

第5章 浦添市交通基本計画の実現に向けて

5-1 浦添市交通基本計画のまとめ

これまで第1章では、浦添市交通基本計画の目的や浦添市を取り巻く道路・交通関連の動向等について整理を行ってきた。第2章では、浦添市における交通を中心に人口動向等の多角的な視点で現況に関する分析を行い、上位・関連計画の動向と合わせて、「浦添市が抱える交通課題」について5つの視点で整理を行った。第3章では、浦添市が抱える交通課題に加え、浦添市総合計画を始めとする上位計画の方向性と将来の人口や交通の動向を踏まえ、「浦添市交通基本計画における浦添市の目指すべき都市の将来像」を提案した。

第4章では、その将来像の実現に向けて交通計画の観点から「浦添市交通基本計画の基本方針」を掲げたうえで施策別の展開方針を示し、各施策に関する提案を行った。この施策提案を踏まえ、浦添市交通基本計画の目標を掲げ、本計画の効果について「将来公共交通ネットワークに関する施策」と「将来道路ネットワークに関する施策」に基づいて評価を行った。その結果、それぞれのネットワークの整備拡充によって、さまざまな効果が得られ、望ましい交通体系の実現に向かうことが明らかとなった。

しかし、掲げた目標水準に対して達成できない目標があったことも事実である。これは、将来交通公共交通ネットワークと将来道路ネットワークの整備に当たっては相互の機能を高めるために連携を図る必要があり、それらを繋ぐ利便性が高く魅力的な交通結節点の整備に加え、関連するソフト施策を市民と関係各所が連携を図りながら、目標の実現を高める必要があることを示唆している。

そこで、浦添市交通基本計画の実現に向けては、将来交通ネットワークに関する施策と「目標の実現を高める施策」とが連携を図りながら、本計画の効果を高めることが重要であると考え。さらに、それらの施策を推進するために「市民協働関連の施策」が重要であり、魅力ある交通空間の創出のための「魅力を高める施策」も重要となってくる。また、これら施策群を継続的かつ戦略的に展開する方策が必要となってくる。

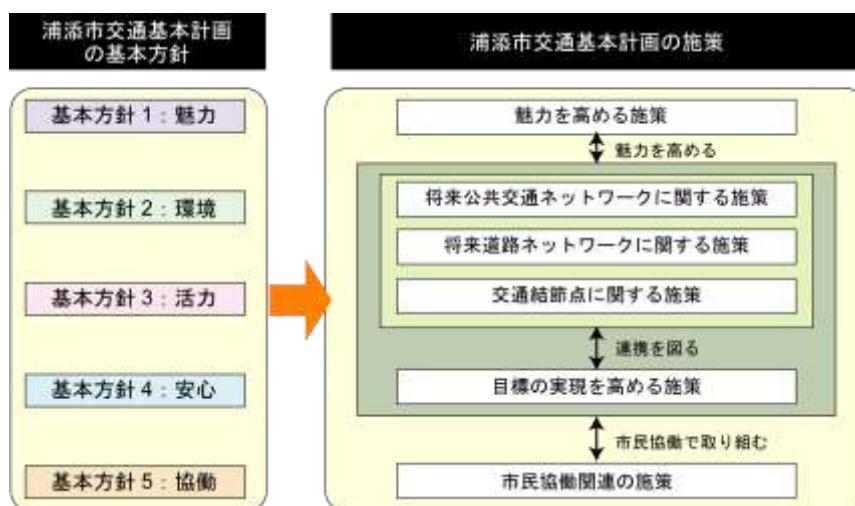


図 5-1 浦添市交通基本計画の基本方針と各施策の関係図

5-2 施策展開の方策

5-2-1 浦添市交通基本計画に基づく実現に向けた取組

浦添市交通基本計画が目指すべき目標の実現に向けた総合的な取組みを図るため、浦添市交通基本計画の実現に向けて必要な重点施策と実施計画から構成される総合交通戦略と、都市の骨格を形成する道路の具体的な整備優先順位を示した道路整備プログラムに基づき、具体的な施策を推進するものとする。これらを着実に推進するために、5-3 に示す組織づくりを行う必要がある。

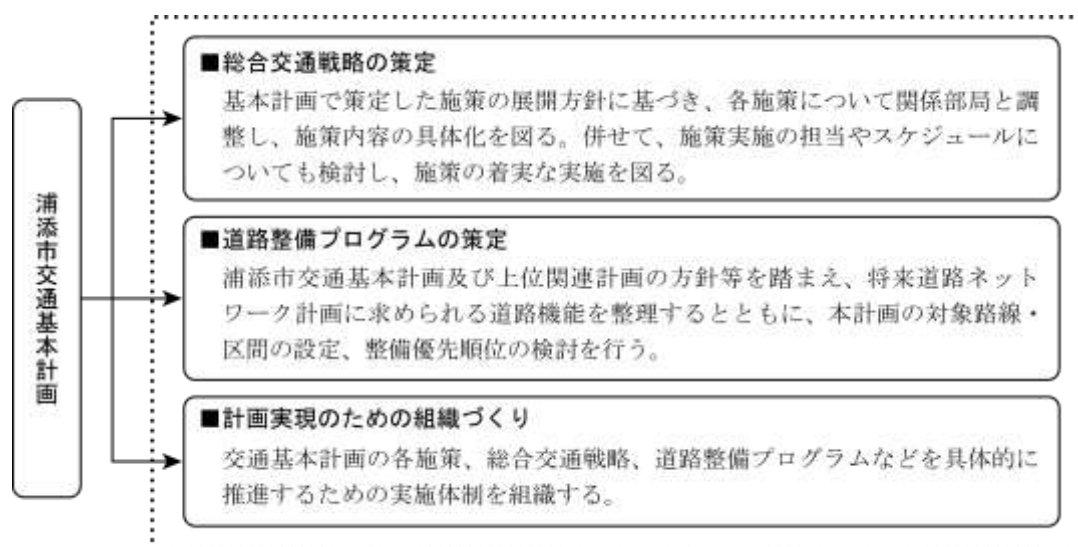


図 5-2 浦添市交通基本計画に基づく実現に向けた取組

5-2-2 モニタリング指標に基づく計画の評価

各施策の進捗とその効果について、モニタリング指標を通じ把握を行い、施策の評価を実施するものとする。なお、モニタリング指標については各種統計データや交通量観測データ等の実測されたデータに基づき、評価を行うものとする。

5-2-3 計画の見直し

上述で示した通り、具体的な施策については、総合交通戦略及び道路整備プログラム等に基づき、施策を展開していくが、施策の点検・評価を継続的に実施し、計画上の問題点が発生することがあれば、随時、計画を見直す。

また、浦添市交通基本計画は、浦添市における望ましい交通体系の基本的な方針を示した長期計画であるものの、現段階で想定しえない問題や社会環境の変化が今後発生する可能性もあるため、必要に応じて計画を見直す。



図 5-3 PDCA サイクルの概念図

5-3 実施体制

5-3-1 組織づくり

浦添市交通基本計画で示された、浦添市における望ましい交通体系を着実に推進していくため、市民・企業、有識者、交通事業者・行政が、各々の役割分担・責任を認識し、連携・協働を行い、取り組みを進めることが必要である。また、行政内部においても各部局の横断的な協力体制はもちろんのこと、広域行政機関（国、県）、隣接市町村（那覇市、宜野湾市、西原町）との連携を図り、計画の推進体制を図る。

5-3-2 市民と協働体制

浦添市交通基本計画に基づく各施策を推進していくためには、とりわけ、市民の積極的な取り組みは必要不可欠な要件の一つである。交通関連の情報や関係資料の市民への発信や、状況に応じたバックアップ体制等の構築を図る。

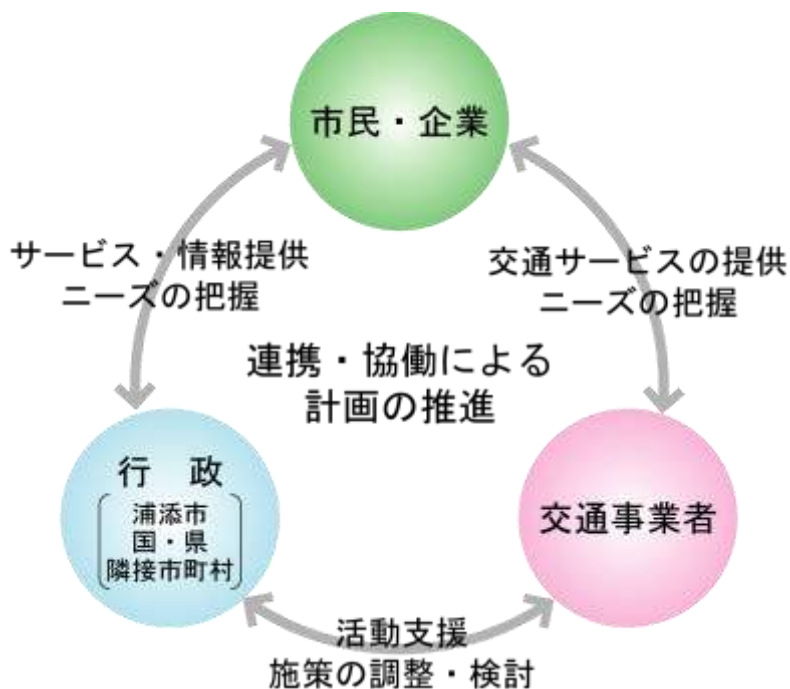


図 5-4 計画の推進体制

第6章 協議会の設置・運営

6-1 協議会設置・運営の概要

6-1-1 協議会開催日時

浦添市交通基本計画は、関係行政機関等と協議、調整を図りながら策定する必要があることから、学識経験者を含めた協議会（事前の幹事会を含む）の設置・運営及び資料作成を行った。協議会の開催概要は、表 6-1 に示すとおりである。

