

# 歩行者回遊性の検討

---

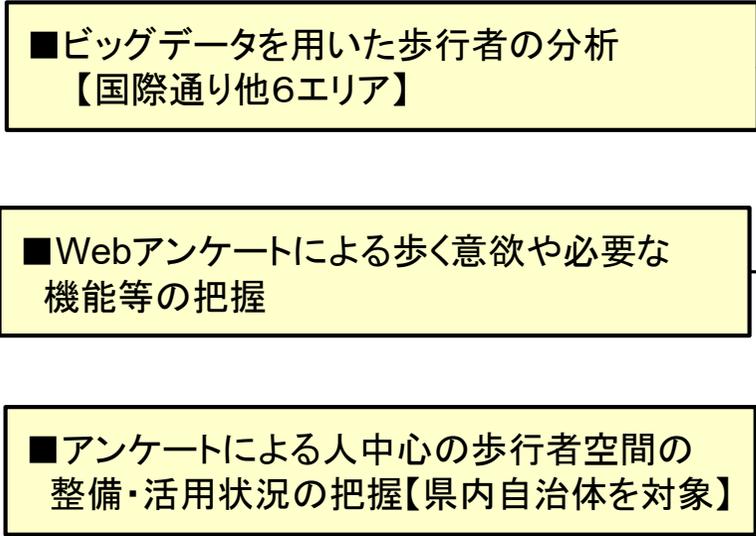
令和5年3月  
沖縄地方研究会

# 1. 沖縄地域の検討状況

- ・沖縄道路経済戦略研究会では、令和2年度から、コロナ禍・収束後の新たな日常や観光振興等の動向を踏まえつつ、沖縄の地域特性（自然環境、社会環境）を考慮したうえで、歩行者の回遊性の検討を行っている。
- ・令和4年度はアフターコロナを見据え、観光客だけでなく沖縄県民も対象とした、「沖縄らしい人中心の道路空間の構築」に向けた検討を行った。

## <今年度検討の流れ>

・沖縄本島の人流や歩行意識の違い、人中心の歩行者空間の整備・活用状況及びその意向を分析し、沖縄県民や観光客を対象とした「沖縄地域における歩行者回遊性を向上させるための配慮事項(素案)」をとりまとめた。



沖縄地域における歩行者回遊性を向上させるための配慮事項(素案)

次年度以降、深掘り

## 検討で留意した沖縄の特徴

- ・沖縄県は、コロナ禍前は1,000万人以上の入域観光客数があり、県民・観光客が混在している。
- ・天候に関しては、以下の特徴がある。
  - ①夏の暑さは東京と同程度だが、冬は暖かい（冬場は東京より10℃高い）。
  - ②夏は紫外線が強く、降水量が多い。亜熱帯気候であり、局地的な雨が降る。
- ・自家用乗用車の交通分担率が非常に高く、南部地域は渋滞も課題となっている。

写真-1：那覇市内の局地的な降雨の状況  
引用：沖縄タイムズプラス (Web)



## 2. 沖縄地域における歩行者の実態や意識

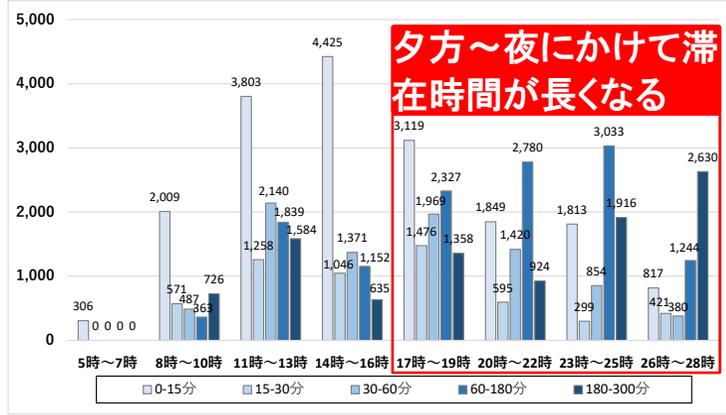
### <ビッグデータ分析、アンケート等から整理した歩行者の実態、意識>

- ・エリアごとに歩行者の多い路線、少ない路線が存在。季節別では、夏より秋・冬のほうが歩行者数が多い。
- ・施設や路線により、歩行者が多い時間帯や滞在時間が異なる。商店街は夕方～夜にかけて滞在時間が長くなる。
- ・モノレール駅等の交通拠点から300～500mを歩いている人はいるが、500m以上の距離を歩く人は少ない。
- ・晴れや曇りの日は、夏より冬のほうが歩く意欲が高い。一方、雨の日は季節に関係なく、歩く意欲は低い。

