

第2章 浦添市における自転車利用を取り巻く概況把握

2-1 自転車利用の現況把握

2-1-1 浦添市の概況

(1) 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22年で沖縄県が1.14倍、浦添市が1.23倍となっている。将来的には平成42年まで増加を続けるが、以降減少することが予測されている。
- 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22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。

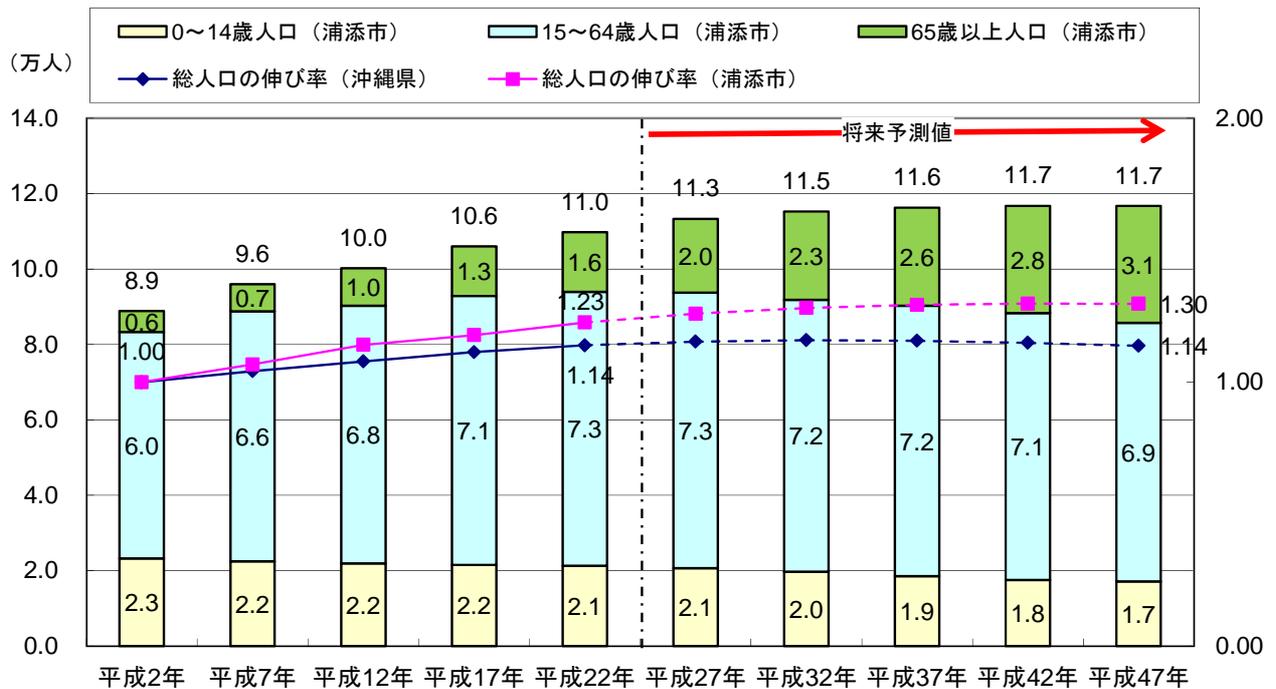


図 2-1 人口の推移^{1 2}

¹ 国勢調査（総務省，平成2年～平成22年）

² 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27年～平成47年中位予測）

(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。

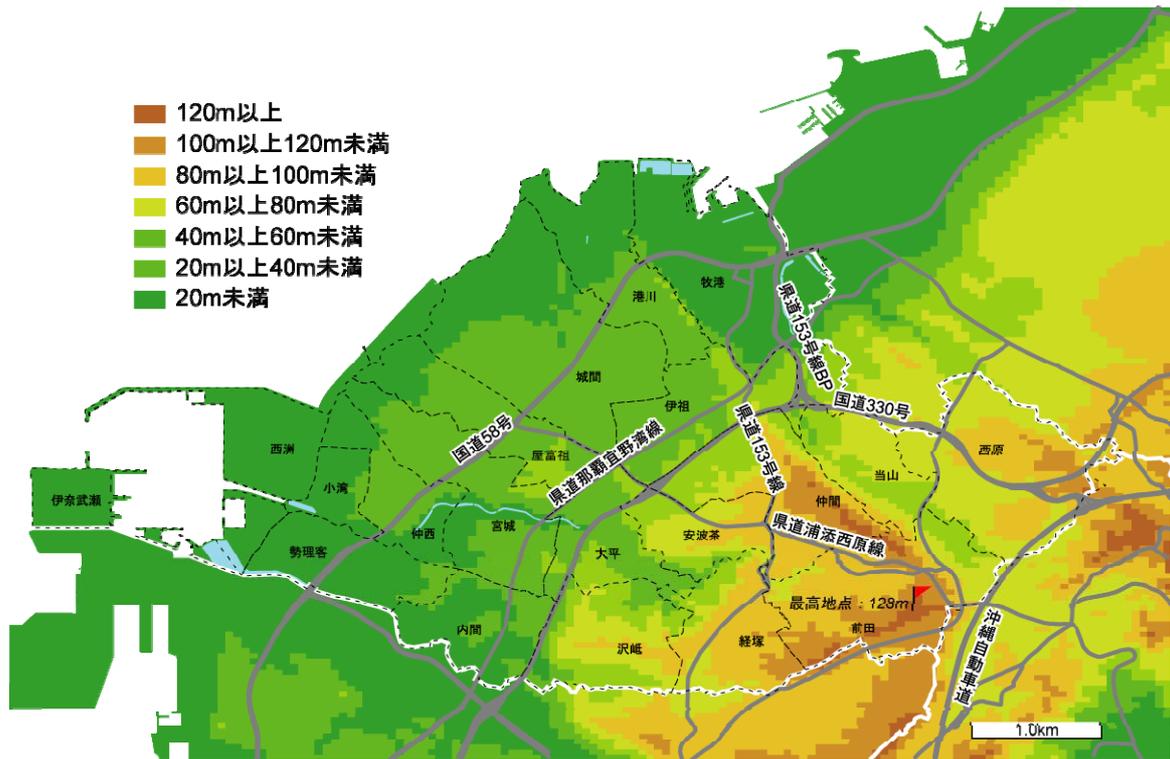


図 2-2 地形図³

³ 数値地図 50m メッシュ (標高)

(3) 浦添市内の土地利用の状況はどのようになっているのか？

- 浦添市西部の平坦な地域を米軍用地が約 2.66km²と市域の 13.8%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。

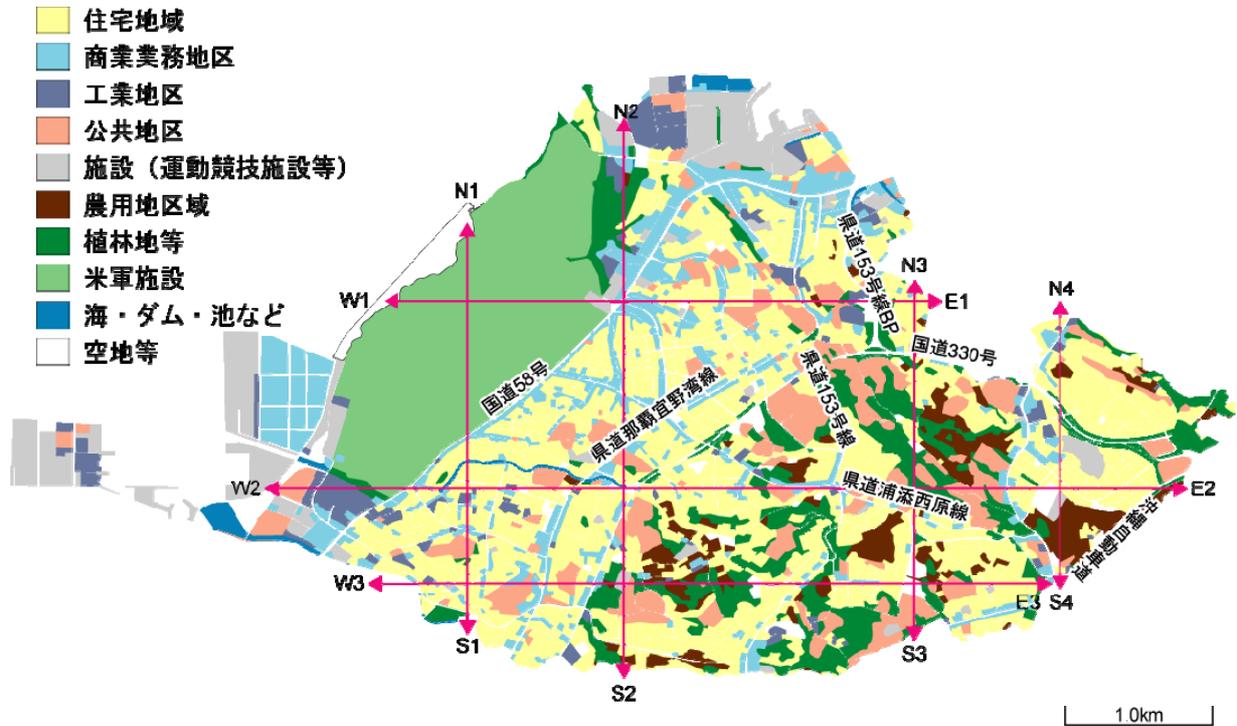


図 2-3 浦添市の土地利用状況⁴

表 2-1 浦添市の地目別土地面積 (km²)⁵

畑	宅地	原野	池沼	雑種地	軍用地	その他	総面積
0.67	8.46	0.95	0.05	1.87	2.66	4.64	19.30
3.5%	43.8%	4.9%	0.2%	9.7%	13.8%	24.1%	100.0%

⁴ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 25 年）

⁵ 統計うらそえ（浦添市，平成 22 年）

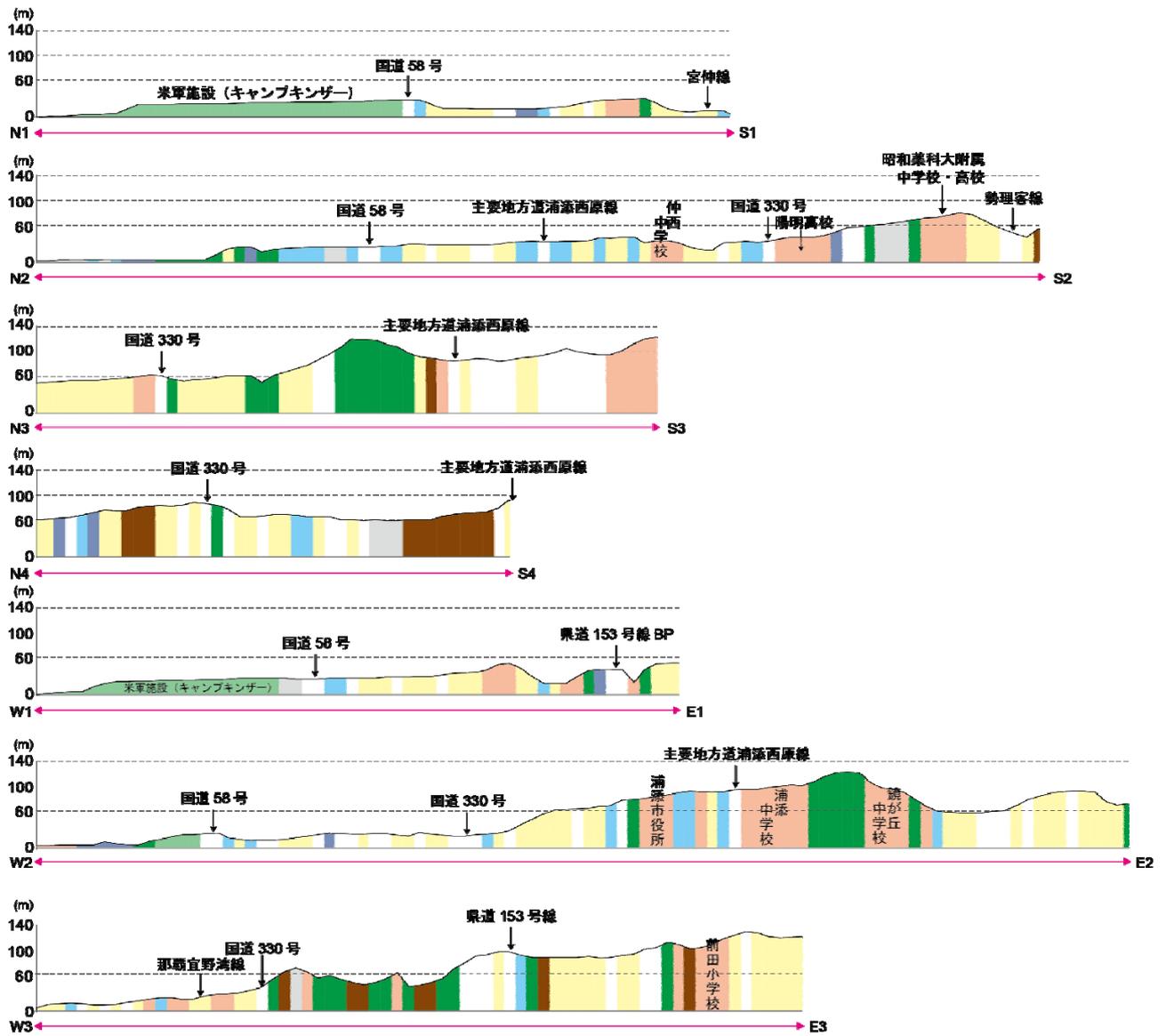


図 2-4 浦添市の土地利用と地形条件（標高）^{6 7}

⁶ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

⁷ 数値地図 50m メッシュ（標高）（国土地理院）

(4) 浦添市内の施設の立地状況はどのようになっているのか？

- 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⁸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。

