

沖縄市交通基本計画

平成28年3月

沖縄市

沖縄市交通基本計画

目 次

本 編

第 1 章 沖縄市交通基本計画について	1-1
1-1. 沖縄市交通基本計画策定の目的	1-1
1-2. 計画の位置づけ	1-1
第 2 章 沖縄市における交通の課題	2-1
2-1. 沖縄市の概況と課題	2-1
2-2. 沖縄市における交通の課題	2-3
第 3 章 基本理念・目標像・基本方針	3-1
3-1. 基本理念	3-1
3-2. 目標像	3-1
3-3. 基本方針	3-2
第 4 章 施策の方向性	4-1
4-1. 将来交通ネットワーク	4-1
4-2. 目標像を目指す施策の方針	4-9
第 5 章 計画の実現に向けて	5-1
5-1. 施策の推進	5-1
5-2. 計画目標	5-2
5-3. 評価・検証・改善の仕組み	5-4

第1章 沖縄市交通基本計画について

1-1. 沖縄市交通基本計画策定の目的

沖縄市（以降「本市」という。）は、沖縄本島中央部に位置し、本島中南部を縦断する国道330号と国道329号が交差している。さらに、沖縄自動車道のインターチェンジが2箇所位置するなど多様な人的・物的交流活動の効果的な道路ネットワークの役割を果たしており、中部圏域における交通の要衝となっている。

本市では、これまで市の総合計画や都市計画マスタープランにおいて道路交通体系の方針を位置づけ、各種施策を展開してきたところだが、慢性的な交通渋滞や公共交通空白地域の存在などの問題がみられる。さらには、近年の社会経済情勢の変化等を踏まえた防災面・環境問題への対応も重要な課題となっている。

こうしたなか、本市の将来像である国際文化観光都市を交通の面から実現していくためには、交通のあり方に関する基本的な考え方を示し、中部圏域における交通の要衝としての特性を活かしつつ、市民生活の向上や地域経済を支える道路交通体系の構築などの取り組みを総合的かつ戦略的に進めていくことが重要である。

したがって、「沖縄市交通基本計画」では、本市の地域特性や関連施策等を踏まえた基本理念及び基本方針、目標像、施策の方針等を定め、今後、本計画を基に、重点的に実施する具体的な施策等を定めた「沖縄市総合交通戦略」を策定し、交通政策の総合的・戦略的な展開を図るものである。

1-2. 計画の位置づけ

「沖縄市交通基本計画」は、上位計画に掲げた将来都市像の実現に向けて、概ね20年後の将来都市交通体系を示した、本市における交通に関する最上位計画に位置づける。

なお、国、県の計画及び本市の計画等の位置づけは下図に示すとおりである。

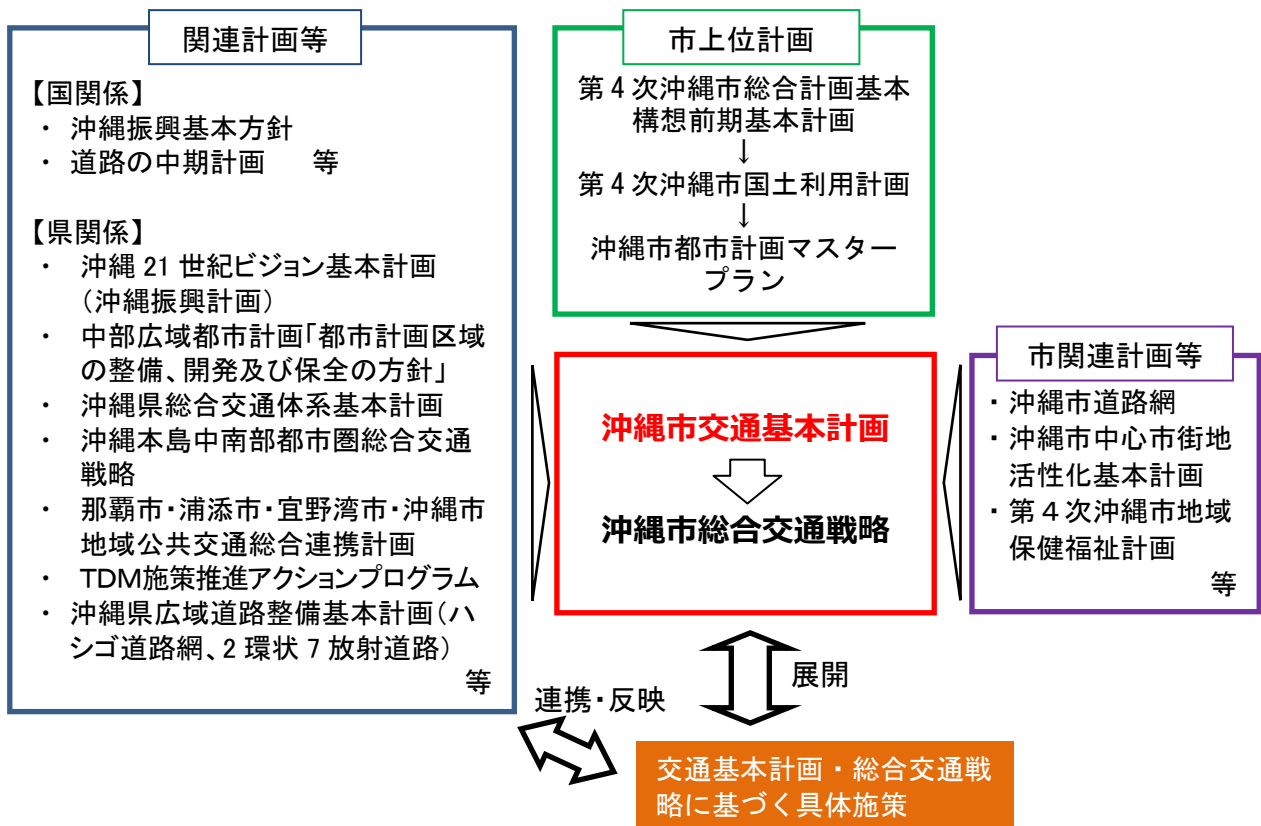


図 計画の位置づけ

第2章 沖縄市における交通の課題

2-1. 沖縄市の概況と課題

■沖縄市の現況

【位置、地形・土地利用等】

- ・沖縄本島中央に位置し、県内第2の人口を有する沖縄本島中部地区の中核都市である。
- ・南部圏域と北部圏域を結ぶ国道330号と国道329号が交差し、また沖縄自動車道インターチェンジが2か所位置するなど本島中部の交通の要衝となっている。
- ・昭和49年に「国際文化観光都市」を宣言。国際色豊かで特徴的な「コザ文化」が醸成されてきた。
- ・市域の約9割が標高100m以下の地域。主に市北部は丘陵地帯、中南部はなだらかな傾斜の台地、東部方面は大部分が海岸低地となっている。
- ・北西部から西部にかけて広大な米軍基地が存在し、市域面積の1/3を軍用地が占める。
- ・市全域に住宅用地が広がっており、郊外部にまで都市化が進んでいる。

【人口、産業、公共公益施設の分布等】

- ・人口・世帯数ともに増加傾向で、とりわけ東部・北部地区での人口増加が顕著。一方、中心市街地は減少傾向。市全体の人口は平成42年まで増加する見込みとなっている。
- ・65歳以上の割合は県平均より低いものの高齢化が進展。今後も高齢化は進展し、平成42年には高齢化率が24%に達する見込みとなっている。
- ・身体障がい者及び知的障がい者ともに年々増加傾向にある。
- ・昭和60年から平成2年にかけてDID面積が約2倍に拡大するなか、人口密度は低下し、薄く拡大している。
- ・中城湾港・新港地区は流通加工港湾として整備されている。また、「リサイクルポート」として指定されるとともに、国際物流特区として位置づけられている。
- ・教育施設、医療施設等の公共公益施設は中心市街地のほか、市街地の進行がみられる東部地区に多く分布している。
- ・安慶田、中の町、山里第一地区で市街地開発事業が進められている。また、市周辺（アワセゴルフ場跡地）での大規模商業施設の建設が進められている。

【道路網、公共交通等】

- ・南北方向に国道329号や国道330号、沖縄自動車道といった主要幹線道路が縦貫。東西方向には主要地方道である県道23号、県道74号が横断し、市内を一周する県道85号を加え、中部圏域における大量の東西移動を支えている。
- ・沖縄嘉手納線整備事業（県道74号線）、具志川環状線整備事業（県道224号線）、胡屋泡瀬線整備事業（県道20号線）などの幹線道路の整備事業が進められている。
- ・国・県道における歩道整備は概ね進んでいるが、市道部においては十分とは言えない状況。
- ・路線バスは主要幹線道路を中心に運行。なかでも国道330号コザ～胡屋間で多くの系統が運行。日あたり運行本数も国道330号コザ～胡屋間が最も多い。また、平成25年4月から沖縄市中心市街地循環バスが本格運行され、中心市街地と主要施設間を結んでいる。
- ・北部や東部地区で公共交通空白地域に居住する人口の割合が高い。一方、諸見里や園田などの西部地区では、65歳以上人口密度が高くバス停から300m以上離れた地域が多い。
- ・自動車保有台数は沖縄本島全体と概ね比例しており、近年では年間2千台前後のペースで増加。
- ・通勤・通学による流動は流出超過の状況。特に本島南部圏域への流出が多い。一方、うるま市や嘉手納町、読谷村、北谷町については流入が流出を上回る。移動手段は流出・流入ともに自家用車が8割超。

