

那覇市交通基本計画

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めざして～



2010年3月(当初策定)

2014年4月(一部改定)

那 覇 市

目 次

1. 計画概要	1
(1) 交通基本計画策定の目的	1
(2) 計画の目標年次	1
(3) 交通基本計画の位置付け	2
(4) 上位・関連計画の整理	3
2. 現況・課題の整理	9
(1) 那覇市のまちづくり現況と課題	9
(2) 交通手段別の現況	14
(3) 道路の現況	23
(4) 那覇市交通の課題	24
3. 交通まちづくり計画	32
(1) 那覇市が目指す将来像	33
1) 基本理念	33
2) 基本目標	34
3) 目標実現までの展開と各ステージにおける目標	37
4) 将来公共交通ネットワーク	38
5) 将来道路交通ネットワーク	45
6) 地域特性による重点的に取り組むエリア	51
(2) 目標達成のための施策	56
1) 「交通に関する意識改革」に向けた施策の方針	56
2) 「公共交通利用環境の向上・充実」に向けた施策の方針	58
3) 「多様な移動手段の利用環境の向上・充実」に向けた施策の方針	62
4) 「体系的な道路網整備」に向けた施策の方針	66
(3) 施策の効果検証	68
1) 予測検討の流れ	68
2) 設定条件の整理	69
3) 那覇市案の交通ネットワーク導入による効果・影響の検討	75
4) 効果検証のまとめ	87
5) 更なる効果発現のための施策の推進について	90
(4) 今後の展開について	92
1) わかりやすい目標値の設定	92
2) 計画の実現に向けて	99
参考：協議会等について	101

1. 計画概要

(1) 交通基本計画策定の目的

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る。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車社会の現状から、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る。

このような中、本市は第4次那覇市総合計画において、6つの都市像の1つとして「安心・安全で快適な亜熱帯庭園都市」を掲げ、交通面からは「誰もが移動しやすいまちをつくる」、「体系的な道路網をつくる」施策を示している。

そこで那覇市は、様々な交通問題を改善するとともに、本市がめざすまちづくりの実現に向け、交通からまちづくりを支えていくことを目的に「那覇市交通基本計画（以降、交通基本計画）」を策定する。

交通基本計画は、那覇市の交通の基本的なあり方や総合交通体系などを示した、「都市の将来像」と、その実現に向けて取り組むべき「ハード・ソフト施策」を盛り込んだ計画である。

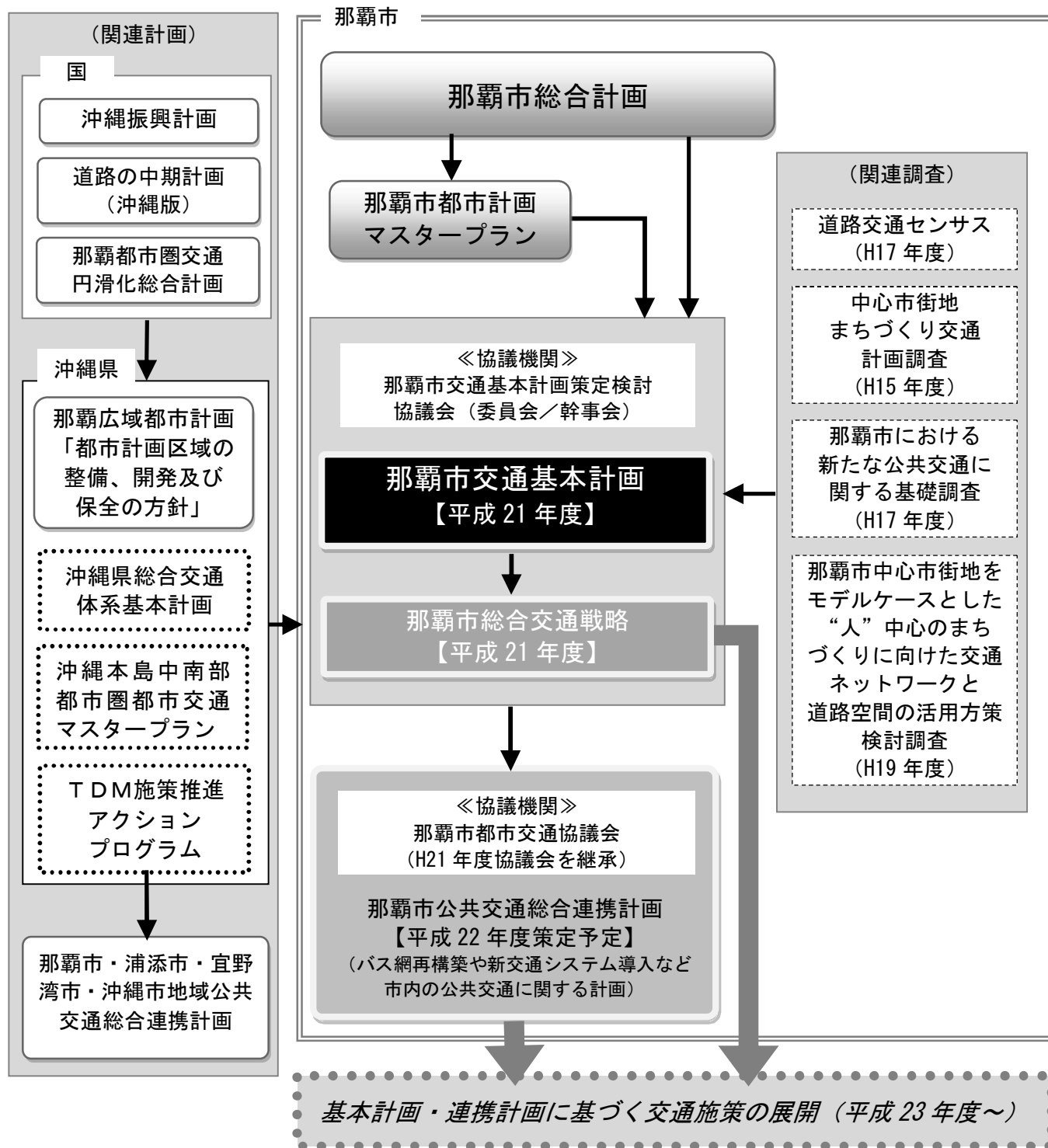
(2) 計画の目標年次

平成20年度に策定された「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン※」で設定されている目標年次と、交通計画の標準的な計画期間（概ね20年後の計画目標）を考慮して、本計画の目標年次は「平成42年」とする。

※沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン；読谷村・うるま市以南の広域的な将来交通計画

(3) 交通基本計画の位置付け

交通基本計画の策定にあたって、下記のような位置付けおよび関係性のある既往の上位・関連計画、関連調査があり、それらの中で交通に関する方向性がそれぞれ示されている。



(4) 上位・関連計画の整理

1) 上位計画

名称	策定時期	策定機関	概要
①第4次那覇市総合計画	H20.4	那覇市	総合計画
②那覇市都市計画マスタープラン	H11.4	那覇市	都市計画

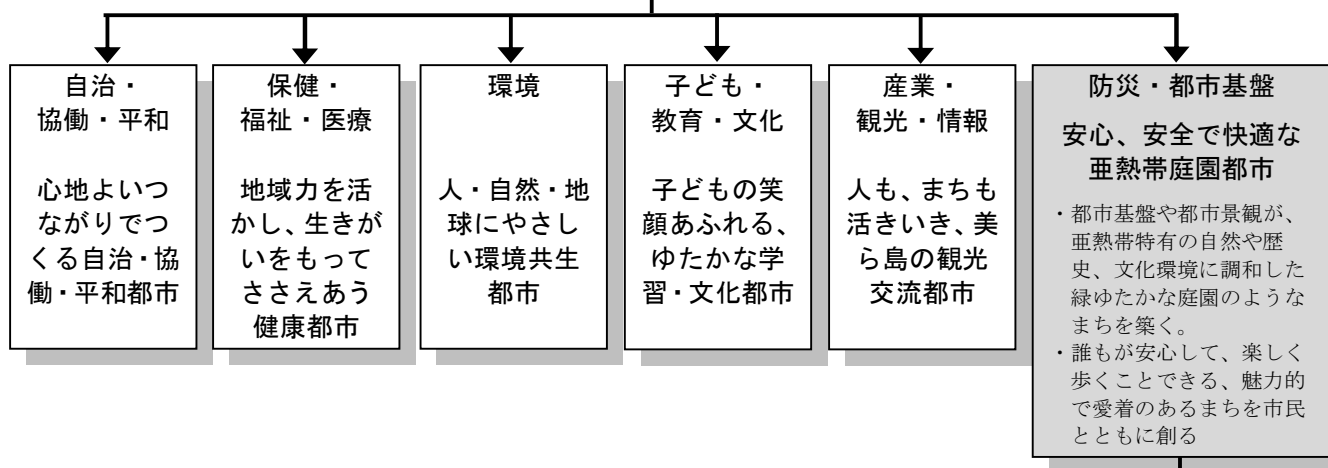
①第4次那覇市総合計画（H20.4 那覇市）

総合計画の体系

【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】



【「防災・都市基盤分野」の政策】

- 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
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。
- 施策②：体系的な道路網をつくる
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。

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	「港の活気、台地の緑、みんなの笑顔がはじけるまち」 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	「快適な暮らしと躍動感あふれる未来のまち」 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	「花とみどりやさしさあふれる元気なまち」 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	「歴史と文化につつまれた首里」 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	「木漏れ日にやさしさを感じる我したまち」 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	「出会い・ふれあい・にぎわい那覇のまち」 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	「潮風と唐栄香る憩いのまち」 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	「うるくの心と文化あふれるまち」 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パードライヴ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・調査

名称	策定期間	策定機関	概要
①沖縄振興計画	H14.7	国	沖縄振興計画
②道路の中期計画（沖縄版）	H21.7	国	道路の中期計画
③那覇都市圏交通円滑化 総合計画	H19.11	国	那覇都市圏における 交通円滑化総合計画
④第3次沖縄県社会資本整備 計画	H20.3	沖縄県	社会資本整備計画
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	都市計画
⑥沖縄県総合交通体系基本 計画	H14.3	沖縄県	交通基本計画
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	交通基本計画
⑧TDM施策推進 アクションプログラム	H17.3	沖縄県	交通重要マネジメント
⑨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	地域公共交通総合連携 計画
⑩中心市街地まちづくり 交通計画調査	H16.3	那覇市	中心市街地における 交通計画検討調査
⑪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	新たな公共交通導入可 能性の検討調査
⑫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	国	中心市街地における 交通計画検討調査
⑬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	首里城周辺整備方針
⑭那覇市環境基本計画	H19.3	那覇市	環境
⑮那覇市地球環境保全行動 計画	H20.3	那覇市	環境
⑯那覇市バリアフリー アクセス状況調査	H14.3	那覇市	バリアフリーアクセス 状況調査

2. 現況・課題の整理

ここで整理している現況・課題については「那覇市交通基本計画 上位・関連計画 現況・課題編」に詳細な資料を掲載している。

(1) 那覇市のまちづくり現況と課題

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。

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。

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 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。

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。)

②年齢別階層人口

⇒平成 20 年度的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。

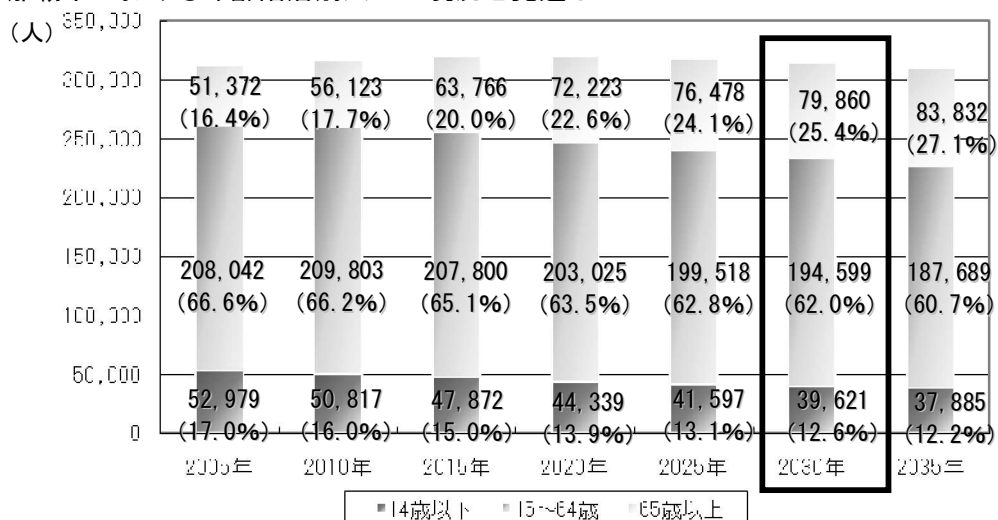
⇒男性に比べ、女性の高齢者の割合が高い。

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。

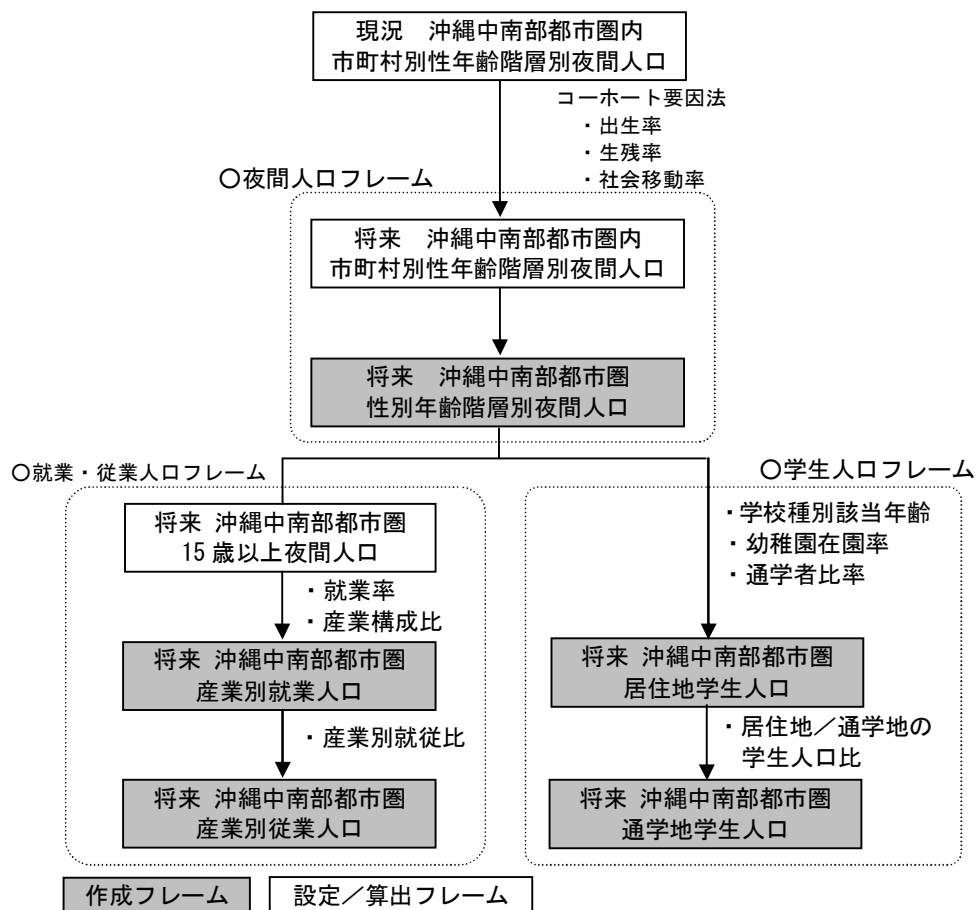
⑤将来人口

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

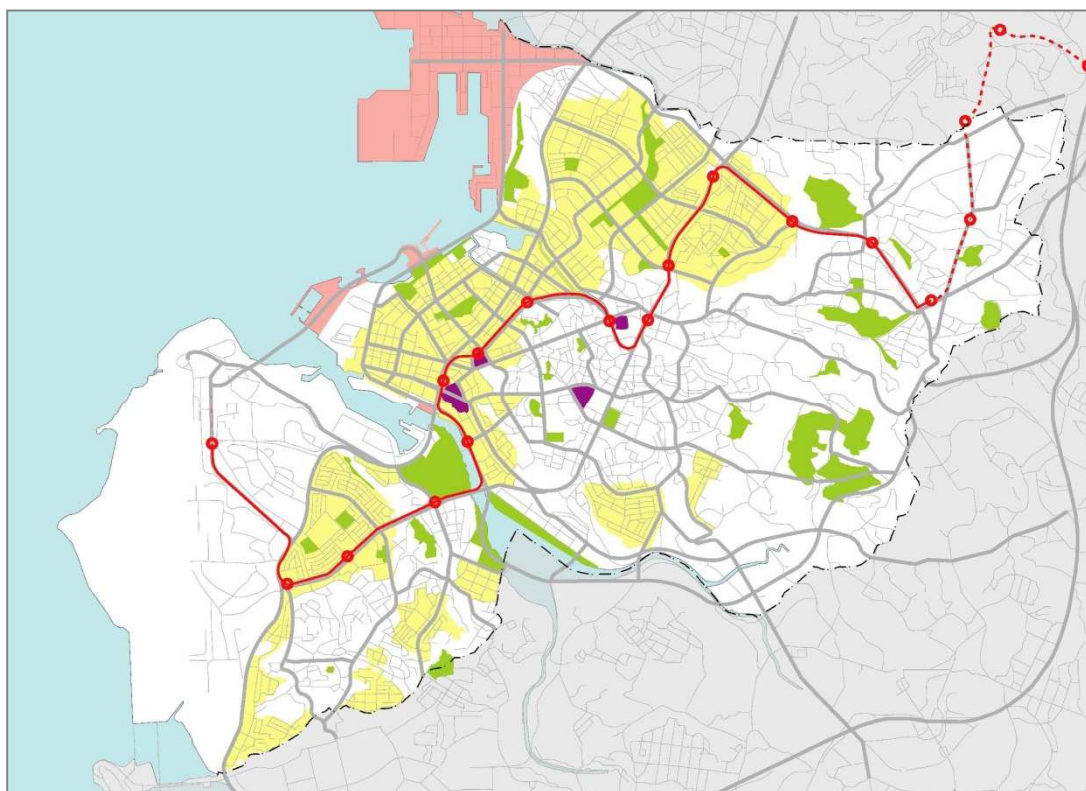
5) 都市基盤

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

6) 商業・業務・観光

①商業・業務

⇒行政および商業、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およ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。これらを起因として、中心市街地の空き店舗の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。

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付けられている。

⇒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。

7) 交通に影響を与える主要プロジェクトの状況

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。

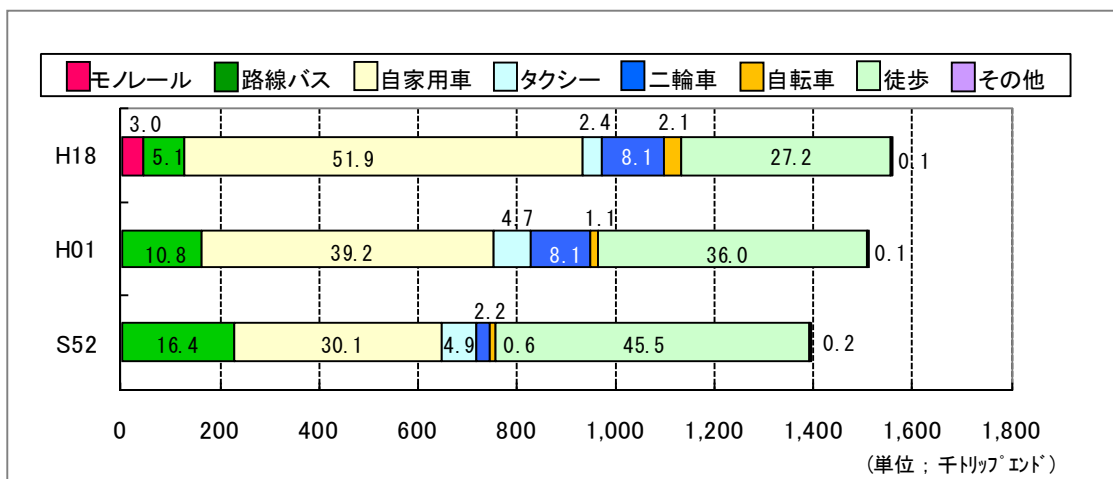
(2) 交通手段別の現況

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）≫



(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。

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 以上の増加傾向の予測となっている。

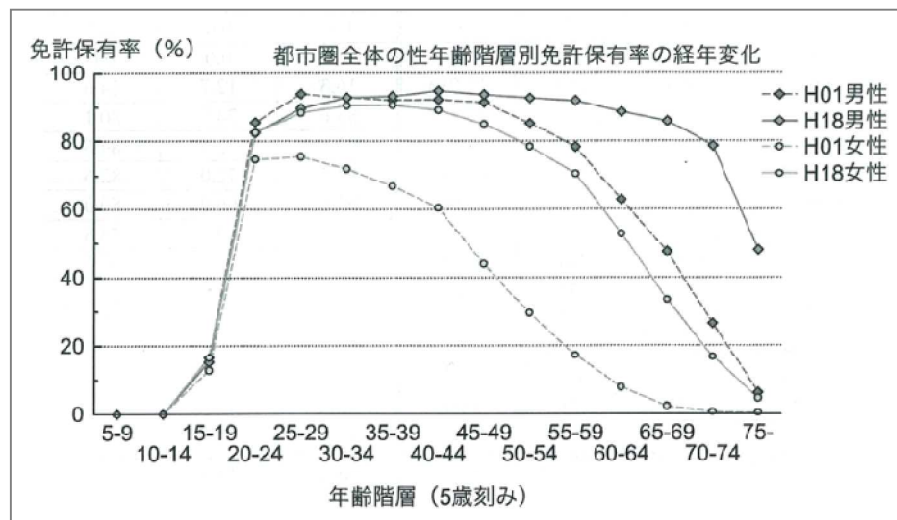
③免許の保有状況

⇒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)

⇒道路機能に対して交通量が容量を越えている。

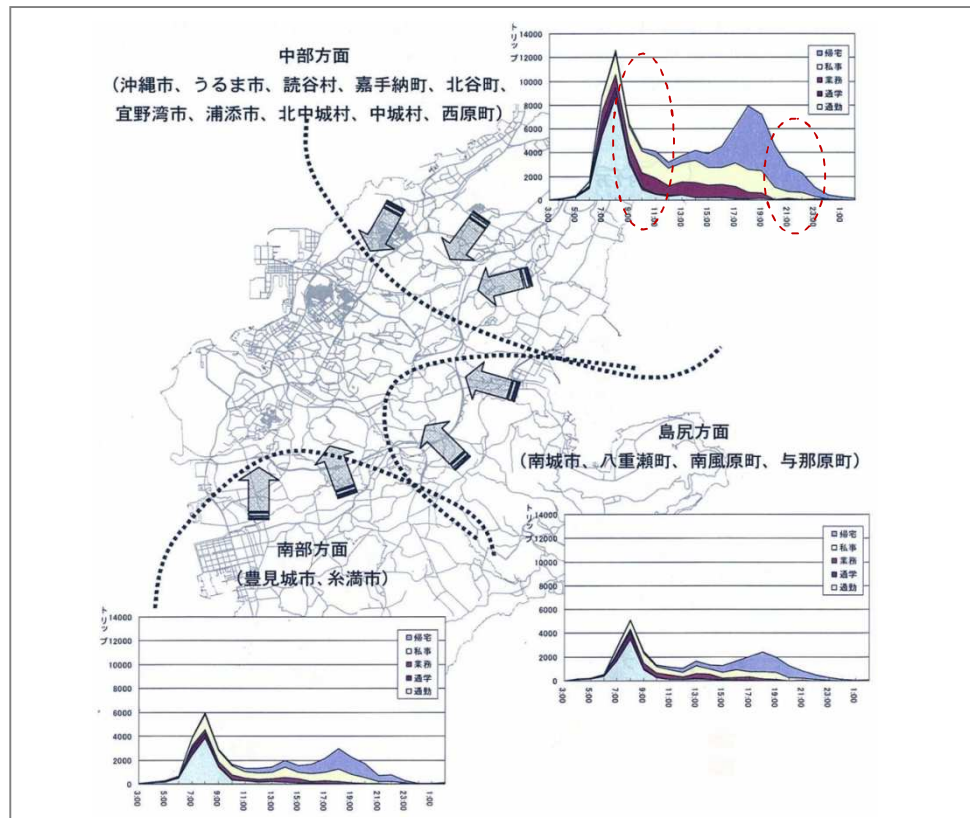
⇒中心市街地内のほとんどの主要交差点が旅行速度 20 km/h 以下であり混雑・渋滞している。

⇒郊外部(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。

⑤ P T 調査から見た自動車交通の状況

⇒那覇市に関連する自動車交通(自家用車)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(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。(平成 19 年度第 3 回沖縄本島中南部都市圏 P T 調査報告書より)

《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＞

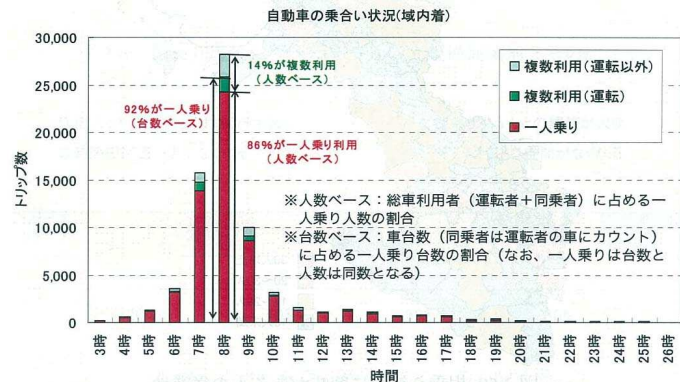
⇒通学目的の発生量は平成元年よりも 4.5 万人トリップ減少している。その一方で、通学送迎者は 2.4 万人トリップ増加している。手段構成比をみると、通学送迎者は倍増しており、その伸びは他の目的の送迎と比較してはるかに大きい。また、大幅に増加している通学送迎者は、朝ピーク時の自動車利用者の 1～2 割を占める。

⇒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見ると、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。

＜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。



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。

＜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。

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

④バス停留所における上屋・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。

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。

⑥バスレーン

⇒渋滞が激しく、路線が多く通っている市内主要幹線道路（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、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。

⑦バスロケーションシステム

⇒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。

《電光掲示板設置停留所》

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



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。

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。

⇒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

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禄駅、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。

【設置台数】

古島駅（58 台）、安里駅（90 台）、小禄駅（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り組みが行われている。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）
- ・ジャ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。

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。

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。

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）。

《モノレール駅におけるタクシープール・ベイ※¹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				

※1:「タクシープール」と「タクシーベイ」

「タクシープール」とは、駅前や空港前などに設けられるタクシー用の駐車・待機スペースのこと。一方で「タクシーベイ」とは、タクシー乗り場のことを指す。

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。（P14≪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）

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。
- ⇒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止められる数）

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

- ⇒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。
- ⇒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。

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。(P14<<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)

②放置駐車自動二輪車・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)。

⇒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。

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。

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いる。

(3) 道路の現況

1) 道路網の状況

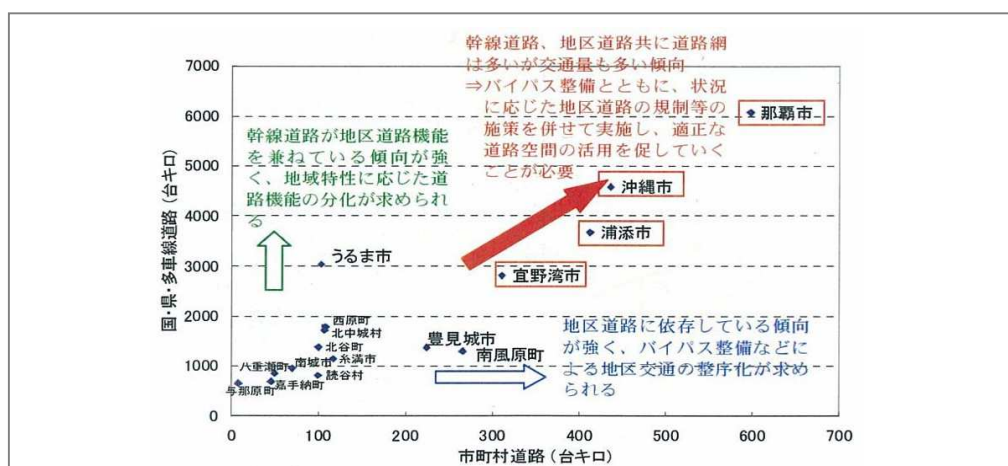
- ⇒那覇市の道路網は、市町村間を結ぶ骨格道路として南北方向に国道 58 号・330 号、東西方向に国道 329 号が伸びている。市の外周を循環するように那覇糸満線（県道）が伸びており、中心部を通過せずに市外部へ移動する際の骨格的な動線となっている。本土の主要都市では市町村間（中長距離）の移動については鉄道が担っているが、その分も自動車（道路）が担っている状況にある。また、中長距離移動を支えるもう一つの動線である高速道路についても、市内の道路を経由しなければアクセスできないため、主に国道 58 号・330 号の 2 本で担っている交通を分散させるための路線として位置付けにくい状況にある。
- ⇒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

