

第6章 計画の実現化方策

都市交通マスタープランは、今後具体的かつ早期実現へ向けて取り組みを推進していくことが重要である。そして、早期実現へ向け、都市交通マスタープラン策定にあわせて関係者が「率先して」或いは「相互連携して」早急に取り組むことが求められるテーマがある。

本章では、今後早急に展開すべきテーマとして、「TDM 施策の推進」「総合交通戦略の推進」「計画実現のための組織づくり」についてその方向性を示す。今後、これらは計画の実現化に向けた方策として確実な推進を図っていくことが求められる。

6-1 TDM 施策の推進

PT調査データで明らかになった交通実態やTDM意向データに基づく展開可能性を踏まえ、各種TDM施策についてその効果的な対象、内容、取り組み方などに留意しながら早期且つ具体的な展開を図る。

表 6-1 TDM 施策の可能性と展開方針

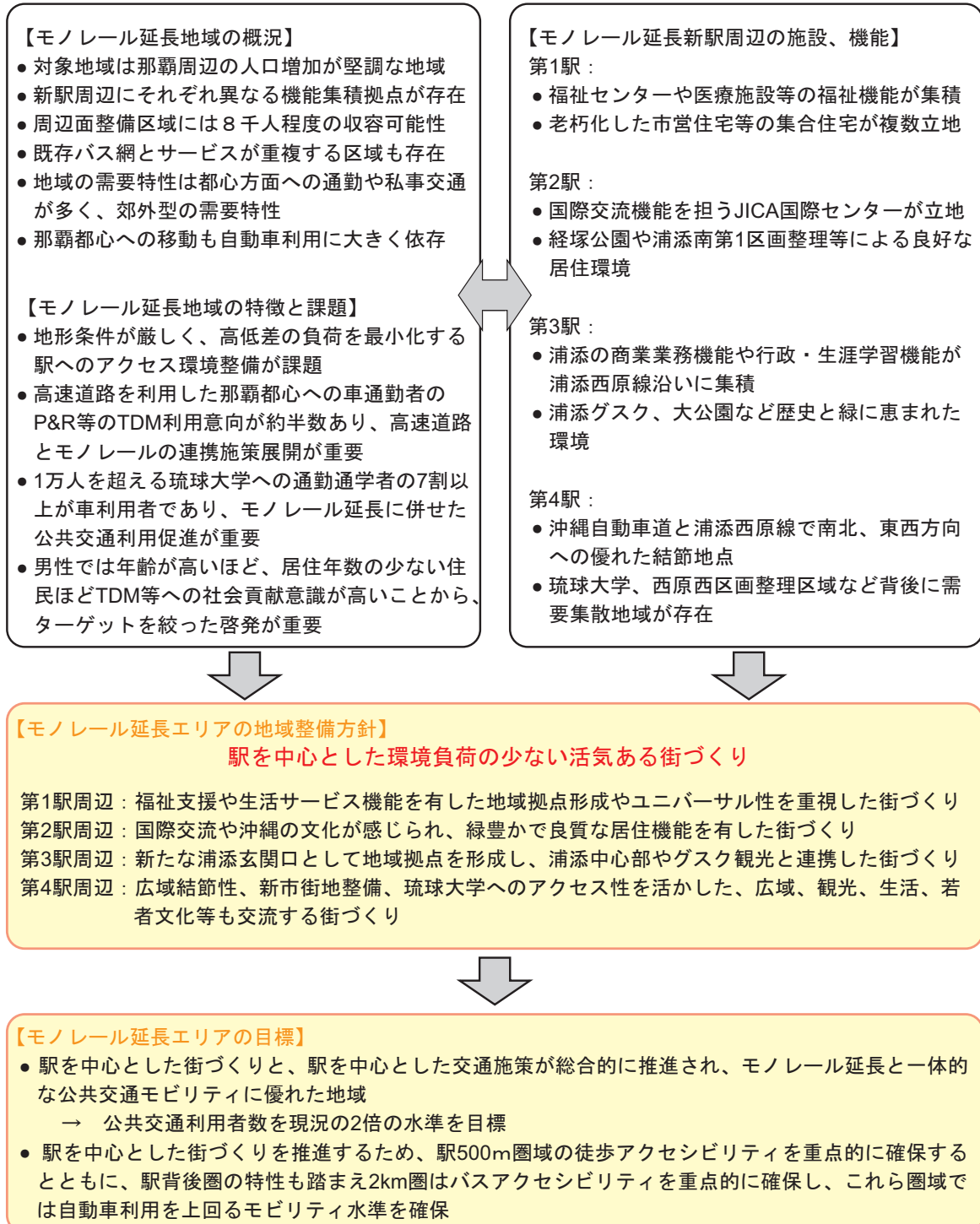
施策	PTデータからみた施策の可能性	展開方針
(1) パーク&モノレールライド (P&MR) 施策	<ul style="list-style-type: none"> ○那覇都心やおもろまちを従業地とする通勤者で施策への興味が高い ○居住地や通勤経路から古島から首里駅間で施策を拡充することが有効 	<ul style="list-style-type: none"> ○モノレール郊外駅での一層の推進に向け早期に取り組む
(2) パーク&バスライド (P&BR) 施策	<ul style="list-style-type: none"> ○施策に興味がある人は、バス運行本数が高い路線沿線に集中 ○バス需要やサービス水準を踏まえると、那覇方面に対する宜野湾や与那原など郊外部で展開することが有効 	<ul style="list-style-type: none"> ○バスモビリティが確保可能な沿線で引き続き取り組む
