

第4章 都市交通マスタープランの方針と内容

3章で示した「中南部都市圏が目指す将来像」を踏まえて、本章では、都市交通マスタープランの策定を行った。

まず、都市交通マスタープランの基本理念を定め、基本理念を踏まえた上で将来の望ましい中南部都市圏へ導くため、目指すべき方向性としての将来目標を設定した。

そして、将来目標の達成に向けた都市交通マスタープランの基本方針および具体的な分野別展開方針を策定し、具体的な将来の都市交通ネットワークの作成を行った。

4-1 都市交通マスタープランの基本理念と将来の目標

4-1-1 都市交通マスタープランの基本理念

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

- ⇒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、「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

- ⇒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、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

- ⇒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

4-1-2 都市交通マスタープラン実施による将来の目標水準

(1) 環境

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%へと約 1 割削減することを旨す。

中南部都市圏は、全国的にみても自動車利用率が高い都市圏である。道路混雑も日常的に生じており、渋滞による損失も非常に大きい。

自動車利用率の経年変化をみると過去 30 年間で約 31%も増加している一方、公共交通利用率は平成 18 年で約 4.4%に過ぎないレベルまで減少している。人口も平成 37 年まで増加することが想定されており、平成 42 年でも平成 18 年に比べ約 6 万人の増加が想定されている。

このような状況の下、道路交通に対する何らかの手段を講じなければ、自動車の更なる増加に伴う渋滞の深刻化や公共交通の利用離れ、排出ガスによる地球環境への悪影響など、数々の問題が生じることは必至である。そこで、将来の公共交通利用率を現況の 4.4%から 10%まで増加させること、将来の自動車利用率を現況の約 69%から約 62%へと約 1 割削減することを目標とする。

試算によると、将来の自動車利用率が 1 割削減されると自動車の速度が約 2 倍弱向上する結果が得られており、速度の向上によって排出ガスの減少など環境負荷の軽減も期待できる。そこで、これらの目標達成のため、公共交通ネットワーク整備および公共交通ネットワークと一体的な土地利用整備を進めると共に、自動車利用の削減に向け交通需要マネジメント、モビリティマネジメント、パーク&ライド等のソフト施策など、実施可能な施策から早急に積極的に取り組むことで、公共交通利用率の増加および自動車利用率の削減を目指す。

なお、環境負荷に関して、2005 年に閣議決定された京都議定書目標達成計画では、運輸部門での削減目標 2,450 万トンのうち車両単体対策と走行形態の環境配慮によって約 820 万トン、公共交通利用促進によって約 280 万トンの CO₂削減目標が示されている。今回設定した公共交通利用率の 10%増加は公共交通利用促進による CO₂削減の一部とも考えた。今後、政府方針として更なる対策強化などが図られた場合には目標値の見直しを含め再検討を行う。

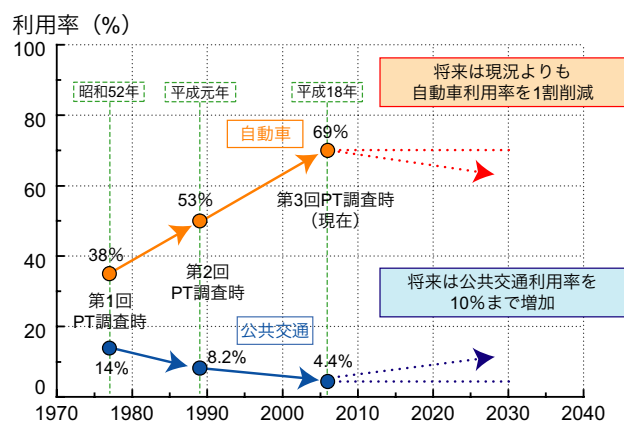


図 4-1 「環境」に関して目標とすべき水準

(2) 振興

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。

都市圏の十分なモビリティ（移動性）を担保するため、自動車利用者ばかりではなく、高齢者や自動車を利用しない／できない人等を含む全ての人々が移動できるようなモビリティの改善を目指す。平成 18 年度に行った生活行動調査に基づく分析から、都市拠点の沖縄～那覇間の通勤所要時間に関して、望ましくは 6～7 割、最低でも 9 割の水準を求めるニーズがあることが判明している。そこで、このような都市圏居住者のニーズと都市圏内の連携や交流の促進、さらには物流の効率化等を踏まえ、将来は自動車や公共交通による移動時間を現況よりも 20%短縮することを目指す。

さらに、モビリティの改善による公共交通の利便性向上によって、将来の公共交通利用率を現況の 4.4%から 10%まで増加させることを目標とする。

公共交通による都心への来訪者が増加すると、中心市街地の活性化に寄与*することが明らかとなっている。例えば宇都宮市の場合、自動車による来訪者と比較して、鉄道による来街者は平均滞在時間が約 2 倍、総歩行距離が約 1.7 倍となっている。これらの結果を踏まえると、公共交通利用者の増加が都市圏の振興に寄与することが十分に期待できる。

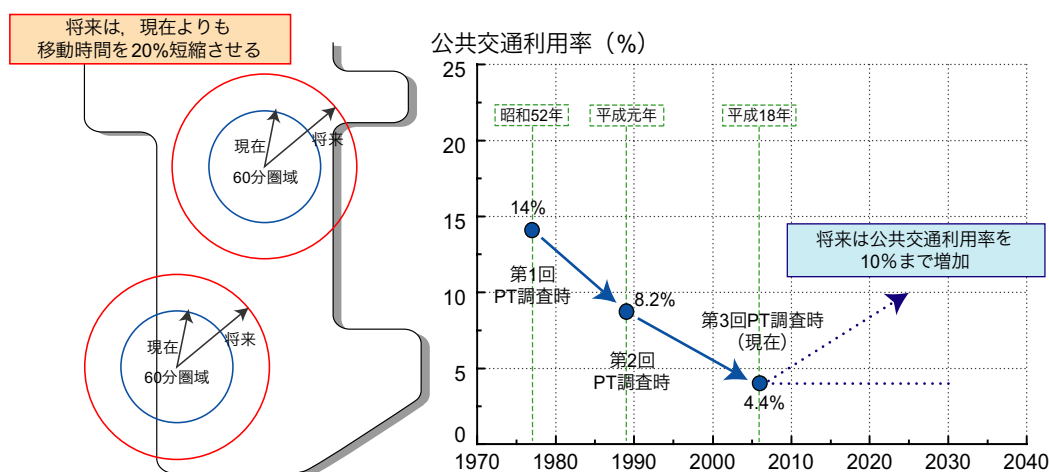


図 4-2 「振興」に関して目標とすべき水準

* 建設省都市局都市交通調査室：中心市街地活性化と歩行特性～地方中心市街地における歩行回遊調査結果から～、平成 11 年度。分析によると、公共交通による都心来訪者は自動車による来訪者に比べて、回遊距離が長く立ち寄り施設数が多いとの結果が得られている。

