

那覇市 地域公共交通網 形成計画 (概要版)



2020年3月
那覇市

地域公共交通網形成計画とは？

那覇市の地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、交通、まちづくり、観光や福祉など本市全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定める計画です。

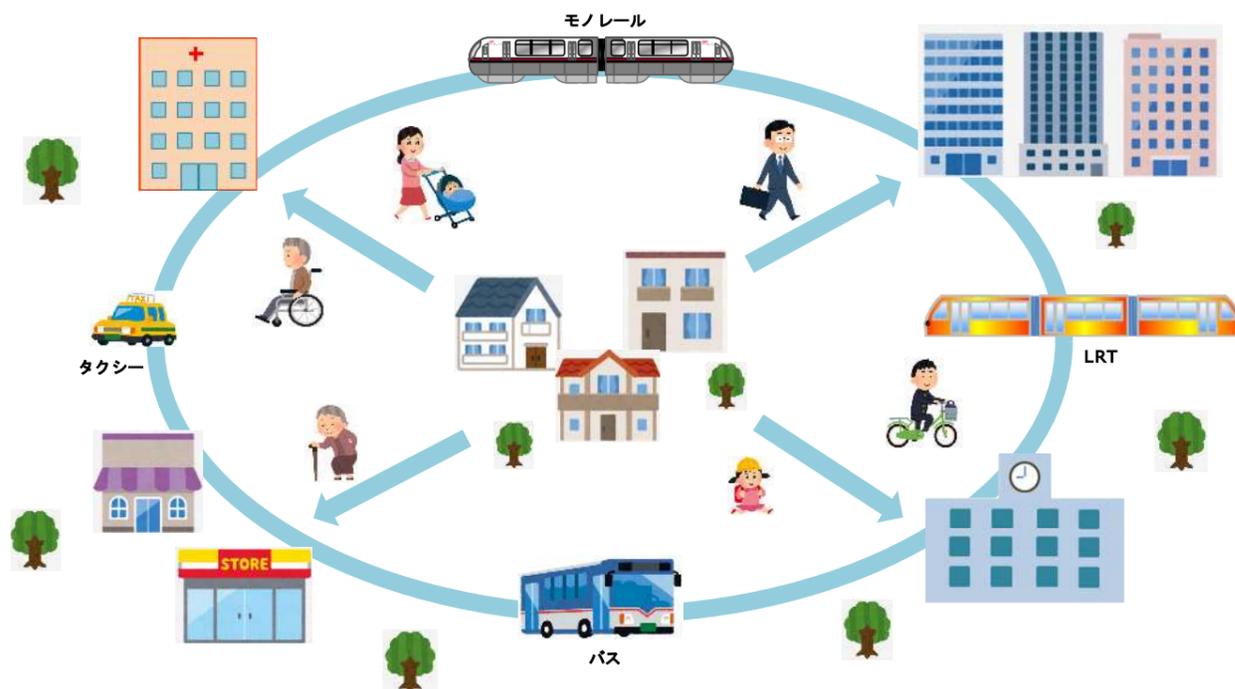
計画の中では、LRT・バス・タクシーなどの公共交通の移動手段や、これらの移動を支える取り組み方針と内容などについてまとめました。



策定の目的

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。そのため、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、渋滞や公共交通の衰退、環境問題など、様々な問題を抱えています。このような中、那覇市では、第5次那覇市総合計画において示されている「暮らして良し歩いて楽しい快適なまちづくり」の実現に向け、交通政策の施策としては「誰もが移動しやすいまちをつくる」ことを掲げております。

2014年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を受けて、モノレールと並ぶ次世代路面電車LRTなどをまちづくりと連携した市内流動の基幹交通軸に位置付け、既存公共交通の活用も併せた将来公共交通ネットワークを構築することを目的とします。



那覇市の現状から見える交通の課題

那覇市の現状から交通に関する課題を整理するため、社会経済状況、交通状況、観光に関する状況、市街地等の現況を整理し、地域公共交通については以下の3つの「課題」が整理されます。

