

第6章 公共交通の課題

1 公共交通の課題

これまでに把握した沖縄市の地域特性、公共交通の現状、移動ニーズ・実態をもとに、沖縄市における公共交通の課題を整理しました。

【地域特性】

- 地形は、全般に丘陵地が多く、中央部はやや傾斜がなだらかで、低地は東部地区の沿岸部に広がっている。
- 市全域に市街地が広がっている。
- 人口は増加傾向にあり、美里や泡瀬の区画整理区域などでDIDが拡大、東部地区では人口が急増。
- 高齢化率はH22の15%からH42は24%へと9ポイント増加と予測。
- 市内各地に行政機関、医療機関、学校等の公共公益施設が分布。
- 沖縄こどもの国やコザ・ミュージックタウン、コザ運動公園、全島エイサーまつり、プロ野球のキャンプなどの集客施設、イベントがある。
- 多目的アリーナ、東部海浜開発事業、沖縄こどもの国施設整備などのプロジェクトが進められている。

【公共交通の現状】

- 運行便数は減少傾向にあり、平成19年から平成29年の間に、平日で349便/日(28%)減少。
- 北部地区や東部地区などに、公共交通空白地域が存在する。
- 市内には主要渋滞箇所が11箇所、3区間あり、路線バスの定時性、速達性が損なわれている。

【移動ニーズ・実態】

- 市内への移動は、地区内での移動が多く、地区外への移動は中部地区への移動が多い。
- 市外への主な外出先は、うるま市や北谷町、北中城村等の周辺市町村に加え、那覇市への移動が多い。
- 外出時の移動手段は、市全体で約8割が自家用車となっており、路線バスの分担率は6%にとどまる。
- 市全体の約6割の方が、過去1年以内の路線バス利用がゼロである。
- バス利用の不安要因として、4割の方が「定時性」をあげている。
- バスルートの希望としては、市外への路線を希望する方が多く、行き先としては商業施設、病院が多い。

【公共交通の課題】

課題①

市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり

課題②

公共交通網再編等による公共交通空白地域の縮小

課題③

持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築

課題④

まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進

2 課題に関する実態

2-1 課題①市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり

市内では、東部地区～西部地区など路線バスで結ばれていない区間や路線バスが運行されていない幹線道路があり、地区間や地区内の移動が不便なところがある。

- 沖縄市内のバス網は、国道 330 号の胡屋～コザ間を中心に形成されていることもあり、中部地区と各地区とは結ばれているが、東部地区と西部地区を結ぶ路線がない。
- 県道 85 号線（沖縄南 IC～池武当、泡瀬地区）や、県道 20 号線くすのき通り等路線バスが運行されていない幹線道路もある。

