



3 章

分野別まちづくり方針

1. 土地利用の方針
2. 市街地形成の方針
3. 都市交通体系の方針
4. 都市環境形成の方針
5. 景観まちづくりの方針
6. 防災まちづくりの方針
7. 福祉・交流まちづくりの方針
8. 観光・交流まちづくりの方針
9. イノベーションまちづくりの方針

「まちづくりの目標」に向かった取り組みの方向性として、土地利用、市街地形成、都市交通体系、都市環境形成、景観まちづくり、防災まちづくり、福祉・交流まちづくり、観光・交流まちづくり、イノベーションまちづくりの9つの分野について、それぞれの基本的な方針を定めました。

1.土地利用の方針

本市には、空港や港湾に近接し、交通の大動脈である国道に接した利便性の高い中心市街地、都市基盤が整備された小禄金城地区や新都心地区などの新市街地、歴史的な環境や閑静な住環境が形成されている首里地域や真和志地域などがあり、コンパクトな市域の内に特徴的な市街地が形成されています。このような特徴を活かしながら、限られた市域を有効に活用するメリハリのある土地利用と快適で魅力的な都市生活の基盤となる土地利用を推進します。

【1-1】都市基盤を活かした土地利用の推進

今後の人口減少や高齢化の進展を見据え、都市基盤の整備状況に応じた土地利用の規制と誘導や公共交通の利便性を活かした土地利用の誘導を進めます。

沖縄県の中心都市として積極的な都市基盤の整備が行われてきた本市には、市域を越えて利用される幹線道路や総合公園、身近な生活を支える区画道路や街区公園、土地区画整理事業や市街地再開発事業などによる多くの都市基盤がストックされ、モノレールや空港、港湾などが整備されています。このような都市基盤を将来にわたって適切に維持管理し、効率的に活用しながら、それぞれの都市基盤の役割を最大限に活用できる将来を見据えた土地利用を進めます。

鉄軌道やLRTなどの新しい公共交通の導入が検討されている路線の沿道については、都市基盤の整備状況や都市機能の集積状況にあわせ、小規模敷地の共同利用と良好な都市環境を形成するオープンスペースを生み出すことで土地の高度利用を図り、居住機能や生活利便機能などの充実や機能の複合化を進めます。

密集市街地や都市基盤の整備の遅れがみられる地域においては、将来的な基盤整備を見据えた適切な土地利用を進める一方で、人口の減少や偏在、厳しい財政事情に応じながら、地域のまちづくりの将来像に沿った規制と誘導を図ります。

【1-2】地域の特徴を活かした戦略的な土地利用の推進

市内各地域の特徴を活かした土地利用の適切な規制と誘導を図りながら、公共交通ネットワークの再編などに伴う都市構造の変化に柔軟に対応することで都市生活の魅力を高めます。

複合機能ゾーンでは、良好な市街地環境の形成につながる土地利用制度の活用を図り、様々な都市機能の集積を図ります。特に中心拠点では公共交通の利便性を活かし、広域的な商業、業務、観光・交流、文化芸術などの多様な機能の集積を誘導し、活気やにぎわいのある拠点の形成を図ります。また、充実した都市機能が近接混在する環境を活かし、まちなか居住を進めます。副次拠点は、基盤整備が整った好条件を活かし、中心拠点を補完する都市機能を誘導することで相互に連携した土地利用を図ります。

都市型居住ゾーンでは、低中層住宅や中高層住宅が立地する中においても、地域の環境向上

につながるオープンスペースの創出や緑豊かな居住環境の形成と商業機能、業務機能との共存を図ります。

庭園型居住ゾーンでは、低層住宅を中心とした、ゆとりある緑豊かな居住環境の充実を図ります。高齢化に対応した生活を支えるサービス機能を担う施設や地域に残る伝統的な産業に関する施設については、周辺の住環境との関係性や調和に配慮した規制と誘導を図ります。また、地域に残る緑地や風致的な環境などについては、本市の価値を向上させる資源や都市における生物の貴重な生息地として保全と再生を推進します。

地域拠点では、生活利便性を高める商業、医療、郵便局や銀行、コミュニティ活動施設などの生活サービス機能の集積・充実を図ります。また、地域のマチグワー商店街などでは、日常的な生活を支える商店、カフェ、塾などが集まる土地利用を図り、人々の出会いと交流が生まれるコミュニティに支えられた快適な都市の形成を目指します。

ウォーターフロントゾーンでは、緑豊かな都市環境の形成や商業、業務、観光・交流などの多様な都市機能の立地誘導を図ります。また、魅力あるウォーターフロントの創出により、暮らす人・訪れる人が水辺に親しむことのできる、港町那覇の復活を目指します。

交易交流ゾーンでは、世界に開かれた沖縄の玄関口である那覇空港や沖縄県の物流や流通の中枢である那覇港新港ふ頭の機能強化を促進し、これらを活かした都市機能の立地誘導を図ります。

コラム

5. 多様な機能を持つまちづくり

オフィス街やベッタウンという言葉に代表されるように、これまでは、住む場所（居住エリア）、働く場所（業務エリア）、遊ぶ場所（商業エリア）など、用途が混在しないようなまちづくりが行われてきました。夜は誰も居なくなるオフィス街や商店街、昼間はひっそりとする住宅街。最近では都市部でも買い物難民といった言葉が聞かれるようになりました。

この様な中、色々な用途を上手くミックスすることで、にぎわい創出や地域の安全・安心を図りながら、日々の生活に小さな楽しみや変化をもたらす新たなまちづくりも始まっています。オフィスの低層階にショップや飲食店を入居させたり、住宅街に魅力的なカフェや専門店などの人が集う開かれた施設をオープンすることで、様々な目的で人が集い、多様な時間を過ごし、お互いの存在を感じ合いながら都市や地域を居心地良い場所へ変えていっています。

居心地の良いまちを上手に創り出し持続させるためには、私たち一人ひとりが、まちを楽しむゆとりや感性を持ち、地域やエリアの大切な場所・空間に時間や関心を寄せることや、日々の消費行動や自身のライフスタイルを見つめ直すことも大切です。

あなたの身近な生活空間に、日常を豊かで心地よいものにしてくれる場所がありますか？



▲ まちなかでのマーケット開催（ポートランド）



▲ まちなかでの芸術活動（ポートランド）

【1－3】きめ細やかな土地利用の推進

地域の将来像を踏まえ、今後の人口減少社会や高齢化の進展に備えた、利便性が高く効率的で質の高い土地利用を図ります。また、地区計画制度や特別用途地区などの様々な土地利用制度を活用し、それぞれの地域の特性に応じたきめ細かい土地利用を進めます。

・ 低層住宅地区

敷地内に緑やオープンスペースを確保し、戸建住宅と低層の共同住宅が共存する低密度の住宅地の形成を図ります。また、石積みや屋敷林、樋川^{ヒージャー}、御嶽、街区形態などの昔ながらの環境が残る地域では、無秩序な宅地の細分化の防止や緑化を推進し、良好な集落環境の保全を図ります。

・ 低中層住宅地区

敷地内に緑やオープンスペースを確保し、戸建住宅と調和した良好な低中層の共同住宅の立地を誘導し、商業機能、業務機能などとの用途混在の抑制を図ります。また、昔ながらの環境が残る地域では、良好な集落環境の保全を図ります。

・ 中高層住宅地区

土地の有効利用を進め、都市環境を向上させる緑やオープンスペースなどを確保し、周辺の居住環境に配慮した中高層の共同住宅の立地を誘導します。また、都市型住宅と商業機能、業務機能などとの共存を図ります。

・ 住宅団地地区

地区計画制度などの活用により敷地内に緑やオープンスペースを確保し、周辺の住環境と調和した良好な住宅団地の形成を図ります。また、生活サービス機能の立地が可能な土地利用を図ります。

・ 地域型生活サービス地区

地域の身近な施設として、商店やカフェなどの日常の生活を支える生活サービス機能の充実を図り、サードプレイスとしての役割を担う土地利用を図ります。

・ 近隣型商業サービス地区

モノレール駅周辺の立地を活かした日用品を扱う店舗や飲食店、診療所などの生活利便機能が立地する土地利用を図ります。

・ 商業サービス地区

公共交通の利便性を活かした広域的な商業機能、業務機能、観光・交流機能、文化芸術機能など、多様な都市機能の立地誘導を図ります。

・ 業務地区

公共交通の利便性を活かした広域的な業務機能の集積を誘導し、土地の共同利用と魅力的なオープンスペースの創出による土地の高度利用を図ります。

・ 都市型リゾート地区

海辺や川辺のウォーターフロントの特性を活かした水辺に親しめる空間の形成を図り、緑やオープンスペースの創出により、ゆとりある居住機能、商業機能、業務機能、観光・交流機能などの多様な都市機能の立地誘導を図ります。

・ 流通・産業地区

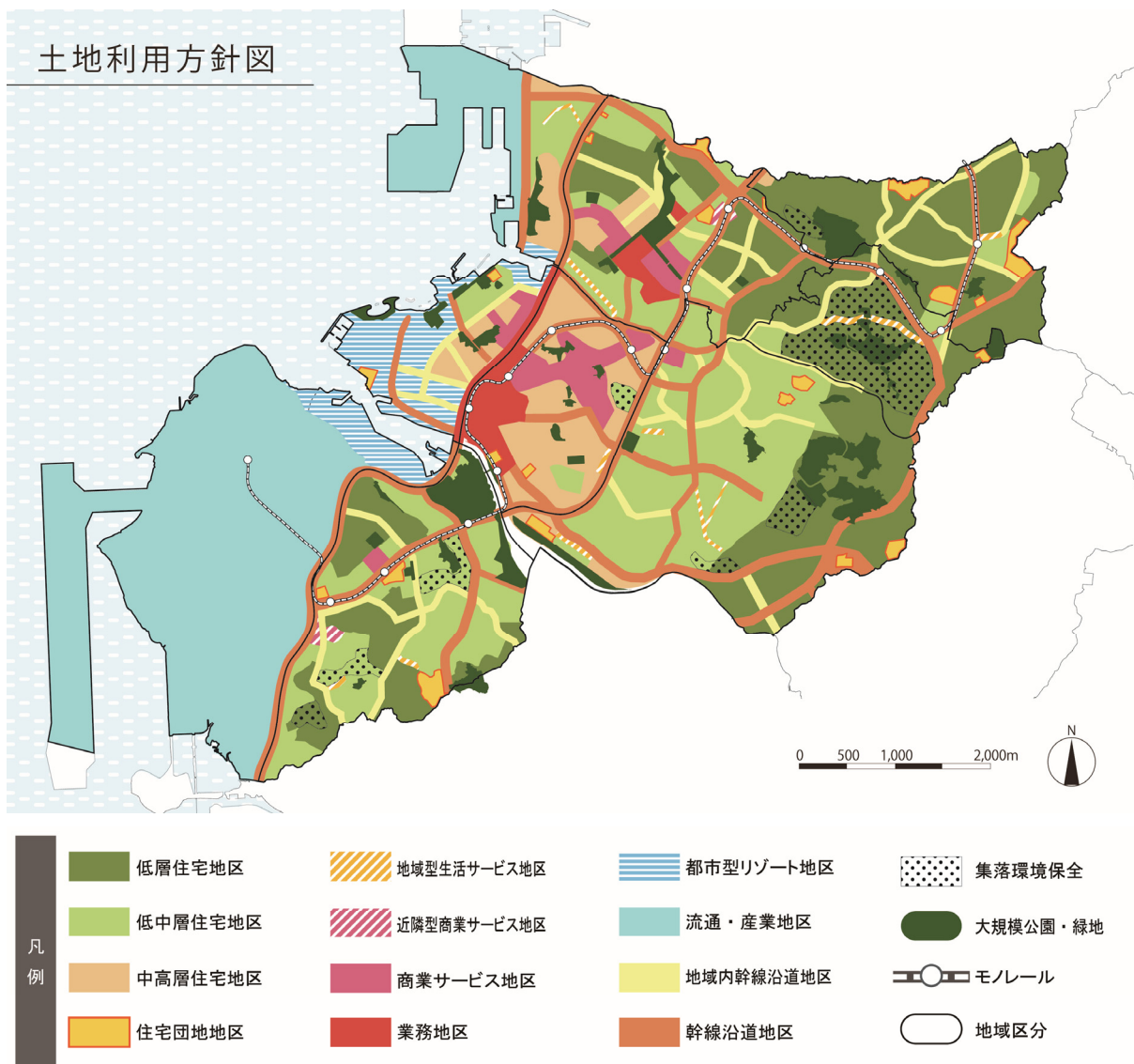
人・モノの交流拠点と一体となった総合的な流通機能の集積を進め、交流機能を強化する多様な産業が共存する土地利用を図ります。

