

那覇市交通基本計画

(概要版)

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
2. 現況・課題の整理	3
3. 交通まちづくり計画	4
(1) 那覇市が目指す将来像	4
1) 基本理念	4
2) 基本目標	5
3) 目標実現までの展開と各ステージにおける目標	6
4) 将来公共交通ネットワーク	7
5) 将来道路交通ネットワーク	10
6) 地域特性による重点的に取り組むエリア	13
(2) 目標達成のための施策	16
1) 「交通に関する意識改革」に向けた施策の方針	16
2) 「公共交通利用環境の向上・充実」に向けた施策の方針	18
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	22
4) 「体系的な道路網整備」に向けた施策の方針	26
(3) 取り組み効果	28
(4) 今後の展開について	29
1) わかりやすい目標値の設定	29
2) 計画の実現に向けて	30

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。



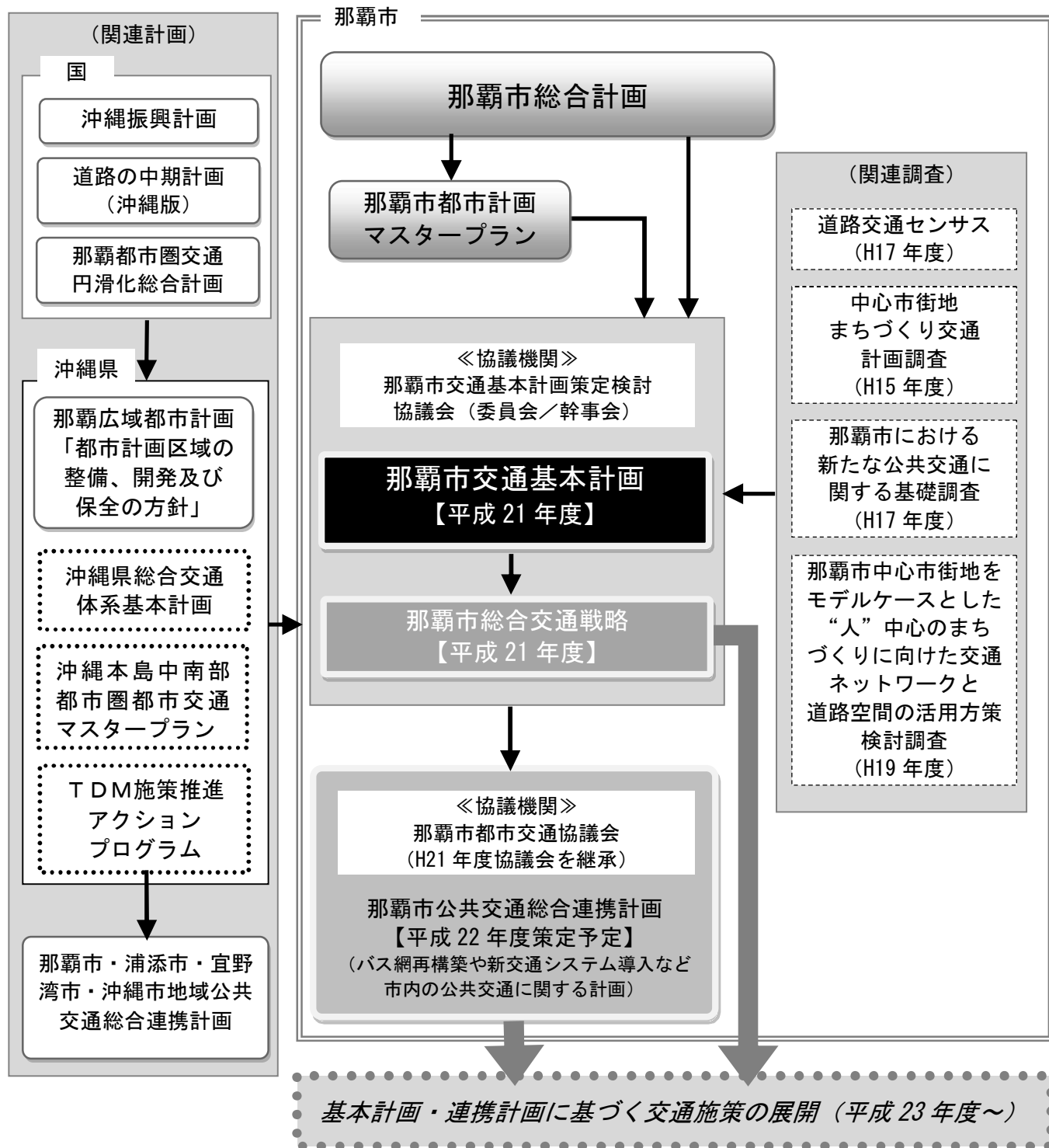
(2) 計画の目標年次

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、下記のような位置づけ及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。



