

I. 現況分析と課題の設定

1. 那覇市の地域公共交通整備に関わる諸要素の現況

那覇市の地域公共交通網の整備に向けた課題を抽出する視点から、那覇市の現状分析を行った。

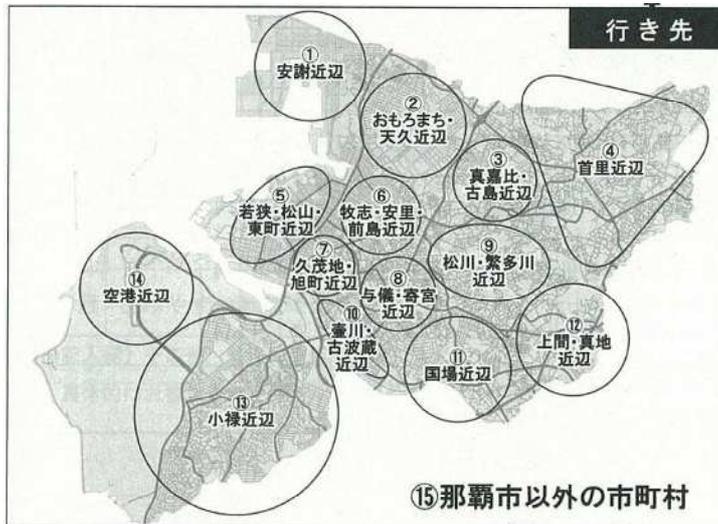
1-1. 那覇市民の日常生活における目的地

- ・那覇市民の日常生活における目的地は、下表に示すとおり、那覇市外は6.9%であり、那覇市民の普段の交通行動はほとんど那覇市内で完結している。
- ・交通目的地は②おもろまち、⑬小禄、④首里の順に回答数が多くなっているが、地区外からの流入が多いのは②おもろまち、⑧与儀、⑦久茂地の順である。
- ・地区別回答者数を1としたときの移動比率をみると、全体的に地区内移動が多いものの、⑫上間は地区内移動が比較的少なく、域外へ出ざるを得ない状況がうかがえる。
- ・②おもろまち、⑧与儀、⑦久茂地は全域からの流入が比較的多く、中心性を示している。
- ・地区内での移動比率が特に高い②おもろまち、④首里、⑩壺川、⑬小禄においても、域外への移動が一定ある。

✳️那覇市民への公共交通サービスは、市域全域を面的にカバーすることが必要。その中で、公共交通利用者の利便性に配慮しつつ、おもろまちや久茂地などの中心性を考慮した交通網形成を図ることが望ましい。

目的別・行先別の移動状況

目的区分	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	回答数	目的別割合
	安謝	おもろまち 天久	真嘉比 古島	首里	若狭松 山東町	牧志安 里前島	久茂地 旭町	与儀 寄宮	松川 繁多	壺川 古波	国場	上間 真地	小禄	空港	那覇市 以外		
通勤通学	28	46	8	28	21	27	53	14	9	24	8	8	35	7	79	395	14.1%
買い物(最寄品)	13	101	40	74	17	31	10	35	26	25	22	8	106	1	17	526	18.8%
買い物(買回り品)	4	290	3	14	1	6	16	1	0	1	11	5	77	1	47	477	17.0%
病院・薬局等	2	87	50	64	12	33	14	32	30	26	19	4	79	2	29	483	17.2%
銀行・郵便局等	12	63	29	77	18	35	43	43	20	31	16	5	88	0	8	488	17.4%
公民館・図書館等	3	15	2	58	9	43	3	65	15	2	3	4	55	0	6	283	10.1%
デイサービス	1	2	1	6	0	3	0	0	3	3	1	1	8	0	2	31	1.1%
保育園などの送迎	4	10	4	21	2	4	2	17	10	6	4	5	28	0	5	122	4.3%
行き先別回答数	67	614	137	342	80	182	141	207	113	118	84	40	476	11	193	2,805	
行き先別割合	2.4%	21.9%	4.9%	12.2%	2.9%	6.5%	5.0%	7.4%	4.0%	4.2%	3.0%	1.4%	17.0%	0.4%	6.9%		



出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」より作成

問13. あなたの普段の交通手段について教えてください。目的ごとの行き先と交通手段をご記入ください。

地区外からの流入状況

	①安謝(n=11)			②おもろまち・天久(n=68)			③真嘉比・古島(n=26)			④首里(n=134)			⑤若狭・松山・東町(n=24)			⑥牧志・安里・前島(n=42)			⑦久茂地・旭町(n=15)		
	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合
通勤・通学	28	27	96.4%	46	34	73.9%	8	6	75.0%	28	14	50.0%	21	15	71.4%	27	23	85.2%	53	50	94.3%
買い物(最寄品)	13	9	69.2%	101	54	53.5%	40	24	60.0%	74	4	5.4%	17	17	100.0%	31	13	41.9%	10	7	70.0%
買い物(買い回り品)	4	3	75.0%	290	238	82.1%	3	2	66.7%	14	1	7.1%	1	0	0.0%	6	4	66.7%	16	16	100.0%
病院・薬局等	2	1	50.0%	87	42	48.3%	50	40	80.0%	64	11	17.2%	12	3	25.0%	33	23	69.7%	14	11	78.6%
銀行・郵便局等	12	7	58.3%	63	19	30.2%	29	12	41.4%	77	3	3.9%	18	6	33.3%	35	21	60.0%	43	36	83.7%
公民館・図書館等	3	2	66.7%	15	6	40.0%	2	1	50.0%	58	5	8.6%	9	3	33.3%	43	29	67.4%	3	2	66.7%
デイサービス	1	1	100.0%	2	2	100.0%	1	1	100.0%	6	2	33.3%	0	0	-	3	2	66.7%	0	0	-
保育園などの送迎	4	2	50.0%	10	3	30.0%	4	1	25.0%	21	3	14.3%	2	0	0.0%	4	2	50.0%	2	2	100.0%
合計	67	52	77.6%	614	398	64.8%	137	87	63.5%	342	43	12.6%	80	44	55.0%	182	117	64.3%	141	124	87.9%
	⑧与儀・寄宮(n=28)			⑨松川・繁多川(n=74)			⑩壺川・古波蔵(n=34)			⑪国場(n=21)			⑫上間・真地(n=32)			⑬小祿(n=126)					
	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合	回答数	うち地区外	地区内割合			
通勤・通学	14	12	85.7%	9	5	55.6%	24	20	83.3%	8	5	62.5%	8	6	75.0%	35	14	40.0%			
買い物(最寄品)	35	19	54.3%	26	3	11.5%	25	3	12.0%	22	12	54.5%	8	2	25.0%	106	4	3.8%			
買い物(買い回り品)	1	1	100.0%	0	0	-	1	0	0.0%	11	7	63.6%	5	3	60.0%	77	20	26.0%			
病院・薬局等	32	26	81.3%	30	11	36.7%	26	12	46.2%	19	13	68.4%	4	1	25.0%	79	8	10.1%			
銀行・郵便局等	43	27	62.8%	20	1	5.0%	31	8	25.8%	16	7	43.8%	5	1	20.0%	88	3	3.4%			
公民館・図書館等	65	55	84.6%	15	2	13.3%	2	1	50.0%	3	1	33.3%	4	2	50.0%	55	4	7.3%			
デイサービス	0	0	-	3	2	66.7%	3	1	33.3%	1	1	100.0%	1	1	100.0%	8	2	25.0%			
保育園などの送迎	17	13	76.5%	10	4	40.0%	6	2	33.3%	4	2	50.0%	5	0	0.0%	28	6	21.4%			
合計	207	153	73.9%	113	28	24.8%	118	47	39.8%	84	48	57.1%	40	16	40.0%	476	61	12.8%			

※「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査(2017年度)」の個別集計表より上記値を求めた。

地区別回答者数を1としたときの移動比率

		行先(目的地)														
		①安謝	②おもろまち・天久	③真嘉比・古島	④首里	⑤若狭・松山・東町	⑥牧志・安里・前島	⑦久茂地・旭町	⑧与儀・寄宮	⑨松川・繁多川	⑩壺川・古波蔵	⑪国場	⑫上間・真地	⑬小祿	⑭空港	⑮市外
居住地区	①安謝(n=11)	1.4	1.8	0.2	0.3	0.2	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.6
	②おもろまち・天久(n=68)	0.3	3.2	0.2	0.1	0.0	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	③真嘉比・古島(n=26)	0.0	1.5	1.9	0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
	④首里(n=134)	0.0	0.7	0.2	2.2	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	⑤若狭・松山・東町(n=24)	0.1	0.6	0.5	0.0	1.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3
	⑥牧志・安里・前島(n=42)	0.1	1.3	0.1	0.0	0.2	1.5	0.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	
	⑦久茂地・旭町(n=15)	0.0	0.7	0.1	0.0	0.1	0.2	1.1	0.8	0.0	0.5	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1
	⑧与儀・寄宮(n=28)	0.0	0.6	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	1.9	0.1	0.3	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2
	⑨松川・繁多川(n=74)	0.0	0.9	0.4	0.1	0.0	0.5	0.1	0.5	1.1	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.2
	⑩壺川・古波蔵(n=34)	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.5	0.0	2.1	0.0	0.0	0.4	0.0	0.4
	⑪国場(n=21)	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.8	0.0	0.3	1.7	0.0	0.5	0.0	0.6
	⑫上間・真地(n=32)	0.1	0.4	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.9	0.2	0.1	0.8	0.8	0.2	0.0	0.4
⑬小祿(n=126)	0.1	0.3	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	3.3	0.0	0.3	

※行先別回答数 ÷ 居住地区別回答者(上表左列の「n=●」の数字)で算出

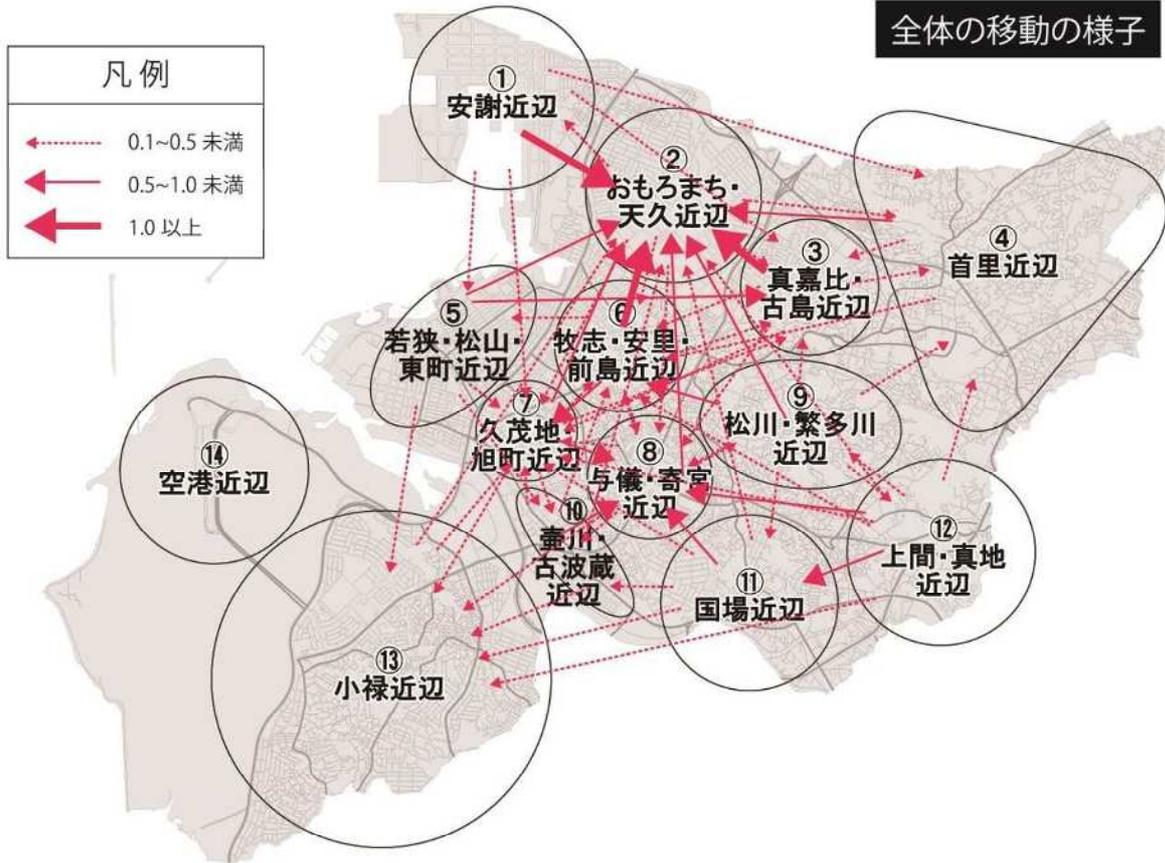
※□ 0.1~0.5 未満、□ 0.5~1.0 未満、□ 1.0 以上

※少数第二位を四捨五入のため、0.1でも無色の場合あり

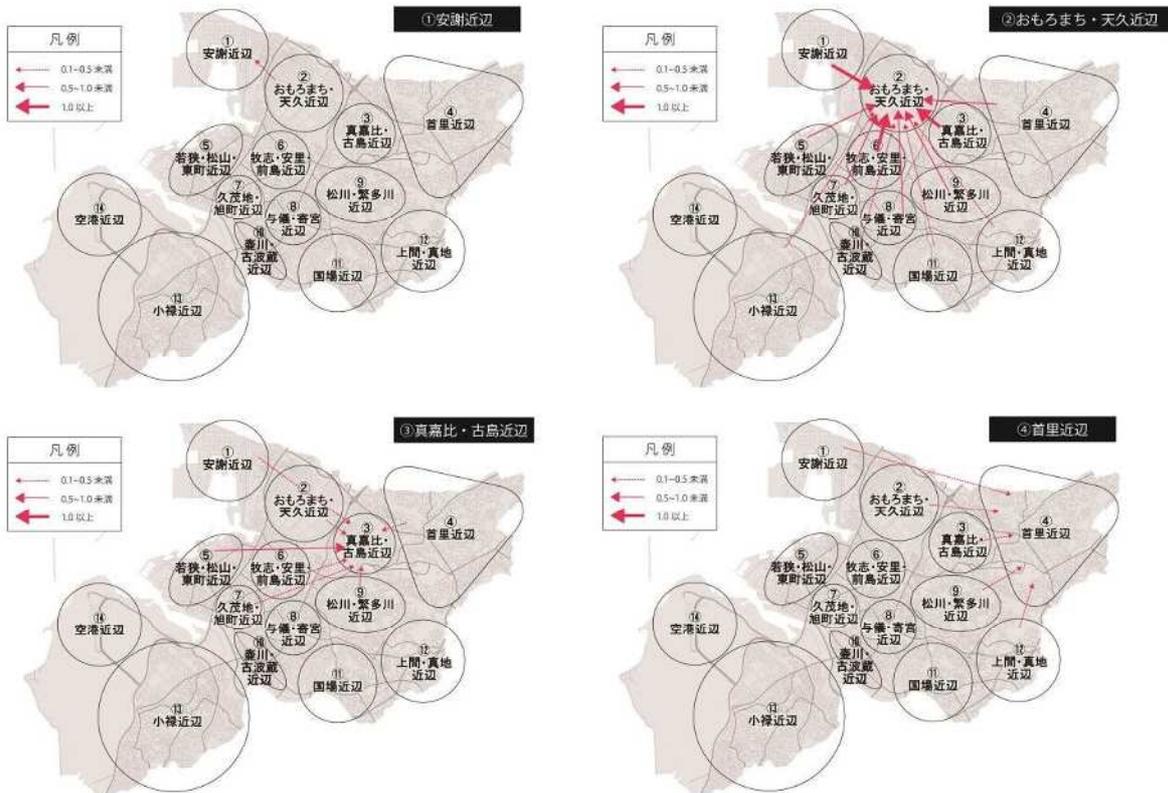
出典:「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査(2017年度)」より作成

【地区間移動の状況(全体)】

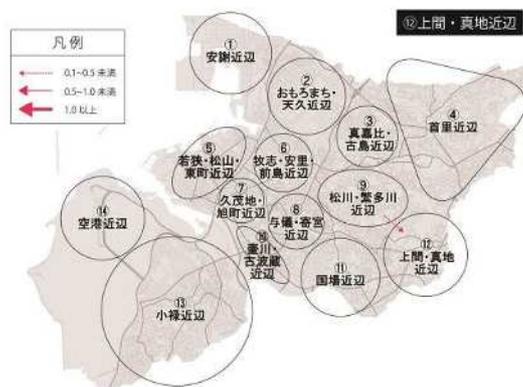
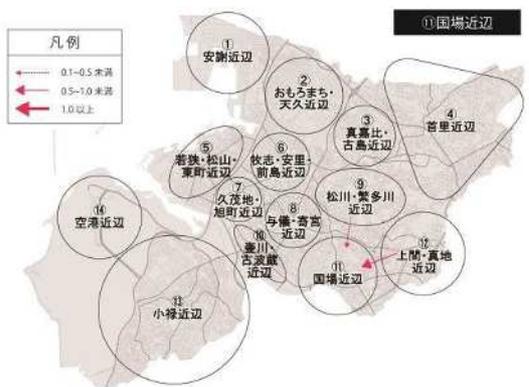
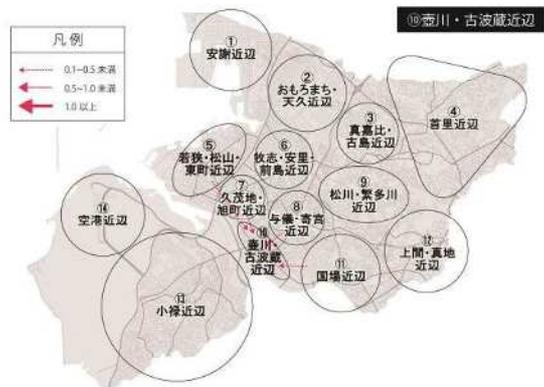
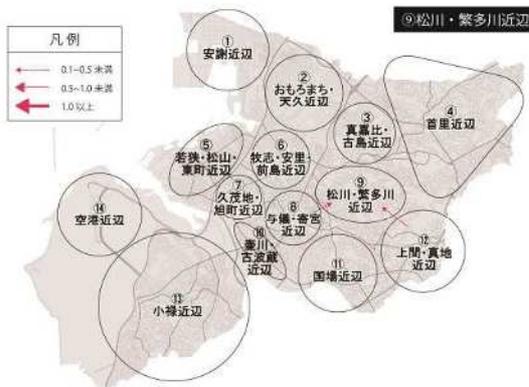
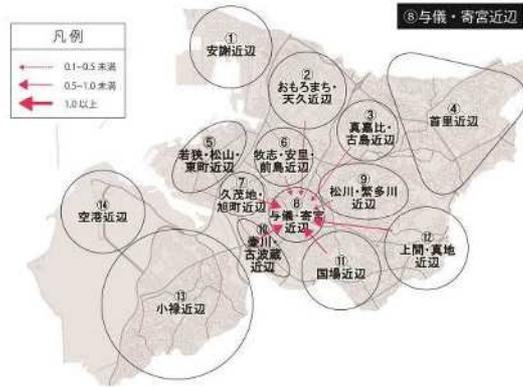
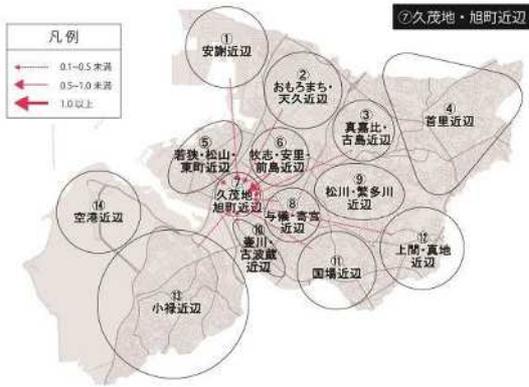
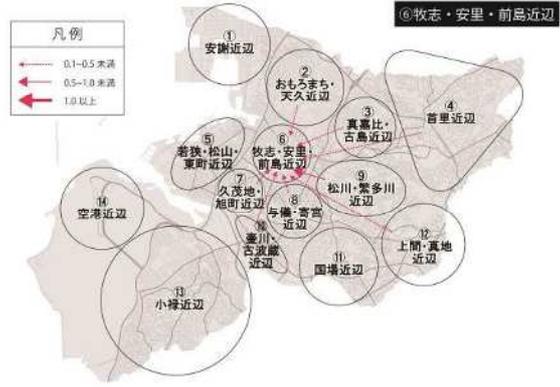
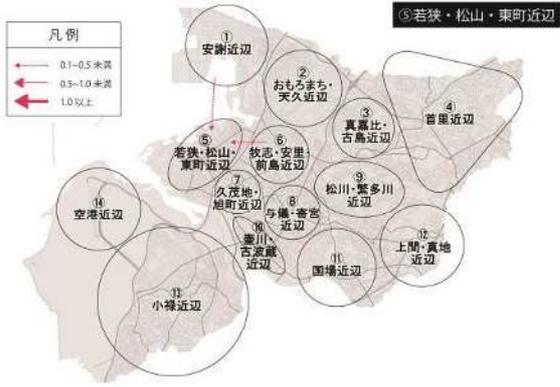
※前頁の移動比率を図化したもの



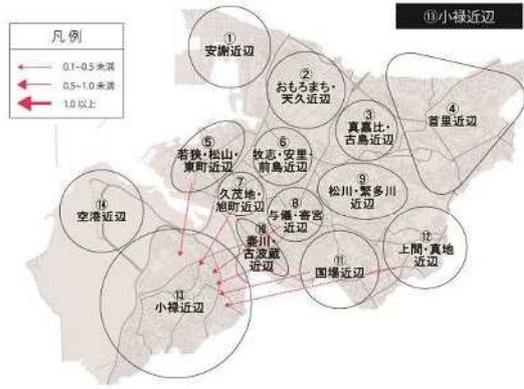
【地区別流入状況】



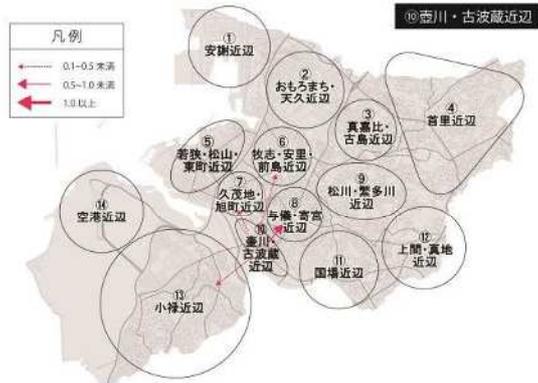
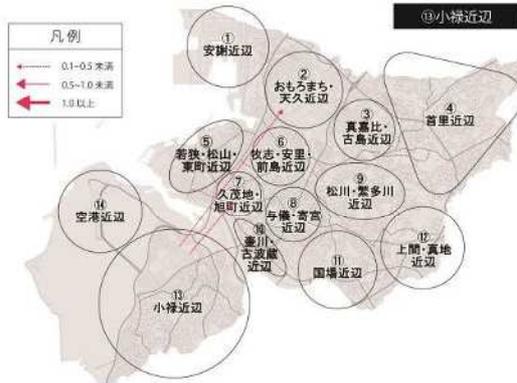
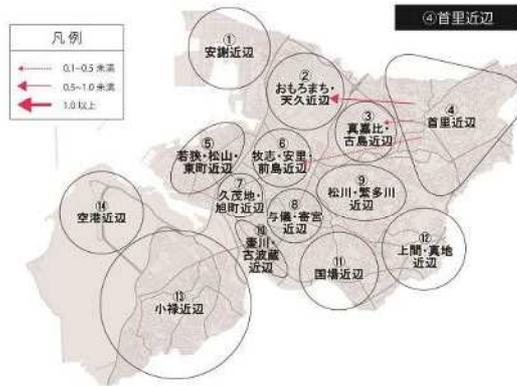
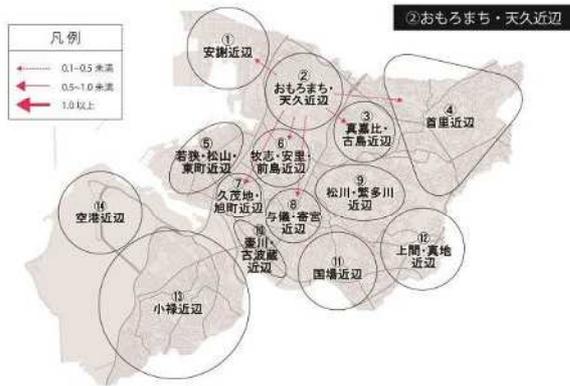
出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」より作成



出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」より作成



【地区内移動が多い地域の地区外への移動状況】



出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」より作成

1-2. 広域的な交通流動の実態

- ・平成20年度のパーソントリップ調査より、中南部都市圏に集中する通勤トリップの35%は那覇市内を着地としている。
- ・那覇市内に集中するトリップのうち、那覇市外から流入する割合は4割を超える。
- ・このうち、北-北東方面から約55%、南-南東方面から約45%。
- ・代表交通手段分担率をみると、市外からの流入は自家用車によるものが7割を超えて高い。

那覇市	那覇市	うるま市	読谷村	嘉手納村	沖繩市	北谷町	北中城村	中城村	宜野湾市	西原町	浦添市	与那原町	南風原町	南城市	八重瀬町	豊見城市	糸満市	基地	域外	合計
那覇市	A 77,432	733	88	158	1,205	493	180	457	2,847	2,989	11,215	621	3,733	977	544	4,052	2,867	250	539	111,380
うるま市	1,452	17,386	629	721	7,058	908	372	325	1,084	527	958	69	125	73	71	165	73	674	3,373	36,043
読谷村	806	1,007	4,544	876	1,313	711	72	103	495	111	640	0	17	0	0	44	21	612	813	12,185
嘉手納村	194	156	455	1,060	597	301	23	0	265	22	256	0	0	17	34	0	22	64	184	3,650
沖繩市	3,205	5,231	692	775	19,251	1,943	1,299	681	2,043	1,047	2,153	174	296	107	32	164	129	1,394	1,711	42,327
北谷町	916	329	212	245	1,750	2,247	339	45	815	166	812	13	36	30	0	50	13	168	370	8,556
北中城村	500	308	75	75	966	229	901	160	614	209	325	13	15	0	15	16	28	256	109	4,814
中城村	610	146	35	46	525	194	121	1,133	594	669	412	15	67	53	15	67	85	64	83	4,934
宜野湾市	6,138	784	336	318	1,807	1,114	415	831	9,371	1,585	4,774	58	473	82	72	168	302	670	506	29,804
西原町	2,951	204	35	0	301	115	46	286	591	2,891	1,479	388	536	229	69	73	184	113	71	10,562
浦添市	13,689	462	154	250	1,094	458	85	276	2,592	1,568	16,327	149	613	98	113	467	492	313	396	39,596
小計	B 30,461	26,013	7,167	4,366	34,662	8,220	3,673	3,840	18,464	8,795	28,136	879	2,178	689	421	1,214	1,349	4,328	7,616	192,471
与那原町	1,073	80	0	0	82	18	20	66	136	452	260	980	500	322	63	168	121	21	0	4,362
南風原町	4,255	106	19	18	189	73	60	85	247	496	839	367	2,894	460	504	684	696	77	19	12,088
南城市	2,992	88	18	36	174	36	16	143	279	527	699	585	1,132	3,974	572	628	629	53	52	12,633
八重瀬町	2,246	52	0	0	69	15	16	30	99	231	269	91	803	629	2,431	720	1,311	26	0	9,038
豊見城市	8,951	102	36	16	139	0	38	55	315	404	798	70	845	333	370	4,389	1,598	90	67	18,616
糸満市	4,867	78	0	18	78	17	15	16	264	145	852	83	497	173	656	2,044	8,949	48	0	18,800
小計	C 24,384	506	73	88	731	159	165	395	1,340	2,255	3,717	2,176	6,671	5,891	4,596	8,633	13,304	315	138	75,537
合計	D 132,277	27,252	7,328	4,612	36,598	8,872	4,018	4,692	22,651	14,039	43,068	3,676	12,582	7,557	5,561	13,899	17,520	4,893	8,293	E 379,988

中南部都市圏に集中する通勤目的のトリップ(E)のうち、那覇市内に集中するトリップ(D)の割合

34.9%

このうち、那覇市内からの割合(A/D)

58.5%

那覇市外から流入する割合((B+C)/D)

41.5%

那覇市外から流入する通勤目的交通のうち、

主に北-北東方面からの流入(うるま、読谷、嘉手納、沖繩市、北谷、北中城、中城、宜野湾、西原、浦添) (B)/(B+C))

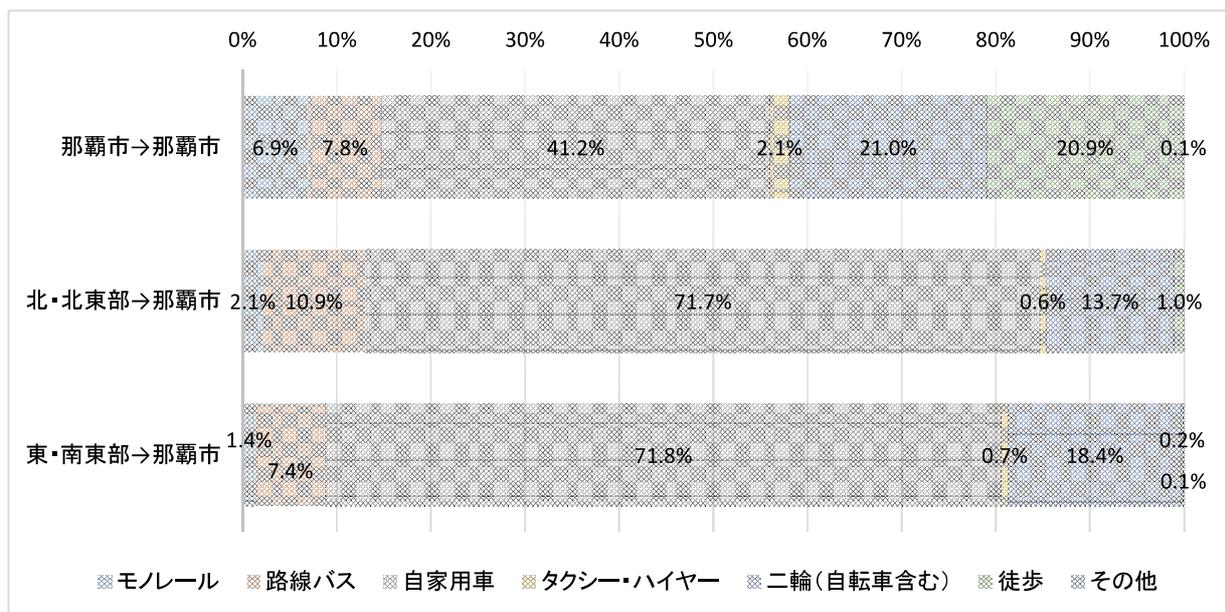
55.5%

主に南-南東方面からの流入(与那原、南風原、南城、八重瀬、豊見城、糸満) (C)/(B+C))

44.5%

出典：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成20年度)

那覇市内に通勤目的で流入する交通(通勤目的で着地が那覇市内ゾーン)の代表交通手段分担率



	モノレール	路線バス	自家用車	タクシー・ハイヤー	二輪(自転車含む)	徒歩	その他	合計
那覇市→那覇市	5,374	6,077	31,894	1,635	16,229	16,163	60	77,432
	6.9%	7.8%	41.2%	2.1%	21.0%	20.9%	0.1%	100.0%
北・北東部→那覇市	654	3,310	21,847	174	4,165	311	0	30,461
	2.1%	10.9%	71.7%	0.6%	13.7%	1.0%	0.0%	100.0%
東・南東部→那覇市	333	1,807	17,514	181	4,484	37	28	24,384
	1.4%	7.4%	71.8%	0.7%	18.4%	0.2%	0.1%	100.0%

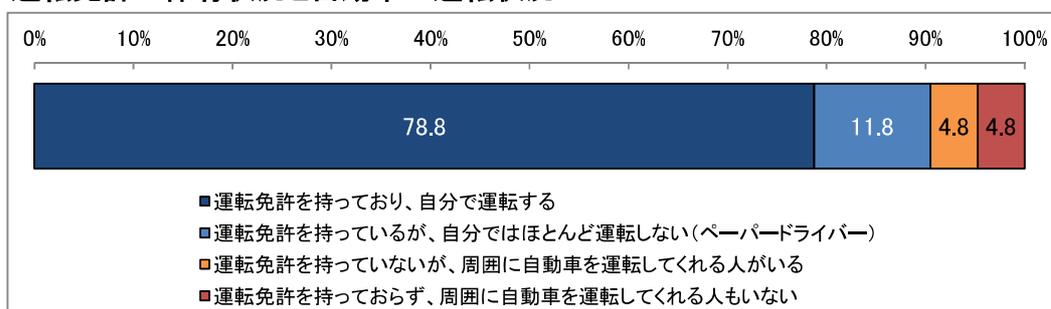
出典: 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成20年度)

1-3. 運転免許の保有状況と自動車の運転状況

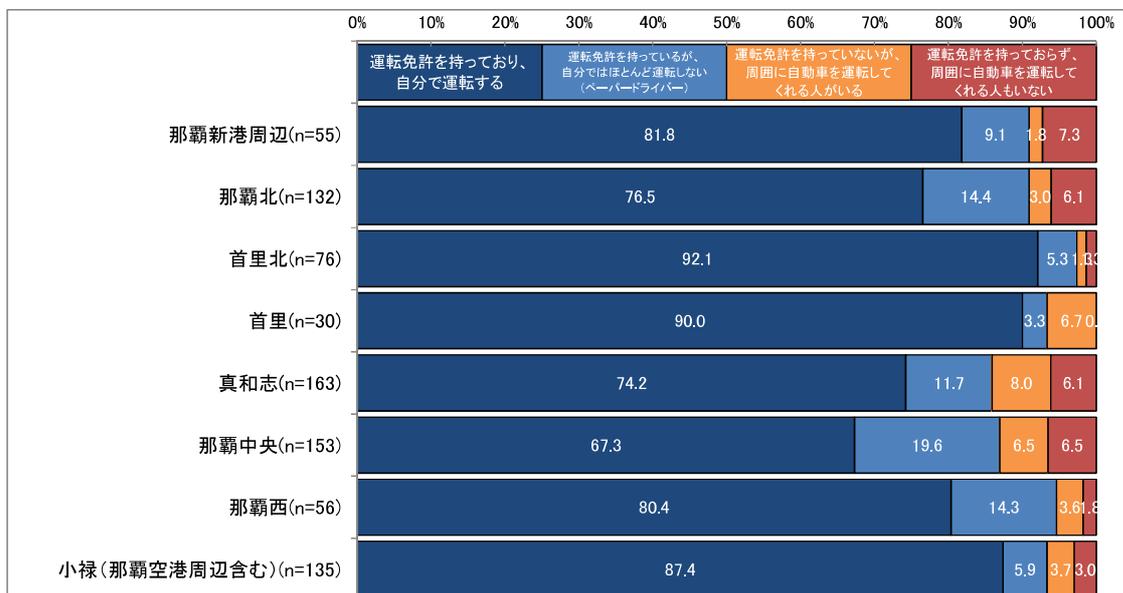
- ・「運転免許を持っており、自分で運転する」という回答が最も多く 78.8%となっている。
- ・一方、「運転免許を持っておらず、周囲に自動車を運転してくれる人もいない」という回答も 4.8%みられる。
- ・地域別にみると、那覇中央、真和志、那覇北で、運転免許の有無に関わらず自分で運転をしない者の割合が高い。

☀那覇中央、那覇北などの比較的公共交通が充実しているエリアと真和志などのエリアでは、自動車を自分で運転しない理由が異なると思われる点に留意する必要がある。

運転免許の保有状況と自動車の運転状況



地域別の運転免許の保有状況と自動車の運転状況



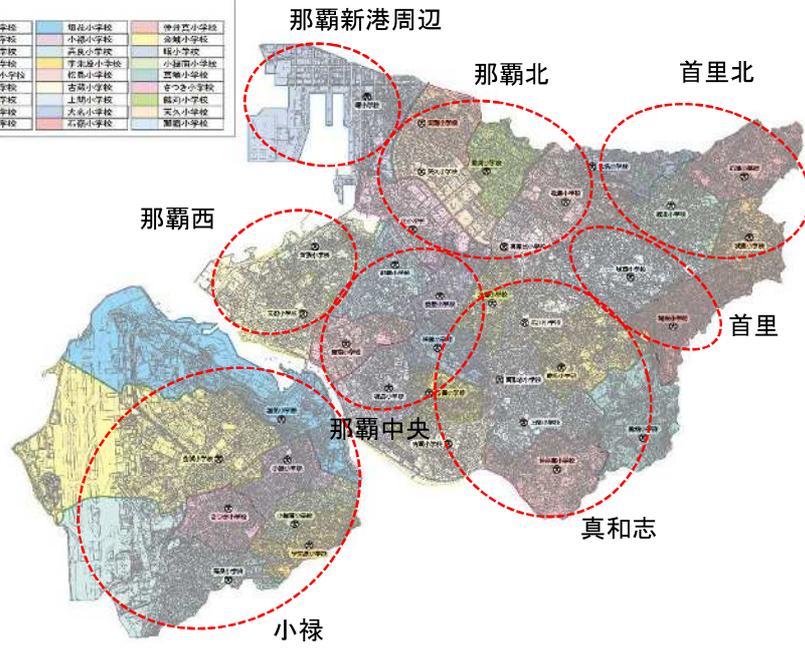
出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

地域区分

那覇市立小学校指定通学区域

小学校の凡例

宮内小学校	舞念小学校	畑高小学校	仲野西小学校
城裏小学校	豊原小学校	小浜小学校	金蔵小学校
城北小学校	若狭小学校	高良小学校	稲小学校
城西小学校	加納小学校	芋生原小学校	小嶺南小学校
城東小学校	高我部小学校	紅雲小学校	芝嶺小学校
筑前小学校	与那志小学校	吉原小学校	幸つき小学校
泊小学校	城泰小学校	上野小学校	龍利小学校
天瀬小学校	天初小学校	天永小学校	天久小学校
桜川小学校	朝陽小学校	石原小学校	朝陽小学校



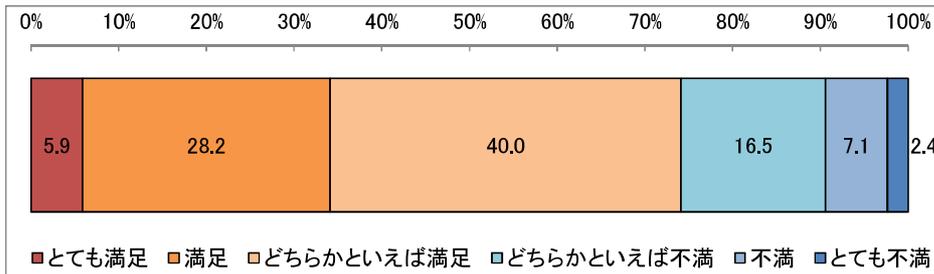
出典：「那覇市立小学校全域（2018年1月現在） 那覇市教育委員会」より

1-4. 路線バス利用者の路線バスに対する満足度

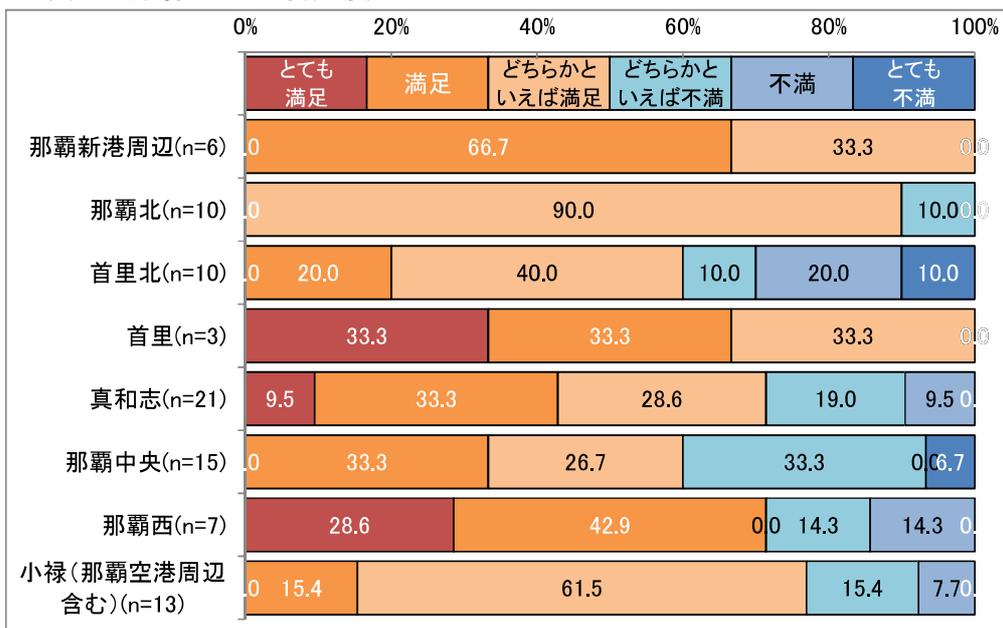
- ・バス利用者の路線バスの満足度については、7割強が満足(「とても満足」「満足」「どちらかといえば満足」と回答しており、路線バスに対する満足度は高い。
- ・地域別にみると、首里北、真和志、那覇中央、那覇西、小禄では路線バスに対する不満が他の地域よりも高い。
- ・満足している理由は、「出発地や目的地の近くの停留所に行きやすい」が最も多く、次いで「目的地まで早く到着する」となっている。おり、路線バスの路線網が利用者のニーズに概ね合致している様子がうかがえる。
- ・一方で3割弱は不満(「どちらかといえば不満」「不満」「とても不満」と回答しており、理由をみると、「時間通りにバスが運行していない」が8割を占め、バスの定時性の低さが特に大きな不満の要因であるといえる。
- ・「停留所で路線バスを待ちにくい(ベンチがない等)」の割合も高いことから、バスの定時性の低さに伴うバス待ち時間を快適な環境で過ごせないことも不満の要因となっていることが分かる。

☀️バス利用者の既存バス路線網に対する満足度は、総じてみると高いものの、定時性やバス待ち環境に対する不満の割合は比較的大きい。

市全体の路線バスの満足度

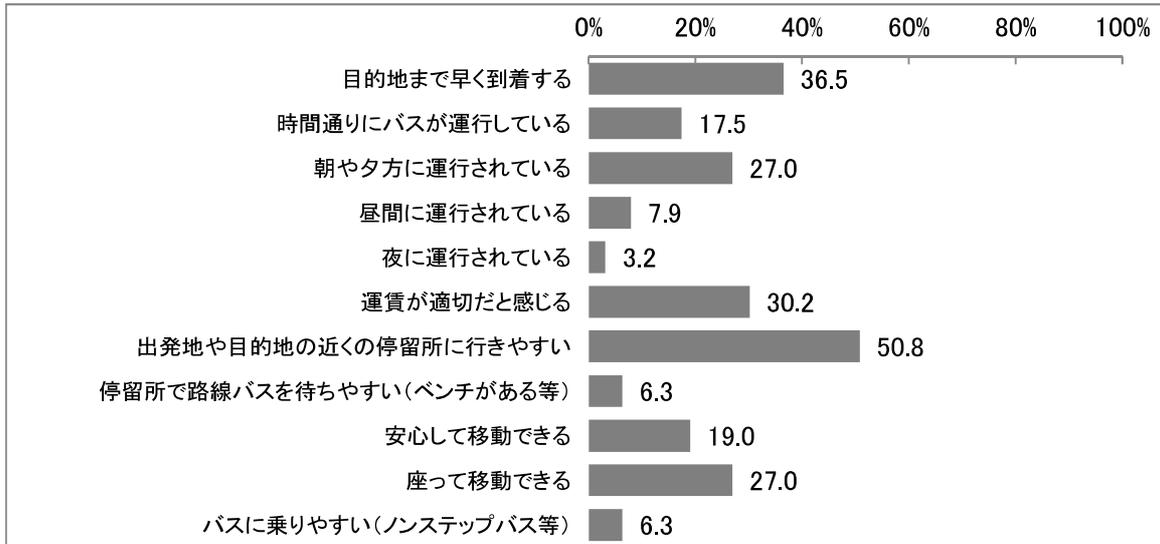


地域別の路線バスの満足度

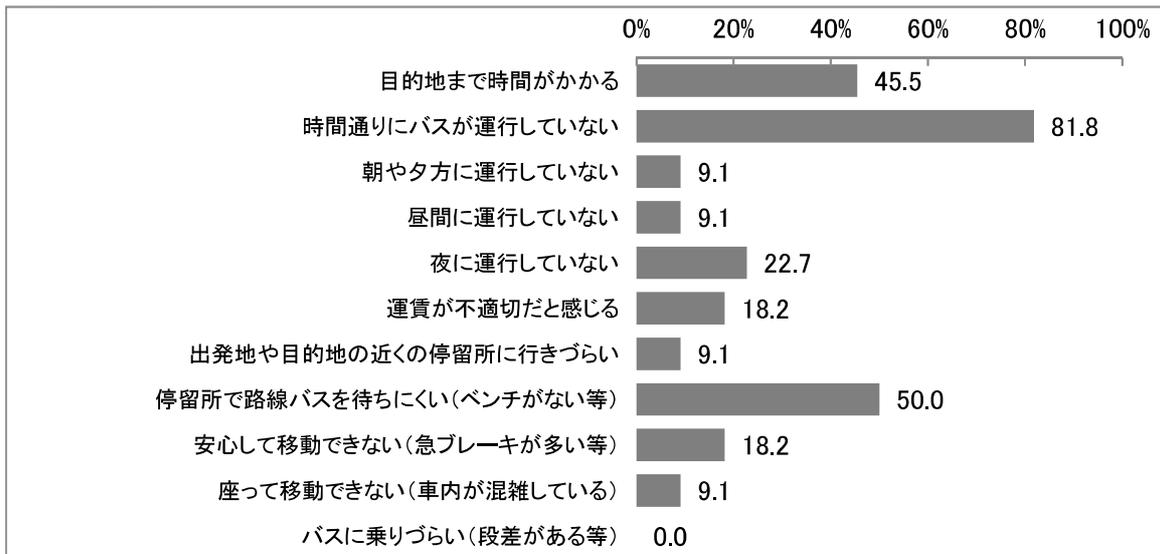


出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

満足している理由



不満足な理由



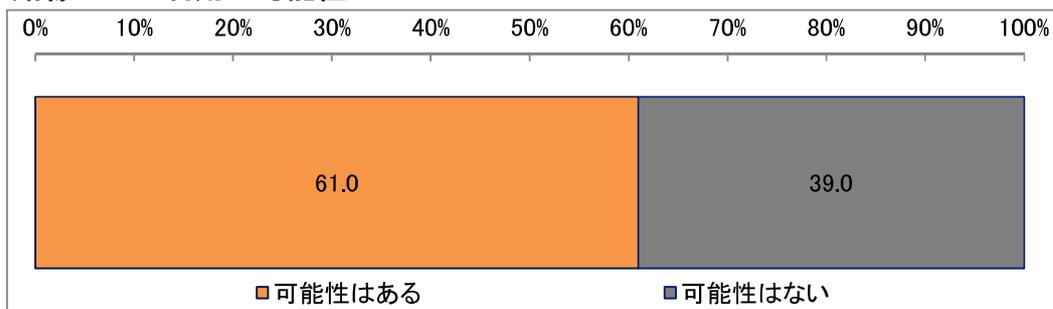
出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

