

対策案の検討にあたっての基本的考え方

委員会指摘反映済

平成27年12月11日
沖縄県

1. 対策案について

ステップ3から検討する対策案については、将来の姿及び沖縄の陸上交通の現状から確認された課題を踏まえ、以下のとおり、公共交通に求められる役割・取組を整理した上で検討を行う。

(1) 将来の姿及び現状から確認された「課題」

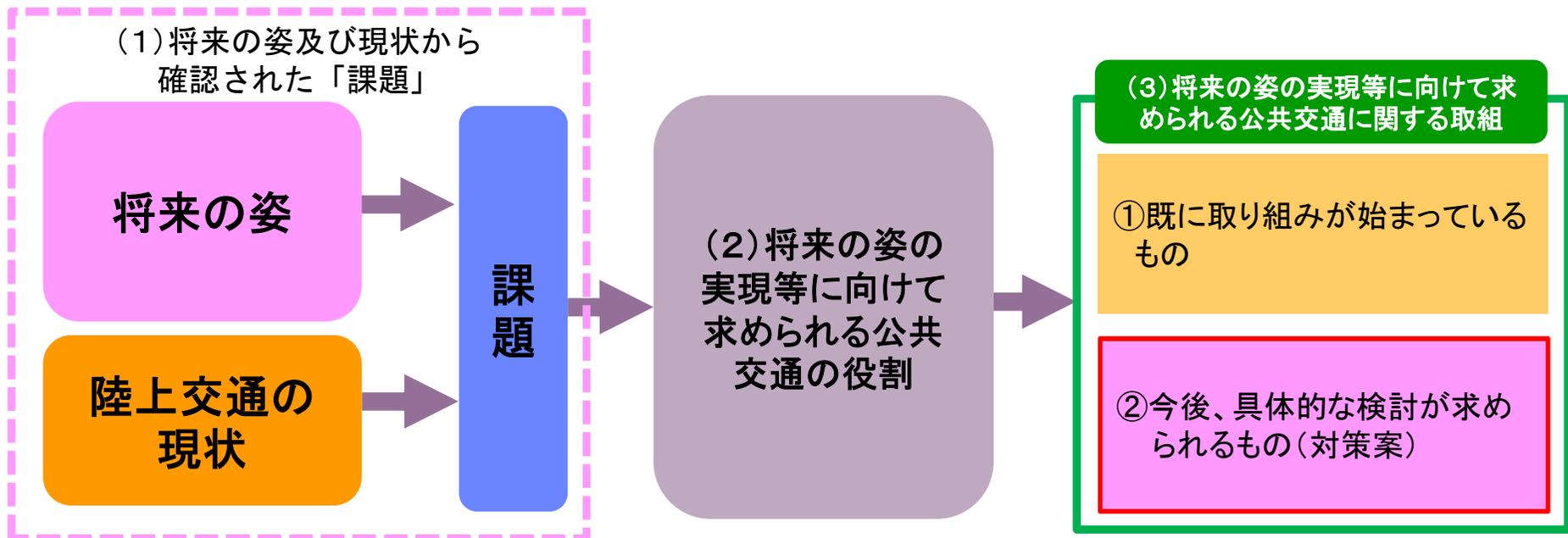
- ①沖縄21世紀ビジョン等で示された将来の姿の実現に向け、達成すべき目標である「県土の均衡ある発展」や「県民及び観光客の移動利便性向上」等を「課題」として整理。
- ②ステップ2において、沖縄の陸上交通の現状から、問題を解決するためになすべきこととして設定した「県土の均衡ある発展」や「県民及び観光客の移動利便性向上」等の「課題」について、県民と情報共有を図り確認。

