

第2章 浦添市の現況と課題

2-1 浦添市の概況

2-1-1 位置・地勢・沿革等

(1) 位置

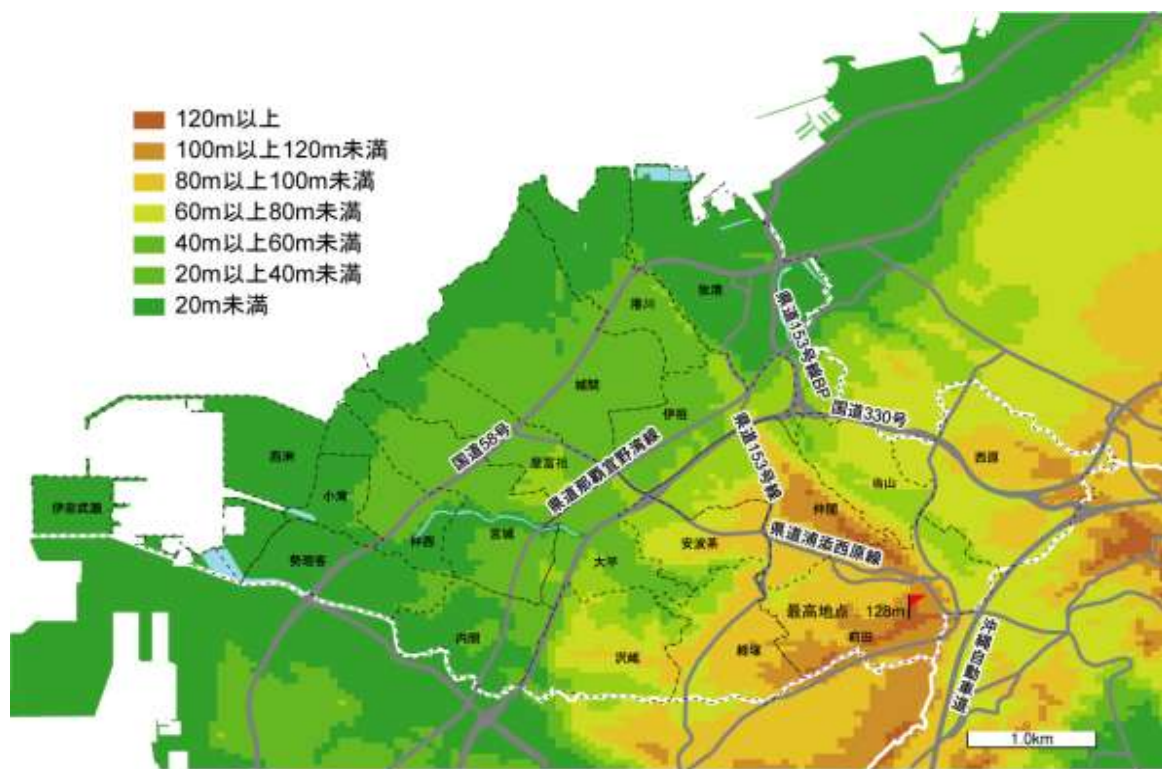
- 浦添市は、沖縄本島の南側に位置し、東シナ海に面する西海岸沿いにあり、南に那覇市、東に西原町、北東に宜野湾市が隣接している。市域は（飛地を含む）は、東西 8.4km、南北 4.6km で、北を頂点として南西と南東に広がった扇状の形をしており、面積 19.09km² を有する都市である。



図 2-1 浦添市位置図

(2) 地形

- 浦添市の地形は、東側から西側にかけて傾斜し、浦添市西部では平坦な地形が広がっている。
- 浦添市東部の仲間、安波茶、経塚、西原、沢岬地域は丘陵地帯となっており、標高は約 80m 以上となっている。
- 一方、浦添市西部の国道 58 号線沿いの勢理客、仲西、宮城、屋富祖、城間、港川は、標高が 20～40m となっている。

图 2-2 地形图²² 数値地図 50m メッシュ (標高)

(3) 浦添市の沿革

- 12 世紀頃、浦添グスクが築城された。
- 浦添市は 17 世紀から 18 世紀にかけて現在の市域の原形が形成された。
- 道路網についても現国道 58 号、浦添西原線、県道 153 号線等の原型となる道路整備がされていたと思われる。
- 昭和 22 年（1947 年）字港川、経塚、当山、大平の区域設定が許可される。
- 昭和 20 年代後半から 30 年代にかけて、米軍基地労働者の移住及び軍雇用員の増加や基地に関わる商業地域の発達により、人口が急増した。
- 昭和 45 年（1970 年）浦添村から浦添市へ昇格。
- 平成 10 年（1998 年）人口が 10 万人到達。



図 2-3 浦添市歴史街道³

³ うらおそい新道・昔道文化財ガイドブック

2-1-2 浦添市の市街地の特性

(1) 市街地の変遷

(a) DID はどのくらい拡大しているのか？また、人口密度はどのくらいなのか？

- 昭和 55 年時点、浦添市の DID⁴は市の南西部の国道 58 号と国道 330 号に挟まれた勢理客、仲西、宮城、内間、北西部の国道 58 号沿線の城間、牧港、港川、西部の主要地方道浦添西原線の大平、安波茶、経塚と市を縦貫する幹線道路を中心に形成されており、自動車の利便性の高い地域から DID が形成されてきている。
- 昭和 55 年から平成 2 年にかけて、既存の DID から主に国道 330 号や主要地方道浦添西原線といった幹線道路沿線を中心に拡大してきている。
- 平成 2 年以降は西原で拡大がみられるが、面積の伸びは概ね横ばいである。

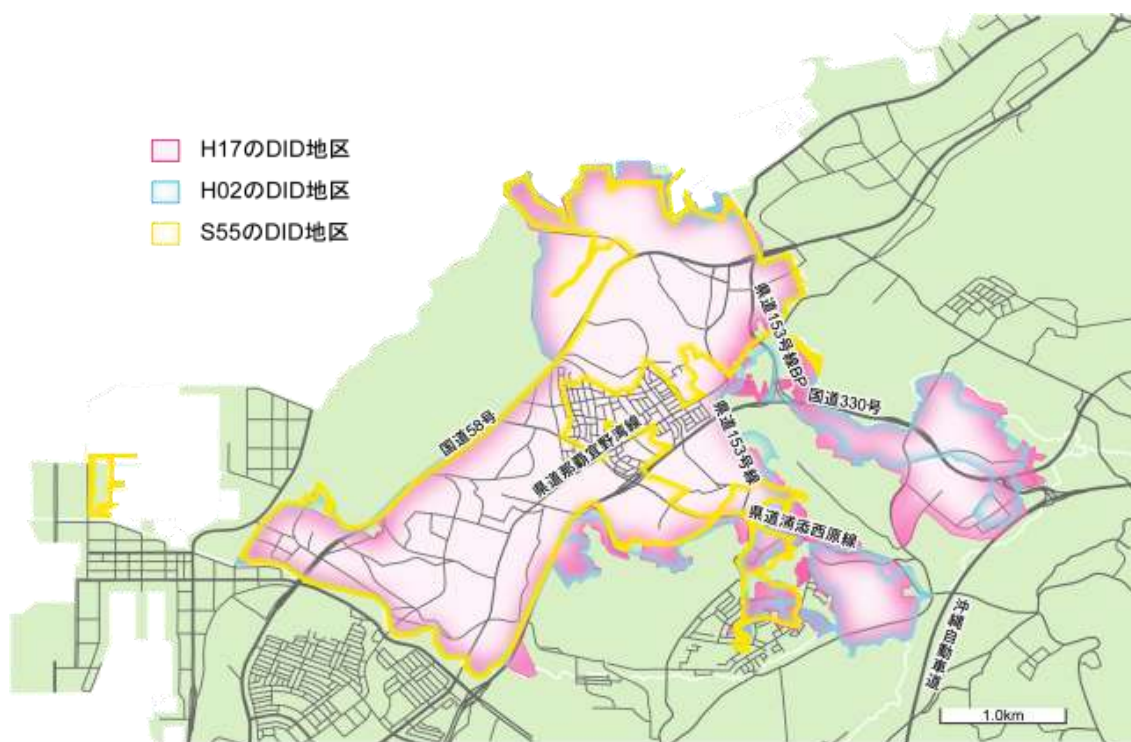


図 2-4 DID の推移⁵

⁴ 人口集中地区の意。昭和 35 年国勢調査から都市的地位の特質を明らかにする統計上の地域単位。

⁵ 国土数値情報 人口集中地区（昭和 55 年、平成 2 年、平成 17 年）

- 浦添市は、市域全体の面積のうち、DID が 59%を占めている。
- 昭和 55 年から比べると沖縄県の DID 面積の伸び率の 1.66 倍より低いものの、浦添市の DID の面積の伸びは 1.55 倍となっている。
- 浦添市は、市全体の人口密度が 5,600 人/km²と中南部都市圏で那覇市に次いで 2 番目に高くなっている。
- DID の人口密度に着目すると、浦添市の人口密度は那覇市より高く、8,500 人/km²と最も高い。

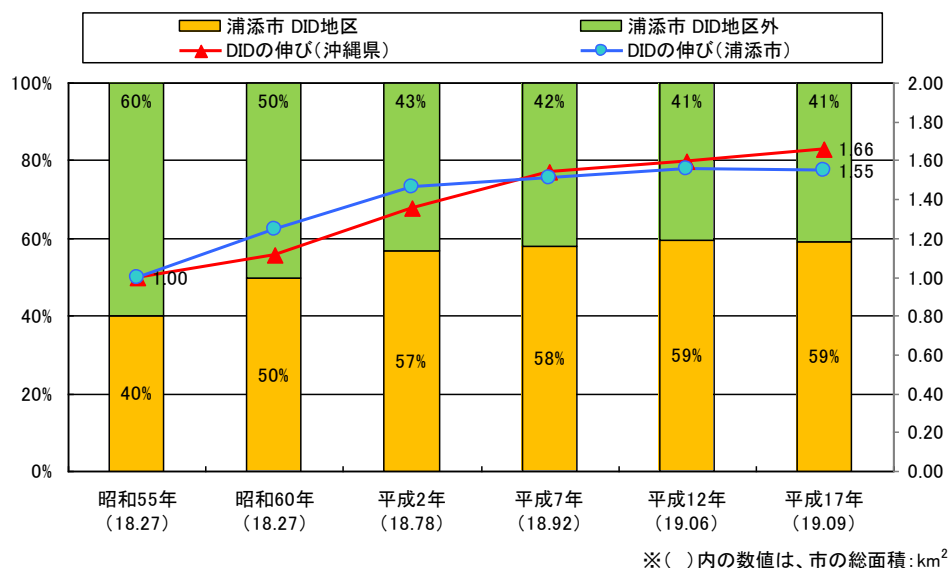


図 2-5 DID 面積の推移⁶

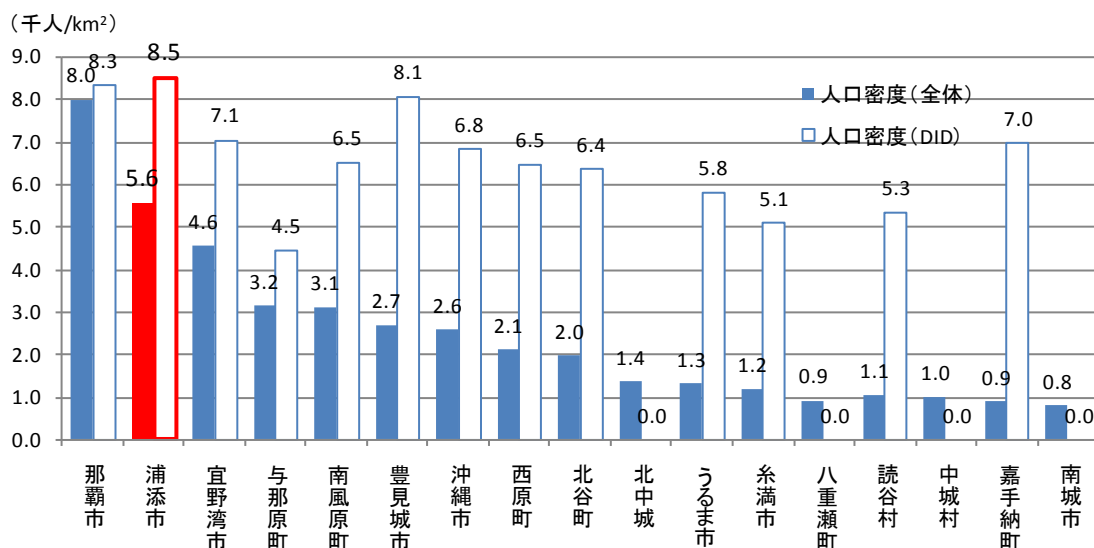


図 2-6 市町村別人口密度 (平成 17 年)⁶

⁶ 国勢調査 (昭和 55 年～平成 17 年)

(b) DID の拡大と高齢者率に関係はあるのか？

- 浦添市の高齢者率は平成 17 年国勢調査では 12.4%となっているが、地域別にみると、昭和 55 年で DID が形成された地域、特に幹線道路沿線で浦添市の平均より高い高齢率 15%以上の高い地域が多い傾向にある。
- 今後は、昭和 55 年以降に DID が拡大した地域を中心に高齢率の高い地域が拡大することが予想される。

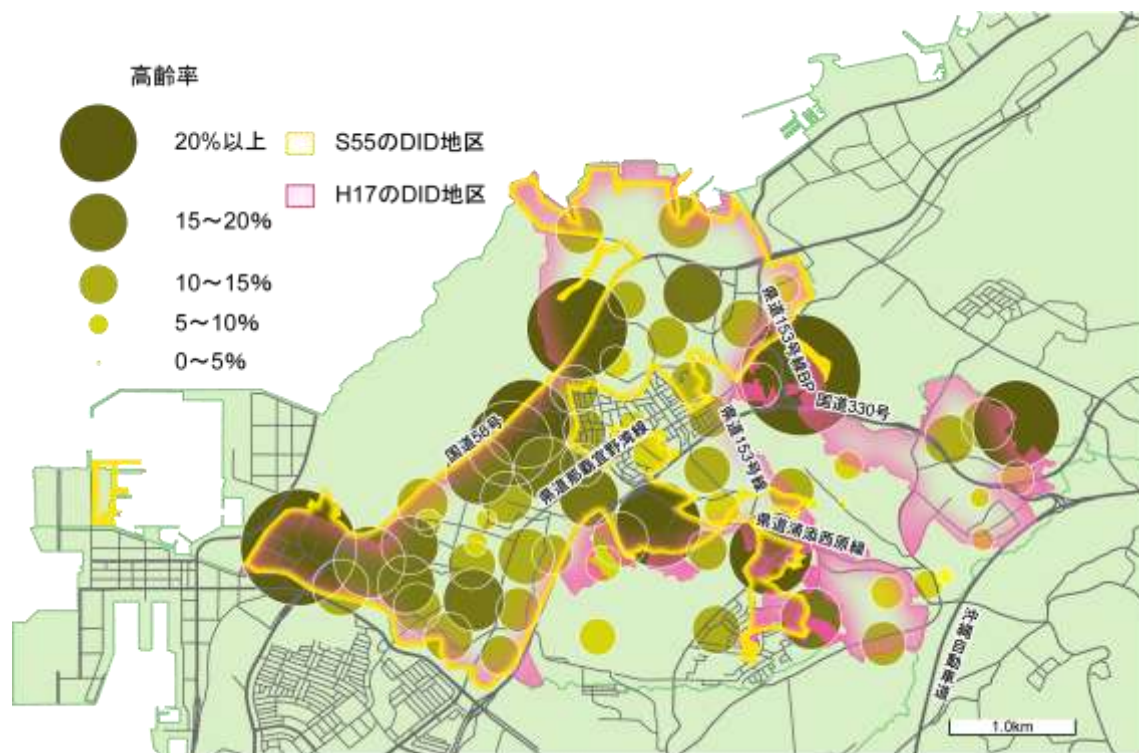


図 2-7 DID の推移と高齢者率^{7 8}

⁷ 国土数値情報 人口集中地区（国土交通省，昭和 55 年、平成 17 年）

⁸ 国勢調査調査（総務省，平成 17 年）

(2) 人口増減の特性

(a) 総人口はどのように推移しているのか？

- 平成2年以降、総人口は、沖縄県、浦添市ともに着実に増加し、平成17年で沖縄県が1.11倍、浦添市が1.18倍となっている。将来的にも増加を続け、平成42年には沖縄県が1.17倍、浦添市が1.26倍となることが予測される。
- 年齢構成比をみると、浦添市では、15歳未満の若年層を含む65歳未満の非高齢者は平成27年をピークに減少を続けることが予測され、一方で65歳以上の高齢者は将来的に増加基調にあると予測されている。

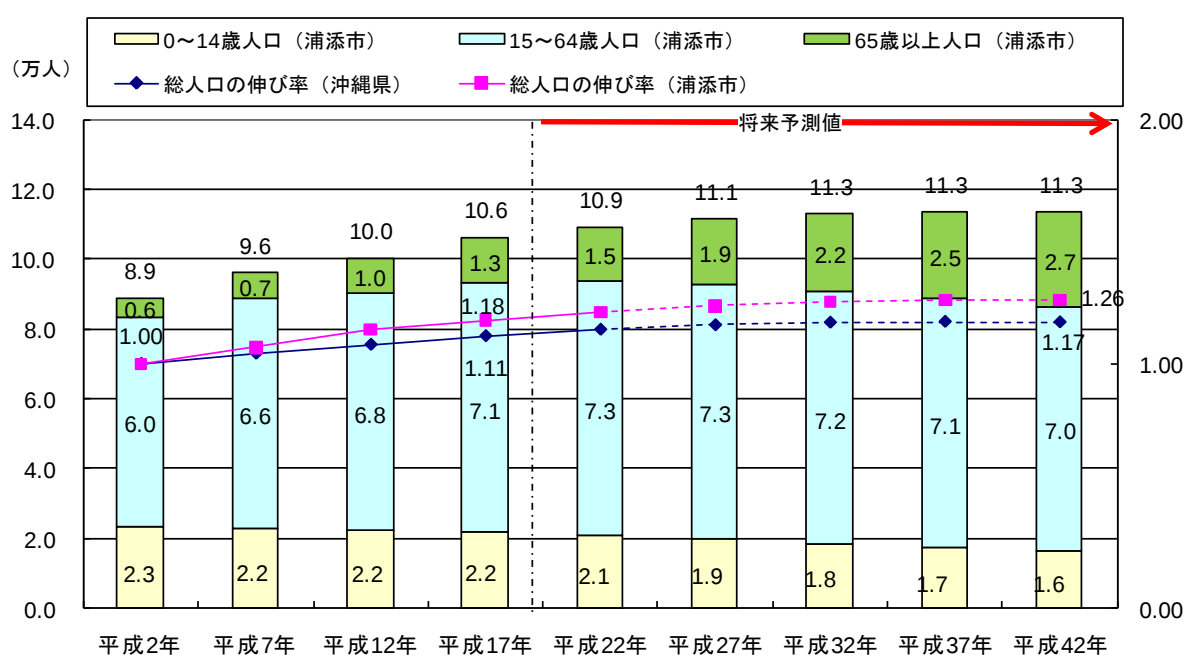


図 2-8 人口の推移^{9 10}

⁹ 国勢調査（総務省，平成2年～平成17年）

¹⁰ 市区町村別将来人口推計（国立社会保障人口問題研究所，平成22年～平成42年中位予測）

(b) 浦添市の高齢者の割合はどのくらいか？

- 浦添市の高齢者の割合は、中南部都市圏の 17 市町村のうち、西原町に次いで低い 12.4%である。
- 平成 42 年の年齢層（生産年齢層、高齢者層）の割合と平成 2 年から平成 17 年までの総人口の伸びを比較すると、生産年齢層の割合が高く、高齢者層の割合が低い市町村で総人口が伸びている傾向にある。

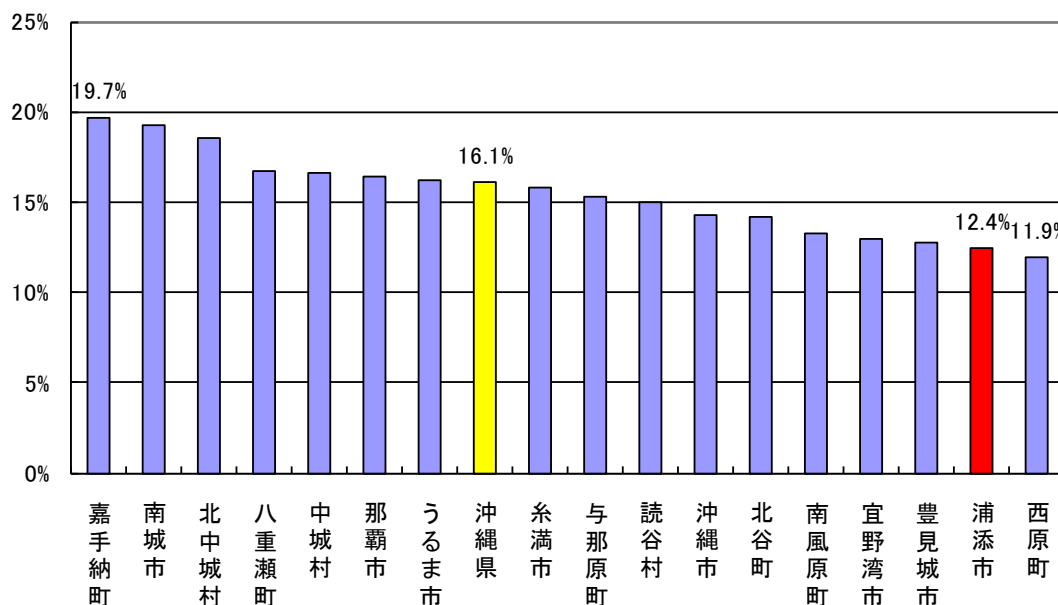


図 2-9 市町村別高齢者率 (H17) ¹¹

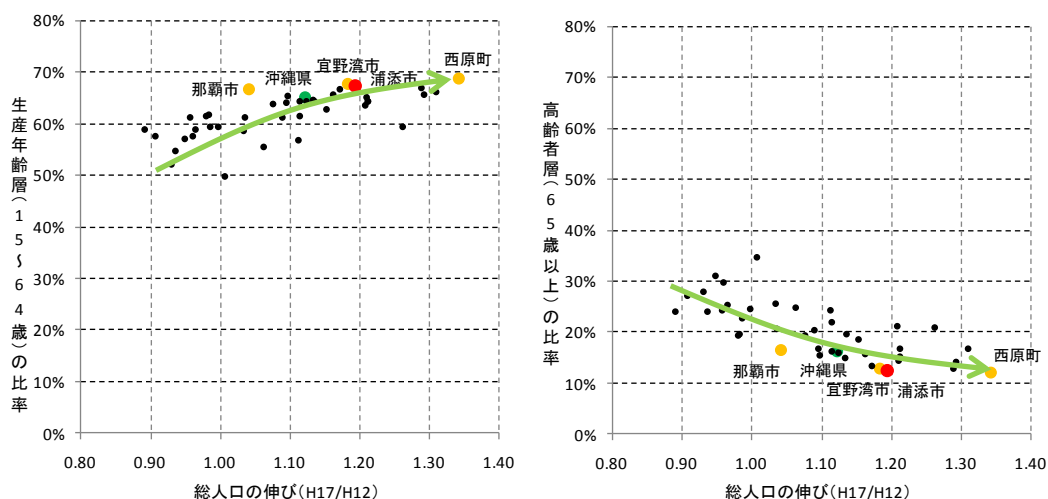


図 2-10 年齢階層別人口の割合と総人口の伸び率 (H2/H17) の比較¹²

¹¹ 国勢調査 (総務省, 平成 17 年)

¹² 国勢調査 (総務省, 平成 2 年、平成 17 年)

(c) 今後、高齢者数はどのように推移していくのか？

- 平成 17 年時点で、浦添市の高齢者率は他市町村に比べて低くなっているが、今後の高齢者数の伸びは比較的高くなることが予測されており、平成 17 年に比べて、平成 42 年では 2.07 倍と、中南部都市圏では 4 番目に高い結果が予測されている。
- 現時点で比較的に非高齢者が少なくても、将来的に急激に増加する高齢者の移動確保に配慮することは重要である。

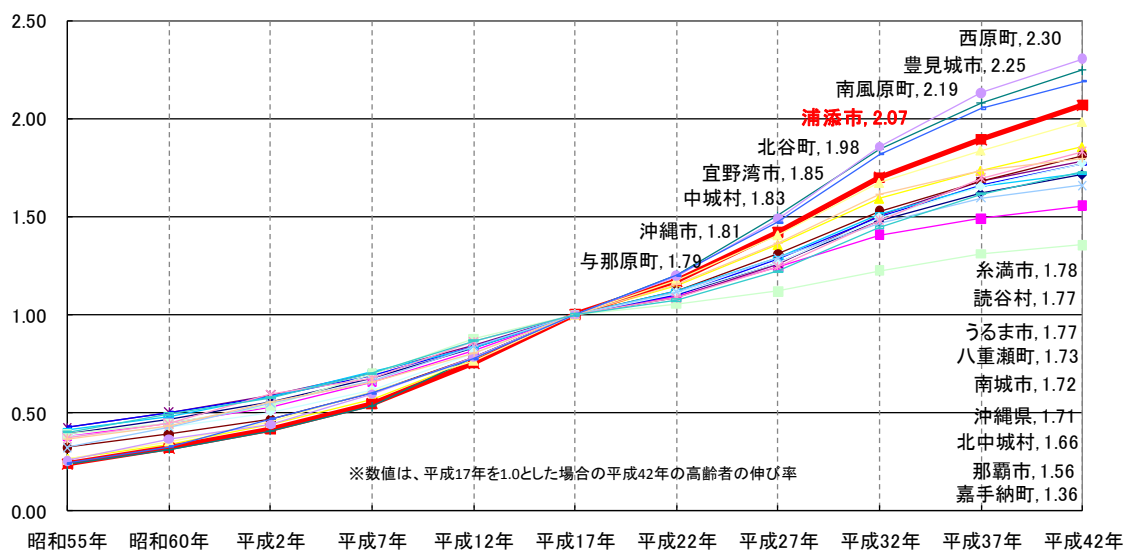


図 2-11 市町村別高齢数の伸び率¹³

¹³ 市区町村別将来人口推計（国立社会保障人口問題研究所，平成 22～平成 42 年中位予測）

(d) 浦添市内の人口と世帯数はどのように推移しているのか？

- 大字別の人口に着目すると小湾、屋富祖、勢理客で減少が見られるものの、港川で 238%、当山で 254%など DID が拡大した区域での増加がみられる。

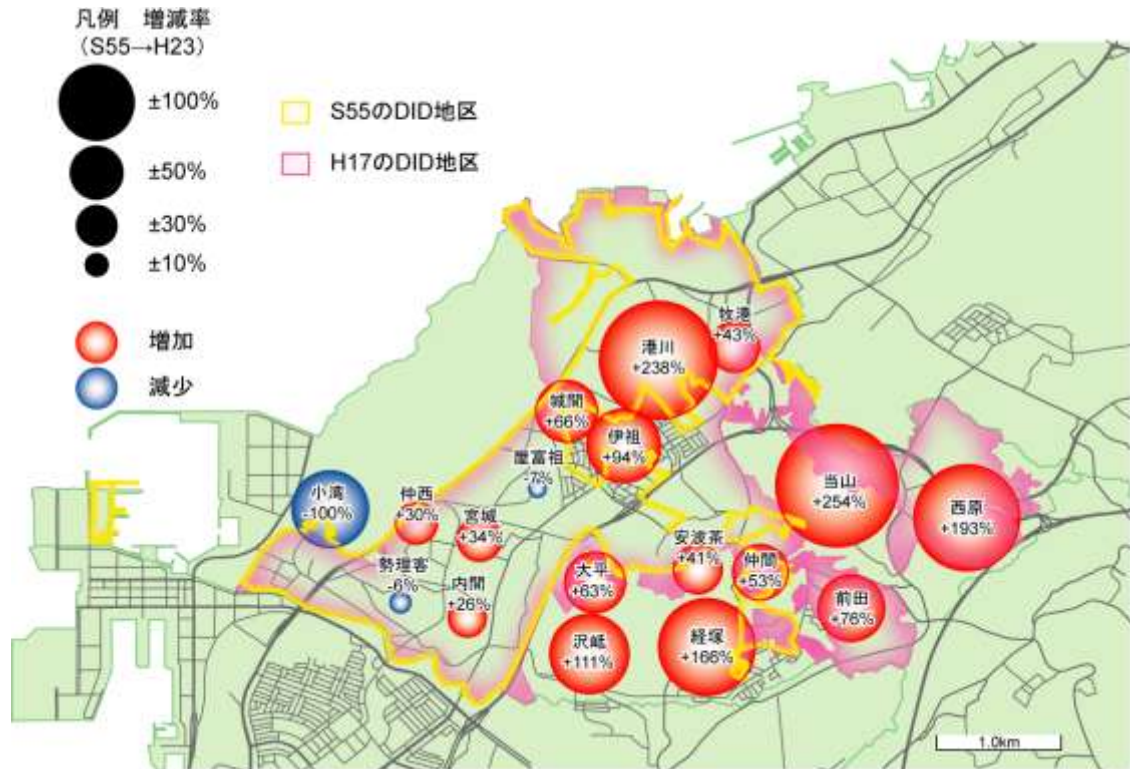


図 2-12 大字別の人口の増減 (S55→H23) ¹⁴

¹⁴住民基本台帳人口の概況（沖縄県，昭和 55 年、平成 23 年）

- 世帯数の増減に着目すると、小湾を除き、市全域で増加が見られる。さらにその増加率は人口の増加率を上回っていることから、世帯当たりの人口が減少していることが伺える。
- 総世帯数の増加以上に高齢者のみの世帯数が増加しており、特に浦添市は中南部都市圏でみた場合、高齢者のみの世帯の伸び率は最も大きい。
- 高齢者は、本人を取り巻く環境によって外出頻度が異なっており、「公共交通の利便性が高い」と外出頻度が高く、「自らの運転」や「家族の送迎」、「地域の送迎サービス」の順で外出頻度が下がっている。また、これらの環境に置かれていない高齢者は外出頻度が低い結果が示されている。
- 今後とも自動車中心で公共交通の利便性が低い交通環境が進展する場合、自らでの移動が可能な高齢者を除くと、外出に際して他の家族の支援（自動車による送迎など）を受けられない高齢者は、より一層外出機会を失うか行動範囲が狭められることが懸念される。

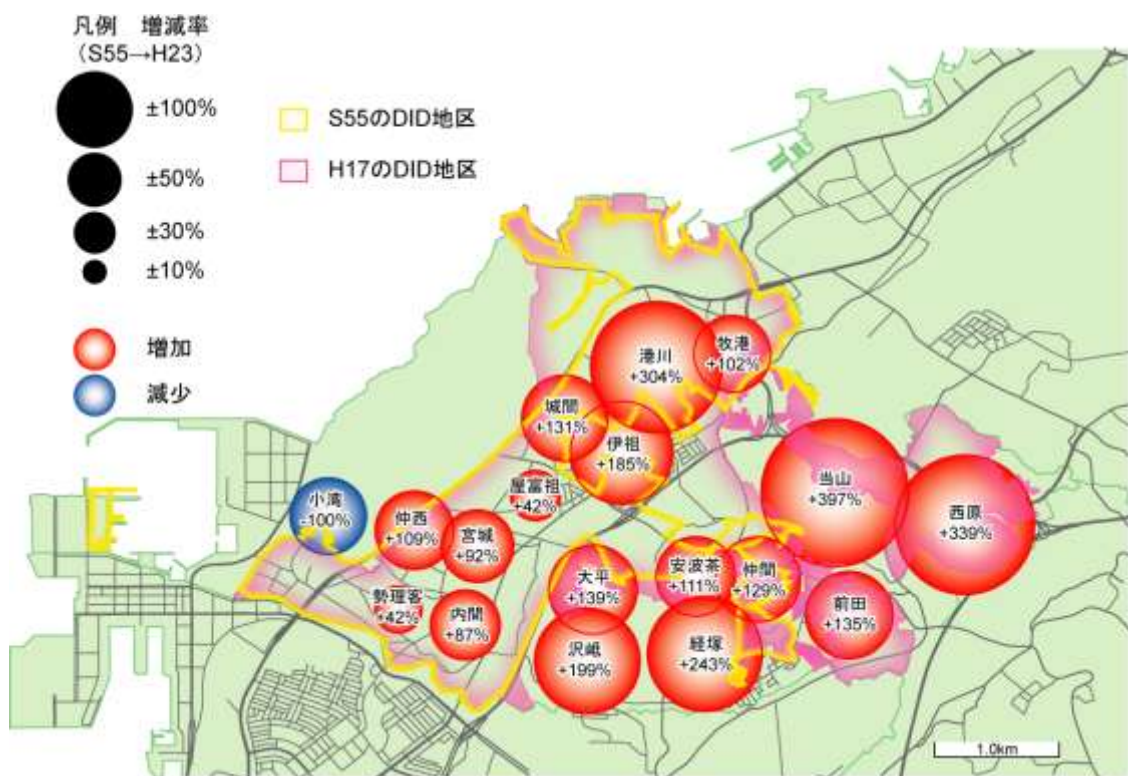


図 2-13 大字別の世帯数の増減 (S55→H23) ¹⁵

¹⁵ 住民基本台帳人口の概況（沖縄県，昭和 55 年、平成 23 年）

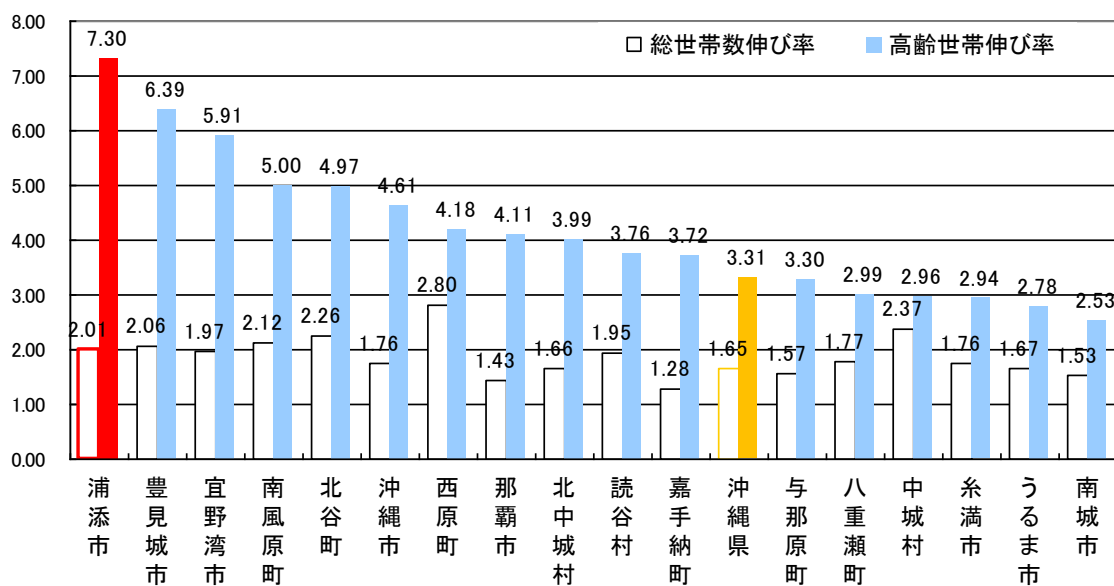


図 2-14 総世帯数と高齢世帯数の伸び (H17/S55) ¹⁶

【高齢世帯の定義】

- 昭和 55 年：65 歳以上の高齢者の単身世帯の数と 65 歳以上の親族世帯（夫婦のみ）の世帯の数の合計
- 平成 17 年：65 歳以上の高齢者の単身世帯の数と夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯の数の合計

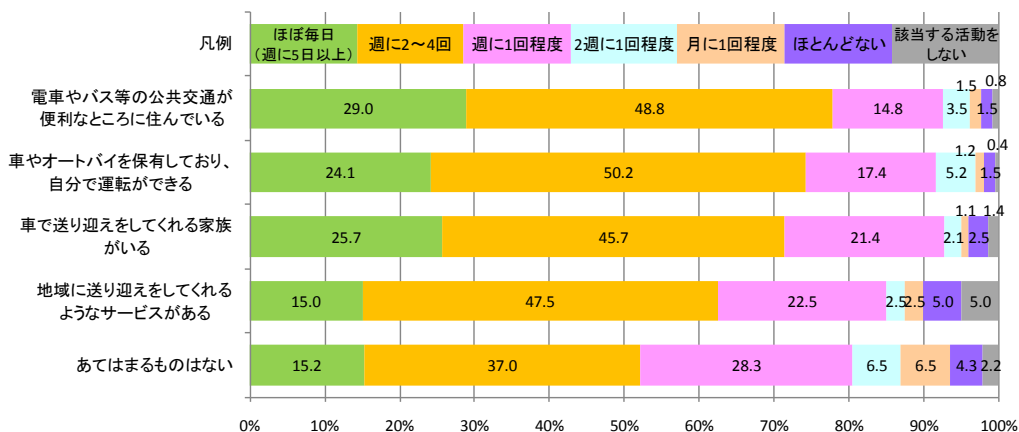


図 2-15 高齢者の移動を取り巻く環境と外出頻度¹⁷

¹⁶ 国勢調査（総務省，昭和 55 年、平成 22 年）

¹⁷ 国土交通白書（国土交通省，平成 21 年）

(3) 自動車の保有台数

- 浦添市の自動車の保有台数は、近年、緩やかになりつつあるが、依然として増加基調にあり、平成 22 年には 7.9 万台となっている。その伸び率は、平成 2 年に比べて 1.65 倍となっている。
- 沖縄県全体も同様に増加基調にあり、平成 2 年に比べて平成 21 年では 1.68 倍となっている。
- この保有台数の伸びは軽自動車の急激な増加によるもので、軽自動車は平成 12 年から急激な増加を続ける一方、軽自動車を除いたその他の自動車の保有台数は、平成 13 年を境に減少傾向にある。
- 軽自動車の保有台数の伸びは、浦添市が平成 2 年の 3.44 倍、沖縄県が 3.15 倍となっている。一方で全国は 1.73 倍に留まっている。
- 軽自動車の増加の要因として、経済的な理由など複数の要因が絡んだ結果と考えられるが、沖縄県では、那覇市と沖縄市を除いて、軽自動車の保管場所届出が不要であり、この軽自動車を保有しやすい環境が全国の伸びに比べても高くなっている一因と考えられる。

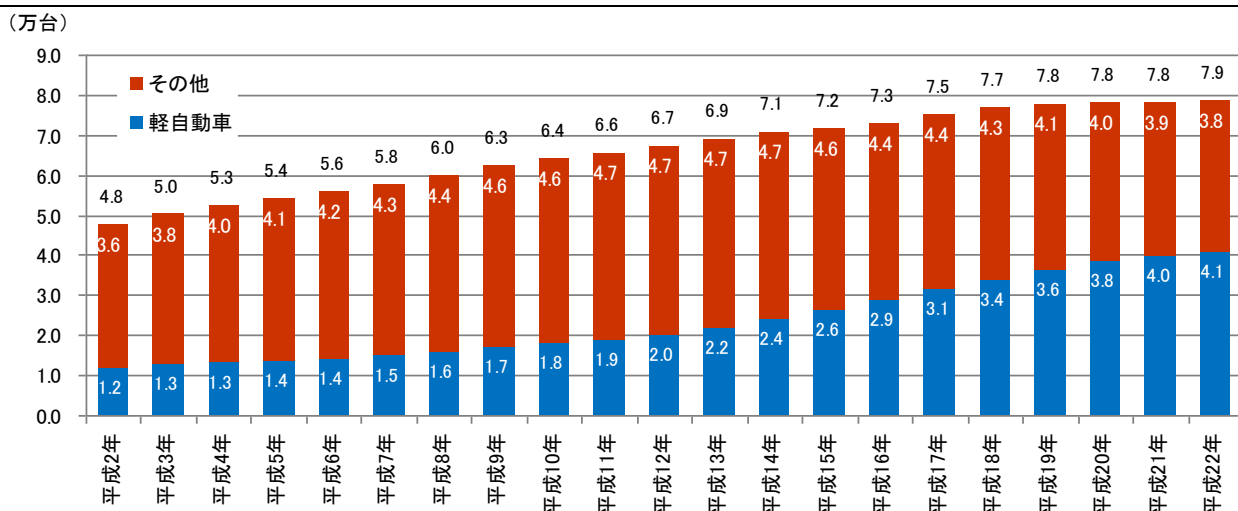


図 2-16 浦添市の自動車保有台数の推移¹⁸

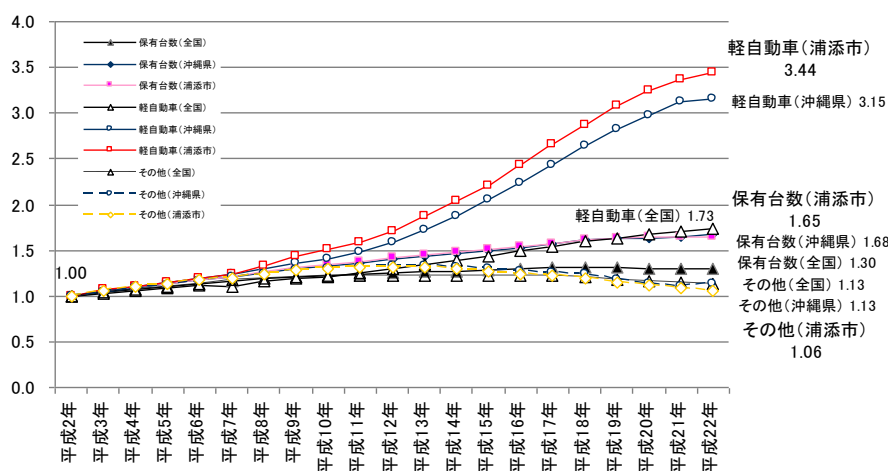


図 2-17 浦添市と沖縄県と全国の自動車保有台数の伸び率¹⁸

¹⁸ 沖縄県統計年鑑（沖縄県，平成 2 年～平成 22 年）

(参考)

【世帯当たりの浦添市の自動車保有台数】

(台/世帯)

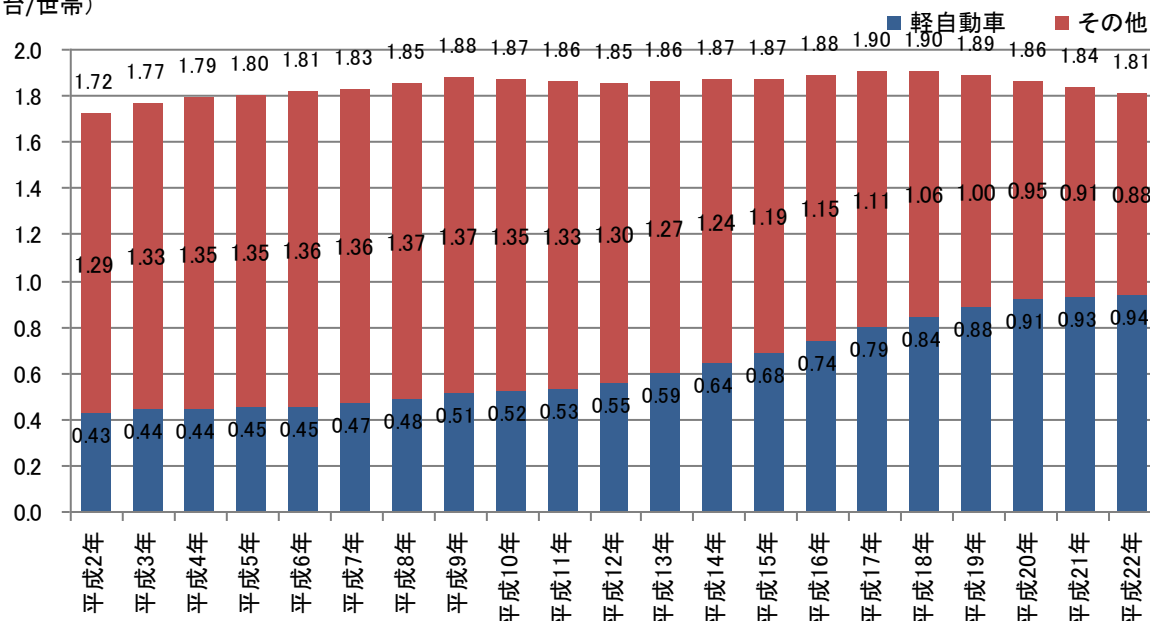


図 2-18 世帯当たりの浦添市の自動車保有台数の推移^{19 20}

【軽自動車保管義務届出市町村数】^{21 22}

		全国	沖縄県
市区町村数	政令市（特別区）	15	0
	市	736	10
	町村	1,466	35
	合計	2,217	45
軽自動車届出義務	市町村数	239	2*
	割合	11%	4%

*那覇市と沖縄市

【軽自動車を取り巻く制度の変遷】²³

- 平成2年 軽自動車の規格改定（排気量 550cc を 660cc に、長さ 3.2m→3.3m に拡大）
- 平成3年 保管場所の届出義務化（東京 23 区及び大阪市）
- 平成8年 保管場所届出義務地域の拡大（人口 30 万人以上の市）
- 平成10年 軽自動車の規格改定（長さ 3.3m→3.4m、幅 1.4m→1.48m に拡大）
- 平成11年 保管場所届出義務地域の拡大（人口 20 万人以上の市及び県庁所在地）
- 平成13年 保管場所届出義務地域の拡大（人口 10 万人以上の市）

¹⁹ 沖縄県統計年鑑（沖縄県，平成2年～平成22年）

²⁰ 住民基本台帳人口の概況（沖縄県，平成2年～平成22年）

²¹ 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令（e-Gov：http://www.e-gov.go.jp/）

²² 国勢調査（総務省，平成17年）

²³ （財）軽自動車検査協会 HP

(4) 通勤と通学

(a) 浦添市民はどこに通勤・通学を行っているのか？

- 浦添市民の通勤先は、浦添市内が平成 12 年まで増加基調にあったが、平成 17 年では、減少に転じている。一方で、他市町村への通勤先は依然と増加基調にあることから通勤先が広域化している。
- 通学先も通勤先同様に浦添市内が減少し、他市町村への通学先が増加していることから通学先も広域化している。

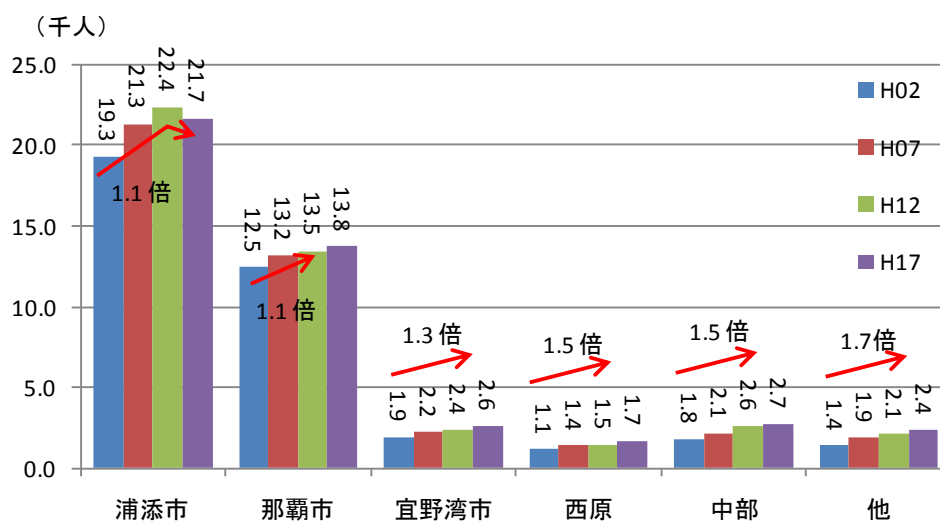


図 2-19 浦添市民の通勤先²⁴

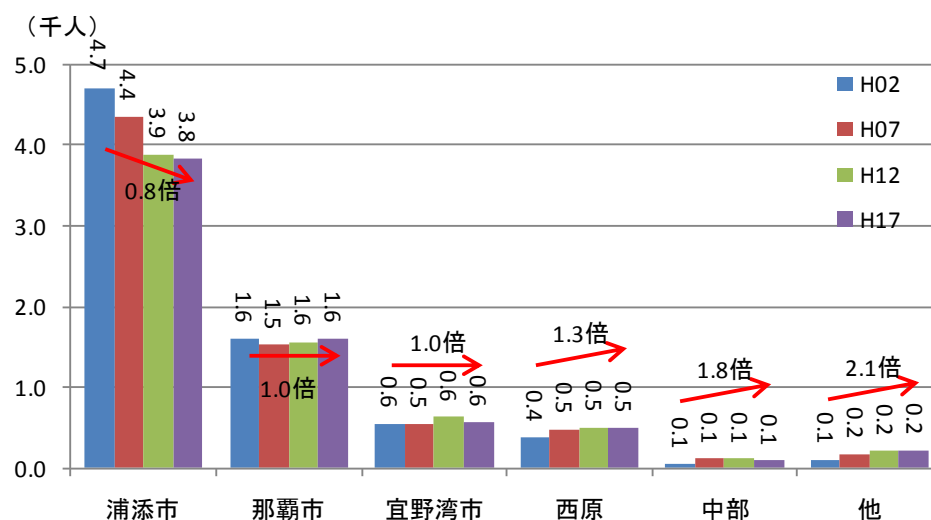


図 2-20 浦添市民（15 歳以上）の通学先²⁴

²⁴ 国勢調査（総務省，平成 2 年～平成 17 年）

(b) 浦添市へ通勤・通学を行う人はどこに住んでいるのか？

- 浦添市を通勤先とする人の居住地は、那覇市と宜野湾市が平成 17 年で減少に転じているものの、浦添市民の通勤先同様に広域化している。
- 通学者の居住地は、中部が減少しているものの、他市町村は増加し、浦添市民の通学先同様に広域化している。

