

第 二 期 沖 縄 市 総 合 交 通 戦 略

(修 正 案)

令 和 5 年 11 月

目 次

第 1 章 第二期沖縄市総合交通戦略の概要	1
1. 目的	1
2. 第二期沖縄市総合交通戦略の位置づけ	3
3. 第二期沖縄市総合交通戦略の対象区域	3
4. 目標年次	3
第 2 章 国・県の動向	4
1. 法律の改正	4
2. 道路整備に関する動向	6
3. 公共交通に関する動向	8
4. 交通安全に関する動向	12
5. 新技術や多様なモビリティの動向	13
6. 環境に関する取組の動向	14
第 3 章 沖縄市の動向	15
1. 上位計画・関連計画	15
2. 沖縄市の現状	18
3. アンケート調査の結果	33
第 4 章 基本方針・将来交通ネットワーク	41
1. 課題と対応方針	41
2. 基本方針と実施施策	42
3. 将来交通ネットワーク	44
第 5 章 実施施策	45
1. 施策体系	45
2. 実施施策	48
第 6 章 指標・目標値	78
1. 前戦略の計画期間における目標値の達成状況	78
2. 第二期戦略の指標、目標値	79
第 7 章 フォローアップ	80
1. 評価・検証・改善を実施する推進体制	80
2. 評価・改善の仕組み	81

第1章 第二期沖縄市総合交通戦略の概要

1. 目的

- 「沖縄市交通基本計画」で定めた基本理念や目標像の実現に向けて、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、「沖縄市総合交通戦略」では、上位計画である「沖縄市交通基本計画」のうち、重点的・優先的に取り組むべき施策について、具体的な内容や整備・実施目標時期を明示し、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、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的としている。
- 平成28年3月に前戦略を策定してから7年が経過し、道路法等の法令改正、技術進歩による多様なモビリティの普及、沖縄アリーナ等の拠点施設の立地による交通流の変化、ゼロカーボンシティ宣言の実施等、様々な社会情勢の変化があった。さらに、令和3年度に中南部都市圏におけるバス網の再構築に向けた総合的かつ一体的に取り組むための計画である「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」の改訂や、「第5次沖縄市総合計画」の策定も実施されている。
- これらの社会情勢の変化等に対応した様々な交通関連施策を計画的かつ戦略的に展開するために、第二期策定を行うこととした。「第二期沖縄市総合交通戦略」ではこれまでの交通施策の展開を踏まえ、「沖縄市交通基本計画」の交通政策の総合的・戦略的な展開を図ることを目的とする。

表 策定後の動向

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年
	● 沖縄市交通基本計画 ● 沖縄市総合交通戦略							
法令改正					● 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 ● 道路法の改正			
計画改定				● 第 5 次沖縄市総合計画 ● 第 5 次沖縄市国土利用計画 ● 沖縄市都市計画マスタープラン(改定)	● 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画(改定)			
			交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン					
				TDM 施策推進アクションプログラム (改定)				
				沖縄県総合交通体系基本計画 (改定)				
開発動向				 ● 沖縄アリーナ開業				
				交通結節点整備の具体化				
				胡屋北交差点改良事業の事業化				
			池武当 IC 事業の進捗化に向けた取り組み					
				パークアベニュー2 車線化の事業化				
				沖縄市ゼロカーボンシティ宣言				
				多様なモビリティの台頭				
インフラ整備				 ● 基幹急行バス ● でいごライナー運行				
社会の動き	● SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 持続可能な開発目標 (SDGs) 実施指針	● グリーンインフラ推進戦略		● SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 持続可能な開発目標 (SDGs) 実施指針改定版	● グリーンインフラ推進戦略 2023 (改定)			
			2050 年カーボンニュートラル宣言					
				新型コロナウイルス感染症の流行				
				災害の激甚化・頻発化に対応する防災・減災対策の高度化				

2. 第二期沖縄市総合交通戦略の位置づけ

- 本戦略は平成 28 年 3 月に策定した前戦略を引き継ぐものになり、「沖縄市交通基本計画」の実行計画として位置づけられるものとなる。

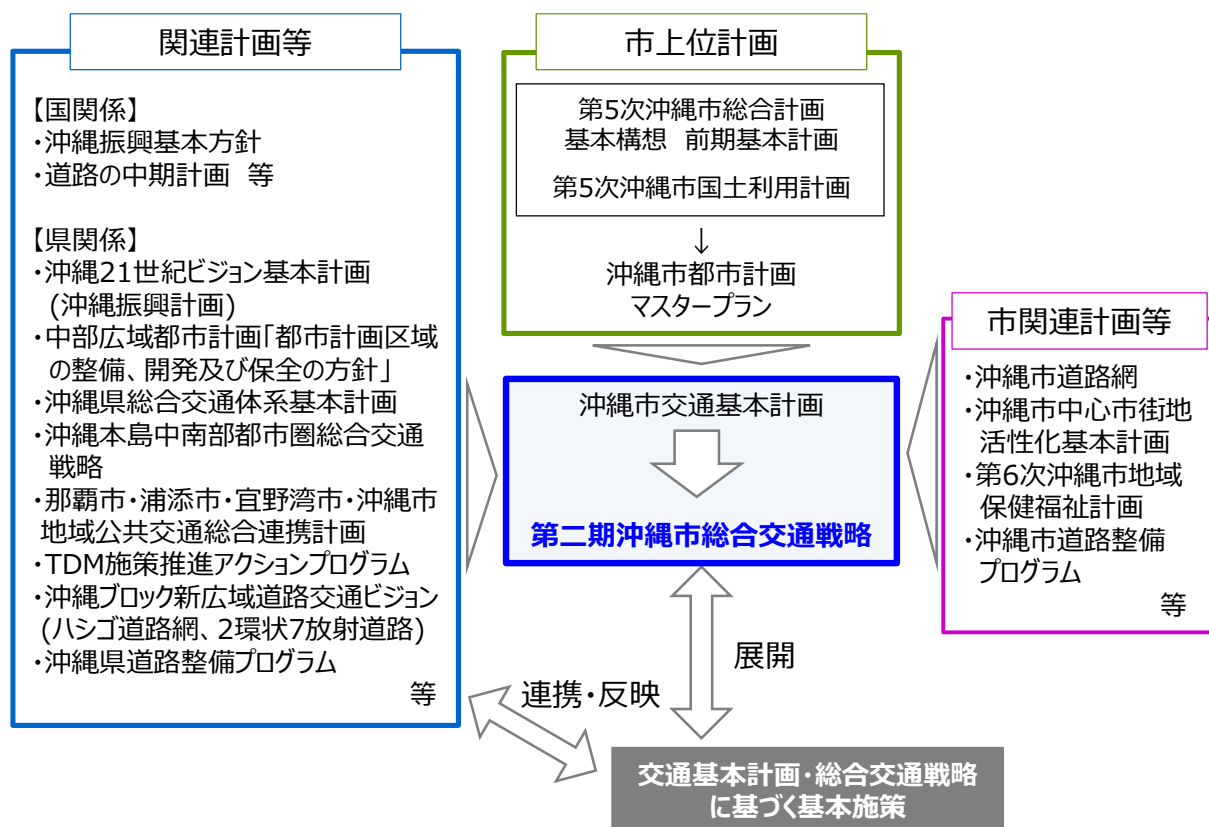


図 沖縄市交通基本計画と第二期沖縄市総合交通戦略の位置づけ

3. 第二期沖縄市総合交通戦略の対象区域

- 沖縄市全域を対象とする。

4. 目標年次

- 「第二期沖縄市総合交通戦略」の計画期間は「沖縄市交通基本計画」の期間である令和 17 年度までとする。
- 令和 7 年度、令和 12 年度に必要な応じて適宜見直しを行う。

第2章 国・県の動向

1. 法律の改正

- 平成 28 年 3 月に前戦略が策定された後、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、令和 2 年 11 月に道路法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が施行された。
- 自転車活用推進法では、自転車の活用を総合的・計画的に推進するという基本理念のもと、国等の責務、重点的に検討・実施する施策等が示され、市区町村は区域の実情に応じ自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされている。
- 道路法の改正では、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設の道路附属物への追加、賑わいのある道路空間構築を目的とした歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定制度の創設等が行われた。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正では、地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、その策定を地方公共団体の努力義務として規定している。また、改正のポイントとして、地域自らデザインする地域の交通、輸送資源の総動員による移動手段の確保、効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現があげられている。

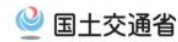
自転車活用推進法の概要	
目的・基本理念 (1・2条) <目的> - 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <基本理念> - 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること - 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと - 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること - 交通の安全の確保が図られること	基本方針 (8条) ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する
国等の責務 (3・4条) - 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する - 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する - 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める	自転車活用推進計画 (9～11条) - 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する - 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
公共交通関係事業者の責務等 (5～7条) - 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める	自転車活用推進本部 (12・13条) 国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる（併せて国土交通省設置法の一部改正（附則5条））
	その他 (14条) 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする（14条） - 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討（附則2・3条） - 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正（附則4条）

施行期日：公布の日（平成28年12月16日）から6月以内で政令で定める日（附則1条）

図 「自転車活用推進法」の概要

出典：国土交通省「自転車活用推進法の概要」（平成 29 年度）

道路法等の一部を改正する法律



令和2年5月20日成立
令和2年5月27日公布

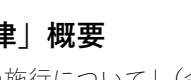
国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】	令和2年5月27日から施行
○ 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充	
民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】	令和2年11月25日から施行
○ 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の 事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け (特定車両停留施設) ◆ 施設の運営については コンセッション (公共施設等運営権)制度の活用を可能とする ・ 運営権者(民間事業者)は、 利用料金を収受することが可能 ・ 協議の成立をもって 占用許可とみなす	
地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】	令和2年11月25日から施行
○ 賑わいのある道路空間を構築するための 道路の指定制度を創設 (歩行者利便増進道路) ◆ 指定道路では、 歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備 (新たな道路構造基準を適用) ◆ 指定道路の特別な区域内では、 ・購買施設や広告塔等の占用の基準を緩和 ・ 公募占用制度により最長20年の占用が可能 ◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け	 歩行者利便増進道路(イメージ)
自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】	令和2年11月25日から施行
○ 自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカ等) を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は占用物件とする) ◆ 磁気マーカ等の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付け	 自動運転補助施設(イメージ)
物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特措法】	令和2年11月27日から施行
○ デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる制度を創設 ※車両の重量等が一定限度を超過する車両 ◆ 事業者は、あらかじめ、 特殊車両を国土交通大臣に登録 ◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力して ウェブ上で通行可能経路を確認 ◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて 実際に通行した経路等を把握 ◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる	 ウェブ上に表示される経路の通行可能経路(イメージ)

図 令和2年施行「道路法等の一部を改正する法律」概要

出典：国土交通省「令和2年改正道路法の施行について」(令和2年度)

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)



地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○ 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
 ⇒ 国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 ⇒ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な交通需要(自家用有償旅客運送、福祉施設、スクールバス等)も対象に位置付け**
 ⇒ バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 ⇒ 定量的な目標(利用客数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒ データに基づく改善の強化

○ 地域における協議の促進
 ・ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 ・ 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等を想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で協議し、国に意見を提出**

地域公共交通活性化再生法(令和2年改正)
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 まもつくりと連携した地域公共交通サービスの提供の促進

地域公共交通計画(令和2年改正)
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 まもつくりと連携した地域公共交通サービスの提供の促進

メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域公共交通サービス

地域公共交通形成計画の策定状況
 現行の目標(2020年度末500件)は達成

年度	件数
2015.3	30
2016.3	159
2017.3	273
2018.3	410
2019.3	500

図 令和2年施行「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の概要

出典：国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について」(令和2年度)

2. 道路整備に関する動向

2.1 沖縄県道路整備プログラムの策定

- 沖縄県では、これまで慢性的な交通渋滞の解消及び体系的な道路ネットワークの構築のために道路整備を進めている。
- 計画的かつ効果的に道路整備等の事業を実施し、沖縄 21 世紀ビジョン及び沖縄県総合交通体系基本計画の実現に向けて、道路整備に関わる計画・施策をとりまとめた総合的な計画を策定している。

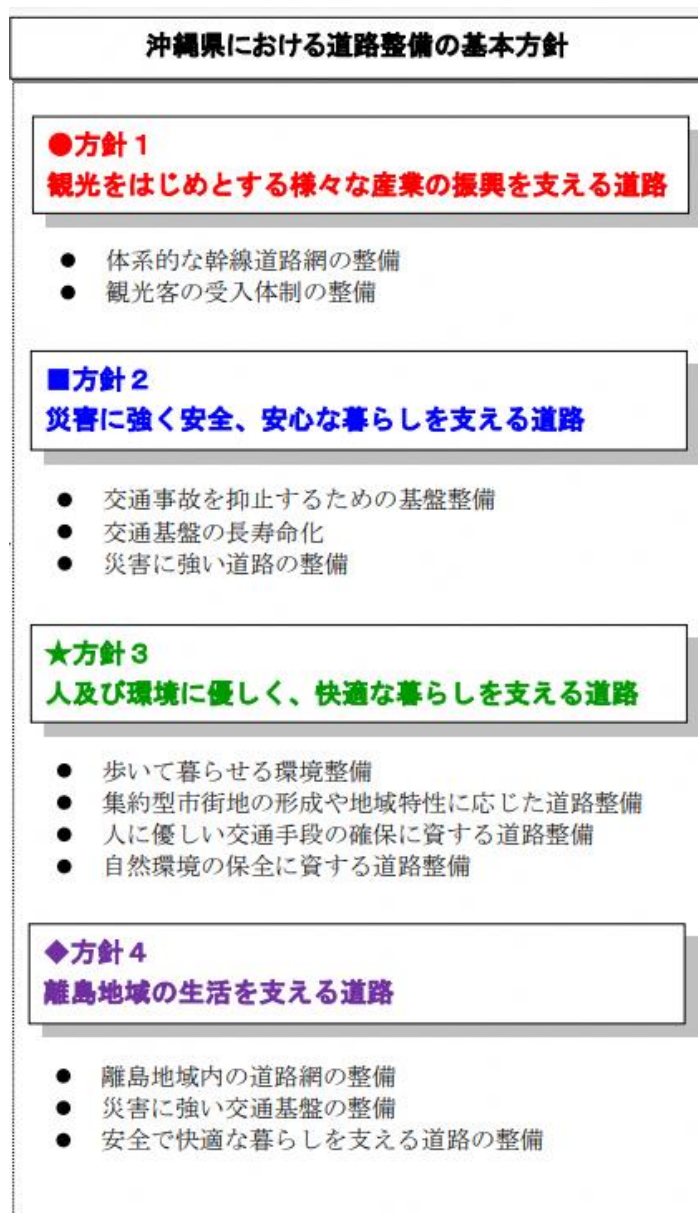


図 沖縄県における道路整備の基本方針

出典：沖縄県「沖縄県道路整備プログラム」（後期：2023（令和5）年度～2027（令和9）年度）

2.2 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョンの策定

- 沖縄ブロック幹線道路協議会では、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン」を策定しており、地域の社会・経済の現状や開発計画等を踏まえた広域的な交通の課題や取り組みについて平常時・災害時及び物流・人流の観点から、目指すべき将来の姿を総合的に整理し、とりまとめている。
- この中で、広域的な道路交通の基本方針には、広域的な交通ネットワークの強化として高速道路を使いやすくするための池武当インターチェンジ（略称：池武当 IC）の整備検討や公共交通の利用促進として路線バス網再編、交通拠点の整備としての胡屋～コザ間整備、観光交通・渋滞対策への ICT・IoT・ビックデータの活用が示されている。

■ 南北を走る強固な【3本の柱】

【西側の柱】国道58号、【中央の柱】沖縄自動車道、
【東側の柱】国道329号

■ 3本の柱を支える【東西連絡道路】

沖縄嘉手納線、宜野湾北中城線、浦添西原線など

■ 高速道路を使いやすくする【インターチェンジ】

喜舎場スマートIC、幸地IC、
池武当ICなど

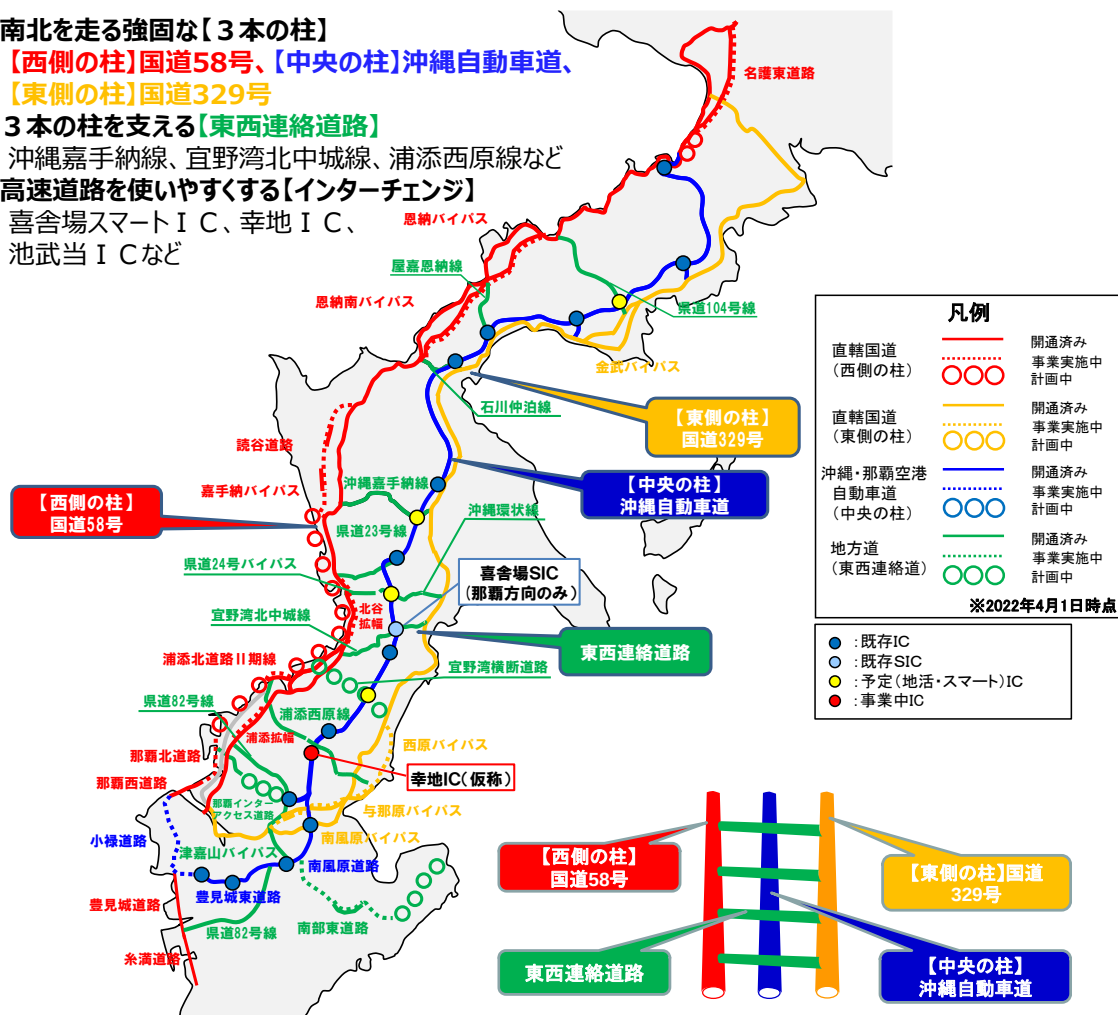


図 幹線道路網（ハシゴ道路ネットワーク）の構築

出典：沖縄ブロック幹線道路協議会「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン」（令和2年度）

3.2 バスタプロジェクト

- 高速バスは広域公共交通として中距離輸送の基幹となるものであり、あり方や仕組みの検討も含めて積極的な取組が必要とされていること等を踏まえ、国は、集約型公共交通ターミナルの整備等により交通拠点の機能強化を図る「バスタプロジェクト」を推進している。
- バスタプロジェクトの全国展開に向けて、交通拠点の機能強化に関する取組を進める際に参照できるよう「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」をとりまとめている。今後、このガイドラインを活用し、バスタプロジェクトを一層推進し、道路ネットワークにおける交通拠点の機能強化を進めていくこととしている。



図 バスタプロジェクトのコンセプト

出典：国土交通省道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）

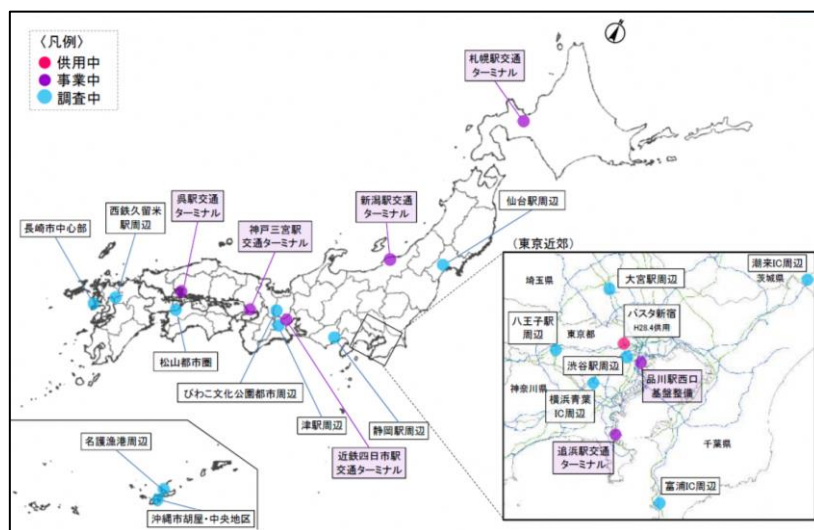


図 バスタプロジェクトマップ（2023.4.1 時点）

出典：国土交通省「バスタプロジェクトマップ」（令和5年度）

3.3 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画の改定

- 令和4年3月に「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」（令和4年3月）本計画の改定が行われ、国道58号を中心とした地域公共交通総合連携計画として、基幹バスシステムの展開方針が示されている。
- 沖縄県の南北約40kmに及ぶ中南部都市圏を網羅するバス交通については、利用者に分かりやすく、定時定速性の確保、効率的な運行、さらにはモノレールとの有機的な連携が欠如しており、都市圏の良質な社会生活を確保するため、バスを中心とした公共交通全体の活性化、再生を図ることが喫緊の課題である。
- これに対して、平成28年度に急行バス実証実験を開始し、平成29～30年度にかけバス網再編や基幹バス導入検討などを経て、令和元年度より基幹急行バスの運行が開始している。令和2～3年度にかけ、本計画の改定がなされており、伊佐以北へのバスレーン延長の検討が行われている。

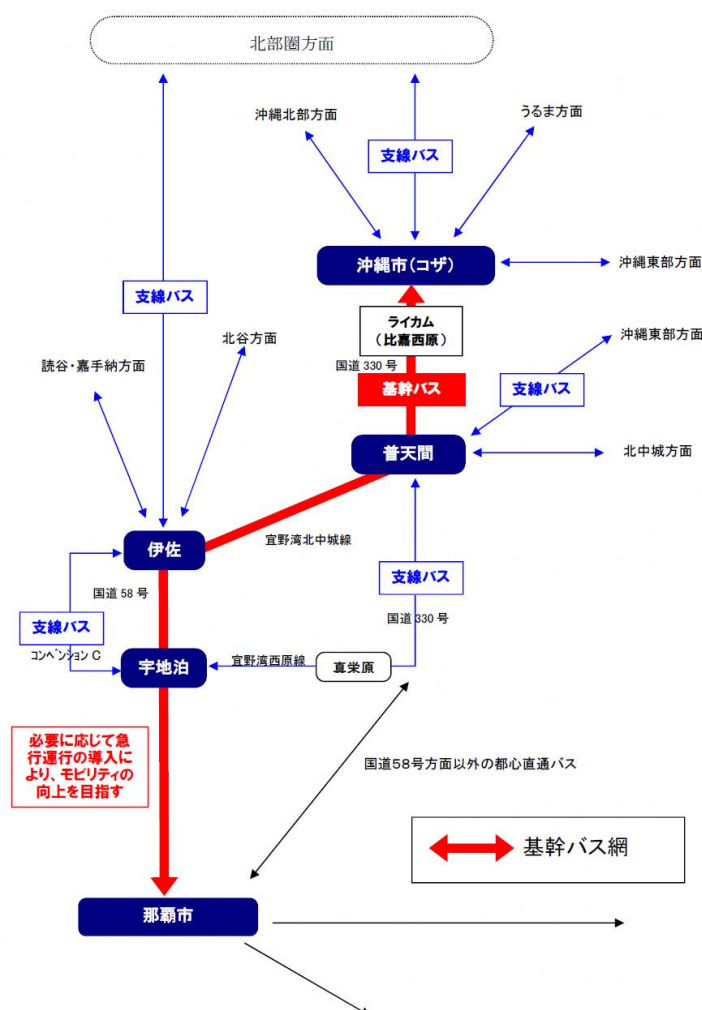


図 国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

出典：沖縄県「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画」（令和3年度）

- 本市では、交通結節点について、リニアバスターミナルを見直し、胡屋・中央地区を広域的な連携を目指す都市間交流拠点として、コザ地区は市内の連携を目指す地区間交流拠点として位置づけ、交通結節点の検討を進めている。
- 「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画」では、県内路線バスのバス網再構築を推進するため、基幹バスシステムを導入し、沖縄市側の交通結節点整備に取り組む必要があるとしており、同計画の改定に合わせ、新たな交通結節点の位置づけについても反映しつつ、連携を図りながら取り組んでいる。
- これを受け同計画の改定では、支線バス、結節点のイメージとして以下が示されている。
 - ・都市圏の市街地や郊外部では、基幹バスと結節する支線バスを導入
 - ・基幹バスの交通結節点

