

II. 将来公共交通ネットワークの考え方

1. 取組の方向性について

I. の整理を踏まえ、那覇市の将来公共交通ネットワーク整備の方向性としては、以下の視点からの取組が必要である。

○地域公共交通ネットワーク整備に期待する効果

公共交通ネットワークの整備にあたっては、ネットワークの階層性や各階層に位置づけられる公共交通の特性、果たす役割を踏まえ、交通需要への対応や渋滞解消等の交通問題のみならず、那覇市における今後のまちづくりの方向性、沖縄県・那覇市の基幹産業である観光の活性化、高齢者社会の到来等を踏まえた福祉対応等の期待する効果が発現するよう、その整備のありかたを考える必要がある。

特に、那覇市においては沖縄都市モノレールの整備によるモノレール沿線での人口増加やそれに伴う地価の上昇、沿線居住者の公共交通利用の増加などの効果が認められ、まちづくりにおける基幹的な公共交通の整備の意義が実証されており、自家用車に依存しないコンパクトなまちづくりや将来的な都市構造の形成において、基幹的な公共交通の果たす役割は大きいと言える。また、インバウンド需要などの観光需要の増加への対応や高齢者の増加等による自動車を運転できない交通弱者への対応などが近年の交通課題として挙げられることから、これらの課題への対応も求められる。

○広域交通との連携の考慮

那覇市を中心とする中南部都市圏は、都市圏人口が100万人を超え、政令市並みの人口規模を有している。そのため、那覇市域には、那覇市内を発地とする交通だけでなく、周辺市町村を発地とする交通も多く流入している。通勤目的で集中する交通では、約4割が那覇市外からの交通であり、これら市域外から流入する交通が交通渋滞の一因となっている。

そのため、那覇市内の公共交通を考えるにあたっては周辺市町村から流入する交通への対応も考慮したネットワーク・交通結節点の整備が必要である。

○持続的な公共交通サービスの展開

公共交通は、人々の日々の移動を支える重要な社会インフラであり、特に自動車を運転できない高齢者等の交通弱者の移動には不可欠な移動手段である。よって、持続的なサービスを提供可能な仕組み作りが必要である。

上記視点を考慮し、地域公共交通網形成に係る地域公共交通が果たすべき役割及び取組の方向性を以下のとおり定める。

■地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通が果たすべき役割は下記の3つとする。

役割1	市内外の移動ニーズへの対応、日々の移動の支え
役割2	コンパクトでにぎわいのあるまちの形成
役割3	まちの価値を高め、新しい魅力を創出

■取組みの方向性

方向性1 「誰もが移動しやすいまち」をささえる交通ネットワーク

過度にクルマに頼りすぎない社会の実現に向けて、LRT などの基幹的公共交通システムを導入し、既存公共交通と連携した公共交通ネットワークを構築するとともに、情報通信技術による公共交通分野のオープンデータなどを活用し、利用者の移動環境の利便性向上を図る。さらに、クルマから公共交通への転換促進に繋がる施策（※TDM 施策など）の実施とあわせて、交通渋滞の緩和、バリアフリー化等を総合的に取り組むことで環境にやさしく、ひとにやさしい交通体系を構築し、誰もが移動しやすいまちを創出する。

方向性2 観光都市としての新たな魅力の創出

今後、入域観光客が1,200万人に達することが見込まれる観光需要に対応し、観光拠点へ円滑に誘導するための公共交通ネットワークの形成と、LRT などの基幹的公共交通システムの導入により、観光都市としての新たな魅力を創出する。

方向性3 まちづくりへ寄与する公共交通の実現

LRT などの基幹的公共交通システムの導入により、既存公共交通の最適化を図り、居住地と都市機能(商業、医療、教育、福祉等)の拠点のアクセス性を向上させ、有効な土地利用の促進や沿線開発の活性化を図り、均衡あるまちづくりを先導する。

方向性4 広域的な公共交通ネットワークの連携

多様な利用者ニーズに応じた移動手手段の構築に向け、広域的な公共交通と市内の公共交通を有機的に結節させ、公共交通ネットワークの形成を図る。

方向性5 みんなの協働でつくり、育てることによる地域公共交通の維持・確保

地域公共交通はまちを形作るものとして、様々な人の協力と連携で成り立っている。地域公共交通が今後も発展していくために、関係主体みんなが協働でつくり、育てることにより地域公共交通の維持・確保を図る。

2. 目指すべき将来ネットワーク形成の考え方について

2-1. 階層的な公共交通ネットワークの形成

(1) 公共交通ネットワークの階層性について

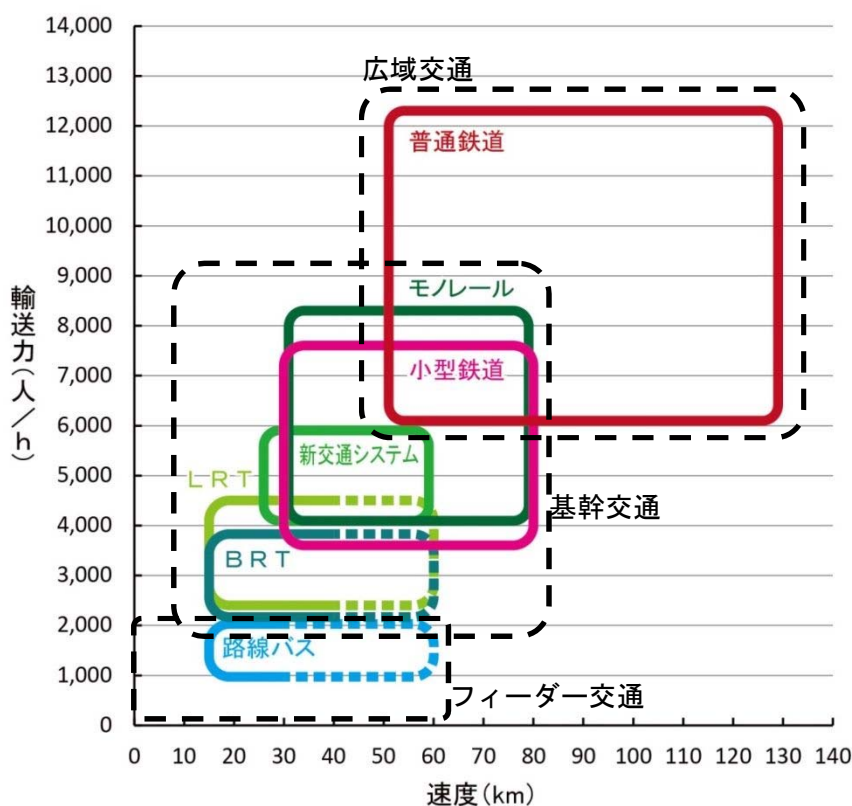
都市圏の公共交通ネットワークは、一般的には概ね広域交通、基幹交通、フィーダー交通の3つの階層により構成されている。これらの階層性を有したネットワークは、都市拠点・地域拠点、交通システム間の結節点等を通して有機的に結ぶことにより、都市圏全体の円滑な移動の確保、利便性の高いネットワークの形成を図っている。

那覇市を中心とした中南部都市圏の公共交通ネットワークも、概ね同様の階層により構成されており、各階層は下表に示す役割・機能を有している。

公共交通ネットワークにおける各階層の役割・機能概要（那覇市をイメージ）

階層	役割・機能
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏の骨格を形成し、都市圏内外の広域的なエリアにおいて、主要な都市拠点間を結ぶ役割を担う交通である。 長距離・大量輸送の交通機能を有する交通システムであり、一般的には、新幹線・都市間鉄道等が該当する。
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通を補完するとともに、那覇市内における基幹となる軸を形成する役割を担う交通である。 那覇市内の主要な拠点間・地域間を結び、都市圏内の主要な流動を支える交通である。 一定の中長距離・中量の輸送力を有した交通システムであり、一般的には都市内鉄道・地下鉄・モノレール・LRT・バス等が該当する。
フィーダー交通	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通・基幹交通を補完するとともに、基幹交通と周辺地域間、拠点間・地域間の連携を図る役割を担う交通である。 広域交通・基幹交通では網羅できない地域や、一定の地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担う交通である。 短距離・少量輸送の交通システムであり、一般的にはコミュニティバス、デマンド系システム等が該当する。

これらの階層性を有したネットワークは、都市圏の規模に応じた交通流動や需要規模を踏まえ、それぞれの階層に求められる役割・機能（輸送力、速達性等）のもと、複数の公共交通システムにより構成されている。



公共交通システムの領域

(2) 那覇市における公共交通ネットワークの現状

那覇市の現状の公共交通ネットワークでは、最上位の基幹交通としてモノレールがあり、路線バスが基幹、フィーダー交通の両方の役割を担っている。

速達性・輸送力からみた公共交通システムの領域をみると、モノレールと路線バスの中間には、これら2つのシステムではカバーすることができない領域が存在する。

今後、前述の取組の方向性を踏まえ、誰もが移動しやすいまちづくりを推進していくためには、一定の需要が期待でき、かつ将来のまちづくりの方向性との連携を図ることで、まちづくり上の効果が期待できる地域間については、モノレールに匹敵する輸送力や速達性を有する基幹的な公共交通の導入を積極的に図るとともに、それにともない、路線バスネットワークの効率化を考慮したバス路線網の再構築や、需要の少ない地域におけるデマンド系システムの導入などフィーダー交通サービスの充実などにより、各階層に求められる役割・機能を明確にした公共交通ネットワークへと再構築する必要があると考えられる。

■那覇市における階層的なネットワークを構成する公共交通システム

公共交通システム		求められる機能・役割
広域交通	鉄軌道を含む新たな公共交通システム	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄本島の公共交通の骨格を担うシステム。高い速達性・大量の輸送力を有し、那覇市の各拠点と、那覇市以外の主要な都市拠点間を連携する。
基幹交通	モノレール	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇市の都市の骨格を担うシステム。速達性・中量の輸送力を有し、主要な都市拠点間を連携する。
	LRT・BRT	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールを補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うとともに、沿線のまちづくりにおける活性化の役割を併せ持つシステム。 ・一定の速達性・輸送力を有し、地域間の主要な交通流動を受け持つ。
	基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレール・LRT・BRTを補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うシステム。 ・一定の速達性・輸送力を有し、地域間の主要な交通流動を受け持つ。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・その他の基幹交通を補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うシステム。 ・市域内と近隣市町村を結ぶ役割も担うシステム。
フィーダー交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通を補完するとともに、基幹交通と周辺地域間、拠点・地域間の連携を図るシステム。 ・地域内の交通が比較的多い路線を受け持つ。
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通を補完するとともに、基幹交通と周辺地域間、拠点・地域間の連携を図るシステム。 ・地域内の需要・ニーズに応じ、一定地域内の移動を確保する地域主体のシステム。
	デマンドバス	
(乗合) タクシー		

(3) 那覇市の将来公共交通ネットワークにおける階層的なネットワーク形成の考え方

以上の考え方を踏まえ、那覇市の将来公共交通ネットワークにおいては、下記に示す3つの階層によるネットワークの強化を進めるとともに、それぞれの階層における役割に応じた交通システムの整備を図るものとする。

考え方1 広域流動を担う交通軸（階層1）の強化

県都那覇市に立地する空港、病院、行政施設等の各種高次都市機能を共有する周辺地域との連携を支える広域流動を担う交通軸の強化を、上位計画・関連計画と連携して図る。

具体のモード

- ・ 広域基幹交通としての鉄軌道を含む新たな公共交通システム
- ・ 基幹交通としてのモノレール、LRT、基幹バス

考え方2 市域内流動を担う交通軸（階層2）のサービスレベルや利用しやすさの向上

中心拠点、副次拠点、地域拠点間の流動を担う交通軸については、モノレールやLRT・基幹バス・路線バスを輸送量や速達性を考慮して、相互に補完するように組み合わせる。

特に路線バスについては、市民生活の目的へのアクセスを重視しつつ、必要な路線密度で、那覇市民、交流市民や観光客等の訪問者にも行先の方向感が認識しやすい、分かりやすい明示性のあるネットワーク形態に順次変更を図る。

具体のモード

- ・ 基幹交通としてのモノレール、LRT、基幹バス
- ・ 市域内の拠点・地域間の連携を図る路線バス

考え方3 フィーダー交通サービス（階層3）の導入

フィーダー交通サービスとは、モノレールや路線バス等までのアクセスを担う小規模な地域内の交通である。交通サービスについては、デマンドサービスなどを地域の実情に合わせて選択導入する。導入の際には、基幹交通等の駅やバス停から目的地までの移動を補完できるような移手段として位置付ける。

具体のモード

- ・ コミュニティバスやデマンドバス、乗合タクシー等

2-2. 乗換・乗継抵抗の軽減

階層的な公共交通ネットワークの形成を支えるためには、それぞれの階層における交通モードが互いに連携・補完しながら、ネットワーク全体としての利便性を高める必要がある。

異なる階層の交通モード間では乗換が必要となる。また、路線バスにおいても目的地によっては乗継が必要となる。そこで、那覇市内における公共交通の移動にあたり、許容できる徒歩移動と乗換・乗継 1 回でいずれの場所にも移動が可能となるよう、基幹公共交通の整備にあわせ、バス市内線を必要な路線密度で行き先や方向感が認識しやすいネットワーク形態に順次変更を図る。

このような乗換・乗継抵抗の軽減を図るため、以下の環境を整える

①交通結節点の整備

異なる階層の交通システムを利便性高く結節するためには交通結節点の整備が必要である。交通結節点には、主に公共交通同士が結節する結節点（ライド&ライド型）と、自家用車と公共交通が結節する結節点（パーク&ライド型）があるが、既存の結節点、新たな整備を図る交通システムのルート、まちづくりにおける拠点整備の考え方、那覇市外から流入する交通との連携等を考慮し、交通結節点を整備する。

ライド&ライド型の交通結節点においては、公共交通機関どうしの乗換の利便性が高い施設計画とする。また、パーク&ライド型の交通結節点においては、自家用車から公共交通への転換を促進し渋滞の緩和を図るために、一定規模のフリンジパーキングの整備を行なう。

②ソフト施策の検討

乗継の抵抗感を軽減するために、乗継割引などの施策の導入を検討する。

2-3. 多面的な効果の創出

階層的な公共交通ネットワークは、それぞれ果たすべき役割が異なる。よって、ネットワークの階層を考慮しつつ、交通、まちづくり、観光、福祉、環境等、期待する効果が創出されるよう、整備の促進を図る。