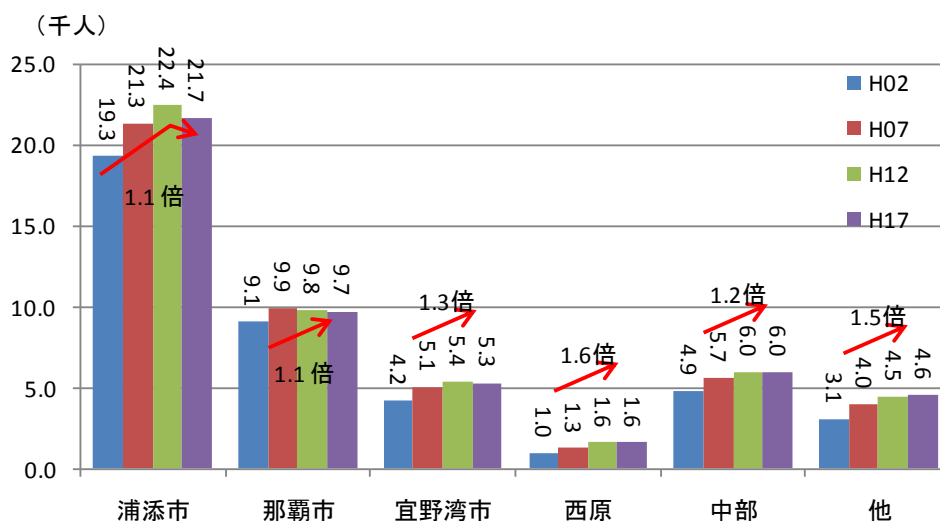


図 2-21 浦添市への通勤者の居住地²⁵

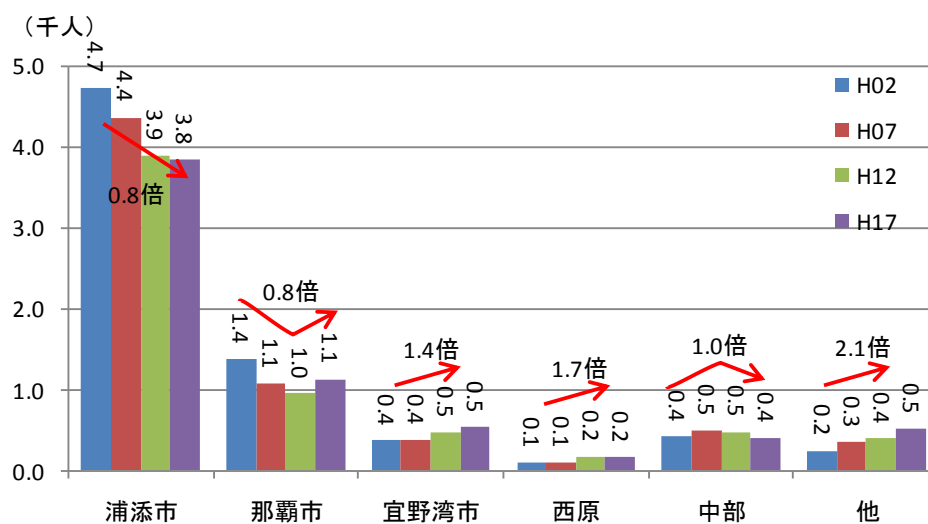


図 2-22 浦添市への通学者（15 歳以上）の居住地²⁵

²⁵ 国勢調査（総務省、平成 2 年～平成 17 年）

(5) 土地利用状況

(a) 浦添市内の土地利用の状況はどのようなになっているのか？

- 浦添市西部の平坦な地域を米軍用地が約 2.7km² と市域の 14%を占有している。
- 国道 58 号と国道 330 号に挟まれた比較的平坦な地域に住宅地域が広がっている。国道 330 号より東側の丘陵地域でも住宅地域が広がりつつある。

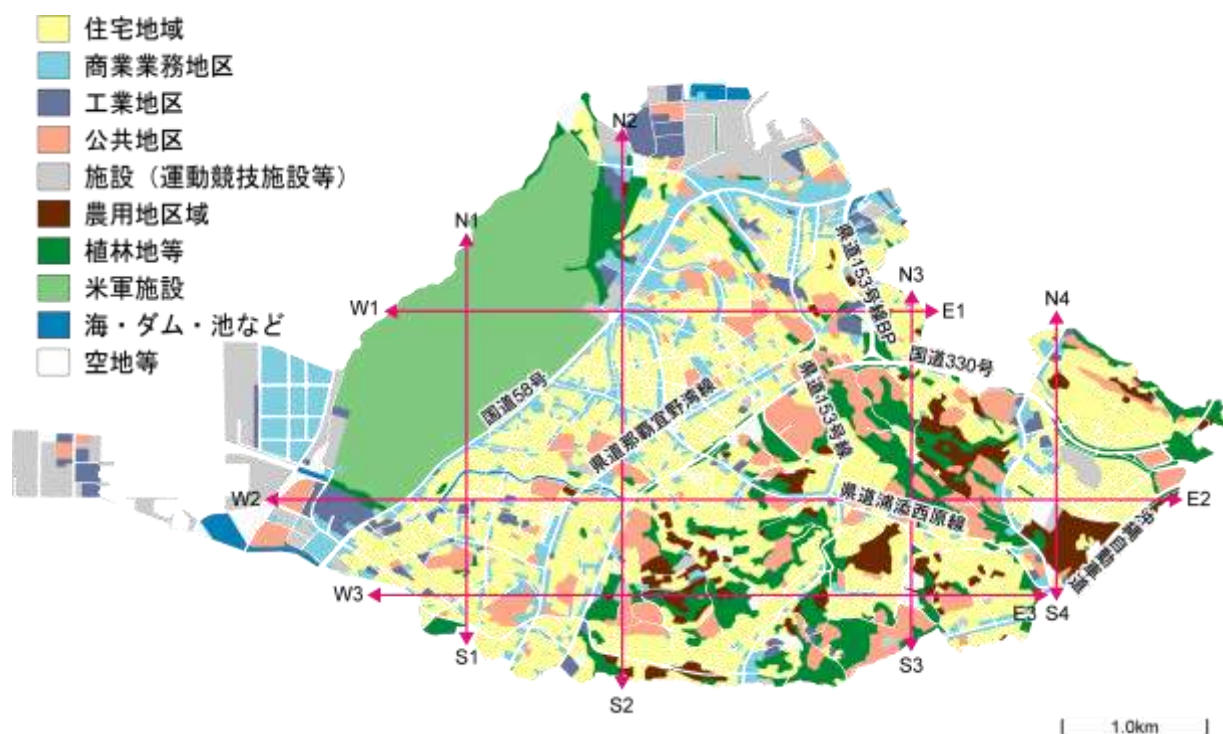


図 2-23 浦添市の土地利用状況²⁶

表 2-1 浦添市の地目別土地面積 (km²) ²⁷

畑	宅地	原野	池沼	雑種地	軍用地	その他	合計
0.8	8.4	1.0	0.0	1.7	2.7	4.6	19.1
4%	44%	5%	0%	9%	14%	24%	100%

²⁶ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

²⁷ 統計うらそえ（浦添市，平成 22 年）

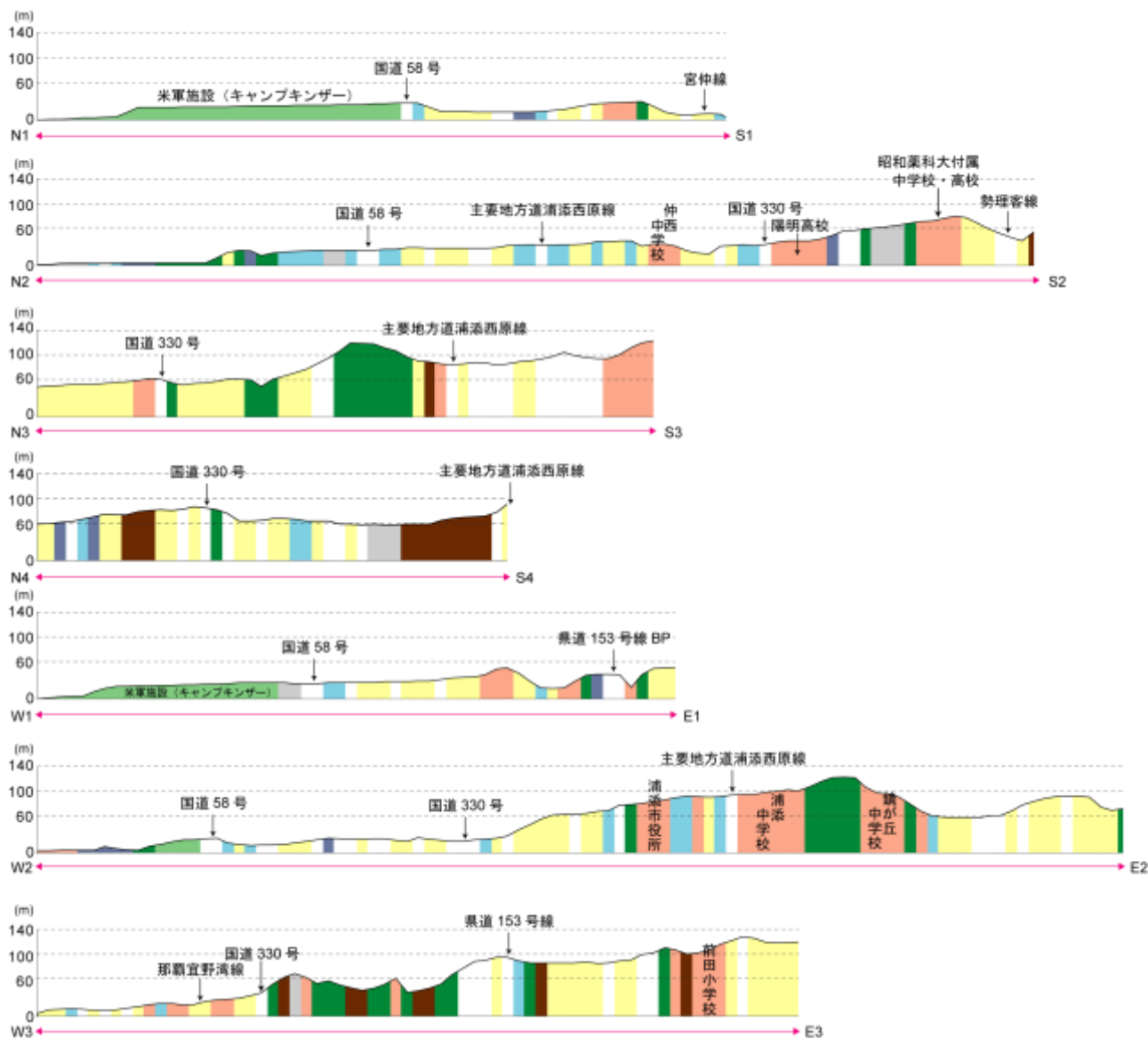


図 2-24 浦添市の土地利用と地形条件（標高）^{28 29}

²⁸ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

²⁹ 数値地図 50m メッシュ（標高）（国土地理院）

(b) 浦添市内の施設の立地状況はどのようなになっているのか？

- 牧港、港川は工業地域や供給処理施設、商業施設、医療施設が位置している。
- 浦添ふ頭周辺の西洲、伊奈武瀬は、運輸流通施設、業務地区が位置している。
- 城間、伊祖は全体的に商業地区が広がり大規模商業施設や医療施設が点在している。
- 国道 58 号、パイプライン線、浦添西原線沿線で商業業務地区が立地しており、中でも市内の通過交通を支える国道 58 号、浦添西原線では、各施設への自動車での出入りのアクセス交通が発生し、都市間を移動する長距離トリップ³⁰の交通と短距離トリップの交通が混在している。このため、今後、西海岸道路の整備等によって道路の持つ交通機能（トラフィック機能とアクセス機能）に応じた適正な分担を図ることが必要である。



図 2-25 施設の立地状況³¹

³⁰ トリップ：「ある交通目的の下に出発地から到着地まで移動する事象」、もしくはその事象を計測する「単位」。

³¹ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

(6) 浦添市の都市防災機能

- 都市防災上の問題点として、避難地等が延焼機能を確保できる幅員（12m 程度以上の幅員）の道路で結ばれておらず、広域的な緊急輸送道路と連携した効果的な道路防災空間の構築が必要とされている。

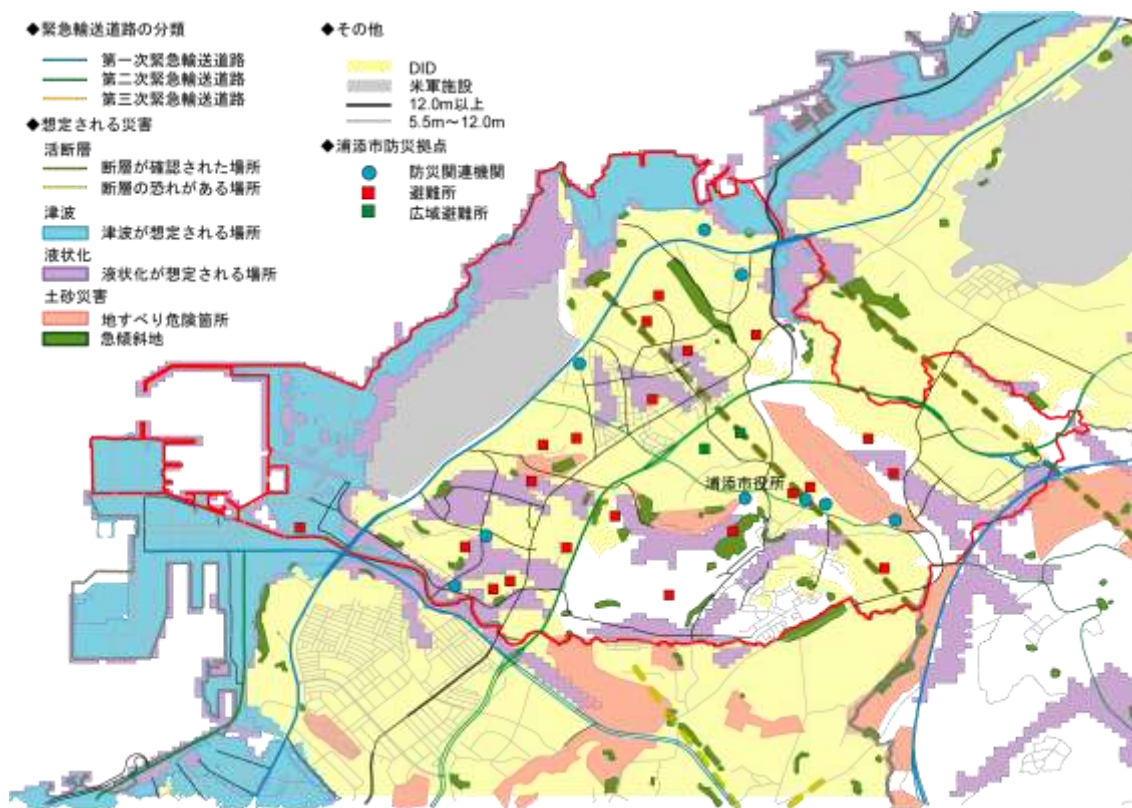


図 2-26 災害危険箇所³²

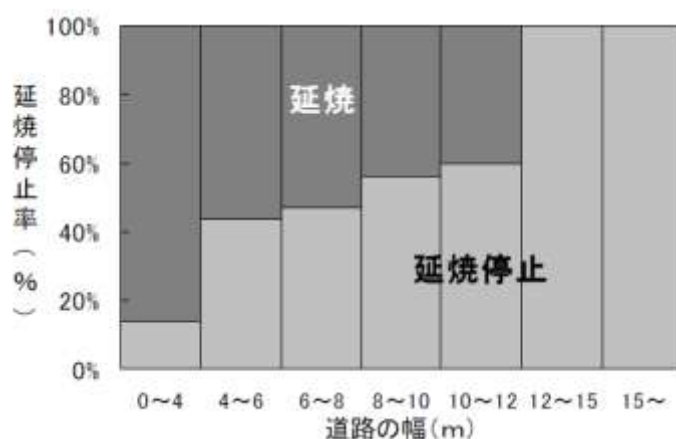
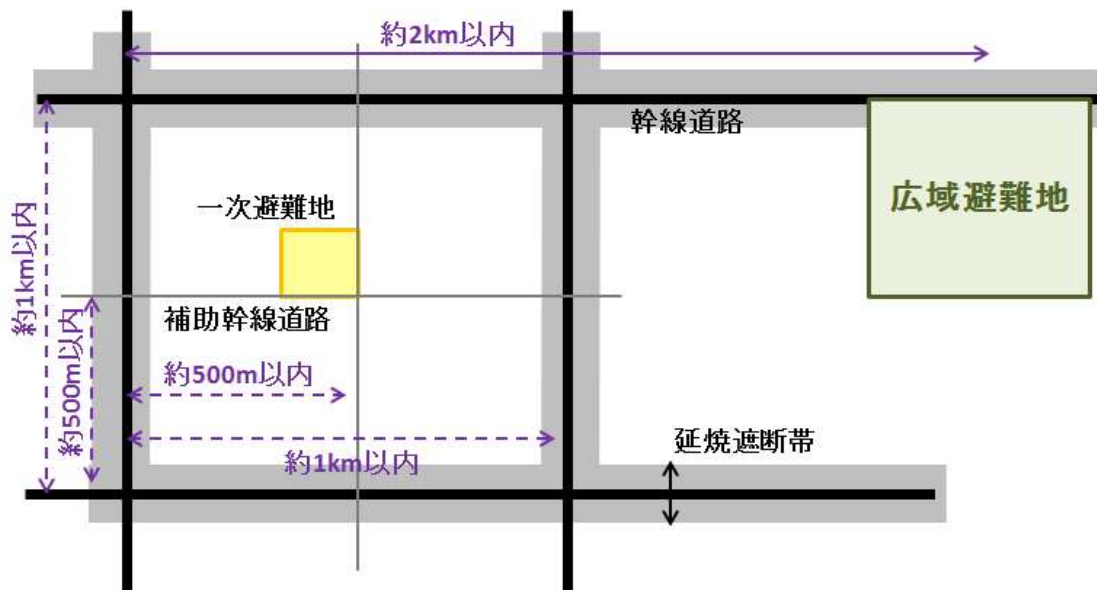


図 2-27 道路幅員と延焼停止率の関係（兵庫県南部地震 神戸長田区の例）³³

³² 沖縄県緊急輸送道路 NW 計画、浦添市地域防災計画、沖縄県地震被害想定調査 他

³³ 道路構造令の解説と運用



○ 広域避難地

- ① 面積が10ha以上のもの
- ② 面積が10ha未満の公共空地で、当該公共空地に隣接し、または近接してこれと一体的に避難地としての機能を有する公共施設等の土地の区域との合計面積が10ha以上となるもの
- ③ 土地利用の状況その他の事情を勘案して、地震災害時における避難上必要な機能を有すると認められるもの

○ 一次避難地

地震災害時において主として近隣の住民が避難する公共空地であって、面積1ha以上のものであること。国交省大臣告示 第767号他

※ 広域避難地

- ・ 計画避難者数＝Max（昼間人口、夜間人口）
- ・ 誘致距離2km → 災害弱者の歩行限界距離
- ・ 10ha以上 → 関東大震災の教訓、300mの離隔距離確保
- ・ 2㎡/人 → 最低1㎡/人（混雑時の駅）

※ 一次避難地

- ・ 誘致距離500m → 生活圏に一箇所以上
- ・ 1ha以上 → 近隣公園程度の規模

図 2-28 避難地及び道路の配置例³⁴

³⁴ 国交省大臣告示 第767号他

(7) 緊急医療施設へのカバー面積

- 現況の道路網において、緊急医療施設*までのアクセス圏域面積は、3分圏域では36%、10分圏域では85%となっており、より短時間で緊急医療施設へ到着できるような道路網の構築が必要である。

※重症患者対応する2次救急医療施設を対象

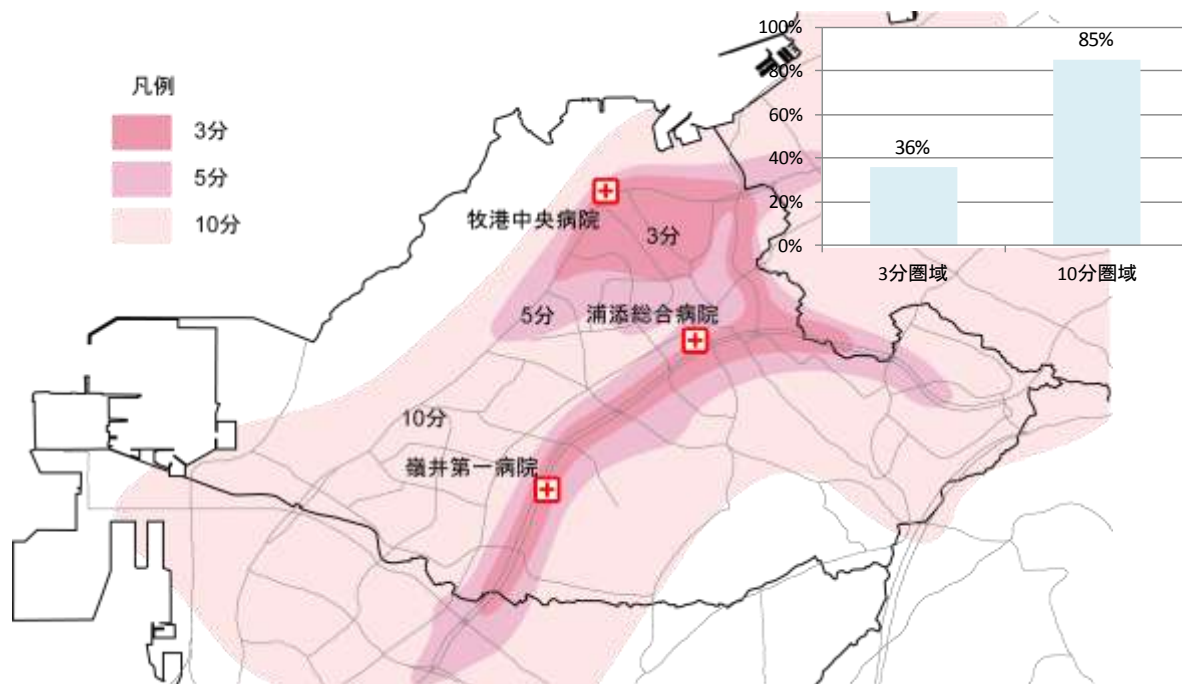


図 2-29 浦添市における緊急医療施設までのカバー面積の変化

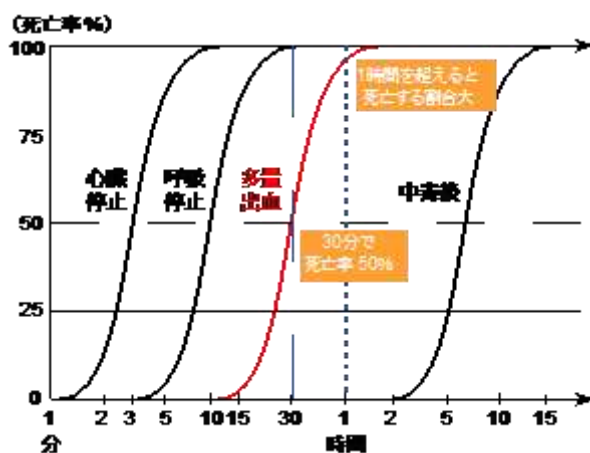


図 2-30 カーラーの救命曲線*³⁵

*心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安を示す関係図。例えば、心臓停止後3分で死亡率が50%、呼吸停止後10分で死亡率が50%となることを意味している。

³⁵ 東京消防庁 HP (<http://www.tfd.metro.tokyo.jp/lfe/kyuu-adv/joukyu/oukyu-01.htm>)

(8) 現況交通ネットワーク

(a) 現況の道路ネットワークはどのようなになっているのか？

- 浦添市は、都市圏の骨格軸を形成し、主要幹線道路³⁶でもある国道 58 号と国道 330 号が南北に縦貫しており、大量の自動車交通を支えている。
- 東西には、主要地方道浦添西原線が横断しており、西原町や本島東側に位置する国道 329 号からの自動車交通の東西への移動を支えている。しかし、他に同程度の規格の横断軸が存在しないために市内を横断する自動車交通が、集中する道路となっている。



図 2-31 現況道路ネットワーク^{37 38}

³⁶ 主要幹線道路：都市間交通や通過交通等の比較的長いトリップの交通を大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路。

³⁷ デジタル道路地図（日本デジタル道路地図協会，平成 21 年）

³⁸ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

- 市道に着目すると、幅員が 10m 以上の道路が県道以上の道路同士を連結してない。特に南北方向の連結が出来ていない状況である。
- この結果、市内の比較的短トリップの移動でも一旦、国道 58 号や国道 330 号などの主要幹線道路を通過する必要があり、主要幹線道路で長距離トリップと短距離トリップが混在し、渋滞をより深刻にしている可能性がある。

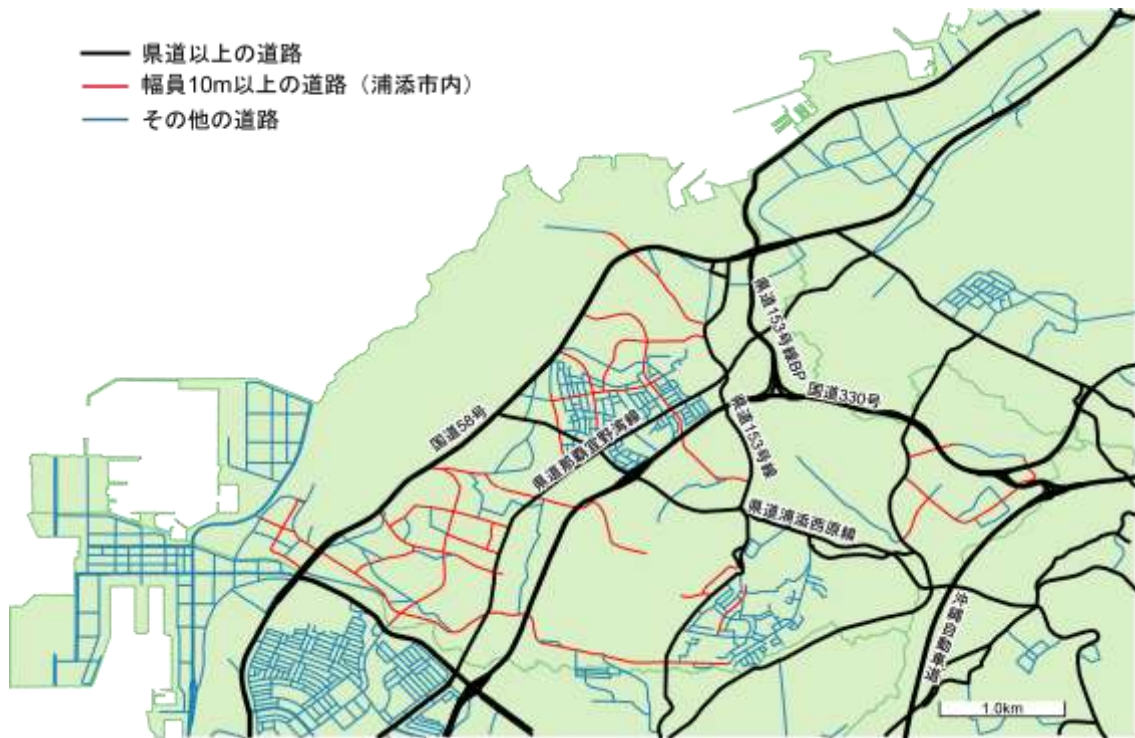


図 2-32 現況道路ネットワーク（狭隘道路）³⁹

³⁹ デジタル道路地図（日本デジタル道路地図協会，平成 21 年）

- 浦添市内では、浦添北道路や臨港道路浦添線などの道路が都市計画決定済みであり、今後、整備予定である。
- 市道においても牧港線や城間線等が都市計画決定済みで、現在、整備中である。



図 2-33 都市計画道路の整備状況⁴⁰

⁴⁰ 都市計画図（浦添市都市計画課）

- 歩道は、幹線道路を中心にネットワークが形成されているが、沢峠、経塚の付近では、幹線道路から学校までに連続性が確保されていない区間が存在しており、通学や帰宅時での児童、生徒の安全確保が課題である。



図 2-34 歩道ネットワーク⁴¹

⁴¹ 沖縄県都市交通都市計画システム（沖縄県）

(b) 現況の公共交通ネットワークはどのようなになっているのか？

- 市内を運行する公共交通は、沖縄都市モノレールの古島駅が那覇市との境界付近に位置しているものの、全域を運行するのは専らバスとなっている。
- 路線バスが運行する道路は、県道以上の幹線道路となっており、主要幹線道路である国道 58 号は多くの系統が重複して運行しているため、903 本/日もの本数が運行している。他にも国道 330 号が 288 本/日、パイプライン通りが 188 本/日、県道 153 号線で 116 本/日と南北方向は多くの本数が運行している。
- 一方、バス網も横断の移動は脆弱で、浦添市を横断する路線は、浦添西原線に限定されている。加えて、その横断軸も直通で運行する系統は存在しないため、利便性が高いとはいえない状況である。
- 浦添市内は、バス停から 250m 以内のバス利用圏域を除いた公共交通空白地域が存在しており、これら公共交通不便地域を解消する取り組みとして、平成 22 年 12 月より翌年 2 月までコミュニティバス⁴²の導入実証実験が行われた。



図 2-35 現況公共交通ネットワーク⁴³

⁴² コミュニティバス：主に行政機関が路線の計画や運営の主体となり、交通不便地域の解消や地域のモビリティの向上に役立つバス輸送システムをコミュニティバスと呼ぶ。

⁴³ バス運行時刻表（沖縄県バス協会，平成 23 年 3 月）



図 2-36 バス路線図⁴⁴

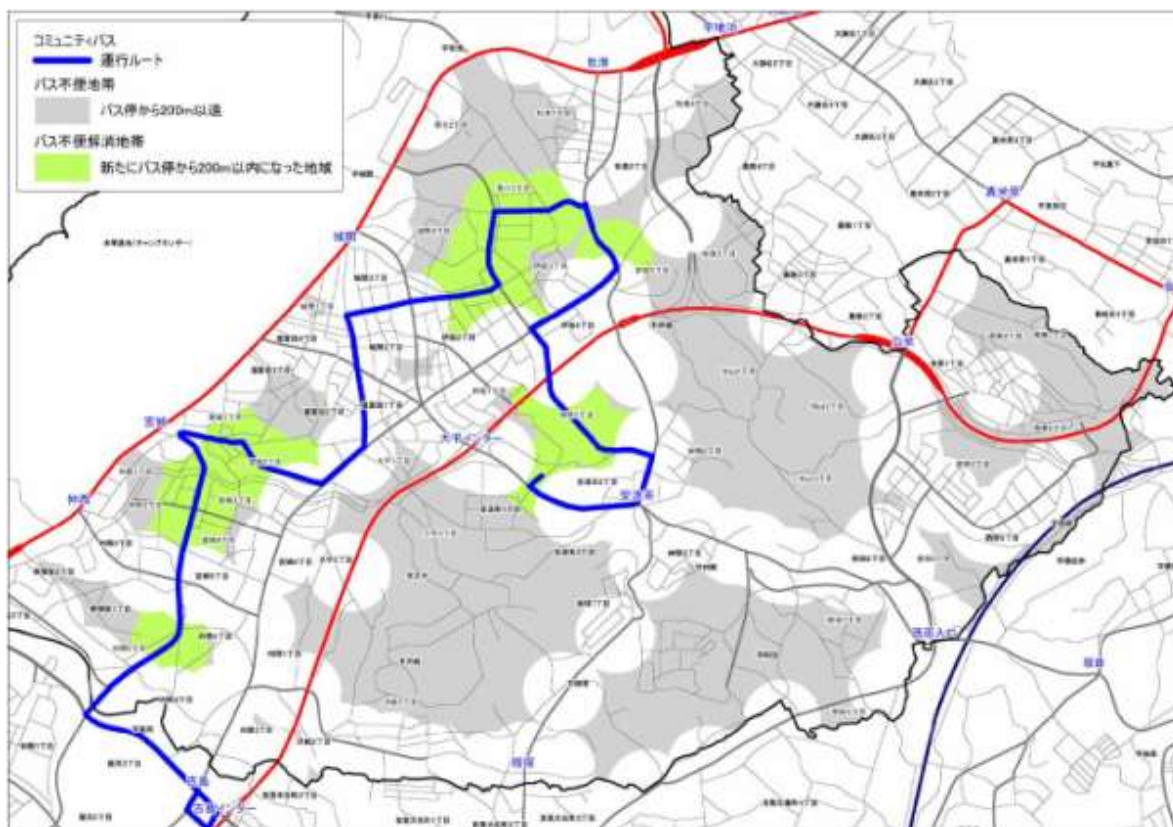


図 2-37 浦添市内における公共交通空白地域とコミュニティバス導入による変化⁴⁵

⁴⁴ バスマップ（バスマップ沖縄 HP，H23.1時点）

⁴⁵ 「浦添市コミュニティバス社会実験」検討資料（浦添市，平成 22 年）

2-1-3 浦添市をとりまく交通の概観

(1) 浦添市周辺の発生集中交通量

(a) 市町村別の交通量（発生集中量）はどのくらいか？

- 沖縄本島中南部都市圏の単位面積あたり発生集中量を比較すると、最も多いのは那覇市となっており、次いで浦添市が多くなっている状況である。

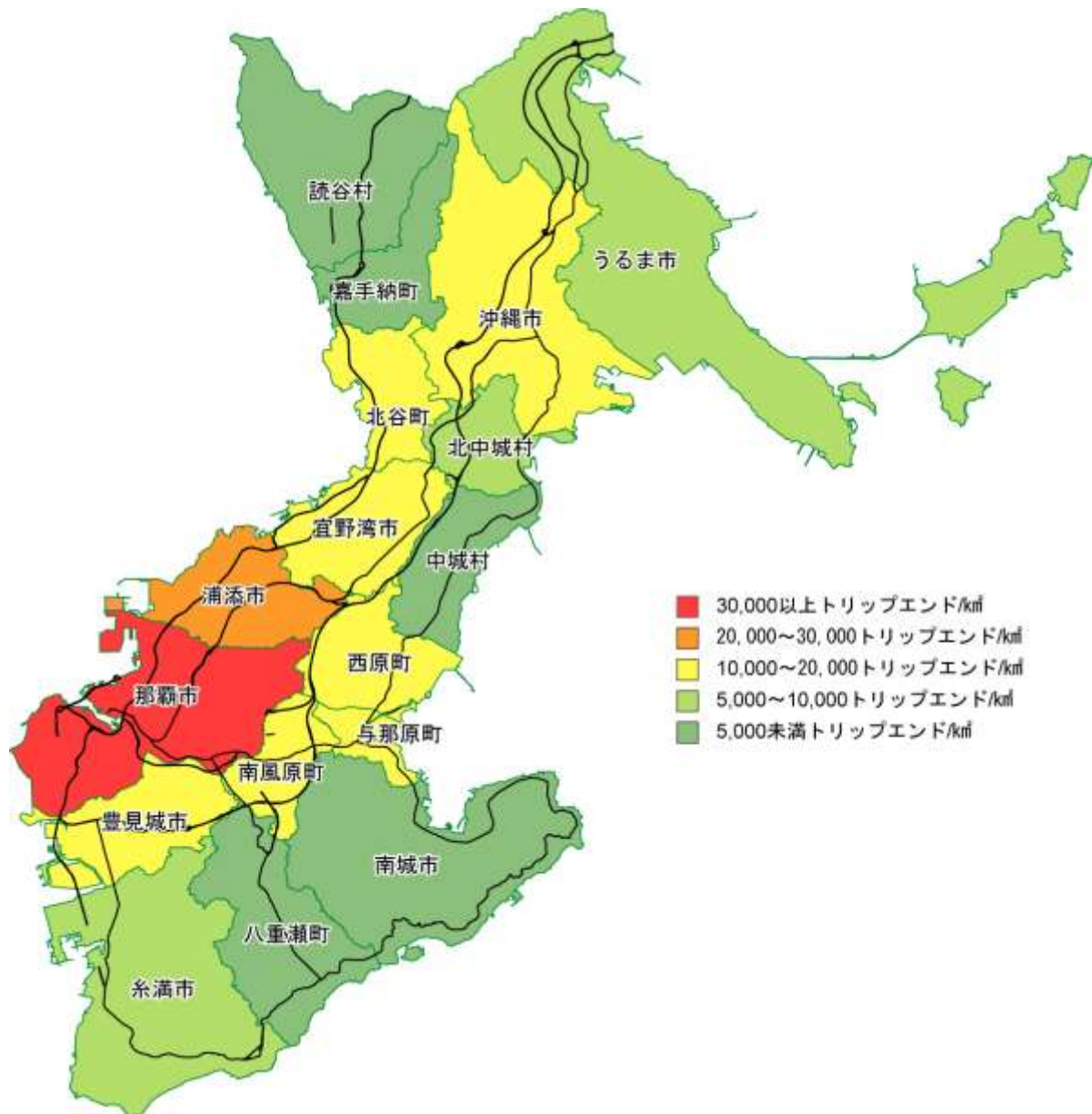


図 2-38 市町村別の発生集中交通量（全手段合計）⁴⁶

⁴⁶ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 浦添市内の交通量（発生集中量）はどのくらいか？

- 市内に着目すると、港川、伊祖、城間が最も発着する交通量が多い地域である。次いで、宮城や内間といった国道 58 号と国道 330 号に挟まれた地域で交通量が多くなっている。
- 浦添市役所がある安波茶、仲間付近は、DID 区域外であるゾーン⁴⁷の北側に植林地や公共施設（浦添大公園）が位置し、国道に挟まれた地域に比べて交通量は少ない。



図 2-39 C ゾーン別の発生集中交通量（全手段合計）⁴⁸

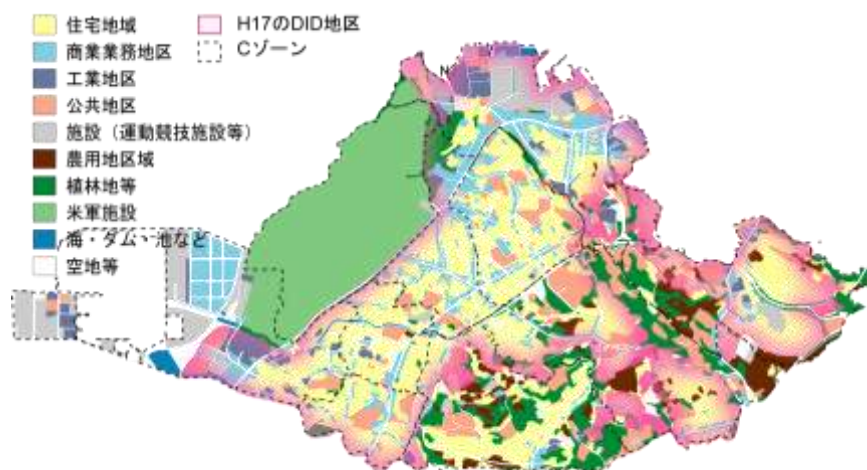


図 2-40 DID（H17）と土地利用状況

⁴⁷ ゾーン：交通計画が扱う地域の基礎的な単位であり、現況集計・分析、将来予測は全てゾーンを基本として行う。

⁴⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(2) 浦添市に関するトリップ分布について

- 浦添市に関連する交通量に着目すると、最も多いのは、浦添市内を移動するトリップで 15.2 万トリップと全体の 30%となっており、交通手段分担率は 57%が自動車で公共交通はわずか 1%である。
- 次いで多いのは、浦添市に発着点を持たない通過交通である。その量は 12.4 万トリップで全体の 25%を占めている。そのうち、87%が自動車となっている。ただし、浦添市に発着点のいずれかがあるトリップでは、那覇市発着の交通を除いて、全てのトリップの自動車分担率が 80%を超えている。この結果、これらの自動車交通が南北を縦貫する幹線道路に過大な負荷を与え、慢性的な道路混雑の大きな要因となっている。
- 那覇市発着の交通は、公共交通が 9%を占め、他のトリップより公共交通の分担率が高い。

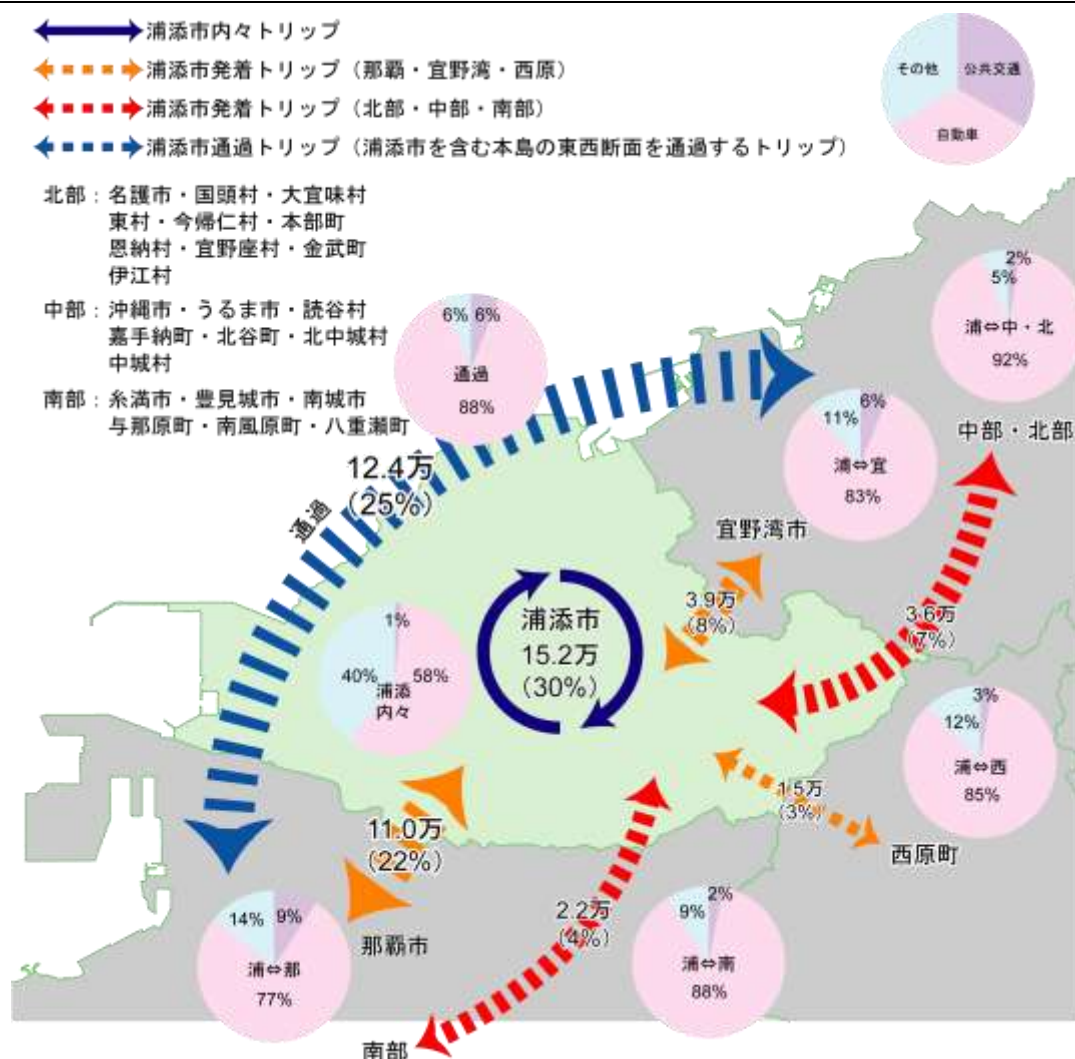


図 2-41 浦添市関連のトリップ分布⁴⁹

⁴⁹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(3) 中南部都市圏居住者と浦添市民の目的構成比と交通手段分担率の違い

- パーソントリップ調査におけるトリップの目的構成比をみると浦添市を含む周辺市町村居住者と中南部都市圏の目的構成比は、概ね同様の傾向を示し、帰宅が約 40%、私事が約 30%、通勤が約 15%、通学と業務が約 8%となっている。
- 一方、交通手段分担率は、浦添市居住者は自動車が 67%、路線バスが 4%、モノレールが 1%、徒歩が 20%となっており、那覇市を除いた市町村と同様に自動車への依存度が高くなっている。

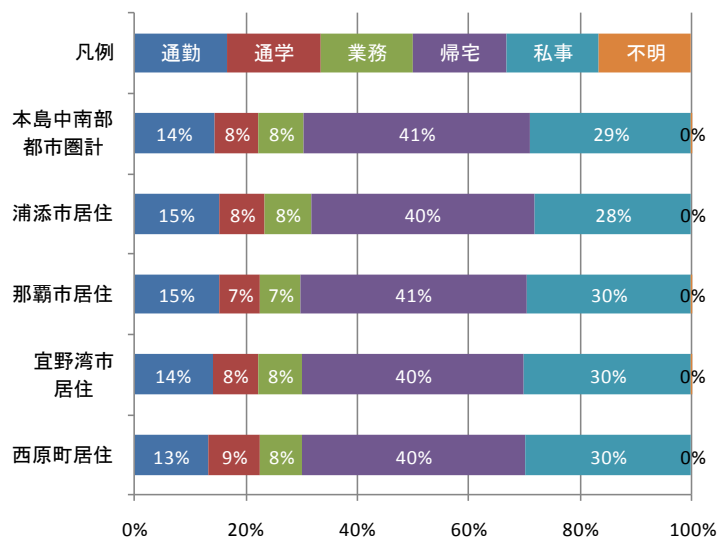


図 2-42 目的種類⁵⁰

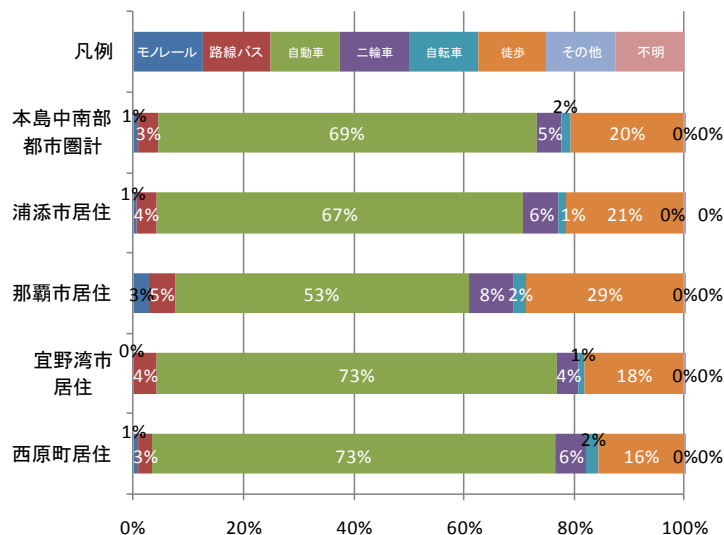


図 2-43 交通手段分担率⁵⁰

⁵⁰ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(4) 浦添周辺の交通特性⁵¹

(a) 臨海部従業員に着目した交通特性

- 牧港、西洲など大規模業務地では、多くが通勤交通で自動車利用に特化しており、それぞれの自動車利用圏域をみると、一定の広がりはあるものの、牧港では浦添・那覇方面の国道 58 号沿線から、西洲では那覇、浦添、宜野湾に至る国道 58 号沿線からの利用が多い特徴がある。
- バス停から離れたこれら大規模業務地については、公共交通の利用促進に向けた利用周知の徹底は勿論、バス停からの地形条件を踏まえたイグレス⁵²交通体系（例えばアクセス道路拡充、端末二輪車やその結節サービス）等の展開が課題である。

○牧港着の自動車利用者の起点

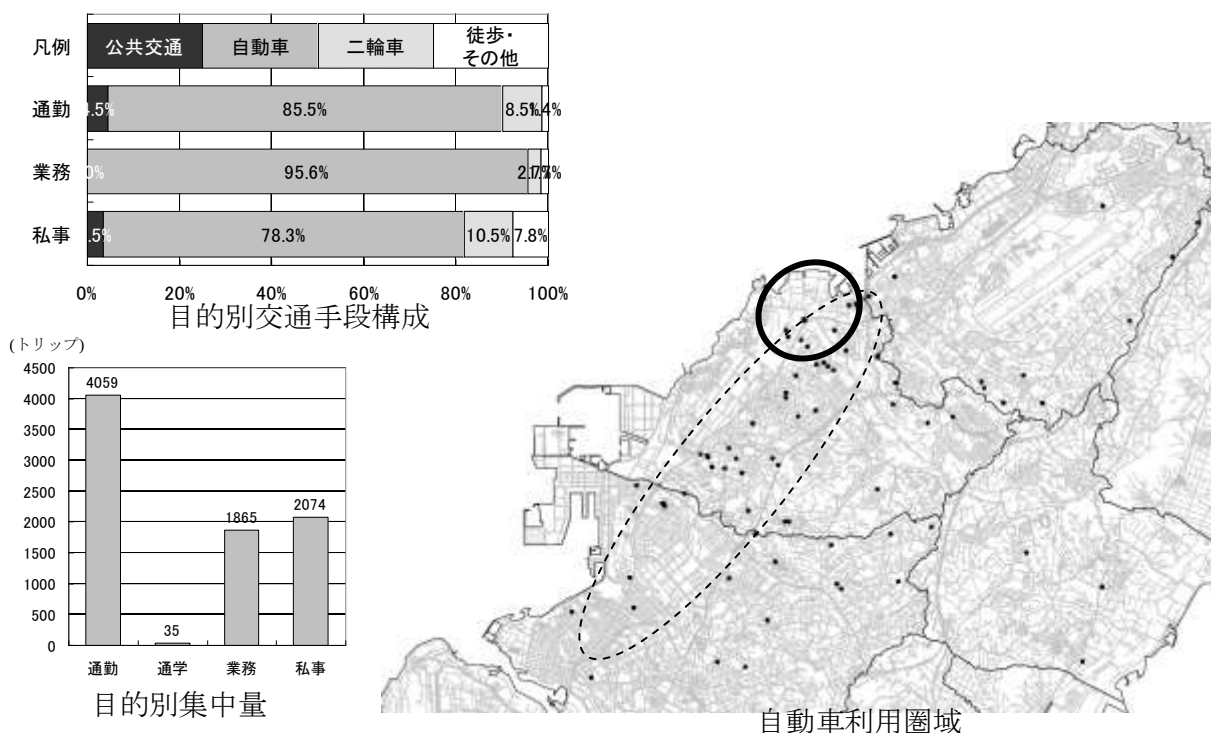


図 2-44 牧港着の自動車利用者圏域⁵³

⁵¹ 平成 21 年度沖縄本島中南部都市圏交通体系調査報告書（沖縄県，平成 21 年）より引用

⁵² イグレス：1 回の交通行動の中での駅またはバス停から目的地までの交通行動。

⁵³ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（生活行動調査）（沖縄県，平成 18 年）

○西洲着の自動車利用者の起点

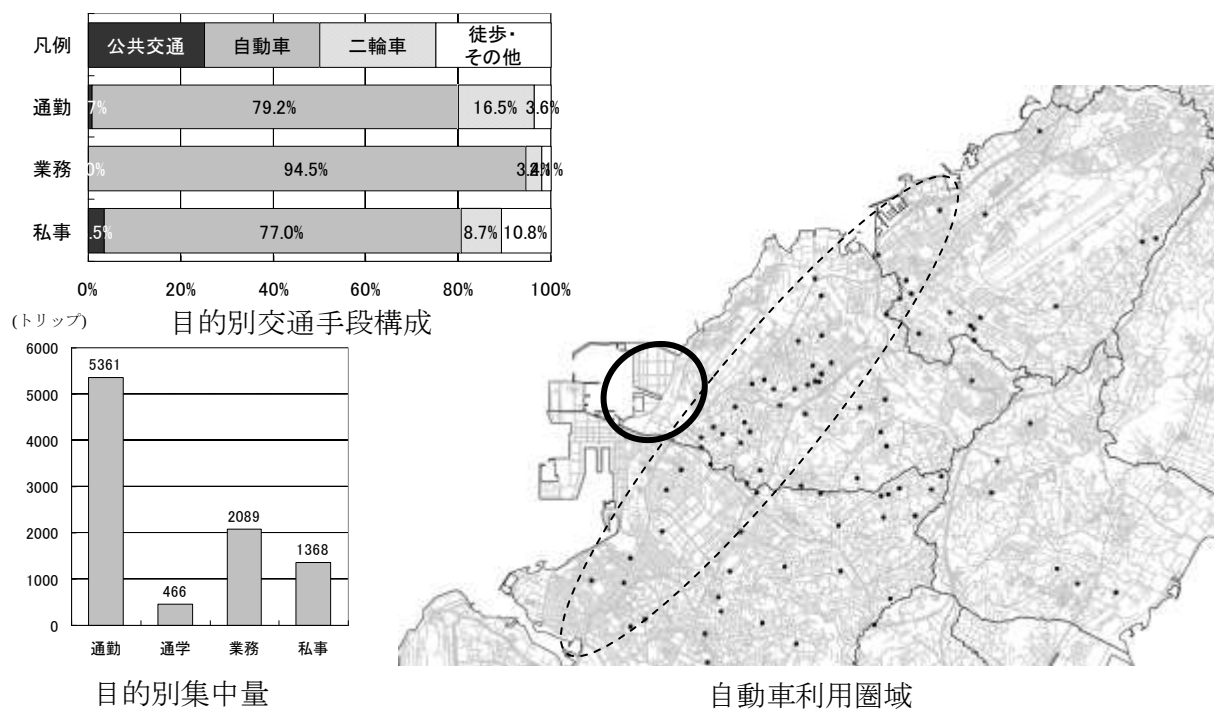


図 2-45 西洲着の自動車利用者圏域⁵⁴

⁵⁴ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（生活行動調査）（沖縄県，平成 18 年）

(b) 商業施設等集積エリアの買い物圏域と通院圏域

- 城間・牧港の商業施設は南北に広がった商圈を有しており、城間・牧港の病院への通院圏域も、商圈同様に南北に広がった通院圏域を持っている。また、買物の利用交通手段は、非高齢者は自動車利用が、高齢者はタクシー、バス、送迎が多いことが特徴であり、通院では自動車利用が多いものの、買物に比べて公共交通や送迎に依存する割合が高い傾向にある。
- 買物や通院でも比較的南北にその圏域が構成されていること、また公共交通の必要性や送迎への依存の大きさを踏まえると、商業施設や病院への通院に配慮した公共交通サービスの拡充（施設へのアクセス、周遊性、施設とのタイアップソフト施策等）も課題である。

