

# 那覇市地域公共交通計画(素案) 概要

## 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います。

公共交通の利用者については、新型コロナウイルスの影響により減少しており、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います。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、近年では令和2年度と令和5年度に改正されており、地方公共団体において、策定は努力義務となっています。

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ている「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・確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき令和元年度の策定した「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。

#### ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

本計画の根拠法である同法は、近年では令和2年度と令和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。

#### 【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

#### 【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

⑤補助金を活用する路線の位置づけ、概要、活用理由の計画への記載

### 2. 計画の位置づけ・役割

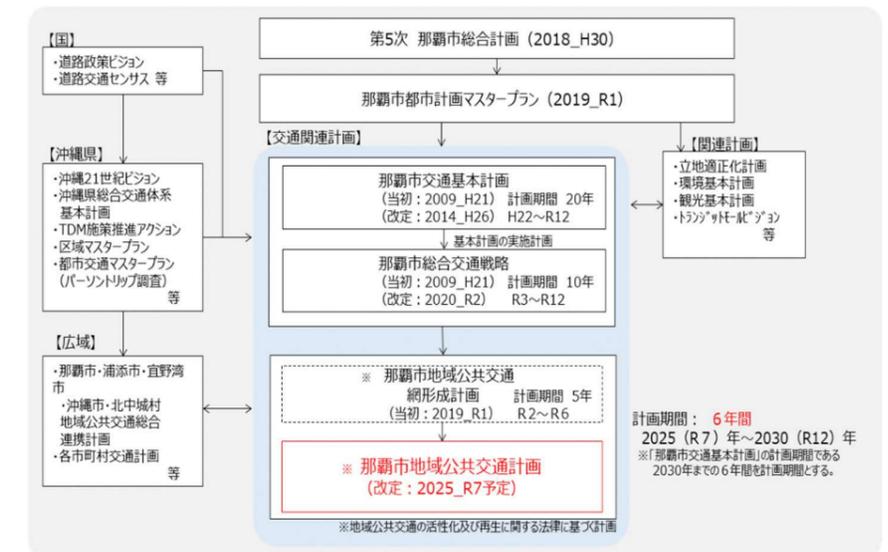
本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法に基づき策定された、本市における地域公共交通のあるべき姿を示したマスタープランとして位置づけられます。

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の基本理念、基本目標に基づき、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。

#### ～地域公共交通計画の役割～

1. 本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域公共交通のあるべき姿(基本的な方針と方向性)を示す
2. 目標達成に向けて実施すべき施策・事業・計画推進体制を示す
3. 地域特性に応じた多様な交通サービス(公共交通以外の福祉輸送や送迎サービスなども含む)の連携によるネットワーク構築を目指す



### 3. 計画の区域

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、令和7年度(2025年度)から令和12年度(2030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と考えられるため、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。

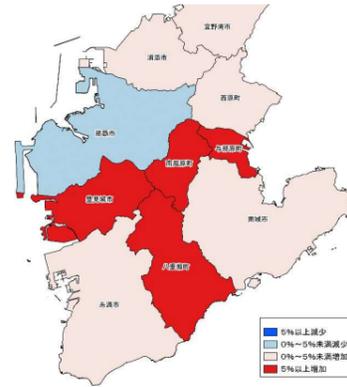
## 第2章 現状・課題

### 1. 地域の現状

#### ○周辺市町村への人口流入

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、令和2年度の国勢調査で初めて減少に転じ、2030年度には約30万2千人と令和2年度から1万6千人減少すると推計されています。

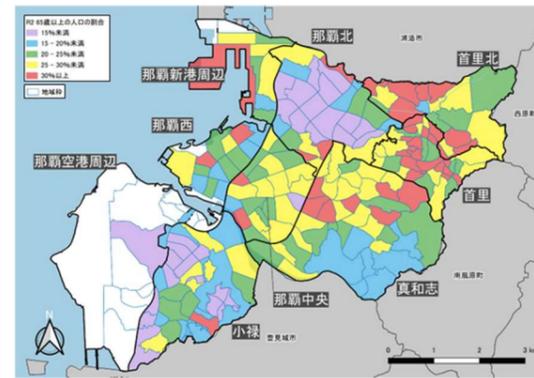
ただし、那覇市の人口減少は、那覇市から県内各市町村の転出超過で、周辺市町村の人口増加が続いていることから、通勤通学や買い物等で那覇市に流入する交通量は増加することが見込まれます。



