

第1章 計画概要

1. 計画策定の背景と目的

那覇市は、沖縄県の政治・経済・文化の中心都市であり、交通においては、空港および港湾を擁し、沖縄本島の幹線道路網および公共交通網の要衝となっています。一方で、本市は周辺市町村からの交通が集中しているのと同時に、自家用車に頼り過ぎたクルマ社会の現状から、交通渋滞の問題を抱えております。

公共交通利用者については、コロナ禍の影響により減少しており、2022(令和4)年度からは回復傾向がみられるものの、路線バス利用者については、自動車保有台数の増加等により減少傾向にあります。

さらに、公共交通を取り巻く課題として、交通事業者における運転手不足、少子高齢化による移動ニーズの変化など、様々な課題を抱えております。

このような状況の中、第5次那覇市総合計画において示される「誰もが移動しやすいまち」を目指し、持続可能な地域公共交通を維持・保持するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）に基づき2019(令和元)年度に策定した「那覇市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、「那覇市地域公共交通計画」を策定します。

なお、本計画の根拠法である地域公共交通活性化再生法は、近年では2020(令和2)年度と2023(令和5)年度に改正されており、改正の趣旨を計画に反映します。

【2020(令和2)年度法改正】

- ・輸送資源の総動員
- ・MaaS等新技術を活用した利用者の利便性向上
- ・地域公共交通計画と補助制度の連動化

【2023(令和5)年度法改正】

- ・共創による地域公共交通ネットワークの再構築（リ・デザイン）
- ・再構築に関する仕組みの充実

- ①地域との協働による地域公共交通ネットワークの再構築の検討
- ②再構築のための支援制度活用等の検討
- ③交通DXの推進等の新技術の活用策の検討
- ④送迎サービス等の各種移動サービスの活用策の検討

～ 参考 地域交通の「リ・デザイン」について ～

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

【MaaSの社会実装】

- ・デジタル技術で移動を効率化、地方の生活利便性向上に貢献
- ・複数の交通機関や、観光や買い物連携し、一括でサービス提供

【最新技術を活用した交通の社会実装】

- ・自動化・電動化された輸送システムの導入を促進
- ・環境負荷の低減や地域の魅力向上、地域活性化にも貢献

2. 「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

【官民の共創】

- ・地域が自ら「リ・デザイン」する地域交通
- ・行政が路線・運賃等のサービス水準を設定、交通事業者が運営
- ・地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援
- ・自動運転技術を有する主体が地域でバスサービスを提供

【交通事業者相互間の共創】

- ・複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進
- ・並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など

【他分野を含めた共創】

- ・複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援
- ・地域の暮らしに関わる産業が一体となって交通を支える仕組みづくり

出典：国土交通省資料

2.計画の位置付けと役割

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づき策定された、本市における地域公共交通のあるべき姿を示したマスタープランとして位置付けられます。

本市では、那覇市総合計画に示されているまちづくりの将来像「なはで暮らし、働き、育てよう！笑顔広がる元気なまち NAHA ～みんなでつなごう市民力～」をもとに各種施策が展開されており、公共交通分野においては、本市の交通基本計画及び総合交通戦略に基づき、本計画における方向性を示し、各種施策を展開していきます。

また、沖縄県や周辺市町村の交通関連計画や市の関連計画と連携を図りながら、まちづくりの将来像の実現に向けて推進します。

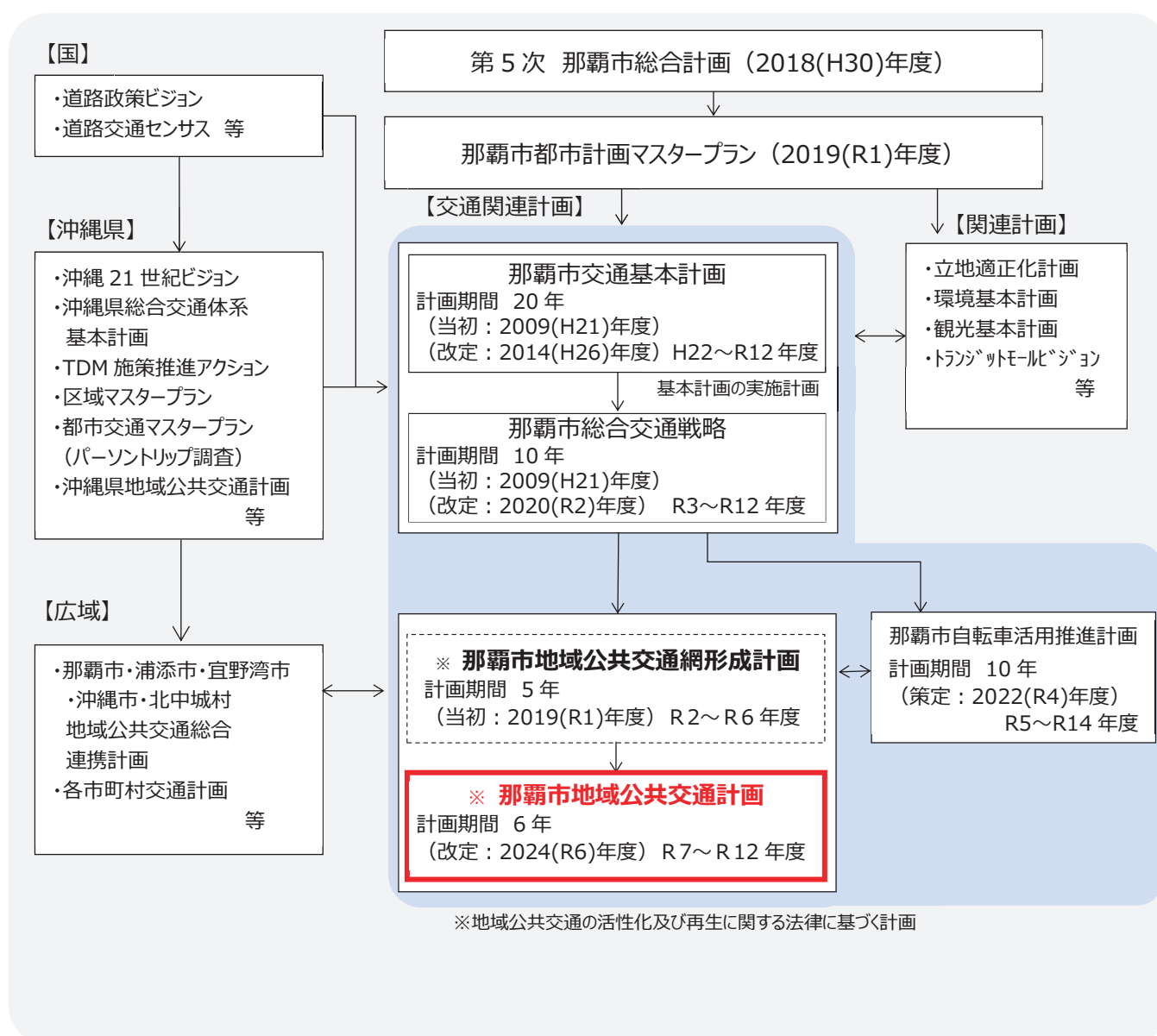


図 1-1.那覇市地域公共交通計画の位置付け

3.計画の区域

本計画は、那覇市全域を対象とします。

4.計画の期間

計画の対象期間は、上位計画の那覇市交通基本計画及び那覇市総合交通戦略の計画期間に合わせ、2025(令和7)年度から2030(令和12)年度の6年間とします。なお、本計画において、「まちづくり」と「公共交通」の分野を位置付けることで、事前明示性が発揮され、公共交通軸周辺への居住、都市機能の誘導を促進することにより、将来的な公共交通の需要創造に寄与することが考えられるため、目指すべき将来像（将来公共交通ネットワーク）や施策については、設定される計画期間を超えた中長期的な視点を考慮します。

	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15 ～
●那覇市交通基本計画 ●那覇市総合交通戦略	計画期間：～R12										
●那覇市地域公共交通 網形成計画	～R6		※地域公共交通活性化再生法改正を含む見直しを実施し、策定								
那覇市地域公共交通計画	短期的な視点	R7～R12：6年間								継続して実施	
	長期的な視点									長期的な目標	

第2章 現状・課題

基本方針を検討するにあたり、地域の現状や公共交通に関する変化、地域公共交通活性化再生法改正を踏まえ、公共交通に関する課題を整理し、地域公共交通の目指す姿や地域公共交通の方針を検討します。

1. 地域の現状

人口増加から人口減少に

これまで那覇市の人口は、増加傾向で推移してきましたが、2020(令和 2)年度の国勢調査で減少に転じ、2030(令和 12)年度には約30万2千人と2020(令和 2)年度から1万6千人減少すると推計されています。

一方、周辺市町村の人口は依然として増加傾向にあり、特に隣接する豊見城市、南風原町などでは人口増加が顕著となっています。

那覇市は通勤・通学などで周辺市町村との流動の中心都市であるため、今後の流入交通量の増加が見込まれます。

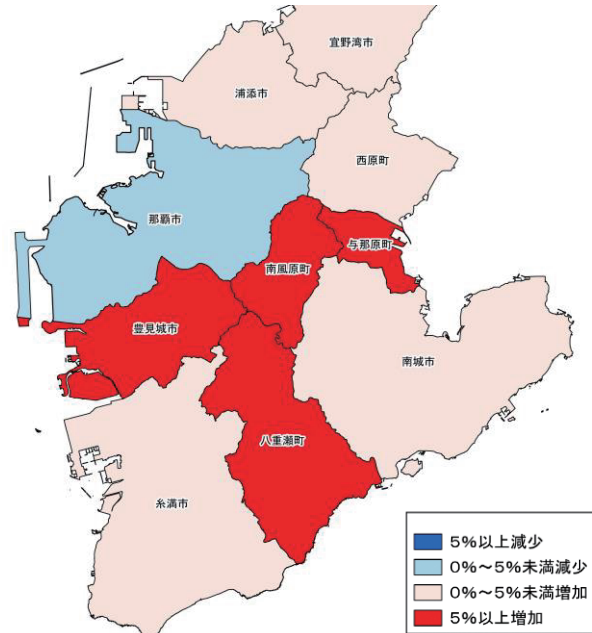


図 2-1 那覇市及び周辺市町村の人口増加率(2015(H27)⇒2020(R2))

参考: 国勢調査(2015(H27)、2020(R2))

2019(令和 1)年から、2024(令和 6)年の5年間における地域別の人口増減をみると、那覇北地域以外の8地域で、人口が減少しており、特に那覇西地域は▲5.9%、真和志地域は▲4.2%と減少幅が大きくなっています。今後も人口分布の変化に伴い移動ニーズも変化してくる考えられます。

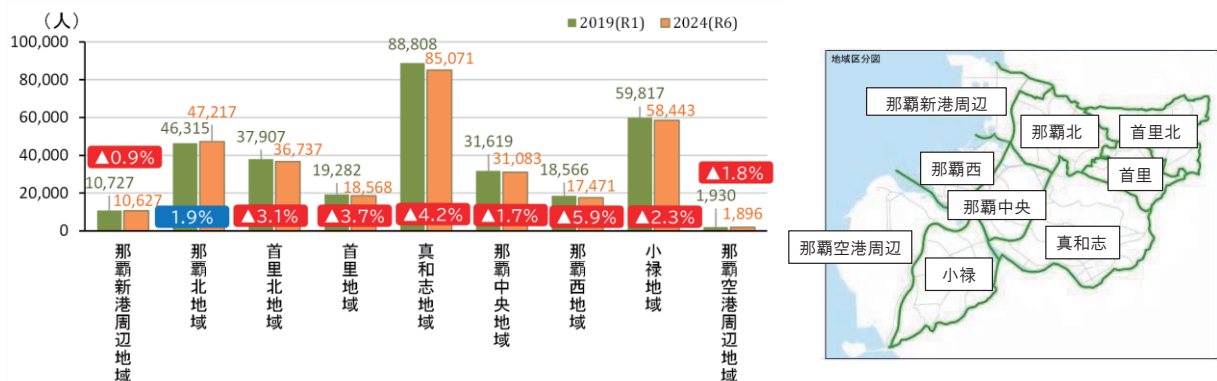


図 2-2 地域別の人口推移(2019(R1)⇒2024(R6))

参考: 住民基本台帳、各年 5 月

高齢化の進展

那覇市の高齢化率は、全国よりも低いものの、年々増加しており、2020(令和2)年度で22.8%になっています。地域により高齢化の状況が異なり、新たに開発された那覇北地域や、小禄地域の高齢化率は低いですが、従来からの住宅地が形成されている首里北地域や首里地域、真和志地域などでは高齢化率が30%を超える地域が多くみられます。

