

二七〇一五号右一〇三〇

鉄軌道導入可能性基礎調査

概要報告書

1/4 付巻記P29-ト

平成13年3月

沖 縄 県

1. 調査の目的

本県では、中南部都市圏の慢性的な交通渋滞、普天間基地跡地利用を見据えた交通の在り方、更には環境問題、高齢化社会への対応等、21世紀における交通ネットワークの再構築が求められている。

特に、バス輸送しかない本県の大量輸送公共交通の分野では、バス離れに対応したバスの効率的運行システムの確立に加え、中量・大量輸送機関として鉄軌道の導入を求める県民の要請が高まってきている。

本調査は、こうした多様な課題や要請に対応できる交通インフラ整備のあり方を検討するための基礎資料を得ることを目的に、鉄軌道を想定した場合の概略ルート、概算事業費、需要予測、事業採算性の検討をとおして、鉄軌道導入の整備課題等についてとりまとめたものである。

2. 調査の前提

調査にあたっては、以下のような前提をおいて検討を進めた。

- 検討対象の区間は、沖縄本島の名護市から糸満市までの範囲
- 鉄軌道のシステムは、鉄道及びLRTを対象
- 概算事業費は、国内既存単価等を適用して試算
- 鉄軌道の需要予測は、
 - ・平成9年度の総合交通体系調査フレームを前提
 - ・鉄軌道導入時の公共交通機関利用率は、国内他都市の既存利用率から設定
 - ・鉄軌道利用者は、公共交通利用ODを鉄軌道やバス網からなるネットワークに最短経路配分して算出
- 鉄軌道の事業採算性は、
 - ・事業形態は第1種鉄道事業、整備主体は第三セクターと設定
 - ・補助制度は、鉄道にはインフラ補助、LRTには路面電車補助を適用
 - ・輸送人員は、人口の伸びが2015年以降は期待されないため、将来予測値を固定して適用
 - ・運賃体系は現行県内バスの賃率を適用