(2) 将来の姿の実現等に向けて求められる公共交通の役割

上記(1)で確認された「課題」について、沖縄21世紀ビジョン等で示された将来の姿の実現及び沖縄の陸上交通の現状の問題解決に向けて求められる公共交通の役割を整理。

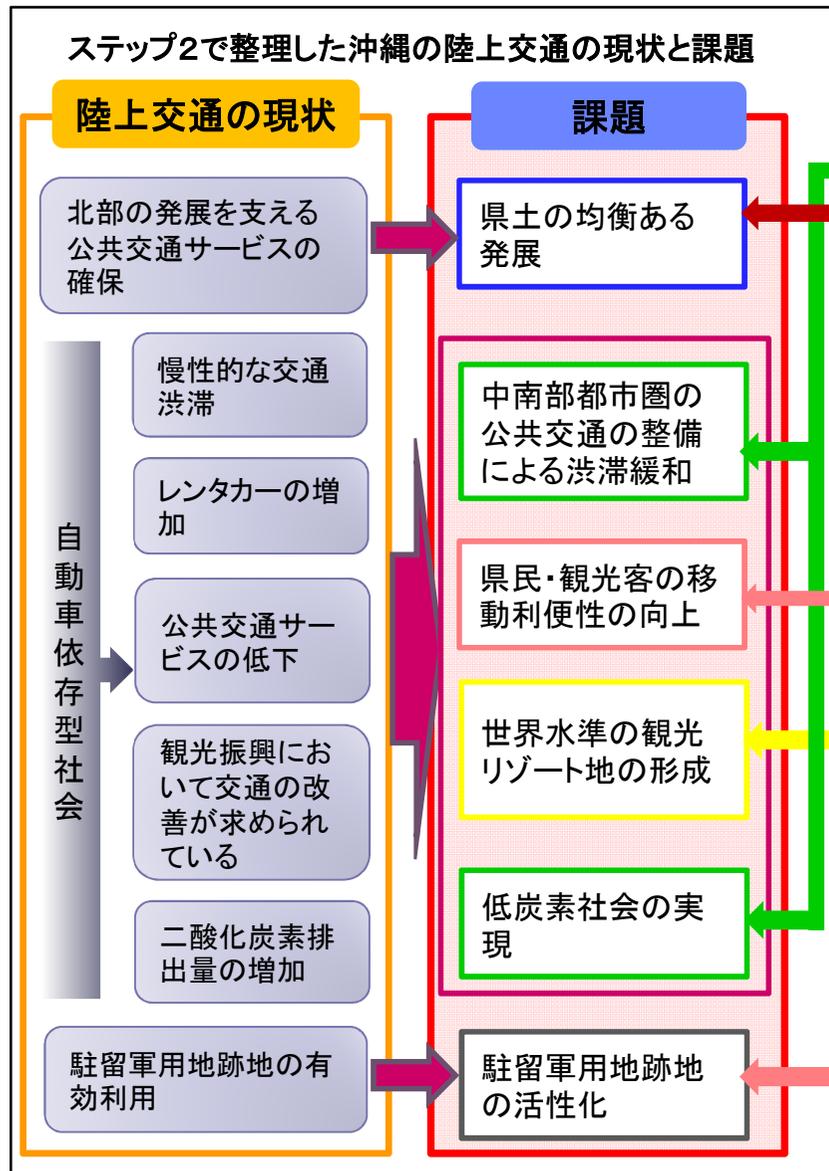
(3) 将来の姿の実現等に向けて求められる公共交通に関する取組

上記(2)を踏まえ、将来の姿の実現等に向けて求められる公共交通に関する取組について、①既に取り組みが始まっているもの、②今後、具体的な検討が求められるものに整理し、②を「対策案」として検討を行う。



2. 将来の姿及び現状から確認された「課題」

・将来の姿とステップ2で整理した沖縄の陸上交通の現状・課題の対応関係は以下のとおり



将来の姿(沖縄21世紀ビジョン基本計画)

将来像Ⅰ 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島

- 自然環境の保全・再生・適正利用
- 低炭素島しょ社会の実現
- 価値創造のまちづくり
- 人間優先のまちづくり

など

将来像Ⅱ 心豊かで、安全・安心に暮らせる島

- 健康・長寿おきなわの推進
- 健康福祉セーフティネットの充実

など

将来像Ⅲ 希望と活力にあふれる豊かな島

- 自立型経済の構築に向けた基盤の整備
- 世界水準の観光リゾート地の形成
- 情報通信関連産業の高度化・多様化
- 科学技術の振興と知的・産業クラスターの形成
- 沖縄の魅力や優位性を生かした新たな産業の創出
- 亜熱帯性気候等を生かした農林水産業の振興
- 駐留軍用地跡地の有効利用の推進