【交通特性】

- ・本調査の自動車交通量観測値と平成17年度道路交通センサスの値を参考比較すると、国道329号や国道330号では平成17年と同程度あるいは減少、主要地方道（県道85号、74号、75号）では平成17年に比べて大幅な増加。
- ・市内の国道や主要地方道に関連する交差点はほぼ全て渋滞箇所となっている。
- ・沖縄市の一般道路における混雑時平均旅行速度は、大阪市や名古屋市などの大都市とならぶ低い水準となっている。
- ・沖縄市に関連する全ての交通では「自家用車」による移動が全体の74%を占め、中南部都市圏の平均値67%よりも高い。一方、路線バスの利用は3%と低い。
- ・地区間の移動をみると、全地区とも中部地区に対する交通量が多い傾向にある。
- ・通勤自動車は幹線道路（国道・県道・多車線市道）以外の市道を利用する交通も多い傾向にある。

【市民アンケート結果】

- ・自動車やバイクでの移動時には「交通渋滞」、「道路が狭く危険」、「狭い道路へ進入してくる車が多い」と感じている人の割合が高い。
- ・バスでの移動時には「時間通りに来ない」、「バス停に屋根やイスがない」、「バス停まで遠い」と感じている人の割合が高い。
- ・徒歩や自転車での移動時には「狭い道路へ進入してくる車が多く危険」、「歩道がなく危険」、「歩道が狭く危険」と感じている人の割合が高い。
- ・“地域の交通問題に対して協力できること”は「特になし」が3割で最も高いが、「道路ボランティアへの参加」が3割弱、「自動車以外の交通手段に乗り換える」も1～2割程度みられる。
- ・取り組んでもらいたい交通政策としては、「幅広歩道の整備や自転車レーンの導入など交通安全が充実したまちづくり」、「渋滞のない、快適で移動しやすい道路網の構築」、「誰でもわかりやすく利用しやすい公共交通の構築」の割合が高い。地域別でみると、東部で「災害に強い道路の整備」が比較的高くなっている。

主な問題点の整理

- ・市内主要交差点がほぼすべて渋滞箇所となっている。
- ・将来人口や開発動向を考慮すると、今後、交通量の増加や渋滞の一層の進行が予想される。
- ・混雑時平均旅行速度が、大都市と並ぶ低い水準となっている。
- ・本市に関する全ての移動手段の中で、自家用車による移動が74%と高く、一方、その他の移動手段は、二輪車5%、路線バス3%、自転車2%、タクシー1%、と低い状況である。
- ・北部及び東部地域では、公共交通空白地域に住む人の割合が高くバス利用が不便な状況である。
- ・市民アンケートにおいて、「時間通りに来ない」、「バス停に屋根やイスがない」、「バス停まで遠い」と感じている人の割合が高い。
- ・国道・県道の歩道整備は概ね進んでいるものの、市道部の歩道整備は依然として十分とは言えない。
- ・十分な幅員が確保されていないなど安全性が懸念される道路がみられる。
- ・今後高齢化が進み平成42年には24%に達する。また、障がい者数についても、増加傾向にある。
- ・中心市街地においては、人口減少等によるまちの衰退が進んでいる状況である。
- ・市民一人ひとりの交通問題に対する意識が低い状況である。

■上位・関連計画の概要（導かれる視点）

- (1) **体系的な骨格的道路網の構築**（基地跡地等を活用した新たな公共交通システム、骨格的な道路網の整備、東西南北の広域道路ネットワークの確保、市域道路ネットワークの形成）
- (2) **新たな公共交通等の整備・推進**（鉄道やLRTなど軌道系の新たな公共交通システムの導入推進）
- (3) **低炭素社会の実現**（公共交通の充実、自転車利用の促進、「歩きたくなるまちづくり」の推進）
- (4) **人優先のまちづくりの実現**（ユニバーサルデザイン導入、沿道ポケットパークの整備など、人にやさしい快適な道路の整備の推進、沖縄らしい暮らしを支える質の高い生活環境の形成）
- (5) **災害に強い交通体系の構築**（道路幅員の拡大や改良、災害対策等の拠点へのアクセス道路との有機的連絡といった緊急輸送路ネットワークの形成）
- (6) **中心市街地の活性化**（コザ文化の継承と発展によるにぎわいづくり（豊かな地域資源の活用））
- (7) **魅力があり地域振興に寄与する道路空間の創出**（自然環境・景観保全、史跡・文化財の保存の配慮、周辺環境と調和した都市景観の形成、開発計画、観光資源、高規格幹線道路等のネットワークに対応した整備）

沖縄市における交通の課題

①体系的な道路網の構築

1. 道路ネットワークの検討

- ・開発動向・新たな公共交通システムも踏まえた道路網・道路機能の検討
- ・地区特性に配慮するとともに、地区間・地区内の円滑な移動が可能な道路網の検討

2. 交通渋滞の解消

- ・多様な交通手段に対応できる道路網の構築による交通渋滞の解消

②公共交通の利用促進

1. 公共交通の利便性向上

- ・基幹バス等やデマンドバス等の公共交通システムの導入や、バス事業者や他市町村との連携による既存バス路線網の見直し
- ・渋滞緩和・環境負荷低減に向けた公共交通への転換
- ・観光地へのアクセス性向上に資する公共交通利用環境の充実

③安全・安心な交通体系の構築

1. 狭隘道路の改善

- ・安全な歩行空間の確保
- ・生活道路の事故防止のための改善

2. 災害に強い交通体系の構築

- ・災害時の物流ネットワーク、避難路の確保
- ・東部地域における津波災害に留意した避難路の確保

3. 誰もが利用できる快適な道路空間の構築

- ・歩行空間や公共交通システムのバリアフリー化
- ・安全で歩きたくなるような歩道整備

④まちの魅力向上

1. 魅力的な道路空間の創出

- ・魅力的で街の活性化にも資する道路空間の創出

⑤利用者意識の改革

1. ソフト施策の実施

- ・市民一人一人の交通問題に対する意識の向上

2-2. 沖縄市における交通の課題

①体系的な道路網の構築

1. 道路ネットワークの検討

- ・本市は沖縄本島中央に位置する中核都市で、南部圏域と北部圏域を結ぶ国道 330 号と国道 329 号が交差し、沖縄自動車道インターチェンジが 2 か所位置するなど本島中部の交通の要衝となっている。また、県道 23 号線や県道 74 号線が中部圏域における大量の東西移動を支えている。
- ・現在、沖縄嘉手納線整備事業（県道 74 号線）、具志川環状線整備事業（県道 224 号線）、胡屋泡瀬線整備事業（県道 20 号線）といった幹線道路の整備事業が進められており、さらに、国や県において、基幹バスシステムや鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等が検討されている。
- ・本市においては、土地区画整理事業等の市街地開発事業が計画・実施され、また、本市周辺部においても大規模商業施設を中心とした開発計画が進められており、これらの開発が今後の本市交通体系に影響を与えることが予想される。
- ・こうしたことから、市周辺部を含めた関連する開発の動向や国・県における新たな公共交通システムも踏まえた道路網・道路機能を検討することが求められる。
- ・市内 4 地区（北部地区、中部地区、東部地区、西部地区）間の移動状況を見ると、中部地区への移動を中心に各地区間での移動がみられる。そうしたなか、市内の主要交差点がほぼ全て渋滞個所となっており、さらに、幹線道路（国道・県道・多車線市道）以外の市道を利用する交通が多い傾向にあることは、市民生活に伴う各地区間移動や地区内の移動に大きな支障をきたしていると考えられる。
- ・住宅地、商業地、工業地域など市内各地区の特性を考慮しつつ、地区間や地区内の円滑な移動が可能な道路網を検討することが求められる。

2. 交通渋滞の解消

- ・本市の主要箇所における交通量は、国道では近年横ばいもしくは若干減少している箇所もみられるものの依然として混雑が目立つ状況にあり、主要な交差点はほぼ全て渋滞個所となっている。また、市内の一般道路における混雑時平均旅行速度は、大阪市や名古屋市などの大都市と並ぶ低い水準にある。
- ・本市の人口は当面増加が見込まれており、市街地開発事業の進展や郊外部の市街化等が進んだ場合には、交通量の増加・渋滞の一層の進行が予想される。
- ・市民アンケート調査結果をみると、自動車やバイクでの移動時に感じる問題点として「交通渋滞」が最も多く挙げられ、渋滞緩和等のために自動車以外の交通手段に乗り換えることに「協力できる」とする市民も一定程度みられる。
- ・過度に自動車依存しない環境づくりとして、徒歩・自転車・公共交通・自動車等の多様な交通手段に対応でき、交通渋滞の解消に結びつく道路網の構築が求められる。

②公共交通の利用促進

1. 公共交通の利便性向上

- ・本市の路線バスは主要幹線道路を中心に運行され、その他高速バスや中心市街地循環バスが運行されているが、北部地区や東部地区で公共交通空白地域に居住する人口の割合が高くなっているなど、バスの利用が不便な地域がみられる。また、現状の路線バスの利用は全体の 3%程度にとどまる状況にある。

- ・市民アンケート調査結果をみても、バスでの移動時に感じる問題点として、「時間通りに来ない」、「バス停に屋根やイスがない」に次いで、「バス停まで遠い」ことが挙げられており、とりわけ東部地域で「バス停まで遠い」と感じている市民が多くなっている。
- ・現在、沖縄県をはじめ、本市と那覇市、浦添市、宜野湾市との連携のもと、基幹バスシステム導入などバス網再編の検討が進められている。
- ・渋滞緩和はもとより、環境負荷の低減にも資するよう、既存バスの定時定速性の向上やバス停・バスベイの改善等による利用利便性の向上、公共交通空白地域の縮小に向けたバス事業者や他市町村との連携による既存バス路線網の見直し、デマンドバス等の公共交通システムの導入等を検討する必要がある。
- ・本市には各所において、特産品や工芸品、沖縄こどもの国やコザミュージックタウン音市場などの施設といった、多彩で魅力的な観光資源が数多くある。今後、このような地域資源をより効果的に地域活性へとつなげていくことが求められる。
- ・交通面からの地域活性化の一つとして、観光地へのアクセス性・回遊性向上に資する公共交通利用環境の充実を図る必要がある。

