

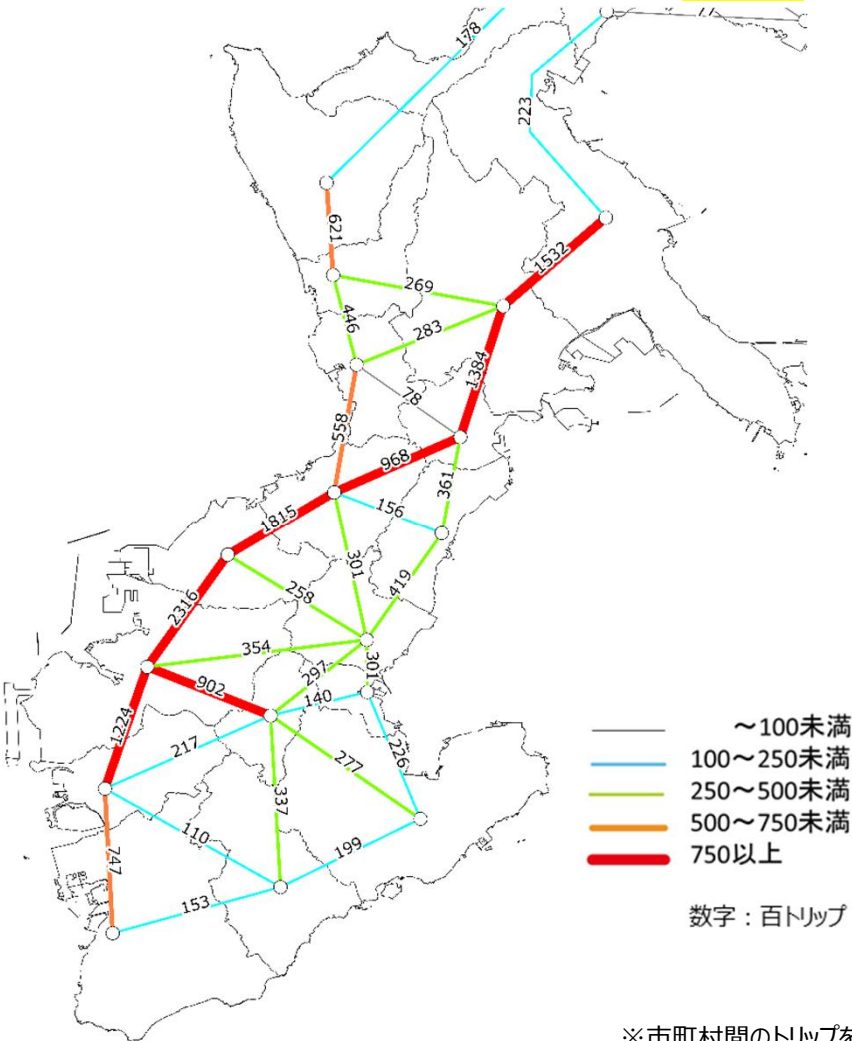
3.都市交通上の課題

3-1. 交通渋滞の慢性化
交通需要が集中する南北軸

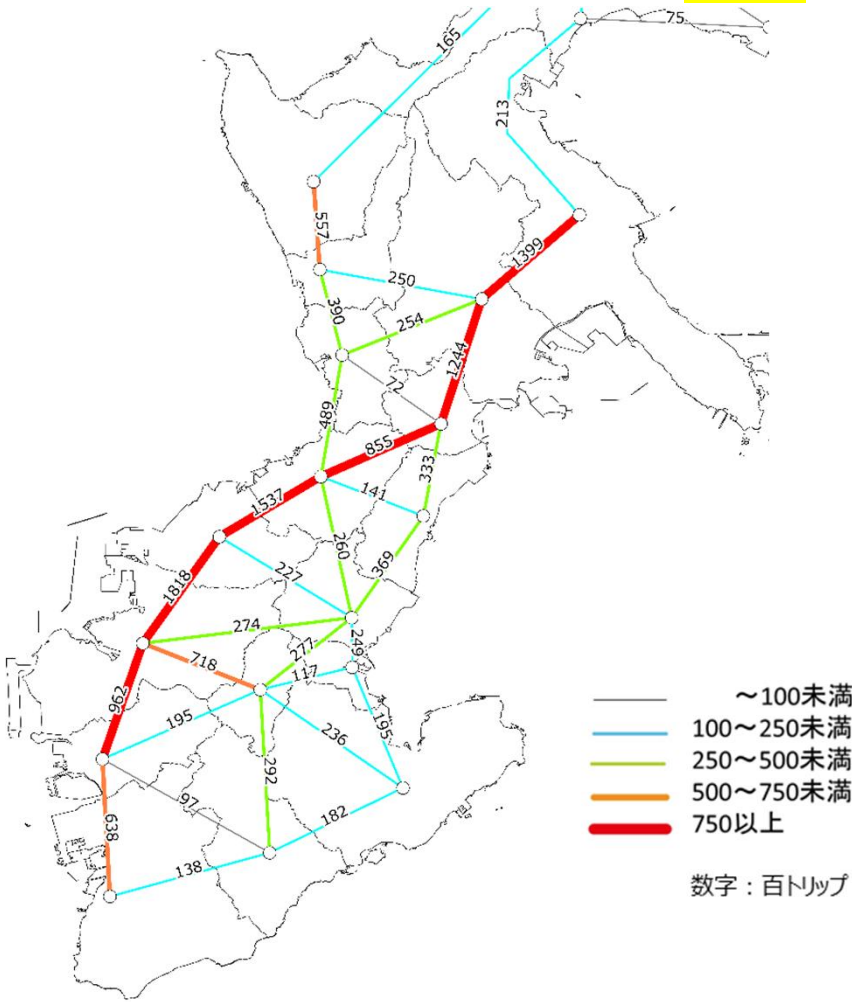
- 都市圏の市町村間で束ねた**全手段の移動流動量**は、**都市圏南北軸（豊見城～那覇～宜野湾～沖縄～うるま）**で**10万トリップ以上（市町村内々トリップを除く）**の大きな需要の軸が存在。
- そのうち**自動車の移動流動量**が多くを占めている。