3. 目指すべき将来公共交通ネットワーク

3-1. 那覇市の主要な交通軸

Iにおける整理また、1. で整理した取組の方向性を踏まえ、那覇市における主要な交通軸を交通、観光、まちづくりの視点を踏まえ設定した。

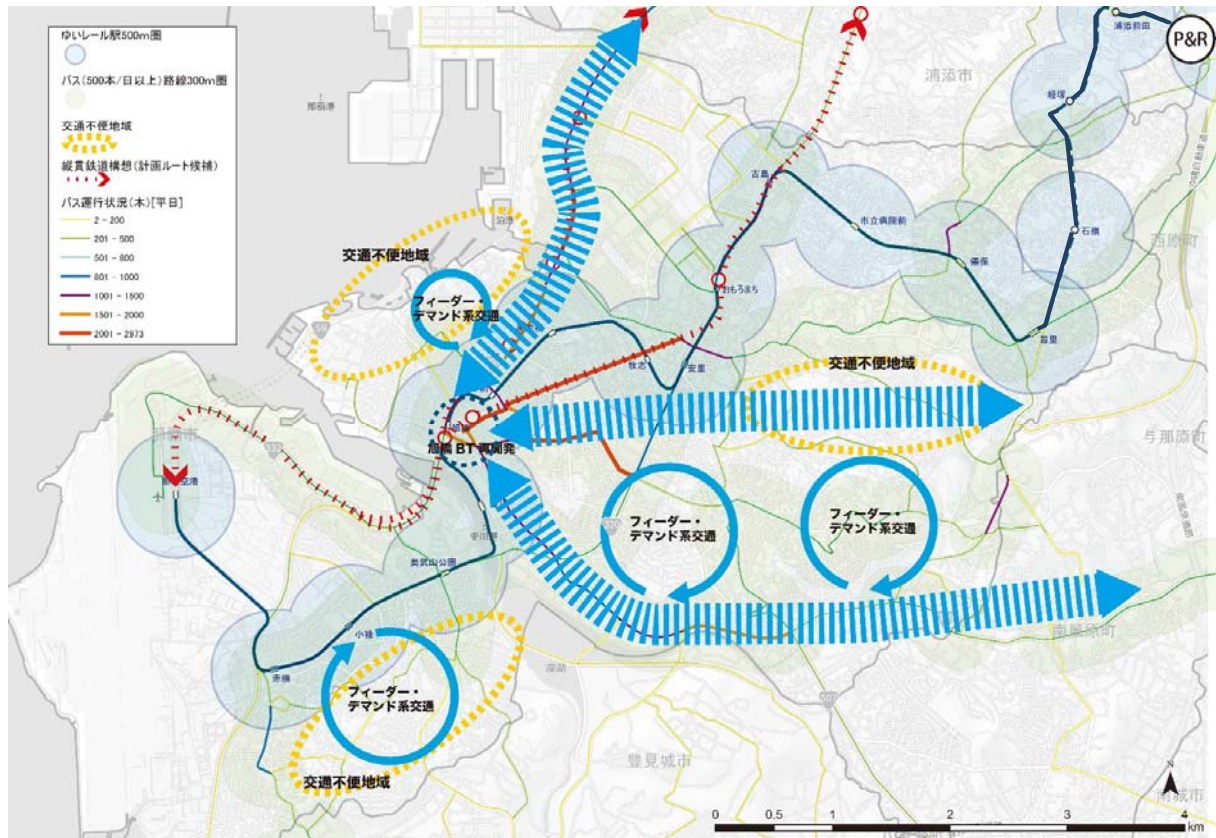
ここで、「主要な交通軸」とは、一定規模の容量、サービス水準で運行する公共交通システムが必要と考えられる交通軸を意味し、ネットワークの階層性においては、階層 2 に相当する公共交通システムの導入が想定される交通軸である。

なお、モノレールについては那覇市内の骨格をなす公共交通システムであり、2019年10月1日にてだこ浦西駅まで延伸開業した。モノレールは那覇市において最上位の階層に位置づけられる基幹的公共交通システムであり、既定として扱う。よって、本検討における「主要な交通軸」からは除外している。

(1) 交通の視点からの主要な交通軸

主に既存の路線バスネットワークを考慮した交通軸である。以下の視点から3つの交通軸を設定した。

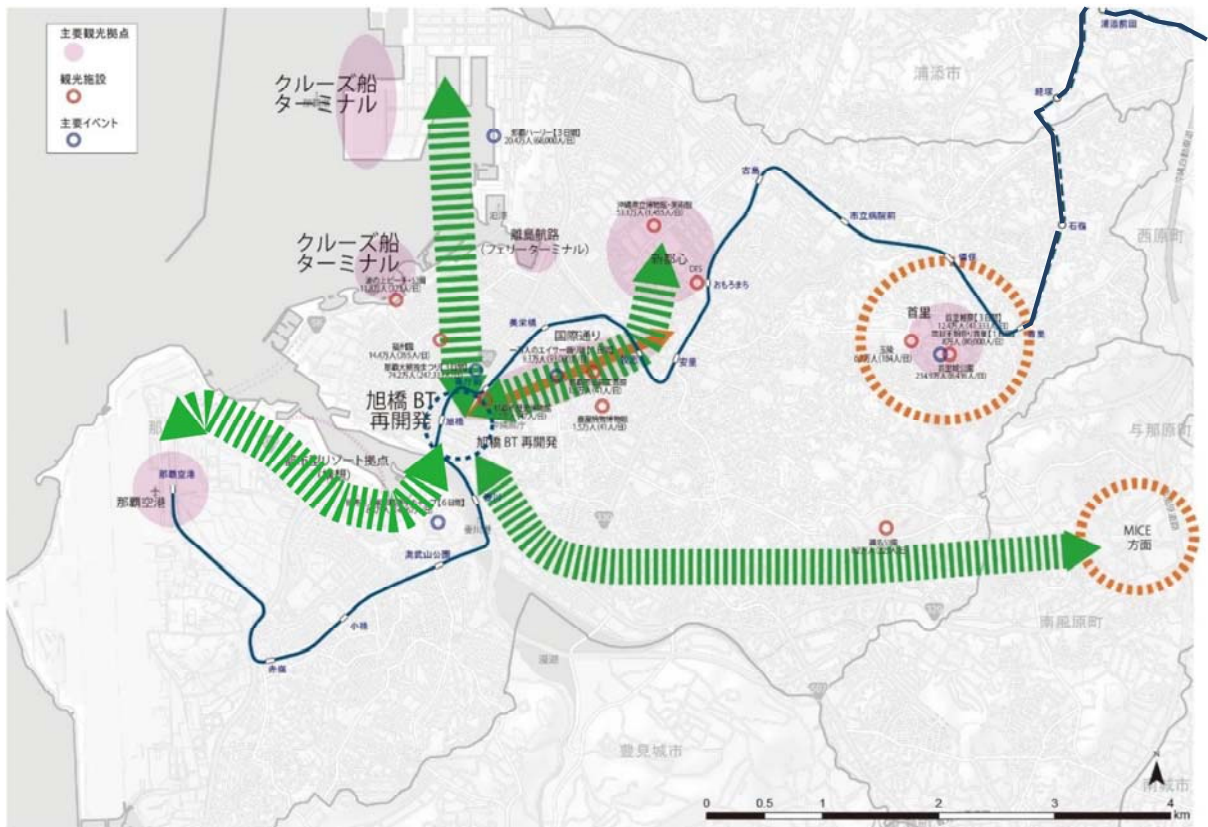
- 市街からの利用が多い主要路線バスの基幹公共交通への置き換え
- 渋滞路線の転換を促進する公共交通の整備
- 自動車交通のフリンジ部でのP&R駐車場設置等コントロールの実施（国道58号、国道507号）
- 旭橋バスターミナルの総合交通ターミナル化



(2) 観光の視点からの主要な交通軸

観光振興へ重点を置いた交通軸である。以下の視点から4つの交通軸を設定した。(前述のとおり、モノレールの軸は最上位の階層で既定としている)

- 国際フェリーターミナルに来航した外国人の国際通り、新都心地区へのアクセス交通の整備
- フェリーターミナルからのわかりやすい幹線公共交通を導入し、ゆいレールを含めたネットワークを形成(新たな交通需要への対応)
- 那覇空港第2滑走路供用による那覇空港から中心市街地への観光(交通)需要の増大に対応したアクセス交通の整備
- 新都心地区中心と国際通り・旭橋バスターミナル方面のアクセス性向上
- MICE 等広域的な観光アクセス交通

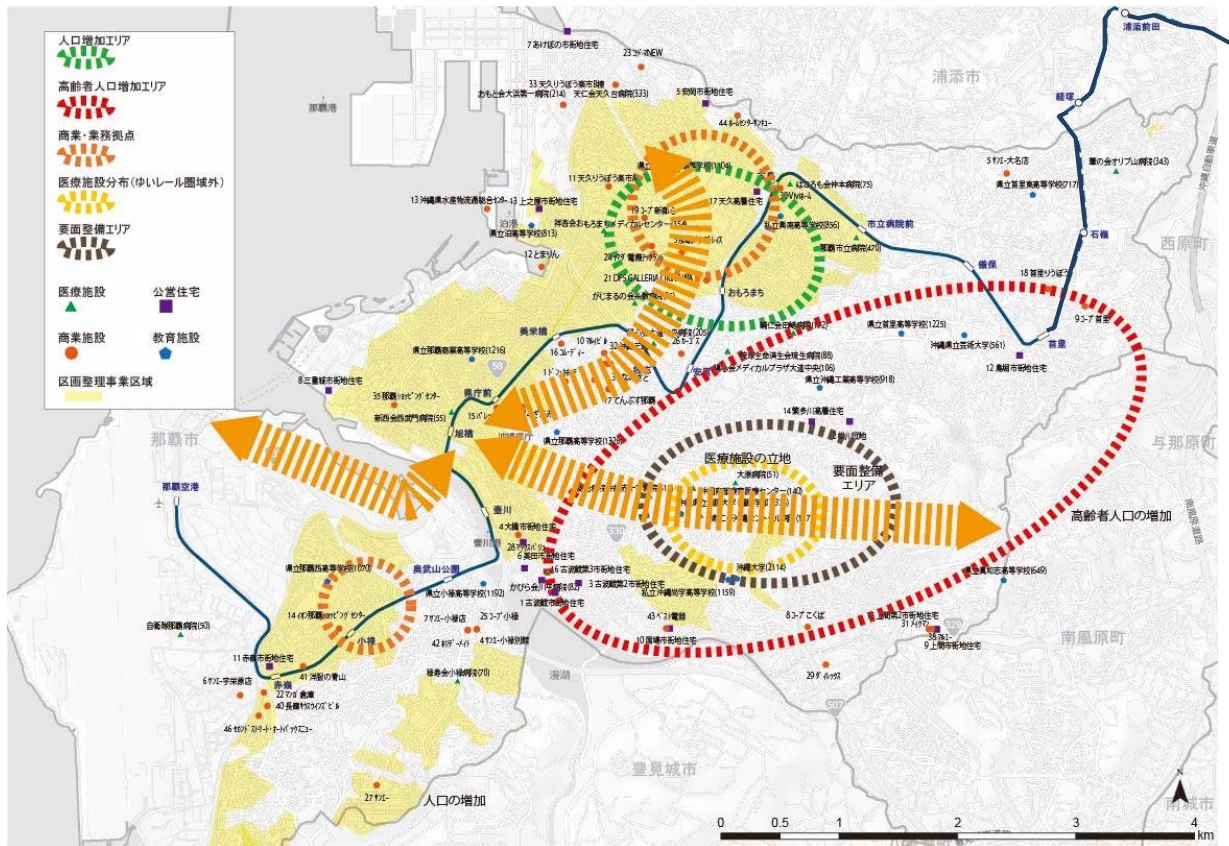


観光の視点からの主要な交通軸

(3) まちづくりの視点からの主要な交通軸

まちづくりへの寄与に重点をおいた交通軸である。以下の視点から3つの交通軸を設定した。

- ゆいレール沿線及び軍港跡地でのまちづくり効果発現を踏まえ、面整備等による市街地整備と公共交通導入による沿線コンパクトシティの実現
- 都市機能密集地区（商業、医療、教育等）への結節、利便性の向上
- 人口増加地区、高齢者増加地区への公共交通の整備