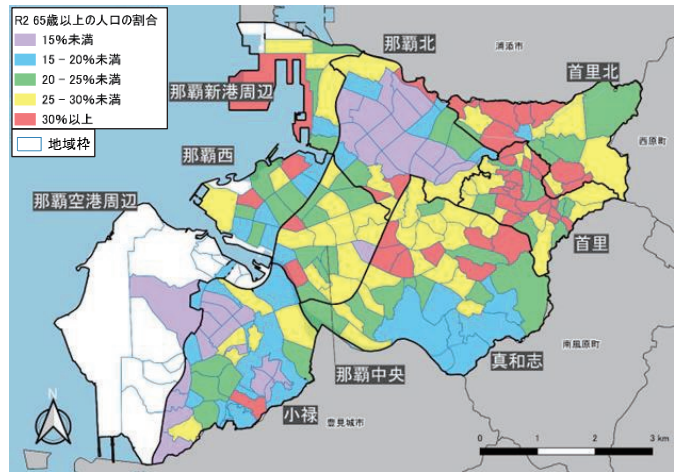


図 2-3 那覇市の地区別の高齢化率

参考: 国勢調査(2020(R2))

通勤通学流動

沖縄本島中南部都市圏の中心都市である本市には、周辺市町村のみならず、中部圏域からも多くの通勤交通が流入しています。

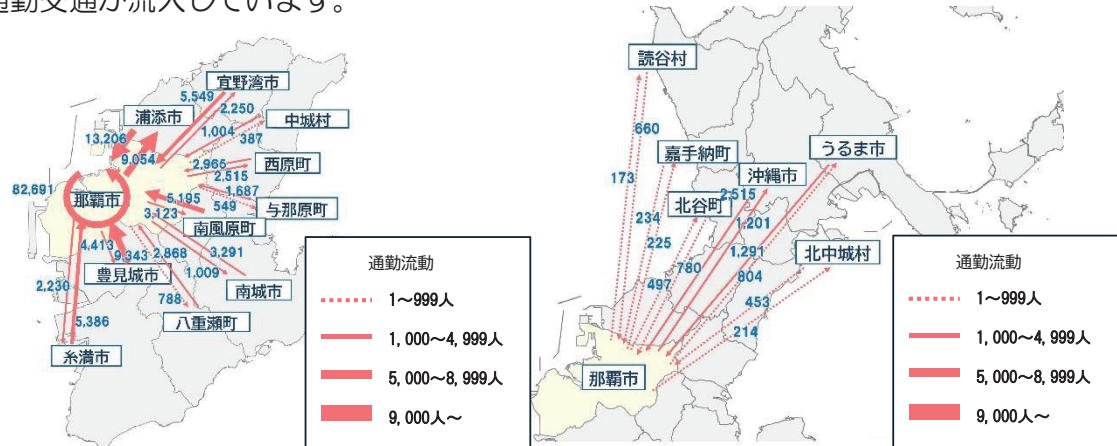


図 2-4 那覇市の通勤通学流動(左:狭域での流動、右:広域での流動)

参考: 国勢調査(2020(R2))

バス利用者アンケートによると、通勤目的でのバス利用者の34%は市外居住者であり、浦添市や豊見城市などの隣接市町村に加え、沖縄市やうるま市など遠方からの利用もみられます。また、通学目的でのバス利用者の42%は市外居住者であり、南部圏域の居住者の利用が多くなっています。

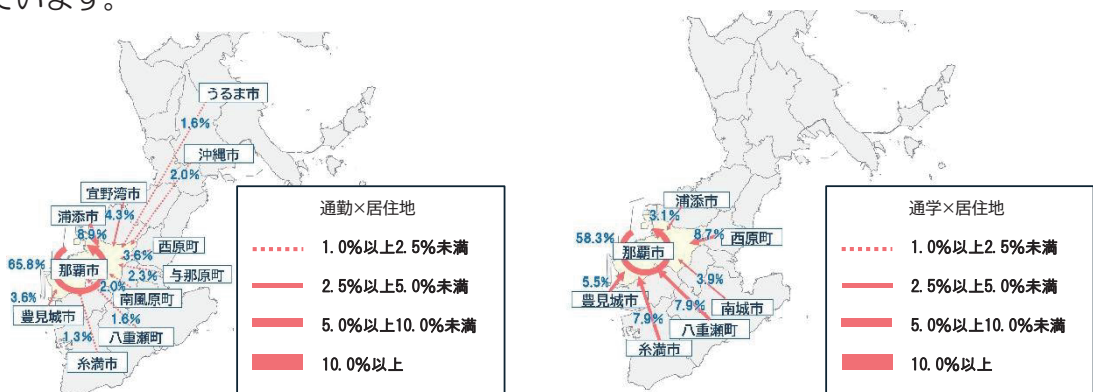


図 2-5 那覇市内でのバス利用者の居住地の割合(左:通勤目的、右:通学目的)

参考: バス利用者アンケート(2024(R6))

入込観光客数が回復傾向

コロナ禍により、入込観光客数は大きく落ち込みましたが、2021(令和3)年度以降は徐々に回復し、2024(令和6)年では、2018(平成30)年度とほぼ同程度まで回復してきています。

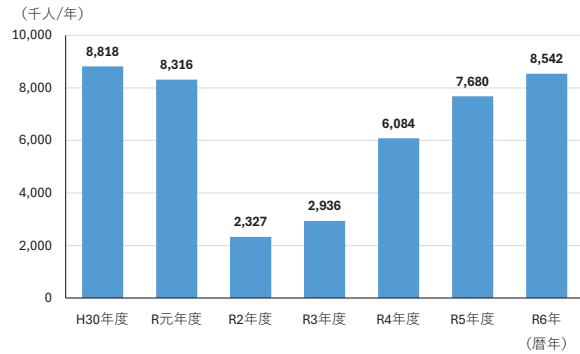


図 2-6 那覇市の観光入込客数の推移

参考: 那覇市の観光統計(2023(R5)年度版)、那覇市提供資料

観光客の流動

本市を訪れた観光客をはじめとする来訪者の沖縄本島での移動先をみると、北部の恩納村や、本部町、名護市から、南部の豊見城市、糸満市、南城市など広範囲にわたっており、本市を拠点に沖縄本島を周遊している状況がうかがえます。

なお、那覇市の観光統計より、観光客の市内での移動手段をみると、レンタカーが54.0%で多く、一方で、モノレールが39.1%、路線バスが20.2%と公共交通の利用も多くみられます。(複数回答)

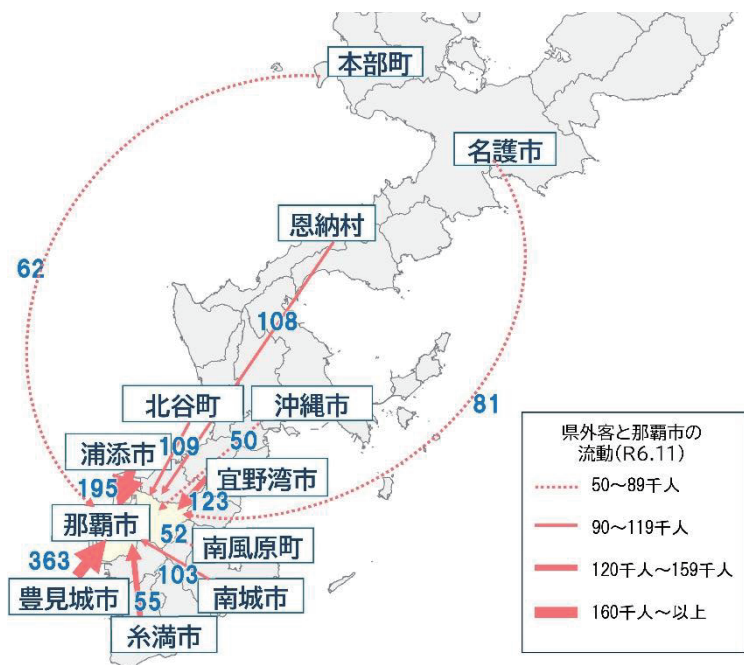


図 2-7 那覇市への県外からの来訪者の流入出入(R6.11)

参考: おきなわ観光地域カルテ(沖縄観光コンベンションビューロー)

自動車保有台数の増加

那覇市の自動車保有台数(乗用)は年々増加しています。また、人口一人当たりの保有台数も年々増加しており、2022(令和4)年度では、0.47台/人とおおよそ2人に1台の割合で自動車を所有している状況となっています。

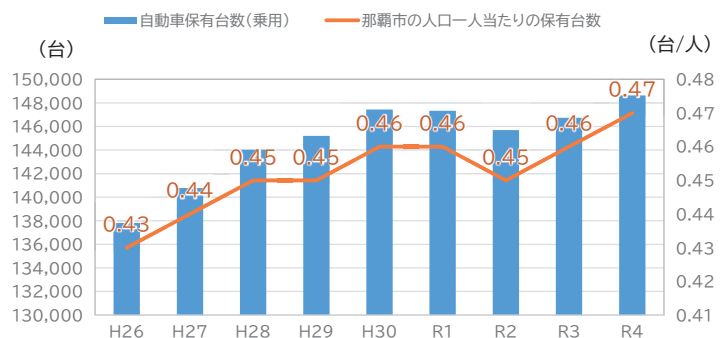


図 2-8 那覇市の自動車保有台数と一人当たり保有台数の推移

参考: 那覇市統計書(2018(H30)~2023(R5)年版)

交通渋滞

沖縄県の県庁所在地である本市には、通勤・通学や買い物等で多くの交通が流入するとともに、那覇空港を拠点に、県内外からの多くの観光客やビジネス客が県内各地を移動しており、周辺市町村のみならず、沖縄本島中北部からも多くの交通流動が集まっています。

多くの自動車交通が集中することで、本市の骨格を成す国道58号、国道330号、県道82号那覇糸満線をはじめ、安里交差点及び付近の交差点等の多くが主要渋滞区間・箇所に指定されており、大きな経済的損失につながっております。

混雑時旅行速度については、三大都市圏よりも低い結果となっております。

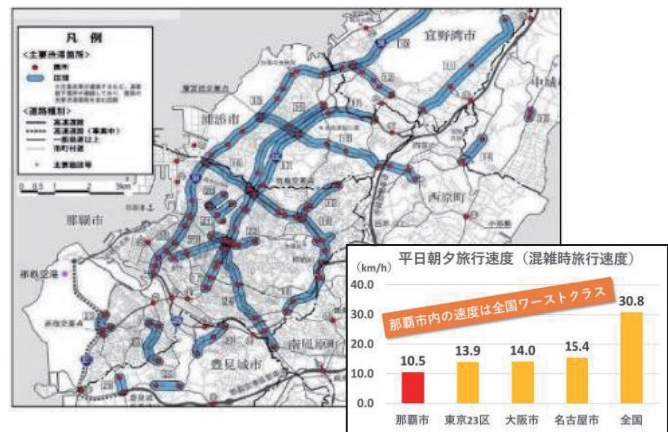


図 2-9 那覇市の主要渋滞区間・区域、平日朝夕旅行速度

出典：沖縄次世代都市交通システム検討会、
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

地形条件

本市の地形は、標高10m以下の低地を取り囲むように、北側に天久台地、東側に首里台地や識名台地、南西側に小禄台地があります。

首里地域や真和志地域については、起伏が激しい地域となっております。

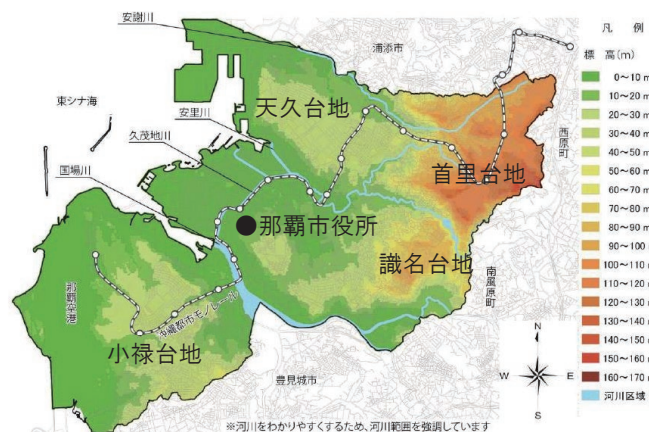


図 2-10 那覇市の地形図
参考：那覇市都市計画マスタープラン

道路条件

那覇市は県内他市町村に比べ、幹線道路・区画道路ともに多く配置されておりますが、他市町村からの流入が多く、混雑度の高い路線が多く存在している状況にあります。

中心市街地や郊外部における地域の生活を支える生活道路に関しては、戦後の急速な市街化の中できあがった狭隘な道路が多く、地域内交通の利便性・歩行者の安全確保が難しい環境にあります。



図 2-11 道路幅員状況図
参考：那覇市道路台帳、那覇市都市計画図

2.那覇市地域公共交通網形成計画の達成状況

那覇市地域公共交通網形成計画に示された施策と目標値の達成状況は以下の通りです。取組については概ね実施できていますが、コロナ禍の影響もあり、利用者数に関する目標や、公共交通の満足度など目標値は未達成な項目が多くなっています。