表 6-1 協議会開催概要

	開催日時	議事
第 1 回幹事会	平成 23 年 1 月 31 日（月） 14:00～	1. 検討概要について 2. 浦添市の現況と課題について
第 1 回委員会	平成 23 年 2 月 8 日（火） 14:00～	1. 検討概要について 2. 浦添市の現況と課題について
第 2 回幹事会	平成 23 年 7 月 6 日（水） 14:00～	1. 検討概要について 2. 浦添市交通基本計画基本方針（案）について
第 2 回委員会	平成 23 年 7 月 28 日（木） 14:00～	1. 検討概要について 2. 浦添市交通基本計画基本方針（案）について
第 3 回幹事会	平成 23 年 10 月 12 日（水） 14:00～	1. パブリックコメントの意見の反映について 2. 浦添市交通気候計画の目標と評価について 3. 浦添市交通基本計画（案）について
第 3 回委員会	平成 23 年 10 月 17 日（月） 14:00～	1. パブリックコメントの範囲について 2. 浦添市交通基本計画（案）について



図 6-1 協議会開催状況（左：第 3 回幹事会，右：第 3 回委員会）

6-1-2 協議会規約

浦添市交通基本計画策定検討協議会規約

(平成 23 年 1 月 28 日)

(名称)

第 1 条 本会は、浦添市交通基本計画策定検討協議会（以下「協議会」という）と称する。

(目的)

第 2 条 平成 18 年度に実施された沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査等の最新のデータを踏まえ、浦添市の地域・交通特性を考慮した交通体系及び交通政策のあり方について検討を行い、本市の将来都市像と整合のとれた新たな交通基本計画の策定を目的とする。

(協議事項)

第 3 条 協議会は、次に掲げる事項について検討及び協議する。

(1) 交通基本計画の策定に関すること

- ア 浦添市の地域特性の把握について
- イ 上位・関連計画と開発動向の把握について
- ウ 浦添市の現況交通特性と課題について
- エ 交通体系の基本方針について
- オ 将来交通量予測、将来道路網の評価について
- カ 個別計画・施策について
- キ 浦添市交通基本計画（素案）の立案及び計画の策定について
- ク 市民ニーズの把握及び合意形成について
- ケ 計画策定後のフォローアップ等の手法について

(2) 総合交通戦略の策定に関すること

- ア 総合交通戦略の区域
- イ 総合交通戦略の目標
- ウ 目標達成に必要な施策・事業
- エ 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

(組織)

第 4 条 協議会は「委員会」、「幹事会」で組織し、その構成は別表第 1、別表第 2 のとおりとする。
なお、行政職については、その者に異動があった場合は、後任者をもって充てるものとする。

(委員会)

第5条 委員会には委員長及び副委員長を置き、委員長に上間清琉球大学名誉教授、副委員長に神谷大介琉球大学助教をもって充てる。

- 2 委員長は委員会を招集し、会務を統括する。
- 3 委員長に事故があるときは、副委員長がその職務を代行する。
- 4 所用により委員会に出席することができない委員は、代理の者を出席させることができる。ただし、学識経験者にあつては、代理の者を出席させることができない。
- 5 委員長が必要と認めるときには、委員以外の者に委員会への出席を求めることができる。
- 6 委員会は協議会の決定機関とする。

(幹事会)

第6条 幹事会には幹事長及び副幹事長を置き、幹事長には浦添市都市建設部参事、副幹事長には浦添市企画課長とする。

- 2 幹事長は、幹事会を招集し、会務を統括する。
- 3 幹事長に事故があるときは、副幹事長がその職務を代行する。
- 4 所用により幹事会に出席することができない幹事は、代理の者を出席させることができる。
- 5 幹事長が必要と認めるときには、幹事以外の者に幹事会への出席を求めることができる。
- 6 幹事会は、委員会に付すべき事項についてあらかじめ審議し調整を図る。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、浦添市都市計画課に置く。

- 2 事務局は、協議会の運営に必要な事務を行う。
- 3 事務局は、必要に応じて関係者を招集した会議を開催することができる。

(設置期間)

第8条 協議会の設置期限は、施行の日より平成24年3月31日までとする。

(雑則)

第9条 この規約に定める他、協議会の運営に必要な事項は委員長で定める。

附 則

この規約は、平成23年1月31日から施行する。

別表 1（第 4 条関係）

浦添市交通基本計画検討協議会

委員会名簿

	所 属	職 名	氏 名	
			平成 22 年度	平成 23 年度
○	琉球大学	名 誉 教 授	上 間 清	上 間 清
□	琉球大学工学部環境建設工学科	助 教	神谷 大介	神谷 大介
	浦添商工会議所	専 務 理 事	浦 崎 勝	浦 崎 勝
	浦添市自治会長会	副 会 長	松 田 進	松 田 進
	沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	知念 健男	知念 健男
	沖縄県バス協会	専 務 理 事	中山 靖章	中山 靖章
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課	課 長	竹富 信也	與那嶺 勉
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	課 長	金 城 博	照屋 正史
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路管理課	課 長	比 嘉 肇	米 須 勇
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室	室 長	広瀬 行久	広瀬 行久
	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	課 長	前 里 正	松 山 功
	沖縄県 浦添警察署 交通課	課 長	比嘉 正三	比嘉 正三
	沖縄県 企画部 交通政策課	課 長	下地 明和	下地 明和
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課	課 長	茂上 圭弘	仲村 佳輝
	沖縄県 土木建築部 道路街路課	課 長	金 城 淳	末吉 幸満
	沖縄県 土木建築部 道路管理課	課 長	儀間 朝範	東 樹 開
	浦添市 都市建設部	部 長	銘苅 秀盛	銘苅 秀盛
	浦添市 企画部	部 長	当 山 裕	野口 広行
	浦添市 市民部	部 長	新 垣 浩	新 垣 浩

○：委員長 □：副委員長

別表 2 (第 4 条関係)

浦添市交通基本計画検討協議会

幹事会名簿

	所 属	職 名	氏 名	
			平成 22 年度	平成 23 年度
○	浦添市都市建設部	参 事	下 地 節 於	下 地 節 於
	沖縄都市モノレール株式会社	業 務 部 長	川 畑 雅 一	川 畑 雅 一
	沖縄県バス協会	常 務 理 事	慶 田 佳 春	慶 田 佳 春
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課	地方整備官	照 屋 悟	川 崎 聡
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	道 路 計 画 調 整 官	石 渡 一 義	堀 康 雄
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路管理課	課 長 補 佐	砂 川 聡	仲間 文昭
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室	室 長 補 佐	西 倉 浩	平良 公孝
	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	課 長 補 佐	宮 里 正 吉	宮 里 正 吉
	沖縄県 浦添警察署 交通課	企 画 規 制 係 長	新 垣 長 正	具 志 堅 淳
	沖縄県 企画部 交通政策課 交通企画班	班 長	石 垣 永 浩	嘉 数 登
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 企画班	班 長	新 城 実	古 堅 孝
	沖縄県 土木建築部 道路街路課 企画調整班	班 長	上 原 国 定	赤 崎 勉
	沖縄県 土木建築部 道路管理課 補修班	班 長	吉 田 繁	喜 納 昌 延
	浦添市 都市建設部 道路課	課 長	饒 辺 稔	饒 辺 稔
□	浦添市 企画部 企画課	課 長	宇 根 弘	宇 根 弘
	浦添市 市民部 市民生活課	課 長	伊 徳 清 包	伊 徳 清 包

○：幹事長 □：副幹事長

6-2 委員会及び幹事会の議事要旨

各 3 回開催された委員会及び幹事会の議事要旨を以降に整理する。

6-2-1 第 1 回幹事会（平成 23 年 1 月 31 日開催）

日時：平成 23 年 1 月 31 日（月） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所 9 階講堂

■資料 2 検討概要について

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針等
沖縄県 企画部 交通政策課	・今回の交通基本計画には、交通戦略は含まれているのか？	・交通基本計画には交通戦略は含まれていない。交通基本計画の策定後、計画の実現に向けて、交通戦略を検討する予定である。

