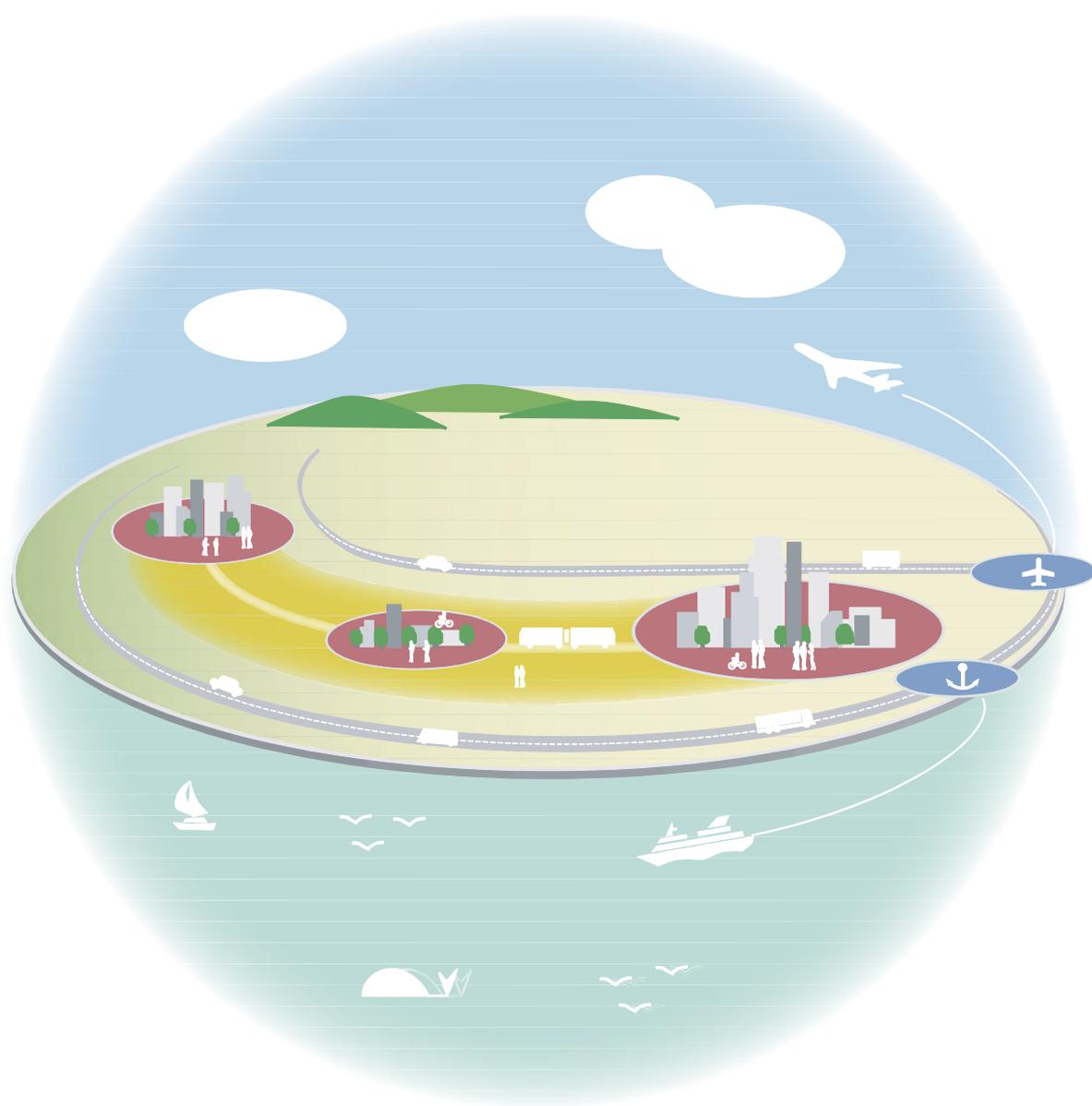


沖縄本島中南部都市圏 総合交通戦略



平成23年3月

沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課

目次

1. 第1章、第2章、第3章
2. 第4章
3. 第5章、第6章、第7章、参考1、参考2

第1章	検討内容	1
1-1	検討目的	1
1-2	調査の対象エリア	4
1-3	調査の内容と全体構成	5
第2章	沿線地域別の整備方針	7
2-1	国道58号～国道330号沿線地域の整備方針	7
2-1-1	沿線地域全体に期待される役割	7
2-1-2	沿線地域全体の整備方針	9
2-2	国道329号沿線の整備目標と方針	15
2-2-1	沿線地域全体に期待される役割	15
2-2-2	沿線地域全体整備の方針	16
第3章	地域別の交通サービスの目標水準	23
3-1	沿線地域がめざす街づくりの目標	23
3-2	国道58号～国道330号沿線地域全体の目標水準	25
3-3	国道329号沿線全体の目標水準	28
3-4	地域個別の目標水準	31
3-4-1	那覇地域の個別目標	31
3-4-2	浦添地域の個別目標	32
3-4-3	宜野湾地域の個別目標	33
3-4-4	沖縄・北中城地域の個別目標	34
3-4-5	南風原・与那原・西原地域の個別目標	35

第 4 章	地域別の施策パッケージの検討	37
4-1	施策パッケージのイメージ	37
4-2	地域別の施策パッケージ	38
4-2-1	那覇市の具体施策の展開方針	38
4-2-2	浦添市の具体施策の展開方針	43
4-2-3	宜野湾市の具体施策の展開方針	47
4-2-4	北中城村の具体施策の展開方針	51
4-2-5	沖縄市の具体施策の展開方針	55
4-2-6	国道 329 号沿線（南風原町・与那原町・西原町） の具体施策の展開方針	59
第 5 章	地域別具体施策の検証	63
第 6 章	地域別の関連施策事業計画の策定	71
第 7 章	総合交通戦略策定後の推進管理体制	93
参考 1.	協議会規約等	97
参考 2.	協議会の開催経緯	101

第1章 検討内容

1-1 検討目的

本業務は、平成 20 年度に策定された沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランの実現に向けて、平成 21 年度に引続き具体的な施策の展開を検討するものであり、マスタープランで位置づけている新たな公共交通システム導入エリア（国道 58 号及び国道 330 号、国道 329 号）を中心とした、本都市圏の総合交通戦略を策定することを目的とする。

なお、調査にあたっては、策定中の「沖縄県総合交通体系基本計画」と整合を図るとともに、長期的な新たな公共交通システムとしての発展性、基地跡地などの周辺土地利用展開、地域住民ニーズなども可能な範囲で踏まえることとする。

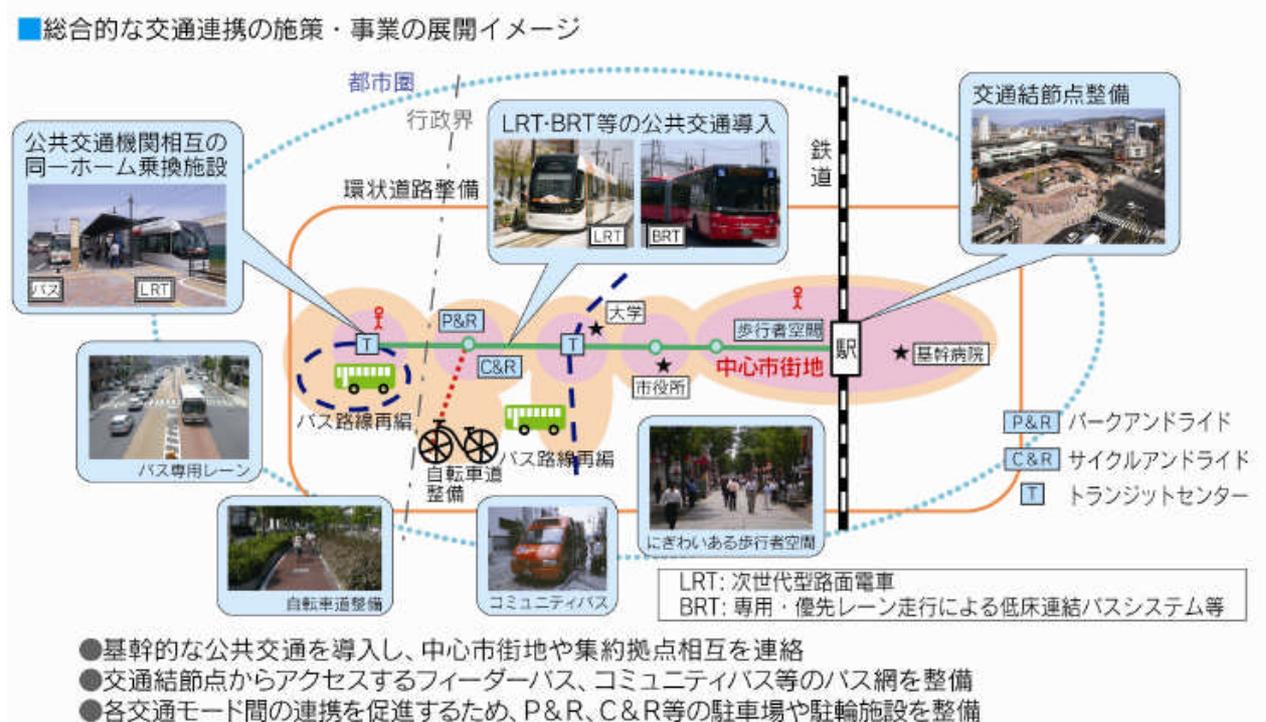


図 1-1 総合交通戦略の施策・事業展開イメージ

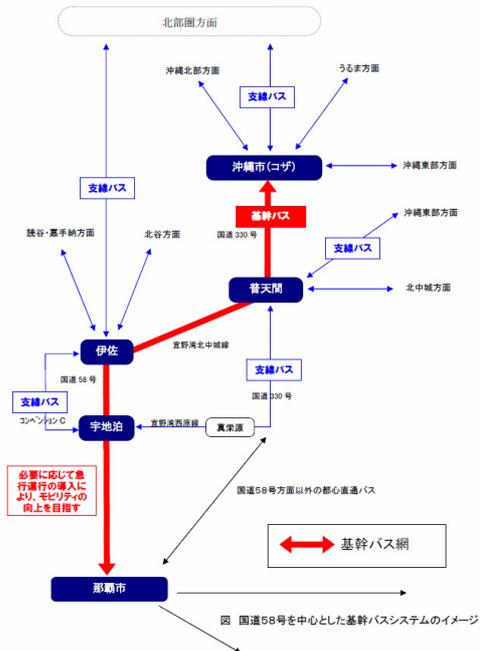
(参考) 本調査を取り巻く諸情勢

関連計画等	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
1. 振興計画	現在の振興計画の期間 (H14~H23)				次期振計?
		沖縄振興計画総点検など			
2. 21世紀ビジョン	ビジョン検討 (長期構想)		基本計画作成		
3. 総合交通体系基本計画	現在の沖縄県総合交通体系基本計画 (H14策定)		沖縄県総合交通体系基本計画の改訂		
4. 新たな公共交通システムの検討			鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査		
5. 総合交通戦略	モノレール延長地域策定	モノレール延長地域以外 国道58号、329号沿線			PDCA
6. 第3回PT調査	マスタープラン策定				
7. 連携計画/基幹バスシステム	連携計画策定			連携計画に基づく再生総合事業等	
8. 基地跡地利用計画	跡地有効利用ビジョン他	跡地利用計画の具体的検討等			
		駐留軍用地の跡地利用における商業分野適正立地モデル構築事業			
9. 骨格交通網の整備事業		モノレール延長事業			
		西海岸道路等整備事業			
10. 那覇空港 那覇港	那覇空港平行滑走路増設/国際貨物便 (ANA貨物) の展開				
	那覇港整備/中城港湾、MPT事業等の展開				
11. 観光振興計画等	現在の観光振興計画の期間 (H14~H23)				
		ビジット沖縄計画 (10年後に1千万人)			
12. その他	沖縄大学院大学整備 (平成21年度一部供用予定)				
		沖縄県地球温暖化対策実行計画 (仮称)			

注) 確定工程以外に事務局想定を含む

(参考) 連携計画との関連性

- 地域公共交通総合連携計画は、中南部都市圏全域のバス網再構築計画のうち、国道58号を中心とした地域について、基幹バスシステムの導入を推進していくための、基本方針や目標、事業等を定めた実施計画であり、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づく協議会のもとで策定された。
- 本調査（総合交通戦略）では、地域公共交通活性化・再生総合事業との連携を図りながら、連携計画におけるソフト系事業との棲み分けを図り、地域の将来像を実現するために必要なハード/ソフトの施策パッケージを策定する。



【連携計画で目標を達成するために行う事業】

- ① 基幹バス実証運行の実施・評価
- ② 基幹バス実証運行に向けた広報活動、啓発活動
- ③ 公共交通サービスに関する情報提供（バス利用案内マップ、乗継案内の作成等）
- ④ 公共交通利用促進に資する事業（パンフレット、HP作成、シンポ開催、MM等）
- ⑤ バス待合環境整備（バス停のグレードアップ）
- ⑥ 車両等関連施設整備（車両デザイン統一化）
- ⑦ 乗継割引運賃設定（乗継割引の導入）
- ⑧ ICカードシステム導入その他 ITシステム等の高度化

都市・地域における公共交通の活性化・再生に係る施策について

1. 都市・地域における総合交通戦略の推進

～安全で円滑な交通の確保と魅力あるまちづくりのために～

交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進

総合交通戦略策定協議会

都市の将来像

目標：将来像を実現するために必要な都市交通サービスレベル

実施プログラム(施策パッケージ)

ハード

- LRT、バス等の公共交通の導入
- 交通結節点整備
- 歩行者・自転車環境整備
- 自転車・自転車道整備
- 交通点検員等

ソフト

- 歩行者・自転車・自動車・公共交通の適正利用のための戦略的誘導
- 安全配慮等による歩行者・自転車・自転車道整備
- 戦略的実施に伴う社会変革等

(戦略策定と事業推進地区)

- ① 笠岡市
基幹バスを軸とした集約型都市構造の実現
- ② 富山市
LRT・バスの公共交通の整備と併せた中心市街地活性化他22地区(関係国費:1,173億円)

