

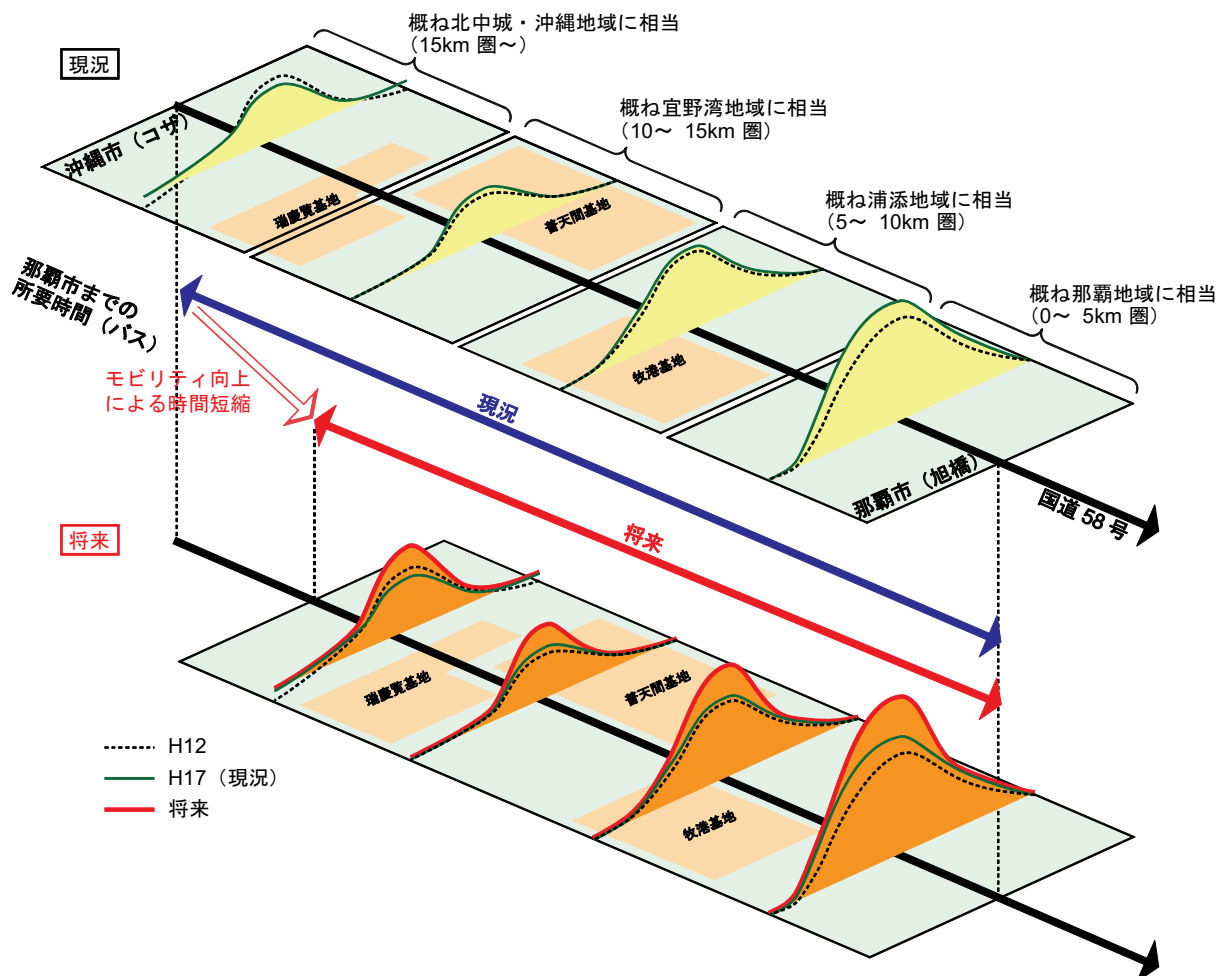
第3章 地域別の交通サービスの目標水準

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

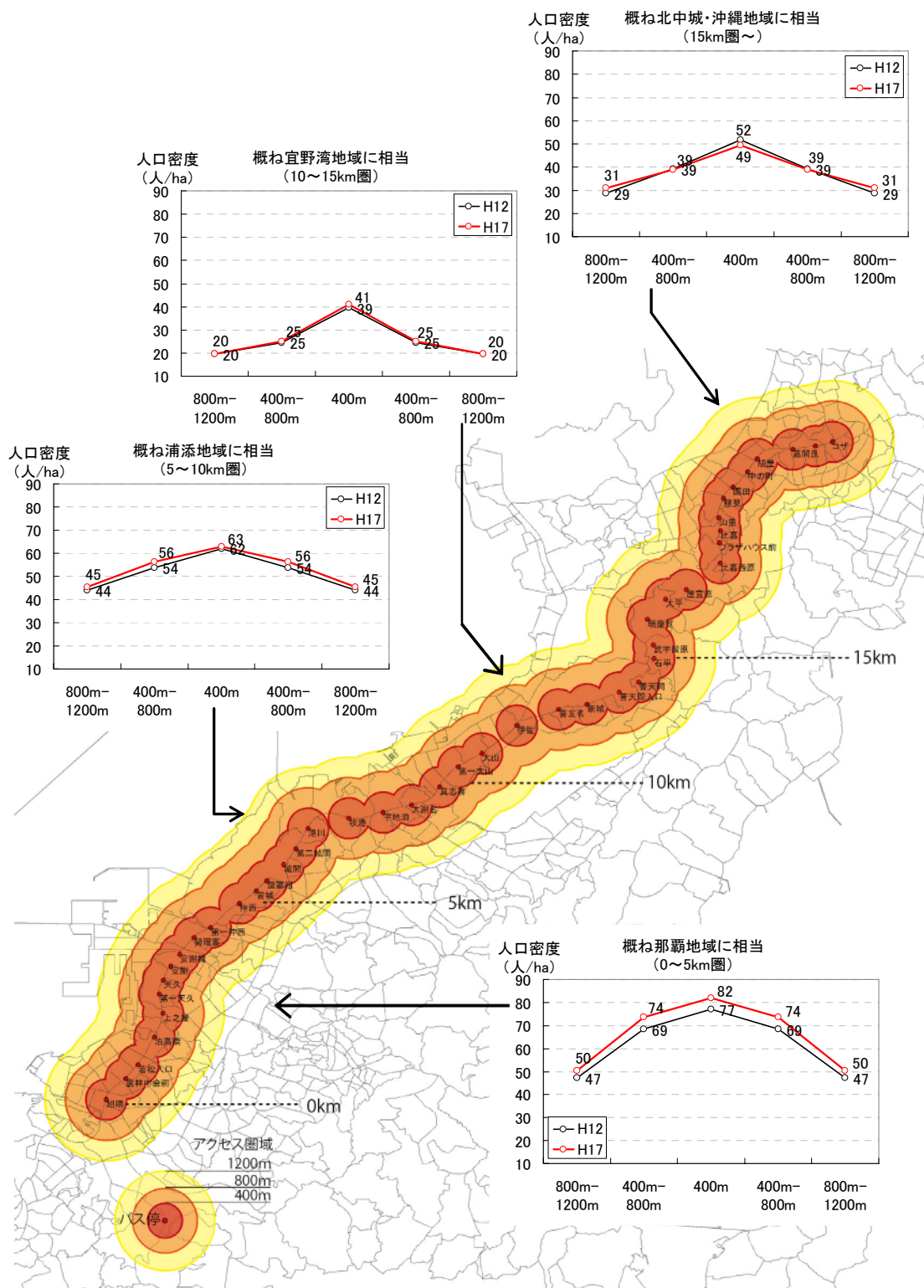


図 3-2 国道 58 号～国道 330 号沿線地域のバス停を中心とした距離帯別人口密度