■資料 3 浦添市の現況と課題について

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針等
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・牧港補給基地の今後のスケジュールなどは具体的に示せるのか？ ・浦添市の中で自然が残されている地域はどのあたりか？ ・モノレールの計画等は、図示した方がよい。	・牧港補給基地は、嘉手納基地とパッケージでの返還が、日米で合意されているため、返還時期は見通しが立っていない状況である。ただし、市としては、単独での返還を求めている。 ・P61 の「浦添市景観まちづくり計画」で示す緑地の分布のとおりである。 ・モノレールの計画については、P87 に示している。
沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課	・コミュニティバス導入実証実験の状況を教えて頂きたい。	・12 月 1 日～1 月 24 日の間の利用状況は、大人の利用に換算して約 405 人/日で推移している。 ・利用者の特徴としては、土日の利用が多く、買物等の私事目的での利用が多い傾向にある。また、平日のピーク時も 9 時と 16 時にあることなどから、通勤通学時（朝の 8

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針等
	・那覇市の調査では、バスの利便性の高い学校でも、通学時の自動車による送迎が2.5割あると報告されている。浦添市では那覇市よりもバスの利便性が下がるためにその割合が高いことが考えられる。そのため、通学時の自動車の送迎の対応策も検討してはどうか？	時と17時)にピークを示す一般的なバスの利用形態と異なっている。最も乗降が多いのが、おもろまち駅前と新都心公園前となっている。 ・コミュニティバスの支払いが現金のみで回数券や定期券を扱うことが出来ないために沿線の浦添商業高校と興南高校での利用は少ない。
沖縄県 企画部 交通政策課	・コミュニティバスとモノレールの乗り継ぎの実態について把握できるのか？ ・コミュニティバスは、現在の利用者数で運行を維持することは可能か？ ・市の上位関連計画の中に連携計画も加えた方が良い。 ・将来計画の動向などを踏まえたうえで、まちづくりの視点を追加して、交通基本計画の方針を示した方が良い。	・実態把握に向けて調査結果を整理中である。 ・現在の運行経費(バス6台+運転手)であれば、850人/日の利用客が必要である。 ・バス路線の維持運行に向けては、コスト削減が必要であると考えている。 ・ご指摘のとおり追加する。 ・ご意見を参考にしたい。 【対応方針】 ・計画を立案するに当たり、浦添市の交通計画の方向性を示す。
沖縄県総合事務局 運輸部 企画室	・地域別にニーズが異なる場合、地域別に立案する計画は異なってくるのではないかと？	・地域別にどのようなニーズがあるのか検討したい。 【対応方針】 ・ニーズを把握したうえで、地域別の計画を示すか検討する。
沖縄総合事務局 開発建設部	・現状と問題の中で、軽自動車に関する問題と高齢者に関する問題	・各問題点の右側に付いている●の色が各交通課題に対応している。

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針等
道路建設課	が示されたが、浦添市の抱える交通課題にはどのように関連付けているのか？	・具体的には、軽自動車の増加と高齢化の進行に対する交通課題としては、公共交通の利用促進として考えている。 【対応方針】 ・資料については、課題に凡例を明示し分かりやすくする。
浦添警察署 交通課	・浦添市で軽自動車が急増している一因として軽自動車の保管場所届出が不要である点を指摘しているが、法制度が変わらない限りこの点は変わらない。	・ご意見を参考にしたい。
浦添市 市民部 市民生活課	・軽自動車の路上駐車の問題については、市民生活課では巡回を行い、迷惑駐車を止めるよう周知しているため、交通基本計画の中で対策を講じて頂きたい。	【対応方針】 ・計画の立案に際して、何が出来るのか検討したい。
沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課	・市民の自動車依存が顕著である問題に対して、公共交通への転換を誘導する啓蒙活動などを浦添市独自で行った方が良いのではないか？	・ご指摘のとおり検討する。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・市民が望む都市政策全般の中で、交通政策する重要度やニーズはどのような位置づけなのか把握しているのか？ ・モノレール延長ルートが決定するまで、浦添市内ではモノレールに対する期待が盛り上がっているように感じたが、現在はどのような状況なのか？	・交通政策に限定しての分析となるが、自動車通勤の人のうち、55%が道路整備を望んでいるという調査結果はある。 【対応方針】 ・既存の調査結果（例えば、総合計画など）で市民のニーズを把握している可能性があるため確認を行う。 ・現時点では公式に事業着手されていないことから、市としてセレモニーを行うことが困難な状況であった。ただし、第4駅予定地周辺の市街化区域への変更に向けた地

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針等
		元説明での反応としては、対象者の 9 割が参加するなど大いに期待している印象がある。
浦添市 企画部 企画課	・次期振興計画において、軌道系はどのように扱われるのか？	【沖縄県 企画部 交通政策課】 ・現在、内閣府で鉄軌道を含めた新たな公共交通システムについての検討がなされている。また、沖縄県では総合交通体系基本計画の見直しに向けて検討を進めており、沖縄本島における公共交通体系の整備方針について議論を重ねているところである。 ・方向性としては、速達性の高い公共交通を那覇市～沖縄市間の都市軸となるように設定する予定である。
沖縄県 企画部 交通政策課	・浦添市交通基本計画で公共交通主体のまちづくりを行う方向性を示して頂き、沖縄県が進める骨格的な公共交通の必要性に結び付けて頂きたい。	・ご意見を参考にしたい。

6-2-2 第1回委員会（平成23年2月8日開催）

日時：平成23年2月8日（火） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所9階講堂

■資料4 浦添市の現況と課題について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
琉球大学 名誉教授 上間委員長	・通過トリップの多さを問題点として挙げていたが、分析結果はあるのか？	・【資料4】P30にPT調査の結果から浦添市に関連するトリップパターンを示している。
琉球大学 工学部助教 神谷委員	・【資料4】P13の自動車の保有台数には、業務系の車両も含まれているのか？ ・【資料4】P70は、那覇市や宜野湾市の発着点を集約せずに分析してはどうか？また、分析に際しては、需要動線と供給（バス路線）のミスマッチについて分析できないか？ ・通学における自動車利用が多い点に関しては、計画の中で学校教育に関する項目も追加した方が良いのではないか？	・含まれている。 ・ご指摘を踏まえて分析を試みる。 （計画策定に向けて、必要に応じて分析する） ・ご指摘を踏まえて、計画案に盛り込むか検討を行う。 （学校教育の現場での交通指導について学校モビリティマネジメントを計画に盛り込む）
琉球大学 名誉教授 上間委員長	・【資料4】P36の国の動向で「低炭素社会の実現」を取り上げているが、今回の分析で具体的なCO₂排出量などの算定を行ったのか？ ・【資料4】P127で環境に関する問題点も指摘して頂きたい。	・直接的にCO₂の排出量の分析を行っていないが、分担率を算定し、環境負荷が大きいとされる過度な自動車利用について、地域の特性を分析した。 ・ご指摘のとおりに対応する。 （自動車分担率の高さが環境に悪影響を及ぼす旨を記載）
琉球大学 工学部助教 神谷委員	・【資料4】P127で交通弱者（高齢者と児童）に関する問題点も指摘して頂きたい。 ・問題点の指摘に合わせて、通学路と歩道ネットワークの関係性や、買い物動向調査等を活用した高	・計画策定に当たっては、ご指摘の点を計画に盛り込む。 （個別計画の前段で通学路と歩道ネットワークの関係性を明らかにする）

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	齢者の交通行動の実態を分析して頂きたい。	
沖縄都市 モノレール（株）	・今回の資料にモノレールと他の手段の連携や延長ルート沿線のモノレールと連携したまちづくりといった視点がないので、計画に盛り込んで頂きたい。	・今回は、現況分析を踏まえた課題の提案であるため、計画立案は今後行う。その際は、ご指摘と既存の計画等を反映する。
琉球大学 名誉教授 上間委員長	・今回の調査では、市民からの意見の収集は行わないのか？	・【資料 4】 P6 に示すとおり、基本計画（素案）を立案後、浦添市の HP 上で公表し、パブリックコメントを実施する。
浦添市 都市建設部	・【資料 4】 P127 で「道路整備水準が自動車交通の伸びに追いつかない」と記されているため、具体的な数値を示した方が良い。 ・【資料 4】 P13 の保有台数は、世帯当たりの保有台数を示して頂きたい。	・【資料 4】 P107 に市町村別の都市計画道路の整備率を示している。 (都市計画道路の整備延長を記載済) ・ご指摘のとおりに対応する。 (保有台数を住民基本台帳の世帯数で除して算出する)
沖縄県 企画部 交通政策課	・今回の委員会では、現状の問題点と課題が示されたが、基本計画では課題から繋がる施策を示すことが出来るか？ ・交通弱者のための施策は具体的に示して頂きたい。	・現状→課題→施策との繋がりが分かるように作成する。 ・具体的な施策はまだ検討していないため、ご意見を参考にしたい。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・今後の策定スケジュールを教えてください。	・当面は第 2 回幹事会・協議会を 3 月に開催できるように、計画の検討を進める。第 3 回は、第 2 回の 2 ～3 ヶ月後を想定している。
浦添市自治会長会	・現在、実験中のコミュニティバスの継続はどのような予定か？	・予定通り 2 月 28 日まで実証実験を予定している。その後、利用実績などを踏まえ、コミュニティバスの継続か否かを判断することとしている。
沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課	・隣接市町村である那覇市は昨年度計画を策定し、宜野湾市も現在策定に向けた取り組みを進めているところである。今後、相乗的な	・隣接市町村と連携し、取り組みを進めていきたい。 (関係すると想定される計画は、隣接市町村及び県や国と連携を図りな

