

(9) 令和元年度調査の検討ケース

令和元年度調査では、建設工事費デフレーターや地価公示価格の上昇率等を考慮して、概算事業費等の精査を行った。また、支線①（名護～沖縄美ら海水族館）については、沖縄北部テーマパークを経由する今帰仁ルートについて路線計画等の見直しを行った。

最新技術の採用では、高速AGT及びHSST（磁気浮上方式）を選定し、モデルルートはケース7（うるま・国道58号・恩納経由+空港接続線・部分単線案）を想定して検討を行った。

沖縄市及びうるま市の市街地（ライカム～胡屋～コザ～うるま市役所）を検討対象区間として、山岳トンネル（NATM）への構造変更可能性について検討を行った。

沖縄県の建設業界の状況や人件費・建設資材価格の状況、交通インフラ整備等について、建設業界にヒアリング調査を行った。また、第二次世界大戦で投下された不発弾等は、沖縄県が約4割（処理重量）を占めており、不発弾対策等について検討を行った。

表 過年度調査におけるコスト削減方策のレビューと令和元年度調査の検討方針

コスト削減方策の着眼点	平成24年度	平成25～28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	
①各モデルルート等の精査	幹線得格軸	西海岸ルート（恩納経由） 沖縄自動車道（那覇～許田間）	西海岸ルート（恩納経由） 東海岸ルート（金武・宜野座経由）	西海岸ルート（恩納経由）	西海岸ルート（恩納経由） 大深度地下使用ルート	西海岸ルート（恩納経由）
	部分単線化	うるま以北	うるま以北 全線単線	うるま以北	うるま以北	うるま以北
	小型システム 施設の簡素化 最新技術の採用	鉄輪リニア 改札階削除	スマートリニアメトロ	スマートリニアメトロ 高速AGT	スマートリニアメトロ 小型鉄道（粘着駆動方式）	スマートリニアメトロ 高速AGT 小型鉄道（粘着駆動方式） HSST（磁気浮上方式）
	駅数の見直し		駅数削減	駅数削減	更なる駅数削減	駅数削減
	構造形式の変更 （地下から高架構造）	58号（牧港付近） ※基地跡地活用	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）
	モデルルート部分変更		58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 旭橋～糸満（海岸ルート）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 浦添西海岸ルート （旭橋～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）
	支線軸 （フィーダー路線）	本部・与那原・ 八重瀬方面	本部・与那原・八重瀬・ 嘉手納・読谷・ 金武・宜野座方面	本部・与那原・ 八重瀬方面	本部・与那原・八重瀬・ 嘉手納・今帰仁方面	本部・与那原・八重瀬・ 今帰仁方面（北部開発）
②沖縄県特有の地域特性		気象条件・地質条件等	気象条件・地質条件等 地盤液化化対策	気象条件・地質条件等 地盤液化化対策 津波対策	気象条件・地質条件等 地盤液化化対策 津波対策 不発弾対策	
③最新技術の採用		SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術 都市NATM	
④その他	検討精度（図面縮尺1/25,000相当）			検討精度（図面縮尺1/10,000の検討）		