ここで、沖縄市においては、国道 330 号胡屋・中央地区沿道まちづくりと連携した交通結節点を検討することとされている。

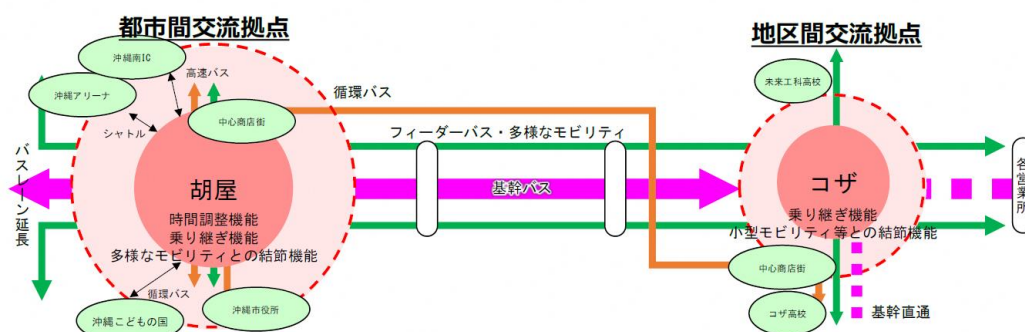


図 沖縄市国道 330 号沿道まちづくりと連携した胡屋～コザ間の新たな位置づけ

出典：沖縄県「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画」（令和 3 年度）



図 沖縄市における沿道まちづくりと連携した交通結節点イメージ

出典：沖縄県「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画」（令和 3 年度）

3.4 高齢者等の移動手段確保方策に関する取組

- 国土交通省は、高齢者等が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討する「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催し、平成 29 年に中間とりまとめを行っている。中間とりまとめでは、具体的な方策として、公共交通機関の活用、貨客混載等の促進、自家用有償運送の活用、許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化、福祉行政との連携、地域における取組に対する支援について挙げられている。
- 国土交通省は、令和 3 年に策定された「第 2 次交通政策基本計画」では、高齢者の加齢による心身の活力低下（フレイル）を防ぐ必要があり、そのためには自由に移動できる環境を整え、外出を促進する必要があることが示されている。

4. 交通安全に関する動向

- 国土交通省道路局と警察庁交通局が連携しながら、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図る「ゾーン 30 プラス」が令和 3 年 8 月に発表された。
- 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、警察と道路管理者が連携して全国的に整備が進められている。

○ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

○ 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

【「ゾーン30プラス」の入口（岐阜県各務原市の例）】

看板 路面表示

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの区域規制等（ゾーン30）

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策

ライジングボラード
 ハンプ
 スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策

狭さく
 クランク
 スラローム

図 「ゾーン 30 プラス」の概要

出典： 国土交通省「報道発表資料」（令和 5 年度）

5. 新技術や多様なモビリティの動向

- 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービスとして、MaaS (Mobility as a Service) の取組が各地で実施されている。
- 県内の MaaS に関する事例として、モノレール・バス・フェリー等の交通機関や観光・商業施設等、様々な事業者と提携することで電子チケット購入やルート検索をスムーズに行えるサービスである沖縄 MaaS の取組が実施されている。
- また、キックボードや自動運転技術を活用した移動サービス等、新たなモビリティが開発・実装されており、県内の事例として、恩納村の電動キックボードレンタル、北谷町でのシャトルカーの自動運転があり、これらは観光での移動手段として活用されている。
(電動キックボードについては、沖縄こどもの国において令和3年11月に体験イベントを実施している。)



図 MaaS の概念図

出典：国土交通省 MaaS 入門ガイドブック（令和4年度）



写真 沖縄市 電動キックボード実証実験



写真 沖縄県内の自動運転の事例

出典：経済産業省 プレスリリース「沖縄県北谷町の海浜リゾートにて観光地モデルによる無人自動運転移動サービスを開始します」（令和2年度）

6. 環境に関する取組の動向

- 沖縄県では、自動車を含めた多様な交通機関を適切にかしこく利用してもらうための取組や、複数の交通機関の乗継をしやすいことで全体の移動を円滑かつ利便性の高いものとするなどの取組を進めるため「TDM施策推進アクションプログラム」を策定している。
- 平成 29 年に策定された「TDM 施策推進アクションプログラム」では、新たな振興計画、「沖縄県総合交通体系基本計画」の見直し、IT 等により激変する交通環境等の変化を捉えて、令和 4 年度に改定された。施策相互の相乗効果を高めつつ、交通渋滞等の人間の社会生活から生じる諸問題の総合的な解決を図るため、「シームレスな交通体系の整備」と「TDM 重点エリア分析」を二つの柱に TDM 施策を推進するとされている。



図 TDM 重点施策の 2 つの柱

出典：沖縄県「TDM施策推進アクションプログラム」（令和 4 年度）

第3章 沖縄市の動向

1. 上位計画・関連計画

1.1 上位計画における交通・移動・まちづくりに関する記載

- 上位計画においては、「総合的な公共交通体系構築」と「道路整備」の推進があげられている。これは、公共交通体系構築による利便性の向上から、暮らしや地域経済の活性化を図ることを目的にしている。また、道路整備については、道路ネットワークの構築から、まちづくりの観点として都市軸の構築を図ることを目的にしている。

表 上位計画における交通・移動・街づくりなどに関する記載

計画名称	交通・移動・街づくり関連の記載（一部抜粋）
第5次沖縄市 総合計画 令和3年3月策定	● 都市像5 環境と調和し安心して住み続けられるまち <基本方向3> 快適で良好な都市を創出する ・施策01 地域の特性を活かした快適な都市を形成する ➢ 施策の方向 <u>⑤快適な公共施設等の整備・促進</u> <基本方向4> 暮らしや地域経済をさせる交通空間を形成する ・施策01 安全で快適な交通環境を整備する ➢ 施策の方向 <u>①総合的な交通体系構築の促進と道路整備</u> <u>②公共交通ネットワークの利便性向上</u> <u>③道路の計画的な維持管理・有効活用</u>
第5次沖縄市 国土利用計画 令和2年3月策定	● 必要な措置 4 持続可能な市土の管理 (1)都市機能の充実：公共・交通機関の再生・活性化等による<u>ネットワークの整備</u>を行う。 6 土地の有効利用の促進 (5)道路：一般道路については、市民の日常生活の利便性や経済活動等の向上を図るため、<u>幹線・補助幹線及び生活道路等の計画的な整備</u>を行う。
沖縄市都市計画 マスタープラン 令和2年3月策定	● 基本目標1：様々なライフスタイルにこえるやさしいまち ③生活を支える交通ネットワークを有する都市 - 市内外を結びヒトやモノの円滑な移動を支援する<u>交通ネットワークが整備</u>された都市をめざす。 ● 将来の都市構造 (2)都市軸 - 広域幹線道路である国道329号沖縄バイパスの事業化促進や、県道24号線バイパス、更に基幹バスシステムの導入、新たな公共交通などの整備促進により、南北軸や東西軸の強化を図る。 ● 道路・交通体系の方針（基本的な考え方） - 移動の大部分を自動車に依存している本市において求められる<u>道路ネットワークの整備</u>を推進する。 - また、超高齢社会の到来を見据えた公共交通網の再編や歩行者・自転車ネットワークの整備等を推進するとともに、バリアフリー化に配慮する。 - さらに交通渋滞の改善や移動しやすい環境の整備を図るため<u>交通需要マネジメント（TDM）について検討</u>をすすめる。 - 長期未整備都市計画道路のうち、廃止予定路線については、必要に応じて代替路線の検討をおこない、現道を有する路線については、規制解除による地域への影響は小さいため廃止を優先する。

1.2 関連計画における交通・移動・まちづくりに関する記載

- 安心して住み続けられるまちづくりが掲げられており、良好な生活空間を創出する一環として、市民、特に高齢者、障がい者に配慮した施設へのアクセス性を高めることを方針としてあげ、公共交通整備を図ることとしている。

表 関連計画における交通・移動・街づくりなどに関する記載（１）

計画名称	交通・移動・街づくり関連の記載（一部抜粋）
沖縄市道路整備プログラム （沖縄市道路網） 平成 29 年 2 月策定	● 基本方針 <ネットワーク・交通機能からの必要性> 【基本方針 1】様々な拠点をつなぐ体系的な道路網の構築 ・ 沖縄市と近隣都市をつなぐネットワークを形成する道路 ・ 主要交通拠点、主要拠点を結ぶ道路 ・ 幹線道路の渋滞緩和・解消を目的とした道路 ・ 商業地域を中心として、公共交通の利便性を向上させる道路 【基本方針 2】安全に利用できる交通体系の整備 ・ 交通弱者に配慮した、歩行者・自転車の通行空間 <まちづくり支援・防災・医療活動支援からの必要性> 【基本方針 3】地域活性化を促す道路空間の創出 ・ 観光資源への回遊性を高める道路 【基本方針 5】防災・医療活動を支援する道路づくり ・ 災害支援に資する道路 ・ 災害時の避難路となる道路 ・ 救急医療施設と幹線道路を接続する道路
沖縄市地域公共交通網形成計画 平成 30 年 2 月策定	● 基本理念：人・文化・環境を大切に作る交通まちづくり ● 基本方針 - 方針①：市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。 - 方針②：路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関しては、コミュニティバス等の導入を検討します。 - 方針③：公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます。 - 方針④：市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めます。 ● 再編の考え方 ・ 既存の公共交通の活用を基本に、空白地域や空白時間帯の解消を図ります。 ・ 市の中心部に、交通結節点（リニアバスターミナル含む）を整備することを基本とし、長大路線の分割、フィーダー化等により効率性を高めます。 ・ 既存バス路線のコザー那覇バスターミナル間結ぶ「基幹バス」を基軸に交通ネットワークを再編します。（再編時は、交通結節点～那覇バスターミナルを基幹バスで結びます） ・ 交通結節点に基幹バスの他、高速バス、周辺市町村を結ぶ路線バス、コミュニティバス等を発着させ、乗り継ぎ利便性を高めます。 ・ 再編にあたっては、各系統の役割を明確にし、役割に応じたルートやダイヤの見直しを行います。

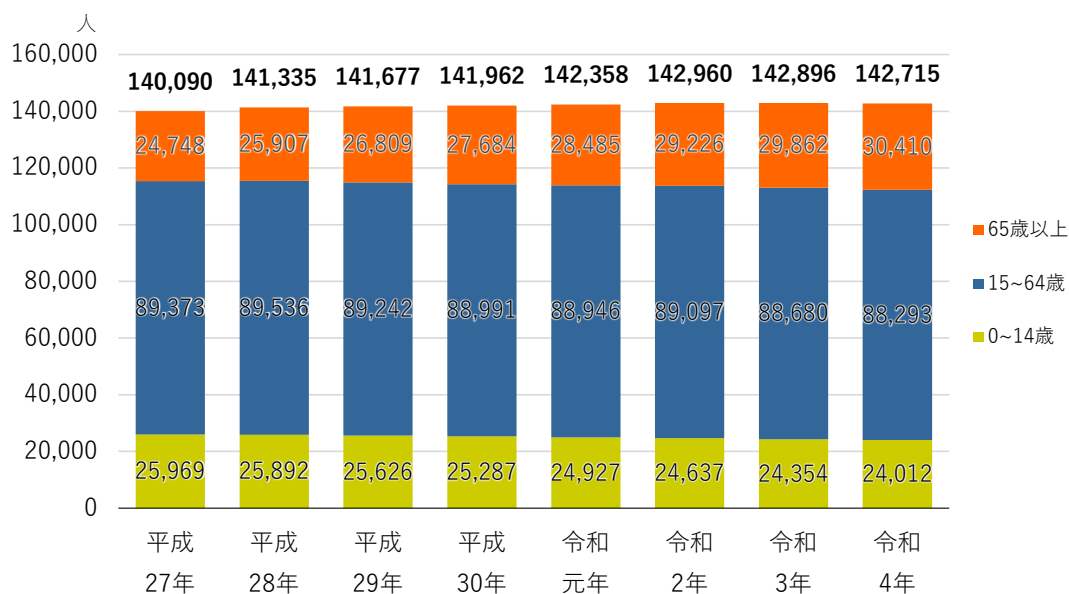
表 関連計画における交通・移動・街づくりなどに関する記載（２）

計画名称	交通・移動・街づくり関連の記載（一部抜粋）
沖縄市地域公共交通 再編実施計画 平成 31 年 2 月策定	● 再編の方針 ・地域公共交通網形成計画策定後、公共交通空白地域での公共交通の導入や、交通結節点、基幹バスの検討は進められているものの、具体化していないことから、本市における再編は、公共交通空白地域の解消に主眼をおいて、実施可能な取組から順次進めていきます。
第 2 次沖縄市 観光振興基本計画 令和 4 年 3 月策定	● 施策展開 - II 社会情勢の変化に対応した観光振興 ②観光DXの推進によるサービス変革 ②-1 ICTを活用した観光基盤の整備 W i - F i 環境の整備やインターネット等を活用した情報発信、各種データの収集・分析など、<u>ICTを活用した効果的な観光振興に取り組む</u>とともに、有識者や観光関連事業者等と連携し、新たなICT利活用について検討をすすめます。 ②-2 地域へのICT活用促進 観光客の趣味嗜好に関する着地型の情報発信に向けた検討をすすめるとともに、インバウンドの誘客を見据えたキャッシュレスの導入促進など、<u>地域におけるICT利活用</u>に向け、官民連携により推進します。 - III 戦略的な地域マネジメントによる観光振興 ④観光環境の基盤整備 ④-2 公共交通・二次交通・交通結節の充実 県内の観光拠点から本市までのアクセス性向上に向け、路線バス等の活用促進や循環バスの運行支援等により、<u>公共交通の活性化に取り組むとともに、交通結節点や高速道路インターチェンジの整備を促進</u>します。 また、国や県と連携し、<u>ICTを活用した駐車場の利便性向上および観光型M a a Sやシェアリングモビリティの導入に向け検討</u>をすすめるなど、二次交通の充実を図ります。
第 6 次沖縄市地域保健 福祉（活動）計画 令和 4 年 3 月策定	● 基本目標 <基本目標 4>安全に暮らせる環境をつくろう 日常の買い物や通院に不自由を感じる<u>交通弱者の移動支援</u>や、<u>持続可能な地域公共交通の在り方、ユニバーサルデザインやバリアフリー等の理念に基づき、すべての人が安心して住み続けられるまちづくり</u>を進める。

2. 沖縄市の現状

2.1 人口・自動車保有状況

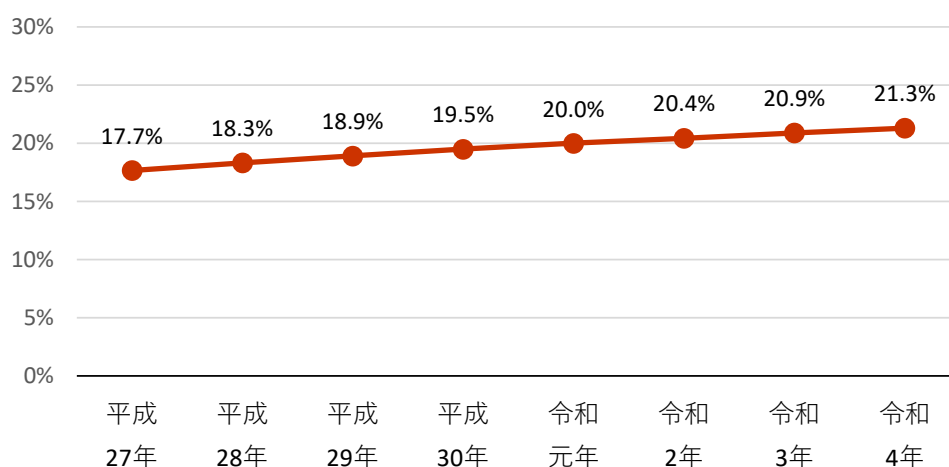
- 前戦略策定後、人口は令和 3 年まで毎年微増していたが、令和 4 年に 142,715 人と減少に転じている。
- 一方、65 歳以上の人口は増加傾向が続いており、高齢化率は前戦略策定時から 3.6% 増加し、令和 4 年で 21.3% となっている。



※各年 9 月時点

図 人口の推移

出典：沖縄市「人口統計」（平成 27 年度～令和 4 年度）



※各年 9 月時点

図 高齢化率の推移

出典：沖縄市「人口統計」（平成 27 年度～令和 4 年度）

2.1.1 免許返納者数

- 沖縄県における免許返納者に交付する運転経歴証明書の交付状況をみると、平成 29 年及び平成 30 年の交付件数は 3,200 件程度であったが、令和元年に約 4,800 件と急増し、令和 2 年以降は減少に転じている。

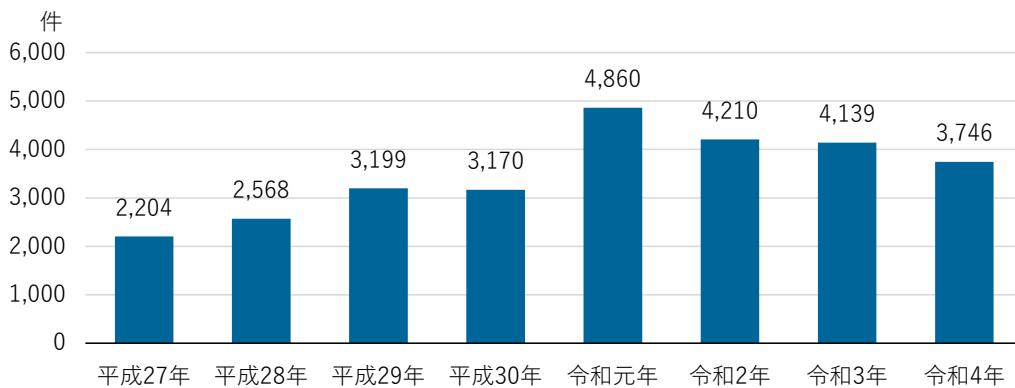


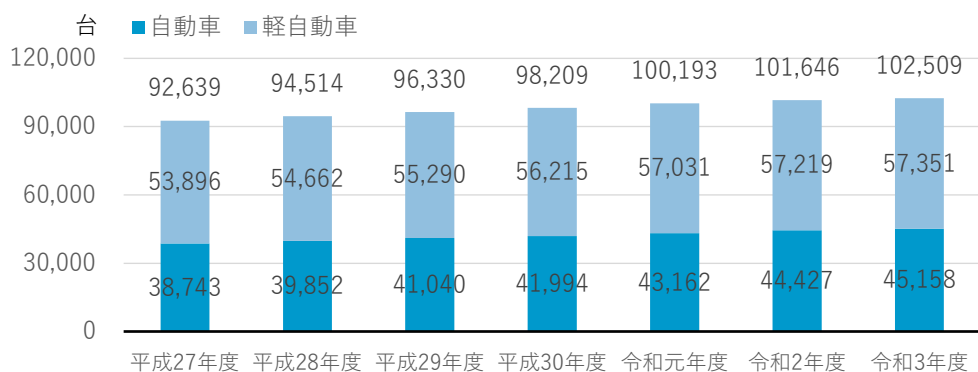
図 沖縄県における 65 歳以上の運転経歴証明書交付件数の推移

※運転経歴証明書とは、運転免許証を自主返納した方や運転免許証の更新を受けずに失効した方に対して警察が交付する証明書をいう。

出典：警察庁「運転免許統計」（平成 27 年～令和 4 年）

2.1.2 自動車保有台数

- 前戦略策定後、沖縄市の自動車保有台数は毎年増加しており、令和 3 年度では 102,509 台となっている。



※各年度 3 月末時点

図 自動車保有台数の推移

出典：沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況」

2.2 移動の状況

- 沖縄市民の通勤先は、令和 2 年では沖縄市内が 47%、市外が 45%と、市内と市外がそれぞれ半数ずつとなっており、平成 22 年と比較すると市外の割合が増加している。市外の通勤先としては、うるま市が最も多く、那覇市、宜野湾市が続いている。また、市外から沖縄市への通勤者については、うるま市、宜野湾市からが多くなっている。
- 通学先についても通勤と同様で、市内、市外がそれぞれ約半数ずつとなっているが、平成 22 年から令和 2 年にかけて市外への通学者が増加傾向にある。市外への通学先は、宜野湾市、うるま市、那覇市となっており、市外から沖縄市への通学者についてみると、うるま市、宜野湾市、読谷村が多くなっている。
- 買い物については、市内で買い物をする人の割合が大きく、平成 30 年度についてみると、飲食料品で 70%、日用品で 65%、実用衣料品で 47%が沖縄市内での買い物となっている。

