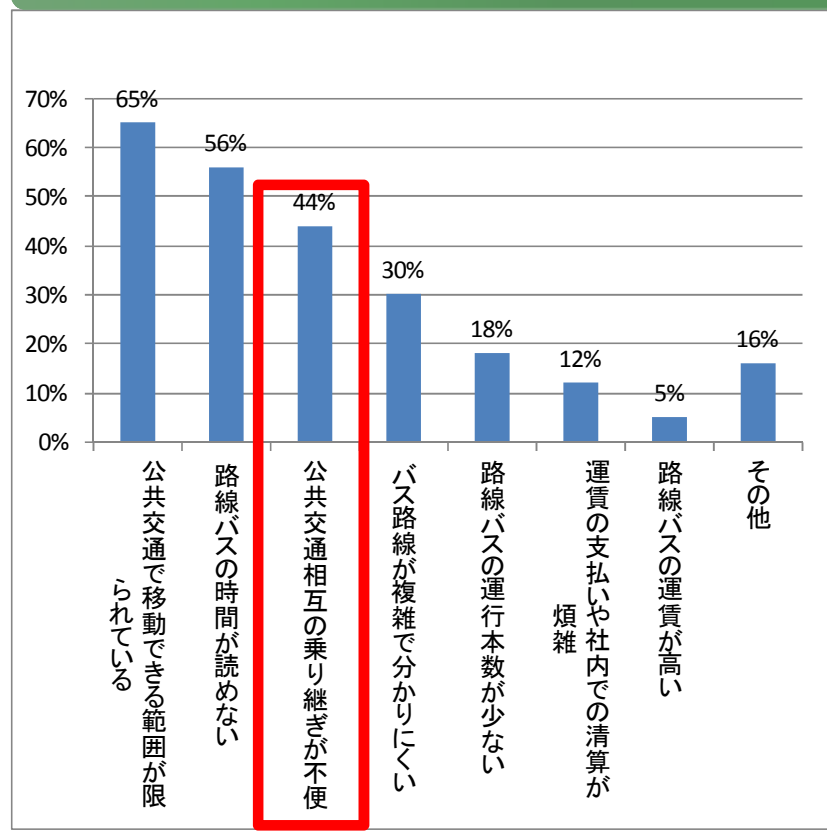
## 2-2-4 公共交通の乗換利便性

公共交通利用の問題点として、県民の3人に1人が、企業の約4割が「公共交通相互の乗り継ぎが不便」をあげている。

公共交通利用の問題点(住民)



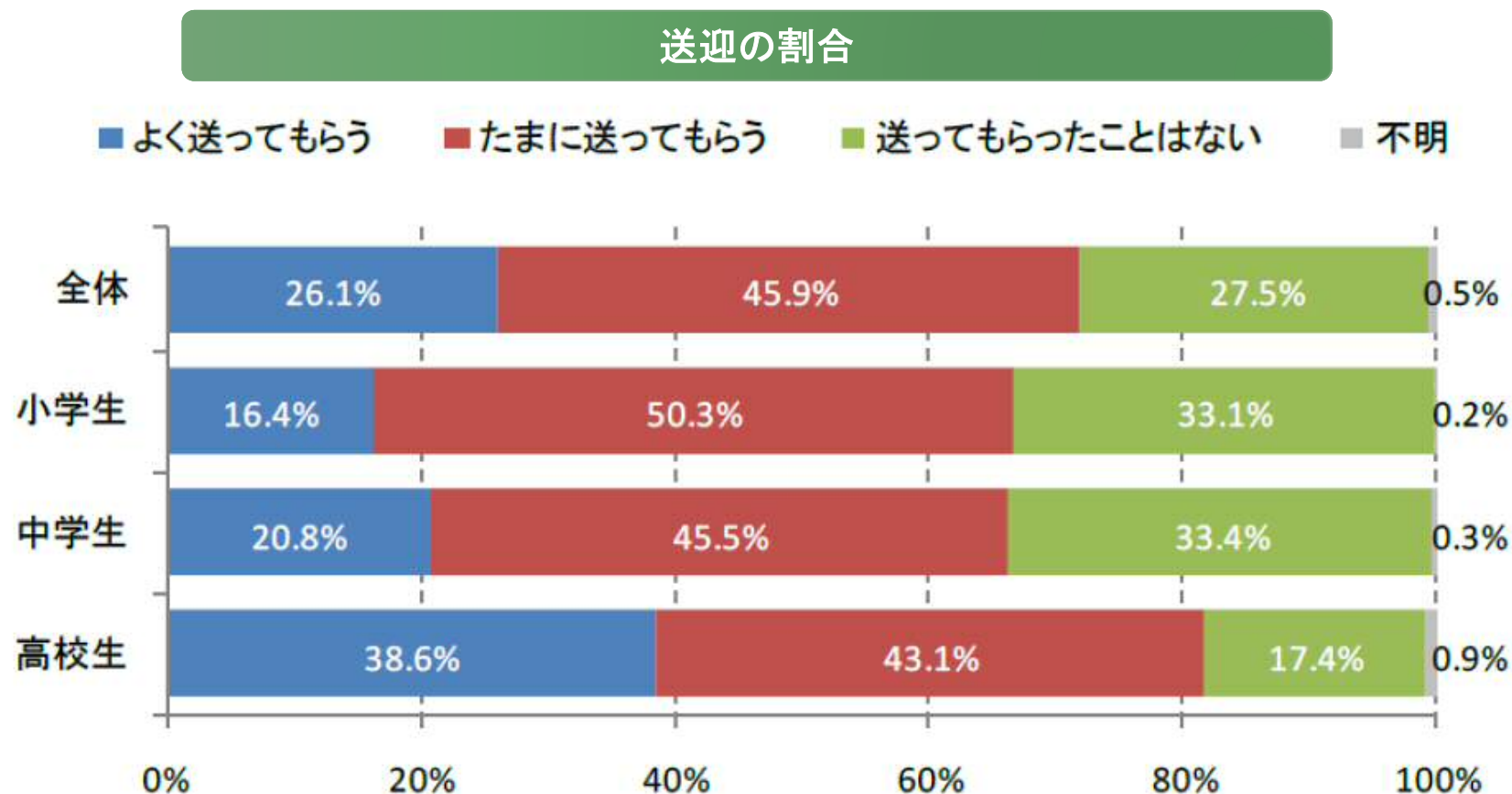
公共交通利用の問題点(企業)



資料：内閣府「沖縄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係る県民意識等実態把握調査」アンケート調査結果 パンフレット

## 2-2-5 学生の通学状況

全体の70%以上が自動車での送迎をしてもらっており、自動車での送迎が交通渋滞の要因の一つとなっている。



送迎の割合（小学生：n=15,396／中学生：n=20,323／高校生：n=20,593）

## 2-2-6 観光振興において交通の改善が求められている

### 観光客は交通渋滞や交通・移動の不便さの改善を特に求めている

- ・ 県外観光客が沖縄に対し改善を求めるもののうち、「交通渋滞」及び「交通の移動の不便さ」が上位を占めた。
- ・ また、沖縄を魅力的にするために必要なものとして、鉄道などの交通機関を求める意見も約3割を占めた。

【質問】 改善した方が良いと思うのはどんなことですか。  
(3つまで選択可)

1	交通渋滞	36.0%
2	交通・移動の不便さ	20.4%
3	米軍基地	18.4%
4	運転マナー	17.6%
5	海の中の自然破壊	17.6%
6	海・ビーチの汚れ	9.6%
7	客引き・接客マナー	8.8%
8	全国チェーン店舗の多さ	8.4%
9	街の景観	4.8%
10	料理の味	4.0%
11	人工的なビーチ	3.6%
12	どこにでもあるような街並み	3.2%
13	各種施設のサービス	1.6%