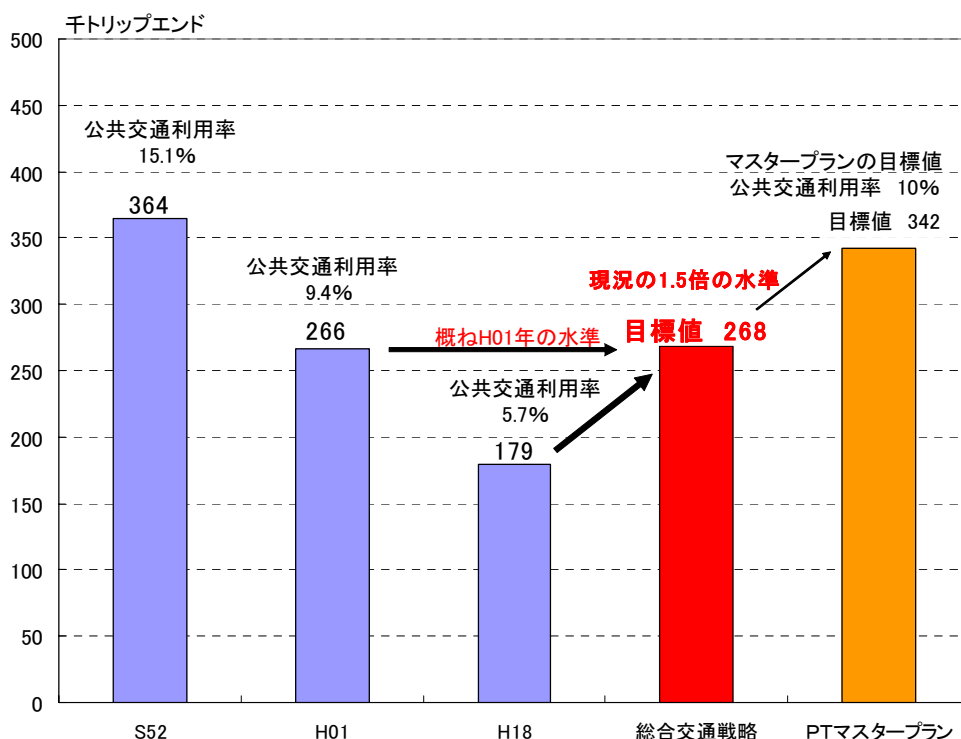
3-2 国道 58 号～国道 330 号沿線地域全体の目標水準

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。

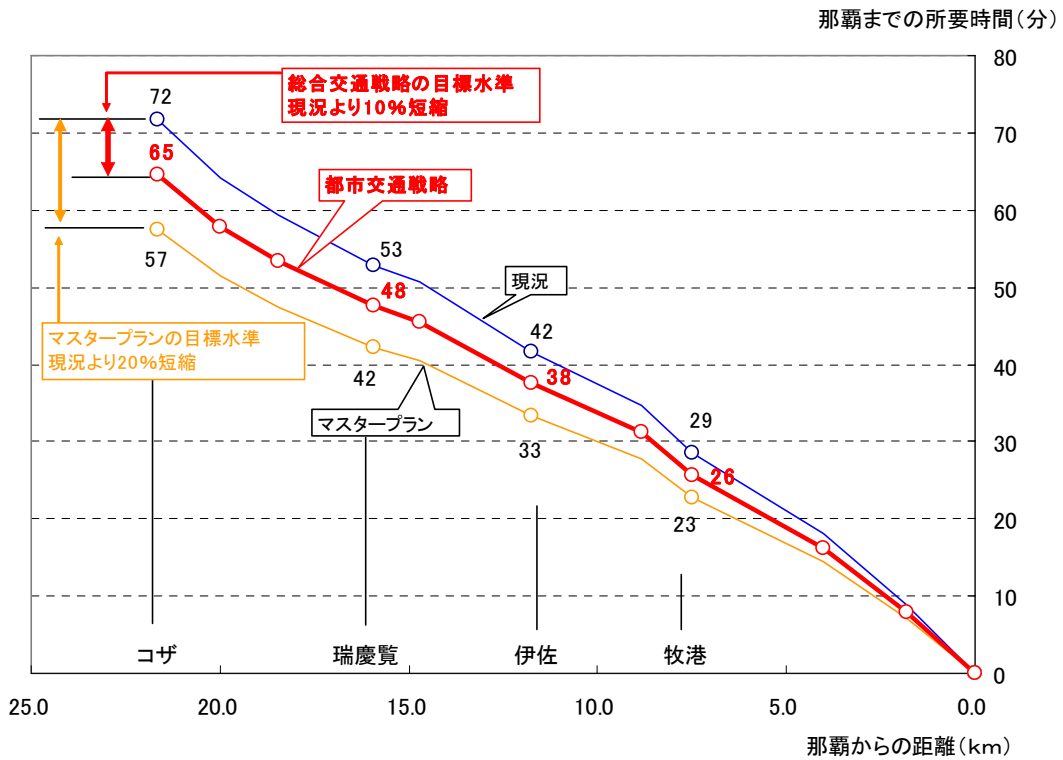


