

4) 沿線開発の状況

①. 基本方針

東西線沿線のまちづくりは、平成 25 年 7 月に策定された、「東西線沿線まちづくりの基本方針」に基づいて行われている。

基本方針では大きく分けて以下の 4 つの方針が掲げられており、公共交通を中心とした機能集約型都市の形成を目的として各駅周辺での施策が実施されている。



出典：仙台市「東西線沿線まちづくりの基本方針」

図 仙台都市圏の代表交通手段の変化

②. 駅周辺の開発計画及び整備状況

基本方針に基づいて駅ごとの施策方針が定められ、区画整理による新市街地の形成や公園等施設の再整備が行われた。施策方針は東西線全ての駅にて定められているが、そのうち特に開業前後で変化の大きい「荒井駅」、「六丁の目駅」、「国際センター駅」の施策内容と整備状況を整理する。

A. 「荒井駅」

東西線の東側の最終駅である荒井駅周辺では、住民はもとより、観光客や通勤通学で行き交う人々にとって魅力的な、仙台市東部地域の中心となる拠点の形成に向けて、土地区画整理事業等が進められている。



出典：仙台市「東西線沿線まちづくりの基本方針」

図 荒井駅周辺のまちづくりの施策方針

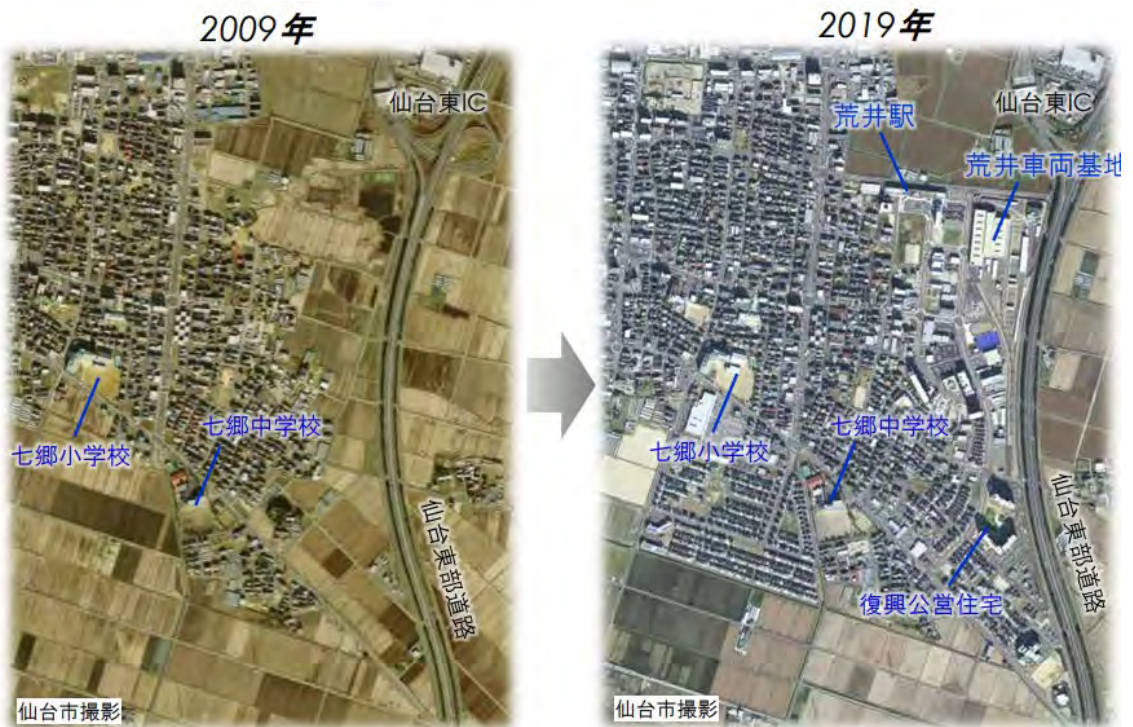
もともと駅周辺の大半は水田だったが、4つの区画整理事業により道路や復興公営住宅を始めとする宅地の整備行われ、以下の航空写真のように新たな市街地が形成され、後述の通り、駅周辺の人口は開業前の平成25年と比較し、令和元年時点で6割程増加している。