【質問】 沖縄をもっと魅力的にするために必要なものは何だと思えますか

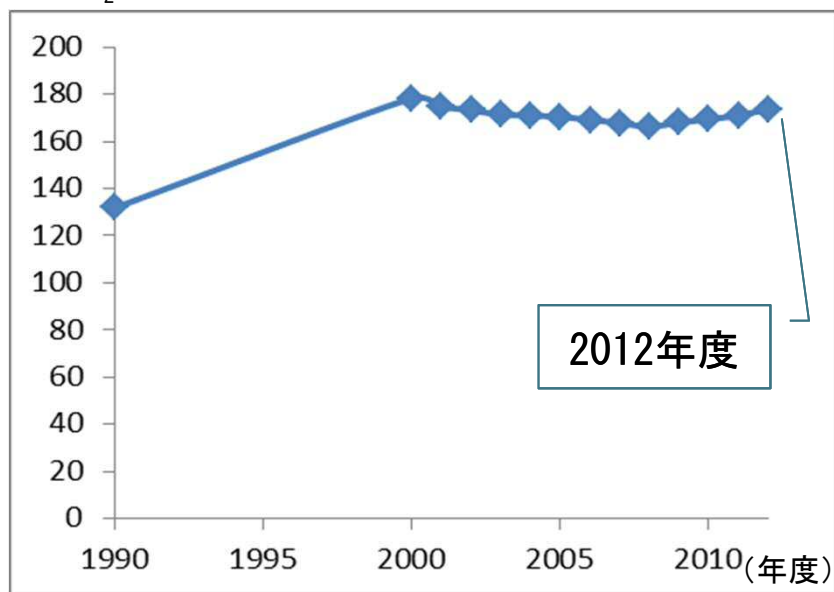
1	自然を守り続けること	61.6%
2	鉄道などの交通機関	34.0%
3	沖縄にしかないお店や商品	26.0%
4	歴史・文化を感じる街並み	21.2%
5	より詳しい沖縄情報の提供	17.2%
6	伝統的琉球料理の店	12.4%
7	多様な宿泊施設	8.4%
8	子供向けアトラクション	4.8%
9	世界的にグレードの高い高級ホテル	4.8%
10	多様な観光施設	4.0%
11	国際大会の開催	2.8%

## 2-2-7 二酸化炭素排出量の増加

燃費性能が向上しているにもかかわらず、自動車からの二酸化炭素排出量は横ばい傾向で、排出量全体に対する割合も他分野に比べ高い。

### 自動車の二酸化炭素排出量の推移

(万t-CO<sub>2</sub>)



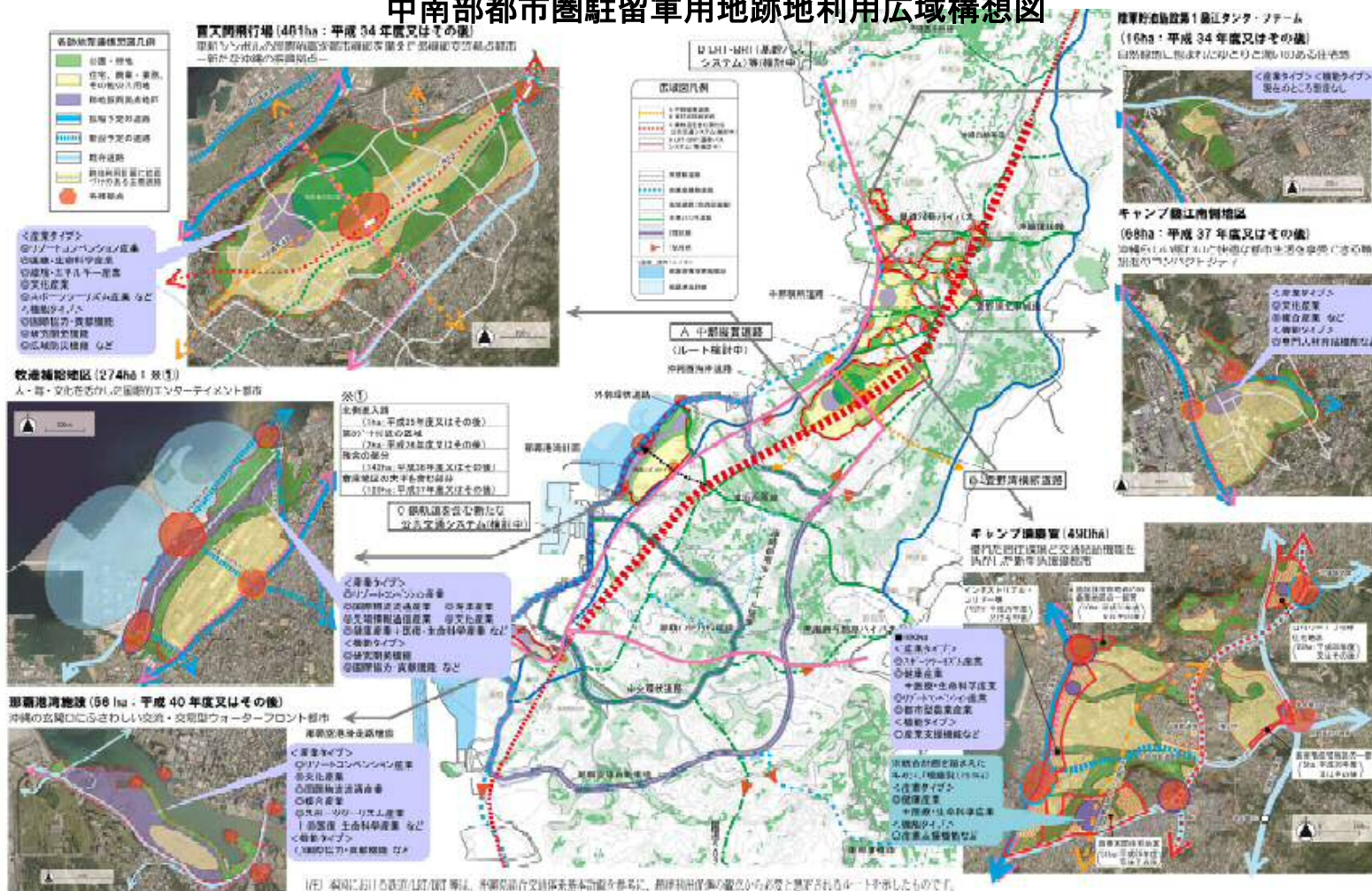
### 二酸化炭素排出量の全体に対する自動車の割合

		2011			2011
エネルギー 転換	電気事業者	5.3%	民生業務	①事務所・店舗 ・百貨店・銀行	11.6%
	ガス事業者	0.0%		②ホテル・旅館等	2.1%
産業	農林業	0.4%		③病院等	4.3%
	水産業	0.4%		④小中高校	0.6%
	鉱業	0.1%		⑤庁舎等	4.0%
	建設業	1.0%	工業プロセス	セメント製造	1.9%
	製造業	16.4%		廃棄物	一般廃棄物計
運輸	自動車	13.0%	産業廃棄物計: 廃油		0.0%
	モノレール	0.0%	産業廃棄物計: 廃プラ		0.1%
	船舶(旅客)	3.9%			
	船舶(貨物)	2.7%			
	航空	8.4%			
民生家庭	電力	20.5%			
	都市ガス	0.2%			
	プロパンガス	1.5%			
	灯油	0.8%			

## 2-3 駐留軍用地跡地の有効利用

駐留軍用地跡地利用に際しては、沖縄振興のための貴重な空間として都市構造の歪みを是正し、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効利用を図り、沖縄全体の発展に資することが求められている。

