

# 4. 都市圏の課題と改善の方向性

## 4-1 都市圏の複合的な課題

以上、都市圏の移動実態を踏まえ、今後対応すべき課題を示したうえで、クルマ中心から人中心の都市構造・社会構造への転換を図り、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」から「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」を目指します。

### クルマ中心の都市構造・社会構造

### 「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」

#### データ分析の結果

##### 1. 都市構造上の課題

- 那覇市と沖縄市は、複数の市町村から通勤や私事の広域的な移動が集中し、都市の拠点性を維持
- 旭橋・久茂地・牧志など、拠点再開発が進む。那覇市～沖縄市にかけて既存市街地の人口は減少し低密度化
- 居住地不足や地価高騰を受け居住の郊外化が進展。拠点性が薄れ目的地は分散
- 郊外居住の増加で過度な自動車依存が進行、通勤時間も増加し都市の生産性は低下

##### 2. 社会構造上の課題

- 超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が急増。車を使える環境の有無が外出機会に影響
- 県民の運転意向から、4分の1は75歳以降、半数以上は85歳以降は運転を控えたい考え
- 年収が低くても自動車を所有せざるを得ない状況があり、その傾向は郊外部ほど顕著
- 平均年収の低い沖縄県では、自動車維持費への家計負担が大きい
- 義務教育の年齢層でも4割が自動車利用しており、朝ピーク時の約14%が送迎交通
- 社会構造に起因した個人の移動環境、それに伴う交通課題の顕在化

##### 3. 都市交通上の課題

- 幹線道路の整備は進むも、それを上回るペースで自動車利用が増加
- 自動車分担率は72.5%と高く、那覇市を中心に自動車需要が道路容量を上回る区間が存在
- 構築途上にある道路網の偏った利用形態
- モレールや基幹バスの整備が進むも、公共交通利用は沿線に留まる
- 軌道系交通に比べると、中長距離帯で割高なバス運賃や、安価な駐車場料金、満額支給されない通勤手当等が交通手段選択に影響
- 都市交通の未発達を要因とした過度な自動車依存の進行

##### 4. 近年の変化

- 基幹バスやモレールの強化と利用促進策が奏功し、沿線利用は堅調に増加
- P&Rも順調で渋滞を回避できる公共交通へのニーズは高い
- 観光客数が回復し、コロナ前の水準に戻りつつあり、今後更に増加の見込み
- 来訪者の移動も車(レンタカー)が主体
- 観光にも資する交通環境が必要
- 産業構造も影響し、テレワークへの転換は進まなかったが、EC需要の増加など県民のライフスタイルは徐々に変化
- 公共交通の可能性、持続的な経済発展に向けた新たな交通課題

#### 対応すべき課題

##### 1. 都市構造上の課題

- 都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制
- 郊外化に伴う渋滞の悪化や、移動時間の増加による生産性の低下を防止
- 都市部の魅力向上
- 低密度化の改善
- 2つの広域拠点(那覇市・沖縄市)の都市機能を強化。更なるにぎわいを創出し、都市効率(生産性や公共サービス)を向上

##### 2. 社会構造上の課題

- 高齢者も安心して出かけできる環境の構築
- 高齢で運転が難しくなっても外出機会を失わず、安心して利用できる交通手段の確保や空間整備
- 通学のための環境充実と送迎負担の軽減
- 安心して利用できる公共交通や環境整備、制度支援等による送迎負担の軽減

##### 3. 都市交通上の課題

- 過度な自動車依存からの脱却と慢性的な渋滞解消による移動性確保
- 体系的な道路整備と道路機能に応じた階層的利用の促進
- 高規格道路等の有効活用による交通量の平準化や、公共交通等との適正分担による交通量の低減
- 都市圏の軸を基幹としたシームレスな公共交通網の構築
- 機能面・費用面で利用しやすい交通環境の構築と利用支援制度の拡充
- 基幹交通の沿線のみならず、目的地までシームレスに繋ぐ公共交通網の形成

##### 4. 近年の変化

- 観光二次交通にも資する交通環境の構築
- レンタカーを使えない来訪者も利用しやすい交通環境の構築や、観光満足度の向上
- 来訪者や県民の移動パターンや移動時間の特性に合わせた交通機関運用の最適化
- 多様なライフスタイルの支援
- ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用

#### 分かり易く利便性の高い交通ネットワークの構築と交通まちづくりの促進(核となる交通拠点形成とその周辺の都市機能強化)

- 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモレールの利用はその沿線に留まる
- 自動車中心の都市構造では目的地が点在するため、都市拠点を中心とした機能の集積が停滞

#### 交通手段分担を適正化する総合的な交通システムの構築とその支援制度や体制づくり

- 利用シーンに応じ、多様な移動手段(自動車・公共交通・自転車・徒歩等)を使い分けて移動できる環境づくりと、その環境を気軽に利用可能な支援制度の充実が求められる

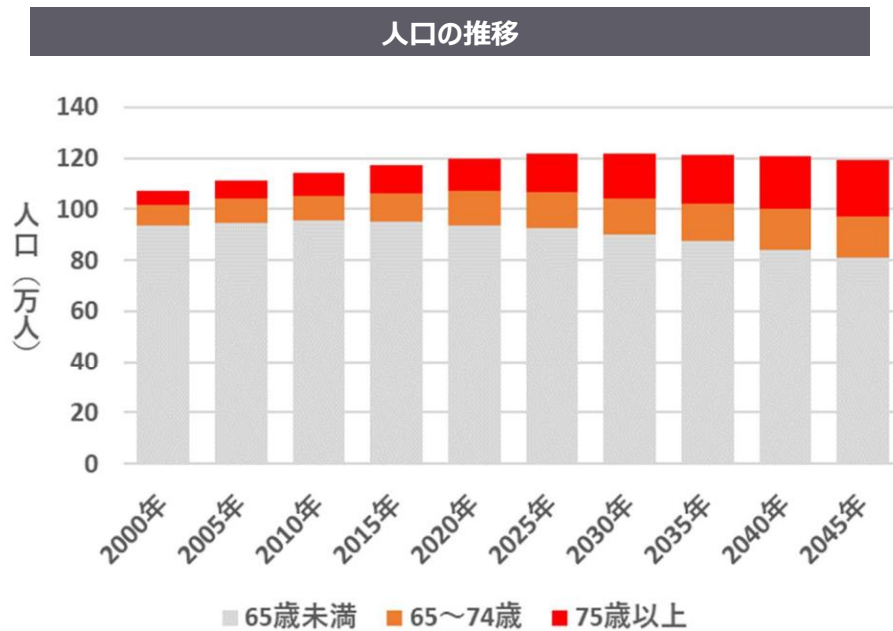
### 人中心の都市構造・社会構造

### 「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」

## 4-2特に対応が必要な課題

### (1) クルマだけに頼った生活の続けると、自力で移動できなくなる日が来る

- 1 2045 年には 3 人に 1 人が高齢者となり、クルマを利用できない人も増えていきます。クルマが自由に
- 2 使えなくなった際の生活スタイルをイメージし、いまから準備をしていくことが重要です。
- 3



(出典) 2020 年までの人口：国勢調査  
2025～2045 年の人口：日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）

