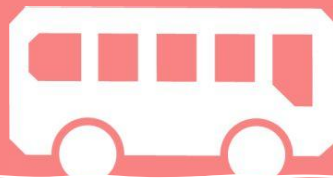




都市交通に関する課題と
改善の方向性

4



4. 都市交通に関する課題と改善の方向性

4-1 都市圏の複合的な課題

3章に示した都市圏の移動実態を踏まえ、今後対応すべき課題を示したうえで、クルマ中心から人中心の都市構造・社会構造への転換を図り、「次世代交通ビジョンおきなわ」とともに、「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」から「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」を目指します。

クルマ中心の都市構造・社会構造 「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」

データ分析の結果

1.都市構造上の課題	2.社会構造上の課題	3.都市交通上の課題	4.近年の変化
<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○モル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 	<ul style="list-style-type: none"> ○基幹バスやモル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

対応すべき課題

1.都市構造上の課題	2.社会構造上の課題	3.都市交通上の課題	4.近年の変化
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 観光二次交通にも資する交通環境の構築 → 公共交通で移動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
<p>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）</p> <p>→ 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、バスやモルールの利用はその沿線に留まる</p> <p>→ 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</p>			
<p>交通手段負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</p> <p>→ 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</p>			

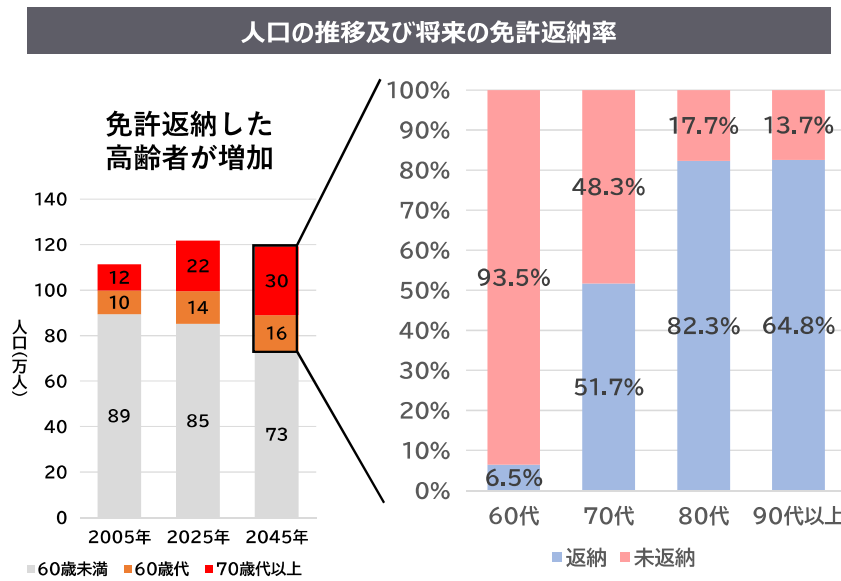
人中心の都市構造・社会構造

「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」

4-2 特に対応が必要な都市交通の課題

(1) クルマだけに頼った生活を続けると、自力で移動できなくなる日が来る

2045年には3人に1人が高齢者となり、クルマを利用できない人も増えていきます。クルマが自由に使えなくなった際の生活スタイルをイメージし、いまから準備をしていくことが重要です。



(出典) 2020年までの人口：国勢調査
2025～2045年の人口：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）

- 65歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、2045年にはおよそ3人に1人が高齢者になる
- 運転をできない（したくない）人は推計25万人