(3) 安心

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。

中南部都市圏全域で、安全・安心な居住地エリアの確保を目指すことは重要である。幹線道路での慢性的な混雑により、幹線道路を利用せずに地域の道路を通過目的で利用する交通によって、地域の道路での交通事故増加など悪影響が生じている。

そこで、道路の役割に応じた整備を進め、道路の段階構成に応じた交通流の整序化を促すことで、地域の道路へ通過交通を可能な限り流入させないことを目指す。

さらに、道路整備による救急搬送エリアの拡大によって、移動手段が少ない高齢者を含む都市圏内居住者にとって安心・安全な居住環境の構築を目指す。

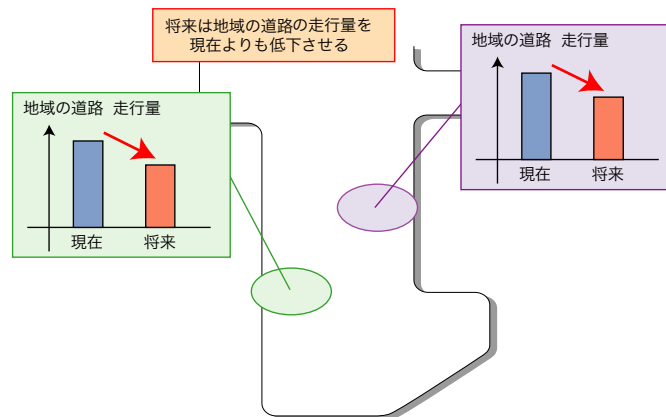


図 4-3 「安心」に関して目標とすべき水準

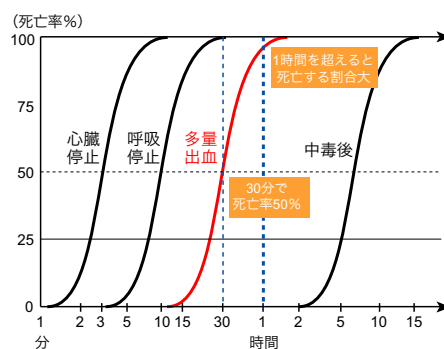


図 4-4 カーラーの救命曲線*

*心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安を示す関係図。例えば、心臓停止後3分で死亡率が50%、呼吸停止後10分で死亡率が50%となることを意味している。

4-2 将来の都市圏交通マスタープランの基本方針

4-2-1 都市交通マスタープランの基本方針

将来の目標と都市圏構造を踏まえて、将来の都市圏交通マスタープランの基本方針を以下のように策定する。

都市交通マスタープランの基本方針

当面は「環境」を重視し、公共交通の利用促進等に係る施策を重点的に推進
また、「振興」や「安心」に必要な施策も着実に推進

◆環境に対する都市交通の基本方針

車利用を増やさない、 unnecessaryな車利用を減らすため、必要な施策を展開

- 1) 骨格的な公共交通システムを戦略的に整備し、且つ公共交通の利便性を向上
- 2) 都市圏の交通の現状と課題を県民に周知し、交通手段の変更を促進
- 3) 都市圏の交通円滑化のために必要な道路整備を重点的に推進

◆振興に対する都市交通の基本方針

目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策を展開

- 1) 都市圏構造や土地利用を支える交通システムの展開
- 2) 新たな都市機能展開や多様な経済・産業活動を支える魅力あるモビリティを実現
- 3) 観光交通の魅力向上に向けた施策を展開

◆安心に対する都市交通の基本方針

子どもからお年寄りまで、どこでも安全で安心して暮らせるための施策を展開

- 1) 日常生活での利便性が確保できる交通システムを実現
- 2) 交通事故削減に向け地域の実情に応じた効果的な道路整備、交通政策の推進

4-2-2 都市交通マスタープランの分野別の展開方針

基本方針を踏まえ、(1)～(5)の5つの分野に分けて都市交通マスタープランを展開する。

(1) 都市圏構造の誘導に向けた展開方針

都市圏軸の発展、拠点の育成、圏域の形成に資する多様な交通システムを戦略的に展開

- ①南北都市圏軸の活発な都市活動を支え、輸送機能が高い総合的な交通システムを配置
- ②基地跡地などの新たな拠点地域に対しては、振興のための拠点機能の導入・育成や都市圏軸との連携を支える交通体系を戦略的に配置
- ③広域交流拠点と都市拠点及び地域拠点間の連絡強化を図るための交通体系の展開

(2) 公共交通の利用促進に向けた展開方針

公共交通利用マーケットを飛躍的に拡大するためシステム全体を再構築

- ①都市圏構造を誘導する骨格的な公共交通システムの強化
 - モビリティの高い魅力ある新たな公共交通システム（モノレール、基幹バスシステム、LRT等）を拡充し、公共交通システム全体としての利用者、利用圏域等を拡大
- ②骨格的な公共交通システムと連携した地域公共交通網の拡充
 - フィーダー機能を有するバスを効果的に導入し、利便性の高いエリアを拡大
 - 拠点地域と郊外地域間、主な圏域間の公共交通の利便性を高めるためのバスサービスの展開
- ③公共交通の利用促進を図る交通需要マネジメント（TDM）施策の展開
 - 公共交通の端末利用圏域の拡大、パーク＆ライド施策、モビリティ・マネジメント施策等を展開

(3) 道路交通円滑化に向けた展開方針

自動車、公共交通、生活者（歩行者など）の全ての視点で必要な基盤整備を展開

- ①都市圏軸や圏域間の円滑な自動車交通を支える道路ネットワークの整備
 - 都市圏の骨格となる道路整備の推進（2環状7放射道路、ハシゴ道路等）
- ②骨格的な公共交通を支えるための道路ネットワーク整備や道路空間の活用
 - 骨格的な公共交通システムのための空間確保に必要な道路整備の推進
 - 高速公共交通システム実現に向けた多様なモード間の連携のための結節点整備推進
- ③自動車需要の適正化による交通円滑化を促進するためTDM施策の展開
- ④地域の安全な生活環境を守るための段階的な道路網の整備

(4) 観光交通の魅力向上に向けた展開方針

公共交通の利用促進や、周遊性の向上を図る

- ①バス網の再構築に併せた公共交通による周遊の促進や観光情報提供による周遊の支援
- ②観光周遊拡大に向けた高速交通体系の利活用と拡充（沖縄自動車道、西海岸道路など）
- ③高速交通体系と各観光拠点を結ぶ道路網の強化、情報提供による観光交通の誘導
- ④景観に優れた地域では、景色やリゾートの趣を堪能できるよう交通による新たな価値を創造
- ⑤買い物周遊が多い拠点地域では、車が無くても安心して楽しく周遊できる交通システムを展開（都心外周部に駐車場を設ける観光フリンジパーキング等）
- ⑥観光交通の魅力向上を図るための観光情報提供拠点や観光振興拠点の展開