・ 地域内幹線沿道地区

背後地の住宅に配慮し、地域内幹線道路の交通の利便性を活かした地域の暮らしを支える商業機能、生活サービス機能、居住機能が共存する土地利用を図ります。

・ 幹線沿道地区

広域的な幹線道路の交通の利便性を活かした都市活動を支える商業機能や業務機能、居住機能などの複合的な土地利用を図ります。



2.市街地形成の方針

本市の市街地には、土地区画整理事業などにより都市基盤の整備が図られた地域、道路や公園などの都市基盤の整備が十分ではない密集市街地を形成している地域、昔ながらの集落形態が残る地域など、様々な地域があります。それぞれの地域の将来像を踏まえた上で、その特色を活かした効果的できめ細やかな整備や保全などに取り組みます。

【2-1】都市の活力を創造させる市街地の形成

市街地の整備にあたっては、その地域の形成過程、現在の環境、将来に向けて果たすべき役割などを踏まえ、整備の必要性や手法などについて十分に検討する必要があります。

都市基盤の整備完了から半世紀以上が経ち魅力が低下している地域や、現在に至るまで十分な都市基盤の整備が進まず生活利便性の低い地域など、地域ごとの特色を踏まえ、今後の地域の将来像や土地利用などとの相乗効果を生み出す市街地の整備を図ります。

土地区画整理事業や市街地再開発事業などの大規模な面整備の手法だけでなく、都市計画道路の沿線、都市の拠点周辺、公共交通沿線との連携などを意識した小規模な基盤改善を行うことで安全安心に暮らし続けることができる都市の基盤整備を進めます。

【2-2】生活の質を向上させる市街地の形成

本市は、昔ながらの集落形態が残っている地域、土地区画整理事業などが完了した地域、密集市街地を形成している地域、開発行為により部分的に基盤が整っている地域など、様々な市街地が形成されており、それぞれの地域の生活の質を向上させる取り組みを進めます。

昔ながらの集落の面影を残す「集落形態保全地区」は、南入りの家屋配置や道路形態、かつて使用されていた集落の井戸などの形態を残しており、石畳、石積み、屋敷林、地割り、家並みなど、地域に残る歴史的な遺産の保全や再生による市街地の形成を図ることで、地域のまちづくりの中に積極的に活かす取り組みを進めます。

土地区画整理事業や大規模な宅地開発などを行った「基盤整備済地区」は、建替え時の土地の無秩序な細分化などによる環境の悪化を防止し、良好な住環境の維持・向上を図ります。地区計画や建築協定、緑化協定などにより、暮らす人がより愛着をもてる成熟したまちづくりを進めます。また、一方通行などの交通規制を活用することで、歩道の確保や緑陰の創出による歩行空間の向上を図ります。

市内に残る「基盤改善地区」は、都市の価値を上げる資源と捉え再生を推進します。狭隘な道路が多く残る地域や部分的な開発が進んだ地域は「機能向上型」の市街地形成を図ります。二項道路などが残る地域では、二項道路の改善や老朽建築物の共同建替えや協調建替えなどを推進し、少しずつ改善を重ね、オープンスペースの確保による防災上の安全性向上やポケットパークの創出などによる、より良好なまちをつくる協働による基盤の改善を図ります。位置指定道路や開発行為などによる部分的な基盤整備が進んだ地域では、幹線道路からつながる生活道路などのネットワーク道路の改良や、開発指導行政との連携による道路幅員を考慮した計画的な誘導などにより、市街地の改善を図ります。また、平和通り周辺は「マチグワーエリア」として、市場や商店街の商業機能の向上につながる基盤の改善を図ります。

密集市街地を形成し、無接道宅地が一定程度連担した個別改善が困難な地区や消防活動困難区域で防災上の課題がある地区では、「面的改良型」の市街地の形成を図り、民間事業者の参画などによる建築物の共同建替えなどを推進し、地域住民との協働による市街地の改善を図ります。また、計画的な面整備が必要な地域では、土地区画整理事業などにより、「基盤再生型」の

面整備を図ります。

基盤改善地区では、それぞれの地域特性に応じ、共同建替えや協調建替えなどに加え、道路や公園事業と連携した小規模な基盤の改善や再開発などの様々な手法を活用し、市街地の改善を図ります。また、基盤の改善とあわせて、良好な住宅地の形成のため、地区計画や建築協定、緑化協定を積極的に活用し、建築物の用途・形態制限、垣・柵の構造の制限、緑化などを促進します。

【2-3】コンパクトで利便性の高い市街地の形成



コンパクトで利便性の高い都市構造の実現に向けて、地域の特徴に応じた都市機能の誘導とあわせた市街地の形成を推進します。

中心拠点やそれを補完する副次拠点では、広域的な都市機能の充実により、市内外から訪れる人々の交流の場や多様な都市活動ができる求心力の高い市街地の形成を図ります。都市基盤が整い複合的な都市機能が集まる地域では、敷地の共同利用による土地の高度利用と魅力的なオープンスペースの創出により、商業・業務床などの確保やにぎわいの創出を図ります。

地域拠点では、周辺地域の暮らしを支える交流機能としてのオープンスペースの確保や緑陰の創出を進め、地域の核として、生活利便性の向上を図ります。

身近なマチグワール商店街では、地域の日常生活を支える買い物や飲食のような基礎的なサービス機能に加えて、コミュニティの活性化や生活の質を向上させるサードプレイスとしての役割を担う居場所づくりを進め、地域密着型の拠点形成を図ります。

それぞれの拠点での快適で暮らしやすいまちを目指し、誰もが利用しやすい施設・空間整備を図り、亜熱帯性の気候にふさわしい日陰空間やオープンスペースの創出による質の高い都市空間形成を推進します。

【2-4】都市ストックの多様な視点からの活用

将来的な人口減少が見込まれている本市では、空家や空き地の増加が懸念されており、その対策を進める必要があります。

家主と借り手をつなぐ仕組みづくりなど、需要と供給のミスマッチの改善や、これまでとは異なる多様な視点からの活用により、空家や空き地を人やまちを元気にする資源として活用を図ります。また、新たに建てられる建築物や施設についても、長期的な利用に柔軟に対応できる質の高いストックの形成の視点により、持続可能で魅力ある市街地の形成を誘導します。公園や学校、道路などの公共施設についても、日頃から地域の愛着ある場所・にぎわいある場所となるよう使い方の工夫や転換を図ります。

コラム

6. サードプレイス～居心地のよい都市空間の見つけ方～

みなさんの日常生活の中には、自宅（ファーストプレイス）、職場や学校（セカンドプレイス）以外に自分らしく過ごせる居心地の良い場所（サードプレイス）はありますか？ヨーロッパの都市では、イタリアのカフェやスペインのバル、イギリスのパブなどの社交と交流の場や、広場、公園、散歩などでの人との出会いや会話を楽しむ時間を持つ人が多いそうです。

都市の中に様々なサードプレイスが存在することで都市の魅力が高まるとともに、そこで過ごす一人ひとりの毎日を豊かにする良質なコミュニケーション、新たな発想や発見、刺激や気分転換、孤独感の解消など様々な効用があると言われています。

家と職場の往復だけで1日を終える人も多いと言われる日本でも、最近はカフェなどがサードプレイスとして注目されて来ましたが、少し発想と行動を変えるだけで図書館や公民館、本屋さんや美容室、見晴らしの良い公園や夕陽の見える海岸、ポケットパークや近所の散歩コースまで、誰もが自分らしいひと時を過ごせるサードプレイスを見つけることができそうです。

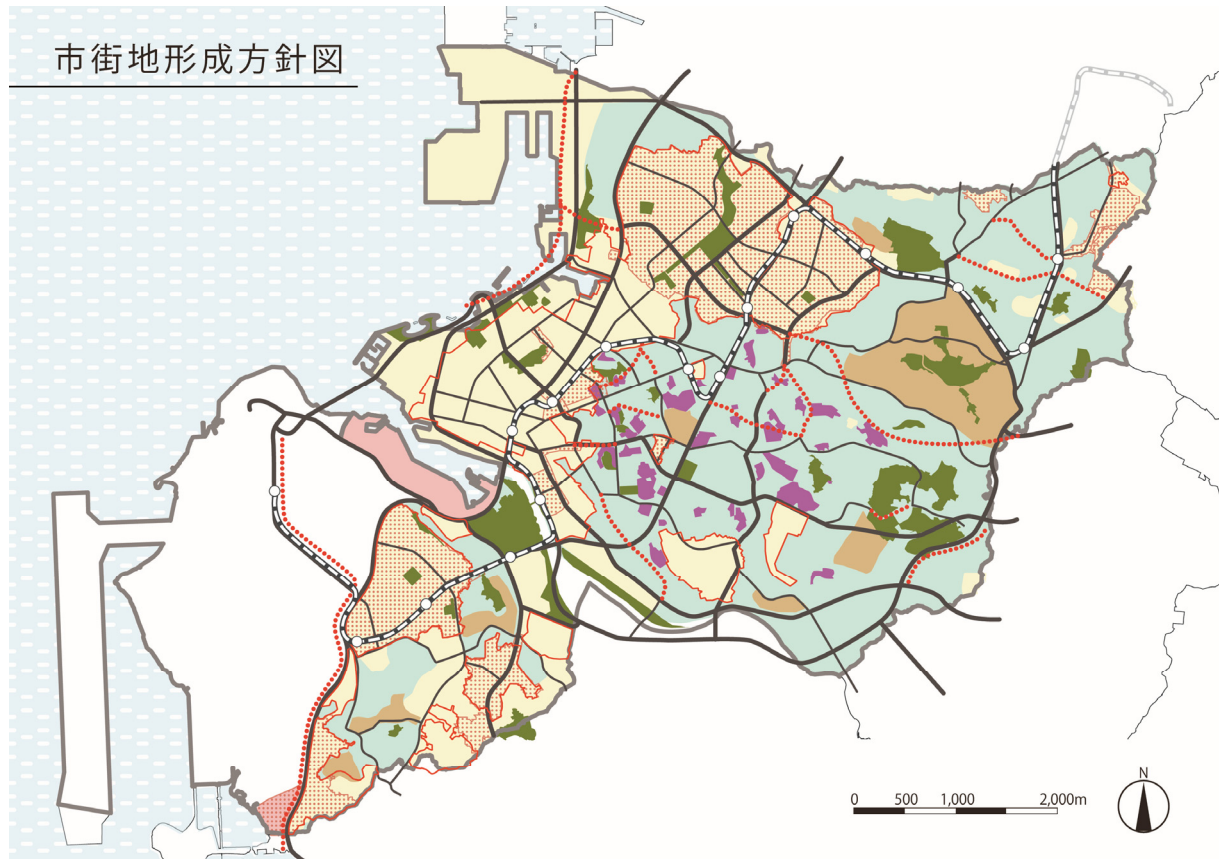
私たちも自分らしい居心地の良い場所や空間を見つけて、毎日の生活や都市を楽しむ元気をチャージしたいですね。