交通の課題

- 南北方向の主要幹線道路（国道58号、330号など）については、慢性的な渋滞を起こしているため解消する必要があります。
- 増加する自動車交通に対して、道路整備にも限界があるため、自動車交通量の抑制（自動車からの転換など）対策が必要です。
- 那覇市に関連する移動手段のうち約6割は自動車交通となっているため、自家用車から公共交通機関への利用転換が必要です。
- 市外から那覇市への移動手段として約7割強は自動車交通となっているため、通過交通を抑制する対策が必要です。
- 高齢者ドライバーによる事故増加などの対策が必要です。



観光振興と交通の課題

- 今後予想される観光客の増加を見据えて、増加するレンタカーに対応し、多様な移動手段（公共交通など）による賢い選択ができるよう対策が必要です。
- 観光客増加によるレンタカーなどの混雑・渋滞発生や事故増加などの対応が必要です。
- 観光客1,200万人の目標に対し、外国人観光客から公共交通の利便性が低いとの指摘が多いことから対策が必要です。
- 那覇市周辺の市町村に分布する観光施設への公共交通によるアクセス確保が必要です。

まちづくりと交通の課題

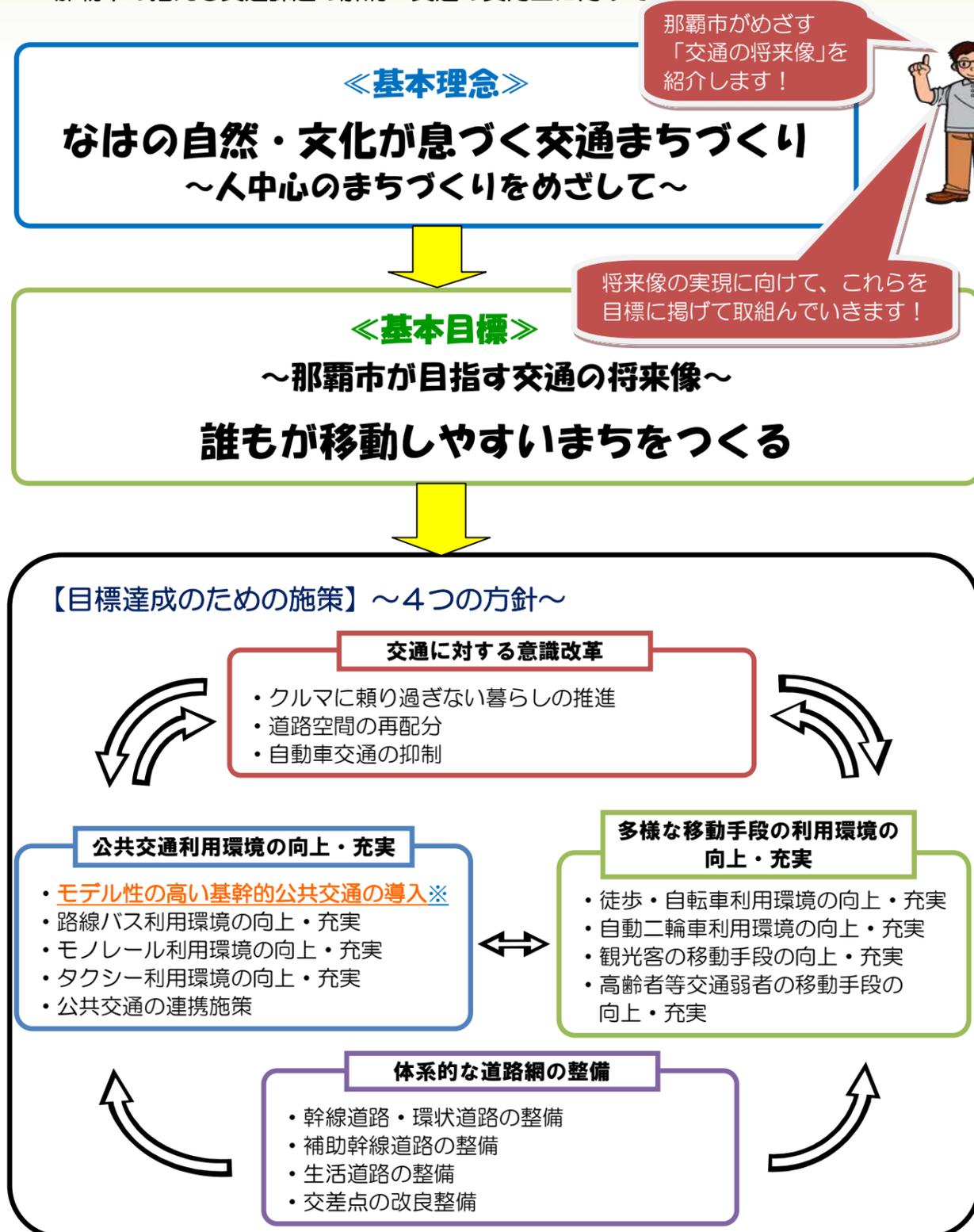
- モノレール沿線から離れた教育施設や医療施設などについて、現状は路線バスがカバーしていますが、LRTなどの基幹的公共交通の導入など更なるアクセス性の向上が必要です。
- 公共交通の利便性が低いエリアにおいて、解消を図る必要があります。
- 拠点開発に合わせた交通手段の確保が必要です。