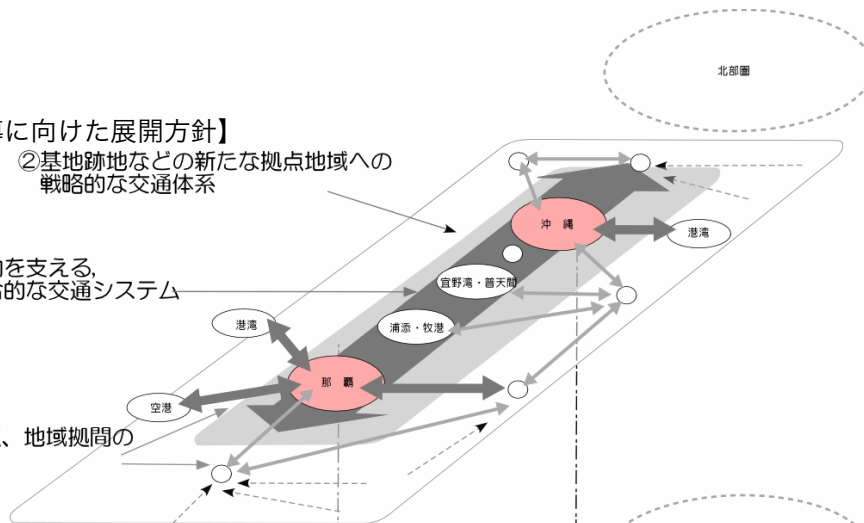
(5) 生活交通支援に向けた展開方針

日常生活に必要な移動に制約が生じないよう、ニーズや地域資源を活かした仕組みを展開

- 地域の実情を踏まえた持続可能な地域公共交通の仕組みを検討
 - 既存資源が活用可能な地域では、特性やニーズを踏まえた地域交通システムを検討
 - 既存資源が不十分な地域では、住民・事業者・行政との協働による新たな仕組みを検討

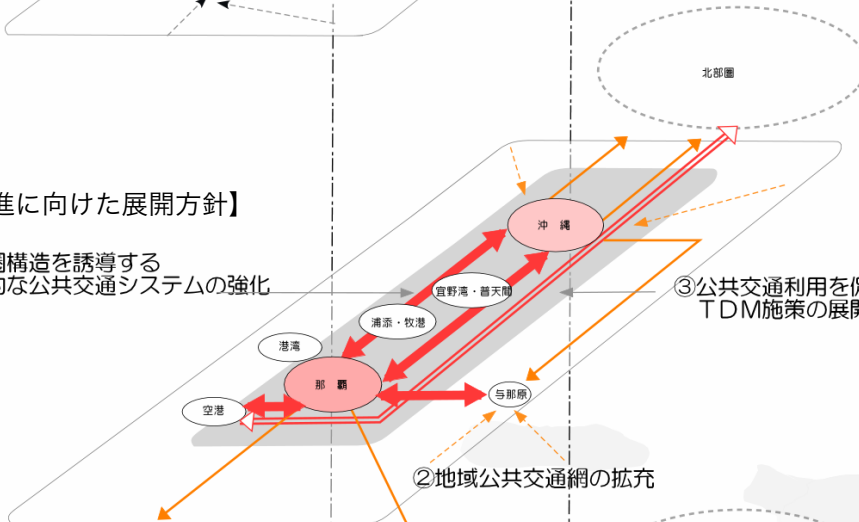
【(1) 都市圏構造の誘導に向けた展開方針】

- ② 基地跡地などの新たな拠点地域への戦略的な交通体系
- ① 都市圏軸の都市活動を支える、輸送機能が高い総合的な交通システム
- ③ 広域交流拠点、都市拠点、地域拠間の連絡強化



【(2) 公共交通の利用促進に向けた展開方針】

- ① 都市圏構造を誘導する骨格的な公共交通システムの強化
- ② 地域公共交通網の拡充
- ③ 公共交通利用を促進するTDM施策の展開



【(3) 道路交通円滑化に向けた展開方針】

- ④ 段階的な道路網の整備
- ① 都市圏の骨格的な道路網の整備
- ② 公共交通を支える道路整備や道路空間の活用
- ③ 自動車交通円滑化を促進するTDM施策の展開

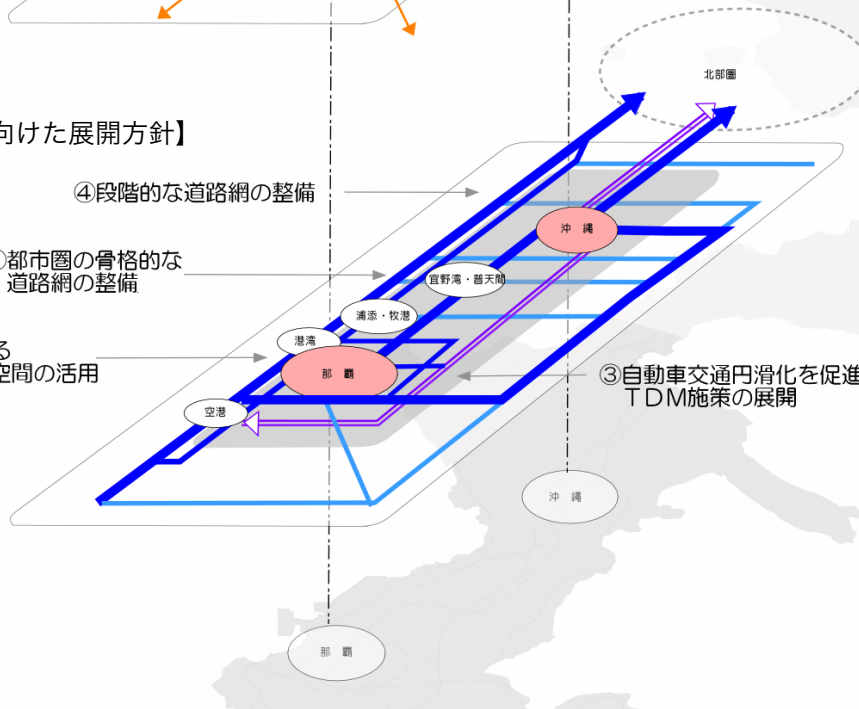


図 4-5 都市交通マスタープランの分野別の展開イメージ (1/2)

