

第二期

那覇市総合交通戦略

（概要版）



2021（令和3）年3月

那 覇 市

総合 交通 戦略

第二期那覇市総合交通戦略の概要

策定の目的

那覇市ではこれまで、都市交通の課題に対して「那覇市交通基本計画（以下、交通基本計画）」及び「那覇市総合交通戦略（以下、第一期総合交通戦略）」に基づき、各施策に取り組んできました。

国により、“コンパクトシティ＋ネットワーク”形成の方針が示され、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中、本市では、公共交通を骨格とした都市構造への転換を図るための「立地適正化計画」、公共交通ネットワークの構築を図るための「地域公共交通網形成計画」等を策定し、クルマから公共交通機関等への利用転換に向けて取り組んでいます。

「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に基づき、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ます。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します。

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 年を計画期間とし、目標年次を「2030（令和 12）年度」とします。

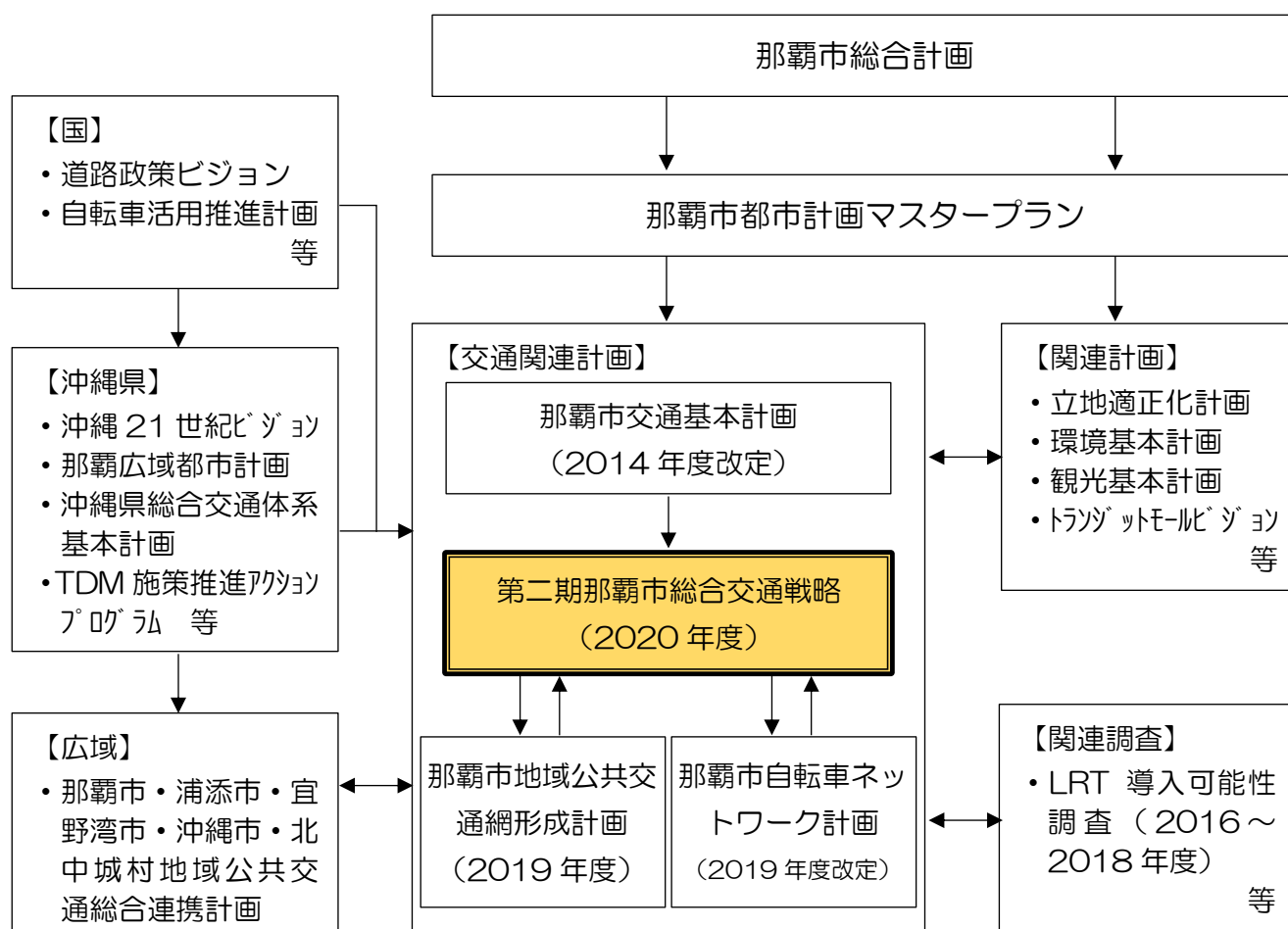
対象区域

対象区域は那覇市全域とします



計画の位置づけ

第二期総合交通戦略の位置づけは下記の通りです。



「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」との関係
総合交通戦略に取り組むことで、SDGsの17の目標のうち、目標3、目標11、目標13の達成に寄与します。

- | | |
|------|---------------|
| 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 |

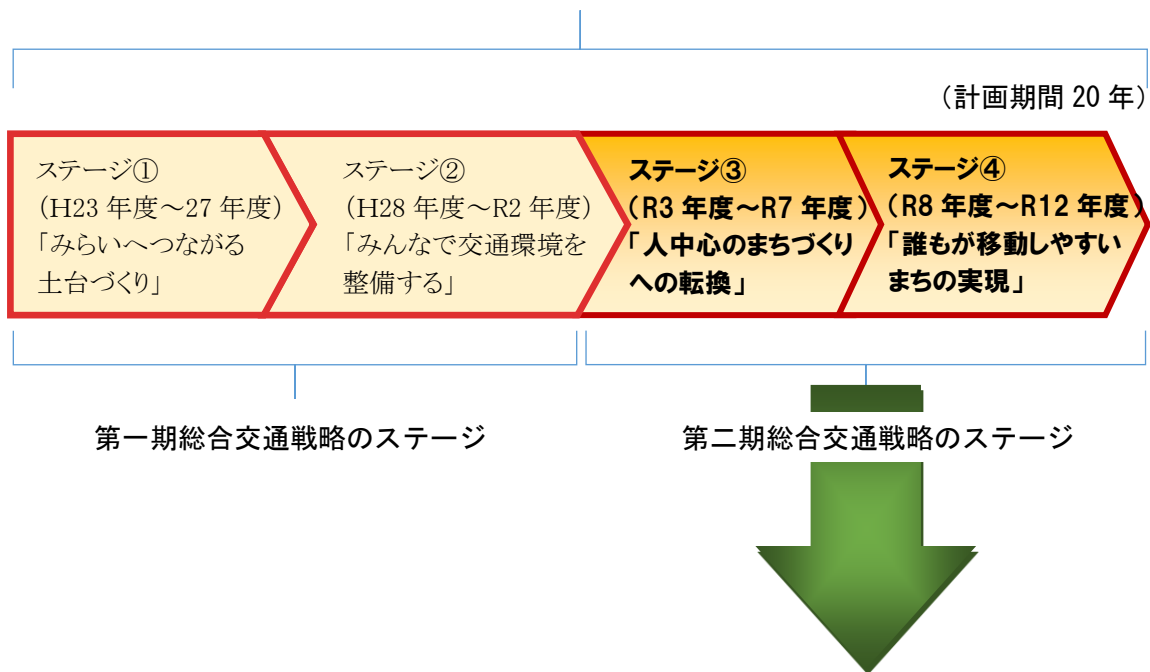


総合 交通 戦略

交通基本計画との関係

第二期総合交通戦略の計画期間である、交通基本計画におけるステージ③・④の10年間において取り組む、交通基本計画の「4つの施策の方向」に基づく具体的な施策と、限られた財源および期間の中で、施策実施のより高い効果を得るため、効率的かつ効果的に施策を組み合わせた「施策パッケージ」等を第二期総合交通戦略に位置付けます。

交通基本計画における将来像実現のための4つのステージ設定



【第二期総合交通戦略】

(今後 5～10 年間 (ステージ③・④) に優先的に取り組む戦略的な施策展開の計画)



