第二期

那覇市総合交通戦略



2021(令和3)年3月 那 覇 市

第二期 那覇市総合交通戦略

2021 (令和3) 年3月

那 覇 市

目次

1. 計博	<u> </u>	
(1)	第二期総合交通戦略策定の経緯と目的	1
(2)	第二期総合交通戦略の目標年次	2
(3)	第二期総合交通戦略の対象区域	2
(4)	第二期総合交通戦略の位置付け	2
(5)	総合交通戦略の取り組み	3
2. 第一	−期総合交通戦略の評価	5
(1)	各施策パッケージにおける取り組み	5
1)	交通に対する意識改革	5
2)	モデル性の高い基幹的公共交通の導入	7
3)	バス利用環境の向上・充実	8
4)	モノレール利用環境の向上・充実	
5)	タクシー利用環境の向上・充実	11
6)	自動二輪車利用環境の向上・充実	
7)	徒歩・自転車利用環境の向上・充実	
8)	体系的な道路網の整備	14
(2)	施策パッケージの達成状況	
1)	総合交通戦略における評価指標の達成状況	
2)	交通基本計画における目標の中間値	20
3. 現物	犬・課題の整理	21
(1)	交通の現状	
1)	交通渋滞	22
2)	市民の移動手段	23
3)	環境と交通	25
(2)	交通に対する意識改革	
(3)	公共交通利用環境の向上・充実	28
1)	公共交通不便地域	28
2)	モノレール・市内バス利用者数	29
3)	タクシー運送回数・輸送人員	30
4)	公共交通に対する満足度	31
5)	公共交通利用の情報検索(観光客)	33
6)	各公共交通機関の企画運賃・割引運賃等	34
(4)	多様な移動手段の利用環境の向上充実	35
1)	徒歩及び自転車	35

2)	自動二輪車	36
3)	観光客	37
4)	高齢者	40
(5)	体系的な道路網の整備	41
4. 第二	期総合交通戦略	43
(1)	那覇市が目指す将来像	43
(2)	交通まちづくり計画(交通基本計画)	43
(3)	基本目標	44
(4)	交通基本計画に基づく具体的な施策	45
(5)	目標達成のための施策パッケージ	47
1)	交通に対する意識改革	49
2)	LRTなどの基幹的公共交通の導入(地域公共交通網形成計画)	51
3)	バス利用環境の向上・充実	54
4)	モノレール利用環境の向上・充実	56
5)	タクシー利用環境の向上・充実	57
6)	自動二輪車利用環境の向上・充実	58
7)	自転車利用環境の向上・充実(自転車ネットワーク計画)	59
8)	徒歩による移動環境の向上・充実	61
9)	体系的な道路網の整備	62
(6)	地域別のカルテ	63
1)	那覇新港周辺地域	66
2)	那覇北地域	68
3)	首里北地域	70
4)	首里地域	72
5)	真和志地域	74
6)	那覇中央地域	76
7)	那覇西地域	78
8)	小禄地域	80
9)	那覇空港周辺地域	82
(7)	第二期総合交通戦略における評価指標の設定	84
(8)	今後の展開について	85
1)	役割分担と関係者の連携・協働	
2)	効率的な執行	89
3)	モニタリング体制 (PDCA サイクル) による評価・検証・見直し	90
参考資料		91

1. 計画概要

(1) 第二期総合交通戦略策定の経緯と目的

那覇市では、第5次那覇市総合計画において、「自然環境と都市機能が調和した住み続けたいまち NAHA」をめざすまちの姿の1つとして掲げ、それを実現する施策として交通面からは「誰もが移動しやすいまちをつくる」を示しており、「交通に対する意識改革」、「公共交通利用環境の向上・充実」、「多様な移動手段の利用環境の向上・充実」、「体系的な道路網の整備」を取組の柱としている。

国においては道路政策ビジョンの策定や自転車活用推進法の制定をはじめ、都市の拠点を中心としたコンパクトな都市構造への転換とそれをつなぐ公共交通等の充実といった"コンパクトシティ+ネットワーク"形成の方針が示されており、徒歩や自転車、公共交通の役割がより一層求められている。

本市においても、「歩いて暮らせるまちへの転換」を基本方針の1つとして公共交通を骨格とした都市構造への転換を図るため、「那覇市立地適正化計画」を策定し、あわせて、LRT などの基幹的公共交通等を導入し、既存公共交通と連携した公共交通ネットワークの構築を図るため、「那覇市地域公共交通網形成計画」を策定した。さらに、「那覇市自転車ネットワーク計画」では、自転車利用環境の整備推進や利便性向上を示し、クルマから公共交通機関や自転車への利用転換に向けて取り組んでいるところである。

一方、2020(令和 2)年現在、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から密を避ける人々が公共交通の利用を控え利用者が減少するなど、公共交通に影響をもたらしている。交通事業者においては、公共交通が市民生活や経済活動を支える重要な交通インフラであることから、新たなwithコロナの環境下で安全・安心な公共交通サービスを提供するため、新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインを策定し取り組みが行われている。

同感染症終息までは数年程度が必要とされるなか、本市としては、交通事業者の対策とも連携し、引き続き交通に対する意識改革等に取り組み、公共交通利用を促していく。

「第二期那覇市総合交通戦略(以下、第二期総合交通戦略)」では、引き続き交通基本計画で掲げた施策を着実に実施していくための短中期的な取り組みを取りまとめる。また、これまでの施策の進捗状況や新たな動向を踏まえ、具体的な施策や、施策を効率的かつ効果的に展開するための施策パッケージ、地域別のカルテ、実施スケジュールや評価指標等を示し、将来像の実現に向けて、次のステージへの移行を目指す。

(2) 第二期総合交通戦略の目標年次

第二期総合交通戦略は、交通基本計画の後半期にあたる 2021 (令和 3) 年度からの 10 年間を計画期間とし、目標年次を「2030 (令和 12) 年度」とする。

(3) 第二期総合交通戦略の対象区域

対象区域は那覇市全域とする。

(4) 第二期総合交通戦略の位置付け

第二期総合交通戦略の位置づけは以下の通り。

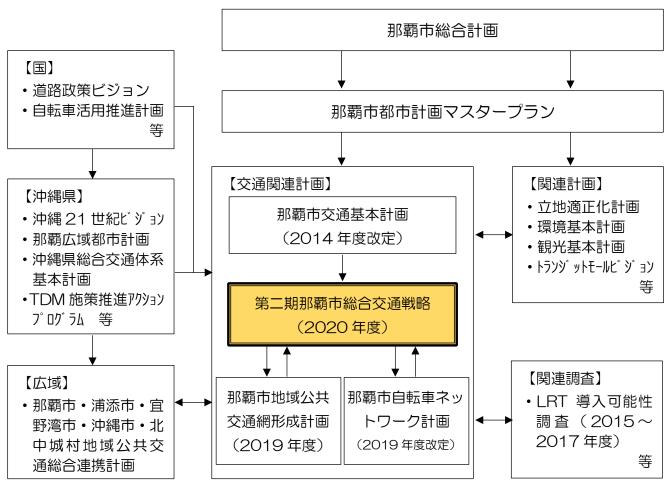


図 1-1 第二期総合交通戦略の位置づけ

(5) 総合交通戦略の取り組み

総合交通戦略の取り組みの流れ及び総合交通戦略で定める事項について、下図に示す。

〇総合計画 〇都市計画マスタープラン (都市計画区域/法定計画) 地域地区(用途地域など) 将来都市像 都市施設(交通施設など) 市街地開発事業ほか 〇その他の計画 (総合計画、中心市街地活性化計画等) 〇協議会の設立 ○将来都市像の設定とそれを具現化する戦略目標の設定 ○戦略目標を説明する施策の指標と目標の達成、施策の進捗を 評価・検証する数値目標の設定 ○施策パッケージの構築 ・目標達成に必要な施策・事業の検討 総合交通戦略策定 ・複数施策・事業による相乗効果の検討 〇実施プログラムの策定 施策スケジュール •実施主体 ・関係者間の役割分担 •予算的措置 ○関係者間の役割分担 ○実施プログラムに基づく施策の実行 施策の実施 〇施策の実施に関する担保性の確保 ○施策・事業の進捗と効果の発現の確認(指標の把握) 施策・事業の進捗と効果の ○数値目標との比較による施策の進捗、効果に関する検証・評価 把握•評価 〇各施策及び戦略全体の評価 ○社会情勢の変化 ○課題の整理と新たな戦略への展開 戦略の見直し ~第2期総合交通戦略策定~ ○第2期総合交通戦略の策定(実施プログラム等の見直し) 〇戦略策定マニュアルへの反映 〇第2期総合交通戦略実施プログラムに基づく施策の実施 施策の評価・目標の検証(数値目標の達成状況) さらなる実施 戦略のさらなる見直し(第3期~n期) ~戦略実施スパイラルへの展開~ さらなる施策の実施

図 1-2 総合交通戦略の取り組みの流れ

資料:「都市・地域総合交通戦略のすすめ〜総合交通戦略策定の手引き〜(改定版)」より作成

【持続可能な開発目標(SDGs)への対応】

「持続可能な開発目標(SDGs: Sustainable Debelopment Goals)」は、2015(平成27)年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2040アジェンダ」に記載されている2016(平成28)年から2030(令和12)年までの国際開発目標である。相互に密接に連携した17のゴール(目標)と具体的な169のターゲットで構成され、世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく持続可能な世界を実現するために先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標である。

第二期総合交通戦略において、交通基本計画の基本目標でもある"誰もが移動しやすいまち"の実現に向け、「交通に対する意識改革」や「公共交通利用環境の向上・充実」、「多様な移動手段の利用環境の向上・充実」といった施策に着実に取り組むことで、徒歩・自転車移動の促進や外出機会の創出による健康増進をはじめ、マイカーから公共交通機関への利用転換による運輸部門の CO2 排出量削減、引いては都市の魅力や居住環境の向上につながるものであり、「持続可能な開発目標 (SDGs)」の目標 3 (すべての人に健康と福祉を)、目標 11 (住み続けられるまちづくりを)、目標 13 (気候変動に具体的な対策を)等の達成に寄与するものである。



目標 3 [保健] あらゆる年齢のすべての人々の健康 的な生活を確保し、福祉を促進する



目標 11 [持続可能な都市] 包摂的で安全かつ強靭で持続可能な 都市および人間居住を実現する



目標 13 [気候変動] 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

2. 第一期総合交通戦略の評価

(1) 各施策パッケージにおける取り組み

第一期総合交通戦略では、交通基本計画に掲げた施策を着実に実施するため、同計画に基づく具体的な施策と、それらを効率的かつ効果的に推進するための施策パッケージを位置付け、本市における交通政策に関する取り組みを進めてきた。

ここでは、第一期総合交通戦略における取り組み状況及び第二期総合交通戦略に向けた考察を整理する。

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

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・国際通りトランジットモールの開催にあわせた意識啓発イベント (カーフリーデー) を 2007 ~2018 (平成 19~30) 年度まで継続して実施してきた。今後はクルマに限らず、人の移動にも着目したスマートムーブ (smart move) の観点から、広い視野で取り組みを図る必要がある。
- ・小学校副読本を活用した MM(モビリティ・マネジメント)を行った。
- ・本市主催のシンポジウムや職員向け講習会の他、各関係機関により交通に関するシンポジウム等が開催された。
- ・沖縄総合事務局により実施された「わったーバス大実験」では、時差出勤による道路交通渋滞に対する効果が表れ、また、参加者からは実験後も時差出勤を継続したいという意見が多く見られたことから、継続した取り組みが求められる。
- ・2018(平成 30)年度には小学生を対象とした MM 動画「まなブーン!交通からのクールチョイス」を作成した。今後は副読本と合わせた活用など、利用を推進する必要がある。
- ・小学校の副読本の活用や動画の作成などで送迎による通学の抑制に視点を置いた MM を行ってきたが、通勤に視点を置いた MM の実施がほとんどなく、依然として朝の通勤時には1人乗りマイカーが多く見られる。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・様々な手段や媒体を通してクルマに頼りすぎない暮らしを推進するための意識啓発活動に引き続き取り組む必要がある。

②かしこいクルマの使い方の推進

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・沖縄都市モノレール(株)では定期券購入者を対象としたパーク&モノレールライドを実施している。
- ・沖縄都市モノレール(以下、ゆいレール。)の浦添延長にあわせて、最終駅であるてだこ浦西 駅に隣接する 1,000 台規模の駐車場が沖縄県により整備された。これにより、マイカーから ゆいレールへの乗り換えを促進し、那覇市内の交通渋滞緩和に対する効果が期待される。
- ・民間事業者においてカーシェアリングが展開され、市役所本庁舎においても公用車庁内シェ アリングを導入し、バスやタクシーなどの他の公共交通機関と組み合わせて利用することで

"かしこいクルマの使い方"を推進している。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・中心市街地におけるパーク&ライド及び市内各所でのカーシェアリング等、新しいクルマの 使い方ができる基盤が整ってきたことで、出発地から目的地までを自動車交通に頼っていた 交通手段に変化の兆しが見られ、クルマの使い方が変わろうとしていることから、引き続き パーク&ライド等の基盤整備を進めるとともに、カーシェアリングの活用など、広報・啓発活 動により行動変容を促していく必要がある。

③環境に配慮したクルマの使い方の推進

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・本市ではエコドライブ講習会を継続して実施しており、あわせてシミュレーターを用いたエコドライブ体験を各種イベントで実施している。
- ・車両自体の環境性能が向上し、ハイブリッドカーなどの、より環境性能の高いクルマの普及が進んでいるが、自動車保有車両数は増加傾向にあり、CO2排出量総量も増加している。

- ・気候変動に起因する自然災害の頻発化・激甚化が問題となり、環境への配慮がますます求め られている。
- ・本市の CO2 排出量内訳では、運輸部門が約 2 割を占めており、その内、自動車が約 8 割となっていることから、引き続き、エコカーの普及やエコドライブ等の啓発活動に取り組む必要がある。

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

<主な取り組み内容及び課題等>

・2013(平成25)年度「モデル性の高い基幹的公共交通(以下、モデ交。)」の疑似ルートで実証 実験を行い、実証実験終了後、同じ年に路線バスとして運行を開始した。

②実証実験後の継続的な課題改善と段階的な拡充

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・モデ交については、2014(平成26)年度の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の 改正を受け、2015~2017(平成27~29)年度に行ったLRTの導入可能性調査(LRT導入可能性 検討業務)の中で、LRTとしてより効果的なルートを検討し、その後、LRT等の導入に向けて 「地域公共交通網形成計画」を策定した。
- ・2019(令和元)年度策定の「那覇市地域公共交通網形成計画」において、モデ交は「LRT などの 基幹的公共交通」と名称を更新し、市域内流動の基幹的公共交通軸として位置づけた。

<第二期総合交通戦略に向けた考察(上記①, ②を総括)>

・LRT などの基幹的公共交通の導入に向けては、道路管理者や交通事業者等関係者との調整を 行い、本格導入に向けた取り組みと、それに併せた既存公共交通ネットワークの再編、フィ ーダー交通の充実の他、交通結節点整備による利用環境の向上等に取り組んでいく必要があ る。

③中心市街地における自動車交通の抑制

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・2017(平成29)年度に「国際通りトランジットモールビジョン」を策定し、トランジットモールに合わせた実証実験やイベントなどを取り入れながら、通りの魅力向上を図る取り組みを行っている。
- ・中心市街地周辺のフリンジパーキングが整備されていることから、利活用に向けた周知等を 行う必要がある。

- ・中心市街地においては、"人中心のまち"への転換を図るため、国際通りを中心に、道路空間を活用したオープンカフェや休憩施設の設置による賑わいの創出など、歩きたくなる、居たくなる道路空間の演出により、その魅力を高めていく必要がある。
- ・国際通り周辺道路の快適性を高めるため、一方通行の導入等の流入交通量の抑制に取り組む とともに、引き続き歩行環境や自転車利用環境の整備を進める必要がある。

3) バス利用環境の向上・充実

①誰にでも利用しやすい環境整備

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・本市への転入者に対し、公共交通ハンドブック・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を行っている。
- ・市内に設置するバス停上屋のデザインを統一し、整備を行ってきた。
- ・基幹急行バス(沖縄県)が運行を開始し、実証実験ではコザ〜那覇間の所要時間が14分短縮された。また、取り組みの一環でOKICAの導入や国道58号におけるバスレーンの延長、PTPSの導入により走行環境の改善が図られ、公共交通の利便性が高まっている。
- ・バスナビ沖縄が運用され、パソコンやスマートフォンで位置情報や時刻表の検索が可能となった。今後はスマホ等を利用できない利用者への情報提供等の対応が課題である。
- ・沖縄県全体でのノンステップバス導入率は年々向上しており、2018(平成30)年度末時点では72%である(H29:70.1%、H28:66.7%、H27:56.6%、H26:54.0%)。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

- ・バス利用環境の整備は、ハード面、ソフト面ともに多様な取り組みが行われてきたが、定時性・定速性の確保や市民・観光客へのわかりやすさなどの面で課題を残しており、それらへの対応が必要である。
- ・主要なバス停留所への上屋や発着案内板の整備等は効果的かつ効率的に取り組んでいく必要 がある。
- ・公共交通相互の利便性向上を図るため、出発地から目的地までの交通を一つのサービスとして提供するための MaaS 等の取り組みについても調査・検討していく必要がある。

②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・バス停へのアクセス空間となる道路の整備では、沖縄県福祉のまちづくり条例を踏まえ歩道 のバリアフリー化を図るほか、植栽に務め、緑陰の形成を図った。
- ・2018(平成30)年度に供用が開始された那覇バスターミナルには、駐輪場が設置され、自転車でのアクセスが可能となった。
- ・中心市街地での観光バスの乗降については、市道牧志壺屋西線(てんぶす館横)及び県道 39 号(県議会棟前)において可能となった。また暫定的に通堂町へ観光バス待機場、のうれんプラザ隣には乗降場が整備された。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・引き続きアクセス環境の改善を図り、市民等が公共交通を利用しやすい環境づくりが必要である。

③環境に配慮したソフト施策

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・事業者において、低燃費走行や安全運転技術向上を目的とした、教育車両を活用しての乗務 員教育を行っている。
- ・EV バスについては購入費等が高額であることが一因となり普及が進んでおらず、EV バスの導入に限らず、環境に配慮した取り組みを継続していく必要がある。

- ・気候変動に起因する自然災害の頻発化・激甚化が問題となり、環境への配慮がますます求められている。
- ・本市の CO2 排出量内訳では、運輸部門が約 2 割を占めており、その内、自動車が約 8 割となっていることから、乗務員教育による意識付けなど、環境に配慮した取り組みの継続が必要である。

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

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・2019(令和元)年10月1日にゆいレール浦添延長区間での運行を開始し、市内での最終駅である石嶺駅が供用された。
- ・石嶺線及び城東城北線沿線の用途地域を変更し、2019(令和元)年度に策定した「立地適正化計画」では首里駅周辺と首里駅から石嶺駅にかけての沿線の地域を首里地域の地域拠点として位置づけた。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・今後は「立地適正化計画」に基づき、地域拠点として日常生活に必要な機能の誘導を進めて いく必要がある。

②モノレール駅へのアクセス性向上

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・駅へのアクセス環境向上のため、アクセス道路のバリアフリー化や緑陰形成に取り組んでき た。
- ・ 真和志地域において、ゆいレールでカバーできない地域に導入した乗合タクシーは、ゆいレールとの連携により、駅とのアクセス性が向上している。
- ・駅の多くでは交通広場等でのタクシーを含む車両からの乗降が可能である。
- ・福祉バス(ふくちゃん号)の各コースは福祉センターや包括支援センター等の福祉施設と駅 やバス停留所を結ぶルートで運行している。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・駅へ快適にアクセスできるよう、引き続き、環境整備を図っていく必要がある。

③利用促進策導入による利用者の確保

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・本市への転入者に対し、公共交通ハンドブック・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を行っている。
- ・市内 16 駅中 14 駅に自転車駐輪スペースを設置した。また、2020 (令和 2) 年度にはシェアサイクル事業者とステーション用市有地の確保等に関する協定書を締結した。これにより、ゆいレールと自転車相互の利用促進に繋がっている。
- ・ゆいレールでは OKICA に加え、全国共通 IC カードの利用を開始し、観光客の利便性が向上した。

- ・公共交通ハンドブック・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については、公共交通ハンドブックやホームページ、また、発信する情報について、引き続き周知を図っていく必要がある。
- ・公共交通相互の利便性向上を図るため、出発地から目的地までの交通を一つのサービスとして提供するための MaaS 等の取り組みについても調査・検討していく必要がある。

5) タクシー利用環境の向上・充実

①利便性の向上

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・中心市街地でのタクシーの乗降については、市道牧志壺屋西線(てんぶす館横)及び県道 39 号(県議会棟前)において可能となったほか、ゆいレール駅交通広場等で乗降可能となって いる。
- ・2018(平成30)年度に供用開始した那覇バスターミナルに乗降場及び待機場を設置した。
- ・2016(平成28)年度に真和志地域において乗合タクシー実証実験を行い、翌年度には本格運行へ移行し現在も運行を継続している。当乗合タクシーが寄宮交差点バス停及びゆいレール安里駅と結節したことにより、真和志地域の公共交通利便性が向上した。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

- ・タクシー乗降場については、引き続き、配置場所の検討や整備を進めていく必要がある。
- ・乗合タクシーについては、今後はフィーダー交通として LRT 導入の取り組みと併せて取り組んでいく必要がある。

②意識啓発

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・タクシー事業者の要請を受け、エコドライブ講習会を実施するなどの取り組みが行われている。
- ・車両自体の環境性能が向上したことにより、他の公共交通機関に比べ、環境に配慮した車両 の導入が進んでいる。

- ・気候変動に起因する自然災害の頻発化・激甚化が問題となり、環境への配慮がますます求め られている。
- ・本市の CO2 排出量内訳では、運輸部門が約 2 割を占めており、その内自動車が約 8 割となっていることから、引き続き、環境にやさしい車両の導入や、エコドライブ等の啓発活動に取り組む必要がある。