### 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想図





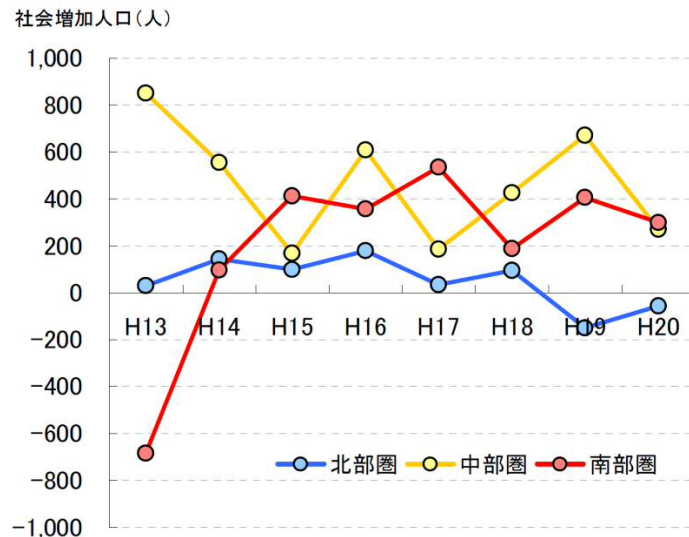
## 2-4 沖縄本島の均衡ある発展

### 2-4-1 北部の発展を支える公共交通サービスの確保

- ・ 県全体の人口約142万人のうち、沖縄本島の中南部圏域に約8割の人口が集中し北部圏域は約1割弱となっている。
- ・ 一方で、名護市から北の地域では若年層の流出により過疎化と高齢化が進んでいる。
- ・ 沖縄本島の均衡ある発展のためには、地域の実情に応じた公共交通サービスの確保が課題となっている。

サービスレベル  
が低い

#### 圏域別の社会増加人口の推移



#### 現況の公共交通のサービスレベル

那覇一名護	高速バス	路線バス(120番)
所要時間	約1時間30分	2時間40分～3時間
運賃	2,100円	1,900円
運行時間 (出発時間)	朝5時台～夕方6時台	朝5時台～夕方8時頃まで
運行本数	時間当たり1本～2本	時間当たり2本 ピーク時は3本

資料 沖縄県総合交通体系基本計画 (H24.6)

## 2-5 課題整理

### 課題

北部の発展を支える公共交通サービスの確保

自動車依存  
型社会

慢性的な交通渋滞

レンタカーの増加

公共交通サービスの低下

観光振興において交通の改善が求められている

二酸化炭素排出量の増加

駐留軍用地跡地の有効利用

県土の均衡ある発展

中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞緩和

県民・観光客の移動利便性の向上

世界水準の観光リゾート地の形成

低炭素社会の実現

駐留軍用地跡地の活性化

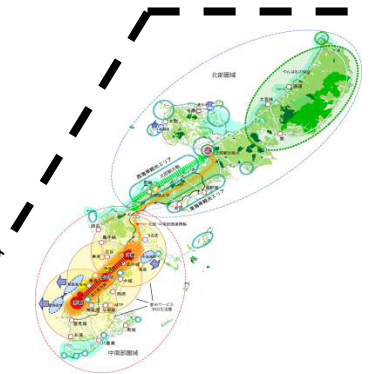
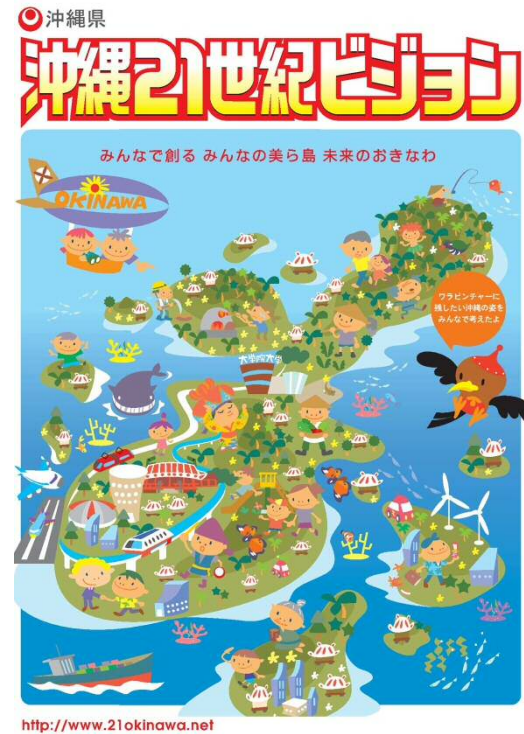
# 3. 将来あるべき姿の共有