これらの課題解消に向けた取り組みと合わせ、「那覇市がめざす交通の将来像」達成に向けた取り組みを一体的に行うことで、環境への配慮やより質の高いまちづくりを、交通の面から支えて行きます。



那覇市のまちづくりの将来像

～那覇市の抱える交通課題の解消・交通の質向上に向けて～



※【モデル性の高い基幹的公共交通】⇒【LRTなどの基幹的公共交通システム】

1. 那覇市地域公共交通網形成計画

計画の区域と期間

計画区域は、那覇市全域とします。
 計画の期間は、標準的な計画期間（原則5年程度）を考慮して、2020年度からの5年間、2024年度までとします。

地域公共交通が果たすべき役割

- 役割1 市内外の移動ニーズへの対応、日々の移動の支え
- 役割2 コンパクトでにぎわいのあるまちの形成
- 役割3 まちの価値を高め、新しい魅力を創出

取組みの方向性

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

LRTなどの基幹的公共交通システムを導入し、既存公共交通と連携した公共交通ネットワークを構築するとともに、情報通信技術による公共交通分野のオープンデータなどを活用し、利用者の移動環境の利便性向上を図ります。

方向性2: 観光都市としての新たな魅力の創出

観光拠点へ円滑に誘導するための公共交通ネットワークの形成と、LRTなどの基幹的公共交通システムの導入により、観光都市としての新たな魅力を創出します。

方向性3: まちづくりへ寄与する公共交通の実現

LRTなどの基幹的公共交通システムの導入により、既存公共交通の最適化を図り、居住地と都市機能（商業、医療、教育、福祉等）の拠点のアクセシビリティを向上させ、有効な土地利用の促進や沿線開発の活性化を図り、均衡あるまちづくりを先導します。

方向性4: 広域的な公共交通ネットワークの連携

多様な利用者ニーズに応じた移動手段の構築に向け、広域的な公共交通と市内の公共交通を有機的に結節させ、公共交通ネットワークの形成を図ります。

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

地域公共交通が今後も発展していくために、関係主体みんなの協働でつくり、育てることにより地域公共交通の維持・確保を図ります。

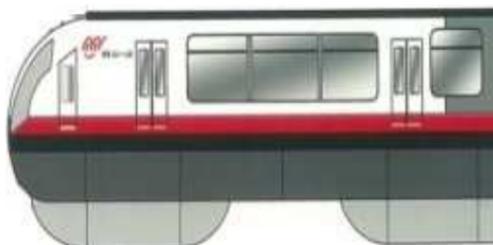


目指すべき将来公共交通ネットワーク

用語解説

LRT（次世代型路面電車）

Light Rail Transit の略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時制、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。



用語解説

交通結節点 (パーク&ライド型)