6) 自動二輪車利用環境の向上・充実

①利便性の向上

<u><主な取り組み内容及び課題等></u>

- ・駐車場事業者に対し、自動二輪車への駐車配分について協力依頼を複数回行い、自動二輪車 用駐車スペースを設置する事例も増えてきたが、依然、路外駐車場における受入台数は少な い状況である。
- ・中心市街地及び美栄橋駅近くに市有地を活用した自動二輪車駐車場を設置し、駐車環境の向上を図った。
- ・泉崎7号において、自動車のパーキングを自動二輪車用駐車場へ転換した。また、久茂地9号 の道路改築と合わせ、接続する久茂地23号へも同様の自動二輪車駐車場を設置する予定であ る。
- ・2019(令和元)年度に「那覇市における建築物の駐車施設の付置等に関する条例」を改正し、 一定規模以上の特定建築物における自動二輪車の駐車場の設置を義務付けた。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・"誰もが移動しやすいまち"の実現に向けて、引き続き、自動二輪車利用環境の向上・充実に 取り組んでいく必要がある。

②意識啓発

<主な取り組み内容及び課題等>

・ 違法駐車に対する注意喚起のため、道路管理者と警察の連携によりパトロールを定期的に実施している。

- ・自動二輪車利用者のモラル向上と違法駐輪の排除に向けて、継続して啓発活動に取り組む必要がある。
- ・気候変動に起因する自然災害の頻発化・激甚化が問題となり、環境への配慮がますます求められているため、エコカーの普及啓発と併せて自動二輪車についても同様に取り組んでいく 必要がある。

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

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・歩道の整備及び緑陰の形成については、補助幹線道路等の整備にあわせて、歩道の有効幅員 を確保し高木植栽が可能な箇所へ緑陰形成を図った。
- ・自転車ネットワークの整備については、2017(平成29)年度に自転車ネットワーク計画を策定 し、自転車通行空間の整備を行っており、利用環境の向上に取り組んでいる。
- ・那覇バスターミナルに駐輪場を設置したほか、市内 16 駅中 14 駅に自転車駐輪スペースを設置した。また、2020 (令和 2) 年度にはシェアサイクル事業者とステーション用市有地の確保等に関する協定書を締結した。これにより、ゆいレールと自転車相互の利用促進に繋がっている。
- ・2019(令和元)年度に「那覇市自転車等駐車場の設置等に関する条例」を制定し、一定規模以上の特定建築物に自転車等駐車場の設置を義務付けた。
- ・自動車の面的速度規制による安全性の確保のため、市内 9 地区にゾーン 30 が導入されている。(2019(令和元)年度末時点)
- ・国際通りに通り会によりベンチが設置されているほか、市内 9 カ所に憩いの場となるポケットパークを整備した。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

- ・"人中心のまち"への転換を図るため、引き続き、歩道・自転車通行空間の整備や快適な環境整備、規制等による自動車の流入抑制等に取り組んでいく必要がある。
- ・新たな交通手段としてシェアサイクルが配置されたことから、市民生活での"足"としての 利用やまちなか観光の移動手段としての普及、啓発を図っていく必要がある。

②徒歩・自転車利用の促進

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・日傘積極的利用の推進のため、中古傘の配布を行い、利用促進を図った。
- ・自転車利用モラル向上のための啓発活動については、那覇及び豊見城地区交通安全協会により実施されている交通安全教室の他、カーフリーデーイベントの中で警察との協働により自転車乗り方教室を実施した。
- ・歩きたくなる道路空間の創出のための取り組みとして、カーフリーデーイベントの一環で国際通り周辺の市道にレストスポット(パラソル・テーブル・椅子)を設置する試みを行ったほか、久茂地9号においても、沿道店舗の協力のもと、歩道にテーブル・椅子を設置し、賑わい創出に向けた実証実験を行った。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・"人中心のまちづくり"に向けて、さらに徒歩・自転車利用を促進させるため、歩きたくなる 道路空間の創出(沿道修景「木や花の植栽」、オープンカフェ等)に取り組む。

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

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・那覇市街地における通過交通を排除し、渋滞を緩和することを目的に、体系的な道路ネットワーク(2環状7放射)の一部を担う那覇西道路及び浦添北道路が供用された。
- ・安次嶺交差点や旭橋交差点などの主要渋滞個所に指定された交差点において、交差点改良が 実施された。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・引き続き、幹線道路・環状道路の整備促進とボトルネック交差点の改良整備に取り組む必要がある。

②まちづくりと連動した道路整備

<主な取り組み内容及び課題等>

- ・松山線、石嶺線、小禄赤嶺線等の補助幹線道路の整備を行い、安全で快適な歩行空間及び自 転車通行空間の確保を図っている。
- ・中心市街地における生活道路の良好な環境を確保するため、久茂地9号の整備を行った。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・引き続き、道路整備を行う上では、まちづくりと連動した取り組みが必要である。

③円滑な交通の処理

<主な取り組み内容及び課題等>

・道路整備とあわせて標識等を設置した。

<第二期総合交通戦略に向けた考察>

・円滑な交通の処理のため、引き続き、市民や来訪者にもわかりやすい案内標識整備や情報提供に努めていく必要がある。



(2) 施策パッケージの達成状況

1)総合交通戦略における評価指標の達成状況

第一期総合交通戦略における評価指標について、実施した主な内容と達成状況、達成できなかった要因・理由などを次表にまとめた。

+	11 pt 12 7		主な内	P容	
施策 パッケージ	対応する戦略の施策	評価指標	ステージ① (H23年度~H27年度)	ステージ② (H28年度~R2年度)	
1	・カーフリーデー 等による啓発活 動の継続・拡充	・カーフリーデーの 本格実施	・毎年9月16日〜22日の間 に国際通りトランジット モールの開催にあわせた 意識啓発イベント(カー フリーデー)の実施 ・市内転入者へ公共交通 ハンドブック配布	・毎年9月16日〜22日の間に国際通りトランジットモールの開催にあわせた意識啓発イベント (カーフリーデー) の実施・市内転入者へ公共交通ハンドブック配布	
交通に対する意識改革	・小中学校におけ る交通まちづく りをテーマとし た啓発活動	・市内全校での実施 (市内の幼稚園36、 小学校36、中学校17)	・H25年度、H26年度に石嶺 小学校で出前講座を実施 ・H27年度より小学校3・4 年生用の社会科の副読本 で、通学時のクルマでの 送迎自粛を呼び掛け	・H27年度より、小学校 3・4年生用の社会科 の副読本で、通学時の 車の送迎自粛を呼び 掛け ・H30年度に作成した小 学校5年生を対象とし たMM動画を各小学校 へ配布し活用を呼び 掛け	
	・モデル性の高い 基幹的公共交通 の導入	・計画延長の整備率100%	 モデ交疑似ルートで実証 実験の実施 (H25.4.15~H25.8.18) 実証実験路線を路線バス として運行開始 (那覇バス4番線) 	・実証実験路線を路線 バスとして運行(那覇 バス4番線) ・H27~H29年度LRT導入 可能性調査 ・R元年度地域公共交通 網形成計画策定	
2 モデル性の高 い基幹的公共	• 交通結節点整備	・3 箇所 (天久、寄宮、真玉橋)	・H25年度にパーク&ライド型の交通結節点 (天久、寄宮、真玉橋) 基礎調査を実施し、平面レイアウトやイメージパースを作成	_	
交通の導入	・国際通りトラン ジットモールの 拡充	・平日への拡大	・毎週日曜日の12時〜18時 にトランジットモールを 実施	・毎週日曜日の12時〜18 時にトランジットモー ルを実施 ・H29年度にトランジットモールのビジョン を策定 ・国際通りの魅力創出 への検討	
	・バス専用レー ン、優先レーン の拡充	・拡充の延長 約 5 km	・与儀-寄宮区間における バスレーンの導入効果や 影響などの整理	・寄宮〜与儀区間のバス レーン導入に向けた 関係機関との調整	
	・バス停留所上屋の整備	・整備率100% (全63基)	• 24基設置	・8 基設置 (予定) 累計32基	
3 バス利用環境 の向上・充実	・バスロケーショ ンシステム整備	・整備率100%	・H25年度にバスナビ沖縄 運用開始	・バスナビ沖縄運用中	
	・パーク&ライド の整備	・3箇所 (那覇インター付近、 安里付近、開南付近)	・首里崎山駐車場(142台) ・さいおんスクエア駐車場 (90台)	・沖縄県樋川立体駐車場 (311台)	

達成状況	達成できなかった要因・理由	第二期総合交通戦略に向けた 課題・改善点・展望
達成	_	人中心のまちづくりへの転換に向けて、日々の人の移動をエコで賢い方法を選択するスマートムーブを推進することで暮らしを支える交通についての意識付けをしていく。
一部達成	効果的に市民の交通行動の転換を図るための意 識啓発の取り組みとして、小学生を対象とし重点 的に展開してきた。	引き続き、交通まちづくりをテーマとした啓発活動 を実施していく。
一部達成	H25年度に実証実験から路線バスとしての本格 運行まで実施したが、H26年度に地域公共交通 の活性化及び再生に関する法律の改正があり、 観光、福祉などまちづくりの観点から公共交通 ネットワークを見直す必要が生じた。そのためH27	地域公共交通網形成計画に基づき、LRT導入等 施策を展開していく。
未達成	年度からH29年度にかけてLRT導入可能性調査を実施し、R元年度には地域公共交通網形成計画を策定した。(※)	ルスと成例してい 、
未達成		実証実験を重ね、イベントを取り入れながら通りの 魅力を高めていく。
未達成	※と同じ	第二期総合交通戦略においては、LRTの導入に向け、地域公共交通網形成計画に基づき施策を展開していく。
一部達成 (51%)	予算の範囲内での執行となったため、目標達成 に至らなかった。	道路拡幅とあわせてバス停上屋も整備していく。
達成	_	全てのバス停には案内板の設置はなされていないが、バスロケーションシステムの整備はバスナビおきなわの運用により100%である。今後はパソコンやスマートフォン等を利用できない方への対応が求められる。
達成	_	パーク&ライド駐車場の周知など活用の促進に取り組んでいく。

+	보다.		主な内容				
施策 パッケージ 	戦略の施策	評価指標	ステージ① (H23年度~H27年度)	ステージ② (H28年度~R2年度)			
4 モノレール利	・モノレール延長計画との連携	・モノレールの延長整備	・H23年度に延長区間で運輸 事業特許を取得	・R1.10月浦添延長区間 運行開始			
用環境の向上・充実	・モノレール延長 計画との連携 ・モノレールの延 ・モノレール駅前 広場整備 ・1 箇所(石嶺駅) ・モノレール駅前 広場整備 ・那覇中央地域・で 5 箇所程度設 ・自動工輪車駐輪 ・自動工輪車約1,3 ・自動工輪車約1,3 ・自転車 ・自転車約700台 ・緑陰形成(道路の植栽) ・中高木約1,800本 ・歩道の整備 ・整備延長約20km ・方面の整備 ・本道の整備 ・本道の整備 ・本道の整備	・1箇所(石嶺駅)	・H23年度に都市計画決定、 事業認可を取得	・石嶺駅交通広場(東) 供用開始 ・石嶺駅交通広場(西) 供用予定			
5 タクシー利用 環境の向上・ 充実			・県庁前駅交通広場乗降場 ・美栄橋駅下乗降場	 ・那覇バスターミナル乗降場 ・石嶺駅交通広場(東)タクシー乗降場及びタクシープール ・石嶺駅交通広場(西)タクシー乗降場(予定) 			
6 自動二輪車利 用環境の向 上・充実		・自動二輪車約1,300台	・公共施設:212台 ・設置届出が義務付けられ ている路外駐車場:99台	・公共施設:累計 245台 ・設置届出が義務付けら れている路外駐車場 :累計135台			
7 徒歩・自転車	7 7 7 7	・ 2 ~ 3 地区	_	 ・田原11号 ・小禄金城1号の一部 (予定) ・詳細設計(小禄金城 1,3号、天久安里線、 牧志中央線、前島南 線、久茂地16号) 			
利用環境の向上・充実		・自転車約700台	_	モノレール駅下: 交通広場 (878台)			
		・中高木約1,800本	道路植栽(中高木1,214本)	道路植栽 (中高木累計1,490本)			
	・歩道の整備	・整備延長約20km		累計21km			
8 体系的な道路 網の整備	・幹線道路の整備 ・補助幹線道路 の整備	・石嶺線(1.6km) ・真和志線(0.9km) ・城東城北線(1.6km) ・松山線の一部(0.3km) ・石嶺福祉センター線 (1.3km) ・牧志壺屋線(0.4km) ・小禄赤嶺線(0.5km)	【完了路線】 H27年度:石嶺福祉センター線 【着手路線】 H24年度:真和志線 石嶺駅前線 H25年度:城東城北線	【完了路線】 H28年度:松山線(一部) H29年度:牧志壺屋線 R2年度:小禄赤嶺線 (予定) 【着手路線】 H29年度:一銀線 H31年度:古波蔵上線			

達成状況	達成できなかった要因・理由	第二期総合交通戦略に向けた 課題・改善点・展望
達成	_	_
達成	_	_
達成	_	沖縄県ハイヤー・タクシー協会の要望を踏まえ、タ クシー乗り場の適正配置に引き続き取り組む。
一部達成 (35%)	公共施設や民間駐車場では自動車に比べ利用 率の低い自動二輪車用駐車スペースの導入が進 まなかった。	自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の 促進や道路空間を活用した駐輪場の整備に引き 続き取り組む。
一部達成(1地区)	自転車道の整備等に関する法律(H24年度改正) 及び安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラ イン(H28改定)に基づき、H29年度に那覇市自転 車ネットワーク計画を策定し、その後H30年度よ り、自転車ネットワークの整備を進めている。	安全で快適なネットワークの形成に向け、自転車走行空間の整備を進める。
達成	_	自転車駐輪場やシェアサイクルポートなどの設置 に取り組む。
一部達成	道路整備の進捗に合わせ植栽することから、目標達成に至らなかった。	引き続き、道路整備とあわせ緑陰形成に努める。
達成	_	引き続き、道路改良工事と併せて、歩行空間の 確保に努める。
一部達成	予算確保や補償交渉の状況により、計画通りに 進捗できず、各路線の整備状況が異なっている。	引き続き、計画道路の整備を進める。

2) 交通基本計画における目標の中間値

交通基本計画に定めた目標と目標値の中間値を下表にとりまとめた。

「①市民の交通環境についての満足度」、「③公共交通利用者数及び那覇市民一人あたりの週間公共交通利用回数」、「④道路の緑化量」は目標値に向けて推移している。

一方、「⑥運輸部門 CO2 排出量」は交通基本計画策定時よりも増加しており、削減の目標とは逆に推移している。CO2 排出量が増加したのは、自動車の1台当たりの CO2 排出量が減った一方、保有台数が増加していることが一因として考えられ、目標達成に向け、これまで以上に交通に対する意識改革や公共交通の利便性向上など、クルマから公共交通への転換を促していく必要がある。

また、「②歩行者交通量及び自転車交通量」については2010(平成22)年以降の道路交通センサスにおける調査項目に含まれていないことから、代替となる指標について検討していく必要がある。 幹線道路整備や市内ボトルネック交差点の改良に取り組んでいるが、年々、自動車保有台数とレンタカー車両台数に増加が見られることなどから、「⑤車の走行速度」の改善は見られない。

表 2-1 交通基本計画における目標値と中間値

	目標	現状値	中間値	目標値(2030年)
	市民の交通環境につい	14.4%	34.4%	50.0%以上
1	ての満足度	(2008 年)	2018 年市民意識調査 市の政策に対する満足度	
(歩行者交通量	市内の道路(県道以上)の主 要観測点における歩行者交 通量 (2005 年)	2010 年以降の道路交通センサスでは調査項目に含	現状より増
2	自転車交通量	市内の道路(県道以上)の主 要観測点における自転車交 通量 (2005年)	まれず、代替指標の検討が必要。	現状より増
(1,894 万人/年 公共交通利用者数 (2006 年)		2,410 万人/年 2019 年度実績	3,788 万人/年
3	那覇市民一人あたりの 週間公共交通利用回数	1.2 回/週 (2006 年)	1.6 回/週 2019 年度実績	2.3 回/週
4	道路の緑化量	37.40ha (2005 年)	38.77ha (2020 年) 植栽本数より算出	61.15ha
5	車の走行速度	14km/h (2005 年)	10.8km/h 2015 年道路 交通センサス	20km/h 以上
6	運輸部門 CO2 排出量	400 千t-CO2/年 (2000 年)	414 千t-CO2/年 (2017 年) 那覇市地球温暖化対策実行 計画(R2.2)	247 千t-CO2/年 基準年(2000 年)から 38%減

3. 現状・課題の整理

交通基本計画及び第一期総合交通戦略策定時に、当時の現状から個別の課題を整理し、4 つの施 策の方向性を定めた。

第二期総合交通戦略の策定にあたり、その4つの方向性の視点から第一期総合交通戦略の計画期間 10 年間における社会情勢の変化等を把握し、現時点での現状と課題を整理する。

(1) 交通の現状

1)交通渋滞

<現状>

- ・本市の骨格を成す国道 58 号、国道 330 号、県道 82 号那覇糸満線をはじめ、安里交差点及び付近の交差点等の多くが主要渋滞区間・箇所に指定されており、大きな経済的損失につながっている。
- ・混雑時旅行速度は調査毎に低下し、2015(平成27)年調査結果では三大都市圏よりも遅い。

<課題>

⇒交通渋滞緩和のため、市域内への自動車交通の流入抑制や公共交通の利用促進が必要。

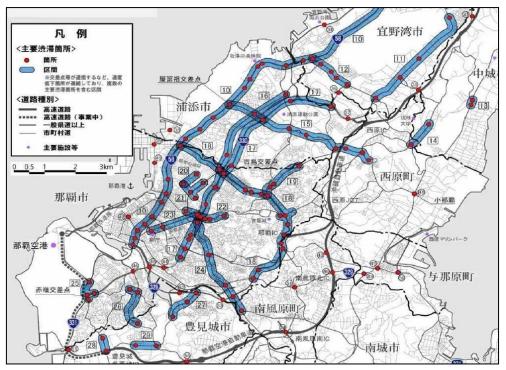


図 3-1 主要交通渋滞箇所

出典:「沖縄総合事務局 沖縄地方渋滞対策推進協議会(平成24年度公表)」より

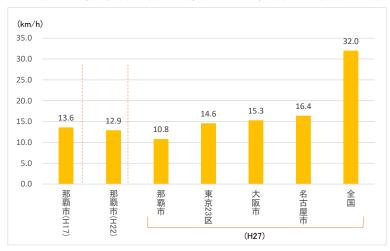


図 3-2 混雑時旅行速度(平日)

出典:「H17・H22・H27 道路交通センサス」より

2) 市民の移動手段

く現状>

- ・市全体では「自家用車(自分で運転)」が最も多く、地域別にみても、すべての地域で自家 用車の割合が最多となっている。
- ・那覇北、那覇中央、小禄など、ゆいレール沿線の地域ではモノレールの利用者が比較的多 く、那覇北、那覇中央においては自家用車の割合が低い。
- ・首里北、首里などの公共交通不便地域が残る地域では、自家用車の割合が比較的高い。
- ・2012(平成24)年度市民意識調査からの変化をみると、依然として自家用車の割合は高いものの、モノレールの利用率が向上している。注) H24年度とH30年度の調査では、選択肢や回答数が異なる。

<課題>

- ⇒クルマへの依存度は依然として高い。
- ⇒那覇北、那覇中央など公共交通の利便性が比較的高い地域では、自家用車の割合が相対的に低くなっていることから、公共交通の利便性を高め、"人中心のまち"を形成していく必要がある。

	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	99	92	2	2	16	66	91	198	5	467	75
(N=800)	12.4%	11. 5%	0.3%	0.3%	2.0%	8.3%	11. 4%	24. 8%	0.6%	58. 4%	9. 4%
那覇新港周辺	2	6	0	0	2	2	7	10	0	37	7
(N=55)	3.6%	10. 9%	0.0%	0.0%	3.6%	3.6%	12. 7%	18. 2%	0.0%	67. 3%	12. 7%
那覇北	19	11	1	1	5	15	17	35	0	63	15
(N=132)	14. 4%	8. 3%	0.8%	0.8%	3.8%	11.4%	12. 9%	26. 5%	0.0%	47.7%	11.4%
首里北 (N=76)	9	9	0	0	1	6	13	11	0	56	5
目生化 (N=10)	11.8%	11.8%	0.0%	0.0%	1.3%	7.9%	17. 1%	14. 5%	0.0%	73. 7%	6. 6%
首里 (N=30)	1	3	0	0	0	3	3	3	0	22	4
日王 (14-30)	3. 3%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	0.0%	73. 3%	13. 3%
真和志	14	26	0	0	7	21	37	37	0	97	15
(N=163)	8. 6%	16. 0%	0.0%	0.0%	4. 3%	12. 9%	22. 7%	22. 7%	0.0%	59. <mark>5%</mark>	9. 2%
那覇中央	24	14	0	0	5	6	15	51	1	67	12
(N=153)	15. 7%	9. 2%	0.0%	0.0%	3.3%	3.9%	9.8%	33. 3%	0. 7%	43.8%	7.8%
117 曹重 (NI_EC)	6	7	0	0	2	14	6	18	1	32	5
那覇西 (N=56)	10.7%	12. 5%	0.0%	0.0%	3.6%	25.0%	10. 7%	32. 1%	1.8%	57. 1%	8.9%
J. 53. (N-105)	23	16	1	1	0	13	9	33	3	93	12
小禄(N=135)	13. 5%	12. 5%	1.0%	1.0%	0.0%	7.3%	6. 3%	20.8%	3. 1%	69.8%	7. 3%

表 3-1 居住地区別移動手段

※ 上段が実数、下段が割合

出典:「那覇市地域公共交通網形成計画(2020年 那覇市)」より ※「那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年実施)」より作成

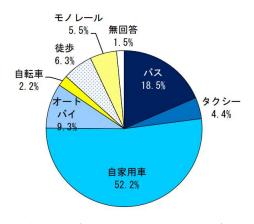


図 3-3 平成24年市民意識調査における市民の移動手段

出典:「平成24年度那覇市民意識調査報告書」より

表 3-2 意向調査の地域区分 (那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年実施))