※沿線地域は那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市

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

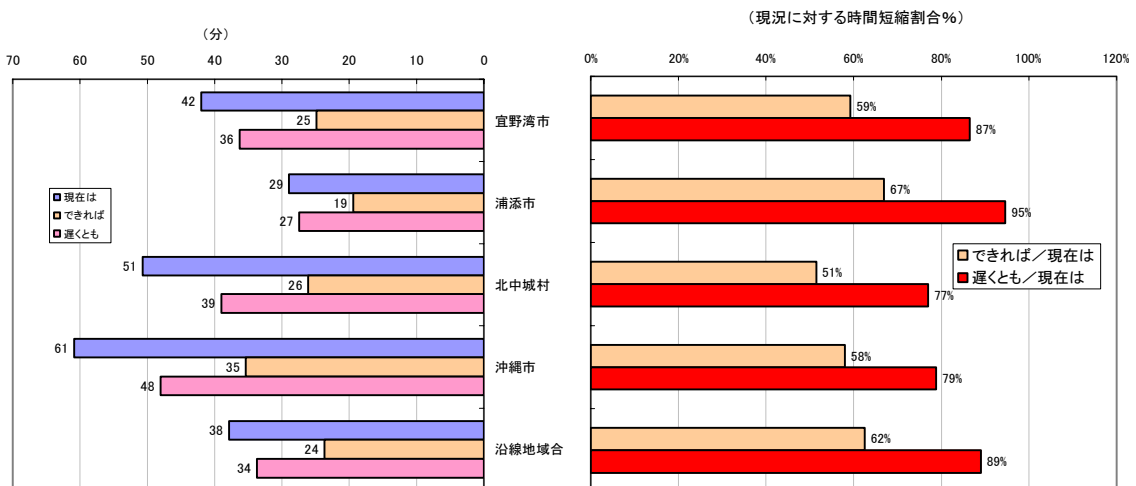
(2) 「公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備」に向けた目標水準（振興）