(1) 荒井駅周辺の新市街地形成



出典：仙台市「地下鉄東西線と沿線のまちづくりについて」

図 荒井駅周辺の区画整理事業

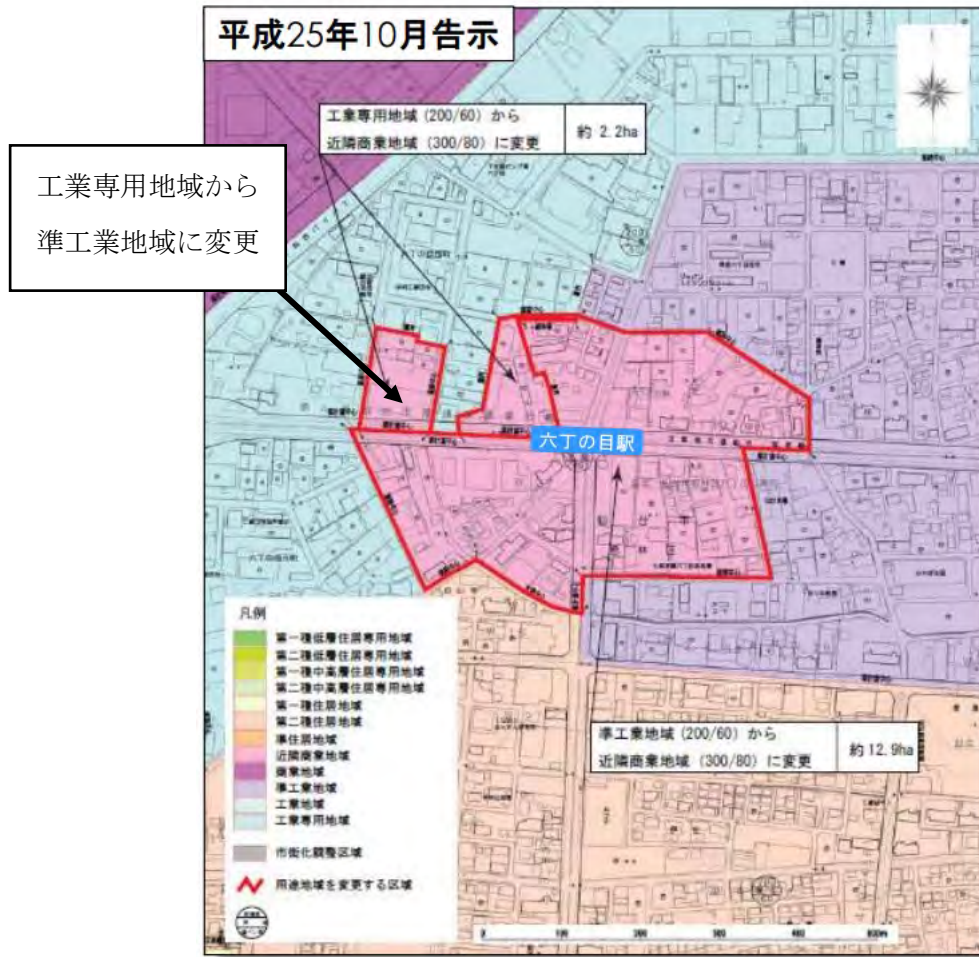


出典：仙台市「地下鉄東西線と沿線のまちづくりについて」

図 荒井駅周辺の整備前後の変化の様子（平成21年と令和元年の比較）

B. 「六丁の目駅」

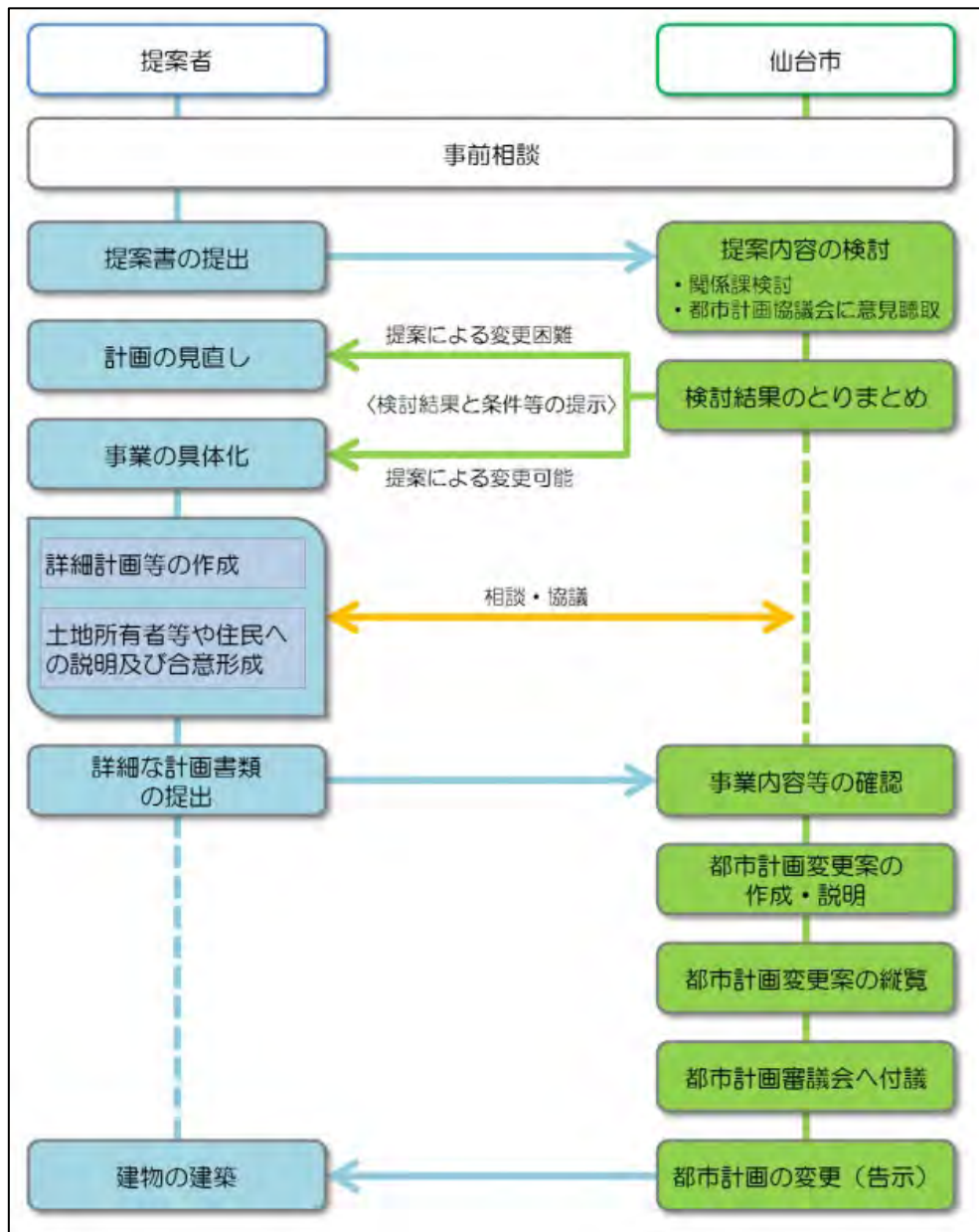
東西線東側の終点駅の手前の駅である六丁の目駅周辺では、東西線開発に合わせて駅周辺の約2.2haを工業専用地域（住宅、学校、店舗等は建設不可で、工場以外の用途の立地は制限）から近隣商業地域（大規模な工場、風俗施設等は建設不可で、住宅、学校、店舗や事務所、ホテル、小規模な工場までなら建設可能）に変更しており、駅周辺が生活利便性の高い施設又は居住地となるような開発を促している。



出典：仙台市「地下鉄東西線と沿線のまちづくりについて」を一部加工

図 六丁の目駅周辺の用途地域の変更

また、東西線沿線まちづくりでは、以下の図に示すようなフローで、土地所有者または土地所有者の許可を得た者（開発事業者、まちづくりNPO法人等）から都市計画の提案を受け付けている。



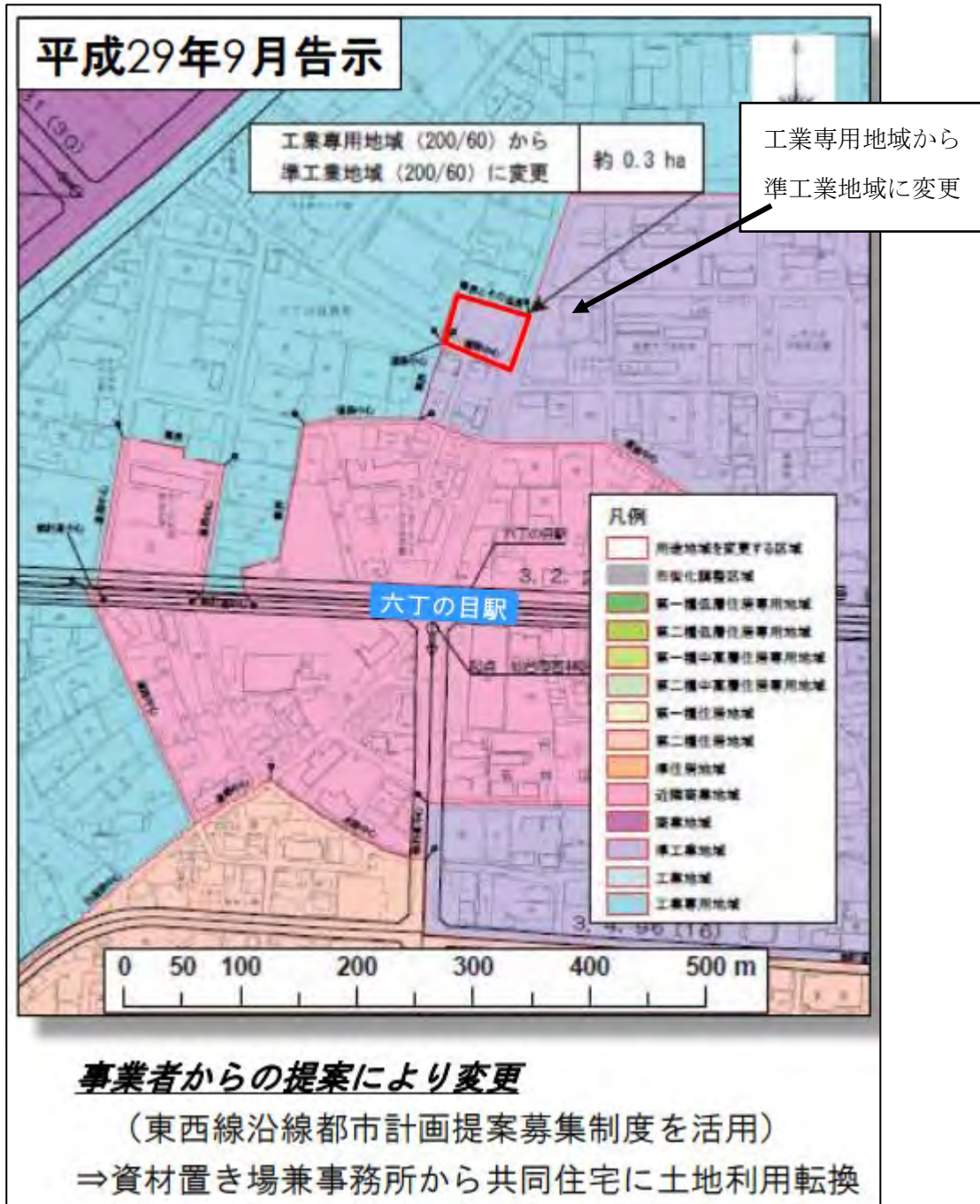
出典：仙台市「仙台市東西線沿線都市計画提案募集リーフレット」

<<http://www.city.sendai.jp/chiikikekaku/kurashi/machi/kaihatsu/toshikekaku/documents/teiannbosyuu.pdf>>