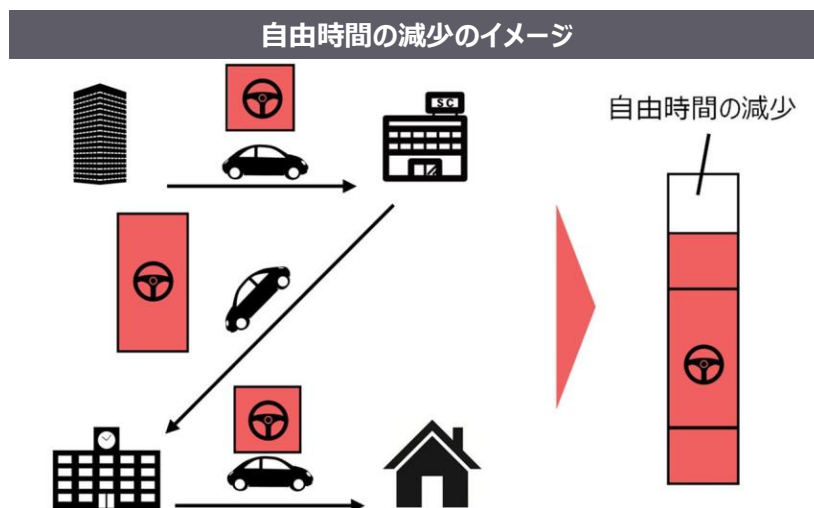
- 65 歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、2045 年にはおよそ 3 人に 1 人が高齢者になる
- 運転をできない（したくない）人は推計 25 万人



**クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要**

## (2) 増える渋滞・移動時間により自由時間が減っている

クルマ中心で施設が分散していることが、自動車依存や渋滞に拍車をかけ、移動時間の増加にもつながっています。渋滞に巻き込まれて多くの時間を無駄にしてしまわないために、必要な都市の機能をまちの中心に集めて、クルマでの移動に頼らず様々な活動ができるようにまちを作り変えていく必要があります。



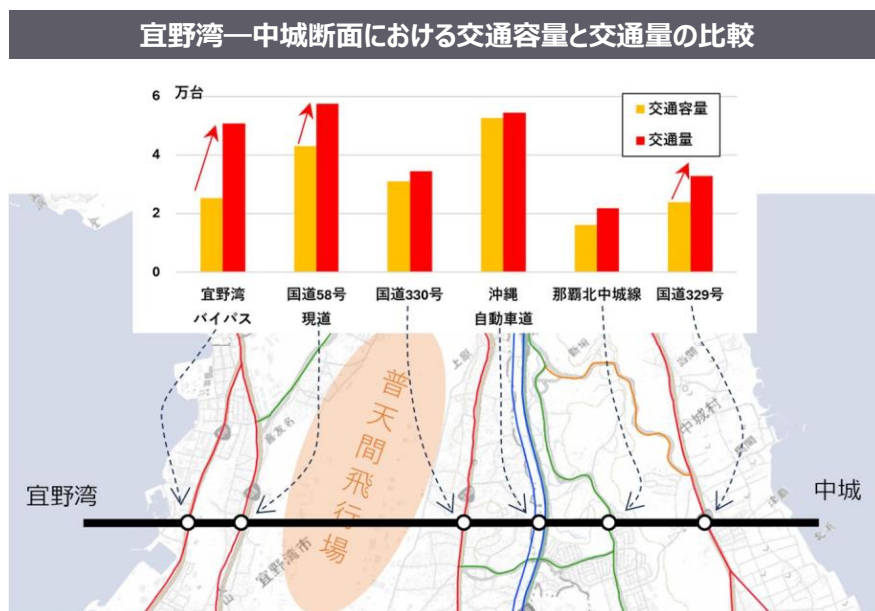
- 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、クルマを使った移動が増える
- 4 割強の人が通勤に片道 30 分以上かけている ※那覇市内への通勤
- 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車

**クルマがなくても必要な場所や施設にアクセスできる環境づくりが必要**

**(都市機能の集約や都心部の高度利用、  
徒歩圏で用事を済ませられる環境づくり)**

### (3) 那覇－沖縄間の人の往来が多く、道路整備だけでは対応できない

道路をクルマの通行だけに使っていると、どれだけ整備を進めても、渋滞の解消は簡単ではありません。より多くの人スムーズに移動できるようにするためには、クルマだけでなく公共交通も含めて、道路空間の使い方を工夫していくことが大切です。



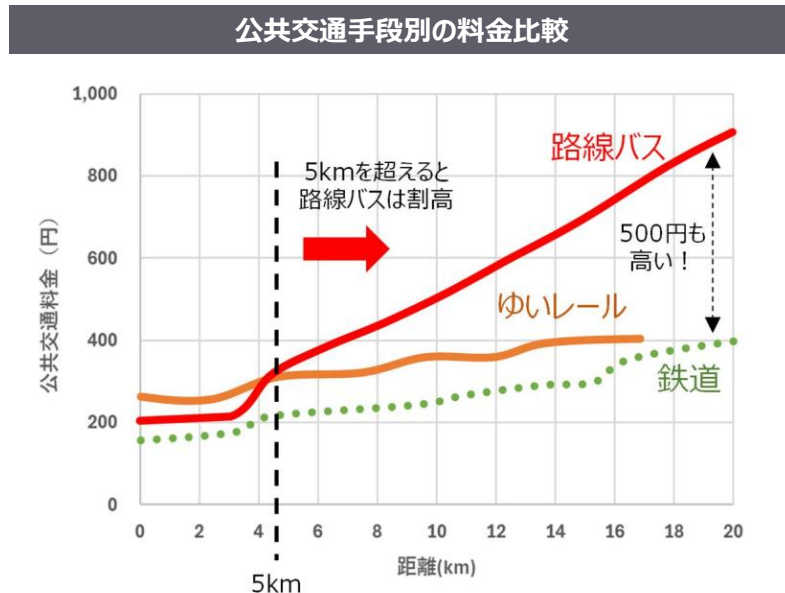
(出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査  
※交通量は24時間交通量、交通容量は混雑度や昼夜率を用いて算出

- 本都市圏の交通の要衝である宜野湾－中城断面では、主要路線すべてが混雑し、交通容量が不足
- 国道58号ではバスレーンが導入されているが、非実施時間はバスも自動車の混雑に巻き込まれている
- 規格の高い沖縄自動車道は比較的混雑度が低い

道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要

#### (4) 公共交通を使いたくても、コスト負担に耐えられない

沖縄では公共交通の多くを路線バスが担っていますが、鉄道のように大量輸送ができません。バスは地域の足として重要な役割を果たす一方で、運行効率の面では不利な部分もあり、利用者の運賃負担が大きくなりやすい課題を解決していく必要があります。



(出典) ゆいレール：ゆいレール公式サイト  
鉄道：JR おでかけネット (JR 西日本)  
路線バス：バスマップ沖縄、NAVITIME

- 路線バスしか使えないエリアでは、公共交通での移動が割高となり、公共交通しか使えない人の金銭負担が大きい
- 本都市圏で通勤費を会社に全額負担してもらっている人は全体の 1/3 のみであり、公共交通で通勤したい人も金銭的に難しい

**通勤や通学で公共交通を利用しやすくする支援が必要**



# 5. 都市交通マスタープラン

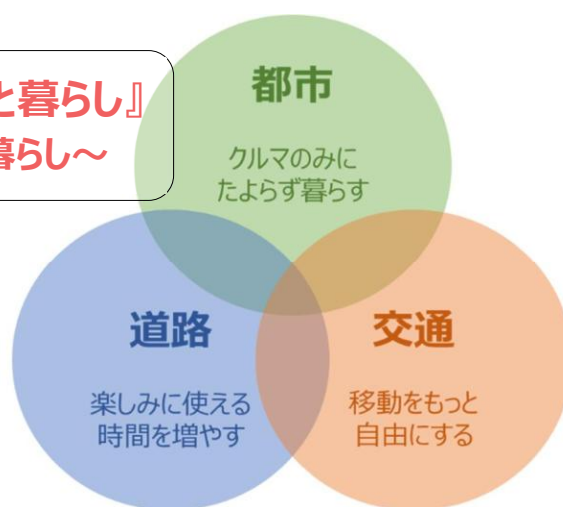
## 5-1 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏が持つ課題と目指す姿を踏まえ、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。