など

将来像Ⅳ 世界に開かれた交流と共生の島

- 世界との交流ネットワークの形成

など

将来像Ⅴ 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

- 公平な教育機会の享受に向けた環境整備

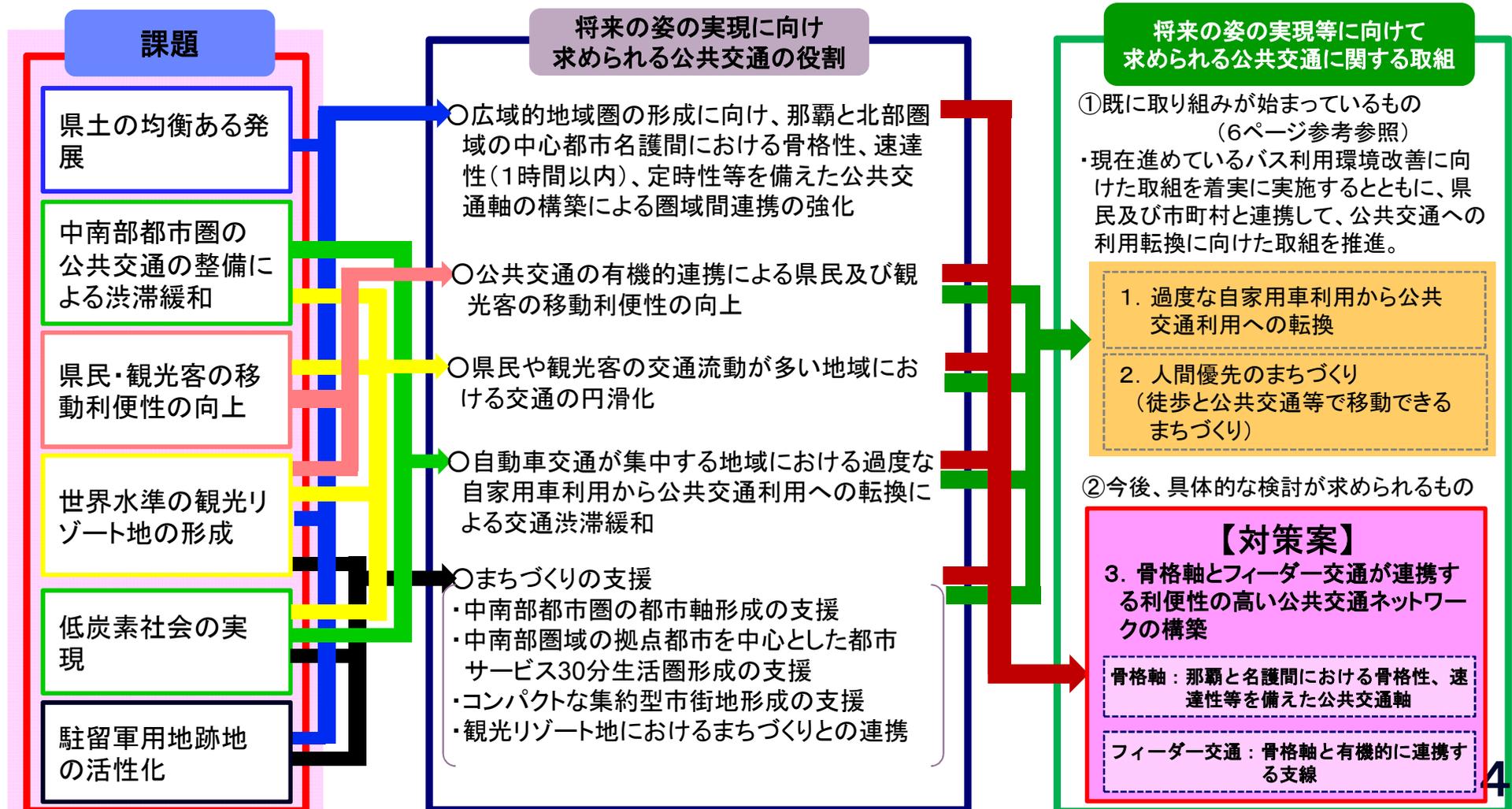
など

※沖縄21世紀ビジョン基本計画で示されている施策(抜粋)

