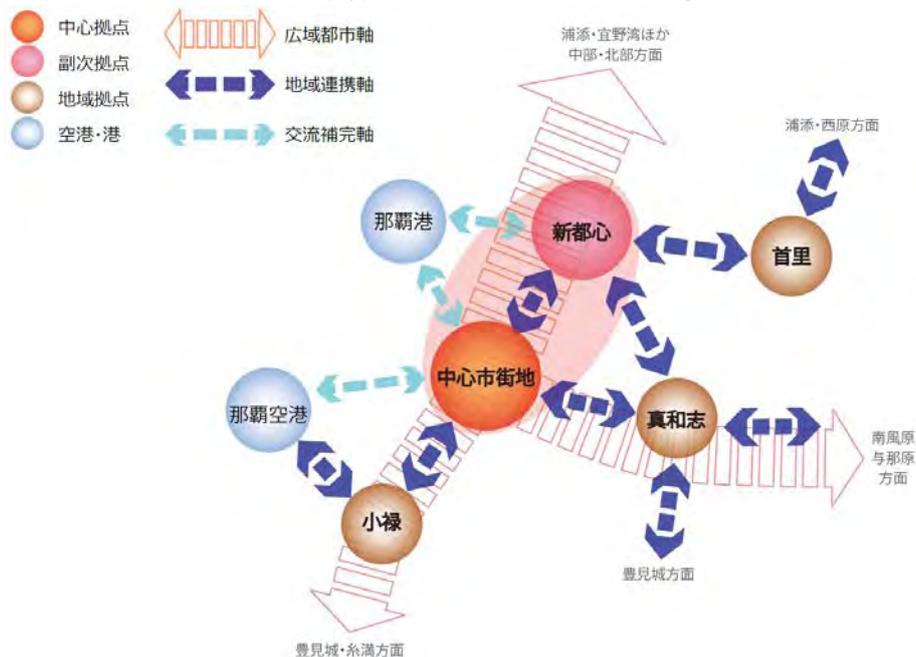


## 1) 那覇市における立地適正化計画の概要

県内の拠点都市として、南北鉄軌道の本線にあたる軸を中心市街地・新都心の拠点と周辺都市をつなぐ広域的な公共交通軸を広域都市軸として設定している。



出典：那覇市立地適正化計画（R2.3 那覇市）

図 立地適正化計画における那覇市の都市構造骨格図（拠点と軸）

## (2) 地域公共交通網形成計画の策定状況

地域公共交通網形成計画は、将来都市構造を見据えて概ね5か年の公共交通ネットワーク形成に向けた方針や施策を取りまとめるものである。

沖縄県内において、令和2年3月時点で地域公共交通網形成計画を策定している自治体は、下表に示す4都市となっている。

表 沖縄県内における地域公共交通網形成計画の策定状況

自治体	計画名称	策定年次
南城市	南城市地域公共交通網形成計画	平成29年3月
沖縄市	沖縄市地域公共交通網形成計画	平成30年2月
那覇市	那覇市地域公共交通網形成計画	令和2年3月
糸満市	糸満市地域公共交通網形成計画	令和2年2月

関連して、沖縄県内における都市・地域総合交通戦略の策定状況は下表のとおりである。

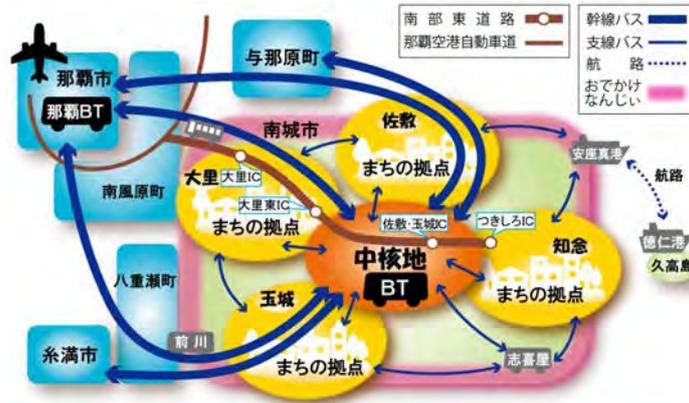
表 沖縄県内における都市・地域総合交通戦略の策定状況

地区	策定年次	大臣認定
沖縄本島中南部都市圏	平成23年3月	—
那覇市	平成22年3月	平成22年8月
宜野湾市	平成24年3月	平成26年3月
浦添市	平成25年2月	平成26年3月
沖縄市	平成28年3月	平成29年3月
与那原町	平成30年3月	平成31年2月
うるま市	令和2年3月	—

## 1) 南城市における地域公共交通網形成計画の概要

南城市は鉄軌道の本線ルートに沿った自治体ではないが、支線の検討が行われていることから、下記に計画の概要を整理する。

南城市では既存のバス交通の再編による公共交通ネットワークの形成を目指しており、市内だけでなく周辺自治体との広域的な交通として、那覇市等と接続する幹線バスの導入が位置付けられている。