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。

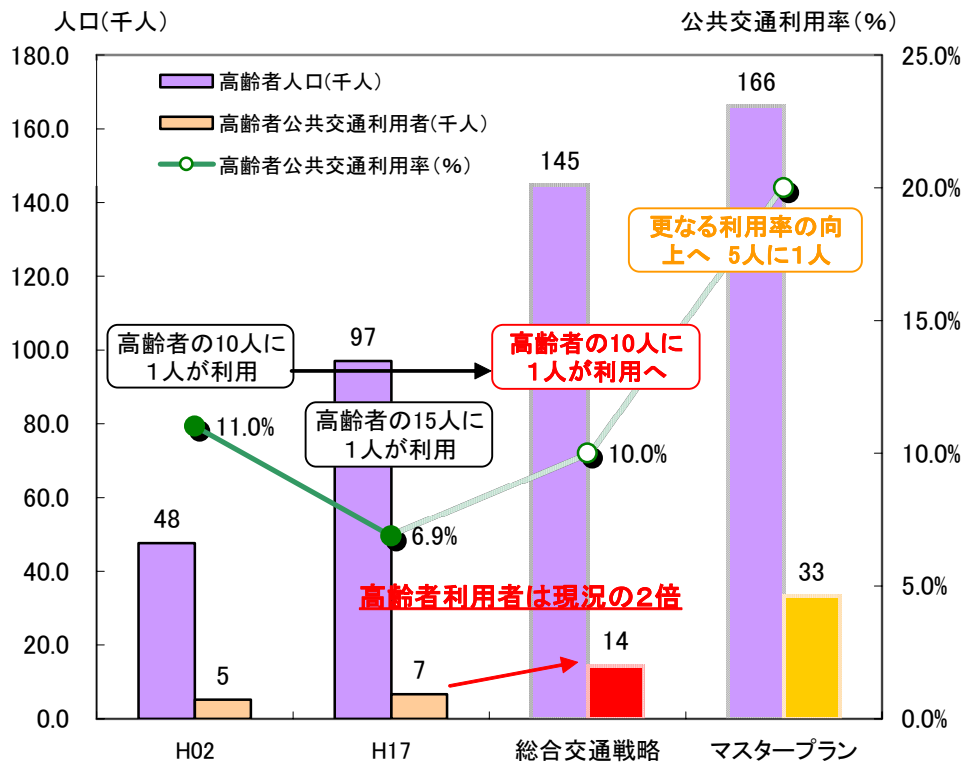


図 3-6 国道 58 号～国道 330 号沿線地域の高齢者人口と公共交通利用率、利用者数の目標水準

※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

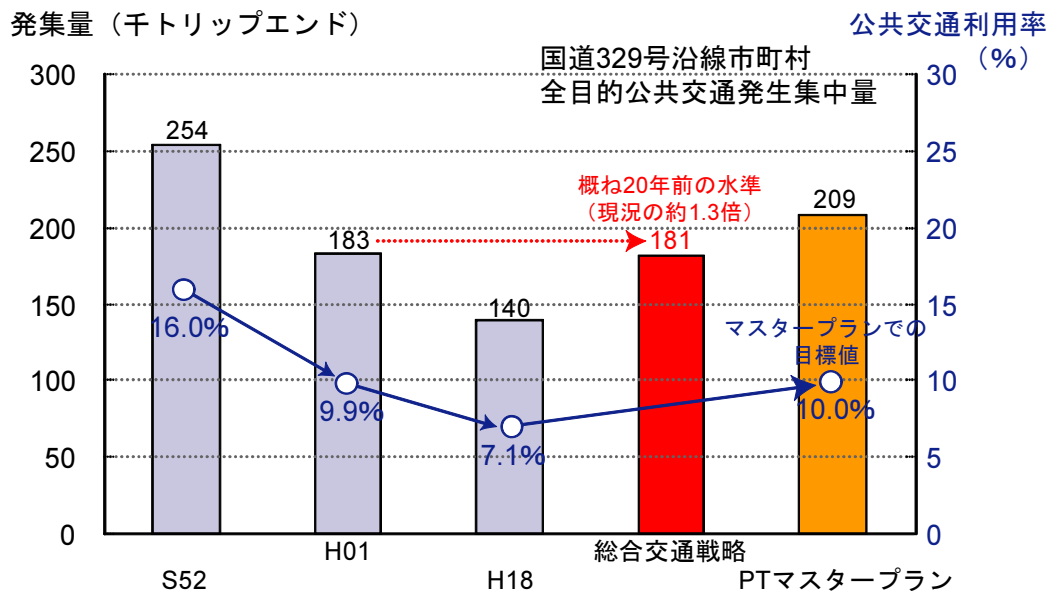
3-3 国道 329 号沿線全体の目標水準

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。