## 3-1 将来ビジョンの体系

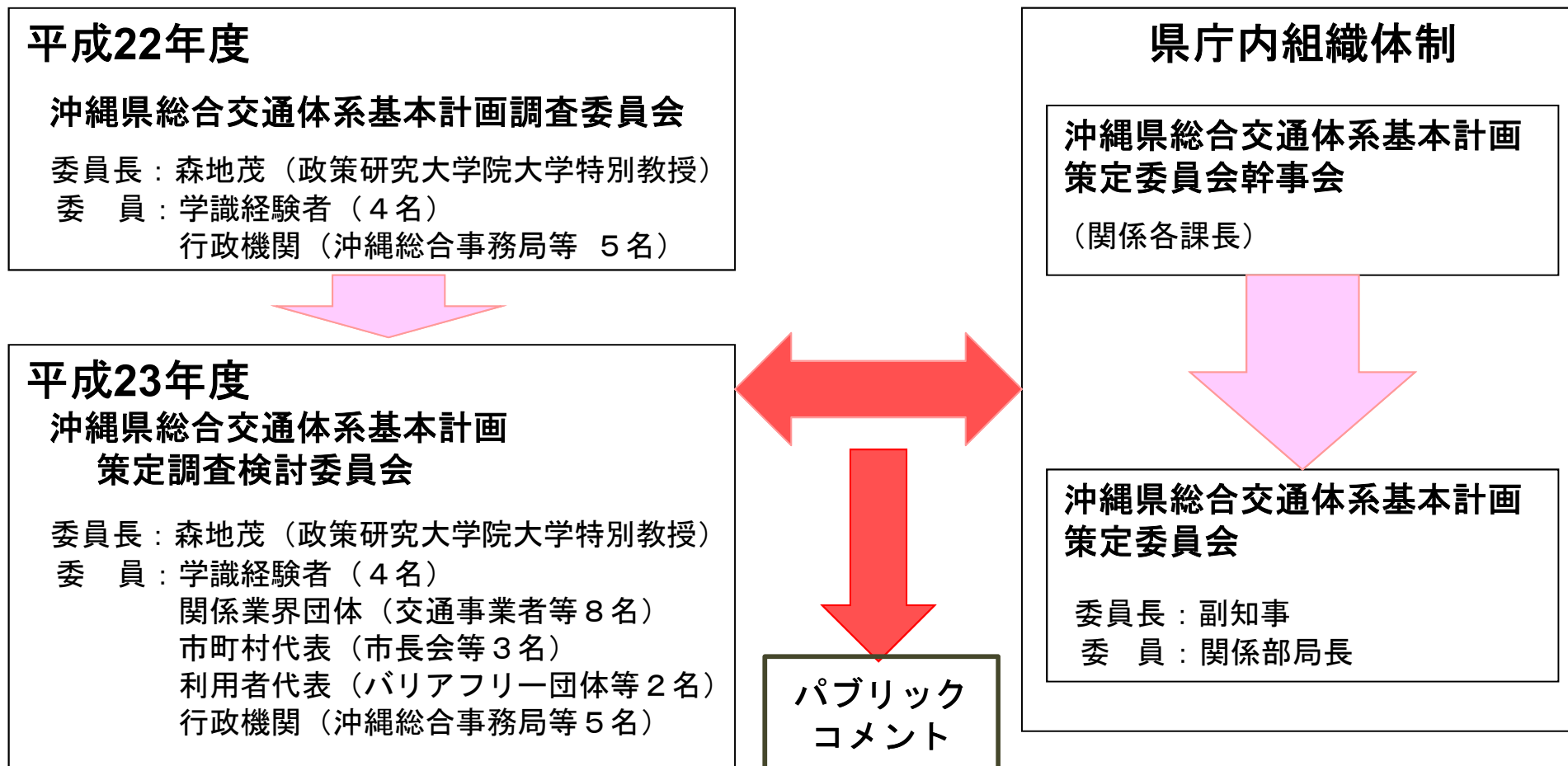
H22. 3 沖縄21世紀  
ビジョン

H24. 5 沖縄21世紀  
ビジョン基本計画

H24. 6 沖縄県総合交通体系  
基本計画



## 3-2 沖縄県総合交通体系基本計画策定経緯

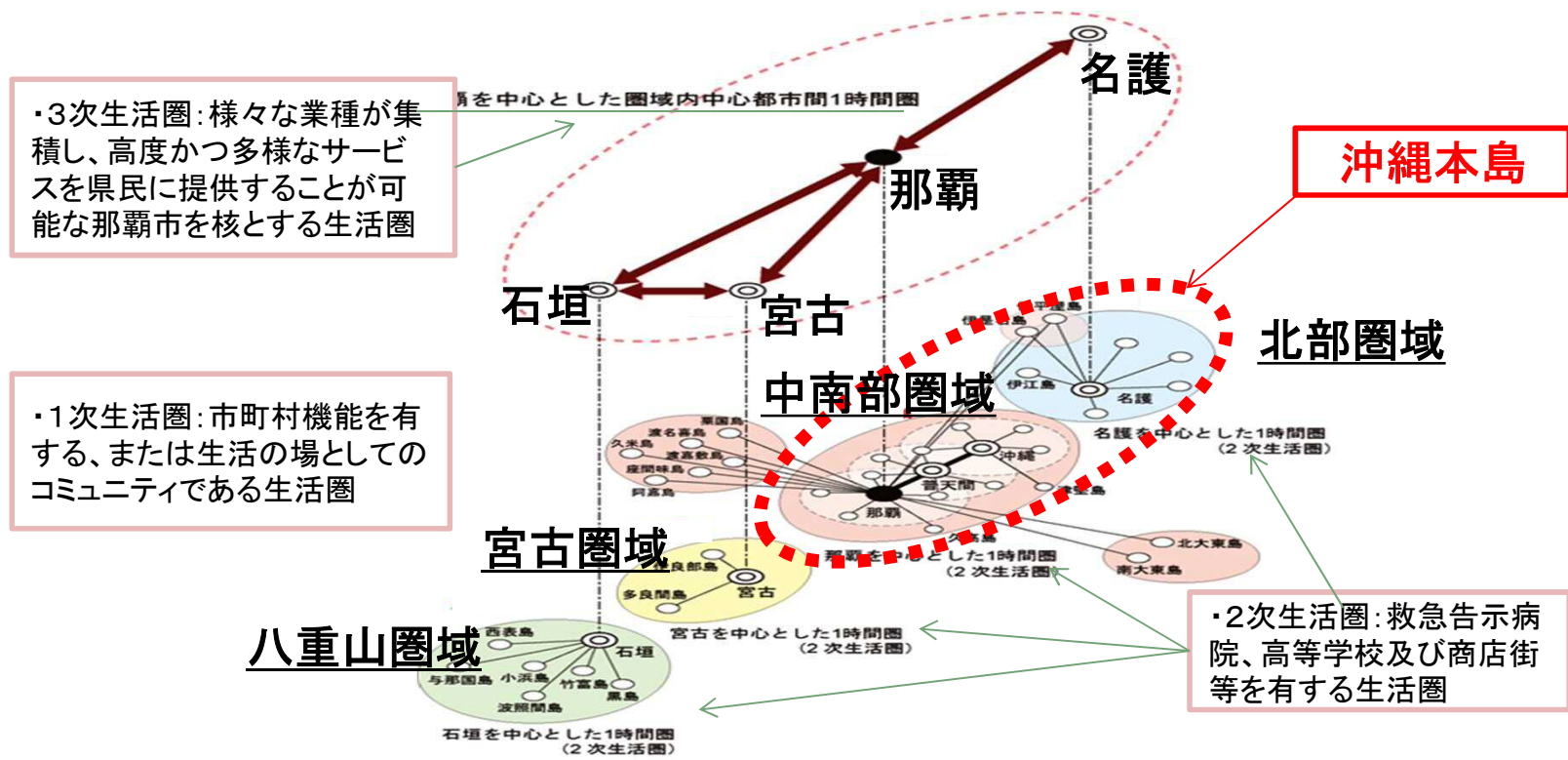


策定（平成24年6月）

# 3-3 総合交通体系の観点で描く将来像

## 3-3-1 県土の基本構造

- ・ 圏域間の連携を強化することにより、広域的な課題解決を図りながら、それぞれの地域資源の広域的活用によって地域の構成や特徴を伸ばすことにより、県全体を牽引する力強い地域圏を形成し、県の総合的な発展を図る。
- ・ 3次生活圏の核である那覇と、2次生活圏の圏域中心都市である名護、宮古、石垣との移動時間を **1時間とする圏域構造の構築を図る。**



## 3-3-2 沖縄本島の構造（将来像：陸上交通のみ）

### 北部圏域

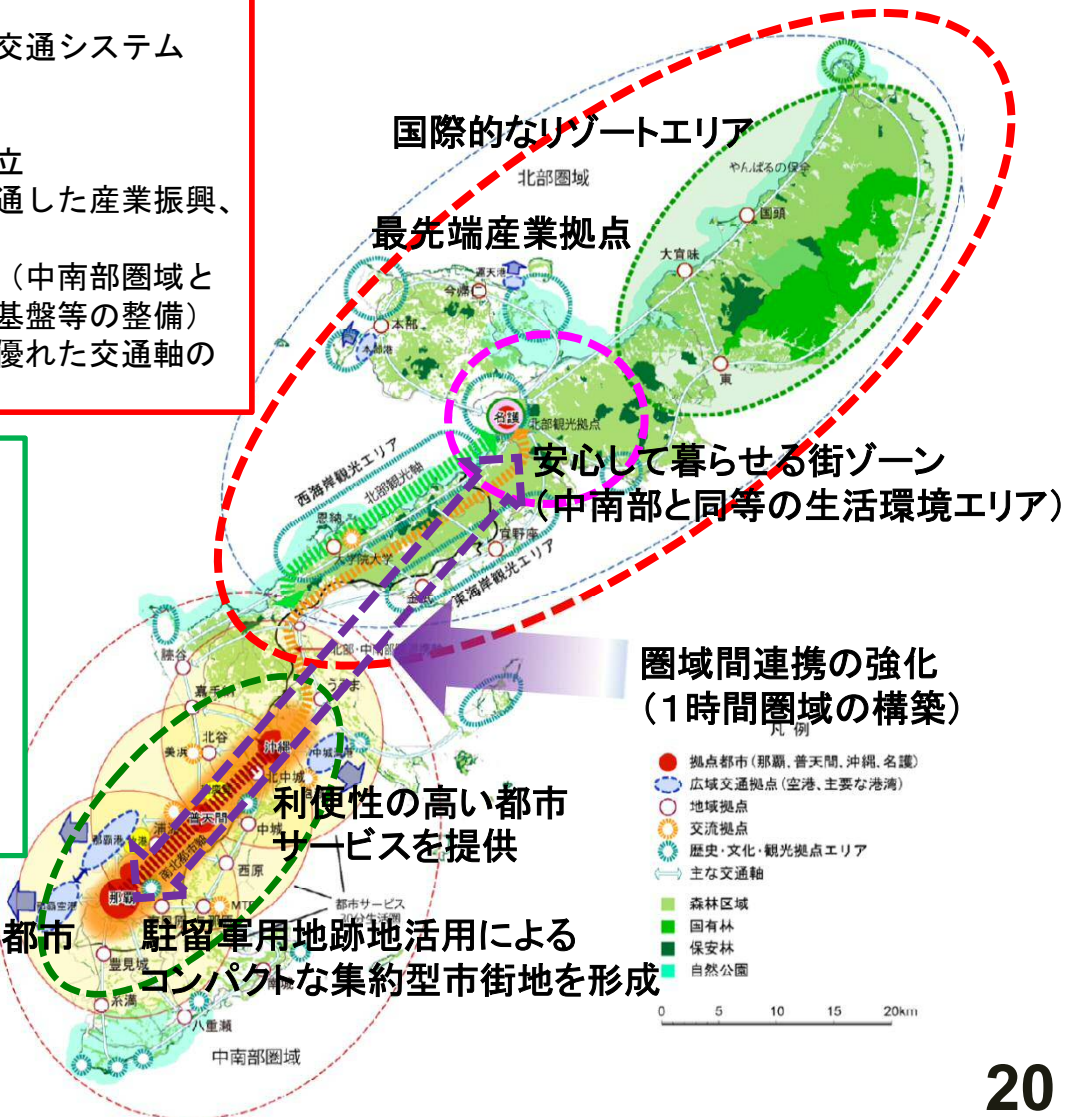
1. 自然環境の保全と国際的な観光リゾートエリアの構築
  - 国際的な観光リゾートエリアの形成
  - 圏域全体をゆっくり、じっくり楽しめる環境（交通システム等）の整備
  - 観光拠点の形成、結節点の整備
2. 産業振興と生活利便性の向上による北部定住圏の確立
  - 最先端産業拠点の形成や観光産業拠点の充実を通じた産業振興、雇用・定住化促進
  - 名護を中心に安心して暮らせる街ゾーンの形成（中南部圏域と同等の教育、医療、交通、行政サービス、生活基盤等の整備）
  - 中南部圏の高次都市機能を楽しむことができる移動性に優れた交通軸の拡充