3. 将来の姿の実現等に向け求められる公共交通の役割・取組

- 「将来の姿の実現等に向けて求められる公共交通に関する取組」のうち、「3. 骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築」については、本計画案策定における「対策案」として検討を行う。

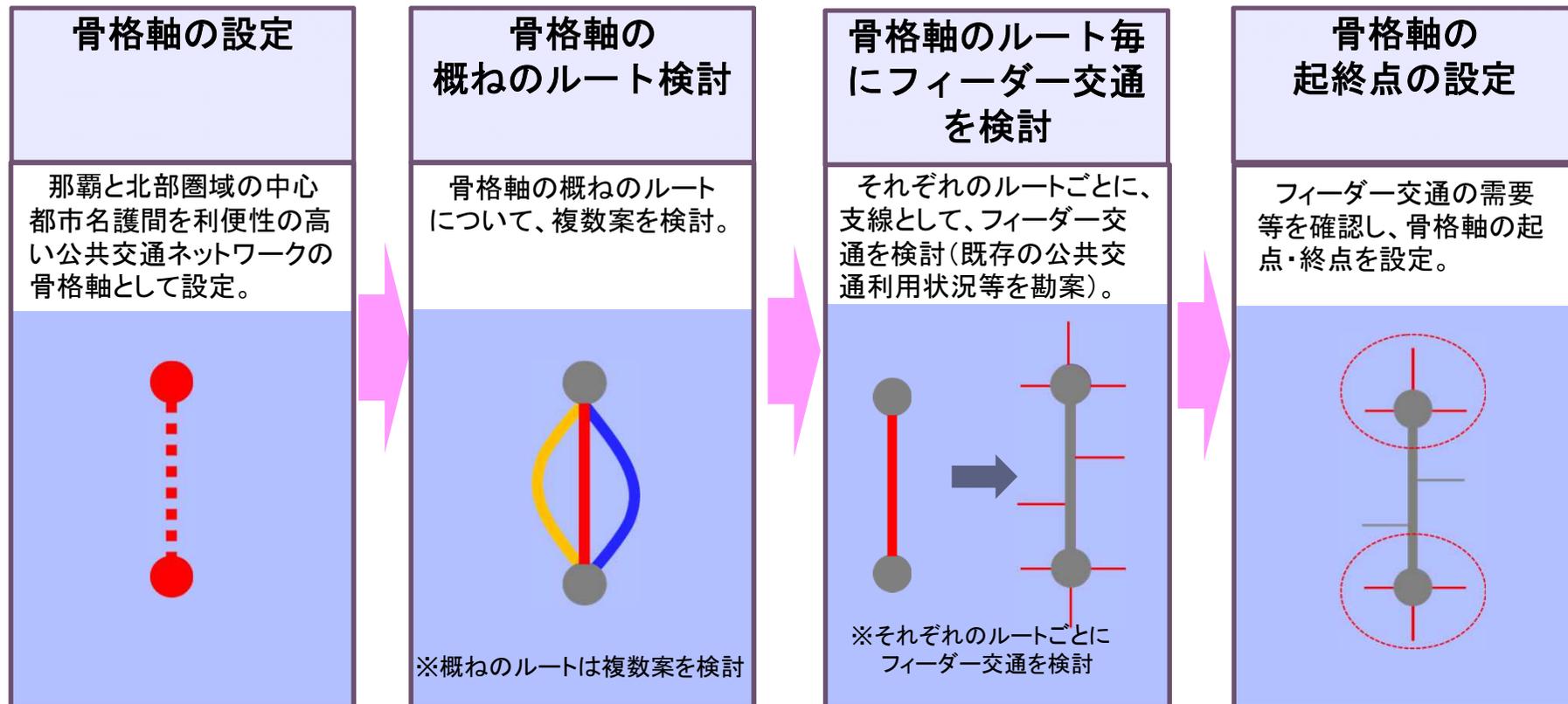
※「1. 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換」及び「2. 人間優先のまちづくり」については、県民やまちづくりの主体である市町村等と連携し、さらなる公共交通の利用環境改善等に関する取組を推進する。



