

4 調査成果

＜交通施策方針に基づき実施する施策と計画目標＞

基本理念	目標像	基本方針	交通施策方針
人・文化・環境を大切に する交通まちづくり	目標像① 人の暮らしを支える、安全・安心なまち	《基本方針1》 快適な道路空間を有した体系的道路網の構築	①体系的な道路網の構築 ②円滑な走行環境の確保
	目標像① 人の暮らしを支える、安全・安心なまち	《基本方針2》 安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築	③歩行者・自転車の安全性向上 ④様々な災害に対応した交通体系の構築
	目標像① 人の暮らしを支える、安全・安心なまち	《基本方針3》 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現	⑤将来公共交通システムの導入検討 ⑥交通弱者にも配慮した公共交通のサービス水準・利便性の向上
	目標像② 文化を育み、魅力あふれるまち	《基本方針4》 まちの魅力向上に向けた取り組み推進	⑦魅力的な道路空間の創出 ⑧魅力ある地域・観光資源等への回遊性を高める交通環境の充実 ⑨「歩いて楽しいみちづくり」の推進
	目標像③ 環境にやさしく、未来につながるまち	《基本方針5》 地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進	⑩かしこくクルマを使う環境の構築 ⑪地域と協働で進めるみちづくり

実施施策 (42 施策) ※●○●●●: 対応する計画目標の色

No.	実施施策 ※●○●●●: 対応する計画目標の色
1	将来道路ネットワークの整備 ●○● 県道24号バイパスの整備 ○●● 県道20号線の整備 ●○● 具志川環状線の整備 ○●● 市道安慶田中線の整備 ●○● その他将来道路ネットワークを構成する道路の整備検討
2	●●● 道路整備プログラムの策定
3	○●○ (仮称)池武当ICの整備
4	主要交差点の改良 ●●● 胡屋北交差点の改良 ●●● 住吉交差点の改良検討 ●●● 安慶田交差点の改良検討 ●●● その他主要交差点の改良検討
5	○●● パークアベニューの2車線化
6	●●○ イベント時の交通円滑化対策の実施
7	○●○ 歩行者・自転車道ネットワーク整備計画の策定
8	○●○ 歩行空間におけるバリアフリー化の推進
9	●●○ 障がい者や高齢者等への外出支援等の実施
10	○●○ 保安灯設置事業の推進
11	交通安全対策の推進 ○●○ 交通安全教育・運動の推進 ○●○ 生活道路のゾーン対策の実施 ○●○ 交通安全対策施設の整備 ○●○ 違法駐車防止対策の推進 ○●○ 通学路合同点検の実施 ○●○ 安全マップの作成
12	密集市街地や消防活動困難地域の解消 ○●○ 安慶田地区 ○●○ 中の町地区 ○●○ その他密集市街地や消防活動困難地域の解消検討
13	○●○ 緊急避難道路の指定・整備
14	○●○ 緊急輸送道路ネットワークの整備
15	公共交通網の再編 ●●● 地域公共交通網形成計画の策定 ○●○ 新たな公共交通の導入検討 ○●○ 基幹バスシステムの導入 ○●○ ファーデーバスの導入 ○●○ コミュニティバスの導入 ●●● 交通結節点(リニアバスターミナル)の整備 ●●● サブ交通結節点の整備 ●●● 快適なバス待ち空間の整備 ●●● タクシー乗り場の整備検討 ●●● バスロケーションシステムを活用した発着案内板の整備の検討 ●●● ユニバーサルデザインに対応した車両の導入 ●●● ICカードの導入検討 ●●● 運転免許返納者に対するバス利用の優遇措置の導入検討
16	公共交通の利用環境改善 ●●● 運転免許返納者に対するバス利用の優遇措置の導入検討
17	●●● 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
18	○●○ 国道330号の機能拡充
19	○●○ 街をPRするモニュメント等の設置
20	○●○ 商店街における通行環境の整備
21	●●● 道路整備と連携した景観まちづくり
22	○●○ 音の回廊整備
23	●●● 駐車場の利便性向上
24	○●○ 多様な方々に対応した観光環境の整備
25	●●● 道路空間を活用したイベント等の実施
26	○●○ 案内システム等の整備
27	○●○ ポケットパーク等における休憩施設等の設置
28	●●● モビリティマネジメントの実施
29	●●● 時差出勤等の取り組みの推進
30	○●○ パークアンドバスライド駐車場の整備
31	○●○ 公用車における軽自動車やEV自動車の導入推進
32	○●○ ボタリング(自転車での散歩)イベントやウォーキングイベント実施
33	●●● 計画的な道路維持管理の推進
34	○●○ 道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進
35	●●● 交通まちづくりや環境に関するワークショップやシンポジウムの開催