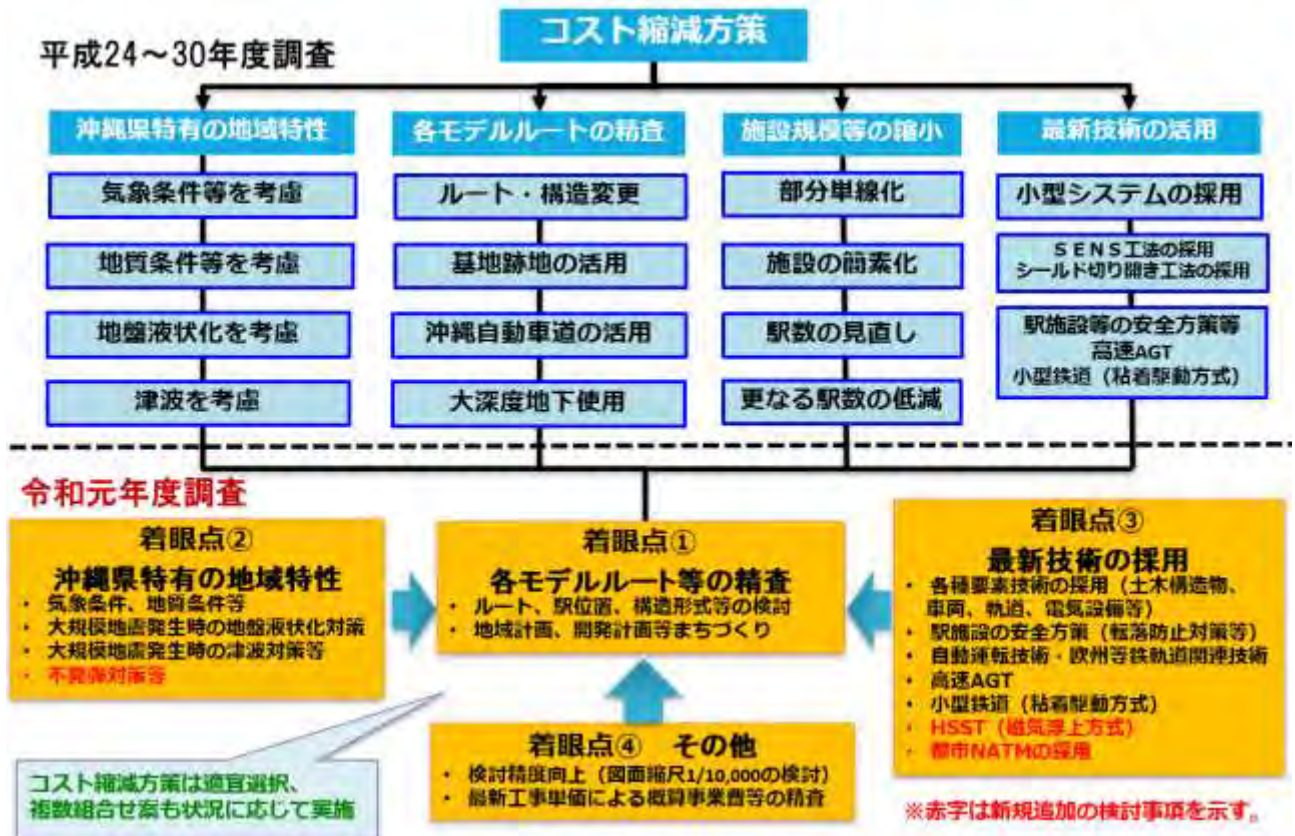


図 実施フロー

表 令和元年度調査の検討ケース

検討番号	交通システム	ケース概要	ケース	検討ルート				
				区 間	経由地	那覇～普天間	うるま～名護	単線・複線
① R2-01	鉄道	基本ケース	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
② T7-01	トラムトレイン	基本ケース	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
③ R2-02	スマート・リニアメトロ	コスト削減方策複数組合せ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
④ T7-02	トラムトレイン	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑤ A7-02	高速AGT	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑥ H7-02	HSST	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑦ R2-01D	鉄道	構造変更 (基本ケース)	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
⑧ R2-01+①	鉄道	北部支線軸整備 (基本ケース+支線①)	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線 +支線①	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線



図 令和元年度調査のモデルルートの概要

(10) 令和2年度調査の検討ケース

令和2年度調査では、需要量に応じた駅施設規模の精査（駅舎のコンパクト化）や運行列車の編成両数の検討、沖縄特有の状況等を考慮した概算事業費の精査として、地滑りや河川氾濫による浸水被害等防災上の観点から見たモデルルート等の精査、最新技術車両の導入可能性の検討として、急勾配に対応した小型鉄道（粘着駆動方式）の導入可能性について検討を行った。

表 過年度調査におけるコスト削減方策のレビューと今年度調査の検討方針

※赤字は新規追加の検討事項を示す。

コスト削減方策の着眼点	平成24年度	平成25～28年度	平成29～30年度	令和元年度	令和2年度
①各モデルルート等の精査	西海岸ルート（恩納線由） 沖縄自動車道（恩納～那覇間）	西海岸ルート（恩納線由） 東部ルート（宜野湾～那覇間）	西海岸ルート（恩納線由） 大深度地下使用ルート	西海岸ルート（恩納線由）	西海岸ルート（恩納線由）
②最新技術の活用	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南 全線単線	うるま以北・豊見城以南 必要な運行本数の確保が困難なため検討しない	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南
③その他	スマートリニア 高速度AGT	スマートリニアメトロ	スマートリニアメトロ 高速度AGT	スマートリニアメトロ 高速度AGT HSST（磁気浮上方式）	スマートリニアメトロ 高速度AGT HSST（磁気浮上方式） 小型鉄道（粘着駆動方式）
④その他	地下駅の電気・機械設備空間の確保が困難なため検討しない				
⑤その他		駅数削減	駅数削減、更なる駅数削減	駅数削減	駅数削減、駅規模見直し
⑥その他	58号（牧港付近） ※基地跡地活用	名護付近、空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近、空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近、空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近、空港接続 330号（浦添～普天間）
⑦その他		58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 旭橋～糸満（東部ルート）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 浦添西海岸（旭橋～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）
⑧その他	本部・与那原・八重瀬方面	本部・与那原・八重瀬・ 嘉手納・読谷・ 吉武・宜野湾方面	本部・与那原・八重瀬方面	本部（今帰仁）・与那原・ 八重瀬・嘉手納方面	本部（今帰仁）・与那原・ 八重瀬方面
⑨その他		気象条件・地質条件等	気象条件・地質条件等 地盤液化対策	気象条件・地質条件等 地盤液化対策	気象条件・地質条件等 地盤液化対策 津波対策・不発弾等対策 地滑り・河川氾濫対策
⑩その他		SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄道技術	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄道技術 都市NATM	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄道技術 都市NATM
⑪その他				PFIスキーム（BTO等）	PFIスキーム（BTO等）
⑫その他	検討精度（図面縮尺1/25,000相当）			検討精度（図面縮尺1/10,000の検討）	