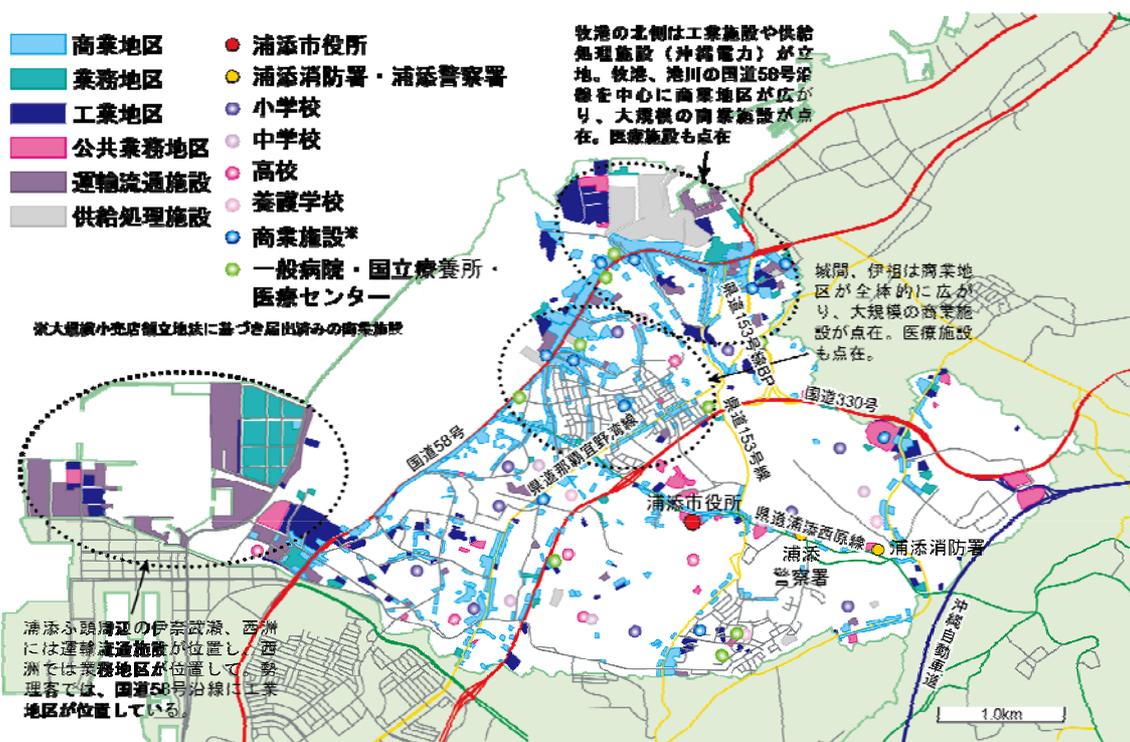


図 2-5 施設の立地状況⁹

⁸ 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」。

⁹ 沖縄県土地利用現況図（沖縄県，平成 21 年）

(5) 浦添市内の観光施設

- 浦添市内は、安波茶橋と石畳道（国指定史跡）をはじめとする歴史・史跡が点在している。
- 他にも浦添市美術館、国立劇場おきなわ等の文化施設が点在している。

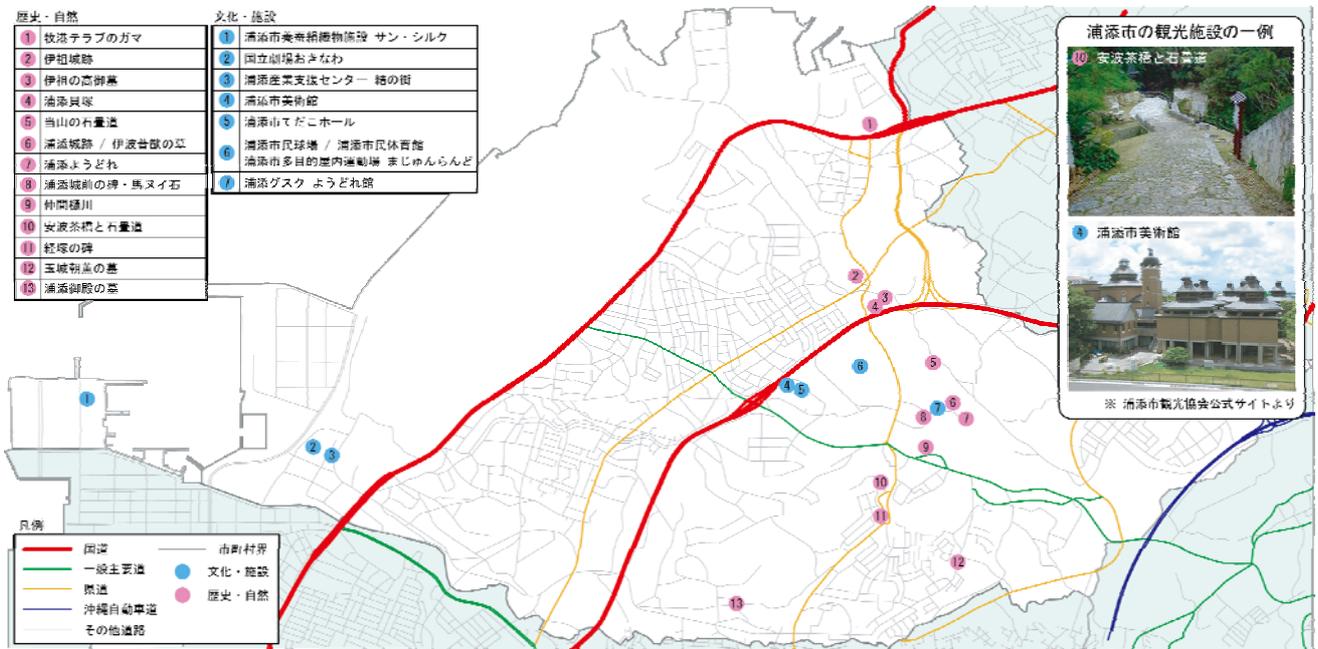


図 2-6 観光施設¹⁰

¹⁰ 浦添市観光協会 HP (<http://www.urasoeshikankou.jp/>)

(6) 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24年には8.1万台となっている。その伸び率は、平成2年に比べて1.70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24年では1.73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3.66倍、沖縄県が3.48倍となっている。一方で全国は1.76倍に留まっている。

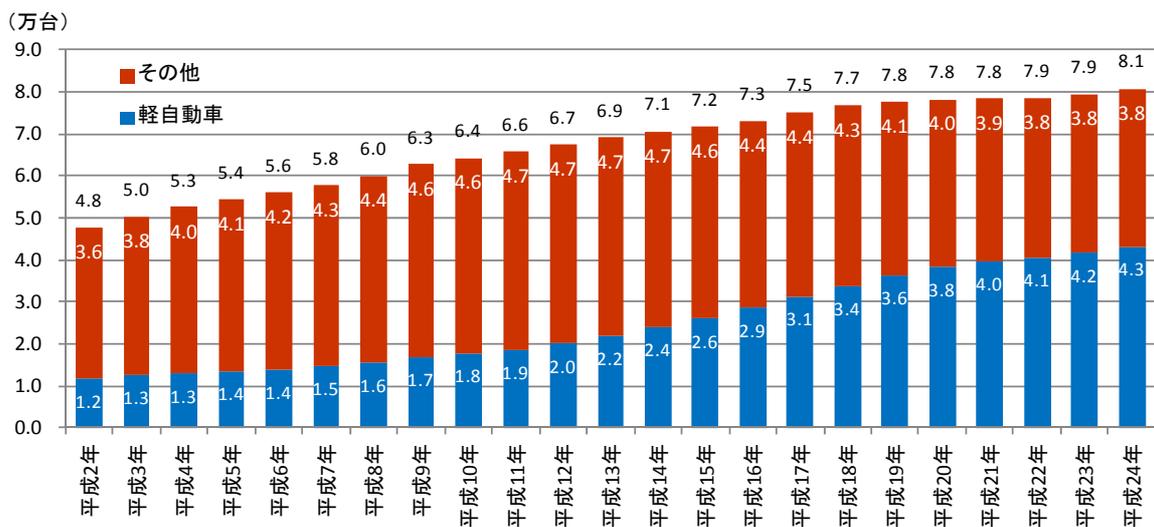


図 2-7 浦添市の自動車保有台数の推移¹¹

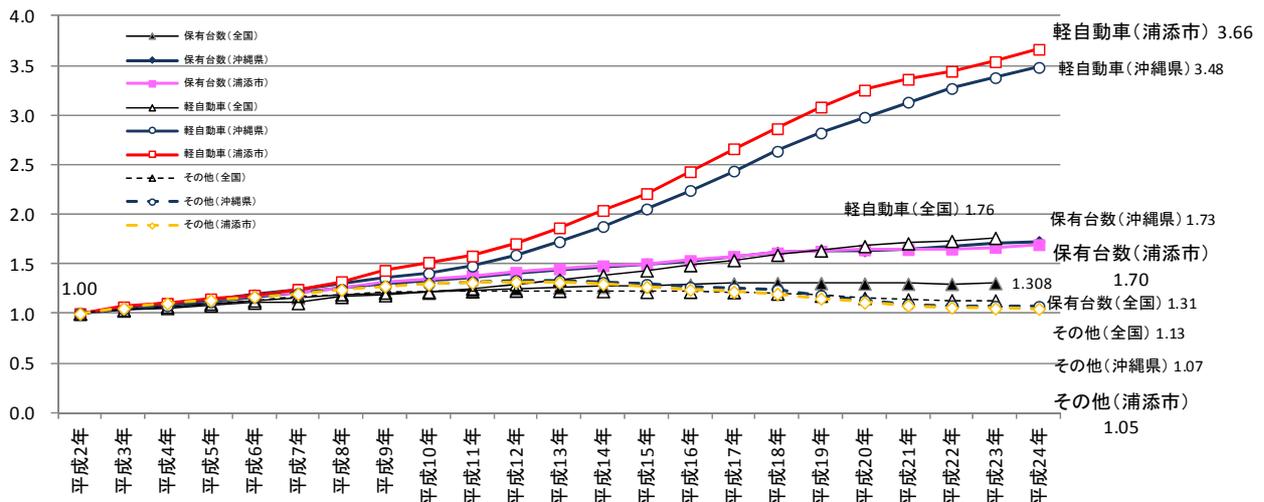


図 2-8 浦添市と沖縄県と全国の自動車保有台数の伸び率¹¹

¹¹ 沖縄県統計年鑑（沖縄県，平成2年～平成24年）

2-1-2 浦添市民の健康実態

(1) 浦添市の早世死亡の割合とその要因

- 沖縄県の早世（65歳未満）死亡の割合は全国で最も高く、浦添市は沖縄県の平均よりも高くなっている。
- 死亡の要因として平成22年度では、第1位が悪性新生物（がん）となっているが、第2位が心疾患、第3位が肺炎の循環器疾患となっている。
- 循環器疾患に関連する生活習慣のひとつに「運動」が挙げられている。

表 2-2 65歳未満の死亡の割合¹²

順位	総 数		男 性				女 性		順位				
	H20年	H22年	H20年	H22年	H20年	H22年	H20年	H22年					
1	浦 添 市	24.8	浦 添 市	24.1	浦 添 市	31.1	浦 添 市	31.3	浦 添 市	17.6	浦 添 市	16.1	1
2	沖 縄	21.9	沖 縄	20.9	沖 縄	28.5	沖 縄	27.5	埼 玉	14.7	沖 縄	13.3	2
3	埼 玉	19.8	埼 玉	18.2	埼 玉	23.9	埼 玉	22.2	沖 縄	13.8	埼 玉	13.2	3
4	千 葉	18.7	千 葉	16.9	千 葉	23.1	千 葉	21.0	神 奈 川	13.5	神 奈 川	12.3	4
5	大 阪	18.3	神 奈 川	16.8	大 阪	22.6	大 阪	20.9	千 葉	13.4	千 葉	12.1	5
6	神 奈 川	18.2	大 阪	16.7	東 京	22.1	東 京	20.7	大 阪	13.1	大 阪	11.7	6
7	東 京	17.6	東 京	16.4	神 奈 川	22.0	青 森	20.5	北 海 道	12.7	北 海 道	11.7	7
8	愛 知	17.2	青 森	15.9	愛 知	21.4	神 奈 川	20.4	東 京	12.2	東 京	11.4	8
9	北 海 道	16.7	愛 知	15.7	茨 城	21.3	茨 城	20.0	愛 知	12.1	愛 知	11.1	9
10	栃 木	16.6	北 海 道	15.7	青 森	21.2	栃 木	19.9	栃 木	11.2	青 森	10.6	10
11	茨 城	16.4	茨 城	15.5	栃 木	21.2	福 岡	19.6	福 岡	11.1	栃 木	10.4	11
12	福 岡	16.4	栃 木	15.4	福 岡	21.2	愛 知	19.5	★全 国	10.9	茨 城	10.3	12
13	青 森	16.3	福 岡	15.1	宮 城	20.6	北 海 道	19.1	宮 城	10.9	福 岡	10.2	13
14	宮 城	16.1	★全 国	14.8	★全 国	20.2	★全 国	18.9	兵 庫	10.7	★全 国	10.0	14
15	★全 国	15.8	兵 庫	14.6	北 海 道	20.2	宮 城	18.8	青 森	10.6	兵 庫	10.0	15

表 2-3 65歳未満の死亡の割合¹²

		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
		原因(人口10万対)	原因(人口10万対)	原因(人口10万対)	原因(人口10万対)	原因(人口10万対)
死亡状況	総数	509人	590人	588人	571人	663人
	第1位	悪性新生物 132.0	悪性新生物 158.5	悪性新生物 155.8	悪性新生物 139.1	悪性新生物 172.4
	第2位	心疾患 77.6	心疾患 77.9	心疾患 60.1	心疾患 56.0	心疾患 83.5
	第3位	脳血管疾患 47.1	脳血管疾患 50.4	脳血管疾患 42.8	肺炎 46.1	肺炎 48.5
	第4位	肺炎 32.3	肺炎 36.6	肺炎 38.3	脳血管疾患 31.6	脳血管疾患 47.6
	第5位	肝疾患・不慮の事故 12.9	肝疾患・不慮の事故・自殺 17.4	自殺 22.8	自殺 24.4	自殺 21.6
65歳未満死亡状況	合計	134人 26.3%	142人 24.1%	146人 24.8%	145人 25.4%	160人 24.1%
	男性	96 33.9%	100 30.0%	98 31.1%	110 34.6%	110 31.3%
	女性	38 16.8%	42 16.4%	48 17.6%	35 13.8%	50 16.1%
	原因内訳					
	第1位	悪性新生物 36	悪性新生物 51	悪性新生物 58	悪性新生物 45	悪性新生物 55
	第2位	心疾患 22	脳血管疾患 15	自殺 16	自殺 22	自殺 19
第3位	脳血管疾患 16	心疾患 14	肝疾患 13	脳血管疾患 13	心疾患 18	
第4位	不慮の事故 14	自殺 17	脳血管疾患 9	心疾患 12	不慮の事故 13	
第5位	自殺 12	不慮の事故 9	心疾患 8	不慮の事故 9	脳血管疾患・肺炎 6	

¹² 健康・食育うらそえ 21 第2次浦添市健康増進計画・浦添市食育推進計画（浦添市，平成24年）

(2) 循環器疾患の危険因子の状況

循環器疾患は、血管の損傷によって起こる疾患で、予防は基本的には危険因子の管理であり、確立した危険因子としては、高血圧、脂質異常、喫煙、糖尿病の4つがある。循環器疾患の予防はこれらの危険因子を、健診データで複合的、関連的に見て、改善を図っていく必要がある。

健康・食育うらそえ 21 第2次浦添市健康増進計画・浦添市食育推進計画（浦添市，平成24年）より抜粋

以下では、発症予防として生活習慣の運動が挙げられている高血圧、脂質異常、糖尿病について整理する。また、関連してメタボリックシンドロームについても整理する。

(a) 高血圧

- 高血圧は循環器疾患の危険因子であり、他の因子と比べて発症や死亡に対する影響は大きい。
- 浦添市においては、「治療中」及び「治療なし」とともに改善の傾向にある。