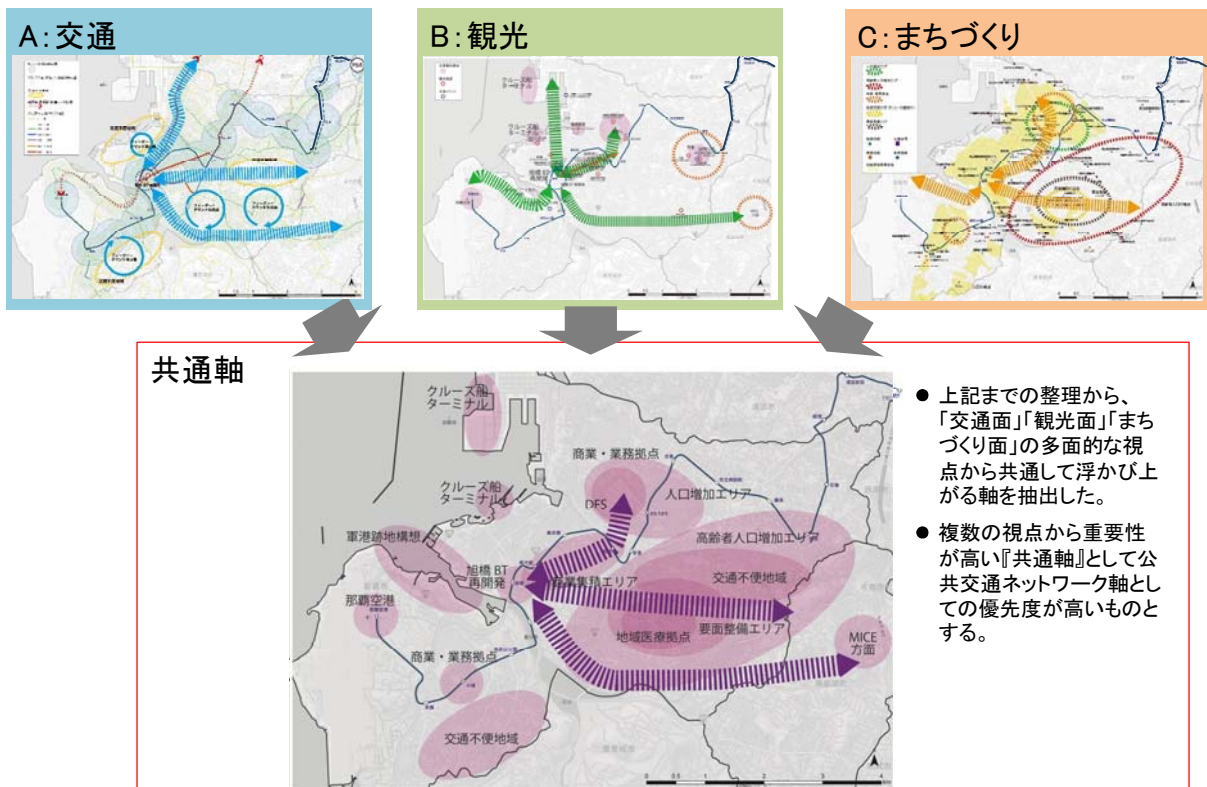
まちづくりの視点からの主要な交通軸

(4) 共通軸

前述までの整理から、「交通面」「観光面」「まちづくり面」の多面的な視点から共通して浮かび上がる軸を抽出した。

これらは、複数の視点から重要性が高い『共通軸』として公共交通ネットワーク軸としての優先度が高いと考えることができる。

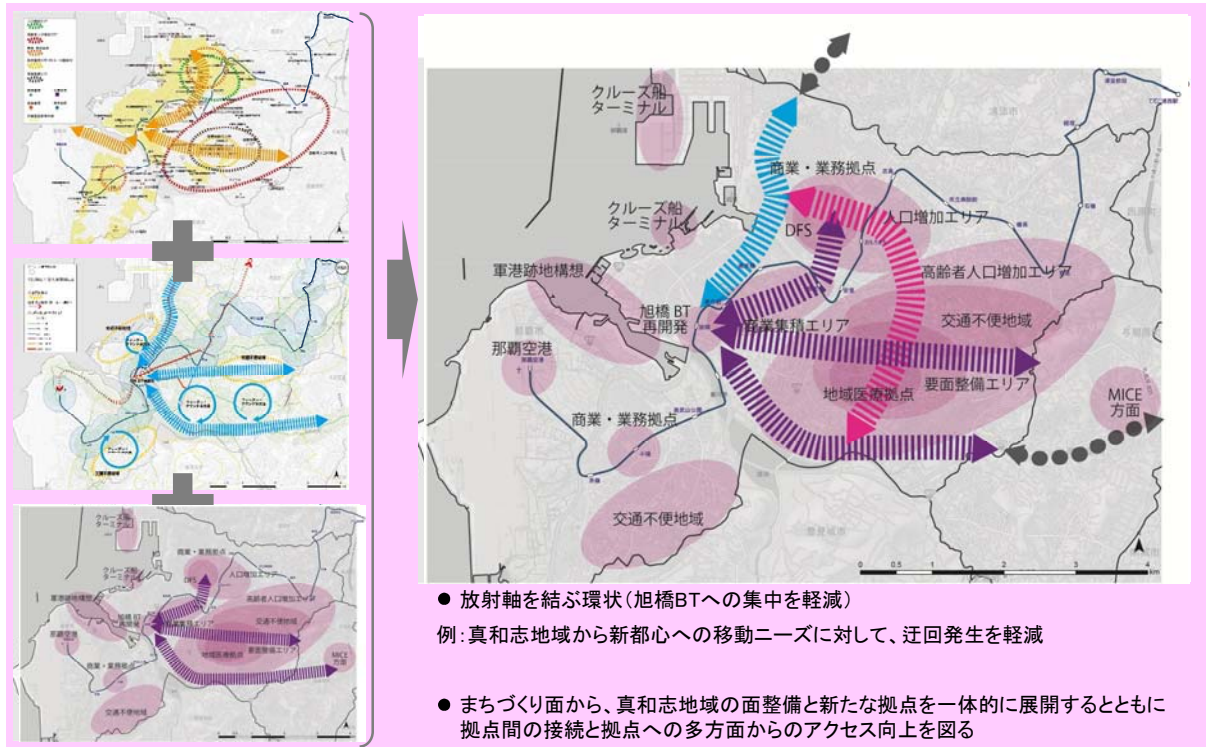
※那覇空港方面（軍港跡地方面）への交通軸については、「観光面」「まちづくり面」の2つの視点で設定されているが、「まちづくり面」での交通軸としての効果発現の前提となる軍港跡地のまちづくりは、現時点で不確定要素が多いため、ここでは「観光面」「まちづくり面」の『共通軸』とせず、「観光面」のみの扱いとする。



(5) 共通軸+交通面・まちづくり面から付加すべき交通軸

(4) で設定した共通軸と、交通面・まちづくり面での軸を考慮した場合、付加すべき交通軸として、1つの環状方向の交通軸を設定した。

この軸は、真和志地域と新都心地域を接続する移動ニーズに対して迂回の発生を軽減するとともに、真和志地域の面整備や新たな拠点を一体的に展開することで、地域拠点間の接続と地域拠点への多方面からのアクセス向上を図る交通軸である。

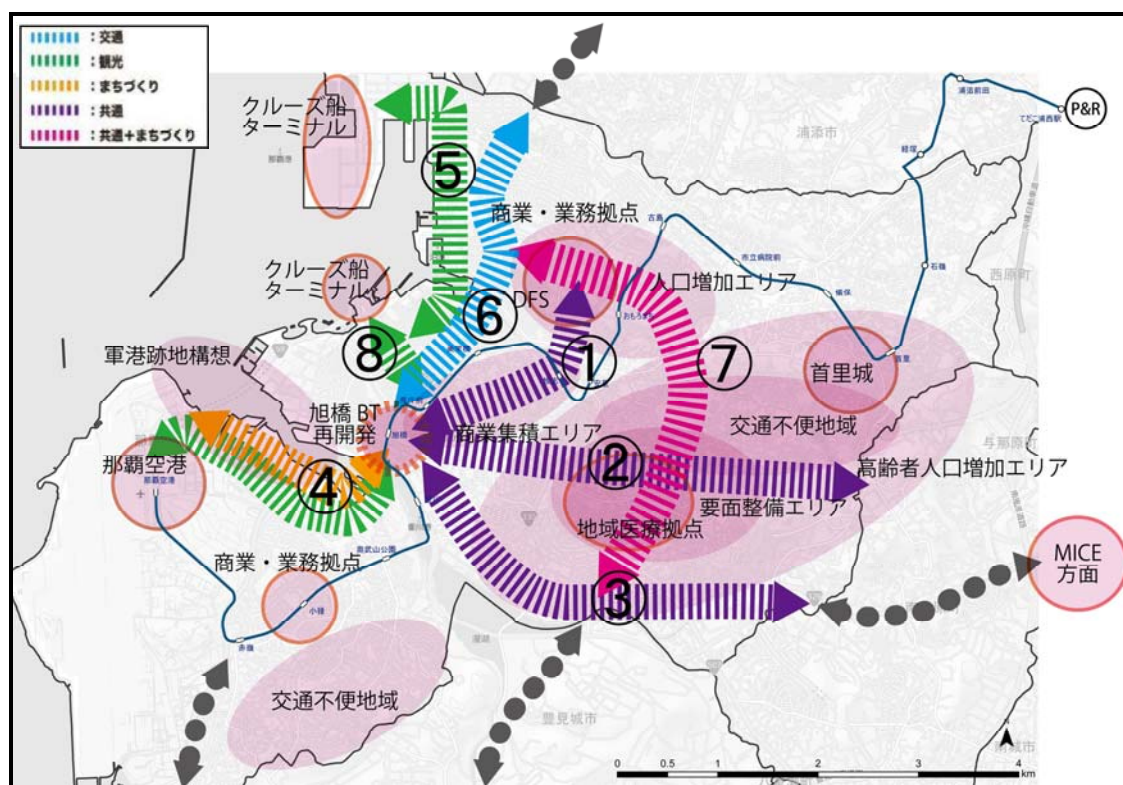


付加すべき交通軸

(6) 主要な交通軸のまとめ

前述までの検討を踏まえ、設定した主要な交通軸を以下に整理する。

	軸の名称	交通	観光	まちづくり
①	国際通り観光軸		●	●
②	真和志地区連携軸	●		●
③	南風原方面連携軸	●	●	
④	那覇空港方面アクセス軸		●	●
⑤	新港ふ頭クルーズ船ターミナルアクセス観光軸		●	
⑥	広域連携南北軸	●		
⑦	南北環状軸	●		●
⑧	松山通りクルーズ船ターミナルアクセス観光軸		●	



那覇市の主要な交通軸

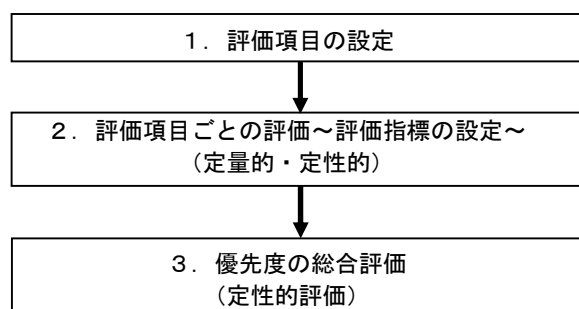
※モノレールは最上位の基幹的公共交通軸であり、既定として扱っていることから、主要な交通軸の対象外としている。

3-2. 主要な交通軸の評価

3-1で設定した8つの主要な交通軸について、特にモデル性の高い基幹的公共交通の整備の必要性が高い交通軸を優先度の高い交通軸と考え、軸の優先度の評価を行った。

(1) 評価の考え方

主要な交通軸の優先度は、必要性や実現性、必要性として速達性、観光への寄与、といった評価項目を設定し、評価項目ごとに定量的、定性的な評価を行い、それら全体を勘案し、総合評価を行うものとする。



主要な交通軸の優先度の評価 基本プロセス

(2) 評価項目の設定

評価項目は、まず、以下に示す考え方にに基づき、大きく「①必要性（整備効果）」と「②実現性」の2つの観点から大項目を設定した。

① 必要性（整備効果）

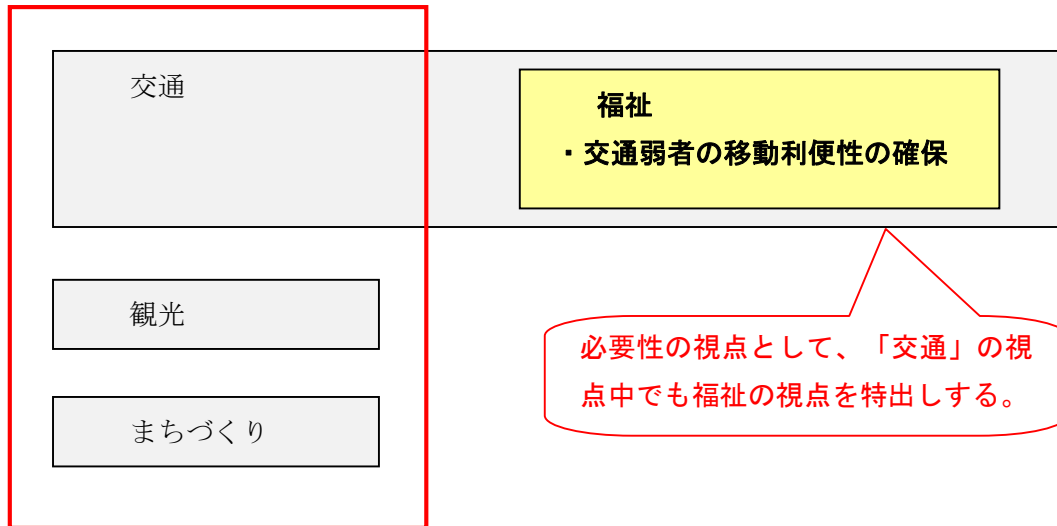
「必要性（整備効果）」は、目的に対してどの程度寄与できるのか、という視点から評価する項目である。取組の方向性で示された「交通」「観光」「まちづくり」の大きく3つの視点に分けて考えることとした。

なお、那覇市では、団塊の世代が75歳以上になる2025年には高齢化率は25%になることが見込まれている。また、価値観の多様化などから、高齢者の単身世帯や高齢者のみの世帯も増加傾向にある。今後増加する高齢者が、住み慣れた地域で生きがいと希望を持ち、安心して暮らし続けることができる地域づくりが強く求められている。「第6次なは高齢者プラン」（平成27年3月）では、「自立した生活のために一生活支援の充実」として、「移動支援の充実」が掲げられており、福祉バス運行の充実のほか、公共交通の利便性の向上が施策として位置づけられている。

また、「なは障がい者プラン」（平成27年3月）においても、「基本目標1 障がいのある人もない人もともに支え合う安心のまちづくりー施策の方向5 人にやさしいまちづくりの推進」として、「移動支援の充実」が掲げられており、福祉バス運行の利便性向上や公共交通機関の利便性向上が具体施策として位置づけられている。

このように、福祉（高齢者福祉、障がい者福祉）の観点から、交通弱者に対する公共交通の充実や利便性の向上は、今後那覇市が誰もが安心して暮らすことのできる都市であり続けるために、重点的に取り組むべき課題である。

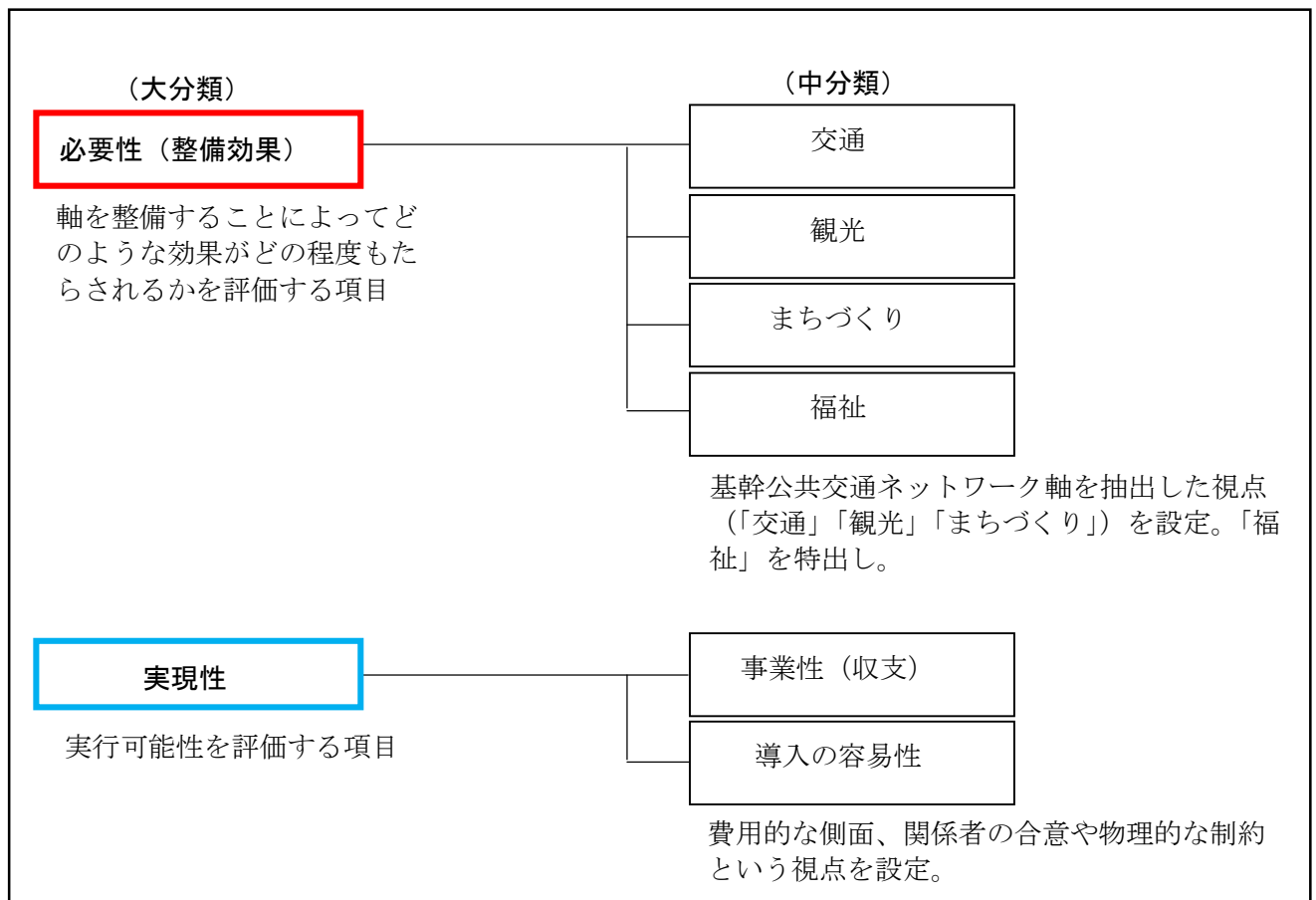
よって、「交通」の視点において、特に「福祉」の視点の特出しして扱うこととした。



必要性の視点の考え方

② 実現性

「実現性」は、実施するにあたって実行可能性がどの程度であるか、という視点から評価する項目である。大きくは、費用的な側面となる「事業性（収支）」、関係者の合意や物理的な制約からなる「導入の容易性」の2つの視点から考えることとした。



評価項目の設定（案）＜大・中分類＞

これら評価項目の分類の視点は、国土交通省が公共事業における評価の基礎的な事項としてとりまとめた「公共事業評価の基本的考え方」(平成14年8月 公共事業評価システム研究会)における評価体系の考え方とも整合している。