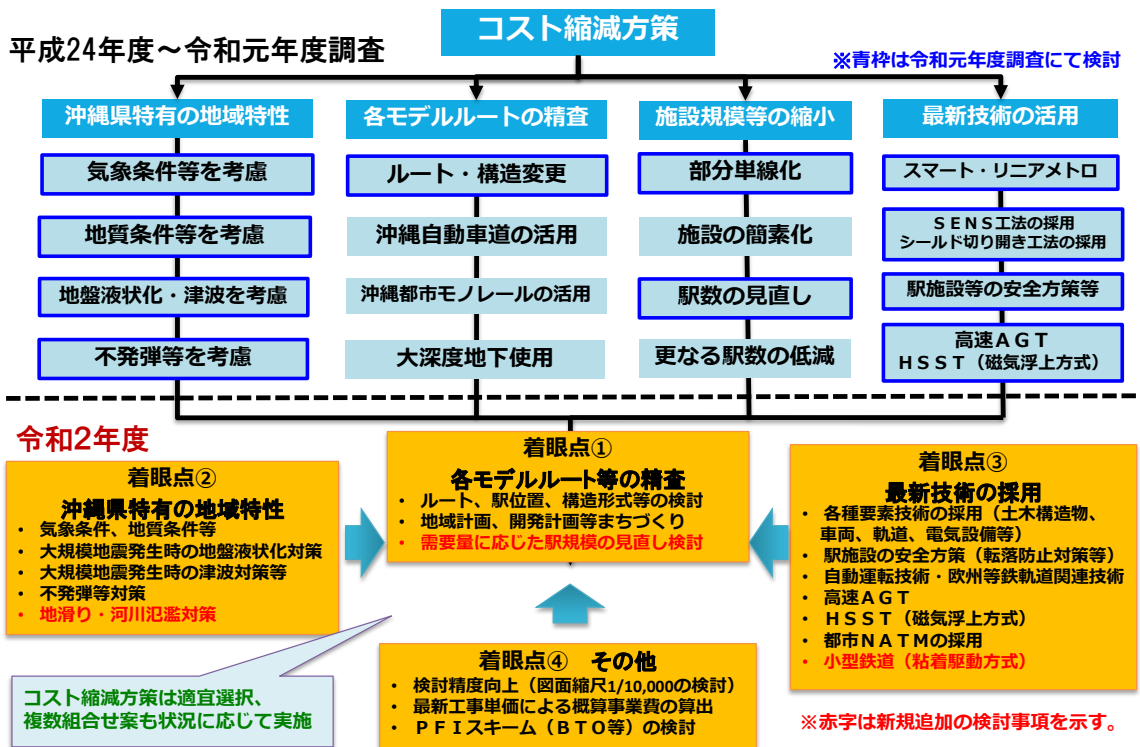


図 実施フロー

表 令和2年度調査の検討ケース

検討番号	交通システム	ケース概要	ケース	検討ルート				
				区 間	経由地	那覇～普天間	うるま～名護	単線・複線
① R2-01	鉄道	基本ケース	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
② R2-01	鉄道	オプションケース 駅施設規模精査	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
③ R2-01	鉄道	オプションケース 許田地区・名護間代替ルート	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
④ R2-03	粘着駆動方式小型鉄道	コスト削減方策複数組合せ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑤ R2-02	スマート・リニアメトロ	コスト削減方策複数組合せ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑥ A7-02	高速AGT	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑦ H7-02	HSS T	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線



図 令和2年度調査のモデルルート概要

(11) 令和3年度調査の検討ケース

令和3年度調査では、鉄軌道技術を構成する各種要素技術について、イニシャルコスト及びランニングコストの削減、環境保全等の観点から把握整理を行った。

また、令和3年度調査では、最新の国内外の信号保安システムの導入状況を踏まえ、コスト削減や保守管理にかかる作業量の低減等の可能性について検討を行った。また、最近の建設工事費デフレーターや土地価格の変動率等も踏まえて、概算事業費の精査を行った。検討ケースを以下に示す。

表 過年度調査におけるコスト削減方策のレビューと今年度調査の検討方針

※赤字は新規追加の検討事項を示す。

コスト削減方策の着眼点	平成24年度	平成25～28年度	平成29～30年度	令和元～2年度	令和3年度	
①各モデルルート等の精査	幹線得格軸 西海岸ルート(恩納経由) 沖縄自動車道(那覇～許田部)	西海岸ルート(恩納経由) 東海岸ルート(金武・宜野座経由)	西海岸ルート(恩納経由) 大深度地下使用ルート	西海岸ルート(恩納経由)	西海岸ルート(恩納経由)	
	部分単線化 うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南 全線単線	うるま以北・豊見城以南 必要な運行本数の確保が困難なため検討しない	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南	
	小型システム 施設の簡素化 最新技術の採用	鉄輪リニア 改札階削除	スマートリニアメトロ	スマートリニアメトロ 高速AGT	スマートリニアメトロ 高速AGT HSS T(磁気浮上方式) 小型鉄道(粘着駆動方式)	スマートリニアメトロ 高速AGT HSS T(磁気浮上方式) 小型鉄道(粘着駆動方式)
	駅の見直し		駅数削減	駅数削減・更なる駅数削減	駅数削減・駅規模見直し	駅数削減
	構造形式の変更 (地下から高架構造)	58号(牧港付近) ※基地跡地活用	名護付近・空港接続 330号(浦添～普天間)	名護付近・空港接続 330号(浦添～普天間)	名護付近・空港接続 330号(浦添～普天間)	名護付近・空港接続 330号(浦添～普天間)
	モデルルート部分変更		58号(旭橋～普天間) 330号(新都心～普天間) 旭橋～糸満(海岸ルート)	58号(旭橋～普天間) 330号(新都心～普天間)	58号(旭橋～普天間) 330号(新都心～普天間) 浦添西海岸(旭橋～普天間)	58号(旭橋～普天間) 330号(新都心～普天間)
	支線軸 (フィーダー路線)	本部・与那原・八重瀬方面	本部・与那原・八重瀬・ 嘉手納・読谷・ 金武・宜野座方面	本部・与那原・八重瀬方面	本部(今帰仁)・与那原・ 八重瀬・嘉手納方面	本部(今帰仁)
②沖縄県特有の地域特性		気象条件・地質条件等	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策 津波対策・不発弾等対策 地滑り・河川氾濫対策	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策 津波対策・不発弾等対策 地滑り・河川氾濫対策	
③最新技術の採用		SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術 都市NATM	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術 都市NATM CBTC(無線式列車制御システム)の採用	
④その他				PFIスキーム(BTO等)		
	検討精度(図面縮尺1/25,000相当)		検討精度(図面縮尺1/10,000の検討)			