▲ “都市のリビング”のような快適さを創出する
街路空間（千代田区丸の内仲通り）



▲ 自然光が降りそぐ複合施設のエントランス
スペース（東京ミッドタウン）



凡例

- | | | | | | |
|---|---------------|---|-----------|---|----------|
|  | 集落形態保全地区 |  | 市街地開発事業区域 |  | 広域的な幹線道路 |
|  | 基盤整備済地区 |  | 地区計画 |  | 地域の幹線道路 |
|  | 基盤改善地区(機能向上型) |  | 大規模公園・緑地 |  | 計画・構想道路 |
|  | 基盤改善地区(面的改良型) | | |  | モノレール |
|  | 基盤改善地区(基盤再生型) | | | | |

3.都市交通体系の方針

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

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

【3-1】都市交通に対する考え方の転換

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

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

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

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

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

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



【3-2】誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成

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

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

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

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

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

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

タクシーは、ドア・ツー・ドアの交通を処理し、他の公共交通機関ではカバーできないあらゆる移動ニーズに対応した柔軟で機動性の高い公共交通であるため、様々な制約から路線バスなど他の公共交通機関を導入しにくいエリアにおけるオンデマンド交通の導入検討や、適切なタクシー乗り場の配置などの施策を推進します。

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



▲ 接近情報などを表示するバス停のモニター



▲ 真和志乗り合いタクシー

【3-3】市街地を整序する道路網体系の整備

道路は、私たちの基本的な都市活動を支える重要な都市基盤であり、地域の将来像を実現するためのとても重要な要素です。都市空間に張り巡らされた道路に必要とされる役割・機能と体系的な道路網構成について、道路を広域的な幹線道路、地域の幹線道路、主要な生活サービス道路、区画道路の4段階に分類し整備を推進します。

広域的な幹線道路は、都市の骨格を形成するとともに、周辺市町村を有機的に結び、都市活動の主要な役割を担う道路であり、今後もその機能の確保を図ります。また、新たな道路については、交通空間としてだけでなく、都市空間を構成する重要な要素として、地域特性を重視した道路整備を進めるものとします。



▲ 国道 58 号（広域的な幹線道路）



▲ 前田石嶺線（地域の幹線道路）



▲ 長田中央線（主要な生活サービス道路）

南北に走る国道 58 号、臨港道路、国道 331 号を補完する道路として、沖縄西海岸道路の整備を促進します。沖縄西海岸道路の整備にあたっては、本市の貴重なウォーターフロントゾーン的环境を損なわないように、周辺環境に配慮した整備を図ります。また、沖縄自動車道と那覇新都心を結ぶ那覇インターアクセス道路の整備にあたっては、首里の歴史ゾーン、郊外の住宅ゾーンの景観や住環境に配慮した整備を図ります。

地域の幹線道路は、広域的な幹線道路を補完し、地域内外や地域間を結ぶ基本的な道路として、概ね 500m～1,000m 間隔で配置し、幅員 13m～19m 程度で整備を図ります。整備にあたっては、安全で快適な歩行空間や自転車通行空間を十分に確保するとともに、災害時の避難や延焼遮断帯としても機能する都市防災にも配慮した道路とします。地域の幹線道路は、特に、真和志、首里北地域で整備が遅れていることから、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ります。

主要な生活サービス道路は、市民の身近な交通の中心となる道路であり、生活サービスの自動車通行などを前提にしながら歩行者の安全性を重視した道路として、概ね 250m～500m 間隔で配置し、幅員 7m～11m 程度を基本に整備を図ります。整備にあたっては、舗装や植栽、憩いの空間づくりなど、沿道の建築物や公園・広場などとの一体的な整備や連携・誘導などによる、多様な整備手法の活用を図るとともに、その地域の状況や果たすべき機能によっては、一方通行などの交通規制を推進して、より豊かで安全安心な道路空間の創出を図ります。

地区内の住民に利用される最も身近な区画道路は、自動車の通過交通を抑制し歩行者優先の道路整備を図ります。行き止まり道路、狹隘道路など、防災上問題のある区画道路においては、幅員 4m 以上を基本に建築や開発に関する事業者と連携を図りながら整備を促進します。

【3-4】地域の顔、生活の場となる道づくり

障がいの有無や年齢、性別、言語などの違いに関わらず誰もが利用しやすいよう、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、歩道のセミフラット化や段差の解消、手すりやベンチの設置、街路樹による緑陰の創出などの「人にやさしい道づくり」を促進します。

また、道路は、自動車の往来や敷地への出入りなどの交通機能だけでなく、市民や来訪者が歩行、回遊、滞留するための空間機能、街路樹など市街地にうるおいをもたらす環境機能、都市景観を構成する修景機能など、様々な機能を持っており、その機能をより高める道づくりが重要です。

中心市街地は、歩行者を優先とするエリアと位置づけ、自動車の流入を抑制するとともに、トランジットモールの拡充とあわせた地域の生活道路を整備することにより、市民の日常生活と都心のにぎわいが両立した魅力的な道路空間を創出します。

地域の生活道路などにおいては、ポケットパークの整備などうるおいと交流を促す空間づくりにより、地域の出会いとコミュニケーションの場としての役割を果たすとともに、地域の歴史を伝える御嶽、井戸、石垣、馬場跡などを活かすことで、市民が地域の良さを再発見し、楽しく歩ける散歩路のネットワークづくりを進めます。

また、全ての道路空間について、できる限り、水・みどり・花などによる修景の工夫を施すとともに、透水性舗装による雨水の地下かん養に努めるなど、都市の環境機能の向上に努めます。その他、地域の商店街などにおいては、沿道の店舗などの魅力を向上させる安全で魅力的な道づくりに取り組むとともに、地域の顔となる道路においては、無電柱化や沿道建築物のデザイン誘導などにより総合的に修景機能を向上させる取り組みを進めます。あわせて、学校や図書館、公園など、地域の特徴的な施設や空間に向かう道路は、安全で快適なゆとりある道路整備を図るとともに、特に学校周辺の道路においては、児童生徒の集中する時間帯に、必要な交通規制の導入を検討します。

道路の整備においては、長期的な維持管理についても十分に検討し、利用者である地域住民の意向も踏まえながら植栽デザインを進めます。道路の整備後も、必要な清掃活動や除草などの維持管理は、利用者である市民や企業などとの協働により、市民と行政、市民と企業などがつながり創りあげる本市らしい「協働のまちづくり」に取り組めます。



▲ 国際通りトランジットモール

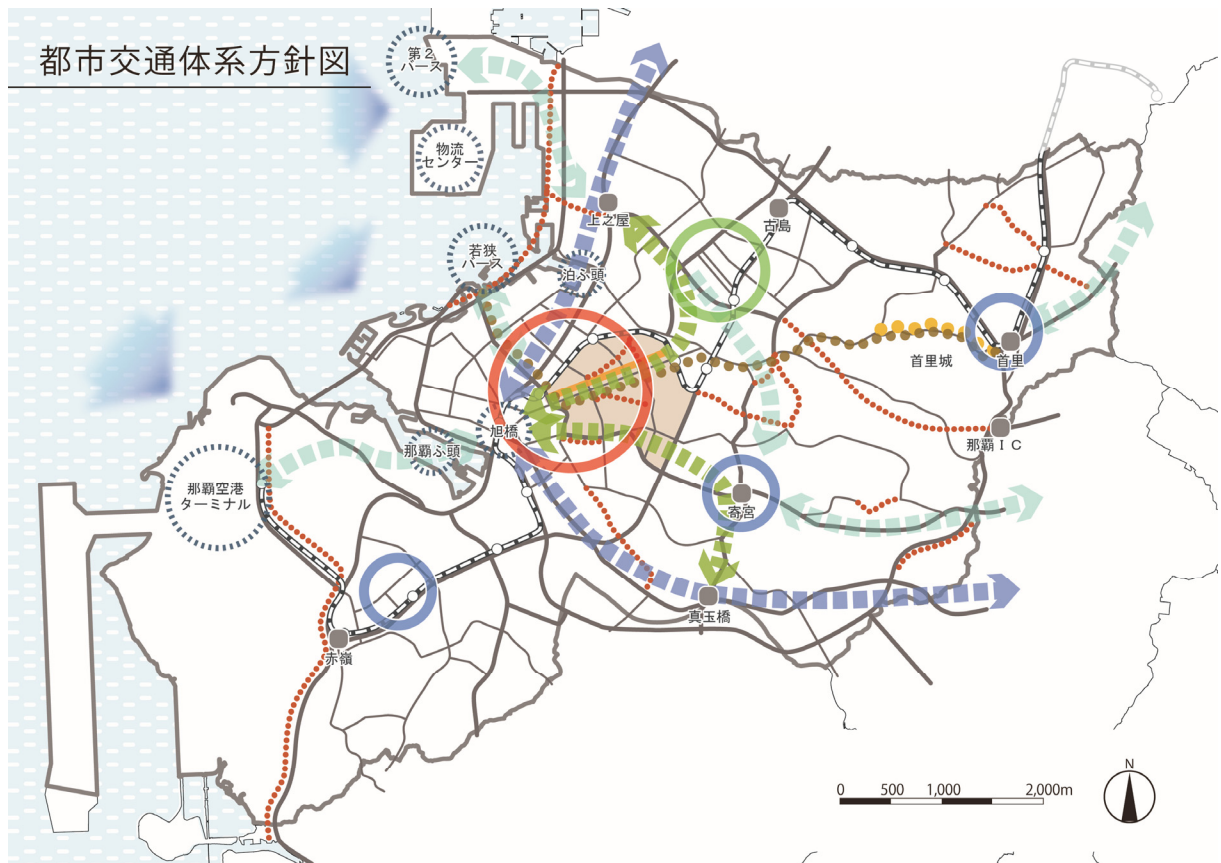


▲ 首里地域の生活サービス道路



▲ 牧志中央線（無電柱化）

都市交通体系方針図



凡例

【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（バスなど）

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

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

【拠点、交通結節点】

中心拠点

副次拠点

地域拠点

交通拠点

主要交通結節点

コラム

7. LRT とまちづくり

近年、世界の多くの都市で過度に車に依存した都市構造から、公共交通などを積極的に活用した「誰もが移動しやすいまち」への転換が進んでおり、その象徴のひとつが次世代型路面電車と言われる LRT（Light Rail Transit）の導入です。LRT は、一度に多くの人を運べる輸送性の高さ、低床で大きな乗降口を備えた車両やバリアフリー化された電停（駅）、改札のない信用乗車方式の採用による乗り降りのしやすさなど、これまでの路面電車のイメージを大きく変える移動手段です。

