

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～

交通基本計画・総合交通戦略の概要



那 覇 市

交通基本計画

那覇市交通基本計画の概要

交通基本計画とは？

那覇市の「めざすべき交通の将来像」、「将来像を実現させるための取り組み」をまとめた計画です。交通基本計画の中では、自動車・バス・タクシー・モノレール・歩行者・自転車などの各移動手段や、これらの移動を支える道路や施設などについて、取り組み方針と内容をまとめていきます。



目的

那覇市は、沖縄県の政治・経済・文化の中心都市であり、交通においては、空港および港湾を擁し、沖縄本島の幹線道路網および公共交通網の要衝となっています。そのため、周辺市町村からの交通が集中しているのと同時に、自家用車に頼り過ぎた車社会の現状から、渋滞や公共交通の衰退、環境問題など、様々な問題を抱えています。

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

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



計画期間

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

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

那覇市の課題

那覇市では、第4次那覇市総合計画の「なはが好き！みんなで創ろう子どもの笑顔が輝くまち～亜熱帯の自然と文化が息づく、自治・協働・平和都市をめざして～」をまちづくりの基本理念としながらまちづくりを進めており、その考え方を実現するために各セクション（協働、環境、健康福祉、都市基盤 等）で施策を展開しています。

交通セクションにおいては、以下の4つが取り組むべき「課題」として整理されます。

公共交通の利便性向上

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

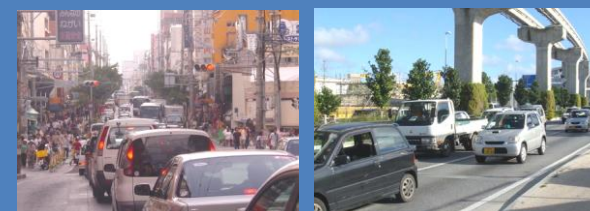
車に頼り過ぎる利用者意識の改革

- 車に頼り過ぎている利用者意識を他の移動手段に転換させる取り組みが求められます。
- ・ 5km以内の短距離移動においても、約6割が自家用車を利用している状況です。
- ・ 朝のピーク時（8時台）において、通勤目的で那覇市内を走っている自動車のうち、約9割が「一人乗りの自動車」となっています。



交通渋滞の解消

- 那覇市は県庁所在地であり、沖縄本島の幹線道路網および公共交通網の結集地であることから、交通が集中しており、円滑な移動の確保が求められます。
- ・ 那覇市に関連する自動車交通のうち、約6割が市外からの移動となっています。
- ・ 中心市街地内の殆どの主要交差点が旅行速度20km/h以下となっており、混雑・渋滞している状況です。



安心・安全な道路空間の創出

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



これらの課題解消に向けて、那覇市では、今後めざしていく将来像や取り組みの方針などをまとめた「那覇市交通基本計画」と、短中期で重点的に取り組む内容をまとめた「那覇市総合交通戦略」を策定しました。次のページからその概要について紹介します。



那覇市がめざす交通の将来像

那覇市が目指す将来像の根幹となる考え方として、本計画の基本理念を設定します。具体的には以下のように設定し、各種取り組みを行っていきます。

那覇市がめざす「交通の将来像」を紹介します！



《基本理念》

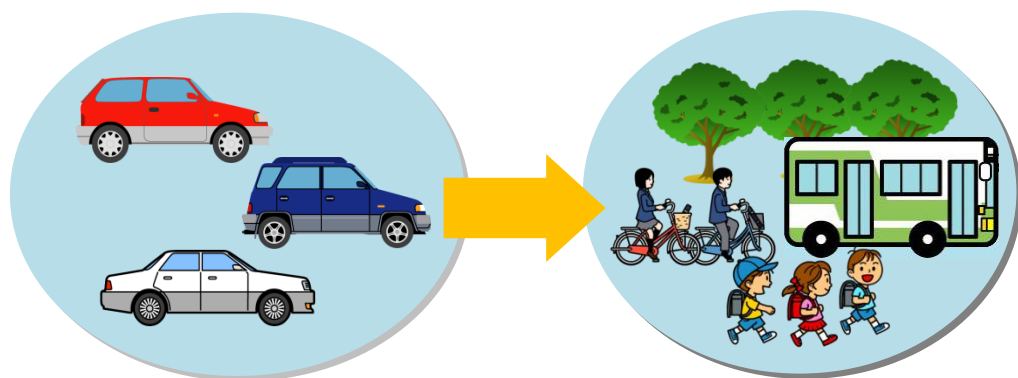
なはの自然・文化が息づく交通まちづくり ～人中心のまちづくりをめざして～

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

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

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

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



『車中心のまち』から『人中心のまち』へ

将来像の実現に向けて、これらを目標に掲げて取り組んでいきます！



《基本目標》

『誰もが移動しやすいまちをつくる』

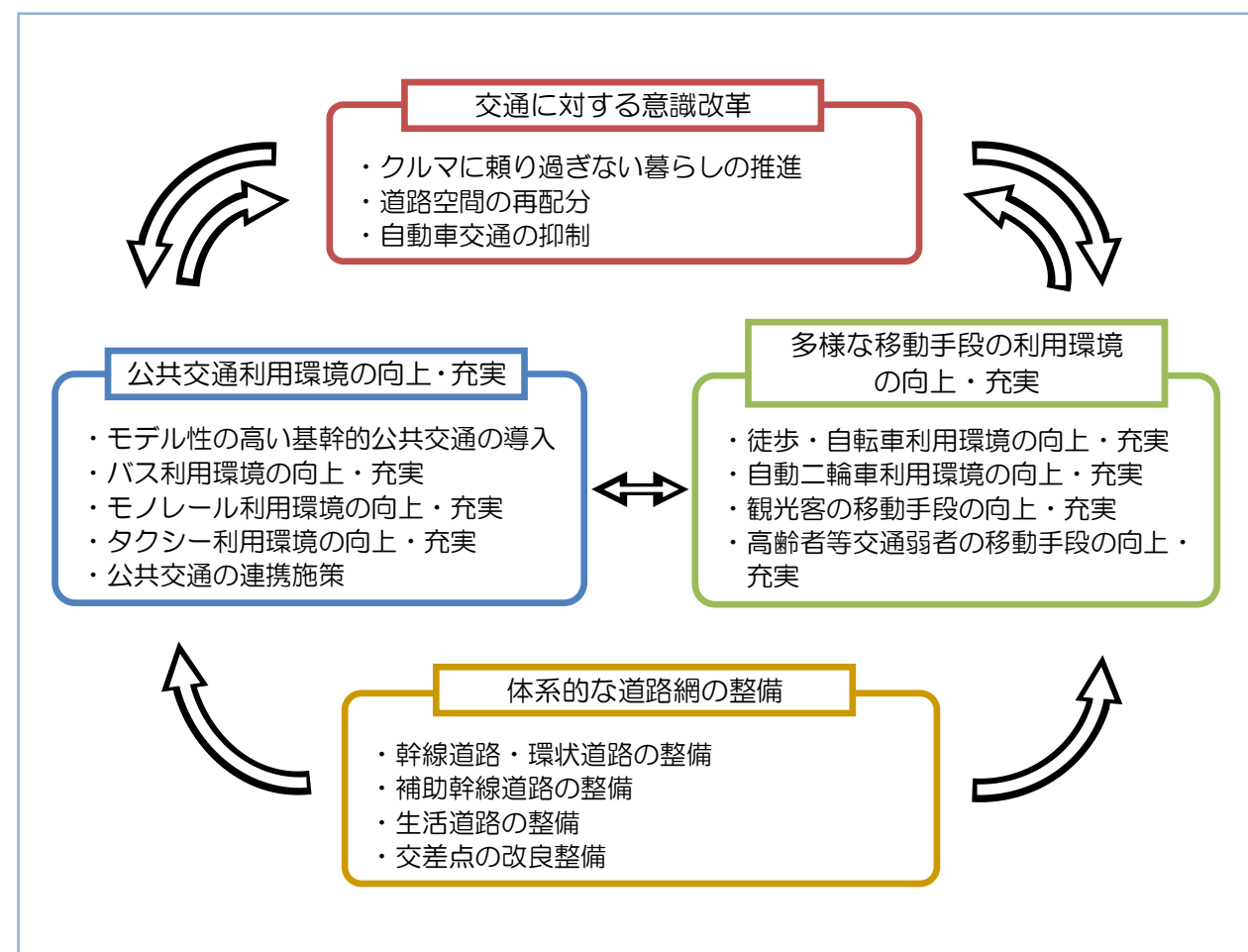
那覇市の抱える交通課題の解消・交通の質向上に向けて、「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり～人中心のまちづくりをめざして～」を基本理念として、第4次那覇市総合計画で掲げている施策「誰もが移動しやすいまちをつくる」を基本目標とします。