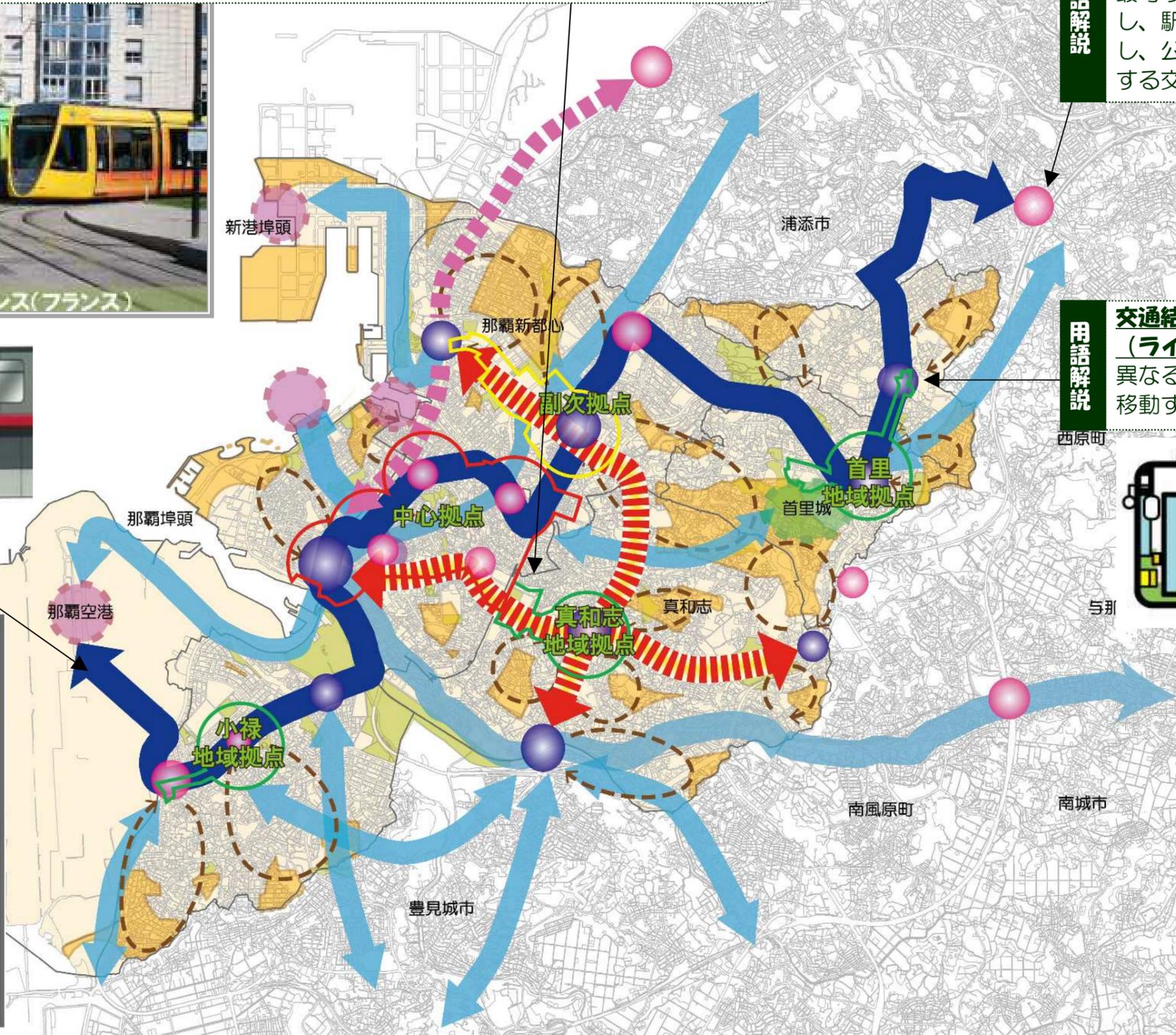
最寄り駅まで自動車アクセスし、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通に乗り換えて移動する交通結節点。

用語解説

交通結節点 (ライド&ライド型)

異なる公共交通間を乗り継いで移動する交通結節点。

- 凡例
- 鉄軌道を含む新たな公共交通システム
 - モノレール
 - LRTなどの基幹的公共交通
 - 公共交通軸（バスなど）
 - フィーダー交通
 - 歴史と文化の拠点
 - 物流と交流の拠点
 - 交通結節点（ライド&ライド型）
 - 交通結節点（パーク&ライド型）
 - 公共交通不便地域
 - 中心拠点
 - 副次拠点
 - 地域拠点