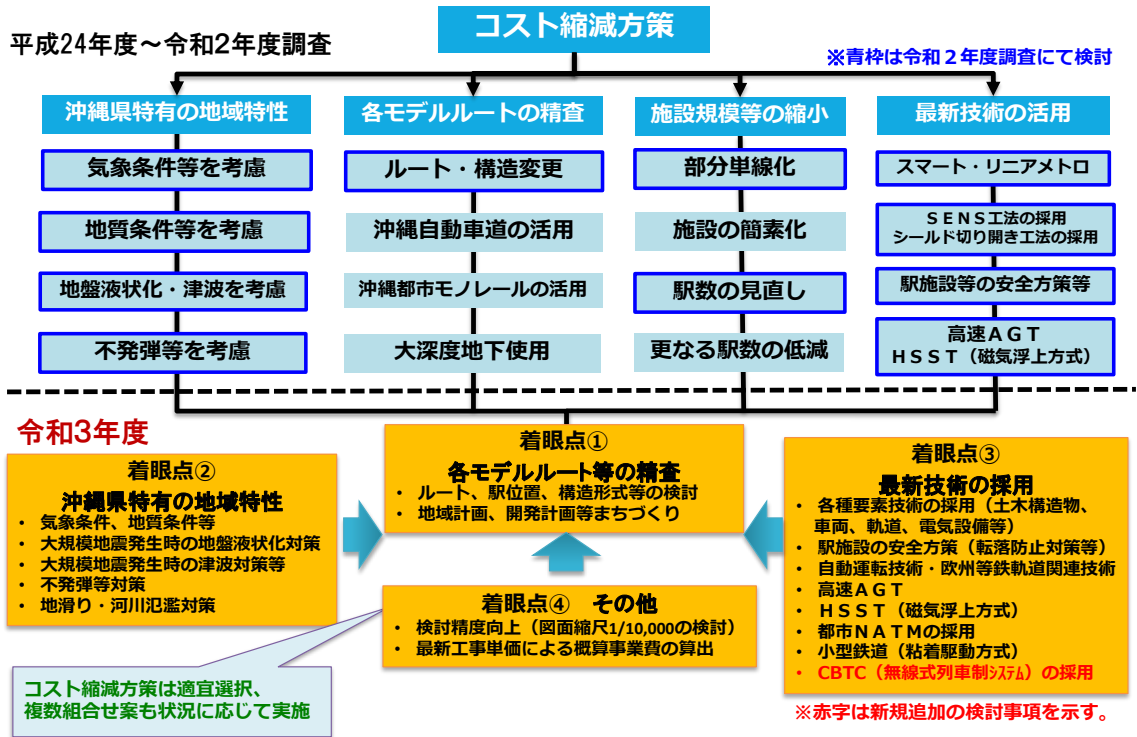


図 実施フロー

表 令和3年度調査の検討ケース

検討番号	交通システム	ケース概要	ケース	検討ルート				
				区 間	経由地	那覇～普天間	うるま～名護	単線・複線
① R2-01	普通鉄道	基本ケース	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
② R2-01 単	普通鉄道	基本ケース	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
③ R2-01+①	普通鉄道	北部支線軸整備 (基本ケース+支線①)	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線 +支線①	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
④ R2-02	スマート・リニアメトロ	コスト削減方策複数組合せ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑤ R2-03	粘着駆動方式小型鉄道	コスト削減方策複数組合せ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑥ A7-02	高速AGT	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑦ H7-02	HSST	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線
⑧ T7-01	トラムトレイン	基本ケース	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線
⑨ T7-02	トラムトレイン	コスト削減方策複数組合せ	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	部分単線



図 令和3年度調査のモデルルート概要

2.2.2 令和4年度調査の検討パターン

令和4年度調査では、最近の建設工事費デフレーターや土地価格の変動率に加えて、車両新製費用等も踏まえて、概算事業費の精査を行った。また、更なるコスト削減事例の調査を行った。

なお、今年度調査で検討した「新たな公共交通システム」は、過年度調査に引き続き、普通鉄道、スマート・リニアメトロ、粘着駆動方式小型鉄道、高速AGT及びHSS T（以下、鉄軌道系）とトラムトレインとした。さらに、次世代型バス輸送システムについて検討した。

以上を踏まえ、検討パターン*を以下に示す。

*：過年度調査において「検討ケース」と呼んでいたものと同義。ルートを示す「ケース」との区別の明確化のため、令和4年度調査から「検討パターン」と呼ぶこととした。

表 過年度調査におけるコスト削減方策のレビューと今年度調査の検討方針

※赤字は新規追加の検討事項を示す。

コスト削減方策の着眼点	平成24年度	平成25～28年度	平成29～30年度	令和元～3年度	令和4年度
幹線得格軸	西海岸ルート（恩納経由） 沖縄自動車道（那覇～許田部）	西海岸ルート（恩納経由） 東海岸ルート（金武・宜野座経由）	西海岸ルート（恩納経由） 大深度地下使用ルート	西海岸ルート（恩納経由）	西海岸ルート（恩納経由）
部分単線化	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南 全線単線	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南	うるま以北・豊見城以南
①各モデルルート等の精査	鉄輪リニア 改札階削除	スマートリニアメトロ	スマートリニアメトロ 高速AGT	スマートリニアメトロ 高速AGT HSS T（磁気浮上方式） 小型鉄道（粘着駆動方式）	スマートリニアメトロ 高速AGT HSS T（磁気浮上方式） 小型鉄道（粘着駆動方式） 更なるコスト削減事例の調査 次世代型バス輸送システム
地下駅の電気・機械設備空間の確保が困難なため検討しない					
駅の見直し		駅数削減	駅数削減・更なる駅数削減	駅数削減・駅規模見直し	駅数削減
構造形式の変更 （地下から高架構造）	58号（牧港付近） ※基地跡地活用	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）	名護付近・空港接続 330号（浦添～普天間）
モデルルート部分変更		58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 旭橋～糸満（海岸ルート）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間） 浦添西海岸（旭橋～普天間）	58号（旭橋～普天間） 330号（新都心～普天間）
支線軸 （フィーダー路線）	本部・与那原・八重瀬方面	本部・与那原・八重瀬・ 嘉手納・読谷・ 金武・宜野座方面	本部・与那原・八重瀬方面	本部（今帰仁）・与那原・ 八重瀬・嘉手納方面	本部（今帰仁）
②沖縄県特有の地域特性		気象条件・地質条件等	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策 津波対策・不発弾等対策 地滑り・河川氾濫対策	気象条件・地質条件等 地盤液状化対策 津波対策・不発弾等対策 地滑り・河川氾濫対策
③最新技術の採用		SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術 都市NATM CBTC（無線式列車制御システム）の採用	SENS工法 シールド切り開き工法 転落防止対策等 自動運転・欧州等鉄軌道技術 都市NATM CBTC（無線式列車制御システム）の採用
④その他	検討精度（図面縮尺1/25,000相当）			検討精度（図面縮尺1/10,000の検討）	