③ 評価項目のまとめ

以上の考え方を踏まえ、主要な交通軸について、以下の評価項目により評価を行った。

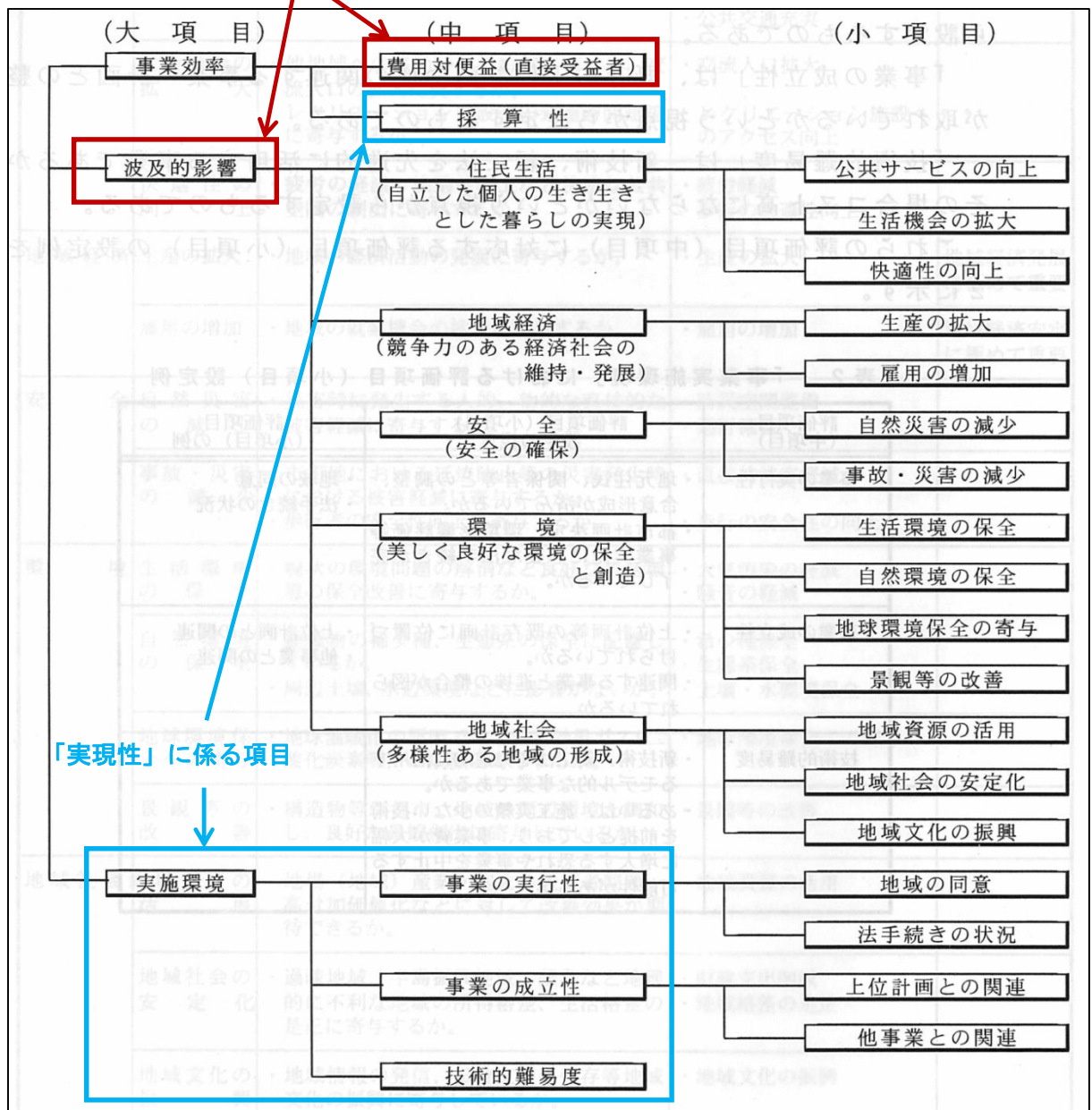
評価項目

大項目	中項目	評価内容	
		視点	評価内容
必要性 (整備効果)	交通(移動性)	利用者の視点	速達性の向上、定時性の向上 等
		沿線住民及び地域社会の視点	生活機会・交流機会の増加、交通ネットワークの充実(交通結節点など)、交通不便地域の解消 等
	観光	利用者の視点	観光客の利便性の向上
		地域社会の視点	観光地の魅力向上
	まちづくり	土地利用への影響	既存の土地利用の更なる高度化・魅力向上、都市基盤未整備地域の転換利用
		拠点地区間の連携・ネットワーク化	立地適正化計画で示される拠点地区間の連携やネットワーク化への寄与
	福祉	交通弱者の交通利便性	交通弱者の利便性の向上
実現性	事業性(収支)	事業性(概略収支)	需要や事業規模
	導入の容易性	合意形成	合意形成(市民)
		技術的難易度	物理的条件(地形や支障構造物等)
		時間軸	時間軸(関連する事業・計画(市域外含む)等の容易性)

【参考】「公共事業評価の基本的考え方」との整合

- ・公共事業の実施による整備効果である“波及的影響”“費用対便益（直接受益者）”（＝「必要性（整備効果）」）と公共事業の実行可能性を評価する“実施環境”“採算性”（＝「実現性」）に大別できると考えられ、今回設定した大項目と整合が図れている。
- ・既往の整備マニュアルでは、「実現性」に関して“採算性”と“実施環境”が挙げられており、今回設定した中項目と整合が図れている。
- ・同マニュアルでは、“実施環境”が“事業の実行性”“事業の成立性”“技術的難易度”に分類されている。これらは具体的な事業に対して評価できる項目であり、本検討における評価対象である軸に対しては、これらの具体的評価は難しいことから、これらの評価内容を包含する項目として、「導入の容易性」を設定した。

必要性（整備効果）に係る項目

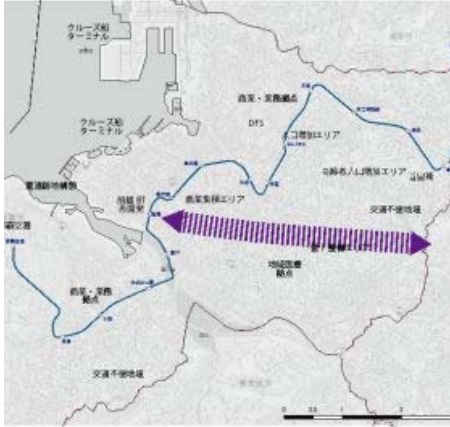


資料：「公共事業評価の基本的考え方」（平成 14 年 8 月、公共事業評価システム研究会）

(3) 主要な交通軸の優先度評価結果

評価結果の概要を次ページに示す。これにより、交通、まちづくり、観光、福祉等の観点より、特にモデル性の高い基幹的公共交通導入の優先度が高いと評価された軸は、以下の2軸となった。

■ 軸② 真和志地区連携軸



■ 軸⑦ 南北環状軸



①必要性（整備効果）

1) 交通

- ・交通全体の面で最も評価が高い軸は、軸⑥である。
- ・現況の自動車交通利用と比較した場合に、速達性や定時性の向上が期待できるという観点より、通勤・通学目的の交通に対して最も評価が高い軸は、軸①と軸⑥で、次いで軸③と⑦である。
- ・生活機会・交流機会の増加や交通不便地域の解消が期待できるという観点より、自由目的の交通に対して最も評価が高い軸は、軸②で、次いで軸③と⑦である。

2) 観光

- ・利用者（来訪者）、地域社会の両面から最も評価が高い軸は、軸⑧で、次いで軸①、④、⑦である。
- ・軸⑧は、クルーズ船ターミナルとの結節や、都市のシンボル軸の一部を構成することから最も高い効果が期待できる。
- ・軸①は、観光入込客数が最も多いが、国際通りはイベント会場として活用されていることもあり、空間の制約が生じる。

3) まちづくり

- ・土地利用の観点から、既存市街地のリノベーションが期待できる軸は、軸①、⑤、⑥である。一方、新たなまちづくりの観点から評価が高い軸は、軸②、④である。
- ・立地適正化計画を踏まえた、拠点地区間の連携・ネットワーク化に寄与できる交通軸として評価が高い軸は②、⑦である。

4) 福祉

- ・「交通弱者の利便性向上」の評価が高い軸は、軸②、⑥、⑦である。
- ・福祉施設数、沿線エリアの交通弱者数がともに多い軸②が最も高い効果が期待できる。

②実現性

1) 事業性（収支）

- ・「需要」「事業規模」双方を踏まえると、軸①の評価が相対的に高く、次いで軸②、③、⑥、⑦である。
- ・「需要」が特に期待できるのは軸①である。ルートの設定にもよるが、通勤・通学需要以上に観光需要が期待できる。

2) 導入の容易性

- ・導入の容易性の観点からは、軸②、③の評価が相対的に高く、次いで軸⑦の評価が高い。
- ・「合意形成」の面では、軸②、③、⑦の評価が高く、「時間軸」の面からは、都市計画道路等との時間的整合のある軸②と③の評価が高い。

	軸① 国際通り観光軸	軸② 真和志地区連携軸	軸③ 南風原方面連携軸	軸④ 那覇空港方面 アクセス軸	軸⑤ 新港ふ頭フェリー アクセス観光軸	軸⑥ 広域連携南北軸	軸⑦ 南北環状軸	軸⑧ 松山通りフェリー アクセス観光軸
中項目ごとの評価結果	交通	◎	○			◎	○	
	通勤・通学 交通							
	自由交通		◎					
	観光	○						◎
	まち づくり	◎(既存)	◎(新)			◎(既存)		
	土地利用 拠点地区間 連携		◎					
	福祉		◎				◎	
	事業性(収支)	◎	○	○			○	○
	導入の容易性	○	◎	○	△	△	○	◎
	総合評価	◎	◎	○	△	△	○	◎

3-3. 目指すべき将来公共交通ネットワーク

(1) 将来公共交通ネットワークの検証

那覇市交通基本計画（2010.3）に示された将来公共交通ネットワークの考え方について、これまで整理を行なった諸要素や、3-1、3-2 で検討した主要な交通軸、優先度の高い交通軸の評価結果を踏まえ、再検証を行った結果、以下のとおり将来公共交通ネットワークを見直す必要があると考えられる。

①東西方向軸の強化の必要性

真和志地区連携軸（軸②）の整備優先度は高く、交通、まちづくり、観光等の観点から、中心市街地と真和志地区を結ぶ東西方向の軸について公共交通ネットワークの強化と沿線のまちづくりの推進の両輪による強化の必要性及び緊急性が高まっている。

現在も路線バスの運行が多く、広域的な交通とあわせて一定の需要が期待されること、また、まちづくりに資する交通システムが望まれることを踏まえ、モノレールを補完するLRTなどの基幹的公共交通の整備を基本とする。なお、東西方向の交通軸は広域的な交通軸との関係性を踏まえた検討が必要である。

■真和志地区における現状・課題等

視点	現状・課題等
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行本数が多い ・公共交通分担率は北部・東北部と比べると低い ・真和志地区の交通不便地域の解消 ・与那原・南風原等市外から都心部に流入する広域的な交通との連携の必要性（通勤交通の自家用車からの転換による渋滞改善等）
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区 ・高齢化が進展する地区 ・密集市街地対策 ・立地適正化計画における地域拠点の位置づけ →他の拠点は全てモノレール沿線であるが、真和志地域拠点は路線バスのみ。モノレール沿線での効果発現にみる、基幹的公共交通の整備によるまちづくり上の効果創出の必要性
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・識名園（ユネスコ世界遺産（琉球王国のグスク及び関連遺産群）として登録）

●中心市街地と真和志地区を結ぶ東西の軸に、LRTなどの基幹的公共交通の導入を図る。

※交通基本計画においては、基幹的公共交通として、国道329号線における「新たな公共交通システム」と市域内流動を担う「モデル性の高い基幹的公共交通」の2つを位置づけていた。中心市街地と真和志地区を結ぶ東西方向の軸については、これら2つの交通システムをそれぞれ導入することは現実的ではないことから、まちづくりの観点から連携軸②を選定することとし、交通結節点の整備等の施策とあわせ実現を図るとともに、近隣自治体における広域的な交通ネットワーク整備の考え方との連携を図ることを基本的な考え方とする。

※また、これ以降、交通基本計画における「モデル性の高い基幹的公共交通」を新たに表現する場合には、「LRTなどの基幹的公共交通」と表現を改める。

②環状方向軸の強化の必要性

南北環状軸（軸⑦）の整備優先度は高く、交通、まちづくりの面から、真和志地域の面整備と新たな拠点を一体的に展開するとともに、拠点間の接続と拠点への多方面からのアクセス向上を図るため、①に示す東西方向のネットワーク整備にあわせ、市域内移動の目的として利用の多い新都心方面について放射状ネットワークを補完する環状方向のネットワークとして強化が必要である。

●真和志地区と新都心方面を結ぶ軸にLRTなどの基幹的公共交通の導入を図る。

※交通基本計画においては、「モデル性の高い基幹的公共交通」について、国際通りから新都心方面へのネットワークをイメージしていたが、国際通りの交通軸（国際通り観光軸（軸①））はモノレールと並走する区間となること、また国際通り自体がイベント会場として活用されているなどの状況を踏まえると、まちづくり等の観点より、上記環状方向軸の優先度が高いとした。

③新たな交通需要への対応の必要性

那覇空港第2滑走路の供用開始により、安定的に運用できる発着回数は現行の約13.5万回から1.8倍増の約24万回に増える予定であり、国内外からの観光入込客数のさらなる増加が期待される。軍港跡地のまちづくりとあわせ、都心从那覇空港方面については、主要な交通軸の一つ（那覇空港方面アクセス軸（軸④））として位置づけられる。そのため、交通軸として追加する。

また、インバウンド需要として、クルーズ船需要も大きく伸びており、新港ふ頭地区における第2バースの整備が進められている。第2バース整備に伴うクルーズ船需要へ対応する交通軸は、主要な交通軸の一つ（新港ふ頭フェリーアクセス観光軸（軸⑤））として位置づけられる。そのため、交通軸として追加する。

●社会情勢等の変化に伴う新たな交通需要への対応として、交通軸を追加する

※近年の社会情勢の変化等から新たに発生する交通需要への対応として、バス等による対応を踏まえた交通軸を追加する。

④関連する計画等との整合

交通基本計画においては、那覇市における南北方向の交通軸として、モノレールが位置づけられるとともに、国道58号をイメージした北部方面からの広域交通軸として新たな公共交通システムのネットワークを位置づけていた。

