

【参考資料】

【参考資料1】導入システムの比較一覧

表 導入システムの比較

システム		普通鉄道	鉄輪リニア	スマート・リニアメトロ	トラムトレイン	LRT (Light Rail Transit) 次世代型路面電車システム	BRT (Bus Rapid Transit) バス高速輸送システム
概念		<ul style="list-style-type: none"> 鉄輪を有し、専用空間内の2本のレール上を走行する交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> 普通鉄道と同様のレールと車輪を有し、動力にリニア誘導モータを使用して走行し、車両の低床化により、トンネル断面の縮小が可能となる交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄輪リニアの改良型であり、速達性の向上、ドライバーレス運転等を可能とする交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> LRTが普通鉄道の専用軌道（レール）に直接乗り入れる形態の交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化や先進的なデザインを採用した車両を用いる他、まちづくりとも連携した路面電車を高度化した交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行空間を有し、一般自動車と共存して運行する、通常の路線バスよりも高速に運行し、都市あるいは都市圏内の幹線的な交通システムの役割を担うバスシステム
外観				 出典：日本地下鉄協会のパンフレット			
特徴	適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> 主に広域的な拠点都市間の連絡に最適 主に長距離運行に最適 大量輸送に最適 	<ul style="list-style-type: none"> 主に広域的な拠点都市間の連絡に最適 主に長距離運行に最適 大量輸送に適している 	<ul style="list-style-type: none"> 主に広域的な拠点都市間の連絡に最適 主に長距離運行に最適 中量輸送に適している 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点都市間の連絡や都市内移動に対応可能 長距離運行も対応可能 中量～大量輸送が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 主に都市内の移動に最適 中距離以下の運行に適している 	<ul style="list-style-type: none"> 主に都市内の移動に最適 中距離以下の運行に適している 地形的にLRTが導入できない地域に有効
	速達性	<ul style="list-style-type: none"> 高速運転に最適で所要時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 普通鉄道やスマート・リニアメトロに比べて、所要時間は長くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 普通鉄道に次ぐ高速運転が可能である 	<ul style="list-style-type: none"> 低速～高速の広い範囲の運転が可能であり、専用軌道を走行する場合には所要時間が短くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 低速～中速度域の運行に適している 	<ul style="list-style-type: none"> 低速～中速度域の運行に適している
	定時性	<ul style="list-style-type: none"> 高い 	<ul style="list-style-type: none"> 高い 	<ul style="list-style-type: none"> 高い 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車と分離された専用区間の走行が多いと定時性は高くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 街なかの道路上で自動車や歩行者と一体的に走行する区間が多いと定時性が低くなる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> バス専用レーンを確保すると定時性は高くなるが、一般道を走行する場合は定時性が低くなる可能性がある
性能	車両寸法（幅×全長×高さ）	約3.0m×約20m×約4.0m	約2.5m×約15m×約3.1m	約2.5m×約12m×約3.1m	約2.5m×約12～30m×約3.8m	約2.5m×約12～30m×約3.8m	約2.5m×約18m×約3m
	最高速度	130km/h	80km/h	100km/h	専用区間：100km/h 併用区間：40km/h	専用区間：100km/h 併用区間：40km/h	60km/h
	表定速度	30～80km/h	30～40km/h	30～60km/h	18～40km/h	18～40km/h	15～35km/h
	最小曲線半径	160m	100m	70m	20m ^{注)}	20m ^{注)}	10m
	最急こう配（一般部）	35‰	60‰	60‰	40‰（特殊な箇所：67‰）	40‰（特殊な箇所：67‰）	90‰
1両あたりの車両定員		約130～160人	約90～100人	約65～75人	約80人～160人	約80人～160人	約70～130人
平均的な連結車両数		6～15両	4～6両	2～4両	1両単車～5連接車	1両単車～5連接車	1車体～3車体連接
経済性		建設費は比較的高額	建設費は普通鉄道より安価	建設費は普通鉄道より安価	建設費は比較的安価	建設費は比較的安価	建設費はLRTより安価