### 基本方針

『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～

『交通環境が変わる』ことで 意識せずとも  
そこに住んだり訪れたりする人びとの行動が変わり  
都市圏での生活が豊かに変わっていきます



### 3つのセクションの連携

<b>都市</b> クルマのみに頼らず暮らす (安心・安全性の向上)	<ul style="list-style-type: none"><li>・必要な機能をまちの中心に集め、歩いて活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくす</li><li>・クルマ送迎に頼らなくても自由に行きたい場所に移動できるような交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で交通弱者を生まない</li></ul>
<b>道路</b> 楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で増加を続ける混雑を緩和</li><li>・便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →“遅延なく確実に”行きたい場所に行ける</li></ul>
<b>交通</b> 移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)	<ul style="list-style-type: none"><li>・費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす</li><li>・地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる</li><li>・交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する</li></ul>

## 5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル

### ～クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会～

都市交通マスタープランの実現により、都市圏内に住む皆様のライフスタイルが変わります。

#### 現在の日常生活

※PT データからみた交通行動及び関連調査で得られた住民の声等を踏まえた姿



## 将来の日常生活

※現状の日常生活の課題を踏まえ、将来のまちの姿、将来交通ネットワーク計画の実現により描かれる姿

各拠点を中心とした公共交通と一体的な新たな街づくりの実現による姿

徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿

新たな公共交通システム等の実現による姿

【未就学児】拠点から通園バス・・・  
お父さん、お母さんの出勤と一緒に駅まで歩く。駅から保育園バスに乗り、友達と一緒に通園



【小中学生】安心して歩ける・・・  
車も減って歩道も広くなったので、友達と歩いて通学。親子ともに心身ともに充実した日々



【就業者・子育て世代】心身ともに快適

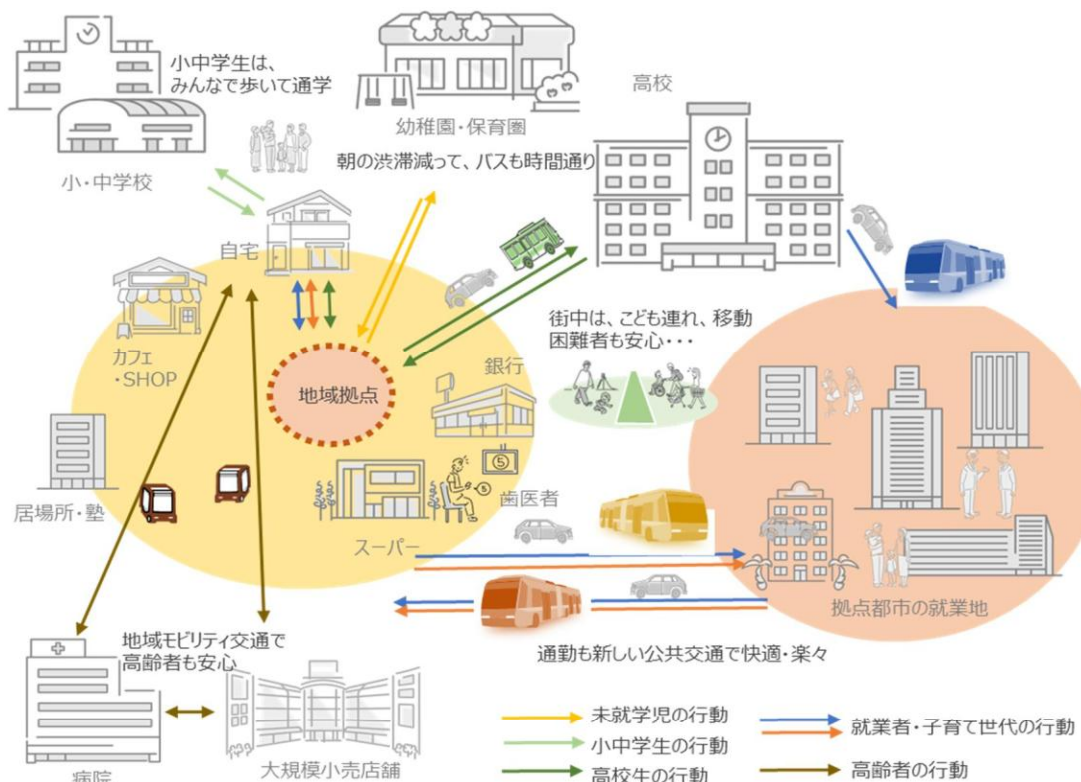
ターミナルに子どもを預けた。通勤コスト負担も減ったので新しい公共交通で通勤。専用空間があるので、車より早く、快適に通勤できた。お陰で朝からストレスもなく仕事に集中できた。



【居住地】生活に便利な場所・・・  
新しい街づくりが進み、拠点から歩ける距離で、移動コストも低減でき、豊かに暮らせる



【高校生】利用しやすいバスに・・・  
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。帰りは拠点近くの塾で勉強。夜道も安全で歩きやすい



各生活圏の地域公共交通の実現による姿

拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿

【高齢者】移動の不安なく生活できる・・・  
ドア・ツー・ドアで移動できる交通システムもでき、道路もきれいになり、歩ける範囲で買い物もできるようになり、安全・安心して暮らせる



【就業者・子育て世代】経済的にも豊かな日々・・・  
保育園送迎や買物も便利になったほか、夫婦とも通勤手当が支給され新しい公共交通を利用できる。送迎の負担も減って、フルタイム勤務で経済的にも精神的にも豊かな日常

【移動困難者】車がなくても暮らしやすい・・・  
つい外出を控えてがちになっていたが、街の隅々までバリアフリー化が進められ安心。街中に居場所や相談支援施設があり車は使わなくなった



## (1)学生のライフスタイル

学生は、送迎に頼ることなく、好きな時間に好きな場所へ時間通りに行くことができます。その結果、余暇の活動の選択肢が広がり、多彩な活動をすることができます。

### 【20 代学生】

今までどこに出かけるにも親に送迎をお願いしていたけど、公共交通で気軽に移動できるようになったから、友達にも気楽に会える！  
今日はこれからみんなでショッピング！



## (2)子育て世代のライフスタイル

子育て世代は、送迎をしていた時間や移動に費やしていた時間を減らすことができます。その結果、余暇の時間を交流や趣味に充てることがしやすくなります。

### 【40 代主婦】

子どもを学校に送って、その後買い物であちこち移動して大変だったわ。歩ける範囲に色んな施設がまとまって買物も一緒にできちゃう！  
今日は友達とカフェにでも行こうかしら。



### (3) 高齢者のライフスタイル

高齢者は、日常生活に必要な機能（買い物、通院、交流機能等）に自力でアクセスすることができます。その結果、外出機会は維持され、自立的で社交的な生活を営むことができます。

#### 【70代夫婦】

免許はもう返したよ。買い物も病院もバスで行けるから、息子に迷惑かけんで、助かってるよ。公民館に遊びに行ったら、みんなと会えて退屈しないよ。



### (4) 観光客の行動

観光客は、公共交通やレンタカーを用いて主要な観光地まで迷わず、円滑に移動できます。その結果、観光地の滞在時間が長くなり、地域固有の文化や魅力を満喫できるようになります。