③安全・安心な交通体系の構築

1. 狭隘道路の改善

- ・本市においては、戦後形成された密集市街地等を中心に、十分な幅員が確保されていないなど安全性が懸念される道路がみられる。密集市街地に関しては、これまで地区画整理事業等による改善を進めてきたが、今なお、安全性が懸念される道路が市内に散見される状況にある。
- ・市民アンケート調査結果をみても、徒歩や自転車での移動時に「狭い道路へ進入してくる車が多く危険」、「歩道がなく危険」、「歩道が狭く危険」と感じている人の割合が高くなっている。
- ・狭隘道路の解消や連続的な歩道の設置、隅切りによる見通し確保などの道路整備、また自動車の速度抑制・進入規制方策の検討・実施など、地区の特性・状況を勘案しつつ、道路の安全性確保に向けた取り組みを進めることが求められる。

2. 災害に強い交通体系の構築

- ・近年、地震や津波、局地的な集中豪雨など、全国的に大規模な災害が発生するなか、地域における災害への対応能力の向上が強く求められている。
- ・本市においては、「沖縄市地域防災計画」に基づき、緊急輸送路ネットワークの形成や避難路の整備などの交通に関する事項を含む、総合的かつ計画的な防災行政を進めている。そのなかで、本市の東部方面は大部分が海岸低地となっており、今回の市民アンケート調査においても、東部地区では「災害に強い道路の整備」を望む割合が高い状況が確認された。
- ・今後とも「沖縄市地域防災計画」に基づき、災害時の物流ネットワークや迅速に避難所へ移動可能な避難路の確保など、災害に強い交通体系の構築に向けた取り組みを進める必要があり、とりわけ海岸低地エリアである東部地域において、津波災害に留意した避難路確保が喫緊の課題となっている。

3. 誰もが利用できる快適な道路空間の構築

- ・本市においては、国道・県道の歩道整備は概ね進んでいるものの、市道部の歩道整備は依然として十分とは言えない状況にある。市民アンケート調査結果をみても、徒歩や移動時に感じる問題点として「歩道がない、あるいは狭いため危険」とする回答が多く挙げられ、また、行政の取り組みに対しても「幅広歩道の整備や自転車レーンの導入など交通安全が充実したまちづくり」に対するニーズが高くなっている。
- ・本市においても高齢化は進行しており、平成42年には高齢化率が24%に達すると見込まれ、また、障がい者数も年々増加傾向にある。このため、交通弱者が安心して暮らせるよう、歩行空間や公共交通システムのバリアフリー化を進める必要がある。
- ・歩行空間のバリアフリー化とあわせて、街路樹の整備による緑陰の創出など快適な歩行環境の確保を図り、歩行者が安全で歩きたくなるような歩道整備が求められる。

④まちの魅力向上

1. 魅力的な道路空間の創出

- ・本市の中心市街地では、近隣市町村への大規模商業施設の立地などによるにぎわい喪失や空き店舗の増加、郊外住環境整備などによる人口減少など、まちの衰退が著しい状況にある。平成22年3月より沖縄市中心市街地活性化基本計画の認定を受け、各種の取り組みが行われており、今後とも中心街地活性化に向けた取り組みを進める必要がある。
- ・道路交通の面からは、本市における国際色豊かな通りの景観を活かすとともに、歩行空間における緑陰づくりやデザインに配慮したストリートファニチャーの設置などにより快適で魅力的な道路空間を創出することにより、来街者や地域住民の回遊性を高め、まちの活性化に結びつけることが求められる。

⑤利用者意識の改革

1. ソフト施策の実施

- ・本市に関連する全ての交通では「自家用車」による移動が全体の74%を占め、中南部都市圏の平均値67%よりも高くなっており、また、短距離でも自動車で移動している状況がみられる。
- ・市民アンケート調査結果をみると、“地域の交通問題に対して協力できること”は「特になし」とする割合が最も高く、市民一人ひとりの交通問題に対する意識が低い状況にある。
- ・市民一人ひとりが交通問題を意識し、公共交通等への転換など、自主的に行動する社会の構築に向けた取り組みを図る必要がある。

第3章 基本理念・目標像・基本方針

3-1. 基本理念

『人・文化・環境を大切にする交通まちづくり』

本市では、昭和49年の沖縄市誕生と同年に「国際文化観光都市」を宣言し、以来、本市のかわらぬ将来像として掲げてきた。この将来像には、市民の願い、望み、目標として「健康で美しい沖縄市」「明るくて住みよい沖縄市」「平和で豊かな沖縄市」があらわされ、文化のかおり高い美しいまち、平和で豊かなまちづくり、さらには調和のとれた産業の発展を積極的に推進していくことが示されている。これを受け、第4次沖縄市総合計画においては、これからのまちづくりの方向性を示す基本方針において「人」「文化」「環境」を中心に位置づけている。

将来像の実現に向けては、市民生活や経済活動にとって必要不可欠な交通基盤が快適で安全であることが重要である。その上で、交通施策を通して国際色豊かで個性あふれる「コザ文化」を支え、環境と調和し、社会をより豊かなものにしていくことが求められる。

こうしたことから、本計画においては将来像「国際文化観光都市」の実現に向けて本市に住む人々が誇りと愛着を持てるまちを目指し、「人・文化・環境を大切にする交通まちづくり」を基本理念とし、交通まちづくりの目標像として「人の暮らしを支える、安全・安心なまち」「文化を育み、魅力あふれるまち」「環境にやさしく、未来につながるまち」を掲げる。

3-2. 目標像

目標像① 人の暮らしを支える、安全・安心なまち

様々な災害や危険から市民を守り、誰もが安心して生活できるまちであるとともに、市民の日々の快適な暮らしや産業の成長を支えるまちを目指します。

目標像② 文化を育み、魅力あふれるまち

沖縄市が培ってきた豊かな文化を発信し、地域資源を活かした回遊性の向上を図ることで、魅力にあふれる空間を創出します。

目標像③ 環境にやさしく、未来につながるまち

循環型・低炭素社会を目指すとともに、市民一人ひとりが環境に配慮したまちづくりを考え、取り組むことで地球環境にやさしい都市を将来世代につないでいきます。

3-3. 基本方針

基本理念と目標像を踏まえ、目指すべき目標像の実現に向けて各基本方針を展開する。

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～

【課題】 本市は、本島中南部を縦断する国道330号や329号が交差し、また沖縄自動車道のインターチェンジが2か所位置するなど中部圏域における交通の要衝となっている。しかし、市内主要交差点のほとんどが渋滞個所に位置づけられている。よって、交通渋滞のない快適で移動しやすい道路網の構築が必要である。

【方針】 本市の地区特性や開発動向及び国や県における鉄軌道等の新たな公共交通システムの導入検討等を踏まえ、交通渋滞の解消等に向け周辺市町村と連携しつつ体系的な道路網を構築し、人の暮らしや物流を支える快適で円滑な走行環境の実現に向けて取り組む。

～基本方針2 安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築～

【課題】 本市においては、国道や県道における歩道整備は概ね進んでいるものの、市道における歩道整備は十分とは言えない状況である。さらに、市民アンケート調査において「狭い道路へ進入してくる車が多く危険」、「歩道がなく危険」との回答が多く、安全性に課題を有している。また、災害時においては、物流ネットワークや迅速に避難場所へ移動可能な避難路の確保が必要であり、特に海岸低地エリアである東部地区においては津波災害に留意した避難路の確保が必要である。

【方針】 ユニバーサルデザインに対応した道路空間の形成や狭隘道路の改善及び交通安全運動や交通安全教育等を通じた安全意識やモラルの向上により歩行者・自転車の安全性の向上を図るとともに、様々な災害に対応した交通体系を構築することにより、安全・安心に暮らせるまちの形成に向けて取り組む。

～基本方針3 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現～

【課題】 本市においては、主要幹線道路沿線では公共交通の往来が多いものの、それ以外の地域については、公共交通空白地域が多く公共交通が利用しづらい状況である。また、高齢化の進行や障がい者数の増加に伴い、更なる交通弱者への対応が必要である。

【方針】 基幹バスシステムやコミュニティバス等の導入検討による公共交通の利便性やサービス水準の向上を図る。また、交通弱者を含む誰もが利用可能で魅力ある公共交通の実現に向けて取り組む。

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～

- 【課題】 本市には、音楽・芸能、工芸、景観など豊かな地域・観光資源があり、本市らしい魅力あふれるまちの形成に向けこれらの地域資源を活かした取り組みが進められている。しかし、観光客の減少や中心市街地における人口減少などまちの衰退が著しく、中心市街地の活性化も必要である。
- 【方針】 本市らしい良好な景観形成や中心市街地の活性化に資する道路空間の創出、地域・観光資源などへの回遊性の向上等を図り、交通の面からもまちの魅力向上に向けて取り組む。

目標像③ 環境にやさしく、将来につなぐまち

～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～

- 【課題】 本市においては、自家用車分担率が全体の74%を占め、500m以下の近距離においても自家用車を利用する傾向にあり、バス利用は3%と低い状況にある。また、市民アンケート調査においては“地域の交通問題に対して協力できること”に対し「特にない」と感じている人の割合が最も多く、市民一人ひとりの交通問題に対する意識が低い状況にある。
- 【方針】 モビリティマネジメント等により利用者意識の改革を図るとともに、公共交通のサービス向上に向けた取り組み等を実施し、過度な自家用車利用から環境負荷の少ない移動手段への転換を図る。また、道路ボランティア活動などとも連携し、地域と共に環境にやさしく、未来につなぐまちの実現に向けて取り組む。

基本理念

目標像

上位計画及び関連計画

- ①体系的な骨格的道路網の構築
- ②新たな公共交通等の整備・推進
- ③低炭素社会の実現
- ④人優先のまちづくりの実現
- ⑤災害に強い交通体系の構築
- ⑥中心市街地の活性化
- ⑦魅力があり地域振興に寄与する道路空間の創出