計画目標

都市間交流を円滑にする
広域交通網の整備促進

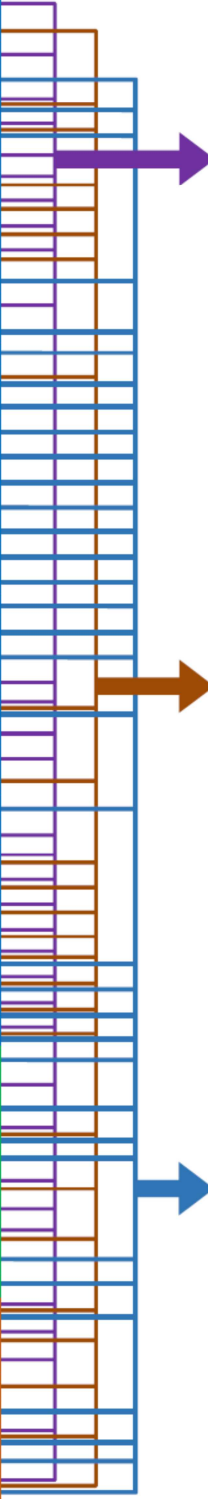
都市間の円滑な移動を確保することで、経済活動の広域化や観光交流を促進し、経済の活性化やまちの魅力向上にも繋がります。よって、広域交通骨格を形成する道路網や新たな公共交通システムの導入等を推進することで、「都市間交流を円滑にする広域交通網の整備」による周辺都市や沖縄県全域との交流を促進する広域交通体系の構築及び各地区へのアクセス強化を目標とします。
(都市間施策：19 施策)

交流を支える
円滑な**地区間**交通網の整備

地区間での円滑な移動を確保することで、市民の交流が活性化し、豊かな生活環境の形成に繋がります。また、回遊性が向上されることで観光交流の活性化にも繋がります。さらに、複数の移動手段や経路を確保することで、多重性や代替性も確保され、誰もが利用しやすく、災害にも強い交通インフラが構築されます。よって、市内各地区の特性を活かしつつ、「交流を支える円滑な地区間交通網の整備」による様々な交通手段を総合的に活用した地区間の都市内交通網の強化を目標とします。
(地区間施策：15 施策)

安全・安心な
地区内交通環境の整備

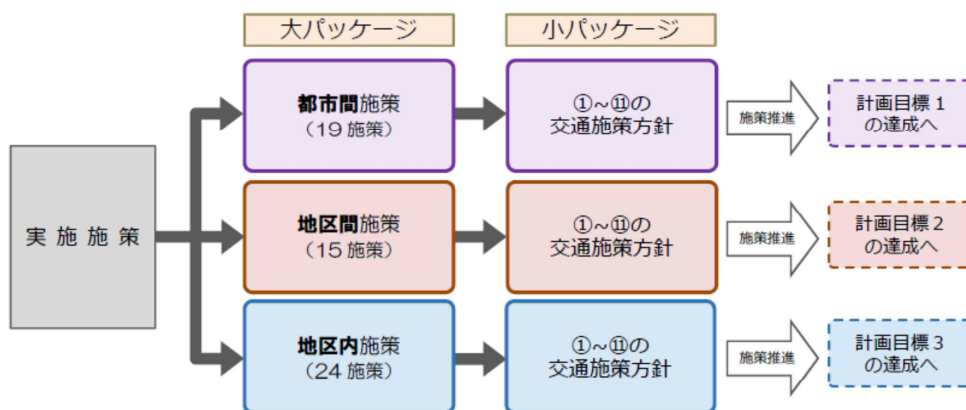
地区内交通は、市民の外出行動の起点となることから、安全・安心な交通環境の形成が求められています。また、道路空間は、地域の憩いや集い、ハレの場にもなり、伝統・文化の継承や地域のコミュニティーの形成にとって大事な場所です。さらに、防災性の観点からも求められています。よって、日常生活の利便性向上や回遊性の向上、防災性の向上のため、「安全・安心な地区内交通環境の整備」により高齢者や子ども、障がい者を含むすべての人が安全・安心で快適な道路空間の形成を目標とします。
(地区内施策：24 施策)