(3) バスサービス改善施策	<ul style="list-style-type: none"> ○バスモビリティが高くなれば、バスを乗り換えて利用する人は現状に比べて大幅に拡大する可能性がある ○自動車利用者がバスを利用するためには、遅れが少なく時刻どおりに運行されることが大きな条件 	<ul style="list-style-type: none"> ○基幹バスシステムやモノレール延長に合わせたバス&バスライド (B&BR) や運行サービス改善に取り組む ○当面はバスロケ等のソフト施策中心に取り組む
(4) モビリティ・マネジメント (MM) 施策	<ul style="list-style-type: none"> ○小学校から高校まで、通学時の送迎が大幅に増加し、朝ピーク時自動車発生量の16%は通学送迎が占める ○通勤に利用できるバスがありながら自動車通勤している人が自動車通勤者の3割を占める ○居住年数が短い人ほどバスの情報が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ○転入者、自動車通勤者、事業者、通学者それぞれに対して効果的な対象を定め早期に取り組む
(5) 時差出勤施策	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車通勤者が混雑を感じている時間帯は8時台に集中し、前後の時間帯では混雑が少ない ○時差出勤に興味のある人の従業地は那覇都心や新都心に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○推進中の事業と連携しながら本格実施に向け引き続き取り組む
(6) 相乗り施策	<ul style="list-style-type: none"> ○那覇市への自動車通勤者の86%は一人乗り ○施策に興味のある人は、郊外大規模事業所通勤者に多く、事業所毎に従業者の居住地にまとまりがみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ○郊外大規模事業所と連携しながら実施の可能性検討に取り組む