1-5. 路線バス非利用者の路線バス利用の可能性

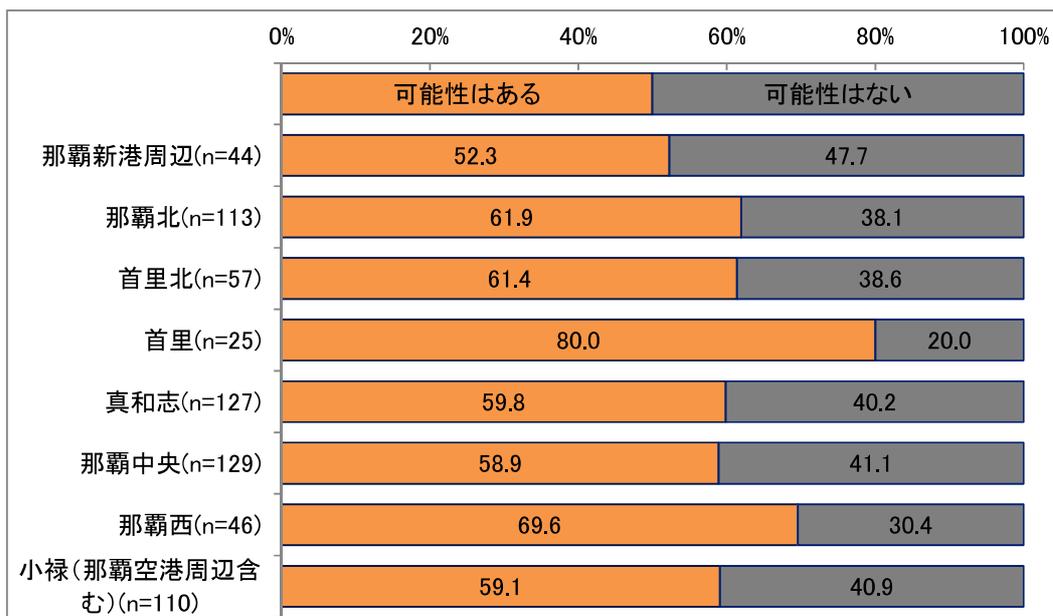
- ・路線バスの非利用者が利用に転ずる可能性については、6割が「可能性はある」と回答している。
- ・地域別にみると、首里では特にバス利用の可能性が高くなっている。
- ・「可能性はある」と回答した非利用者が路線バスを現在利用していない理由については、「目的地までの路線を知らない」と「時間通りに運行するの不安を感じる」が共に5割となっている。
- ・一方で「可能性はない」と回答した非利用者については、「バスの運賃よりも安く移動できる手段がある」や「時間通りに運行しているか分からず、信頼できない」を理由として挙げている。

✳️現在利用しない理由や利用したくない理由に定時性の課題が挙がっており、バス利用者の不満点との共通点となっていることから、定時性の確保された交通手段への需要が高いことがうかがえる。

路線バスの利用の可能性

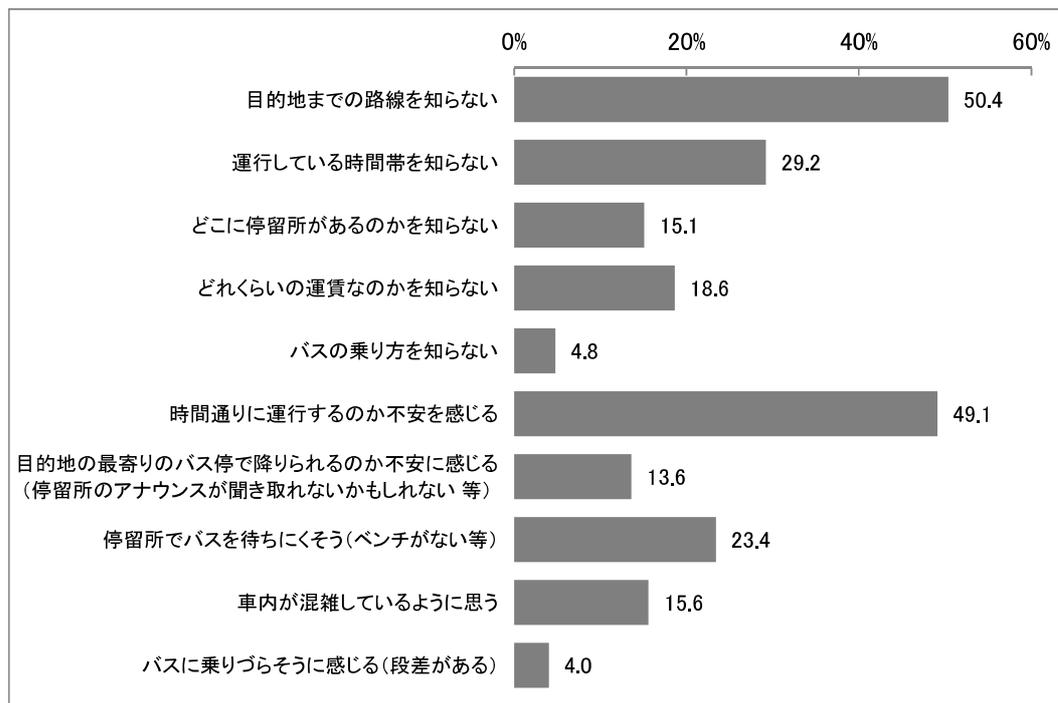


地域別の路線バスの利用の可能性

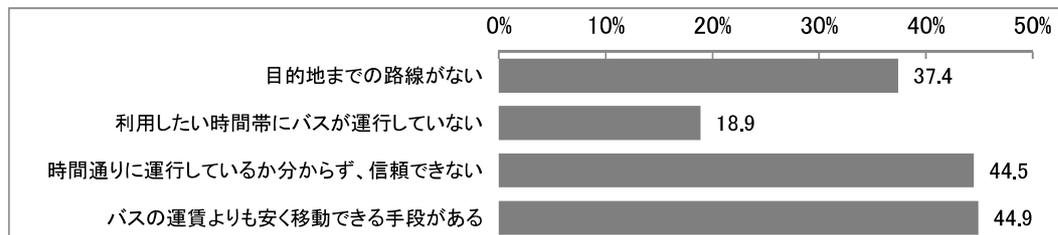


出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

路線バスを現在利用していない理由



路線バスを利用する可能性がない理由



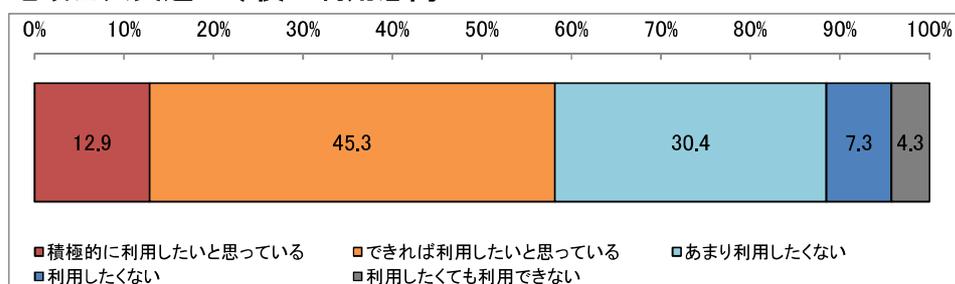
出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

1-6. 地域公共交通の利用意向

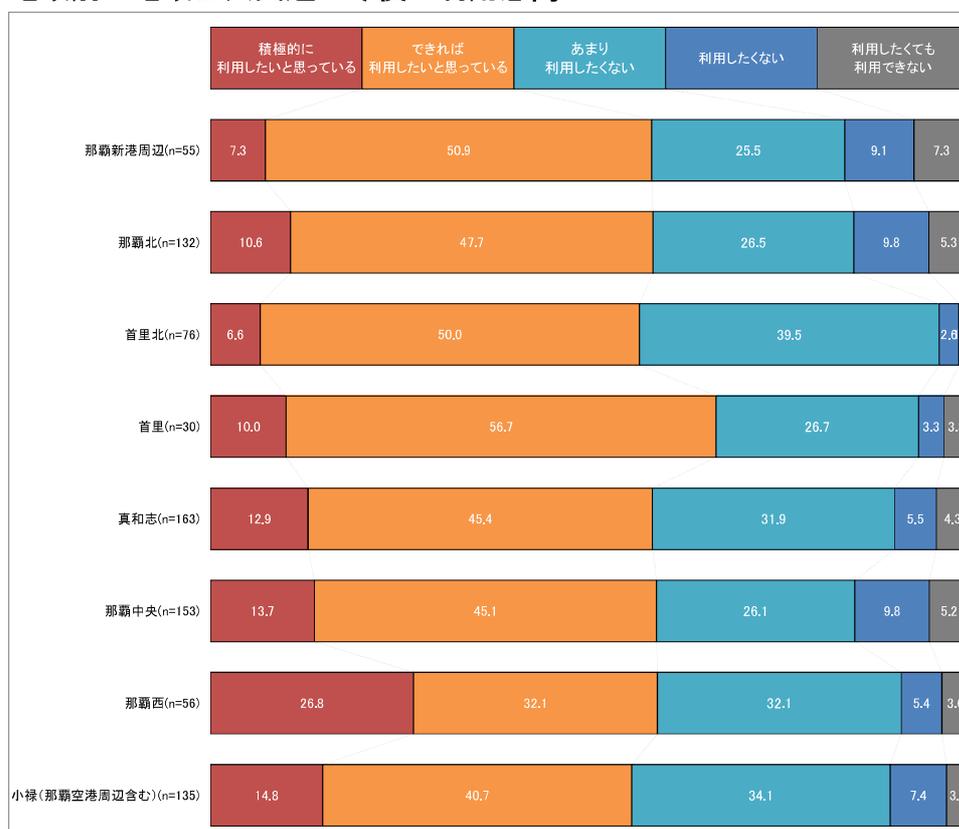
- ・地域公共交通の利用意向については、6割弱が利用したい(「積極的に利用したいと思っている」「できれば利用したいと思っている」と回答している)。
- ・地域別にみると、那覇新港周辺では「利用したくても利用できない」という回答が比較的多くなっている。
- ・地域公共交通を利用したい理由については、「自宅や目的地の近くで乗降できる」が最も多く5割以上を占めている。
- ・地域公共交通を利用したくない/利用できない理由については、「自宅や目的地の近くで乗降できない」が最も多く5割弱を占めている。

☀️半数以上が地域公共交通を利用したいと回答しており、ニーズは高い。また、利用したい/したくない理由どちらも、自宅や目的地の近くに乗降場があるかを重要視している。

地域公共交通の今後の利用意向

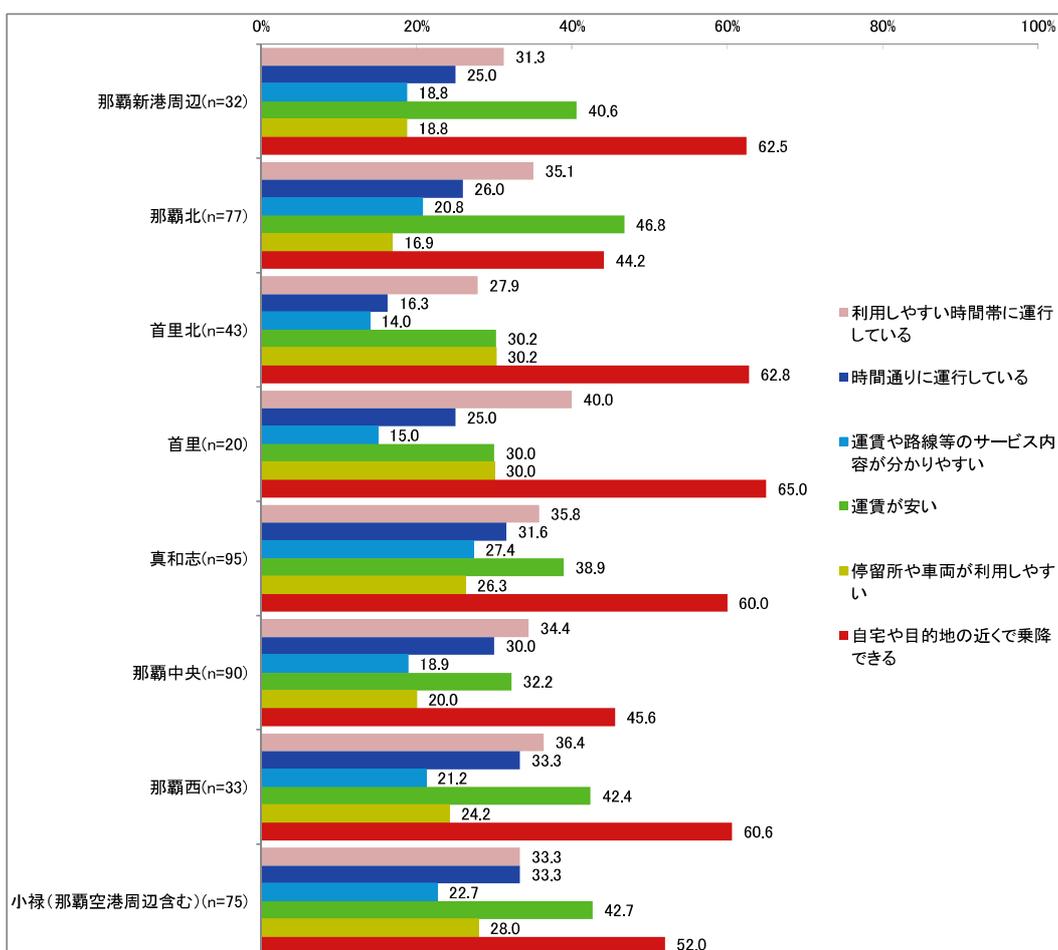
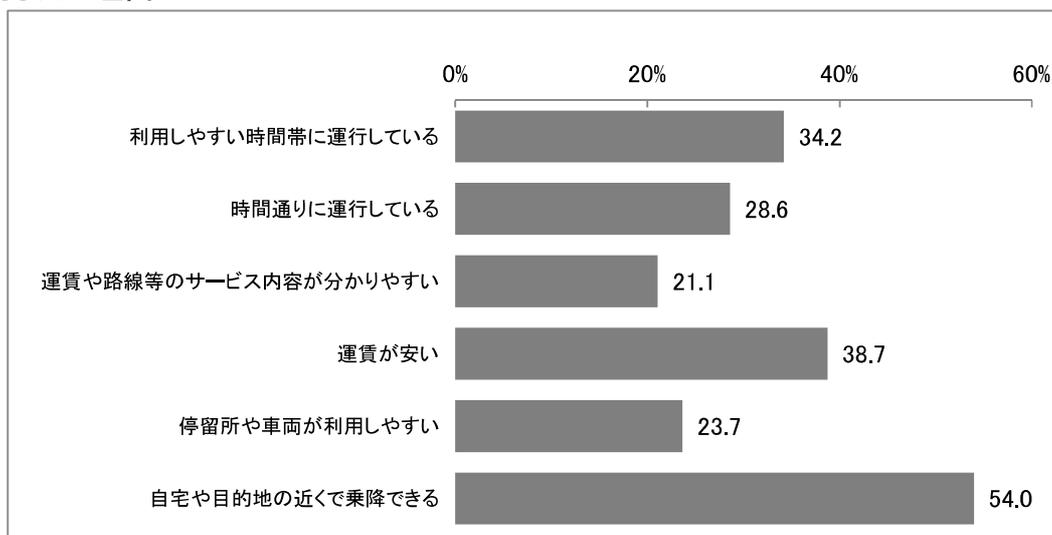


地域別の地域公共交通の今後の利用意向



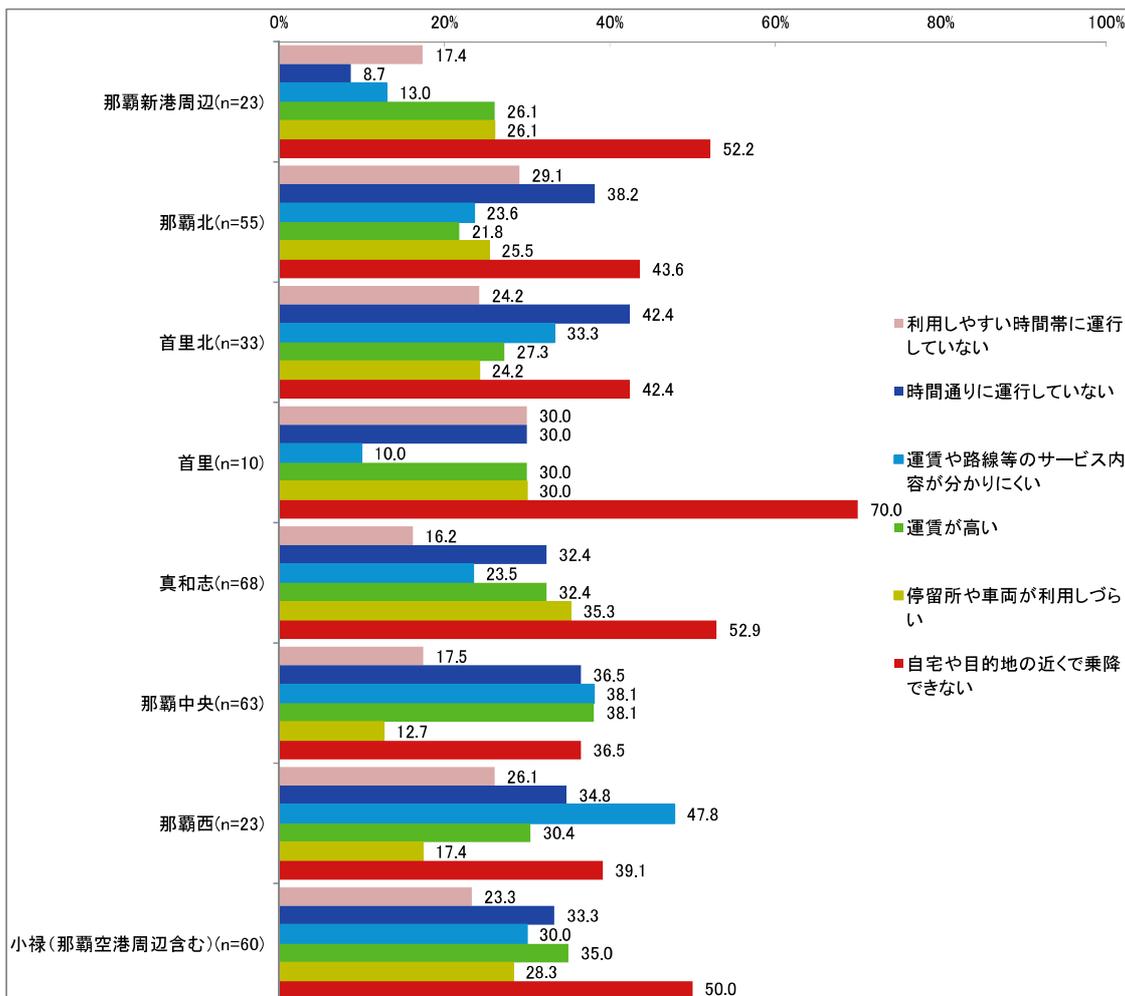
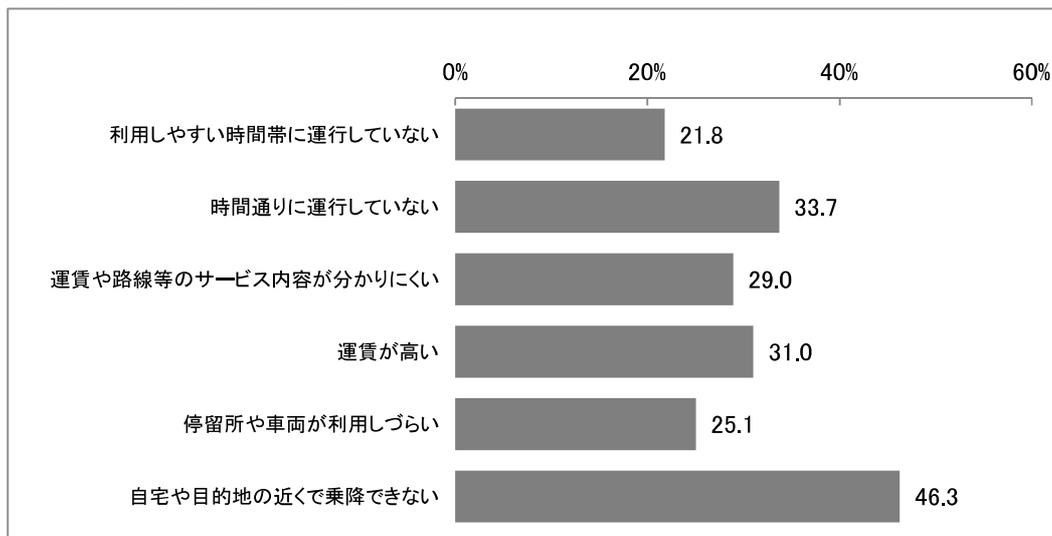
出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年)」より作成

利用したい理由



出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

利用したくない/利用できない理由



出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

1-7. 市民の移動手段

- ・居住地域別の移動手段をみると、全体的に自家用車（自分で運転）が多い。
- ・モノレールの利用が多いのは那覇北、那覇中央、小禄など駅周辺の居住者である。一方、那覇新港周辺、首里などは利用者が少ない。
- ・自家用車（自分で運転）は首里北（73.7%）や首里（73.3%）が市平均を大きく上回る。一方、自家用車の利用が少ないのは那覇北、那覇中央など、バスやモノレールの利便性が比較的高い地域である。
- ・徒歩では坂道の多い首里の割合が低い。

※全体として自家用車で移動が多い中、モノレールや路線バスなどの公共交通は、駅の有無やバス路線密度の高低による地域差がみられることから、公共交通が不便な地域の交通手段確保策の検討が必要である。

居住地区別移動手段

	モノレール	路線バス	ふくちゃん号	真和志乗合タクシー	タクシー	自転車	バイク	徒歩	送迎バス	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (同乗)
市全体 (N=800)	99 12.4%	92 11.5%	2 0.3%	2 0.3%	16 2.0%	66 8.3%	91 11.4%	198 24.8%	5 0.6%	467 58.4%	75 9.4%
那覇新港周辺 (N=55)	2 3.6%	6 10.9%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.6%	2 3.6%	7 12.7%	10 18.2%	0 0.0%	37 67.3%	7 12.7%
那覇北 (N=132)	19 14.4%	11 8.3%	1 0.8%	1 0.8%	5 3.8%	15 11.4%	17 12.9%	35 26.5%	0 0.0%	63 47.7%	15 11.4%
首里北 (N=76)	9 11.8%	9 11.8%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.3%	6 7.9%	13 17.1%	11 14.5%	0 0.0%	56 73.7%	5 6.6%
首里 (N=30)	1 3.3%	3 10.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 10.0%	3 10.0%	3 10.0%	0 0.0%	22 73.3%	4 13.3%
真和志 (N=163)	14 8.6%	26 16.0%	0 0.0%	0 0.0%	7 4.3%	21 12.9%	37 22.7%	37 22.7%	0 0.0%	97 59.5%	15 9.2%
那覇中央 (N=153)	24 15.7%	14 9.2%	0 0.0%	0 0.0%	5 3.3%	6 3.9%	15 9.8%	51 33.3%	1 0.7%	67 43.8%	12 7.8%
那覇西 (N=56)	6 10.7%	7 12.5%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.6%	14 25.0%	6 10.7%	18 32.1%	1 1.8%	32 57.1%	5 8.9%
小禄 (N=135)	23 13.5%	16 12.5%	1 1.0%	1 1.0%	0 0.0%	13 7.3%	9 6.3%	33 20.8%	3 3.1%	93 69.8%	12 7.3%

※ 上段が実数、下段が割合

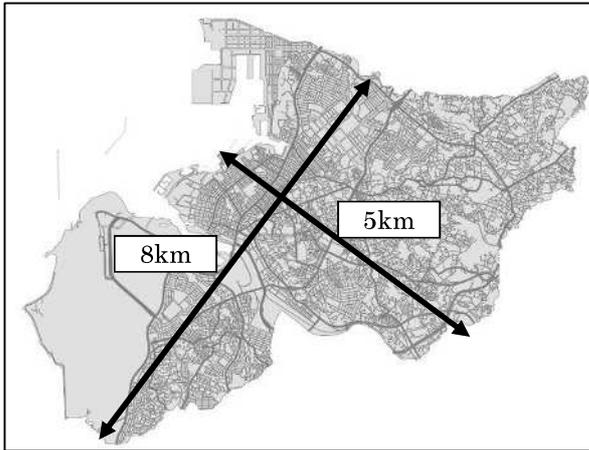
出典：「那覇市域内の移動実態及び意向調査（2019年）」より作成

1-8. 交通手段による那覇市内移動時間の差異

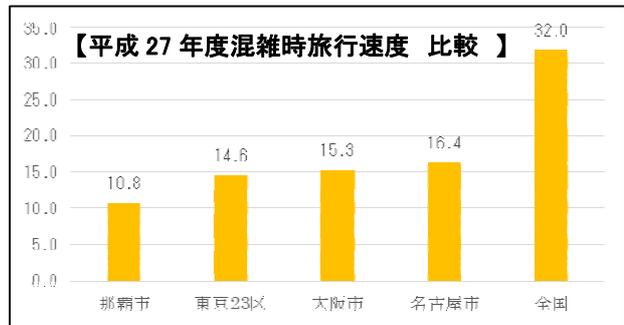
- ・那覇市の市域は、南北 8 km、東西 5 kmの楕円形をなした狭いエリアである。30 km/h で移動した場合、南北方向の 8 kmの距離は 16 分、東西方向の 5 kmの距離は 10 分で移動できる。
- ・混雑時の車の速度 10.8 km/h では、南北方向の 8 kmの距離は約 44 分を要することとなる。
- ・次に、車とバスの移動距離による所要時間の差をみてみると、南北方向の 8 kmの距離では 9 分、東西方向の 5 kmの距離では 6 分、車の移動時間の方が短くなっているが、その差は大きなものではなく、設定している条件によってはその差が逆転する可能性もある。

☀️バスの移動時間は、車での移動時間とほぼ同じと言える。移動時間に余裕が無い通勤通学時間帯の車の速度はバスの表定速度より低く（下図「車の混雑時旅行速度」参照）、また、狭い市域の中では自動車とバスの速度差があっても、そのトータルの所要時間差は 6 分～9 分程度と小さい。

市域は南北 8 km、東西 5 kmと小さい



車の混雑時旅行速度は 10.8km/h



出典：「H27 全国道路・街路交通情勢調査」より

市域内の移動に要する時間の交通手段別比較(8 kmと 5 km移動の場合)

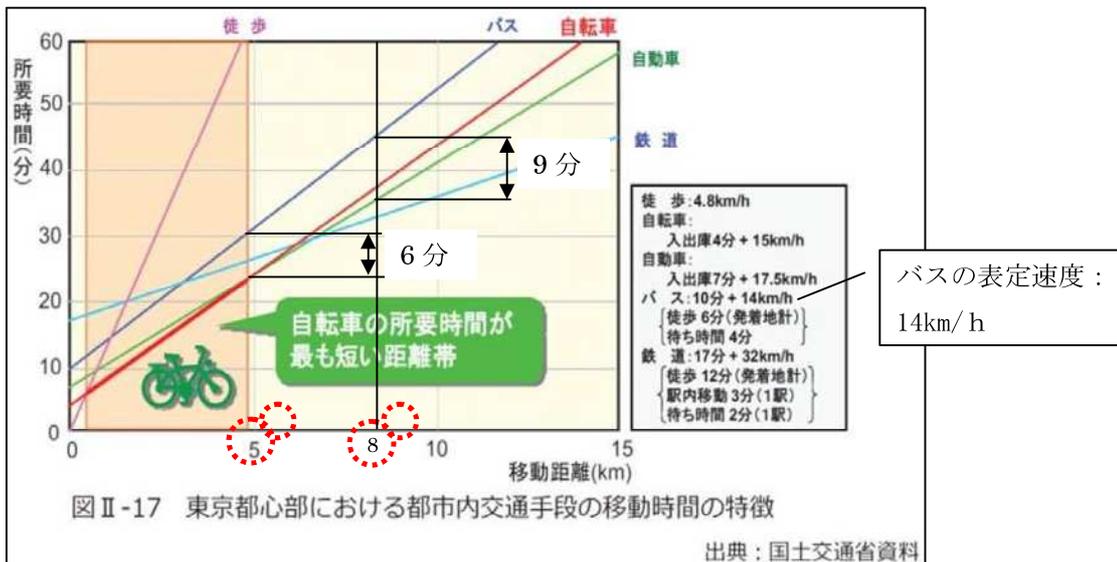


図 II-17 東京都心部における都市内交通手段の移動時間の特徴

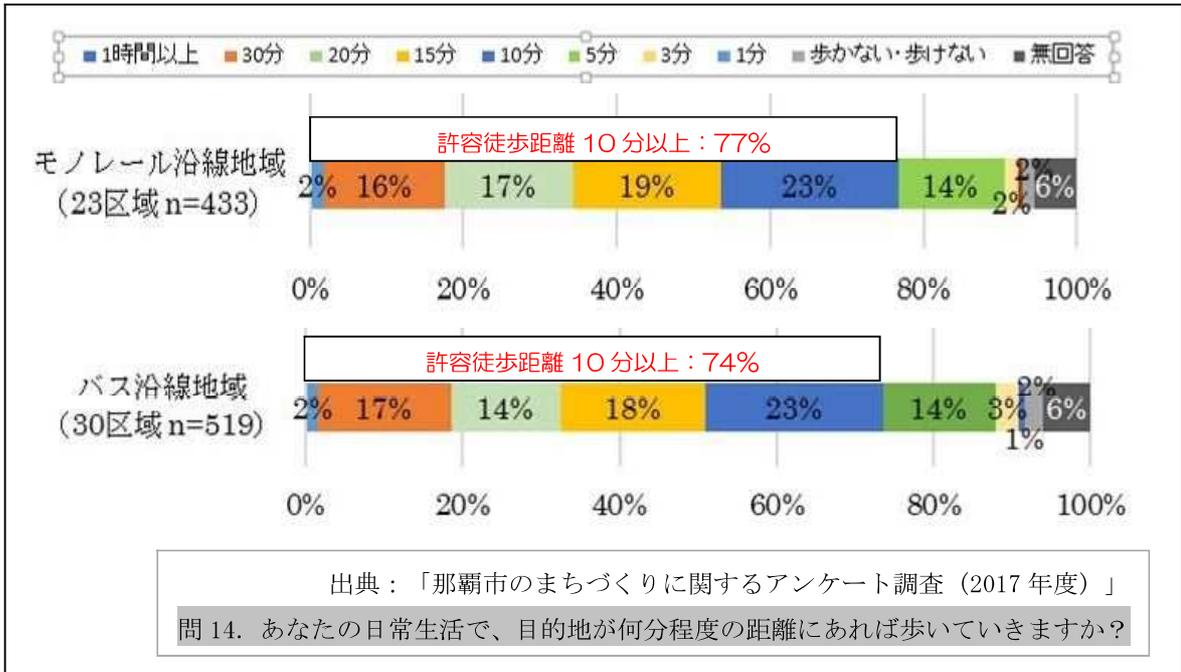
出典：国土交通省資料

1-9. 那覇市民の許容徒歩距離（モノレール沿線地域とバス沿線地域の比較）

- ・許容徒歩距離に関する意識をみると、モノレール沿線地域回答者の77%が10分以上歩くと回答し、バス沿線地域の74%も同様に答えている。
- ・10分の徒歩距離は、下記の通り780mとなり“ウチナンチュは300m位しか歩かない”という通説とは大きく様相を異にする。
- ・また、バス沿線の回答者もほぼモノレール沿線と同様の回答となっており、この点も、わが国の交通計画においてよく用いられている“鉄道駅の駅勢圏は1km、バス停勢圏は500m”という基準よりは、長い距離を許容している。
- ・許容徒歩距離を5分までとすると、モノレール沿線地域回答者の91%、バス沿線地域の88%が歩くことになり、その距離は390mとなる。

※上記を踏まえて、今後の公共交通ネットワークの密度の検討をすすめていく。

許容等補距離



- ・老人単独歩行 : 1.3m/秒（平均）
 - ・群集歩行 : 0.88m～1.29/秒（晴眼者）
 - ・障害者の歩行速度 : 0.91m/秒（平均 車椅子利用の場合）
 - ・階段昇降速度（老人） : 0.21m/秒
- 【出典：津波避難ビル等に係るガイドライン（平成17年）】

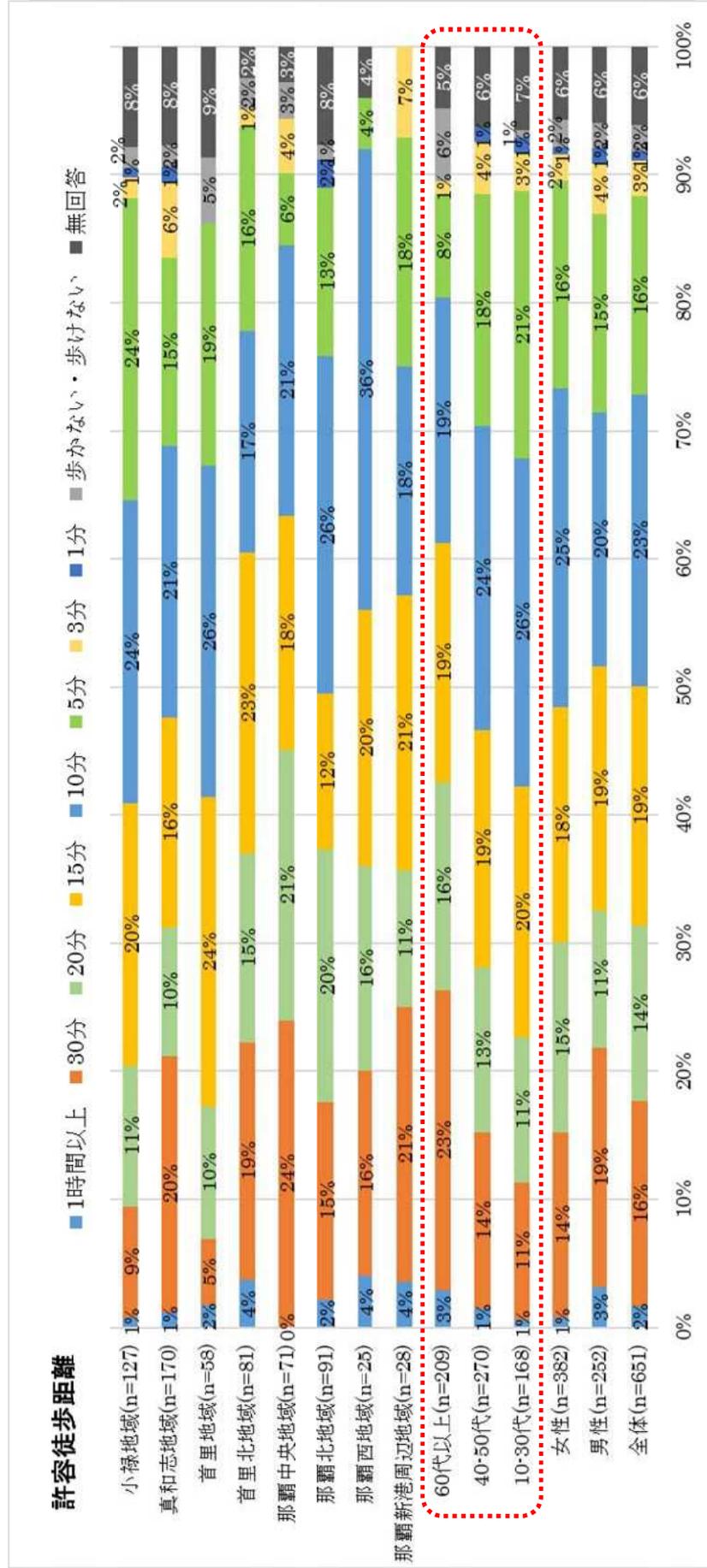


1.3m/秒 = 78m/分 ⇒ 10分間徒歩距離 = 780m

1-10. 那覇市民の許容徒歩距離（地域別、年代別、性別の観点から）

- ・地域別にみると、小禄・真和志・首里地域で10分まで歩くという回答が少なく、いずれも地区面積が広く、公共交通が比較的不便なエリアを含んでおり、起伏も多いという点で共通している。
- ・年代区分で見ると、60代以上では80%以上は10分までは歩くと同答しているが、世代が若くなるにつれて、許容徒歩距離は短くなっている。
- ・性別による差は小さい。

❗若い世代については、“歩けない”のではなく、習慣的に“歩かない”のだと推察される。モビリティマネジメント等での啓発教育により、徒歩許容距離を伸ばしていくことが必要。



出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」問14. あなたの日常生活で、目的地が何分程度の距離にあれば歩いていきますか？

1-11. 人口密度

・ほぼ市内全域が DID で、人口密度は政令指定都市と同程度の高密度になっている。

✳️公共交通沿線の高密な人口密度は、公共交通の利用人口を確保していくにあたっての好条件である。

■面積： 39.57km²（平成 27 年国勢調査）

※平成 29 年全国都道府県市区町村別面積調査においては 39.98km²

■DID 面積 38.40km²(平成 27 年国勢調査)

■総人口 319,435 人（平成 27 年国勢調査）

■人口密度 8,073 人/km²（約 80 人/ha）

→政令指定都市と同程度の高密度

那覇市、中南部都市圏の人口密度

	都市名	人口（人）	面積（km ² ）	人口密度（人/km ² ）
1	特別区部	9,272,740	626.70	14,796
2	大阪市	2,691,185	225.21	11,950
3	川崎市	1,475,213	143.00	10,316
4	横浜市	3,724,844	437.49	8,514
5	那覇市	319,435	39.57	8,073
6	名古屋市	2,295,638	326.45	7,032
7	さいたま市	1,263,979	217.43	5,813
8	堺市	839,310	149.82	5,602
9	福岡市	1,538,681	343.39	4,481
10	千葉市	971,882	271.76	3,576
11	神戸市	1,537,272	557.02	2,760
12	中南部都市圏※	1,186,354	481.94	2,462
13	相模原市	720,780	328.66	2,193
14	北九州市	961,286	491.95	1,954
15	熊本市	740,822	390.32	1,898
16	京都市	1,475,183	827.83	1,782
17	札幌市	1,952,356	1,121.26	1,741
18	仙台市	1,082,159	786.30	1,376
19	広島市	1,194,034	906.53	1,317
20	新潟市	810,157	726.45	1,115
21	岡山市	719,474	789.96	911
22	浜松市	797,980	1,558.06	512
23	静岡市	704,989	1,411.90	499

出典：「平成 27 年国勢調査」より

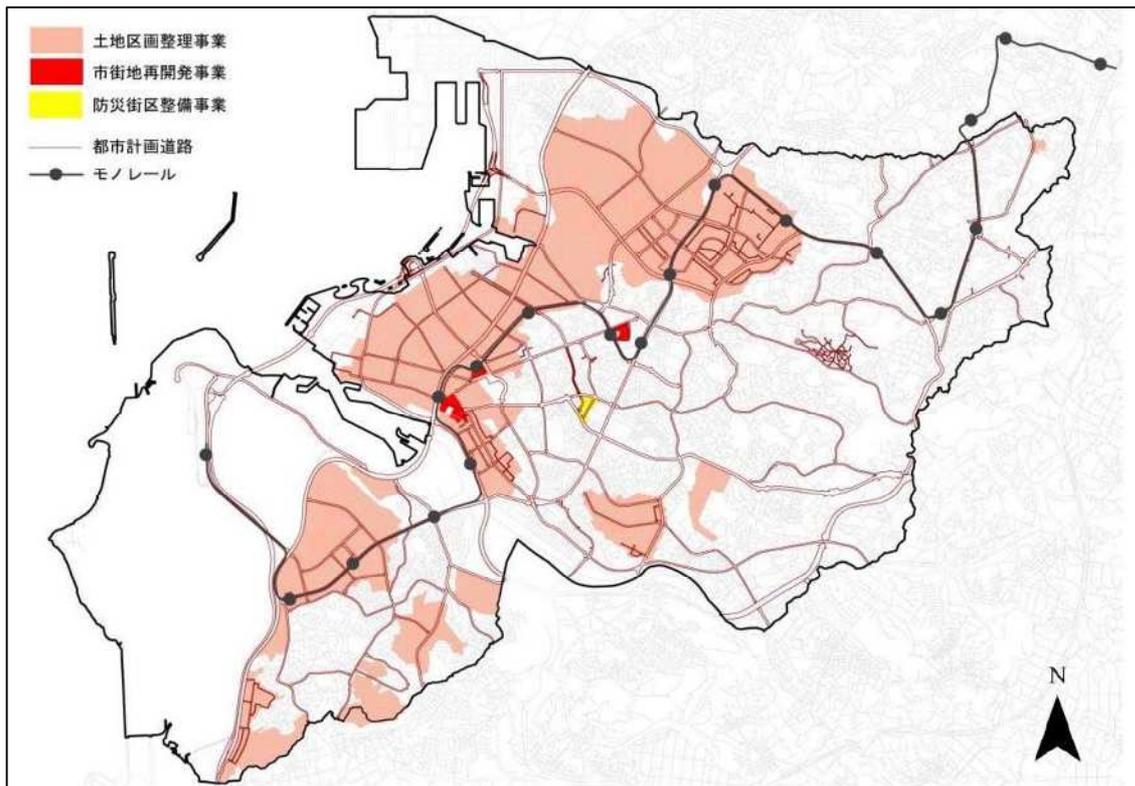
※中南部都市圏：沖縄本島における読谷村およびうるまし以南の 8 市 6 町 3 村

1-12. 面整備の状況と密集市街地の分布

- ・モノレール沿線地域は、戦災復興、返還軍用地跡地等で大規模な区画整理により基盤整備が行われている。
- ・その他の地域は、部分的な面整備は行われているものの、行き止まり道路や未接道宅地も多く基盤に課題がある。
- ・特に中心部から真和志地域を中心に密集市街地が広がっており、戦後の混乱のなか複雑化した権利関係が面整備を難しくしている。
- ・密集市街地や首里地域では他地域に比べ空き家が多い状況である。

※密集市街地では新たな土地利用が難しく、また、空家等が多く存在し建物の更新等にも影響を与えているため、密集市街地の解消と土地の高度利用等を併せて検討し、まちの価値を上げていくための方策が求められる。

