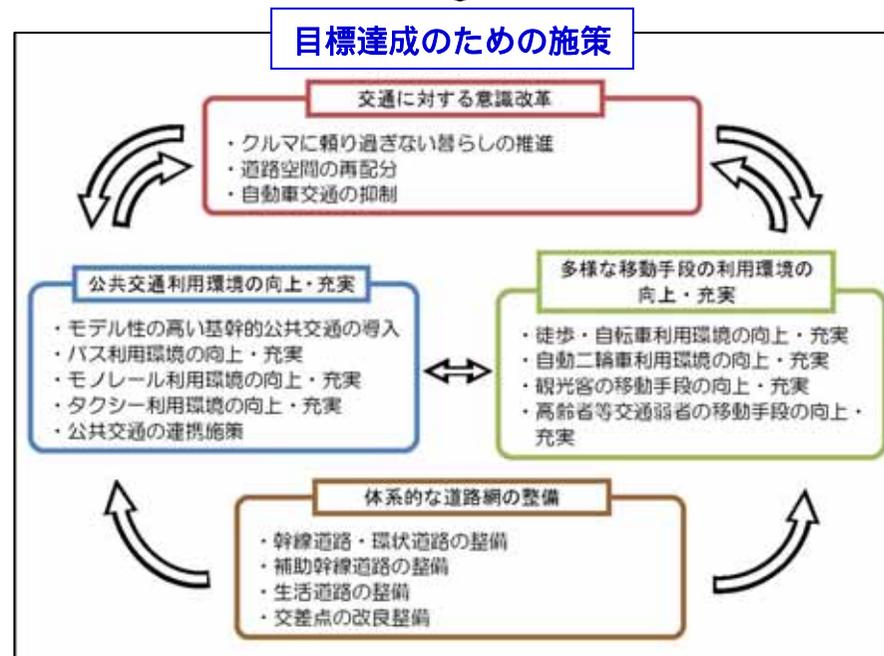


那覇市総合交通戦略

1. 概要

理念・方針	<p>(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~</p> <p>(基本目標) 『誰もが移動しやすいまちをつくる』</p> <p>(施策の方針) 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 「那覇市交通基本計画」より</p>	
目標年次	(短期) 2015年 (中期) 2020年(交通基本計画は2030年)	
位置づけ	平成19年度の第4次那覇市総合計画、また、平成20年度の県の広域計画となる沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン等の上位計画の策定を受け、平成21年度に、那覇市の交通の将来像・基本方針等を示した交通基本計画を策定した。併せて、当該計画で掲げた施策を着実に実施していくために、短中期的な取り組みをまとめた総合交通戦略についても同年度に策定している。	
戦略策定範囲	総合交通体系 (PT調査)	H18 ~ H21
	都市交通マスタープラン	H21
	環境モデル都市	
戦略策定範囲	都市圏	
	市域	
	特定エリアのみ	

那覇市が目指す将来像



出典:那覇市交通基本計画(H21)

那覇市総合交通戦略

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	
	環境	C02排出量	
	その他指標	市民の交通環境についての満足度、道路の緑化量、車の走行速度	