■ 総合交通戦略に基づく施策・事業の展開イメージ

● 無料の公共交通を導入し、中心市街地や集約型相互を連絡
 ● 交通結節点からアクセスするフーダーバス、コミュニティバス等のバス網を整備
 ● 公共交通モード間の連携を促進するため、P&R、C&R等の駐車場や自転車駐輪場を整備

2. 地域公共交通活性化・再生法

協議会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(平成19年10月1日施行)

市町村 公共交通事業者 道路管理者 港湾管理者 公安委員会 住民等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業のうち協議会が実施する事業

(例)

- 公共交通の利用促進活動(レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計等)
- 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実施
- コミュニティバス・乗合タクシーの導入
- 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更の実証運航

新支援制度による支援(H20)

- 計画的取組の実現
- 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 協議会の裁量確保
- 事業をパッケージで一括支援
- メニュー間、年度間融通の容易化

【地域の実情に応じた支援の実現】

- 地域の実情に応じた協議負担の実現

【事業評価の徹底】

- 成果を事後評価し、効果的・効果的な事業実施を確保

※補助率 1/2、1/3等

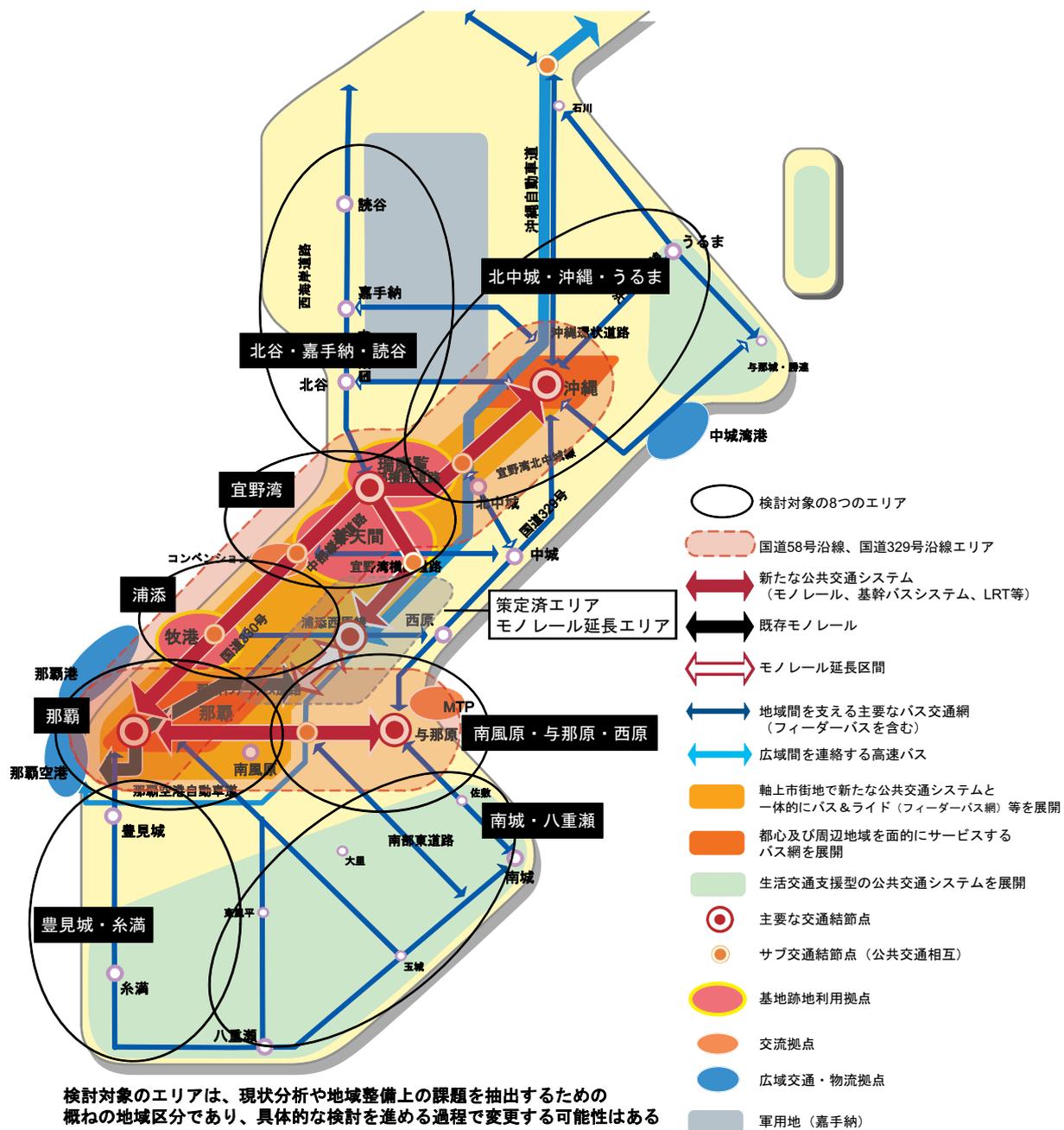
地域公共交通特定事業

- 軌道運送高度化事業(LRT)
- 道路運送高度化事業(BRT)
- 乗継円滑化事業等

図 1-2 都市・地域における公共交通の活性化・再生に係る施策

1-2 調査の対象エリア

総合交通戦略の策定エリアは、第3回PT調査で提案されている新たな公共交通システムの沿線である「国道58号沿線的那覇市から国道330号沿線の沖縄市方面に至る地域」、「国道329号沿線的那覇市から与那原町方面に至る地域」を中心に、端末交通サービスが想定される背後圏域も含めた地域を対象に検討を行う。



図出典：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書

図 1-3 本調査の対象エリア

1-3 調査の内容と全体構成

本調査の内容を以下に示す。

(1) 地域別の施策パッケージの検討

平成 21 年度に検討された地域別の具体施策の展開方針を踏まえ、地域別の施策パッケージの検討を行う。地域別の施策パッケージの検討に際しては、同じく平成 21 年度に検討された地域別の整備目標、及び交通サービスの目標に対応し具体施策の再整理を行う。

(2) 地域別の具体施策の検証

事業の実施可能性を考慮し、施策パッケージ代替案における事業の優先度について整理する。特に優先度の高い施策については、関連自治体へのヒアリング、協議等を踏まえ、施策の具体的内容を検証する。

(3) 地域別の関連施策事業計画の策定

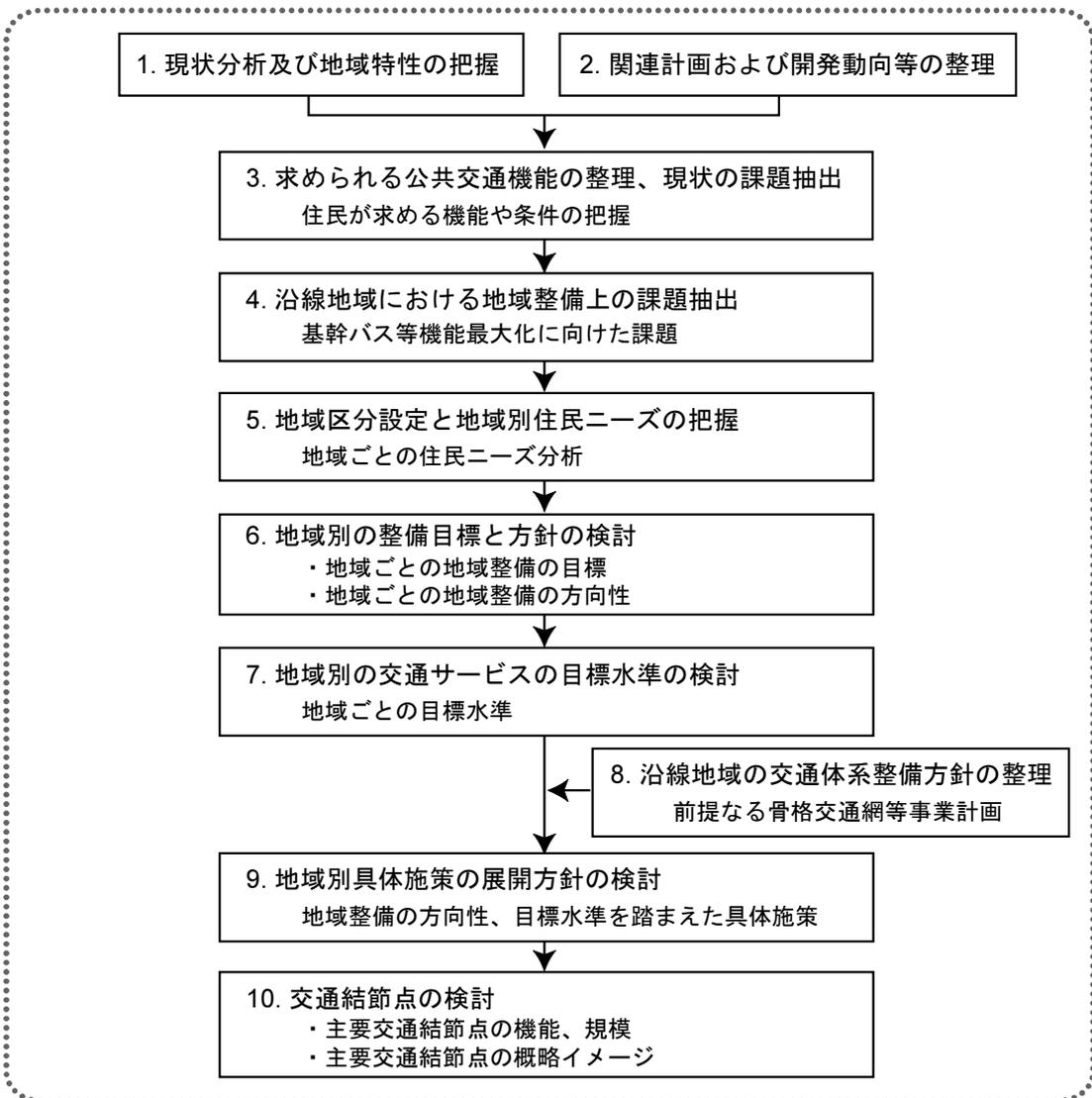
(2) の具体施策の検証を通して、地域別の関連する施策事業を整理し、その実施内容、実施主体、実施スケジュールを策定する。検討にあたっては、各実施主体（特に関係自治体）との協議・調整を密に行う事とする。

(4) 沖縄県中南部都市圏都市交通協議会の運営

委員会・幹事会（各年 1 回）、および検討 WG（年 3 回）を開催し、その運営・資料作成を実施する。なお、協議会構成、協議会メンバーについては、業務の中で協議する。

本調査の全体構成は、次頁図に示す通りである。

平成 21 年度



平成 22 年度

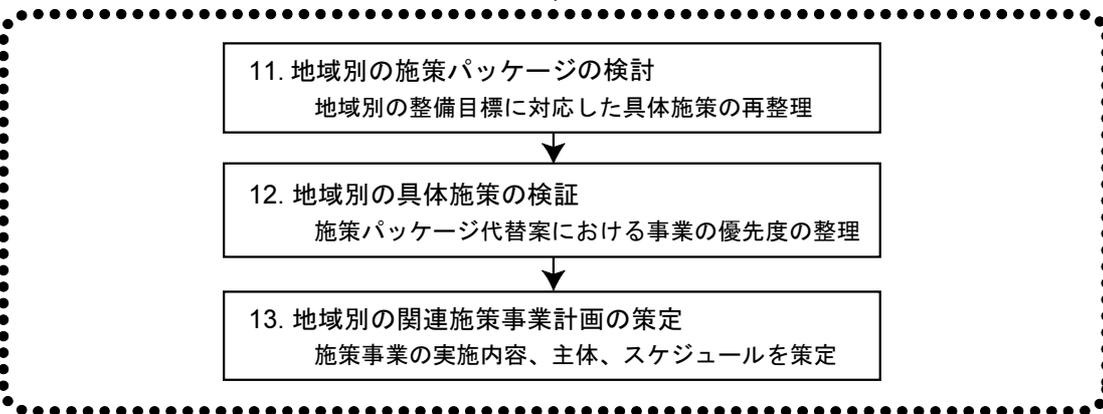


図 1-4 本調査の全体構成

第2章 沿線地域別の整備方針

2-1 国道 58 号～国道 330 号沿線地域の整備方針

平成 21 年度の成果として、国道 58 号（那覇市）～国道 330 号（沖縄市）沿線地域【※以下、『国道 58 号～国道 330 号沿線地域』とする】の整備方針について、都市交通マスタープランに掲げた基本理念である『環境』『振興』『安心』の 3 つのキーワードを念頭において設定した。

2-1-1 沿線地域全体に期待される役割

(1) 都市圏における公共交通を中心とした生活行動を先導する環境重視型街づくり

沿線地域は、南北都市圏軸の骨格であること、大量かつ多様な交通活動や公共交通ネットワークの資源があること等、今後の都市圏の発展を先導する地域である。従って、環境面においても都市圏全域の中で、公共交通サービスの向上やこれに併せた集約型市街地の展開等、環境重視型の生活行動を率先して実現していく地域として期待される。

(2) 多様な拠点地域に対する新産業導入や再編整備による活力を生み出す街づくり

沿線地域は、那覇、沖縄といった都市拠点や基地跡地利用拠点など、これからの都市圏の大きな発展可能性を持った多くの特色ある拠点地域が展開している。従って、これら拠点地域における沖縄の未来を支えるような新たな都市機能導入や魅力ある拠点形成等、都市圏全体の活力創造を導く地域として期待される。

(3) 誰もが日常生活を安全安心に過ごせる街づくり

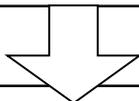
沿線地域は、特に高齢者が多く古くからの密集市街地が見られることが特徴である。今後は都市としての持続的発展が可能な機能集約型都市への転換を図り、高齢者でも安全安心で暮らしやすい街づくりを推進する地域として期待される。

【国道58号～国道330号沿線地域全体に期待される役割】

都市圏における公共交通を中心とした生活行動を先導する環境重視型街づくり

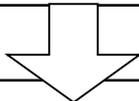
多様な拠点地域に対する新産業導入や再編整備による活力を生み出す街づくり

高齢者が日常生活を安全安心に過ごせる街づくり



【国道58号～国道330号沿線地域全体整備の理念】

南北都市圏軸の再生と進化
～新たな公共交通システム（基幹バス等）から始まる新しい暮らし～



【国道58号～国道330号沿線地域全体整備の方針】

方針1（環境）：公共交通中心の日常生活が可能な地域整備

- ①都心部や観光地域では、県民や観光客が車を利用せずに移動できる都心街づくり
- ②沿線の米軍基地跡地利用拠点では公共交通が利用しやすい街づくりを推進
- ③沿線に立地する従業値では、公共交通による通勤利便性を確保
- ④新たな公共交通システム（基幹バス等）の沿線では集約型市街地を誘導
- ⑤新たな公共交通システム（基幹バス等）を中心とした交通拠点整備とサービス圏域拡大