2. LRT の特徴

軌道系システム（LRT車両）



子どもからお年寄りまで多くの人々が利用しやすい公共交通として、LRT などの基幹的公共交通には以下のような5つの特徴があります。

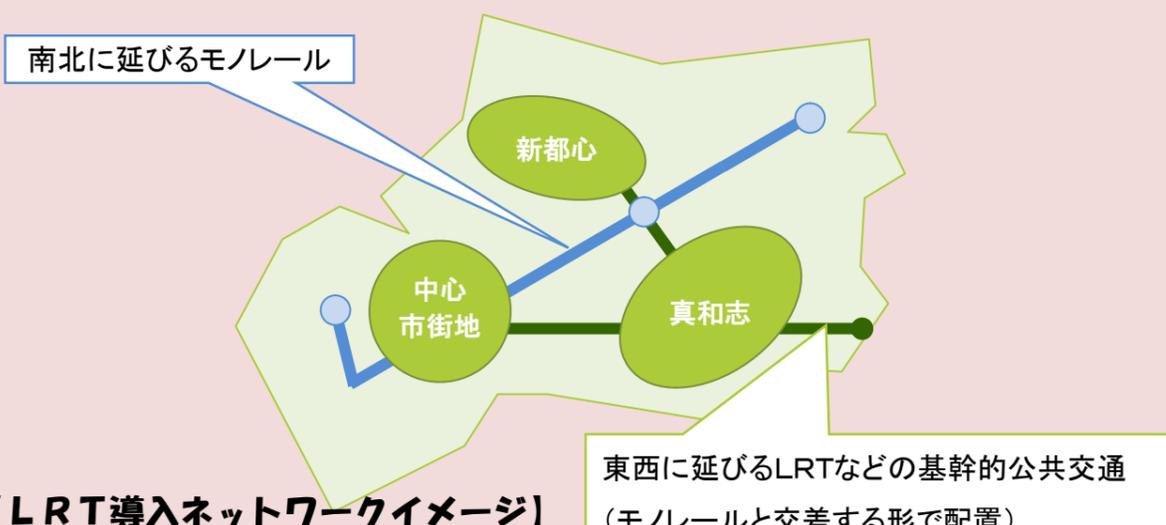
ポイント① ⇒デザイン性に優れ、**まちの魅力向上につながるシンボリックな公共交通**

ポイント② ⇒**時間に正確で待ち時間が少ない**（定時定速・高頻度）

ポイント③ ⇒バスのように停留所が多く、**目的地の近くで乗り降りできる**（移動に便利）
⇒歩道と同じ高さで、**誰でも楽に乗り降りしやすい**（バリアフリー）

ポイント④ ⇒排気ガスが少なく**環境にやさしい公共交通**

ポイント⑤ ⇒真和志地域と中心市街地、新都心地域を結ぶ**わかりやすいルート設定**



3. 目指すべき将来交通ネットワークの考え方

階層的な公共交通ネットワークの形成

考え方1 広域流動を担う交通軸の強化

県都那覇市に立地する空港、病院、行政施設等の各種高次都市機能を共有し、**周辺地域との連携を支える広域流動を担う交通軸の強化**を、上位計画・関連計画と連携して図ります。

具体のモード

- ・広域基幹交通としての鉄軌道を含む新たな公共交通システム
- ・基幹交通としてのモノレール、LRT、基幹バス

考え方2 市域内流動を担う交通軸のサービスレベルや利用しやすさの向上

中心拠点、副次拠点、地域拠点間の流動を担う交通軸については、モノレールやLRT・基幹バス・路線バスを輸送量や速達性を考慮して、**相互に補完するように組み合わせ**ます。特に路線バスについては、**市民生活の目的へのアクセスを重視**しつつ、必要な路線密度で、那覇市民、交流市民や観光客等の訪問者にも行先の方向感が認識しやすい、**分かりやすい明示性のあるネットワーク形態**に順次変更を図ります。

具体のモード

- ・基幹交通としてのモノレール、LRT、基幹バス
- ・市域内の拠点・地域間の連携を図る路線バス

考え方3 フィーダー交通サービスの導入

フィーダー交通サービスとは、**モノレールや路線バス等までのアクセスを担う小規模な地域内の交通**です。交通サービスについては、**デマンドサービスなどを地域の実情に合わせて選択導入**します。導入の際には、基幹交通等の駅やバス停から**目的地までの移動を補完できるような移動手段**として位置付けます。

具体のモード

- ・コミュニティバスやデマンドバス、乗合タクシー等

考え方4 乗り継ぎ抵抗の軽減

階層的な公共交通ネットワークの形成を支えるために、那覇市交通基本計画の内容を踏まえて、都市拠点や交通結節点において、**交通結節点のハード整備や乗り継ぎ割引などのソフト施策**の導入等の乗り継ぎ抵抗の軽減に向けた環境を整えます。