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》



(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》

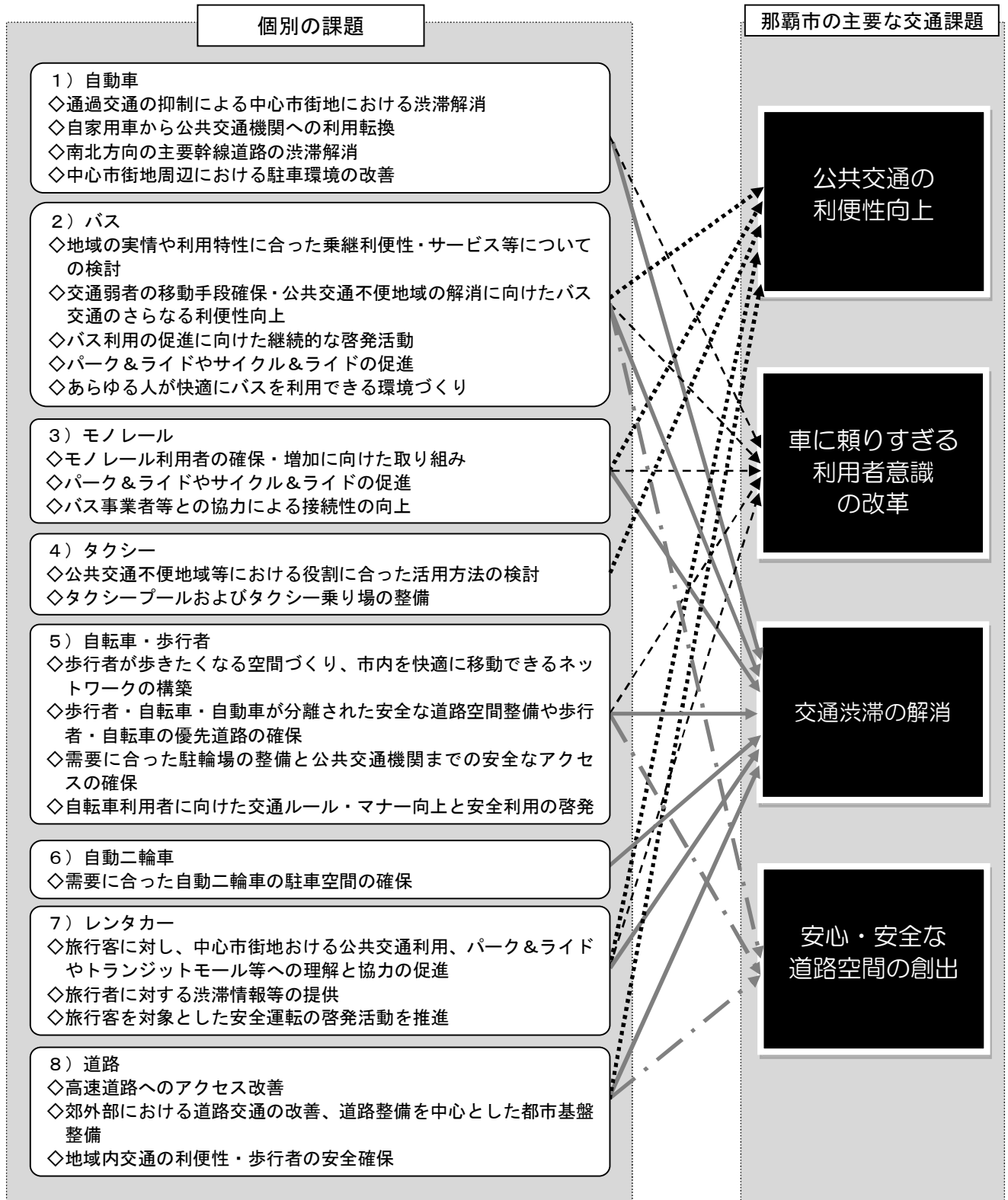
- ◇市街地を経由しないでも利用が可能となるように、高速道路へのアクセス改善を図る必要がある。
- ◇郊外部における道路交通を改善するため、道路整備を中心とした都市基盤整備を早急の実施していくことが求められる。
- ◇地域の生活を支える生活道路に関しては、地域内交通の利便性・歩行者の安全確保が必要である。



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

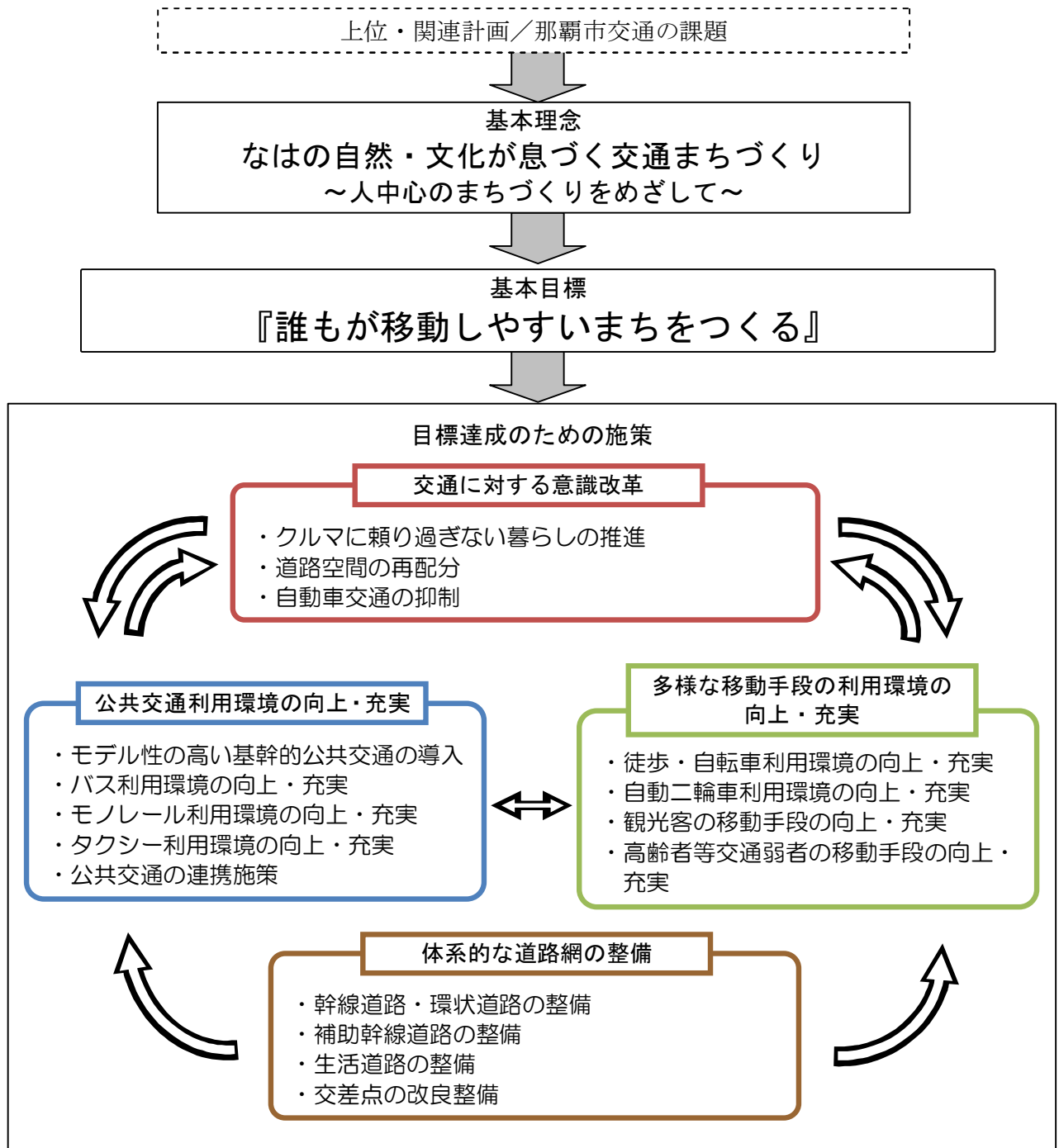
前項までの個別課題を踏まえ、那覇市の主要な交通課題を整理すると、以下の4つに集約でき、これらの解消に向けた「将来像の設定」と、その考え方に基づく「施策の展開」が求められる。



3. 交通まちづくり計画

第1章、2章で整理した「上位・関連計画（P3～8 参照）」、「那覇市交通の課題（P24～31 参照）」と、「那覇市の将来都市構造（P4 参照）」、「将来人口（P11 参照）」を踏まえ、那覇市における交通まちづくり計画を本章で示す。

《交通まちづくり計画の全体構成》



(1) 那覇市が目指す将来像

1) 基本理念

那覇市総合計画、その他の上位・関連計画および那覇市交通の課題を踏まえ、以下の考え方を交通基本計画における基本理念とする。

《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めざして～

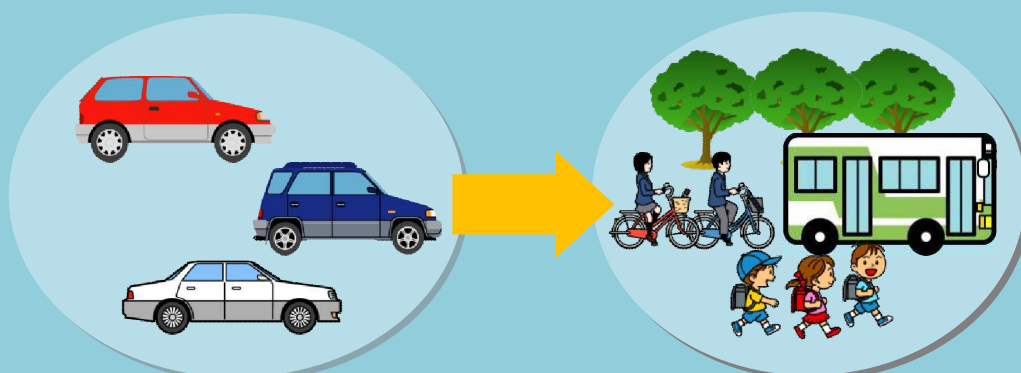
【基本理念の説明】

那覇市においては、沖縄特有の亜熱帯性気候や、起伏のある地形、モノレールが開業するまで軌道系公共交通がなかったことなど、様々な要因により車社会の定着化が進んできた。それに対応するよう、自動車交通の円滑化に重点を置いた道路の整備が行われてきた。

そのような中、本市は、第4次那覇市総合計画において、「安心・安全で快適な亜熱帯庭園都市」を都市像の1つとして掲げ、都市基盤や都市景観が、亜熱帯特有の自然や文化環境に調和した緑ゆたかな庭園のようなまちを築き、誰もが安心して、楽しく歩くことのできる、魅力的で愛着のあるまちを市民とともに創っていくことを示している。

そこで那覇市は、これまでの「車中心のまち」から、「人中心のまち」への転換を図ることを本計画の根幹となる考え方とし、市民・行政・事業者が協働でまちづくりに取り組むとともに、市民一人ひとりの意識改革・努力で「人中心のまち」への転換を図り、那覇市特有の自然や文化が息づくまちづくりを、交通で支えていくことをめざす。

特に、那覇市のまちの顔であり、周辺地域に大きな影響を与える重要拠点となっている中心市街地や首里城周辺地域については、地域の活性化やアイデンティティ（独自性）の創出につながる交通計画をめざす。



『車中心のまち』から『人中心のまち』へ

2) 基本目標

《基本目標》

『誰もが移動しやすいまちをつくる』

那覇市の抱える交通課題の解消・交通の質向上に向けて、「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めざして～」を基本理念として、第4次那覇市総合計画で掲げている施策「誰もが移動しやすいまちをつくる」を基本目標とする。

また、この基本目標に基づく4つの施策の方向を示し、目標の達成に向けて各種施策を展開していく。

【施策の方向①】交通に対する意識改革

《現況と課題》

- 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。
- 朝のピーク時（8時台）において、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。
- 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おり、渋滞解消の目的と合わせて、環境負荷低減を目的とした自家用車利用の抑制・環境負荷の少ない公共交通や徒歩・自転車への利用転換が求められている。
- このように、過度に車に頼り過ぎている利用者の意識を他の移動手段に転換させる取り組みが求められる。

《課題解消と質の向上に向けて》

- ・環境への配慮（CO₂削減等）も含めた自発的な利用転換を促すためのモビリティマネジメント（MM^{※1}）施策の推進
- ・那覇市の自然条件・文化的背景を踏まえた交通需要マネジメント（TDM^{※2}）施策の推進

※1 MM：自発的な行動変化を期待するコミュニケーションを主体とした施策

※2 TDM：課金や規制等により需要の行動変容を誘導するソフト的な施策

【施策の方向②】公共交通利用環境の向上・充実

《現況と課題》

- 公共交通として多くのバス路線が確保され便利な一方で、多くあるがゆえに複雑なものとなっており、利用者への情報提供も十分でないことから結果的に利用しにくい環境になっている。
- 渋滞が原因で定時性が確保しにくいこと、待っている停留所の快適性・利便性が確保されていないこと等があることもバス離れにつながっている状況である。
- また、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、各手段間（モノレール、バス、タクシー等）の乗り継ぎのしにくさも大きな課題となっている。
- 中心市街地およびおもろまち駅周辺に放置自転車および放置バイクが多く、必要な場所に駐輪場が確保されていない状況にある。
- モノレール駅の交通広場にはタクシー乗り場が整備されているが、その他の公共・集客施設にタクシー乗り場がほとんど整備されていない状況にある。



《課題解消と質の向上に向けて》

- ・多様な利用者生活スタイルに対応できる公共交通の整備
- ・公共交通利便性向上や乗り継ぎ利便性向上のための環境整備

【施策の方向③】多様な移動手段の利用環境の向上・充実

《現況と課題》

- 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。
- 生活サービス道路は戦後の急速に進む無秩序な開発の中で出来た道路が多いため、地域内交通（バスや自転車等）の利便性・歩行者の安全性確保が難しい状況にある。
- 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、歩きやすい環境づくりが課題となっている。
- 前述したような沖縄県・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。結果的に自家用車利用が過度に進行していくような環境にある。

- 沖縄県の玄関口となっている那覇市において観光は重要な産業であり、多くの観光客が来訪していることから、観光地を周遊できるよう多様な手段による移動利便性の向上が求められる。
- 将来は4人に1人が、65歳以上となることが予測されており、高齢者等交通弱者に配慮した施設整備や交通利用環境の改善が必要となる。



《課題解消と質の向上に向けて》

- ・ 那覇市特有の自然・文化の息づく歩行者・自転車環境の整備
- ・ 利用促進を支える駐輪施設整備
- ・ 観光客や高齢者等交通弱者に配慮した施設整備や交通利用環境の改善

【施策の方向④】体系的な道路網整備

《現況と課題》

- 戦災により軌道系交通が破壊されたことで、戦後長い間公共交通機関としてバスやタクシー等しかなかった本市においては、自家用車による移動が定着化した。また、近年のモータリゼーションの進展による交通量増加も重なったことで慢性的な交通渋滞が発生しており、その対策が重要課題となっている。
- 那覇市は県庁所在地であり、沖縄本島の幹線道路網および公共交通網の結集地であることから、交通が集中しており、円滑な移動の確保が求められる。
- 那覇市に関連する自動車交通のうち約6割が那覇市発着（市外からまたは市外へ）の移動になっている。
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。
- 中心市街地内のほとんどの主要交差点が速度20 km/h以下となっており、混雑・渋滞している状況にある。
- 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、中心市街地や郊外部においては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。



《課題解消と質の向上に向けて》

- ・ 段階構成に応じた道路整備

3) 目標実現までの展開と各ステージにおける目標

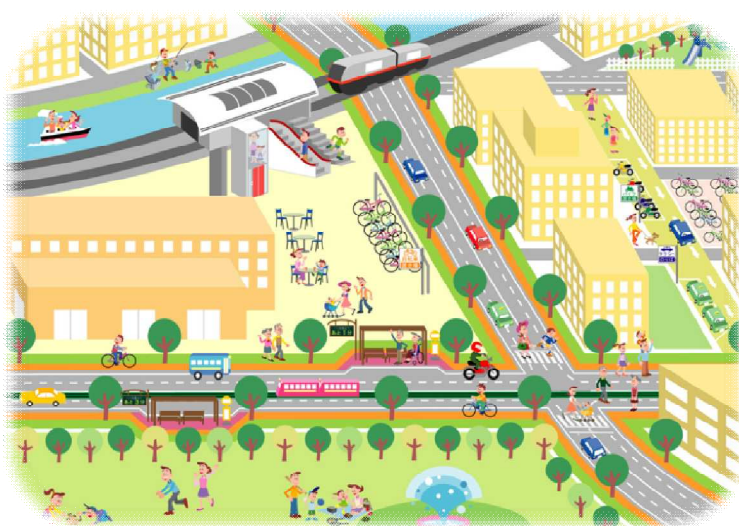
計画期間である今後 20 年間を 5 年ごとの 4 ステージに区切り、各段階における到達目標を設け、今後の展開を示す。

ステージ①②（最初の 10 年間）においては、計画づくりや実証実験等を通し、土台をつくりながら、交通環境を整備していく。

交通環境を整備した後のステージ③からは人中心のまちづくりへの加速度的な転換を図る取り組みを展開するとともに、骨格となる交通ネットワークを構築し、ステージ④での「誰もが移動しやすいまちの実現」を目指す。

《目標実現までの展開》

期間	各ステージにおける目標
ステージ① H23～27 年	「みらいへつながる土台づくり」 ～計画づくり・実証実験の実施による土台づくり～
ステージ② H28～32 年	「みんなで交通環境を整備する」 ～計画に沿った公共交通の整備と交通施設の整備、 利用しやすいバス路線を整備する～
ステージ③ H33～37 年	「人中心のまちづくりへの転換」 ～クルマ中心から人中心への本格的な転換と 骨格になる交通ネットワークの構築～
ステージ④ H38～42 年	「誰もが移動しやすいまちの実現」 ～将来交通ネットワークの構築～



4) 将来公共交通ネットワーク

①ネットワーク形成の考え方

- 那覇市における公共交通ネットワークについては、パーソントリップ調査で位置付けられている中南部都市圏レベルの広域的な考え方を基本としながら、那覇市が新たに提案するモデル性の高い基幹的公共交通を位置付け、市内の主要拠点や施設間を結んだ、誰もが移動しやすいネットワークの構築を目指す。
- 中南部都市圏レベルでの基幹的役割を担うとともに、圏域・都市圏内から県都那覇市に集中する交通にも耐えうるネットワークの構築を目指す。
- 各公共交通の機能・特性を勘案し、「新たな公共交通システム」「モデル性の高い基幹的公共交通」「モノレール」「バス」の階層的なネットワーク構築を目指す。また、「タクシー」はそれらを補完するものとして位置付ける。

(新たな公共交通システム)

- ・那覇市から沖縄市に至る中南部都市圏の骨格を形成し、圏域間・都市圏内の主要な拠点間を結ぶ定時速達性に優れた基幹的交通と位置付ける。また、那覇市から与那原町方面についても、需要規模に応じた速達性が確保された新たな公共交通システムを位置付ける。(P39「図：P Tにおける将来交通ネットワーク計画」参照)
- ・中南部都市圏域からの大量でトリップ長の長い交通を処理する。
- ・ルートの形状については、中南部都市圏域の交通流動において特に多い、那覇市を中心とした放射状の交通流動を踏まえつつ、圏域内の主要拠点間を結ぶものとする。
- ・モデル性の高い基幹的公共交通との連携を図りながら、周辺市町村から中心市街地および新都心等への移動等を支えるとともに、モノレールやバス路線との役割分担が図られるものとする。

(モデル性の高い基幹的公共交通)

- ・那覇市内の移動や、モノレールでカバーされていない地域と中心市街地をつなぐ基幹的な移動手段の確保を基本としながら、那覇市のまちづくりに寄与するモデル性の高い基幹的な交通システムとする。
- ・周辺市町村からの移動や那覇市内の移動を支える中程度のトリップ交通を想定する。
- ・ルートの形状については、P41に示すパーソントリップ調査での交通特性を踏まえ、人の流動割合の高い真和志地域と中心市街地、中心市街地と新都心

また、導入にあたっての走行環境が確保しやすい4車線道路への配置を基本に、国際通りにおいては、将来的には平日を含めたトランジットモールを目指し、段階的な導入を図るものとする。

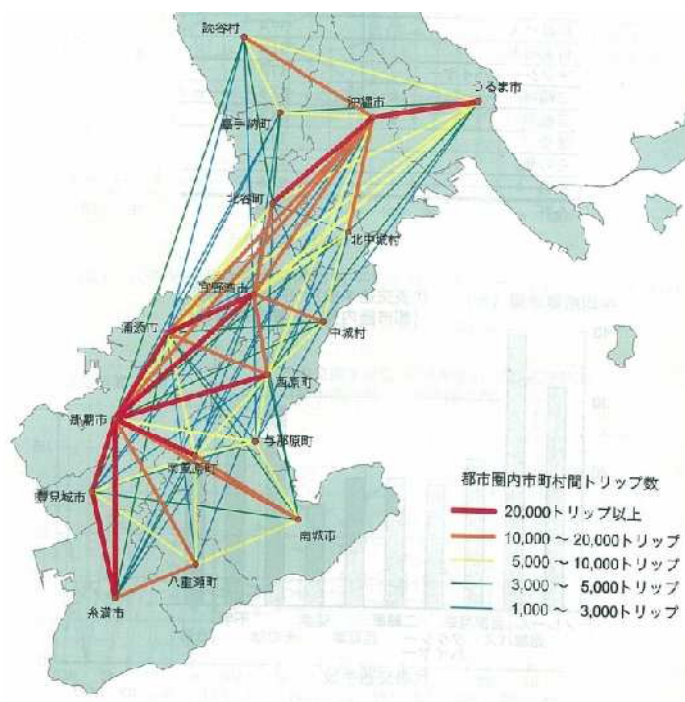
新たな公共交通システムとの連携を図りながら、周辺市町村から中心市街地および新都心等への移動等を支えるとともに、モノレールやバス路線との役割分担が図られるものとする。



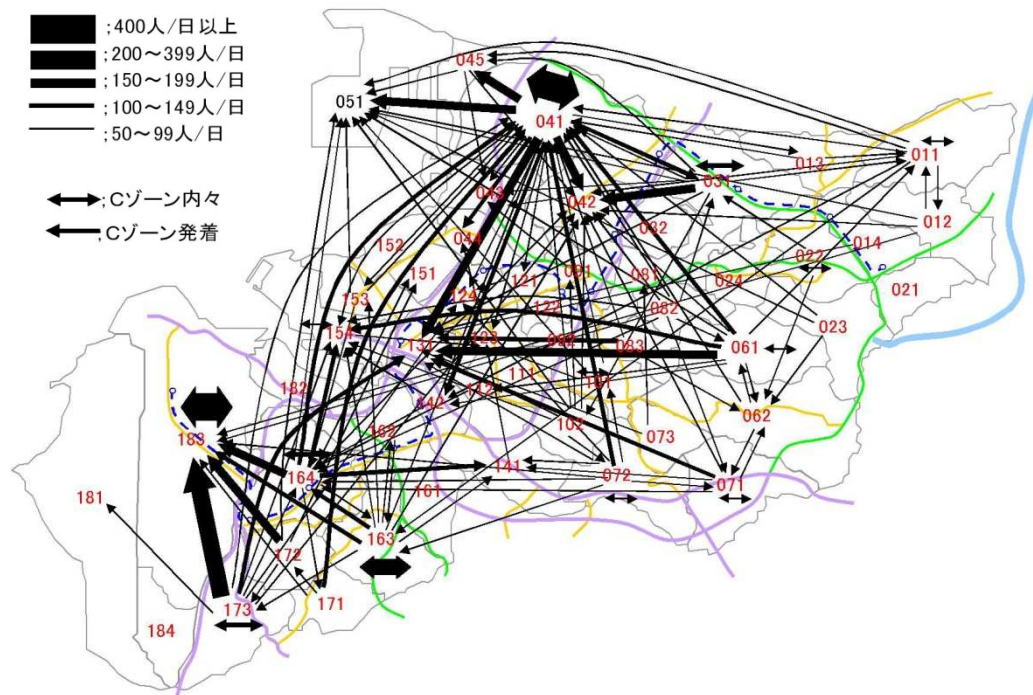
図：PTにおける将来交通ネットワーク計画

新たな公共交通システムとモデル性の高い基幹的公共交通の違い

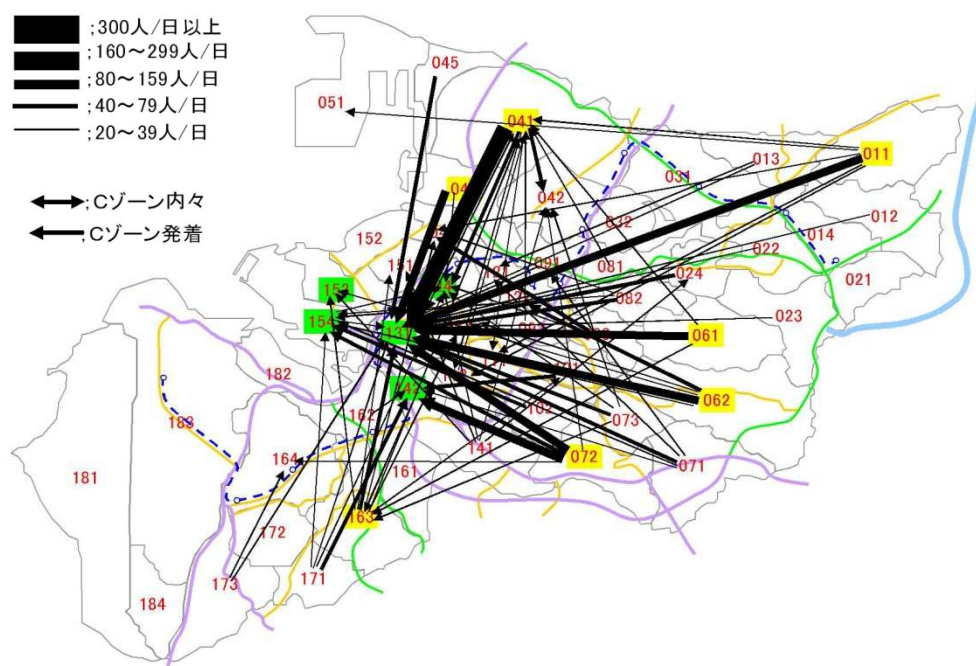
	新たな公共交通システム	モデル性の高い基幹的公共交通
サービス水準	定時・速達・高頻度	定時・高頻度
利用者の移動距離（範囲）	長距離（中南部都市圏）	中距離（那覇市内）
対象トリップ	大量で長いトリップ交通	中程度のトリップ交通
ルート	●中南部都市圏域の交通流動において特に多い、那覇市を中心とした放射状の交通流動を踏まえつつ、圏域内の主要拠点間を結ぶルートとする 下図参照：都市圏内の市町村間トリップ数（全目的・全手段）	●那覇市内においてトリップの多いルートに合わせる P41 図参照：那覇市パーソントリップ流動 自家用車・バス（通勤目的） ●モノレールとクロスする形で配置
役割	●中南部都市圏の公共交通システムとして、那覇市に集中する都市圏レベルの移動を支える（円滑に交通をさばく）公共交通システム	●市内の移動を支え、那覇市における交通まちづくりの起爆剤、地域活性化につながるような公共交通システム



図：都市圏内の市町村間トリップ



図：那覇市パーソントリップ流動：自家用車（通勤目的）



図：那覇市パーソントリップ流動：バス（通勤目的）

(モノレール)

- ・市内交通の基幹をなすとともに、新たな公共交通システムを補完する交通と位置付ける。
- ・市内の主要拠点・公共施設間および、モノレール延長計画を活かして中部・北部へとつながる高速自動車道（インターチェンジ）間を結ぶ。
- ・市外からの中量でトリップ長の長い交通を処理する。
- ・県外への玄関口である那覇空港、市内の主要な観光施設間の交通を処理する。

(バス)

- ・市内交通の面的なサービスを担うとともに、新たな公共交通システムやモデル性の高い基幹的公共交通、モノレールを補完する交通と位置付ける。
- ・市内の主要拠点間を結ぶとともに、「新たな公共交通システム」だけではカバーできない周辺市町村とを結ぶ機能を同時に担う。
- ・市内および周辺市町村からの中量でトリップ長の比較的短い交通を処理する。
- ・基幹となる交通から目的地までを結ぶフィーダー機能を担う。

(タクシー)

- ・他の公共交通機関ではカバーできないあらゆる移動ニーズに対応した柔軟性の高い交通と位置付ける。
- ・主として少量でドア・ツー・ドアの交通を処理するとともに、交通弱者の移動を支える。
- ・基幹となる交通から目的地までを結ぶフィーダー機能を担う。