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、**全手段**）



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、**自動車**）

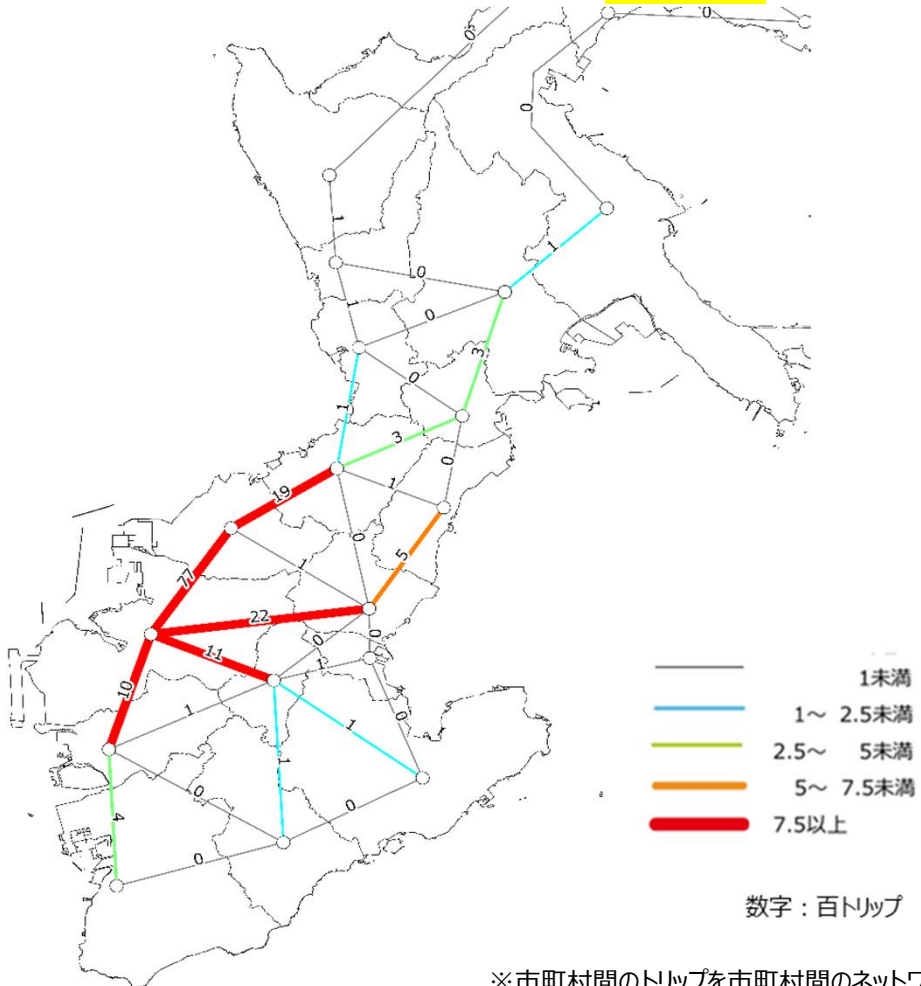


※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

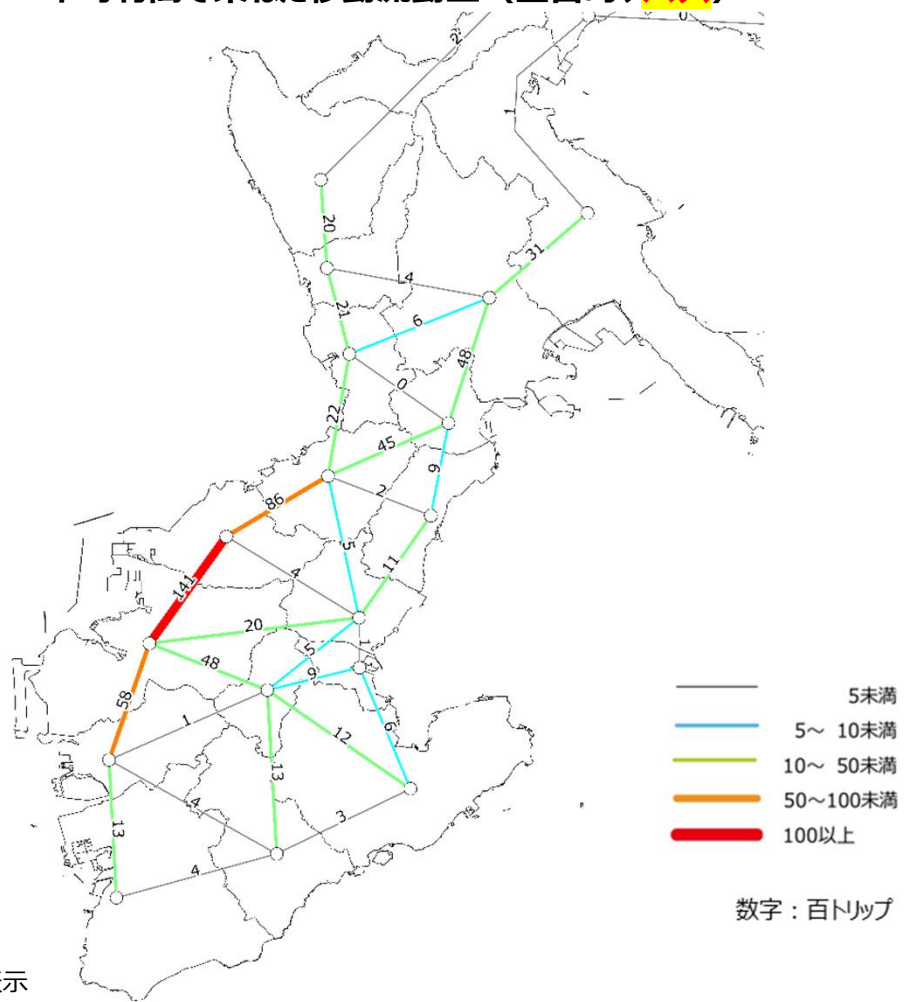
3-1. 交通渋滞の慢性化
自動車に比べて小さいバス需要 ～多くの地域間で10分の1以下～

- モノレール利用の移動流動量は、那覇市を中心とした周辺市町村との利用に特化。
- バス利用の移動流動量は、豊見城～那覇～浦添～宜野湾間で5千トリップ程度となっており、モノレール利用を上回る区間があるものの、郊外部での流動量は少ない。