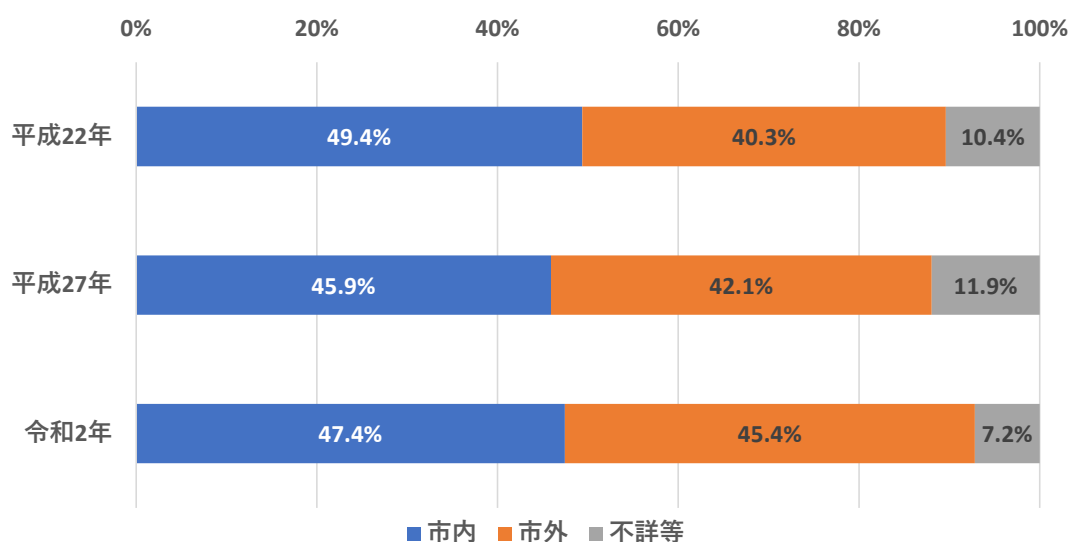


図 沖縄市民の通勤先の変化（市内・市外の構成）

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

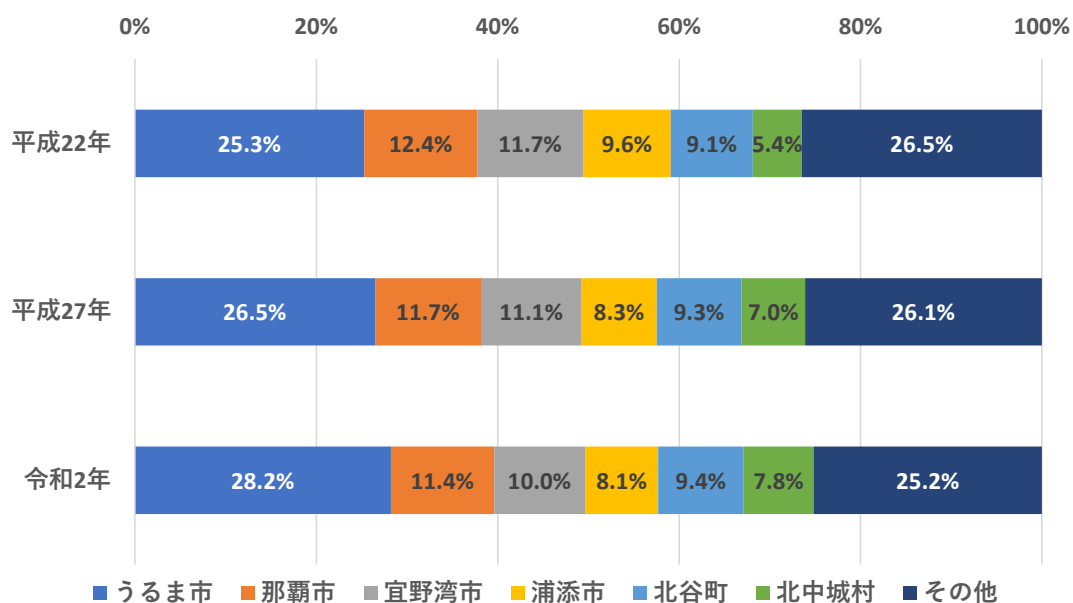


図 沖縄市民の通勤先の変化（沖縄市から市外の通勤先（流出））

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

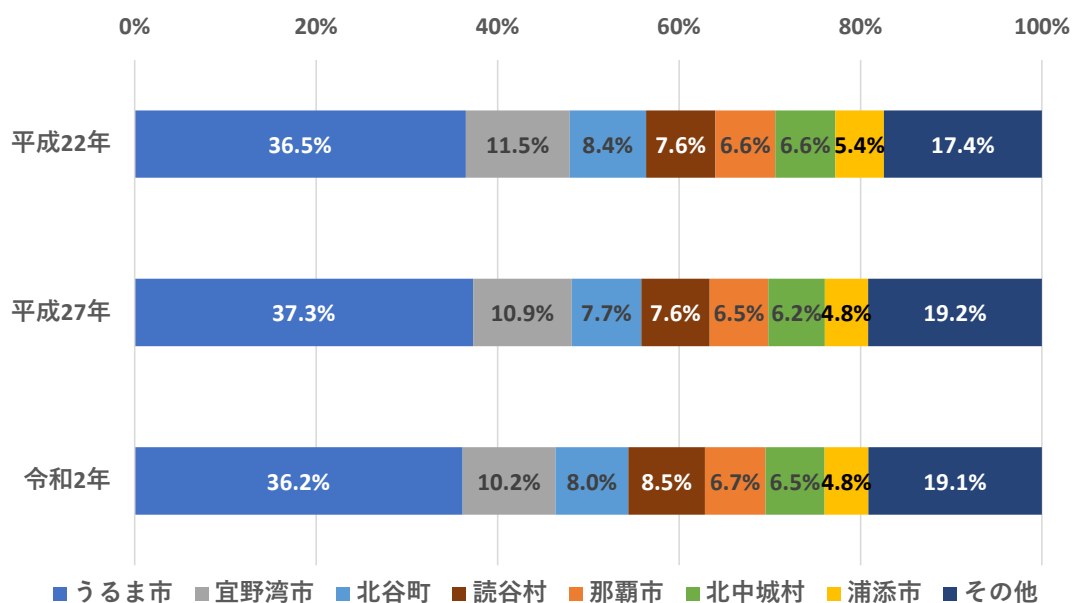


図 沖縄市以外から市内への通勤の変化（流入）

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

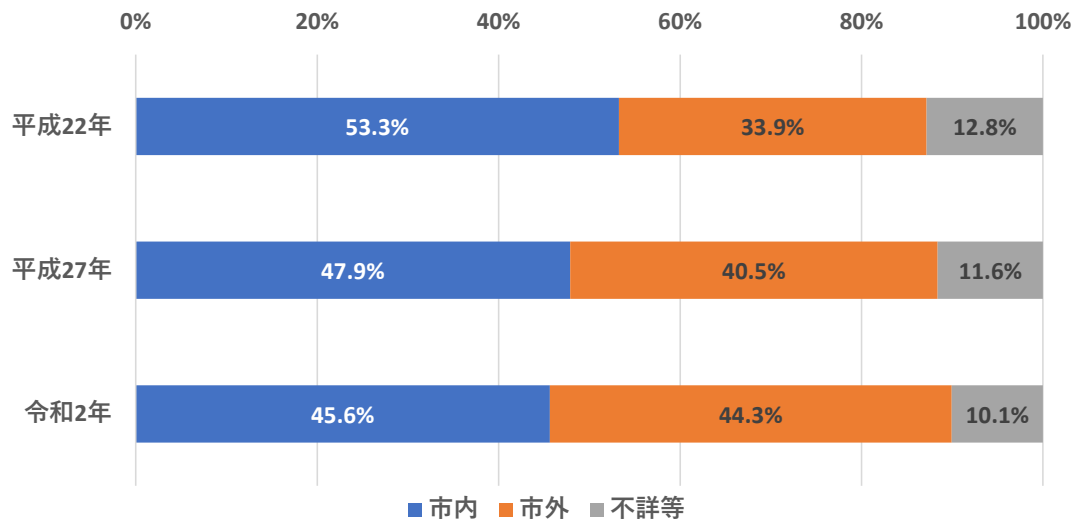


図 沖縄市民の通学先の変化（市内・市外の構成）

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

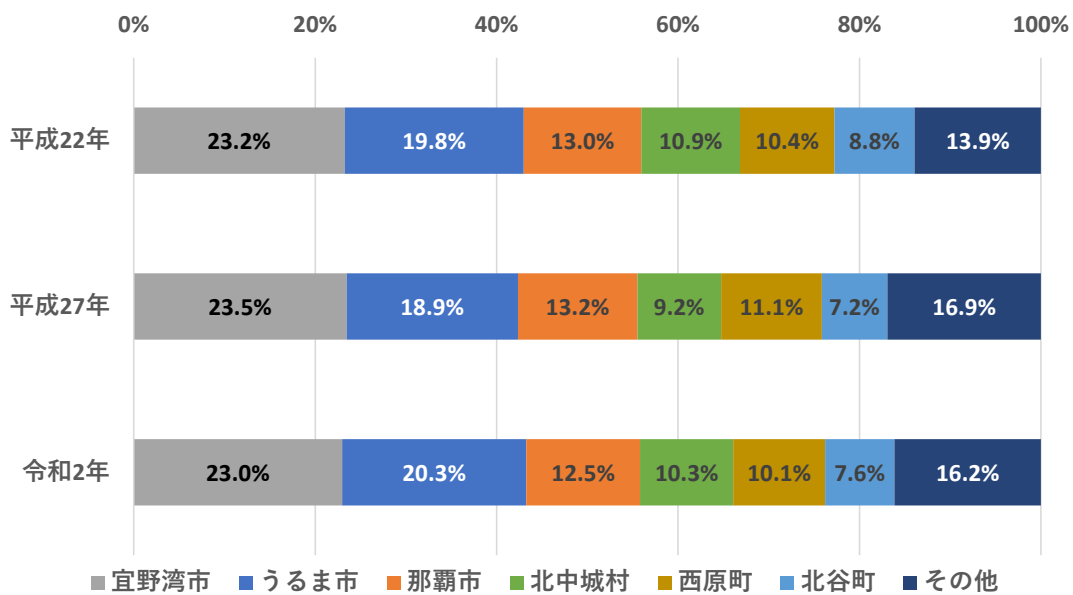


図 沖縄市民の通学先の変化（沖縄市から市外の通学先（流出））

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

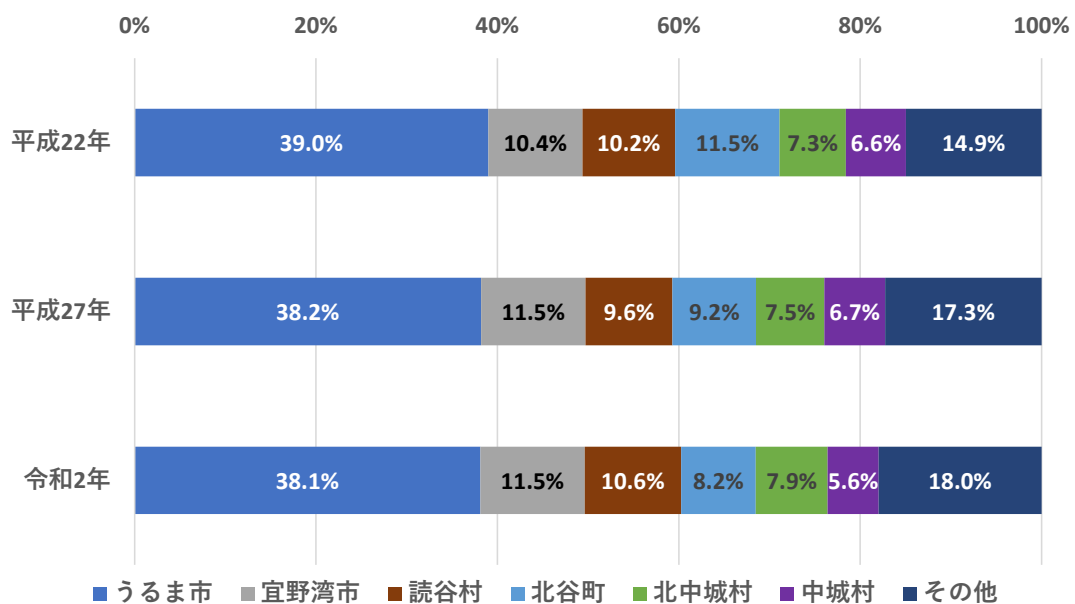


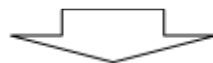
図 沖縄市以外から市内への通学の変化（流入）

出典：国勢調査（平成 22 年・平成 27 年・令和 2 年）

表 沖縄市民の主な購買先（飲食料品・日用品・実用衣料品・身回品）

【平成 26 年度の状況】

■一般食料品		■日用雑貨		■シャツ・下着類		■くつ・カバン	
自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）
沖縄市	65.3	沖縄市	53.4	うるま市	54.0	うるま市	44.0
うるま市	23.4	うるま市	34.6	沖縄市	25.9	沖縄市	27.8
北谷町	3.3	北谷町	3.5	北谷町	5.4	那覇市	10.6
宜野湾市	2.2	宜野湾市	2.8	那覇市	5.1	北谷町	6.1
■生鮮食料品		■化粧品・医薬品		宜野湾市	2.5	宜野湾市	2.7
自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）	■時計・メガネ・貴金属			
沖縄市	66.6	沖縄市	46.0	自治体名		構成比（％）	
うるま市	22.0	うるま市	34.5	沖縄市		42.0	
北谷町	3.1	北谷町	4.1	うるま市		34.6	
宜野湾市	2.2	那覇市	4.0	那覇市		8.1	
				北谷町		5.1	
				宜野湾市		2.6	



【平成 30 年度の状況】

■飲食料品 （一般食料品、生鮮食料品など）		■日用品 （日用雑貨・化粧品・医薬品など）		■実用衣料品 （下着・肌着・靴下など）		■身回品 （くつ・カバン・時計・めがね・服飾品など）	
自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）	自治体名	構成比（％）
沖縄市	70.4	沖縄市	64.6	沖縄市	46.7	沖縄市	39.4
北中城村	21.7	北中城村	20.1	北中城村	12.7	恩納村	17.1
国頭村	5.0	大宜味村	6.7	恩納村	12.7	北中城村	11.8
		宜野座村	6.5	宜野座村	11.7	金武町	10.2
		金城町	5.1	嘉手納町	9.4	読谷村	9.5
				座間味村	9.1	座間味村	9.1
				金武町	7.5	嘉手納町	7.7
				読谷村	6.8	伊江村	7.1
				大宜味村	6.7	うるま市	5.6

出典：沖縄県「沖縄県買物動向調査報告書」（平成 26 年度・平成 30 年度）

2.2.1 主要渋滞箇所の状況

- 主要渋滞箇所について、前戦略を策定した平成 27 年時点で市内の主要渋滞箇所は 11 箇所と 3 区間あったが、このうち 2 箇所（高原 2 丁目・山里）と 2 区間の一部（知花・泡瀬）が解除されている。また、新たに登川・池武当（東）・山内の 3 箇所が主要渋滞箇所に追加されており、令和 5 年現在の主要渋滞箇所は 12 箇所、3 区間となっている。



図 主要渋滞箇所の状況

出典：令和 5 年度第 1 回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料（令和 5 年 7 月 19 日）を基に作成

2.3 交通事故の状況

2.3.1 交通事故件数の推移

- 前戦略策定後、人身事故件数は減少傾向が続いており、平成 27 年の 598 件から令和 4 年には 220 件にまで減少している。
- 交通事故の発生個所をみると、市内全域で交通事故が発生しており、特に交通量の多い国道や県道 75 号線沿線などにおいて交通事故の発生が多い傾向にある。

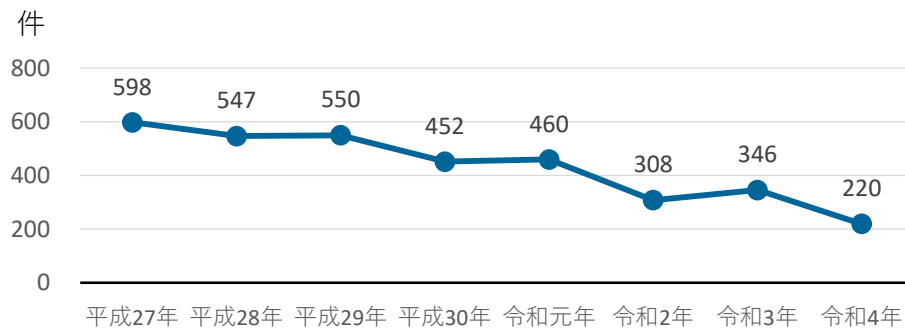


図 市内人身事故発生件数推移（発生個所別 平成 27 年～令和 4 年分）

出典：沖縄県警 交通白書 ダイジェスト

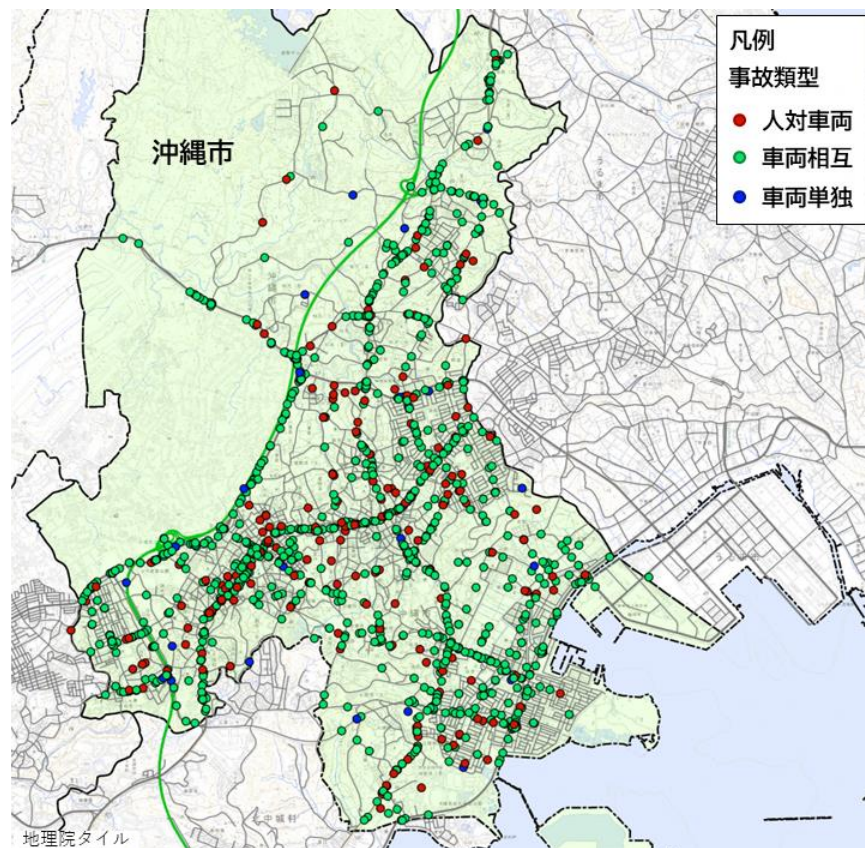


図 市内交通事故発生個所（事故類型別 令和元年～令和 4 年分）

出典：「交通事故統計情報オープンデータ」（令和元年～令和 4 年、警察庁）を基に作成

2.4 公共交通の状況

2.4.1 沖縄市内におけるバス路線

- 市内には、琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス、那覇バス、やんばる急行バスの 5 社の路線バス（高速バスを含む）が運行されている。
- また、沖縄県は基幹急行バス「でいごライナー」を那覇－コザ間で運行開始し、交通渋滞の緩和やバス輸送の速達性や定時性を図り、利用しやすい公共交通の実現を目指している。

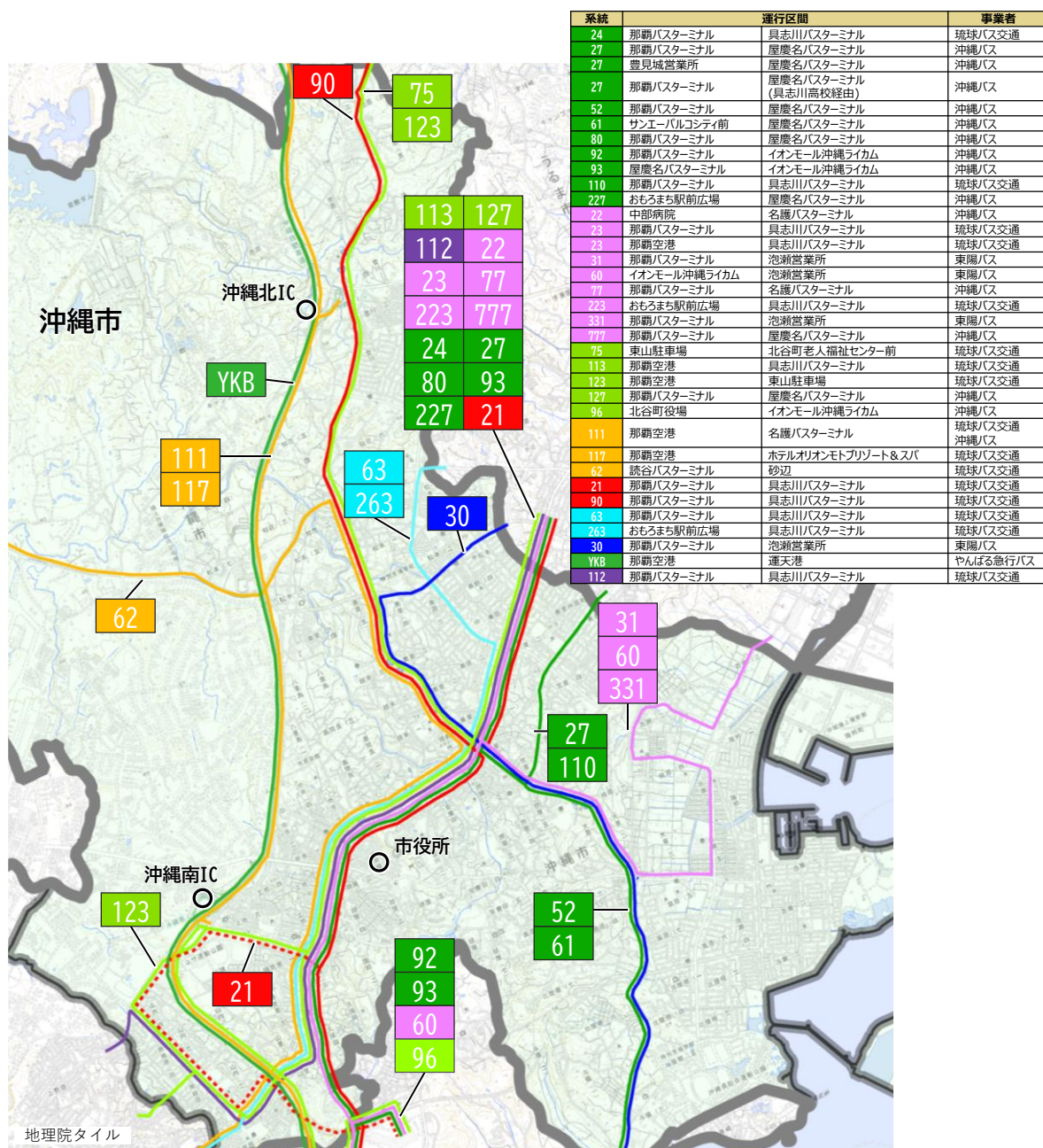


図 沖縄市のバス路線図

出典： 琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス、やんばる急行バスの各社 HP を基に作成

2.4.2 沖縄市循環バスの利用状況

- 沖縄市循環バスの利用者については、令和元年度に約 6.5 万人であり、令和 2 年度から運行ルートを 2 ルートから 4 ルートに増加したことでさらなる利用が見込まれていた。しかしながら、新型コロナウイルスの外出制限などもあり西部・中部ルートの利用者数は約 4 万人に減少し、令和 3 年度は約 4.4 万人とコロナ前の利用者数までは回復していない。
- 利用者の内訳をみると、高齢者の利用が多く、約 48～56%と半数近くを占めている。令和 3 年にかけて高齢者の利用は減少傾向にあるものの、それに合わせて返納者の利用が増えているため、全体としての高齢者の利用状況に大きな変化はないと考えられる。その他の利用者の推移をみると、一般は約 16～18%、学生は約 8～11%、手帳所有者（障がい者）は約 12%となっている。

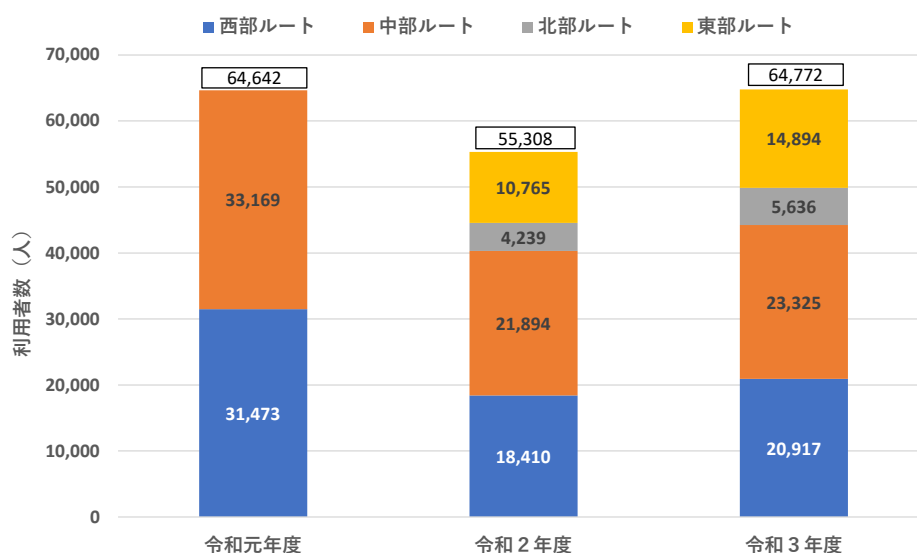


図 沖縄市循環バスの利用者数の推移

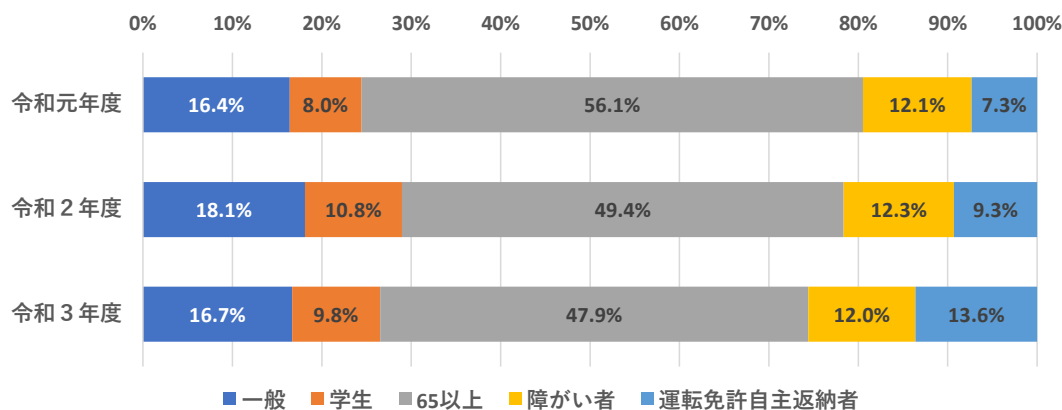


図 沖縄市循環バスの利用者構成の推移

2.4.3 バス空白地域

- 平成 29 年 11 月時点では、路線バスが多く運行されている幹線道路（国道 329 号、国道 330 号、県道 75 号）から離れた地域でバス（路線バス・コミュニティバス）の空白地域が多く、沖縄市全域でみると空白率（バス停 300m 以遠の居住割合）が 41%であった。
- 令和 2 年 4 月以降の沖縄市循環バス 4 路線の運行により、特に北部地域（登川等）や東部地域（泡瀬、比屋根等）においてバスの空白地域が解消され、沖縄市全域でみるとバスの空白率は 14%に減少した。