2. 現況・課題の整理

那覇市が取り組むべき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。

※現況と課題の詳細（「那覇市のまちづくりと現況」、「交通手段別の現況」、「道路の現況」、「那覇市交通の課題」）は、本編 P 9～31 を参照。

公共交通の利便性向上

- 渋滞が原因となり、バスの定時性が確保しにくい状況となっており、その改善が求められている。
- 停留所における快適性、情報提供などの利便性向上が求められている。
- 公共交通（バス、モノレール、タクシー）間の運賃割引制度や、乗継ぎのための結節点整備など、利用環境の向上が求められている。
- 駅周辺における駐車場や駐輪場の整備が求められている。
- 公共・集客施設にタクシー乗り場の設置が求められている。

車に頼りすぎる利用者意識の改革

- 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。
- ・ 5 km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である。
- ・ 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。



交通渋滞の解消

- 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割が市外からの移動になっている。
- ・ 中心市街地内の殆どの主要交差点が旅行速度 20 km/h 以下となっており、混雑・渋滞している状況である。



安心・安全な道路空間の創出

- 高温多湿や強い日差し等、沖縄特有の気象条件に配慮した、歩きやすい環境づくりや自転車利用環境の改善が求められている。
- 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のための取り組みが求められている。
- ・ 生活サービス道路では、戦後の急速に進む無秩序な開発の中で出来た狭隘な道路が多く、歩行者・自転車にとって安心して利用できない環境の道路が存在している。