注) 軌道建設規程（路面電車等の建設に関する基準（国土交通省所管））では11mとされているが、低床車の仕様では概ね12～18mが最小回転半径とされている。

【参考資料 1】 区間の特性

表 区間の特性

項目	区間 1：糸満市～那覇市中心部		区間 2：那覇市中心部～沖縄市		区間 3：沖縄市～名護市		区間 4：名護市～沖縄美ら海水族館	
	対象市町村と人口 ^{注)}	糸満市	57,320 人	那覇市	315,954 人	沖縄市	130,249 人	名護市
豊見城市		57,261 人	浦添市	110,351 人	うるま市	116,979 人	本部町	13,870 人
那覇市		315,954 人	宜野湾市	91,928 人	読谷村	38,200 人		
			北中城村	15,951 人	恩納村	10,144 人		
		沖縄市	130,249 人	名護市	60,231 人			
各地域の概要	<ul style="list-style-type: none"> 糸満市は、沖縄本島最南端に位置し、糸満ロータリー付近、国道 331 号の西側は、大型船が接岸可能な漁港をはじめ漁業の町を生かした水産加工施設や中小企業の工場や倉庫などの工業団地が立地し、東側は住宅・商業施設、学校・運動公園などの公共施設といった新たな市街地が形成されている。 糸満市の南部には、ひめゆりの塔や平和祈念公園などの観光施設がある。 豊見城市は、那覇市の南に隣接し、ベッドタウンとして人口が増加している。 豊見城市は、那覇空港に近く、レンタカー各社の拠点や、道の駅豊崎、アウトレットモールなどの商業施設が立地している。 		<ul style="list-style-type: none"> 本区域は、県内で最も人口が集中し、都市機能が集積している。 那覇市は、沖縄県の県庁所在地であり、政治・経済・文化の中心地である。また、空港、港湾を擁し、県内外の交通結節点であり、沖縄県の中核機能を担っている。 浦添市は、沖縄県中南部都市圏の中核都市であり、県内でも有数の商業、工業が活発な市である。 宜野湾市は、市の中央部の台地には普天間飛行場、北部にはキャンプ瑞慶覧が立地している。 		<ul style="list-style-type: none"> 本区域は、戦後の米軍基地建設を背景に、都市基盤が未整備のまま、無秩序に密集した市街地が形成された。 沖縄市は、沖縄本島のほぼ中央に位置し、市の中心市街地は、国道 330 号沿いの胡屋十字路からコザ十字路である。また、市の北部は米軍嘉手納基地となっている。 本区域には、「琉球王国のグスク及び関連遺跡群」として世界遺産に登録された座喜味城跡や勝連城跡がある。 名護市は、沖縄本島北部地域の中心都市であり、国際級の海洋性リゾート拠点として注目されている。 本区域は、観光振興地域に指定されているブセナ地域をはじめとした恵まれた海浜景観資源を活かして、大型リゾートホテルやゴルフ場等の観光レクリエーション施設が立地している。 		<ul style="list-style-type: none"> 本地域では、名桜大学や北部看護学校、国立沖縄工業高等専門学校等の開港による教育環境の向上や就業条件整備に伴い、若年層の定住が進んでいる。 本部港は、各周辺航路の発着拠点であるとともに、北部港湾の中心ともいえる。 渡久地や谷茶の集落を中心に、幹線道路の整備に伴って、周辺の農地や埋立地等にまちが形成されてきた。 渡久地一帯の中心集落は、かつて活気のある港町であったが、近年は港の機能の衰退とともに活力を失いつつある。 本部町の北部付近は、恵まれた海浜景観資源や国営沖縄記念公園海洋博覧会地区をはじめ、近隣には世界遺産に登録された今帰仁城等の観光拠点を有し、リゾートホテルやゴルフ場等の観光レクリエーション施設が集積している。 	