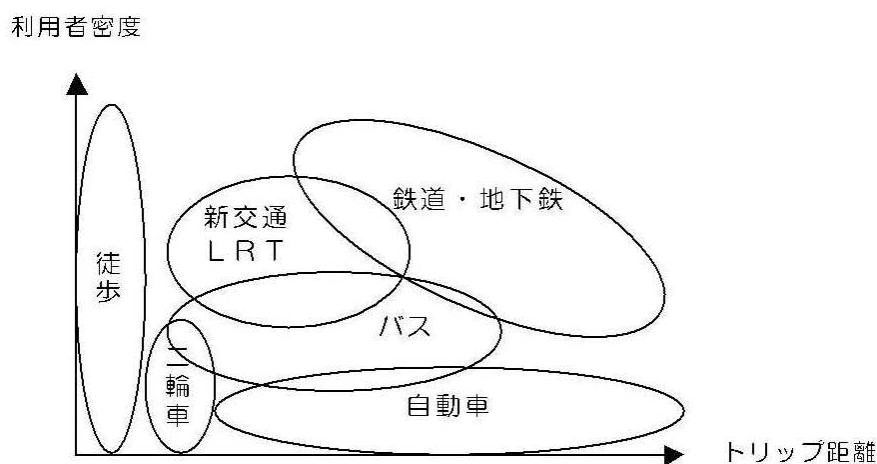
(交通結節点)

- ・多様な移動手段間を結節させることを基本とする。
- ・多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点を配置する。交通結節点は「自動車からの乗り換えのためのもの」、「バス等の他の公共交通からの乗継のためのもの」の2通りの役割に分類する。
- ・郊外部の周辺市町村からの移動を受ける交通結節点は「自動車からの乗り換えのためのもの」とし、パーク＆ライド等の利用促進につながる駐車場等の付帯施設機能の設置により、段階的に中心市街地への自動車の進入を抑制していく。また、結節点における乗継抵抗を減らすため、料金等の優位性も確保する。(パーク＆ライド型)
- ・市内に点在する交通結節点は「公共交通間の乗継のためのもの」とし、公共交通利用の優位性をなるべく保つために、乗継抵抗が限りなく少なくなるような機能としていく。(ライド＆ライド型)

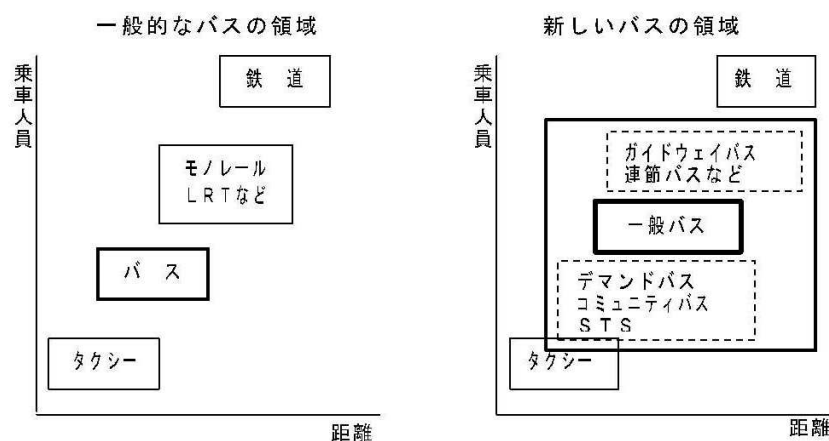
TOPICS : 移動手段ごとの特性

交通手段ごとの特性は、利用者密度とトリップ距離に着目すると、一般的には下図のように表される。どの移動手段も万能なわけではなく、例えば鉄道・地下鉄は大量輸送でかつトリップ距離の比較的長い場合に、新交通・LRTは中量程度の輸送量でトリップ距離の比較的短い場合に適している。また、バスは鉄道・地下鉄等よりも利用者密度が小さい場合に適している。

なお、バスについては、近年の動向を見ると、少量輸送性やドア・ツー・ドア性を高めるタクシーに近い領域のものから、それとは対照的に、大量輸送性を指向する鉄道などの軌道系に近い領域まで広がりを見せており、様々なバスの可能性が示されている。

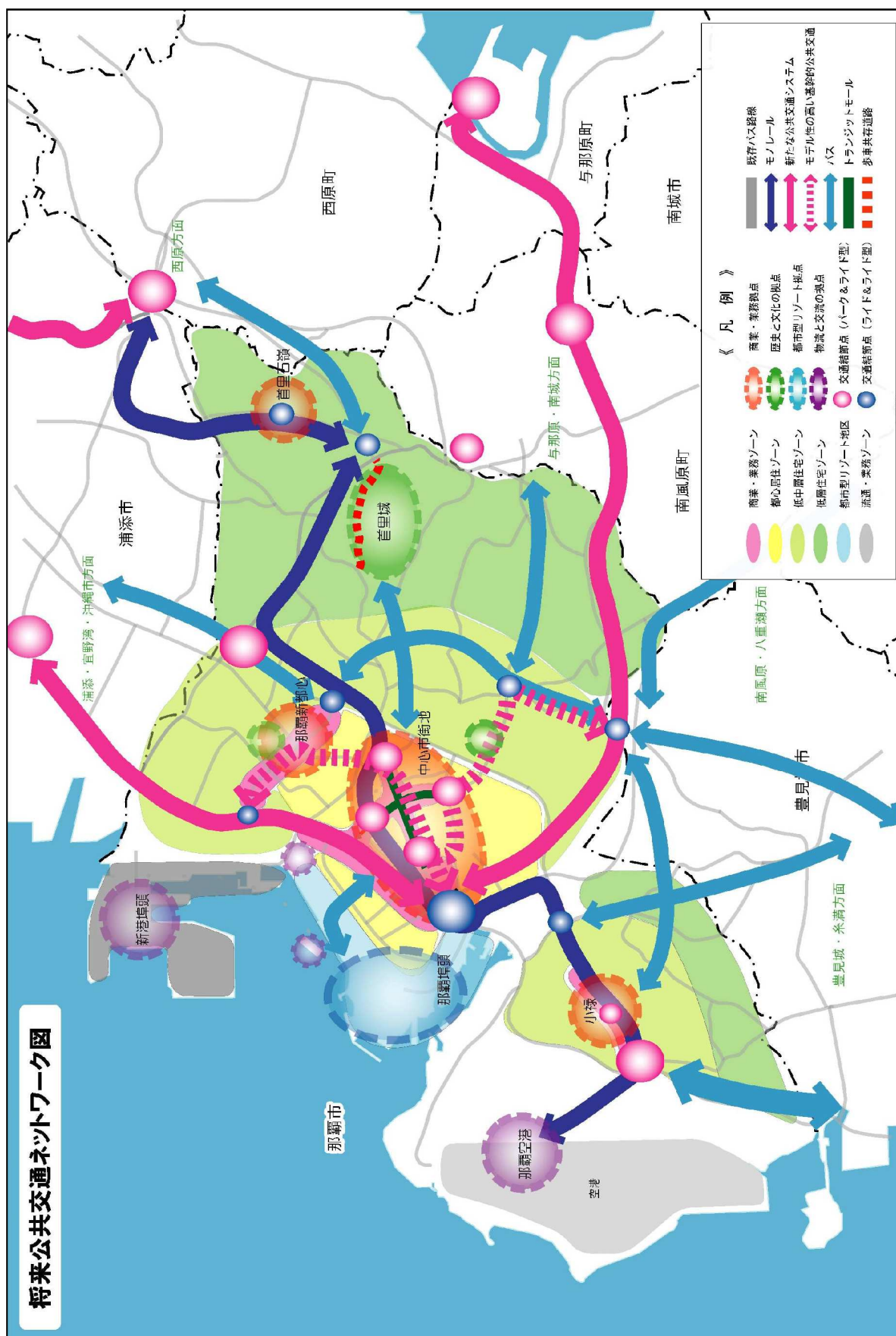


図：利用者密度とトリップ距離の関係



図：新しいバスの領域

出典：中部地方交通審議会第3回合同部会資料より



5) 将来道路交通ネットワーク

①那覇市における道路のあり方

●那覇市の交通の円滑化および通過交通の抑制

那覇都市圏 2 環状 7 放射道路やその他の幹線道路網の整備を促進し、交通の円滑化を図る。これにより、幹線道路以上でトリップの長い交通や物流関係の交通を捌き、補助幹線道路や地区内道路への通過交通の抑制を図る。

●階層的な道路網の構築

各道路の機能を勘案し、「高規格幹線道路・地域高規格道路」「主要幹線道路」「幹線道路」「補助幹線道路」の 4 段階の階層的な道路網の構築を目指す。

●人中心の道路空間形成

高規格幹線道路や地域高規格道路は圏域間・都市圏内の主要な拠点間を結び、交通を捌くための機能として位置付けるが、直接的に徒歩や自転車、公共交通などに関係する主要幹線道路以下の道路においては、次のとおり人中心の道路空間の形成を図るものとする。

☆既存道路での空間の再分配について

＜幹線道路（主要幹線、幹線、補助幹線）＞

バイパス道路等の整備により、自動車交通の負荷軽減が図られた既存の幹線道路区間については、車線減少や公共交通優先の位置付け等によって、車から公共交通・自転車・歩行者等、人中心のための道路空間の再分配を図る。

【例】

- ・旧国道 329 号等、バイパス道路整備等により自動車交通の転換が図られた路線の車線減少による歩道・自転車空間の創出
- ・新たな公共交通の導入による車線の減少 等

<地区内道路>

地域ごとの現況を踏まえ、一方向通行や面的な速度規制等により、車から公共交通・自転車・歩行者等、人中心のための道路空間の再配分を図る。

【例】

- ・区画道路（6m）の一方向通行化による歩道・自転車道や緑陰部分の創出
- ・地区内の面的な速度規制※（30km 以下等）による安心・安全、快適な歩行空間の創出
- ・地区内の歩行者・自転車優先道路の位置付け 等

※交通規制基準の改正（H21 年 10 月 29 日）により、道路交通をとりまく環境変化を踏まえた合理的な規制速度決定が可能。

☆新設道路の空間のあり方について

今後新たに整備する道路については、公共交通や自転車、徒歩等での移動を促す利用促進型の道路整備を推進し、人中心の道路空間を形成する。また、沿線のまちづくりに寄与する道路整備を図る。

【例】

- ・バス停留所の切り込み、上屋・ベンチの設置、バスと歩道との段差解消 等
- ・自転車道の設置
- ・歩道の段差解消
- ・緑陰形成
- ・景観に配慮した、歩きたくなる道路空間の創出 等

②ネットワーク形成の考え方

「①那覇市における道路のあり方」を踏まえ、ネットワーク形成の考え方を以下に示す。

- 那覇市における道路ネットワークについては、パーソントリップ調査で位置付けられている中南部都市圏レベルの広域的な考え方を基本としながら、市内レベルの補助幹線道路を追加した良好な都市構造の誘導・市街地環境の実現につながる体系的・階層的なネットワーク形成を目指す。
- 中南部都市圏・周辺市町村・市内の主要拠点間を有機的に結び、市民活動を交通の面から支えるネットワークを構築する。
- 那覇都市圏（那覇市・浦添市・宜野湾市・南風原町・西原町・豊見城市）における体系的な道路ネットワーク整備の考え方（那覇市街地に向かう交通経路の分散を図ることによる渋滞緩和のための2環状7放射道路の整備）にも則した市内の道路ネットワークを構築する。
- 新たな公共交通システム・モノレール・バス等の公共交通機関との連携を支援し、「人中心の道路づくり」につながるネットワークを構築する。
- 各道路の機能を勘案し、4段階の階層的な道路ネットワークを構築する。

（高規格幹線道路・地域高規格道路）

- ・中南部都市圏の骨格を形成し、圏域間・都市圏内の主要な拠点間を結ぶ。
- ・走行快適性を重視し、大量でトリップ長の長い交通を処理する。
- ・トリップ長の長い観光施設間の交通を処理する。
- ・地域高規格道路は高規格幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理する。

（主要幹線道路）

- ・中南部都市圏の骨格を形成し、圏域・都市圏内の主要な拠点間を結ぶ。
- ・高規格道路へ流入出する交通を円滑に処理する。
- ・走行快適性を重視し、大量でトリップ長の長い交通を処理する。
- ・トリップ長の長い観光施設間の交通を処理する。

（幹線道路）

- ・主要幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理する。
- ・走行快適性とアクセス機能（沿道施設への出入り）を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連の交通を処理する。
- ・トリップ長の短い観光施設間の交通を処理する。

（補助幹線道路）

- ・幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理する。
- ・地域内道路へ流入出する交通を防ぐため、幹線道路の役割を補完する。

③PTネットへ追加した路線と配分しない路線

＜（仮称）ひめゆり三原線の位置付けについて＞

- ・道路交通センサスやパーソントリップ調査での将来道路ネットワークにおいて、（仮称）ひめゆり三原線は2車線で位置付けられている。
- ・平成25年9月に「国道330号沿線域交通環境整備計画」が策定され、国道330号の並行道路の強化としてパーソントリップ調査での将来道路ネットワークで位置付けられている真和志中央線の4車線化とともに、幹線道路を結ぶバイパス道路として（仮称）ひめゆり三原線の4車線化による整備が提案された。
- ・当該道路の整備により、那覇市内外を結ぶ広域ネットワークの形成、周辺地域の交通環境改善、歩行者自転車の利用環境の改善、公共交通利用環境の改善が期待できることから、（仮称）ひめゆり三原線を4車線で、将来道路ネットワークに位置付ける。

＜繁多川松川線の位置付けについて＞

- ・市道繁多川松川線は主要生活サービス道路として、周辺のまちづくりを推進していくため、2車線で将来道路ネットワークに位置付ける。

＜旧国道329号の位置付けについて＞

- ・旧国道329号はパーソントリップ調査で新たな公共交通システムの位置付けがある。
- ・運用方法としては、旧道は新たな公共交通システムに対応可能なよう3車線のリバーシブルレーンにし、歩道空間を拡幅するなどの方策が考えられる。

＜モデル性の高い基幹的公共交通配置についての車線数の考え方＞

- ・以下の路線は、今回提案するモデル性の高い基幹的公共交通を考慮した車線数としていく。
（対象となる道路）真和志中央線、真地久茂地線、県庁前線、崇元寺姫百合線、新都心牧志線、那覇中環状線

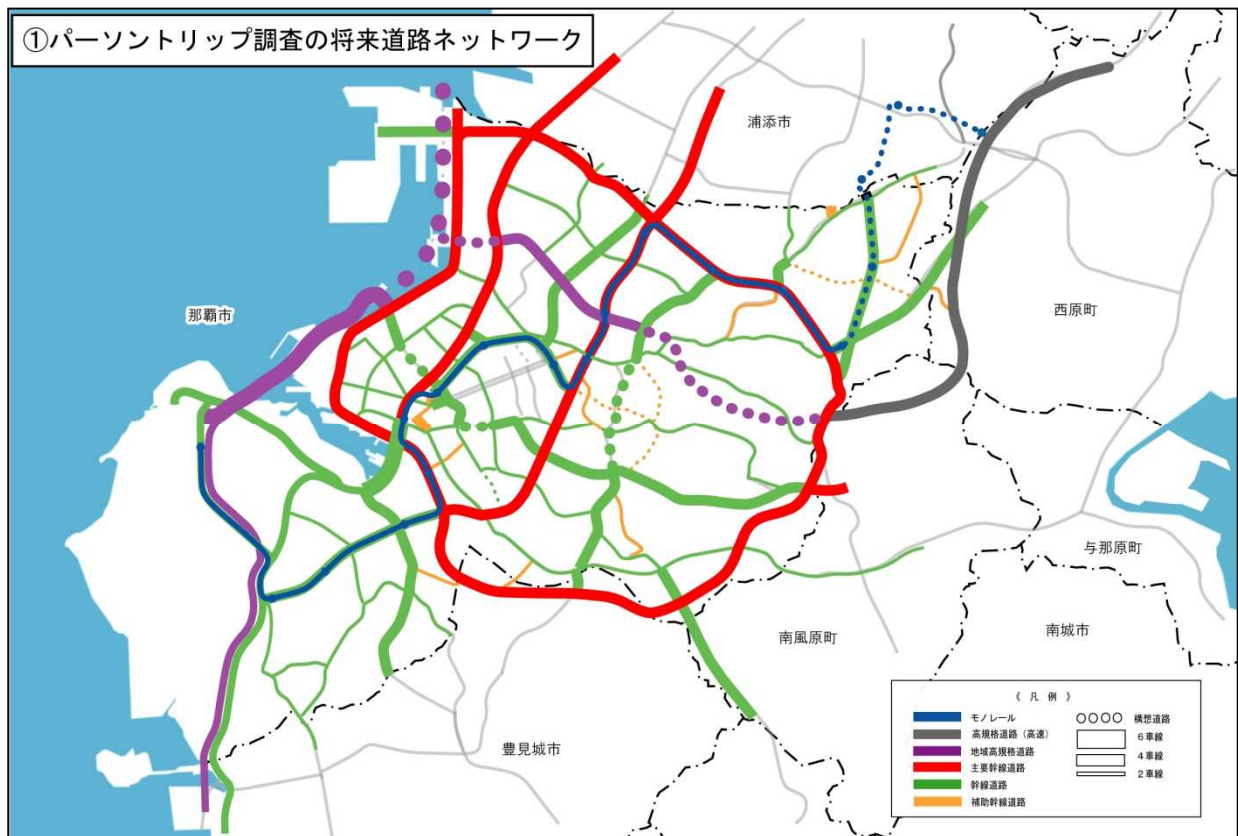
＜トランジットモール拡充や歩行者共存道路についての考え方＞

- ・中心市街地エリア
中心市街地エリア内では自動車利用を抑制し、徒歩・自転車、公共交通での移動を促進していく（パーソントリップ調査でも同様の位置付け）。
牧志壺屋線を補助幹線道路として位置付ける。
- ・龍潭線の位置付け
龍潭線については、通過交通を可能な限り排除できるよう、速度規制等による歩行者共存道路として位置付け、那覇インターアクセス道路や他の幹線道路へ通過交通を誘導する。
観光客の観光周遊については、エリア周辺へフリンジパーキングを設け、エリア内では徒歩やレンタサイクル、観光周遊バスなどで、移動性を確保する。

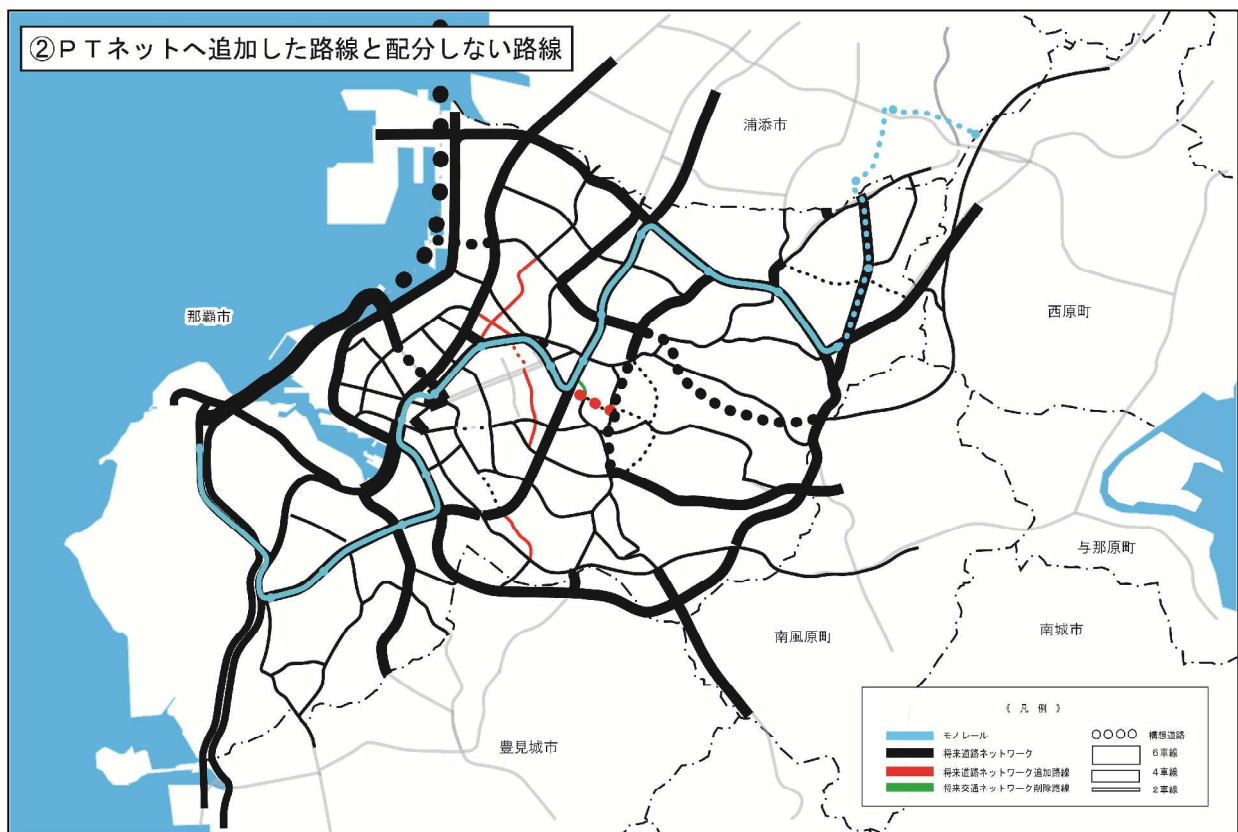
＜補助幹線道路としての位置付け＞

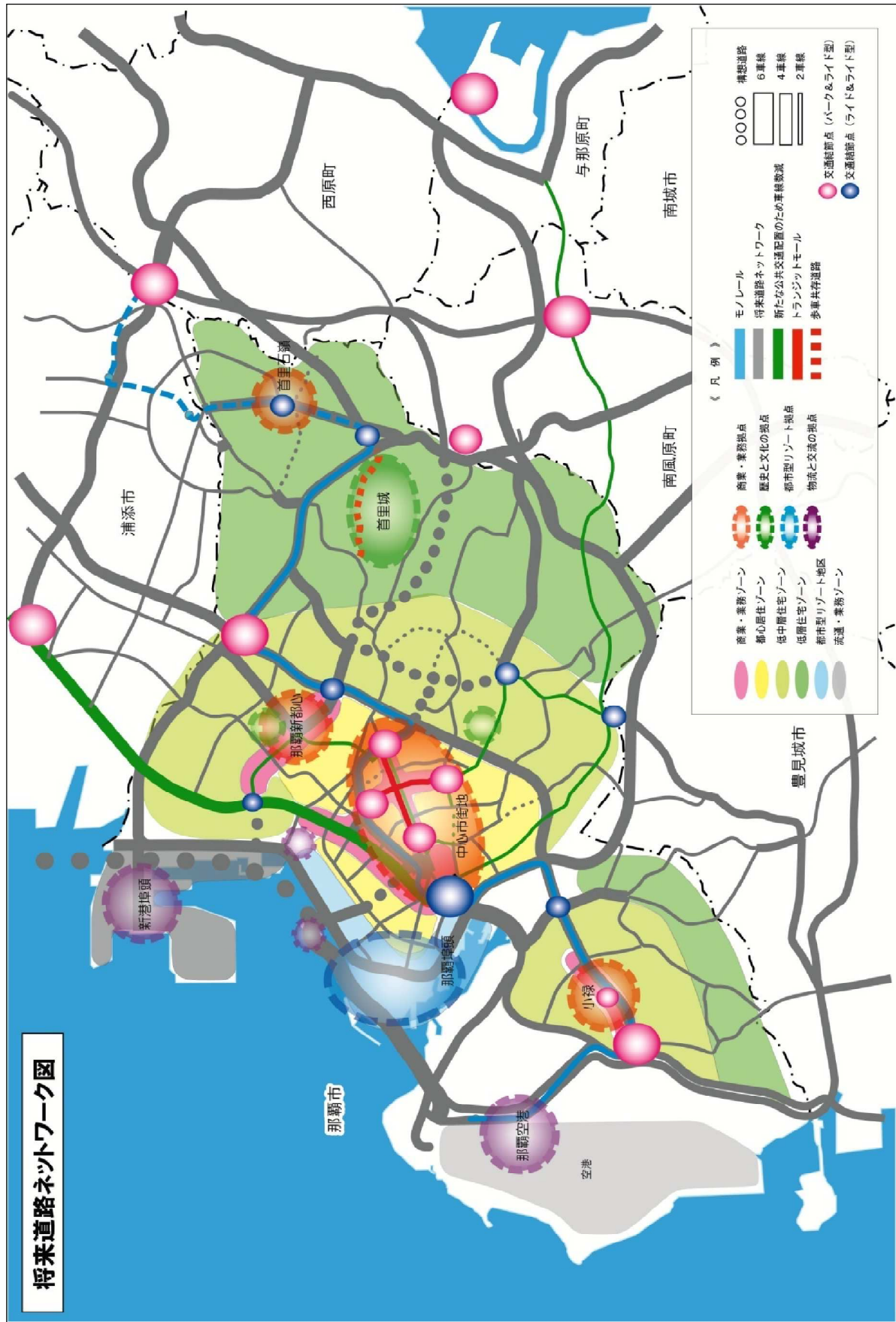
牧志壺屋線、市道銘苅泊線、市道泊前島線、古波蔵上線

①パーソントリップ調査の将来道路ネットワーク



②PTネットへ追加した路線と配分しない路線





6) 地域特性による重点的に取り組むエリア

交通まちづくりを進めていく上では、重点的に取り組むエリアを設定し、他の地域への波及効果を高めていくことが必要であると考えます。

エリアの設定には、沖縄の戦後復興の象徴となった国際通りを含む「中心市街地エリア」と沖縄の歴史・文化を象徴する世界遺産群の1つでもある「首里城を中心とした歴史・文化拠点」の2つが挙げられる。両エリアは、那覇市の交通現況を現す特徴的なエリアであるとともに、年間約570万人（平成19年度実績）の観光客が訪れる本市の訪れ先第1位 国際通り周辺（77.6%）と第2位 首里城周辺（56.2%）になっており、那覇市の地域特性を顕著に表すエリアである。

このような特性を持つ両エリアは、基本理念の「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり」を体現するエリアとして重要な地域であると考えます。

そこで、沖縄・那覇の文化を象徴し、先進的な引き金としての効果が見込まれる、「中心市街地」および「首里城を中心とした歴史・文化拠点」を重点的に取り組むエリアとして設定する。



(社) 沖縄県建設弘済会提供写真



①中心市街地エリア

戦後焼け野原となった沖縄において、壺屋を中心として陶工たちが集められ、食器などを作りはじめ、その後米軍が解放した土地に自然と人々が集まり、新県道を軸として「まち」が形成されてきたのが今の国際通りの始まりとなっている。

その後、アーニー・パイル国際劇場が通りの象徴的なものであったことから、戦後は牧志大通り・牧志街道などと呼ばれていたが、国際劇場がある通り＝国際通りとなっていた。

このように戦後の焼け野原から奇跡的な成長を遂げつつ、現代にいたっているこの通りが約 1,600mであったことと、**戦後復興のウチナンチュのエネルギーの象徴であったことから「奇跡の1マイル」と呼ぶようになった。**

このような沖縄の新しい歴史をつくりあげ、沖縄県の中心的な商業・業務機能が集積する国際通りを中心とした「中心市街地エリア」においては、交通まちづくりとして先行的かつ集中的に施策を展開することが新たな那覇のまちのあり方を示す上で重要な試みであると考えられる。

中心市街地活性化基本計画（作業中）の中では「快適さと利便性の高い生活環境づくり」「地元客と観光客で賑わう商業の活性化」「人にも地球にも優しい回遊性の高いまちの形成」の3つの目標を掲げており、本計画においては中心市街地の活性化を交通の面から支えることの位置付けが重要となる。