第一期計画における評価指標の達成状況

「交通に対する意識改革」では、これまでカーフリーデーイベントや小学生向けのMM（モビリティマネジメント）に取り組んできました。

「モデル性の高い基幹的公共交通の導入」では疑似ルートで路線バスが運行され、バス専用レーン等の拡充においては導入に向けた検討が行われてきました。

施策パッケージ	対応する戦略的施策	評価指標	主な内容		達成状況
			ステージ① (H23年度～H27年度)	ステージ② (H28年度～R2年度)	
1 交通に対する意識改革	・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	達成
	・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	一部達成
2 モデル性の高い基幹的公共交通の導入	・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	一部達成
	・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	—	未達成
	・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	未達成
	・バス専用レーン、優先レーンの拡充	・拡充の延長約5km	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	未達成
3 バス利用環境の向上・充実	・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	一部達成（51%）
	・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	達成
	・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

「バス利用環境の向上・充実」では、バス停上屋の整備に取り組むとともに、バスロケーションシステム（バスナビ沖縄）が運用されるなど、利用環境の整備が進んでいます。

「モノレール利用環境の向上・充実」では、モノレール延長整備が完了し、それに伴う駅前広場整備も進んでいます。

「タクシー」や「自動二輪車」の利用環境向上については、タクシー乗り場や駐輪場の整備が進み、利用者の利便性が向上しています。

「徒歩・自転車利用環境の向上・充実」では、一部で自転車レーンが設置されるとともに歩道整備が進み、併せて緑陰形成や駐輪場確保に取り組むことで利用環境向上を図っています。

「体系的な道路網の整備」については一部達成となっており、引き続き取り組んでいく必要があります。

施策 パッケージ	対応する 戦略の施策	評価指標	主な内容		達成状況
			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	達成
	・モノレール駅前広場整備	・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	達成
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	・那覇中央地域・その他で5箇所程度設置	・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）	達成
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	・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	一部達成 (35%)
7 徒歩・自転車利用環境の向上・充実	・自転車ゾーンの整備	・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）	一部達成 (1地区)
	・自転車駐輪場の確保	・自転車約700台	—	モノレール駅下：交通広場（878台）	達成
	・緑陰形成（道路の植栽）	・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）	一部達成
	・歩道の整備	・整備延長約20km		累計21km	達成
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） など	【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	一部達成



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ました。

「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 1 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ます。

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ます。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ります。

また、「②歩行者交通量及び自転車交通量」については、2010 年以降の道路交通センサスでは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ります。

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ますが、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」の改善は見られていません。

	目 標	現状値	中間値	目標値(2030 年)
①	市民の交通環境についての満足度	14.4% (2008 年)	34.4% 2018 年市民意識調査 市の政策に対する満足度	50.0%以上
②	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まれず、代替指標の検討が必要。	現状より増
	自転車交通量	市内の道路(県道以上)の主要 観測点における自転車交通量 (2005 年)		現状より増
③	公共交通利用者数	1,894 万人/年 (2006 年)	2,410 万人/年 2019 年度実績	3,788 万人/年
	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



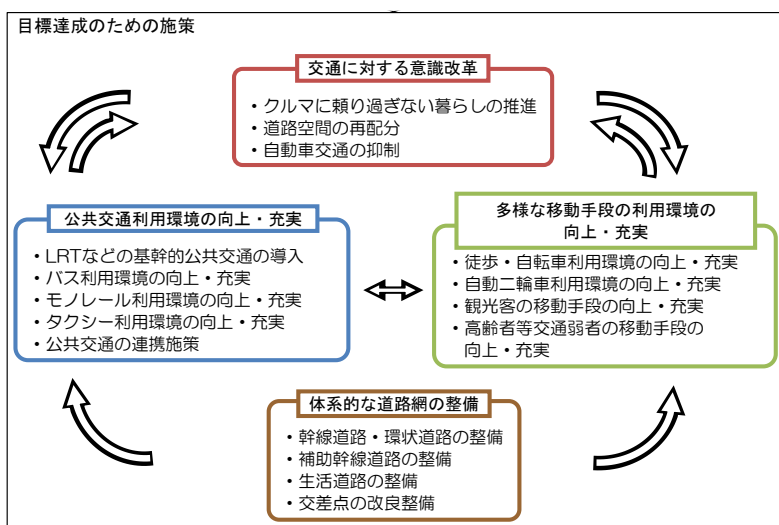
総合 交通 戦略

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す。

そのため、交通基本計画の4つの施策の方針に基づく具体的な施策の中から効果的・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します。

(交通基本計画 4つの施策の方向)



(施策パッケージ区分の考え方)