沖縄市の交通課題

- ①体系的な道路網の構築
 - 1.道路ネットワークの検討
 - 2.交通渋滞の解消
- ②公共交通の利用促進
 - 1.公共交通の利便性向上
- ③安全・安心な交通体系の構築
 - 1.狭隘道路の改善
 - 2.災害に強い交通体系の構築
 - 3.誰もが利用できる快適な道路空間の構築
- ④まちの魅力向上
 - 1.魅力的な道路空間の創出
- ⑤利用者意識の改革
 - 1.ソフト施策の実施

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

目標像②

文化を育み、
魅力あふれるまち

目標像③

環境にやさしく、
未来につなぐまち

沖縄市交通基本計画の基本方針

《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

《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

《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

《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

《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

第4章 施策の方向性

4-1. 将来交通ネットワーク

4-1-1. 将来交通ネットワークの考え方

将来交通ネットワークは、上位関連計画や本市の交通課題を踏まえた基本方針等に基づき設定し、概ね20年後の本市の望ましい公共交通及び道路のネットワークであり、本市の交通まちづくりにおける土台となるものである。また、将来公共交通ネットワークと将来道路ネットワークをより効果的に活かすための自覚ある交通行動（交通意識づくり）も目標像の実現に不可欠であり、これらを実現することで円滑な移動を確保する。

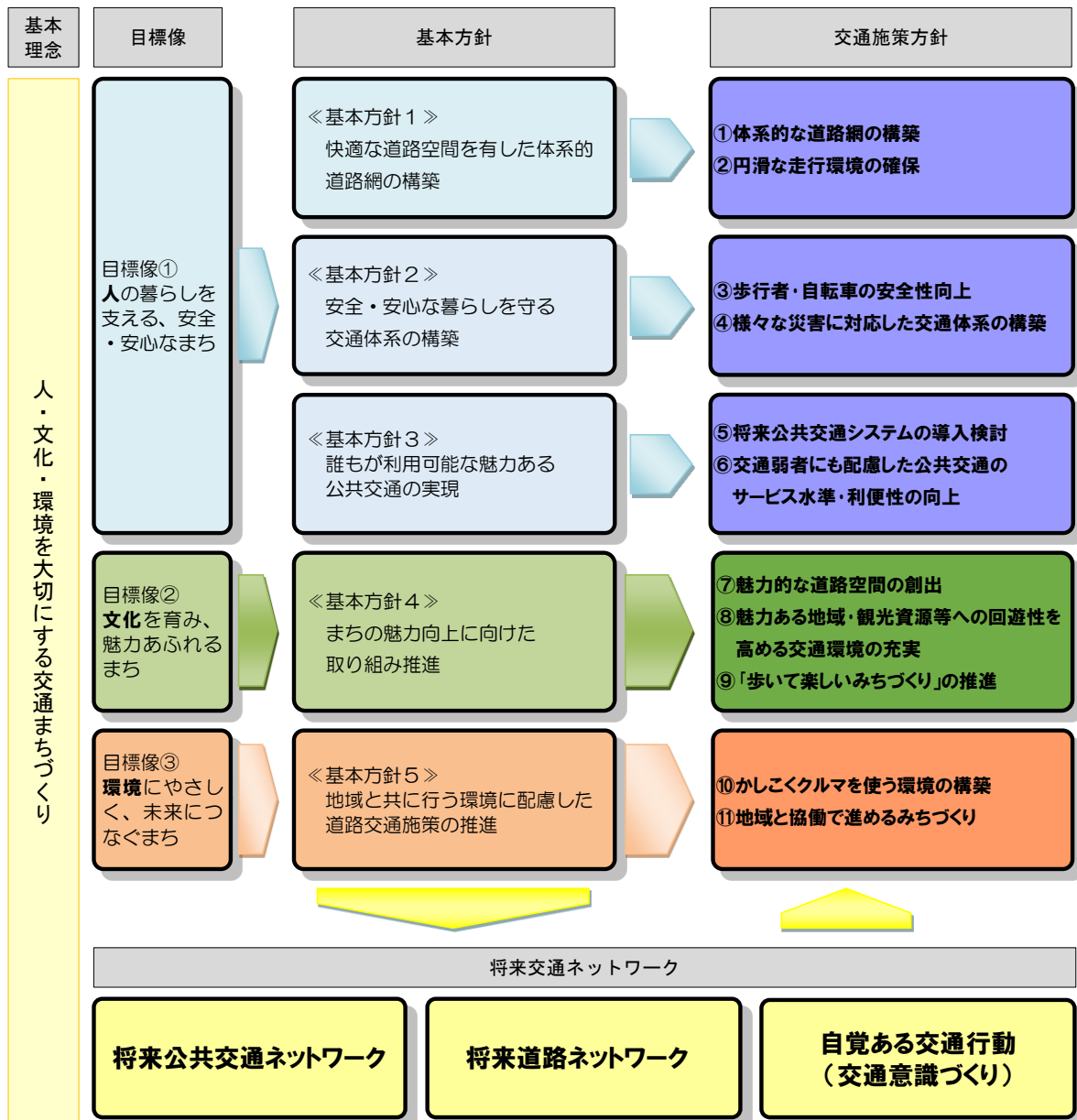


図 基本方針と将来交通ネットワーク

4-1-2. 将来公共交通ネットワークの考え方

公共交通は、バスのほか、新たに導入が検討されている将来公共交通システム等を利用して誰もが便利に移動しやすい交通環境を創るものである。また、公共交通体系を整備することで、自家用車に過度に頼らずに移動できる環境が形成され、道路交通への負荷を軽減するとともに、円滑な道路交通流を確保することにも繋がる。このことによって、公共交通の定時性や安全な運行も確保される。

そこで、自家用車に過度に頼りすぎない暮らしの実現に向けて、公共交通を中心とした交通体系を形成し、各交通手段の連携強化や交通結節点の機能強化を図るとともに、周辺市町村や新たな開発を含むまちづくりとも連携した、誰もが利用しやすい公共交通利用環境を構築する。

将来公共交通ネットワークの構築の考え方を下記に示す。

- ・将来公共交通ネットワークは、基本方針の「交通弱者など誰もが利用可能な公共交通利用環境の向上・充実」、「まちの魅力向上に向けた取り組み推進」、「地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進」に適うネットワークとする。
- ・公共交通手段それぞれの役割を明確にし、周辺市町村とも連携した段階的なネットワーク構成とする。
- ・中南部都市圏における拠点都市である那覇市や北部都市圏における拠点都市である名護市と本市とを連絡する公共交通手段は、「高速バス」のほか、定時速達性に優れた「新たな公共交通システム」や「基幹バス」等に対応することで利用環境の向上・充実を図る。
- ・市内各地区や周辺市町村へは、交通結節点より放射状にネットワークする「フィーダーバス」で連絡し、アクセス性の向上を図る。また、地区内の移動については「コミュニティバス」等をサブ交通結節点でネットワークし、利用しやすい公共交通利用環境を形成する。
- ・交通結節点の機能強化を図り、各公共交通手段相互の乗り継ぎ利便性の向上を図る。

本市における将来公共交通ネットワークは次の交通手段により形成する。

表 将来公共交通ネットワークを形成する交通手段等

公共交通手段等		内容
広域的な移動を担う公共交通	新たな公共交通システム	鉄軌道を含む新たな公共交通システムであり、名護市から那覇市までを1時間で結ぶ定時速達性に優れ、広域的な移動に対応した基幹的交通機関である。 また、基幹バスやフィーダーバスとも交通結節点にて接続し、各方面への連絡を可能にする。
	基幹バス	本市と那覇市間において新たな公共交通システムを補完する公共交通と位置づけ、比較的定時速達性に優れ、広域的な移動に対応したバス輸送である。 新たな公共交通システムと同様に、フィーダーバスとも交通結節点にて接続し、各方面への連絡を可能にする。
	高速バス	名護市から那覇市まで沖縄自動車道沿線の主要都市とを結ぶ、定時速達性に優れ、広域的な移動に対応したバス輸送である。 また、フィーダーバスやコミュニティバス等ともサブ交通結節点にて接続し、各方面への連絡を可能にする。
周辺の市町村及び市内各地区への移動を担う公共交通	フィーダーバス	周辺市町村や市内各地区への移動に対応したバス輸送である。 新たな公共交通システム等の広域的な移動を担う公共交通とは交通結節点やサブ交通結節点にて接続し、目的地までを連絡するフィーダー機能を持つ交通手段である。 また、交通結節点やサブ交通結節点等において、コミュニティバス等とも接続し、地区内への連絡を可能にする。
地区内の移動を担う公共交通	コミュニティバス等	市内各地区内の移動に対応し、フィーダーバスで補えない地域での移動を補完する。例として、コミュニティバスやデマンドバス、タクシーのほか、民間送迎バス活用などが挙げられる。 交通結節点やサブ交通結節点等においてその他の公共交通に接続し地区外への連絡を可能にする。
乗り継ぎ拠点	交通結節点	新たな公共交通システムや基幹バスシステム（基幹バス、フィーダーバス）等との相互の乗り継ぎが容易にでき、リニアバスターミナルを形成する本市の核となる乗り継ぎ拠点である。
	サブ交通結節点	高速バス駐車場のほか、周辺市町村を連絡するフィーダーバス等と各地区に連絡するコミュニティバスとの相互の乗り継ぎが比較的容易にできる乗り継ぎ拠点であり、各地区の交通の要衝となる個所に配置する。

