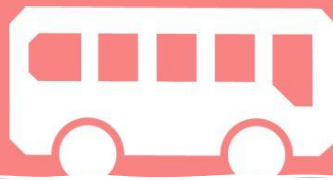




マスタープランの実現効果と 目標

6



6. マスタープランの実現効果と目標

6-1 将来交通需要の見通し

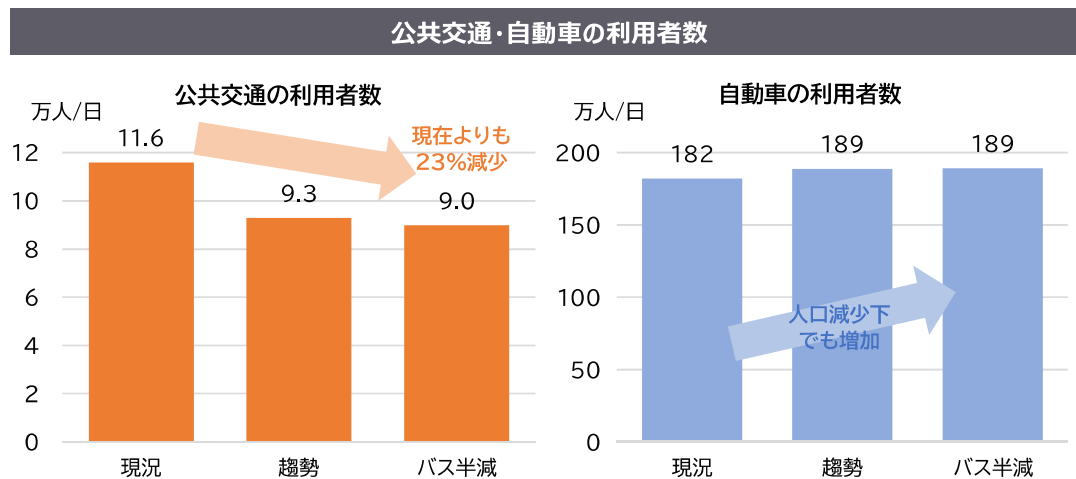
マスタープランで示す、目指す都市圏の姿や交通ネットワークが実現した時に都市圏にどのような変化が起こるのかを定量的に示すため、交通需要予測モデルを用いてシミュレーションを行いました。その結果から、マスタープランの方向性や施策の妥当性を確認するとともに、施策を進めるにあたっての目指すべき目標水準を設定しました。

(1) 何にも取り組まなかった場合の見通し

本都市圏では今後 20 年で、少子高齢化や郊外化が進むことが予測されています。生産年齢人口の減少で、比較的公共交通の利用の多い通勤・通学のトリップの割合が減り、高齢者の増加で、自動車利用の多い私事トリップの割合が増加します。また、郊外化が進むと公共交通の利便性の低い地域の人口が増加するため、自動車トリップはさらに増加します。何もせず、将来の人口が予測通り推移した場合、公共交通の利用者数は現在と比べて 1 日当たり 2.3 万人程度減少する見通しです。

また、バスの利用者が減少すればサービスの維持が困難となり、運行本数の減少や路線の廃止などが起こる可能性があります。仮にバスの運行本数が現在の半分となった場合、公共交通の利用者数は現在より約 2.6 万人（23%）減少する見通しです。バスの利便性が低下することで、全世代において自動車への依存度はより高まり、自動車を利用できない人の移動はさらに制限されます。

このように、公共交通利用者が減少する一方、自動車の利用者数は 7 万人程度増加する見込みで、渋滞が現在以上に悪化する可能性があり、自動車利用者にとっても移動負担が高まります。



