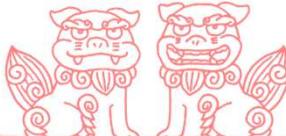


第4回沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査 都市交通マスターplan 概要版



沖縄県では、本島中南部都市圏において、これまで3回のパーソントリップ調査を実施し、時代に応じた都市交通施策を推進してきました。

前回調査から17年が経過し、沖縄都市モノレールの延長、道路ネットワークの整備など、交通環境・道路環境の改善が図られる一方、依然として交通渋滞は慢性化しており、都市圏内に形成された自動車依存度が極めて高い社会は、住民生活の隅々にまで影響し、新たな課題を誘引しています。

そのような状況からの脱却に向けて、令和4年度から4回目となる調査を行い、都市圏の課題を整理し、それらの解決に向けた都市交通施策の方針をとりまとめました。

「都市交通マスターplan」は、概ね20年後の都市交通のあるべき姿のみならず、人を中心とした都市構造・社会構造を視野に、多分野連携の方向性を示す計画であり、皆さまとともに、安全・安心で暮らしやすい地域をつくるための道しるべとなります。

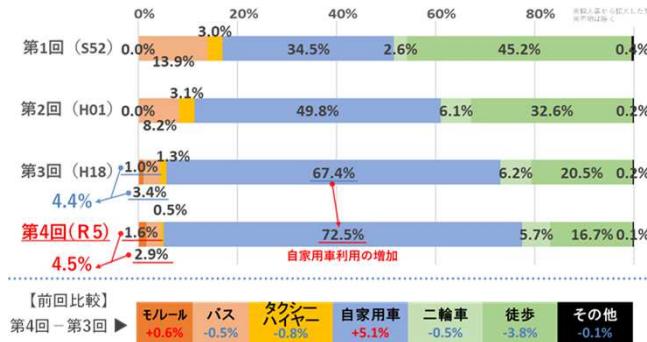
「パーソントリップ調査」とは

- パーソントリップ調査は、「誰が、何のため、どんな手段で、いつどこへ移動したか」を把握する調査です。
- 中南部都市圏17市町村の住民を対象に、約2.8万世帯、5万人に回答を頂きました。
- 前回の調査から、人口が約11万人（約9.9%）増加しましたが、人の移動は約7.6万トリップ（2.9%）減少しています。
- 今後も少子高齢化が進むと、都市や交通インフラの維持・更新にも制約が生じるため、**将来の暮らしをイメージし、それらの実現に向けた“まちづくり”**を進めています。



●自動車に頼らなければ成り立たない都市圏での生活

- 鉄軌道のような利便性の高い公共交通機関が存在しない沖縄県では、都市の拠点性が低く施設も分散しているため、日常生活の移動を自動車に頼らざるを得ない状況が続いている。
- 自動車への依存傾向は年々強くなり、現在は、都市圏の移動の72.5%を自家用車が占めており、これに対応して徒歩での移動が減少しました。
- 公共交通の利用は4.5%で、前回の調査から大きく変わっていませんが、モノレールの利用率が1.6%に増加し、バスの利用率は2.9%に減少しています。



「都市交通マスターplan」とは

- 都市交通マスターplanは、都市と地域の将来像を示し、「誰もが移動しやすいまち」や「快適で持続可能な交通システム」の実現に向けた取組を示した中長期的な計画です。
- 都市構造（居住地や都市の持つ機能）と交通ネットワーク（道路・公共交通網）の両面から交通まちづくりの指針がまとめられており、また、目指す暮らしやまちのすがたを**“住民・事業者・行政”が共有し、一体でまちづくりを進めていく**ための計画です。
- 対象区域と目標年次
- 対象区域：沖縄本島中南部都市圏（都市圏を構成する17の市町村）
- 目標年次：2045年（20年後）