【(4) 観光交通の魅力向上に向けた展開方針】

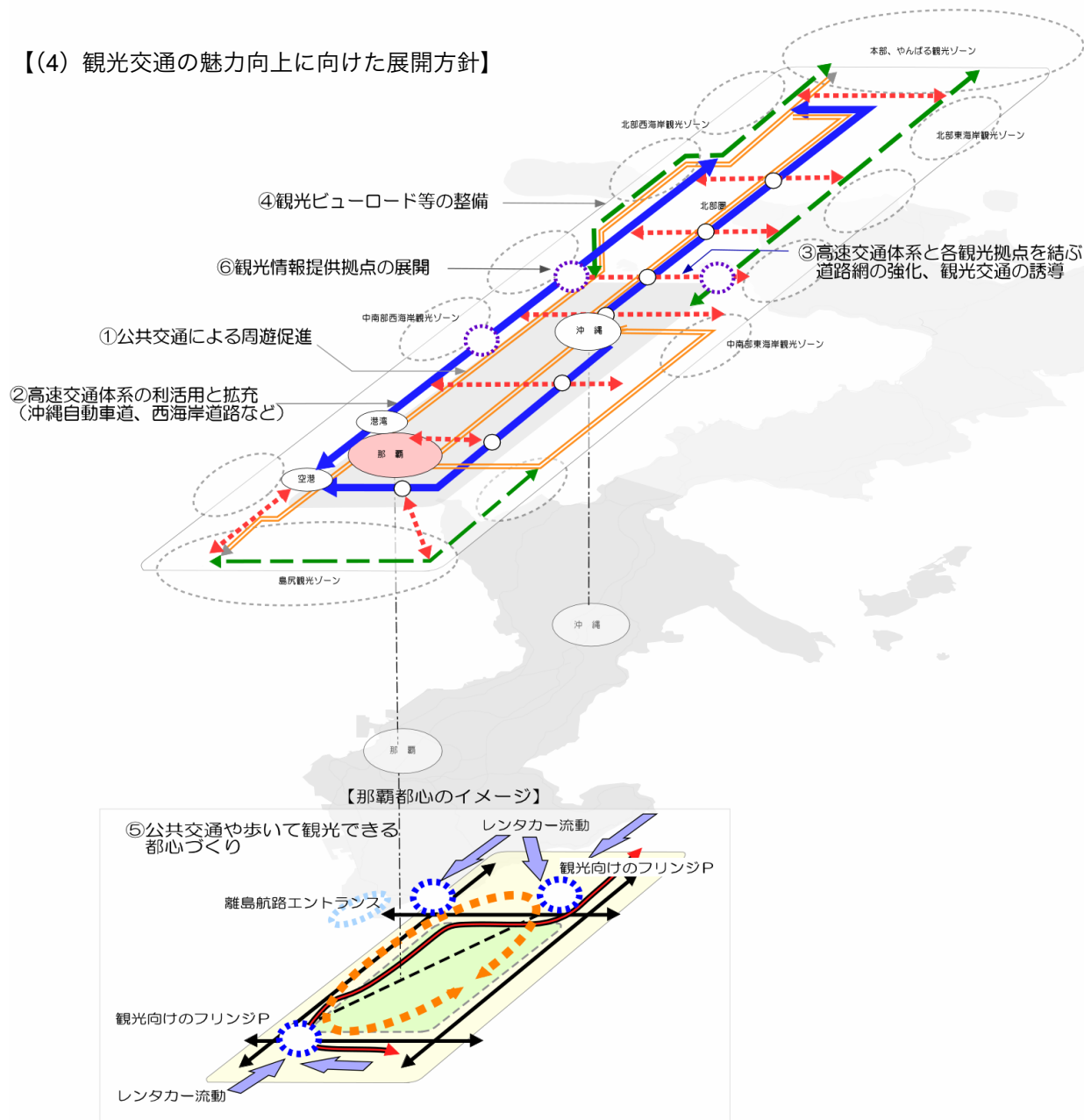


図 4-6 都市交通マスタープランの分野別の展開イメージ (2/2)

4-3 将来都市交通ネットワーク計画の具体的な立案

都市交通マスタープランの基本方針や展開方針を踏まえ、将来都市交通ネットワーク計画として公共交通ネットワークと道路ネットワークの2種類について具体的な立案を行った。

4-3-1 将来公共交通ネットワーク計画

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を立案した。

(1) 新たな公共交通システムの導入

那覇から沖縄に至る南北都市圏軸には基地跡地利用拠点を含めた集約型市街地と一体的な定時速達性と輸送性に優れた新たな公共交通システムを導入する。特に、多様な都市機能が連続し、基地跡地利用拠点等街づくりの促進等が期待される都市圏軸の西側では、那覇市から沖縄市間での連続的なシステムを配置する。

都市圏軸東側ではモノレール延長計画も活かし、副軸となる新たな公共交通システムを導入する。

那覇都心から与那原方面についても、需要規模に応じた速達性が確保された新たな公共交通システムを導入する。

(2) 地域間を支える主要なバス交通の拡充

都市拠点・基地跡地利用拠点・地域拠点相互間では各拠点及び生活圏間の活動を支えるバス交通ネットワークを拡充し、需要規模に応じた利便性の高いサービス水準を確保する。

これら地域間を支える主要なバス交通ネットワークは、新たな公共交通システムと有機的な結節を図り、都市圏全体をカバーする効率的な公共交通ネットワークを整備する。

(3) 広域間を連絡する高速バス交通の強化

都市圏の広域拠点性を高めるため、モノレール延長区間との結節や道路整備による拠点アクセス改善と連携し、広域圏と連絡する高速バス交通ネットワークを強化する。

(4) 軸上市街地におけるフィーダーバスネットワークや TDM 施策の重点的推進

南北軸上市街地を中心とした新たな公共交通システム沿線地域では、需要の効率的な集散機能を有したフィーダーバス路線、P&R 機能、これに併せた結節点を、市街地特性や道路ネットワークによるアクセシビリティ状況を踏まえて重点的に配置し、公共交通利便性の高い集約型市街地形成を支援する。

(5) 多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置

都市拠点における様々な交流の中心となる地域や、新たな公共交通システム、各種バス交通ネットワーク、自動車交通などの多様な交通、観光などが交流する地域では、面整備事業などと一体となった主要な交通結節点を配置する。

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、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を立案した。



住民の生活スタイルやニーズに併せながら、既存資源を活用した効率的なバスの運行や新たな仕組みによるディマンド運行などを検討、拡充

図 4-7 将来公共交通ネットワークの計画

4-3-2 将来道路ネットワーク計画

道路ネットワーク計画の立案に際し、既往計画に位置づけられている高規格幹線道路・地域高規格道路を踏襲した上で、主要幹線道路・幹線道路に求められる機能を踏まえて、望ましい道路ネットワーク構築のために主要幹線道路・幹線道路が担うべき原則を定めた。そして、設定した原則に基づいて将来道路ネットワーク計画を立案した。