那覇市及び周辺市町村の人口増加率（H27→R2）  
＜出典：国勢調査＞

#### ○高齢化の進展

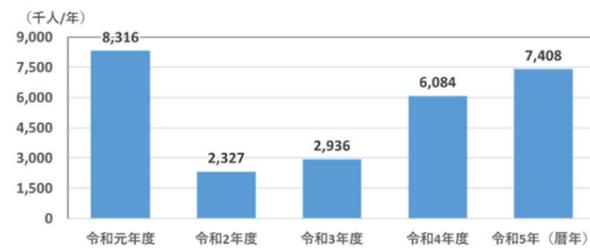
那覇市の高齢化率は、全国よりも低いものの年々増加しており、令和2年度で22.8%になっています。地域により高齢化の状況が異なり、新たに開発された那覇北地域や、小禄地域の高齢化率は低いものの、従来からの住宅地が形成されている首里北地域や首里地域、真和志地域などでは高齢化率が30%を超える地域が多くみられます。



那覇市地域ごとの高齢者の割合＜出典：国勢調査＞

#### ○入込観光客数が回復傾向

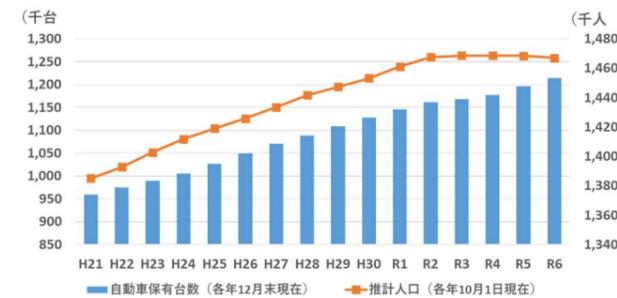
コロナ禍により、入込観光客数は大きく落ち込みましたが、令和3年度以降は徐々に回復し、令和5年（暦年）では、令和元年度の約9割まで回復してきています。



那覇市の観光入込客数の推移＜出典：那覇市の観光統計＞

#### ○自動車保有台数の増加

人口の増加に伴い、自動車保有台数も増加しております。

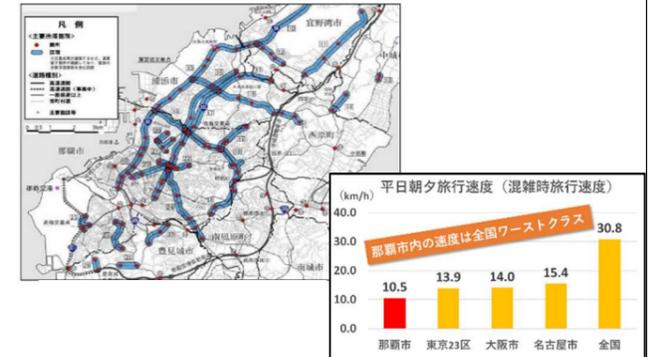


沖縄県の自動車保有台数の推移  
＜沖縄県年鑑、沖縄県推計人口データ＞

#### ○交通渋滞

本市の骨格を成す国道58号、国道330号、県道82号線（那覇系満線）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。