市町村間で束ねた移動流動量（全目的、モノレール利用）



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、バス）



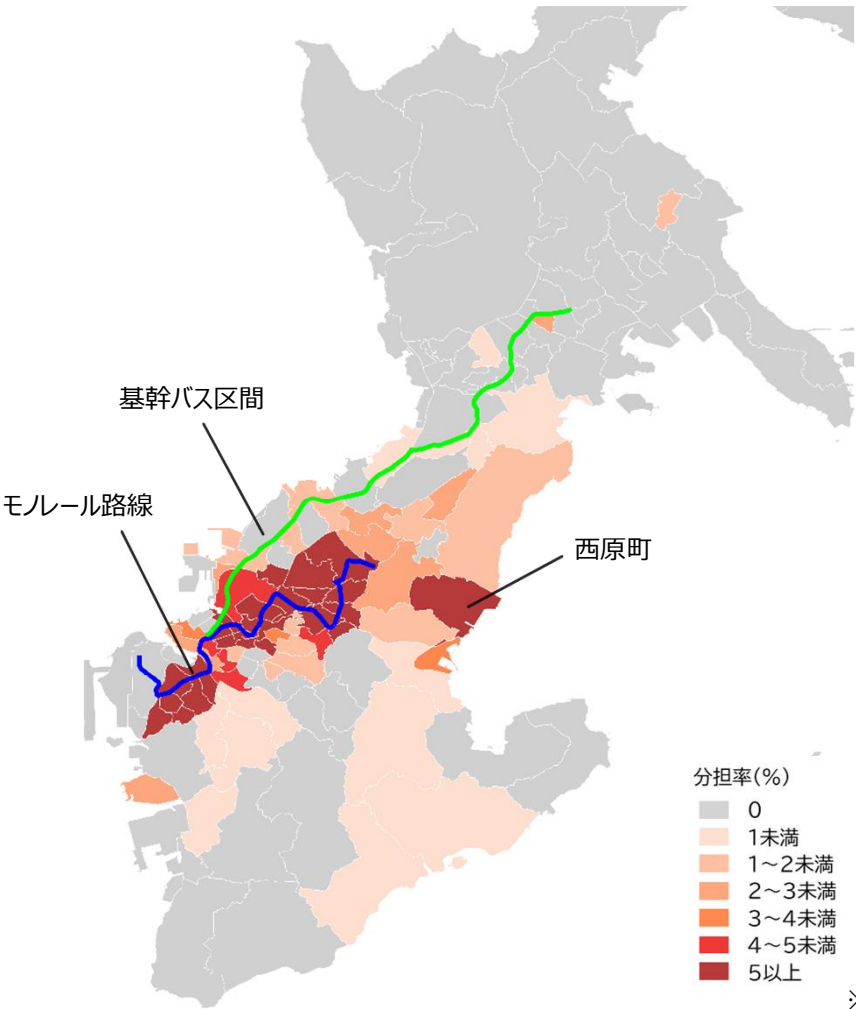
※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

3-1. 交通渋滞の慢性化
公共交通の利用率が高いモノレール・基幹バス沿線

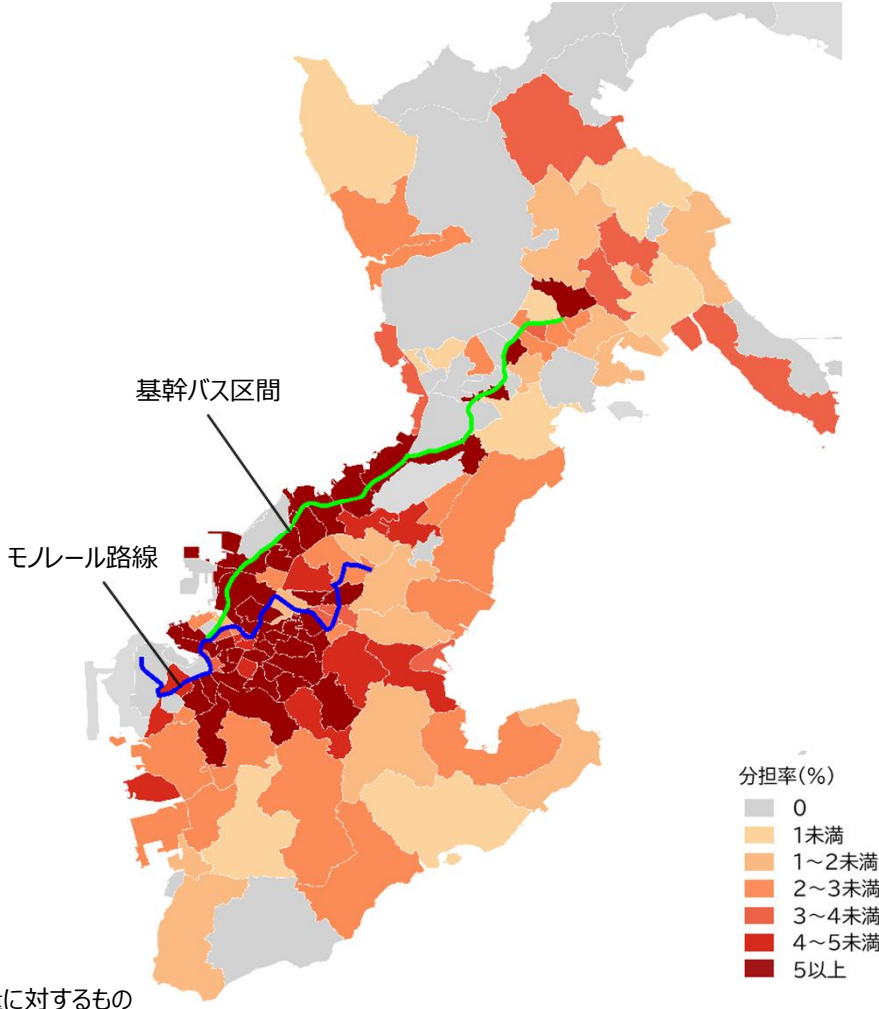
- 通勤目的のモノレールの分担率は、延伸したエリアも含め、モノレール沿線やてだこ浦西駅に近接する西原町で高い傾向にある。今後、てだこ浦西駅周辺の開発により更なる利用が見込まれる。
- バスの分担率は、那覇市周辺や基幹バス（バスレーン延長・基幹急行バス等）の取組が進められた国道58号沿線エリアで高い傾向。