(1) 主要幹線道路に求められる機能と原則

求められる機能		原則
<ul style="list-style-type: none"> 都市圏の骨格を形成 圏域間、都市圏内の主要な拠点間を結ぶ 高規格幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理 トリップ長の長い観光施設間の交通を処理 	➡	連結の原則 <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点となる那覇市、沖縄市と北部圏を連結 都市圏内の主要な拠点間を連結
<ul style="list-style-type: none"> トラフィック機能（走行快適性）を重視し、大量でトリップ長の長い交通を処理 	➡	連続性の原則 <ul style="list-style-type: none"> 都心通過を排除するため、都心部周囲に環状道路を整備 主要幹線道路間に連続性を保持

(2) 幹線道路に求められる機能と原則

求められる機能		原則
<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理 トラフィック機能の一部とアクセス機能（沿道施設への出入り）を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連の交通を処理 トリップ長の短い観光施設間の交通を処理 	➡	連結の原則 <ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路で連結されていない隣接市町村間は連結 歴史・文化・観光拠点、研究機関を連結 主要幹線道路相互を連結
<ul style="list-style-type: none"> トラフィック機能の一部とアクセス機能（沿道施設への出入り）を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連の交通を処理 	➡	配置の原則 <ul style="list-style-type: none"> 市街地における需給バランスを考慮しつつ、望ましい道路密度を目指して設定 主要幹線道路として新たに整備される道路の旧道部は幹線道路として設定

既往計画に位置づけられている高規格幹線道路・地域高規格道路を踏襲した上で、これらと連携を図りながら都市圏内の交通を支えるよう主要幹線道路および幹線道路を設定した。

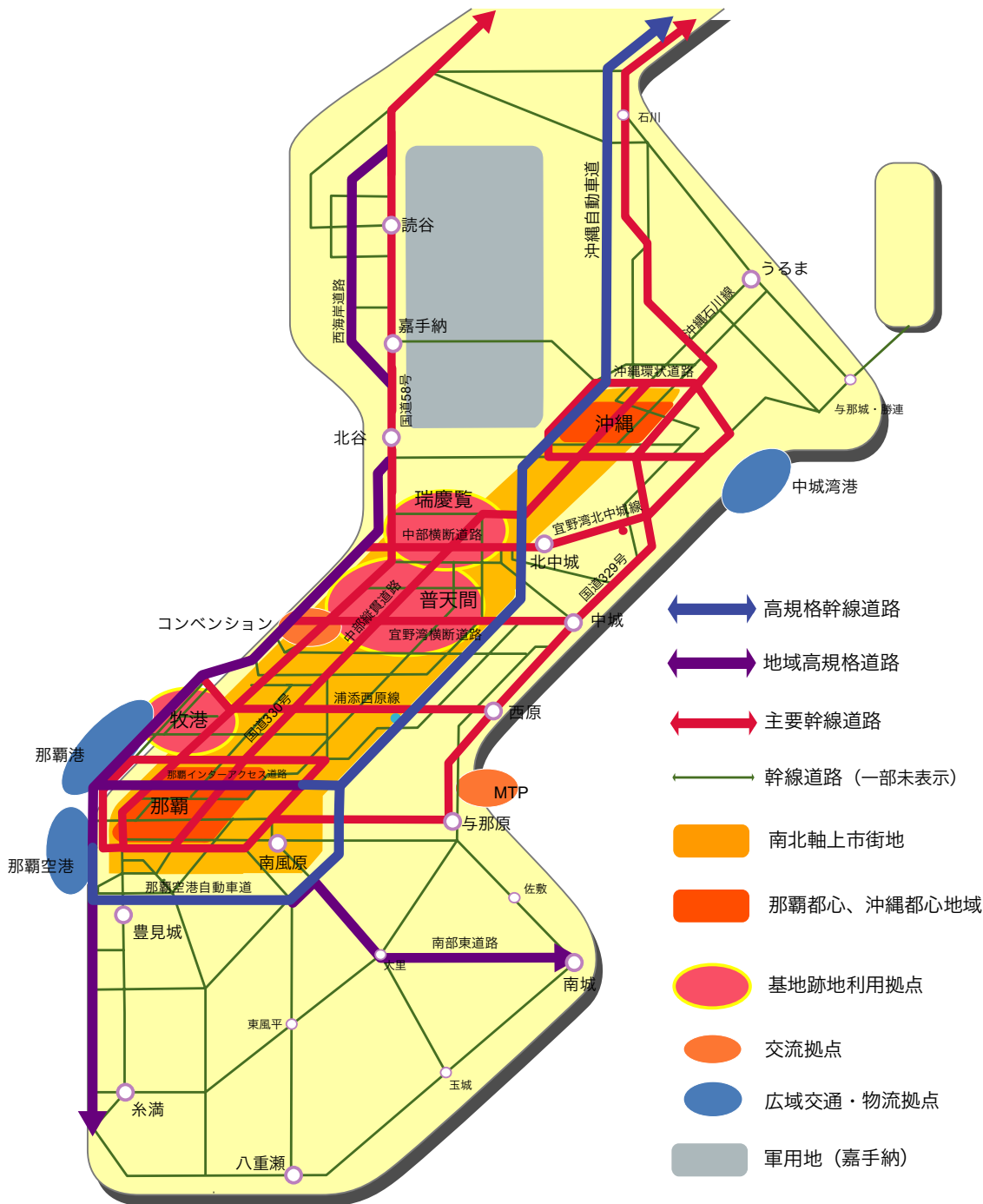


図 4-8 将来道路ネットワーク（高規格幹線道路・地域高規格道路・主要幹線道路）の計画

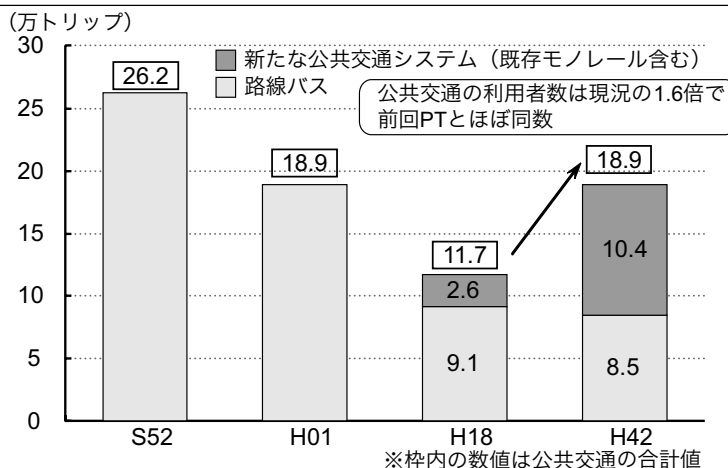
4-4 将来都市交通ネットワーク計画の効果

将来公共交通ネットワーク計画・将来道路ネットワーク計画を実施することによって将来どのような効果や影響が生じるのか、PT調査結果や、新たな公共交通が導入された場合を想定して実施した選好意識調査結果を用いて作成したモデルに基づく推計結果から、将来都市交通ネットワークによる主要な効果を示す。