表 2-1 那覇市地域公共交通網形成計画の施策の実施状況の概要

方向性	施策の実施状況
方向性1 「誰もが移動しやすいまち」を ささえる交通ネットワーク	路線バスネットワークの再編に向けた官民連携検討会議を 実施 するとともに、フィーダーとなる真和志地域乗合タクシーや福祉バスを継続運行しており、 概ね計画通りの実施 となっている。
方向性2 観光都市としての新たな魅力の 創出	バスマップやHP等を活用した情報提供や、クルーズ船の第2バースと中心市街地までの移動手段の検討は 実施できている ものの、MaaS等の導入検討や観光目的に対応したバス運行の検討が 未実施 である。
方向性3 まちづくりへ寄与する公共交通 の実現	バス停上屋の整備が当初予定の年1箇所を上回るペースで実施されてきたものの、バス停上屋に関する意見交換で議論されているように、近年の資材高騰の影響で、1箇所あたりの整備費が上がってきており、限られた財源の中での持続的なバス停上屋の整備に向けた検討を行う必要がある。 また、運転免許返納者への公共交通運賃割引等によるおでかけ支援策の充実を 実施 している。交通結節点の利便性向上に向けた整備が 未実施 である。
方向性4 広域的な公共交通ネットワーク の連携	沖縄県生活交通確保維持協議会（県）に参画するとともに、沖縄県公共交通活性化推進協議会で基幹バスを軸に検討を実施しており、 概ね計画通りの実施 となっている。
方向性5 みんなの協働でつくり、育てる ことによる地域公共交通の維持・確保	スマートムーブに関するパネル展やエコドライブ体験会等による啓発事業を実施するとともに、官民連携検討会議や那覇市都市交通協議会における定期的な意見交換の実施を行っており、 概ね計画通りの実施 となっている。

<凡例>

赤：実施項目・達成項目

青：未実施項目・未達成項目

表 2-2 那覇市地域公共交通網形成計画の目標値の達成状況の概要

目標	目標値の達成状況
目標1 地域公共交通の利用しやすいの 向上	公共交通利用者数について、市内バスはコロナ禍による落ち込みから回復はしてきているものの、2016(平成28)年度(530万人/年)に比べると8割程度(431万人/年)しか回復していない。 一方、モノレールはコロナ禍により落ち込む前の2016(平成28)年度(1,732万人/年)よりも増えており、15%程伸びている(1,995万人/年)。 全体としても2,426万人/年と、コロナ禍により落ち込む前の2016(平成28)年度(2,262万人/年)よりも7%程伸びているが、期間中の<u>目標値には達していない。</u>
目標2 地域公共交通の観光利用の活性化	観光客の市内移動における公共交通の利用率を指標としており、路線バスは<u>達成</u>、モノレールはわずかに<u>未達成</u>となっている。 路線バス 10.7% → 20.2% モノレール 44.8% → 39.1%
目標3 地域公共交通の満足度の向上	地域公共交通に対する満足度は、2021(令和3)年度に若干向上したものの、2023(令和5)年度には2018(平成30)年度よりも<u>下回り</u>、満足度が<u>低下している。</u> 非常に満足 2.3% → 2.4% 満足 16.1% → 14.3% 合計 18.4% → 16.7%
目標4 関係主体の積極的な参画	「LRT など基幹的公共交通の運営体制の確立件数」(目標1件、実施0件)、「ネットワークのあり方を考えるための協議会等の実施件数」(目標10件、実施9件)と会議の件数を指標としているが、<u>どちらも達成できていない。</u>

<凡例>

赤：実施項目・達成項目

青：未実施項目・未達成項目

表 2-3 那覇市地域公共交通網形成計画の目標値の達成状況

評価指標			網形成 策定時 (年度)	各年度の実績値				期間中 の 目標値	長期の 目標値
				2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2030 (R12)
目標１ 地域公共交通の利用しやすさの向上									
公共交通 利用者数 (万人/ 年)	市内バス	530	379	353	410	431	－	－	
	モノレール	1,732	1,094	1,178	1,691	1,995	－	－	
	合計	2,262 (2016 (H28))	1,473	1,531	2,101	2,426	3,143	3,788	
那覇市民 １人あたり の週間	総人口（人）	324,157	320,467	318,339	317,030	315,485	－	－	
	１年間あたりの週数（週）	52.3	52.3	52.1	52.1	52.1	－	－	
公共交通 利用回数	利用回数 （回/週）	1.3 (2016 (H28))	0.88	0.92	1.27	1.47	1.9	2.3	
目標２ 地域公共交通の観光利用の活性化									
市内移動 に占める 割合（％）	路線バス※１	10.7 (2018 (H30))	16.1	19.2	21.5	20.2	15.0	15.0	
	モノレール※１	44.8 (2018 (H30))	21.3	22.7	50.1	39.1	45.0	45.0	
目標３ 地域公共交通の満足度の向上									
地域公共 交通に満 足してい る方の割 合（％）	非常に満足 している※２	2.3	非調査	2.9	非調査	2.4	－	－	
	満足してい る※２	16.1		17.1		14.3	－	－	
	合計	18.4 (2018 (H30))		20.0		16.7	40.0	50.0	
目標４ 関係主体の積極的な参画									
LRT など基幹的公共交 通の運営体制の確立件数 （件）		0 (2019 (R1))	0	0	0	0	1 (累積)	1 (累積)	
ネットワークのあり方を 考えるための協議会等の 実施件数（件）		1 (2019 (R1))	2	0	0	3	10 (累積)	22 (累積)	

※1 那覇市観光統計の「市内移動手段」の路線バスとモノレールの利用割合

※2 那覇市市民意識調査の地域公共交通に「非常に満足している」、「満足している」の回答割合
(2年に1回の調査のため2020(R2)年度と2022(R4)年度は非調査としている)

3.公共交通の現状

統計資料や市民アンケート結果、交通事業者ヒアリング調査等により地域の現状を整理しました。

公共交通ネットワークについて

本市では、那覇空港駅～首里駅～でこ浦西駅方面に延びる沖縄都市モノレール、市内各地域を結ぶバス及び、真和志地域の乗合タクシーが公共交通として運行しています。

バスについては、市内を中心とする市内線や周辺市町村と結んでいる市外線のほか、高速バスや観光向けのバスが運行しています。

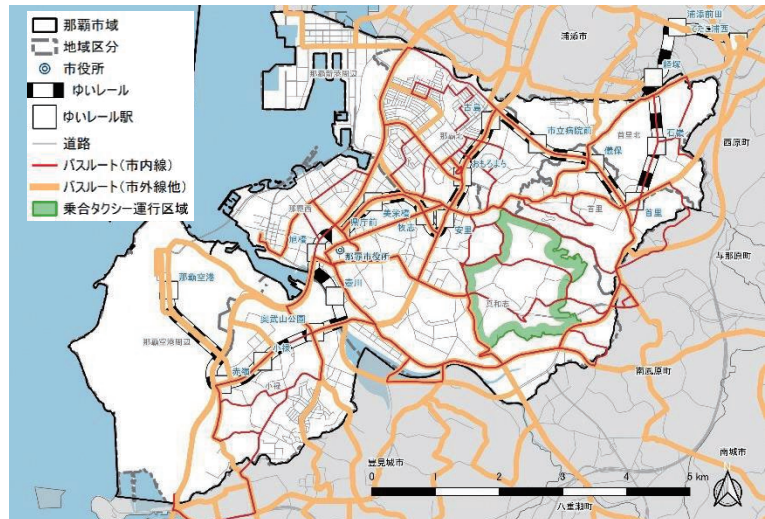


図 2-12 那覇市の公共交通ネットワーク

参考: 国土数値情報

公共交通分担率について

市内の交通渋滞は、大きな経済損失を生み出すだけでなく、市内への人の流れを阻害する要因となっています。

さらに、本市は狭い面積のなかで公共交通が充実したコンパクトなまちですが、市内居住者の通勤・通学の交通手段は自家用車が最も多く、公共交通は2割以下と低くなっています。

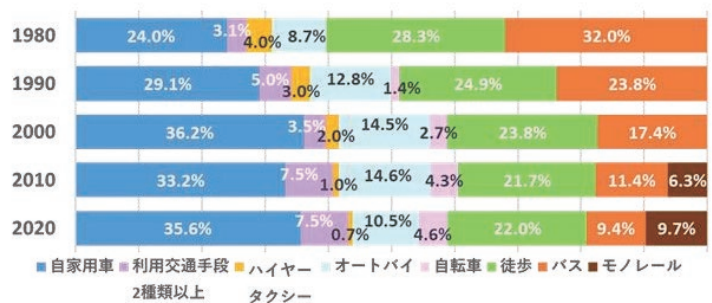


図 2-13 那覇市の公共交通分担率

参考: 国勢調査(1980(S55)~2020(R2))

モノレール利用者数の推移について

2003(平成15)年の開業から2019(令和元)年度まで安定的に利用者は増加してきましたが、コロナ禍の影響により、2020(令和2)年度より減少しています。

現在は、コロナ禍以前の水準まで回復してきている状況です。

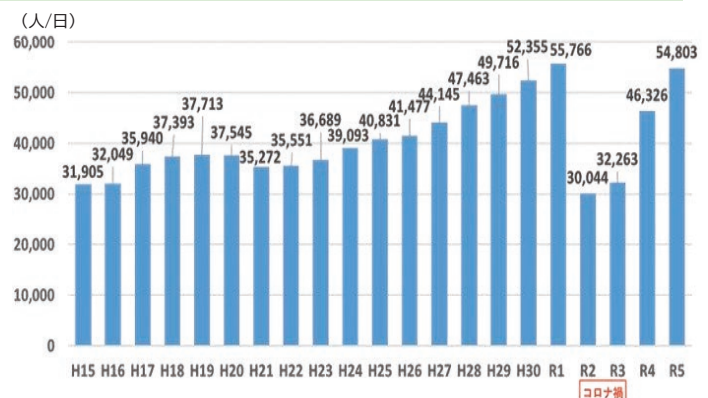


図 2-14 沖縄都市モノレール利用者数の推移

参考: 沖縄県 HP

モノレールの混雑について

モノレールの利用率は高く、利用の満足度は高いものの、混雑に対する不満を感じる人が多くなっています。

沖縄都市モノレール(株)のホームページでは、モノレールの混雑に関する情報提供が行われており、朝ピークの上りは石嶺駅⇒那覇空港駅で、夕ピークの下りは那覇空港駅⇒古島駅間で混雑が生じています。

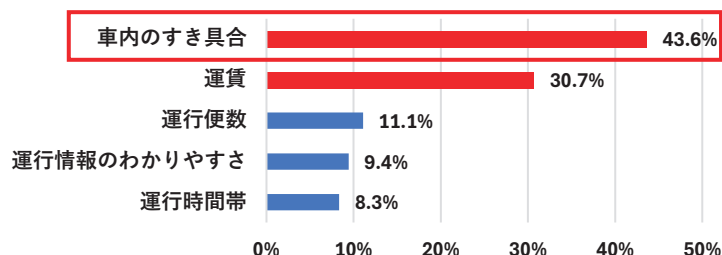


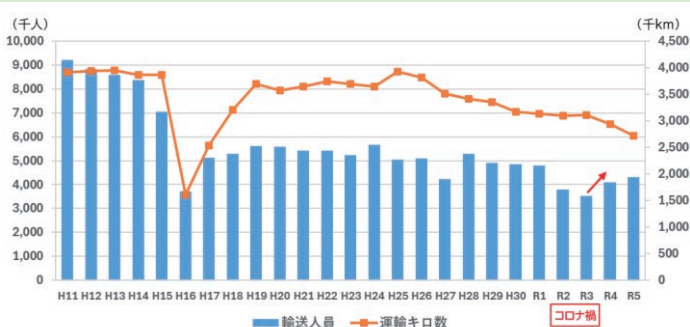
図 2-15 モノレールに対する不満度

出典：市民アンケート(2024(R6))

路線バス利用者数の推移について

市内バス利用者について、ゆいレール開通後に減少し、その後は横ばいに推移しておりました。

2020(令和2)年度からはコロナ禍の影響により減少しており、2022(令和4)年度からは回復傾向がみられるものの、長期的には自動車保有台数の増加等により減少傾向にあります。



※H16年度は、平成16年7月18日～平成17年3月31日のデータ

図 2-16 市内バス路線利用者数の推移

参考：那覇市統計書(2003(H15)～2023(R5)年版)

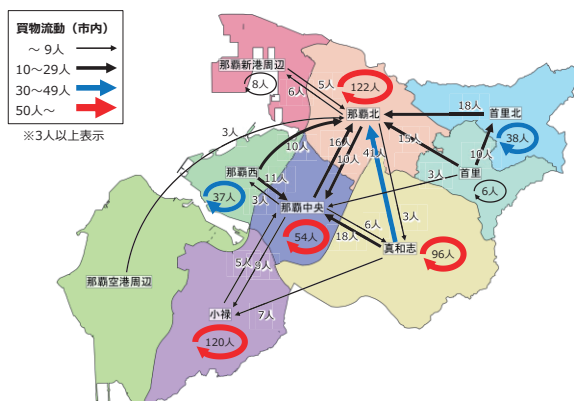
バス路線網について

市民アンケートでは、運行ルートのわかりやすさに対して不満が多く、また、住宅地から商業地への路線整備など運行ルートに関する要望があげられています。

また、各バス停で実施した利用者ヒアリングでは、地域間をまたぐバス路線の整備要望が多くあげられています。

那覇北地域では、周辺的那覇新港周辺地域、首里地域、首里北地域等の買い物や通院先となっており、また、市外との人の流動が多いものの、路線バスで結ばれている地域は限定的であり、移動ニーズに十分に対応できていません。