上記の目標値は那覇市交通基本計画の長期的な目標となる項目を示しており、総合交通戦略では、その目標実現に向けた、短期的な施策の目標値を項目別に掲げている。

総合交通戦略における目標の設定

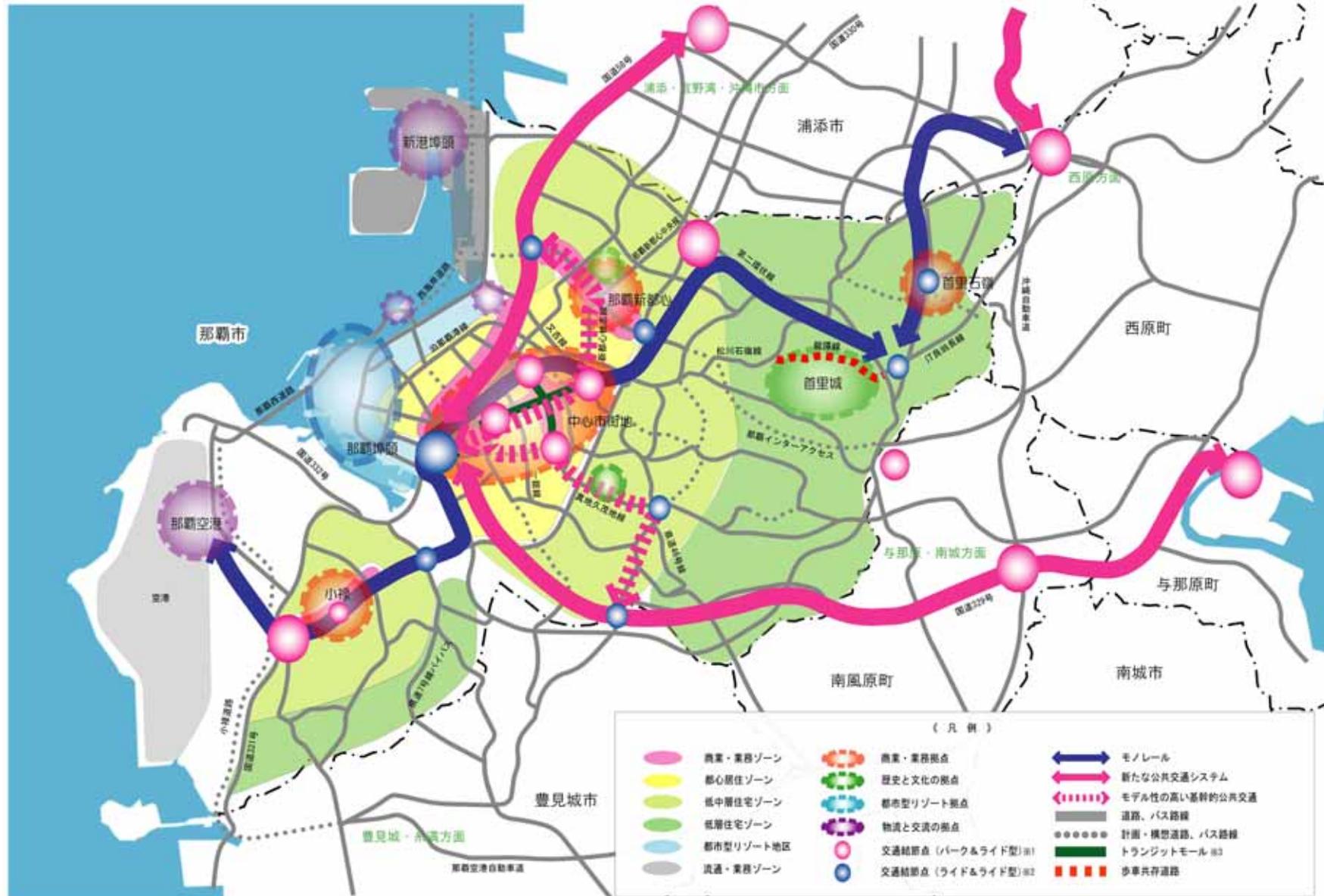
施策パッケージ	対応する戦略の施策	目標
交通に対する意識改革	・カーフリーデー等による啓発活動の継続・拡充	・カーフリーデーの本格実施
	・小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動	・市内全校での実施 (市内の幼稚園 36、小学校 36、中学校 17)
モデル性の高い基幹的公共交通の導入	・モデル性の高い基幹的公共交通の導入	・計画延長の整備率100%
	・交通結節点整備	・3箇所 (天久、寄宮、真玉橋)
	・国際通りトランジットモールの拡充	・平日への拡大
	・バス専用レーン、優先レーンの拡充	・拡充の延長約5km
バス利用環境の向上・充実	・バス停留所上屋の整備	・整備率100%
	・バスロケーションシステム整備	・整備率100%
	・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)
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
	・モノレール駅前広場整備	・1箇所(石嶺駅)

総合交通戦略での目標値(抜粋)

那覇市総合交通戦略

3. 展開施策(1)

那覇交通基本計画の将来交通ネットワーク



那覇市総合交通戦略

3. 展開施策(2)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の整備および緑陰の形成 ・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） 等
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・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 等
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・モデル性の高い基幹的公共交通の段階的な導入（BRTやLRTなど） ・モノレール利用環境の向上・充実 ・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 ・ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施 ・バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応 ・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） 等
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・体系的な道路網の整備
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗り場の適正な配置 ・道路空間を活用した自動二輪車駐輪場の整備 等
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・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 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・国際通りトランジットモールの拡充 ・面的速度規制（ゾーン30km等） 等

