

1 調査名称：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

2 調査主体：沖縄県

3 調査圏域：沖縄本島中南部都市圏

4 調査期間：平成17年度～平成20年度

5 調査概要：

沖縄本島中南部都市圏においては、昭和52年度及び平成元年度にパーソントリップ調査（PT調査）を実施し、その成果は沖縄都市モノレールや都市計画道路の整備等に活用されてきた。

しかし、前回調査から17年が経過し、返還軍用地跡地利用、沖縄都市モノレール開業、交通渋滞の慢性化、路線バスの衰退、環境問題、増大する観光需要等、本都市圏を取り巻く社会経済状況や交通環境は大きく変化した。

それらの問題に対応するために、第3回PT調査では、施設整備（ハード）とTDM施策等（ソフト）が一体となった総合的な都市交通マスタープランを作成するとともに、モノレール延長区間における短・中期的な施策をとりまとめた都市交通戦略を作成する。

I 調査概要

1 調査名：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

2 報告書目次

第1章 パーソントリップ調査の概要

1-1 パーソントリップ調査全体の概要

1-2 平成20年度調査の内容

第2章 将来交通ネットワーク計画案の作成

2-1 将来交通ネットワーク体系の方針と目標

2-2 将来公共交通ネットワーク計画案の作成

2-3 将来道路ネットワーク計画案の作成

第3章 将来交通量の予測

3-1 生成交通量の予測

3-2 発生集中交通量の予測

3-3 分布交通量の予測

3-4 分担交通量の予測

3-5 配分交通量の予測

第4章 都市交通マスタープランの策定

4-1 将来都市交通ネットワーク計画案の構成

4-2 将来都市交通ネットワーク計画案の評価

4-3 都市交通マスタープランの目標達成のために必要となる施策群

第5章 総合交通戦略の策定

5-1 総合交通戦略の策定方針

5-2 モノレール延長エリアにおける総合交通戦略の検討

5-3 モノレール延長エリアにおける総合交通戦略の策定

参考1. 沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会について

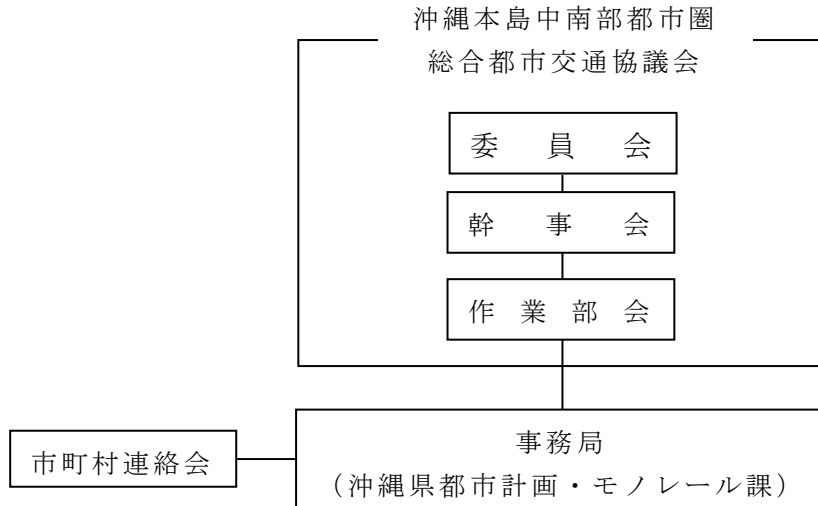
参考2. 予測モデルの修正

参考3. ゾーン間サービスレベル変数の作成方法

参考4. 参考ケースの配分

3 調査体制

○調査推進体制



○活動・運営方針等

組 織		活動・運営方針	
		開 催	役 割
協 議 会	委 員 会	1～2回／年程度	・ 決定の場 ・ 規約に基づく協議事項の審議
	幹 事 会	2回／年程度	・ 調整の場 ・ 委員会への付議事項の調整
	作 業 部 会	必要に応じて 随時開催	・ 調整の場 ・ 幹事会への付議事項の調整
事 務 局		—	・ 協議会の運営事務
市町村連絡会		必要に応じて 随時開催	・ 連絡調整、情報意見交換の場

○協議会設置の目的

本協議会は、沖縄本島中南部都市圏における望ましい交通のあるべき姿を目指して総合的な都市交通に関して、学識経験者、交通利用者、公共交通事業者、経済団体、関係行政機関により検討及び協議を行うことを目的とする。

○運営方針

- ・ 委員会は基本的に公開を原則とする。
- ・ 幹事会及び作業部会は、委員会の運営を公正かつ能率的に行うことを目的として設けられていることから、基本的に非公開とする。

4 委員会名簿等：

○委員会名簿（22名）

所 属	職 名	氏 名
○ 政策研究大学院大学	教授	森地 茂
琉 球 大 学	名誉教授	上間 清
琉 球 大 学	工学部 教授	池田 孝之
(現)横浜商科大学 (元)名桜大学大学院	(現)教授 (元)観光環境領域 教授	小濱 哲
交 通 利 用 者	エッセイスト、美ら島沖縄大使	ゆたかはじめ
交 通 利 用 者	オフィス遊 代表、 フリーアナウンサー	幸地 優子
沖縄県商工会議所連合会	常任幹事	宮城 光男
(財)沖縄観光 コンベンションビューロー	会 長	平良 哲
沖 縄 県 バ ス 協 会	会 長	中山 良邦
沖縄都市モノレール(株)	代表取締役社長	比嘉 良雄
内閣府 沖縄振興局	参事官(振興第一担当)	唐木 芳博
国土交通省 総合政策局	交通計画課長	野俣 光孝
国土交通省 都市・地域整備局	都市計画課 都市計画調査室長	阪井 清志
国土交通省 都市・地域整備局	街路交通施設課長	松井 直人*
国 土 交 通 省 道 路 局	企画課 道路経済調査室長	森 昌文
国 土 交 通 省 国土技術政策総合研究所	都市研究部 都市施設研究室長	西野 仁
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部長	吉永 清人
内閣府 沖縄総合事務局	運輸部長	大野 秀敏

○ 委員長

* 規約の改定に伴い追加任命

〔期間中の異動〕

高嶺 朝幸 → 宮城 光男、	本東 信 → 唐木 芳博
徳永 幸久 → 阪井 清志、	縄田 正 → 森 昌文
阪井 清志 → 西野 仁、	仲宗根 孝 → 古波蔵 正 → 當銘 健徳
首里 勇治 → 漢那 政弘	

○幹事会名簿（29名）

所 属	職 名	氏 名
沖 縄 県 バ ス 協 会	専務理事	中山 靖章*
沖 縄 都 市 モ ノ レ ー ル (株)	常務取締役	知念 健男*
内 閣 府 沖 縄 振 興 局	参事官(振興第一担当)付 専門官	増田 仁
国 土 交 通 省 総 合 政 策 局	交通計画課 企画調整官	坂本潤一郎
国 土 交 通 省 都 市 ・ 地 域 整 備 局	都市計画課都市計画調査室 課長補佐	青柳 太
国 土 交 通 省 都 市 ・ 地 域 整 備 局	街路交通施設課 課長補佐	佐久間巧成*
国 土 交 通 省 道 路 局	企画課道路経済調査室 課長補佐	田中 倫英
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 企画調整官	岩見 吉輝
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 公園・まちづくり調整官	田畑 正敏
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 建設行政課長	仲宗根 武
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 建設産業・地方整備課長	竹富 信也
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 道路建設課長	金城 博
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 道路管理課長	比嘉 肇
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	運輸部 企画室長	紺野 博行
内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	南部国道事務所長	和田 祐二
沖 縄 県	警察本部 交通部 交通規制課長	渡具知辰彦
沖 縄 県	企画部 企画調整課長	黒島 師範
沖 縄 県	企画部 交通政策課長	津覇 隆
沖 縄 県	文化環境部 環境政策課長	下地 寛
沖 縄 県	観光商工部 観光企画課長	新垣 昌頼
◎ 沖 縄 県	土木建築部 建築都市統括監	山城 政弘
沖 縄 県	土木建築部 道路街路課長	当間 清勝
沖 縄 県	土木建築部 道路管理課長	前泊 勇栄
沖 縄 県	土木建築部 都市計画・モノレール課長	儀間 真明
那 覇 市	都市計画部長	小橋川邦也

