

那覇市交通基本計画

《上位・関連計画 現況・課題 編》

2010年3月

那 覇 市

目 次

1. 上位・関連計画の整理	1
(1) 上位計画の整理	1
1) 第4次那覇市総合計画	1
2) 那覇市都市計画マスタープラン	4
(2) 関連計画の整理	8
1) 沖縄振興計画	8
2) 道路の中期計画（沖縄版）	9
3) 那覇都市圏交通円滑化総合計画	10
4) 第3次沖縄県社会資本整備計画	11
5) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」	13
6) 沖縄県総合交通体系基本計画	15
7) 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン、総合交通戦略	17
8) 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画	20
9) 中心市街地まちづくり交通計画調査	22
10) 那覇市における新たな公共交通に関する基礎調査	26
11) 人中心のまちづくりに向けた交通ネットワークと道路空間の活用方策検討調査	28
12) 首里城周辺検討専門委員会第3回資料【検討資料】	30
13) 那覇市環境基本計画	32
14) 那覇市地球環境保全行動計画	34
15) 那覇市バリアフリーアクセス状況調査	35
2. 現況・課題の整理	39
(1) 那覇市のまちづくり現況	39
1) 位置的特性	39
2) 地形	40
3) 気象	41
4) 人口の動向	42
5) 都市基盤	51
6) 商業・業務・観光	54
7) 交通に影響を与える主要プロジェクトの状況	59
(2) 交通手段別の現況	62
1) パーソントリップ調査による交通手段別分担率の状況	62
2) 自動車交通の状況	63
3) バス	75
4) モノレール	86

5) タクシー	91
6) 自転車	93
7) 自動二輪車	96
8) レンタカー	101
(3) 道路の現況	103
1) 道路網の状況	103
2) パーソントリップ調査結果から見た道路整備状況	103
(4) 那覇市交通の課題	109
1) 自動車	109
2) バス	110
3) モノレール	111
4) タクシー	112
5) 自転車・歩行者	113
6) 自動二輪車	114
7) レンタカー	114
8) 道路	115
9) 那覇市における交通課題のまとめ	116

1. 上位・関連計画の整理

(1) 上位計画の整理

1) 第4次那覇市総合計画（H20.4 那覇市）

まちづくりの基本理念

なはが好き！みんなで創ろう子どもの笑顔が輝くまち

～亜熱帯の自然と文化が息づく、自治・協働・平和都市をめざして～

6つの都市像

《6つの都市像》

分野	都市像	方針
自治・協働 ・平和	心地よいつながりでつくる自治・協働・平和都市	・協働によるまちづくり ・幸せ感のあるまちの創出 ・平和交流・男女共同参画 ・市民に開かれた効率的な行政
保健・福祉 ・医療	地域力を活かし、生きがいをもってささえあう健康都市	・健康づくりの地域医療の充実 ・ユニバーサルデザインのまちづくり ・ともに生きる心を育てる ・地域の支えあい ・自立を支援するサービス提供
環境	人・自然・地球にやさしい環境共生都市	・地球環境への配慮 ・資源循環型社会 ・自然環境の保全・再生・創造 ・衛生的な環境の確保
子ども・教育 ・文化	子どもの笑顔あふれる、ゆたかな学習・文化都市	・生涯学習の推進と地域の教育力の向上 ・子育て支援と就学前教育・保育 ・子どもの視点に立った環境づくり ・文化の継承と発展
産業・観光 ・情報	人も、まちも活きいき、美ら島の観光交流都市	・商業の振興 ・まちの活性化 ・就労支援 ・相談体制
防災・都市基盤	安心、安全で快適な亜熱帯庭園都市	・都市防災と防犯 ・市街地の整備 ・交通体系の整備 ・上下水道の整備 ・自然と調和したまちなみ

「交通体系の整備」に関連する施策

施策①：誰もが移動しやすいまちをつくる

施策内容	過度に自家用車に頼らずに、公共交通機関や自転車・徒歩などでまちのどこへでも快適に移動できるまちをめざす。
取り組みの柱と方針	1. 多様な移動手段のための環境整備 ・自転車などの多様な交通手段のための環境整備を検討する ・公共交通機関との接続に配慮した歩行空間のネットワークを創出する 2. 公共交通の利便性の向上 ・モノレールとバスとの接続、優先通行システムなどによるバス走行環境の改善などを通して、利用しやすい公共交通のしくみづくりを推進する ・コミュニティバスの導入や LRT などの軌道系交通システムなど、多様な移動手段を検討・研究する ・移動困難者に配慮した交通機関のバリアフリー化やネットワーク化を推進する 3. 自動車交通量の抑制 ・カーフリーデーなどによる市民への公共交通利用の啓発活動をおこなう ・モノレール駅周辺や国際通り周辺の中心市街地における駐車場・駐輪場の適正な配置を検討する ・円滑な交通環境を確保し交通渋滞を緩和するために、交通量を調整する TDM（交通需要マネジメント）を検討する
施策に関連する市民の意見	・低床や小型バス、バス路線整備、路面電車など地域にあった使いやすい公共交通の整備 ・歩いて生活できるコンパクトなまち ・モノレールとバスが連携することで定時制を確保し、小型バスや乗り合いタクシーなどのサービスが繋がれば、自家用車に頼らない、健康で環境にやさしいまちづくりができるものと期待される ・市民の公共交通を促すような工夫が必要 ・自家用車の一定区画への入域制限の検討 ・コミュニティバスの導入拡大
課題	・公共交通を軸にした交通体系の再構築による交通渋滞の緩和 ・自動車交通の抑制による環境問題の改善 ・交通弱者の移動手段の確保と公共交通の利便性の向上

施策②：体系的な道路網をつくる

施策内容	モノレールやバスなど公共交通機関との接続に配慮した体系的・段階的な道路ネットワークを形成することにより、良好な都市構造および市街地環境の実現をめざす。
取り組みの柱と方針	1. 幹線道路などの整備 ・広域幹線道路や空港、港湾などの施設を結ぶ国・県道の整備を促進する ・幹線道路を補完する地域内の補助幹線道路を整備する 2. 身近な生活道路の整備 ・人にやさしい道づくりのため、段差の解消などバリアフリーに配慮した道路整備をすすめる ・歩行者などの安全性・快適性を確保するため、コミュニティ道路などの整備をすすめる ・街路樹などによる道路の緑化をすすめ、緑陰の確保や良好な景観の形成を図る 3. 交通渋滞の緩和に向けた諸機関との連携 ・渋滞緩和を図るため、国・県・市・交通管理者などと連携・協力し、総合的な改善を推進する
施策に関連する市民の意見	・交通渋滞を解消する道路の整備 ・電線地中化による車道・歩道空間の確保 ・高齢者や障がい者の声を活かした歩道の整備 ・安全な通学路の整備 ・道路や歩道が整備されている地域とそうでない地域との差の解消
課題	・慢性的な交通渋滞の緩和 ・地域幹線道路の整備と改善 ・生活道路の利便性・安全性の向上

2) 那覇市都市計画マスタープラン (H11.4 那覇市)

期間

平成 11 年度を初年度とし、まちづくりが姿を現す 21 世紀の前四世紀を
めどに、20 年間を想定

都市づくりの基本目標

- ・市民の参加と協働によるパートナーシップのまちづくり
- ・安全・安心・災害に強い・バリアフリーの市街地環境の整備
- ・環境負荷の小さな都市づくり
- ・都市居住にふさわしい定住環境の整備
- ・中心市街地の再生と活力のある都心地区の形成
- ・市民生活や文化活動などの地域拠点となる地区の整備
- ・歴史・文化や自然環境を生かした亜熱帯庭園都市の創造
- ・国際的な交易・観光都市機能を持つ県都の形成
- ・那覇広域都市圏の一体性に配慮した都市整備

将来都市構造図



《将来都市構造図》

地域のまちづくり方針

1982年に策定された「地区整備基本計画」の12地区区分を基本に、地域の土地利用や住民特性の変化、都市構造を大きく再編するプロジェクト等の状況を踏まえ、新たに9地域の区分を設定。

《地域区分図》



地域名	地域の将来像
那覇新港周辺	<u>「港の活気、台地の緑、みんなの笑顔がはじけるまち」</u> 新港ふ頭周辺は国際交易都市形成に向け、港湾機能を活かした流通業務地区を形成するとともに、市の都心部や隣接する那覇新都心地区などの新市街地とを有機的に結ぶことにより、港空間を活かした活気のある地域づくりを推進する。
那覇北	<u>「快適な暮らしと躍動感あふれる未来のまち」</u> 泊や真嘉比などの既成市街地における緑豊かな居住環境の形成を図るとともに、新都心地区において、都市モノレール駅と連なる商業業務施設や中枢的な公共施設などの都市機能を配し、高度情報化社会に対応する情報基盤を備えたインテリジェントシティを形成し、魅力あふれる未来のまちをめざす。
首里北	<u>「花とみどりとやさしさあふれる元気なまち」</u> 末吉の森や弁が嶽の緑などの自然緑地を保全するとともに、福祉村や石嶺北翔通りなどの地域拠点の形成や生活道路の整備など身近な生活環境の向上を図ることにより、良好な郊外住宅地をめざす。
首里	<u>「歴史と文化につつまれた首里」</u> 首里城を中心とする地域に残る数多くの歴史的・文化的遺産や地形・水系等の自然環境を活かしたまちづくりを進めると同時に、地域に根ざした伝統産業（泡盛、紅型など）の育成や新たな観光商業地区の形成に向けた環境整備を進め、歴史と文化の薫る首里のまちをめざす。
真和志	<u>「木漏れ日にやさしさを感じる我したまち」</u> 身近な生活環境の改善や周辺部の計画的な市街地化の誘導と併せて、自然、地形を活かした特色あるまちづくりを進めることにより、都心に近い便利で快適な住宅地の形成を図る。
那覇中央	<u>「出会い・ふれあい・にぎわい那覇のまち」</u> 住宅の中高層化の誘導によるアメニティの高い都市型住宅地の形成を図るとともに、国際通りや平和通り等の沖縄独特の雰囲気を活かした回遊性のある観光・商業地の形成を進め、「出会い」「ふれあい」「にぎわい」のある国際・商業・観光都心の形成をめざす。
那覇西	<u>「潮風と唐栄香る憩いのまち」</u> 歴史性、利便性を活かした緑豊かな都市型住宅地の形成や、都市部や貴重な海浜部に隣接するという立地条件を活かした都市型リゾート地区の形成を推進し、海と親しみ、多彩な都市生活が営まれる潮騒の聞こえるまちづくりを進める。
小禄	<u>「うるくの心と文化あふれるまち」</u> 都心、空港、南部地域へ近接している立地特性を生かした活力と魅力あふれる商業業務拠点の形成を図るとともに、漫湖、奥武山などの貴重なオープンスペースと豊かな歴史・文化的遺産の保全・活用と活発なコミュニティ、文化活動を通して、地域性豊かで利便性の高い住宅地づくりを進める。
那覇空港周辺	空港、港湾地区と隣接する地域の特性を活用し、物流・流通・商業・観光・情報機能の集積する地区を形成する。

交通に関連する施策

道路・交通体系の方針	
市街地を整序する 道路網体系の整備	⇒幹線道路の整備 ・広域的な幹線道路 ・地域の幹線道路 ⇒身近な生活道路の整備 ・主要生活サービス道路 ・区画道路
地域の顔、生活の場 となる道づくり	⇒公共施設へのアプローチ道路の整備 ⇒商店街道路のプロムナード化 ⇒歴史まーい、地域の散歩道のネットワークづくり ⇒道のオアシスづくり ⇒美しい快適な道づくり ⇒やさしい道づくり
体系的な 交通システムの整備	⇒交通需要マネジメントシステムの確立 ⇒公共交通機関の整備 ⇒駐車施設の整備



《道路・交通体系の方針図》

《地区別道路・交通形成方針》

地区	道路・交通形成方針
那覇新港周辺地域	・ 安謝、天久の住宅地内の主要生活サービス道路の整備 ・ 安謝天久線の地域の顔としての道路環境の改善 ・ 安謝市場通りの人中心の道づくり
那覇北地域	・ 新市街地と周辺部の道路の結節 ・ モノレール駅を中心とした交通結節点の強化 ・ 既成市街地内の主要生活サービス道路を中心とした歩行者空間の整備 ・ 泊中通り（泊中央線）の地域の顔としての魅力ある道づくり
首里北地域	・ 石嶺線や石嶺福祉センター線、県道 153 号線などの幹線道路の整備促進 ・ 既存道路を生かした主要生活サービス道路の整備 ・ 通学路などの安全で快適な歩行者空間の確保 ・ 地域の東西を結ぶ地域幹線道路の整備
首里地域	・ 綾門通りや龍潭線などの歴史的シンボルロードの整備 ・ 集落内の歴史と文化を感じさせるスージグワの魅力を活かした路づくり ・ 周辺住宅地内での主要な生活道路の整備 ・ 首里城周辺の駐車施設の整備促進
真和志地域	・ 地域を走る広域幹線道路を骨格とした地区内の主要道路の再編整備 ・ 国道 329 号の快適な道路づくり ・ 生活道路における安全で快適な歩行者空間の確保
那覇中央地域	・ 国際通りのモール化による那覇の顔づくりとそれを支える地区幹線道路の整備 ・ 都心幹線道路と都心アクセス道路の整備 ・ モノレール駅への快適アプローチ道路の整備 ・ 駐車施設の整備と都心部への車の乗り入れのコントロール
那覇西地域	・ アーバンリゾートの水辺景観を生かした西海岸道路等の幹線道路の整備 ・ 木陰の創出などによる快適な歩行者環境の整備 ・ 若狭大通りや松山大通り（商業高校前通り）の地域の顔としての魅力ある道路づくり ・ 海浜部への快適なアクセス道路と交通機関の整備 ・ 歩行者優先道路の整備等による生活道路の安全確保
小禄地域	・ 良好な歩行者区間の形成 ・ 新旧住宅地間の主要な生活道路ネットワーク化 ・ モノレール駅への快適な道づくり
那覇空港周辺地域	・ 那覇市の空の玄関にふさわしい地域特性を生かしたまちづくり

(2) 関連計画の整理

1) 沖縄振興計画 (H14.7 国)

計画の目標

沖縄の特性を積極的に生かしつつ、自立的発展の基礎条件を整備し、豊かな地域社会を形成するとともに、我が国ひいてはアジア・太平洋地域の社会経済及び文化の発展に寄与する特色ある地域として整備を図り、平和で安らぎと活力のある沖縄県を実現することを目標とする。

計画の期間

平成 14 年度から平成 23 年度までの 10 か年

計画の基本方向

- ・民間主導の自立型経済の構築
- ・アジア・太平洋地域の発展に寄与する地域の形成
- ・世界的水準の知的クラスターの形成（大学院大学を中心として）
- ・安らぎと潤いのある生活空間の創造と健康福祉社会の実現
- ・持続的発展のための人づくりと基盤づくり
- ・県土の均衡ある発展と基地問題への対応

交通に関連する施策

○持続的発展を支える基盤づくり

国際性や拠点性を高め、新たな活力を生み出し地域の魅力を支える交通体系を確立し、航空、海上交通、陸上交通相互間の有機的連携の強化を図る。

《交通体系の整備》

	内容
基本的方針	・沖縄の発展に資する有機的な交通体系の確立 ・国際交流・協力拠点にふさわしい空港や港湾整備の推進 ・観光・リゾート地としての魅力向上 ・地域の産業振興に資する空港や港湾整備の推進 ・地域連携を強化する道路、環境への配慮等に対応した道路整備の推進 ・情報通信技術による自動車交通の円滑化及び公共交通の利便性の向上
空港	・増大する航空輸送需要に対処するとともに、県内をはじめ国内外との連携を強化し交流の活発化を促進するため、空港の整備
港湾	・海上交通の安全性・安定性の確保 ・輸送需要の増大、輸送形態の変化及び海洋レクリエーション活動の進展などへの対応 ・産業と生活空間等諸機能が調和した質の高い整備を推進
陸上交通	・体系的な道路網の整備を計画的に推進 ・公共交通の利用拡大等、交通円滑化のための総合的取組を強化

2) 道路の中期計画（沖縄版）(H21.7 国)

計画の目標

沖縄の自立・発展に寄与する道路整備を推進しながら、沖縄の持つ特異性を最大限に発揮した特色ある沖縄の道路環境の実現を目指す。

施策の方向性

	施策の柱	施策の方向性
中間的 取り組み (5年)	活力	⇒地域を支える主要幹線ネットワークの構築 ⇒沖縄観光を支える道路整備の充実 ⇒豊かな生活を支える生活道路網の形成 ⇒豊かで暮らし良い地域を実現する交通円滑化対策
	安全・安心	⇒安心できる道路空間の確保 ⇒台風等の自然災害に強い道路づくり
	暮らし・環境	⇒沖縄らしい暮らしを支える質の高い生活環境の形成 ⇒快適な道路環境の構築 ⇒地球環境に配慮した道路整備 ⇒沖縄の貴重な動植物を守り育てる道路づくり
	既存ストックの有効活用	⇒寿命を延ばし長く使える道路整備の推進 ⇒高速道路の利便性向上
	協働	⇒ゆいまーるによる道路整備
長期的 取り組み	基地返還跡地の有効活用	⇒基地跡地の有効利用支援

《道路の中期計画（沖縄版）概要図》



3) 那覇都市圏交通円滑化総合計画 (H19.11 国)

目標年次

短期 (H23 年度まで) および中期 (H24 年度～H32 年度) の 2 段階による目標年次を設定。

計画の目標

「交通容量拡大施策の推進」、「交通経路の分散」、「交通利用時間の分散」、「交通手段の分散」により通勤・通学時間帯の交通渋滞を緩和するとともに、交通の快適性・利便性の向上、交通に起因する環境負荷の軽減等を図ることで、那覇都市圏の豊かで暮らしやすい地域の実現に資する。

施策の体系

施策	施策内容
交通容量拡大施策	●道路ネットワーク機能の強化 ⇒体系的な道路ネットワークの整備 ・高規格・地域高規格幹線道路の整備 ・バイパスの整備 ⇒ボトルネックの解消 ・路線の拡幅改良 ・交差点改良 ●交通運用改善 ⇒信号現示改良 ⇒道路交通情報提供の充実
マルチモーダル施策	●複数交通機関の連携 ⇒ゆいレールの利用促進 (駅前駐車場の整備) ⇒ゆいレールの延長と高速道路との連携強化 ●公共交通機関の利便性向上 ⇒バス路線の再編 ⇒P & B R 駐車場の整備 ⇒バスの利用促進 ●交通需要の提言 ⇒利用者行動意識の変革 ⇒ノーマイカーデーの継続強化 ⇒自家用車の相乗り促進
交通需要 マネジメント施策	●交通需要の低減 ⇒利用者行動意識の変革 ⇒ノーマイカーデーの継続強化 ⇒自家用車の相乗り促進 ●交通需要の平準化 ⇒通勤時間の変更

4) 第3次沖縄県社会資本整備計画（H20.3 沖縄県）

計画の期間

平成20年度から平成23年度までの4ヵ年

計画の目標

本県の自立経済の構築やアジア・太平洋地域の発展に寄与する国際交流・協力拠点の形成に向けた各種施策を効果的・重点的に支援するとともに、良好な自然環境との調和を図り、県民の豊かで潤いのある生活環境を実現することを目標とする。

交通に関連する施策

○質の高い観光リゾート地の形成

《質の高い観光リゾート地の形成に向けた施策内容（陸上交通）》

主要施策・事業	内容
那覇空港及び那覇港へのアクセス向上	・那覇空港自動車道整備 ・沖縄西海岸道路の備 ・臨港道路整備 ・主要幹線道路整備
観光リゾート地にふさわしい景観の形成	・植樹升の設置、花木植栽、主要施設入り口等へのランドマーク植栽 ・電線類地中化
多様な移動手段の確保	・大規模自転車道の整備 ・道路案内標識の整備

○都市計画道路の整備

《都市計画道路の整備に向けた施策内容（陸上交通）》

主要施策・事業	内容
都市の骨格の形成に資する体系的な道路網の整備	・道路網を構成する主要な幹線道路の整備
都市圏の交通円滑化のための渋滞対策道路の整備	・道路及び交差点の拡幅整備
都市の再構築と中心市街地の活性化に資する道路の整備	・歩道の拡幅、電線類の地中化、ポケットパーク等の整備
身近なまちづくりの支援及び歴史的地区環境保全のための道路の整備	・地区計画等地域のまちづくり計画を踏まえた街路空間整備、沖縄らしい修景工事等

○陸上交通基盤の整備

《陸上交通基盤の整備に向けた施策内容（陸上交通）》

主要施策・事業	内容
連携・交流を支える 道づくり	・ 県外への広域交流拠点（空港・港湾等）へのアクセス性の向上と物流効率化の支援 ・ 交流拠点整備の積極的な支援 ・ 地域間の連携を促進する体系的な道路網の確立
都市交通の円滑化を図る 道づくり	・ 利用目的に応じた分かりやすい道路網の確立 ・ 既存ストックの有効活用による渋滞緩和 ・ 快適で利用しやすい総合的な交通体系確立の支援
観光への支援と環境に配慮した道づくり	・ 交通拠点や観光地までのわかりやすい道路案内とアクセス性の向上 ・ 沖縄らしい景観や周辺環境に配慮したアメニティの向上 ・ 沖縄の貴重な自然環境との共存 ・ 騒音などの沿道環境負荷の軽減
安心で安全な暮らしを支える道づくり	・ 人や自転車が安全に利用できる空間の確保 ・ 台風などの災害に強いまちづくりへの支援 ・ 離島・過疎地域の安定した暮らしの支援 ・ 事故の多発箇所における交通事故の減少
個性豊かな地域の創出を支える道づくり	・ 地域の活性化への支援 ・ 既存ストックを活用した地域コミュニティの創出 ・ 秩序ある市街地形成と米軍基地跡地利用の支援 ・ 電線類の地中化などによる快適な道路空間の確保
地域 I T S の取り組みについての検討	・ 各種交通に関する情報システムの整備に向けた取り組み

5) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(H16.3 沖縄県)

共通理念

我した島沖縄の特色あるまちづくり

基本姿勢

「参画と責任」～地域の歴史・自然・文化をいかし、住民主体の都市づくり

「選択と責任」～重点的・戦略的な施策を推進し、快適で潤いのある都市づくり

「連携と交流」～都市機能相互の連携を重視し、交流を促進する都市づくり

目標年次

平成 12 年を基準年とし、都市の将来像、都市づくりの理念及び将来の都市構造は、平成 32 年を想定して方針を策定する。

都市の将来像

- ①誰もが安心して暮らせるにぎわいのある都市圏
- ②地域独自のものに誇りをもち、その心が発信できる都市圏
- ③多様な生活様式が可能な都市圏
- ④世界に開く広域交流都市圏
- ⑤連携と交流が盛んな活気あふれる都市圏
- ⑥環境にやさしい循環型都市圏
- ⑦知的交流が盛んな情報先進都市圏
- ⑧観光・コンベンション・ショッピングで魅力ある都市圏

都市づくりの基本方針

広域的位置づけ：歴史交流都市圏・「ウフマチ」(連携し、大きく発展する街)

《都市づくりの基本方針》

基本方針		方針項目
①	地域の歴史・自然・文化を活かし、住民主体の都市づくり	・伝統や文化を大切にする都市圏づくり ・自然環境や生活環境に配慮した都市圏づくり ・地域主体の都市圏づくり
②	重点的・戦略的な施策を推進し、快適で潤いのある都市づくり	・質の向上を図る都市圏づくり ・駐留軍用地の活用による中南部の一体的な都市圏づくり ・次世代ネットワークの活用と知的交流を促進する都市圏づくり
③	都市機能相互の連携を重視し、交流を促進する都市づくり	・様々な住まい方が実現する都市圏づくり ・国内外に開かれた交流都市圏づくり ・それぞれの産業が連携した都市圏づくり ・魅力あふれる都市圏づくり

交通施設に関する都市計画の決定の方針

基本方針：快適で安心して移動でき、交通手段の多様性を確保した交通施設
都市交通の現状と都心部への人口の集中や産業の集積に伴う交通需要の増大に対応し、社会的・経済的諸活動を円滑、安全、快適かつ効率よく維持・推進するため、次の方針に基づき整備を進め、総合的な交通体系の確立を図るものとする。

- ①望ましい都市構造の誘導を図る交通施設の整備
- ②交通施設と市街地の一体的整備
- ③公共交通機関とその他の交通機関との適切な役割分担とその体系的整備
- ④生活環境と調和した交通施設の整備
- ⑤交通の情報化の推進及び管理運用面の充実

整備水準の目標

おおむね20年後の主要幹線、幹線及び補助幹線道路の目標は 3.5km/k m^2 （平成12年度末現在 2.4 km/k m^2 ）とし、基本方針に基づく着実な整備を推進するとともに、すべての路線において混雑度1.0未満を目標にして、ハード・ソフト施策の連携による渋滞交差点の解消に努める。

主要な施設の整備目標

おおむね10年以内の主要事業を次のとおり想定

《主要な施設の整備目標》

分野	施策内容
道路	那覇空港自動車道（豊見城東道路、小禄道路）、沖縄西海岸道路（那覇地区、浦添地区）、国道329号バイパス（南風原・与那原）、国道331号バイパス（豊見城・糸満）、国道331号（現道拡幅）、国道507号、南部東道路、那覇インターアクセス道路、真地久茂地線、南風原中央線、豊見城中央線、那覇北中央線、新都心牧志線、浦添西原線、宜野湾北中城線、東風平豊見城線、奥武山米須線
空港・港湾	那覇港（新港ふ頭地区、浦添ふ頭地区） 臨港道路（浦添線、空港線）

出典：那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成16年3月）

6) 沖縄県総合交通体系基本計画（H14.3 沖縄県）

計画の目標年次

目標年次は 2020 年（平成 32 年）

計画の基本理念

沖縄の未来を育む交通体系の確立

計画の目標

《計画の目標》

計画目標 1：海外、全国レベルの計画目標	
国際性、拠点性を育む 交通体系の確立	・アジア、太平洋地域との交流・連携を深める国際ネットワークの構築 ・国際ネットワークに対応したゲートウェイ機能の整備
計画目標 2：県土レベルの計画目標	
新たな活力と地域の魅力を 支える交通体系の確立	・県内外交流圏の拡充に向けた高質な交通網の形成 ・新たな産業振興や県土軸の形成を支援・誘導する骨格的な交通網の形成 ・観光・リゾート拠点としての魅力を高める交通ネットワークの形成
計画目標 3：地域レベルの計画目標	
環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立	・快適な県民生活と機能的な都市活動を支え、地域の交通環境向上に資する幹線道路網体系の構築 ・マルチモーダル推進の観点から、過度に自動車交通に依存しないための新たな公共交通体系の構築 ・情報技術の活用や交通結節機能の強化によるシームレスな総合交通体系の確立 ・沖縄の歴史、自然、文化と調和しながら、高齢者や障害者を含む全ての人にとって、安全で魅力ある街づくり、地域づくりを支援する交通施設整備等の推進 ・離島ネットワークの充実によるシビルミニマム、信頼性の確保

戦略的に推進する施策

《戦略的に推進する施策》

分野	施策内容
国際交流拠点の機能強化 【①】	・ 空港・港湾の機能強化 ・ アクセス交通網の強化 ・ 総合交通結節機能の強化
産業・物流活動の支援 【①、②】	・ 本島県土軸の形成 ・ 産業拠点機能の支援・強化 ・ 新たな産業振興の支援
沖縄観光の魅力向上 【①、②】	・ 県外からのアクセス ・ 観光地へのアクセス強化 ・ 観光地での周遊性の向上
自動車交通の円滑化 【②、③】	・ 体系的幹線道路の整備 ・ マルチモーダル等の推進 ・ 都心地域の交通政策の推進
新たな公共交通システムの形成 【③】	・ 効率的なネットワークの形成 ・ シームレスな移動環境の確保 ・ 魅力的な交通環境の創出 ・ 離島地域公共交通体系の形成
e-アイランドの形成	・ モビリティ向上 ・ シームレス化の支援 ・ 多様な社会ニーズへの対応

※計画目標の達成のための中心的な分野

- ①計画目標 1：国際性、拠点性を育む交通体系の確立
- ②計画目標 2：新たな活力と地域の魅力を支える交通体系の確立
- ③計画目標 3：環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立

7) 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン、総合交通戦略 【第3回PT調査】(H21.3 沖縄県)

基本理念

「環境」「振興」「安心」の3つに注目し、基本方針として「環境・振興・安心の3つが調和・持続する都市圏の構築」を掲げる。

都市交通ネットワーク計画実施による将来の目標水準

①環境

- 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指す。
- 将来の自動車利用率を現況の約69%から約62%へと約1割削減することを目指す。

②振興

- 公共交通や自動車による移動時間を現況より20%短縮することを目指す。
- 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指す。

③安心

- 道路の役割に応じた整備を進めることで、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させないことを目指す。
- 道路整備の推進によって救急搬送エリアの拡大を目指す。

基本方針

①環境

- 車利用を増やさない、不必要な車利用を減らすため、必要な施策を展開
 - ・骨格的な公共交通システムを戦略的に整備し、且つ公共交通の利便性を向上
 - ・都市圏の交通の現状と課題を県民に周知し、交通手段の変更を促進
 - ・都市圏の交通円滑化のために必要な道路整備を重点的に推進

②振興

- 目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策を展開
 - ・都市圏構造や土地利用を支える交通システムの展開
 - ・新たな都市機能展開や多様な経済・産業活動を支える魅力あるモビリティを実現
 - ・観光交通の魅力向上に向けた施策を展開

③安心

- 子どもからお年寄りまで、どこでも安全で安心して暮らせるための施策を展開
 - ・日常生活での利便性が確保できる交通システムを実現
 - ・交通事故削減に向け地域の実情に応じた効果的な道路整備、交通施策の推進



《将来交通ネットワーク計画》

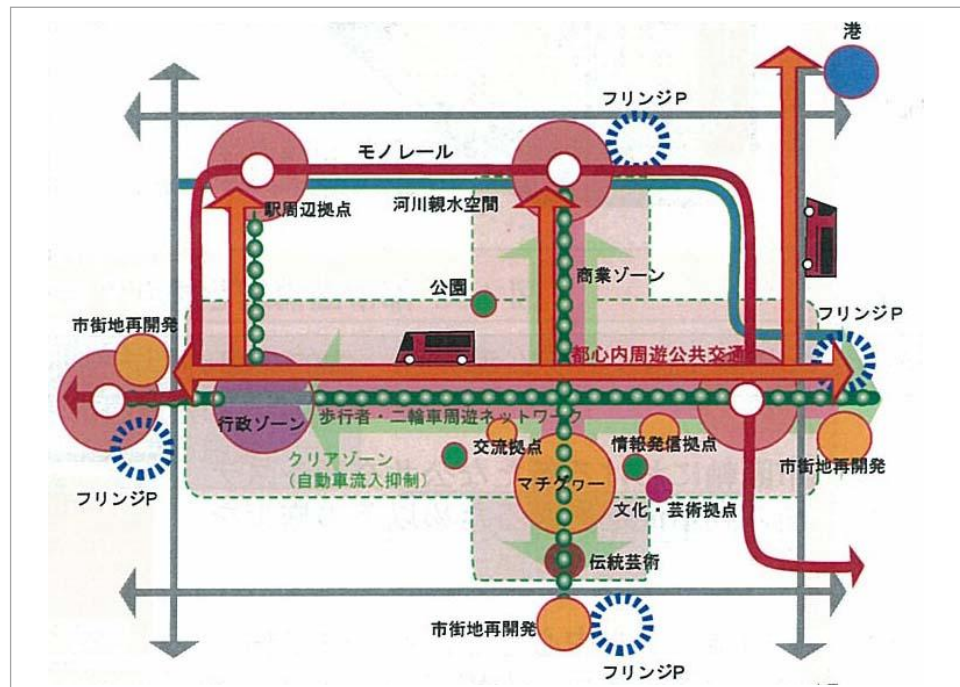


《将来道路ネットワーク計画》

都市交通マスタープランの目標達成のために必要となる施策群

※特に那覇市に求められる事項

- 都心交通システムの導入による都市拠点の魅力強化
 - ・都心地域内の周遊型公共交通システムの導入
 - ・都心部における歩行者・二輪車系のグリーンネットワークの形成
 - ・都心クリアゾーンやフリンジ駐車場の配置



《都市拠点における交通システムのイメージ》

8) 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（H21.3 沖縄県公共交通活性化推進協議会）

計画の期間

国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画の計画期間は、関係機関との協議を継続し、条件が整い次第着手するものとし、実施期間は 3 年間とする。

基本方針

- ①バス網再構築計画（H17）の 3 方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、国道 58 号沿線地域を中心にバス網再構築を推進する。
- ②当該地域の需要形態への適合を考慮して、那覇市～沖縄市（コザ）間において基幹バスシステムの導入を図る。

《国道 58 号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針》

	内容
基幹バス	・主に国道 58 号の那覇市～沖縄市（コザ）間で展開 ・必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る
支線バス	・コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築
結節点	・コザについてはバスターミナルを形成 ・普天間、伊佐、宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用
バス走行環境の確保	・現状のバス専用レーンを活用 ・勢理客交差点改良（H20 完了）より安謝立体側道部の那覇行き走行性改善 ・急行バスの走行経路は、走行性の高い安謝立体高架部を活用

地域公共交通総合連携計画の区域

当面バス網再構築を推進する、国道 58 号沿線の那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市の 4 市とする。

地域公共交通総合連携計画の目標

目標 1

わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする
 ・基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。

目標 2

利用しやすいダイヤを実現することでバスの利用促進を図る
 ・高頻度の利用しやすい運行ダイヤの実現を目指す。

目標 3

バス網再構築により、効率的な運行を図る
 ・基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行

を図り、公共交通事業の健全化を図る（総走行台キロの削減、輸送効率向上）。

目標 4

バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る

- ・公共交通の信頼回復のため、確実な運行を支援する施策等により、定時定速性を確保する。
- ・必要に応じて急行運行の導入により、モビリティの向上を目指す。

目標 5

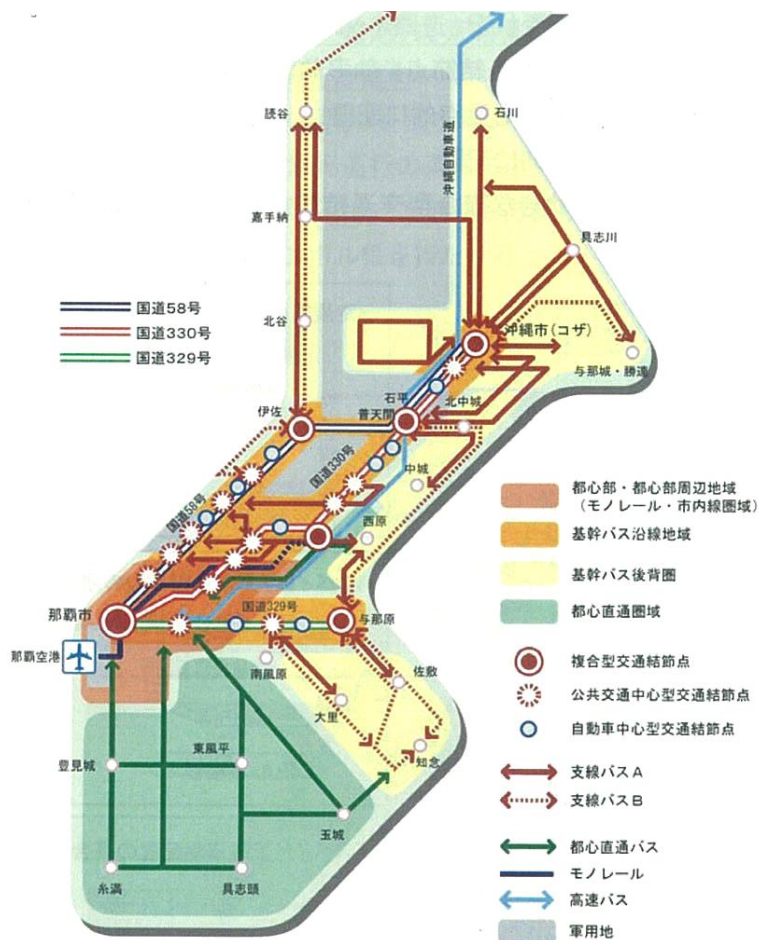
基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する

