

「交通手段の分散」に焦点をあてた那覇都市圏の 渋滞緩和の取り組みについて

安次富 長一¹・高良 茂宏²

^{1, 2}内閣府 沖縄総合事務局 南部国道事務所 調査第一課 (〒900-0001 沖縄県那覇市港町2-8-14)

沖縄県の経済的な中心地域となっている那覇都市圏（那覇市を中心とする6市町）においては、道路整備率の低さや
自家用車への依存度の高さから慢性的な渋滞が発生している。その慢性的な渋滞を緩和し、交通の快適性・利便性の向
上、交通に起因する環境負荷の軽減等を図ることを目的として「那覇都市圏交通円滑化総合計画」を策定した。

本計画は、ハード施策が中心となる「交通容量拡大施策」とソフト施策が中心となる「3つの分散」〔交通経路の分
散・交通手段の分散・交通利用時間の分散〕から構成されているが、そのうち、渋滞が著しい那覇都市圏への交通流入
を抑制し、渋滞の緩和を図る「交通手段の分散」の取り組みについて報告する。

キーワード モビリティ・マネジメント、パーク&バスライド、コミュニケーション、カーフリー

1. はじめに

那覇都市圏（那覇市、浦添市、宜野湾市、南風原町、西
原町、豊見城市の6市町）における慢性的な交通渋滞を緩
和し、安全かつ円滑な交通の確保を図るため、平成19年
11月に「那覇都市圏交通円滑化総合計画」を策定した。

本計画は、交通の快適性・利便性の向上、交通に起因す
る環境負荷の軽減等を図り、那覇都市圏の豊かで暮らしよ
い地域の実現に資することを目的としているものである。

本稿では、計画の概要を説明するとともに、施策のひと
つである「交通手段の分散」の取り組みについて報告する。

2. 那覇都市圏における交通の現状

(1) 一般道路の整備率の低さ

那覇都市圏の一般道路の整備率は全国比の約1/2と
非常に低い状況となっている。

	整備率 (%)			
	全国	沖縄県	東京都	那覇都市圏
直轄国道	52.0	40.3	31.8	10.6
補助国道	64.6	87.5	64.8	22.2
主要地方道	58.1	73.7	32.6	20.6
一般道	50.2	67.9	53.0	39.7
一般道路計	55.5	66.1	43.5	24.4

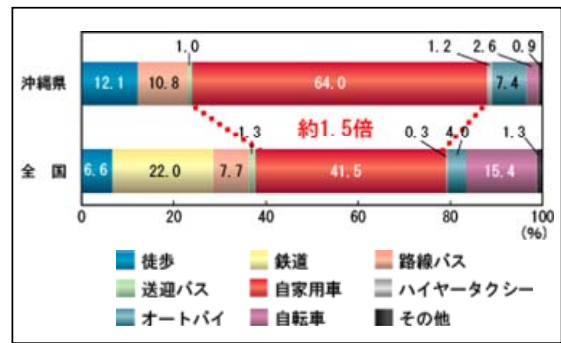
※「整備率が低い」とは混雑していない道路の割合が低いということ

表一 那覇都市圏の道路整備状況

(資料：道路交通センサス [H17])

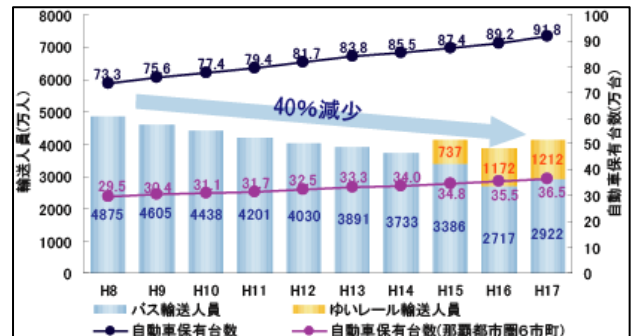
(2) 自家用車への依存率の高さ

沖縄県は、通勤・通学時における自家用車への依存率が
高く、利用割合は約6割を占め、全国の1.5倍となっ
ている。また、路線バスの利用者数は平成8年～17年にか
けて約40%も減少している。



図一 通勤・通学時移動手段別構成比

(資料：国勢調査 [H12])