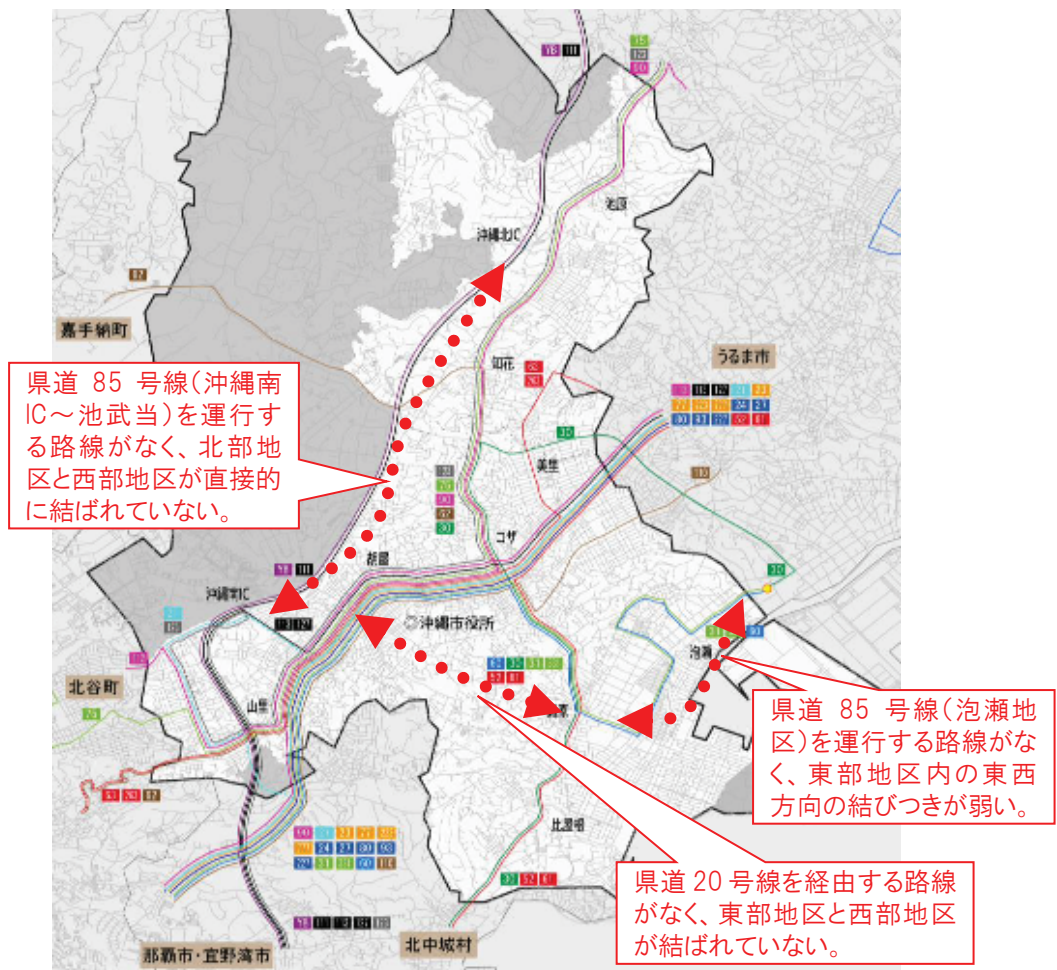
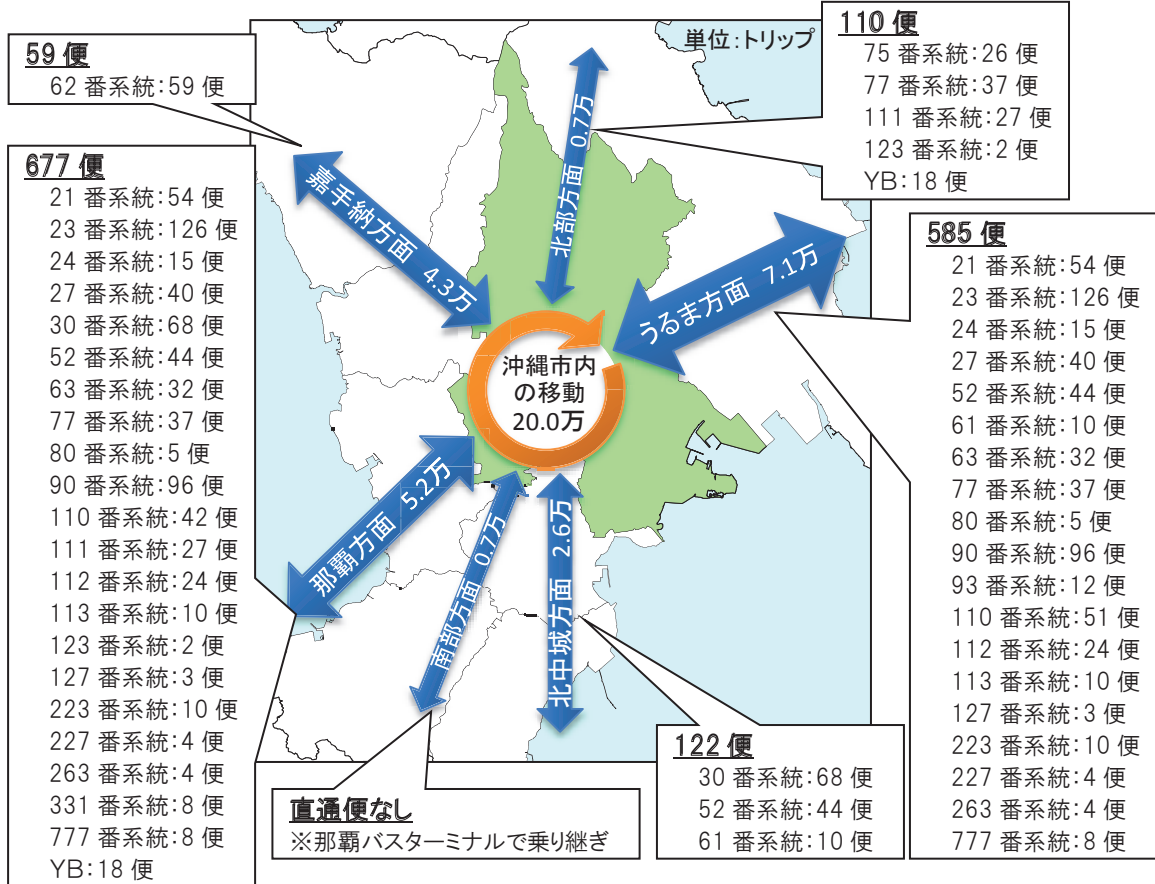