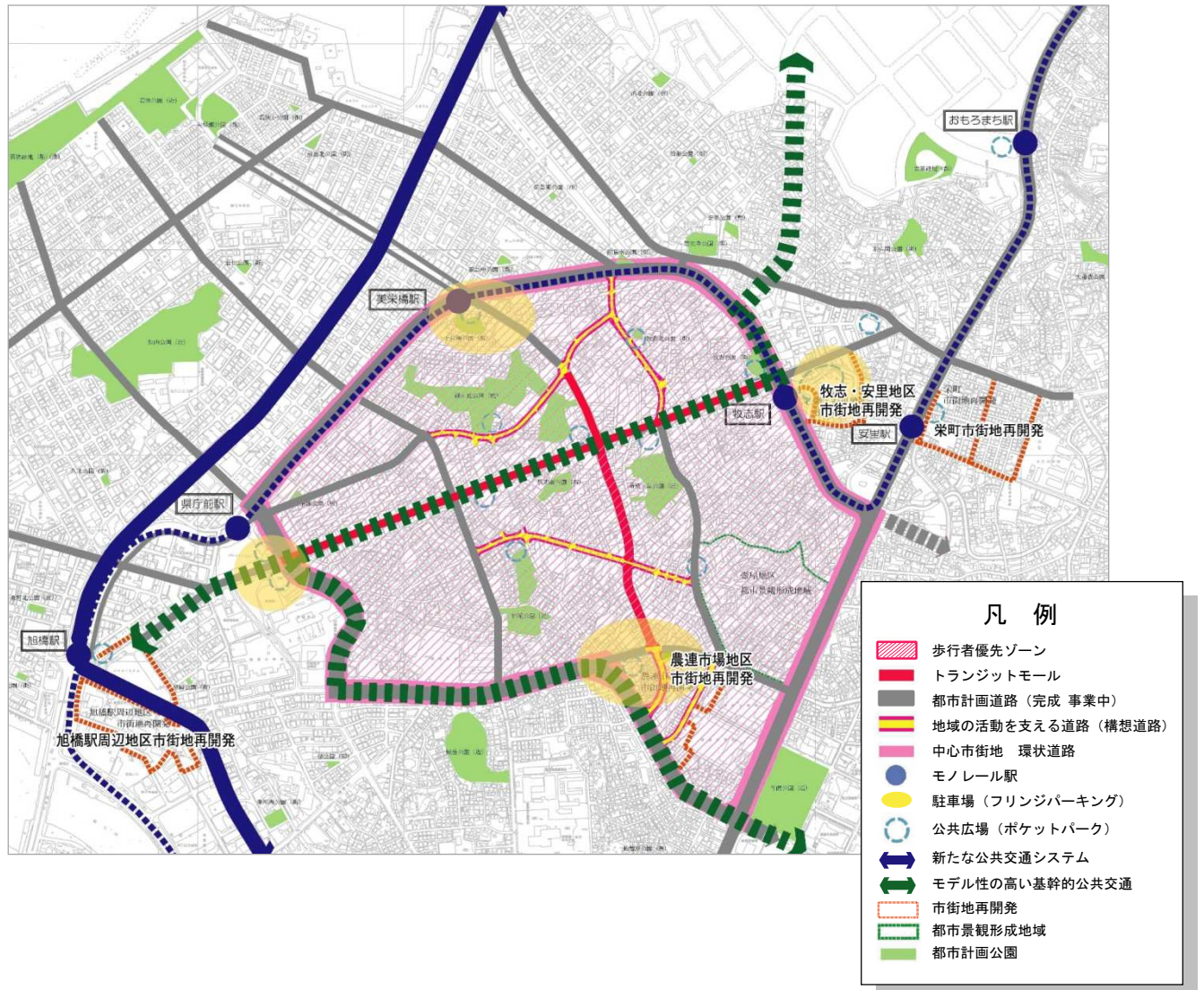
そのため、当該エリアにおいては外縁部にフリンジパーキングを設け、エリア内では自動車利用を抑制し、徒歩・自転車、公共交通での移動を促すとともに、地元客や観光客が快適に歩ける歩行空間を確保する。

また、フリンジパーキングや既存駐車場への適切な誘導を行う施策を実施し、地区内での不要な自動車移動を限りなく抑えることとする。

将来は国際通りとガーブ川線を、平日を含めたトランジットモール・歩行者優先道路として位置付けられるよう地域と協力しながら検討を行うとともに、地域の活性化につながり、これからの那覇市の象徴としての「モデル性の高い基幹的公共交通」の段階的導入を検討する。

- フリンジパーキングの確保
- フリンジパーキングや既存駐車場への適切な誘導を行う施策の展開
- 平日も含めた国際通りトランジットモールの拡充
- 国際通り周辺等における荷捌きスペースの確保
- 中心市街地における地域の活動を支えるための生活道路を確保
- 地域内道路の一方通行化等による歩行空間の確保

図：中心市街地エリアにおける交通整備方針図（案）



②首里城を中心とした歴史・文化拠点エリア

首里は、琉球王朝の王都として栄え、首里城を中心として数多くの歴史的・文化的遺産が残るとともに、そのまちをとりまく地形・水系などが歴史的風土環境としてとらえられる。また、それら有形文化財とともに工芸技術や伝統芸能等の古くより継承されてきた無形文化財も残されており、歴史と文化の拠点エリアとして位置付けられている。

首里城周辺は、首里城だけではなく、周辺の玉陵、中城御殿、御茶屋御殿、首里金城町石畳道等、様々な指定文化財や史跡等があり、数多くの観光客が訪れる要因となっている。

このように、首里城を中心とした歴史と文化の拠点エリアにおいては、当地域を訪れる人々の回遊性・利便性が高まる道路空間を形成していく。

首里城北側に位置する龍潭線は、現在通過交通と観光客の主要な動線となっているため、レンタカーや通過交通を可能な限り抑制できるよう、快適な歩行空間の確保や歩行者等の優先道路とし、那覇インターアクセス道路や他の幹線道路へ通過交通を誘導する。

また、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、歩行者の安全性確保のための歩行者優先道路や一方通行などの規制・誘導を検討していく。

地域住民や観光客の周遊については、観光エリア周辺へパーク＆ライド駐車場を設け、エリア内では徒歩やレンタサイクル、観光周遊バス、地域を循環するコミュニティバス（バリアフリー化）などで、健常者や障害者、老若男女問わず移動できる手段を確保するとともに快適で歩きやすい環境を整えていくことを検討する。

- 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
- 首里社地区の交通量緩和や環境保全に配慮し、当地区への通過交通や来街者交通の進入は可能な限り抑制し、公共交通や散策による観光利用を促進する
- 歴史的文化資源をむすぶネットワーク（スージグワ）の形成 等

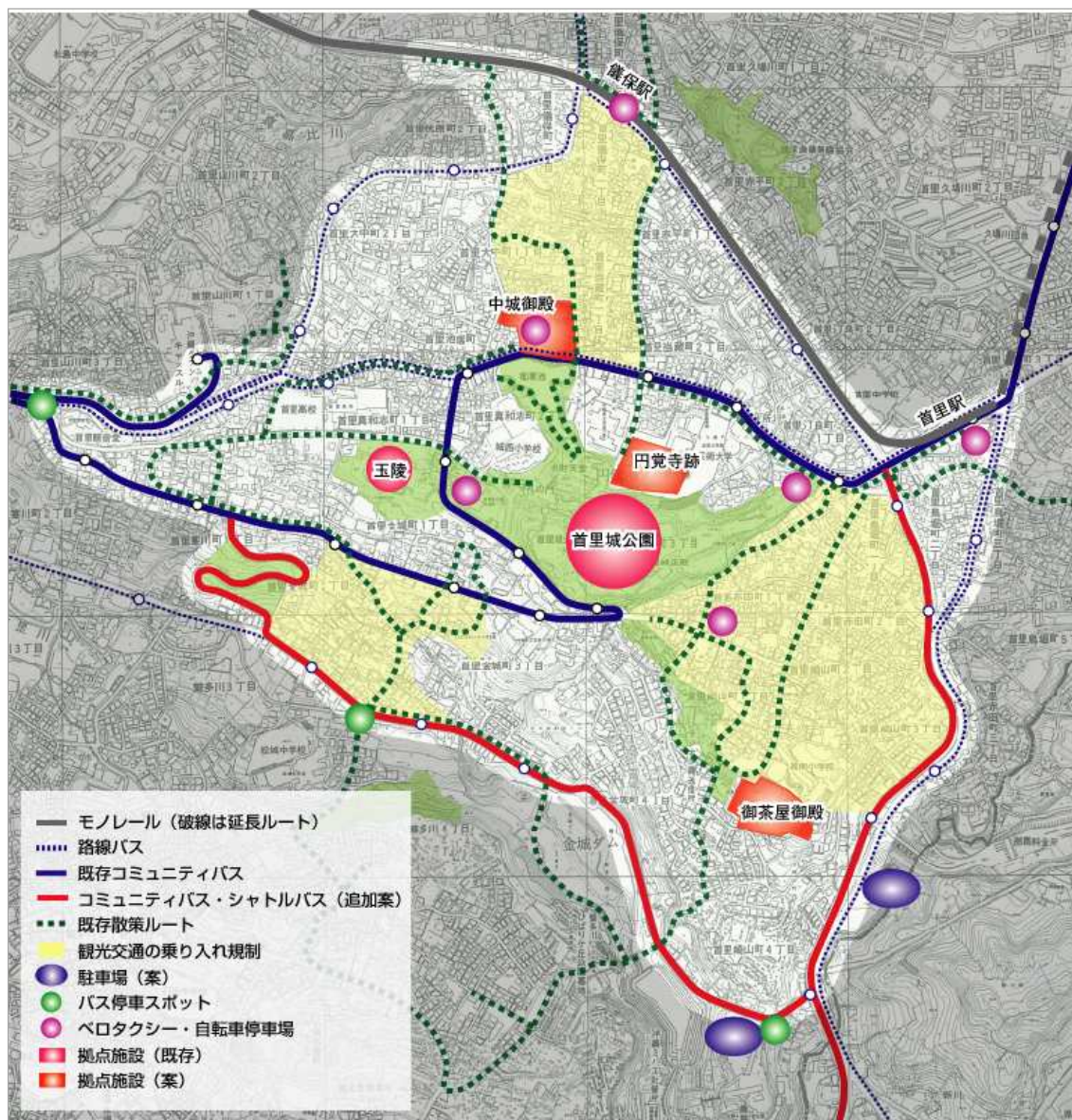


龍潭通り



スージグワ（首里金城町石畳）

図：首里城周辺における周遊ネットワーク形成図（案）



(参考) 首里城周辺検討専門委員会第3回検討資料

（２）目標達成のための施策

１）「交通に対する意識改革」に向けた施策の方針

「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けては、公共交通や多様な移動手段の充実と合わせて、交通行動そのものを引き起こしている「人の意識改革」が不可欠であり、各種規制や施設整備等のソフトとハードが連携した取り組みが重要となる。

そのため、将来を担う子供たちへの環境や交通に関する教育や、健康や環境をキーワードとした自転車・徒歩移動の推進等、一人ひとりの自発的な行動変化を促すようなモビリティマネジメント（MM）施策に取り組み、市民の交通に対する意識を高めていく。

また、それらのMM施策とあわせて、トランジットモールやバスレーンの拡充、一方通行の導入等による道路空間の再配分や自動車利用の課金・規制導入、パーク＆ライド交通結節点整備等、様々な「交通需要マネジメント（TDM）施策の推進」により、自家用車依存からの転換を促していく。

①クルマに頼り過ぎない暮らしの推進

《施策の方針》

- ◆カーフリーデー等の啓発を推進するとともに、環境負荷軽減の視点から、公共交通や自転車・徒歩等への利用転換を図るエコ通勤の推進や低公害車およびエコドライブ等の普及活動に努める。
- ◆習慣化、増加する自動車利用を見つめなおし、パーク＆ライドの利用促進や相乗り通勤・通学の推進等、目的や行先等に合わせた「かしこいクルマの使い方」を推進していく。



カーフリーデーにおける意識啓発活動



那覇市公共交通ハンドブック（転入者へ配布）

②道路空間の再配分

《施策の方針》

- ◆様々な移動手段を選択でき、誰もが安全・快適に利用できる「誰もが移動しやすいまち」の実現の基礎となる、自家用車から人（徒歩）・自転車・自動二輪・公共交通への利用転換を促す道路空間の再配分を図る。
- ◆これまでの「クルマ中心の道路」から、「人中心の道路」へと段階的に転換が図られるように、歩道・自転車専用道路・バス専用道路等の自家用車以外の移動手段の空間を確保していく。
- ◆また、歩道拡幅や専用道路整備等のハード施策に加えて、一方通行化、バスレーン規制等のソフト施策によっても道路空間の再配分を推進していく。



バスレーン規制



道路空間の再配分により一方通行化されたコミュニティ道路
(市道小椋 20 号線)

③自動車交通の抑制

《施策の方針》

- ◆渋滞解消による快適で円滑な都市活動を実現させるため、中南部都市圏レベルや那覇市内における公共交通・道路ネットワーク整備を図る一方で、都市交通の円滑化を図る交通需要マネジメントが重要であるとの視点から、交通量そのものを抑制する様々な施策の導入を、地域意向の把握・合意形成を図りつつ、関係機関との連携を図りながら段階的に推進する。
- ◆フリンジパーキングの計画的な整備や、駐車場案内システムの導入等、ハード・ソフト両面から自動車交通を抑制する施策を総合的に検討する。
- ◆特に課題となっている中心市街地および那覇新都心等の主要拠点へ流入する自動車交通に対し、当該エリアにおける公道利用に課金することで交通量を抑制させる「ロードプライシング」や1人乗りでの自家用車利用を禁止する「一人乗り規制」等も、段階的に検討していく。



一方通行による自動車交通の抑制
(市道泊 39 号線)



車止めによる自動車の進入抑制
(イメージ)

2)「公共交通利用環境の向上・充実」に向けた施策の方針

那覇市の課題の一つである交通渋滞の大きな要因となっているのが自家用車による移動である。特に自家用車で通勤している人の約7割は市外から、又は、市外への交通となっており、これらの交通流動への対応が重要な課題となる。

市町村間の大量な交通流動を捌くための公共交通と、市内の主要拠点間の移動を支えるための公共交通など、移動特性に適した交通手段を導入・充実させることで、それぞれの役割の明確化を図り、自家用車からの転換を促進していく。

市内において流動量の多い移動については、輸送性に優れモデル性(先進的な)の高い基幹的公共交通とモノレールが担い、市内移動の面的なサービス及び主要拠点間の移動等についてはバスが担う。また、それらを補完するものとしてタクシーを活用し、明確な役割分担による市内公共交通ネットワークの構築と充実を図る。

これらのネットワークの構築・充実と合わせて、多様な交通手段を有機的に連携させるために結節点整備を行い、乗継利便性・快適性の向上等の利用促進のための環境整備に取り組む。

①モデル性の高い基幹的公共交通の導入

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランにおいて検討されている「新たな公共交通システム」と合わせて、「モデル性の高い基幹的公共交通」の導入を図る。

《施策の方針》

- ◆モノレールでカバーされていない地域と中心市街地をつなぐ基幹的な移動手段の確保を基本としながら、那覇市のまちづくりに寄与するモデル性の高い基幹的な交通システムとする。
- ◆その機種については現時点では限定せず、当面はバスを活用し走行環境や利用環境等の課題を改善しながら、需要や市民の意向も踏まえ BRT^{※1}やLRT^{※2}等へ段階的な発展を目指す。



モデル性の高い基幹的公共交通（イメージ）

- ◆バス専用・優先レーンやPTPS※³の検討を行い走行環境の改善に取り組む。
- ◆バスロケーションシステム※⁴の拡充を図り、バス停留所では上屋や発着案内板の整備やバリアフリーに配慮し、利用環境の改善に取り組む。

※1 BRT：

Bus Rapid Transitの略で輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステムのこと。

※2 LRT：

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、定時性、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。

※3 PTPS（公共車両優先システム）：

交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステムである。

※4 バスロケーションシステム：

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムです。

これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できる。



バスロケーションシステム

②バス利用環境の向上・充実

《施策の方針》

- ◆バス停留所の上屋やベンチ（整備率：上屋 13.4%、ベンチ 1.8%）の設置箇所を拡大し、快適なバス利用環境を目指す。
- ◆バス停留所までの徒歩や自転車等のアクセス空間を改善し、キス&ライド、サイクル&ライド等の推進により、利用圏域の拡大を図る。
- ◆バスの位置や発着案内などの情報を利用者に提供できるようバスロ



整備されたバス停上屋

ケーションシステムの拡充を図り、バス停留所では発着案内板を整備し利用環境の改善に取り組む。

- ◆市内線と市外線のバス停留所のわかりづらさや行き先や経路のわかりづらさ等を改善し、利用者にとってわかりやすい運行を目指す。
- ◆道路や交差点の整備・改善を推進するとともに、バス路線上の道路における路上駐車の取締り強化、バス専用レーンの拡充、PTPS等の導入に関する検討により、バスにおける走行環境の向上を図る。
- ◆バス事業者との協働で地域の実情や利用特性に合わせたバス路線、運行頻度、ダイヤの見直しについて検討し、利用しやすいバスネットワークの構築を目指す。
- ◆ノンステップバスの導入やバス停留所のバリアフリー化を推進し、あらゆる人が快適にバスを利用できる環境づくりに努める。
- ◆環境負荷軽減の視点から環境にやさしい車両の導入を促進させる。



③モノレール利用環境の向上・充実

《施策の方針》

- ◆公共交通による中北部とのアクセスやモノレール利用圏域拡大に向け、高速道路西原IC付近までのモノレール延長を推進する。
- ◆モノレール延長の新駅周辺ではまちづくりと一体となったモノレールの利用環境の向上を目指す。
- ◆駅周辺道路の歩道の設置やアクセス道路の整備により、駅へのアクセス性向上を目指す。
- ◆他の交通機関との結節機能の充実を図るため、駅周辺にタクシー乗り場、自家用車乗降場、駐車場、駐輪場等を備えた交通広場を整備し、キス&ライドやパーク&ライド、サイクル&ライドの推進を図る。



④タクシー利用環境の向上・充実

《施策の方針》

◆タクシーは、バス等を補完する公共交通として、また交通弱者や夜間の市民の足として有効な手段と位置付け、他の公共交通機関ではカバーできないあらゆる移動ニーズに対応した柔軟性の高い交通として、その役割に沿った活用を推進する。



タクシー乗り場

- ◆また、主として少量でドア・ツー・ドアの交通を処理するとともに、基幹となる交通から目的地までを結ぶフィーダー機能を担う。
- ◆特に公共交通不便地域においては、タクシー事業者とともに福祉タクシーや乗合タクシー・相乗タクシーとしての活用に関する検討を進めていく。

⑤公共交通の連携施策

《施策の方針》

- ◆各交通機関を有機的に連携させるための結節点整備や、ダイヤに関する検討・調整を行い乗継快適性・利便性の向上等の利用促進のための環境整備に取り組む。
- ◆各公共交通の経路位置やタイムリーな時刻表などを利用者への確に提供するための情報ツールやシステムを構築する。
- ◆運賃支払い時のわずらわしさを解消できるＩＣカードの導入を推進する。また、ＩＣカードの導入によって実施しやすくなる乗継割引を行うことによって、公共交通の乗り換え抵抗を抑える。
- ◆各公共交通は、バリアフリー化により高齢者や交通弱者等あらゆる人が快適に利用できる環境づくりに努める。
- ◆これらの取り組みについては、ハードとソフトを連携させた形で行い、様々なアプローチで環境整備を行う。



交通結節点



バス停留所とモノレール駅の結節

3) 「多様な移動手段の利用環境の向上・充実」に向けた施策の方針

誰もが移動しやすいまちの実現に向けては、公共交通の充実だけではなく、環境にやさしい徒歩・自転車や自動二輪車等の多様な移動手段を、行き先や目的によって使い分けることができる選択性の幅のある環境づくりが重要となる。また、年齢や居住地等のそれぞれ特性の異なるすべての利用者の移動手段がまんべんなく確保されていることが求められる。

特に、徒歩や自転車等の環境にやさしい移動手段の利用環境の充実のためには、沖縄特有の亜熱帯性気候を考慮した快適な歩行者・自転車空間（自転車専用レーンおよびネットワークの整備、緑陰形成、バリアフリー等）の創出および駐輪場整備等に取り組む。

①徒歩・自転車利用環境の向上・充実

《施策の方針》

- ◆どのような目的も自家用車だけを利用するのではなく、行き先や目的によって市民が環境にやさしい移動手段を抵抗なく選択できるような環境整備を行う。
- ◆既存の道路や緑道（公園）等を活用した歩行者や自転車が快適に移動できるネットワークを構築するとともに、安全に移動できるよう、車道や歩道の一部を自転車専用空間として活用する等、歩行者と自転車が分離された安全な空間の確保を全市的に推進する。



歩行者・自転車専用レーン



緑陰のある快適な歩道空間

- ◆また、緑陰やポケットパーク・休憩施設・ベンチ等の利用者の利便性・快適性を向上させ、利用促進を支える施設整備を図る。
- ◆特に中心市街地や首里城周辺地域においては、歩行者中心の回遊性の高い快適な歩行空間を提供することにより、界限性のある魅力的なまちづくりを推進する。整備にあたっては、地域特性（自然・地形条件、まちの成り立ち等の文化的・歴史的背景）を十分に踏まえ、那覇市のシンボルとなる空間づくりを図る。

◆段差解消等のバリアフリー化、ストリートファニチャーの整備等を推進し、子どもからお年寄りまであらゆる人が支障なく利用できる歩道・専用道路づくりを行う。

◆自転車は、通勤・通学や買物等、手軽で自由度が高く、身近で環境にもやさしい移動手段であることから、安全で快適な走行空間の充実、主要バス停留所、モノレール駅周辺での駐輪施設の整備・充実を図るとともに、レンタサイクル等様々な活用策を検討する。



レンタサイクル (社)沖縄県建設弘済会提供写真

◆自転車利用促進を図ると同時に、自転車利用者に向けて違法駐輪や無灯火走行等の増加が予測される交通ルール・マナーへの理解向上と安全利用の促進を啓発することで、より安全で快適な道路空間の確保を図る。

◆自転車ネットワークについては、専用レーン設置等のハード整備だけではなく、自動車の面的速度規制や一方通行化による空間の確保など、ソフト的な施策も組み合わせながらネットワークを構築していくものとする。なお、自転車の走行空間については、各道路規格や路線の状況に応じた仕組みづくりを明確にした上で施策を推進していくことが求められる。

②自動二輪車利用環境の向上・充実

《施策の方針》

◆過度な自家用車利用による交通渋滞の緩和・解消に向けて、自家用車に比べて高い機動性・省資源・省エネルギー・省スペースという特性を持っている自動二輪車の利便性向上を図る。

◆利用者が多く、駐車違反の取締件数が増加傾向にあるにもかかわらず、本市の自動二輪を収容できる駐輪場整備は遅れており、近年取締り件数が増加している。そのため、違法駐車減少と利用環境改善による利用促進に向けて、駐車需要の高い中心市街地や公共施設等の主要施設を中心に、自動二輪車駐輪スペースを確保していく。



自動二輪車専用駐車場

③観光客の移動手段の向上・充実

《施策の方針》

- ◆観光客に対して、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への理解と協力を促す。
- ◆中心市街地と同様に観光拠点である首里城周辺に関しては、徒歩やレンタサイクル、観光周遊バス、バリアフリー化された循環コミュニティバスなどで移動性の確保を目指す。
- ◆主要な観光拠点においては、観光バスの路上駐車を抑制し、乗降できるスペースを適正に配置することにより、徒歩・自転車などでの散策・移動を促す。
- ◆案内サイン等の情報提供・サービスを充実させ、観光しやすい環境を整える。
- ◆レンタカーについても環境にやさしい車両の導入を促進させる。



観光客への情報提供・サービス
(案内サイン)

④高齢者等交通弱者の移動手段の向上・充実

《施策の方針》

- ◆今後増加する高齢者の移動手段を確保するために、公共交通利用環境の整備・充実を図る。
- ◆公共交通利用環境を充実させるために、車両および停留所等の施設のバリアフリー化や公共交通までのアクセス道路（歩道等）の環境整備（安心・安全な歩道空間整備、日差しを遮る緑陰の確保等）を推進する。



小型低床バス



バリアフリーに対応した歩道空間

- ◆また、利便性向上に向けて、高齢者にも分かりやすい情報提供（案内サイン等）にも取り組む。
- ◆増加傾向にある高齢者の事故防止に向けては、免許の返還を促すための仕組みを導入する。免許返還を促す仕組みを導入する上では、自家用車にかわる移動手段となる公共交通の利用に対する支援を行い、移動の利便性確保と、公共交通を利用することにより中心市街地等へ出かけてもらい、まちの活性化にもつながるようなものとしていく。
- ◆バリアフリー化のための方針、事業等を内容とする「基本構想」を策定し、バリアフリーの施策を推進していくものとする。

TOPICS : 「高齢者運転免許自主返納事業」の事例（富山県富山市）

富山県富山市では、運転免許を全部自主返納された 65 歳以上の方を対象に、車に代わる公共交通機関の乗車券等や運転経歴証明書を希望される方には取得費用を支援している（この支援は一人に一回限り）。

事業による効果は自主的な運転免許返納による「高齢者による事故防止」だけでなく、自主返納に対する支援内容として、中心市街地へつながる LRT 等の公共交通乗車券を配布することにより、「公共交通利用促進」、「中心市街地活性化」に複合的に取り組んでいる。

■ 1. 対象者

富山市民で、有効期間内の全ての運転免許を自主返納された 65 歳以上の方。

■ 2. 支援内容

（1）乗車券等の支援

1. 地鉄共通乗車券＋おでかけ定期券
2. 地鉄共通乗車券
3. 富山ライトレール IC カード
4. JR オレンジカード

（2）身分証明書等の取得費支援（運転経歴証明書）

4)「体系的な道路網整備」に向けた施策の方針

公共交通や徒歩など円滑な移動を支えるためのすべての基盤となる道路網の整備を促進する。体系的な道路網整備を実現するために、那覇市都市計画マスタープランの考え方を基本としながら、道路個々の必要とされる役割機能と体系的な道路網構成を明確にした上で、道路整備を推進する。

整備にあたっては、これまでの「クルマ中心の道路整備」から「人中心の道路整備」への転換を段階的に図り、現在ある車道空間の一部を公共交通や歩行者・自転車のために配分し、道路整備の面からも自家用車からの利用転換を促していく。

また、厳しい財政状況の中で、より効果的・効率的に渋滞を解消するため、ボトルネック交差点の改良を積極的に推進する。

①幹線道路・環状道路の整備

《施策の方針》

- ◆広域的な幹線道路は、都市の骨格を形成するとともに、周辺市町村を有機的に結び、都市活動の主要な役割を担う道路であるため、今後もその機能確保を図る。また、新たな道路については、交通空間としてだけでなく、都市空間を構成する重要な要素として、地域特性（自然・地形条件、まちの成り立ち等の文化的・歴史的背景）を重視した道路整備を進める。



幹線道路（牧志新都心線）



幹線道路（那覇中環状線）

②補助幹線道路の整備

《施策の方針》

- ◆地域の幹線道路は、幹線道路を補完し近隣住区を形成する道路として、安全で快適な歩行者空間等を十分に確保し、都市防災にも配慮する。
- ◆特に真和志・首里北地域での整備が遅れており、地域特性に配慮した道路整備を図る。



補助幹線道路（市道楚辺線）

③生活道路の整備

《施策の方針》

- ◆主要生活サービス道路は、市民の身近な交通の中心となる道路であり、生活サービスの自動車通行などを前提にしながら歩行者の安全性を重視した道路として整備を図る。また、整備にあたっては、沿道建築物との一体的な整備・誘導など、多様な拡幅整備手法の活用を図るとともに、その地域の状況や果たすべき機能によっては、一方通行等の交通規制を推進し、主要生活サービス道路の機能確保を図る。
- ◆地区内の住民に利用される最も身近な区画道路においては、自動車の通過交通を排除し、歩行者優先の道路整備を図る。行き止まり道路、狹隘道路等の防災上問題のある区画道路においては、幅員4 m以上を基本に建築および開発に関する行政との連携を図りながら整備を促進する。整備にあたっては、歩行者の安全性・快適性を高め、高齢者や障害者に配慮した道路網計画を地域の声・要望を活かし、地域積み上げ型で進めていく。



生活道路
(天久クレセント)



生活道路におけるコミュニティ道路
(市道泉崎楚辺西線)

④交差点の改良整備

《施策の方針》

- ◆市内の道路においては、道路容量は足りているものの交差点箇所に右折レーンが設置されず、交通渋滞の原因となっている箇所が存在する。
そのため、ボトルネックとなっている交差点の改良整備を積極的に推進し、より効果的・効率的に交通渋滞の解消を図る。