### 中南部圏域

- 那覇、沖縄の2つの都心に加え、普天間基地跡地の新たな拠点としての位置づけ
- 那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分生活圏の形成
- 利便性の高い多様な都市サービスの提供
- 駐留軍用地返還跡地を活用し、コンパクトな集約型市街地を形成
- 南北都市軸に移動性に優れた交通インフラを導入

那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分圏域の構築

駐留軍用地跡地活用によるコンパクトな集約型市街地を形成



# 3-4 将来像実現に向けた施策

- 観光拠点間の周遊を支え、人及び環境に易しい都市構造を支える交通体系として、拠点間を連絡する鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入と併せて、鉄軌道等と一体的にサービスするフィーダー交通の導入が計画に位置づけられている。

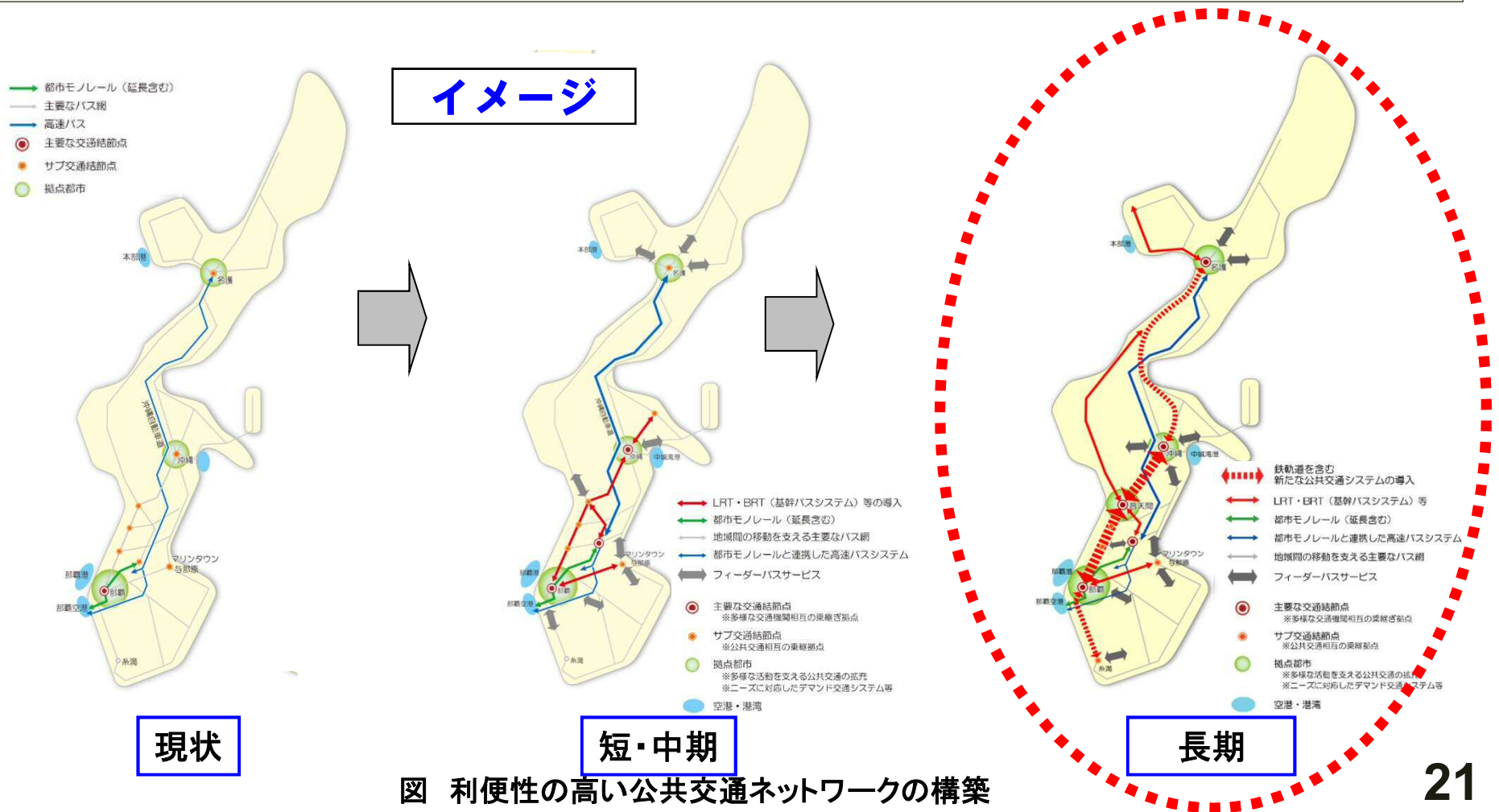


図 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

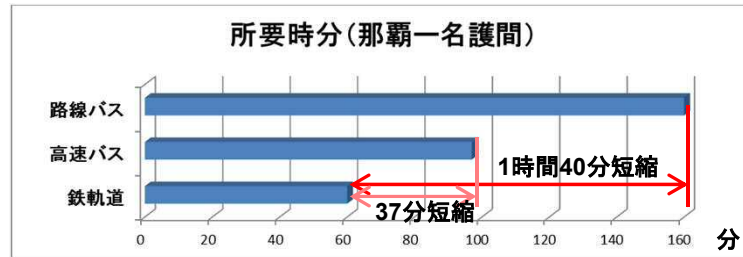
# 4. 対策の必要性(施策実施による将来の姿)【イメージ】

## 4-1 沖縄本島の均衡ある発展

那覇一名護間を1時間で結び沖縄本島の骨格を形成する公共交通軸が形成

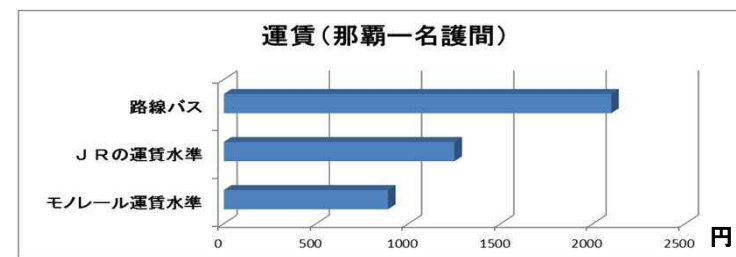
### 速達性が向上

名護从那覇までの移動時間が1時間に短縮



### 移動費用の短縮

鉄軌道運賃になると移動費用が大幅に削減



### ➤ 通勤・通学圏域、交流圏域が拡大

・定時性が確保されることから時間が読め、自ら運転せずに安全かつ安心して長距離を移動することが可能

### ➤ 観光リゾート産業を始めとする産業の活性化

・那覇空港・那覇港からの移動圏域の拡大により、他地域との交流人口が大幅増加

・観光誘客施設やバス、レンタカー等の交通事業者の立地

等が進み、世界でも希で特異な自然を有する北部や地域特性を活かした観光リゾート地としてのポテンシャルが大幅に高まることが期待される。

### ➤ 北部圏域の活性化

・駅を核としたまちづくりが行われ他地域との交流が活発になることにより、名護市を含めた北部圏域の拠点性が高まり北部圏域の産業振興、定住環境の整備が図られることが期待される。