図 都市計画提案のフロー

六丁の目駅では、事業者からの提案を受けて、共同住宅開発のため、約 0.3ha を工業専用地域から準工業地域（住宅の建設が可能）に用途地域の変更を行っている。

これらの用途地域の変更の影響もあり、六丁の目駅では前述した荒井駅と同じく、沿線の人口が他駅の沿線人口と比較して、大きく増加している。



出典：仙台市「地下鉄東西線と沿線のまちづくりについて」

図 都市計画提案による六丁の目駅周辺の用と地域の変更

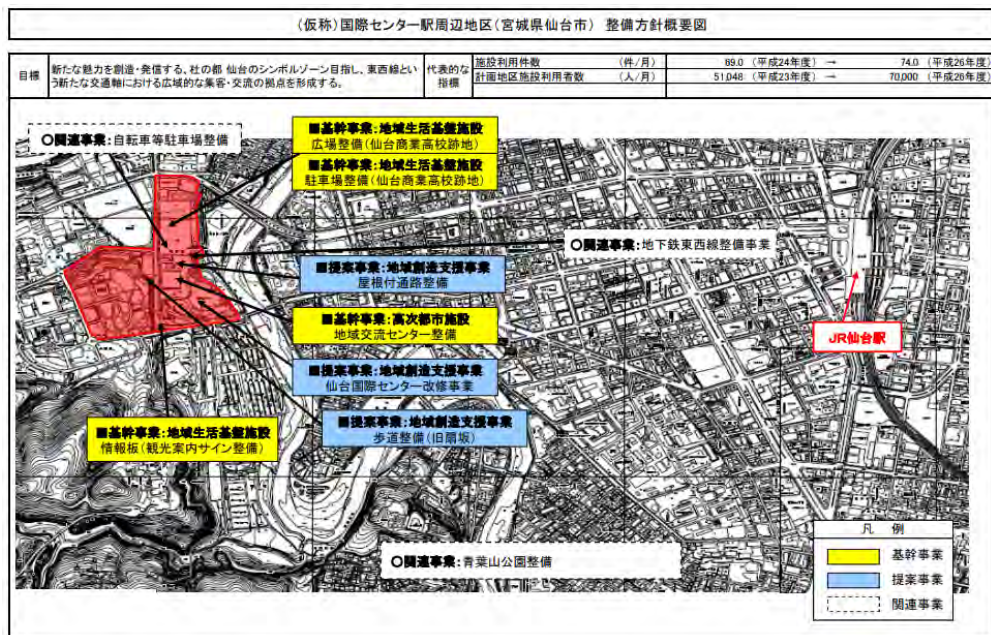
C. 「国際センター駅」

駅周辺には、平成 22 年に A P E C 日本 2010 の会合会場にもなった仙台国際センターや東北大学川内キャンパス、博物館や美術館等の様々な文化施設が立地しており、広域的な集客・交流の拠点の形成を目標として地域交流センターや駅前広場等の整備が行われた。



出典：仙台市「東西線沿線まちづくりの基本方針」

図 国際センター駅周辺のまちづくりの施策方針

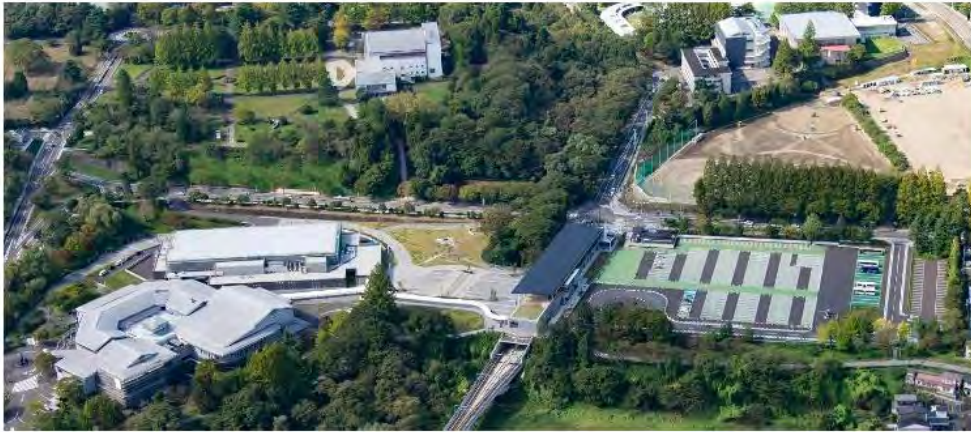


出典：仙台市「都市再生整備計画（国際センター駅周辺地区）」

図 国際センター駅周辺の都市再生整備計画

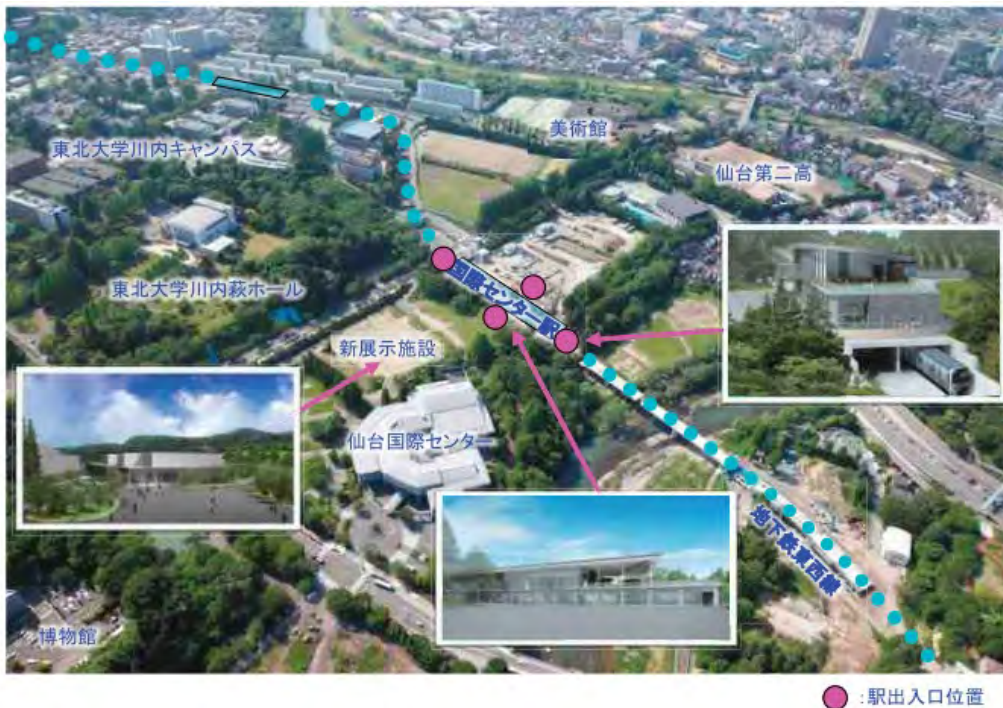
国際センター駅は、駅舎を交流・憩いの場として整備しているほか、駅周辺の仙台西道路（自動車専用道路）側に乗り換え利用の利便性が高い駐車場が整備されている。（収容台数：普通車最大で約 350 台、大型車約 20 台）

●国際センター駅周辺



出典：仙台市「仙台市交通事業経営計画（中間案）」

図 国際センター駅周辺の整備後の様子



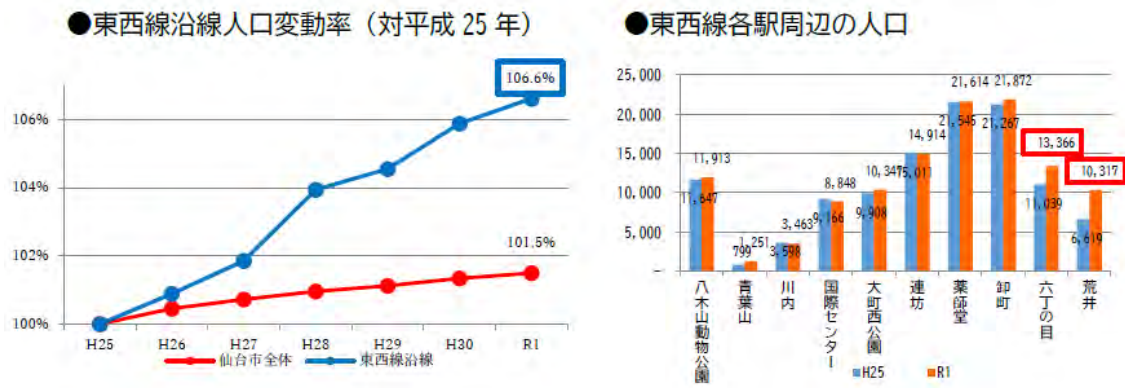
出典：仙台市「東西線沿線まちづくりの基本方針」

図 国際センター駅周辺の整備前の様子及び施設の配置

5) まちづくりの効果

①. 人口変動

東西線沿線の人口は仙台市全体と比べて平成 25 年比で約 5 % 程度高い増加率となっており、特に路線東部の市街地開発や駅周辺の容積率のアップ等が行われた、六丁の目駅、荒井駅では大幅に増加している。一方で市街地開発を行っていない国際センター駅等の周辺人口は大きな変化は見られない。