右折帯が1車線追加された交差点（儀保交差点）

(3) 施策の効果検証

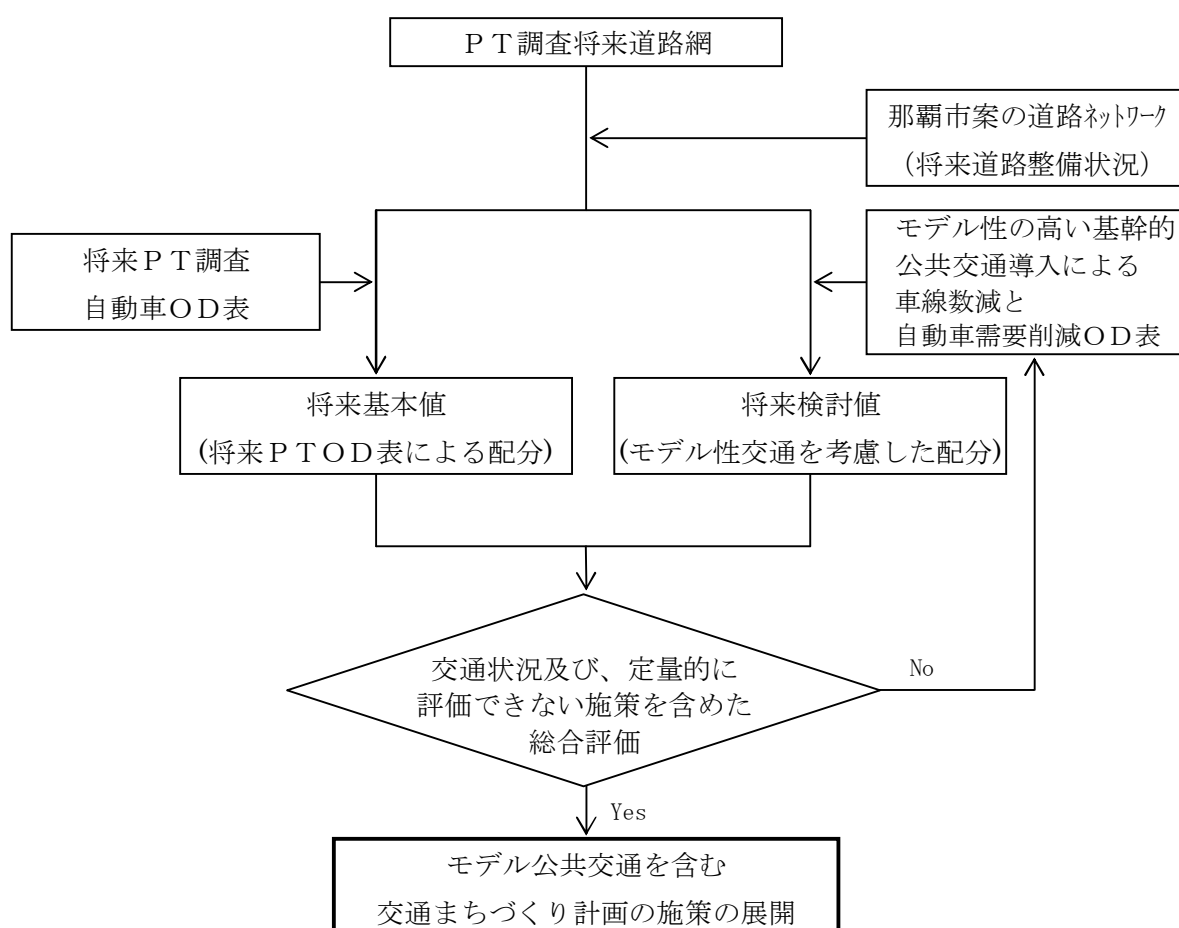
今回、提案した施策を含む将来交通ネットワークが実現した場合にどのような効果・影響が生じるのかについて、将来交通量の予測結果から検証を行う。

その中で、TDM施策等ソフト的な施策をすべて評価することは、現在の交通量の予測手法においては困難であるため、交通ネットワークを主な評価対象とし、簡易的な手法で定量的に検証できるものについては一例として検討するものとする。

1) 予測検討の流れ

中南部都市圏の広域的なマスタープランとなるパーソントリップ（PT）調査で位置付けられた将来ネットワークに、今回那覇市が提案した道路ネットワークを考慮した自動車配分結果を評価対象の将来基本値とし、「モデル性の高い基幹的公共交通」が整備された場合の交通需要の自動車配分結果と照らし合わせ、その効果・影響について、総合的に検証を行う。

なお、検証にあたっては以下のフローに沿って進めていくものとする。

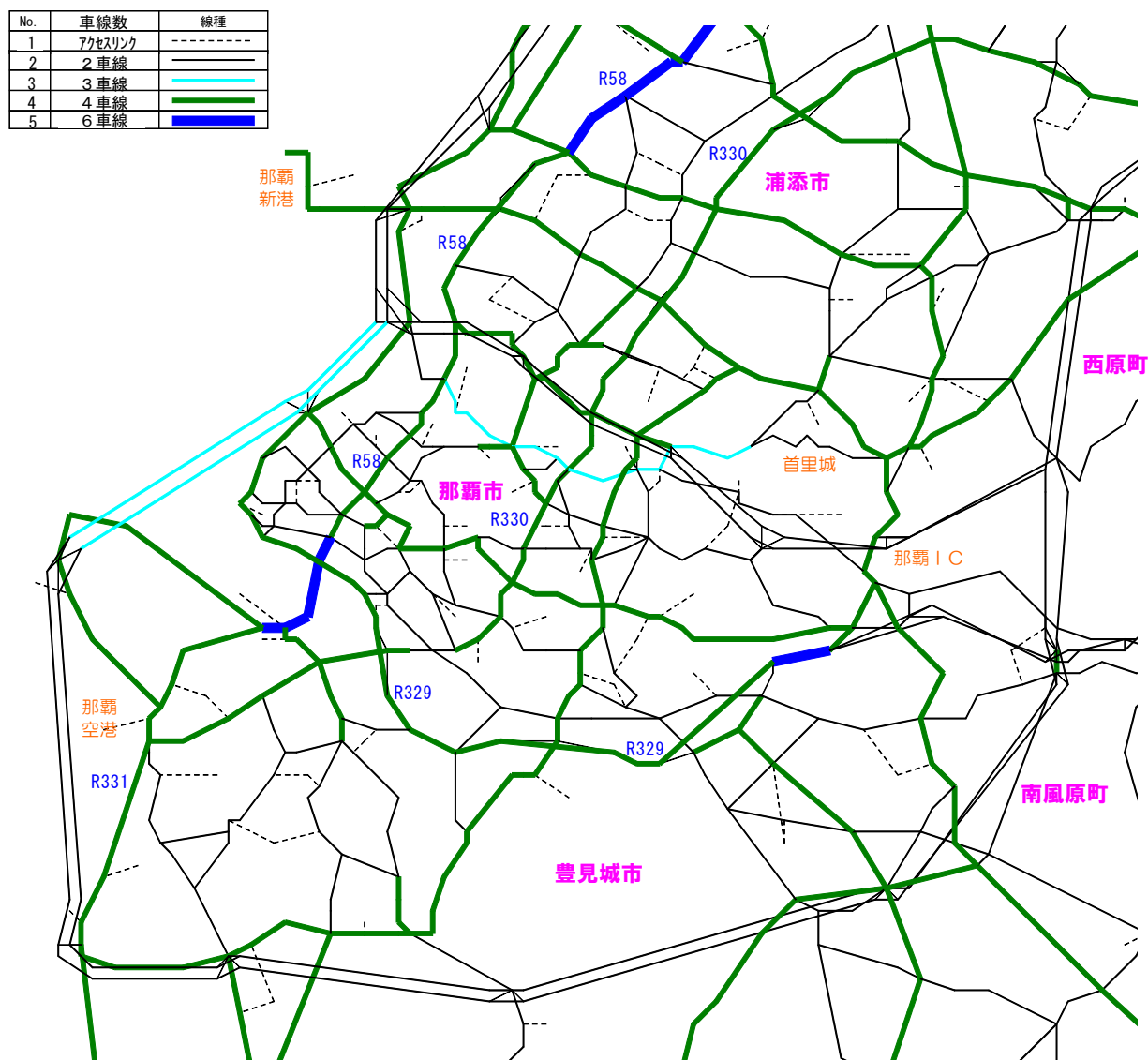


図：将来交通量予測検討の流れ

2) 設定条件の整理

① 将来道路交通ネットワークの設定（将来基本値の道路ネットワーク）

《参考；PTネットワーク（将来道路網）》



図：パーソントリップ調査における将来道路網（H42年）と車線構成

《那覇市提案の道路ネットワーク》（⇒将来基本値を設定する配分ケース）

本検討における将来道路網は、主に幹線道路以上が設定されたパーソントリップ調査における将来道路網設定条件に、那覇市内の主な補助幹線道路を加味し、以下の追加・変更した条件（車線数、整備条件）で設定を行っている。

このネットワーク条件でP T調査の自動車ODを配分したものを将来基本値とする。

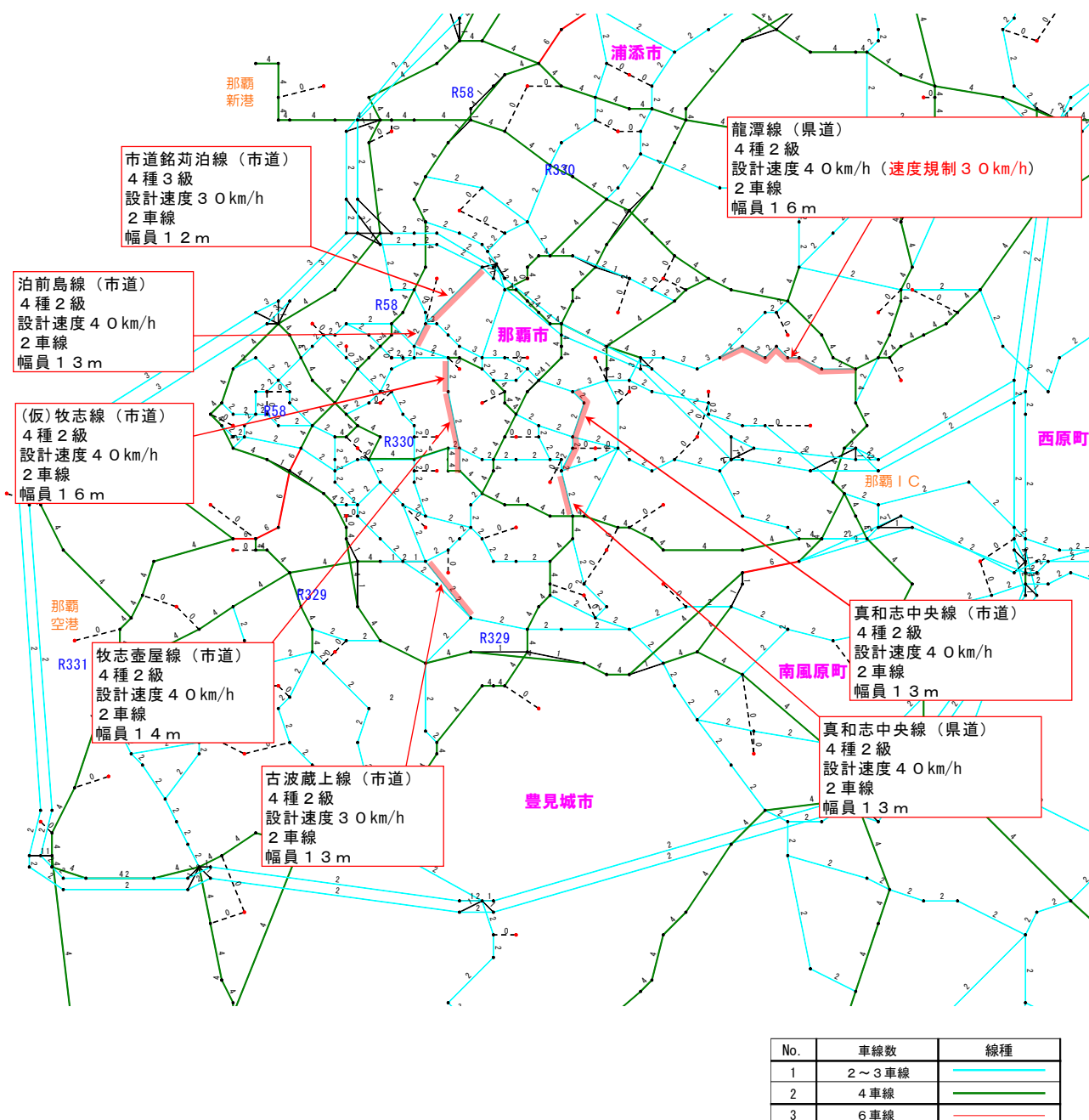
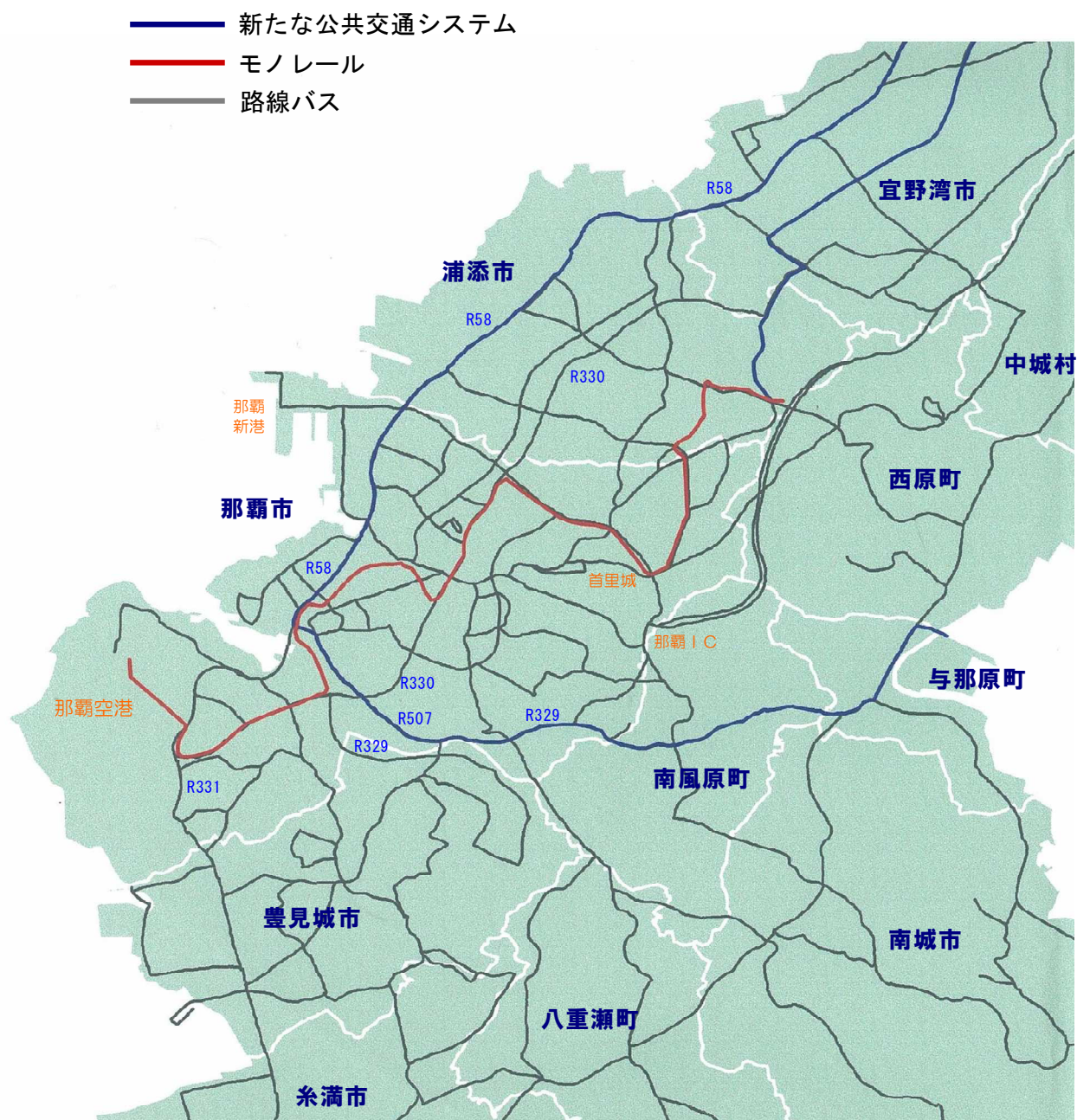


図 本検討における将来道路網（H42年）と車線構成

②将来公共交通ネットワークの設定

《参考；PTネットワーク（公共交通ネットワーク）》



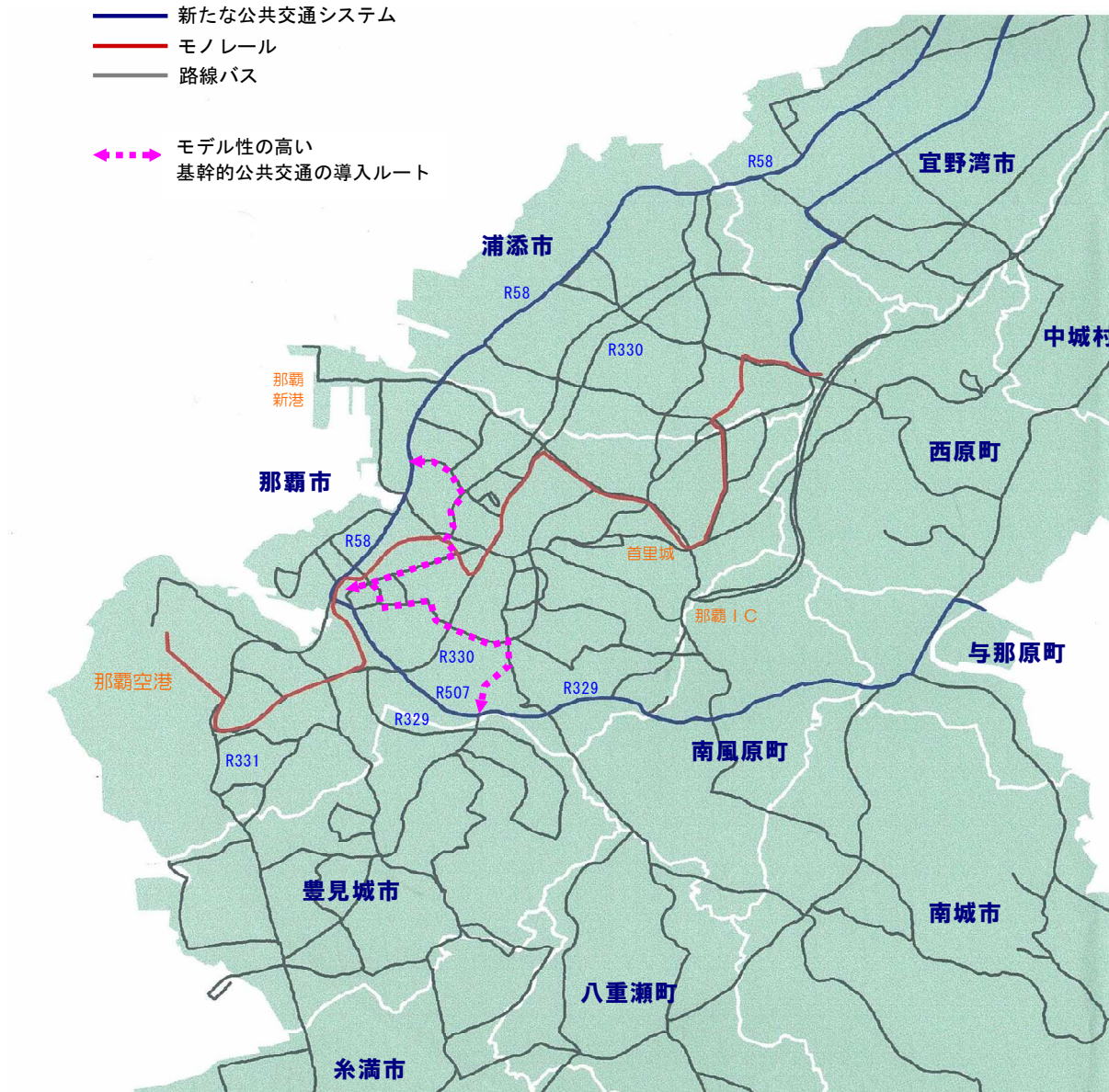
図：パーソントリップ調査における将来公共交通ネットワーク（H42年）

《本検討における那覇市提案の公共交通ネットワーク》

本検討における公共交通ネットワークは、パーソントリップ調査における将来公共交通ネットワーク設定（モノレール延長、新たな公共交通システム）に加え、「モデル性の高い基幹的公共交通」を反映している。

公共交通ネットワーク

- 新たな公共交通システム
 - モノレール
 - 路線バス
- ◀ ● ● ● ▶
- モデル性の高い
基幹的公共交通の導入ルート



図：本検討における将来公共交通ネットワーク（H42年）

③モデル性の高い基幹的公共交通を導入した道路ネットワーク

(⇒将来検討値を設定する配分ケース)

本検討における将来道路網に対して、将来の公共交通ネットワークの「モデル性の高い基幹的公共交通」を反映し、検討ケース道路網を設定した。

「モデル性の高い基幹的公共交通」ルートでは、走行空間確保のために4車線道路を2車線に変更する。

このネットワーク条件で、「モデル性の高い基幹的公共交通」へ転換された自動車ODを配分したものを将来検討値とする。

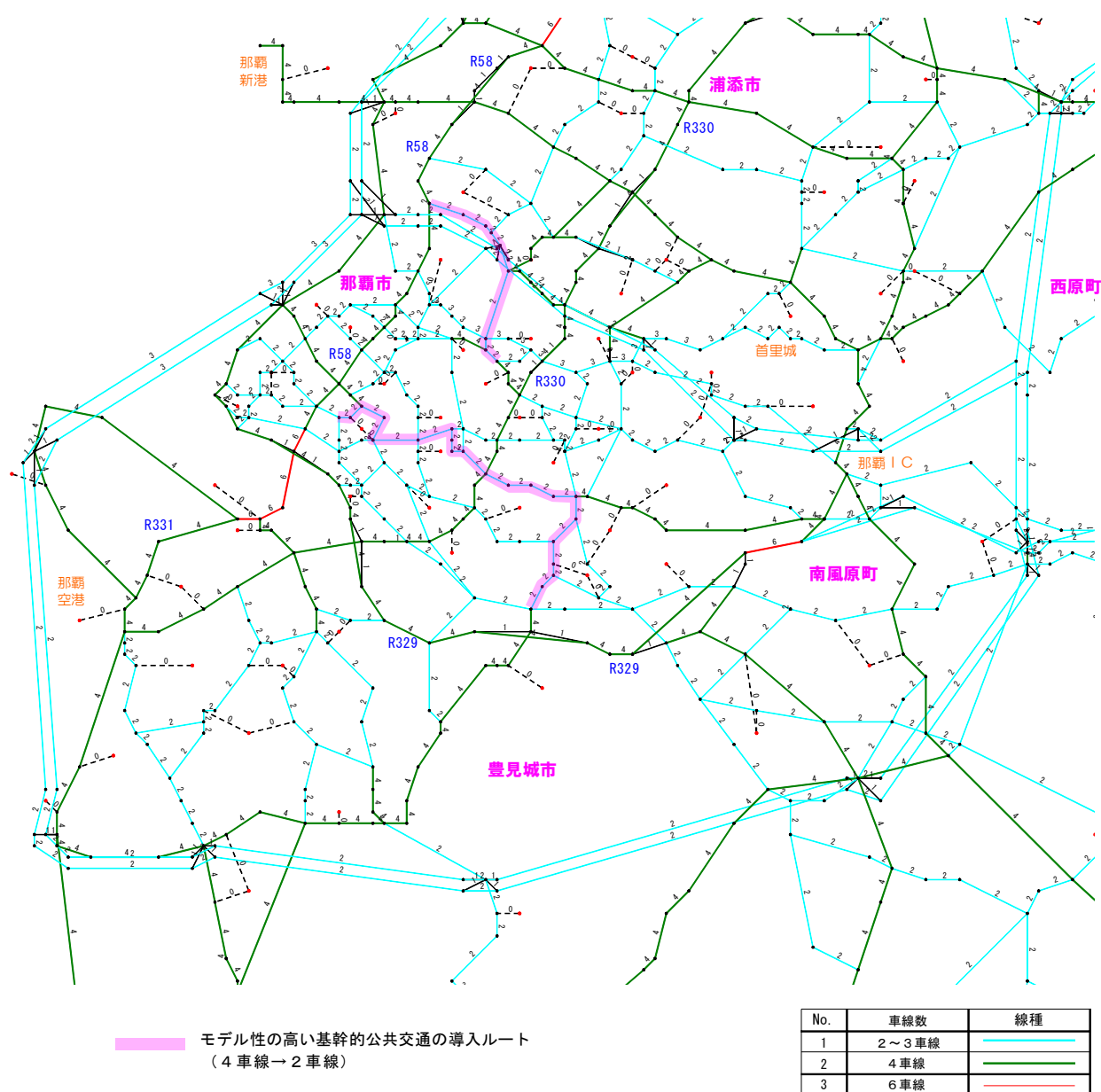


図 本検討における将来道路ネットワーク (H42年)

④将来交通量の推計方法

本検討における将来交通量の予測手法は、P T調査のモデル式とOD表を用いて、「モデル性の高い基幹的公共交通」への分担量を算出する。

また、自動車交通量の配分手法についてもP T調査と同じ利用者均衡配分法を用いて交通量を推計する。

更に、将来道路網に設定される車線数や速度などのリンク条件、高速道路の通行料金、時間評価値などの諸条件についても、P T調査と整合を持たせたものとしている。

＜参考；パーソントリップ調査における交通量推計値＞

◆H18 現況再現値

	那覇市内々		那覇市発着		那覇市関連トリップ		那覇市外々		計	
	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)
モノレール	19,807	3.4	7,358	1.7	27,165	2.7	894	0.1	28,060	1.1
新たな公共交通	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
モデル性の高い基幹的公共交通	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
路線バス	16,970	2.9	23,648	5.5	40,618	4.0	58,743	3.6	99,361	3.8
自動車	305,210	51.9	358,089	82.6	663,299	64.9	1,122,192	69.0	1,785,492	67.4
二輪車	44,430	7.6	29,894	6.9	74,324	7.3	89,248	5.5	163,572	6.2
徒歩	201,723	34.3	14,344	3.3	216,067	21.2	355,177	21.8	571,244	21.6
合計	588,140	100.0	433,333	100.0	1,021,473	100.0	1,626,254	100.0	2,647,729	100.0

◆H42 将来推計値

	那覇市内々		那覇市発着		那覇市関連トリップ		那覇市外々		計	
	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)
モノレール	22,800	3.9	11,522	2.5	34,322	3.3	5,155	0.3	39,477	1.4
新たな公共交通	11,595	2.0	18,196	3.9	29,791	2.9	34,569	1.9	64,360	2.3
モデル性の高い基幹的公共交通		0.0		0.0	0	0.0		0.0		0.0
路線バス	18,205	3.1	17,871	3.9	36,076	3.5	48,593	2.7	84,669	3.0
自動車	281,665	48.3	364,810	79.0	646,475	61.9	1,258,146	69.4	1,904,621	66.7
二輪車	45,371	7.8	30,657	6.6	76,028	7.3	96,547	5.3	172,575	6.0
徒歩	203,036	34.8	18,580	4.0	221,616	21.2	368,843	20.4	590,459	20.7
合計	582,672	100.0	461,636	100.0	1,044,308	100.0	1,811,853	100.0	2,856,161	100.0

将来推計値は現況再現値をベースに算定されているため、将来値の比較は再現値を用いている。

3) 那覇市案の交通ネットワーク導入による効果・影響の検討

①交通量推計結果に対する比較評価の視点

今回提案した交通ネットワークでは、モデル性の高い公共交通を導入することによって自動車からの転換が見込まれる一方で、道路空間の交通容量を低下させているため、将来基本値に対して自動車の走行性等が低下することが予想される。

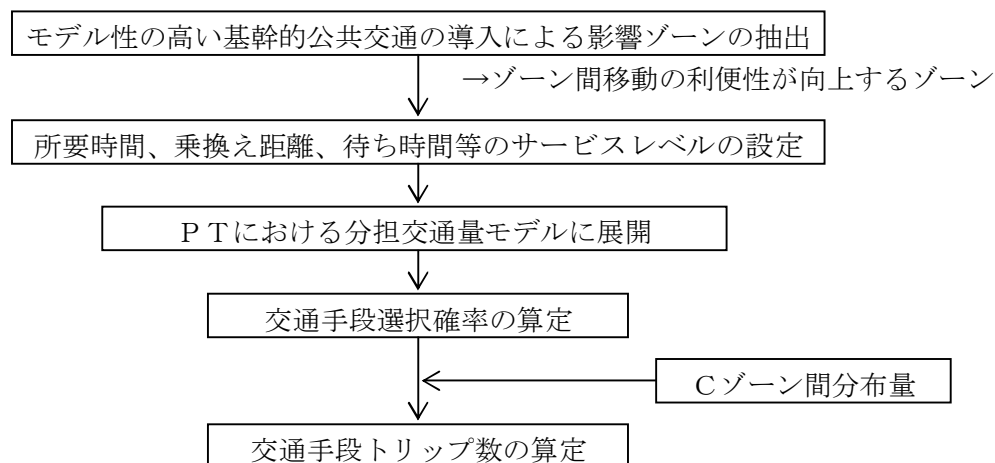
よってここでは、今回提案の交通ネットワークの実現によって、将来基本値に対してどのような効果や影響があるのかを以下の評価視点に着目し検証する。

- I 「目標達成のための施策」で掲げている自動車から公共交通等、他の移動手段への転換が図られているか。(ここで、他の移動手段への転換については、公共交通が代表交通手段として表示されるため、面にはでないが端末利用の徒歩・自転車の利用増も見込まれることが想定できる。)