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。

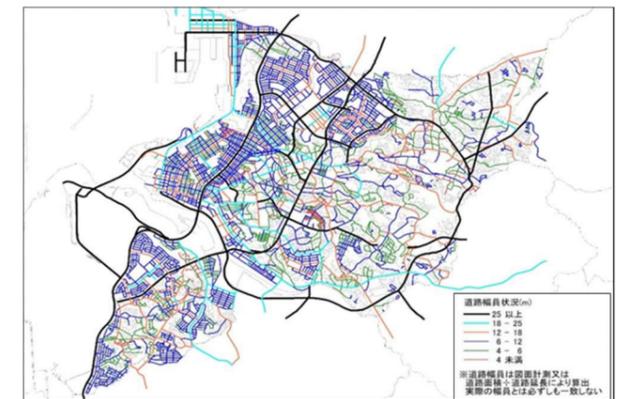


那覇市の地形図＜出典：那覇市都市計画マスタープラン＞

#### ○道路条件

那覇市は県内各市町村に比べ、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。



道路幅員状況図  
＜出典：那覇市道路台帳、那覇市都市計画図より作成＞

## 2. 那覇市地域公共交通網形成計画の達成状況

令和元年度策定の「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。

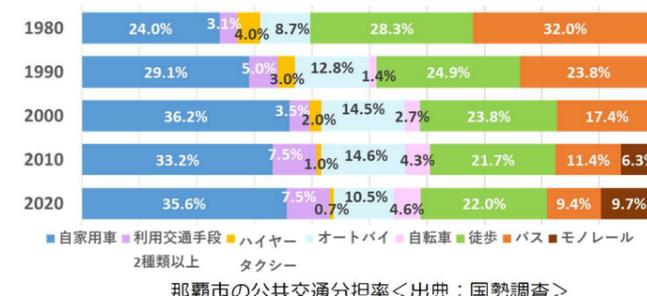
方向性	『施策』の実施状況	目標	『目標値』の実施状況
方向性1 「誰もが移動しやすいまち」をささえる交通ネットワーク	路線バスネットワークの再編に向けた官民連携検討会議を実施するとともに、フィーダーとなる真和志地域乗合タクシーや福祉バスを継続運行しており、概ね計画通りの実施となっている。	目標1 地域公共交通の利用しやすさの向上	公共交通利用者数は、市内バス、モノレールともコロナによる落ち込みから回復はしてきているものの、2016年度の現状値(2,262万人/年)に比べると8~9割程度(1,925万人/年)しか回復しておらず、期間中の目標値に達していない。
方向性2 観光都市としての新たな魅力の創出	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。	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、モノレールともに達成している。  路線バス 10.7% → 20.2% モノレール 44.8% → 39.1%
方向性3 まちづくりへ寄与する公共交通の実現	バス停上屋の整備を当初予定の年1箇所を上回るペースで実施しているとともに、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。	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年度に若干向上したものの、2023年度には2018年度の現状値よりも下回り、満足度が低下している。  非常に満足 2.3% → 2.4% 満足 16.1% → 14.3% 合計 18.4% → 16.7%
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。	目標4 関係主体の積極的な参画	「LRTなど基幹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4件)と会議の件数を指標としているが、どちらも達成できていない。
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いる。概ね計画通りの実施となっている。		

## 3. 公共交通の現状

### ○公共交通分担率の低下

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。

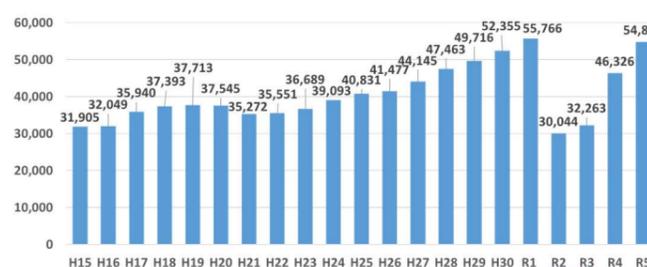
さらに、市内は小さな土地のなかで公共交通が充実したコンパクトなまちですが、市内居住者の通勤・通学の交通手段は自家用車が最も多く、公共交通は2割以下と低くなっています。



### ○モノレール利用者数の推移

平成15年の開業から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、令和2年度より減少しています。

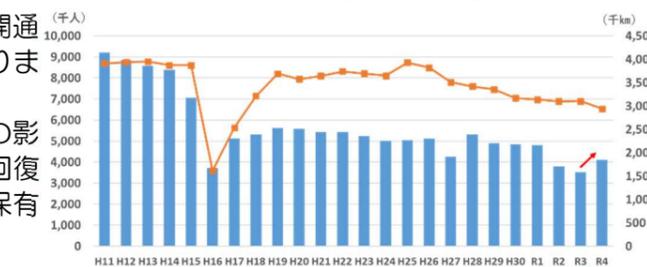
現在は、コロナ禍以前の水準まで回復してきている状況です。



### ○路線バス利用者数の推移

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す。

令和2年度からは新型コロナウイルスの影響により減少しており、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。