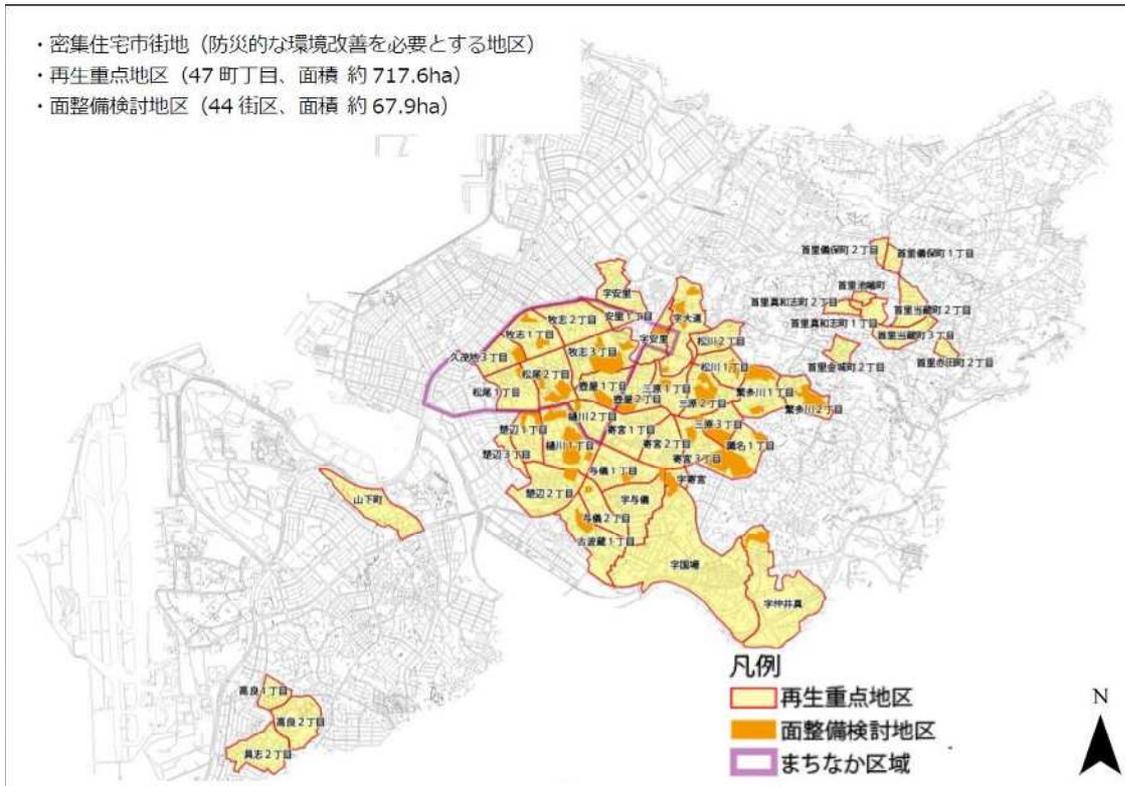
面整備の状況



出典：「那覇市立地適正化計画（R2年3月）」より

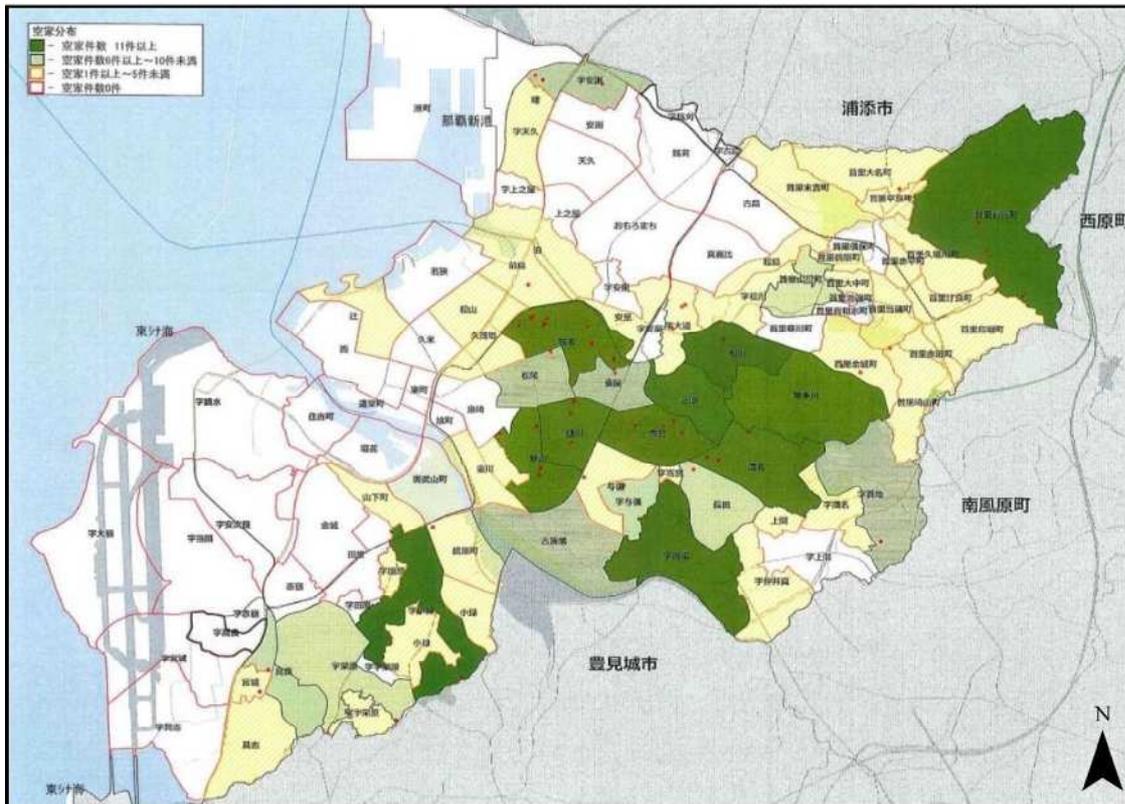
密集市街地の分布

- ・密集住宅市街地（防災的な環境改善を必要とする地区）
- ・再生重点地区（47 町丁目、面積 約 717.6ha）
- ・面整備検討地区（44 街区、面積 約 67.9ha）



出典：「那覇市密集住宅市街地再生方針（H28年3月）」より

推定空家等分布図



出典：「那覇市空家等対策計画（H30年3月）」より

1-13. 将来に向けての人口増減

・2015年から2040年の人口増減をみると、那覇市では減少する一方で、豊見城市や宜野湾市など、近隣市町村では人口増加する推計となっている。

※ 高密度な人口密度ゆえに、地価が高くなり（1-19 参照）、人口は流入よりも流出が大きくなる局面を迎えつつある（1-16 参照）。公共交通の導入空間創出と公共交通利用者の増加を図り、将来のまちの活力を維持していくために、公共交通軸沿線土地利用の高度化をまちづくりと一体的に進めていくことが必要。

将来推計人口

単位：人

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2015-2040 増減
那覇市	315,954	319,435	320,000	318,441	315,673	312,208	307,164	-12,271
宜野湾市	91,928	96,243	99,339	101,426	102,854	103,629	103,548	7,305
浦添市	110,351	114,232	116,933	118,612	119,459	119,654	118,976	4,744
糸満市	57,320	58,547	59,177	59,261	59,092	58,789	58,207	-340
豊見城市	57,261	61,119	64,242	66,645	68,366	69,434	69,849	8,730
南城市	39,758	42,016	43,988	44,689	45,153	45,425	45,383	3,367
北中城村	15,951	16,148	16,331	16,393	16,415	16,424	16,367	219
中城村	17,680	19,454	21,012	22,342	23,444	24,325	24,915	5,461
西原町	34,766	34,508	34,068	33,437	32,663	31,736	30,603	-3,905
与那原町	16,318	18,410	19,637	19,695	19,640	19,478	19,164	754
南風原町	35,244	37,502	39,239	40,586	41,645	42,349	42,663	5,161
八重瀬町	26,681	29,066	31,016	31,633	32,179	32,547	32,569	3,503

出典：「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口予想ツール（G空間情報センター）を使用して作成

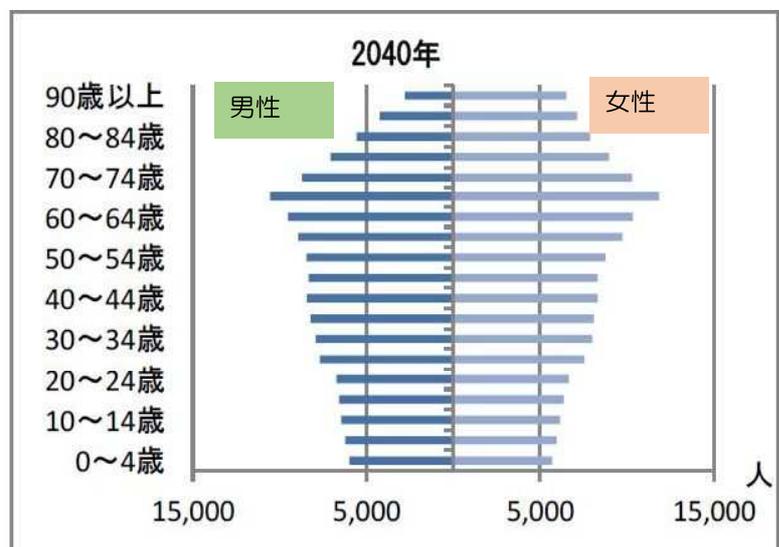
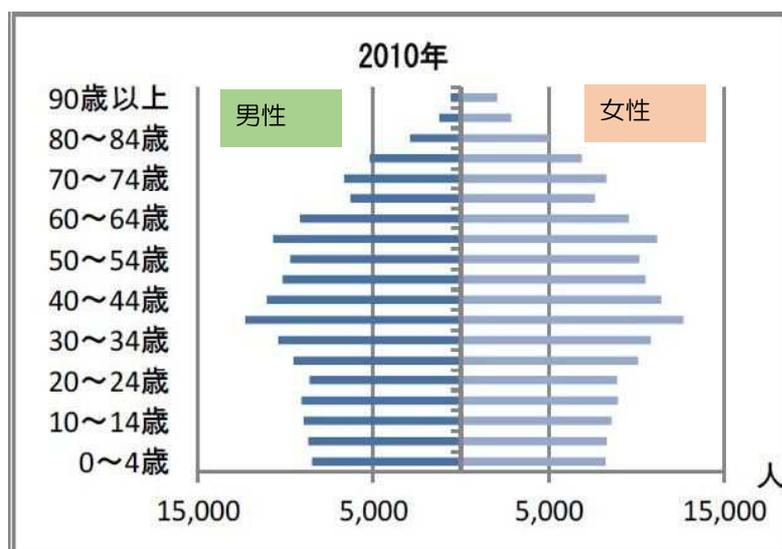
※ 「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、2040年に298,250人と推計

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2015-2040 増減
那覇市 (人口ビジョン)	315,954	319,316	318,428	315,445	311,031	305,495	298,250	-21,066

1-14. 活力維持が懸念される少子・高齢化の進展（年齢階級別人口の推移・推計）

- ・年齢構成のグラフをみると、2010年から2040年にかけては、年齢階級別グラフの重心が、高年齢側に移動する見通しとなっている。

人口ピラミッド



出典：「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28年3月）」

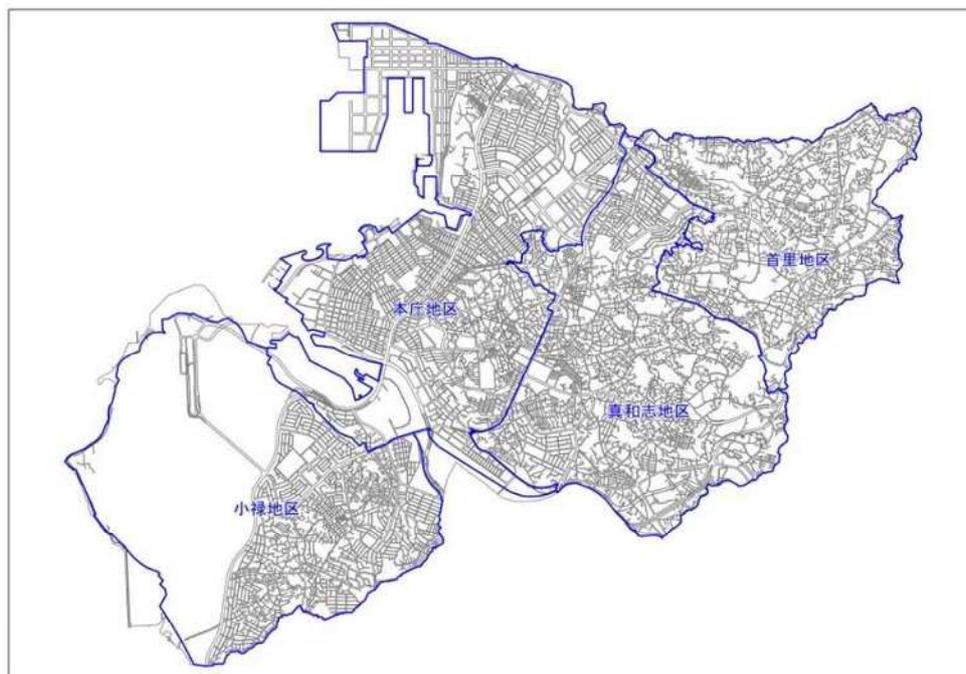
1-15. 活力維持が懸念される少子・高齢化の進展（2040年における3区分別人口）

- ・2040年時点の各地域の人口は、年少人口が減少する一方で老年人口が増加して、少子高齢化が進むと予測される。
- ・2040年の高齢化率を地区別にみると、本庁地区、真和志地区、首里地区で高齢化率が高い。

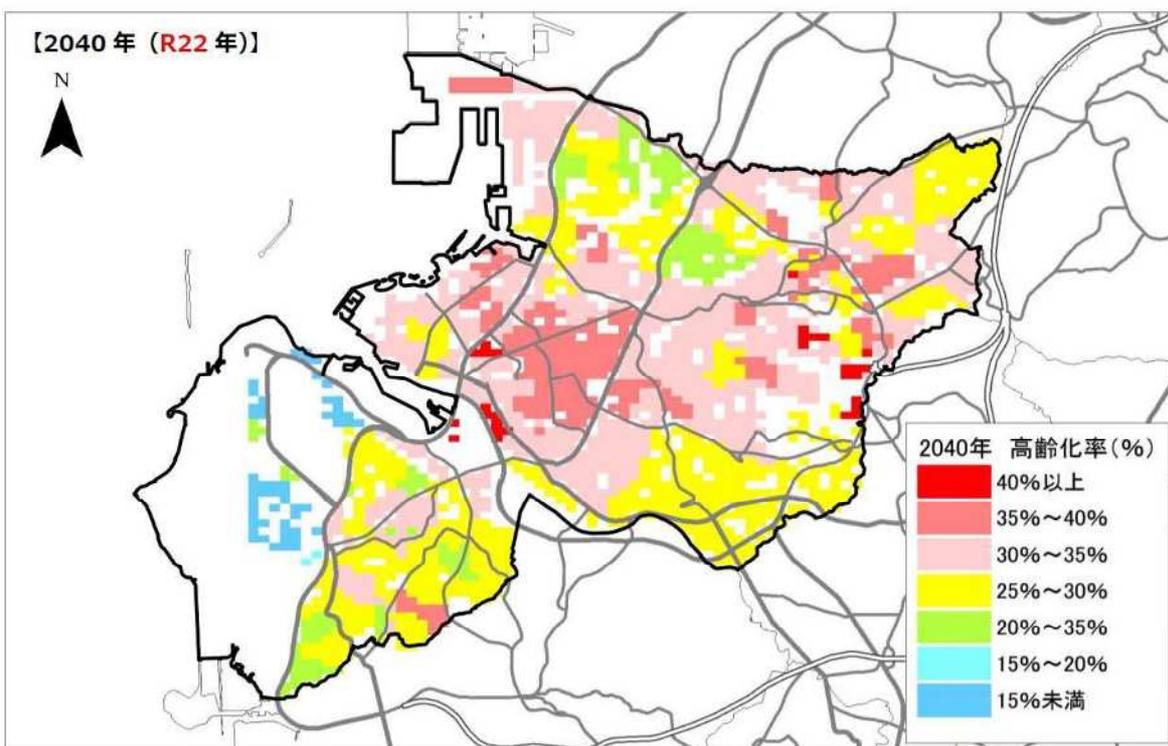
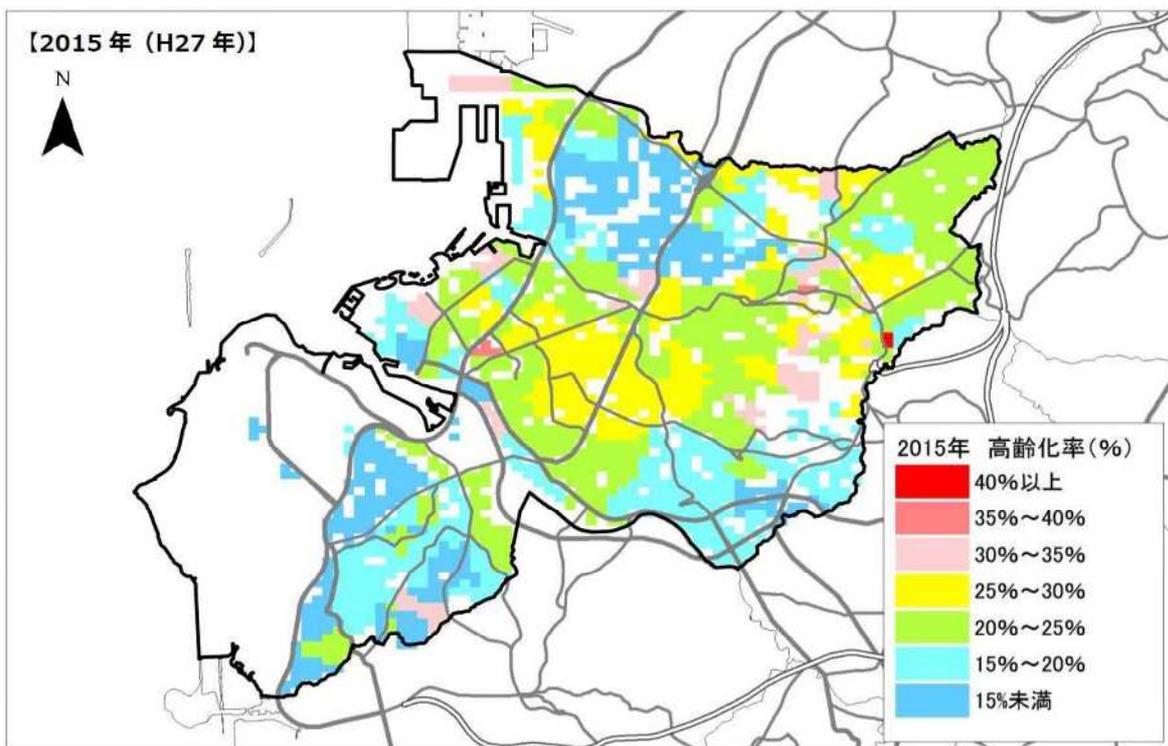
2040年における年齢3区分別人口 単位 上段：人、下段%

		総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
			0～14歳	15～64歳	65歳以上
市全体		298,250	36,867	164,879	96,503
		100.0%	12.4%	55.3%	32.4%
地区別	本庁地区	67,697	7,843	36,073	23,781
		100.0%	11.6%	53.3%	35.1%
	真和志地区（真嘉比・古島地区を除く）	86,020	10,535	47,025	28,460
		100.0%	12.2%	54.7%	33.1%
	首里地区	49,901	6,202	26,849	16,850
		100.0%	12.4%	53.8%	33.8%
	小禄地区	60,282	7,751	34,844	17,687
		100.0%	12.9%	57.8%	29.3%
	新都心地区	24,315	3,143	14,170	7,002
		100.0%	12.9%	58.3%	28.8%
	真嘉比・古島地区	10,034	1,393	5,918	2,723
		100.0%	13.9%	59.0%	27.1%

出典：「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28年3月）」



高齢化率予測図



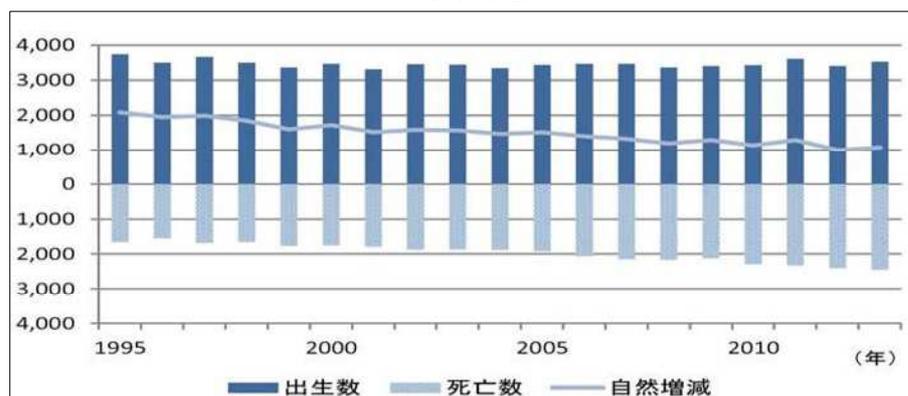
出典：「那覇市立地適正化計画 (R2年3月)」より

1-16. 人口動態と転出入実態

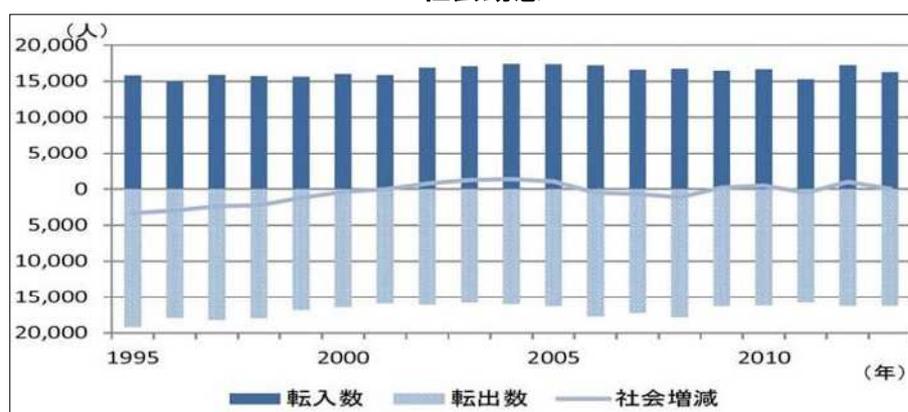
- ・自然動態としては自然増であるが、その傾向は鈍化している。社会動態としては、近年は社会増減を繰り返しながらほぼ横ばいである。
- ・2012年から2014年の3年間で純移動の内訳をみると、県外との純移動では年間300人から500程度の転入超過である一方で、県内との純移動では年間500人～800人程度の転出超過である。
- ・子育て世代の転出も見られる。

☀️子育て世代をはじめとする県内での転出超過を食い止めつつ活力の維持を図るために、まちづくり部署との連携により、公共交通軸沿線土地利用の高度化により建築床を創出しつつ、同時に建築基準法ならびに都市計画法によるセットバックなど、歩道有効幅員の確保が求められる。

自然動態



社会動態



出典：「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）」

転出入の実態



2014年の純移動

- ・純移動(県外) = 7,828 - 7,511 = +317人
- ・純移動(県内) = 7,482 - 8,275 = -793人

周辺市町村への人口移動の2014年の状況

◆全年齢



●矢印について

○線の種類

実線 → 転出超過、破線 → 転入超過

○線の太さ

- 3pt : 150人以上
- 1.5pt : 50人以上150人未満
- 1pt : 50人未満

◆子ども(0-9歳)の移動(≒子育て世代の移動)



●矢印について

○線の種類

実線 → 転出超過、破線 → 転入超過

○線の太さ

- 3pt : 40人以上
- 1.5pt : 20人以上40人未満
- 1pt : 20人未満

出典: 総務省住民基本台帳人口移動報告

出典: 「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成28年3月)」

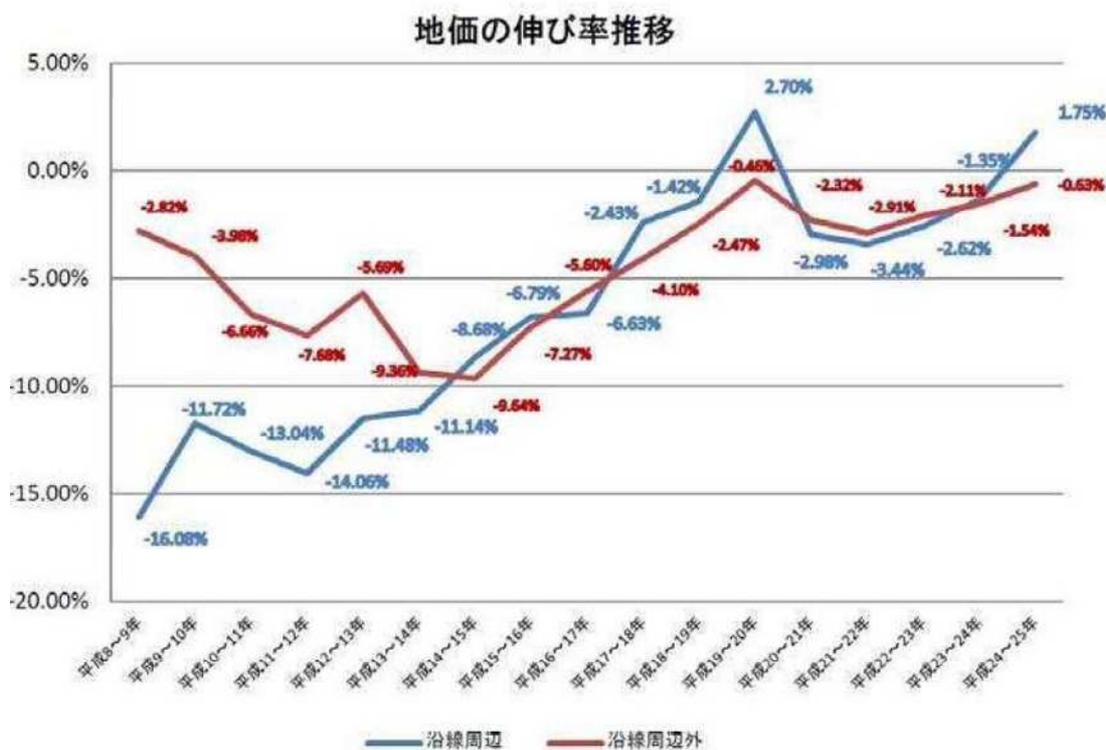
1-17. 沖縄都市モノレール整備による効果

- ・モノレール駅周辺の新築件数割合は那覇市全体の5割を占めている。
- ・モノレール駅周辺では、市全体に比べて人口や世帯数の伸びが高い。
- ・モノレール沿線では、自家用車の利用率も減少傾向がみられる。

✧新たな公共交通システムを導入が、周辺の建物の更新や土地利用、地価上昇、人口・世帯増加等の効果がみられる。また、自家用車の利用率減少など、渋滞緩和にもつながる可能性がある。

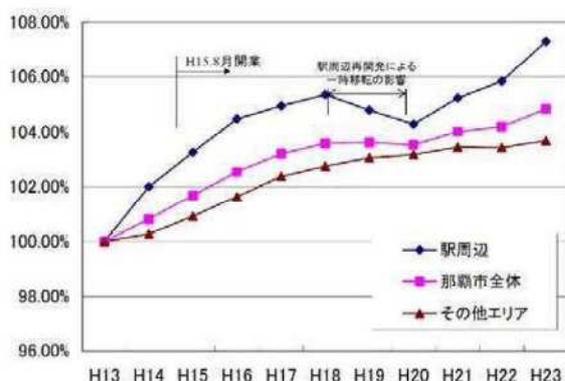
■平成13年～平成22年10年間の新築状況(モノレール各駅600m圏内新築状況)

	新築件数(件)	面積(ha)
那覇市全体	4,804	3,910
モノレール600m圏内	2,409	1,299
全体に対する割合	50.1%	33.2%



出典：ゆいレール整備による経済効果調査

人口増加率と地域別人口の推移



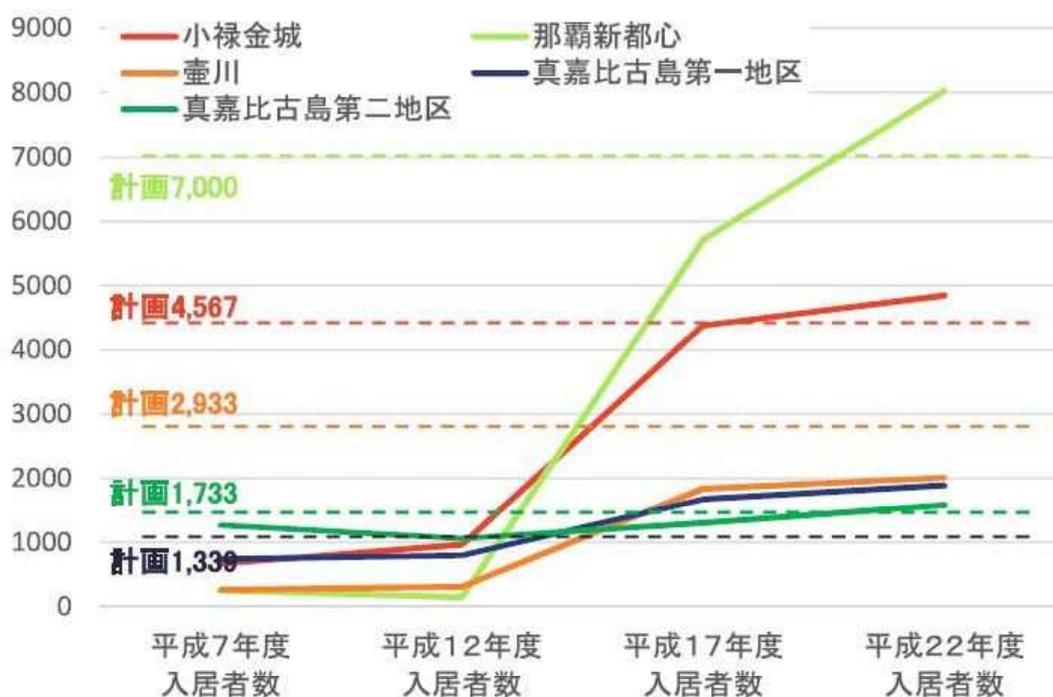
	平成12年	平成17年	平成22年
モノレール沿線周辺	165,860	172,966	176,024
それ以外の地域	135,172	139,427	139,930

資料: 国勢調査

出典: 沖縄都市モノレールに係る都市整備関連施策について

出典: ゆいレール整備による経済効果調査

土地区画整理事業エリアにおける世帯数の推移



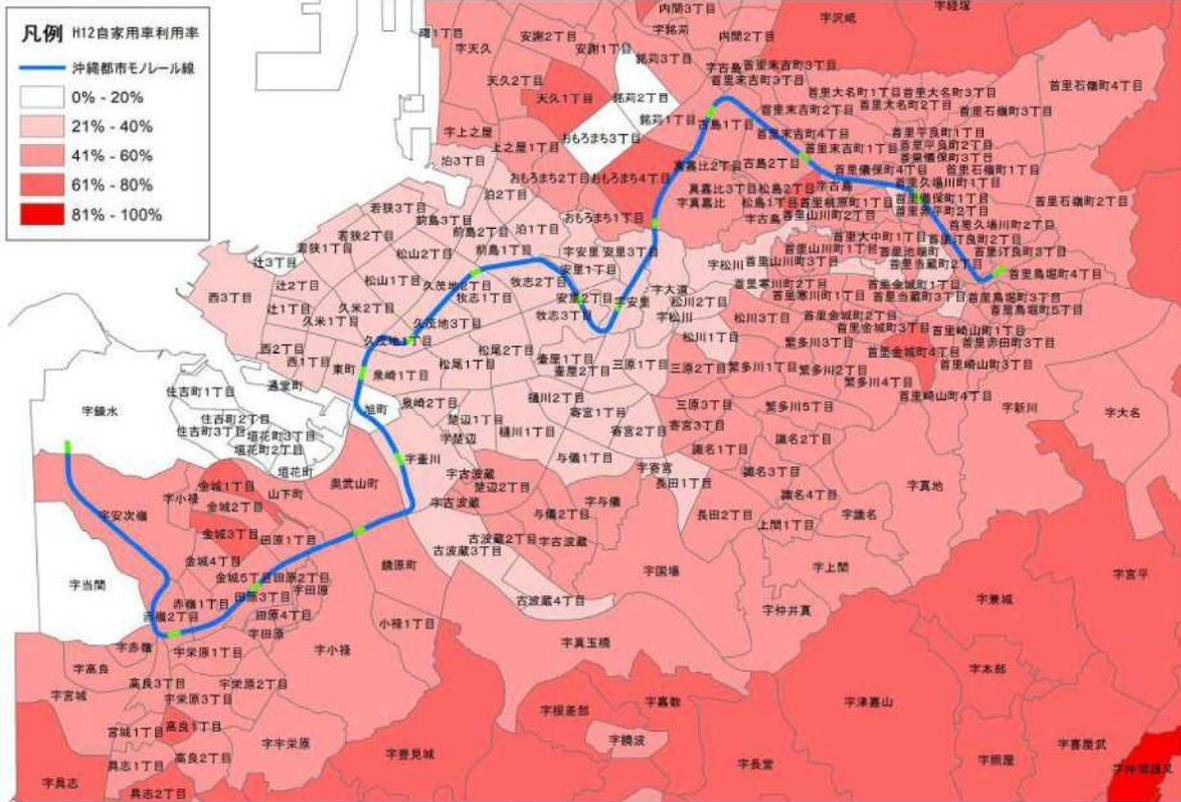
住宅開発区域内の面整備区域内ビルドアップ状況

宅地開発区域内の面整備区域内ビルドアップ状況

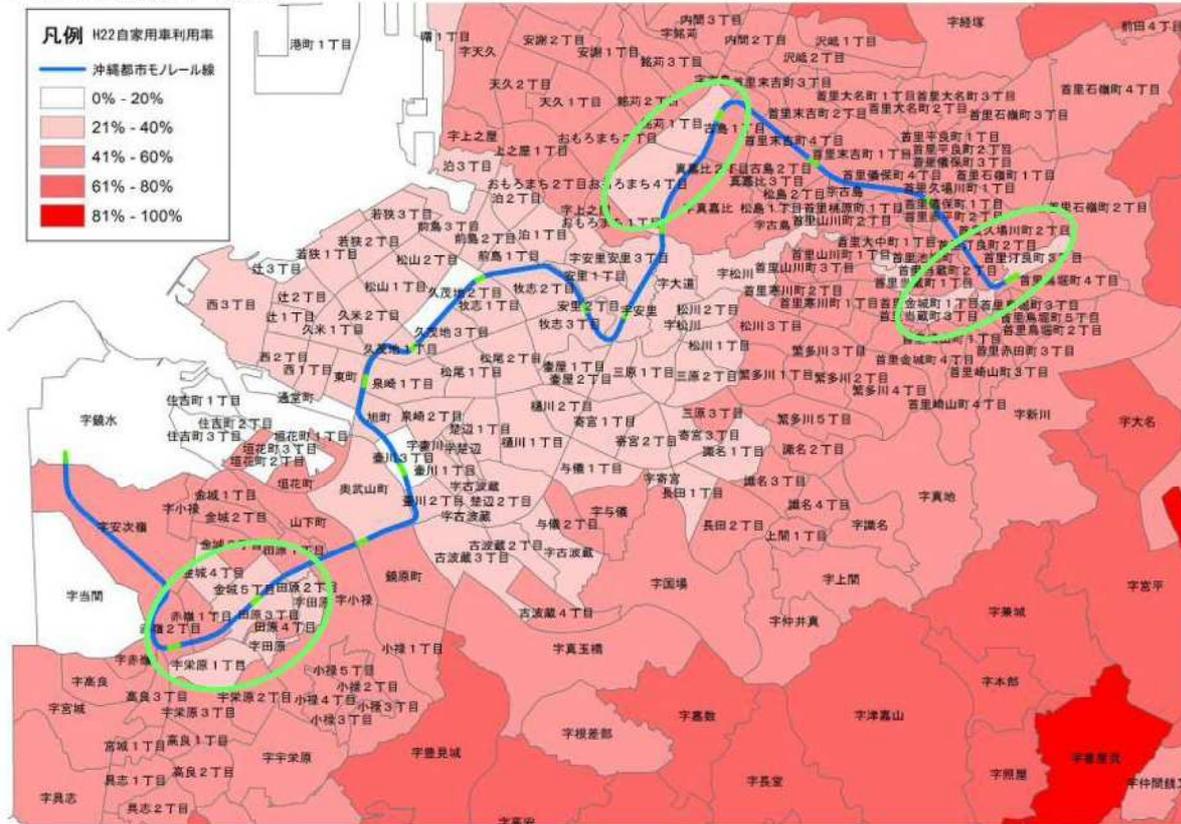
土地区画整理事業名	計画戸数	平成7年入居状況		平成12年入居状況		平成17年入居状況		平成22年入居状況		備考
	戸	戸(世帯数)	%	戸(世帯数)	%	戸(世帯数)	%	戸(世帯数)	%	
那覇新都心地区	7,000	255	3.6%	141	2.0%	5,718	81.7%	8,025	114.6%	
真嘉比古島第一地区	1,339	740	55.3%	797	59.5%	1,674	125.0%	1,890	141.2%	
真嘉比古島第二地区	1,733	1,268	73.2%	1,060	61.2%	1,304	75.2%	1,583	91.3%	
壺川地区	2,933	266	9.1%	308	10.5%	1,839	62.7%	2,009	68.5%	
小禄金城地区	4,567	668	14.6%	968	21.2%	4,380	95.9%	4,848	106.2%	

出典: ゆいレール整備による経済効果調査

H12 自家用車利用率



H22 自家用車利用率

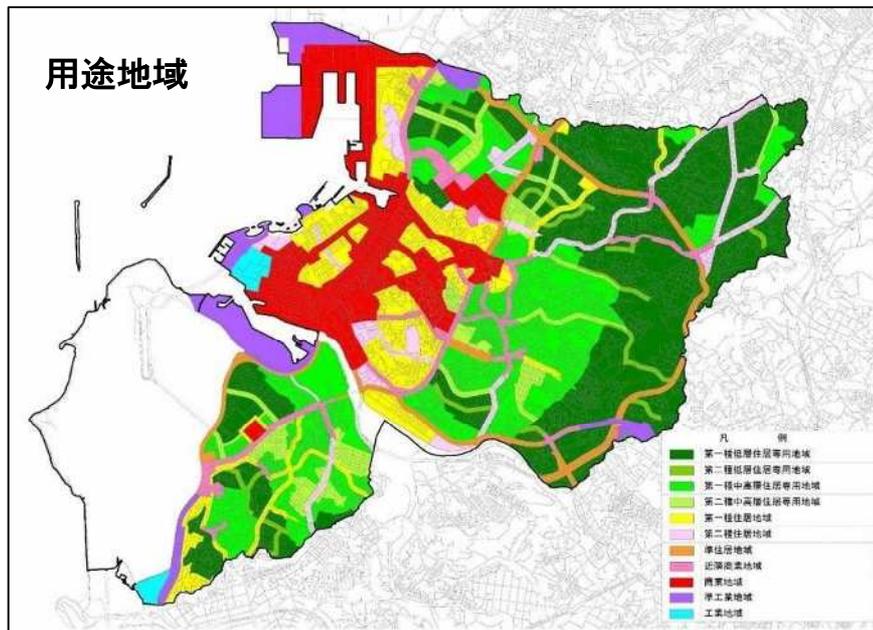


出典:ゆいレール整備による経済効果調査

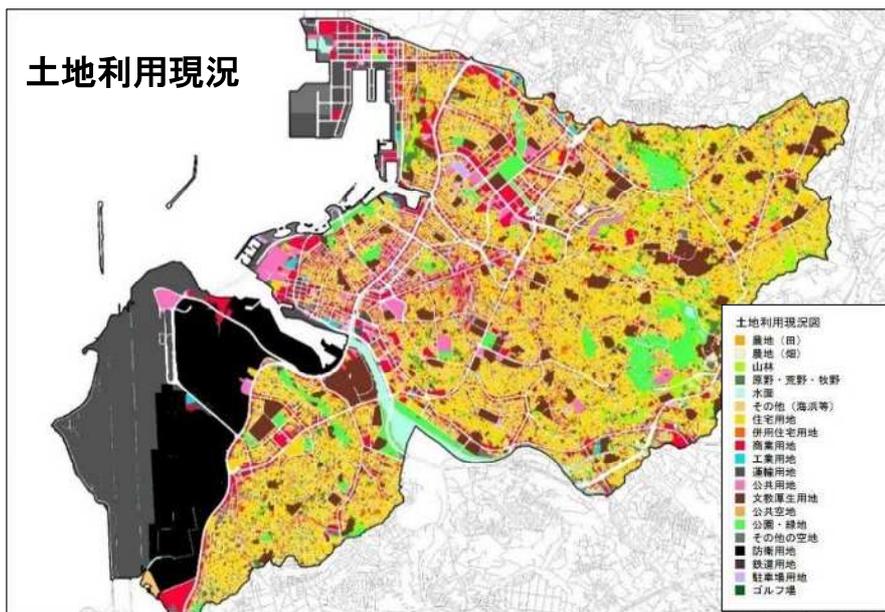
1-18. 土地利用

- 用途地域指定では、中心市街地を中心に住居専用地域以外の用途が指定され、その他の地域は、住居専用地域が指定されている。
- 土地利用現況をみると、市のほぼ全域がDID（人口集中地区）であり、都市的土地利用（住宅用地、商業用地、工業用地、公共公益施設用地など）で全体の93%を占め、開発余地はほとんどない。

☀那覇市の活力を次の世代にも引き継いでいくためには、新たな発想も取り入れた土地利用の高度化による都市構造の改変等を図っていくことが必要。



出典：都市計画課資料（平成30年4月時点）より作成

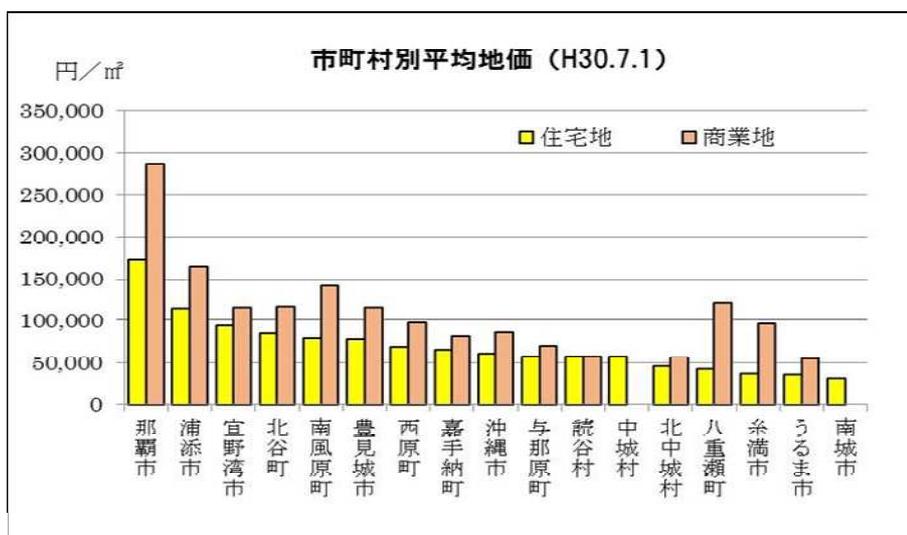


出典：「都市計画基礎調査（平成29年度）」より作成

1-19. 周辺市町村との地価の比較

- 地価は、中南部の各市町村と比較して住宅地で1.5倍から4倍程度、商業地で1.5倍から3倍程度高い水準となっている。
- 平均変動率で見ると、住宅地は北谷町に次いで2番目、商業地も八重瀬町に次いで2番目に高い上昇となっている。

✳地価の高騰は、那覇市から周辺地域への人口流出を引き起こし、那覇市への流入の阻害要因となる。まちづくり部署との連携等により、公共交通沿線土地利用の高度化等による地価高騰の影響軽減を図るまちづくりを検討していく必要がある。



	住宅地		商業地	
	平均価格	平均変動率	平均価格	平均変動率
1 那覇市	173,100	9.3	287,200	13.3
2 浦添市	114,200	7.4	165,200	7.8
3 宜野湾市	94,100	9.2	116,300	7.9
4 北谷町	84,700	10.8	117,000	6.9
5 南風原町	79,000	4.1	142,000	6.4
6 豊見城市	77,900	3.7	116,100	7.9
7 西原町	69,100	4.4	98,100	4.7
8 嘉手納町	66,000	2.7	81,500	2.9
9 沖縄市	60,900	6.7	86,500	5.3
10 与那原町	57,900	7.1	70,000	6.5
11 読谷村	57,800	6.5	57,700	6.0
12 中城村	57,400	7.0		
13 北中城村	46,700	3.8	56,300	2.7
14 八重瀬町	42,900	7.0	122,000	15.1
15 糸満市	37,200	2.2	96,000	6.2
16 うるま市	35,700	5.7	55,200	2.8
17 南城市	31,000	4.2		