Cゾーン別通勤目的モノレール分担率



Cゾーン別通勤目的バス分担率

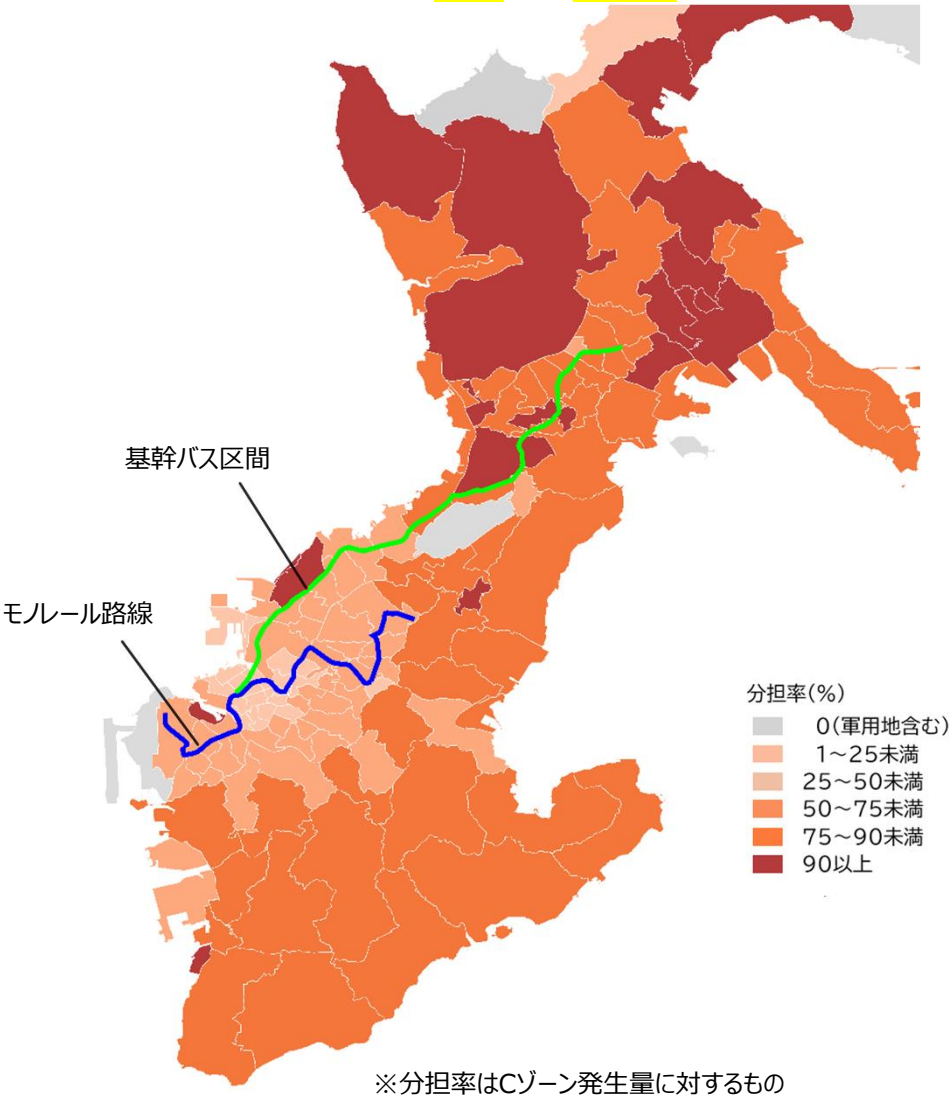


※分担率はCゾーン発生量に対するもの

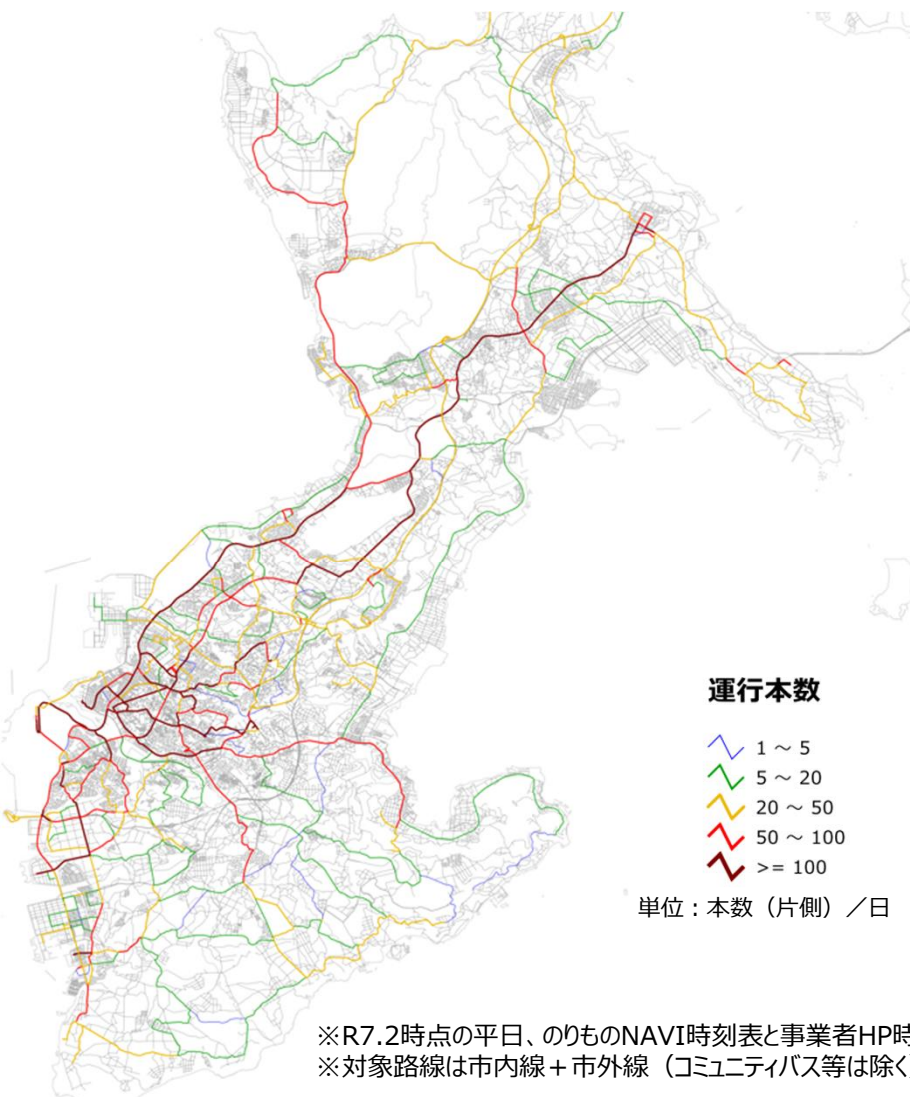
3-1. 交通渋滞の慢性化
自動車利用率の高い郊外部

- 通勤目的の自動車分担率は、那覇市中心部やその周辺で低く、郊外部ほど高い傾向。
- また、基幹バスの取組や路線バスの運行本数が多いエリアでは低い傾向。

Cゾーン別通勤目的自動車分担率



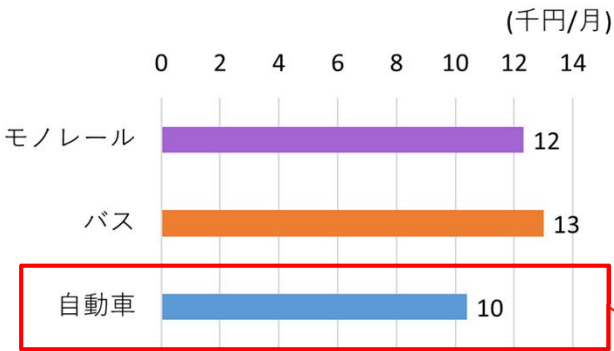
バスの運行本数



- 通勤時の費用は、公共交通利用が自動車利用に比べて高く、公共交通利用者の約7割は通勤手当が全額支給されている。一方、自動車利用者は全額支給が3割弱にとどまり、全額自己負担や限度額支給が約7割を占める。
- 通勤手当の限度額については、半数以上が5千円未満で、約85%が1万円未満。
- 自動車利用の平均通勤費用1万円に照らすと、通勤手当の範囲内で通勤していることが伺える。