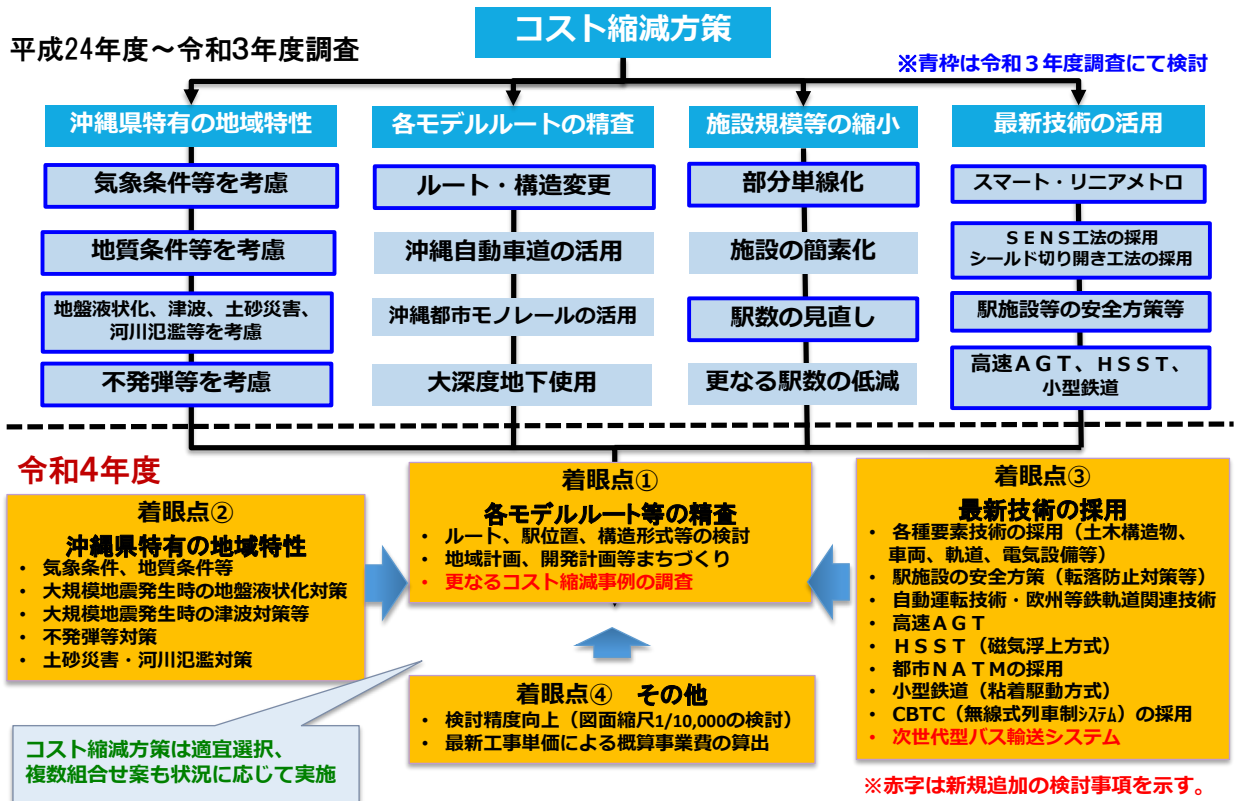


図 実施フロー

表 令和4年度調査の検討パターン

検討番号	条件設定	交通システム	ケース (検討ルート)					単線・ 複線
			ケース名	検討区間	中南部導入空間	中部経由地	北部経由地	
検討① R2-01	(鉄軌道系) 基本パターン	普通鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	全線複線
検討② R2-01 単	基本パターン (部分単線)	普通鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討③ R2-01+①	基本パターン (北部支線軸考慮)	普通鉄道	ケース2 +支線①	糸満市役所～ 沖縄美ら海水族館 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討④ R2-02	コスト削減方策 等の組合せ	スマート・ リニアメトロ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討⑤ R11-02	那覇・名護ルート	スマート・ リニアメトロ	ケース11	旭橋～名護	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討⑥ R2-03	コスト削減方策 等の組合せ	粘着駆動方式 小型鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討⑦ A7-02	コスト削減方策 等の組合せ	高速AGT	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討⑧ H7-02	コスト削減方策 等の組合せ	HSS T	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線
検討⑨ T7-01	(トラム) 基本パターン	トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	全線複線
検討⑩ T7-02	コスト削減方策 等の組合せ	トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線

注 マーカー部分は他の検討パターンと特に異なる箇所を示す。



図 令和4年度調査のモデルルート概要

2.3 各モデルルート等の精査

過年度に内閣府調査において検討したモデルルートや交通システムについて、過年度の調査結果のほか、令和4年における沖縄振興特別措置法の改正及びこれに伴い策定された沖縄振興基本方針や沖縄振興計画等を踏まえ、モデルルート及び駅位置について精査を行う。

2.3.1 鉄軌道に関する沖縄関連計画等の整理

(1) 沖縄振興基本方針

Ⅲ 沖縄の振興に関する基本的な事項

11 社会資本の整備及び土地の利用に関する基本的な事項

これまでの社会資本整備により、本土との整備水準の差が縮小するなどの成果が見られる一方、物流や観光の拠点としての社会基盤の充実や各種施設の耐震化・老朽化対策など、依然として様々な課題が存在しており、厳しい財政状況に配慮しつつ、適切な維持管理や補修の実施を含め、公共施設等の総合的・計画的な管理を行い、戦略的に社会資本整備を進めていく必要がある。

陸上交通については、特に中南部で慢性的な交通渋滞が発生しており、物流や観光を始め幅広い分野に影響が及んでいる。沖縄本島の骨格を形成する道路や、特に渋滞の著しい那覇都市圏の環状道路、放射道路等の体系的な幹線道路ネットワークの整備の推進など、必要な交通基盤の整備を進めるとともに、自動車と公共交通等の結節機能の向上や、社会資本整備による生産性向上の効果を一層高めていくためのハード・ソフト一体となった取組の強化等を図る。また、幹線道路や生活道路における交通安全施設の整備の推進を図るとともに、新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方について、関連する技術の進歩の状況や既存の公共交通との関係、まちづくりとの連携等にも留意しつつ、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）を参考とした特例制度を含め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、所要の措置を講ずる。

海運及び空運については、島しょ県の沖縄において欠くことのできない重要な交通手段であり、国際物流拠点の形成や観光客の受入体制の強化等による観光振興、離島の住民生活の向上等とも密接に関連していることから、港湾・空港の必要な機能の確保を進める。

都市公園、上下水道等の各種生活環境基盤については、施設の老朽化対策に計画的に取り組みつつ、必要な整備を行う。また、耐震化・老朽化対策が必要な公立学校施設について、必要な改築・改修等を図るとともに、これまで整備されてきた情報通信基盤の必要な更新・拡充を図る。

こうした各種インフラを持続可能な形で保全できるよう、担い手となる技術者の着実な育成及び確保を図るとともに、新たな技術も活用し、維持管理や補修を持続的に担うことができる体制の構築を図る。

出典：沖縄振興基本方針（令和4年5月10日 内閣総理大臣決定）

(2) 沖縄振興計画

第4章 基本施策

1 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して

(1) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成

ウ 人と環境に優しいまちづくりの推進

② 公共交通システムの戦略的再編

過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を図るため、定時速達性に優れた幹線公共交通機関としてモノレールの輸送力の増強に取り組みます。また、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムとして期待される鉄軌道の導入の実現に向けて取り組むとともに、県民や観光客の利便性の向上に資する交通結節点やフィーダー（支線）交通の機能強化に取り組み、北部・中部・南部の有機的な公共交通ネットワークの構築を図ります。また、慢性的な交通渋滞への対応が求められる中南部地域においては、減少に歯止めがかかりつつある路線バス利用者の増加への転換に向けて、路線再編・ダイヤ見直し、ICT 技術を活用したシームレスな移動環境の検討、自動運転技術の応用など、効率的で利便性の高い公共交通体系の形成に取り組みます。