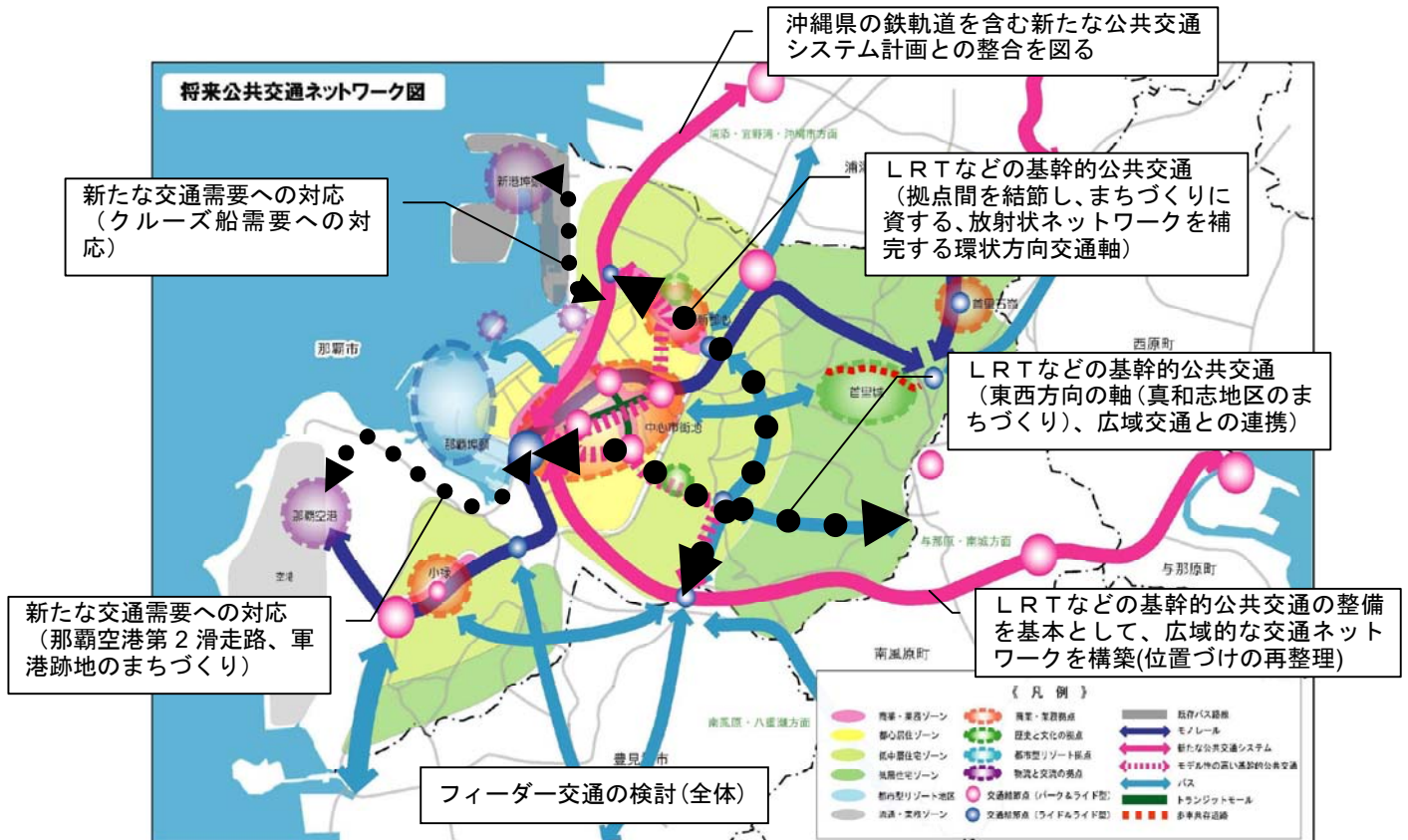
この軸は広域連携南北軸（軸⑥）として、那覇市における主要な交通軸の一つであるが、この南北方向の基幹的な公共交通ネットワークについては、沖縄県において那覇一名護間を結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入の検討が行われており、それによりネットワークの形成が図られることから、本計画との整合を考慮する。

●南北方向の新たな公共交通システムは、沖縄県で検討が行われている鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入計画との整合を図る

⑤フィーダー交通サービスの検討

階層的な公共交通ネットワークの形成におけるフィーダー交通サービスについては、その地域に応じたルートや交通システムの選定が必要である。

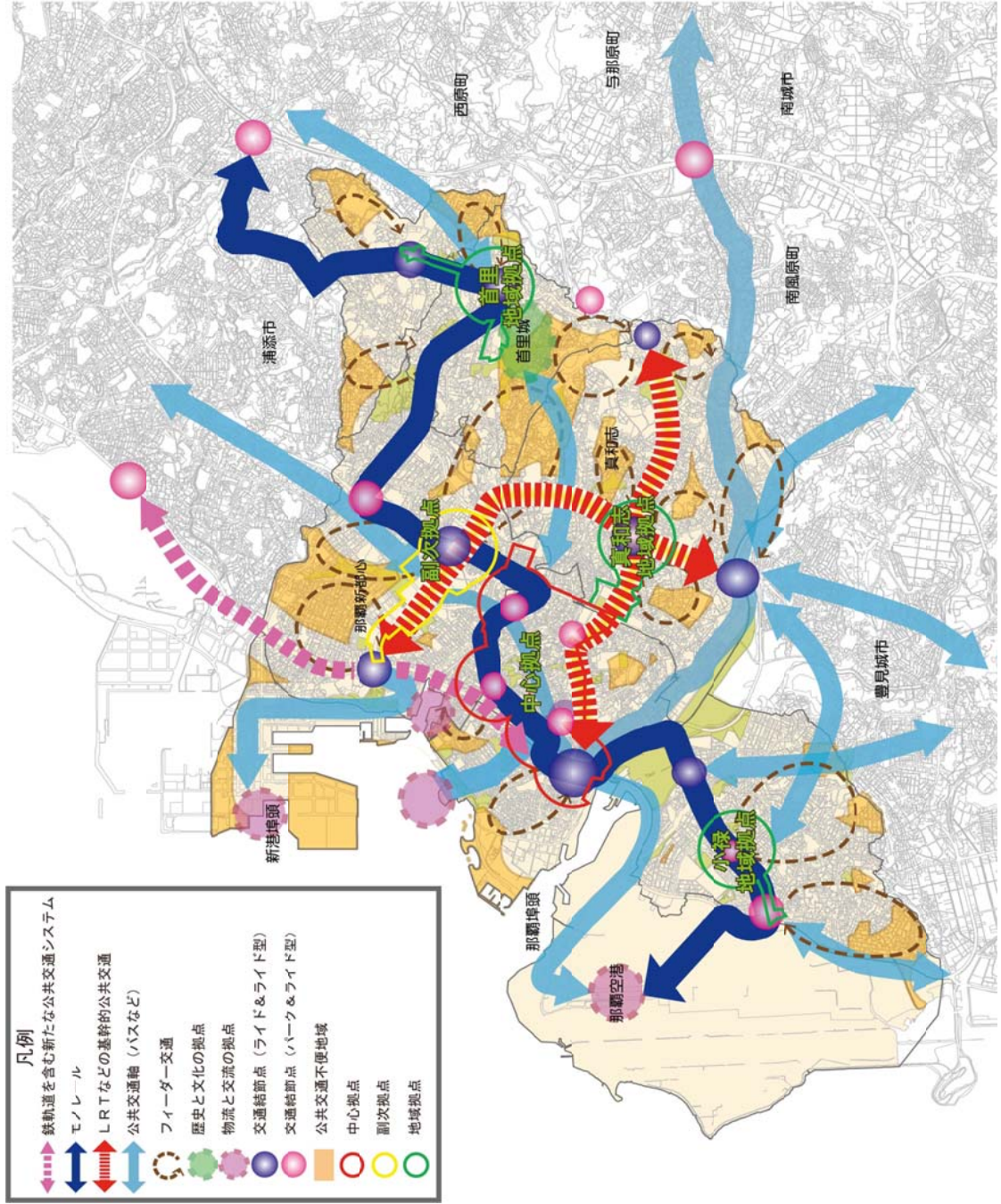
本検討においては、フィーダー交通の基本的な考え方について検討を行った。(詳細は資料編参照) 今後は、本検討結果を踏まえながら、各地域において具体化を図る必要がある。



交通基本計画における将来交通ネットワークの検証

(2) 目指すべき将来公共交通ネットワーク

(1) の検証結果を踏まえ、那覇市地域公共交通網形成計画策定の前提となる、那覇市の目指すべき将来公共交通ネットワークを下图のとおり設定する。



【資料編】

フィーダー交通の検討

1. 概要

ここでは、Ⅱで整理した将来公共交通ネットワークの考え方、公共交通不便地域や交通結節点、那覇市交通基本計画及び那覇市総合交通戦略を踏まえ、地域に相応しいフィーダー交通システムの検討を行った。

2. 対象とするフィーダー交通システム

各地域におけるフィーダー交通の検討にあたり、対象とした公共交通システムを下図に示す。

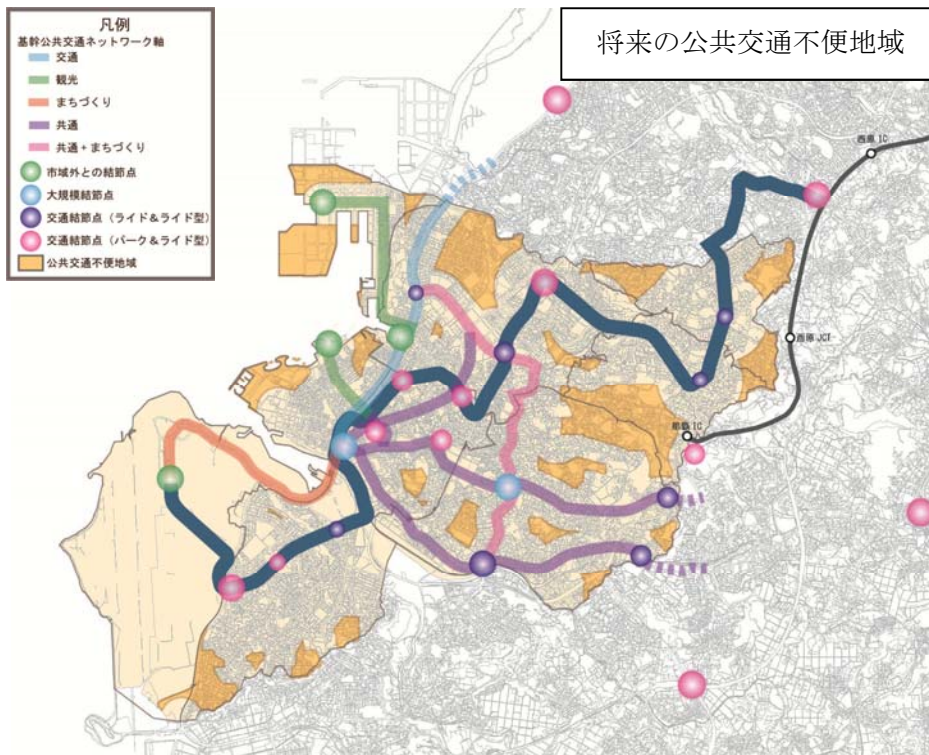
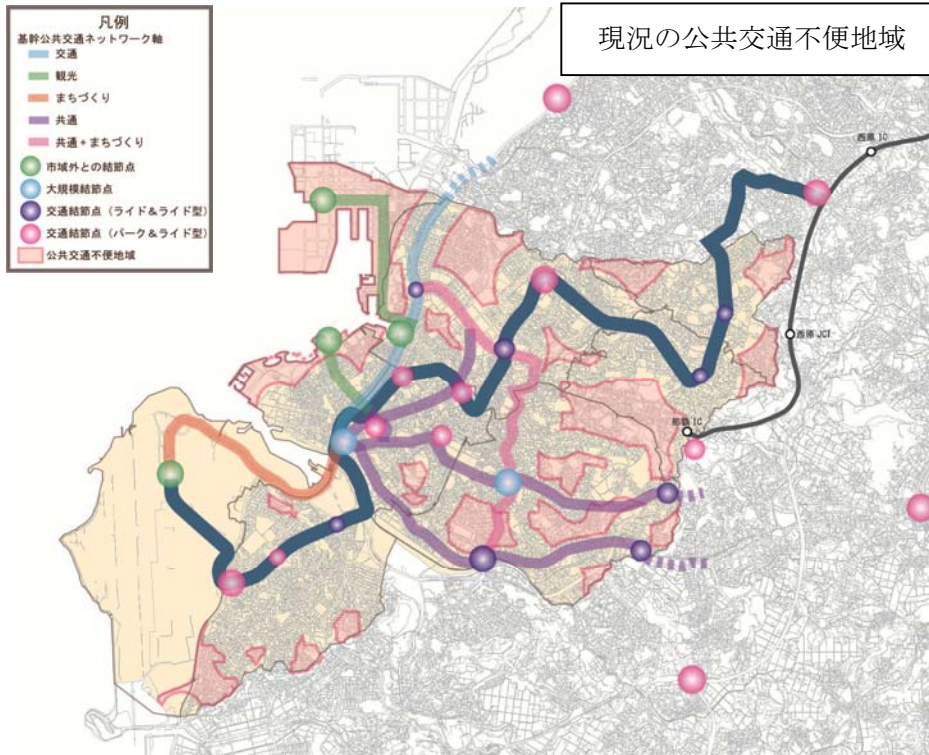
検討対象とするフィーダー交通システム

公共交通システム		求められる機能・役割
広域交通	鉄軌道を含む新たな公共交通システム	・沖縄本島の公共交通の骨格を担うシステム。高い速達性・大量の輸送力を有し、那覇市の各拠点と、那覇市以外の主要な都市拠点間を連携する。
基幹交通	モノレール	・那覇市の都市の骨格を担うシステム。速達性・中量の輸送力を有し、主要な都市拠点間を連携する。
	LRT・BRT	・モノレールを補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うとともに、沿線のまちづくりの活性化の装置としての役割を併せ持つシステム。 ・一定の速達性・輸送力を有し、地域間の主要な交通流動を受け持つ。
	基幹バス	・モノレール・LRT・BRTを補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うシステム。 ・一定の速達性・輸送力を有し、地域間の主要な交通流動を受け持つ。
フィーダー交通	路線バス	・その他の基幹交通を補完し、都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うシステム。 ・市域内と近隣市町村を結ぶ役割も担うシステム。
	コミュニティバス	・基幹交通を補完するとともに、基幹交通と周辺地域間、拠点・地域間の連携を図るシステム。
	デマンドバス	・地域内の需要・ニーズに応じ、一定地域内の移動を確保する地域主体のシステム。
	(乗合) タクシー	・地域内の需要・ニーズに応じ、一定地域内の移動を確保する地域主体のシステム。

デマンド系システム

3. 対象とする公共交通不便地域

各公共交通不便地域におけるフィーダー交通の検討にあたっては、那覇市の将来の公共交通ネットワークを対象とし、基幹公共交通ネットワーク軸を位置付けることを前提とした。そのため、現況の公共交通不便地域のうち、新たに基幹公共交通ネットワーク軸の圏域（300m）に含まれる範囲は、公共交通不便地域が解消されるものとする。以上より、フィーダー交通の検討の前提条件とする将来の公共交通不便地域を下図のとおり抽出・整理した。