LRT を導入した海外の多くの都市では、中心部への車の流入を抑制する環状道路の整備や自転車利用を増進する専用道路の整備、車からの乗り換えを促す郊外の駅への大規模な駐車場の併設、安価な運賃設定とともにバスとの乗り継ぎをしやすくする料金体系の統一など、様々な施策により利用環境の向上を図っています。また、LRT の整備をまちづくりと積極的に連動させながら都市のリニューアルを行い、車のための空間を人々が集う広場や歩いて楽しい歩行空間へと転換したり、線路の芝生化や沿線の緑化、デザイン性の高い車両の導入や質の高い沿道空間の整備による、まちのにぎわいの創出と都市のイメージの向上に成功しています。

近隣の市や町と連担した人口密度の高い本市には、LRT の導入に優位な条件が備わっており、新たな公共交通として LRT などの導入が検討されています。まちのにぎわいを生みだし、人や地球環境にもやさしい新たな公共交通は、私たちにこれまでとは異なる都市との関係や新たなライフスタイルや価値観を提供してくれるかもしれませんね。

※戦前の沖縄には軽便鉄道が走っていたことは良く知られていますが、実は、那覇市内には路面電車も走っていたのです。港に近い通堂町から若狭や崇元寺を通して首里までの路線を大正のはじめから昭和初期に掛けて走っていました。



▲ フランス・ストラスブールの LRT ▲

4.都市環境形成の方針

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

【4-1】市街地の低炭素化の推進

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

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

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

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

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

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



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

【4-2】水と緑が持つ多様な機能の向上

海岸や河川、公園や街路樹、地域に残る緑地などは、都市の暮らしにうるおいと安らぎを与えてくれるとともに、レクリエーションの場、環境の浄化や調節、生物の生息・生育空間、災害時の避難場所など、多くの機能があります。都市における水と緑の保全・創出は、都市生活の快適性や安全性などを確保する上で重要な要素となっています。

安謝川・安里川・久茂地川などの河川、豊かな湧き水によって育まれた樋川や井泉、そして水辺周辺の緑地は、都市における貴重な自然環境であり、水源を維持し、都市全体での水の循環を図るため、水質の改善や水辺周辺の緑地の保全を推進します。

海岸や河川などの水辺は、親水性の向上や回遊性のある歩行空間の形成などにより、身近に水辺を楽しむことができる環境整備を促進し、周辺市街地と一体的なまちづくりを行うことで、魅力ある都市空間の創出を図ります。

緑の拠点である公園は、アプローチしやすい整備を図り、既存の樹木や地形を活かした整備を推進します。また、街区公園や近隣公園などの日常生活に密着した公園は、地域による偏りをなくし、公園の機能に応じて計画的に配置し、整備拡充を図ります。整備後長期間経過し、老朽化やニーズに合わなくなるなどした公園は、魅力ある公園の再整備を計画的に進めます。河川に接する公園や公園内の水辺などは、訪れる人が水辺を身近に感じることのできる整備を図ります。

防潮、防風、延焼遮断、日陰や憩いなどの緑の機能の創出・強化のため、公共施設、交通広場、ポケットパーク、公開空地など、まちなかのオープンスペースの緑化の充実を進めます。また、空き地となった民有地を公園・緑地や菜園などとして利用するなど、新しい手法によるオープンスペースの確保を図ります。緑の機能を効果的に発揮するために、それぞれの緑を街路樹のネットワークでつなぎ、緑の軸の形成を促進します。

水と緑の保全・創出に加え、より魅力的な都市とするため、温暖な気候を活かした亜熱帯らしい花があふれ、彩りを添える魅力ある空間づくりを推進します。花苗の配布支援に加え、成果発表の場の提供、表彰制度などにより活動意欲を高める取り組みを進めます。

水辺や公園がより一層親しまれるものとなるよう、それぞれの特徴を活かした整備や柔軟な管理・運営を行い、計画づくりや管理・運営に市民や企業などが参加できる取り組みの充実を図ります。また、水・みどり・花のある魅力的な空間は、公共公益施設だけではなく、住宅や事業所の協力も必要です。水・みどり・花への関心を高め、まちづくりに参加してもらうために、活動場所の提供やイベントなどの情報発信に努めます。協定などによる、敷地内の緑化やブロック塀の生垣化、屋上・壁面緑化などにより積極的な緑化や花のあるまちづくりを推進します。



▲ 安里川の親水空間



▲ 新都心公園



▲ 沿道の敷地内緑化

【4-3】多様な生物が生息・生育する環境の形成

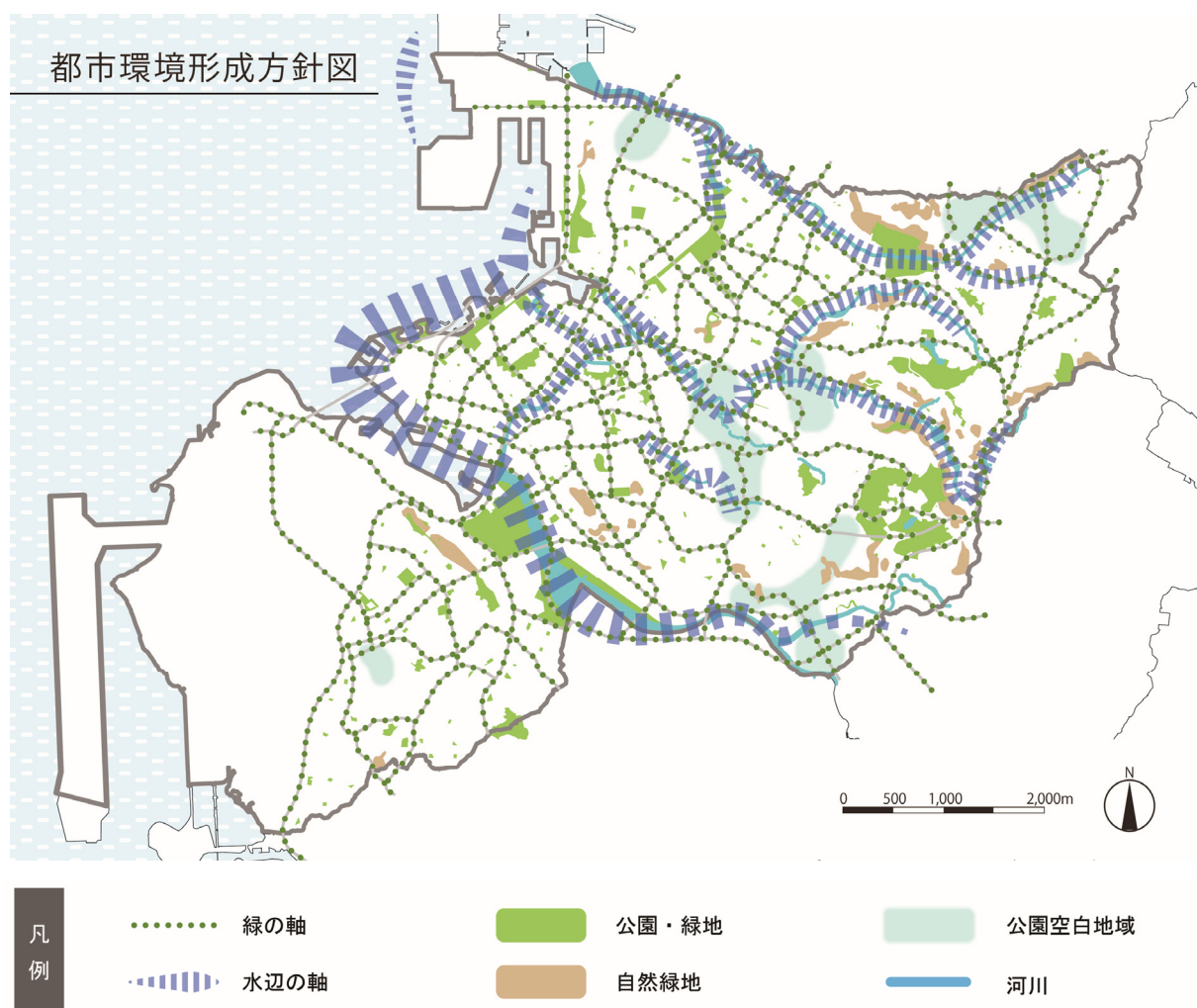
都市における生物の生息環境は、水と緑の空間がその役割を担うため、多様な生物が生息・生育できるよう自然環境の保全・創出を図ります。

水質の浄化や市内に残された緑地の保全を図ります。また、水辺や緑が単独に存在するのではなく、生き物が拠点を行き来できるよう街路樹で有機的につなぎ、生物多様性を支える基盤の整備を推進します。固有種の生息環境を保全するため、緑化にあたっては在来種の使用を促進します。

【4-4】墓地の集約化の推進

市域全体が都市化している本市においても、個人墓が斜面に残る緑地を中心に点在しており、墓地の適正な管理や集約化などの必要性があり、2010（平成22）年8月に「那覇市墓地等に関する基本方針」を策定し、市内の一定区域を「個人墓地禁止区域」としています。

市内全域で住宅や商業用地、道路や公園などによる土地利用が進む本市においては、墓地用地の確保が困難なことや少子高齢化にともない維持管理がなされていない個人墓が増えていることなどから、新規の個人墓建設の抑制を図りながら那覇市民共同墓や民間の永代的に管理可能な墓地などの利用を促進し、集約化を進めます。また、墓地からの転用が図られた土地については、緑地の保全や都市環境の向上につながる土地利用の誘導を進めます。