3. 展開施策(3)

目標達成のための施策パッケージ(抜粋)

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

- ・すでに実施しているカーフリーデーについては、本格的なカーフリーデーの実施に向けて、ステージ①において事前準備として必要な検討および関係機関との協議が整い次第本格的なカーフリーデーを実施する。合わせて、中心市街地における自動車のゾーン規制につながる検討を進めていく。
- ・クルマに頼り過ぎない暮らしの推進に向けては、朝夕の渋滞に影響を与える通勤・通学目的の移動について転換を促す取り組みに重点を置き、公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進を早期に実施し、合わせて、利用者の意識改革を促し、効果的に転換を図るための意識啓発の取り組みとして、環境や交通に関するシンポジウム等にも早期に取り組むこととする。
- ・時差出勤やフレックスタイム等の実施については、モデルケースとして行政において先導的に取り組むことにより、市民や民間企業等に対して理解・周知を図りながら、全市的な取り組みへと徐々に波及させていく。
- ・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は、将来の「人中心のまちづくり」の実現性を高めていくには、幼少期からの意識転換を図ることが重要と考えるため、早期に取り組むこととする。



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)

②かしこいクルマの使い方の推進

- ・クルマから公共交通等への利用転換を促す意識啓発と同時に、自動車も1つの移動手段であるため、かしこいクルマの使い方を促す意識啓発にも取り組んでいく。
- ・かしこいクルマの使い方の推進に向けては、パーク＆ライドの利用推進等の効果的な自家用車の利用方法を促す取り組みと、自動車運転者のモラル向上のための啓発活動を早期に実施する。

- ・カーシェアリングにおいては、段階的な拡充を推進していく。
- ・相乗り通勤・通学の推進は、ステージ①において検討および関係機関との調整を図り、ステージ②以降の実施に向けて取り組んでいく。

③環境に配慮したクルマの使い方の推進

- ・環境に配慮したクルマの使い方の推進に向けて、1人乗り小型自動車の導入促進やエコドライブ等、環境に配慮したクルマの使い方の推進に取り組み、これらのソフト施策については、その定着に向けて長期的なスパンでの段階的な普及を目指して、早期から継続性を持って実施していく。

■施策パッケージの一覧

	施策パッケージ	交通基本計画の施策の展開スケジュール			
		総合交通戦略の計画期間			
		ステージ①	ステージ②	ステージ③	ステージ④
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(本格的カーフリーデー等)	→	→	→	→
	●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	→	→	→	→
	●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	→	→	→	→

＜凡例＞

表中の表示	内容
→	調整、研究
→	一部実施
→	実施

ステージ (H23~H27)、ステージ (H28~H32)

那覇市総合交通戦略

4. 総合交通戦略の推進及び評価(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、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、行政と交通事業者が一体となり、定期的に会議を開催することにより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

	施策パッケージ	役割分担				
		那覇市	国・県	交通 管轄者	交通 事業者	各種団体等
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かしいクルマの使い方の推進					
	●パーク＆ライドの利用推進	○	○		○	
	●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	○	○			○

	施策パッケージ	役割分担				
		那覇市	国・県	交通 管轄者	交通 事業者	各種団体等
モデル性の高い基幹的公共交通の導入	①実験実証の実施による導入方策検討					
	●バスを活用した実験実証実施計画策定と実験実証の実施	○	○	○	○	
	●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の拡充や乗客案内板の設置	○	○		○	
	●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)	○	○		○	
	●案内サイン等の情報提供・サービスの充実	○	○		○	
	●バス専用・優先レーンの拡充等、走行環境の改善整備 (昼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実験実証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の拡大 (バリアフリー、緑地形成等)	○	○			
	●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転車交通の抑制					
	●国際通り背面の地域の活動を支える道路等の整備	○	○			
	●アリンジパーキングの整備	○	○			
●国際通り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の導入や完全規制等	○	○	○			