3. 交通まちづくり計画

(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～

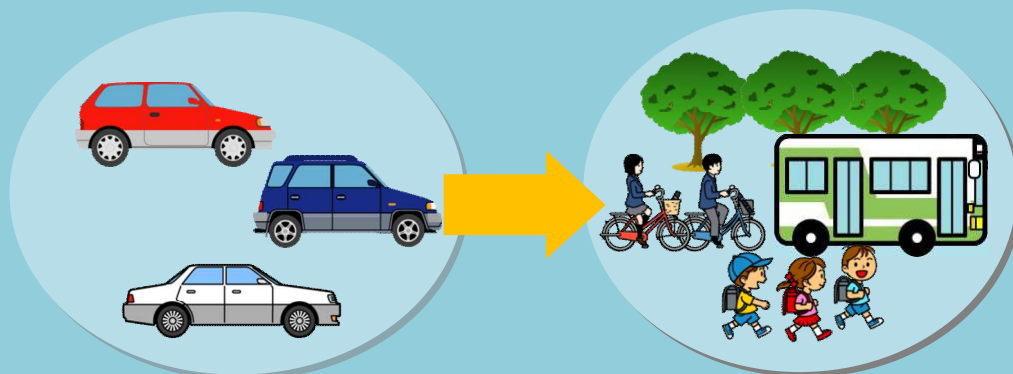
【基本理念の説明】

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》

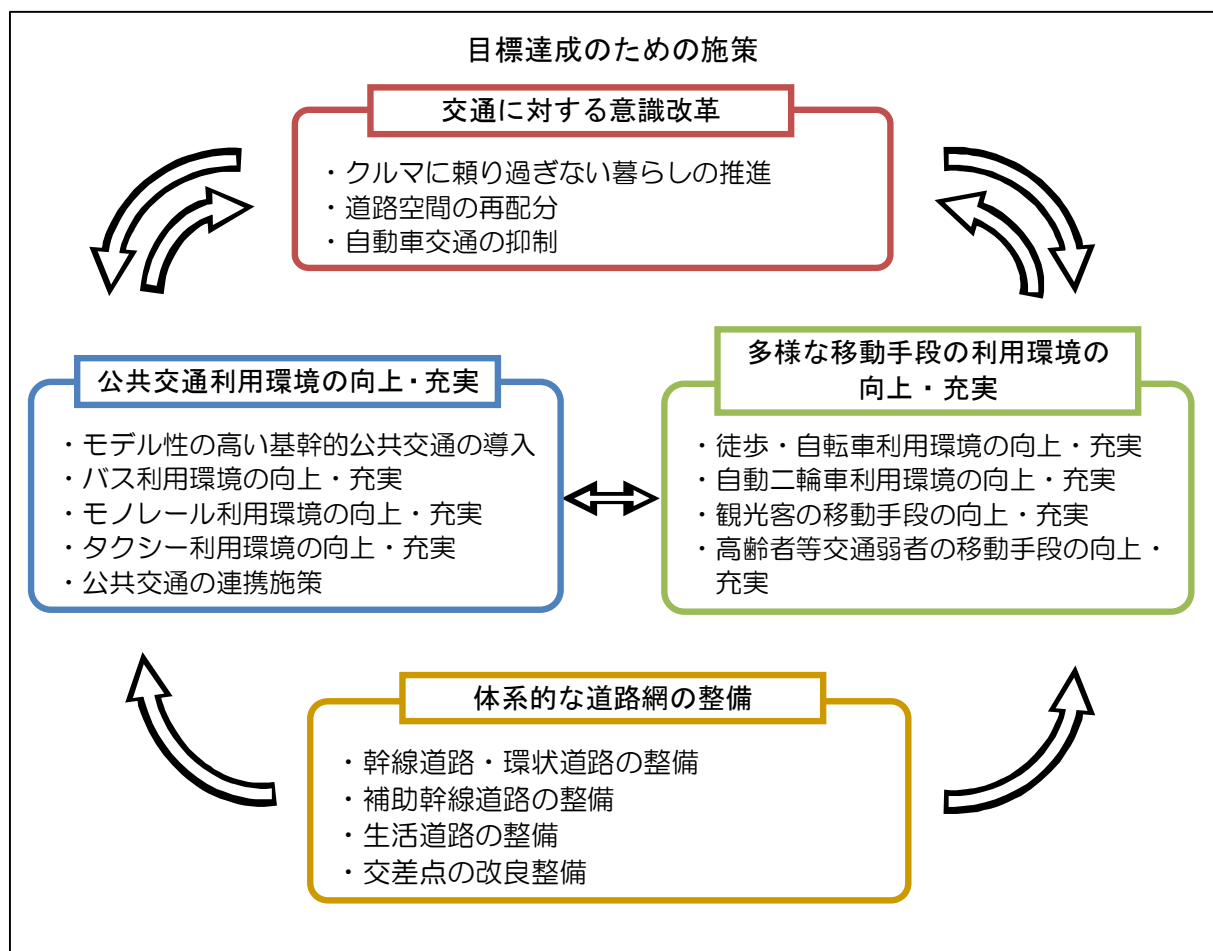
『誰もが移動しやすいまちをつくる』

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。

《4つの施策の方向》

- ◎ 交通に対する意識改革
- ◎ 公共交通利用環境の向上・充実
- ◎ 多様な移動手段の利用環境の向上・充実
- ◎ 体系的な道路網整備



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
<u>ステージ①</u> 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～
<u>ステージ②</u> 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～