4-4-1 将来都市交通ネットワークによる効果の算出結果

(1) 都市圏全体で公共交通利用率は6.6%に増加

- 将来都市交通ネットワーク計画が実現すると、公共交通全体の利用率は平成18年の約4.4%から将来は6.6%へと約1.5倍増加する。これを利用者数で見ると、11.7万トリップから18.9万トリップへ約7万人（約1.6倍）の増加となり、平成元年度と同程度の水準になる。



		分担量 (千トリップ) ※都市圏居住者のトリップ数				分担率 (%)				伸び率	
		S52	H01	H18	H42	S52	H01	H18	H42	利用者数	利用率
						H42/H18	H42/H18				
公共交通	新たな公共交通システム*	0	0	26	104	0.0	0.0	1.0	3.6	4.02	3.74
	路線バス	262	189	91	85	13.9	8.2	3.4	3.0	0.93	0.86
	計	262	189	117	189	13.9	8.2	4.4	6.6	1.61	1.50
	自動車	713	1,220	1,823	1,905	37.8	53.0	68.7	66.7	1.04	0.97
	徒歩・二輪	902	892	708	763	47.8	38.7	26.7	26.7	1.08	1.00
	その他・不明	8	4	5	0	0.4	0.2	0.2	0.0	0	0
	合計	1,887	2,304	2,654	2,856	100.0	100.0	100.0	100.0	1.08	1.00

* 既存モノレールを含む

将来の公共交通の利用率を10%まで増加させる目標に対し、
将来の公共交通利用率は約6.6%に向上

(2) 自動車利用者数の伸びが鈍化し利用率は約 2%減少

- 将来の自動車利用率は現況に比べて約 2%減少する。
- これまで増加する一方であった自動車利用者数は、現況比約 1.04 倍の増加にとどまり、伸びが緩やかになる。

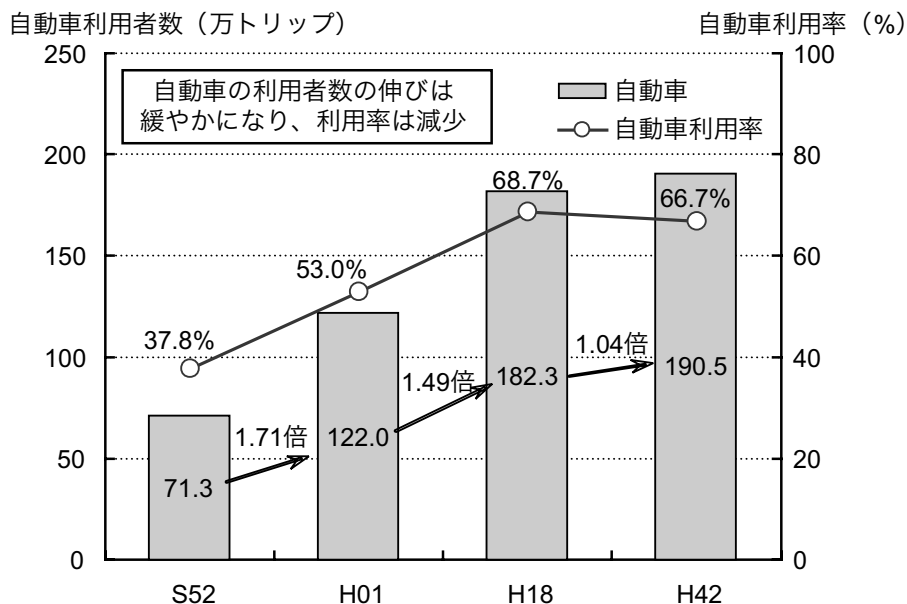
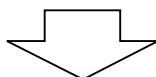


図 4-9 都市圏の自動車利用率の変化



将来の自動車利用率を現況の約 69%から 1 割（約 7%）削減させる目標に対し、将来は約 2%の減少

(3) 公共交通の平均移動時間は 33%短縮

- 骨格的公共交通の整備によって将来は公共交通のサービスレベルが向上し、都市圏全体の公共交通の平均移動時間は 23.8 分から 16.0 分へと約 8 分（約 33%）短縮される。

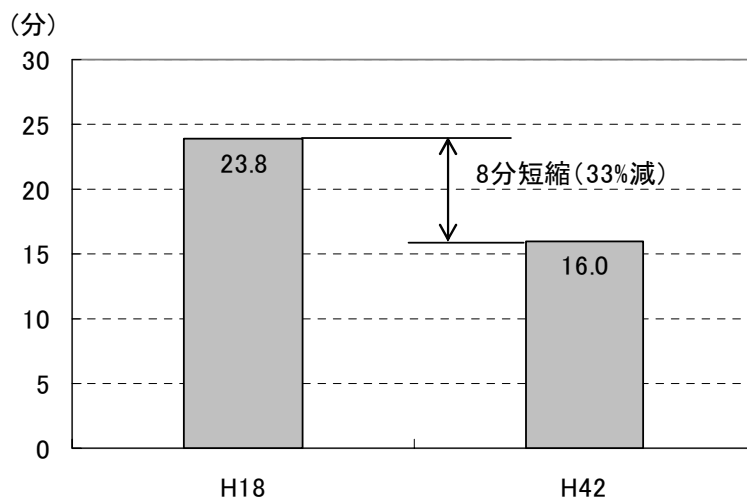
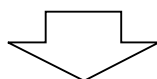


図 4-10 公共交通平均乗車時間の変化



公共交通による移動時間を 20%短縮する目標に対し、将来は約 33%の短縮

(4) 都市圏内の自動車による移動時間が約 29%短縮されて平均速度も向上

- 道路種類によらず旅行速度が増加し、平均速度は地域高規格道路で 29.1km/h から 43.1km/h へと約 1.5 倍、主要幹線道路で 21.2km/h から 32.4km/h へと約 1.5 倍、幹線道路で 17.3km/h から 27.3km/h へと約 1.6 倍向上する。
- 平均速度の向上により、都市圏内の自動車の平均移動時間が 25.8 分から 18.3 分へと約 29%の短縮が期待される。