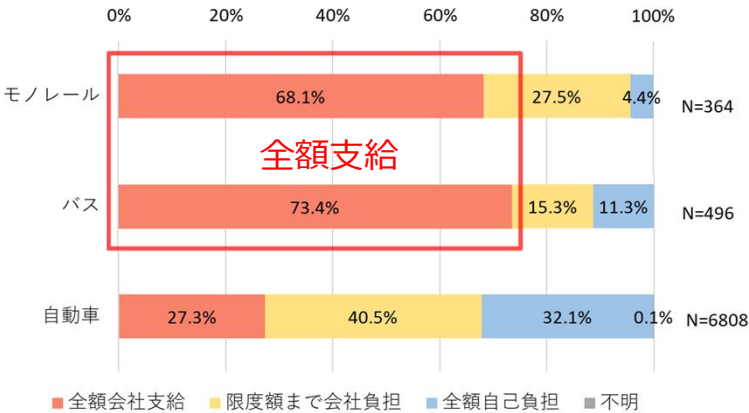


都市圏全体の交通手段別の平均通勤費用



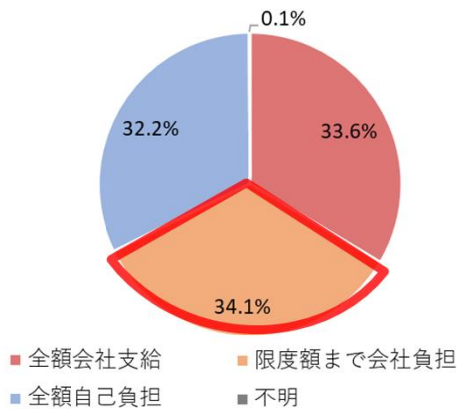
※サンプル集計（都市圏内タトリップ、駐車場代、ガソリン代、運賃を含む）

都市圏全体の代表交通手段別会社通勤手当支給状況

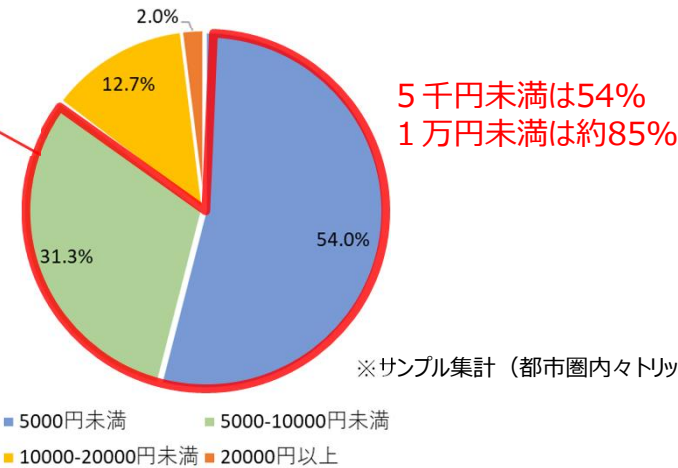


※サンプル集計（都市圏内タトリップ、個人票で通勤タトリップが複数ある場合は1番目タトリップを集計）

都市圏全体の通勤手当支給状況



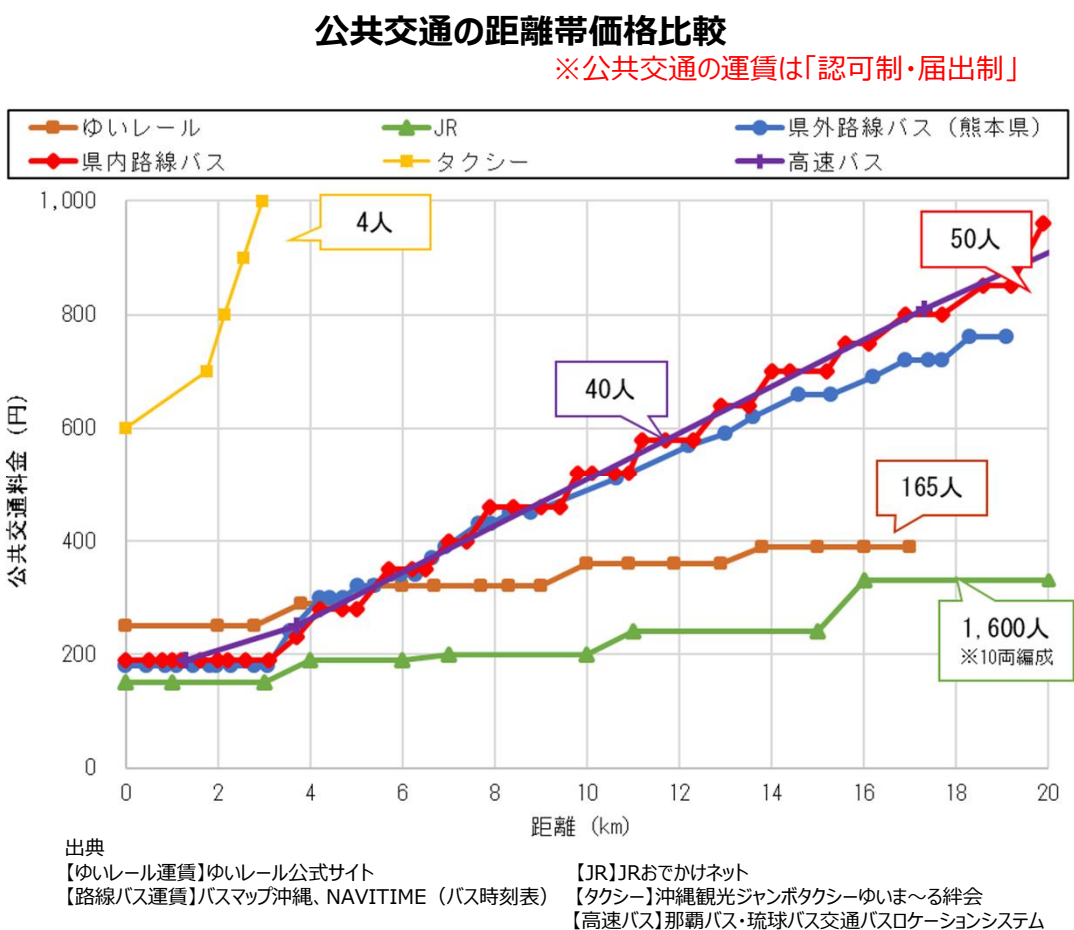