コラム

8. 多様な使われ方ができる公園づくり



▲ フリーマーケット（緑ヶ丘公園）



▲ パークヨガ（札幌市月寒公園）

私たちのまちの公園には、遊びや運動、憩いやレクリエーション、防災機能や生物の生息空間など多くの役割があります。最近では、外国人の姿を見かけることも多くなり観光資源としても注目されています。

この公園の使い方について、多くの人が持つイメージとは少し違った取り組みや過ごし方にひそかな注目が集まっています。

例えば、公園観察を兼ねた地域のお散歩会や朝食会、手作りの雑貨や食べ物を販売するマルシェや小さな音楽イベント、芝生の上で鑑賞する映画上映会や星空観察会など活動は様々です。これまでの既成概念にとらわれず、みんなのやりたいことを持ち寄ることで新たな魅力を発揮しはじめた公園で、あなたも実現したいアイデアや想いはありませんか？

コラム

9. 那覇は水辺のまち

琉球王国の交易の玄関口であった那覇は、戦前まで那覇港から広がる港町として栄えました。市役所などの官公庁施設、商店や百貨店、劇場などが現在の通堂町や西、東町の辺りに集まり、風光明媚な波の上などの海岸線は那覇を代表する景観として絵葉書などにも描かれていました。

戦後は商業や業務の中心地が移動し、埋め立てや開発も進んだことなどから、身近に海と接する機会が少なくなりました。それでも、改めて見渡してみると、那覇には港やビーチ、夕陽を望む海岸線やいくつかの河川など、水辺に親しめる空間がたくさんあります。

みなさんも海辺のプロムナードや河川の親水空間をはじめ、水辺を意識しながらまちを眺めることで、新たな那覇の魅力を見つけてみてくださいね。



▲ 久茂地川沿いの遊歩道



▲ 国場川を泳ぐこいのぼり

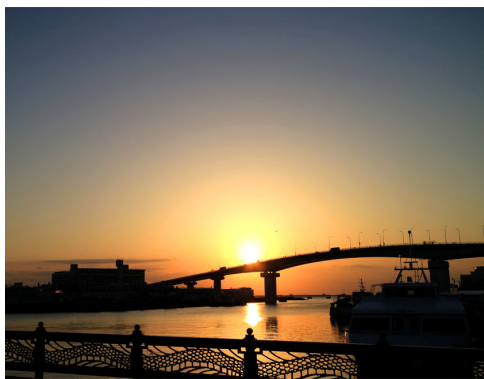
5. 景観まちづくりの方針

本市の景観は、琉球王国時代から戦前まで、個性豊かで独特な街並みや美しい風景が、暮らす人や訪れる人から高く評価されてきました。しかしながら、先の大戦によりそのほとんどを失うとともに、戦後の混乱期や急激な経済成長の中で、かつての「那覇らしさ」が感じにくくなっています。景観は、都市のイメージや地域の個性を形づくる重要な要素であり、まちへの誇りや愛着を生み、地域のつながりやコミュニティを醸成する原動力となります。市民や企業、NPOや地域団体、そして行政が、景観まちづくりの価値と必要性を認識し、未来へ向けて協働の取り組みの中で、守り、育て、創出する景観まちづくりを進めます。

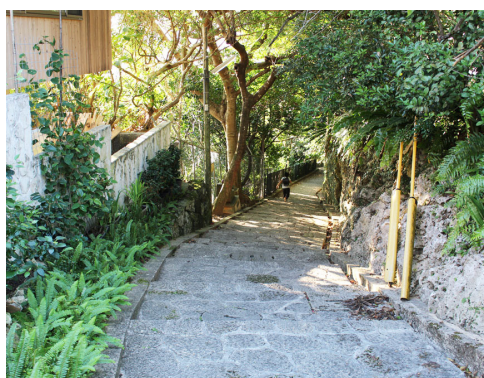
【5-1】那覇らしさを特徴づける景観の骨格づくり



▲ 首里寒川町の斜面緑地



▲ 泊ふ頭からみる夕陽



▲ 首里金城町の真珠道（都市景観形成地域）

本市の景観を特徴づける地形や斜面に残る緑地、海岸線や河川、幹線道路や眺望などを骨格的な景観要素として位置づけ、「那覇らしさ」創出のための景観形成に取り組みます。

市域を縁取る緑豊かな緑地は、都市にうるおいと安らぎを与えると同時に、多様な生物の生息の場として、また、悠久の歴史や文化を感じられる貴重な「緑の骨格」として、積極的に保全・育成を図ります。

海辺や川辺は本市の貴重な自然景観であり「水辺の景観軸」として、それぞれの特性にあわせた景観の形成を図ります。海辺や港などの海岸では、西の海へ開いた特徴を活かし、夕陽が美しく映え、暮らす人や訪れる人が愛着を感じるウォーターフロントの景観形成を進めます。また、市街地の貴重なオープンスペースである河川の景観については、商業地や住宅地などの場所毎に相応しい景観整備を促進します。整備にあたっては、親水性や地域性、歴史性を活かした整備を行うとともに、積極的な緑化などを促すことで、水辺に意識を向けた景観形成を誘導します。

都市を形づくる幹線道路の景観は「道路景観軸」として、地域のテーマにあった景観の形成を図ります。亜熱帯庭園都市の印象を形づくとともに、日々の都市活動における人の移動をより心地よいものにするため、街路樹の選定や適正な管理、無電柱化や舗装の高質化、屋外広告物や公共サインのデザイン誘導を図ります。また、空港や港周辺の「沖縄らしさを感じる通り」、中心部の「にぎわいのある通り」、世界遺産である首里城跡周辺や識名園周辺の「歴史を感じる通り」など、地域の特性に応じた景観形成を推進します。特に、若狭から首里をつなぐ「シンボルロード」は、海や空を身近に感じる開放的なウォーターフロントから高層ビルが建ち並ぶ都心のオフィス街を抜け、にぎやかで多国籍な国際通りから市街地を眼下に臨む首里の高台へと続く、コンパクトで魅力的な那覇の空間変化を楽しめる豊かな沿道景観の形成を図ります。

国内外からの玄関口である空港や港などは、人々を迎え入れる機能的でデザイン性の高い施設整備を促進するとともに、訪れる人々の心に残る印象的な建築物や空間整備により、「ゲート空間」としての魅力的な景観形成を進めます。また、モノレールや導入が検討されている LRT など、車両や駅舎などの各施設を含め、良好なデザインとなるような景観形成を進めます。

末吉から望む首里杜一帯、がじゃんびら公園から望む港湾エリアなど、地形や自然、人々の営みなどにより構成される「眺望景観」は、本市を代表する景観要素です。良好な眺望景観の形成に向けて、見晴らしを確保する視点場と、視対象である自然景観、歴史・文化景観、街並み景観、活動景観（生活風景）の保全を図ります。また、建築物や工作物などは、眺望景観の妨げとならないような形態意匠や修景を図るとともに、高さ規制についても検討します。

【5-2】地域の個性を活かし多様な空間が織り成す景観づくり

世界遺産である首里城跡を核とする首里地域や識名園を核とする識名地域、やちむんの里である壺屋地域をはじめ、末吉、上間、国場、小禄などの「集落景観」の保存と再生に積極的に取り組みます。史跡や名勝などの文化財のみならず、地域の歴史と文化を伝える御嶽や拝所、井戸や石垣、ヒンプンや屋敷林などの身近な歴史・文化遺産を活かした景観づくりを進めます。

本市の都市景観を形成する上で特に重要な役割を果たす地域においては、都市景観形成地域として指定し、歴史的景観の保全と再生や、道路と沿道建築物による一体的な景観演出を行うことなどにより、計画的に景観の形成を図っていきます。



▲ 壺屋のスージグワー

本市の業務や商業の中心である県庁周辺や国際通り周辺は、魅力ある「業務・商業景観」の形成を図ります。県庁周辺や国道 58 号沿道をはじめとするオフィスビルや商業ビルでは、高さや壁面の位置を揃えたり、空地の創出や緑化の推進により良好な景観を創り出すとともに、1 階や 2 階など人の視線が届きやすい部分でピロティなどによる半公共的な空間や雰囲気演出したり、建物の壁面にガラスをうまく活用することで屋内外のにぎわいやつながりを感じ合える施設づくりを推奨します。国際通り周辺は、商業の拠点として亜熱帯のみずみずしい景観形成を進めるとともに、スージグワーなどの界限性を活かした商業空間を創出し、マチグワーの歴史や文化が薫る景観づくりを進めます。また、商店街の活性化に資する景観形成など、地域らしさを活かした景観づくりを図ります。

都市空間の大部分を占める住宅エリアは、生活を支える場でもあるため、低層住宅エリアや都心部の中層住宅エリアのそれぞれの特性にあった、緑と一体となった景観づくりを進めます。市域のコンパクトな本市においては、道路などの公共空間と住宅などの私的空間との境目のデザインは特に工夫が必要です。プライバシーなどを確保しつつも、人の営みが感じられる地域とのつながりを意識した空間づくりを図ります。

那覇新都心地区や小禄金城地区など、現在、市内 19 の地区で、その地区だけの特別なルールを定めた地区計画によるまちづくりが進められています。その中では、建築物の高さや色合い、屋根の形状や垣・柵の作り方など景観に関する様々な事項を定めることで住民主体の景観形成が図られています。今後も、地区計画制度を活用した景観づくりに取り組んでいきます。

将来的に増加が予想されている地域の景観を阻害する空家や空き地については、都市景観の形成に配慮した適正な管理や利用を図ります。

【5-3】 風格と魅力を兼ね備えた新たな都市美の創造

公共施設や大規模な民間施設などは、都市景観への影響が大きいことから、計画の初期段階からデザイン調整を行うことなどにより、模範となる景観形成を図ります。その際には、施設の周辺と連携した整備を行うことにより、周辺景観の向上にも寄与するよう取り組みます。

道路や公園、学校や公営住宅などの公共施設は、地域の街並みと調和しつつも、時代を象徴する優れたデザインへ積極的に誘導を図ります。また、施設整備にあたっては、「那覇市公共デザインマニュアル」などを踏まえた計画とするなど、亜熱帯の自然と歴史・文化が感じられ、地域における景観づくりに調和した、人や自然にやさしい空間づくりを目指します。

都市景観の重要な要素となる屋外広告物については、屋外広告物条例などによる規制とともに、広告物を掲出する地域や物件の価値を高める優れたデザインへの誘導を図ることで、景観向上を図ります。特に、商業エリアや観光エリアなどにおいては、周辺環境との調和に配慮し、意匠、素材、色彩などを工夫した那覇らしさを活かした屋外広告物、公共サインの誘導を図ります。



▲ ライトアップされた首里城跡の城壁

本市は、昼夜をとおして人々が躍動する国際都市であることから、都市の新たな魅力の創出に向けた美しい夜間景観の形成にも取り組みます。建築物やシンボルツリーなどの環境負荷に配慮したライトアップ、個々の建物の灯りのコントロール、夜景が望める眺望点の整備など、新たな魅力を創出する景観形成を進めます。また、住宅地においては、建物から漏れ出す灯りを道路などの公共空間に効果的に導くことで、人の営みを感じられる安全安心で暖かな景観づくりへと誘導します。