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

《4つの施策の方向》

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

【施策の方向の関連性】



交通基本計画

将来交通ネットワーク

基本目標の「誰もが移動しやすいまちをつくる」を実現するため、那覇市では体系的な道路網整備を基本としながら、このような「将来交通ネットワーク」の構築を目指していきます。

主な内容として、

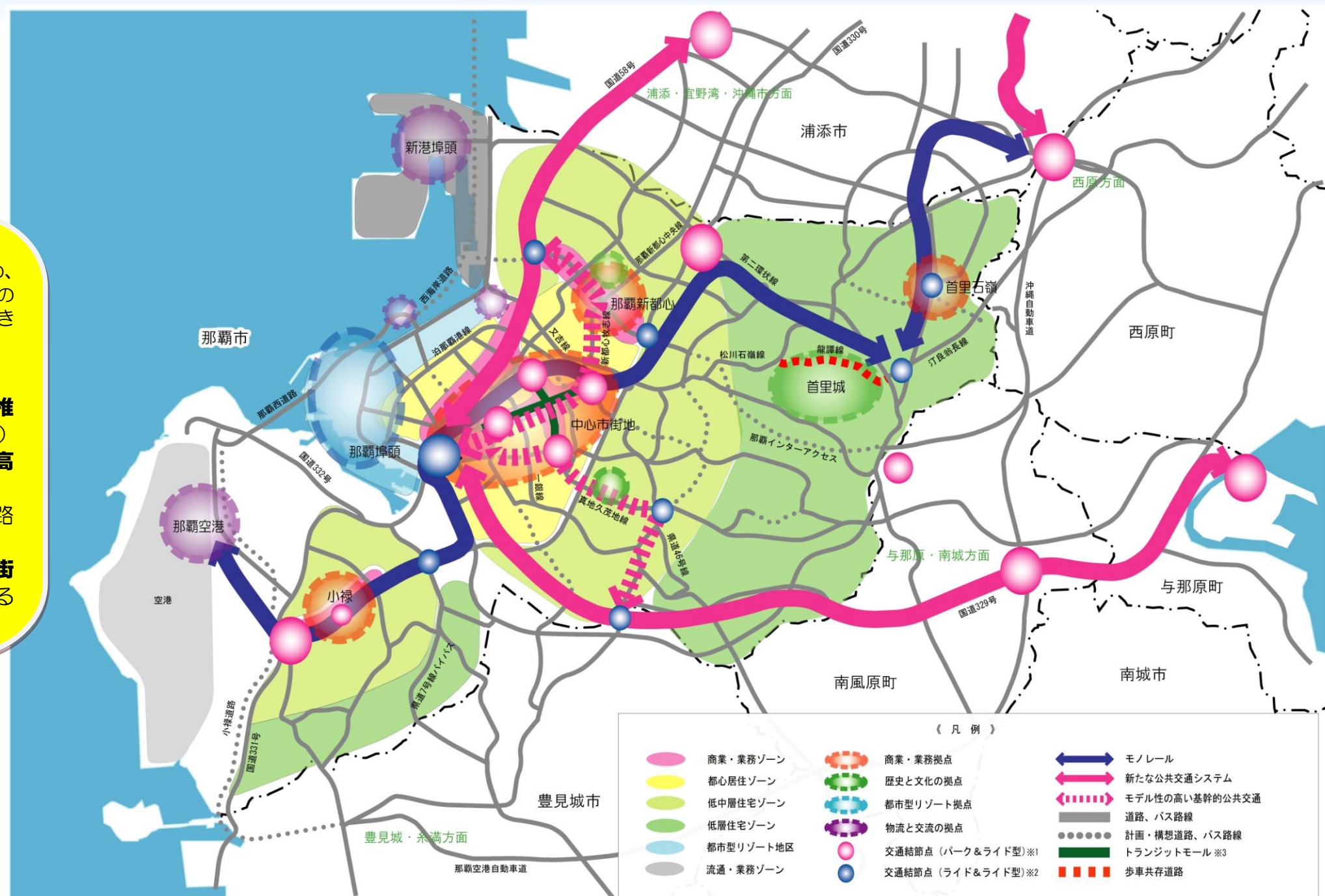
- ① **すべての交通を支える体系的な道路網整備を推進します。**（幹線的な環状道路・放射道路など）
- ② **「新たな公共交通システム」と「モデル性の高い基幹的公共交通」**を新しく導入します。
- ③ 基本的にバスが通過できる道路に関しては、路線バスを通すことを目指します。
- ④ 人中心のまちづくりを進める上で、「**中心市街地**」と「**首里城周辺**」を重点的に施策を進めるエリアとします。



◆「新たな公共交通システム」と「モデル性の高い基幹的公共交通」とは？

それぞれの特徴は下の表のようになっています。

	新たな公共交通システム	モデル性の高い基幹的公共交通
サービス水準	定時・速達・高頻度	定時・高頻度
利用者の移動距離（範囲）	長距離（中南部都市圏）	中距離（那覇市内）
利用者の数	大量	中程度
ルート	中南部都市圏域の交通流動において特に多い、那覇市を中心とした放射状の交通流動を踏まえつつ、圏域内の主要拠点間を結ぶルート	那覇市内において交通流動の多いルート（モノレールとクロスする形で配置）
役割	中南部都市圏の公共交通システムとして、 那覇市に集中する都市圏レベルの移動を支える （円滑に交通をさばく）公共交通システム	那覇市内の移動を支え、 那覇市における交通まちづくりの起爆剤、地域活性化 につながるような公共交通システム



イメージ



用語解説

※1：交通結節点（パーク＆ライド型）

最寄り駅まで自動車アクセスし、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通に乗り換えて移動する交通結節点。

※2：交通結節点（ライド＆ライド型）

異なる公共交通間を乗り継いで移動する交通結節点。

※3：トランジットモール

一般車両通行を抑制し、公共交通や歩行者、自転車などが通行できる道路。

交通基本計画

目標達成のための取り組み

※：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、市民一人一人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。

用語解説

「交通に対する意識改革」に対応した施策方針

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

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

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



カーフリーデー※における意識啓発活動



那覇市公共交通ハンドブック(転入者へ配布)

基本目標
誰もが移動しやすい
まちをつくる

交通に対する
意識改革

公共交通利用
環境の向上・
充実

多様な移動手
段の利用環境
の向上・充実

体系的な道路
網整備

4ページで紹介した
目標の達成に向けて、
具体的にはこのような内
容で取り組んでいきま
す！



「公共交通利用環境の向上・充実」に対応した施策方針

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

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

市内において流動量の多い移動については、輸送性に優れモデル性(先進的な)の高い基幹的公共交通とモノレールが担い、市内移動の面的なサービス及び主要拠点間の移動についてはバスが担います。また、それらを補完するものとしてタクシーを活用し、明確な役割分担による市内公共交通ネットワークの構築と充実を図ります。これらのネットワークの構築・充実と合わせて、多様な交通手段を有機的に連携させるために結節点整備を行い、乗継利便性・快適性の向上等の利用促進のための環境整備に取り組みます。

「多様な移動手段の利用環境の向上・充実」に対応した施策方針

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

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



歩行者・自転車専用レーン



緑陰のある快適な歩道空間



補助幹線道路(市道楚辺線)



生活道路(天久クレセント)