買い物目的の移動ニーズ



通院目的の移動ニーズ

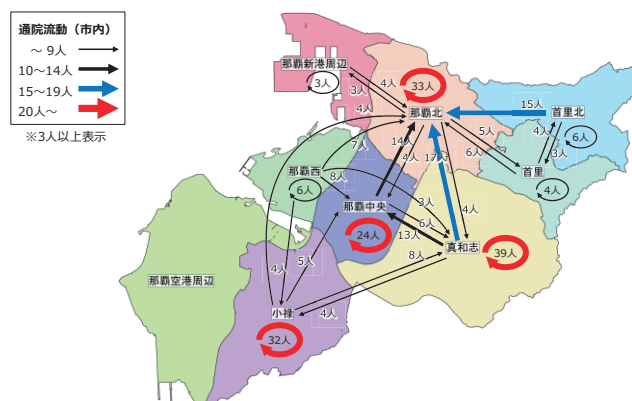


図 2-17 地区間の移動状況(人/日)

出典：市民アンケート(2024(R6))

路線バスの定時性について

市民アンケートでは路線バスの定時性に対して不満が多く、また、利用しない理由としては時間が読めず予定を立てにくいという理由も多くあげられており、定時性の低さが路線バスの利用を阻害する要因となっています。

事業者ヒアリングでは、近年、渋滞が激しくなっており、具体的な渋滞箇所として国道 58 号、国道 330 号、国際通り、おもろまち周辺、那覇空港周辺などがあげられています。運転手不足に加え、渋滞による所要時間の増加に伴い減便せざるを得ない状況も生じています。

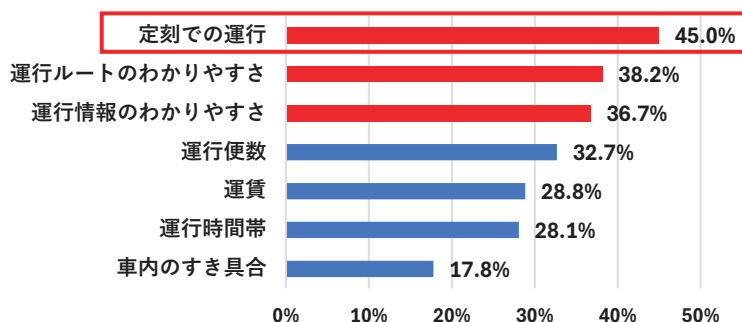


図 2-18 路線バスの不満度

出典：市民アンケート(2024(R6))

路線バスの利用意向について

市民アンケートでは、現状の利用状況をみると、路線バス（市内線）は 31%が、路線バス（市外線）は 55%がほとんど利用していない状況となっています。

また、将来の利用意向は、各交通手段とも「変わらないと思う」が最も多くなっていますが、路線バス（市内線）、路線バス（市外線）はともに、「減ると思う」が「増えると思う」を 10 ポイント以上上回っており、さらに利用が低迷することが懸念されます。

バス利用者へのヒアリング調査によると、バス利用の頻度が高い人ほど、「運行頻度」、「定刻での運行」、「車内の混み具合」に不満を感じている方が多くなっています。また、市民アンケートでは、週に数日利用する人は、市内線・市外線ともに将来の利用について、「減ると思う」が「増えると思う」を 11～14 ポイント上回っており、普段の利用者が感じている不満解消に向けた取組が求められます。

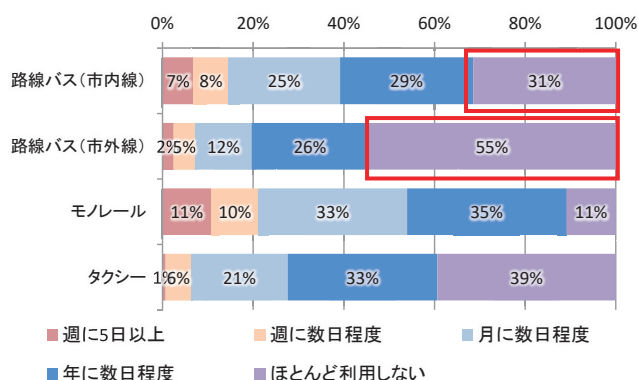


図 2-19 公共交通の利用頻度

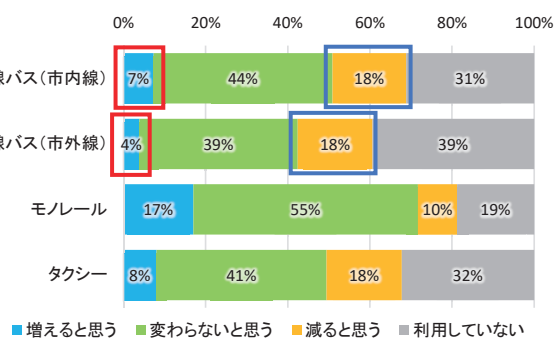


図 2-20 交通手段の将来の利用意向

出典：市民アンケート(2024(R6))

タクシーの実車率の推移について

沖縄本島のタクシーの実車率については、コロナ禍の影響で落ち込む以前の2019(令和元)年度以上まで回復したものの40.2%にとどまっており、空車で走行が6割に達している状況にあります。

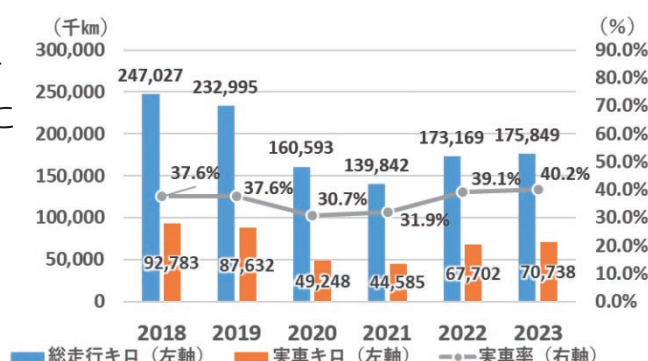


図 2-21 タクシー実車率の推移
参考: 運輸要覧 (2023(R5)~2024(R6))

タクシーの輸送人員の推移について

2023(令和5)年度の沖縄本島のタクシーの輸送人員は約2,920万人、輸送回数は約1,900万回であり、コロナ禍の影響で落ち込む以前の2019(令和元)年度の約8割までしか回復していない状況です。

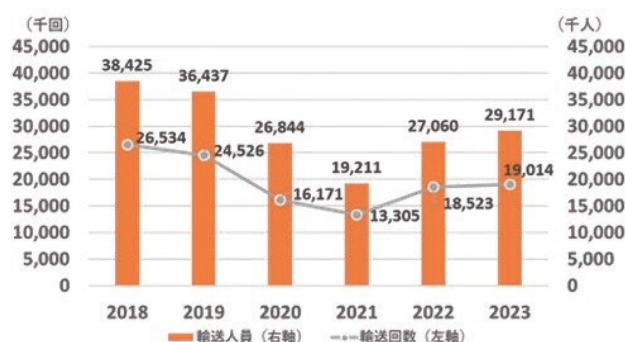


図 2-22 タクシー輸送人員の推移
参考: 運輸要覧 (2023(R5)~2024(R6))

真和志乗合タクシー利用者数の推移について

本格運行した2017(平成29)年度から2019(令和元)年度にかけて、利用者数(予約数)や乗合率は増加してきましたが、コロナ禍の影響で、2020(令和2)年度より減少しています。

現在の利用者数(予約数)については、コロナ禍以前の水準まで回復してきている状況ですが、乗合率については、利用者数(予約数)と比較して回復が鈍化傾向にあります。

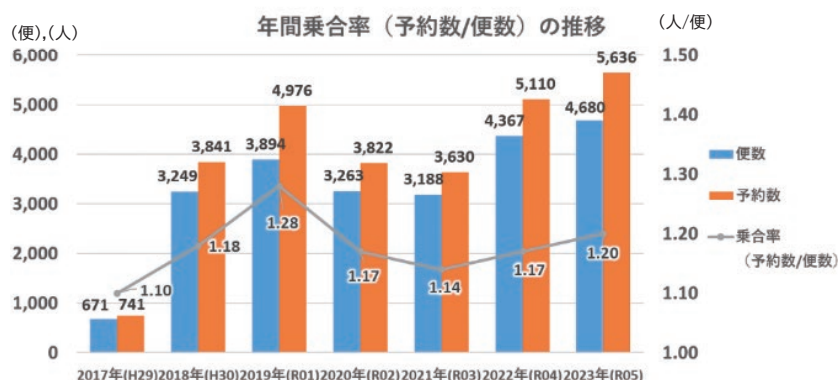


図 2-23 真和志乗合タクシー利用者数の推移
参考: 事業者提供資料

高齢者の将来の移動に関する不安について

60代は半数近くが、将来、運転免許証の返納を考えており、また、過半数が「クルマを運転できなくなり外出が不便になる」と感じています。

また、地域別では、首里北地域、首里地域、真和志地域で不安に感じている方が多くなっています。

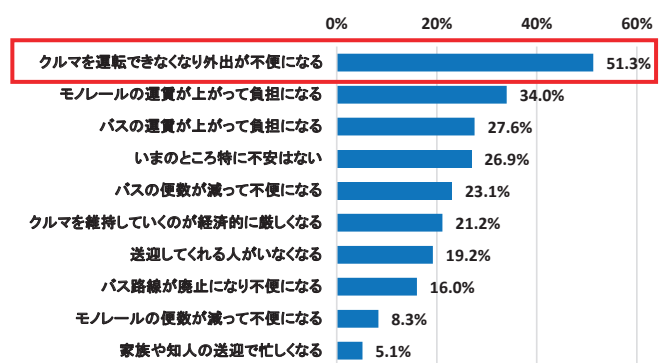


図 2-24 60代の将来の移動に対する不安

出典：市民アンケート(2024(R6))

交通事業者の経営環境について

事業者ヒアリングによると、交通事業者においては、運転手不足や、コロナ禍での利用者数減による経営環境の悪化が問題となっています。運転手不足については、運輸業界のみならず他業種とも人材確保で競合が生じています。

交通 DX の推進

地域で一体的に交通施策を推進するために、事業者間の連携を容易にする MaaS 等の導入や運転手不足への対応を見据えた自動運転技術の活用など、全国的に交通 DX が推進されています。

法改正などによる新たな移動サービスの普及

近年の法改正などにより、多様な移動手段の導入が推進されています。

(電動キックボード、相乗りタクシー、日本版ライドシェア 等)

地域交通の現状と取組の方向性②

国土交通省

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」(議長：斉藤国土交通大臣)におけるとりまとめ(令和6年5月)を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」(自家用有償旅客運送)や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ(令和6年5月)



出典：国土交通省 HP(国土交通省「交通空白」解消本部資料「地域の足」「観光の足」の現状と対策)

公共交通不便地域について

市内には、モノレール駅や一定の運行本数が確保されたバス停から離れた、公共交通不便地域が点在しています。

【抽出条件】

- ① ゆいレールの駅勢力圏（600m）外
- ② 運行本数 100 本/日以上路線バスの圏域（300m）外
- ③ ②のうち、急勾配エリア（勾配5%以上）はバス圏域 150m 外

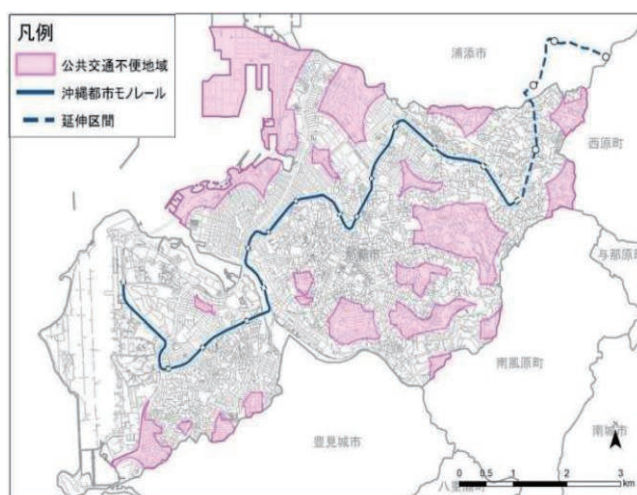


図 2-25 那覇市の公共交通不便地域

出典：那覇市地域公共交通網形成計画（2020(R2)）

公共交通不便地域の交通手段の利用状況をみると、公共交通不便地域の割合が多い那覇新港周辺地域や真和志地域は公共交通を利用している方の割合が37%～43%と他地域に比べ低くなっています。

また、通勤でのクルマ利用は、送迎も含めて、那覇新港周辺地域が82%、那覇空港周辺地域が80%、真和志地域、首里地域が66%と交通不便地域が広く分布している地域で高くなっています。