図 6-1.既存の路線バスによる地区間の連絡状況

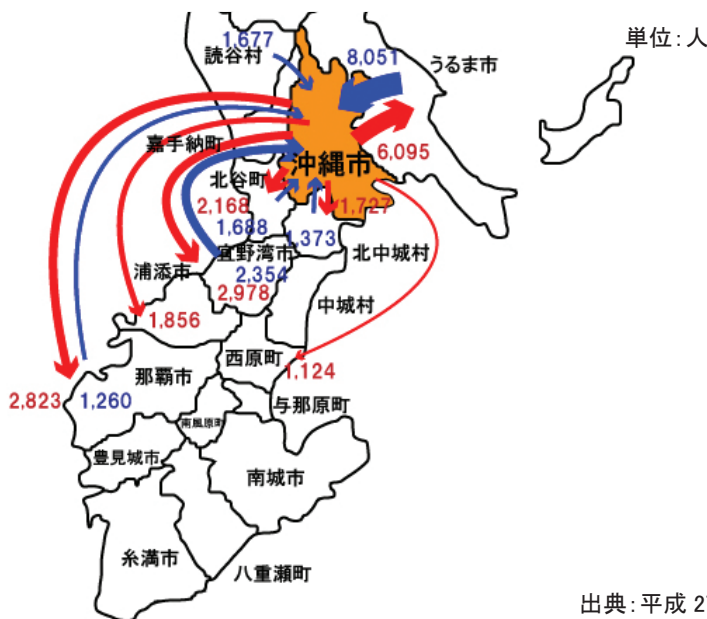
市外では西方向（北谷・嘉手納）への系統が限られ、便数も少なく、路線バスでの移動が不便な状況にある。

- 沖縄本島中南部は、那覇バスターミナルを起終点に、南北方向にバス路線網が形成されていることもあり、東西方向に横断する路線が少ない。
- 読谷村からの通勤・通学者も多いが、読谷村へは62番系統のみの運行となっている。



出典:移動量は H18 沖縄本島中南部都市圏パーソンリップ調査

図 6-2.沖縄市の交通流動



出典:平成 27 年度国勢調査

図 6-3.沖縄市の通勤・通学流動

2-2 課題②公共交通網再編等による公共交通空白地域の縮小

公共交通空白地域が広がっている北部地区、東部地区では、路線バスの利用が少なく、さらなる公共交通空白地域の拡大が懸念される。

- 北部地区、東部地区にまとまった公共交通空白地域がある。
- 人口が多い登川や大里、泡瀬、海邦、照屋、住吉、久保田などにも公共交通空白地域が点在している。
- まとまった公共交通空白地域をかかえる北部地区、東部地区は、過去1年間でバスを利用したことがない方の割合が高く、路線バスの分担率も低い。