- ・バス輸送効率を確保する反面、バスの乗り継ぎが生じる場合があることから、乗継利便性をできるだけ損なわないように、基幹と支線のシームレスな乗継（空間面、情報面、時間面）を確保する。

目標 6

過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する

- ・環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直してもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。



《バス網再構築のネットワークイメージ》

9) 中心市街地まちづくり交通計画調査 (H16.3 那覇市)

那覇市中心市街地を対象に、自動車交通の円滑化・歩行者に対する道路空間の開放と活用を通じた総合的な交通施設整備のあり方について検討することを目的に実施された調査。

基本的な考え方

現状の問題を改善するとともに、自動車交通の侵入を抑制し、歩行者が様々な魅力を面的に享受できるような魅力の高い歩行者空間・ネットワークを形成する歩行者優先のトラフィックゾーンの一体的な構築を図る。

- ・歩行者がゆったり散策しつつショッピング、グルメ、文化レクリエーションを楽しめるバラエティに富んだ時間消費の空間づくり（郊外ショッピングセンターにはない中心市街地特有の魅力づくり）。
- ・国際通りの交通機能を補完する路線だけでなく、イベント時の待機空間や来街者の憩いの場、集いの場等、多様な機能を持つ空間機能の向上。

道路交通体系の考え方

●住環境の改善・市街地再開発の支援

- ・密集市街地の住環境改善に資する新規道路網の整備
- ・密集市街地の住環境改善に資する新規道路網の整備

●円滑な交通処理

- ・交通容量の拡大（都市計画道路・新規路線の整備）
- ・公共交通への転換・TDM（交通需要管理）政策の推進

●自動車交通の抑制

- ・歩行者優先化（モール化）道路の創出
- ・道路機能及び段階構成の明確化
- ・中心市街地の外周部における駐車場整備（フリンジパーキング）

●中心市街地へのモビリティ

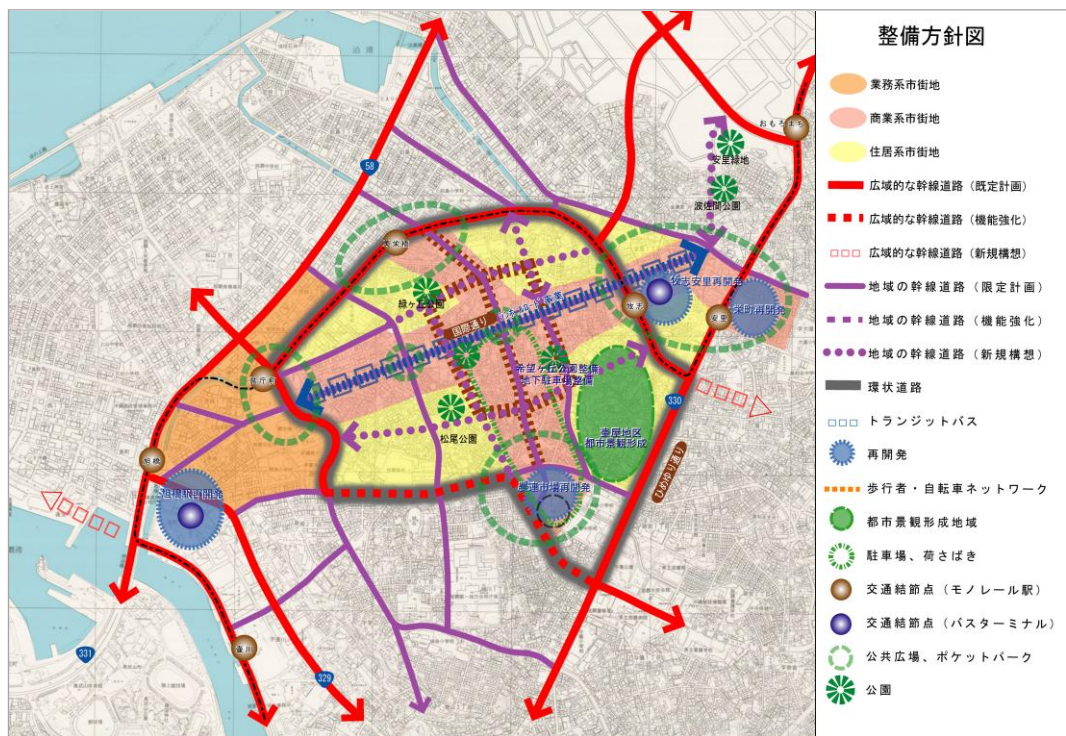
- ・中心市街地と周辺部を結ぶ幹線道路網の整備

●公共交通の利便性・サービス向上

- ・モノレール駅等の交通結節点機能の強化
- ・モノレール駅、バスターミナル駅へのアクセスルートの強化

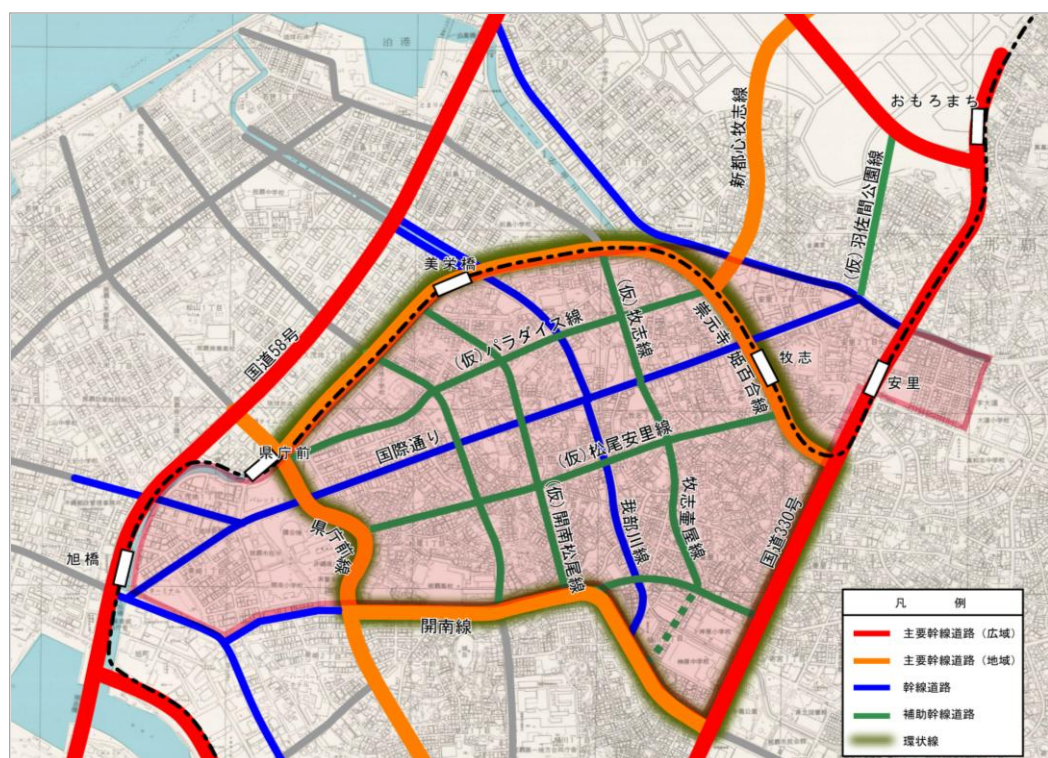
●歩行者空間・ネットワークの形成

- ・国際通りを中心とした駅、ターミナル、公園、広場等を結ぶ回遊性の高いネットワークの強化
- ・歩行者ネットワークを優先するトランジットモール、モール化



道路網計画

那覇市中心市街地における道路網計画は、国際通りの補完、周辺地域の密集市街地部における住環境の改善、歩行者空間の改善等による中心市街地の活性化に向けた道路網ネットワークを目指すものとし、中心市街地を取り囲む国道 330 号、崇元寺姫百合線、県庁前通り、開南線（4 車線構想）を環状として、中心部への通過交通の排除による交通の整序化を図る道路網体系を基本とする。



道路の区分		対象路線	役割	主たる道路機能	車線数
主要幹線道路	広域圏	国道 58 号線 国道 330 号線	県内全域を対象とした南北の広域交通処理	トラフィック機能重視	6 車線 4 車線
	地域内	崇元寺姫百合線 御成橋崇元寺線 県庁前線 開南線	中心市街地の環状型道路網を形成し、通過交通の排除	広域主要幹線を補完し、トラフィック機能と地域内へのアクセス機能を担う	4 車線 4 車線 4 車線 2 車線（構想 4 車線）
幹線道路	地域内幹線	国際通り 我部川線	地域内の幹線道路として主要幹線道路との接続、地域内のアクセスを担う	ある程度のトラフィック機能と地域内のアクセス機能	2 車線 2 車線
	補助幹線	一銀線 牧志壺屋線 真地久茂地線 （仮）パラダイス線 （仮）松尾安里線 （仮）開南安里線	地域内の補助幹線道路として幹線道路との接続、地域内のアクセスを中心に担う	アクセス機能を重視	2 車線 2 車線 2 車線 2 車線 2 車線 2 車線

交通施設計画（交通結節点、駐車場、歩行者溜り空間と歩行者ネットワーク）

●交通結節点

○県庁地区【西の玄関口】

既存のモノレール県庁前駅、県庁前広場、パレット及び県庁地下駐車場などの既存施設を活用した公共交通を主体とした結節機能の強化を図る。

○牧志・安里周辺【東の玄関口】

現在のモノレール駅牧志、安里駅には交通広場が整備されていないものの、構想中である再開発などの一部空間を活用して結節機能の強化を図り、東の玄関口としての利便性、シンボル性を強化を図る。

○美栄橋【北の玄関口】

現在のモノレール美栄橋駅周辺において、現在のオープンスペースや周辺の公園及び民有地などを活用して、交通結節機能の強化を図る。

○開南周辺【南の玄関口】

現在構想されている農連市場再開発などを活用し、駐車場やバス、タクシー等の公共交通空間を整備し、南の玄関口として活用する。

●駐車場

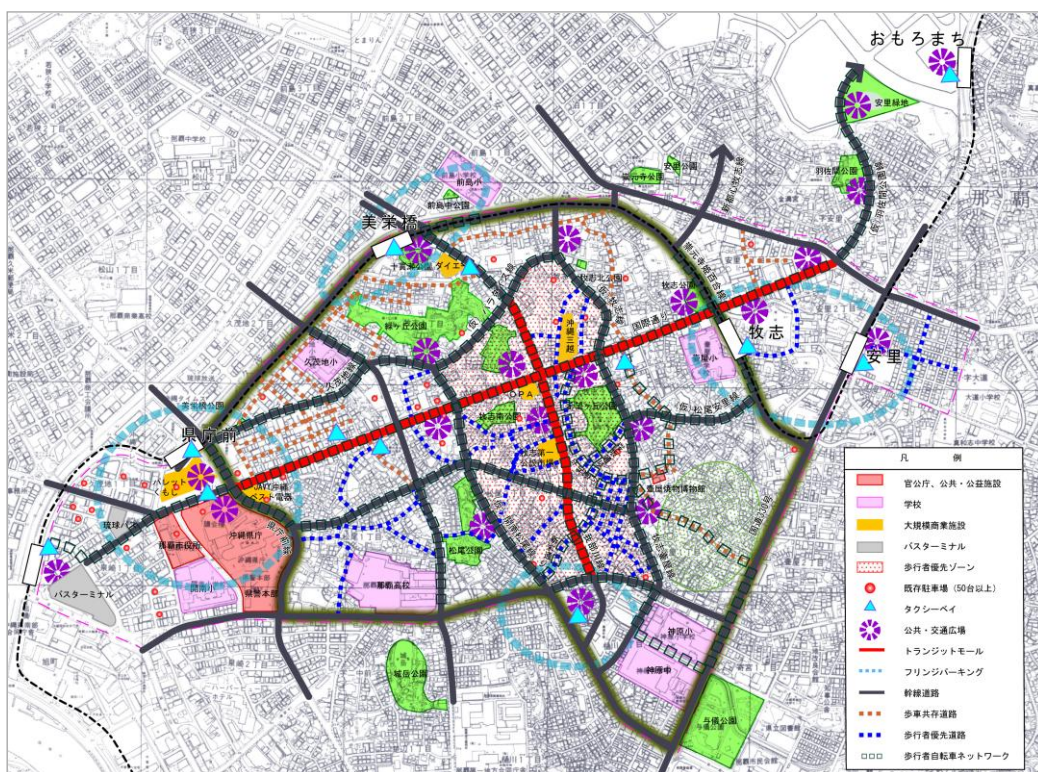
国際通りのトランジットモールによる補完や歩行者優先ゾーンを形成するパラダイス線、松尾安里線、牧志線、開南松尾線で囲まれるエリアを中心に、

フリンジパーキングの活用を図る。

●溜り空間と歩行者ネットワーク

特に、中心商業地を中心とする商業系のネットワーク、住居系と商業を結び生活系ネットワーク、壺屋の歴史的資源を活用した歴史系ネットワークなど多様な機能の歩行者空間を形成していく必要がある。

また、先の交通結節施設を活用して自転車や車椅子など、交通弱者などが中心市街地内で自由に散策が可能になるようタウンモビリティ等の強化も必要である。



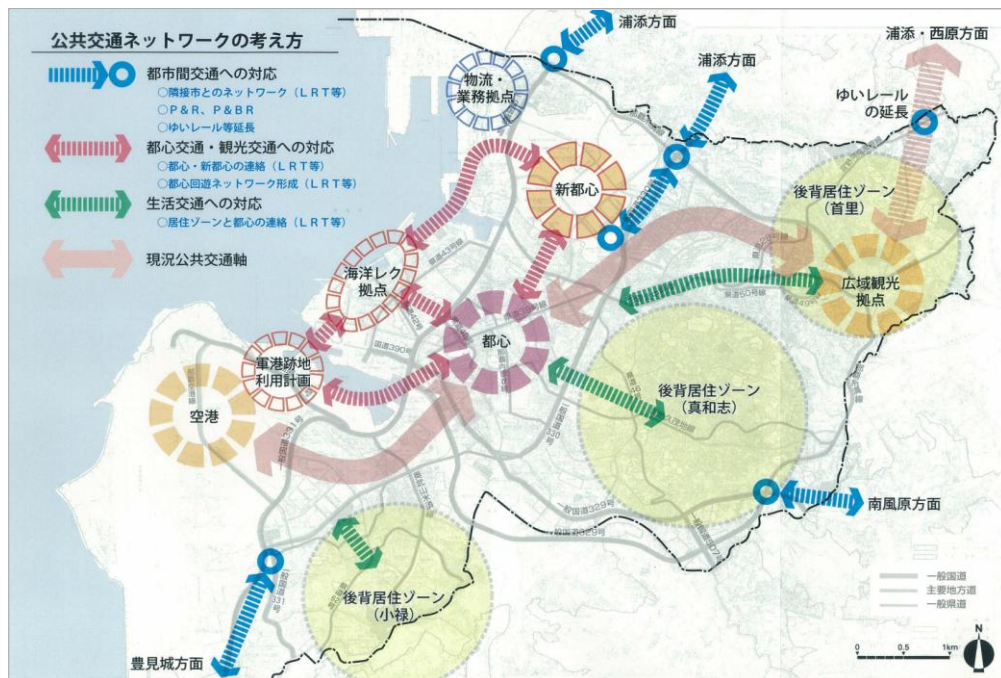
《那覇市まちづくり交通計画 基本計画案》

10) 那覇市における新たな公共交通に関する基礎調査 (H18.3 那覇市)

那覇市の未来を育む交通体系の確立、高齢者や身体障害者を含めた誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備、環境負荷の少ない地球にやさしいまちをめざし、新たな公共交通の可能性について検討された。なお、今後この結果を参考にしながら新たな公共交通導入について、具体的に検討することとしている。

公共交通ネットワークの考え方

那覇市の交通現状や国内における公共交通システム事例を踏まえ、以下のような公共交通ネットワークの考え方が整理された。



《公共交通ネットワークの考え方》

新たな公共交通ネットワーク案

新たな公共交通システムの役割

- 中心市街地における移動手段の確保
- 中心市街地と新市街地の移動手段の確保
- 中心市街地と臨海部の移動手段の確保
- 周辺市街地からの移動手段の確保
- 隣接市町村からの利便性の確保 (ゆいレールとの役割分担・バス路線との役割分担)

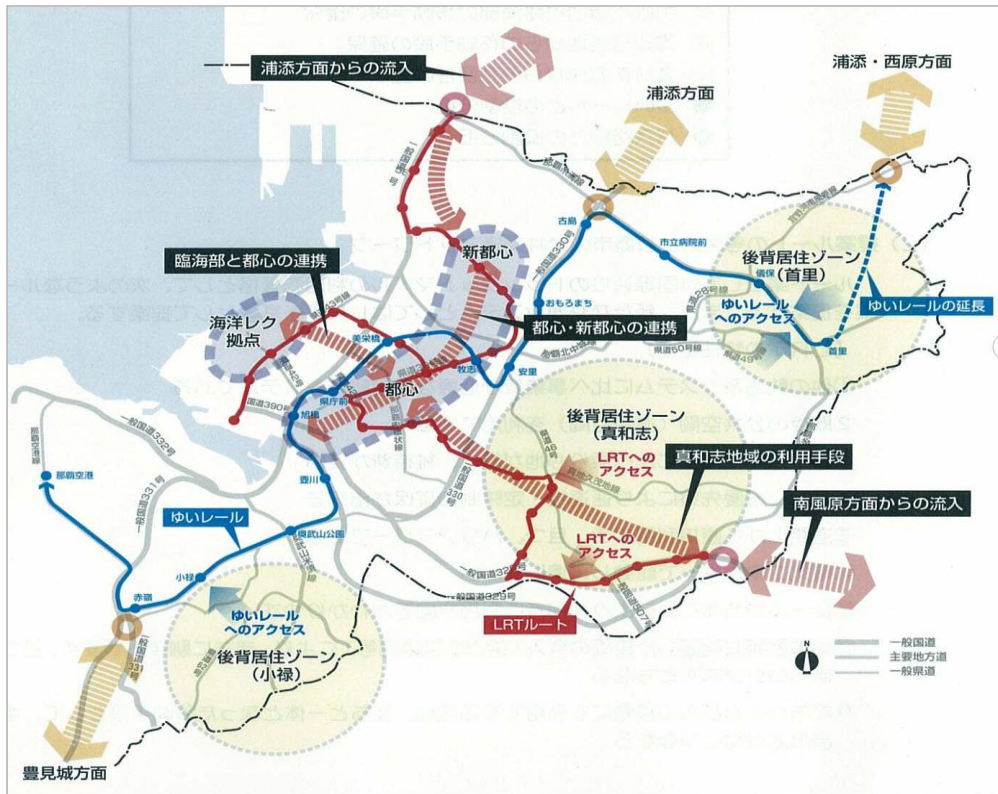
⇒ルート案としては国際通りのトランジットマイルの利用を骨格として、以下の図のようなルートとし、新たな交通システムとしてはLRTを基本とする。

那覇市におけるLRT導入の課題

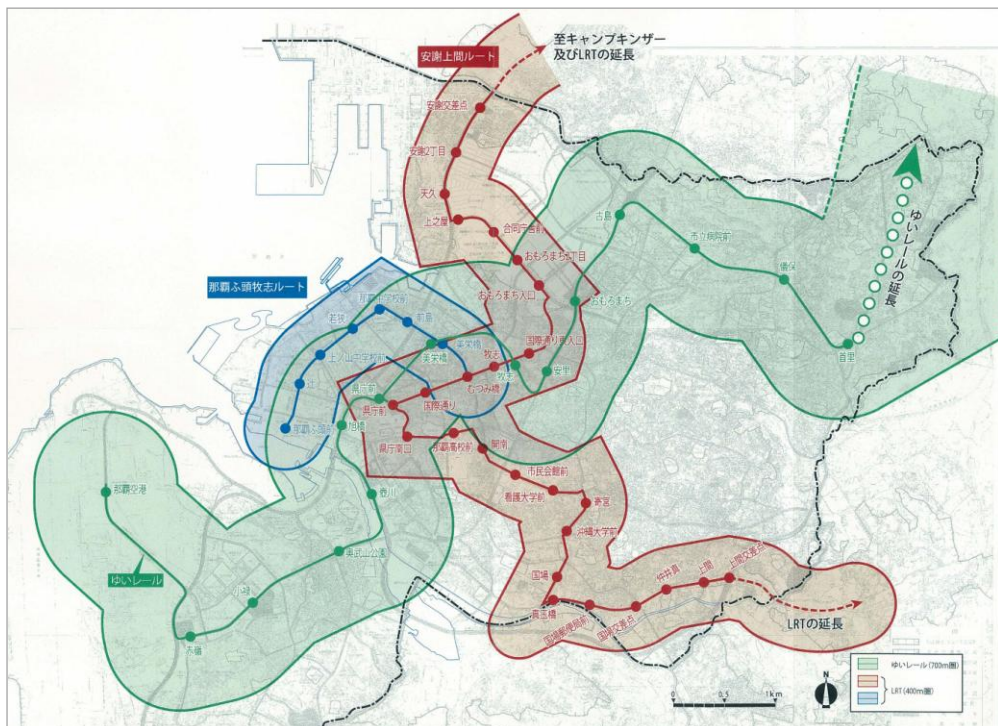
- 導入空間等
 - ・ 平面線形、急勾配区間、拡幅必要区間、トランジットマイル区間、車両基地用地の検討
- 需要予測の精査
- 事業化の課題
 - ・ 事業採算、事業体の検討

●その他モードとの連携等

- ・TDM 施策との連携
- ・バスルートの再編
- ・料金体系の連携
- ・自動車交通の影響と自動車交通処理
- ・モード間の連携
- ・市民合意と参画



《LRTルート案イメージ》



《LRTルート案とゆいレールの利用圏域》

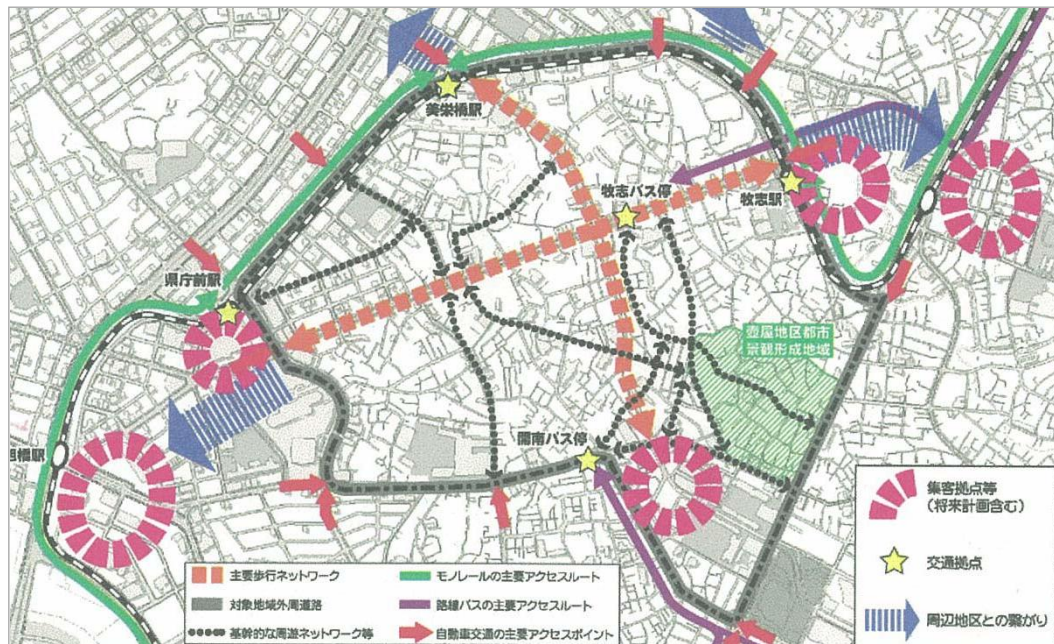
11) 人中心のまちづくりに向けた交通ネットワークと道路空間の活用方策 検討調査 (H20.3 那覇市)

中心市街地の活性化に向け、歩行者にとって魅力の高い道路空間の活用やトランジットマイルと連携したフリンジパーキングのあり方を検討するとともに、公共交通の利用促進や歩行者空間等の総合的な交通施策の展開を踏まえ、短期的に取り組み可能なソフト・ハード施策を検討することを目的に実施された調査。

歩行者にとって魅力の高い道路空間の活用方策の検討

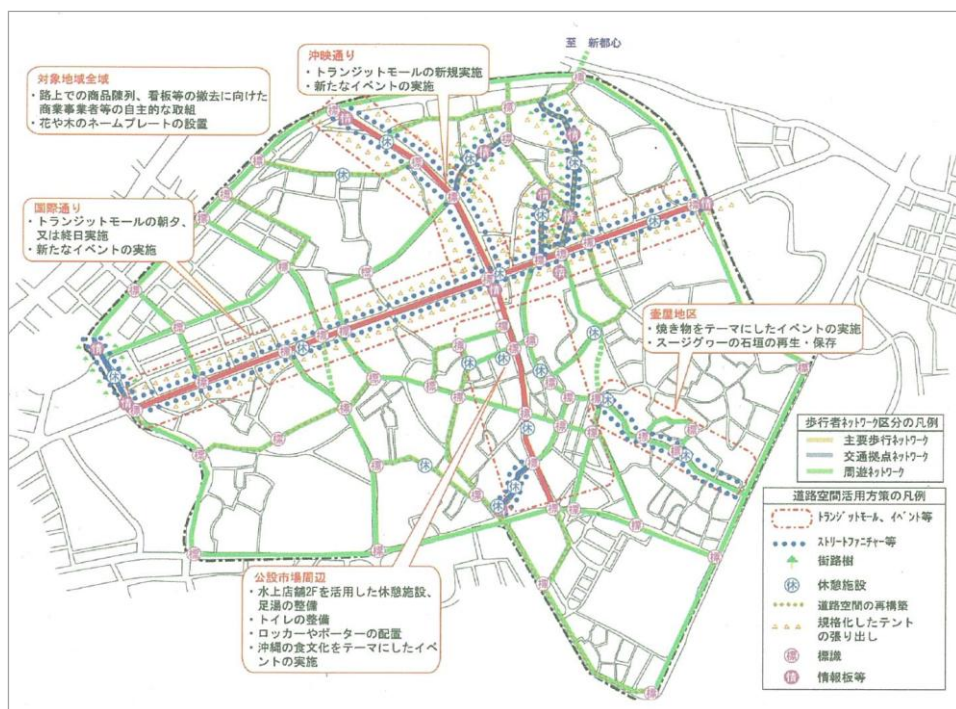
《歩行者ネットワークの概念》

- 周辺地区とのつながりや集客拠点等との接続を考慮し、国際通り、沖映通り、水上店舗を主要ネットワークに位置づけ
- 壺屋地区の周遊ネットワーク形成を図る



《歩行者ネットワークの概念図》

- 対象地域において以下のような施策を展開する
 - ・ 集客の場づくり (トランジットモール見直し、イベントの実施)
 - ・ 沿道修景 (修景施設の整備、木や花の植栽)
 - ・ 休憩施設の整備
 - ・ 道路空間の再構築
 - ・ マナーの改善・ルールづくり
 - ・ アーケード等の設置
 - ・ 来街者への情報提供

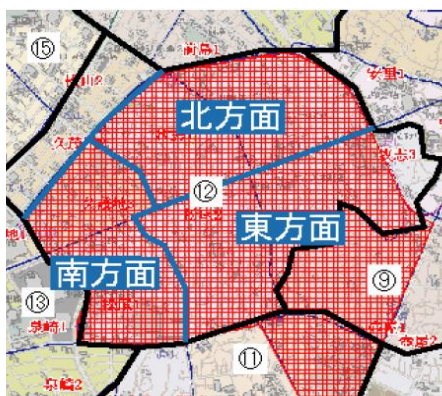


《道路空間活用方策の展開図》

トランジットマイルと連携したフリンジパーキングの検討

《対象地域全体の駐車場需給バランス》

- 下記地域を対象に駐車場の需給バランスを分析
- 地区別には一部需要が供給を上回る結果が出ているが、主要幹線道路からのアクセス方面を踏まえて設定した北・南・東の3つのゾーン分けで考えた場合、需要を満たしている。ただし、広場式（屋根なし）駐車場が他の用途に転換された場合、休日については一部需要が供給を上回る。



		供給 (台)	需要 (台)		需給バランス		必要駐車場 規模 (台)
			平日	休日	平日	休日	
パターン①	北方面	1,577	614	853	257%	185%	0
	南方面	1,049	385	339	272%	310%	0
	東方面	1,070	428	682	250%	157%	0
パターン②	北方面	838	614	853	136%	98%	15
	南方面	426	385	339	111%	126%	0
	東方面	556	428	682	130%	81%	126

《方面別需給バランス》

※対象駐車場は「時間貸しを行っている駐車施設」、「契約駐車場及び専用駐車場で3台以上の駐車施設（付帯施設が商店・娯楽施設・宿泊施設のもの）」

※パターン①：対象駐車場の全てを含めた収容台数

パターン②：対象駐車場のうち、構造が「広場式（屋根なし）」（別用途への転換が容易）である駐車場を除いた収容台数

12) 首里城周辺検討専門委員会第3回資料【検討資料】(H21.3 首里城周辺検討専門委員会)

基本方針

●歩行者ネットワーク

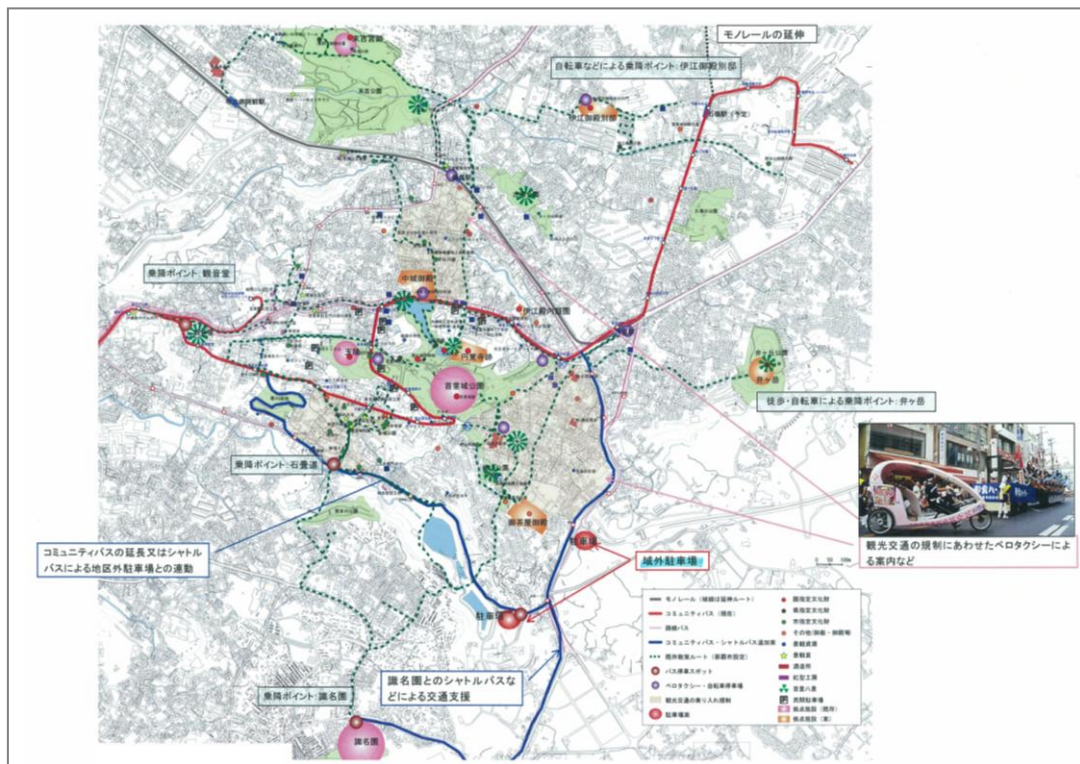
- ・龍潭通りの整備にあわせ、首里城公園を中心とする歴史的な道や既存モデルルートを活用を促進し、ハード・ソフト含めた、資源間のネットワークの形成を図る。
- ・首里城公園へのアクセスの利便性向上とともに、利用者が滞在率を高め、周遊地域を利用するような支援を行う。
- ・龍潭通りなど、観光利用で活用される主要道路は快適な歩行空間の創出を推進する。

●交通ネットワーク

- ・周辺地域利用の推進および首里杜地区の交通量緩和や環境保全に配慮し、首里杜地区への観光交通の進入は可能な限り排除し、公共交通や散策による観光利用を促進する。

●情報ネットワーク

- ・首里城公園においては、公園を起点とした、交通情報、周辺資産（ハード・ソフト）に関する情報提供を行い、公園利用のみならず周遊散策への支援を行う。
- ・首里杜地区内において、広域的な案内サインの設置など、散策支援の情報ツールを整備する。
- ・民間における情報提供活動を支援する。



《周遊ネットワーク形成図（案）》

整備・活用イメージ

《周遊散策ネットワークの形成》

- ・世界遺産や国指定文化財、首里八景などの景観スポットを核に、周辺に位置する文化資産の連携活用を図るため、文化資産ルートによる周遊誘導を促進する。
- ・文化資産ルートについては、文化資産の歴史的背景やその空間を活用したソフト面を含めた誘導サインの整備や情報提供を行うことが望まれる。
- ・文化資産や休憩所、飲食店などを組み合わせた周遊ポイントを複数設置し、地域住民や民間施設の参加・協力による首里地域の周遊ネットワークの形成を図る。
- ・観光利用だけでなく、市民に利用してもらうため、歩いて楽しめるイベントなどの地域活動への支援や仕組みづくりの検討を行うことが望まれる。

《交通ネットワークによる周遊支援》

- ・首里杜外部に駐車場を設置し、首里杜地区内の観光交通の制限及び周遊散策の誘導に資する実験の検討が考えられる。
- ・首里の歴史的な街路においては、地区内の交通流入規制区域の設定や速度制限、歩行者優先道、一方通行などの規制・誘導の検討が望まれる。
- ・コミュニティバスの路線拡充やベロタクシー・電動自転車など、散策を支援する交通システム導入の検討が望まれる。
- ・首里を歩くことにより利用者満足度を得られるような情報ツールの整備、首里城公園や公共交通機関と連携した特典の付与を検討することが考えられる。

13) 那覇市環境基本計画（H19.3 那覇市）

那覇市の環境像

人・自然・地球にやさしい環境共生都市 なは

5つの環境形成目標

- A 市民の健康を守り、公害のないすがすがしいまち
- B 快適でやすらぎのある住みよいまち
- C 身近な自然を大切にし、育み、親しむまち
- D 個性豊かな文化とふれあうまち
- E 環境負荷の少ない地球にやさしいまち

施策の基本方針

- 1節 市民の健康を守り、公害の少ないすがすがしいまち
 - 1 空気のきれいな那覇を目指します
 - 2 きれいな水がせせらぐ那覇を目指します
 - 3 安らかに生活できる那覇を目指します
 - 4 ものが循環する美しい那覇を目指します
 - 5 次世代に健全な那覇を引き継ぐことを目指します
 - 6 公害等の少ない那覇を目指します
- 2節 快適でやすらぎのある住みよいまち
 - 1 みどりあふれる那覇を目指します
 - 2 やすらぎのある那覇を目指します
 - 3 ゆとりある那覇を目指します