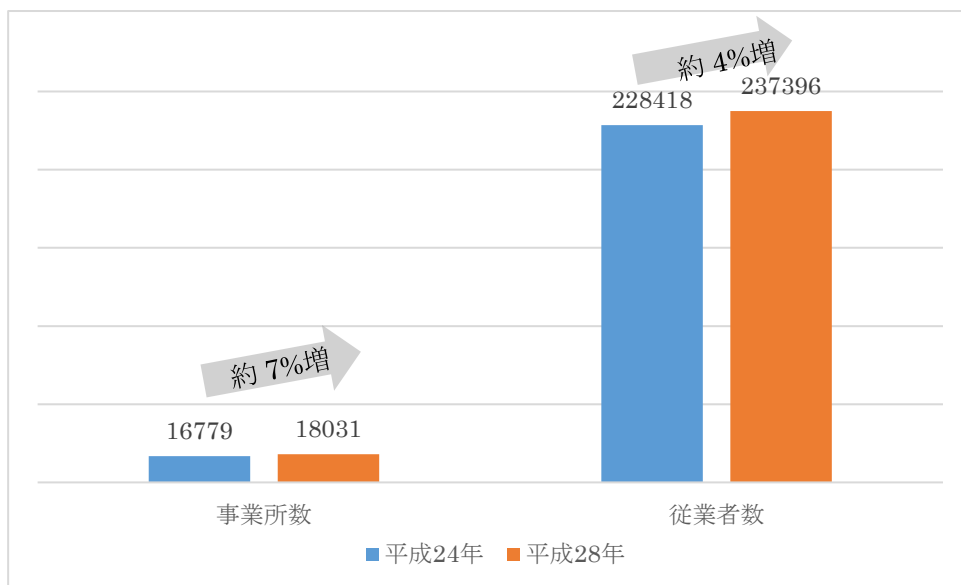


出典：仙台市「仙台市交通事業経営計画（中間案）」

図 東西線沿線の人口の推移

②. 事業所数、従業者数の変化

東西線沿線の事業所数は開業前の平成 24 年と比較し約 7 % 増加、従業者数も約 4 % 増加しており、沿線地域の商業活動へも一定の影響を及ぼしていることが確認される。

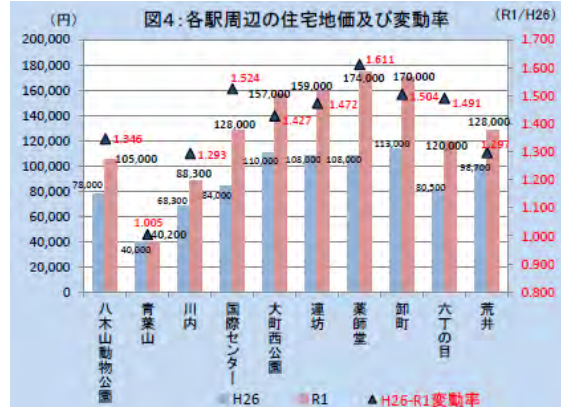
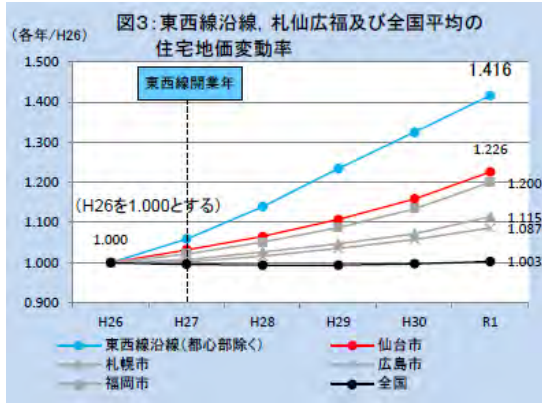


出典：平成 24 年経済センサス、平成 28 年経済センサス

図 東西線沿線の事業所数、従業者数の変化

③. 住宅地価の推移

東西線沿線の住宅地価（都心部除く）は、開業前の平成 26 年から 5 年間で約 40% 上昇をしており、仙台市全域や全国平均と比較しても高い上昇率となっている。また、住宅地価は青葉山駅以外の駅で一定の上昇が確認されている。



出典：仙台市「リーフレット 地下鉄東西線がつなぐ 仙台の都市づくり」

図 住宅地価変動率の推移

図 各駅の住宅地価の変化（H26-R1 比較）

(3) 基幹交通システム整備にあわせたまちづくりの必要性

沖縄都市モノレールの延長、仙台市地下鉄東西線の整備の事例より、基幹交通システム整備による影響、基幹交通システム整備に合わせたまちづくりの重要性を以下に整理する。

1) 基幹交通システムの整備による影響

①. 人口

沖縄都市モノレールの延長区間、仙台市地下鉄東西線の市街地開発が行われていない各駅の状況より、単に基幹交通システムの整備を行うだけでは人口への影響は大きく発現せず、人口の集積を目的とした場合には、仙台市地下鉄東西線の荒井駅、六丁の目駅等のように沿線街づくりとして新市街地の形成等を行うことが有効と考えられる。

②. 土地・地価

公示地価、不動産取引価格の変化については、人口と比較し開発の状況にかかわらず、概ねすべての駅で価格が上昇するという変化が確認された。不動産価格の変化は基幹交通システムの開業前から確認されており、沿線への期待による取引が行われているものと推測される。

2) まちづくりを行う上で重要な視点

これらの事例を踏まえると、人口集積や人口集積による公共交通利用者の確保の観点からは、駅を中心とした集約型都市構造に向けた計画的な沿線まちづくりを実施していくことが重要と考えられる。これらの実施に向けては仙台市のように、沿線自治体が基幹交通システムの整備計画のスケジュールを踏まえて、まちづくりに関する計画の検討・策定を行うことが重要と考えられる。

5.2.4 地区特性に応じた交通手段連携方策の検討

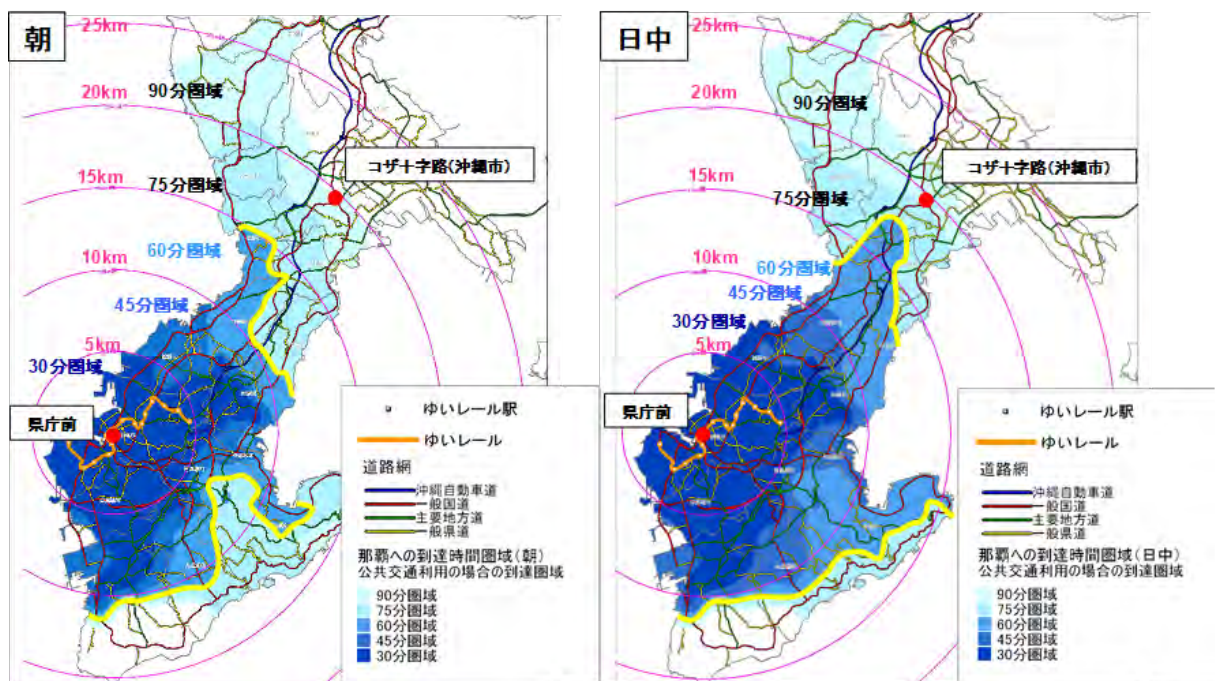
需要喚起方策は、その地域の特性、ニーズにあった方策の展開をすることが重要である。