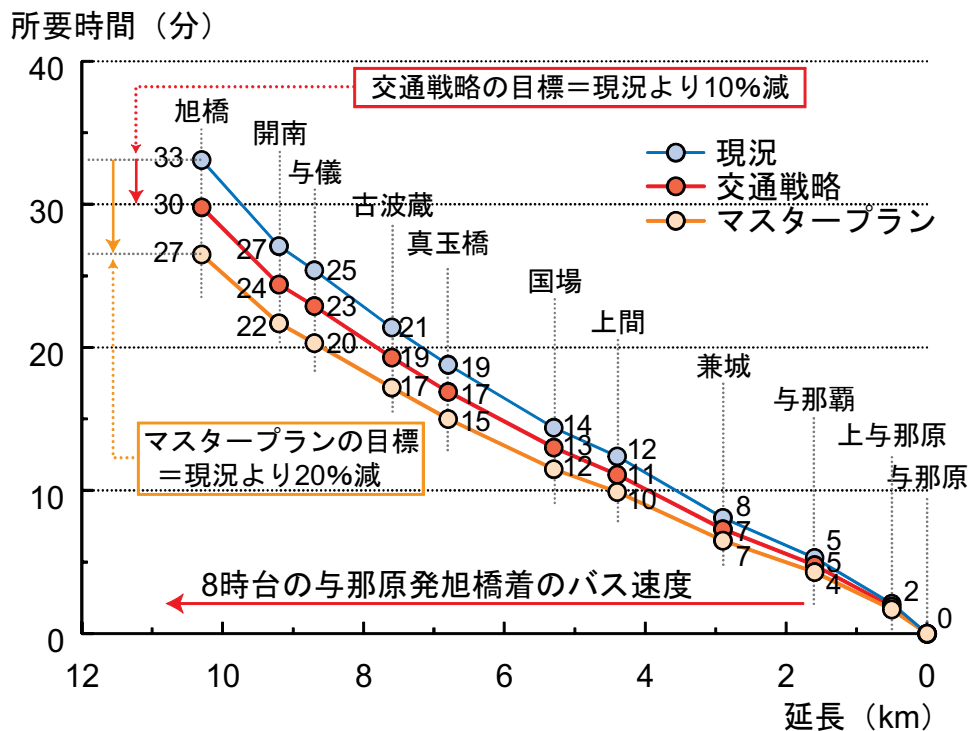


図 3-8 国道 329 号沿線地域の移動時間短縮に関する目標水準

(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。

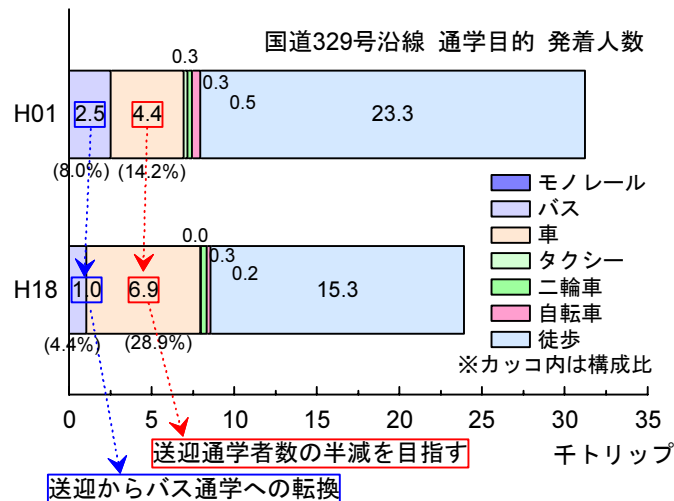


図 3-9 那覇高校があるゾーンへの通学および帰宅目的の交通手段構成比

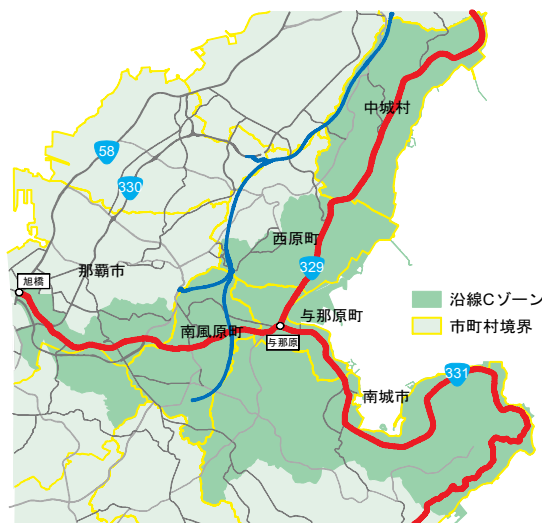


図 3-10 分析対象とした国道 329 号沿線ゾーン

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。

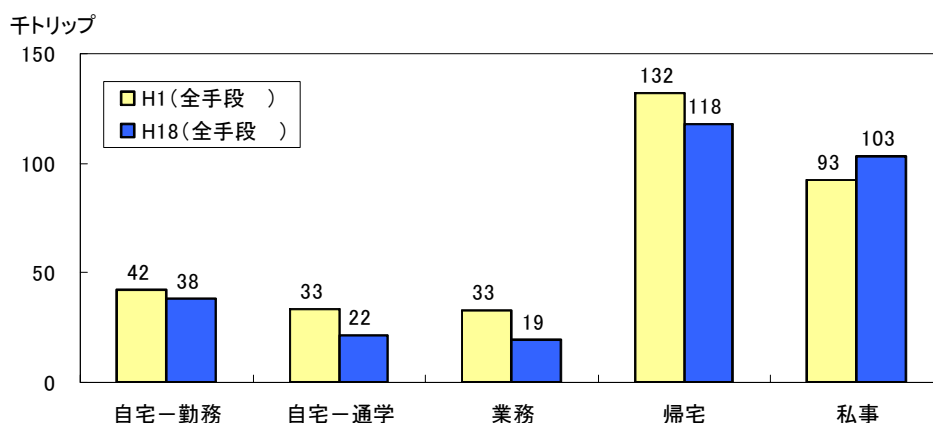