地域		小学校区								
那覇新港周辺	安謝	曙								
那覇北	真嘉比	泊	松島	銘苅	天久					
首里北	城東	城北	大名	石嶺						
首里	城西	城南								
真和志	大道	松川	識名	真和志	与儀					
吴 仰心	古蔵	上間	仲井真	真地						
那覇中央	壺屋	神原	城岳	開南	那覇					
那覇西	若狭	天妃								
小禄(那覇空港周辺含	小禄	高良	宇栄原	小禄国	有 さつき					
む)	垣花	金城								

出典:「那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年実施)」より

那覇市立小学校指定通学区域

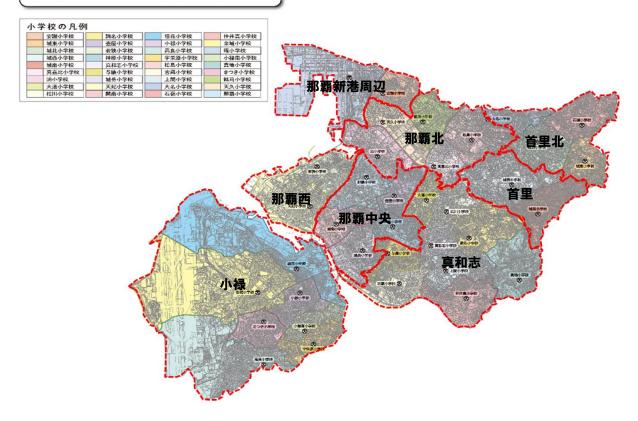


図 3-4 地域区分図 (那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年実施))

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

3)環境と交通

く現状>

- ・那覇市のCO2排出量の内訳をみると、運輸部門が2割を占めている。
- ・そのうち、自動車が約8割を占めており、その排出量は自動車の保有台数の伸びとともに 増加傾向にある。
- ・一方、エコカー等の自動車の環境性能向上により、1台あたりの排出量は減少傾向にある。

<課題>

⇒エコカー導入やエコドライブの啓発活動等に継続して取り組む必要がある。

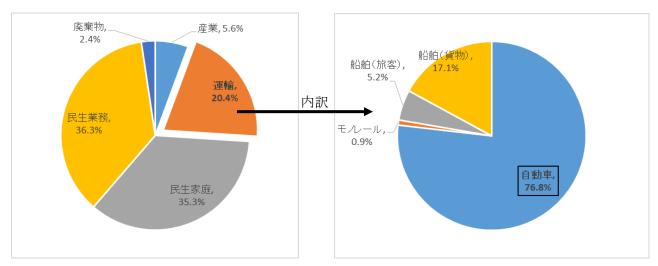


図 3-5 那覇市の二酸化炭素 (CO2) 排出割合 (2016 年度)

図 3-6 那覇市の運輸部門(航空機 除く)の業種別 CO2 排出量割合内訳 (2016 年度)

出典:「那覇市温室効果ガスの排出量報告書(令和元年版)」より作成

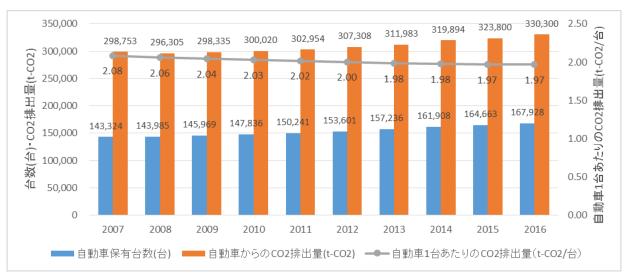


図 3-7 那覇市の自動車台数と自動車1台あたりの CO2 排出量(年間)

出典:「那覇市温室効果ガスの排出量報告書(令和元年版)」より作成

(2) 交通に対する意識改革

く現状>

- ・平成30年度市民意識調査結果から市民の交通まちづくりに対する意識をみると、「歩道整備」への関心が最も高く、次いで「バス、モノレールの利便性向上」となっている。
- ・過去の市民意識調査においても「歩道整備」や「バスの利便性向上」は常に関心が高く、 常に第一位、第二位となっている。また、直近の平成30年度調査では「モノレールの利便 性向上」が大きく伸び、順位を上げている。
- ・こうした状況から、市民が求める"誰でも快適に移動できるまち"とは"快適な歩行空間が確保され、公共交通の利便性の高いまち"であることがうかがえる。

<課題>

- ⇒市内には歩道が確保されていない道路や歩車共存道路も多いため、歩行者の安全性確保の ために安全で快適な歩行空間の整備に取り組んでいく必要がある。
- ⇒「緑陰や休憩施設の整備」が3位となっており、まちなかにおいては、ベンチ等の設置や 緑陰の確保など、官民の連携等により道路空間の居心地を向上させ、歩きたくなる空間を 創出することにより、まちの賑わいや魅力を高めていく必要がある。
- ⇒公共交通への関心が高く、公共交通の充実により、クルマに頼らない移動の利便性を高め、クルマから公共交通への転換を促していく必要がある。

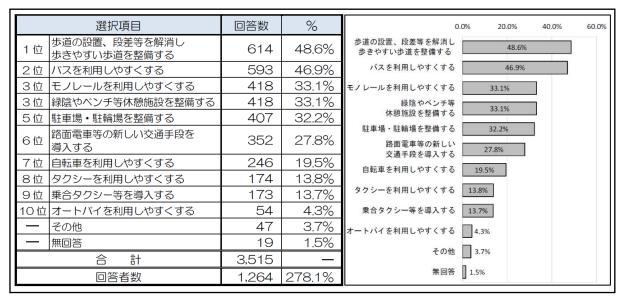


図 3-8 誰でも快適に移動できるまちづくりのために重要だと思うこと

出典:「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より

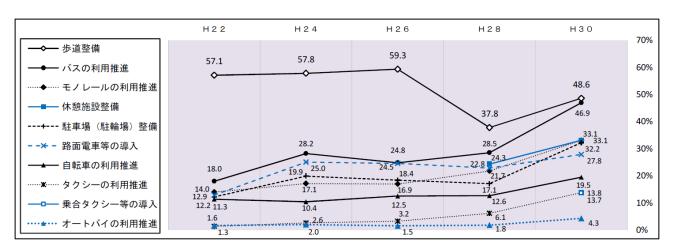


図 3-9 誰でも快適に移動できるまちづくりのために重要だと思うこと(経年変化)

出典:「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より

表 3-3 誰でも快適に移動できるまちづくりのために重要だと思うこと(属性別集計表)

※■は第1位、■は第2位、■は第3位の項目

	者属性(n=ố		利用しやすくする自転車を	利用しやすくする	利用しやすくするタクシーを	利用しやすくするバスを	利用しやすくするモノレールを	交通手段を導入する路面電車等の新しい	導入する	歩道を整備する 歩道の設置、段差等	休憩施設を整備する緑陰やベンチ等	整備する駐車場・駐輪場を	その他	無回答
性	男性	(n= 546)	130 23.8	40 7.3	71 13.0	245 44.9	184 33.7	175 32.1	78 14.3	225 41.2	170 31.1	176 32.2	19 3.5	6 1.1
別	女性	(n= 711)	116 16.3	14 2.0	101 14.2	345 48.5	231 32 <u>.</u> 5	176 24.8	94 13.2	386 54.3	246 34.6	230 32.3	28 3.9	12 1.7
	10代	(n= 24)	6 25.0	0	3 12.5	15 62.5	8 33 <u>.</u> 3	4 16.7	4 16.7	7 29.2	10 41.7	7 292	1 42	1 42
	20代	(n= 108)	19	7	13	53	49	29	10	45	27	47	4	0
	2011		17 <u>.6</u> 42	6 <u>.5</u> 12	12.0 20	49.1 84	45.4 66	26.9 50	9 <u>.3</u> 25	41.7 78	25 <u>.0</u> 50	43.5 72	3.7 11	<u>0</u>
_	30代	(n= 183)	23.0	6.6	10.9	45.9	36.1	27.3	13.7	42.6	27.3	39.3	6.0	0.5
年代	40代	(n= 231)	54	10	32	99	85	59	32	107	73	87	9	1
別	4011	(IF 2017	23.4	4.3	13.9	42.9	36.8	25.5	13.9	46.3	31.6	37.7	3.9	0.4
	50代	(n= 199)	43 21.6	12 6.0	27 13.6	82 41.2	63 31.7	65 32.7	34 17.1	103 51.8	70 35.2	59 29.6	6 3.0	1.0
	0010		33	4	31	122	65	66	24	133	83	77	8	2
	60代	(n= 231)	14.3	1.7	13.4	52.8	28.1	28.6	10.4	57.6	35.9	33.3	3.5	0.9
	70代以上	(n= 285)	49	9	48	137	80	79	44	141	103	57	8	11
			172 92	32 11	1 <u>6.8</u> 75	48.1 208	28.1 137	27.7 126	1 <u>5.4</u> 58	49 <u>.</u> 5 221	36.1 149	20 <u>.0</u>	<u>2.8</u> 19	<u>3.9</u> 4
	本庁	(n= 448)	20.5	2.5	16.7	464	30.6	28.1	12.9	49.3	33.3	32.1	42	0.9
4th	声和士	(000)	67	22	38	156	91	97	40	169	109	97	9	6
地区	真和志	(n= 322)	20.8	6.8	11.8	48.4	28.3	30.1	12.4	52.5	33.9	30.1	2.8	1.9
別	小禄	(n= 218)	42	7	29	103	93	61	32	95 436	68	68	7	3
			19 <u>.3</u> 37	3.2 11	13.3 29	47.2 115	42.7 86	28 <u>.</u> 0	14.7 36	117	31.2 84	31.2 87	3 <u>2</u> 10	1.4
	首里	(n= 243)	152	4.5	11.9	47.3	35.4	24.7	14.8	48.1	34.6	35.8	4.1	1.6
	1年未満	(n= 4)	0	0	O	3	3	1	O	2	1	0	0	0
	1千木阀	u 1- /	0	0	0	75.0	75.0	25.0	0	50.0	25.0	0	0	0
	1~2年	(n= 8)	2 25.0	0	1 12.5	3 37.5	500	1 12.5	0	5 62.5	3 37.5	50.0	1 125	0
居			7	2	4	15	6	3	3	15	7	12	0	2
住年	3~5年	(n= 28)	25.0	7.1	14.3	53.6	21.4	10.7	10.7	53.6	25.0	42.9	Ö	7.1
数	6~10年	(n= 49)	14	4	6	20	18	10	3	23	16	21	1	O
別	- , , ,		28.6	82	12.2	40.8 59	36.7	20.4	6.1	46.9	32.7	42.9	2.0	0
	11~20年	(n= 116)	27 23.3	3 2.6	14 12.1	50 <u>.</u> 9	46 39.7	34 29.3	17 14.7	52 448	32 27.6	34 29.3	3 2.6	2 1.7
	21年以上	(n= 1,056)	196 18.6	45 4.3	149 14.1	493 46.7	339 32.1	302 28.6	150 14.2	517 49.0	358 33.9	334 31.6	42 4.0	14 1.3

出典:「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より

(3) 公共交通利用環境の向上・充実

1)公共交通不便地域

<現状>

- ・バスやゆいレールを利用しにくい公共交通不便地域は、空港周辺地域を除き、8地域(※都市マスタープランの地域区分)全域に点在している。
- ・中でも、真和志、小禄、首里、首里北及び沿岸部にまとまった公共交通不便地域が存在している。
- ・2019(令和元)年10月1日にゆいレール沖縄都市モノレール延長区間(石嶺駅・経塚駅・浦 添前田駅・てだこ浦西駅)で運行を開始した。これにより、市内では石嶺駅周辺の一部に おいて、公共交通不便地域の解消が図られた。

<課題>

- ⇒公共交通不便地域では、クルマでの移動に頼らざるを得ない状況があり、前出の「市民の 移動手段」からもその傾向がみられる。
- ⇒高齢者等の移動手段確保を含め、"誰もが移動しやすいまち"の実現に向けて、日常での移動手段の確保を検討していく必要がある。
- ⇒交通不便地域の解消に向けて取り組む必要がある。

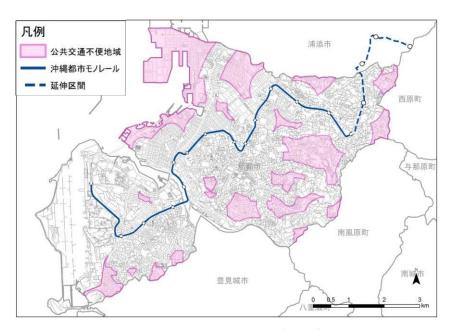


図 3-10 公共交通不便地域

出典:「平成28年度LRT導入可能性検討業務委託報告書(那覇市)」より

※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。 ※ゆい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

2) モノレール・市内バス利用者数

<現状>

- ・ゆいレールの利用者は増加傾向で推移している。
- ・2019(令和元)年度の延長区間開業や那覇空港第2滑走路の供用開始により、更に利用者の増加が見込まれ、車内混雑度の解消のための車両の3両編成化や駅券売機前の混雑解消の取り組みが行われている。
- ・2017(平成 29)年度に実施された OD 調査によると、駅間混雑度は朝ピーク時に空港向けの おもろまち駅~県庁前駅間で最大 124%となっている。
- ・市内バスはゆいレール開通(2003(平成15)年)後、利用者が大きく減少するも、その後は横ばいで推移している。

<課題>

⇒バス利用における需要創出のため、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必要である。

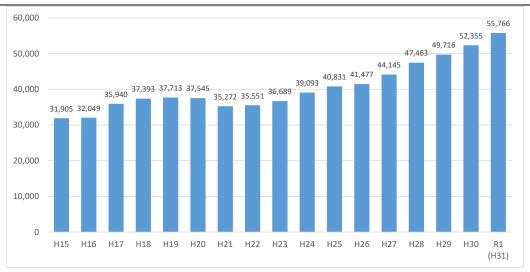


図 3-11 モノレール乗客数 (一日平均 年度毎)

出典:「沖縄県HP 1日平均乗客数の推移」より作成

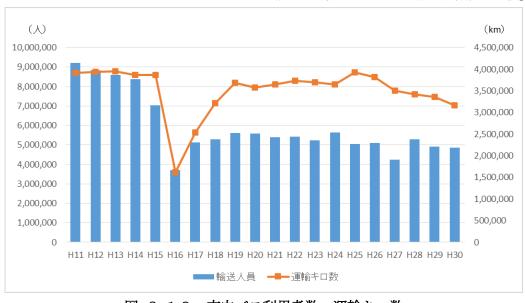


図 3-12 市内バス利用者数・運輸キロ数

出典:「那覇市統計書」より作成

3) タクシー運送回数・輸送人員

<現状>

- ・第一期総合交通戦略に基づき、タクシープールやタクシー乗り場の整備を進めてきた。総 走行キロは減少傾向、実車率は上昇傾向で推移している。
- ・ 真和志地域では、公共交通不便地域においてバス路線等を補完するものとして、デマンド 型の乗合タクシーが運行されている。

<課題>

⇒更なる利便性の向上と、他の公共交通機関との接続性向上のため、引き続き、タクシープ ール及びタクシー乗り場の適正配置の検討を行っていく必要がある。

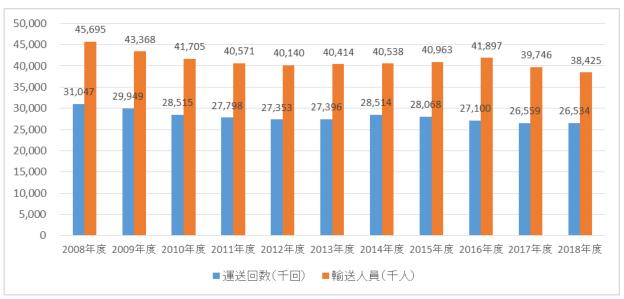


図 3-13 タクシー運送回数・輸送人員の推移(沖縄本島のみ、法人+個人)

出典:「運輸要覧(沖縄総合事務局陸運事務所)」より作成

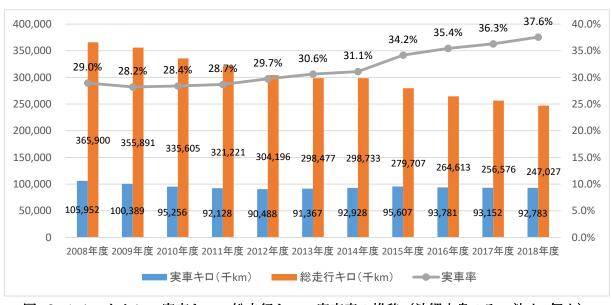


図 3-14 タクシー実車キロ・総走行キロ・実車率の推移(沖縄本島のみ、法人+個人)

出典:「運輸要覧(沖縄総合事務局陸運事務所)」より作成

4) 公共交通に対する満足度

<現状>

- ・各公共交通(バス、モノレール、タクシー)に関する満足度について、満足は2割弱、普通が約5割、不満は約3割となっており、不満の割合がやや高い。
- ・"誰もが移動しやすいまちづくり"のために必要なことを聞いた質問に対する回答では、「歩道設置・バリアフリー化」が最も高く、2番目、3番目に「バス及びモノレールの利便性向上」が挙がっている(平成30年度)。また、平成24年度調査結果からの変化をみると、モノレールの利便性向上への関心が高まっている。
- ・公共交通の不満は、定時性や路線のわかりづらさ、便数・乗継など利便性に関する項目が多い。

<課題>

⇒公共交通の利用者確保及び満足度向上を図る上では、バスの定時性向上、路線案内の分かりにくさの解消、ゆいレールとバスの乗継利便性の向上等、全体的に利便性の向上を図っていく必要がある。

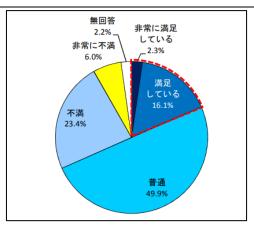


図 3-15 公共交通 (バス、モノレール、タクシー) の満足度

出典:「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より

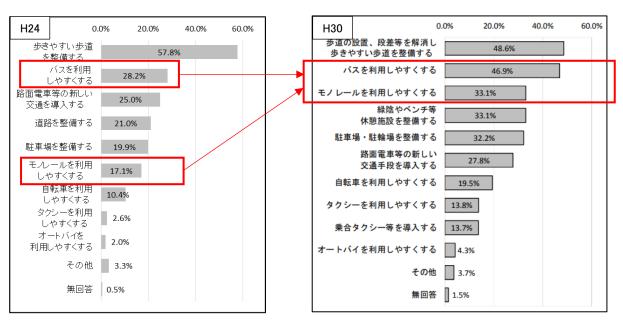


図 3-16 誰でも快適に移動できるまちづくりのために重要だと思うこと

出典:「平成24年度那覇市民意識調査報告書」、「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より作成

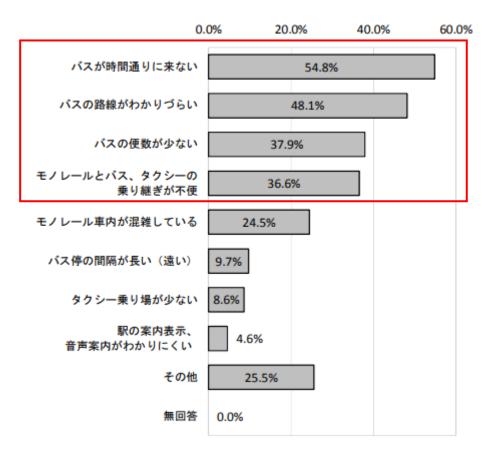


図 3-17 公共交通の不満点

出典:「平成30年度那覇市民意識調査報告書」より

5) 公共交通利用の情報検索(観光客)

く現状>

- ・観光客を対象に行われたアンケート調査から公共交通の情報検索についてみると、情報検索で困ったことがあった人は全体の約3割、特に路線バスでは約5割と割合が高い。
- ・不便に感じたことの内容をみると、「普段使っている乗り換検索サイトやアプリなどで検索 できなかった」、「バスの遅れ情報が分からない」等の割合が高い。
- ・現在は「Google Map」にて、路線バス及びゆいレールの経路検索が可能となった。

<課題>

- ⇒観光客でも分かりやすい情報発信やサインの整備等を図る必要がある。
- ⇒既存のバスロケーションシステムについても周知を図る必要がある。

表 3-4 調査概要

調査目的	沖縄本島でのオープンデータの整備に先立ち、事前の調査として、旅先
	での公共交通(路線バス、モノレール、船舶)の情報をどのように収集
	し、どのような点に不便を感じているのかを把握する。
調査対象	沖縄本島及び本島周辺離島を訪れ、公共交通(路線バス、モノレール、
	船舶)を利用した国内外観光客(極力帰る前の観光客を対象)
調査日時	2019(令和元)年7月14日(日)、16日(火) 10:00~17:00