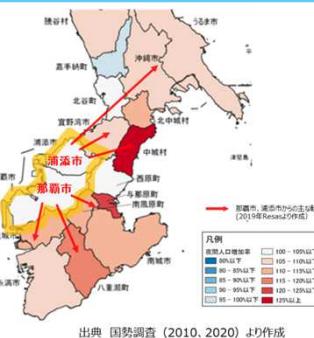
都市圏の構造上の課題



●分断され高密度な都市構造と拡大する都市圏

- 沖縄県人口（約145万人）の約8割（約122万人）が中南部都市圏に集中しています。
- 中部圏域の約23%の面積を駐留軍用地が占め、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、市街地は政令指定都市並みに高密度化しています。
- 沖縄県では2016年前後から地価が急激に上昇し、地価・家賃の上昇で郊外への転出が進展しています。

郊外化が進み拡大する都市圏



出典 国勢調査（2010, 2020）より作成

●クルマ中心の都市構造・社会構造

- 鉄道のない沖縄には、駅のような拠点が存在せず、日常的に立ち寄る施設が分散して点在しています。
- 自動車依存の傾向が高まることで渋滞が深刻化し、移動時間が増加して自由な時間が減少しています。

●超高齢社会の到来と急速な進展

- 2018年に超高齢社会となり、急速な高齢化が進むなか、分散した都市構造により、生活のためにクルマを手放すことができない課題が生じています。
- マスターplan目標年次である2045年には人口の約1/3が高齢者になりますが、調査から、運転したくない（できない）人が約25万人になると分かりました。

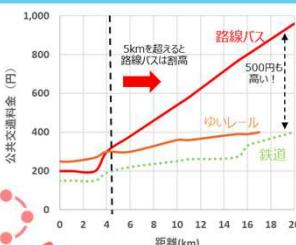
●貧困問題（高い移動のコスト負担）

- 沖縄県の家計収入は、全国に比べ15万円/月以上少なく、約半数の世帯の所得が300万円/年以下であり、移動費用の負担や車両の維持費が課題です。
- 中長距離で割高なバス運賃や、公共交通の利用に十分な通勤手当が支給されていないことが、自由に移動手段を選択するための妨げになっています。

都市圏の拡大で増加する通勤時間



中長距離で割高な路線バスの運賃



コンパクト+ネットワーク



- 都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、都市拠点や生活拠点に各種の機能を集約するコンパクト化に加え、それらを結ぶ強靭な交通ネットワークを構築することで、コンパクト+ネットワークの相乗効果により、都市圏の持続的発展を目指します。

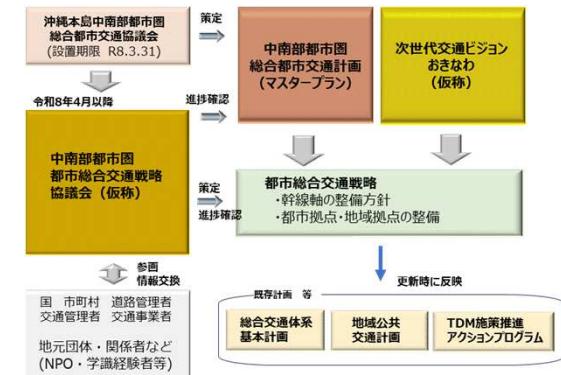


マスターplanの実現に向けて



●マネジメント・モニタリング体制の構築

- マスターplanの実現に向けては、「次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）」とともに、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する都市交通戦略（具体アクションと体制）を定め、交通状況やマスターplanの目標達成状況を継続的にマネジメント・モニタリングしていきます。
- 拠点開発（跡地利用拠点含む）や交通機関整備、周辺のまちづくりなど日々状況は変化していきます。
- マスターplan策定時に想定したシナリオからの変化を的確に捉え、適切にプランを更新しながら施策を推進する体制・手段を構築します。

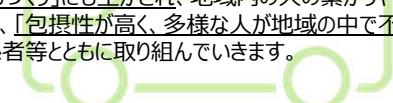


「誰にも使いやすい」交通サービスを推進する体制づくり

- 都市圏の交通課題に対応し、持続可能な移動環境を実現していくためには、都市や交通の基盤整備だけでなく、交通サービスの利便性を高める情報の提供や、交通コストの負担軽減等の課題を改善する仕組みの検討など、ソフト面からの対策も不可欠です。
- その実現に向けては、TDM（交通需要マネジメント）やMM（モビリティ・マネジメント）の取組を効果的に推進する体制の整備が重要です。
- 行政、交通事業者、企業、学校、地域団体などが連携し、それぞれの立場から交通行動の改善や公共交通利用の促進に取り組むことで、各地域や都市圏全体の移動環境の改善を図ることができます。そのため、関係主体が協働し、計画的かつ継続的にTDM・MMを進めるための体制を、関連計画の既存協議会等と連携し構築していきます。