<計画目標を達成するための施策パッケージと実施プログラム>

計画目標を達成するための施策パッケージの考え方

施策を個々に進めるのではなく、共通の目標に資する施策を適切に組み合わせ、各主体が連携・連動し実施する必要があります。そこで、「沖縄市総合交通戦略」における施策パッケージは、各計画目標の達成に資する施策のまとまりで大きくパッケージし、さらに 11 の交通施策方針の“主な位置づけ”のある施策ごとにパッケージします。なお、交通施策方針の“関連する位置づけ”のある施策については、その施策の具体的な整備・取り組みの内容を検討する際における配慮すべき視点として位置づけます。



※実施施策は、前項に示したようにパッケージ間で位置づけが重複しています。

実施プログラムの考え方

実施プログラムにおいては、各施策の実施スケジュール及び実施主体を示します。実施スケジュールにおいては、「沖縄市総合交通戦略」の計画期間内となる“短期”（概ね 5 年以内に着手）及び“中期”（概ね 10 年以内に着手）、計画期間外となる“長期”（概ね 10 年以上に着手）の 3 期間に区分し設定します。また、各施策において具体化の状況が異なることから、計画期間内においては“検討・調整”、“実施”に区分し、計画期間後も検討・調整や実施を継続する施策は“継続”とします。

なお、現時点で施策を実施しておらず、短期に“実施”する施策を**優先施策**として位置づけ、確実に施策の推進を図るものとします。

【優先施策】

No	実施施策	実施スケジュール			実施主体（◆：主、◇：関連）					
		短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)	国	県	市	市民 地域	企業	交通 事業者
2	道路整備プログラムの策定	→					◆			
4	主要交差点の改良 胡屋北交差点の改良検討	→			◆		◆			
5	パークアベニューの2車線化	→					◆			
7	歩行者・自転車道ネットワーク整備 計画の策定	→					◆			
15	公共交通網の再編 地域公共交通網形成計画 の策定	→			◇	◇	◆	◇		◇
	基幹バスシステムの導入	→	→	→		◆	◇			◆
	交通結節点(リニアバス ターミナル)の整備	→			◇	◆	◆			◇

重点施策

本市の主要幹線道路である国道 330 号交差点改良を交通戦略における**重点施策**として位置づけ、実施の推進を図るものとします。

【重点施策】

No	実施施策	実施スケジュール			実施主体 (◆:主、◇:関連)						
		短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)	国	県	市	市民 地域	企業	交通 事業者	
4	主要交差点の改良										
	胡屋北交差点の改良検討	→			◆			◆			
	住吉交差点の改良検討		→	→						◆	
	安慶田交差点の改良検討		→	→						◆	

施策の一覧

No	実施施策	基本方針 交通施策 方針	計画目標 (大パッケージ)	実施スケジュール											実施主体									
				1	2	3	4	5	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)	国	県	市	市民 地域	企業	交通 事業者							
1	将来道路ネットワークの整備		都市間 地区間 地区内	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	→	→	→	◆	◇					
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2	道路整備プログラムの策定		全地区	①											→						◆			
3	(仮称)池武当ICの整備		西側	①	○	○	○								→	→					◆			
4	主要交差点の改良		都市間 地区間 地区内	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	→	→	→	◆		◆				
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5	パークアベニューの2車線化		西側	①											→						◆			
6	イベント時の交通円滑化対策の実施		全地区	①											→	→					◆			
7	歩行者・自転車ネットワーク整備計画の策定		全地区	①	○										→						◆			
8	歩行空間におけるバリアフリー化の推進		全地区	①	○										→	→					◆			
9	障がい者や高齢者等への外出支援等の実施		全地区	①	○										→	→					◆			
10	保安灯設置事業の推進		全地区	①	○										→	→					◆			
11	交通安全対策の推進		全地区	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	→	→	→							
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
12	密集市街地や消防活動困難地域の解消		全地区	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	→	→	→							
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