Q情報を検索するうえで困ったことや不便を感じたこと

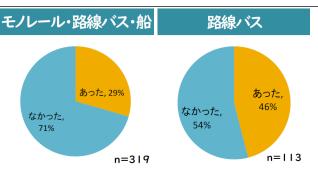


図 3-18 情報検索で困ったことの有無

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

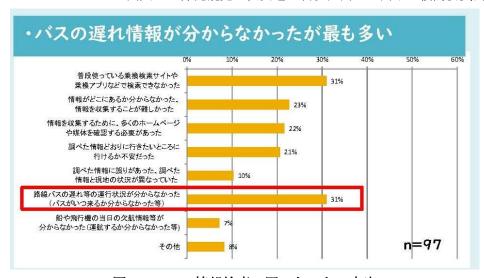


図 3-19 情報検索で困ったことの内容

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

6) 各公共交通機関の企画運賃・割引運賃等

<現状>

・公共交通の各事業者において、一定条件下での各種割引制度が設定されている。

<課題>

⇒複数の交通手段を利用する際の移動利便性 (乗継・乗換や割引など) や分かりやすさの向上を図る必要がある。

表 3-5公共交通の企画運賃・割引運賃

種別	名称	運行路線	割引内容	料金
フリー乗	1日乗り放題	那覇バス	那覇市内区間全線が1日乗り放題	大人 660 円
車券等	パスポート			小人 330 円
	バスモノパス	那覇バス	那覇市内区間全線・モノレールが1日	大人 1,000 円
		沖縄都市モノレ	乗り放題	小人 500 円
		ール		
	モノレールフリ	沖縄都市モノレ	モノレールが規定日数乗り放題になる	【1日乗車券】
	一乗車券	ール		大人 800 円
				小人 400 円
				【2日乗車券】
				大人 1,400 円
				小人 700 円
	モノレールフリ	沖縄バス	モノレールのフリー乗車券を提示する	大人 20 円引き
	一乗車券割引		と、8 番首里城下町線の運賃が割引	小人 10 円引き
			(フリー乗車券の有効期限内に限る)	
休日限定	土日祝1日限	琉球バス交通	土日祝に限り、琉球バス交通・那覇バ	大人 2,000 円
割引	定フリー乗車	那覇バス	スが全線乗り放題(高速バスは除く)。	小人 1,000 円
	券	沖縄バス(共同	沖縄バスの共同運航路線も利用可。	
		運行路線のみ)		
	日祝ファミリー	琉球バス交通	日祝は大人1名につき小人3名まで	大人1名につき小人3
	割引	那覇バス	の運賃が無料になる(高速バスを除く)	名までの運賃が無料
		沖縄バス		
		東陽バス		
その他	117 番往復割	琉球バス交通	117番の以下の区間において、往復	大人 2,800~3,000 円
	引乗車券	那覇バス	割引チケットの購入が可能	小人 1,400~1,500 円
		沖縄バス	那覇空港·那覇 BT~本部港·記念公	※発着地により異なる
			園前・ホテルオリオンモトフ゛リソ゛ートスハ゜	

出典:「わった~バス党 HP」、「(一社)沖縄県バス協会 HP」より作成

(4) 多様な移動手段の利用環境の向上充実

1) 徒歩及び自転車

く現状>

- ・歩行空間と自転車、自動車の走行空間の分離や公共交通の利用環境等の面で、歩行者や自 転車利用者にとって、移動しづらい環境となっている箇所が多数存在する。
- 「国際通りトランジットモール」が毎週日曜日に開催され、市民及び観光客で賑わいを見せている。
- ・沖縄県の自転車の保有台数は 2012 (平成 24) 年から 2018 (平成 30) 年にかけて約 7,000 台増加しているが、1 世帯当たり保有台数は1を下回っており、全国に比べて少ない。
- ・ゆいレール駅下に駐輪場が設置されているものの、スペースの都合もあるため収容台数に 限りがあり、はみ出し駐輪の原因となっている。また、放置自転車が散見され、景観を損 ねる原因となっている。
- ・近年、民間事業者によるシェアサイクル事業が展開されており、市民や観光客の手軽な移動手段として注目されている。また、市有地や市内のゆいレール駅下を活用したシェアサイクルの取り組み(那覇市シェアサイクル事業)が開始され、自転車の利便性が高まっている。

<課題>

- ⇒沖縄特有の高温多湿な気候や強い日ざしを受ける環境にあっても、歩行者が歩きたくなる 空間づくりや緑陰形成等、歩行環境の向上が必要である。
- ⇒自転車の適切な走行空間の確保や駐輪環境の整備、シェアサイクルの普及、自転車利用に おけるモラル向上等により、自転車の利用促進を図る必要がある。

表 3-6 自転車保有台数(沖縄県)

	保	H30年1世帯 当たり保有		
	H24	H30	増減	台数(台)
沖縄県	386	393	7	0.695
全国	71,551	66,068	▲ 5,483	1.226

表 3-7 自転車保有台数順位(平成30年)

- 1					
	都道府県	保有台数 (千台)			
1位	東京都	8,168			
2位	大阪府	5,969			
3位	埼玉県	4,507			

:

40位 沖縄県	393
---------	-----

出典:「平成30年度自転車の保有実態に関する調査報告書((一社)自転車産業振興協会)」より作成

2) 自動二輪車

<現状>

- ・自動二輪車 (バイク) は市民の 11.4% が普段の交通手段として挙げており、モノレール (12.4%) やバス (11.5%) 等と同様に市民に利用されている。
- ・一方で、自動二輪車駐輪場の整備が遅れており、路上への違法駐車等が円滑な交通の妨げ につながっている状況がみられる。
- ・「那覇市における建築物の駐車施設の附置等に関する条例」の改正により、一定規模以上の 建築物における自動二輪車駐輪場の設置を義務化し、利用環境の向上を図っている。

<課題>

- ⇒引き続き自動二輪車駐輪場を確保し、利用環境を整えていく必要がある。
- ⇒警察等と連携し、引き続き違法駐車の取り締まりなどを強化していく必要がある。

表 3-8 居住地区別移動手段(再揭)

	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	99	92	2	2	16	66	91	198	5	467	75
(N=800)	12.4%	11.5%	0.3%	0.3%	2.0%	8.3%	11. 4%	24. 8%	0.6%	58. 4%	9. 4%
那覇新港周辺	2	6	0	0	2	2	7	10	0	37	7
(N=55)	3. 6%	10.9%	0.0%	0.0%	3. 6%	3.6%	12. 7%	18. 2%	0.0%	67.3%	12. 7%
那覇北	19	11	1	1	5	15	17	35	0	63	15
(N=132)	14. 4%	8. 3%	0.8%	0. 8%	3. 8%	11. 4%	12. 9%	26. 5%	0.0%	47.7%	11. 4%
首里北 (N=76)	9	9	0	0	1	6	13	11	0	56	5
目主北 (N-70)	11.8%	11.8%	0.0%	0.0%	1.3%	7. 9%	17. 1%	14. 5%	0.0%	73. 7%	6. 6%
首里 (N=30)	1	3	0	0	0	3	3	3	0	22	4
目主 (N-30)	3. 3%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	0.0%	73. 3%	13. 3%
真和志	14	26	0	0	7	21	37	37	0	97	15
(N=163)	8.6%	16.0%	0.0%	0.0%	4.3%	12.9%	22. 7%	22. 7%	0.0%	59. 5%	9. 2%
那覇中央	24	14	0	0	5	6	15	51	1	67	12
(N=153)	15. 7%	9. 2%	0.0%	0.0%	3.3%	3.9%	9.8%	33. 3%	0. 7%	43.8%	7.8%
THE PROPERTY (AV. 50)	6	7	0	0	2	14	6	18	1	32	5
那覇西 (N=56)	10. 7%	12. 5%	0.0%	0.0%	3. 6%	25. 0%	10. 7%	32. 1%	1.8%	57. 1%	8. 9%
小禄(N=135)	23	16	1	1	0	13	9	33	3	93	12
小が (N=135)	13. 5%	12.5%	1.0%	1.0%	0.0%	7. 3%	6. 3%	20.8%	3. 1%	69.8%	7. 3%

※ 上段が実数、下段が割合

出典:「那覇市地域公共交通網形成計画(2020年 那覇市)」より ※「那覇市域内の移動実態及び意向調査(2019年実施)」より作成

3) 観光客

①レンタカー・貸し切りバス

く現状>

- ・レンタカー車両数及び事業者数は右肩上がりで推移しており、観光客の移動手段もクルマ に依存している状況がみられる。
- ・貸切バスも増加傾向で推移しているが、2018(平成30)年度は若干減少した。
- ・通堂町に貸切バス待機場、のうれんプラザ隣に乗降場が整備されたほか、市道牧志壺屋西線(てんぶす館横)や県道39号線(県議会棟前)での乗降が可能となった。

<課題>

- ⇒貸切バスにおいては、乗降待ちの路上駐車等による交通渋滞や円滑な交通への支障が生じているため、主要な観光地周辺における乗降環境を整えていく必要がある。
- ⇒貸切バスの乗降場所と待機場所の適正配置と利用促進が必要である。
- ⇒自動車交通を目的地まで円滑に誘導する案内表示を設置する必要がある。



図 3-20 レンタカー車両数・事業者数の推移

出典:「業務概況(沖縄総合事務局陸運事務所)」より作成



図 3-21 貸切バス車両数・事業者数の推移(沖縄本島)

出典:「業務概況(沖縄総合事務局陸運事務所)」より作成

②観光とバス(定期観光バス、路線バス周遊パス)

く現状>

- ・那覇市内発着の定期観光バスツアーが各社から販売されている。
- ・首里城などの史跡めぐりや美ら海水族館など、県内の主要観光スポットを網羅している。
- ・本島内の路線バスまたは路線バス及びゆいレールが乗り放題になる「沖縄路線バス周遊パス」が販売されており、観光客の移動手段として利用されている。※購入は観光目的で県内に滞在する県外・国外在住者のみ可能

<課題>

⇒観光客の交通手段もクルマ (レンタカー) に依存していることから、定期観光バスや周遊パスの周知を行い、公共交通による観光促進や利用環境の向上が必要である。



図 3-22 那覇バス 定期観光バス

出典:「那覇バスHP」より



図 3-23 沖縄バス ツアーバス

出典:「沖縄バス提供資料」より







図 3-24 路線バス周遊パス 観光地への路線バス MAP

出典:「沖縄路線バス周遊パスHP」より

4) 高齢者

く現状>

- ・沖縄県における運転免許の自主返納者数は増加傾向で推移しており、今後も増加していく ものとみられる。
- ・交通事業者等において、自主返納者に対する支援制度を設けている。
- ・高齢者と障がい者を対象とした無料福祉バス「ふくちゃん号」が各老人福祉センターの講座の時間に合わせて、曜日とルートを分けて運行されている(2台、4コース)。

<課題>

- ⇒高齢者等のクルマを運転しない/できない市民の日常的な移動手段の確保が必要。
- ⇒市内での消費活動や外出頻度の増加による健康増進等を図るため、中心市街地や沿線店舗による公共交通利用者へのインセンティブ付与、高齢者以外も対象とした割引制度の検討、交通事業者による割引制度の周知等に取り組む必要がある。

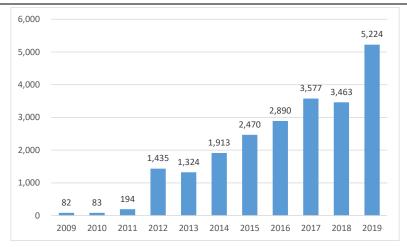


図 3-25 運転免許自主返納者数の推移(沖縄県)

出典:「令和元年版 交通白書 ダイジェスト(沖縄県警)」より作成

众 0 0 产物加州自工处州沿州家的引建县间及							
事業者	内容	備考					
沖縄県バス協会 4社(沖縄バス・琉	運賃 50%割引(運転手に運転経歴証	OKICA カードに設					
球バス・東陽バス・那覇バス)	明書を提示)	定可					
沖縄都市モノレール	運賃 50%割引 ※65 歳以上に限る	OKICA カードに設					
		定可					
「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」	乗車料金 10%割引 ※65 歳以上に						
に加盟する本島内のタクシー88 社	限る						

表 3-9 運転免許自主返納者対象割引運賃制度

出典:「沖縄県警 HP 掲載資料 自主返納優遇措置(支援制度)」より作成

表 3-10 高齢者対象の割引制度等

名称	事業者	内容	備考
かりゆし得	那覇バス	沖縄県内在住の満 65 歳以上の方は那覇	6,000 円/1 ヵ月
パス 65		市内線全線1ヵ月乗り放題	※障がい者は4,200円
がんじゅう	沖縄都市モ	満 70 歳以上の那覇市民は土日祝・慰霊	300 円
1日乗車券	ノレール	の日の1日乗車券が300円で購入できる	

出典:「わった~バス党 HP」、「(一社)沖縄県バス協会 HP」より作成

(5) 体系的な道路網の整備

<現状>

- ・那覇市は県内他市町村に比べ、幹線道路・区画道路ともに多く配置されているが、他市町村からの流入が多く、混雑度の高い路線が多く存在している状況にある。
- ・市の外周に那覇糸満線(県道82号線)が配され、市中心部を通過せずに外縁部を移動する 動線が確保されている。
- ・県道は幹線道路として位置付けられているが、容量を超える交通量の流入がみられ、渋滞 の一因となっている。
- ・郊外部では、人口増加に伴うトリップ数の増加や、起伏に富んだ地形に起因する道路機能 (幅員、歩道の有無など)に関する事、また、観光施設へ向かう観光客の動線と地域住民 の動線との重複などが課題となっている。
- ・中心市街地や郊外部における地域の生活を支える生活道路に関しては、戦後の急速な市街 化の中できあがった道路が多く、地域内交通の利便性・歩行者の安全確保が難しい環境に ある。

<課題>

- ⇒市内及び県全体の円滑な道路交通のため、幹線道路・環状道路の整備を促進していく必要がある。
- ⇒補助幹線道路や生活道路の整備により、街路による住区形成や市民の身近な交通を支える 道路整備を進め、生活利便性や安全性、防災性の向上等を図っていく必要がある。
- ⇒円滑な交通処理のため、土地勘のない観光客等にもわかりやすい道路標識の整備等が必要である。

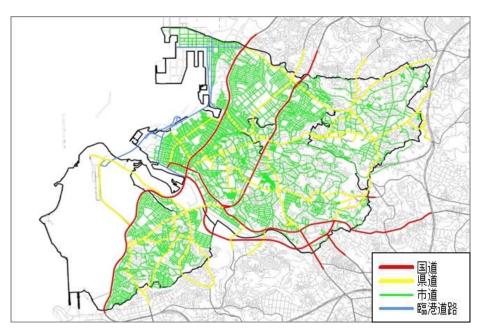


図 3-26 道路現況

出典:「都市計画基礎調査(平成29年)」より作成

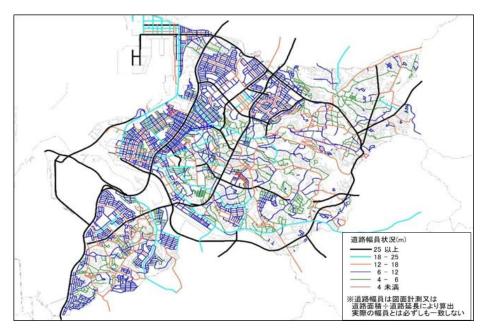


図 3-27 道路幅員状況図

出典:「那覇市道路台帳」、「那覇市都市計画図」等より作成

4. 第二期総合交通戦略

(1) 那覇市が目指す将来像

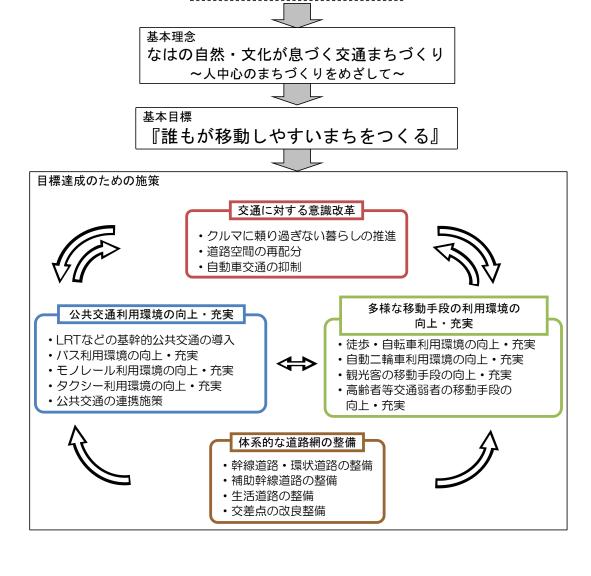
第二期総合交通戦略において、本市が目指す将来像は「第5次那覇市総合計画」に掲げるまちづくりの将来像『なはで暮らし、働き、育てよう! 笑顔広がる元気なまち NAHA ~みんなでつなごう市民力~』を踏襲する。

(2) 交通まちづくり計画(交通基本計画)

交通基本計画において、「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり~人中心のまちづくりをめざして~」を交通まちづくりにおける基本理念とし、その基本理念のもと、「誰もが移動しやすいまちをつくる」を基本目標として、目標達成のための4つの施策の方向を定め、各種施策を展開していくこととしている。

《交通まちづくり計画の全体構成》

上位・関連計画/那覇市交通の課題



(3) 基本目標

第一期総合交通戦略においては、第4次総合計画に掲げた都市像の達成に向け、交通基本 計画におけるステージ①、ステージ②の目標を基本目標とし、交通基本計画前半期で取り組 む具体的な施策を位置づけた。

第二期総合交通戦略においても、第5次総合計画に掲げた本市が目指す都市像の実現に向けて、交通基本計画におけるステージ③、ステージ④の目標を基本目標に掲げ、交通施策を展開する。

【那覇市総合交通戦略】

今後5~10年間に優先的に取り組む戦略的な施策展開の計画

ソフト・ハードによる施策パッケージ

施策の実施スケジュール

評価指標

役割分担·推進体制

新たなステージへ

第二期総合交通戦略の基本目標

◎2021~2025年:ステージ③の目標 「人中心のまちづくりへの転換」

~クルマ中心から人中心への本格的な転換と 骨格になる交通ネットワークの構築~

◎2026~2030年:ステージ④の目標「誰もが移動しやすいまちの実現」

~将来交通ネットワークの構築~

第一期総合交通戦略の基本目標

◎2011~2015年:ステージ①の目標 「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作り~

◎2016~2020年:ステージ②の目標 「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~

(4) 交通基本計画に基づく具体的な施策

交通基本計画における「4つの施策の方向」に基づく具体的な施策を下表に示し、第二期 総合交通戦略で展開する施策群を47ページ以降で施策パッケージに再構成する。

〈交通基本計画における施策の方向性に基づく具体的な施策〉

施策の 方向	施策	施策 番号	具体的な施策	パッケージ 展開
		001	啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進	1) ①
		002	公共交通ハンドブックの活用や出前講座等による公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進	1) ①
		003	暮らしを支える交通に関するシンポジウム等の実施	1) ①
		004	時差出勤やフレックスタイム等の実施による移動時間の分散	1) ①
		005	小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動	1) ①
		006	相乗り通勤・通学の推進	1) ②
		007	パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進	1) ②
		800	自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動	1) ②
· 交 通		009	自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動	1) ②
10	①クルマに頼り過ぎない 暮らしの推進	010	カーシェアリングの推進	1) ②
対 す	B 3007 IE.Z.	011	エコカーの導入	1) ③
意		012	違法駐車の排除	3) ① 6) ②
識改		013	アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	3) ③
革		014	電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入	
		015	電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入	6) ②
		016	ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバーのモラル 向上	7) ④
		017	フリンジパーキングの整備・活用	8) ③
		018	エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	1) ③ 5) ②
	②道路空間の再配分	019	国際通りトランジットモールの拡充	8) ③
	③自動車交通の抑制	020	ロードプライシングの導入や完全規制等の検討	1) ②
	の日到年文地の別が削	021	道路案内標識等の情報提供・サービスの充実	9) ③
		022	LRTなどの基幹的公共交通の導入	2) ①
	①LRTなどの基幹的公共	023	路線バスネットワークの再編	2) ①
公共	交通の導入	024	フィーダーとなる移動手段の提供 (コミュニティバスやデマンド交通による運行)	2) ①
交 通		025	誰もが快適なバス停留所上屋の整備	3) ①
利		026	主要なバス停留所への発着案内板の設置	3) ①
用 環		027	誰もがわかりやすいバス網の構築	3) ①
境 の		028	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)	3) ①
向位	②バス利用環境の向上・ 充実	029	バス専用・優先レーン等走行環境の改善 (バスレーンの継続、PTPSの導入)	3) ①
· 充 実		030	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のパリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	3) ①
		031	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)	3) ②
		032	電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入	3) ③

施策の 方向	施策	施策 番号	具体的な施策	パッケージ 展開
		033	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)	4) ②
公	③モノレール利用環境の 向上・充実		障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	4) ①
共 交		035	モノレール車両の3両編成化	4) ③
通			タクシー乗り場の適正配置	5) ①
利 用 環	上·充実	037	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	5) ①
境		038	交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上	2) ③
の 向		039	協議会等による定期的な意見交換の実施	2) ①
上		040	誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供	2) ②
充	⑤公共交通の連携施策	041	広域を担うバス路線の維持に向けた連携	2) ④
実		042	周辺自治体との意見交換等の実施	2) ④
		043	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	3) ①
		044	誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実	3) ① 4) ①
	多 様 な ①徒歩・自転車利用環境	045	歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推 進	7) ①
		046	交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実	7) ②
な		047	自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実	7) ③
移 動	の向上・充実	048	誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成	8) ①
手		049	日傘積極的利用の推進	8) ②
段 の 利		050	誰もが歩きたくなる"ウォーカブル"な道路空間の創出 (沿道修景「木や花の植栽」、「オープンカフェ等」)	8) ②
用 環		051	新たな公共交通システム(基幹バス等)に伴う国道329号(国道507号)の空間再配分	9) ②
境 の	@ 	052	自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の促進	6) ①
向	②自動二輪車利用環境 の向上・充実	053	道路空間を活用した駐輪場の整備	6) ①
上		054	公共・民間施設等における駐車場の整備・確保	6) ①
充		055	観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進	3) ②
実	③観光客の移動手段の 向上・充実	056	那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討	2) ②
	,,,,	057	観光目的に対応したバス運行の検討	2) ②
	④高齢者等交通弱者の 移動手段の向上·充実	058	おでかけ支援策の充実 (公共交通利用者への特典付与)	2) ③
道	①幹線道路・環状道路の 整備	059	幹線道路・環状道路の整備促進(沖縄西海岸道路(小禄道路、那覇北道路)、那覇インターアクセス道路等)	9) ①
路体網系	②補助幹線道路の整備	060	補助幹線道路の整備(真和志線、城東城北線等)	9) ②
の的	③生活道路の整備	061	国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備	8) ③
整な備	②土石坦路切登順	062	地域の活動を支える生活道路の整備	9) ②
UM)	④交差点の改良整備	063	市内ボトルネック交差点の改良整備	9) ①

(5) 目標達成のための施策パッケージ

都市交通の課題に適切に対応し、目指すべき将来像を実現するためには、関係者が共通の目標のもとに連携・協働し、ハード・ソフト施策を総合的に組み合わせて推進する取り組みが必要である。