◎は幹事長

* 規約の改定に伴い追加任命

〔期間中の異動〕

南雲 仁	→	仲宗根 武、	村上 強志	→	紺野 博行
家坂 正光	→	黒島 師範、	知念 英信	→	津覇 隆
久田 裕	→	新垣 昌頼、	仲田 文昭	→	当間 清勝
砂川 勝彦	→	前泊 勇栄、	赤嶺 正廣	→	儀間 真明
上原 俊宏	→	銘苅 秀盛			

○作業部会名簿 (21名)

所 属	職 名	氏 名
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 建設行政課 課長補佐	前村 浩
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 建設産業・地方整備課 地方整備官	仲間 文昭
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 道路建設課 道路計画調整官	高良 哲治
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 道路管理課 課長補佐	上原 啓文
内閣府 沖縄総合事務局	運輸部 企画室 室長補佐	城間 智子
内閣府 沖縄総合事務局	南部国道事務所 調査第一課長	渡久山雄一
内閣府 沖縄総合事務局	南部国道事務所 調査第二課長	大城 照彦
沖 縄 県	警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐	新木 満
沖 縄 県	企画部 企画調整課 計画班長	伊集 直哉
沖 縄 県	企画部 交通政策課 交通企画班長	大山 修
沖 縄 県	文化環境部 環境政策課 環境企画班長	上原 強
沖 縄 県	観光商工部 観光企画課 企画分析班長	嘉手苺孝夫
沖 縄 県	土木建築部 道路街路課 企画調整班長	池原 盛美
沖 縄 県	土木建築部 道路管理課 補修班長	茂上 圭弘
◎ 沖 縄 県	土木建築部 都市計画・モノレール課 都市モノレール事業監	末吉 幸満
沖 縄 県	土木建築部 都市計画・モノレール課 企画班長	古波蔵 健
那 覇 市	都市計画部 参事兼都市計画課長	新垣 昌秀
沖 縄 市	建設部 次長兼都市整備室長	石原 興嗣
う る ま 市	都市計画部 都市計画課長	安里 勝政

◎は部会長

事務局

沖 縄 県	土木建築部 都市計画・モノレール課
-------	-------------------

* 規約の改定に伴い追加任命

[期間中の異動]

嵩本 博	→	仲間 文昭、	玉城 栄春	→	伊集 直哉
高木 勇二	→	大山 修、	慶田喜美男	→	嘉手苺孝夫
照屋 朝和	→	茂上 圭弘、	当間 清勝	→	末吉 幸満
上江洲安俊	→	古波蔵 健、	石橋 隆夫	→	石原 興嗣
岸本 順一	→	安里 勝政			

II 調査成果

1 調査目的：

本調査は都市交通マスタープランの策定を目的とし、そのためにまず、平成18年度に実施したパーソントリップ実態調査の結果および平成19年度に実施した現況集計分析の結果を踏まえて将来都市交通ネットワーク計画の作成を行う。そして、平成19年度に作成した予測モデルを用いて将来交通量の予測を行い、将来都市交通ネットワーク計画が実施された場合の効果についての評価結果を踏まえて都市交通マスタープランを策定すると共に、策定した都市交通マスタープランの実現に向け、今後10年間で取り組む施策を位置づけた総合交通戦略の策定を行う。