本検討においては、沖縄本島全体での開発等の方向性を整理したうえで、地域の現状や将来の計画を踏まえて、有効と考えられる施策の展開方針について整理を行う。

(1) 検討の全体方針

1) 都市構造再編の方向性

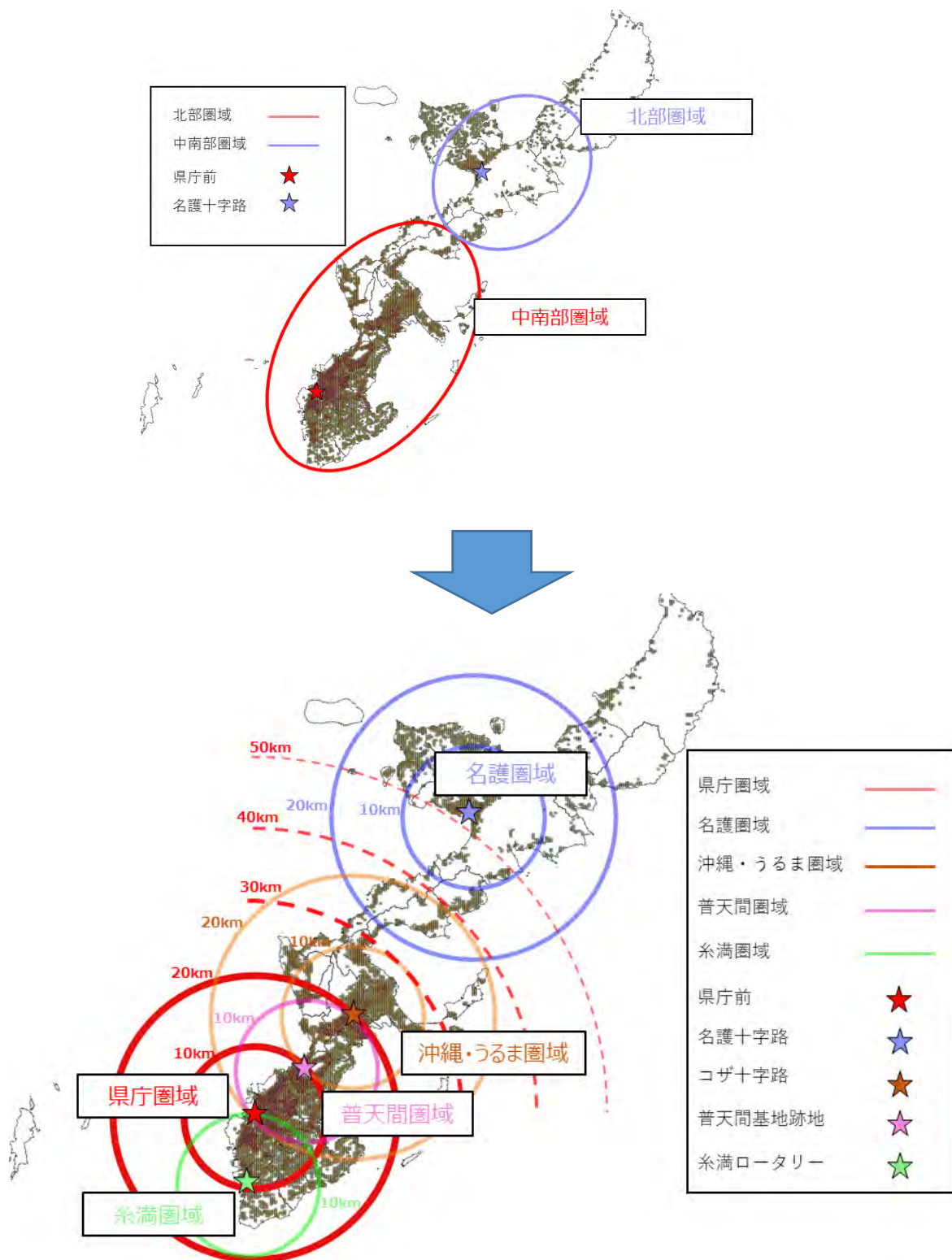
現状、沖縄本島における生活圏は中南部圏域と北部圏域の2つに分かれており、それぞれの圏域を繋ぐ路線バス及び高速バスについては、存在するもののサービスレベルが低く、往来が比較的難しい状態である。また、中南部圏域内においても、下図に示す通り、交通渋滞等により円滑な都市間の連携が十分には図られていない状況である。



出典：平成 22 年度 沖縄における新たな鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査

図 路線バスによる那覇中心部への到達時間圏域図

このため、北部・中部・南部での各都市での生活圏域を確立し、合わせて那覇中心部との連携が図れる都市構造を形成していくことが重要である。集約型都市形成を誘導していくことは、需要喚起だけでなく、持続可能な都市交通体系や県土全体の発展等の観点からも重要な視点であると考えられる。



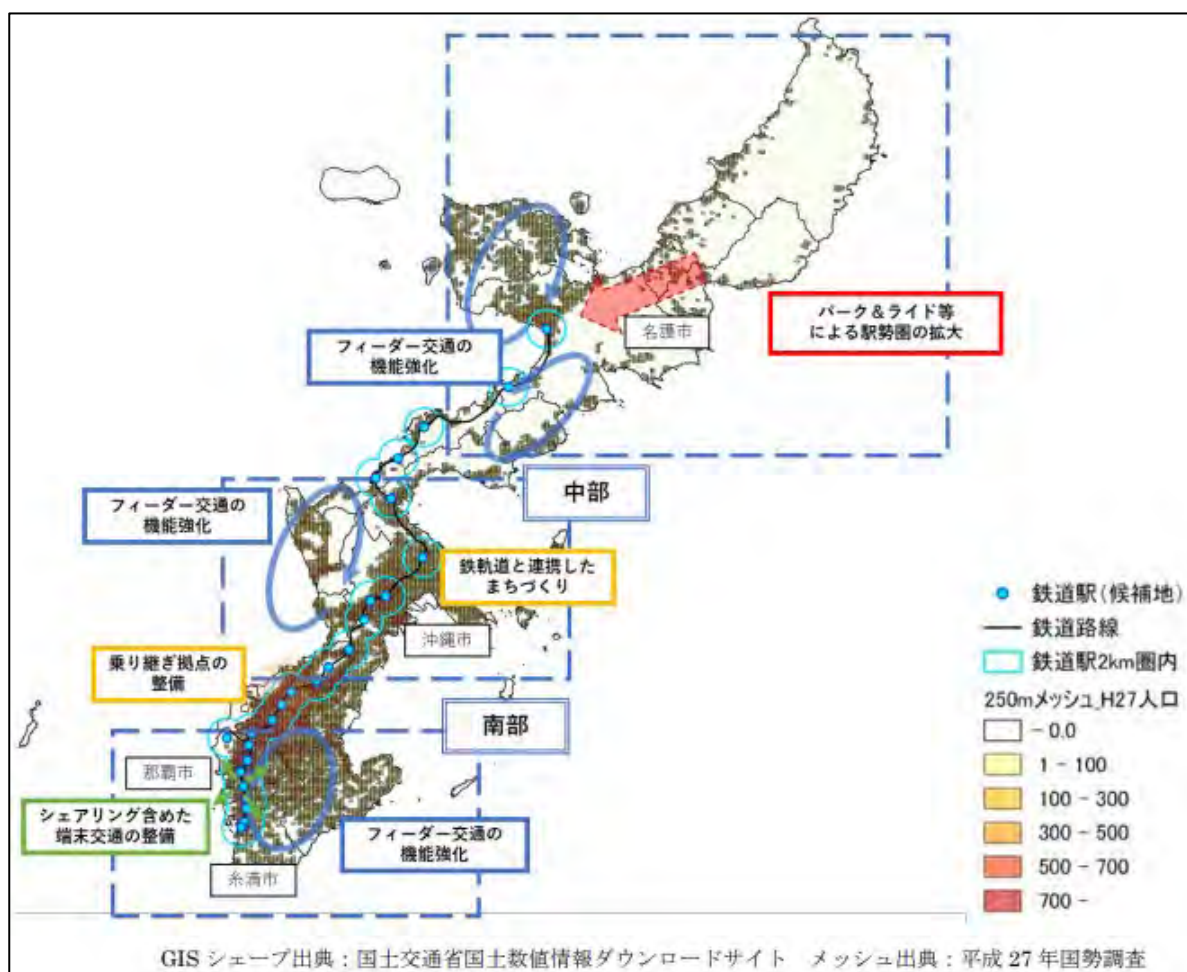
GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト
メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図 鉄軌道導入時における地域形成のイメージ