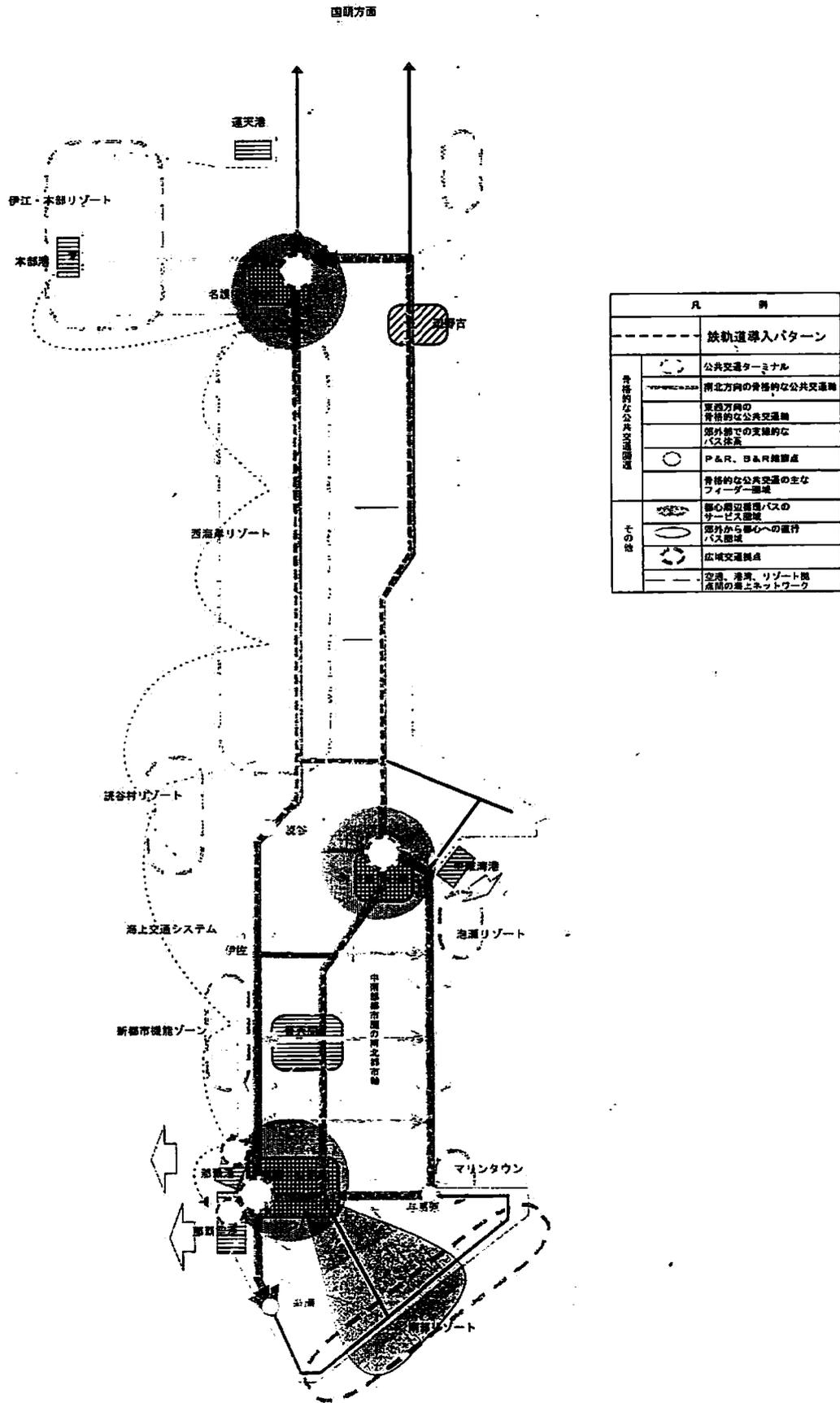


図 公共交通体系の形成方針及び想定した鉄軌道導入パターン

3. 想定したルートと概算事業費

(1) 鉄軌道の導入パターン

① 沖縄本島における交通体系上の問題、課題

- ・バス輸送人員の大幅な低下、自動車利用の拡大等による交通過密問題と劣悪な交通モビリティ
- ・環境負荷が少なく、高齢化社会もにらんだ安全、快適な交通社会の確立
- ・基地跡地利用を見据えた中での新たな都市構造や土地利用との整合
- ・新たな産業振興や地域連携等による活力と魅力ある県土づくり

② 公共交通網の形成方針

- ・本島の望ましい都市構造を誘導する骨格的な公共交通軸の形成
- ・地域のニーズに合わせた効率的な公共交通システムの形成
- ・沖縄ならではの魅力高い公共交通網と都市空間の形成

③ 想定した鉄軌道の導入パターン

鉄軌道の導入パターンは、公共交通網の形成方針を踏まえ、本島の望ましい都市構造の誘導や大量の交通需要処理機能を担う骨格的な公共交通軸に沿って、以下の3つの導入パターンを想定した。

- 1) 本島南部の那覇方面から国道 58 号沿いに北上して北谷から読谷村方面に至り、北部圏の恩納村から名護方面に至るパターン
- 2) 本島南部の那覇方面から国道 330 号沿いに北上して沖縄市方面に至り、北部圏の恩納村から名護方面に至るパターン
- 3) 本島南部の那覇方面から国道 329 号沿いに東進、北上して沖縄市方面に至り、金武、宜野座から名護方面に至るパターン

(2) ルート概要と概算事業費

想定した3つの導入パターンを基本にして、鉄道とLRTについて導入ルート
を想定し概算事業費を算出した。

① 鉄道のルート概要と概算事業費

鉄道のルートは、導入パターンに沿った概略の地形状況、土地利用状況、主
要施設立地状況、道路との結節状況、環境・景観等を踏まえ、線形、構造形態
(高架、地下)、駅配置等を想定・設定し、これをもとに用地関係費、土木関
係費等から概算事業費を算出した。

表 鉄道のルート概要と概算事業費

	国道 58 号ルート	国道 330 号ルート	国道 329 号ルート
概要	本島西海岸に沿った市街地サービス、新都市機能ゾーンの育成強化、西海岸リゾートエリアへのアクセス強化が図られるルート	普天間基地跡地開発支援、那覇・沖縄・名護の中心拠点相互の結節強化、西海岸リゾートエリアへのアクセス強化が図られるルート	那覇から与那原方面、さらには本島東海岸地域への交通サービスが強化されるルート
概略図			
構造	総延長 77km 複線 48km、単線 29km 高架 68km、地下 9km	総延長 82km 複線 48km、単線 34km 高架 68km、地下 14km	総延長 80km 複線 43km、単線 37km 高架 74km、地下 6km
事業費概算	総事業費 5,323 億円 (85 億円/km・複線換算)	総事業費 5,895 億円 (91 億円/km・複線換算)	総事業費 5,315 億円 (86 億円/km・複線換算)

② LRTのルート概要と概算事業費

LRTのルート、概算事業費は鉄道同様に検討したが、LRT導入形態は道路空間を活用した地上平面構造とすること、道路拡幅を極力回避することを基本に検討した。

表 LRTのルート概要と概算事業費

	国道 58 号ルート	国道 330 号ルート	国道 329 号ルート
概要	国道 58 号の道路空間を活用し、那覇市街地から本島西海岸に沿った市街地や新都市機能ゾーン、西海岸リゾートエリアを連絡するルート	モノレール古島駅を起点に国道 330 号等の道路空間を活用し、普天間基地跡地、沖縄市街地、西海岸リゾートエリアを経由し、名護市街地を連絡するルート	久茂地を起点に国道 329 号の道路空間を活用し、与那原、中城湾港、沖縄市街地などの本島東海岸地域を連絡するルート
概略図			
構造	総延長 71km 複線 38km、単線 33km	総延長 69km 複線 35km、単線 34km	総延長 79km 複線 42km、単線 37km
事業費概算	総事業費 1,337 億円 (25 億円/km・複線換算)	総事業費 1,743 億円 (34 億円/km・複線換算)	総事業費 1,935 億円 (32 億円/km・複線換算)

4. 鉄軌道需要の予測

(1) 鉄軌道の需要予測方法

- ・鉄軌道の需要予測は、将来本島人口127万人の将来OD表（H9総合交通体系フレーム）を基本に算出した。
- ・鉄軌道導入時の公共交通利用率は、国内地方都市の公共交通利用率を参考にし、12%と設定した。
- ・なお、H9総合交通体系調査は、H1中南部都市圏PT調査とH6道路交通センサス等を用い、H6時点の現況OD表を作成しているが、これによる現況の公共交通利用率は本島で8%^{注1)}となっており、設定した12%はこれの1.5倍の利用水準に相当する。
- ・設定した公共交通利用ODを、鉄軌道、モノレール、幹線バス、その他一般バスから構成されるネットワークに最短経路配分し、鉄軌道の需要を算出した。