「体系的な道路網整備」に対応した施策方針

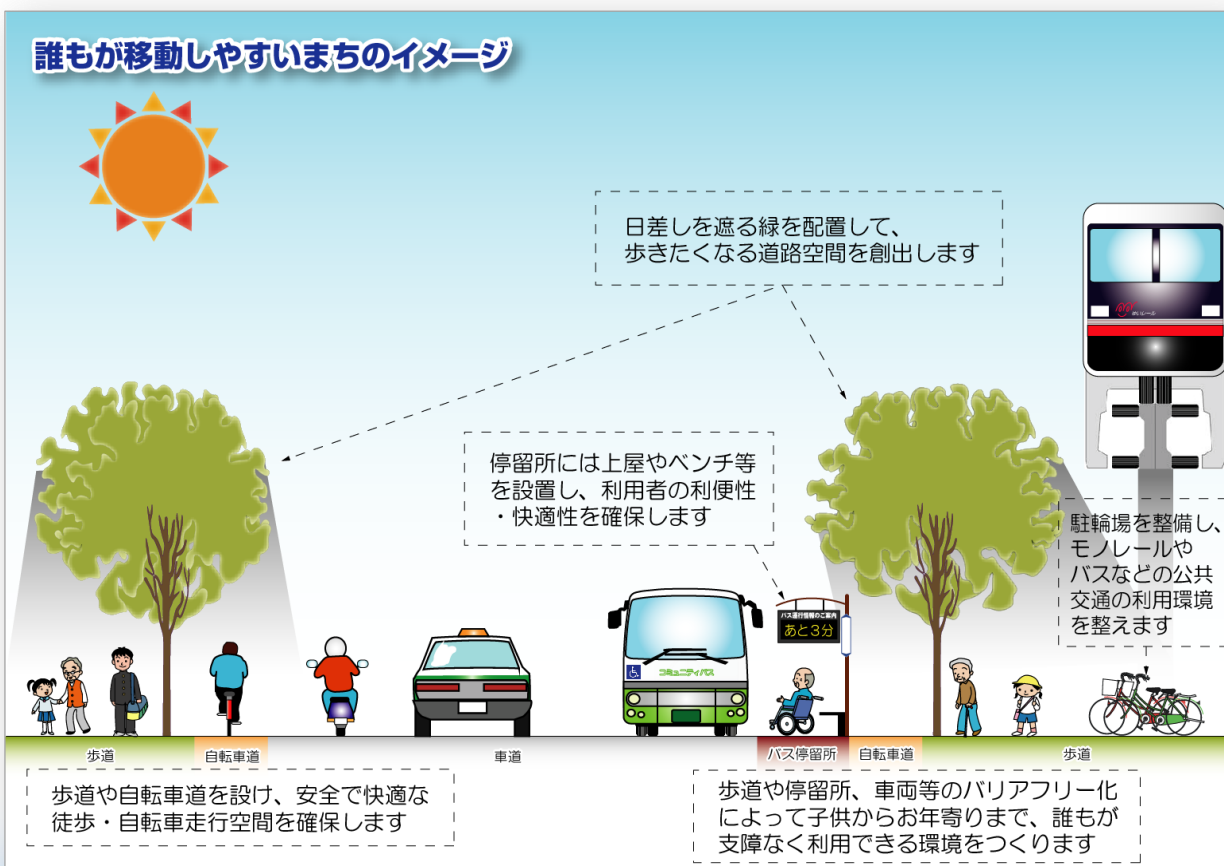
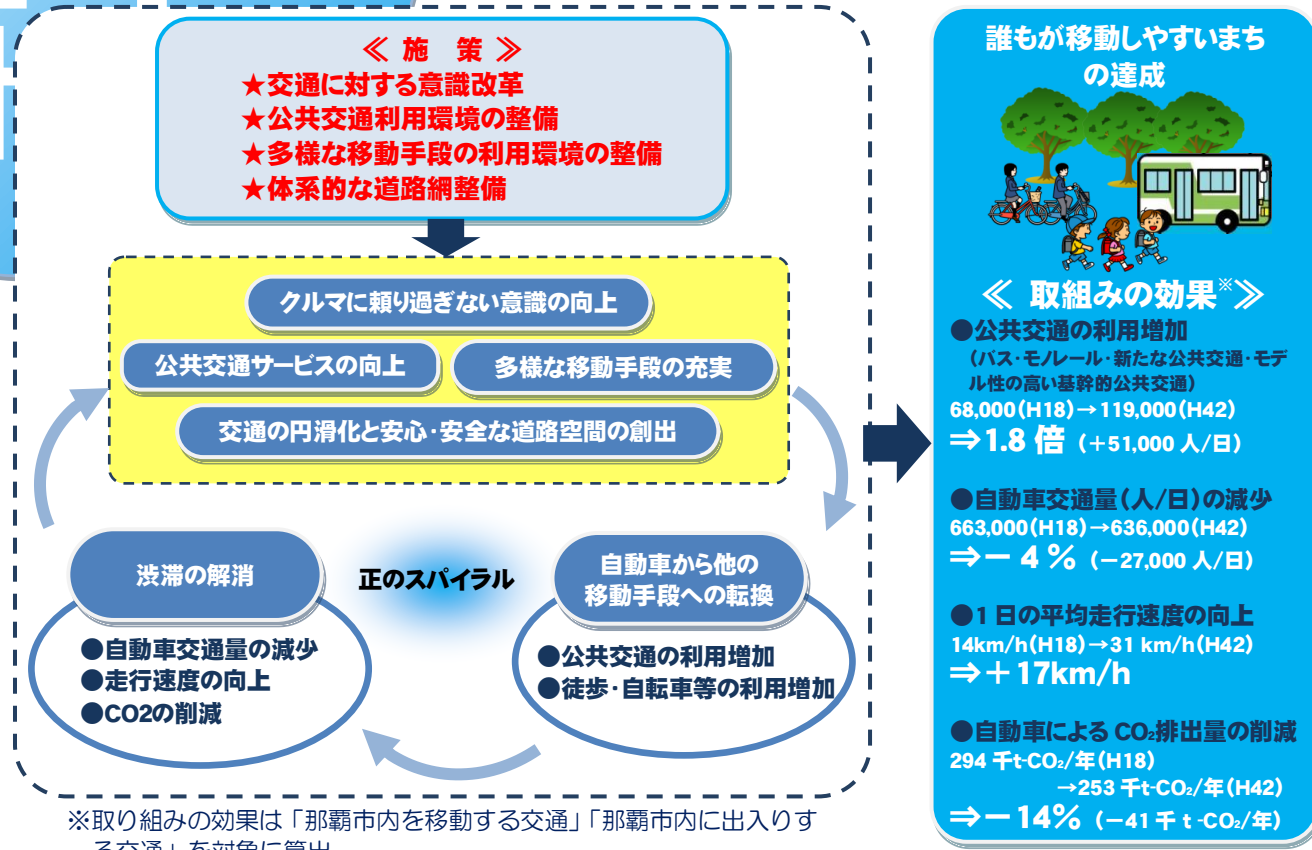
公共交通や徒歩など円滑な移動を支えるためのすべての基盤となる道路網の整備を促進します。体系的な道路網整備を実現するために、那覇市都市計画マスタープランの考え方を基本としながら、道路個々の必要とされる役割機能と体系的な道路網構成を明確にした上で、道路整備を推進します。

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

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

取り組みの効果

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



わかりやすい目標値

前述した各施策に取り組むことにより、基本目標の「誰もが移動しやすいまちをつくる」の達成度をはかるための指標として以下の目標値を設定します。

＜わかりやすい目標値の設定＞

		現状値	目標値
①	市民の交通環境についての満足度	14.4% (2008年)	50.0%以上 (2030年)
【把握方法】市民意識調査により把握(平成22年度より提案)			
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)	現状より増 (2030年)
【把握方法】交通に関する統計(道路交通センサス)により把握			
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)	現状より増 (2030年)
【把握方法】交通に関する統計(道路交通センサス)により把握			
③	公共交通利用者数	1,894万人/年 (2006年)	3,788万人/年 (2030年)
【把握方法】市内線バス・モノレールの利用者実績より把握 ※将来の交通シミュレーション結果から算出した数値(2030年は新たな公共交通システムとモデル性の高い基幹公共交通を含む)			
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)	2.3回/週 (2030年)
【把握方法】「公共交通利用者数」と総人口(住民基本台帳)から単純換算			
④	道路の緑化量	37.40ha (2007年)	61.15ha (2030年)
【把握方法】経年調査により把握 ※「緑の基本計画」の目標値と整合			
⑤	車の走行速度 (那覇市内における朝夕ピーク時の走行速度)	14km/h (2005年)	20km/h以上 (2030年)
【把握方法】交通に関する統計(道路交通センサス)により把握 ※一般的に、混雑の判断基準となる「20km/h」を上回ることを目標値として設定			
⑥	【運輸部門】CO ₂ 排出量	400千t-CO ₂ /年 (2000年)	247千t-CO ₂ /年【-38%】 (2030年)
【把握方法】那覇市地球温暖化対策アクションプランにおいて把握 ※目標値には、自動車交通量の減少以外にも、電気・ハイブリット自動車等の普及や、燃料等の技術革新によるCO ₂ 削減効果も考慮されている。			

総合交通戦略

那覇市総合交通戦略の概要

総合交通戦略とは？

「総合交通戦略」は、「交通基本計画」で掲げた施策を着実に実施していくために、今後5～10年以内の短中期的な取り組みをまとめています。

本戦略では、効率的かつ効果的に施策を推進するための具体的な施策パッケージやスケジュール、目標値、役割分担、推進体制等を盛り込み、関係機関の総力による取り組みを示しています。