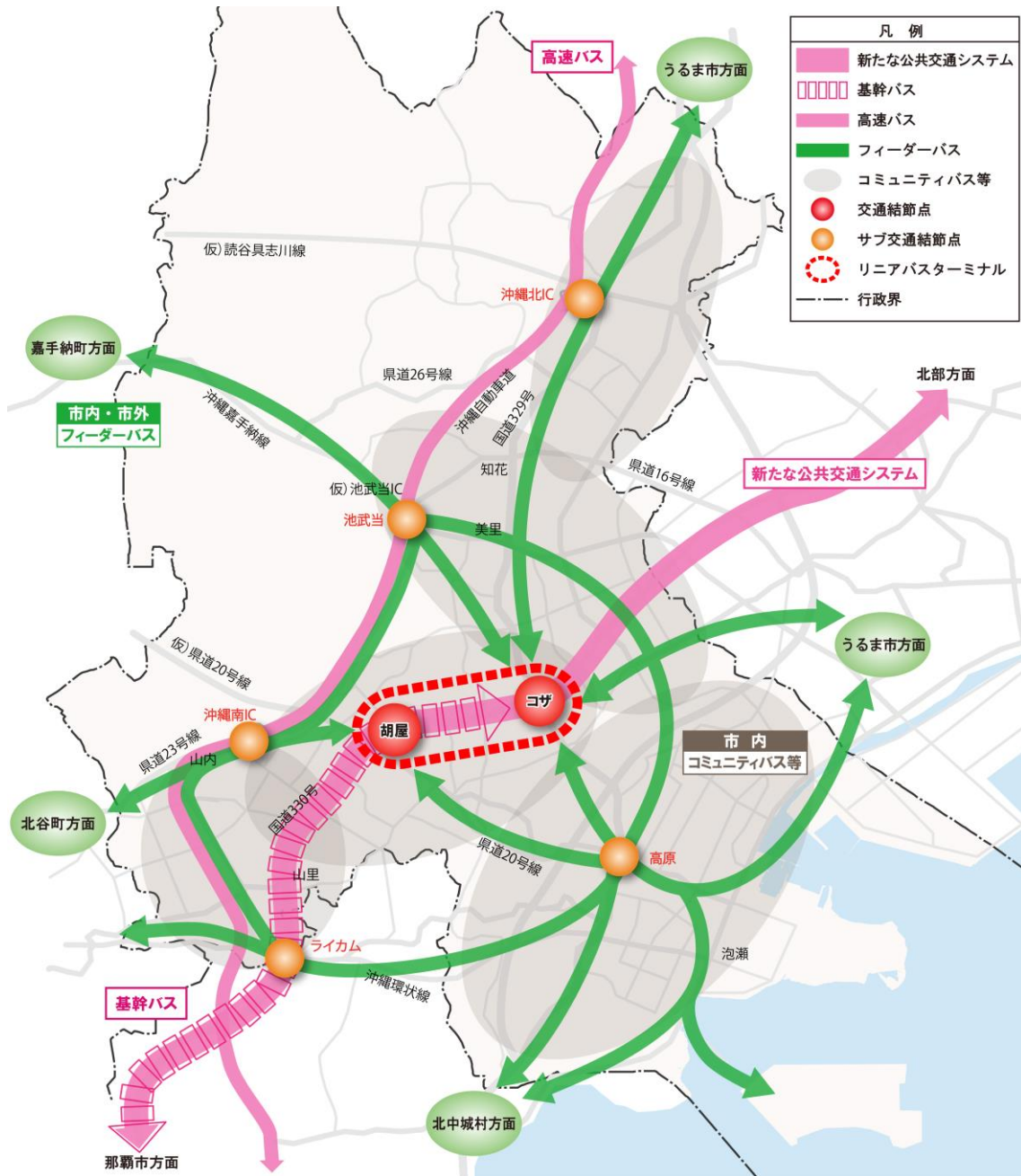


図 将来公共交通ネットワーク

※イメージであり、路線数や経路等を決定するものではありません。

4-1-3. 将来道路ネットワークの考え方

道路交通は、自動車交通を円滑に処理するとともに、歩行者や自転車が安全に利用できることが不可欠である。さらに、沿道の賑わいや地域の活力の場を支える役割も担っている。

そこで、都市の活力を維持・創出するため、産業・商業・観光基盤を支えつつ、周辺市町村とも連携した、円滑な自動車交通流動のための幹線道路ネットワークを構築する。また、自家用車に過度に頼りすぎない暮らしの実現に向けて、徒歩や自転車や公共交通を安心して利用でき、安全に移動できる交通環境をつくとともに、都市防災機能の向上を支える様々な災害に強い交通基盤の整備を図る。

将来道路ネットワークの構築の考え方を下記に示す。

- ・将来道路ネットワークは、基本方針の「快適な道路空間を有した体系的道路網の構築」、「安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築」、「まちの魅力向上に向けた取り組み推進」、「地域とともに行う環境に配慮した道路交通施策の推進」に適うネットワークとする。
- ・各道路の機能を勘案し、周辺市町村とも連携した段階的なネットワーク構成とする。
- ・交通渋滞を軽減するため、バイパスや環状線の整備促進等、通過交通の適正な処理を図る。
- ・地域内道路には「歩道が整備されていない」、「道路幅員が狭く緊急車両の通行に支障が生じる」箇所が存在しているため、これらを改善し、災害時の避難路にも対応した道路ネットワークの形成を図る。
- ・海に面する地域を有する本市においては、地震や津波など様々な災害に対応した道路ネットワークの形成を図る。
- ・人を中心とした道路空間を形成するため、沖縄市らしい良好な景観形成を図り、歩行者や自転車のネットワークの形成を図る。
- ・新たな開発により、今後発生する大きな交通需要にも対応した道路ネットワークを形成する。
- ・長期未着手都市計画道路の見直しも含め、未整備都市計画道路等を着実に整備し、効率的に道路ネットワークを形成する。

本市における将来道路ネットワークは次の段階構成により形成する。

表 将来道路ネットワークの段階構成

道路区分	内容	主な路線
高規格幹線道路	沖縄県本島の各拠点を連絡する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路	沖縄自動車道
主要幹線道路 (国道、県道)	都市間を連絡し、都市に出入する交通など、広域的な交通を処理する道路で、高い走行機能と交通処理機能を有する道路	国道 329 号、国道 330 号、 沖縄環状線、沖縄嘉手納線 県道 75 号線 等
幹線道路 (県道、市道)	主に主要幹線道路や周辺住宅地を結び、都市拠点へのアクセス機能を有する道路や、本市中心部への交通集中を緩和し、通過交通を処理する道路	沖縄環状線、内環状線、 具志川環状線、県道 16 号線、 県道 20 号線、県道 24 号線、 県道 24 号線バイパス 等
補助幹線道路 (市道)	主要幹線道路、幹線道路で囲まれた区域内においてこれらの道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路	安慶田中線、 国税庁西側線 等
その他主要な道路 (市道)	その他、地域の骨格を形成する主要な道路	—
実現化検討道路	今後実現化を検討する構想道路	国道 329 号沖縄バイパス、 仮) 読谷具志川線、 仮) 県道 20 号線西側延伸

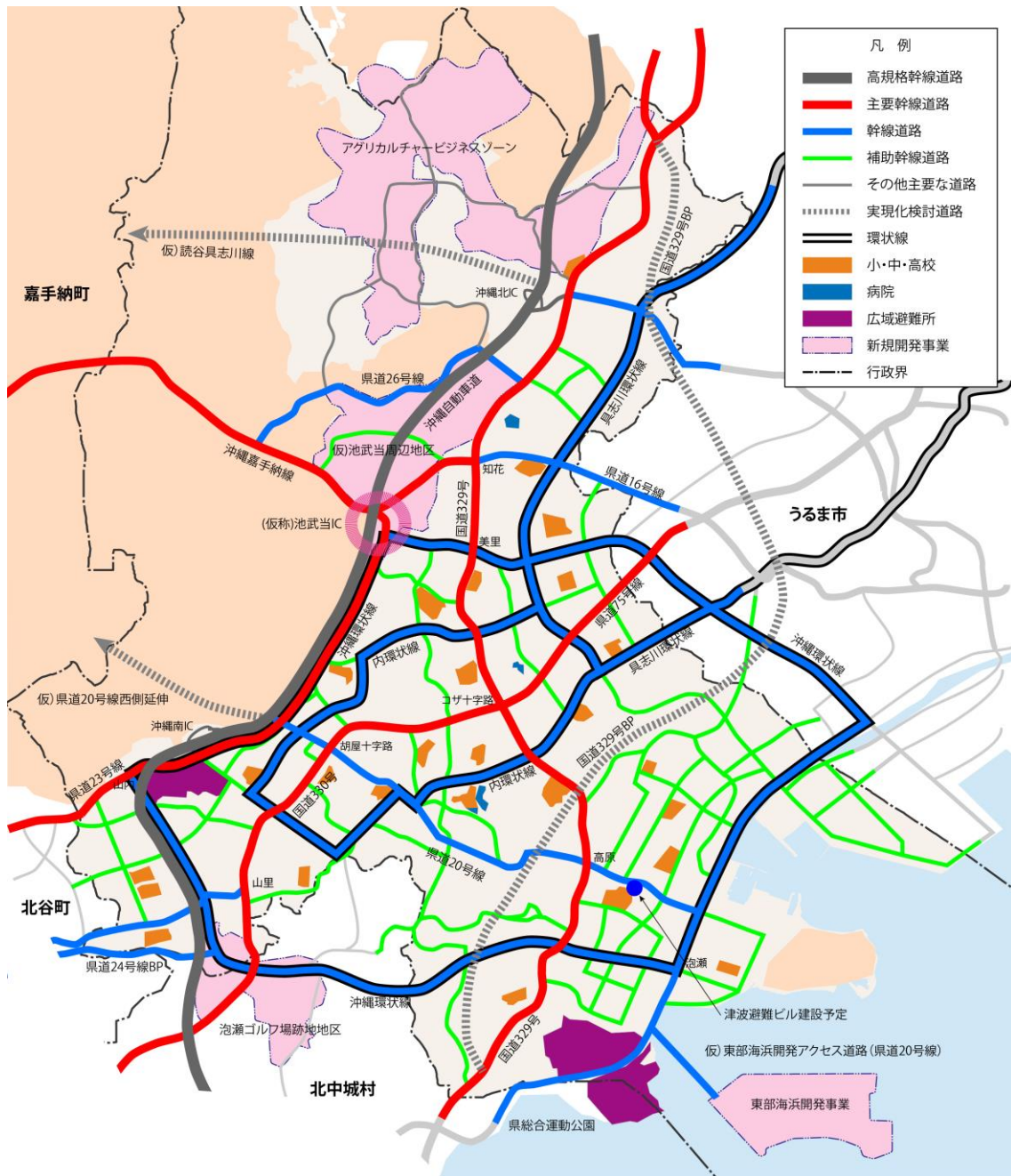


図 将来道路ネットワーク

4-1-4. 交通意識づくりの考え方

将来交通需要予測の結果からは、国道 329 号の一部で混雑が残るものの、将来道路網の実現によって現状よりは改善されると予想される。しかしながら、国道 329 号の一部区間や本市の西部を中心に混雑度が高い道路が残る。