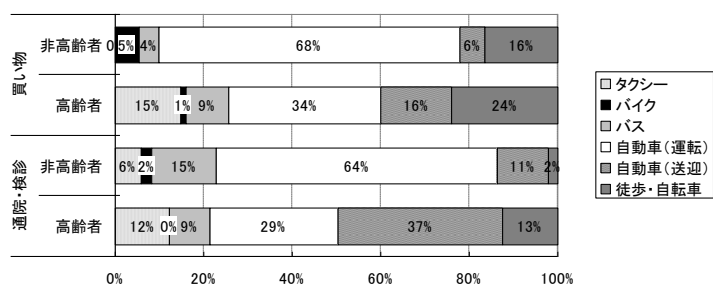


図 2-46 城間、牧港地域への買い物、通院行動の利用交通手段⁵⁵

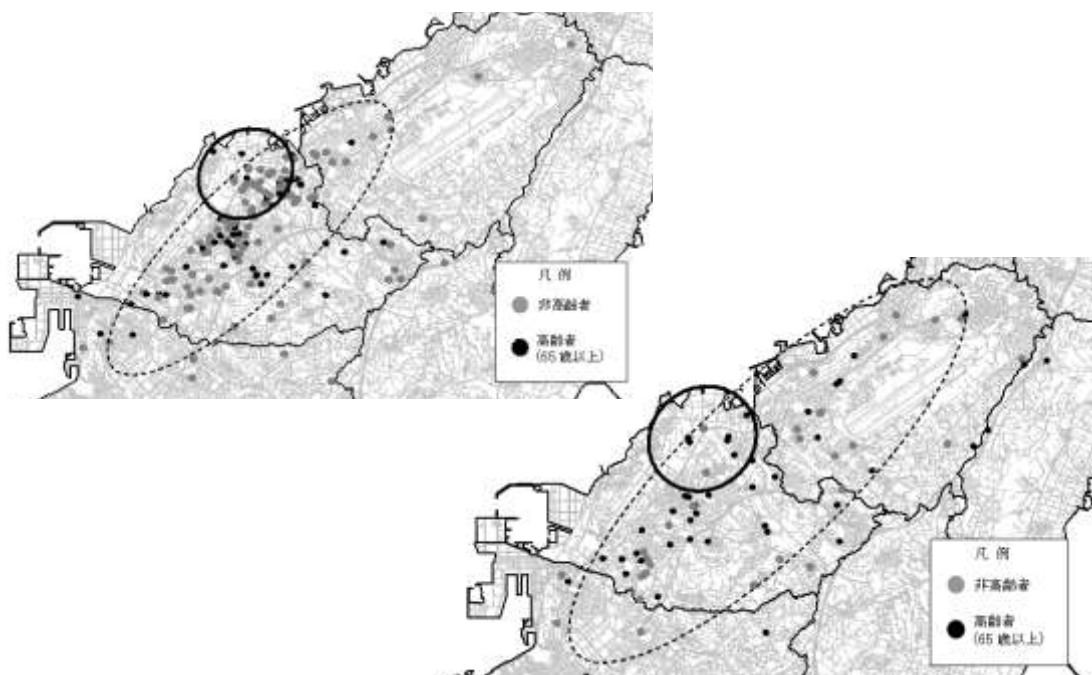


図 2-47 城間、牧港周辺への買い物圏域（上）と通院圏域（下）¹⁵⁴

⁵⁵ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（生活行動調査）（沖縄県，平成 18 年）

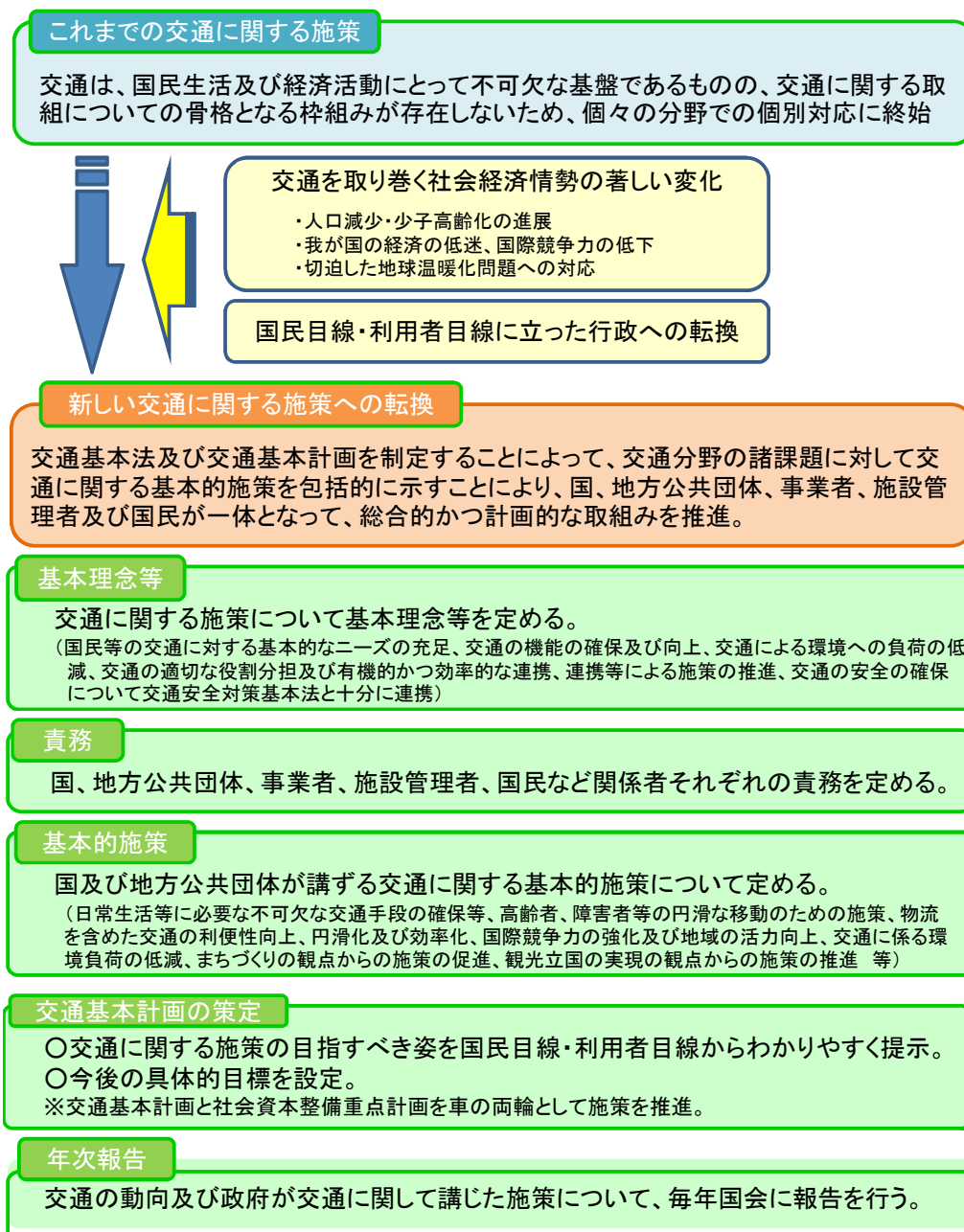
2-2 浦添市を取り巻く上位関連計画と開発の動向

2-2-1 広域的関連計画の動向からみる浦添市の交通の方向性

(1) 国全体の方向性及び動向等

(a) 交通基本法案概要（国土交通省 総合政策局）

- 交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。



(b) 低炭素社会の実現

・中長期ロードマップ（H22.3 環境大臣試案）

- 地球と日本の環境を守るためには、温暖化対策は喫緊の課題で、2020年に25%削減、2050年に80%削減を実現するための対策・施策の道筋を提示。
- エコ投資を進め、低炭素生活スタイルを实践し、我慢ではなく快適で豊かな暮らしを実現することが可能。
- 温暖化対策は新たな成長の柱と考えることが重要。低炭素社会構築のための投資は市場・雇用創出、地域活性化、エネルギー安全保障の確保等の便益をもたらす。

日々の暮らし ～ゼロエミ住宅・建築の普及～ 【目標】新築の改定省エネ基準達成率100%* ・躯体(建物)と、家電等の消費機器、太陽光などの創エネ機器を統合したゼロエミ基準策定 ・省エネ基準・ゼロエミ基準の達成義務化 ・新築・既築改修促進のための税制等 ・ラベリング制度と環境性能表示の義務化 ・住宅・GHG診断士によるゼロエミ化サポート ・住宅性能の見える化と削減量に応じたインセンティブ付与の仕掛けづくり	地域づくり～歩いて暮らせる地域づくり～ 【目標】旅客一人当たり自動車走行量の1割削減* ・全自治体で低炭素地域づくり実行計画を策定 ・居住・就業・商業の駅勢圏・徒歩圏への集約化 ・LRT・BRTの延伸や計画路線の早期着工 ・歩道・自転車の走行空間の整備 ・公共交通の利用を市民に促す仕掛けづくり ・都市未利用熱を逃さずに最大限活用 ・地域の自然資本を活かす低炭素街区の整備 ・物流・地域間旅客交通の低炭素化
日々の暮らし ～鉄道・船舶・航空の低炭素化～ ・省エネ型の鉄道車両・船舶(エコシップ)・航空機(エコプレーン)の導入促進 ・低炭素燃料の導入促進 ・荷主が低CO₂輸送業者を選ぶ仕組み	地域づくり～農山漁村地域のゼロカーボン化～ ・全地域でゼロカーボン地域計画を策定し達成 ・建築物等への木材利用促進、バイオマス資源の利用促進、森林・農地等の吸収源の活用 ・地域エネルギービジネスモデルの全国展開
日々の暮らし ～環境対応車(自動車)市場～ 【目標】次世代自動車販売台数を250万台* ・CO₂排出量等に応じた税の重課・軽課 ・燃費基準の段階的強化 ・E10対応車の認証 ・ハイブリッド・電気自動車の導入促進 ・高性能電池、次世代電池の開発 ・エコドライブ、カーシェアリングの促進	ものづくり～低炭素ものづくりの世界展開～ 【目標】エネルギー消費を3～4割減(2050年) ・排出削減をする企業が報われる市場づくり ・排出削減をする企業を金融面で支える環境づくり ・有価証券報告書等を通じた情報開示促進 ・ライフサイクル排出量を評価する算定報告公表制度 ・中小企業GHG診断士制度による取組サポート ・革新的技術の開発支援 ・低炭素ものづくりの担い手育成 ・脱フロン徹底(代替フロン等3ガス排出抑制等)
エネルギー供給～低炭素社会を見据えた次世代のエネルギー供給～ 【目標】再生可能エネルギーの割合を10%以上に(2020年)、スマートグリッド普及率100%(2030年) ・事業投資を促す水準(内部収益率8%以上など)での固定価格買取制度、熱のグリーン証書化 ・事業リスクや初期負担を低減し、再生可能エネルギー普及を目指す企業や地域を育成 ・再生可能エネルギーの導入義務化、普及段階に応じた社会システムの変革 ・再生可能エネルギー大量導入に耐えられる系統連系・貯蔵システムの強化、スマートグリッドの整備 ・燃料転換、高効率火力発電技術による火力発電の低炭素化、安全の確保を大前提とした原子力発電の利用拡大	
低炭素社会構築のための基幹的な社会システム ・キャップ・アンド・トレード方式による国内排出量取引制度、地球温暖化対策税	

*目標年について記載のないものは、2020年までの中期的な目標

・低炭素都市づくりガイドライン（国土交通省 都市・地域整備局）

- ・喫緊の課題である地球温暖化に対応するためには、住宅の環境性能向上など単体対策のみならず、市街地の拡散を抑制し、公共交通活用等の交通対策と組み合わせて集約的な都市構造に誘導すること、建物の更新を面的に推進し併せてエネルギー利用の効率化や未利用・再生可能エネルギーの活用を図ること、あるいは吸収源となる緑地の保全と都市緑化を推進することなど都市分野の対策を総合的に推進することが必要。

低炭素都市づくりの考え方

- ・都市のCO₂排出状況と排出構造を踏まえた、効果的なCO₂排出削減に向けた方策の選択が必要
- ・そのためには、現在のCO₂排出量を把握し、他都市とも比較しながら、どの分野でどのような方策を実施することが効果的か自己診断することが必要。
- ・この自己診断にもとづいた方策の選択については、集約型都市構造への転換による低炭素化にあわせて、「交通・都市構造」、「エネルギー」と「みどり」という分野別に9の方針を提示した。→第Ⅱ編に9の方針にそった方策をとりまとめ

集約型都市構造への転換

- ・土地を効率的に利用し多様な自然環境を保全するコンパクトでミクストユースの集約型都市構造の実現⇒方針1
- ・自動車交通に過度に依存しない交通体系の実現⇒方針2,3

集約型都市構造への転換にあわせた低炭素化への取組

- ・都市構造の転換が、エネルギー分野やみどり分野の取組の条件を整え、その展開のきっかけとなる
- ・エネルギー多消費型都市活動の改善と地域で循環するエネルギー供給体系の確立⇒方針4,5,6
- ・都市空間の隅々にいきわたり、都市を取り囲むみどりの空間の確保⇒方針7,8,9

A. コンパクトな都市構造の実現と交通対策 (拡散型都市構造から集約型都市構造への転換)

方針1 集約型都市構造の実現

- 集約拠点への公共施設・サービス施設等の立地及び居住の誘導
- 土地利用の複合化（ミクストユース）によるエネルギー需要平準化
- 未利用エネルギー源周辺への大規模な熱需要施設の立地誘導
- 市街地の緑化の推進と周辺の緑地等の保全による緑のネットワークの形成

方針2 交通対策の推進

- 自動車交通の円滑化のための道路整備
- 交通需要マネジメント

方針3 公共交通機関の利用促進

- 公共交通機関の整備及びサービスの改善

B. エネルギーの効率的な利用と未利用・再生可能エネルギーの活用 (エネルギー多消費型都市活動の改善)

方針4 低炭素化に寄与する省エネルギー建物への更新

- 集約化による建物更新の機会を捉えたエネルギー利用の効率化
- 周辺環境を取り入れた省エネルギー建築の立地誘導

方針5 エネルギーの面的活用

- 一体的な都市機能更新の契機等を捉えた面的エネルギーシステムの導入

方針6 未利用・再生可能エネルギーの活用

- 未利用エネルギーの賦存量と需要の調整
- 再生可能エネルギーの活用
- 都市開発を契機とした未利用・再生可能エネルギーの面的導入促進

C. 緑地の保全と都市緑化の推進（自然との共生）

方針7 吸収源の確保

- 緑地の保全・創出
- 市民との連携等による都市緑化の推進

方針8 木質バイオマス利用の推進

- 緑地の保全・管理＋市街地での木質バイオマス利用

方針9 ヒートアイランド対策による熱環境改善

- 多様なスケールに応じたヒートアイランド対策の連携

土地利用の
具体化

都市機能の
複合化

生物の多
様性確保

建物の
効率化
・環境共生

交通移動面での
効率性
・回遊性の向上

低炭素型の集約型都市構造の実現

(c) コンパクトシティ（集約型都市構造）

・集約型都市構造の実現に向けて（社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会 資料より）

(1) 目指すべき都市像の考え方

□ 地域の判断に基づく都市構造の改革

- ・社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか（第一次答申）（H18.2.1）」では、都市構造改革について、**地域が望ましいと思う目標を自ら選択し、都市機能の立地に際し、都市構造全体の目標に照らして適切かどうかを「良く判断」（ウェル・マネージ）することが必要と指摘**
- ・国としては、「**集約型都市構造**」を望ましい都市構造として考え、その実現に向けた取組に対して**全面的な支援を実施**

《目指すべき都市像 —集約型都市構造への転換—》

- ① 都市内の公共交通の整備状況、都市規模等に応じて、以下のような方法によりアクセシビリティを確保
 - [タイプ i] 軌道系（LRT等）を含む公共交通機関により、集約拠点とその他の地域を連絡（地方中核都市：県庁所在地等など）
 - [タイプ ii] サービス水準の高い基幹的な路線バス網により集約拠点とその他の地域を連絡（地方中心都市や地方中小都市の一部）
 - [タイプ iii] 路線バスによる十分な利便性の確保が困難な都市：中心市街地への道路ネットワークを整備するとともに、コミュニティバスの活用によりサービス水準を適宜確保（地方中小都市など）
- ② 基幹的な公共交通の軸上に集約拠点の形成を促進し、各種機能の集積を図る
 - i) 中心市街地：都市全体に必要な高次の都市機能や居住機能等の集積促進
 - ii) その他の集約拠点：居住機能の集積を図るとともに、日常生活機能や診療所等の立地を図る
 - iii) 上記以外の電停やバス停等の周辺：居住機能の集積を促進
- ③ その他の市街地においては、市街地の密度を高めることなく、また、密度が低下し空洞化する市街地については、自然・田園環境の再生にも取り組む

(2) 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

【取り組むべき方向】

多様な主体及び施策の連携による「**総力戦**」へ

- 多様な分野においても**公民が一つの目標を共有**して施策展開
- **交通施策と市街地整備との連携**を深め、実現のための環境と条件を整える



(d) 観光立国（観光庁）

- 我が国を取り巻く社会経済環境は、本格的な人口減少・高齢化社会の到来、GDP の約 1.7 倍の長期債務を抱える財政等、厳しい状況にある中、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用することが重要。
- 地域経済の活性化、雇用機会の創出、国際相互理解の増進等に資する観光立国の実現は、我が国の 21 世紀の国づくりの柱。

観光立国推進基本法の概要

観光基本法(昭和38年)を全面改正。平成18年12月13日成立、平成19年1月1日施行。

題 名	関係者の責務等
観光立国の実現を国家戦略として位置づけ、その実現の推進を内容とするものであることにかんがみ、題名を「観光基本法」から「観光立国推進基本法」に改正。	① 国の責務 観光立国の実現に関する施策を総合的に策定、実施する。 ② 地方公共団体の責務 地域の特性を活かした施策を策定し実施。 また、広域的な連携協力を図る。 ③ 住民の責務 観光立国の重要性を理解し、魅力ある観光地の形成への積極的な役割を担う ④ 観光事業者の責務 観光立国の実現に主体的な取り組みよう努める。
前 文	「観光立国推進基本計画」の作成
少子高齢社会の到来や本格的な国際交流の進展を視野に、観光立国の実現を「21 世紀の我が国経済社会の発展のために不可欠な重要課題」と位置付け。	① 観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針 ② 観光立国の実現に関する目標 ③ 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 ④ その他、必要な事項 を盛り込んだ、閣議決定による観光立国推進基本計画を策定。 (国土交通大臣がとりまとめを担当)
目 的	
観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民経済の発展、国民生活の安定向上及び国際相互理解の増進に寄与すること	
基 本 理 念	
観光立国の実現を進める上での ① 豊かな国民生活を実現するための「住んでよし、訪れてよしの国づくり」の認識の重要性 ② 国民の観光旅行の促進の重要性 ③ 国際的視点に立つことの重要性 ④ 関係者相互の連携の確保の必要性を規定	

《観光圏の整備イメージ》



(e) 人重視の道路創造（国土交通省 道路局）

- 従来の自動車通行のための道路ネットワークとしての機能や一体性を維持しつつ、個々の道路に対しては地域住民等の意見や要望を反映した多様な役割・機能が必要とされている。

1. 道路を取り巻く状況の変化

①社会経済情勢の変化

- 低炭素社会の構築 → ◆環境負荷の少ない都市構造への転換
 少子高齢化・人口減少社会への対応 → ◆にぎわい形成等による地域の活性化
 ◆高齢者等に優しい安心・安全・円滑な移動の確保

②戦後60年の道路行政の成果の補整

これまでに相当量の道路ストックを蓄積する一方、安全で快適な歩行空間・自転車利用環境の整備や沿道と一体となった良好な景観・生活環境の形成の視点からの整備等が必要

③諸外国の道路行政の潮流

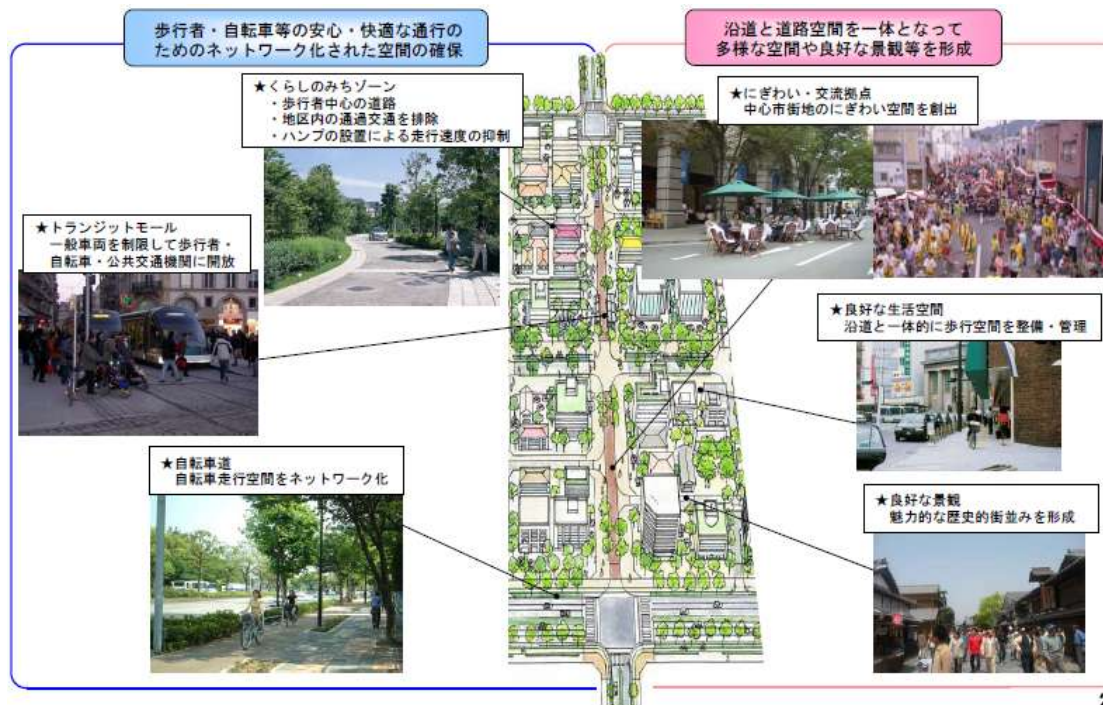
諸外国では近年、歩行者、自転車等の安全性・利便性を重視した新しいタイプの道路整備が進展

2. 新たな行政需要の顕在化

- 都市における歩行者・自転車・公共交通を重視した道路空間の再構築
- 地域・都市における景観・環境の構成要素や防災施設としての道路の公共空間機能の重視
- 上記の観点からの道路ストック利用のマネジメント
- 計画から維持管理の各段階での地域住民の主体的参画
- まちづくり行政等との連携強化

人間重視の道路創造

多様な課題に柔軟かつ機動的に対応できるよう、既存の制度的枠組みの見直しを検討することが必要



資料) 国土交通省道路局 人間重視の道路創造研究会報告書

(2) 上位・関連計画の概要

(a) 沖縄 21 世紀ビジョン（沖縄県 企画部 企画調整課）

(i) ビジョン策定の意義

- 本ビジョンは、県民意見を集約したのみならず、委員が真摯な議論の上、必要不可欠な内容について心を込め、沖縄が子供たちの笑顔が常に絶えない、希望と優しさに満ちた豊かな社会であることを願って、万人に示したものである。
- これを進路とし、県民が力をあわせ航海していくことを発信するものであり、県や市町村等の行政運営において指針の役割を果たすものである。

(ii) めざすべき将来像

- ① 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- ② 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- ③ 希望と活力にあふれる豊かな島
- ④ 世界に開かれた交流と共生の島
- ⑤ 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

(iii) 将来像の実現に向けた推進戦略

- ① 「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」実現への推進戦略
- ② 「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」実現への推進戦略
- ③ 「希望と活力にあふれる豊かな島」実現への推進戦略
 - ＜21 世紀の「万国津梁」形成戦略＞
 - 低炭素社会の実現や観光・リゾート産業等の振興に向けて、軌道系を含む新たな公共交通システムの導入を進める。
 - ＜大規模基地返還跡地の活用戦略＞
 - 都市再生の視点から跡地利用を推進し、人と自然が調和する良質な生活空間を回復。
 - 大規模な返還基地・跡地の有効利用と新時代の県土づくりを推進。
 - 基地返還跡地の有効利用と県土構造の再編を「自立経済構築」の大きな柱として取り組む。
 - 返還跡地の利用に関しては、アジア・太平洋地域の経済発展やグローバル化の進展に対応した産業振興、潤いのある居住・都市空間の確保、沖縄を拠点とする新たな国際貢献等の推進に活用。
 - 基地返還跡地利用のロードマップを作成するとともに、跡地利用に関する新たな制度を創設。
- ④ 「世界に開かれた交流と共生の島」実現への推進戦略
- ⑤ 「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」実現への推進戦略

(iv) 克服すべき沖縄固有の課題

①大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編

<大規模な基地返還跡地>

- 基地跡地を縦貫する軌道系を含む新たな公共交通システムや骨格的な道路網の整備充実により、都市交通ネットワークを再編・構築するとともに、跡地において交通結節機能を発揮。
- 基地返還のシンボルとなる大規模な公園を整備することにより優れた環境づくりを先導するとともに、国際機関の誘致などによる国際貢献・協力都市機能や跡地の立地特性を活かした都市近接・リゾート機能等の導入を促進。

<各圏域の機能整備の方向性（中南部都市圏）>

- 本島中南部は、沖縄の中心都市圏として 100 万人を超える人口が集中し、市街地が連たんしており、島しょ地域の都市としては世界的にも類を見ないものであり、環境と調和し、持続的に発展する環境モデル都市の実現を目指す。
- アジア・ゲートウェイ機能の一翼を担うため、国際的に競争力のある空港や港湾の整備・拡充を図るとともに、国際物流拠点を形成し、新たな産業振興を図る。

②重要性を増す離島の新たな展開

③島しょ圏沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築

<各分野の整備の方向性（陸上交通）>

【道路ネットワークの整備】

- 空港・港湾等の物流・交流拠点間を規格の高い道路で連結。
- 本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路ネットワークを構築。
- 景観、風景、自然、歴史、文化等に配慮した魅力ある観光地の形成を意識した取り組みを進める。

【新たな公共交通システムの導入】

- 公共交通の骨格となる中南部都市圏を縦貫し、北部圏域に至る軌道系を含む新たな公共交通システムの導入。
- 併せて、沖縄都市モノレールについては、沖縄自動車道と結節。

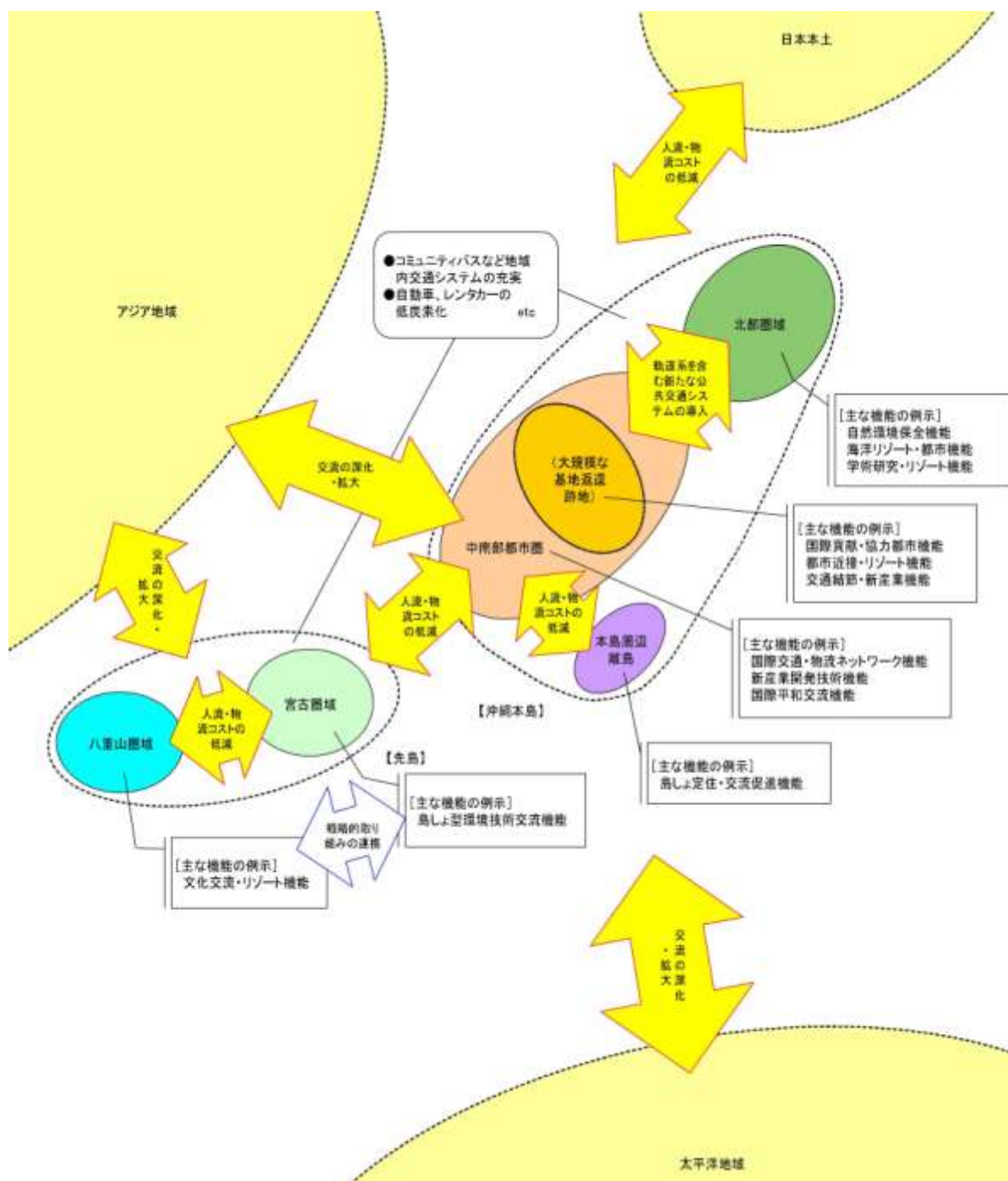
【基幹バス、コミュニティバスの充実】

- 新たな公共交通システムの整備にあわせて、基幹バスを再編。
- 地域内で買い物、通院、通学等の日常的な移動が円滑に行えるコミュニティバス等の交通システムを充実。

【自動車の低炭素化】

- 県内のすべての車両について、電気自動車や燃料電池車等の導入。

④地方分権と道州制の導入



資料：沖縄県 HP「沖縄 21 世紀ビジョン」

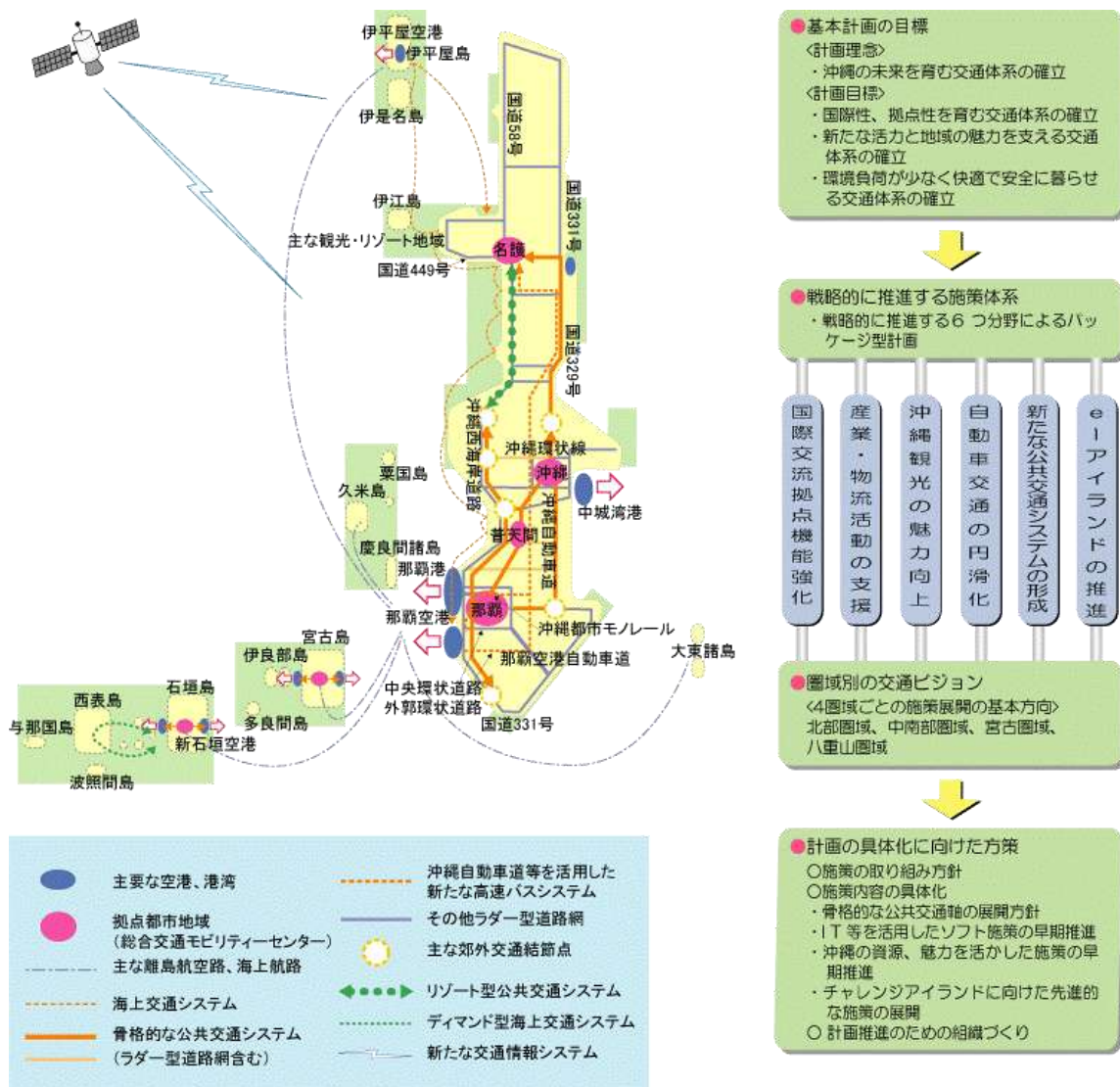
図 2-48 県土構造の概念図

(b) 沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県 企画部 交通政策課）

①計画の目標年次

2020年（平成32年）（見直し中：平成23年策定予定）

②戦略的に推進する6つの分野と施策体系



③圏域別の交通ビジョン

中南部圏域（読谷村、うるま市以南）

国際的な交流拠点としての発展、県土の発展を先導する圏域としての整備を推進し、高次の都市機能の誘導や地域の個性を生かし、多様な交通システムが総合的、有機的に連携した交通体系の整備を推進するものとしている。

- ① 本県の国際性、拠点性を高める広域交通体系の拡充
- ② 都市構造を誘導、支援するモビリティの高い骨格交通体系の拡充
- ③ 都市交通の円滑化を推進する総合的な交通政策の推進

④取組方針

主要施策群の取組方針→緊急性、早期効果出現性、産業振興への寄与等を考慮

方針1:空港、港湾、道路などで中核的な基盤は、集中的且つ着実に取り組む

方針2:TDM⁵⁶、IT施策は、沖縄の地域特性を踏まえつつ早期且つ重点的に取り組む

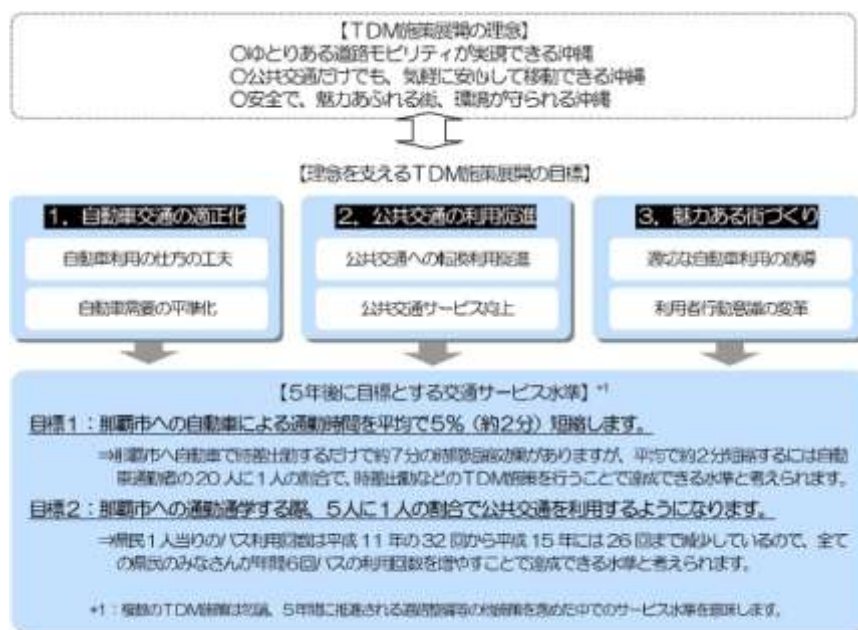
方針3:公共交通関連施策は、随時可能なものから、積極的に取り組む

	短期～中期	中期～長期
〈海外、全国への目標〉 国際性、拠点性を育む 交通体系の確立	・那覇空港、那覇港等の整備拡充 ・ITを活用した空港、港湾機能の強化 ・空港、港湾7施設機能の強化、国内外航路・国際物流の展開	
〈県土への目標〉 新たな活力と地域の魅力を支える交通体系の確立	・新石垣空港、石垣港、平良港等の整備推進 ・骨格道路網の整備推進（那覇空港自動車道路等） ・基幹バス路線、新たな高規格バス路線の導入促進 ・自動車の効率的な走行支援システムの導入促進 ・新たな軌道系交通システム導入やモノー延伸の検討 ・リフト型公共交通システムの導入促進	・国内航路、離島航路の拡充 ・ラゲージ型骨格道路網の整備推進（中部縦貫道路、中部横断道路）
〈地域への目標〉 豪快さが少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立	・離島空港、地方港湾の整備拡充 ・TDM施策の検討、実施（P&R等） ・IT施策の検討、実施（リフト型海上バス等）	・フィーダーバス網、都心周辺循環バス、ディードバス等の導入促進 ・地域交通結節点の検討、整備、都心駐車場政策や道路運用の検討 ・整列化を促進する環状道路網、地区幹線道路の整備推進 ・道路環境等の向上（歩道、自転車道、道路景観の整備等）

(c) TDM 施策推進アクションプログラム（沖縄県 企画部 交通政策課）

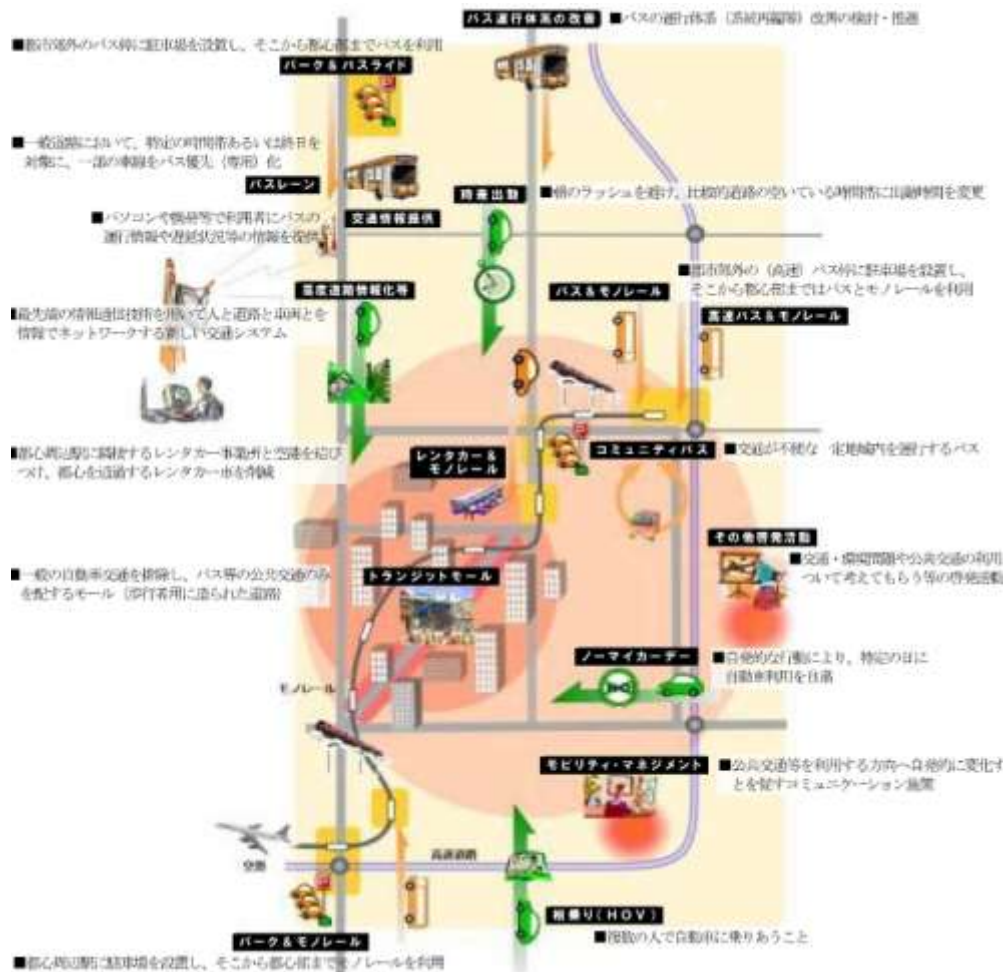
① 計画期間:平成 17 年 3 月策定(今後 5 年間で重点的に推進)(見直し中:平成 23 年度策定予定)

② TDM施策推進の目標



⁵⁶ TDM : Transportation Demand Management の略で、交通需要管理施策の意。

③重点的に推進するTDM施策及び実施主体



目標	施策の方向	重点的に推進するTDM施策	実施主体
交通文化の 適正化	自動車利用の仕方の工夫	・相乗り（HOV） ・ノーマイカーデー	沖縄県、沖縄県警 沖縄県
	自動車需要の平準化	・時差出勤 ・高度道路情報化等	沖縄県 国、沖縄県、民間
公共交通の活用促進	公共交通への転換利用促進	・パーク＆バス（高速）ライド	国、沖縄県
		・パーク＆モノレールライド	民間、沖縄県
		・バス（高速）＆モノレールライド	民間、沖縄県
		・レンタカー＆モノレールライド	民間、沖縄県
	公共交通のサービス向上	・バスレーン	沖縄県警、国、沖縄県、民間
		・交通情報提供システム （バーステーションも含む）	民間、国
街づくり 魅力ある	適切な自動車利用の誘導	・トランジットモール	民間、那覇市、沖縄県警
	利用者行動意識の変革	・モビリティ・マネジメント	沖縄県
		・その他啓発活動 （シンポジウム、教育活動等）	沖縄県

※： の施策は重点的に推進する施策のうち、パイロット事業に設定している施策です。
パイロット事業については次頁をご覧ください。

④沖縄県広域道路網マスタープラン



※この図は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線ルート、位置などを決定するものではありません。

凡 例		
路線表示区分	指示方法	備 考
高規格幹線道路		・使用及び整備計画区間
		・基本計画及び予定路線区間
広域道路 (交通促進型)		・本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に線路上の強化を図ろうとする道路
		・沿道からのアクセス性に配慮した道路
検討区間		・路線構造について今後検討する区間

(e) ハシゴ道路網（沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課）

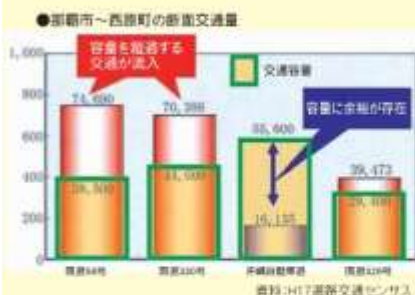
■ハシゴ道路の構築

・沖縄県における「道路のアンバランスな使われ方」や「那覇都市圏の深刻な渋滞」、「東西分断により沖縄自動車道 IC の利便性の低下」等の交通問題を解消するために「ハシゴ道路」の整備を推進。

1.現状と課題

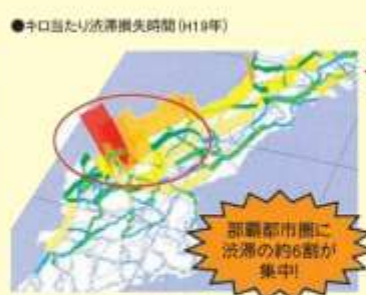
○道路のアンバランスな使われ方

沖縄県を縦貫する幹線道路は、交通容量を超過する交通を処理するのに対して、沖縄自動車道は交通容量に余裕があります。



○深刻な交通渋滞

沖縄県の渋滞損失時間の約6割が那覇都市圏で発生しています。道路による抜本的な対策が必要です。



○米軍基地による地域分断

基地などによる地域分断から高速道路の利便性が低下しています。新規ICの整備等による高速道路の利用促進が重要です。



2.『ハシゴ道路』の整備計画

○4つの要素を基本に『ハシゴ道路』の整備を実施

- ①南北を走る強固な『3本の柱』
～国道58号（西海岸道路を含む）、国道329号、沖縄自動車道～
- ②柱を支える『東西連絡道路』
～基地跡地の活用～
- ③高速を使いやすくするICの増設
～スマートICの整備～
- ④モノレールと高速バスの連携
～シームレスな乗り換えの実現～

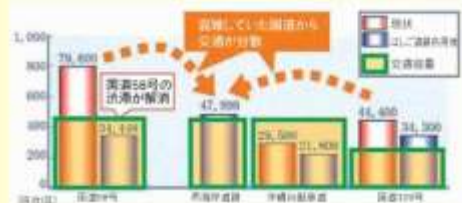


3.『ハシゴ道路』に期待される効果

○道路のアンバランスな使われ方の解消

国道58号等に集中していた南北方向の交通需要が分散されます。

●那覇市～西原町の断面交通量



○深刻な交通渋滞

交通渋滞による渋滞損失時間が4割削減できます。

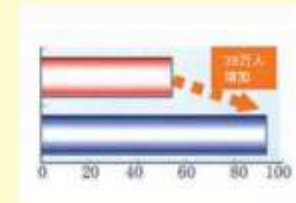
●渋滞損失時間の推移



○高速道路のICまでのアクセス時間短縮

高速にまでの所要時間の短縮により、高速道路の利便性が向上します。（高速にまで10分まで到着できる人口が39万人増加）

●高速IC10分到達人口の推移

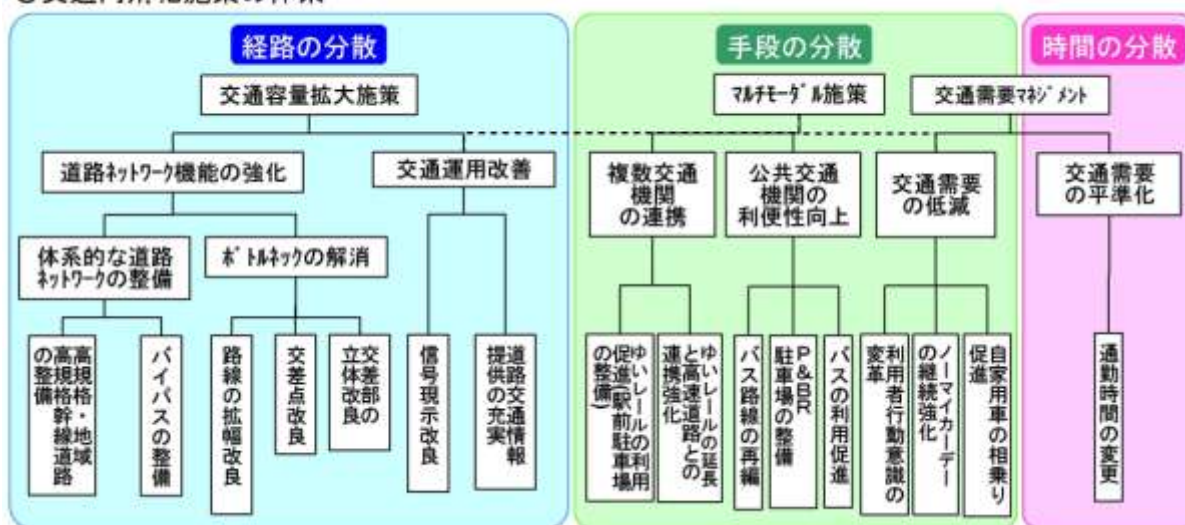


(f) 那覇都市圏交通円滑化総合計画（沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 / 沖縄県 土木建築部 道路街路課 / 他）