2 調査フロー

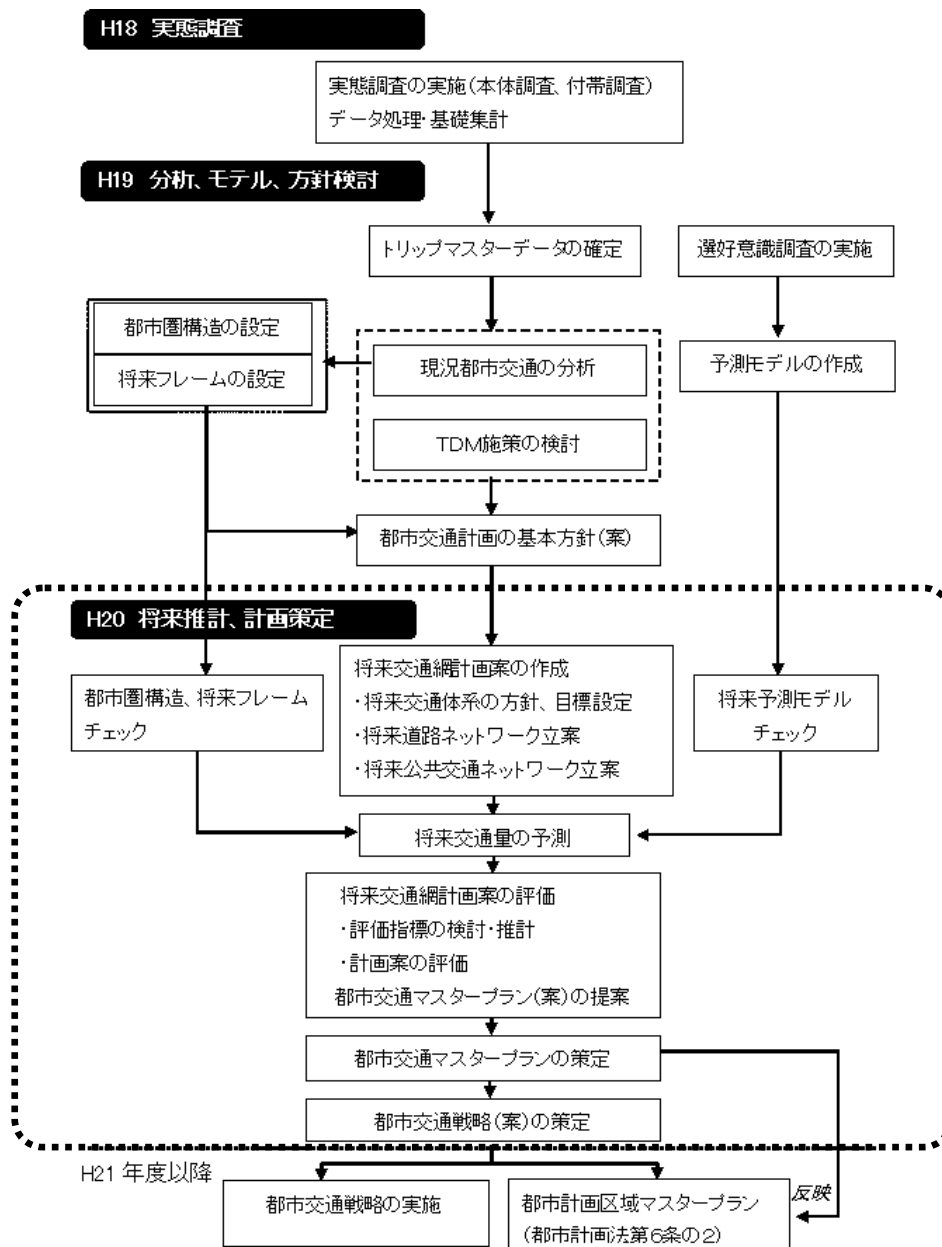


図1 第3回PT調査フロー

3 調査圏域図

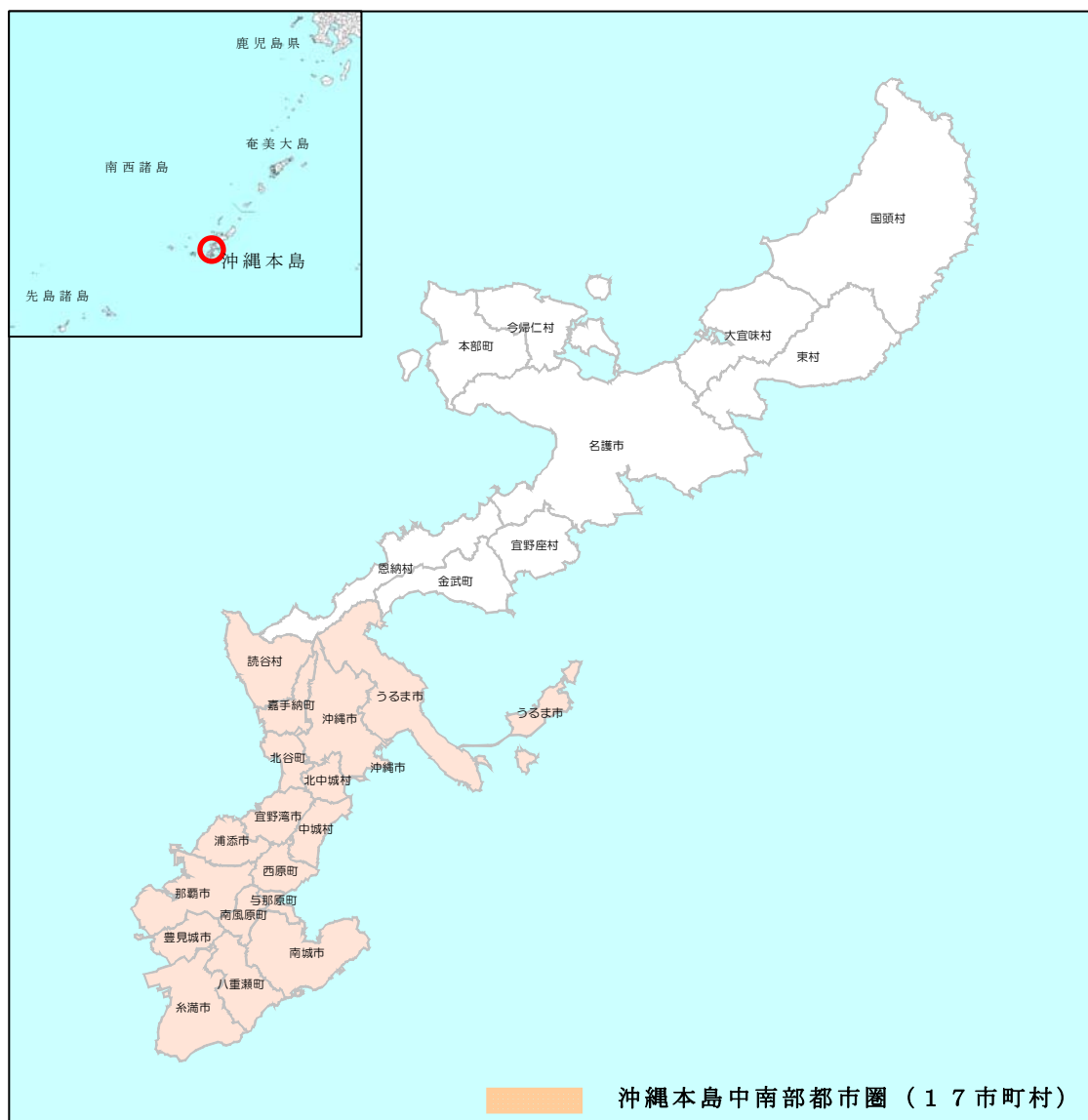


図 2 沖縄本島中南部都市圏

(対象都市圏)	【県全体での割合】
市町村：読谷村、うるま市以南17市町村（8市6町3村）	【41.5%】
人口：1,113,234人（H17.国勢調査）	【81.8%】
世帯数：393,713世帯（H17.国勢調査）	【80.6%】
面積：478.11km ² （H18.10国土地理院）	【21.0%】
 (沖縄県全体)	
市町村：41市町村（11市11町19村）	
人口：1,361,594人（H17.国勢調査）	
世帯数：488,368世帯（H17.国勢調査）	
面積：2,275.28km ² （H18.10国土地理院）	

4 調査成果

4-1 将来交通ネットワーク体系の方針と目標

都市交通マスタープランの基本理念として「環境」「振興」「安心」の3つに注目し、基本方針として「環境・振興・安心の3つが調和・持続する都市圏の構築」を掲げる。

環境	本都市圏は自動車への依存が高く、全国一の車の増加率や、公共交通の低迷などを抱えている。 次世代のために <u>都市圏全体の交通環境の改善に責任をもって取り組むことは重要なテーマ</u>
⇒公共交通利用の促進（車からの転換）による環境改善 ⇒道路交通円滑化（渋滞緩和）による環境改善	
振興	沖縄の自立振興において、 <u>「新たな基地跡地利用による振興」、「地域の振興」、「観光による振興」などを支える交通システムの展開は最も挑むべきテーマ</u>
⇒公共交通、道路交通のモビリティ（移動性）を高めることによる振興 ⇒都市圏の拠点機能の育成や強化を支える交通システムの展開による振興 ⇒観光交通の魅力を高めることによる振興	
安心	少子高齢化社会に向けて、子どもからお年寄りまでの全ての人々や、来訪する人々が都市圏で活動するうえで、 <u>安全・安心な社会を構築することは最も基本となるテーマ</u>
⇒公共交通の利便性を高めることで通院、買い物、通学などの安全、安心を実現 ⇒道路整備の推進による交通事故等の削減を図る	

環境・振興・安心のそれぞれについて、下記に示す目標を掲げる。

○環境の目標

1. 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指す。
2. 将来の自動車利用率を現況の約69%から約62%へ約1割削減することを目指す。

○振興の目標

1. 公共交通や自動車による移動時間を現況より20%短縮することを目指す。
2. 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指す。（環境目標と同一）

○安心の目標

1. 道路の役割に応じた整備を進めることで、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させないことを目指す。
2. 道路整備の推進によって救急搬送エリアの拡大を目指す。

4-2 将来公共交通ネットワーク計画案の作成

モノレール延長計画や既往基幹バス計画を踏まえ、新たな公共交通システムとバス交通、交通結節点と連携した TDM 施策からなる将来公共交通ネットワーク計画案を以下のとおり設定した。



4-3 将来道路ネットワーク計画案の作成

高規格幹線道路、地域高規格道路、主要幹線道路、幹線道路からなる将来道路ネットワーク計画案を図4に示すように作成した。



図4 将来道路ネットワーク計画案

4-4 生成交通量の予測

将来の生成交通量の予測結果は以下に示す通りである。

表 1 生成交通量

目的	平成 18 年 (A)	平成 42 年 (B)	(B-A)	(B/A)
通勤	382,094	394,449	12,355	1.03
通学	210,603	172,522	-38,081	0.82
業務	209,673	225,482	15,809	1.08
私事	763,378	904,538	141,160	1.18
帰宅	1,081,980	1,159,168	77,188	1.07
計	2,647,728	2,856,159	208,431	1.08