<u>ステージ③</u> 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～
<u>ステージ④</u> 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

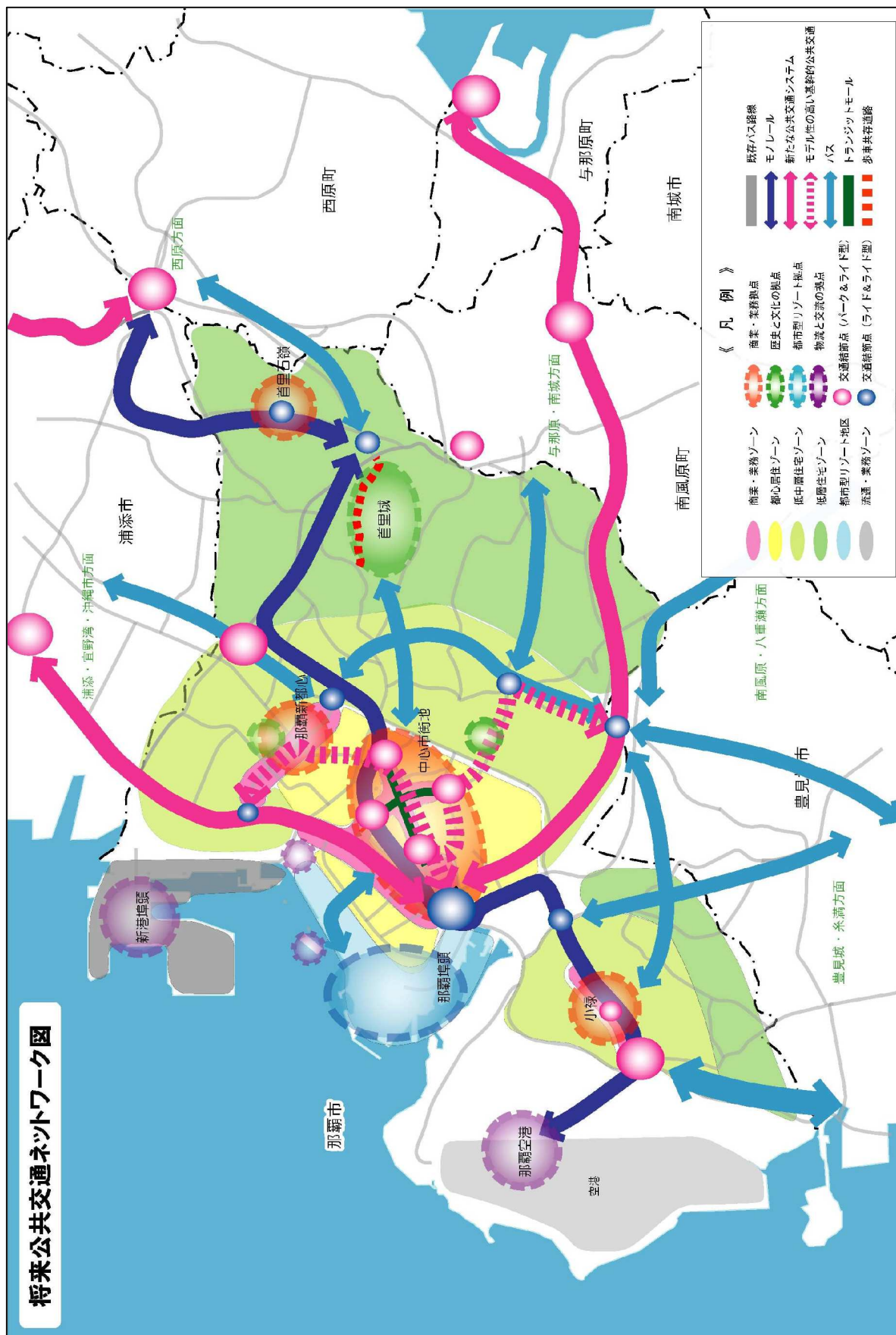
- 那覇市における公共交通ネットワークについては、パーソントリップ調査で位置づけられている中南部都市圏レベルの広域的な考え方を基本としながら、那覇市が新たに提案するモデル性の高い基幹的公共交通を位置付け、市内の主要拠点や施設間を結んだ、誰もが移動しやすいネットワークの構築を目指す。
- 中南部都市圏レベルでの基幹的役割を担うとともに、圏域・都市圏内から県都那覇市に集中する交通にも耐えうるネットワークの構築を目指す。
- 各公共交通の機能・特性を勘案し、「新たな公共交通システム」「モデル性の高い基幹的公共交通」「モノレール」「バス」の階層的なネットワーク構築を目指す。また、「タクシー」はそれらを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