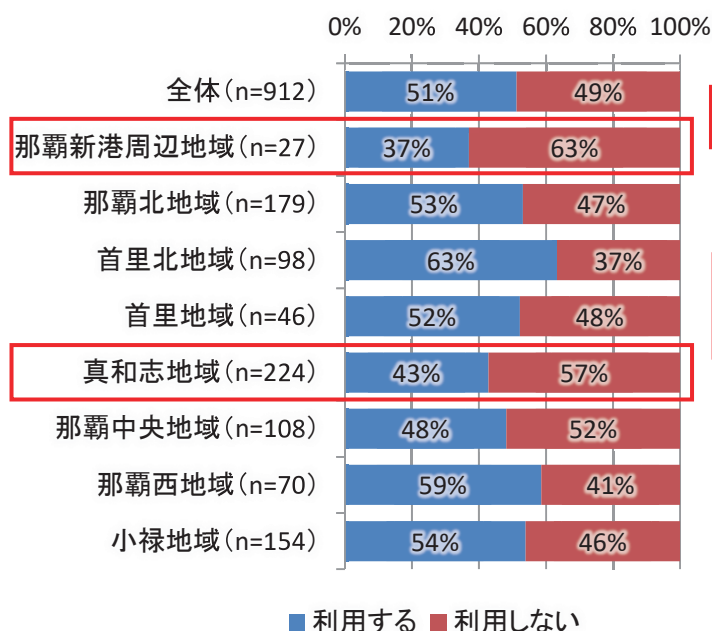


図 2-26 公共交通の利用割合

出典：市民アンケート（2024(R6)）

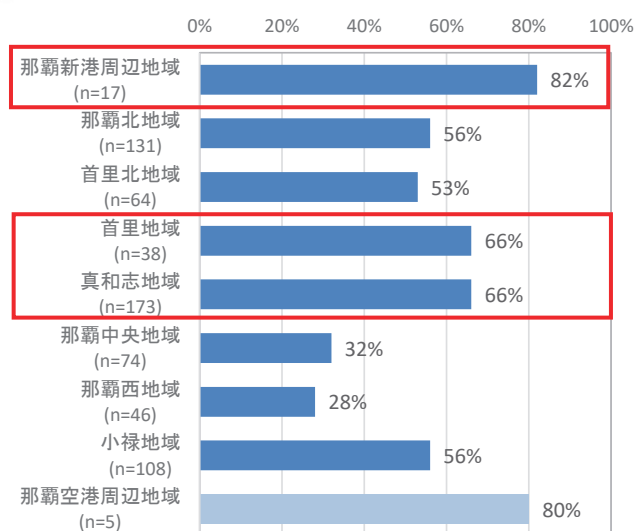
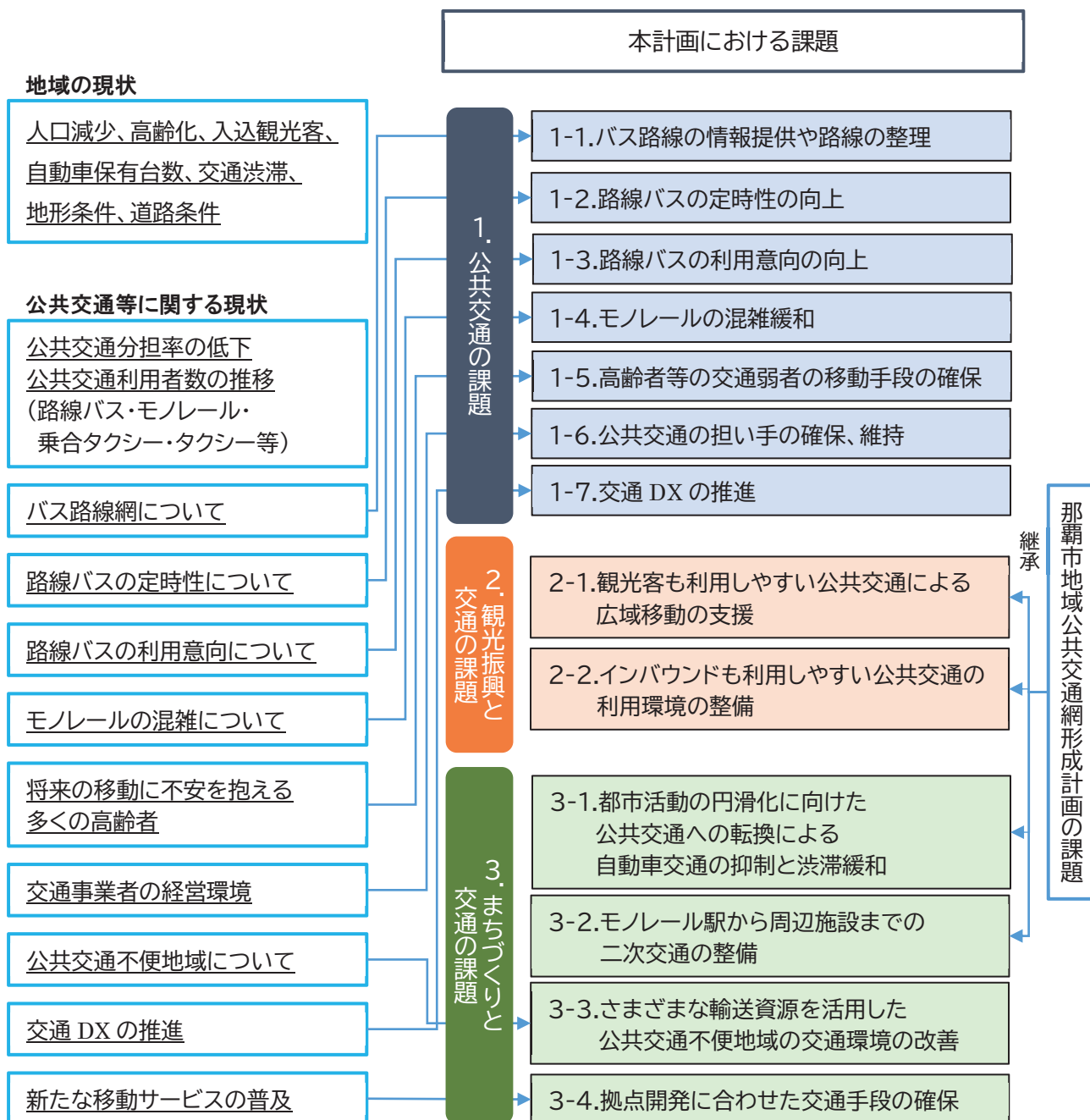


図 2-27 通勤でのクルマの利用割合

出典：市民アンケート（2024(R6)）

4.公共交通の課題

地域の現状や、公共交通の現状より、公共交通の課題は、以下のように整理されます。



第3章 基本方針

1. 地域公共交通計画の目指す姿

1-1. 将来公共交通ネットワーク

本市の将来公共交通ネットワークは、基幹的公共交通（モノレール、LRT、基幹バス等）を軸に広域的な交通を担い、中心部から放射状に延びる路線バス（市外線）と市外線が運行されていない幹線道路を補完しつつ、路線バス（市外線）間を連絡する路線バス（市内線）によるネットワークの構築を目指します。また、路線バス等に対応できない公共交通不便地域については、多様な移動手段でカバーすることを想定しています。

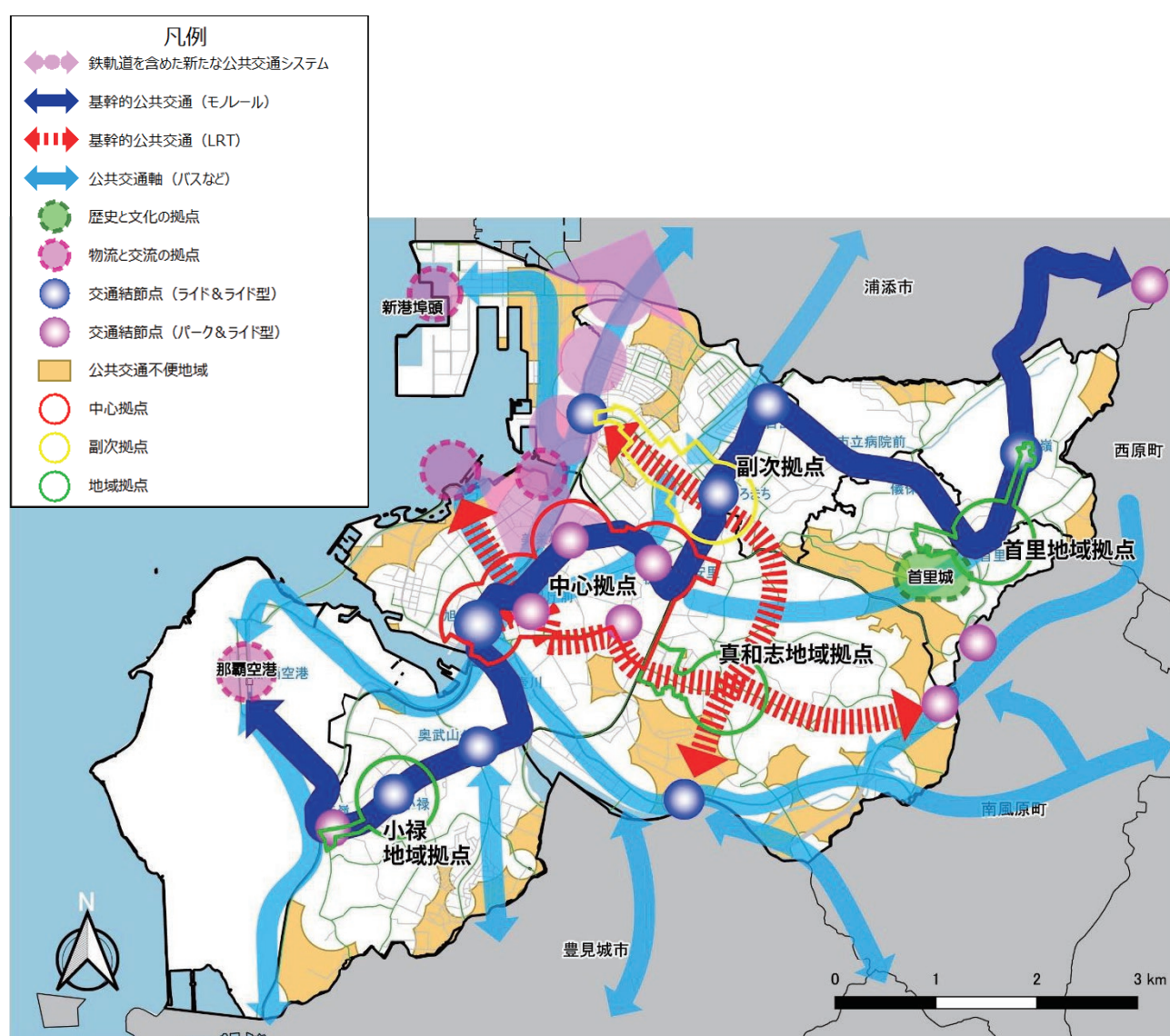


図 3-1 将来公共交通ネットワーク

1-2. 公共交通不便地域について

市内には、モノレール駅や一定の運行本数が確保されたバス停から離れた、公共交通不便地域が点在しています。

2019(令和元)年度策定の「那覇市地域公共交通網形成計画」にて設定した交通不便地域について、公共交通の運行状況や、市民アンケートによる利用者の意向等を基に再検討を実施し、エリアを設置しました。

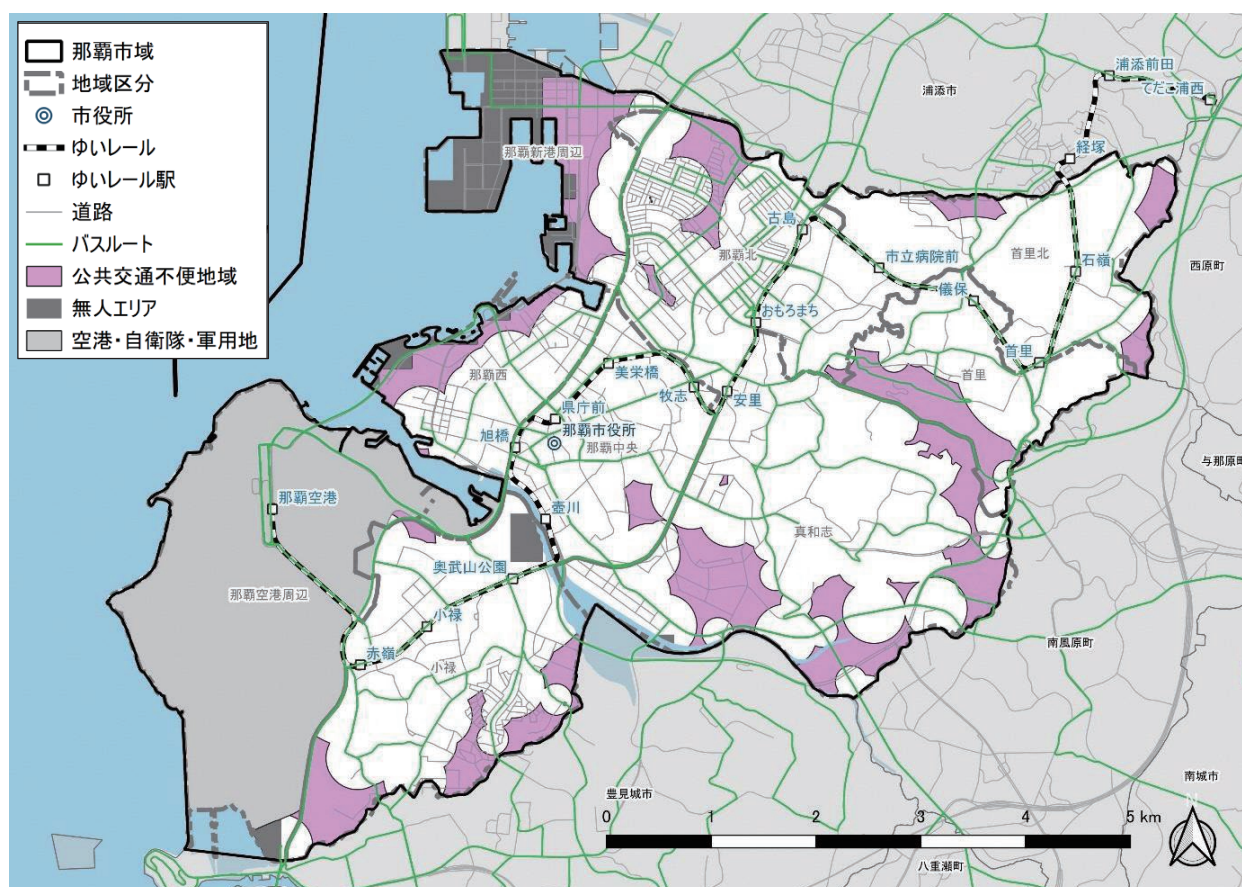


図 3-2 公共交通不便地域

公共交通不便地域の抽出条件（詳細については資料編参照）

- (1) ゆいレールの駅勢圏（800m）外
- (2) 1日あたりの運行本数片方向33本/日以上路線バスの圏域（300m）外
 - ※）急勾配エリア（勾配5%以上）はバス圏域150m外
- (3) 真和志地域乗合タクシー運行区域外