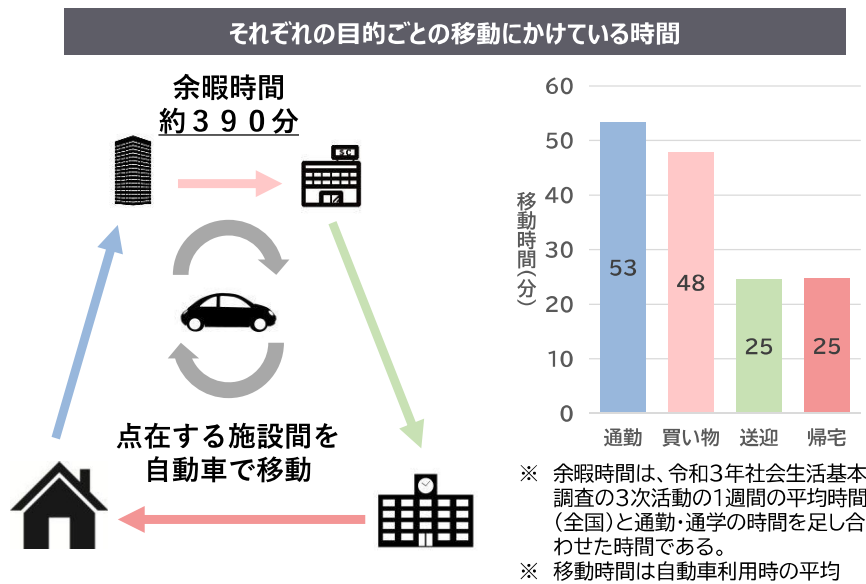


クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要



(2) 増える渋滞・移動時間により自由時間が減っている

クルマ中心で施設が分散していることが、自動車依存や渋滞に拍車をかけ、移動時間の増加にもつながっています。渋滞に巻き込まれて多くの時間を無駄にしないために、必要な都市の機能をまちの中心に集めて、クルマでの移動に頼らず様々な活動ができるようにまちを作り変えていく必要があります。



(出典) 令和3年社会生活基本調査結果(総務省統計局)

- 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、クルマを使った移動が増える
- 4割強の人が通勤に片道30分以上かけている
- 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車