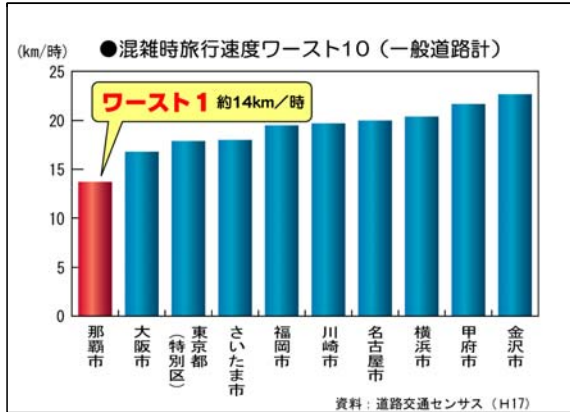


図二 公共交通による輸送人員と自動車保有台数の推移

(資料：沖縄県統計年鑑)

(3) 全国でも上位を占める渋滞状況

那覇市内は、朝夕のピーク時の走行速度は首都圏よりも遅く、全国でワースト1を記録する等、車の流れが悪い状況となっている。

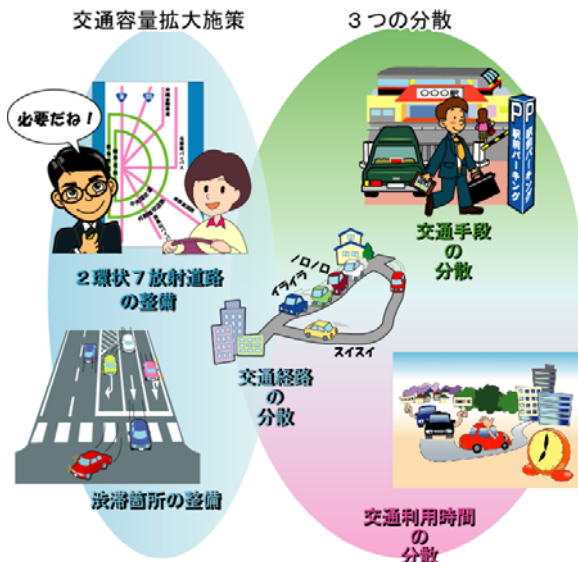


図ー3 一般道路の混雑時旅行速度ワースト10

上記のように、道路整備率の低さ、自家用車への依存率の高さが那覇都市圏の渋滞を著しく悪化させており、慢性的な渋滞が発生している。

3. 那覇都市圏交通円滑化総合計画の概要

「那覇都市圏交通円滑化総合計画」は、ハード施策が中心となる「交通容量拡大施策」とソフト施策が中心となる「3つの分散」〔交通経路の分散・交通手段の分散・交通利用時間の分散〕の交通円滑化に資する施策の体系から構成されており、各々の概要について以下に示す。



図ー4 「交通容量拡大施策」と「3つの分散」イメージ

(1) 交通容量拡大施策

体系的な道路ネットワークの整備による交通容量の拡大と主要渋滞ポイントの解消により、渋滞の解消に取り組む施策である。

①体系的な道路ネットワーク整備（2環状7放射道路）
都心に集中する交通を分散導入させる環状道路の整備により、那覇市街地への通過交通を排除して渋滞緩和を図る。

②ボトルネックの解消

那覇都市圏における渋滞の著しい交差点を中心とした主要渋滞ポイントを「路線の拡幅」や「交差点改良（専用レーンの設置等）」により、渋滞解消、緩和を図る。

(2) 3つの分散

「集中」している交通を「3つの分散」をキーワードとして渋滞の緩和に取り組む施策である。

①交通経路の分散

幹線道路や交差点に「集中」している交通を交通容量拡大施策で構築した道路ネットワークを効果的に活用し、選択できる経路を増やすことで交通の分散を図る。
例) 交通情報提供の充実化（道路情報板、VICS）

②交通手段の分散

自家用車に「集中」している交通手段をバスやモノレールといった公共交通機関等へ移動手段を分散させ、交通手段の分散を図る。
例) モビリティ・マネジメント（MM）
パーク&バスライド（P&BR）

③交通利用時間の分散

通勤・通学時や帰宅時に「集中」している交通を比較的余裕のある時間帯に分散させ、交通利用時間の分散を図る。
例) 時差出勤

4. 「交通手段の分散」の取り組みについて

「3つの分散」のうち、現在、南部国道事務所で行っている「交通手段の分散」におけるモビリティ・マネジメント、パーク&バスライドの2事例を紹介する。

(1) モビリティ・マネジメント（MM）

モビリティ・マネジメント（以下、MMと呼ぶ）とは、ひとり1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことである。