①計画期間：平成 19 年度を初年度とする 5 年間

・沖縄地方渋滞対策協議会では、那覇都市圏の安全かつ円滑な交通を確保するため、「道路整備」、「交通経路の分散」、「交通手段の分散」、「交通利用時間の分散」により通勤、通学時間帯の渋滞を緩和するとともに、交通の快適性、利便性の向上、交通に起因する環境負荷の軽減等を図ることで那覇都市圏のゆたかで暮らし良い地域の実現に資する「那覇都市圏交通円滑化総合計画」を策定。

○交通円滑化施策の体系



■2 環状 7 放射



● 2 環状 7 放射の道路整備



(h) 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン(沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課)

①計画期間:平成20年度策定、概ね20年後

● 目指すべき将来像と目標

将来の中南部都市圏は、今後も人口増加が予想されるなか、環境、振興、安心の3つが調和・持続する都市圏をめざします。

- ◆多様性のある歴史・文化が後世に大切に引き継がれ、地球環境の保全にも貢献しつつ、亜熱帯・島嶼といった特色をもった豊かな自然環境と共生しながら、持続的発展が実現される都市圏
- ◆アジア・太平洋地域における国際交流を導き、沖縄の戦略的な経済振興と自立性を先導する都市圏
- ◆高齢者から子どもたちまで、皆が地域に誇りを持ち、愛着を深め、協働しながら沖縄の風土に根ざした安心・快適な暮らしが実現される都市圏



環 境

本都市圏は自動車への依存度が高く、全国一の車の増加率や、公共交通の低迷などを抱えています。このため、次世代のために都市圏全体の交通環境の改善に責任を持って取り組むことは重要なテーマと考えます。

目 標

1. 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指します。
2. 将来の自動車利用率を現況の約69%から約62%へと約1割削減することを目指します。

方 針

車利用を増やさない、不必要な車利用を減らすため、必要な施策を展開

- ①骨格的な公共交通システムを戦略的に整備し、且つ公共交通の利便性を向上
- ②都市圏の交通の現状と課題を県民に周知し、交通手段の変更を促進
- ③都市圏の交通円滑化のために必要な道路整備を重点的に推進

振 興

沖縄の自立振興において、「新たな基地跡地利用による振興」、「地域の振興」、「観光による振興」などを支える交通システムの展開は最も挑むべきテーマと考えます。

目 標

1. 公共交通や自動車による移動時間を現況より20%短縮することを目指します。
2. 将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指します。

方 針

目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策を展開

- ①都市圏構造や土地利用を支える交通システムの展開
- ②新たな都市機能の展開や多様な経済・産業活動を支える魅力あるモビリティを実現
- ③観光交通の魅力向上に向けた施策を展開

安 心

少子高齢化社会に向けて、都市圏に住む子どもからお年寄りまでの全ての人々や来訪する人々にとって、安全・安心な社会を構築することは最も基本となるテーマと考えます。

目 標

1. 道路の役割に応じた整備を進めることで、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させないことを目指します。
2. 道路整備の推進によって救急搬送エリアの拡大を目指します。

方 針

子どもからお年寄りまで、どこでも安全に安心して暮らせるための施策を展開

- ①日常生活での利便性が確保できる交通システムを実現
- ②交通事故削減に向け地域の実情に応じた効果的な道路整備、交通施策の推進

将来公共交通ネットワーク計画



将来道路ネットワーク計画



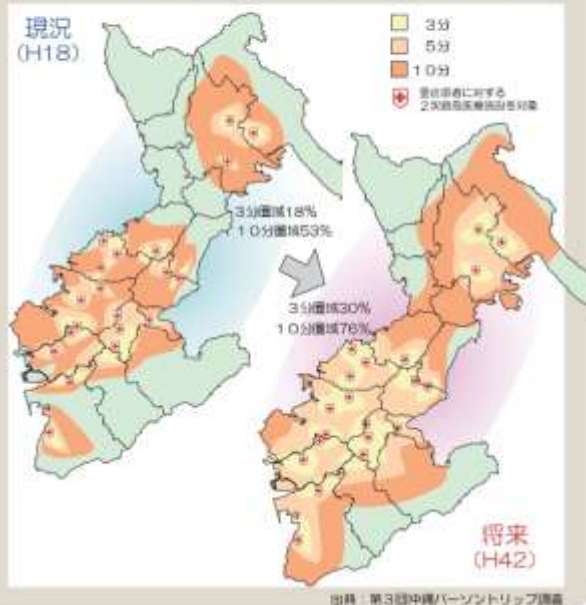
自動車の利用率は減少し、公共交通の利用率が上昇するなど一定の効果は期待されますが、目標値に向けた更なる取り組みが必要です。



公共交通・自動車の移動時間は現状に比べて20%以上短縮する効果が期待できます。



緊急医療施設への10分圏域のカバー率は53%から76%へ拡大するなど、安心な生活を導く効果が期待できます。



●都市交通マスタープランの目標達成のために必要な施策群



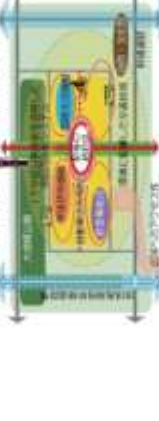
●交通とまちづくりを一緒に取組む

従来の公共交通や道路のネットワーク機能にあわせ、まちづくりも一体的に取組めます。

■新たな公共交通と一体的な集約型市街地の誘導



■新たな拠点を誘導する遠達型・増型交通システム



■都市拠点の魅力を高める都市交通システム



●もっと利用される公共交通に取組む

公共交通の一層の利用促進を図るため、魅力があり、使いやすさは組みを整えていきます。

■より魅力の高い新たな公共交通システムの導入



■シェアリングを利用可能な交通結節点の整備



■公共交通に対する利用意識高揚策の推進



●快適で安全な道路交通に取組む

自動車需要の増減を踏まえ、みんなが快適で安心して暮らせる地域づくりに取組めます。

■自動車需要低減に向けたTDM施策の推進



■道路交通円滑化に向けた道路空間の有効利用



■安全、安心な加減速環境の形成



●日常生活交通の支援に取組む

高齢者の通院や買物などの日常的な移動が、気軽になくできるよう取組めます。

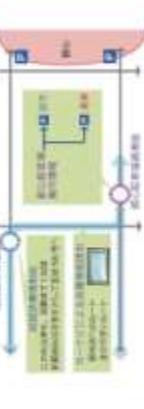
■高齢者の負担やニーズにあわせた交通システムの提供



●観光交通の魅力向上に取組む

みんなが快適に楽しく観光できるよう、さまざまな施策に取組めます。

■レンタカー交通に対する確実な情報の提供



■観光地の公共交通利用の促進



■観光の魅力高め、振興に寄与する施策推進



資料：国土交通省、内閣府、国土交通省、国土交通省

(i) 沖縄都市モノレール延長（沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課）

①平成 18 年度～平成 19 年度 モノレール延長の検討

沖縄都市モノレール延長検討委員会でモノレール延長について検討。

②平成 20 年 3 月 21 日 延長ルート案を選定

沖縄都市モノレール延長委員会にて、首里駅～西原入口（高速道路）までのルートについて浦添を經由するルート案が選定。

（昭和 56 年基本計画の一部変更）

計画の特徴

- ・ 高速道路と結節する終点駅における複合交通結節点の整備
スマート IC/交通広場
/都心部へのパーク＆モノライド



③現在の進捗状況

軌道法に基づく特許申請及び都市計画法に基づく特殊街路、都市高速鉄道等の都市計画決定に向け、諸調査・設計業務を実施中。

(j) 基幹バスシステム（沖縄県 企画部 交通政策課）

①平成 18 年度 バス網再構築計画を策定

県は、平成 18 年度に定時・定速性が確保され、利用者の利便性の向上に資する基幹バスを中心としたバス網再構築計画を策定。

- ・ この計画は、那覇市、沖縄市、与那原町を結ぶ国道 58 号、330 号、329 号の 3 路線に基幹バスとして普通バスと急行バスを 2 系統として運行させるとともに、各地の市街地や郊外部に支線バスを運行させるもの。

②平成 19 年 沖縄県公共交通活性化推進協議会が発足

平成 19 年 5 月 25 日に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、同年 8 月 22 日に那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、学識経験者、国、県、公共交通事業者、住民等の 20 名で構成する「沖縄県公共交通活性化推進協議会」（事務局：交通政策課）が発足し、バス網再構築計画の具体化に向けた取り組みを進めている。

③平成 21 年 3 月 地域公共交通総合連携計画を策定

平成 21 年 3 月の第 4 回協議会において、国道 58 号を中心に基幹バスシステムの導入を図る「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画」を策定。

■連携計画の概要

<基本方針>

- バス網再構築計画のうち、当面は、国道 58 号沿線を中心にバス網再構築を推進
- 那覇市～沖縄市（コザ）間において基幹バスシステムを導入

<目 標>

- 1 わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする。
- 2 利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る。
- 3 バス網再構築により、効率的な運行を図る。
- 4 バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る。
- 5 基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する。
- 6 過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する。



④基幹バス構想の進捗状況

- ・バス事業者は、「実証運行後のすみやかな本格導入」に対応するために、バス利用者の利便性向上や駐機機能も備えたバス結節点整備、定時・定速に不可欠なバスレーンの延長拡充、ICカードの導入などが課題として挙げられている。
- ・バスレーンの延長拡充については、バスの定時・定速性の確保に不可欠であることから、沖縄県公共交通活性化推進協議会がバスレーン延長拡充に関するPIを実施した。
- ・今後は、乗り継ぎ施設の整備や、円滑な乗継ぎに欠かせない IC カードの導入についても協議調整を続けていく。

⑤短期的な観点からのバスレーン延長拡充の提案

- ・平成 22 年 3 月の第 7 回協議会では、那覇市久茂地から宜野湾市伊佐の間における朝的那覇向けバスレーン 2.9km の追加（総延長 11.7km）、夕方のコザ向けバスレーン 6.3km の追加（総延長 9.1km）が了承された。
- ・平成 22 年度は、バスレーンの延長拡充について、県民の意見を収集するパブリック・インボルブメント（PI）が実施され、約 6 割以上がバスレーンの延長に対して肯定的であった。

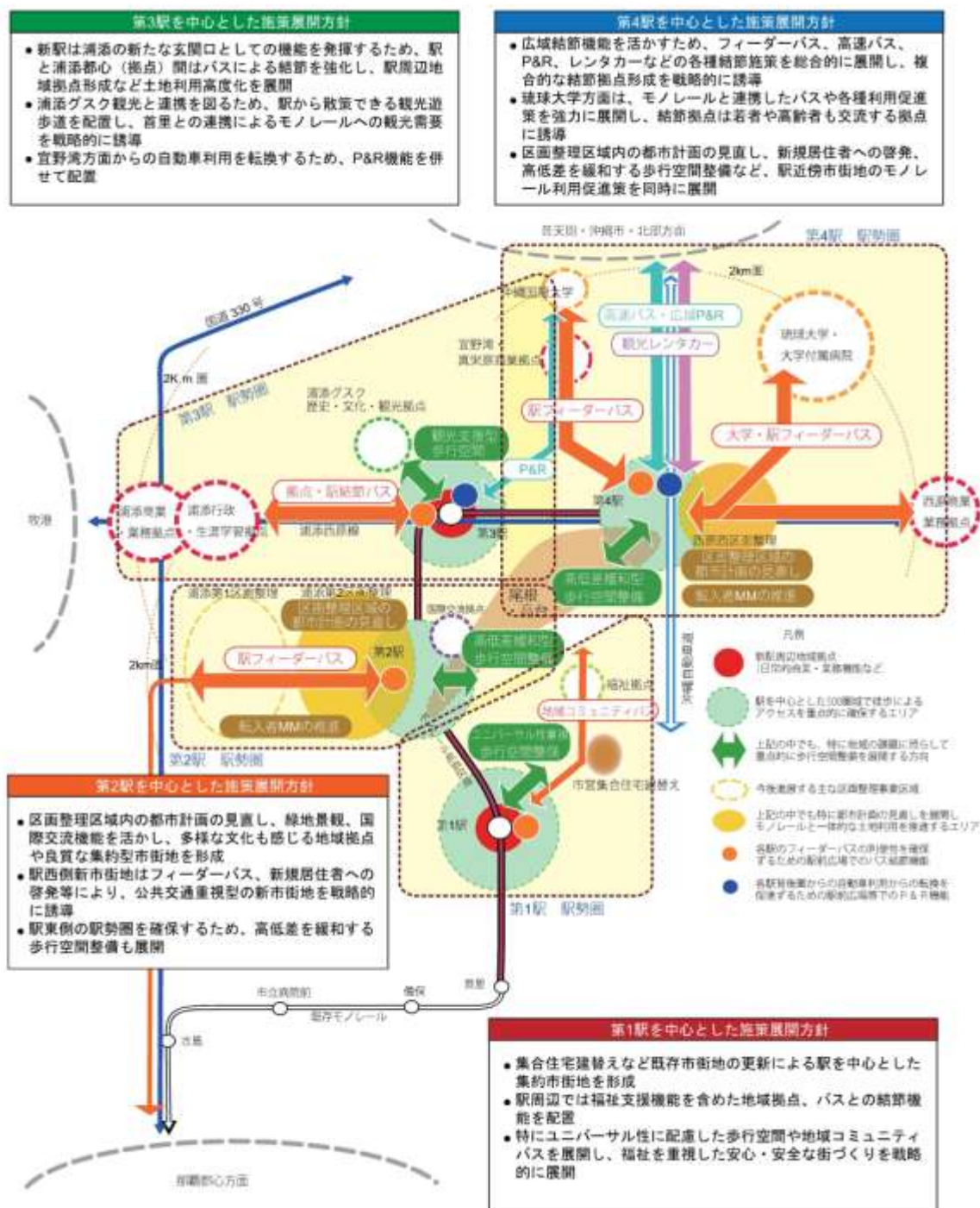
(k) 沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略（沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課）

■モノレール延長エリア(平成 20 年度策定)

①計画期間：平成 20 年度策定、概ね 10 年間

②整備方針：駅を中心とした環境負荷の少ない活気あるまちづくり

③施策展開方針



■国道 58 号沿線エリア(平成 22 年度策定)

①計画期間：平成 22 年度策定、概ね 10 年間

②目標水準：

【環境】「公共交通中心の日常生活が可能な沿線地域整備」に向けた目標水準

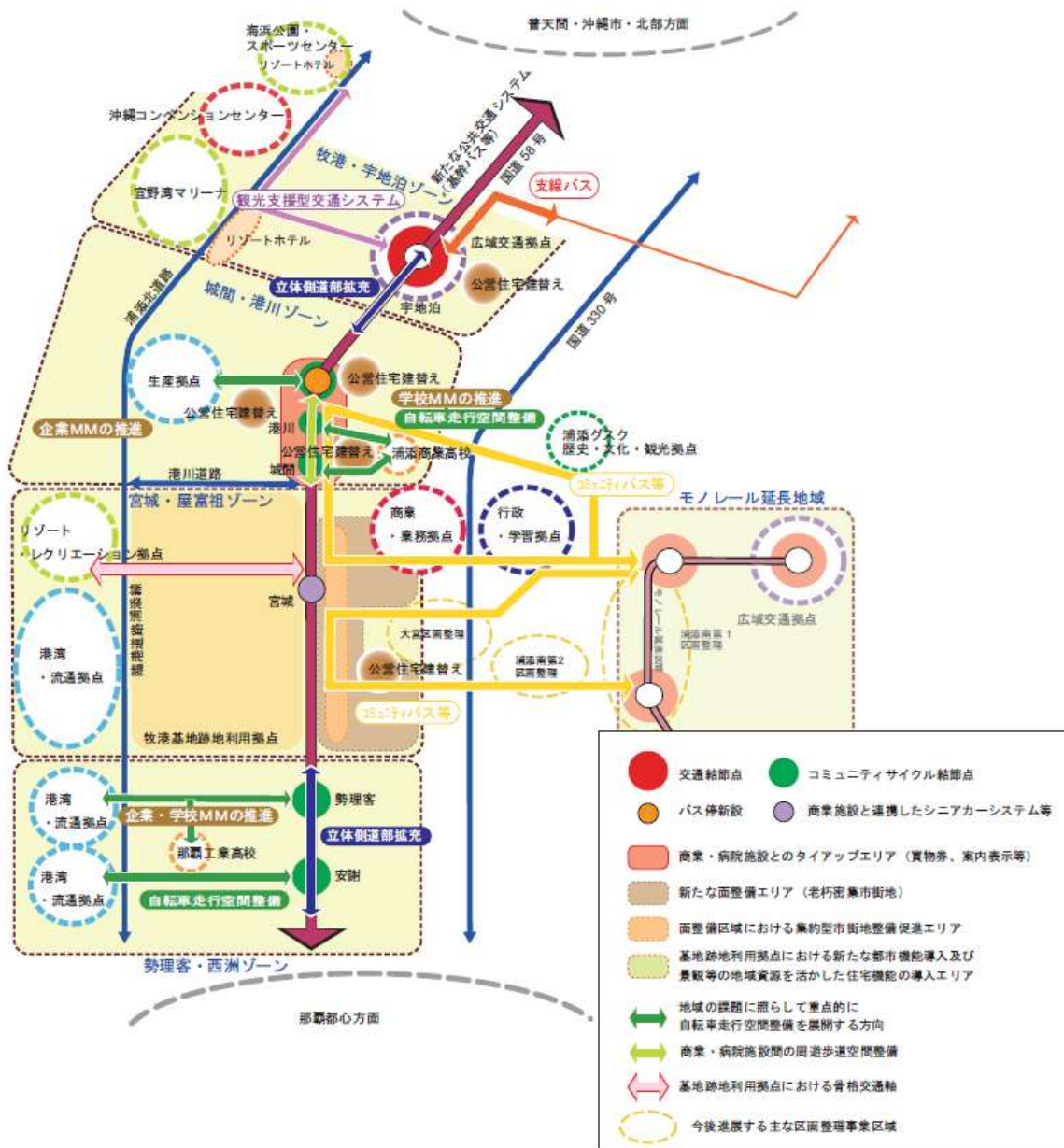
- ・国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用者数を現在の 1.5 倍の水準まで増加させる

【振興】「公共交通による活気と賑わいのあふれる沿線地域整備」に向けた目標水準

- ・国道 58 号～国道 330 号沿線地域の公共交通利用モビリティ（移動時間）を現況より 10%短縮する

【安心】「高齢者が公共交通で安心して生活できる沿線地域整備」に向けた目標水準

- ・国道 58 号～国道 330 号沿線地域の高齢者の公共交通利用割合を現況より倍増させ、高齢者の 10 人に 1 人の割合で公共交通を利用できるようにする。



2-2-2 浦添市の上位・関連計画と開発動向

(1) 上位・関連計画

(a) 第4次浦添市総合計画（浦添市 企画部 企画課）

①計画期間：基本構想：H23～H32年度／前期基本計画 H23～H27年度

②まちづくりの目標：

「太陽とみどりにあふれた国際性ゆたかな文化都市」

③土地利用の方針：

●自然・歴史との共生

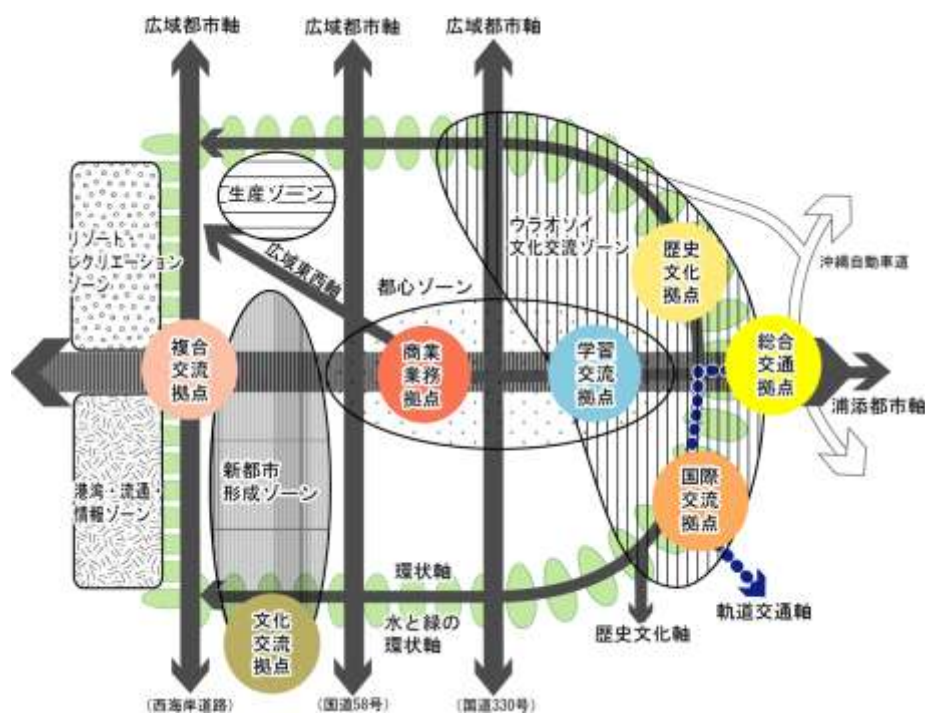
自然と歴史を守り育て、環境と共生するまちづくりを進めるため、都市に潤いと安らぎを与える自然・歴史資産の保全・創出につとめるとともに、これらを活かした計画的な土地利用を図る。

●都市の拠点づくり

本県中南部都市圏の中核として、経済や文化・交流等の舞台作りが進む中で伝統文化と新たな市民文化が融和し、未来へ息吹が感じられる個性豊かな魅力あるまちづくりを進めるため、各地域の特性と可能性を活かした都市拠点を形成する。

●都市の軸づくり

中南部都市圏の広域都市軸と、無限の可能性を秘めた西海岸地区やウラオソイ文化交流ゾーンなどの多様な都市機能のネットワーク化を図り、「てだこ都市文化」を発信することによって、ヒト・モノ・情報が行き交う浦添都市軸を形成する。



《都市空間図》

④まちづくりの方向/5つの政策：

政策1：希望と活力にあふれた生活創造都市 ～新たな魅力の創造と市民生活を支えるまち～

- ・都市基盤が充実し、産業や経済を通じた交流などの賑わいは、都市の魅力を一層高める
- ・琉球王統発祥の地として、交易時代の扉を開いた輝かしい歴史を誇りにしつつ、未来への希望と活力がみちあふれ、市民一人ひとりが豊かさを実感するまちづくり
- ・市民生活を支える産業の振興や、社会・経済活動を支える都市基盤の充実を図り、西海岸地域をはじめ、浦添市の有する資源と可能性を生かした、物流・生産・産業交流などの経済活動が展開される生活創造都市を目指す

政策2：世界へ翼を広げる交流文化都市 ～豊かな心と人を育むまち～

- ・美術館や国際センター、国立劇場おきなわ、浦添市てだこホール等の市民の文化・交流活動を支える施設が拡充するなかで、その機能を十分に活かし、市民文化の充実したまちづくりを進める
- ・てだこ市民大学の開学等、地域の人材を育成する環境も整いつつあり、今後は、これらの施設や育成した人材などが、地域のまちづくりや、学校教育、社会教育、文化振興、市民の交流などの、多岐にわたる分野で生かす機会の拡充
- ・まちづくりの主体である市民の明るい未来を展望し、市民主体のまちづくりを進め、自らの地域の歴史・文化への深い認識と、国際的な広い視野をもち、主体的な交流活動の和を広げていく交流文化都市を目指す

政策3：ともに支え合う健康福祉都市 ～心がかよい、夢がつながるいたわりのまち～

- ・市民の平均年齢が若く、沖縄県内でも上位の出生率を誇っているが、少子・高齢化は徐々に進んでおり、高齢者や障がい者が健康で自立した生活を送るための条件整備や、子どもを育てやすい環境づくり
- ・全ての市民が生活環境や心身の状況に関わりなく、いきいきと自己実現が可能となるよう、ともに支え、ともに生きる福祉文化を熟成していく必要がある
- ・保険・医療・福祉の連携によるサービスの充実と、生活全般にわたる環境の整備が行き届いた、誰もが安心して健やかに、夢をもって暮らし続けることのできる世界報社会（ゆがふゆー）、健康福祉都市を目指す

政策4：安心安全でやすらぎにみちた快適環境都市 ～自然と共生するやさしいまち～

- ・地球規模の環境問題は身近なものになり、都市化が進む浦添市でも、自然環境との調和はますます重要なテーマ
- ・自然の摂理とその有限性を認識するとともに、輝く太陽のもと、西海岸に広がる青い海や市内を流れる河川、由緒あるグスクなど、浦添の風土を活かし、自然とふれあえ、歴史文化と調和した、快適で美しいまちづくりを進める必要がある
- ・安全で安心し快適に暮らせる質の高い生活環境をつくり、世代をこえてその恩恵を享受することができるよう、私たちが住み、働き、憩い、学んでいる身近なところから、快適環境都市を目指す

政策5：ひと・まち・未来が輝く市民協働都市 ～みんなでつくるてだこのまち～

- ・まちづくりの主体である市民（自治会、NPO、企業等）と行政の協働体制を確立し、互いに対等な立場で理解を深め合い、自ら考え、行動するまちづくりを展開するとともに、市民サービスの向上や持続的で計画的な行政運営を進めるなど、協働社会の実現と適正な行政運営を推進する、市民協働都市を目指す

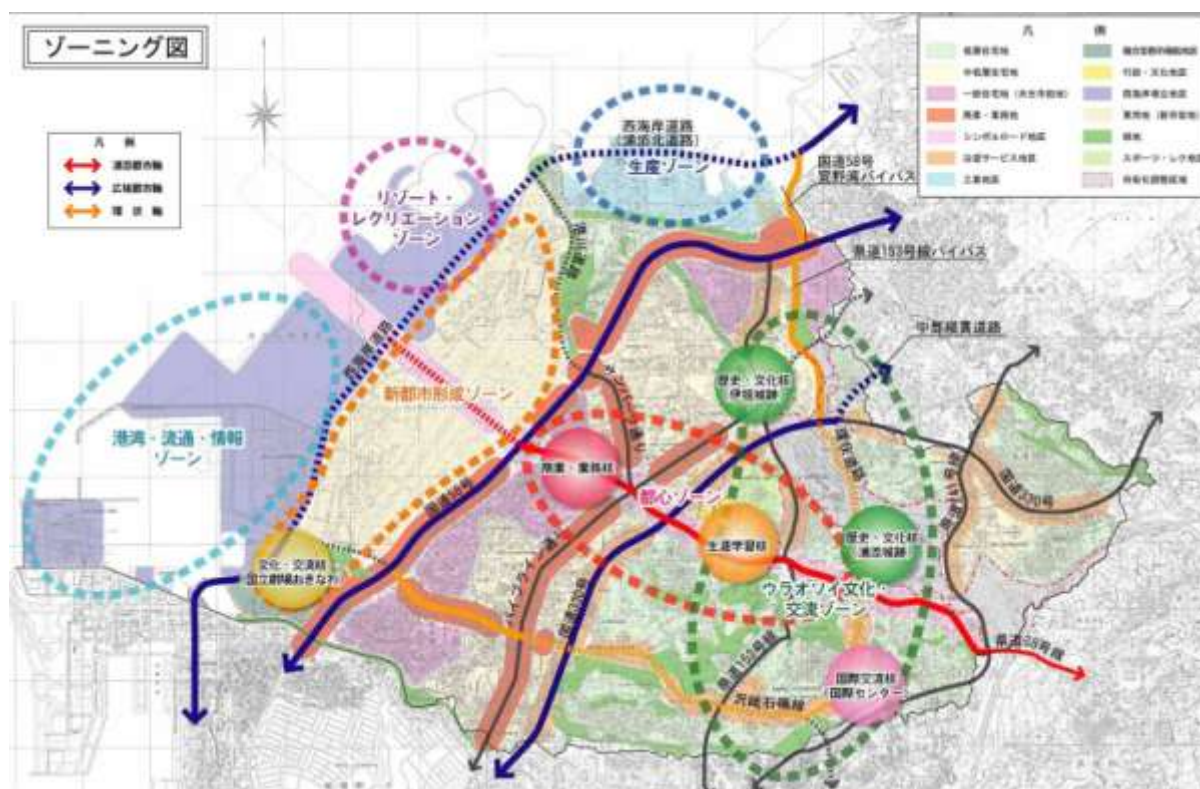
(b) 浦添市都市マスタープラン（浦添市 都市建設部 都市計画課）

①計画期間：H11.3 策定、H16.6 見直し／目標年次:H32 年（H22 見直し中）

②将来都市像：「住みやすい都市」

- 1.住む：「クサティ森に囲まれ安心して住める安らぎの街：ピースタウン・浦添」
- 2.働く：「良好な都市環境に囲まれ快適に働ける自立都市：アメニティタウン・浦添」
- 3.憩う：「太陽・海・緑、自然の香り漂うくつろぎの街：リゾートタウン・浦添」
- 4.学ぶ：「歴史・文化、世界と触れあう国際交流都市：カルチャータウン・浦添」

③将来都市構造：



【主要都市機能】

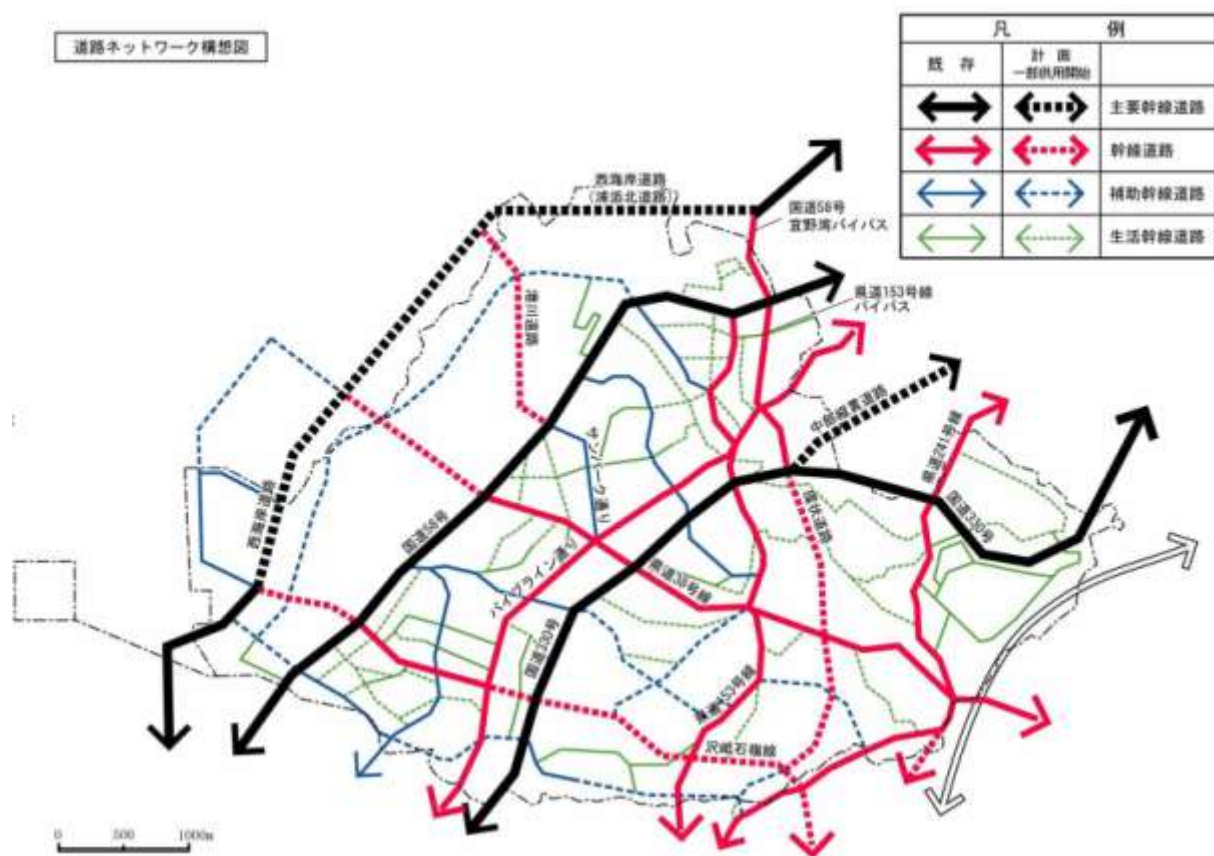
- ・都心ゾーン(文化、スポーツ・レクリエーション、生涯学習核、商業・業務核、歴史・文化核)
- ・ウラオソイ文化・交流ゾーン(浦添グスク、伊祖グスク、浦添大公園一帯の歴史・文化核、沖縄国際センター、カルチャーパーク一帯)
- ・港湾・流通・情報ゾーン(那覇港湾整備計画)
- ・リゾート・レクリエーションゾーン(都市近郊型海浜リゾート計画)
- ・生産ゾーン(工場集積地域、牧港漁港や車海老養殖場)
- ・新都心形成ゾーン(牧港補給地区と文化交流核を含むゾーン)
- ・沖縄自動車道西原 IC 周辺地区(沖縄自動車道西原 IC 周辺)

【骨格道路網】

- ・浦添都市軸（県道 38 号線、浦添市の顔づくりの骨格となる浦添都市軸）
- ・広域都市軸（国道 58 号、国道 330 号、中部縦貫道路、沖縄西海岸道路で構成）
- ・環状軸（概ね沢岬石嶺線、国際センター線、（仮称）国際センター線延伸、県道 153 号線バイパス、国道 58 号宜野湾バイパスで構成）
- ・歴史文化軸（県道 153 号線は、ウラオソイ文化・交流ゾーンから那覇市首里に至る歴史・文化の道、「琉球歴史回廊」）

④都市施設（交通施設）に関する方針：

- ・市街地密度に配慮した道路網の形成
- ・市域の東部から南部の市街地進展に対応した道路体系の整備
- ・将来都市構造の実現を支える道路整備
- ・まちづくりと一体となった道路整備
- ・交通情報化の推進および交通需要管理などソフト施策の充実



(c) 浦添市景観まちづくり計画（浦添市 都市建設部 都市計画課）

①計画策定：平成 20 年 3 月

②計画理念及び目標：

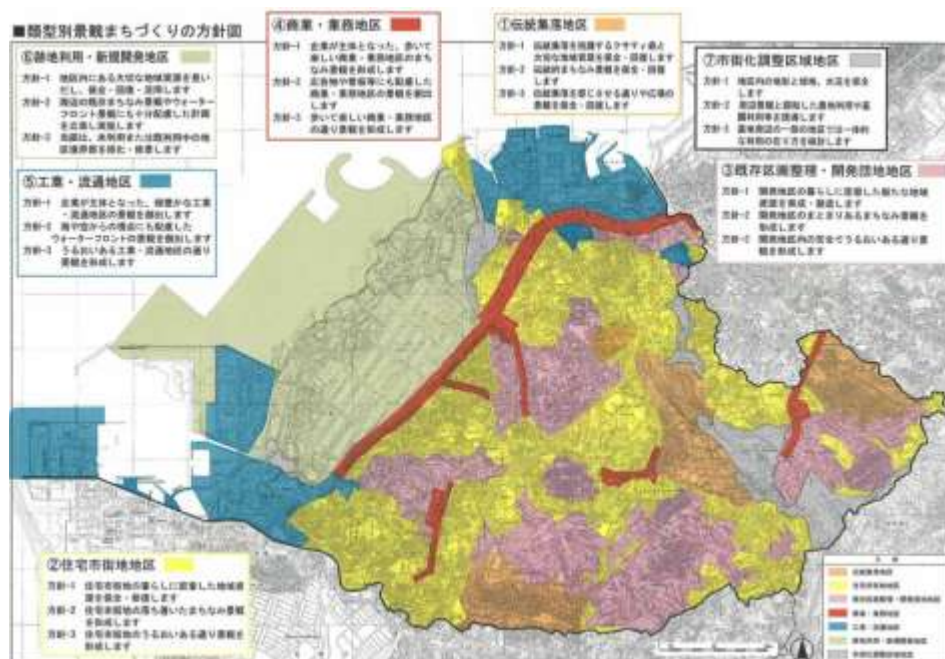
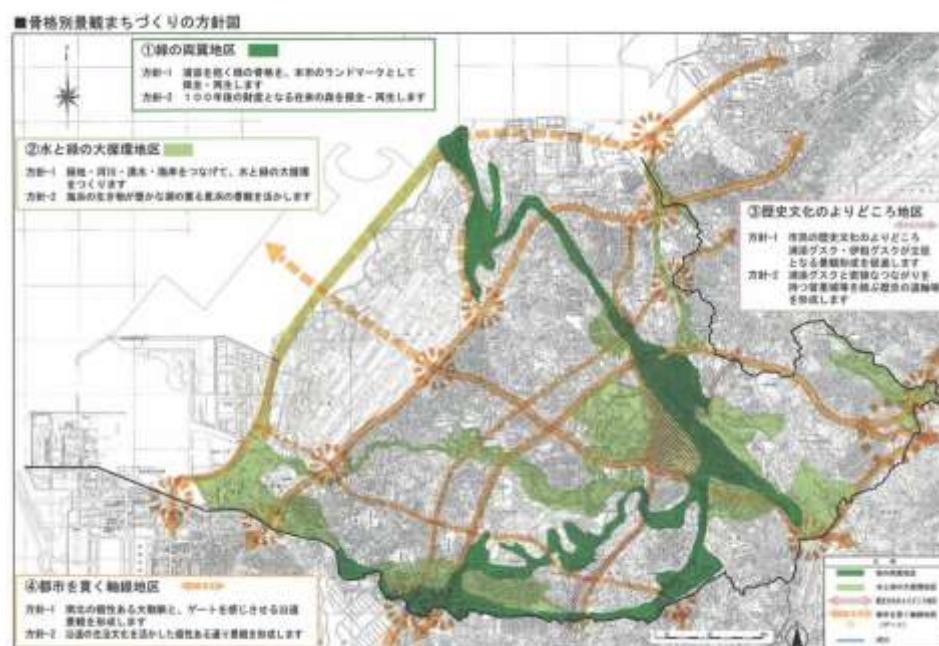
【理念】 てだこ市民による ウラオソイ風景づくり

【目標-1】 てだこ市民が率先して取り組む協働の景観まちづくり

【目標-2】 てだこまちの緑と水辺と微地形を生かした景観まちづくり

【目標-3】 てだこ市民の心を結ぶ歴史文化の薫る景観まちづくり

【目標-4】 てだこまちの活力と国際性を生かした景観まちづくり

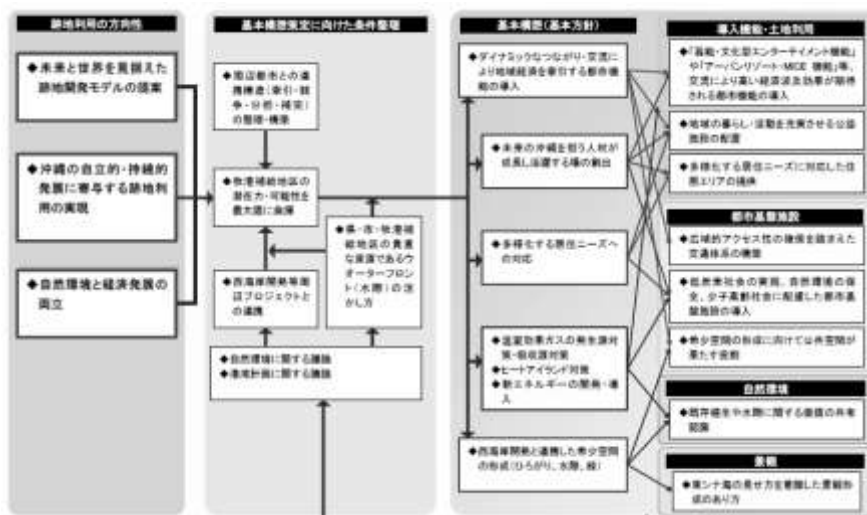


(2) 開発の動向

(a) 基地跡地利用計画の動向

■牧港補給地区跡地利用計画基本構想策定基礎調査（H20 年度、浦添市）

本調査は、平成 21 年度の跡地利用基本構想に向けた基礎的な条件を整えることを目的に、多様な主体との意見交換や地主との懇談会をはじめとしたまちづくり活動を開始するとともに、都市機能導入に関する財政負担や基本構想策定に向けた課題の総括を実施。



■牧港補給地区跡地利用基本構想（案）（H21 年度、浦添市）



(b) 個別事業の動向

■那覇港（浦添ふ頭地区）公有水面埋め立て事業

（浦添市土地開発公社、那覇港管理組合）

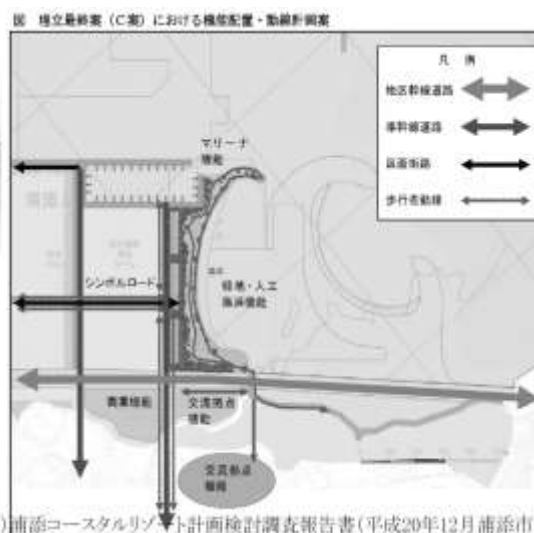
那覇港港湾計画（H15年改訂）に基づく浦添ふ頭地区の第1ステージ事業として、臨港道路（浦添線）の整備、都市機能用地の整備、緑地及び護岸用地の整備を実施（平成20年度より事業開始）。



■浦添コースタルリゾート計画（浦添市）

平成20年度コースタルリゾート計画の見直し、約35ha埋立規模を縮小するC案を最終案として今後検討を進める予定。（マリーナ機能、緑地・人工海浜機能、シンボルロード、商業機能、交流拠点機能の導入）

資料：牧港補給地区跡地利用
計画基本構想策定基礎調
査報告書（平成20年度）



（資料）浦添コースタルリゾート計画検討調査報告書（平成20年12月浦添市）

■土地区画整理事業（浦添市 都市建設部 区画整理課）

浦添地域では、現在、浦添南第一地区及び浦添南第二地区が施行中である。

地 名	施行期間 (年度)	施行 主	用途／ 施行面積	計画人口※／ 事業の進捗状況
浦添南第一	H4～H25	浦添市	82.37h	8,200 人／ 平成 4 年度から土地区画整理事業に着手し、平 成 10 年に仮換地指定。
浦添南第二	H8～H27	浦添市	60.40ha	6,000 人

※計画人口は、第三回沖縄 PT 調査の将来人口フレームで検討対象とされている開発計画の計画夜間人口

資料：沖縄県 HP 都市計画・モノレール課／土地区画整理事業一覧

浦添市 HP

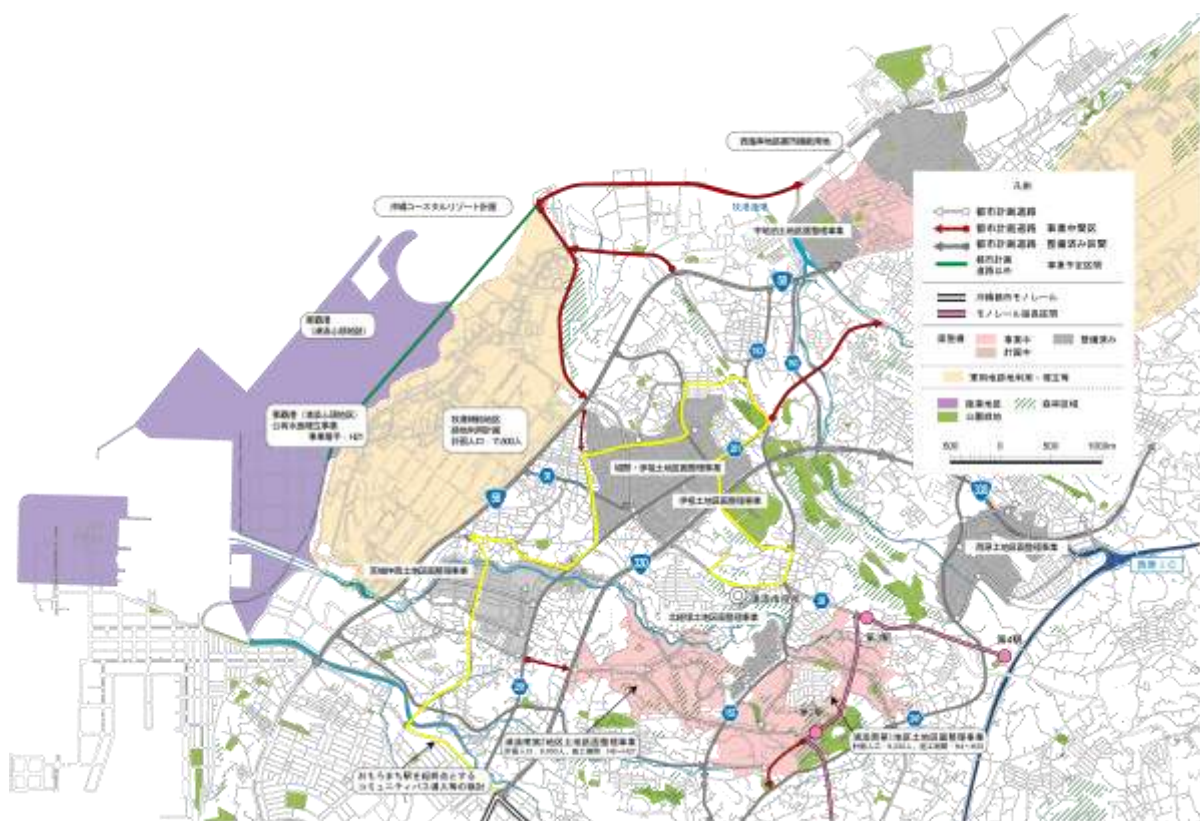


図 2-49 浦添市における主な開発動向

2-3 交通量調査

2-3-1 交通量調査のねらい

浦添市の市道及び主な国道などの道路交通の現況把握に資する基礎データの収集を目的に交通量観測を実施する。

2-3-2 交通量調査の概要

(1) 調査日

観測は平日の 1 日とし、浦添市及び近郊市町村の行事、イベント等が行われない日に配慮し、下記の日程で行った。

調査日時：平成 22 年 12 月 01 日（水）7 時～19 時 （12 時間）

(2) 調査箇所

本調査では交差点交通量 18 箇所、断面交通量 5 箇所を観測し、その調査箇所の一覧表を下記に示す。また、調査地点位置図を次ページに示す。

表 2-2 調査箇所一覧表

交差点交通量		
No.	主たる道路	交差点名称
交差点 1	国道 58 号	牧港交差点
交差点 2	国道 58 号	港川交差点
交差点 3	国道 58 号	城間交差点
交差点 4	浦添西原線	屋富祖（東）交差点
交差点 5	那覇宜野湾線	伊祖公園前交差点
交差点 6	那覇宜野湾線	伊祖 4 丁目交差点
交差点 7	那覇宜野湾線	大平（西）交差点
交差点 8	那覇宜野湾線	宮城入口交差点
交差点 9	那覇宜野湾線	宮城 5 丁目交差点
交差点 10	那覇宜野湾線	内間 4 丁目交差点
交差点 11	国道 330 号	大平交差点
交差点 12	国道 330 号	古島インター交差点
交差点 13	浦添西原線	前田西入口交差点
交差点 14	県道 153 号線	経塚（北）交差点
交差点 15	県道 153 号線	経塚交差点
交差点 16	市道国際センター線	経塚（東）交差点
交差点 17	市道銘刈仲西線	内間西公園前交差点
交差点 18	国道 58 号	勢理客交差点
断面交通量		
断面 1	牧港線	港川 1 丁目
断面 2	オリオン通り	屋富祖 2 丁目
断面 3	税務署通り	仲西 2 丁目
断面 4	国道 330 号	大平南
断面 5	大宮線	大平 3 丁目



図 2-50 調査地点位置図

(3) 調査方法

(a) 車種分類及び集計器具

車種分類は下表に示すように自動車類として、乗用車、バス、小型貨物類、大型貨物類の4種のほかに動力付き二輪車（オートバイ）、歩行者及び自転車も分類し、7種分類とする。

観測時間は7時～19時の12時間連続観測とし、集計単位は1時間集計とする。

表 2-3 車種分類表

種別	備考（分類番号）
歩行者類	歩いている人、車椅子等、ただしデモ隊、葬列などを除く
自転車類	自転車
動力付き二輪車	原付、中型、大型バイク
乗用車類	ナンバー 3・5・7
バス類	ナンバー 2
小型貨物類	ナンバー 4・6
大型貨物類	ナンバー 0・1・8・9

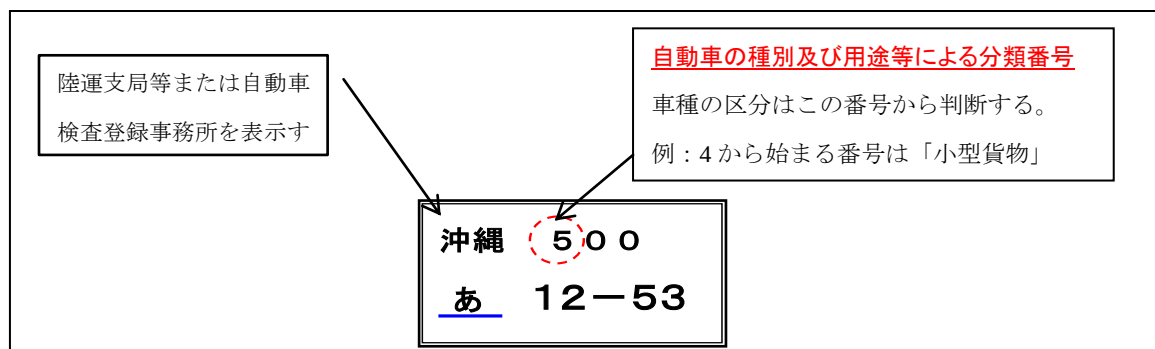


図 2-51 ナンバープレート（例）

交通量の観測は、下図に示すカウンターを使用して観測する。あらかじめ観測する車種を設定しておく事によって車種別の観測ミス、記録用紙記入時のミスを防止する。

(注)