### ○タクシー輸送人員の推移

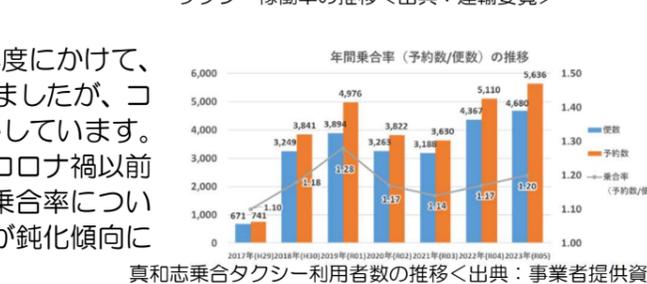
2023年度の沖縄本島のタクシーの輸送人員は約2,920万人、輸送回数は約1,900万回であり、コロナの影響で落ち込む以前の2019年度の約8割までしか回復していない状況です。また、実車率は回復傾向にはありますが、40.2%にとどまっており、回送での走行が6割に達しています。



### ○真和志乗合タクシー利用者数の推移

本格運行した平成29年度から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、コロナ禍の影響により、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。

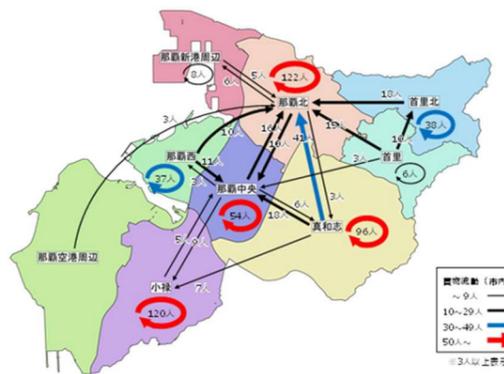


○アンケート調査結果より(令和6年度実施)

バス路線網について

- 市民アンケートでは、運行ルートのが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る。
- 利用者ヒアリングでは、バス路線の整備要望として、地域間をまたぐ区間が多くあげられている。
- 那覇北地域は、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ない。

人流データによると、市内の移動は、中心部の泉崎と新都心のおもろまちを中心に形成。那覇空港は、県外、その他県内との流動が非常に多い。



買物目的での流動<出典：市民アンケート>

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も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る。
- 事業者ヒアリングでは、近年、渋滞が激しくなっており、運転手不足に加え、渋滞により減便せざるを得ない状況も生じている。

市民アンケート結果によると、路線バスは、市内線、市外線ともに、「定刻での運行」、「運行ルートのがかりやすさ」への不満が高い



路線バスの不満度<出典：市民アンケート>

モノレールの混雑について

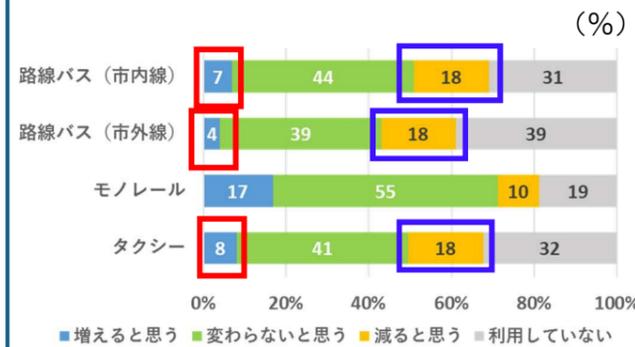
- モノレールの利用率は高く、利用の満足度は高いものの、混雑に対する不満が高い。



モノレールに対する不満度<出典：市民アンケート>

タクシー、路線バスの利用意向について

- 将来の交通手段別の利用意向について、路線バスの市内線・市外線、タクシーは、「減と思う」が「増えると思う」を10~14ポイント上回っており、将来、利用意向が低下することが懸念される。