本計画では、以下に示す【公共交通不便地域の見直しの考え方】に基づき見直しを行いました。

【公共交通不便地域の見直しの考え方】

（１）基本的な考え方の見直し

網形成計画（前計画）	地域公共交通計画（本計画）
基幹交通を補完・連携するフィーダー交通のあり方を検討するため、モノレールや１日あたり１００本以上の路線バスといった基幹的公共交通に着目し、これらの公共交通が不便な地域を公共交通不便地域として設定しました。	基幹的公共交通の他に、市民の普段の足として機能している１日あたり１００本未満の路線バスや真和志地域乗合タクシーについても公共交通として着目し、公共交通不便地域を設定しました。

（２）各抽出条件の考え方の見直し方針

- ゆいレールの駅勢圏について、鉄道駅の一般的な徒歩圏を踏まえると網形成計画で設定されている「駅勢圏 600m」は短いと考えられるため、見直しを検討しました。
- 路線バスの運行本数について、バス利用者の減少やバス事業者の経営状況、運転手不足の現状を踏まえると、網形成計画で設定されている「運行本数 100 本/日以上」では過剰供給になると考えられるため、見直しを検討しました。
- 路線バスの圏域について、一般的な考え方や他都市事例を踏まえて設定された網形成計画の考え方を踏襲しました。
- 急勾配エリアの路線バスの圏域について、網形成計画の考え方を踏襲しました。
- 現在運行している真和志地域乗合タクシーの運行区域について、網形成計画では考慮されておりませんでした。本計画では公共交通不便地域から除外しました。
- バス利用者アンケートで把握された路線バスの平均許容待ち時間は 22 分であることから、朝夕のピーク時に 1 時間 3 本の運行を目安に設定しました。

1-3. 交通手段の役割

将来ネットワークの実現に向け、以下に示す交通手段の役割に応じて、適宜、ネットワークの見直しや、サービスの改善を図りながら、公共交通の利用を促進します。

表 3-1 交通手段の役割

区分	交通機関	役割
広域基幹交通	鉄軌道を含めた新たな公共交通システム	県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、脱炭素社会の実現、県土の均衡ある発展を支える「速達性」、「定時性」等の機能を備えた大量輸送が可能な基幹的な交通手段。
	基幹バス・高速バス等	中南部都市の拠点と北部圏域とのネットワークと連携し、公共交通による市内外の移動を支える交通手段。
	モノレール	市内と隣接市を連絡する基幹的公共交通。那覇空港、中心市街地、新都心、首里地区など市内の主要地区を連絡する定時性が高い交通手段。
地域基幹交通	LRT	市内移動における新たな基幹軸。周辺市町村とのネットワークの連続性を確保しつつ、市内の東西方向、南北方向の移動を担う交通手段。
	路線バス（域内）	主に市内の移動を担い、地域の基幹交通軸や基幹的な公共交通軸を補完する交通手段。
地域内交通	タクシー 等	駅やバス停までのアクセスや、上記でカバーできないエリアや時間帯の移動を担う交通手段。（乗合タクシーも含む）
	シェアサイクル・電動キックボード等	駅やバス停までのアクセスを担う交通手段。

【区分について】

広域基幹交通：中南部都市圏及び北部圏域の拠点を結ぶ都市間公共交通軸

地域基幹交通：市内及び隣接市町村を結ぶ地域内公共交通軸

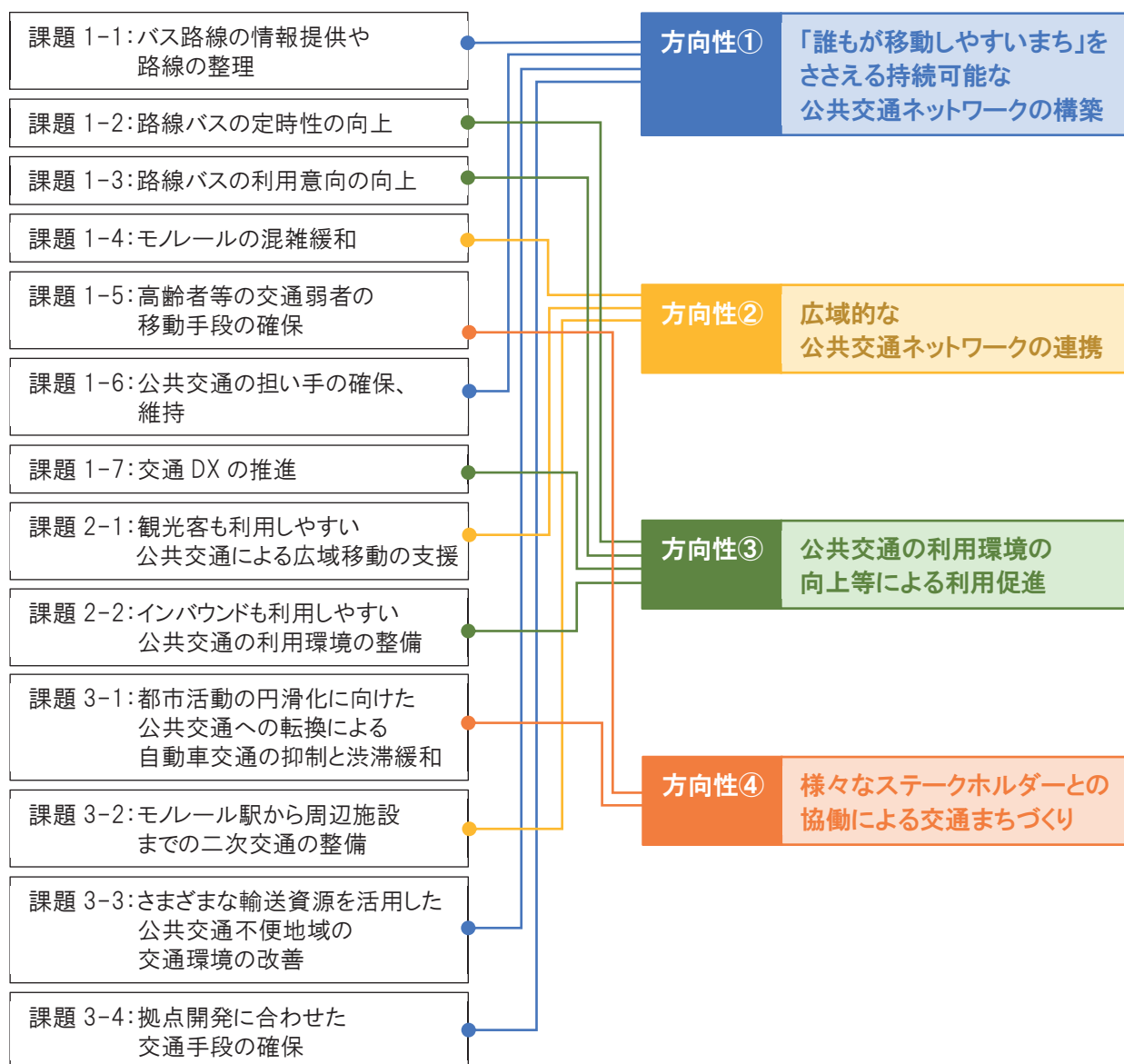
地域内交通：公共交通軸（広域基幹交通・地域基幹交通）を補完し、地域内の移動を担う端末交通

2. 地域公共交通の方針

本計画は、那覇市交通基本計画の基本理念、基本目標を踏まえ、基本理念「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり ～人中心のまちづくりを目指して～」、基本目標「誰もが移動しやすいまちをつくる」のもと、以下の4つの方向性に基づき、各種施策を展開していきます。

基本理念 なはの自然・文化が息づく交通まちづくり ～人中心のまちづくりを目指して～

基本目標 誰もが移動しやすいまちをつくる



4つの方向性に基づき、以下の取組を推進します。

方向性① 「誰もが移動しやすいまち」をささえる持続可能な公共交通ネットワークの構築

市民や来訪者の移動ニーズに応じた階層的でわかりやすいシームレスな公共交通ネットワークや魅力あるネットワーク拠点を形成し、公共交通により誰もが移動しやすい環境を整えることで、人中心のまちづくりに寄与します。各種交通手段の役割分担を明確にした上で、バス路線の維持確保や地域の特性に応じた地域内交通の充実を図り、中長期的には、基幹的公共交通としてLRTの導入やそれに伴うバス網再編、フィーダー交通等の導入、地域まちづくりを行い、公共交通ネットワークの構築を図ります。また、バス路線の維持・確保に向けては、必要に応じて国、県等の補助制度の活用を検討します。

⇒関連課題：1-1/1-6/3-3/3-4

想定される施策

短期的（概ね6年） [中長期的についても継続して実施]	中長期的（6年～） [短期的な取組として検討・協議等を実施]
- 路線バスの維持・確保（運行改善に向けた取組、路線バスの運行支援、運転手の確保に対する取組など） - 自転車利用環境の充実（シェアサイクルポート整備・駐輪環境の充実、自転車走行空間の整備など） - 地域の特性に応じた地域内交通※の充実 ※フィーダー交通やタクシー（相乗りを含む）、シェアサイクル、電動キックボード等を指す。	基幹的公共交通（LRT）の導入（LRT導入に向けた各種検討）

方向性② 広域的な公共交通ネットワークの連携

基幹バスや高速バス等により、中南部都市の拠点や北部圏域とのネットワークと連携し、公共交通による市内外の移動を支えます。市内においては、広域交通結節点の機能強化や広域公共交通軸に接続する支線交通の整備を行い、広域公共交通軸の利活用を推進します。また沖縄本島の玄関口となる那覇空港や那覇港、那覇バスターミナルなどにおいては、市民や観光客等の利便性向上のため、乗継拠点機能を高めるための取組を推進します。中長期的には鉄軌道システムやLRT導入等にあわせて交通結節点の整備を推進し、高速バスや路線バス等との接続を図ります。

⇒関連課題：1-4/2-1/3-2

想定される施策

短期的（概ね6年） [中長期的についても継続して実施]	中長期的（6年～） [短期的な取組として検討・協議等を実施]
- 広域交通との連携（基幹バスシステム等の機能強化、広域交通と地域内交通の結節点での連携、広域交通結節点での乗継機能強化の検討など） - モノレールの輸送力増強	広域公共交通との連携（鉄軌道システム、LRT等）

方向性③ 公共交通の利用環境の向上等による利用促進

バス待ち環境の整備や公共交通に関する情報発信の充実等の利用環境の向上により公共交通への転換を促します。公共交通の利用者が増加することにより、渋滞緩和等が図られ、公共交通の利便性が向上し、さらなる公共交通への転換を促すという利用促進の好循環の形成を目指します。

⇒関連課題：1-2/1-3/1-7/2-2

想定される施策

短期的（概ね6年） [中長期的についても継続して実施]	中長期的（6年～）
• 路線バスの利用環境向上（バス上屋整備、情報発信サイトのウェブアクセシビリティの向上など） • 交通DXの推進（交通決済システムの普及、モビリティデータの共有及び利活用、MaaS等の利用促進など） • モノレールの利用環境の向上 • タクシーの利用環境の向上	短期的な施策を継続して実施