II 旅行速度や混雑度等の交通特性については、道路交通容量の低下によりどのような影響がでるか。

②モデル性の高い基幹的公共交通機関分担の推計方法

モデル性の高い基幹的公共交通の導入による機関分担の推計は、パーソントリップ調査における分担交通量モデルを用いて、ゾーン間の所要時間や待ち時間等のサービスレベルの設定もパーソントリップ調査に準ずる。



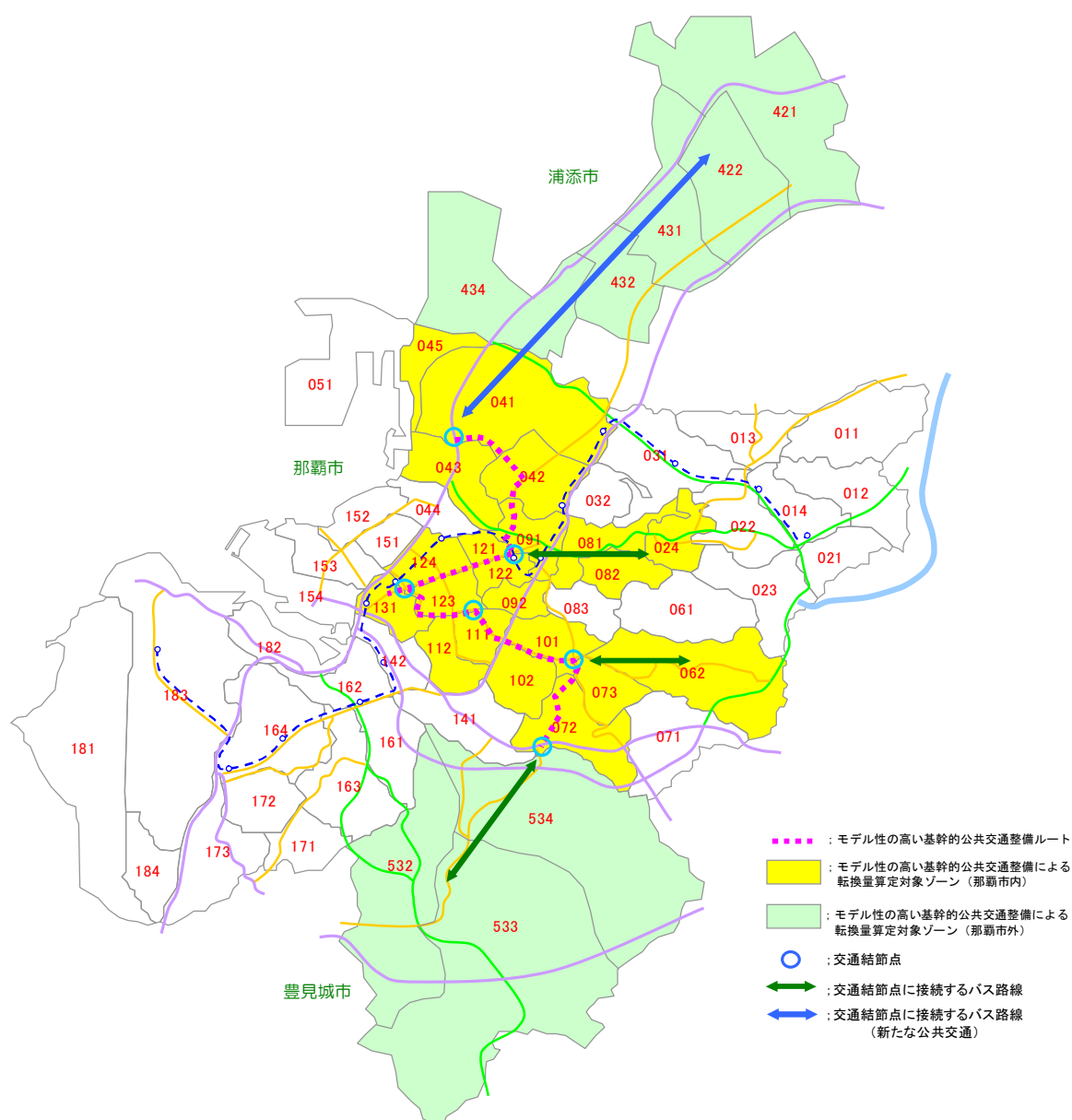
図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による機関分担検討フロー

※ 新たに設定した条件は以下のとおりである。

- ・モデル性の高い基幹的公共交通の速度；トランジットモール区間 10km/h、その他区間 20km/h
- ・待ち時間は一律 5 分（交通結節点での乗り換え時間も同様；PT調査の新交通システムに準拠）
- ・モデル性の高い基幹的公共交通の運賃は 200 円（PT調査の市内線バス同様）
- ・モデル性の高い基幹的公共交通とバス（市内線）相互乗換の際の運賃は半額の 100 円（仮設定）

③検討対象ゾーンの設定

モデル性の高い基幹的公共交通の導入による影響検討ゾーンは、当該交通手段の通過するゾーンとその交通結節点に直接アクセスする路線バスまたは新たな公共交通システムの通過するゾーンとして、下図に示す範囲を設定した。



図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による影響検討ゾーン

④ゾーン間サービスレベル（所要時間と距離）の設定条件

モデル性の高い基幹的公共交通の導入によるゾーン間移動のサービスレベル設定条件は、下図に示す通りとした。

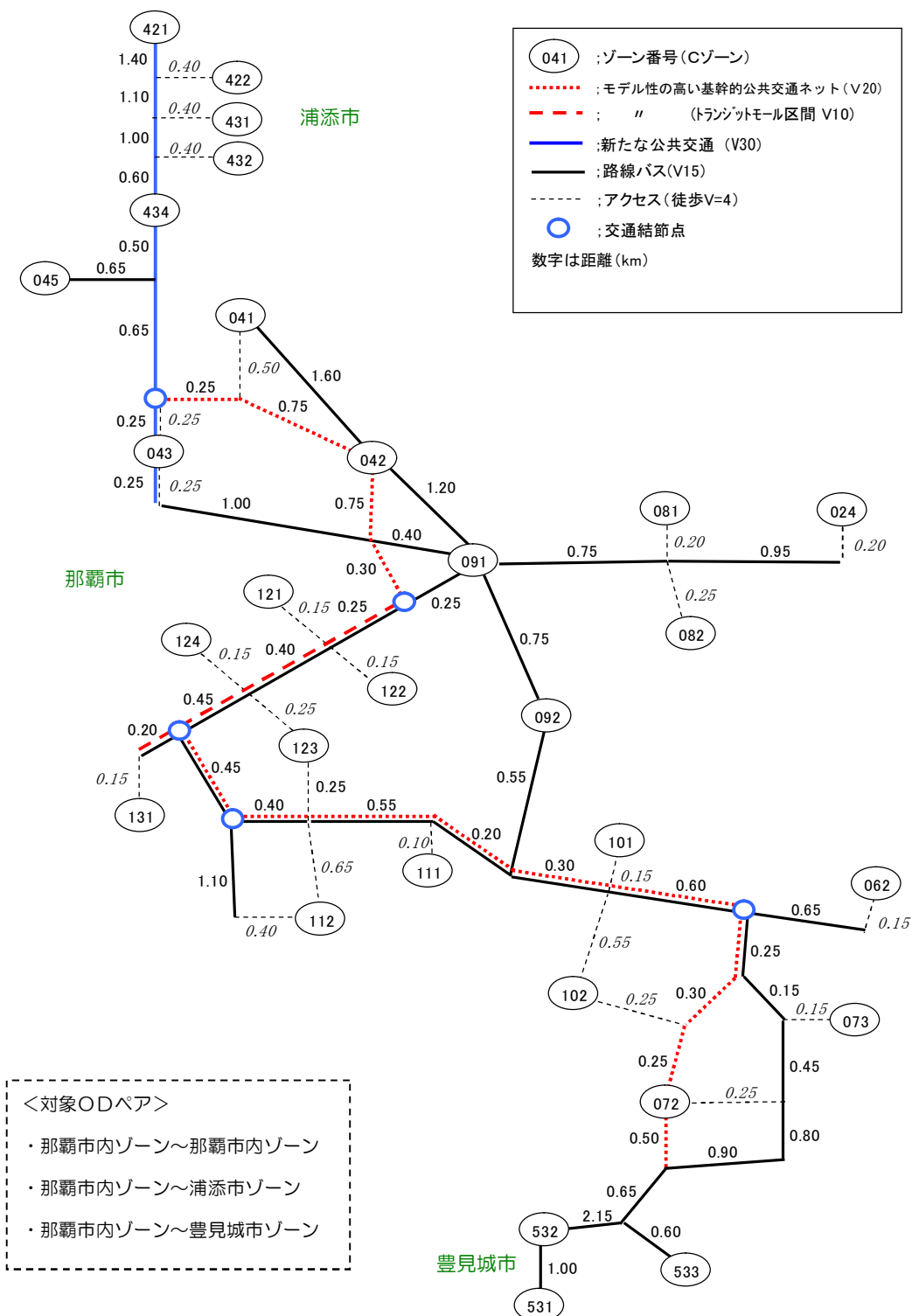


図 モデル性の高い基幹的公共交通の導入によるゾーン間サービスレベル設定根拠

⑤自動車から他の移動手段への転換についての評価

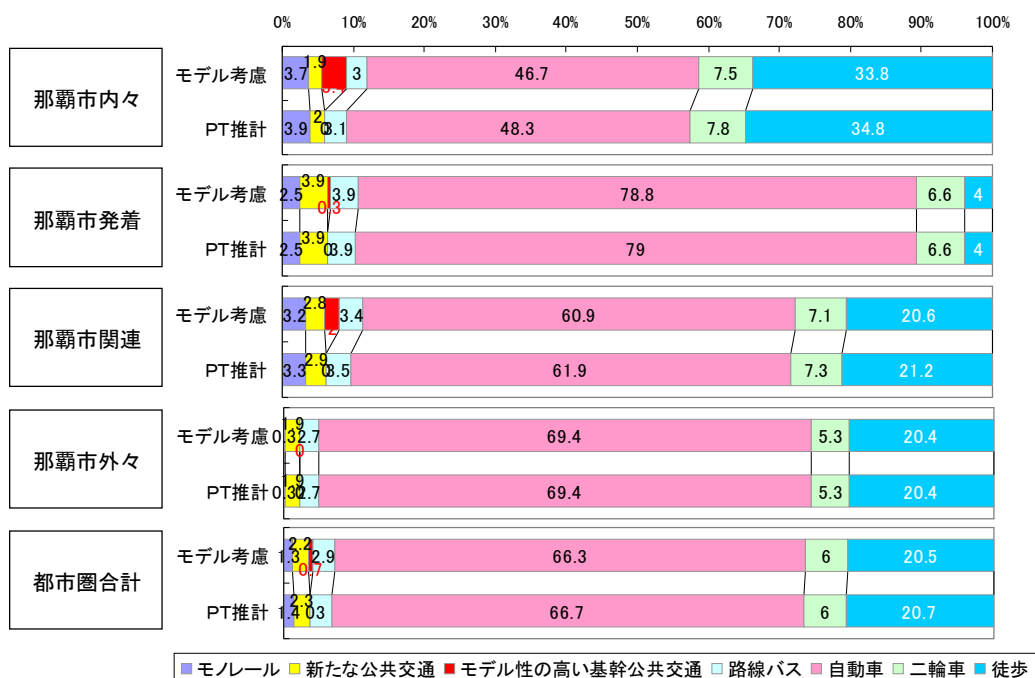
(モデル性の高い基幹的公共交通への転換量の算定結果)

設定した条件により算出したモデル性の高い基幹的公共交通への転換量は、那覇市内々で約 20 千トリップ、那覇市関連で約 21 千トリップとなり、分担率は那覇市内々で 3.4%、那覇市関連で 2.0% となった。

一方で自動車は基本値 (H42 P T 調査推計値) の 646 千トリップから 636 千トリップへと 10 千トリップの削減効果となっている。

◆H42年(モデル性の高い基幹公共交通整備ケース:トランジットモールV10)推計値:トリップ

	那覇市内々		那覇市発着		那覇市関連トリップ		那覇市外々		計	
	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)
モノレール	21,753	3.7	11,502	2.5	33,255	3.2	5,155	0.3	38,410	1.3
新たな公共交通	10,968	1.9	18,135	3.9	29,103	2.8	34,569	1.9	63,672	2.2
モデル性の高い基幹的公共交通	19,896	3.4	1,239	0.3	21,135	2.0		0.0	21,135	0.7
路線バス	17,343	3.0	17,826	3.9	35,169	3.4	48,593	2.7	83,762	2.9
自動車	272,342	46.7	363,916	78.8	636,258	60.9	1,258,146	69.4	1,894,404	66.3
二輪車	43,482	7.5	30,556	6.6	74,038	7.1	96,547	5.3	170,585	6.0
徒歩	196,910	33.8	18,510	4.0	215,420	20.6	368,843	20.4	584,263	20.5
合計	582,694	100.0	461,684	100.0	1,044,378	100.0	1,811,853	100.0	2,856,231	100.0



図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による機関分担率の変化

参考(H42年パーソントリップ調査推計値:トリップ)

	那覇市内々		那覇市発着		那覇市関連トリップ		那覇市外々		計	
	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)	トリップ数 (トリップ)	分担率 (%)
モノレール	22,800	3.9	11,522	2.5	34,322	3.3	5,155	0.3	39,477	1.4
新たな公共交通	11,595	2.0	18,196	3.9	29,791	2.9	34,569	1.9	64,360	2.3
モデル性の高い基幹的公共交通		0.0		0.0	0	0.0		0.0		0.0
路線バス	18,205	3.1	17,871	3.9	36,076	3.5	48,593	2.7	84,669	3.0
自動車	281,665	48.3	364,810	79.0	646,475	61.9	1,258,146	69.4	1,904,621	66.7
二輪車	45,371	7.8	30,657	6.6	76,028	7.3	96,547	5.3	172,575	6.0
徒歩	203,036	34.8	18,580	4.0	221,616	21.2	368,843	20.4	590,459	20.7
合計	582,672	100.0	461,636	100.0	1,044,308	100.0	1,811,853	100.0	2,856,161	100.0

⑥交通量推計結果での交通特性に関する評価

ここでは、将来基本値に対する将来検討値の比較により、今回提案した交通ネットワークの実現による交通特性の変化について評価を行う。

評価の視点は、将来交通量配分結果から得られる指標として、以下の項目を適用する。いずれの項目も、那覇市内の道路区間を対象とする。

なお、パーソントリップ調査の推計値については、参考値として表記する。

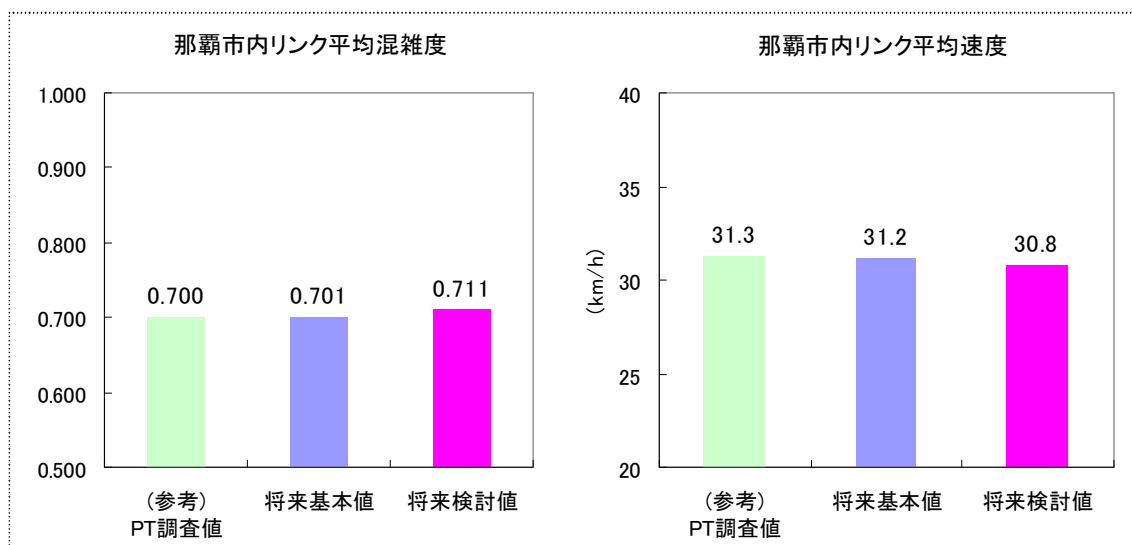
◆評価項目

区分	評価項目	適用指標
交通特性の比較	混雑の低減	那覇市内リンク平均混雑度
	自動車速度の向上	那覇市内リンク平均速度
効率性の比較	自動車走行距離の短縮	那覇市内総走行台キロ
	自動車走行時間の短縮	那覇市内総走行台時
費用面、環境面の効果	移動費用の減少	時間費用と走行経費
	環境負荷の軽減	CO ₂ 削減量
需給バランス改善	リンク別混雑度の低下	リンク別混雑度

<走行環境の比較>

リンク平均混雑度をみると、将来基本値が 0.701 に対して将来検討値では 0.711 と 0.01 高くなっている。リンク平均速度は、将来基本値が 31.2km/h に対して将来検討値では 30.8km/h と 0.4km/h 低くなっている。

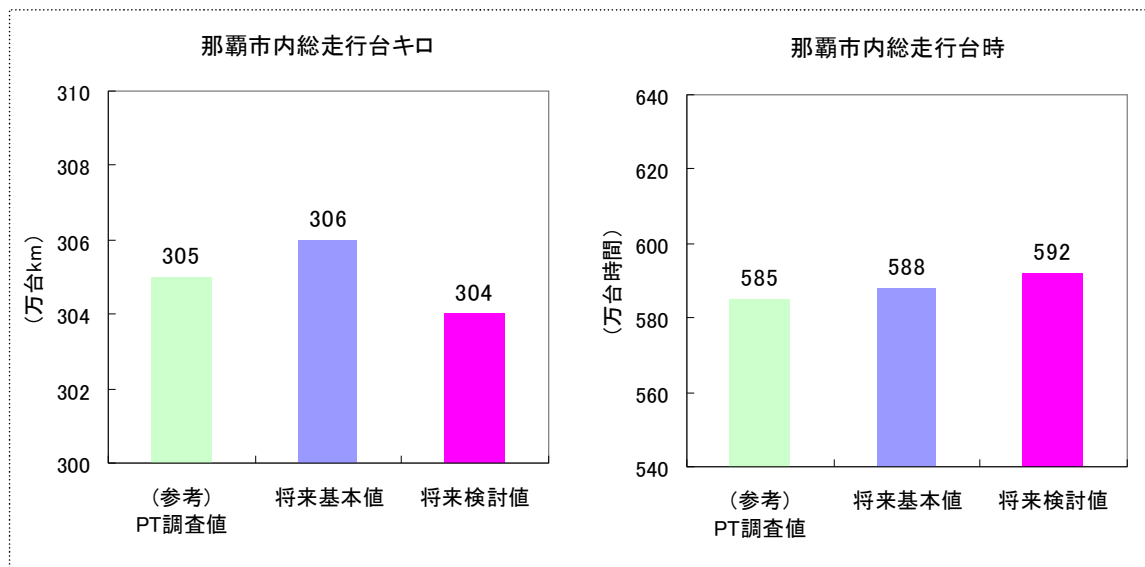
いずれにしても、将来基本値と将来検討値では大差がない。



図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による交通特性の比較

<効率性の比較>

総走行台キロをみると、将来基本値が 306 万台 km に対して将来検討値では 304 万台 km となっており、2 万台 km ほど少なくなっている。総走行台時では、将来基本値が 588 万台時間に対して将来検討値では 592 万台時間となっており、4 万台時間ほど多くなっている。



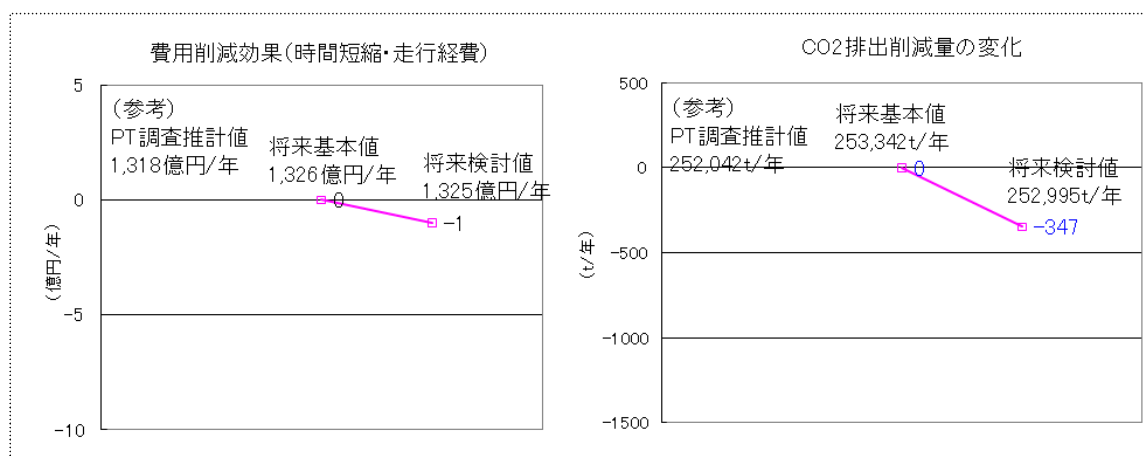
図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による交通状況推計結果