公共交通の利用意向<出典：市民アンケート>

将来の移動に不安を抱える多くの高齢者

- 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「将来クルマを運転できなくなり外出が不便になる」と感じている。

運転手不足、利用者減等で厳しくなる交通事業者の経営環境

- 事業者ヒアリングでは、運転手不足や、コロナ禍による利用者数減による経営環境の悪化が課題となっている。

○公共交通の新たな動向

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 が推進されている。

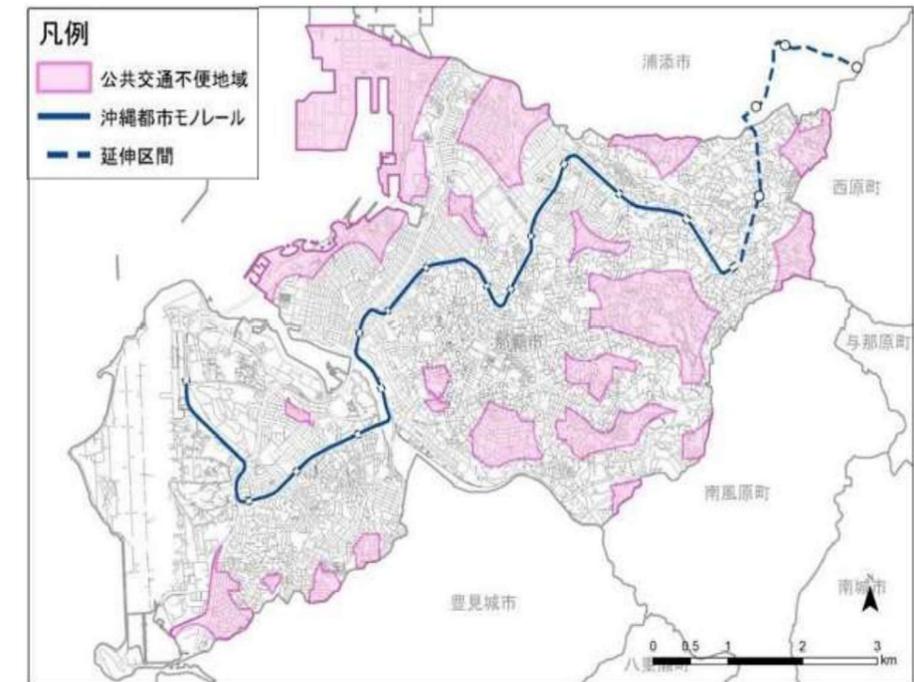
法改正などによる新たな移動サービスの普及

- 近年の法改正などにより、多様な移動手段が普及されてきている。(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)