#### 【沖縄初観光客】

憧れの沖縄初訪問！  
運転に自信がなくて心配だったけど、案内も充実して公共交通で迷わずに観光できて良かった～  
また、沖縄に観光に来たいなあ。



### 5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性

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、それらを結ぶ強靱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。

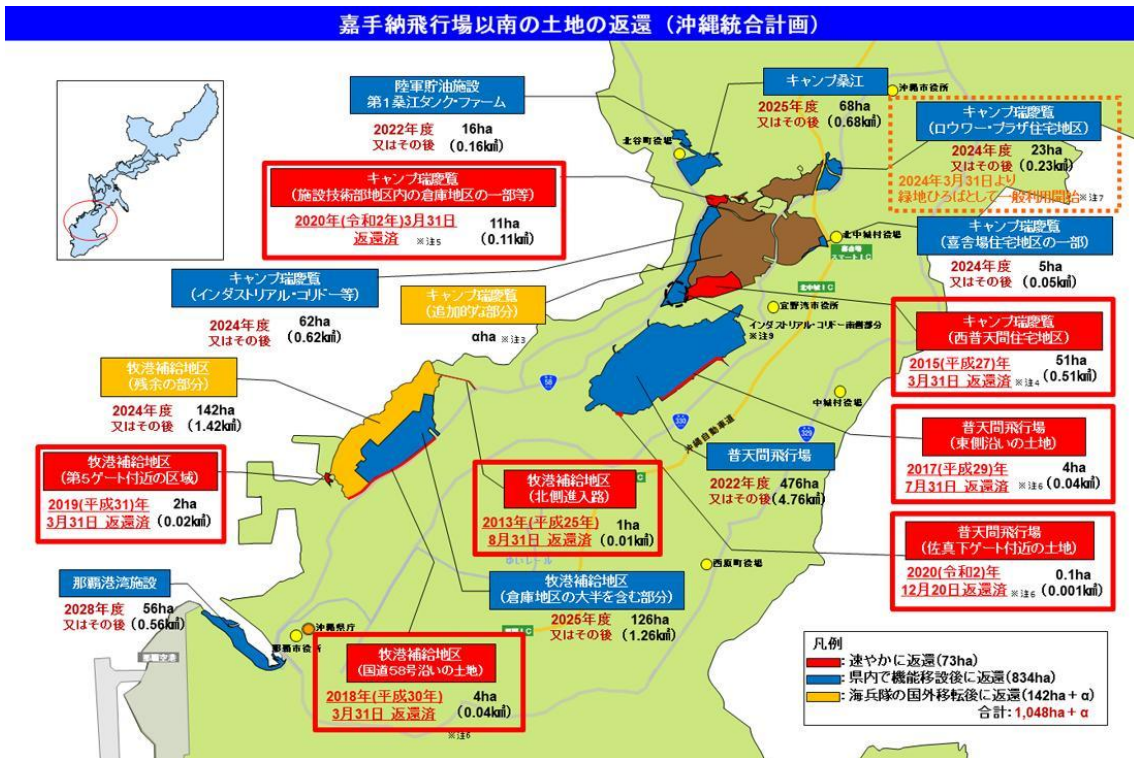




1 (1) 基地返還を見据えた都市構造

2 1,000ha にも及ぶ本県固有の課題である駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可  
 3 能性があることから、長期的視点に立ち、今後及び将来の本県発展の推進力となる魅力・活力の創出  
 4 と均衡ある県土のランドデザインや、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」で検討される望ましい公共  
 5 交通の将来像を見据え、当該跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地  
 6 から、広域的な幹線道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等に取り組む必要が  
 7 あります。

8



9

10



これらの構想・計画を踏まえ、本マスタープランにおいても、那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を都市軸の形成を図ります。那覇市～沖縄市（約 20km）の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ることから、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。

「多核連携・軸上都市構造」を形成する

※沖縄県、関係市町村（那覇市、宜野湾市、沖縄市、浦添市、北谷町、北中城村）

1 **変わる人の動き**

2 中南部都市圏の主要な市街地である那覇市と沖縄市の間は約 20km 離れており、路線バスで移  
3 動すると 1 時間以上かかっていますが、「**多核連携・軸上都市構造**」への転換により、都市拠点への距  
4 離が短縮され、短い時間で都市拠点へアクセスできるようになります。

5

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none"><li>• 目的地が那覇・沖縄に偏り、移動距離・移動時間が長い</li><li>• 2つの都市拠点が離れており、基地により交通上のボトルネックが発生</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 3つ目の新たな都市拠点、宜野湾ができることで、目的地が分散され、移動距離・移動時間が短縮</li><li>• 都市拠点が連担することで、都市拠点間の移動が円滑になります。</li></ul>