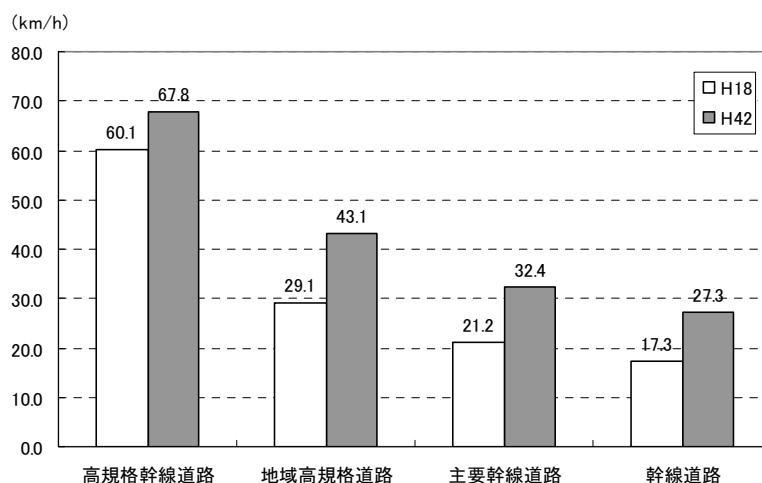


図 4-11 道路種類別走行速度

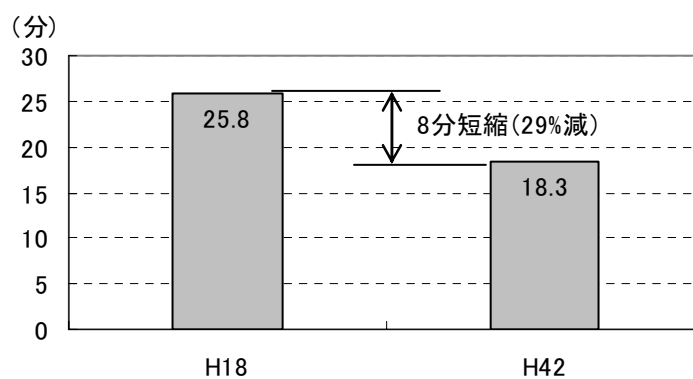
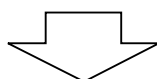


図 4-12 都市圏の平均移動時間の変化



自動車による移動時間を 20%短縮する目標に対し、将来は約 29%の短縮

- 道路の走行性が向上することで、観光地までの移動時間が短縮される。
- 移動時間の短縮により、観光地への滞在時間の拡大、観光地の周遊箇所数の増加が期待でき、経済振興にも寄与することが想定される。

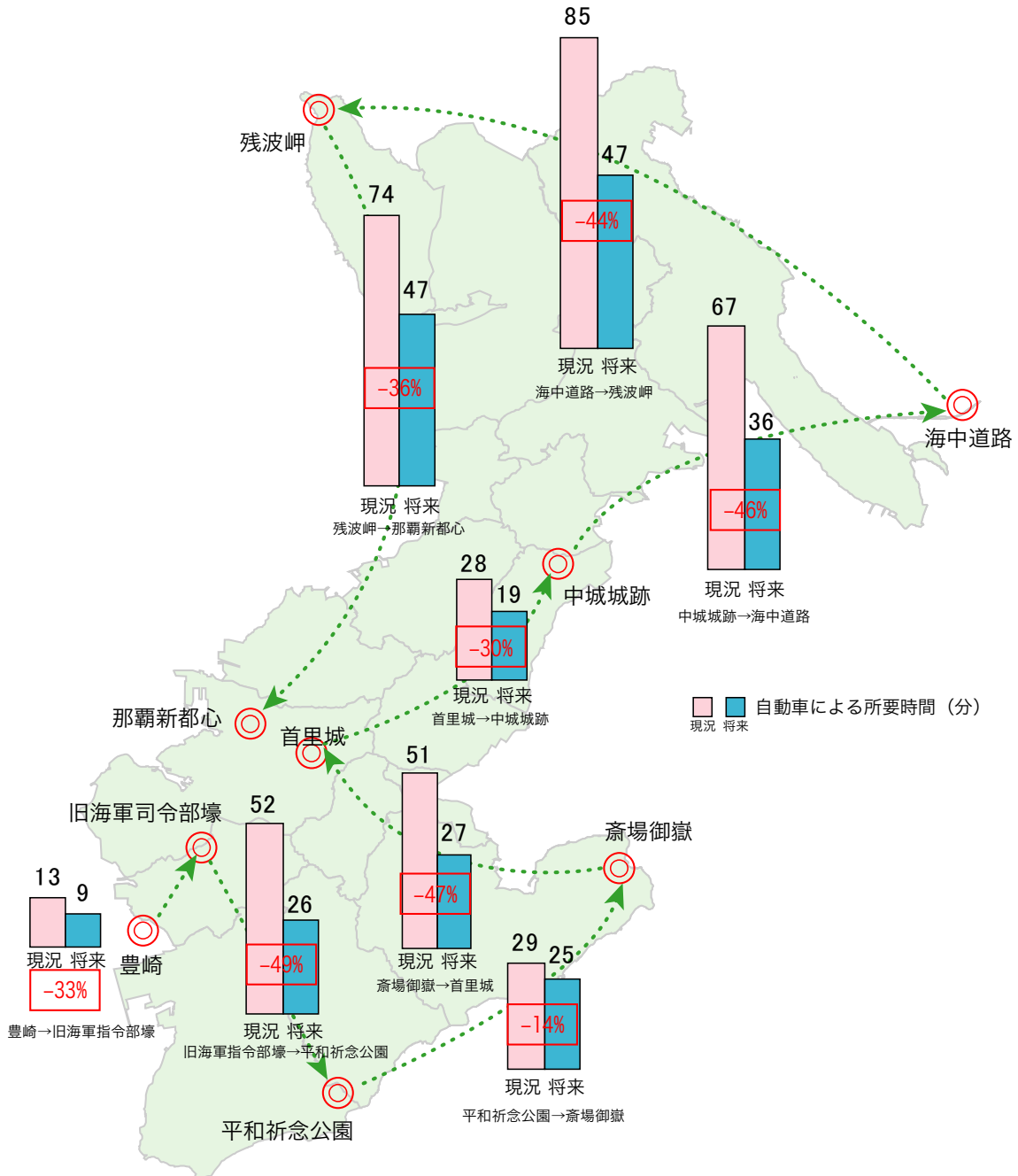


図 4-13 観光地間所要時間の変化

(5) 那覇市のその他道路では短いトリップ長の走行が増加

- 那覇市のその他道路*に着目すると、平均トリップ長が10km以上の道路の延長比率が25%から8%に減少し、5km未満の平均トリップ長が短い道路延長比率が増加する。これにより地区内の通過交通が減少し、安全な居住環境の構築が想定される。