そのため、第二期総合交通戦略においては、第一期総合交通戦略と同様、施策実施のより 高い効果を得るため、前頁で整理した具体的な施策の中から効果的かつ効率的に組み合わせ る施策を選択し、「施策パッケージ」として位置付けることにより戦略的に取り組んでいくこ ととする。

【施策パッケージ区分の考え方】

●施策に取り組む上でのわかりやすさを考慮し、交通モードごとに施策パッケージを整理する。

なお、第二期総合交通戦略では「モデル性の高い基幹的公共交通の導入」を「那覇市地域公共交通網形成計画」の策定に伴い、「LRT などの基幹的公共交通の導入」とパッケージ名を更新して設定する。また、徒歩と自転車については、自転車利用者の増加やウォーカブルなまちづくりの推奨など、近年の社会情勢の変化を鑑み、それぞれ個別のパッケージとして設定する。

〈パッケージを設定する交通モード〉

・LRT などの基幹的公共交通

・バス

・モノレール

・タクシー

• 自動二輪車

• 自転車

・徒歩

- ●各交通モードとともに那覇市の交通を構成する要素となっている、以下の2つの要素についても第一期総合交通戦略と同様、施策パッケージとして設定する。
 - ・交通に対する意識改革 (ソフト面): 交通手段を選択する上での前提条件
 - ・体系的な道路網の整備(ハード面):全ての交通手段による移動を支えるもの
- ●上記2点より、以下の9項目を柱として施策パッケージを設定する。

1) 交通に対する意識改革

2) LRT などの基幹的公共交通

3) バス

4) モノレール

5) タクシー

6) 自動二輪車

7) 自転車

8) 徒歩

9) 体系的な道路網の整備

なお、「交通基本計画」において、中南部都市圏の公共交通システムとして位置付けられている「新たな公共交通システム」については、上記9項目と相互連携を図り推進していくこととする。

〈施策パッケージにおける第一期総合交通戦略からの変更点と考え方〉

第一期戦略		第二期戦略	項目変更等の考え方
1)交通に対する意識改革		1)交通に対する意識改革	
2)モデル性の高い基幹的 公共交通の導入	→	2)LRTなどの基幹的公共 交通の導入	・那覇市地域公共交通網形成計画(2019(令和元)年度策定)において、これまで「モデル性の高い基幹的公共交通」として扱ってきた交通モードが「LRTなどの基幹的公共交通」として将来公共交通ネットワークに位置付けられた。
3)バス利用環境の 向上・充実		3)バス利用環境の 向上・充実	
4)モノレール利用環境の向上・充実		4)モノレール利用環境の 向上・充実	
5)タクシー利用環境の 向上・充実		5)タクシー利用環境の 向上・充実	
6)自動二輪車利用環境の 向上・充実		6)自動二輪車利用環境の 向上・充実	
7)徒歩•自転車利用環境		7)自転車利用環境の向 上·充実	・国の自転車活用推進法の制定、自転車活用推進計画の策定など、自転車を交通手段の一つとして位置づけ、活用を促進していくことが求められている。 ・那覇市でも、那覇市自転車ネットワーク計画(2019(令和元)年度一部改訂)が策定され、同計画に基づく整備を進める。 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
の向上・充実		8)徒歩による移動環境の 向上・充実	(2014(平成24)年、国土交通省)では、自動車、自転車、歩行者が適切に分離された通行空間を整備することが明記されている。 ・上記の状況等を踏まえ、自転車と徒歩を個別の交通モードとして位置づけ、施策パッケージを設定する。
8)体系的な道路網の整備		9)体系的な道路網の整備	

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

【001 啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進】

・これまで実施してきたカーフリーデー(「車からの解放」の意味)による意識啓発から、クルマだけでなく人も含めた「移動」を「エコ」にするスマートムーブ(smart move)に考え方を広げて交通に対する意識改革に取り組む。

【002 公共交通ハンドブックの活用や出前講座等による公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の 推進】

- ・朝夕の交通渋滞に影響を与える、通勤・通学を目的とした移動の公共交通への転換を図る。
- ・これまでに作成した小学生対象の MM 動画の活用や出前講座の実施等により、送迎以外の通 学手段への転換等を促す。
- ・転入者に配布している公共交通ハンドブックの配布対象の拡大や市 HP への掲載、企業・学校への出前講座の実施等により、自家用車以外の交通手段による通勤・通学を促進していく。

【003 暮らしを支える交通に関するシンポジウム等の実施】

・環境、観光、福祉、健康づくり、教育など、暮らしを支える交通に関するシンポジウムの開催等により、クルマに頼りすぎない暮らしに向けた意識改革を進める。

【004 時差出勤やフレックスタイム等の実施による移動時間の分散】

- ・時差出勤やフレックスタイムの実施により移動時間を分散させ、朝夕の交通渋滞緩和を図る。
- ・本市においても、時差出勤を継続実施するとともに、企業への働きかけや広報活動等を行う。

【005 小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動】

- ・「人中心のまちづくり」に向けて取り組みを進めるためには、幼少期からの意識づけが重要 であることから、小中学校において交通まちづくりをテーマに意識改革を図る。
- ・学校に対し副読本やMM動画等の活用を呼びかけるとともに、出前講座や広報活動等を行う。

②かしこいクルマの使い方の推進

【006 相乗り通勤・通学の推進】

•1人乗り自家用車の交通量を削減し、朝夕のピーク時における自動車交通量の抑制を図るため、意識啓発を行う。

【007 パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進】

- ・クルマから公共交通等への利用転換を促すための意識啓発と同時に、クルマも1つの移動手 段であることを踏まえ、かしこいクルマの使い方を促すことで、自動車交通の流入抑制によ る交通渋滞の緩和等が期待される。
- ・市域外縁部等に交通結節点を整備し、パーク&ライド、サイクル&ライドの利用促進を図る。

【008 自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動】

【009 自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動】

・道路空間は、クルマや自動二輪車、自転車等、多様な交通モードによって利用されるため、 お互いを尊重し気持ちよく通行できるよう、モラル向上のための啓発活動に取り組む。

【010 カーシェアリングの推進】

・公共交通の利用促進や、環境への負荷軽減等の効果が期待されることから、カーシェアリン

グを推進し、かしこいクルマの使い方の周知・啓発に取り組む。

【020 ロードプライシングの導入や完全規制等の検討】

・意識改革だけでなく、制度の面から市内の自動車交通量抑制を検討する。

③環境に配慮したクルマの使い方の推進

【011 エコカーの導入】

- ・環境への負荷軽減を図るため、引き続き公用車のエコカー導入を進める。
- ・市民やバス事業者、タクシー事業者、レンタカー事業者等に対しても、エコカー導入による 環境への負荷の軽減等についての意識啓発を行う。

【018 エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進】

・イベント等の機会を通して、ドライブシミュレーターを活用したエコドライブの体験会等を 実施し、環境に配慮したクルマの使い方について周知・啓発していく。

	施策パッケージ	交通基本計画	画のステージ
	旭泉バダグーク	ステージ③	ステージ④
	①クルマに頼り過ぎない暮らしの推進		
	001 啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進		\rightarrow
	002 公共交通ハンドブックの活用や出前講座等による公共交通・自 転車・徒歩による通勤・通学の推進		
	003 暮らしを支える交通に関するシンポジウム等の実施		>
	004 時差出勤やフレックスタイム等の実施による移動時間の分散		>
1)	005 小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動		>
交 通	②かしこいクルマの使い方の推進		
に 対	006 相乗り通勤・通学の推進		
ब	007 パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進		
る意	008 自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動		
識改	009 自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動		
革	010 カーシェアリングの推進		
	020 ロードプライシングの導入や完全規制等の検討		→
	③環境に配慮したクルマの使い方の推進		
	011 エコカーの導入		>
	018 エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進		>

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

2) LRTなどの基幹的公共交通の導入(地域公共交通網形成計画)

(1)「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク

【022 LRT などの基幹的公共交通の導入】

- ・市域内流動を担う公共交通軸として、中心市街地(中心拠点)、新都心(副次拠点)、真和志地域(地域拠点)を結ぶルートにLRTなどの基幹的公共交通の導入を図る。
- ・LRT 導入が既存交通へ与える影響を調査するとともに、整備計画やサービスレベルについて、 交通事業者、道路管理者等と連携・協議し、実現に向けた調査・検討を行う。
- ・主要バス停との連結による乗換促進や自動車交通との結節 (パーク&ライド)等により、地域公共交通ネットワークの強化を図る。

【023 路線バスネットワークの再編】

・LRT などの基幹的公共交通の導入と合わせて路線バスネットワークを再編し、利用者にわかりやすく利用しやすいネットワークを構築する。

【024 フィーダーとなる移動手段の提供(コミュニティバスやデマンド交通による運行)】

・市内に点在する公共交通不便地域においても、公共交通にアクセスしやすい環境をつくるため、地域の実情に即したフィーダー交通 (コミュニティバス、デマンド交通等) を確保する。

【039 協議会等による定期的な意見交換の実施】

- ・関係する実施主体(那覇市、交通事業者等)による、定期的な意見交換の場(協議会等)を 設け、問題意識や将来像、施策の進捗状況を共有する。
- ・議論の深堀が必要な場合は別途ワーキンググループや作業部会を設置し、事業の実現性・実 効性を高める。

②観光都市の暮らしを支える新たな交通サービスの創出

【040 誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供】

- ・複数の交通手段を利用する際の移動利便性(乗継・乗換や割引など)や、新技術(MaaS等)の活用可能性を踏まえた、分かりやすい情報の提供と公共交通の利用促進を行う。
- ・バスマップ等を活用し、観光客にもわかりやすい公共交通情報の提供を行う。

【056 那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討】

・若狭クルーズバースや将来整備される第 2 クルーズバースの下船客が市中心部まで移動する手段(二次交通手段)の確保に取り組む。

【057 観光目的に対応したバス運行の検討】

- ・市内の主要観光施設を周遊する路線バスの運行による、観光客の公共交通利用を促進する。
- ・県の実証実験結果やバス事業者が実施している定期周遊観光バスを参考に、需要の多いルートの検証を行い、那覇市内の観光周遊に特化したルートを検討する。

③まちづくりへ寄与する公共交通の実現

【038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上】

・「LRT などの基幹的公共交通の導入」、「路線バスネットワークの再編」など、関連施策の検討 状況を踏まえ、利用しやすい交通結節点の整備に取り組む。

【058 おでかけ支援策の充実(公共交通利用者への特典付与)】

・今後、増加が見込まれている運転免許返納者や高齢者等の、クルマを運転できない方々の外 出を支援し、市内での消費活動や外出頻度の増加による健康増進等を図るため、既存の高齢 者公共交通割引制度の活用の他、中心市街地や沿線店舗による公共交通利用者への特典付与 や高齢者以外も対象とした割引制度の検討、交通事業者による割引制度の周知等を図る。

④広域的な公共交通ネットワークの連携

【041 広域を担うバス路線の維持に向けた連携】

・広域の移動を担うバス路線の維持に向けて、運転手確保支援、利用促進のための広報支援等、 周辺市町村等と連携して取り組む。

【042 周辺自治体との意見交換等の実施】

・広域的な公共交通ネットワークを形成するため、周辺自治体と協力して定期的に意見交換会 や勉強会を実施し、問題意識や将来像の共有を図る。

	施策パッケージ	交通基本計画のステージ	
		ステージ③	ステージ④
	①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク		
	022 LRTなどの基幹的公共交通の導入		
2)	023 路線バスネットワークの再編		\rightarrow
L L	024 フィーダーとなる移動手段の提供 (コミュニティバスやデマンド交通による運行)		\rightarrow
R T	039 協議会等による定期的な意見交換の実施		\rightarrow
那な	②観光都市の暮らしを支える新たな交通サービスの創出		
市 市 也 の	040 誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供		\rightarrow
域 基公 幹	056 那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討		\rightarrow
共交通的公	057 観光目的に対応したバス運行の検討		\rightarrow
網共	③まちづくりへ寄与する公共交通の実現		
形 交	038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上		\rightarrow
。 画) 導	058 おでかけ支援策の充実(公共交通利用者への特典付与)		\rightarrow
入	④広域的な公共交通ネットワークの連携		
	041 広域を担うバス路線の維持に向けた連携		\rightarrow
	042 周辺自治体との意見交換等の実施		\rightarrow

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

3) バス利用環境の向上・充実

①誰にでも利用しやすい環境整備

【012 違法駐車の排除】

・バスの定時性確保のため、バス路線における違法駐車の排除に取り組む。

【025 誰もが快適なバス停留所上屋の整備】

・主要なバス停留所においては、誰もが快適な空間でバスを待つことができるよう、上屋整備 を推進し、バスの利用環境を改善する。

【026 主要なバス停留所への発着案内板の設置】

・那覇バスターミナルへ発着案内板が設置され、利用者の利便性向上に寄与している。引き続き、発着案内板が必要な箇所の選定と整備を促していく。

【027 誰もがわかりやすいバス網の構築】

・既存バス網の複雑さを解消し利便性向上を図るため、バス事業者等と連携して、市民だけでなく、来訪者など誰もがわかりやすいバス網の構築を図る。

【028 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】

・沖縄県福祉のまちづくり条例を踏まえ、バス停のバリアフリー化を図るとともに、ノンステップバスの導入に引き続き取り組むことで、快適なバス利用環境の整備を図る。

【029 バス専用・優先レーン等走行環境の改善(バスレーンの継続、PTPSの導入)】

・バスの走行環境を改善し、公共交通利用者の増加を図るため、バス専用・優先レーンの延長、 PTPS の導入に取り組む。

【030 障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施】

・交通モラル・マナーの研修等に加えて、那覇市バリアフリー基本構想を踏まえ、乗務員等を 対象とした心のバリアフリーに関する研修等を行い、さらに利用者に対する啓発を行うこと で、支援が必要な方々が利用しやすく、環境の向上を図る。

【043 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】

・日常の移動でのバス利用を促進するため、バスマップの配布や市 HP への掲載など、公共交通等利便性向上に資する情報発信を行う。

【044 誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実】

・観光客を含めた来街者や高齢者等の交通弱者など、誰もがわかりやすい案内サイン等の情報 提供・サービスの充実を図る。

②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大

【031 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)】

・バス利用圏域の拡大のため、バス停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)に取り組む。

【055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進】

・市内主要観光地等において、路上での観光バスの待機や乗降が円滑な交通の妨げになっていることから、乗降場所・待機場所の適正配置及び既存乗降場等の利用促進を図り、円滑な交通を確保する。

③人や環境に配慮した施策

【013 アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の推進】

・バス事業者において、低燃費走行や安全運転技術向上のための乗務員教育など、環境に配慮した取り組みを継続する。

【032 電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入】

・電気バスの車両購入や設備投資の費用が高額であることから、国の補助金の活用を視野に段 階的な導入を進める。

	施策パッケージ		交通基本計画のステージ	
			ステージ④	
	①誰にでも利用しやすい環境整備			
	012 違法駐車の排除		\longrightarrow	
	025 誰もが快適なバス停留所上屋の整備		\longrightarrow	
	026 主要なバス停留所への発着案内板の設置		>	
3)	027 誰もがわかりやすいバス網の構築		>	
ノヾ	028 バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応 (停留所のパリアフリー化、ノンステップパスの導入)		\rightarrow	
スカー利	029 バス専用・優先レーン等走行環境の改善 (バスレーンの継続、PTPSの導入)		\longrightarrow	
用環	030 障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施		→	
境	043 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		>	
向・	044 誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実			
上 .	②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大			
充実	バス停留所までのアクセス道路の整備・改善 031 (バリアフリー、緑陰形成等)		\longrightarrow	
	055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進		\rightarrow	
	③人や環境に配慮した施策			
	013 アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の推進		>	
	032 電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入		\longrightarrow	

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

4) モノレール利用環境の向上・充実

①誰にでも利用しやすい環境整備

【034 障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施】

・交通モラル・マナーの研修等に加えて、那覇市バリアフリー基本構想に基づき、乗務員等を 対象とした心のバリアフリーに関する研修等を行い、さらに利用者に対する啓発を行うこと で、支援が必要な方々が利用しやすい環境の向上を図る。

【044 誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実】

・観光客を含めた来街者や高齢者等の交通弱者など、誰もがわかりやすい案内サイン等の情報 提供・サービスの充実を図る。

②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大

【033 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)】

・ゆいレール利用圏域の拡大のため、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)に取り組む。

③乗客数の増加に対応するための輸送力増強

【035 モノレール車両の3両編成化】

・ゆいレール延長区間や那覇空港第二滑走路の供用による今後の観光客の更なる増など、中長期的視点を踏まえ、輸送力増強を図る。

施策パッケージ		交通基本計画のステージ ステージ③ ステージ④	
			ステージ④
4)	①誰にでも利用しやすい環境整備		
ŧ	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラ 034 ル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施		
向レ	044 誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実		>
上し、ル	②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大		
充利実用環	033 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)		>
境の	③乗客数の増加に対応するための輸送力増強		
	035 モノレール車両の3両編成化		

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

5) タクシー利用環境の向上・充実

①誰にでも利用しやすい環境整備

【036 タクシー乗り場の適正配置】

- ・ゆいレール駅やバスターミナル等へタクシー乗降場、タクシープールを整備し、安全な乗降 空間を確保してきた。
- ・必要な箇所においてタクシー乗り場の適正配置を図る。

【037 障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施】

・交通モラル・マナーの研修等に加えて、那覇市バリアフリー基本構想を踏まえ、乗務員等を 対象とした心のバリアフリーに関する研修等を行い、さらに利用者に対する啓発を行うこと で、支援が必要な方々が利用しやすい環境の向上を図る。

②人や環境に配慮した施策

【014 電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入】

・車両の環境性能向上により自動車1台当たりのCO2排出量は削減傾向にあるが、運輸部門のCO2排出量は車両数の増加に伴い増加傾向で推移しているため、引き続き導入を進める。

【018 エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進】

・タクシー事業者において、低燃費走行や安全運転技術向上のための乗務員教育など、環境に 配慮した取り組みを継続する。

	施策パッケージ		交通基本計画のステージ	
			ステージ③	ステージ④
į	5)	①誰にでも利用しやすい環境整備		
向	タク	036 タクシー乗り場の適正配置		
上	シー	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の 037 交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員 研修の実施		>
充実		②人や環境に配慮した施策		
X	環	014 電気自動車等環境にやさい車両の積極的な導入		
	境 の	018 エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進		>

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策 | にて整理した番号

6) 自動二輪車利用環境の向上・充実

①利便性の向上

【052 自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の促進】

・自動車駐車場等において、自動二輪車への駐車空間の配分を促す。

【053 道路空間を活用した駐輪場の整備】

・道路占用許可等による道路空間を活用した駐輪場整備を進める。

【054 公共・民間施設等における駐車場の整備・確保】

・「那覇市における建築物の駐車施設の附置等に関する条例 (2020(令和 2)年 1 月 1 日施行)」 に基づき、一定規模以上の施設への自動二輪車の駐車場配置を義務付けている。

②意識啓発

【012 違法駐車の排除】

・安全・安心で快適な道路空間を確保するため、違法駐車の排除に取り組む。

【015 電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入】

・環境に配慮し、電気自動二輪車などの導入に取り組む。

	施策パッケージ		交通基本計画のステージ	
			ステージ③	ステージ④
	6)	①利便性の向上		
	自動	052 自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の促進		
向 上	=	053 道路空間を活用した駐輪場の整備		
•	輪車	054 公共・民間施設等における駐車場の整備・確保		\rightarrow
充実	利用	②意識啓発		
	環	012 違法駐車の排除		>
	境 の	015 電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入		>

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

7) 自転車利用環境の向上・充実(自転車ネットワーク計画)

(1)安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)

【045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進】

・安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備し、自転車通行空間の可視化を図る。

②自転車と公共交通機関などとの結節 (繋ぐ)

【046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実】

- ・自転車とモノレールの結節機能を高め、公共交通の利用促進を図るため、駅に駐輪場を整備するとともに、はみ出し駐輪や放置自転車対策(誘導員による指導、路上サイン等の設置、放置禁止区域の指定)を行う。
- ・基幹急行バスをはじめとするバスとの結節を図るため、バス停付近の道路空間を活用した自 転車駐車場の整備を検討する。
- ・「那覇市自転車等駐車場の設置等に関する条例 (2020(令和 2)年 1 月 1 日施行)」に基づき、 商業施設等への駐輪場設置を義務付け、市内の自転車の利便性を高める。
- ・観光協会が発行する情報誌や民間事業者発行のマップ、ウェブサイト等との連携・活用を図り、既存の自転車駐車場や新たに整備された自転車駐車場の位置や利用方法などに関する情報を利用者へ発信し、自転車駐車場の有効活用を図る。

③自転車利用の促進(活かす)

【047 自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実】

- ・自転車を利用しづらい高低差のある地域間でも、ゆいレールやバスなどの公共交通と組み合わせることで目的地までの移動がより円滑になることから、市民や観光客の新たな移動手段として定着するよう、シェアサイクルポートの拡充を進める。
- ・多言語案内サインやサイクリングマップの充実、ガイド付きポタリング(自転車による散歩) ツアーの実施など、外国人観光客にもわかりやすく利用しやすい自転車利用環境を整備する。

④自転車利用のルール遵守・マナー向上(守る)

【016 ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバーのモラル向上】

- ・関係者(警察、学校、交通事業者、地域等)が一体となって、自転車安全利用五則などの自 転車利用のルール周知・徹底を図り、自転車の安全な利用を促進する。
- ・自転車利用者が正しく自転車を利用できるように、速度や通行部分などについての注意喚起 サインの設置や、一般市民や学生等を対象とした安全教育を実施していく。
- ・歩行者・自転車・自動車等がお互いの立場を思いやり、道路空間を共有できるよう、運転マナーやモラル向上に関する意識啓発を図る。

	施策パッケージ		交通基本計画のステージ	
			ステージ③	ステージ④
•	7)	①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)		
(那	自転	045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の 推進		\rightarrow
覇市自	車利用	②自転車と公共交通機関などとの結節(繋ぐ)		
転車ネット	円環境の向上・充	046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実		\rightarrow
		③自転車利用の促進(活かす)		
ワーク		047 自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実		\rightarrow
計画		④自転車利用のルール遵守・マナー向上(守る)		
		016 ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバーのモラ ル向上		