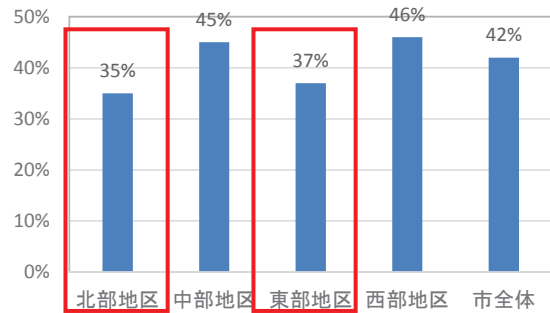


図 6-4.過去1年間における路線バスの利用率

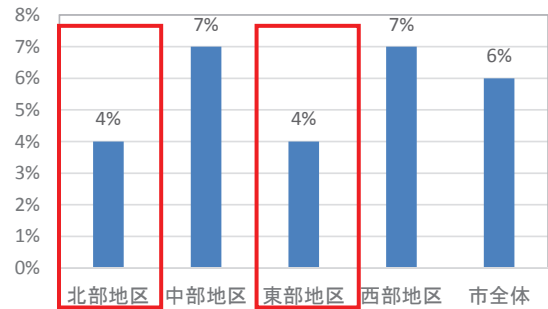


図 6-5.路線バスの分担率

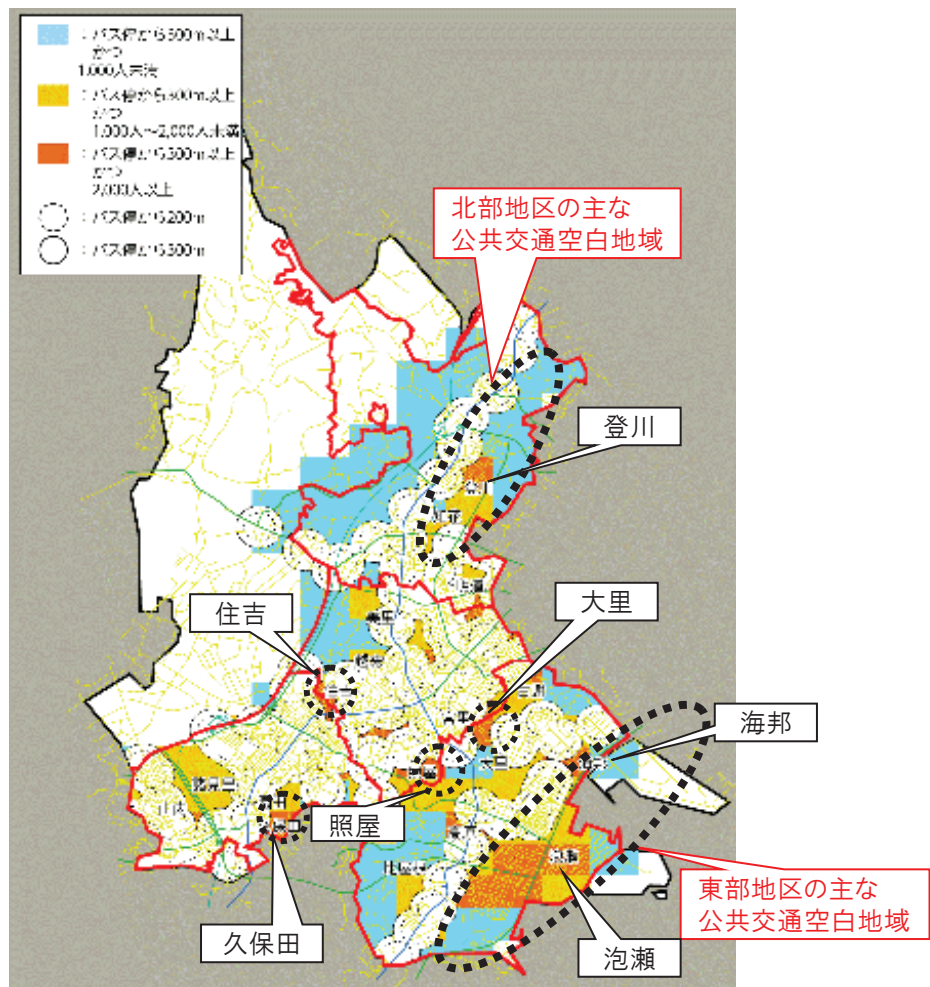


図 6-6.公共交通空白地域の分布状況

2-3 課題③持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築

公共交通の利用者数減少と系統廃止、便数減少の悪循環に陥っている。