【5-4】 総合的な景観形成の推進

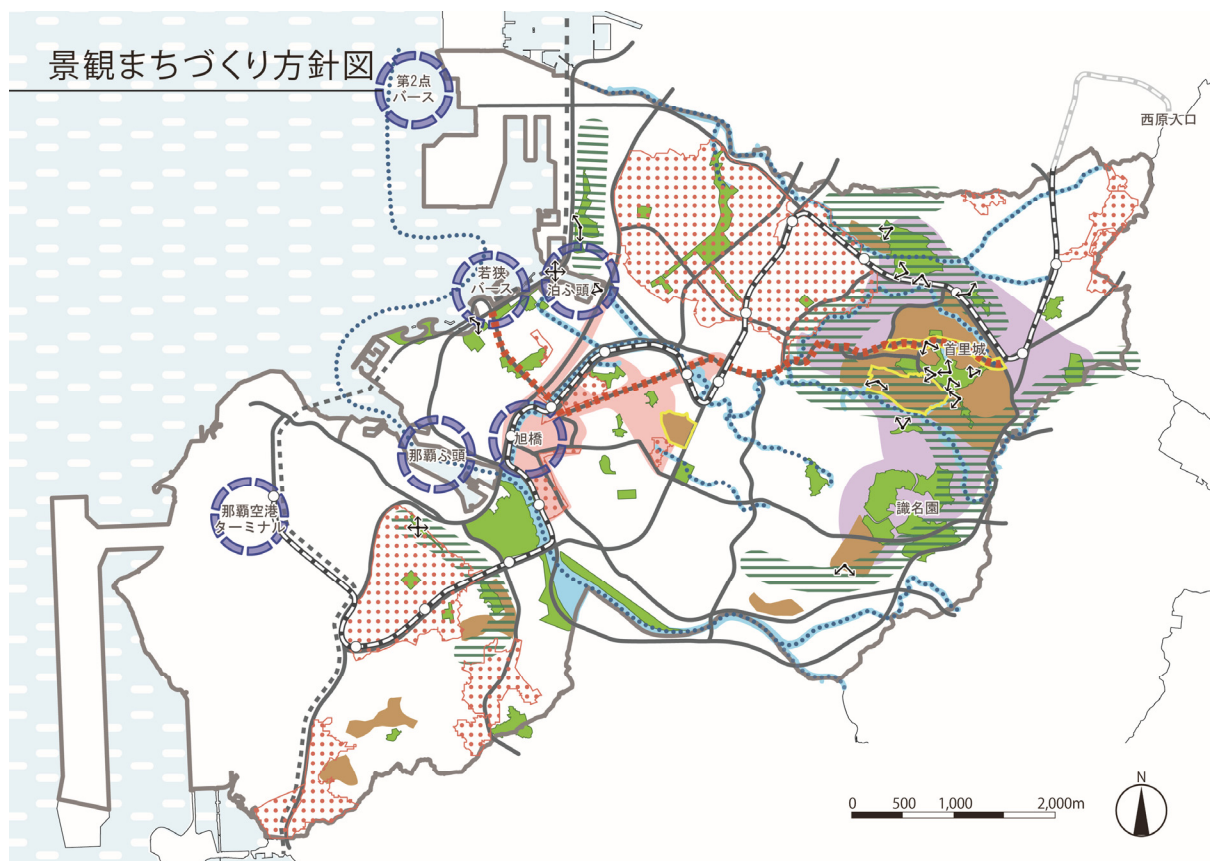
良好な景観は、暮らす人や訪れる人がその価値を認識し、愛着と誇りを持ち続けることで未来へと引き継がれていきます。様々な景観まちづくりに関する取り組みや事例などを積極的に情報発信することで、市民一人ひとりに、地域の共通の財産としての魅力ある都市景観について意識する機会を提供します。

都市景観形成地域の拡充や景観法に基づく景観地区の指定など、それぞれの制度の特徴を活かしながら、相乗的な効果が発揮できるよう、多様な制度を活用した総合的な景観まちづくりを進めます。

都市景観を形成する上で重要な価値がある樹木や眺望などを指定する「景観資源」や、市民の応募により選定している「都市景観賞」は、都市にうるおいを与え、風格ある街並み形成の一翼を担っています。これらが多くの人に認識され大切にされることで、地域の良好な景観の保全と創出を図ります。

また、住んでいる地域に愛着と誇りをもてるよう、地域風土に根ざした産業体験や学びの場づくりにより身近な風景の価値の再認識と共有を図り、風景づくりに貢献する人材の育成など、官民一体となった魅力ある風景づくりに取り組みます。

地域の景観づくりに取り組み、様々な知見を有するNPOなどの市民団体との連携や、良好な景観形成のため「景観協議会」を組織するなど、ハード面・ソフト面からの取り組みにより、地域の景観が持続的に守り・育てられる景観づくりを進めます。



凡例

- | | | | | | |
|--|---------|--|----------|--|----------|
| | 緑の骨格 | | 首里識名歴史景観 | | ゲート空間 |
| | 水辺の景観軸 | | 集落景観 | | 河川 |
| | 道路景観軸 | | 商業・業務景観 | | モノレール |
| | シンボルロード | | 景観形成地域 | | 大規模公園・緑地 |
| | 眺望景観 | | 地区計画 | | |

コラム

10. 亜熱帯庭園都市とは？

戦前、那覇を訪れた民芸運動家の柳宗悦は、昔ながらの道と苔むした石垣、それに覆い被さるガジュマルやフクギの緑、その間に現れる赤瓦の屋根などを指して、那覇のまちを「真に活きた庭園の都市」と称賛し「自然と歴史と人文との調和が、かくもよく保存させられている都市は希有な存在だと云わねばならない」と書き記しています。本市が目指す「亜熱帯庭園都市」という言葉は、その柳の文章を基につくられた言葉なのです。

亜熱帯海洋性気候に属し、特有の自然・歴史・文化が育まれた那覇では、強烈な日差しが造り出す光と影、高温多湿な夏の気候やそれを和らげる心地よい風の道、独特の言葉やウチナーンチュのチムグクル、特徴的な音楽・祭り・料理などの様々な要素を取り入れながら、那覇らしい「亜熱帯庭園都市」を造ることができるのではないのでしょうか。



▲ 心地よい時が流れる首里金城町

6.防災まちづくりの方針

本市は、たくさんの人が暮らし、働き、日々多くの観光客が訪れています。災害発生時の安全を確保するため、「災害による被害を防ぐ＝防災」と「災害による被害を軽減する＝減災」の考え方を基本に、防災まちづくりを進めます。また、市民協働や地域のコミュニティを基盤とした「自助」「近助」「共助」「公助」の連携によるハード・ソフトの両面から都市の防災力向上の取り組みを進めます。

【6－1】災害に強いまちづくりの推進

災害が発生しても、人々の生命を守り、できる限り被害を軽減するため、災害に強い市街地を形成する必要があります。

地震による建築物などの倒壊は、人命の安全確保や救援活動の妨げとなるため、建物の耐震性能の向上やブロック塀の生垣化などを推進します。

火災による延焼拡大を防ぐため、建築物の不燃化を促進します。木造建築物が密集している地域では建築物の不燃化に加え、空家の適正な管理を図り、生活道路の改良や共同建替えによるオープンスペースの確保など、災害に強い市街地形成を進めます。また、防災力の向上のため、消火栓や大規模開発時の防火水槽の整備などの消防水利の確保を促進します。



▲ 津波避難ビル

集中豪雨による浸水被害の軽減を図るため、将来的な地球温暖化による潮位上昇なども考慮した主要河川の治水機能の強化、道路や公園、公共公益施設での透水性舗装や浸透柵などの整備、貯溜施設の整備、緑化などの総合的な治水対策を促進し、雨水の流出量の抑制を図ります。大規模開発時には、地域に残る緑地の保全や創出、透水性舗装、浸透柵の整備などによる都市の保水機能の維持を図ります。また、津波、高潮、洪水による浸水の高リスク地域、土砂災害の高リスク地域での、市民の防災に対する意識の啓発・向上に努めます。

広範囲で被害を受けたときに迅速に復興を進めるため、地籍調査が未実施のエリアでは地籍調査を推進し、人口や土地利用状況、都市基盤の整備状況など、復興時に必要となる基礎データの整理などの事前準備の取り組みを進めます。

【6－2】災害時の拠点やライフラインの機能強化



▲ 災害用マンホールトイレ（新都心公園）

災害時には、多数の避難者が発生するため、安全な避難経路や避難場所を確保する必要があります。

市役所や消防署などは、災害時の情報発信や救援活動などの拠点となり、空港や港湾施設などは、物資輸送の拠点となるため、地震や風水害にも強い施設整備や業務継続計画の策定を推進します。また、学校や公園は避難拠点となるため、耐震化などの施設整備とあわせて、多様な使われ方が可能なオープンスペースの確保や、避難所への発電機の設置による電源の確保を進めます。

幹線道路の沿線については消防活動や救援活動を円滑に行うため、老朽建築物の耐震化を進めるとともに、延焼遮断帯としての街路樹の整備や、無電柱化による安全な道路空間の確保に努めます。また、安全な避難経路や消防車両の進入路を確保するため、密集市街地や狹隘道路の改善を図ります。

上水道や下水道などのライフライン施設は、災害による被害を最小限にとどめ、早期の復旧が進められるよう、老朽施設の更新や施設の耐震化を推進します。また、上水道の一部が不通となった場合にも、他のルートで代替可能なネットワークの構築を図ります。

上水道が使えなくなった場合の飲料以外の生活に必要な水を確保するため、湧き水の活用を図り、地域に残る樋川や井泉の状況把握や保全などの取り組みを進めます。

【6-3】協働による防災まちづくりの推進

災害に強いまちの実現のためには、行政による公助はもとより、市民一人ひとりの自助や地域コミュニティによる近助・共助の連携が必要不可欠です。

災害に対する意識向上のため、防災マップの配布や防災講話の実施などを積極的に行い、自宅や学校、会社など日常生活圏の災害リスクの周知を図ります。また、自主防災組織の育成や地域を守る消防団への加入促進、防災訓練の実施など、防災減災体制の充実・強化を図ります。

災害発生時に一時的な避難者受け入れのため、事業所のロビー、会議室、ホールを開放するなど、事業者の協力による防災機能の向上を図ります。

高齢者や障がいのある人、観光客などの要配慮者がスムーズに避難できるよう、学校や公園などの避難拠点のバリアフリー化や福祉避難所の拡充、多言語による案内などに加え、地域住民や事業者の協力により、安全に避難できる仕組みづくりを進めます。

コラム

11. 新たな防災まちづくりの取り組み～防災キャンプ～

みなさんは、日頃、防災について考えたり、災害に対して備えていることはありますか？

災害時には、食料や物資が不足するだけでなく、都市のインフラが機能しなくなり、水や電気などいつもは当たり前に見えるものが使えなくなる、という状況が発生します。そのような困難を、自分自身やまわりの人たちと協力して乗り切るための知識や創意工夫の力を身に着けることがとても重要になっています。