◎: 主な位置づけ ○: 関連する位置づけ

◆: 主、◇: 関連

No	実施施策	基本方針 交通施策 方針	計画目標 (大パッケージ)			1 2 3 4 5											実施スケジュール			実施主体						
			都市間	地区間	地区内	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)	国	県	市	市民 地域	企業	交通 事業者	
13	緊急避難道路の指定・整備			全地区																						
14	緊急輸送道路ネットワークの整備																									
15	地域公共交通網形成計画の策定			全地区																						
	新たな公共交通の導入検討																									
	基幹バスシステムの導入																									
	フィーダーバスの導入																									
	コミュニティバス等の導入			全地区																						
	交通結節点(リニアバスターミナル)の整備																									
	サブ交通結節点の整備																									
16	快適なバス待ち空間の整備																									
	タクシー乗り場の整備検討																									
	バスロケーションシステムを活用した発着案内板の整備の検討																									
	ユニバーサルデザインに対応した車両の導入			全地区																						
	ICカードの導入検討			全地区																						
	運転免許返納者に対するバス利用の促進措置の導入検討			全地区																						
17	バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に関する情報発信			全地区																						
18	国道330号の機能拡充			中部 西部																						
19	街をPRするモニュメント等の設置																									
20	商店街における通行環境の整備			西部																						
21	道路整備と連携した景観まちづくり			全地区																						
22	音の回廊整備			西部																						
23	駐車場の利便性向上																									
24	多様な方々に対応した観光環境の整備																									
25	道路空間を活用したイベント等の実施																									
26	案内システム等の整備			全地区																						
27	ポケットパーク等における休憩施設等の設置			全地区																						
28	モビリティマネジメントの実施			全地区																						
29	時差出勤等の取り組みの推進																									
30	パークアンドバスライド駐車場の整備																									
31	公用車における軽自動車やEV自動車の導入推進																									
32	ポタリング(自転車での散歩)イベントやウォーキングイベント実施			全地区																						
33	計画的な道路維持管理の推進			全地区																						
34	道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進			全地区																						
35	交通まちづくりや環境に関するワークショップやシンポジウムの開催			全地区																						

◎: 主な位置づけ ○: 関連する位置づけ

◆: 主、◇: 関連

【基本方針、交通施策方針の凡例】

基本方針	交通施策方針
1: 快適な道路空間を有した体系的道路網の構築	①: 体系的な道路網の構築
2: 安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築	②: 内滑な走行環境の確保
3: 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現	③: 歩行者・自転車の安全性向上
4: まちの魅力向上に向けた取り組み推進	④: 様々な災害に対応した交通体系の構築
5: 地域と共に歩む環境に配慮した道路交通施策の推進	⑤: 将来公共交通システムの導入検討
	⑥: 交通弱者にも配慮した公共交通のサービス水準・利便性の向上
	⑦: 魅力的な道路空間の創出
	⑧: 魅力のある地域・観光資源等への回遊性を高める交通環境の充実
	⑨: 「歩いて楽しいまちづくり」の推進
	⑩: かしくクルマを使う環境の構築
	⑪: 地域と協働で進めるまちづくり

【実施スケジュール等の凡例】

- 検討・調整: 施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 (→)
- 実施: 施策実施 (→)
- 継続: 計画期間外(概ね10年以上)も検討調整や施策実施を継続 (→)
- 大: 優先施策、重点施策

<計画目標の達成状況を評価するための指標、目標値>

「沖縄市総合交通戦略」における施策パッケージが有効に効果を発揮しているかを確認し、計画目標が達成されているかを評価していくために、計画目標ごとに計測可能な指標を設定します。また、それぞれの指標ごとに現況値と目標年次（平成 37 年度）における目標値を明示し、中間年次（平成 32 年度）における目標（中間目標）については、各施策の実施スケジュールが様々であることから、現況からの増減目標を明示します。

指標	現況	中間目標 (H32) ※現況との比較	目標 (H37)	計画目標			基本方針				
				都市間	地区間	地区内	1	2	3	4	5
主要渋滞箇所・区間の減少	3 区間 11 箇所 (H27)	減少	2 区間 6 箇所	○	○		○	○	○	○	○
自家用車分担率の低減	市全体	87% (H25)	減少	83%	○				○		○
	北部地区	90% (H25)	減少	86%		○	○			○	○
	中部地区	83% (H25)	減少	79%		○	○			○	○
	東部地区	89% (H25)	減少	85%		○	○			○	○
	西部地区	85% (H25)	減少	81%		○	○			○	○
公共交通分担率の向上	市全体	6% (H25)	増加	10%	○					○	○
	北部地区	3% (H25)	増加	5%		○	○			○	○
	中部地区	8% (H25)	増加	13%		○	○			○	○
	東部地区	4% (H25)	増加	7%		○	○			○	○
	西部地区	9% (H25)	増加	15%		○	○			○	○
観光関連施設入込客数の増加	448,626 人/年 (H26)	増加	716,000 人/年	○			○		○	○	
主要イベント参加者数の増加	351,134 人/年 (H25)	増加	469,000 人/年	○	○		○		○	○	
中心市街地における歩行者通行量の増加	8,866 人/日 (H26)	増加	9,200 人/日		○	○		○	○	○	
交通事故（人身事故）発生件数の減少	622 件/年 (H26)	減少	600 件/年			○		○	○	○	
安心感の向上 (徒歩や自転車での移動時に歩道等の通行部が狭く(無く)危険と感じる割合)	36.5% (H25)	減少	20%			○		○		○	