●各交通モードと「交通に対する意識改革」、「体系的な道路網の整備」について、9つの施策パッケージを設定します。

- (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

(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

啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進
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
暮らしを支える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による移動時間の分散
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



啓発活動

② かしいクルマの使い方の推進

相乗り通勤・通学の推進
パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進
自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動
自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動
カーシェアリングの推進
ロードプライシングの導入や完全規制等の検討

用語解説

※：**スマートムーブ(smart move)**
“「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 排出量の少ない「移動」を推奨する取り組み。

用語解説

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

③ 環境に配慮したクルマの使い方の推進

エコカーの導入
エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進

(2) LRT などの基幹的公共交通の導入

①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク
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
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)
協議会等による定期的な意見交換の実施
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
誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供
那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討
観光目的に対応したバス運行の検討
③まちづくりへ寄与する公共交通の実現
交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
おでかけ支援策の充実(公共交通利用者への特典付与)
④広域的な公共交通ネットワークの連携
広域を担うバス路線の維持に向けた連携
周辺自治体との意見交換等の実施



LRT



交通結節点(おもろまち駅)

用語解説

※:フィーダー交通

LRT やモノレール、路線バスなどの主要な公共交通手段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。

(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
違法駐車排除
誰もが快適なバス停留所上屋の整備
主要なバス停留所への発着案内板の設置
誰もがわかりやすいバス網の構築
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)
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)
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
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
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
②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大
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)
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
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
電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入



公共交通ハンドブック



バス停留所上屋の整備



バス専用レーン

(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

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

 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

②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大

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）

③乗客数の増加に対応するための輸送力増強

モノレール車両の3両編成化



(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

タクシー乗り場の適正配置

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

②人や環境に配慮した施策

電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入

エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進



タクシー乗り場

(6) 自動二輪車利用環境の向上・充実

①利便性の向上

自動車駐車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・民間施設等における駐車場の整備・確保

②意識啓発

違法駐車の排除

電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入



道路空間を活用した自動二輪駐輪場



(7) 自転車利用環境の向上・充実

①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備（移動）

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

②自転車と公共交通機関などとの結節（繋ぐ）

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自転車利用の促進（活かす）

自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実

④自転車利用のルール遵守・マナー向上（守る）

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



自転車通行空間



シェアサイクル

(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

誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成

②徒歩による移動の促進

日傘積極的利用の推進

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」）

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

フリッジパーキングの整備・活用

国際通りトランジットモールの拡充

国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備



歩行空間の緑陰形成

(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

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）

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

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

補助幹線道路の整備（真和志線、城東城北線等）

地域の活動を支える生活道路の整備

③円滑な交通の処理

道路案内標識等の情報提供・サービスの充実



幹線道路



生活道路

用語解説

※：ボトルネック交差点

「瓶の首のように細く詰まりやすい」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、赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす交差点など）



地域別のカルテ

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す。

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全体で意識していくことが重要です。

「地域別のカルテ」では、「那覇市都市計画マスタープラン」に基づく、9つの地域において、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整理しています。