※ 都市圏居住者の圏域内関連トリップ

※ 平成 18 年度の生成交通量は目的不明トリップを目的構成比にあわせて按分して総トリップ数と一致するように補正

4-5 発生集中交通量の予測

将来の全目的発生集中交通量の予測結果は以下に示す通りである。

表 2 全目的発生集中交通量

ゾーン名		全目的 (単位：トリップエンド)				
		平成18年 (A)	平成42年 (B)	(B)-(A)	(B)/(A)	
那覇市	1	134,525	136,523	1,998	1.01	
	2	73,625	71,898	-1,727	0.98	
	3	62,110	64,728	2,618	1.04	
	4	260,324	292,549	32,225	1.12	
	5	19,346	18,782	-564	0.97	
	6	76,779	76,045	-734	0.99	
	7	110,598	107,454	-3,144	0.97	
	8	70,855	69,590	-1,265	0.98	
	9	52,456	52,066	-390	0.99	
	10	65,273	64,596	-677	0.99	
	11	44,825	43,945	-880	0.98	
	12	99,690	99,135	-555	0.99	
	13	78,501	77,379	-1,122	0.99	
	14	76,414	75,330	-1,085	0.99	
	15	113,650	111,224	-2,425	0.98	
	16	165,697	162,575	-3,122	0.98	
	17	71,025	70,060	-964	0.99	
	18	33,920	33,098	-822	0.98	
読谷村	20	149,926	152,480	2,554	1.02	
嘉手納町	21	65,730	66,037	307	1.00	
うるま市	19	95,117	98,290	3,173	1.03	
	23	134,531	137,493	2,961	1.02	
	24	158,836	166,635	7,800	1.05	
	25	50,720	52,187	1,467	1.03	
沖縄市	26	54,891	56,055	1,164	1.02	
	27	143,757	149,892	6,134	1.04	
	28	159,493	205,080	45,587	1.29	
	29	97,802	102,169	4,366	1.04	
北谷町	30	80,045	83,008	2,963	1.04	
	31	102,919	107,791	4,871	1.05	
北中城村	32	135,545	152,956	17,412	1.13	
中城村	34	63,787	63,783	-4	1.00	
宜野湾市	35	66,480	68,587	2,107	1.03	
	36	77,978	79,069	1,091	1.01	
	37	189,930	191,249	1,319	1.01	
	38	121,099	128,916	7,817	1.06	
西原町	39	1,139	46,715	45,577	41.02	
	40	180,940	187,561	6,621	1.04	
	浦添市	41	169,896	224,854	54,958	1.32
		42	146,179	148,186	2,007	1.01
43		193,438	198,790	5,352	1.03	
44		2,512	39,450	36,938	15.70	
与那原町	45	67,550	87,355	19,806	1.29	
南風原町	46	172,083	183,763	11,680	1.07	
南城市	47	51,261	49,200	-2,061	0.96	
	48	44,513	43,187	-1,326	0.97	
	49	20,890	19,664	-1,226	0.94	
	50	43,234	41,604	-1,630	0.96	
八重瀬町	51	35,734	34,757	-977	0.97	
	52	72,676	74,692	2,016	1.03	
豊見城市	53	232,756	270,313	37,558	1.16	
糸満市	54	192,227	199,880	7,654	1.04	
	55	55,883	66,354	10,470	1.19	
基地	22	10,917	15,520	4,602	1.42	
	33	5,487	50,857	45,371	9.27	
域内計		5,257,514	5,671,357	413,843	1.08	
域外計		37,942	40,961	3,019	1.08	
合計		5,295,456	5,712,318	416,862	1.08	

※都市圏居住者の域内関連トリップ（平成18年は予測モデルによる再現値）

※基地は市町村を跨ぐ基地ゾーン（Bゾーン：22、33）の合計値

※実数で推計を行っているため四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある

4-6 分布交通量の予測

予測結果のうち、全目的分布交通量の予測結果は図 5 に示す通りである。

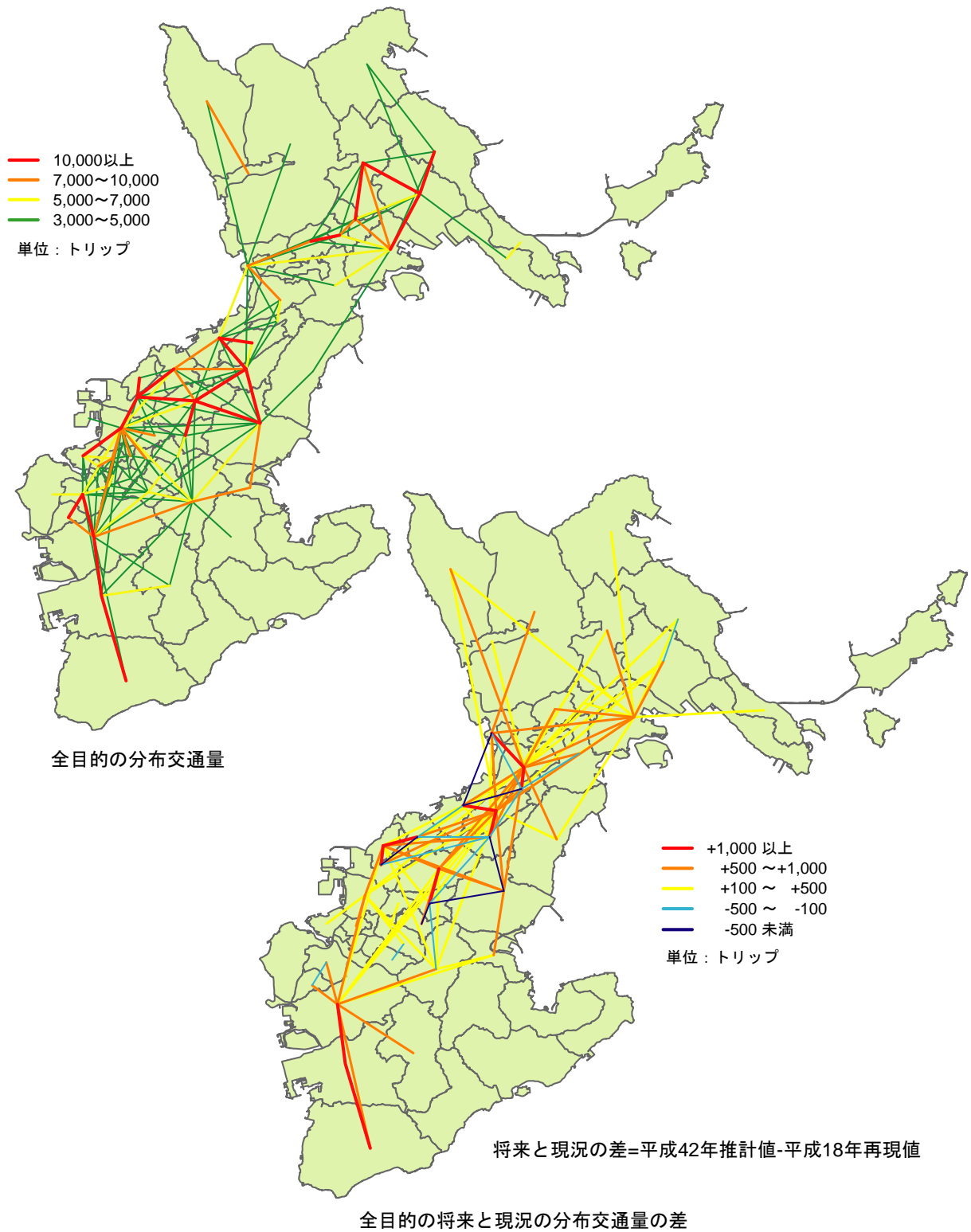


図 5 全目的の分布交通量と増減

4-7 分担交通量の予測

分担交通量は、昨年度業務にて作成した分担交通量モデルを用いて平成42年将来ネットワークを対象とする「平成42年将来」ケースのほか、参考として、公共交通を整備しないケース、都心部への流入トリップに駐車料金を課金したケースについて分担交通量の予測を行う。

予測結果のうち、都市圏分担交通量の予測結果は表3に示す通りである。

表3 都市圏分担交通量の予測結果

		公共交通機関合計				自動車	二輪車	徒歩	合計
		モノレール	新交通	路線バス					
トリップ数	平成18年度	25,944	0	91,679	117,623	1,818,448	164,576	547,082	2,647,728
	平成42年度	39,477	64,359	84,669	188,505	1,904,620	172,575	590,459	2,856,159
	参考ケース1	25,352	0	93,412	118,763	1,973,584	173,424	590,388	2,856,159
	参考ケース2	55,683	79,911	105,150	240,744	1,755,554	211,410	648,450	2,856,159
分担率	平成18年度	1.0%	0.0%	3.5%	4.4%	68.7%	6.2%	20.7%	100.0%
	平成42年度	1.4%	2.3%	3.0%	6.6%	66.7%	6.0%	20.7%	100.0%
	参考ケース1	0.9%	0.0%	3.3%	4.2%	69.1%	6.1%	20.7%	100.0%
	参考ケース2	1.9%	2.8%	3.7%	8.4%	61.5%	7.4%	22.7%	100.0%
平成18年度からの 変化量	平成42年度	13,533	64,359	-7,010	70,882	86,172	7,999	43,377	208,431
	参考ケース1	-592	0	1,732	1,141	155,136	8,848	43,306	208,431
	参考ケース2	29,740	79,911	13,471	123,121	-62,894	46,835	101,369	208,431
平成18年度からの 変化率	平成42年度	1.52	-	0.92	1.60	1.05	1.05	1.08	1.08
	参考ケース1	0.98	-	1.02	1.01	1.09	1.05	1.08	1.08
	参考ケース2	2.15	-	1.15	2.05	0.97	1.28	1.19	1.08