(2) 鉄軌道の需要予測結果

- ・鉄道利用者は、国道58号ルートが約84千人、国道329号ルートが約68千人、国道330号ルートが約94千人で、鉄道1km当たり利用者は、中南部が約15百人～19百人に対し北部は約3百人程度となる。
- ・LRT利用者予測結果は、国道58号ルートが約62千人、国道329号ルートが約54千人、国道330号ルートが約58千人で、LRTの1km当たり利用者は中南部が約11百人～16百人、北部が約2百人～3百人程度となる。

表 鉄軌道需要の予測結果

ルート	鉄道利用者数 計			中南部 鉄道利用者数			北部 鉄道利用者数			
	①延長 (km)	②利用者数 (100人/日)	②/① 100人/km	①延長 (km)	②利用者数 (100人/日)	②/① 100人/km	①延長 (km)	②利用者数 (100人/日)	②/① 100人/km	
鉄 道	国道58号	78	840	11	49	805	16	29	79	3
	国道329号	80	684	9	43	638	15	37	110	3
	国道330号	82	934	11	48	895	19	34	103	3
L R T	国道58号	72	623	9	38	583	15	33	81	2
	国道329号	86	540	6	45	494	11	40	104	3
	国道330号	70	585	8	33	521	16	36	77	2

注1) 旅客地域流動調査（運輸省）では、都道府県間レベルの輸送機関別旅客流動を調査しているが、これによる沖縄県内々陸上輸送機関（徒歩・二輪を除く）に占めるバス（乗合+貸切）の利用割合は、H7で7%、H9で6.2%となっているなど、H6以降も低下傾向がみられる。

5. 事業採算性の検討

(1) 事業採算性検討の前提

検討対象ルート	需要密度が高い鉄道の国道330号ルートとLRTの国道58号ルート
事業形態	第1種鉄道事業
事業主体	第三セクター
補助制度	鉄道はインフラ補助制度、LRTは路面電車補助制度を適用（鉄道の場合、現行では軌道法（インフラ補助制度）は適用されないが、LRTとの比較のため軌道法並みの補助制度を仮定して検討）
輸送人員の伸び	沖縄県の将来人口推計の見通しを勘案して0%/年（横這い）と設定
賃率	琉球バスの平均賃率並（31.7円/人キロ（普通券））と設定
運賃改定率	国土交通省鉄道局指導により、5年で12%アップと設定
人件費単価	沖縄県運輸・通信業従業者の人件費単価（4,632千円/人・年）と設定

(2) 事業採算性の検討結果

- ・鉄道、LRTともに検討の前提とした基本ケースで、累計損益の40年以内の黒字化は得られず、事業採算性の確保は困難な状況となる。
- ・鉄道について、累計損益40年以内の黒字化のためには、全額無償資金の投入や北総線並みの賃率適用などの単独施策では困難であり、無償資金40%の借入負担の軽減策とともに、北総線並の賃率（現行バス並の約1.2倍）とする必要がある。
- ・一方、LRTについては、無償資金50%で39年後に累計で黒字化となり、北総線並の賃率では19年後に累計で黒字化となる。
- ・この場合、無償資金等の確保が最大の懸案となり、これを地域で負担することとすると、資本金やインフラ補助等の地方負担額を含め、鉄道で約1800億円、LRTでも約460億円の負担が必要となる。

表 事業収支の計算結果

検討ケース		損益収支		
		単年度 黒字化年 (年)	累 計	
			黒字化年 (年)	最大赤字額 (億円)
鉄道 国道330号 ルート	基本ケース	56	60超	7,637
	全額無償資金※1	22	44	1,597
	北総線並賃率※2	26	58	3,408
	無償資金40%+北総線並	21	39	1,688
LRT 国道58号 ルート	基本ケース	26	56	782
	無償資金50%	16	39	366
	北総線並賃率	9	19	172