3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

(2) 持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化及びネットワークの形成

エ シームレスな交通体系の整備

④ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県土の均衡ある発展を支え、都市間をつなぐ公共交通の基幹軸として、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設も見据え、那覇から名護を1時間で結ぶ速達性、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取り組みます。また、本島中南部地域での深刻化する交通渋滞の緩和や県民及び観光客の移動利便性の向上等を図るため、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、モノレール延伸や LRT 等の導入など多様な都市内交通についても検討を進め、公共交通の基幹軸と交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

第6章 県土のグランドデザインと圏域別展開

2 県土の広域的な方向性

(1) 中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用

（県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成）

県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、都市機能や産業拠点の集積とともに一体の経済圏及び生活圏が形成され、全国の政令指定都市と同程度の面積、人口を有しています。人口減少・超高齢社会の進行やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）、モビリティサービスの進展等を見据えつつ、中南部都市圏を構成する各地域の個性や特長を生かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築

を図るとともに、多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組むことが重要です。中南部都市圏については、我が国の南の玄関口として、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指します。このため、西海岸地域においては、魅力と個性、国際性を備えた高度な都市機能を有するまちづくりや世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート等の形成を図るとともに、返還が見込まれる大規模な駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的な開発整備に取り組みます。東海岸地域においては、良好な住環境の形成、歴史・自然資源と産業・観光振興が調和する土地利用を図るとともに、スポーツコンベンション拠点、マリンタウン MICE エリア、IT イノベーション拠点、中城湾港における新たな価値を創造する臨港都市・東海岸サンライズポート等の形成、世界文化遺産をはじめとする沖縄の聖地と歴史を結ぶ新たなまちづくりなど、賑わいの連鎖と魅力ある地域づくりを推進します。南部地域においては、那覇空港からのアクセス向上に伴う発展と成長可能性を踏まえ、新たな物流拠点や観光拠点の形成、商業機能の集積を図るとともに、戦跡として唯一の国定公園である沖縄戦跡国定公園を中心に、世界の恒久平和の構築に貢献する平和発信地域を形成します。また、沖縄本島を縦断する鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の導入に向けた取組や駐留軍用地跡地の有効利用とも連動しながら、自然資源や歴史資源等の保全を図りつつ、観光振興や産業振興等に資する土地利用を広域的かつ計画的に展開していく必要があります。このため、関係市町村と連携の下、地域が求めるまちづくりなど、市町村の実情を加味した上で、中南部都市圏を一体の都市として捉えた都市圏の役割や広域的な方向性及び取り組むべき施策等を明確にし、都市計画区域の再編も視野に入れた取組を進めながら、持続可能な都市圏の形成に資する都市計画や交通政策を総合的かつ計画的に推進します。

(3) 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展

北部圏域においては、OIST等を核としたイノベーション・エコシステムの構築、世界から選ばれる持続可能な観光地の形成等に取り組むとともに、北部圏域の駐留軍用地跡地は、やんばるの豊かな自然環境や景観・風景等を生かした観光拠点、健康・医療・スポーツをテーマとした拠点等としての有効利用を図ります。また、北部圏域における定住条件の整備及び産業振興に資する北部振興事業を推進し、北部地域における連携促進と自立的発展の条件整備を促進します。さらに、県内で最も多くの観光客が訪れる沖縄美ら海水族館に加え、国際旅客船拠点形成港湾に指定された本部港クルーズバースの整備、民間主体の大規模テーマパーク事業計画等が進められており、地域住民の利用はもとより、国内外の来訪者等の増大にも対応する体系的な道路整備や鉄軌道の導入を含めた新たな公共交通システムの導入などシームレスな交通体系を整備・拡充するとともに、医療体制の充実を図るため、県、市町村が連携し、新たな公立沖縄北部医療センターの整備等を推進します。

(5) シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

北部圏域や離島地域の定住条件の向上をはじめ、県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和、陸上貨物輸送の効率化、観光客の移動利便性の向上等に向けて、県全域に

におけるシームレスな交通体系の整備を図ります。県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー（支線）交通の機能強化を図ります。都市内交通については、沖縄都市モノレールの3両化を推進するほか、モノレールの延伸やLRT/BRT等の導入についても並行して検討を進めるなど、本県の重大な社会的課題である交通渋滞対策に取り組むとともに、多様な交通システムの導入に向けた段階的な取組を推進します。鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、新たな技術開発等の動向を捉えながら実現に向けて取り組むとともに、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地の跡地利用を見据えた県土構造の再編を視野に入れた取組を進めます。円滑な移動の骨格となる道路ネットワークの構築に向けては、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路や2環状7放射道路の整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路の整備など、体系的な幹線道路ネットワークの構築を図ります。特に、中南部都市圏においては、過度な自家用車の利用を前提とせず、公共交通やカーシェアリング等を中心に、多様なモビリティの活用により自家用車利用を上回るサービスや便益の提供が可能な新たな交通環境の構築を推進します。多様な活動を支える交通システムの導入と利用促進に当たっては、人間中心の良質な交通環境を実現するため、道路空間と沿道空間との一体的な利活用、既存道路空間の再配分を含む道路空間の柔軟活用、歩行者・自転車をはじめとする多様な移動手段の安全かつ快適な利用環境の整備・改善、駅やバス停等の乗り継ぎ・待合環境の向上など、各種の取組を推進します。加えて、IoT等を用いて収集した人流、物流等のビッグデータ、AI等を活用した道路利用の効率化を図るとともに、自動運転技術等の導入についても、道路空間の構築と合わせた一体的取組を推進します。シームレスな交通体系の整備に向けては、公共交通、カーシェアリング、その他のモビリティなど、「移動」に関わる手段・サービス等を一体で捉えるMaaSの概念と方向性を踏まえ、県民及び観光客等の目線に立った官民一体でのデータ及び提供サービス等の連携、安心・快適・円滑な乗り継ぎ等を支えるシステムや運賃体系の構築を推進します。また、民間事業者が実施する店舗・ホテル等の予約・決済システムと統合した利便性・汎用性のあるプラットフォームの構築など、中心市街地や観光エリアなど各地域の商業・観光業等との連携、まちづくりと一体となったサービス環境の構築を促進します。