※都市圏居住者の域内関連トリップ

※平成18年度の分担交通量は交通手段等不明トリップを分担率にあわせて按分して総トリップ数と一致するように補正

※実数で推計を行っているため四捨五入の関係で合計が一致しない場合があることに注意

4-8 配分交通量の予測

分担交通量モデルにより予測された自動車の交通量を将来の道路ネットワークに配分し、路線別の交通量予測を行う。まず、将来の自動車交通量配分用 OD 交通量データ（Vehicle Trip OD：VTOD）を作成し、交通量配分用に道路ネットワークの設定を行う。そして、作成した OD 交通量データと設定した道路ネットワークを用いて、利用者均衡配分モデルにより自動車交通量の予測を行う。H42 の予測結果は図 6 に示す通りである。

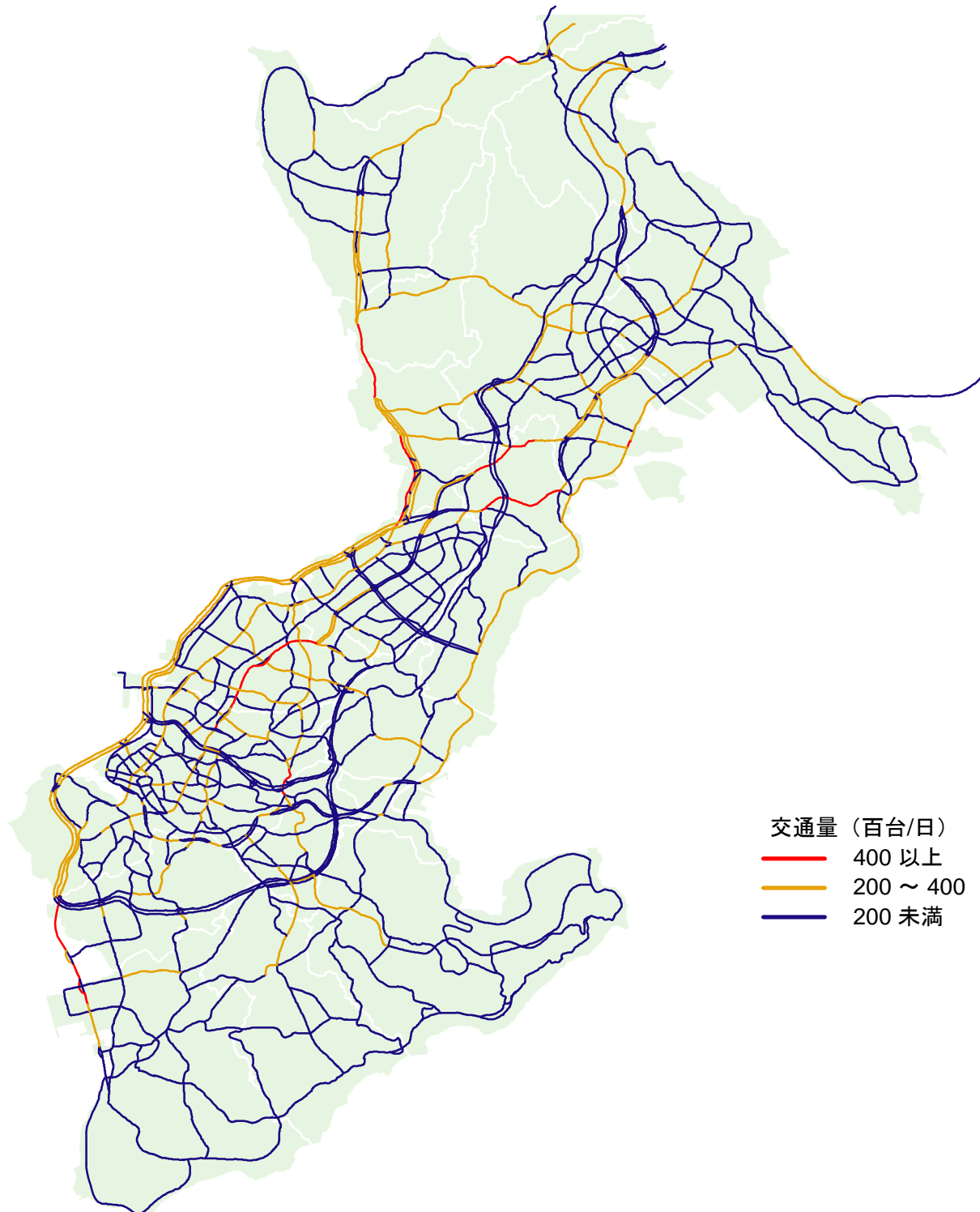


図 6 交通量図（H42）

4-9 将来都市交通ネットワーク計画案の構成

将来都市交通ネットワーク計画案は、前述の公共交通ネットワーク計画案と道路ネットワーク計画案の2種類から構成される。

4-10 将来都市交通ネットワーク計画案の評価

将来の配分交通量によって将来都市交通ネットワーク計画の実施による効果を算出する。

(1) 環境の目標に対する効果のまとめ

- 公共交通ネットワークの整備によって、これまで減少の一途をたどっていた公共交通利用率は、現況の4.4%から将来は6.6%へと約2.2%の増加へ転じる。しかし、「公共交通利用率を10%まで増加」とする目標レベルまでは届かない。
- これまで増加する一方であった自動車利用率が現況に比べて約2%の減少へと転じる。しかし、「自動車利用率を現況より1割削減」とするという目標には届いていない。

(2) 振興の目標に対する効果のまとめ

- 公共交通の平均移動時間は現況の23.8分から16分へと約33%の短縮、自動車の平均移動時間は現況の25.8分から18.2分へと約29%の短縮が見込まれる。よって「公共交通や自動車による移動時間を20%短縮」とする目標の達成が見込まれる。

(3) 安心の目標に対する効果のまとめ

- 那覇都心部内側で生活道路に相当する規格の低い道路では、長距離移動を担う割合が減少し、逆に短距離移動を担う割合が増加することが見込まれる。よって「通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させない」目標へ向かって進展することが見込まれる。
- 道路ネットワークの整備によって緊急医療施設までのアクセス圏域が大幅に増加する。例えば、10分圏域の面積カバー率は現況の約53%から76%まで約23%向上する。よって「緊急搬送エリアの拡大を目指す」目標へ向かって進展することが見込まれる。

以上より、概ね目標の達成へ向けて望ましい方向へ進展するが、都市交通ネットワーク整備だけでは全ての目標が達成される訳ではないことも確認された。よって、設定した目標を達成するためには、都市交通ネットワーク計画の推進と共に各種施策を実施していくことが重要となる。

4-11 都市交通マスタープランの目標達成のために必要となる施策群

都市交通マスタープランの目標達成のために必要となる施策群として、「環境」「振興」「安心」の目標達成に向けてその効果をより高めるため、下記に示す5つの分野でそれぞれ施策を展開し、各分野が連携することによる総合的な効果発揮を促すよう、各種施策の具体的な取り組み内容について検討を行う。