歩行者、自転車、
二輪車については
「正」の字を書いて
数えます。

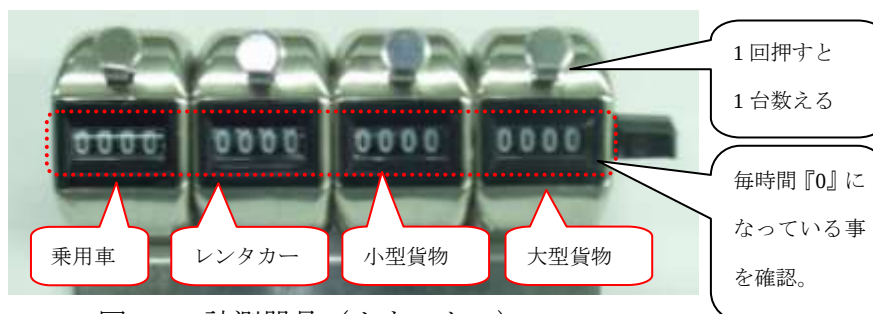


図 2-52 計測器具（カウンター）

(b) 交差点交通量調査

交差点の流入部ごとに、方向別（左折、直進、右折など）車種別に交通量を観測する。
観測員はカウンターを用いて、7 時～19 時の 12 時間連続して観測し、それぞれ 1 時間毎の交通量を記録用紙に記録する。

歩行者及び自転車については、横断歩道のほか下図（A2,B2,C2）のように断面的にも観測を行った。

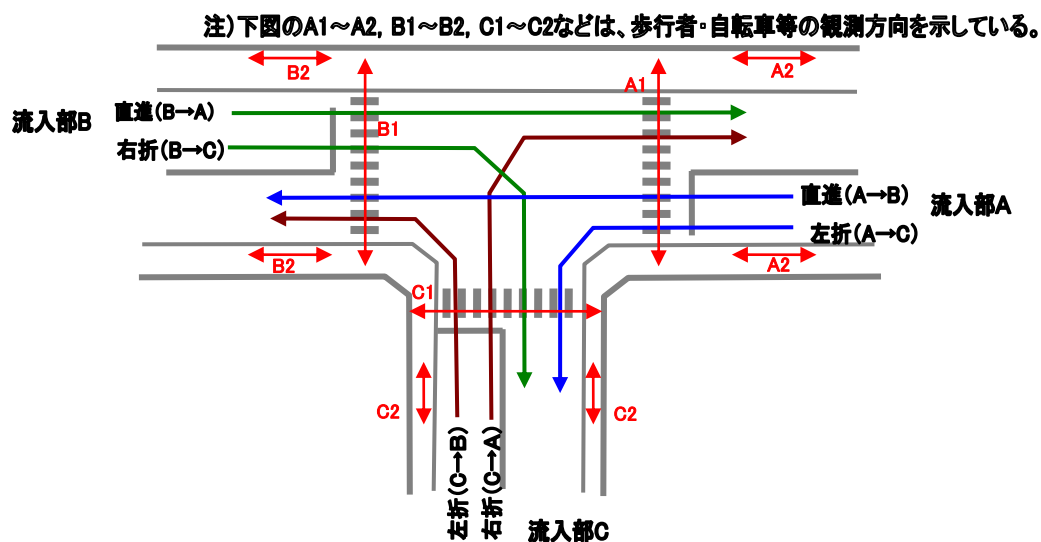


図 2-53 三差路交差点の観測方向

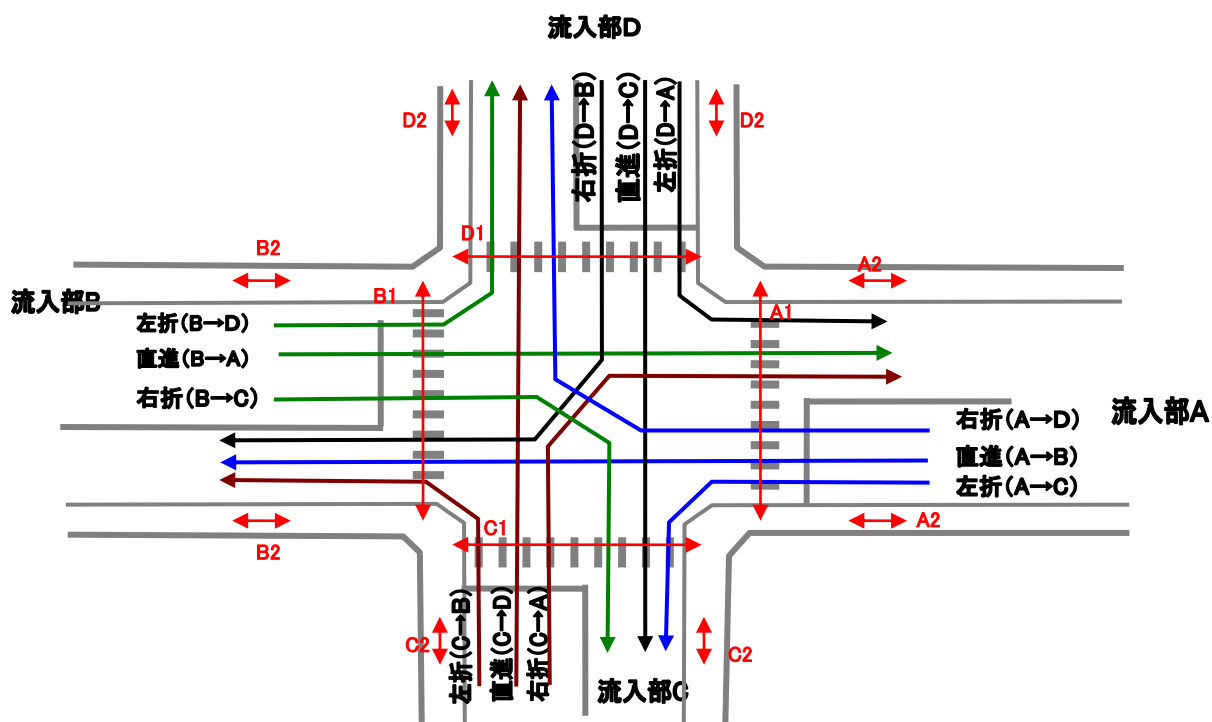


図 2-54 十字路交差点の観測方向

(c) 断面交通量調査

観測する断面における上下方向別、車種別に交通量を観測する。車種別については、交差点交通量と同様に乗用車類、バス類、小型貨物類、大型貨物類、4車種のほかに動力付き二輪車、歩行者及び自転車とする。

観測員はカウンターを用いて、7時～19時の12時間連続して観測し、それぞれ1時間毎の交通量を記録用紙に記録する。

歩行者及び自転車も交通量同様に上り方向、下り方向の上下方向別に観測を行った。

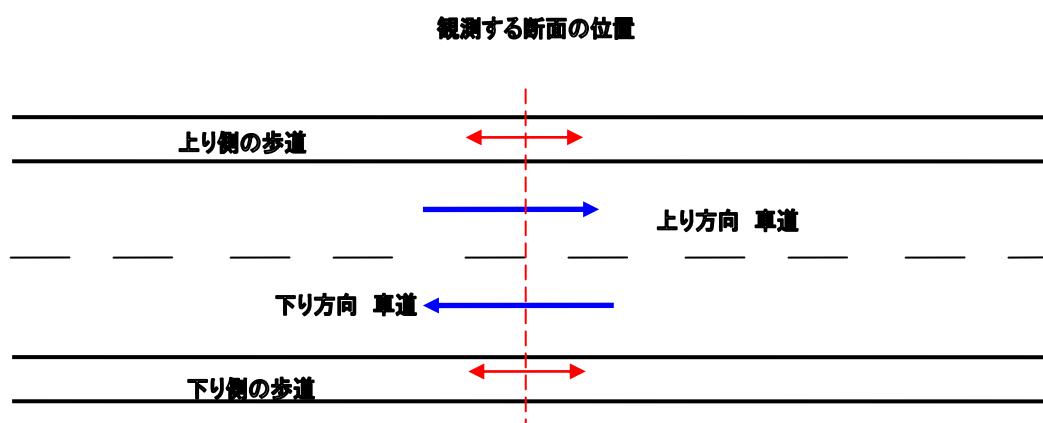


図 2-55 断面交通量の観測方向

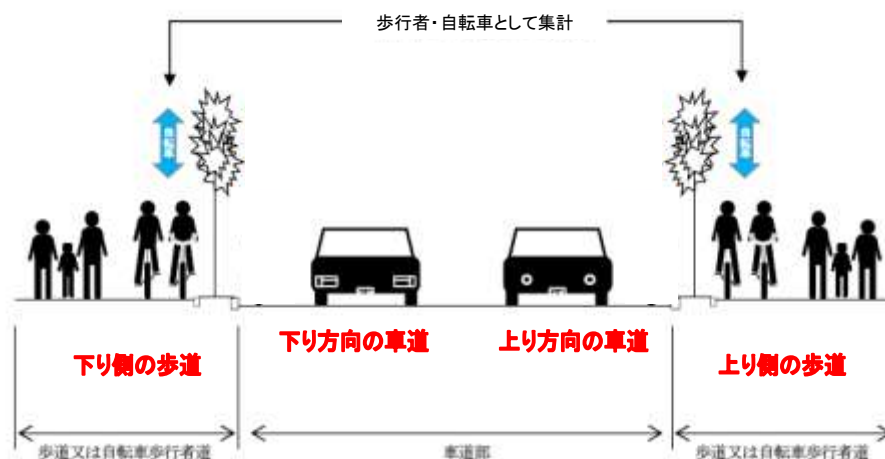


図 2-56 断面図

2-3-3 交通量調査結果

交通量調査の結果を図 2-57～図 2-59 に示す。



図 2-57 交通量調査結果（自動車）



図 2-58 交通量調査結果（歩行者）



図 2-59 交通量調査結果（自転車）

2-4 浦添市の現況交通の課題

2-4-1 現況交通特性の分析の視点

現況交通特性の分析では、下記の4つの視点で分析を行い、交通基本計画の策定に向けた課題を探る。

- **浦添市に住む人の交通特性について**

浦添市民がどのような交通行動を行っているのか、交通目的や交通手段分担率、トリップ分布を基に市民の交通特性の把握を行う。

- **浦添市を訪れる人の交通特性について**

浦添市を訪れる人がどのような交通行動を行っているのか、交通目的や交通手段分担率、トリップ分布等を基に、浦添市に来る人の交通特性の把握を行う。また、観光客が浦添市内の何处を訪れているのか、分析を行う。

- **浦添市の公共交通の状況について**

公共交通分担率の低下が問題となっている中で、浦添市での公共交通利用の現状を把握し、公共交通利用促進を図るための課題を探る。

- **浦添市の道路交通の状況について**

浦添市内での慢性的な交通渋滞や交通事故といった自動車交通が引き起こす問題の解決を目指すため、自動車交通の問題を探る。同時に自転車・歩行者の特性を明らかにして、市内の道路整備の在り方を探る。

2-4-2 浦添市民の交通特性

(1) 浦添市民はどのような目的、手段で移動をしているのか？

- 浦添市民の目的種類構成比に着目した場合、15歳未満は通学と帰宅で80%以上を占めている。15歳以上については、年齢層が高くなるにつれて私事目的の移動割合が増え、逆に通勤や通学、業務といった移動目的の割合が低くなる。
- 交通手段分担率に着目すると、運転免許を持たない15歳未満でさえ、29%が自動車での移動となっている。最も自動車分担率が高いのは15歳以上65歳未満で、73%を占めている。年齢層が高くなるにつれて、自動車分担率は低くなる傾向にあるが、75歳以上でも67%が自動車を利用して移動している。

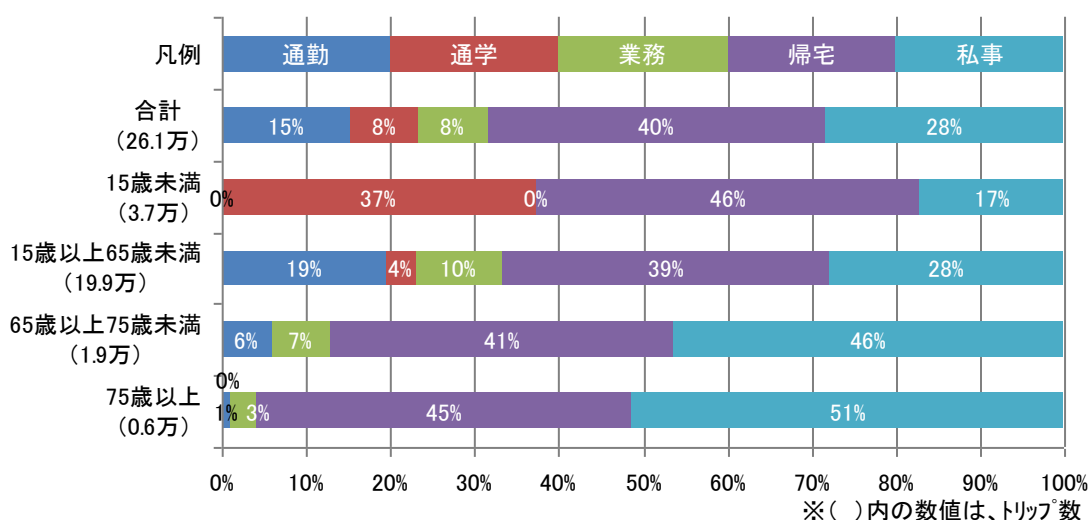


図 2-60 年齢階層別の目的種類構成比⁵⁸

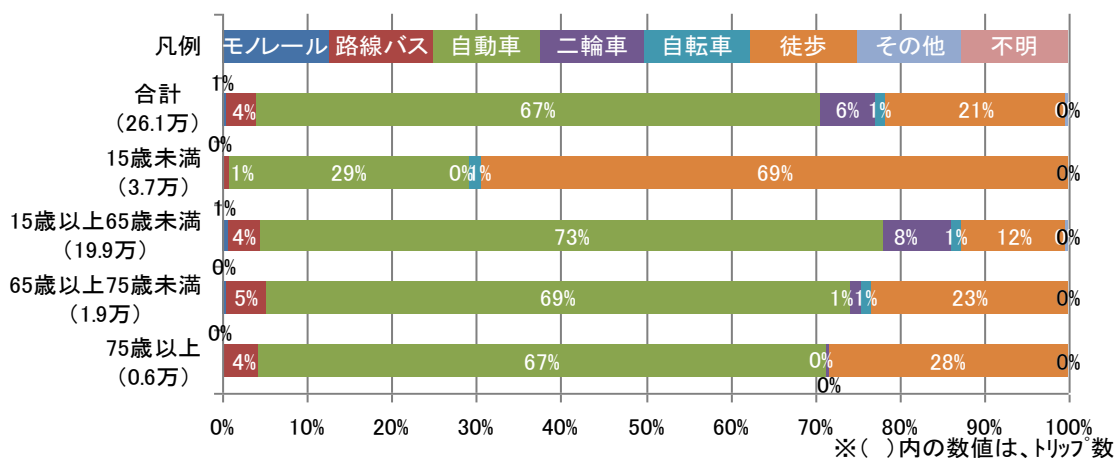


図 2-61 年齢階層別の交通手段分担率⁵⁸

⁵⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

- 浦添市民の自動車利用は、業務目的で 89%と最も高く、通勤では 71%となっている。
- 通学においても 26%が自動車を利用している。
- 通学に着目すると、7 歳未満で 47%が自動車を利用している。
- 7 歳から 15 歳にかけては、12～16%となっているが、高校生以上になると 16 歳以上 19 歳未満で 29%、19 歳以上で 51%と急に自動車利用が増加する。
- 将来の自動車利用者となる児童・生徒が、過度に自動車に依存する意識を形成しないために、早い時期から公共交通利用の重要性や適切な自動車利用の方法について考える機会の創出を行うことが必要である。

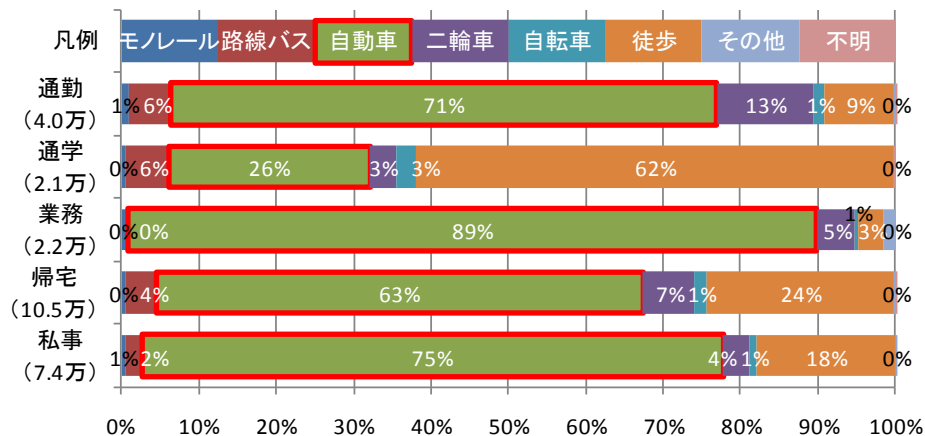


図 2-62 目的種類別の交通手段分担率⁵⁹

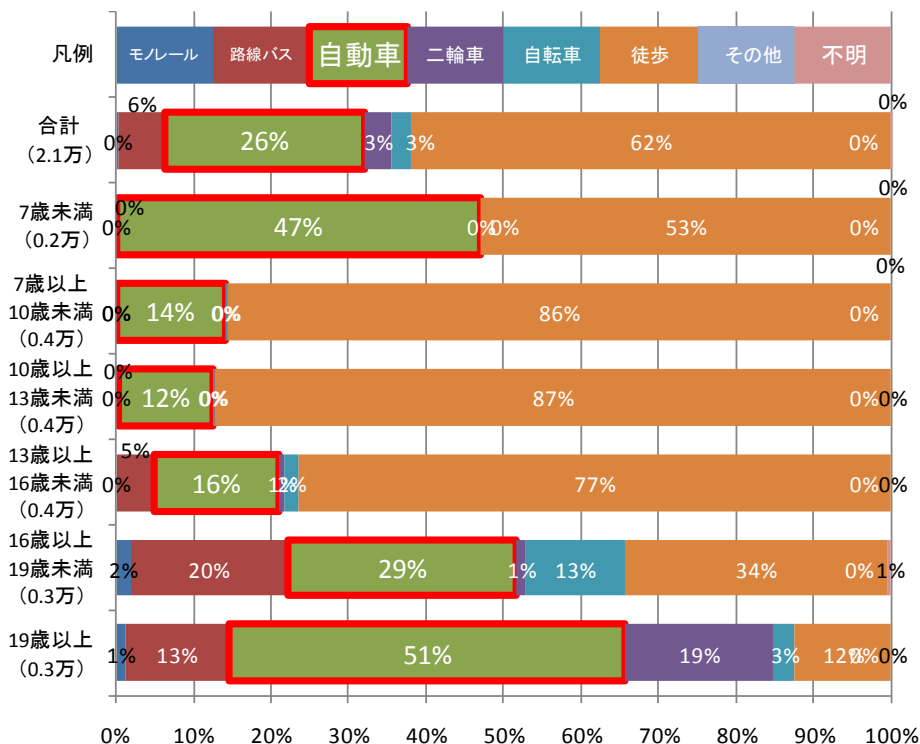


図 2-63 通学目的の年齢階層別の交通手段分担率⁵⁹

⁵⁹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(参考) 年齢階層別目的種類別の交通手段

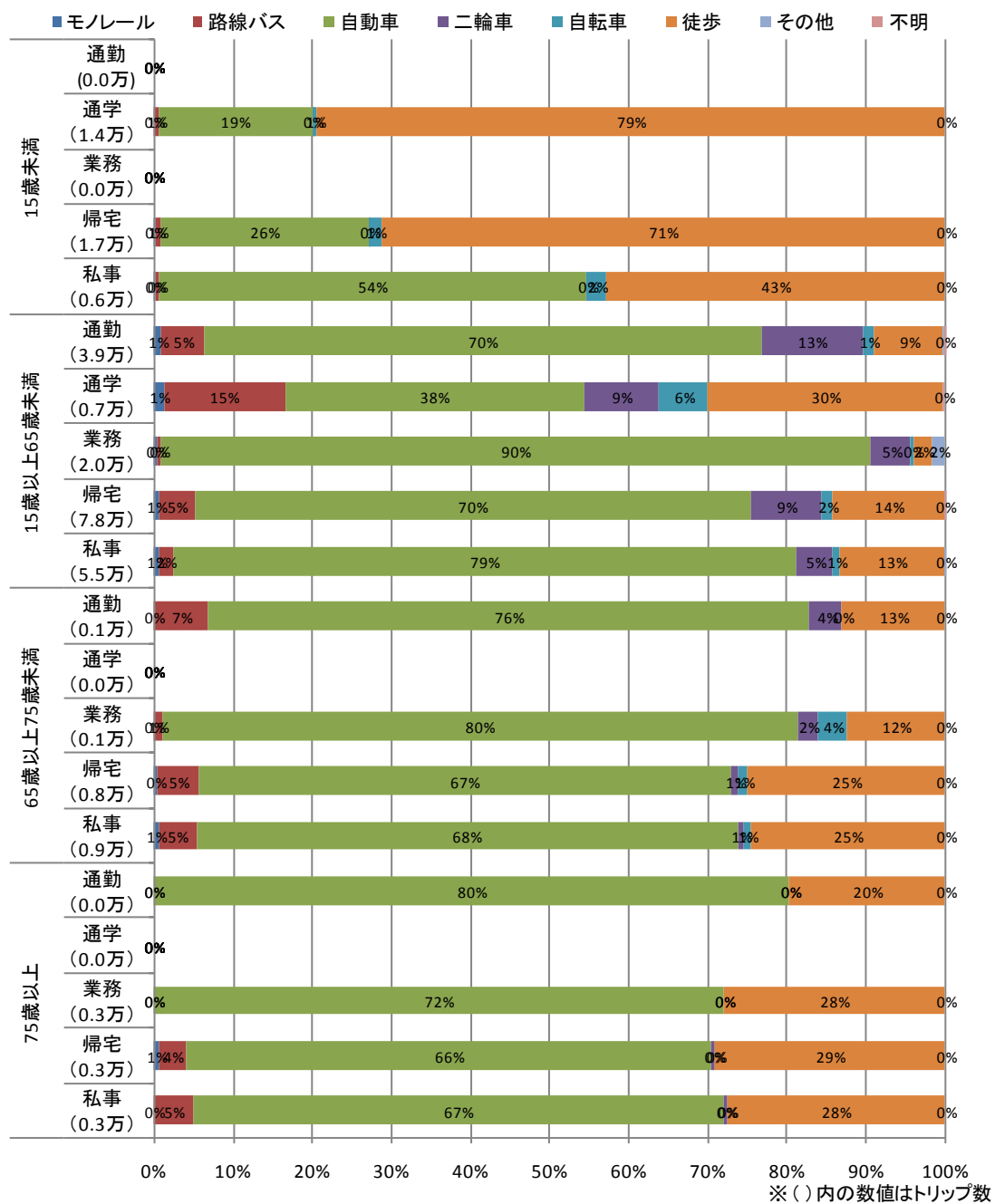


図 2-64 年齢階層別目的種類別の交通手段分担率⁶⁰

⁶⁰ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 (沖縄県, 平成 18 年)

(2) 浦添市民はどこからどこへ移動しているのか？

(a) 市民の距離別の分担率について

- 浦添市民は、55%が市内発着の移動となっている。次いで、浦添市内と市外の移動となっており、38%となっている。浦添市外間の移動は 7%程度に留まる。
- 市内発着の移動に着目すると、比較的移動距離が短いと考えられる市内々の移動でさえも 56.9%が自動車による移動である。徒歩は 36.3%、自転車 1.4%となっている。
- 移動距離帯別（発着点間の最短経路）の交通手段分担率をみると、0～500m で 30%以上の自動車分担率となっている。移動距離が長くなるにつれて、自動車の分担率は徐々に高くなり、4,500m 以上では 80%を超える。
- 路線バスは、4,500m まで徐々に分担率が高くなるが、5,000m 以上のトリップでは分担率が下がる。
- 徒歩は移動距離が長くなるにつれて分担率が低くなり、500m のトリップでは 50%以下となる。自転車はどの距離帯においても 1～2%となっている。
- 浦添市民が短距離トリップでも安易に自動車を利用している事は明らかで、今後、市民の自動車の使い方を改善することは、幹線道路の渋滞対策を始め、生活道路での交通環境改善などの観点から重要であると考ええる。

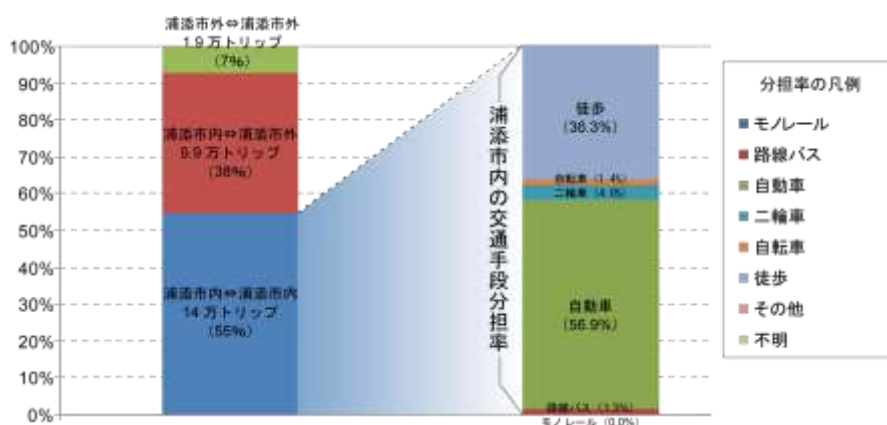


図 2-65 浦添市民のトリップ分布と浦添市内の手段分担率⁶¹

⁶¹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

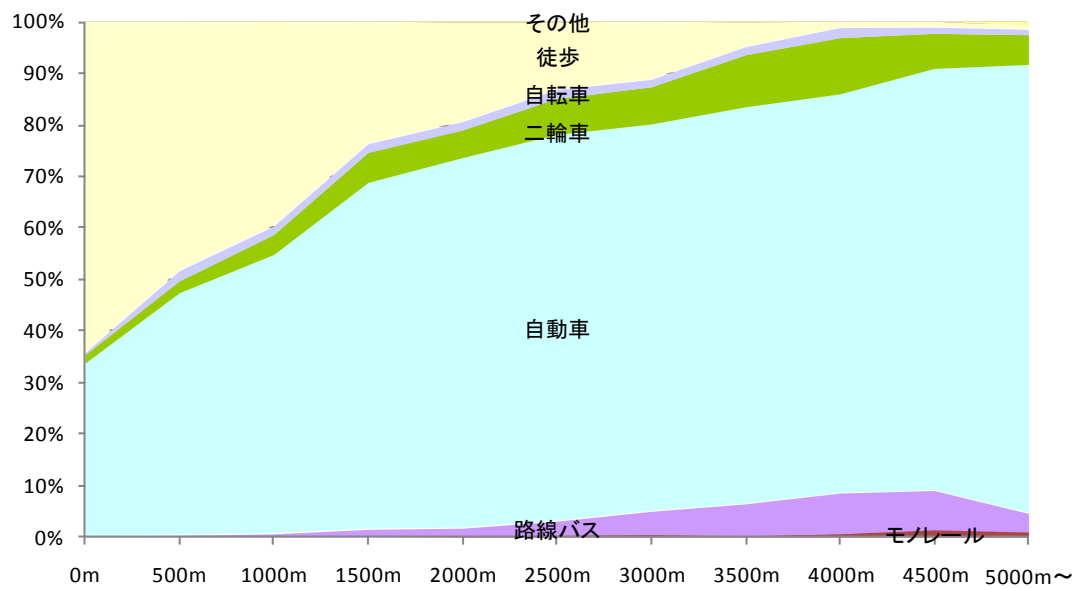


図 2-66 浦添市民の距離帯別交通手段分担率^{62 63}

⁶² 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

⁶³ デジタル道路地図（日本デジタル道路地図協会，平成 18 年）

(b) 市民は浦添市内のどこに、どのような目的で移動しているのか？

- 浦添市民の交通は、国道 58 号、国道 330 号に挟まれた港川から内間にかけての地域に集中している。
- 目的別にみると、港川から内間にかけての地域はいずれの目的でも交通量が集中しており、通勤目的はこれに加えて、運輸流通施設が立地する浦添ふ頭周辺の西洲、勢理客周辺などに集中している。
- 通学は、国道に挟まれた地域に集中している。
- 業務は通勤の集中量が多い地域に加えて港川、安波茶等で多い。
- 私事は国道に挟まれた地域に加えて安波茶や仲間、前田のある地域で特に多い。

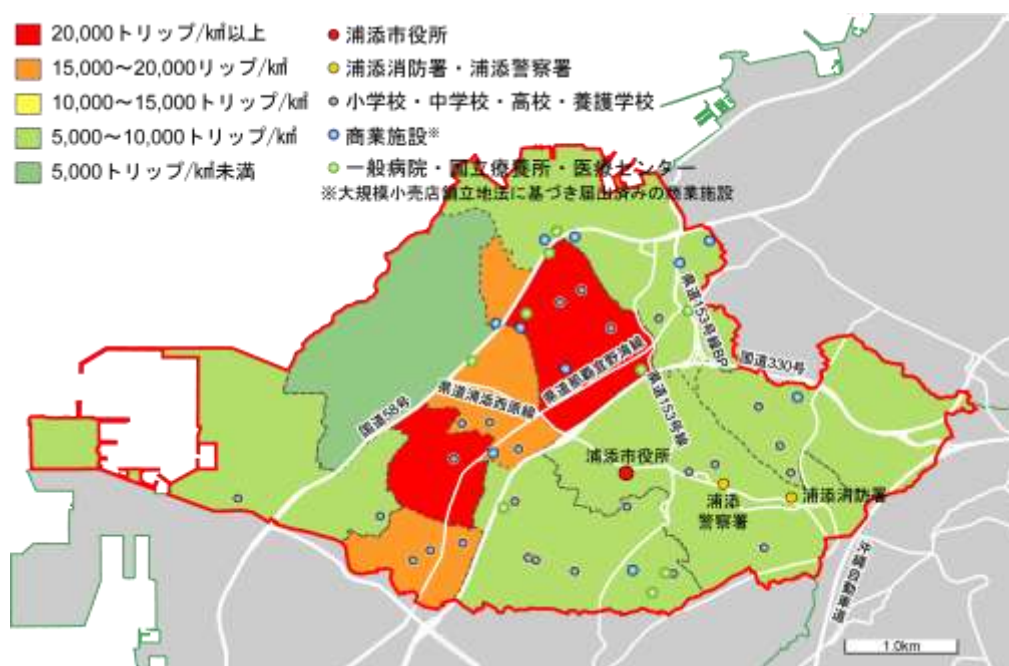


図 2-67 浦添市民の C ゾーン別集中量（市内）⁶⁴

⁶⁴ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

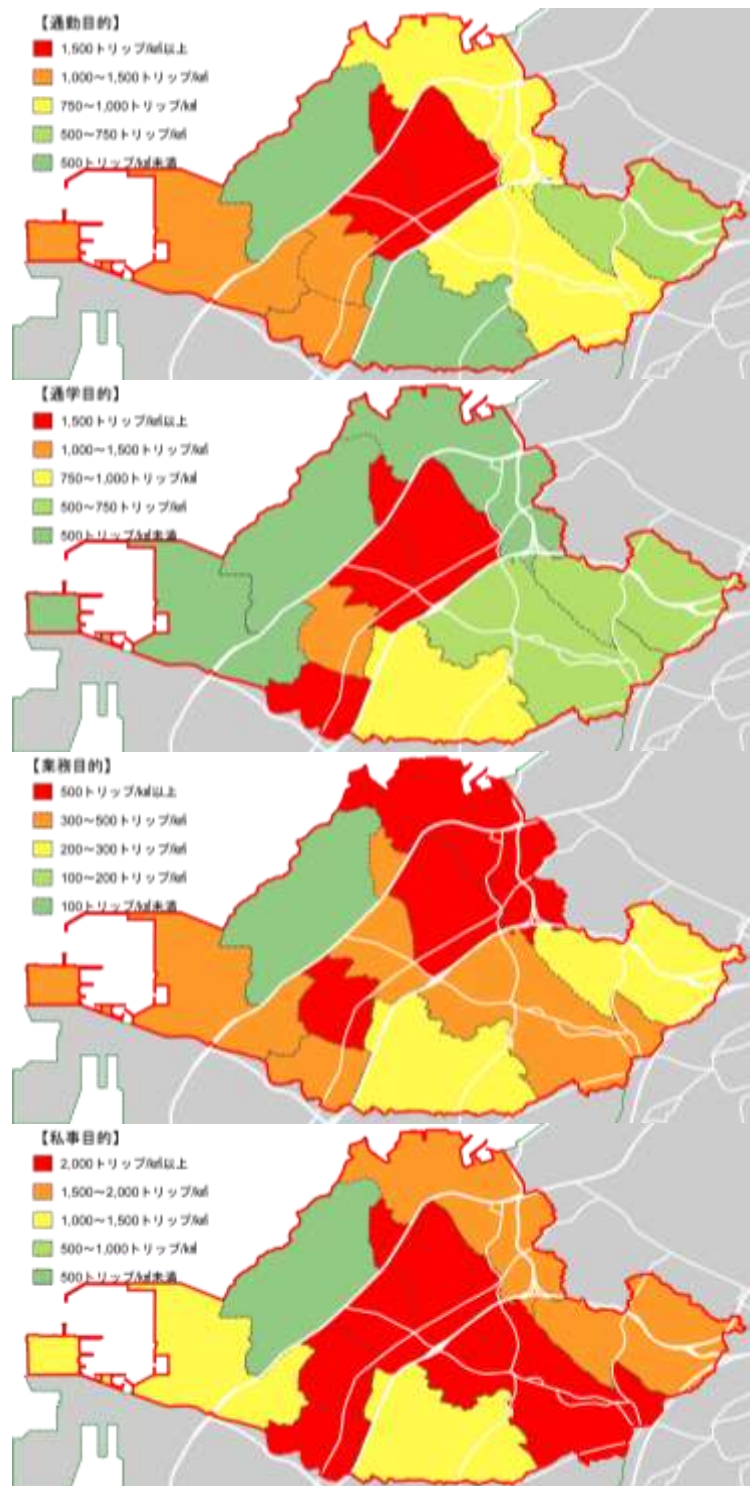


図 2-68 浦添市民の C ゾーン別目的別集中量（市内）⁶⁵

⁶⁵ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(c) 浦添市民のトリップはどのような分布か？

- 浦添市の各 C ゾーンから市外へのトリップは、特に隣接する那覇市と宜野湾市に集中しており、市内のどのゾーンからも多い。
- 市内発着の移動でみると、発生集中量の多い港川を含むゾーンを中心に隣接ゾーン間の移動が 5,000 トリップ以上と多い。
- 国道 58 号と国道 330 号に挟まれた地域では、南北方向のトリップが特に多く、国道 330 号より東側の地域では東西に横断するようなトリップが多い。

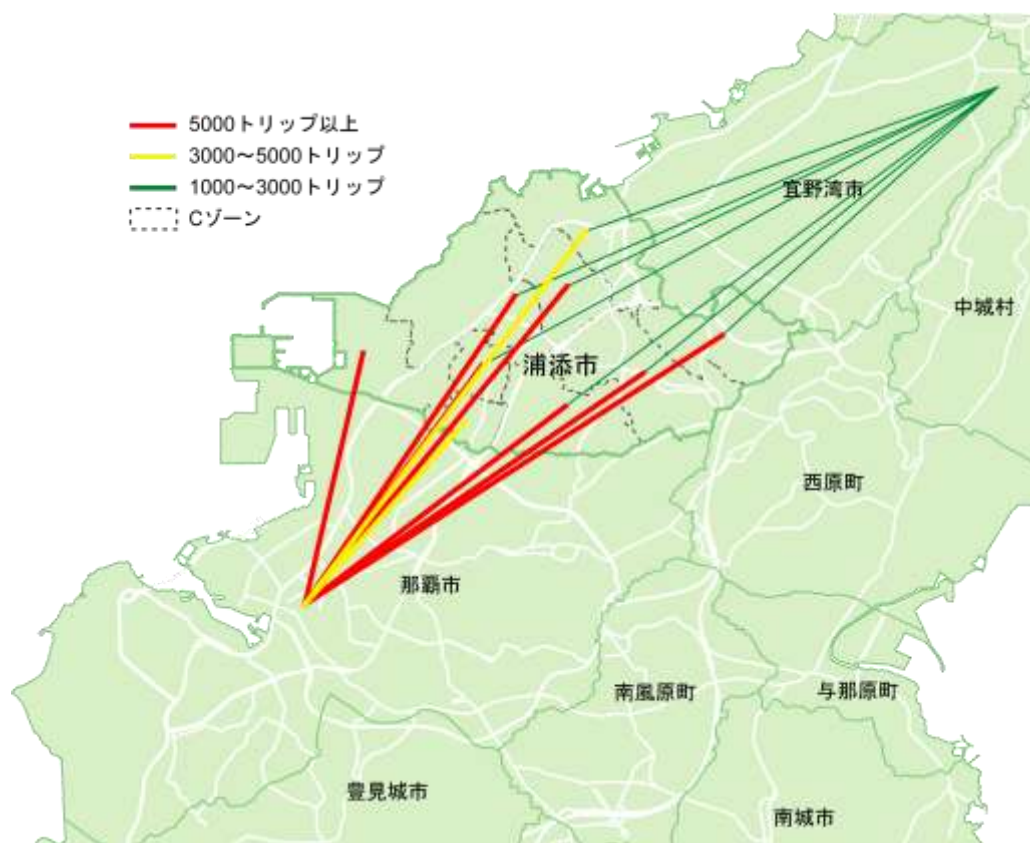


図 2-69 市民の市内⇄市外におけるトリップ分布（全手段）⁶⁶

⁶⁶ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

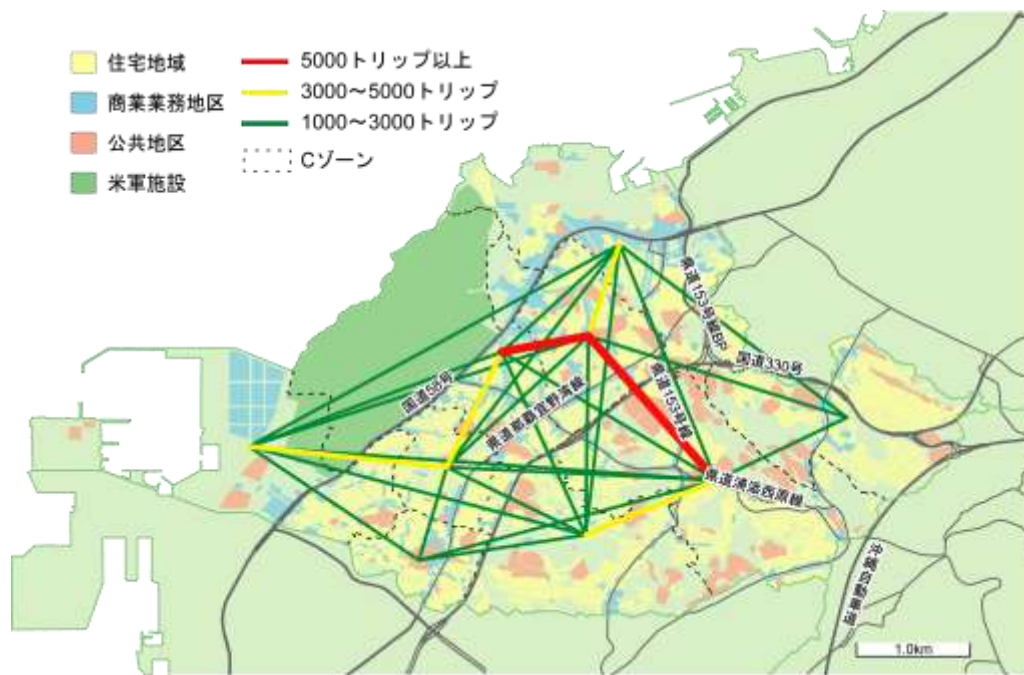


図 2-70 市民の市内におけるトリップ分布（全手段）⁶⁷

⁶⁷ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(3) 浦添市民の自動車による交通行動とそれに対する意識について

(a) 浦添市民は通勤で何を利用しているのか？

- 市民の通勤での交通手段分担率に着目すると、中南部都市圏や他市町村よりは低いものの、自動車は71%となっている。

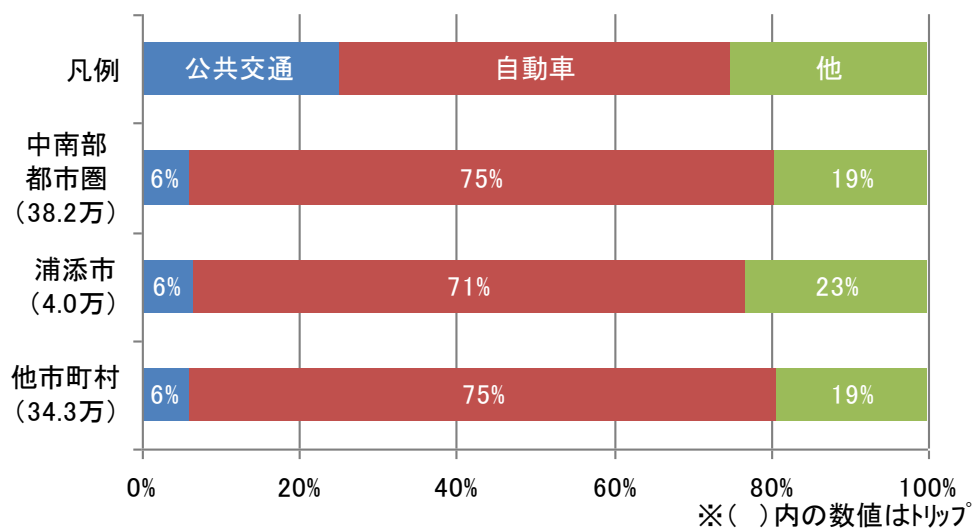


図 2-71 通勤時の利用交通手段分担率⁶⁸

⁶⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 自動車通勤者の通勤費用はどれくらいか？

- 自動車通勤者の通勤費用の負担をみると、中南部都市圏の 82%が全額または一部を負担し、浦添市はそれより低いものの 77%が通勤に際していくらかの負担をしている。
- 全額または一部を負担している通勤者の平均通勤費用に着目すると、中南部都市圏、浦添市とも約 1 万円となっており、自己負担の割合は 80%を超えている。今後、通勤における自動車からバスへの転換を促そうとする場合、現在の自己負担より可能な限り安いまたは同等の水準に抑えることも重要であると考える。

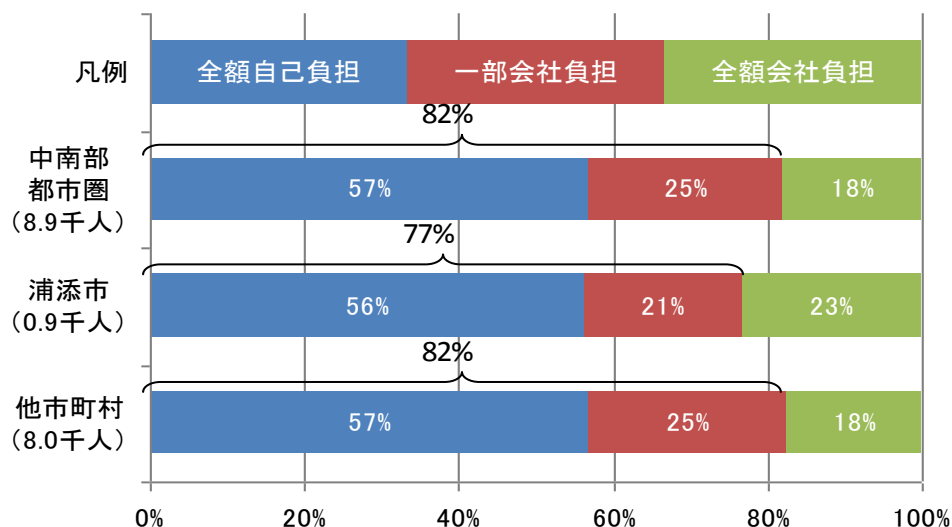


図 2-72 通勤費用の自己負担者の割合⁶⁹

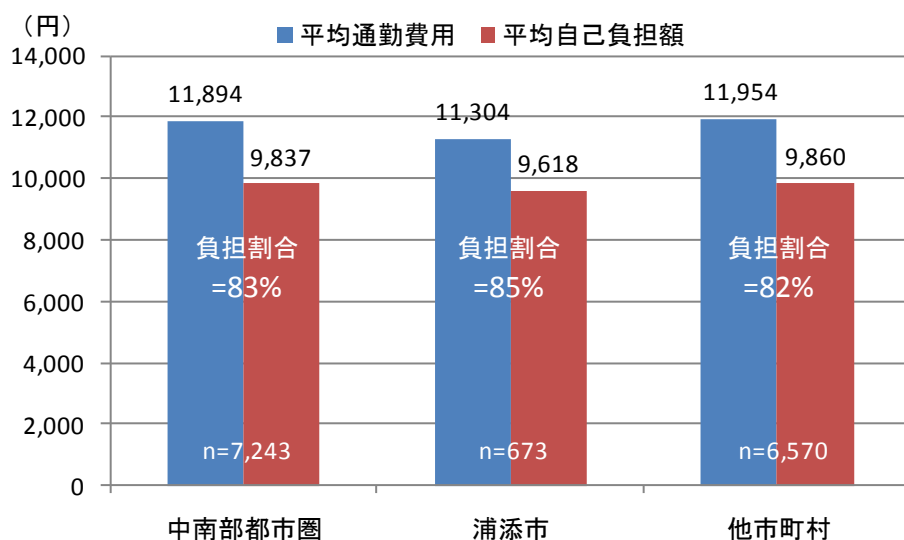


図 2-73 自己負担者の平均通勤費用と平均自己負担額⁶⁹

⁶⁹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（TDM 意向調査）（沖縄県，平成 18 年）

(c) 道路事情やその対策に対する意識は？

- 自動車による通勤者の「道路事情やその対策に対する意識」は、中南部都市圏と浦添市民で大きな違いは見られず、浦添市民の場合 59%が、道路混雑が通勤や業務に支障をきたして問題であると認識している。
- 自動車の使い方に対しては、何らかの工夫が必要という質問に対しては 73%もの人が肯定的な回答をしているものの、具体的にバスの利用への転換といった場合に肯定的な回答が 12%となり、逆に否定的な回答が 68%も占める結果となった。このことから、「自動車の使い方に工夫は必要」だが、「通勤で自動車を手放すつもりがない」人が多いことが伺える。
- 道路整備については、優先的な整備を望む回答が 51%となっている。
- 可能な範囲で社会貢献として交通問題の解消に協力する意向がある人は 70%となっている。
- 今後は、自動車中心とした交通環境の弊害と自動車の望ましい使い方、またバスや自転車などの代替手段を利用できる環境整備やその方法とメリットを広く市民に伝えていくことが重要であると考える。

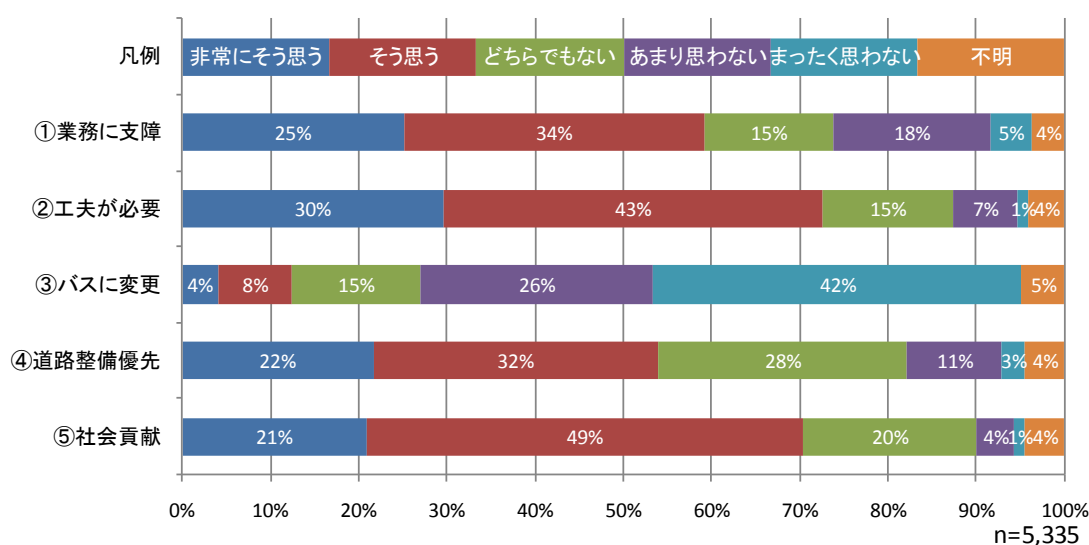


図 2-74 道路事情やその対策に対する意識（浦添市）⁷⁰

【質問内容】

- ①道路混雑が著しいため、通勤や業務などに支障があり問題である。
- ②今後は、環境面なども考えると、公共交通の拡充や車の使い方の工夫が必要。
- ③自分の通勤交通手段を、自家用車からバスに変更することに興味がある。
- ④今後も道路の整備を優先させて、もっと自動車を便利にすることが重要。
- ⑤交通問題の解消に向け、可能なことは社会貢献として協力したい。

⁷⁰ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（TDM 意向調査）（沖縄県，平成 18 年）

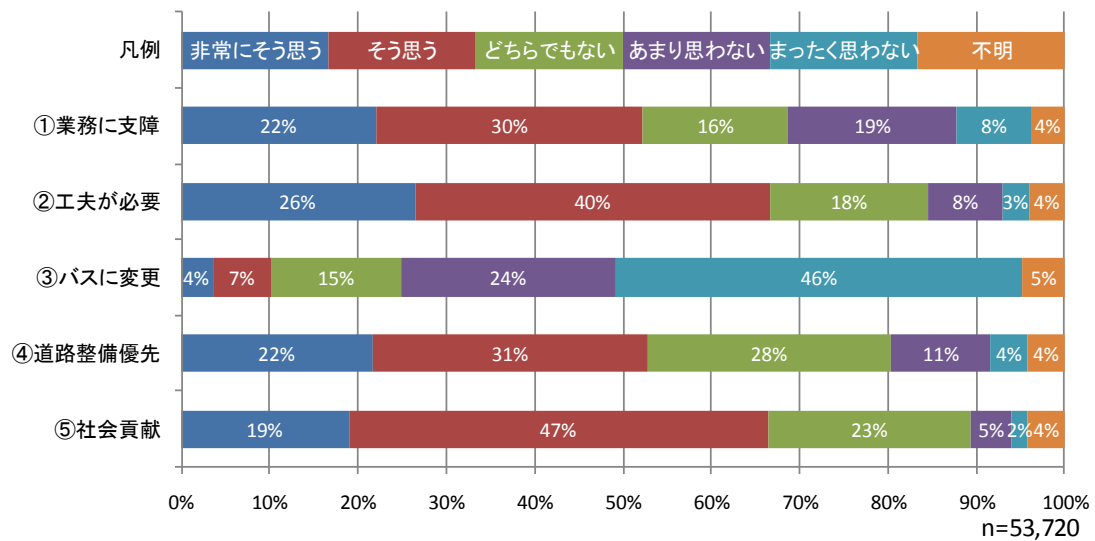


図 2-75 道路事情やその対策に対する意識（中南部都市圏計）⁷¹

⁷¹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（TDM 意向調査）（沖縄県，平成 18 年）

(d) 浦添市民が通勤でバスを利用する可能性は？

- 浦添市民の自動車通勤者でバスでの通勤に変更する可能性に着目した場合、肯定的な回答はわずか 12% だった。
- この肯定的な回答うち、53% は利用できるバスがないと回答しており、平成 22 年度に実証実験を実施したコミュニティバスの導入など、可能な限りバスが利用しやすい環境を整備することで少なからず転換を促すことが可能であると考えられる。
- 通勤で利用できるバスがあるという回答は 31% となっており、そのうち 78% は通勤でバスを利用した経験があることから、積極的な PR 活動や MM⁷² の実施などでの転換の可能性が期待される。
- バスでの通勤に変更する可能性に対して、「どちらでもない」という回答は全体の 15% である。この回答者は、必ずしも完全に否定しているわけではないため、肯定的な回答者に対する対策同様に取り組むことで転換の可能性は期待される。