表 沖縄市におけるバスのカバー率

	人口 (沖縄市全域)	バスのカバー人口		バスのカバー率		バスの空白率	
		300m以内	200m以内	300m以内	200m以内	300m以遠	200m以遠
平成 29 年 11 月時点 沖縄市循環バス：2 路線 (胡屋ルート・コザルート)	141, 800	83, 600	51, 300	59 %	36 %	41 %	64 %
令和 4 年 4 月時点 沖縄市循環バス：4 路線 (西部ルート・中部ルート 北部ルート・東部ルート)	141, 400※1	122, 000※2	81, 100※2	86 %	57 %	14 %	43 %

※1：令和 2 年国勢調査の 250m メッシュ人口を沖縄市の行政区で切り抜き集計（行政区が交差するメッシュは面積比で人口を按分）

※2：令和 2 年国勢調査の 250m メッシュ人口をバス停圏（200m・300m）で切り抜き集計（バス停圏が交差するメッシュは面積比で人口を按分）

※ 人口は 100 の位で四捨五入して表示

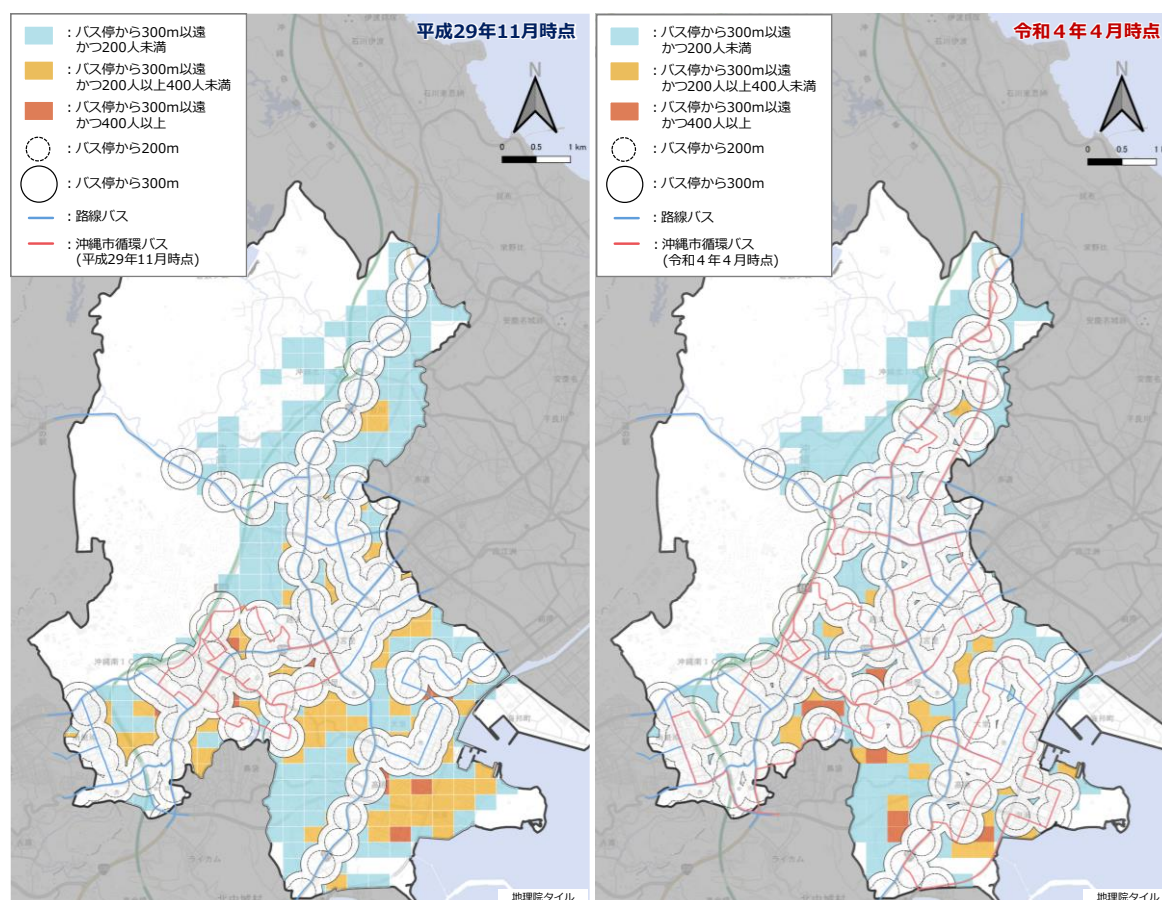


図 沖縄市におけるバスの空白地域

出典：国勢調査（平成 27 年）、国勢調査（令和 2 年）、国土数値情報を基に作成を基に作成

2.5 観光の状況

- 市内の主要観光施設の入場者数、宿泊者数は平成 30 年度まで増加傾向にあったものの、令和元年度、2 年度に新型コロナウイルスの影響で約 5 割以上の減少となっている。
- 観光でのアクセス手段は自家用車、レンタカーといった自動車利用が多く、路線バスの利用は僅かな利用となっている。

※主要観光施設とは、「コザ運動公園」、「沖縄総合運動公園」、「ちゃんぶる〜市場」、「沖縄こどもの国」、「倉敷ダム」、「パヤオ直売店」、「沖縄市民会館」、「東南植物楽園」、「コザ・ミュージックタウン」、「沖縄市民劇場あしびなー」、「郷土博物館」、「沖縄市戦後文化資料展示室ヒストリート」、「沖縄市音楽資料館おんがく村」、「コザ工芸館 ふんどう」の 14 施設をいう。

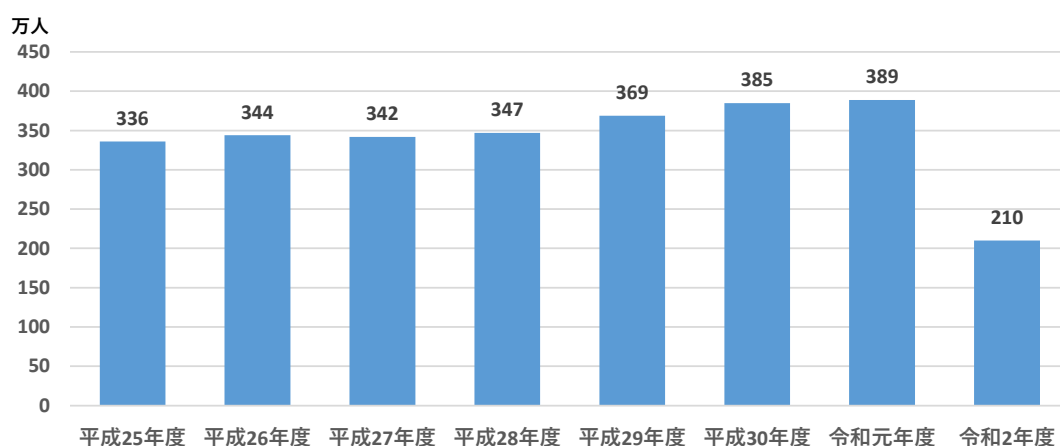


図 主要観光施設入場者数の推移

出典：沖縄市「観光統計調査業務 報告書」（令和 3 年度）

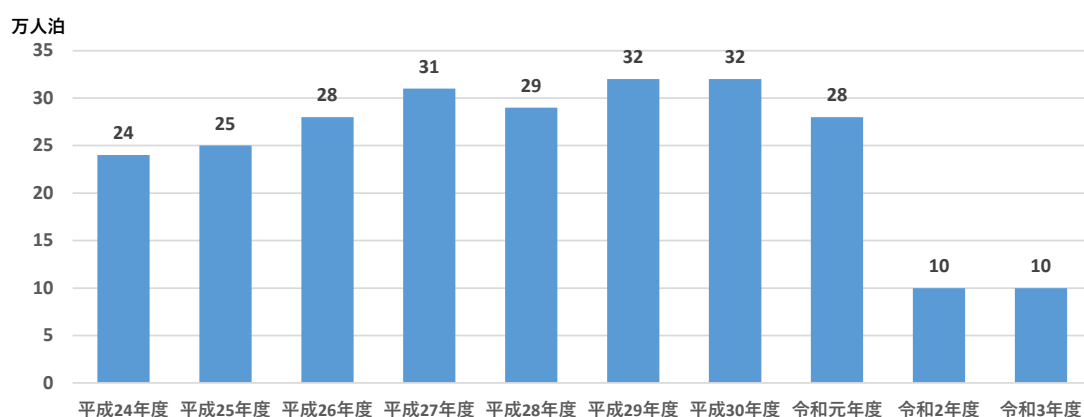


図 沖縄市における延べ宿泊数の推移

出典：沖縄市「観光統計調査業務 報告書」（令和 3 年度）

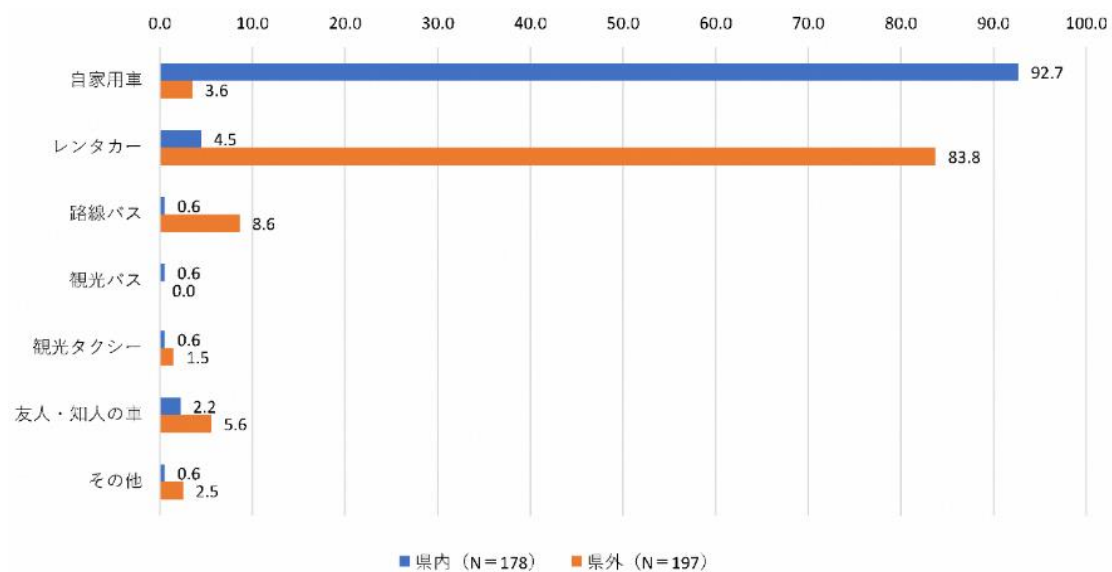


図 沖縄市までの交通手段および市内の交通手段（県内客・県外客）令和３年度

出典：沖縄市「観光統計調査業務 報告書」（令和３年度）

- 市の観光の特色として、沖縄アリーナや、タピック県総ひやごんスタジアムでの試合やイベント開催時等での来訪があげられる。
- 各試合会場までの交通手段は、自家用車が約 7 割と最も多く、一部の来訪者は路線バス、シャトルバスの利用がある。

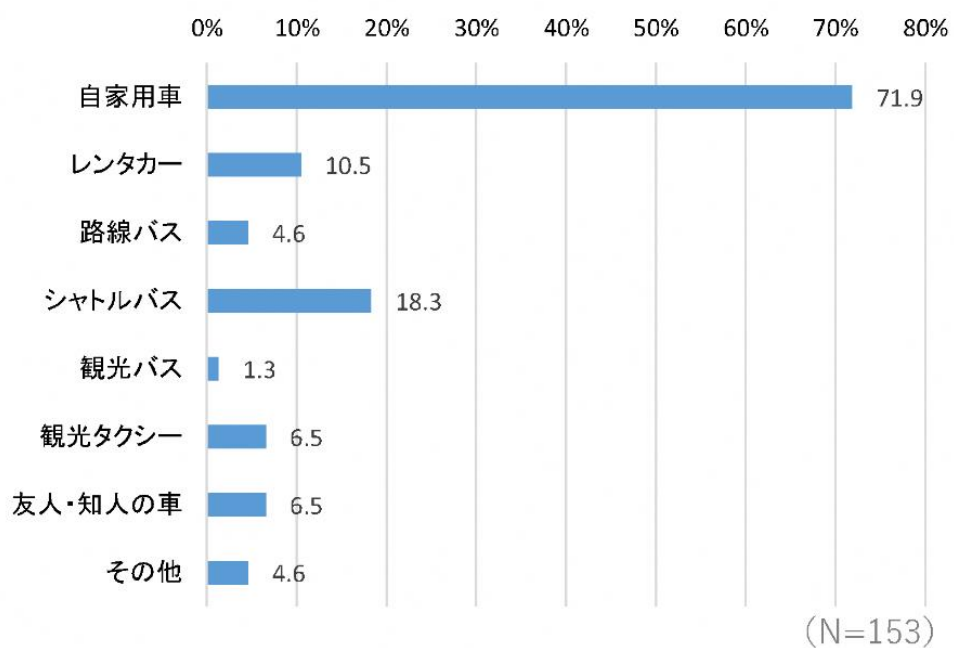
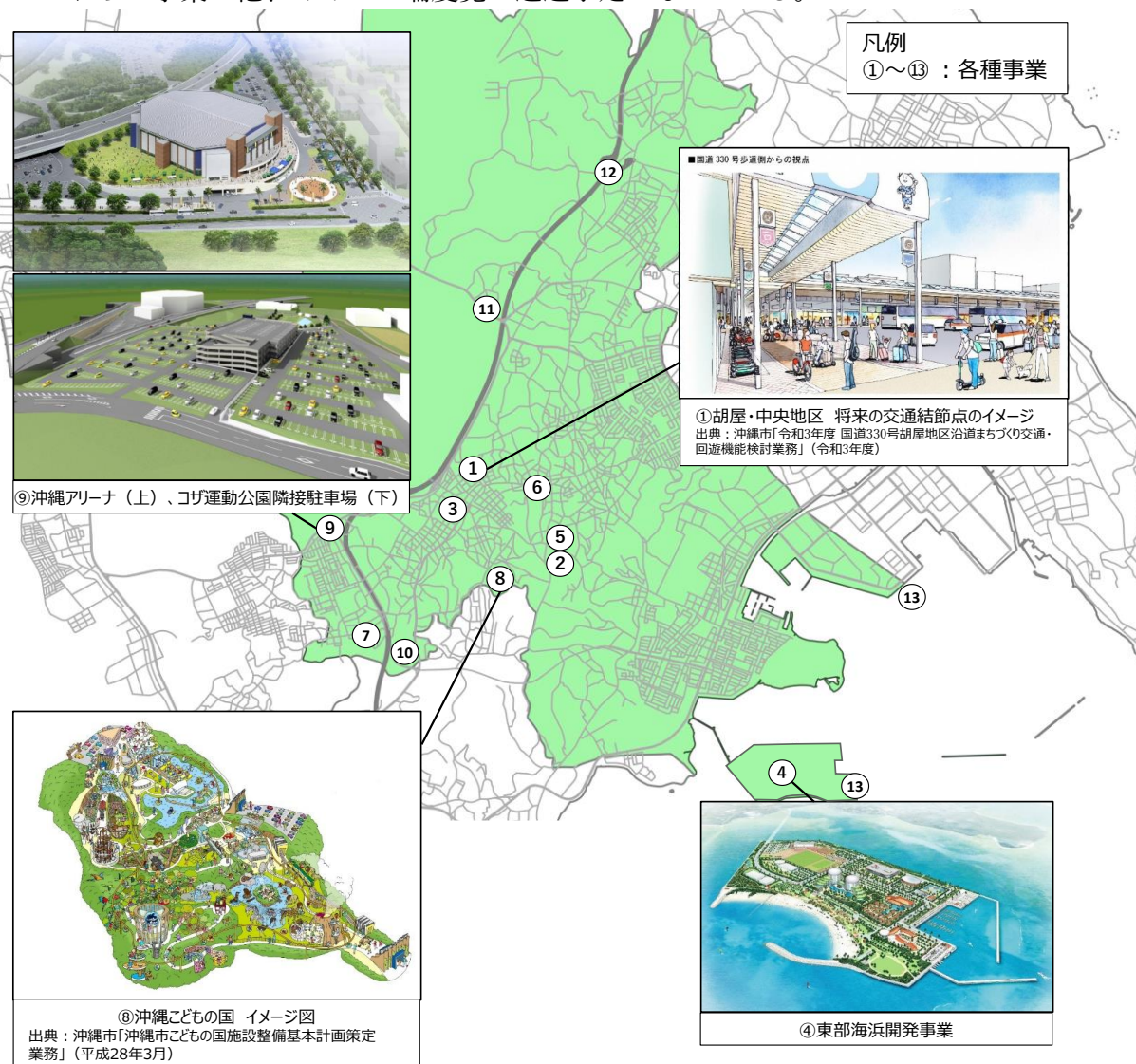


図 試合会場までの交通手段

出典：沖縄市「観光統計調査業務 報告書」（令和３年度）

2.6 開発の状況

- 市内では 13 の開発事業等が展開されている。
- 道路ネットワーク整備に関する事業や交差点改良事業、池武当 IC 及び周辺道路整備等の道路事業の他、中の町地区等の区画整備事業が進められている。
- 東部では、東部海浜開発事業や大型旅客船寄湾計画等が進められており、観光関連では沖縄アリーナが令和 3 年に竣工された他、沖縄こどもの国施設整備が進められている。
- これらの事業の他、キャンプ瑞慶覧が返還予定となっている。



- | | |
|---|----------------------------|
| ① 胡屋北交差点改良事業、胡屋・中央地区交通拠点整備構想(検討中) | ② 胡屋泡瀬線整備事業【県道 20 号線】 |
| ③ 中の町地区土地区画整理事業 | ④ 東部海浜開発事業(令和 6 年部分使用開始予定) |
| ⑤ 安慶田中線整備事業 | ⑥ 安慶田地区土地区画整理事業 |
| ⑦ 県道 24 号線バイパス整備事業 | ⑧ 沖縄こどもの国施設整備 |
| ⑨ 沖縄アリーナ(令和 3 年 2 月竣工)、コザ運動公園隣接駐車場(令和 5 年度供用開始予定) | ⑩ 池武当インターチェンジ及び周辺道路整備計画 |
| ⑩ キャンプ瑞慶覧返還予定地区 | ⑬ 旅客船埠頭計画(中城湾港港湾計画) |
| ⑫ 沖縄北 IC 交差点改良事業 | |

図 市内の開発箇所

2.7 環境への取り組み

- 沖縄市は、令和4年3月に2050年までに二酸化炭素を実質排出ゼロとするゼロカーボンシティ宣言を行い、公用車を電気自動車にすることや、シェアリング・エコノミーの推進などの取り組みを行っている。
- また、沖縄電力株式会社、株式会社りゅうせきとの包括連携協定を締結し、脱炭素社会の実現を見据え、沖縄市の地域課題の解決や持続可能なまちづくりを目指して緊密な連携・協力を図ることとしている。

沖縄市ゼロカーボンシティに関する取り組み

新たな取組

- 1. 脱炭素エリアを目指す「潮乃森（東部海浜開発地区）」**

潮乃森において、2025年度までに、地域特性に応じた効果的・効率的な脱炭素の取組を検討し、2030年度までの実行を目指す。（「地域脱炭素ロードマップ」脱炭素先行地域への取組）

【沖縄電力・りゅうせき】
潮乃森の脱炭素化に向けた調査・研究を共同で行い、実装に向けて取り組む。
- 2. 公用車のゼロカーボン・ドライブの推進**

公用車を、電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド（PHEV）・燃料電池車（FCV）へ段階的に更新するとともに再生可能エネルギー電力を活用し、走行時のCO₂排出量がゼロのドライブを推進する。

【沖縄電力・りゅうせき】
ゼロカーボン・ドライブに向け、再生可能エネルギー電力の導入等を進める。
- 3. 産業部門等へ環境にやさしいエネルギーの導入促進**

中小企業等の事業所や工場等に、環境にやさしいエネルギーや再生可能エネルギーに由来する電気等の導入を促進する。

【沖縄電力・りゅうせき】
工場等において、重油からLNGに燃料の転換を促進するとともに、事業所等への沖縄電力「うちなーCO₂フリーメニュー」等の導入を進める。
- 4. 公共施設への太陽光発電設備の導入**

沖縄市が有する公共施設のうち、設置条件を満たす建物等に、自家消費型の太陽光発電設備を導入する。

【沖縄電力】
設置条件を満たす沖縄市の公共施設に、沖縄電力グループの第三者所有型の太陽光発電設備および蓄電池無償設置サービス（PV-TPO）の導入を進める。
- 5. シェアリング・エコノミーの推進**

シェアリング・エコノミーの社会実装をすすめ、資源を社会全体で有効活用することで、環境負荷の低減につなげる

【シェアリング・エコノミー協会】
実践的ワークショップや実証実験をおこない、社会実装に取り組む。

3. アンケート調査の結果

3.1 市民アンケート

3.1.1 アンケート調査の概要

- 市民の日常的な移動や市内の交通状況に対する意識を把握するため、市民を対象にアンケート調査を実施した。アンケート調査の実施状況は以下の通りである。

表 市民アンケート調査の実施概要

配布対象	● 沖縄市内 2,300 世帯
調査方法	・ 郵送配布 ・ 郵送回収または WEB 回答
実施期間	・ 配布開始：2022 年 11 月 10 日（木） ・ 回収期限：2022 年 11 月 21 日（月）
回収状況	・ 556 票（紙面回答 457 票、WEB 回答 99 票） ・ 回収率：24.2%
調査項目	・ 回答者の属性 ・ 普段の移動手段・目的 ・ 公共交通、自家用車以外の移動手段 ・ 市内の交通状況に対して感じる問題点 ・ 交通の現状に関する満足度 ・ 取り組んでもらいたい施策

3.1.2 アンケート調査の結果

■ 日常よく利用する移動手段

- 市民が日常的によく利用する交通手段は、自動車が 88%とほとんどを占めており、特に東部地域での自動車の分担率が高い。
- また、バスの分担率は全体で 6%であり、地域別にみると東部で 3%と低く、西部で 8%と若干高くなっている。