	役割・位置付け
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づける。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づける。 ・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繋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、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間において、モノレールとクロスする形で配置する。 ・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。
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。 ・市内及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）

《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 本編 P40 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 本編 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



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配分について

< 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配分を図る。

< 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。

☆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。

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づ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。

	役割・位置付け
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。

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

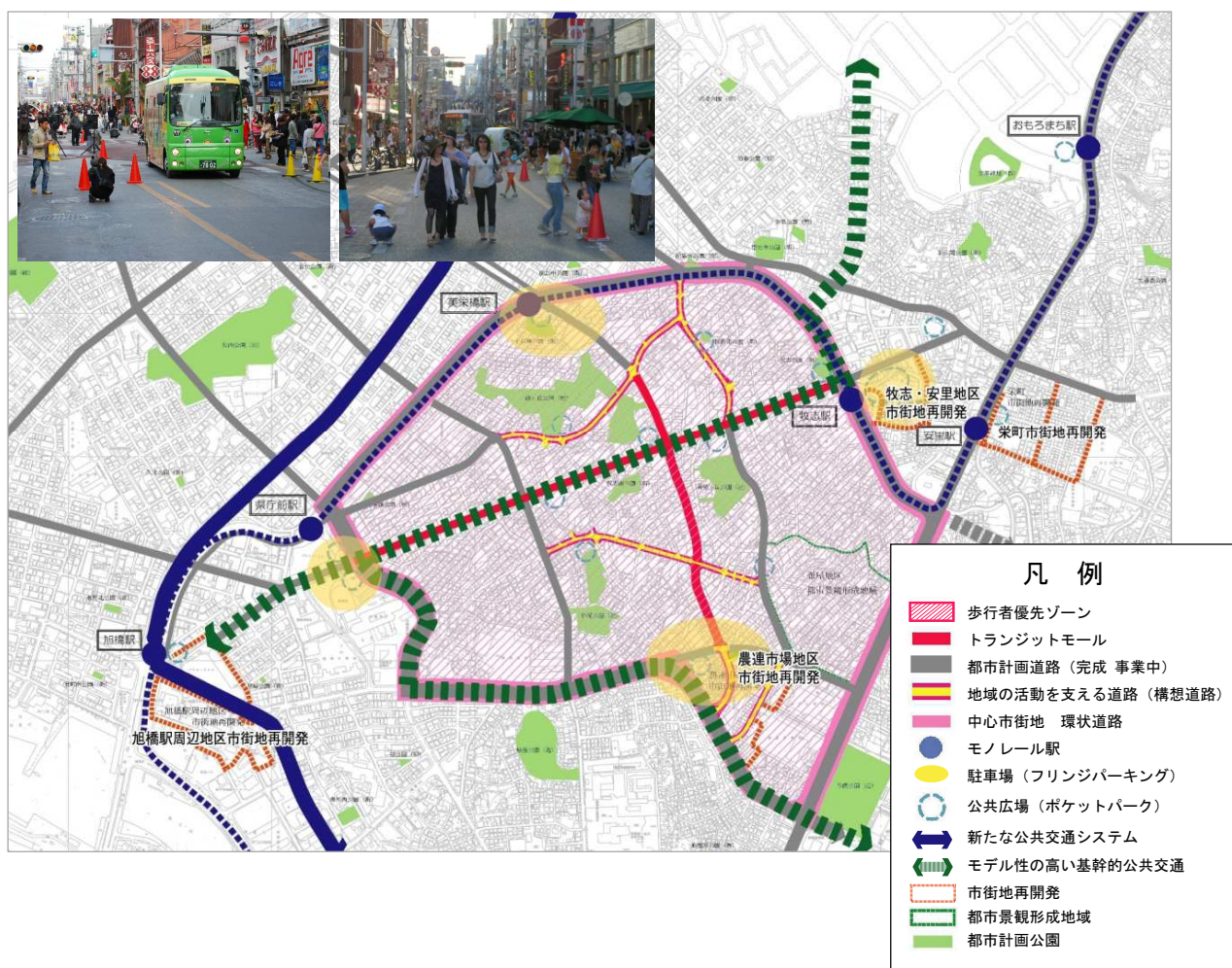


①中心市街地エリア

- ・国際通りを中心とした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。
- ・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）