施策の展開

1節 市民の健康を守り、公害の少ないすがすがしいまち	
空気のきれいなまちづくり	自動車公害対策の推進 固定発生源対策の推進
きれいな水がせせらぐまちづくり	水域の水質保全
やすらかに生活できるまちづくり	自動車騒音・振動対策 事業所騒音・振動対策 航空機騒音対策 近隣騒音対策

ものが循環する美しい まちづくり	ゼロエミッションの推進 ごみ減量・処理対策の推進 まちの美化推進 グリーン購入の推進 廃自動車対策の推進 し尿処理対策の推進
次世代に健全な環境を引き継 ぐまちづくり	ダイオキシン等の環境ホルモン対策の推進 情報提供の強化 化学物質等の適正使用及び管理の徹底・指導
公害等の少ないまちづくり	基地から発生する環境問題対策 公害苦情処理対策 遺伝子組み替え食品対策
2 節 快適でやすらぎのある住みよいまち	
みどりあふれるまちづくり	緑の保全と創出 緑のネットワークづくり 身近な緑の充実
やすらぎのあるまちづくり	安全なまちづくり 防災のまちづくり 墓地対策
ゆとりあるまちづくり	地域特性を生かした快適な都市環境の推進 交通渋滞緩和への多面的な取り組み 水資源及び水辺環境の取り組み 景観に配慮したまちづくり 光害抑制の取り組み
3 節 身近な自然を大切にし、育み、親しむまち	
身近な自然を大切にし、育み、 親しむまちづくり	自然環境調査の実施 生態系の保全と回復 自然保護行政の推進 野生生物の保護 自然の理解と活動
4 節 個性豊かな文化とふれあうまち	
個性豊かな文化とふれあうま ちづくり	歴史・文化遺産の保全・継承 伝統文化の保全・継承 市民文化の創造

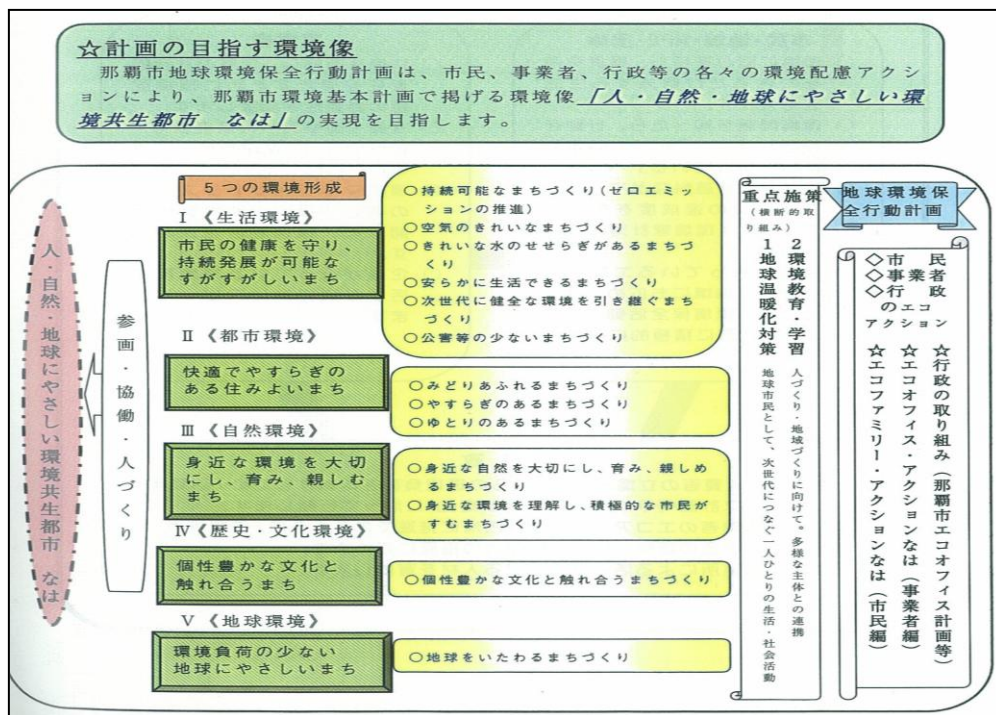
14) 那覇市地球環境保全行動計画（H20.3 那覇市）

計画の性格

- ・那覇市環境基本計画実行計画として、ローカルアジェンダ 21 として、また、那覇市地球温暖化対策地域推進計画としての性格を持つ。
- ・市民、事業者の取り組みは具体的な場面ごとあるいは目的ごとにエコアクションを示す。
- ・行政偏については、環境基本計画に示された取り組みを踏襲する。
- ・地球温暖化対策に関する事項は、地球温暖化対策地域推進計画としての性格を持つ。

計画の体系

- ・市民・事業者等の多様な主体の視点から、気軽に環境配慮行動に取り組めるよう、家庭やオフィスでの場面ごとの行動指針を提示し、その実行が、環境教育・学習となり、身近な環境から、地球規模の環境配慮行動にまでつながることをねらいとした構成となっている。



市民・地域・NPO・団体、事業者、行政の役割協働

- ・今日の環境問題は多岐にわたっており、市民・地域、事業者、行政がそれぞれで解決できるものではなく、相互の協働（パートナーシップ）による推進が重要である。
- ・計画を推進するために、お互いの協働の上に立ち、市民・地域・環境 NPO・団体等、事業者、行政の各主体に、次のような役割が求められる。

15) 那覇市バリアフリーアクセス状況調査 (H14.3 那覇市)

福祉のまちづくりの視点で、建築物、道路、公園等の点検調査を行うとともに、地域のサービス資源の洗い出しや地域活動団体の実態調査等を行い、今後福祉のまちづくりをすすめていく上での課題を整理することを目的に実施された調査。

モデルスタディ

- 35 の小学校区からモデル地区を選定し、地区において、福祉のまちづくりを具体的に展開するための、整備課題や整備イメージ等を整理したモデルスタディを実施。
- 高齢者・障害者数どちらも多く、公共施設数、種類とも多い神原小学校をモデル地区に選定。
- モデルスタディ地区では公共施設のバリアフリー状況とならびに施設相互及びバス停との関連を重視した歩行者ネットワークを中心に整備イメージを提案。

改善案

<全体的な改善>

- 地域内を歩いて移動するためにはまず通行できることが第一であるため、徒歩移動時の用具の使用は、要支援、要介護、肢体不自由者、視覚障害者の30～50%が何らかの用具を使用しており、段差の解消、ハンプのない道路を整備する。
- 段差、ハンプのない道路にあっても障害物によって通行できない場合も多いため、障害物の撤去を行うことで、通行可能な範囲が広がる。
- 車いす使用者にとって段差、障害物がないことは通行する上で重要な要素であるため、横断勾配のないフラットな道路を整備していく。
- 通行ができる道路が地域内に点在するのではなく、連続した整備を行う。
- 外出の頻度は高齢者よりも肢体障害者、視覚障害者が高く、その交通手段について、視覚障害者は「徒歩のみ」、「路線バス」の割合が高い結果となっているため、バスの運行数の多い道路を中心とした誘導ブロックの設置を行う。

<特に必要とする改善>

- 利用頻度の高いバス停、公共施設を利用する際に、視覚障害者は特に最寄りのバス停から各公共施設にたどり着けないため、バスの運行数の多いバス停付近から重点的に整備していく。
- 開南バス停はバスの運行数も多く、拠点となるバス停であるため、開南バス停からの動線に配慮した整備も行う。

道路の現状と課題

	段差、ハンプなし
	障害物なし
	誘導ブロックあり
	横断勾配適



2. 現況・課題の整理

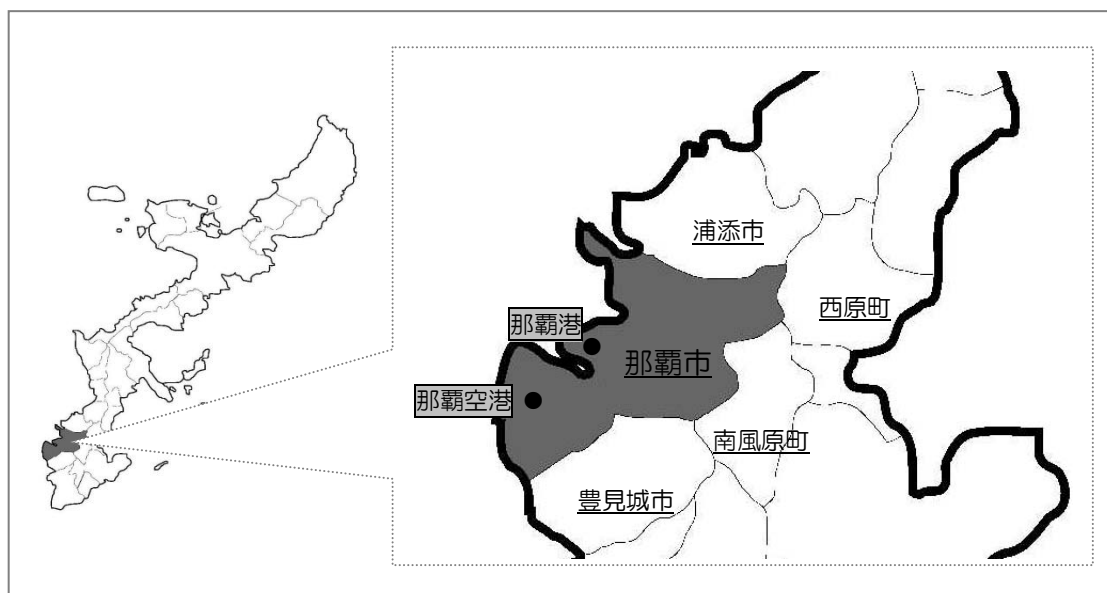
(1) 那覇市のまちづくり現況

1) 位置的特性

那覇市は、沖縄本島南部の西海岸に位置し、沖縄県の政治、経済、文化などの中枢都市として、人口約 31 万人を有する県都である。面積は、39.23km²で那覇市広域都市計画区域における 13 市町村の中で、糸満市（46.63km²）に次いで、2 番目の大きさで、北は浦添市、東は西原町、南風原町、南は豊見城市に隣接している。

沖縄県の空と海の玄関口であり、国内線・国際線合わせて年間約 1,500 万人が利用する那覇空港と、年間約 70 万人が利用する那覇港が立地する業務、商業、観光、居住の中心都市となっている。また、沖縄本島の幹線道路網の結集地にもなっている。

《那覇市の位置図》



2) 地形

⇒那覇市は沖縄本島の南西端にあって、面積 39.23km²、東西 10.3 km、南北 7.8 kmである。東部の首里台地から西部の海洋に緩やかに傾斜し、旧市内を中心とする中央部はほぼ平坦な地形である。国場川、安里川、安謝川およびその支流が西流している。

⇒地質は、隆起サンゴ礁が基底をなし、東部丘陵は琉球石灰岩の風化土壌が主体である。

⇒那覇中央地域と那覇西地域が低く平坦で、海拔 0～10mの高さにある。首里地域や首里北地域、真和志地域が高く、60m以上となっている。

《那覇市の地形》



(那覇市都市計画基礎調査より)

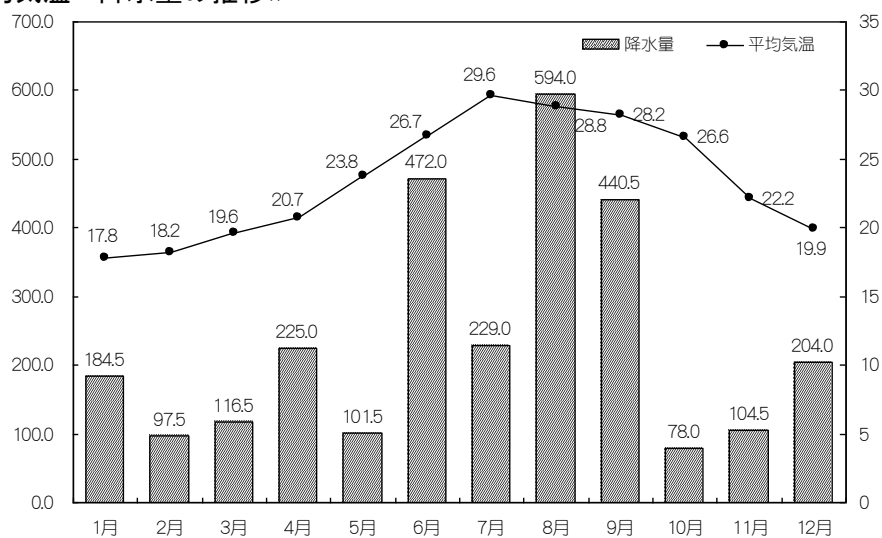
3) 気象

⇒那覇市は、亜熱帯モンスーン地帯に位置し、温暖で四季の寒暖差が小さい温暖多雨な気候下にある。平成 19 年の年平均気温は、23.5℃、最高気温 33.5℃、最低気温 10.9℃となっている。冬季も比較的温暖であり、本土に比べ年間を通じて寒暖の差は小さい地域に位置している。

⇒年平均湿度は 72%（H19 年）であり、全国平均の 67%に比べて高く、特に夏季の気温の高い季節は 75～80%程度の非常に高い湿度となっている。

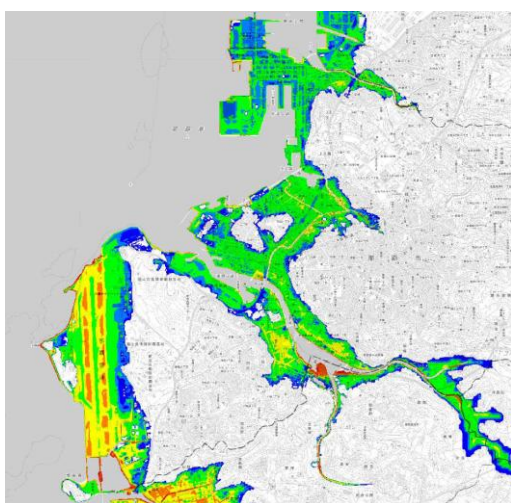
⇒降水量は年間で 2,816mm（H19 年）であり、全国平均の 1,412mm に比べて 2 倍近く多く、8 月は 594.0mm と最も多く、10 月が 78.0mm と最も少ない。

《平均気温・降水量の推移》

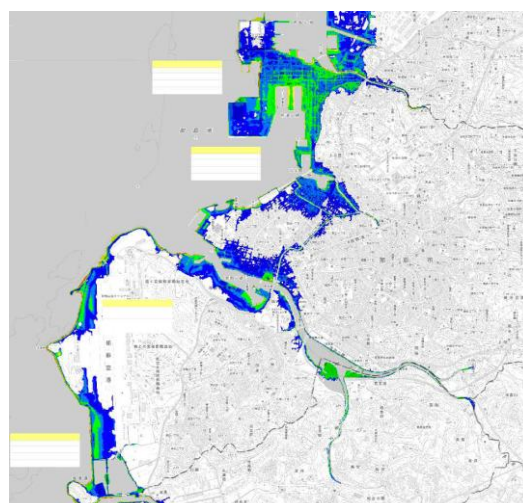


（平成 20 年度版 那覇市統計書より）

《高潮浸水予測図》



《津波浸水予測図》



（沖縄県津波・高潮被害想定調査、平成 20 年 3 月 沖縄県より）

4) 人口の動向

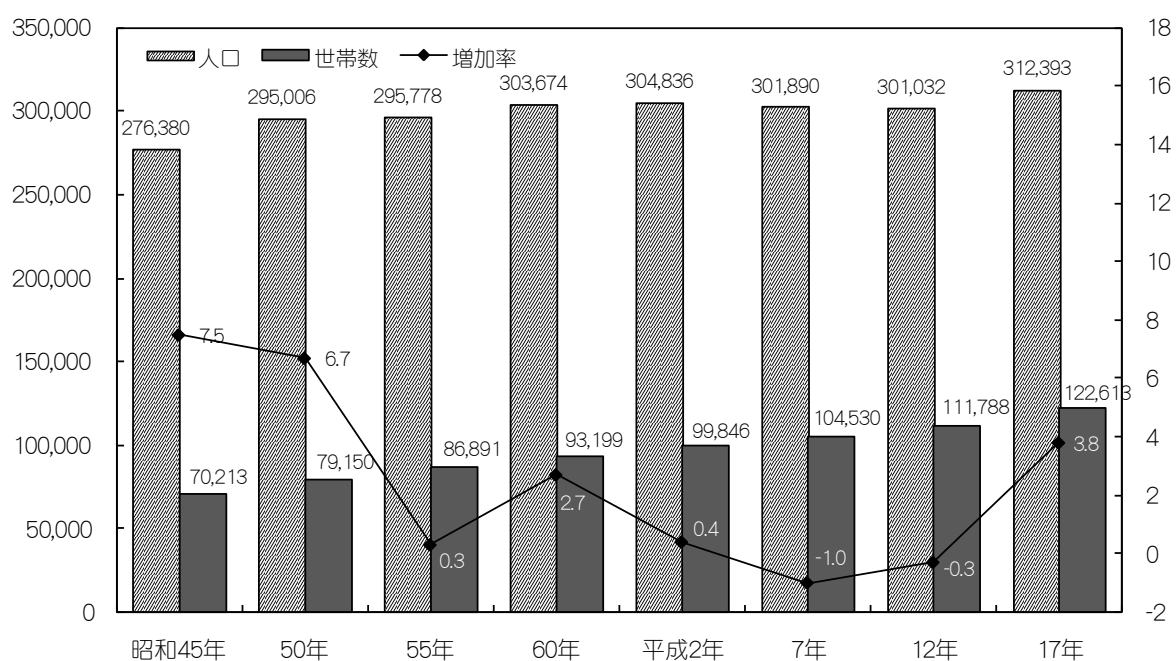
①人口・世帯数

⇒那覇市の人口は約 31 万人である。(平成 17 年国勢調査)

⇒昭和 60 年から横ばい傾向にあったが、平成 17 年の人口は平成 12 年比で 3.8%の増加を示している。

⇒人口増加に比例して、世帯数も増加傾向にあり、約 12 万世帯(平成 17 年国勢調査)である(世帯当たりの平均人員は約 2.55 人となっている。)

《人口・世帯数の推移》



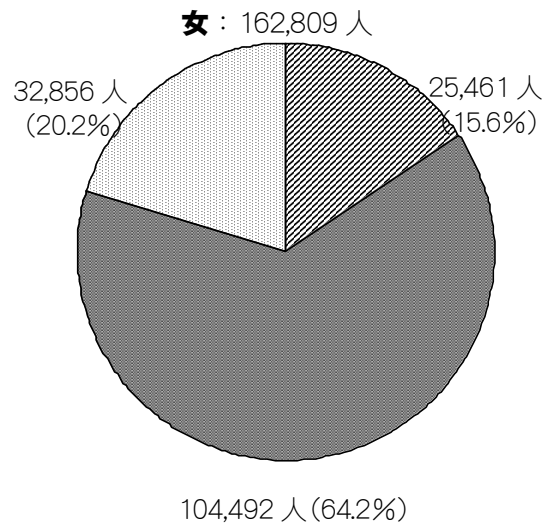
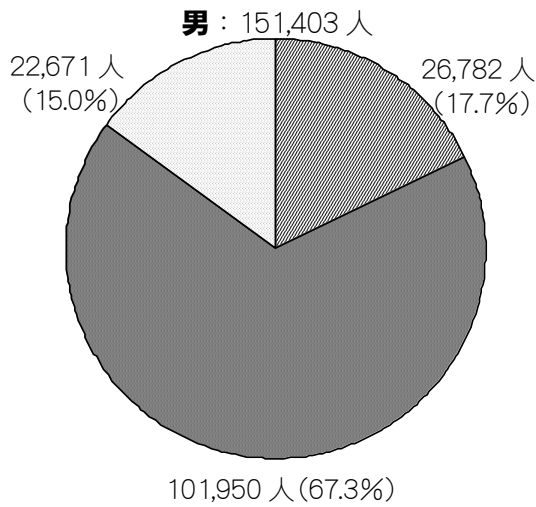
(国勢調査データをもとに作成)

②年齢別階層人口

⇒平成 20 年度の那覇市の年齢階層別人口は、年少人口（0～14 歳）が約 16.6%、生産年齢人口（15～64 歳）が約 65.7%、高齢人口（65 歳以上）が約 17.7%となっている。

⇒男性に比べ、女性の高齢者の割合が高い。

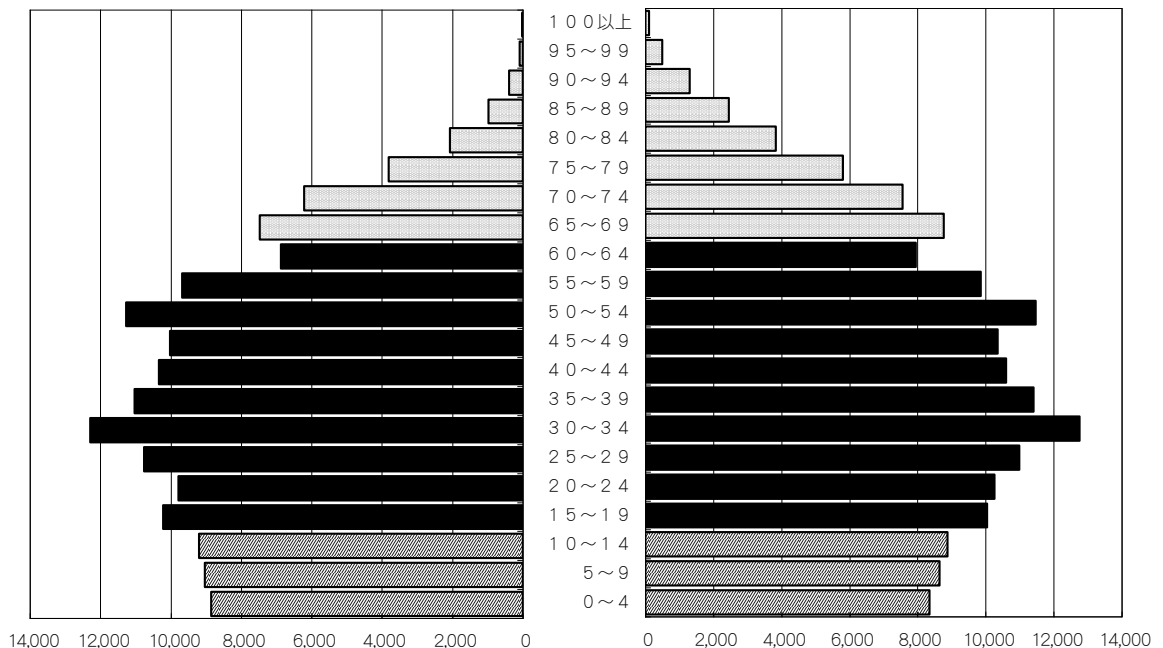
《人口の年齢別構造（平成 20 年度）》



■ N I i 0-14 j ■ N I i 15-64 j □ V N I i 65 j

（平成 20 年度版 那覇市統計書より）

《年齢別階層人口（平成 20 年度）》



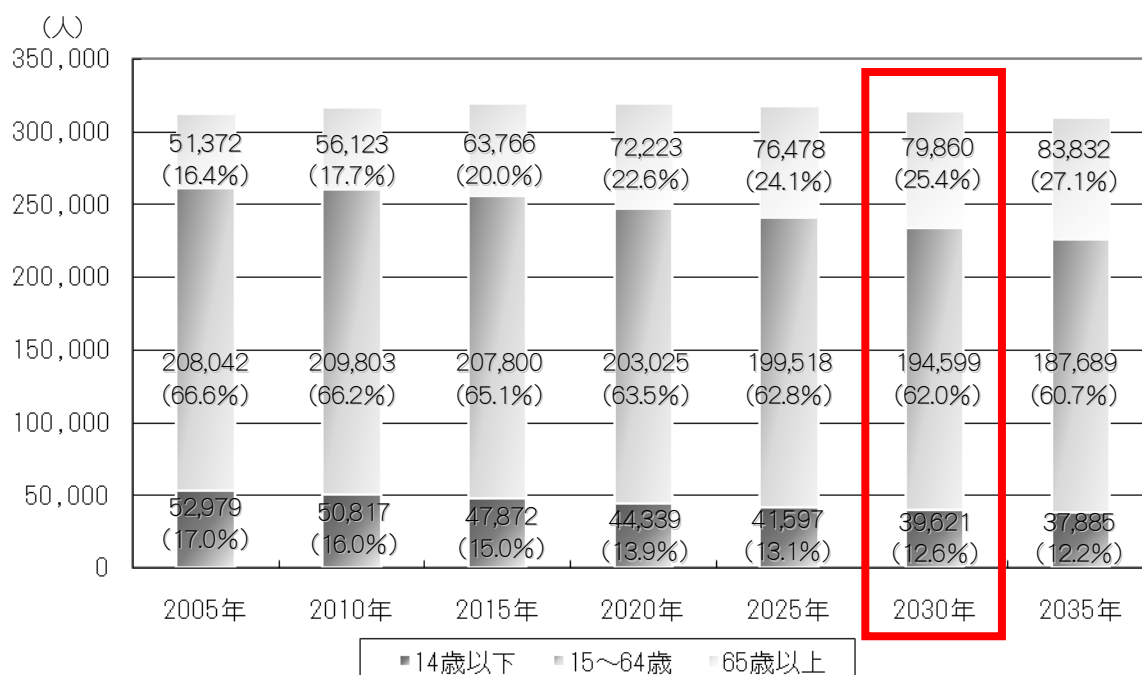
（平成 20 年度版 那覇市統計書より）

③高齢者人口

⇒那覇市における2005年(平成17年)の年少人口は17.0%、生産年齢人口は66.6%、老年人口は16.4%となっている。

⇒国立社会保障・人口問題研究所において、本計画の目標年度である2030年(平成42年)に、老年人口が25.4%と四分の一が高齢者になると推計している。

《那覇市における年齢階層別人口の現況と見通し》



(2005年は国勢調査、2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値より)

④町丁別人口

⇒那覇市における人口は、最近４年間で 901 人の増加と大きな推移はなく、また、町丁別に見る人口にも小祿で 2,000 人以上の大幅な増加は見られたものの、他に大幅な増減は見られない。

⇒首里、繁多川、識名、字国場などは、集合住宅・公営住宅等が多く分布する地域とほぼ重なっており、人口の多い地域・近年増加している地域となっている。

《人口の多い町丁、増加している町丁》

	1, 000 人未満の増加 または減少	1, 000 人以上 2, 000 人未満増加	人口 2, 000 人以上 増加
3, 000 人未満	旭町、字天久、天久、泉崎、字上之屋、上之屋、奥武山町、久茂地、字古波藏、字楚辺、辻、字壺川、壺屋、通堂町、字二中前、東町、壺屋、通堂町、松山、港町、字銘苅、山下町、垣花町、垣花、住吉町、古波藏、壺屋、安里、上間、字識名、字古島、字真嘉比、真嘉比、松島、字松川、字寄宮、首里赤田町、首里赤平町、首里池端町、首里大中町、首里金城町、首里儀保町、首里崎山町、首里寒川町、首里当藏町、首里桃原町、首里真和志町、首里山川町、字赤嶺、字鏡水、鏡原町、字具志、字高良、高良、字田原、字当間、字宮城、宮城、字安次嶺、字大嶺	—	—
3, 000 人以上 4, 000 人未満	安謝、おもろまち、久米、古波藏、壺川、西、前島、字古波藏、字与儀、与儀、字安里、字上間、字大道、古島、字真地、首里久場川町、赤嶺	—	—
4, 000 人以上 5, 000 人未満	字安謝、楚辺、樋川、字仲井真、首里大名町、首里末吉町、首里鳥堀町、田原、金城	—	—
5, 000 人以上 10, 000 人未満	泊、牧志、松尾、銘苅、若峽、識名、長田、三原、寄宮、字宇栄原、宇栄原、具志	—	小祿
10, 000 人以上	字国場、繁多川、首里石嶺町	—	—

(平成 16 年・20 年度版 那覇市統計書より)

《町丁別人口》

単位：(人)

町丁名	H20	H20/16	町丁名	H20	H20/16	町丁名	H20	H20/16
曙	4,770	-21	垣花町	—	0	首里金城町	2,295	-109
旭町	15	-21	垣花	70	2	首里儀保町	1,324	-32
字安謝	4,188	-29	住吉町	—	0	首里久場川町	3,295	-475
安謝	3,090	511	字古波藏	3,059	14	首里崎山町	2,004	-105
字天久	2,909	380	古波藏	2,228	-60	首里寒川町	1,475	20
天久	2,980	369	壺屋	2,244	-84	首里末吉町	4,021	-64
泉崎	2,969	-92	字与儀	3,684	-26	首里平良町	1,381	-40
字上之屋	880	28	与儀	3,534	70	首里汀良町	2,145	-94
上之屋	645	285	字安里	3,870	65	首里当藏町	1,440	-16
奥武山町	64	12	安里	2,844	308	首里桃原町	829	-8
おもろまち	3,482	512	字上間	3,696	123	首里鳥堀町	4,567	-147
久米	3,177	94	上間	1,033	-35	首里真和志町	359	1
久茂地	1,863	69	字国場	11,132	422	首里山川町	2,560	-75
字古波藏	392	-1	字識名	1,446	7	字赤嶺	87	87
古波藏	3,764	48	識名	6,772	-9	赤嶺	3,121	6
字楚辺	418	2	字大道	3,519	13	字宇栄原	6,588	-235
楚辺	4,229	-263	字仲井真	4,151	-5	宇栄原	6,759	-10
辻	2,541	-27	長田	7,425	202	字小禄	8,504	-3,271
字壺川	99	-13	繁多川	10,696	163	小禄	7,321	3,653
壺川	3,623	20	字古島	1,201	-48	字鏡水	453	36
壺屋	2,293	-168	古島	3,428	92	鏡原町	2,155	23
泊	5,595	-34	字真地	3,752	-130	字具志	—	0
通堂町	—	0	字真嘉比	2,795	9	具志	5,624	56
西	3,703	108	真嘉比	376	3	字高良	—	0
字二中前	3	-2	松島	669	24	高良	2,882	-3
東町	952	40	字松川	2,724	83	字田原	2,180	-68
樋川	4,533	-128	松川	5,544	-29	田原	4,428	38
前島	3,955	14	三原	7,306	-167	字当間	924	-154
牧志	5,279	-133	字寄宮	640	46	字宮城	—	0
松尾	4,255	-222	寄宮	6,484	-271	宮城	705	-48
松山	2,306	11	首里赤田町	1,006	-41	字安字嶺	220	8
港町	258	11	首里赤平町	1,166	23	字大嶺	—	0
字銘苅	1,140	-42	首里池端町	195	-36	金城	4,417	96
銘苅	4,799	504	首里石嶺町	21,720	-191	合計	312,393	901
山下町	2,101	-97	首里大名町	4,841	-185			
若狭	5,044	-184	首里大中町	766	-62			

※ グレー網掛⇒平成20年度人口で、3,000人が対象

(平成16年・20年度版 那覇市統計書より)

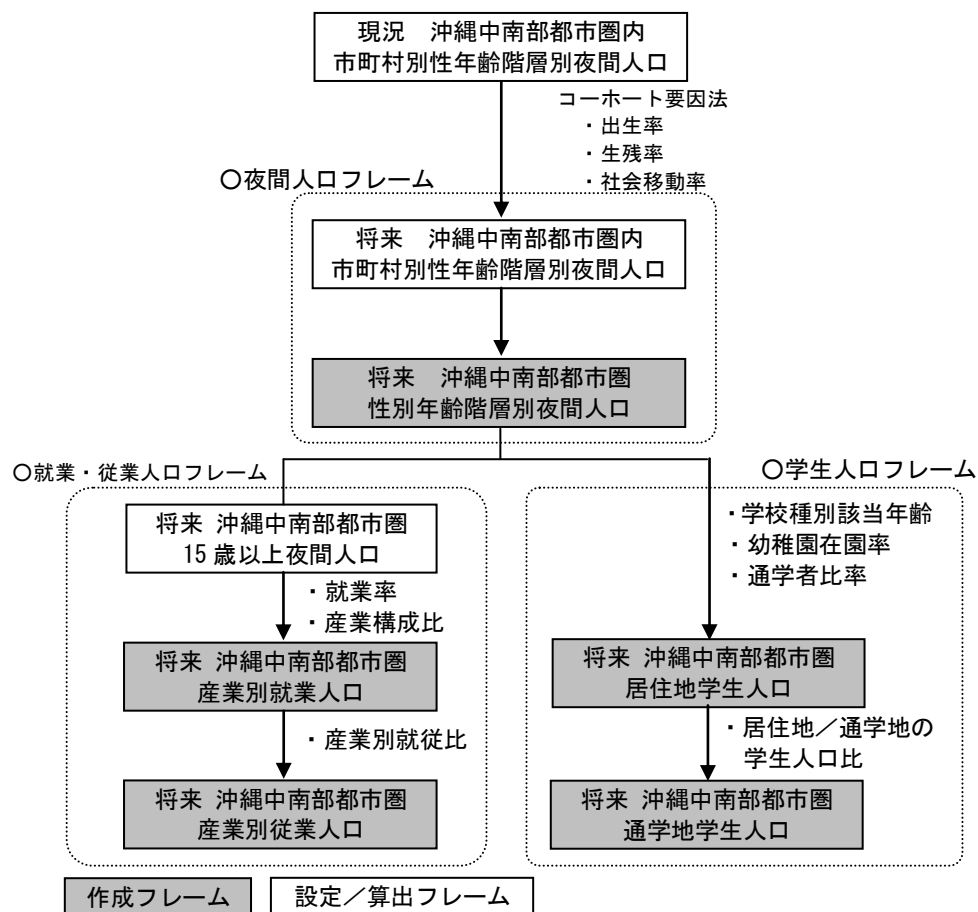
⑤将来人口

第3回パーソントリップ調査（平成18年）において、以下のような将来人口フレームが推計されている。

（基本方針）

- ・ 将来人口フレームは、目標年次2030年（平成42年）、中間年次2020年（平成32年）とする
- ・ （仮）沖縄21世紀ビジョン策定との整合を図る
- ・ 都市圏における各種プロジェクト（市街地開発等）を反映させる
- ・ 基地跡地利用を反映させる

