

目次

第1章	都市交通マスタープランとは	1
第2章	現況の都市圏での交通に関わる問題・課題	2
2-1	現況都市交通の実態	2
2-2	テーマ別の交通問題・課題に関する分析	3
2-2-1	公共交通の利用促進に向けた課題について	3
2-2-2	道路交通円滑化に向けた課題について	5
2-2-3	観光交通の魅力を高めるための課題について	7
2-2-4	生活交通支援に向けた課題について	9
2-2-5	都市構造上の課題について	11
2-2-6	現況からみた問題・課題の整理	13
第3章	中南部都市圏が目指す将来像	14
3-1	将来の都市圏構造とフレーム	14
3-1-1	将来の都市圏構造	14
3-1-2	将来の人口フレーム	16
3-2	地域別の都市整備の方向性	17
第4章	都市交通マスタープランの方針と内容	18
4-1	都市交通マスタープランの基本理念と将来の目標	18
4-1-1	都市交通マスタープランの基本理念	18
4-1-2	都市交通マスタープラン実施による将来の目標水準	19
4-2	将来の都市圏交通マスタープランの基本方針	22
4-2-1	都市交通マスタープランの基本方針	22
4-2-2	都市交通マスタープランの分野別の展開方針	23
4-3	将来都市交通ネットワーク計画の具体的な立案	26
4-3-1	将来公共交通ネットワーク計画	26
4-3-2	将来道路ネットワーク計画	28

4-4	将来都市交通ネットワーク計画の効果.....	30
4-4-1	将来都市交通ネットワークによる効果の算出結果.....	30
4-4-2	将来都市交通ネットワーク計画の効果に関するまとめ.....	37
第5章	都市交通マスタープランの目標達成のために必要となる施策群.....	38
5-1-1	都市圏構造の誘導に関する施策.....	39
5-1-2	公共交通の利用促進に関する施策.....	41
5-1-3	道路交通の円滑化に関する施策.....	43
5-1-4	観光交通の魅力向上に関する施策.....	45
5-1-5	生活交通の支援に関する施策.....	47
第6章	計画の実現化方策.....	49
6-1	TDM 施策の推進.....	49
6-2	総合交通戦略の推進.....	51
6-3	計画実現のための組織づくり.....	53

第1章 都市交通マスタープランとは

都市交通マスタープランとは、概ね20年後を目標とした中南部都市圏の総合的な都市交通に関する計画のことである。ここで、「総合的な交通計画」とは、自動車だけの計画ではなく、バスやモノレールなどの公共交通も含む都市交通全般に関する計画を意味する。さらに、「交通計画」は将来における計画のみではなく、現況の都市交通が抱える問題・課題の認識、将来の目指すべき方向性や目標、そのために必要な整備方針などの一連を含めた計画が「都市交通マスタープラン」である。

本資料は、平成18年度に実施した中南部都市圏パーソントリップ調査結果を基に、将来の中南部都市圏が抱える問題・課題を交通の面から改善すべく策定した「中南部都市圏都市交通マスタープラン」の概要を示すものである。