※各ケースの考え方

現況ケース：パーソントリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

バス半減ケース：趨勢ケースの状態を前提に、さらにバスの運行本数が半減した状態を想定。

(2) マスタープランが実現した際の効果

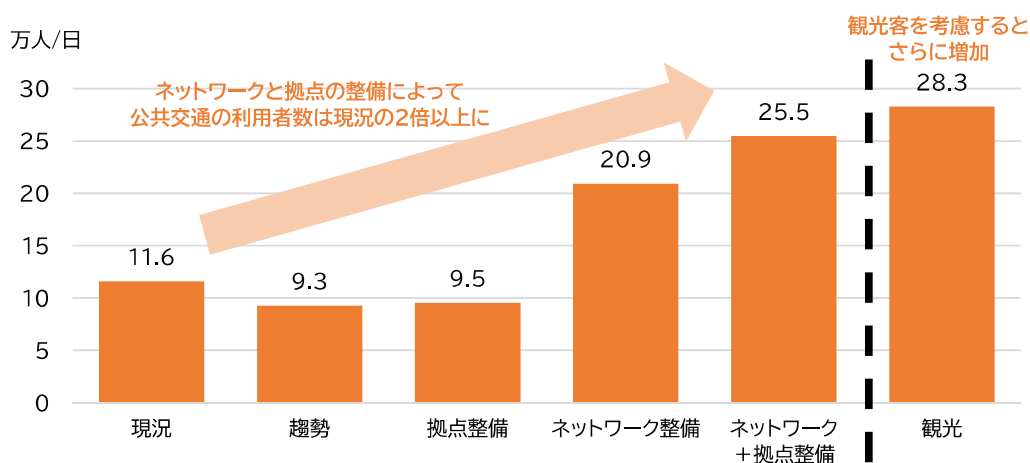
1) 公共交通利用者数の増加

交通ネットワークの整備を行った場合、公共交通の利用者は現況に比べて 9.3 万人、趨勢と比べて 11.6 万人増加します。このことから、公共交通利用者数の増加のためには、交通ネットワークの整備が効果的であり、路線バスやモノレール以上の規格を持つ公共交通機関の必要性が示されました。

また、交通ネットワークの整備に加えて拠点の整備を行った場合、公共交通の利用者は交通ネットワーク整備だけを行った場合と比較して 4.6 万人増加します。これは現況と比べると 13.9 万人、趨勢と比べると 16.2 万人の増加となり、2 倍以上に増加します。公共交通手段の分担率は合計 10.3%になります。このことから、交通ネットワークの整備に加え、拠点の整備を行うことの効果が示されました。

さらに、沖縄県は観光客も多いため、実際の公共交通利用者はさらに増える見込みです。観光客の交通手段の選択が住民の私事トリップと同様だと仮定した場合、公共交通の利用者は 3 万人程度見込まれます。しかし、土地勘のない場所で自動車を運転したくない人や、免許を取得しない世代の増加などにより、観光客の公共交通の利用者数はまだ増える見込まれます。