※1 インフラ外部建設費に対する無償資金の割合、残りは有利子借入となる。

※2 基本ケースの賃率（31.7円/人キロ（普通券））に対し、北総・公団線並の賃率（39.2円/人キロ）を採用した場合である。

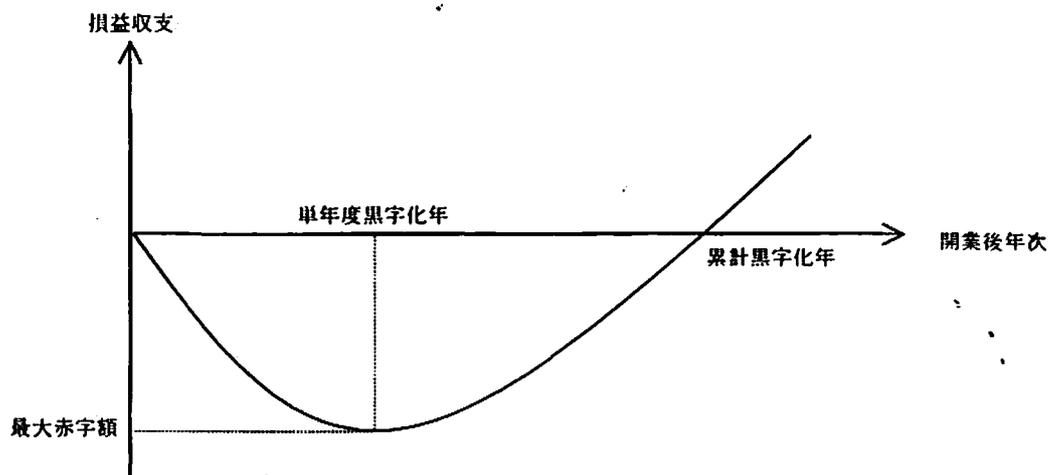


図 損益収支の概念図

表 地方負担額の試算

(単位：億円)

検討ケース		資本金		インフラ補助		LRT車両補助		無償資金	地方負担 (無償資金を地方負担とした場合)
		地方	民間	地方	国庫	地方	国庫	国・地方等	
鉄道 国道330号	無償資金40%	286	286	364	3,276	-	-	1,143	1,793
	全額無償資金	286	286	364	3,276	-	-	2,287	2,937
LRT 国道58号	無償資金50%	68	68	78	698	65	65	250	461

※金額は名目価格を示す。

5. 期待される効果と整備上の課題

(1) 鉄軌道導入により期待される効果

- ① 本島の都市構造の誘導並びに土地利用の再編
 - ・ 那覇、沖縄、名護といった既存中心都市の拠点性向上
 - ・ 沿線交通軸上での土地利用再編の展開、普天間基地跡地利用の開発支援
 - ・ 中心市街地の活性化 等
- ② 交通サービスの改善による地域振興、交流圏域の拡大
 - ・ 新たな鉄軌道による主要地域間の所要時間短縮
 - ・ 通勤圏域の拡大、業務、買い物やレジャー活動、観光活動の広範化等
 - ・ 多様な交流圏域の拡大による本島全域の活性化 等
- ③ 環境負荷軽減と安全、快適な交通環境の創出
 - ・ 自動車への依存から公共交通への転換
 - ・ 道路の交通混雑の緩和と交通事故の減少
 - ・ 交通移動への確実性、信頼性の向上、やさしい交通移動環境の提供 等
- ④ 地域における雇用機会の拡大と経済活動の活性化
 - ・ フローとしての雇用誘発効果
 - ・ 駅周辺での商業・業務機能の集積、鉄道事業に関連する企業立地
 - ・ 適正な人口配分への期待
 - ・ 経済の活性化による住民所得や資産価値の増加 等
- ⑤ 地域の自立化に向けた先進的な取り組みの契機
 - ・ 様々な効果の創出や課題の解決方法に対する地域の自立的取り組みの契機
 - ・ 今後の地域、交通政策分野における沖縄から内外に向けた情報発信の契機

(2) 鉄軌道整備上の課題

- ① 鉄軌道整備に関しては関連事業を含め膨大な事業コストが必要
今回の検討した事業費は鉄軌道本体の概略試算であり、地質条件等を含めた詳細な条件を考慮した路線計画によっては、更に大きく嵩む可能性がある。
また、鉄軌道周辺市街地整備、駅前広場、関連街路整備等の膨大な関連事業も踏まえると、単なるインフラ整備の規模ではない。
- ② 都市や地域、交通体系に関する様々な政策や現状の抜本の見直しが必要
鉄軌道と一体となった市街地整備の展開、既存市街地の分断への対策、調整区域や自然地域における保全と調和のあり方等について、抜本的な見直し等が必要となる。また、土地利用変化による交通への影響も大きく、道路網、バス網について抜本的な見直しが必要となる。

③ 根強い自動車利用に対する県民意識の改革が必要

採算的には困難な見通しに立つと、鉄軌道需要を確保するための方策の具体化とともに、県民の根強い自動車に対する利用意識の改革等を推進していくことが必須の条件となる。

④ 新たな助成制度拡充や財源確保等に向けた取り組みが必要

鉄軌道整備の事業採算性の確保が容易でない中で、整備手法や補助制度、事業主体のあり方、多額な無償資金等の必要性を含めて、新たな助成制度の拡充や地方負担等に対する財源確保に向けた取り組みが必要となる。

⑤ 地域自らが鉄軌道整備を進め、負担していただくだけの覚悟が必要

採算確保のための地方負担額に対して、鉄軌道沿線を含めた地域全体が、今後の次世代を含めた中で、自らがトータルとしての鉄軌道整備の効果と課題を捉え、その上で負担していただくだけの覚悟を持つことが必要となる。

⑥ 沖縄の景観、自然環境の保全・調和が必要

鉄軌道の導入にあたっては、海洋資源、自然環境に恵まれた沖縄においては、都市部における都市景観への配慮とともに保全と調和を最大限図っていくことが必要となる。

6. 得られた知見と今後の検討課題

知見1：鉄軌道の導入は、交通サービスの改善のみならず、都市構造の誘導、地域振興、環境負荷軽減、経済活動の活性化等をもたらし、これからの沖縄の発展に大きく寄与することが期待される。