（推計方法）



（将来人口）

	H 18 年	H32 年	H42 年
那覇市	313,498 人	321,474 人	314,624 人

人口密度狀況



0~20人/ha

■ 20~40人/ha

40~60人/ha

60~80人/ha

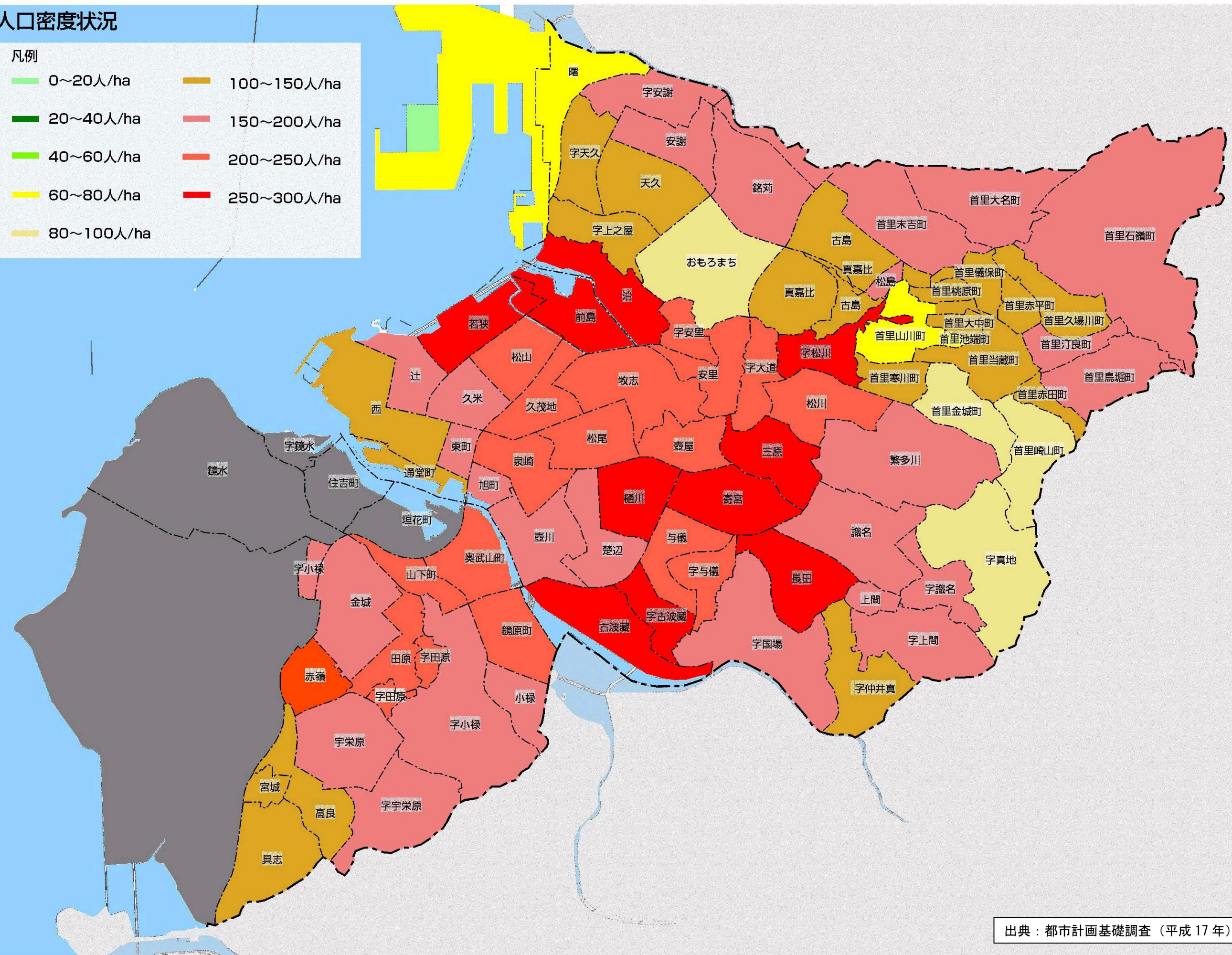
80~100人/ha

100~150人/ha

150~200人/ha

— 200~250人/ha

— 250~300人/ha



出典：都市計画基礎調査（平成17年）

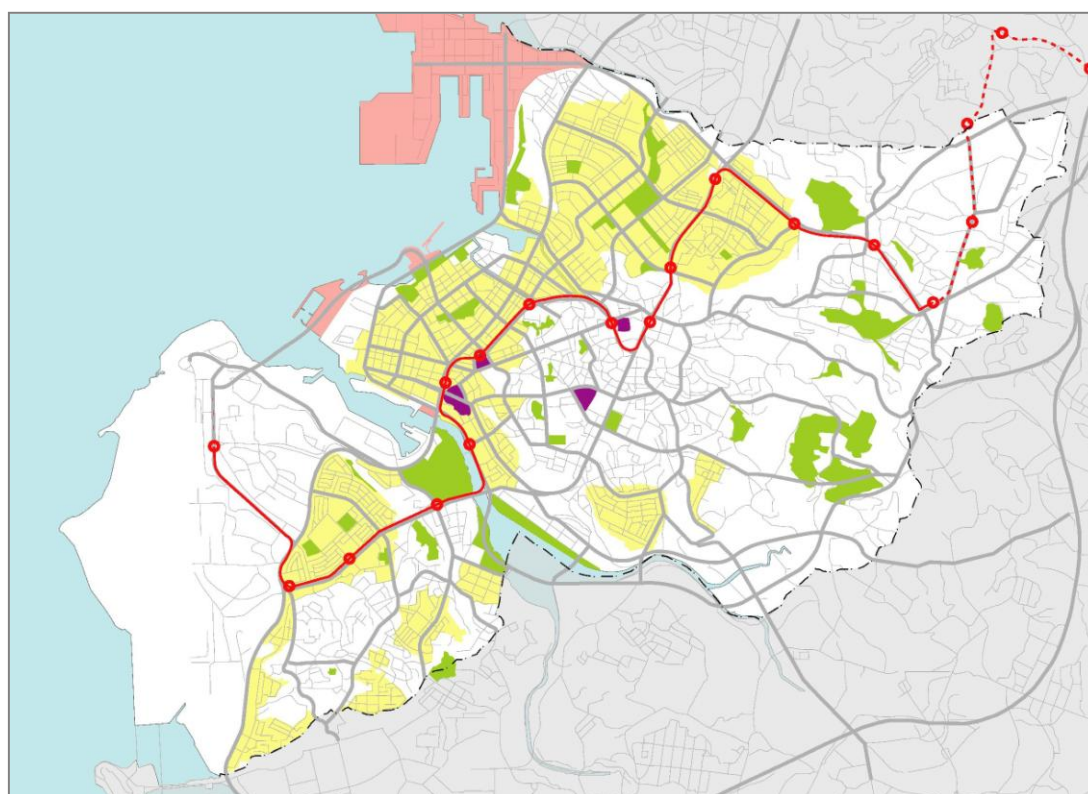
5) 都市基盤

那覇新都心地区や小禄金城地区などの市西部や返還跡地については土地区画整理事業や港湾埋立が実施されており、基盤目状に整った道路が整備されているなど計画的な市街地形成が図られている。また、都市再生整備の一環としてモノレール駅を中心に市街地再開発事業が実施されており、市街地環境改善に寄与している。

これらの都市基盤が整備されている地域は、那覇市が抱える都市づくり課題を軽減しているとともに、経済的発展にも寄与している一方で、中心市街地や郊外部の地域については都市基盤が整備されていないがゆえに多くの問題点を抱えている。

これらは那覇市のまちづくりを進める上での大きな課題となっており、都市構造の改善・良好な住宅地づくりが求められている。

《都市基盤の整備状況》



凡例

市街地再開発

土地区画整理

埋立事業

公園

道路

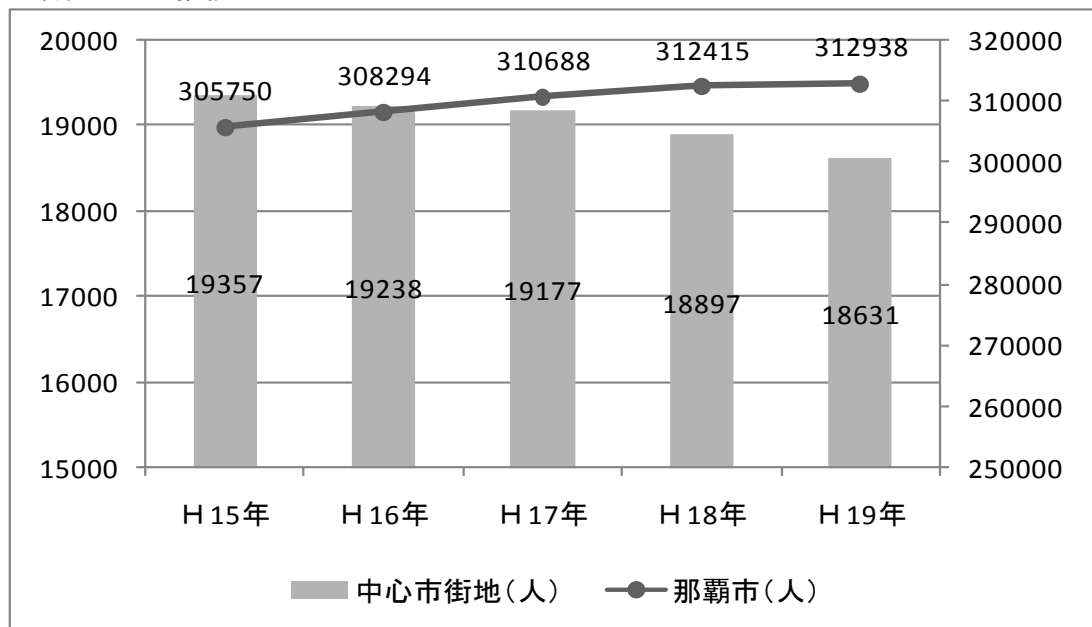
モノレール駅

※道路については、整備済み・整備中の主要路線を表示

①中心市街地

- ⇒郊外部の土地区画整理事業実施地域に対して、特に中心市街地や市東部では基盤整備が遅れている
- ⇒闇市から発展した関係で、十分な都市基盤が整備されないまま無秩序・無計画な市街地が形成されてきた経緯があり、また、割当土地の存在が原因で都市計画が円滑に進まず、老朽化した建築物、狭隘道路、耐震化・不燃化の不十分な建築物、オープンスペースや偽水路の不足等、防災上問題のある市街地が残されている。
- ⇒都市基盤整備の遅れや地価の高騰等により、建物の更新ができない木造の老朽密集住宅地域が数多くあり、それらと近年建てられた大規模なマンション・商業ビル等が混在した市街地構造となっている。
- ⇒旧那覇市街地は基盤目状の整然とした市街地となつてはいるものの、公園や歩行者空間が不足し、土地利用変化や高度利用に対応できる水準ではなく、交通体系の再編や歩道空間の整備、地域内の緑化推進等が大きな課題となっている。
- ⇒国道 58 沿線や国際通り周辺地区は都市基盤整備の遅れや周辺市町村での商業・業務基盤の整備、モータリゼーションの発展による生活圏の拡大等により、求心力の低下が懸念される
- ⇒都市基盤整備の遅れによる生活環境の悪化や市街地の拡大等に伴う人口減少や高齢化等により、市街地の空洞化や地域コミュニティの衰退が課題となっている。

《居住人口の推移》



(那覇市住民基本台帳より)

②郊外部

- ⇒都市基盤整備が不十分なままスプロールの的に戸建て住宅が広がっていることから、狭隘道路が多く歩行者の安全が確保されていないことや、地域住民が集う公園や広場の不足、低層住宅の中の高層マンション等の混在等、居住環境や防災上の問題が多く顕在化している。
- ⇒首里石嶺地区等の小規模な宅地開発が点在している地域では、地先道路を結ぶ地区の幹線道路が十分に整備されていないため、通学路と通過交通が入り混じり、バス等の公共交通サービスの実施が難しい。
- ⇒近年では斜面緑地等の地形を無視した宅地化も進行しており、スプロール化がさらに深刻化している。
- ⇒周辺からのスプロール化等により伝統的な集落地区における道路形態、建築物、石積等の特色ある集落形態が急激に失われつつある。
- ⇒歴史的資源や良好な集落形態が残されている地区においては、各地区の歴史・文化・緑を活かした個性的なまちなみを創出するための景観誘導等により、伝統的環境を維持しながら地区整備を進めていくことが課題となっている。

③景観

- ⇒植生自然度が高く歴史的文化財等を含む末吉と金城の斜面緑地等、那覇の景観の骨格となる保全すべき斜面緑地が宅地開発や墓地開発等により壊されつつある。
- ⇒都市化が進行する市内においては、河川の排水路化が進み河川環境が悪化している。
- ⇒伝統的農村の形態を残している末吉や識名、上間、国場、小禄、具志等の集落については、建物の更新が進んでいるが、伝統的な集落景観の保全が求められる。
- ⇒低中層住宅地域に高層マンションが建設され、閑静な住環境や景観に影響を及ぼしている。
- ⇒近年では土地区画整理事業等による住環境整備に伴い、地区計画制度や建築協定等の導入による景観づくりが行われている、

④防災

- ⇒市街地の拡大等に伴い雨水流出量が増大し、河川沿いの低地帯を中心に浸水常襲地域があり、河川改修や雨水の流出量の削減対策等を通じた浸水対策が必要される。
- ⇒老朽建築物が市内各所に見られることや、地域防災拠点となる公園の不足が懸念される。
- ⇒市街地では木造老朽住宅地及び高層建築物が混在すること、また4m以下の狭隘道路が多いことから、消火活動や救援活動が困難な状況にある。

⑤社会福祉

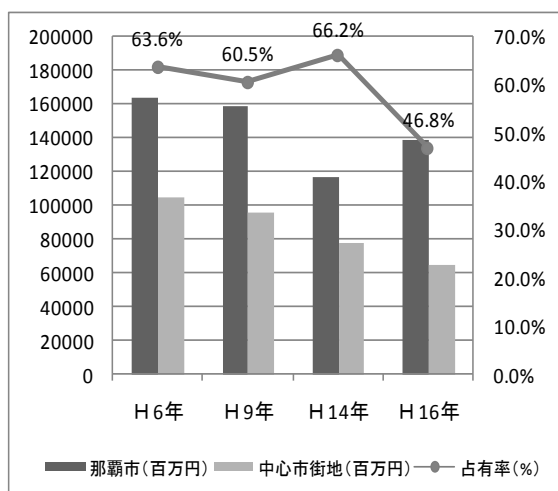
- ⇒誰にでも優しい福祉のまちづくりを推進するため、交通結節点やバス停留所、モノレール駅等の公共交通施設、および公共交通機関、道路、建築物等については、高齢者や障害者を含めたあらゆる市民が安全で快適な空間となるよう整備・改修を進めることが求められる。

6) 商業・業務・観光

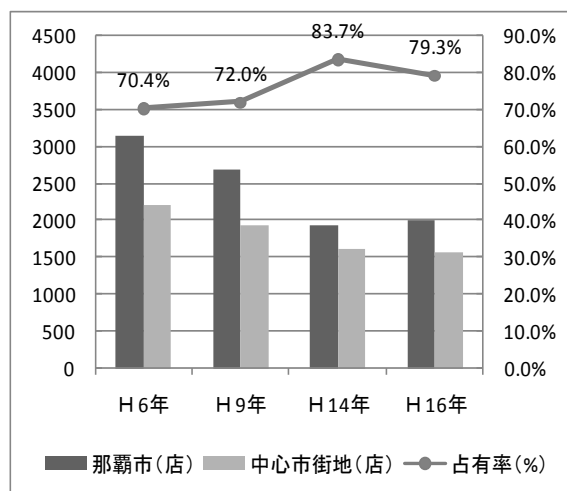
①商業・業務

- ⇒行政及び商業、業務、流通、観光などの様々な都市機能が集積する「県都・商都」として発展してきたが、近年のモータリゼーションの進展や郊外部及び近隣市町村の商業基盤の充実等により、商業・業務機能の広域化・分散化が進行している。
- ⇒那覇市全体の4割以上の店舗が集積する中心市街地においては、小売事業所数・年間販売額・売り場面積商業が減少し衰退傾向にあるのと同時に、その傾向は那覇市全体の商業衰退にも影響を与えている状況にある。
- ⇒今後も中心市街地の空き店舗増加や商業地としての魅力低下が懸念されており、都市部の機能分担、地域特性を活かした商業地形成の計画的誘導が求められている。
- ⇒特に中心市街地は、新市街地の商業業務地と既存商業業務地を有機的に結び付けることによる新たな魅力づくりが求められている。
- ⇒市全体でみると大型店舗と既存商業者との共存、地場産業及び伝統工芸産業の育成、販路の拡大等が商工業振興の課題となっている。
- ⇒県内の企業は99%以上が中小企業であるため、その活性化が産業振興を推進していく上で重要となる。
- ⇒若年者の高い失業率が大きな課題となっており、働く場の創出が求められているため、雇用の拡大と産業の多様化の推進が求められる。

《小売商業事業所数の推移》



《年間商品販売額の推移》



(経済産業省「商業統計 立地環境特性格別統計編」より)

②観光

⇒沖縄県の空と海の玄関口となっており、那覇市にとって観光は重要な産業と位置づけられている。

⇒那覇空港については、入域観光客数が年々増加傾向にある。

⇒那覇港については、外国航路の利用客が増加傾向にあり、今後、旅客船バースに続き旅客ターミナルが整備されることでクルーズ船等の寄港増加が見込まれている。

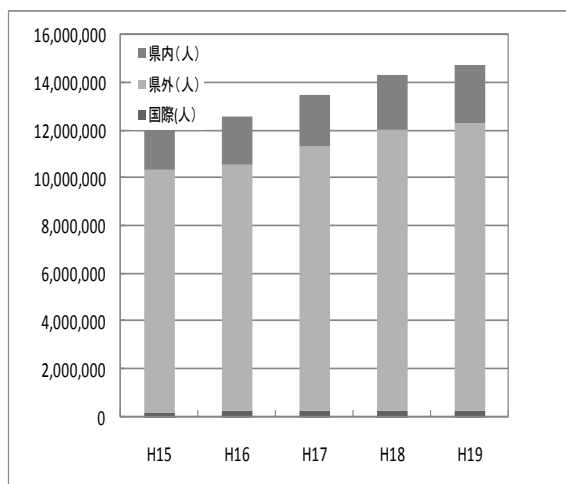
⇒特に中心市街地は、観光客の足を止め回遊させる観光スポットとなっており、独特の地域特性を活かした観光商業機能の拡大が望まれている。

⇒首里城を中心とする地域は、回遊させるための空間が乏しく、観光産業としての効果が得られない状況にあることから、観光関連の商業施設が集積する地域の形成が求められる。

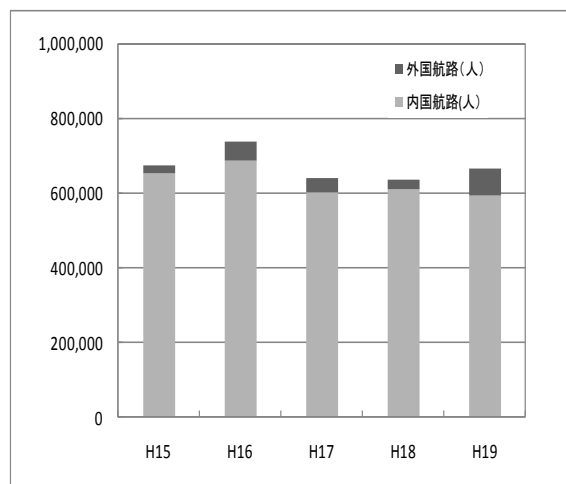
⇒沖縄の魅力を活かしたブランド力による効果を他産業にも波及させていく等、観光には基軸産業としての期待が寄せられる。

⇒一方で、一人当たりの観光消費額は低迷している。

≪那覇空港の利用状況≫



≪那覇港の利用状況≫



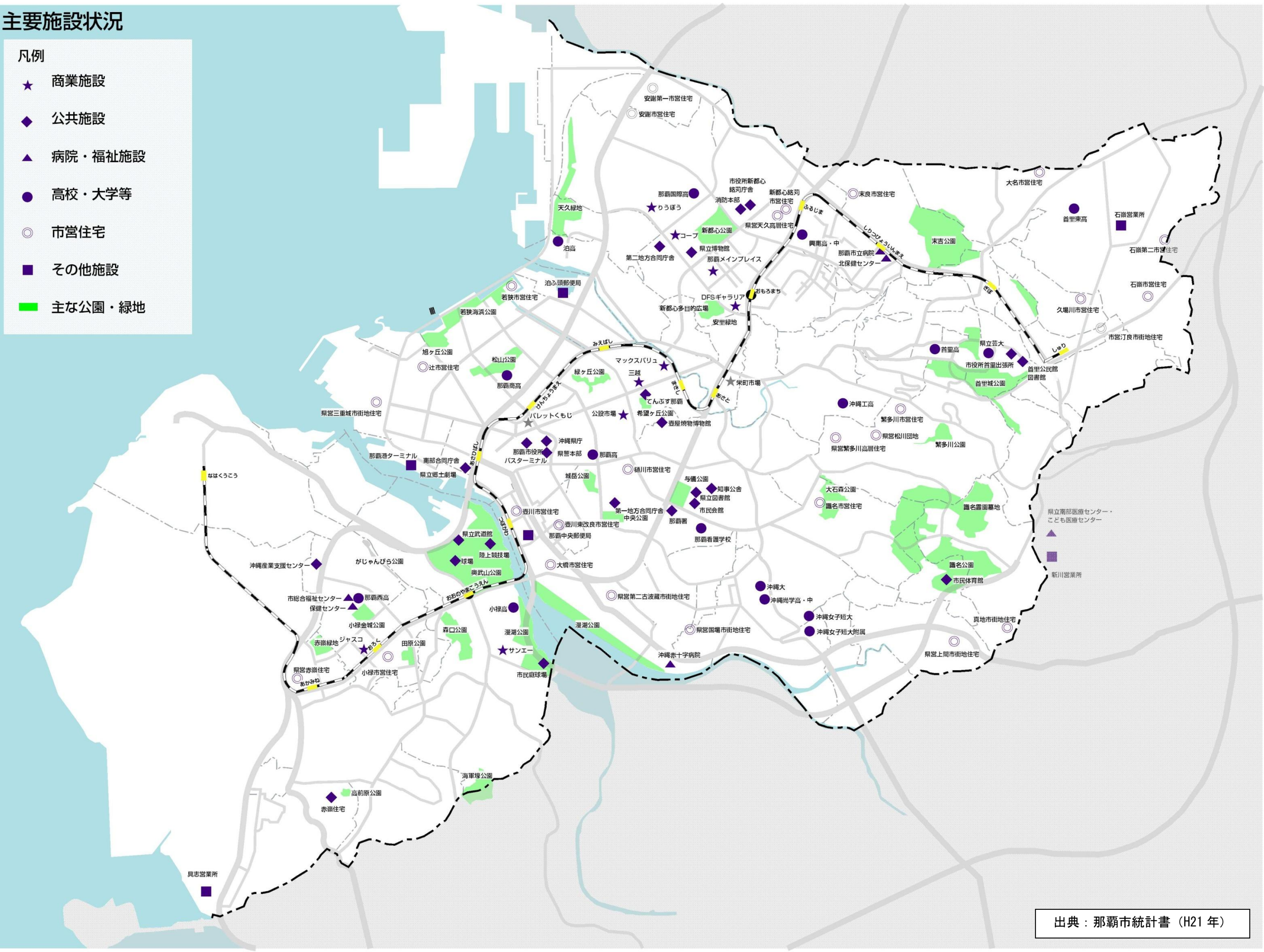
(空港：「平成 20 年度版 業務概況（沖縄総合事務局陸運事務所）」よりグラフ作成)

(港湾：「那覇港管理組合ホームページ」よりグラフ作成)

主要施設状況

凡例

- ★ 商業施設
- ◆ 公共施設
- ▲ 病院・福祉施設
- 高校・大学等
- 市営住宅
- その他施設
- 主な公園・緑地



7) 交通に影響を与える主要プロジェクトの状況

交通に大きく影響を与える主要なプロジェクトは以下のとおりである。

①那覇空港の拡充整備

- ・空港機能の拡充に伴う利用者増加に対応したアクセス機能強化が求められる。

②那覇港における旅客船バース整備

- ・大型旅客船専用バースが整備されることにより、多くの観光客が見込まれることから、市中心部等との結節機能強化が求められる。

③モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業（事業中）

- ・バスやモノレール等の利用促進に向けた、交通結節点としての機能強化が求められる。

④牧志・安里地区第一種市街地再開発事業（事業中）

- ・国際通りに面した交通結節点として、バスやモノレール等の結節機能の強化や、地区内外の交通アクセスとしての機能が求められる。

⑤農連市場地区防災街区整備事業（都市計画決定済）

- ・商業施設等の整備が予定されており、中心市街地の南の玄関口としてふさわしい交通機能が求められている。

⑥国際通りトランジットモール

- ・中心市街地活性化に向けて、まちづくりに寄与するトランジットモールの拡充が求められる。

《再開発事業の概要》

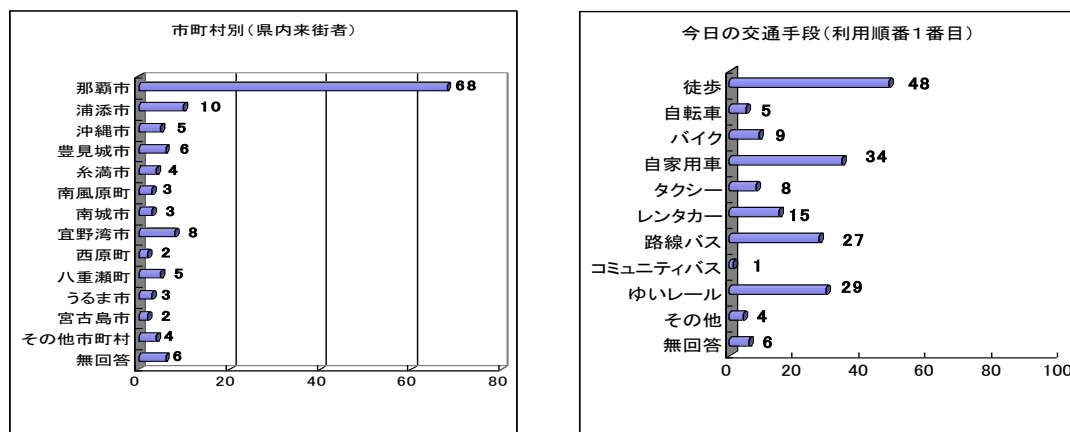
事業名	規模	事業内容	想定人口増	駐車場台数	特徴
モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業	地区面積 約 2.7ha、 延床面積 約 8.6ha	ホテル 店舗 事務所 住宅 合同庁舎等		595 台	・モノレール旭橋駅、バスターミナルと接続（モノレール駅はデッキで接続） ・都心型住宅整備
牧志安里地区第一種市街地再開発事業	地区面積 約 2.3ha、 延床面積 約 4.6ha	商業施設 公共公益施設 宿泊系施設 住宅系施設	・歩行者通行量（休日）6,000 人/日 増加 ・駅乗降客数 1,000 人/日 増加 ・公民館図書館等利用者 260 人/日 増加	332 台	・バスバースを備えた駅前広場整備（交通結節点） ・都市型住宅整備
農連市場地区防災街区整備事業（新栄通り街区市街地再開発事業の一部）	地区面積 約 3.2ha、 延床面積 6.8ha	農連市場 店舗 ホテル 住宅 医療施設等			・狭隘道路や密集した建物を解消するとともに、市営住宅、保育所兼子育て支援センターを整備

④国際通りトランジットモール

■トランジットモール実施時の来街者

- ・気温が 30℃を超える暑さの中、ほぼ 2 万人の来街者を確保している。
- ・「県内」が 68.8%（128 人）、「県外」が 25.3%（47 人）と県内が約 7 割であり、那覇市が 52.7%（68 人）と最も多い。
- ・交通手段は「徒歩」が 25.8%（48 人）と最も多く、次いで、「自家用車」が 18.3%（34 人）となっている。

《トランジットモール実施時の来街者の属性》



（那覇市国際通りトランジットモール本格導入実施状況報告より）

■トランジットモール時の公共交通

【バス】

- ・国道 58 号へ 12 系統、久茂地川沿いへ 4 系統、開南経由へ 10 系統の路線バスを迂回させて運行している。なお、久茂地川沿いの 4 系統と開南経由の 1 系統は、ひめゆり通りから蔡温橋（安里バス停）へ戻すことにより利用者利便性を確保している。
- ・「系統番号 10 番 牧志・新都心線」はトランジットモール時に許可車両として国際通り内を低速（5 から 10km）で運行している（運賃：大人 200 円、小人 100 円）。本格導入以降、8 月までは、前月比で平均 14% の増加率、8 月以降はやや伸び悩んでいる。200 円換算では、採算ライン（58000 円／日・台）の 1／3 程度、今後、利用者増加に向けた新たな取り組みが必要である。

《トランジットモール実施時の小型バス（10 番牧志・新都心線）の利用状況》

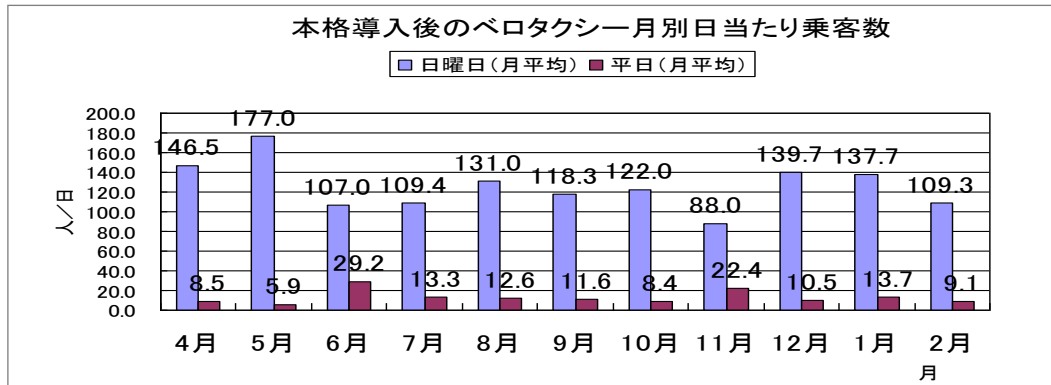


（那覇市国際通りトランジットモール本格導入実施状況報告より）

【ベロタクシー】

- ・日曜日の平均乗客数は123人、平日、土曜日の日平均乗客数は13人。
- ・平日、土曜日は、車も多くベロタクシーの特徴を活かせないことから、利用者は少ないが、トランジットモール時には、短い区間の移動手段として、多くが利用。

《ベロタクシーの乗客数推移》

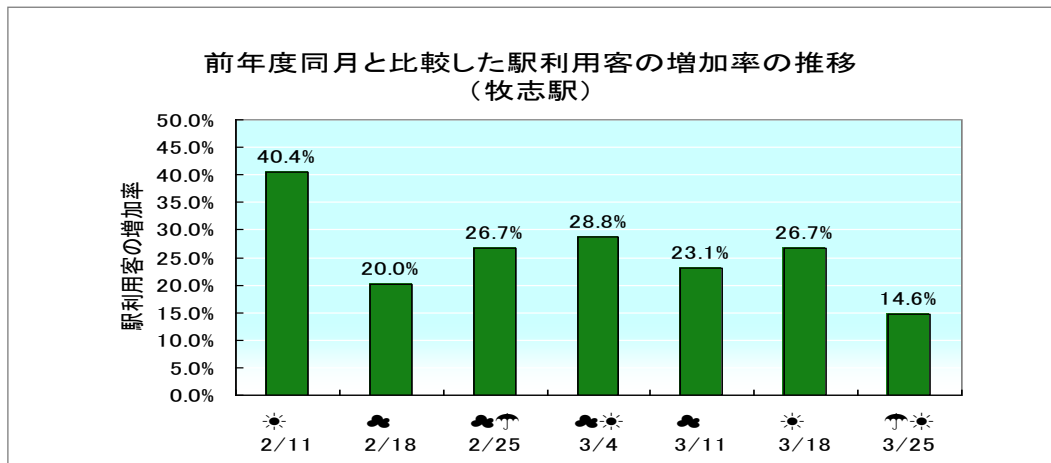


(那覇市国際通りトランジットモール本格導入実施状況報告より)

【モノレール】

- ・国際通りまでアクセス区間が長い美栄橋以外の県庁前駅、牧志駅では前年の同月よりも15%～50%の増加率を見せている。

《モノレール利用客の増加率の推移》



(那覇市国際通りトランジットモール本格導入実施状況報告より)

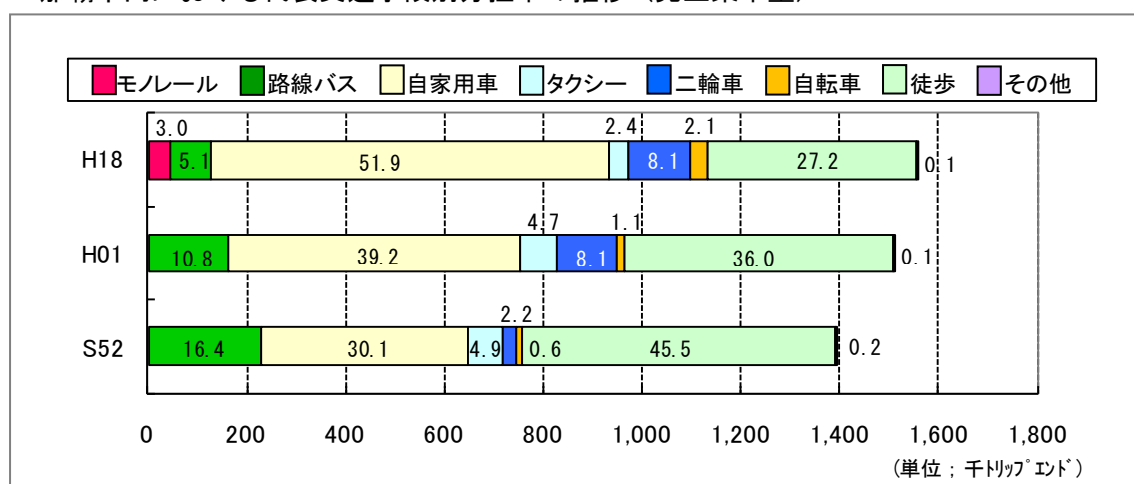
(2) 交通手段別の現況

1) パーソントリップ調査による交通手段別分担率の状況

那覇市における交通の発生集中量は年々増加傾向にあり、昭和 52 年から平成 18 年の間に約 164,000 トリップ増加（1,393,000 トリップ⇒1,557,000 トリップ）している。

中でもバス・タクシー・徒歩の分担率が減少している一方で、自家用車利用の増加は著しく、同じ期間内で分担率が 21.8%増加（420,000 トリップ⇒808,000 トリップ）している。

≪那覇市内における代表交通手段別分担率の推移（発生集中量）≫



単位：千トリップ・エンド

	モノレール	路線バス	自家用車	タクシー	二輪車	自転車	徒歩	その他	合計
H18年	46	79	808	38	127	33	424	2	1,557
H01年	0	163	592	71	121	17	543	1	1,508
S52年	0	228	420	68	31	9	634	3	1,393

(第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査より)

2) 自動車交通の状況

①自動車保有台数

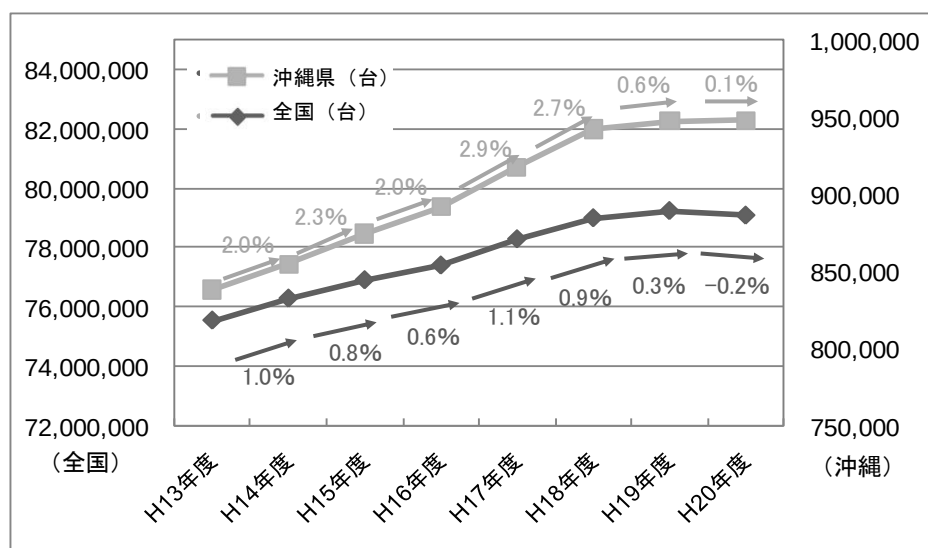
近年の自動車保有台数の伸び率は、全国平均が約1%前後であるのに対し、沖縄県は約2~3%と比較的高い水準となっている。また、平成20年度の自動車保有台数(登録自動車、小型二輪、軽自動車の合計)を基にした一世帯あたりの自動車保有率は、全国が1.61であるのに対し、沖縄では1.95と高い水準となっている。

さらに、沖縄県内でも那覇市の保有台数は最も多く、その割合は県内の約16%を占めている。

《全国及び沖縄県の保有台数の比較》

	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度
全国(台)	75,524,973	76,270,813	76,892,517	77,390,245
沖縄県(台)	837,764	854,539	874,146	891,591