公共交通利用者数



※各ケースの考え方

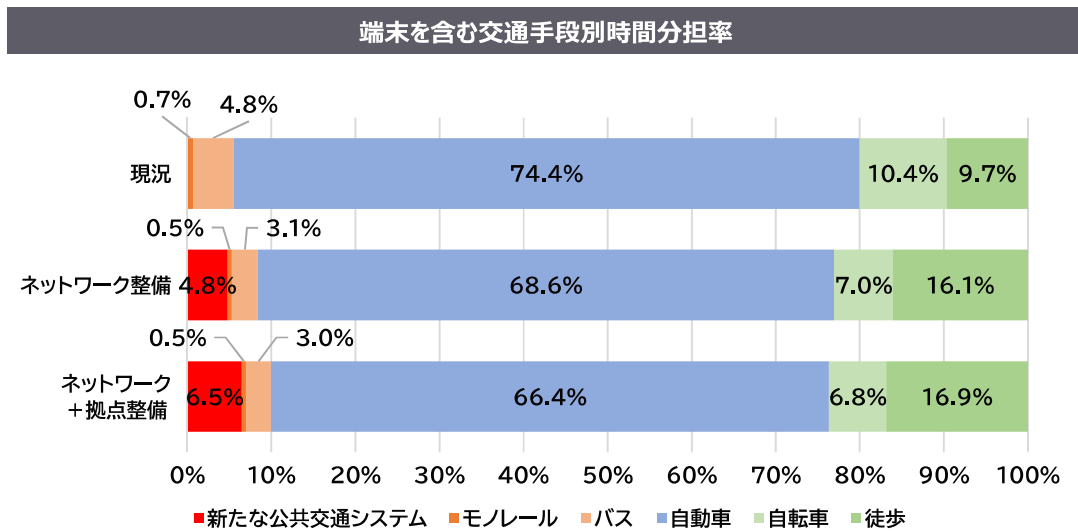
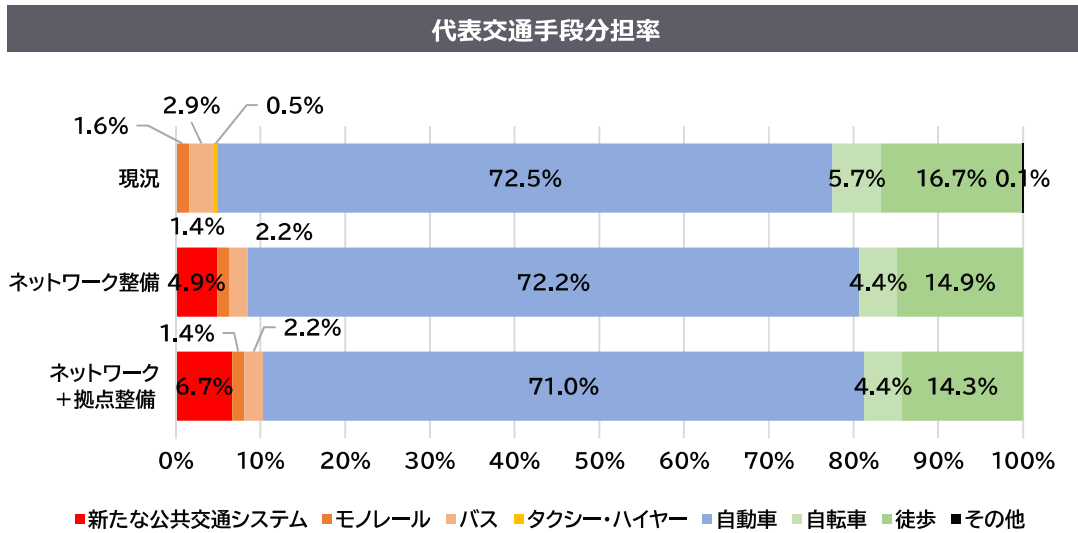
現況ケース：パーソントリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

ネットワーク整備ケース：「強力な公共交通システム」「新たな公共交通システム」と、構想路線・提案路線をすべて整備した場合を想定。公共交通システムはモノレールよりも高速な 30km/h で設定。

ネットワーク + 拠点整備ケース：ネットワークの整備に加え、都市拠点・地域拠点の整備を行った場合を想定。各市町村の中心に地域拠点を形成し、そこへ居住地を集約。那覇・宜野湾・沖縄の 3 つの都市拠点到業務機能を集約。

公共交通の利用が増えると、駅へのアクセスのために歩く機会が増加します。端末交通も含めた場合、交通ネットワークの整備と拠点整備により、現況と比べて自動車の時間分担率は8%減少する一方で、新たな公共交通システムの時間分担率が6.5%増加、徒歩の時間分担率が7.2%増加します。徒歩時間が増えることは、健康増進※にもつながることから、今後は都市拠点・地域拠点において楽しく安全に歩けるようなウォークアブルな空間づくりが重要になってきます。



※歩行量増加による健康増進については、例えば「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（H26）（国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課）」にも記載がある。