2) 日常需要と観光需要の全体方針

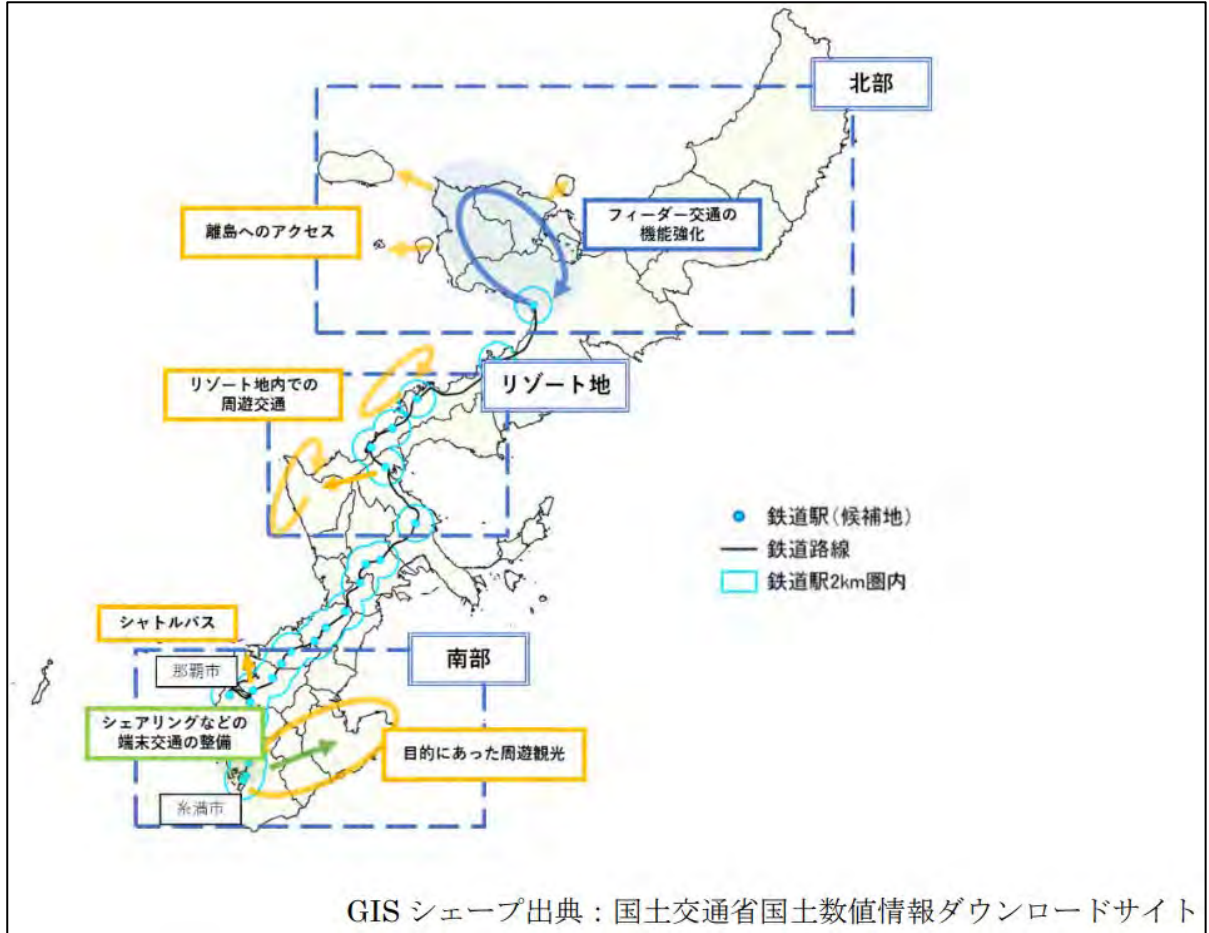
過年度調査では、沖縄本島の各地域における日常交通や観光交通のニーズに応じた、需要喚起の方向性の整理を行った。

まちづくり、フィーダー交通、交通結節点や地域拠点の開発、シェアリング等の端末交通の機能の整備を行うことで、実質的な駅勢圏の拡大や付加価値の高いサービス提供により需要喚起を図っていくことが重要であると整理されており、本年度の調査では、これらの全体方針を踏まえたうえで、各地域において検討されている将来の地域構想や現状を踏まえて、地域ごとに連携方策等のより詳細な検討を実施する。



出典：令和元年度 「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導入課題詳細調査報告書

図 日常交通における需要喚起方策の展開イメージ



出典：令和元年度 「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導入課題詳細調査報告書

図 観光交通における需要喚起方策の展開イメージ

(2) 地区別の方向性

1) 北部地域

北部地域の拠点である名護市にて実施された、「名護市地域公共交通計画基礎調査(平成30年)」の市民アンケート調査によると、名護市民のうち、自動車をあまり利用しない人の割合は約10%となっており、外出時の交通手段としても、自由に使える自動車が無い人のみの回答結果でも、約14%の人のみが路線バスを使用している状況であり、現状としては、自家用車に大きく依存した地域であることが伺える。

鉄軌道の骨格幹線軸が整備されたとしても骨格幹線軸の北部ターミナルの名護市の周辺、名護市の先の本部半島内には大きく鉄軌道空白地域が残る状態となり、北部地域内での移動の利便性が低い状態の改善に向けては、フィーダー交通の再整備を行う必要がある。

また、これらの状況は那覇地域から北部地域への観光を行う際にも、鉄軌道で名護まで来てその先の交通手段がないこととなるため、観光の観点からも名護市を拠点としたフィーダー系統の連携整備を行う必要があり、名護市の将来の計画として、名護漁港を北部地域の拠点とする名護沿岸基本構想が策定されており、名護漁港周辺エリアでは、交通結節点機能の整備や鉄軌道ターミナルの整備が計画されている。

恩納村、北谷村等のリゾートエリアでは、那覇方面から移動してきた人の移動の交通手段の確保のために、鉄軌道からの交通手段の整備が必要になると考えられる。

また、金武、宜野座村を含む北部南側の地域は、それぞれ東西の海岸側に人口が張り付いており、鉄軌道整備時にはこれらの人口が集中しているエリアの住民にとって利用しやすいフィーダー系統の整備を行う必要があると考えられる。

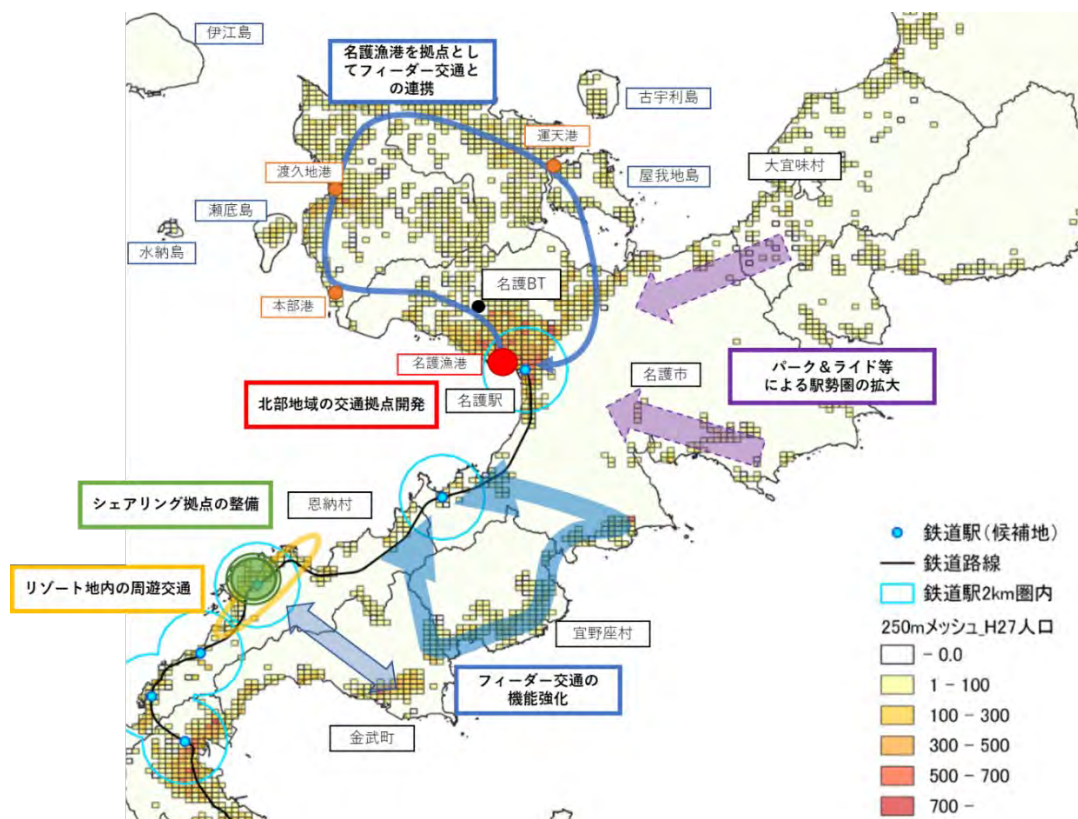
鉄軌道整備時の将来の交通連携のイメージでは、那覇から名護を結ぶ鉄軌道の名護駅から、名護漁港を拠点とした各地域へのフィーダー系統への接続を行うことが重要である。鉄軌道は名護市と南部を繋ぐ交通手段としての役割、名護漁港からのフィーダー交通は北部地域の交通拠点としての役割を担う2つの交通軸が一体となった拠点の開発が必要である。