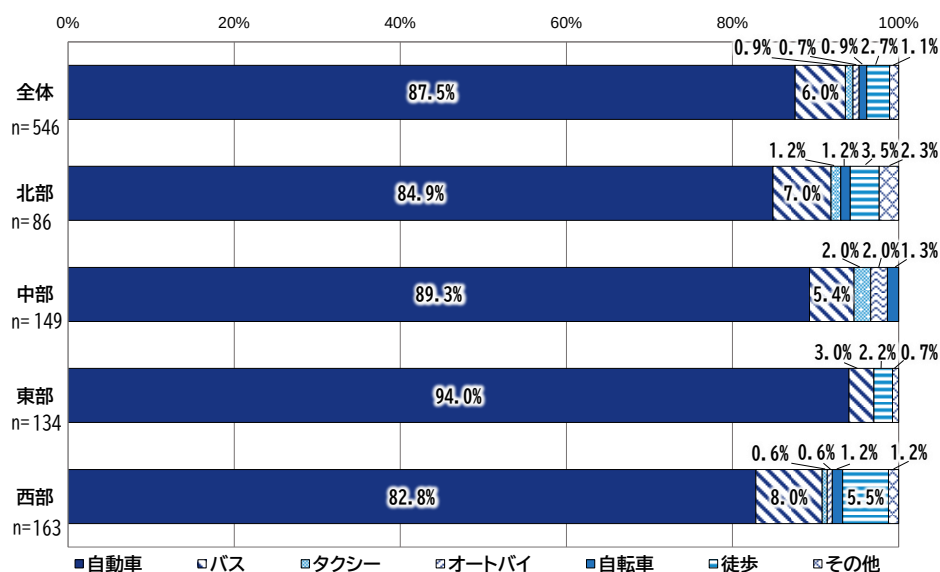


図 市民が日常よく利用する交通手段（地域別）

出典：市民アンケート調査結果（令和 4 年度）

■ 市内の交通状況に対して感じる問題点

自動車・オートバイで移動する上で問題に感じること（複数回答）

- 自動車・オートバイで移動する上で問題とすることは、「交通渋滞」が最も多く、道路の渋滞や混雑状況への対策が大きな課題といえる。また、「道路が狭く危険」や「狭い道路へ侵入してくる車が多く危険」といった、幅員の狭い道路における自動車の走行に関して問題と感じている人も多い。

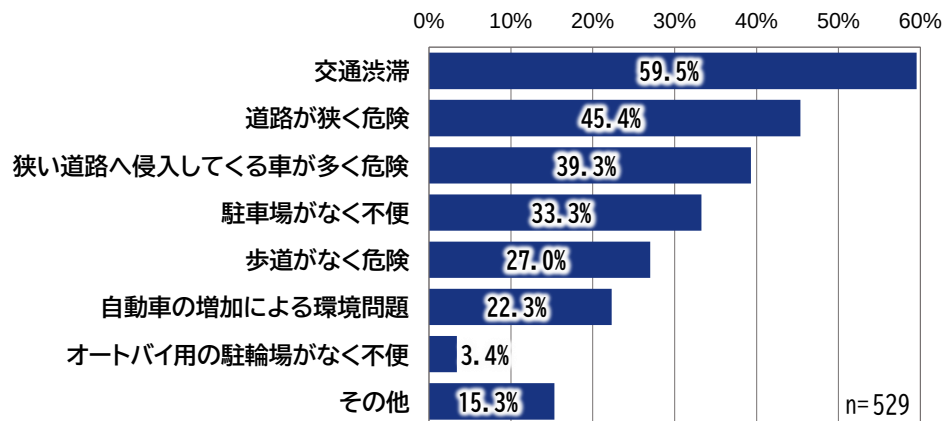


図 自動車・オートバイで移動する上で問題に感じること

出典：市民アンケート調査結果（令和4年度）

バスで移動する上で問題に感じること（複数回答）

- バスで移動する上で問題とすることは、「時間通りに来ない」が最も多く、道路混雑等によるバスの遅延を問題と考えている人が多いことが分かる。また、「バス停に屋根やイスがない」といったバス停の環境や、「バス停までが遠い」ことに問題を感じている人も多い。

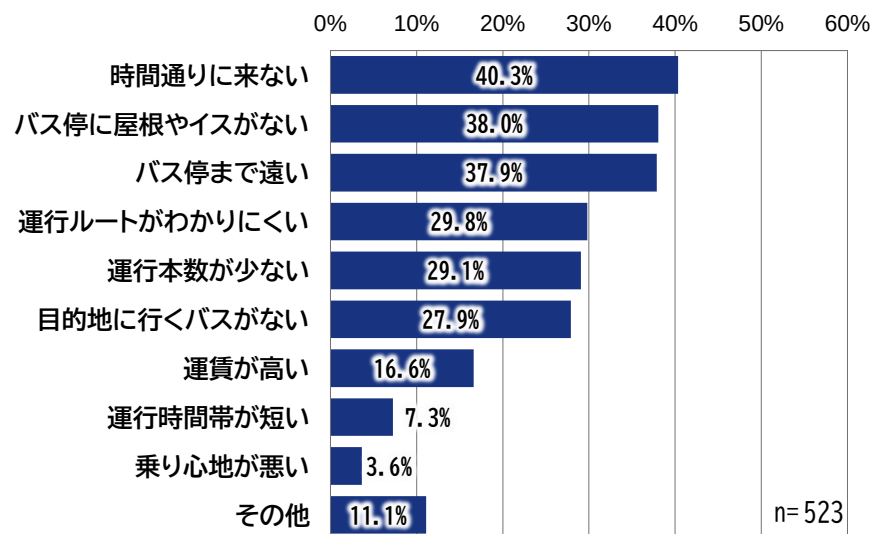


図 バスで移動する上で問題に感じること

出典：市民アンケート調査結果（令和4年度）

徒歩で移動する上で問題に感じること（複数回答）

- 徒歩で移動する上で問題とすることは、「狭い道路へ侵入してくる車が多く危険」が最も多く、市街地内への車の侵入に危険を感じる人が多いことが分かる。また、「歩道が狭く危険」、「歩道がなく危険」と感じる人も多く、安全・安心な歩行環境の確保も課題といえる。

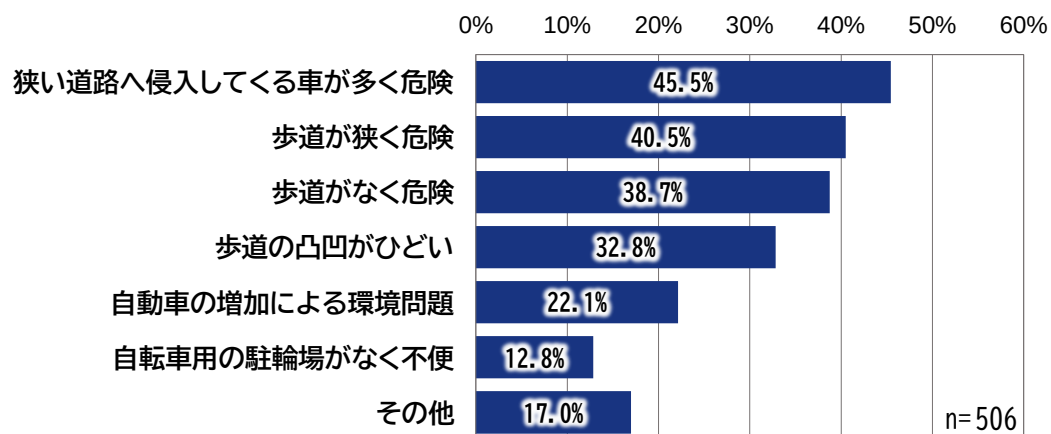


図 徒歩で移動する上で問題に感じること

出典：市民アンケート調査結果（令和4年度）

■ 交通に関する状況の満足度

- 道路の渋滞・混雑状況に関して不満・やや不満と回答した人は約 7 割であり、他の項目と比較して最も多く、多くの市民が道路の渋滞に不満を感じている状況である。
- 歩行者や自転車の安全対策に関して不満・やや不満と回答した人は約 6 割であり、道路の渋滞・混雑状況に次いで、不満とを感じる人が多い項目である。
- 公共交通の使いやすさに関しては、不満・やや不満と回答した人は約 4 割、普通と回答した人は約 4 割であり、満足と感じている人は少ない傾向である。

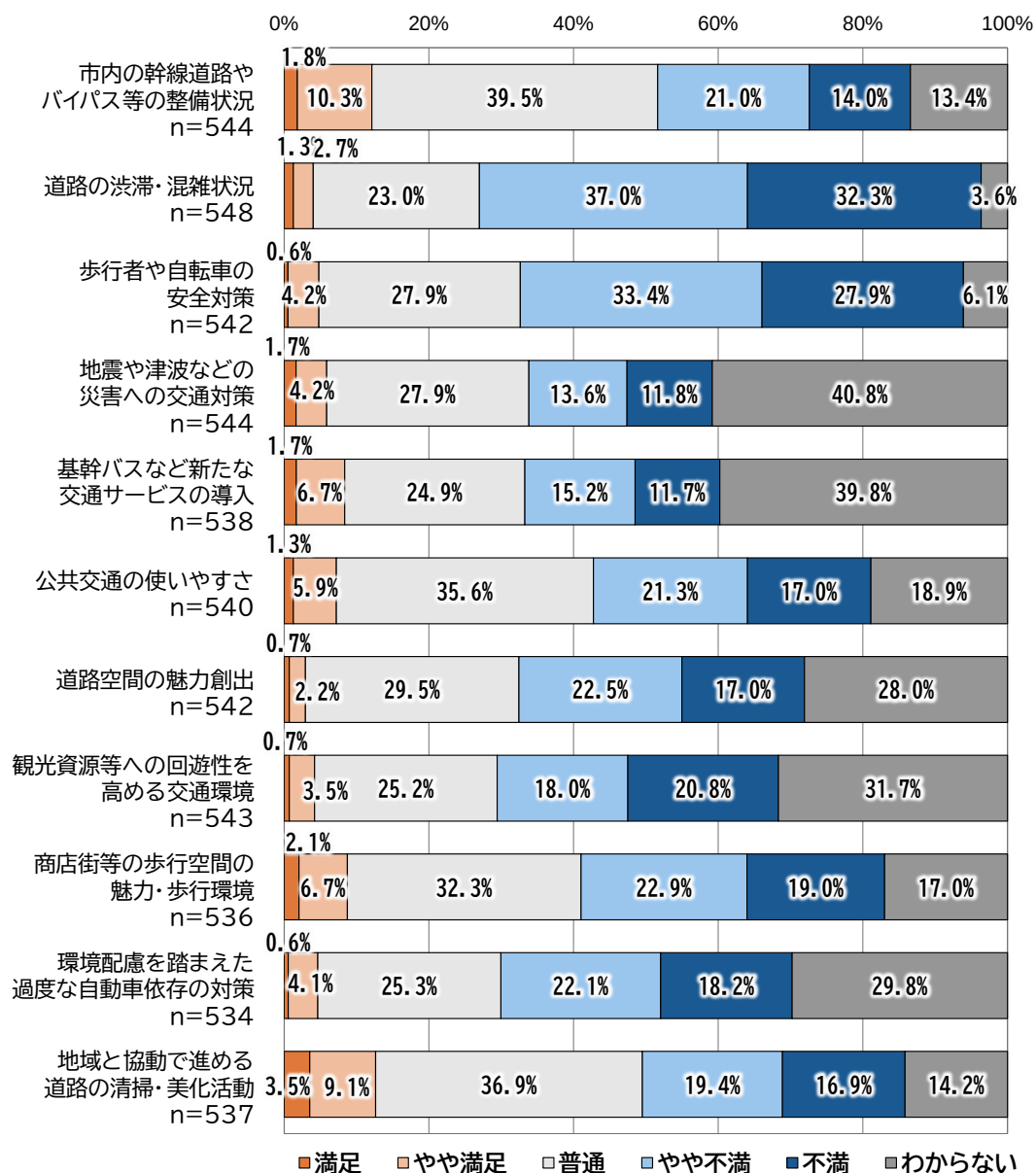


図 交通に関する状況の満足度

出典：市民アンケート調査結果（令和 4 年度）

■ 今後行政に取り組んでもらいたい施策（複数回答）

- 今後行政に取り組んでもらいたい施策として、「道路の渋滞対策」への要望が最も多く、渋滞対策が大きな課題であるといえる。
- 「歩行者が安全で利用しやすい環境整備」への要望も多く、歩行者にとって安全・安心な歩行環境の確保も課題であるといえる。

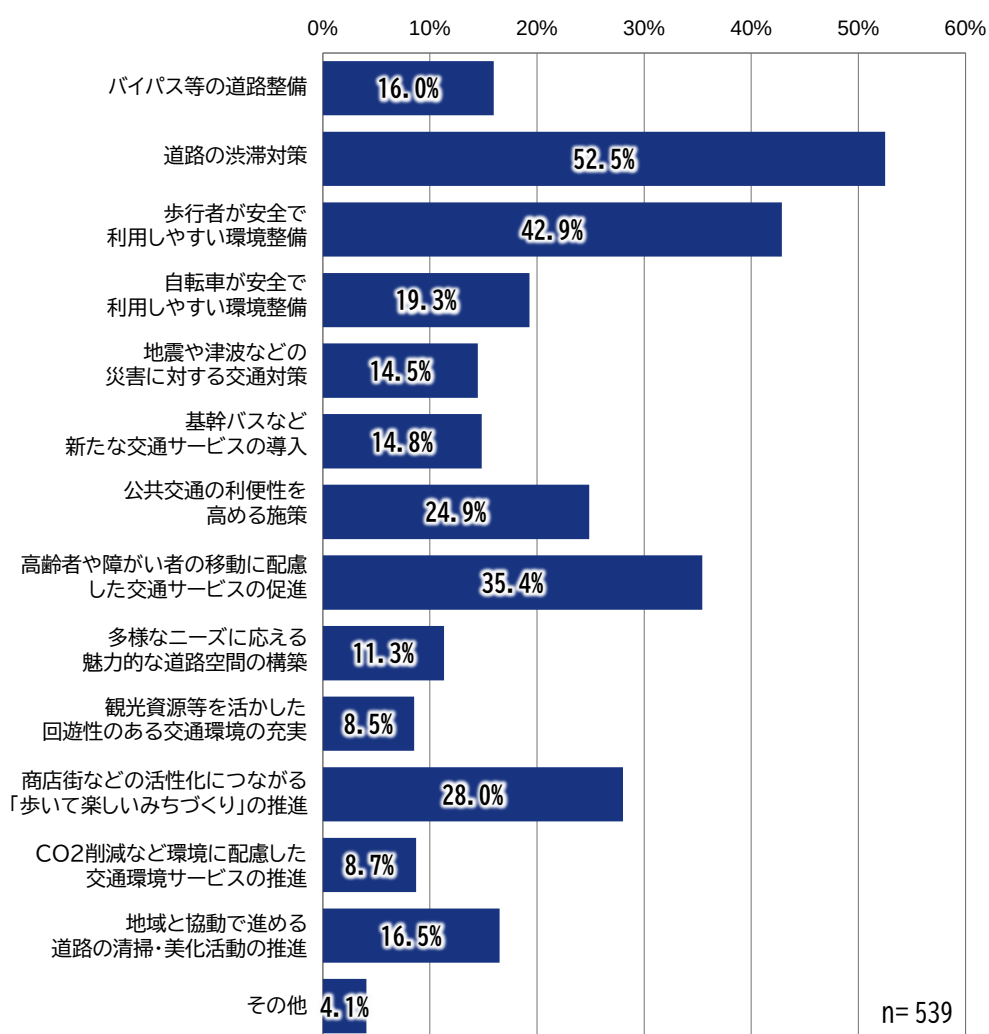


図 今後行政に取り組んでもらいたい施策

出典：市民アンケート調査結果（令和4年度）

■ まとめ

- 市民アンケートの結果から、「道路の渋滞対策」、「歩行者が安全で利用しやすい環境整備」への要望が最も多く、渋滞対策や安全・安心な歩行環境の確保が課題となっていることが確認された。

表 市民アンケートの結果（まとめ）

基本方針	交通に関する状況の満足度と行政に対する要望
①快適な道路空間を有した体系的道路網の構築	● 渋滞・混雑状況に対する不満・やや不満が69%であり、他の項目に対して最も多く、多くの市民が道路の渋滞に不満を感じている状況
②安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築	● 歩行者や自転車の安全対策に対する不満・やや不満が61%で、歩行者の安全対策の要望が渋滞対策に続いて多い
③誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現	● バスの分担率は6.0% ● 公共交通の使いやすさについて、不満・やや不満が40%
④まちの魅力向上に向けた取り組み推進	● 公共交通の使いやすさについて、不満・やや不満が40%
⑤地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進	● 自動車依存への対策について、不満・やや不満が40%

3.2 自治会アンケート・ヒアリング

- 沖縄市内にある 37 自治会に市内の道路、交通状況についてアンケート及びヒアリングを行った結果を下表に示す。
- 道路渋滞による問題点や、渋滞から派生するバスの遅延といったサービスの低下、歩行者等の交通安全の対策に対する要望があげられている。
- 路線バスや沖縄市循環バスについて、バス停の増設やバス待ち設備（ベンチ、屋根）の整備、運行サービスの改善が求められており、これらの要望を踏まえた対策を行うことで、バスの利用促進が図られる可能性があることがうかがえる。

表 自治会アンケート結果（１）

アンケート設問	自治会回答のまとめ
1. 道路の渋滞、混雑状況について	● 各地区に渋滞する道路、交差点があり、渋滞解消に向けた対策を要望している。 ● 渋滞解消に向けた対策として、道路改良や路上（違法）駐車対策、信号制御の見直しを要望している。
2. 歩行者の安全対策について	● 学校周辺の交通安全対策を要望している。 ● 交通安全対策として、歩道整備（拡幅など）、段差解消、路上駐車対策、信号設置を要望している。
3. 自転車の安全対策について	● 自転車専用道路や自転車専用レーンの設置といった、自動車と歩行者や自動車との分離を要望している。 ● 現状での走行上の危険要因の対応（舗装・白線等の修繕、標識等の設置）を要望している。 ● その他に自転車走行上のルールやマナーの順守のため、講習実施を要望している。
4. 路線バスについて	● バス待ち設備（ベンチや屋根）の設置を要望している。 ● 運行サービス改善（便数増便、ルート追加・見直し、循環バス-路線バスの連携、待ち時間の表示）を要望している。
5. 沖縄市循環バスについて	● バス停の新たな設置を要望している。 ● 運行サービス改善（便数増便、運賃設定の見直し）を要望している。 ● 特にルートに関して双方向でのルート化を要望している。
6. 災害時に強い交通対策について	● 道路の改良・修繕・清掃（段差解消、拡幅、水はけの悪い道路の改修）を要望している。 ● 特に災害時の対策（信号停止、冠水）を要望している。
7. 高齢者や障がい者の移動に配慮するための交通に関する取組みについて	● 歩道の整備、改修、補修（点字ブロック、拡幅、段差解消、穴あき補修、側溝改善）を要望している。 ● 循環バスの運行増加やバス停設置を要望している。

表 自治会アンケート結果（２）

アンケート設問	自治会回答のまとめ
8.交通安全対策について	● 交通安全対策として、各地区の交通問題にあった道路改修（横断歩道設置、見通し改善）や設備設置（信号設置、カーブミラー設置、スピード抑止の標識設置）を要望している。
9.「歩いて楽しいみちづくり」について	● 道路清掃や植栽などの道路美化活動の推進を要望している。 ● 清掃ボランティア活動の推進を要望している。 ● ジョギングコースや散歩コースなど各所を周回できるコースの設置を要望している。
10.自動車利用抑制など、環境に配慮(CO2削減等)するための交通に関する取組みについて	● ウォーキングを推奨できる環境整備を要望している。 ● 通学、買い物での徒歩を推奨することを要望している。 ● 公共交通（バス）利用の促進に向けた環境整備（広報活動、効率的運行、定時運行）を要望している。
11.上記の他、沖縄市内や貴自治会の交通問題に関する意見等	● 道路に関連する整備（カーブミラー設置、道路補修、白線補修など）を要望している。 ● 違法、迷惑駐車に関する対策を要望している。 ● 駐車場整備を要望している。

- 自治会アンケートの結果から、多くの渋滞箇所の対策が要望されていること、他、歩道・自転車通行空間の設置や、バス停設置等公共交通の利便性向上に対する要望が確認された。

表 自治会アンケートの結果（まとめ）

基本方針	求める施策
①快適な道路空間を有した体系的道路網の構築	● 多くの渋滞箇所対策の要望
②安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築	● 多くの歩道、自転車通行空間の設置要望 ● 避難時の渋滞に対する懸念、道路冠水等に対する要望
③誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現	● コミュニティバスへの双方向運行の要望、バス停設置等の要望
④まちの魅力向上に向けた取り組み推進	● ベンチの設置、マップや看板等の設置 ● 道路清掃やジョギングコース・散歩コースの設置等、回遊に資する道路空間の創出の要望
⑤地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進	● 免許返納者への対応、徒歩通学の推奨、バスの利便性向上等の要望

第4章 基本方針・将来交通ネットワーク

1. 課題と対応方針

- 前戦略の策定以降の取り組み状況や国・県の動向、アンケート調査結果等から、「沖縄市交通基本計画」における基本方針ごとに、今後の課題と対応の方向性を示す。

基本方針	交通施策方針	課 題	各実施施策の見直しの方針
「基本方針 1」 快適な道路空間を有した体系的な道路網の構築	①体系的な道路網の構築	○道路網の構築は継続的に整備を進めていくことが必要	○沖縄市道路整備プログラム等を受けた整備路線の見直し ○自治会アンケートを受けた渋滞対策の強化
	②円滑な走行環境の確保	○渋滞対策に対する市民の不満が高く、短期的な対策の検討が必要	○交通状況を踏まえた交差点対策等の強化 ○自治会アンケートを受けた対策交差点の追加
「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	○継続的な取組により事故件数は減少しているが、歩行者、自転車の安全対策に対する要望は高く、安全対策が必要	○国の新たな「自転車活用推進計画」や「ゾーン30プラス」を受けた見直し ○自治会アンケートを受けた保安灯、カーブミラー等安全対策の強化
	④様々な災害に対応した交通体系の構築	○密集市街地や消防活動困難区域の解消等、災害に備えた対策が必要	○密集市街地や消防活動困難区域の解消、緊急輸送道路ネットワークの整備等の継続
「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	○胡屋・中央地区のバスターミナルの整備 ○沖縄市循環バスの利便性向上 ○公共交通の利用促進	○リエアバスターミナルを見直し、胡屋・中央地区のバスターミナルの整備 ○自治会アンケートを受けた新たな端末交通の導入
	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		○自治会アンケートを受けた沖縄市循環バスの利便性向上・バス待ち環境の向上
「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		○自治会アンケートを受けた市内の周遊環境の向上
	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	○沖縄市中心市街地活性化基本計画等まちづくり関連計画との整合を図ることが必要 ○MaaSやシェアモビリティ等の新たなサービスや技術の導入	○MaaSやシェアモビリティ等の新たなサービスや技術の導入
	⑨「歩いて楽しいまちづくり」の推進		○観光客や歩行者向けの案内システムやマップの充実、休憩施設等の設置の継続
「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	○渋滞対策のためのモビリティマネジメントの強化 ○SDGs等の動向、沖縄市ゼロカーボンシティ宣言を受けた環境対策強化	○モビリティマネジメント、環境対策の強化
	⑪地域と協働で進めるまちづくり		○クリーンティ等の清掃活動、花いっぱい推進運動等の継続

※本戦略における実施施策は、上図に示した基本方針毎の「各実施施策の見直しの方針」に加え、前戦略における実施施策のうち、事業の終了した施策は終了、実施中の事業は継続して実施する方針で見直しを行った