### 対策がなかった場合

・現況では、高速バスにおける那覇～名護間の所要時間が97分と、1時間圏域は達成されておらず、圏域間の交流は活発に行われていない。

・南北間の交流が活発化せず、北部地域への企業進出が進まなかった場合、雇用機会の逸失から、若年層の流出が進む等悪循環となり、北部圏域の活力の低下がより一層進むことが懸念される。



## 4-2 県民及び観光客の移動利便性の向上

### 利便性の高い公共交通ネットワーク構築による人にやさしい交通手段の確保

#### ➤ 高齢者や外国人を含む県民及び観光客、全ての人移動しやすい環境構築

- ・ 高齢者や外国人等、県民や観光客が移動しやすい環境が構築され、公共交通への利用転換が図られることにより高齢者の外出機会の増加が期待される。
- ・ また、高齢者が関係する交通事故の内、死者・負傷者が発生している事故の約4割が高齢者が運転中に起こしたものとなっており、移動しやすい環境が整備されることにより、交通事故の減少も期待される。

#### ➤ 地域間交流の増加

- ・ 人にやさしい交通手段が確保され、公共交通への利用転換が図れることにより、地域間の交流が活発化し、観光客の移動範囲も観光地のみならず様々な地域に広がることが期待される。

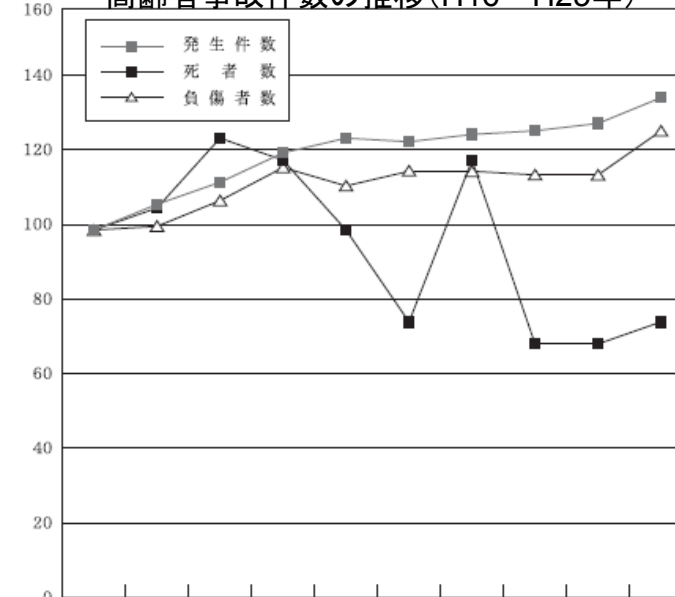
#### ➤ 賑わいの場の創出

- ・ 公共交通の利用者が増加することにより、まちなかの駐車スペースが減少し、中心市街地の活性化、新たな賑わいの場の創出が期待される。

#### ➤ 肥満防止・健康増進

- ・ 公共交通機関が利用しやすくなることにより、ライフスタイルが変化し公共交通への利用転換が図られれば、玄関から駐車場までの移動だけであったのが、自宅から駅まで歩いたり、バスや電車の乗り換えで駅構内を歩いたり、歩く機会が増加が期待される。

(指数) 高齢者事故件数の推移(H16~H25年)



出典：平成25年版交通白書（沖縄県警察）

### 対策を行わなかった場合

- ・ 現状のまま、自動車利用から公共交通への転換が図られなかった場合、
    - ・ 高齢者による交通事故の増加
    - ・ 高齢者の外出機会の減少などが懸念される。
    - ・ 国際化及び高齢化が進む中、沖縄に来て移動できない観光客の増加
    - ・ 郊外への大型商業施設の立地が進み中心市街地の賑わい低下
- など、中心市街地の活性化等まちづくり、沖縄観光に影響が生じることが懸念される。

## 4-3 中南部都市圏の交通渋滞緩和①

- ・ 交通渋滞の緩和のためには、過度な自家用車利用から公共交通への転換が重要。
- ・ 車で通勤する方の92%が一人乗り

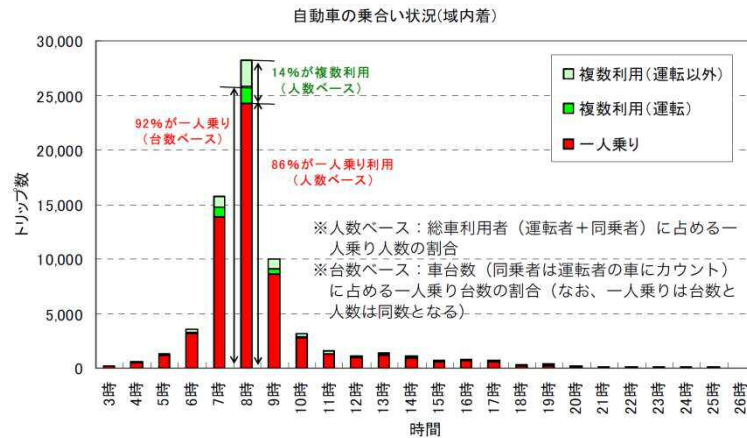


図 3-57 通勤自動車の着時間帯別の乗車人数 (那覇市着)

### 国道58号の現状



出典：沖縄県の道路2014

自動車、路線バス、鉄軌道で同じ人数を運ぶ場面を想定したイメージ

公共交通で効率的に運ぶことにより、渋滞緩和効果が期待される。

### 車から鉄軌道等の公共交通に乗り換えると



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(H17年10月 国土交通省)

## 4-3 中南部都市圏の交通渋滞緩和②

那覇ー普天間ー沖縄を30分で結ぶ公共交通軸と併せて利便性の高いネットワークが形成

### 公共交通の所要時間の短縮、移動費用が削減

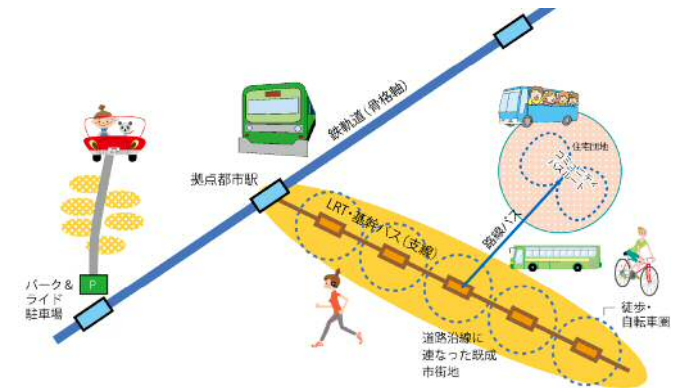
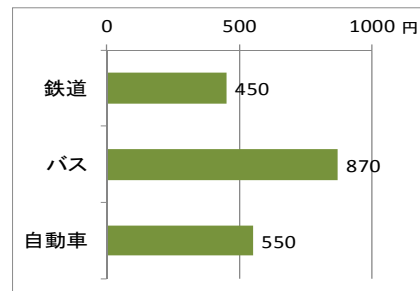
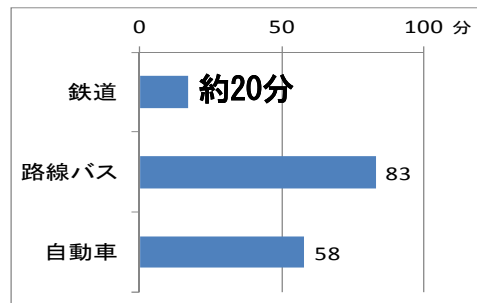
沖縄市から県庁まで混雑時間帯において、車だと約60分要したが約20分（駅間距離）に短縮。

### 利便性の高い体系的なネットワークの構築

- 鉄軌道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークの形成が可能となり、車利用から転換しやすい環境が整備される。

### 体系的なネットワークイメージ

### 那覇市～沖縄市間の鉄軌道導入の場合



ただし

- 鉄軌道が整備されただけでは、大幅に渋滞が緩和されない。
- 環境、健康、交通事故のリスク軽減等の観点から県民一人一人が公共交通転換を図ることが、交通渋滞の緩和につながることになる。