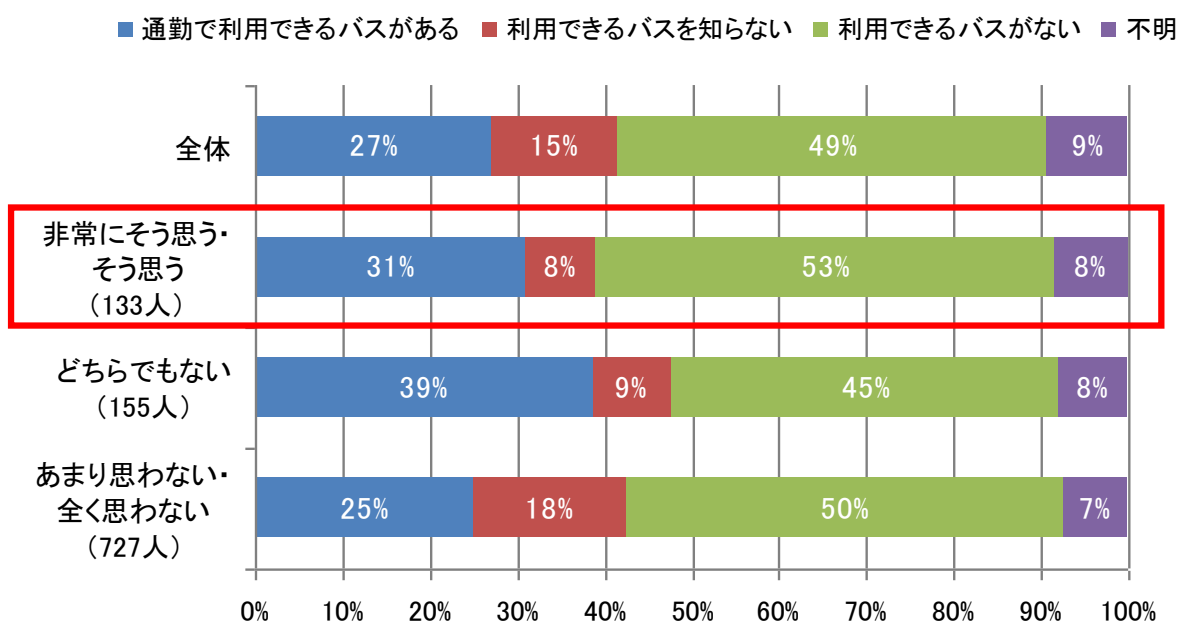


図 2-76 バス通勤への転換可能性とバス利用に可能なバスについて⁷³

⁷² MM : Mobility Management (モビリティ・マネジメント) の略。過度な自動車利用から公共交通等を利用する方向へ自発的に変化することを促す施策群のこと。

⁷³ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 (沖縄県, 平成 18 年)

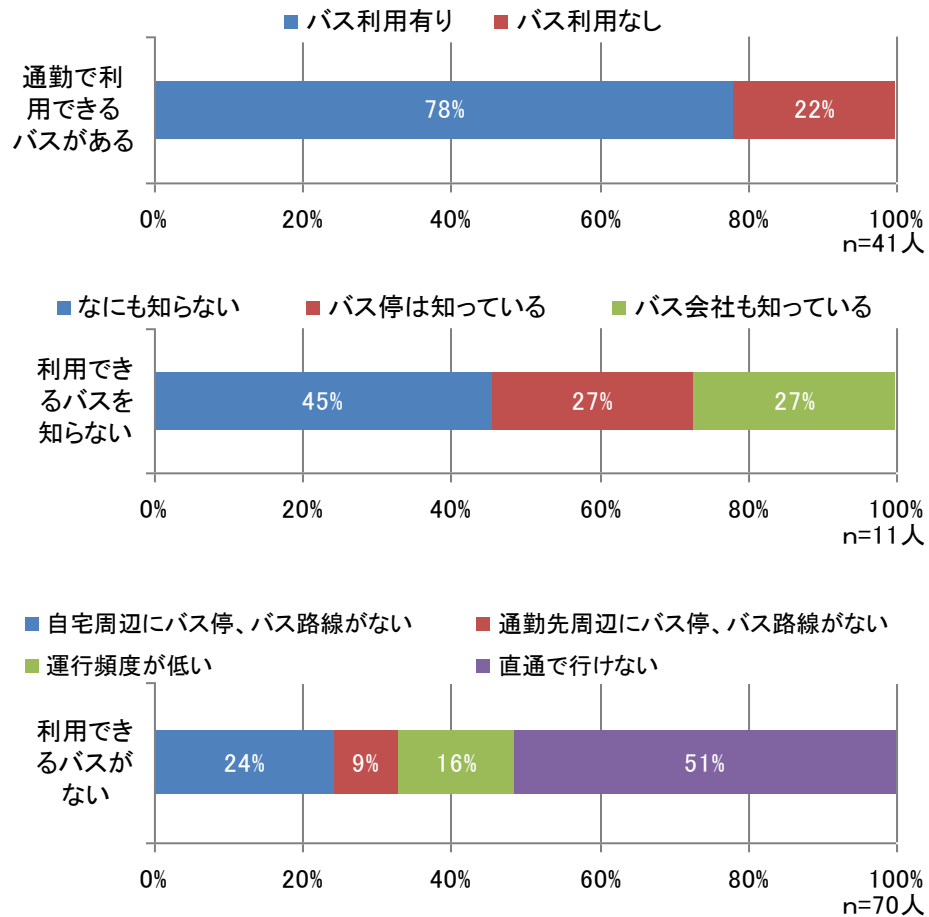


図 2-77 通勤でのバス利用への変更可能性に対して肯定的な意見の詳細⁷⁴

⁷⁴ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

2-4-3 その他市町村居住者の交通特性（浦添市関連交通）

(1) 中南部都市圏居住者（浦添市以外）の交通特性

(a) 浦添市発着の交通量はどのくらいか？

- 他市町村居住者の浦添市を発着する交通量は、13.3 万トリップで浦添市民が行う市内発着のトリップの 55%に相当する。そのうち、94%が浦添市内と浦添市外を往復するトリップである。

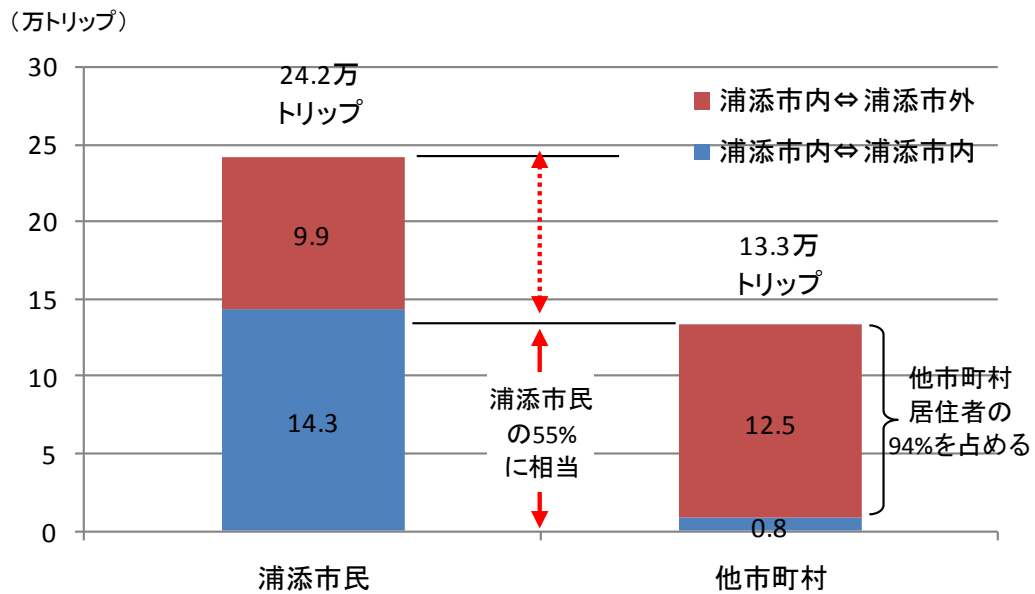


図 2-78 浦添市民と他市町村居住者の浦添市発着の交通量⁷⁵

⁷⁵ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 浦添市へはどのような目的、どのような交通手段で移動しているのか？

- 目的構成比をみると通勤目的が 21%、業務目的が 17%といずれも浦添市民のそれぞれの構成比を上回っている。
- 移動手段は 85%が自動車を利用しており、市内の道路への負担の一因となっていることが考えられる。

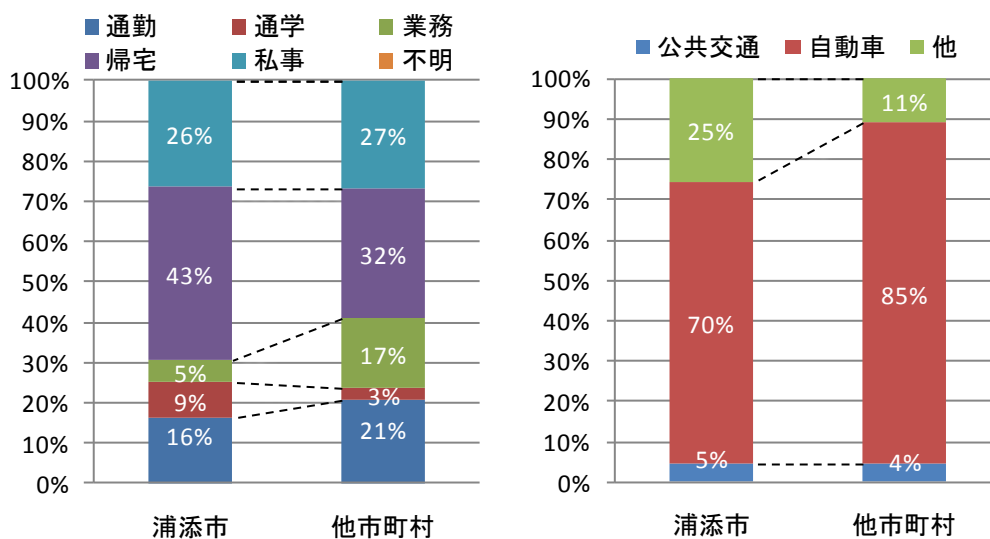


図 2-79 浦添市民と中南部都市圏居住者の目的構成比（左）と交通手段分担率（右）⁷⁶

⁷⁶ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(c) 浦添市のどこへ訪れているのか？

- 他市町村居住者は、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた地域に多く集中しており、商業地区供給処理施設が立地する港川にも 5,000 トリップ/km²以上の交通が集中している。
- 目的別にみると、通勤と業務は、商業地区、業務地区、運輸施設等が立地する港川から城間の地域と、伊奈武瀬から勢理客にかけた地域に集中している。
- 市外からの通学は、昭和薬科大付属中学・高校が立地する沢岬、浦添工業高校が立地する経塚に集中している。

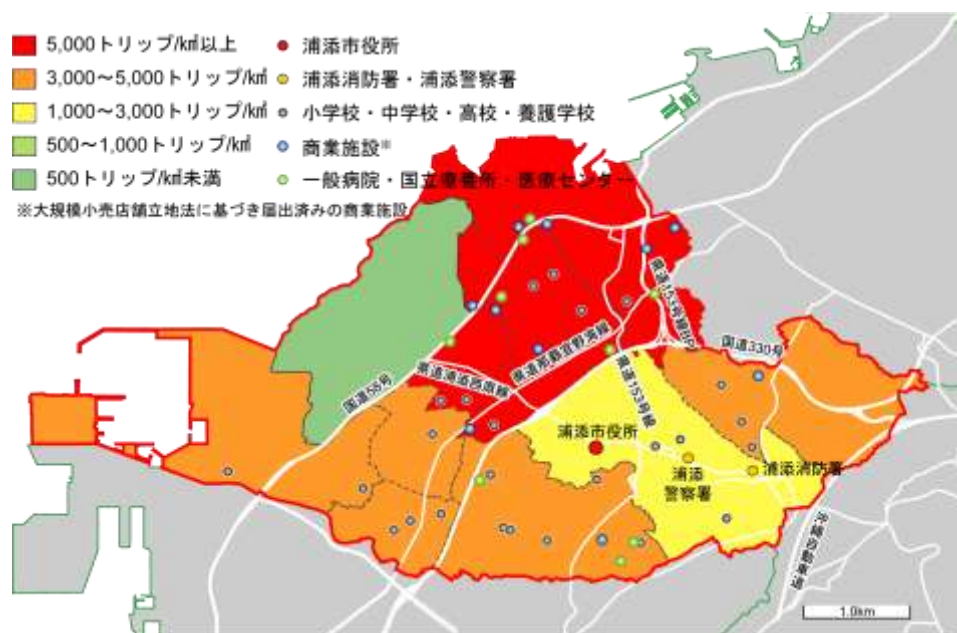


図 2-80 他市町村居住者の C ゾーン別集中量⁷⁷

⁷⁷ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

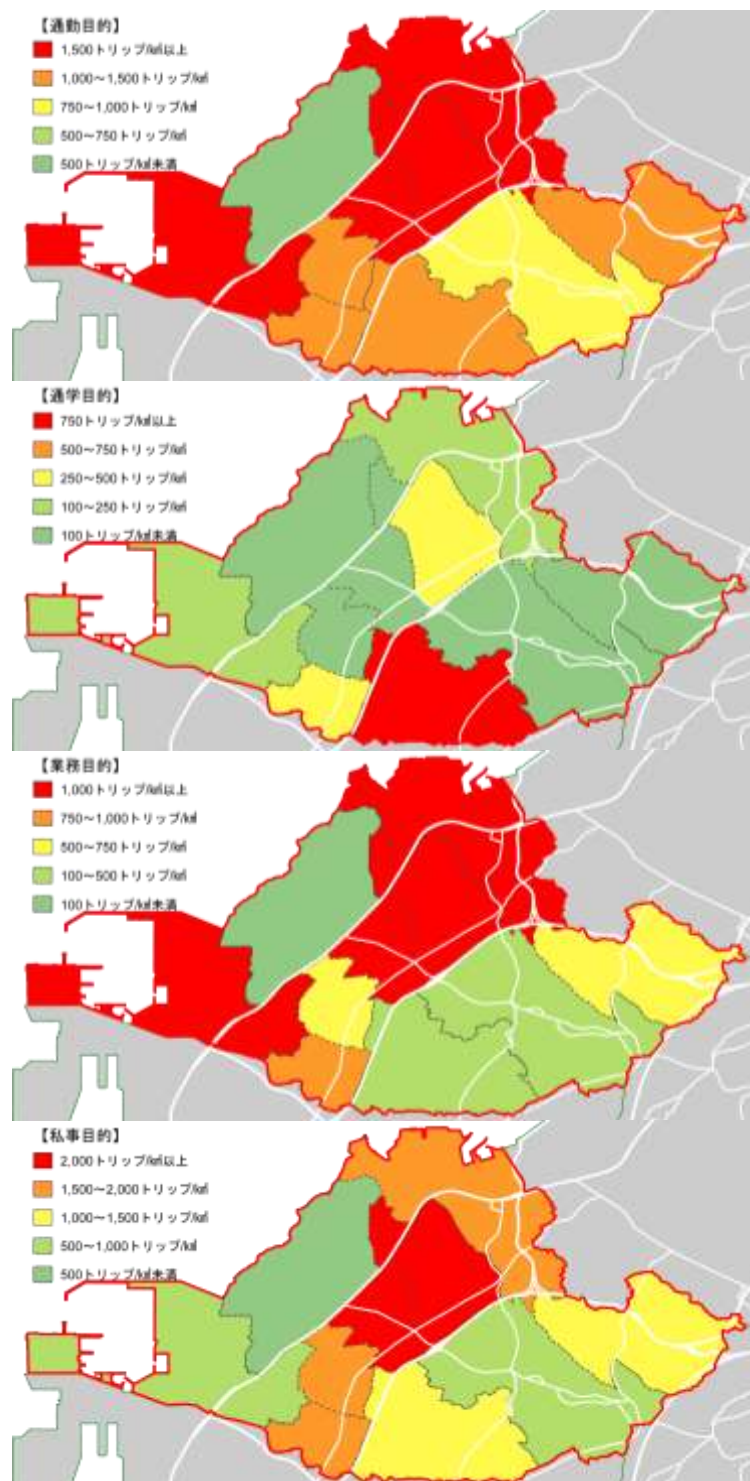


図 2-81 他市町村居住者の C ゾーン別目的別集中量（市内）⁷⁸

⁷⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(d) 浦添市へはどこから訪れているのか？

- 浦添市へ目的地があるトリップの出発地に着目すると、浦添市の外縁の地域に多く、特に那覇市の北側と宜野湾市の南側に多い。また、浦添市から距離が離れるに従って少なくなる傾向にある。
- 市町村別にみると浦添市隣接の3市町と沖縄市からの出発が多い。目的種類でみると近隣市町村からの出発は通勤が4割程度となっているが、距離が離れると5割を超える。
- 手段分担率に着目すると、他市町村居住者は全地域発の自動車分担率が80%以上となっており、特に距離が離れるほど90%前後となる。

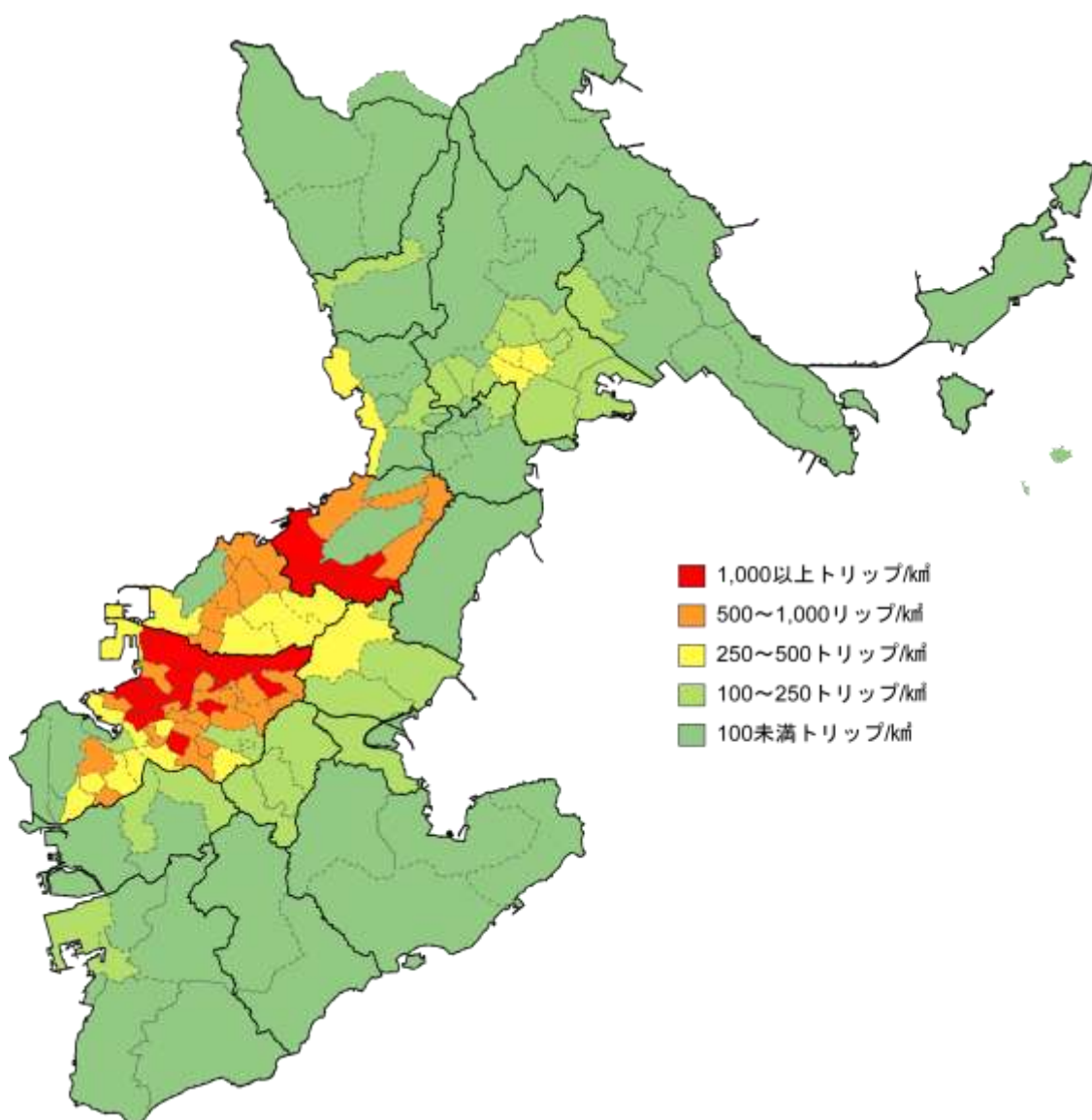


図 2-82 中南部都市圏居住者の C ゾーン別発生量⁷⁹

⁷⁹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（平成 18 年）

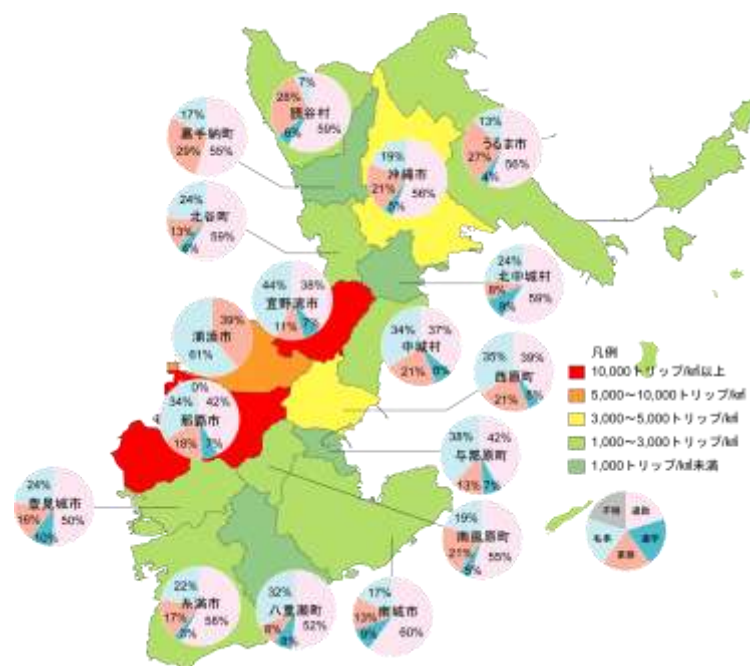


図 2-83 他市町村居住者の市町村別発生量と目的構成比⁸⁰

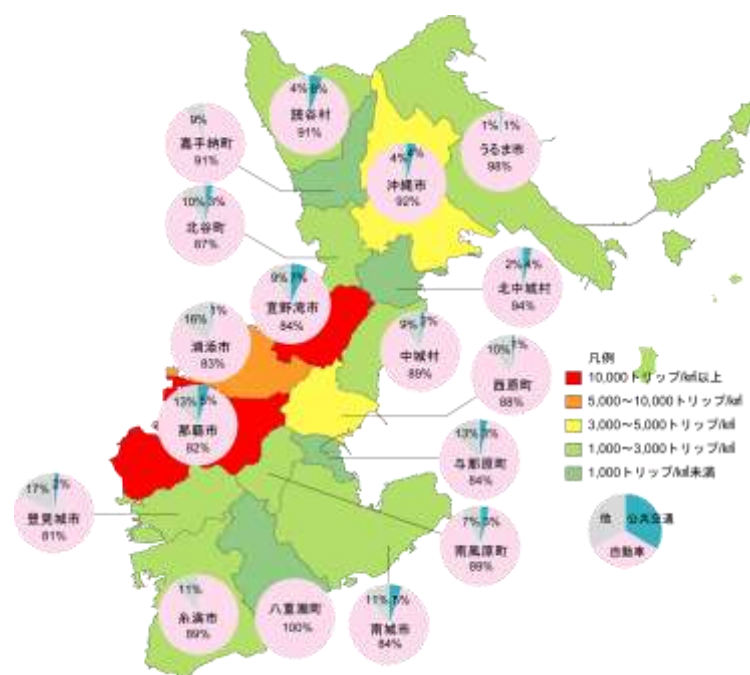


図 2-84 他市町村居住者の市町村別発生量と交通手段分担率⁸⁰

⁸⁰ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(2) 観光客の交通特性

(a) 沖縄県を訪れる観光客数はどのくらいか？どの交通手段を利用して移動しているのか？

- 沖縄県への入域観光客数は増加基調にあり、平成 15 年には 500 万人を突破し、平成 22 年には 586 万人が沖縄県を訪れている。
- 観光客が利用する交通手段は、レンタカー利用が 31%と最も多く、路線バス利用は 6%に留まっている。
- 年齢別の内訳に着目すると、20 代～40 代でレンタカー利用が多く、10 代及び 50 代以上で観光バス利用が多い。

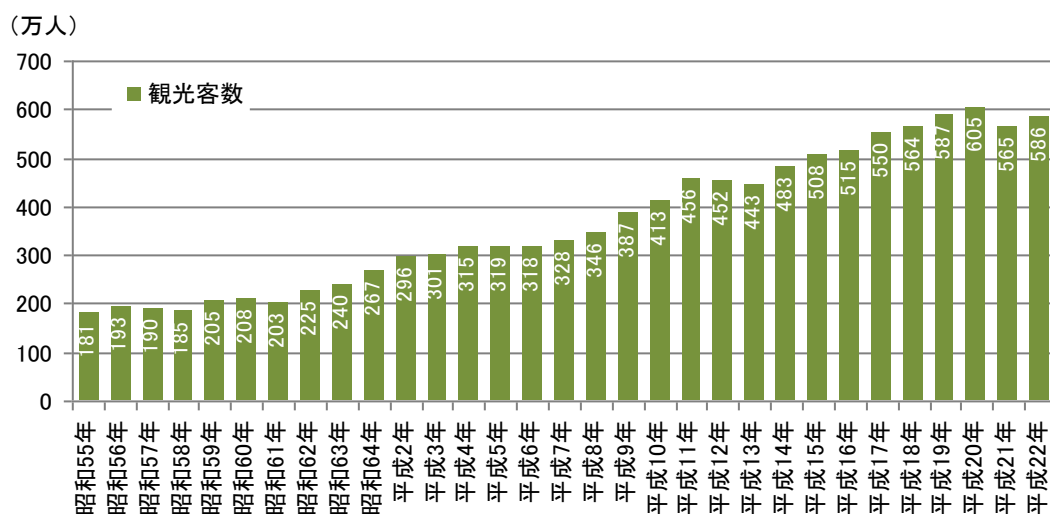


図 2-85 沖縄県の入域観光客数⁸¹

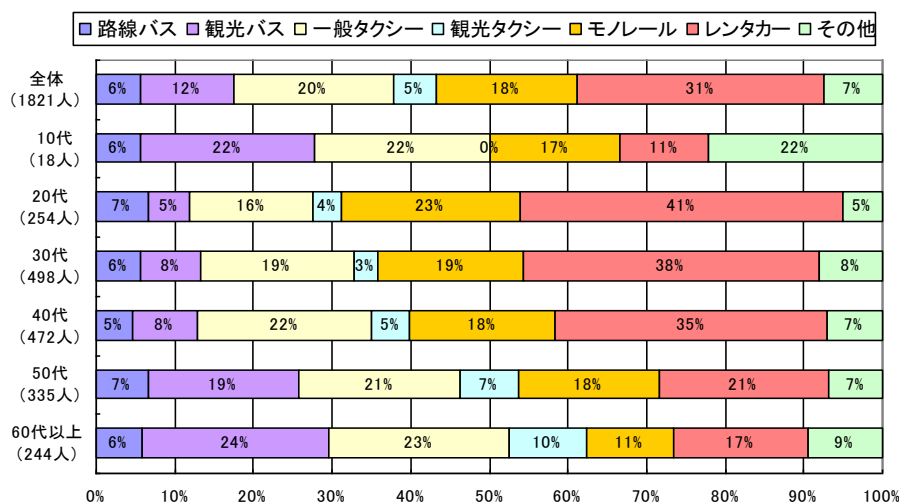


図 2-86 年齢階層別利用交通手段（複数回答）⁸²

⁸¹ 観光要覧（沖縄県，昭和 55 年～平成 22 年）

⁸² 観光客満足度調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) レンタカーはどこを走行しているのか？

- レンタカーの移動は、本島西海岸の国道 58 号の名護から那覇の間が多い。一方、国道 330 号や東海岸の国道 329 号では少ない。
- 市内に流入するレンタカーに対しては、国道の渋滞区間を回避させるために現在計画中のモノレール延長に伴い、浦西の結節点で P&R⁸³を活用した利用促進策の展開も重要。



図 2-87 レンタカーの走行台数と混入率 (12 時間) ⁸⁴

⁸³ P&R : Park & Ride の略で TDM の一種。都心の外周 (フリンジ) 部や都市周辺部の鉄道駅等に駐車場を設置して、そこから都心部まで公共交通を利用するシステム。P&BR は特にバスとの結節を指す。

⁸⁴ 道路交通センサス (南部国道事務所, 平成 17 年)

(参考) モノレールの延長計画⁸⁵



図 2-88 沖縄都市モノレール延長・浦添ルート案



図 2-89 沖縄都市モノレール延長・浦添駅（仮称）

⁸⁵ 浦添市企画部 HP より

(c) 観光客はどこへ多く訪れているのか？

- 那覇市中心部や海岸沿いの観光地を中心に、県内の様々な地域を訪れている。
- 那覇市中心部・国営沖縄記念公園・首里城公園には多くの観光客が集中している。
- 浦添市内の訪問箇所は浦添市立美術館の2人のみと他に比べて少ない。
- これらより、観光客は浦添市に立ち寄らずにレンタカーで通過している可能性が考えられる。

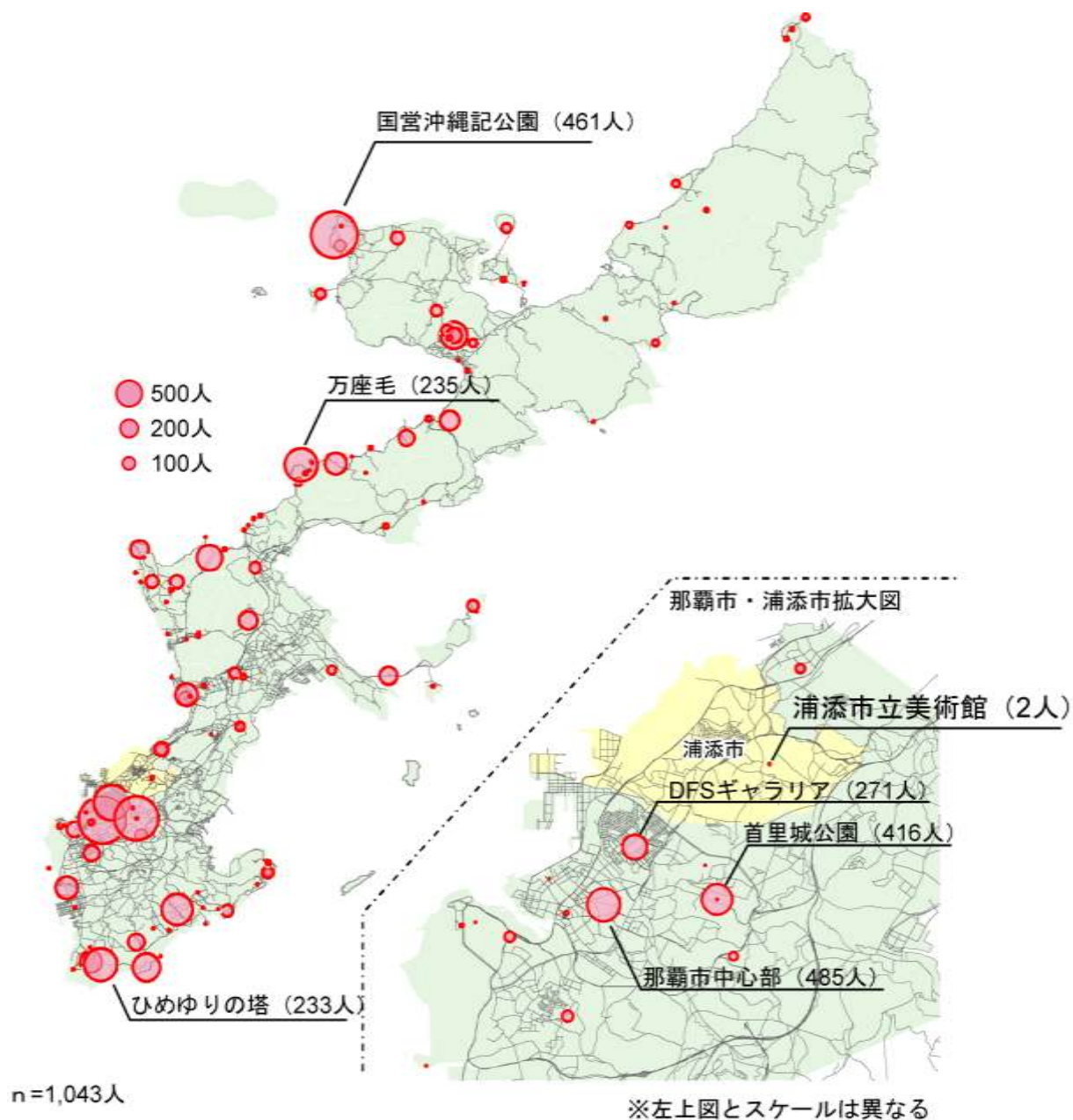


図 2-90 観光客の訪問箇所⁸⁶

⁸⁶ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（観光周遊ニーズ調査）（沖縄県，平成 18 年）

2-4-4 浦添市の公共交通の状況

(1) 公共交通利用者数

(a) 公共交通の利用者数はどのように推移しているのか？

- 公共交通の利用者は、平成 14 年まで減少を続けていたが、沖縄都市モノレールが開業した平成 15 年に増加に転じて、以降、ほぼ横ばい状態が続いている。
- 一方、バス利用者に着目すると、依然として減少の一途をたどっている。

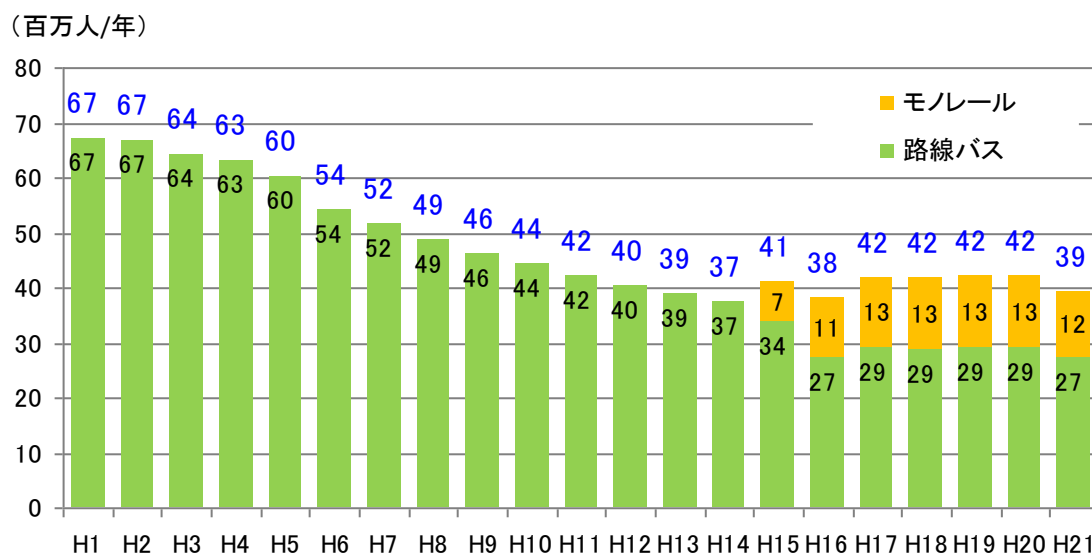


図 2-91 公共交通利用者数の推移^{87 88}

⁸⁷ モノレール株式会社資料

⁸⁸ 運輸要覧（沖縄総合事務局，平成元年～平成 21 年）

(b) 路線バスの走行台キロと輸送人員はどのように推移しているのか？

- 路線バスの走行台キロは緩やかに減少基調にあり、平成 21 年の走行台キロは 37.0 百万台キロと平成 2 年の 0.78 倍となっている。
- 同様に路線バスの輸送人員も平成 2 年から減少の一途をたどっているが、平成 19 年は 2.9 万人と平成 2 年の 0.41 倍となり、走行台キロの減少率より大きい。このことから、現在の路線バスは、運行の効率性は徐々に悪化してきていると考えられる。

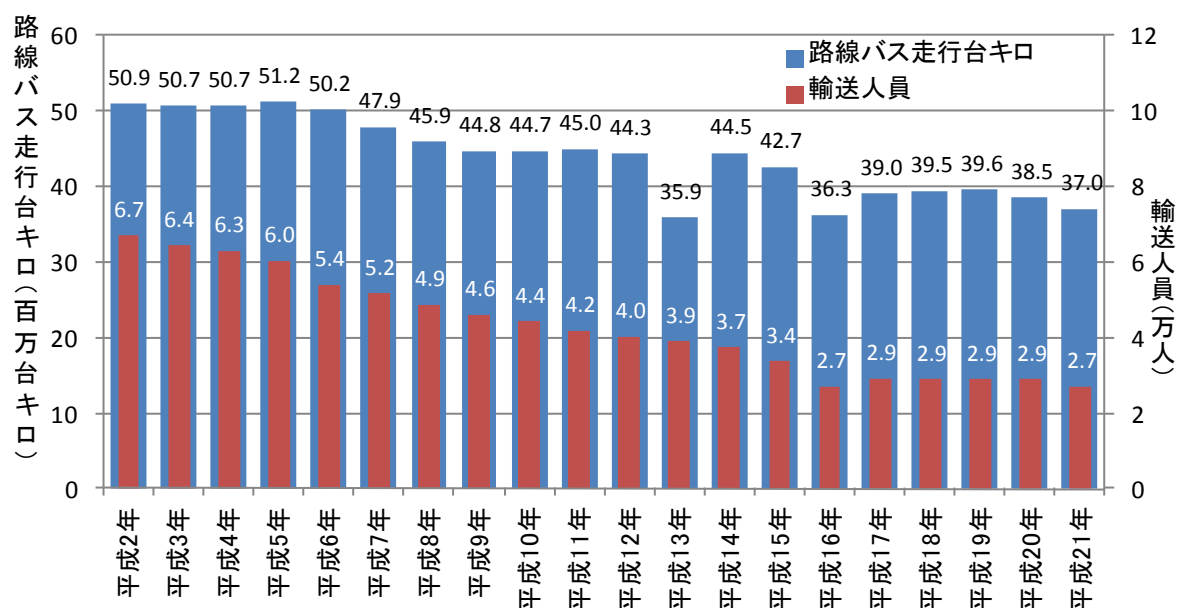


図 2-92 路線バスの走行台キロと輸送人員の推移⁸⁹

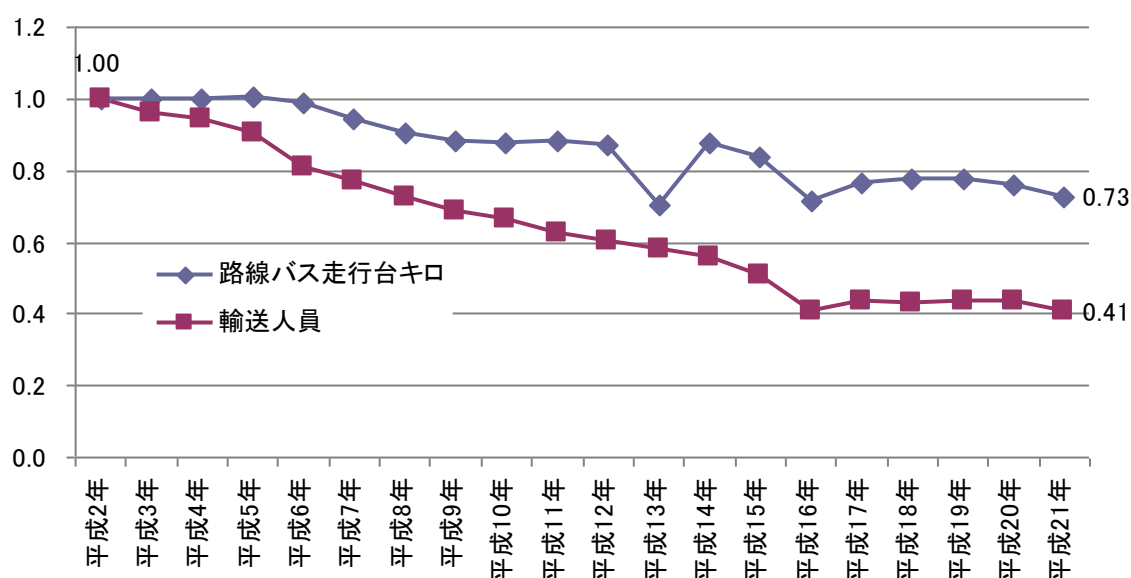


図 2-93 路線バスの走行台キロと輸送人員の伸び率⁸⁹

⁸⁹ 運輸要覧（沖縄総合事務局，平成 2 年～平成 21 年）

(c) モノレールの利用者の出発地と目的地はどこか？

- モノレールの利用者は出発地と目的地のいずれも約 80%が那覇市となっている。
- 浦添市は、約 2%に留まる結果となっている。今後は、モノレールの延長計画の着実な推進と既存モノレール駅との結節の強化によって利用促進を図ることが重要である。

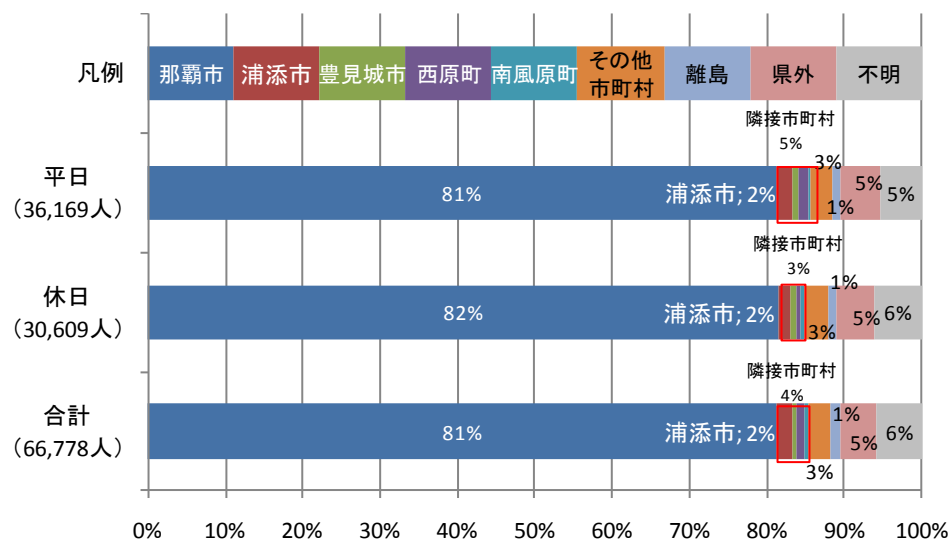


図 2-94 利用者の出発地⁹⁰

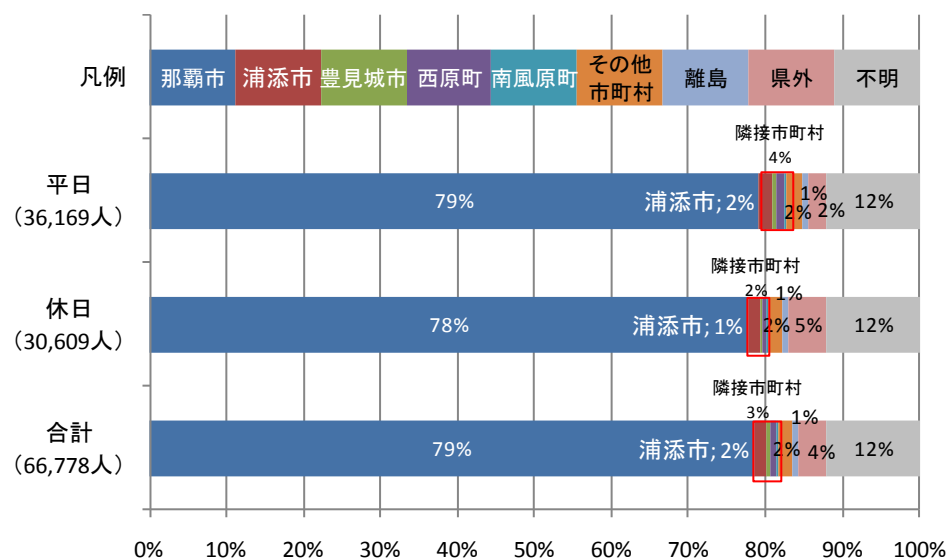


図 2-95 利用者の目的地⁹⁰

⁹⁰ 沖縄都市モノレール利用 OD 調査委託業務（沖縄県，平成 21 年）

(2) 公共交通分担率について

- 公共交通は、モノレールが運行し、路線バスの系統が集中する那覇市で公共交通分担率が高い。
- 一方、浦添市内では比較的沢峠・経塚で分担率が高くなっているものの、全体的に分担率が5%未満と低い。
- 浦添市内のさらに小さな地域（Dゾーン）に着目すると、全般的に公共交通分担率が低い市内においてもバス路線の沿線では5%を上回るゾーンがある。
- 港川、伊祖、城間のあるゾーン発着のトリップ数とバス分担率に着目すると、隣接ゾーン間の移動は、5,000 トリップを上回っているにもかかわらずバスの分担率は 2.5%に留まっている。
- 一方でトリップ数は少ないものの、分担率が7.5%を超える OD⁹¹がある。このような OD は、ゾーンは隣接していないが乗り換えなしで移動ができる系統が存在している。
- 全ての需要に対して、乗り換えなしで移動できるようなバス系統を設けることは現実的ではないが、これらの結果は、利用者にとって利便性の高いバス系統が利用促進につながることを示唆しており、今後は、国や沖縄県が進める公共交通の計画と連携しながら利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが重要である。

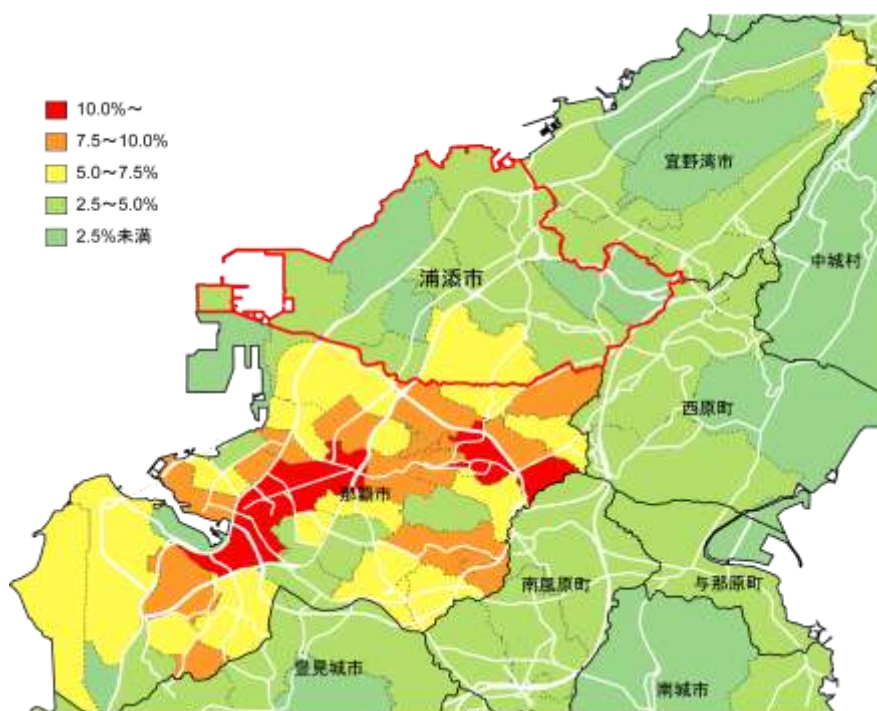


図 2-96 Cゾーン別バス・モノレール分担率⁹²

⁹¹ 交通行動に関する起終点やその起終点間の移動。

⁹² 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

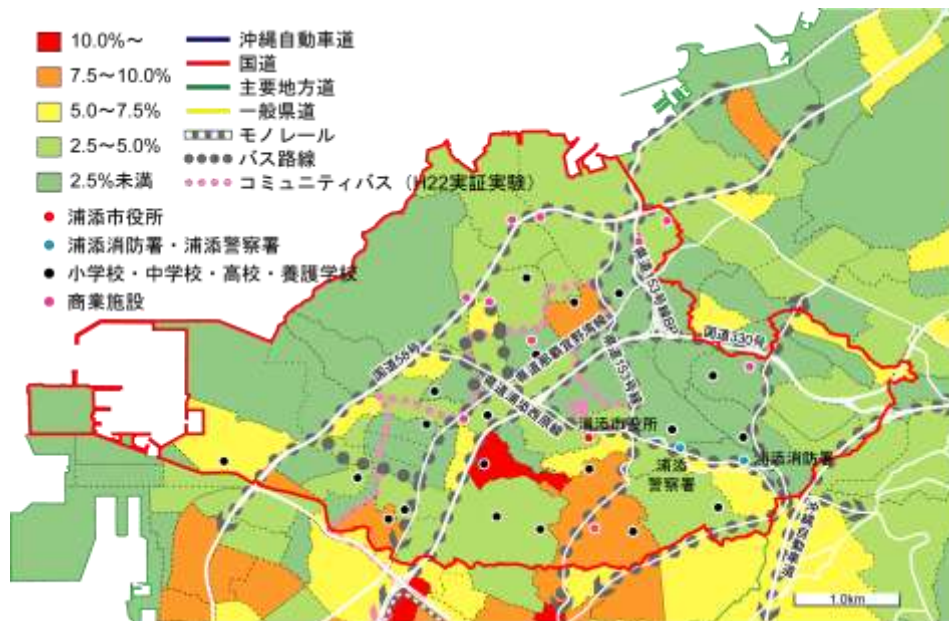


図 2-97 D ゾーン別公共交通分担率⁹³

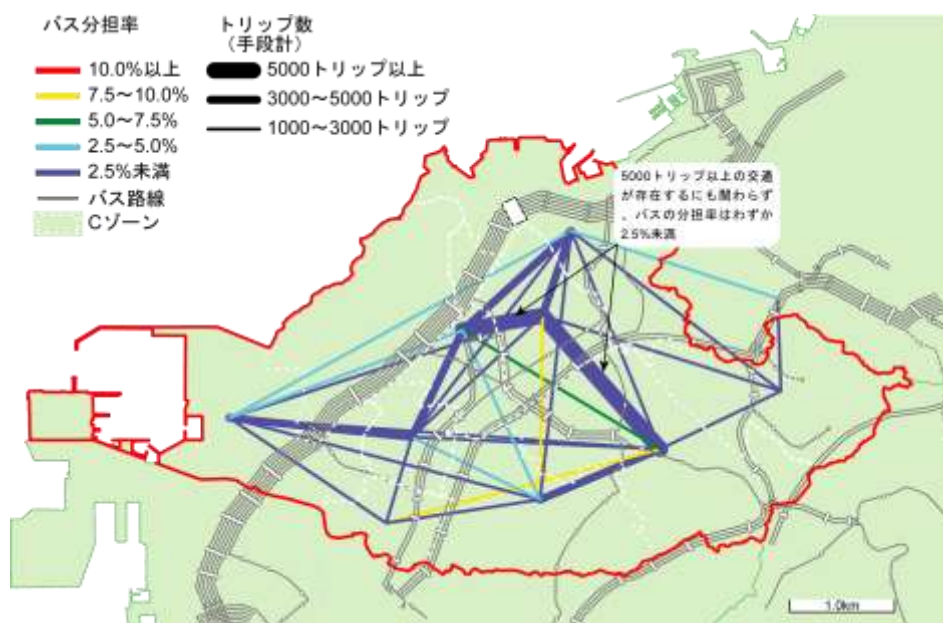


図 2-98 市内の OD 分布とバス分担率¹⁴⁴

⁹³ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(3) コミュニティバス実証実験の概要

- 市民の日常生活に欠くことのできない公共交通の確保、沖縄都市モノレールとの連携による広域的な公共交通移動を支えることをコミュニティバスの導入可能性を検証するために実証実験を実施。
- 実験期間は、平成 22 年 12 月 1 日～平成 23 年 2 月 28 日までの 3 カ月間を基準とする。乗車実績次第で期間の延長・短縮を検討する。
- 運行は、おもろまち駅を起点に内間から港川に至る公共交通空白地域、浦添運動公園、浦添市役所を經由し、浦添市立図書館を終点としたルートで行う。
- 本運行詳細計画の実施により、浦添市内における公共交通空白地域（西海岸の基地・商業団地等を除く約 5,997 m²）のうち約 1,057 m²（約 18%）が解消される。その結果、内間・宮城・仲西・伊祖・城間・港川・仲間・安波茶地区において新たにバス停から 200m 以内になった地域の約 11,900 人（約 4,600 世帯）の利便性向上が期待される。