図 3-11 那覇市都心部及び周辺地域内々の目的別トリップ数

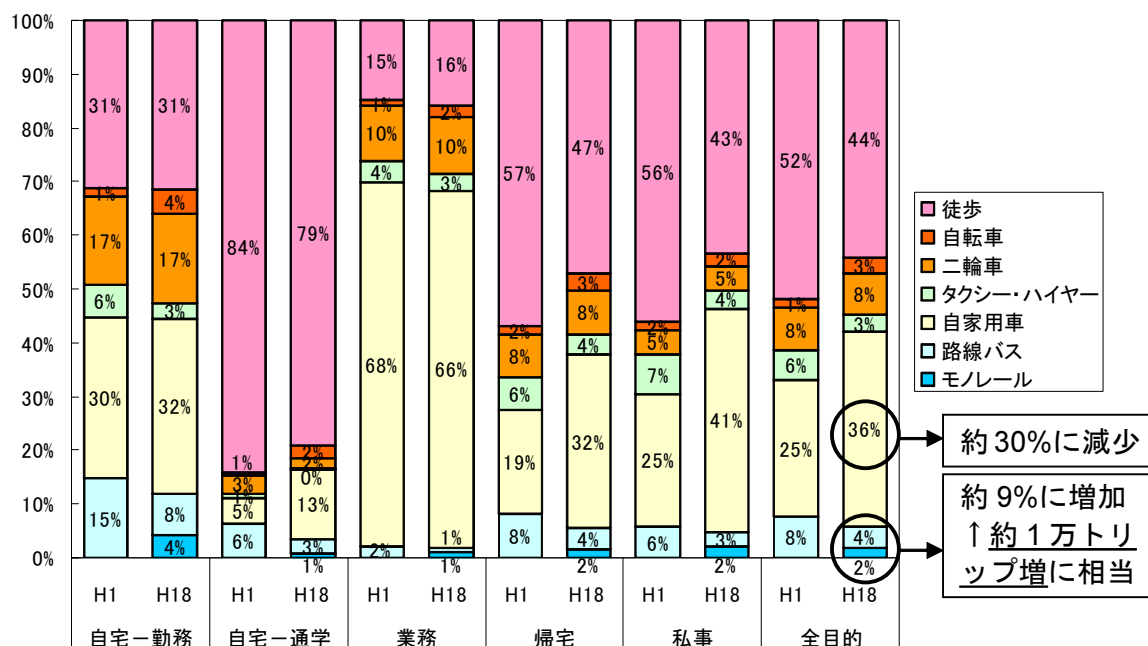


図 3-12 那覇市都心部及び周辺地域内々トリップの目的別交通手段構成

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。

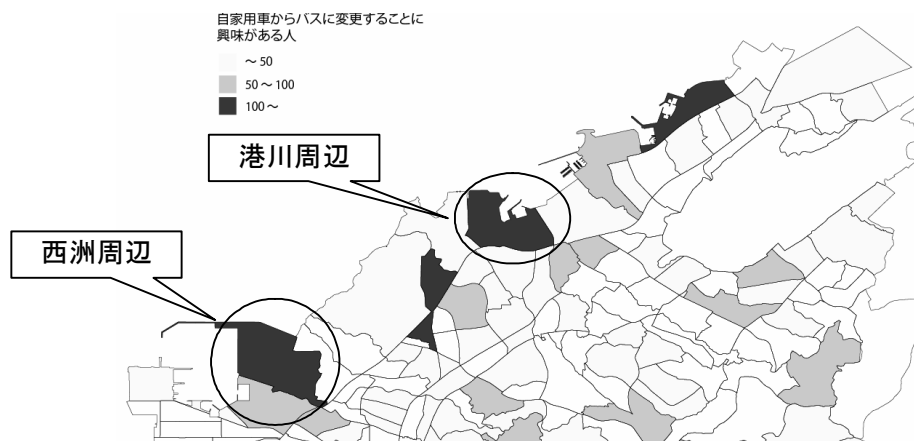


図 3-13 公共交通利用に興味がある自動車通勤者が多い従業員地

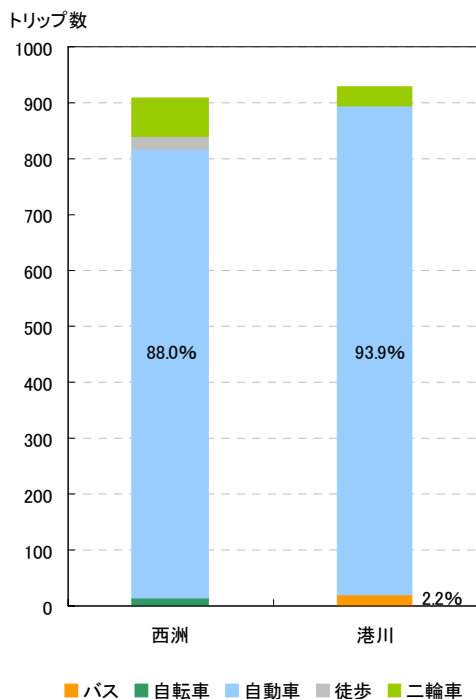


図 3-14 西洲、港川地区自動車通勤者の集中トリップ数と分担率 (左)