2. 基本方針と実施施策

- 「沖縄市交通基本計画」における目標像の実現に向けて、基本方針ごとの交通施策方針を踏まえて実施していく具体的な施策を以下に示す。



実施施策

No	実施施策	
1	将来道路ネットワークの整備	県道24号線バイパスの整備
		県道20号線の整備
		安慶田中線の整備
		室川照屋中通り線の整備
		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推進	
3	(仮称)池武当インターチェンジの整備	
4	(仮称)池武当インターチェンジの周辺道路整備	
5	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
		安慶田交差点の改良
		登川交差点の改良
		高原交差点の改良
6	パークアベニューの2車線化	その他主要交差点の改良
7	自転車活用推進計画の策定	
8	移動円滑化促進方針の策定	
9	道路空間におけるバリアフリー化の推進	
10	障がい者や高齢者への外出支援等の実施	障がい者への外出支援等の実施
		高齢者への移動支援の実施
11	保安灯設置事業の推進	
12	交通安全対策の推進	交通安全教育・運動の推進
		生活道路へのゾーン30プラス等の導入促進
		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
13	密集市街地や消防活動困難区域の解消	安全マップの活用
		安慶田地区
14	災害に強い道路網の構築	中の町地区
		その他密集市街地や消防活動困難区域の解消推進
		緊急輸送道路の指定
		緊急輸送道路ネットワークの推進
15	公共交通網の再編	地域公共交通計画の策定
		新たな公共交通の導入検討
		基幹バスシステムの導入
		フィーダーバスの再編
		コミュニティバス等の拡充検討
16	公共交通の利用環境改善	交通結節点(胡屋・中央地区)の整備
		サブ交通結節点の整備
		新たな端末交通の導入検討
		快適な公共交通の乗降・待機場所の整備
		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
17	道路空間の魅力向上	バリアフリーに対応した車両の継続した導入
		コミュニティバスへの電子マネー・ICカード等の導入検討
		公共交通等利便性向上に資する情報発信
18	地域・観光資源等への回遊性の向上	国道330号の機能拡充
		まちをPRするモニュメント等の設置
		市内の周遊環境の構築
		商店街における良好な通行環境の維持
		道路整備と連携した景観まちづくり
19	歩行環境の快適性向上	駐車場の利便性向上
		多様な方々に対応した観光環境の整備
		道路空間を活用したイベント等の実施
20	モビリティマネジメントの実施	ウォーキング教室の実施
		観光型MaaSやシェアリングモビリティの導入検討
		イベント時の交通円滑化対策の実施
21	かしこい自動車利用の推進	案内システム等の整備
		ポケットパーク等における休憩施設等の設置
		時差出勤等の取り組みの推進
22	環境に配慮したクルマの移動支援	通勤・通学時の自動車からの転換の推進
		パークアンドバスライド駐車場の整備
		EV等のエコカーの導入推進
23	市民との協働による道路交通環境の維持	計画的な道路維持管理の推進
		道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進
		交通まちづくりや環境に関するシンポジウム等の開催

3.1 公共交通ネットワーク

-
- 凡 例**
- 新たな公共交通システム
 - 基幹バス
 - 高速バス
 - フィーダーバス
 - コミュニティバス
 - 交通結節点
 - サブ交通結節点
 - 行政界
- この図は、コザ地区の新たな公共交通システムを示しています。中心となる交通結節点（赤い丸）は「コザ」です。主要な交通結節点（オレンジの丸）には「池武当IC（仮称）」、「沖縄北IC」、「沖縄南IC」、「ライカム」があります。サブ交通結節点（黄色い丸）は「山王」です。路線は色と線形で区別されています：高速バス（ピンクの太線）、基幹バス（赤い枠線）、フィーダーバス（緑の太線）、コミュニティバス（薄い緑の線）。方向性は矢印で示されています。周辺の地域や施設も記載されています。

図 将来公共交通ネットワーク

公共交通手段等		概 要
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
	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
	高速バス	沖縄自動車道沿線の主要都市を結ぶ、定時速達性に優れ、広域的な移動に対応した公共交通
周辺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公共交通
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公共交通
乗り継ぎ拠点	交通結節点	本市の核となる乗り継ぎ拠点
	サブ交通結節点	各地区の交通の要衝となる乗り継ぎ拠点

第5章 実施施策

1.1 道路交通ネットワーク

- 将来道路交通ネットワークは、「沖縄市交通基本計画」における位置づけのもと、周辺市町村とも連携した円滑な自動車交通流動の確保、徒歩や自転車や公共交通により安心安全に移動できる交通環境の創出、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等の観点から段階的構成により形成する。

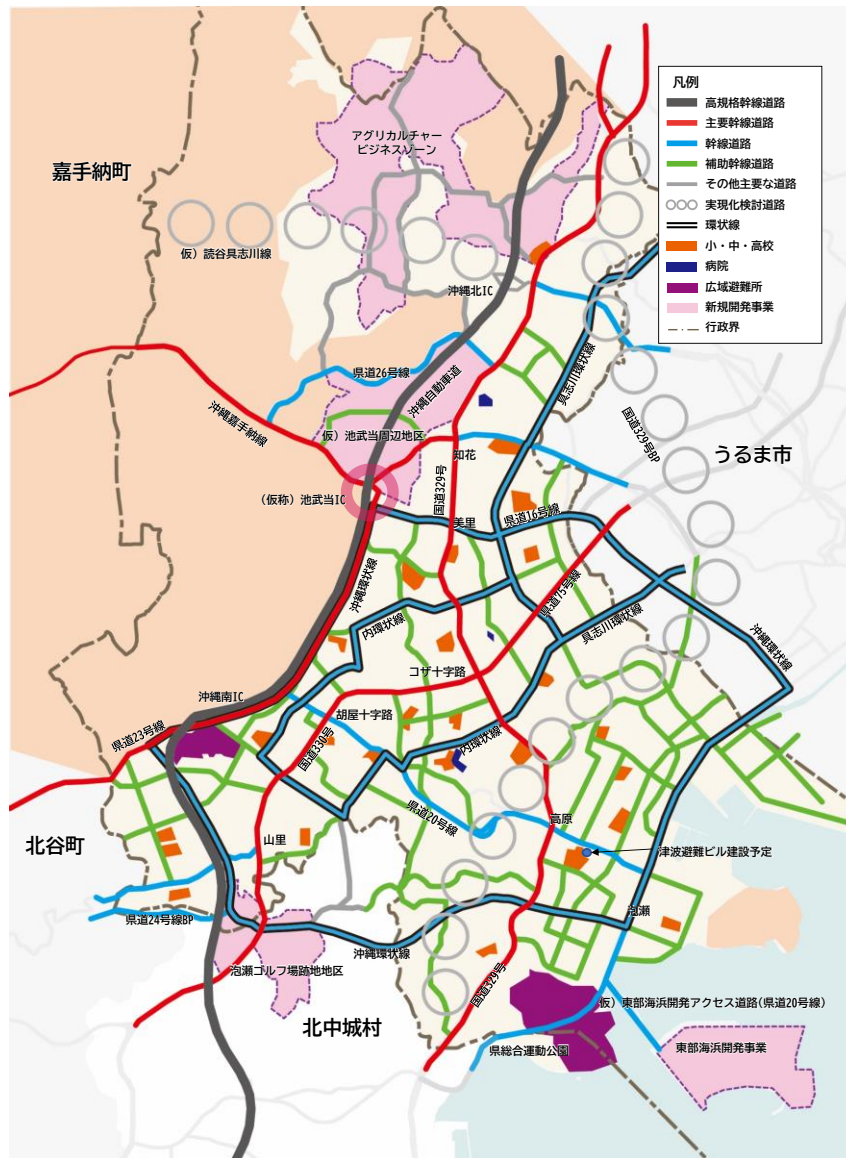


図 将来道路交通ネットワーク

道路区分	概要
高規格幹線道路	沖縄県本島の各拠点をつなぐ道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路
主要幹線道路（国道、県道）	都市間をつなぐ、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
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
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
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

2. 施策体系

- 第二期の戦略として実施していく施策の体系を以下に示す。

表 実施施策体系（１）

基本方針	施策方針	No	実施施策	
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	1	将来道路ネット ワークの整備	①県道 24 号線バイパスの整備
				②県道 20 号線の整備
				③安慶田中線の整備
				④室川照屋中通り線の整備
				⑤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円滑な走行 環境の確保	2	道路整備プログラムの推進	
		3	(仮称)池武当インターチェンジの整備	
		4	(仮称)池武当インターチェンジの周辺道路整備	
		5	主要交差点の改良	①胡屋北交差点の改良
				②住吉交差点の改良
				③安慶田交差点の改良
				④登川交差点の改良
				⑤高原交差点の改良
				⑥その他主要交差点の改良
		6	パークアベニューの 2 車線化	
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	7	自転車活用推進計画の策定	
		8	移動円滑化促進方針の策定	
		9	道路空間におけるバリアフリー化の推進	
		10	障がい者や高齢者 への外出支援等の 実施	①障がい者への外出支援等の実施
				②高齢者への移動支援の実施
		11	保安灯設置事業の推進	
		12	交通安全対策の 推進	①交通安全教育・運動の推進
				②生活道路へのゾーン 30 プラス等の導 入促進
				③交通安全対策施設の整備
				④違法駐車防止対策の推進
				⑤通学路合同点検の実施
	④様々な災害に 対応した交通 体系の構築	13	密集市街地や 消防活動困難区域 の解消	①安慶田地区
				②中の町地区
				③その他密集市街地や消防活動困難区 域の解消推進
		14	災害に強い道路網 の構築	①緊急輸送道路の指定 ②緊急輸送道路ネットワークの推進

表 実施施策体系（２）

基本方針	施策方針	No	実施施策	
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	15	公共交通網の再編	地域公共交通計画の策定
				新たな公共交通の導入検討
				基幹バスシステムの導入
				フィーダーバスの再編
				コミュニティバス等の拡充検討
				交通結節点(胡屋・中央地区)の整備
				サブ交通結節点の整備
				新たな端末交通の導入検討
	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	16	公共交通の利用環境改善	快適な公共交通の乗降・待機場所の整備
				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
				バリアフリーに対応した車両の継続した導入
				コミュニティバスへの電子マネー・ICカード等の導入検討
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	17	道路空間の魅力向上	公共交通等利便性向上に資する情報発信
				国道 330 号の機能拡充
				まちを PR するモニュメント等の設置
				市内の周遊環境の構築
				商店街における良好な通行環境の維持
	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	18	地域・観光資源等への回遊性の向上	道路整備と連携した景観まちづくり
				駐車場の利便性向上
				多様な方々に対応した観光環境の整備
				道路空間を活用したイベント等の実施
				ウォーキング教室の実施
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	⑨「歩いて楽しいみちづくり」の推進	19	歩行環境の快適性向上	観光型Ma a Sやシェアリングモビリティの導入検討
				イベント時の交通円滑化対策の実施
				案内システム等の整備
	⑩かしこくクルマを使う環境の構築	21	かしこい自動車利用の推進	ポケットパーク等における休憩施設等の設置
				時差出勤等の取り組みの推進
				通勤・通学時の自動車からの転換の推進
	⑪地域と協働で進めるみちづくり	23	市民との協働による道路環境の維持	パークアンドバスライド駐車場の整備
				EV 等のエコカーの導入推進
				環境に配慮したクルマの移動支援
				EV 等のエコカーの導入推進
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	22	環境に配慮したクルマの移動支援	EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
	⑪地域と協働で進めるみちづくり	23	市民との協働による道路環境の維持	EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進
				EV 等のエコカーの導入推進

3. 実施施策

3.1 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

No.1 将来道路ネットワークの整備

県道 24 号線バイパスの整備

- 国道 330 号及び県道 24 号線への負荷軽減及び本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路の構築のため、県道 24 号線バイパスの整備を促進する。

県道 20 号線の整備

- 本市中心市街地と東部海浜開発地区を結び、東西方向の円滑化を図る路線である県道 20 号線の早期整備を促進する。

安慶田中線の整備

- 安慶田地区土地区画整理事業区域と周辺幹線道路を南北に結び、密集市街地の改善を図るために道路整備を推進する。

室川照屋中通り線の整備

- 災害時の避難路としての機能や安慶田土地区画整理事業へのアクセス道路としての機能向上などを目的として、整備を促進する。

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

- 国道 329 号バイパスなどの上記以外の主要幹線道路等の整備を検討する。

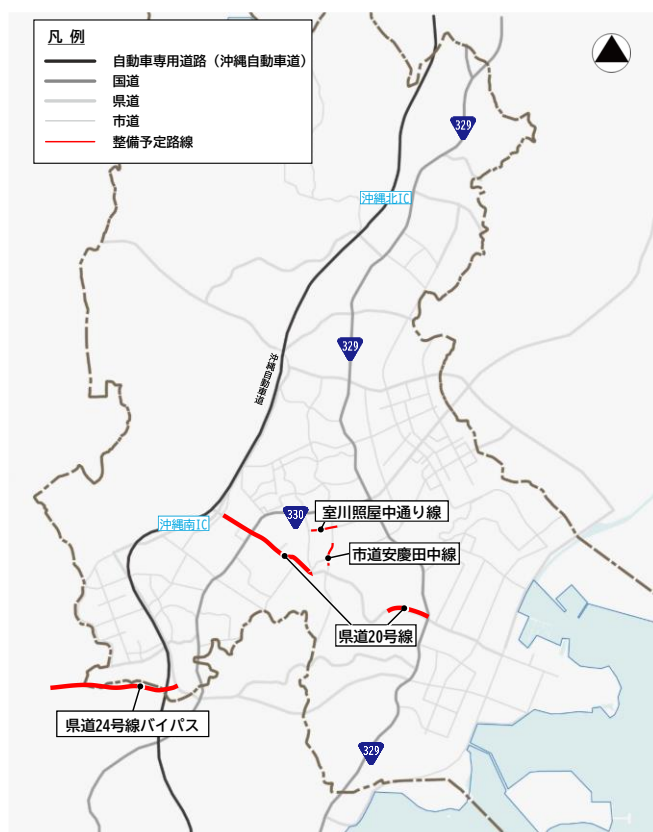
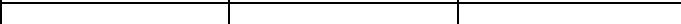


図 整備予定路線

【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
県道 24 号線バイパスの整備			
県道 20 号線の整備			
安慶田中線の整備			
室川照屋中通り線の整備			
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			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
県道 24 号線バイパスの整備							◎			
県道 20 号線の整備							◎			
安慶田中線の整備					◎					
室川照屋中通り線の整備					◎					
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					◎		◎	◎		

No.2 道路整備プログラムの推進

- 新たな施設や道路等の整備及び市の主要事業の実施予定年度等を考慮し、沖縄市道路整備プログラムにて設定した「必要性」、「費用対効果」、「実現性」、「事業の関連性」の4つの視点や道路の階層性や機能を踏まえ、整備優先度の見直しや整備必要路線の追加等を検討し道路整備プログラムを推進する。

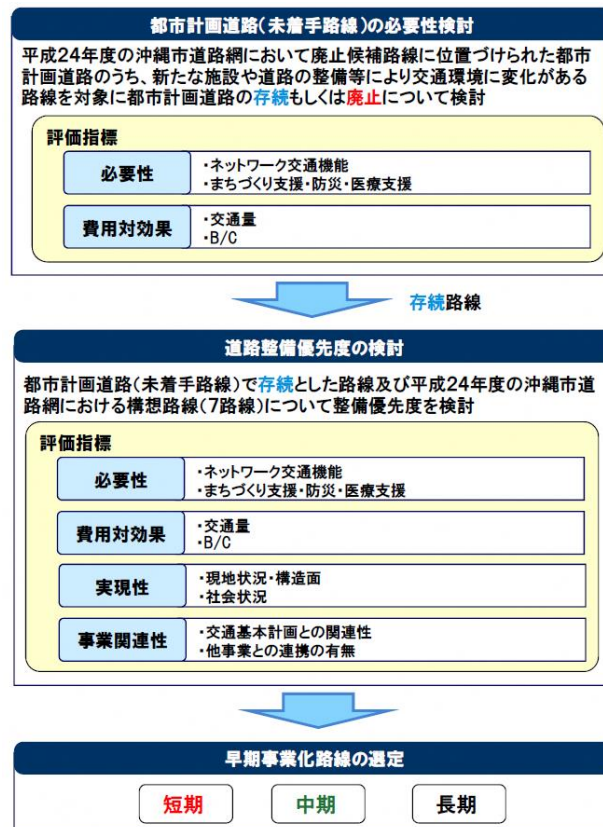


図 沖縄市道路整備プログラムにおける道路整備の優先度検討フロー

出典：沖縄市「平成 28 年度沖縄市道路整備プログラム」（平成 28 年度）

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
道路整備プログラムの推進	➡	➡	➡

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
道路整備プログラムの推進					◎					

No.3 (仮称)池武当インターチェンジの整備

- 沖縄自動車道の新たなインターチェンジとして（仮称）池武当インターチェンジ（略称：池武当 IC）の整備を行う。
- 池武当 IC の整備により、沖縄市内から沖縄自動車道へのアクセス性の向上、沖縄北 IC 及び沖縄南 IC の渋滞緩和、企業誘致促進等の地域活性化、救命救急医療機関である沖縄県立中部病院までの到達時間の短縮等の効果が期待されている。



図 池武当インターチェンジ（仮称）位置図

出典：沖縄県 HP「池武当インターチェンジ（仮称）及び周辺道路整備計画の変更について」（令和 3 年度）

【実施スケジュール】

凡 例 → 検討 → 協議・調整 → 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
(仮称)池武当インターチェンジの整備	→	→	→

【実施主体】

凡 例 ◎：担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
(仮称)池武当インターチェンジの整備					○		◎			

No.4 (仮称)池武当インターチェンジの周辺道路整備

- 池武当 IC の整備にあわせ、周辺道路の渋滞緩和のための道路整備を推進する。

【実施スケジュール】

凡 例 → 検討 → 協議・調整 → 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
(仮称)池武当インターチェンジの周辺道路整備	→	→	→

【実施主体】

凡 例 ◎：担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
(仮称)池武当インターチェンジの周辺道路整備					◎		◎			

② 円滑な走行環境の確保

No.5 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

安慶田交差点の改良

登川交差点の改良

高原交差点の改良

- 交差点の交通処理能力の改善を図り、交通の円滑化や交通事故の低減を図るとともに、安全で快適なゆとりある道路空間の創出を図る。

その他主要交差点の改良

- その他、市内の主要交差点における交通渋滞緩和や事故対策を目的に、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の検討を推進し、できる限り早期の事業化を実現する。

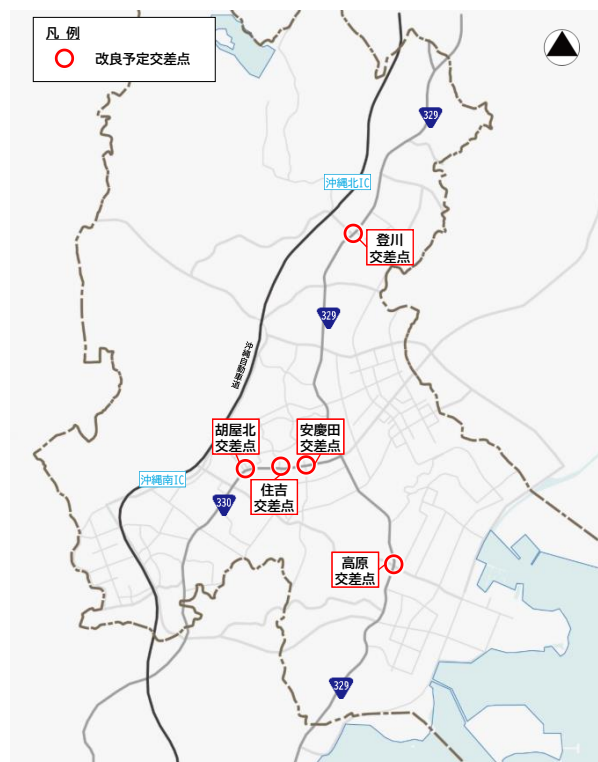


図 主要交差点の改良

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
胡屋北交差点の改良	➡	➡	
住吉交差点の改良	➡	➡	➡
安慶田交差点の改良	➡	➡	➡
登川交差点の改良	➡	➡	
高原交差点の改良	➡	➡	➡
その他主要交差点の改良	➡	➡	➡

【実施主体】

凡 例 ◎：担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
胡屋北交差点の改良								◎		
住吉交差点の改良					◎			○		
安慶田交差点の改良					◎			○		
登川交差点の改良					◎		◎	◎		
高原交差点の改良							◎			
その他主要交差点の改良							◎	◎		

No.6 パークアベニューの2車線化

- 中央パークアベニュー（市道センター11号線）を相互通行化し、沖縄環状線からのアクセス性向上を図ることにより、来街者の拡大による地域活性化を誘導するとともに、周辺道路への負荷低減を図る。

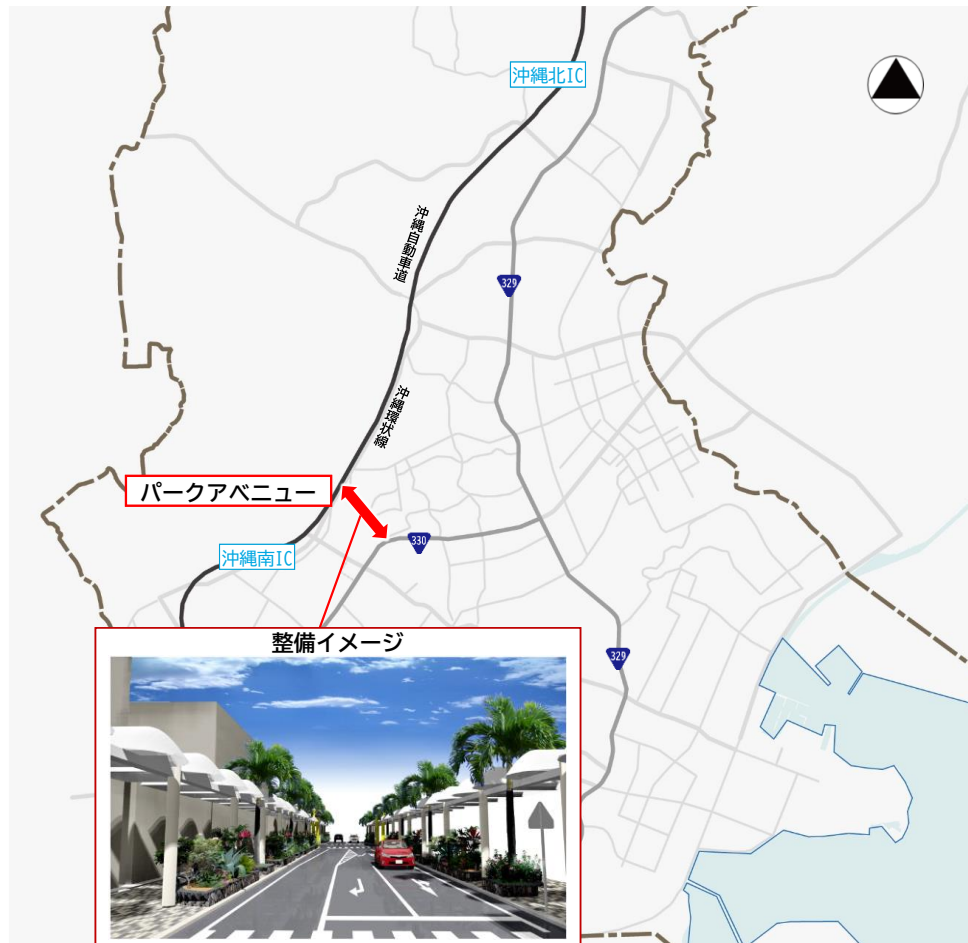


図 パークアベニューの位置と整備イメージ

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
パークアベニューの2車線化			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
パークアベニューの2車線化					◎					

3.2 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

No. 7 自転車活用推進計画の策定

- 本市の特徴である中西部や東部など平坦な地形を活かし、自転車と他の交通機関のスムーズな乗り換えを誘導する交通結節点や、中心市街地、沖縄アリーナ等と連携した自転車ネットワークを検討し、自転車の活用を推進する自転車活用推進計画を策定する。

【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
自転車活用推進計画の策定			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
自転車活用推進計画の策定					◎					

No. 8 移動円滑化促進方針の策定

- 相当数の高齢者、障がい者が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等といった生活関連施設が集積し、当該施設相互間の移動が徒歩や車いすなどによる移動で行われる地区において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を明確にする。

【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
移動円滑化促進方針の策定			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
移動円滑化促進方針の策定					◎					

No. 9 道路空間におけるバリアフリー化の推進

- 高齢者や障がい者等誰もが移動しやすい環境を整えるだけでなく、災害時に安全に避難できる環境を確保するため、必要な歩道幅員の確保や歩道等の勾配・段差解消、地上機に配慮した無電柱化など、道路空間のバリアフリー化を推進する。
- なお、道路の整備にあたっては沖縄県の「福祉のまちづくり条例」や沖縄市の「人にやさしいまちづくり環境整備要綱」に基づいた整備を行うことでバリアフリー化を推進する。