3 圏域別展開

(1) 北部圏域

【展開の基本方向】

オ 持続可能なまちづくりの推進

② 交通及び物流基盤の整備

広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進します。また、沖縄美ら海水族館等の主要観光地や今後、整備が進められる大規模テーマパーク事業計画を見据えつつ、それらの交通アクセスを改善するため、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進す

るとともに、名護市以南における追加インターチェンジの新設など、ハシゴ道路ネットワークの拡充に向けた取組を推進し、円滑な交通ネットワークの構築を図ります。さらに、圏域内の経済活動を支える幹線道路網の形成や中南部都市圏へのアクセス性の拡充を図るため、国道58号の整備を促進するとともに、国道331号や国道449号など必要な幹線道路の整備を推進します。加えて、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進するとともに、市町村が取り組む「自転車ネットワーク計画」等の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性確保や自転車利用環境の向上を図ります。本部港については、クルーズ船受入体制の整備や物流機能の強化などハード・ソフト両面の整備を図り、本圏域の人流・物流を支える玄関口として港湾機能の強化を図ります。

出典：新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（沖縄県、令和4年5月）

(3) 沖縄県総合交通体系基本計画

第3章 沖縄の将来像

第3節 沖縄本島の構造について

第1 北部圏域

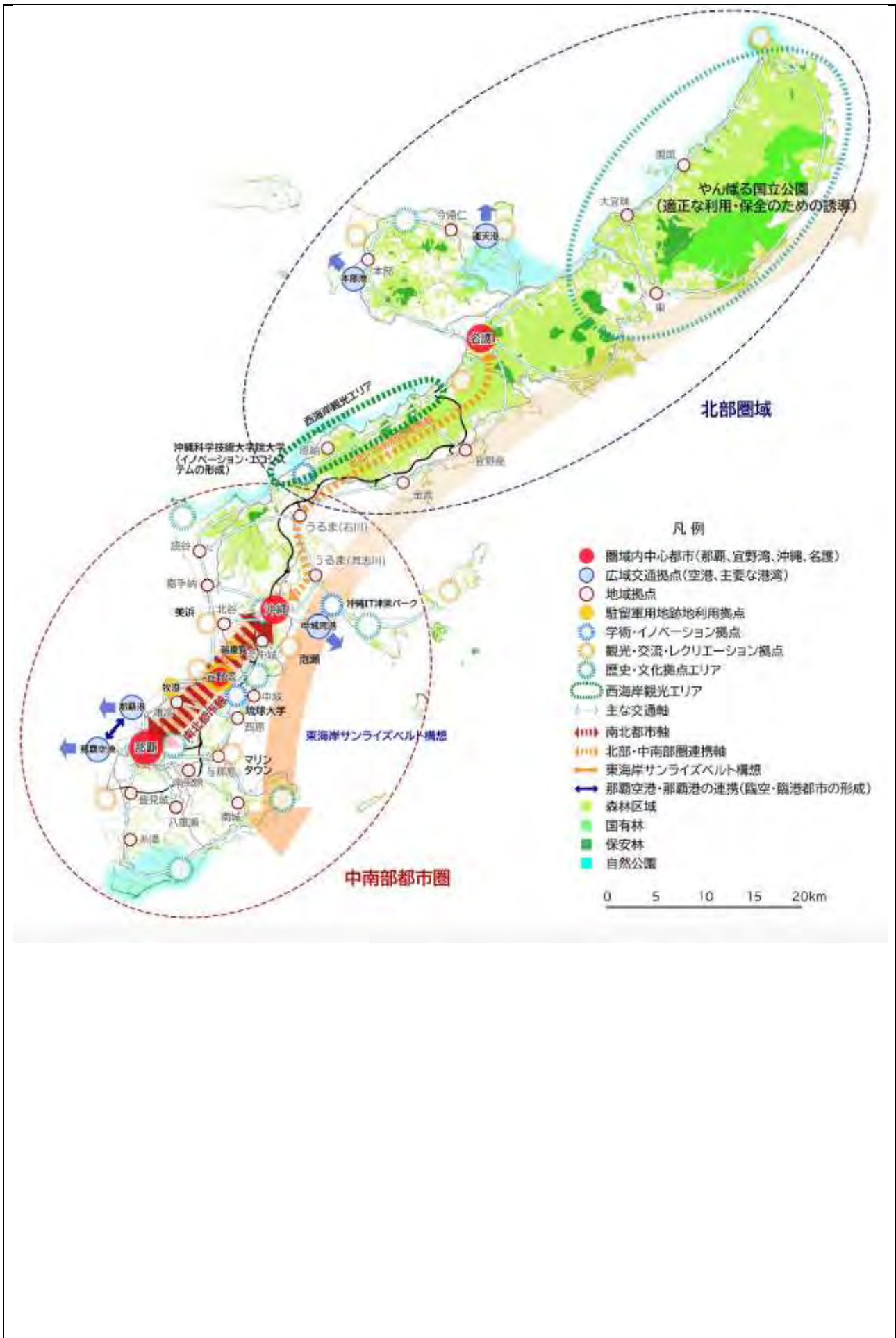
人と自然が共生する環境共生型社会の構築や国際的な学術研究、世界から選ばれる持続可能な観光地の形成等に取り組む。広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進する。名護を中心とした生活利便性を向上する北部定住圏を確立する。県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

第2 中南部都市圏（中部圏域及び南部圏域）

県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、各地域の個性や特長を生かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図り、多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組む。玄関口である空港、港湾との交通結節機能の強化・拡充や拠点都市間の移動の円滑化を図り、人やモノの広域的な交流の活発化を図る。那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北都市軸を構築する。県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

第3 駐留軍用地跡地

駐留軍用地跡地は、広域的かつ総合的なビジョンの下、交通インフラを含む都市基盤の整備など、県土構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進し、本県全体ひいては我が国の未来を牽引する新しい都市づくりに向けて、駐留軍用地跡地の有効利用を具体化していく。