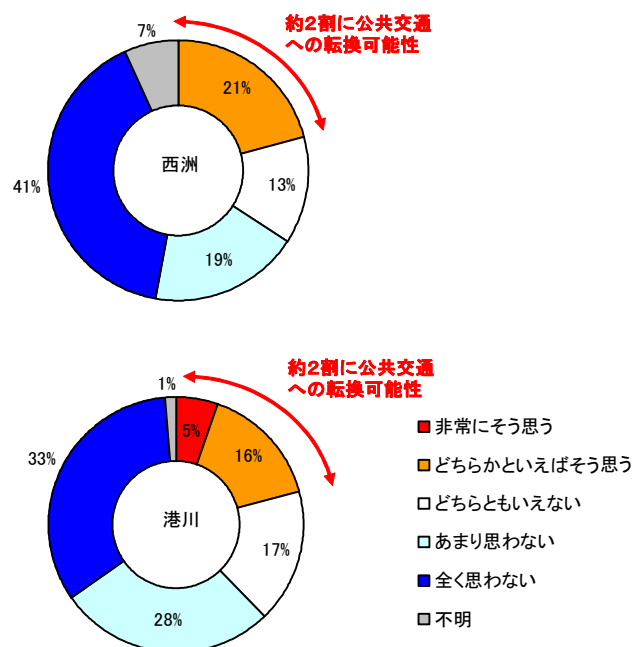


図 3-15 西洲、港川地区自動車通勤者の公共交通転換意向 (右)