方針2（振興）：公共交通による活気と賑わいのあふれる地域整備

- ①都心部等の中心市街地における商業・業務機能の活性化
- ②沿線市街地における居住人口増加による賑わい、コミュニティの創出
- ③基地跡地利用拠点への新たな都市機能、街づくりの誘導
- ④西海岸地域におけるレクリエーションエリアとの連携による観光振興
- ⑤沿線地域への新たな集客施設の誘致
- ⑥交通結節点周辺地域における賑わいある地域拠点づくり
- ⑦基地跡地利用計画を踏まえた交通拠点の形成

方針3（安心）：誰もが公共交通で安心して生活できる地域整備

- ①都心部や観光地域では高齢者や観光客も安心して移動できる
- ②沿線地域には高齢者に配慮した住宅などの立地を誘導
- ③沿線の老朽密集市街地では快適かつ安全な居住環境を創出
- ④交通結節点や主要なバス停を中心とした安心して移動しやすい交通環境を形成
- ⑤地形的制約条件の緩和による安心・安全な利用圏域の拡大
- ⑥高齢者居住が多い地域では、バス停までのバリアフリーに配慮
- ⑦沿線の病院施設や商業施設への移動性を確保
- ⑧沿線高校への公共交通利用による通学利便性・安全性の確保

2-1-2 沿線地域全体の整備方針

方針 1 環境 公共交通中心の日常生活が可能な沿線地域整備

①都心部や観光地域では、県民や観光客が車を利用せずに移動できる都心街づくり

那覇都心、沖縄都心地域では、都心内の様々な移動が自動車に依存していることから、新たな公共交通システム（基幹バス等）やモノレールと連携し、車がなくても誰もが快適、安心に移動できる都心づくりを目指す。

②沿線の米軍基地跡地利用拠点では公共交通が利用しやすい街づくりを推進

基地跡地利用拠点は、高次都市機能や新たな産業機能が集積する拠点としてばかりでなく、次世代に向けた環境に配慮した地域整備が求められるため、跡地利用地域の景観や自然との調和を図りつつ、新たな公共交通システム（基幹バス等）へのアクセスビリティに配慮した土地利用計画や環境重視型の交通システムの展開を目指す。

③沿線に立地する従業地では、公共交通による通勤利便性を確保

国道 58 号沿線から少し離れた西海岸地域に集積する従業地は、現状では公共交通不便地域で大半の通勤が自動車に依存しているが、通勤者の環境意識の高まりに併せた公共交通の利便性向上策を多様な側面で展開し、通勤自動車交通削減による環境負荷軽減を目指す。

④新たな公共交通システム（基幹バス等）の沿線では集約型市街地を誘導

沿線地域の老朽密集市街地の再編整備やバス停や結節点などを中心とした集約型市街地整備の促進を通して、公共交通利用の一層の促進は勿論、バス停を中心とした徒歩で移動できる環境整備を目指す。

⑤新たな公共交通システム（基幹バス等）を中心とした交通拠点整備とサービス圏域拡大

新たな公共交通システム（基幹バス等）の交通機能を向上させるため、支線バスなどの基幹系以外の各種交通システムとの結節拠点を、交通ネットワークや背後圏の広がり等を踏まえ適正に配置整備し、更なる背後圏の拡大による公共交通利用の促進を目指す。

方針 1 環境

公共交通中心の日常生活が可能な沿線地域整備



図 2-1 公共交通中心の日常生活が可能な沿線地域整備

方針 2 振興 公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備

①都心部等の中心市街地における商業・業務機能の活性化

那覇都心や沖縄都心は賑わいのある中心市街地として活性化させることが重要であり、新たな公共交通システム（基幹バス等）と連携した総合的な交通環境の整備によって集客効果を高め、都心来訪者の増大による商業・業務機能の活性化を目指す。

②沿線市街地における居住人口増加による賑わい、コミュニティの創出

特にバス停を中心とした徒歩圏エリアでの市街地整備や施設誘導等による集約型市街地を形成し、沿線地域における賑わいやコミュニティのある街づくりを目指す。

③基地跡地利用拠点への新たな都市機能、街づくりの誘導

牧港、普天間、瑞慶覧などの基地跡地利用拠点では、新たな公共交通システム（基幹バス等）などの優れた交通機能や、それぞれの地域資源や特性を活かし、次世代にふさわしい新たな都市機能の導入集積や拠点形成を目指す。

④西海岸地域におけるレクリエーションエリアとの連携による観光振興

西海岸地域にあるコンベンション、リゾートホテル、マリーナ、商業施設等の観光エリアに対しては、新たな公共交通システム（基幹バス等）や端末交通システムの拡充による、観光客がわかりやすく利用できることによる観光利用促進を目指す。

⑤沿線地域への新たな集客施設の誘致

沿線地域における空閑地等は、集約型市街地の早期実現に向けた面整備の推進に加え、西海岸などの観光資源を活かした新たな集客施設誘致等の立地を目指す。

⑥交通結節点周辺地域における賑わいある地域拠点づくり

新たな公共交通システム（基幹バス等）と支線バス、P&R など端末交通システムが結節する交通結節点地域では、乗継利用者の利便性や周辺住民の利便性を考慮した商業機能等を導入し、賑わいのある地域拠点づくりを目指す。

⑦基地跡地利用計画を踏まえた交通拠点の形成

基地跡地を活用した駐留軍用跡地利用計画では、施設駐車場やターミナルを活用した交通拠点を整備し、P&R 等による新たな公共交通システム（基幹バス等）への利用促進を目指す。

方針2 振興

公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備

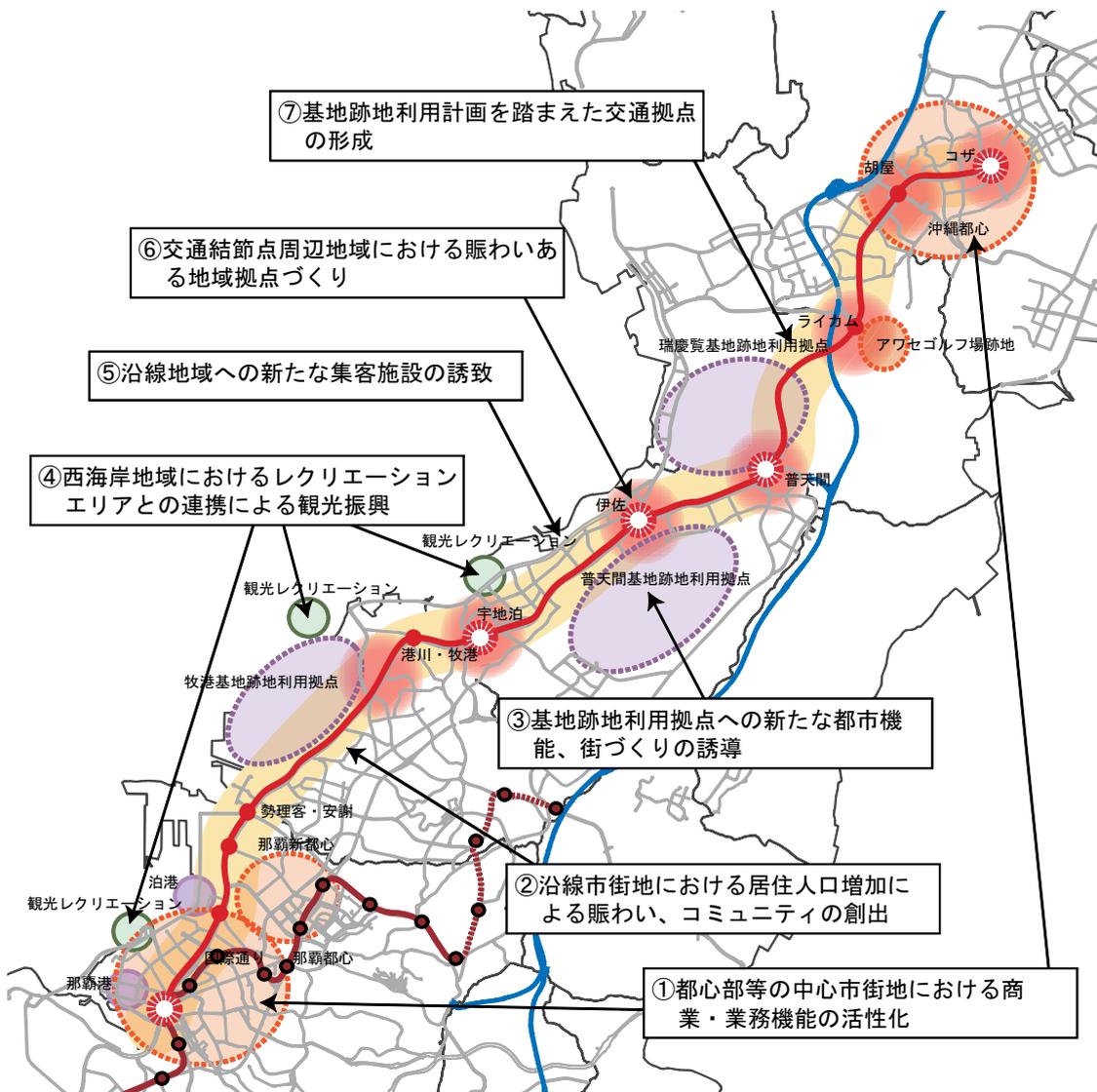


図 2-2 公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備

方針 3 安心 高齢者が公共交通で安心して生活できる沿線地域整備

①都心部や観光地域では高齢者や観光客も安心して移動できる交通環境を整備

那覇都心や沖縄都心部の来訪者は高齢化が進展しており、公共交通機関や都心空間における施設のバリアフリー化といったハード的側面は勿論、観光客にもわかりやすい案内表示や交通サービスの拡充を目指す。

②沿線地域には高齢者に配慮した住宅などの立地を誘導

沿線の高齢者が多く居住する浦添、普天間、沖縄市街地では、高齢者の安全安心な生活を確保するために、市街地整備の再編に併せてバス停付近に高齢者が居住しやすい住宅立地（公営住宅再整備等）の誘導を目指す。

③沿線の老朽密集市街地では快適かつ安全な居住環境を創出

老朽密集市街地では、市街地の再編に併せて集合住宅も備えた土地利用の高度化や緑の空間を配置し、豊かで良好な居住環境を創出する。

④交通結節点や主要なバス停を中心とした安心して移動しやすい交通環境を形成

国道 58 号沿線の背後圏の住宅地等からバス停まで極力迂回のない安全なアクセス路を拡充し、公共交通を利用しやすい沿線環境整備を目指す。

⑤地形的制約条件の緩和による安心・安全な利用圏域の拡大

国道 58 号との高低差が大きな地域に対しては、背後地域の土地利用やバス停との結節性を考慮しながら、アクセス負荷を最小化する方策を施し、新たな公共交通システム（基幹バス等）の利用圏域拡大を目指す。

⑥高齢者居住が多い地域では、バス停までのバリアフリーに配慮したアクセス環境を整備

高齢者が多く居住する市街地では、ユニバーサルデザインに配慮した生活サービス道路等の歩道環境を創出し、バス停までの安全安心なアクセス環境を確保する。

⑦沿線の病院施設や商業施設への移動性を確保

商業や病院施設が集積している地域では、買物や通院等での施設間を周遊しやすい歩行環境を拡充するほか、各種施設との連携による公共交通の利用促進を目指す。

⑧沿線高校への公共交通利用による通学利便性・安全性の確保

都市圏の高校への通学手段のうち、自家用車による送迎割合は 35%に達する。そこで、今後、通学時の公共交通利用を促進するため、バス停から沿線高校までの安全な歩行および自転車通学環境を創出することを目指す。