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	効果も期待できるため、関連する施策等は連携を深めていただきたい。	がら、議論を進める）

6-2-3 第2回幹事会（平成23年7月6日開催）

日時：平成23年7月6日（水） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所9階講堂

■資料3 浦添市交通基本計画基本方針（案）について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	資料3【P1】は、交通課題というより本計画の方針ではないのか？	交通課題は、前回の協議会で説明をした現況分析に基づくもので、本計画策定に当たっての課題であると認識している。
沖縄総合事務局 開発建設部 道路管理課	資料3【P1】の交通課題3で「安全な交通環境の創出」とあるが、平成20年度に指定された仲西地区と宮城地区の「あんしん歩行エリア」は、本計画に反映されているのか？	ご指摘については反映していない。ただし、現況分析において、市街地における人対車両の交通事故の発生を問題点として把握しており、本計画策定後の交通戦略で具体的に検討を行いたい。
沖縄県バス協会	- 資料3【P9】に「新たな公共交通整備にあわせて、基幹バスを再編。」とあるが、具体的に基幹バスの計画が進んでいない中で、浦添市としてはどのように考えているのか？ - 支線公共交通は、コミュニティバスを想定しているのか？ - コミュニティバスの導入に当たっては、既存バスとの競合は避けるべきである。	- ご指摘については、沖縄県が策定した「21世紀ビジョン」に記されている内容であり、本計画において基幹バスや新たな公共交通等は上位計画を踏襲して設定している。 - 既存の路線バスを活用しながら必要に応じてコミュニティバスの導入を検討する。 - ご指摘については、配慮をしている。昨年度、実証実験を実施したコミュニティバスの導入については、現在、事業者と調整を行っているところであり、本格運行については現段階において未定である。
沖縄都市モノレール株式会社	昨年度のコミュニティバスの実証実験において利用者が想定より少なかった要因を把握しているのか？	実証実験中に回数券や定期券が利用できなかったこと、実証実験の実施期間は年間を通して最もバス利用者が少ない時期であったことなどが考えられる。

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	・支線公共交通には、バスの導入が難しい箇所もあるため、タクシーが利用できる環境づくりも考慮した方が望ましい。	・表現方法について検討する。 (交通結節点の機能にタクシーの結節を位置づける)
下地幹事長	・結節点でタクシーが利用しやすい環境を整備してはどうか？	
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・公共交通ネットワークに示される新たな公共交通より早く西海岸道路が整備されると考えるため、沖縄西海岸道路を活用した那覇空港から市内間を直行する公共交通システムを提案してはどうか？	・ご提案については、検討したい。 (空港までのアクセス向上について、長期的には骨格的な公共交通が担うと考えているが、短中期的には、その時点での動向を踏まえて段階的に検討をしたい)
沖縄県バス協会	・コミュニティバスは事業採算性が低いとため、本格導入に当たっては、市が公共交通を支えるつもりで委託を行って頂きたい。	・浦添市の立場では、事業者の独立採算でのコミュニティバスの運行が基本方針である。ただし、運行手法は各事業者と議論をしているところである。
下地幹事長	・パブリックコメントの周知方法は？	・HP、市役所ロビー、都市計画課、各自治会において参考資料 2 を公表していきたい。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・市民協働施策の具体的な内容を教えて頂きたい。	・具体的な施策は、今後、検討する予定であるが、現時点ではモビリティマネジメントやTDM等、市民が交通に対して市と一緒に考え、取り組んで頂けるような施策を検討している。 (今後、展開する交通施策は、市民と協働で取り組めるような手法についても検討したい)
沖縄総合事務局 開発建設部 道路管理課	・公共交通と自転車の利用促進を図るためにも交通結節点に自転車の結節機能を明示してはどうか？ ・直轄国道においても、インフラ整備の必要性があれば、検討することは可能と考える。	・資料 3【P138】の図内に「C&R（サイクルアンドライド）」として、自転車と結節する交通結節点を明示している。 ・具体的な検討は交通戦略の中で位置付けたいので、その際は助言を頂きたい。

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	・今後のスケジュールを教えてください。	・本計画の策定を受けて、道路整備プログラムと交通戦略を策定する予定である。その後は、具体的な社会実験などの事業の展開を行っていく予定である。

6-2-4 第2回委員会（平成23年7月28日開催）

日時：平成23年7月28日（木） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所9階講堂

■資料2 検討概要について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・【資料2】P1の「モノレール関連」は、沖縄県だけが検討しているわけではなく、延長ルートは浦添市と那覇市も一緒になって検討してきた経緯があるため、修正頂きたい。	・ご指摘のとおり、修正する。

■資料3 浦添市交通基本計画基本方針（案）について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄県 企画部 交通政策課	・今回の資料に対して、持ち帰って、後日、意見を出すことは可能か？	・8月中までにご意見を頂ければ、ご意見に対する対応を検討したい。
沖縄県 土木建築部 道路管理課	・西海岸道路と港川道路や基地内の道路が接続されていないのはなぜか？ ・道路ネットワークの地域高規格道路等への接続（ICの位置）について、道路管理者と調整を図る必要はあるが、単に上位計画を踏襲するのではなく、浦添市の要望を反映したネットワークとするべきではないか？	・ご指摘の通りに道路ネットワークを設定している。ただし、ご指摘の点が分かるように図を修正する。 ・道路ネットワークの設定に当たっては、関連計画と整合を図りたい。
沖縄県 企画部 交通政策課	・【参考資料3】P5に示されている「総合交通体系基本計画」は沖縄県における離島交通等を含めた総合交通体系に関する計画であり、公共交通と道路のみに関する記述では不十分であるため、正しく表記して頂きたい。 ・【参考資料3】P11の高齢者等の移動制約者に関する内容も記載し	・ご指摘の通り正しく表記する。 ・ご指摘を踏まえ、「④浦添市に住む人・・・」に加筆を行いたい。

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	たほうが良い。 ・【参考資料 3】P23 で示されている「新たな公共交通」とは、21 世紀ビジョンで示される「軌道系を含む新たな公共交通」のことか？だとするならば、ここで記されている具体的な内容は、まだ検討されていない。	・ご指摘の「新たな公共交通」とは、都市交通マスタープランで示された内容であり、浦添市独自の計画ではない。ただし、今後は、沖縄県や国の動向を踏まえて設定したい。
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・幹事会で道路建設課が提案した西海岸道路を活用した公共交通システムについて、検討を行うと回答しているが、検討しないのか？	・幹事会での提案を踏まえて、【資料 3】P76 に加筆している。
沖縄県 企画部 交通政策課	・【参考資料 3】P23 の新たな公共交通システムは、沖縄県や国で進められている検討について情報収集を行い、整合を図って頂きたい。	・ご指摘のとおり、整合を図る。
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	・【参考資料 3】P21 の方針 2 の考え方に「(c) 運行維持のために・・・」とあるが、「運行維持のため」と書くと既存システムだけと捉えられかねないため、新規のシステムも対象であることが分かるような表現としたほうが良い。 ・【参考資料 3】P29 の方針 3 で交通結節点までのバリアフリー化を明記した方が良い。 ・【参考資料 3】P38 に交通結節点の機能を整理されているが、都市マスタープランで総合交通結節点周辺の土地利用の高度化を図る内容を位置づけて頂きたい。	・ご指摘を踏まえて、表現方法を検討する。 ・【参考資料 3】P37 で交通結節点までのアクセス性の向上を記述している。 ・ご指摘を踏まえて、都市マスタープランへ反映したい。 (ご指摘の点を「魅力を高める施策」の基本方針 1 に加筆する。)
沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課	・【参考資料 3】P25 のネットワーク図は公共交通の需要を考慮して設定しているのか？ ・【参考資料 3】P25 のネットワーク	・【資料 3】P67 に示す現況の需要動向や P58 の将来の OD 分布を踏まえ、将来公共交通ネットワークを設定している。 ・空白地域をカバーするという考え