出典：南城市地域公共交通網形成計画（H29. 3 南城市）

図 公共交通網再編のイメージ

## 2) 沖縄市における地域公共交通網形成計画の概要

沖縄市では、将来公共交通ネットワーク図に鉄軌道を含む新たな公共交通システムを明示し、市内のネットワーク形成が目指されている。

広域的な交通としては、市内外の移動を支える公共交通環境の整備を方針に位置づけ、結節点整備や基幹バスシステムの導入等の施策が位置付けられている。



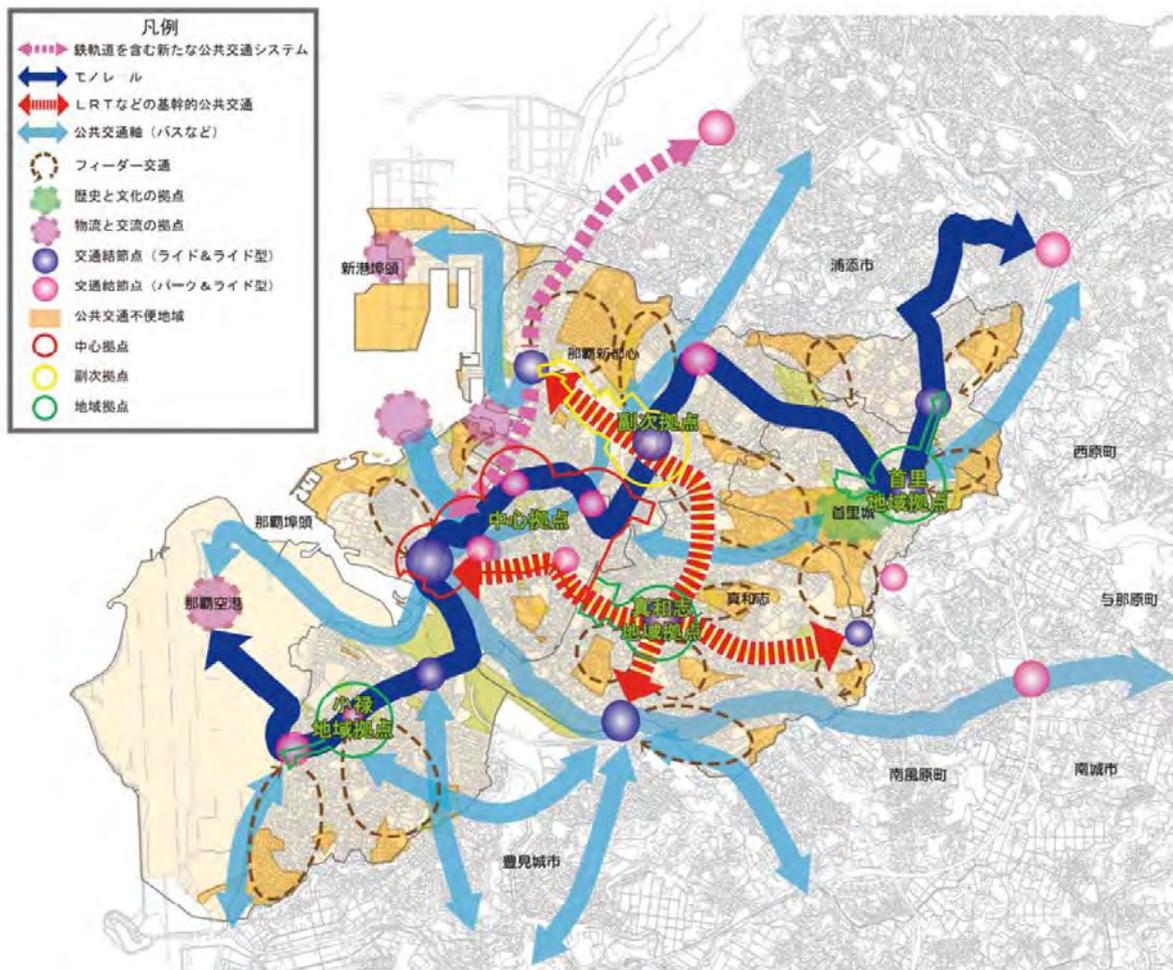
出典：沖縄市地域公共交通網形成計画（H30. 2 沖縄市）

図 将来公共交通ネットワークのイメージ

### 3) 那覇市における地域公共交通網形成計画の概要

那覇市では、市内の東西・南北方向にモノレールを補完する基幹的公共交通として、LRTなどの導入が位置付けられている。

広域的な交通としては、沖縄本島の公共交通の骨格を担うシステムとして、高い速達性・大量の輸送力を有し、那覇市の各拠点と、那覇市以外の主要な都市拠点間を連携するネットワークを位置付けている。