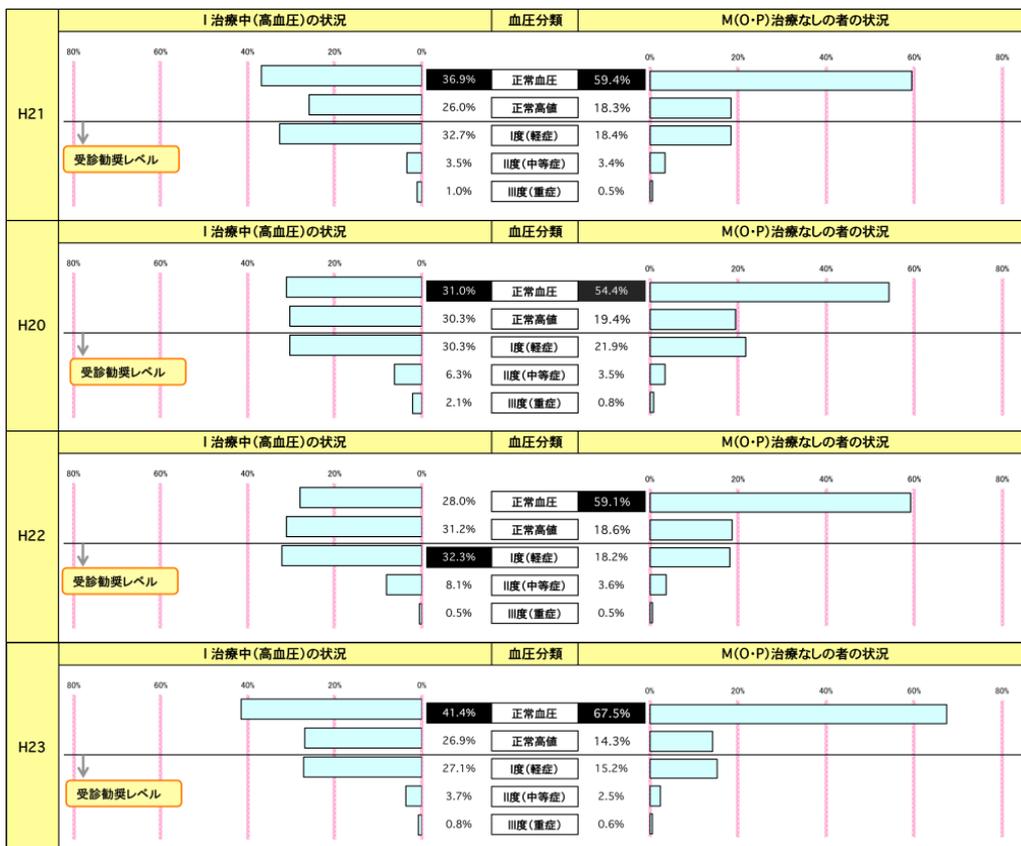


図 2-9 浦添市の高血圧の推移¹³

¹³ 健康・食育うらそえ 21 第2次浦添市健康増進計画・浦添市食育推進計画（浦添市，平成24年）

(b) 脂質異常症（LDL コレステロール 160mg/dl 以上）

- LDL コレステロールの高値は脂質異常症の中でも最も重要な指標で、160mg/dl 以上は冠動脈疾患の発症・死亡のリスクが高まるとされている。
- 浦添市では、「治療中」のコントロール状況は改善されているが、「治療なし」の受診者は状況が悪化している。

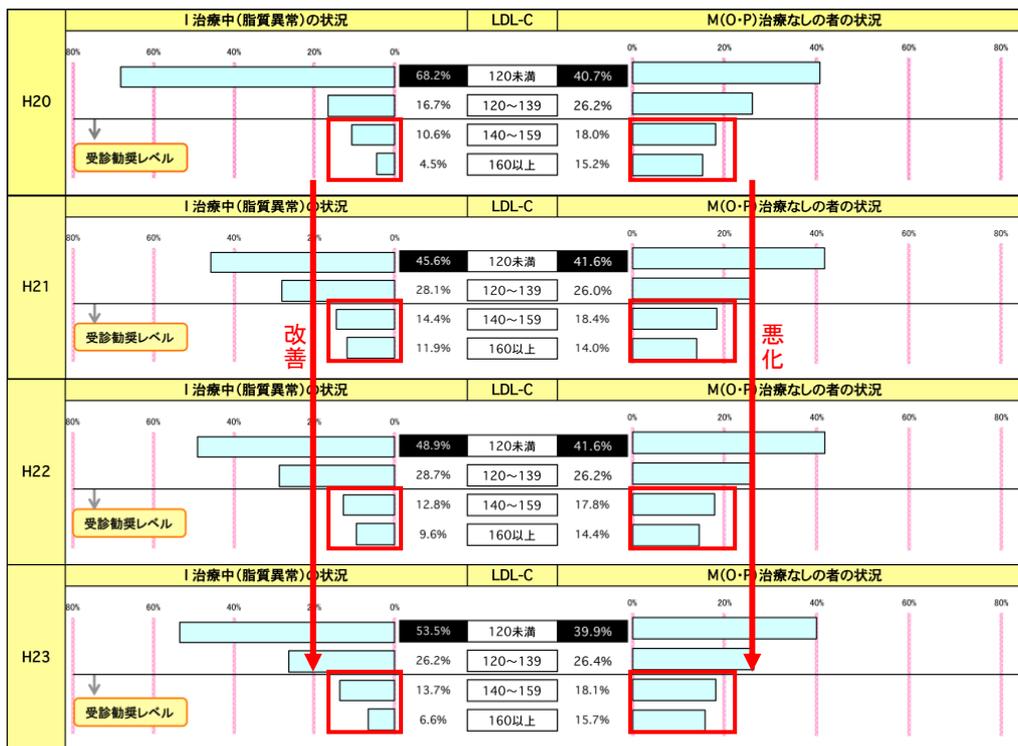


図 2-10 浦添市の脂質異常症の推移¹⁴

(c) メタボリックシンドロームの該当者及び予備群

- メタボリックシンドロームと循環器疾患の関連は証明されている。
- 浦添市では、該当者は平成 22 年度まで増加し、平成 23 年度には減少しているものの、平成 20 年度の 10%減といった目標値に届いていない。予備群については、増加基調にある。

図 2-11 メタボリックシンドロームの該当者と予備群の推移¹⁴

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
該当者	715人 17.0%	897人 17.8%	1,253人 19.3%	1,247人 18.6%
予備群	647人 15.4%	744人 14.7%	979人 15.0%	1,020人 15.2%

¹⁴ 健康・食育うらそえ 21 第 2 次浦添市健康増進計画・浦添市食育推進計画（浦添市，平成 24 年）

(d) 糖尿病

- 糖尿病は心血管疾患のリスクを高め、合併症の併発によって、生活の質に影響を及ぼす。
- 浦添市における人工透析の患者数及び新規患者数は増加傾向にある。

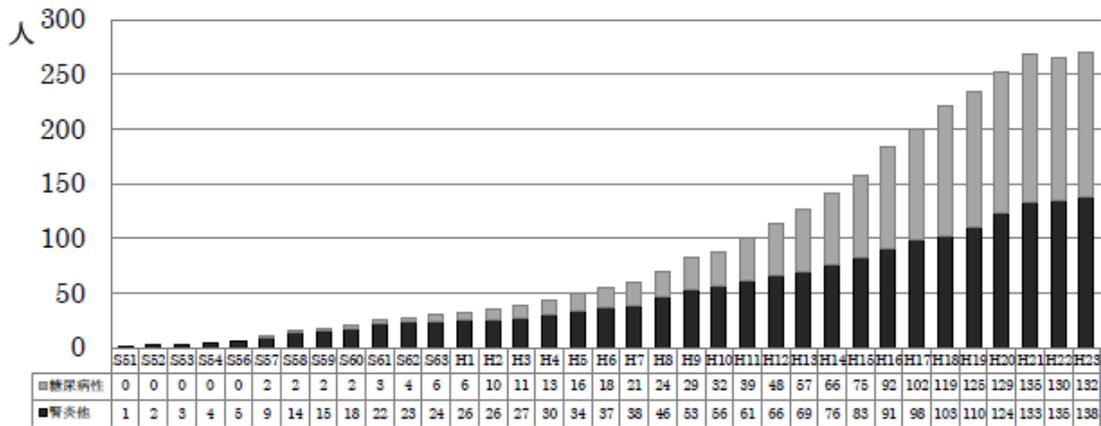


図 2-12 浦添市の人工透析患者数の推移¹⁵

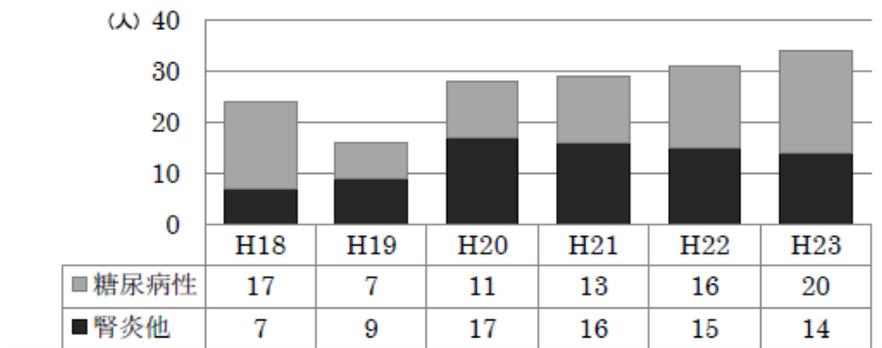


図 2-13 浦添市の新規人工透析患者数の推移¹⁵

¹⁵ 健康・食育うらそえ 21 第2次浦添市健康増進計画・浦添市食育推進計画（浦添市，平成24年）

2-1-3 交通ネットワークについて

(1) 現況及び、10年後を想定した道路ネットワーク

- 現況の浦添市の道路ネットワークは、都市圏の骨格軸を形成し、主要幹線道路でもある国道 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。
- 中期的なネットワークとしては、主要幹線道路である沖縄西海岸道路浦添北道路や臨港道路浦添線が、幹線道路としては宮城大平線、沢岬石嶺線、国際センター線等が整備中となっている。

10年後（H34）を想定した基盤整備状況

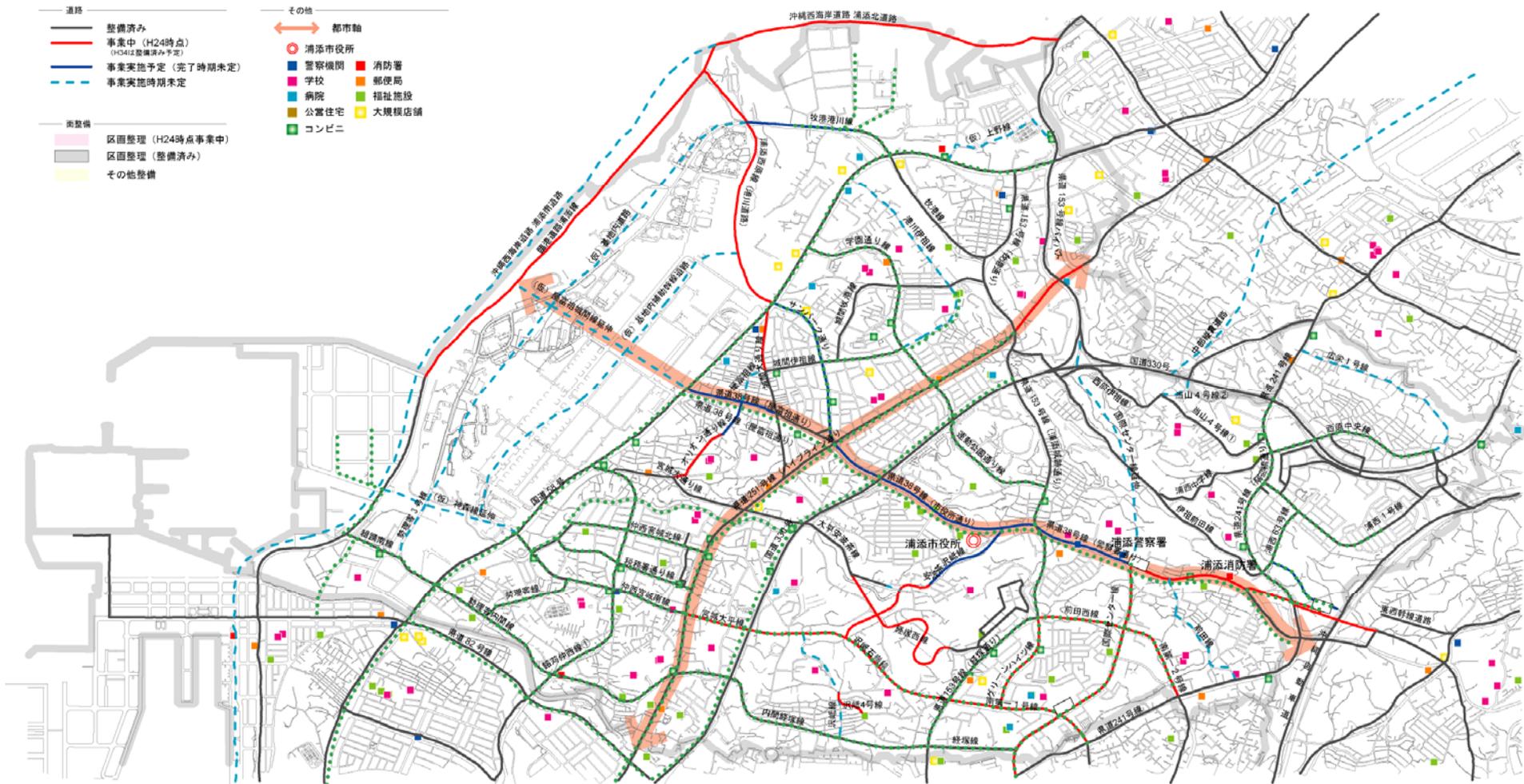


図 2-14 道路の整備状況¹⁶

¹⁶ 浦添市道路整備プログラム（浦添市，平成 25 年）

(2) 公共交通ネットワークの整備計画

(a) ゆいレールの延長整備地域

- 平成 31 年の春にゆいレールの延長区間開業が予定されている。ゆいレールが延長される首里駅～浦西駅（仮称）の沿線地域では、大幅なサービス水準の向上が期待される。
- また、浦西駅（仮称）では、高速バスとの結節やパーク&モノライド駐車場の整備が予定されており、高速道路との組合せにより、中北部地域を含めた公共交通ネットワークのサービス水準が期待される。