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	図にコミュニティバスの社会実験の結果を反映しているのか？	方を踏襲し、支線公共交通を設定している。
琉球大学 名誉教授 上間委員長	- 目標年次が総合計画（平成 32 年）と交通基本計画（平成 42 年）が一致していないが、その考え方を整理したほうが良い。 - 物流について記載する必要があるのではないかな？	- 交通基本計画の目標年次は、21 世紀ビジョンや都市交通マスタープランの目標年次である平成 42 年を踏襲している。総合計画は 10 年計画で策定しているため、平成 32 年となっている。 - ご指摘については、方針 3 の考え方を「(ii) 自動車交通のみならず、・・・荷捌き用の空間といった各種交通手段に配慮した道路空間の整備」に修正した。
琉球大学 名誉教授 上間委員長	交通の用語は一般の方には難しいため、用語集を追加頂きたい。	ご指摘の通り、パブリックコメントまでに用語集を作成する。
琉球大学 工学部助教 神谷委員	パブリックコメントの時点で用語集を作成して頂きたい。	
琉球大学 工学部助教 神谷委員	- 魅力や活力、安全に対して、「歩く」ことは重要ではないか？例えば、医療施設、学校周辺、商業地域など人が集まりやすい場所の周辺に快適な歩道ネットワークを整備する方針を示したほうが良いのではないかな？ - 人口が増加する中で少子高齢化社会が進展すると予測されている将来に向けて交通需要（主に私事交通）がどのように変わっていくのか、どのような方向に進んでいくのか整理した方が良い。 - 既存の調査の結果で、高齢者の私事行動に関するデータを整理しているのか？ - 拠点間を公共交通でつなぐのか？	- ご指摘については、【参考資料 3】P29 で明記するよう検討する。 - ご指摘の点について具体的なイメージを持っていないが、通勤通学等の需要を掘り起こしながら、高齢者などの移動を支える交通を維持していくように考えていきたい。 - ご指摘について、定量的に把握した結果ではないが、【資料 3】P74 で城間、牧港周辺への買物圏域と通院圏域を整理している。 （拠点間を直接つなぐ事を目指すの

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	それとも拠点と幹線公共交通までを結ぶのか？ ・市民協働の具体的なイメージは？	ではなく、公共交通ネットワークを整備した結果、拠点間が有機的に連携できると考えている。） ・具体的な施策メニューは検討していないが、モビリティマネジメントや地域で運営するコミュニティバス等があると考えられる。詳細については交通戦略策定の中で検討したい。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・【参考資料3】P16の「公共交通を中心とした軸上に各施設を集約化すること・・・」の具体的な施策を教えてください。 ・【参考資料3】P16で「各施設を集約化すること・・・」とある一方でP28では「市内に点在する各拠点・・・」とあり、整合がとれていないように見える。	・具体的な方法は検討していないが、基本計画の方向性として、ご指摘の考え方を示している。 ・ご指摘の点について、市内全ての施設を集約させることは非現実的であると考えている。また拠点が1つの施設を表しているわけではなく、その地域の特性を表しているため、不整合ではないと考えている。
沖縄県 企画部 交通政策課	・ICカードの導入に関する考えは？ ・高齢者に対するタクシーの乗車券の配布などのソフト施策の展開は考えていないのか？	・浦添市単独での実現は難しいと考えているため、関係機関と連携を図りたい。 （「目標の実現を高める施策」で高齢者に配慮する対応方針を記載する。）

6-2-5 第3回幹事会（平成23年10月12日開催）

日時：平成23年10月12日（水） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所9階講堂

■資料2 パブリックコメントの意見の反映について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・【資料2】P2のNo.2④の意見に対する回答が、意見の内容とあっていないのではないかと？	・ご意見の内容と回答が分かるように文章の表現を修正する。
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・パブリックコメントで公表した資料を教えてください。	・第2回幹事会と委員会で示した「参考資料3 浦添市交通基本計画基本方針（案）（概要版）」を公表して意見を公募した。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・【資料2】P4のNo.7①の意見に対する回答にある、「国道330号に必要な機能」とは何か？	・ご指摘については、トラフィック機能を指している。「検討及び対応方針」の文章を修正する。

■資料3 浦添市交通基本計画基本方針（案）について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・【資料3】P1の基本方針2に環境が位置づけられているのは理由があるのか？例えば、浦添市の施策で2番目に重要である事が理由か？ ・【資料3】P4の交通事故の図について、市街地で人対車両の事故が多いのは、通過交通が原因とは限らないのではないかと？具体的に分析を行ったのか？ ・【資料3】P7に「公共交通の利用促進の効果」とあるが、具体的な施策は何を想定しているのか？ ・【資料3】P9の公共交通分担率が浦添市の全域で高くなる理由を教えてください。	・浦添市の施策の重要度の順番通りに基本方針を整理していないため、ご指摘の通りではない。 ・【資料4】P131に示しているように平成18年度に沖縄県が実施したTDM意向調査によると、浦添市内の地区道路においても通過交通が確認でき、その周辺で交通事故が発生している。 ・ご指摘については、主に【資料4】P261に示している「公共交通の利用促進につながる・・・」を提案している。 ・軌道系を含む新たな公共交通やモノレールの延長によって、那覇市への公共交通のサービス水準が向

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	・【資料 3】 P23 で示している平均移動時間は、那覇市役所と浦添市役所の 2 地点間の所要時間か？	上すること、浦添市から那覇市への移動が多いことから全域で分担率が向上している。 ・ご指摘については、浦添市と那覇市間を移動する OD を抽出し、そのトリップの平均所要時間を配分結果に基づき算出している。
沖縄県 企画部 交通政策課	・【資料 2】 P11 の Np.16⑦の質問にある自動車依存からの脱却に必要な具体的な方法を記している箇所を教えてください。 ・「軌道系を含む新たな公共交通システム」に文言を統一して頂きたい。	・ご指摘については、「目標の実現を高める施策」を提案しており、これに加えて、公共交通利用促進に直接的な表現となっていないが、「魅力を高める施策」での都市デザインの視点を持った交通空間の創出に資する施策や「市民協働関連の施策」で市民と一体となって交通問題に取り組むことを提案している。 ・ご指摘の通りに文言の統一を図る。
沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課	・【資料 4】 P188 の公共交通空白地域がどのように変化するから、公共交通分担率が向上するのか？	・【資料 4】 P199 の公共交通ネットワーク図で示す支線公共交通で空白地域をカバーする事をねらいとしている。 ・分担率は、沖縄県が策定した都市交通マスタープランの予測結果のうち、浦添市の部分を抽出して集計している。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・将来道路ネットワークの配分結果が良すぎる印象を受けるが、交通量配分の考え方を教えてください。	・沖縄県が策定した都市交通マスタープランで設定された将来道路ネットワークをベースに補助幹線道路を加え、沖縄西海岸道路等の IC 等を最新の計画の状況に基づき将来道路ネットワークを設定している。このネットワークに同じ都市交通マスタープランの VTOD をベースに浦添市内を D ゾーンに分割

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
		して作成した VTOD を配分して交通量配分を行った。
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	・【資料 3】 P31 に示している環境と活力に関する目標の「公共交通の利用率を 10%まで増加させる」ことが達成できなかった。というまとめ方ではなく、その後の展開イメージまで提案する必要があると考えている。	（ご指摘の通りであると考えており、【資料 4】 の第 5 章に記している。）

6-2-6 第3回委員会（平成23年10月17日開催）

日時：平成23年10月17日（月） 14：00 ～ 16：00

場所：浦添市役所9階講堂

■資料2 パブリックコメントの意見の反映について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
浦添市自治会長会	・一般市民にとって、本計画の内容は難しく資料を読むだけでは理解がしにくい部分がある。可能であれば、パブリックコメントを求める前に自治会長の連絡会議等の場で説明会を数回設けて頂きたかった。	・ご指摘の点を反省し、今後は適切な対応を行いたい。

■資料3 浦添市交通基本計画基本方針（案）について

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
琉球大学名誉教授 上間委員長	・【参考資料1】P33で示す環境に関する目標について、CO ₂ の削減量等の具体的な数値目標が示されていないが、どのように考えているのか？	・【参考資料1】P43で自動車からの排出量については、配分結果に基づき分析を行っているが、具体的な数値目標の設定は行っていない。浦添市における環境に関する目標値は、今後、市民部で「環境基本計画」の検討が予定されているため、これを踏まえて見直しの際に反映方法を検討したい。
浦添市 市民部	・浦添市では、市庁舎を対象にした「地球温暖化実行対策」を策定しており、今後は、市民や市内の企業を対象にした「環境基本計画」の策定を検討する予定である。	
浦添市 都市建設部	・【参考資料1】P49で示す、「カーラーの救命曲線」の出典を明記して頂きたい。	・ご指摘の通り、出典を明記する。