方針3 安心 誰もが公共交通で安心して生活できる沿線地域整備

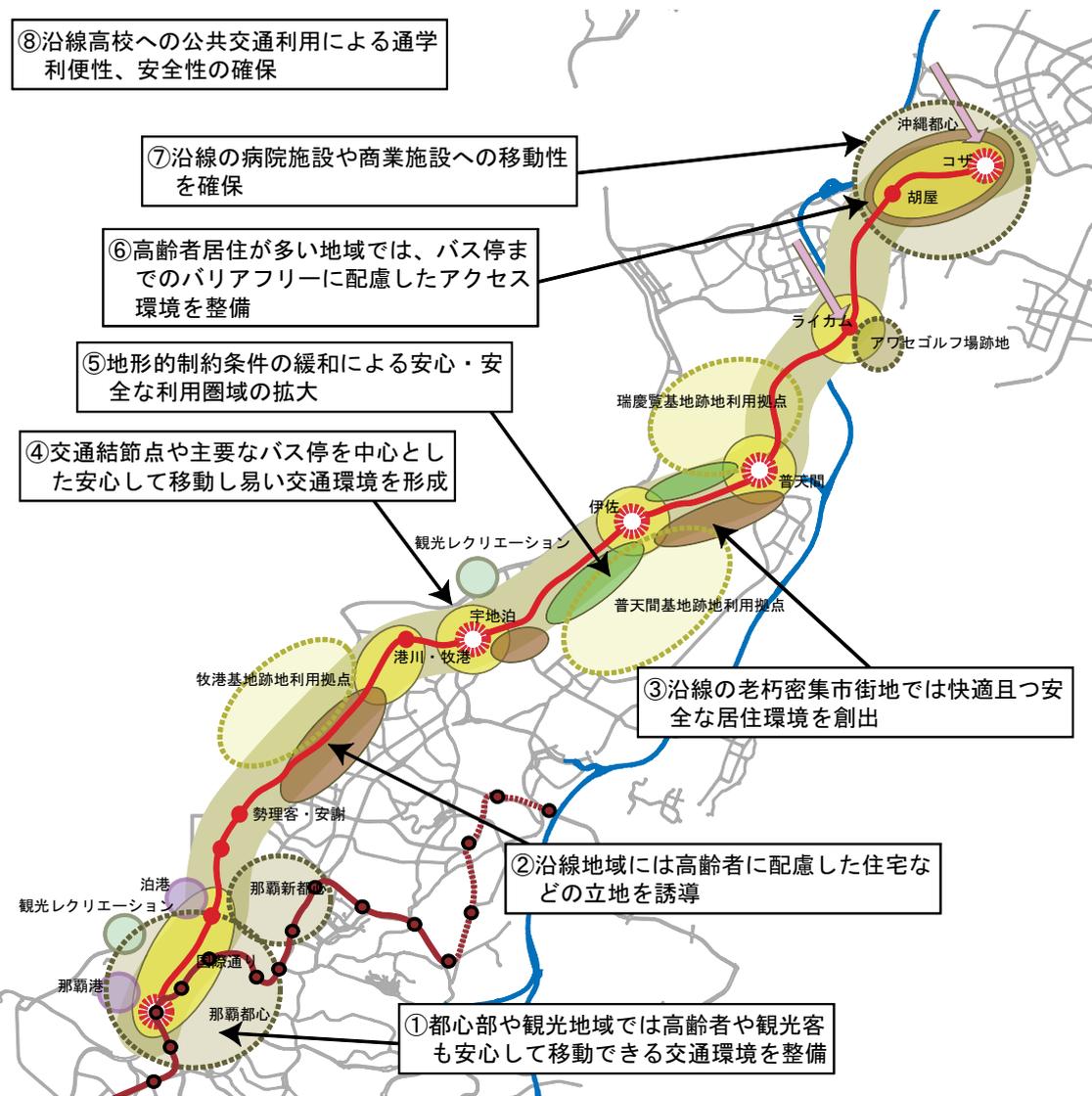
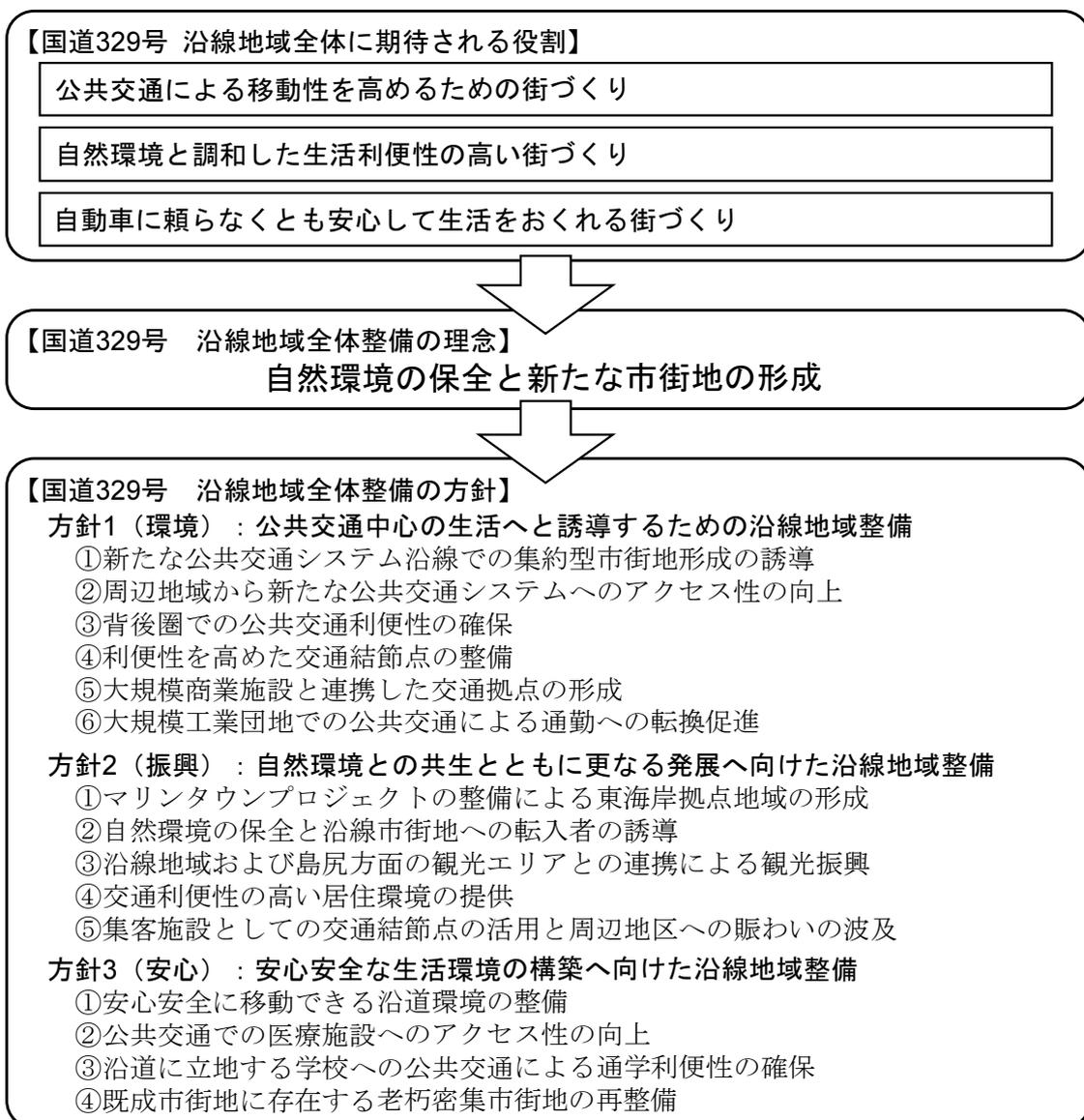


図 2-3 誰もが公共交通で安心して生活できる沿線地域整備

2-2 国道 329 号沿線の整備目標と方針

2-2-1 沿線地域全体に期待される役割

前節で整理した国道 329 号沿線地域に期待される役割を踏まえると、国道 329 号沿線地域では、新たな公共交通システムの導入を契機として、新たな公共交通システムの利便性の高さを活かし、これまでの自動車中心の生活スタイルから公共交通中心の生活スタイルへの転換を図るとともに、既成市街地の集約化を促進し、都市圏中心からの短距離・高アクセス性を有しながら豊かな自然環境と生活利便性が調和する地域へ向けた整備を図る。



2-2-2 沿線地域全体整備の方針

方針 1 環境 公共交通中心の生活へと誘導するための沿線地域整備

① 新たな公共交通システム沿線での集約型市街地形成の誘導

南風原町以東の国道 329 号沿線では、歩道や自転車道の整備を推進し、交通結節点やバス停を中心とした集約型市街地の形成を目指す。一方で那覇市内の国道 329 号沿線は、現時点でも概ね 100 人/ha を超える人口密度を有する住宅地が形成されている。そこで、集約型市街地として少なくとも現状を維持し、生活環境を低下させないよう管理を行う。

② 周辺地域から新たな公共交通システムへのアクセス性の向上

沿線の既存住宅地はもとより津嘉山北・西原中心地区・マリントウンの面整備地域では、新たな公共交通システムや乗り継ぎ可能な支線バス等までの徒歩・自転車等によるアクセス環境を整備し、新たな公共交通システムへのアクセス性を向上させることで利用率の向上を目指す。

③ 背後圏での公共交通利便性の確保

沿線後背圏に広がる交通不便地域や大学等が集積している文教地区、南部医療センターを中心とする医療地区では、新たな公共交通システムへのアクセス性を高めるために支線バスやコミュニティバス等を効率的に導入・運行し、新たな公共交通システムとの一体的な運用によって地域全体での公共交通の利便性向上を目指す。

④ 利便性を高めた交通結節点の整備

バリアフリーやユニバーサルデザインの考えを取り入れて、誰もが迷うことなく、そして抵抗なく乗り換え・乗り継ぎを行うことが可能な交通結節点の整備を行うことで、新たな公共交通システムの利便性向上を目指す。また、国場・兼城・マリントウンでは、パーク&ライドや送迎等の施設整備を行い、島尻や西原方面からの自動車利用者に対して公共交通の利用促進を図る。

⑤ 大規模商業施設と連携した交通拠点の形成

沿線に展開している南風原ジャスコ等の大規模商業施設と連携して施設駐車場を利用したパーク&ライド等の実施を検討し、新たな公共交通システムへの利用促進を図る。

⑥ 大規模工業団地での公共交通による通勤への転換促進

西原町沿岸部に立地している大規模工業団地では、通勤および帰宅時を対象にコミュニティバスや企業バス等を運行することで、自動車通勤から公共交通による通勤への転換を促す。

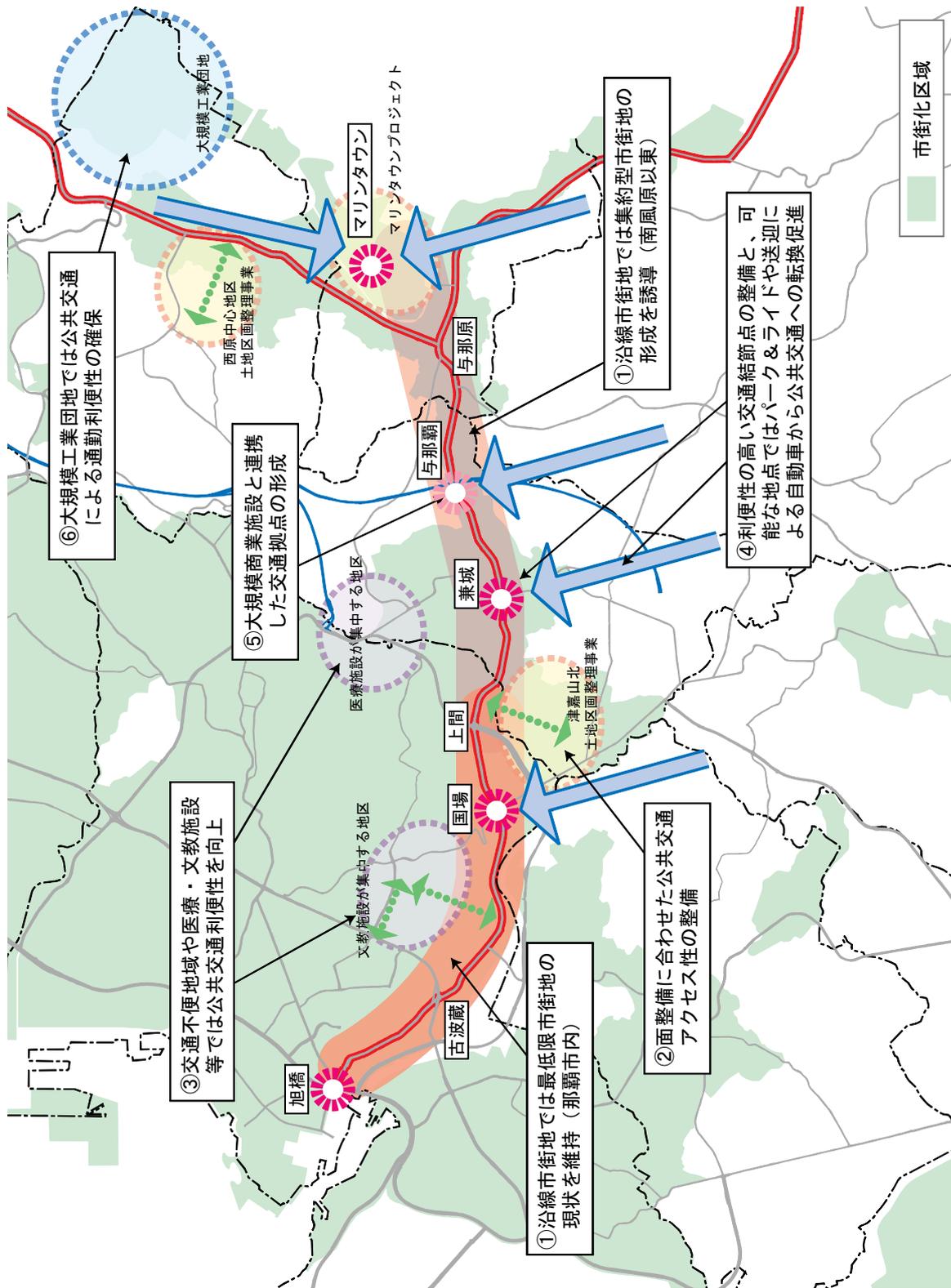


図 2-4 方針 1 (環境)：公共交通中心の生活へと誘導するための沿線地域整備

方針 2 振興

自然環境との共生とともに更なる発展へ向けた沿線地域整備

① マリントウプロジェクトの整備による東海岸拠点地域の形成

広域交通結節点としての整備のほか、各種施設と公共交通との接続性向上やエリア内の移動空間の整備等によって、東海岸地域の拠点地域としての形成を目指す。

② 自然環境の保全と沿線市街地への転入者の誘導

沿線の後背圏に広がる自然環境を保全するとともに、市街地のこれ以上の拡大を防止する。今後、地域への転入者は沿線の既存市街地へ積極的に誘導し、自然環境と共生する市街地の形成を目指す。

③ 沿線地域および島尻方面の観光エリアとの連携による観光振興

沿線および島尻方面に点在する観光エリアへの公共交通によるアクセス性を高めるとともに、交通結節点やバス停のハード・ソフト整備によって観光客にとっても利用しやすくかつ利便性の高い移動環境の提供を進めることで、観光拠点や交通拠点の集客力を活かして、周辺地域への賑わいの波及を目指す。

④ 交通利便性の高い居住環境の提供

新たな公共交通システム沿線への新規住宅地の立地や公営団地の移転等、居住環境の整備・誘導を推進し、公共交通利便性の高さと良好な居住環境とを合わせもった市街地の創出を目指す。

⑤ 集客施設としての交通結節点の活用と周辺地区への賑わいの波及

新たな公共交通システムと他の手段とが結節する交通結節点を持つ集客力を活かし、結節点および周辺地区への商業機能等の集約および新規導入を推進して、交通結節点を中心とした賑わいのある地域拠点作りを目指す。