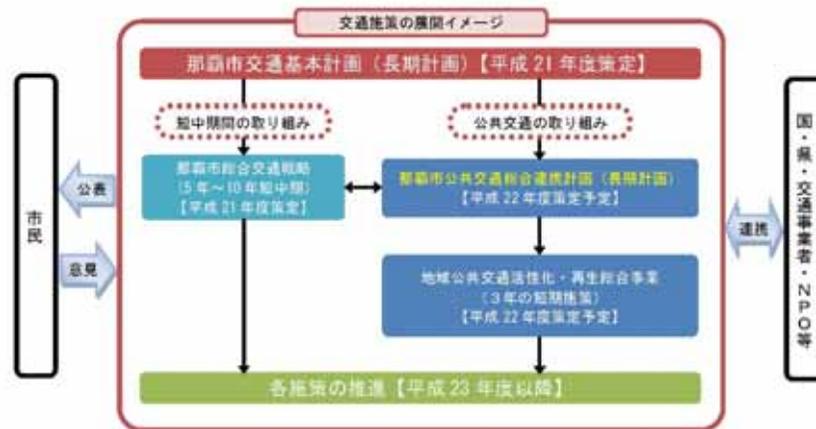
4. 総合交通戦略の推進及び評価(2)

効率的な執行

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、「モデル性の高い基幹的公共交通」「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を基本としつつ、総合交通戦略で示した施策の方針および具体的な施策等を受け、さらに踏み込んだ検討を行い、公共交通に特化させた「那覇市公共交通総合連携計画（以降、連携計画）」を今後策定する。

連携計画では、上位・関連計画における公共交通の考え方と整合を図りつつ、モデル性の高い基幹的公共交通の導入やバス網の再構築等、公共交通の活性化・再生に関するあらゆる事業を示し、地域の関係者（市、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、市民、各種団体等）が合意形成を図り、連携計画に基づいて各施策を推進していく。



なお、協議・検討組織については、那覇市交通基本計画策定検討協議会から引き継いだ組織とし、策定後は進捗管理のための協議会へと移行させていく。

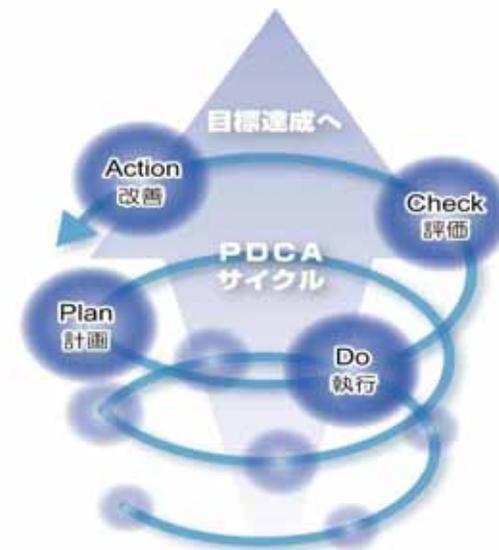
モニタリング体制（PDCAサイクル）による評価・検証・見直し

「那覇市交通基本計画」との整合を図るために、計画期間である今後10年を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「みらいへつながる土台づくり」、「みんなでつくる交通環境」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切に対応していくために、策定組織から移行した「(仮)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、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する。

《モニタリング体制（PDCAサイクル）》



5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

地域別のカルテ(考え方)

ここまでは、「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する。

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▶

- 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」について整理する。

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

「公共交通や自転車、徒歩による通勤・通学の推進」や「ICカードの導入と公共交通間の乗継割引の実施」など、市全体で共通に取り組む施策については、P7・8の「2)交通基本計画に基づく具体施策」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、その取り組みの施策および概念を施策展開図として示す。

◀「地域の顔となる道づくり」の位置付け▶

次頁以降の図中に出てくる「地域の顔となる道づくり」については、「那覇市都市計画マスタープラン」において以下のように位置付けられており、本計画でもその考え方を反映させている。

- ①公共施設へのアプローチ道路の整備
主要施設を結ぶ道路においては、ゆとりある快適な道路、安全な道路として整備を図る。
- ②商店街道路のプロムナード化
ゆとりある歩行者空間の確保およびショッピングプロムナード化等の整備を推進する。
- ③歴史まーい、地域の散歩道のネットワークづくり
地域の中で歴史を伝えるものを案内板等でつながりを持たせ、市民がまちの良さを再発見し、楽しく歩ける散歩道のルートづくりを進める。
- ④道のオアシスづくり
生活道路等において、地域の交流の場、憩いの場となる道のオアシスづくりを推進する。
- ⑤美しい快適な道づくり
電線地中化や沿道建築物のデザイン誘導により、総合的な道路景観の向上を図る。
- ⑥やさしい道づくり
あらゆる人が支障なく利用できるやさしい道づくり、環境にやさしい道づくりを進める。

◀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