また、これらの取り組みを、地域ごとの特徴に応じて、それぞれどのように取り組んでいくのかという「地域別の方針や取り組み内容」についても示しています。



計画期間

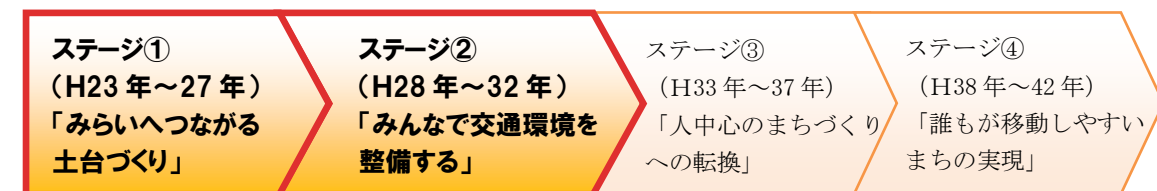
総合交通戦略の計画期間は、戦略実施による効果の早期発現への期待、実施に要する期間、国による支援制度の計画期間、「交通基本計画」で設定されている計画期間（概ね20年）を考慮して、「概ね5～10年程度」とし、目標年次を「平成32年」とします。

交通基本計画との関係

交通基本計画における計画期間20年間の前期部分にあたる10年間（ステージ①・②）を総合交通戦略の目標年次とし、ステージ①・②で設定した目標を、限られた財源および期間の中でより効率的に進めるとともに、高い取り組み成果を生み出すための具体的な施策を本戦略において位置付けます。

なお、本戦略における施策は、交通基本計画において示された施策の方針を基に位置付けられたものです。

■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



(計画期間20年)

【総合交通戦略】

(今後5～10年間（ステージ①・②）に優先的に取り組む戦略的な施策展開の計画)



基本目標と目標を達成するための方針

《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づくり～

《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～

《ステージ①②の目標を達成するための方針》

- ① 全ての交通に関わる人の意識を改革していくため、**カーフリーデーを継続・拡充しながら、ターゲットを絞った意識啓発や啓発イベント**など、さらなる取り組みを開始する。
- ② 公共交通や自転車・徒歩などの利用環境を充実させるためには、その空間を確保することが不可欠であるため、**道路空間の再配分**に先行して取り組む。
- ③ 施策に取り組む上で、**より効果を高めるための施策を一体的に実施**する。
- ④ 将来交通の骨格となる公共交通を整備するとともに、**利用しやすいバス路線を構築**する。
- ⑤ 交通まちづくりを進めていく上で、他の施策にも波及し、**起爆剤となる施策**に先行して取り組む。
- ⑥ 計画づくり・実証実験等を通し、公共交通や自転車・徒歩・自動二輪車など**多様な移動手段の充実に向け、土台を構築し、整備**する。
- ⑦ 公共交通の利便性を向上させるために、**連携施策（乗継割引や交通結節点等）および既存の交通施設（バス停留所やモノレール駅駐輪場等）整備**に先行的に取り組む。
- ⑧ **公共交通不便地域の解消**を目指す。
- ⑨ 交通密度の高い地域においては、**フリンジパーキング***の整備や段階的な規制の導入等に取り組む、**自動車交通の抑制**を図る。
- ⑩ 全ての交通を支える体系的な道路網の整備として、**幹線道路等の着実な整備と、まちづくりの発展に寄与する道路整備およびトランジットモール等の自動車交通の抑制施策と合わせた生活道路の整備**に取り組む。
- ⑪ 計画に沿った取り組みを確実に進めていくために、**組織づくり・施策評価システムを構築**する。

※**フリンジパーキング**：都心部に来街する際に、都心部周辺の駐車場に駐車し、そこから公共交通機関等で都心部までアクセスするシステム

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、交通基本計画に基づく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。

(施策パッケージ区分の考え方)

- 「取り組む上でわかりやすい交通モード」、「交通に対する意識改革」、「体系的な道路網の整備」を踏まえ、以下の8項目を柱として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) モデル性の高い基幹的公共交通 | (3) バス |
| (4) モノレール | (5) タクシー | (6) 自動二輪車 |
| (7) 徒歩・自転車 | (8) 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づけられている「新たな公共交通システム」については、関係機関と相互連携を図っていくことにより推進します。

(1) 交通に対する意識改革

①クルマに頼り過ぎない暮らしの推進

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

②かしこいクルマの使い方の推進

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

③環境に配慮したクルマの使い方の推進

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



カーフリーデーにおける啓発活動

用語解説

※1:カーシェアリング

1 台の自動車を複数名が共同で利用する自動車の新しい利用形態

(2) モデル性の高い基幹的公共交通の導入

①実証実験の実施による導入方策検討

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

用語解説

※2: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。

- ▶バス専用・優先レーンの拡充等、走行環境の改善整備(朝夕のバスレーンの連続性確保、バス停留所の切り込み等)
- ▶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

②実証実験後の継続的な課題改善と段階的な拡充

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

③中心市街地における自動車交通の抑制

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



用語解説

※3:PTPS

バスに対する優先信号制御を行い、運行の定時性を高め、利用者の利便性を向上させることを目的としたシステム。

※4:ロードプライシング

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。

(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

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

②アクセス環境の改善による利用圏域の拡大

- ▶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)
- ▶自転車駐輪場の整備(主要なバス停留所や交通結節点等)
- ▶交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
- ▶観光バスの乗降スペースの適正配置

③環境に配慮したソフト施策

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



（４）モノレール利用環境の向上・充実

- | |
|--------------------------------------|
| ①モノレール延長と連携した新駅周辺のまちづくり |
| ▶モノレール延長計画・整備（県や浦添市と連携） |
| ▶新駅周辺のまちづくり計画・駅前広場整備・周辺まちづくり |
| ②モノレール駅へのアクセス性向上 |
| ▶駅までのアクセス道路の整備・改善（バリアフリー、緑陰形成等） |
| ▶福祉施設や周辺地域への公共交通アクセス環境の改善（コミュニティバス等） |
| ▶自転車駐輪場の整備（駅や交通結節点等） |
| ▶交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上 |
| ▶タクシー乗り場の適正な配置 |
| ③利用促進策導入による利用者の確保 |
| ▶バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に資する情報発信 |
| ▶レンタサイクルやサイクルポートの拡充 |
| ▶ＩＣカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施 |
| ▶案内サイン等の情報提供・サービスの充実 |



（５）タクシー利用環境の向上・充実

- | |
|---------------------------|
| ①利便性の向上 |
| ▶タクシー乗り場の適正な配置 |
| ▶乗合タクシー・相乗りタクシー等の導入 |
| ②意識啓発 |
| ▶タクシーの長時間客待ち停車の自粛 |
| ▶エコドライブ等、環境に配慮した車の使い方の推進 |
| ▶電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入促進 |



（６）自動二輪車利用環境の向上・充実

- | |
|-----------------------------|
| ①利便性の向上 |
| ▶自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・民間施設における駐輪場の整備 |
| ②意識啓発 |
| ▶自動二輪車利用モラルの向上のための啓発活動 |
| ▶自動二輪車の違法駐車禁止・排除 |
| ▶電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入促進 |



（７）徒歩・自転車利用環境の向上・充実

- | |
|---|
| ①徒歩・自転車利用空間の整備 |
| ▶歩道の整備および緑陰の形成 |
| ▶自転車ネットワークの整備（駅・バス停留所・公共施設等を考慮したネットワーク、自転車道、バリアフリー、緑陰形成等） |
| ▶駐輪場の整備（モノレール駅や主要なバス停留所、交通結節点等） |
| ▶レンタサイクルやサイクルポートの拡充 |
| ▶歩行者・自転車優先道路の位置づけ（コミュニティ道路や歩車共存道路等） |
| ▶一方通行の導入による歩道や自転車空間の確保 |
| ▶自動車の面的速度規制による安全性の確保 |
| ▶ゾーン内への自動車交通の規制 |
| ▶道路や公共・民間施設における駐輪スペースの確保 |
| ▶道路空間における休憩施設（ベンチ等）の設置 |
| ②徒歩・自転車利用の促進 |
| ▶日傘積極的利用の推進 |
| ▶電動アシスト自転車の普及 |
| ▶シャワー等快適な利用環境の整備・充実の推進 |
| ▶自転車利用モラル向上のための啓発活動 |
| ▶違法駐車禁止・排除 |
| ▶歩きたくない道路空間の創出（沿道修景「木や花の植栽」、オープンカフェ等） |



（８）体系的な道路網の整備

- | |
|--|
| ①渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備 |
| ▶幹線道路・環状道路の整備促進（西海岸道路（那覇西道路、小禄道路、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 |
| ▶補助幹線道路の整備（真和志線、城東城北線等） |
| ▶中心市街地での生活道路の整備 |
| ▶旧国道 329 号等の車線減少による歩道・自転車空間の創出 |
| ③円滑な交通の処理 |
| ▶案内サイン等の情報提供・サービスの充実 |

用語解説

※：ボトルネック交差点

「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）



総合 交 戦

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、まちづくりを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最重要課題となり、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。ここで紹介する「地域別のカルテ」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整理しています。