知見2：しかし、新たな鉄軌道を地域で維持可能な交通インフラとしていくためには、かなりの新しい整備制度でない限り実現化に向けた課題が大きい。

知見3：したがって、今後の地域整備や鉄軌道等のシステム形態も踏まえ、新たな公共交通システムの実現化に向けた各種検討を進める必要がある。

↓

○地域で支えられる軌道系交通システムを含めた新たな公共交通システムの検討

- ・需要や沿線地域整備に併せた適正なシステム形態の検討
- ・新たな街づくり動向や実現性等を踏まえた段階的なシステム形成の検討
- ・一律的なシステムのみならず、地域特性や需要特性に応じた柔軟なシステム運用の検討
- ・ITS、TDM施策の活用や街づくりの支援と連動したシステム形態の検討
- ・環境政策を先導するシステム構造の検討 等

沖縄県総合交通体系基本計画

～沖縄の未来を育む交通体系の確立をめざして～



※ 最新版
 があるか
 西 確認

平成14年3月

平成14年3月

沖縄県



みんなが大好きな沖縄

そんな沖縄の未来を育む

交通体系の確立をめざします

かつての琉球が、中国などアジア諸国と盛んな交流をくりひろげた大交易時代、琉球から沖縄県となった明治時代、太平洋戦争末期の過酷な沖縄戦、戦後 27 年にわたる米国統治時代そして本土復帰、私たちは、こうした目まぐるしい時代の変化を体験して 21 世紀を迎えました。

今、私たちに受けつがれている沖縄独自の歴史と文化は、これからの沖縄の未来を私たち自身が育てていくための礎としていかなければなりません。

一方で本県は、広大な海域と点在する数多くの島々からなる我が国南西端の地勢、豊かな亜熱帯海洋性の自然と特有の文化などを活かしながら、我が国及びアジア・太平洋地域の発展に貢献することや、地球環境、高齢化社会さらには情報化社会などに対応しながら、地域として自立的・持続的に発展していくことが求められています。

このような時代の情勢にあって、本県の発展を支える上で不可欠である交通体系について、今回新しい基本計画を策定しました。この基本計画は、本県が抱える多様な政策課題への対応は勿論、県民や観光客のみな様、産業の発展にも寄与するよう、昨今の社会経済情勢を踏まえた効率的で実行性の高い、これからの交通体系整備の道筋を示したものです。

今後、新たな「沖縄振興計画」を着実に実施していくためにも、各種分野や地域において、多様な主体の参画とその合意に基づき、各施策の実現に向けた取り組みを推進して参ります。

沖縄から世界へ、世界から沖縄へ、『みんなが大好きな沖縄』を県民のみな様、さらには世界の人々と共に、実現していきたいと考えております。

最後になりますが、本計画の策定にあたり多大なご尽力をいただきました沖縄県総合交通体系整備調査委員会（委員長：東京大学大学院 森地 茂教授）の委員並びに関係各位に対して、深く感謝を申し上げます。

平成 14 年 3 月

沖縄県知事 稲嶺 惠 一

目 次

序章 基本計画改訂にあたって	1
1 計画改訂の背景	1
2 計画の意義	2
3 計画の役割	3
4 計画の姿勢	3
5 計画の目標年次と圏域	4
6 計画の構成	5
第1章 21世紀の沖縄	7
1 沖縄の現状と課題	7
2 沖縄を取り巻く社会情勢	7
3 21世紀の県土構造	8
第2章 交通の現状と課題	11
1 交通の現状	11
2 交通を取り巻く情勢の変化	17
3 将来交通需要の展望	19
4 総合交通体系確立に向けた課題	20
第3章 基本計画の目標	21
1 基本計画の理念と目標	21
2 計画目標の内容	22
3 計画目標の意味	23
第4章 戦略的に推進する施策体系	31
1 戦略的に推進する分野	31
2 国際交流拠点の機能強化	34
3 産業・物流活動の支援	38
4 沖縄観光の魅力向上	42
5 自動車交通の円滑化	46
6 新たな公共交通システムの形成	50
7 e-アイランドの推進	55

第5章 圏域別の交通ビジョン	59
1 北部圏	59
2 中南部圏	61
3 宮古圏	64
4 八重山圏	66
第6章 計画の具体化に向けた方策	69
1 計画の具体化に向けた考え方	69
2 施策の取り組み方針	70
3 施策内容の具体化	74
4 計画推進のための組織づくり	94
第7章 計画推進に向けて	97
用語集	99

第6章 計画の具体化に向けた方策

1 計画の具体化に向けた考え方

これまでに示した戦略的に推進すべき分野を構成する交通施策は、分野毎のパッケージ型の計画推進により施策相互が連携して取り組み、より効果的な目標の実現を目指すものであるが、これら計画の実行性を高めるため、その具体化に向けた3つの方策を掲げる。