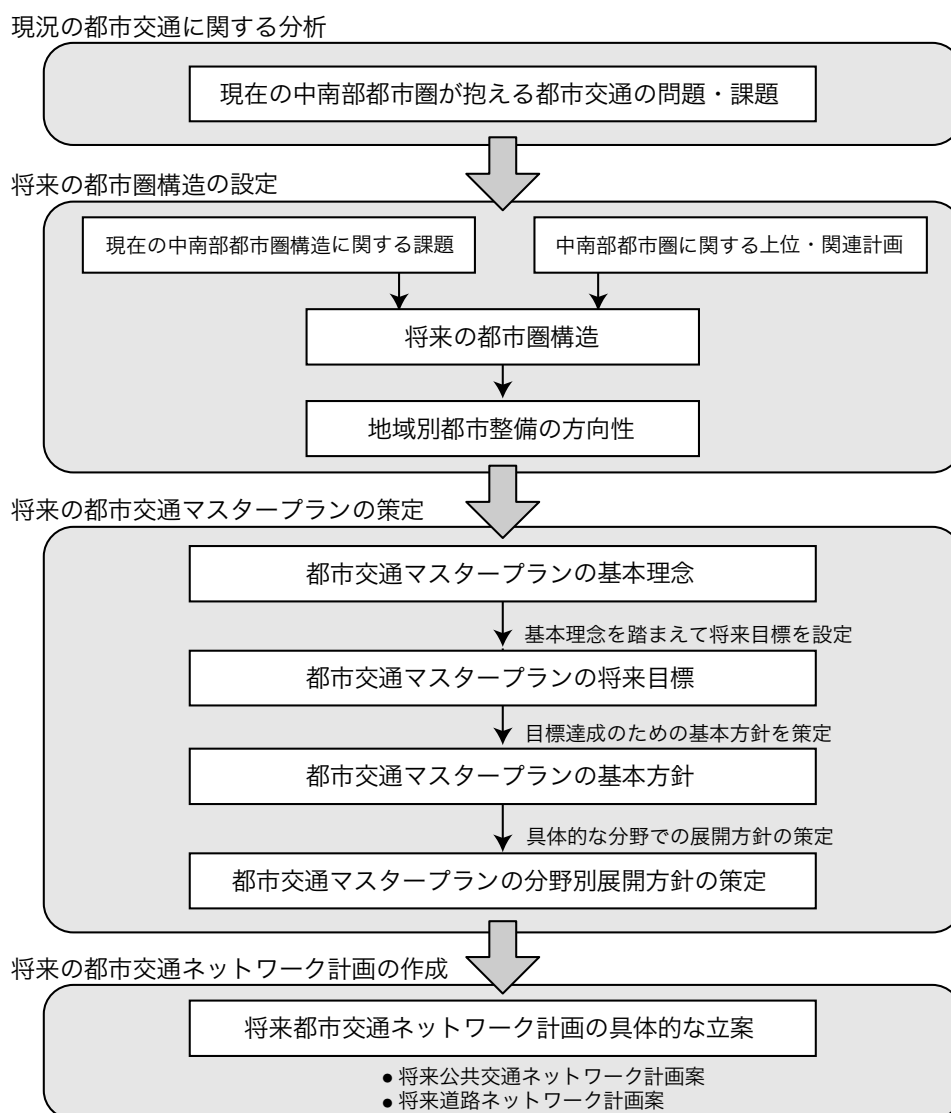


図 1-1 都市交通マスタープラン策定フロー

第2章 現況の都市圏での交通に関わる問題・課題

都市圏の交通に関する問題・課題を明らかにするため、各種データを用いた実態把握と、現況交通問題に関してテーマ別に多角的な分析を行った。

2-1 現況都市交通の実態

- 沖縄中南部都市圏の人口は、1990年の約98.5万人から2005年の約111万人へと約13万人増加している。

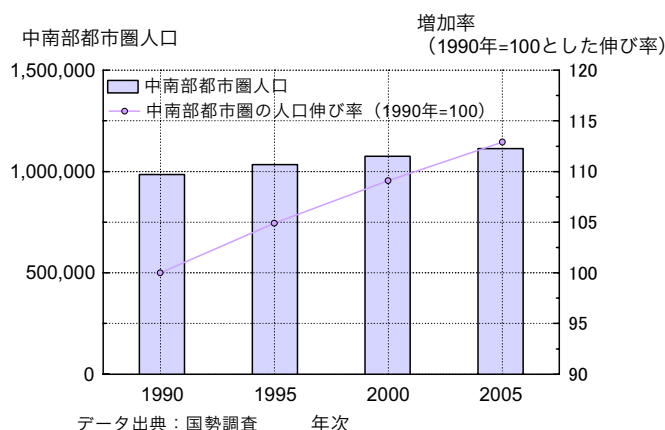


図 2-1 中南部都市圏人口と伸び率

- トリップ数・トリップ構成比とも自家用車が経年的に増加し、平成 18 年度の構成比は昭和 52 年度の約 2 倍 (約 67%) に達する。
- モノレール利用は約 1% (約 26,000 トリップ) に留まり、路線バスとあわせた公共交通全体でも平成元年度の約 8.2%から約 4.4%へと半減している。