将来の公共交通不便地域の設定

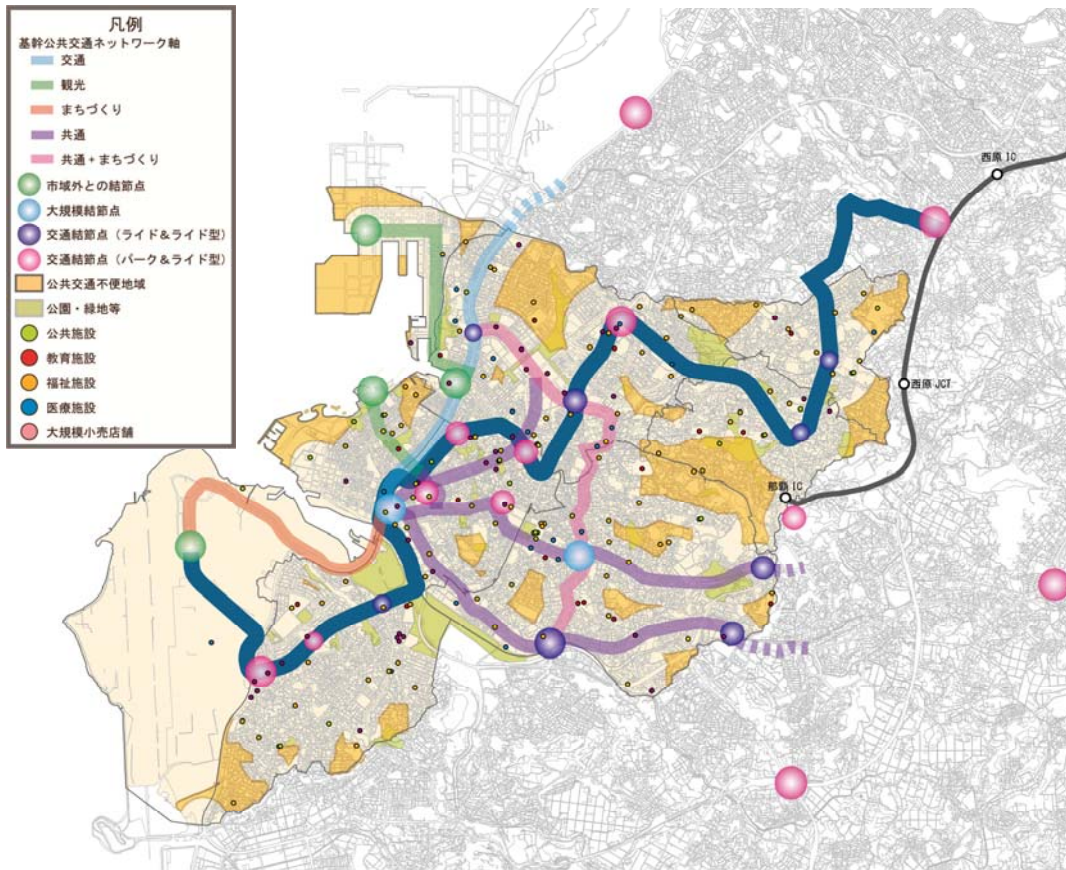
4. フィーダー交通システムの検討方針

フィーダー交通システムの検討方針を以下に示す。

- ・各地域の特性、将来の公共交通不便地域の分布、交通結節点の位置や機能を踏まえ、フィーダー交通と交通結節点の結節の仕方を検討し、各フィーダー交通のシステムを大別（路線バス or コミュニティバス/デマンド系システム）する。
- ・地域の特性として以下の項目を考慮する。
 - －現況の人口分布（夜間人口、高齢者数、高齢化率、生産年齢人口、従業者数）
 - －現況の施設分布（公共施設、教育施設、福祉施設、医療施設、大規模商業施設）
 - －上位計画における将来像
 - －地形
 - －現況のバス路線網
- ・フィーダー交通に対するシステムの大別にあたっては、以下の事項を含めて考慮する。
 - －通勤・通学目的でのフィーダー交通の利用が考えられる生産年齢人口や従業人口が多いエリア、または現況のバス路線網が存在するエリアなどについてはフィーダー交通として路線バスを想定する。
 - －夜間人口は少ないが高齢者数が多い/高齢化率が高いエリア、比較的重要度の高い公共施設や福祉・医療施設などが立地するエリアなどはフィーダー交通としてコミュニティバス/デマンド系システムを想定する。

今後の検討課題

- ・フィーダー交通を導入する際の検討にあたっては、複数のフィーダー交通の組み合わせも考慮する必要がある。
- ・基幹公共交通の導入後は、現状の公共交通不便地域などを踏まえ、バス路線網の再編を行うことが想定されるため、将来においてはバス路線網の再編と合わせたフィーダー交通の導入を検討する必要がある。



将来の公共交通不便地域と施設分布

対象施設一覧

施設	種類
公共施設	美術館
	資料館、記念館、博物館、科学館
	図書館、公民館兼図書館
	市民会館、市民ホール
	都道府県庁
	市役所、支所
	都道府県の出先機関
教育施設	高等学校
	高等専門学校
	短期大学
	大学
福祉施設	老人福祉施設
	老人憩の家
	地域包括支援センター
	障がい者福祉施設
	母子福祉施設
	保育所
医療施設	病院（診療所除く）
大規模小売店舗	※1

資料：国土数値情報 公共施設データ・医療機関データ
 （国土交通省国土政策局国土情報化 GIS ホームページ）

※1 大規模小売店舗立地法、旧法届出に基づく

公民館兼図書館は那覇市HP内施設案内公民館ページ参照

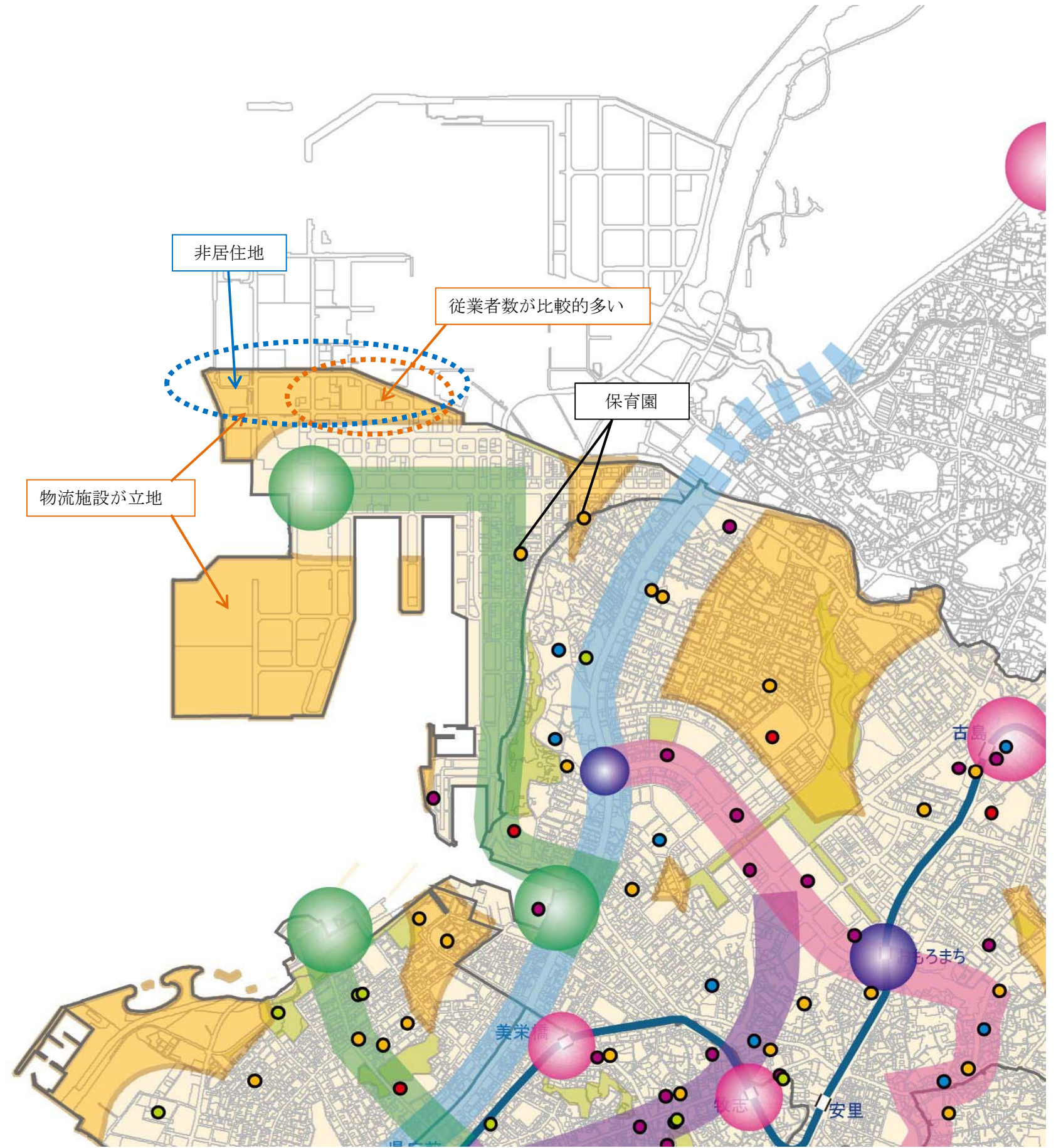
市民会館、市民ホールは那覇市HP内施設案内市民会館ページ参照

支所は那覇市HP内市庁舎案内各支所（真和志・首里・小祿）ページ参照

5. 各地域におけるフィーダー交通システムの考え方

(1) 那覇新港周辺地域

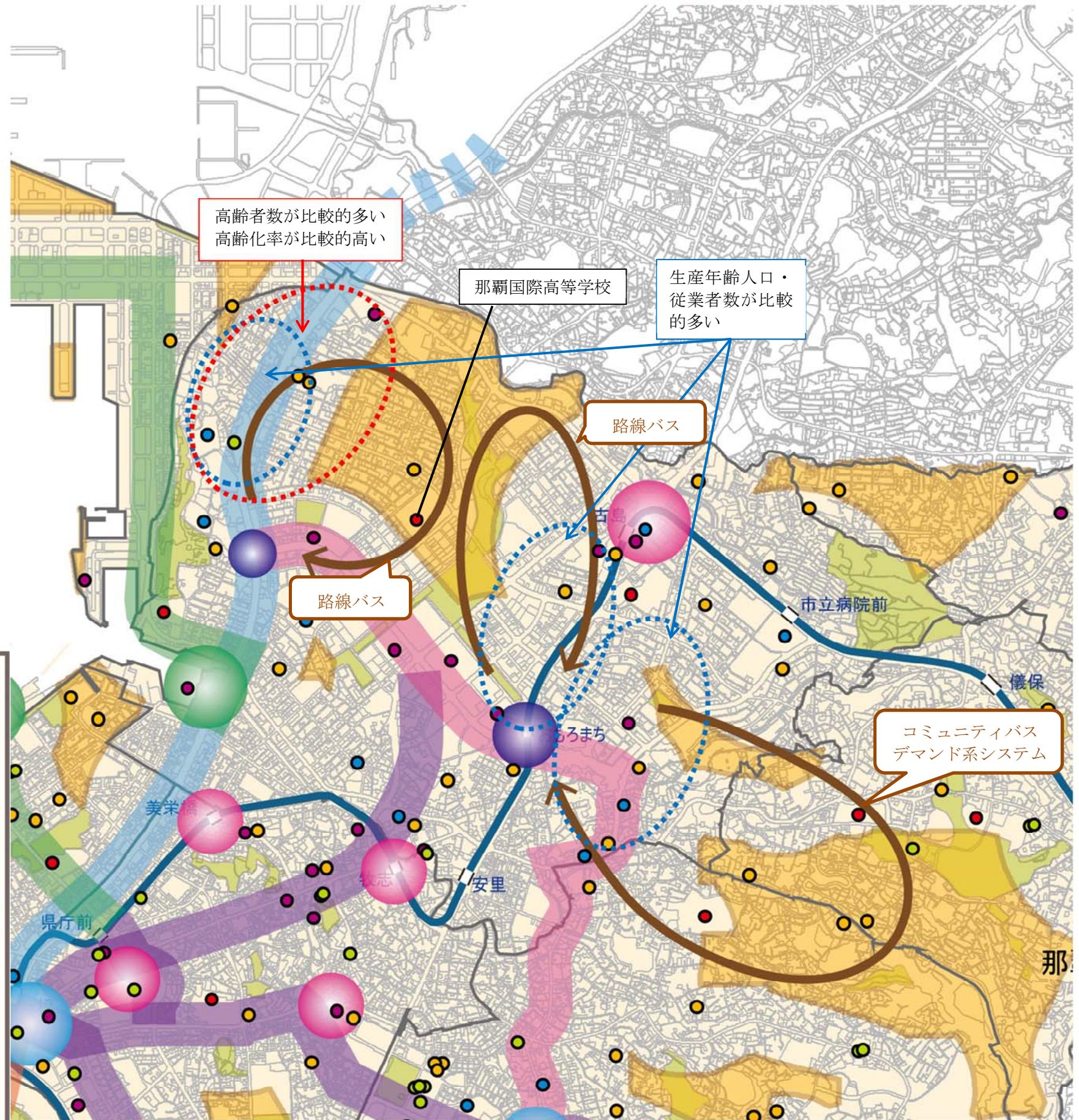
- ・公共交通不便地域は、夜間人口は少なく、一部のエリアでは非居住地となっている一方、従業者数は一部のエリアで比較的多い。
- ・公共交通不便地域は、物流施設が立地しているエリアであり、物流関連の交通が主となっていると考えられる。
- ・来訪者が見込まれるクルーズ船ターミナルには那覇市における主要な交通軸がアクセスしている。
- ・以上より、那覇新港周辺地域では、フィーダー交通を設定しない。



那覇新港周辺地域におけるフィーダー交通の考え方

(2) 那覇北地域

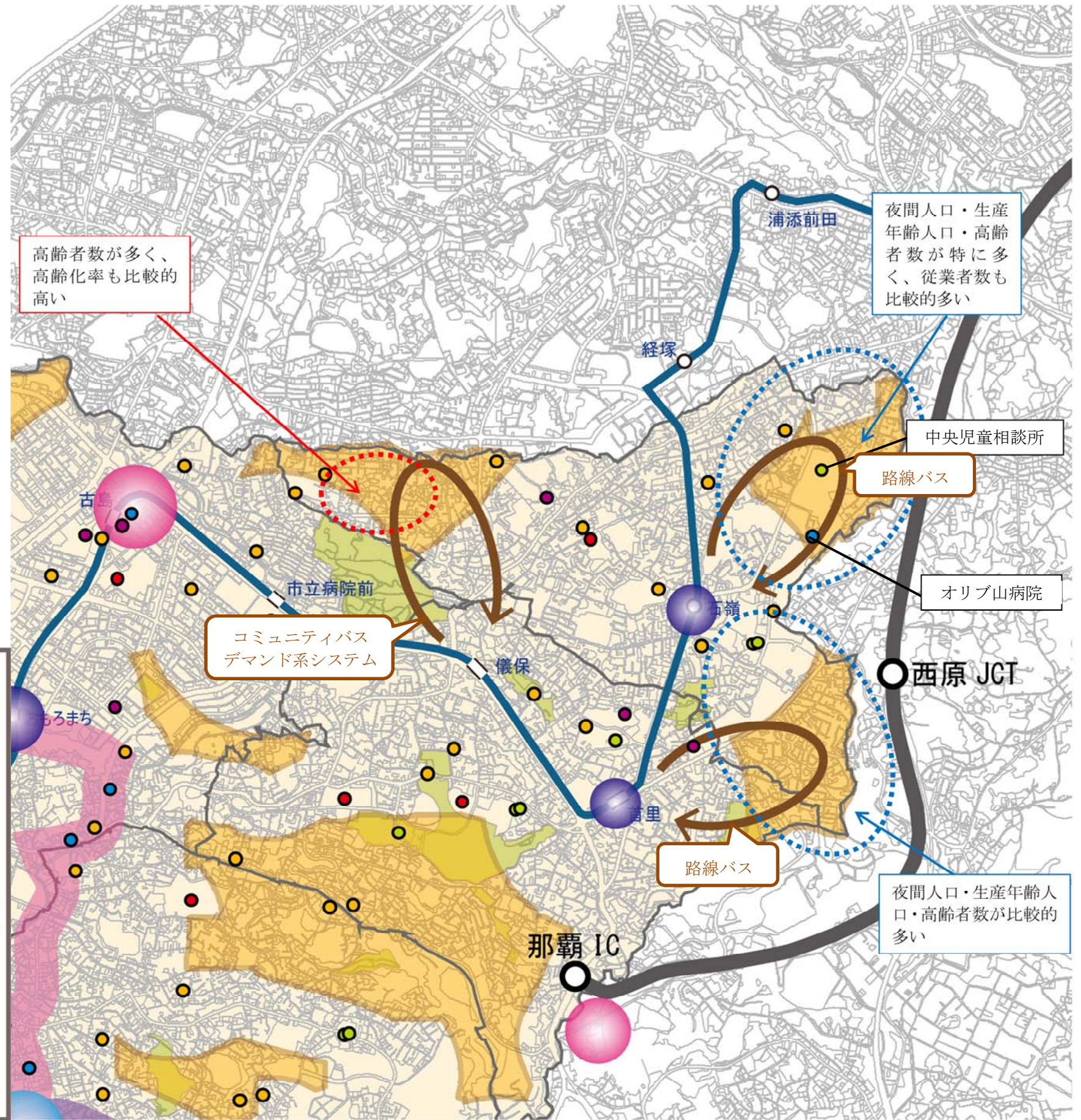
- ・安謝・銘苅付近の公共交通不便地域は、生産年齢人口・従業者数・高齢者数の比較的多い国道58号沿道、おもろまち駅周辺に挟まれている。また、運行本数は少ないものの、現状、おもろまち駅や国道330号に接続するバス路線がある。
- ・真嘉比付近の公共交通不便地域は、生産年齢人口・従業者数が比較的多い。
- ・以上より、安謝・銘苅の公共交通不便地域及びその周辺の通勤・通学目的の交通の利便性向上を図るため、フィーダー交通としては路線バスを想定し、おもろまち駅・上之屋交差点に結節させることが考えられる。(フィーダー交通は那覇国際高等学校を経由することを想定)
- ・真嘉比付近の公共交通不便地域に対しては、首里・真和志地域のフィーダー交通と一体的に考えるものとし、それぞれの地域住民の意向等を踏まえ、バス停を含む各種交通結節点や生活支援施設を経由する方策を検討する。