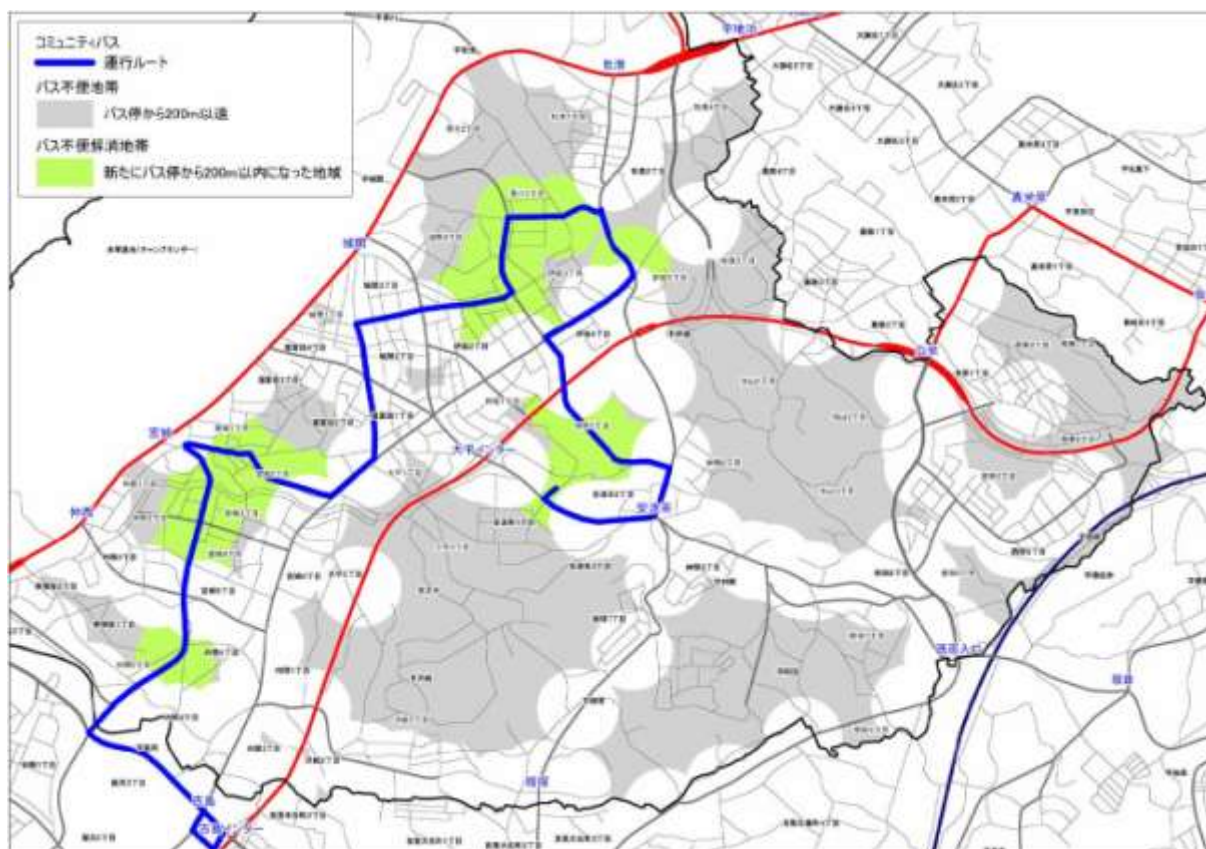


図 2-99 浦添市内における公共交通空白地域とコミュニティバス導入による変化⁹⁴

⁹⁴ 「浦添市コミュニティバス導入実証実験」検討資料（浦添市，平成 22 年）

- 運行時間は 6 時台～22 時台とし、平日は 40 便/日、土曜・日曜・祝祭日は 34 便/日を運行する。
- 運行車両は、那覇バス（株）と（株）琉球バス交通の 2 社が保有する合計 6 台の中型バスで運行を行う。
- 継続的な運行を可能にするため、サービス水準に応じて運賃収入を確保することが重要である事から、運賃は大人 200 円均一（小児半額、1 歳未満無料）とする。

表 2-4 運行車両一覧表⁹⁵

No	所有者	長さ（m）	幅（m）	高さ（m）	定員計（人）
1	那覇バス（株）	8.99	2.32	3.10	58
2					59
3				3.09	
4	(株)琉球バス交通		2.30	3.02	51
5				3.08	54
6					55



図 2-100 運行車両⁹⁵

⁹⁵ 「コミュニティバス導入実証実験」検討資料（浦添市，平成 22 年）

(4) 公共交通利用者のニーズについて

- 県民のバスに対するニーズは「運行定時性」が最も高く、9割の人が重要であると感じている。
- 那覇向けは朝夕のピーク時、走行性が低下する傾向にある。特に那覇市中心部においては、朝夕のピーク時間帯の速度低下に加えて、日中の速度低下がみられる。
- また、バスレーンが分断されている牧港及び安謝立体交差点部においては、前後の区間に比較してバスの走行性が低下する傾向にある。
- 浦添市が参画する沖縄県公共交通活性化推進協議会では、路線バスの走行性の向上を目指し、バスレーン延長の議論を行っている。

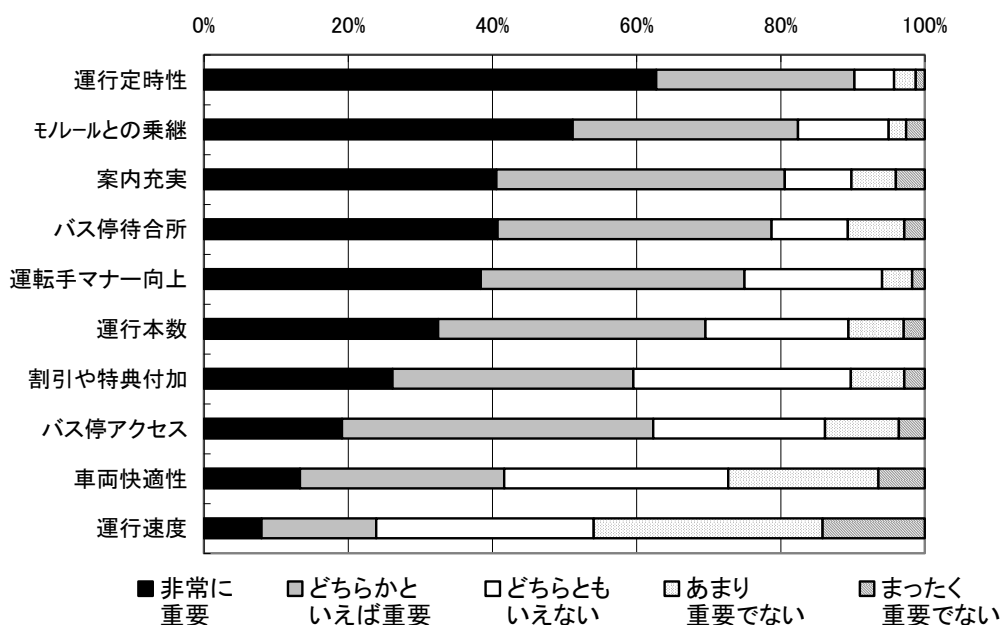


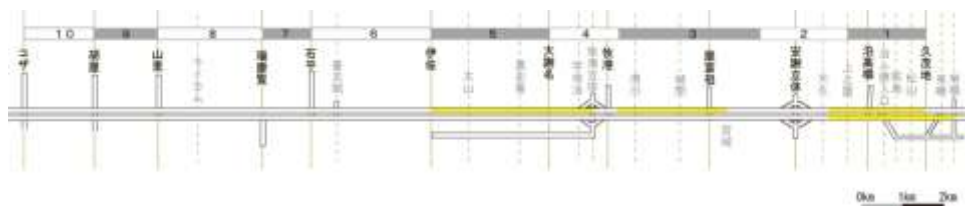
図 2-101 バス利用が増えるための重要な施策⁹⁶

⁹⁶ 沖縄本島公共交通利用促進方策等検討調査（沖縄総合事務局，平成 16 年）

バス走行調査による区間別バス速度【那覇向け：停車時間を含む速度】

①0649-0805	21.7	19.6	20.4	17.4	26.2	18.1	13.7	14.6	20.7
②0717-0825特急	24.1	24.3	17.6	18.5	30.9	18.9	23.3	31.5	13.1
③0724-0845	18.0	16.8	15.9	18.3	26.4	13.0	18.9	12.6	14.9
④09001-1010	24.2	17.1	27.1	20.1	24.0	17.2	22.2	15.7	14.6
⑤1001-1110	24.7	18.8	31.3	20.8	27.9	19.9	22.2	15.0	14.4
⑥1101-1209	15.8	15.8	29.5	28.3	28.0	20.5	21.6	16.9	13.9
⑦1153-1301	20.8	15.3	26.4	19.6	30.1	19.2	22.2	18.6	19.2
⑧1249-1357	22.9	14.4	26.9	16.5	25.2	17.7	22.5	21.4	17.0
⑨1352-1502	21.4	16.9	26.1	22.6	29.2	12.3	12.8	22.8	17.2
⑩1452-1606	14.2	12.6	27.8	22.8	16.1	10.7	20.6	14.6	11.7
⑪1539-1658	17.7	13.1	24.5	18.4	15.7	11.2	14.5	15.2	15.9
⑫1655-1826	16.1	12.0	22.5	18.9	24.5	14.8	13.9	15.2	11.8
⑬1745-1914	16.0	13.4	18.7	22.3	29.9	16.1	15.0	16.1	13.0

km	1.7	1.5	3.7	3.0	2.9	1.3	3.5	2.2	1.8
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----



バス走行調査による区間別バス速度【那覇向け：停車時間を含まない速度】

①0649-0805	23.3	25.2	20.9	19.1	28.2	19.5	14.6	15.1	20.7
②0717-0825特急	28.3	25.8	18.5	20.0	32.6	18.9	23.3	31.5	13.1
③0724-0845	19.2	25.8	18.2	19.4	27.7	13.3	20.4	13.3	17.7
④09001-1010	24.2	17.1	27.1	20.1	24.0	17.2	22.2	15.7	14.6
⑤1001-1110	24.7	18.8	31.3	21.9	27.9	20.6	23.1	15.0	14.4
⑥1101-1209	16.2	16.7	30.1	28.3	29.6	20.5	22.4	16.9	13.9
⑦1153-1301	23.7	27.0	26.4	20.6	30.1	19.2	22.2	18.6	20.5
⑧1249-1357	25.8	16.9	27.2	17.0	26.3	17.7	24.3	21.4	17.2
⑨1352-1502	21.4	24.2	26.1	22.6	29.2	12.3	12.8	22.8	17.2
⑩1452-1606	14.9	18.2	27.8	24.5	16.7	10.7	21.9	15.4	12.4
⑪1539-1658	19.1	17.4	25.2	19.5	17.0	11.2	15.1	15.2	16.9
⑫1655-1826	16.6	12.6	23.4	20.1	25.8	14.8	13.9	15.5	12.2
⑬1745-1914	16.0	17.7	19.1	23.3	31.6	16.6	15.0	16.5	13.7

	: 15km/h未満
	: 15～20km/h
	: 20～25km/h
	: 25km/h以上

図 2-102 基幹バス対象区間のバス平均走行速度（那覇向け）⁹⁷

⁹⁷ 平成 21 年度公共交通活性化に関する調査（沖縄県，平成 21 年）

2-4-5 浦添市の道路交通状況

(1) 自動車交通について

(a) 地域によって自動車の分担率はどのように異なるのか？

- 那覇市は、他の市町村に比べて公共交通の分担率が高かったため、自動車の分担率も市内全域で低い。
- 浦添市の自動車分担率は、内間のゾーンを除いて 60～70%と、那覇市に比べて高いものの、他の市町村に比べると低い結果となっている。

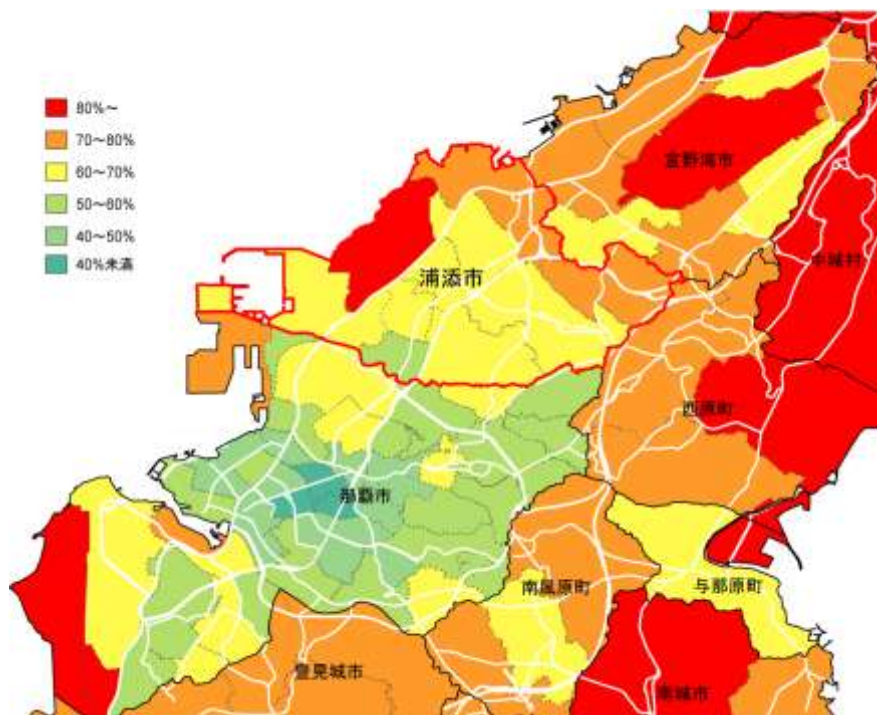


図 2-103 Cゾーン別自動車分担率⁹⁸

⁹⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 浦添市の自動車交通量と混雑度は、他の市町村と比べてどの程度か？

- 浦添市の混雑度は、1.39 と宜野湾市に次いで高く、那覇市よりも高い。
- 交通量に着目すると、1 日当たりの平均交通量は、4.39 万台と那覇市や宜野湾市より多い。
- 道路整備延長をみると、那覇市の道路整備延長の 78.1km に対して、浦添市は 30.4km と圧倒的に短く市域全体の道路容量が低いことから、結果的に混雑度が高くなっている。

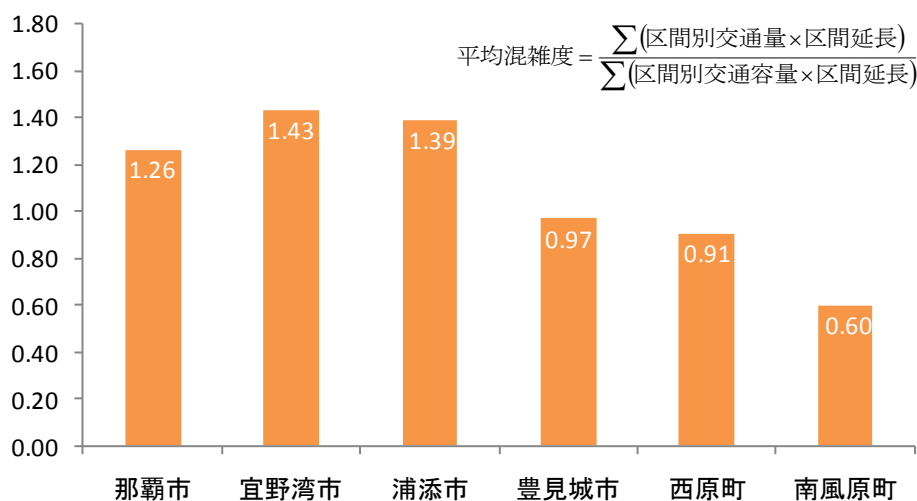


図 2-104 市町村別平均混雑度^{99 100}

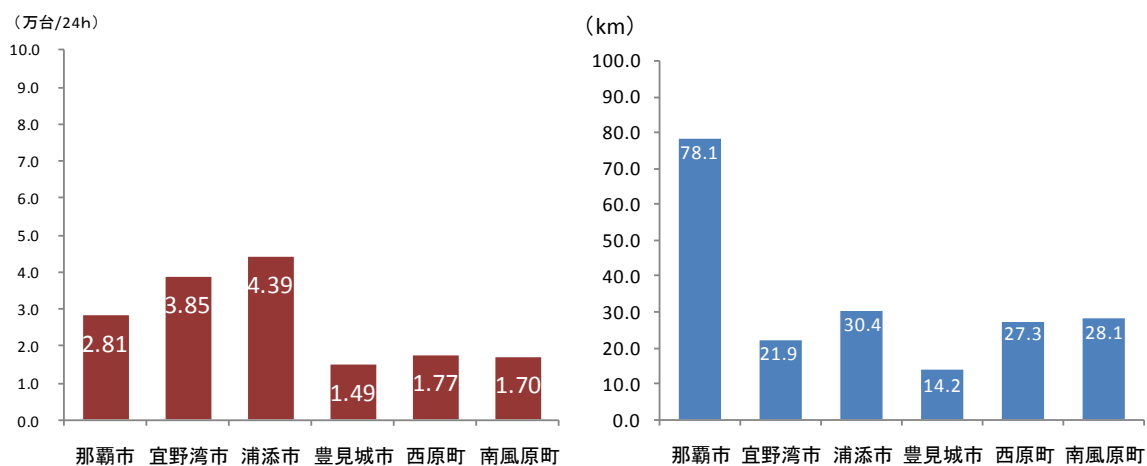


図 2-105 市町村別平均交通量（左）と道路整備延長（右）^{99 100}

⁹⁹ 道路交通センサス（国土交通省，平成 17 年）

¹⁰⁰ 集計の対象は国道及び県道のみで市町村道は対象外。

(参考) 道路の混雑度¹⁰¹

混雑度とは、道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量に対する比で示される。道路の交通量が交通容量を超えた状態が混雑である。

混雑度は通常 1 日単位または 12 時間単位で算出され、混雑度の示す混雑状況の実感は概ね以下のようになる。

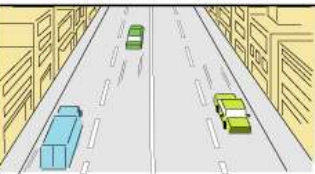
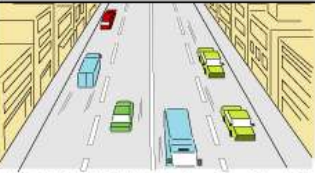
混雑度	ピーク時 (朝夕等の交通量の多い時間帯)	平常時 (平均的な交通量の時間帯)
0.5	 数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないためピーク時間にあっても平滑な走行ができる。	 閑散とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。
1.0	 連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することが出来る。	 走行車両の間隔が大きくスムーズに走ることができる。
1.5	 渋滞が生じ、ノロノロ運転が続き停止する回数が多い。また、信号を通過する時においても数回待ちとなる。	 渋滞は生じないが速度低下の状態となり、車群が出来やすくなる。

図 2-106 混雑度のイメージ

¹⁰¹ 建設白書（建設省，平成元年）

(c) 浦添市内の路線別の交通量はどの程度か？

- 路線別の交通量に着目すると、浦添市を縦貫する国道 58 号の交通量は 8 万台を超え、九州の中で 1 位と 2 位と極めて多くの自動車交通を処理している状況である。加えて、国道 330 号が 7 万台を超えて、九州で 4 位と 10 位となっている。
- 浦添市を取り巻く交通のうち、2.5 割が浦添市に発着地を持たない通過交通で、さらに約 9 割が自動車であることを踏まえると、長距離トリップを分担する幹線道路の整備といった機能分担を図る体系的な道路網整備が必要である。

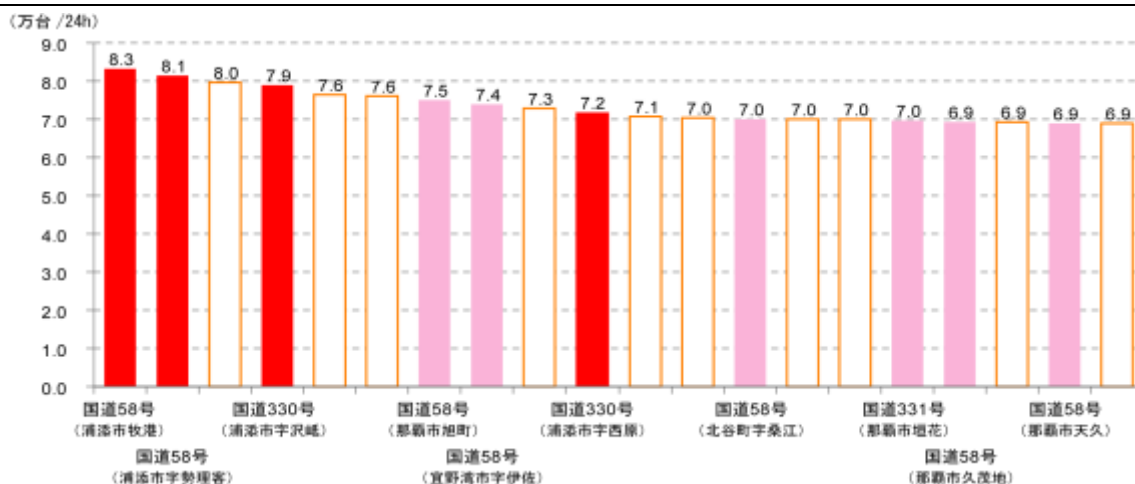


図 2-107 一般道の区間別交通量上位 20 位 (九州) ¹⁰²

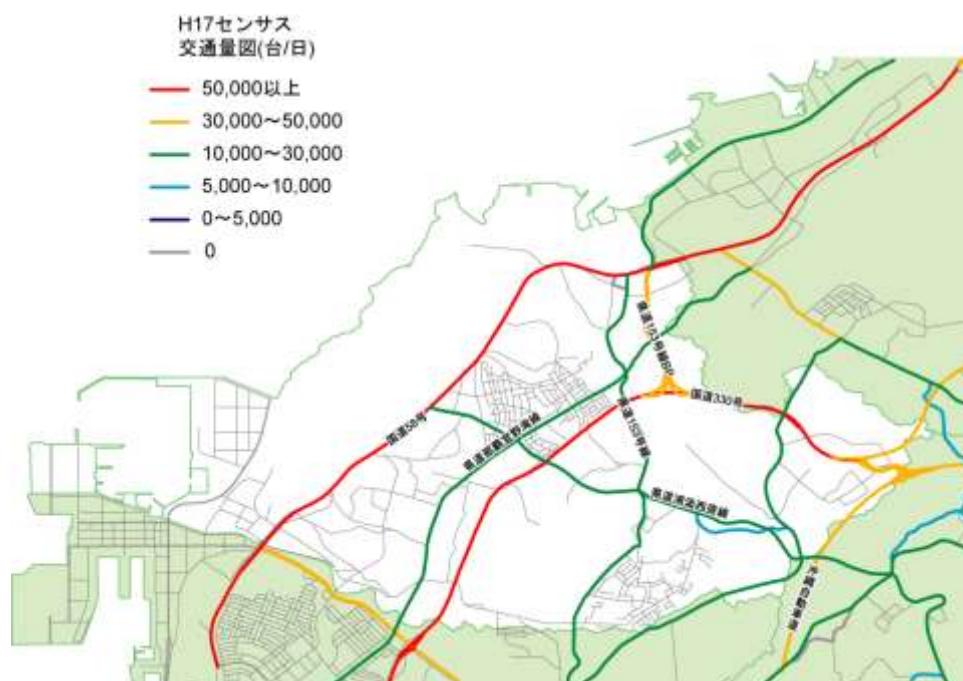


図 2-108 自動車交通量 (H17 センサス) ¹⁰²

¹⁰² 道路交通センサス (国土交通省, 平成 17 年)

- 浦添市内の道路に大量の交通が流入することで、各路線の混雑度は 1.0 を上回り、特に国道 58 号の港川付近や浦添西原線の安波茶付近で 1.75 を超えており、慢性的な渋滞の状態を呈している。
- 各路線で高い混雑度となっている結果、市内の幹線道路の多くの混雑時の旅行速度は 20km/h を下回る結果となっている。
- 浦添市の混雑時の旅行速度は、那覇市、宜野湾市に次いで低く、東京 23 区や大阪市よりも遅い。

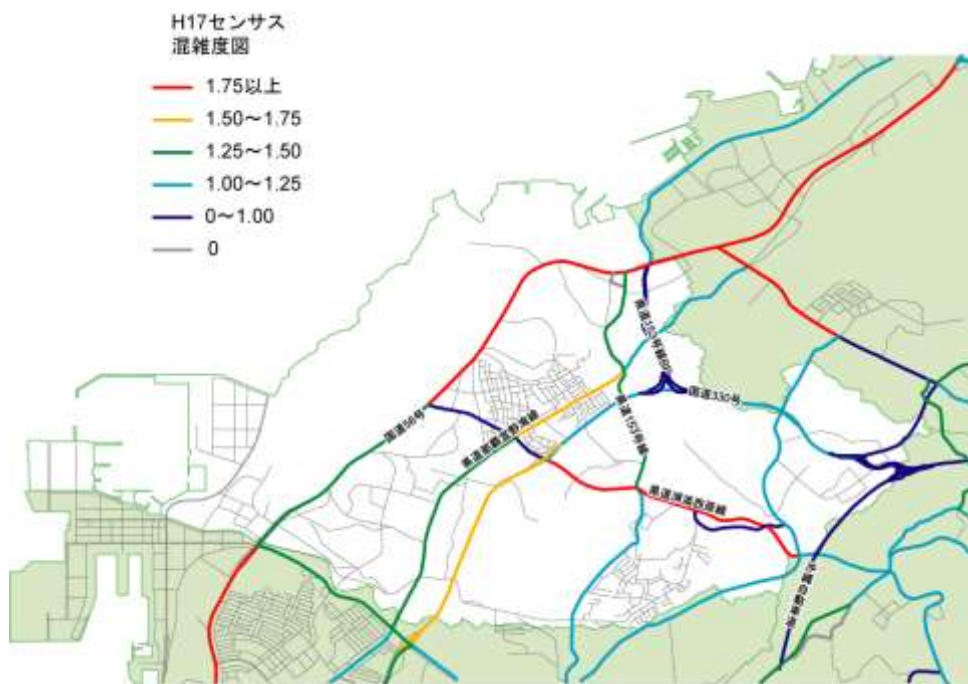


図 2-109 混雑度（H17 センサス）¹⁰³

¹⁰³ 道路交通センサス（国土交通省，平成 17 年）



図 2-110 混雑時旅行速度 (H17 センサス) ¹⁰⁴

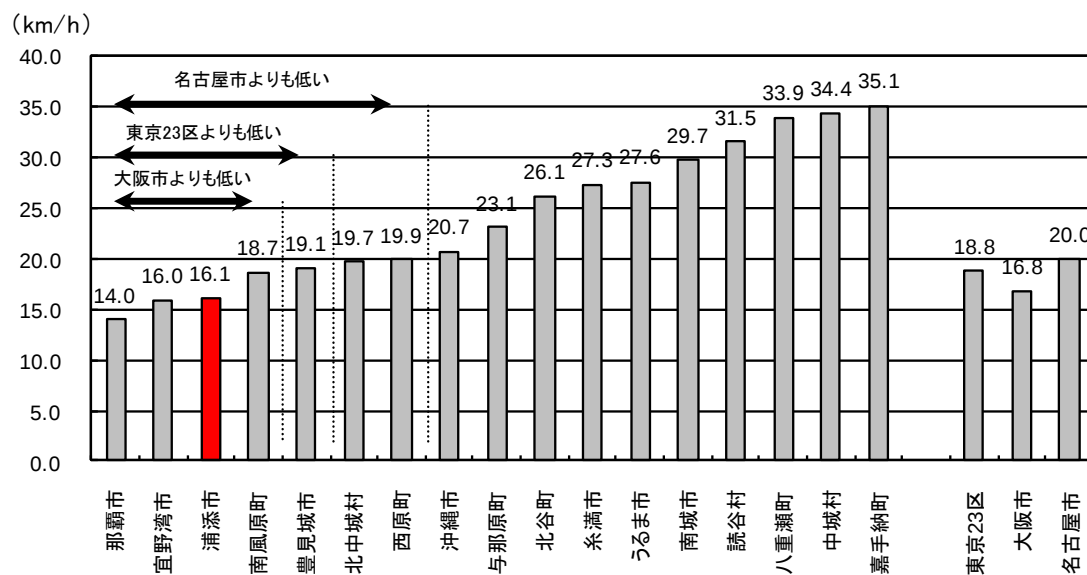


図 2-111 市町村別混雑時旅行速度 ¹⁰⁴

¹⁰⁴ 道路交通センサス (国土交通省, 平成 17 年)

(d) 渋滞交差点はどこにあるのか？

- 那覇都市圏の主要渋滞交差点は、全部で 28 ヶ所存在している。
- 浦添市は、そのうち 7 ヶ所存在し、いずれも国道や主要地方道といった幹線道路にあることから、浦添市内を通過する自動車の走行性の低下が問題である。

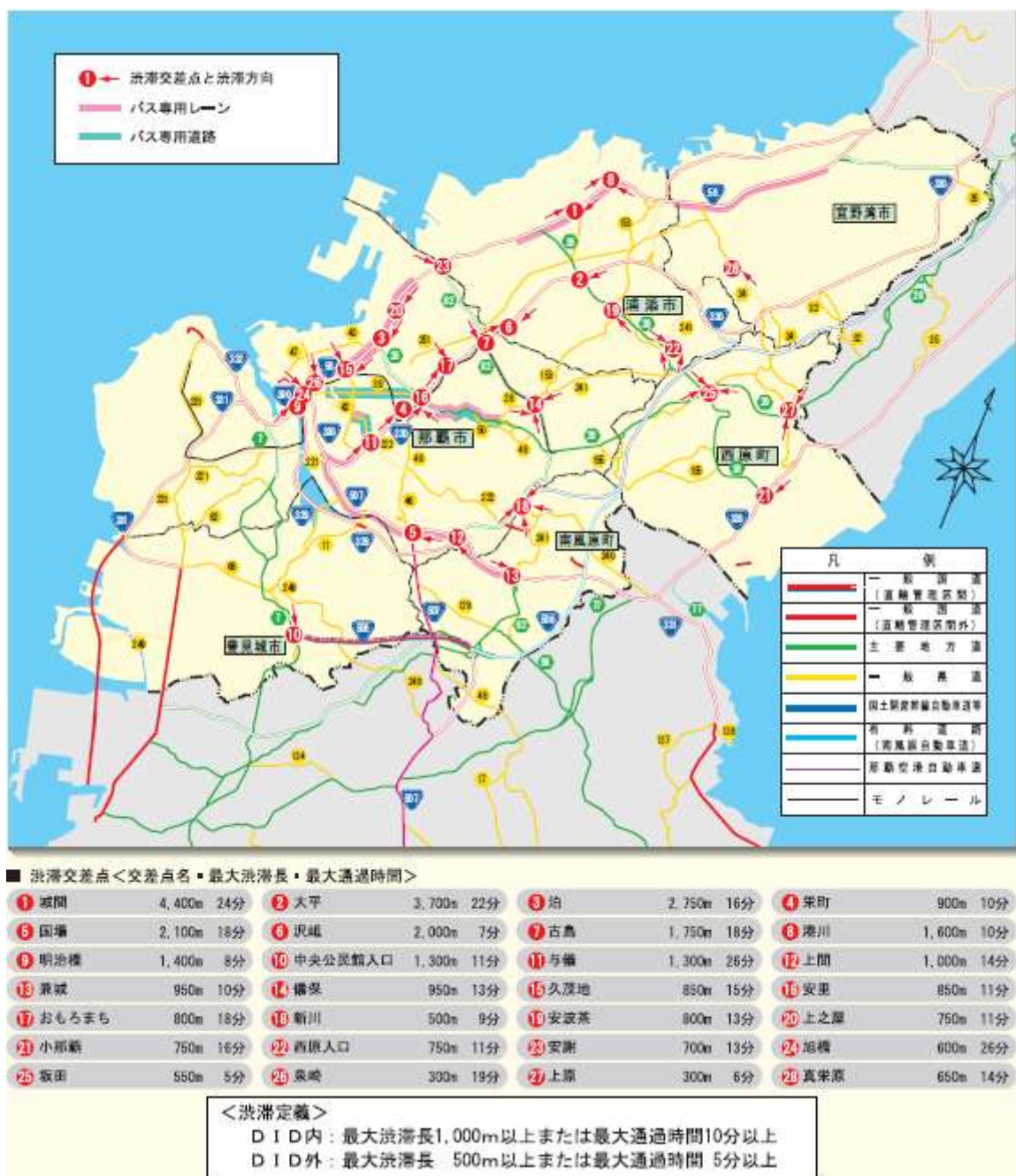


図 2-112 那覇都市圏の主要渋滞ポイント¹⁰⁵

¹⁰⁵ 那覇都市圏交通円滑化総合計画パンフレット（沖縄地方渋滞対策推進協議会）

(e) 自動車交通量はどのように推移しているのか？

- 国道 58 号では、平成 11 年から減少し続けており、特に平成 22 年の減少は、沖縄自動車道の無料化が影響しているものと考えられる。一方の国道 330 号では、広栄～大平間で微増している。
- 浦添西原線は、平成 11 年以降増加しているが、特に大平より西原に向けた区間では、平成 17 年度の混雑度（24 時間）が 1.75 を超えていたことから、当該区間が飽和状態にある事がうかがえ、ここで処理不可能な交通が並行する市道へ流入している可能性が考えられる。このことから、浦添市を横断する浦添西原線の拡幅、またそれを補完する市道の整備が必要である。

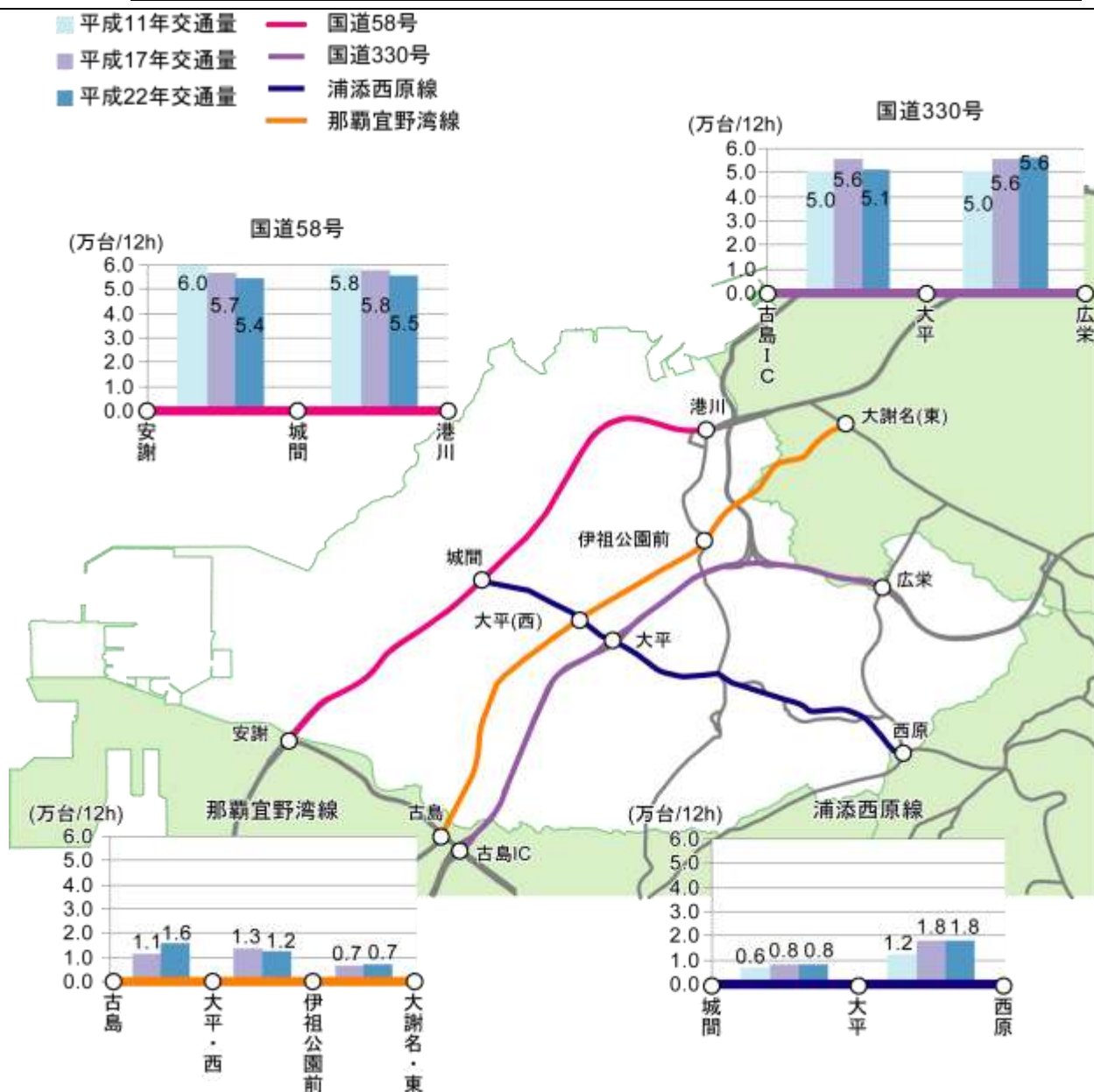


図 2-113 自動車交通量の推移^{106 107}

¹⁰⁶ 道路交通センサス（国土交通省，平成 11 年、平成 17 年）

¹⁰⁷ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）



図 2-114 市道の交通状況（左：大宮線/右：勢理客線）

(f) 市道の交通量について

- 浦添市の都市計画道路の整備率は中南部都市圏全体の平均値と同等であるものの、依然として市道の混雑は著しく、体系的な市道整備が必要とされている。

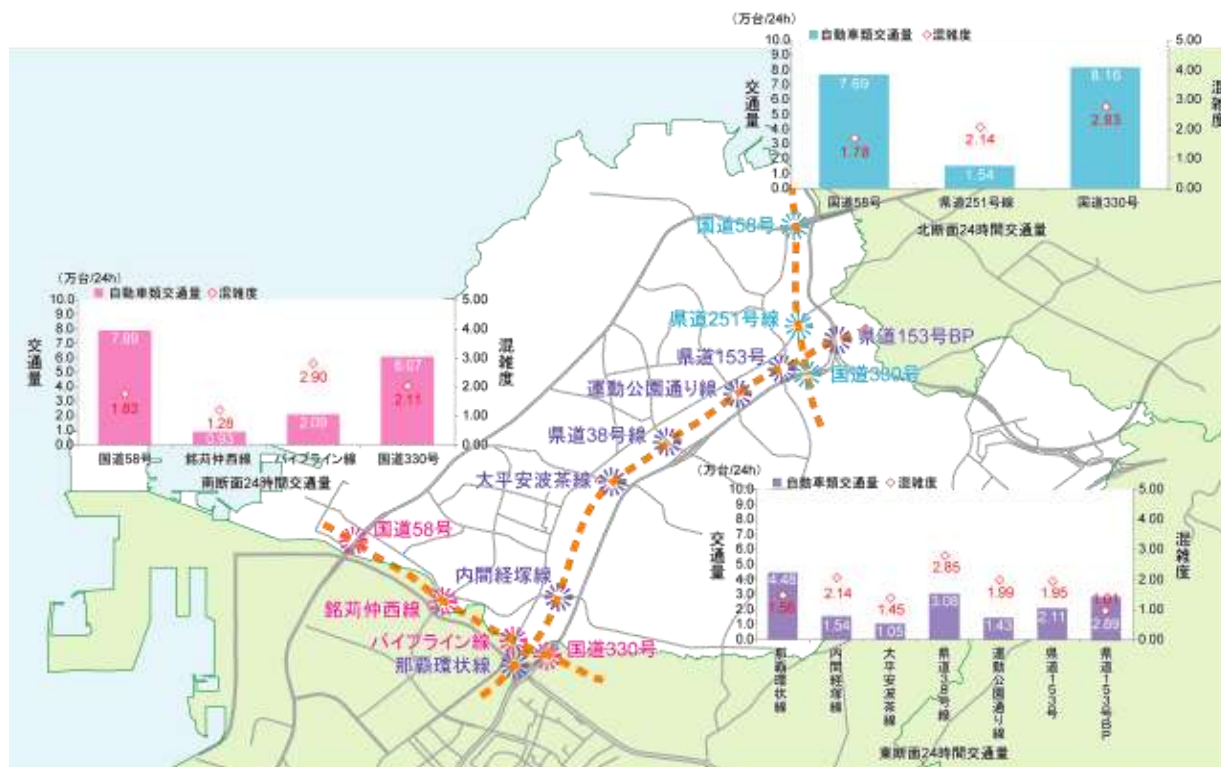


図 2-115 市内の各断面の交通量と混雑度¹⁰⁸

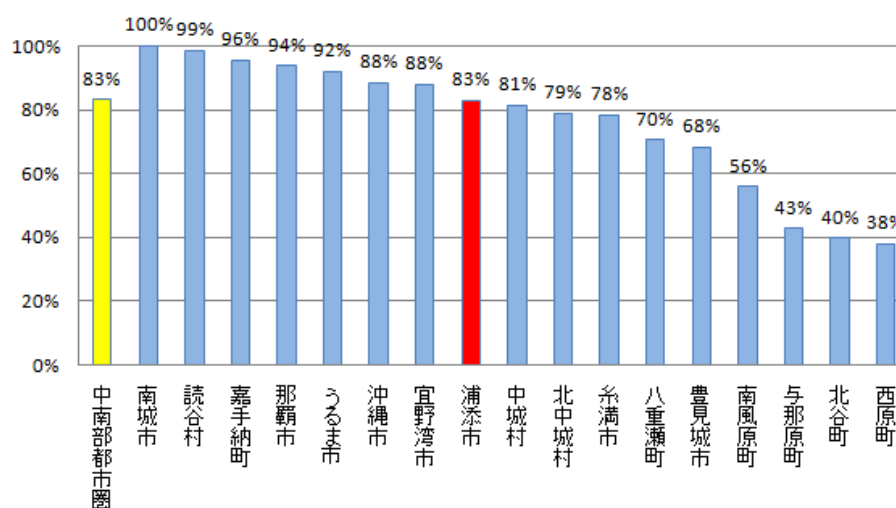


図 2-116 各市町村の都市計画道路の整備率¹⁰⁹

¹⁰⁸ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

¹⁰⁹ 都市計画現況調査（平成 20 年）

(2) 自転車交通

(a) 地域によって自転車の分担率はどうに異なるのか？

- 地形の起伏が少ない、西洲、勢理客等の自転車分担率が高い傾向にある。

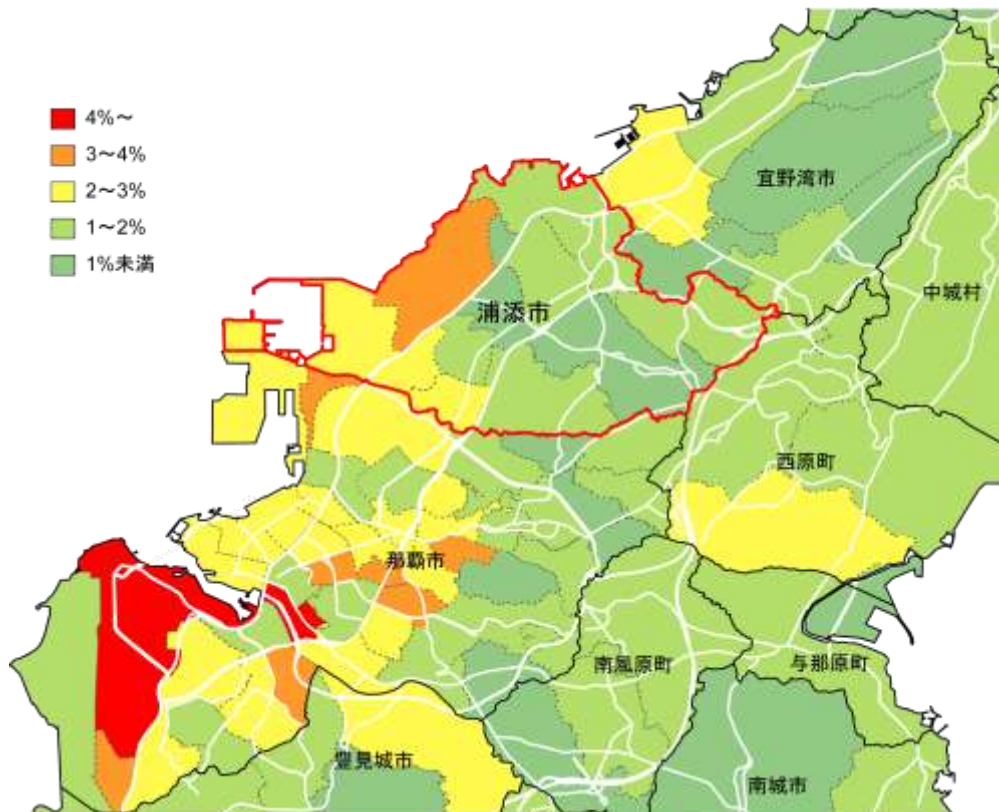


図 2-117 Cゾーン別自転車分担率¹¹⁰



図 2-118 勢理客地区の道路状況

¹¹⁰ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 路線別の自転車交通量はどの程度か？

- 地形の起伏が少ない、国道 58 号、国道 330 号、那覇宜野湾線（浦添西原線以南の区間）など南北方向の路線に自転車交通量が多い傾向にあり、起伏が激しい那覇宜野湾線（浦添西原線以北の区間）や、浦添西原線、県道 153 号線等は自転車交通量が少ない傾向にある。