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

8) 徒歩による移動環境の向上・充実

①歩きたくなる"ウォーカブル"な空間の整備

【048 誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成】

・"人中心のまち"への転換に向けて、歩道整備や緑陰形成により、誰もが安全で快適な歩行環境の整備を図る。

②徒歩による移動の促進

【049 日傘積極的利用の推進】

・日差しの強い沖縄では、日傘をさすことにより歩行環境が改善する等、日傘による効果等に ついて情報発信するとともに、イベント時の啓発活動等により日傘利用を促進し、徒歩で移 動可能な範囲はクルマを使わないよう意識啓発を行う。

【050 誰もが歩きたくなる"ウォーカブル"な道路空間の創出(沿道修景「木や花の植栽」、「オープンカフェ等」)】

- ・オープンカフェの実施促進や沿道植栽の整備により、誰もが歩きたくなる道路空間を創出する。
- ・オープンカフェ等の実施に当たっては、制度に基づく規制緩和等により、公共空間の積極的 な利活用を促す。

③中心市街地における居心地が良く歩きたくなる"ウォーカブル"な空間の創出 【017 フリンジパーキングの整備・活用】

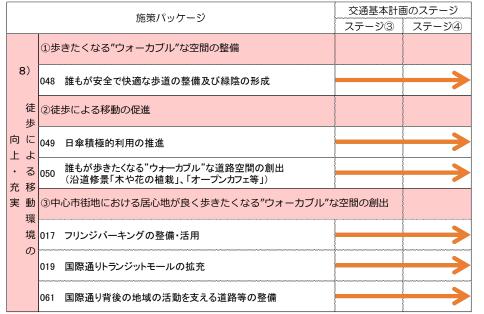
・フリンジパーキングの周知など、活用の促進に取り組む。

【019 国際通りトランジットモールの拡充】

・「那覇市国際通りトランジットモールビジョン」に基づき、関係者と連携のもと国際通りに おける実証実験やイベントの開催等によって、国際通りの魅力向上を図り、開催日や回 数、区間等の拡充に向けて取り組む。

【061 国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備】

・中心市街地の賑わいと魅力向上をはかるため、国際通り背後の地域の活動を支える道路等の 整備を行う。



※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

9) 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

【059 幹線道路・環状道路の整備促進(沖縄西海岸道路(小禄道路、那覇北道路)、那覇インターア クセス道路等)】

・中心市街地への通過交通の流入を排除し、渋滞を緩和するため、体系的な道路ネットワーク (2環状7放射)の整備を促進する。

【063 市内ボトルネック交差点の改良整備】

・市内で発生する渋滞の緩和を図るため、市内ボトルネック交差点の改良整備に取り組む。

②まちづくりと連動した道路整備

【051 新たな公共交通システム(基幹バス等)に伴う国道 329 号(国道 507 号)の空間再配分】

・国道 329 号(国道 507 号)の道路空間再配分による公共交通走行空間と自転車・歩行者空間 等の確保を図る。

【060 補助幹線道路の整備(真和志線、城東城北線等)】

- ・沿道地域の土地利用の方法を踏まえながら、沿道建築物との一体的な整備や機能の誘導を行い、周辺まちづくりの活性化に資するような道路整備を図る。
- ・地形条件などの地域特性を十分に考慮するとともに、公共交通との連携も踏まえた特徴ある 道路整備を図る。

【062 地域の活動を支える生活道路の整備】

・市民の日常の交通を支える道路として、生活サービスに供される自動車交通への配慮や歩行者の安全性を重視した道路を形成する。

③円滑な交通の処理

【021 道路案内標識等の情報提供・サービスの充実】

・円滑な道路交通処理のため、観光客等にもわかりやすい道路案内標識の整備や必要な情報の 提供を行う。

	施策パッケージ		回のステージ
			ステージ④
	①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備		
9)	059 幹線道路・環状道路の整備促進(沖縄西海岸道路(小禄道路、那覇 北道路)、那覇インターアクセス道路等)		
体系	063 市内ボトルネック交差点の改良整備		
的	②まちづくりと連動した道路整備		
な 道	051 新たな公共交通システム(基幹バス等)に伴う国道329号(国道507 号)の空間再配分		\longrightarrow
路網	060 補助幹線道路の整備(真和志線、城東城北線等)		\longrightarrow
の整	062 地域の活動を支える生活道路の整備		\longrightarrow
備	③円滑な交通の処理		
	021 道路案内標識等の情報提供・サービスの充実		

※施策番号は P45,46 の「交通基本計画に基づく具体的な施策」にて整理した番号

(6)地域別のカルテ

「(5) 目標達成のための施策パッケージ」では、"誰もが移動しやすいまちづくり"に向けて、交通モードごとに市内全体における施策の展開を示してきたが、まちづくりを交通から支えていくためには、各地域に合った施策展開を示し、進めていくことが重要であると考える。また、目標を達成するためには、交通に対する市民の意識改革が重要課題となり、地域の交通まちづくりを市民に意識してもらうことによって、今後の交通施策の効率的・効果的な展開を図る。

なお、各地域の区分については、「那覇市都市計画マスタープラン」における地域区分の考え方に基づき、9つの地域に区分し、各地域のまちづくりや交通に関する特性に応じ、5~10年以内で重点的に実施する施策を「地域別のカルテ」として整理する。

≪地域別のカルテで整理する項目≫

「交通特性」について整理する。

①まちおよび交通に関する特徴と戦略の方針・地域の特性・・交通の特性・

地域ごとに異なる地理的特性・地形の状況・まちの機能等の「地域の特性」や、地域における特徴的な交通流動や道路整備状況、ゆいレール駅等の交通施設の立地状況等の

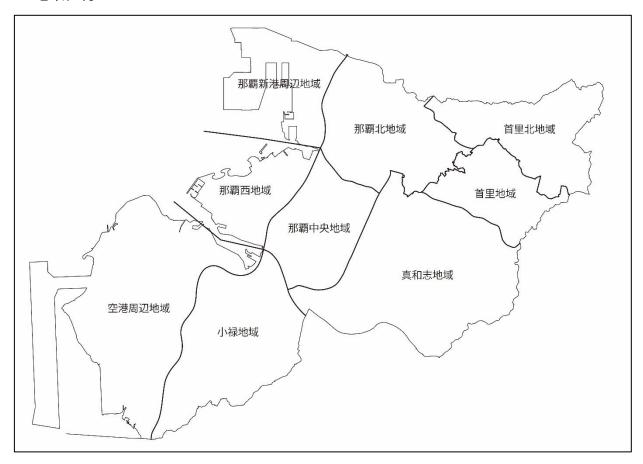
・戦略の方針

また、これらのまちおよび交通に関する特徴を踏まえ、まちづくりを支える地域の交通を"戦略的"に整備していく考え方を「戦略の方針」として整理する。

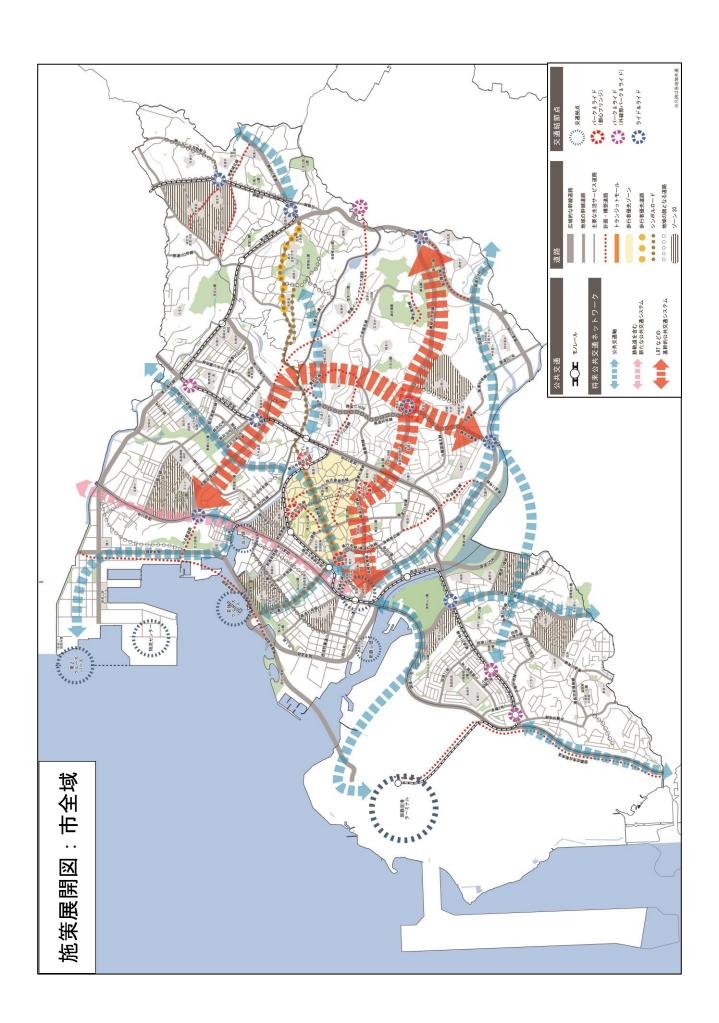
②主要施策

「施策パッケージ 1)交通に対する意識改革」に挙げた施策などの、市全体で共通に取り組む施策については、P45,46の「(4)交通基本計画に基づく具体的な施策」によるものとし、ここでは、地域の実情やさらなる魅力向上に向けた戦略の方針に基づき、優先的および重点的に取り組む施策を「主要施策」として抽出・特記し、地域ごとの交通まちづくりの特徴を明確にしていく。また、各地域の施策展開図を示す。

≪地域区分≫



※那覇市都市計画マスタープランにおける地域区分と整合



1) 那覇新港周辺地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

新港ふ頭の周辺は、国際的な物流機能の形成に向けて、港湾機能を活かした流通関係の産業集積と新たな大型旅客船バース (第2クルーズバース)を中心とした魅力的なゲート空間の創出を図ります。また、小学校区を中心としたコミュニティづくりにより、一体感のある暮らしのエリアの安全安心で快適な生活環境の形成を進めます。市の中心部や隣接する那覇新都心地区などの市街地と、緑あふれる天久の台地や魅力的な水辺の空間を有機的に結びながら、活気のあるウォーターフロントのまちづくりを推進します。

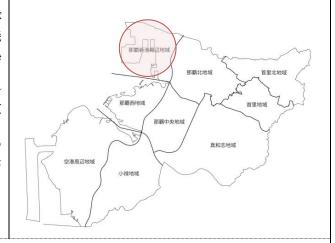
①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の北西部に位置し、那覇市および 沖縄県の物流拠点としての港湾流通機 能を担う新港ふ頭や周辺離島航路の拠 点である泊ふ頭を有している。

地 域 の 特性

新たな大型旅客船バース(第2クルーズバース)の整備により、沖縄の玄関口としての役割も期待される。

地形は良好な斜面緑地が残る天久の台地、港湾埋め立て地域からなっており、港町や泊等では基盤が整っているが、安謝・天久では基盤未整備のまま住宅地が形成されている。



交 通 の 特性

当地域では、幹線道路である国道 58 号と臨港道路が南北を縦断しており、国道 58 号には周辺市町村から那覇市へ向かう交通が集中している。また、埋め立て地域においては業務系の交通が集中している。

住宅地内においては、狭隘道路や行き止まり道路が多く、安全安心で快適な生活道路整備が課題であるとともに、住宅地内の道路と幹線道路との結節が求められる。

公共交通については、住宅街を通り那覇港新港ふ頭と国道 58 号を結ぶ市内線(路線バス)が1路線、国道 58 号から臨港道路浦添線を通る市外線が1路線、ともに1時間に1本未満の運行頻度しか確保されていない。

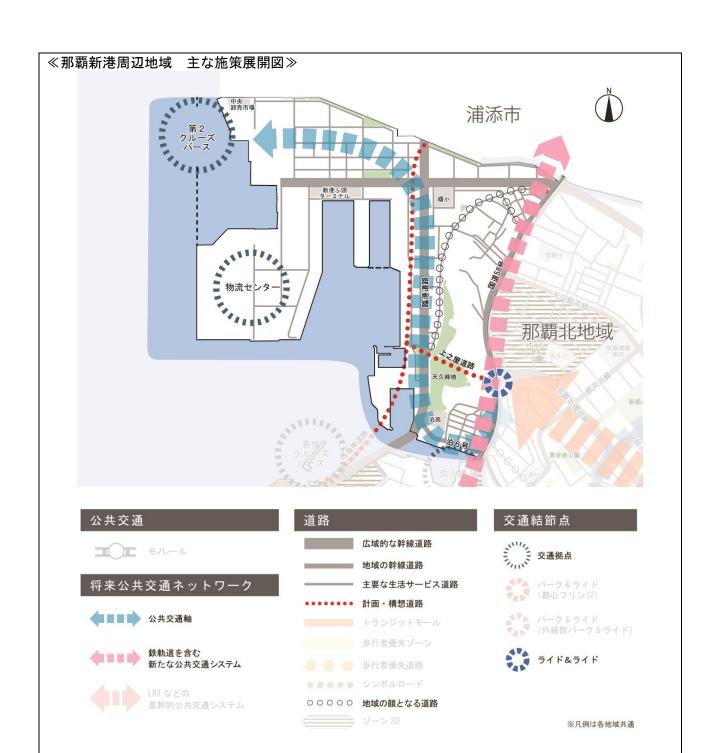
戦略の 方針

西海岸の主要な拠点を連結し、都市構造を形成する重要な路線である西海岸道路等を着 実に整備し、交通の円滑化を図る。また、それにより、補助幹線道路や住宅地内への通過 交通を排除し、住宅地内における安全安心で快適な生活道路の整備と人中心の交通体系お よびまちづくりを実現する。

バス路線が少なく、公共交通の利便性向上が求められていることから、第2クルーズバース整備に伴い、沖縄の玄関口としての整備及び中心市街地や交通結節点への交通手段の確保を図る。

②主要施策

- ① 「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 023 路線バスネットワークの再編
 - 024 フィーダーとなる移動手段の提供(コミュニティバスやデマンド交通による運行)
- 2) ②観光都市の暮らしを支える新たな交通サービスの創出
 - 056 那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討
- 9) ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - 059 幹線道路・環状道路の整備促進(那覇北道路)
 - 063 市内ボトルネック交差点の改良整備
- 9) ②まちづくりと連動した道路整備
 - 062 地域の活動を支える生活道路の整備



2) 那覇北地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

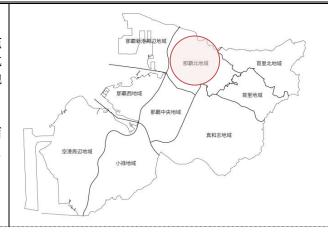
おもろまち駅周辺の商業機能、業務機能、文化芸術機能、レクリエーション機能などの多様な都市機能の集積を活かし、副次拠点としての機能強化を図ります。モノレールを中心とした公共交通の利便性の向上と歩行空間の魅力向上により、地域の様々な場所や施設間を快適に移動できる回遊性のあるまちづくりを推進します。また、副次拠点や周辺エリアでは、緑豊かなゆとりある居住環境の形成を図り、戸建て住宅から高層住宅まで多様な住居タイプが選択できる職住遊のバランスの取れた利便性の高いまちづくりを進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

地 域 の 特性

市北部に位置し、商業・業務・公共施設、医療機関、美術館・博物館等の文化施設、公園・緑地等の機能が集積・立地し、多くの人が訪れるにぎわいのある地域である。

地形は比較的平地であり、土地区画整理事業によって基盤整備が行われたことにより、良好な住環境が創出され、子育て世代にも人気のエリアである。



交 通 の 特性

良好な住環境が創出されている一方で、平日の通勤・通学や休日の買物等の目的で周辺市町村からも人が集中する地域となっており、交通渋滞が激しい地域となっている。

徒歩・自転車利用は市内の中でも比較的多い地域だが、高温多湿や強い日ざし等をやわらげる緑陰形成が不十分であり、歩行者や自転車利用者にとって快適な環境になっているといえない。

公共交通については、ゆいレール駅が2箇所あり、また、域内を循環する路線バスも確保され、公共交通環境はある程度整っている。

戦略の 方針

市域内流動の骨格を成し、まちづくりへも寄与する LRT などの基幹的公共交通を導入する。

また、LRT の停留所やゆいレール駅等の交通結節点を中心として、クルマ利用に依存しない公共交通・歩行者・自転車利用環境を整備するとともに、それらの整備と連動したまちづくりを実現する。

- 2) ①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 023 路線バスネットワークの再編
- 2) ③まちづくりへ寄与する公共交通の実現
 - 038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- 3) ①誰にでも利用しやすい環境整備
 - 025 誰もが快適なバス停留所上屋の整備
 - 026 主要なバス停留所への発着案内板の設置
- 7) ①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)
 - 045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進
- 7) ②自転車と公共交通機関などとの結節 (繋ぐ)
 - 046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実



3) 首里北地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

末吉の森などの地域に残る貴重な緑地や水辺を保全し、末吉宮や伊江御殿別邸庭園などの歴史・文化遺産の保全・活用を図ります。モノレールを中心とした公共交通の利便性の向上や地域内をネットワークする生活道路の整備、地域の憩いやコミュニティの核となる公園の整備を進めます。また、駅周辺での地域拠点の形成や歩行者・自転車の利用環境の整備を進めることで、身近な生活環境の向上を図り、豊かなみどりに歴史と暮らしが溶け込んだ良好な住宅地の形成を進めます。

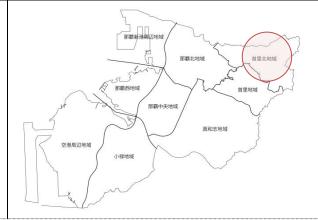
①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市北東部の高台に位置し、低層住宅と 市営住宅等の大規模な団地群が集積す る郊外住宅地であり、福祉機能も集積し ている。

地域の 特性

緑に包まれた盆地状の地形をなして おり、復帰後、急激に市街化したため、 道路や公園などの都市基盤の改善・充実 が望まれている。

末吉公園や末吉宮などの多くの指定 文化財や御嶽等が点在しており、これら の遺産に市民が身近にふれあえる環境 が望まれている。



交 通 の 特性

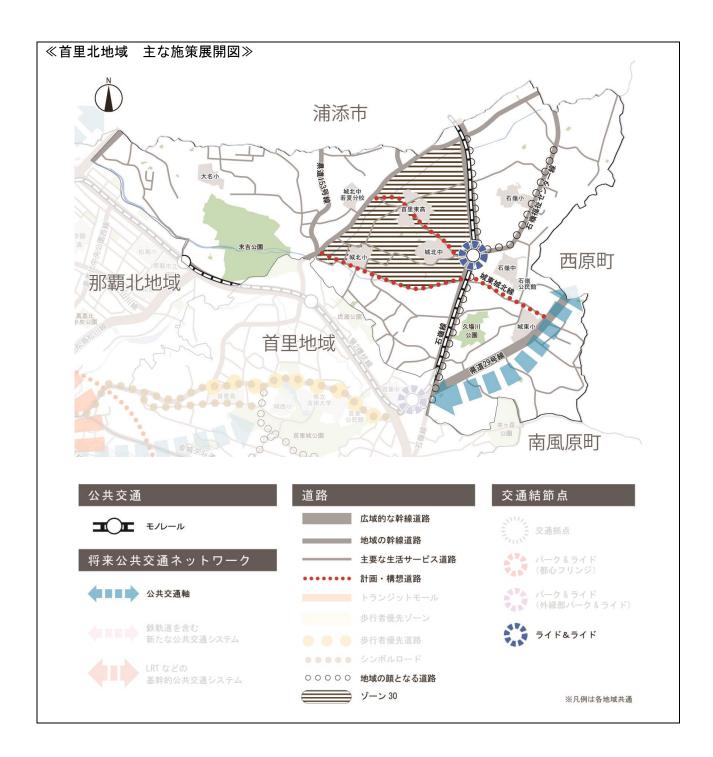
市内でも北側にあるゆいレール駅(石嶺駅)が整備され、公共交通の利便性が向上した。 3市町と隣接する市境に位置していることから通過交通が多く、また、郊外住宅地であることから多くの交通が発生する地域となっており、地域幹線道路の整備が求められている。

地域内においては農道が生活道路として多く利用されており、また、住宅地内には複数の学校があるが、狭隘道路・行き止まり道路が多く、通学環境も含めた安全安心で快適な交通環境の創出が求められている。

戦略の 方針

ゆいレール駅を中心に福祉施設や周辺地域への公共交通によるアクセス性の向上を図る とともに、駅周辺まちづくりと連動して地域をネットワークする生活道路の整備を進める。 また、住宅地内における歩行環境・自転車利用環境等の整備により、安全安心で快適な 交通環境を創出する。

- 3)②、4)②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大
 - 031 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)
 - 033 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)
- 7) ①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備 (移動)
 - 045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進
- 7)②自転車と公共交通機関などとの結節(繋ぐ)
 - 046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実
- 8) ①歩きたくなる"ウォーカブル"な空間の整備
 - 048 誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成
- 9) ②まちづくりと連動した道路整備
 - 060 補助幹線道路の整備(城東城北線、石嶺福祉センター線)



4) 首里地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

首里城を中心とした地域に残る文化財や御嶽、樋川などの数多くの歴史・文化遺産、地形や水系などの自然環境の保全・活用を図ります。また、首里城の城下町として歴史的な環境に配慮した景観形成を進めるとともに、琉球泡盛や紅型などの琉球王国時代から受け継がれてきた伝統産業などを、まちづくりの視点から育成する環境整備を図ります。首里らしい趣と落ち着きのある住環境の形成を図るとともに、観光拠点のにぎわいを地域全体へ誘導することで、回遊性のある魅力的な歴史と文化の薫る首里のまちづくりを進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の東部に位置し、首里城を中心として多くの文化遺産が現存し、那覇市および沖縄県の歴史と文化の拠点であるとともに、数多くの観光客が集まる観光の拠点でもある。また、紅型等の伝統産業・工芸が継承されている地域である。