<費用面、環境面の比較>

費用便益比を算定する際の各種原単位（ここでは時間費用・走行費用・CO₂ 排出量を適用）により、各パターンの将来基本値に対する削減量を算出した。

その結果、いずれのパターンでも将来基本値に対して削減効果がみられ、交通量の削減による費用面・環境面の効果は大きい。

※なお、ここでの「費用」には、新たな公共交通システムやモデル性の高い基幹的公共交通の建設コストは含まない。



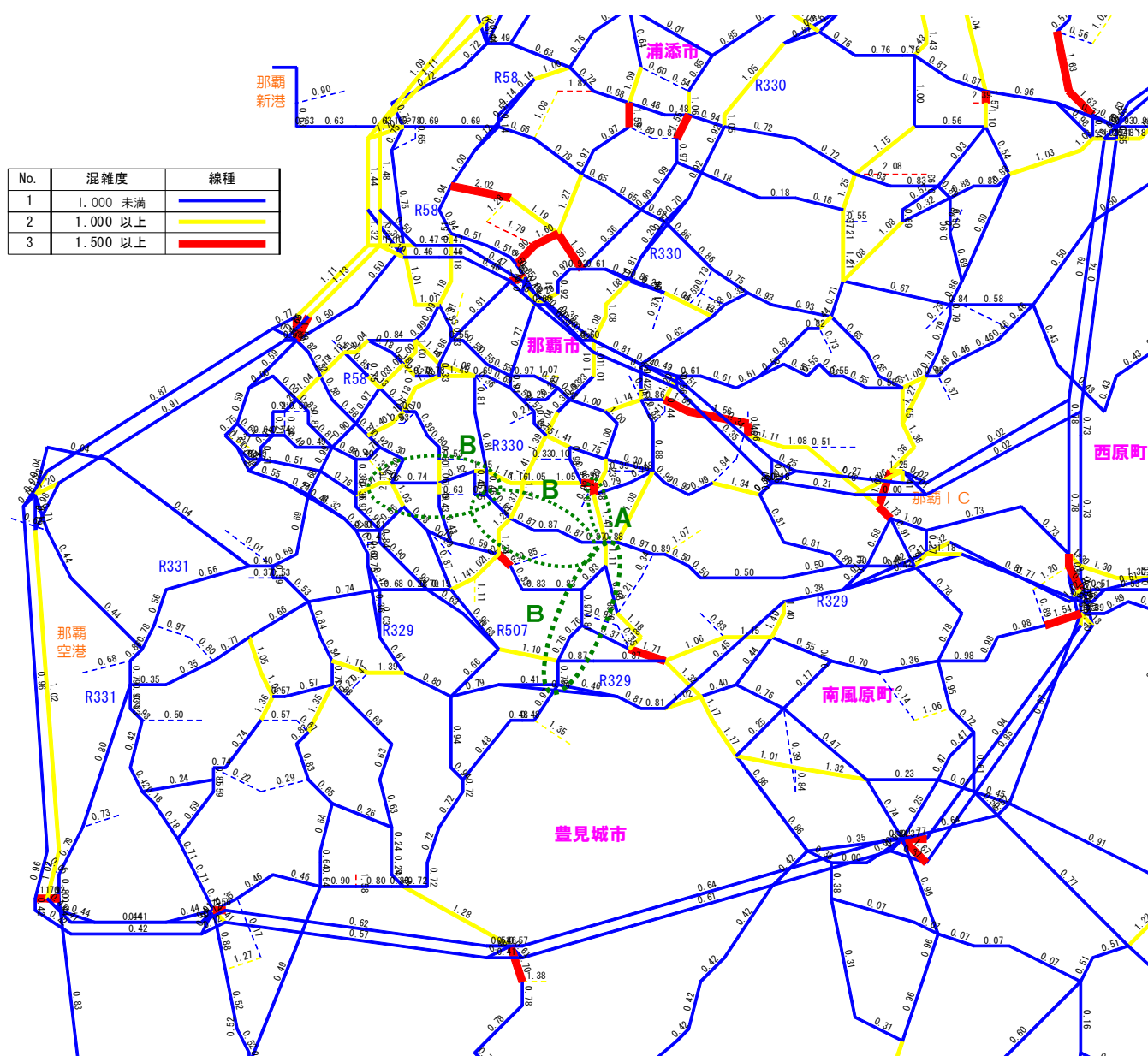
図：モデル性の高い基幹的公共交通の導入による費用・CO₂削減効果比較

＜個別路線に対する評価＞

○将来基本値配分結果のリンク別混雑度

将来道路網による交通量配分結果の混雑状況は、下図のとおりである。

一部区間で混雑度が 1.50 以上の区間がみられるものの、全体的には 1.00 未満の区間が主体となっている。

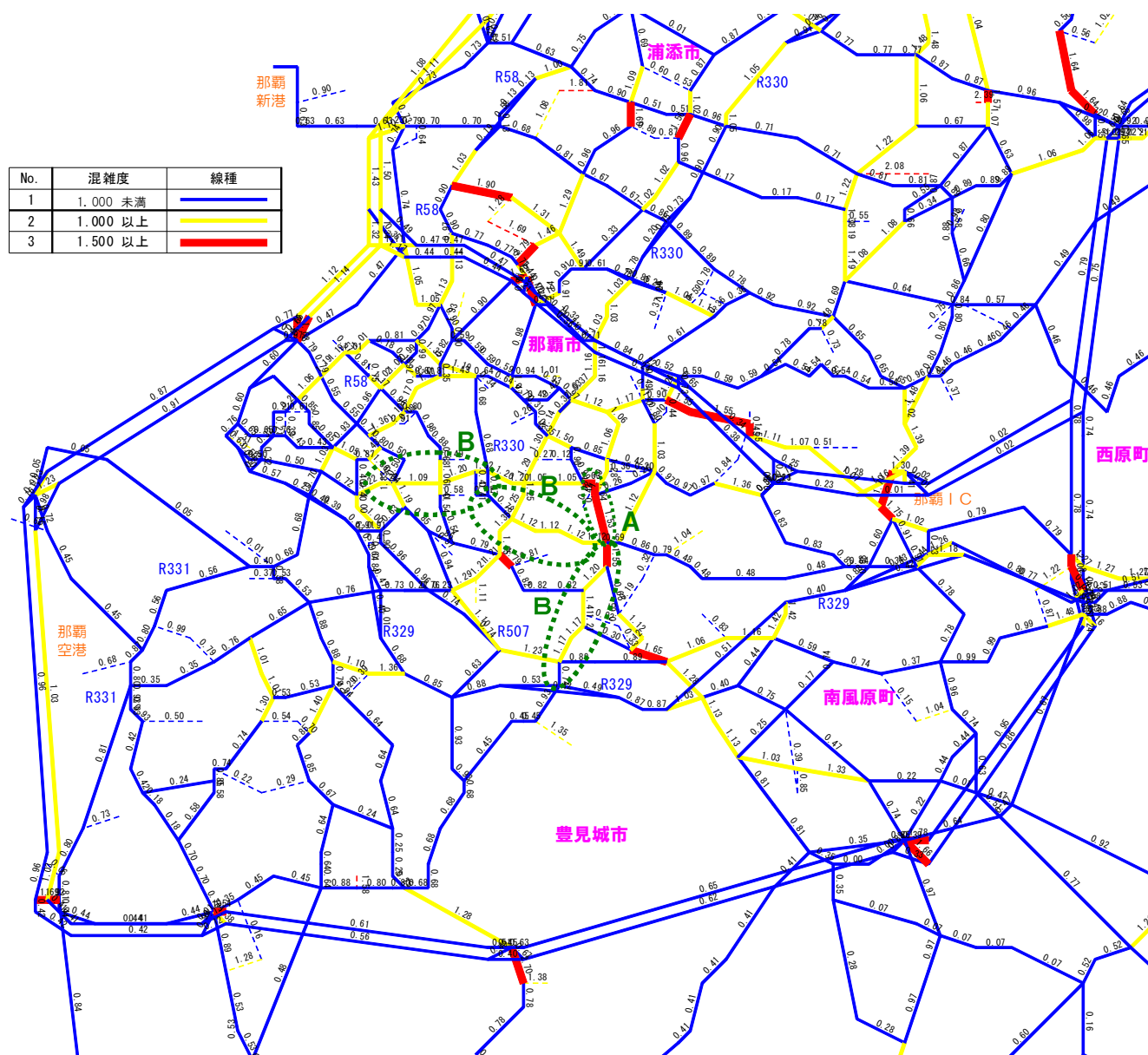


図：将来混雑度図（那覇市案道路網による配分結果＝将来基本値）

○将来検討値配分結果のリンク別混雑度

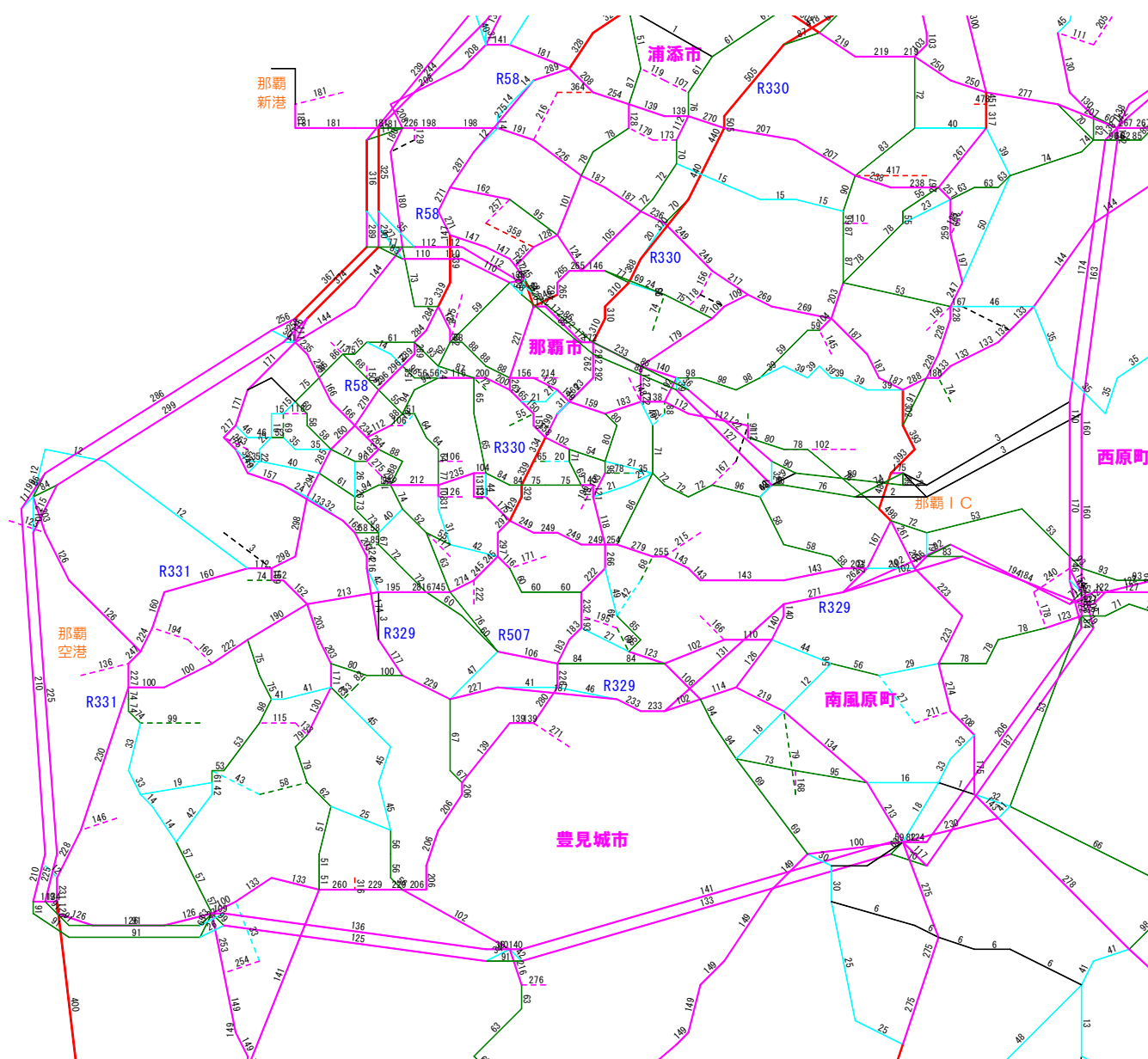
那覇市案の将来道路網による交通量配分結果の混雑状況を将来基本値の将来混雑状況に比べると、モデル性の高い基幹的公共交通のルート（図中B）を車線減としたため、混雑度が若干高くなっている。Aの箇所についても多少その影響（0.06上昇：将来基本値 1.47⇒将来検討値 1.53）が出た結果となっている。

これらの状況の改善を図るため、バス・モノレールの利用促進やモビリティマネジメントの導入など、さらに自動車需要を削減する施策を展開する必要がある。



図：将来混雑度図（那覇市案道路網＋モデル性の高い基幹的公共交通考慮の配分結果＝将来検討値）

参考①：那覇市案道路網による交通量配分結果＝将来基本値

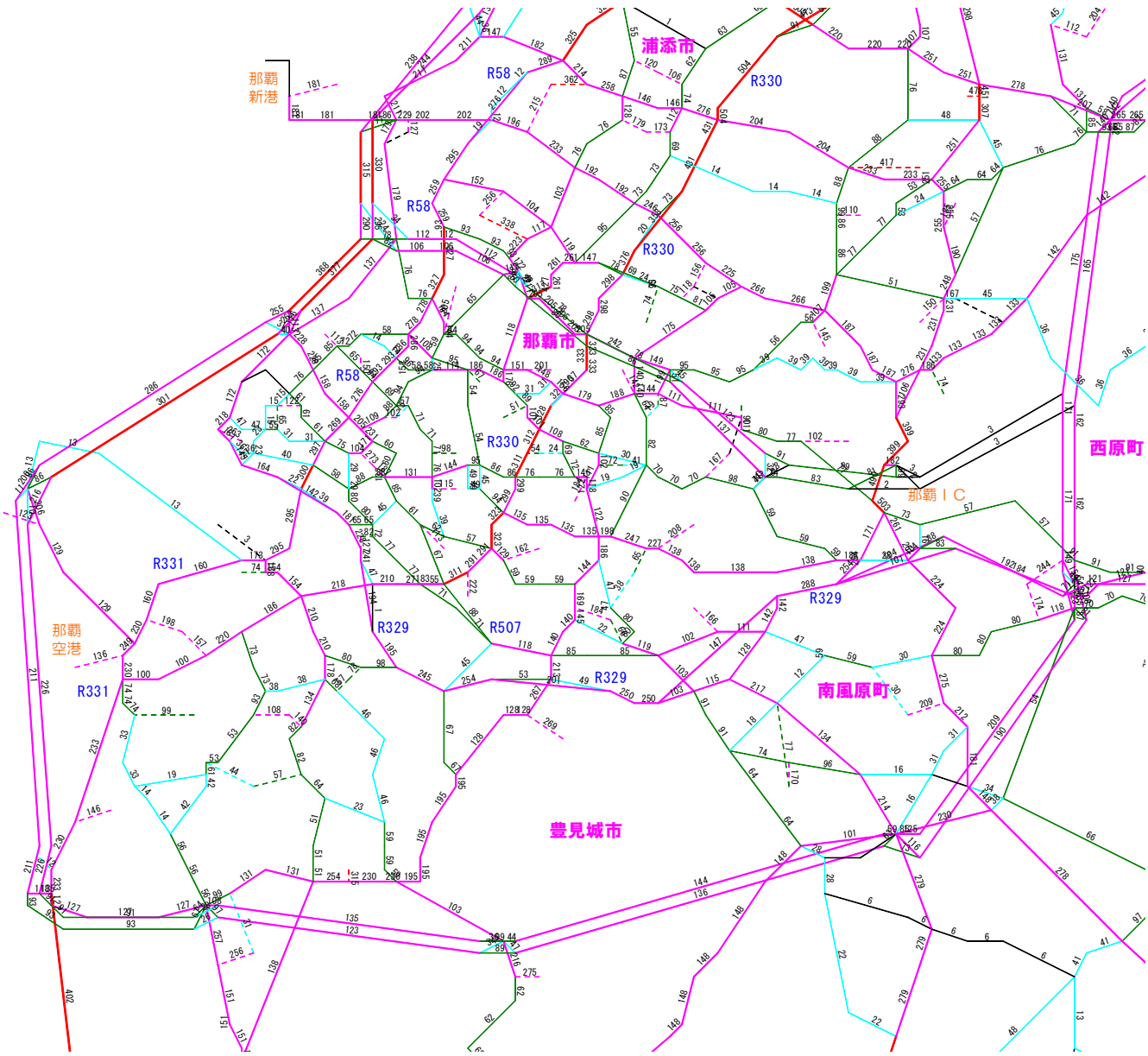


No.	交通量(台/日)	線種
1	0~1,000未満	
2	1,000~5,000未満	
3	5,000~10,000未満	
4	10,000~30,000未満	
5	30,000以上	

図中数字の単位(100台/日)

図：将来交通量図（那覇市案道路網による配分結果＝将来基本値）

参考②；那覇市案道路網にモデル性交通を考慮した交通量配分結果＝将来検討値



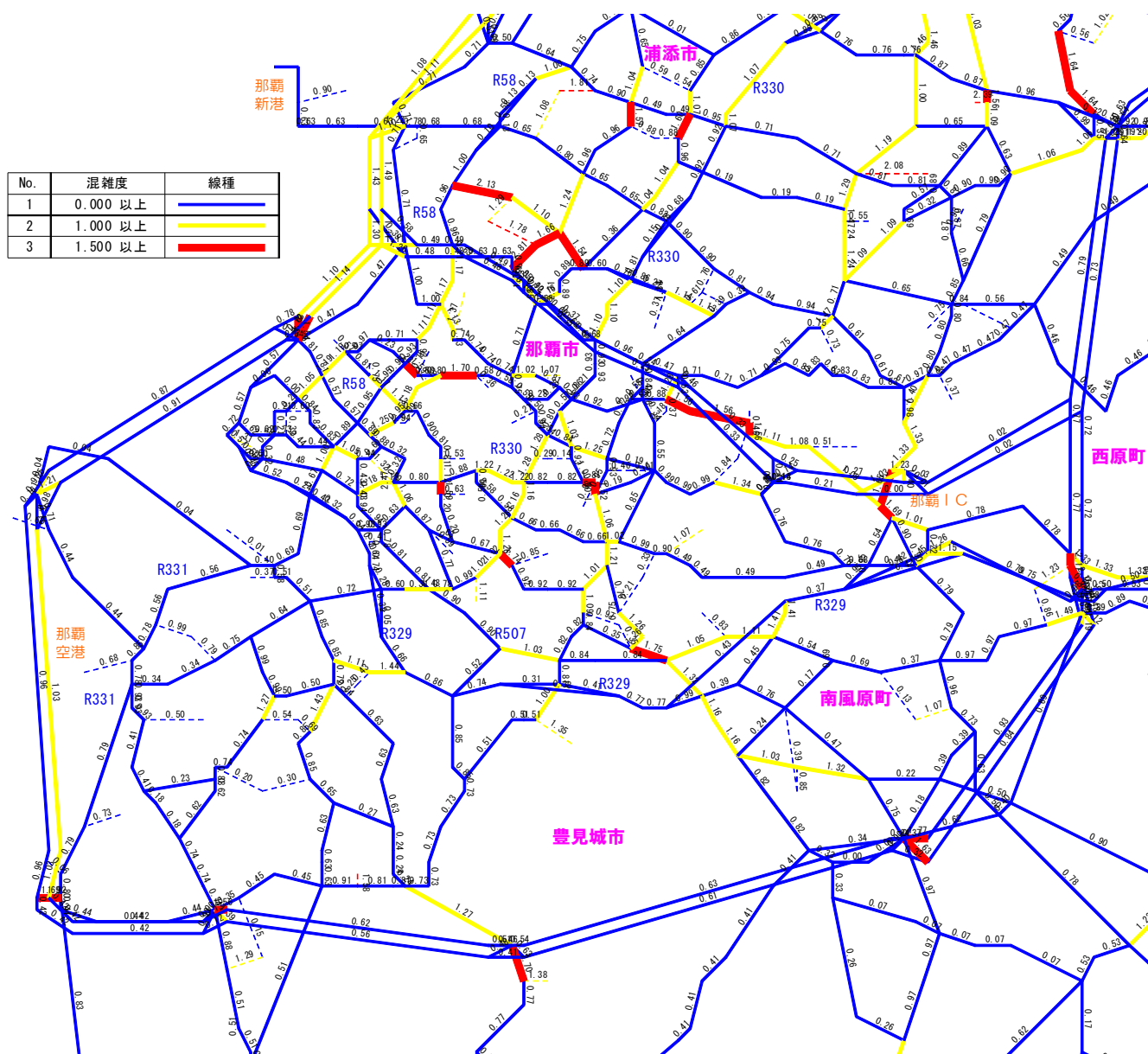
No.	交通量(台/日)	線種
1	0～1,000未満	—
2	1,000～5,000未満	—
3	5,000～10,000未満	—
4	10,000～30,000未満	—
5	30,000以上	—

図中数字の単位(100台/日)

図：将来交通量図（那覇市案道路網＋モデル性の高い基幹的公共交通考慮の配分結果＝将来検討値）

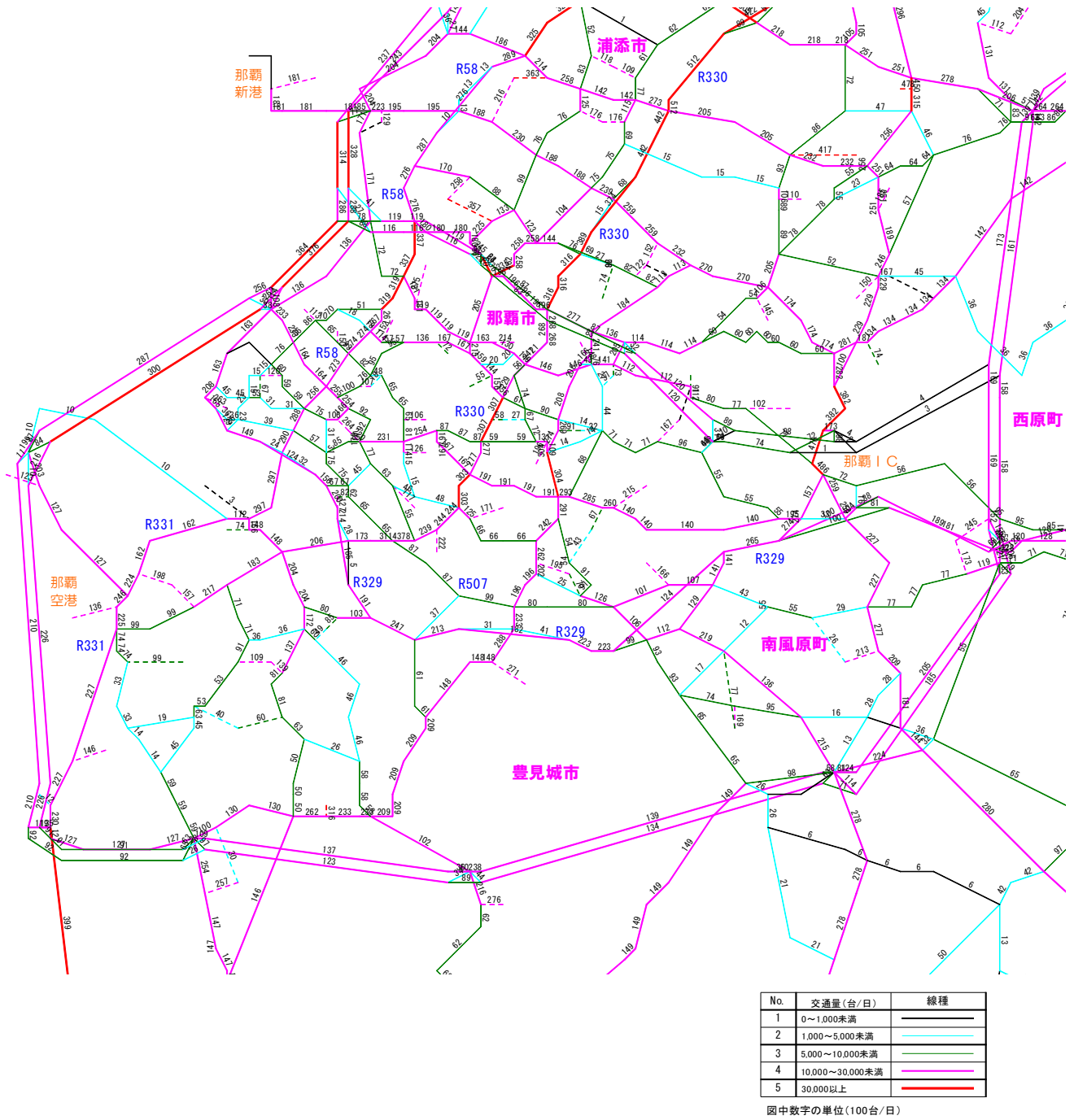
参考③；パーソントリップ調査のリンク別混雑度

ここでは、パーソントリップ調査の混雑度図を示しているが、那覇市で設定した道路ネットワーク（将来基本値）の混雑度と比較すると路線によって若干変化が見られるものの全体的に大きな変化はない。



図：将来混雑度図（P T調査道路網による配分結果）

参考④； パーソントリップ調査の交通量配分結果



図：将来交通量図（PT調査道路網による配分結果）

4) 効果検証のまとめ

- モデル性の高い基幹的公共交通を含めた交通ネットワークが実現することによって、約 21 千トリップ（人）の新たな公共交通需要が見込まれる。
- その半数近くは自動車交通からの転換となっており、「目標達成のための施策」に掲げた自動車からの転換を目指した方針と合致するものである。
- 公共交通全体の分担量は、現況の約 68 千トリップ（再現値）から将来は約 119 千トリップへ約倍増、分担率でも現況の 6.6%から 11.4%の伸びを示し、公共交通の活性化の観点から望ましい結果が得られている。
- 那覇市内々の自動車平均旅行速度や混雑度においては、パーソントリップ調査のネットワークから車線数を減少させた再配分を行った結果、走行面において若干の低下がみられたものの、費用面、環境面については改善効果が見込まれている。
- 徒歩やバス等についてはモデル性の高い基幹的公共交通へ転換によって、代表交通手段としての利用率が低下した結果が示されているが、公共交通端末手段としての徒歩・自転車の利用増が見込まれる。
また、その他の公共交通についても乗り継ぎ利便性が向上されることによって、端末交通手段としての利用増等、数値的に見えない効果が期待でき、それら利用環境の向上策を各交通機関が連携して推進することによって相乗効果が発揮され、公共交通全体の活性化が期待できる。
- 路線毎に着目すると新都心や真和志地域において、混雑度が高い路線が存在しており、その改善が引き続き必要となる。
 - ・それらの地域や道路においては、既に計画的に基盤整備が進められた地域や路線となっており沿線の土地利用も進んでいる。
 - ・そのため、再拡幅等の新たな道路整備により混雑を解消するのではなく、TDMやMM等のソフト的な施策を展開しながら自動車からの転換を図ることが必要である。
 - ・この予測評価においては、これまで提案した交通意識の改革や徒歩、二輪車利用環境の向上、TDM施策等については結果に反映されていない。
 - ・よって新都心地区や真和志地区においては、総合交通戦略でソフト施策を中心とした施策を展開していくことで課題を解消していくこととする。

交通ネットワーク実現による自動車から公共交通への転換効果（那覇市関連トリップ）

	現況値（P74） 【H18 現況再現値】	将来予測結果 （P78）	参考【PT 調査将来 推計結果】
公共交通利用者（人）	67,783	118,662	100,189
公共交通分担率（％）	6.6	11.4	9.6
自動車交通（トリップ）	663,299	636,258	646,475
平均旅行速度（km/h）	13.5*	30.8	31.3
平均混雑度	0.931*	0.711	0.700
費用削減量（億円）	—	－1,240	－1,239
CO ₂ 削減量（％）	—	－14.0	－13.9

*現況道路網による交通量配分値

（参考）

○中南部都市圏全体の公共交通利用率は7.2％となり、広域的な都市交通マスタープランで掲げている10％の将来目標値に近づく結果という。

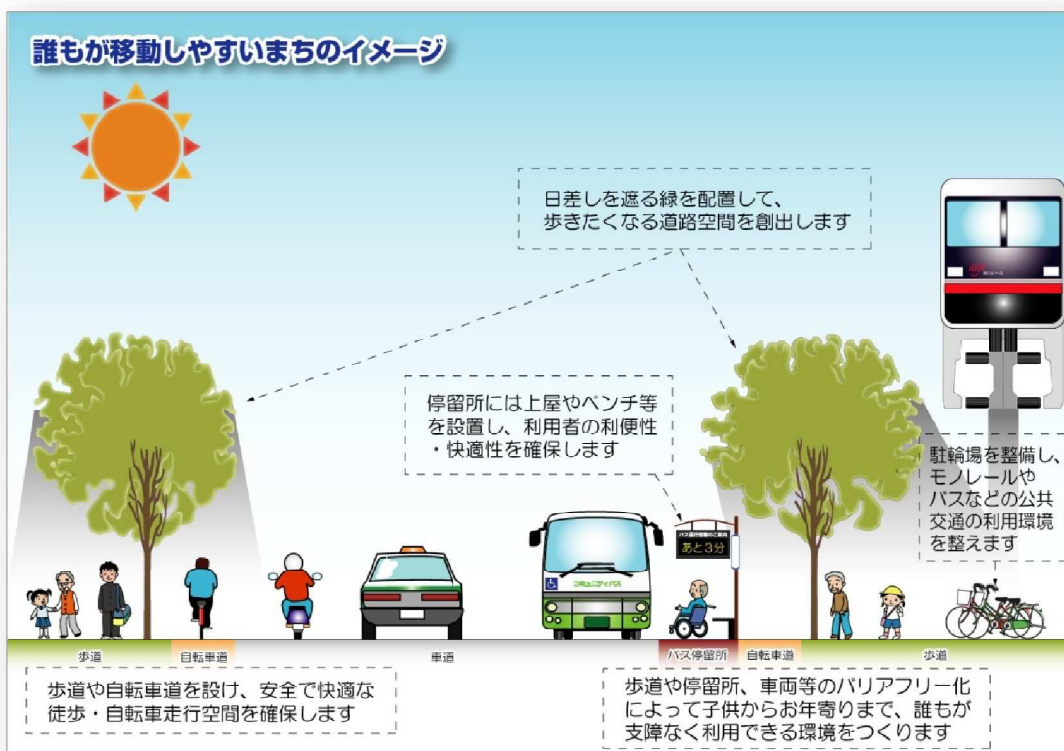
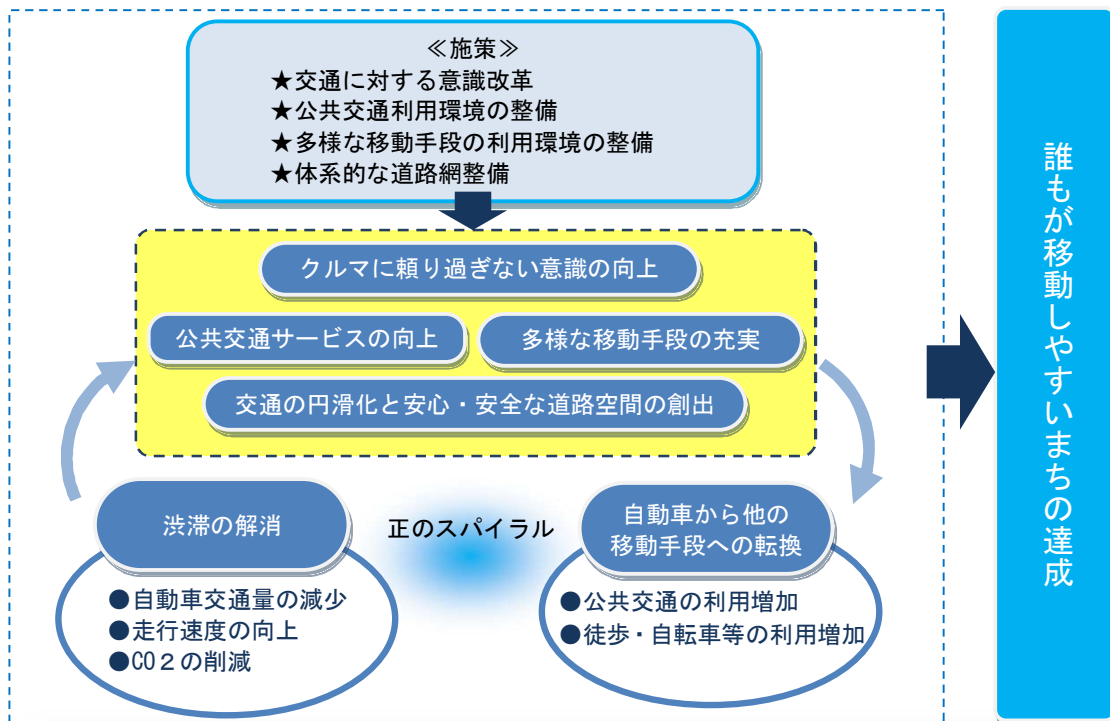
目標値の達成に向けては、他市町村との連携施策の展開や更なるTDM施策の推進が必要となる。

将来検討値の中南部都市圏の結果（中南部都市圏全体）

	現況値 （現況再現値）	将来予測結果	参考（PT 調査将来 推計結果）
公共交通分担率（％）	4.8	7.2	6.6

○これらを総合的に判断すると今回提案した交通ネットワークは、より望ましい交通ネットワークと言え、この交通ネットワーク（P72・73）の構築と各種ハード・ソフト施策を総合的に展開していくことを交通基本計画（マスタープラン）としていく。

【総合的な施策の実施から効果発現までの展開】



5) 更なる効果発現のための施策の推進について

前述のとおり、これまで提案した施策のすべてが定量的評価に反映されている訳ではない。そのため、ここではTDM施策等の取り組みによる削減効果を例示して挙げてみることにする。

①公共交通利用環境、歩行者・自転車利用環境等の改善による短トリップ自動車交通の他の手段への転換

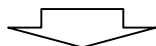
*自動車短トリップの1割が他の手段に転換とした場合の試算

《那覇市内々トリップへの効果》

那覇市内々交通における全目的自動車の短トリップ数を抽出

全目的自動車短トリップ数(5km未満) = 161,796 トリップ

(短トリップ割合は現況値を採用)



●自動車需要の削減量=約 16,180 トリップ
(那覇市内々272,342 トリップに対して 5.9%削減)

*那覇市発着交通は基本的に中～長トリップとなるため、ここでは割愛する。

②1人乗りの通勤目的の自家用車を対象として、他の交通手段への転換や相乗りの促進による自動車交通量の削減

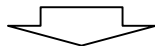
*1人乗りの通勤自動車の1割が他の交通手段や相乗りを実施した場合の試算

《那覇市発着トリップへの効果》

那覇市発着交通における通勤目的の自動車トリップ数を抽出

通勤目的自動車トリップ数=75,114 トリップ

うち1人乗り 64,598 トリップ(1人乗りの割合 86%; 8時台那覇市着人数ベース値を適用)



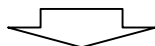
●自動車需要の削減量=約 12,920 トリップ(6,460×2; 帰宅分を考慮)
(那覇市発着 363,916 トリップに対して 3.6%削減)

《那覇市内々トリップへの効果》

那覇市内々交通における通勤目的の自動車トリップ数を抽出

通勤目的自動車トリップ数=33,886 トリップ

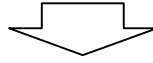
うち1人乗り 29,142 トリップ(1人乗りの割合 86%; 8時台那覇市着人数ベース値を適用)



●自動車需要の削減量=約 5,828 トリップ(2,914×2; 帰宅分を考慮)
(那覇市内々272,342 トリップに対して 2.1%削減)