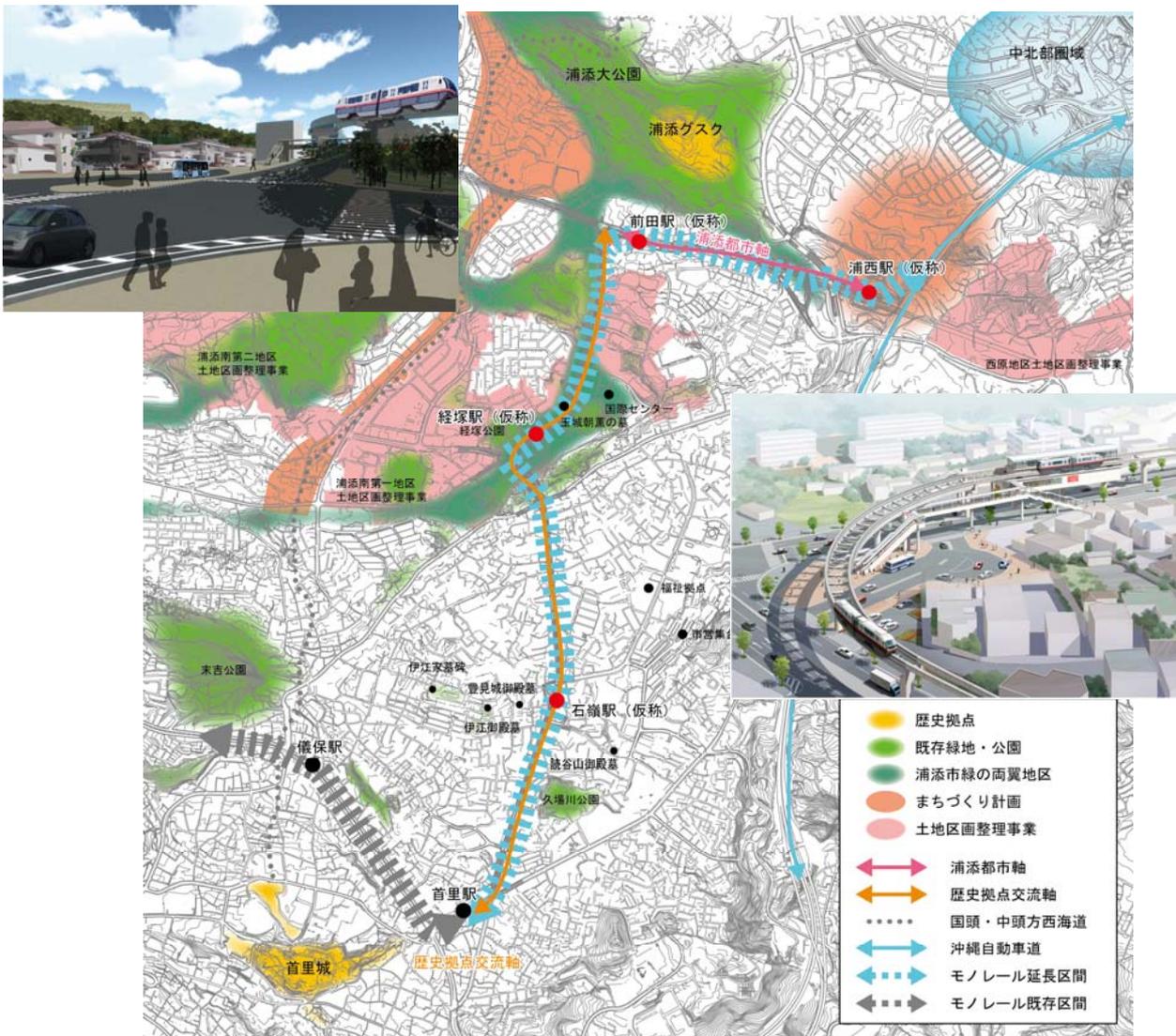


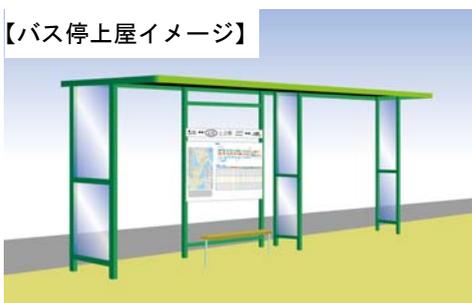
図 2-15 沖縄都市モノレール延長ルートと整備イメージ¹⁷

¹⁷ 沖縄都市モノレール景観検討委託業務（沖縄県，平成 23 年）を参考

(b) 基幹バス導入（バスレーン延長）と公共交通活性化策

- 平成 29 年の那覇バスターミナル～コザ間での基幹バスの導入を目指し、各種取組を行っている。当面は、国道 58 号の久茂地交差点～伊佐交差点間において段階的なバスレーンの延長が計画され、浦添市や宜野湾市における国道 58 号沿線でのサービス向上が期待できる。
- 基幹バス導入に向けて、低床バスの導入が既に実施されている。また、支払いの利便性向上が期待できる IC 乗車券の導入が、平成 26 年度よりモノレールで、平成 27 年度より路線バスで予定されている。
- 他にも快適なバス待ち環境を創出するため、バス停上屋の整備や、大きいバス停標識の整備等を含めたバス停改修についても検討が進められているところである。

【バス停上屋イメージ】



【バス停標識イメージ】

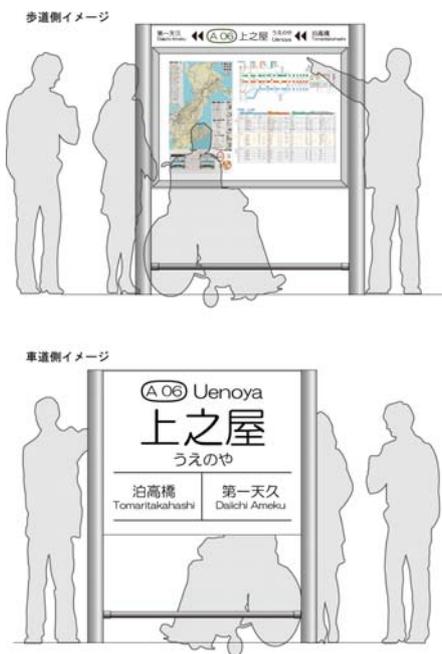


図 2-16 基幹バス導入ルートと公共交通活性化策のイメージ¹⁸

¹⁸ 平成 25 年度公共交通活性化に関する調査検討業務（沖縄県，平成 25 年）を参考

2-1-4 道路交通状況

(1) 自動車交通量

- 市内を縦貫する国道 58 号及び国道 330 号では、3 万台/日以上交通量がある。浦添市の都市軸であるパイプライン線および浦添西原線は、1 万～2 万台/日の交通量がある。
- 市道においては、市を東西に結ぶ、サンパーク通り線、学園通り線、運動公園通り線、内間経塚線で 1 万～2 万台/日の交通量があり、他の路線は 1 万台/日未満となっている。

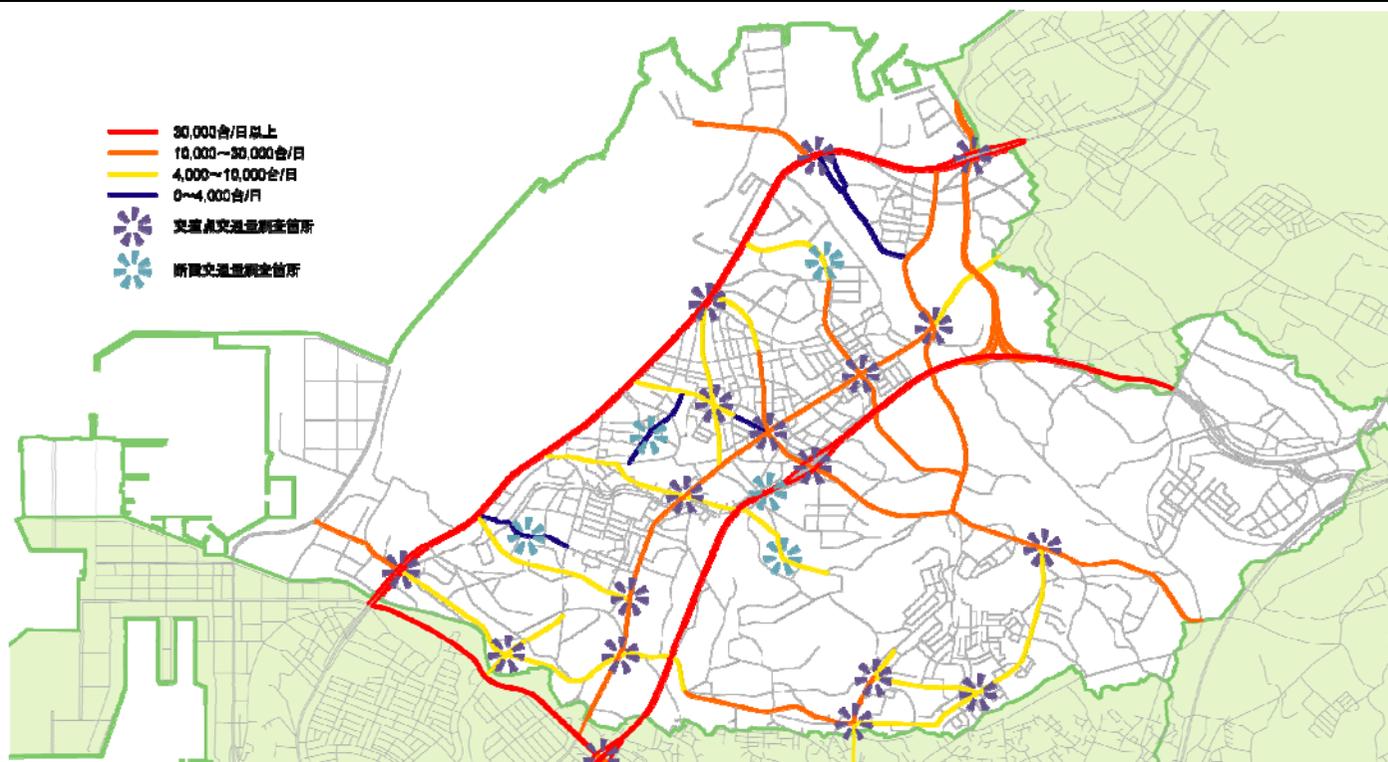


図 2-17 交通量調査結果（自動車）¹⁹

¹⁹ 浦添市交通基本計画（浦添市，平成 23 年）を基に交通量のレンジを変更

(2) 混雑時旅行速度

- 沖縄県内の渋滞は深刻で、自動車の平均速度は、東京などの大都市同程度となっている。
- さらに浦添市内の平均速度は、16.8km/h と非常に遅い状況である。

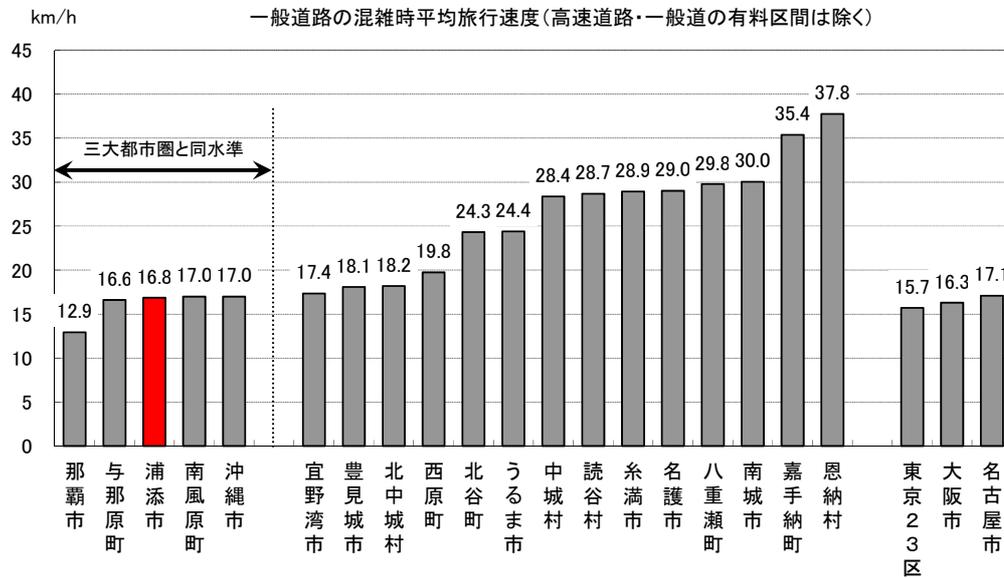


図 2-18 市町村別混雑時旅行速度 (平成 22 年度) ²⁰

²⁰ 平成 22 年度道路交通センサス

2-1-5 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。

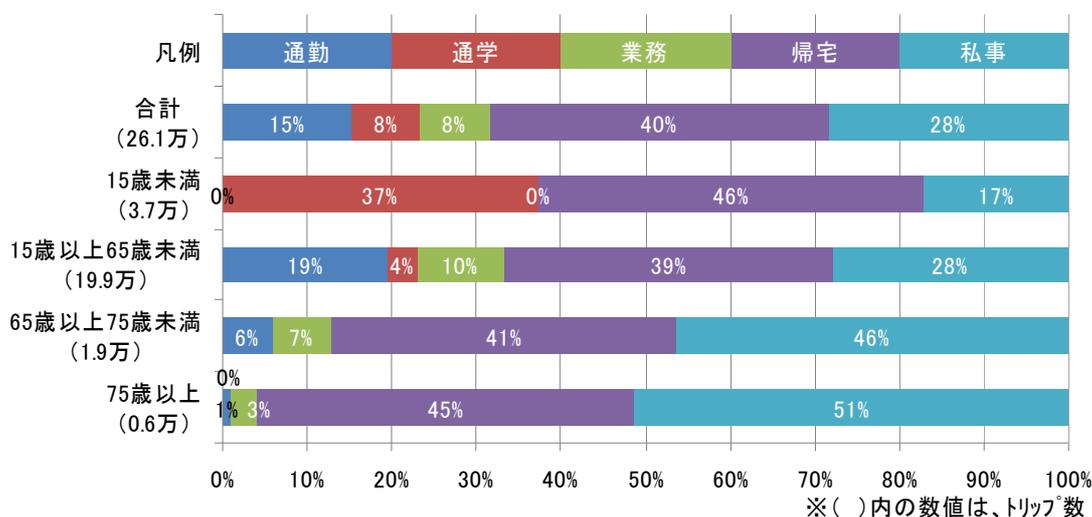


図 2-19 年齢階層別の目的種類構成比²¹

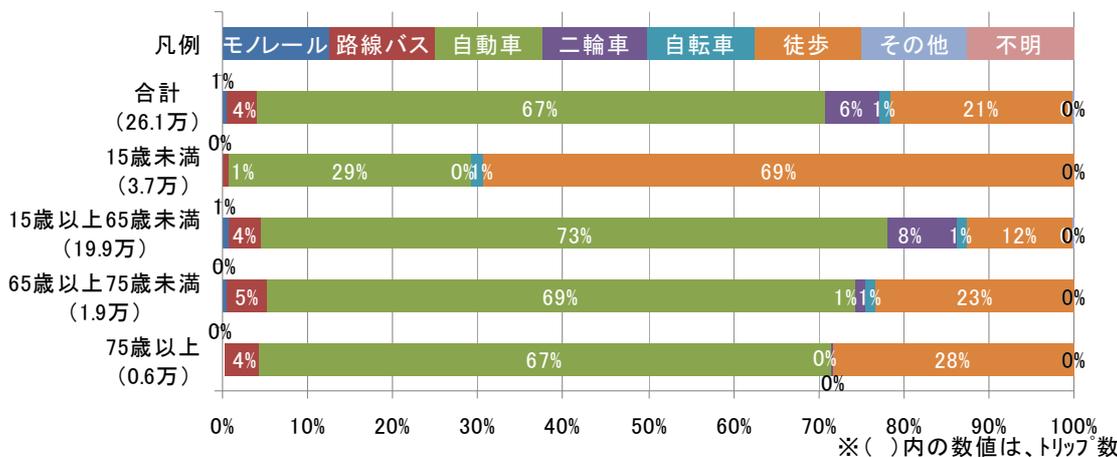


図 2-20 年齢階層別の交通手段分担率²¹

²¹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、城間を含むゾーンで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。