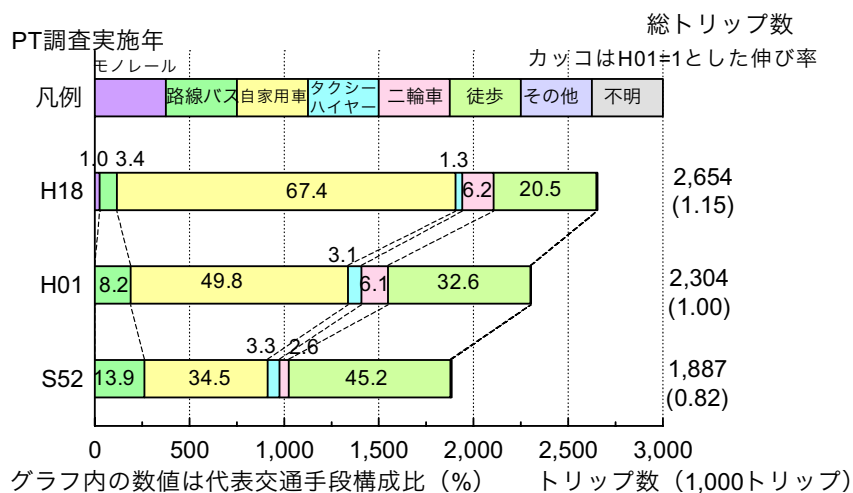


図 2-2 代表交通手段別トリップ数の経年変化

2-2 テーマ別の交通問題・課題に関する分析

2-2-1 公共交通の利用促進に向けた課題について

(1) 都市圏全域でバス利用が大幅に減少

- バス利用は、特定の地域や距離帯で大きく減少している訳ではなく、都市圏全域に渡って利用者数や利用率が概ね半減している。

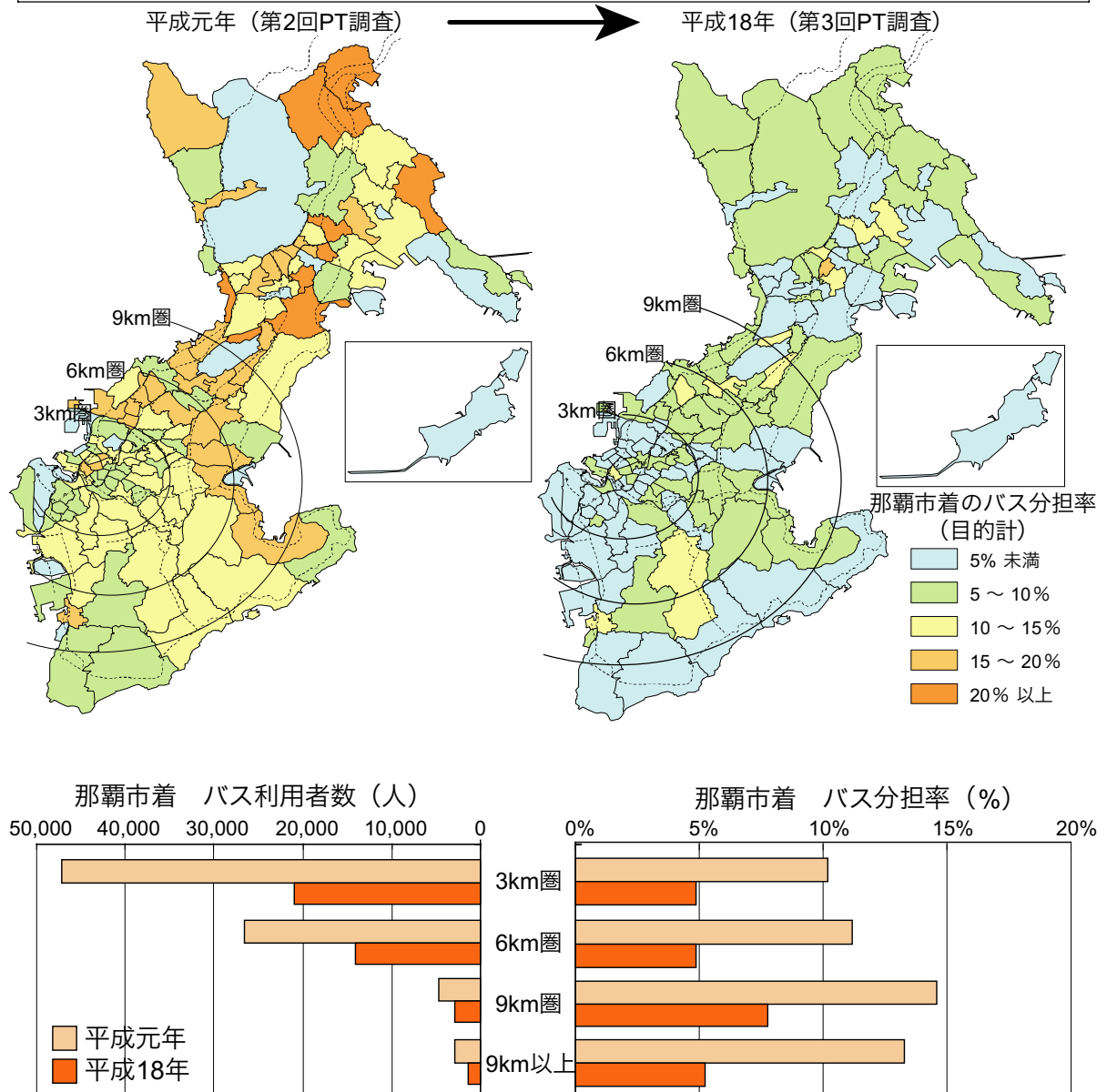


図 2-3 那覇市着のバス利用者数およびバス分担率の変化

(2) モノレール沿線地域でも自動車利用が中心、モノレール利用率は 10%程度

- モノレール沿線の移動はモノレール利用が約 12%、自動車が約 82%、バスが約 6% であり、モノレール沿線にも関わらず自動車利用が中心である。
- モノレール利用者は「通勤」「通学」目的が多く、バス利用者の目的構成と同様な傾向を示している。自動車利用者の目的構成とは大きく異なる。
- バスに比べて女性のモノレール利用が少なく、特に女性の高齢者が少ない。

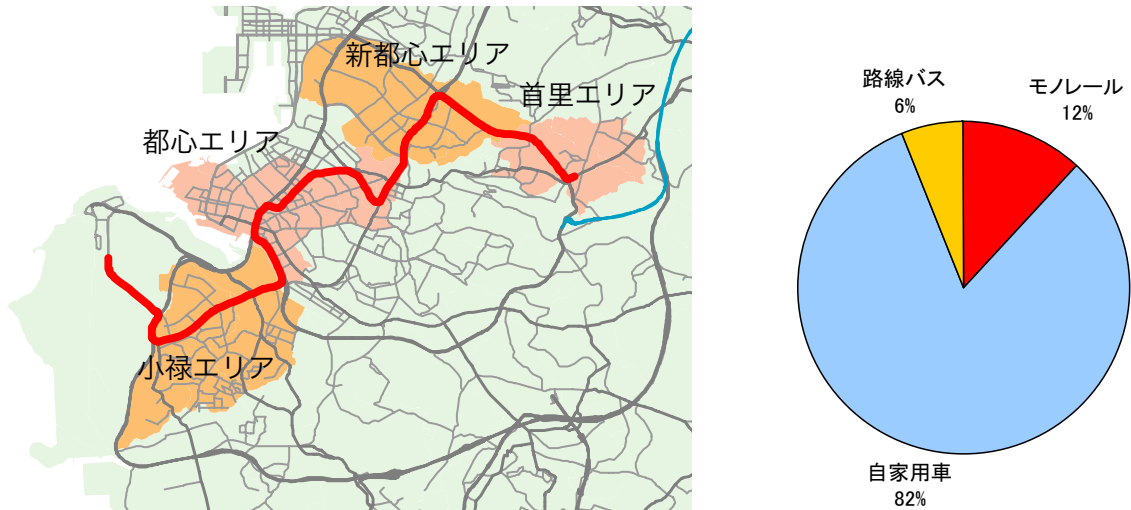


図 2-4 分析対象のモノレール沿線ブロックと代表交通手段構成比

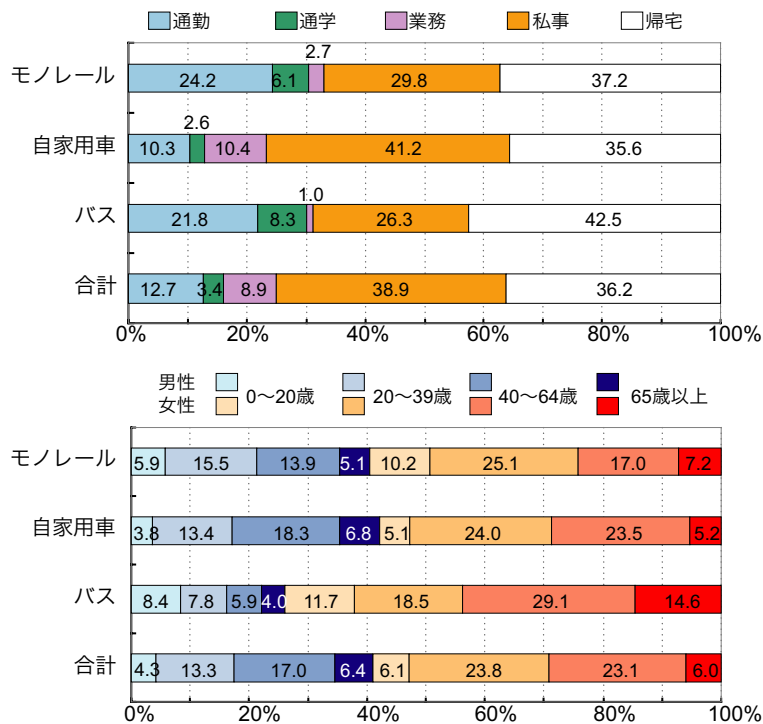
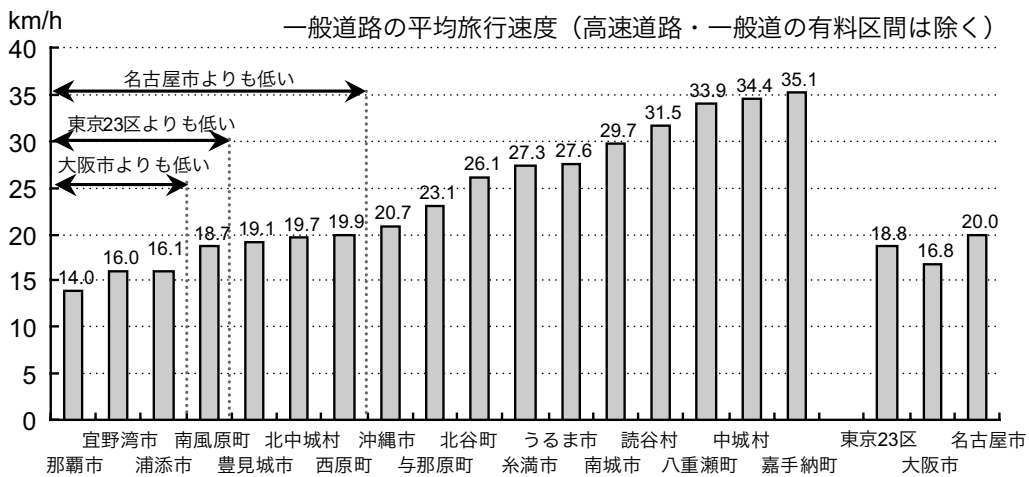