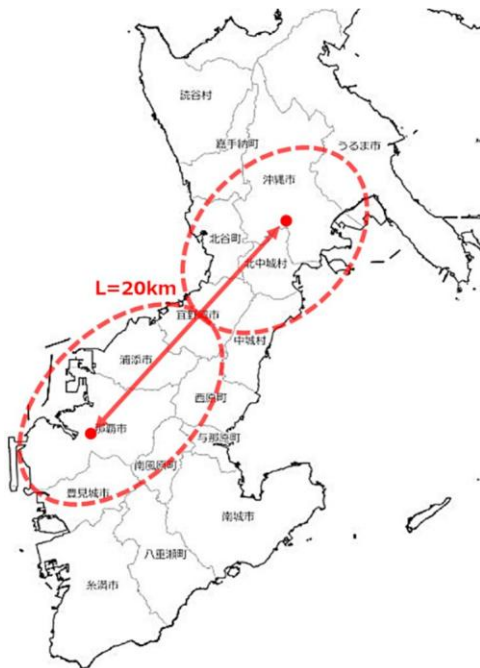
6

7

8

那覇・沖縄の 2 拠点

**2 眼レフ構造**



9

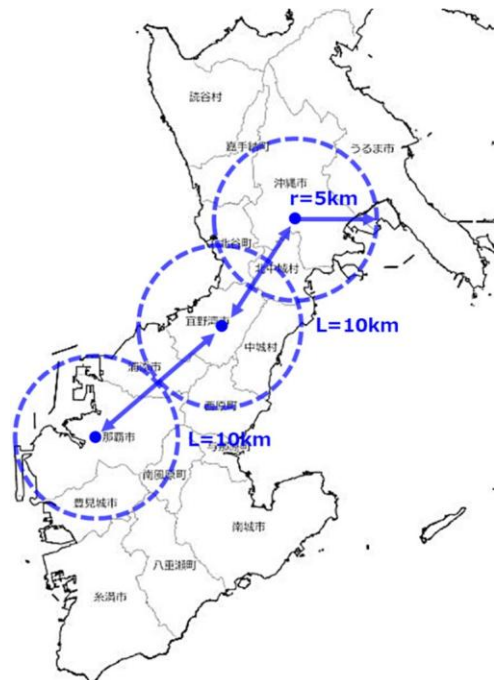
10

11

12

那覇・宜野湾・沖縄の 3 拠点

**多核連携・軸上都市構造**



(2) コンパクトな市街地の形成（都市拠点・地域拠点への機能集約）

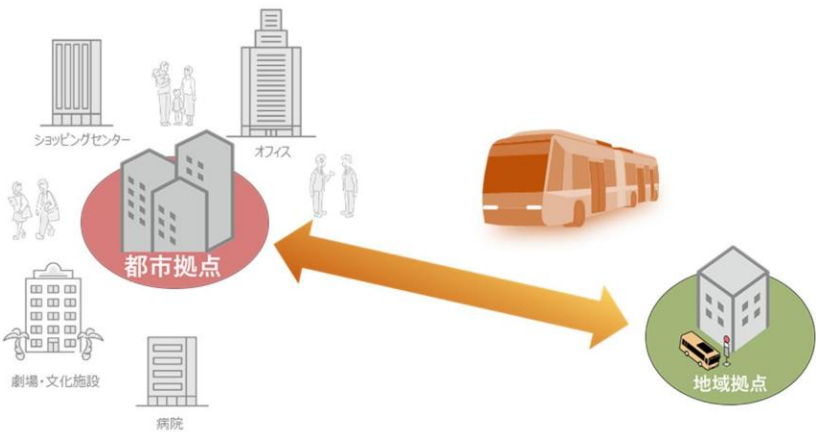
多彩な活動を支える都市拠点：都市機能を集約し、歩いて楽しめる空間に

中南部都市圏では、仕事・買い物・食事などの場所が分散し、移動には車が必須で、都心部へ行くのも車が前提となっており、歩行者等にとっては不便なまちになっています。

そこで、都市圏の中心としてオフィスや商業施設の集まる那覇市・沖縄市に加え、駐留軍用地の返還により開発が見込まれる宜野湾市に都市機能を集約することで、仕事・買い物や外食など多彩な活動を徒歩で行えるようになります。

また、地域拠点からの交通のターミナルとして目的地となる魅力あるまちづくりを行い、多様な人が集い、多彩な活動ができるようになります。

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none"><li>用事のたびにクルマで別の施設へと移動（仕事・買い物・食事など、その都度クルマで移動）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>都市拠点に多彩な活動を支える機能を集約</li><li>公共交通や徒歩で様々な活動ができるようになります。</li></ul>



多彩な活動を支える都市拠点の機能

都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点

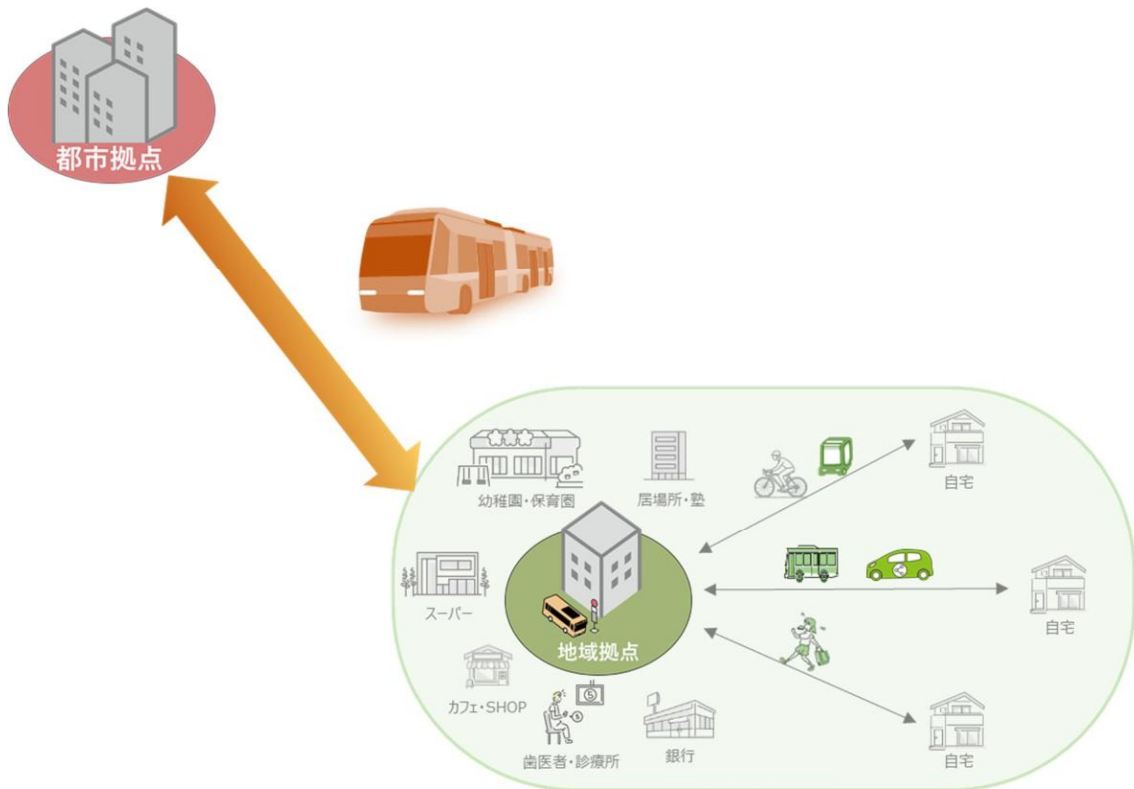
- 県内外から広域的に人が集まり、ビジネス機会の創出や文化交流など「人の集まり・交流の場」の機能を有し、「生活・経済・文化」を支えるインフラを集約
- 機能例：商業・業務機能、文化機能、高度医療、観光・国際交流機能等

1 **生活活動を支える地域拠点：必要最低限の日常の機能を地域の拠点に集約**

2 これまでは地域の中の移動も自動車が前提で、それぞれの場所にそのつど寄る必要がありました。そこ  
3 で、地域に必要な機能を、各地域の中の中心拠点（地域拠点）に集約することで、日常の買い物や  
4 通院などを一度にできるようにします。

5 また、地域拠点と都市拠点結ぶ交通手段の乗換場所となる交通結節点の役割を担うことで、都市  
6 拠点での多彩な都市活動へのアクセス性を高めます。

7



8

9

生活活動を支える地域拠点が備える機能
<p>各生活圏の中心として、<b>日常生活を支えるための機能が集積する拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 地域の人々が集まり、日常的な買い物・学習やコミュニティ活動など、「生活圏の身近な基盤」の機能を有し、住民の暮らしを支える多面的な役割を担うインフラを集約</li><li>• 立場や世代を超えた人々との交流による包摂性に満ちた場の提供</li><li>• 機能例：生活支援・福祉機能、行政・公共サービス機能、地域医療、防災・安全機能等</li></ul>

10



## 5-4 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

目指すまちの姿の実現に向けて、次のような考え方で道路ネットワークと公共交通ネットワークの整備を進めていきます。

### (1) 交通ネットワークの階層化

#### 1) 道路ネットワークの階層化による交通の整序化

中南部都市圏においては、目的地間のスムーズな移動のための通過機能（トラフィック機能）を担うはずの路線が、沿道の商業施設などへの出入りにより、円滑な移動が阻害されるなど、交通の整序化が課題となっています。

路線ごとに役割を設定し、それに応じた道路整備することで階層化された道路ネットワークを構築し、交通の整序化を図ります。

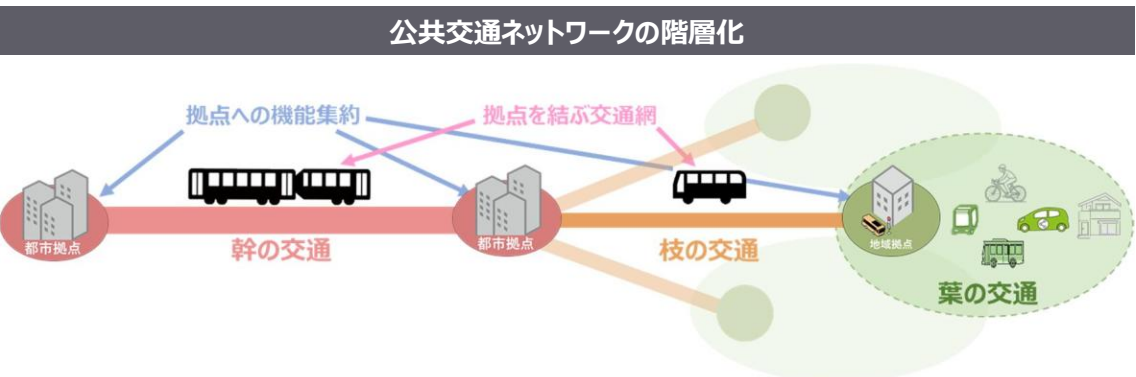
道路ネットワークの階層化		
道路の種類	求められる機能	利用目的のイメージ
高規格 幹線道路	トラフィック機能（快適な走行性） 都市拠点間を連結 都心からの通過交通排除	長距離トリップ (都市拠点間移動・物流・観光など)
骨格 幹線道路	アクセス機能の一部 高規格幹線道路間の接続	都市圏内の移動 (通勤・私事など)
その他の 幹線道路	アクセス機能 (沿道施設へのアクセス)	市町村内・近隣市町村間の移動 (通学・日常私事など)