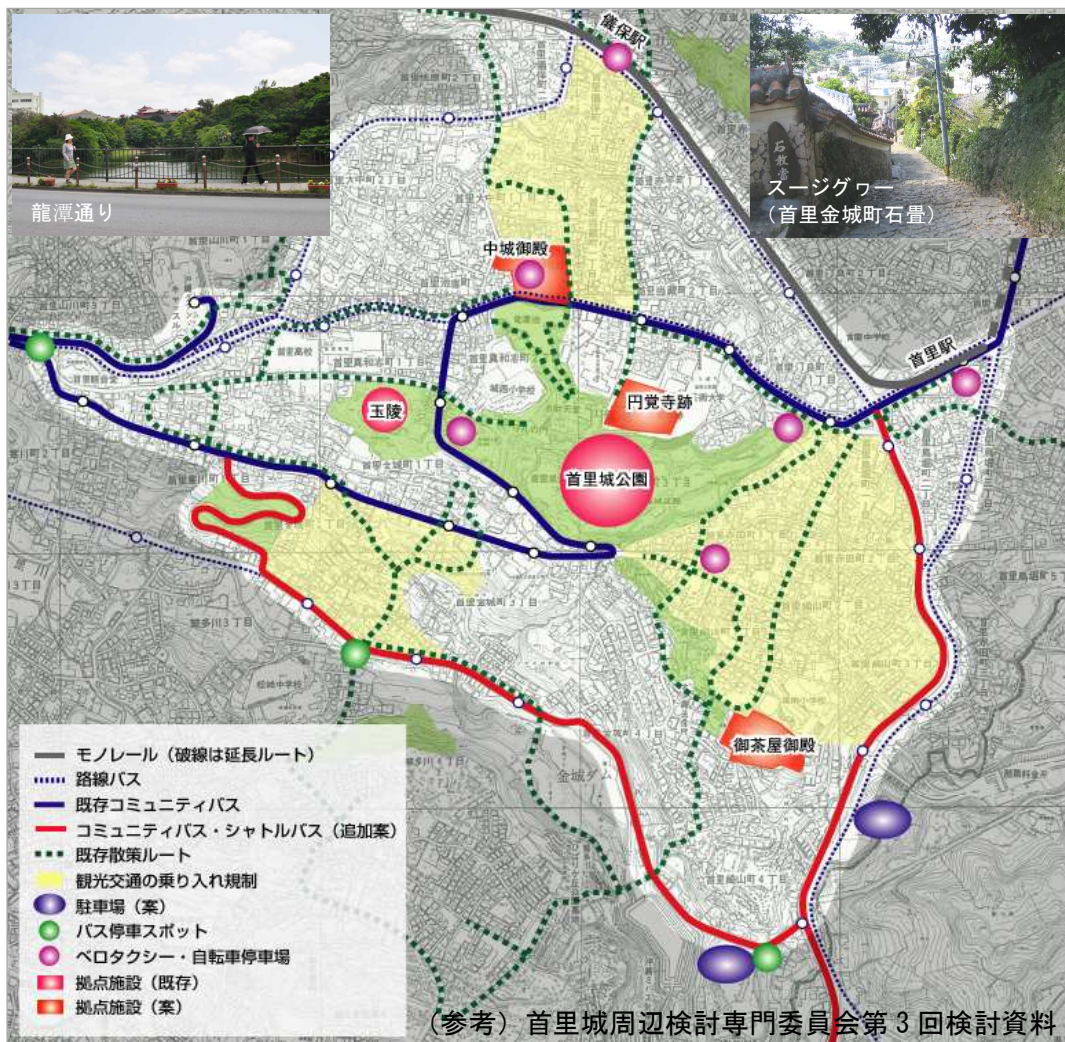


②首里城を中心とした歴史・文化拠点エリア

- ・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。
- ・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

図：首里城周辺における周遊ネットワーク形成図（案）



（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：

G P S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

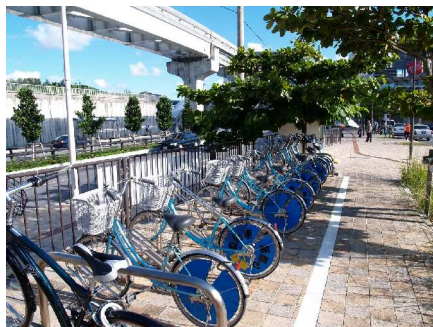


緑陰のある快適な歩道空間

- ◆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4m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
(天久クレッセント)