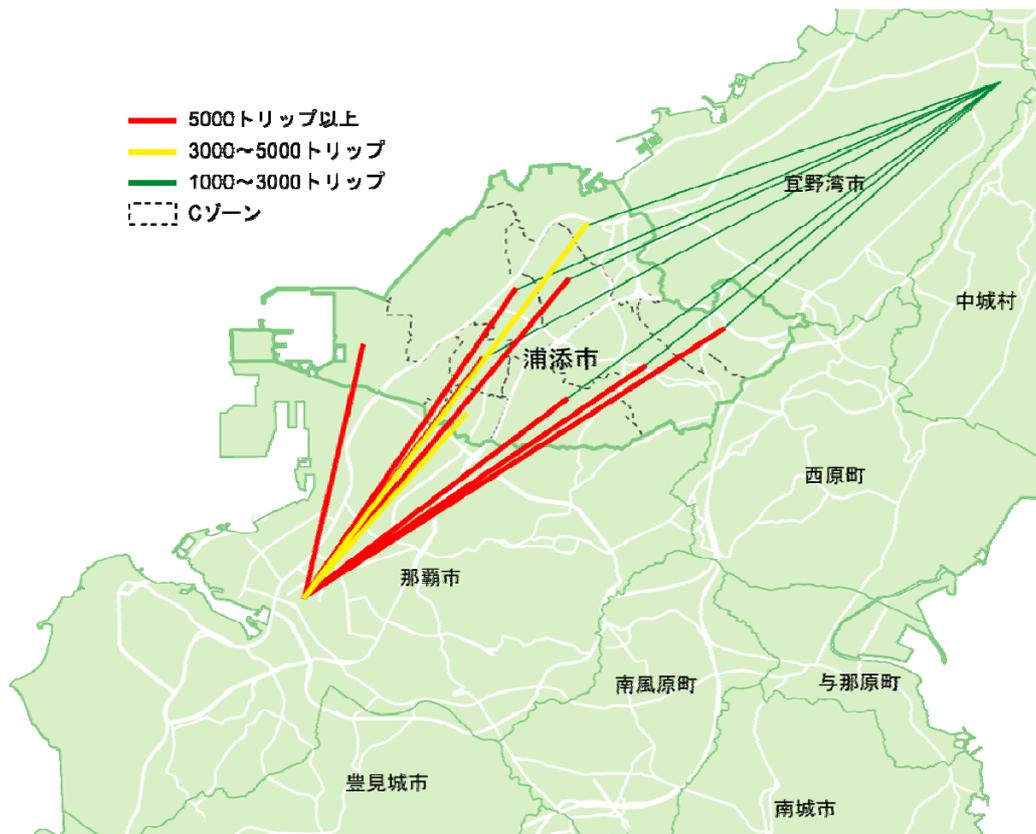


図 2-21 市民の市内⇄市外におけるトリップ分布（全手段）²²

²²沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

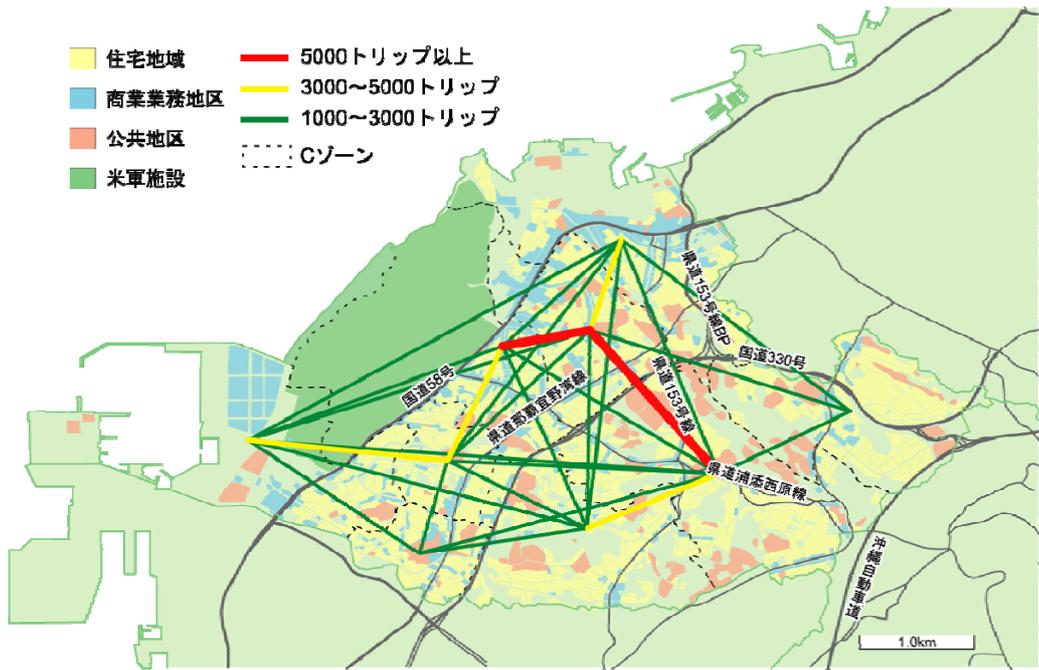


図 2-22 市民の市内におけるトリップ分布（全手段）²³

²³ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(3) 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。
- 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られる。

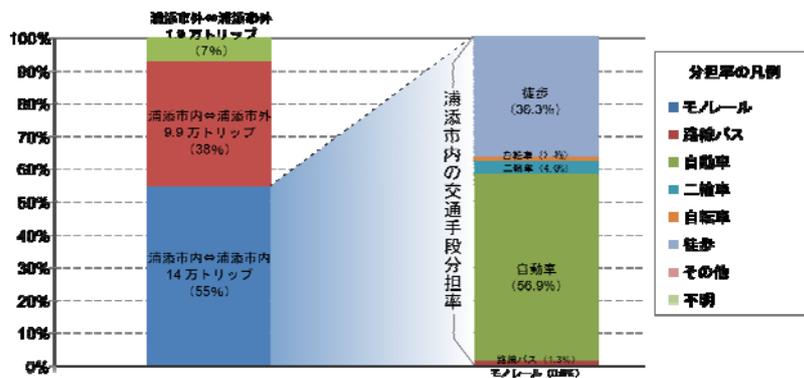


図 2-23 浦添市民のトリップ分布と浦添市内の手段分担率²⁴

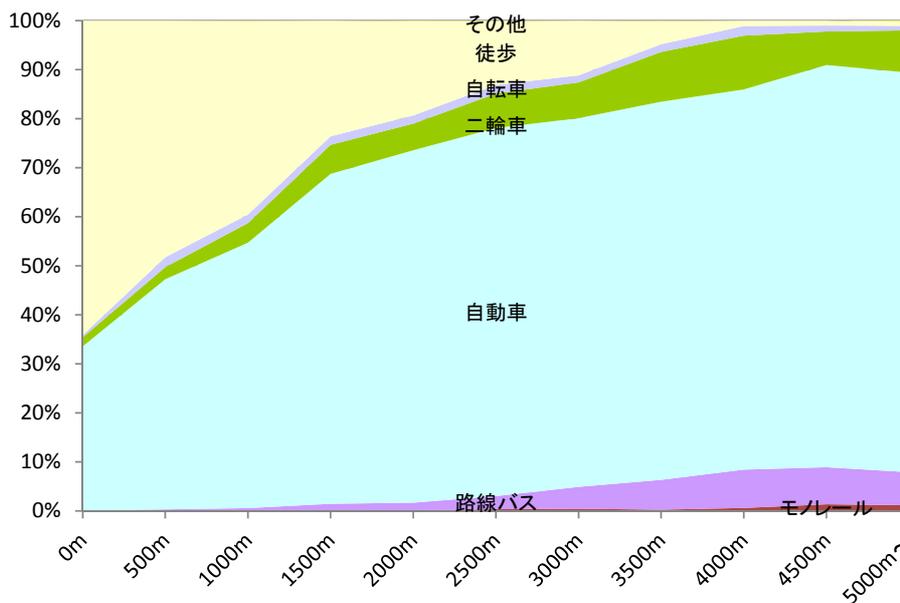


図 2-24 浦添市民の距離帯別交通手段分担率^{24 25}

²⁴ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

²⁵ デジタル道路地図（日本デジタル道路地図協会，平成 18 年）

2-1-6 自転車交通特性

(1) 自転車の保有状況²⁶

- 沖縄県の自転車保有率は16.5%と、全国平均54.4%である他の都道府県と比べて圧倒的に低い状況である。
- ただし、自転車の保有台数は増加傾向にある。

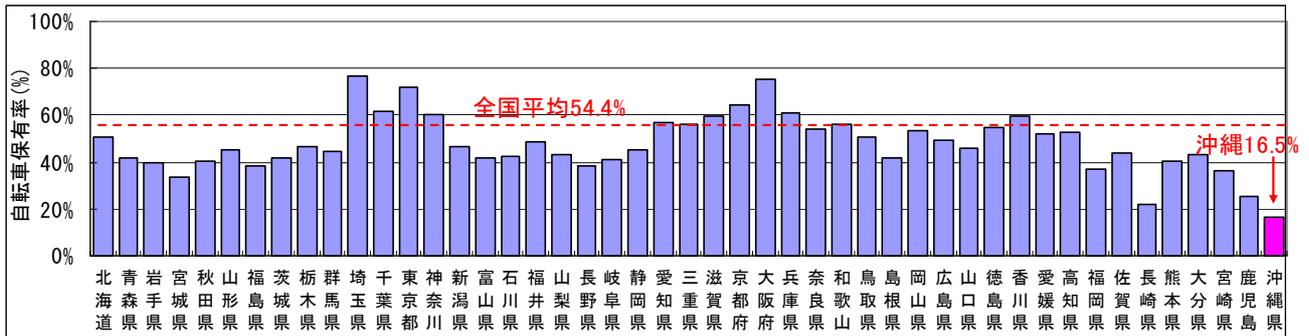


図 2-25 都道府県別自転車保有率 ((社)自転車協会資料)

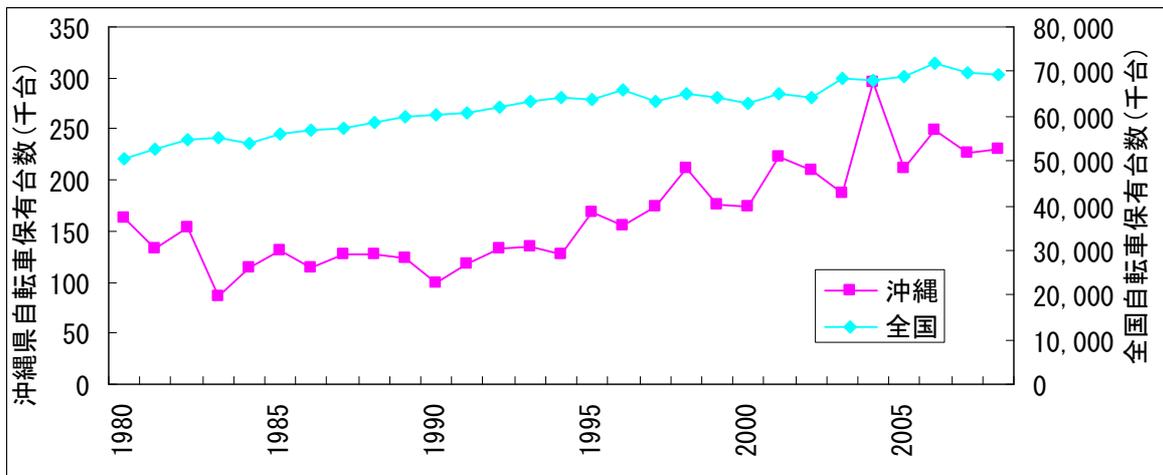


図 2-26 自転車保有台数の年度別推移 ((社)自転車協会資料)

²⁶ 平成 23 年度那覇都市圏での自転車ネットワーク整備計画検討業務 (沖縄総合事務局, 平成 23 年)

(2) 自転車の分担率

(a) 浦添市民の自転車分担率

- 浦添市民の自転車の分担率は、全体で1%となっている。年齢階層別にみても75歳以上を除き1%に留まっている。
- 目的別にみると、通学で3%となっており、特に16歳以上19歳未満の生徒の13%が自転車を利用している。

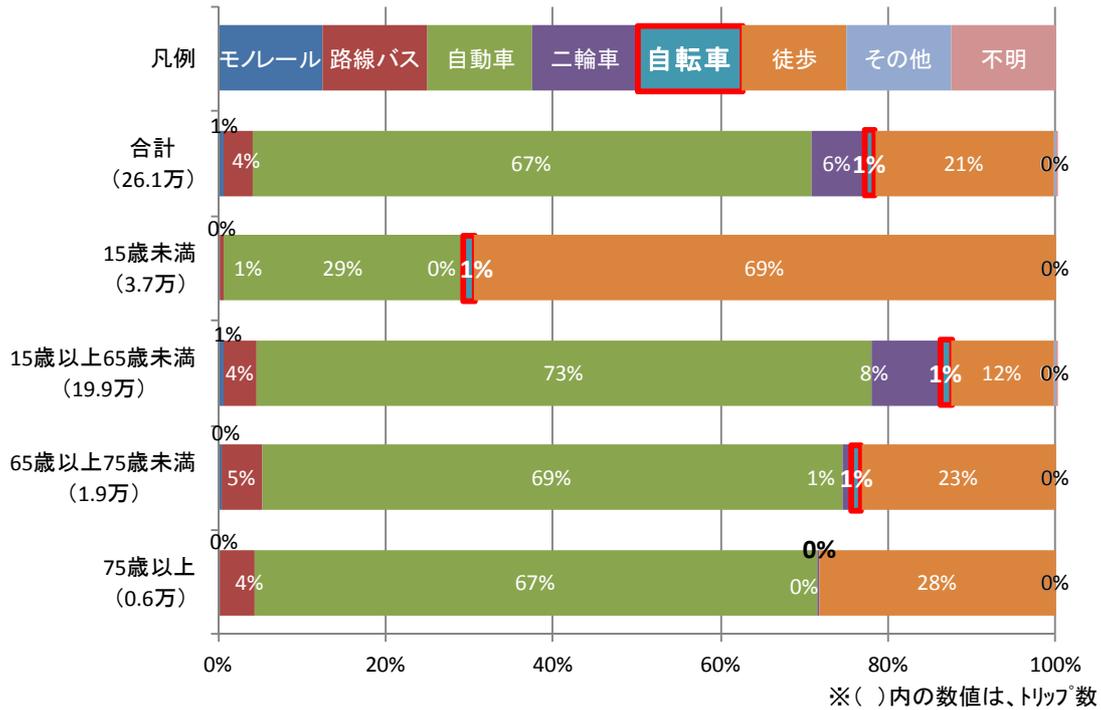


図 2-27 年齢階層別の交通手段分担率²⁷

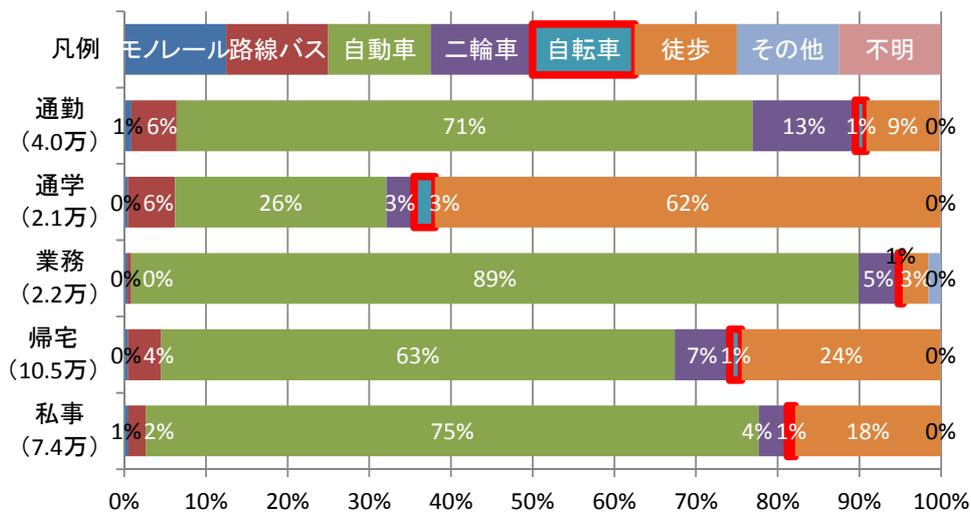


図 2-28 目的種類別の交通手段分担率²⁷

²⁷ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 (沖縄県, 平成 18 年)