これらの状況の改善を図るには、道路整備とともに道路交通の負荷を減らすことが重要である。また、将来公共交通システムや基幹バスシステム等の導入による公共交通の利便性向上やモビリティマネジメントの推進などにより、過度な自家用車利用を抑制し、適正な道路利用を促す。

交通意識づくりの考え方を下記に示す。

- ・市民一人ひとりの交通行動選択や、安定的・持続的な交通サービスの提供に向けた地域での取り組みなど、人と地域が主役となる交通行動の意識づくりを図り、持続可能な交通体系を構築する。
- ・市民一人ひとりが自動車利用を控え、公共交通等の多様な交通手段を適切に利用することのできる交通環境を構築する。

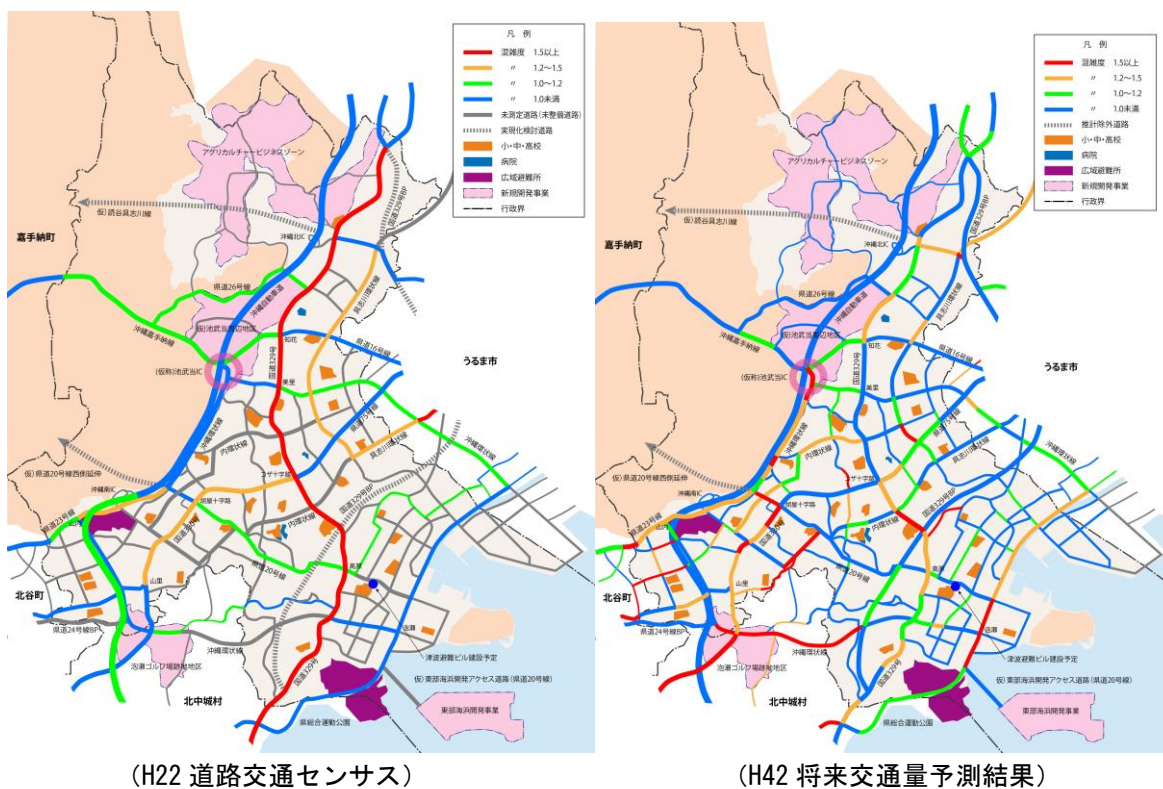


図 道路混雑度

4-2. 目標像を目指す施策の方針

4-2-1. 目標像①「人の暮らしを支える、安全・安心なまち」に向けた施策の方針

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

【課題】

本市は、本島中南部を縦断する国道 330 号や 329 号が交差し、また沖縄自動車道のインターチェンジが 2 箇所位置するなど中部圏域における交通の要衝となっている。しかし、市内主要交差点のほとんどが渋滞個所に位置づけられている。

よって、交通渋滞のない快適で移動しやすい道路網の構築が必要である。

【方針】

本市の地区特性や開発動向及び国や県における鉄軌道等の新たな公共交通システムの導入検討等を踏まえ、交通渋滞の解消等に向け周辺市町村と連携しつつ体系的な道路網を構築し、人の暮らしや物流を支える快適で円滑な走行環境の実現に向けて取り組む。

交通施策方針①：体系的な道路網の構築

●幹線道路の整備

本市の都市骨格を形成し、体系的に交通を処理する幹線道路の整備を周辺市町村とも連携しつつ推進する。また、渋滞が発生している主要交差点への自動車交通の集中を軽減させるため、通過交通を処理するバイパスや環状道路等の整備を推進する。

●物流を支える交通基盤整備

本市における工業及び準工業地域と那覇港及び中城湾港や那覇空港とのアクセス性の向上を図る。

交通施策方針②：円滑な走行環境の確保

●交通渋滞やボトルネック交差点の解消

市内の主要交差点における交通渋滞を解消するため、交差点における右折車線の設置等のハード面の改良のほか、信号現示の調整等のソフト面の対策を推進する。

また、幹線道路の整備により渋滞が発生している中心部や主要交差点への自動車交通の集中を軽減するほか、渋滞対策の実施については、国や県で構成される沖縄地区渋滞対策協議会と連携し、効率的な渋滞対策を推進する。



胡屋北交差点 整備イメージ

基本方針 2 : 安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築

【課題】

本市においては、国道や県道における歩道整備は概ね進んでいるものの、市道における歩道整備は十分とは言えない状況である。さらに、市民アンケート調査において「狭い道路へ進入してくる車が多く危険」、「歩道がなく危険」との回答が多く、安全性に課題を有している。また、災害時においては、物流ネットワークや迅速に避難場所へ移動可能な避難路の確保が必要であり、特に海岸低地エリアである東部地区においては津波災害に留意した避難路の確保が必要である。

【方針】

ユニバーサルデザインに対応した道路空間の形成や狭隘道路の改善及び交通安全運動や交通安全教育等を通じた安全意識やモラルの向上により歩行者・自転車の安全性の向上を図るとともに、様々な災害に対応した交通体系を構築することにより、安全・安心に暮らせるまちの形成に向けて取り組む。

交通施策方針③ : 歩行者・自転車の安全性向上

●交通弱者へ配慮したユニバーサルデザイン

高齢者や障がい者等の交通弱者にも対応したユニバーサルデザインに配慮した道路、沿道ポケットパーク、緑陰の形成などの人にやさしい快適な道路の整備を推進する。

●安全安心な歩行者・自転車の通行環境の確保

歩行者や自転車が安全、安心に通行できるよう連続性のある歩道の整備や自転車専用道路・自転車通行帯、交通安全施設等の整備を推進する。さらに、生活道路では、通過交通を排除することで、歩行者及び自転車の安全な通行環境の確保する。