方向性④ 様々なステークホルダーとの協働による交通まちづくり

国・沖縄県で実施している取組や、地域や周辺市町村等と連携してモビリティ・マネジメントの取組をはじめとするソフト施策を実施し、公共交通に関する機運を高めます。また、福祉輸送などの送迎サービスの連携、高齢者等の移動支援策の実施、地域による地域内交通の連携等を行い、様々なステークホルダーとの協働により誰もが移動しやすいまちの実現に向けて取り組みます。

⇒関連課題：1-5/3-1

想定される施策

短期的（概ね6年） [中長期的についても継続して実施]	中長期的（6年～）
• モビリティ・マネジメントの実施（ハンドブック配布や乗り方教室の実施、モビリティ・マネジメントの実施など） • 様々な交通手段との連携（交通弱者の移動に対する支援、新たな制度を活用した地域内交通の充実、商業施設等の輸送サービスのリソース活用など）	短期的な施策を継続して実施

第4章 目標達成のための施策

1. 施策メニュー

4つの方向性をもとに、基本理念「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり ～人中心のまちづくりを目指して～」の実現に向けた以下の施策を実施します。

方向性	施策メニュー
方向性① 「誰もが移動しやすいまち」 をささえる持続可能な 公共交通ネットワークの構築	1-1.路線バスの維持・確保 ・運行改善に向けた取組 ・路線バスの運行支援 ・運転手の確保に対する取組
	1-2.自転車利用環境の充実 ・シェアサイクルポート整備・駐輪環境の充実 ・自転車走行空間の整備
	1-3.地域の特性に応じた地域内交通の充実 ・公共交通不便地域における地域内交通の充実 ・真和志地域乗合タクシーの乗合率を高める取組
	1-4.基幹的公共交通（LRT）の導入 ・LRT 導入に向けた各種検討
方向性② 広域的な 公共交通ネットワークの連携	2-1.広域交通との連携 ・基幹バスシステム等の機能強化 ・広域交通と地域内交通の結節点での連携 ・広域交通結節点での乗継機能強化の検討
	2-2.モノレール輸送力増強 ・モノレールの3 両化
方向性③ 公共交通の利用環境の 向上等による利用促進	3-1.路線バスの利用環境向上 ・バス停上屋の整備 ・情報発信サイトのウェブアクセシビリティの向上 ・市民への情報発信・周知 ・路線バスの走行環境の改善 ・商業施設などにおける待合環境の向上
	3-2.交通 DX の推進 ・交通決済システムの普及 ・モビリティデータの共有及び利活用 ・MaaS 等の利用促進
	3-3.モノレール利用環境の向上 ・モノレールの乗継強化等の利用環境向上の検討 ・利用促進に向けた取組の推進 ・モノレール駅機能の強化の検討
	3-4.タクシーの利用環境の向上 ・タクシー乗り場の適正配置・情報発信 ・タクシー利用促進の情報発信等
方向性④ 様々なステークホルダーとの 協働による交通まちづくり	4-1.モビリティ・マネジメントの実施 ・ハンドブック配布や乗り方教室の実施 ・モビリティ・マネジメントの実施
	4-2.様々な交通手段との連携 ・交通弱者の移動に対する支援 ・新たな制度を活用した地域内交通の充実 ・商業施設等の輸送サービスのリソース活用

2. 施策概要

施策 1-1 路線バスの維持・確保

施策の目標

那覇市内の移動を担い、基幹的公共交通を補完する路線バスについて、持続可能な運行に向けて、路線の維持・確保を図ります。

施策の概要

- ・運行改善に向けた取組として、運転手不足や長期的な利用者減となっている路線バスについて、バス利用状況などを参考に課題を整理します。また、必要に応じて路線の見直しやダイヤ調整も含めて、実施していきます。
- ・路線バス等の運行支援については、運行改善に向けた取組に併せて、持続可能な公共交通ネットワークを維持していくために、必要に応じて実施していきます。その際には、国や沖縄県等の補助事業の活用も検討します。
- ・また、持続可能な公共交通ネットワークを維持していくため、運転手の確保に対する取組を実施していきます。

【参考事業・計画】

- ・地域公共交通確保維持改善事業（エリア一括協定運行事業 など）
- ・沖縄県生活バス路線確保対策補助金

関連する評価項目

- ・公共交通の利用者数
- ・路線バスの定時性に対する満足度
- ・路線バスのルートのわかりやすさの満足度

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
運行改善に向けた取組	交通事業者、市						
		↑調整	次第、併せて実施				
路線バスの運行支援	国、県、市						
運転手の確保に対する取組	交通事業者、国、県、市			実施			

施策 1-2 自転車利用環境の充実

施策の目標

自宅や目的地からバス停、駅との間の移動を支援するため、那覇市自転車活用推進計画に基づき、自転車の活用策を推進し、公共交通の利用者数の増加を図ります。

施策の概要

- 自転車は環境に優しく、健康にも効果の高い交通手段として、(日常的な利用の他、観光や災害時など幅広い用途での自転車の)利活用が進められています。本市では、公共交通における自転車の役割として、公共交通を補完する端末交通と位置付けており、公共交通との連携により、誰もが移動しやすいまちの実現に寄与していきます。

バス停や駅等へのアクセス手段の充実を図るため、シェアサイクルのサイクルポートの設置や、駐輪環境の充実など自転車活用策を推進し、計画期間中に可能な箇所から実施していきます。

- バス停、駅周辺での矢羽根の設置など自転車走行空間の整備も合わせて行います。なお、那覇市自転車活用推進計画では、都市機能誘導区域である拠点区域を重点的に取り組む地域として位置付けられており、矢羽根等の整備については同計画に基づき推進していきます。



●那覇市自転車活用推進計画におけるネットワーク



参考: 那覇市自転車活用推進計画(2023(R5))

※矢羽根
自転車の走行空間、進行方向を示す矢印(左図の青色の矢印)

出典: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(2024(R6))

関連する評価項目

- 公共交通の利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
シェアサイクルポート 整備・駐輪環境の充実	市、民間事業者、 施設管理者			実施			
自転車走行空間の整備	道路管理者、 市			実施			

施策 1-4 基幹的公共交通（LRT）の導入

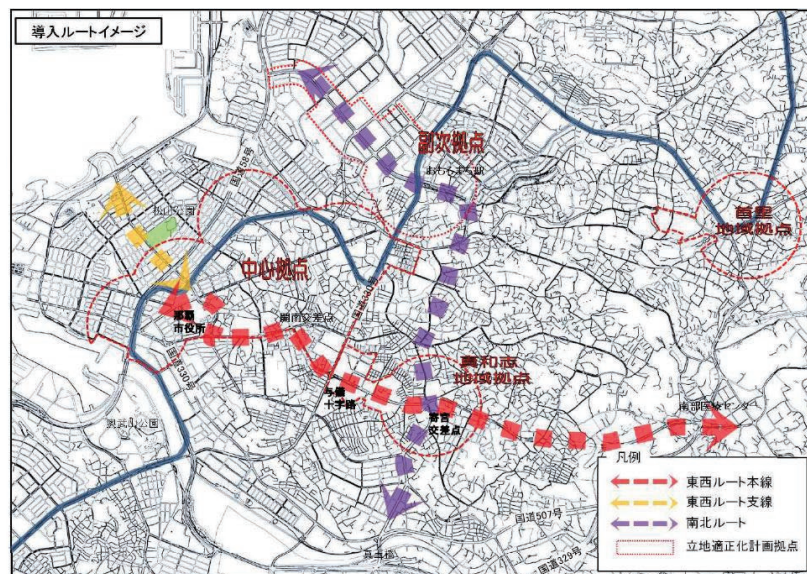
施策の目標

- 本市の目指すべき将来公共交通ネットワークにおいて、まちづくりを支える重要な公共交通と位置付けた LRT の導入に向けた検討を進めます。

施策の概要

- LRT 導入の合意形成を図るために、調査・検討を進め、関係機関協議や市民との協働による意識醸成を行います。
- LRT 導入を基幹軸とする新たな公共交通ネットワークの形成に向け、LRT 導入により影響を受ける既存の路線バスについて、国や県、バス事業者等と連携し、再編を検討します。
- LRT の各停留場までのアクセスを高めるため、地域内交通の導入についても検討します。（施策 1-3 と連携）
- LRT 沿線の地域まちづくりのため、土地利用と連携した拠点や交通結節点の整備などを検討し、誰もが移動しやすいまちの実現に向けた取組を推進します。

●LRT の導入ルートイメージ



出典：那覇市 LRT 整備計画素案(2024(R6))

関連する評価項目

- 公共交通の利用者数
- 路線バスの定時性に対する満足度
- 路線バスのルートのわかりやすさの満足度

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
LRT 導入に向けた各種検討	市、 交通事業者	■	■	■	■	■	■

施策 2-1 広域交通との連携

施策の目標

広域交通と地域内交通との乗継利便性を高め、中長距離移動での公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

- ・中南部都市の拠点と北部圏域とのネットワークと連携し、公共交通による市内外の移動を支える交通手段として位置付けている基幹バス等について、その機能を高めるため、沖縄県公共交通活性化推進協議会と連携し、バスレーンの延長などによる定時速達性の向上や情報サービスの拡充等を実施していきます。また、2環状7放射道路などの広域道路ネットワークの整備を促進し、中心市街地への通過交通の流入抑制や渋滞緩和を図り、基幹バス等の公共交通の走行環境を向上させます。（施策3-1と連携）
- ・基幹バスシステムや、高速バス等の広域交通と地域内公共交通のシームレスな移動を支援するため、地域内公共交通の交通結節点への接続や、交通結節点でのダイヤの調整など連携策を検討します。
- ・那覇バスターミナルや那覇空港、那覇港等の広域交通結節点において、各施設管理者と連携しながら、乗継情報の充実、待合環境の充実、現地での案内の充実などの乗継の機能強化策を検討します。（施策3-1と連携）
- ・LRTや鉄軌道等の導入を見据え、交通結節点の整備の必要性や整備の可能性、整備の概略を検討します。

関連する評価項目

- ・公共交通の利用者数
- ・路線バスの定時性に対する満足度
- ・路線バスのルートのわかりやすさの満足度

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
基幹バスシステム等の機能強化	沖縄県公共交通活性化推進協議会等			実施			
広域交通と地域内交通の結節点での連携	県、市、交通事業者			検討（順次実施）			
広域交通結節点での乗継機能強化の検討	県、市、交通事業者			検討（順次実施）			

施策 2-2 モノレール輸送力増強

施策の目標

混雑するモノレールの輸送力を増強し、公共交通の利用促進を図り、周辺都市との連携を促します。

施策の概要

- ・沖縄都市モノレールは市内移動を支える骨格的役割を担っているとともに、隣接する浦添市のてだこ浦西駅まで運行しており、主要な駅は交通結節点として、中南部都市圏の拠点や北部圏域とのネットワークの連携に大きく寄与しています。
- ・2019（令和 1）年に首里駅～てだこ浦西駅間が延伸され、沿線開発も加わり利用者数が増加するとともに、コロナ禍後の観光客の回復により、朝夕を中心に混雑が生じています。このため、混雑するモノレールの輸送力増強を図るため、3 両編成車両の導入に向けた取組を推進します。
- ・3 両編成車両の導入に伴う駅舎の改築や一部の車両の導入は完了しており、引き続き、事業を推進します。

●3 両編成のゆいレール



関連する評価項目

- ・公共交通の利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
モノレールの3両化	沖縄都市モノレール、 県、那覇市、 浦添市		実施		■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

施策 3-1 路線バスの利用環境向上

施策の目標

路線バスの待合環境の整備や運行情報の発信などを実施することで、公共交通の利用環境を向上し、利用促進を図ります。

施策の概要

- ・バス停上屋整備にあたっては、これまで那覇市都市交通協議会において、バス停の統一感を持たすため、那覇市推奨デザインを設定し、整備を実施してきましたが、資材高騰により整備費用が高くなっており、上屋整備推進の課題となっております。そのため、持続的に整備を推進していくため、那覇市推奨デザイン等の見直しを検討し、整備を進めていきます。
- ・低床バス運行情報やバスの遅延情報などを情報発信しているサイト（のりもの navi 等）のウェブアクセシビリティ性を向上させるための取組を実施していきます。
- ・転入者等に配布している公共交通ハンドブックについて、情報提供に関する改善に向けた課題を整理し、路線バスに関して市民に広く周知するための手法（ツール）を検討していきます。
- ・路線バスの走行環境を改善し、公共交通利用者の増加を図るため、市内の主要渋滞箇所等の対策を推進するとともに、バスレーンの維持・拡充に取り組みます。（施策 2-1 と連携）
- ・待合環境については、商業施設などと連携し、施設内での待合場所の提供やバス運行の案内表示等の利用環境向上を検討します。（施策 2-1 と連携）
- ・混雑緩和と観光客の利便性向上を目的とした宿泊先までの荷物の輸送サービスについて、運送事業者等との連携を図ります。（施策 3-2 と連携）

関連する評価項目

- ・地域公共交通の満足度
- ・市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
バス停上屋の整備	市、道路管理者、 交通事業者	検討 ■ ■ ■		実施			
情報発信サイトのウェブ アクセシビリティの向上	サイト管理者、 交通事業者			実施			
市民への情報発信・周知	市			実施			
路線バスの走行環境の 改善	市、道路管理者、 交通事業者			検討（順次実施）			
商業施設などにおける 待合環境の向上	市、施設管理者、 交通事業者			検討（順次実施）			