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
全国(台)	78,278,880	78,992,060	79,236,095	79,080,762
沖縄県(台)	917,598	942,182	947,370	947,892



(H13~18年は陸運統計、H19年以降は交通関連統計資料集より)

《沖縄本島市部の保有台数の比較》

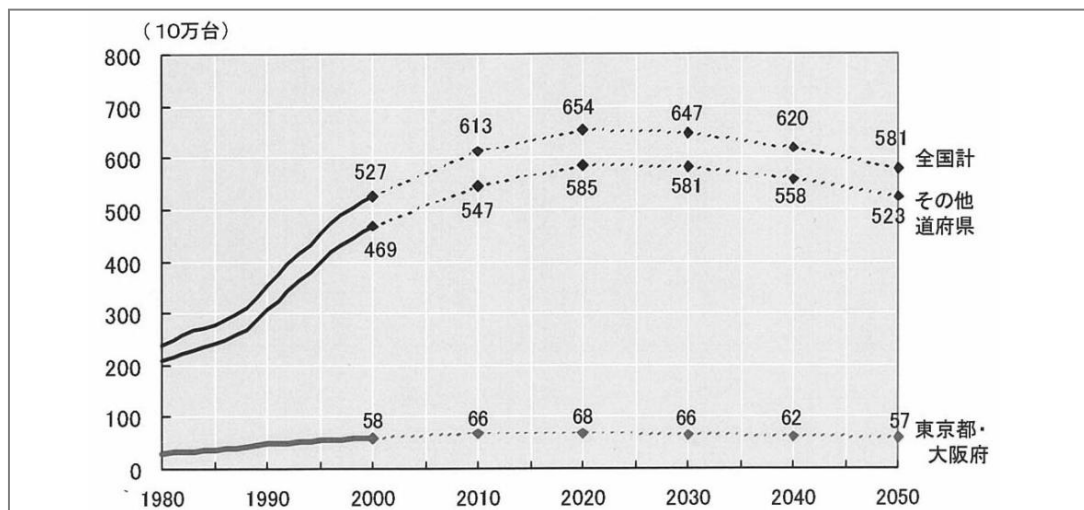
	登録自動車(世帯数あたり)	小型二輪	軽自動車	合計(1世帯あたりの保有率)
那覇市	86,809 (0.71)	3,247	66,125	156,181 (1.28)
うるま市	33,547 (0.90)	989	45,287	79,823 (2.15)
沖縄市	38,239 (0.86)	1,202	42,359	81,800 (1.84)
宜野湾市	27,585 (0.80)	1,130	31,860	60,575 (1.75)
浦添市	38,701 (1.01)	1,182	38,345	78,228 (2.04)
名護市	20,373 (0.91)	541	21,634	42,548 (1.92)
糸満市	16,439 (0.93)	586	21,887	38,912 (2.21)
豊見城市	20,040 (1.20)	653	19,838	40,531 (2.43)
南城市	13,813 (1.19)	476	17,058	31,347 (2.72)
沖縄県	462,821 (0.95)	14,848	473,461	951,130 (1.95)
全国	50,162,323 (1.92)	1,578,724	27,439,715	79,180,762 (1.61)

(平成20年度版 業務概況、沖縄総合事務局陸運事務所より)

②将来自動車需要

全国的に自動車需要は減少傾向にある中で、沖縄県については2030年まで伸び率が1以上（2005-2006年：1.00590⇒2029-2030年：1.00525、全国ブロック別走行台キロ伸び率より）の増加傾向の予測となっている。

《全国的な将来自動車需要予測》



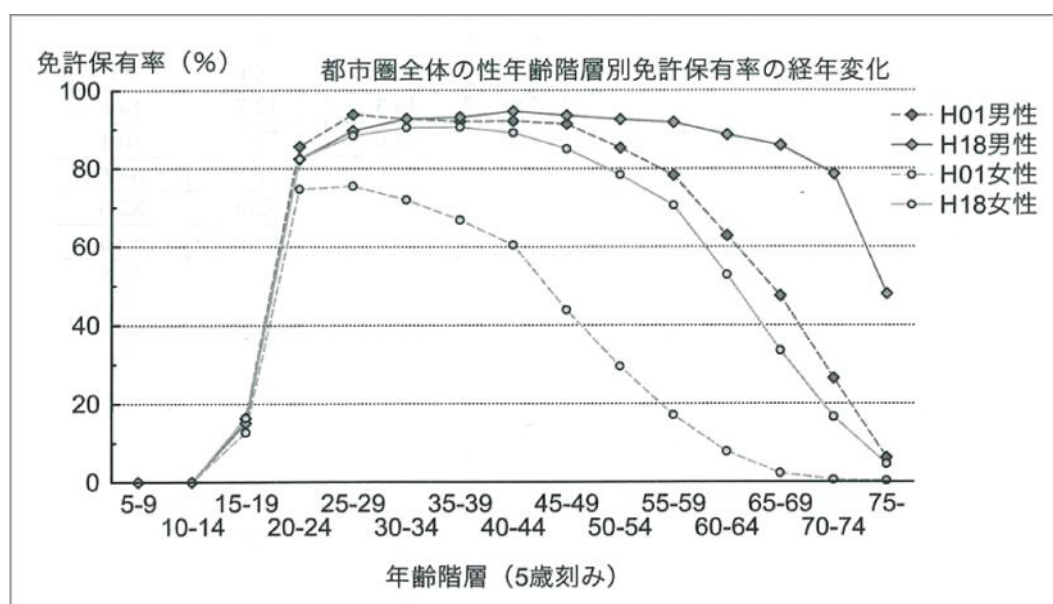
(交通需要推計検討資料、平成14年 国土交通省道路局より)

③免許の保有状況

20～50歳代までの世代については、男女ともに約8割以上が免許を保有しており、60歳代および70歳代前半の世代でも、男性については約8割近くが保有している。

平成元年から平成18年までの経年変化を見ると、20～50歳代までの世代については大きな変化はないものの、年齢が高くなるにつれて保有率の上昇が大きくなっている。

現在でも高齢者の免許保有が多い状況だが、将来人口予測を見ると今後さらに高齢化に拍車がかかることが予測され、高齢者の免許保有が増加することが考えられるため、高齢者ドライバーに対する対応が求められる。



《都市圏全体の性年齢階層別免許保有率の経年変化》

(平成19年度第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より)

④道路の混雑状況

県庁所在地であり都道府県間を結ぶ空港・港もあることから、交通が集中している。夜間人口に対する昼間人口の増加割合は地方部でありながら大都市圏並みとなっている。(福岡市等と同程度の約 10%増)

《昼間人口の増加割合》

	総人口	昼間人口	昼間人口の増加割合
那覇市	312,393 人	345,577 人	10.6%
福岡市	1,401,279 人	1,571,184 人	12.1%
宮崎市	366,897 人	376,788 人	2.7%

それによっても自動車交通も集中し、道路機能に対して交通量が容量を越えてしまっている状況であり、交通渋滞が市民生活を送る上での障害となる深刻な課題になっている。特に、商業・業務が集中する中心市街地内のほとんどの主要交差点が旅行速度 20 km/h 以下であり、している (P65「道路混雑状況図」、P67「旅行速度状況図」参照)。

郊外部(市東部の首里、繁多川、識名、字国場など)においては、人口が多い地域・近年増加している地域であることから、そこへ向かうアクセス道路(県道 28 号線、識名真地線等)において渋滞が深刻な課題となっている。また、これらの地域は地形的に起伏が激しかったりするため、道路機能そのもの(幅員・歩道等)にも問題があると同時に、観光施設(首里城公園、識名園など)も周辺にあることから観光客の動線とも重なっているため、課題の多い地域となっている。

⑤PT 調査から見た自動車交通の状況

(平成 19 年度第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より)

パーソントリップ調査結果から自動車交通を見ると、那覇市に関連する自動車交通のうち約 6 割が市外からの移動となっており、通過交通も含めると市外からの流入交通が多く、特に中部方面(沖縄市、うるま市、読谷村、嘉手納町、北谷町、宜野湾市、浦添市、北中城村、中城村、西原町)からの流れが多い傾向にある。

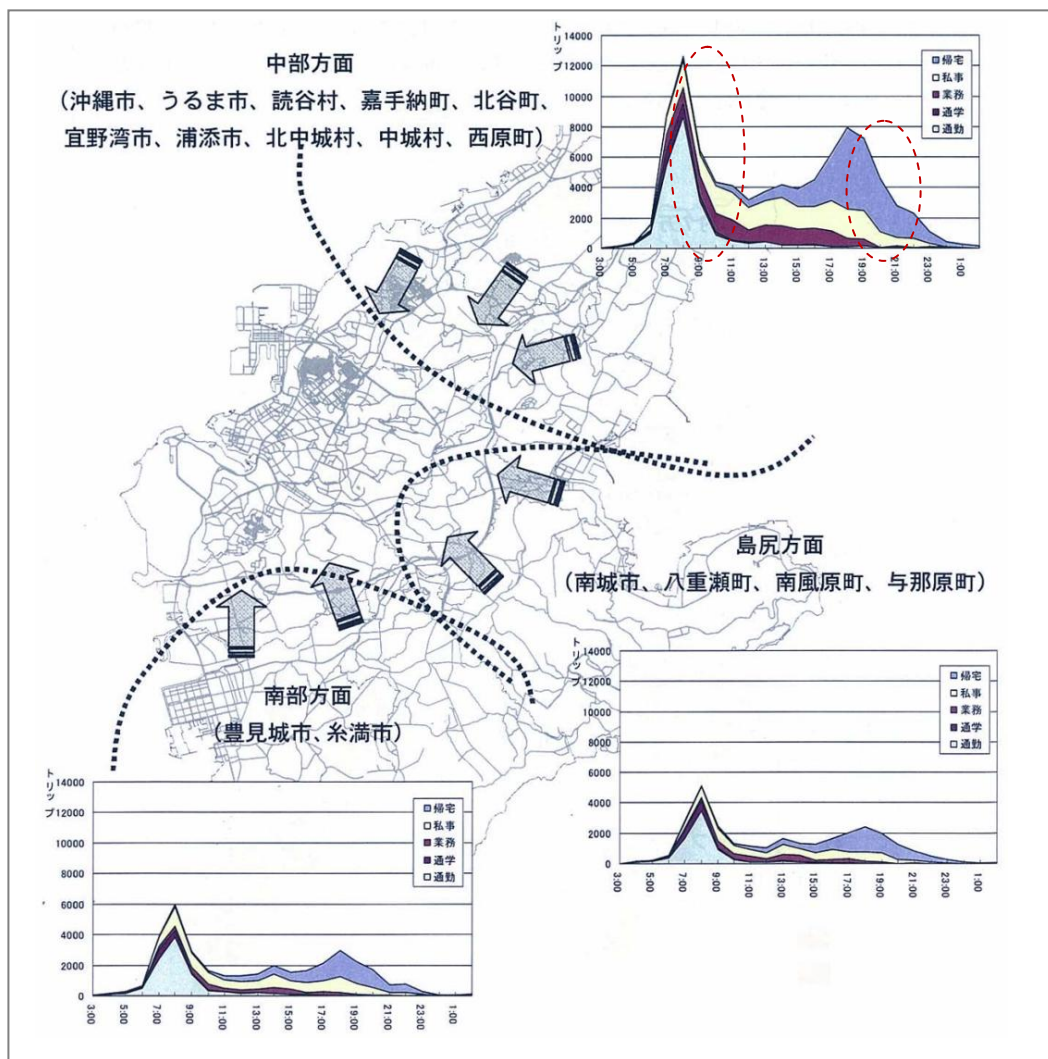
交通の発生量を時間帯別に見ると、朝のピーク時の 7 時台が最も集中しており、夜のピーク時は 18 時台・19 時台に集中している。

《那覇市関連トリップ目的別割合(自家用車)》

目的	内々トリップ(人)			内外トリップ(人)			那覇市関連トリップ合計(人)
	トリップ数(内々/全体の割合)	目的別割合		トリップ数(内外/全体の割合)	目的別割合		
通勤	31,922 (32.4%)	12.9%		66,703 (67.6%)	21.2%		98,625
通学	6,692 (41.8%)	2.7%		9,320 (58.2%)	3.0%		16,012
業務	26,476 (39.3%)	10.7%		40,861 (60.7%)	13.0%		67,337
帰宅	90,704 (43.8%)	36.8%		116,295 (56.2%)	37.0%		206,999
私事	90,767 (52.8%)	36.8%		81,203 (47.2%)	25.8%		171,970
その他	72 (43.1%)	0.0%		95 (56.9%)	0.0%		167
計	246,633 (44.0%)	100.0%		314,477 (56.0%)	100.0%		561,110

(第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査より)

《方面別的那覇市着の時間帯別自動車トリップ数》



＜短距離トリップの状況＞

那覇市内々の自家用車交通のトリップごとの移動時間を見ると、1 km 以内の自家用車による短距離移動が 2.2%、5km 以内の自家用車による短距離移動が 59.4% となっている。この 5 km あたりまでのトリップについては、徒歩又は自転車利用への転換の可能性が考えられる。

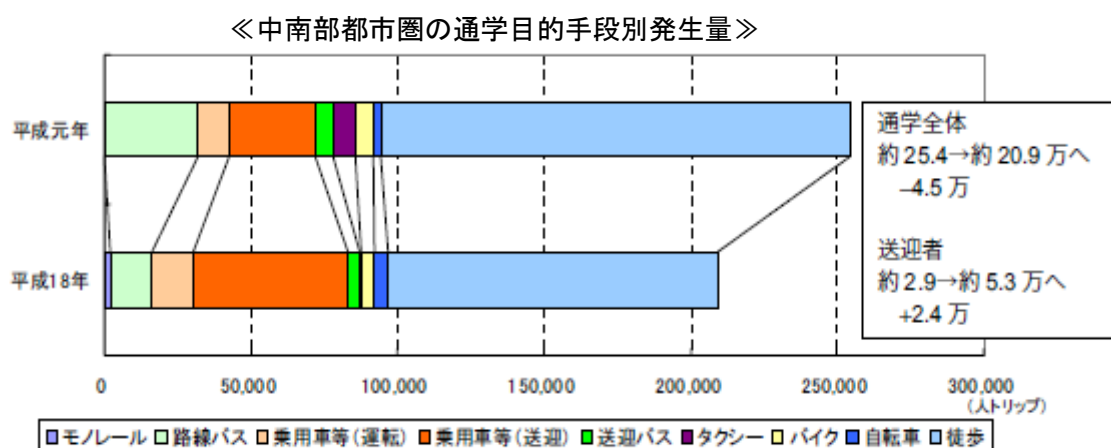
(那覇市内々の自家用車による移動時間)

移動時間 (距離)	トリップ数	
		(割合)
3 分以内 (1km 以内)	5338	2.2%
3 分以上～15 分未満 (1km～5km)	141185	57.2%
16 分以上～30 分未満 (5km～10km)	83193	33.7%
31 分以上～45 分未満 (10km～15km)	11564	4.7%
46 分以上～60 分未満 (15km～20km)	4018	1.6%
1 時間以上 (20km～)	686	0.3%
その他	694	0.3%

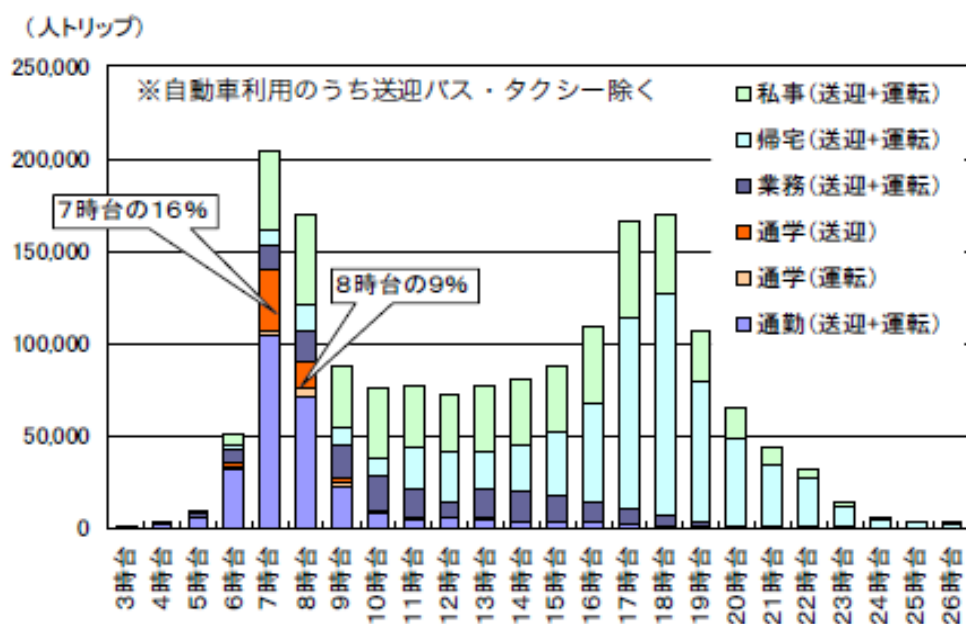
＜送迎通学者＞

通学目的の発生量は平成元年よりも 4.5 万人トリップ減少している。その一方で、通学送迎者は 2.4 万人トリップ増加している。手段構成比をみると、通学送迎者は倍増しており、その伸びは他の目的の送迎と比較してはるかに大きい。また、大幅に増加している通学送迎者は、朝ピーク時の自動車利用者の 1～2 割を占める。

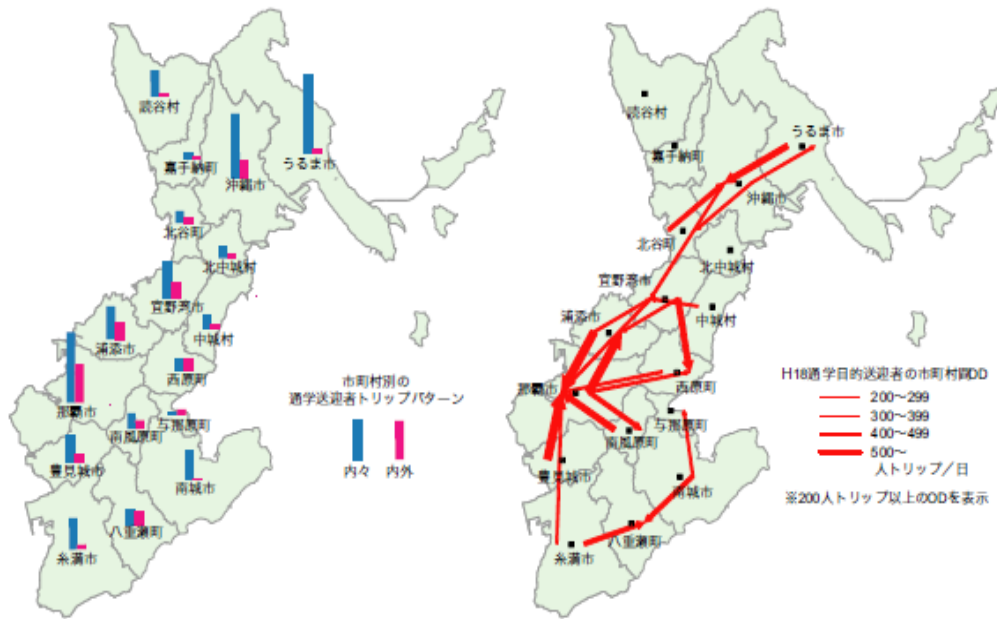
市町村別に通学送迎者を見ると、浦添→那覇、那覇→浦添、豊見城→那覇の内外パターンが多く、ゾーン別・市町村別の内外分布状況をみると、その多くは高校生であることがわかる。小中学校への送迎は地域内々移動であることから、通学時の徒歩・二輪車通学の安全性確保策の拡充とともに、通学における送迎の実態と影響について、学校・児童・生徒・保護者など関係者に対して啓発を図る必要がある。高校生は、那覇都市圏を発着とする送迎が多いことから、通学に利用できるバス情報の周知に併せて、学校・生徒・保護者等の関係者に対する MM の展開が重要である。



《中南部都市圏の自動車利用の時間帯別・目的別・手段別発生量》



《通学送迎者の市町村別分布状況》



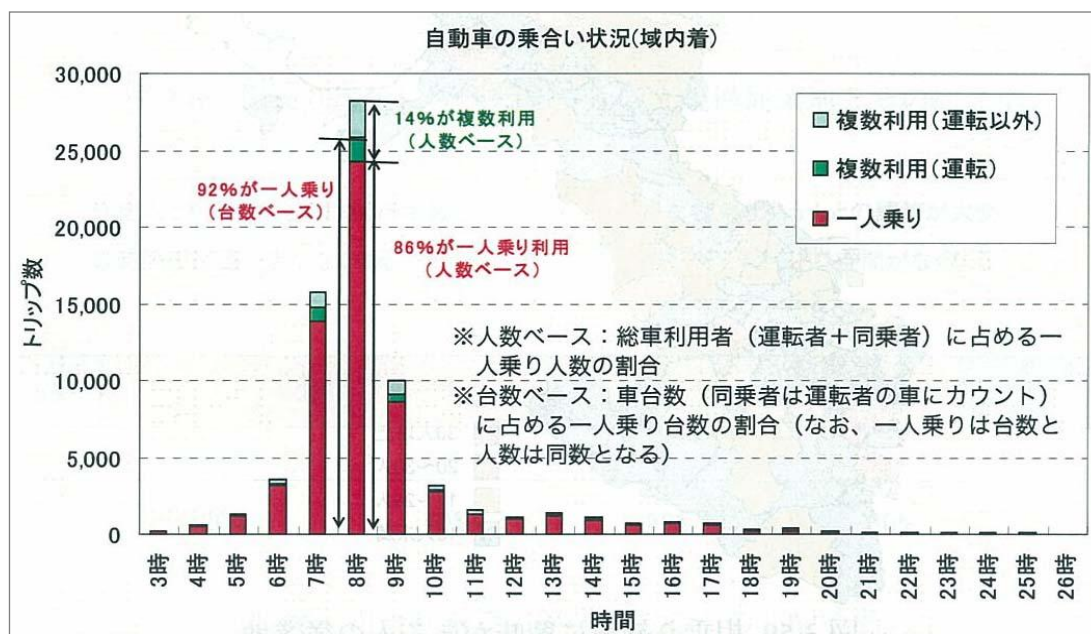
《通学送迎者の市町村別分布状況》



<自動車の乗合い状況>

⇒ピーク 8 時台に那覇市着通勤者の 86%は一人乗り通勤であり、車台数に占める一人乗り台数の割合で見ると 92%が一人乗りである。

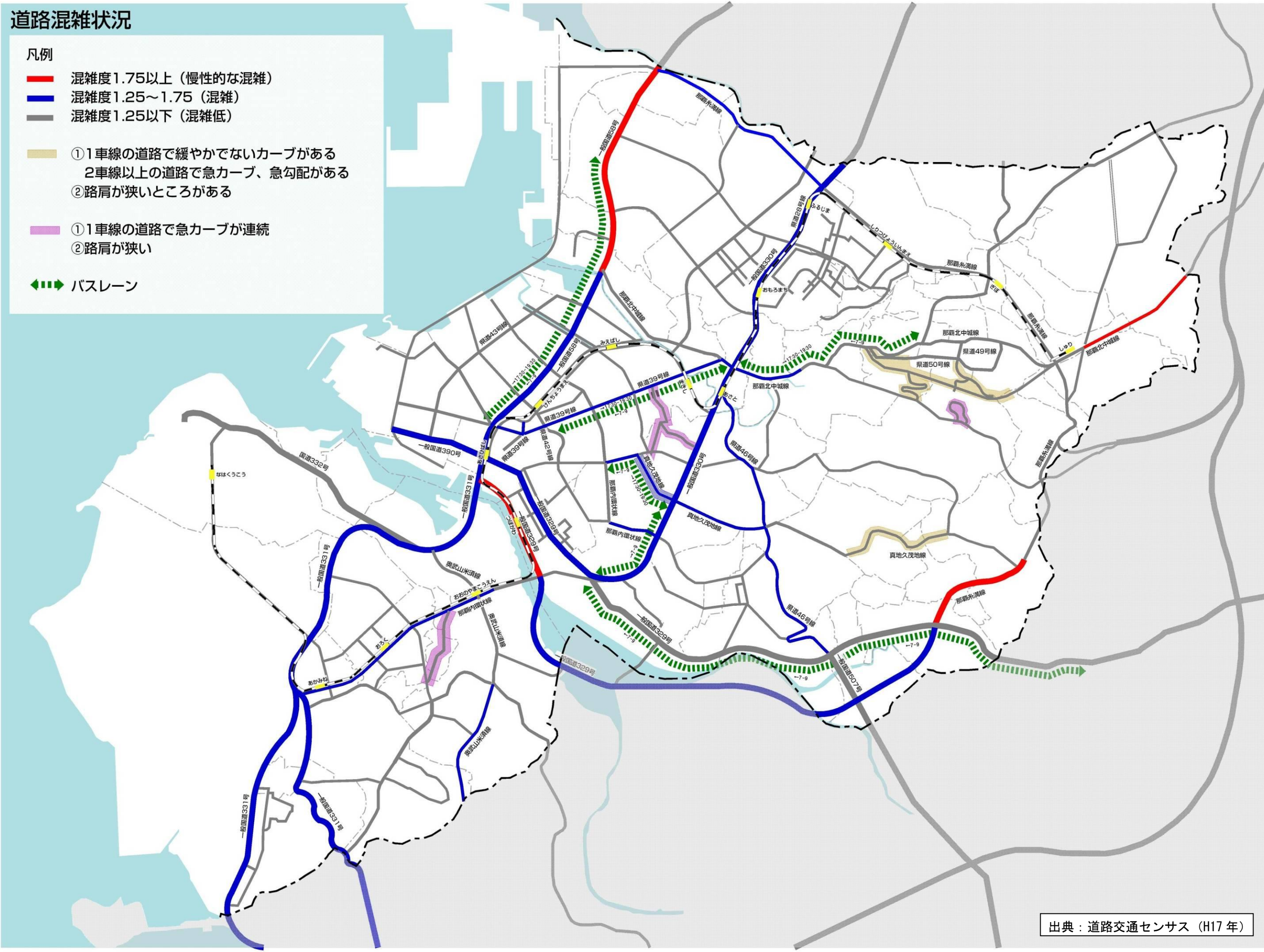
《自動車の乗り合い状況（域内着）》



道路混雑状況

凡例

- 混雑度1.75以上（慢性的な混雑）
- 混雑度1.25～1.75（混雑）
- 混雑度1.25以下（混雑低）
- ①1車線の道路で緩やかでないカーブがある
②2車線以上の道路で急カーブ、急勾配がある
- ①1車線の道路で急カーブが連続
②路肩が狭い
- バスレーン

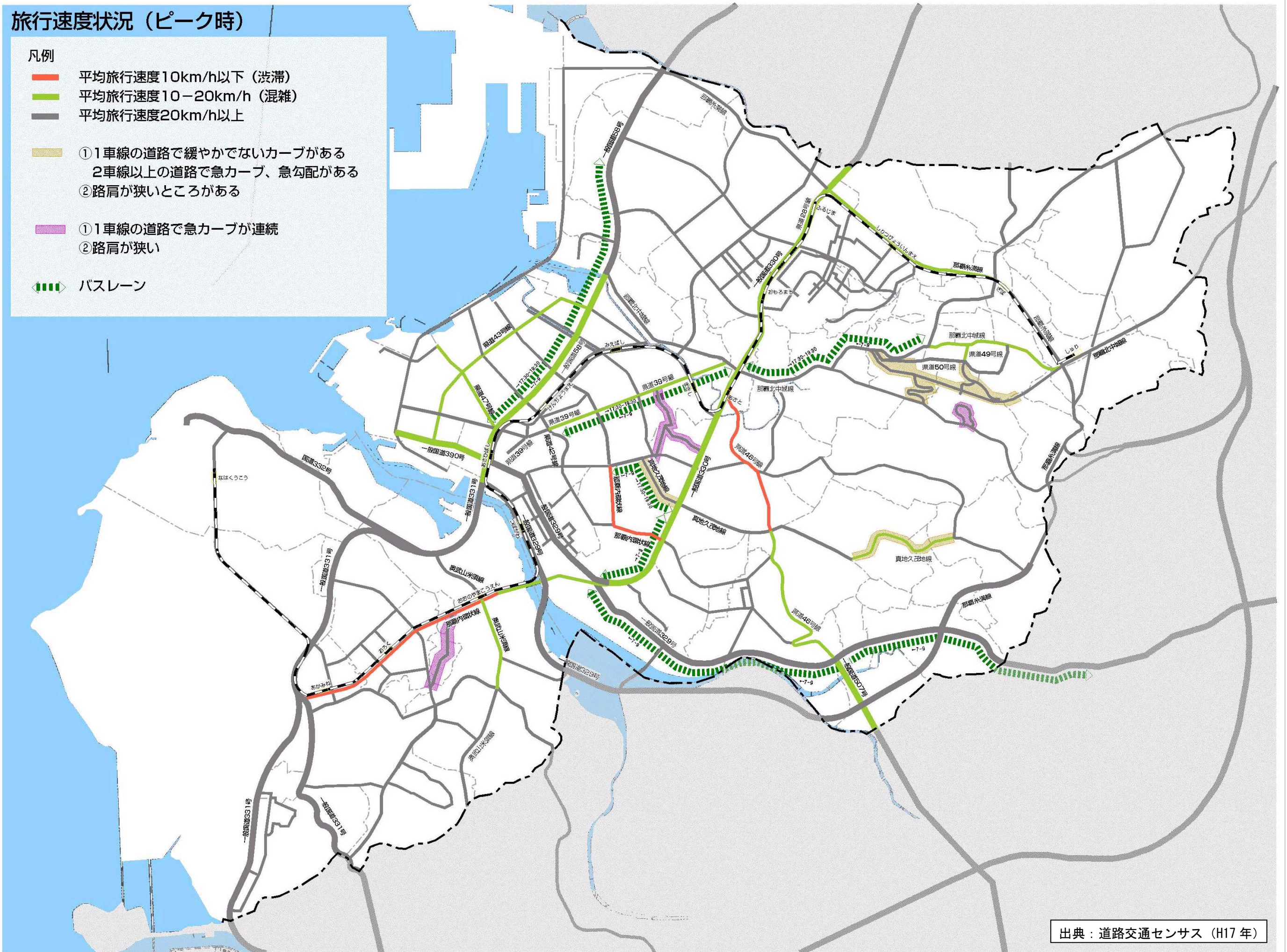


出典：道路交通センサス（H17年）

旅行速度状況（ピーク時）

凡例

- 平均旅行速度10km/h以下（渋滞）
- 平均旅行速度10～20km/h（混雑）
- 平均旅行速度20km/h以上
- ①1車線の道路で緩やかでないカーブがある
②2車線以上の道路で急カーブ、急勾配がある
- ①1車線の道路で急カーブが連続
②路肩が狭い
- ▬▬▬ バスレーン



出典：道路交通センサス（H17年）

3) バス

①路線の状況

那覇市内には市内線 16 路線、市外線 61 路線のバスが運行しているが、ルートや経由地が複雑な路線構造になっており、路線が重複している箇所も多く、わかりにくいバス路線網となっている。また、バスとモノレールとの結節については、接続が十分ではない駅もある。(P71「公共交通状況図」参照)。

《各駅に接続している路線数》

首里駅（市内 4・市外 1）、儀保駅（市内 4・市外 5）、市立病院前駅（市内 1・市外 1）、古島駅（市内 1・市外 8）、おもろまち駅（市内 6・市外 16）、安里駅（市内 0・市外 1）、牧志駅（市内 0・市外 1）、美栄橋駅（市内 0・市外 4※¹）、県庁前駅（市内 8・市外 26）、旭橋駅※²（市内 6・市外 47）、壺川駅（市内 0・市外 0）、奥武山公園駅（市内 3・市外 7）、小禄（市内 1・市外 2）、赤嶺駅（市内 1・市外 2）、那覇空港駅（市内 0・市外 7）
※1：トランジットモール時のみ、※2：バスターミナルに接続

バス路線はある程度確保されているが、定時定速が保たれていない路線や運行本数が少ない路線（1 時間に 1 本程度）もあり、バスの利用がしづらい地域も存在している。また、地域住民が望むルートになっていない路線も存在している。（真和志地域から中心市街地等）

②利用状況

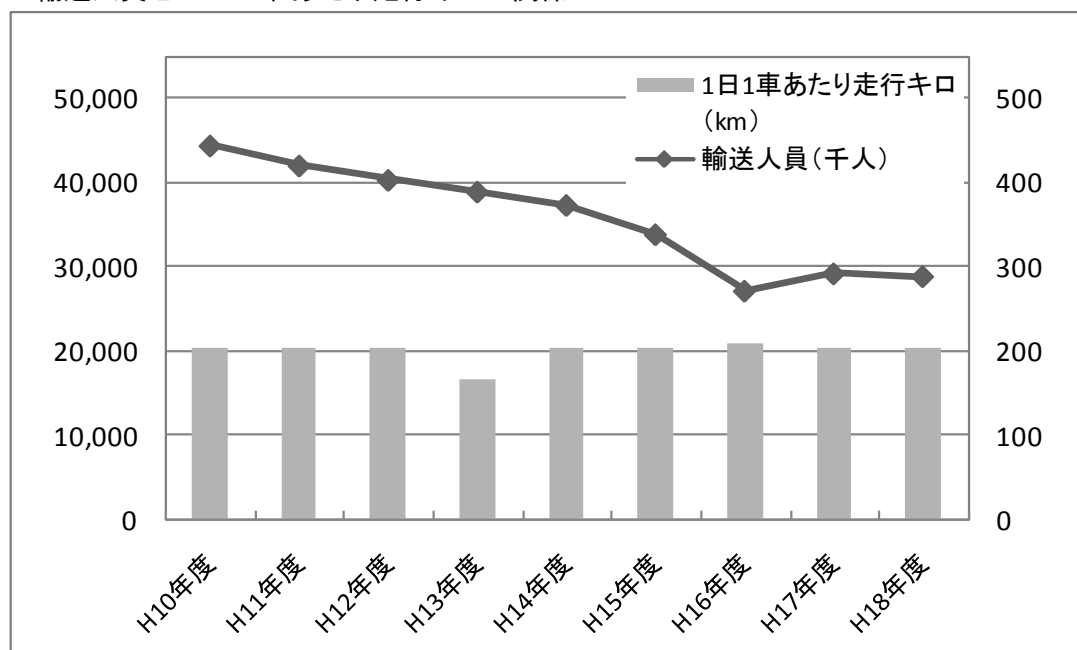
沖縄県本島におけるバス利用者数は、1 日 1 車あたり走行キロに変化はないものの、平成 16 年度までは減少傾向、その後はほぼ横ばい状況となっている。

総走行キロは平成 10 年から約 10%しか減少していないのに対して、輸送人員や営業収入は約 30%減少しており、効率の悪い運行状況になっている。

《沖縄本島における路線バス輸送人員等の推移》

年度	車両数 (台)	1日1車あ たり走行 キロ (km)	1日1車あ たり輸送人員 (人)	1日1車あ たり営業 収入 (円)	延実働車 両数 (日車)	総走行キロ (km)	輸送人員 (千人)	営業収入 (千円)
H10年度	775	203	202	44,625	219,972	44,688,005	44,378	9,816,297
H11年度	772	204	191	42,803	220,309	44,985,008	42,008	9,429,982
H12年度	764	204	185	41,855	217,468	44,343,690	40,302	9,102,098
H13年度	750	166	180	40,425	216,596	44,217,343	38,905	8,755,976
H14年度	769	204	171	39,159	218,120	44,461,905	37,328	8,541,261
H15年度	738	202	160	36,887	210,502	42,660,935	33,858	7,764,688
H16年度	678	207	155	37,391	174,855	36,258,981	27,166	6,538,009
H17年度	710	203	152	35,847	191,636	39,036,455	29,218	6,869,565
H18年度	716	202	148	34,656	195,447	39,497,437	28,886	6,773,506