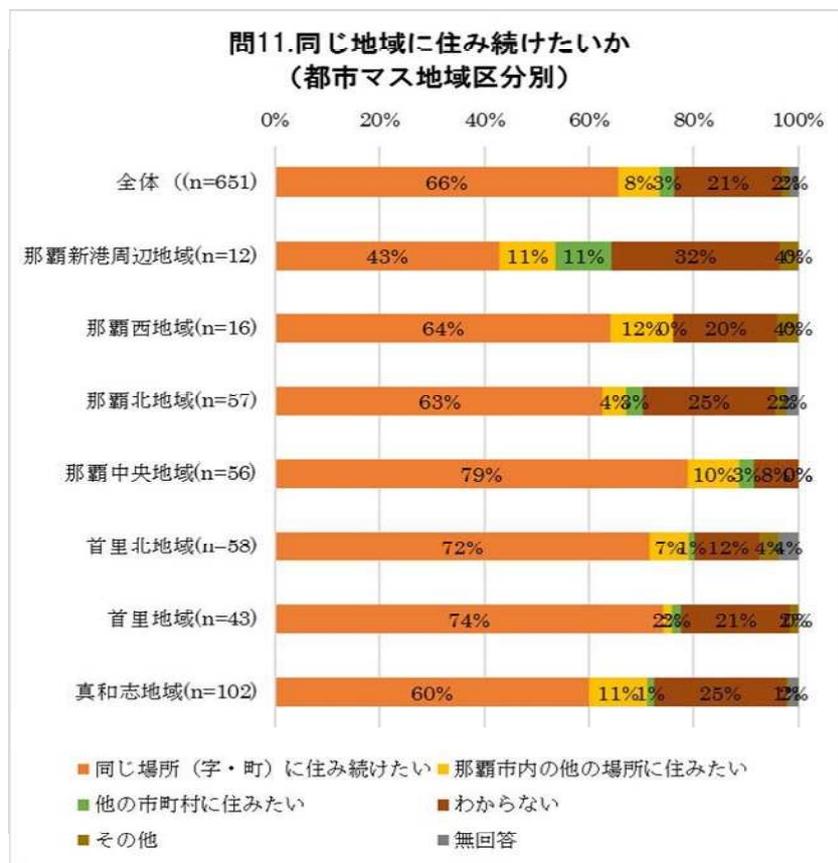
出典：「都道府県地価調査 (H30.7.1)」より作成

※那覇広域、中部広域、南城都市計画区域内 17 市町村を抽出

1-20. 那覇市に住み続けたい理由

- ・将来的な居住意向について、全体の約 66%は今後も市内の同じ地域に住みたい意向を示している。
- ・市域全体でみると、住み続けたい理由 13 項目の中で“買い物、通院など日常生活に便利”、“通勤や通学に便利”、“交通の便が良い”などが上位に挙げられ、交通の重要性が示されている。
- ・一方、転居したい理由においても、住み続けたい理由と同じく、交通に関わる項目が上位に挙げられている。

☀️ 利便性の高い交通環境を整えることは、市民の暮らしにとっても重要なことである。



出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」

問 11. 同じ地域に住み続けたいか？

同じ地域に住み続けたい理由

	全体 (n=427)	那覇新港周 辺地域 (n=12)	那覇西地域 (n=16)	那覇北地域 (n=57)	那覇中央地 域(n=56)	首里北地域 (n=58)	首里地域 (n=43)	真和志地域 (n=102)	小禄地域 (n=83)
買い物、通院など日常生活に便利	69%	75%	63%	88%	86%	57%	42%	69%	69%
通勤や通学に便利	27%	8%	25%	28%	32%	24%	21%	27%	29%
交通の便が良い	37%	42%	38%	32%	30%	36%	37%	42%	37%
家賃が安い	4%	8%	6%	0%	5%	5%	2%	4%	2%
自然が豊か	4%	0%	6%	0%	7%	9%	12%	2%	1%
子育てしやすい環境が整っている	9%	0%	0%	11%	0%	14%	19%	5%	12%
公園や緑地が多い	9%	0%	6%	14%	11%	10%	9%	2%	13%
防犯の面で安心できる	7%	0%	0%	9%	7%	9%	9%	6%	7%
災害の心配が少ない	9%	0%	0%	14%	7%	16%	12%	5%	7%
家や土地がある	44%	25%	44%	46%	46%	48%	51%	42%	40%
親や子供が近くに住んでいる	19%	17%	19%	18%	16%	19%	19%	21%	18%
愛着がある	21%	33%	44%	12%	20%	19%	30%	22%	19%
その他	3%	0%	6%	4%	4%	2%	2%	5%	1%
無回答	1%	0%	0%	2%	0%	2%	0%	1%	0%

転居したい(市内の他地域もしくは市外)理由

	全体(n=69)	那覇新港周 辺地域 (n=6)	那覇西地域 (n=3)	那覇北地域 (n=7)	那覇中央地 域(n=9)	首里北地域 (n=7)	首里地域 (n=2)	真和志地域 (n=21)	小禄地域 (n=14)
買い物、通院など日常生活に便利	49%	0%	33%	43%	67%	86%	50%	57%	36%
通勤や通学に便利	23%	17%	0%	29%	33%	0%	50%	24%	29%
交通の便が良い	35%	17%	0%	43%	11%	71%	50%	43%	29%
家賃が安い	12%	50%	33%	0%	11%	0%	0%	10%	7%
自然が豊か	13%	50%	67%	14%	0%	0%	0%	5%	14%
子育てしやすい環境が整っている	9%	0%	33%	14%	0%	14%	0%	5%	14%
公園や緑地が多い	19%	17%	33%	14%	22%	29%	0%	24%	7%
防犯の面で安心できる	3%	0%	33%	0%	0%	14%	0%	0%	0%
災害の心配が少ない	9%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	7%
家や土地がある	9%	17%	0%	0%	11%	14%	0%	10%	7%
親や子供が近くに住んでいる	16%	0%	0%	29%	22%	14%	0%	19%	14%
愛着がある	10%	0%	0%	29%	11%	0%	0%	10%	14%
その他	13%	17%	0%	29%	0%	0%	50%	10%	21%
無回答	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%

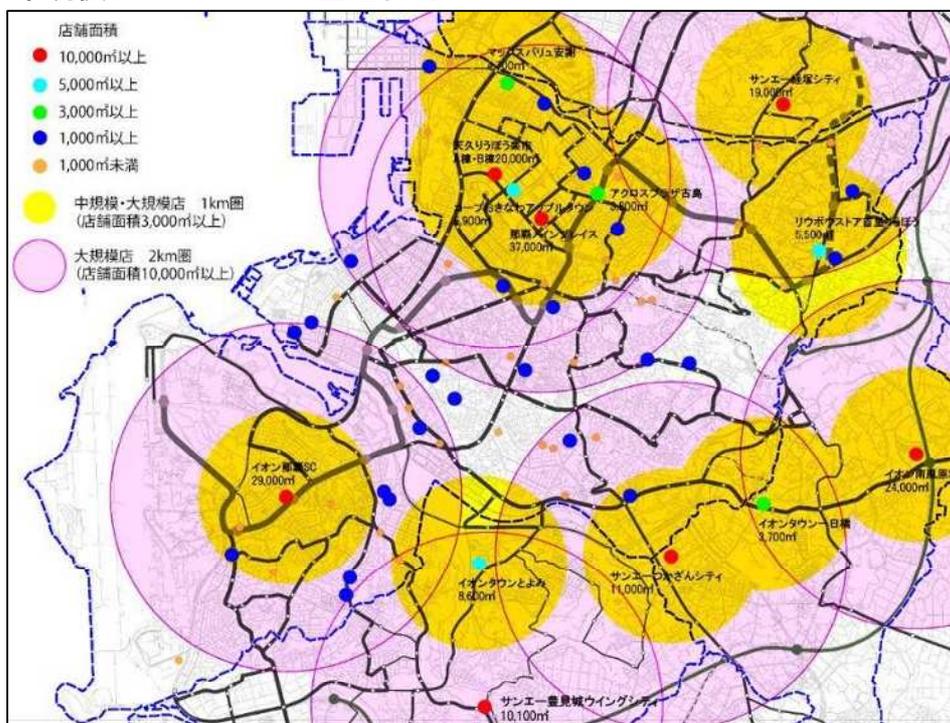
出典：「那覇市のまちづくりに関するアンケート調査（2017年度）」

問 11. 同じ地域に住み続けたいか？

1-21. 各種都市機能・生活機能の立地分布状況

- ・那覇市内に立地している各種都市機能・生活機能は以下の図等に示すとおり、市域に分散して立地しており、「1-1. 那覇市民の日常生活における目的地」で示した“市民の交通目的地の約93%が市内にある”ことを裏付けている。

中規模以上のスーパー立地状況



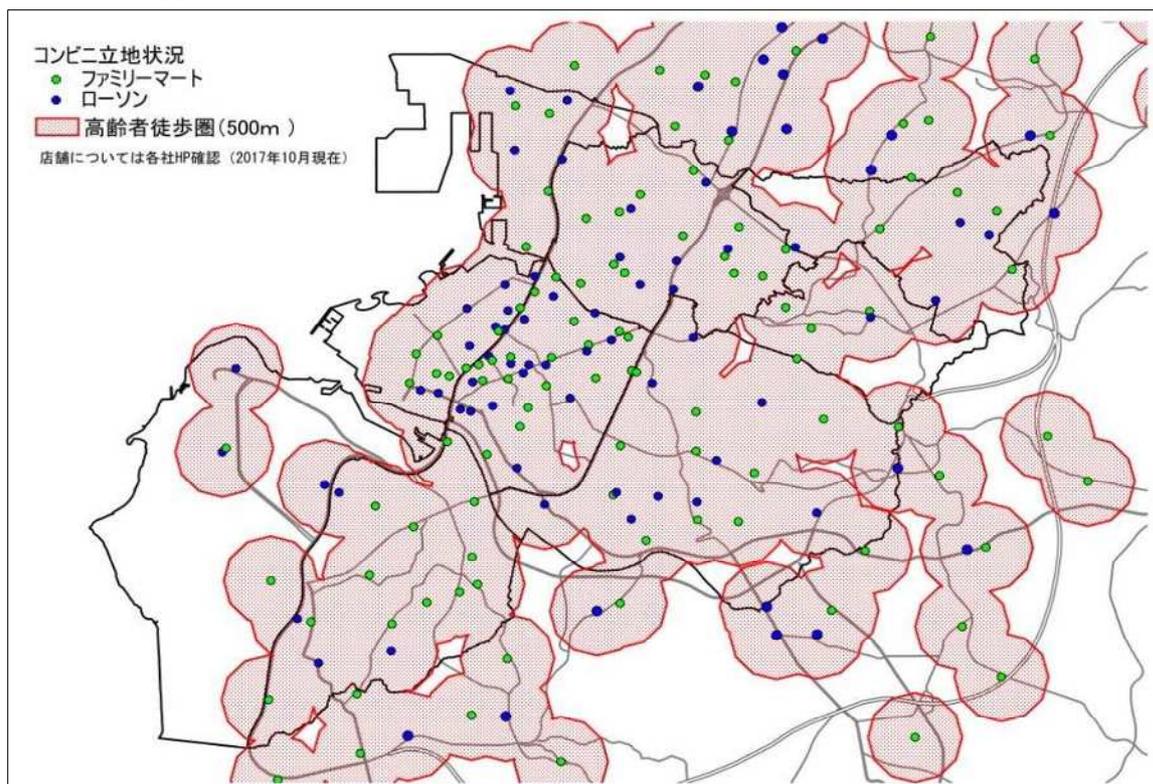
出典：「平成26年度沖縄県買物動向調査報告書」より

主要市町村における購買人口の推移(買い回り品総合)



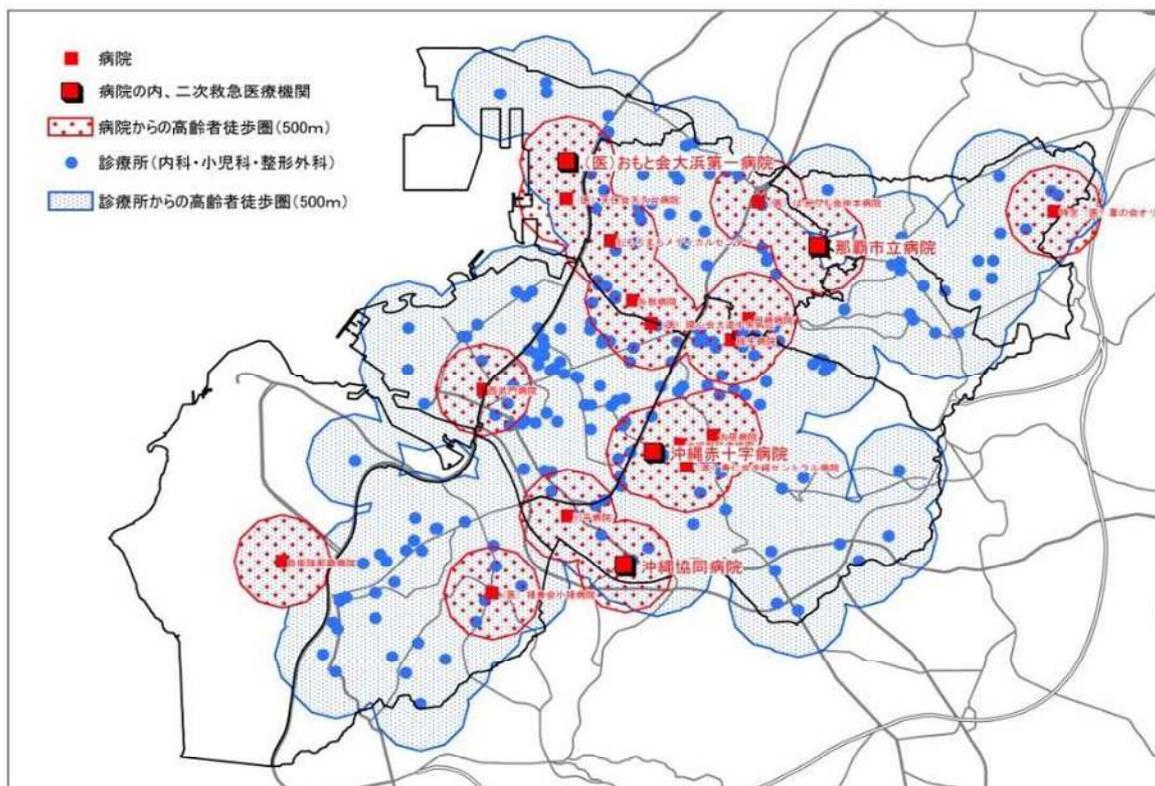
出典：「平成26年度沖縄県買物動向調査報告書」より

コンビニ立地状況



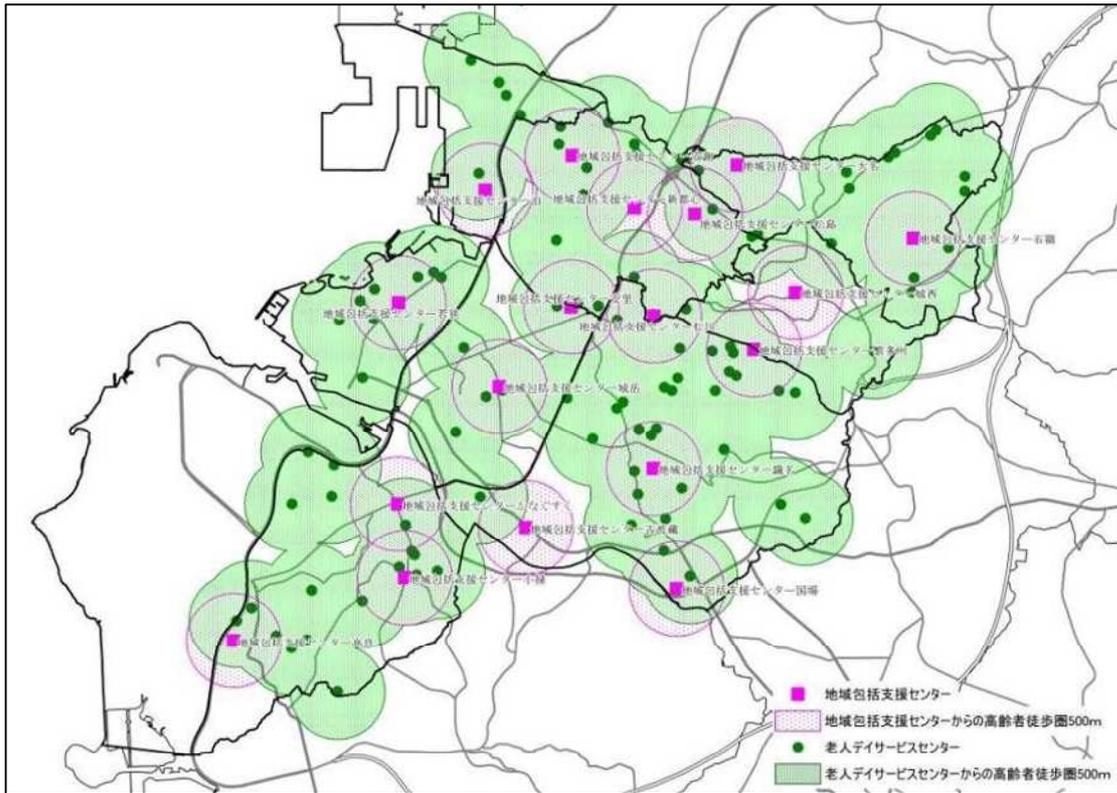
出典：コンビニ各社HPより作成(平成29年10月現在)

医療機関立地状況



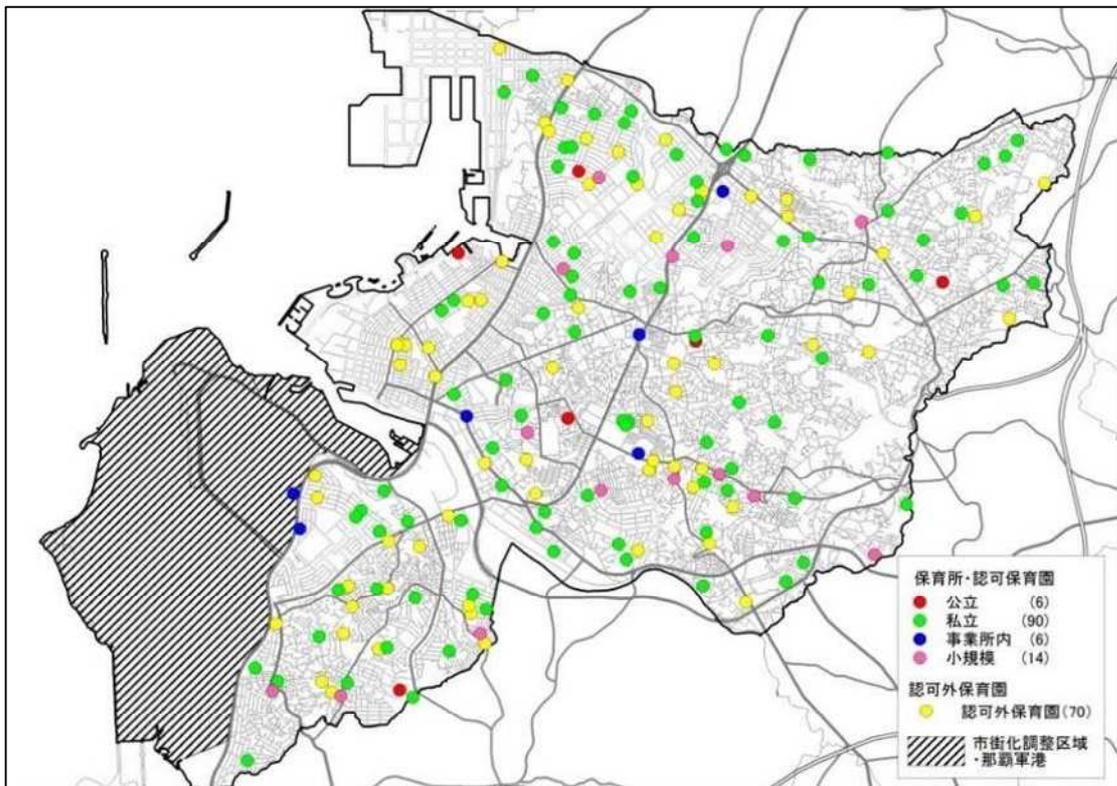
出典：「国土地理院GIS情報」より作成

デイサービス立地状況



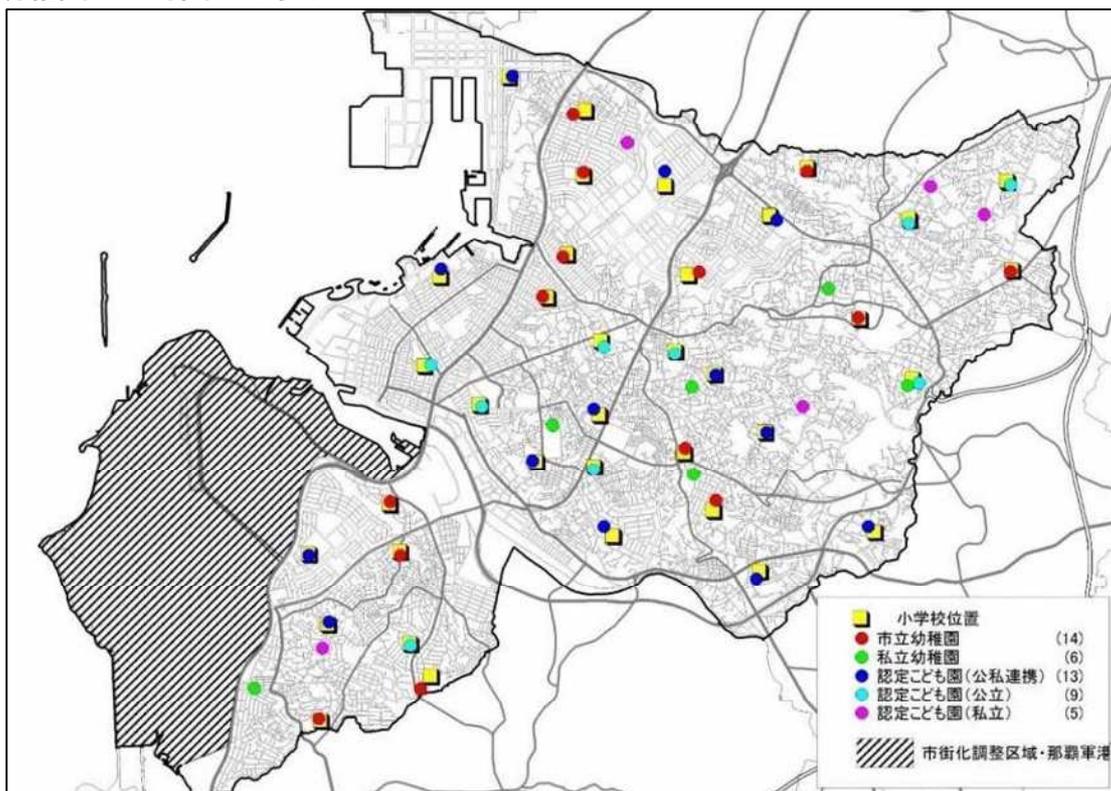
出典：「老人デイサービスセンター（通所介護）
（平成 30 年 10 月現在/ちやーがんじゅう課）」より作成

保育所等立地状況



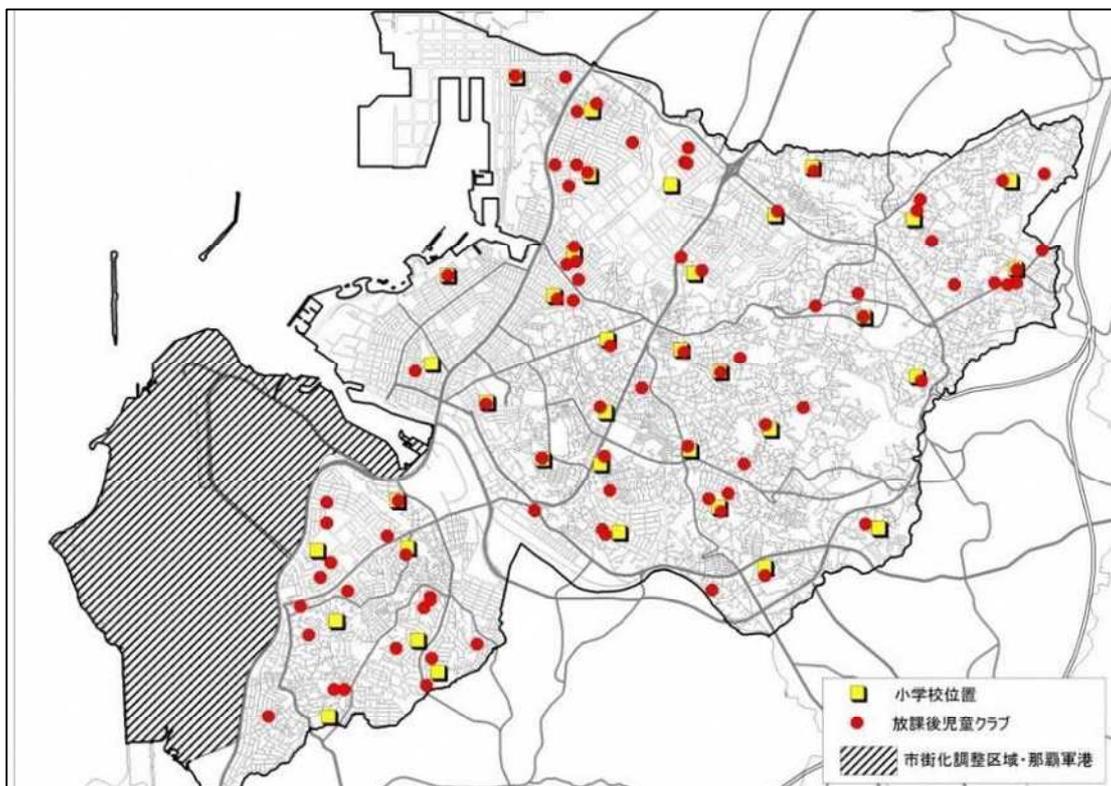
出典：「こどもみらい課資料（平成 30 年 9 月確認）」より作成

幼稚園・こども園立地状況



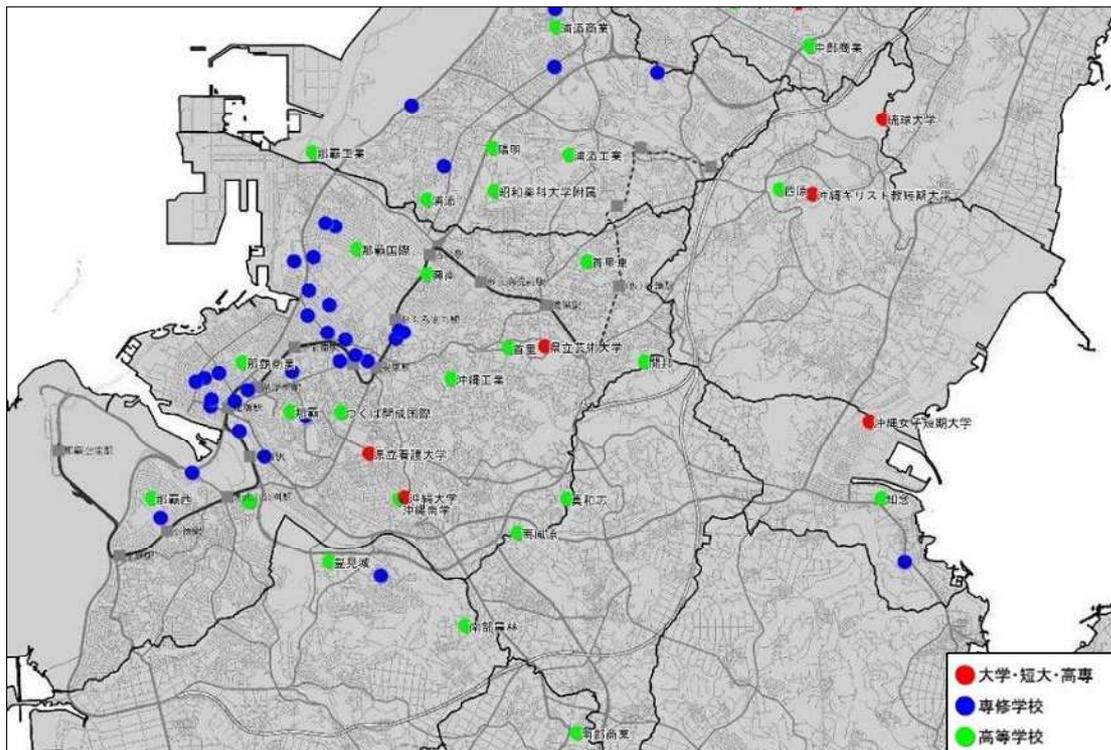
出典：「平成 30 年度那覇市子育て応援ガイド」より作成

放課後児童クラブ立地状況



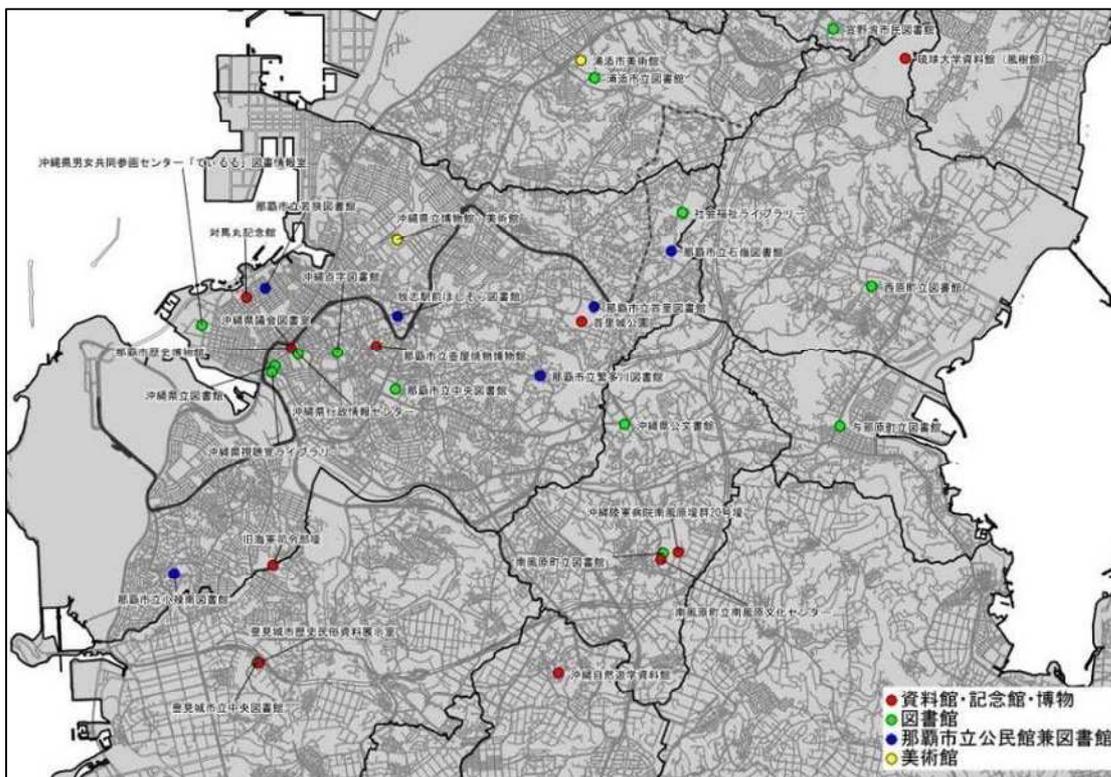
出典：「放課後児童クラブ一覧表（平成 30 年 4 月 1 日現在/こども政策課 HP）」より作成

高等教育施設の立地状況



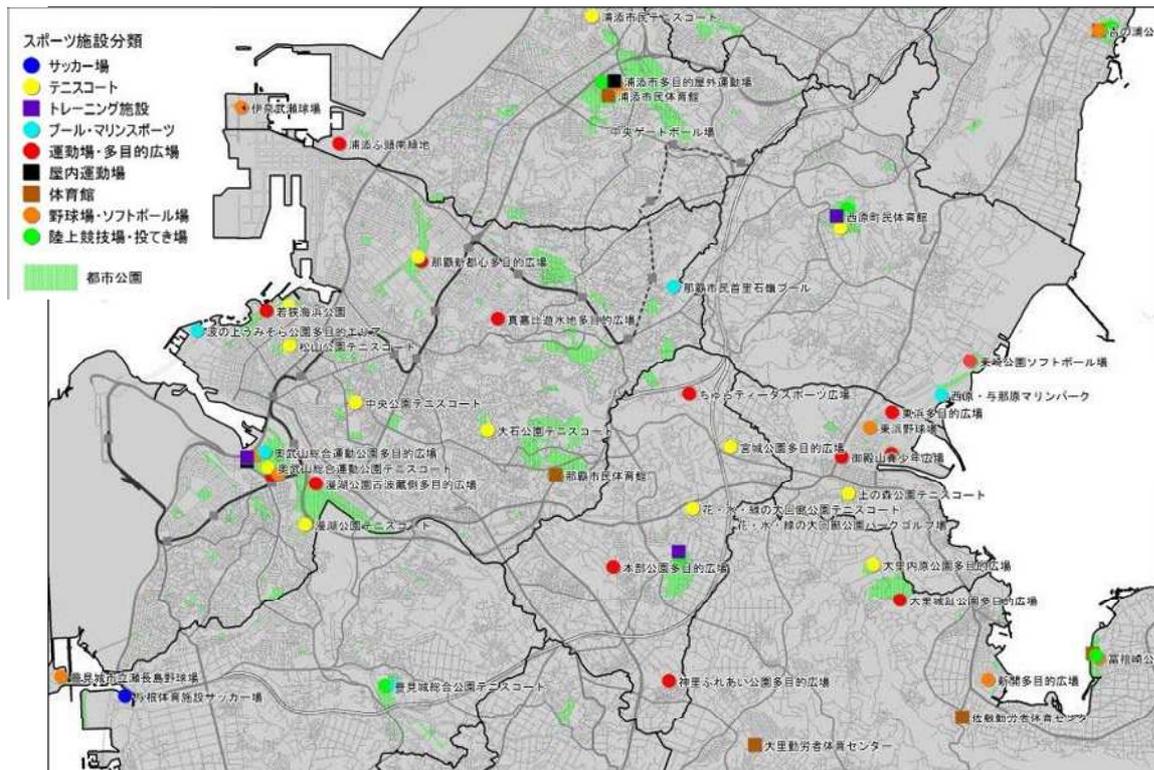
出典：「大学・短期大学・高等専門学校・専修学校、高等学校一覧（平成 29 年度/沖縄県教育委員会 HP）」より作成

文化施設の立地状況



出典：「沖縄県地図情報システム」より作成

スポーツ施設の立地状況



出典：「沖縄県地図情報システム」より作成

世界遺産分布状況

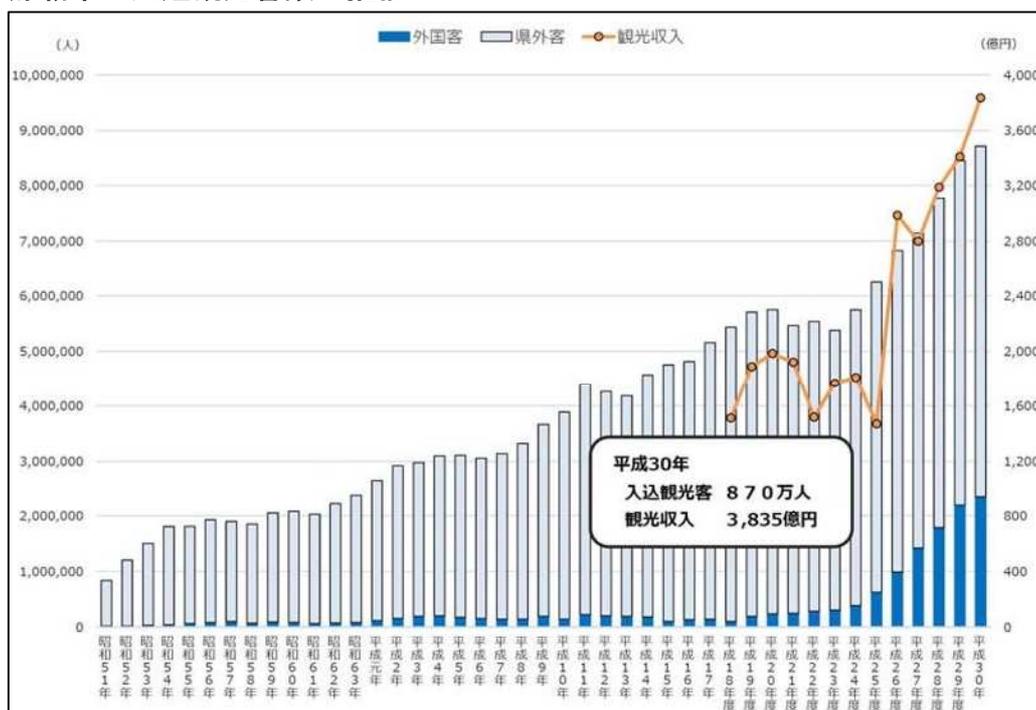


出典：「沖縄県HP」より作成

1-22. 観光の動向

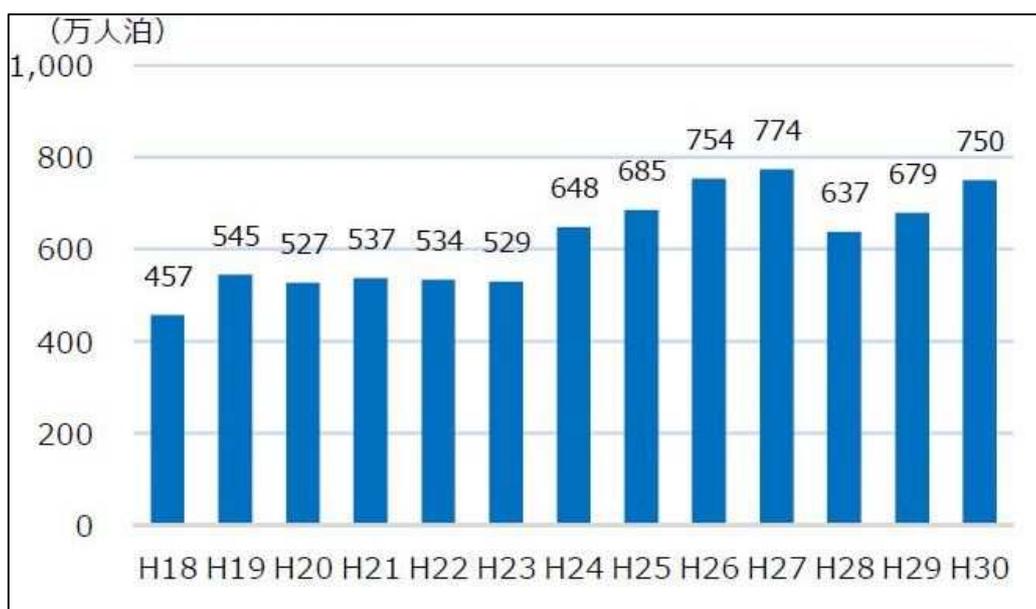
- ・那覇市内の観光客数は20年間で倍増、特に平成25年頃から外国人客が大きく増加。
- ・市内の延べ宿泊数は、平成28年から平成30年にかけて113万泊の増加である。
- ・旅行形態は「ツアーは利用していない（個別手配）」(73.4%)が多い。
- ・韓国、香港で個別手配の割合が8割を超え、特に高い。

那覇市の入込観光客数の推移



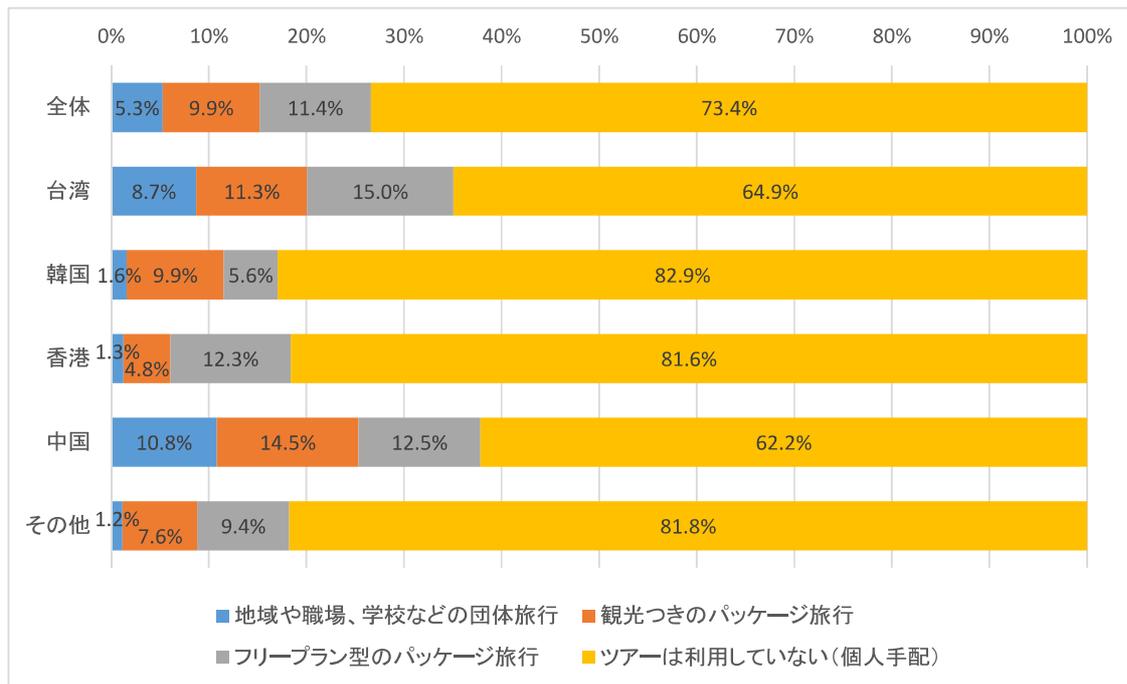
出典：「平成30年度版 那覇市の観光統計」より

那覇市の延べ宿泊数の推移



出典：「平成30年度版 那覇市の観光統計」より

旅行形態(空路)



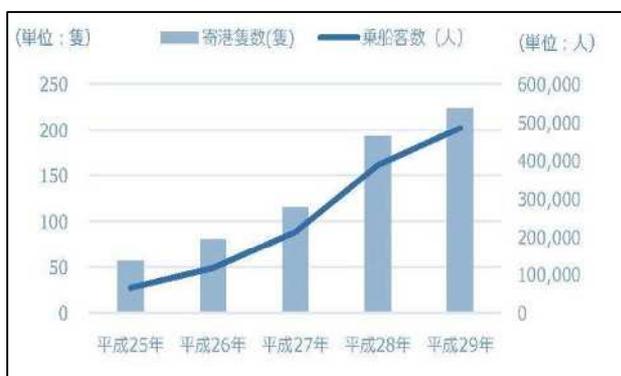
出典：「平成 30 年度外国人観光客実態調査 概要報告」より作成

1-23. 観光と交通

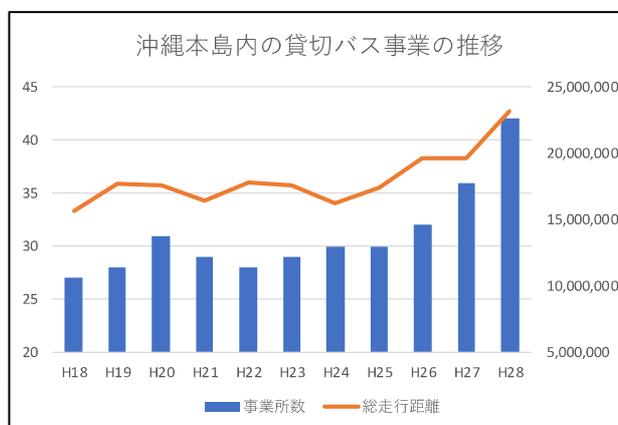
- ・那覇空港の第二滑走路が令和2年3月26日に供用開始予定となっており、滑走路処理容量が13.5万回/年から24万回/年に増加見込み。
- ・クルーズ船の寄港隻数は、5年間で4倍、乗船客数は7倍程度に増加し、二次交通の一つとなる貸切バス事業は、沖縄本島内の事業者数・走行距離ともに増加している。
- ・レンタカー車両台数・事業者数も右肩上がりに増加している。
- ・2022年の供用開始を目指し、第2クルーズバースの整備が進められている。
- ・また、観光客対象の調査によると、交通検索を不便と感じている人が3割を超えている。

✳️那覇空港滑走路の増設、クルーズ船バースの増設により、今後、さらなる来訪者の増加が見込まれることから、二次交通の受け皿確保を検討していく必要がある。

クルーズ船寄港数および乗船客数の推移



貸切バス事業の推移【沖縄本島内】



出典：「沖縄総合事務局運輸部・運輸要覧・一般貸切旅客自動車運送事業輸送実績（沖縄本島）」より作成

レンタカー車両台数と事業者数の推移



出典：「沖縄総合事務局運輸部 業務概況」より

クルーズ船第2バース資料

那覇港の全景



(陸域 約600ha 海域 約3,200ha)



那覇港におけるクルーズ船の受入状況

那覇港におけるクルーズ船の受け入れ



クルーズ船の受入状況

現在、那覇クルーズターミナルでは13万t級以下のクルーズ船しか対応できず、大型船の入港や複数同時入港の際は国際コンテナターミナル等の貨物バースを活用し受入を行っている。貨物バースには、旅客施設がないため、クルーズ客の満足度が低下しており、沖縄観光のイメージダウンにつながりかねない状況である。