概要版には、地域の将来像と、以下より戦略の方針及び主要施策を記載します。

《地域別のカルテで整理する項目》

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

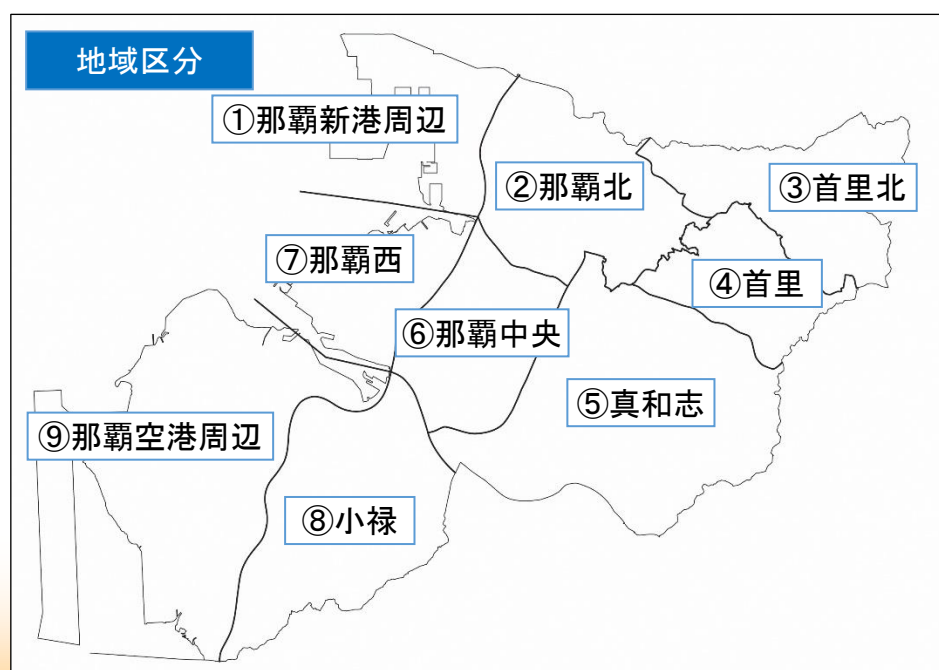
・戦略の方針

地域ごとに異なる位置的特性・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、モノレール駅等の交通施設の立地状況等の「交通特性」について整理します。

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」として整理します。

②主要施策

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ます。また、施策展開図を示します。



①那覇新港周辺地域

①地域の将来像

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。

②戦略の方針

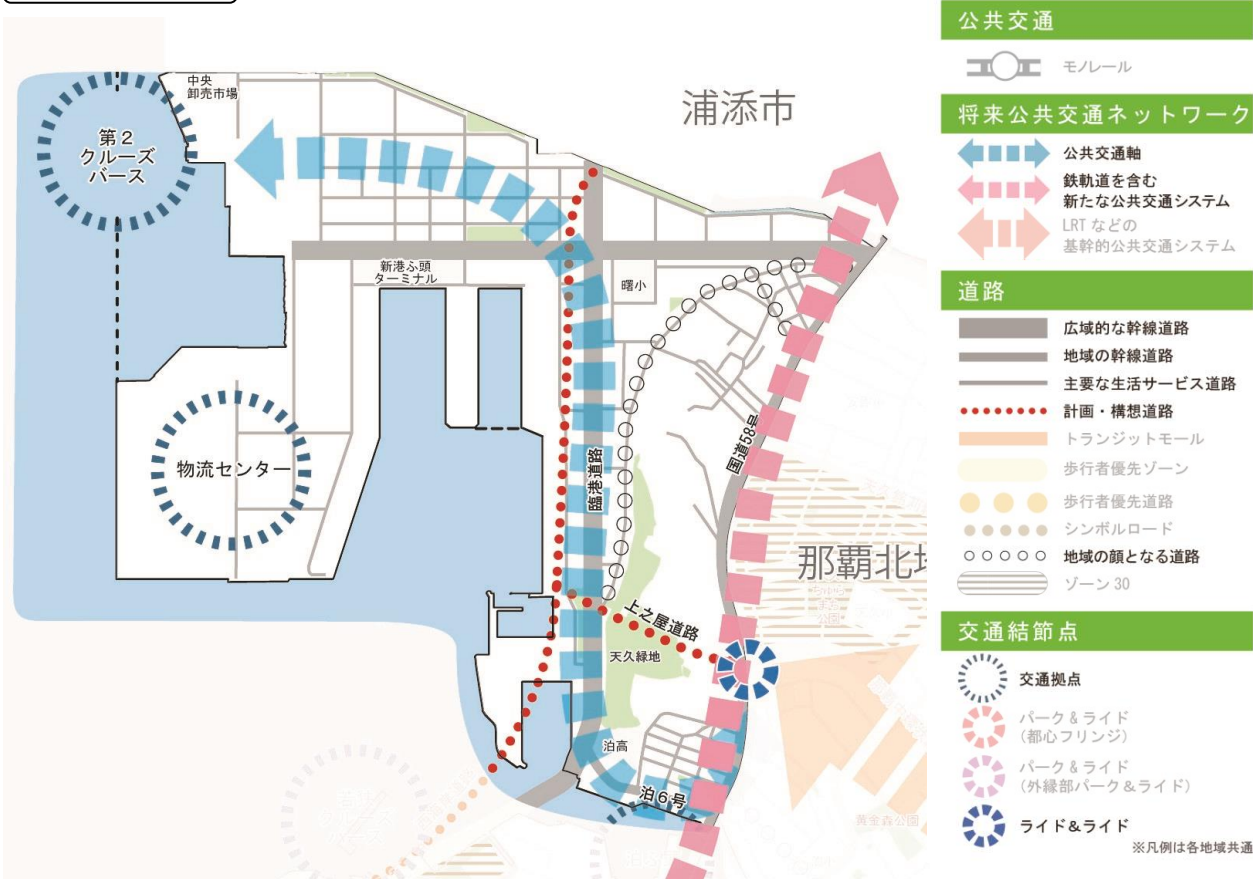
西海岸の主要な拠点を連結し、都市構造を形成する重要な路線である西海岸道路等を着実に整備し、交通の円滑化を図る。また、それにより、補助幹線道路や住宅地内への通過交通を排除し、住宅地内における安全安心で快適な生活道路の整備と人中心の交通体系およびまちづくりを実現する。