2) 公共交通利用圏域の拡大

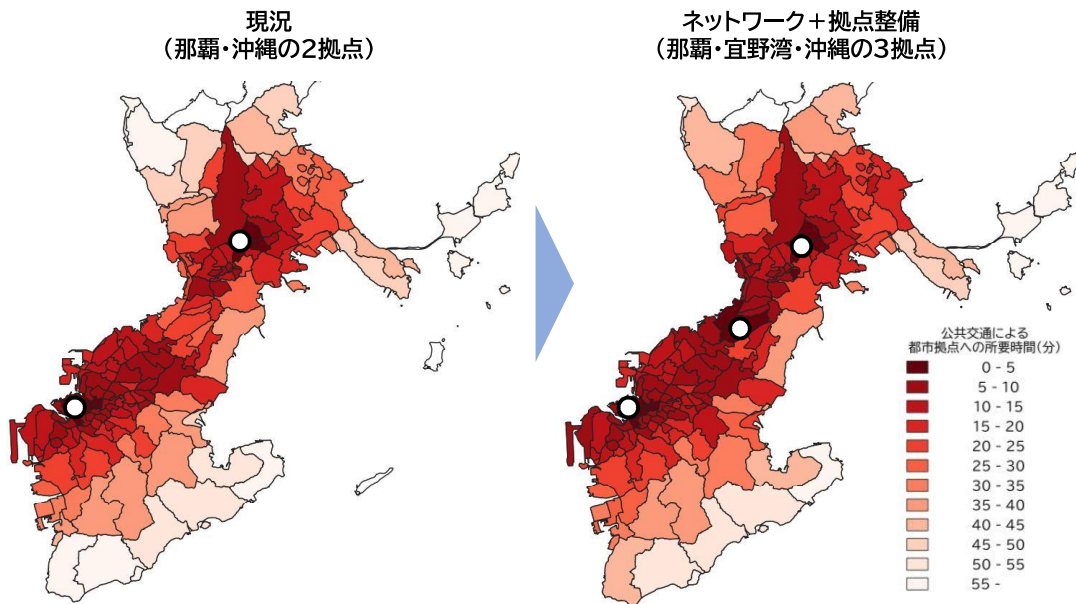
現在の公共交通ネットワークでは、30分で都市拠点（那覇・沖縄）へ行ける圏域は限定的でしたが、強力な公共交通システムでは高速な移動が可能になるため、公共交通の利用圏域が拡大します。