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。

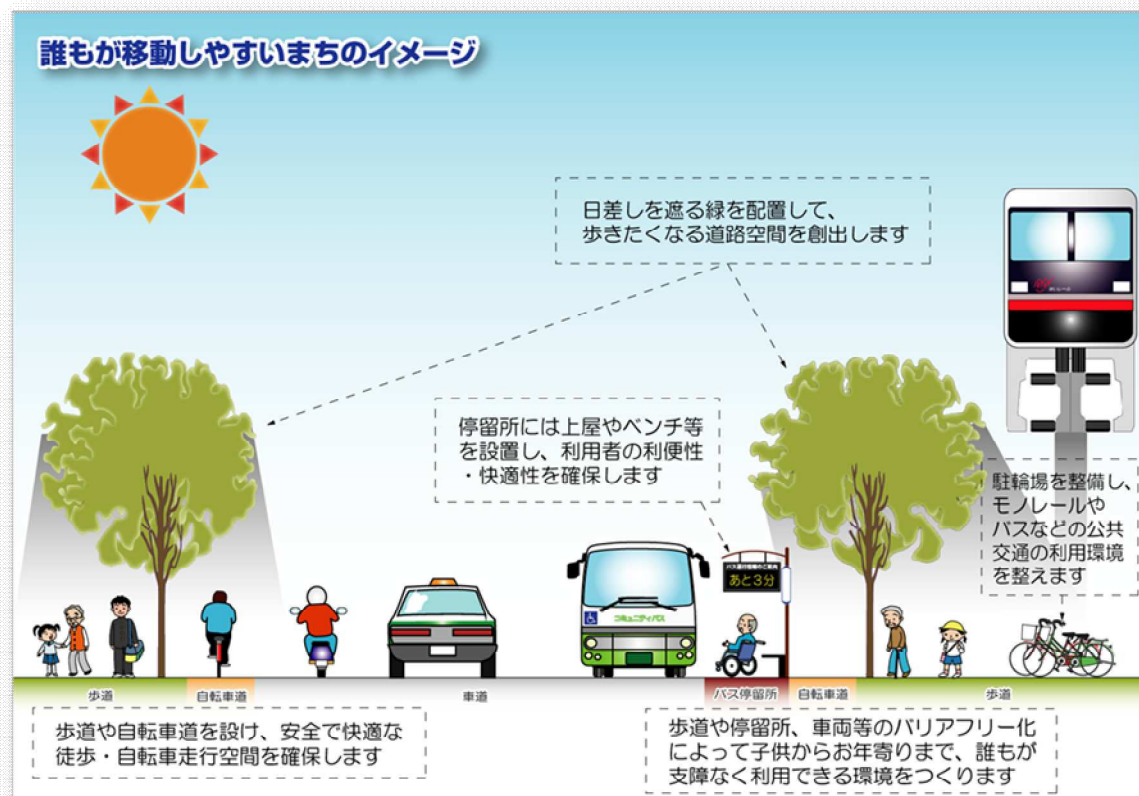
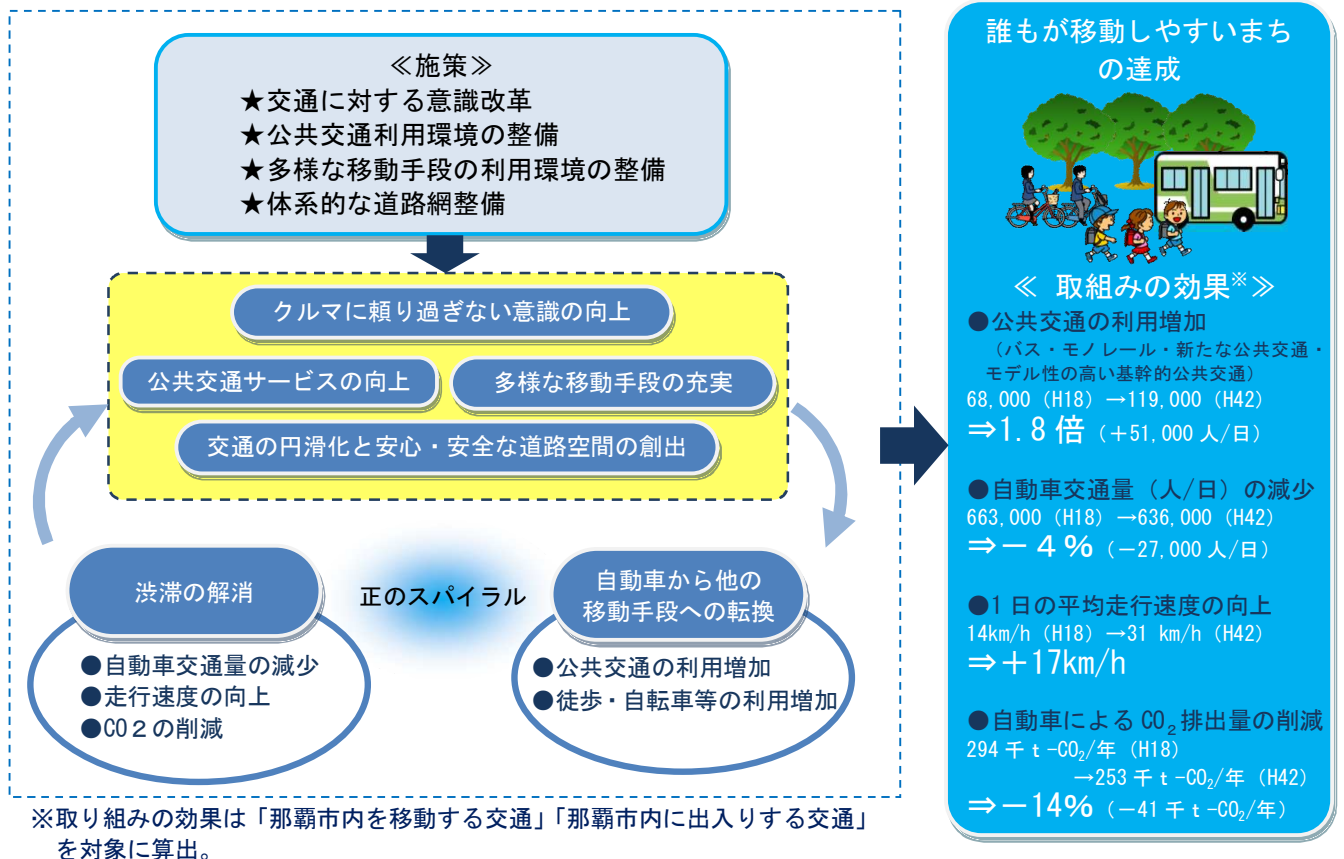