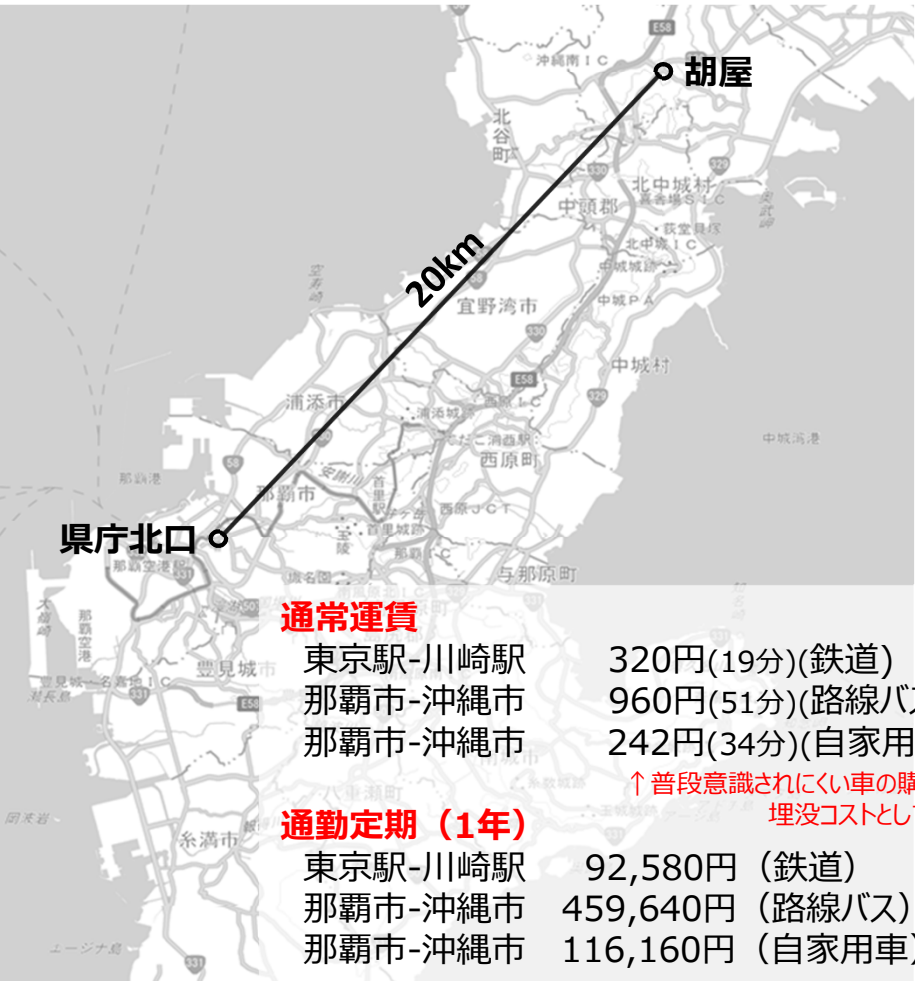
都市圏全体の通勤手当の限度額の割合



※サンプル集計（都市圏内タトリップ）

3-3. 割高な移動コスト
コストに応じて選択される通勤手段 ～鉄道 vs 路線バス vs 自家用車～

- 公共交通の距離帯価格について、鉄道と路線バスの運賃を比較すると、**距離が長くなるほど運賃差が広がる傾向にある。**
- 那覇市-沖縄市間を移動する際のバス運賃は、東京都市圏で同距離を移動する際の鉄道運賃（東京-川崎間）と比較すると、**通常運賃で3倍、通勤定期（1年）だと約5倍となる。**