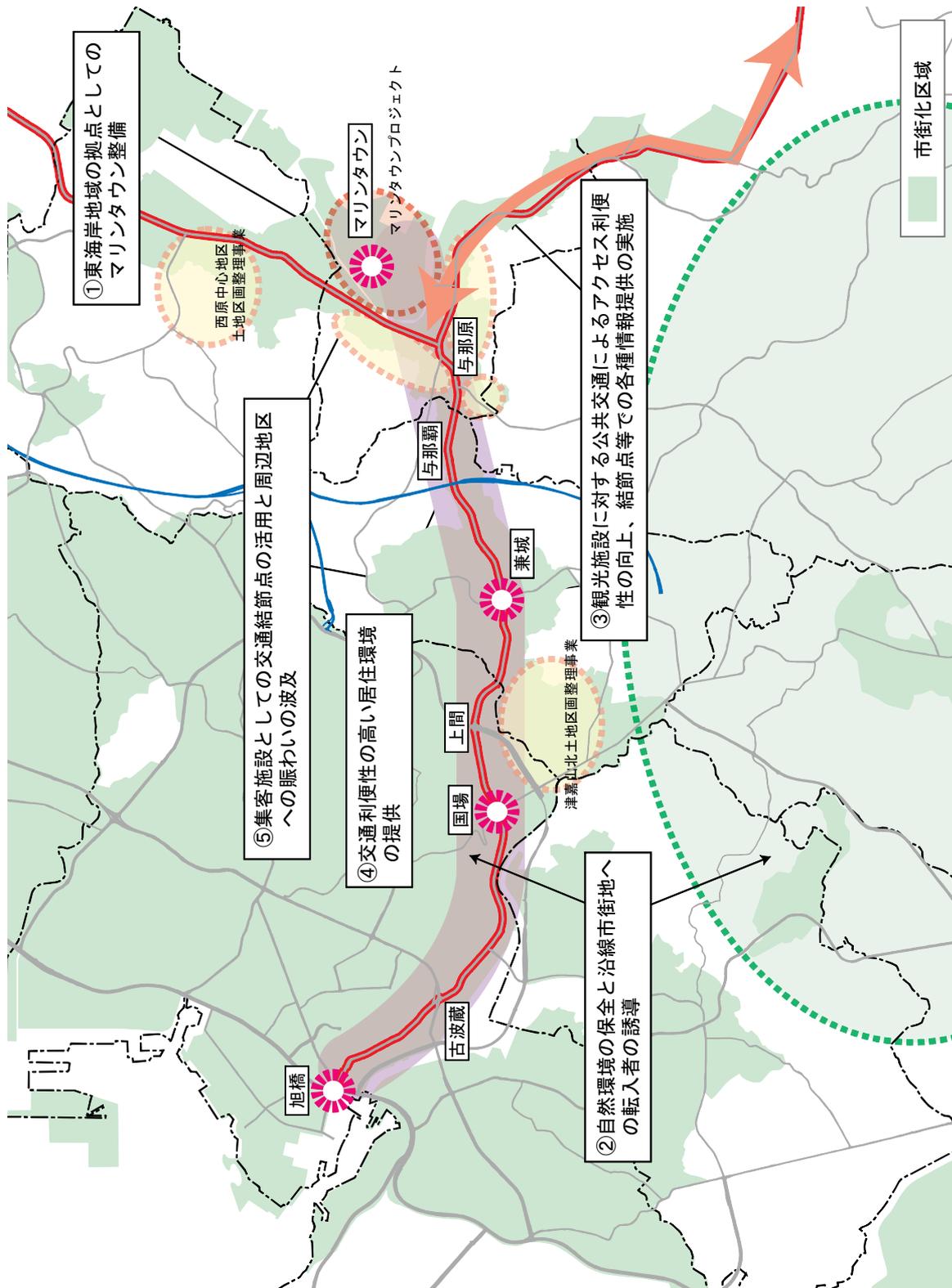


図 2-5 方針 2 (環境)：自然環境との共生とともに更なる発展へ向けた沿線地域整備

方針3 安心 安心安全な生活環境の構築へ向けた沿線地域整備

① 安心安全に移動できる沿道環境の整備

歩行者のみならずベビーカーやシニアカー利用者などにとっても安全にかつ快適に移動できるよう、沿線もしくは沿線うら道の歩道環境の整備やたまり空間としてのバス停整備を推進し、安心安全な沿道環境の構築を目指す。

② 公共交通での医療施設へのアクセス性の向上

交通結節点から医療施設への支線バス等によるアクセス性を高めることで、誰もが安心して生活を送れる街の形成を目指す。

③ 沿道に立地する学校への公共交通による通学利便性の確保

中南部都市圏では送迎による通学割合が高いため、公共交通の利便性を向上させることで公共交通による通学へのシフトを促すと共に、バス停から学校までのアクセス環境整備として、歩道・自転車道の分離などを行い、安全な通学環境の創出を目指す。

④ 既成市街地に存在する老朽密集市街地の再整備

既存の老朽密集市街地の再整備によって、居住環境の向上とともに自宅からバス停までのアクセス環境の整備を行い、子供からお年寄りまで安心安全に公共交通を利用できる環境の形成を図る。

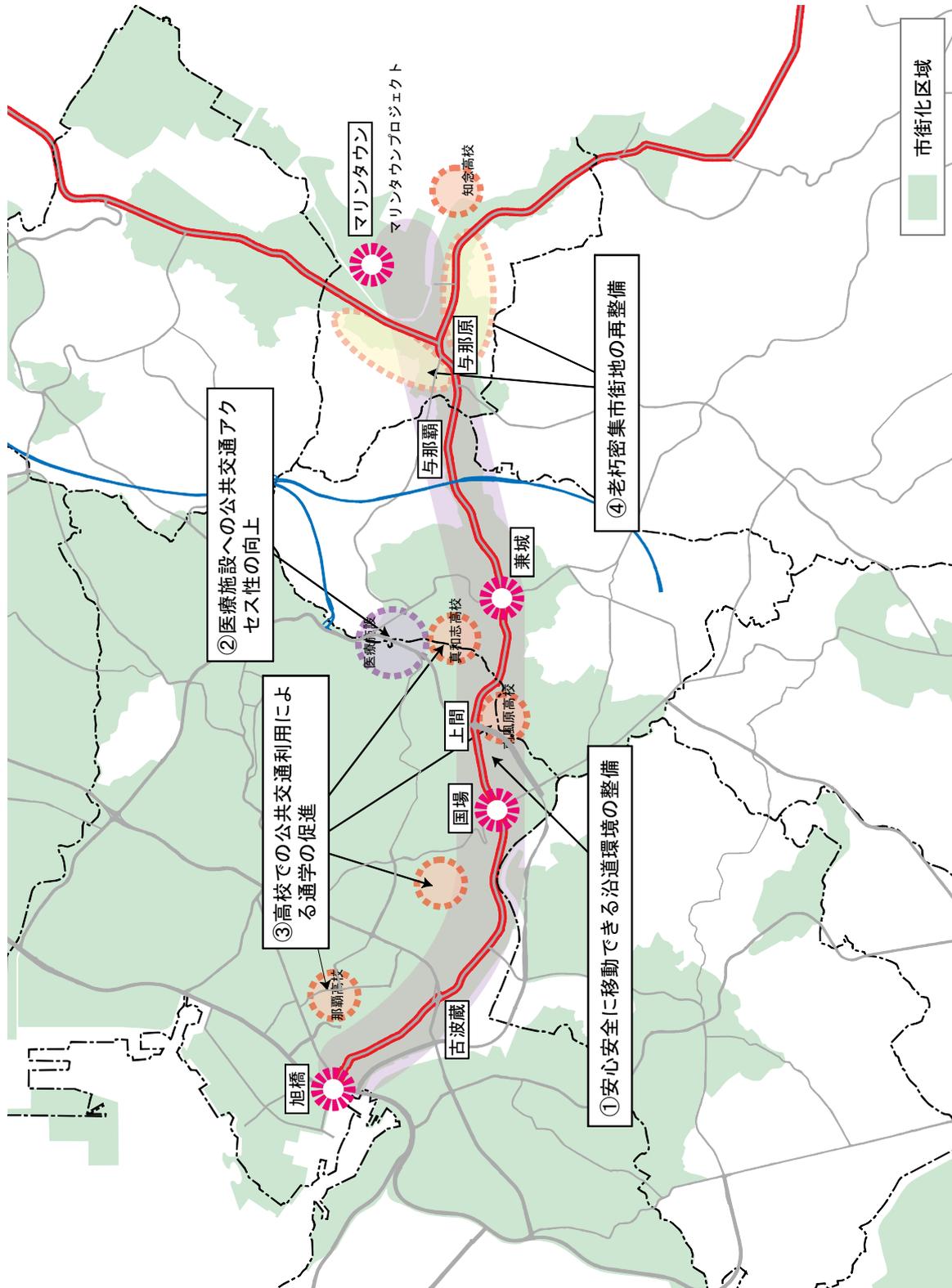


図 2-6 方針 3 (安心)：安心安全な生活環境の構築へ向けた沿線地域整備

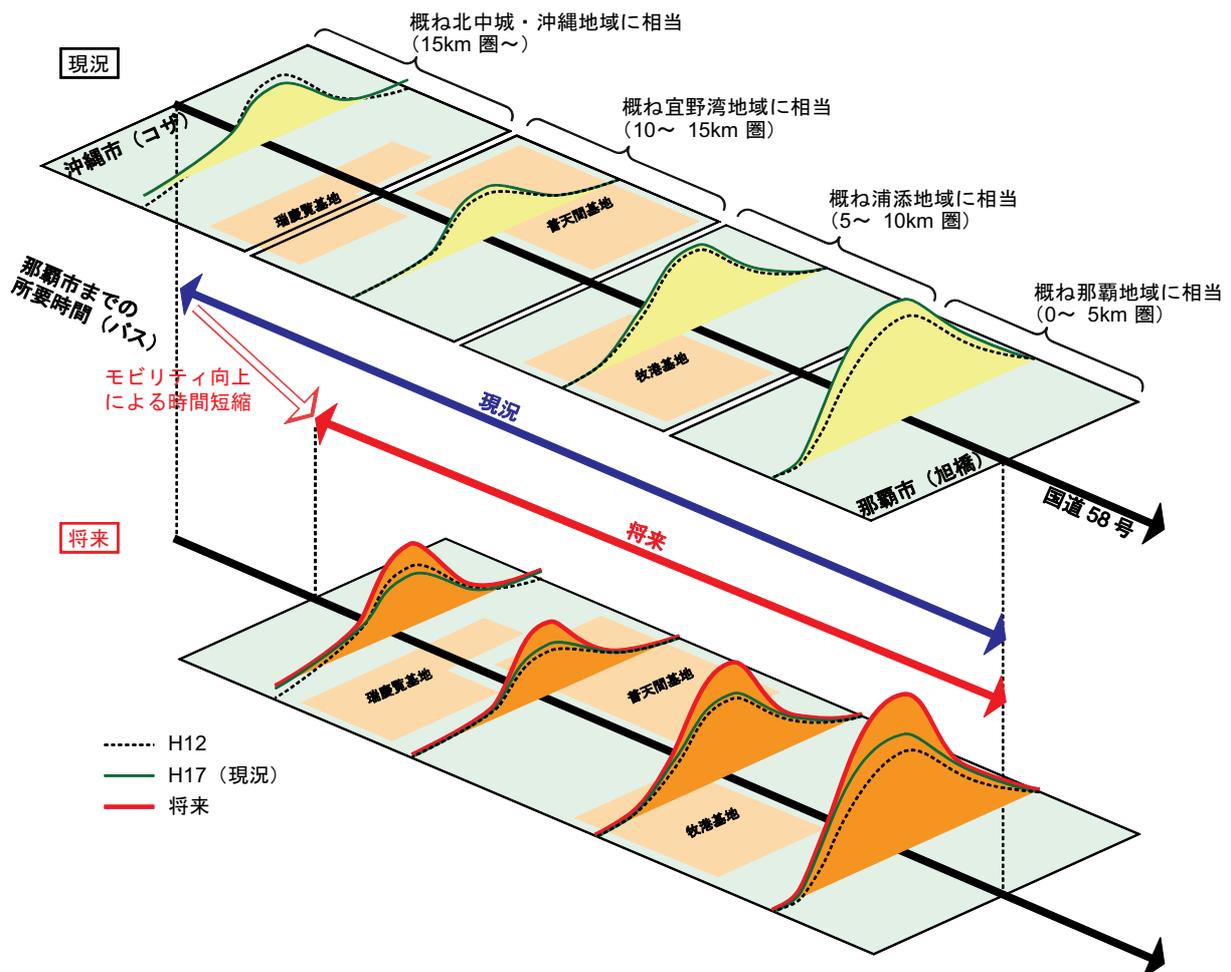
第3章 地域別の交通サービスの目標水準

平成 21 年度の成果として、地域の具体的な施策展開を図るための沿線地域全体、及び地域別の交通サービスの目標水準を検討、設定した。

3-1 沿線地域がめざす街づくりの目標

国道 58 号～国道 330 号沿線地域の整備方針を踏まえ、沿線地域がめざす街づくりの目標を掲げる。既に同地域は、バス網によるある程度の公共交通サービスが展開されていることもあり、沿線地域では都市圏の中でも比較的高い人口の集積があるが、現状の距離帯別人口集積を踏まえると、市街地の集約性の観点では課題がみられる。

したがって、更なる公共交通サービスの向上や関連交通施策と併せた、公共交通軸を中心とした集約型市街地形成の展開を図り、モビリティの向上と併せた公共交通利用の増進を図る街づくりを推進し、「環境」「振興」「安心」の目標の実践を目指すこととした。