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
琉球大学 工学部 神谷委員	・【参考資料 1】P49 のカーラーの救命曲線は、時間が短くシビアな印象を受けるため、消防署の広域化に伴う消防署の配置計画で用いられる、心筋梗塞の死亡率に関するデータが良いのではないかな？ ・【参考資料 1】P35 の救急搬送エリアの拡大を目標値に設定するのであれば、課題や基本方針で救急輸送に関する内容を示す必要があると考えている。 ・【参考資料 1】P12 の「方針 1：…目標及び方向性/施策…」の表現は理解しづらいため、修正頂きたい。 ・【参考資料 1】P55 は、目標を高める施策の具体的な内容を例示でも良いので、より詳細に示して頂きたい。	・助言を頂きながら、資料を修正する。 (後日、心筋梗塞に対応する救急医療施設は 3 次救急医療施設であり、市内だけではなく、広域的な医療圏域をカバーするため、カーラーの救命曲線が適切との助言を頂いたため、修正を行わない。) ・ご指摘の通り、課題または基本方針で示すことを検討する。 ・浦添市総合計画を参考に記載しているが、ご指摘を踏まえて修正を行う。 ・ご指摘の通り、具体的な施策の例示を行う。
沖縄県 土木建築部 道路街路課	・浦添西原線は、主要幹線道路として位置づけられている一方で、都市軸を構成するシンボリックな道路として位置づけているが、当該道路が有する機能に不整合があるのではないかな？ ・【参考資料 1】P56 で「施策の点検・評価を継続的に実施し、計画上の問題点が発生することがあれば、随時、計画を見直す。」と記されているが、具体的にはどのくらいの期間で見直しを行うのか？	・ご指摘については、トラフィック機能とアクセス機能の両方に配慮を行いながら、浦添市のシンボリックな道路として整備を行うよう、沖縄県と調整を行いたいと考えている。 ・10 年を目途に見直すことを想定している。
沖縄都市モノレール 株式会社	・【参考資料 1】P38 の「軌道系を含む新たな公共交通システム」とあるが、モノレールと明記した方が良いのではないかな？	・県の上位計画と整合を図るために、「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」としている。

発言者	主な指摘・意見	回答（対策方針等）
	・評価の結果でモノレールの延長による効果と明記した方がよいと考える。	・上位計画と整合を図るために修正を行わない方がよいと考える。
琉球大学名誉教授 上間委員長	・評価の結果は、モノレールの延長を想定した結果なのか？ ・各委員から様々な意見を頂戴したが、これらの修正を行ったうえで、「浦添市交通基本計画」として策定しても良いか？	・ご指摘の通りである。今回行った評価は、モノレールの延長を想定した将来公共交通ネットワークに基づくものである。 (委員全員) ・異議なし。

第7章 パブリックコメント

7-1 パブリックコメントの概要

浦添市交通基本計画（以下、本計画）の策定に当たり、「浦添市の交通の現状と問題点」及び「本計画基本素案」について、浦添市民に広く公表し、意見を収集するため、8月上旬から9月上旬にかけて約1ヶ月間にわたりパブリックコメントを実施した。パブリックコメントは、浦添市に在住する住民及び、浦添市に所在する企業や団体等を対象に実施した。

計画素案の公表と意見収集は、以下に示す方法で実施した。それぞれの様子は、図 7-1～図 7-3 に示すとおりである。

- 浦添市 HP への掲載
- 市役所 1F ロビーまたは、都市計画課前にて公表
- 全自治会にて公表

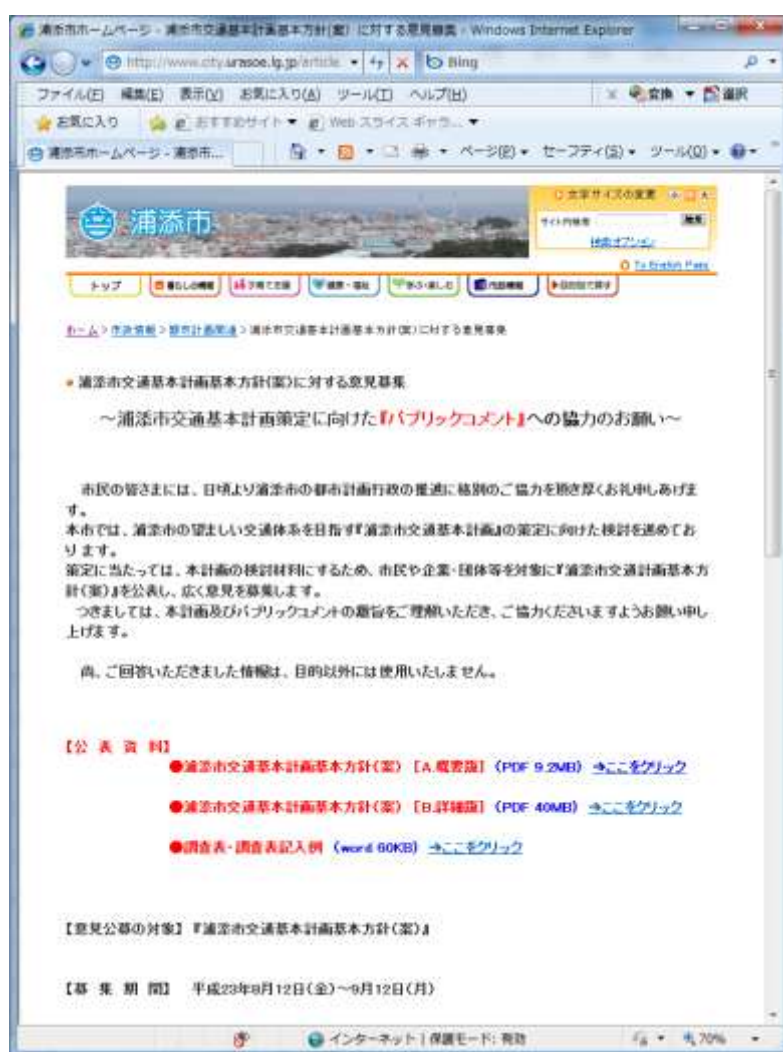


図 7-1 パブリックコメントのトップ画面（浦添市 HP）



図 7-2 パブリックコメント実施状況（左：市役所 1F ロビー、右：都市計画課前）



図 7-3 パブリックコメント実施状況（牧港自治会）

7-2 パブリックコメントの結果と対応方針

その結果、16 名の方々からご意見を頂いた。今回は頂いた意見をそれぞれ、以下の 7 つの項目に分類して、それぞれ対応方針について、検討をおこなった。

- A. 専門用語を含む文章表現について
- B. 図の表現方法について
- C. 浦添市の交通課題について
- D. 浦添市交通基本計画の基本方針について
- E. 浦添市交通基本計画案について
- F. 交通計画の実現に向けて
- G. その他

パブリックコメントで頂いた意見の要旨と検討及び対応方針を下表に整理する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
1	①	p74	土地区画整理事業の浦添南第二地区について、施工開始から時間がかかりすぎている印象を受けている。当該地区の道路整備は重要であるため、早急な施工完了を望む。	その他	早期の供用開始を目指して、事業を推進する。
2	①	p164 (図 3-11) , p166 (図 3-12)	図中に番号を記していたきたい。	図の表現方法について	ご指摘の通り、図に番号を示す。
	②	pp164-169	市民に分かりやすい文章にして頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘の通り、可能な限り分かりやすい表現を行う。特に概要版においては、文章の表現に工夫する。
	③	資料全般	専門用語は、各ページの下に説明頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
					また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。
	④	p267 (図 4-94) pp268-275	バスの利便性が低い浦添市内において、現状の公共交通ネットワークのまま P&R や P&BR を実施してもその効果について疑問を感じる。	浦添市交通基本計画案について	ご指摘のあった P&R や P&BR は、公共交通ネットワークの拡充や公共交通利用促進策を組み合わせることで、効果が得られると考えている。
3	①	資料全般	専門用語が難しい。可能な限り、市民にとって分かりやすい表現を心がけてほしい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にする。
4	①	p1	文章を精査頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、必要に応じて文章の修正を行う。特に概要版においては、文章の表現に工夫する。
	②	p1	文章を精査頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、必要に応じて文章の修正を行う。
	③	p171 (基本方針 4 : 安心)	住宅地域において、特に子どもやお年寄りの安心安全な暮らしの確保のために、自動車の通過交通は問題であるため、「生活空間から通過交通を排除する」は評価できる視点である。	浦添市交通基本計画の基本方針について	
	④	p390	文章を精査頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、修正する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
	⑤	pp347-350 (第5章)	計画の実現に向けて、事業の手法、連絡調整体制、事業の進捗管理、評価について、予め示して頂きたい。	交通計画の実現に向けて	ご指摘のとおりと考えている。そのため、本計画の第5章に「浦添市交通基本計画の実現に向けて」の考え方（PDCAサイクルの必要性等）を示しており、本計画の策定後、中短期の視点で「浦添市総合交通戦略」の策定を行い、各施策の実現に向けた取組を行う。
5	①	p171（基本方針3：活力） p269	地域活性化の為、駐車場（公営、私営）の拡充を図る。市民間の交流促進の為には、体系的な道路整備と駐車場整備が重要であると考えている。	浦添市交通基本計画の基本方針について	本計画では過度に自動車に依存しない交通体系を目指しており、徒歩や自転車、公共交通で誰もが自由に移動できる環境構築を目指している。これとの整合を図りながら、違法駐車対策や公共交通へ乗り継ぎの観点から体系的な駐車場整備の必要性を「目標の実現を高める施策」に盛り込む。
6	①	p164	牧港地区は住居生活ゾーン以外にゾーン設定はされないのか？	浦添市交通基本計画の基本方針について	ご指摘のゾーン設定については、上位計画である「浦添総合計画」をベースに設定している。ただし、本計画においては交通の観点から既往市街地の安心安全な生活環境の創出が上位計画の実現に向けても重要であると考え、ご指摘のあった「住居生活ゾーン」を示している。
7	①	p245 図4-78	国道330号（浦添市内の区間）へのアクセス性を高めることができないか。	浦添市交通基本計画案について	道路交通問題を解決するためには、道路の機能に応じた段階的な道路ネットワークの整備が必要であると考えている。本計画では上位関連計画と整合を図った道路ネットワークを提案しており、国道330号の浦添市の区間は従来通りトラフィック機能を重視し