### 鉄軌道を整備しなくても、道路整備すればよいのでは？

- 幹線道路の整備により一定程度渋滞は緩和されるものの、街中に流入する自動車交通量は減らず、その受け皿として、駐車スペースが必要となる等、高齢者等誰もが安全・安心に快適に暮らせる環境の実現にあたっては課題が残る。

# 4-4 世界水準の観光リゾート地の形成

広域移動を支える南北骨格軸と利便性の高い公共交通ネットワークが構築

## ➤ 移動圏域の拡大による観光地への移動利便性向上

- ・ 移動圏域が拡大し、定時性が確保され時間が読めるネットワークが形成されることにより、様々な観光地を訪れることが可能となる。

## ➤ 安心安全に移動できる観光拠点の形成

- ・ 国際免許を持っていない、交通ルールの異なる様々な国々からの外国人観光客が安全・安心に広域的に移動できる観光拠点の形成が可能となる。

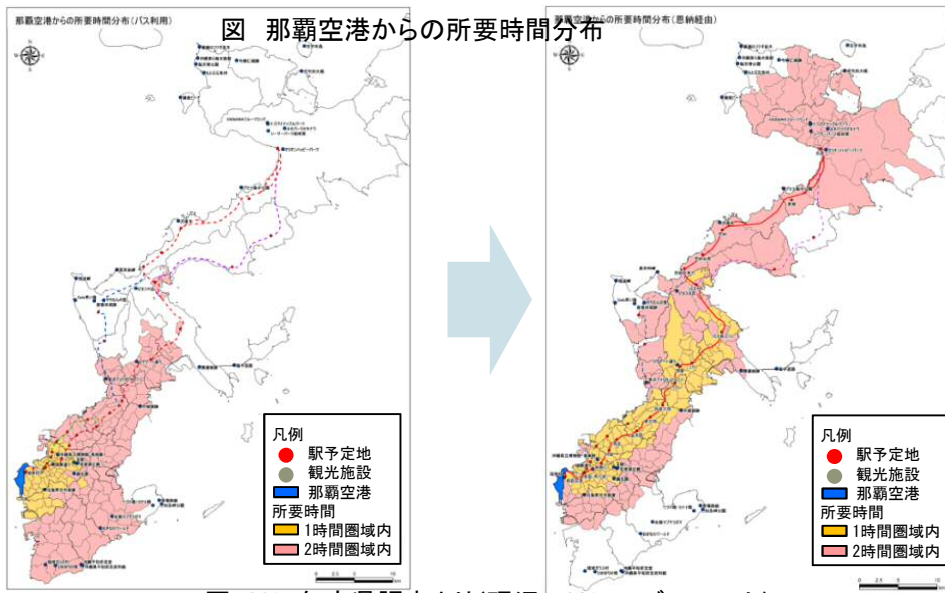
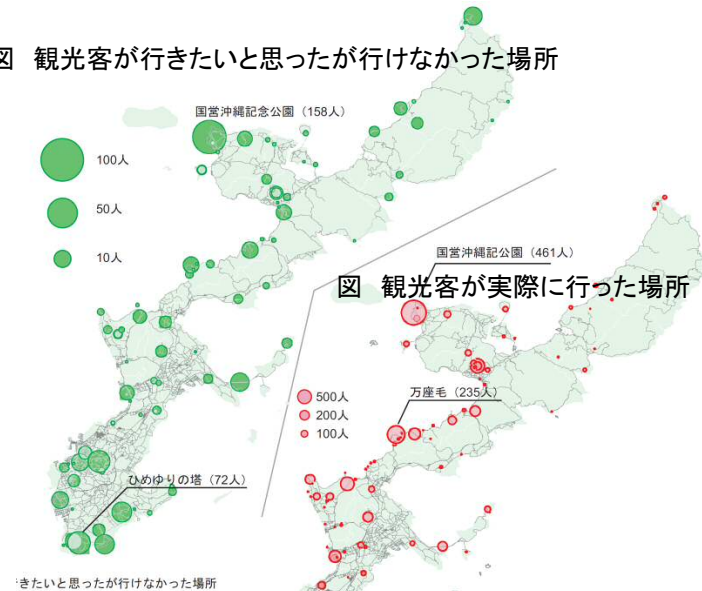


図 H24年度県調査より(現況⇒H24モデルルート)

## 図 観光客が行きたいと思ったが行けなかった場所



資料: 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調(H18)

## 対策を行わなかった場合

- ・ レンタカーや貸切観光バスによる移動が中心となった場合、
  - ・ 交通事故の増加
  - ・ 訪れる箇所が主要観光施設のみにとどまり、沖縄の多種多様な観光資源を十分に活用できない等、国際的リゾート拠点形成への影響が懸念される。

# 4-5 駐留軍用地跡地の活性化

## 駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通システムの導入

### 南北都市軸の構築

- ・ 中南部都市圏の持続的発展を支えるためには、高次な都市機能を備えた南北の都市軸の形成を支援する交通システムの導入が必要。
- ・ 南北都市軸上は、駐留軍用地跡地を活用し、老朽密集市街地の改善、市街地の分散拡大の抑制を通してコンパクトな集約型市街地を形成するなど、高齢化の進展や地球環境問題への対応、地域の力で持続的な都市を形成する。

### まちづくりの起爆剤

- ・ 駐留軍用地返還跡地を活用した交通施設の戦略的整備による都市構造の改変



那覇新都心(返還後)



モノレール開業時



現在

※ゆいレールおもろまち駅(赤丸)周辺の開発状況(大型ショッピングセンターや高層マンションが立地し、賑わいのある街が形成)

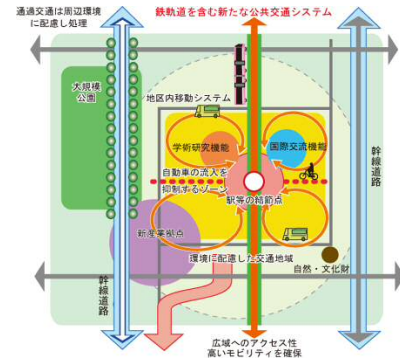


図 駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通体系の整備 (出典: 沖縄県総合交通体系基本計画)

## 対策を行わなかった場合

駐留軍用地の跡地において、

- ・ 那覇・普天間・沖縄の各拠点を中心とした公共交通による30分圏域の形成が困難
- ・ 低密度に市街地が拡散
- ・ 自動車交通の増加による渋滞・事故の発生、
- ・ CO2排出増加 などが懸念される。

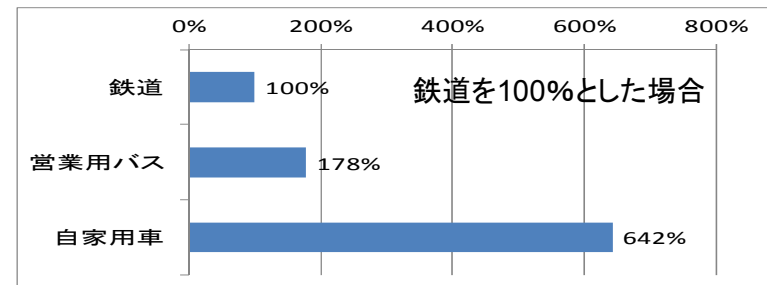
## 4-6 低炭素社会の実現

### 移動利便性の高い公共交通ネットワークが構築

#### ➤公共交通への利用転換による二酸化炭素排出量の削減

- ・鉄道のCO2排出量を100%とすると、1人1km運ぶ時のCO2排出量は、自動車は鉄道の6倍。
- ・鉄軌道を骨格にバスや自転車等と連携し、移動時間が読めるネットワークが形成が可能となる。
- ・これにより、車利用から公共交通へ転換されることにより、二酸化排出量が削減され、地球温暖化の抑制に寄与する。