- 東部地区では、平成 26 年に 2 系統が廃止、平成 20～22 年にかけて胡屋～コザ間を運行する 3 系統が廃止された。
- 路線バスの便数は、平成 19 年から平成 29 年の間に、平日で 349 便/日、28%減少した。
- 沖縄本島の路線バス及びタクシー利用者数は、概ね減少傾向で推移しており、沖縄市においても利用者数が減少していると思われる。

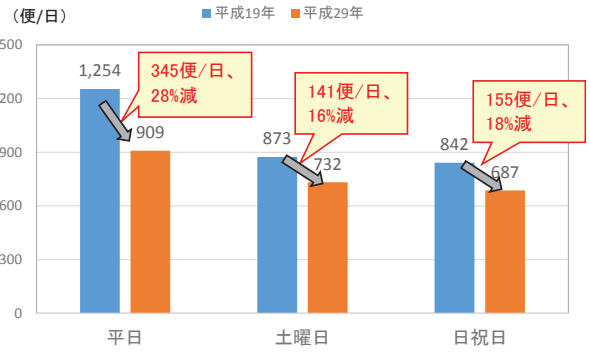
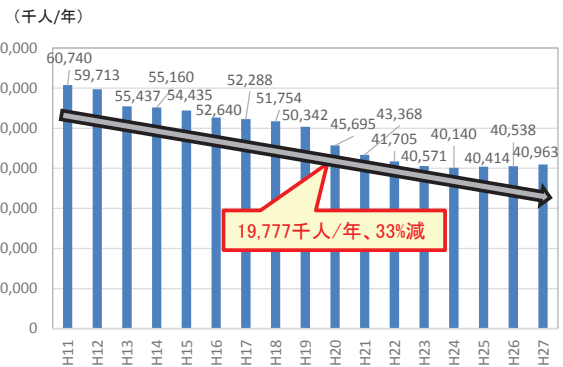
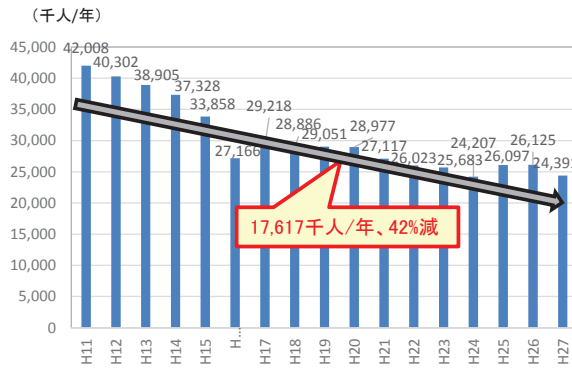