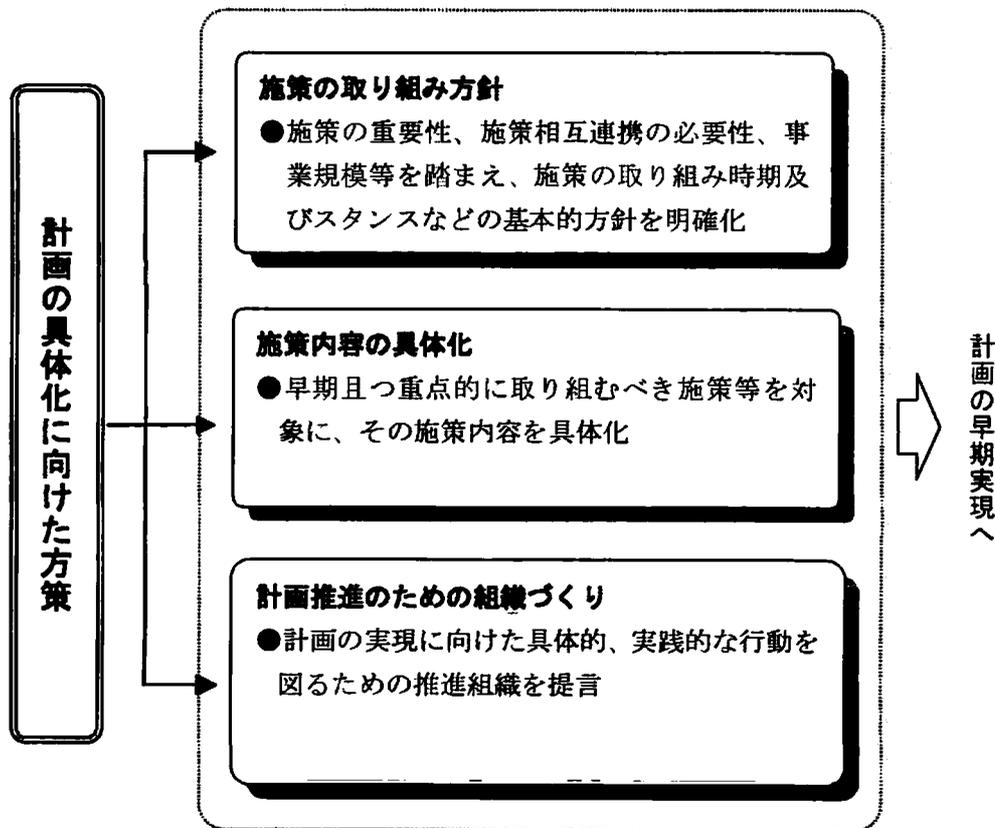


図6-1 計画の具体化に向けた方策

2 施策の取り組み方針

(1) 取り組み方針を示す意義

- 戦略的に推進する施策群を対象に取り組み方針を明確化し、効率的、集中的な資源の投入による目標実現の達成度を高める。
- 関係主体の意思の統一を深め、実行責任や県民等への説明責任がより明確化されるため、合意形成の促進、限られた財政状況下における効果的な事業手法（PFI等）の検討・準備、これらを通じた事業の円滑な推進を図ることにつながる。

(2) 取り組み方針を示す対象と水準

- 取り組み方針を示す対象は、戦略的に推進する施策体系で示した施策群を基本とし、施策群内における各施策の取り組み方は、本計画で示される方針を踏まえ、各地域の実情や個別詳細評価に基づき検討するものと位置づける。
- 取り組み方針は、短期～中期（概ね10年以内）と、中期～長期（概ね10年以上）に区分して施策群の展開時期の目標を示すとともに、短期～中期を目標とする施策群の中でも、特に早期且つ重点的実施を図るものを明らかにする。

(3) 取り組み方針を示すための考え方

①戦略的に推進する分野に係る緊急性の高い施策群の優先的展開

- ・戦略的に推進する各分野推進の牽引役、中核となる施策群
- ・戦略的に推進する分野が複数重複する施策群

②整備効果が短期的に出現可能な施策群の優先的・重点的展開

- ・ソフト分野など早期展開が可能な施策群
- ・既存ストックを有効活用できる施策群

③将来の産業振興に繋がる施策群の優先的・重点的展開

④施策実施のために連携が必要となる関連施策群との関連性の考慮

(4) 施策の取り組み方針

以上から、施策の取り組みは、今後の社会経済情勢、財政事情、多様な主体間での合意形成及び各施策の費用対効果等を十分に踏まえていくことを前提としつつ、次のように方針のもと推進していく。

空港、港湾、道路など、ハード面を中心とした基盤整備は、集中的且つ着実に取り組む

- ・本県の発展に向け戦略的に推進する効果が大きい中核的な施策は、短期から集中的な展開を図る。
- ・事業規模、事業期間が比較的大規模、長期のため、整備効果、合意形成、財政状況等も踏まえつつ長期にわたり着実な展開を図る。
- ・空港、道路などの個別施策が関連施策と相互に連携し、整備効果の相乗的な向上を図る。