第5章 計画の体系と施策

第2節 分野別の施策体系について

第2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

2 施策展開の方針

(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築

長期的には、公共交通の基幹軸として、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取り組む。短中期的には、県民や観光客の移動の利便性向上に資する沖縄都市モノレールや基幹バス等の公共交通の機能強化及び利用拡大に向けた取組を展開する。

ア 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進する。

a 県土の均衡ある発展、本島中南部地域における交通渋滞の緩和、県民及び観光客の円滑な移動と利便性の向上、駐留軍用地跡地の活性化、脱炭素社会実現等の観点から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通の取組を推進する。

イ 公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化

沖縄都市モノレールは、令和元年には首里駅～てだこ浦西駅までの延長が実現し、県内唯一の定時定速の公共交通機関として重要性が増している。今後は需要動向を踏まえた輸送力の増強や、高速化の検討に取り組むとともに、駅舎の一部増築など、需要に合わせた整備を促進する。国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの基幹区間に、多頻度で定時速達性が高い基幹バスを導入する。モノレールや路線バス、船舶などをシームレスに乗り継ぎ、周遊ができるよう、公共交通を利用した観光周遊モデルルートの提案を行う。

- a モノレール三両化を推進し、高速化や需要にあわせた駅舎の増築等を検討する
- b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する
- c 公共交通を利用した観光周遊のモデルルートを提案する

ウ 交通結節拠点の整備

沖縄本島の都市間をつなぐ大量輸送を可能とする基幹的な公共交通システムの構築を目指す上では、シンボルとなる「駅」のような各公共交通機関等の乗降場所が隣接し、人やモノが集まる拠点となる環境整備が必要である。パーク・アンド・ライドの利用促進等、沖縄都市モノレール駅とその他公共交通機関等の乗降場所の利用環境の改善を図る。

- a まちづくりと連携した交通結節点の整備を促進する
- b 観光二次交通の交通結節点の整備を促進する
- c パーク・アンド・ライドの利用を促進する

(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

中南部都市圏における返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地は、本県の新たな発展のための貴重な空間であり、駐留軍用地の存在による都市構造の歪みを是正し、県土構造の再編にもつながる大きなインパクトを持つ。今後、返還跡地を活用した広域的な幹線道路網の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等も含め、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活用に向けた取組を展開する。

ア 駐留軍用地跡地を活用した骨格的な道路網の検討

中南部圏域は本県の人口の約8割を占め、一体の経済圏及び生活圏として見ると、全国の政令指定都市と同程度の面積や人口となっている。また、中部圏域の約4分の1の面積を駐留軍用地が占めている。その返還を見据えて、広域構想を踏まえた各市町村の跡地利用計画の策定に向け連携して取り組むとともに、望ましい交通ネットワークの構築を図る見地からも県土構造の再編を視野に入れた広域的な幹線道路の事業化に取り組む。

a 中部縦貫道路や宜野湾横断道路等の駐留軍用地跡地内の構想道路の事業化に取り組む

イ 骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県土構造の再編を視野に入れた交通体系の構築のため、北部圏域と中南部圏域をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー(支線)交通の機能強化を図る。

a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編を視野に入れた取組を進める

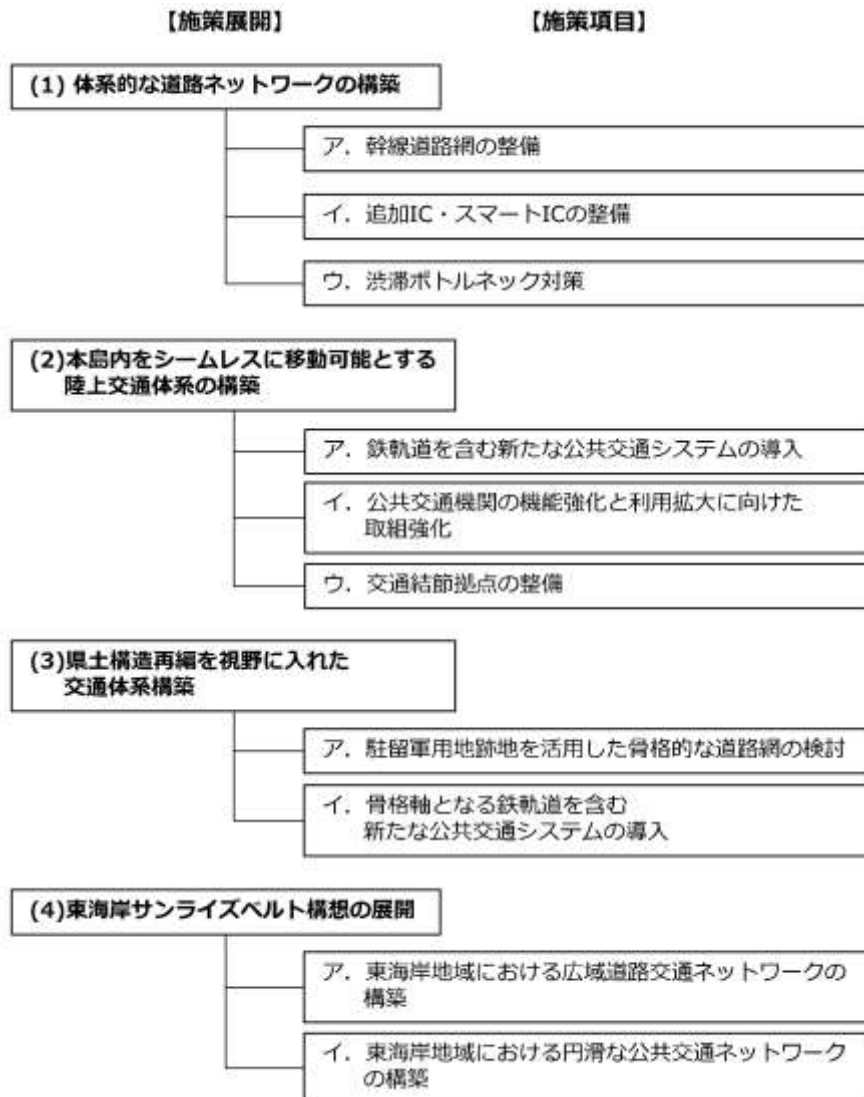


図 施策の体系

出典：沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県、令和4年10月）