【課題】
複数隻同時入港、16万t級の入港
→ 現状：貨物ふ頭で受け入れせざるを得ない
新港7号岸壁利用貨物船の大型化への対応

【対策】 第2クルーズバースの早期整備



※平成29年6月30日現在

出典：「那覇港管理組合企画部クルーズ推進課資料（H29.8）」より

クルーズ船の受入強化

既存岸壁を活用したクルーズ船受入強化



新港9号、10号岸壁の利便性向上

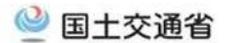
9号岸壁南側の係留施設(ドルフィン)整備は大型クルーズ船、10号岸壁北側の岸壁延伸整備は大型コンテナ船の接岸が可能となり、大型クルーズ船及び大型貨物船の同時接岸が可能となることで利便性の向上が図られる。



7

那覇空港滑走路事業増設事業

那覇空港滑走路増設事業



【事業概要】

- 滑走路処理容量: 13.5万回/年→24万回/年※
- ※回転翼機及び深夜発着機は含まず
- 総事業費: 約2,074億円
- 事業内容

用地造成(埋立工)、滑走路・誘導路新設、
管制塔・無線施設・照明施設整備等

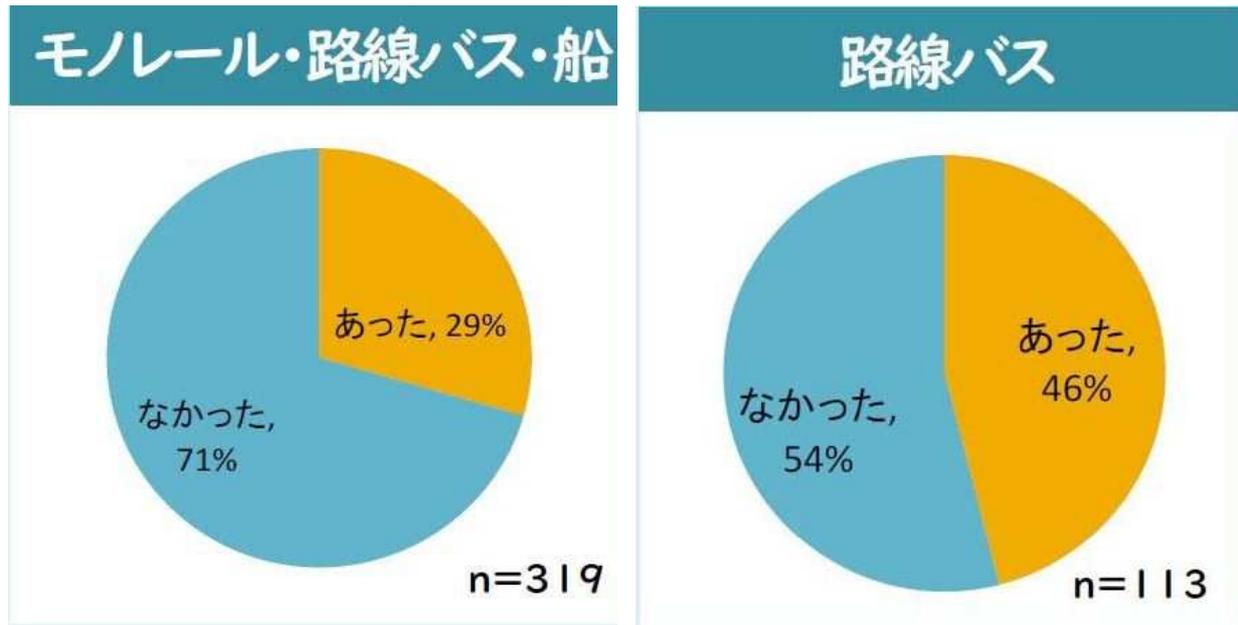
【事業の経緯】

- 平成25年4月 新規事業化
- 平成26年1月6日 事業決定の告示(航空法第40条)
- 1月中旬 工事の着手
- 令和2年3月26日 供用開始(予定)

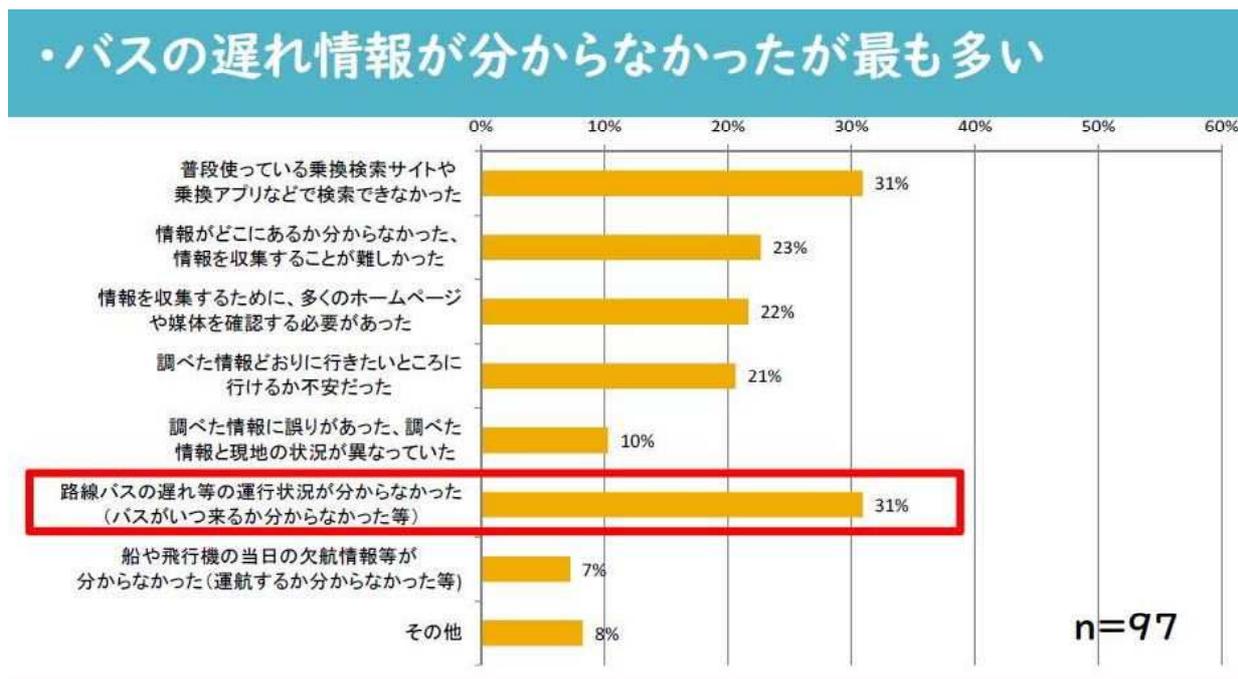


出典:「那覇港管理組合企画部クルーズ推進課資料 (H29.8)」より

交通検索するうえで困ったことや不便に感じたことの有無



交通検索するうえで困ったことや不便に感じたことの内容



出典：「沖縄観光2次交通の利便性向上に向けた検討委員会」資料より

1-24. 福祉と交通

- ・今後、高齢者の人口・割合は増加傾向で推移（1-14, 1-15 参照）する中、高齢者の交通事故が社会問題化しており、近年、運転免許の自主返納者数が増えている（3-2 参照）。
- ・公共交通不便地域が市内に点在しており、特に真和志地域や小椋地域はバスもモノレールも利用しづらい状況にある（3-4 参照）。
- ・真和志地域では、公共交通の不便解消のため、乗合タクシーが運用されている。
- ・高齢者を対象とした無料福祉バス「ふくちゃん号」（2台、4コース）が運用されている。2018年4月から事業受託者が見つからず休止していたが、現在では、1日に4便あった運行本数を3便に減便という形で運行が再開している。

✳今後の社会構造や経済的な面からもバス、モノレールだけで市域の公共交通空白セルを埋めることは難しい。そこで、こうした公共交通軸から離れた場所をカバーするための、地域の実情に応じた公共交通モードの導入を検討していく必要がある。

真和志地域乗合タクシー

真和志地域乗合タクシー

※予約の際は「乗合タクシーの予約です」と伝えてください。
 <実店舗もしくは「体験」店舗内であればどこでも乗車できます。>
 <営業時間外で乗車する際は、周辺のバス停や駅に近した店舗までご利用できます。>

乗合タクシー時刻表

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

真和志地域乗合タクシー運行区域MAP

運行システムの変更
 乗合タクシーを多くの方向にご利用いただけるように、運行システムを変更しました。
 変更内容
 ①【予約時間】ご利用の1時間前まで ※ご利用は20分前まで
 ②【予約方法】電話・FAXのみならず、電話・FAXのほか、乗合タクシー専用
 ③【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ④【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑤【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑥【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑦【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑧【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑨【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑩【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑪【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑫【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑬【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑭【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑮【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑯【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑰【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑱【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑲【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで
 ⑳【予約時間】予約時間 15:30分前まで ※ご利用は 10分前まで

ふくちゃん号 停車駅及び時刻表



本庁経由コース

	1便	2便	3便	月・水・金
1	8:30発	12:05発	15:05発	那覇市総合福祉センター
2	8:35	12:08	15:08	田原バス停(にじいろ歯科クリニック前)
3	8:40	12:10	15:10	興武山公園駅前バス停
4	8:45	12:15	15:15	豊川老人福祉センター
5	8:48	12:18	15:18	県営古波蔵第3市街地住宅前
6	8:50	12:20	15:20	古波蔵4丁目カラオケハウスとまと裏
7	8:52	12:22	15:22	古蔵中学校前バス停(国道沿い、古蔵交番横)
8	8:55	12:25	15:25	興玉橋バス停
9	8:59	12:29	15:29	丸瀬産業、ベイト美容室前(ローソン那覇国場地手前)
10	9:01	12:31	15:31	ブックオフ那覇与儀店前
11	9:03	12:33	15:33	トニー洋菓子店向い(与儀小近く)
12	9:09	12:38	15:38	那覇高校前バス停
13	9:11	12:39	15:39	県庁南口バス停
14	9:12	12:40	15:40	上泉バス停
15	9:15	12:44	15:44	旭橋駅前バス停(国道58号線)
16	9:17	12:45	15:45	久米バス停
17	9:18	12:46	15:46	西武門バス停
18	9:20	12:50	15:50	辻老人憩の家
19	9:23	12:52	15:52	久米孔子廟前バス停
20	9:26	12:55	15:55	ファミリーマート ソルヴィーダ前
21	9:28	12:56	15:56	那覇市津波避難ビル前
22	9:32	13:03	16:03	旧久茂地小学校正門前(一環通り)
23	9:34	13:04	16:04	沖縄県視覚障害者福祉センター前
24	9:35	13:05	16:05	包括支援センター城岳前
25	9:37	13:07	16:07	中央公園正門入口前
26	9:41	13:09	16:09	農協会館前バス停
27	9:46	13:12	16:12	豊川老人福祉センター
28	9:48	13:14	16:14	興武山公園駅前バス停
29	9:55	13:17	16:17	那覇市総合福祉センター(3便は那覇バス 興志営業所)

首里経由コース

	1便	2便	3便	月・水・金
1		12:05発	15:05発	末吉老人福祉センター
2		12:06	15:06	那覇市立病院前バス停
3		12:07	15:07	末吉公園前バス停
4	8:34発	12:09	15:09	備保バス停(山川難動前)
5	8:35	12:10	15:10	桃原バス停
6	8:36	12:11	15:11	山川2丁目バス停
7	8:37	12:12	15:12	首里高校前バス停
8	8:38	12:13	15:13	首里城公園入口前バス停
9	8:39	12:14	15:14	首里公民館前バス停
10	8:40	12:15	15:15	鳥居1丁目(JAおきなわ前)
11	8:42	12:16	15:16	首里駅前バス停
12	8:43	12:17	15:17	久場川団地入口バス停
13	8:45	12:18	15:18	首里うらぼう前バス停
14	8:46	12:19	15:19	第二石嶺バス停
15	8:47	12:20	15:20	地域包括支援センター 石嶺前
16	8:48	12:21	15:21	石嶺団地自治会事務所前バス停
17	8:50	12:25	15:25	那覇バス石嶺営業所バス停
18	8:51	12:27	15:27	旧金井医院前バス停
19	8:52	12:28	15:28	石嶺バス停(塩蔵前)
20	8:53	12:29	15:29	石嶺入口バス停(サンエー石嶺前)
21	8:55	12:30	15:30	平安病院前バス停(首里てんぷら前)
22	8:56	12:32	15:32	若夏学院前バス停
23	8:57	12:34	15:34	旧かねひで平良店前
24	8:59	12:36	15:36	平良真地跡(馬場跡・大名児童館近く)入口
25	9:00	12:37	15:37	大名第2団地入口
26	9:03	12:38	15:39	大名第1団地内駐車場
27	9:05	12:41	15:41	大名第1団地入口バス停
28	9:06	12:42	15:42	平良入口バス停
29	9:07	12:43	15:43	平良バス停
30	9:08	12:44	15:44	備保バス停(環状2号線)
31	9:09	12:50	15:50	末吉公園前バス停
32	9:15	12:55	15:55	那覇市立病院前バス停
33	9:22	13:00	16:00	末吉老人福祉センター
34	9:28	13:10	16:10	宇良真島眼科前
35	9:34	13:15	16:15	真嘉比バス停(ユニオン近く)
36	9:45	13:30	16:30	末吉老人福祉センター(3便は那覇バス 新川営業所)

小祿経由コース

	1便	2便	3便	火・木・土
1	8:30発	12:05発	15:05発	那覇市総合福祉センター
2	8:32	12:07	15:07	ファミリーマート那覇西高校前店前
3	8:35	12:09	15:09	イオン那覇店(交通広場・駅前)
4	8:38	12:11	15:11	田原給油所前バス停
5	8:42	12:14	15:14	小祿入口バス停(地域包括支援センターかなぐすく近く)
6	8:43	12:15	15:15	小祿バス停(地域包括支援センター小祿近く)
	↓	12:18	15:18	小祿老人福祉センター前
7	8:47	12:22	15:22	緑寿園前
8	8:50	12:23	15:23	畑花整形外科医院 横
9	8:52	12:24	15:24	住宅前バス停(かねひで小祿店近く)
10	8:53	12:25	15:25	サンエーV21おろく食品前(地域包括支援センター小祿近く)
11	8:56	↓	↓	小祿老人福祉センター前
12	8:59	12:27	15:27	大嶺入口バス停
13	9:00	12:28	15:28	小祿中学校前バス停
14	9:01	12:29	15:29	小祿支所前(道向い側)
15	9:03	12:30	15:30	宇栄原団地集会所
16	9:05	12:31	15:31	うえばるクリニック前
17	9:08	12:32	15:32	松川バス停
18	9:10	12:33	15:33	宇栄原三丁目バス停
19	9:12	12:34	15:34	高良市場前バス停
20	9:15	12:35	15:35	海邦銀行高良支店前
21	9:18	12:36	15:36	新町入口(赤嶺耳鼻咽喉科前)バス停
22	9:21	12:37	15:37	五月橋バス停
23	9:23	12:38	15:38	大嶺自治会館前
24	9:30	12:45	15:45	なはレンタカー前(紳士服青山近く)
25	9:33	12:47	15:47	那覇市総合福祉センター
26	9:38	12:49	15:49	イオン那覇店(交通広場)
27	9:40	12:51	15:51	田原公園前バス停(JA小祿近く)
28	9:45	12:54	15:54	小祿老人福祉センター前
29	9:49	12:55	15:55	小祿市営住宅前バス停(JA小祿近く)
30	9:51	12:57	15:57	イオン那覇店(畑花小児科内科医院向い)
31	9:53	13:00	16:00	那覇市総合福祉センター(3便は那覇バス 興志営業所)

★雨天、交通状況で時間のズレが生じることもありますのでご了承ください。
【お問合せ】那覇市チャージがんじゅう課 TEL 098-862-9010 (内線2425)

真和志経由コース

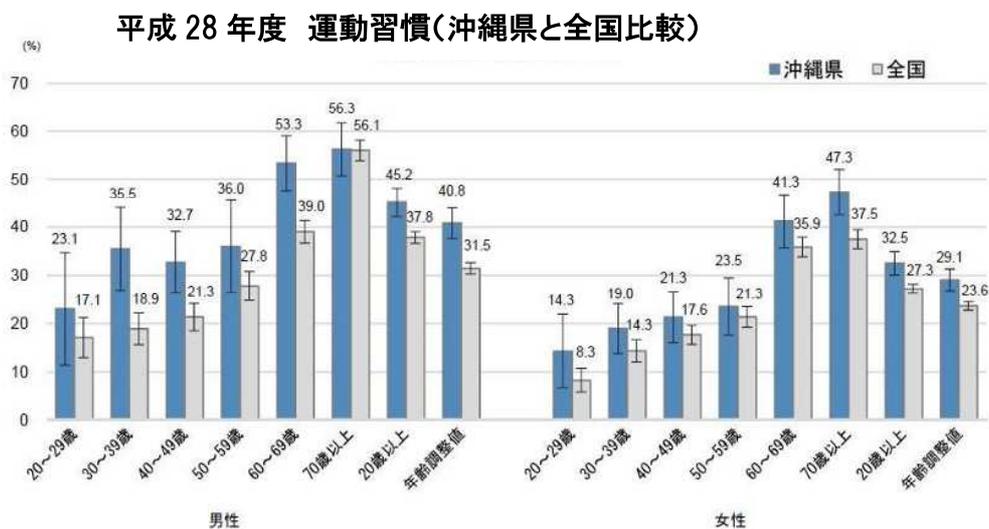
	1便	火・木・土	2便	3便	火・木・土
1	8:20発	那覇バス新川営業所 出庫	12:05発	15:05発	識名老人福祉センター
2	8:40	識名老人福祉センター	12:07	15:07	石田中学校前バス停
3	8:42	繁多川バス停(JAおきなわ繁多川支店前)	12:08	15:08	石田バス停
4	8:43	識名豊園(ファミリーマート繁多川4丁目店)前	12:09	15:09	識名小学校前バス停
5	8:45	真地バス停	12:10	15:10	繁多川入口バス停
6	8:47	真和志駅前バス停(エル・カルチャースクール前)	12:11	15:11	県営繁多川団地入口バス停
7	8:49	識名団地内・おおぞら児童公園前	12:13	15:13	松城クリニック前
8	8:52	真地団地前(中央)	12:14	15:14	寒川バス停
9	8:53	マックスバリュ一日橋店前	12:15	15:15	寒川入口バス停
10	8:55	一日橋バス停	12:17	15:17	坂下衛生病院前(地域包括支援センター松川近く)
11	8:59	国通バス停(県道46号線)	12:18	15:18	松川バス停
12	9:01	丸瀬産業、ベイト美容室前(ローソン那覇国場地手前)	12:21	15:21	三原バス停
13	9:03	国場うらぼう向い	12:22	15:22	真和志支所前バス停
14	9:04	寄宮前バス停	12:24	15:24	寄宮バス停(ファミリーマート前)
15	9:05	包括識名・長田北児童公園前(ふく薬局向)	12:25	15:25	長田2丁目バス停(ローソン前)
16	9:06	長田2丁目バス停(ローソン前)	12:26	15:26	上間入口バス停
17	9:07	上間入口バス停	12:30	15:30	識名交番前
18	9:08	識名交番前	12:31	15:31	識名老人福祉センター
19	9:09	識名老人福祉センター	12:34	15:34	繁多川バス停(JAおきなわ繁多川支店前)
20	9:12	石田中学校前バス停	12:38	15:38	識名豊園(ファミリーマート繁多川4丁目店)前
21	9:13	石田バス停	12:39	15:39	真地バス停
22	9:14	識名小学校前バス停	12:41	15:41	真和志駅前バス停(エル・カルチャースクール前)
23	9:15	繁多川入口バス停	12:42	15:42	識名団地内・おおぞら児童公園前
24	9:16	県営繁多川団地入口バス停	12:45	15:45	真地団地前(中央)
25	9:19	松城クリニック前	12:48	15:48	マックスバリュ一日橋店前
26	9:20	寒川バス停	12:51	15:51	一日橋バス停
27	9:21	寒川入口バス停	12:52	15:52	国通バス停(県道46号線)
28	9:24	坂下衛生病院前(地域包括支援センター松川近く)	12:53	15:53	丸瀬産業、ベイト美容室前(ローソン那覇国場地手前)
29	9:27	松川バス停	12:54	15:54	国場うらぼう向い
30	9:29	三原バス停	12:57	15:57	寄宮前バス停
31	9:31	真和志支所前バス停	12:58	15:58	包括識名・長田北児童公園前(ふく薬局向)
32	9:32	寄宮バス停(ファミリーマート前)	12:59	15:59	長田2丁目バス停(ローソン前)
33	9:33	長田2丁目バス停(ローソン前)	13:01	16:01	上間入口バス停
34	9:34	上間入口バス停	13:03	16:03	識名交番前
35	9:35	識名交番前	13:05	16:05	識名老人福祉センター(3便は那覇バス 新川営業所)
36	9:36	識名老人福祉センター			

出典：「那覇市チャージがんじゅう課資料」より

1-25. 健康と交通

・一日あたりの歩数で見ると、沖縄県民は全国よりも少ない状況となっている。また、女性よりも男性のほうが全国との差が大きい傾向にある。一方で、日ごろの運動習慣としては、全国よりも高い割合となっている。

✳️公共交通の利用により必然的に行われる徒歩が健康につながることは、健康志向の高い県民に受け入れやすいPRとなることから、保健部局と連携した公共交通の利用促進について検討していく必要がある。また、公共交通の充実により、高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保することで、閉じこもり等の防止にもつながる。



出典：「平成 28 年度 県民健康・栄養調査結果の概要（平成 30 年 1 月）」より作成

参考事例:富山市における歩行誘導施策による医療費軽減効果

おでかけ定期券の効果(利用者の歩数増)

おでかけ定期券を利用すると歩数が増え、健康に寄与し、医療費が削減される。



出典：富山市資料「健康まちづくりによる寿命の延伸」

1-26. 環境と交通

- ・地球温暖化は世界的に差し迫った危機であり、政府においても地球温暖化防止活動を推進するため、環境にやさしいまちづくりに取り組む自治体を支援する方針を示している。
- ・那覇市では二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が約 20%を占め、同運輸部門の内訳では自動車由来のものが全体の約 8 割を占める。
- ・那覇市では、交通と環境の観点から連携し、クールチョイスを掲げたカーフリーデーイベントを実施している。

☀️乗用車からバスに交通手段を転換すれば、CO2排出量を大きく削減できることから、交通部門が環境分野にもたらす効果は大きい。今後もカーフリーデーでの連携を続けることは有用。

クルマを置いて出掛けよう!

COOL CHOICE(クールチョイス)は地球温暖化対策として賢い選択をしようという取組の事です。

第11回

なはモビリティウィーク & カーフリーデー

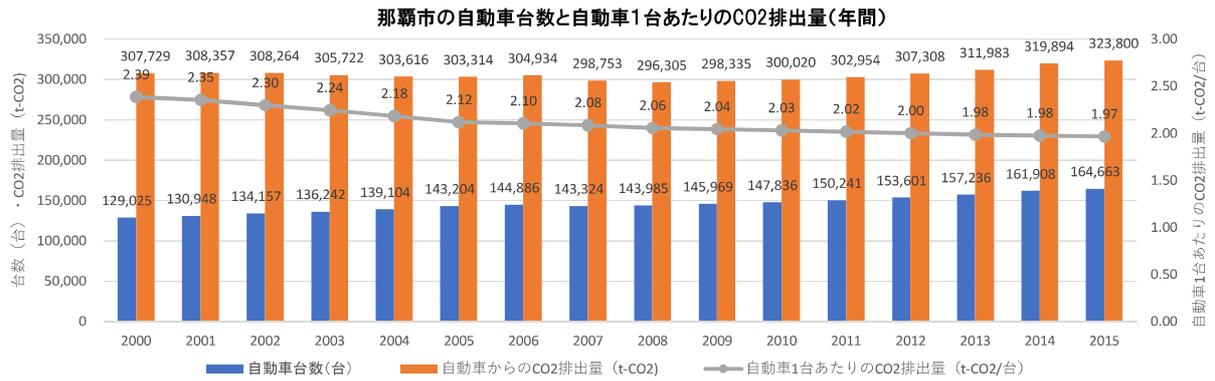
日時 9月23日(日) 場所 てんぶす前広場
12:00~17:00

イベント開催 中古傘無料配布
クールチョイスパネル展
その他クイズ・展示など

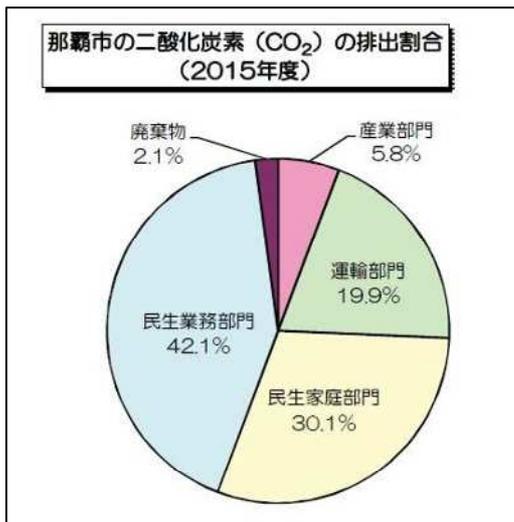
イベント会場MAP
てんぶす前広場 12:00~17:00

主催: 那覇市都市みらい部 都市計画課
協賛: 那覇モビリティウィーク&カーフリーデー実行委員会、(一社)沖縄県バス協会、(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会、沖縄都市モノリール(株)、あけもどろ種の会、わった〜バス発 (順不同)

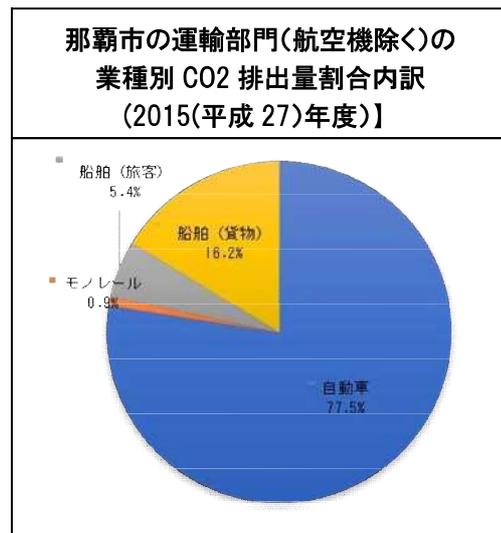
お問い合わせ先 那覇市 都市計画課
Tel. 098-951-3246



出典：「那覇市温室効果ガスの排出量報告書」より作成



出典：「第2次那覇市環境基本計画 (平成31年3月改訂版)」より



出典：「那覇市温室効果ガスの排出量報告書」より作成



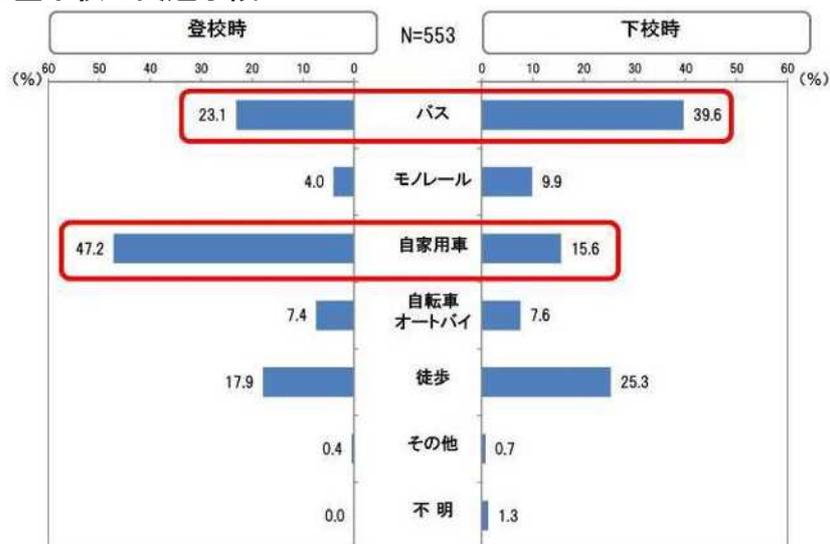
1-27. 教育と交通

- ・高校生の登校時の交通手段は自家用車が5割弱を占め最多、公共交通機関（バス・モノレール）は2割強となっている。
- ・一方で、自家用車送迎の問題点として、交通渋滞の原因の一つになっているが3割を占めており、交通渋滞への問題意識は持っている様子がうかがえる。
- ・通学利用のための路線バスの改善希望点をみると、学校付近へのバス停設置・路線運行、登下校時間に合わせたダイヤ改正、通学運賃割引の拡充など、利便性や金銭面への希望が多い。
- ・公共交通機関への転換可能性をみると、約7割がバス・モノレールでの通学が「できる・やっている、できるかもしれない」と回答している。

※交通渋滞や環境への問題意識はあるものの、登校時の交通手段は自家用車が最多となっている。一方、バス運転手不足によるバス減便により、定時制高校の一部生徒が早退せざるを得ない状況がある（3-8参照）。

※バス網や運行時間の再編及び公共交通と出発・目的地をつなぐフィーダー交通の充実と併せたMM施策の推進等により、公共交通への転換を促していく必要がある。

高校生の普段の登下校の交通手段

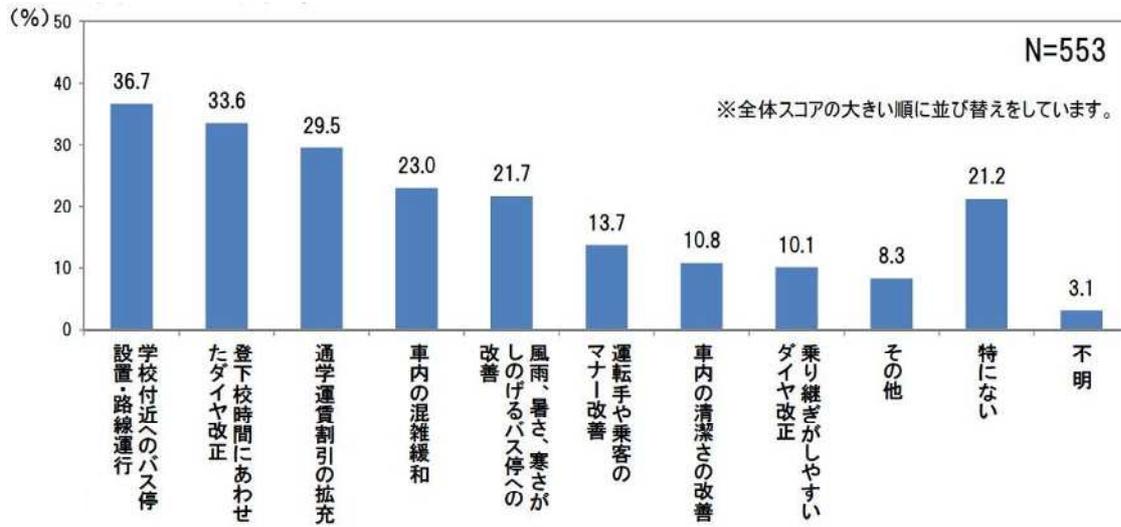


自家用車送迎の問題点

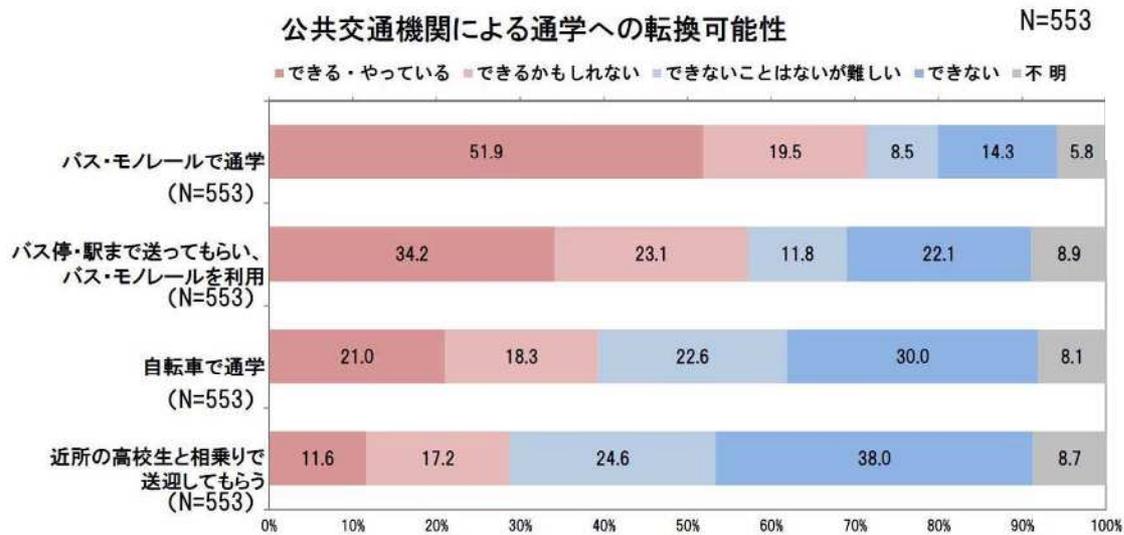


出典：「マイカー送迎からバス通学への転換を促進するための手法に関する調査検討業務報告書（2015年3月 沖縄総合事務局 運輸部企画室）」より

通学利用のための路線バスの改善希望点



公共交通機関による通学への転換可能性

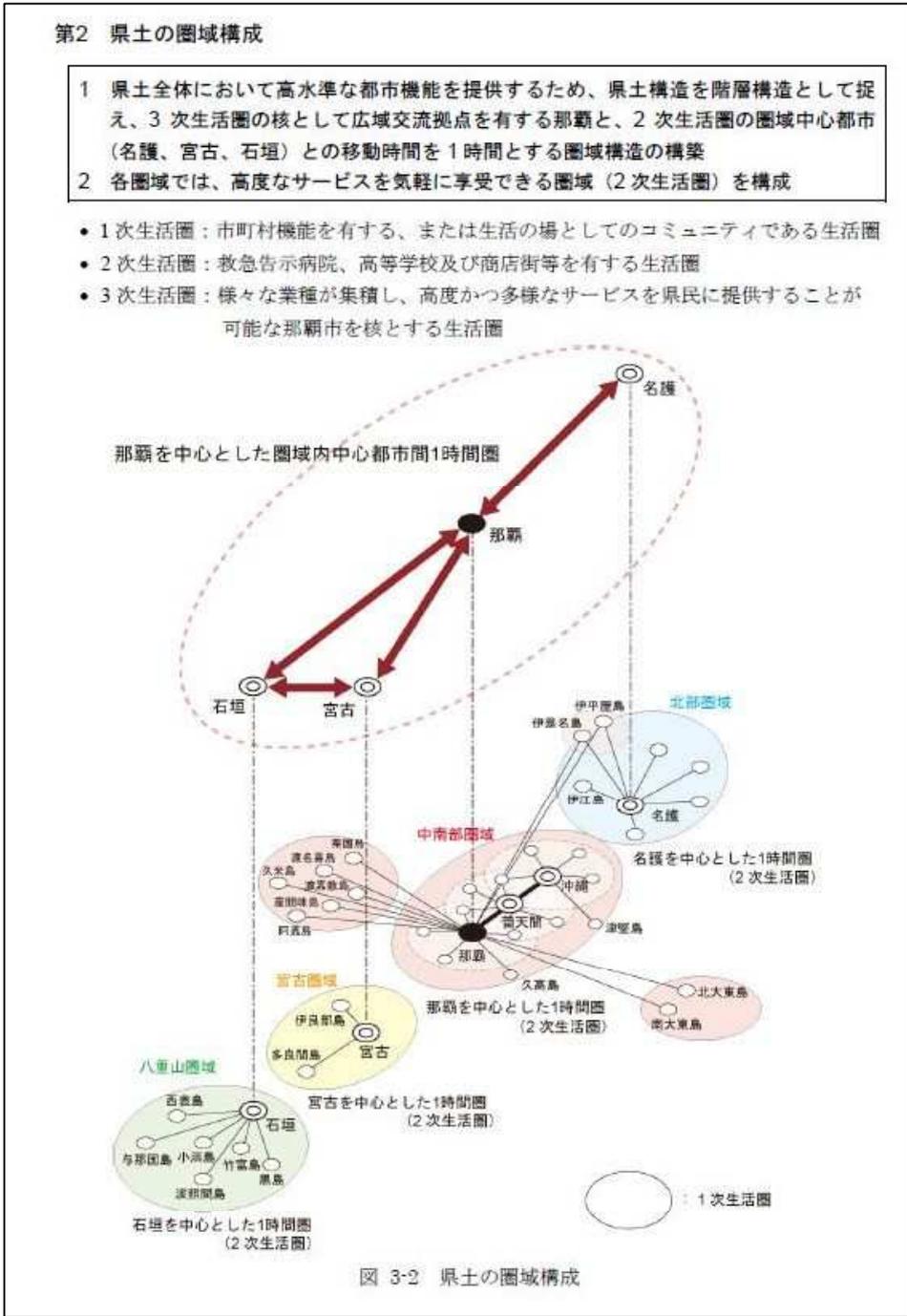


出典：「マイカー送迎からバス通学への転換を促進するための手法に関する調査検討業務報告書 (2015年3月 沖縄総合事務局 運輸部企画室)」より

1-28. 那覇市が担うべき広域的役割の位置づけ

・ 県土の生活圏域構成の中で那覇市は、市民の日常生活にサービスする 1 次生活圏機能を備えるとともに、中南部圏域の 2 次生活圏中心都市、さらには県民全体に対する高度サービス機能を担う 3 次生活圏中心都市として位置づけられている。

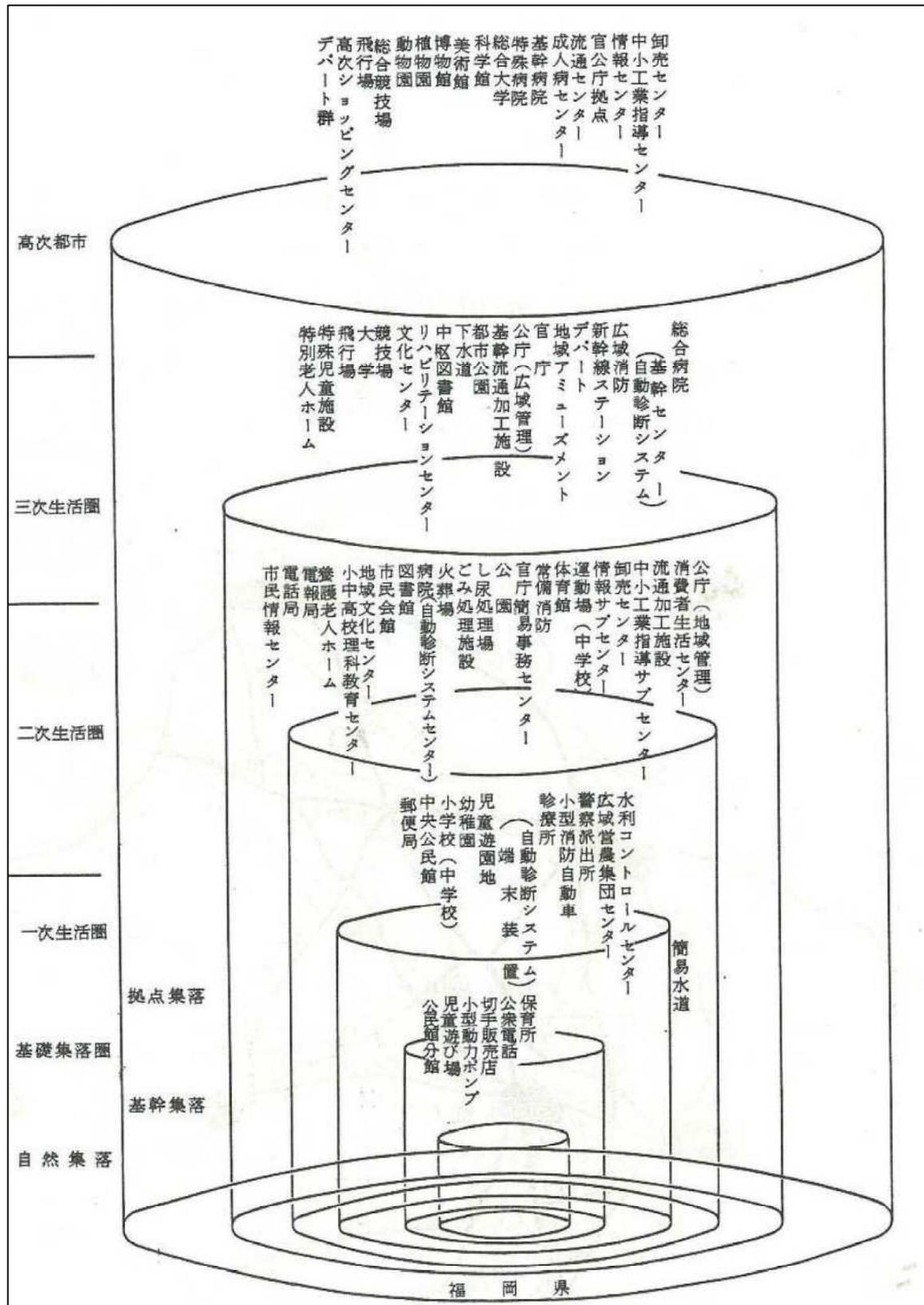
✳️那覇市の交通網整備を考える際には、住民のみでなく、近隣市町村との間を行き来して那覇市の振興等に貢献する交流市民の交通サービスも考慮することが必要。



出典：「沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月）」より

【参考】生活圏構成の事例と各生活圏階層において備えるべき都市機能・生活機能の例

※但し、本事例は沖縄県より規模の大きな福岡県の事例であり、“高次都市”という階層も設定されている。



出典：「久留米都市圏総合都市交通体系調査報告書（昭和58年3月）」より

1-29. 那覇市に集中立地している高次都市機能

- ・ 沖縄県の高次都市機能は、中南部都市圏の中でも那覇市に集中している。

②中南部圏域の高次都市機能概要

那覇市に各種の高次都市機能が集積している状況にある。

図表 2-14 中南部圏域の高次都市機能概要

高次都市機能の概要			那覇市	浦添市	糸満市	宜野湾市	沖縄市	具志川市	石川市	
経済型	業務系	中枢管理業務機能※	◎	◎	△	○	○	△	△	
		地域営業管理機能※	◎	○	△	△	○	△	△	
		国家行政管理機能※	◎	△	△	△	○	△	△	
		地方行政管理機能※	△	△	○	△	△	○	◎	
		国家行政サービス機能	◎	-	-	-	-	-	-	
		金融中核機能	◎	-	-	-	○	-	-	
		金融サービス機能※	◎	○	△	△	△	△	△	
	情報系	国際業務機能	-	-	-	○	-	-	-	
		専門ビジネスサポート機能※	◎	○	△	○	○	△	△	
		高度情報発信機能	◎	-	-	-	-	-	-	
		高度情報メディア機能※	◎	△	△	△	△	△	△	
		情報通信処理機能※	◎	△	△	△	△	△	△	
		開発・生産系	研究開発機能	-	-	-	-	○	-	-
			産業支援機能	◎	-	-	-	○	-	-
技術開発研究機能	◎		-	○	-	-	○	-		
人材研修機能※	◎		△	△	○	△	△	○		
文化・交流型	交易・物流系	国際交流機能※	○	△	△	◎	△	△	△	
		宿泊・滞在機能	◎	-	-	-	○	-	○	
	文化系	知識発信機能※	○	△	○	△	△	○	◎	
		高度芸術文化機能	-	-	-	-	-	-	-	
		芸術・文化サービス機能	○	○	-	-	○	-	-	
		地域文化交流機能※	○	○	△	○	○	△	◎	
	学術・教育系	学術研究機能※	△	△	△	○	△	△	△	
		高度教育機能※	○	△	△	◎	△	△	△	
		専門教育機能※	◎	○	△	○	○	△	△	
	参加・交流系	ボランティア機能※	△	△	△	△	△	△	△	
		国際団体機能	◎	○	-	-	○	-	-	
		コミュニティ交流機能※	△	△	◎	○	△	◎	◎	
	環境系	都市アメニティ機能	◎	○	○	○	○	○	-	
		広域アメニティ機能	-	-	○	-	○	-	-	
生活型	娯楽・商業系	娯楽サービス機能※	◎	△	△	△	○	△	△	
		地域レクリエーション機能	◎	-	-	◎	◎	-	○	
		スポーツ機能	-	-	-	-	-	-	-	
		参加型スポーツ機能※	○	△	△	○	○	○	◎	
		広域スポーツ機能	-	-	-	-	◎	-	-	
		広域商業・物流機能※	◎	○	△	○	○	○	○	
		高次医療機能※	○	△	◎	○	○	◎	△	
	医療・福祉系	救急医療機能	-	-	-	-	-	◎	-	
		専門医療機能	◎	-	-	-	-	-	-	
		医療ネットワーク機能	◎	◎	△	△	△	○	△	
		老人福祉機能※	△	○	◎	○	△	○	◎	