図 6-1 推進すべき TDM 施策

6-2 総合交通戦略の推進

中南部都市圏が目指すべき都市構造の実現に向けた総合的な取組みを図るため、都市交通マスタープラン実現に向けて必要な施策と実施計画から構成される総合交通戦略を推進していく。総合交通戦略では、都市圏における事業熟度等を踏まえ、まず、モノレール延長エリアを対象に施策展開を図ることとする。平成21年度以降は、今後の中南部都市圏における多様な都市活動や都市構造の形成上重要なエリアを念頭に検討を進める。



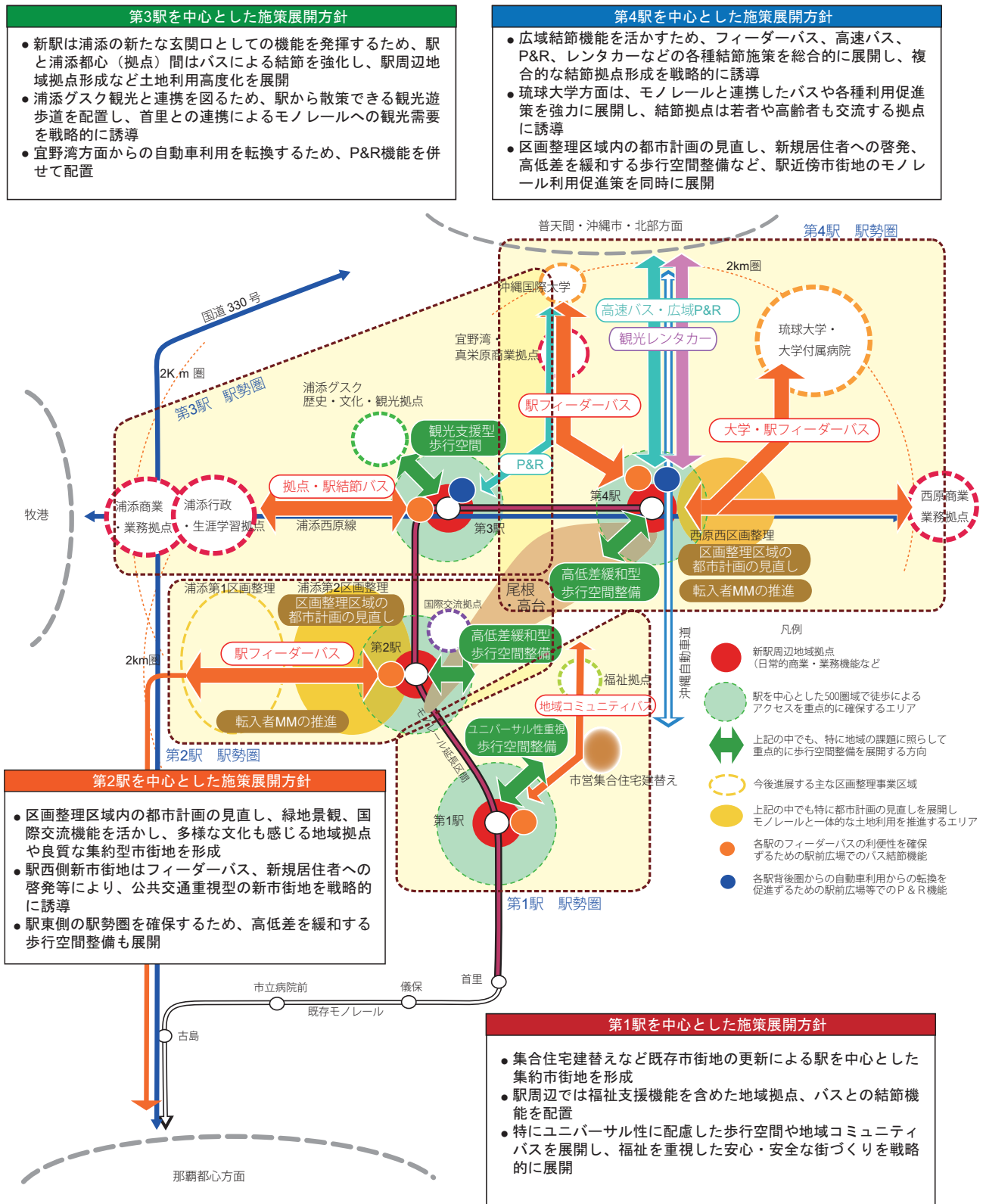


図 6-2 モノレール延長エリアの施策展開方針

6-3 計画実現のための組織づくり

都市交通マスタープランの各種施策を確実に推進していくために、次の方針に基づき、各種取り組みを実施する。

(1) 都市交通マスタープランの施策具現化に向けた方針

方針 1：確実な体系・体制づくり

- 計画を計画として終わらせずに、施策を着実かつスピーディーに実行することが重要である。そのために、都市圏全体の実施状況を俯瞰する体制と個別施策を実行する体制づくりを推進する。

方針 2：パッケージ型の施策推進

- 都市交通マスタープランは、主要計画の策定が主であるため、今後は個別施策に関する推進計画を策定・実施していく必要がある。計画の推進に際し、パッケージ型の施策推進に向けた総合的・横断的な取り組み体制を構築する。

方針 3：計画のマネジメント

- 社会経済情勢の変化など、計画自体が不確実性を有している。計画に対して柔軟性をもつことが必要であり、継続的に計画のマネジメントを実施する。

(2) 施策具現化への取り組み

● 中南部都市圏の都市交通マスタープランを調整・マネジメントする場を設定

- 社会情勢や進捗状況によって計画内容の見直しやスケジュールの調整を行う必要がある。社会情勢を見据える（モニタリングをする）と共に、個別推進組織間で調整を行うことで、交通計画全体の PDCA マネジメントを実施し、計画を円滑かつ確実に実現化する。