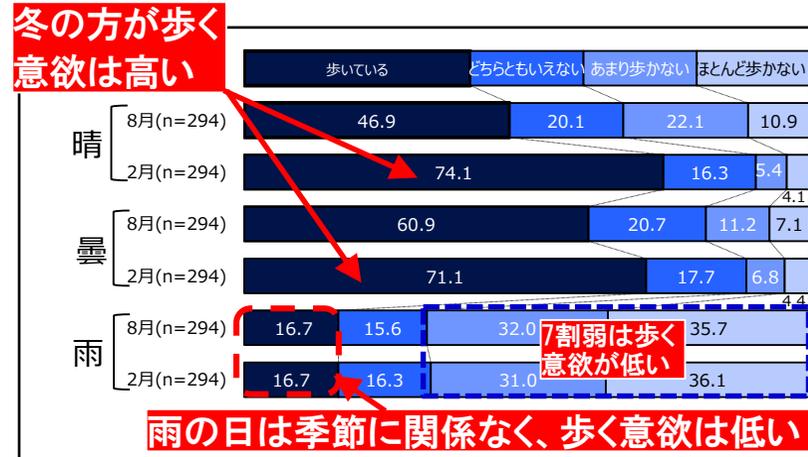
【国際通り周辺の路線ごと歩行者数】



【市場本通りの時間帯別の滞在者数】



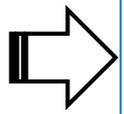
【季節・天候別の沖縄県民の歩く意欲（普段歩く方を対象）】



【歩行者属性・季節・天候別の歩行者の特徴と対応】

**沖縄県民**

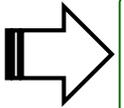
- ・夏期の晴れは日差しが厳しく、あまり歩いていない。雨の時はあまり歩いていない。
- ・夏期は夕方～夜、秋冬のほうが歩いている。



- 意識や行動をかえていく必要がある。
  - (歩かない人に対して) 歩くことの大切さ、楽しさを伝える
  - 自動車以外の新たな交通モードの活用、公共交通の利用促進
- 歩きやすい時間帯や季節を考慮して、歩行者の回遊性を向上させるイベント等を実施。