図 2-5 モノレール沿線ブロック間の手段別目的構成および手段別性年齢階層

2-2-2 道路交通円滑化に向けた課題について

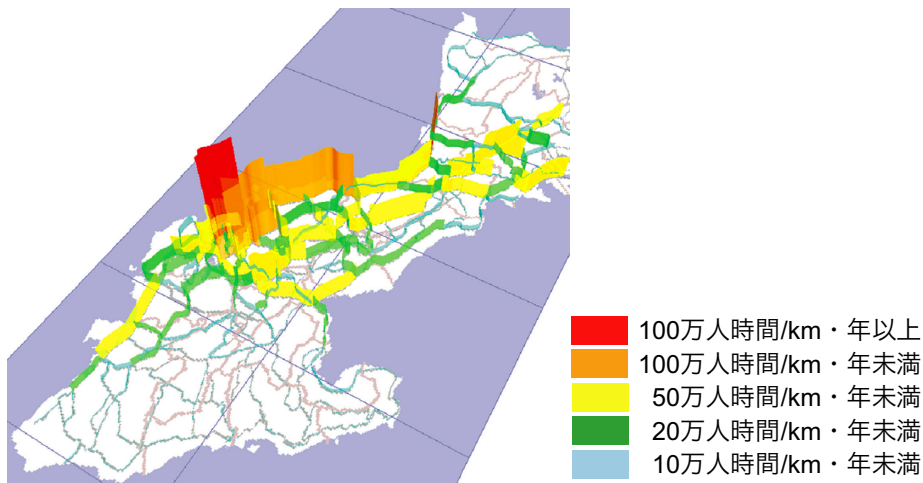
(1) 中南部都市圏は大都市圏に匹敵する交通渋滞が発生

- 那覇市、宜野湾市、浦添市、南風原町、豊見城市、北中城村、西原町の混雑時旅行速度は大都市圏の混雑時旅行速度よりも遅い。
- 渋滞損失時間は那覇市や幹線道路等で大きく、国道 58 号のように 100 万人時間 /km・年を越える区間も存在する。