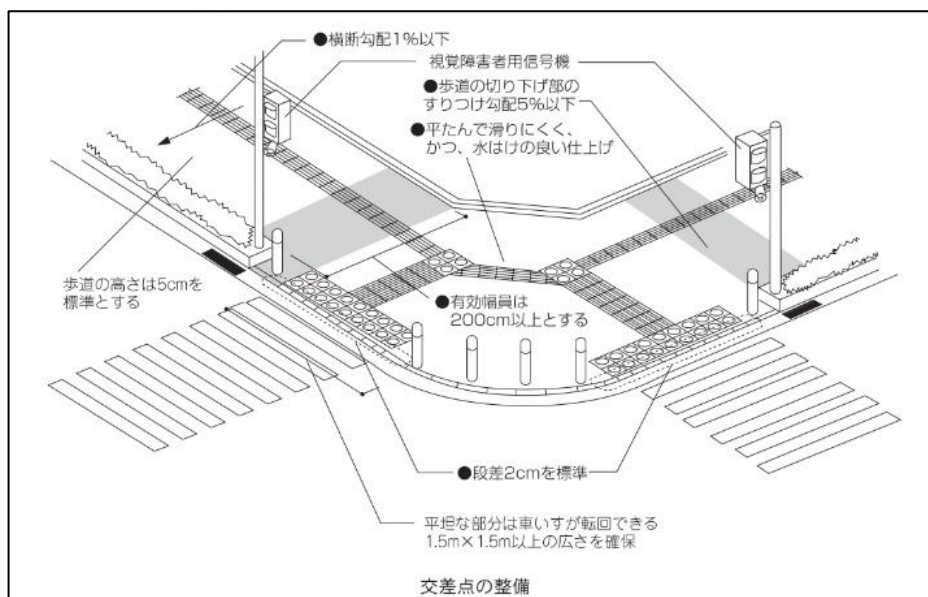


図 「沖縄県福祉のまちづくり条例」における整備基準の解説（交差点部）

出典：沖縄県「福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル【道路・公園その他編】」（平成18年度）

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
道路空間におけるバリアフリー化の推進	➡		

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
道路空間におけるバリアフリー化の推進					◎		◎	◎		

No.10 障がい者や高齢者への外出支援等の実施

障がい者への外出支援等の実施

- 障がい者に対する移動支援・同行支援の助成、免許取得時の支援、電動車椅子・福祉車両の購入補助等を継続的に実施し、外出しやすい環境を形成する。
- 心のバリアフリーの推進や沖縄県ちゅらパーキング利用証制度を活用し、障がい者用駐車区画の適正利用を図る。

高齢者への移動支援の実施

- 公共交通機関の活用が困難で車椅子を利用している高齢者に対し通院支援を実施する。
- 循環バスの割引等、高齢者の外出促進に向けた支援を行う。

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
障がい者への外出支援等の実施			
高齢者への移動支援の実施			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
障がい者への外出支援等の実施			◎		◎		○			
高齢者への移動支援の実施			◎		◎		○			

No.11 保安灯設置事業の推進

- 各自治会等からの要望を聞きながら、歩行者のための保安灯の設置や LED 化を推進し、安心して安全な歩行環境を形成する。

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
保安灯設置事業の推進			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
保安灯設置事業の推進		◎								

No.12 交通安全対策の推進

交通安全教育・運動の推進

- 交通安全に関わる啓発活動や小学校における交通安全教室、自転車安全教室などの交通安全教室を継続的に展開する。

生活道路へのゾーン 30 プラス等の導入促進

- 抜け道として利用されやすい通学路などの生活道路や小学校周辺地域などにおいて、スクールゾーンやキッズゾーンの設定による自動車等の運転者に対する注意喚起や、ゾーン 30 プラスの設定による走行速度制限と物理デバイスの整備等を自治会や警察と連携し、歩行者や自転車の安全性を確保する。

交通安全対策施設の整備

- 道路照明の設置や交差点の改良、路側帯のカラー化のほか、安全柵等の交通安全対策施設を整備し、より安全な歩行空間の確保を図る。

違法駐車防止対策の推進

- 違法駐車防止の啓発活動を実施するほか、ポストコーンの設置や駐車場利用割引の助成を推進し、違法駐車を抑制を図る。

○ 「ゾーン30プラス」における主な対策内容



図 ゾーン 30 プラスの概要

出典：警察庁 HP 「「ゾーン 30、ゾーン 30 プラス」について」(令和 5 年度)



写真 交通安全施設整備の例

出典：国土交通省「生活道路の交通安全対策ポータル」における路側帯のカラー舗装の事例(静岡県駿東郡清水町の事例)



写真 違法駐車防止対策の例

(名古屋市久屋大通)

通学路合同点検の実施

- 学校関係者や道路管理者、地域住民等のボランティアにより、通学路の安全点検を毎年実施中である。
- これらの安全点検を継続的に実施し、安全に通学できる環境を確保する。

安全マップの活用

- 小学校区ごとに交通量が多い道路、危険な場所、注意が必要な場所等について、児童や保護者等に周知を図り安全を確保する。



写真 通学路合同点検の様子



図 小学校区安全マップの例

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
交通安全教育・運動の推進			➡
生活道路へのゾーン 30 プラス等の導入促進			➡
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			➡
安全マップの活用			➡

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
交通安全教育・運動の推進		◎				◎			○	
生活道路へのゾーン 30 プラス等の導入促進		◎			○		○	○	○	
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		○			○	◎	○	○	○	
安全マップの活用						◎				

④ 様々な災害に対応した交通体系の構築

No.13 密集市街地や消防活動困難区域の解消

安慶田地区

- 小学校2校、中学校1校、市営住宅が2団地隣接する安慶田地区の狭小幅員道路や行き止まりの解消など、土地区画整理事業を推進し、密集市街地の改善を図る。

中の町地区

- 土地区画整理事業を推進し、狭小幅員道路や行き止まりの解消など、密集市街地の改善を図る。

その他密集市街地や消防活動困難区域の解消推進

- 上記以外の密集市街地や消防活動困難区域の解消の検討を推進する。

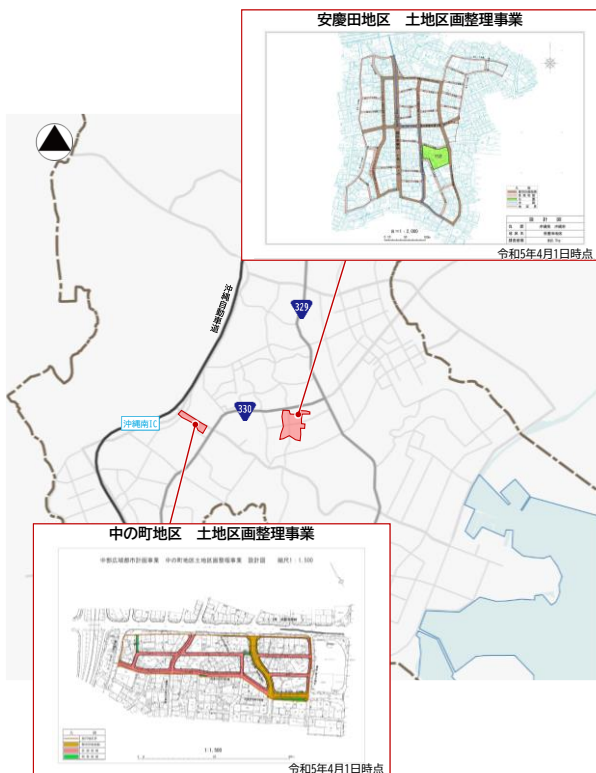


図 安慶田地区・中の町地区の
区画整理事業

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
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区域の 解消推進			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・ 地域	公共交 通事業 者
	総務部	市民部	健康 福祉部	経済 文化部	建設部	教育 委員会				
安慶田地区					◎					
中の町地区					◎					
その他密集市街地や消防 活動困難区域の解消推進					◎					

緊急輸送道路の指定

- 災害発生時に、被災者の避難及び救急活動人員や物資等の緊急輸送を円滑に行うため、主要な拠点等へのアクセス機能の拡充に有効な道路を新たに緊急輸送道路に指定し、緊急輸送道路ネットワークの機能強化を図る。

緊急輸送道路ネットワークの推進

- 緊急輸送道路の拡幅や改良等を推進するとともに、これらと交通、輸送及び災害対策等の拠点へのアクセス道路を有機的に連絡させて緊急輸送道路ネットワークを形成し、沿道施設の耐震化や道路の区域を指定した占用制限等もあわせて推進することで、各種防災活動を円滑に実施できる環境の整備を推進する。

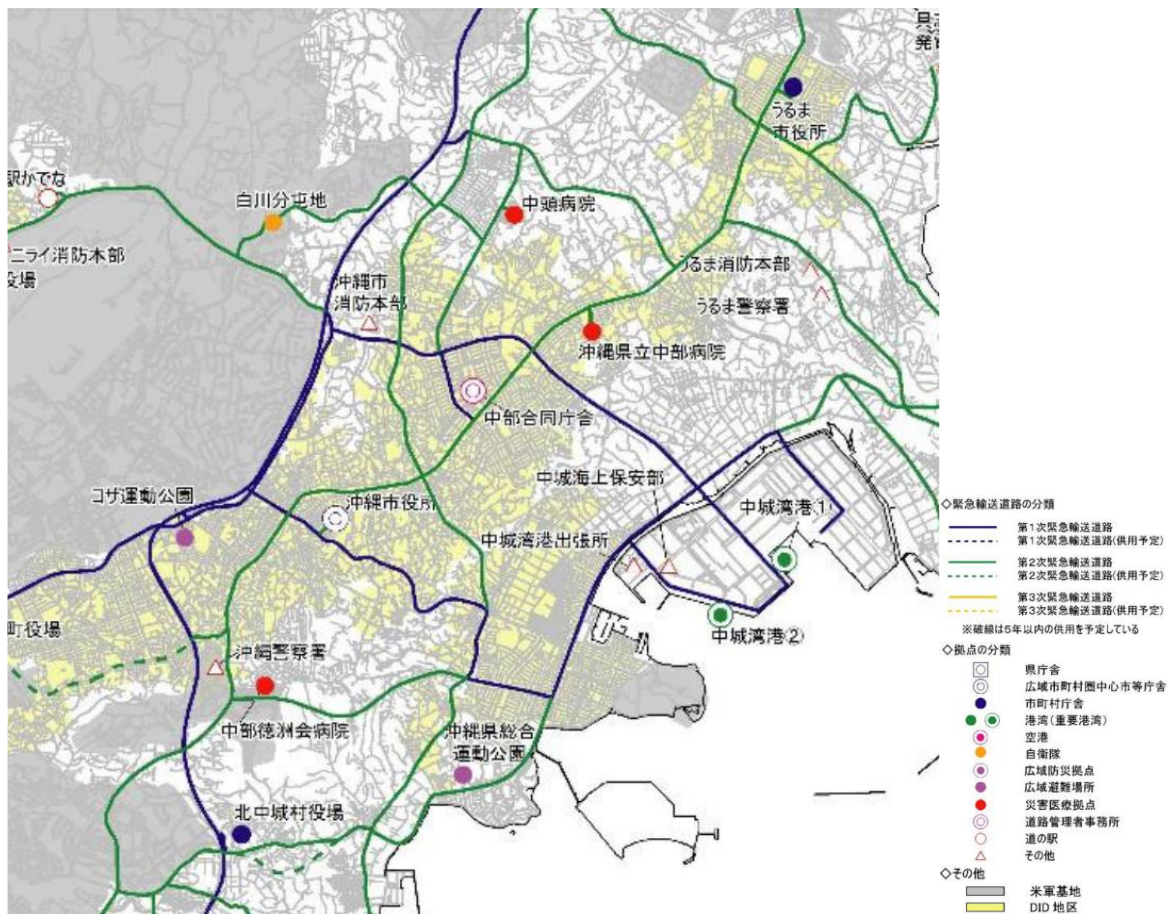


図 沖縄市における緊急輸送道路ネットワーク

出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成30年度）

【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
緊急輸送道路の指定			
緊急輸送道路ネットワークの推進			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
緊急輸送道路の指定	○				◎					
緊急輸送道路ネットワークの推進	○				◎		◎	○		

フィーダーバスの再編

- 胡屋・中央地区バスターミナル等の交通結節点から市内外に展開するフィーダーバスを再編する。

コミュニティバス等の拡充検討

- コミュニティバス利用者の利便性向上のため、ルート、ダイヤの見直し等を実施する。
- 残存する公共交通空白地域への対応として、必要に応じてデマンド交通等の導入を検討する。
- 周辺市町村と連携した公共交通ネットワークの形成について、沖縄県中部市町村連携交通会議と連携し、取組を推進する。



写真 コミュニティバス

交通結節点（胡屋・中央地区）の整備

- 基幹バスとフィーダーバス、沖縄市循環バス等の交通結節点として、周辺のまちづくりと連携して胡屋・中央地区にバスターミナルを整備する。



図 胡屋・中央地区のバスターミナル

サブ交通結節点の整備

- 高速バス停車場等において、フィーダーバスやコミュニティバス等への快適な乗り継ぎが可能な待合施設等を備えたサブ交通結節点の整備を推進する。

新たな端末交通の導入検討

- 公共交通空白地域や細街路をカバーする新たな端末交通の導入について検討する。



写真 新たな端末交通のイメージ
(沖縄市 電動キックボードの実証実験)

【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
地域公共交通計画の策定			
新たな公共交通の導入検討			
基幹バスシステムの導入			
フィーダーバスの再編			
コミュニティバス等の拡充検討			
交通結節点（胡屋・中央地区）の整備			
サブ交通結節点の整備			
新たな端末交通の導入検討			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
地域公共交通計画の策定					◎					
新たな公共交通の導入検討					○		◎	○		○
基幹バスシステムの導入					○		◎			◎
フィーダーバスの再編					○		◎			◎
コミュニティバス等の拡充検討					◎					○
交通結節点（胡屋・中央地区）の整備					◎		○	◎		○
サブ交通結節点の整備					◎		○			○
新たな端末交通の導入検討					◎					○

No.16 公共交通の利用環境改善

快適な公共交通の乗降・待機場所の整備

- 上屋やベンチ、イベントや市政等の情報案内板の整備等により、待ち時間を誰もが快適に過ごすことができるよう、明るく開放的で、ゆとりのあるバス待ち環境を車両停車帯の設置とあわせて整備する。
- 交通結節点へのタクシー乗り場を整備し、タクシーの路上待機の解消を図る。



図 胡屋・中央地区のバスターミナル

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

- フィーダーバス等の主要なバス停や交通結節点において、現在、路線バスで運用されているバスロケーションシステムと連動し、バスの接近、到着等の運行状況を知らせる発着案内板の設置を検討する。

バリアフリーに対応した車両の継続した導入

- 誰もが公共交通を利用しやすい環境を整えるため、路線バスやコミュニティバス等におけるノンステップバスの導入や、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入を引き続き推進する。



図 沖縄市のバスロケーションシステム
「バス予報」



写真 コミュニティバスのスロープ板

コミュニティバスへの電子マネー・ICカード等の導入検討

- 「OKICA」などのICカードについて、沖縄市循環バスや今後導入を検討するコミュニティバス等への導入を検討し、利便性の向上を図る。

公共交通等利便性向上に資する情報発信

- 時刻表や乗継場所、乗継系統、お得な運賃制度などの公共交通等の利便性向上に資する情報を発信する。



図 コミュニティバスへのICカード導入事例（南城市）

出典：南城市 N バス HP「N バスでの OKICA のご利用方法」

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
快適な公共交通の乗降・待機場所の整備			➡
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	➡	➡	
バリアフリーに対応した車両の継続した導入			➡
コミュニティバスへの電子マネー・ICカード等の導入検討			➡
公共交通等利便性向上に資する情報発信			➡

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
快適な公共交通の乗降・待機場所の整備					◎		◎	◎		◎
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					◎		○			○
バリアフリーに対応した車両の継続した導入			○		◎		○	○		◎
コミュニティバスへの電子マネー・ICカード等の導入検討					◎					○
公共交通等利便性向上に資する情報発信					◎		◎			◎

3.4 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

No.17 道路空間の魅力向上

国道 330 号の機能拡充

- コザ十字路～胡屋十字路間において、交通機能の強化を図るとともに沿線の生活環境の改善を図る。
- コザ十字路～胡屋十字路間における交通機能拡充にあわせ、狭隘な道路が多い背面の地域の活動を支える道路や空地整備を推進する。

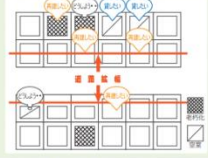
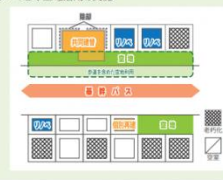
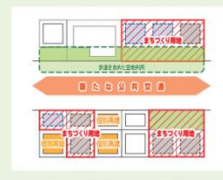
	短期（計画段階）	中期（国道 330 号拡幅・基幹バス開通後）	長期（新たな公共交通が実現した場合など）
方向性	官民連携による沿道まちづくり計画作成	変化に柔軟に対応しながら KOZA の魅力を継承（既存ストックの有効活用）	公共交通と連携した持続可能な中心市街地の形成
土地・建物等	- 権利者意向の詳細把握 - 土地利用計画・整備手法の検討 - 沿道まちづくりの組織化 	国道 330 号の拡幅、基幹バスの運行にあわせ、将来変化を見据えた建替え、建物リノベーション、空地活用の実施 	新たな公共交通と連携した駅前拠点形成の誘導 
ルール等	中期の変化を見据えたルール作成  【現在の様子】	既存ストックの有効活用等に合わせた暫定的、柔軟なルールなど  まちづくりルール 用途の制限 敷地規模 空間資源の有効活用 空間の居心地 空間でのコンテナの提供	エリア価値の向上による建て替え更新に合わせた理想的なルール  形態意匠 用途の制限 配置規模 屋外広告物 緑化 空間資源 その他

図 国道 330 号の沿線まちづくりビジョンの実現イメージ

出典：沖縄市 国道 330 号の「沿線まちづくりビジョン（案）」（平成 28 年度）

まちを PR するモニュメント等の設置

- 観光客などの来街者が歩いて楽しめる観光地付近や中心市街地の主要な道路（歩道）、宿泊施設から観光地までの通りなどにおいて、エイサーなど沖縄市の特徴を模したモニュメントやイベント情報を示す横断幕等の設置を推進する。



写真 エイサーモニュメント

市内の周遊環境の構築

- 観光施設、開発地区、観光拠点となる地区などを回遊できるよう有機的に結ぶ移動環境の整備を推進する。
- 公共交通、自転車だけでなく、「ほこみち制度」を活用した賑わいのある道路空間など、徒歩での移動でも楽しめる道路空間の利活用を検討する。

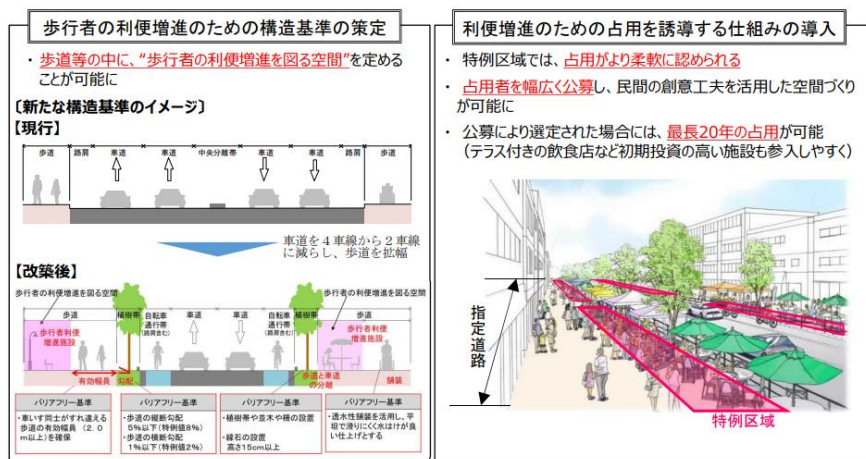


図 ほこみち制度の概要

出典：国土交通省 HP「歩行者利便増進道路 制度概要及び制度の流れ」（令和 2 年度）

商店街における良好な通行環境の維持

- 商店街のアーケード・店舗の補修・改修の支援や通路の補修・改修により、明るく安心して歩ける環境を形成する。

道路整備と連携した景観まちづくり

- 中心市街地活性化方策との連携を図り、沿道の景観形成の推進や「沖縄市景観計画」及び「景観条例」等を踏まえた魅力的な道路空間の創出を図る。

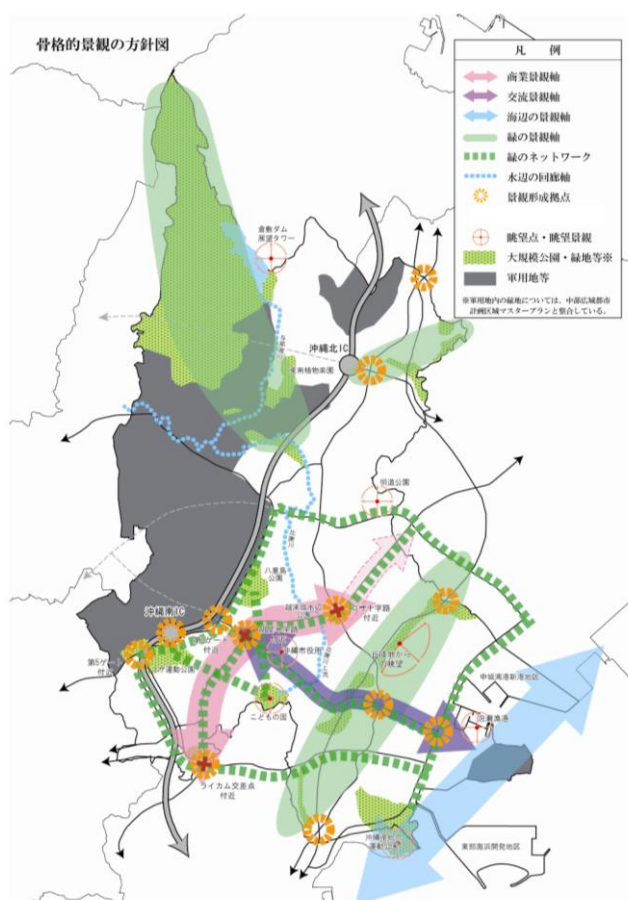


図 骨格的景観の方針図

出典：沖縄市「沖縄市景観計画」（平成25年度）

【実施スケジュール】

凡 例 → 検討 → 協議・調整 → 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
国道 330 号の機能拡充			
まちを PR するモニュメント等の設置			
市内の周遊環境の構築			
商店街における良好な通行環境の維持			
道路整備と連携した景観まちづくり			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
国道 330 号の機能拡充				○	◎				○	
まちを PR するモニュメント等の設置				◎	○					
市内の周遊環境の構築				○	◎		○	○	○	
商店街における良好な通行環境の維持				◎	○				○	
道路整備と連携した景観まちづくり					◎		○	○	○	

No.18 地域・観光資源等への回遊性の向上

駐車場の利便性向上

- マップやウェブ等を活用し、駐車場の位置情報の提供を推進するほか、空車状況等の情報提供についても検討を推進する。
- 既存施設や今後整備される施設の附帯駐車場についても、施設利用者以外の方々も利用できるようにするなど、有効活用を検討する。

多様な方々に対応した観光環境の整備

- 障がい者や高齢者、外国人など多様な来訪者の増加が期待されることから、多言語化による統一的な案内看板等の整備を推進する。
- 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、マップやウェブを活用した案内システム等の充実を推進する。
- 公共交通やバリアフリーに関連する施策と連携し、快適に各観光資源や歴史・文化資源を巡ることができる回遊マップを作成する。

道路空間を活用したイベント等の実施

- 道路空間を有効活用した観光客の滞留を促進するためのイベント等を実施する他、市民や沖縄市を通過する観光客に対し、分かりやすく効果的にイベントPRを実施する。
- 徒歩での移動を楽しめる環境づくりとして、歩数に応じてポイントが加算される「健康ポイント（おきはくんウォーク）」の取組等を推進する。
- 体調管理や生活習慣の改善を図りつつ、徒歩での移動を楽しめるウォーキングアプリを提供する。