● 沖縄県の上位計画や法定計画への位置づけ

- 各種施策を着実に実行するため、都市交通マスタープランが上位計画や法定計画で位置づけられるよう関係機関と連携して取り組む。

● 施策の推進組織の設置

- 各施策の特性に応じて専門家や関係者に推進組織へ参画してもらい、即地的・専門的な意見を考慮してプロジェクトの推進を図る。

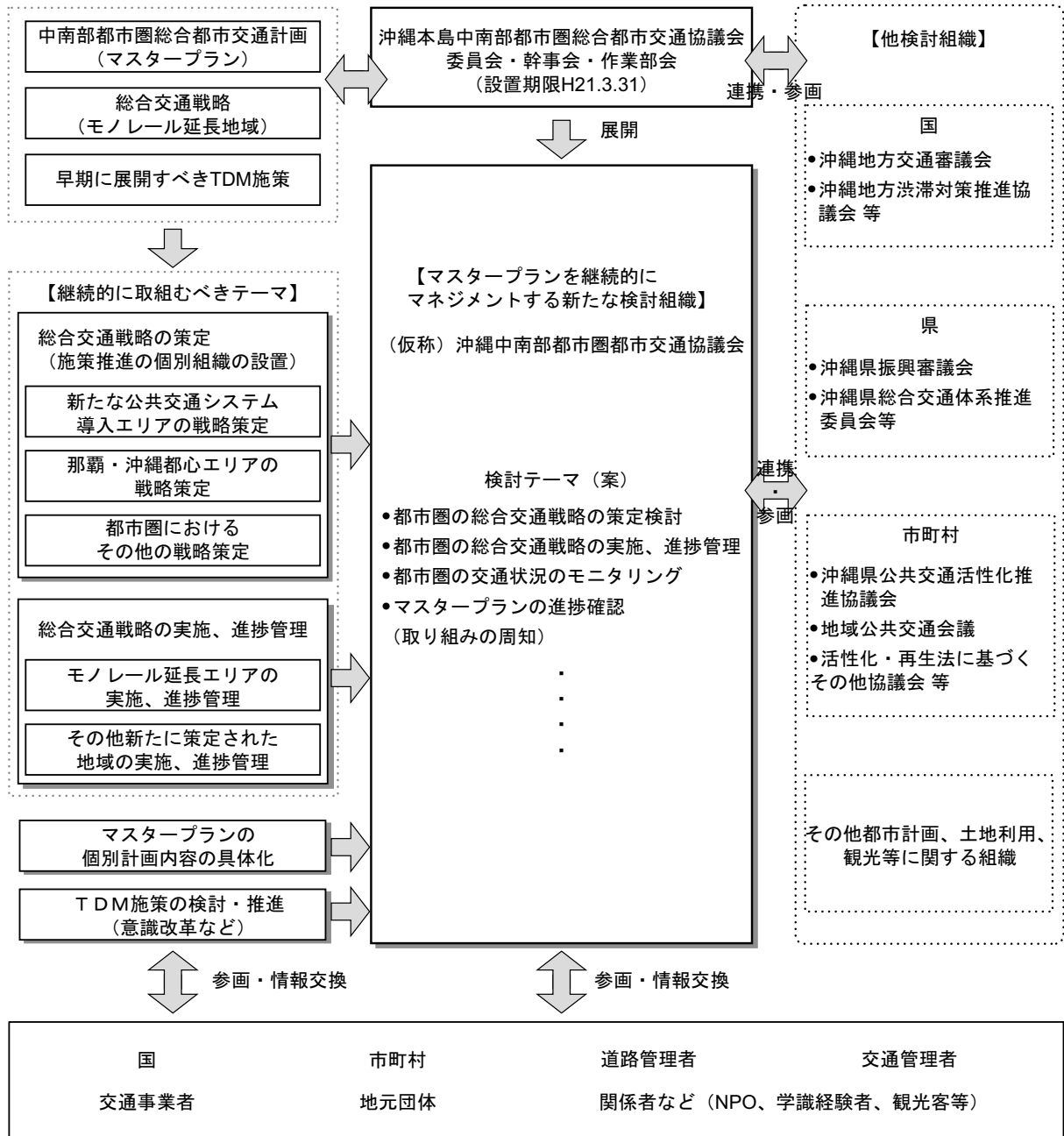


図 6-3 計画実現に向けた新たな推進スキーム