※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

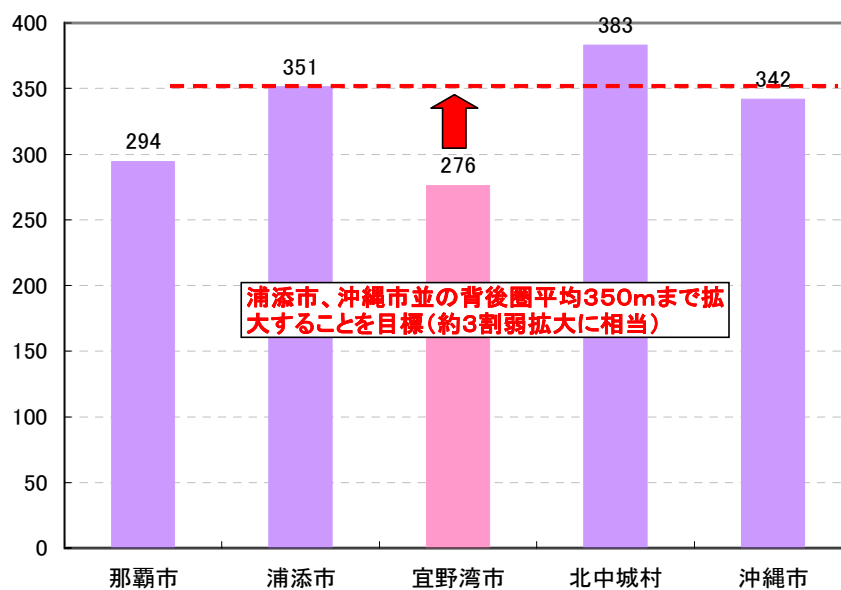


図 3-17 沿線地域バス利用者居住地の基幹バスルートまでの平均距離

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。

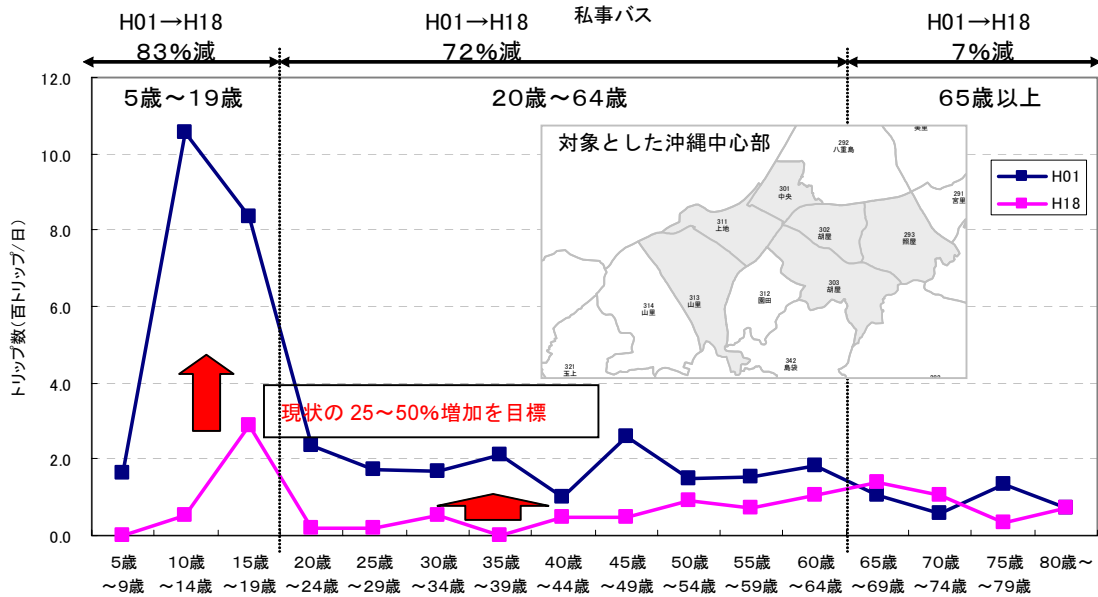


図 3-18 沖縄都心着私事目的、バス利用者の年齢階層別着トリップ推移

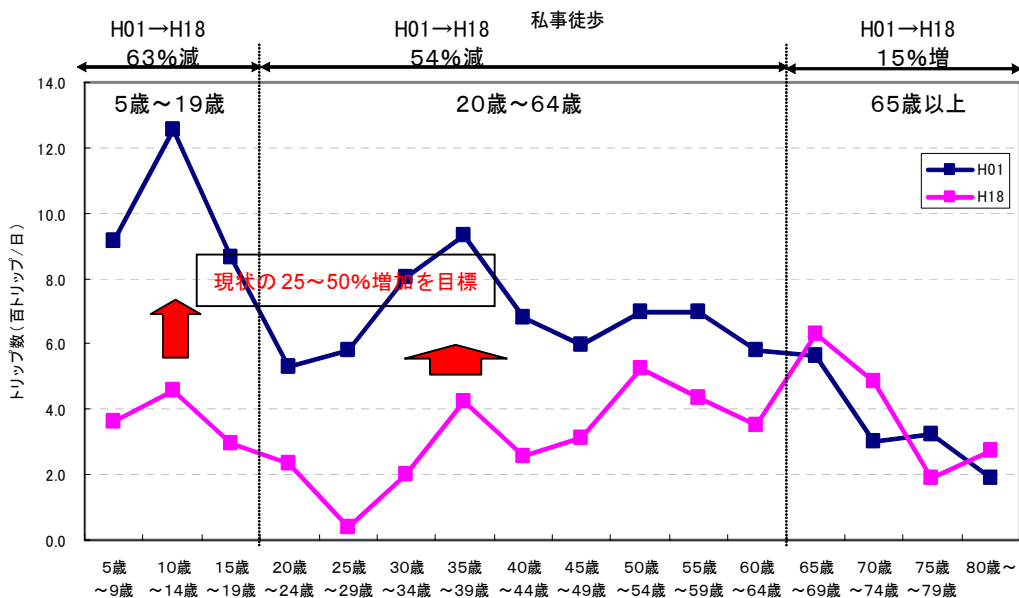


図 3-19 沖縄都心着私事目的、徒歩の年齢階層別着トリップ推移

※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。

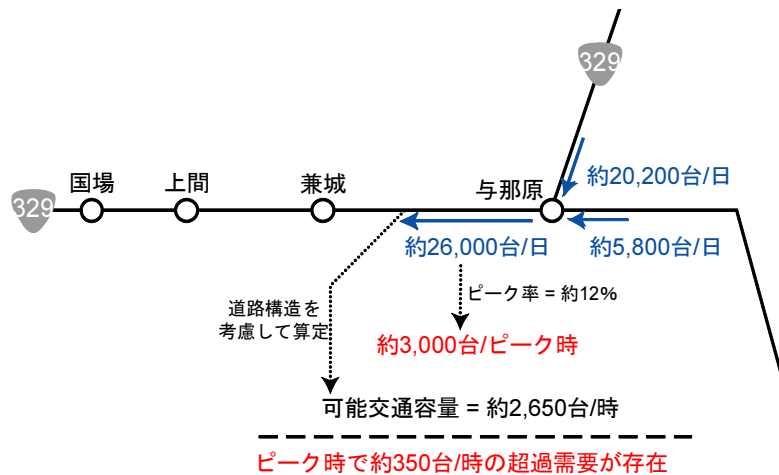


図 3-20 朝ピーク時における与那原交差点那覇方面行きの超過需要

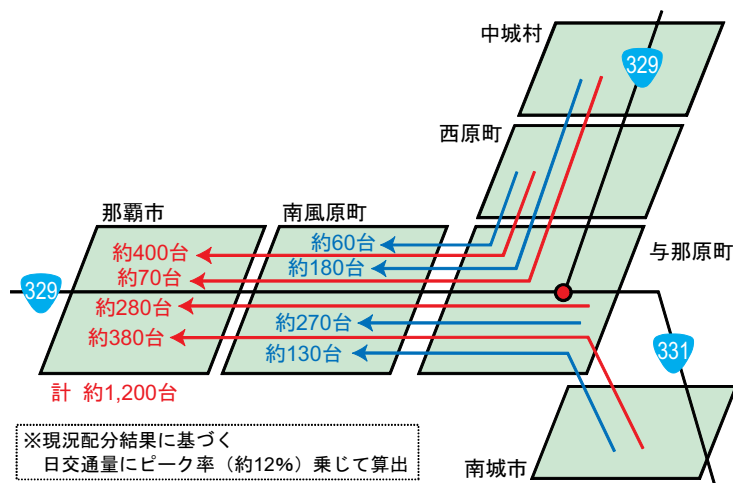


図 3-21 沿線市町村別 与那原交差点を通過するピーク時交通量の発着市町村内訳