ウォーキング教室の実施

- 歩くことの楽しさを感じてもらうために、ウォーキング教室を実施する。

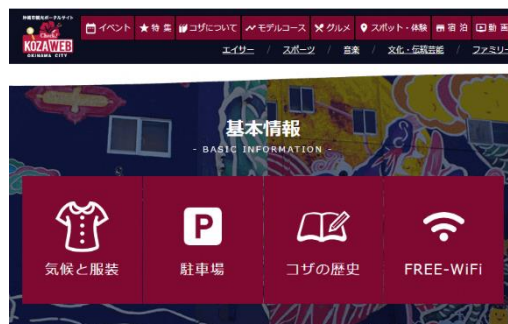


図 WEB 上での駐車場情報の公開

出典：沖縄市観光ポータルサイト KOZAWEB



写真 道路空間を活用した
イベントの様子

出典：沖縄市「沖縄市総合交通戦略」
(平成 27 年度)

ウォーキング教室

カラダもココロもリフレッシュ

沖縄こどもの国 & 沖縄市役所 市民健康課

2023 年 2 月 11 日(土) 定員 20 名
10:00~12:00 (受付 9:30 ~)

(定員になり次第締切)
申込締切: 2/6(月) 17時迄

場 所: 沖縄こどもの国

対 象: 沖縄市在住、在勤の方

■ 準備するもの ■
運動しやすい服装(運動靴、帽子)、飲み物、タオル

※新型コロナウイルスの感染状況により中止になる場合がございます。※HP 等で事前にご連絡をお願いします。

申込・問合せ: 沖縄市役所 健康福祉部 市民健康課 健康推進係
TEL: 939-1212(内線 2241) メール: o47kenko@city.okinawa.lg.jp

図 ウォーキング教室

- 観光型 MaaS の導入により観光客の移動の利便性向上を図るだけでなく、観光施設、商業施設での支払いや予約等との連携を図り、観光、商業での活性化も同時に図る。
- 快適な移動を提供するため、シェアサイクル等のシェアリングモビリティ導入を図る。



出典：国土交通省「MaaS 入門
ガイドブック」（令和 4 年）

- 来訪者が多く訪れるイベント時において、平常時に運行する公共交通では賄いきれない交通需要に対応するシャトルバスを運行するほか、自動車等の交通流を適切にコントロールする方法を検討し、交通の円滑化を図る。
- イベント実施会場周辺の住民に対しては、事前にイベントの実施内容、交通規制や交通円滑化対策の実施内容について適切な情報提供を実施する。



出典：沖縄市総合交通戦略（平成27年度）

凡 例 → 検討 → 協議・調整 → 実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
駐車場の利便性向上			
多様な方々に対応した観光環境の整備			
道路空間を活用したイベント等の実施			
ウォーキング教室の実施			
観光型Ma a Sやシェアリングモビリティの導入検討			
イベント時の交通円滑化対策の実施			

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
駐車場の利便性向上				◎					○	
多様な方々に対応した観光環境の整備				◎	○		○	○		
道路空間を活用したイベント等の実施				◎					○	
ウォーキング教室の実施			◎						○	
観光型MaaSやシェアリングモビリティの導入検討				◎	◎		○	○	○	
イベント時の交通円滑化対策の実施				◎					○	

⑨ 「歩いて楽しいみちづくり」の推進

No.19 歩行環境の快適性向上

案内システム等の整備

- 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、デジタルマップやコザウェブを活用した案内システム等の充実を推進する。
- 公共交通やバリアフリーに関連する施策と連携し、快適に各観光資源や歴史・文化資源を巡ることができる回遊マップを作成する。

ポケットパーク等における休憩施設等の設置

- ポケットパーク等において、ベンチ等の休憩施設を設置するとともに、木陰の創出やミスト発生装置等を設置し、避暑対策や憩いの場としての道路空間を確保する。また、その他ポケットパークの利活用について検討する。



図 WEB 上でのモデルコースの紹介

写真 ポケットパークの事例

出典：沖縄市観光ポータルサイト KOZAWEB

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
案内システム等の整備			➡
ポケットパーク等における休憩施設等の設置	➡		

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
案内システム等の整備				◎					○	
ポケットパーク等における休憩施設等の設置				○	◎		○		○	

3.5 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

No.20 モビリティマネジメントの実施

- 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誘導するため、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。
- 公共交通に関する取り組みの周知 PR を実施するほか、イベント時には公共交通利用案内情報を積極的に発信する。
- エコドライブ教習会等の実施などにより、環境に配慮した車の使い方や省エネに関する意識啓発を推進する。



図 モビリティマネジメントの意識啓発の例

出典：うるま市 HP「モビリティ・マネジメント～ゆとりをもった安全な移動～」(令和3年度)

【実施スケジュール】

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
モビリティマネジメントの実施			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
モビリティマネジメントの実施					◎	○	◎	◎		○

No.21 かしこい自動車利用の推進

時差出勤等の取り組みの推進

- 朝夕の出退勤時間を中心に発生している渋滞とそれに伴う環境への悪影響の解消を図るため、時差出勤等の導入促進に向けた企業への働きかけを検討する。

通勤・通学時の自動車からの転換の推進

- 自動車通勤や通学時の自動車を使用した送迎から、公共交通や自転車等の利用への転換により、渋滞状況の改善だけでなく環境への悪影響の解消を図る。
- 学校における児童生徒への公共交通利用の教育や、自動車送迎から公共交通利用や徒歩通学への転換に向けて保護者の意識啓発を図る。



図 高校生向けバスマップ（コザ高校）の例

出典：わった〜バス党 HP「バスマップ 高校一覧（コザ高校）」（令和4年度）

パークアンドバスライド駐車場の整備

- 沖縄市から那覇市等へのバス移動を促進するため、既存の駐車場の活用を含め、パークアンドバスライド駐車場の整備を促進する。

図 パークアンドバスライド実証実験
（イオンモール沖縄ライカム）の例

出典：わった〜バス党 HP News & Topics（平成31年度）



【実施スケジュール】

凡 例  検討  協議・調整  実施・整備

実施施策/事業名	短期（R5-R7）	中期（R7-R12）	長期（R12-R17）
時差出勤等の取り組みの推進			
通勤・通学時の自動車からの転換の推進			
パークアンドバスライド駐車場の整備			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
時差出勤等の取り組みの推進							◎	◎	○	
通勤・通学時の自動車からの転換の推進					○	◎			○	○
パークアンドバスライド駐車場の整備					◎		○		○	○

EV 等のエコカーの導入推進

- ハイブリット車などのエコカーや EV、軽自動車より一段階小さい規格である超小型モビリティ等、環境への負荷が低い車両の導入を推進する。

SDGs 未来都市・自治体 SDGs モデル事業

沖縄県 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

沖縄県は持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

1 経済

2 社会

3 環境

4 都市

5 生活

EVのカーシェアで みんなの移動をスマートに

気軽に乗れる、
時間料金

15分 200円～



・平日は沖縄県の公用車として利用。休日は一般の方もご利用いただけます。

・一般の方のご利用は、事前に「NISSAN e-シェアモビ」の会員登録が必要です。

EVカーシェアとは

最先端技術の電気自動車をオンラインで利用できるサービスです。
事前に会員登録が必要です。

EVカーシェアの魅力

快適

- にぎやかな清掃でクリーンな室内
- あなたの免許証が会員カードに
- ETC カードを全車に搭載

※利用はお友達まで2名

安心

- 最先端技術による運転支援
※ナビゲーション、アクセル、ブレーキなどの動作を自動制御する「ナビゲーションアシスタント」。
- ドライブレコーダーによる万一の事故時への備え
※故障を感知するとアラームが鳴ります。

EVカーシェア おすすめポイント

- 1 気軽に使える
- 2 最先端技術で安心
- 3 環境にやさしい (SDGsに貢献)
- 4 全国の「e-シェアモビ」を利用できる



ご利用可能時間

土曜日 0 時～日曜日 24 時



平日は沖縄県の公用車として

カーシェア設置場所





〒900-0057 沖縄県那覇市読売1丁目2-2
EVカーシェアは、庁舎内に設置しています。
(沖縄県読売から1分徒歩)

会員登録・お問い合わせは専用サイトで

PC・スマホからアクセス

<https://e-sharemobi.com/>

ご利用に関するお問い合わせは

NISSAN モデルビジネスセンター

0120-23-1723

運営に関するお問い合わせは

りょうていホールディングス
e-シェアモビ 沖縄県（那覇）支店

098-870-0290





図 EV カーシェア・公用車の導入実証の事例（沖縄県）

出典：沖縄県 HP「EV カーシェアリング導入実証事業の開始について」（令和 3 年度）

【実施スケジュール】

凡 例 → 検討 → 協議・調整 → 実施・整備

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
EV 等のエコカーの導入推進			

【实施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
EV 等のエコカーの導入推進	◎	○	○	○	○				○	
	こどものまち推進部	消防本部								
	○	○								

No.23 市民との協働による道路環境の維持

計画的な道路維持管理の推進

- 「長寿命化計画」に基づく橋梁の整備・改修など、道路に関する計画的な維持管理に取り組む。
- より健全な道路環境を維持するため、スマートフォンのアプリ等を活用し、道路の損傷や施設の破損などの問題を市民が容易に道路管理者等に通報でき、その情報や対応結果等を確認できる制度や仕組みの導入を検討する。

道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進

- クリーンデイの実施や、市民や自治会等による道路の美化活動のほか、学校周辺道路の清掃活動を継続的に実施する。また、沖縄市内の幼稚園、保育園、小学校、中学校、高等学校、その他教育機関、自治会、通り会、その他団体に草花を配布し、敷地や道路沿道の美しい景観形成を図る花いっぱい推進運動を推進する。

交通まちづくりや環境に関するシンポジウム等の開催

- 交通まちづくりや環境に関するシンポジウムを開催し、意識啓発を図るとともに、自分たちの手で施策を検討、実施していく環境の醸成を図る。



写真 ワークショップの様子

出典：沖縄市「バスターミナル×KOZA のまちWS」(令和4年)

凡 例 ➡ 検討 ➡ 協議・調整 ➡ 実施・整備

【実施スケジュール】

実施施策/事業名	短期 (R5-R7)	中期 (R7-R12)	長期 (R12-R17)
計画的な道路維持管理の推進			
道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進			
交通まちづくりや環境に関するシンポジウム等の開催			

【実施主体】

凡 例 ◎：主担当部署 ○：関連部署

実施施策/事業名	沖縄市						県	国	市民・地域	公共交通事業者
	総務部	市民部	健康福祉部	経済文化部	建設部	教育委員会				
計画的な道路維持管理の推進					◎		◎	◎	○	
道路美化活動や花いっぱい推進運動の推進					◎				○	
交通まちづくりや環境に関するシンポジウム等の開催					◎				○	

第6章 指標・目標値

1. 前戦略の計画期間における目標値の達成状況

- 前戦略では令和7年時点について計画目標値を設定していたが、令和5年時点での状況をみると、交通事故件数については達成しているが、渋滞や公共交通の分担率等多くの項目で未達成の状況である。
- 前戦略の目標の達成状況を踏まえ、第二期戦略の令和17年度における目標値を設定する。

表 前戦略の目標値の達成状況

指標		策定時	目標 (R7)	現在の状況	達成状況
主要渋滞箇所・区間の減少		3 区間 11 箇所 (H27)	2 区間 6 箇所	3 区間 12 箇所 (R5)	△
自家用車 分担率の 低減	市全体	87% (H25)	83%	88% (R4)	△
	北部地区	90% (H25)	86%	85% (R4)	○
	中部地区	83% (H25)	79%	89% (R4)	△
	東部地区	89% (H25)	85%	94% (R4)	△
	西部地区	85% (H25)	81%	83% (R4)	○
公共 交通 分担率の 向上	市全体	6% (H25)	10%	6% (R4)	△
	北部地区	3% (H25)	5%	7% (R4)	○
	中部地区	8% (H25)	13%	5% (R4)	△
	東部地区	4% (H25)	7%	3% (R4)	△
	西部地区	9% (H25)	15%	8% (R4)	△
観光関連施設入込客数の増加		448,626 人/年 (H26)	716,000 人/年	324,008 人/年 (R3)	△
主要イベント参加者数の増加		351,134 人/年 (H25)	469,000 人/年	718,971 人/年 (R1)	○
中心市街地における 歩行者通行量の増加		8,866 人/日 (H26)	9,200 人/日	6,729 人/日 (R1)	△
交通事故（人身事故） 発生件数の減少		622 件/年 (H26)	600 件/年	460 件/年 (R1)	○
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)	20%	41.0% (R4)	△

※観光関連の指標は、直近のデータは新型コロナウイルスによる影響が大きいため、感染拡大前の R1 年度のデータで達成状況を評価する

2. 第二期戦略の指標、目標値

- 前戦略における達成状況を踏まえ、第二期戦略における計画目標を以下の通り設定する。

表 計画目標の達成状況を評価するための指標、目標値

指標		現況	中間目標 (R7・ R12) ※現況との 比較	目標 (R17) ※暫定	基本方針				
					1	2	3	4	5
主要渋滞箇所・区間の減少		3 区間 12 箇所 (R5)	減少	3 区間 7 箇所	○	○	○	○	○
自家用車分担率の低減	市全体	88% (R4)	減少	84%			○		○
	北部地区	85% (R4)	減少	81%			○		○
	中部地区	89% (R4)	減少	85%			○		○
	東部地区	94% (R4)	減少	90%			○		○
	西部地区	83% (R4)	減少	79%			○		○
公共交通分担率の向上	市全体	6% (R4)	増加	9%			○	○	○
	北部地区	7% (R4)	増加	11%			○	○	○
	中部地区	5% (R4)	増加	8%			○	○	○
	東部地区	3% (R4)	増加	5%			○	○	○
	西部地区	8% (R4)	増加	12%			○	○	○
主要観光施設入場者数の増加		389 万人/年 (R1)	増加	390 万人/年	○		○	○	
主要イベント参加者数の増加		718,971 人/年 (R1)	増加	720,000 人/年	○		○	○	
中心市街地における歩行者通行量の増加		6,729 人/日 (R1)	増加	8,500 人/日		○	○	○	
交通事故（人身事故）発生件数の減少		460 件/年 (R1)	減少	220 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)		41.0% (R4)	減少	20%		○		○	○

※第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査の結果を踏まえて目標値（R17）を再検討する。

【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：地域と共に進む環境に配慮した道路交通施策の推進

第7章 フォローアップ

1. 評価・検証・改善を実施する推進体制

- 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。
- 第二期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ある。
- そのため、施策推進にあたっては、第二期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する。

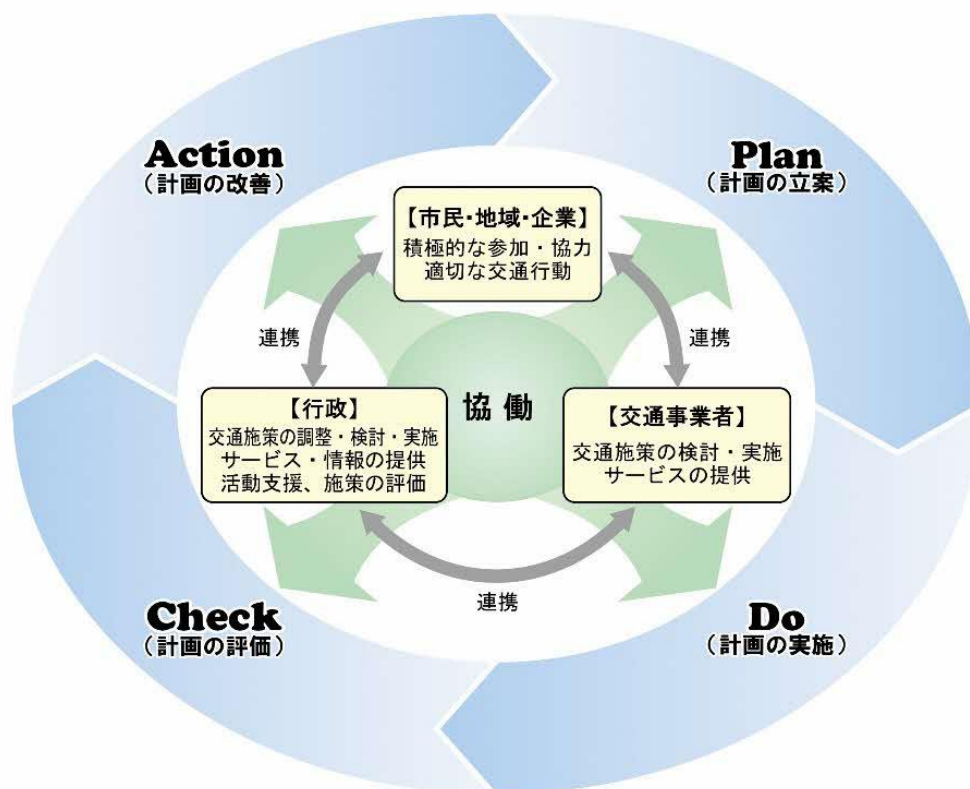


図 PDCA サイクルによる進捗管理

2. 評価・改善の仕組み

- 第二期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る。
- そのため、5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の見直し等の改善を実施する。また、中間年となる令和12年度には、「沖縄市第5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、各施策を推進する。
- なお、中間年や目標年における計画目標の達成状況の評価や見直し内容の検討は、「沖縄市総合交通戦略検討委員会」において実施するとともに、施策の進捗評価は、各実施主体からの施策の進捗状況の情報提供を受け、沖縄市の関係各課で構成される「幹事会」を中心に実施する。

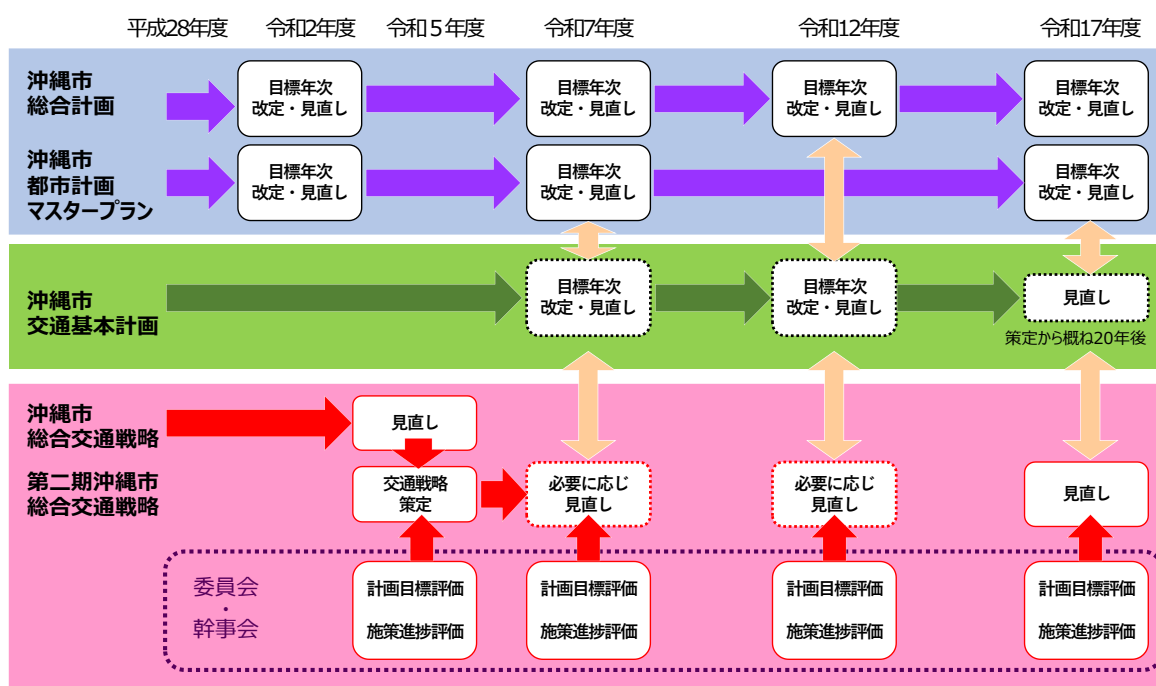


図 評価・改善の仕組みイメージ

(参考) 用語集

エコドライブ	環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用のこと。警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省を関係省庁とする「エコドライブ普及連絡会」、「エコドライブ普及検討会」を設置し、「エコドライブ10のすすめ」を取りまとめ、普及促進を図っている。	p73
沖縄市交通基本計画	沖縄市における道路交通体型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ため、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た計画。平成28年3月に策定。	p1,p2,p3 , p41,p42, p44,p45,
沖縄市総合交通戦略	「沖縄市交通基本計画」で定めた基本理念や目標像の実現に向けて、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、具体的な内容や整備・実施目標時期を明示した戦略。平成28年3月に策定。	p1,p2,p3 , p80,p81,
基幹バス	「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」に示されている幹線的なバスのこと。久茂地ーコザ間のバスレーンを走行し、速く、正確に、多頻度で運行する。	p10,p11, p15,p17, p44,p47, p62,p63, p64
緊急輸送道路ネットワーク	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。	p46,p60, p61
交通結節点	鉄道の乗り継ぎ駅や、鉄道とバスの乗り継ぎが行われる駅前広場のように、多くの交通が集中的に結節する箇所をいう。規模により交通結節点と、小規模で交通結節点を補完するサブ交通結節点に区分することもある。	p11,p17, p44,p47,
持続可能な開発目標(SDGs)	持続可能な開発目標(SDGs)とは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標。持続可能な世界を実現するための	p2

	17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さない（leave no one behind）ことを誓っている。格差の問題、持続可能な消費や生産、気候変動対策など、先進国が自らの国内で取り組まなければならない課題を含む、全ての国に適用される普遍的な目標。	
自転車活用推進法	基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に施行された法律。平成 28 年 12 月に交付され、平成 29 年 5 月に施行。	p4
主要渋滞箇所	道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「沖縄地方渋滞対策推進協議会」にて、道路利用者が実感している渋滞箇所等として選定された地域の渋滞箇所	p24
消防活動困難区域	消防自動車の出入りができる幅員 6m 以上の道路からホースが到達する一定の距離以上離れた区域。	p46,p59
ゼロカーボンシティ	地球温暖化対策の推進に関する法律で、都道府県及び市町村は、その区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の削減等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、及び実施するように努めるものとするされている。こうした制度も踏まえつつ、昨今、脱炭素社会に向けて、2050 年二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明した地方公共団体のこと。沖縄市は令和 3 年 7 月に表明。	p1,p2, p32
第 5 次沖縄市総合計画	沖縄市における市政運営の総合的な計画で、将来の目標及び目標達成のための基本的な方向性を示す都市像等を推進するため、施策の大綱を体系づけてまとめた本市の最上位計画。「第 5 次沖縄市総合計画」は令和 3 年度を始期とし、これからの 10 年を展望するビジョンとして、令和 3 年 3 月に策定。	p1,p2, p15
地域公共交通計画	「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす	p4,p47, p62,p64

	もの。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくもの。 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正以前は、網形成計画。	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。	p4,p5
電動キックボード	都市部を中心に利用が広がっている新たな電動モビリティ。令和5年7月1日から改正道路交通法が施行され、一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として、新たな交通ルールが適用されることとなった。	p13
道路付属物	道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設または工作物で、道路法等に定められたもの。	p4
バスタプロジェクト	鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進する。	p9
バリアフリー	高齢者、障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁（バリア）を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。	p15,p16, p46,p47 p54,p55, p65,p66, p70,p72
歩行者利便増進道路（ほこみち）	「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」な	p4,p68

	ど、道路への新しいニーズの高まりを受けて、道路空間の構築を行いやすくするため、道路法等を改正し、令和2年11月に創設された制度	
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。	p32,p49 p60
パークアンドバスライド	都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自家用車を駐車し、鉄道、バス等の公共交通へ乗り継ぐ手法のこと。一般的には鉄道への乗り継ぎを指すことが多いが、バスに乗り継ぐ場合にパーク＆バスライドとあらわす。	p48,p75 p76
フィーダーバス	基幹バスなど幹線的なバスに接続し、地域内の移動を支える視線の役割を担うバスのことを指す。狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を指す。	p45,p48, p63,p65
モビリティマネジメント	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自家用車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。	p47,p73
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、身体能力等の個人差に関わらず、できるだけすべての人が利用しやすいような製品、環境をデザインする（つくる）という考え方のこと。	p16,p65
路線バス	正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期的に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要であるが、本計画においては、路線バスと沖縄市循環バス等を区別している。	p7,p11, p17,p26, p28,p29 p30,p39, p65
MaaS	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観	P13,p17, P47,p71,

光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

T D M

Transportation Demand Management の略。公共交通機関の利用促進など、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

P2,p14,
P15