(参考) 国道 58 号～国道 330 号沿線地域のバス停を中心とした距離帯別人口密度

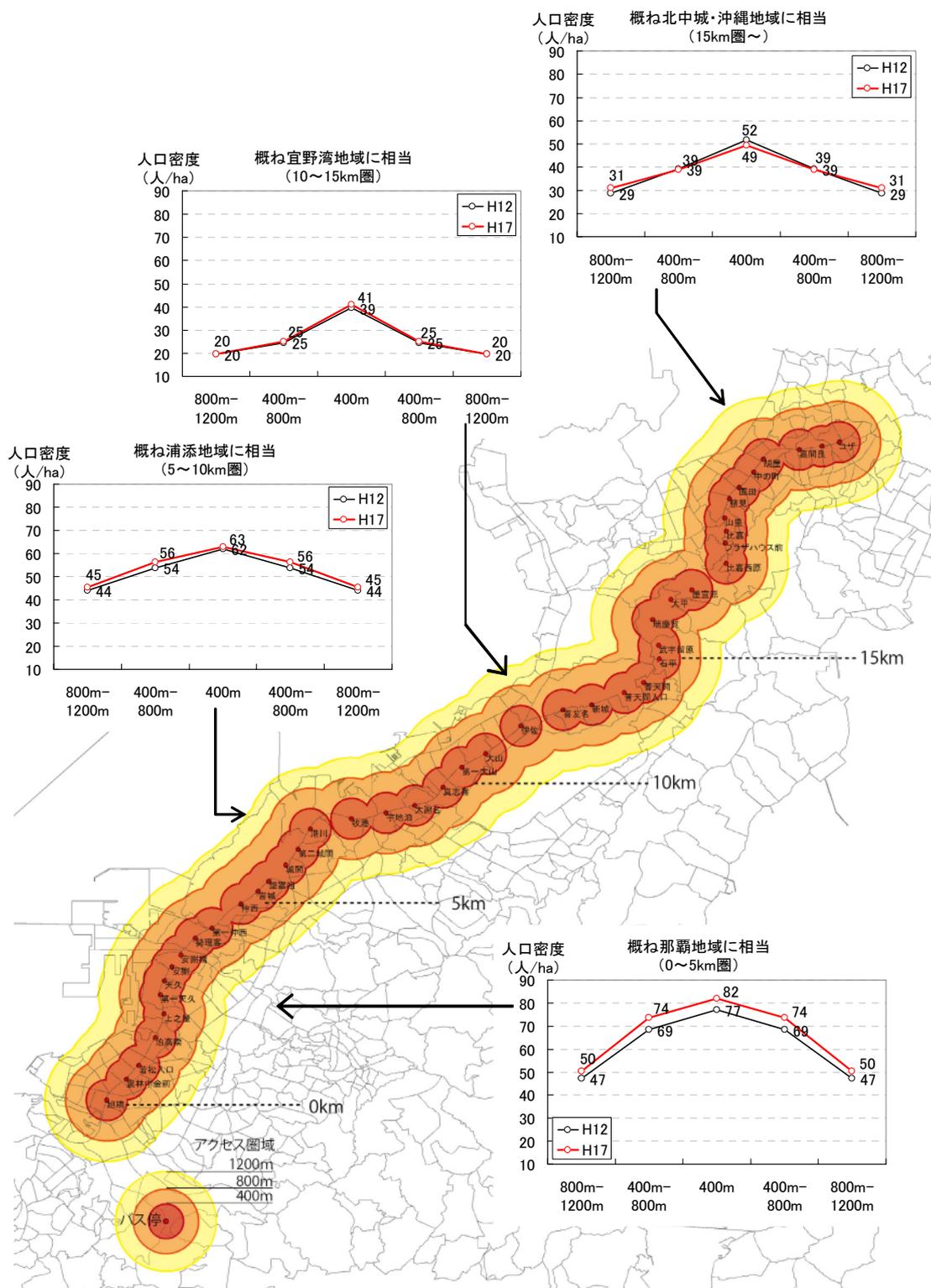


図 3-2 国道 58 号～国道 330 号沿線地域のバス停を中心とした距離帯別人口密度

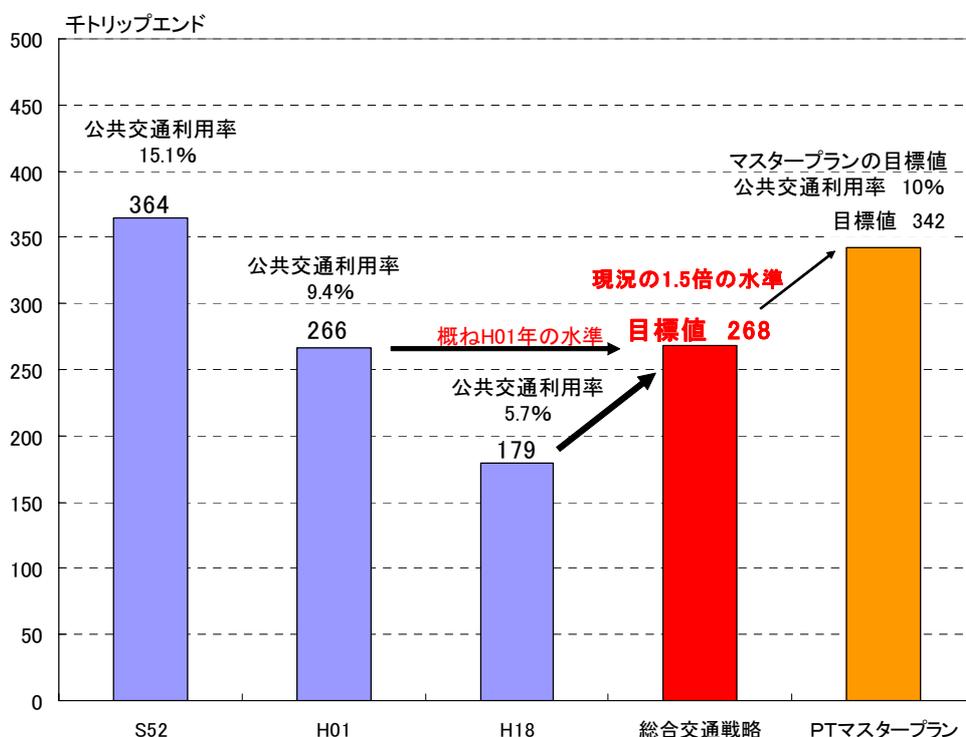
3-2 国道 58 号～国道 330 号沿線地域全体の目標水準

沿線地域がめざす街づくりの目標として掲げた国道 58 号～国道 330 号沿線地域の新たな公共交通システム（基幹バス等）を中心とした集約型市街地の形成に併せて、5～10 年後の短・中期を見据えた総合交通戦略の目標として、具体的な交通サービス水準を設定する。

(1) 「公共交通中心の日常生活が可能な沿線地域整備」に向けた目標水準（環境）

国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用者数を現在の 1.5 倍の水準（概ね 20 年前の水準）まで増加させることをめざす。

平成 18 年度に実施した PT 調査によると、現在の国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用率は約 5.7% で、およそ 17.9 万トリップである。都市交通マスタープランでは、20 年後の公共交通利用率の目標を約 10%（約 34.2 万トリップ）としているため、およそ 5～10 年後を想定した総合交通戦略の目標はトレンドにより設定する。具体的には、17.9 万トリップ（H18）↑34.2 万トリップ（20 年後）より、10 年後の公共交通利用者数の目標水準を 26.8 万トリップとする。これは、現在の 1.5 倍の水準に相当するものであり、すなわち 20 年前の水準まで公共交通利用者数を増加させることを目標水準とする。

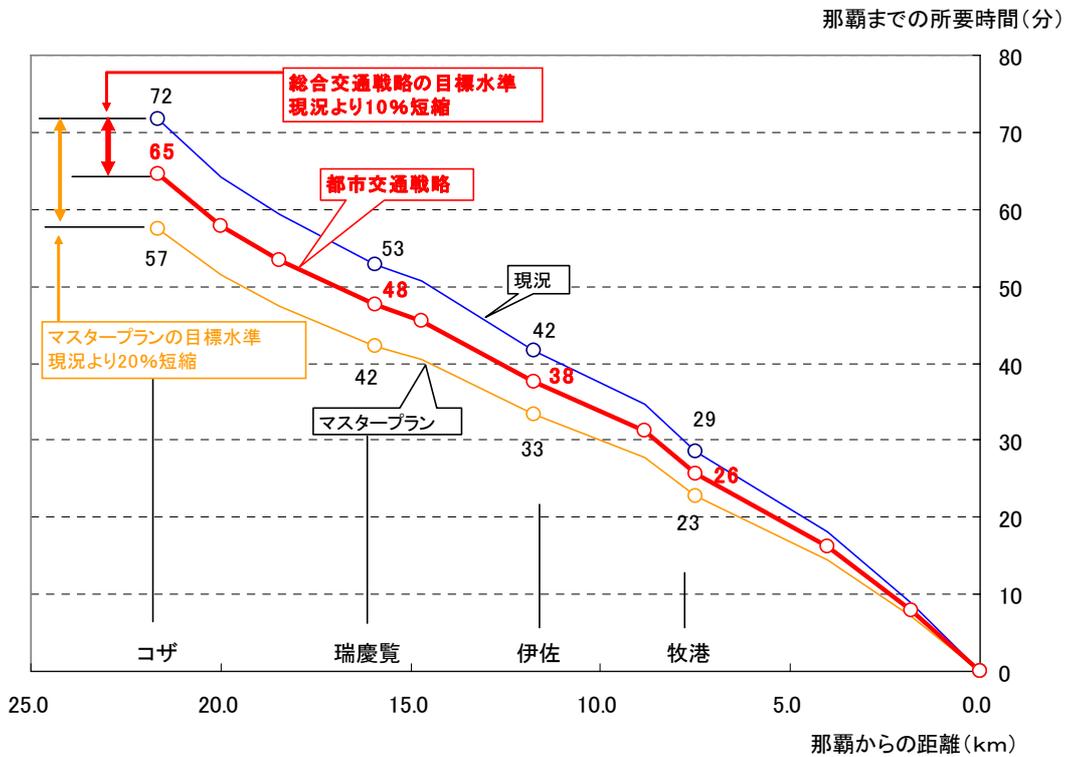


※沿線地域は那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市

図 3-3 国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用率、利用者数の推移と目標水準

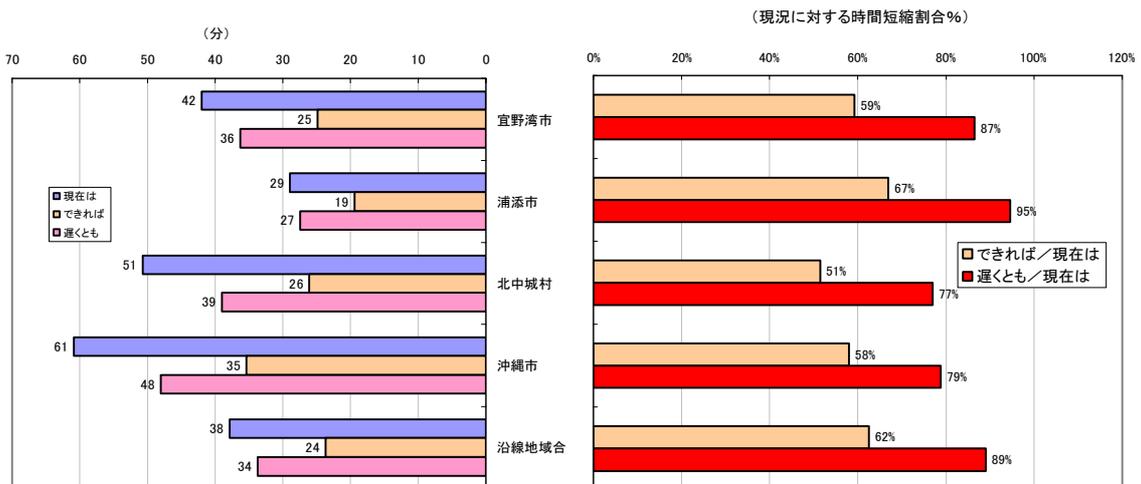
(2) 「公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備」に向けた目標水準（振興）

国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用モビリティ（移動時間）を現況より 10%短縮することをめざす。



※現況は 2007 年 10 月朝 8 時台のバスプローブデータ

図 3-4 国道 58 号～国道 330 号沿線地域から那覇までの朝ピーク時バス所要時間と目標水準



※沖縄 PT 生活行動調査より集計、沿線地域合計は浦添、宜野湾、北中城、沖縄の 4 地域

図 3-5 国道 58 号～国道 330 号沿線地域の移動モビリティ短縮ニーズ

(3) 「高齢者が公共交通で安心して生活できる沿線地域整備」に向けた目標水準（安心）

国道 58 号～国道 330 号沿線地域の高齢者の公共交通利用割合を現況より倍増させ、高齢者の 10 人に 1 人の割合で公共交通を利用できるようにする。

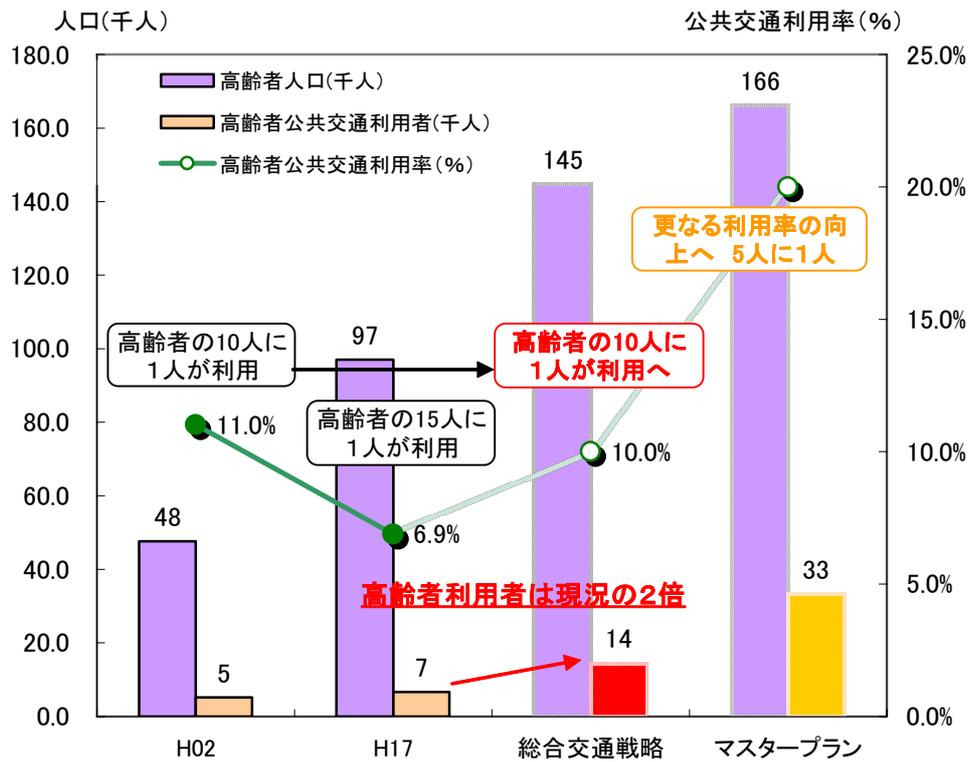


図 3-6 国道 58 号～国道 330 号沿線地域の高齢者人口と公共交通利用率、利用者数の目標水準

※1：H02 および H17 の高齢者人口は国勢調査 65 歳以上人口、総合交通戦略・マスタープランの高齢者人口は国立社会保障・人口問題研究所（将来の市区町村別老年（65 歳以上）人口）のそれぞれ H32 と H42 推計値