③モデル性の高い基幹的公共交通の運行頻度・料金水準の工夫による利用促進

*モデル性の高い基幹的公共交通の料金半額（200 円→100 円）とした場合の試算
パーソントリップ調査における分担交通量モデル（機関分担率モデル式）を適用



《那覇市内々トリップへの効果》

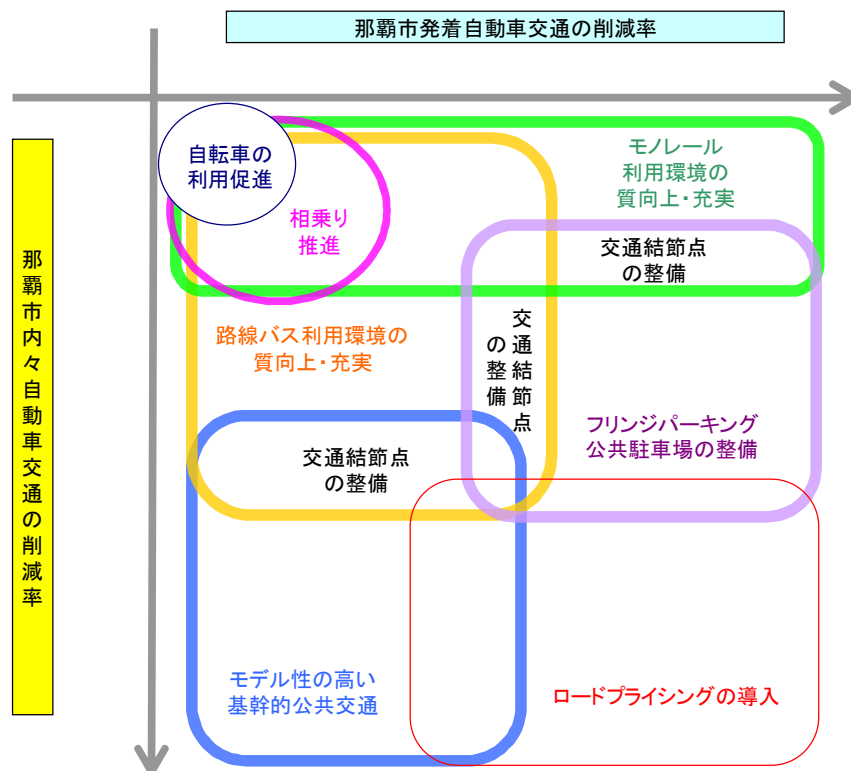
- 利用者数の増加率＝1.47 倍
- 自動車需要の削減量＝約 4,383 トリップ
(那覇市内々272,342 トリップに対して 1.6%削減)

《那覇市発着トリップへの効果》

- 利用者数の増加率＝1.41 倍
- 自動車需要の削減量＝約 363 トリップ
(那覇市発着 363,916 トリップに対して 0.1%削減)

今回例示した施策は、数多くある定量的に評価できない施策の中
の一例であり、このような施策を組み合わせ、総合的に展開してい
くことで、より高い効果が期待される。

◆参考；自動車交通削減のためのTDM施策の適用概念



(4) 今後の展開について

本計画を着実に推進していくために、施策の達成状況を図るための目標値を設定するとともに、計画の進行状況を定期的にチェックしながら、適正に評価・検証・見直しを図っていく体制を構築する。

1) わかりやすい目標値の設定

前述した各施策に取り組むことにより、基本目標の「誰もが移動しやすいまちをつくる」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する。

<わかりやすい目標値一覧>

①	市民の交通環境についての満足度	現状値	目標値
		14.4% (2008 年)	50.0%以上 (2030 年)
②	歩行者交通量	現状値	目標
		市内の道路（県道以上）の 主要観測点における歩行者交通量 (2005 年)	現状より増 (2030 年)
	自転車交通量	現状値	目標
		市内の道路（県道以上）の 主要観測点における自転車交通量 (2005 年)	現状より増 (2030 年)
③	公共交通利用者数	現状値	目標値
		1,894 万人／年 (2006 年)	3,788 万人／年 (2030 年)
	那覇市民 一人あたりの週間 公共交通利用回数	現状値	目標値
		1.2 回/週 (2006 年)	2.3 回/週 (2030 年)
④	道路の緑化量	現状値	目標値
		37.40ha (2007 年)	61.15ha (2030 年)
⑤	車の走行速度	現状値	目標値
		14km/h (2005 年)	20km/h 以上 (2030 年)
⑥	CO ₂ 排出量	現状値	目標値
		400 千 t -CO ₂ /年 (2000 年)	247 千 t -CO ₂ /年【-38%】 (2030 年)

①市民の交通環境についての満足度

《指標の設定理由》

⇒「誰もが移動しやすいまち」は、あらゆる立場の人が移動しやすいということであり、実際の利用者が「移動しやすくなった」と感じられるかが重要となる。従って、各施策を実施した結果、総合的に「誰もが移動しやすいまち」が実現されたかをはかる指標として「市民の交通環境についての満足度」を指標として設定する。

《目標値の設定》

⇒20 年後には市民の半数以上が交通環境に対して満足することをめざし、「満足度 50.0%」を目標値として設定する。

指標	現状値	目標値
市民の交通環境についての満足度	14.4%※ (2008 年)	50.0%以上 (2030 年)
	把握方法	
	◆市民意向調査により把握（平成 22 年度より提案）	
	※「設問：公共交通の利用しやすいしくみづくりや自動車交通量の抑制対策の満足度」における「選択項目：満足、やや満足」の回答割合	

②歩行者・自転車交通量

《指標の設定理由》

⇒公共交通への利用転換を図るとともに、歩行者・自転車への利用転換を図ることは「人中心のまち」の実現のためには重要となる。したがって、「人中心のまち」への転換が進んでいるかをはかる指標として、公共交通利用者数とともに「歩行者・自転車交通量」を目標指標として設定する。

《目標値の設定》

⇒今回実施した将来交通量推計結果からは、歩行者・自転車量が正確に反映できないため（公共交通に転換する方の多くは徒歩、自転車で駅やバス停留所にアクセスする等）、自転車・徒歩の分担率が名目上低くなる。しかしながら、駅やバス停留所までのアクセスに係る徒歩・自転車量の増加や、短距離自動車トリップの徒歩・自転車への転換を見込み、歩行者・自転車量が現状よりも増加することを目標とする。

指標	現状値	目標
歩行者 交通量	市内の道路（県道以上）※の主要観測点 における歩行者交通量 (2005 年)	現状より増
	把握方法	
	◆交通に関する統計（道路交通センサス）により把握	
	主要国道の市内区間における平日 12 時間歩行者交通量（路線ごとに交通量の最小値区間を対象）	
指標	現状値	目標
自転車 交通量	市内の道路（県道以上）※の主要観測点 における自転車交通量 (2005 年)	現状より増
	把握方法	
	◆交通に関する統計（道路交通センサス）により把握	
	主要国道の市内区間における平日 12 時間自転車交通量（路線ごとに交通量の最小値区間を対象）	

※道路交通センサス対象路線

③公共交通利用者数

《指標の設定理由》

⇒「誰もが移動しやすいまちづくり」に向けては、公共交通への利用転換を図ることにより自家用車利用を抑制させていくことが特に重要である。本市においては、県内唯一の軌道系交通であるモノレールが市内移動を支える骨格的役割を担っているとともに、細かな市内バスネットワークが形成されており、自家用車からの転換を図る上での受け皿となる移動手段として、利用促進が求められる。したがって、基本目標の達成度を図る指標として、那覇市総合計画においても指標となっている「公共交通利用者数」を設定する。

なお、今後新たに導入が予定されている「新たな公共交通システム」「モデル性の高い基幹的公共交通」も含め、公共交通全体として設定していく。

《目標値の設定》

⇒今回設定した交通ネットワークを基にした将来交通量推計結果から導き出した推計値「20年後の市内公共交通の分担率」の伸び率から設定する。

指標	現状値	目標値
公共交通利用者数	1,894 万人／年 (2006 年)	3,788 万人／年※ (2030 年)
	把握方法	
	◆市内線バス・モノレールの利用実績（那覇市統計書等の報告資料）より把握	
	それぞれの年間利用者数	

※目標値の算出式：1,894 万人×2（将来の交通シミュレーション結果から算出した公共交通分担率の増加割合:6.3%→12.0% 那覇市内々交通）

※目標値の公共交通利用者数には、今後導入が予定されている「新たな公共交通システム・モデル性の高い基幹的公共交通」を含める。

指標	現状値	目標値
那覇市民 一人あたりの週間 公共交通利用回数	1.2 回/週 (2006 年)	2.3 回/週 (2030 年)
	把握方法	
	◆「公共交通利用者数」と総人口（住民基本台帳）から単純換算	
	算出式：年間利用者数÷那覇市人口（31 万人）	

④道路の緑化量

《指標の設定理由》

⇒徒歩・自転車利用の促進に向けては、利用者が移動手段として選択できるような快適な空間づくりが必要であり、特に高温多湿や強い日差し等、沖縄特有の気象条件を考えると、緑が豊かでうるおいのある空間づくりが重要となる。また、公共交通利用促進に向けても、利用者の主なアクセス手段となる歩行者環境整備が重要である。したがって、那覇市緑の基本計画の指標ともなっている「道路の緑化量」を指標として設定する。

なお、那覇市緑の基本計画においては、道路の緑化推進として、幹線道路や生活道路、歴史的文化資産を結ぶ散歩道等を緑化推進していくとしている。

《目標値の設定》

⇒緑の基本計画において目標値として設定されている「61.15ha」と整合を図る形で、本計画においても目標値として設定する。

指標	現状値	目標値
道路の緑化量	37.40ha (2007 年)	61.15ha (2030 年)
	把握方法	
	◆経年調査により把握	

⑤車の走行速度（旅行速度）

《指標の設定理由》

⇒渋滞が解消されると交通量が減少するとともに車の走行速度が上がり、実際に運転していても流れがスムーズであると渋滞と感じにくい。従って、課題の1つである「渋滞解消」の達成度をはかる目標指標として、利用者が渋滞解消を最も実感しやすい「走行速度（旅行速度）」を指標として設定する。なお、設定対象は那覇市内における混雑時旅行速度*とする。

※朝のラッシュ時間帯（7～9時）または夕方のラッシュ時間帯（17～19時）に計測された旅行速度

《目標値の設定》

⇒警察庁・国土交通省が共催する「トラフィック・インフォメーション・コンソーシアム」における「道路交通情報の提供の在り方に関する基本的考え方（H14年、警察庁交通局・国土交通省道路局）」を踏まえ、自動車専用道路以外の道路において「混雑」の判断基準値となる「旅行速度 20km/h」を上回ることを目標値として設定する。

指標	現状値	目標値
車の走行速度 （那覇市内における 朝夕ピーク時の走行 速度）	14km/h (2005 年)	20km/h 以上 (2030 年)
	把握方法	
	◆道路交通センサスにより把握	

⑥CO₂ 排出量

《指標の設定理由》

⇒地球温暖化の防止に向けては、CO₂ 排出量の削減が強く求められており、那覇市においても環境基本計画を策定し、環境に配慮したまちづくりを推進しているところである。したがって、公共交通や自転車、徒歩への転換を図ることはCO₂ の排出量削減にもつながるため、環境負荷軽減の成果を測る指標として広く用いられている「CO₂ 排出量」を指標として設定する。

《目標値の設定》

⇒那覇市地球温暖化対策アクションプランにおいて、運輸部門のCO₂ 排出削減目標値が設定されているため、本計画においても同プランと整合を持たす。

指標	現状値	目標値
【運輸部門】 CO ₂ 排出量	400 千 t -CO ₂ /年 (2000 年)	247 千 t -CO ₂ /年【-38%】 (2030 年)
	把握方法	
	◆那覇市地球温暖化対策アクションプランにおいて把握	

※目標値には、自動車交通量の減少以外にも、電気・ハイブリッド自動車等の普及や、燃料等の技術革新によるCO₂ 削減効果も考慮されている。

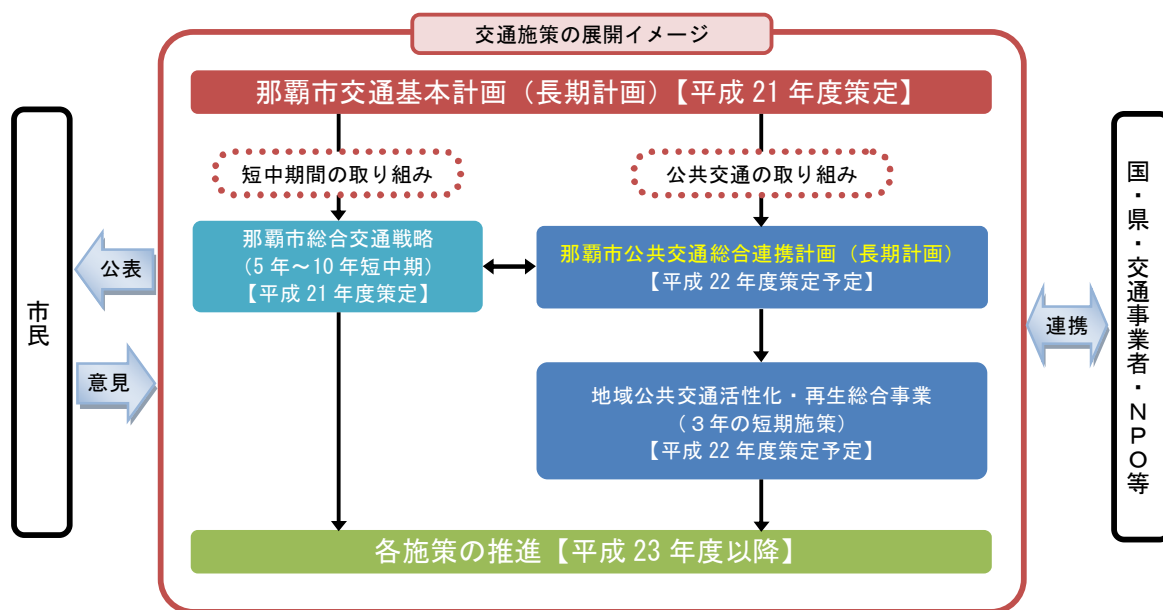
2) 計画の実現に向けて

本市における将来像の実現に向けて、本計画を着実に推進していくためには、施策の効果を把握し、適正に評価することが必要であり、以下のような視点に基づき計画を推進する。

①効率的な執行

限られた財源の中でより高い成果を上げるために、既存ストックを有効活用するとともに、選択と集中による重点的な投資を行うことにより、効率的に施策を推進する。

なお、計画期間のうち短中期（5～10 年以内）に重点的・優先的に取り組むべき施策については、「那覇市総合交通戦略」に基づいて戦略的に展開する。また、公共交通については、公共交通に特化させた「那覇市公共交通総合連携計画」を策定し、この計画に基づいて施策を展開していく。



②推進体制の構築と関係者の連携・協働

目標の達成に向けて、市民、行政（国・県・市）、事業者、交通に関わる各種団体等がそれぞれの役割分担を認識した上で連携・協働し、お互いの長所を活かした取り組みを実施していく。

また、計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者が一体となり、定期的に会議を開催することにより取り組みの進行状況や目標の達成状況を確認するとともに、お互いの情報交換を行う。

なお、市民等の民間との協働を進める上で、市民やNPOの会議への参加を検討していく。

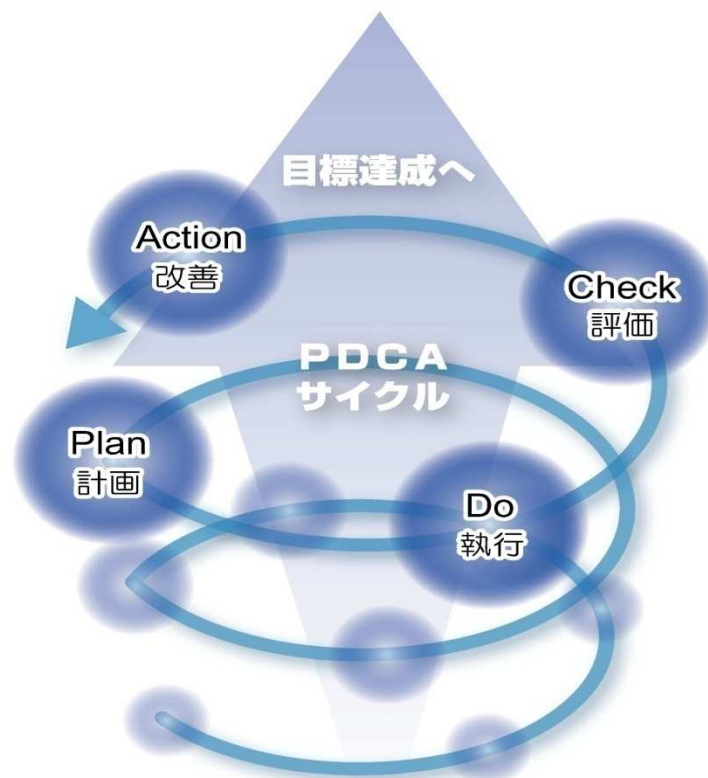
③モニタリング体制（PDCA サイクル）による評価・検証・見直し

計画期間である今後 20 年間で 5 年ごとの 4 ステージに区切り、以下のような各段階における到達目標を設けながら、最終的な目標である「誰もが移動しやすいまち」に向けて段階的に施策を展開していく。

なお、少子・高齢化の進展や国民意識の高度化・多様化による社会構造の変化、経済構造の変化等、大きな時代の転換期を迎えているのと同時に、燃料やエンジンをはじめとした自動車関連技術・環境関連技術等、交通分野に関わる技術革新が進んでいるところであり、那覇市における今後の財政状況やまちづくりの動向等も、これらの社会情勢の変化とともに変化していくことが考えられる。

このような那覇市を取巻く社会情勢や、新たな公共交通システムの導入や骨格道路の整備をはじめとした沖縄県・中南部都市圏・近隣市町村等の広域的な交通の状況変化に適応していくために、また、市民の視点に立った目的・成果志向型の施策推進、わかりやすく透明性の高い交通政策の運営・管理の推進に向けて、P（Plan：計画）、D（Do：執行）、C（Check：評価）、A（Action：改善）の一連のモニタリング体制で随時評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図っていく。

《モニタリング体制（PDCA サイクル）》



参考：協議会について

（１）協議会及びメンバー

平成 21 年度に設立した「那覇市交通基本計画策定検討協議会（委員会・幹事会）」の規約及び協議会メンバーは以下の通りである。

那覇市交通基本計画策定検討協議会規約

（名称）

第 1 条 本会は那覇市交通基本計画策定検討協議会（以下「協議会」という）と称する。

（目的）

第 2 条 協議会は第 4 次那覇市総合計画の施策として掲げている「誰もが移動しやすいまちをつくる」、「体系的な道路網をつくる」を目標に、那覇市における望ましい交通のあるべき姿を目指して、総合的な都市交通に関する検討及び協議を行うことを目的とする。

（協議事項）

第 3 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討及び協議する。

（１）交通基本計画の策定に関すること

- １）上位計画や関連計画について
- ２）那覇市の交通現状・課題の整理について
- ３）将来都市像の設定について
- ４）交通計画の基本方針の作成及び、将来目標値の設定について
- ５）那覇市将来交通ネットワークの作成について
- ６）将来交通量の予測（H42 道路・公共交通）について
- ７）将来交通ネットワークの評価について
- ８）目標達成のための施策立案（ハードとソフト）について

（２）総合交通戦略の策定に関すること

- １）５年 10 年の短中期的に取り組むべきエリアの選定について
- ２）必要な交通のサービスレベル（目標）の設定について
- ３）短・中期重点施策の抽出と施策プログラムについて

（組織）

第 4 条 協議会は「委員会」及び「幹事会」で組織し、その構成は、別表 1、別表 2 のとおりとする。

(委員会)

第5条 委員会には委員長及び副委員長を置き、委員長に原田昇東京大学大学院教授、副委員長に高嶺豊琉球大学教授をもって充てる。

- 2 委員長は委員会を招集し、会務を統括する。
- 3 委員長に事故がある時は、副委員長がその職務を代行する。
- 4 所用により委員会に出席することができない委員は、代理の者を出席させることができる。ただし、学識経験者及び沖縄経済同友会の委員にあつては代理の者を出席させることができない。
- 5 委員長が必要と認めるときには、委員以外の者に委員会への出席を求めることができる。
- 6 委員会は協議会の決定機関とする。

(幹事会)

第6条 幹事会には幹事長及び副幹事長を置き、幹事長に那覇市都市計画部長、副幹事長に那覇市建設管理部長をもって充てる。

- 2 幹事長は、幹事会を招集し、会務を統括する。
- 3 幹事長に事故がある時は、副幹事長がその職務を代行する。
- 4 所用により幹事会に出席することができない幹事は、代理の者を出席させることができる。
- 5 幹事長が必要と認めるときには、幹事以外の者に幹事会への出席を求めることができる。
- 6 幹事会は、委員会に付すべき事項についてあらかじめ審議し調整を図る。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、那覇市都市計画部都市計画課および昭和株式会社に置く。

- 2 事務局は、協議会の運営に必要な事務を行う。
- 3 事務局は、必要に応じて、関係者を招集した会議を開催するものとする。

(設置期間)

第8条 協議会の設置期限は、平成22年3月31日までとする。

(雑則)

第9条 この規約に定める他、協議会の運営に必要な事項は委員会で定める。

附則 この規約は平成21年7月27日から施行する。

那覇市交通基本計画策定検討協議会（委員会）

別表 1

委員名簿（15名）

	所属	職名	氏名
☆	那 覇 市	市長	翁長 雄志
◎	東 京 大 学 大 学 院	教授	原田 昇
○	琉 球 大 学	教授	高嶺 豊
	那 覇 市 国 際 通 り 商 店 街 振 興 組 合 連 合 会	理事	比嘉 司
	那 覇 市 自 治 会 長 会 連 合 会	会長	井上 正邦
	沖 縄 経 済 同 友 会	常任幹事	佐喜真 實
	沖 縄 県 バ ス 協 会	会長	中山 良邦
	沖 縄 県 ハイヤー・タクシー協会	会長	金城 宏孝
	沖 縄 都 市 モ ノ レール(株)	代表取締役社長	比嘉 良雄
	内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部長	浦辺 信一
	〃	運輸部長	勝山 潔
	沖 縄 県	那覇警察署長	西盛 能央
	〃	企画部長	川上 好久
	〃	土木建築部長	仲田 文昭
	那 覇 市	副市長	仲村 家治

☆：特別委員 ◎：委員長 ○：副委員長

（期間中の異動：沖縄県那覇警察署長 当真嗣邦 → 西盛 能央）

那覇市交通基本計画策定検討協議会（幹事会）

別表 2

幹事名簿（16名）

	所属	職名	氏名
	沖 縄 県 バ ス 協 会	専務理事	中山 靖章
	沖 縄 県 ハイヤー・タクシー協会	部長	津波古 修
	沖 縄 都 市 モ ノ レール(株)	常務取締役	知念 健男
	内 閣 府 沖 縄 総 合 事 務 局	開発建設部 建設産業・地方整備課長	竹富 信也
	〃	開発建設部 道路建設課長	金城 博
	〃	開発建設部 道路管理課長	比嘉 肇
	〃	運輸部 企画室長	紺野 博行
	〃	運輸部 陸上交通課長	前里 正
	沖 縄 県	那覇警察署 地域交通官	与那城 武
	〃	企画部 交通政策課長	津覇 隆
	〃	土木建築部 都市計画・モノレール課長	儀間 真明
	〃	土木建築部 道路街路課長	新里 末守
	〃	土木建築部 道路管理課長	前泊 勇栄
◎	那 覇 市	都市計画部長	小橋川 邦也
	〃	経済観光部長	大嶺 英明
○	〃	建設管理部長	翁長 聡

◎：幹事長 ○：副幹事長

（期間中の異動：沖縄県那覇警察署 地域交通官 津波 彰 → 与那城 武）

(2) 協議会等の開催

平成 21 年度は計 4 回の協議会（委員会・幹事会）、交通事業者及び道路関係者の意見交換・ワーキンググループ、市民意向把握のためのワークショップを開催した。各会の検討内容は以下の通りである。

開催日	名称	内容
平成 21 年 7 月 29 日(水)	第 1 回公共交通事業者意見交換会	●現状の公共交通について ●将来の公共交通について ●交通事業者からの提案
8 月 13 日(木)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 1 回幹事会	●那覇市交通基本計画策定の調査フローとスケジュールについて ●那覇市の交通の現状と課題 ●那覇市交通基本計画の施策の方向
8 月 20 日(木)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 1 回委員会	
9 月 17 日(木) 9 月 22 日(火)	交通まちづくりワークショップ（2 回） （2009 年はモビリティウィークカーフリーデー）	●グループ別（自転車、公共交通、環境、中心市街地）で、那覇市交通に対する「現状」、「課題と対応する方向性」、「市民としてできること」、「行政等への提言・要望」について意見交換、まとめ
10 月 14 日(木)	第 1 回バス事業者ワーキンググループ	●那覇市の交通流動について ●将来公共交通ネットワークについて
10 月 26 日(月)	第 1 回道路関係ワーキンググループ	●那覇市における道路のあり方について ●将来道路交通ネットワークについて
11 月 17 日(火)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 2 回幹事会	●那覇市が目指す将来像 ●目標達成のための施策 ●市民にわかりやすい目標値の設定 ●将来交通量予測（設定条件の整理）
11 月 27 日(金)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 2 回委員会	
平成 22 年 1 月 22 日(金)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 3 回幹事会	●那覇市交通基本計画（素案）について ●パブリックコメントについて
1 月 29 日(金)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 3 回委員会	
3 月 19 日(金)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 4 回幹事会	●那覇市交通基本計画（案）について ●那覇市総合交通戦略（案）について
3 月 29 日(月)	那覇市交通基本計画策定検討協議会 第 4 回委員会	



那覇市交通基本計画策定協議会（委員会）



那覇市交通基本計画策定協議会（幹事会）



公共交通事業者意見交換会



交通まちづくりワークショップ



バス事業者ワーキンググループ



道路関係ワーキンググループ

〔改定経緯〕

- 平成 26 年 4 月 25 日 那覇市都市交通協議会（第 9 回協議会）（一部改定）
「真和志中央線」及び「(仮称) ひめゆり三原線」を 4 車線道路として、将来道路ネットワークを変更することを承認。

那覇市交通基本計画 シンボルマーク



コンセプト

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。

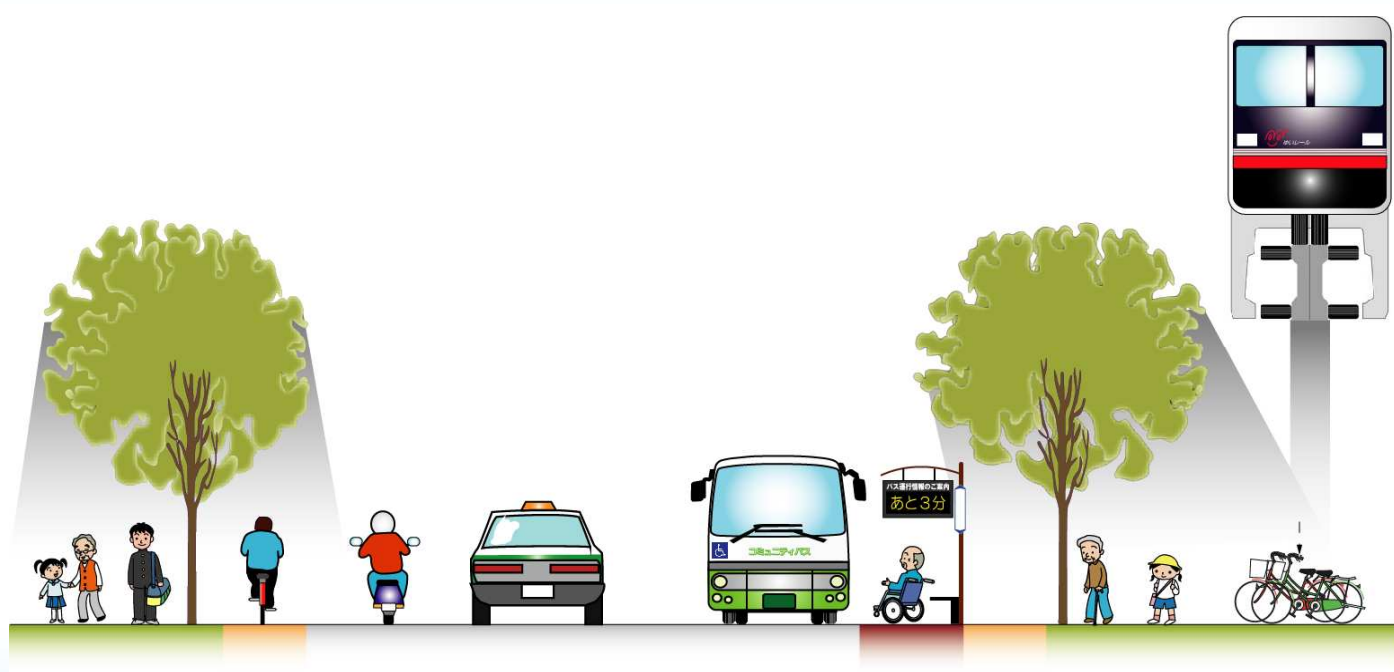
那覇市交通基本計画

2010年3月（当初策定）

2014年4月（一部改定）

那覇市 都市計画部 都市計画課

交通 基本 計画



“誰もが移動しやすいまち” のイメージ