南部国道事務所では、「クルマのかしこい使い方」の小冊子や「バス路線マップ」をコミュニケーションツールとして活用し、過度な自家用車の利用が環境や健康に与える影響等を説明、公共交通機関等への転換を促すコミュニケーション活動を実施している。



図-5 コミュニケーションツール

①これまでの取り組みと反省点

事業所への個別訪問、休日の出前講座の活動を通して賛同を呼びかけたが、期待していた効果が見込めず、効率的・効果的な手法への転換が必要であった。

(事業所へのアプローチ)

那覇市内の6事業所を対象に従業員に説明を行い、賛同を呼びかけたが、バス路線沿線の居住者がいない等の理由で、参加者が少ない状況であった。

(住民へのアプローチ)

国道58号沿線でバスの利便性が高い地域の居住者を対象に出前講座を開催して、賛同を呼びかけたが、参加者が少ない状況であった。

②反省点を踏まえた活動の転換

これまでの取り組みの反省を踏まえ、まずは身近な事務所職員に対して賛同を呼びかけ、次に環境に関心の高い企業へアプローチし、拡大を目指した。

(南部国道事務所職員へのアプローチ)

効率的に拡大を図るため、事務所へ通勤している職員へのアンケート調査(2回)、個別のバス路線マップの配布、定期的な情報配信によるコミュニケーション活動を実施した。結果として、45名の賛同が得られた。

項目	内容
調査対象	事務所へ通勤している職員(全職員)
調査期間	平成20年9月8日(月)~12日(金)
調査票配布部数	189部
回収状況	155サンプル(回収率:82.0%)
賛同者	35名

表-2 職員へのアンケート調査実施状況(初回)

初回アンケートで賛同しなかった職員も継続したコミュニケーションの実施により、賛同に転じる方も存在した。

項目	内容
調査対象	事務所へ通勤している職員 ※初回調査で賛同できないと回答した方
調査期間	平成20年11月11日(火)~21日(金)
調査票配布部数	67部
回収状況	48サンプル(回収率:71.6%)
賛同者	10名

表-3 職員へのアンケート調査実施状況(2回目)

[職員アンケート回答の主な内容]	
・自動車通勤者のうち、5割以上の方(62名)がクルマ通勤を控えた方が良く考えていた。	
・バスやモノレールでの通勤可能性がある職員は全体の約2割(35名)であった。	
・約2割(34名)の方が「バス・モノレール通勤」は絶対に無理との回答であった。	

(環境に関心の高い企業へのアプローチ)

これまでの事業所への個別訪問では効果が上がらなかったことを踏まえ、都市圏内の環境に関心の高い企業へ賛同を呼びかけ、企業独自の取り組み(講演会)と一緒に活動を実施することにより、405名の賛同を得る等、効率的・効果的な拡大が図れた。

項目	内容
調査対象	環境に関心の高い企業2社
調査期間	平成20年11月中下旬~12月初旬
調査票配布部数	1,180部
回収状況	880サンプル(回収率:74.5%)
賛同者	405名

表-4 企業へのアンケート調査実施状況

[企業アンケート回答の主な内容]	
・「かしこいクルマの使い方」について、9割以上の方が理解できたと回答があった。	
・「都市圏での渋滞緩和のためにできること」について、「公共交通機関の利用」(21名)、「時差出勤」(11名)との回答があった。	
・その他、自由意見として、「できるだけ多くの方に意識させていただきたい」、「環境に対する意識を高めなければ」といった声も寄せられた。	

③賛同者と協働した一斉カーフリーの実施

今回、企業を含め、多くの賛同者が得られたこと、また、個人の行動がどのような効果をもたらすのかを確認・情報提供し、今後も継続的にMMを実施して頂くことを目的として「一斉カーフリー(自家用車を使わず、1日を過ごしてもらうこと)」を呼びかけ、実施を行った。

〔実施概要〕

- ・実施時期
平成21年2月13日（金）6：30～9：30
- ・実施内容
賛同者にカーフリーを呼びかけ、管内の主要渋滞交差点（国道58号港川、泊、明治橋、国道330号古島）において、カーフリー実施有無で交通状況の変化を確認。

図-6 カーフリー呼びかけのチラシ

〔実施結果〕

カーフリーの呼びかけに対して、62名の協力を得た。

	通過者数	交通の変化
港川交差点	26名	一部、渋滞緩和が見られた
泊交差点	13名	交通の変化は見られなかった
明治橋交差点	9名	交通の変化は見られなかった
古島交差点	4名	交通の変化は見られなかった