考え方5 多面的な効果の創出

様々な分野（まちづくり、福祉、環境等）と連携して**多面的な効果を創出**し、整備の促進を図ります。



4. 目標達成のための取り組み（実施する事業・実施主体）



5. 目標達成のための指標

前述した各施策の達成度をはかるための指標として、以下の目標値を設定します。

目標1 地域公共交通の利用しやすさの向上

方向性1、方向性4

- ・公共交通の利便性向上によって利用する市民が増加すると考えられるため、公共交通利用者数並びに那覇市民一人あたりの週間公共交通利用回数を評価指標とします。
- ・長期の目標値は、那覇市交通基本計画に定めた2030年の値を設定します。
- ・期間中の目標値は、長期の目標値まで順調に実績を積み上げた値を設定します。

評価指標	現状値	期間中の目標値	長期の目標値	指標の把握方法
公共交通利用者数	2,262 万人/年 (2016 年度)	3,134 万人/年 (2024 年度)	3,788 万人/年 (2030 年度)	那覇市統計書
那覇市民 1 人あたりの週間公共交通利用回数	1.3 回/週 (2016 年度)	1.9 回/週 (2024 年度)	2.3 回/週 (2030 年度)	「公共交通利用者数」と総人口(住民基本台帳)から単純換算

目標2 地域公共交通の観光利用の活性化

方向性2

- ・「多様な公共交通手段を活用して市内を回遊できる(那覇市観光基本計画)」まちを実現するためには、観光客をはじめとした来訪者にも利用しやすい地域公共交通のネットワークを構築したうえで、利用を促していく(レンタカー以外の移動手段のPR)必要があることから、市内の移動に占める路線バス・モノレールの利用割合を評価指標とします。
- ・路線バスについては、年1ポイントずつの増加を目標として、期間中におおむね15.0%となることを目指します。長期的には期間中に達成した目標値を維持することとします。
- ・モノレールは、現状も高い利用割合となっているため、現状を維持することと目標値とします。

評価指標	現状値	期間中の目標値	長期の目標値	指標の把握方法
市内移動手段に占める割合	路線バス 10.7% (2018 年度)	15.0% (2024 年度)	15.0% (2030 年度)	航空乗客調査 (那覇市の観光統計)
	モノレール 44.8% (2018 年度)	45.0% (2024 年度)	45.0% (2030 年度)	

目標3 地域公共交通の満足度の向上

方向性3

- ・まちづくりに寄与する地域公共交通のネットワークが構築され、より良いサービスが提供されれば、市民の地域公共交通に対する満足度は高い状態になると考えられることから、地域公共交通に満足している方の割合を評価指標とします。
- ・計画期間中は1年に1ポイントずつ増加を図り、5年でおおむね5ポイント増を目指します。
- ・長期的には市民の半数以上が満足していることを目指して、目標値は50%以上とします。

評価指標	現状値	期間中の目標値	長期の目標値	指標の把握方法
地域公共交通に満足している方の割合	34.4% (2018 年度)	40.0% (2024 年度)	50.0%以上 (2030 年度)	那覇市民意識調査

目標4 関係主体の積極的な参画

方向性5

- ・特にLRTなどの基幹的公共交通に関しては、事業の推進のために関係主体間が積極的に参画し、協働の体制を整え、導入ルートを確認することが重要となります。
- ・そのため、LRTなどの基幹的公共交通の運営体制の確立件数を評価指標とします。
- ・期間中および長期の目標値は1件として、事業者との合意形成、ルートの確定を目指します。
- ・評価指標については、計画期間中に事業・運営スキームの構築を図るため、更新ごとに適切な評価指標へ更新を行います。
- ・LRTなどの基幹的公共交通も含めた既存路線バスなどの公共交通ネットワークのあり方についても、関係主体の参画が必要不可欠です。
- ・そのため、公共交通ネットワークのあり方を考えるための協議会等(部会、ワーキンググループ、勉強会等も含む)の実施件数を評価指標とします。
- ・期間中の目標値を10件(2件/年)、長期では累積で22件を目標値とします。