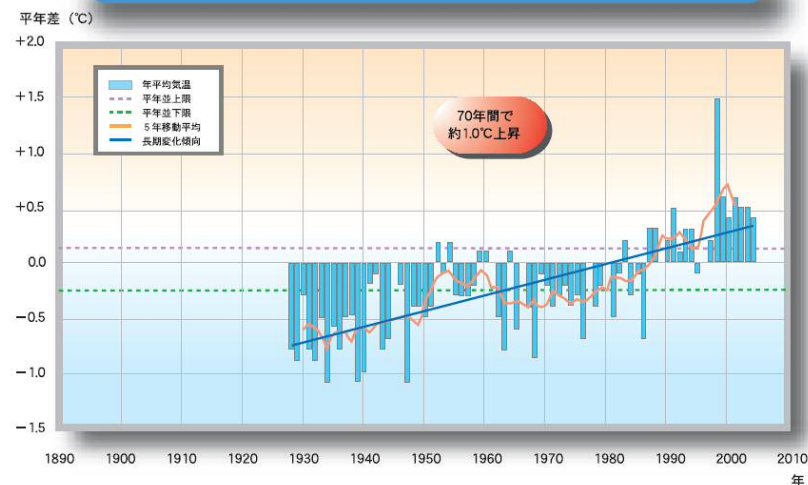
#### 1人1km運ぶときのCO2排出量の比較



#### 対策を行わなかった場合

- ・自動車の燃費が向上しているにもかかわらず、本県では自動車利用が増加に伴い自動車による二酸化排出量は削減されていない。
- ・このまま公共交通への転換が図られない場合、地球温暖化の進行が懸念される。
- ・地球が温暖化すると
  - 強く大きな台風や洪水、干ばつなどの異常気象が増加
  - 海面が上昇し、砂浜が消失
  - 生態系への影響や、熱中症患者数の増加、マラリアなどの感染症の増加するとされており、私たち人間の社会にもさまざまな被害（ひがい）が出るのが懸念される。

#### 沖縄地方における年平均気温の地域平均年差の経年変化



## 【参考 1】 沖縄振興特別措置法での位置づけ

### 沖縄振興特別措置法（2012年4月改正）

（第91条第2項）

「国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする。」

### 沖縄振興基本方針

〈沖縄県が沖縄振興を策定する際の指針〉（平成24年5月11日内閣総理大臣決定）

- ・ 鉄軌道について、

「沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講じる」

# 【参考2】都市の将来像

沖縄県の都市計画区域マスタープランにおいて、各地域の特色をふまえた都市の将来像が示されている。

- 名護都市計画都市計画区域の将来像
  - ・高次の都市機能が集積した北部の中核都市
  - ・国際観光・リゾート拠点として成長・充実する都市
  - ・金融・情報を核として未来を拓く都市

等

- 本部都市計画都市計画区域の将来像
  - ・やんばるの豊かな自然を守り育む都市
  - ・国際観光リゾート拠点として成長・充実する都市

等

- 中部広域都市計画都市計画区域の将来像
  - ・人、情報、様々な産業が交流する都市圏
  - ・豊かな自然環境と共生した都市圏
  - ・環境にやさしい循環型・低炭素型の都市圏

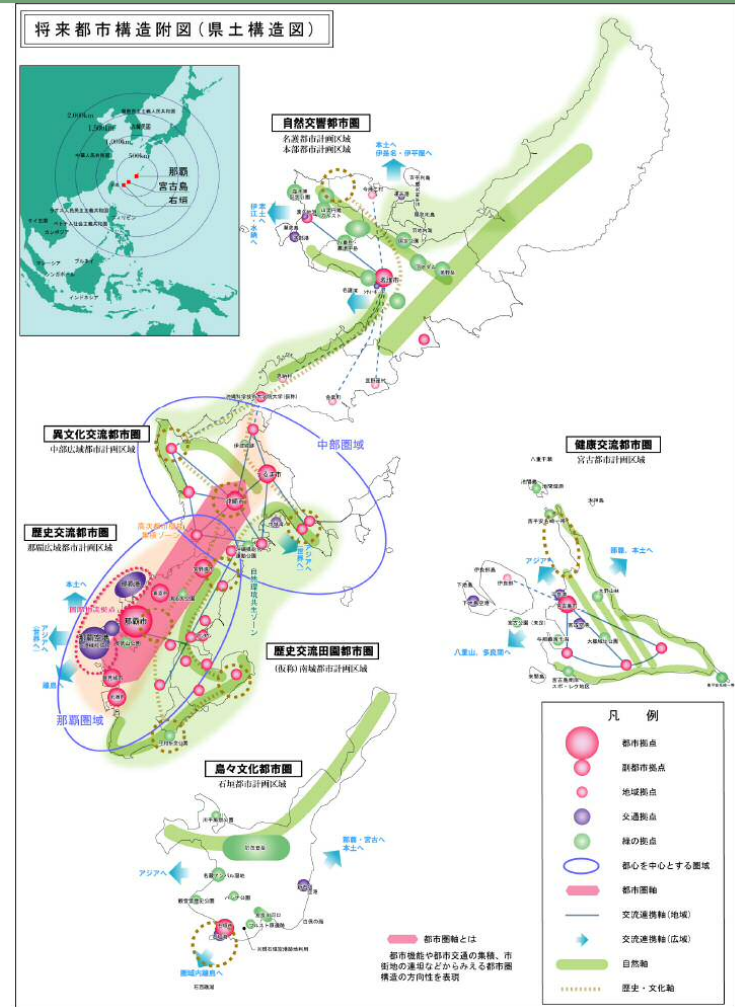
等

- 那覇広域都市計画都市計画区域の将来像
  - ・誰もが安心して暮らせるにぎわいのある都市圏
  - ・世界に開く広域交流都市圏
  - ・連携と交流が盛んな活気あふれる都市圏
  - ・環境にやさしい循環型・低炭素型都市圏
  - ・観光・コンベンション・ショッピングで魅力ある都市圏

等

- 南城都市計画都市計画区域の将来像
  - ・歴史と自然にふれ合う都市
  - ・様々な人々が交流する都市
  - ・魅力と活力が集積した都市

等





# 【参考3】 沖縄21世紀ビジョンで目指す将来像及び基本施策

## ★ 36の基本施策



沖縄21世紀ビジョンで目指す5つの将来像の実現に向けて、沖縄県等の取り組みを整理・体系化して、36の基本施策にまとめました。

**将来像 I 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島(7)**

- 自然環境の保全・再生・適正利用
- 伝統文化の保全・継承及び新たな文化の創造
- 文化産業の戦略的な創出・育成
- 持続可能な循環型社会の構築
- 価値創造のまちづくり
- 人間優先のまちづくり
- 低炭素島しょ社会の実現

**将来像 III 希望と活力にあふれる豊かな島(14)**

- 自立型経済の構築に向けた基盤の整備
- 科学技術の振興と知的・産業クラスターの形成
- 世界水準の観光リゾート地の形成
- 沖縄の魅力や優位性を生かした新たな産業の創出
- 情報通信関連産業の高度化・多様化
- 亜熱帯性気候等を生かした農林水産業の振興
- アジアと日本の架け橋となる国際物流拠点の形成
- 地域を支える中小企業等の振興
- 雇用の確保と多様な人材の確保
- 駐留軍用地跡地の有効利用の推進
- 離島における定住条件の整備
- 政策金融の活用

**将来像 IV 世界に開かれた交流と共生の島(2)**

- 世界との交流ネットワークの形成
- 国際協力・貢献活動の推進
- ものづくり産業の振興と地域ブランドの形成
- 離島の特色を生かした産業振興と新たな展開

**将来像 II 心豊かで、安全・安心に暮らせる島(7)**

- 健康・長寿おきなわの推進
- 健康福祉セーフティネットの充実
- 子育てセーフティネットの充実
- 社会リスクセーフティネットの確立
- 米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題の解決
- 共助・共創型地域づくりの推進
- 地域特性に応じた生活基盤の充実・強化

**将来像 V 多様な能力を発揮し、未来を拓く島(6)**

- 公平な教育機会の享受に向けた環境整備
- 国際性と多様な能力を涵養する教育システムの構築
- 産業振興を担う人材の育成
- 地域社会を支える人材の育成
- 自ら学ぶ意欲を育む教育の充実
- 沖縄らしい個性を持った人づくりの推進

## 【参考4】基本施策と鉄軌道等導入との関連

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入は、沖縄21世紀ビジョンで目指す5つの将来像の実現に向けた様々な施策に関連している。