地 域 の 特性

眺望の良い高台に位置し、起伏の激 しい地形をなしており、斜面緑地は市 の骨格的景観緑地となっている。

古くからの住宅地が残り、城下町の 名残をとどめているが、歴史的街並み と比較的規模の大きいマンション等 が混在している。



交通の 特性

中心市街地につながる幹線道路において交通渋滞が見られ、龍潭通りは通過交通と観光客の主要な動線となっているため、レンタカーや通過交通の抑制が課題である。

また、歴史性のある住宅地として、地域の魅力である歴史的な街並み形成やスージグヮー等の保全と生活道路の整備をはじめとした住宅環境の改善の両立が課題である。

公共交通については、地域の北側にゆいレール駅が2箇所あり、バスについては、一部区間でバスレーンが導入され、中心市街地に向かう路線が充実している。

戦略の 方針

地域と連携し、交通の面からまちの魅力を支えるための施策を戦略的に展開していく。 龍潭通りにおける快適な歩行空間・自転車走行空間の創出と、スージグヮーの魅力を活か した回遊性・利便性が高まる周遊ネットワークを整備する。

これらの実現に向け、一方通行の導入やフリンジパーキング等の整備、面的速度規制やゾーン内への自動車交通の抑制など、段階的な自動車交通の抑制を図る。また、龍潭通りにおいては安全安心で快適な歩行者・自転車通行空間を創出し、那覇インターアクセス道路や他の幹線道路へ龍潭通りの通過交通を誘導する。

また、コミュニティバスやシャトルバス等の公共交通を充実させ、多様な移動手段を選択できる環境を整える。

- 1)②かしこいクルマの使い方の推進
 - 020 ロードプライシングの導入や完全規制等の検討
- 2) ①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 024 フィーダーとなる移動手段の提供(コミュニティバスやデマンド交通による運行)
- 2) ③まちづくりへ寄与する公共交通の実現
 - 038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- 3) ②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大
 - 055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進
- 7) ②自転車と公共交通機関などとの結節 (繋ぐ)
 - 046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実
- 7) ③自転車利用の促進(活かす)
 - 047 自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実

- 8) ②徒歩による移動の促進
 - 050 誰もが歩きたくなる"ウォーカブル"な道路空間の創出(沿道修景「木や花の植栽」、「オー プンカフェ等」)
- 9) ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備



5) 真和志地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

公共交通の利便性の向上や新しい公共交通システムの導入を推進するとともに、歩行者・自転車の利用環境の整備を進めます。識名公園や漫湖公園などの貴重な緑や水辺、花木など、自然環境の保全と活用により、憩いとうるおいの空間形成を図ります。また、識名園の歴史を核とした歴史・文化遺産を活かしたまちづくりを進めます。新しい公共交通と連携した身近な生活サービス施設が集積・充実する地域拠点の形成を図り、魅力的な沿道の土地利用を推進することにより、中心拠点から連続する快適で緑豊かな住宅地の形成を進めます。

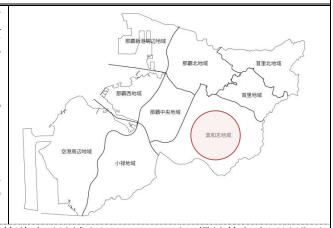
①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の東部に位置し、多くの県営・市営住宅等の集合住宅があり、図書館等の文化施設、大学等の教育機関が集積している。また、世界遺産の識名園がある。

地 域 の 特性

識名や繁多川の起伏にとんだ地形と 斜面に残る緑地、安里川と国場川の2つ の水系の豊かな自然環境が残されてい る。

地域の西側は、戦後、基盤未整備のままで市街化が進行した密集住宅地が形成され、地域全体として都市基盤の整備が遅れている。



交 通 の 特性

国道 330 号・329 号、環状 2 号線の幹線道路が地域を囲んでいるが、慢性的な交通渋滞が生じており、那覇インターアクセス道路や真地久茂地線などの幹線道路の整備が求められている。

大学等の教育機関が集積していることから、通学目的の交通が多い。

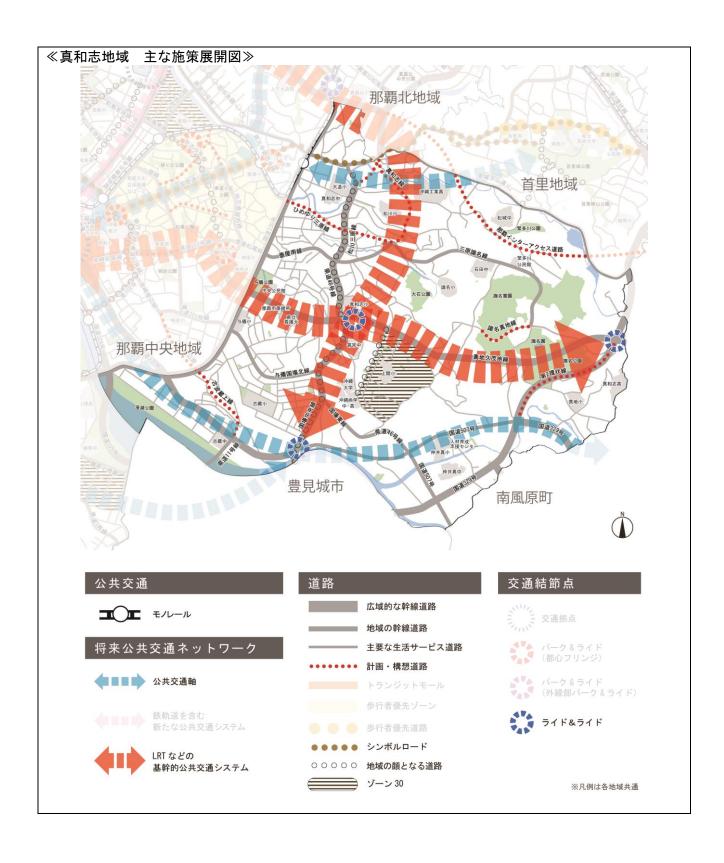
都市基盤が未整備で狭隘道路が多い密集市街地では、安全に配慮した道路整備が求められている。

戦 略 の 方針 中心市街地へ向かう通勤・私事交通が多いが、公共交通でのアクセスが不便な地域である。 LRT などの基幹的公共交通の導入を核とした歩行環境や公共交通・自転車利用環境を整備するとともに、公共交通不便地域での公共交通利用環境を改善する。LRT などの基幹的公共交通の東西軸及び南北軸が交差する寄宮地域においては、交通結節点としての機能整備を図る。

広域幹線道路の整備による地区内の道路空間の再配分を行う。

地域内幹線道路や補助幹線道路の整備を促進し、住区形成による生活利便性の向上や生活道路における安全で快適な歩行者空間を確保する。

- 2) ①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 022 LRT などの基幹的公共交通の導入
 - 023 路線バスネットワークの再編
 - 024 フィーダーとなる移動手段の提供(コミュニティバスやデマンド交通による運行)
- 2) ③まちづくりへ寄与する公共交通の実現
 - 038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- 3) ①誰にでも利用しやすい環境整備
 - 026 主要なバス停留所への発着案内板の設置
- 7) ①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)
 - 045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進
- 8) ①歩きたくなる"ウォーカブル"な空間の整備
 - 048 誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成
- 9)②まちづくりと連動した道路整備
 - 051 新たな公共交通システム(基幹バス等)に伴う国道329号(国道507号)の空間再配分
 - 060 補助幹線道路の整備(真和志中央線、真和志線、ひめゆり三原線、ひめゆり三原線の延伸道路)



6) 那覇中央地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

多様な都市機能が集積する複合的な土地利用を図り、中心拠点としての機能強化を進めるとともに、様々な移動手段の利用環境の向上・充実や快適な歩行空間の創出を図ることで、歩きたくなるまちづくりを推進します。また、利便性の高い居心地の良いエリアづくりとあわせた住宅の中高層化の誘導により、快適な都市型住宅の形成とまちなか居住を進めます。国際通りからマチグヮーへと広がる沖縄独特の雰囲気を活かした回遊性のある観光・商業地の形成を進め、「出会い」「ふれあい」「にぎわい」のあるまちの形成を進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の中央部に位置し、松尾・牧志周辺 の商業地域と久茂地・泉崎一体の業務地 域が本県の中心的な役割を担っている。

地域の中央を貫く国際通りは沖縄県 のシンボル的な商業・観光の拠点となっ ている。

地 域 の 特性

戦災復興土地区画整理事業により基盤整備がなされた地区もあるが、国際通りの背後地の樋川、松尾、牧志などでは、基盤整備がなされないままに、街ができ、商業施設と住居が混在した密集市街地が形成されており、人口密度が高いものの、人口減少も顕著な地域である。



観光客は依然として多いものの、地元の来訪者が減っており、「地元客と観光客で賑わう商業の活性化」、「快適さと利便性の高い生活環境づくり」「人にも地球にも優しい回遊性の高いまちの形成」が求められている。

交 通 の 特性

県内の路線バスが一極集中する那覇バスターミナルが存在している。国際通りでは、市内線および市外線が大量に運行しているものの、複雑な運行形態のため利用者にとってわかりづらくなっている。

ゆいレールを含め公共交通の利用環境は最も良い地域であるが、市内および市外からの 交通が集中するとともに、観光交通も多い地域であることから、市内で最も渋滞が深刻な 地域である。

国際通りを軸とする中心市街地では交通渋滞による排気ガスなどの環境悪化や歩道の無い道路が多いことなど、歩きづらい環境にあるが、2007(平成19)年度から毎週日曜日に国際通りトランジットモールが実施されている。

「中心市街地活性化基本計画」を踏まえ、交通の面からまちの活性化(魅力向上)を支えるための施策を戦略的に展開していく。

また、当地域は一部がバリアフリー基本構想において重点整備地区に設定されている。 歩行者優先ゾーンを設け、自動車交通の抑制と徒歩・自転車・公共交通での移動を促し、 地元客や観光客が快適に歩ける歩行空間を確保する。

戦略の 方針

LRT などの基幹的公共交通の導入と併せ、中心市街地の活性化に向けた国際通りトランジットモールの拡充や地域の活動を支えるための生活道路の整備等、まちづくりと連動した交通環境整備を行うことにより、那覇市のシンボルとなる"人中心の賑わいあるまちづくり"を実現する。

広域的な公共交通となる新たな公共交通システムの導入を促進する。

- 1)②かしこいクルマの使い方の推進
 - 020 ロードプライシングの導入や完全規制等の検討
- 2) ①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 022 LRT などの基幹的公共交通の導入
- 5) ①誰にでも利用しやすい環境整備
 - 036 タクシー乗り場の適正配置
- 6) ①利便性の向上
 - 053 道路空間を活用した駐輪場の整備

- 7) ①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)
 - 045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進
- 7) ②自転車と公共交通機関などとの結節 (繋ぐ)
 - 046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実
- 7) ③自転車利用の促進(活かす)
 - 047 自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実
- 8) ③中心市街地における居心地が良く歩きたくなる"ウォーカブル"な空間の創出
 - 017 フリンジパーキングの整備・活用
 - 019 国際通りトランジットモールの拡充
 - 061 国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備
- 9) ②まちづくりと連動した道路整備
 - 062 地域の活動を支える生活道路の整備

≪那覇中央地域 主な施策展開図≫





7) 那覇西地域

<u>~地域の</u>将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

うみそら公園や波の上ビーチ、離島・観光航路や大型旅客船バースなどの特徴的な海辺の空間と機能を活かした、憩いと交流のまちづくりを推進します。海浜部までの快適で魅力的な歩行空間の創出や公共交通の利便性の向上を図り、中心部に隣接する立地条件を活かした多彩な都市機能が集積・充実する都市型リゾート地区の形成を推進します。また、海に親しめる安全安心でゆとりある住宅地の形成を図ります。かつての港町の歴史を今に伝える地域の歴史・文化遺産を活かした、潮騒が聞こえ・歴史が薫るまちづくりを進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

地 域 の 特性

市の西部に位置し、ホテルや旅客船 バース、人工海浜、海浜緑地等が集積 する都市型リゾート拠点であるととも に、港湾機能を有している地域である。 また、市内で唯一市街地と海浜が接す る地域となっている。

海浜部の埋め立てにより平坦な地形 となっており、区画整理事業によって 基盤整備がなされ、住宅・商業・飲食店 が混在している地域である。



交 通 の 特性

当地域では、幹線道路である国道 58 号が地域の東部を縁取っており、周辺市町村から那覇市へ向かう交通が集中している。また、幹線道路から地域内の区画道路等への通過交通が多い。

広域的な骨格となる道路があり、市内でも貴重な都市型リゾート拠点が形成されているが、海浜部をカバーする公共交通が確保されておらず、市中心部と海浜部との間の交通機関でのアクセスも十分ではない。

また、若狭クルーズバースが供用され、多くの外国人観光客を迎えるゲートとなっているが、滞在期間中の二次交通の確保が課題となっている。

住宅地内においては、さらなる環境整備に向けて、歩道の確保や緑化等が求められている。

戦略の 方針

ウォーターフロントを活かした西海岸道路(那覇北道路)の整備と、海浜部への快適な アクセス道路や公共交通を整備する。

また、それらと連動して安全・安心で快適な歩行環境・自転車利用環境の整備を行う。

- 2) ②観光都市の暮らしを支える新たな交通サービスの創出
 - 056 那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討
- 9) ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - 059 幹線道路・環状道路の整備促進(沖縄西海岸道路(那覇北道路))



8) 小禄地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

モノレール駅を中心とした公共交通の利便性の向上や歩行者・自転車の利用環境の整備を図り、生活サービス施設の集積・充実した地域拠点の形成を進めます。スポーツやイベントが開催される奥武山公園や身近な緑やレクリエーションの拠点である公園は、憩いや安らぎの空間としての利用環境の向上を促進します。また、中心部・空港・南部地域へ近接している立地の特性を活かした利便性の高い住宅地づくりを進め、良好な景観の形成や緑化の推進などによる、成熟したうるおいと憩いの住環境の形成を進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の南西部に位置し、中心市街地と 空港に近い好立地条件にあることか ら、商業・業務が集積する拠点であり、 国道・県道の沿道やモノレール駅を中 心として商業施設が集積している。

地 域 の 特性

古くからの集落と個別開発の住宅地、そして区画整理事業による住宅地が混在する地域である。また、奥武山球場、沖縄県立武道館等のスポーツ施設が集積しており、自転車モデル地区にも指定されている。

地形は、殆どが台地となっており、斜面緑地に縁どられている。



交 通 の 特性

地域拠点の1つであり、商業・業務機能や人口が集中している住宅地でもあることから、 大量の交通が発生・集中する地域である。また、高等学校等へ通う通学目的の交通も集中 している。

住宅地については、古くからの集落において狭隘道路が多く、また、主要な生活道路についても幅員が狭く、歩行者の安全確保が求められている。

公共交通については、地域の中央を走るゆいレールの駅が3箇所あり、路線バスも概ね確保されているが、地域の南側には公共交通の利用が不便な地域が残されている。

戦略の 方針

ゆいレール駅を中心に、"人中心のまち"へ向けて歩行環境や公共交通・自転車利用環境を整備するとともに、それらの整備と連動したまちづくりを実現する。また、住宅地内における歩行環境・自転車利用環境等の整備により、安心・安全・快適な交通環境を創出する。

- 2) ①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
 - 024 フィーダーとなる移動手段の提供(コミュニティバスやデマンド交通による運行)
- 2) ③まちづくりへ寄与する公共交通の実現
 - 038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- 7) ①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)
 - 045 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進
- 7) ②自転車と公共交通機関などとの結節 (繋ぐ)
 - 046 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実



9) 那覇空港周辺地域

≪地域の将来像(那覇市都市計画マスタープランより)≫

空港、港湾地区と隣接する地域の特性を活かし、物流・流通機能の強化や商業・観光・情報機能の 集積する地区の形成を促進します。また、本市・沖縄県の空の玄関口として、魅力的なゲート空間の 形成や南国を感じる植栽などによる景観形成を進めます。

①まち及び交通に関する特徴と戦略の方針

市の西部に位置し、那覇空港や沖縄 自由貿易地域那覇地区(フリートレー ドゾーン)、自衛隊基地、那覇軍港等の 施設を有している。

地域の 特性

空港や港湾地区と隣接する立地特性から、物流・流通・商業等の機能が集積する、物流と交流の拠点であるとともに、沖縄県の空の玄関口となっている。 空港以外の地域は緩やかな起伏のある地形となっており、空港の緩衝緑地としての役割も果たしている。



交 通 の 特性

空港周辺地域から市街地への道路交通アクセスについては、国道 332 号および県道 231 号のみとなっており、円滑な移動の確保が求められている。

公共交通は、ゆいレールが空港まで接続され、路線バスは空港と市中心部および周辺市町村とを結ぶ路線が確保されており、さらなる利便性の向上が求められる。

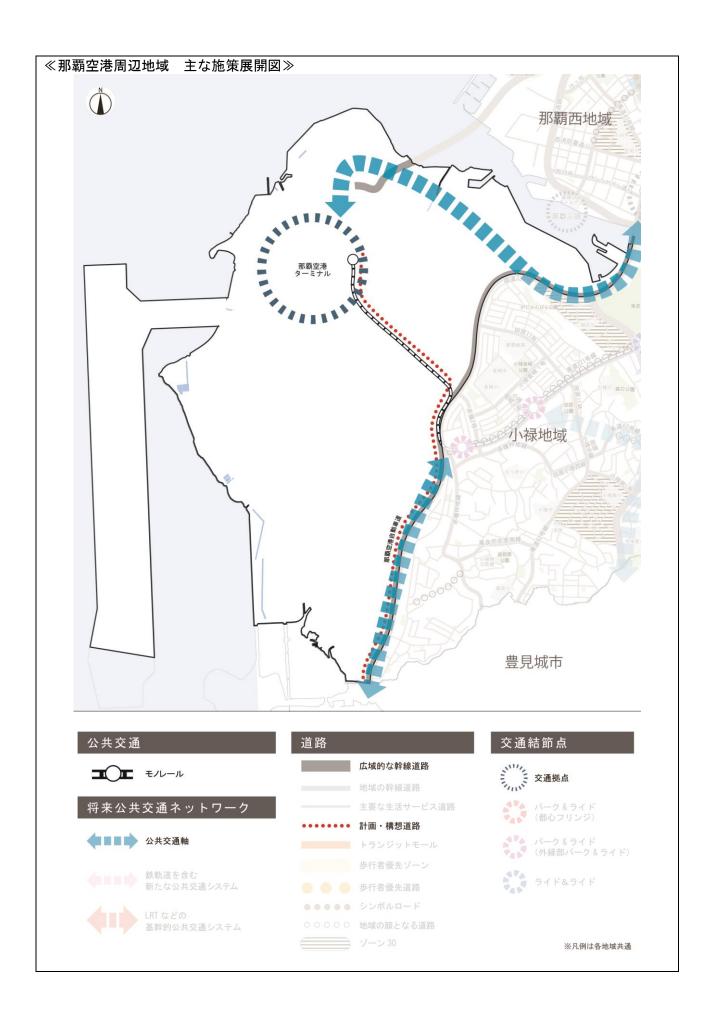
戦略の 方針

沖縄県の空の玄関口としてふさわしいアクセス性の確保に向けて、空港周辺の交通の中心となる道路の整備と、ゆいレール等の公共交通の利便性を向上させるための交通結節点の整備を行う。

②主要施策

9) ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備

059 幹線道路・環状道路の整備促進(小禄道路)



(7) 第二期総合交通戦略における評価指標の設定

第二期総合交通戦略の着実な推進については、前述した施策パッケージによる取り組みを 進めることで、各ステージの目標である「人中心のまちづくりへの転換」と「誰もが移動し やすいまちの実現」の達成を目指す。

これらの達成度を計るための評価指標として、下表に示す項目を設定し、施策の達成状況を定期的にチェックしながら、適正に評価・検証・見直しを図っていく。

施策パッケージ	評価指標とする戦略の施策 〇:第一期計画から引き続き実施 ■:第二期計画で新たに位置づけ	評価指標の目標値等 ステージ③〜④ (R3年度〜R12年度)
(1) 交通に対する意	■啓発活動の継続・拡充によるスマ ートムーブの推進	啓発イベントの実施 年1回
識改革	○小中学校における交通まちづくり をテーマとした啓発活動	小学校 36 校 中学校 17 校
(2)LRT などの基幹	■LRT などの基幹的公共交通の導入	許認可等法定手続き・設計
的公共交通の導入	○交通結節点の整備(旭橋、上之屋、おもろまち、寄宮、 真玉橋、真地)	6 箇所
(3)バス利用環境の向上・充実	○快適なバス停留所上屋の整備	整備率 100% (31 箇所)
(4)モノレール利用環境の向上・充実	■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)	久茂地9号 (0.4km) 城東城北線 (0.4km)
(5) タクシー利用環境の向上・充実	○タクシー乗り場の適正な設置	要望に応じて検討・整備
(6) 自動二輪車利用 環境の向上・充実	○自動二輪車駐輪場の確保	約 920 台
(7) 自転車利用環境 の向上・充実	■自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備	15. 3 k m
(8) 徒歩による移動環境の向上・充実		
(9) 体系的な道路網 の整備	○補助幹線道路の整備	石嶺線 (1.6 km) 真和志線 (0.5km) 城東城北線 (0.4km) 一銀線 (0.3km) 古波蔵上線 (0.4km)

(8) 今後の展開について

本市が目指す将来像の実現に向けて、第二期総合交通戦略を着実に推進していくためには、 施策の効果を把握し、適正に評価することが必要であり、以下のような視点に基づき計画を 推進する。

1) 役割分担と関係者の連携・協働

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

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

≪役割分担≫

- ※各施策を推進する上での関係機関を表記
- ※基本的には那覇市はすべての施策に関わる

	16-66		役割分担				
項目	施策 番号			国∙県	交通 管理者	交通 事業者	市民·各 種団体 等
	①クノ	レマに頼り過ぎない暮らしの推進					
	001	啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進 (0	0	0	0
	002	公共交通ハンドブックの活用や出前講座等による公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進	0	0		0	0
	003	暮らしを支える交通に関するシンポジウム等の実施	0	0			0
1)	004	時差出勤やフレックスタイム等の実施による移動時間の 分散		0	0	0	0
	005	5 小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動					
交	②かl	こいクルマの使い方の推進			_		
通に	006	相乗り通勤・通学の推進	0	0	0		0
対する	007	パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進	0	0		0	0
る意	800	自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動	0	0	0	0	0
識改	009	自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動	0	0	0	0	0
革	010	カーシェアリングの推進	0	0			0
	020	ロードプライシングの導入や完全規制等の検討	0	0	0		
	③環境に配慮したクルマの使い方の推進						
	011	エコカーの導入	0	0		0	0
	018	エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	0	0			0