○公共交通不便地域について

公共交通不便地域

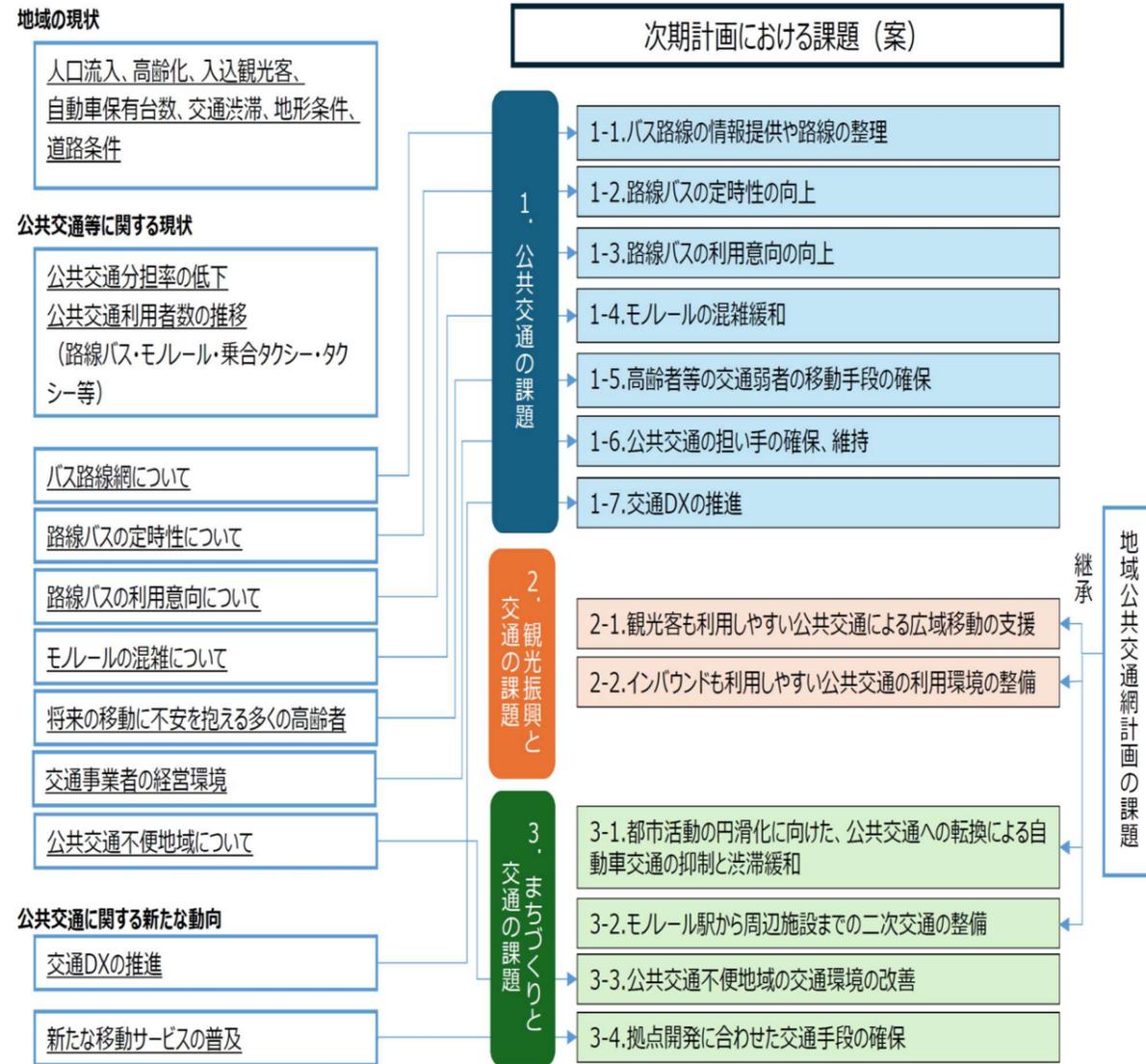
- 市内には、モノレール駅や一定の運行本数が確保されたバス停から離れた公共交通不便地域が点在している。



那覇市地域公共交通網形成計画での不便地域 (R2.3)

#### 4. 公共交通の課題

地域の現状、公共交通の現状、新たな動向等より公共交通の課題を整理しました。



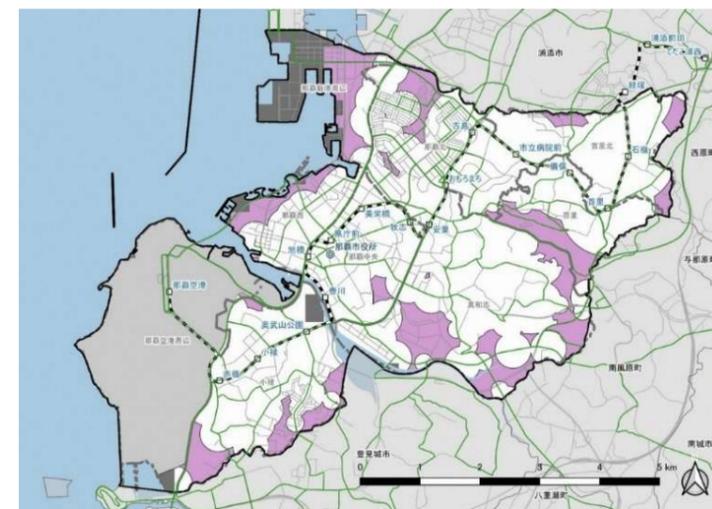
#### 第3章 基本方針

##### 1. 地域公共交通の目指す姿

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、路線バス等で対応できない交通不便地域については、地域特性に応じ、多様な移動手段でカバーすることを想定しています。