地域の公共交通を「一緒に使って考える」

- 自動車依存度が極めて高い沖縄では、近距離でも無意識にクルマが選択されがちです。また、バスなどの公共交通は、自動車で移動できない方々などの暮らしを支える大切な「生活の足」ですが、自動車依存が進むにつれ利用者数が減少し、運行維持が難しくなっています。
- 公共交通に触れることが少ないまま育つことで、いざ利用しようとしても乗り方が分からず、利用を諦めてしまうことがあります。その傾向はライフステージが上がるごとに顕著になっていきます。
- このような状況を改善するには、ライフステージの初期段階にある学校教育とも連携し、公共交通の使い方を学ぶ機会を設けることで、将来にわたって公共交通を身近な交通手段にしていくとともに、地域の公共交通を利用しながら守っていく意識を育んでいくことが必要です。
- そして、その良し悪しをフィードバックしながら、「一緒に育てる」ことで、より多くの人が使いやすくなり、利用者数の増加や安定的な運行へと繋がります。こうした「一緒に使って育てることができる」といった実感は、交通のみならず「まちづくり」にも生かされ、地域内の人々の繋がりや交流の促進にも寄与する期待されるため、「包摂性が高く、多様な人が地域の中で不便なく生活できる環境」の構築も視野に、関係者等とともに取り組んでいきます。