※2：高齢者公共交通利用率の H02 欄は H1PT 値、H17 欄は H18PT 値、高齢者公共交通利用者数は便宜的に高齢者人口×高齢者公共交通利用率で算定した値

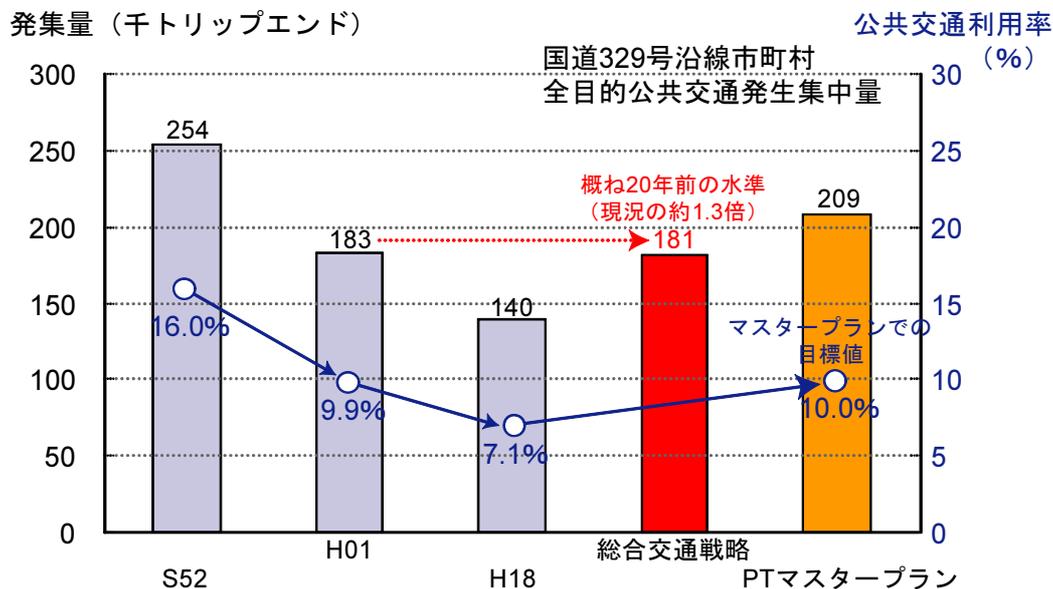
3-3 国道 329 号沿線全体の目標水準

新たな公共交通システムの導入によって、5～10 年後の短・中期を見据えた総合交通戦略の目標とすべき交通サービス水準を具体的に設定する。

(1) 「公共交通中心の生活へと誘導するための沿線地域整備」に向けた目標水準（環境）

国道 329 号沿線地域の公共交通利用者数を現在の 1.3 倍の水準（概ね 20 年前の水準）まで増加させることをめざす。

平成 18 年度に実施した PT 調査によると、現在の国道 329 号沿線市町村の公共交通利用率は約 7%（約 14 万トリップ）である。PT マスタープランでは 20 年後の利用率を約 10%（約 21 万トリップ）の利用を目標としているため、およそ 5～10 年後を想定した総合交通戦略の目標はトレンドにより設定する。具体的には、14 万トリップ（H18）↑21 万トリップ（20 年後）より、10 年後の公共交通利用者数の目標水準を 18.1 万トリップとする。これは、現在の 1.3 倍の水準に相当するものであり、すなわち 20 年前の水準まで公共交通利用者数を増加させることを目標水準とする。



沿線市町村：那覇市・南風原町・与那原町・西原町

図 3-7 公共交通利用者数に関する目標水準

(2) 「自然環境との共生とともに更なる発展へ向けた沿線地域整備」に向けた目標水準（振興）

国道 329 号沿線での公共交通利用による移動時間を現況より 10%短縮することをめざす。

20 年後を目標とする PT マスタープランでは、公共交通による移動時間を約 20%短縮することを目標としている。そこで、およそ 5~10 年後を想定した総合交通戦略では、公共交通による移動時間を概ね 10%短縮させることを目標とする。

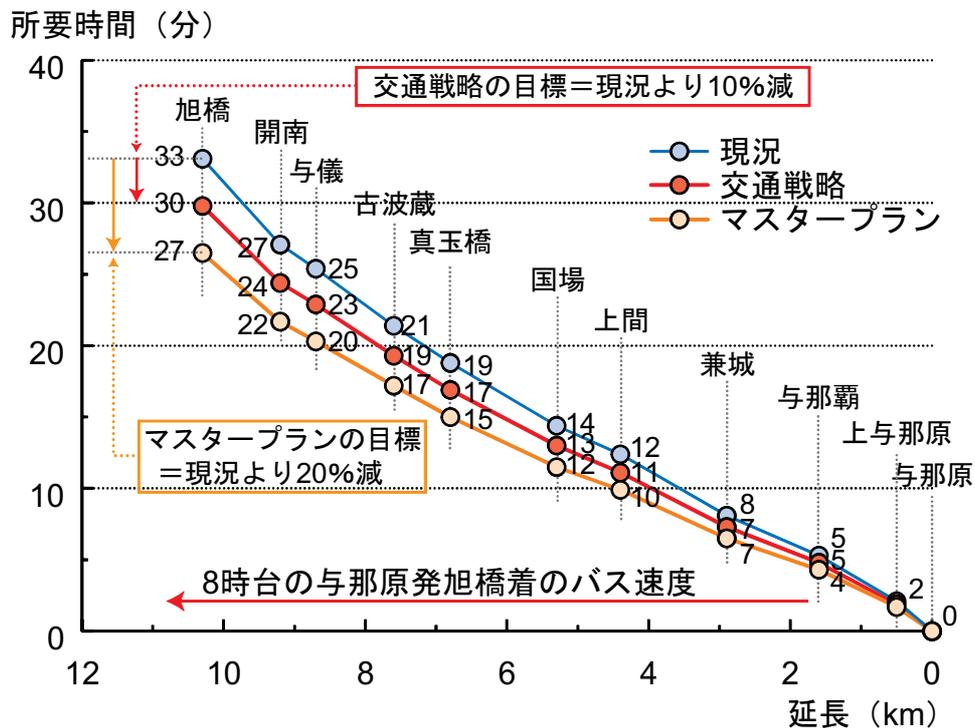


図 3-8 国道 329 号沿線地域の移動時間短縮に関する目標水準

(3) 「安心安全な生活環境の構築へ向けた沿線地域整備」に向けた目標水準（安心）

国道 329 号沿線の送迎による通学者を半減させ、公共交通による通学者数を増加させることをめざす。

PT 調査によると、国道 329 号沿線ゾーンを発着する通学目的トリップの交通手段構成比は、バス利用は平成元年の 2.5 千人から平成 18 年は 1 千人へと減少し、自動車（送迎）利用は平成元年の 4.4 千人から平成 18 年は 6.9 千人へと大幅に増加しており、自動車（送迎）は通学全体の約 30%弱を占める状況である。

そこで、新たな公共交通システム導入によって国道 329 号沿線で公共交通の利便性が向上することを踏まえ、およそ 5～10 年後を想定した総合交通戦略では、通学時の送迎による通学者数を平成 18 年度の 6.9 千人から半減させることを目指す。この際、若年期から公共交通を利用することで、将来に渡って公共交通を利用することも期待される。そこで、特に若年層に対しては学校を対象としたモビリティ・マネジメントを積極的に推進していく。

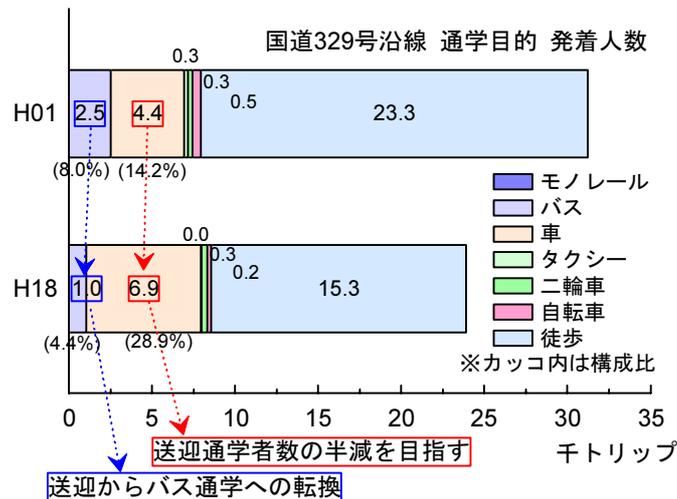


図 3-9 那覇高校があるゾーンへの通学および帰宅目的の交通手段構成比



図 3-10 分析対象とした国道 329 号沿線ゾーン

3-4 地域個別の目標水準

地域別の目標水準は、沿線地域の目標水準を踏まえ、各地域独自の課題や特性から特に具体的に取り組む個別目標を設定する。

3-4-1 那覇地域の個別目標

那覇地域では、都心部及びその周辺地域内々のトリップについて、公共交通の利用率を現況の1.5倍程度に増やす（約6%↑約9%：約1万トリップの増加）と共に、自転車の利用を促進し、自動車の利用率を約30%程度（現況約36%）となるように、自動車から公共交通・自転車へ転換させることを目指す。

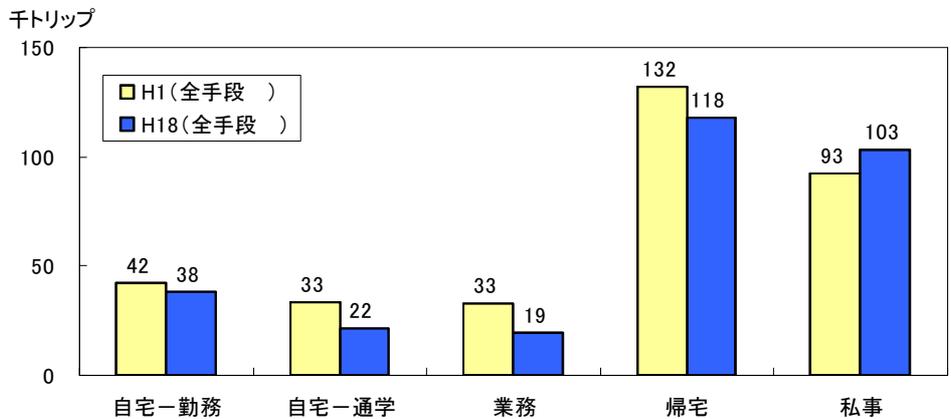


図 3-11 那覇市都心部及び周辺地域内々の目的別トリップ数

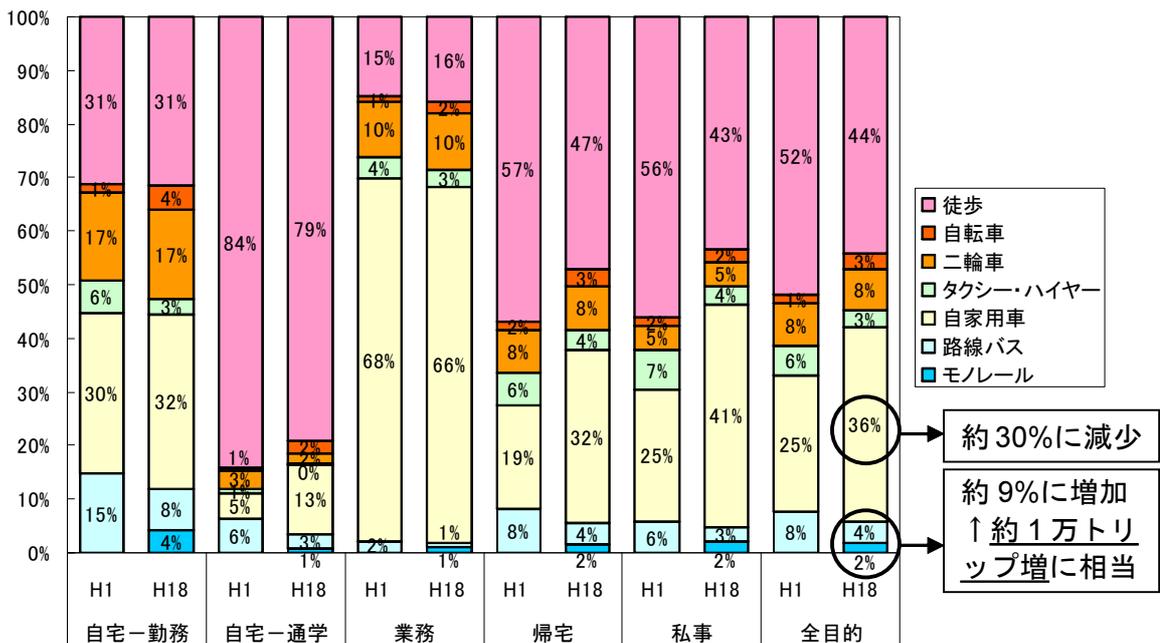


図 3-12 那覇市都心部及び周辺地域内々トリップの目的別交通手段構成

3-4-2 浦添地域の個別目標

浦添地域では、沿岸部の事業所へ集中する自動車通勤交通に対して、その2割を公共交通利用へ転換させることを目指す。これにより沿線地域の環境面の目標である公共交通利用者を1.5倍とすること、国道58号のボトルネック交差点の混雑緩和等を促進し、振興面で掲げたバスモビリティの向上にも寄与することを目標とする。