《輸送人員と1日1車あたり走行キロの関係》



(平成19年2月版 運輸要覧、沖縄総合事務局より)

③バリアフリーへの適合状況

バス車両のバリアフリーへの適合については、国の目標では、平成27年までに適合率100%という数値目標が掲げられているが、沖縄県におけるバリアフリー基準適合車両は平成20年度末で2.3% (17両) で、そのうちノンステップバスが1.1% (8両) となっている。※バス総量は728台

《沖縄県におけるバリアフリー適合車両の導入状況 (平成21年3月31日現在)》

	総車両数 (台)	バリアフリー基準 適合車両数 (台)		導入比率 (%)	
		合計	うちノンステップバス	適合車両	ノンステップバス
全国	59,973	25,038	13,822	41.75	23.05
沖縄県	723	17	8	2.34	1.10

(国土交通省ホームページより)

④バス停における上屋・ベンチの整備率

市内バス停留所における上屋の整備率は13.6% (上下線合わせて435箇所中59箇所整備済み) であり、沖縄特有の高温多湿や強い日差しを考慮すると、利用者の快適性を確保するためにより一層の整備強化が必要である。

また、利用者の快適性を確保するための施設としてベンチがあるが、上屋よりもさらに低い1.8% (上下線合わせて435箇所中8箇所整備済み) の整備率となっている。

公共交通状況（バス・モノレール）

凡例①

市内線路線一覧

- 1. 首里牧志線
- 2. 識名開南線
- 3. 松川新都心線
- 5. 識名牧志線
- 6. 那覇おもろまち線
- 7. おもろまち線
- 8. 首里城下町線
- 9. 小禄石嶺線
- 10. 牧志新都心線
- 11. 安岡宇栄原線
- 12. 国場線
- 13. 石嶺おもろまち線
- 15. 寒川線
- 16. 新川首里駅線
- 17. 石嶺（開南線）
- 18. 首里駅線
- 19. 首里おもろまち線
- 45. 与根線
- 87. てだこ線
- 101. 平和台安線
- 287. てだこおもろまち線
- ※一部運行

市外線（北部・中部・南部）

- 北部方面（計4本）
⇒ 名護市（計4本）
20, 77, 111, 120
- 中部方面（計34本）
⇒ 西原町（計7本）
33, 46, 56, 59, 97, 98, 123
⇒ 浦添市（計2本）
91, 191
⇒ 宜野湾市（計5本）
25, 32, 55, 88, 99
⇒ 沖縄市（計2本）
30, 31
⇒ 読谷村（計3本）
28, 29, 228
⇒ うるま市（計15本）
22, 23, 52, 63, 80, 90, 110, 112, 113, 123, 223, 227, 263, 280, 290
- 南部方面（計18本）
⇒ 糸満市（計6本）
34, 35, 89, 100, 200, 235
⇒ 南城市（計10本）
37, 38, 39, 40, 41, 50, 51, 53, 57, 109
⇒ 八重瀬町（計2本）
54, 83

凡例②

- バスレーン
- バスロケーションシステム設置バス停
⇒ バレットくもじ、県庁前、三越前（安里向け）、三越前（松尾向け）
牧志（安里向け）、牧志（松尾向け）、開南（与儀向け）
真和志小学校前（与儀向け）、メディカルプラザ大道中央
沖銀本店前

出典：バス運行時刻表（H21年3月）、（社）沖縄県バス協会

公共交通状況及びバス利用圏域

凡例①

市内線路線一覧

- 1. 首里牧志線
- 2. 識名開南線
- 3. 松川新都心線
- 5. 識名牧志線
- 6. 那覇おもろまち線
- 7. おもろまち線
- 8. 首里城下町線
- 9. 小禄石嶺線
- 10. 牧志新都心線
- 11. 安岡宇栄原線
- 12. 国場線
- 13. 石嶺おもろまち線
- 15. 寒川線
- 16. 新川首里駅線
- 17. 石嶺（開南線）
- 18. 首里駅線
- 19. 首里おもろまち線
- 45. 与根線
- 87. てだこ線
- 101. 平和台安線
- 287. てだこおもろまち線
- ※一部運行

市外線（北部・中部・南部）

- 北部方面（計4本）
⇒ 名護市（計4本）
20, 77, 111, 120
- 中部方面（計34本）
⇒ 西原町（計7本）
33, 46, 56, 59, 97, 98, 123
⇒ 浦添市（計2本）
91, 191
⇒ 宜野湾市（計5本）
25, 32, 55, 88, 99
⇒ 沖縄市（計2本）
30, 31
⇒ 読谷村（計3本）
28, 29, 228
⇒ うるま市（計15本）
22, 23, 52, 63, 80, 90, 110, 112,
113, 123, 223, 227, 263, 280, 290
- 南部方面（計18本）
⇒ 糸満市（計6本）
34, 35, 89, 100, 200, 235
⇒ 南城市（計10本）
37, 38, 39, 40, 41, 50, 51, 53, 57, 109
⇒ 八重瀬町（計2本）
54, 83

凡例②

- バスレーン
- バスロケーションシステム設置バス停
⇒ バレットくもじ、県庁前、三越前（安里向け）、三越前（松尾向け）
牧志（安里向け）、牧志（松尾向け）、開南（与備向け）
真和志小学校前（与備向け）、メディカルプラザ大道中央
沖縄本店前
- バス利用圏域
⇒ 既存バス停留所から
半径300mの範囲
- 各道路のバス運行本数（1日あたり）
内⇒ 市内線
外⇒ 市外線

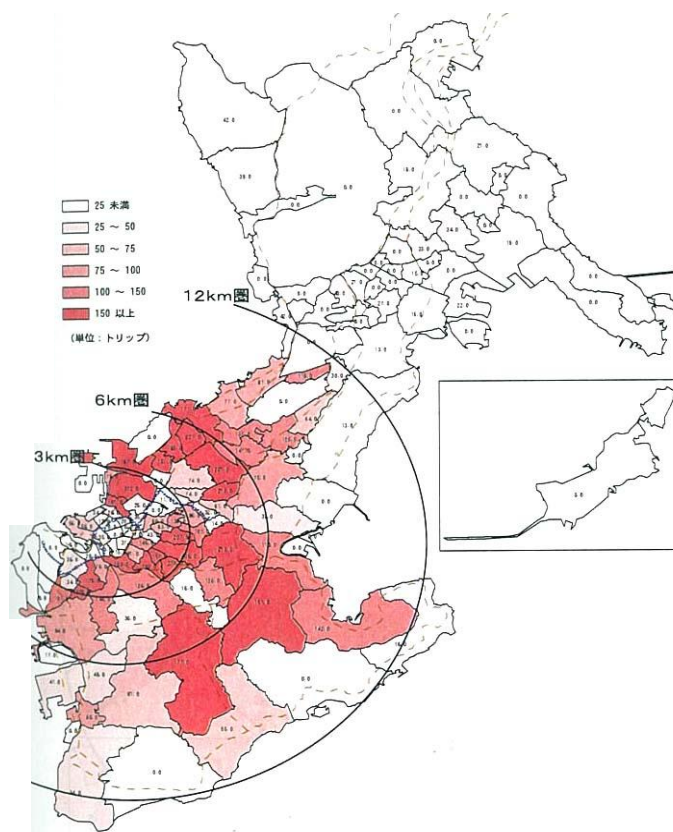
出典：バス運行時刻表（H21年3月）、（社）沖縄県バス協会

⑤PT 調査から見た現況

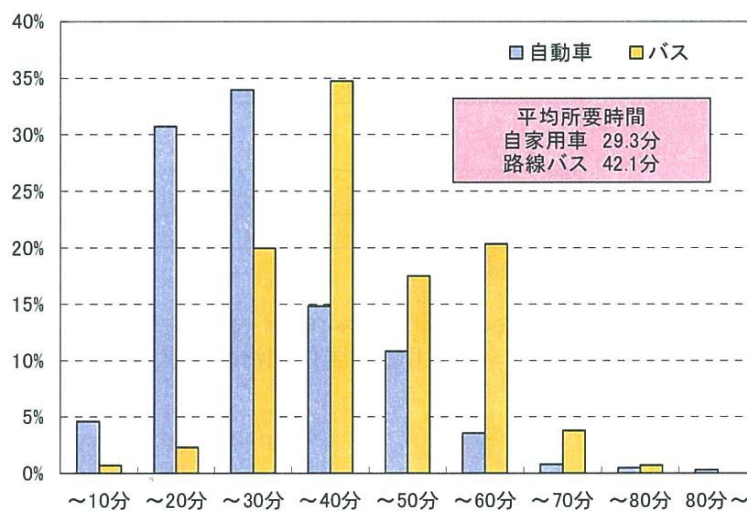
(平成 19 年度第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より)

朝のピーク時（7～9 時）にバスで市中心部へ向かう利用者の中では、半径 3～6 km 以内の距離に住む人の利用が最も多く、かつ、路線が充実している主要幹線沿いの地域の利用が多い。また、中心部へ向かう際の平均所要時間にはバスと自家用車で約 13 分の差があり、移動時間だけで考えると自家用車のメリットの方が大きい状況にある。

《那覇市中心部着のバス利用発地域（7 時～9 時台着）》



《那覇市中心部着のバスと自動車の平均所要時間（7 時～9 時台着）》



⑥バス利用促進に関する既往の取り組み

■コミュニティバス

首里コミュニティバス実証実験

◇概要

- ・平成16年8月～平成17年2月まで、那覇市が沖縄バスに運行委託して実証実験を実施。
- ・モノレールの終点駅である首里城を中心にルートを設定。
- ・具体的には石嶺団地から首里駅を経て首里城を通り、沖縄都ホテル、ホテル日航那覇グランドキャッスルに至るルートである（バス停23箇所）。
- ・バスの名称は「石嶺・首里城みぐい」。
- ・運行時間帯は6:30～20:25、運行間隔は15～25分、運行回数は48往復/日。
- ・運賃は一律100円。
- ・車両は定員26名のマイクロバス4台を使用。
- ・実証実験終了後本格運行。

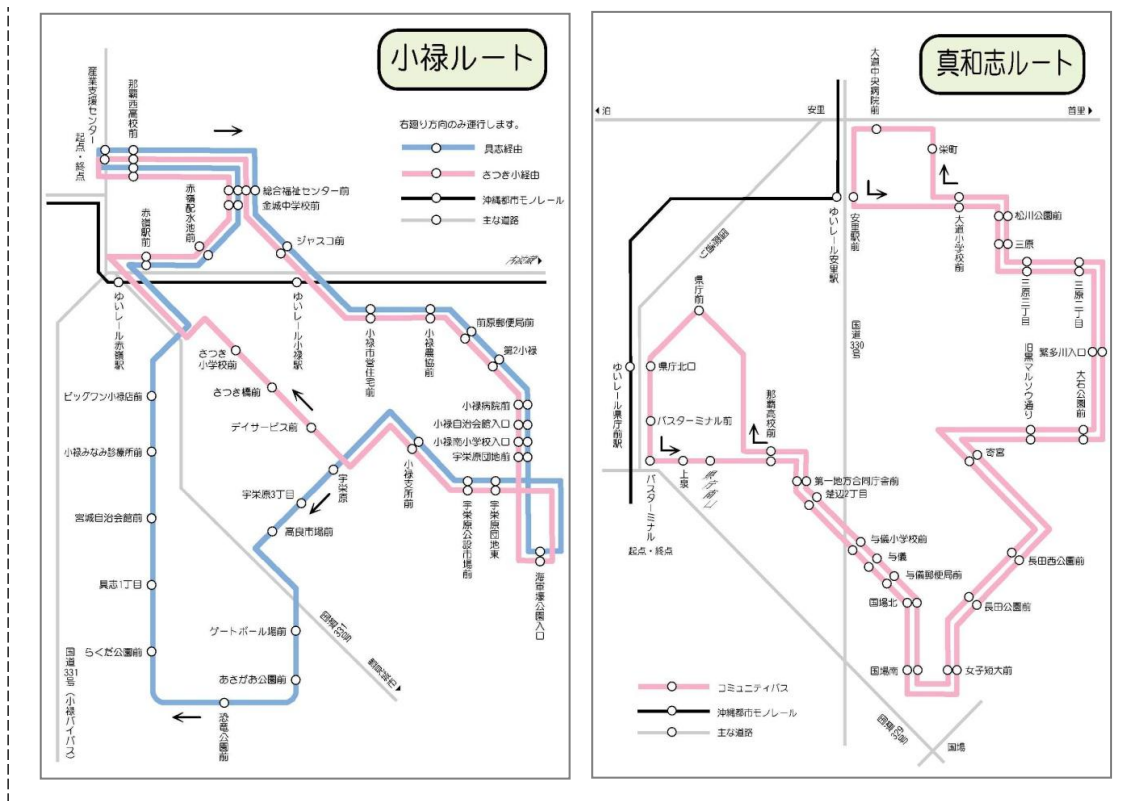
◇運行ルート図



いちゃりバス実証実験（H17年度、その後那覇おもろまち線として本格運行）

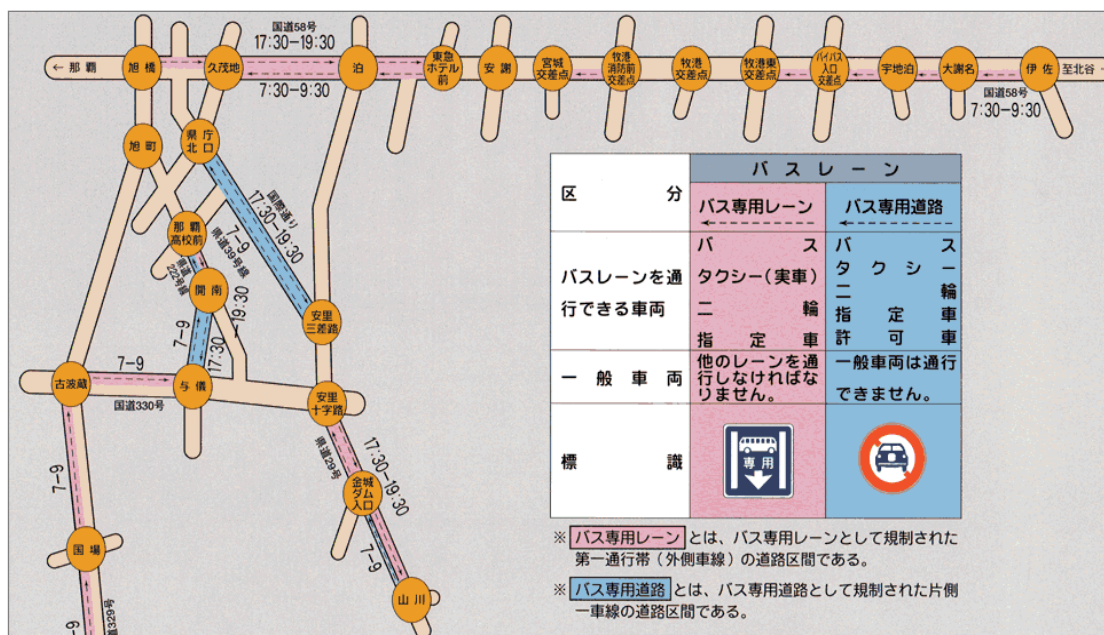
◇概要

- ・平成17年11月～平成18年1月まで那覇バス(株)の協力を得て実証実験を実施。
- ・那覇バスターミナル～国場～沖縄大学～与儀十字路～おもろまち駅交通広場のルート設定。
- ・運行回数は1日当たり36回。
- ・運賃は一律200円。



⑦バスレーン

渋滞が激しく、路線が多く通っている市内の主要幹線道路（国道58号・330号・329号、県道29号・39号・222号、国際通り）において、朝（7:30～9:30）と夕方（17:30～19:30）の通勤・通学ラッシュ時間帯に公共交通の定時性・移動円滑性を確保するためのバスレーン規制が実施されている。区間によって通過できる車両や時間帯が下図のように異なっている。

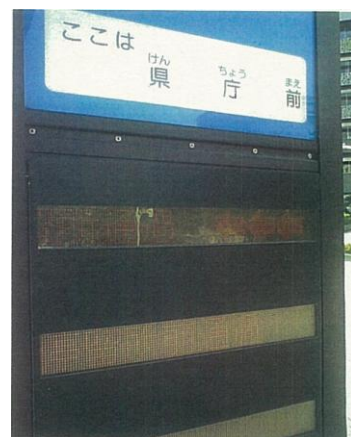


（沖縄県警察ホームページより）

⑧バスロケーションシステム

■概要

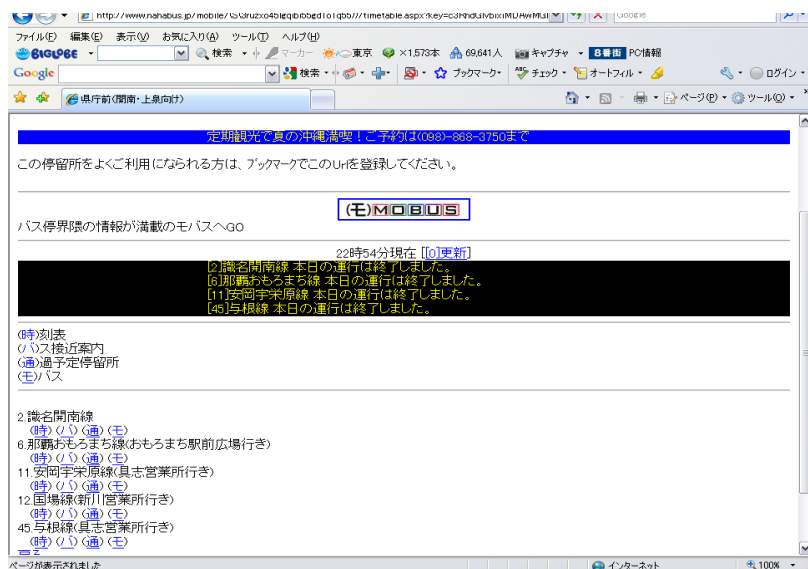
- ・GPS を利用した、利用者への位置情報提供システムとして那覇バス（株）が運用開始（利用料は無料）。
- ・那覇都市圏の8つの市町村（那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市、南風原町、西原町、名護市）、37路線（上下線合わせて）、747の停留所に対応
- ・パソコン、携帯電話、バス停留所の電光掲示板、モノレール駅の大型ディスプレイ（おもろまち駅のみ）でバスの位置情報を確認できるシステム。
- ・パソコン、携帯電話では「時刻表」、「バス接近案内」、「通過予定停留所」、「モバス（停留所周辺情報）」が閲覧できるとともに、指定した路線・停留所・時刻のバスの接近通知をメールで受けることが可能。
- ・バス停留所については、LED 電光掲示板によりバスがどこまで来ているか運行状況を確認することが可能。
- ・モノレール駅では、バスへの乗り継ぎが便利になるように大型ディスプレイによりバス接近情報を確認することが可能。
- ・また、電話・FAX からも自動音声による運行状況案内を受けることが可能。



■電光掲示板設置停留所

- | | | |
|----------------|----------------|-----------|
| ○パレットくもじ前 | ○県庁前 | ○開南（与儀向け） |
| ○牧志（安里・松尾向け） | ○三越前（安里・松尾向け） | |
| ○真和志小学校前（与儀向け） | ○大道中央病院前（首里向け） | ○沖銀本店前 |

《情報提供サイト画面》



（那覇バス バスロケーション携帯電話版より）

4) モノレール

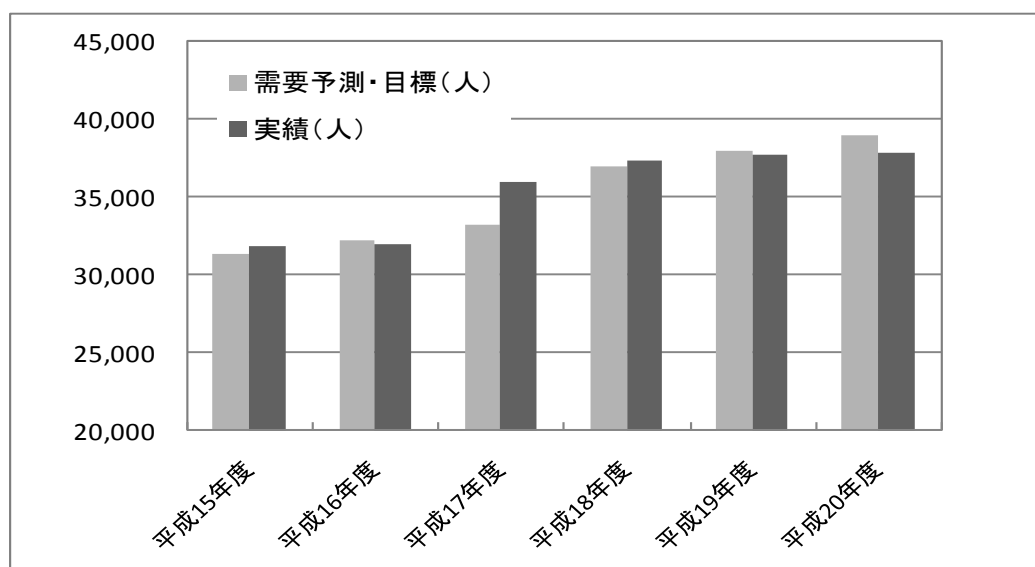
①利用状況

モノレールの利用者数の推移は、開業した平成 15 年から平成 18 年までは年々増加していたが、平成 20 年から平成 21 年にかけては減少が見られる。

モノレール利用者数と入域観光客数の月ごとの年間推移を比較すると、同様の波（グラフ）になっている。しかし、モノレール利用者の月ごとの差は年々小さくなってきており、近年は利用者の減少が見られるものの、市民県民の足として定着しつつある。

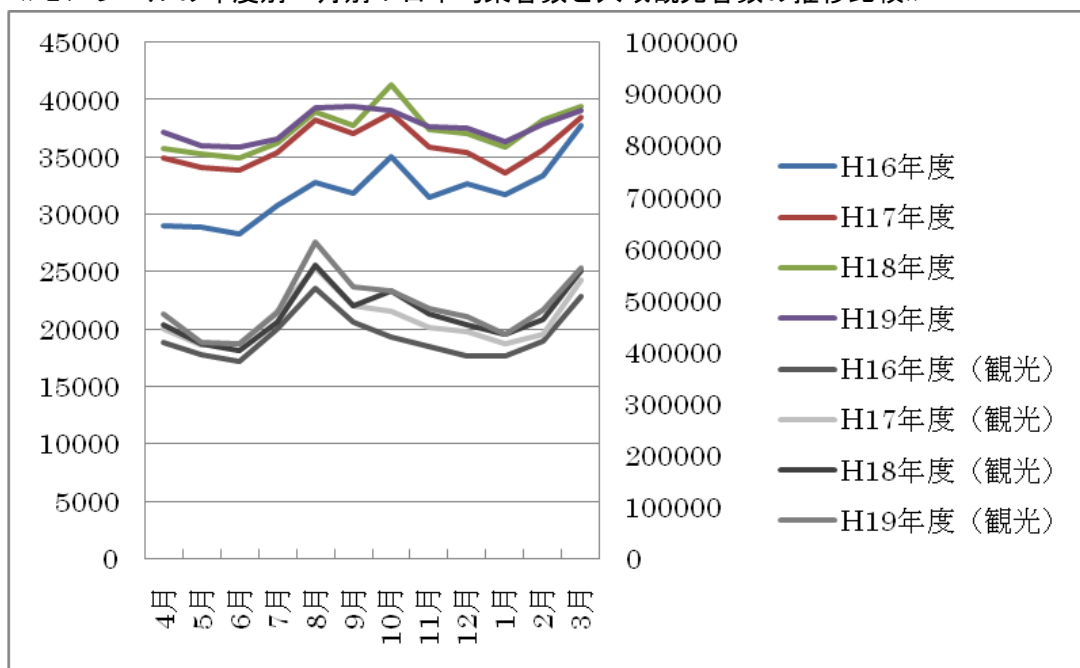
《年度別乗客数の目標と実績》

	実績(人)	需要予測・目標(人)
平成15年度	31,905	31,350
平成16年度	32,049	32,258
平成17年度	35,940	33,197
平成18年度	37,393	37,000
平成19年度	37,713	38,000
平成20年度	37,935	39,000



(沖縄都市モノレール株式会社 ホームページより)

《モノレールの年度別・月別1日平均乗客数と入域観光客数の推移比較》



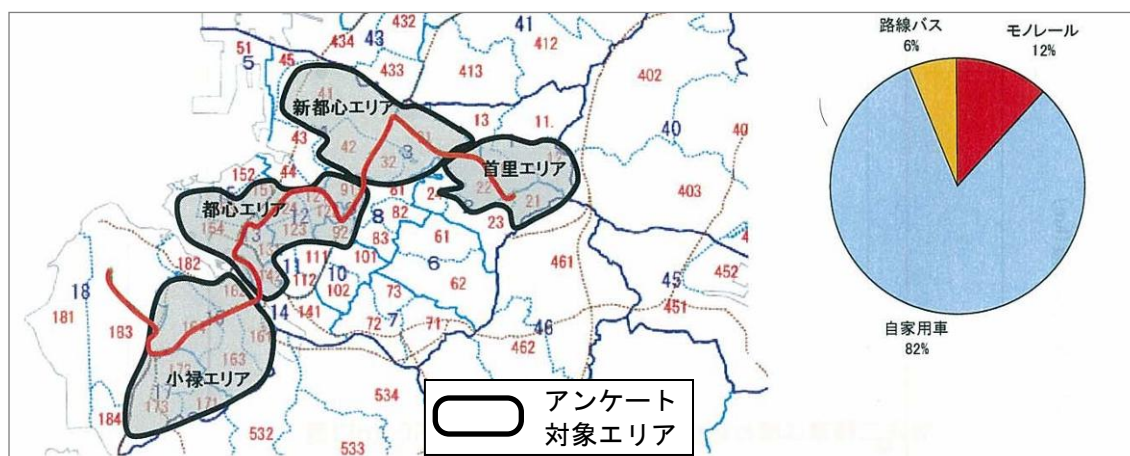
(沖縄都市モノレール株式会社 ホームページより)

②PT 調査から見た現況

(平成19年度第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より)

パーソントリップ調査結果を見ると、モノレール沿線住民を対象としたアンケートにおいて、「モノレールを移動手段としている」と回答したのは12%となっている。沿線住民であっても自家用車利用が82%を占めており、利用しやすい環境にあっても利用していない状況にある。

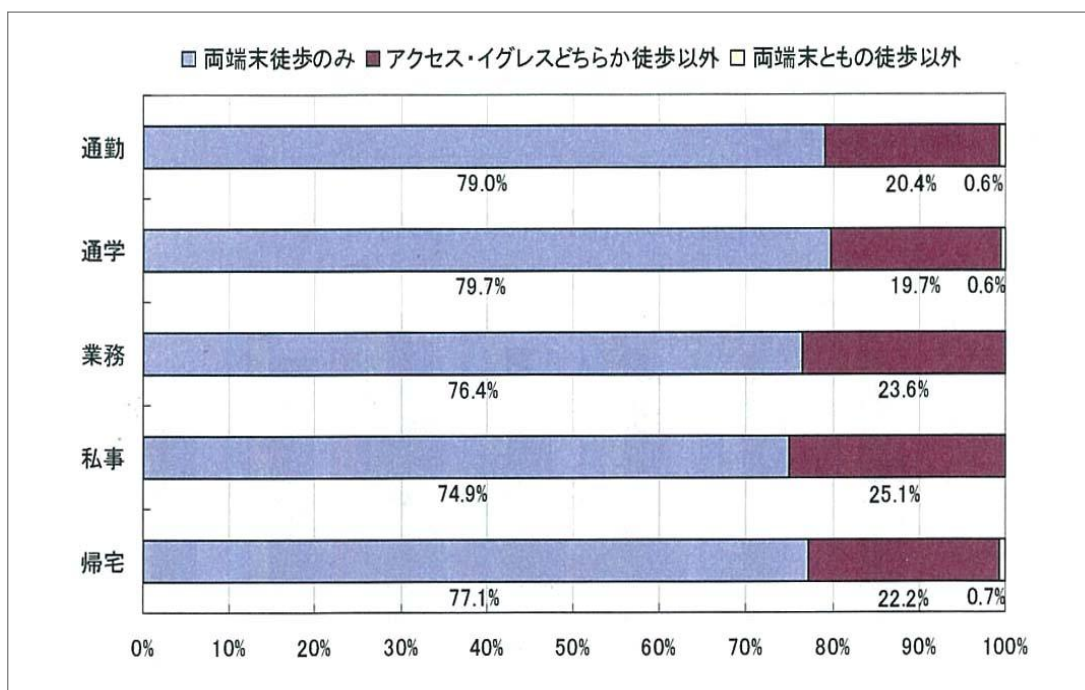
《モノレール沿線住民の移動手段》



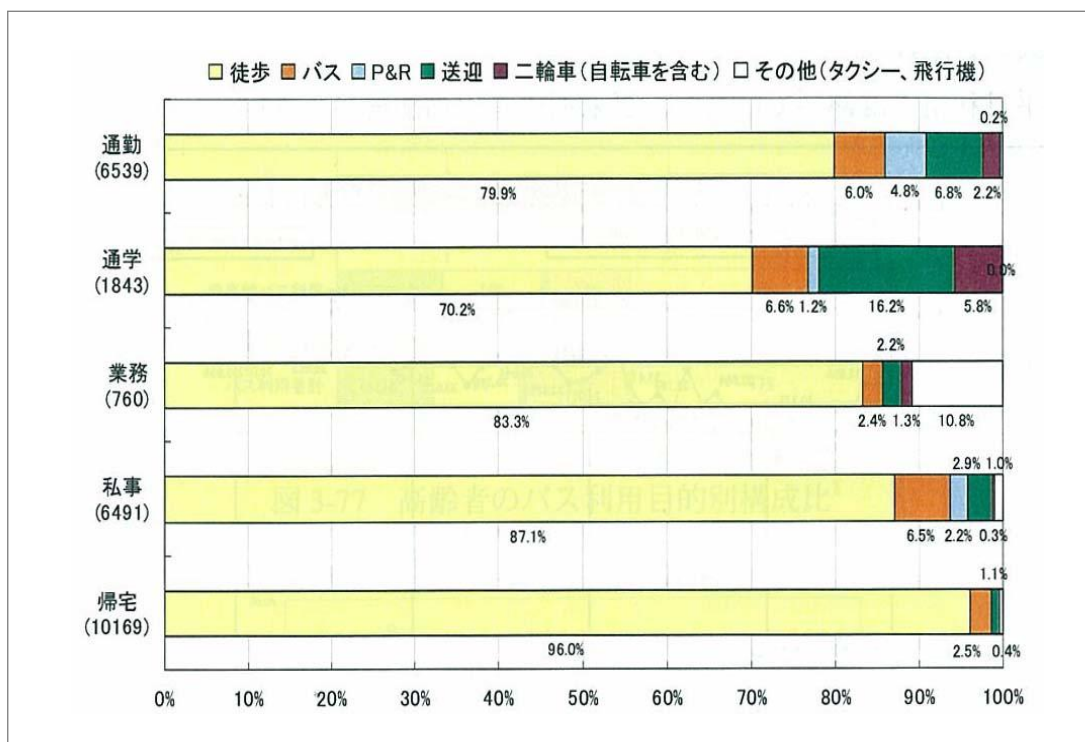
また、モノレール利用者のアクセス・イグレスの手段については、「徒歩」が約8割と最も多い。自宅からモノレール駅までの移動手段で徒歩の次に多いものは、主に「送迎」、「バス」となっているが、自宅の「都心からの距離」、「モノレール駅からの距離」によってその傾向は異なっている。

- 二輪車は概ね都心から 2 km以遠 駅から 500m以遠
- パーク＆ライドは概ね都心から 3 km以遠 駅から 2 km以遠
- バスは概ね都心から 2.5 km以遠 駅から 1 km以遠

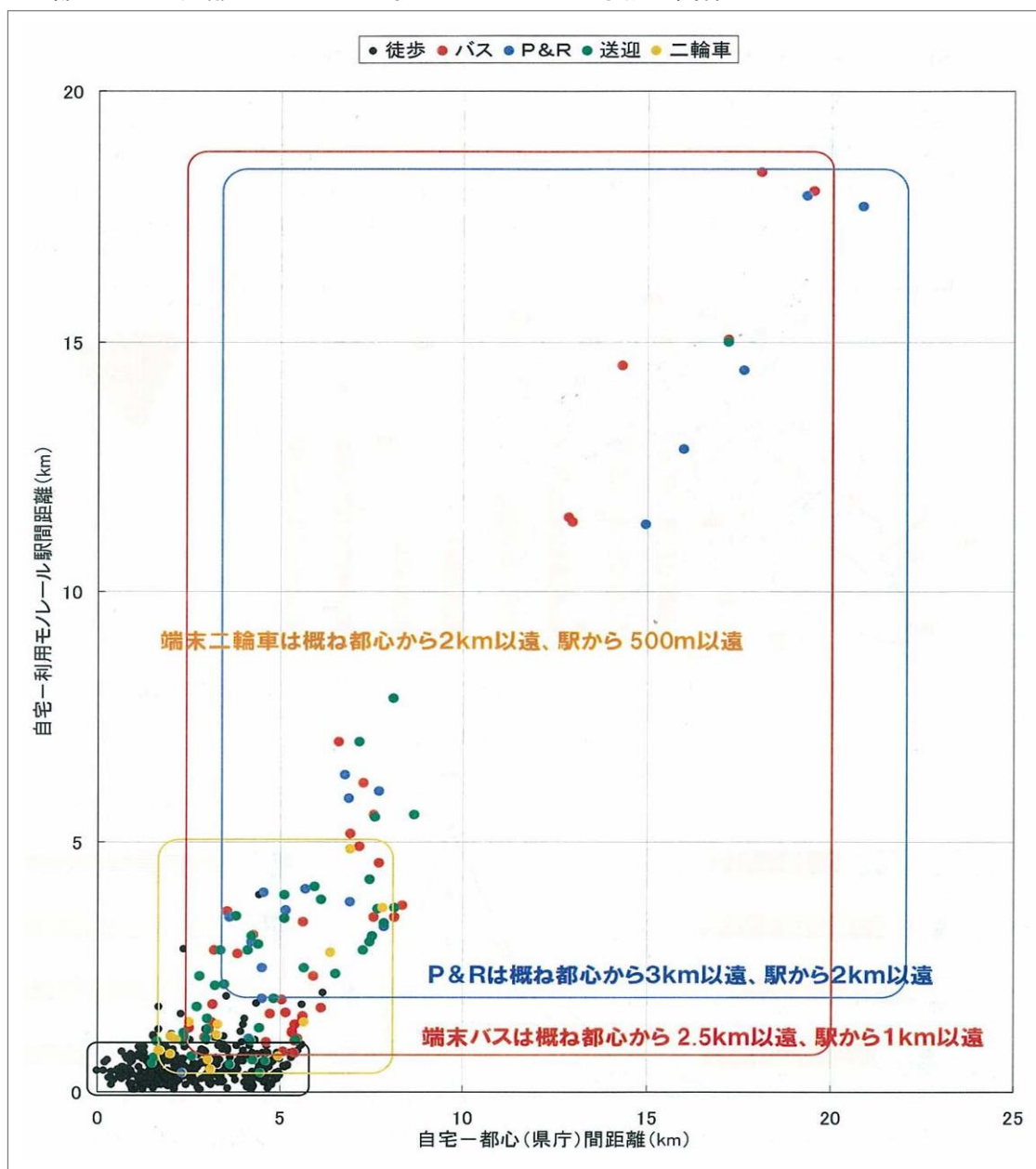
《目的別アクセス・イグレスの手段》



《目的別モノレール駅までの移動手段》



《都心からの距離とモノレール駅までのアクセス手段の関係》



③モノレールに関する既往の取り組み

■モノレール駅でのパーク&ライド

モノレール利用促進および中心市街地への自動車交通流入抑制を目的として、郊外部の他市町村からも近くにある小祿駅、古島駅、安里駅の3駅周辺にパーク&ライド専用の駐車場が設置されている。