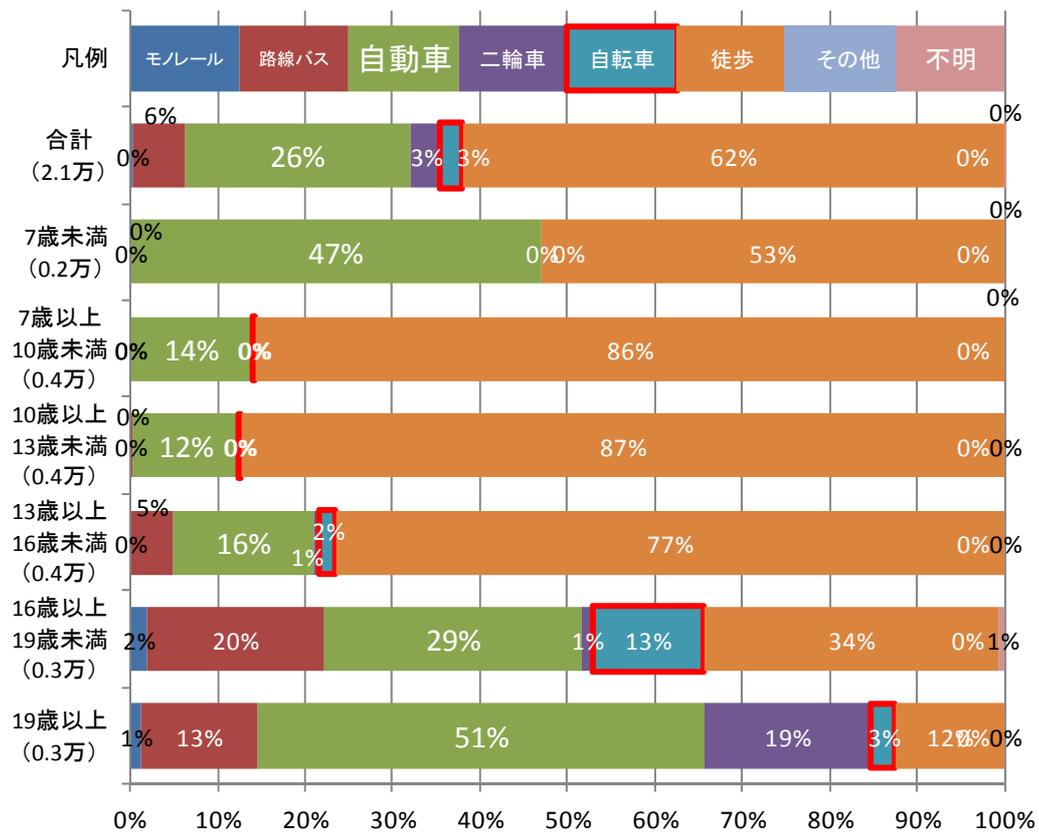


図 2-29 通学目的の年齢階層別の交通手段分担率²⁸

²⁸ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(b) 浦添市民の地域別の自転車分担率

- 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。

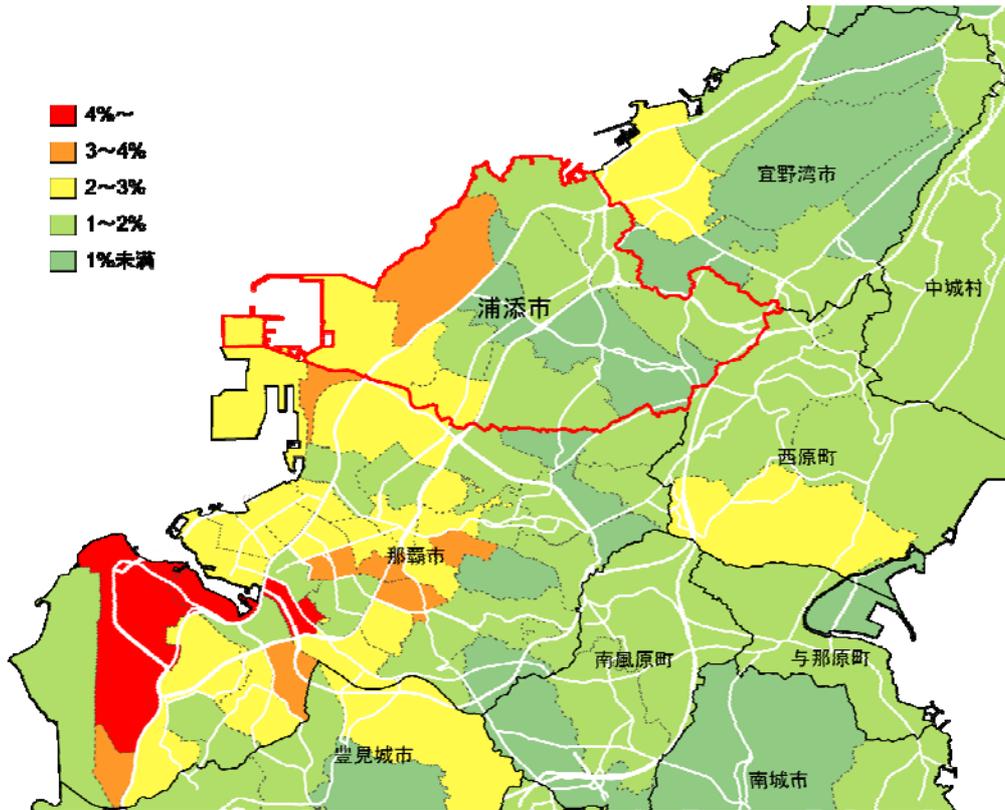


図 2-30 Cゾーン別自転車分担率²⁹

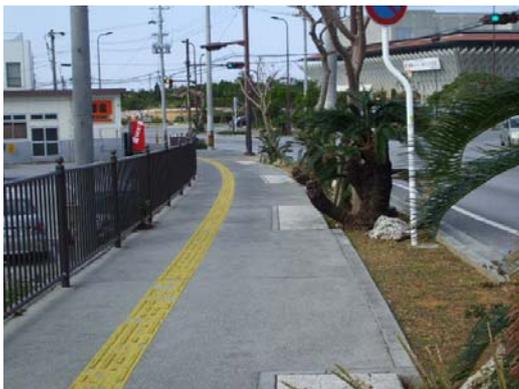


図 2-31 勢理客地区の道路状況

²⁹ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(3) 自転車交通量

(a) 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。

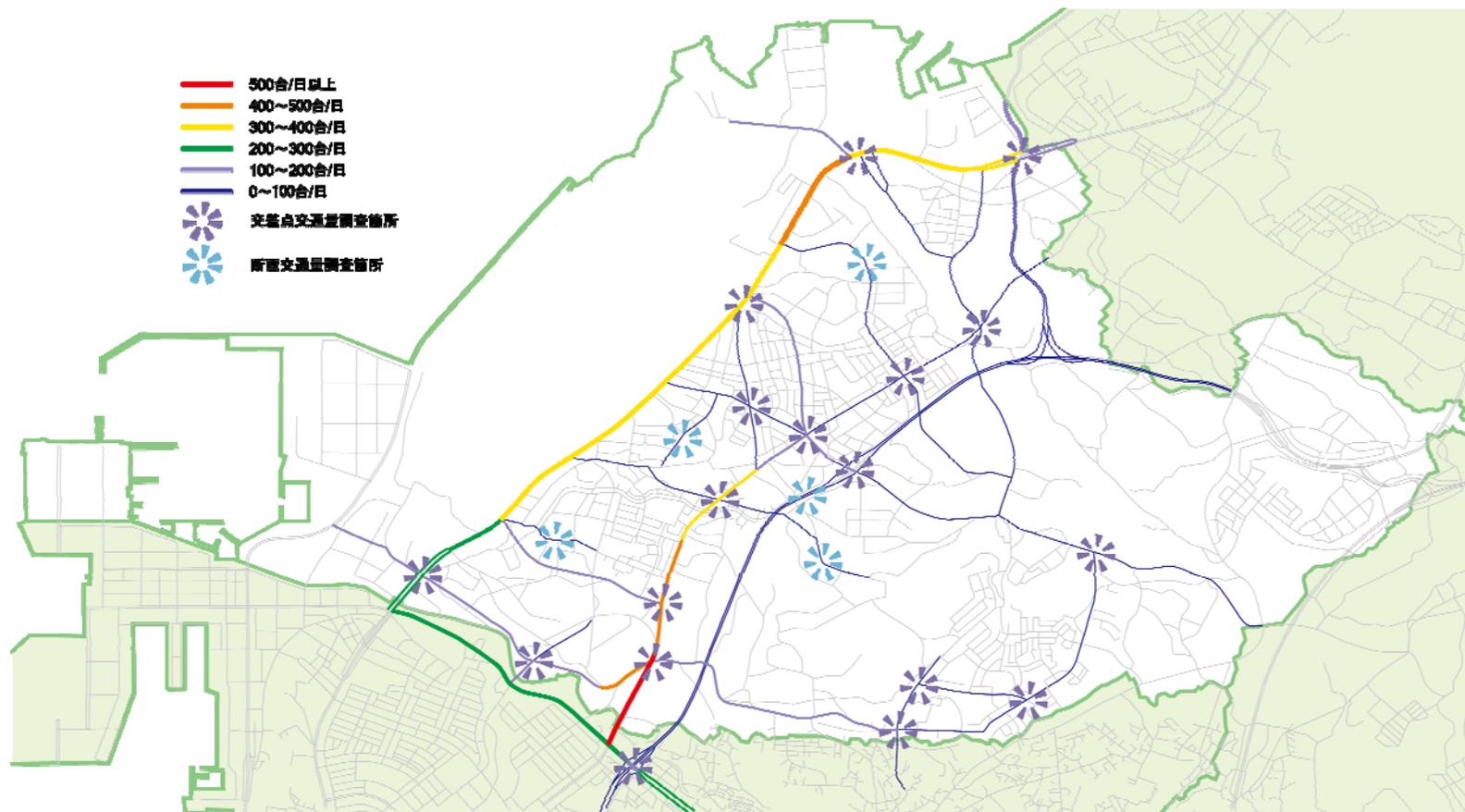


図 2-32 交通量調査結果（自転車）

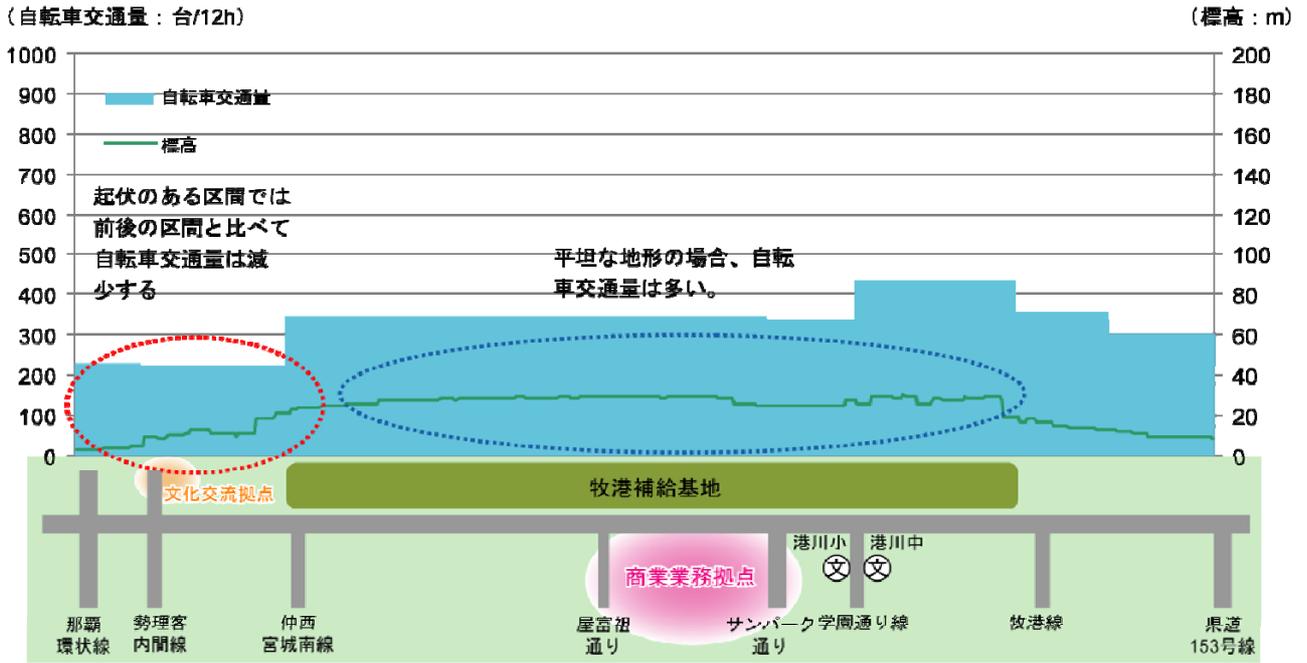


図 2-33 国道 58 号の自転車交通量³⁰

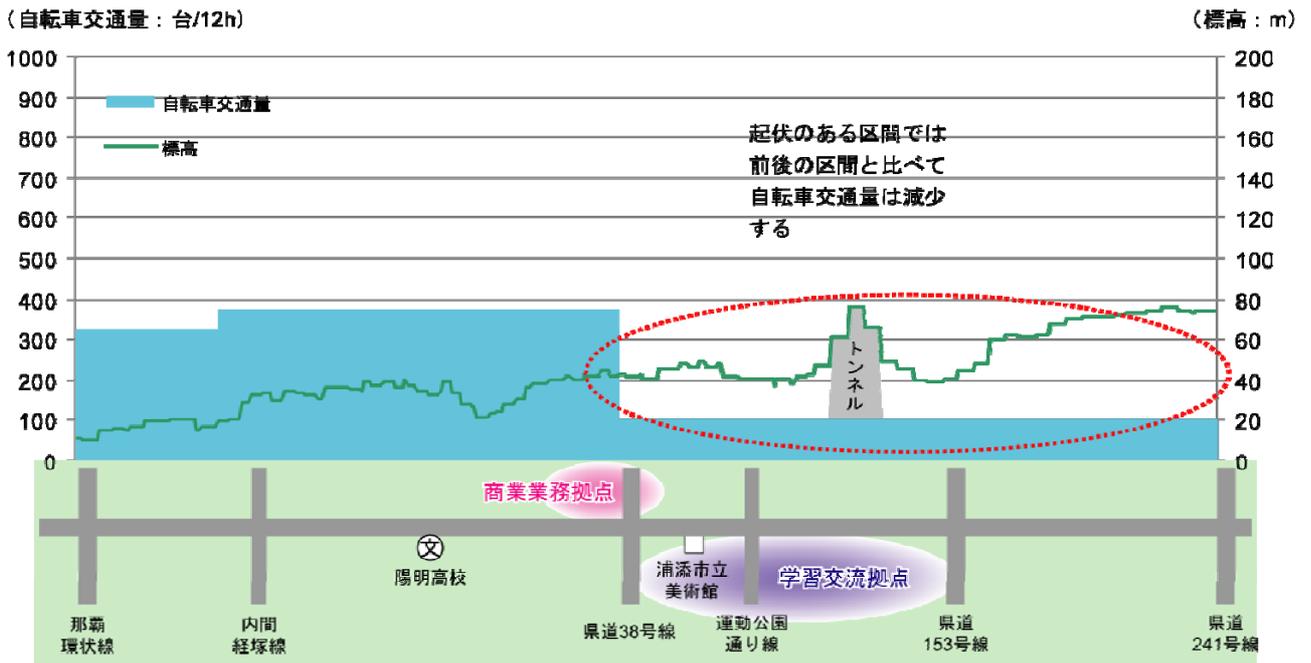


図 2-34 国道 330 号の自転車交通量³⁰

³⁰ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

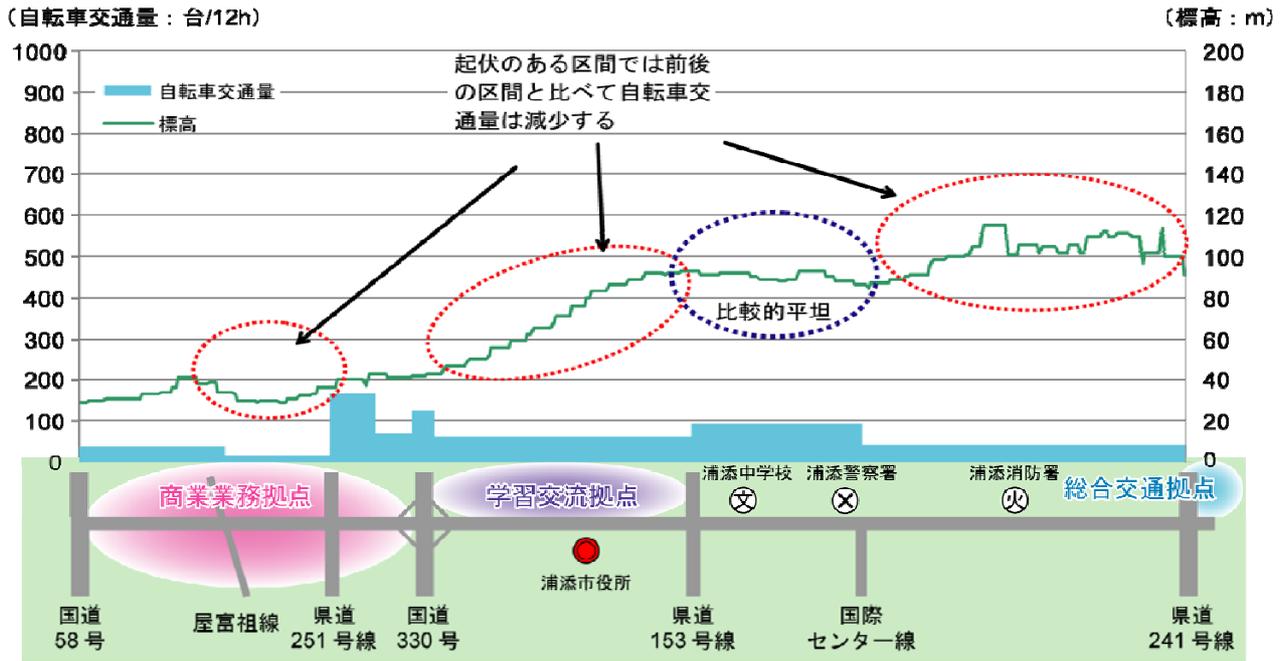


図 2-35 浦添西原線の自転車交通量³¹