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。

③主要施策

- | | |
|--|--|
| <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスネットワークの再編 ・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) <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討 | <p>(9)①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路・環状道路の整備促進(那覇北道路) ・市内ボトルネック交差点の改良整備 <p>(9)②まちづくりと連動した道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活動を支える生活道路の整備 |
|--|--|

主な施策展開図



②那覇北地域

①地域の将来像

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。

②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の停留所やモノ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。

③主要施策

(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

・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

・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

・誰もが快適なバス停留所上屋の整備

・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)

・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)

・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

主な施策展開図



公共交通

モノレール

将来公共交通ネットワーク

公共交通軸
鉄軌道を含む
新たな公共交通システム
LRTなどの
基幹的公共交通システム

道路

広域的な幹線道路
地域の幹線道路
主要な生活サービス道路
計画・構想道路
トランジットモール
歩行者優先ゾーン
歩行者優先道路
シンボルロード
地域の顔となる道路
ゾーン30

交通結節点

交通拠点
パーク&ライド
(都心フリッジ)
パーク&ライド
(外縁部パーク&ライド)
ライド&ライド

※凡例は各地域共通



③首里北地域

①地域の将来像

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。

②戦略の方針

モノ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主要施策

- (3)②、(4)②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大
 - ・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）
 - ・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）
 - ・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）
 - ・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”ウォークブル”な空間の整備
 - ・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
 - ・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

①地域の将来像

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。

②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、スーパードライバ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。

③主要施策

- | | |
|--|---|
| <p>(1) ②かしこいクルマの使い方の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングの導入や完全規制等の検討 <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <p>(2) ③まちづくりへ寄与する公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上 <p>(3) ②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(7) ②自転車と公共交通機関などとの結節(繋ぐ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(7) ③自転車利用の推進(活かす)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実 <p>(8) ②徒歩による移動の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」) <p>(9) ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路・環状道路の整備促進(那覇インターアクセス道路) |
|--|---|

主な施策展開図



⑤真和志地域

①地域の将来像

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。

②戦略の方針

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。

③主要施策

- (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
 - ・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
 - ・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
 - ・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
 - ・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)
 - ・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”な移動空間の整備
 - ・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
 - ・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
 - ・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)

主な施策展開図

公共交通

モノレール

将来公共交通ネットワーク

公共交通軸
鉄軌道を含む
新たな公共交通システム
LRTなどの
基幹的公共交通システム

道路

広域的な幹線道路
地域の幹線道路
主要な生活サービス道路
計画・構想道路
トランジットモール
歩行者優先ゾーン
歩行者優先道路
シンボルロード
地域の顔となる道路
ゾーン30

交通結節点

交通拠点
パーク&ライド
(都心フリッジ)
パーク&ライド
(外縁部パーク&ライド)
ライド&ライド
※凡例は各地域共通



⑥那覇中央地域

①地域の将来像

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ラ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。

②戦略の方針

「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。

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。

③主要施策

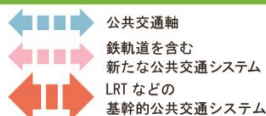
- | | |
|---|--|
| <p>(1)②かしこいクルマの使い方の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングの導入や完全規制等の検討 <p>(2)①「誰もが移動しやすいまち」を支える交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LRTなどの基幹的公共交通の導入 <p>(5)①誰にでも利用しやすい環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗り場の適正配置 <p>(6)①利便性の向上(自動二輪車利用環境の向上・充実)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間を活用した駐輪場の整備 <p>(7)①安心・安全・快適な自転車利用環境の整備(移動)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(7)②自転車と公共交通機関などの結節(繋ぐ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(7)③自転車利用の促進(活かす)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実 <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フリンジパーキングの整備・活用 ・国際通りトランジットモールの拡充 ・国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備 <p>(9)②まちづくりと連動した道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活動を支える生活道路の整備 |
|---|--|