(1) 都市圏構造の誘導に関する施策

環境、振興、安心の目標を達成するためには将来の公共交通ネットワークや幹線道路ネットワークの整備と併せた公共交通一体型の地域整備を推進することが欠かせない。特に、更なる公共交通利用の促進や都市圏の振興を図るためには、都市圏整備を戦略的且つ一体的に誘導し、環境、振興面での効果を一層高める必要がある。

- 新たな公共交通システム導入と一体的な集約型市街地誘導の強化
- 環境重視型交通システム導入による基地跡地利用拠点形成誘導の強化
- 都心交通システムの導入による都市拠点の魅力強化

(2) 公共交通の利用促進に関する施策

公共交通のより一層の利用促進を図るためには、モノレールや新たな公共交通システムを軸としながら、公共交通システム総体としての利便性を更に高め、確実にするための施策を展開することが欠かせない。

- より魅力の高い新たな公共交通システムの導入
- 公共交通全体をシームレスに利用可能とするための結節機能の強化
- 公共交通に対する利用意識高揚策の推進

(3) 道路交通の円滑化に関する施策

道路交通の円滑化をより一層推進することは、都市圏内の移動性を飛躍的に高めることで都市圏の振興に寄与するばかりではなく、交通混雑の緩和による環境面の寄与や地区内通過交通削減による交通事故軽減などの安全面においても欠かせない。

- 自動車交通需要の低減に向けたTDM施策の展開
- 街づくりや公共交通を含む道路交通円滑化に向けた道路空間の有効活用
- 安心・安全な地域環境の形成

(4) 観光交通の魅力向上に関する施策

観光交通の魅力を向上するためには、来沖者、県民、高齢者など観光するあらゆる人々が、様々な観光地に気兼ねなく快適に楽しく移動できるための施策を展開する必要がある、将来の交通ネットワークによる分かり易い移動、効率的な移動を提供することがポイントである。

- レンタカー等自動車交通に対する確実な移動の提供
- 観光交通に対する公共交通利用の促進
- 観光の魅力を高め、観光振興に寄与する施策の推進

(5) 生活交通の支援に関する施策

生活交通を支援するためには、高齢者の通院や日常買い物行動、学生・生徒の通学交通、地方部における生活行動に対するニーズを的確に把握し、行政、地域、住民、事業者皆で持続可能な施策を展開する必要がある。

- 高齢者の通院を支援する民間施設等と連携した交通システムの展開
- 既存ストックや動機付けを活用し、学生・生徒等の通学を支援する交通システムの展開
- 日常生活行動におけるシビルミニマムを確保するための地域交通システムの展開
地域自らが、自らの地域の足を考え、創出する仕組みの活用

4-12 総合交通戦略の策定方針

総合交通戦略の策定にあたっては、現在都市圏が抱えている課題への対応と共に、都市圏構造や地域整備の方針などの長期的な実現に向けて図 7 に示すような展開方針を設定する。

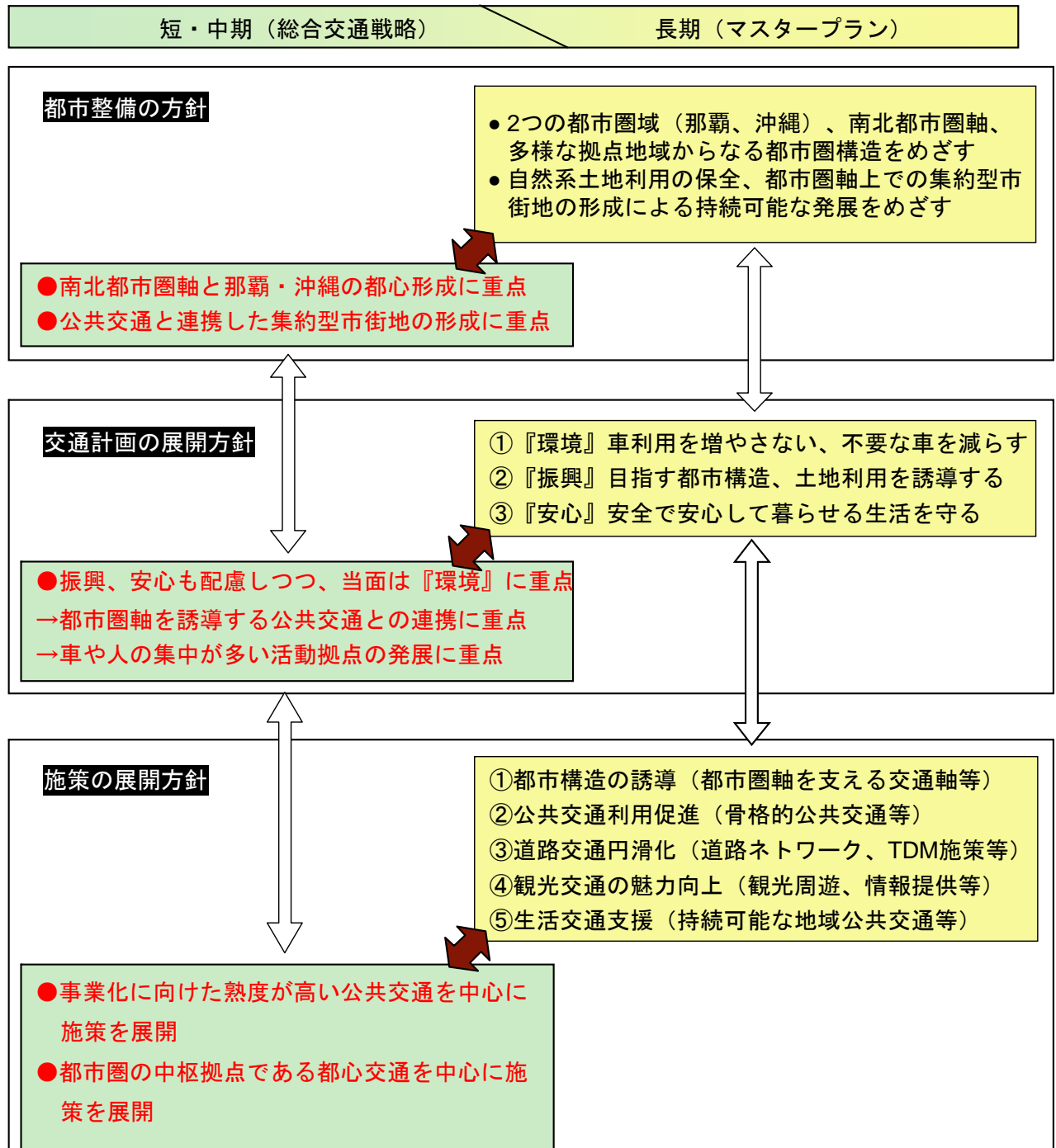


図 7 総合交通戦略の展開方針

4-13 モノレール延長エリアにおける総合交通戦略の検討

モノレール延長エリアにおける総合交通戦略は、まず、現状と課題の把握と特定課題に関する分析結果から、モノレール延長エリアにおける地域整備の方針を設定した。そして、地域整備の方針を踏まえた戦略目標と整備計画の設定を行い、総合交通戦略の策定を行った。検討フローは図 8 に示す通りである。

