

第Ⅴ章 関係部局が実施する調査や策定する計画の反映

第Ⅴ章 関係部局が実施する調査や策定する計画の反映

1. 関係部局の検討状況

普天間飛行場跡地利用に関係する広域インフラとして、広域道路と鉄軌道がある。これらは、国、県においてそれぞれの担当部局が検討を進めている。

広域道路については、沖縄県総合交通体系基本計画（平成24(2012)年6月、沖縄県）に示された内容に基づいて宜野湾横断道路の線形や構造について検討が進められている。

鉄軌道については、沖縄鉄軌道計画案づくりの進め方（平成26(2014)年10月～、沖縄県）に示された内容に基づいて沖縄県が策定した推奨ルート「C派生案（宜野湾市から北谷町を経由するルート）」を受け、現在内閣府がルートや構造形式、駅位置等の検討を進めている。

（1）広域道路

（1）－1 関係部局の取組状況及び調整状況

平成30(2018)年度に整理された「(仮称)中部縦貫道路」及び「(仮称)宜野湾横断道路」の道路整備のあり方等を踏まえ、今年度は、宜野湾横断道路（西側区間：新設IC～西海岸道路）について概略検討が進められている。

上記の宜野湾横断道路（西側区間）は、基地跡地を通過するルートとなるため、関係部局の検討に際して、跡地利用側からの調整項目として、以下の3項目を提示した。

調整項目①：普天間飛行場跡地内の重要遺跡に配慮したルートの設定

調整項目②：効率的な跡地利用を図るための中部縦貫道と宜野湾横断道路の交差角（直角またはそれに近い角度）の設定

調整項目③：跡地西側における、跡地西側の土地利用や斜面緑地への影響（法面等の面積最小化）を考慮した構造の設定

関係部局においては、調整事項を踏まえた複数ルートの検討を行うとともに、委員会に諮り、ルート検討を次年度以降も継続することを確認している。

（1）－2 広域道路の検討条件の整理

① 目標年次の設定

目標年次を平成52(2040)年*と設定

※基地返還から主要道路の整備・供用開始までは、概ね10年程度を想定

② 自動車交通量（OD）の設定

平成42(2030)年将来自動車OD表（試算）に以下の項目を加味して時点修正を行う。

- ・普天間飛行場跡地（以降、「跡地」という。）開発に伴う発集量の想定（±）
- ・平成52(2040)年時点における人口減少の想定（－）
- ・新たな公共交通システム導入による自動車分担率の変化（－）
- ・観光OD（入域観光客増）の上乗せ（＋）
- ・大型MICE開発交通量を上乗せ（＋）

③ 道路構造等の条件整理

宜野湾横断道路の幾何構造は、以下のとおり。

- ・計画交通量：約 37,100 台/日
- ・車線数：4 車線
- ・道路種級：4 種 1 級（区間全体としては市街地が主であり、歩行者や自転車の通行も考慮する必要があるため）
- ・設計速度：50km/h（国道 58 号とのクリアランス確保や普天間飛行場跡地との高低差縮小のため）※なお、平地部は 60km/h

（２）鉄軌道

鉄軌道に関する検討状況について、現状と関係部局の取組状況を示した。

（２）－ １ 沖縄県による鉄軌道の構想段階における概略計画

沖縄県は、平成 30(2018)年 3 月に開催された第 9 回計画検討委員会において取りまとめられた計画案を踏まえ、平成 30 年 5 月に県計画案を策定した。

沖縄県は、平成 30(2018)年 8 月 2 日、3 日にかけて、内閣総理大臣や関係省庁等に対し、沖縄鉄軌道の事業化に向けた取組に関する要請を行った。

現在は、県計画案を含めた沖縄の発展に求められる交通体系等に関する情報発信として、シンポジウム等が計画されている。

（２）－ ２ 内閣府「鉄軌道等導入課題検討調査」におけるモデルルート検討

県内の新たな公共交通システムへの期待感が高まる中、内閣府においても平成 22(2010)年度から沖縄県本島を対象に、鉄軌道等の仮定モデルルートの設定、需要予測、事業採算性の検討など新たな公共交通システムの導入に関する調査・検討を進めている。

（２）－ ２－ １ 計画検討の背景・目的

沖縄本島は広域的な大量輸送を担う骨格的な鉄軌道がなく自動車に依存した交通体系から「交通渋滞」「観光・物流等の経済的損失」「環境面の影響」など様々な社会経済的問題が顕在化している。

そこで、沖縄県における鉄軌道等導入課題検討調査は、県が策定した「沖縄県 21 世紀ビジョン」の“県内の新たな公共交通システムの必要性”について共通認識を持ち、平成 22(2010)年から沖縄県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関する導入課題について幅広く検討することを目的とし、検討精度を改善しながら現在まで調査・検討を進めている。

平成 30(2018)年度調査では、過年度調査を踏まえつつ、沖縄県とも情報交換等を行いながら、支線を含めたモデルルートや概算事業費等について精査するとともに、制度面等に関して更に研究等を行った。

(2) - 2 - 2 ルート検討に係る考え方

① 起終点

糸満市及び名護市とする。なお、人口集積度の高い地域を中心に本島内の「主要都市間の連絡性の確保」と「交通需要の確保」の観点から起終点を設定している。

② 概略ルート及び経由市町村

糸満市、豊見城市、那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を經由するルートとする。

③ 想定する構造

用地確保や事業費、地形・地質条件、交通システム特性等を踏まえ、市街地は地下構造を基本とし、跡地部は地平構造、市街地部のうち浦添～宜野湾は高架構造又は地下構造で、それ以外は地平構造と盛土構造、郊外部は地下構造と高架構造を想定している。

④ 駅位置の考え方

既存のインターチェンジ、高速バス停、サービスエリア・パーキングエリア、幹線道路などの主要交通軸との交差点部等を基本とする。その他の条件は、以下のとおりである。

- ・マイカーやフィーダー交通との結節となる施設などのP & R駐車場やバスターミナル用地確保が容易な場所であること。
- ・駅周辺に集落や公共施設や商業施設、観光宿泊施設等があり、一定程度の需要が見込める場所であること。
- ・中南部地域については駅間距離2～3km程度で設定。

⑤ 検討対象として想定するシステム

速達性の確保を最優先として、最高運転速度を100km/h以上と設定し、鉄道、トラムトレインを想定し、加えてイニシャルコスト削減の観点から小型システム（スマート・リニアメトロ）も比較検討している。



図V-1 内閣府調査モデルルートの概要

出典：鉄軌道等導入課題検討調査（平成30年度、内閣府）