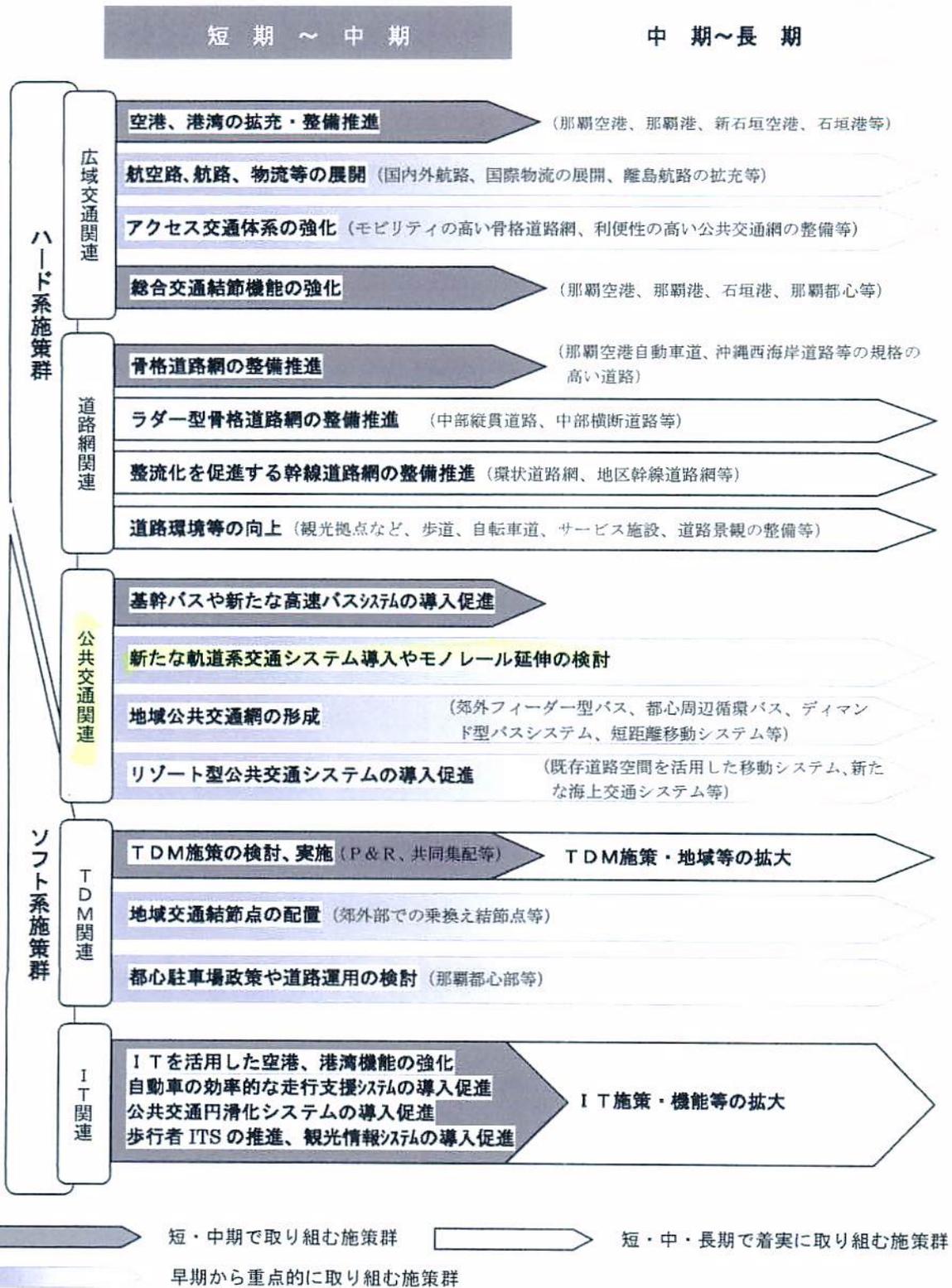
TDM施策、IT関連施策は、沖縄の地域特性を踏まえつつ早期且つ重点的に取り組む

- ・比較的少ない基盤整備で済むなど、短期的に整備効果出現が可能なソフト施策は、関連する施策の基盤整備状況等を踏まえ、早期且つ重点的な取り組みを図る。
- ・特に、先進的な技術分野を要するIT関連施策は、チャレンジアイランドとしての取り組みばかりでなく、新たな産業振興への期待を担っていることから、沖縄の地域特性を踏まえた中で、その実現可能性の検討を含め早期且つ重点的な取り組みを図る。

○ **公共交通関連施策は、随時可能なものから積極的に取り組む**

- ・公共交通や交通結節点整備は、多くの戦略的推進分野で重要となる施策であるため、比較的小規模な基盤整備で実施可能なものから、随時取り組みを図る。
- ・その際は、関連施策との連携、地域の交通ニーズ、実現化手法等の検討を図り、長期的な施策展開方向も見据えた効率的な実施を展開する。