**観光客**

- ・夏期の日差しも含めて、楽しんでいる。
- ・歩いている路線や区間は限定される。



- 暑さや日差し、急な降雨への対応が必要である。
  - 日陰の形成や上屋・庇の設置
  - 休憩スペースの確保 等

## <調査結果を踏まえ、沖縄地域における歩行者回遊性を向上させるための配慮事項(素案)を設定>

**配慮事項-1:地区それぞれに「歴史」、「地元らしさ」が存在することを踏まえ、地区の特徴を活かした空間形成、対策を検討する。**

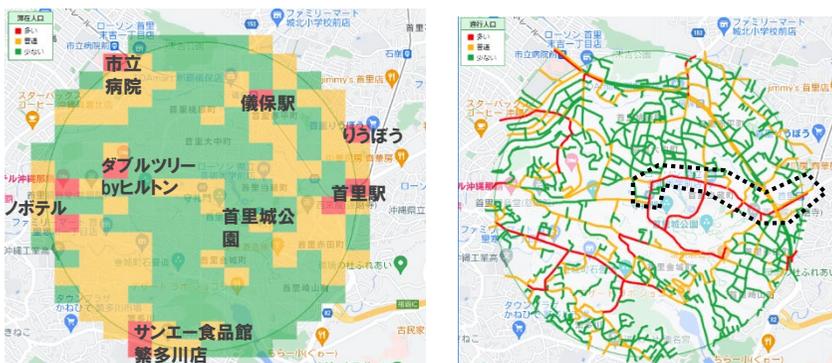
表-4:地区別の歴史及び地元らしさ

	国際通り(那覇市)	那覇新都心地区 (那覇市)	首里城周辺 (那覇市)	豊崎周辺(豊見城市)
歴史 (成り立ち)	<ul style="list-style-type: none"> <li>戦前に整備された新県道(牧志街道)周辺は戦後いち早く復興を遂げ、アーニーパイル国際劇場があったことから<b>国際通り</b>と呼ばれている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30年余り米軍住宅地として使用されてきた土地で、1987年に全面返還され、<b>土地区画整理事業が施行された地域</b>である。</li> <li>那覇市の<b>新たな都市拠点づくり</b>として整備されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>首里城が成立し文化が花開いた琉球王国時代</b>、近代化や戦争の記憶と戦後の復興、現在の暮らし等、<b>様々な歴史や文化が重層的に折り重なった地域</b>である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊見城市南西部に位置する<b>埋め立て地</b>である。</li> <li>豊見城市地先に<b>総面積160haの”21世紀型の街”豊崎タウン</b>として整備された地域である。</li> </ul>
地元らしさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県・那覇市の<b>商業・観光の拠点</b></li> <li>街並みの連続性に配慮し、<b>小路を活用し、界隈性のある商業空間</b>が形成</li> <li>利用者として、<b>観光客と地元住民</b>が混在</li> <li>毎週日曜日に、全長約1,300m、道路幅約18mを<b>全線モール化し、各種イベントやマルシェ</b>を開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄の<b>新しい拠点</b>として、行政・商業機能と公園一体の文化機能が形成</li> <li><b>住環境の優れた住宅地</b>など複合的な魅力ある開発がされている</li> <li><b>建築協定で間口の1/2以上の緑化</b>を定め、<b>良好な緑環境の創出</b>を実現</li> <li>歩行者専用道を配するとともに、<b>低い石垣や植栽などをルール化</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>首里城をはじめ、世界遺産及びその緩衝地帯</b>、文化財・歴史的遺産の集積地、<b>歴史的な風情を残す緑豊かな城下街</b>の街並み</li> <li>御嶽・拝所・樋川などの<b>歴史的・伝統的資源、緑</b>が形成</li> <li><b>赤瓦や石垣</b>など地域の個性を生かした、<b>緑豊かな低層住宅地の景観形成</b>が形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>観光・リゾート施設、観光関連の商業施設</b>など各種事業所が調和した新しい街づくり。</li> <li>那覇空港及び中北部への交通アクセスが向上し、県内最大級の人工ビーチ「<b>美らSUNビーチ</b>」が整備</li> <li><b>水平線に沈む夕日や護岸沿いを緑地として整備され、散歩やジョギングが楽しめる</b>場所</li> </ul>
写真				
歩行者回遊性向上のための対策(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物のオーニング、建築壁面を活用した日陰形成</li> <li>モビリティ・マネジメントによる公共交通の端末までの歩行促進</li> <li>マルシェやトランジットマイル等のイベントの展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメントによる公共交通の端末までの歩行促進</li> <li>多様なモードへの転換(自転車、電動キックボード等の小型モビリティ)</li> <li>歩行者専用道の配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺景観に調和した街灯の整備(城郭ライトアップとの調和)</li> <li>公開空地を活用したパブリックスペースの整備</li> <li>案内サイン等の整備(歴史等の説明)</li> <li>首里城うむいの燈(あかり)ランタンウォークなど歩行イベントの展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内のモビリティ拠点として回遊性の向上(コミュニティサイクル、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の導入)</li> <li>モビリティ・マネジメントによる公共交通の端末までの歩行促進</li> <li>回遊性促進(街灯整備・案内サイン)</li> </ul>

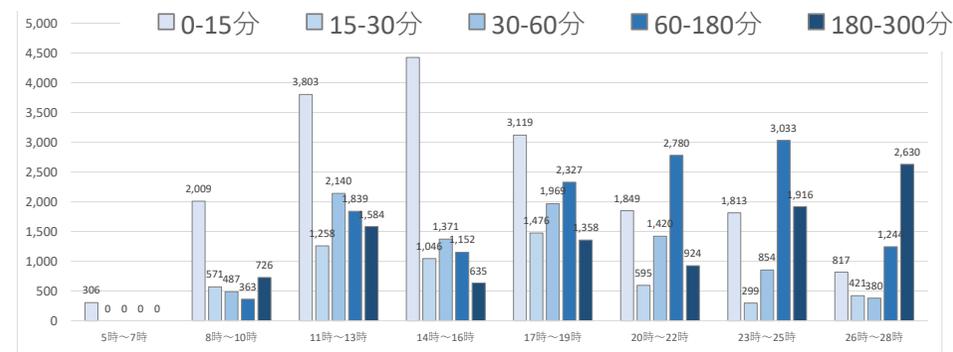
**配慮事項-2:対象路線や区間は、エリア内での歩行者数、季節や時間帯別の人の動き、交通拠点等からの距離等を踏まえて、設定する。**