4. 対策案検討の進め方

- ・ 対策案については、骨格軸と骨格軸に接続するフィーダー交通について検討を行う。
- ・ 対策案は、下記手順に基づき「将来の姿の実現等に向けて公共交通に求められる役割」を踏まえ検討を行う。
- ・ 対策案の検討にあたっては骨格軸の検討を柱とし、概ねのルートや起終点等について検討を行うとともに、フィーダー交通については、骨格軸の各ルート案に既存の公共交通のネットワークや利用状況等を勘案し、骨格軸の機能発揮に資するネットワークについて検討を行う。

《検討手順(図はイメージ)》



※対策案の検討にあたっては、「将来の姿の実現に向けて公共交通に求められる役割」を踏まえ想定されるシステムの検討を行う。

【参考：第2回計画検討委員会資料より抜粋】

参考1. 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換

参考2. 人間優先のまちづくり(徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり)

参考 1. 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換

- ①過度な自家用車の利用は、健康への影響、交通事故の危険増加、交通渋滞の発生、環境負荷の増加など個人にも社会にもマイナスの面がある。
- ②県民一人一人の自動車の使い方の工夫次第で、交通問題の改善に貢献できることから、以下の取組が重要。

【過度な自家用車利用から公共交通利用への転換の取組例】

(1) バス・モノレール・タクシーなど公共交通機関利用

※IC乗車券システムOKICA、バスロケーションシステム導入済み。多言語対応の行先電光表示器(バス車内)、ノンステップバスの導入、国道58号のバスレーン延長等の施策を県が推進。

- ①積極的に公共交通を利用する。
- ②自家用車利用者の減少による交通渋滞の緩和、環境負荷低減、健康増進等が期待される。

(2) 時差出勤

- ①出勤時刻をずらすことで、朝・夕のラッシュ時に集中している交通量をその前後の時間帯へ分散させる。
- ②自動車による交通渋滞や公共交通機関の混雑の緩和等が期待される。

(3) 「通学時の車での送迎」を「徒歩登校」へ

- ①学校への自家用車での送迎を減らし、徒歩登校する。
- ②朝の通学時間帯の交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、健康増進等が期待される。

(4) 自転車利用

- ①通勤・通学時に自転車を利用する。
- ②自動車交通量の削減により、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、健康増進等が期待される。

(5) 「一人乗り通勤」から「相乗り通勤」へ

- ①一人乗りによる通勤から複数での相乗りへ転換する。
- ②自動車交通量削減により、特に朝のピーク時における自動車流入交通量の削減等が期待される。

参考2. 人間優先のまちづくり（徒歩と公共交通等で移動できるまちづくり）

- ①今後のまちづくりにおいては、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全かつ安心して快適に暮らせる質の高い生活環境の整備が必要。
- ②このため、まちづくりの主体である市町村においては、道路管理者等と連携の上、以下の取組が必要。

【道路管理者及び市町村に求められる人間優先のまちづくりの取組例】

(1) 歩道の整備、歩行空間ネットワークの構築

- ①歩きやすく安全・安心な歩道の整備
- ②バス停、商業拠点、学校等を結ぶ歩行空間ネットワークの構築 等



(2) 自転車利用環境の整備

- ①バス停から学校等への自転車走行空間整備やバス停周辺の駐輪場の整備
- ②通勤者・通学者等を対象としたコミュニティサイクルの実施、サイクルポートの整備 等



(3) 公共交通の利用環境改善

- ①快適なバス待ち環境の提供（バス停上屋、ベンチ、情報提供板等の整備）
- ②バスなど公共交通機関と自転車、自動車等との乗継利便性を高める交通結節点の整備



(4) 循環バス、コミュニティバスなどフィーダー交通の導入に向けた取組

- ①中心市街地、公共施設、住宅地等を結ぶ循環バス、コミュニティバス等の導入
- ②交差点改良、道路拡幅等による走行空間確保 等



(5) コンパクトなまちづくり

- ①日常の買い物、医療・福祉、教育などの公共施設・サービス施設等の適正配置
- ②公共交通を中心としたまちづくりの推進 等