①那覇新港周辺地域

①地域の将来像 「港の活気、台地の緑、みんなの笑顔がはじけるまち」

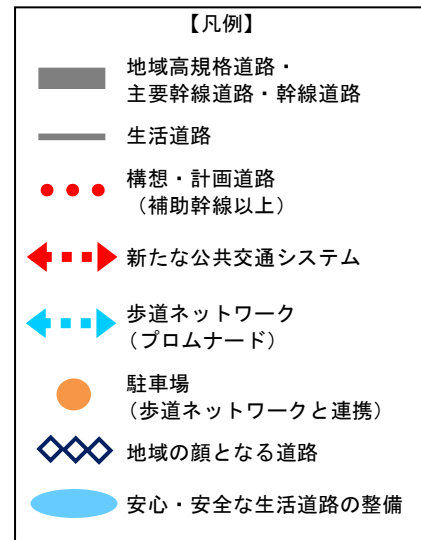
新港ふ頭周辺は国際交易都市形成に向け、港湾機能を活かした流通業務地区を形成するとともに、市の都心部や隣接する那覇新都心地区などの新市街地とを有機的に結ぶことにより、港空間を活かした活気のある地域づくりを推進します。

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、交通の円滑化を図ります。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心・安全な生活道路の整備と人中心の交通体系及びまちづくりを実現します。

③主要施策

- 渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - ・西海岸道路（那覇北道路）の整備
 - ・ボトルネック交差点の改良整備
 - ・西海岸道路（那覇北道路）と那覇インターアクセス道路を結ぶ道路の整備
- 徒歩・自転車利用環境の向上・充実
 - ・幹線道路整備と合わせた住宅地内での一方通行や面的速度規制による安心・安全な道路環境整備
- バス・タクシー利用環境の向上・充実
 - ・バスやタクシー等、地域の実情や需要に合った公共交通の導入を図る
 - ・路線バスの増便の検討



②那覇北地域

①地域の将来像 「快適な暮らしと跳躍感あふれる未来のまち」

泊や真嘉比などの既成市街地における緑豊かな居住環境の形成を図るとともに、新都心地区において、都市モノレール駅と連なる商業業務施設や中核的な公共施設などの都市機能を配し、高度情報化社会に対応する情報基盤を備えたインテリジェントシティを形成し、魅力あふれる未来のまちをめざします。

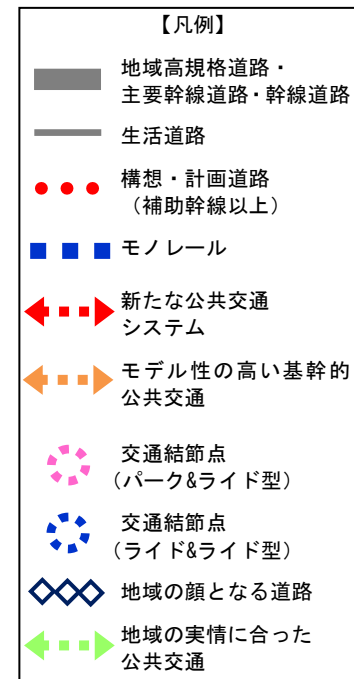
②戦略の方針

市内における骨格的な動きとなっている交通を支え、まちづくりへも寄与するモデル性の高い基幹的公共交通を導入します。

また、モデル性の高い基幹的公共交通の停留所やモノレール駅等の交通結節点を中心として、車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します。

③主要施策

- モデル性の高い基幹的公共交通の導入
 - ・バスロケーションシステムの拡充や発着案内板の設置
 - ・交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上
 - ・快適なバス停留所の整備（上屋、ベンチの整備 等）
 - 徒歩・自転車利用環境の向上・充実
 - ・自転車ネットワーク整備（駅・バス停留所・公共施設等を考慮したネットワーク、自転車道、バリアフリー、緑陰形成等）
 - ・道路や公共・民間施設における駐輪スペースの確保
 - ・レンタサイクルやサイクルポートの拡充
 - バス利用環境の向上・充実
 - ・モデル性の高い基幹的公共交通と合わせ、地域の実情に合った公共交通の導入
- ※その他（交差点スクランブル化、信号現示等）



③首里北地域

①地域の将来像 「花とみどりとやさしさあふれる元気なまち」

末吉の森や弁が嶽の緑などの自然緑地を保全するとともに、福祉村や石嶺北翔通りなどの地域拠点の形成や生活道路の整備など身近な生活環境の向上を図ることにより、良好な郊外住宅地をめざします。

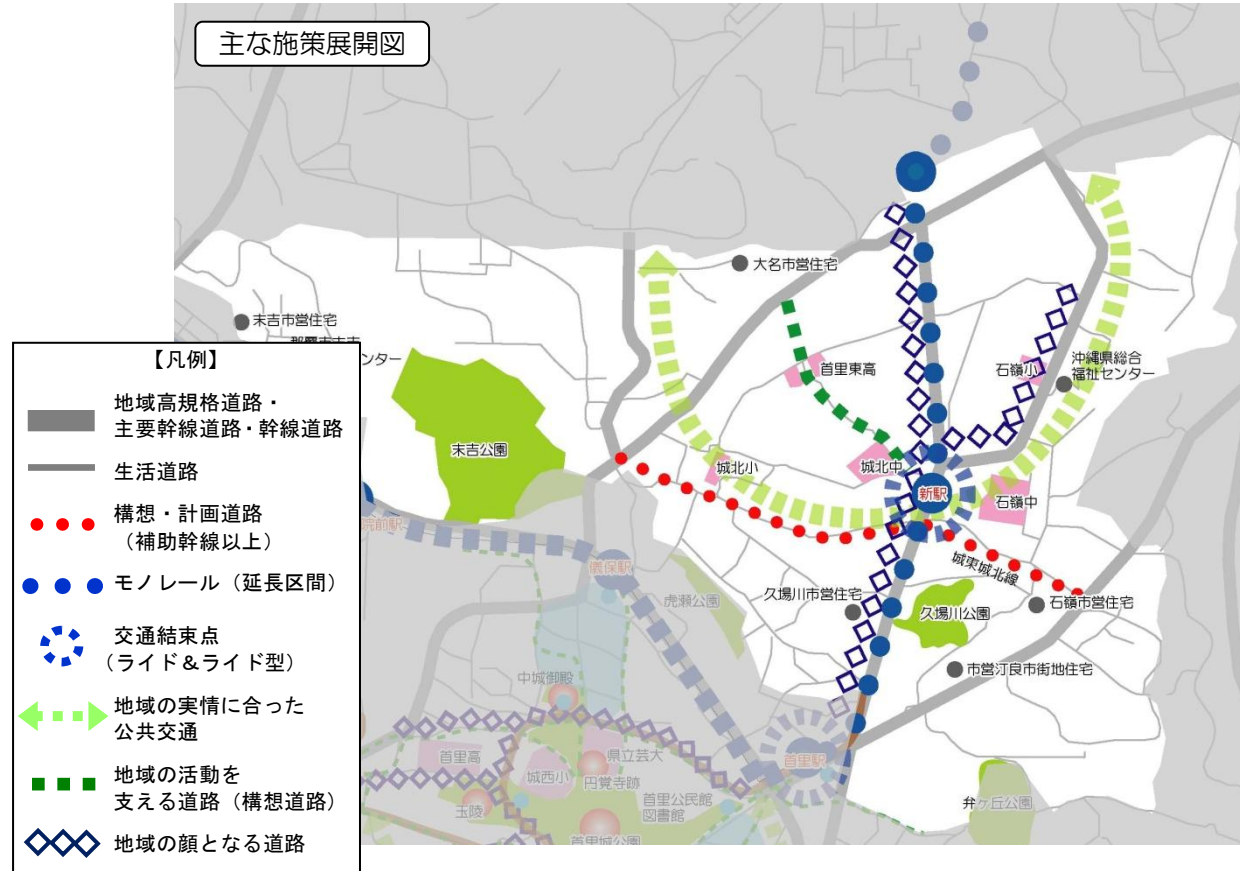
②戦略の方針

新たなモノレール駅を中心としたアクセス環境整備等の公共交通利用環境整備、周辺まちづくりを行う。また、住宅地内における歩行者・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します。

③主要施策

- モノレールの延長
 - ・モノレール延長整備
 - ・新駅周辺のまちづくり計画・駅前広場整備
- ・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）
- ・自転車駐輪場の整備（駅や交通結節点等）
- まちづくりと連動した道路整備
 - ・新駅周辺のまちづくりと連動した、地域の東西を結ぶ(仮)城東城北線や石嶺福祉センター線の延伸箇所の整備
- 徒歩・自転車環境の向上・充実
 - ・地区内の狭隘道路における一方通行や面的速度規制による安心・安全な道路環境の整備
- バス利用環境の向上・充実
 - ・福祉施設や周辺地域への公共交通アクセス環境の改善（地域の実情に合った公共交通）