近年、防災まちづくりのひとつとして、「防災キャンプ」という発想や取り組みが注目されています。

災害時のテント生活を想定したキャンプをしながら、できるだけ水を使わず、火力や食料を分け合って共同調理をするなど、「その場にいる人同士で知恵と力を出し合い、生活の体制を整える」感覚を身につけるものです。阪神淡路大震災では、昔から六甲山での野外活動が盛んな神戸の市民が、被災生活にその経験を生かし、困難を乗り越えたことが知られています。

本市でも、公民館や公園などで行政と市民の協働による防災キャンプが広がっています。



▲ 新都心公園での防災キャンプ

7.福祉・交流まちづくりの方針

子どもから高齢者、障がいのある人など、本市にも様々な人が暮らしています。誰もが暮らしやすく、楽しく健康的に交流できるバリアのない生活環境の形成が必要となっており、建築物や道路空間のバリアフリー化、移動手段の確保を進めます。また、様々な人が多様なライフスタイルを選択しながら、いきいきと暮らすことができる、人にやさしいまちづくりの取り組みを進めます。

【7-1】ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進

これからのまちづくりでは、建築物のバリアフリー化だけではなく、生活の基盤となる施設が、すべての人にとってやさしいものとなるよう、ユニバーサルデザインの理念に基づいた整備を推進する必要があります。

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、交通弱者にも利用しやすい交通手段の導入促進や分かりやすい交通体系の整備など、誰もが快適に移動できる交通環境の形成を図ります。

バス停や駅と、学校、福祉施設、商業施設、観光施設などの多くの人が利用する施設につながる道路は、子ども、高齢者、ベビーカー、車いす利用者など、様々な人の利用を考慮し、勾配改善や段差の解消、無電柱化などによる歩きやすい歩行空間の整備・改善を進めます。また、身近な生活道路についても、道路の新設や改良にあわせて歩道のセミフラット化を図ります。

多くの人が利用する施設は、交流空間としての役割も果たしているため、施設へのアプローチや施設内の動線処理を考慮し、外国人や性的マイノリティの方々も含めた、多様な利用者に配慮した施設整備を図り、授乳室、誰もが利用できるトイレなどの整備をより一層促進します。

公園は、子どもの遊び場や高齢者の憩いの場として、出入り口や園路の段差解消のほか、ユニバーサルデザインによる遊具・健康遊具、緑陰や腰掛けるスペースの確保など、利用者の利便性の向上を図ります。

【7-2】気軽に出かけたいくなるまちの形成

少子高齢社会の中でも持続可能な地域社会を構築するため、世代間のコミュニケーションを高め、子どもたちが身近な地域に愛着を持つことができるまちづくりを進める必要があります。また、住み慣れた地域で自立した生活が送れるように、心身の健康増進につながる空間づくりが求められています。

地域の身近な施設である公民館や小学校の地域学校連携施設、公営住宅の集会所などは、子どもや高齢者、障がいのある人など、様々な人のコミュニティ活動の拠点や交流の場となるため、利用しやすい施設整備を進めます。また、学校の運動場や体育館は、世代間をつなぐ趣味やスポーツ活動の場として積極的に開放し、有効活用を図ります。

保育施設や幼稚園、小中学校、公園などの周辺では、歩きやすい歩行空間を形成するため、歩道やグリーンベルトの整備、ガードパイプや照明などの交通安全施設の整備、速度抑制対策などの自動車と共存できる道づくりに取り組みます。また、身近な公園の整備にあたっては、子どもたちの意見を取り入れる機会の充実による愛着のもてる公園づくりを図り、空地などを活用した小規模な公園の確保などにより、子育てしやすい環境の創出を推進します。

高齢者を含むすべての人が活動的に暮らすために、まちづくりにも「健康」の視点が求められています。健康づくりには日常の生活習慣が重要で、「歩く」ことは身近な健康づくりとして、病気の予防、健康増進、病後の身体機能の回復などに有効であるとされています。また、歩く

ことで生まれる交流の機会は、コミュニティ活動の促進や地域活力の向上につながり、好循環が期待されています。緑陰の創出や気軽に利用できる休憩スペースの確保などにより回遊性を高め、亜熱帯の暑い気候の中でも歩いて楽しい歩行空間の整備を図ります。また、建築物や空間デザインにおいては、楽しく上れる階段などによる適度な運動の仕掛けづくりを進めます。

【7-3】住み続けられる良質な住環境の形成

核家族化の進行、人々の価値観の変化、ライフスタイルの多様化などにより、住宅に対する要求の質や幅も広がっており、多世代が住み続けられる、住み続けたいと思われる住環境づくりを目指します。

中心部はワンルーム賃貸、周辺部は戸建て住宅といった画一的な供給ではなく、より多様な形態の住居の供給が図られることで、多くの人が自身のライフスタイルやライフステージにあった住環境を得られるよう取り組みを進めます。また、バリアフリーに対応した住宅や柔軟に間取りを変えられる住宅など、将来にわたり活用される良質なストックの形成を進めます。

中心市街地では、コミュニティ活動を支える子育て世代の居住を促進し、まちなか居住を推進します。

高齢化の進行や外国人の増加などにより、住宅困窮者は多様化しており、住宅市場全体での住宅セーフティネットの構築を図り、住みなれた地域で快適に住み続けられる住まいづくりを進めます。

公営住宅については、既存ストックの建替えや改善により、様々な世代の利用を考慮した居住水準の向上を図ります。また、建替え時には地区計画制度などを活用し、空地の確保や緑陰の創出など、周辺の住環境と調和した魅力ある居住環境の形成を推進します。

人口減少社会の中では、医療施設、子育て支援施設、介護施設、障害者施設、日常的な買い物を行う施設などが地域に適切に配置されることで、外出の機会やコミュニティへの参加機会が増え、多世代交流を通じた地域活性化が期待されています。これら施設が集積する地域にアクセス可能な利用しやすい公共交通体系の構築や、公共交通の利便性の高いエリアへの医療・福祉・商業などの生活サービス機能の集約・充実を目指します。

また、高齢者の生活を支える地域包括支援センターや、子育て世代から高齢者まで多世代交流の場となる身近な公園など、日常生活圏や歩行圏域にある都市機能間の快適な歩行空間の形成や公共交通の利用環境の向上・充実を図ります。

コラム

12. 健康とまちづくり

健康は生活習慣をはじめとする個人の問題と思われがちですが、都市の環境整備やまちづくりなどによって、一人ひとりの健康を支えようという取り組みがあります。

例えば、公共交通や自転車通行空間を整備することで、日々の移動を健康増進につなげたり、緑豊かな歩行空間や公園、美しい街並みづくりとあわせて、本市の「ひやみかちなはウォーク」のような健康イベントの開催により、歩ききっかけをつくることもできます。また、気軽に出かけられるまちの雰囲気や誰もが居場所を持てる豊かなコミュニティの場づくりも大切です。

那覇に暮らしているとついつい間にか健康になる。そんな素敵なまちになって欲しいですね。



▲ 自転車通行空間（県道7号線）

8. 観光・交流まちづくりの方針

年間を通して多くの観光客が訪れる本市において、観光とまちづくりはとても近い関係にあります。本市を訪れる多くの人が、快適で心地良い時間を過ごせるようにハード・ソフトの両面から観光と交流のまちづくりに取り組みます。また、観光産業の持続可能な成長に向けて、地元の人にも愛される観光・商業拠点の再生や機能強化を図り、訪れる人（観光客）と迎える人（市民）が様々な場面で交流でき、お互いに良好な関係を築ける成熟した観光都市を目指します。

【8-1】都市観光の魅力を感じるまちづくりの推進

様々な魅力が集まった那覇らしいまちづくりをすすめ、都市観光の醍醐味であるその都市ならではの歴史や文化、地域の個性に触れることのできる仕掛けをつくり、都市がもつ複合的な機能を楽しむことで、長く滞在したくなる・何度でも訪れたくなる都市を目指します。

中心市街地は、多彩な店舗が建ち並び、人々の活気とともに那覇のダイナミズムが感じられる人気の観光エリアで、複雑に入りくんだスーヅグワーが特徴ある雰囲気を作り出しています。快適な市街地散策を促進するため、壺屋や桜坂などを含めた徒歩圏内について、歩行者優先ゾーンの設置など回遊性の向上を図ります。

首里地域や識名地域は、世界遺産に登録された首里城跡や識名園などがあり、琉球王国時代の文化を感じることができる観光エリアで、首里地域には、日本遺産のストーリーを構成する琉球泡盛の首里三箇をルーツとする酒造所が今も残っています。周辺には石畳道や石垣、屋敷林などの昔ながらの集落形態が残っており、周辺エリアを含めた魅力の向上を図ります。また、首里から識名に至る真珠道などの歴史的背景を活かした周遊ルートの展開や点在する歴史・文化遺産の保全・活用などにより、一体的なエリアとしての歴史・文化のまちづくりに取り組みます。

おもろまち駅周辺は、大規模なショッピングセンターや免税店のほか、県立博物館・美術館などが立地し、多くの観光客が訪れるエリアです。施設間をつなぐ歩道の緑陰の創出や安全な歩道の整備など、人にやさしく快適な歩行空間の形成を進めます。

東町や若狭を中心とした旧那覇地域は、琉球王国時代に諸外国との交易が盛んな港町として栄えたエリアです。日本遺産のストーリーを構成する久米村周辺の史跡・旧跡など、地域の歴史・文化遺産を活用した歴史探訪やプロムナード整備をはじめとした親水機能の充実、ビーチと隣接する公園・緑地の柔軟な利用などにより、海辺空間の新たな魅力創出を図ります。

身近な公園の桜なども観光資源のひとつとなっており、亜熱帯性の気候や植物を活かした自然空間の魅力向上や初めての観光客も容易に訪れることができるアプローチ空間の整備を図ります。また、家族連れを中心に、公園での遊具遊びに訪れる観光客も多く、日常生活の中にある身近な公園の整備などをしっかり行うことで、観光客の満足度の向上を図ります。

年間を通して温暖な気候にあることから、冬場になると多くのプロスポーツチームがトレーニングに訪れており、プロ野球チームの春季キャンプは本市の魅力のひとつとなっています。スポーツツーリズムなどの新たな観光要素となるよう、奥武山公園、新都心公園などの柔軟な利用を図ります。



【8-2】快適に観光が楽しめるまちづくりの推進

本市を訪れる観光客のニーズは、急増する外国人観光客をはじめ多様化しており、その旅行スタイルは様々です。観光施設の魅力の向上に加え、市内の観光資源を快適にめぐり、都市観光を楽しむための受入環境の充実などが求められています。

那覇港大型旅客船バース（若狭クルーズバース）や第2クルーズバースは、たくさんの観光客が訪れる新たな玄関口です。クルーズターミナルビルをはじめ、周辺の土地利用の誘導や景観形成、緑陰の創出などにより、交流拠点の形成を図ります。また、バリアフリー観光やシニア層などの受入環境の向上を図るため、バリアフリータイプの客室や家族で宿泊できる広めの客室を備えた施設整備を促進します。