交通の整序化		
機能	内容	具体例
円滑性	道路の果たす役割を明確にして、幹線道路から沿道出入り利用を排除することで、長距離の円滑な移動を実現する。	都市間の移動時間短縮
安全性	高規格道路ネットワークを整備して長距離移動を適切に誘導することで、生活道路への通過交通の流入を防ぐ。	人身事故発生率の低減
公平性	自動車中心の空間から公共交通・歩行者空間への再配分を行い、移動手段の公平な選択を可能とする。	公共交通の利便性向上

## 2) 「幹・枝・葉」のシームレスな接続による公共交通ネットワークの階層化と効率化

現在、那覇市周辺部以外における代表的な公共交通手段は路線バスとなっており、その路線は系統や番号などで示されていますが、複雑で分かりにくい状況にあります。また、中南部都市圏においては、自動車によるパーソナルな移動が前提で、目的地が分散していることから、都市圏内の移動を合理化するための交通の効率化が課題となっています。

例えば、都市拠点・地域拠点を整備し、その間を結ぶ形で公共交通を運行することで、路線が分かり易くなり、気軽に利用できるようになります。このような階層化された公共交通ネットワークを木に例えると、都市拠点間を結ぶ交通は「**幹の交通**」、都市拠点と地域拠点を結ぶ交通は「**枝の交通**」、地域拠点とその周辺の住居を結ぶ交通は「**葉の交通**」と表現されます。そして、その役割に応じた機能や手段を整備し、シームレスに接続することで、階層化された交通ネットワークを構築し、交通の効率化を図ります。



階層	役割	求められる機能	公共交通手段
<b>幹の交通</b>	都市拠点間を結ぶ	高速・大容量 高頻度	強力な公共交通システム (専用空間を走行)
<b>枝の交通</b>	都市拠点と地域拠点を結ぶ	定時・定速	新たな公共交通システム モノレール、路線バス
<b>葉の交通</b>	地域拠点と住居などを結ぶ	利用可能性	オンデマンド交通など 地域の公共交通

**交通の効率化**

機能	内容	具体例
定時性	公共交通の専用空間を整備し、自動車や交差点などの遅延要因を排除することで、時刻表通りの運行を実現する。	幹の交通の 専用空間化
速達性	主要拠点間のみを結ぶ快速運行や専用空間走行により、目的地までの移動時間を短縮する。	都市拠点間を結ぶ 快速運行
効率性	時間的・空間的な輸送密度の最適化により、交通需要の変動に柔軟に適応した効率性の高い交通を実現する。	輸送密度の最適化 による効率的な運行

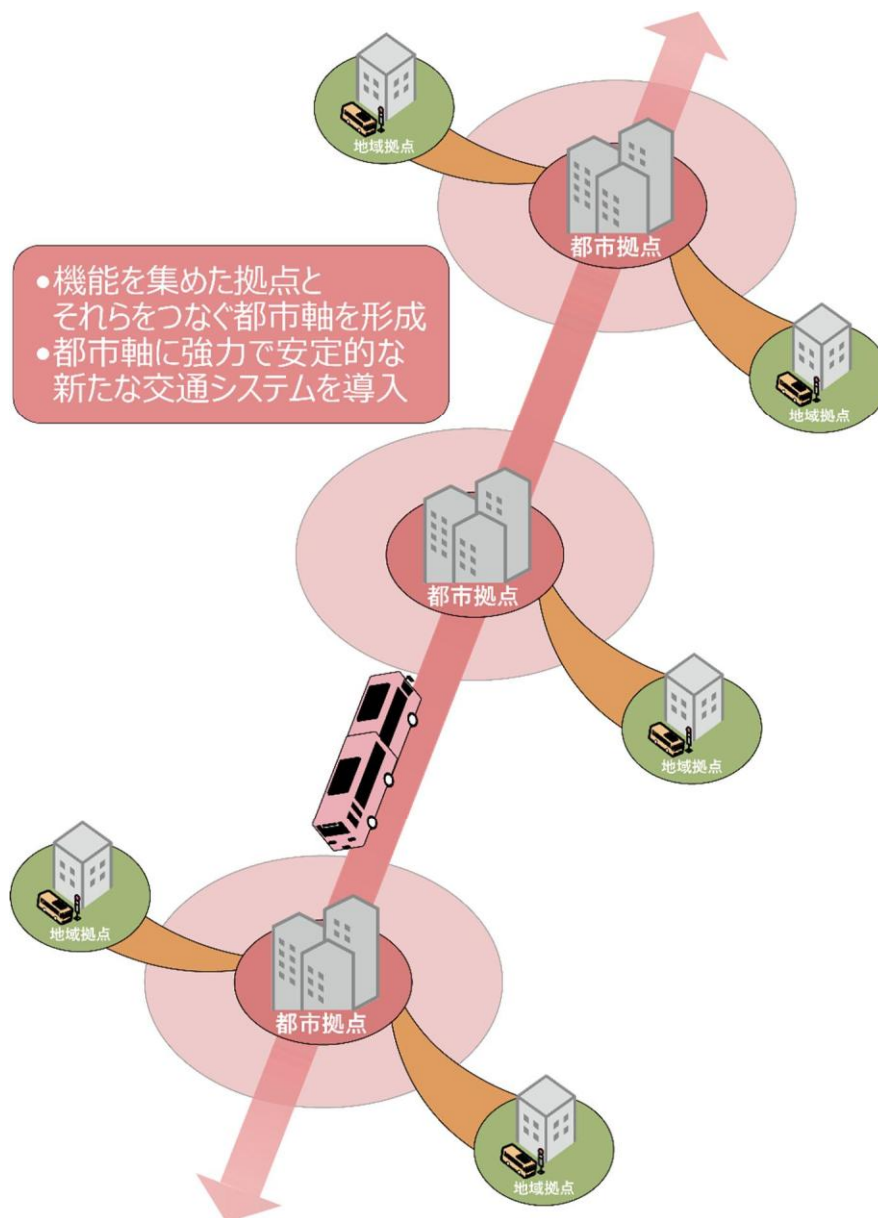
## 幹の交通（都市拠点を結ぶ強力な公共交通システム）

現在は目的地が分散しバスの路線が複雑なことや、那覇～沖縄間の都市拠点間が約 20km 離れ、路線バスでは約 1 時間かかることなど、公共交通サービスのレベル向上が困難な状況にあります。

しかし、那覇・沖縄の都市拠点の中間地点に、新たな都市拠点の宜野湾が加わり、3 つの都市拠点が連担した都市軸を形成すると、高度な都市機能が軸上に集まり、併せて移動需要も都市軸上に集約されます。