主な施策展開図



④首里地域

①地域の将来像 「歴史と文化につつまれた首里」

首里城を中心とする地域に残る数多くの歴史的・文化的遺産や地形・水系等の自然環境を活かしたまちづくりを進めると同時に、地域に根ざした伝統産業（泡盛、紅型など）の育成や新たな観光商業地区の形成に向けた環境整備を進め、歴史と文化の薫る首里のまちをめざします。

②戦略の方針

首里城周辺歴史まちづくり協議会と連携し、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きます。

龍潭通りにおける快適な歩行者・自転車走行空間の創出と、スーシグワ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します。

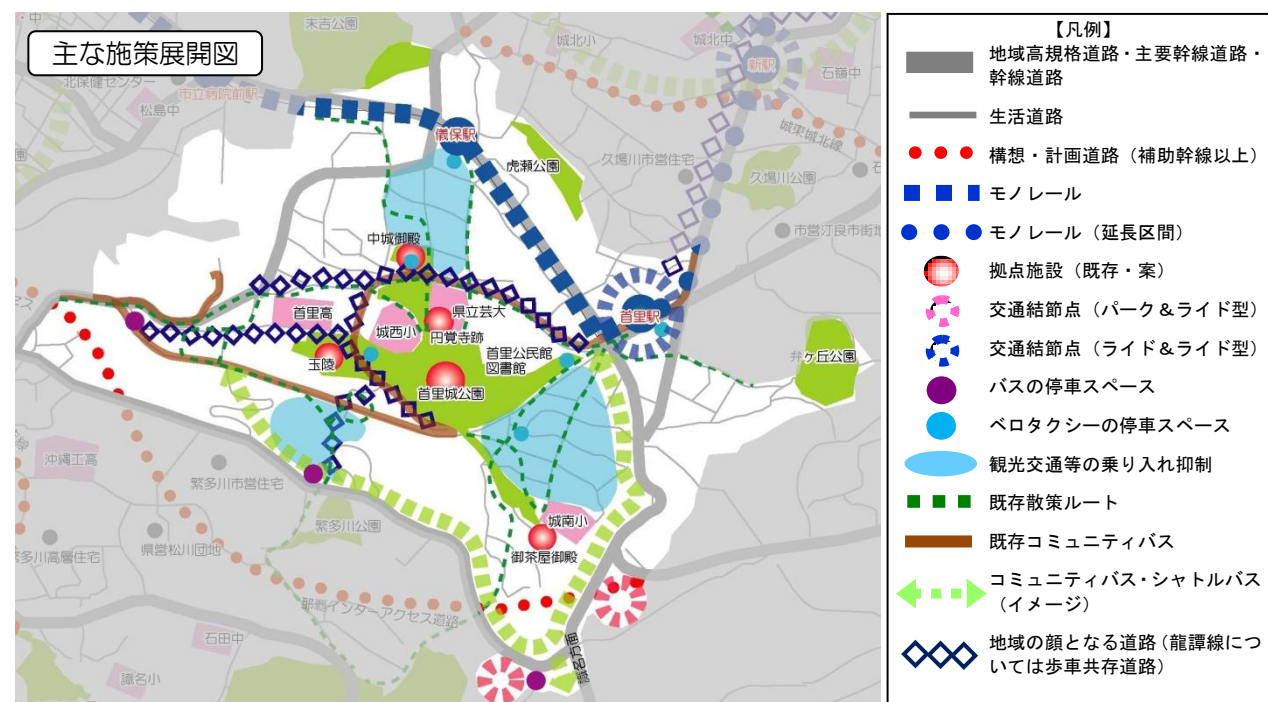
これらの実現に向け、一方通行の導入やフリンジパーキング等の整備、面的速度規制やゾーン内への自動車交通の抑制など、段階的な自動車交通の抑制を図ります。また、龍潭通りにおいては歩行者・自転車優先道路の位置づけを行い、快適な歩行者・自転車走行空間を創出し、那覇インターアクセス道路や他の幹線道路へ龍潭通りの通過交通を誘導します。

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し、多様な移動手段を選択できる環境を整えます。

③主要施策

- 徒歩・自転車利用環境の向上・充実
 - ・一方通行の導入による徒歩や自転車空間の確保
 - ・パーク＆ライドの整備
 - ・観光交通等を抑制するゾーンでの面的速度規制による安全性の確保
 - ・ロードプライシングの調整・研究
 - ・レンタサイクル（電動アシスト自転車等）やサイクルポートの拡充
 - ・歩きたくなる道路空間の創出（休憩施設「ベンチ等」や沿道修景「木や花の植栽」等）
- バス利用環境の向上・充実
 - ・コミュニティバスやシャトルバス等の導入
 - ・観光バスの乗降スペースの適正配置
- 渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - ・那覇インターアクセス道路の整備

主な施策展開図



⑤真和志地域

①地域の将来像 「木漏れ日にやさしさを感じる我したまち」

身近な生活環境の改善や周辺部の計画的な市街地化の誘導と併せて、自然、地形を活かした特色あるまちづくりを進めることにより、都心に近い便利で快適な住宅地の形成を図ります。

②戦略の方針

基幹的公共交通の導入を核とした公共交通・歩行者・自転車利用環境を整備するとともに、公共交通不便地域の利用環境を改善します。

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います。

地域内幹線道路や補助幹線道路の整備を促進し、生活道路における安全で快適な歩行者空間を確保します。

③主要施策

●モデル性の高い基幹的公共交通の導入

- ・バスロケーションシステムの拡充や発着案内板の設置
- ・交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上

●まちづくりと連動した道路整備

- ・バス網の強化・沿線まちづくりと連動した(仮)真和志線の整備
- ・旧国道329号の徒歩、自転車、公共交通への道路空間の再配分

●渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備

- ・県道46号線のバイパス道や(仮)真和志線までの延長箇所の整備

●徒歩・自転車利用環境の向上・充実

- ・自転車ネットワーク整備（駅・バス停・公共施設等を考慮したネットワーク、自転車道、バリアフリー、緑陰形成等）

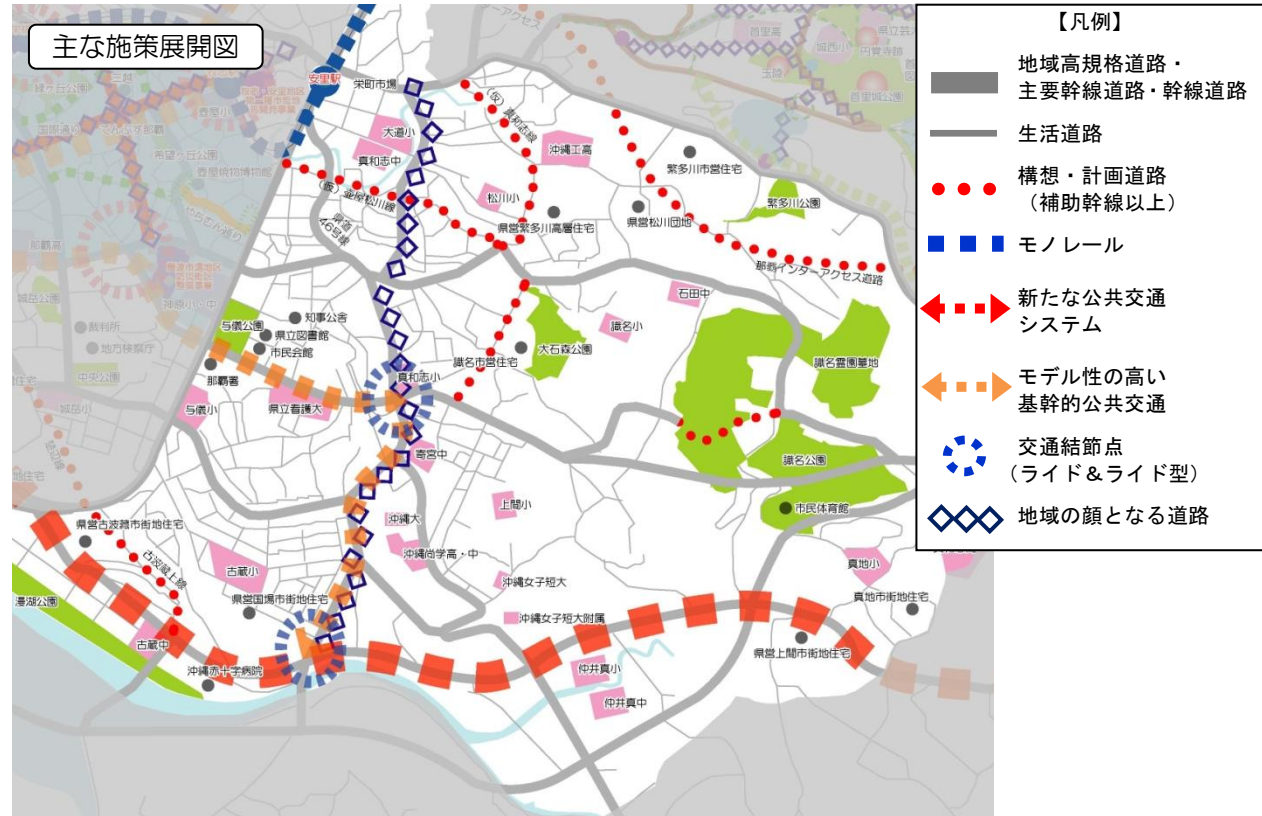
●タクシー利用環境の向上・充実

- ・乗合タクシー・相乗りタクシーの導入

●バス利用環境の質向上・充実

- ・地域住民が望むバスルートの設定（真和志地域から中心市街地等）

●新たな公共交通システムの導入促進



⑥那覇中央地域

①地域の将来像 「出会い・ふれあい・にぎわい那覇のまち」

住宅の中高層化の誘導によるアメニティの高い都市型住宅地の形成を図るとともに、国際通りや平和通り等の沖縄独特の雰囲気を活かした回遊性のある観光・商業地の形成を進め、「出会い」「ふれあい」「にぎわい」のある国際・商業・観光都心の形成をめざします。