* その他道路 = 高規格幹線・地域高規格・主要幹線・幹線道路以外

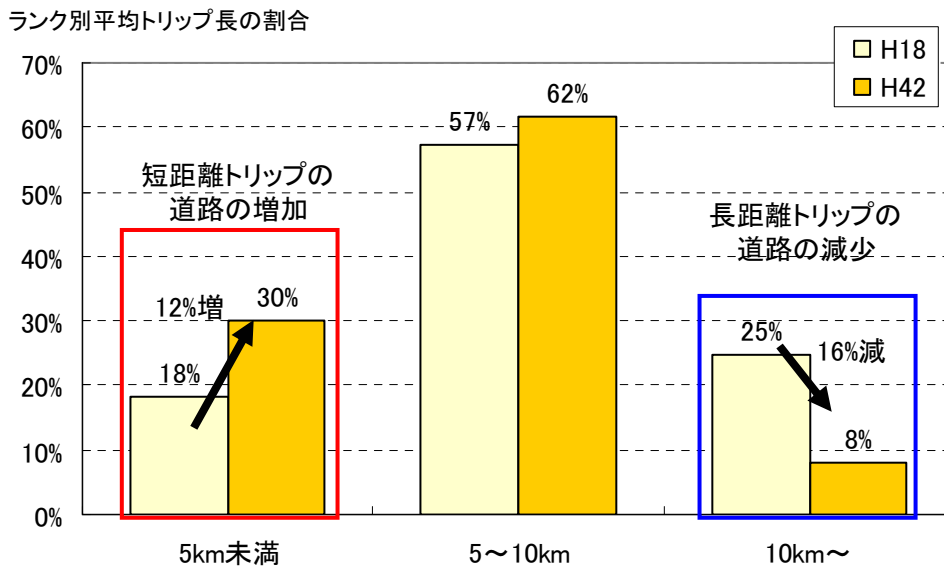
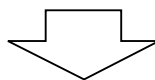


図 4-14 那覇市のその他道路の平均トリップ長別道路延長比率の変化



図 4-15 那覇市のその他道路

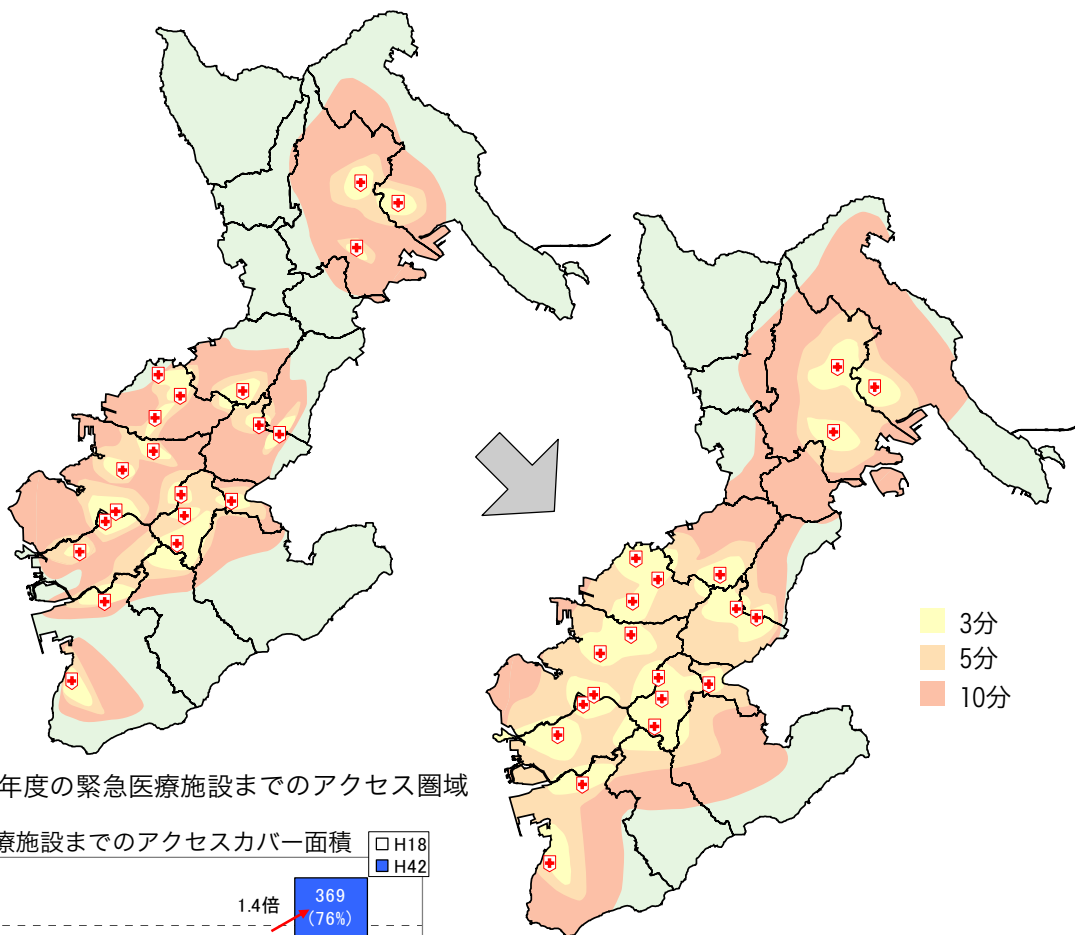


通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させないとする目標に対し、10km以上の長いトリップは約16%削減

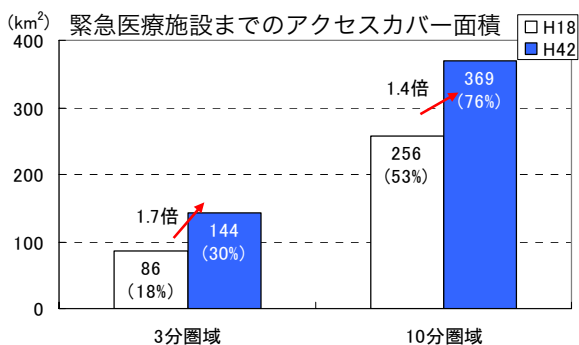
(6) 緊急医療施設への10分圏域が都市圏全体の約76%へ拡大

● 道路の走行性の向上によって、緊急医療施設*までのアクセス圏域面積は、3分圏域では約18%から約30%に拡大し、10分圏域では約53%から約76%へ拡大する。

* 重症患者に対応する2次救急医療施設を対象



平成18年度の緊急医療施設までのアクセス圏域



平成42年度の緊急医療施設までのアクセス圏域

図 4-16 緊急医療施設までのアクセス圏域の変化

救急搬送エリアを拡大する目標に対し、
10分圏域の面積が都市圏全体の約53%から約76%へと拡大

4-4-2 将来都市交通ネットワーク計画の効果に関するまとめ

前節までの分析結果から、将来都市交通ネットワーク計画実施による効果を整理する。

(1) 環境の目標に対する効果のまとめ

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%へと約 1 割削減することを目指す。

- 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

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)

- 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

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。

- 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。次章では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を示す。