図 6-7. 路線バスの運行便数の推移



※路線バスの H16 は、4～7 月の那覇交通の実績が含まれていない。
出典：運輸要覧（沖縄総合事務局運輸部）

図 6-8. 沖縄本島における公共交通利用者数の推移（左：路線バス、右：タクシー）

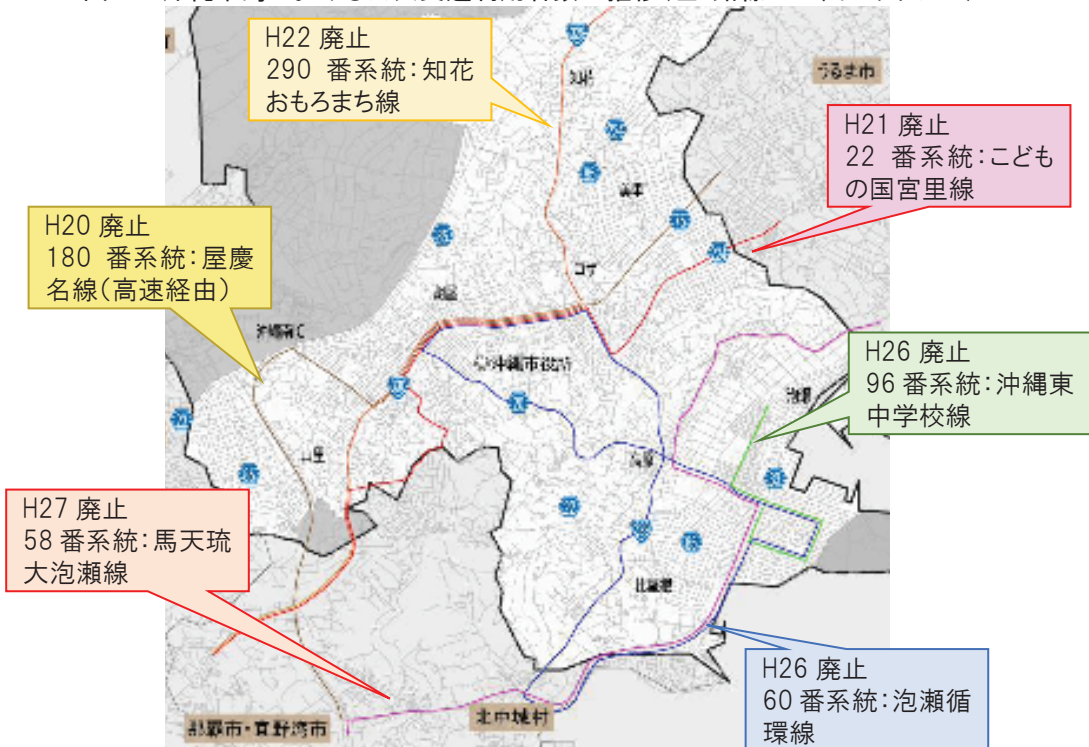


図 6-9. 沖縄市における過去 10 年間の廃止路線

2-4 課題④まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進

現状のプロジェクトに対するアクセスが不便。