パーク&ライドは主に月極め駐車場等を活用して実施されているが、多くの台数が確保しやすく、かつ、遅い時間まで営業している沿線の大型商業施設の駐車場を活用している事例も見られる。

【設置台数】

古島駅 (58 台)、安里駅 (90 台)、小祿駅 (100 台)

■大型商業施設への無料シャトルバス運行

モノレール駅から利用者の多い大型商業施設までをダイレクトに結ぶ無料シャトルバスも運行されており、双方で相乗効果を得られるような取組が行われている。下記の 2 箇所で開催されているが、双方とも那覇市外にある大型商業施設への移動のために施設側が運行させている。

【シャトルバス運行実施施設】

- ・ アウトレットモールあしびなー（赤嶺駅から）
- ・ ジヤスコ南風原ショッピングセンター（首里駅から）

■需要喚起アクションプログラム

割引乗車券の発売等の利用促進に向けた取り組みも行われており、沖縄県策定の「需要喚起アクションプログラム」において IC カード導入等の施策（IC カード導入による乗継割引実施、バス共通チケット化、モビリティマネジメントの展開等）の計画も今後予定されている。

【短期施策（H18～20 年）】

- ・ 休日割引、家族割引等
- ・ バス乗り継ぎ案内充実
- ・ コミュニティバス運行
- ・ パークアンドライドの拡充
- ・ タイアップ施策の拡大 など

【中期施策（H21～23 年）】

- ・ IC カード導入による乗継割引実施
- ・ バス共通チケット化
- ・ モビリティマネジメントの展開
- ・ 再開発による新たな需要創出 など

5) タクシー

①事業者数、保有台数

沖縄県ハイヤー・タクシー協会に加盟している南部地域（那覇地区、浦添地区、南部地区）の事業者数は、タクシー71社2,406台、ハイヤー3社88台となっている。

《那覇市内のタクシー事業者一覧》

No	会社名	所在地	No	会社名	所在地
1	アサヒタクシー	那覇市鏡原27の10	16	つばや交通	那覇市三原1の10の20
2	石田タクシー	那覇市繁多川5の20の7	17	日本交通	那覇市宇栄原1の26の15
3	沖縄交通	那覇市安謝192	18	光タクシー	那覇市小緑1の17の27
4	鏡原第一交通	那覇市国場285	19	東タクシー	那覇市東町16の12
5	北国タクシー	那覇市首里末吉町1-102	20	丸ニタクシー	那覇市古波蔵3の2の23
6	寿タクシー	那覇市三原3-16-8	21	丸星交通	那覇市西3の12の12
7	那覇第一交通	那覇市識名3の6の17	22	三井交通	那覇市国場1084
8	三和交通	那覇市国場336	23	三ツ星タクシー	那覇市三原3の16の8
9	さんご交通	那覇市字与儀366の11	24	みなと交通	那覇市曙1の15の16
10	守礼タクシー	那覇市首里大名町2-142-2	25	優立タクシー	那覇市天久781
11	ジャイアンツタクシー	那覇市国場1084の4	26	湧水タクシー	那覇市国場1084
12	西武タクシー	那覇市辻1の16の13	27	博史タクシー	那覇市西1の7の12
13	大南タクシー	那覇市仲井真385	28	沖一ハイヤー	那覇市宇栄原538
14	大栄交通	那覇市宇栄原3の34の37	29	沖縄第一交通	那覇市宇天久1190
15	大和交通	那覇市繁多川3の8の17			

(沖縄県ハイヤー・タクシー協会ホームページより)

②輸送人員等の状況

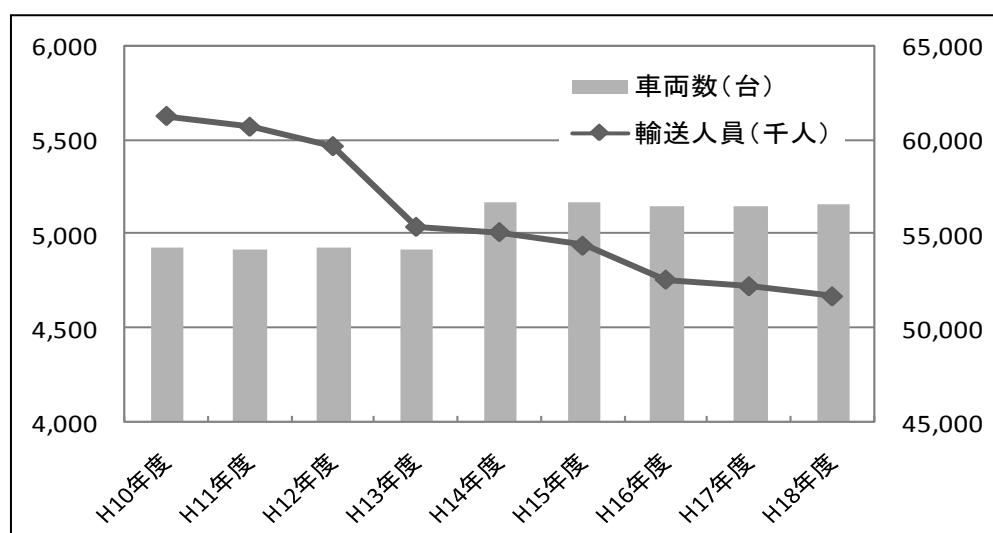
沖縄県全体の事業者数・輸送人員等の推移を見ると、年間輸送人員は5年間で6.6% (3,683千人) 減少し、タクシー事業者数は5年間で1.2%減少 (1,553⇒1,535) しており年々減少傾向にある一方で、登録車両数については5年間で4.9%増加 (240台) している。また、輸送人員は年々減少傾向にあるのに加えて、実車率は10年間で2.6% 減少 (34.4%⇒31.8%) しており、年々効率の悪い運行形態が進行している。

《沖縄本島におけるタクシー輸送人員等》

年度	事業者数	車両数 (台)	延実在 車両数 (日車)	延実働 車両数 (日車)	実働率 (%)	実車キロ (千km)
H10年度	1,562	4,932	1,796,958	1,532,286	85.3	145,621
H11年度	1,554	4,926	1,824,338	1,554,139	85.2	144,503
H12年度	1,554	4,927	1,793,180	1,542,872	86.0	137,777
H13年度	1,553	4,920	1,794,000	1,534,692	85.5	130,840
H14年度	1,549	5,176	1,850,625	1,532,979	82.8	130,236
H15年度	1,541	5,170	1,877,969	1,540,149	82.0	125,100
H16年度	1,533	5,156	1,871,091	1,512,961	80.6	122,796
H17年度	1,527	5,151	1,870,521	1,497,743	80.1	123,147
H18年度	1,535	5,160	1,869,550	1,487,187	79.5	123,757

《車両数と輸送人員の関係》

年度	総走行 キロ (千km)	実車率 (%)	輸送回数 (回)	輸送人員 (千人)	営業収入 (千人)
H10年度	423,496	34.4	41,703,869	61,313	34,378,665
H11年度	427,611	33.8	40,689,048	60,740	34,392,088
H12年度	420,704	32.7	38,869,541	59,713	32,864,563
H13年度	410,246	31.9	37,470,556	55,437	30,791,623
H14年度	409,943	31.8	37,111,049	55,160	30,788,586
H15年度	407,868	30.7	36,922,969	54,435	29,668,031
H16年度	398,888	30.8	35,764,538	52,640	29,020,262
H17年度	393,717	31.3	35,716,519	52,288	28,936,633
H18年度	389,458	31.8	35,569,130	51,754	28,930,309



(平成19年2月版 運輸要覧、沖縄総合事務局より)

③タクシー乗り場整備

那覇市内におけるタクシー乗り場は、モノレール駅には交通広場が整備されていることから乗り場が設置されているが、その他の場所についてはほとんど整備されていない状況にある（沖映通りと県庁前のみ）。

また、モノレール駅においても、駐車・待機することができる「タクシープール」が整備されているのは郊外部の4駅（小禄・赤嶺・おもろまち・古島）のみであり、それ以外の中心市街地等の駅についてはタクシー乗り場のみの「タクシーベイ」の整備となっている。

《モノレール駅におけるタクシープール・ベイの整備状況》

(台)

	プール	ベイ	一般 乗用車		プール	ベイ	一般 乗用車
空港	0	1	1	牧志	0	4	2
赤嶺	12	5	6	安里	0	2	2
小禄	16	5	3	おもろまち	9	6	6
奥武山公園	0	1	1	古島	4	5	5
壺川	0	7	4	市立病院前	0	2	2
旭橋	0	2	2	儀保	0	1	0
県庁前	0	3	2	首里	0	2	1
美栄橋	0	2	2				

6) 自転車

①保有台数の推移

沖縄県は、他の都道府県と比べて自転車保有台数が全国で最も少ない（平成 20 年 226 千台、都道府県別平均 1,470 千台、社団法人自転車産業振興協会統計データより）。

しかし、ここ 10 年間（平成 10 年～平成 19 年まで）の増加率を見ると全国平均とほぼ同程度の約 7%増加であると同時に、近年は特に高い増加傾向で増えている年も見られ、徐々に定着しつつある。

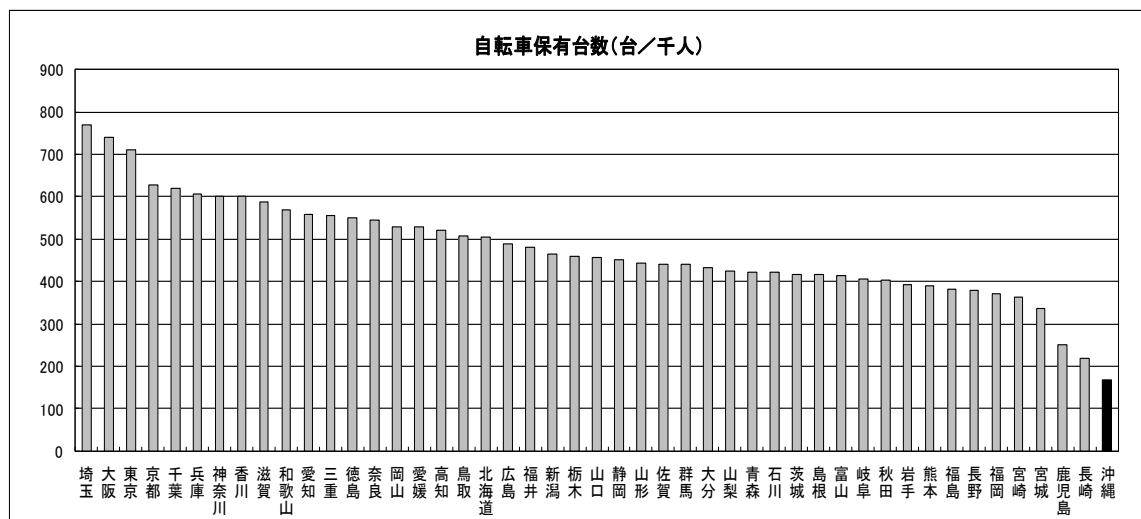
また、パーソントリップ調査結果における分担率を見ても、平成元年と比較して 2 倍近くまで増加している。（P88《那覇市内における代表交通手段別分担率の推移（発生集中量）》参照）

《自転車保有台数の推移》

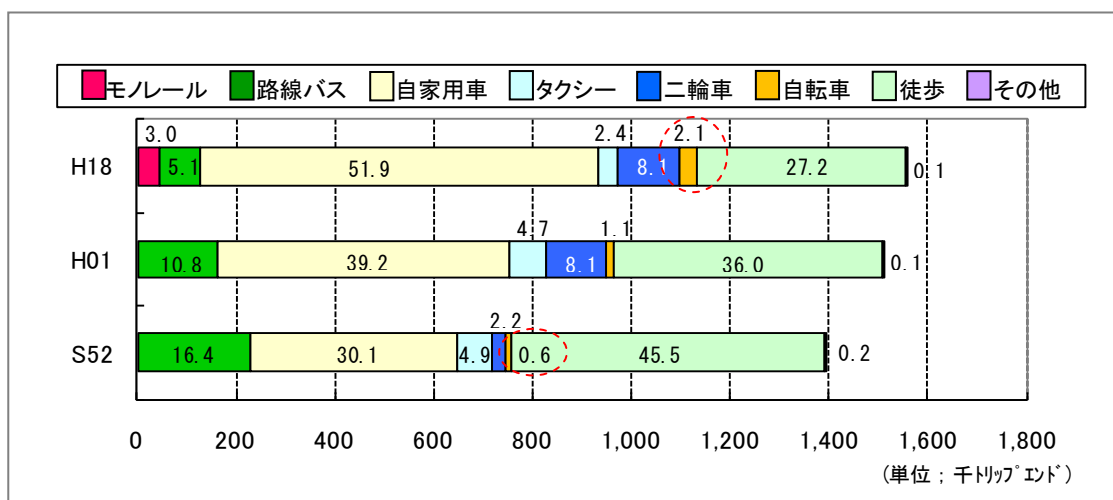
	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度
全国平均(千台)	1,368	1,342	1,384	1,370	1,459
沖縄県(千台)	176	175	222	210	187

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
全国平均(千台)	1,446	1,465	1,530	1,480	1,470
沖縄県(千台)	295	212	248	226	230

（財団法人 自転車産業振興協会統計データより）



《那覇市内における代表交通手段別分担率の推移（発生集中量）》



(第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査より)

②放置駐車自転車・駐輪場の状況

平成18年度に実施された「那覇市重点施策地域自転車等実態調査（那覇市）」の結果によると、モノレール駅を中心に駐輪場が整備されているものの、全体（中心市街地、おもろまち駅・古島駅周辺）で約700台の放置駐車車両が存在している。

《エリア別放置バイク（原付を含む）・駐輪場の状況》

	自転車(台)		バイク(台)		駐輪場				
	放置	廃棄	放置	廃棄	箇所数	駐輪可能台数	実駐車台数		
							バイク	自転車	
中心市街地	604	46	1,163	20	12	440	515	472	43
おもろまち駅周辺	47	4	142	1	1	134	159	69	90
古島駅周辺	18	1	9	0	1	56	64	24	40
合計	669	51	1,314	21	14	630	738	565	173

【調査対象範囲】

- ・中心市街地地区（重点施策地区）
- ・モノレール駅周辺（旭橋駅・県庁前駅・見栄橋駅・牧志駅・安里駅・おもろまち駅・古島駅）
- ・那覇メインプレイス周辺

また、モノレール駅別の最新の駐輪場数については、空港・市立病院前の2駅を除くすべての駅に合計644台分設置されている。タクシー乗り場の整備状況と同様に、郊外部の駅における設置台数が多くなっている。

【各駅の駐輪場設置台数】（※駐輪場において自転車が停められる数）

赤嶺：54台、小禄：94台、奥武山公園：12台、壺川：45台、旭橋：12台、県庁前：27台、美栄橋：12台、牧志：32台、安里：30台、おもろまち：206台、古島：74台、儀保：15台、首里：31台

③ レンタサイクルの状況

■ 概要

モノレールの端末交通として自転車を普及させることにより、モノレールの利用促進に取り組み、経済活動の阻害要因である渋滞の解消や環境問題の緩和等に寄与することを目的に実施された。平成17年12月～平成18年2月の社会実験を経て、平成18年4月よりモノレール美栄橋駅で事業が開始され、平成19年から自主運営を開始するとともに、南部国道事務所との協働による「新都心レンタサイクル」事業開始へ展開し、こちらについても平成20年4月より自主運営が開始されている。

《新都心レンタサイクルの利用可能エリア》

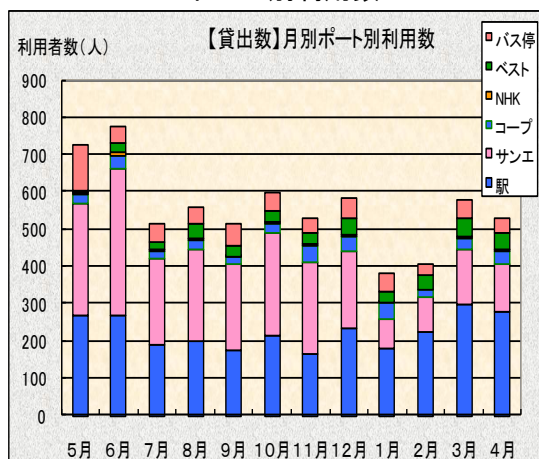


(NPO法人 しまづくりネットワークホームページより)

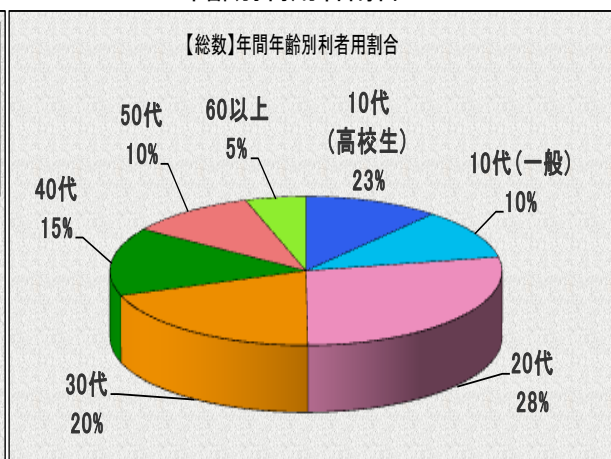
■ 利用状況

レンタサイクルの利用状況を見ると、モノレール駅（おもろまち駅）や大型商業施設（サンエー）を中心に多く利用されており、利用年齢層としては若い世代（10歳～30歳代まで）が7割以上となっている。このような施設・年齢層を核とした交通結節点からの端末交通等として、自転車利用の普及の可能性が考えられる。

《ポート別利用数》



《年齢別利用者割合》

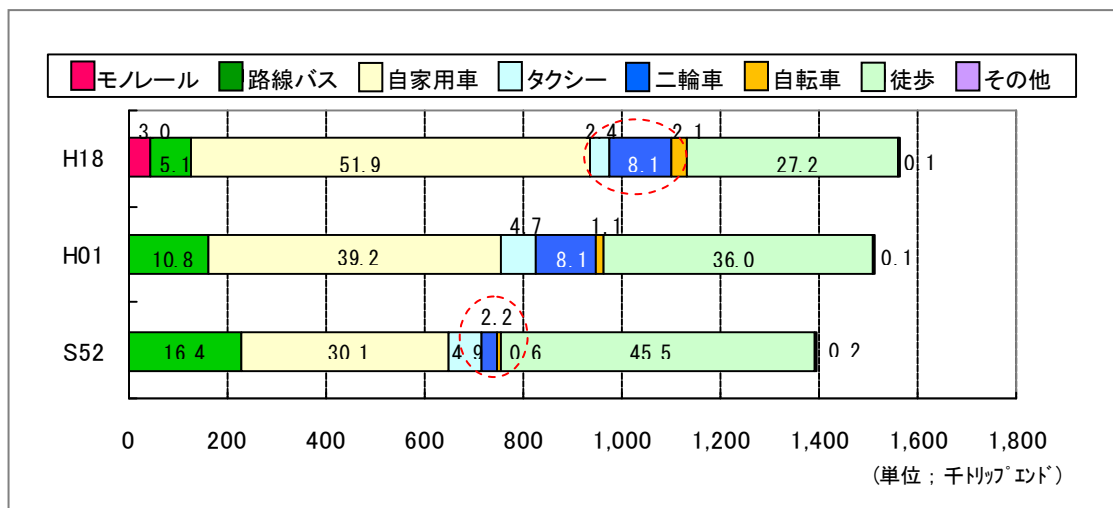


7) 自動二輪車

①保有台数の状況

那覇市の保有台数は 48,665 台であり、自家用車・徒歩に次ぐ 3 番目に多い分担率 (8.1%) の移動手段となっている。

《那覇市内における代表交通手段別分担率の推移 (発生集中量)》



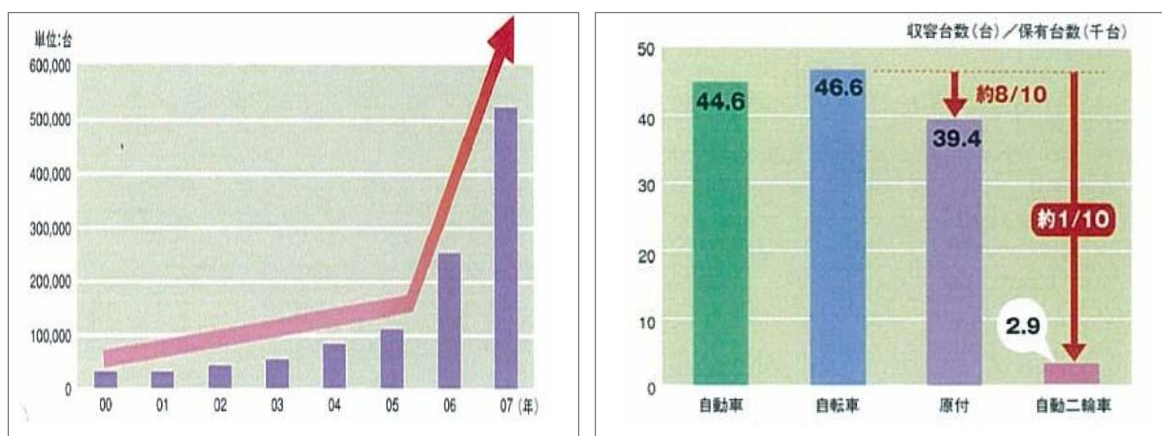
(第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査より)

②駐輪場の整備状況

全国的な数値を見ても、自動二輪の駐輪場整備率は他の移動手段と比較して極端に少なく駐輪場整備が遅れている状況にある。

また、2006 年の法改正による駐車違反取締が強化されたことで、全国的に取り締まり件数が急激に増加しており、沖縄県は全国で9位の件数と大きな課題となっている (二輪車新聞、H21 年 4 月より)。

《二輪車の駐車違反への取締り状況の推移 (全国)》 《保有台数あたりの駐輪場整備台数 (全国)》



(バイク路上駐輪場各地の整備事例、社団法人日本自動車工業会より)

平成 18 年度に実施された「那覇市重点施策地域自転車等実態調査（那覇市）」の結果によると、中心市街地には自動二輪車の駐輪場が数箇所整備されているが、十分ではなく、全体（中心市街地、おもろまち駅・古島駅周辺）で約 1,300 台の放置駐車車両が存在している。特に国際通り付近に放置駐車車両が多くなっている。

放置駐車自転車・駐輪場の整備状況と同様の傾向を示しており、また、放置駐車車両数については、放置駐車自転車の約 2 倍存在している。

《エリア別放置バイク（原付を含む）・駐輪場の状況》

	自転車(台)		バイク(台)		駐輪場				
	放置	廃棄	放置	廃棄	箇所数	駐輪可能台数	実駐車台数		
							バイク	自転車	
中心市街地	604	46	1,163	20	12	440	515	472	43
おもろまち駅周辺	47	4	142	1	1	134	159	69	90
古島駅周辺	18	1	9	0	1	56	64	24	40
合計	669	51	1,314	21	14	630	738	565	173

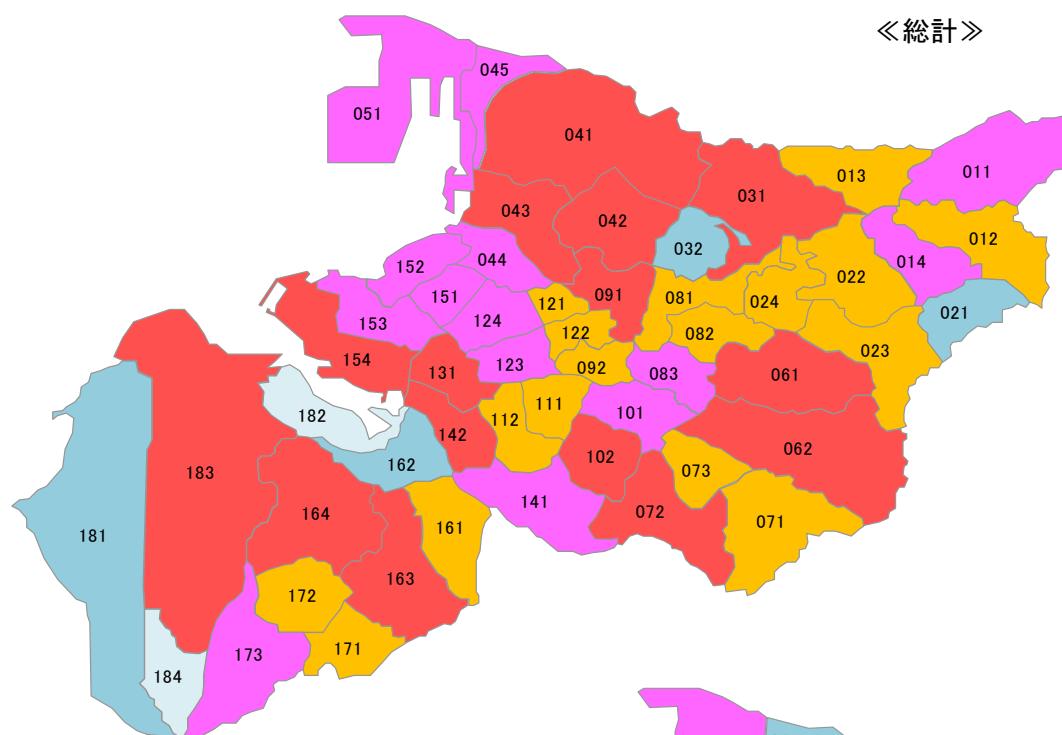
【調査対象範囲】

- ・ 中心市街地地区（重点施策地区）
- ・ モノレール駅周辺（旭橋駅・県庁前駅・見栄橋駅・牧志駅・安里駅・おもろまち駅・古島駅）
- ・ 那覇メインプレイス周辺

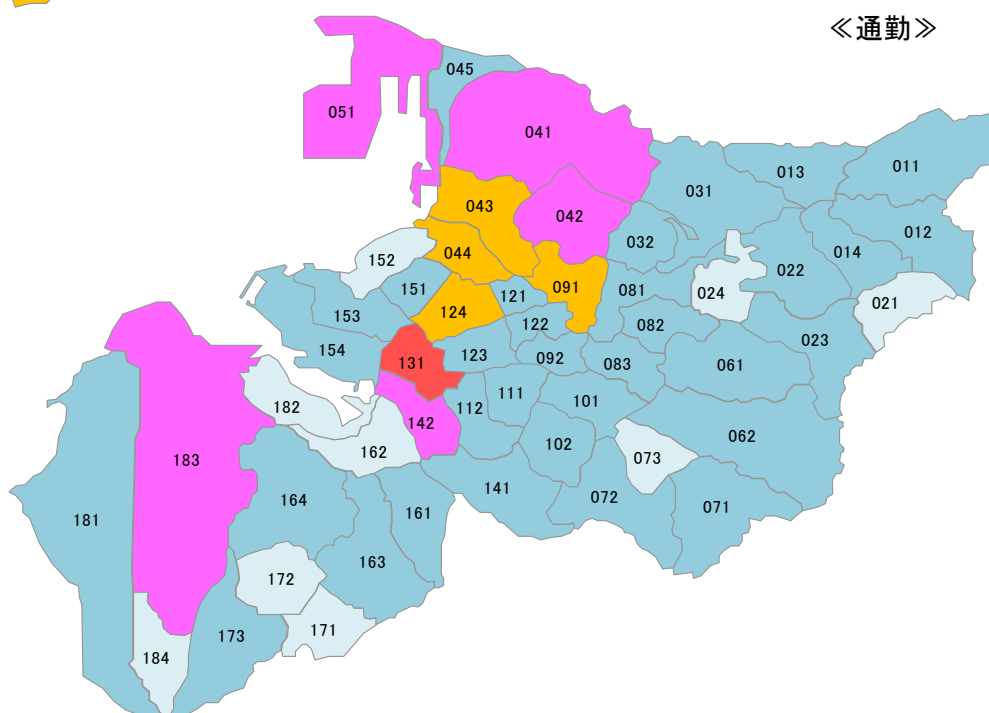
③自動二輪車（原付含む）のゾーン別・目的別集中交通量（市内各ゾーンへの着トリップ数）

- ⇒全体的に見ると、中心市街地、新都心地域、真和志地域、小禄地域等、各地で多くの利用が見られる。
- ⇒「通勤目的」では、中心市街地、新都心、那覇新港周辺、那覇空港周辺等で集中した利用が見られる。
- ⇒「通学目的」では、大学や高校等がある国場（沖縄大学、沖縄女子短期大学等）や首里（首里高校、県立芸大等）等で利用が見られるが、全体的に利用が少ない。
- ⇒「業務目的」では、新都心地域、真和志地域、那覇空区周辺等で利用が見られるが、全体的に利用が少ない。
- ⇒「帰宅目的」では、郊外部に集中した利用が見られる。
- ⇒「私事目的」では、商業施設が整っている新都心、おもろまち、小禄地域で集中した利用が見られる。

《総計》



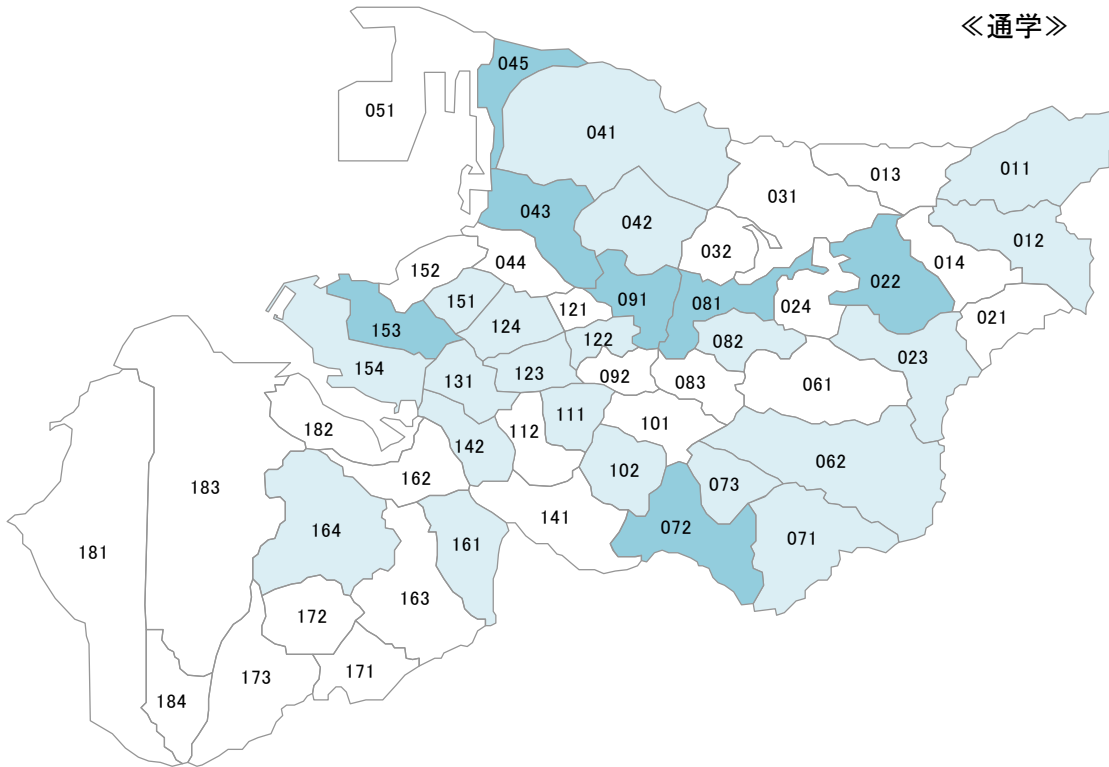
《通勤》



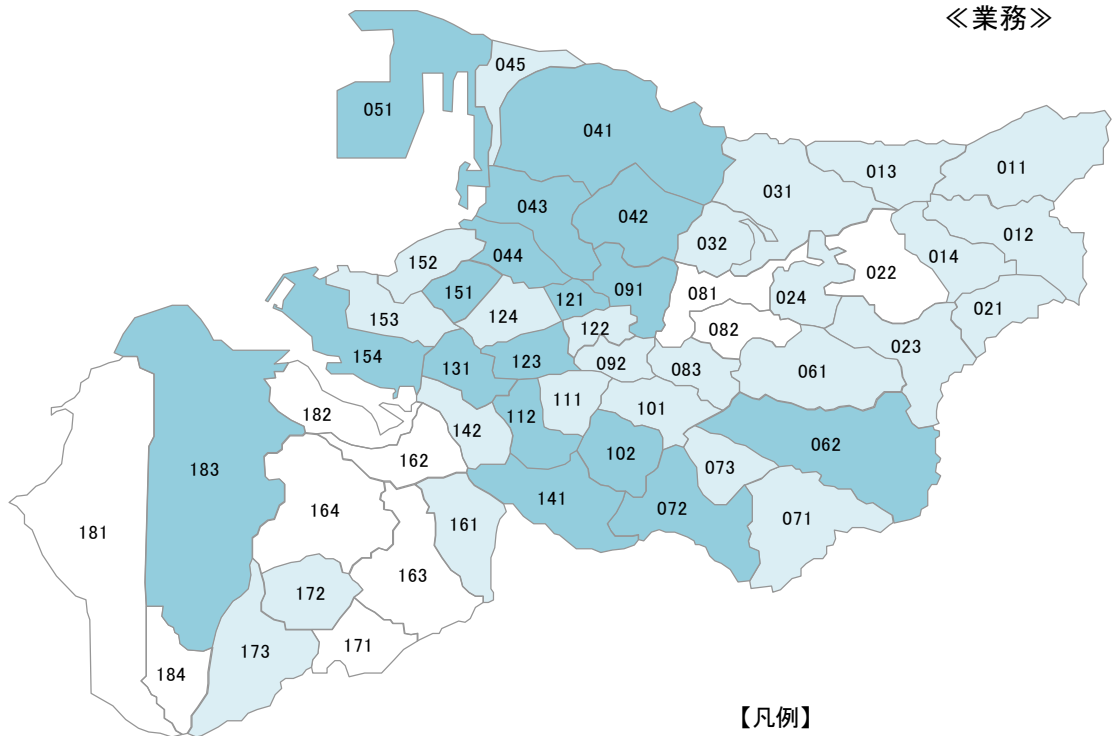
【凡例】

- : 1,500トリップ以上
- : 1,000～1,500トリップ
- : 500～1,000トリップ
- : 100～500トリップ
- : 100トリップ以下