施策 3-2 交通 DX の推進

施策の目標

デジタル技術を活用することで、スムーズな決済や、乗継利用の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげます。

施策の概要

- ・市民や観光客等が公共交通を利用しやすくするため、交通系 IC カードやクレジットカードなどの交通決済システムの普及促進を図ります。
- ・交通事業者等の保有する各モビリティデータの共有を図る体制の構築及び利活用する手法を検討します。
- ・複数の公共交通をシームレスに乗り継いで、決済できる MaaS の利用を促進します。（施策 3-1、施策 3-3 と連携）

●クレジットカードタッチ決済概要

以下のステッカーのあるバスで利用可能



●無記名 OKICA



出典: OKICA HP

●沖縄本島周遊バス

沖縄路線バスで周遊!			
1日バス	大人 ¥2,900 小児 ¥1,450	3日バス	大人 ¥5,800 小児 ¥2,900
沖縄路線バスとゆいレールで周遊!			
1日バス	大人 ¥3,500 小児 ¥1,750	3日バス	大人 ¥6,400 小児 ¥3,200

出典: OTOPa HP

●那覇バス&ゆいレール 1日共通パスポート



出典: my route HP

関連する評価項目

- ・地域公共交通の満足度
- ・市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
交通決済システムの普及	交通事業者等			検討 (順次実施)			
モビリティデータの共有及び利活用	交通事業者等			検討 (順次実施)			
MaaS 等の利用促進	交通事業者等			実施			

施策 3-3 モノレール利用環境の向上

施策の目標

モノレールの乗継利便性の向上など、利用環境の向上を推進します。

施策の概要

- モノレール駅における路線バス等との乗継強化、モノレールの利用のしやすさを高めるため案内サインや安全面も含めたバリアフリー設備の設置など、利用環境の向上策を実施します。
- 観光・商業施設などとの連携や駅舎等での様々なイベントの実施など、利用促進に向けた取組を推進します。
- 利用者の多い駅舎での混雑緩和・利用環境の向上のため、駅舎等の機能の強化を図ります。
- 混雑緩和により、市民の利用環境の向上及び観光客の利便性向上を目的とした宿泊先までの荷物の輸送サービスについて、運送事業者等との連携を図ります。（施策 3-2 と連携）

●那覇空港内のバス・モノレール乗継案内



●ゆいレールまつりチラシ



●ゆいレール荷物の輸送サービス



出典：沖縄 MaaS HP

関連する評価項目

- 地域公共交通の満足度
- 市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
モノレールの乗継強化等の利用環境向上の検討	県、那覇市、浦添市、沖縄都市モノレール			検討（順次実施）			
利用促進に向けた取組の推進	沖縄都市モノレール等			実施			
モノレール駅機能の強化の検討	国、県、市、沖縄都市モノレール			検討（順次実施）			

施策 3-4 タクシーの利用環境の向上

施策の目標

駅等からの二次交通の確保や、バス等が運行していない時間帯の移動手段確保のため、タクシーの活用を検討するとともに、タクシーの利用環境の整備を進めます。

施策の概要

- これまで、モノレール駅や那覇空港等へタクシー乗降場、タクシープールを整備し、安全な乗降空間を確保してきており、今後も必要な箇所において適正配置を図りつつ、各施設管理者と連携しながら、観光客等にもわかりやすい情報発信等を行います。
- タクシーの利用を促進するため、那覇市公共交通ハンドブックの継続発行や、市ホームページでの公共交通に関する情報発信の充実などを行います。

●県庁前駅のタクシー乗り場



関連する評価項目

- 地域公共交通の満足度
- 市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
タクシー乗り場の 適正配置・情報発信	市、交通事業者、 道路管理者、 施設管理者			実施			
タクシー利用促進の 情報発信等	市、 交通事業者			実施			

施策 4-1 モビリティ・マネジメントの実施

施策の目標

公共交通の利用促進を図るため、情報提供、コミュニケーションを通じた利用促進策であるモビリティ・マネジメントを推進します。

施策の概要

- 公共交通の利用を促すため、現在実施している転入者への那覇市公共交通ハンドブック配布の継続実施や、小学校等での乗り方教室等を継続実施します。
- また、教育機関や企業、福祉・観光関係者と連携し、モビリティ・マネジメントを実施します。
- さらに、本市の自動車交通の特性として、周辺市町村から流入交通が多くみられることから、県や周辺市町村と連携して、広域的なモビリティ・マネジメントに取り組みます。
- 時差出勤など混雑緩和に資する対応の周知を促進します。
- 多様な主体が一体となり「沖縄のありたい姿」の実現を目指す、沖縄交通リ・デザインの取組と連携します。
- 公共交通利用マナーに加え、自転車利用者やドライバーの運転マナー向上に向けた啓発活動の実施を検討します。

●ひやみかち那覇ウォークでのパネル展



出典：那覇市

●小学校での公共交通出前講座



出典：那覇市

関連する評価項目

- 市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
ハンドブック配布や乗り方教室の実施	市、交通事業者等			実施			
モビリティ・マネジメントの実施	市、交通事業者、教育関係者等			実施			

施策 4-2 様々な交通手段との連携

施策の目標

公共交通不便地域や、交通弱者などの移動手段を確保するため、送迎サービスなど様々な交通手段との連携を検討します。

施策の概要

- ・本市の福祉バス「ふくちゃん号」等、既存で実施している事業を継続し、高齢者等の交通弱者に対する移動を支援していきます。
- ・事業者協力型の自家用有償旅客運送や、公共ライドシェアなどの新たな制度を活用して、公共交通不便地域における地域内交通の充実策に取り組みます。
- ・市内の主要な商業施設や、観光施設、学校、福祉施設、病院等が実施している輸送サービスのリソースを活用し、既存の公共交通との結節を図り、誰もが移動しやすい地域内交通の環境を充実させます。

●自家用有償旅客運送・公共ライドシェアの概要

地域交通の現状と取組の方向性②

国土交通省

- 「地域の公共交通・デザイン実現会議」（議長：斉藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など
○公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 ⇒地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化	○提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 ⇒地域の公共交通の再評価・徹底活用	○内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充
●自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）	●地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）	

自家用有償旅客運送
（公共ライドシェア）

- 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。

自家用車活用事業
（日本版ライドシェア）

- タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。



3

出典：国土交通省 HP（国土交通省「交通空白」解消本部資料「地域の足」「観光の足」の現状と対策）

関連する評価項目

- ・地域公共交通の満足度
- ・市民の自家用車の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年～
交通弱者の移動に対する支援	市、 送迎サービス事業者等			実施			
新たな制度を活用した地域内交通の充実	市、 送迎サービス事業者等			検討（順次実施）			
商業施設等の輸送サービスのリソース活用	市、 送迎サービス事業者等			検討（順次実施）			

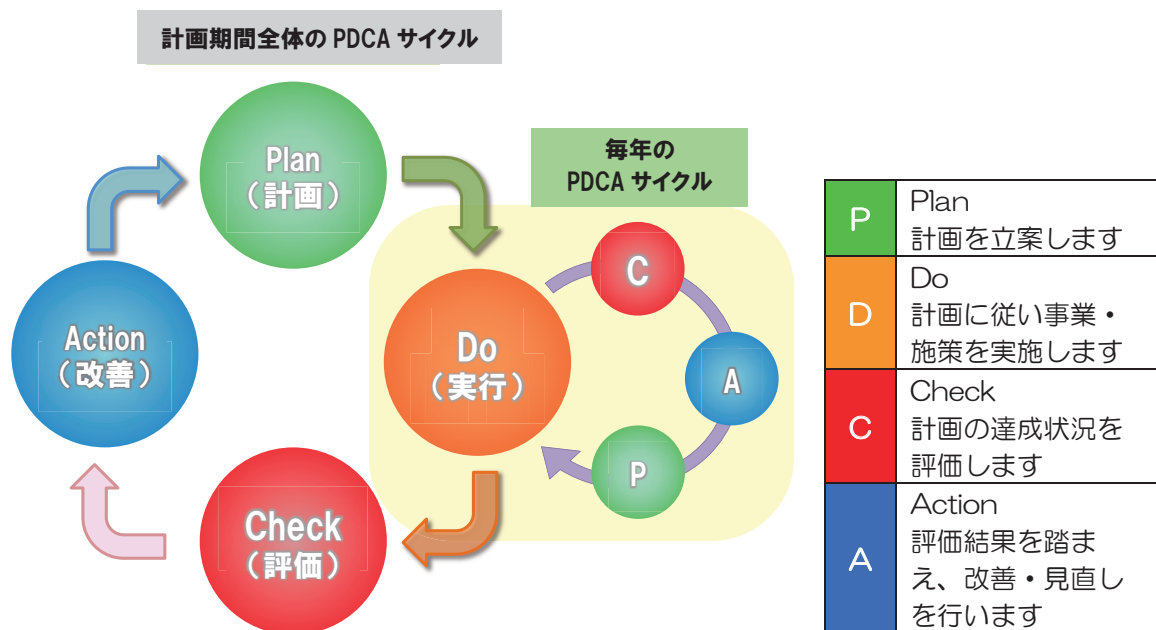
第5章 計画の達成状況の評価

1.計画の推進体制

本計画は、計画策定主体でもある「那覇市都市交通協議会」において、定期的に施策の進捗管理、改善を図りながら推進します。

2.PDCA サイクルによる継続的な改善

本市における計画の進捗をマネジメント（管理）する主体は、「那覇市都市交通協議会」です。
マネジメントにおいては、行政と住民、交通事業者等の関係者がともに公共交通の改善に向けた取組を推進し、より良い地域公共交通への改善に向けて取り組むことを目的とします。



3.評価指標

4つの方向性に基づいた取組による評価を行うため、下記に示す評価指標と目標値を設定しました。

ネットワークの構築に関する方向性①、方向性②については、ネットワークの利用状況を反映した「公共交通の利用者数」（市内バス[那覇バス]及びモノレール）に加え、ネットワークに関して利用者の評価が低い「路線バスの定時性に対する満足度」と「路線バスのルートのわかりやすさの満足度」を評価指標として設定しています。

また、構築されたネットワークの利便性向上、活用に関する方向性③、方向性④については、「公共交通全体の満足度」に加え、交通分担率における自家用車の利用や公共交通の普及などの状況を示す「市民の自家用車（自分で運転）の利用率」を評価指標として設定しています。

方向性	評価指標	現況値	目標値 (2030(R12)年度)	備考
方向性① 「誰もが移動しやすいまち」を ささえる持続可能な公共交通 ネットワークの構築	公共交通の利用者数 (市内バス及びモノレール)	2,426 万人/年 (2023 年度)	3,050 万人/年	那覇市統計書[既存調査]。路線バスの利用者数の減少を鑑み市内バスは、現状維持を目標値とする。 モノレールは、中長期経営計画の値を目標値とする。
	路線バスの定時性に対する満足度	市内線：12.6% 市外線：8.3% (2024 年度)	市内線：12.6% 市外線：8.3% 以上	アンケートで把握。 現況値以上を目標値とする。
	路線バスのルートのわかりやすさの満足度	市内線：16.9% 市外線：11.7% (2024 年度)	市内線：16.9% 市外線：11.7% 以上	アンケートで把握。 現況値以上を目標値とする。
方向性③ 公共交通の利用環境の向上等による利用促進	地域公共交通の満足度 (非常に満足、満足の割合)	16.7% (2023 年度)	16.7% 以上	市民意識調査[既存調査]。 現況値以上を目標値とする。
方向性④ 様々なステークホルダーとの協働による交通まちづくり	市民の自家用車 (自分で運転)の利用率(平日)	42.3% (2023 年度)	42.3% 以下	市民意識調査[既存調査]。 現況値以下を目標値とする。

4.計画の評価方法

評価指標達成状況については、各施策の実施状況と併せて確認しながら、以下の方法で把握します。なお、評価結果は、次年度以降の那覇市都市交通協議会において報告し、必要に応じて施策や、評価指標を見直します。

方向性	評価指標	評価年度						把握手法
		2025 (R7) 年度	2026 (R8) 年度	2027 (R9) 年度	2028 (R10) 年度	2029 (R11) 年度	2030 (R12) 年度	
方向性① 「誰もが移動しやすいまち」を ささえる持続可能な公共交通 ネットワークの構築	公共交通の利用者数 (市内バス及びモノレール)	●	●	●	●	●	●	那覇市統計書 [既存調査]
	路線バスの定時性に対する満足度		●		●		●	アンケート にて把握
方向性② 広域的な公共交通ネットワーク の連携	路線バスのルート のわかりやすさの満足度		●		●		●	アンケート にて把握
方向性③ 公共交通の利用環境の向上等による 利用促進	地域公共交通の満足度 (非常に満足、満足の割合)	●		●		●		市民意識調査 [既存調査] 2年に1回 実施
方向性④ 様々なステークホルダーとの協働による 交通まちづくり	市民の自家用車 (自分で運転)の利用率(平日)	●		●		●		市民意識調査 [既存調査] 2年に1回 実施