開発計画及びまちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> 糸満市では、まちの将来像「つながりの豊かなまち」の実現を目指して、まちづくりを進めている。 豊見城市では、自然や農地を保全しつつ、土地利用の秩序化と効果的・効率的な公共投資を図るコンパクトシティの形成を目指し、3つの市街地において地域特性や役割を踏まえた適切な都市機能の充実・強化を図りつつ、市内の市街地や生活拠点を結ぶ総合的な交通体系や広域的交通ネットワークの形成を推進することにより、地域特性や機能が相互に補完しあう一体的な都市構造の形成に取り組んでいくこととしている。 		<ul style="list-style-type: none"> 那覇市は、沖縄都市モノレール・中心市街地及び新都心地区を核としたまちづくりを展開している。 宜野湾市は、国際コンベンションシティとして整備が進められている。 沖縄市と北中城村に跨るキャンプ瑞慶覧返還地区では、跡地利用実現に向け、土地利用計画素案の検討が進められている。 本区域では、今後、普天間飛行場、那覇港湾施設及び牧港補給地区の全部並びにキャンプ瑞慶覧の一部が返還予定である。 		<ul style="list-style-type: none"> 本区域では、キャンプ瑞慶覧などの駐留軍用地が返還予定であり、読谷村大湾東地区の駐留軍用跡地では、土地区画整理事業が実施されている。 本区域は、近年、都市圏を構成する各市町村が個性豊かなまちづくりを展開し、発展してきており、沖縄市からうるま市にかけての国道 330 号、沖縄石川線沿線だけでなく、各地に都市機能が配置されている。 沖縄市は、国際文化観光都市としてまちづくりが進められてきたが、近年、中心市街地の低迷が見られ、エイサー大会や音市場（ミュージックタウン構想）の創設など、個性を活かした新たな観光資源の開発が進められている。 		<ul style="list-style-type: none"> 本部町では、行政、経済、教育、文化、情報通信、金融、交通結節機能等、やんばるの中核都市として多様な都市機能をもつ名護市と連携を強化しながら、地域の特性を活かした都市機能の充実を図ることとしている。 また、今後、国際的観光・リゾート地の形成を目指し、観光の通年化と滞在の長期化を実現するため、エコツーリズムやグリーンツーリズム、ブルーツーリズム等、豊かなやんばるの自然環境を活用し、ウェルネス（いやし）をテーマとした観光の充実や島々を含めた広域の観光・交通網の形成、旧上本部飛行場跡地における長期滞在型宿泊施設等、リゾート諸施設の整備を進めていくこととしている。 	
求められる機能	<ul style="list-style-type: none"> 需要は比較的少ないが、那覇市のベッドタウンであることから、那覇市中心部との地域間連携を確保することが求められる。 		<ul style="list-style-type: none"> 需要が最も多い区間であり、駅間隔短くすることで、需要を確保していくことが求められる。 		<ul style="list-style-type: none"> 需要は、那覇市中心部～沖縄市間に次いで多いが、うるま市以北は、観光需要の方が多い。 駅間を比較的長くすることにより、速達性を確保するとともに、快適性への配慮が望まれる。 		<ul style="list-style-type: none"> 需要は少なく、観光需要が主体である。 駅間を比較的長くすることにより、速達性を確保するとともに、快適性への配慮が望まれる。 	