主な施策展開図

公共交通



将来公共交通ネットワーク



道路



交通結節点



※凡例は各地域共通



⑧小緑地域

①地域の将来像

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、成熟したうまいと憩いの住環境の形成を進めます。

②戦略の方針

モノレール駅を中心に、“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。

③主要施策

- (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
 - ・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まちづくりへ寄与する公共交通の実現
 - ・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)
 - ・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)
 - ・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

主な施策展開図

公共交通

モノレール

将来公共交通ネットワーク

公共交通軸
鉄軌道を含む
新たな公共交通システム
LRTなどの
基幹的公共交通システム

道路

広域的な幹線道路
地域の幹線道路
主要な生活サービス道路
計画・構想道路
トランジットモール
歩行者優先ゾーン
シンボルロード
地域の顔となる道路
ゾーン30

交通結節点

交通拠点
パーク&ライド
(都心フリンジ)
パーク&ライド
(外縁部パーク&ライド)
ライド&ライド

※凡例は各地域共通



⑨那覇空港周辺地域

①地域の将来像

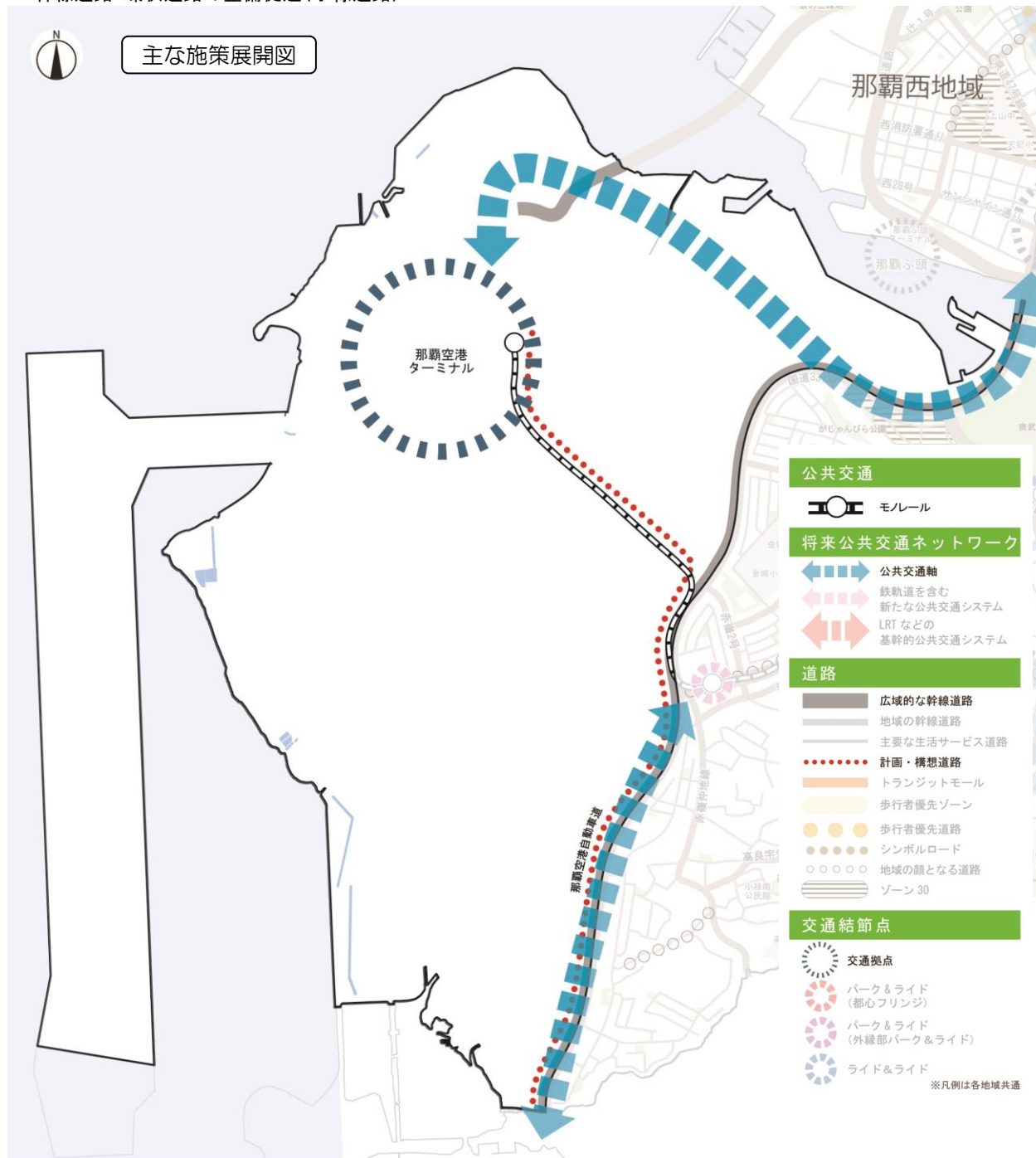
空港、港湾地区と隣接する地域の特性を活用し、物流・流通機能の強化や商業・観光・情報機能の集積する地区の形成を促進します。また、本市・沖縄県の空の玄関口として、魅力的なゲート空間の形成や南国を感じる植栽などによる景観形成を進めます。