出所) 野村総合研究所

注) 主要都市間の評価は、10万人当たり指数化している高次都市機能(※がついている機能)は、中南部全体での指数化した数値を基準に行った。

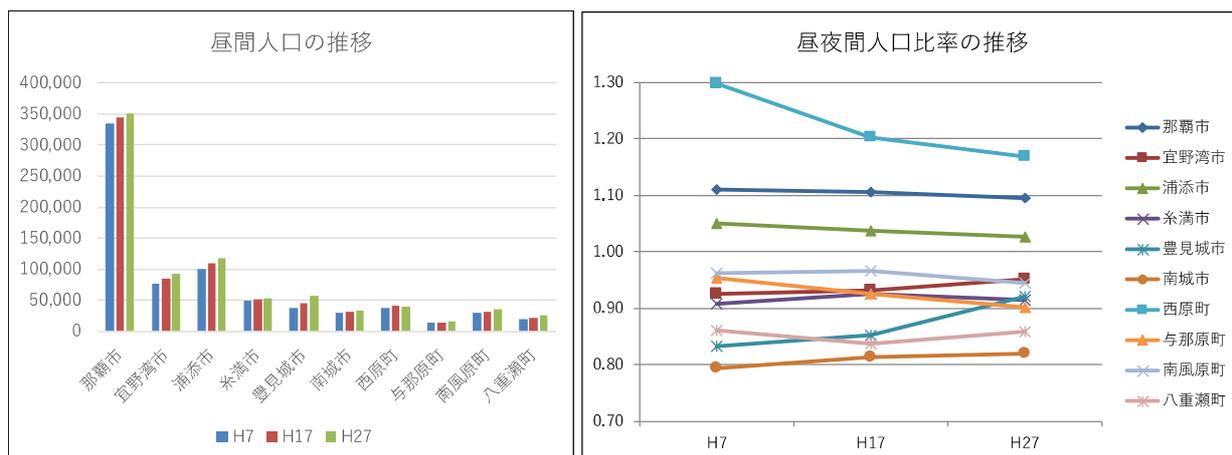
指数化していない高次都市機能に関しては各機能の役割を果たす施設が立地しているところのみを評価の対象とし、立地していないところは「-」で表示してある。ここでの評価は、施設ベースでのみ行った。

注) 各機能ごとの指標(人口10万人当り事業所数等)を、横並び(都市別)で相対的にみて、立地集積量大=◎、立地集積量中=○、立地集積量小=△、立地集積無し=-

出典：「中南部都市圏基本構想・機能導入調査報告書<詳細編2：基本構想調査>(平成15年3月)」より

1-30. 昼間人口

- ・那覇市の昼間人口は20年前と比較して、1万5千人程度増加しており、いずれの調査年も人口が集中している状況がみられる。
- ・昼夜間人口比率でみると、那覇市は1.10でおおむね横ばいである。
- ・西原町の昼夜間人口比率が那覇市より高く推移しているのは、工業団地の立地等によるものと推察される。



出典：「国勢調査」より作成

那覇市および周辺市町村における昼夜間人口の推移

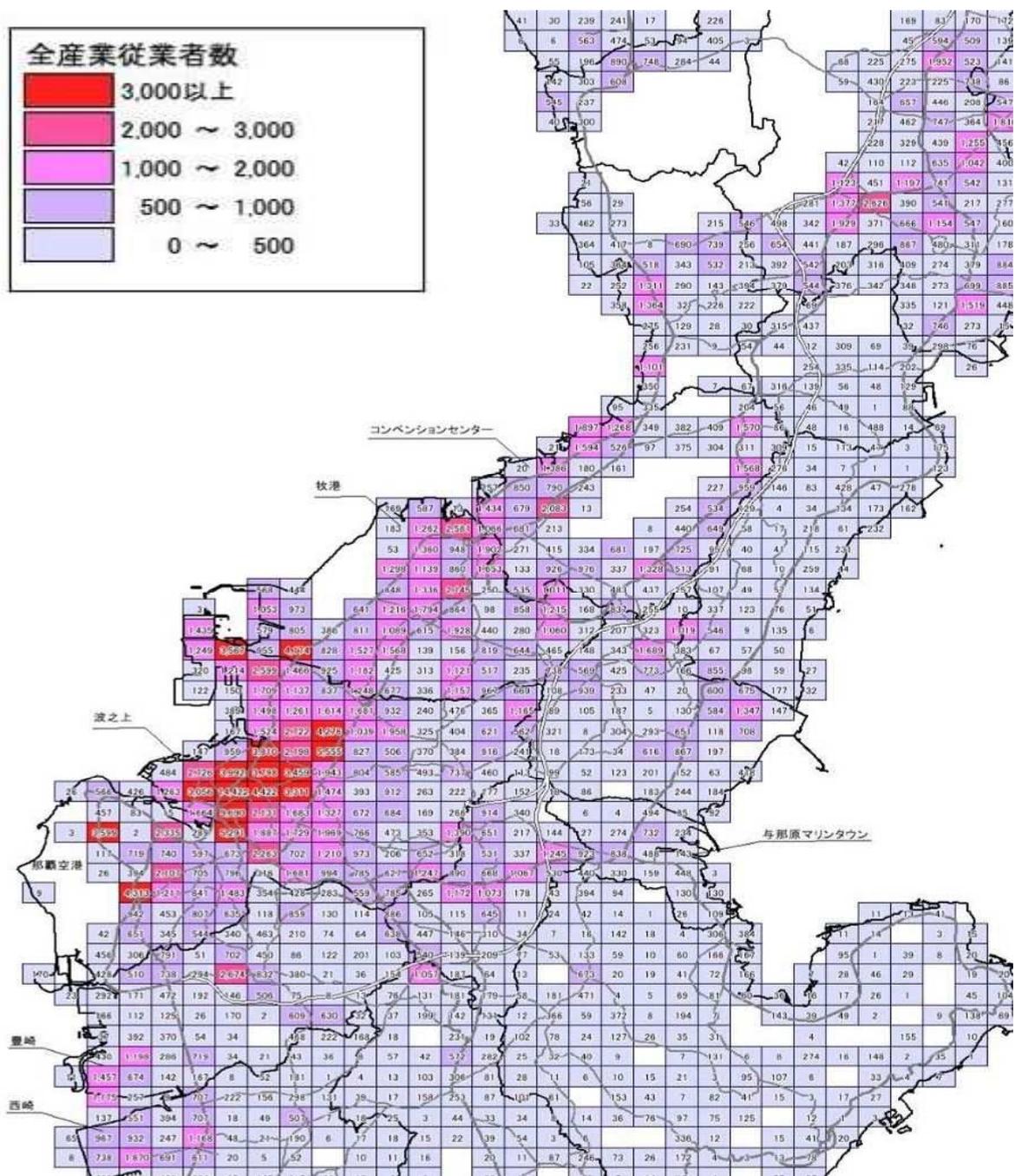
	H7			H17			H27			H7-H27 昼間人口 増加数	H7-H27 昼間人口 伸び率
	夜間 人口	昼間 人口	昼夜間 人口比率	夜間 人口	昼間 人口	昼夜間 人口比率	夜間 人口	昼間 人口	昼夜間 人口比率		
那覇市	301,403	334,586	1.11	312,293	345,577	1.11	319,435	349,980	1.10	15,394	104.6%
宜野湾市	82,862	76,623	0.92	89,755	83,612	0.93	96,243	91,548	0.95	14,925	119.5%
浦添市	96,000	100,938	1.05	106,040	110,121	1.04	114,232	117,401	1.03	16,463	116.3%
糸満市	53,365	48,495	0.91	55,787	51,665	0.93	58,547	53,548	0.91	5,053	110.4%
豊見城市	45,253	37,715	0.83	52,516	44,763	0.85	61,119	56,350	0.92	18,635	149.4%
南城市	38,173	30,294	0.79	39,651	32,307	0.81	42,016	34,427	0.82	4,133	113.6%
西原町	28,516	37,026	1.30	33,726	40,581	1.20	34,508	40,357	1.17	3,331	109.0%
与那原町	14,850	14,177	0.95	15,341	14,212	0.93	18,410	16,623	0.90	2,446	117.3%
南風原町	30,249	29,089	0.96	33,527	32,416	0.97	37,502	35,450	0.95	6,361	121.9%
八重瀬町	23,033	19,842	0.86	25,115	21,056	0.84	29,066	24,992	0.86	5,150	126.0%

出典：「国勢調査」より作成

1-31. 那覇市に集中している従業者数

- ・全産業従業者の那覇市周辺部における分布は下図の通りである。
- ・那覇市の中心市街地周辺に集中していることがわかる。

✳那覇市中心市街地に多くの従業者である交流人口が通勤で集中している。



出典：「H26 経済センサス基礎調査（500mメッシュデータ）」より作成

2. 上位計画・関連計画

2-1. 総合計画

【基本構想】

■まちづくりの将来像

なはで暮らし、働き、育てよう！ 笑顔広がる元気なまち NAHA ～みんなでつなごう市民力～

■計画期間

基本計画は2018年度を初年度とし、計画期間を10年間とする（実施計画は3年間）

【基本計画（関係部分のみ抜粋）】

第5章 自然環境と都市機能が調和した住みつけたいまち NAHA

■施策 47-1 都市基盤整備の促進

- ・中心市街地において、市街地再開発事業などによる土地の高度利用及び都市基盤の整備による都市機能の更新を促進します。
- ・土地の高度利用及び都市基盤、都市機能の更新に関する整備手法や事業施行者への支援策に取り組みます。
- ・道路・公園・住宅政策などの関連事業を契機としたそれぞれの整備効果を周辺の密集市街地に波及させ、面整備の誘導・促進を図ります。

■施策 48-1 交通に対する意識改革

- ・クルマに頼り過ぎない暮らしの推進を図るため、環境や交通に関する教育やモビリティマネジメント(MM)施策に取り組みます。
- ・交通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、フリンジパーキングの整備など、様々な交通需要マネジメント(TDM)施策を推進します。
- ・自動車の交通量抑制を図るカーシェアリングや特定のエリア内における自動車の進入抑制などの手法について、関係機関と連携を図りながら検討を行います。

■施策 48-2 公共交通利用環境の向上・充実

- ・本市のまちづくりに寄与するBRTやLRTなどの新たな基幹的公共交通の導入を推進します。
- ・バス停上屋の整備や発着案内など、バスの利用環境の向上・充実を図ります。
- ・モノレール駅へのアクセス性の向上、バス、タクシー、自転車などとの交通結節機能の充実を図ります。
- ・ユニバーサルデザインに配慮した公共交通の利用環境の向上・充実を図ります。
- ・今後増加する高齢者の移動手段を確保するために、シルバー割引、免許返納者に対する割引制度など、公共交通利用環境のサービス拡充について検討を行います。

■施策 48-3 多様な移動手段の利用環境向上・充実

- ・徒歩や自転車で快適に移動できる歩道や自転車道など、ネットワークを構築することにより、安全に移動できるような空間の確保及び環境整備を推進します。
- ・道路網の整備と合わせて、案内サイン等の情報提供に取り組むことにより、誰もが円滑に移動できる環境整備を図ります。
- ・公共施設や駅、観光施設等への移動手段の確保を図るため、レンタサイクルなどの導入について、関係機関と連携を図りながら検討を行います。

■施策 48-4 体系的な道路網の整備

- ・広域幹線道路や空港、港湾などの拠点施設を結ぶ国道・県道の整備を促進し、また、地域内の補助幹線道路の整備を図ります。
- ・身近な生活道路については、歩行者の安全性を重視し、通過交通を排除する等、歩行者優先の道路整備を図ります。

2-2. 交通基本計画・総合交通戦略・連携計画

- ・市街地内の自動車を減らし、公共交通、自転車、歩行者等との錯綜を軽減する必要がある。
- ・とりわけ、道路空間においてLRT等の基幹的公共交通を導入する場合には、車道空間減の影響を軽減するためには、導入と併せて市域外縁部へのフリンジパーキングの設置等が有効である。

【那覇市交通基本計画】

■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～

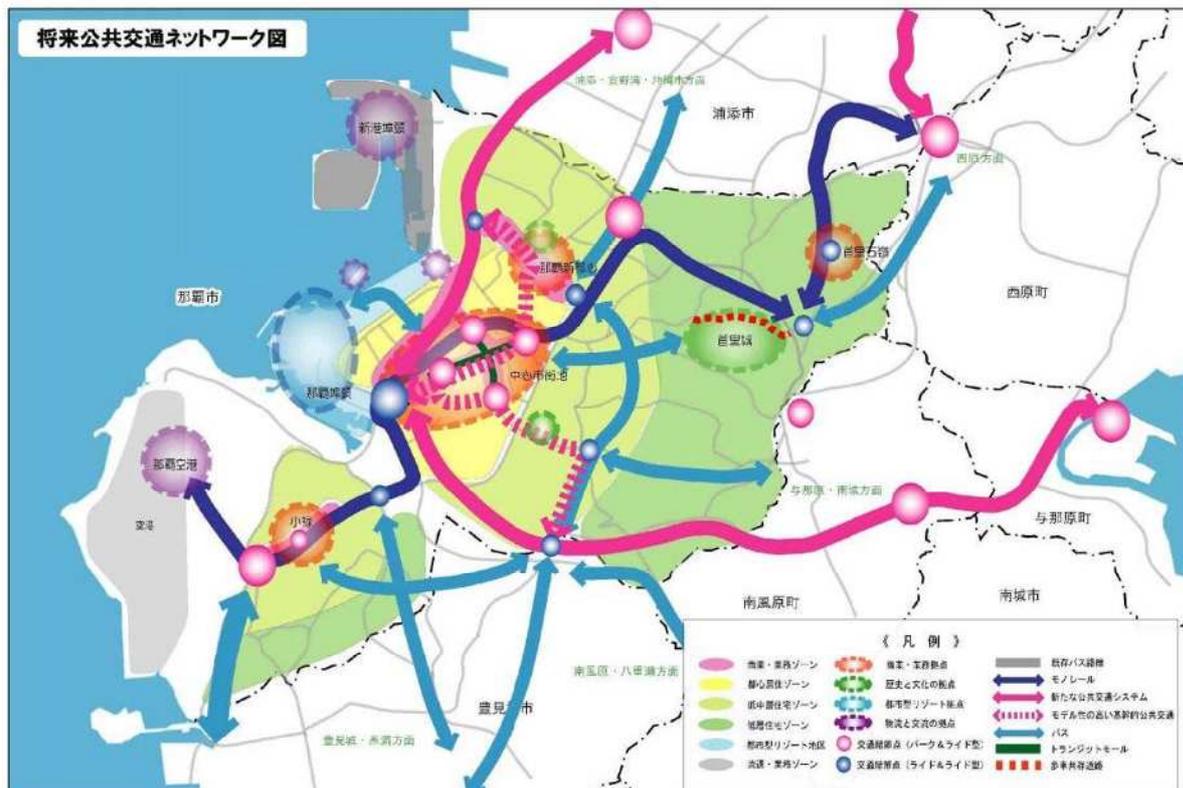
■基本目標

誰もが移動しやすいまちをつくる

■目標年次

2030年を目標年次とする

■将来公共交通ネットワーク



【那覇市総合交通戦略】

■総合交通戦略の策定方針

交通基本計画における計画期間 20 年間の前期 10 年間における具体的な施策を位置づける。

■基本目標

ステージ1：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：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～

■目標達成のための施策パッケージ

(1) 交通に対する意識改革

①クルマに頼り過ぎない暮らしの推進

- カーフリーデー等による啓発活動の継続・拡充(本格カーフリーデー等)
- 公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進
- 環境や交通に関するシンポジウム等の実施
- 時差出勤やフレックスタイム等の実施
- 小中学校等における交通まちづくりをテーマとした啓発活動

②かこいクルマの使い方の推進

- パーク&ライドの利用推進等
- 自動車運転者のモラル向上のための啓発活動
- カーシェアリング^{※1}の推進
- 相乗り通勤・通学の推進

③環境に配慮したクルマの使い方の推進

- 1人乗り小型自動車の導入促進
- エコドライブ等、環境に配慮した車の使い方の推進



カーフリーデーにおける啓発活動

用語解説
※1:カーシェアリング
1台の自動車を複数人が共同で利用する自動車の新しい利用形態

(2) モデル性の高い基幹的公共交通の導入

①実証実験の実施による導入方策検討

- バスを活用した実証実験実施計画策定と実証実験の実施
- 快適なバス停留所の整備(上屋、ベンチの整備、等)
- バスロケーションシステム^{※2}の拡充や乗客案内板の設置
- バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応(停留所のバリアフリー化、ノンステップバスの導入)
- サイン等の情報提供・サービスの充実

②実証実験後の継続的な課題改善と段階的な拡充

- モデル性の高い基幹的公共交通の試行から本格運行
- バス専用・優先レーンの拡充等、走行環境の改善整備(バスレーンの終日拡大、交差点改良、PTPS^{※3}の導入)
- 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施
- バス停留所までのアクセス環境の改善による利用圏の拡大(バリアフリー、緑陰形成等)
- BRTやLRT等への段階的な取組みに向けた検討・調査

③中心市街地における自動車交通の抑制

- 国際通り沿面の地域の活動を支える道路等の整備
- フリンジパークの整備
- 国際通りトランジットモールの拡充
- 一方通行の導入
- 面的速度規制(ゾーン30km等)
- ロードプライシング^{※4}の導入や完全規制等



用語解説
※2:バスロケーションシステム
GPS等を用いた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。
※3:PTPS
バスに対する優先信号制御を行い、運行の定時性を高め、利用者の利便性を向上させることを目的としたシステム。
※4:ロードプライシング
交通対策のために一定範囲に限り道路を有料化する施策。

(3) バス利用環境の向上・充実

①誰でも利用しやすい環境整備

- バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に関する情報発信
- 快適なバス停留所の整備(上屋、ベンチの整備、等)
- バスロケーションシステムの拡充や乗客案内板の設置
- 案内サイン等の情報提供・サービスの充実
- わかりやすいバス線の構築
- ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施
- お年寄りの免許返納とバス利用の優遇措置の導入
- バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応(停留所のバリアフリー化、ノンステップバスの導入)
- 違法駐車等の排除
- バス専用・優先レーンの拡充等、走行環境の改善整備(バスレーンの拡大、PTPSの導入)

②アクセス環境の改善による利用圏の拡大

- バス停留所までのアクセス道路の整備・改善(バリアフリー、緑陰形成等)
- 自転車駐輪場の整備(主要なバス停留所や交通結節点等)
- 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- 観光バスの乗降スペースの適正化

③環境に配慮したソフト施策

- アイドリングストップ等、バスの公共交通としての環境面への先導性の発揮
- 電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入促進




(4) モノレール利用環境の向上・充実

①モノレール延長と連携した新駅周辺のまちづくり

- モノレール延長計画・整備(泉や浦安市と連携)
- 新駅周辺のまちづくり計画・駅前広場整備・周辺まちづくり

②モノレール駅へのアクセス性向上

- 駅までのアクセス道路の整備・改善(バリアフリー、緑陰形成等)
- 福祉施設や周辺地域への公共交通アクセス環境の改善(コミュニティバス等)
- 自転車駐輪場の整備(駅や交通結節点等)
- 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- タクシー乗り場の適正な配置

③利用促進策導入による利用者の確保

- バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に関する情報発信
- レンタサイクルやサイクルポートの拡充
- ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施
- 案内サイン等の情報提供・サービスの充実



(5) タクシー利用環境の向上・充実

①利便性の向上

- タクシー乗り場の適正な配置
- 乗合タクシー・相乗りタクシー等の導入

②乗客確保

- タクシーの長時間客待ち停車の自粛
- エコドライブ等、環境に配慮した車の使い方の推進
- 電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入促進



(6) 自動二輪車利用環境の向上・充実

①利便性の向上

- 自転車駐輪場での自動二輪車への駐車配分の促進
- 道路空間を活用した駐輪場の整備
- 公共・民間施設における駐輪場の整備

②乗客確保

- 自動二輪車利用モラルの向上のための啓発活動
- 自動二輪車の違法駐車等の禁止・排除
- 電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入促進



(7) 徒歩・自転車利用環境の向上・充実

①徒歩・自転車利用空間の整備

- 歩道の整備および緑陰の形成
- 自転車ネットワークの整備(駅・バス停留所・公共施設等を考慮したネットワーク、自転車道、バリアフリー、緑陰形成等)
- 駐輪場の整備(モノレール駅や主要なバス停留所、交通結節点等)
- レンタサイクルやサイクルポートの拡充
- 歩行者・自転車優先道路の位置づけ(コミュニティ道路や歩車共存道路等)
- 一方通行の導入による歩道や自転車空間の確保
- 自動車の面的速度規制による安全性の確保
- ゾーン内への自動車交通の規制
- 道路や公共・民間施設における駐輪スペースの確保
- 道路空間における休憩施設(ベンチ等)の設置

②徒歩・自転車利用の促進

- 日傘積極利用の推進
- 電動アシスト自転車の普及
- シャワー等快適な利用環境の整備・充実の推進
- 自転車利用モラル向上のための啓発活動
- 違法駐車等の禁止・排除
- 歩きたくなる道路空間の創出(浴槽修繕「木や花の植栽」、オープンカフェ等)



(8) 体系的な道路網の整備

①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備

- 幹線道路・環状道路の整備促進(西海岸道路(那覇西道路、小嶺道路、那覇北道路)、那覇インターアクセス道路等)
- 市内ボトルネック交差点[※]の改良整備

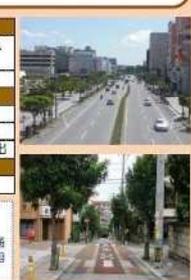
②まちづくりと連動した道路整備

- 補助幹線道路の整備(奥和志線、城東城北線等)
- 中心市街地での生活道路の整備
- 同回線329号等の車線減少による歩道・自転車空間の創出

③円滑な交通の処理

- 案内サイン等の情報提供・サービスの充実

用語解説
※:ボトルネック交差点
「指の節のように狭く詰まりやすい」という意味に由来しており、交通全体の中で渋滞の原因となっている交差点。(具体的には、赤信号待機が相対的に長い交差点や信号減少・車線減少により渋滞を起こす交差点など)



【那覇市公共交通総合連携計画】

■那覇市公共交通総合連携計画の位置づけ

交通基本計画で示す施策実現のため、「モデル性の高い基幹的公共交通」の段階的導入方法と「公共交通全体の活性化」について、より具体的な計画を示したものの。

■計画期間

2010年～2020年

■目標

- ①モデル性の高い基幹的公共交通の導入による新たな公共交通軸の形成
- ②公共交通利用環境の向上・充実を図るための連携機能の強化

■実施する事業と実施主体

事業	実施主体				
	那覇市	沖縄県	国・都府県	民間事業者	その他
①バスを活用した試行運行の実施計画策定と試行運行の実施	◎				
②モデル性の高い基幹的公共交通の本格運行					◎
③BRT ^{※1} やLRT ^{※2} 等への発展に向けた検討・調査	◎				
④快適なバス停留所の整備（上屋、ベンチの整備等）	○	◎	◎		○
⑤バスロケーションシステムの拡充や発着案内板の設置	○	○	○		◎
⑥停留所のバリアフリー化	○	◎	◎		○
⑦ノンステップ・環境に配慮したバスの導入	◎	○	○		◎
⑧案内サイン等の情報提供・サービスの充実	○	◎	◎		○
⑨公共交通専用・優先レーンの拡充等、走行環境の改善整備 ・朝夕のバスレーンの連続性確保 ・PTPSの導入	○	○	○	◎	○
⑩バスレーンの終日拡大に向けた検討・調整	◎	○	○	◎	○
⑪バス停留所の切り込み等	○	◎	◎		○
⑫交通結節点の整備	○	◎	◎		
⑬ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施	◎	○	○		◎
⑭フリッジパーキングの整備	○	◎	◎		
⑮交通規制導入 ・国際通りトランジットモールの拡充 ・一方通行の導入（中心市街地における歩道・自転車空間の確保） ・面的速度規制の検討・調整	○	◎	○	◎	◎

事業	実施主体				
	那覇市	沖縄県	国・都府県	民間事業者	その他
①車に頼らない暮らしの推進等、啓発活動の継続・拡充	○	◎	○	○	◎
②公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進	○	◎	○		◎
③環境や交通に関するシンポジウム等の実施	○	◎	○		◎
④時差出勤やフレックスタイム ^{※3} 等の実施	○	◎	◎	○	◎
⑤小中学校等における交通まちづくりをテーマとした啓発活動	○	◎			
⑥バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に資する情報発信	○	◎	○		◎
⑦パーク＆ライド施策の利用推進	○	◎	◎		◎
⑧モノレール新駅周辺のまちづくり計画・駅前広場整備・周辺まちづくり	○	◎			
⑨モノレール新駅と福祉施設や周辺地域への公共交通アクセス環境の改善（コミュニティバス等）	○	◎			◎
⑩タクシー乗り場の適正な配置検討、実施	○	◎	◎	◎	◎
⑪乗合タクシー・相乗りタクシー等の検討・協議、導入	○	◎	○		◎
⑫停留所や駅までのアクセス道路の整備・改善（バリアフリー、緑陰形成等）	○	◎	◎		
⑬駐輪場の整備（モノレール駅や主要なバス停留所、交通結節点等）	○	◎	◎		○
⑭レンタサイクルやサイクルポートの拡充（交通結節点、モノレール駅、バス停留所等）	○	◎	◎		◎

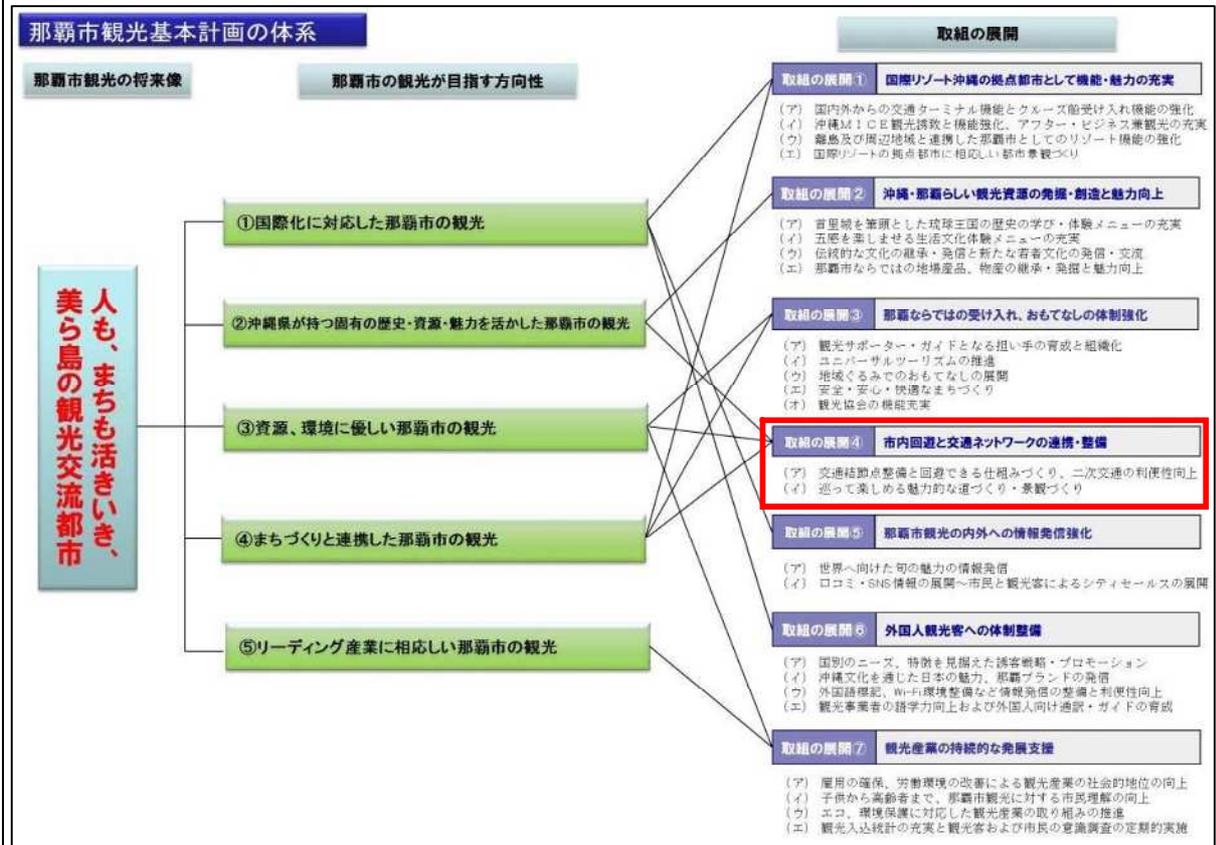
公共交通利用環境の向上・充実を図るための取り組み

2-3. 観光基本計画

■那覇市観光の将来像

人も、まちも活きいき、美ら島の観光交流都市

■施策体系



■取組の内容

④市内回遊と交通ネットワークの連携・整備

沖縄観光の交通手段はレンタカーが主体となっていますが、環境への配慮などから公共交通への転換を図り、多様な公共交通手段を活用して市内を回遊できる仕組みづくりを行います。

(ア) 交通結節点整備と回遊できる仕組みづくり、二次交通の利便性向上

市民は勿論のこと、観光客にとって移動しやすく快適な交通環境の実現に、交通基本計画の施策と連携して取り組みます。

【取組の内容】

- ・ レンタカーから公共交通への乗り換えを促す施設の整備を図る。
- ・ パーク&ライド促進のため、ゆいレール駅周辺の駐車場情報の発信・提供に取り組む。
- ・ 路線バスの運行情報やゆいレールから路線バスへの乗り継ぎ情報の提供に取り組む。
- ・ 雨や日差しを遮り、快適に路線バスを利用するためのバス停上屋の整備を行う。
- ・ 観光客の回遊性を考慮した観光バス乗降場所、待機場の整備を行う。
- ・ 環境に優しい次世代型の新交通システムの導入に取り組む。
- ・ 主要観光資源やスポットを通る公共交通ルートのお知らせやわかりやすい情報提供及びゆいレールとバス路線を活用した観光ルートの推奨に取り組む。
- ・ 主要な観光資源だけでなく、周辺にある隠れた観光資源をルート化し、情報発信に取り組む。
- ・ 安全で快適な自転車走行空間と駐輪場の整備を進め、レンタサイクルの利用促進を図る。

2-4. 立地適正化計画

公共交通については、以下のように示されている。

- ①**骨格的な公共交通網の構築**：沖縄本島諸都市を結ぶ鉄軌道や基幹バスなどの広域公共交通システムの整備に加え、市内の拠点間を定時定速性の高い交通システムで結節を図り、広域及び地域内の骨格的な公共交通ネットワークの形成を推進します。
- ②**公共交通等の利便性の向上、利用の促進**：誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通とするため、骨格的な公共交通網の構築を見据えた路線バスの運行ルートの見直しや情報技術等を取入れ、乗り継ぎなど利用のしやすい環境づくりを推進します。

■立地適正化の基本方針

基本方針	取組方針
歩いて暮らせるまちへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い公共交通を整える ・歩行者・自転車環境を整える ・歩いて暮らせるエリアをつくる
都市力の強化・魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> ・求心力を高める機能を強化する ・魅力ある（選ばれる）都市環境をつくる ・まちなかや周辺に住人を取り戻す ・災害への安全性を高める

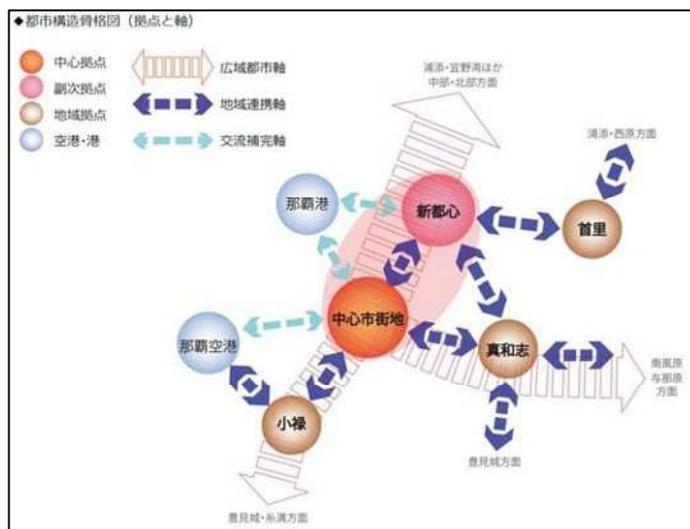
■都市構造の考え方

ー公共交通を骨格とした都市構造へー

人口密度の高い本市では、日常的な生活利便施設の多くは身近に備わっています。しかし、長く車を前提とした生活が営まれてきたこと、また密度の高い市街地で施設立地の適地が限られることもあり、生活利便施設が車の利用を前提に立地しており、モノレール開通後も、中心部や那覇新都心以外は都市機能がまとまって立地する地域の核的な場所が十分に形成されていません。

小さな市域でありながら車が必要なまちから、公共交通に対応した都市構造への転換を図るため、コミュニティの単位である支所管轄地域（小禄、首里、真和志）毎に、駅やバスターミナル等公共交通の主要な結節点の周辺を、主要な施設が立地する地域の拠点として形成を図り、日常的生活利便は各地域で充足できる環境を整えます。

また、広域的な核としての機能を担う中心市街地・那覇新都心と各拠点を利便性の高い公共交通で結び、働く場や多様な都市機能に容易にアクセスすることができる、利便性の高い環境を形成します。

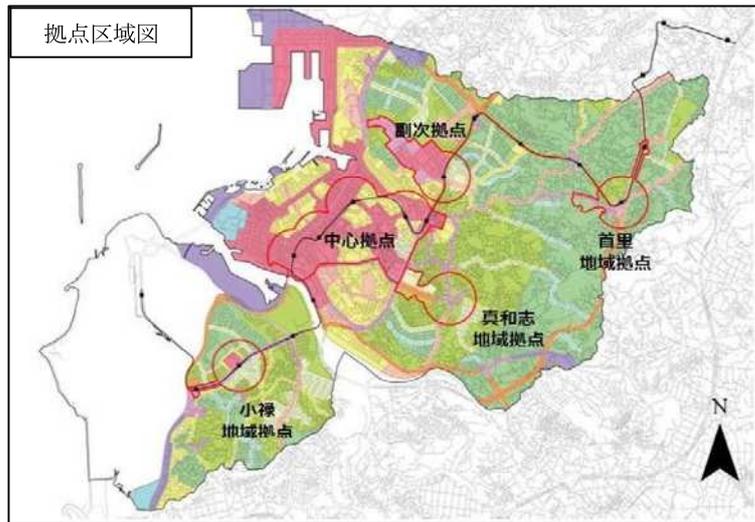


■拠点区域（都市機能誘導区域）の考え方

拠点区域（都市機能誘導区域）は各地域の人が最もアクセスしやすい骨格的な公共交通の結節点周辺に設定する。

公共施設を含む幅広い生活利便施設の立地の誘導を図るとともに、歩行環境の改善や面整備、交通結節機能の整備等を重点的に進めるため、各拠点の中心となる交通結節点の周辺（徒歩5分・400m）の区域及びこれと連担する都市機能集積地を面的に設定する。

副次拠点及び真和志地域拠点周辺においては、地域の骨格的な公共交通の整備に係る計画の進捗に応じ、拠点区域の見直しを行う。



■交通に係る取組み

	現在の取組みを継続する施策	新たに取り組みの施策・検討する施策
①骨格的な公共交通網の構築		<ul style="list-style-type: none"> ・LRT などの基幹的公共交通システムの導入・整備。 ・骨格的な道路網の構築と連携した公共交通網の再編
②公共交通等の利便性の向上、利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節機能の整備拡充 ・バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に資する情報発信 ・バス停への上屋・ベンチの設置 ・福祉バスの運行 ・高齢者公共交通割引制度(休日等ゆいレール1日乗車券) 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報通信技術の導入検討、活用 ・路線バスネットワークの再編 ・公共交通機関の乗継割引 ・バス停の情報案内(デジタルサイネージ等)の充実による利便性向上
③市内及び中心部への車の乗り入れの抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・国際通りトランジットモール ・カーシェアリングの推進 ・カーフリーデー等による啓発活動 ・公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進 ・環境や交通に関するシンポジウム等の実施 ・時差出勤やフレックスタイム等の実施 ・小中学校等における交通まちづくりをテーマとした啓発活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際通りトランジットモールの拡充 ・フリンジ駐車場、パーク&ライド駐車場などへの誘導情報の発信 ・ロードプライシング導入検討
④自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワークの整備推進 ・集客施設等への駐輪場の設置推進(駐輪場附置条例) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場、レンタサイクル・シェアサイクルポートの拡充 等

3. 都市交通体系の方針

本市の慢性的な交通渋滞を緩和するため、都市交通に対する考え方の転換を図る必要があります。そのため、手段、経路、時間の分散を軸とした交通需要マネジメントに取り組みます。過度に自動車に依存した社会構造から、バスやモノレール、LRTなどの公共交通ネットワークを軸とした、多様な移動手段が利用可能な社会構造とするための環境整備を推進します。また、公共交通の利便性向上のため情報通信技術を活用するとともに、公共交通と徒歩や自転車などとの連携のための交通結節点の強化を推進します。広域的な幹線道路をはじめとする道路整備については、円滑な都市活動の推進や地域の将来像の実現に向けた道路網の形成を図ります。身近な生活道路については、快適で魅力的な道路空間づくりに取り組みます。

なお、都市交通体系の構築にあたっては、“誰もが移動しやすいまちをつくる”を基本目標とした「那覇市交通基本計画」に基づき、各施策を推進します。

【3-1】 都市交通に対する考え方の転換

市内の慢性的な交通渋滞などの都市交通の課題の解決のためには、道路機能に対する交通量の容量超過などの現状を踏まえると、道路整備だけでなく、これまでの都市交通に対する考え方を大幅に転換して「クルマ中心のまち」からクルマに頼りすぎない「人中心のまち」を目指して取り組んでいくことが重要です。

これまでの都市交通は、自動車という手段の集中、国道など一部の道路に交通が偏る経路の集中、朝夕のピーク時間に偏る時間の集中があり、これら手段、経路、時間を分散させる、交通需要マネジメントに取り組みます。

手段の分散としては、フリンジパーキングを活用した中心市街地への過度な自動車の流入抑制を図るとともに、道路空間の再配分や交通規制の導入などにより、公共交通や徒歩・自転車など多様な移動手段の利用環境の向上を図り、自動車から他の移動手段への転換を促します。

経路の分散としては、十分な交通容量を確保するために、道路ネットワーク機能を強化し、道路交通情報提供を充実させるなど交通運用の改善を図ります。

時間の分散として、ピーク時間に集中する交通量を平準化するために時差出勤などを促進します。

また、クルマに頼りすぎない暮らしの推進を図るため、環境や交通に対する学びの場づくりや啓発活動を継続的に行い、市民の自発的交通行動の変容を促すことで、市民の交通に対する意識を高める取り組みを進めます。



【3-2】 誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成

公共交通を中心とし、障がいの有無や年齢、性別、言語などの違いに関わらず誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成に向けて、モノレールや路線バスなどの公共交通を最大限に活かすとともに、環境にやさしい徒歩・自転車や自動二輪車などの多様な移動手段の利用環境の向上・充実に積極的に取り組みます。

バスをはじめ、モノレールや導入が検討されている新しい公共交通のネットワーク軸を公共交通軸と位置づけます。これらの公共交通軸については、輸送力や需要・ニーズに応じて階層的に分類した公共交通システムを位置づけるとともに、周辺市町村をはじめ広域的な公共交通軸との連携を図ります。

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランで位置づけられた、圏域間・都市圏内の主要な拠点を結ぶ定時速達性に優れた交通である鉄軌道を含む「新たな公共交通システム」については、県や関係市町村と連携して導入を推進します。

また、市内の移動やモノレールでカバーされていない地域の移動手段として、那覇市交通基本計画で位置づけられている「モデル性の高い基幹的公共交通システム」については、本市のまちづくりを支える公共交通軸としての観点から、LRTなどを、中心市街地、真和志、新都心の3つの地域を結ぶ公共交通軸として位置づけるとともに、周辺市町村をはじめ広域的な交通軸との連携を図ります。

異なる公共交通機関でスムーズな乗換えができる結節機能の強化、利用環境向上など、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成が重要となります。主要な交通結節点においては、モノレールやLRTなどの基幹的公共交通と多様な移動手段が有機的に連携するよう、乗り換えの快適性、利便性を向上させるため、乗降場、駐輪場などの施設を設けるとともに、カーシェアなどの新たな取り組みを促進し、交通結節機能の強化を図ります。

路線バスは、公共交通の面的な広がりのあるサービスを提供し、モノレールやLRTなどを補完する重要な公共交通であることから、路線網の再構築やバス専用レーンの充実のほか、バス停上屋の整備、バスロケーションシステムなど、利用環境向上のための施策を推進します。



▲ 接近情報などを表示するバス停のモニター

タクシーは、ドア・ツー・ドアの交通を処理し、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で機動性の高い公共交通であるため、様々な制約から路線バスなど他の公共交通機関を導入しにくいエリアにおけるオンデマンド交通の導入検討や、適切なタクシー乗り場の配置などの施策を推進します。

徒歩や自転車は、最も基本的な移動手段であり、道路空間の再配分により、快適に移動できるような歩行空間や自転車通行空間を確保するとともに、安全安心に移動できるような環境整備を推進します。その他、レンタサイクルやシェアサイクルポートの拡充や駐輪環境の整備などにより自転車利用を促進します。また、情報通信技術による公共交通のオープンデータなどの活用や案内サインなどの情報提供に取り組むことにより、利用者の移動環境の利便性向上を図ります。



▲ 真和志乗り合いタクシー

4.都市環境形成の方針

本市は、コンパクトな市域に約 32 万人が住む高密度な都市です。しかしながら、市内での人やモノの移動の多くを自動車に依存する環境負荷の大きい都市構造となっています。また、市街化が進み、都市の中の緑が減少するとともに樋川や井泉など、かつては身近にあった自然と共生する豊かな暮らしも失われつつあります。これまで失ってきた多くのものを再生し、自動車中心の都市構造からの転換を図りながら、水・みどり・花などが身近に感じられる都市環境の形成を進めます。

【4-1】 市街地の低炭素化の推進

温室効果ガスの大気中濃度の増加は温暖化を引き起こし、気候変動による集中豪雨などの極端な気象現象を生じさせています。人々の生活基盤である環境を将来にわたって維持するために、環境負荷の少ない都市の形成が求められています。

自動車による排出ガスは温暖化の大きな要因となっているため、公共交通の利便性を高めることで、過度に自動車に依存しない環境にやさしい交通体系の構築を推進します。また、電気自動車や燃料電池自動車など環境負荷の少ない車両の普及・促進に取り組み、二酸化炭素排出量の削減を図ります。

徒歩や自転車は環境にやさしい移動手段です。自転車通行空間のネットワークの形成、緑陰の創出、休憩スペースの確保などによる歩行空間の整備を行うことで、自転車利用者や歩行者にもやさしいまちづくりを進めます。

建築物などでは、電気やガスなどのエネルギーを空調・照明・給湯・エレベーター・OA 機器など様々な形で消費しています。総合的な環境性能の向上を図るため、新築や改修時に、「創エネ」「蓄エネ」「省エネ」技術の活用により、エネルギー収支の少ない建築物の普及を図ります。特に、大規模な開発や土地の高度利用を図る地区は、エネルギー需要の密度が高いため、効率的なエネルギー利用を推進します。

ヒートアイランド現象による都市の気温の上昇は、生活の快適性を損ない、冷房需要を高めるため二酸化炭素排出量を増加させます。排熱を抑制するため、建築物のエネルギー消費量の削減のほか、風の通り道となるオープンスペースの確保や雨水の利用、保水機能・蒸散機能・遮熱機能のある舗装の活用、街路樹による緑化など推進します。

暮らしの中では多くのエネルギーが使われますが、エネルギーをつくりだす資源には限りがあり、持続可能な都市の形成のために、太陽光発電設備や太陽熱利用給湯システムなどの様々な再生可能エネルギーの普及・導入を促進します。



市街地の低炭素化を推進するため、都市基盤の整備に加えて、ライフスタイルやワークスタイルの意識改革が必要です。日々の行動によって消費するエネルギーの量や使用する機器などが低炭素社会にどの程度貢献しているのかといった情報を分かりやすく提供し、楽しみながら脱炭素社会へ向かう選択ができる新しい価値と魅力あるライフスタイルやワークスタイルの情報発信を図ることで、行政・事業者・市民一人ひとりの協働による取り組みを推進します。