データ出典：H17 道路交通センサス 一般交通量調査（混雑時旅行速度）

図 2-6 市町村別の混雑時旅行速度

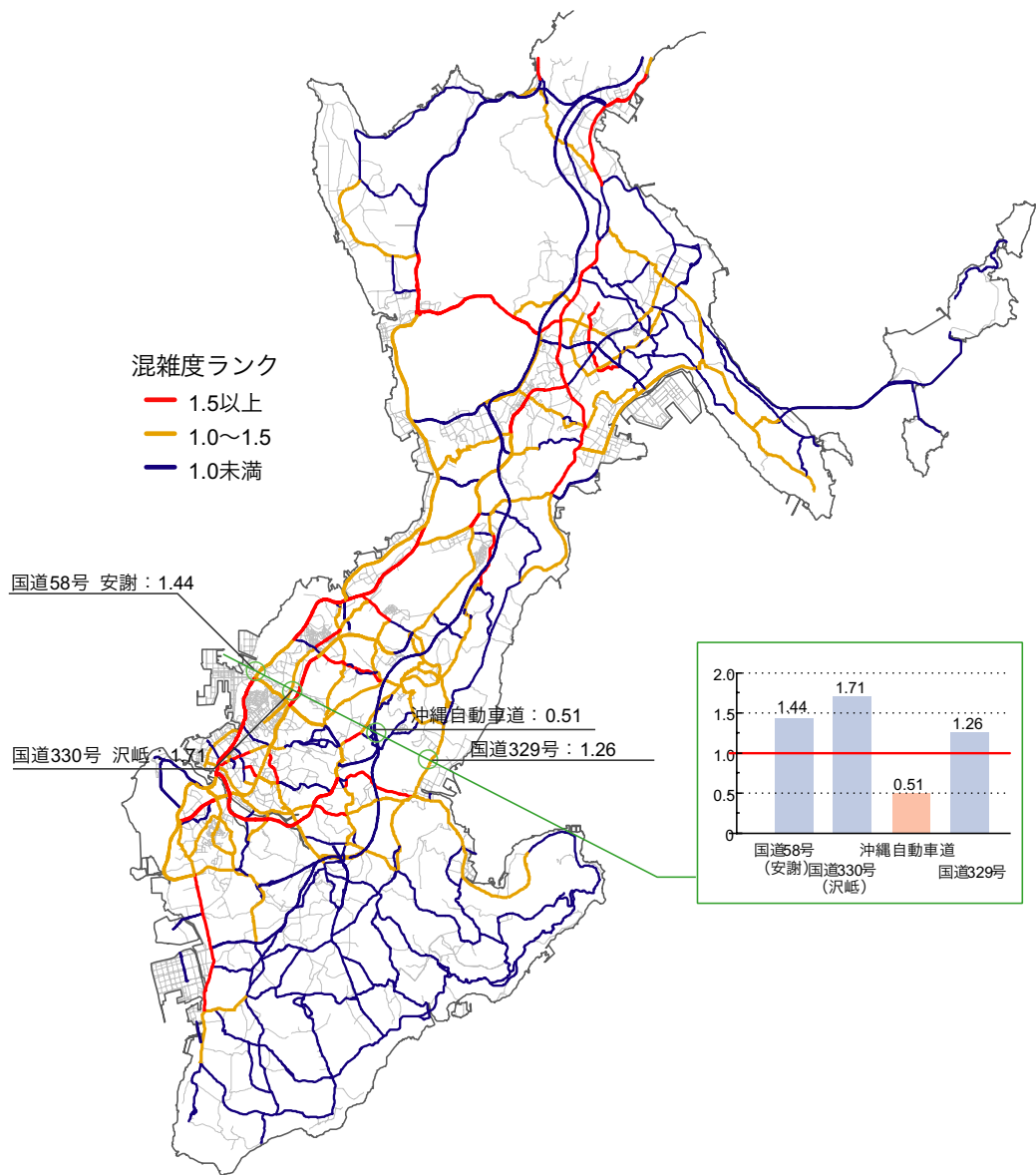


出典：H19 那覇都市圏交通円滑化総合計画

図 2-7 1km 当りの渋滞損失時間

(2) 有効に利用されていない沖縄自動車道

- 国道 58 号や 330 号の混雑度が高いにも係わらず、同じ断面上の沖縄自動車道は容量を大きく下回っており、南北方向の道路利用に偏りがみられる。



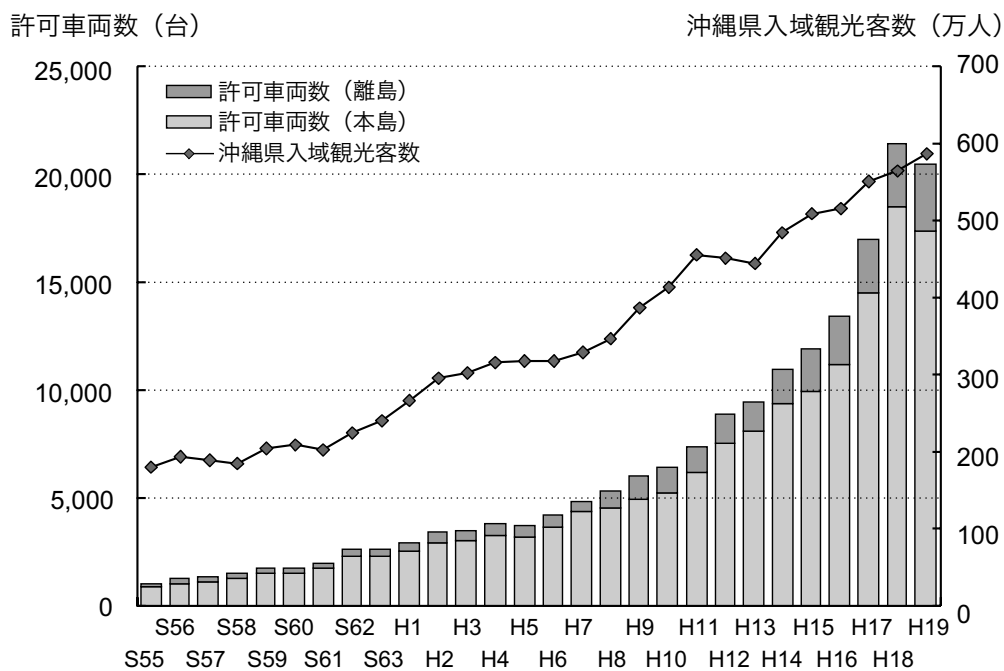
データ出典：H17 道路交通センサス 一般交通量調査

図 2-8 混雑度図 (平日 12 時間)