評価指標	現状値	期間中の目標値	長期の目標値	指標の把握方法
LRT などの基幹的公共交通の運営体制の確立件数	0 件 (2019 年度)	1 件 (2024 年度・累積)	1 件 (2030 年度・累積)	合意形成件数を年度毎に記録
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	1 件 (2019 年度)	10 件 (2014 年度・累積)	22 件 (2030 年度・累積)	実施件数を年度毎に記録



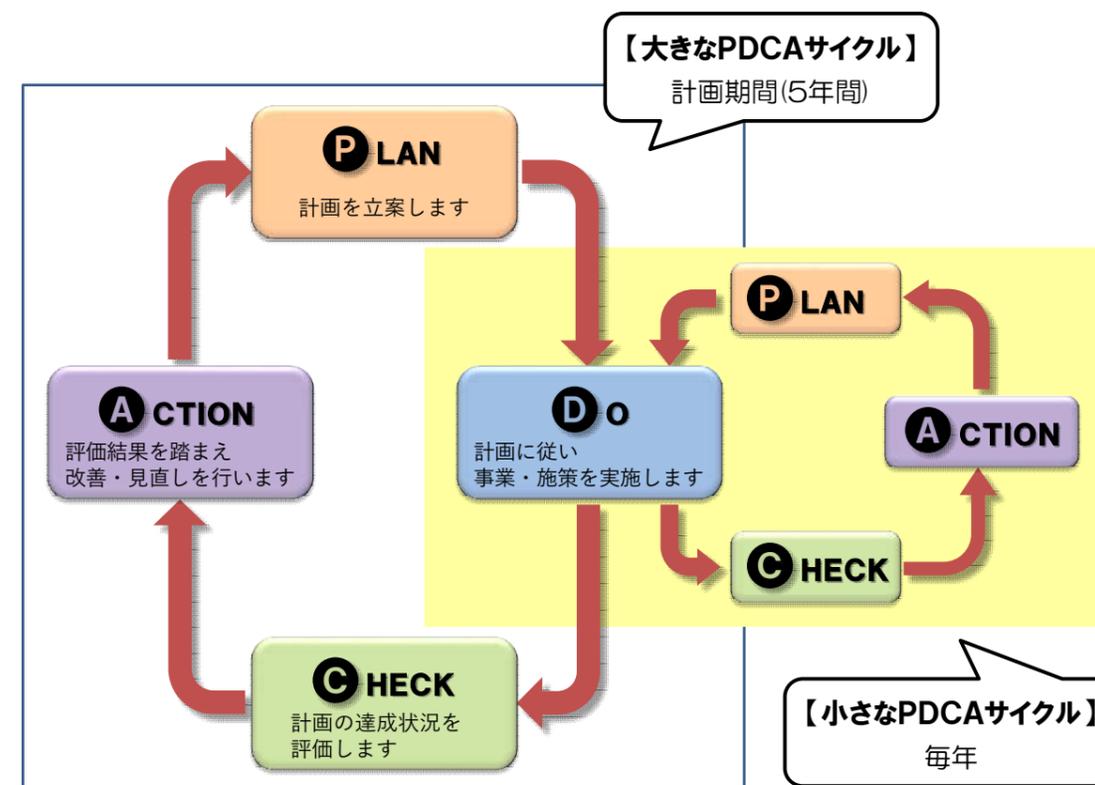
6. 取り組みのスケジュール

各施策のスケジュールについては、これまでの取組実績を通じた知見を活用しつつ、早期に実施できるものと、実態・利用者ニーズ調査などを踏まえた検討の具体化が必要な施策、連携・整合や相乗効果が求められる施策の関係等に留意しつつ、2022年度に中間評価を行い、目指すべき将来公共交通ネットワークの実現と、設定した評価指標の達成に向けて進めていきます。