注) 人口は、平成 22 年国勢調査による。

出典：「第 4 次糸満市総合計画」平成 23 年 3 月 沖縄県糸満市

・那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」平成 22 年 8 月 沖縄県

・名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」平成 21 年 3 月 沖縄県

・「沖縄市・北中城村キャンプ瑞慶覧返還地区等 土地利用計画検討支援業務 報告書」平成 24 年 2 月 沖縄市・北中城村

・沖縄市のホームページ

・「第 4 次豊見城市総合計画」平成 23 年 3 月 沖縄県豊見城市

・中部広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」平成 22 年 3 月 沖縄県

・本部都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」平成 21 年 3 月 沖縄県

【参考資料1】区間の概念図

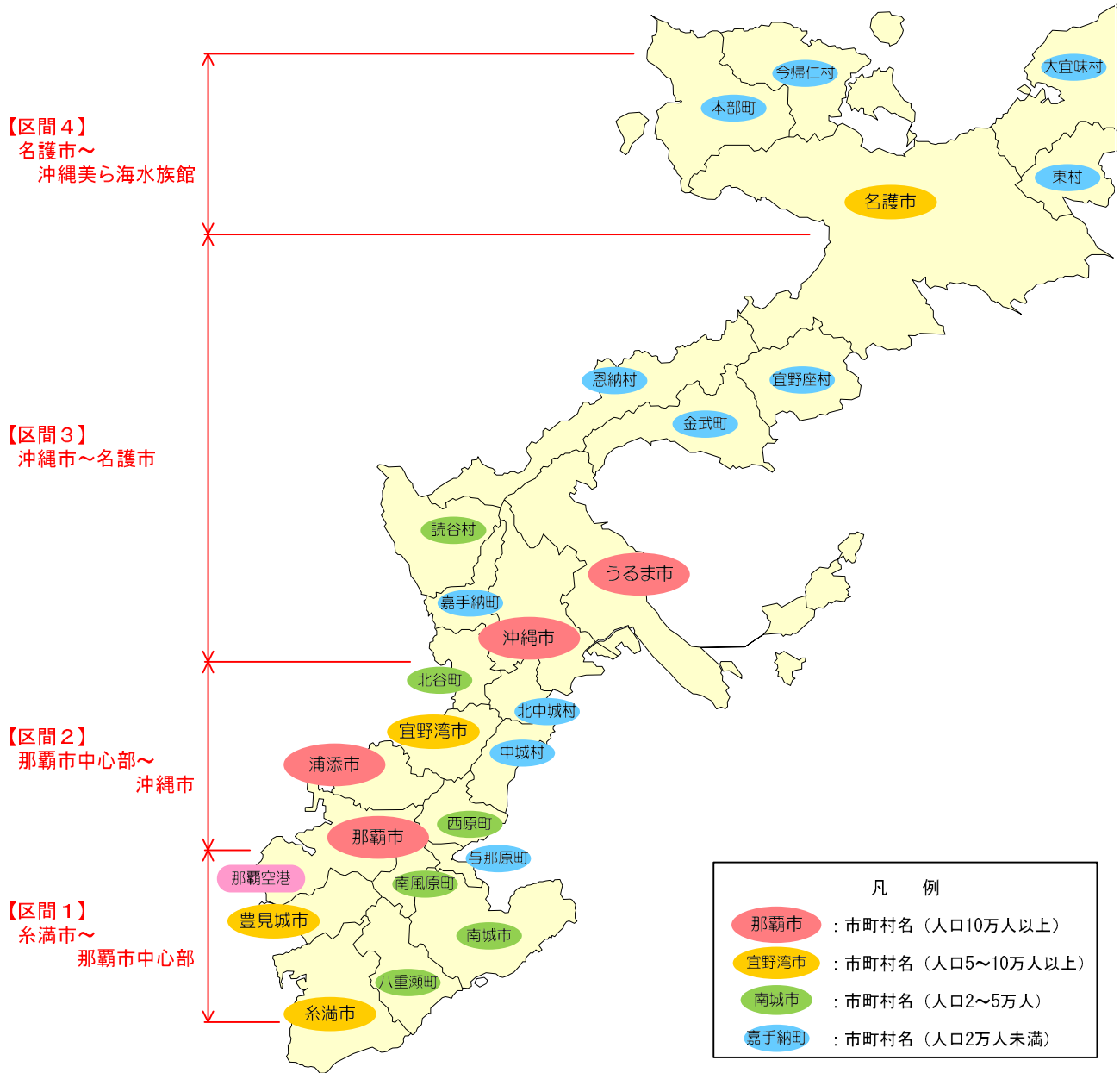


図 区間の概念図