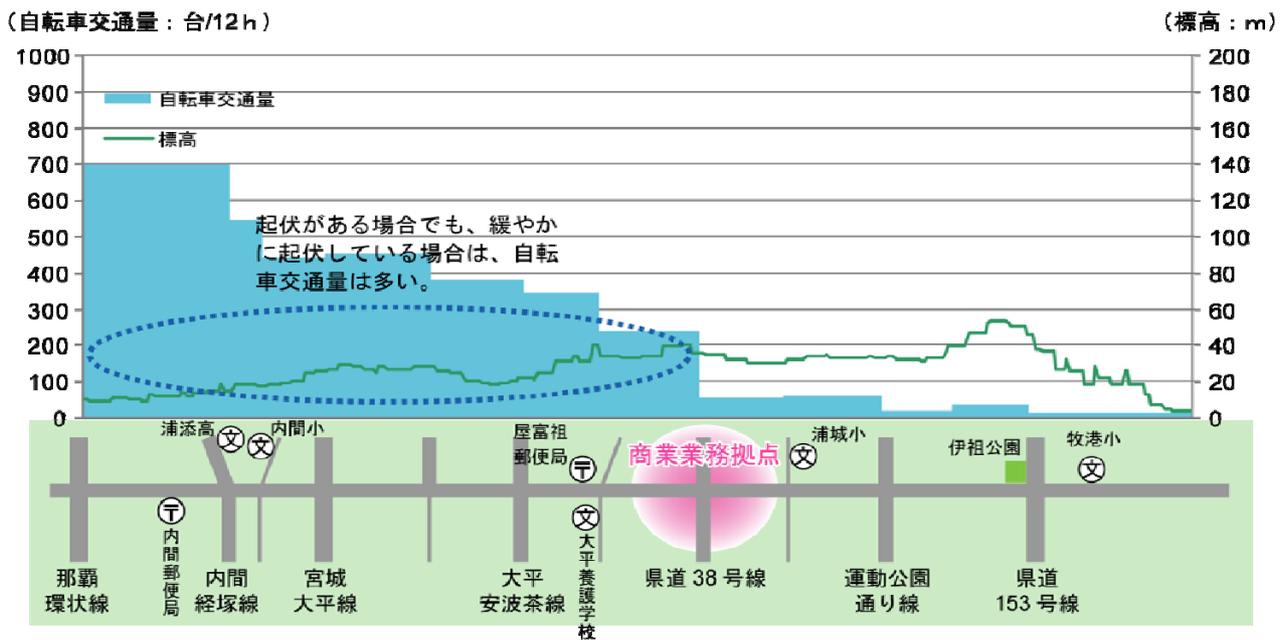


図 2-36 那覇宜野湾線（パイプライン）の自転車交通量³¹

³¹ 浦添市交通量調査結果（浦添市，平成 22 年）

(b) 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。

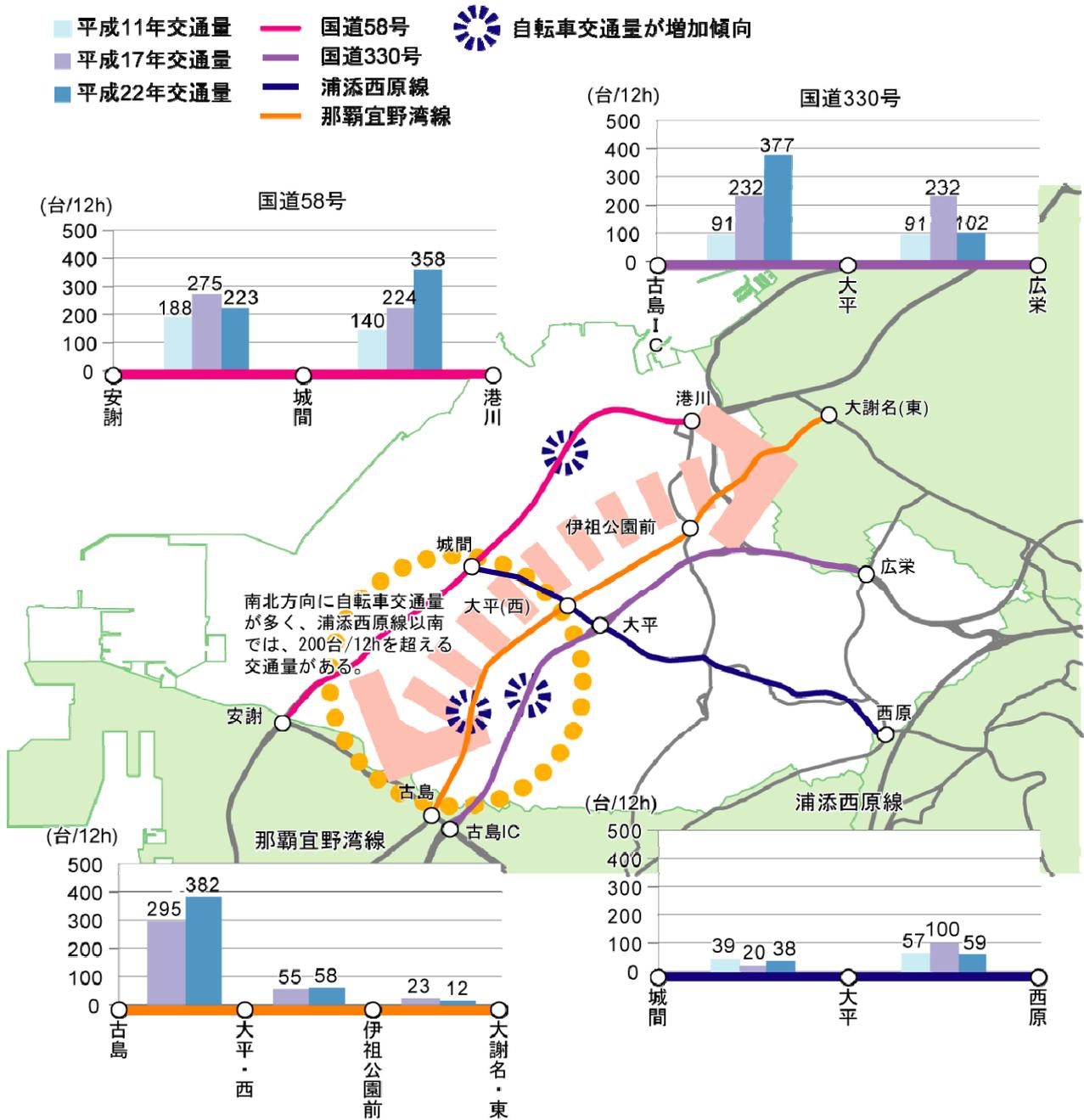


図 2-37 自転車交通量の推移^{32 33}

³² 道路交通センサス (国土交通省, 平成 11 年、平成 17 年)

³³ 浦添市交通量調査結果 (浦添市, 平成 22 年)

(4) 公共交通の端末としての自転車利用

- モノレール乗車時における端末手段では、全目的の 89.6%が徒歩でモノレールを利用している。自転車利用は 0.7%に留まっている。
- 通勤と通学に絞ってみると、1.8%が自転車によって、モノレール駅までアクセスしている。

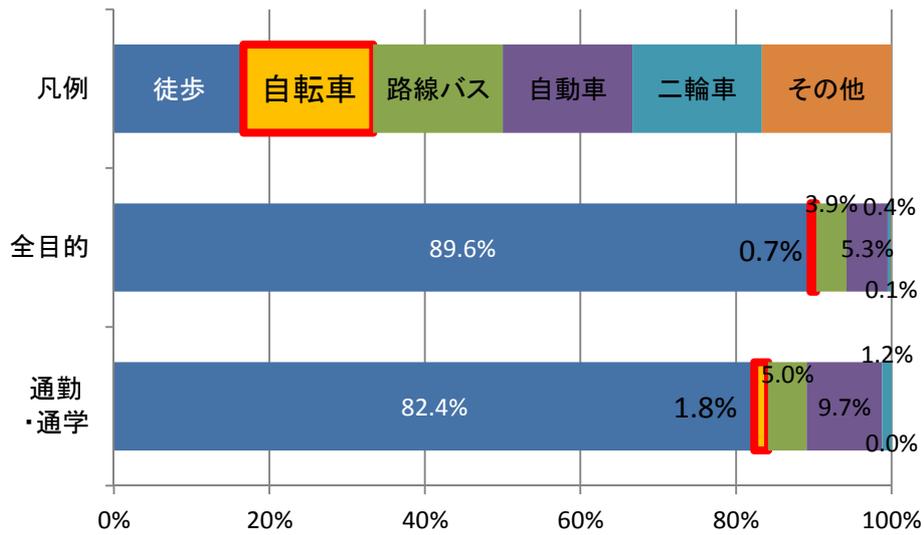


図 2-38 モノレールの端末手段分担率³⁴

³⁴ 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県，平成 18 年）

(5) 自転車の交通事故

- 沖縄県内の交通事故発生件数は、増減をしながら、全体的には増加基調にあり、平成 23 年は 500 件を超えている。
- 平成 24 年の自転車関連の交通事故発生箇所の形状は、交差点での事故が 332 件で全体の 69% を占めており、単路部の 138 件の 2.4 倍となっている。
- 市町村別にみると、那覇市、浦添市での発生割合が高くなっている。