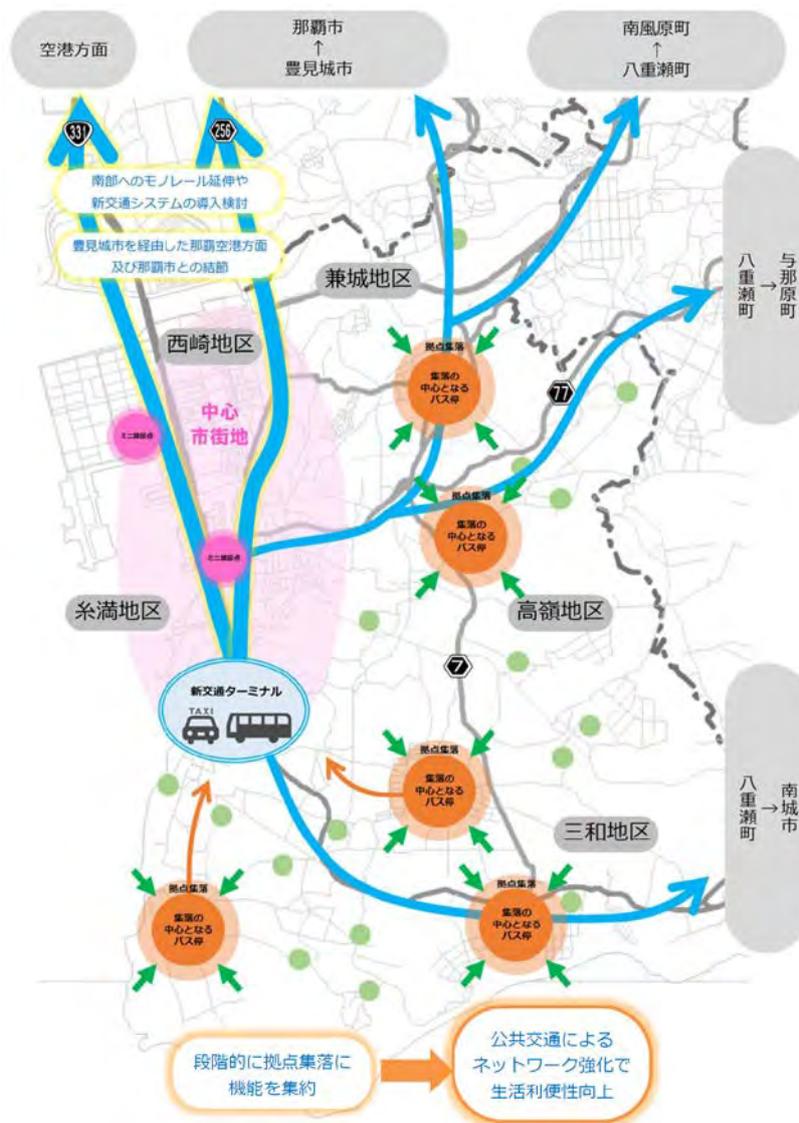


出典：那覇市地域公共交通網形成計画（R2.3 那覇市）

図 将来公共交通ネットワーク

### 4) 糸満市における地域公共交通網形成計画の概要

市外とのアクセス性を高める公共交通を整備することを方針として、那覇空港方面及び那覇市との結節を基幹軸とし、那覇から豊見城そして糸満に至る南部への軌道系公共交通の導入を検討することを位置付けている。



出典：糸満市地域公共交通網形成計画（R2.2）

図 将来ネットワーク形成イメージ

### (3) 交通・土地利用計画の策定による優遇措置

まちづくり等と一体となって公共交通ネットワークを整備する際に、補助率のかさ上げ措置が立地適正化計画の策定などまちづくりと一体となって、公共交通ネットワークの整備を進めていくことの重要性から、取り組みに対する支援の嵩上げ措置が拡充されており、特に本線整備と合わせたLRTやBRT等の支線整備において活用が期待される。

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通網形成計画策定 (補助率:1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大2年間	地域公共交通再編実施計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通・地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ⇒ 支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イ. の対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通・予約型運行転換経費補助)】	—	デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

出典：国土交通省

<<https://www.mlit.go.jp/common/001287942.pdf>>

## 図 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援(特例措置)

### (4) 交通・土地利用計画の一体的な推進に向けた課題の整理

本線沿線自治体では、立地適正化計画が1都市(那覇市)で策定され、地域公共交通網形成計画が3都市(沖縄市、那覇市、糸満市)で策定されており、2つの計画を策定しているのは那覇市のみとなっている。

これら2つの計画では、拠点間を結ぶ交通サービスの充実や、公共交通沿線への居住・都市機能の誘導など、整合を図りながら一体で推進していくことが重要とされており、補助率のかさ上げだけでなく、鉄軌道の本線や支線の導入とあわせ、土地利用の誘導・集約による公共交通の利用促進が期待される。

### 7.2.3 令和元年度調査のまとめ

令和元年度調査では、支線における自動運転技術の活用に向けた法制度について研究を実施した。自動運転システムの技術的進展や導入に向けた法制度の環境整備が進められ本線整備と合わせた支線での自動運転技術の活用が期待されるものの、特に近年の公共交通における運転手不足の課題解決に寄与するレベル4以上の自動運転については、様々な課題があることが確認された。

また、鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムの導入に際しては、フィーダー交通を含めた公共交通の再編と、公共交通沿線への土地利用の誘導といった都市構造の再編をあわせて進めていくことが期待される。

鉄軌道に関する制度については、本線及び支線整備における事業実施上の制度等に関する課題やその事業スキームなど、研究を要する課題が依然多く残されていることから、引き続き研究を行う。