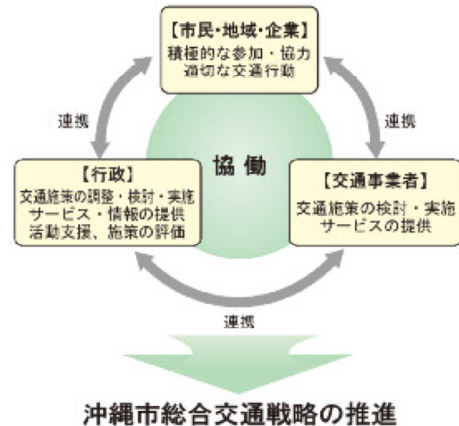
【基本方針の凡例】

1	快適な道路空間を有した体系的道路網の構築
2	安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築
3	誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現
4	まちの魅力向上に向けた取り組み推進
5	地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進

<フォローアップ>

推進体制

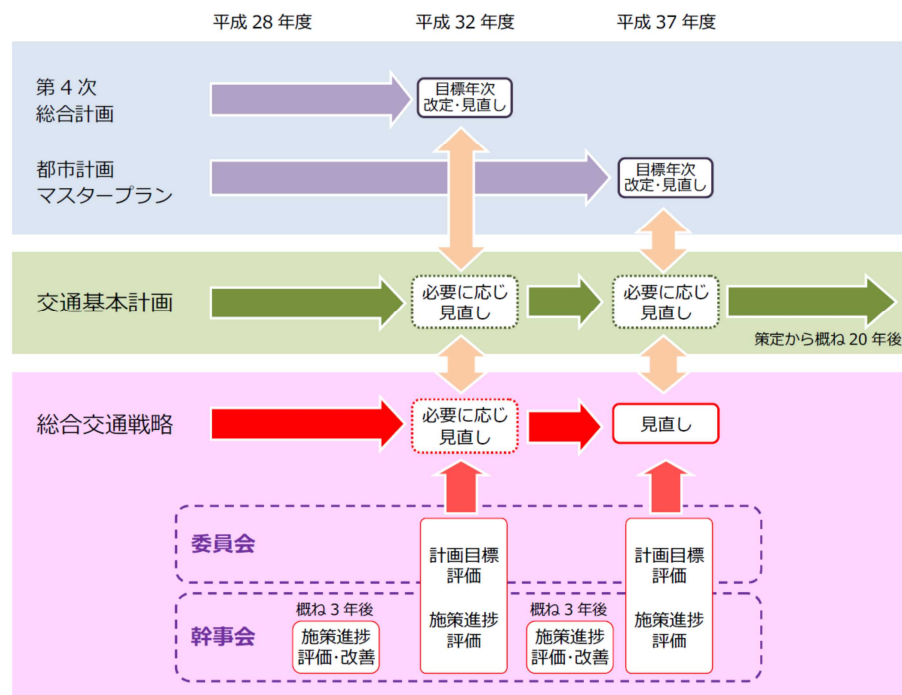
「沖縄市総合交通戦略」で定めた施策は、多様な分野にわたり、実施スケジュールや実施・推進主体も様々なことから、施策を確実に実施するためには、交通社会に参画する市民や地域、企業、交通事業者及び行政等の関係者が、それぞれが担う役割を理解し、協働・連携して、着実に計画を推進していくことが必要です。そのため、施策推進にあたっては、「沖縄市総合交通戦略」の策定主体である沖縄市が中心となり、関係者と連携を図り、各施策の進捗状況を把握、確認するとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行うこととします。



評価・改善の仕組み

「沖縄市総合交通戦略」を進めるにあたっては、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり関連施策の展開状況などに柔軟に対応しながら、計画の見直し、あるいは新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に施策を推進していくことが求められます。

そのため、概ね3年ごとに各施策の進捗状況の評価を実施し、必要に応じて施策の内容やスケジュール等見直し等の改善を実施します。また、中間年となる平成32年度には、「沖縄市第4次総合計画」の改定・見直し内容との整合性や計画目標の達成状況の評価を合わせて実施し、必要に応じて計画を見直すなどのPDCAサイクルを構築し、各施策を推進します。



<目標年次>

「沖縄市総合交通戦略」の目標年次は、「沖縄市都市計画マスタープラン」の目標年であり、平成28年度から概ね10年後となる**平成37年度**を目標とします。また、「第4次沖縄市総合計画」の目標年であり、概ね5年後（中間年）となる平成32年度には、計画目標の達成状況を検証し、必要に応じて計画や施策の内容を見直すものとします。