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
					た道路として位置づけている。
8	①	p37	「トリップ」の意味が一般市民にとって馴染みがないため、文面にあっても理解できない。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。 また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。
	②	p110	モノレールを運行させることそのものは良いと考えるが、現在の経営状態で延長計画を立案することに対して疑問が残る。	浦添市交通基本計画案について	モノレール延長については、本計画とは別の検討の場で議論された結果で、それを踏まえて、本計画に盛り込んでいる。ただし、モノレールは、将来の浦添市の交通体系にとって骨格的な役割を担うものと考えており、整備後においても利用促進策を継続的に展開することが重要であると考えている。
	③	p122	国道 58 号の交通量の根拠は何か？また、国道 58 号だけではなく、国道 330 号も示して頂きたい。	浦添市の交通課題について	交通量は、平成 17 年度道路交通センサスの結果に基づくもので、値は 1 日（24 時間）の交通量である。また、ご指摘の国道 330 号の交通量についても同じグラフ内で表示している。
	④		バスレーン（那覇向け）が 9 時 30 分まで設定されているのは何故か？時間を短縮することはできないか？	その他	バスレーンの設定時刻は、那覇市到着のピーク時（8 時台）に前後 30 分を加えて設定したと考えられる。
	⑤	p144（図 2-145）	県外の電線地中化が実施されている住宅地では防犯灯が無く、防犯上の問題	浦添市の交通課題について	電線地中化の実施にあたっては、ご指摘の点に留意する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
			点として感じた。煩雑な電線類が景観を悪化させている一面もあるが、地域の安全性が損なわれないように注意して頂きたい。		
	⑥	p267 (図 4-94)	図中の P&R、K&R、C&R の意味が分からない。	図の表現方法について	図中に意味を記載する。
9	①	p209 (図 4-37)	「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」とは何か？	浦添市交通基本計画案について	国や沖縄県で検討を進めている「鉄軌道を含む新たな公共交通システム」は、具体的な機種について言及を行っていない。そのため、今後、計画の実現に向けて具体的な機種の検討がなされるものと考えている。
	②	p245 (図 4-78)	沖縄県内において、沖縄自動車道以外に高規格幹線道路はあるか？	その他	沖縄自動車道と那覇空港自動車道が沖縄県内における高規格幹線道路である。
10	①	p7 (第 2 章)	コミュニティバスの今後の方針も本計画と合わせて示して頂きたい。	浦添市交通基本計画案について	昨年度、実証実験を実施したコミュニティバスの導入については、現在、事業者と調整を行っているところである。
	②	p209 (図 4-37) p245 (図 4-78) p246 (図 4-79) p267 (図 4-94)	交通ネットワークに地名を表示して頂きたい。	図の表現方法について	交通ネットワークが分かりづらくなならない程度に、地名を記載する。
	③	p245 (図 4-78)	わかりやすく作成されており大変見やすい。	図の表現方法について	
	④	p266 (図 4-94)	図が分かりにくい。	図の表現方法について	図中に P&R、K&R、C&R の意味を記載する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
	⑤	pp389-392(用語集)	用語集を分かりやすくして頂きたい。	その他	英数字、五十音順に整理しており、ご指摘については該当頁を追加する等、工夫をする。
	⑥	p175	施策別の展開方針の図は、分かりやすい反面、見づらい。	浦添市交通計画基本方針について	本計画の基本方針と施策別の展開方針を体系的に整理したものであり、ご指摘の通り多少情報量が多いと思われるが、情報を欠きすぎると本計画の前後の関係性が分かりにくくなってしまうため、修正は行わない。
11	①	資料全般	特に意見なし	その他	
12	①	p245 (図 4-78)	国道 330 号(浦添市内の区間)のアクセス性を高めることはできないか？	浦添市交通基本計画案について	道路交通問題を解決するためには、道路の機能に応じた段階的な道路ネットワークの整備が必要であると考えている。本計画では上位関連計画と整合を図った道路ネットワークを提案しており、国道 330 号の浦添市の区間は従来通りトラフィック機能を重視した道路として位置づけている。
	②	p34 (図 2-37)	概要版の公共交通空白地域について、分かりやすく表示して頂きたい。	図の表現方法について	概要版は掲載内容を限定しているため、ご指摘の点について、図の表示が小さくなっている。詳しい図については、詳細版で大きく表示している。
	③	資料 4 p125 (図 2-112)	概要版では、主要渋滞交差点が見えにくい。	図の表現方法について	概要版は掲載内容を限定しているため、表示が小さくなってしまっているが、詳細版で大きく表示している。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
	④	p209 (図 4-37) p245 (図 4-78)	ゾーン、拠点が表示されているが、場所（地域）の特定がしにくい。（大まかな地域表示をしてもいいのではないか。）	浦添市交通基本計画案について	ゾーンや拠点到明確な境界が設定されているわけではないため、大まかな表現となっている。
	⑤	p245 (図 4-78)	国道 58 号、国道 330 号を主要幹線道路に位置づけ、東西に横断する道路を幹線道路、補助幹線道路として位置づけた道路網とするべきであると考えている。	浦添市交通基本計画案について	上位・関連計画とも整合を図りながら、ご指摘のような体系的な道路整備が必要であると考えている。
	⑥	p85 (図 2-60) p86 (図 2-62)	帰宅の目的の割合が 40%とあるが、残り 60%の目的の交通手段は？	浦添市の交通課題について	目的別の交通手段は、次のページで示している。
	⑦	p85 (図 2-61)	モノレールが運行していない浦添市内において、モノレール利用率が 1%あるのは疑問に感じる。	浦添市の交通課題について	古島駅の利用者の中には、内間や沢岬等の利用者も存在しており、その他の駅では、市内から車で駅までアクセスして利用するなども存在している。
	⑧	p98	バスターミナルのようなバスの拠点となる施設が必要であると考えている。	浦添市交通基本計画案について	那覇バスターミナルのような大規模な結節点ではないが、「総合交通拠点結節点」や「都心交通結節点」は拠点性の高い公共交通の結節点になりうると考えている。
13	①	pp389-392 (用語集)	用語集は最後ではなく、最初に掲載して頂きたい。	その他	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。 また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
	②	pp389-392(用語集)	文章中の P&R、K&R、C&R 等の専門用語は分かりにくい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。 また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。
	③	資料全般	全般的に文章に専門用語が多く理解しにくい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘について、可能な限り分かりやすい表現を心がける。ただし、文章を正しく表現するためには専門用語を使わざるを得ない場合もある。そのため、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。 また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。
	④	表紙	市民が馴染みやすいよう、イラストや将来のイメージ図などを活用して表紙を作成頂きたい。	その他	ご指摘について、可能な限り分かりやすい表現を心がける。
14	①	p34 (図 2-37)	概要版の公共交通空白地域の図が見にくい。	図の表現方法について	詳細版で大きく表示し、ご指摘の点については、改善している。
	②	p125 (図 2-112)	那覇都市圏の主要渋滞ポイントがわかりづらい。	図の表現方法について	詳細版で大きく表示し、ご指摘の点については、改善している。
15	①	資料全般	交通基本計画案全般的に概念的な表現となっており、具体的な事業が分かりにくい。	浦添市交通基本計画案について	本計画は、将来における浦添市の望ましい交通体系を示すものであり、具体的な事業について示していない。個別の事業については、本計画を踏まえて、交通戦略等で事業の内容や実施時期の検