施策	計画期間					計画期間以降	
	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
LRTなどの基幹的公共交通の導入 【地域公共交通特定事業】	関係機関協議・事業化計画					許認可等 法手続き・設計	
路線バスネットワークの再編	実態調査・検討			段階的な再編試行・実施			
フィーダーとなる移動手段の提供	実態調査・検討			検証を踏まえた試行・実施			
誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供	新技術（MaaS等）の展開を踏まえた、情報提供と利用促進						
那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討	実態調査・検討			本格運用			
観光目的に対応したバス運行の検討	実態調査・検討			本格運用			
利用しやすい交通結節点の整備	検討	基幹的公共交通やバス再編にに応じて順次具体化・整備					
バス停上屋の整備	継続して、年1~2ヶ所程度のペースで順次整備						
おでかけ支援策の充実	継続して、施策周知と新たな支援策の検討・実施						
広域を担うバス路線の維持に向けた連携	継続して、バス事業者等と協議・連携						
周辺自治体との意見交換等の実施	継続して、周辺自治体と協議・連携						
体系的なモビリティ・マネジメントの実施	継続して、モビリティ・マネジメント、利用促進策を実施						
協議会等による定期的な意見交換の実施	年2回程度のペースで協議会を実施、施策の進行管理						

7. 計画の達成状況の評価

計画の達成状況の評価にあたっては、協議会を中心とした組織で毎年、検証を行い、達成状況を確認します。必要に応じて、計画を見直していきます。





歩く行為の象徴となる靴をモチーフに、車に乗らない生活は環境にも良く、エコに繋がる事を表現。音符に見立てて楽しさを出し、上部を葉っぱにして小鳥をのせ、生き物にとっても良いことを表現。歩いてきた道に足跡をつけ、そこから葉を出し未来の緑ある街づくりに繋がる事を表現。

色はエコを象徴する黄緑と、楽しさを表すオレンジ。

《お問い合わせ先》

那覇市 都市みらい部 都市計画課

交通政策LRTグループ

TEL : 098-951-3246 (直通)

E-mail : t-tosi001@city.naha.lg.jp

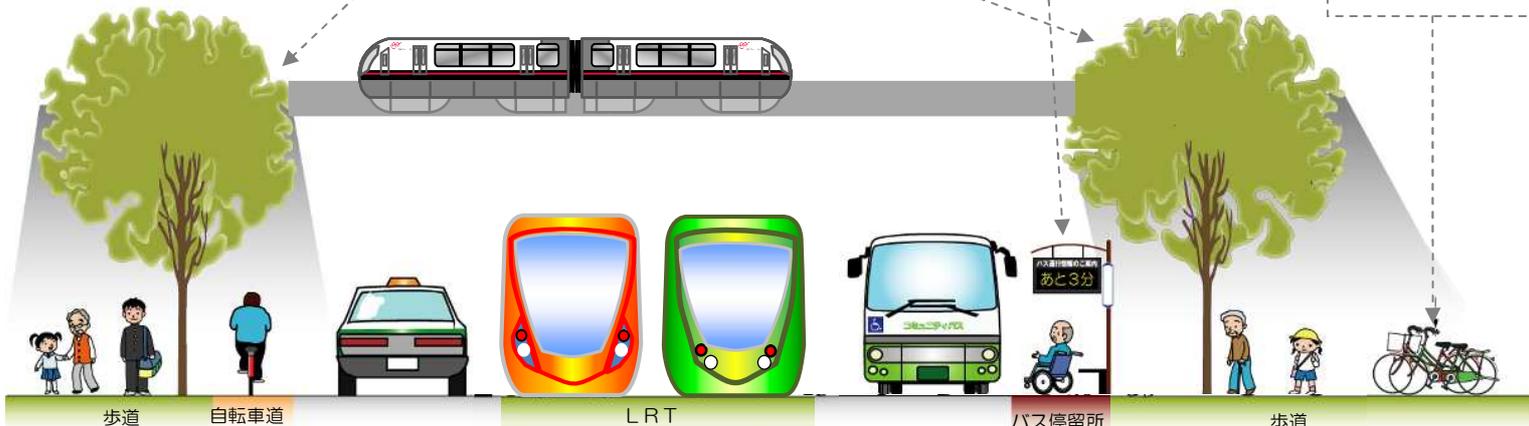
【誰もが移動しやすいまちを目指して】



日差しを遮る緑を配置して、歩きたくなる道路空間を創出します

停留所には上屋やベンチ等を設置し、利用者の利便性・快適性を確保します

駐輪場を整備し、モノレールやバスなどの公共交通の利用環境を整えます



歩道や自転車道を設け、安全で快適な徒歩・自転車走行空間を確保します

歩道や停留所、車両等のバリアフリー化によって子供からお年寄りまで、誰もが支障なく利用できる環境をつくれます