2-2-3 観光交通の魅力を高めるための課題について

(1) 観光客の移動手段はレンタカーに大きく依存

- 観光入込み客数は 600 万人に迫り、現在も増加中である。
- レンタカー登録台数は 2 万台を突破し、10 年で約 3.4 倍に増加している。



データ出典：レンタカー登録台数（運輸要覧、沖縄総合事務局運輸部）

観光客数（沖縄県入域観光客数の推移、沖縄県観光商工部観光企画課）

図 2-9 沖縄県のレンタカー登録台数の推移

(2) 元々渋滞が多く発生する那覇都心部や西海岸沿いをレンタカー利用者も走行

- 観光客が集中するのは那覇周辺(国際通り～新都心付近)と北部地域の海岸沿い(恩納村～名護～本部)で、東海岸に比べ西海岸付近への移動が多い。

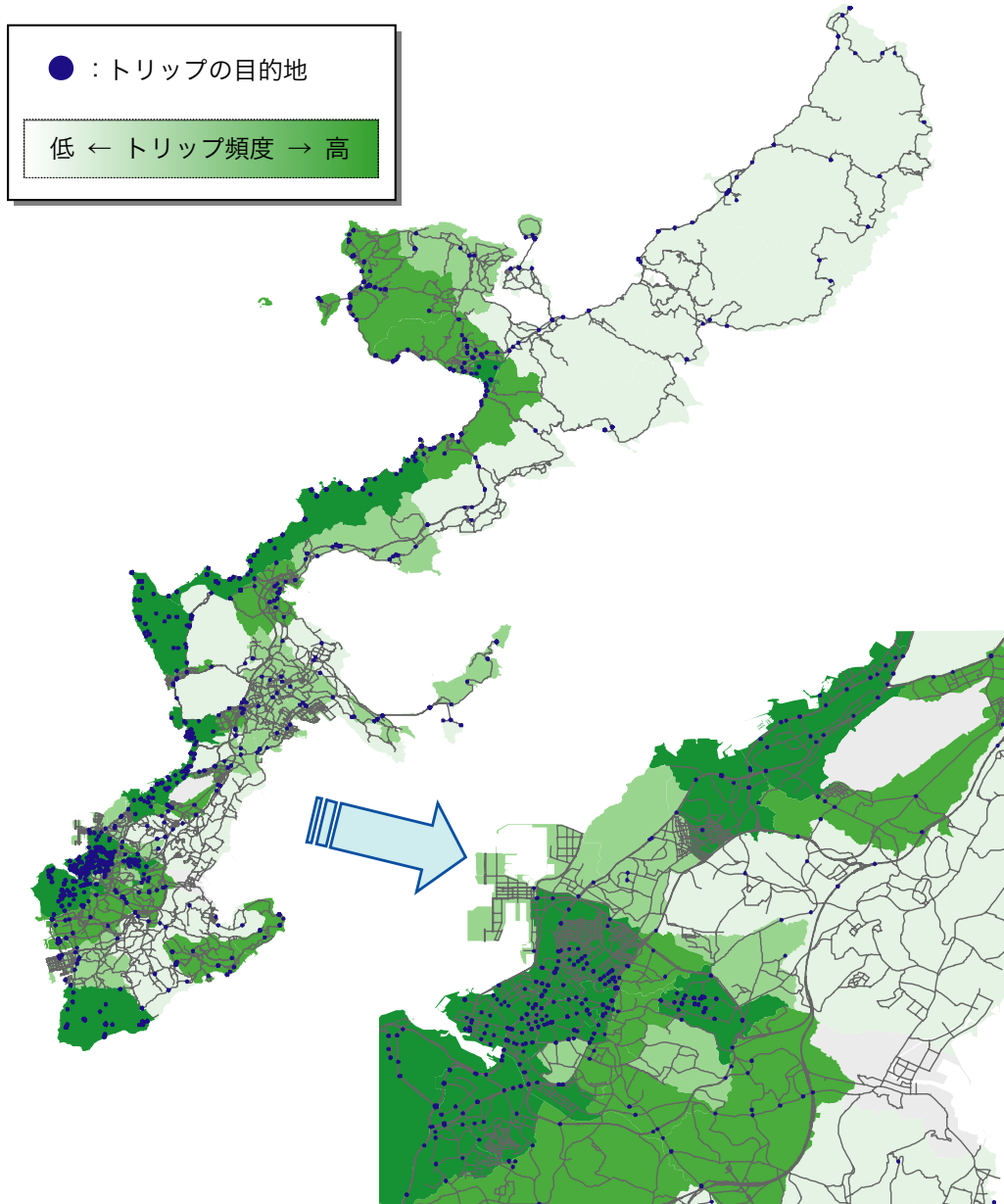


図 2-10 レンタカー利用者の目的地と地域別のトリップ頻度

2-2-4 生活交通支援に向けた課題について

(1) バスの運行本数が少ない地域では送迎や高齢者自らの運転による通院がメイン

- 高齢者は、バス運行頻度が比較的高い地域に立地する病院に多く通院している傾向がみられる。
- 運行頻度などのバスのサービスレベルが低い地域（読谷村・うるま市・北中城村・南城市・八重瀬町・北谷町など）から病院へのアクセスは、自動車の送迎や自らの運転が主な交通手段となっている。

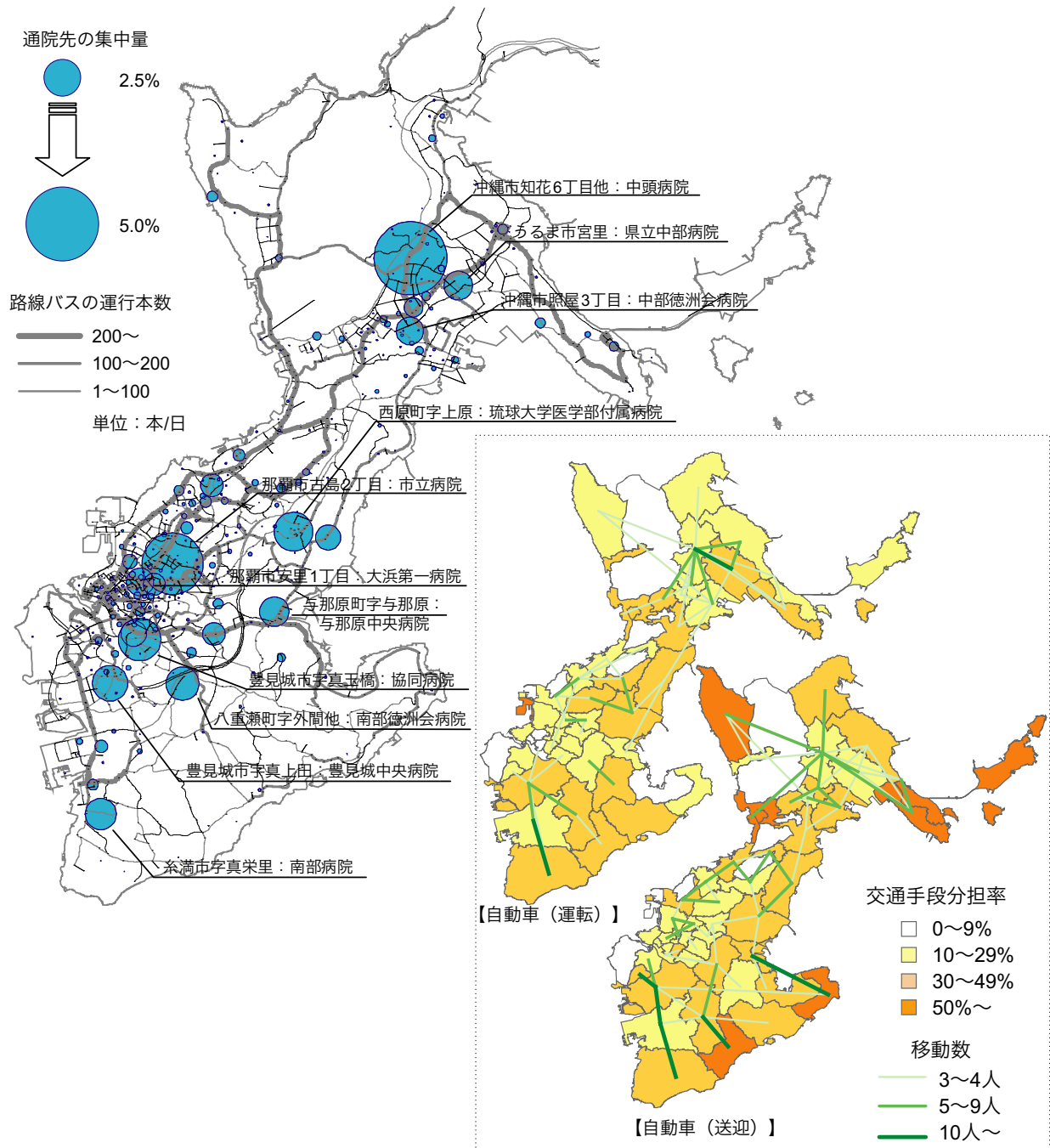
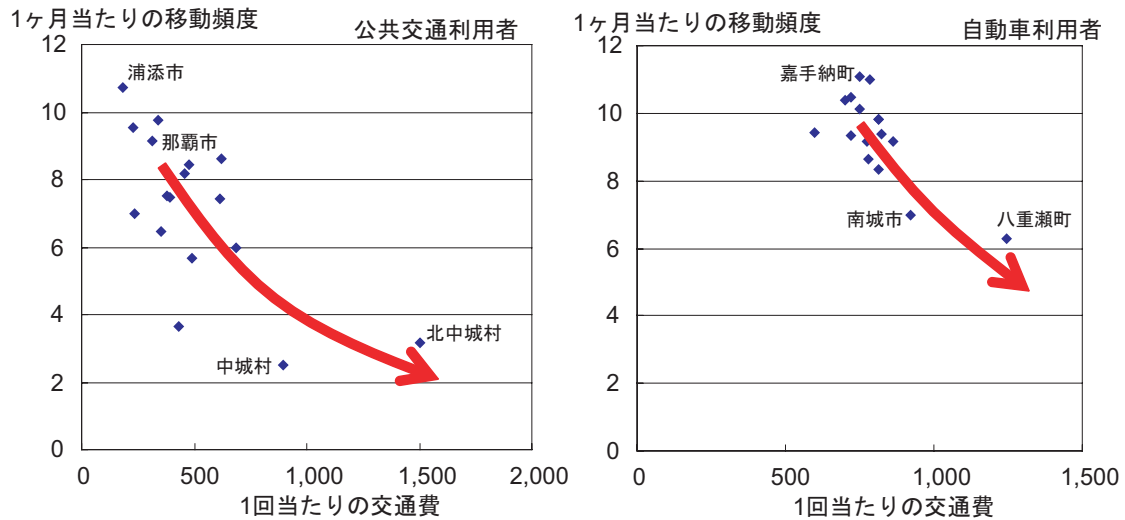