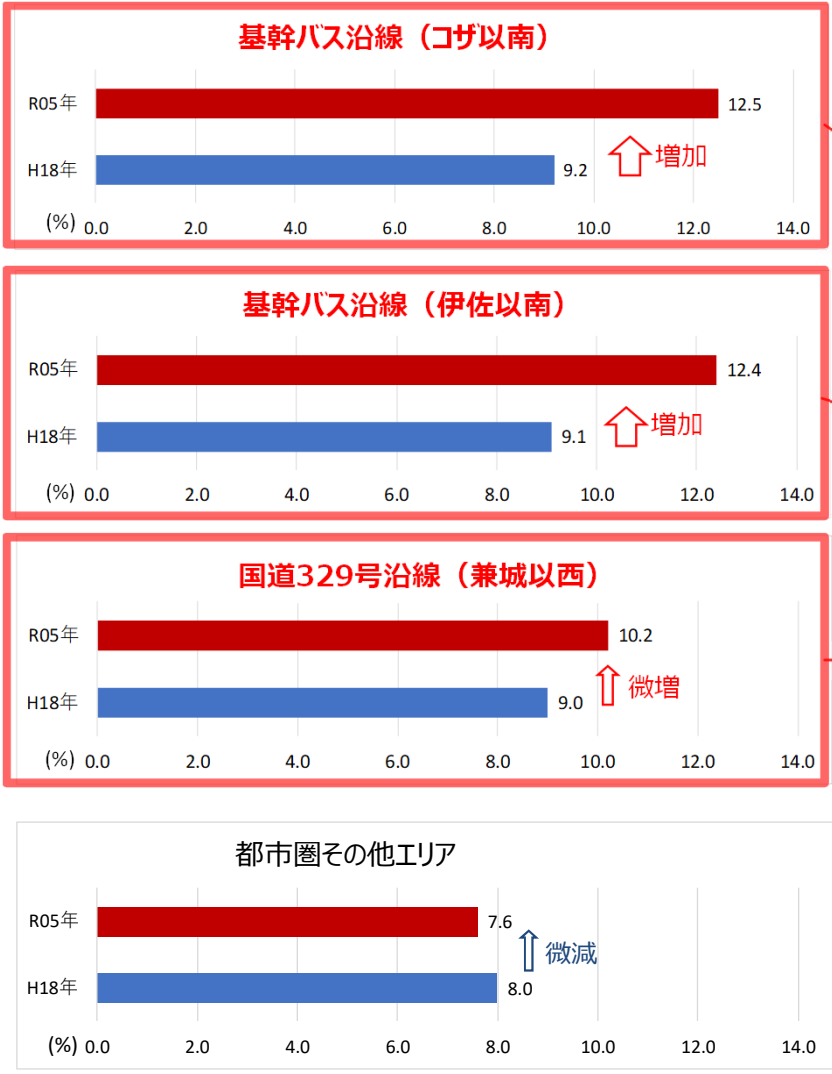
※鉄道の通常運賃、定期料金はNAVITIMEより作成、自動車料金は維持費等は除きガソリン代のみを考慮
※バスの通常運賃はNAVITIMEより、定期料金は3か月の定期料金の4倍として試算
※自家用車の通常運賃は、距離 ÷ 13.21km/ℓ（沖縄県燃料消費量）×ガソリン代160円/ℓ × 2（往復）で試算、1年間は上記料金1か月×12で試算
※自家用車の所要時間は、距離 ÷ 60km/h（国道における法定速度）で試算

4.近年の変化を踏まえた課題

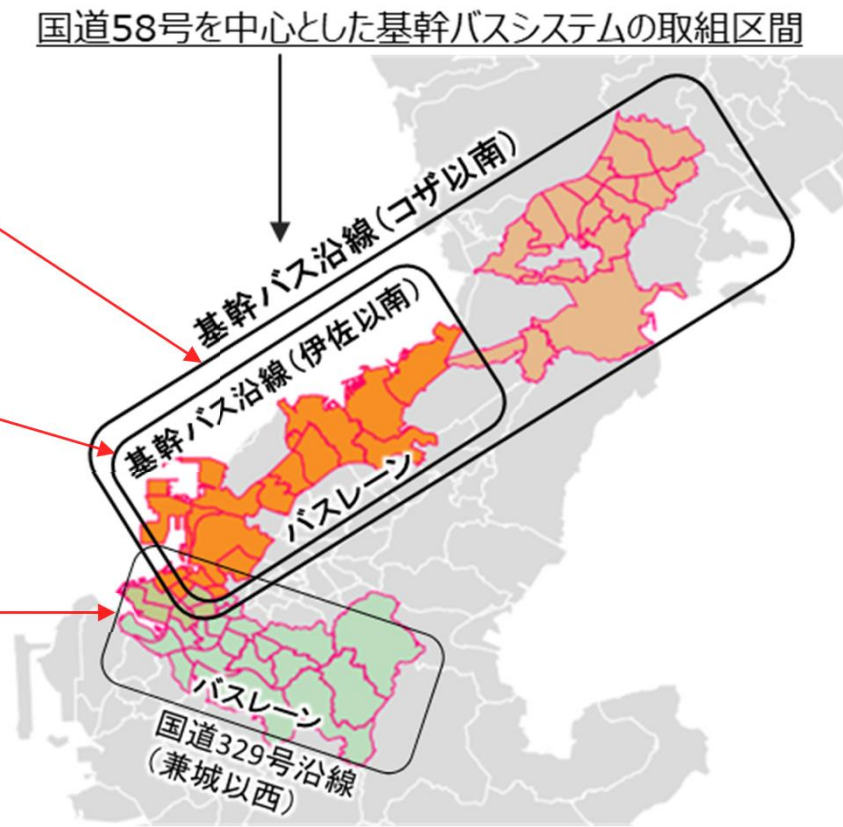
- バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められた**基幹バス沿線等**では、那覇着通勤目的の**バス分担率が向上**している。
⇒ **バスレーン等基幹バスの取組成果が確認**され、引き続き**取組を拡充していくことが重要**と考えられる。



エリア別の那覇着 通勤目的 バス分担率の変化



沿線エリアの区分 (Cゾーン)



※国道58号 (伊佐以南) ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
※国道58号 (コザ以南) ではR1基幹急行バス運行開始
※その他、系統別カラーリング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を順次導入
※国道329号沿線 (古波蔵～兼城間等) でもバスレーンを実施中

沖縄本島中南部都市圏における 課題まとめ

データ分析の結果

対応すべき課題

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、拠点再開発が進むも、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**

- 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
- 都心部の魅力向上 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

- 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**

- 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

- 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
 - モノ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**

- 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

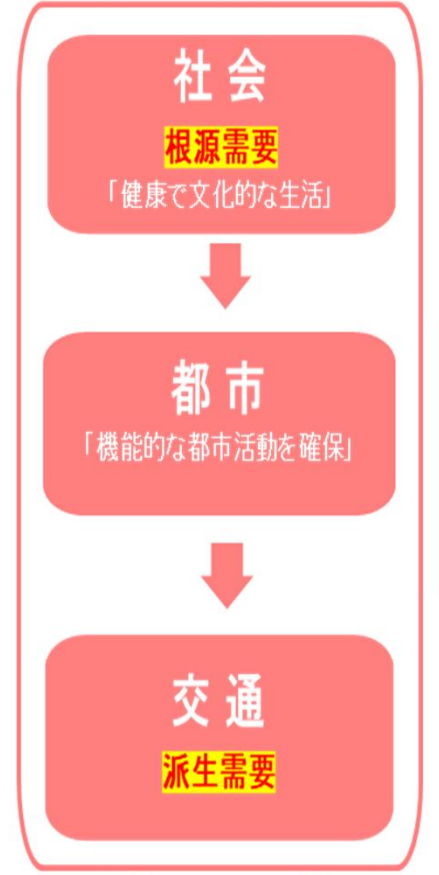
- 基幹バスやモノレールの強化と利用促進策が奏功し、**沿線利用は堅調に増加**
 - P&Rも順調で**渋滞を回避できる公共交通へのニーズは高い**
 - 観光客数が回復し、コロナ前の水準に戻りつつあり、今後更に増加の見込み
 - 来訪者の移動も車（レンタカー）が主体、**観光にも資する交通環境が必要**
 - 産業構造も影響し、テレワークへの転換は進まなかったが、EC需要の増加など**県民のライフスタイルは徐々に変化**
- **公共交通の可能性、持続的な経済発展に向けた新たな交通課題**