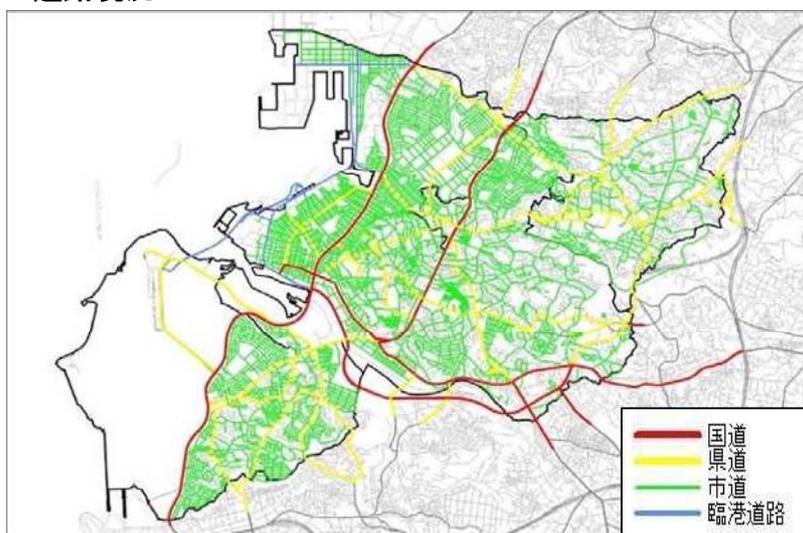
3. 公共交通の現状

那覇市の地域公共交通網を構築するため、現状分析を行う。

3-1. 道路空間の現状

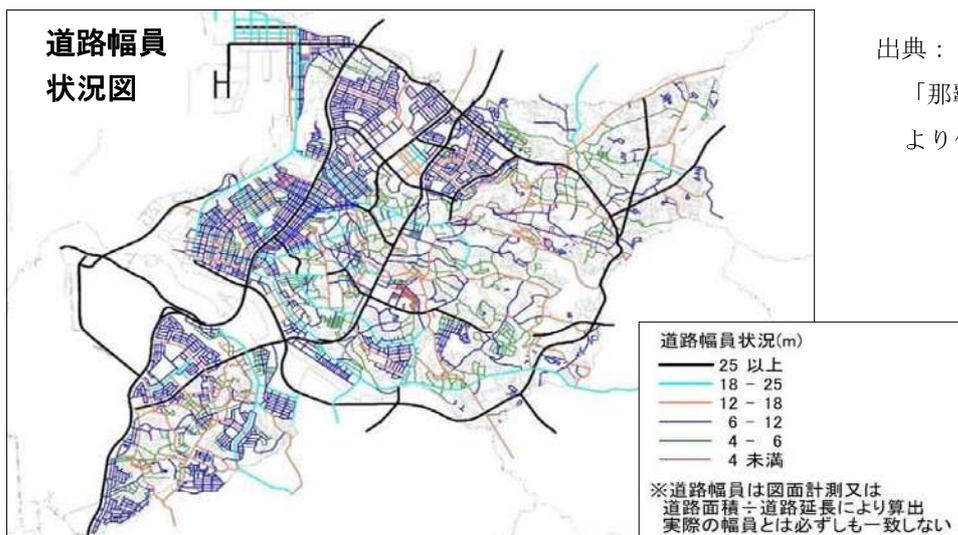
- ・ 広域を結ぶ国道が、旭橋周辺を扇型の中心にして放射状に4つの方向に延びている。
- ・ 自動車交通と公共交通の空間共有に適した4車線道路は、国道と一部の県道、市道となっている。
- ・ 市内には、4m未満の狭あい道路や、歩道が設置されていない道路がある。

道路現況



出典：「都市計画基礎調査
(平成 29 年)」より作成

道路幅員 状況図



出典：「那覇市道路台帳」、
「那覇市都市計画図」等
より作成

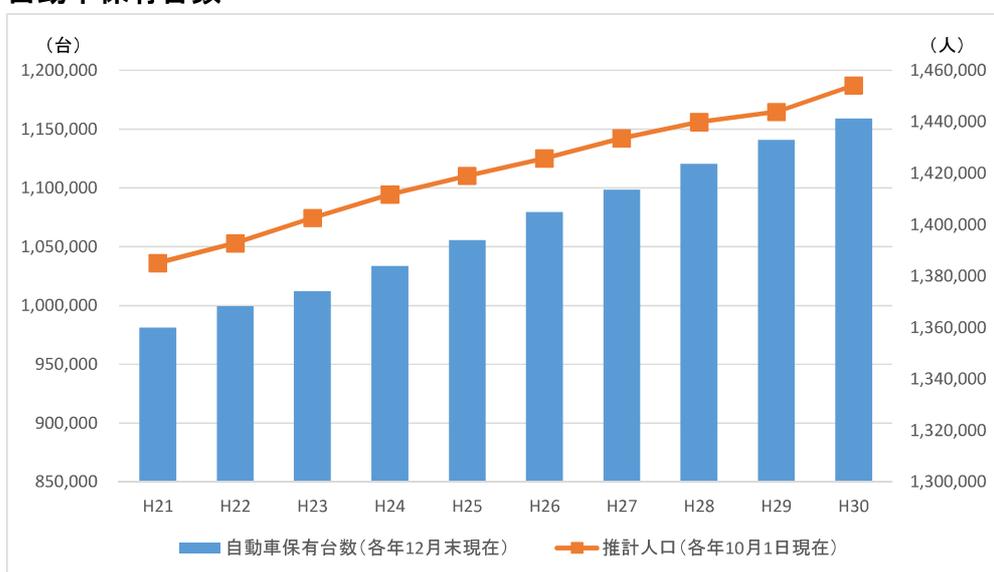
3-2. 自動車交通に関わる現状

- ・自動車の保有台数は増加を続けており、入域観光客数の増加に伴い（1-22 参照）、レンタカーの車両台数・事業者数の伸びも著しい（1-23 参照）。
- ・一方、高齢者の交通事故が社会問題化しており、運転免許の自主返納者数も増加している。

✳自動車保有台数の伸びに伴い、交通渋滞は主要国道を中心に慢性化していることから（3-3 参照）、その対策として公共交通網の充実が求められる。

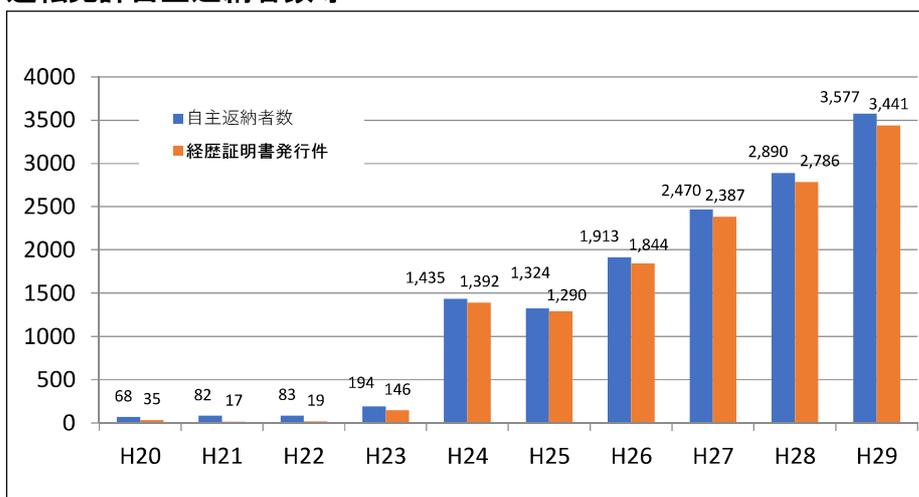
✳高齢者の運転免許自主返納は今後も増加することが予想されることから、公共交通網の構築が求められる。

自動車保有台数



出典：「沖縄統計年鑑」、 「沖縄県推計人口データ」より作成

運転免許自主返納者数等



出典：「平成 30 年交通白書ダイジェスト版（沖縄県警察）」より

3-3. 代表交通手段にみる交通分担率

- ・平成 20 年度のパーソントリップ調査から代表交通分担率でみると、自動車が 51.9%と自動車に頼る都市構造となっており、全国平均より 5%程度高い。本島中南部との比較では 15%程度低い。
- ・タクシーの分担率は比較的低いものの一定数あり、県民、観光客の足として利用されている状況がうかがえる。また、運輸実績をみると、年間 4000 万人前後で安定して推移している。
- ・一方で、徒歩の分担率は全国平均や本島中南部を上回っている。
- ・主要渋滞箇所で見ると、国道 58 号、県道 39 号線（国際通り）、県道 82 号線（環状 2 号線）などで渋滞区間が連続している。

- ✳️まちながコンパクトであるため、徒歩で交通目的が達せられる割合が、全国や中南部地域の同割合に比べて大きい。
- ✳️バスは利用率が全国平均や本島中南部より高く、公共交通の主役となっている。
- ✳️最も交通量が多く渋滞状況になる混雑時には、自動車の旅行速度は 10.8 km/h でバス（14 km/h）よりも低く（1-8 参照）、自動車を利用する人にとって時間的な優位性はなくなる。

代表交通手段による分担率



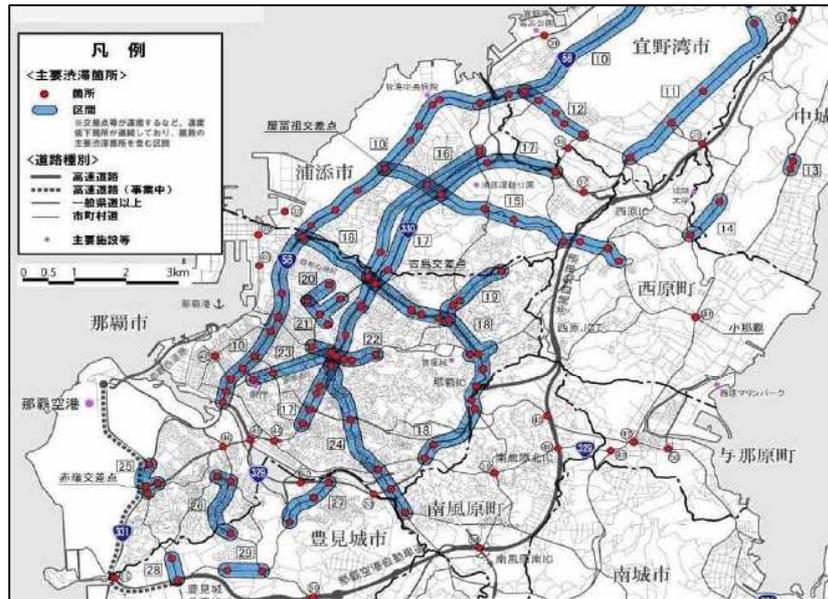
出典：「平成 20 年度 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」
 参考値については、「平成 22 年都市交通特性調査」より作成
 ※都市交通特定調査では「タクシー」は「自動車」に含まれているため、上記グラフの「【参考値】全国平均」では「自家用車」として表記されている

タクシーの輸送回数・輸送人員(法人、個人含む)

	輸送回数(回)	輸送人員(千人)
平成 25 年度	27,395,732	40,414
平成 26 年度	28,514,202	40,538
平成 27 年度	28,068,314	40,963
平成 28 年度	27,100,081	41,897
平成 29 年度	26,559,498	39,746

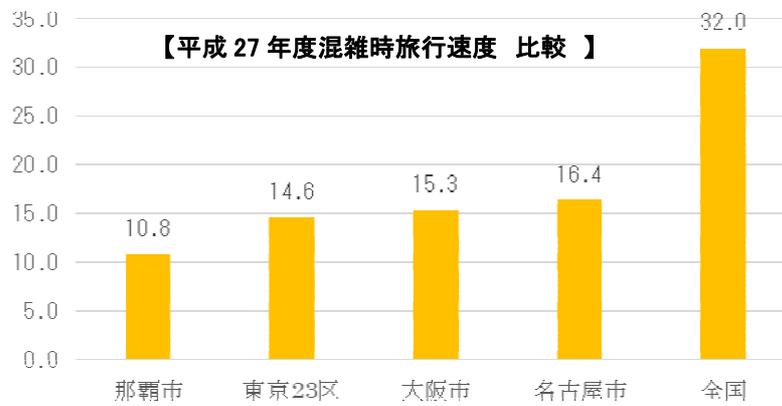
出典：「平成 30 年運輸要覧（沖縄総合事務局 運輸部）」より作成

主要渋滞箇所



出典：「沖縄総合事務局 沖縄次世代都市交通システム検討会（平成 29 年 6 月 14 日）」

混雑時旅行速度(平日)

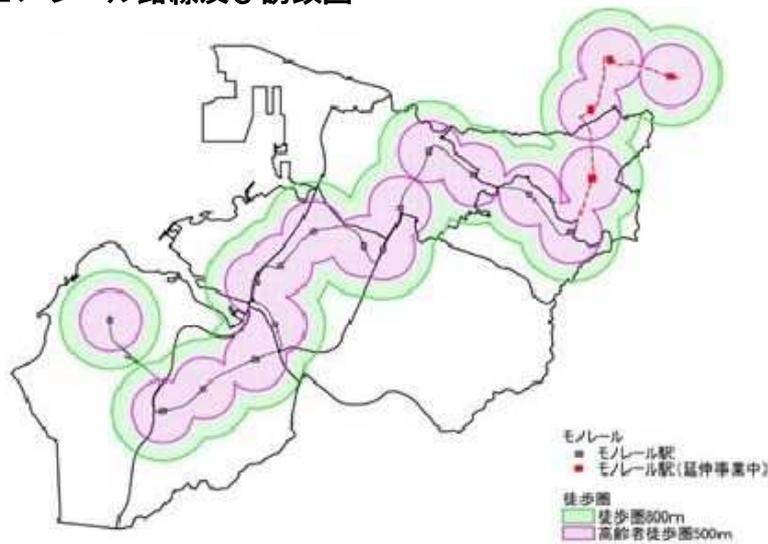


出典：「H27 全国道路・街路交通情勢調査」より

3-4. 公共交通不便地域（モノレール 600m及び路線バス 300mの徒歩圏域による）

- ・市街化区域の多くがバス停から 300m 圏でカバーされており、運行本数も多いが、真和志地域や首里北地域で空白地域が見られる（※バス路線は平成 23 年時点調査。現在、首里城下町線により首里北地域の空白地域はおおむね解消）
- ・モノレールは、市域を南北に縦断するため、那覇新港周辺地域・真和志地域は誘致圏にほぼ含まれない。
- ・バスやモノレールを利用しにくい公共交通不便地域は、空港や自衛隊を除くと、小禄地域、真和志地域、沿岸部などに見られる。

モノレール路線及び誘致圏



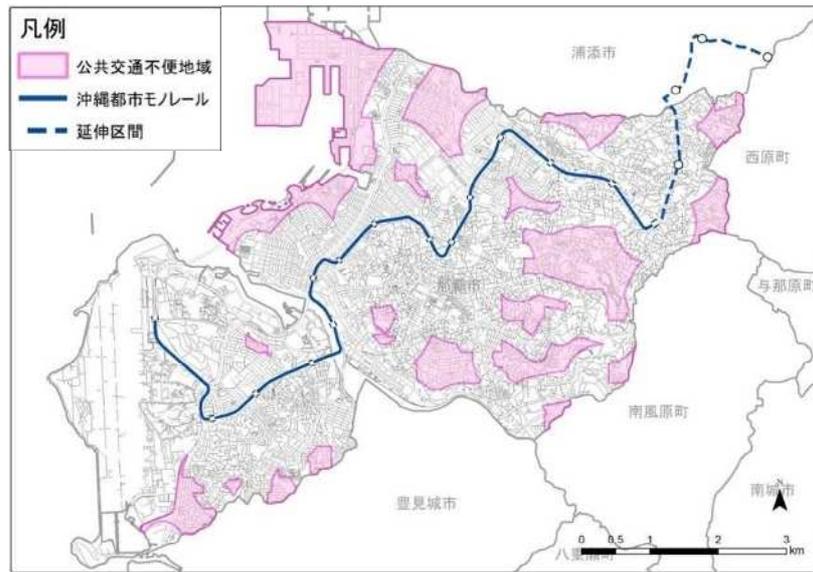
出典：「都市計画基礎調査（平成 23 年）」より作成

バス路線及び誘致圏



出典：「都市計画基礎調査（平成 23 年）」より作成

公共交通不便地域



出典：「平成 28 年度 LRT 導入可能性検討業務委託報告書」

*バス誘致圏距離は、都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）において使用されている 300m と整合を図る。

*モノレール誘致圏距離は、同ハンドブックにおける中距離軌道の一般的な誘致距離（500～800m）を参考に 600m と想定。

※上図の公共交通不便地域の抽出条件

- ① ゆいレールの駅勢圏（600m）外
- ② 運行本数 100 本/日以上以上の路線バスの圏域（300m）外
- ③ ②のうち、急勾配エリア（勾配 5%以上）はバス圏域 150m 外

3-5. モノレール利用者数の動向

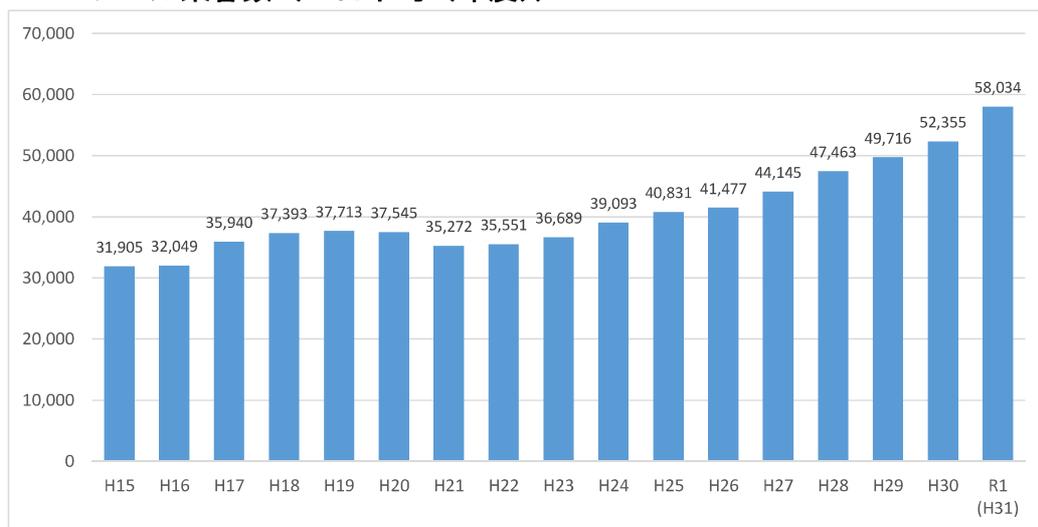
- ・モノレールの利用は安定的に推移し、近年は増加傾向である。
- ・駅別乗客数は、空港駅、県庁前駅、おもろまち駅などで多い。近年の観光客の増加を反映して、これら上位3駅に加え、牧志駅、旭橋駅などで伸び率が高い。
- ・平成29年度OD調査に基づく、駅間混雑度をみると、空港向けは、朝のピーク時におもろまち～県庁前間で最大124%の混雑度となっている。
- ・首里向けでは、夕方のピーク時に壺川～おもろまち間で80%程度の混雑度となっている。
- ・しかし、同報告書においては、大型スーツケースやベビーカーを持参している観光客が多く乗車しており、車内の混雑度は、数値以上に高いと推察している。

【混雑率の算出方法】

輸送力 = 1時間当たりの列車本数 × 1列車の乗車定員（164名） 混雑率 = 駅間の移動量 ÷ 輸送力

☀️モノレール沿線で土地利用の高度化が進み、利用者が増加している面もある。

モノレール乗客数（一日平均（年度））



※R1 (H31)年度は4月～12月の平均

出典：「沖縄県HP 1日平均乗客数の推移（2019年12月末日現在）」より

モノレール【ピーク時の目的移動手段別の占める移動量・混雑度】

	輸送力	全移動目的		通勤通学目的		観光目的		
		移動量	混雑度	移動量	乗車割合	移動量	乗車割合	
首里方面	8時台	1,640	1,342	82%	1,270	95%	64	5%
空港方面	8時台	1,968	2,163	110%	1,872	87%	210	10%
首里方面	17時台	1,476	1,353	92%	503	37%	698	52%
空港方面	17時台	1,312	1,099	84%	312	28%	451	41%

出典：「沖縄都市モノレール利用実態調査報告書（平成30年2月）沖縄都市モノレール株式会社」

H29 OD調査 空港方面

各駅間の混雑率	空港方面														
	空港	赤嶺	小祿	奥武山公園	壺川	旭橋	県庁前	美栄橋	牧志	安里	おもろまち	古島	市立病院前	儀保	首里
6時台	61%	55%	59%	61%	60%	56%	67%	60%	58%	49%	45%	31%	31%	31%	20%
7時台	34%	35%	51%	54%	63%	74%	124%	123%	120%	111%	100%	80%	78%	49%	49%
8時台	32%	35%	39%	45%	63%	69%	111%	110%	106%	92%	77%	54%	49%	32%	32%
9時台	58%	55%	62%	60%	60%	60%	72%	68%	61%	54%	40%	29%	26%	16%	16%
10時台	48%	49%	54%	54%	54%	50%	53%	44%	40%	34%	27%	24%	23%	16%	16%
11時台	53%	56%	66%	65%	67%	66%	60%	53%	73%	69%	58%	54%	49%	37%	37%
12時台	71%	75%	84%	82%	84%	82%	57%	54%	48%	46%	35%	28%	25%	18%	18%
13時台	61%	66%	82%	81%	80%	77%	68%	64%	41%	42%	31%	26%	23%	17%	17%
14時台	78%	81%	91%	93%	95%	99%	68%	68%	44%	43%	24%	20%	17%	13%	13%
15時台	35%	42%	55%	59%	61%	63%	54%	51%	55%	55%	30%	23%	21%	14%	14%
16時台	29%	46%	68%	73%	70%	68%	57%	56%	55%	53%	43%	33%	29%	18%	18%
17時台	33%	47%	74%	87%	88%	88%	72%	73%	69%	71%	48%	38%	33%	27%	27%
18時台	15%	27%	38%	47%	51%	54%	54%	56%	59%	59%	32%	24%	21%	16%	16%
19時台	7%	20%	34%	42%	43%	42%	38%	36%	35%	34%	16%	12%	9%	6%	6%
20時台	2%	14%	28%	35%	40%	39%	38%	36%	32%	32%	16%	10%	8%	4%	4%
21時台	2%	14%	33%	41%	42%	48%	39%	37%	31%	31%	13%	11%	9%	7%	7%
22時台	0%	11%	22%	24%	26%	28%	23%	21%	17%	12%	5%	4%	4%	2%	2%
23時台	1%	6%	13%	16%	17%	18%	14%	14%	13%	9%	2%	1%	1%	0%	0%

空港方面 混雑率

H29 OD調査 首里方面

各駅間の混雑率	首里方面														
	空港	赤嶺	小祿	奥武山公園	壺川	旭橋	県庁前	美栄橋	牧志	安里	おもろまち	古島	市立病院前	儀保	首里
6時台	1%	9%	21%	28%	29%	27%	23%	23%	23%	25%	22%	19%	15%	10%	10%
7時台	0%	21%	42%	54%	55%	53%	39%	39%	39%	41%	29%	20%	16%	13%	13%
8時台	2%	31%	61%	83%	80%	78%	50%	49%	43%	47%	23%	15%	11%	8%	8%
9時台	22%	29%	41%	48%	48%	50%	41%	41%	47%	52%	29%	24%	22%	19%	19%
10時台	31%	36%	41%	43%	45%	58%	55%	55%	53%	56%	40%	36%	35%	30%	30%
11時台	41%	43%	53%	57%	62%	63%	52%	48%	44%	43%	27%	18%	16%	14%	14%
12時台	47%	51%	61%	63%	68%	63%	54%	53%	48%	48%	31%	22%	20%	16%	16%
13時台	47%	51%	60%	59%	60%	56%	46%	46%	45%	43%	27%	23%	22%	17%	17%
14時台	54%	58%	66%	66%	66%	60%	54%	47%	48%	49%	26%	22%	20%	17%	17%
15時台	41%	44%	54%	56%	57%	57%	57%	54%	51%	47%	33%	28%	26%	21%	21%
16時台	40%	43%	64%	73%	79%	82%	85%	77%	78%	73%	46%	41%	39%	30%	30%
17時台	37%	42%	52%	55%	66%	74%	97%	90%	87%	80%	68%	56%	55%	37%	37%
18時台	46%	54%	68%	69%	81%	83%	95%	91%	84%	76%	59%	45%	41%	29%	29%
19時台	30%	34%	44%	50%	57%	60%	71%	68%	60%	56%	43%	36%	31%	20%	20%
20時台	55%	55%	64%	68%	76%	71%	85%	71%	65%	58%	48%	42%	38%	27%	27%
21時台	38%	41%	50%	50%	53%	53%	75%	70%	71%	60%	51%	33%	32%	22%	22%
22時台	44%	40%	50%	49%	48%	42%	51%	49%	47%	46%	39%	28%	27%	18%	18%
23時台	20%	20%	21%	22%	24%	28%	36%	37%	35%	33%	28%	20%	18%	11%	11%

首里方面 混雑率

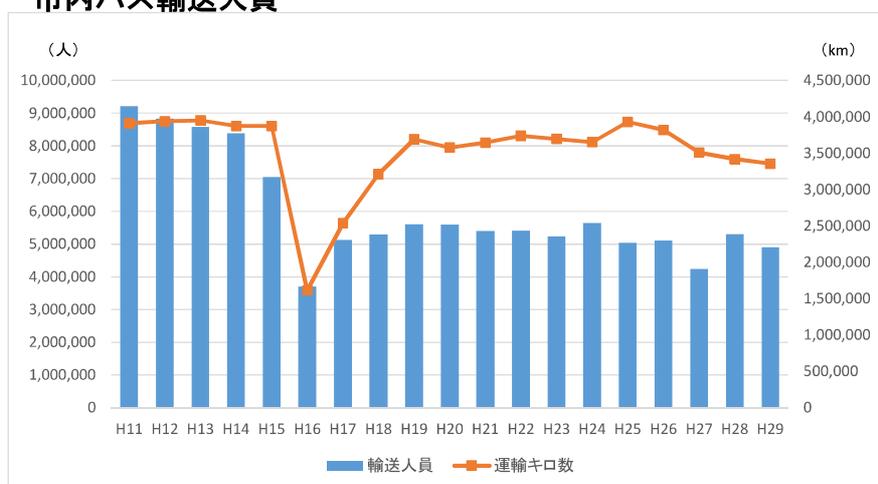
出典：「沖縄都市モノレール利用実態調査報告書（平成30年2月）」より

3-6. バス利用者数の動向

・バス利用者は平成15年モノレール開通を機に大きく減少するも、その後は500万人前後で推移している。運輸キロ数は微減にとどまっている。

- ※バスは自家用車を持たない県民の足として、また、沖縄本島を北から南までカバーする公共交通機関としての重要性は高い。
- ※バス利用需要創出のために、定時性の確保や目的地までの路線の分かりやすさなど、利便性向上を図る取り組みが求められる。

市内バス輸送人員



※平成16年度は那覇バス開業以降（H16.7.18～H17.3.31）の運輸状況

出典：各年「那覇市統計書」より作成

ノンステップバス導入状況

	総車両数	対象車両数	基準適合車両数（低床バス）		導入比率		
				ノンステップ	適合車両率 (総車両ベース)	ノンステップ率 (対象車両ベース)	ノンステップ率 (総車両ベース)
(株)琉球バス交通	255	133	133	129	52.2%	97.0%	50.6%
沖縄バス(株)	175	88	88	36	50.3%	40.9%	20.6%
那覇バス(株)	155	58	58	57	37.4%	98.3%	36.8%
東陽バス(株)	83	43	10	5	12.0%	11.6%	6.0%
上記4社合計・平均	668	322	289	227	43.3%	70.5%	34.0%
沖縄県(17事業者)合計・平均	767	378	325	252	42.4%	66.7%	32.9%
全国(949事業者)合計・平均	60,429	45,467	38,521	24,241	63.7%	53.3%	40.1%

※1 「基準適合バス（低床バス）」とは、床面の地上面からの高さが65cm以下で、スロープおよび車いすスペースが1以上、通路有効幅員が80cm以上など、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバス

※2 「ノンステップバス」とは、床面の地上面からの高さが30cm以下で、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバス

※3 「対象車両」とは、総車両から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた車両。なお適用除外のケースとして、例えば、路線上の道路勾配、踏切構造等により車体と道路とが接触する場合等

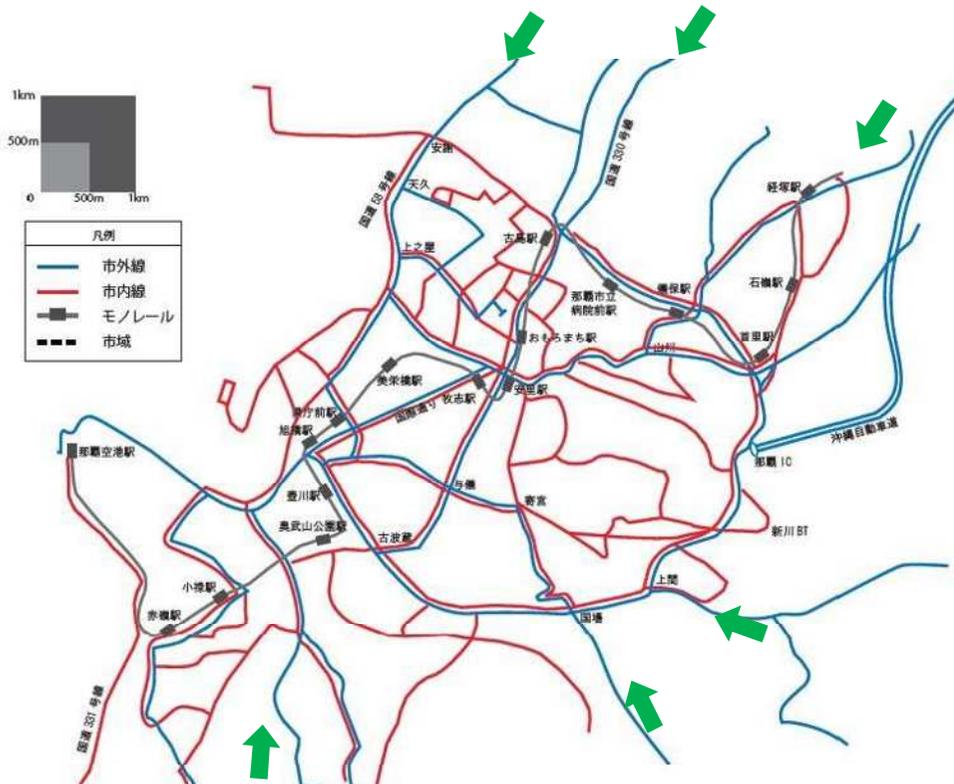
出典：平成28年度末「自動車交通関係移動等円滑化実績報告（国土交通省）」より作成

3-7. バス路線網の現状

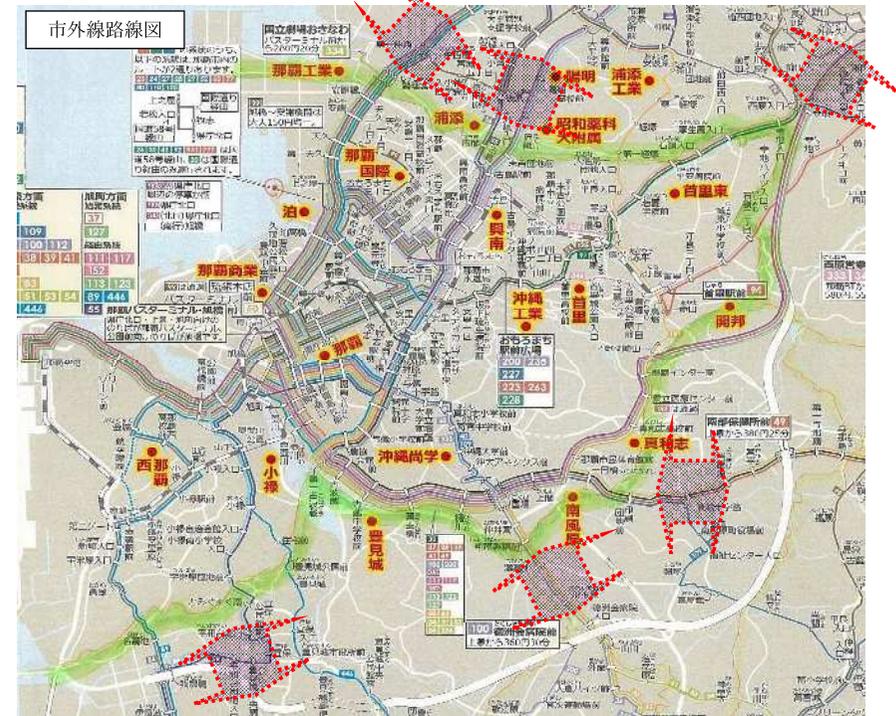
(1) 市外線

- ・那覇市に向かって6放射方向から流入する市外線は、那覇バスターミナルに集中するため、重複路線が多くなっている。
- ・市域外へ流出する市外線は、重複路線があり、行先方面が認識しづらくなる。

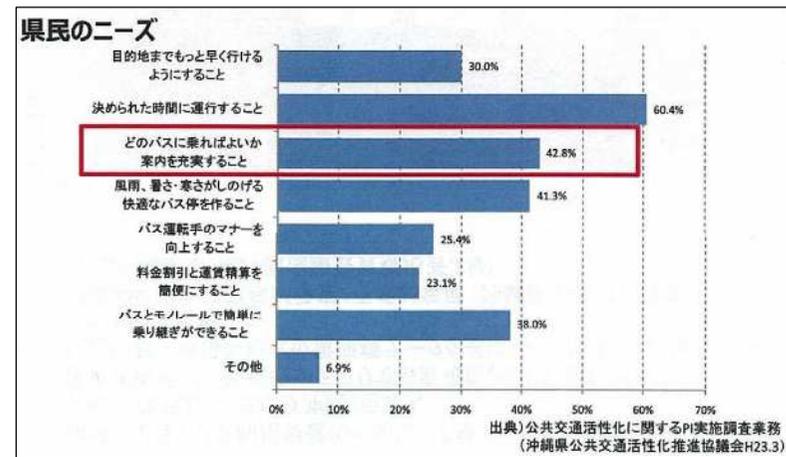
- ✧これらの放射軸は、沖縄本島の地域構造（県都那覇市と市町村の間の、地理的位置及び道路配置関係）に由来して形成されているものであり、将来に向けても方向軸は大きくは変化しないものと考えられる。
- ✧しかしながら、沖縄県によって構想されている沖縄鉄道などによって代替される可能性がある。



出典：「本島中南部バス路線図、那覇市周辺バス路線図（バスマップ沖縄Webサイト）」より作成



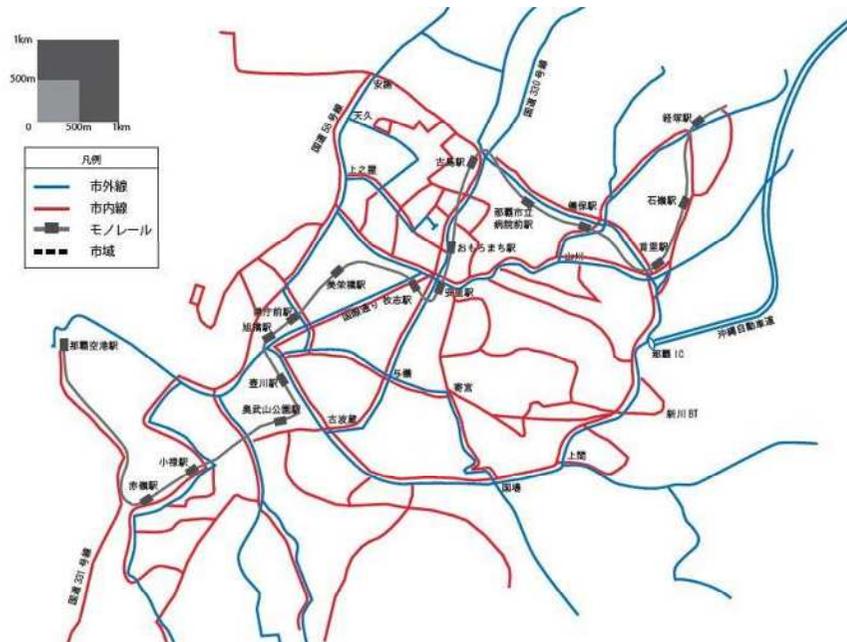
出典：「本島中南部バス路線図（バスマップ沖縄Webサイト）」より



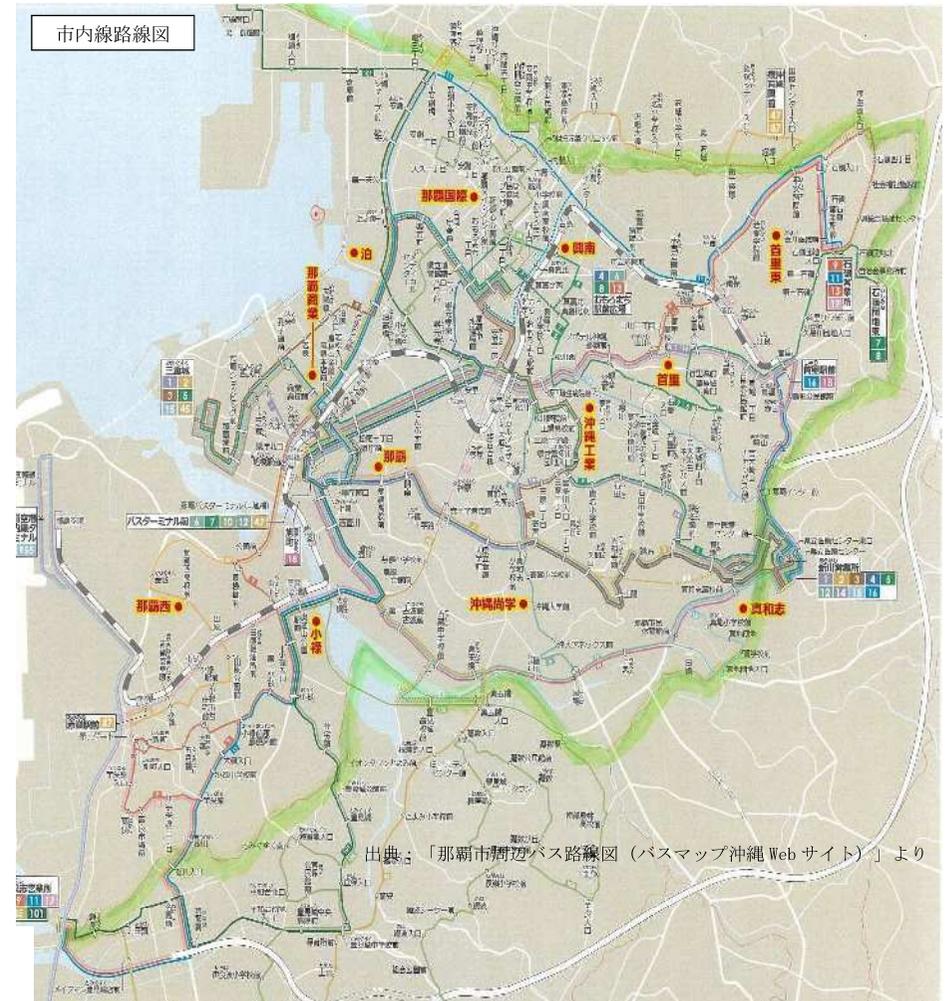
(2) 市内線

- ・市民アンケートによるバス利用の際の許容徒歩距離 780m (1-9 参照) よりも短い距離の徒歩圏内にバス路線が存在している。
- ・下図でみると、市外線と競合している市内線は多くない。

✳ネットワークが複雑で分かりにくい。観光客ばかりでなく那覇市民にとっても、当該路線に慣れていない利用者には利用が難しい。



出典：「本島中南部バス路線図、那覇市周辺バス路線図（バスマップ沖縄 Web サイト）」より作成



出典：「那覇市周辺バス路線図（バスマップ沖縄 Web サイト）」より

3-8. バス運転手の不足

- ・沖縄においても一部ではバス運転手不足は深刻であり、バスの減便が起きている。
- ・バス運転手の不足から利用の少ない路線の減便につながり、もともと交通の不便だった地域がさらに不便になるという負のサイクルにつながりかねない。

🌟地域の实情に合わせて、小さな需要にコンパクトに対応できるような新たな交通サービス（デマンド系交通、自家用有償運送、ライドシェア、自動運転等）の選択・導入が必要がある。

バスの運転手不足による運行本数の減便が起きており、県民生活への影響が懸念されている。以下のとおり、県内新聞各紙においても報道がされている。

県内バス運転手不足に関する報道内容

	報道年月日	新聞社	概要
運転手不足によるバス減便	2019年 6月13日	琉球新報	・運行遅れ、車内混雑 バス減便 影響すでに、乗客悲鳴
	2019年 9月16日	沖縄 タイムス	・運転手不足で2路線、4便減
	2019年 10月10日	琉球新報	・県内バス、運転手不足深刻 路線4社 3年で300人定年退職へ
減便による影響	2019年 9月27日	琉球新報	・バス減便で授業早退 バス協会へ県教委要請 定時制生徒帰宅に影響
	2019年 10月10日	沖縄 タイムス	・バス減便で授業受けられない高校生へ 沖縄県、タクシー送迎も検討へ

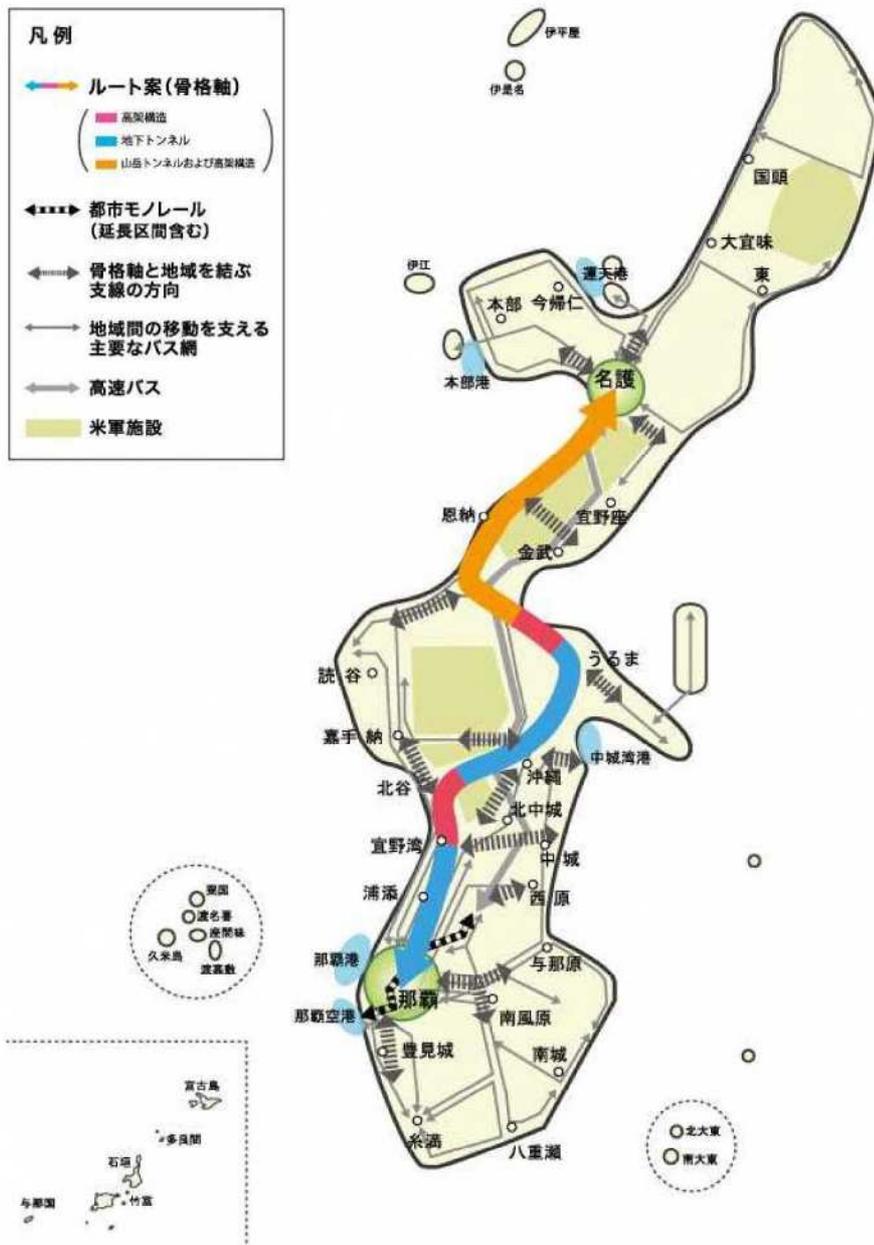
4. 那覇市地域公共交通網形成計画を取り巻くその他の環境条件の整理

4-1. 沖縄本島幹線公共交通ネットワーク

(1) 沖縄鉄軌道の構想段階における計画書

・平成30年5月、沖縄鉄軌道計画検討委員会より、「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」が発表され、沖縄本島の公共交通の骨格軸となる鉄軌道の概ねのルートや主な構造等、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画として取りまとめた

概略計画図



出典：沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（H30.5月 沖縄鉄軌道計画検討委員会）より

(2) 沖縄都市モノレール延伸計画構想

- ・沖縄県では、沖縄鉄軌道を骨格軸とする利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けて、沖縄都市モノレールの延伸導入による効果や課題等について検討結果を公表している。
- ・需要がより多く確保できる5ルートを検討対象としたがいずれも不採算となるなど、厳しい結果となった。