一方で、名護市中心部以外の低密度の土地利用の状況からは、すべての地域を路線バスでカバーすることには限界があると考えられるため、駅勢圏の拡大に向けてはパーク&ライドも有効な施策と考えられる。過年度調査から、パーク&ライド駐車場利用者の居住地分布を見ると、全長15km程度のモノレールでさえ、モノレール駅から5-10km圏のエリアからのパーク&ライドによる利用が見られる状況であり、広域的な鉄軌道の場合には、そのニーズはより大きいと想定される。

北部南側の恩納村、北谷町のリゾートエリアでは、鉄軌道整備にリゾート地へのアクセス性を高めるため、サービスレベルの高いフィーダー系統の整備や、周遊観光の観点から、シェアリングサービスの提供が有効と考えられる。また、金武町、恩納村、宜野座村周辺は、沿線人口が少ないため、上記のフィーダー系統との連携も含めた、コミュニティバスや既存路線バスの再編などにより最寄り駅へのアクセス確保を図り、公共交通サービスを共助しやすい環境の整備が必要である。

北部地域では、路線バス、パーク&ライド、キス&ライド、海上交通、タクシー、カーシェア等様々な交通手段の連携により、利便性の高い地域としていくことが望まれると考えられる。その際、ハードの整備とあわせてMaaS等のデジタル技術も活用した多面的なソフト施策も重要である。

また、観光需要喚起の視点からは、移動そのものが観光資源となるような付加価値の高い観光列車運行等の施策展開も有効と考えられる。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト
 メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図 北部地域における交通連携の展開イメージ

2) 中部地域

中部地域は、大きく沖縄市、うるま市、北谷町の中部南側の比較的人口が連続して集中しているエリアと嘉手納基地等により分断されている、読谷村、嘉手納町の東側に大きくエリアが分かれている。

沖縄市では、沖縄市中心市街地循環バス等の整備により、現状でも市内中部地区では公共交通のカバー率が8割以上となっているのに対し、それ以外の地域では西部地区で約5割、北部地区、東部地区では約2割と公共交通の利用が難しい状況となっている。

また、市内の多くの個所で渋滞が発生しており、渋滞発生個所の多くがバス路線と被っており、速達性や定時性に影響及ぼしていることが懸念されている。

公共交通空白地域の状況については、うるま市でも同様に、市内中心部では路線バスとうるま市にて無償で運行している公共施設間連絡バスにより公共交通の利用圏となっているものの、それ以外の地域では比較的公共交通空白地域が多く存在している。

中部地域の交通体系の整備にあたっては、地域交通の核となるターミナルの整備、またそのターミナルから各方面へのフィーダーシステムの整備が重要になると考えられる。

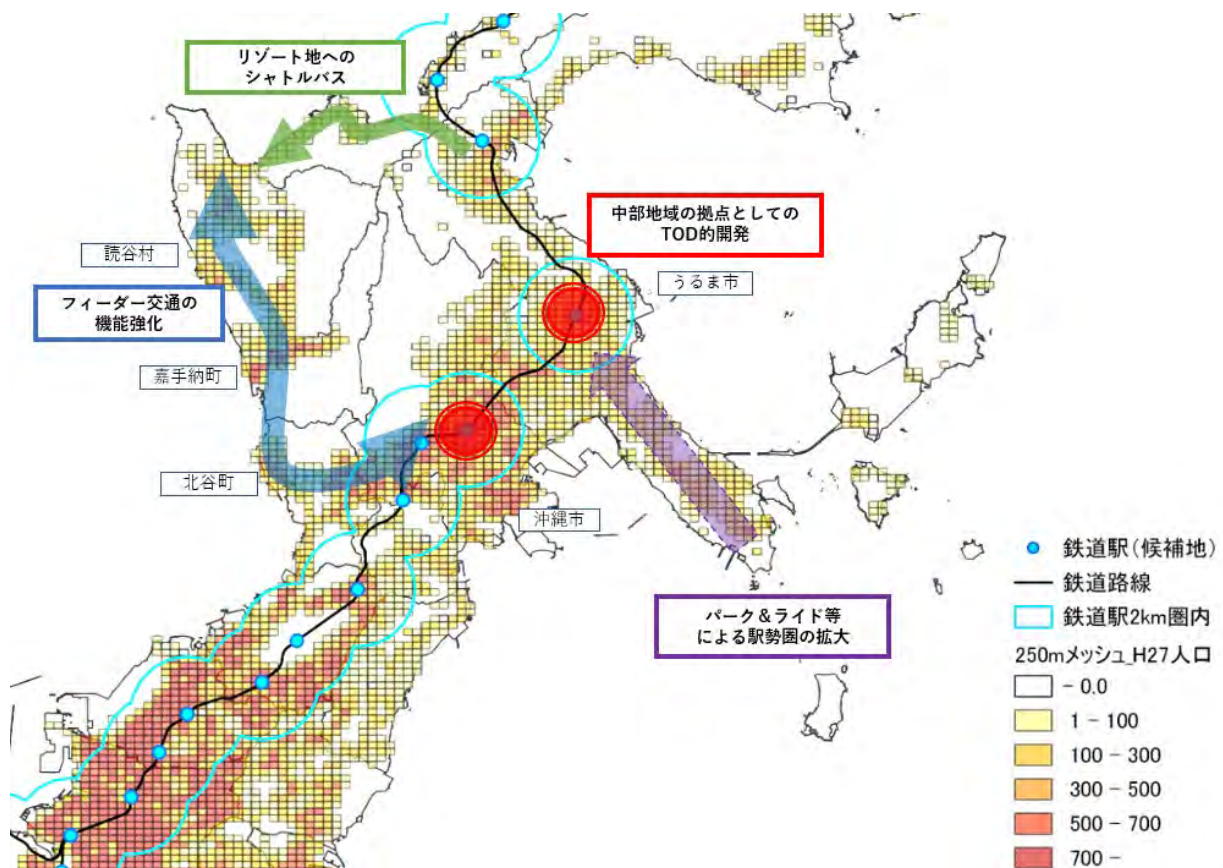
沖縄市の地域公共交通網形成計画で掲げられているような、地域ターミナルの整備を進めるとともに、交通拠点の整備とあわせて、市内で多発している渋滞の解消や拠点として利便性の高い効率的なまちづくりを目的として、TOD（公共交通指向型開発）による都市再生を図ることも重要であると考えられる。

鉄軌道整備時の将来の交通連携のイメージでは、まず中部地域の拠点となる沖縄市、うるま市のターミナルを地域交通の拠点として位置づけ、多モード連携による交通流の円滑化等施策やTOD（公共交通指向型開発）的なまちづくりを行うことが重要であると考えられる。

また、これらの主要交通拠点と、読谷村、嘉手納町、北谷町等の各地域を結ぶフィーダー機能強化を図ることにより、鉄軌道と一体となったネットワーク形成により需要喚起を進める必要がある。その際、うるま市東部の安慶名から宮城島等の低密度な地域へのフィーダー機能強化策については、パーク&ライド施策等を効果的に活用していくことが重要と考えられる。

また、読谷村等のリゾート地を目的とする観光客については、上記に示した中部地域の拠点である沖縄市、うるま市からのフィーダーシステムの整備に加え、地域の観光振興に寄与するような利便性の高いシャトルバスを運行することも有効であると考えられる。