右折帯が1車線追加された交差点（儀保交差点）

(3) 取り組み効果

本計画に位置付けた「道路網整備」「公共交通利用環境整備」等の施策を“総合的”に取り組むことによって、現状（H18）に比べて以下のような効果が想定される。

【総合的な施策の実施から効果発現までの展開】



(4) 今後の展開について

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)
		【把握方法】 市民意識調査により把握（平成 22 年度より提案）	
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)
		【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	
	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)
		【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	
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)
		【把握方法】 市内線バス・モノレールの利用者実績より把握 ※将来の交通シミュレーション結果から算出した数値（2030 年は新たな公共交通システムとモデル性の高い基幹公共交通を含む）	
	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)
		【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	
④	道路の緑化量	現状値	目標値
		37.40ha (2007 年)	61.15ha (2030 年)
		【把握方法】 経年調査により把握 ※「緑の基本計画」の目標値と整合	
⑤	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)	現状値	目標値
		14km/h (2005 年)	20km/h 以上 (2030 年)
		【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 ※一般的に、混雑の判断基準となる「20 km/h」を上回ることを目標値として設定	
⑥	【運輸部門】 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)
		【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・ハイブリット自動車等の普及や、燃料等の技術革新による CO ₂ 削減効果も考慮されている。	

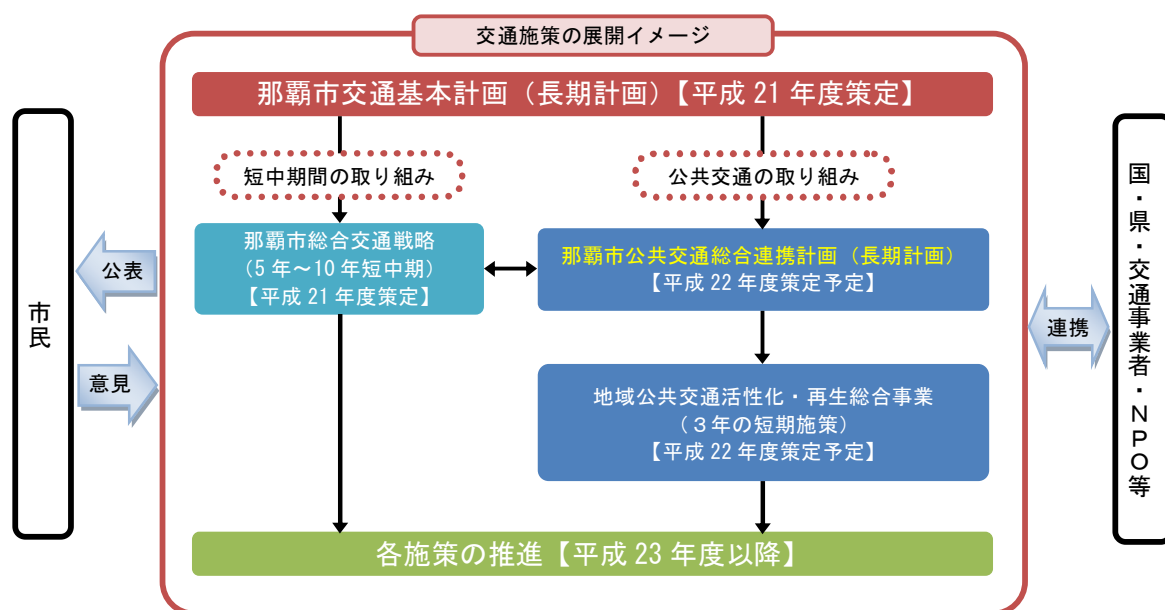
2) 計画の実現に向けて

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。

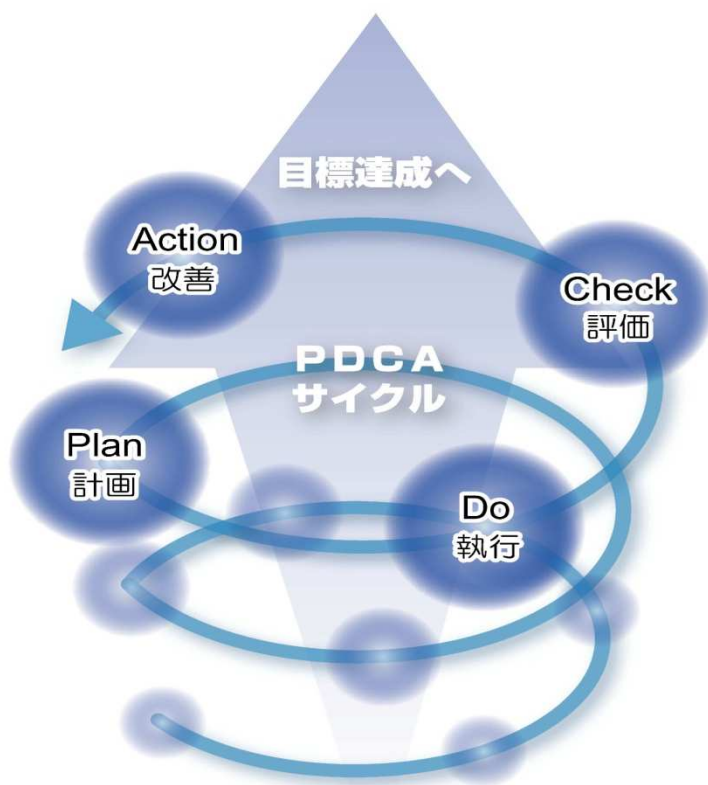
③モニタリング体制（PDCA サイクル）による評価・検証・見直し

計画期間である今後 20 年間を 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）》



〔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。

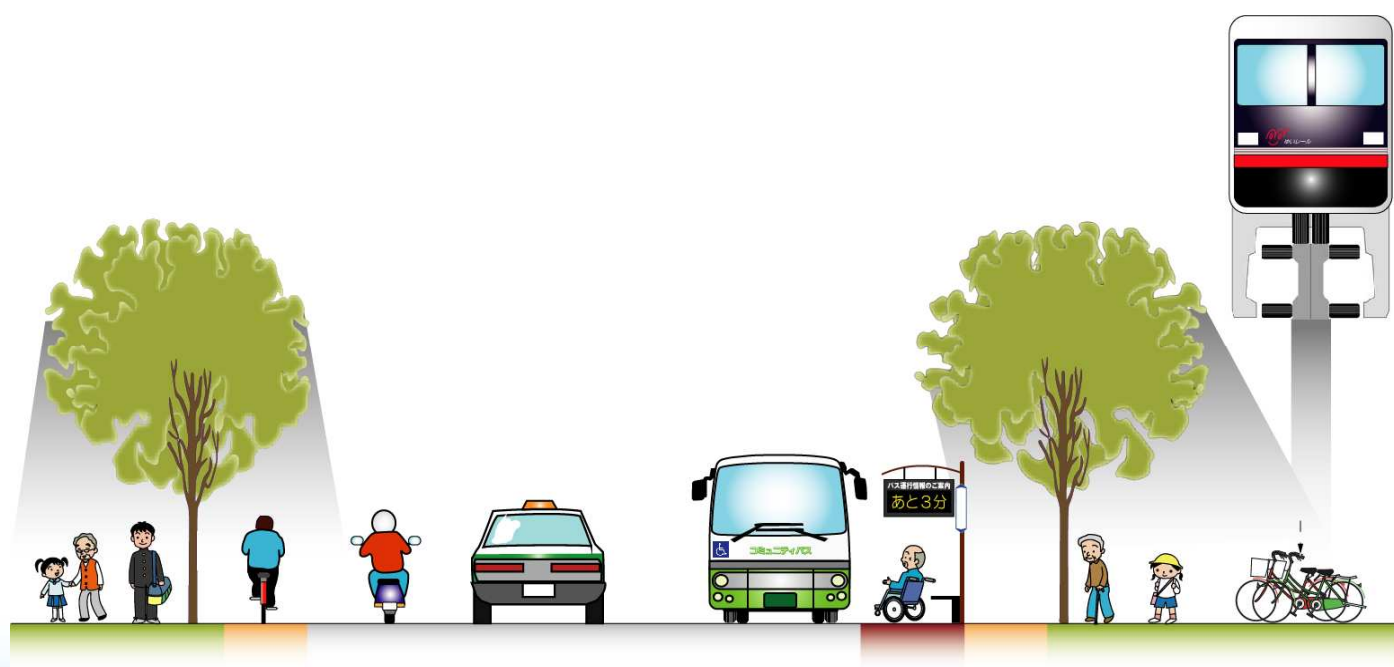
那覇市交通基本計画

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