▲ 若狭クルーズバース（大型クルーズ船の寄港）

空港、大型旅客船バース、中心市街地、観光施設などへのわかりやすくスムーズな道路・交通ネットワークの充実を図り、団体客が利用する貸切バスについては、適切な乗降場所や待機場の確保を推進します。また、路線バスは、初めて訪れる観光客にも利用しやすい路線編成を推進し、モノレールと連携した利用を進めます。

観光客の急激な増加は、特定の時間帯やエリアでの慢性的な渋滞、生活道路へのレンタカーの進入など、市民生活への影響も顕在化してきています。観光産業は本市の経済を支える重要な産業であり、今後の成長・発展のため、流入交通の抑制、歩行者優先ゾーンの導入など、都市基盤の不足を補いながら、都市観光と市民生活が共存する成熟した観光都市を目指します。

観光拠点や交通結節点へ向かう象徴となる通りの景観形成、緑陰の創出、段差の解消、無電柱化、南国らしさを感じることでできる花々による魅力の向上など、歩行者にやさしく快適な道路空間の形成を進めます。

【8-3】中心市街地の再生と新たな交流が生まれるまちづくりの推進

国際通りやマチグワーなどの中心商店街が地元の人にとって今後も愛着ある商業拠点となるよう、中心市街地の魅力向上や日常的なにぎわいの創出が求められています。また、伝統産業の継承や新しい地域資源を活用した更なる魅力の創出も必要です。

道路、公園、交通広場、公開空地などの公共空間の柔軟な利用によるにぎわいの創出や空き店舗のリノベーション、小さな創業支援などにより、コミュニケーションの活性化や市民が訪れたくなる様々な魅力が詰まったエリアの形成を目指し、商業の活性化を図ります。あわせて、段差の解消や無電柱化などによる歩行空間の改善、緑陰や気軽に休憩できるスペースの創出など、子どもから高齢者まで多くの来訪者が利用しやすいまちなかの環境整備を推進します。

泡盛や紅型・首里織・琉球漆器・壺屋焼などの琉球王国時代から受け継がれてきた伝統的な産業、泊漁港で水揚げされるマグロや首里の蜂蜜、繁多川の島豆腐をはじめとした各地域に息づく農水産業については、周辺環境へ配慮しながら、まちづくりの視点からも育成を図ります。また、各地域のブランド力を活かしながら、6次産業化や異業種の掛け合わせなどにより付加価値を加えた地域発の産業として発信するため、物販イベントに活用可能な発信力の高い中心市街地のオープンスペースを確保するなど、より利用しやすい環境整備を図ります。



本市は、コンパクトな市域の中に24時間稼働の那覇空港と、

重要港湾である那覇港を有し、かつ両施設は隣接している特徴があることから、西海岸道路、臨港道路など空港と港湾の交通ネットワークの強化や、物流センターなどの機能強化を促進するとともに、国際船便や国内航空便を時間差なしでつなぐ「高速」物流の展開や、その速度を活かした新たな物流関連産業の創出・育成を図ります。

【8-4】歴史・芸術・文化でつなぐまちづくりの推進

本市は、行政機能や業務機能、商業・サービス機能などの多様な都市機能が集積する一方、世界遺産「琉球王国のグスク及び関連遺産群」を構成する「首里城跡」「園比屋武御嶽石門」「玉陵」「識名園」など多くの指定文化財を有しています。また、琉球王国時代から受け継がれる伝統文化や戦後復興の時代から人々を元気づけた組踊、琉球舞踊、歌三線、うちなー芝居など、多くの文化芸能が息づいています。

少子高齢化・人口減少社会の中で、歴史文化を適切に継承していくために、地域に暮らす人や子どもたち自らが、歴史文化が持つ多様な価値を再認識し、主体的に参画し、保全・保護ができる基盤づくりを図ります。

首里城跡や識名園などの文化財は保全・保護のみならず、観光振興などの活用を行うことで、地域への愛着や保護意識の向上、文化財としての認知度の向上などを図ります。また、世界遺産首里城跡を中心に首里地域には国指定文化財が集中し、かつ石畳道や石垣などによって良好な景観が残されていることから、周辺エリアを含めた魅力の向上を図ります。

組踊をはじめとした文化芸術は、那覇文化芸術劇場なは一とや那覇市ぶんかテンプス館での鑑賞、国宝「琉球国王尚家関係資料」をはじめとする歴史資料・美術工芸品などは、那覇市歴史博物館や壺屋焼物博物館などでの鑑賞により、多様な文化の価値に触れることのできる機会の提供を図ります。

本市では、世界に向けた新たな文化コンテンツの創作と発信にも力を入れています。文化の薫るまちづくりの取り組みとして、多彩な文化芸術を体験・鑑賞できる機会の提供や、実演家やアーティスト、市民、観光客の交流促進のため、那覇文化芸術劇場なは一となどを核として、公園や通り、オープンスペースなどの身近な空間の柔軟な利用を図ります。

コラム

13. 新たな観光資源の創出

近年、本市には国内外から多くの観光客が訪れており、リピーターを含む観光ニーズの多様化にも対応した新たな観光資源の創出が期待されています。

例えば、早朝のマルシェやナイトマーケット、雨天時などにも過ごしやすい観光スポット、子どもや高齢者なども家族で楽しめる体験プログラム、そして那覇ならではの文化芸術や人情溢れる那覇人（なふあんちゅ）と触れ合える出会いと交流の場づくりなどが考えられるでしょうか。

その中でも特に期待されているのが文化芸術分野での取り組みです。2021年、本市の市政



▲ 壺屋やちむんまつり

施行 100 周年の年に、文化や芸術の力で人やまちを元気にすることを旨として「那覇文化芸術劇場なは一と」が国際通り近くに開館します。なは一とから発信される音楽や演劇、伝統芸能やアートなどの多様な文化芸術が、公園や広場、まちの小劇場などの色々な場所や時間に広がることで、まちじゅうに新たな刺激と魅力を生み出すことが期待されています。

9.イノベーションまちづくりの方針

近年、情報通信技術の進展は目覚ましく、生活に欠かせなくなったインターネットのほか、IoT や、AI、ビッグデータ解析と言った様々な技術が加速度的に発展しています。急激な社会変化に対応するため、新しい技術や発想を賢く使いこなし、多様化・複雑化する都市の課題の解決やより豊かで快適な都市生活の実現を目指し、イノベーションまちづくりに取り組む必要があります。

【9-1】人が出会い刺激し合える場所づくり

高度に情報化された現代社会においても、イノベーションを生み出す源泉である人と人の出会いはとても重要です。企業や大学、行政、市民など多様な主体間での異業種交流や異なる能力を備えた人材同士が会う異業種交流など、多様な出会いを提供できる都市には、魅力的な人材や企業が集積します。既に、様々な分野の企業や人材が活躍している本市においては、その強みを生かした出会いと交流の機会を創出する場づくりを積極的に推進します。インキュベート施設やオフィスビル、店舗や商業施設などの様々な場所において、気軽に利用できるイベント空間や会議室などを付加することにより、ビジネス商談やスタートアップピッチ、トークセッションなどが街中で行われる「イノベーションが生まれるまち」を目指します。まち全体で交流を促し、にぎわいを創出するために、公園や公共施設などにおいても多様で柔軟な利活用を進めます。



【9-2】時代の変化に柔軟に対応するしなやかなまちづくりの推進

都市における人やモノの動きは、複雑かつ重層的であり、これまではそのデータの収集と分析に多くの時間と労力が必要でした。新しい技術を活用することにより、24 時間リアルタイムで、大量のデータや細かい単位でのデータを収集・分析できるようになります。また、行政が保有している情報を様々な技術と組み合わせることにより、空家や空き地のマッチング、交通渋滞解消、高齢者や旅行者の移動支援、公共施設のモニタリングと維持管理の最適化など、横断的で総合的なまちづくりの取り組みが期待されています。

一方で、先進技術の導入にはいくつかの課題もあります。データの収集や活用には、個人のプライバシーの確保のため、セキュリティのレベルアップや情報収集の透明性の担保、本市が目指すまちの姿を具体的に提示し、多くの市民・事業者のみなさんなどとそのビジョンを共有することが必要です。自動運転などの社会実装に向けては、法制度整備をはじめとした円滑かつ適切な運用環境の整備が欠かせません。これらの課題についても十分注視しながら、新しい技術や発想を賢く使いこなすために、様々な社会実験や実証実験に積極的に取り組める先進性のある都市を目指します。

琉球王国時代にはじまり、様々な時代の変化の中で、異国の文化を取り入れながらも柔軟に変化し、独特の文化を育んできた「那覇」ならではの、時代の変化に柔軟に対応するしなやかな未来都市を目指します。

最近、沖縄でも公共交通を利用した移動経路が検索アプリに表示されるようになりましたが、表示された移動手段の組み合わせ、例えば、タクシー（自動車）、バス、モノレール、鉄道、飛行機などを実際に利用する時は、各々のチケットを予約・購入したり、その都度料金を支払ったりしていると思います。

次世代の移動サービスと言われる MaaS（マース=Mobility as a Service）は、移動経路の検索や料金の支払いを、情報通信技術を活用して 1 つのサービスに統合（検索～予約～支払）することで、より快適に、つなぎ目なく移動できるようにする取り組みです。ある場所までの移動経路として、手元のスマートフォンなどに表示された移動手段と料金などの組み合わせを選択すると、必要な予約や支払いまでまとめて行うことができるというサービスです。

MaaS についての取り組みは日々進化していますが、都市単位での取り組みが進んでいるフィンランドの首都ヘルシンキ（人口約 61 万人）では、このようなサービスの定額制での提供も始まっています。例えば、30 日間 59.7 ユーロ（約 7 千円）のプランでは、市内の電車、バス、LRT、フェリーなどの公共交通が乗り放題で、タクシーやシェアバイク（自転車）も割安で利用できます。また、249 ユーロ（約 3 万円）のプランでは、これに加えて週末のみレンタカーが乗り放題、さらに 499 ユーロ（約 6 万円）のプランでは、タクシーも 5km まで無制限に利用できます。このサービスにより、目的地までの移動がスムーズになったことで、公共交通を優先し自家用車を抑制する利用者が増えています。このことは、都市部における交通渋滞や環境問題、また交通弱者対策にも良い影響を与えることでしょう。

MaaS の活用レベルを上げて行くには、地域に利用しやすい公共交通を整備することも重要ですが、複数の事業者が別々に持っている運行ダイヤやリアルタイムの運行情報の共有、予約・決済機能や乗り継ぎに不可欠な料金体系の統一などの様々なハードルがあります。世界的な移動の革命が起こると言われるこれからの社会に向けて、テクノロジーの進化とともに、官民や民間事業者間の壁を取り払い、「誰もが移動しやすいまち」を目指し、ビジョンを共有して取り組めるかが問われています。

※1 ユーロは、120 円で計算しました。