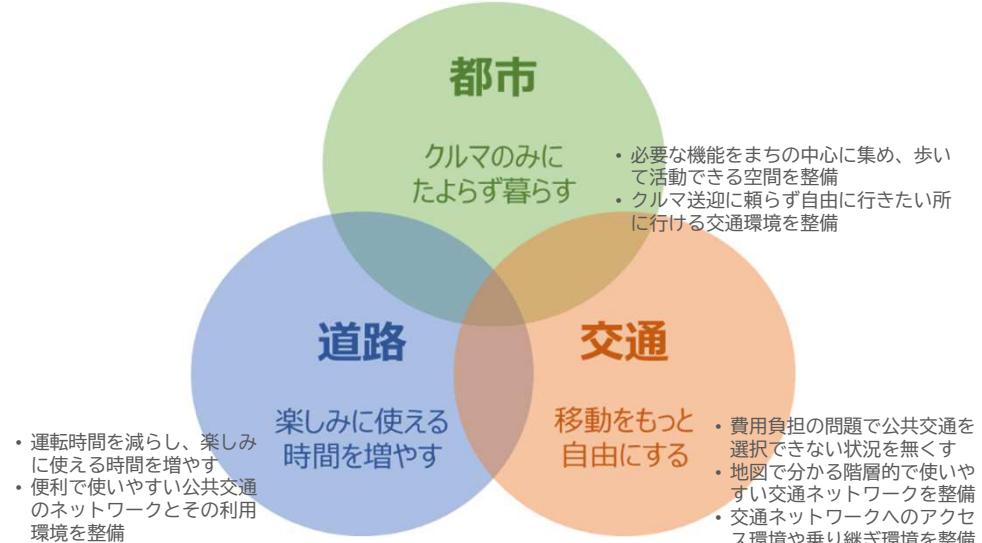


『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』

～ 乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし～

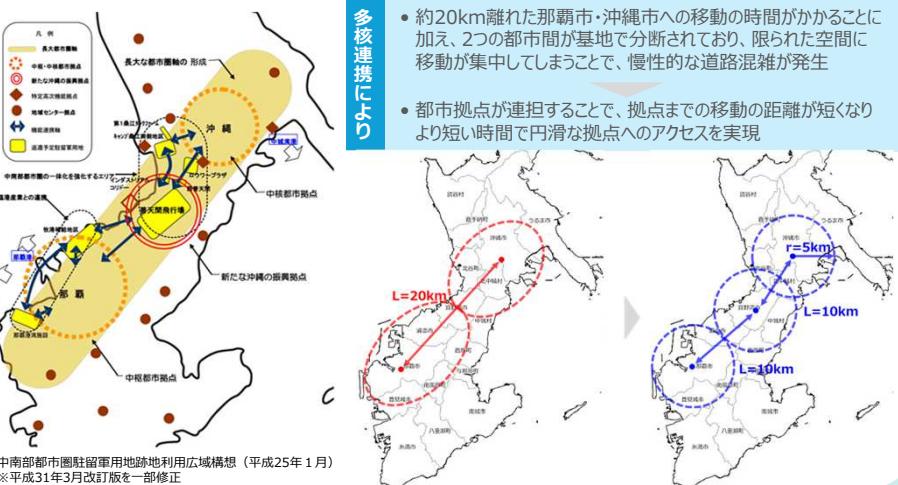


都市・道路・交通の分野が戦略的に連携し、**交通環境を変えて沖縄のまちと暮らしを改善**していきます。その基礎となる都市及び地域の拠点形成に向けては、市町村と協働し各拠点で『交通まちづくり』を促進しながら、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」と連動して、交通から都市や暮らしを変えていきます。



多核連携・軸上都市構造の一体的な都市圏形成

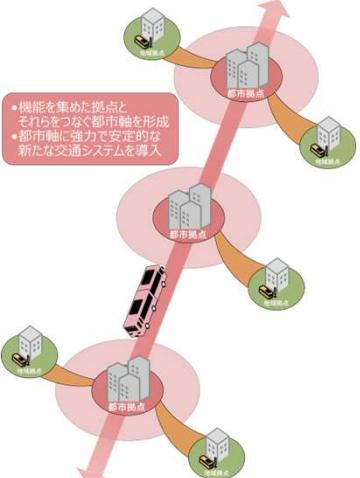
- 那覇市～沖縄市（約20km）の中間に位置する宜野湾市に新たな都市拠点（振興拠点）ができることで、約10km間隔で3つの都市拠点が連なる軸が生じます。
- これらの都市拠点をつなぐ都市軸と、複数の生活拠点が連携した一体的な都市圏を形成します。



「幹・枝・葉」に階層化されたシームレスな総合交通ネットワークへの再構築

幹 の交通（都市拠点を結ぶ強力な公共交通システム）

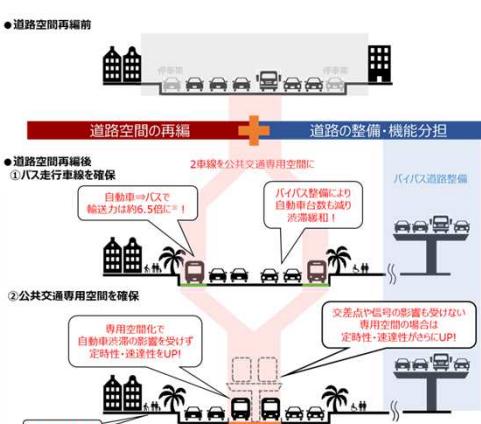
- 那覇市、宜野湾市、沖縄市を都市拠点とし、3つの都市が連携して都市軸を形成することで、移動需要を都市軸に集約
- 都市軸上に集約した移動需要は、強力な公共交通システムが成立する基盤となり、大量・高速の輸送を実現



道路の機能分担

- 都市の外郭に高規格道路を整備、通過交通の流入を抑制
- 拠点を結ぶ高需要区间は、公共交通でも快適に移動できるように整備し、移動選択肢を充実

道路空間の再編



枝 の交通（都市拠点と地域拠点を結ぶ安定的な公共交通サービス）

- オフィスや商業等機能が集積し多彩な活動を支える都市拠点と、日常に必要な機能が集積し生活活動を支える地域拠点を接続
- 通勤・通学や余暇等に快適に使える、定時・定速性の高い安定的な交通サービスを提供



葉 の交通（地域拠点内の出かけやすい移動手段）

- 地域の中の移動は地域拠点を中心として面的に広がる移動手段を充実し、クルマ以外でも拠点まで気軽にアクセス
- コミュニティバス、オンデマンド交通やパーソナルモビリティ・自転車・歩行者環境の整備など、地域の交通特性を踏まえ、利用者像を明確にした出かけやすい移動手段を提供