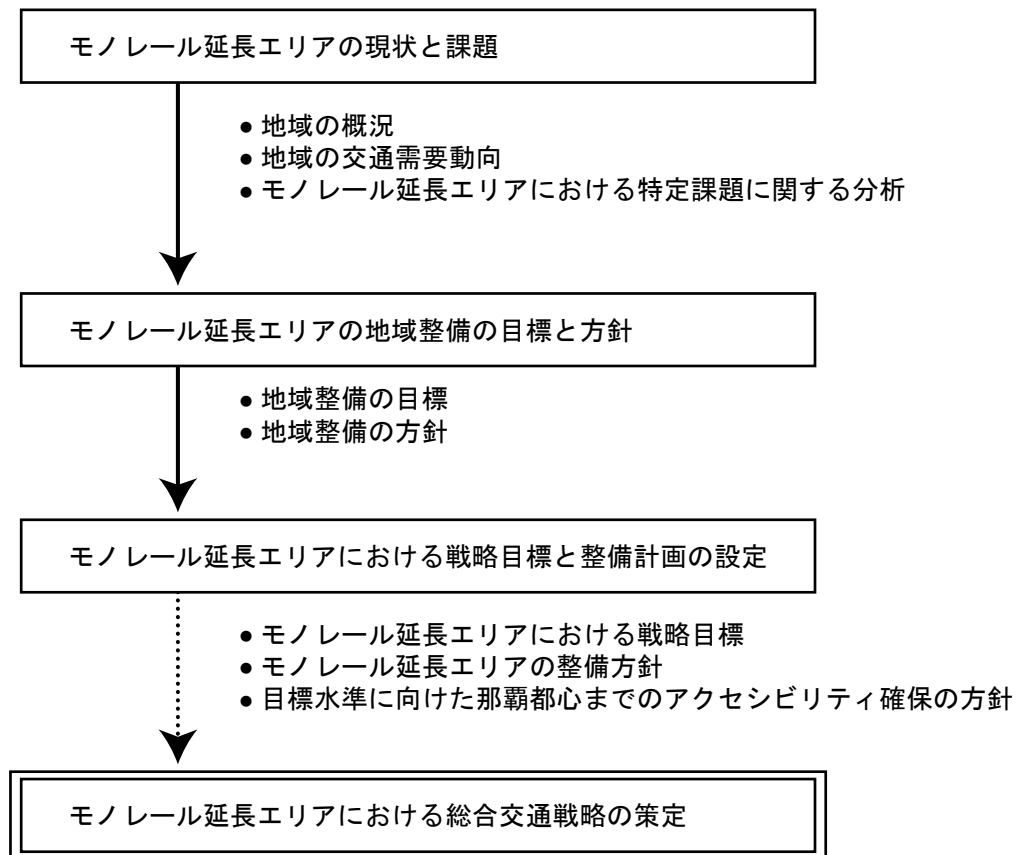


図 8 モノレール延長エリアにおける総合交通戦略の検討フロー

(1) モノレール延長エリアの目標

(a) 歴史・自然資源や環境への負荷に配慮した地域づくり

延長地域周辺や背後圏にある恵まれた自然環境や歴史資源が、後世にわたり大切に保全・継承される地域づくりをめざす。また、モノレールを中心とした公共交通サービスの拡充を通して、過度な自動車利用の抑制が図られた環境負荷の少ない地域づくりをめざす。

(b) 多様な個性が交流する活気ある地域づくり

モノレールや幹線道路との結節、駅周辺拠点の整備により、沿線や背後圏の多様な性格を有する機能拠点（商業拠点、行政・生涯学習拠点、歴史・文化・観光拠点、国際交流拠点、福祉拠点、学園ゾーンの医療拠点、大学拠点など）が連携され、これらの個性が融合した交流拡大による活力ある地域づくりをめざす。

(c) 誰もが安心、安全に過ごせるバリアの少ない地域づくり

子どもから高齢者までの全ての生活者や、福祉施設や医療施設への来訪者に対しても、モノレールやバスによる移動バリアを最小化し、安心して気兼ねなく移動できる地域づくりをめざす。また、モノレール駅周辺は単なる交通機能だけではなく、人々が集まる魅力ある地域環境整備を通して、安全性も確保された地域づくりをめざす。

(2) 地域整備の方針

地域整備の方針は、モノレール延長の役割、地域の目標や現状の課題を踏まえ、「モノレール延長の各新駅を中心とした環境負荷の少ない活気ある街づくり」を推進することを基本とする。

地域整備の方針：駅を中心とした環境負荷の少ない活気ある街づくり

(3) モノレール延長エリアの戦略目標と目標水準

駅を中心とした街づくりと、駅を中心とした交通施策が総合的に推進され、モノレール延長と一体的な公共交通モビリティに優れた地域を目指す。

モノレール延長エリアは、公共交通利用者数を現況の2倍の水準を目標とする

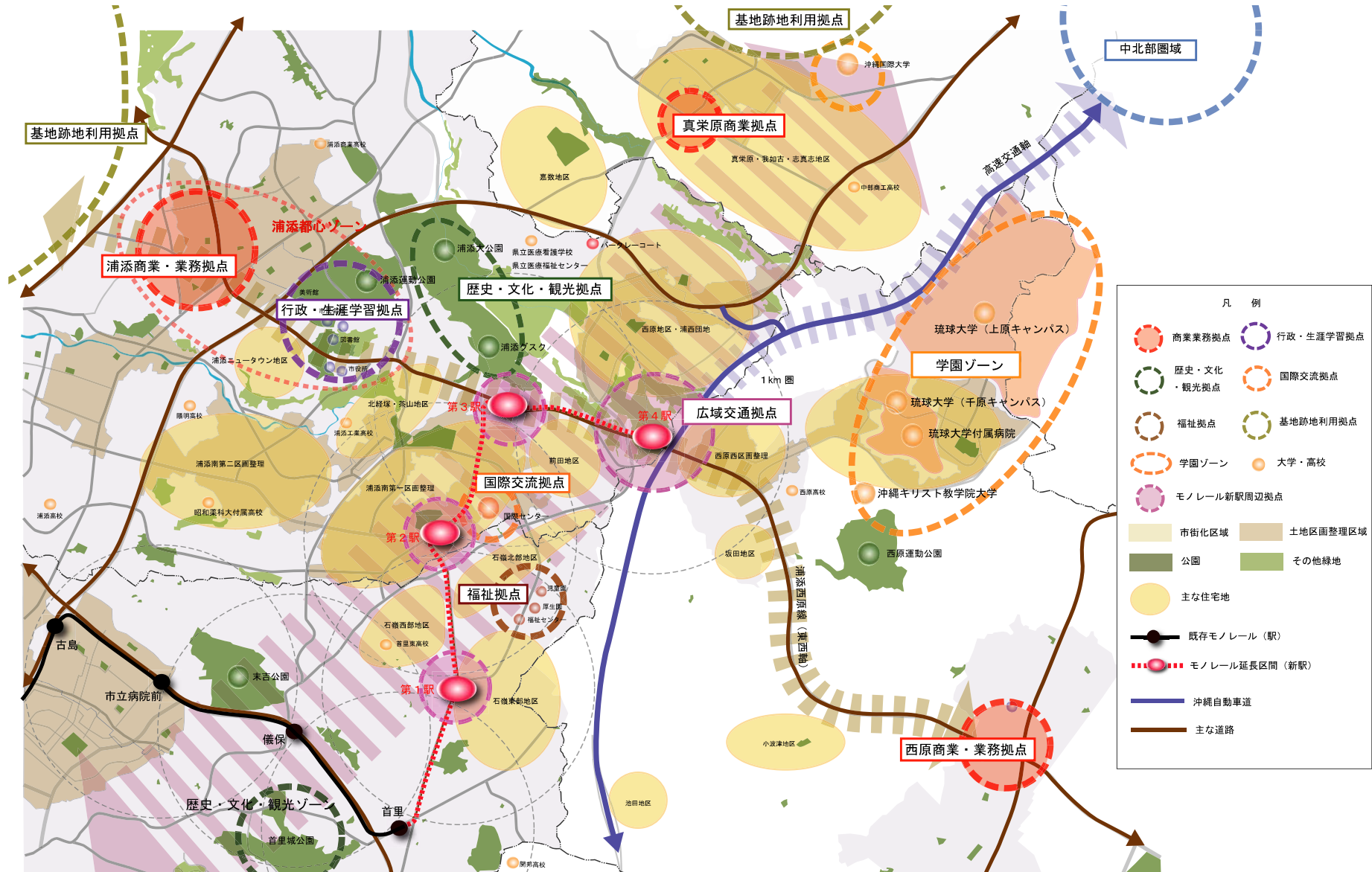


図 9 モノレール延長エリアの地域整備の方針

4-14 モノレール延長エリアにおける総合交通戦略の策定

モノレール延長エリアの現状・地域整備の方針・目標等を踏まえて、モノレール延長エリアにおける地域整備方針として「駅を中心とした環境負荷の少ない活気ある街づくり」を掲げ、具体的な施策の展開方針を図 11 のように定める。