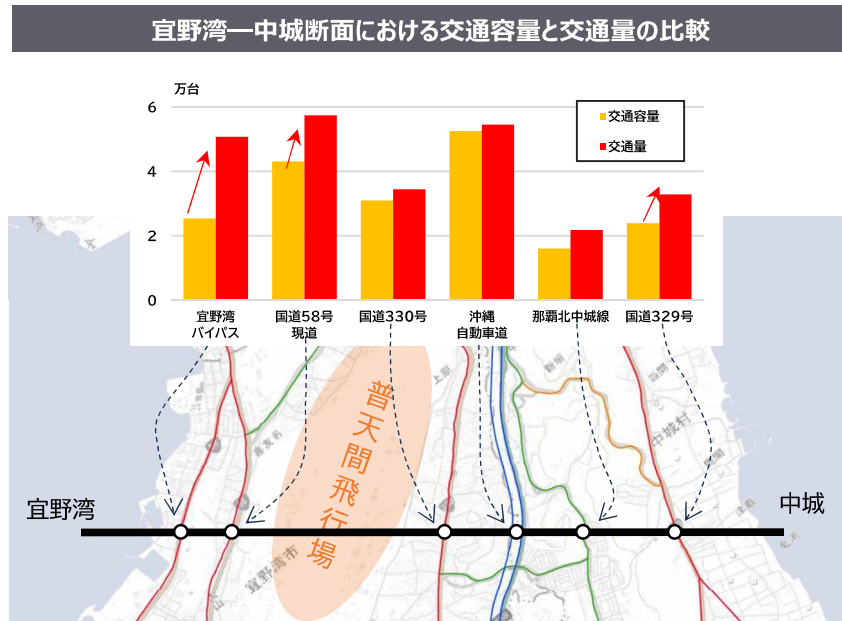
クルマがなくても必要な場所や施設にアクセスできる環境づくりが必要

**(都市機能の集約や都心部の高度利用、
徒歩圏で用事を済ませられる環境づくり)**



(3) 那覇－沖縄間の人の往来が多く、道路整備だけでは対応できない

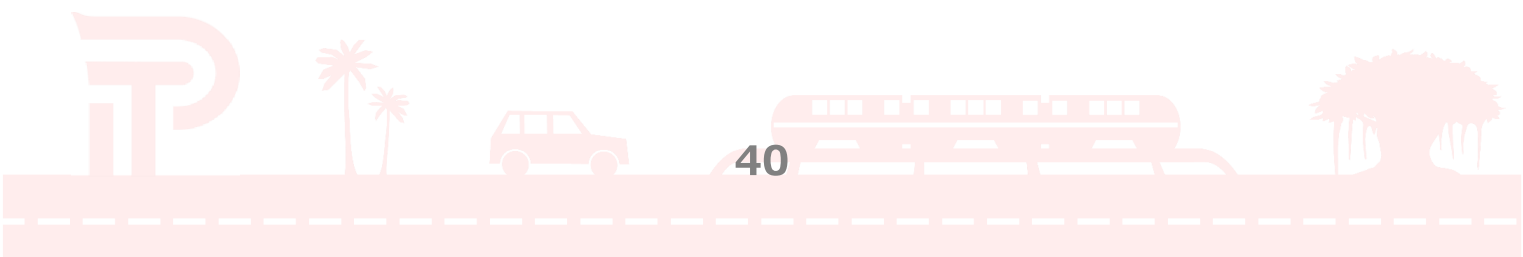
道路をクルマの通行だけに使っていると、どれだけ整備を進めても、渋滞の解消は簡単ではありません。より多くの方がスムーズに移動できるようにするためには、クルマだけでなく公共交通も含めて、道路空間の使い方を工夫していくことが大切です。



(出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
 ※交通量は24時間交通量、交通容量は混雑度や昼夜率を用いて算出

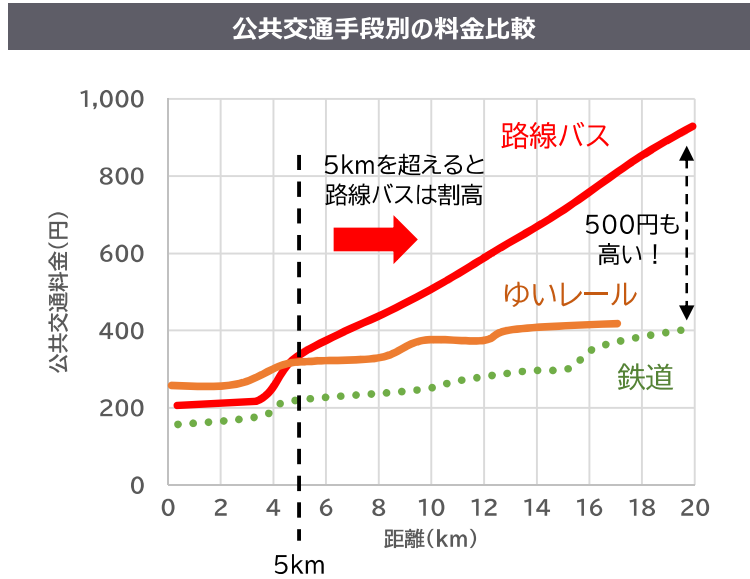
- 本都市圏の交通の要衝である宜野湾－中城断面では、主要路線すべてが混雑し、交通容量が不足
- 国道58号ではバスレーンが導入されているが、非実施時間はバスも自動車の混雑に巻き込まれている
- 規格の高い沖縄自動車道は比較的混雑度が低い

道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要



(4) 公共交通を使いたくても、コスト負担に耐えられない

沖縄では公共交通の多くを路線バスが担っていますが、鉄道のように大量輸送ができません。バスは地域の足として重要な役割を果たす一方で、運行効率の面では不利な部分もあり、利用者の運賃負担が大きくなりやすいという課題を解決していく必要があります。



(出典) ゆいレール：ゆいレール公式サイト、鉄道：JR おでかけネット（JR 西日本）
 路線バス：バスマップ沖縄、NAVITIME
 ※県内路線バスは那覇市内線を除く

- 路線バスしか使えないエリアでは、公共交通での移動が割高で金銭負担が大きい
- 本都市圏で通勤費を会社に全額負担してもらっている人は全体の 1/3 のみであり、公共交通で通勤したい人も金銭的に難しい

誰もが公共交通を利用しやすくする支援が必要



4 都市交通に関する課題と改善の方向性