那覇北地域におけるフィーダー交通の考え方

(3) 首里北地域

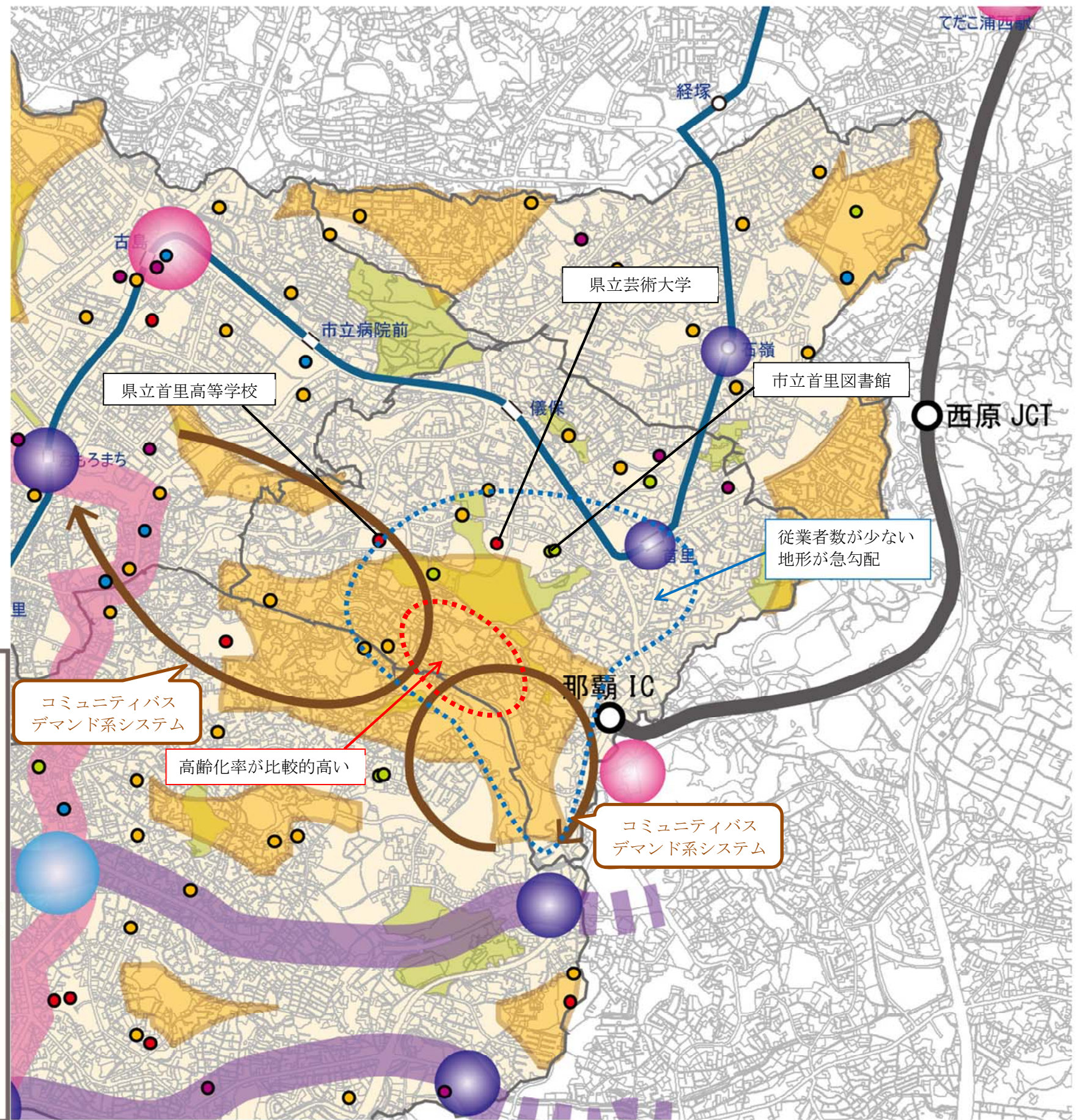
- ・モノレール延伸区間の東に位置する公共交通不便地域（首里石嶺2・4丁目）は夜間人口・生産年齢人口・高齢者数が多い。
- ・浦添市との市境に位置する公共交通不便地域（首里大名町1丁目付近）は、高齢者数が多く高齢化率も高い。
- ・以上より、モノレール延伸区間の東に位置する公共交通不便地域に対しては、フィーダー交通として一定の輸送力を有する路線バスを石嶺駅・首里駅に結節させることが考えられる。
- ・首里大名町1丁目付近の公共交通不便地域に対しては、コミュニティバス・デマンド系システムのフィーダー交通とし、地域住民の意向等を踏まえ、バス停を含む各種交通結節点や生活支援施設を経由する方策を検討する。



首里北地域におけるフィーダー交通の考え方

(4) 首里地域

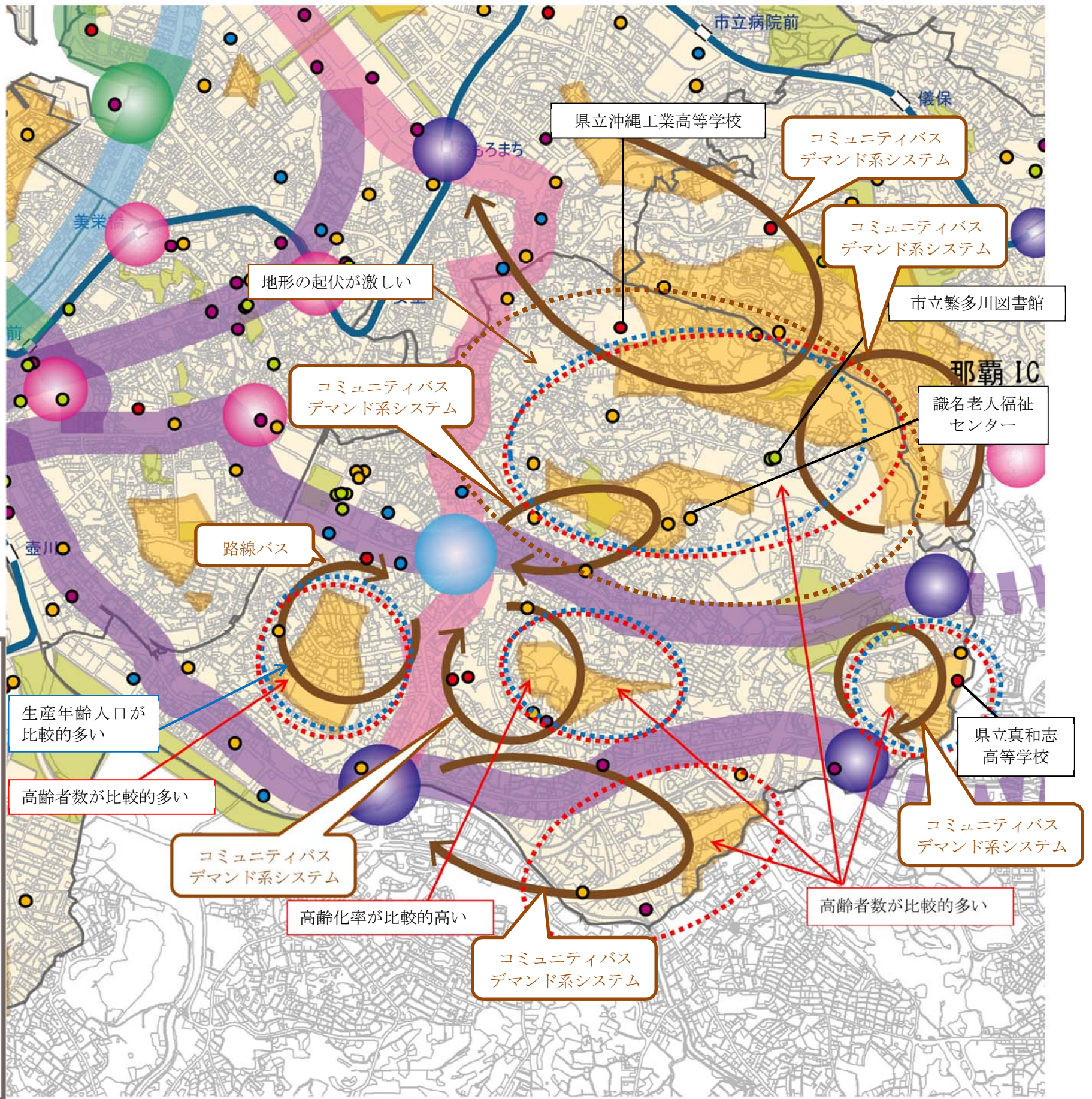
- ・公共交通不便地域は、首里地域の南部に広がっており、従業者数が少ない。高齢者数も比較的少ないが、一部のエリアでは高齢化率が高い。
- ・また、地形の起伏が激しい急勾配のエリアとなっている。
- ・以上を踏まえ、フィーダー交通としては、コミュニティバス・デマンド系システムとし、地域住民の意向等を踏まえ、バス停を含む各種交通結節点や生活支援施設を経由する方策を検討する。



首里地域におけるフィーダー交通の考え方

(5) 真和志地域

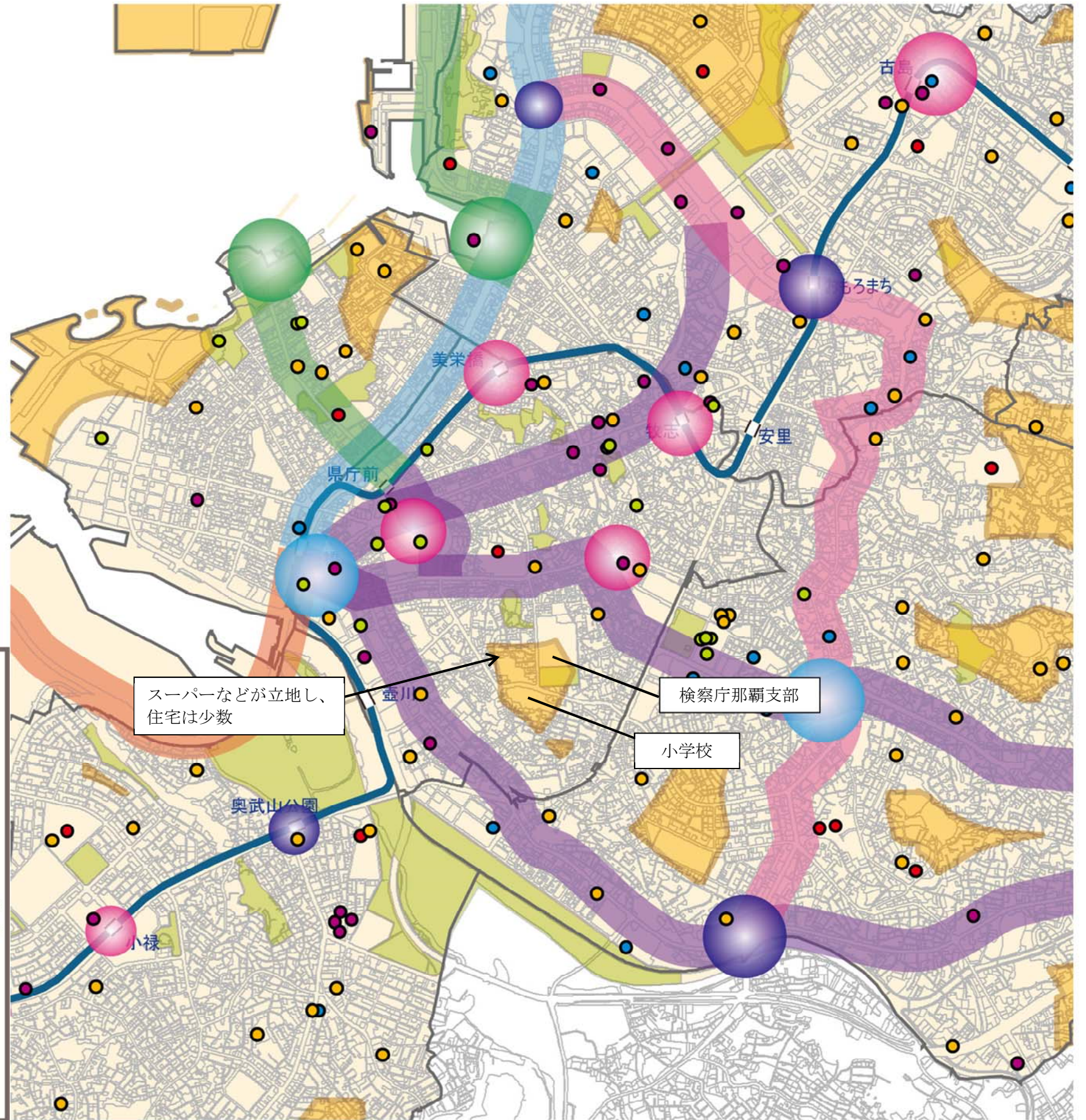
- ・真和志地域は、那覇市における主要な交通軸が東西・南北に形成されることにより、公共交通不便地域が広範囲に点在している。
- ・これらの公共交通不便地域は、高齢者数が比較的多い。
- ・上間周辺の公共交通不便地域は高齢化率も比較的高い。
- ・与儀周辺の公共交通不便地域は生産年齢人口も比較的多い。
- ・真和志地域は都市基盤が未整備のエリアが多く、密集住宅地となっており、今後、東西方向及び南北方向の主要な交通軸の形成に加え、まちづくりと一体的に寄宮付近での拠点の整備が考えられる。
- ・以上より、寄宮周辺の公共交通不便地域からはフィーダー交通として路線バス、コミュニティバス・デマンド系システムを寄宮付近の大規模結節点と接続することとする。
- ・なお、高齢者の比較的多い繁多川・識名周辺については、地形の起伏が激しいエリアであり、地形の制約上、寄宮付近に接続することが難しいため、コミュニティバス・デマンド系システムを、地域住民の意向等を踏まえ、バス停を含む各種交通結節点や生活支援施設を経由させる方策を検討する。
- ・仲井真、真地付近の公共交通不便地域についても、コミュニティバス・デマンド系システムを、地域住民の意向等を踏まえ、バス停を含む各種交通結節点や生活支援施設を経由させる方策を検討する。