図 2-11 高齢者の通院先とバス路線

(2) 移動費用が高い地域ほど移動頻度が低下

- 公共交通・自動車ともに、1回当たりの移動費用が高くなると1ヶ月当たりの移動頻度が少なくなる傾向がみられる。
- 高齢者に着目すると、浦添市や那覇市のように公共交通の利便性が高い地域では、1回当たりの交通費用が安く移動の頻度も多い。一方、中城村や北中城村では交通費用が高く移動頻度が少ない。



※徒歩・二輪車等の手段による移動も頻度を含む

図 2-12 高齢者の市町村別利用手段別1ヶ月当たりの行動頻度と1回当たりの交通費

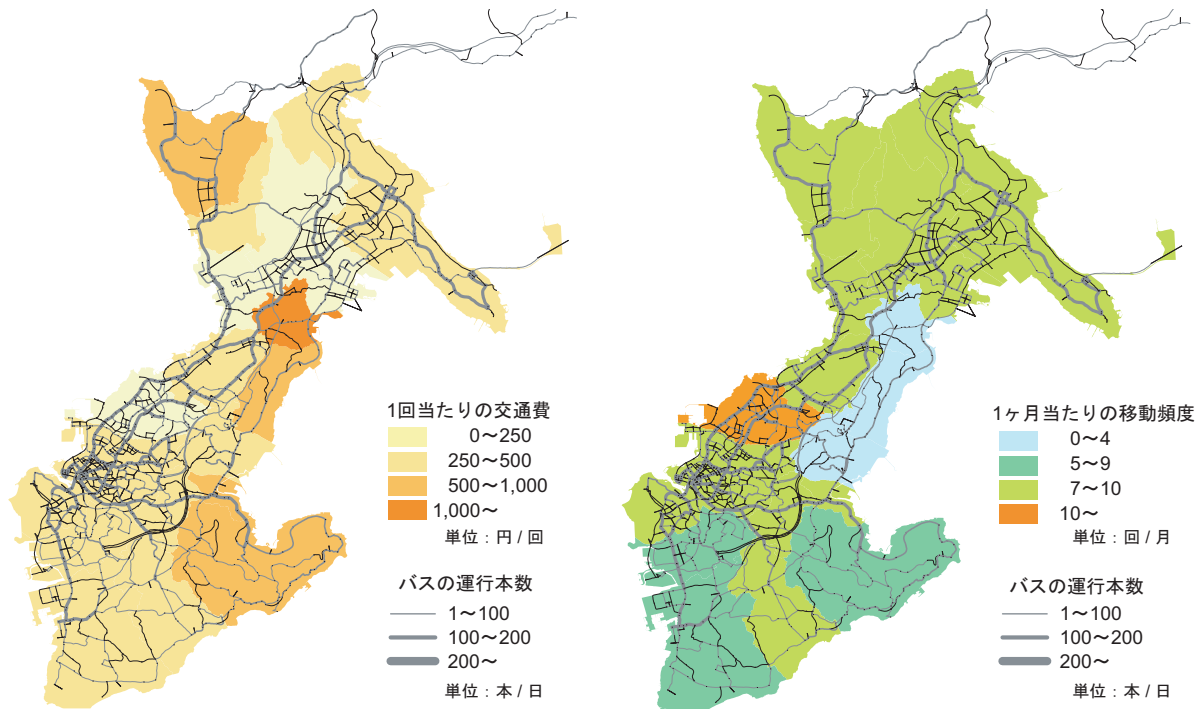


図 2-13 高齢者の1回当たり交通費・1ヶ月当たり移動頻度（公共交通）

2-2-5 都市構造上の課題について

(1) 那覇市・沖縄市の重なった圏域内に重層的に形成される通勤圏域構造

- 通勤圏域は、那覇市・沖縄市を中心とする大きな2つの重なった圏域を形成し、その中で宜野湾市、浦添市、南風原町、豊見城市、糸満市といった複数の市町村に跨る5つの重層圏域を形成している。
- これら複数の圏域がその他の小さな圏域ともさらに重層し、段階的に構成されることによって、多様な圏域流動による都市圏軸が形成される構造となっている。