選手 施表 施策/ハケージ 那高市 田県 交通 交通 交通 大連 大連 大連 大連 大連 大連 大連 大	- 施策		15 ft 0 1 35		•	役割分担	<u> </u>	
1	項目				国∙県			
2) 023 路線バスネットワークの再編		①「誰	もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク			I		
1 日		022	LRTなどの基幹的公共交通の導入	0	0	0	0	0
1024	2)	023	路線バスネットワークの再編	0	0		0	
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	_	024		0	0		0	***************************************
	Т	039	協議会等による定期的な意見交換の実施	0	0	0	0	0
## 100	など	2観:	光都市の暮らしを支える新たな交通サービスの創出					
050 別新社を中中心部を指ふが動子技の検討	の 基	040	誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供	0	0		0	
10 観光日的 気がしたが入連行の検討	的	056	那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討	0	0		0	
038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	共	057	観光目的に対応したバス運行の検討	0	0		0	
038 交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	交通	③ま <i>*</i>	5づくりへ寄与する公共交通の実現					
058 おでかけ支援策の充実	の	038	交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上	0	0			0
041 広域を担うバス路線の維持に向けた連携		058		0	0			
042 周辺自治体との意見交換等の実施		④広 ±	或的な公共交通ネットワークの連携					
①誰にでも利用しやすい環境整備 012 違法駐車の排除 025 誰もが快適なバス停留所上屋の整備 026 主要なバス停留所への発着案内板の設置 027 誰もがわかりやすいバス網の構築 028 バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応 (停留所のパリアフリー化、ノンステップバスの導入) 029 バス専用・優先レーン等走行環境の改善 (バスレーンの継続、PTPSの導入) ©30 集務員等の交通モラル・マナーの向上と心のパリアフ リーに関する啓発及び社員研修の実施 043 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 044 沈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 045 離もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービス のの充実 ②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大 031 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) 055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促 道 ③人や環境に配慮した施策 013 アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の 推進		041	広域を担うバス路線の維持に向けた連携	0	0		0	
012 違法駐車の排除		042	周辺自治体との意見交換等の実施	0	0		0	
025 誰もが快適なバス停留所上屋の整備		①誰(こでも利用しやすい環境整備			_		
026 主要なバス停留所への発着案内板の設置		012	違法駐車の排除	0	0	0		
027 誰もがわかりやすいバス網の構築		025	誰もが快適なバス停留所上屋の整備	0	0		0	
028		026	主要なバス停留所への発着案内板の設置	0	0		0	
バスカーの28 (停留所のバリアフリー化、ノンステップバスの導入) 029 バス専用・優先レーン等走行環境の改善 (バスレーンの継続、PTPSの導入) 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	3)	027	誰もがわかりやすいバス網の構築	0	0		0	
1029		028		0	0		0	
では、	利	029		0	0	0	0	
向上・方元実 043 に資する情報発信 O O O O O O O O O O O O O O O O O O O	環 境	030	乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフ	0			0	0
・	向	043		0	0		0	0
実 (2)アクセス環境の改善による利用圏域の拡大 031 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) 055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進 ③人や環境に配慮した施策 013 アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	•	044		0	0		0	
031 (バリアフリー、緑陰形成等) 0 0 055 観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進 0 0 ③人や環境に配慮した施策 0 0 013		②ア!	フセス環境の改善による利用圏域の拡大					
3 進 0 0 0 0 0 0 0 0		031	(バリアフリー、緑陰形成等)	0	0			
013 アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の 0 0		055		0	0			
013 推進		③人				***************************************		
032 電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入 〇 〇		013		0			0	
		032	電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入	0	0		0	

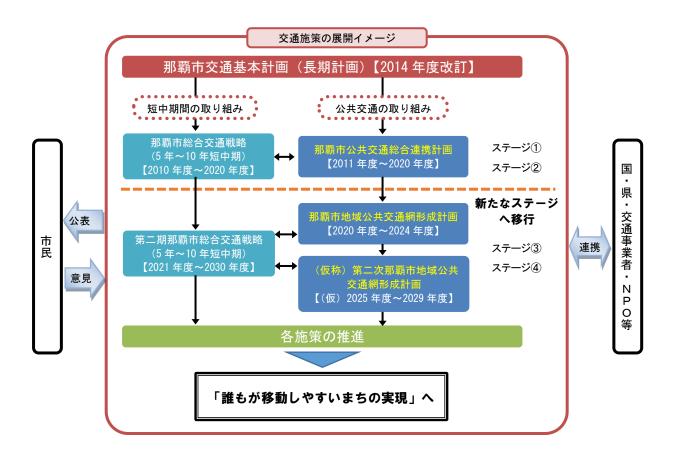
				1	役割分担				
項目	施策 番号	施策パッケージ	那覇市	国•県	交通 管理者	交通 事業者	市民·各 種団体 等		
	①誰(こでも利用しやすい環境整備							
4)	034	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び 乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフ リーに関する啓発及び社員研修の実施				0	0		
のモクレ	044	誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービス の充実	0	0		0	0		
: 1	②アク	7セス環境の改善による利用圏域の拡大							
充ル 実利 用	033	駅までのアクセス道路の整備・改善(バリアフリー・緑陰 形成等)	0	0					
環	③乗	客数の増加に対応するための輸送力増強							
境	035	モノレール車両の3両編成化	0	0		0			
5)	①誰(こでも利用しやすい環境整備							
タ	036	タクシー乗り場の適正配置	0	0	0	0	0		
向上・	I	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び 乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフ リーに関する啓発及び社員研修の実施				0	0		
充利	②人	や環境に配慮した施策							
実用環境	014	電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入				0			
Ø.	018	エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	0			0	0		
6)	①利(更性の向上							
自動	052	自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の促進	0				0		
上輪	053	道路空間を活用した駐輪場の整備	0	0	0	***************************************	0		
充型	054	公共・民間施設等における駐車場の整備・確保	0	0			0		
実用	②意:	哉啓発 	***************************************	***********************					
環境	012	違法駐車の排除	0	•••••	0		0		
の 向	015	電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入	0				0		
7)	①安/	心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)	.		.				
自	045	歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の 整備の推進	0	0	0				
占転	2自	転車と公共交通機関などとの結節(繋ぐ)							
上利	046	交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境 の充実	0	0			0		
一,用	3自	転車利用の促進(活かす) -	-		-		······		
光環境の	047	自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実	0	0	0		0		
	4自	転車利用のルール遵守・マナー向上(守る)							
	016	ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバー のモラル向上	0		0	0	0		

				1	役割分担	1			
項目	施策 番号			国∙県	交通 管理者	交通 事業者	市民·各 種団体 等		
8)	①歩	きたくなる"ウォーカブル"な空間の整備			_				
ŕ	048	048 誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成		0			0		
徒步	②徒:	歩による移動の促進							
向に	049	日傘積極的利用の推進	0			0	0		
上る。	050	誰もが歩きたくなる"ウォーカブル"な道路空間の創出 (沿道修景「木や花の植栽」、「オープンカフェ等」)	0	0	0		0		
二動	③中/	心市街地における居心地が良く歩きたくなる"ウォーカブル"	な空間の	D創出					
境	017	フリンジパーキングの整備・活用	0	0			0		
の	019	国際通りトランジットモールの拡充	0	0	0	0	0		
	061	国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備	0	0					
9)	①渋	帯緩和や通過交通を排除するための道路整備							
9)	059	幹線道路・環状道路の整備促進(沖縄西海岸道路(小禄 道路、那覇北道路)、那覇インターアクセス道路等)	0	0					
体系	063	市内ボトルネック交差点の改良整備	0	0					
的な	②まちづくりと連携した道路整備								
道路	051	新たな公共交通システム(基幹バス等)に伴う国道329号 (国道507号)の空間再配分	0	0	0				
網の	060	補助幹線道路の整備(真和志線、城東城北線等)	0	0					
整備	062	地域の活動を支える生活道路の整備	0	0					
	3円	骨な交通の処理	F		-		400000000000000000000000000000000000000		
	021	道路案内標識等の情報提供・サービスの充実	0	0	0				

2) 効率的な執行

総合交通戦略による取り組みのより高い効果を上げるため、既存ストックを有効活用するとともに、選択と集中による重点的な投資を行うことにより、効率的に施策を推進する。その中でも、「LRT などの基幹的公共交通」「モノレール」「バス」「タクシー」などの公共交通については、交通基本計画の理念や方針のもと、「那覇市地域公共交通網形成計画」に基づく将来交通ネットワークの構築に向けて取り組む。

特に、「LRT などの基幹的公共交通」については、導入に伴う「路線バスネットワークの再編」や「フィーダーとなる移動手段の提供」、MaaS の導入検討を含む「誰もがわかりやすい地域公共交通の案内等の提供」など、他の公共交通に波及する多様な施策が位置づけられているため、「那覇市地域公共交通網形成計画」における将来交通ネットワークの考え方を踏まえ、公共交通全体の利便性・快適性向上のため取り組む。



3) モニタリング体制(PDCAサイクル)による評価・検証・見直し

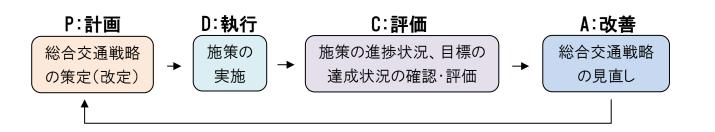
「那覇市交通基本計画」との整合を図るために、計画期間である 10 年間を 5 年ごとの 2 ステージに区切り、各ステージの目標である「人中心のまちづくりへの転換」、「誰もが移動しやすいまちの実現」の達成に向けて段階的に施策を展開していく。

なお、市民の視点に立った目的・成果志向型の施策推進、わかりやすく透明性の高い交通政策の運営・管理の推進に向けて、また、社会情勢や沖縄県・中南部都市圏・近隣市町村等の広域的な交通の状況変化に適応していくために、「那覇市都市交通協議会」において、P(Plan:計画)、D(Do:執行)、C(Check:評価)、A(Action:改善)の一連のモニタリング体制で戦略の管理・運営および随時、評価・検証を行うものとし、必要に応じて計画内容の見直しを図っていく。

また、第二期総合交通戦略に位置づけられている施策以外にも、定期的に開催される「那覇市都市交通協議会」における協議・検討の中で、将来像を実現する上で実施の必要性が確認された施策についても取り組んでいくこととする。

≪モニタリング体制(PDCA サイクル)≫ •交诵事業者 ·交通管理者 ·市民·各種団体等 ·那覇市都市交通協議会 (企業、交通に関する団体等) •那覇市 日標電前 ·那覇市、国、県 Action 改善 Check 評価 PDCA Plan 計画 ·交通事業者 Do ·交通管理者 •那覇市都市交通協議会 執行 ·市民·各種団体 等 •那覇市 (企業、交通に関する団体等) ·那覇市、国、県

図 4-1 モニタリング体制 (PDCA サイクル) のイメージ



参考資料:用語集

LRT

Light Rail Transit の略で、低床式車両(LRV)の活用や車両と高さを合わせた停留所により乗降が容易であり、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車のこと。

MaaS

Mobility as a Service の略で、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営 主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとし てとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念である。利用者はスマートフォンのアプリを用い て、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

PTPS(公共車両優先システム)

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

スマートムーブ (smart move)

2014(平成 26)年より環境省が実施している地球温暖化対策の取り組みの一つ。"「移動」を「エコ」に。" をテーマに、エコで賢い移動手段を選択し、CO₂ 排出量のより少ない「移動」を推奨するキャンペーン。 〈スマートムーブが推奨する5つの取り組み〉

①公共交通機関の利用 ②自転車、徒歩での移動の推奨 ③自動車の利用を工夫 ④長距離移動の工夫 ⑤移動・交通における二酸化炭素削減の取り組みに参加

TDM(交通需要マネジメント)

自動車利用者の交通行動の時間、経路、手段、利用の仕方、発生源の調整等の変更を促すことにより、 都市又は地域レベルでの道路交通混雑の緩和を図る手法。

代表的なTDMとして、混雑時間帯を避けて出勤する「時差出勤・フレックスタイム」や多くの人を一度に運ぶことができる「公共交通機関の利用」、自動車と公共交通機関を併せて利用する「パーク&ライド」などがある。

カーシェアリング

1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態で、当初は仲間同士等で自然発生的に行われていたものが、組織的に運営されるようになったもの。相乗りとは異なり、複数の会員が時間を変えて1台の自動車を利用する。

自動車保有に伴う費用負担や手間を軽減するだけでなく、自動車による環境負荷を低減する等の効果が あることが報告されている。(公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団)

カーフリーデー

都心部において1日マイカーを使わない地区を創り出し、市民一人ひとりが車のない都市環境を体験し その変化を実感するための取り組み。

サイクル&ライド

駅や停留所まで自転車でアクセスし、近接した駐輪場に駐輪し、公共交通に乗り換えて移動すること。

シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムで、特にコミュニティサイクルは多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段のこと。(一般社団法人 日本シェアサイクル協会)

トランジットモール

中心市街地やメインストリートなどの商店街を、歩行空間(モール)として整備するとともに、バスや 路面電車などの公共交通(トランジット)だけを通行させ、モール内や外部空間とモールを結ぶ安全で 快適な移動手段として活用する。

パーク&ライド(外縁部パーク&ライド)

中心市街地に集中する市外からの流入交通の抑制を目的に、外縁部でクルマから公共交通へ乗り換えさせるための拠点(1次フリンジ(外縁部駐車場))。

パーク&ライド(都心フリンジ)

外縁部パーク&ライドで抑制した流入交通を、中心市街地の直近でさらに抑制するための拠点(2次フリンジ(外縁部駐車場))。

バスロケーションシステム

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

フィーダー交通

LRT やモノレール、路線バスなどの幹線交通を担う公共交通機関や交通結節点までのアクセスを担う支線(フィーダー)交通のこと。

フレックスタイム

始業・終業の時刻を労働者自身が決定できる制度。

ライド&ライド

交通基本計画と連携計画では、異なる公共交通間を乗り継いで移動することを意味して使用している。

ロードプライシング

渋滞対策のために一定範囲に限り道路を有料化する施策。

参考資料:那覇市都市交通協議会規約

(名称)

第1条 本会は那覇市都市交通協議会(以下「協議会」という)と称する。

(目的)

第2条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の作成に関する協議、網形成計画の実施に係る連絡調整、及び、那覇市交通基本計画に位置付けられた施策の推進のために設置する。

(事務所)

第3条 協議会の事務所は、沖縄県那覇市泉崎1丁目1番1号に置く。

(業務)

- 第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。
 - (1)網形成計画の作成及び変更の協議に関すること。
 - (2)網形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - (3)網形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
 - (4) 那覇市交通基本計画に位置付けられた施策の推進に関すること。
 - (5) 前4号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な業務。

(組織)

第5条 協議会は別表1に掲げる委員をもって組織する。

(委員の任期)

- 第6条 委員の任期は2年とし、再任は妨げない。ただし、役職により協議会の委員となっている委員 がその役職を退いた場合は、委員の職を辞任したものとみなす。
 - 2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(協議会)

- 第7条 協議会には会長、座長及び副座長を置く。
 - 2 会長は那覇市都市みらい部担当副市長とし、協議会を代表する。
 - 3 会長は会務を統括し、協議会の会議(以下「会議」という。)を招集する。
 - 4 座長及び副座長は委員の互選によって選出し、座長は会議の進行取りまとめを行う。
 - 5 座長に事故がある時は、副座長がその職務を代行する。
 - 6 所用により会議に出席することができない委員は代理の者を出席させることができる。 ただし、学識経験者の委員にあっては代理の者を出席させることができない。
 - 7 座長が必要と認めるときには委員以外の者に会議への出席を求めることができる。
 - 8 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。なお、会長が認めた場合には、会議を書面により開催することができるものとする。
 - 9 会議の議決方法は出席した委員による全会一致を原則とする。前項の書面による開催をする場合には議決権行使に関する書面の提出により表決を行い、全会一致を原則とする。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

- 第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、協議会に幹事会を置き、その構成 は別表2のとおりとする。
 - 2 幹事会には幹事長及び副幹事長を置き、幹事長に那覇市都市みらい部長、副幹事長に那覇市まちなみ共創部長をもって充てる。
 - 3 幹事長は、幹事会を招集し、会務を統括する。
 - 4 幹事長に事故がある時は、副幹事長がその職務を代行する。
 - 5 所用により幹事会に出席することができない幹事は、代理の者を出席させることができる。
 - 6 幹事長が必要と認めるときには、幹事以外の者に幹事会への出席を求めることができる。
 - 7 第7条第8項及び第9項の規定は幹事長が認めた場合、幹事会において準用する。

(事務局)

- 第10条 協議会の事務局は、那覇市都市みらい部都市計画課に置く。
 - 2 事務局は、協議会の運営に必要な事務を行う。
 - 3 事務局は、必要に応じて、関係者を招集した会議を開催することができる。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に関する経費は、国の補助金及びその他収入をもって充てる。

(監査)

- 第12条 協議会に監査委員を2名置く。
 - 2 協議会の出納の監査は、会長が指名する委員が行う。
 - 3 監査委員は協議会の会計を監査し、その結果を協議会に報告する。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は会長が別に定める。

(協議会解散の場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長がこれを決算する。

(雑則)

第15条 この規約に定める他、協議会の運営に必要な事項は協議会で定める。

附則 この規約は平成22年3月24日から施行する。

附則 この規約は平成22年10月8日から施行する。

附則 この規約は平成25年8月23日から施行する。

附則 この規約は平成28年11月25日から施行する。

附則 この規約は平成30年4月1日から施行する。

附則 この規約は令和3年1月20日から施行する。

別表 1 那覇市都市交通協議会 委員名簿

区分	所 属	職名	氏 名
学識経験者	学校法人 中央大学	教授	原田 昇 (座長)
	学校法人 沖縄大学	教授	小野 啓子
地域団体・通り会など	那覇市国際通り商店街 振興組合連合会	理事長	真喜屋 稔
	特定非営利法人 エンパワメント沖縄	理事長	高嶺 豊
市民代表	那覇市自治会長会 連合会	会長	上原 幸吉
公共交通事業者	(株)琉球バス交通	代表取締役社長	小川 吾吉
	沖縄バス(株)	代表取締役社長	中山 良邦
	那覇バス(株)	取締役副社長	鹿毛 建造
	東陽バス(株)	代表取締役社長	新入 勝行
	沖縄都市モノレール(株)	代表取締役社長	美里 義雅
交通に関する	(一社)沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春
団体	(一社)沖縄県ハイヤー・ タクシー協会	会長	東江 一成
	(一社)日本二輪車普及安 全協会沖縄県二普協	会長	比嘉 勉
交通管理者	沖縄県	那覇警察署長	宮城 正明
行政関係者	内閣府沖縄総合事務局	開発建設部長	中島 洋
		運輸部長	米山 茂
	沖縄県	企画部長	宮城 力
		土木建築部長	上原 国定
	那覇市	都市みらい部担当副市長	久高 將光
		(会長)	(2020(令和2)年12
			月16日まで)
			知念 覚
			(2020(令和2)年12
			月17日以降)

別表 2 那覇市都市交通協議会 幹事名簿

区 分	所 属	職名	氏 名
公共交通事業者	(株)琉球バス交通	常務取締役	大城 逸雄
	沖縄バス(株)	取締役業務部長	大城 晃
	那覇バス(株)	業務部長	大城 幸和
	東陽バス(株)	常務取締役	普久原 朝啓
	沖縄都市モノレール(株)	常務取締役	仲村 守
交通に関する	(一社)沖縄県バス協会	事務局次長	高江洲 誠
団体	(一社)沖縄県ハイヤー・	事務局長	津波古修
	タクシー協会	李 伤问文	年 仮白 修
	(一社)日本二輪車普及安	事務局長	金城 要
	全協会沖縄県二普協	学 伤风区	並纵一安
交通管理者	沖縄県	那覇警察署 地域交通官	平良 太一
行政関係者	内閣府沖縄総合事務局	建設産業・地方整備課長	大城 譲
	開発建設部	道路建設課長	真栄里 和也
		道路管理課長	上原 啓文
	内閣府沖縄総合事務局	企画室長	齋藤 洋一郎
	運輸部	陸上交通課長	小谷 和史
	沖縄県 企画部	交通政策課長	金城 康司
	沖縄県 土木建築部	都市計画・モノレール課長	仲嶺 智
		道路街路課長	前川 智宏
		道路管理課長	上原 智泰
	那覇市	経済観光部長	名嘉元 裕
		まちなみ共創部長	城間 悟
		都市みらい部長 (幹事長)	金城 康也

参考資料:策定の経緯

年	月	日	那覇市都市交通協議会	第二期那覇市総合交通戦略 策定委員会(庁内委員会)	市民
2020 (R2)			第二期 那覇市総合交通	1 1戦略(素案)について	
	10	8		第1回 幹事会	
		15		第1回 委員会	
		20	第 17 回 幹事会 (WEB 併用)		
		26	第 15 回 協議会 (WEB 併用)		
	11 ~	13			第二期 那覇市 総合交通戦略 (素案) 【概要版】
	12	14			市民意見の募集
	12	21	第二期 那覇市総合交流	通戦略(案)について 第2回 委員会(書面決議)	
2021 (R3)			第二期 那覇市総合交流		
	1	18 20	第 18 回 幹事会(書面決議) 第 16 回 協議会(WEB 併用)		

第二期 那覇市総合交通戦略

2021 (令和3) 年 3月

発行:那覇市 都市みらい部 都市計画課

【電話】098-867-0111(代表)

第二期给给金融等级。

【誰もが移動しやすいまちを目指して】



支障なく利用できる環境をつくります