- 将来公共交通ネットワーク**
- 公共交通軸(バス等)
    - 現状や道路整備、基幹的公共交通導入を考慮
  - 交通結節点の見直し。
    - パークアンドライド駐車場等の見直しや基幹的公共交通を考慮
  - 沖縄県、周辺市町村の交通関連計画との整合
    - 交通軸、結節点等について整合を図る
  - 基幹的公共交通(LRT)
    - 整備計画素案にて検討した路線を考慮



- 公共交通不便地域について**
- 市内には、一定の運行本数が確保されたモノレール駅やバス停から離れた、公共交通不便地域が点在している。
  - 再検討を実施し、エリアを設置した。
- 【設定の考え方】**
- ゆいレールの駅勢圏(800m)外
  - 運行本数片方向 33 本/日以上路線バスの圏域(300m)外
  - ②のうち、急勾配エリア(勾配 5%以上)はバス圏域 150m 外
  - 真和志地域乗合タクシー運行区域外

- 那覇市地域公共交通計画の方針については、那覇市交通基本計画の基本理念、基本目標を踏襲し設定します。
- 方向性については、基本理念・基本目標を基に、課題を踏まえて、『誰もが移動しやすいまち』を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築』『広域的な公共交通ネットワークの連携』『公共交通の利用環境の向上等による利用促進』『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』の4つを設定します。

**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

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

⇒関連課題：1-1.バス路線の情報提供や路線の整理/1-6.公共交通の担い手の確保、維持/3-3.公共交通不便地域の交通環境の改善/3-4.拠点開発に合わせた交通手段の確保

### 方向性② 広域的な公共交通ネットワークの連携

⇒関連課題：1-4.モノレールの混雑緩和/2-1.観光客も利用しやすい公共交通による広域移動の支援/3-2.モノレール駅から周辺施設までの二次交通の整備

### 方向性③ 公共交通の利用環境の向上等による利用促進

⇒関連課題：1-2.路線バスの定時性の向上/1-3.路線バスの利用意向の向上/1-7.交通DXの推進/2-2.インバウンドも利用しやすい公共交通の利用環境の整備

### 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

⇒関連課題：1-5.高齢者等の交通弱者の移動手段の確保/3-1.都市活動の円滑化に向けた、公共交通への転換による自動車交通の抑制と渋滞緩和

### 方向性①「誰もが移動しやすいまち」を支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充実、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、県の補助制度の活用を検討します。

#### ★想定される施策(案)

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～)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の維持・確保(運行支援、運転手確保の取り組み、移動ニーズに応じたバス網の見直しなど)</li> <li>・自転車利用環境の充実(シェアサイクル、矢羽根整備など)</li> <li>・地域の特性に応じた地域内交通※の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹的公共交通(LRT)の導入(LRT導入に伴うバス網再編及びフィーダー交通等の充実、地域まちづくり(土地利用と連携した拠点整備・ウォークアブルなまちづくり))</li> </ul> <p>※短期的な取り組みとして検討・協議等を実施</p>

※地域内交通は、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。

### 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、乗継拠点機能を高めるための取り組みを推進します。中長期的にはLRT導入にあわせて交通結節点の整備を推進し、LRTと高速バスや路線バス等との接続を図ります。

#### ★想定される施策(案)

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～)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域公共交通との連携(基幹バスシステム、高速バス等との連携、交通結節点の機能強化)</li> <li>・モノレールの輸送力増強</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域公共交通との連携(鉄軌道システム、LRT等)</li> </ul> <p>※短期的な取り組みとして検討・協議等を実施</p>