②戦略の方針

中心市街地活性化基本計画や市街地再開発事業と連携し、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きます。

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します。

モデル性の高い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の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します。

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します。

③主要施策

●モデル性の高い基幹的公共交通の導入

- ・国際通りトランジットモールおよびバス専用・優先レーンの拡充

●多様な移動手段の利用環境の向上・充実

- ・一方通行の導入による徒歩や自転車空間の確保 ・タクシー乗り場の適正配置
- ・道路空間を活用した駐輪場（自転車・自動二輪車）の整備
- ・バリアフリー基本構想を策定し、バリアフリーの施策を推進する

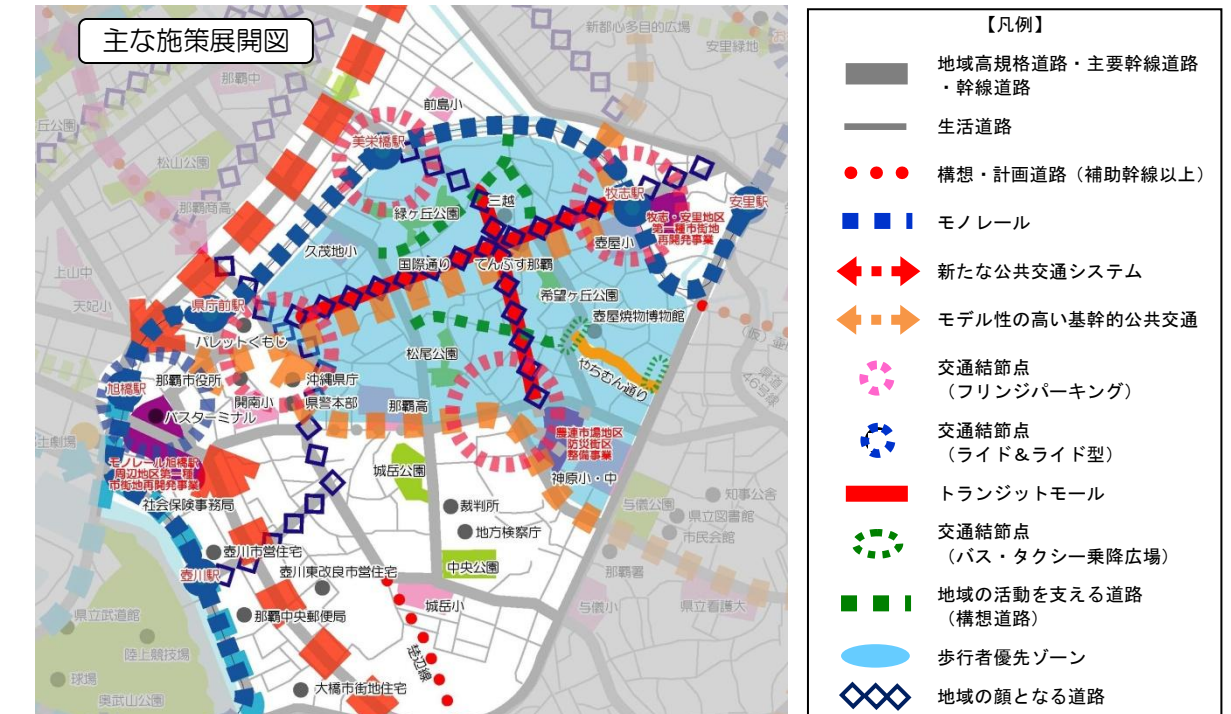
●歩行者優先ゾーンにおける段階的な自動車交通の抑制

- ・フリンジパーキングの整備 ・自動車の面的速度規制による安全性の確保
- ・ロードプライシングや完全規制に向けた調整・研究

●まちづくりと連動した道路整備

- ・トランジットモール拡充と合わせた地域の活動を支える生活道路の整備

●新たな公共交通システム導入との連携



⑦那覇西地域

①地域の将来像 「潮風と唐栄香る憩いのまち」

歴史性、利便性を活かした緑豊かな都市型住宅地の形成や、都市部や貴重な海浜部に隣接するという立地条件を活かした都市型リゾート地区の形成を推進し、海と親しみ、多彩な都市生活が営まれる潮騒の聞こえるまちづくりを進めます。

②戦略の方針

ウォーターフロントを活かした西海岸道路の整備と、海浜部への快適なアクセス道路や公共交通を整備します。
また、それらと連動して安心・安全・快適な歩行者・自転車利用環境の整備を行います。

③主要施策

- バス・タクシー利用環境の向上・充実
 - ・バスやタクシー等、地域の実情や需要に合った公共交通の導入を図る
- 渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - ・西海岸道路（那覇西道路、那覇北道路）の整備
- まちづくりと連動した道路整備
 - ・海浜部と中心市街地を結ぶシンボルロードの整備



⑧小禄地域

①地域の将来像 「うるくの心と文化あふれるまち」

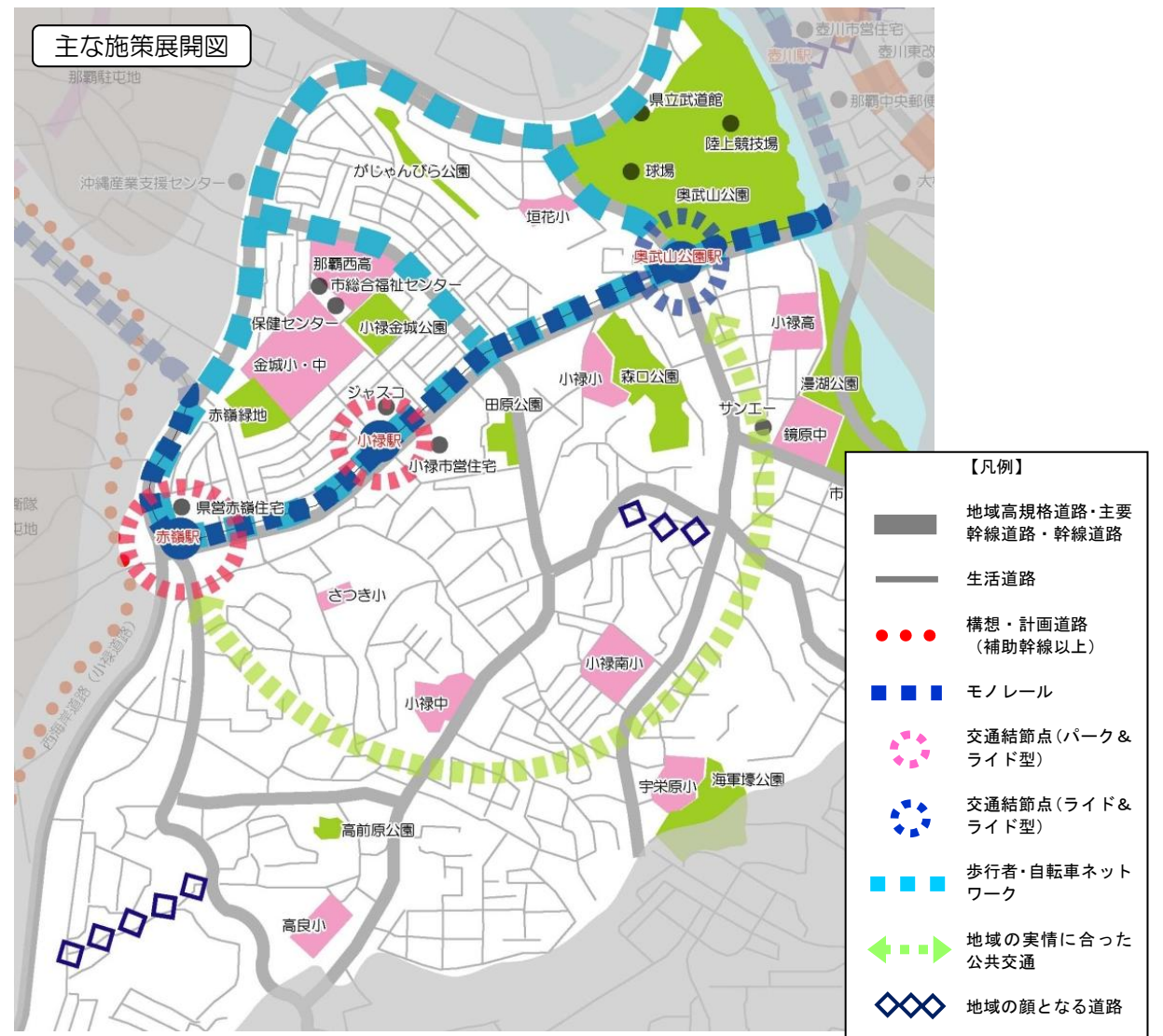
都心、空港、南部地域へ近接している立地特性を生かした活力と魅力あふれる商業業務拠点の形成を図るとともに、漫湖、奥武山などの貴重なオープンスペースと豊かな歴史・文化的遺産の保全・活用と活発なコミュニティ、文化活動を通して、地域性豊かで利便性の高い住宅地づくりを進めます。