- 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

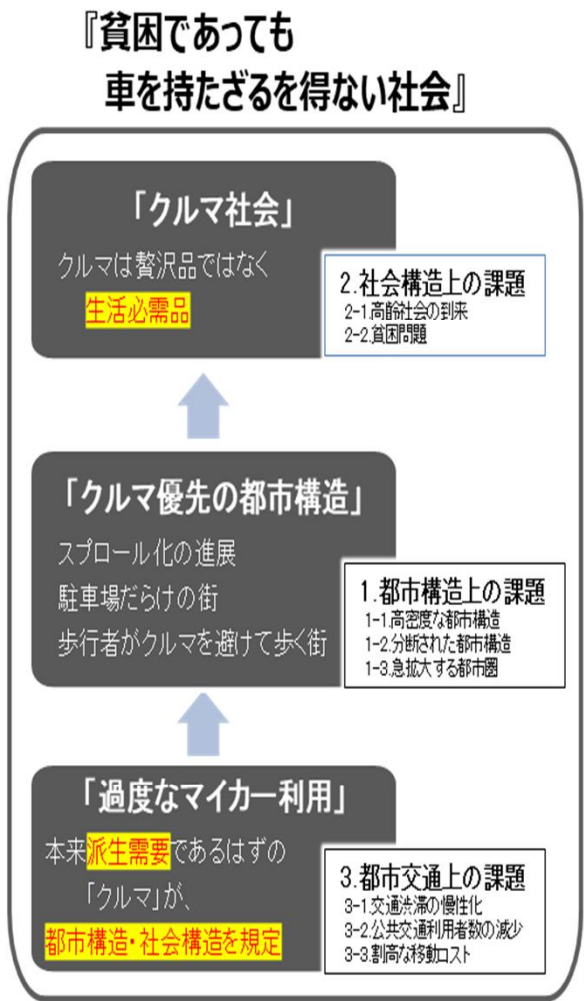
- 分かり易く利便性の高い交通ネットワークの構築と交通まちづくりの促進（核となる交通拠点形成とその周辺の都市機能強化）**
- 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモノレールの利用はその沿線に留まる
- 自動車中心の都市構造では目的地が点在するため、都市拠点を中心とした機能の集積が停滞
- 交通手段分担を適正化する総合的な交通システムの構築とその支援制度や体制づくり**
- 利用シーンに応じ、多様な移動手段（自動車・公共交通・自転車・徒歩等）を使い分けて移動できる環境づくりと、その環境を気軽に利用可能な支援制度の充実が求められる

日本国憲法

基本的人権
「健康で文化的な最低限度の生活を営む権利」



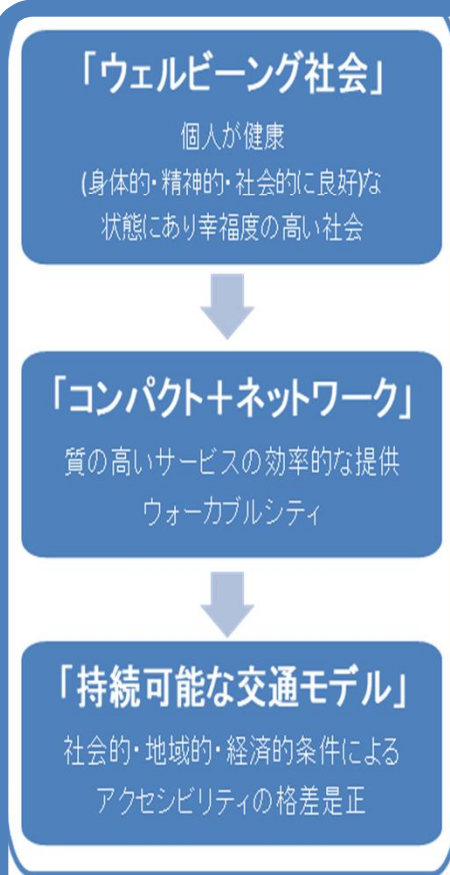
本来あるべき姿
根源需要を満たすための都市と
その派生需要としての交通



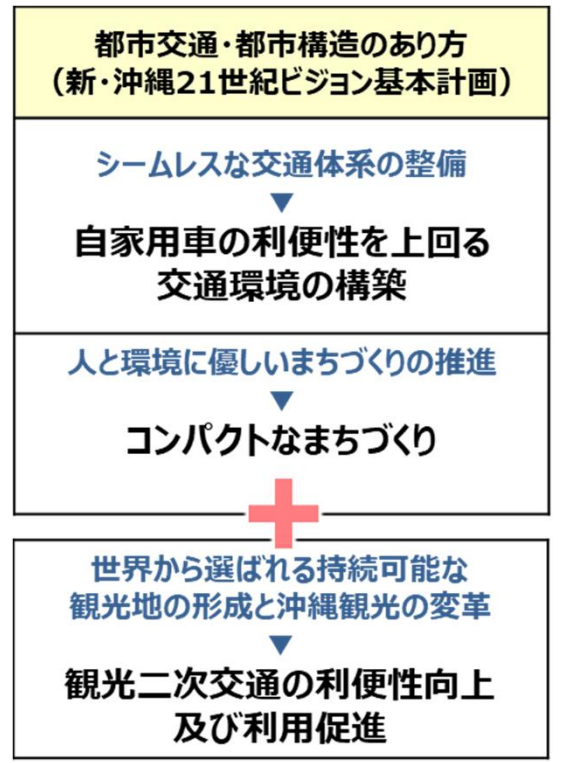
都市の規模に相應しい
「定時速達性の高い公共交通システム」がなかったため、
都市内に強度な「クルマ社会」が形成された。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

『持続可能な社会づくり』
環境・社会・経済のバランスの取れた発展



都市の規模に相應しい
『定時速達性の高い公共交通システム』が
求められる。



マイカーだけに頼らず
移動できる社会の実現
「2050年カーボンニュートラルに伴う
グリーン成長戦略(国土交通省)」