ス
ク
リ
ン
グ
の
方
針



LRT等

図6-2 主な施策群の取り組み方針

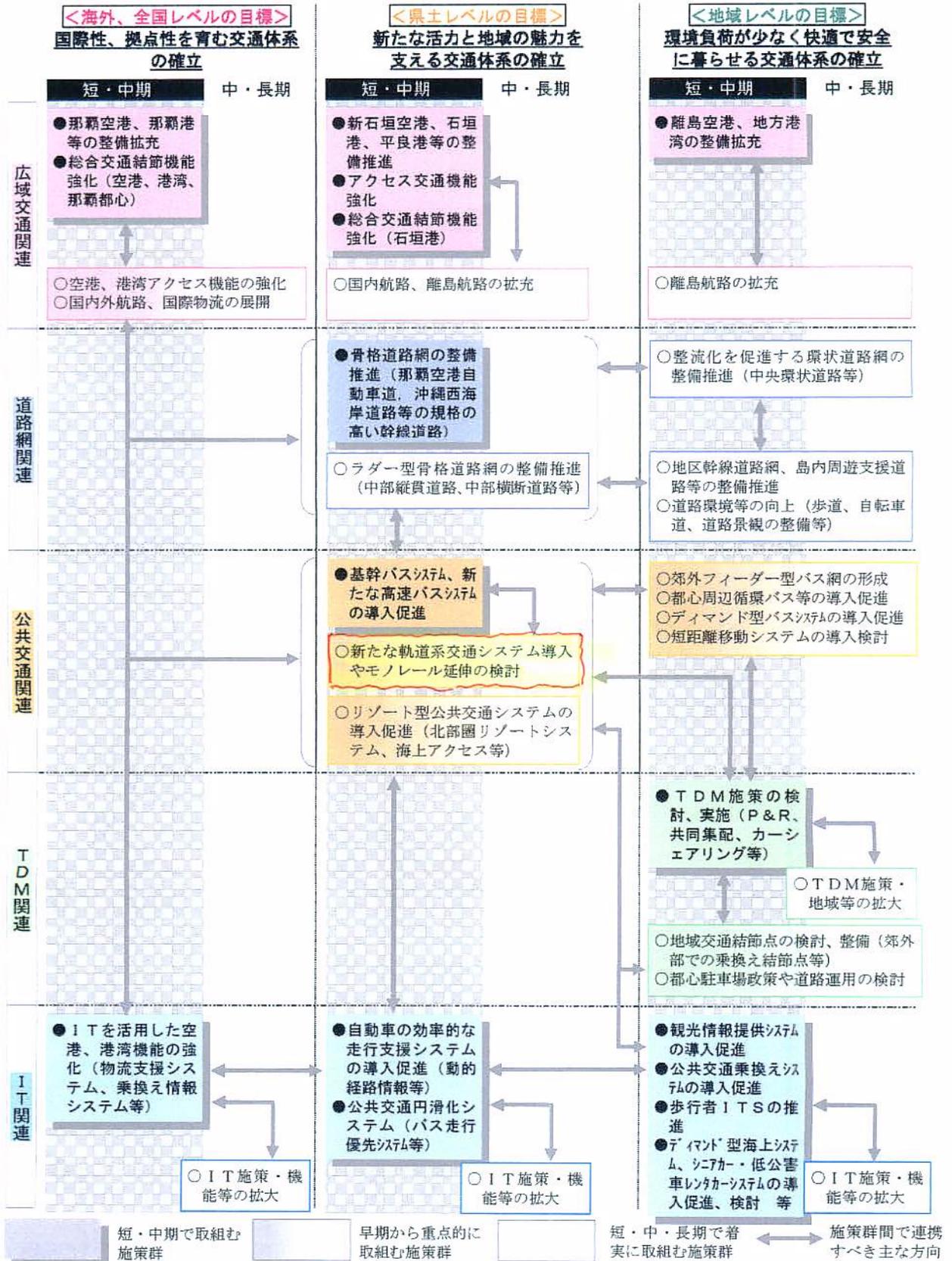


図6-3 主要な施策群連携の考え方

3 施策内容の具体化

3-1 骨格的な公共交通軸の展開方針

骨格的な公共交通軸の形成は、長期的観点のみならず、短中期的な観点からも極めて重要且つ果敢に取り組むべき施策であるため、その展開方針を示すものである。

(1) 施策の取り組み方針

本島、特に中南部圏の交通混雑や、環境負荷軽減、高齢化社会の到来等を踏まえると、既存バス網による公共交通体系の抜本的な再構築は極めて重要な課題であるが、一方でこの骨格的な公共交通軸について、現段階で軌道系交通システムとして捉える場合、次のような課題がある。

【「鉄軌道導入可能性基礎調査」で明らかにされたのポイント】

- 1) 鉄軌道の導入は、交通サービスの改善のみならず、都市構造の誘導、地域振興、環境負荷軽減、経済活動の活性化等をもたらし、これからの沖縄の発展に大きく寄与することが期待される。
- 2) しかし、新たな鉄軌道を地域で維持可能な交通インフラとしていくためには、かなりの新しい整備制度でない限り実現化に向けた課題が大きい。
- 3) したがって、今後の地域整備や鉄軌道等のシステム形態も踏まえ、新たな公共交通システムの実現化に向けた各種検討を進める必要がある。
 - ・ 需要や沿線地域整備に併せた適正なシステム形態の検討
 - ・ 新たな街づくり動向や実現性等を踏まえた段階的なシステム形成の検討
 - ・ 一律的システムのみならず、地域や需要の特性に応じた柔軟なシステム運用の検討
 - ・ ITS、TDM施策の活用や街づくりの支援と連動したシステム形態の検討
 - ・ 環境政策を先導するシステム構造の検討 等

- 以上の状況を踏まえ、骨格的な公共交通軸としては、モノレール延伸や軌道系システム導入についても、今後の基地跡地利用を含めた新たな市街地展開や需要動向等も勘案しつつ、引き続き検討を進めるべき課題と考えられる。
- 一方、現状の交通問題や既存バス網の再構築等の緊急な課題に対応するため、軌道系システムやその条件整備も見据えた中で、早期に対応可能な段階的な施策を展開することが望まれる。
- 段階的な施策を展開する上では、現状の公共交通体系の問題要因との関係から、あるべき公共交通システムの機能に近い仕組みを、既存ストックの活用可能性等を勘案しつつ施策を推進する。