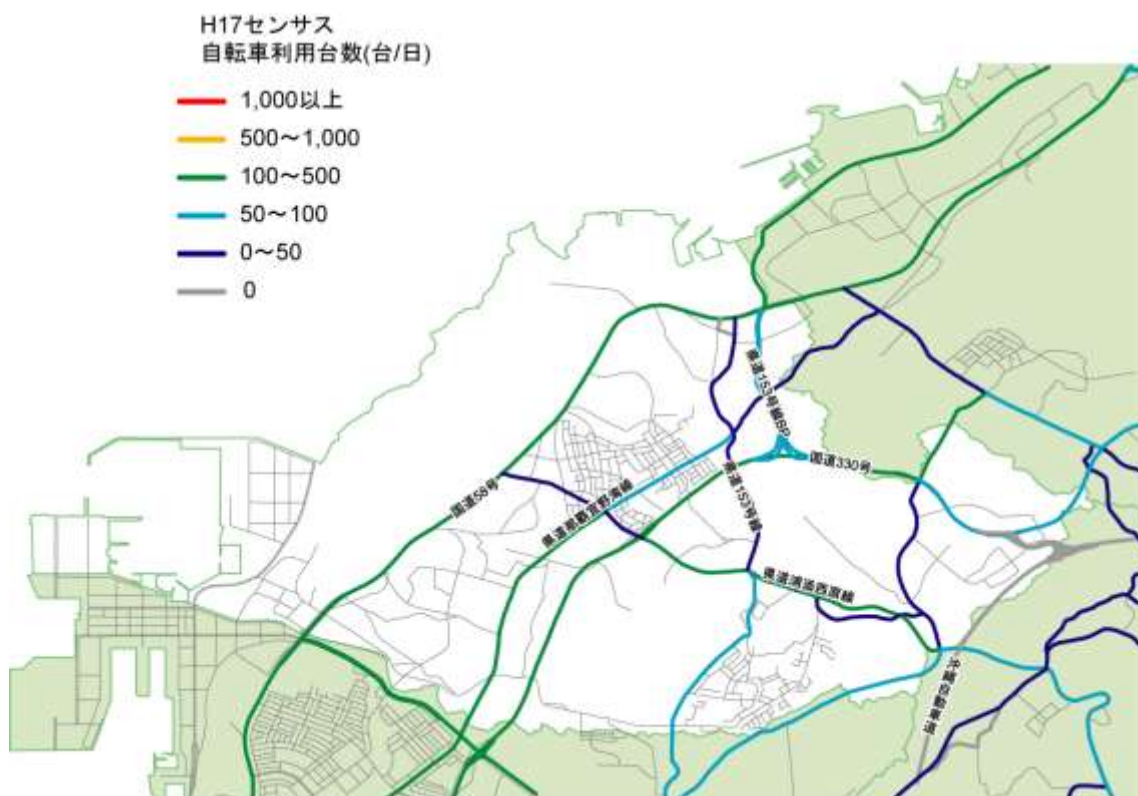


図 2-119 自転車交通量（H17 センサス）¹¹¹



図 2-120 国道 58 号（左）、那覇宜野湾線（右）の道路状況

¹¹¹ 道路交通センサス（国土交通省，平成 17 年）

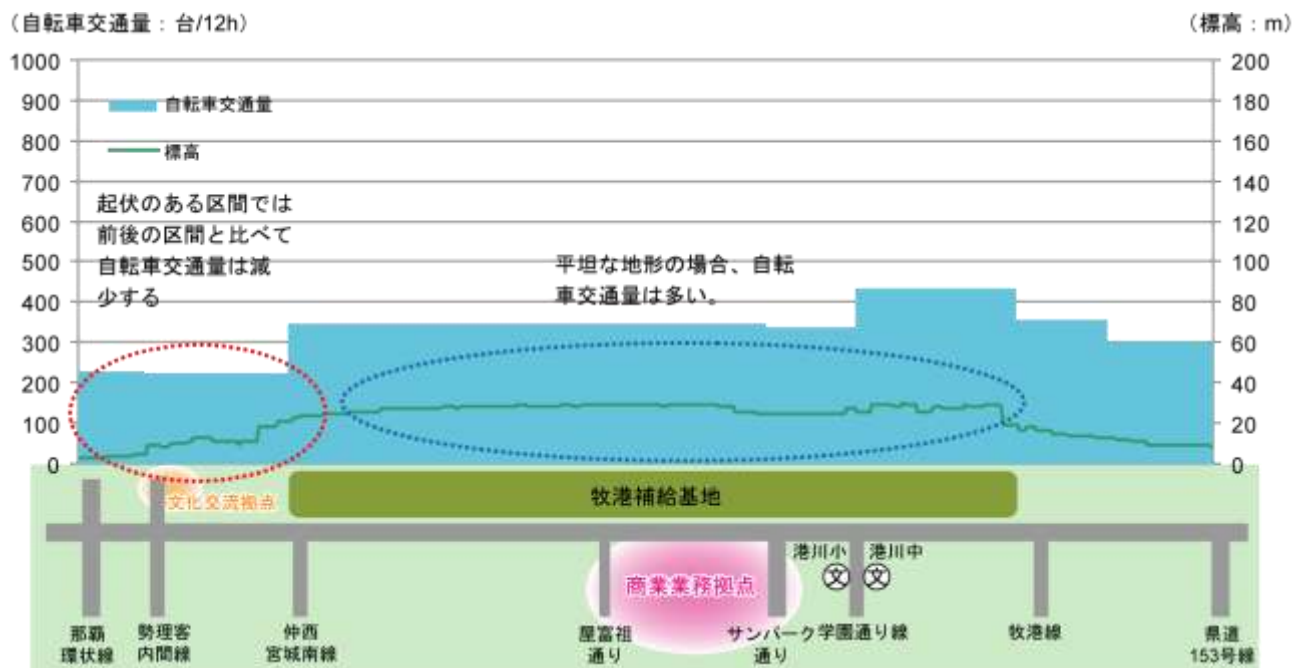


図 2-121 国道 58 号の自転車交通量¹¹²

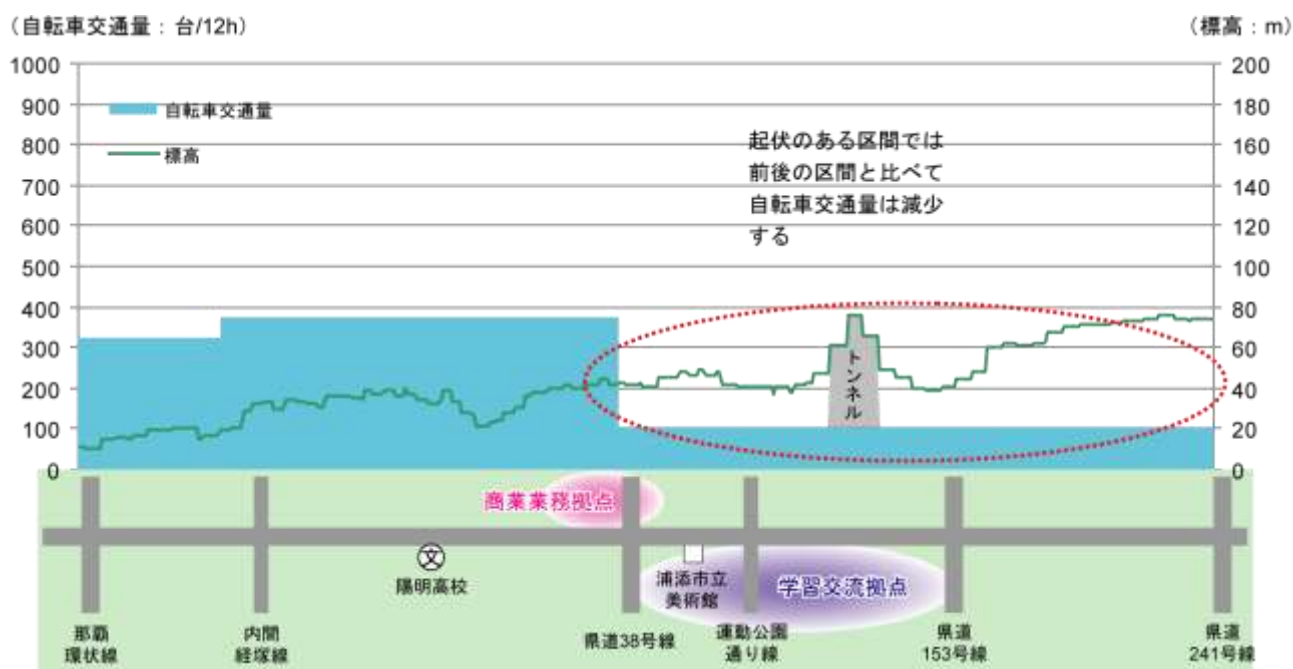


図 2-122 国道 330 号の自転車交通量¹¹²

¹¹² 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

(c) 自転車の交通量はどのように推移しているのか？

- 南北方向に自転車交通量が多く、国道 58 号の城間～港川の区間、国道 330 号の古島 IC～大平の区間、那覇宜野湾線の古島～大平（西）の区間で近年増加基調にある。

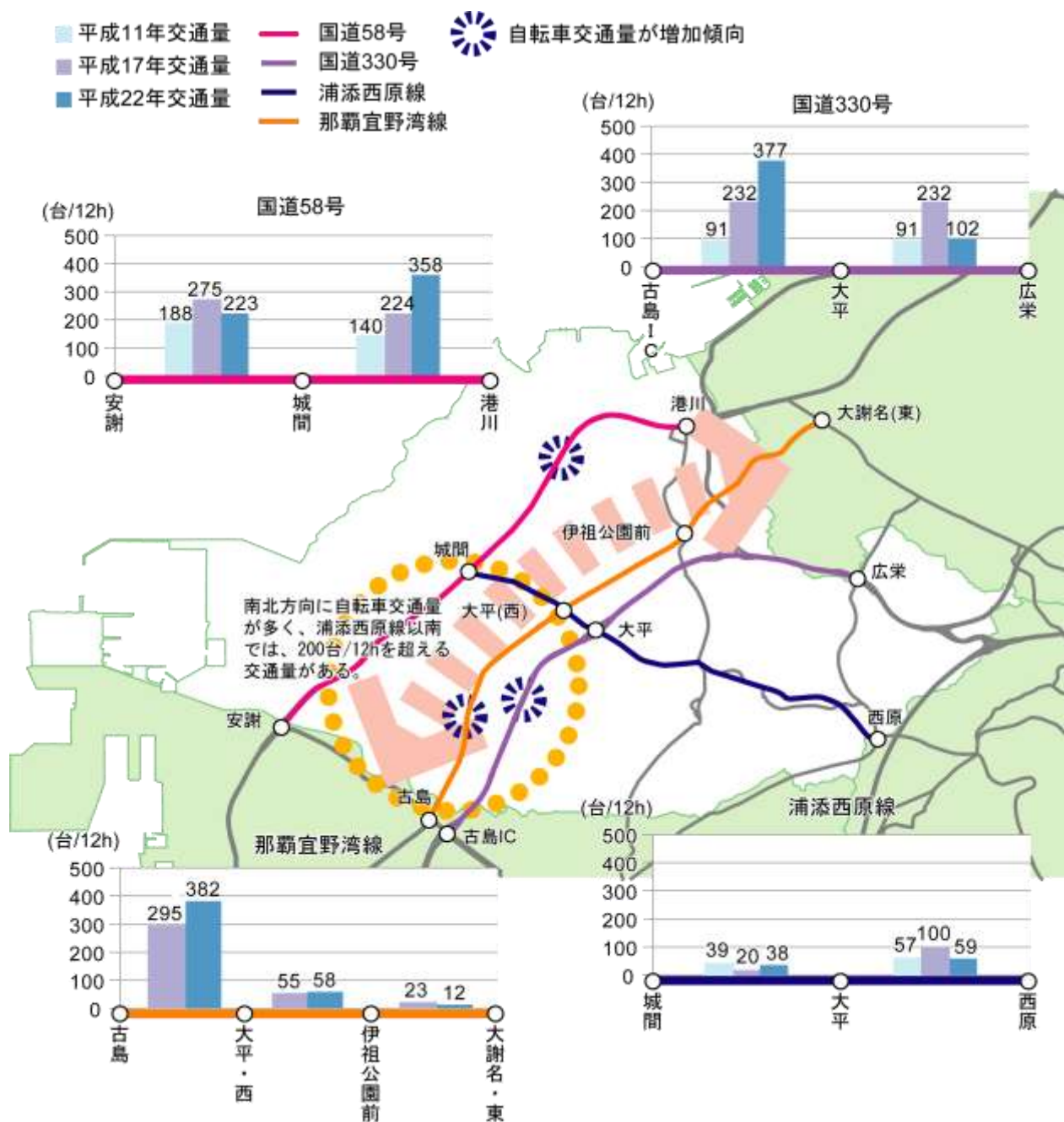


図 2-125 自転車交通量の推移^{114 115}

¹¹⁴ 道路交通センサス（国土交通省，平成 11 年、平成 17 年）

¹¹⁵ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

(3) 歩行者

(a) 地域によって歩行者の分担率は異なるのか？

- 学校が比較的集積している沢峠地区は、比較的歩行者分担率が高い傾向にある。

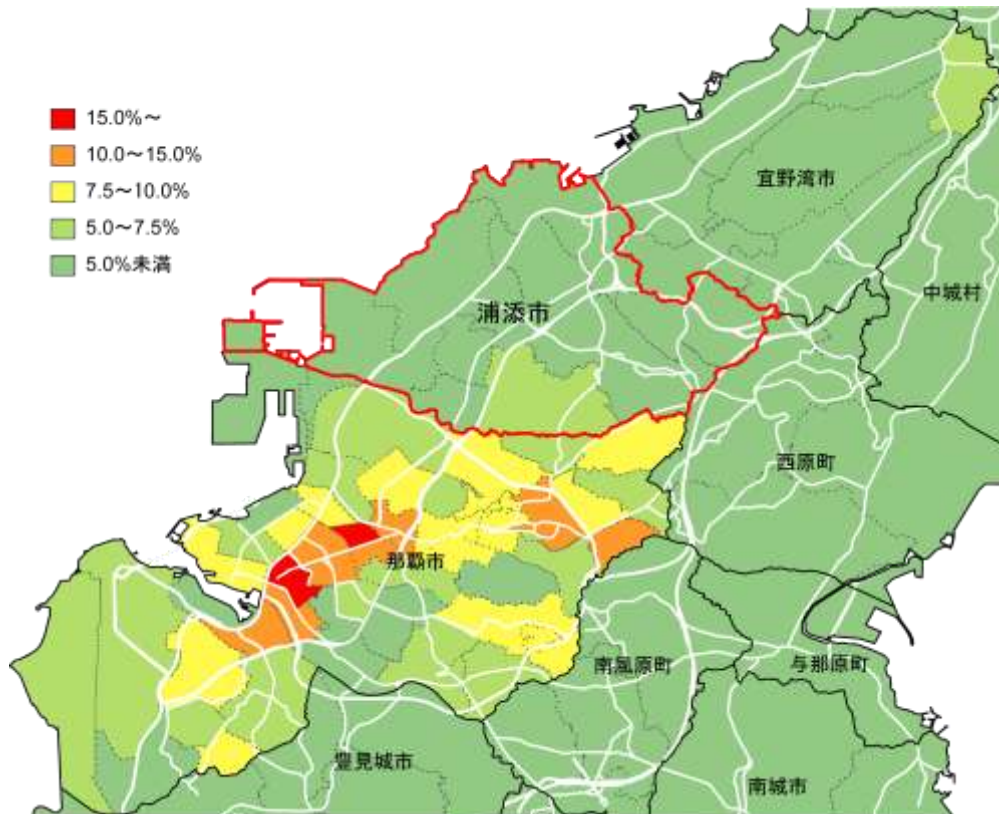


図 2-126 Cゾーン別歩行者分担率¹¹⁶

¹¹⁶ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 路線別の歩行者交通量はどの程度か？

- 沿道に企業が立地している国道 58 号の城間～牧港区間の他、那覇宜野湾線、浦添西原線の歩行者交通量が高い傾向にある。
- 特に地域密着型の商業施設、飲食街、学校等が立地する那覇宜野湾線的那覇糸満線～仲西線区間の交通量は 3500 人～1000 人/12h の歩行者交通量があり、県内でも高い水準である。

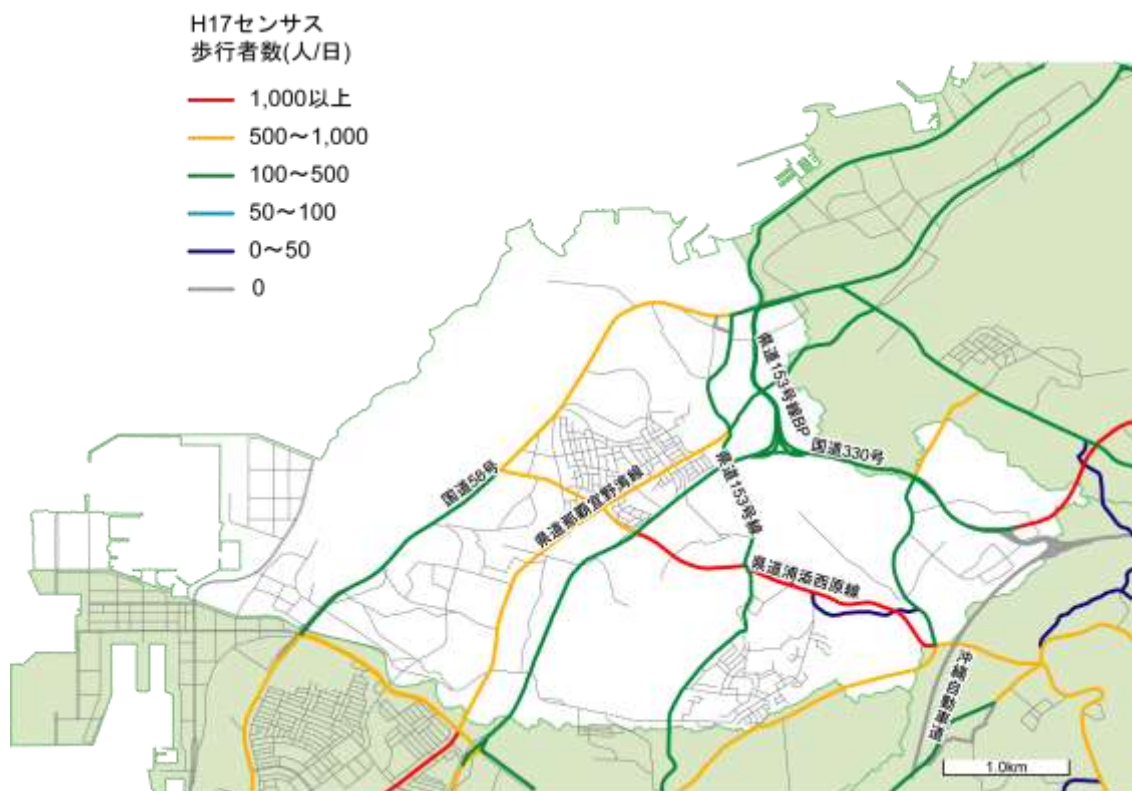


図 2-127 歩行者交通量 (H17 センサス) ¹¹⁷



図 2-128 国道 58 号 (左)、那覇宜野湾線 (右) の道路状況

¹¹⁷ 道路交通センサス (国土交通省, 平成 17 年)



図 2-129 国道 58 号の歩行者交通量¹¹⁸

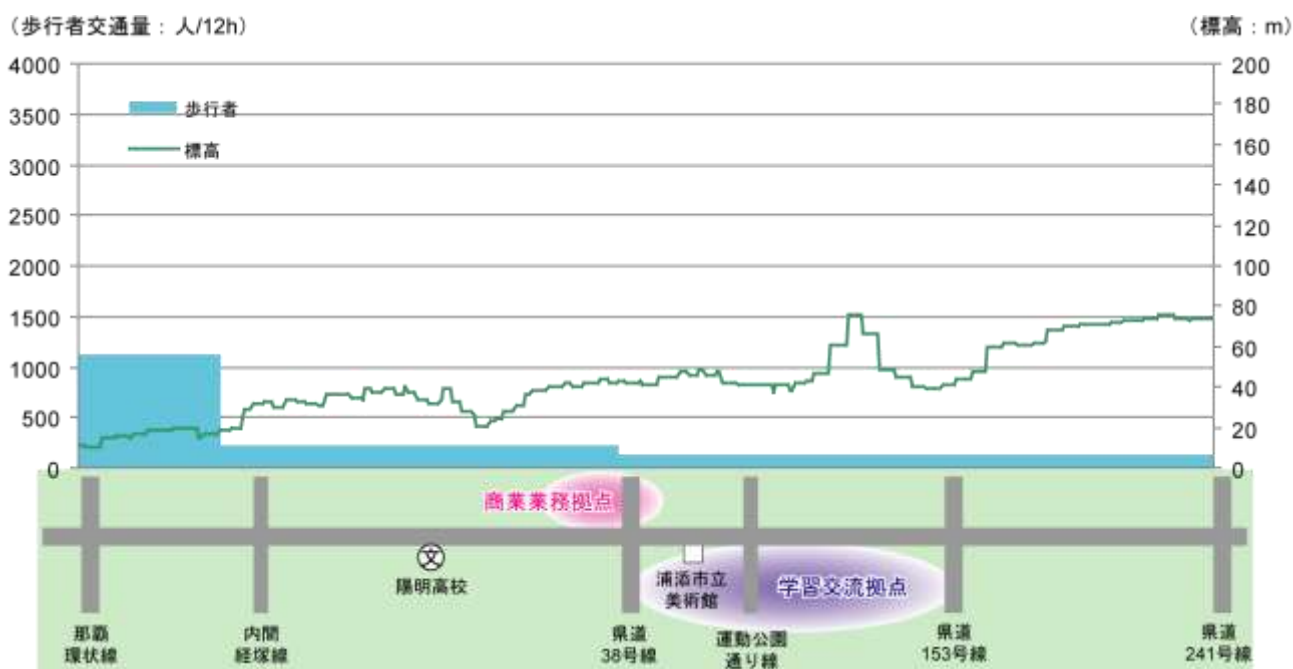


図 2-130 国道 330 号の歩行者交通量¹¹⁸

¹¹⁸ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

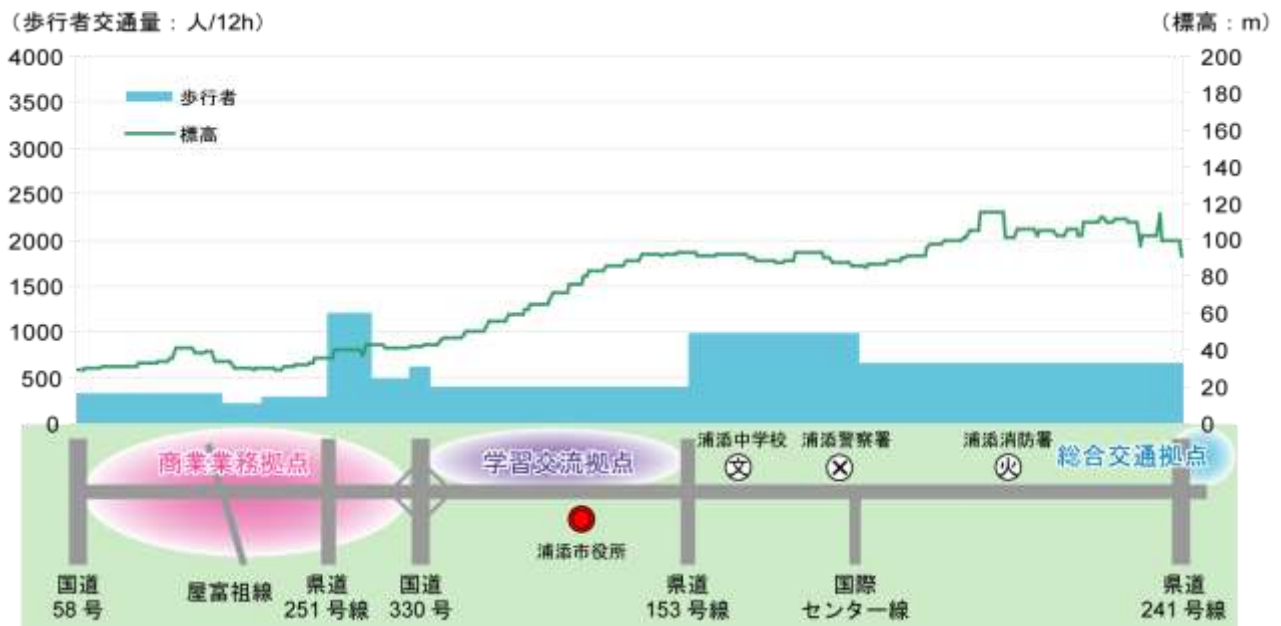


図 2-131 浦添西原線の歩行者交通量¹¹⁹

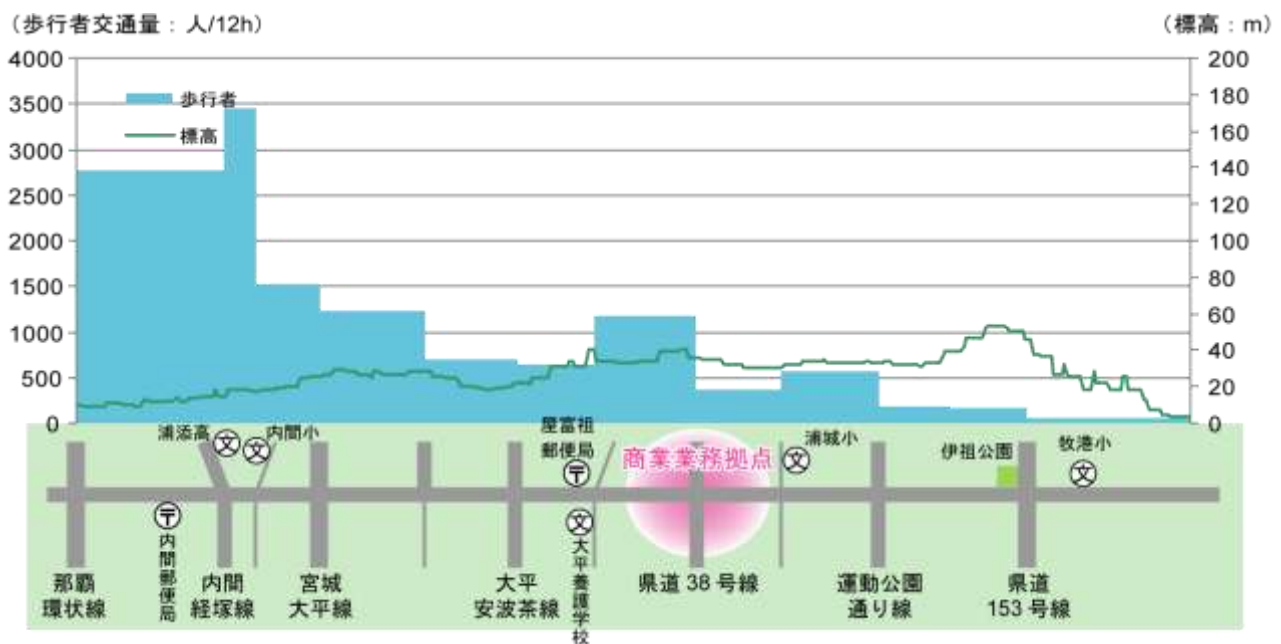


図 2-132 那覇宜野湾線（パイプライン）の歩行者交通量¹¹⁹

¹¹⁹ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

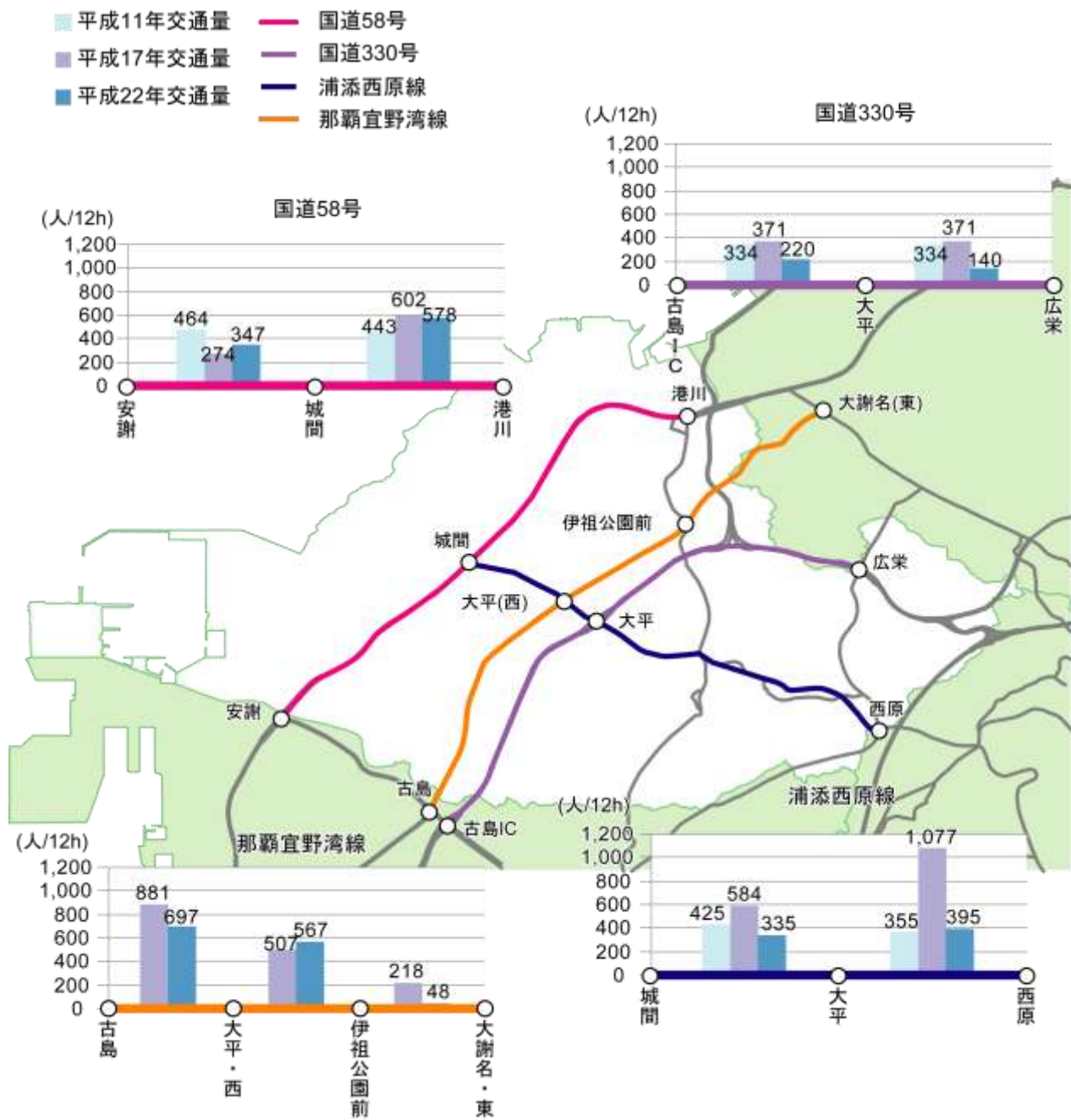


図 2-133 歩行者交通量の推移^{120 121}

¹²⁰ 道路交通センサス（国土交通省，平成 17 年）

¹²¹ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

(4) 交通事故

(a) 交通事故はどのくらい発生しているのか？

- 沖縄県全体の伸びと同様の水準で交通事故が増加している。

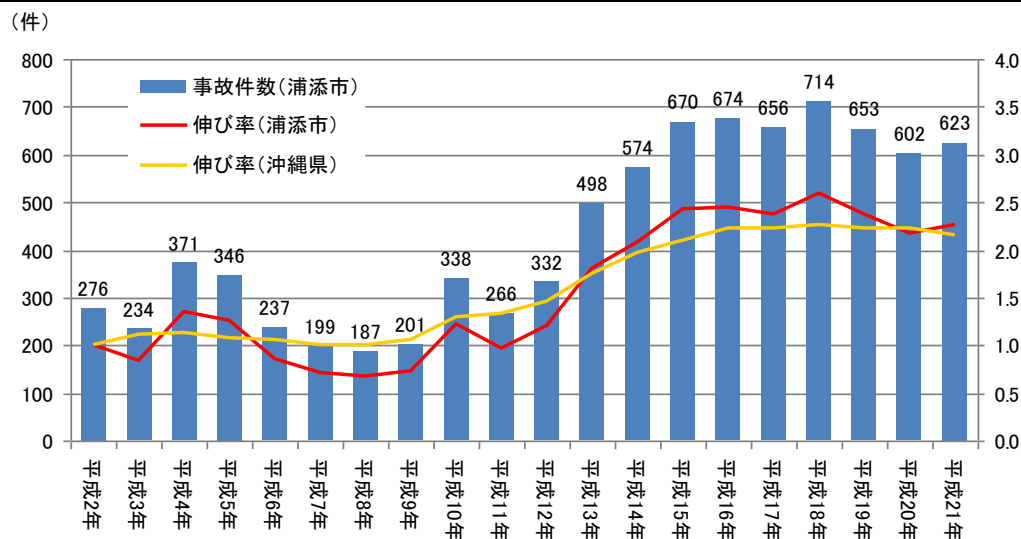


図 2-134 交通事故件数の推移¹²²

(b) 交通事故はどこで発生しているのか？

- 交通事故は、市内のいたる箇所で発生しているが、特に国道等の幹線道路沿線で多い。
- 人対車両の事故に着目すると、幹線道路に挟まれた生活道路で発生している件数が多い。



図 2-135 全事故の箇所別交通事故件数 (H17～H19)¹²³

¹²² 交通白書（沖縄県警察本部，平成2年～平成21年）

¹²³ 沖縄県警資料（沖縄県警察本部，平成17年～平成19年）



図 2-136 車両単独・車両相互の箇所別交通事故件数（H17～H19）¹²⁴



図 2-137 人対車両の箇所別交通事故件数（H17～H19）¹⁷⁴

¹²⁴ 沖縄県計資料（沖縄県警察本部，平成 17 年～平成 19 年）

(c) 生活道路の安全性が低下している要因は？

- 幹線道路が容量を超過しており、あふれた自動車交通が生活道路に通過交通として流入し、生活道路の安全性が低下している。
- 保管場所届出の必要が無い軽自動車の急増を背景に、生活道路への路上駐車が目立ち、生活道路の安全性が低下している。

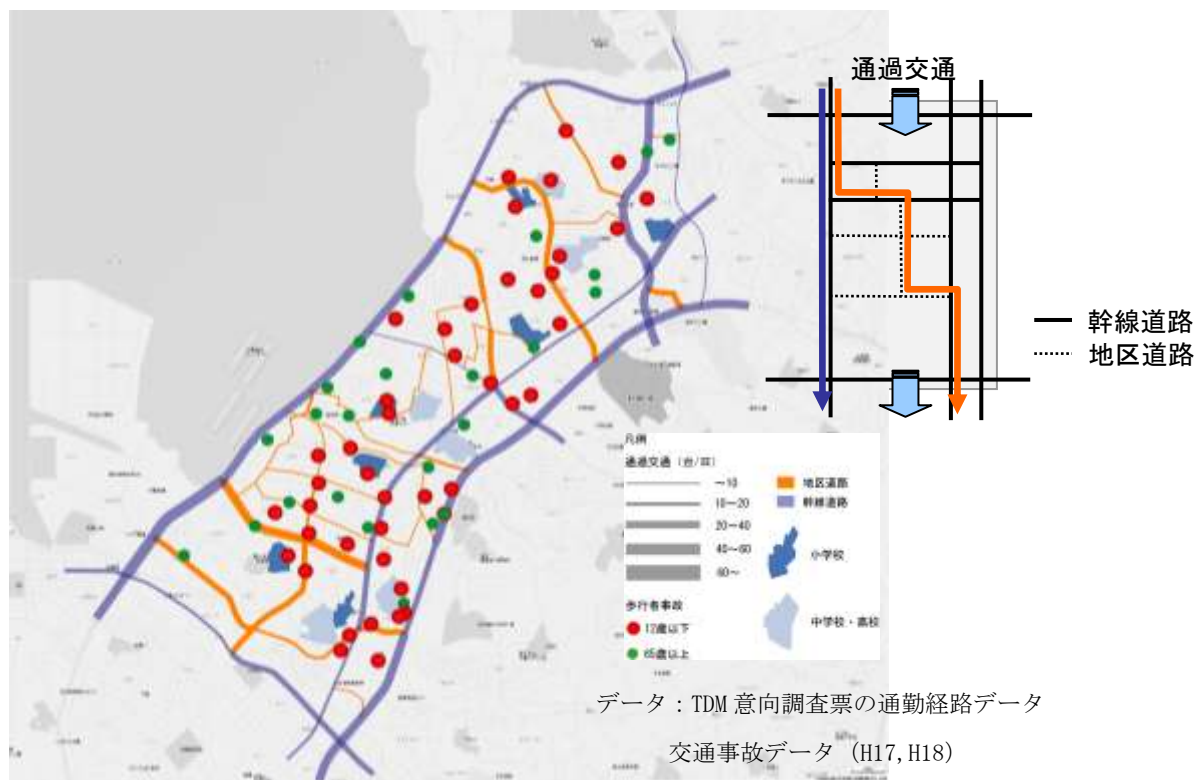


図 2-138 浦添地区の通過交通、交通事故、施設分布状況¹²⁵



図 2-139 市内の路上駐車の状態

¹²⁵ 平成 19 年度第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査業務報告書

(d) 高齢者の事故はどのくらい増えているのか？

- 沖縄県全体より高い傾向で、高齢者が起こす交通事故の件数が増加基調にあり、全体の事故件数に占める割合も増加している。
- 今後、高齢化が急速に進むことが予測されており、高齢者が自動車に頼らずとも安全に移動できる交通体系が必要とされている。

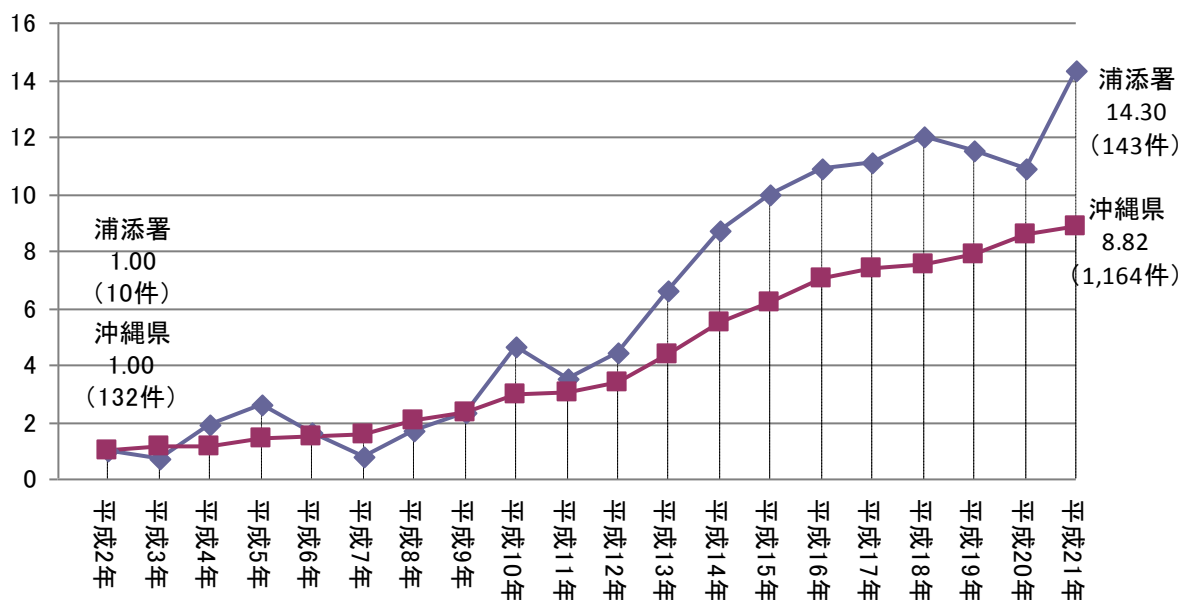


図 2-140 高齢者の交通事故件数の推移¹²⁶

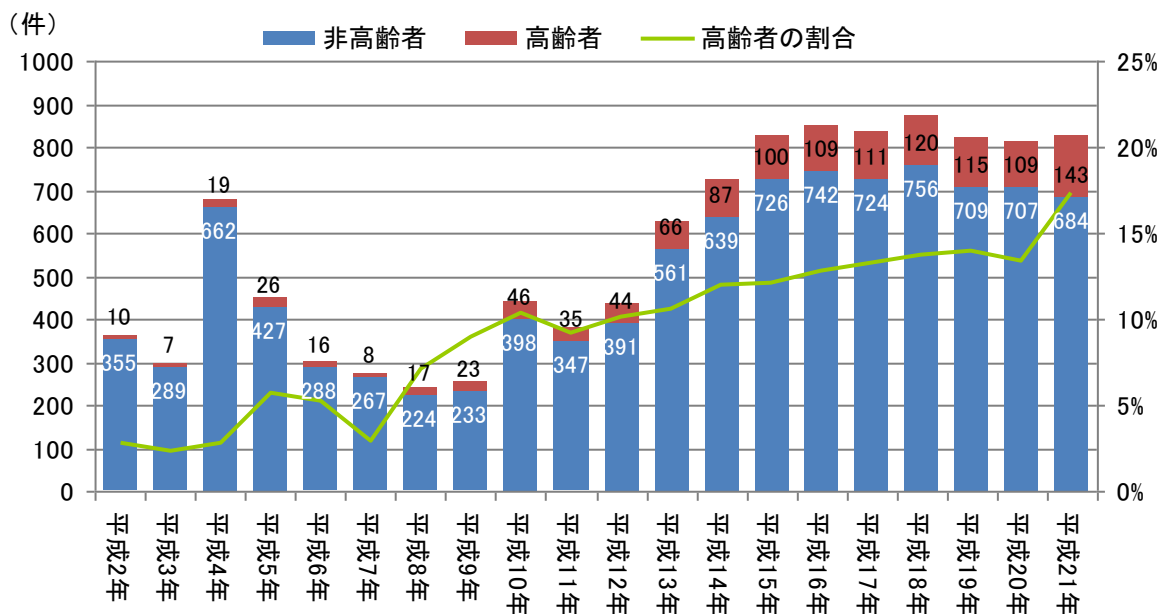


図 2-141 高齢者と非高齢者の事故件数の推移 (浦添署管内)¹⁵²

¹²⁶ 交通白書 (沖縄県警察本部, 平成2年～平成20年)

※平成2年のデータが10歳刻みでの整理となっているため、ここでは60歳以上を高齢者と定義している。

(e) 自転車の事故はどのように推移しているのか？

- 平成8年まで減少傾向にあったものの、近年は増加傾向にある。
- 歩道における自転車の走行がみられており、今後、自転車利用の促進を図る上で、安全な自転車走行空間の創出が必要とされている。

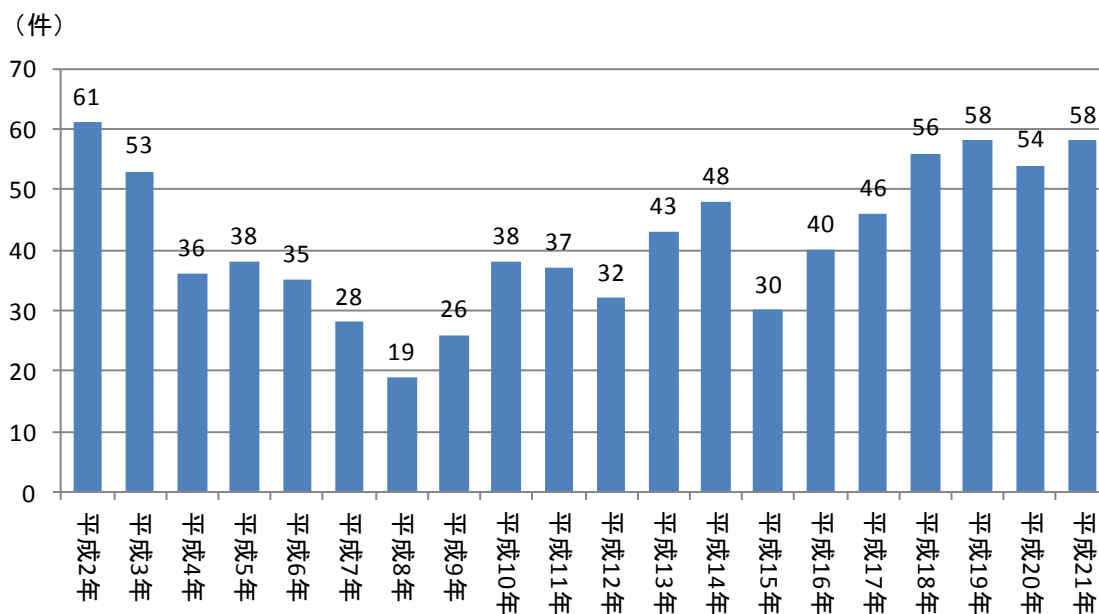


図 2-142 自転車の事故件数の推移（沖縄県）¹²⁷

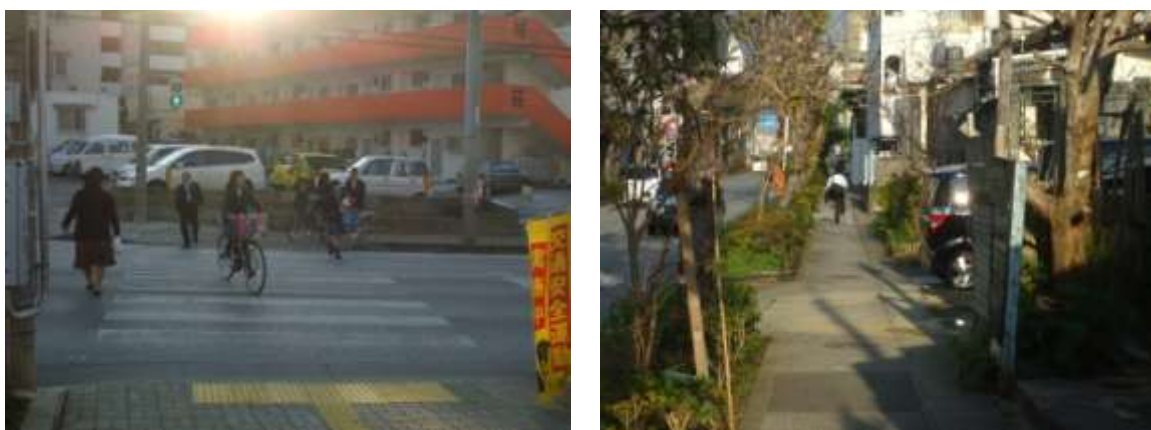


図 2-143 浦添市内の自転車走行環境

¹²⁷ 交通白書（沖縄県警察本部，平成2年～平成21年）

(5) 道路空間

(a) 市民との協働による道路空間づくり

- 浦添市では、地域住民と関係団体の積極的な参画を基に、道路空間等の公共空間を活用した花と緑のまちづくりを推進している。



図 2-144 市民の協働による道路空間づくりの事例¹²⁸

(上段：美らまちサポーター制度、下段：花と緑のまちづくりフェスタ)

(b) 電線地中化等

- 文化交流拠点である国立劇場付近の道路空間においても、煩雑な電線類が上空を覆っており、景観性を高める取り組みが必要とされている。
- 渋滞対策と同様に電線地中化等の取り組みが必要とされている。



優先順位	事業内容
1	渋滞の対策
2	電線・電柱の地中化
3	狭い道路の改良・拡幅
4	生活道路の整備
5	道路の除草・清掃
6	歩道の新設・拡幅
7	案内標識の整備
8	バリアフリー化
9	路面の凹凸等の改良
10	道路の安全性の向上

図 2-145 浦添市道の現状（左）と今後の道路事業の優先順位（右）¹²⁹

¹²⁸ 浦添市 HP(浦添市景観まちづくり室)

¹²⁹ 道路整備に関するアンケート調査(沖縄総合事務局)

(c) 道路空間を活用したまちづくり

(i) 浦添市仲間地区整備

- 浦添市仲間地区では、「ウラオソイ回廊プラン」を中心に、歴史的な交通軸を活用したまちづくりを進めている。



図 2-146 浦添市仲間地区整備概要図¹³⁰



図 2-147 中頭方面街道の整備事例〔復元された安波茶橋（左）、情報版（右）〕

¹³⁰ 浦添市 HP（浦添市景観まちづくり室）

(ii) 浦添西原線シンボルロード基本計画

- 本計画は、浦添西原線をシンボルロードとして位置づけ、浦添西原線の主要幹線化とモノレールの延長に伴う整備計画である。
- 計画は、単に道路整備のみならず、周辺に現存する地域資源を活用しながら、沿道一帯の景観形成も誘導する。

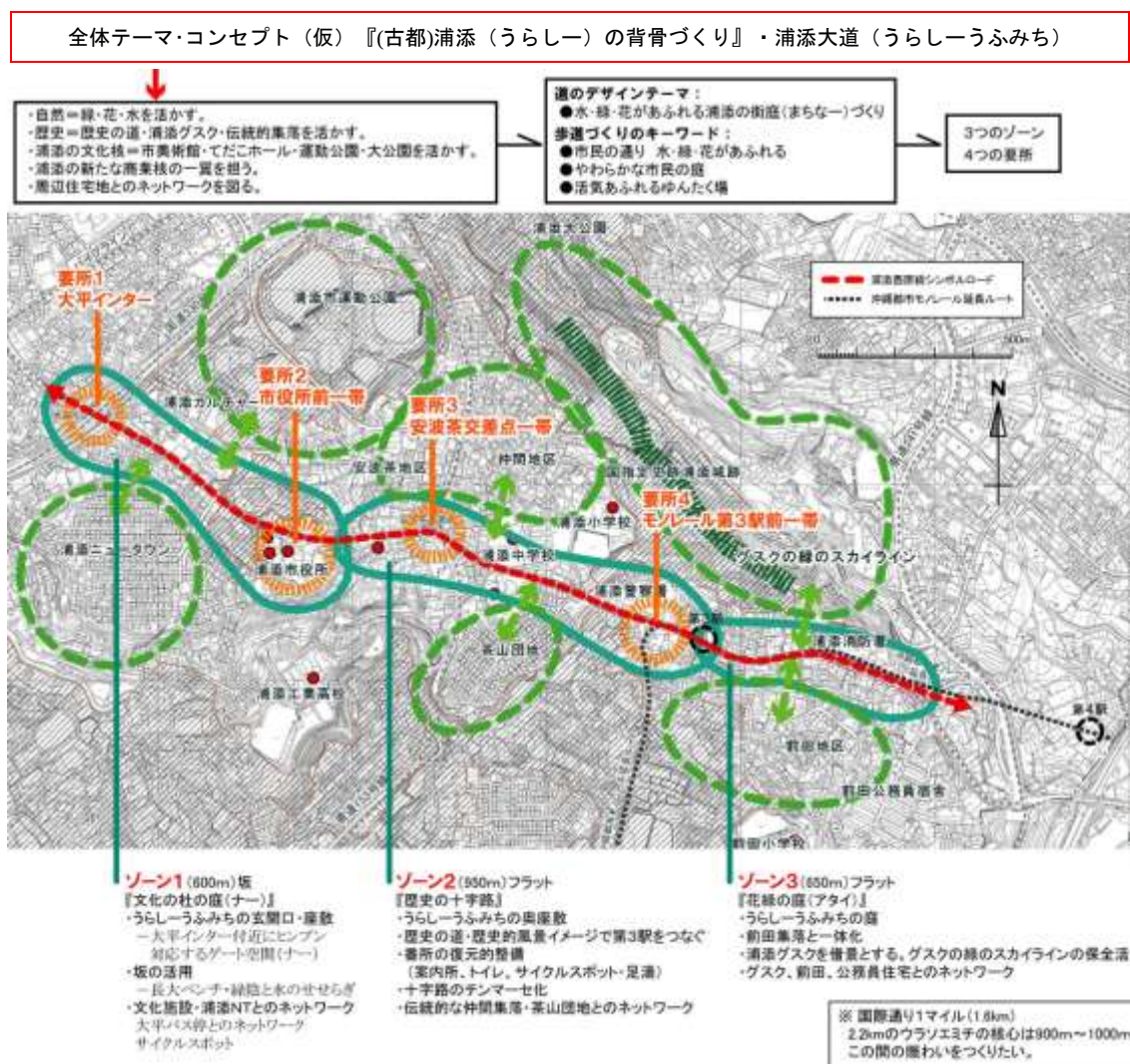


図 2-148 浦添西原線シンボルロードコンセプト図¹³¹

¹³¹ 浦添西原線シンボルロード基本計画（沖縄県，平成 22 年）

2-5 浦添市が抱える交通課題

浦添市の概況、国県等の広域関連計画の動向、浦添市の交通特性、交通インフラの状況、浦添市のめざす姿等を踏まえると、以下の交通課題が考えられる。