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
					討を行う。
16	①	p226 (図 4-62)	歩道整備の箇所や地域について優先順位を本計画に盛り込むことはできないか？	浦添市交通基本計画案について	ご指摘の優先順位については、本計画の策定を踏まえ、道路整備プログラムと交通戦略で検討を行う。
	②	p7	面積の単位の「ha」は一般的ではないと考えるため、「km ² 」表示も併記できないか。	その他	「km ² 」に修正する。
	③	p10 pp389-392 (用語集)	一般市民に専門用語は難しいため、各ページと用語集に関連付けを行って頂きたい。	専門用語を含む文章表現について	ご指摘を踏まえ、初めて出てくる単語については、ページの下に簡単な説明を付け、分かりやすい表現にし、詳しい説明を巻末の用語集に整理する。 また、そのような資料の読み方を目次の前後で記載する。
	④	資料 4 p33,p34,p198	バス路線図に系統 87 番のてだこ線がないため、追加頂きたい。	図の表現方法について	ご指摘について、参考資料からの引用は修正できないが、それを基に作成した図の修正は行う。
	⑤	p62,p186	モノレールの延長計画について、より詳細な内容を記載して頂きたい。	浦添市交通基本計画案について	ご指摘については、沖縄県や浦添市等の関係機関が詳細な検討しているところである。
	⑥	pp115-116	平成 22 年度に実施したコミュニティバス実証実験について、実験を踏まえた導入可能性、条件、時期、採算性などの検証結果を公表して頂きたい。	浦添市交通基本計画案について	昨年度、実施したコミュニティバスの実証実験の検証結果は、市の HP において公表している。コミュニティバスの導入については、現在、事業者と調整を行っているところである。

No.	枝番	箇所	意見の要旨	分類	検討及び対応方針
	⑦	pp177-178, p194, pp268-278	「自動車依存から脱却が必要」なのは周知の事実であり、そのために「公共交通手段が必要」なのは明らかである。そのための具体的な方法について記述して頂きたい。健康づくりや地球温暖化防止の観点等から取り組みを考える必要があり、部局を超えた連携などの具体的な方策を示す必要があると考えている。	浦添市交通基本計画案について	ご指摘の通りと考えている。本計画の策定に当たっては、パブリックコメントで公表した交通ネットワーク案に加えて、「魅力を高める施策」や「目標の実現を高める施策」、「市民協働関連の施策」に関する内容を拡充する。

参考 用語集

No.	用語・意味	関連頁
C	C&R (Cycle & Ride) TDM の一種。交通結節点（駅やバス停）に駐輪場を設置し、自転車を駐輪場に止めてもらい、そこから都心部までバスを利用するもの。あるいは、交通結節点付近にレンタサイクル（コミュニティサイクル等）施設を設置して、交通結節点から目的地までレンタサイクルを利用するもの。	252,256,260,263, 364,383,386
D	DID 地区 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。 ・ 国勢調査基本単位区を基礎単位地域とする。 ・ 市町村の境界内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が 1km² 当たり 4,000 人以上）が隣接していること。 ・ それらの地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有すること。 出典：国勢調査（総務省）	10,11,12,16,36, 195
K	K&R (Kiss & Ride) TDM の一種。例えば、通勤者が自宅から最寄り駅まで自家用車で家族に送られ、電車等で通い、帰宅時に最寄り駅まで来てもらうという利用形態。 出典：都市計画用語辞典	204,252,383,386
M	MM (Mobility Management) 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コミュニケーション施策と、その自発的变化をサポートする運用方策とを合わせた、ソフト的交通施策の総称。	98,269
O	OD (Origin & Destination) 交通行動（トリップ）に関する起終点やその起終点間の移動。 出典：交通工学（大蔵泉 著）	113,114,159, 184,213,279,280, 281,301,302,305, 367,371,372
P	P&R (Park & Ride) 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。 出典：TDM アクションプログラム（沖縄県）	107,202,203,204, 252,255,256,261, 380,383,385

No.	用語・意味	関連頁
T	TDM (Transportation Demand Management) 交通需要管理施策。これまでの道路網の整備といった交通容量の拡大施策ではなく、徒歩・自転車・公共交通等への利用転換や、交通行動の変更による自動車の効率利用（相乗り等）などにより。交通需要の調整を図ることで都市や地域における交通問題の緩和を図ろうとする取り組みである。 出典：TDM アクションプログラム（沖縄県）	52,53,202,269, 364,370
あ	アクセス・イグレス アクセスとは、1 トリップ内での出発地から駅またはバス停までの交通行動。 イグレスとは、1 トリップ内での駅またはバス停から目的地までの交通行動。	39
か	幹線道路 「道路の段階構成」参照。	1,3,10,12,32,33, 37,49,54,88,122, 123,125,139,141, 211,220,224,226, 237,238,239,240, 241,242,243,273, 274,316,330,331, 332,337,342,344, 345,371,385
	高規格幹線道路 「道路の段階構成」参照。	54,237,238,239, 240,241,242,332, 337,342,383
	コミュニティサイクル レンタサイクルの形態の一つで、主に都心部等の街の一定範囲内で、至るところに設置している自転車を好きな場所で借りたり、返却することが出来るシステムのこと。	262,263,274
	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。 浦添市では、平成 22 年度に導入社会実験を実施した。 出典：コミュニティバスの導入ノウハウ（中村文彦 監修）	3,33,34,49,98, 115,198,275,356, 357,363,369,383, 385
さ	主要幹線道路 「道路の段階構成」参照。	29,30,33,237, 238,240,241,242, 243,332,338,346, 374,385

No.	用語・意味	関連頁										
	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。沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査では、A～Dゾーンの4区分で設定。 <table><tr><th>ゾーン</th><th>設定の考え方</th></tr><tr><td>Aゾーン</td><td>調査圏域のマクロ的な流動を把握するゾーン（市町村相当）</td></tr><tr><td>Bゾーン</td><td>都市圏内及び内外交通などの基本的な交通流動について把握し、調査圏域の幹線交通を検討する上で基本となるゾーン。</td></tr><tr><td>Cゾーン</td><td>PT調査の拡大、解析、予測及び計画等のベースとなるゾーンであり、都市交通体系の計画課題への対応が可能なゾーン。</td></tr><tr><td>Dゾーン</td><td>市街地内等における特定課題に対応する解析ゾーン。</td></tr></table> 出典：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（沖縄県）	ゾーン	設定の考え方	Aゾーン	調査圏域のマクロ的な流動を把握するゾーン（市町村相当）	Bゾーン	都市圏内及び内外交通などの基本的な交通流動について把握し、調査圏域の幹線交通を検討する上で基本となるゾーン。	Cゾーン	PT調査の拡大、解析、予測及び計画等のベースとなるゾーンであり、都市交通体系の計画課題への対応が可能なゾーン。	Dゾーン	市街地内等における特定課題に対応する解析ゾーン。	36,67,69,70,90, 91,92,102,103, 104,113,114,119, 129,134,154,157, 159,184,249,260, 261,274,301,302, 303,314,321,324, 326,330,331,341, 342,343,371
ゾーン	設定の考え方											
Aゾーン	調査圏域のマクロ的な流動を把握するゾーン（市町村相当）											
Bゾーン	都市圏内及び内外交通などの基本的な交通流動について把握し、調査圏域の幹線交通を検討する上で基本となるゾーン。											
Cゾーン	PT調査の拡大、解析、予測及び計画等のベースとなるゾーンであり、都市交通体系の計画課題への対応が可能なゾーン。											
Dゾーン	市街地内等における特定課題に対応する解析ゾーン。											
た	地域高規格道路 「道路の段階構成」参照。	237,238,239,318, 332,337,342,344 366										
	道路の段階構成 道路には主要幹線道路、幹線道路などがあり、各々が持つ機能や特性を考慮して段階的に道路網を設定することが望ましい。道路の分類は下記のとおりとする。 ①高規格幹線道路（沖縄自動車道） 比較的長いトリップの交通を処理するため、設計速度を高く設定し、車両の出入制限を行い、自動車専用とする道路。 ②地域高規格道路（沖縄西海岸道路浦添北道路 等） 高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携を支える自動車専用道路またはこれと同等の規格を有する道路。 ③主要幹線道路（国道 58 号、国道 330 号、県道浦添西原線 等） 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。 ④幹線道路（県道 153 号線 BP、県道 153 号線 等） 主要幹線道路及び主要交通発生源等を有機的に結び、都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、比較的高水準の規格を備えた道路。 ⑤補助幹線道路 近隣住区と幹線道路を結ぶ集散道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路。 出典：都市計画道路の計画標準、道路構造令の解説と運用	237										

No.	用語・意味	関連頁
	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」。 出典：都市交通計画（新谷洋二 編著）	25,30,37,38,84, 88,92,93,100, 102,104,113,122, 156,158,159,182, 184,194,212,213, 214,238,240,242, 293,318,319,321, 323,338,342,343, 344,345,360,371, 382
は	平均交通量・混雑度 特定の路線や市町村単位を走行する交通量や混雑度の平均値は以下の式で求める。 $\text{平均交通量} = \frac{\sum(\text{区間別交通量} \times \text{区間別延長})}{\sum(\text{区間別延長})}$ $\text{平均混雑度} = \frac{\sum(\text{区間別交通量} \times \text{区間別延長})}{\sum(\text{区間別交通容量} \times \text{区間別延長})}$	120,330
	補助幹線道路 「道路の段階構成」参照。	237,238,239,240, 243,301,330,332, 338,342,344,345, 371,385



浦添市 都市建設部 都市計画課

〒901-2051 沖縄県浦添市安波茶 1-1-1

TEL : 098-876-1234 (内 4012) FAX : 098-879-7138