こうして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ます。

### 幹の交通（強力な交通システム）イメージ



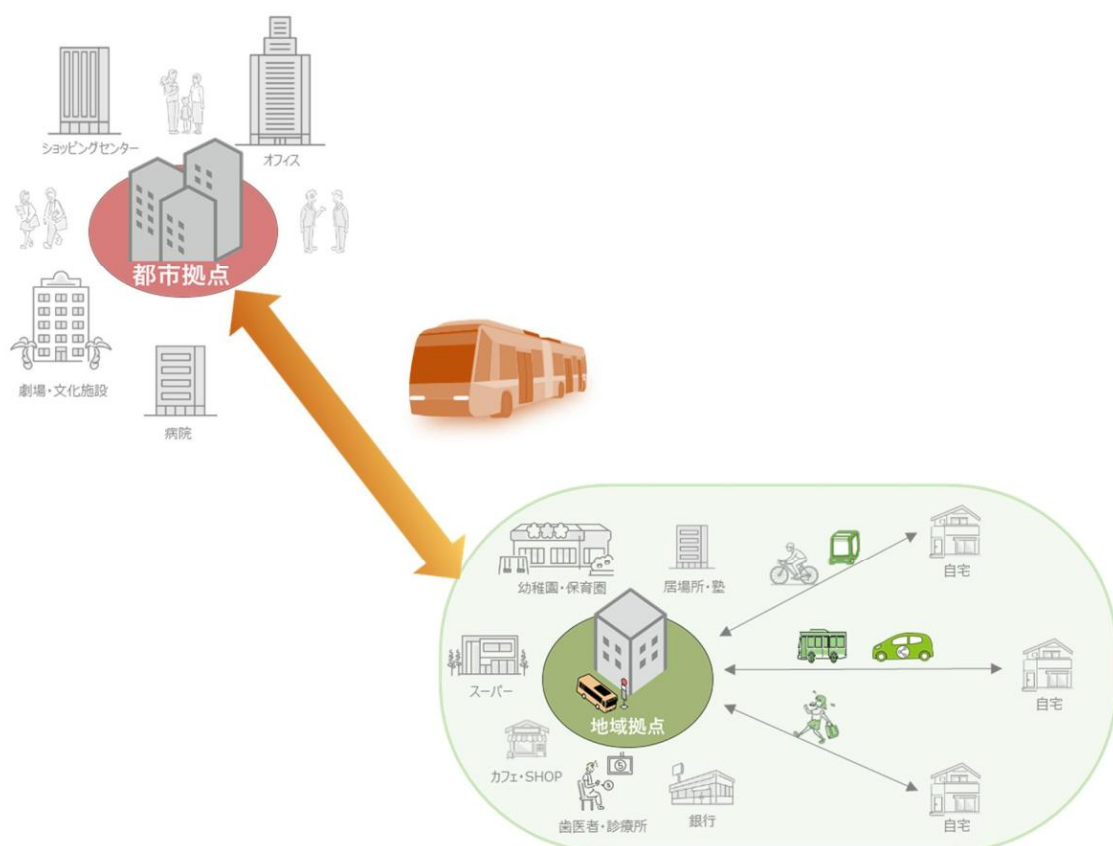
## 枝の交通（都市拠点と地域拠点を結ぶ安定的な公共交通サービス）

多彩な活動を支える都市拠点と、生活活動を支える地域拠点の間は、拠点間のある程度集約された交通需要により効率性の高い公共交通の運行が可能となることから、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します。

## 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の充実により、家から地域拠点まで車以外でも気軽にアクセスできるようになります。例えば、定時定路線のコミュニティバス、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、地域に応じた交通の特性を踏まえ、利用者像を明確にした出かけやすい移動手段を提供します。

### 枝の交通（安定的な公共交通サービス）・葉の交通（出かけやすい移動手段）イメージ





(2) 多様な交通手段のための道路空間へ

中南部都市圏では、国道 58 号などの主要な道路は慢性的に渋滞しており、快適な移動が難しい状況です。また、定時性に優れたモノレールは、那覇市―浦添市の限られた区間で運行されていますが、那覇市―沖縄市の拠点都市間の代表的な公共交通は路線バスとなっています。

今後、高規格道路の整備が進み、交通の整序化による機能分担が図られると、既存の主要な道路の渋滞緩和が期待されます。その際、車道として利用していた道路空間を、多様な交通手段の活用を図る空間に再編することで、公共交通の円滑化や公共交通の利用促進による更なる渋滞の緩和を図ります。

現 状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 国道 58 号などの主要な道路で激しい渋滞</li><li>● 自動車の渋滞に巻き込まれてバスも時間通りに来ない</li><li>● 朝夕のバスレーン活用時はバスがスムーズになり、利用者も増えている</li></ul>

道路の整備・機能分担	道路空間の再編
<ul style="list-style-type: none"><li>● 都市の外側に<b>規格の高い道路</b>を整備することで、通過交通の<b>都市内への流入</b>を抑制</li><li>● <b>物流・観光</b>を含む長距離移動など<b>速達性を重視</b>する自動車交通を転換</li><li>● 都市拠点同士を結ぶ路線や、その他需要の大きい路線は、<b>自動車でも公共交通でも快適に移動できるように整備し、移動の選択肢を増やす</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 道路空間の一部を<b>公共交通専用空間</b>にすることで、公共交通の<b>速度・定時性を向上</b></li><li>● 公共交通は自動車よりも<b>空間効率が良い</b>ので、既存の道路空間内で移動できる人数が増加</li><li>● 公共交通へ転換により、<b>自動車の混雑も緩和</b></li><li>● 今後の<b>自動運転化</b>の対応も見据えると、専用空間を作っておくことで導入がスムーズに</li></ul>

1

2

## 道路空間再編のイメージ

### ●道路空間再編前



道路空間の再編



道路の整備・機能分担

### ●道路空間再編後

#### ①バス走行車線を確保

自動車⇒バスで  
輸送力は約6.5倍に※！

バイパス整備により  
自動車台数も減り  
渋滞緩和！

バイパス道路整備

#### ②公共交通専用空間を確保

専用空間化で  
自動車渋滞の影響を受けず  
定時性・速達性をUP！

交差点や信号の影響も受けない  
専用空間の場合は  
定時性・速達性がさらにUP！

人の空間も確保

(出典) Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition

3

4

5

### 1 (3) 運用・支援体制

#### 2 誰にも使いやすい交通サービスを推進する体制づくり

3 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  
4 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  
5 る仕組みの検討など、ソフト面からの対策も不可欠です。

6 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  
7 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  
8 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  
9 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  
10 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。

#### 12 地域の交通を「一緒に使って育てる」

13 自動車依存度が極めて高い沖縄では、クルマ以外での移動がイメージできず、近距離においても無意  
14 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  
15 を支える大切な「生活の足」ですが、県民の自動車依存が進むにつれ、利用者数が減少し、運行の維  
16 持が難しくなっています。

17 さらに、公共交通の利用機会に触れることが少ないまま育つことで、いざ利用しようと思っても乗り方が  
18 分からず、利用を諦めてしまうことがあり、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。

19 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  
20 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  
21 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。