●安全意識やモラルの向上

ハード面の整備だけでなく、交通安全運動や交通安全教育等を通じた安全意識やモラルの向上も図ることで、安全安心な通行環境の形成を推進する。



整備イメージ

交通施策方針④：様々な災害に対応した交通体系の構築

●避難路や緊急輸送道路ネットワークの整備

住宅密集地や海岸低地等において、地震や津波等の様々な災害から迅速かつ円滑に避難できるよう避難路の確保を推進する。

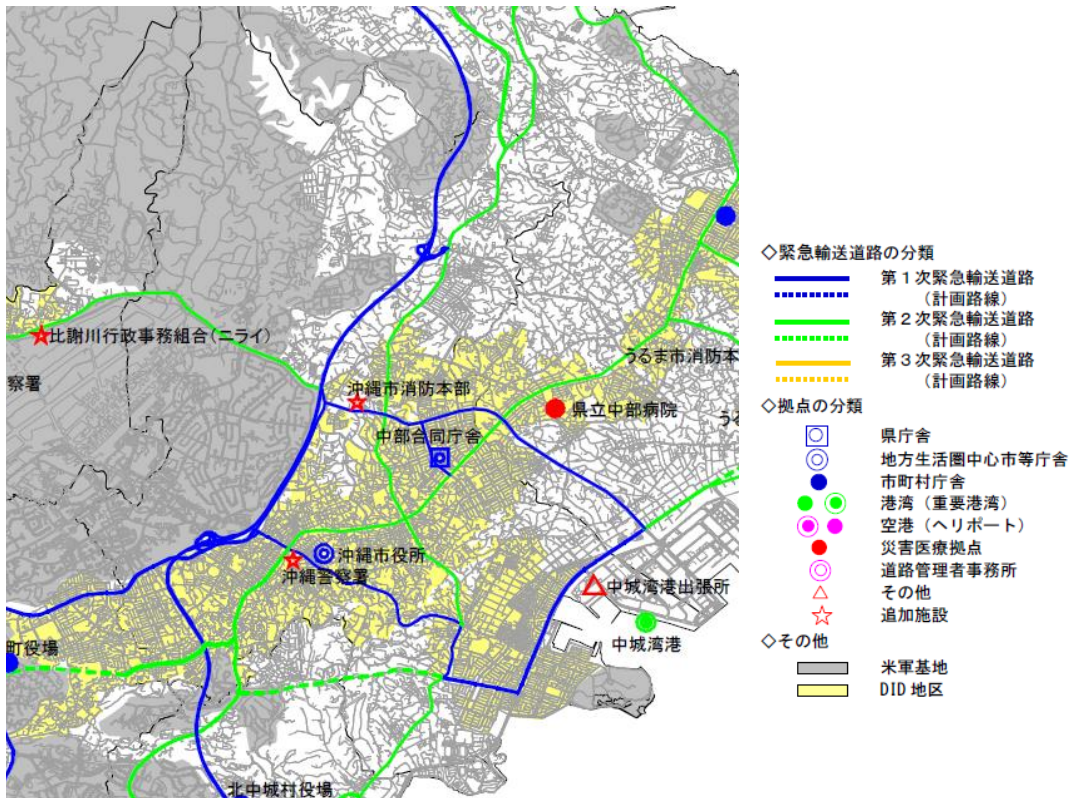
また、被災者の応急対策に必要な人員や物資の輸送を確実にを行うため、緊急輸送道路ネットワークを形成し、各種災害対策を円滑に実施できる環境整備を推進する。

●災害に強い道路の整備

火災時に消防活動が困難な地域の解消を図るため、基盤整備を推進する。

●狭隘道路の改善

密集市街地での狭隘道路・視距の改善、及び延焼防止、災害時避難経路や救急活動支援に資する道路の整備を推進する。



緊急輸送道路ネットワーク計画図

出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 22 年度）

基本方針 3 : 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現

【課題】

本市においては、主要幹線道路沿線では公共交通の往来が多いものの、それ以外の地域については、公共交通空白地域が多く公共交通が利用しづらい状況である。また、高齢化の進行や障がい者数の増加に伴い、更なる交通弱者への対応が必要である。

【方針】

基幹バスシステムやコミュニティバス等の導入検討による公共交通の利便性やサービス水準の向上を図る。また、交通弱者を含む誰もが利用可能で魅力ある公共交通の実現に向けて取り組む。

交通施策方針⑤ : 将来公共交通システムの導入検討

●新たな公共交通システムの導入

市民の広域移動を支え、観光客の移動利便性の向上や渋滞緩和、低炭素社会の実現、魅力あるまちの形成を支える、名護市から那覇市までを1時間で結ぶ定時速達性に優れた利便性の高い公共交通として、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入の検討を促進する。

●基幹バスシステムの導入

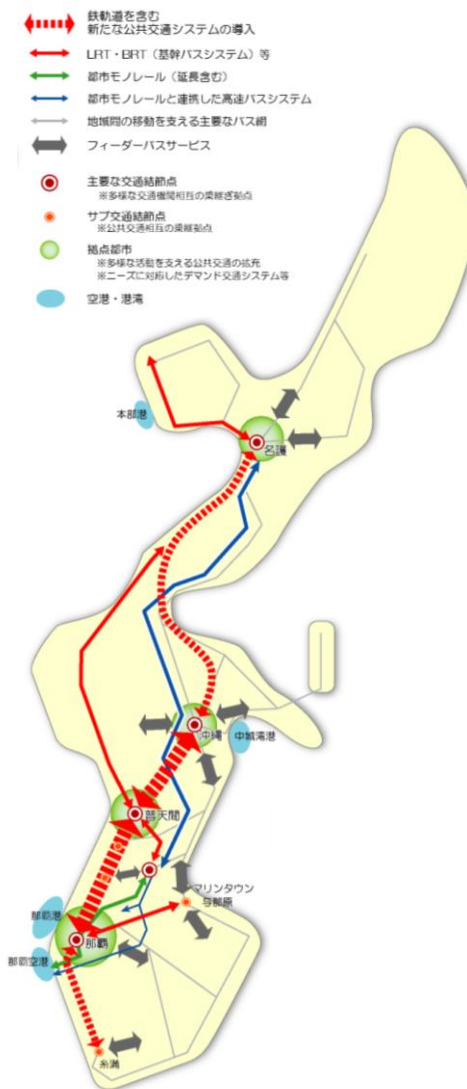
本市と那覇市間において、新たな公共交通システムと連携する公共交通として市民の広域移動を支える基幹バス及びフィーダーバスの導入を推進する。

●コミュニティバス等の導入

公共交通空白地域の縮小を図るため、コミュニティバス等の導入を検討する。

●交通結節点の整備

新たな公共交通システムや基幹バス、フィーダーバス等の乗り換えを円滑に行える交通結節点の整備を推進する。また、市内各地区の交通の要衝となる箇所や高速バス停車場など、高速バスやフィーダーバス、コミュニティバス等との乗り換えを円滑に行えるサブ交通結節点の導入を推進する。



公共交通イメージ

出典：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年度）

交通施策方針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

●交通弱者に配慮した車両の導入

交通弱者が公共交通を利用しやすい環境を整えるため、ノンステップバス等のバリアフリーの機能を備えた車両の導入を推進する。

●快適なバス待ち空間の確保

道路整備や公共交通網の再編等とあわせて、誰もが快適に公共交通を利用できるよう、明るく開放的で、ゆとりのあるバス待ち空間の形成を推進する。



沖縄市循環バス

4-2-2. 目標像②「文化を育み、魅力あふれるまち」に向けた施策の方針

基本方針4：まちの魅力向上に向けた取り組み推進

【課題】

本市には、音楽・芸能、工芸、景観など豊かな地域・観光資源があり、本市らしい魅力あふれるまちの形成に向けこれらの地域資源を活かした取り組みが進められている。

しかし、観光客の減少や中心市街地における人口減少などまちの衰退が著しく、中心市街地の活性化も必要である。

【方針】

本市らしい良好な景観形成や中心市街地の活性化に資する道路空間の創出、地域・観光資源などへの回遊性の向上等を図り、交通の面からもまちの魅力向上に向けて取り組む。

交通施策方針⑦：魅力的な道路空間の創出

●周辺環境と調和した沖縄市らしい景観形成

公共交通の充実、自転車利用の促進等のため、本市景観計画を踏まえた良好な道路景観の形成を推進する。

また、中心市街地のコザゲート通り及びくすの木通りについては、特色を活かした景観形成を推進し、快適で回遊性のある沿道空間の整備を推進する。



整備イメージ

●良好な沿道環境の創出

滞留空間の確保や魅力的な道路空間の創出を図り、良好な沿道環境を創出する。



整備イメージ（胡屋交差点）

●文化・伝統を継承し、まちの魅力情報を発信する空間の確保

文化を育み、将来にわたって伝統を継承し、まちの魅力情報を発信する空間を確保する。



道路でのイベント開催
（コザ・ゲート通り）

交通施策方針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

●多様な交通手段の利用による地域・観光資源等への回遊性の向上

自動車のみならず、フィーダーバスやコミュニティバス等の公共交通や自転車等を利用しての地域・観光資源等への回遊性の向上を図る。

●広域交通体系の構築とインターチェンジによる広域交流の促進

周辺市町村と連携した体系的な幹線道路ネットワークの整備を推進するほか、沖縄自動車道のインターチェンジの新設等により広域交流の促進を図る。

●様々な交通手段相互の乗り継ぎ利便性の向上

交通結節点やサブ交通結節点の機能強化を推進するため、必要に応じ駐車場や駐輪場の利用促進及び整備検討等を行い、自動車や自転車等から公共交通など、様々な交通手段相互の乗り継ぎ利便性の向上を図る。

交通施策方針⑨：「歩いて楽しいみちづくり」の推進

●歩行者の安全性の確保と魅力ある歩行空間の整備

ユニバーサルデザインの導入、沿道ポケットパークの整備など、人にやさしい快適な道路の整備を推進する。

また、交通の安全性の確保や防災機能の発現、良好な景観形成に向けて、歩道の整備や道路緑化等を推進する。

●歩行者の快適な移動環境の形成

観光客をはじめ住民等の歩行者が目的地に円滑に到着できるよう、案内板や案内システム等の整備を推進する。



整備イメージ

4-2-3. 目標像③「環境にやさしく、未来につなぐまち」に向けた施策の方針

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

【課題】

本市においては、自家用車分担率が全体の74%を占め、500m以下の近距離においても自家用車を利用する傾向にあり、バス利用は3%と低い状況にある。また、市民アンケート調査においては“地域の交通問題に対して協力できること”に対し「特にない」と感じている人の割合が最も多く、市民一人ひとりの交通問題に対する意識が低い状況にある。

【方針】

モビリティマネジメント等により利用者意識の改革を図るとともに、公共交通のサービス向上に向けた取り組み等を実施し、過度な自家用車利用から環境負荷の少ない移動手段への転換を図る。また、道路ボランティア活動などとも連携し、地域と共に環境にやさしく、未来につなぐまちの実現に向けて取り組む。

交通施策方針⑩：かしこくクルマを使う環境の構築

●モビリティマネジメントの継続的な実施

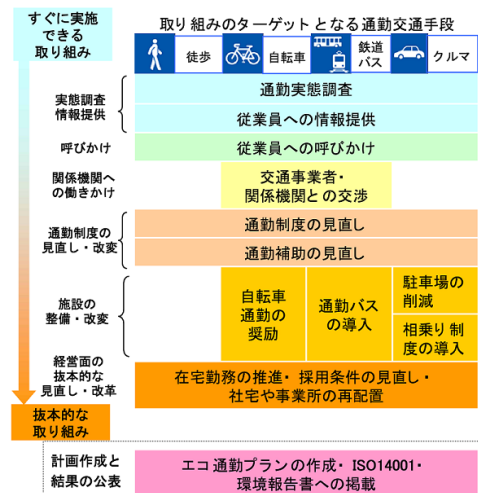
自家用車主体の移動から公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へとモビリティマネジメントによる意識啓発を継続的に実施する。特に、小学生、中学生、高校生、社会人といった、それぞれの年代・立場に応じた継続的な取り組みを推進する。