表-5 各交差点の通過者数と交通の変化

〔コミュニケーションへの活用例〕

一斉カーフリーの結果については、今後も継続的にMMに取り組みでもらえるよう個人の行動意欲を掻き立てる工夫を凝らした情報配信を行った。

図-7 コミュニケーションの実施例

一部、渋滞緩和が見られた国道58号港川交差点の例

実施日：平成21年2月13日（金）
非実施日：平成21年2月27日（金）で比較

観測日の違いによる交通量の変動はあるが、以下を確認。

- ・左折流入交通量：約40台（約1割）減少
- ・滞留長：最大で150m（450m→300m）減少

(2) パーク&バスライド (P&BR)

パーク&バスライド（以下、P&BR呼ぶ）とは、郊外から都心部へ行くとき、自宅から郊外のバス停までは自家用車で行き、バス停の近くに自家用車を停めて、そこからバスで都心部へ向かうという移動方法で、都心部へ流入する交通量を減らすことで渋滞の緩和・解消が期待される施策である。

南部国道事務所では、平成18年10月から国道58号牧港高架下及び高架横（宜野湾市宇地泊地区）の空きスペースへ駐車スペースを62台分設置し、試行的に実施している。



図-8 P&BRイメージ

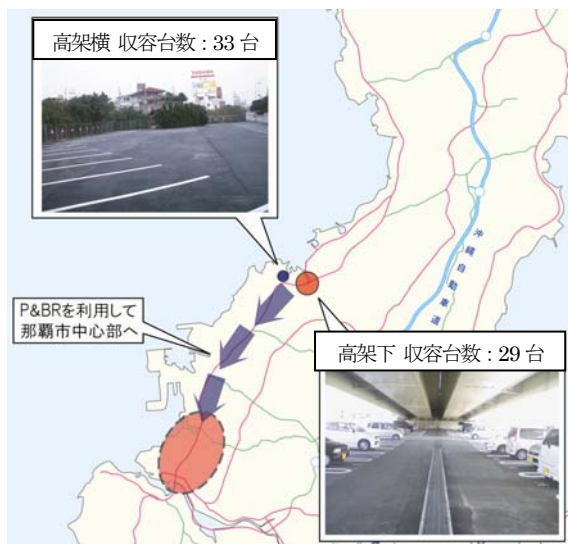


図-9 実施箇所図

実施当初は、利用者も少ない状況であったが、ロコミによる広がりもあり、現在では常に10数名の予約待ちが発生する等、好評となっている。

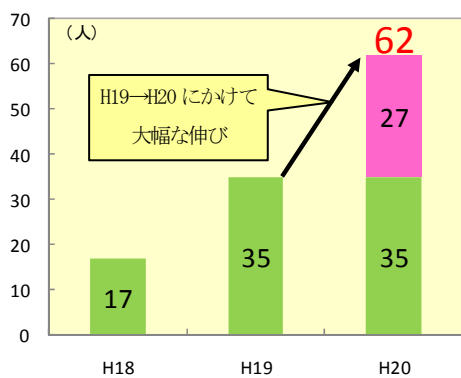


図-10 P&BR利用者の推移 (H18~H20)

[P&BR利用者の声]

- ・バス乗車時間に読書や音楽を聴けたり、仮眠できたり、仕事とプライベートのよい切り替えになる。
- ・バスの良い面を感じるようになった。
- ・渋滞を改善するだけでなく、CO2 も減らせる良い取り組みと思います。

5. 今後の課題

今回実施した企業とのコミュニケーション活動を通じたMMの実施については、双方にとって相乗効果が発揮でき、活性化にもつながる効果的な方法であったと思われる。

今後は、持続的に発展させられるような工夫を凝らした取り組みを継続していけるかが課題となる。

また、P&BRについては、現在、本箇所ですでに試行的に実施しているものの、駐車スペースの絶対数が足りないことから、今後は、道路残地や民間企業の駐車スペース等を有効活用した利用環境の整備構築が課題となる。

6. おわりに

これまで渋滞対策は、ハード整備による施策が中心となって進められているが、ソフト施策も取り入れることにより、より効果が発現されると考える。

今回紹介した施策は、立ち上げから継続的に取り組んだもので、ようやく軌道に乗りつつある状況となっている。

これまでの取り組みから、人の生活スタイルを変えることは難しいことと痛感しているが、今後も継続的に取り組んでいき、快適な道路環境の実現に貢献していきたい。