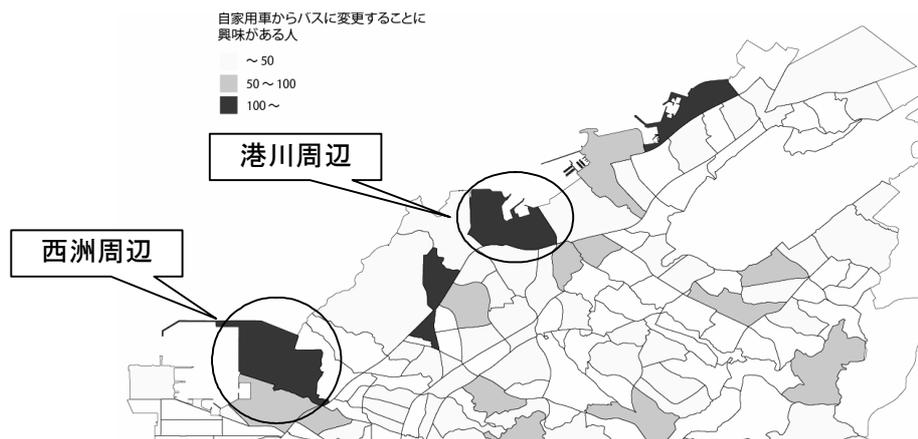


図 3-13 公共交通利用に興味がある自動車通勤者が多い従業地

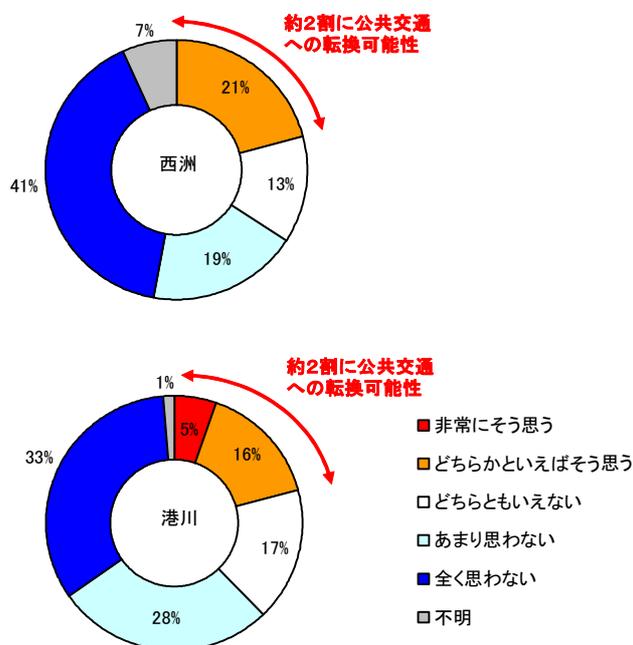
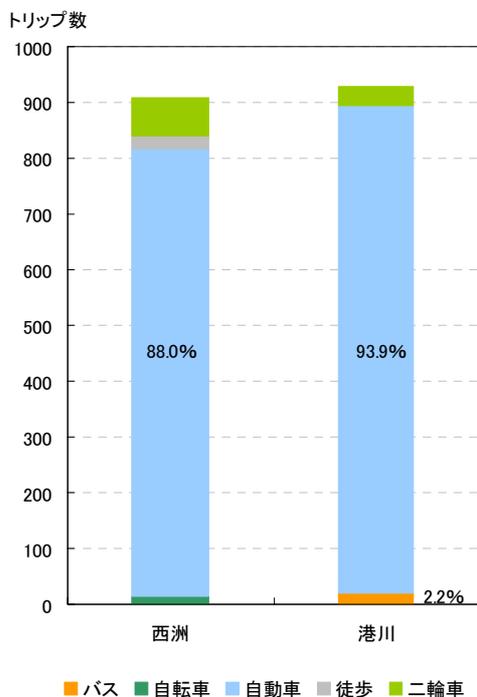


図 3-14 西洲、港川地区自動車通勤者の集中トリップ数と分担率（左）

図 3-15 西洲、港川地区自動車通勤者の公共交通転換意向（右）

※いずれも H18 沖縄 PT 本体調査、TDM 意向調査から集計

3-4-3 宜野湾地域の個別目標

宜野湾地域では、地形条件や市街地の広がりなどから、バス利用者は国道 58 号を中心とした狭い範囲に居住していることから、隣接市並の平均 350m 程度の背後圏を確立するために、現状より 3 割弱の圏域拡大を図ることを目指す。このため、交通結節点整備や背後圏とのアクセス改善、沿線土地利用の改善などの施策展開が重要となる。



図 3-16 沿線地域バス利用者居住地から基幹バスルートまでの直線距離図

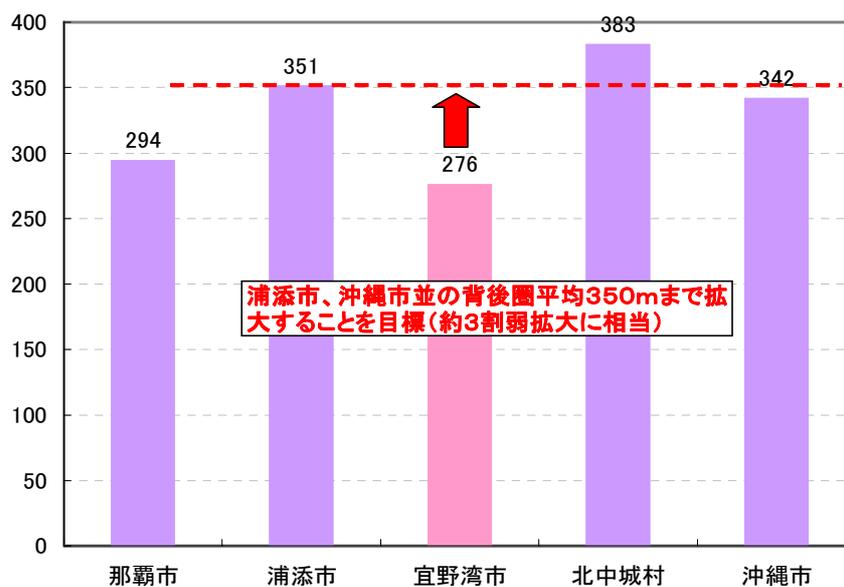


図 3-17 沿線地域バス利用者居住地の基幹バスルートまでの平均距離

3-4-4 沖縄・北中城地域の個別目標

沖縄地域では、中心市街地の活性化に向けて、中心部への私事目的来街者（特に若年層、中間年齢層）をバス利用者、徒歩利用者それぞれで現状の 25～50%程度増加させることを目指す。また、高齢者は 20 年前と比較してバス利用者、歩行者とも大きな減少がみられないことから、高齢者が安心して来街できる環境整備に一層努める必要がある。

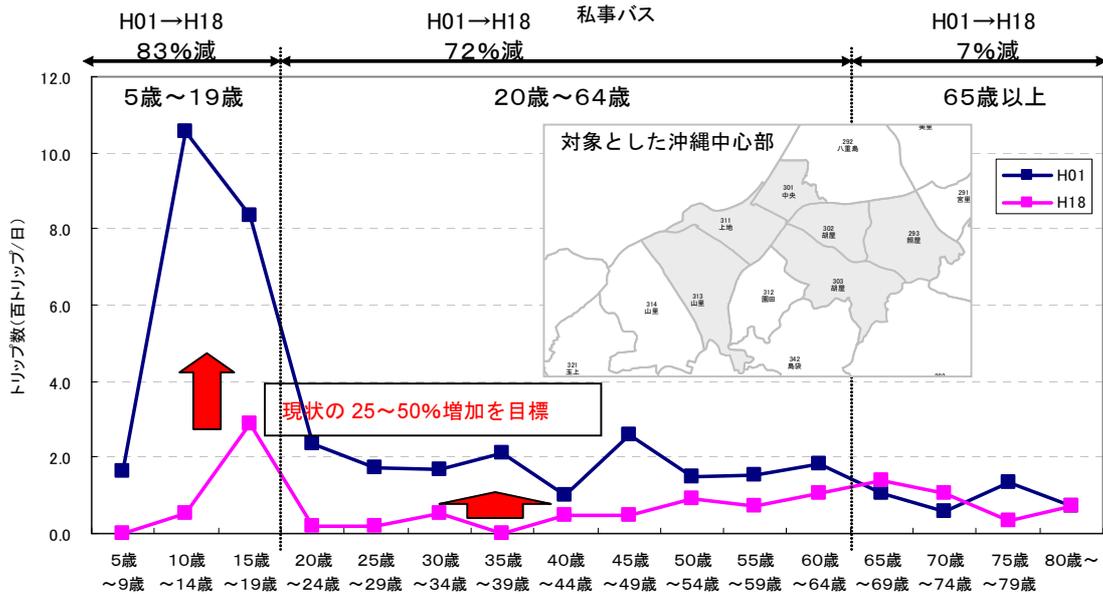


図 3-18 沖縄都心着私事目的、バス利用者の年齢階層別着トリップ推移

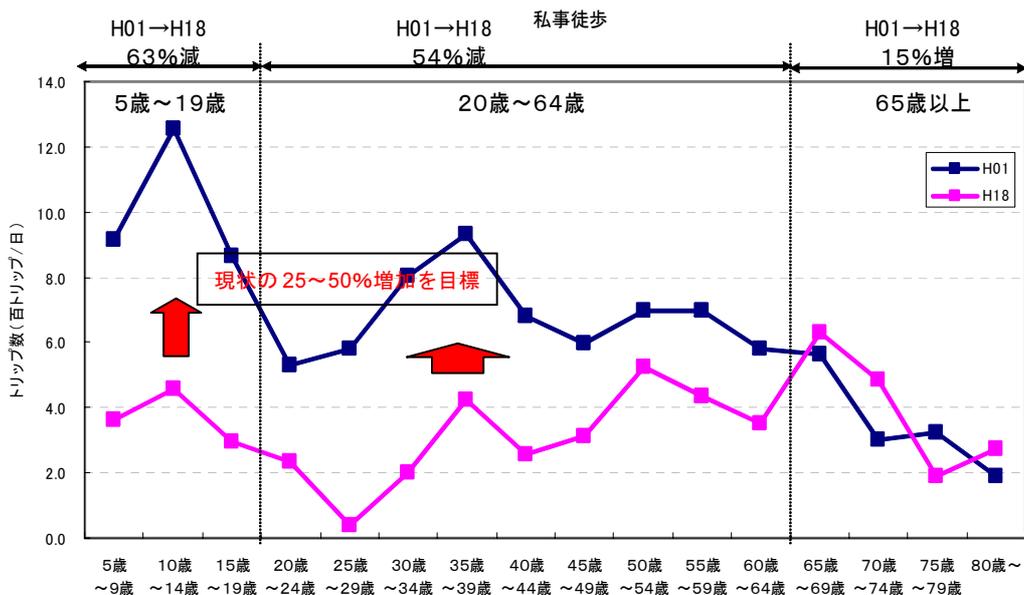


図 3-19 沖縄都心着私事目的、徒歩の年齢階層別着トリップ推移

※いずれも H01、H18 沖縄 PT 本体調査の私事目的、沖縄都心着トリップから集計作成

3-4-5 南風原・与那原・西原地域の個別目標

南風原・与那原・西原地域の公共交通利用促進と道路混雑緩和を目指して、国道 329 号沿線全体での通勤目的パーク&ライド利用を増やす。(目標水準：約 180 台の利用)

慢性渋滞が発生している与那原交差点を対象として、朝ピーク時に那覇方面へ走行する交通量を、交通量配分を用いて推計した。その結果、ピーク時には約 3,000 台存在する結果が得られた。この区間の可能交通容量は約 2,650 台/時であることを踏まえると、ピーク時で約 350 台の超過需要が発生しており、これが与那原交差点で発生している渋滞の一因であると考えられる。また、現況配分結果から、中城村・西原町・与那原町・南城市から与那原交差点を通過して那覇市へ向かう量は朝ピーク時で約 1,200 台存在することが確認されている。

この超過分の自動車がパーク&ライドへ転換して新たな公共交通システムを利用するようになれば、国道 329 号沿線で発生している渋滞の削減へ大きく寄与することが想定される。そこで、まずは超過分の約 350 台を半減させることを目標とし、そのために国道 329 号沿線で整備予定のパーク&ライド駐車場で約 180 台の利用を目指す。

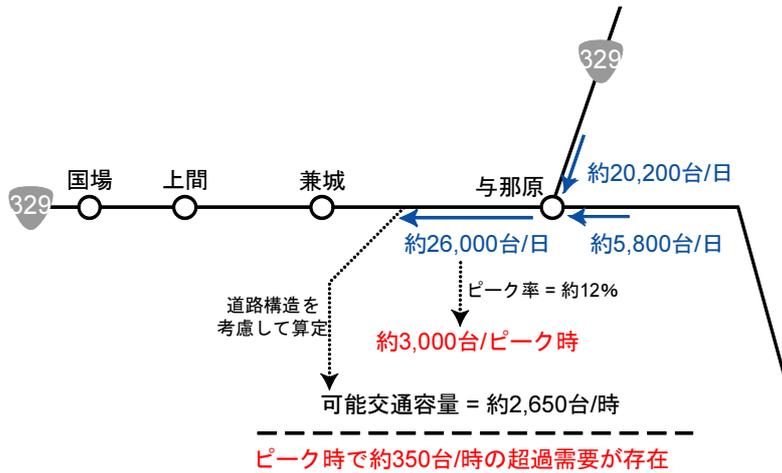


図 3-20 朝ピーク時における与那原交差点那覇方面行きの超過需要

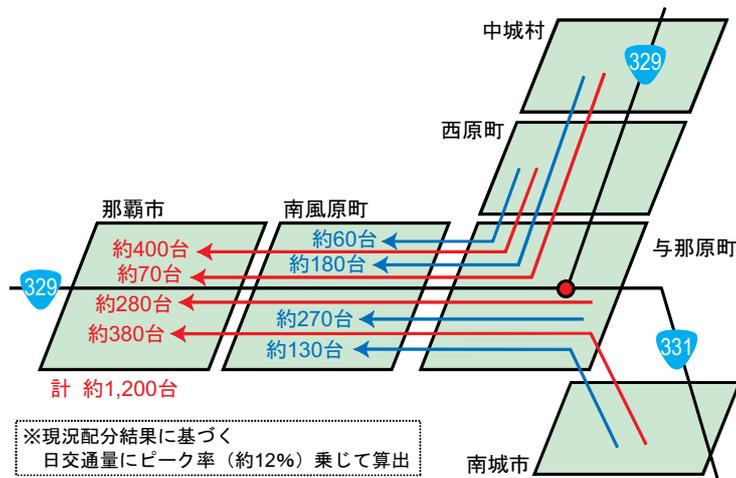


図 3-21 沿線市町村別 与那原交差点を通過するピーク時交通量の発着市町村内訳