●かしこくクルマを使える環境の構築

誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現とあわせ、安全安心な歩行者・自転車の通行環境の整備等の取り組みの推進により、多様な交通手段を選択可能でかしこくクルマを使える環境を構築することで、過度な自家用車利用を抑制する。

●自動車交通の適正化

朝夕の出退勤時間を中心に発生している渋滞の解消を図るため、企業等と連携した時差出勤等の取り組みの推進により、自動車利用の平準化を図る。



出典：沖縄総合事務局 HP

交通施策方針⑪：地域と協働で進めるみちづくり

●持続可能な道路管理の確立

地域住民の力による魅力的なまちづくりの推進を図り、住む人目線での良好な生活空間の創出を推進する。

また、道路に関する計画的な維持管理に取り組むとともに、市民や道路愛護団体等の参加による道路の美化活動などを推進する。

第5章 計画の実現に向けて

5-1. 施策の推進

本計画で定めた交通施策方針は、多様な分野にわたることから、市民や地域、企業、交通事業者及び行政（国、県、市、警察等）等の関係者が、それぞれが担う役割を理解し、主体的に取り組み、協働・連携することが必要である。

そのため、重点的・効率的に施策を推進するため「沖縄市総合交通戦略」を策定し、本市が中心となって関係者との連携を図り、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する。

① 沖縄市総合交通戦略の策定

限られた財源の中でより高い成果を上げるためには、既存ストックの有効活用や関係主体との連携・調整、選択と集中による投資など、重点的・効率的に施策を推進することが必要である。そこで、計画期間（概ね20年）のうち、短中期（5～10年以内）に重点的・優先的に取り組むべき施策については、「沖縄市総合交通戦略」に基づいて戦略的に展開を図る。

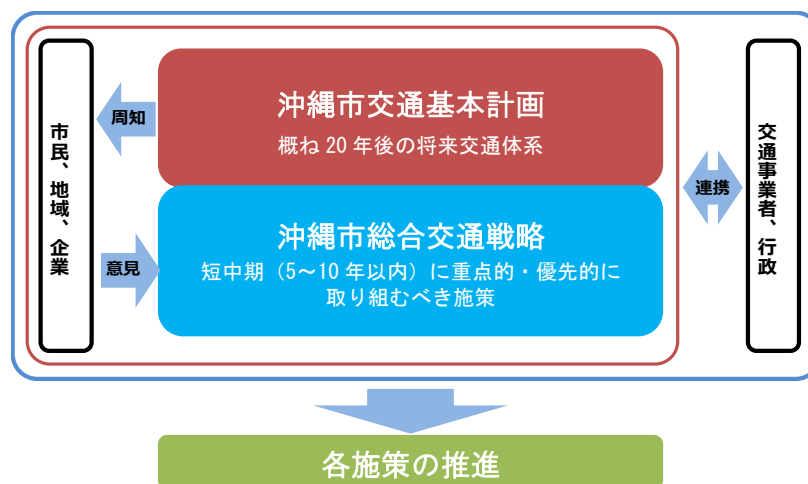


図 交通施策の展開イメージ

② 主体的な取組及び協働・連携

計画の達成に向けて、市民や地域、企業、交通事業者及び行政等の関係者が、それぞれの担う役割を理解し、主体的に取り組み、協働・連携することが必要である。特に、これまでは、行政や交通事業者が市民や地域、企業に対して交通基盤の整備や交通サービスの提供を行ってきたが、今後、求められる交通基盤や移動サービスが多様化していくことを踏まえ、市民や地域、企業自らが考え、参加する取り組みを進めていくことが求められる。また、交通は広域にも波及することから、本市にとどまらず周辺市町村とも連携した一体的な取り組みの推進も必要である。

③ 推進体制の構築

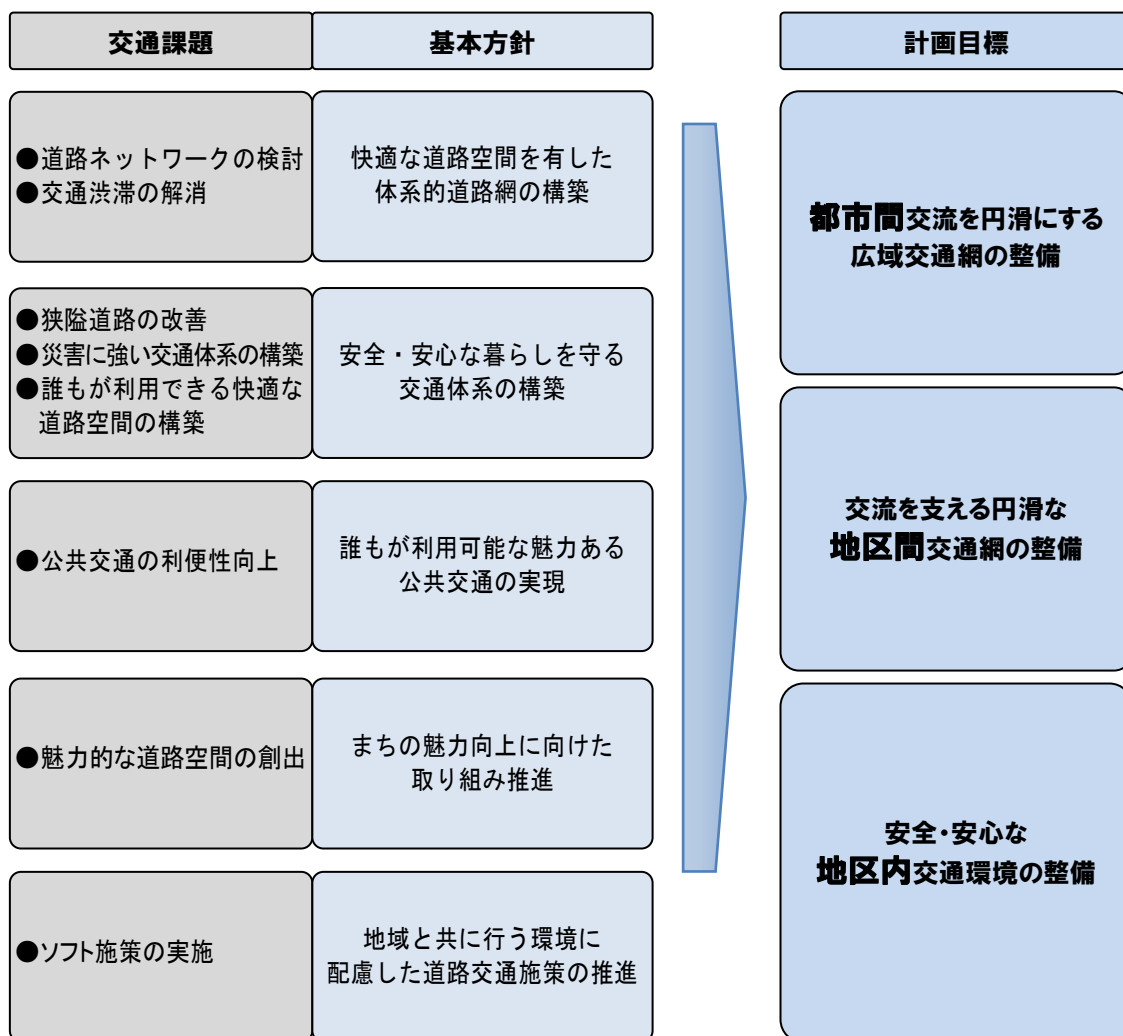
市民や地域、企業、交通事業者及び行政等の関係者が一体となり、定期的に会議を開催するなど、取り組みの進行状況や目標の達成状況を確認し、情報交換を行う場を設けることが必要である。

5-2.計画目標

本市の交通課題の解消を図り、基本理念『人・文化・環境を大切にする交通まちづくり』に基づき目標像を実現するには、着実に交通施策に取り組むことが必要である。

そのためには、交通施策方針に基づく目標を定め評価することにより、着実に交通環境が改善されていることを確認することが有効である。

目標を定めるにあたり、市民生活や経済活動の活発化する将来交通ネットワークの構築が基本であると考え、「都市間」、「地区間」、「地区内」の移動（交通）に対する視点を持つこととする。



計画目標1：都市間交流を円滑にする広域交通網の整備

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る。

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する。

計画目標2：交流を支える円滑な地区間交通網の整備

地区間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る。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る。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る。

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する。

計画目標3：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る。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ある。さらに、防災性の観点からも求められている。

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する。

5-3.評価・検証・改善の仕組み

本計画は、概ね 20 年後の目標達成に向けて、推進体制を構築し、計画の取り組みについて各実施主体へのモニタリングを行いながら、「人・文化・環境を大切にする交通まちづくり」の実現を目指す。

継続的で持続可能な交通体系を構築するために、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協働・連携して、着実に計画を推進していくことが必要である。そこで、計画の立案 (Plan) ・計画の実施 (Do) ・計画の評価 (Check) ・計画の改善 (Action) を繰り返し (PDCA サイクル)、本計画を推進していく。

さらに、少子高齢化の進展や国民意識の変化、生活様式の多様化、技術革新等の社会構造の変化や、本市を取り巻く環境、国・県による交通政策への取り組み等との整合等を図る必要がある。また、計画期間 (概ね 20 年) のうち、短中期 (5~10 年以内) に重点的・優先的に取り組むべき施策については、「沖縄市総合交通戦略」に基づいて戦略的に展開を図ることから、「沖縄市総合交通戦略」の見直し (5~10 年後) にあわせ、必要に応じ本計画も見直す。