2-2 検討対象ルートの抽出

検討方面毎に、既存道路内への導入ができ、需要がより多く確保できるルートを抽出

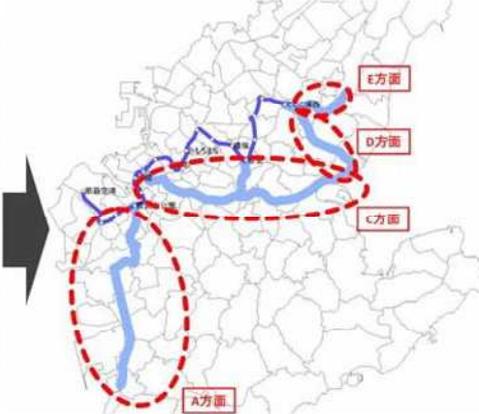
検討対象ルート抽出の視点

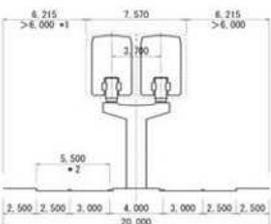
① 既存道路(計画含内)に、自動車交通に影響を与えず、中央分離帯4mを確保することが可能か？

↓

② 複数路線抽出される場合は、以下の視点に基づき選定

- ・需要がより多く確保できるルートか？
(より夜間人口等の密度の高い地域を經由するか)
- ・事業実施が極端に困難ではないルートか？
(大規模な橋梁やトンネル等の構造物がないか)





(参考)
モノレール設置基準より、
道路幅員20m以上が必要

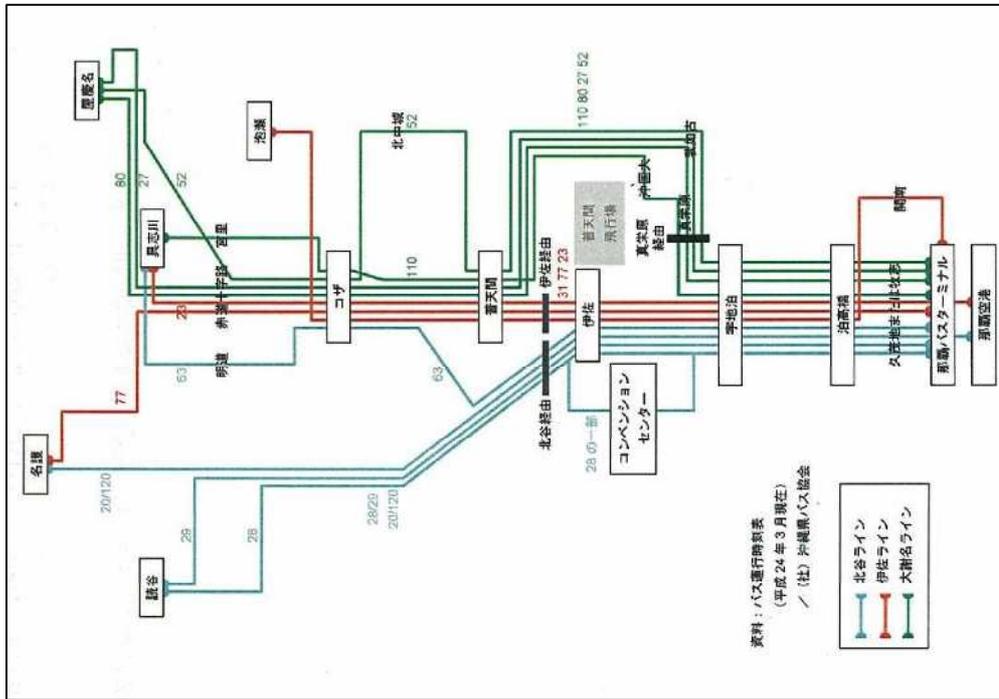
抽出した検討対象ルート

A方面	豊見城～糸満	8.9km
C方面	首里駅接続	6.5km
C方面	南風原～与那原	9.9km
D方面	西原	5.5km
E方面	中城	3.6km

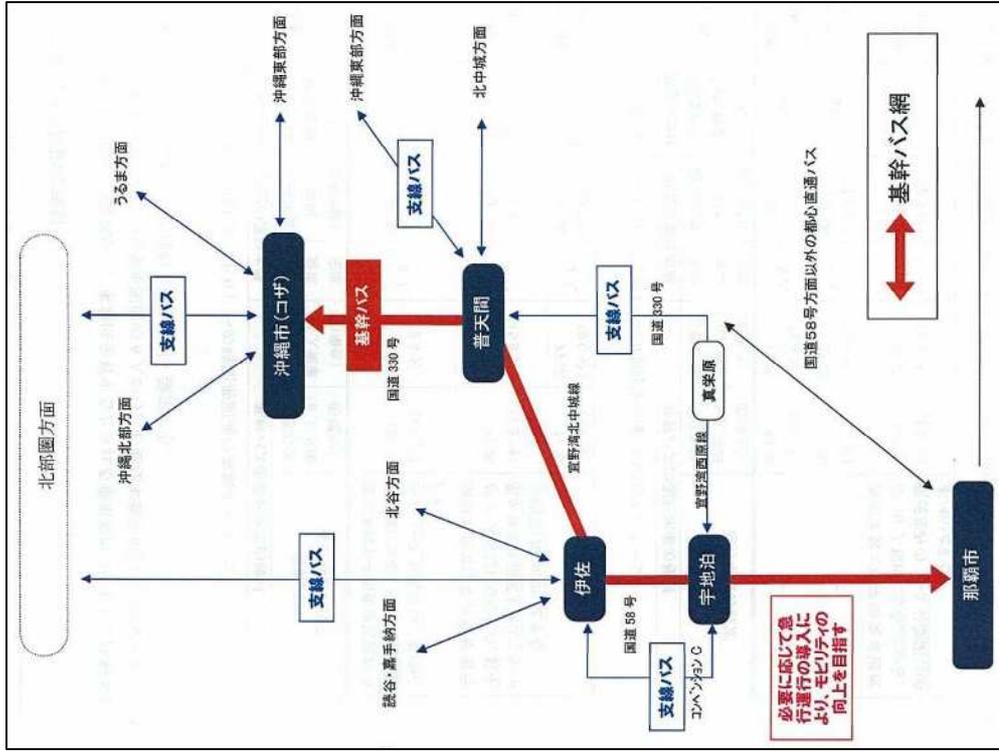
※C方面については、需要がより多く確保可能であると思われる首里駅接続ルートについても合わせて検討

出典：沖縄県総合交通体系基本計画にかかる各種検討業務（H30-1）報告書
(H30.3月 沖縄県交通政策課) より

(3) 基幹バス構想



現況バス路線網



基幹バス構想

バス網再編

出典：平成24年度 公共交通活性化に関する調査業務 報告書 (H25.3月 沖縄県公共交通活性化推進協議会) より

4-2. 新たな交通サービス

ここに取り上げる新たな交通サービスは、現時点ではわが国の法制度によって制約を受けていて利用しにくい状況にあるが、海外では一般的・日常的に利用されているサービスである。わが国においては様々な企業等が競い合って社会実験等を行っている状況にあり、法制度も状況に呼応しようとする報道もある。

法制度の問題であり、一夜にして利用可能に変わることもあり得るので、今後その機会を逃さず対応を図るために、ここに照会をしておくものである。

(1) デマンド系交通

- ・デマンド型交通は、事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態がある。
- ・平成 18 年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。

■デマンド型交通を、①運行方式（定路線型⇔自由経路型）、②運行ダイヤ（固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型）、③発着地(OD)自由度（着地（発地）固定型⇔着地（発地）非固定型）の 3 つの視点から類型する。

表 2 運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p>
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p>

出典：デマンド型交通の手引き 平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局

表3 運行ダイヤからみた分類パターン

	運行時刻設定の特徴
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

表4 発着地 (OD) 自由度からみた分類パターン

	発着地 (OD) 自由度の特徴 (自宅から出かける場合)
BB : バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop)	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
BF : バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)	発地 (自宅) は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
BT : バス停等 (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地 (自宅) は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DT : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地は利用者の自宅 (玄関口) や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DF : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)	発地は利用者の自宅 (玄関口) や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DD : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔ドア (自宅・施設) 直行型 (Door)	発地着地とも制限が無く、自宅 (玄関口) や特定の施設から目的施設 (玄関口) まで移動できるタイプ

出典：デマンド型交通の手引き 平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局

(2) 自家用有償旅客運送

- ・自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことである。
- ・旅客から収受する対価は営利を目的としない実費（ガソリン代、道路通行料・駐車場料金、人件費・事務所経費等）の範囲内となる。

2. 自家用有償旅客運送を実施する者

- ・自家用有償旅客運送は以下の団体等が主体となって実施することができます。

自家用有償旅客運送の種類

- ・ 市町村

市町村が主体

市町村運営
有償運送(交通空白)

市町村運営
有償運送(福祉)

- ・ NPO法人
- ・ 一般社団法人又は一般財団法人
- ・ (地方自治法に規定する)認可地縁団体
- ・ 農業協同組合
- ・ 消費生活協同組合
- ・ 医療法人
- ・ 社会福祉法人
- ・ 商工会議所
- ・ 商工会
- ・ 営利を目的としない法人格を有しない団体

NPO法人等が主体

公共交通空白地
有償運送

福祉
有償運送

出典：自家用有償旅客運送ハンドブック 平成30年4月 国土交通省自動車局旅客課

3. ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類

- 地域の移動ニーズに応じて、適切な種類の自家用有償旅客運送の導入を検討しましょう。

地域の移動ニーズ

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民等が外出するための移動手段を確保したい

地域の移動ニーズ

単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等が外出するための移動手段を確保したい

交通空白輸送を行う 自家用有償旅客運送の種類

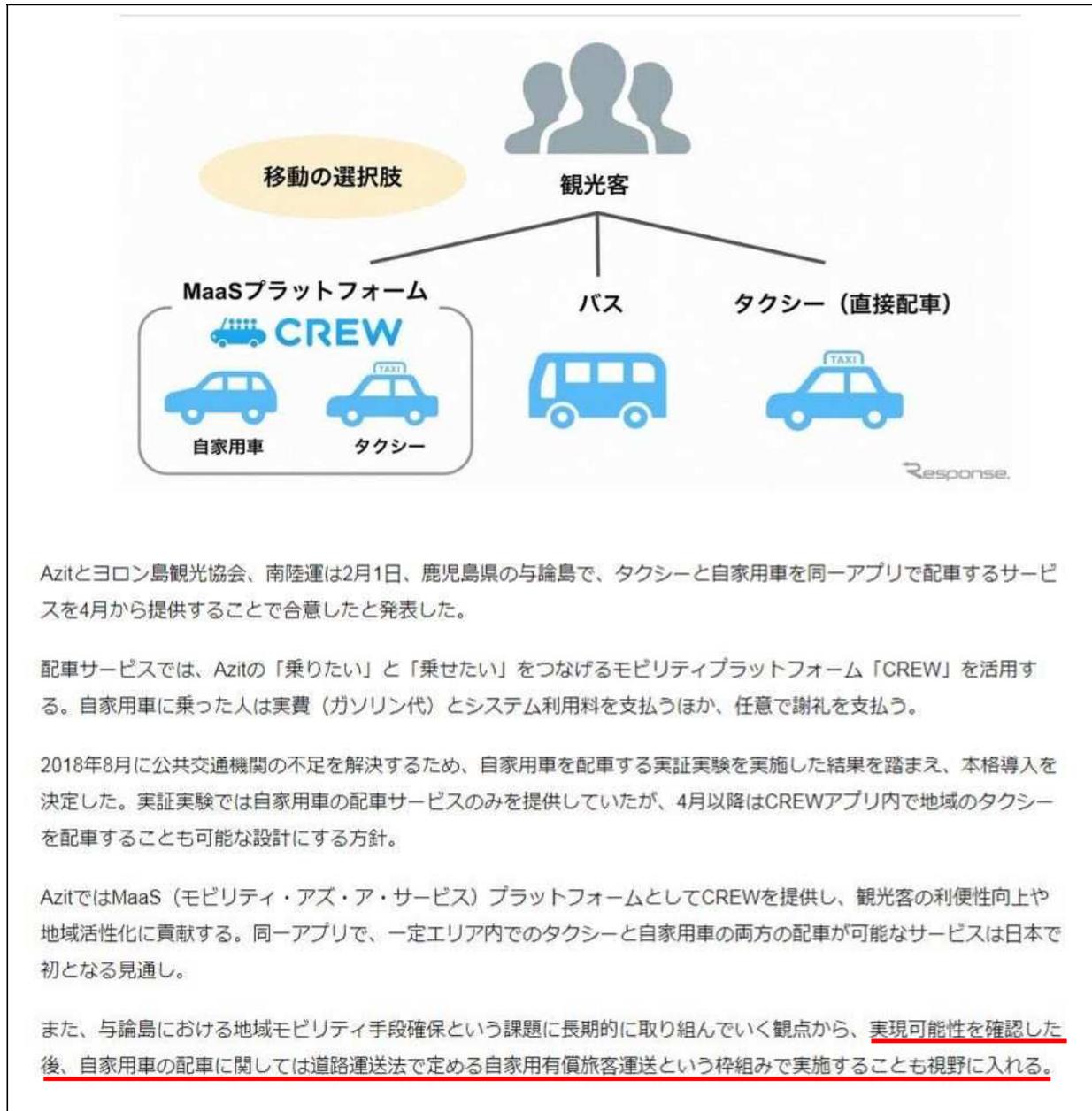
市町村が主体	NPO法人等が主体
市町村運営 有償運送(交通空白)	公共交通空白地 有償運送
市町村自らが、当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の運送を行うもの (実際の運行は、バス・タクシー事業者に委託されているケースがある)	NPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民等の運送を行うもの

福祉輸送を行う 自家用有償旅客運送の種類

市町村が主体	NPO法人等が主体
市町村運営 有償運送(福祉)	福祉 有償運送
市町村自らが、当該市町村の住民等のうち、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの	NPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

出典：自家用有償旅客運送ハンドブック 平成 30 年 4 月 国土交通省自動車局旅客課

【鹿児島県与論島における事例：自家用有償旅客運送からMaaSまでを展望して実証実験から本格導入まで進んでいる】



出典：2019年2月4日付 Ask 配信

(3) ライドシェア

ライドシェアは、直訳すると「ライド=乗る」を「シェア=共有」することで、一般的には「相乗り」や「配車サービス」を指す。

特に、事業主体自らは運送せず、スマホアプリなどを活用したプラットフォームにおいて一般ドライバーと乗客を仲介し、一般ドライバーが自家用車を用いて有償による運送サービスを提供する TNC (Transportation Network Company) サービスを指すことが多い。

プラットフォームサービスを主体に事業が展開され、タクシー同様「乗車」を提供するサービスだ。

日本国内における TNC サービスは、災害のため緊急を要する場合と、市町村や特定非営利活動法人などが公共の福祉を確保するため区域内の住民の運送を行う場合などを除き、道路運送法第 78 条により禁止されている。

しかし、徐々にではあるが規制は緩和される傾向にある。

政府は 2013 年、地域や分野を限定することで大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度「国家戦略特区」を制定。

その後、2015 年の諮問会議で「過疎地などでの観光客の交通手段として自家用車の活用を拡大する」方針を打ち出し、翌 2016 年に一部改正法が成立。自家用有償運送の主な運送対象として、特区においては訪日外国人をはじめとする観光客も追加された。

また、2019 年 3 月に開催された未来投資会議において、安倍晋三首相はライドシェアの活用拡大に向け道路運送法の改正に取り組む方針を示したことが報じられている。全面解禁ではないが、公共交通が不足している地域などでライドシェアサービスが展開しやすくなるよう法律を見直すよう方針のようだ。

(出典：自動運転ラボ HP)

(4) MaaS

電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルートは検索可能となりましたが、予約や運賃の支払いは、各事業者に対して個別に行う必要があります。

このような仕組みを、手元のスマートフォン等から検索～予約～支払を一度に行えるように改めて、ユーザーの利便性を大幅に高めたり、また移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービスが MaaS です。

(出典：自動運転ラボ HP)

【MaaS については、様々な主体が社会実験等に取り組んでいるが、以下に、そのうちの一つに例を示す。】

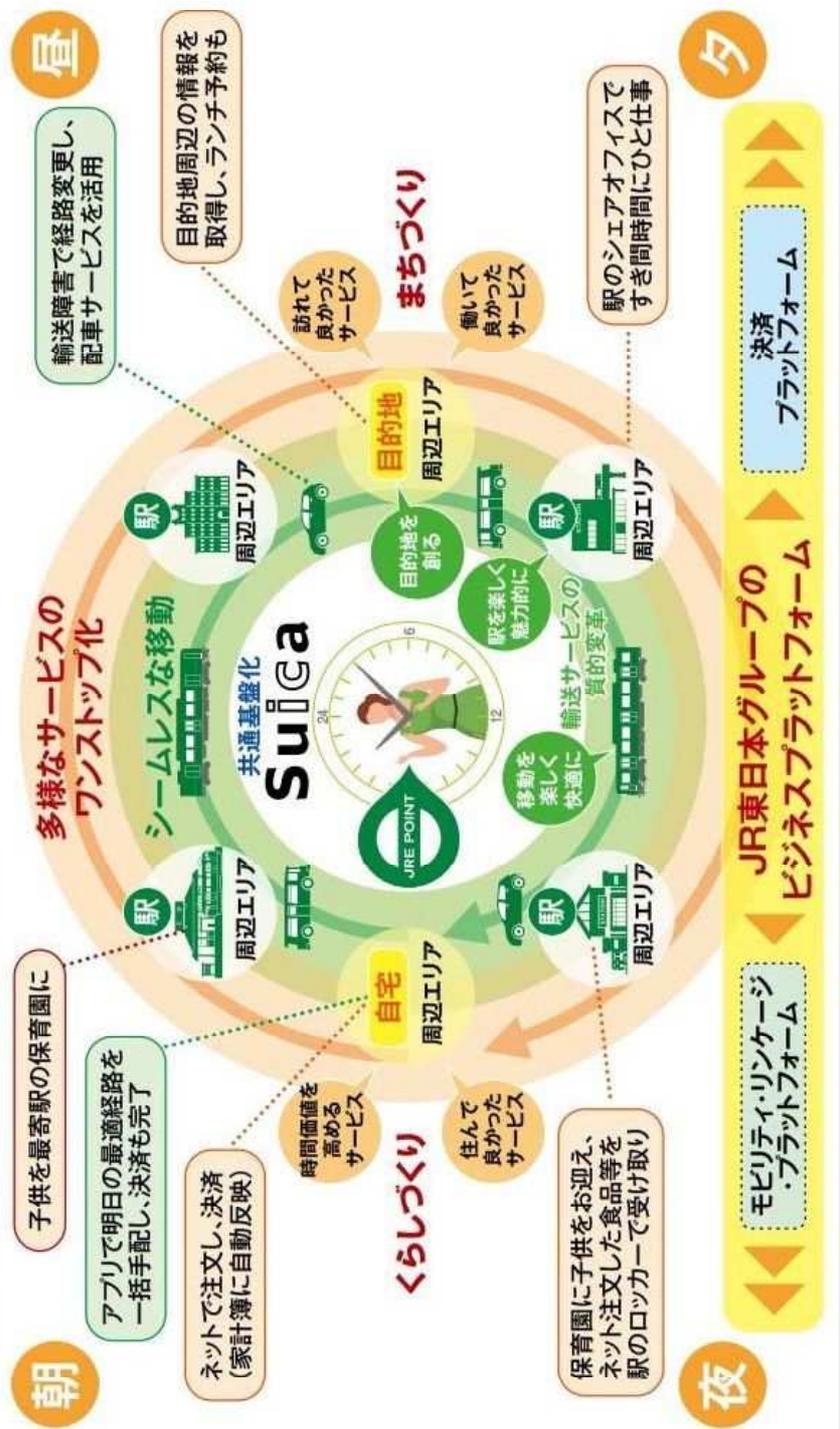
JR 東日本（本社：東京都渋谷区／取締役会長：富田哲郎、取締役社長：深澤祐二）は 2018 年 7 月 3 日に発表した 10 年計画の中期経営ビジョン「変革 2027」の中で、アプリや配車サービス、交通 IC カード「Suica」などの多面的な活用・連携を通じて、移動のための情報・購入・決済をオールインワンで提供する「モビリティ・リンケージ・プラットフォーム」を推進していく方針を明らかにした。

具体的には、利用者があらゆる生活シーンで最適な手段を組み合わせる移動・購入・決済などのサービスをシームレスに利用できるよう、以下のようなサービスの提供を掲げている。

- ①「JRE POINT」活用による個別ニーズに応じた多様なサービスの提供
- ②「モビリティ・リンケージ・プラットフォーム」による総移動時間の短縮
- ③「安全・安定輸送のレベルアップ」を基盤とした輸送サービスの質的変革
- ④日常生活の快適性や利便性をさらに高めるくらしづくり（まちづくり）の推進
- ⑤さまざまな決済手段との連携による Suica の利用機会の拡大。

6. (2)「都市を快適に」(目指す姿)

- 移動のシームレス化と多様なサービスのワンストップ化により、お客さまが24時間、あらゆる生活シーンで最適な手段を組み合わせて移動・購入・決済等のサービスを利用できる環境を実現する。



出典：JR 東日本グループ経営ビジョン 変革2027 投資家・アナリスト向け説明会 資料（2018年7月）

4-3. 地域公共交通活性化再生法の見直し

- ・独占禁止法特例法案（令和2年3月3日閣議決定）により、複数の乗り合いバス事業者間の共同経営が可能となったことを受けて、路線の変更等を伴わない「等間隔運行」や「利用者が使い易い運賃」等のメニューを従来事業に追加した「地域公共交通利便増進事業（仮称）」が創設された。

3. 共同経営（カルテル）の認可等

- 主務大臣の認可を受けて行う地域基盤企業（乗合バス）等の共同経営には独禁法を適用しない旨規定
- 申請者による共同経営計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議について規定
- 主務大臣による事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）について規定

出典：「一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的独占禁止法の適用除外について（令和元年10月 内閣官房日本経済再生総合事務局）」

地域公共交通利便増進事業（仮称）

地域公共交通の利用者の利便の増進

独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編に加え、下記のメニュー単体で実施することを促進

等間隔運行等

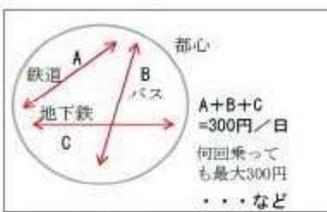
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化（10分、15分サイクル等）することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「等間隔運行」のイメージ（滝沢市網形成計画より）▲

利用者が使いやすい運賃等

- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制（定額制乗り放題運賃）や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制（乗継ぎ無料運賃）など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者にわかりやすく運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ（神戸市網形成計画より）

出典：国土交通省資料より

4-4. 立体道路制度の適用拡大

- 立体道路制度の拡大適用を受けて、道路上空空間を利用したまちづくりの取組みが進められている。
- 那覇市が都市改造を図るための手法のひとつとして、活用を検討することが考えられる。

道路上空を活用した土地の有効活用の推進

- 近年、既存の駅前広場の上空利用に関する相談など一般道路の上空利用に関するニーズが見受けられる。
- 道路上空の利用を認めるにあたっては、道路空間が有する市街地環境を確保する上での多様かつ重要な機能を一定程度制限してまでも土地の有効・高度利用を行う公益性・必要性が認められることが必要。

検討の方向性

今後、一般道路の上空利用に関するニーズ等を広く調査し、その結果を踏まえ、立体道路制度の適用拡大について検討する。

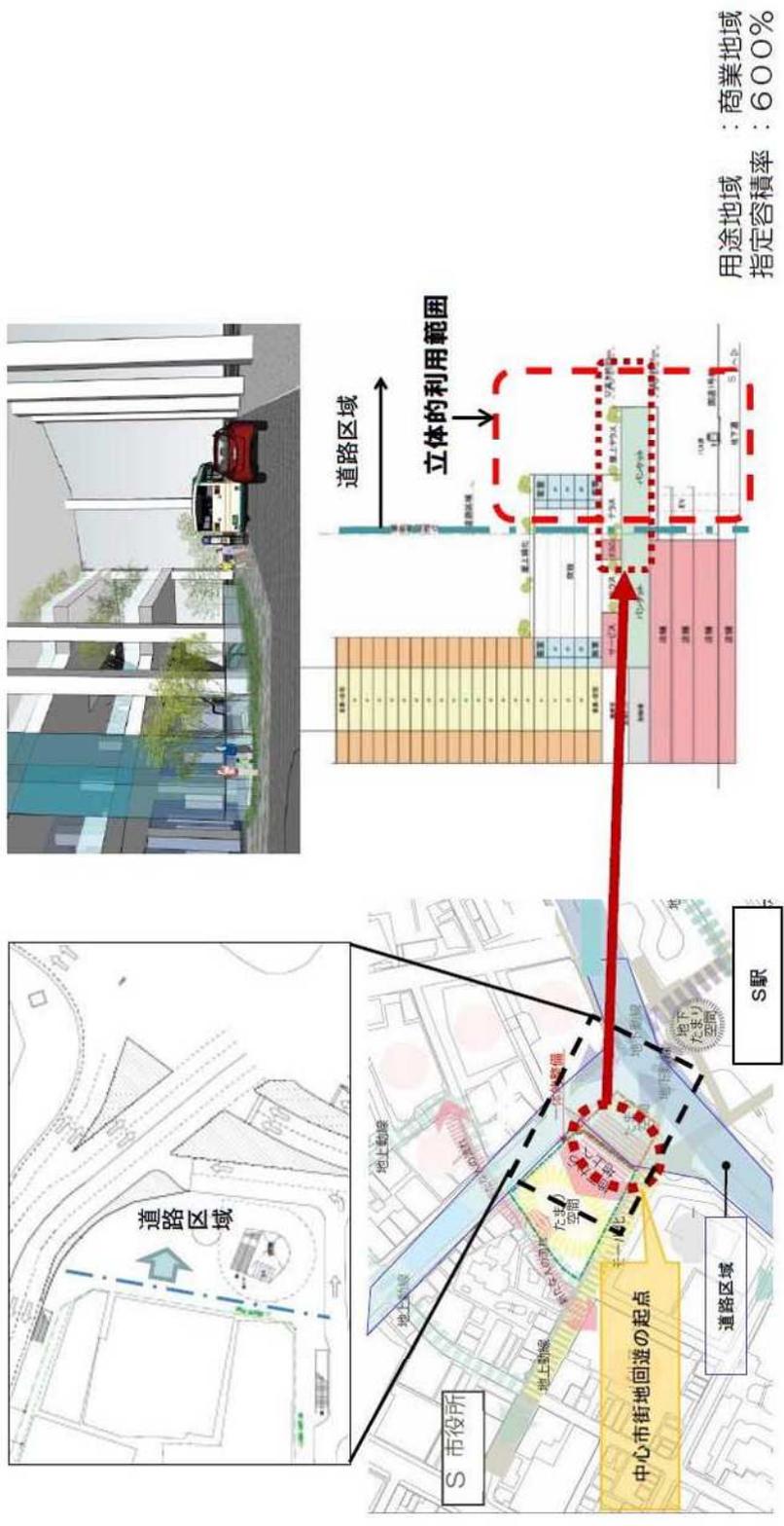
(参考) 立体道路制度を活用し、歩行者空間との一体整備を実施している例

○ 梅田一丁目地区（大阪神ビルディング・新阪急ビル建替計画）



① 既存の駅前広場の上空利用のニーズ(事例)

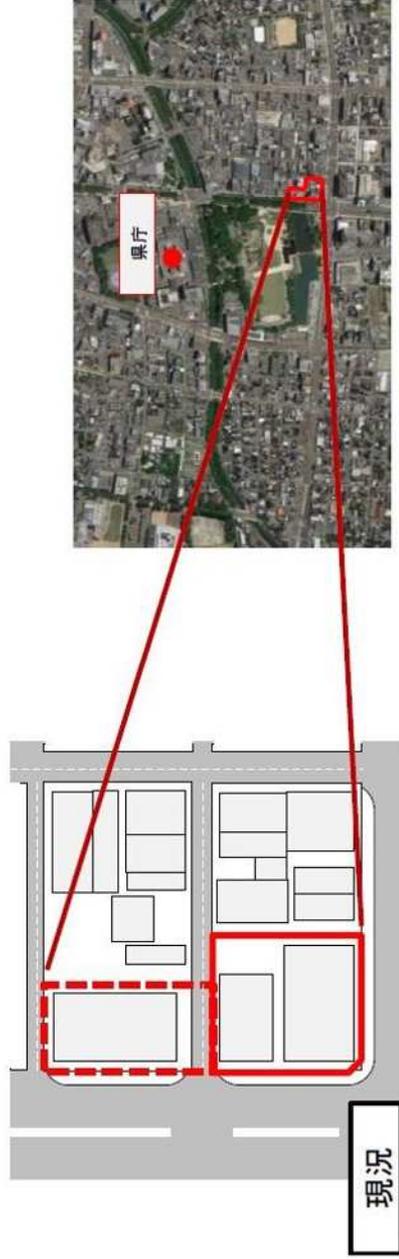
県庁所在市中心部の駅前の既存道路上空に商業施設を建築し、合理的な土地利用を行うことを通じて、良好な市街地環境の形成に資するとともに、都市機能(快適性)の向上を図ることを検討。



⇒ 【効果】 稠密な駅前空間の有効利用・高度化を図ることにより、地域の拠点を創出。

② 既存道路を挟んだ敷地の共同化のニーズ(事例)

- 県庁所在市中心部で、既存道路を挟んだ敷地を一体的に利用し本社機能とホールの併設を検討。
- 災害時の近隣住民の避難場所としての対応や、高いセキュリティの中で強いコミュニケーションづくりが可能となる業務環境を確保し、国際化にも備えた設備を充実することを検討。



- 鉄骨造、11階建て
- 延床面積：11,500㎡

用途地域：商業地域
指定容積率：700%・500%

⇒ 【効果】小規模街区において、交通ネットワーク機能を確保しつつ、大規模な敷地を生み出すことを可能とし、広い床面積が必要なビジネス用途の誘致等を実現。

5. 諸条件の集約・整理

ここでは、前項までに整理した「1. 那覇市の地域公共交通整備に関わる諸要素の現況」～「4. 那覇市地域公共交通網計画策定を取り巻くその他の環境条件の整理」で整理した内容を集約し、公共交通に求められる役割や課題、公共交通網形成計画策定において留意すべき事項等について整理を行う。

整理内容を次頁以降に示す。

現状・課題	公共交通の役割・取組み課題	■観光と交通の関わり	
<p>■都市・社会構造と交通の関わり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県庁をはじめとする本県の高次都市機能が集中している。(P60) ・現況利用をみると、都市的土地利用が93%を占め、開発余地の未利用地はほとんどない。(P33) ・周辺自治体に比べ地価が高く、住居費が高くなっていく状況がみられる。(P34) ・県外から那覇市への純移動はプラスになっているものの、周辺市町村への転出が、子育て世代を初めとして続いており、また将来の総人口も減少が予測されており、市勢の活力低下が懸念される。(P24.P28) ・人口密度は高く、公共交通利用人口確保には好適。(P21) ・那覇市に住み続けたい市民は66%に上り、“交通の便の良さ悪し”が大きな判断材料となっている。(P35) 	<p>公共交通の役割・取組み課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄の中心地として、広域の移動にも配慮した交通ネットワークの形成が求められる。 ・那覇市の活力を次世代に引き継いでいくためには、土地の高度利用により建築床創出し、県外からの転入者や子育て世代の住居環境を改善していくことが求められる。 ・住居を含む都市機能を、公共交通沿線に集約を図り、容積率の拡大と合わせて、立体道路制度の適用を受けて道路上空空間の活用も図ることができれば、民間等の事業への参入も図りやすくなる。 【→立地適正化計画に位置づけて都市構造の再編を図る】 	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇市内の観光客数は20年間で倍増、特に平成25年頃から外国人客が大きく増加。(P43) ・市内の延べ宿泊数は、平成28年から平成29年にかけて40万泊の増加である。(P43) ・クルーズ船の寄港隻数は、5年間で4倍、乗船客数は7倍程度に増加し、二次交通の一つとなる貸切バス事業は、沖縄本島内の事業者数、走行距離ともに増加している。(P45) ・那覇空港第二滑走路の供用開始やクルーズ船第2バースの整備により、今後とも入域観光客数は増加が予測される。(P45) 	<ul style="list-style-type: none"> ・個別手配、フリープラン型のパッケージ旅行では、バスやモノレールの利用需要も増えると思われ、分かりやすい公共交通利用案内により、公共交通利用へ誘導できるものと思われる。 ・観光部局と協力した取組みを推進することが必要。
<p>■まちづくりと交通の関わり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域が真和志地域、小禄地域、沿岸部などに残されている。(P77) ・面整備が行われていない真和志地域、首里地域の一部等で密集市街地が散見され、空家等も多い。(P22) ・沖縄都市モノレールの整備により人口・世帯の増加や地価上昇、自家用車利用率の低下など、まちづくりの面での効果がみられる。(P30) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域及び密集市街地解消、建物の更新、土地の高度利用を併せて検討するための基幹的公共交通システムの導入検討など、まちづくりと連携した公共交通の在り方を整理する必要がある。 	<p>■公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の通行空間となる道路が、2車線以下の道路が多い。(P73) ・高齢者の交通事故が社会問題化しており、運転免許自主返納が増えている。(P74) ・公共交通不便地域が真和志地域等に見られる。(P77) ・バス利用者はモノレールの開通に伴って大きく減少するも、運輸キロ数は微減にとどまっている。(P81) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高密度な那覇の市街地において公共交通の通行空間のために道路を拡幅するには、道路の単独事業では困難であり、まちづくり等と一体的に取り組むことが必要。 ・高齢者の運転免許自主返納は今後も増加することが予想されることから、公共交通網の構築が求められる。 ・高齢化が進む真和志地域の公共交通不便域の解消は、福祉部門と協働して取り組むことが必要。 ・利用者を増やすための沿線土地利用の立体化等と合わせて、運輸キロ数を減らすために複雑に入り組んだバスネットワークを整序化することも必要。
<p>■福祉と交通の関わり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、老年人口が増加し、2040年には32%が65歳以上となる見通し。(P26) ・高齢者の運転免許自主返上は増加している。(P74) ・公共交通空白地域では乗合タクシーが運営されている。(P49) ・ふくちゃん号は事業主体が見つからず一時運行を休止していたが、現在は減便しながらも運行を再開している。(P49) ・一日当たりの歩数は全国より少ないが、日頃の運動習慣は全国よりも高い。(P52) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の生活の足を支える交通システムが必要。 ・乗り合いタクシーの実態を把握し、必要な改善を図る。 ・ふくちゃん号の今後の運営については、交通部門と福祉部門の適切な連携を図るための検討が必要。 ・公共交通利用の端末手段である徒歩が運動であることをPRし、公共交通利用への誘導を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市外線バスネットワークは、那覇市旭橋付近を焦点にした6つの放射軸から市域に出入している。 ・市外線は重複路線があり、行先方向が認識しづらくなる。(P82) 	<ul style="list-style-type: none"> ・これらの放射軸は、沖縄本島の地域構造(県都那覇市と市町村の間の、地理的位置及び道路配置関係)に由来して形成されているものであり、将来に向けても方向軸は大きくは変化しないものと考えられる。 ・しかし、中心部での行き先方面の複雑さは解消することが必要。 ・各路線の行き先方面の複雑さと合わせて、整序化についても検討の余地がある。
<p>■環境と交通の関わり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球環境問題は、世界的に差し迫った危機になっている。 ・那覇市の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が約20%を占め、同運輸部門の内訳では自動車由来のものが全体の約8割を占めている。(P54) ・人km当りのCO2排出量は、バスは自家用乗用車の40%と小さい。(P54) ・那覇市の交通部門では、地球温暖化防止活動である“クールチョイス”を環境部門と連携して行っている。(P54) 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車からバスに交通手段を転換すれば、CO2排出量を削減できることから、交通部門が環境分野にもたらす効果は大きい。今後もカーフリーデーでの連携を続けることは有用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内線ネットワークは、市民アンケートによるバス利用の際の許容徒歩距離よりも短い徒歩圏内に、バス路線が存在する。(P83) ・市内線の路線を路線マップで1路線ずつ見ると、市外線と競合している市内線区間は多くない。(P82.P83) ・一方で、一部バス運転手の不足による運行本数の減便等が起きており、利用者が少ない路線が減便になり、さらに不便になるという負のサイクルにつながる可能性がある。(P84) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内線のネットワークは、那覇市民の行動を意識して構築されており、市外線との乗換え等の意図は計画には入っていないものと思われる。 ・新たな交通サービス(デマンド系交通、自家用有償旅客運送、ライドシェア、自動運転等)の導入など、地域の実情に合わせた交通サービスの選択・導入が必要である。

その他の環境条件	<p>その他の環境条件の取り扱い方針</p> <p>■沖縄鉄道の構想段階における計画書 当構想は沖縄県が検討を行っているものであり、那覇市の検討対象にはならない。しかし、同構想は市外線の北谷方面や沖縄市方面と行き先方面を一にする可能性があり、同事業の進捗には留意を払っておくことが必要である。</p> <p>■沖縄都市モノレール延伸計画構想 当構想も沖縄県が検討を行っているものであり、那覇市の検討対象にはならない。しかし、同構想は市外線の豊見城市方面や与那原町方面と行き先方面を一にする可能性があり、同事業の進捗にも留意を払っておくことが必要である。</p> <p>■基幹バス構想 当構想は市外線のバス路線網を基幹バスと支線バスに再編しようと、沖縄県が検討しているものであり、那覇市の検討対象にはならない。しかし、バス網の再編は市民の利用に影響を及ぼす可能性があるため、同事業の進捗には留意を払っておくことが必要である。</p> <p>■新たな交通サービスの進展 下記のような新たな交通サービスが実用化に向けて、様々な企業等が競い合って社会実験を行っている。それらは那覇市においても活用可能なものであり、法制度の変更、技術の進展などに留意を払っておく必要がある。 なお、これらの新たな交通サービスは、現在見えているものとは違う形で実用化が進む可能性もあることも踏まえておく必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①IoTなどを組み込んだデマンド系交通 ②自家用有償旅客運送 ③ライドシェア ④MaaS <p>■地域公共交通活性化再生法の見直し 独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる。 これにより、利便性の高いバス網への再編や乗り継ぎ料金の低減などが図られることが期待される。</p> <p>■立体道路制度の適用拡大 まちづくりと連携すべく、立地適正化計画に組み込むなどして、活用を図ることが必須の要件と言える。</p>
----------	---

上位計画・関連計画	<p>■総合計画 総合計画においては、BRTやLRTなどの新たな基幹的公共交通の導入推進やバス利用環境の充実、交通結節機能の充実、高齢者の移動手段を確保するためのソフト事業の検討など、公共交通利用環境の向上・充実が位置づけられている。 また、広域幹線道路や空港・港湾等の拠点施設を結ぶ国道・県道の整備促進、補助幹線道路の整備等による体系的な道路網の整備が位置づけられており、公共交通の利用環境充実と併せて道路網の整備を進めていくこととしている。</p> <p>■交通基本計画・総合交通戦略・連携計画 公共交通については、モデル性の高い基幹的公共交通の導入をはじめとした具体施策が位置づけられている。バス走行環境の整備（バスレーン拡充等）やモノレール利用環境の向上をはじめ、基幹的公共交通（LRT等）の整備と併せたフリッジパーキングの設置等が位置づけられている。</p> <p>■観光基本計画 観光基本計画においては、レンタカー主体の観光から公共交通への転換を図るとともに、わかりやすい情報発信や乗降場・待機場の快適性向上などによって、公共交通手段を活用して市内を回遊できる仕組みづくりをすすめていくことが位置づけられている。</p> <p>■立地適正化計画 公共交通については、以下のように示されているが、“公共交通沿線軸への立体道路制度の適用拡大”を明確に記載するよう図りたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・骨格的な公共交通網の構築：沖縄本島諸都市を結ぶ鉄軌道や基幹バスなどの広域公共交通システムの整備に加え、市内の拠点間を定時定速性の高い交通システムで結節を図り、広域及び地域内の骨格的な公共交通ネットワークの形成を推進。 ・公共交通の利便性向上、利用の促進：誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通とするため、骨格的な公共交通網の構築を見据えた路線バスの運行ルートの見直しや情報技術等を取入れ、乗り継ぎなど利用のしやすい環境づくりを推進。 <p>■都市計画マスタープラン 3-2 誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスをはじめ、モノレールや導入が検討されている新しい公共交通のネットワーク軸を公共交通軸位置づける。公共交通軸については、輸送力や需要・ニーズに応じて階層的に分類した公共交通システムを位置づけるとともに、周辺市町村をはじめ広域的な公共交通軸との連携を図る。 ・沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランで位置づけられた、圏域間・都市圏内の主要な拠点を結ぶ定時定速性に優れた交通である鉄軌道を含む「新たな公共交通システム」については、県や関係市町村と連携して導入を推進する。 ・市内の移動やモノレールでカバーされていない地域の移動手段として、本市のまちづくりを支える公共交通軸としての観点から、LRTなどを、中心市街地、真和志、新都心の3つの地域を結ぶ公共交通軸として位置づけるとともに、周辺市町村をはじめ広域的な交通軸との連携を図る。 ・異なる公共交通機関でスムーズな乗換えができる結節機能の強化、利用環境向上など、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成が重要。主要な交通結節点においては、モノレールやLRTなどの基幹的公共交通と多様な移動手段が有機的に連携するよう、乗り換えの快適性、利便性を向上させるため、乗降場、駐輪場などの施設を設けるとともに、カーシェアなどの新たな取り組みを促進し、交通結節機能の強化を図る。 ・路線バスは、公共交通の面的な広がりのあるサービスを提供し、モノレールやLRTなどを補完する重要な公共交通であることから、路線網の再構築やバス専用レーンの充実のほか、バス停上屋の整備、バスロケーションシステムなど、利用環境向上のための施策を推進する。 ・タクシーは、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で機動性の高い公共交通であるため、様々な制約から路線バスなど他の公共交通機関を導入しにくいエリアにおけるオンデマンド交通の導入検討や、適切なタクシー乗り場の配置などの施策を推進する。 ・徒歩や自転車は、最も基本的な移動手段であり、道路空間の再配分により、快適に移動できるような歩行空間や自転車通行空間を確保するとともに、安全安心に移動できるような環境整備を推進する。その他、レンタサイクルやシェアサイクルポートの拡充や駐輪環境の整備などにより自転車利用を促進する。また、情報通信技術による公共交通のオープンデータなどの活用や案内サインなどの情報提供に取り組みすることにより、利用者の移動環境の利便性向上を図る。
-----------	---

5-3.那覇市地域公共交通網の組み方と将来像及び地域公共交通網形成の進め方

現状	地域公共交通網形成への示唆
<p>■那覇市を取り巻く広域交通流動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市は県都であり、市民の一次生活圏機能から県民全体が利用する三次生活圏機能までを有すべく位置づけられている。(P58) ・那覇市には経済型、文化・交流型、生活型等の各種の高次都市機能が集積している。(P60) ・そのため、この20年間、昼夜間人口比率は1.1でほぼ横ばいであるが、昼間人口は1.5万人増えている。(P61) ・那覇市の全産業従業者数は、那覇市の中心市街地に集積している。(P62) ・市外線は那覇市に6つの放射方向から流出入し、その集中点は那覇市中心市街地となっている。(P82) 	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇市に出入する交流市民は、居住する地元にはない二次、三次機能を求めてくるものであり、その目的地は中心市街地となる。 ・ゆえに、周辺から那覇市の中心市街地に放射状に集中してくる現在の市外線の配置形態は、広域流動ニーズにマッチしている。
<p>■那覇市民の生活における市域内交通流動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の主な公共交通手段であるモノレールとバスの利用者について、モノレールは増加傾向、バスは減少傾向で推移している。(P79,P81) ・市内線ネットワークは複雑で、慣れていない利用者には難しい。また、バス路線が過密に配置されている状況もみられる。(P83) ・那覇市民の日常生活における交通目的地は、那覇市内で完結している。(P1) ・おもろまちや久茂地は地区外からの流入が多く、また、地区内移動も多い。一方、一定数の地区外移動もみられる。(P1) ・公共交通不便域が市内に点在している。(P77) ・上間近辺などは地区内での移動が少なく、地区内で日常生活が完結できていない状況が見られる。(P1) ・那覇市民の日常生活における交通目的地は、那覇市内で完結している。また、おもろまち近辺が移動の中心となっている。(P1) 	<ul style="list-style-type: none"> ・複雑で密度の高いバスネットワークを整序化することが、バス事業者の採算性の確保や負担軽減につながる可能性がある。 ・市民の目的地として集中がみられるおもろまち等へのアクセスを考慮する必要がある。 ・公共交通不便域をはじめとする公共交通の空白地帯を埋めるためには、既存の枠組みに捉われない新たな交通モードも検討していく必要がある。また、地域毎に状況が違う(人口密度、近隣公共交通へのアクセス等)ことから、地域の実情を踏まえた交通手段を選択していく必要がある。
<p>■その他の流動軸形成動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道構想や沖縄都市モノレール延伸構想、基幹バス構想など、県全体に係る構想等が多々ある。実現した際には広域・市内域含めた公共交通ネットワークが大きく変動する可能性がある。(P63~P72) 	<ul style="list-style-type: none"> ・その時点の社会情勢等に応じた柔軟なネットワークの見直しを、想定しておく必要がある。