真和志地域におけるフィーダー交通の考え方

(6) 那覇中央地域

- ・那覇中央地域は市の中心部であり、従業者数が多い。
- ・大規模結節点（旭橋付近）と4つの交通結節点（パーク&ライド型）があり、モノレールと5つの主要な交通軸が結節している。
- ・そのため、ほぼ全域が公共交通ネットワークでカバーされており、公共交通の利便性が高い。
- ・一部のエリアに存在する公共交通不便地域は、スーパーなどが立地しており、住宅は少数である。
- ・以上より、那覇中央地域では、フィーダー交通は設定しない。



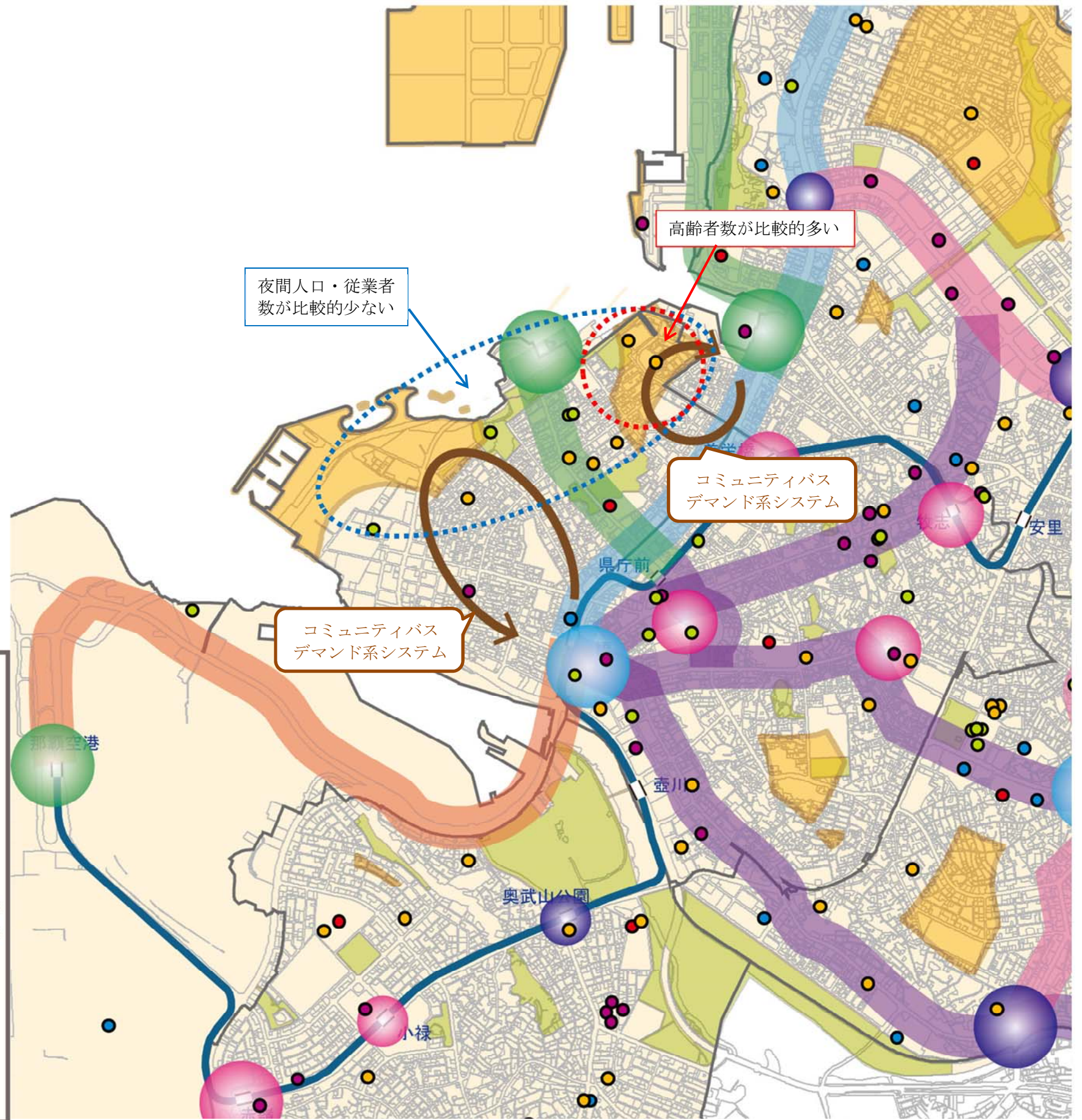
那覇中央地域におけるフィーダー交通の考え方

(7) 那覇西地域

- ・公共交通不便地域は海浜部に位置しており、夜間人口・従業者数が比較的少ない。
- ・若狭3丁目付近の公共交通不便地域は高齢者数が比較的多い。
- ・以上より、フィーダー交通としては、コミュニティバス・デマンド系システムをそれぞれの公共交通不便地域から、地域住民の意向等を踏まえ、旭橋のバスターミナルを含む各種交通結節点や生活支援施設を経由する方策を検討する。

凡例
那覇市における主要な交通軸

- 交通
- 観光
- まちづくり
- 共通
- 共通+まちづくり
- フィーダー交通
- 市域外との結節点
- 大規模結節点
- 交通結節点 (ライド&ライド型)
- 交通結節点 (パーク&ライド型)
- 公共交通不便地域
- 公園・緑地等
- 公共施設
- 教育施設
- 福祉施設
- 医療施設
- 大規模小売店舗



那覇西地域におけるフィーダー交通の考え方

(8) 小禄地域

- ・小禄地域では、公共交通不便地域は小禄駅・赤嶺駅の南部の豊見城市との市境に点在している。(ゆいレールのサービス圏域の外縁と豊見城市方面からの運行本数が比較的多い南北方向のバス路線の狭間に位置している。)
- ・小禄駅の南に位置している公共交通不便地域(小禄・宇栄原周辺)は、夜間人口・高齢者数が比較的多い。
- ・赤嶺駅の南に位置している公共交通不便地域(具志周辺)は、高齢者数・従業者数が比較的小さい。
- ・以上より、フィーダー交通としては、コミュニティバス・デマンド系システムとし、地域住民の意向等を踏まえ、旭橋のバスターミナルを含む各種交通結節点や生活支援施設を経由する方策を検討する。

凡例

那覇市における主要な交通軸

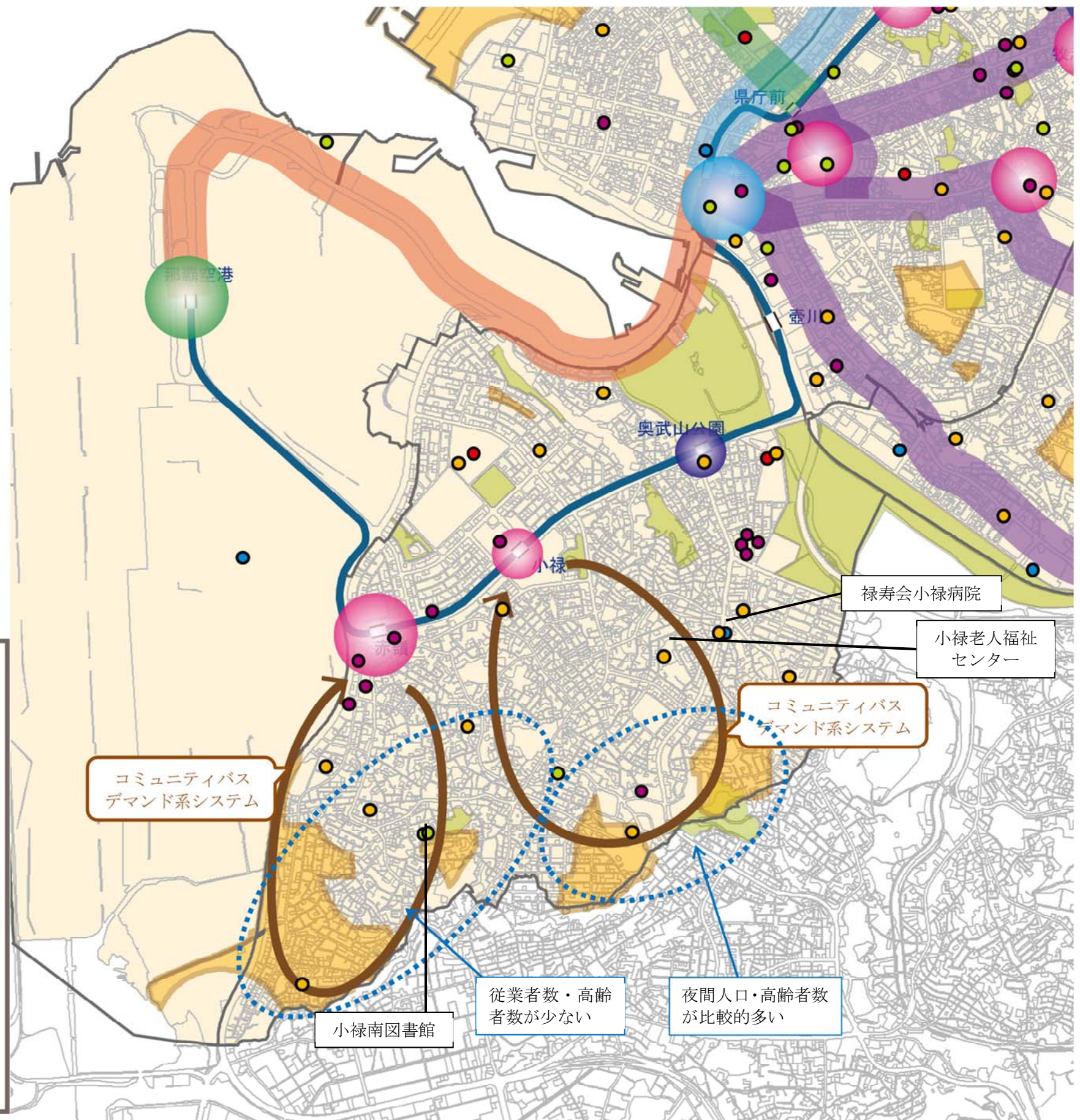
- 交通
- 観光
- まちづくり
- 共通
- 共通+まちづくり

フィーダー交通

- 市域外との結節点
- 大規模結節点
- 交通結節点(ライド&ライド型)
- 交通結節点(パーク&ライド型)

公共交通不便地域

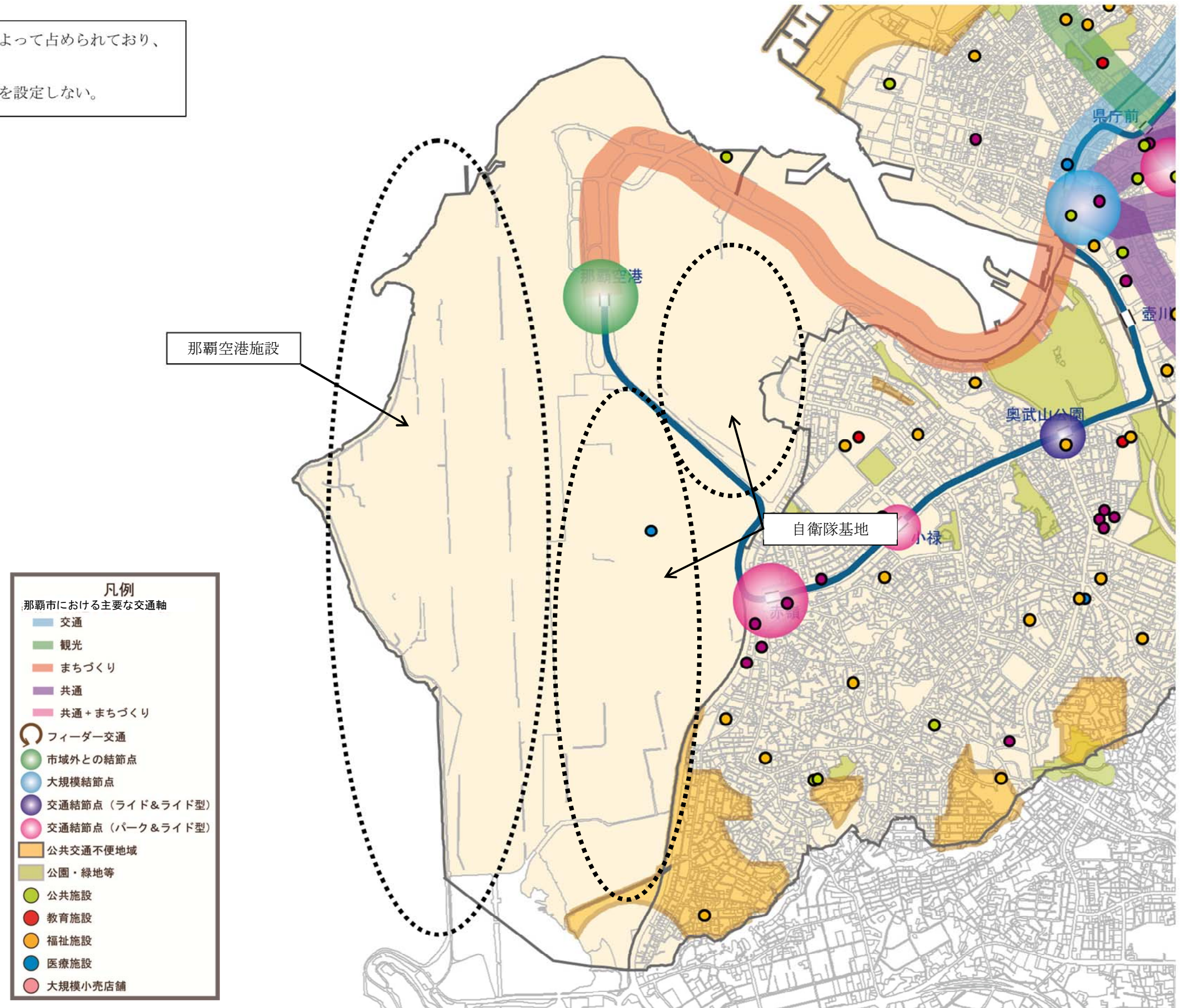
- 公園・緑地等
- 公共施設
- 教育施設
- 福祉施設
- 医療施設
- 大規模小売店舗



小禄地域におけるフィーダー交通の考え方

(9) 那覇空港周辺地域

- ・ 那覇空港周辺地域は、那覇空港施設と自衛隊基地によって占められており、公共交通不便地域は存在しない。
- ・ 以上より、那覇空港周辺地域では、フィーダー交通を設定しない。



那覇空港周辺地域におけるフィーダー交通の考え方