- 多目的アリーナ、沖縄こどもの国にアクセスする路線バスの系統、運行本数が少なく、また、東部海浜開発地区には、アクセスする路線がない。

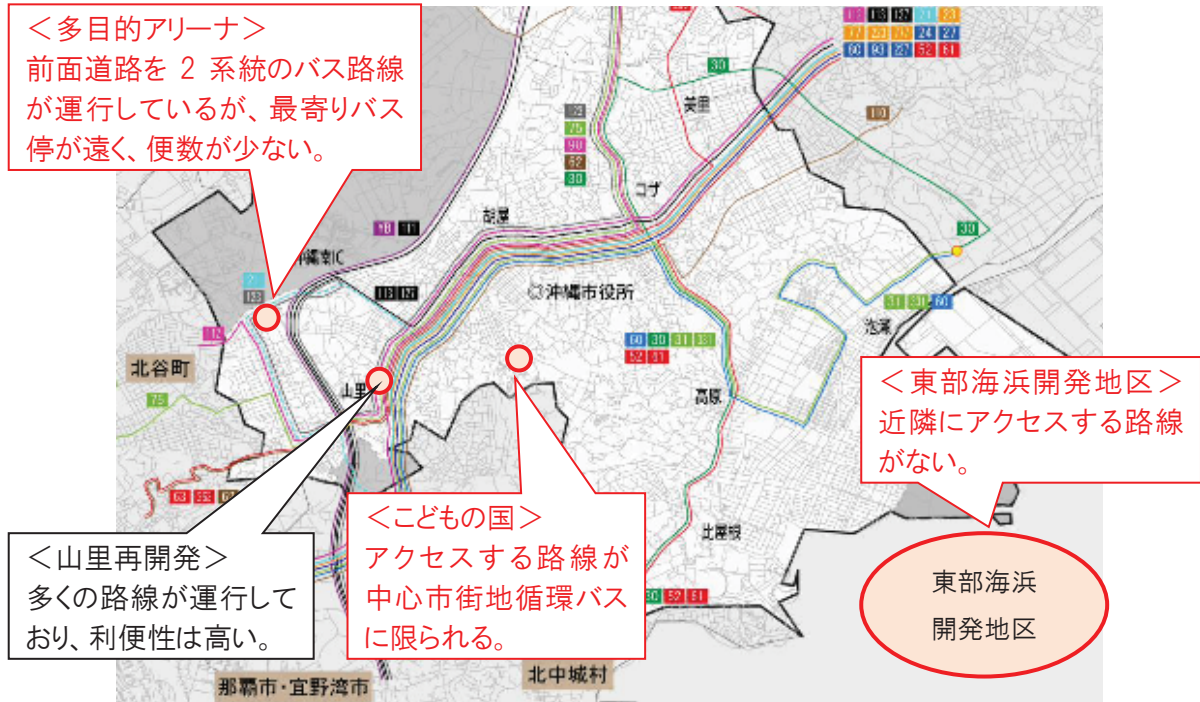


図6-10.開発プロジェクト地への既存路線バスのアクセス状況

周辺市町村の主要観光地との結びつきが弱い。

- 西方向への公共交通ネットワークが弱いこともあり、観光客が多い北谷等の西海岸からの誘客が不十分。

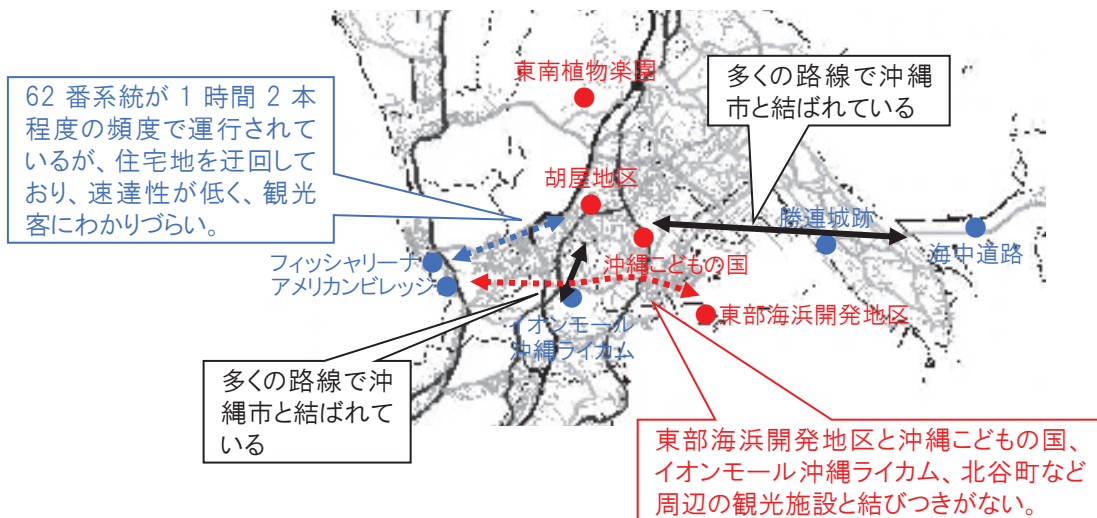


図6-11.周辺市町村の観光地への路線バスでのアクセス状況