《通学》



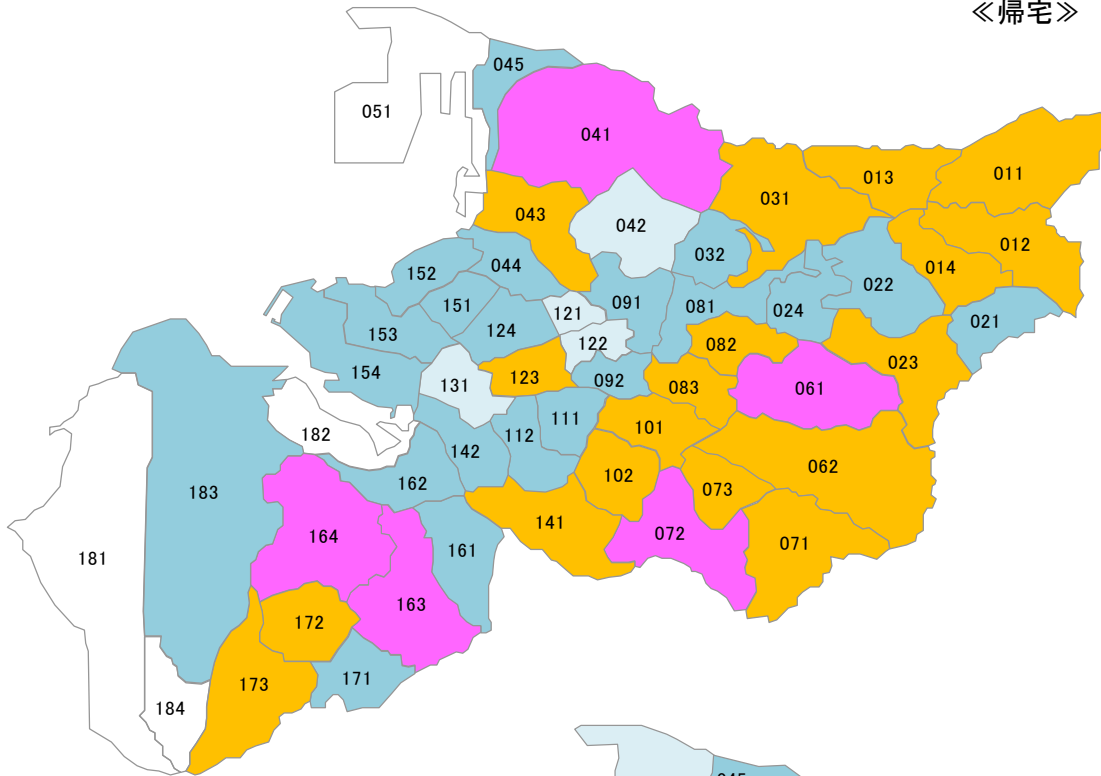
《業務》



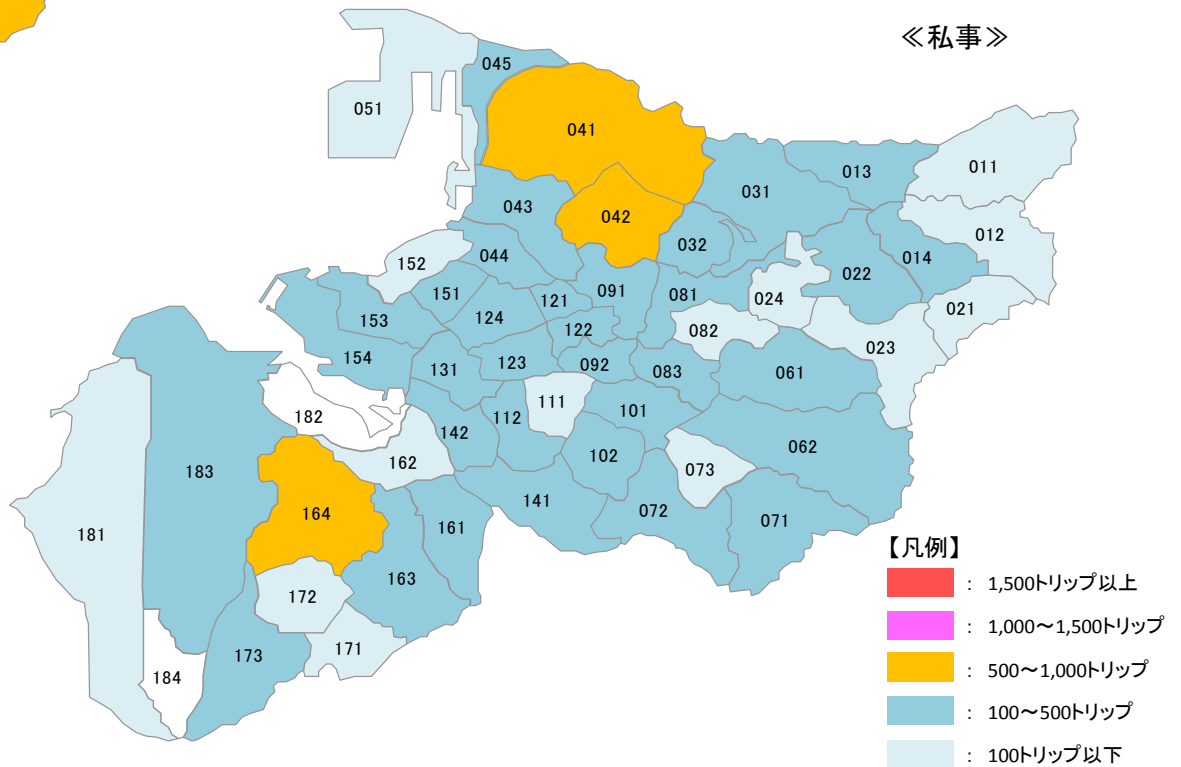
【凡例】

- : 1,500トリップ以上
- : 1,000～1,500トリップ
- : 500～1,000トリップ
- : 100～500トリップ
- : 100トリップ以下

《帰宅》



《私事》



【凡例】

- : 1,500トリップ以上
- : 1,000～1,500トリップ
- : 500～1,000トリップ
- : 100～500トリップ
- : 100トリップ以下

参考) 那覇市内の自動二輪車（原付含む）集中交通量ベスト10（単位；トリップ）

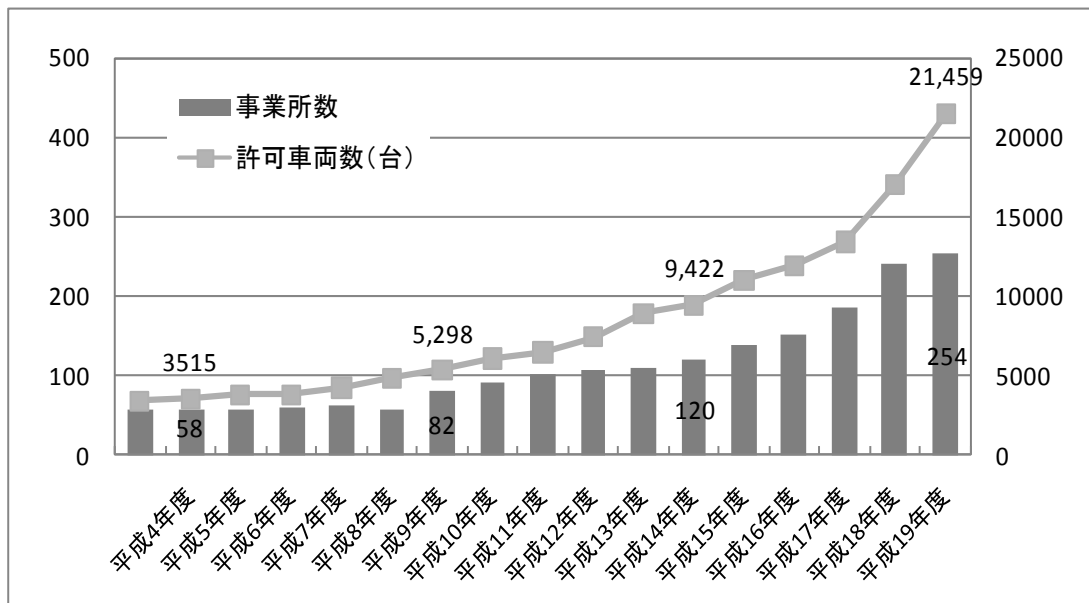
順位	ゾーン	全目的	通勤	通学	業務	帰宅	私事
1位	041	3,596	1,374	61	128	1,403	630
2位	131	3,537	2,646	65	423	58	345
3位	072	2,758	448	433	209	1,356	312
4位	042	2,454	1,120	33	234	88	979
5位	164	2,289	494	39	19	1,075	662
6位	163	1,935	450		128	1,111	246
7位	142	1,871	1,048	36	90	408	289
8位	154	1,804	961	69	100	383	291
9位	043	1,800	679	134	145	658	184
10位	031	1,655	449		95	811	300

8) レンタカー

①事業所・許可車両数の状況

事業所数・許可車両数ともに年々増加傾向にある。5年間で約1.5倍のペースで増えてきており、最近5年間（平成14～19年）では約2倍と増加率がさらに高くなってきている。

《沖縄県におけるレンタカー事業所、許可車両数の推移》



（内閣府沖縄総合事務局ホームページより）

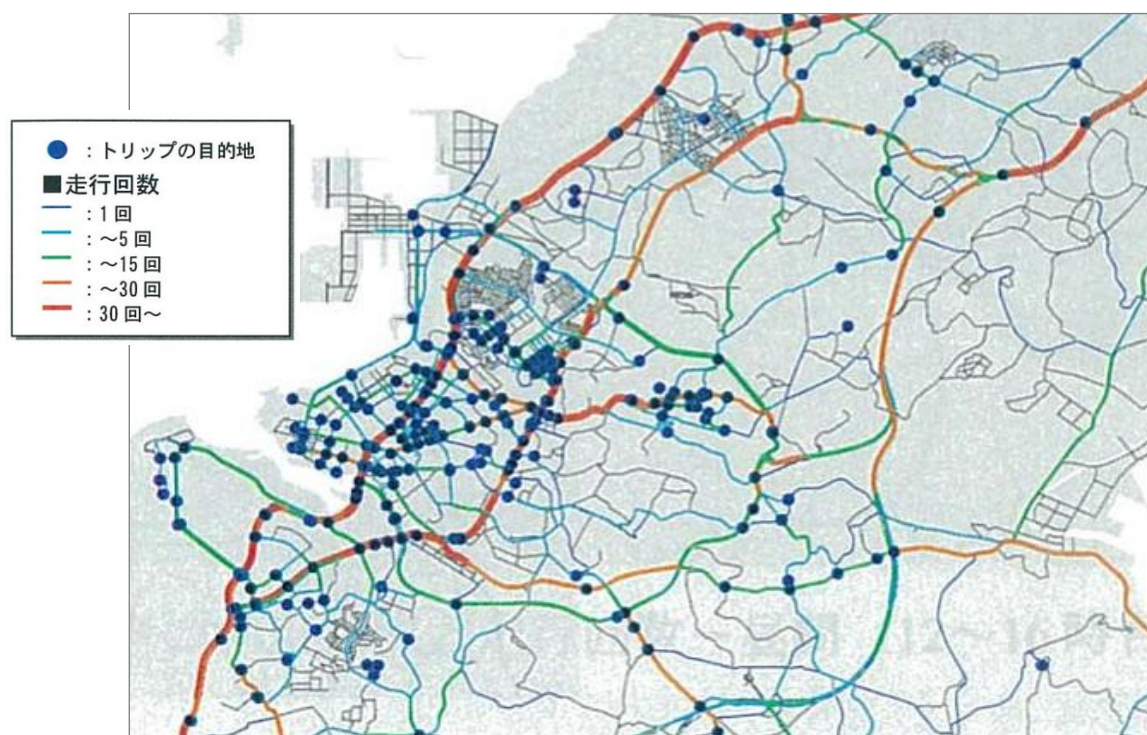
②PT 調査から見た現況

（平成19年度第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より）

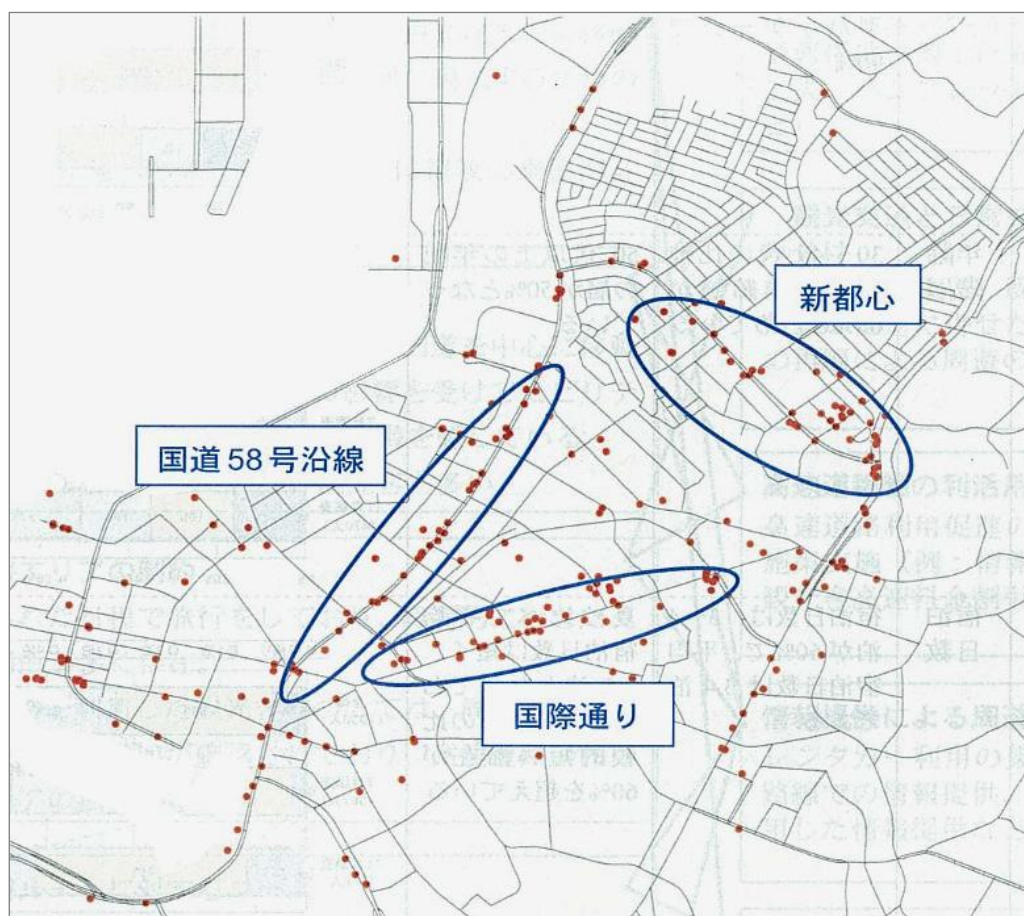
パーソントリップ調査結果を見ると、レンタカー利用者の利用経路は主に主要幹線道路となっており、利用頻度の高い箇所はレンタカー以外の自動車が利用頻度の高い箇所とほぼ一致している。

また、レンタカー利用者の都心部における目的地は、「那覇新都心」、「国際通り」、「国道58号沿線」に集中している。市内の渋滞が激しい路線と一致しており、レンタカーを主に利用する観光客の動線と市民および県民の動線が重なってしまっている。

《レンタカー利用者の利用経路と走行回数》



《那覇市都心部における目的地》



(3) 道路の現況

1) 道路網の状況

那覇市の道路網は、市町村間を結ぶ骨格道路として南北方向に国道 58 号・330 号、東西方向に国道 329 号が伸びている。市の外周を循環するように那覇糸満線（県道）が伸びており、中心部を通過せずに市外部へ移動する際の骨格的な動線となっている。本土の主要都市では市町村間（中長距離）の移動については鉄道が担っているが、その分も自動車（道路）が担っている状況にある。また、中長距離移動を支えるもう一つの動線である高速道路についても、市内の道路を経由しなければアクセスできないため、主に国道 58 号・330 号の 2 本で担っている交通を分散させるための路線として位置付けにくい状況にある。

市内移動のための地域の幹線道路については、臨港道路・古島線・又吉線・真地久茂地線・奥武山米須線・県道 46 号線・県道 28 号線等の県道がその役割を担っているが、本来は排除すべき通過交通が発生し、渋滞箇所となっている。

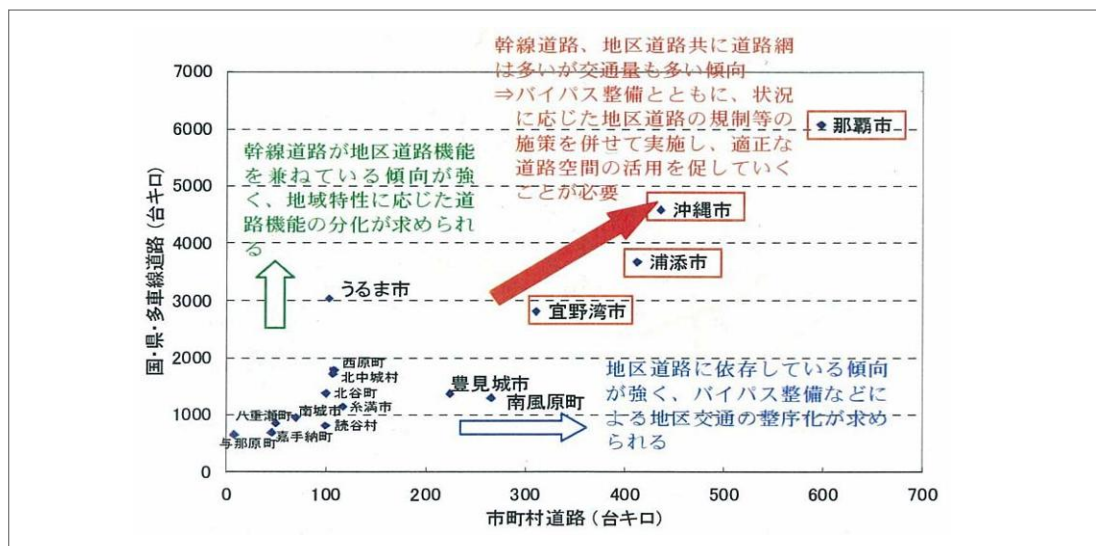
生活サービス道路は、戦後の急速なスプロールの中できあがった道路が多い上、農道・私道なども多く、特に戦後生活の発祥地となった牧志・松尾・壺屋・樋川などの中心市街地、真和志・首里などの郊外部においては地域内交通の利便性・歩行者の安全性確保が難しい状況にある。また、市東部は地形的に起伏が激しいため、道路機能（幅員・歩道等）に問題のある箇所が多く存在している。

2) パーソントリップ調査結果から見た道路整備状況

（平成 19 年度第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書より）

那覇市は県内他市町村に比べると、幹線道路・地区道路ともに多く構築されているが、交通量も多いため適正な道路空間活用がされにくく、混雑度の激しい路線が多く存在している状況にある。

《通勤自動車の道路種類別走行台キロから見た地域特性》



道路現況

路線一覧表

1. 国道58号

2. 国道330号

3. 国道331号

4. 国道332号

5. 国道329号

6. 国道507号

7. (都) 那覇西道路

8. 西海岸道路

9. 那覇空港自動車道

10. 那覇糸満線

11. (都) 古島線

12. (都) 又吉線

13. (都) 新都心牧志線

14. (都) 龍潭線

15. (都) 汀良西原線

16. (都) 松川石嶺線

17. (都) 県道153号線

18. 県道50号線

19. 県道49号線

20. 県道28号線

21. 県道46号

22. (都) 真地久茂地線

23. (都) 開南線

24. (都) 一線線

25. (都) 楚辺国場線

26. (都) 泊前島線

27. (都) 泊那覇港線

28. (都) 西武門線

29. (都) 倉庫中線

30. (都) 国際通り線

31. (都) 労金線

32. (都) 県庁前線

33. (都) 国際通り線
34. (都) 那覇内環状線

35. (都) 奥武山米須線

36. (都) 小禄名嘉地線

37. (都) 小禄赤嶺線

38. (都) 那覇空港線

39. (都) 山下古蔵線

40. 那覇インターアクセス

41. (都) 県道7号線バイパス

42. (都) 小禄名嘉地線

43. (都) 那覇中環状線

44. (都) 臨港道路

45. (都) 那覇新都心西通り線

46. (都) 那覇新都心南北線

47. (都) 那覇中環状線

48. (都) 那覇新都心東通り線

49. (都) 古島線

50. (都) 真嘉比中央線

51. (都) 那覇新都心公園線

52. (都) 那覇新都心前通り2号線

53. (都) 那覇新都心前通り1号線

54. (都) 那覇新都心中通り線

55. (都) 真嘉比駅前線

56. (都) 真嘉比古島線

57. (都) 古島山川線

58. 1級市道0104真嘉比山川線

59. (都) 真和志中央線

60. 1級市道0112赤田寒川線

61. (都) 金城線

62. (仮称) 工業線

63. (仮称) 壺川線

64. (都) 神原臨名線

65. (都) 臨名真地線

66. (都) 石嶺線
67. (仮称) 城東城北線

68. (仮称) 久場川石嶺線

69. (都) 石嶺福祉センター線

70. (都) 泊前線

71. (都) 湖渡川右岸線

72. (都) 湖渡川左岸線

73. (都) 御成橋崇元寺線

74. (都) 旭橋崇元寺線

75. 牧志重屋延伸

76. (仮称) 久茂地牧志線

77. (都) 久茂地線

78. (都) 我部川線

79. (仮称) 開南松尾線

80. (仮称) 松尾安里線

81. (都) 開南線

82. (都) 楚辺線

83. (都) 泉崎壺川線

84. (都) 壺川西線

85. (都) 壺川東線

86. (都) 那覇港線

87. (都) 国場与儀線

88. (都) 古波蔵上線

89. (都) 国場仲井真線

90. (都) 小禄田原線

91. (都) 田原赤嶺線

92. (都) 小禄金城線

93. (都) 安次嶺赤嶺線

94. (都) 田原金城線

95. (都) 小禄南線

96. (都) 団地北入口

97. (都) 団地南入口

98. (都) 小禄高良線

99. (都) 宮城員志1号線

	国道	県道	市道
完了			
事業中			
未着手			
計画・構想			

出典：那覇市都市計画道路網図（H13年3月）、道路整備プログラム

道路幅員状況

凡例

4m以上～12m未満道路

12m以上道路

バスレーン



出典：道路交通センサス（H17年）

(4) 那覇市交通の課題

「上位・関連計画の考え方」、「那覇市のまちづくり現況」、「交通手段別の現況」、「道路の現況」を踏まえると、那覇市における交通の課題は以下のとおりである。

1) 自動車

《現況》

- ⇒県庁所在地であり都道府県間を結ぶ空港・港もあることから、交通が集中しており、夜間人口に対する昼間人口の増加割合は大都市圏並みとなっている。(福岡市等と同程度の約10%増)
- ⇒地球温暖化による環境への配慮した取り組みの必要性が社会的に求められ、行政や企業、個人において環境負荷低減に向けた取り組みが始まっているが、依然として自家用車利用は増え続けている。
- ⇒道路機能に対して交通量が容量を越えている。
- ⇒那覇市に関連する自動車交通(自家用車)のうち約6割が那覇市発着(市外からまたは市外へ)の移動となっており、通過交通も含めると市外からの流入交通が多く、特に中部方面(浦添市・宜野湾市・沖縄市・うるま市等)からの流れが多い傾向にある。また、その移動の通勤目的に着目すると、約7割が那覇市発着の移動となっており、課題を解消する上でポイントとなる事項である。
- ⇒本土の主要都市における中長距離移動手段は鉄道が担っているが、沖縄県では主に自家用車が担っている状況にある。特に、朝のピーク時(8時台)においては、通勤目的で那覇市内を走っている自動車のうち、約9割が「一人乗りの自動車」となっている。
- ⇒那覇市の自動車保有台数は、水準の高い沖縄県の中で最も多く、主要な交通手段を自動車が担っていることがうかがえる。
- ⇒沖縄特有の高温多湿および強い日ざしの影響もあることから、徒歩・自転車で移動可能な短距離移動においても自動車利用が多くみられ、5km以内の短距離移動においても約6割が自家用車を利用している状況にある。
- ⇒高速道路は市街地の道路を経由しなければアクセスできない状況にある。
- ⇒市の外周を循環するように、那覇糸満線(県道)が伸びており、中心部を通過せずに市街部へ移動する際の骨格的な動線が確保されている。
- ⇒市内の県道は主に市内移動のための地域幹線道路として位置付けられているが、地域レベル以上の広域的移動の交通流入がみられることから、渋滞が引き起こっている。
- ⇒中心市街地内のほとんどの主要交差点が旅行速度 20 km/h 以下であり混雑・渋滞している。
- ⇒郊外部は、人口増加に伴うアクセス数の増加、起伏の激しい地形による道路機能そのもの(幅員・歩道等)に対する問題等、深刻な渋滞を引き起こす課

題の多い地域となっている。

⇒中心市街地の駐車場需給バランスは、部分的に需要が供給を上回る地域があるものの、北・南・東のゾーンで見ると需要を満たしている調査結果が出ている。



《課題》

- ◇市外からの通過交通を抑制することで、中心市街地における渋滞を解消する必要がある。
- ◇市内交通においては、自家用車から公共交通機関への利用転換を促す施策を講じる必要がある。
- ◇市または沖縄県における基幹的役割を果たす南北方向の主要幹線道路（国道 58 号・330 号）については、渋滞を解消し円滑化を促すために重点的な施策を講じる必要がある。
- ◇中心市街地への自家用車の進入を抑制するため、中心市街地周辺における駐車場の整備を促進し、駐車環境を改善する必要がある。



渋滞の激しい中心市街地周辺の道路（左：国道 58 号、中：国際通り、右：国道 330 号）

2) バス

《現況》

- ⇒那覇市内には市内線 16 路線、市外線 61 路線のバスが運行しているが、ルートや経由地が複雑な路線構造になっており、路線が重複している箇所も多く、わかりにくいバス路線網となっている。また、バスとモノレールとの結節については、接続が十分ではない駅もある。
- ⇒バス路線はある程度確保されているが、渋滞が原因で定時定速が保たれていない路線や運行本数が少ない路線（1 時間に 1 本程度）もあり、バスの利用がしづらい地域も存在している。また、地域住民が望むルートになっていない路線も存在している（真和志地域から中心市街地等）。
- ⇒目的地によっては、乗り継ぐことで「料金が著しく高くなる」、「待ち時間が長くなる」等の問題がある。
- ⇒沖縄県本島におけるバス利用者数は、平成 16 年度までは減少傾向、その後はほぼ横ばい状況となっている。
- ⇒総走行距離が平成 10 年から約 10%なのに対して、輸送人員や営業収入は約

30%減少しており、効率の悪い運行状況になっている。

⇒バスレーン規制は国道 58 号・330 号・329 号、県道 29 号・39 号・222 号の一部区間、国際通りで実施されている。

⇒バス車両のバリアフリー化および適合率は、国の目標が平成 27 年までに適合率 100%であるのに対し、沖縄県では未だ 2.3%にとどまっている。

⇒中心部へ向かう際の平均所要時間はバスの方が自家用車より約 13 分遅い状況にあり、移動時間だけで比べるとバスを選ぶメリットは小さい。

⇒那覇都市圏 8 市町村の 747 停留所に対応したバスロケーションシステムの運用が開始され、パソコンや携帯電話でバスの運行状況を閲覧することが可能となっている。

⇒市内 8 カ所の停留所では電光掲示板が設置され、バスの位置情報等をその場で確認することが可能となっている。



《課題》

◇市内公共交通全体としての利便性を向上させるため、地域の実情や利用特性に合ったダイヤ、路線、バス間およびバス・モノレール間の乗継利便性・サービス等について行政・事業者間で検討を行う必要がある。

◇高齢者や子供等の交通弱者の移動手段を確保するとともに、公共交通不便地域の解消に向け、バス交通のさらなる利便性向上に向けた取り組みが求められる。

◇自家用車からの利用転換を推進するため、バス利用の促進に向けた継続的な啓発活動が求められる。

◇停留所周辺における駐車場および駐輪場の整備を進め、パーク＆ライドやサイクル＆ライドを促進する必要がある。

◇ノンステップバスの導入や停留所のバリアフリー化を通じ、あらゆる人が快適にバスを利用できる環境づくりを推進していく必要がある。

3) モノレール

《現況》

⇒モノレールの利用者数の推移は、開業した平成 15～18 年まで年々増加していたが、その後は横ばい状況にある。

⇒モノレール沿線に暮らす人のモノレール利用率は 12%となっており、自家用車の 82%と比べ、その利用率の低さは顕著になっている。

⇒モノレール駅までの移動手段については、約 8 割が「徒歩」であり、徒歩以外では、「バス」「送迎」が多く、通勤目的では「パーク＆ライド」も利用されている。

⇒利用者の居住地によって駅までの移動手段に傾向が異なる。

→二輪車は概ね都心から 2 km 以遠 駅から 500m 以遠

→パーク＆ライドは概ね都心から 3 km 以遠 駅から 2 km 以遠

→バスは概ね都心から 2.5 km 以遠 駅から 1 km 以遠

⇒利用促進策の一つであるパーク&ライドは小祿・古島・安里の 3 駅で実施されている（設置台数 248 台）。

⇒モノレール駅から利用者の多い大型商業施設までを結ぶ無料シャトルバスが 2 カ所で運行されているが、2 カ所とも那覇市外にある施設を結んでいる（施設側が運行）。



《課題》

◇モノレール沿線に暮らす市民や観光客等を主なターゲットとして、利用者の確保・増加に向けた取り組みを検討し、実施していくことが求められる。

◇モノレール駅における駐車場および駐輪場の整備を進め、パーク&ライドやサイクル&ライドの促進を図る必要がある。

◇バス事業者等と協力し、接続性の向上を図ることで利便性を向上させる必要がある。

4) タクシー

《現況》

⇒登録車両数が増加している一方で利用者は減少している。

→年間輸送人員が 5 年で 6.6% (3,683 千人) 減少、登録車両台数は 5 年で 4.9% (240 台) 増加

⇒実車率は 10 年間で 2.6% 減少 (34.4%⇒31.8%) しており、年々効率の悪い運行形態が進行している。

⇒客待ちによる路上駐車や空車で流し運転により間接的に渋滞を増加させている側面もある。

⇒モノレール駅には交通広場が整備されていることからタクシー乗り場が確保されているが、タクシープールが郊外部の 4 駅（小祿・赤嶺・古島・おもろまち）で設置されているものの、中心市街地等の駅では乗降スペースのみである。

⇒また、モノレール駅以外の公共施設や集客施設等については、タクシー乗り場は殆ど整備されていない状況にある。



《課題》

◇タクシーは日常的な交通手段だけでなく、公共交通不便地域等においてバス路線等を補完する重要な有効な交通手段として位置付け、その役割に合った活用方法を考えていく必要がある。

◇利便性を向上させるとともに、他の交通機関との接続性を向上させるため、タクシープールおよびタクシー乗り場の整備を推進する必要がある。

5) 自転車・歩行者

《現況》

- ⇒全市的な現況として、歩行者・自転車にとって利用しやすい環境（歩道環境・公共交通の環境等）になっていない箇所が多く存在している。
- ⇒沖縄県・那覇市という気候・地形の特性があるが、利用者の身近な地域の道路や歩道等は、それらに対応した整備が遅れており、移動手段として徒歩・自転車を選択しにくい状況である。
- ⇒戦後の急速なスプロール化の中で出来上がった道路の多い牧志・松尾・壺屋・樋川等の中心市街地や、真和志・首里等の郊外部においては、歩行者の安全性の確保が難しい状況にある。
- ⇒赤嶺・壺川地区が自転車通行環境モデル地区となっており、整備が進められている。
- ⇒沖縄県は、他の都道府県と比べて自転車保有台数が全国で最も少なく（平成20年226千台）、最近10年間では全国とほぼ同程度の増加率がみられ、徐々に定着しつつある。また、パーソントリップ調査結果における分担率を見ても、平成元年と比較して2倍近くまで増加している。
- ⇒しかし、最近30年間（昭和52年～平成18年まで）の那覇市内における自転車の移動分担率を見ると、0.6%から2.1%に増加しており、モノレール駅の駐輪場利用状況を見ても新都市等の特定の地域では普及しつつある。
- ⇒モノレール駅には、空港・市立病院前の2駅以外すべてに駐輪場が設置されている（合計644台分）。
- ⇒モノレール駅を中心に駐輪場が整備されているものの、全体で約700台の放置駐車車両が存在しており、特に、中心市街地は最も放置駐車車両数が多い。
- ⇒モノレールの末端交通として自転車を普及させることにより、モノレールの利用促進や渋滞の緩和等に寄与することを目的に、無料レンタサイクルの事業展開が開始された。
- ⇒無料レンタサイクルはモノレール駅や大型商業施設を中心に、特に若い世代（10～30歳代）の利用が目立っている。



《課題》

- ◇沖縄特有の高温多湿および強い日ざしの影響もあることから、徒歩・自転車で移動可能な短距離移動においても自動車利用が多くみられるため、歩行者が歩きたくなる空間をつくり、市内を快適に移動できるネットワークを構築する必要がある。
- ◇歩行者・自転車・自動車が分離された安全な道路空間整備や歩行者・自転車の優先道路の確保を全市的に推進する必要がある。



安全な歩道空間が
確保されていない道路

◇モノレールやバス利用を促進していくため、
需要に合った駐輪場の整備を進めるとともに、
公共交通機関まで安全なアクセスを確保する
必要がある。

◇安全で快適な道路空間の確保を図るため、自
転車利用者に向けて交通ルール・マナー向上
と安全利用の促進を啓発する必要がある。



歩道上の放置駐車自転車

6) 自動二輪車

《現況》

⇒那覇市の保有台数は 48,665 台で自家用車・徒歩に次ぐ分担率（8.1%）の移動手段となっている。

⇒高い分担率でありながら他の移動手段と比較して駐車場整備が遅れている。

⇒2006 年の法改正による駐車違反取締りが強化されたことで、全国的に取り締まり件数が急激に増加しており、沖縄県は全国で 9 位の件数と大きな課題となっている。

⇒中心市街地には自動二輪車の駐輪場が数箇所整備されているが、十分ではなく、全体で約 1,300 台の放置駐車車両が存在している。特に国際通り付近に放置駐車車両が多くなっている。



歩道上の放置駐車自動二輪車

《課題》

◇需要に合った自動二輪車の駐車空間の確保が課題となる。

7) レンタカー

《現況》

⇒レンタカー事業所数および許可車両数は、年々増加傾向にあり最近 5 年間で約 2 倍に増加している。

⇒レンタカー利用者の利用経路は主に主要幹線道路となっており、自家用車等の市主要経路とほぼ一致している。

⇒レンタカー利用者の都心部における目的地は「那覇新都心」「国際通り」「国道 58 号沿線」に集中しており、市民や県民の動線と重なることでさらなる渋滞が引き起こされている。

《課題》

- ◇旅行者に対し、中心市街地における公共交通利用を促すとともに、パーク＆ライドやトランジットモール等への理解と協力を促す取り組みが必要とされる。
- ◇旅行者に渋滞情報等を提供することで、通勤・通学時間を避けたレンタカーの利用を促す必要がある。
- ◇旅行者を対象とした安全運転の啓発活動を推進し、交通事故の抑制を図る必要がある。

8) 道路

《現況》

- ⇒那覇市は県内他市町村に比べると、幹線道路・地区道路ともに多く構築されているが、交通量も多いため適正な道路空間活用がされにくく、混雑度の激しい路線が多く存在している状況にある。
- ⇒中心市街地内における殆どの主要交差点が旅行速度 20 km/h 以下であり混雑・渋滞している。
- ⇒高速道路は市街地の道路を経由しなければアクセスできない状況にある。
- ⇒市の外周を循環するように、那覇糸満線（県道）が伸びており、中心部を通過せずに市街部へ移動する際の骨格的な動線が確保されている。
- ⇒市内の県道は主に市内移動のための地域幹線道路として位置付けられているが、地域レベル以上の広域的移動の交通流入がみられることから、渋滞が引き起こっている。
- ⇒郊外部は、人口増加に伴うアクセス数の増加、起伏の激しい地形による道路機能そのもの（幅員・歩道等）に対する問題、観光施設へ向かう旅行者との動線の重複等、深刻な渋滞を引き起こす課題の多い地域となっている。
- ⇒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、戦後の急速なスプロールの中でできあがった道路が多いため、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る。



《課題》

- ◇市街地を経由しないでも利用が可能となるように、高速道路へのアクセス改善を図る必要がある。
- ◇郊外部における道路交通を改善するため、道路整備を中心とした都市基盤整備を早急を実施していくことが求められる。
- ◇地域の生活を支える生活道路に関しては、地域内交通の利便性・歩行者の安全確保が必要である。



主要バス路線と
なっている狭隘道路

9) 那覇市における交通課題のまとめ

前項までの個別課題を踏まえ、那覇市の主要な交通課題を整理すると、以下の4つに集約でき、これらの解消に向けた「将来像の設定」と、その考え方に基づく「施策の展開」が求められる。