## <今年度整理できた歩行者特性の例>

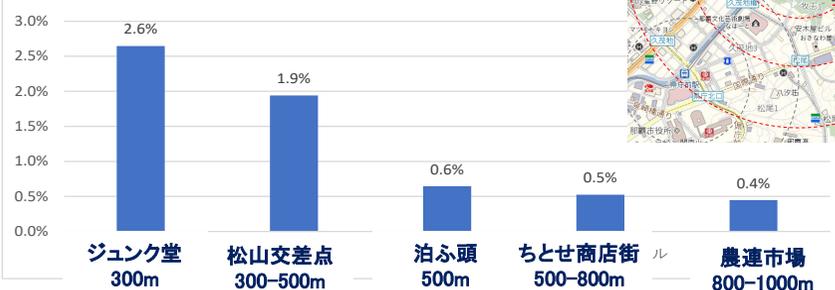
■ 首里地区では地区内に地域住民と観光客が混在している



■ 市場本通り(那覇市)等の商店街は日中は通過者が多く、夜間は飲食と想定される長時間滞在者が増加。



■ モノレール美栄橋駅の利用者が訪れる施設は駅から500m圏内が多い



■ 国際通り(那覇市)ではトランジットマイル開催日の日曜より土曜のほうが県内客の人通りが多い  
■ 県外客は土曜、日曜どちらも変わらない



### 3. 沖縄地域における歩行者回遊性を向上させるための配慮事項(素案)

**配慮事項-3: 歩行者回遊のための環境整備として、交通拠点における待合環境や回遊性、地域資源を活かした対策、観光客も意識した対策の視点で検討する。**

ハード対策の視点

**配慮事項-4: イベント開催、歩道空間でのにぎわい創出、歩行以外の移動手段、意識づけ等のソフト対策を検討する。**

ソフト対策の視点

#### <対策イメージ(ハード対策)>

##### ■交通結節点の待合環境、回遊性の向上

現状では公共交通の待合環境が悪く、歩く行動に繋がっていない箇所も存在



##### ■観光客への配慮

観光客が多い路線は日陰の形成や休憩スペースの確保



#### <対策イメージ(ソフト対策)>

##### ■イベント開催/歩行空間の賑わい創出

イベント開催の場所や時間帯の工夫/民地も活用したにぎわい創出



マルシェ・トランジットモール等のイベント (引用: 那覇市国際通り商店街HP)

休憩スペースの提供 (場所: 那覇市西消防通り)

##### ■地域資源を活かした回遊性の向上

夕方～夜間に散策できる環境づくり、地域資源を活かした環境整備・情報発信

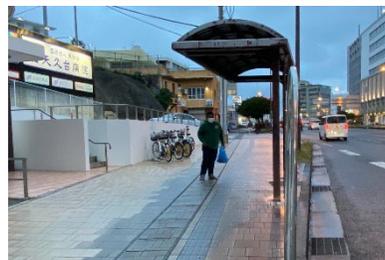


龍潭通り沿線地区の街灯 (引用: オキナワジオグラフィックHP)

やちむん通りの東の井戸 (東ヌカー) (引用: 那覇市観光資源データベース)

##### ■歩行以外の移動手段/徒歩や公共交通利用の意識づけ

シェアサイクルやキックボードとの連携



県道58号上之屋バス停 (浦添方面行き。バス停奥にシェアサイクル整備)

意識づけの取組



動画等による歩く意識の動機付け (引用: おきなわ健康長寿プロジェクト: みんなて歩こうキャンペーン『歩くーぼん』)



エコ通学の進め (引用: 琉球大学HP)