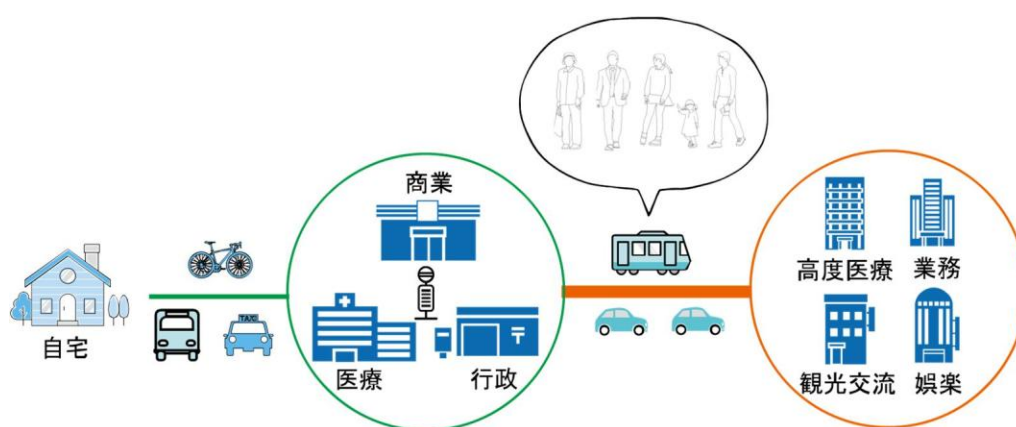
22 そして、その良し悪しをフィードバックしながら、「一緒に育てる」ことで、より多くの人が使いやすくなり、利  
23 用者数の増加や安定的な運行へと繋がります。こうした「一緒に使って育てることができる」といった実感  
24 は、交通のみならず「まちづくり」にも生かされ、地域内の人の繋がりと交流の促進にも寄与することが期  
25 待されるため、「包摂性が高く、多様な人が地域の中で不便なく生活できる環境」の構築も視野に、関  
26 係者等とともに取り組んでいきます。

## 5-5マスタープラン実現により変わる交通とまちのすがた

### (1) 公共交通ですべての場所がつながる

#### ● 誰もが自由にどこへでも移動できる

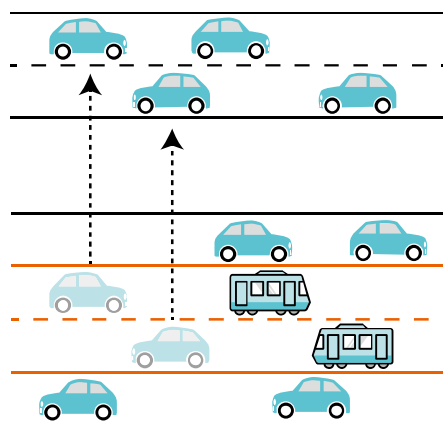
自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点、都市拠点間を相互につながりやすい公共交通網へと再構築することで、クルマを利用できなくても都市圏の行きたい場所に移動ができるようになります。公共交通網の再構築による効率化や公共交通の自動化を進めることで、将来の運転手不足が解消されます。



### (2) 道路をかしこく使い渋滞が解消

#### ● 渋滞することなく、自動車と公共交通を使い分けて円滑に移動できる

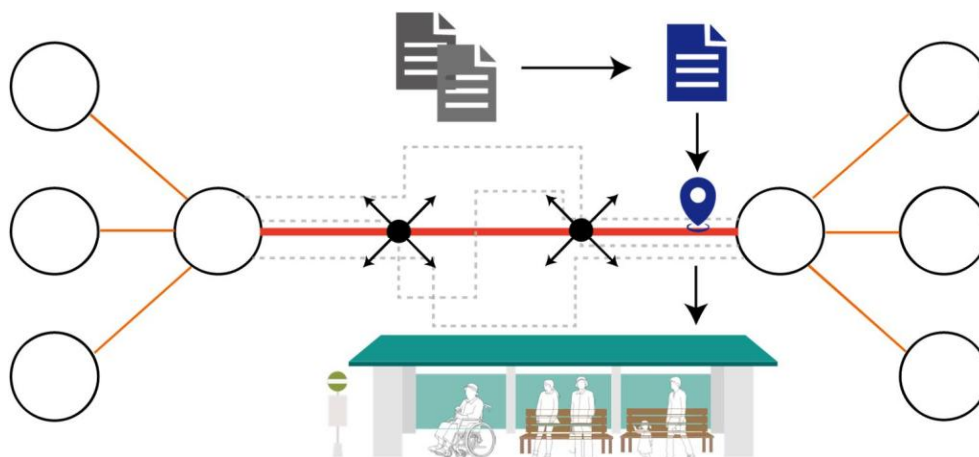
自動車と公共交通を使い分けられるようになり、公共交通は自動車以上に早く・快適な移動ができるようになります。また、沿道店舗への出入りや交通容量不足による慢性的な渋滞も減少します。



### (3) 公共交通による移動の制限がなくなる

#### ● 行きたい場所へ安価に気軽に公共交通で移動できるようになる

ハード・ソフト両面から公共交通利用環境が改善され、誰もが目的地までの公共交通の選択に迷わず、安価な利用コストで公共交通を利用できるようになります。



### (4) 魅力ある都市の拠点ができる

#### ● 歩いて楽しめる魅力的な都心に気軽にアクセスできるようになります

中南部都市圏内の誰もが、安価に都市拠点へアクセスできるようになるとともに、都市拠点内は歩いて、飲食・買い物・娯楽を楽しむことができるようになります。また、土地の高度利用により、業務機能や商業機能を高めることで、高い労働生産性や娯楽が充実した生活ができるようになります。

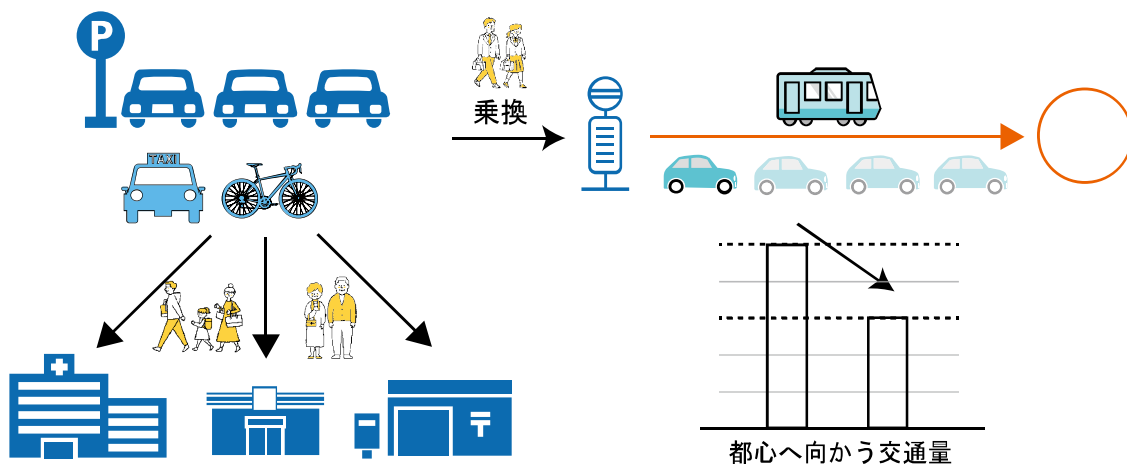




## (5) 地域に交通と交流の拠点ができる

### ● 地域の拠点をハブに都心へスムーズにアクセスできる

自動車に頼らずとも地域拠点を經由して、自宅から都心部まで公共交通でもスムーズに移動できるようになります。また、郊外部からの移動が公共交通に転換されることで、都心部への自家用車の流入が減少し渋滞が緩和されます。



### ● 地域の拠点を中心に日々の生活が充実する

自家用車に頼らなくても日常生活機能や交流機能へアクセスできるようになります。また、目的ごとに移動する必要がなく移動の負担が軽減され、徒歩圏内で日常生活を送れるようになります。