### 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。

#### ★想定される施策(案)

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～)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス上屋整備</li> <li>・交通DXの推進(OKICA等の交通決済システムの普及促進、MaaSの導入促進、公共交通に関する情報発信)</li> <li>・モノレールの利用環境の向上</li> <li>・タクシーの利用環境の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※中長期的についても短期的施策を継続して実施</li> </ul>

### 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

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り組み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、転換を促します。また、福祉輸送などの送迎サービスの連携、高齢者等の交通弱者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。

#### ★想定される施策(案)

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～)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティマネジメントの実施(リ・デザインの取り組みも含む)</li> <li>・様々な交通手段との連携(高齢者等の交通弱者の移動支援、新たな制度によるコミュニティ交通の充実、商業・観光施設等の周遊バス等との連携)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※中長期的についても短期的施策を継続して実施</li> </ul>

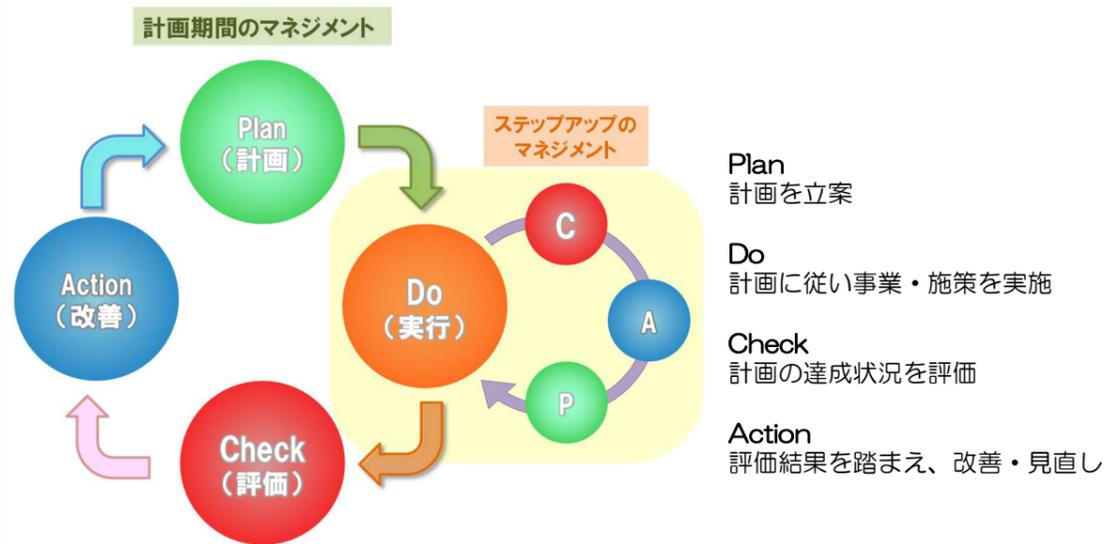
## 第5章 計画の達成状況の評価

### 1. 施策の推進体制

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

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

#### 見直しの考え方

- 現計画からの継続性も考慮しつつ、方向性の内容を反映した評価指標を設定します。
- 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（令和5年10月 国土交通省）で示されている標準指標の一つである「住民等の公共交通の利用者数」については網計画を踏襲し、「公共交通の利用者数（市内バス及びモノレール）」を採用する。また、同じく標準指標である「公的資金が投入されている公共事業の収支」及び「公共交通への公的資金投入額」については、現時点で公的資金を投入予定の路線がないため、次期計画においては採用しない。
- データ取得のしやすさを考慮し、既存調査の「市民意識調査」や、次期計画策定時に実施した「市民アンケート」（次期計画中間及び最終年度にも実施を想定）の調査結果を活用して、満足度等を評価指標として採用します。

#### 次期計画における評価項目

方向性	評価項目	備考
方向性① 「誰もが移動しやすいまち」を支える 持続可能な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] 毎年把握
	路線バスの定時性に対する満足度	アンケートで把握 中間年度(2027年度)と最終年度 (2030年度)に実施
	路線バスのルートのわかりやすさの 満足度	アンケートで把握 中間年度(2027年度)と最終年度 (2030年度)に実施
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	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	平日の公共交通の利用率	市民意識調査[既存調査] 2年に1回実施