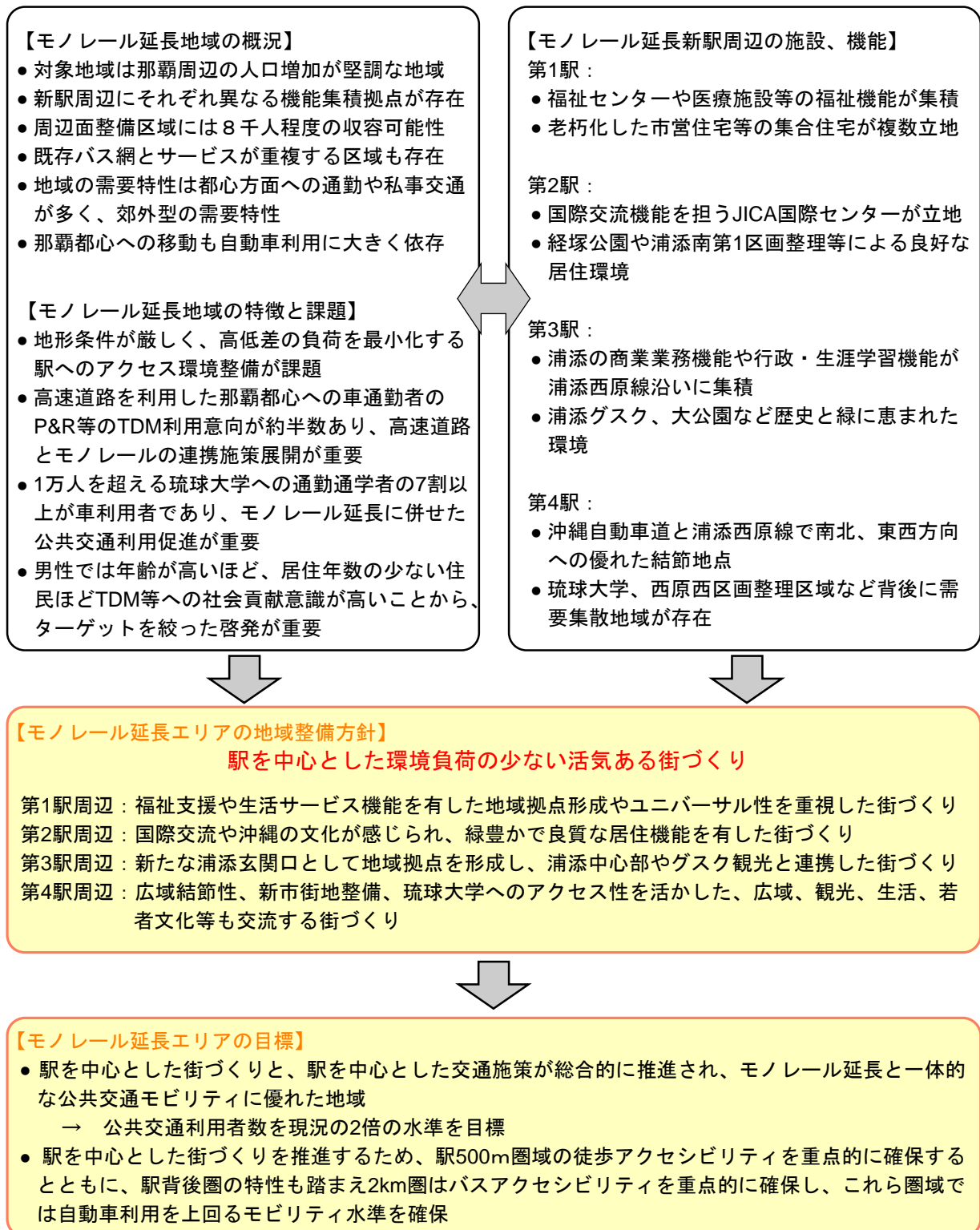


図 10 モノレール延長エリアの地域整備方針と目標

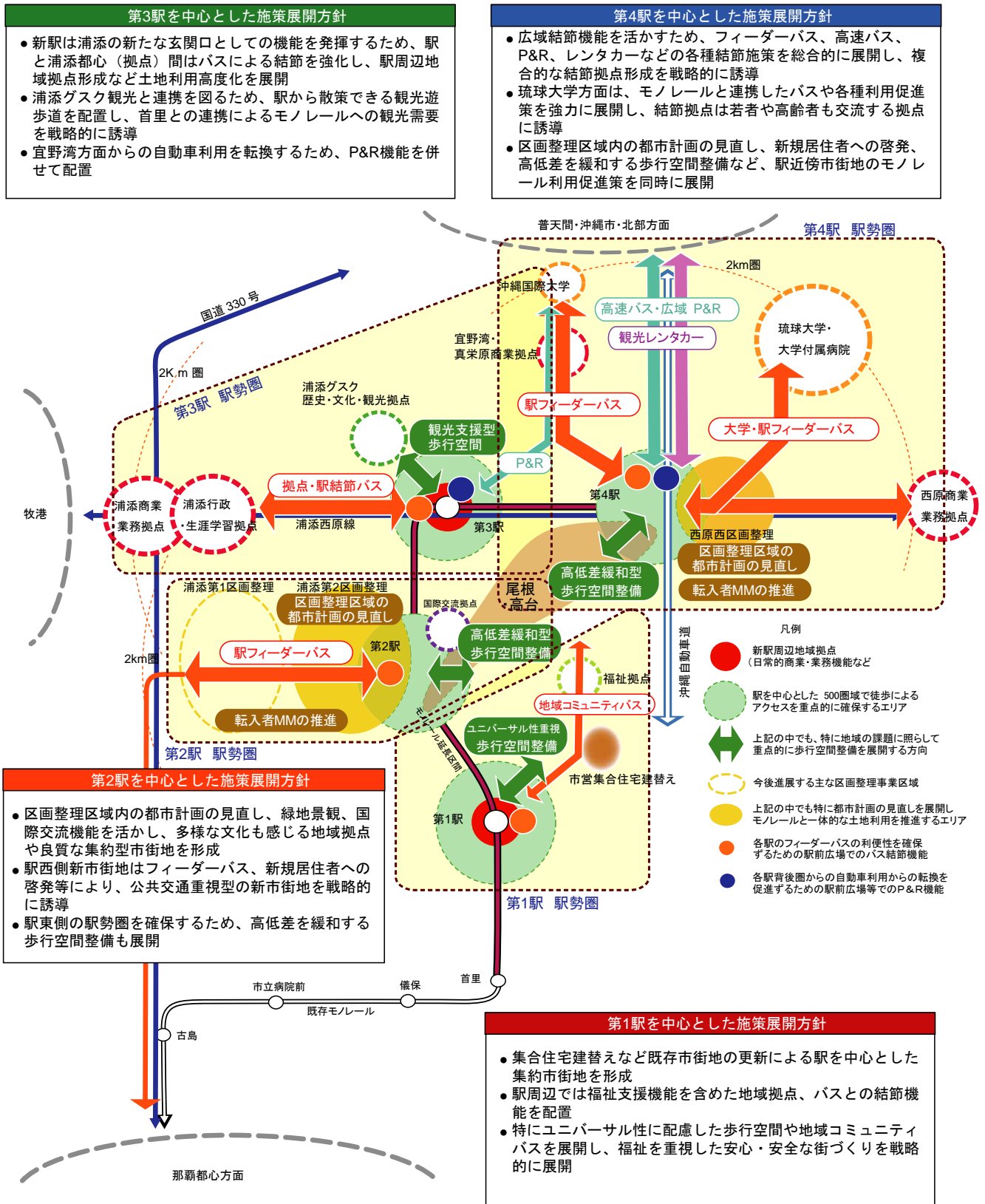


図 11 モノレール延長エリアの施策展開方針