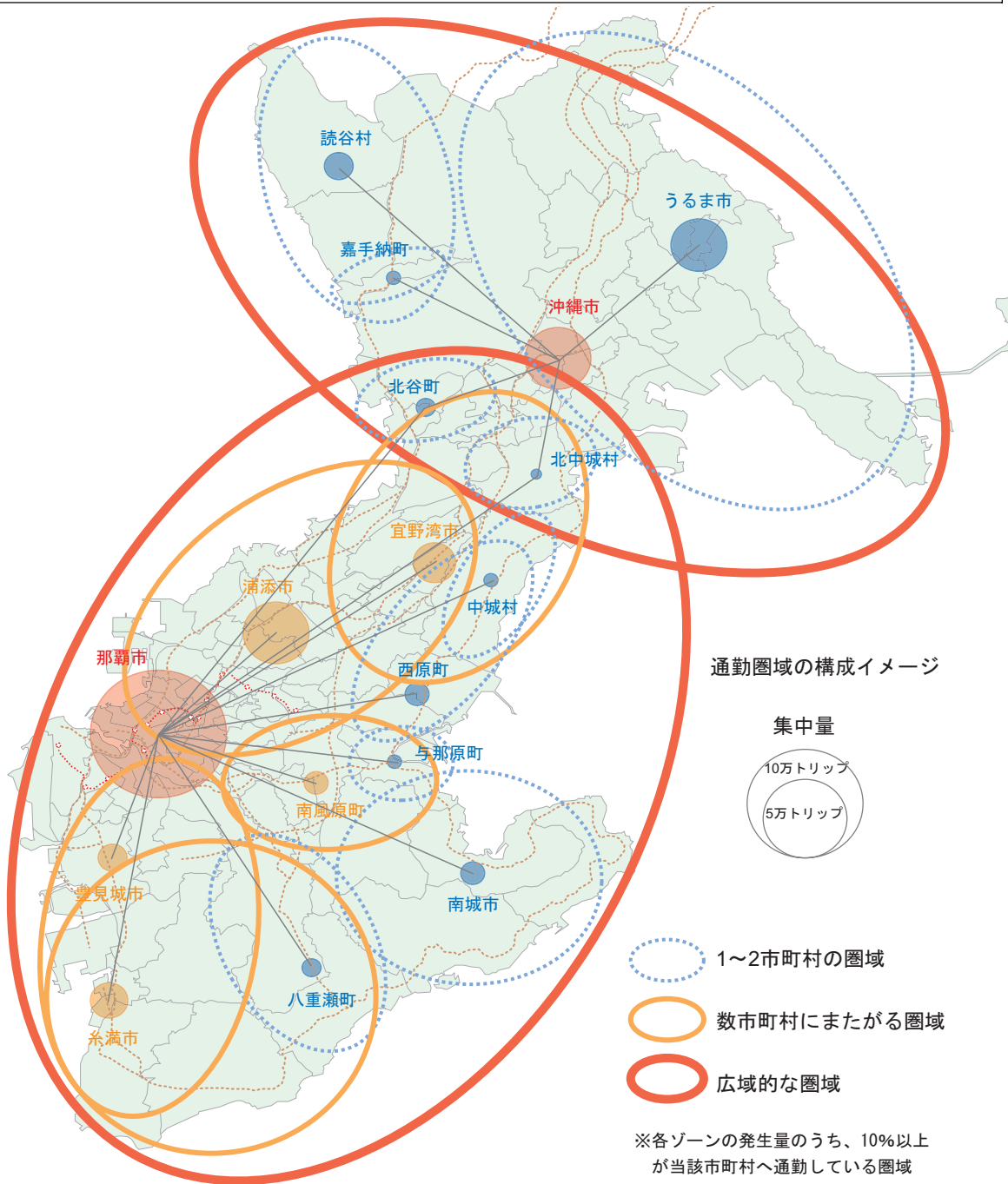


図 2-14 都市圏内の重層的な通勤圏域構造

(2) 那覇市・沖縄市の独立した圏域と重層的に形成される私事圏域構造

- 那覇市・沖縄市を中心とする大きな2つの私事圏域が独立して形成され、その中で、通勤同様の圏域に加えて北谷町等を中心とする複数市町村に跨る圏域を形成している。
- 通勤圏域に比べ個々の圏域はコンパクトな側面もあるが、通勤同様に様々な圏域が段階的に構成され、多様な都市活動の流れを形成している。

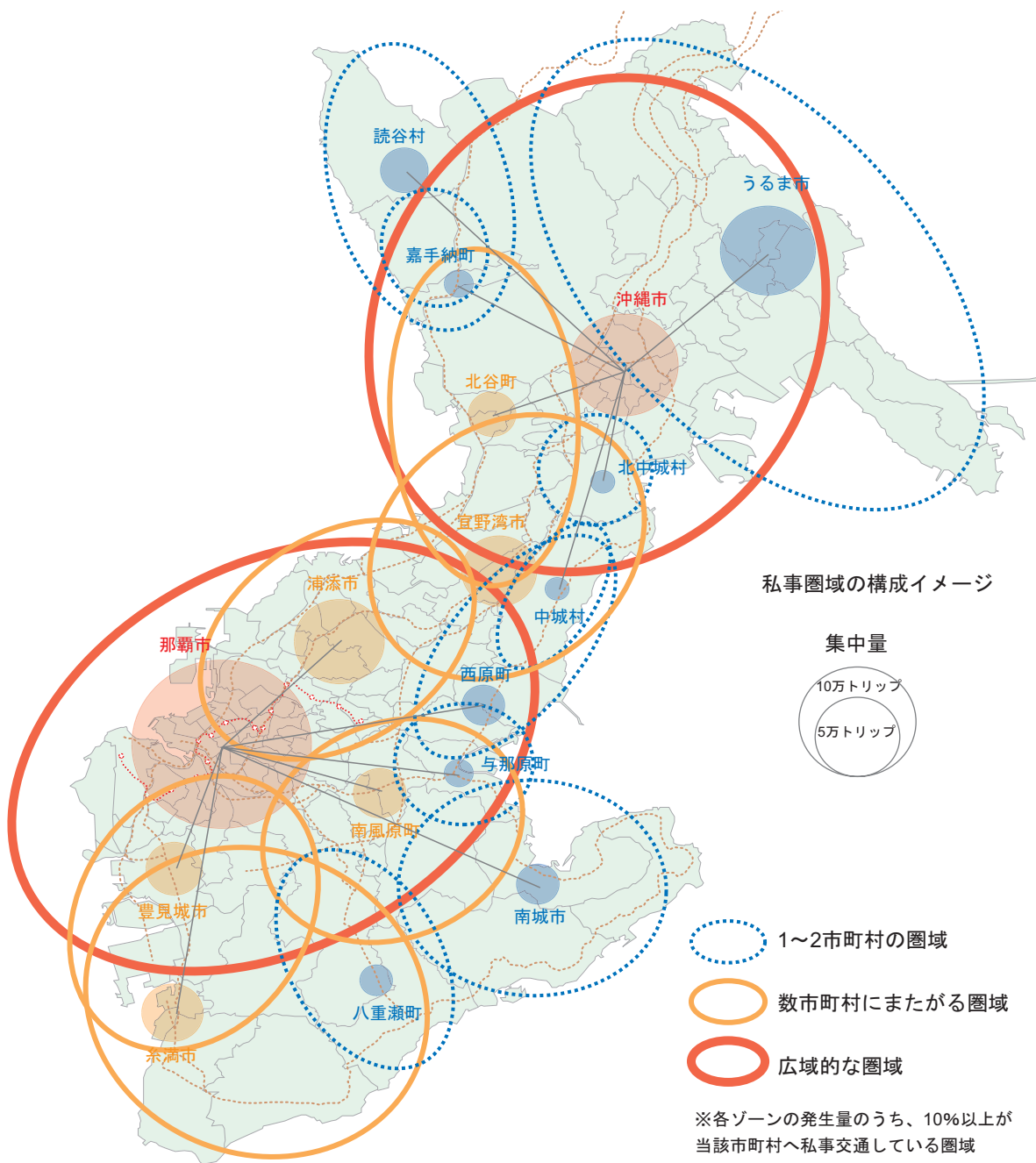


図 2-15 都市圏内の重層的な私事圏域構造