②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、モノ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。

③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
・幹線道路・環状道路の整備促進(小禄道路)



計画の評価指標

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 ○：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) 交通に対する意識改革	■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
	○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などの基幹的公共交通の導入	■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
	○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 km
(8) 徒歩による移動環境の向上・充実	○緑陰形成 (道路の植栽)	中高木約 310 本
(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)



計画の実現に向けて

本計画を着実に推進していくために、以下のような進め方・体制で取り組んでいきます。

①効率的な執行

限られた財源の中で、既存ストックを有効活用しながら選択と集中による重点的な投資を行うことで、効率的に施策を推進します。

②推進体制の構築と関係者の連携・協働



各施策を推進する上での体制を構築し、関係者が連携・協働することで、お互いの長所を活かした取組みを実施していきます。

○定期的に会議を開催

- ・ 達成状況の確認
- ・ 情報交換

○お互いの長所を活かした取組みの実施

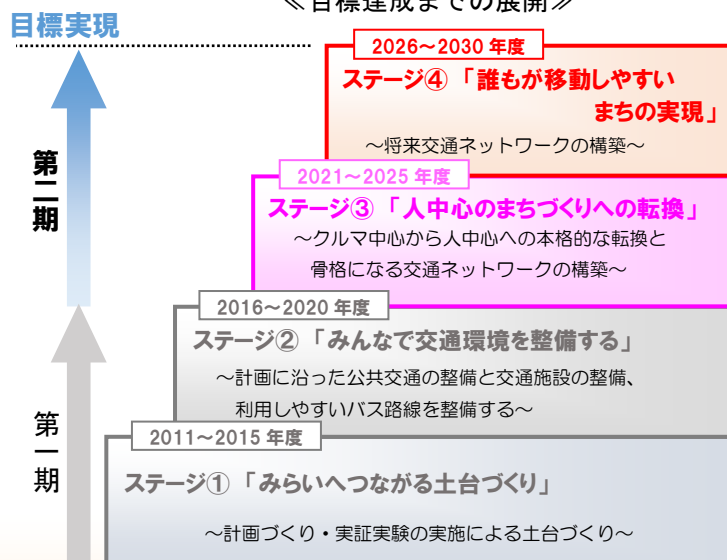
③今後の展開と計画内容の評価・検証・見直しの実施

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

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、P（Plan：計画）、D（Do：執行）、C（Check：評価）、A（Action：改善）の一連のモニタリング体制で随時、評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図っていきます。

また、本計画に位置づけられている施策以外にも、「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します。

《目標達成までの展開》



《モニタリング体制（PDCA サイクル）》



《問い合わせ先》

那覇市 都市みらい部 都市計画課
TEL 098-951-3246（直通）



【誰もが移動しやすいまちを目指して】



日差しを遮る緑を配置して、
歩きたくない道路空間を創出します

停留所には上屋やベンチ等
を設置し、利用者の利便性
・快適性を確保します

駐輪場を整備し、
モノレールや
バスなどの公共
交通の利用環境
を整えます