また、安定した交通サービスで都市拠点と地域拠点を結ぶことで、地域拠点の周りに人が増えれば、都市拠点へアクセスできる人口はさらに増加します。

さらに、普天間飛行場の返還後には宜野湾が新たな都市拠点となるため、都市拠点まで30分以内で到達できる人は、現況の90万人から96万人へと6万人増加します。

これによって、公共交通を使って都市拠点での多彩な活動へ容易にアクセスできるようになります。

公共交通の利用圏域

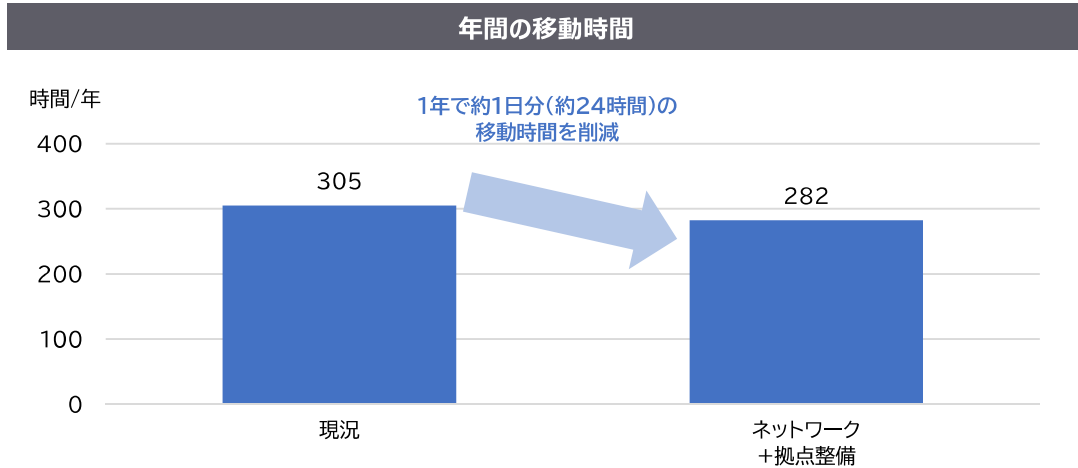


※新たな公共交通システム、モノレール、バスのいずれかによる、各ゾーンの中心から都市拠点ゾーンの中心までの所要時間



3) 移動時間の減少

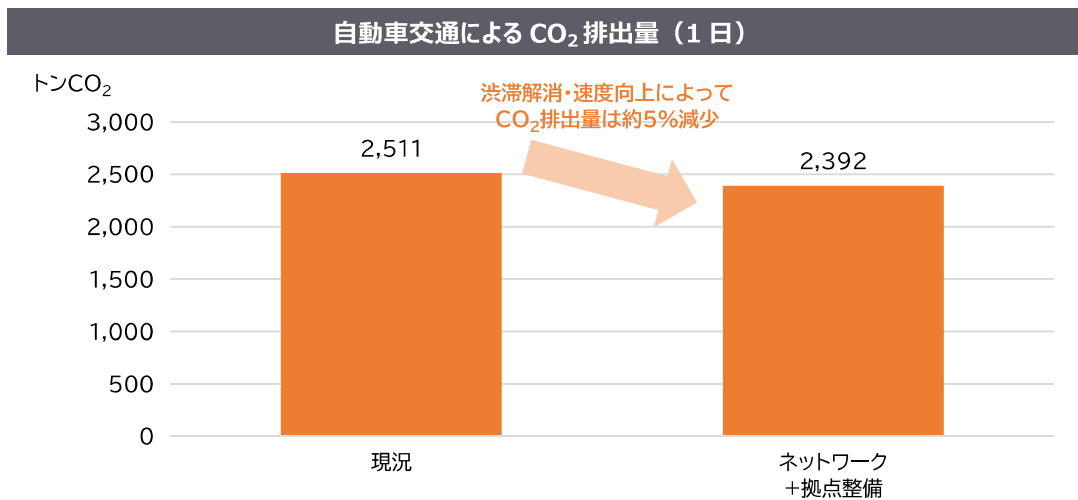
交通ネットワークの整備によって移動速度が向上し、1 トリップ当たりの所要時間は平均 18 分から 16.6 分へと 1.4 分（8%）短縮されます。これは 1 日 2.8 トリップ（調査時の外出者平均）とすると 年間で約 24 時間の削減になります。



※交通量配分を行うことで道路混雑の影響も考慮

4) CO₂ 排出量の削減

道路整備の進展や公共交通への転換によって、渋滞が緩和し速度が向上することで、CO₂の排出量は約 5%減少します。マスタープランで示す施策は環境にもやさしく、持続可能性も高いです。



6-2 将来目標の設定

以上の予測結果を踏まえ、「公共交通利用環境の向上」「移動時間・環境負荷の削減」の2つの観点より将来の目標を定めました。これらの目標を達成できるよう交通ネットワークの整備や拠点づくりを進めていきます。

将来の目標値の設定

項目	現況 (2023年)	将来の目標 (2045年)
----	---------------	------------------

公共交通利用環境の向上

公共交通分担率	4.5%	▶ 10%
30分で公共交通だけで 都市拠点へアクセス可能な人口	90万人	▶ 100万人 (10%増)

移動時間・環境負荷の削減

1人当たりの平均年間移動時間	305時間	▶ 281時間 (24時間減)
自動車からのCO2排出量 (1日)	2,511トンCO2	▶ 2,385トンCO2 (5%減)