以上のように中部地域は南北鉄軌道の軸から外れる都市が東西に散在するため、交通拠点整備と合わせたフィーダー機能強化策が重要である。また、乗り継ぎ利用促進に繋がるような割引制度や同一手段による決済が可能となるようなMaaS等のソフト的な施策も重要と考えられる。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト
メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図 中部地域における交通連携の展開イメージ

3) 南部地域

南部地域の問題としては、那覇市及びその周辺の交通渋滞の慢性化が重大な問題の1つとして考えられ、公共交通による移動圏域が狭く、路線バスの速達性、定時性の確保が困難な状況となっている。

特に那覇市においては、混雑時の旅行速度は三大都市圏よりも低く、道路の整備は進めているものの、急激な自動車交通の増加に対応しきれていない状況となっている。

南部地域は普天間周辺から糸満周辺の鉄軌道のルート沿線となっている地域では、現状でも概ね5km圏域までD I D（人口集中地区）並みの人口集積があり、これらの沿線地域に対しては概ね鉄軌道により公共交通の利便性を一定程度確保できるものと考えられる。一方で前述した通り、これらの地域では自動車による道路混雑が問題となっているため、自動車以外の端末交通の整備による中心部の渋滞解消に向けて整備を進めていく必要がある。

南部地域の北部にあたる普天間基地跡地では、まちづくり構想として公共交通指向型のまちづくり構想が策定されており、以下の図のような交通施設の基本的な整備方針が設定されている。

また、平成30年3月に西海岸地域開発整備有識者懇談会により提出された、西海岸地域の開発のあり方について提言書では、普天間基地跡地の交通拠点としてのあり方の他、西海岸地域のリゾートエリアを繋ぐ交通軸の整備や東西を繋ぐ交通軸の整備が地域における開発のあり方として示されている。

一方で、東海岸地域でも、東海岸サンライズベルト構想として、東海岸の大型M I C E施設と地域拠点を結ぶ交通ネットワークの形成が施策展開の方向として示されている。

構想の中では、東海岸に南北に延びる基軸となる道路（国道329号バイパス等）の整備の推進や、計画延長に向けた取り組みを推進、コミュニティバスの広域的な展開を推進することが示されている。

また、本構想は新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた検討を行っており、構想の中では、三密を回避する観点から自転車利用の推進のため、シェアサイクルの整備や都市交通システムとして自転車を利用しやすい環境の整備の推進が示されている。

また、与那原町、南城市、八重瀬町周辺の南部地域の南東側の鉄軌道空白地域の多くは、低密度の土地利用となっているため、南部の糸満ターミナル等からこれらの地域へのフィーダー系統等の整備が必要と考えられる。

糸満漁港は、昭和48年から沖縄県水産業の流通拠点として整備されてきたが、施設の老朽化に加え、産地市場の統合による効率化や水産物の衛生管理等の流通機能の高度化要請等を踏まえ、漁港漁場整備計画が立てられている。一方で、漁港周辺エリアは、隘路な道路の密集市街地となっている。

このため、例えば鉄軌道整備と合わせて漁港再生と一体となった南部地区の拠点整備の観点から、新たなまちづくりと交通結節拠点の整備等を図っていくことも重要な視点と考えられる。

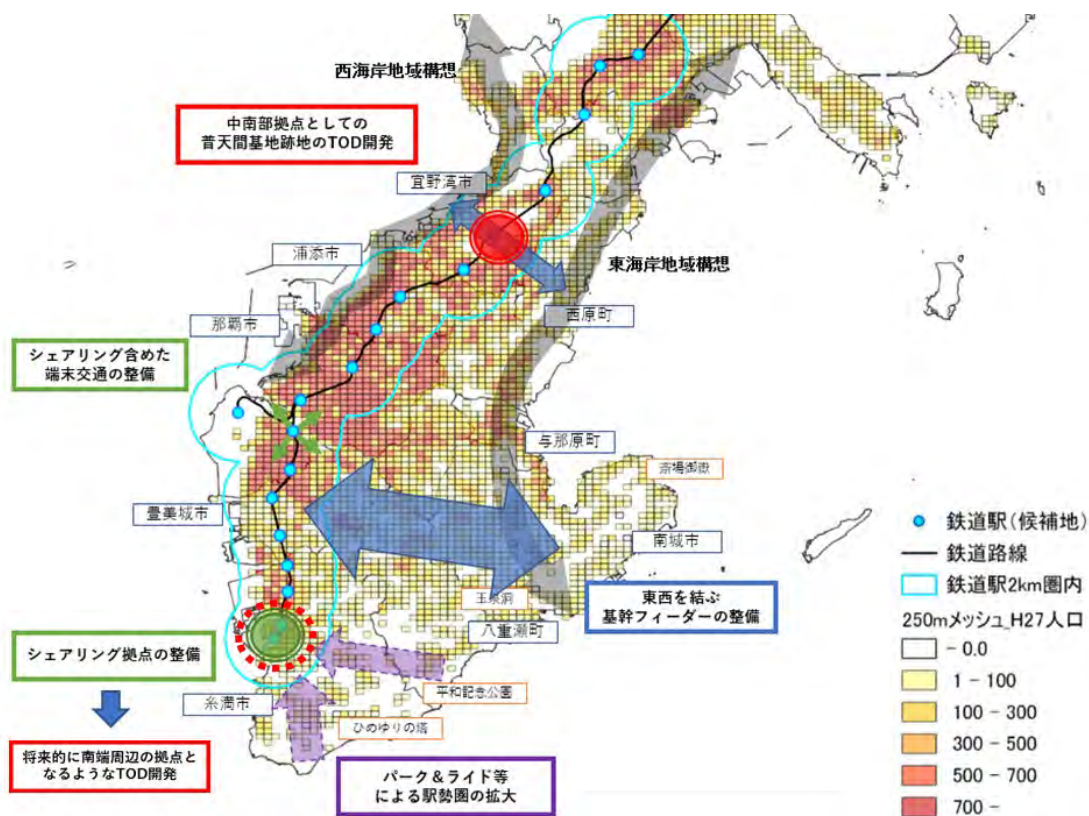
鉄軌道整備時の将来の交通連携のイメージでは、西海岸地域、東海岸地域の開発と連携し、それぞれの拠点を効率的につなぐ、又はそれぞれの地域へのアクセス利便性を高める基幹フィーダーの整備が重要であると考えられる。

一方で那覇市や浦添市などの既に開発が進んでおり、人口の集積も一定程度進んでいる地域に関しては、都市中心部での自動車利用軽減に向けて、シェアリングサービス等も含めた鉄軌道端末交通機能強化が重要であると考えられる。

鉄軌道沿線地域から外れる、南部の南東側の地域に対しては、人口の張り付きが多い地域に対して東西のフィーダー交通整備を進めると共に、それぞれの地域のコミュニティバスとの連携やデマンド交通やパーク&ライド等の方策により、効率的に公共交通等サービスを提供することが必要と考えられる。

また、糸満市、南城市、八重洲町等にはひめゆりの塔や平和記念公園、玉泉洞などの観光地が点在しているため、これらの地点に向かうための周遊観光バスや南端側の糸満ターミナル等にシェアリング拠点の整備を行うことが有効であると考えられる。また糸満漁港については、将来的には糸満市以南の地域拠点となるよう、鉄軌道を踏まえたまちづくりを行っていくことも重要な視点であるとする。

南部地域でのソフト施策の展開としては、北部・中部同様にMa a Sアプリの提供による乗換利便性等の向上に加え、デジタルサイネージなどによる来訪者への乗換の周知、利便性向上につながるソフトの整備が有効と考えられる。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト
メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図 南部地域における交通連携の展開イメージ

5.2.5 令和2年度調査のまとめ

本年度調査では新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、ニューノーマルにおける利用者の安心・安全確保の視点を踏まえ、ソーシャルディスタンスの確保等の移動空間の快適性確保につながるような施策展開の方向性の整理を行った。

また、基幹交通システムの整備の需要やまちづくりへの影響では、区画整理や用途地域の変更などの鉄道整備に合わせた計画的な市街地開発等のまちづくりが重要であることが確認された。このため、鉄軌道整備と一体となった地域ニーズを踏まえた沿線まちづくり計画を沿線自治体が主導的に行っていくことが重要と考えられる。

地域別の需要喚起方策については、南北方向の鉄軌道を骨格軸として、多様な交通手段の連携による交通拠点とフィーダー機能の強化を図り、それぞれの地域のまちづくりと連携して、沖縄本島全体の都市構造再編に資する広域的なネットワーク形成が重要である。