②戦略の方針

モノレール駅を中心として、車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します。また、住宅地内における歩行者・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します。

③主要施策

- 徒歩・自転車利用環境の向上・充実
 - ・自転車ネットワーク整備（駅・バス停留所・公共施設等を考慮したネットワーク、自転車道、バリアフリー、緑陰形成等）
 - ・道路や公共・民間施設における駐輪スペースの確保
 - ・レンタサイクルやサイクルポートの拡充
- バス・タクシー利用環境の向上・充実
 - ・バスやタクシー等、地域の実情や需要に合った公共交通の導入を図る。



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・商業・観光・情報機能の集積する地区を形成します。

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、骨格的役割を担う道路整備と、モノレール等の公共交通の利便性を向上させるため、交通結節点を整備する。

③主要施策

- 渋滞緩和や通過交通を排除するための道路整備
 - ・ 西海岸道路（小禄道路）の整備
- モノレール利用環境の整備
 - ・ 赤嶺駅付近でのパーク＆ライドの整備



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り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

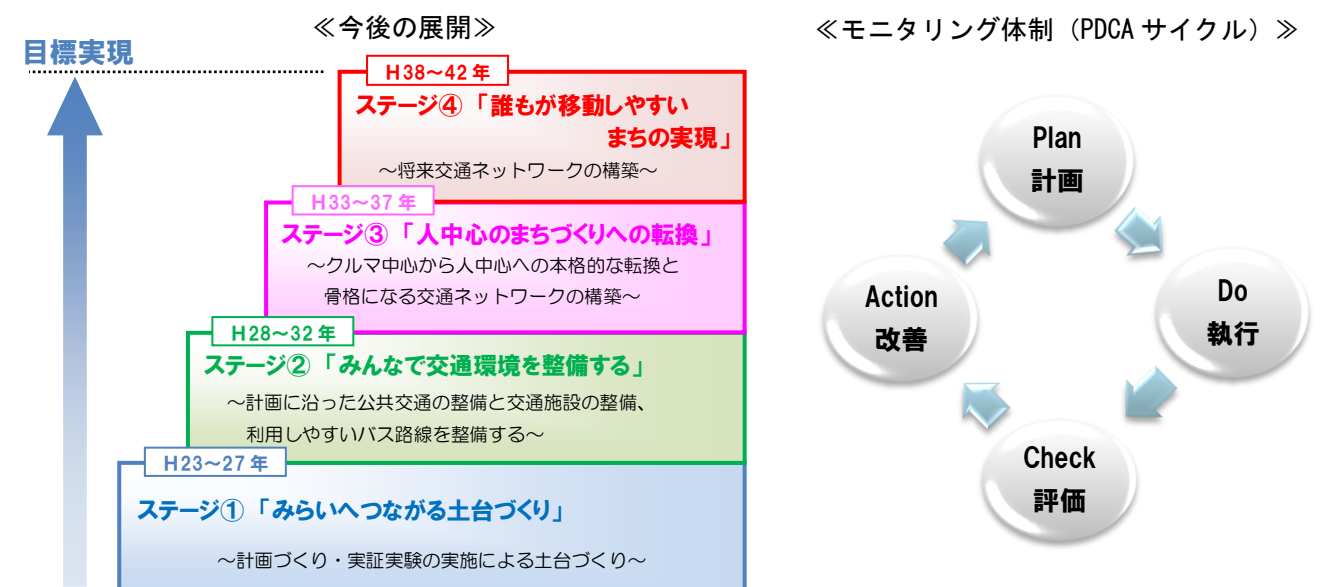
○お互いの長所を活かした取り組みの実施

③今後の展開と計画内容の評価・検証・見直しの実施

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

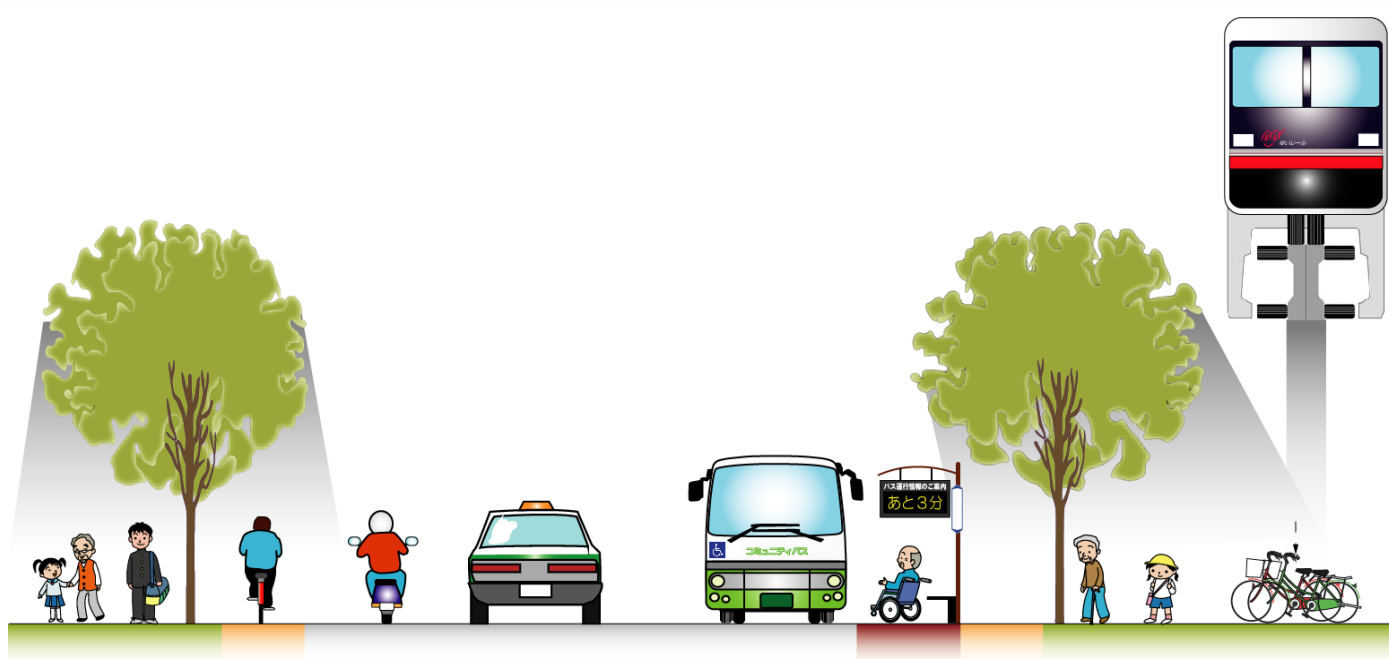
なお、市民の視点に立った目的・成果志向型の施策推進、わかりやすく透明性の高い交通政策の運営・管理の推進に向けて、また、社会情勢や沖縄県・中南部都市圏・近隣市町村等の広域的な交通の状況変化に適応していくために、P（Plan：計画）、D（Do：執行）、C（Check：評価）、A（Action：改善）の一連のモニタリング体制で随時評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図っていきます。

また、本計画に位置づけられている施策以外にも、定期的で開催される「（仮）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。



《問い合わせ先》

那覇市都市計画部都市計画課
TEL 098-867-0111（代表）



“誰もが移動しやすいまち” のイメージ