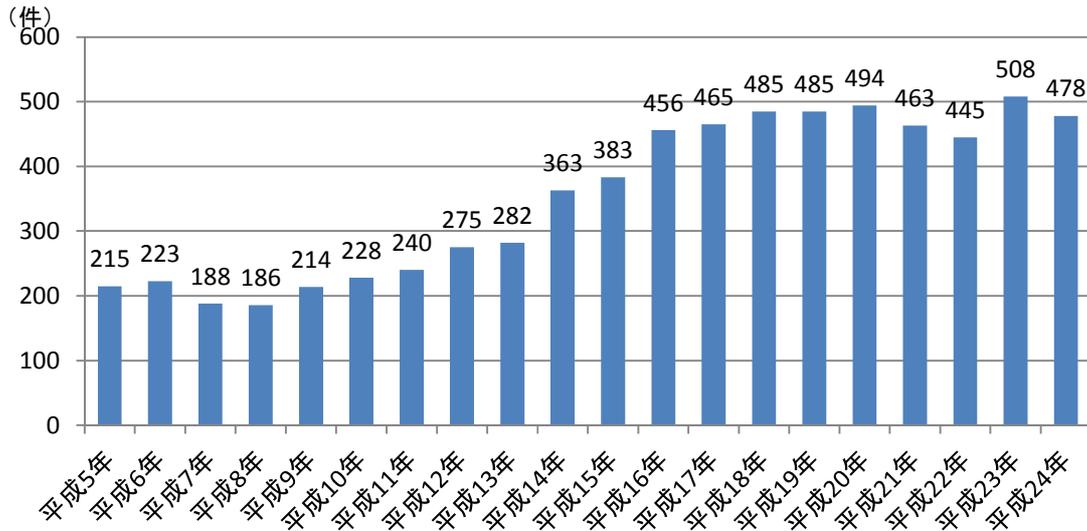


図 2-39 沖縄県内の自転車関連の交通事故発生件数の推移³⁵

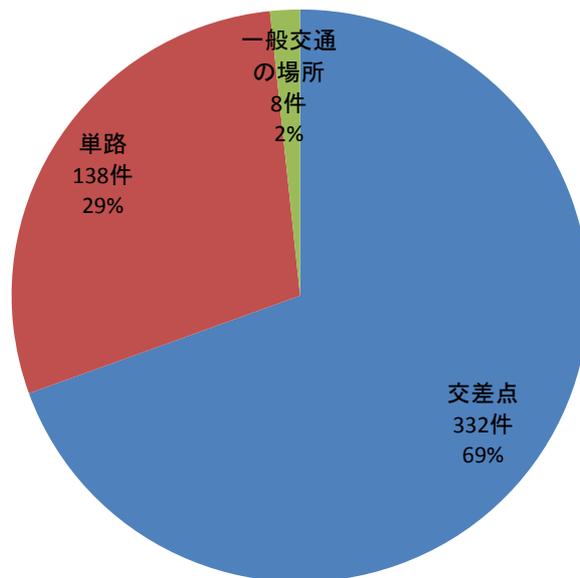


図 2-40 沖縄県内の自転車関連事故発生箇所の道路形状（平成 24 年）³⁵

³⁵ 交通白書（沖縄県警察本部，平成 5～24 年版）

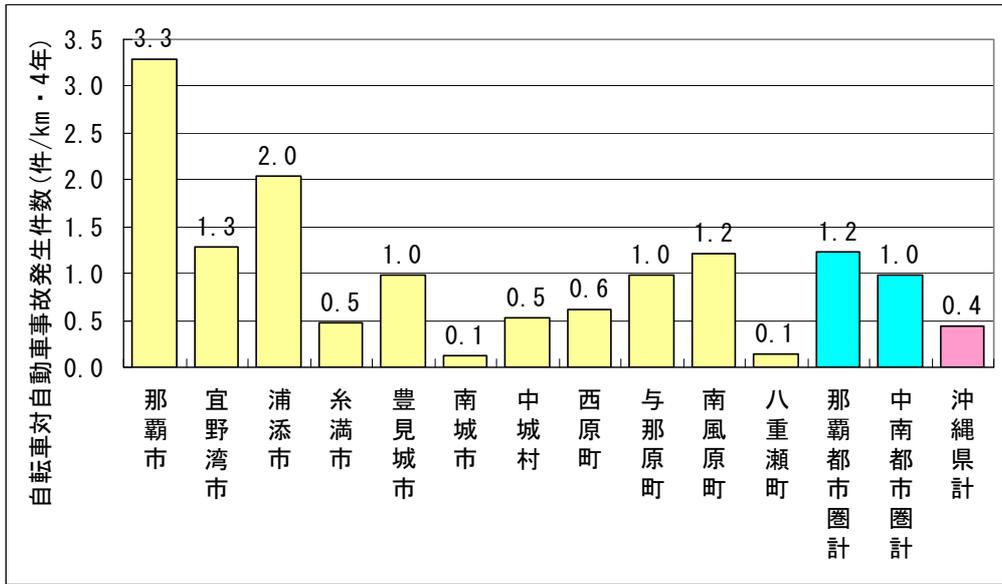


図 2-41 市町村別 1km あたり自転車対自動車事故発生件数 (ITRADA 事故データより算出) ³⁶

³⁶ 平成 23 年度那覇都市圏での自転車ネットワーク整備計画検討業務 (沖縄総合事務局, 平成 23 年)

2-2 自転車に関する上位・関連計画

2-2-1 那覇都市圏内における自転車ネットワーク整備計画（平成 25 年 3 月）

那覇都市圏内における自転車ネットワーク整備計画（沖縄総合事務局）では、下記の基本方針及び、計画目標を設定してネットワークの選定を行っている。

これらの検討は、沖縄県道路交通環境安全推進連絡会議の専門部会である「那覇都市圏内での自転車ネットワーク検討会」で行われている。

■那覇都市圏内における自転車ネットワークの基本方針・計画目標

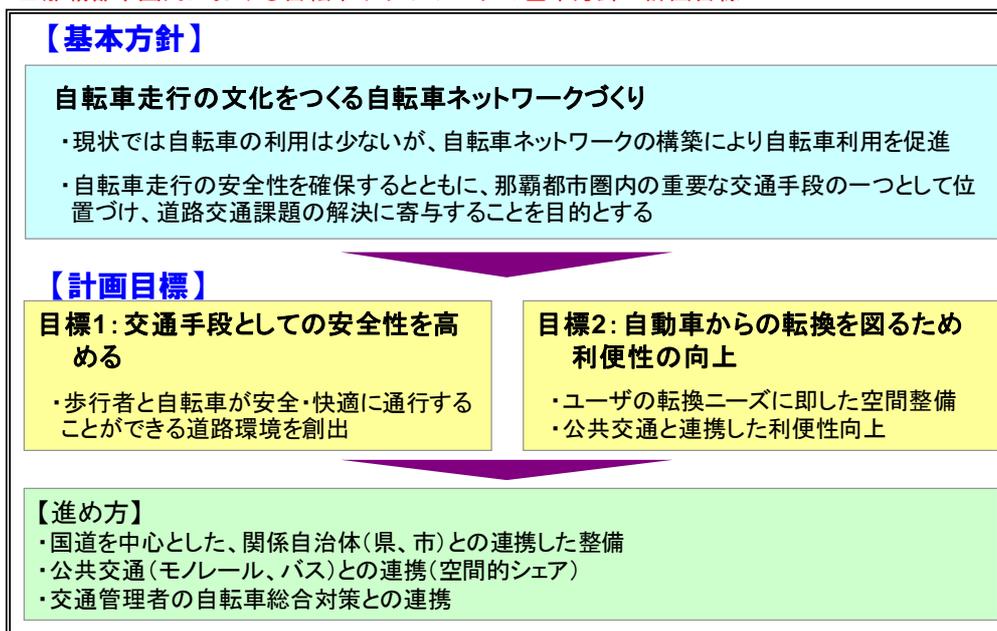


図 2-42 基本方針と計画目標

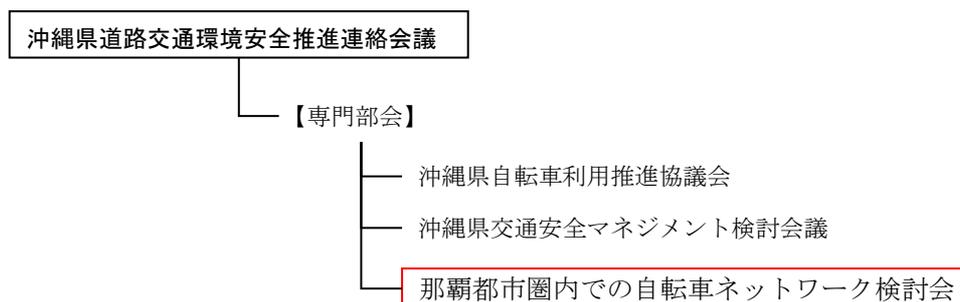


図 2-43 那覇都市圏での自転車ネットワーク検討会の位置づけ

当計画で位置付けられたネットワークを図 2-44 に示す。



図 2-44 那覇都市圏内における自転車ネットワーク整備計画

ネットワーク整備計画に加えて、下記の利用促進策の検討も行っている。

- 走りやすさマップ
- コミュニティサイクル
- 自転車と公共交通の連携施策

2-2-2 浦添市の上位関連計画における位置づけ

(1) 浦添市交通基本計画（平成 23 年 10 月）

浦添市交通基本計画において掲げられている基本方針を図 2-45 に示す。

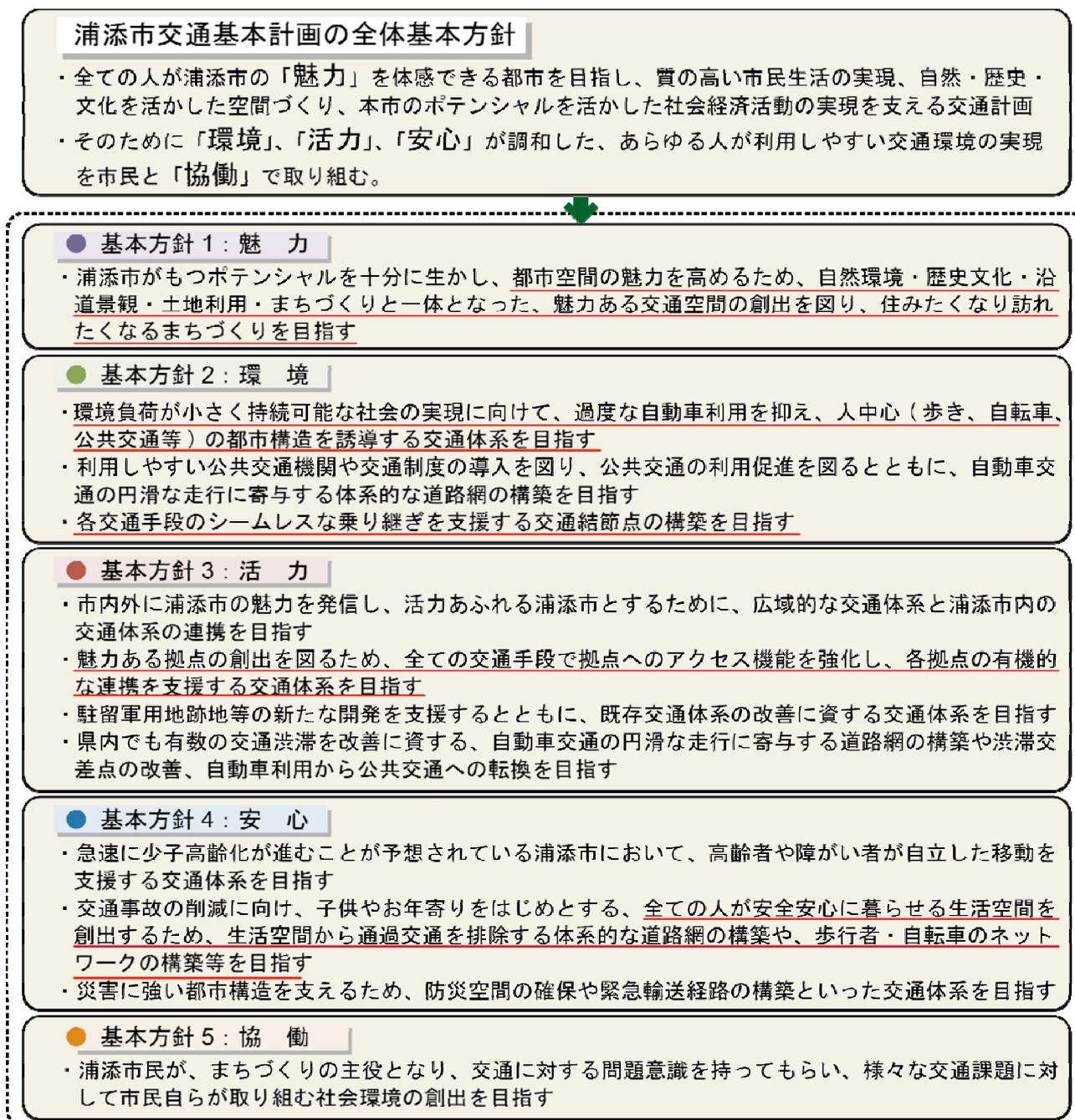


図 2-45 浦添市交通基本計画の基本方針（自転車関連に下線を表示）

浦添市交通基本計画の全体基本方針

- ・ 全ての人が浦添市の「魅力」を体感できる都市を目指し、質の高い市民生活の実現、自然・歴史・文化を活かした空間づくり、本市のポテンシャルを活かした社会経済活動の実現を支える交通計画。
- ・ そのために「環境」、「活力」、「安心」が調和した、あらゆる人が利用しやすい交通環境の実現を市民と「協働」で取り組む。

● 基本方針 1：魅力

● 基本方針 2：環境

● 基本方針 4：安心

● 基本方針 3：活力

● 基本方針 5：協働

将来の都市交通計画

● 将来公共交通ネットワーク

【公共交通ネットワーク】

- 鉄軌道を含む新たな公共交通システム
- モノレール
- 市内幹線公共交通
- 支線公共交通
- 高速バス（現況）
- 路線バス（高速バス含む）

【交通結節点】

- 総合交通結節点
- 都心交通結節点
- 複合交通結節点
- 広域交通結節点
- 都市軸交通結節点



● 将来道路ネットワーク

【道路種類】

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- その他の道路

【都市形成に配慮した道路の役割】

- 都市軸形成道路
- 都市環境形成道路
- 都市圏軸形成道路



図 2-46 将来公共交通ネットワークと将来道路ネットワーク

(2) 浦添市総合交通戦略（平成 25 年 2 月）

浦添市総合交通戦略は、浦添市交通基本計画で掲げた都市の将来像の実現に向けて、効果的・効率的な施策の展開を図る目的で、短中期的（5～10年程度）な具体的アクションプログラムである。

具体的には地域別の施策パッケージを整理して、展開する施策、施策展開スケジュールの整理を行っている。

また、当計画では、自転車に関連する下記の施策を整理している。

- 自転車ネットワークの構築
- 自転車の走行位置の明示
- 交通結節点での駐輪場整備
- コミュニティサイクルの実施
- ポタリング（自転車での散歩）イベントの実施
- 交通安全啓発活動（自動車、自転車のマナーアップ施策）

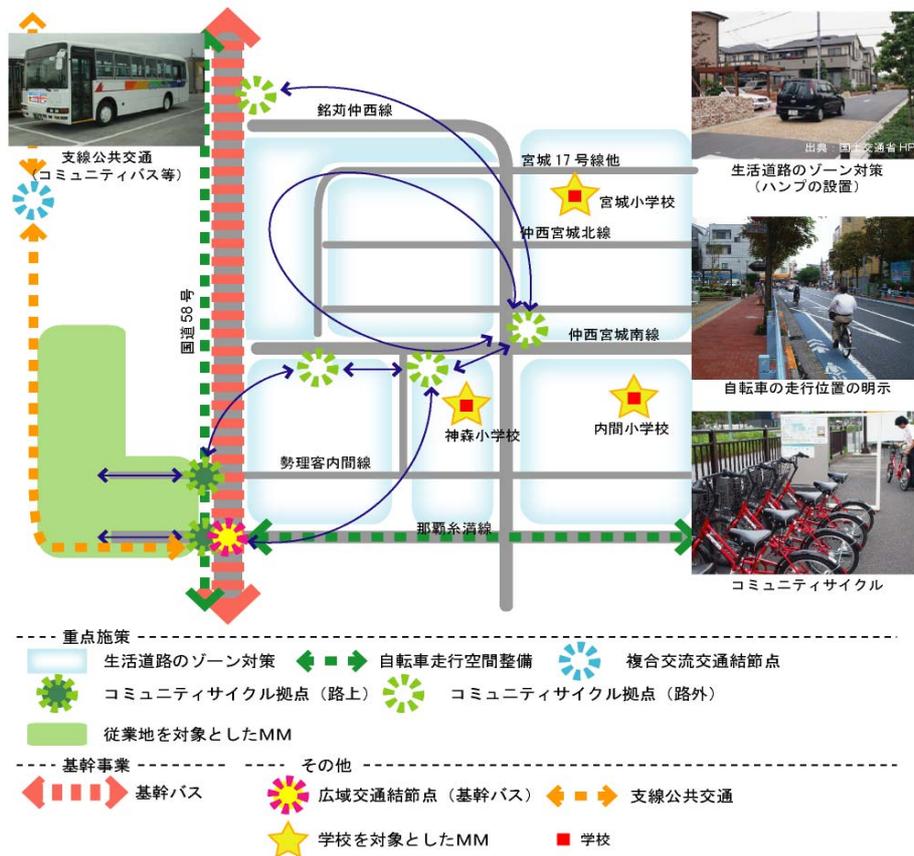


図 2-47 重点施策イメージ（一例）

浦添市総合交通戦略で位置付けられた自転車ネットワークを図 2-48 に示す。

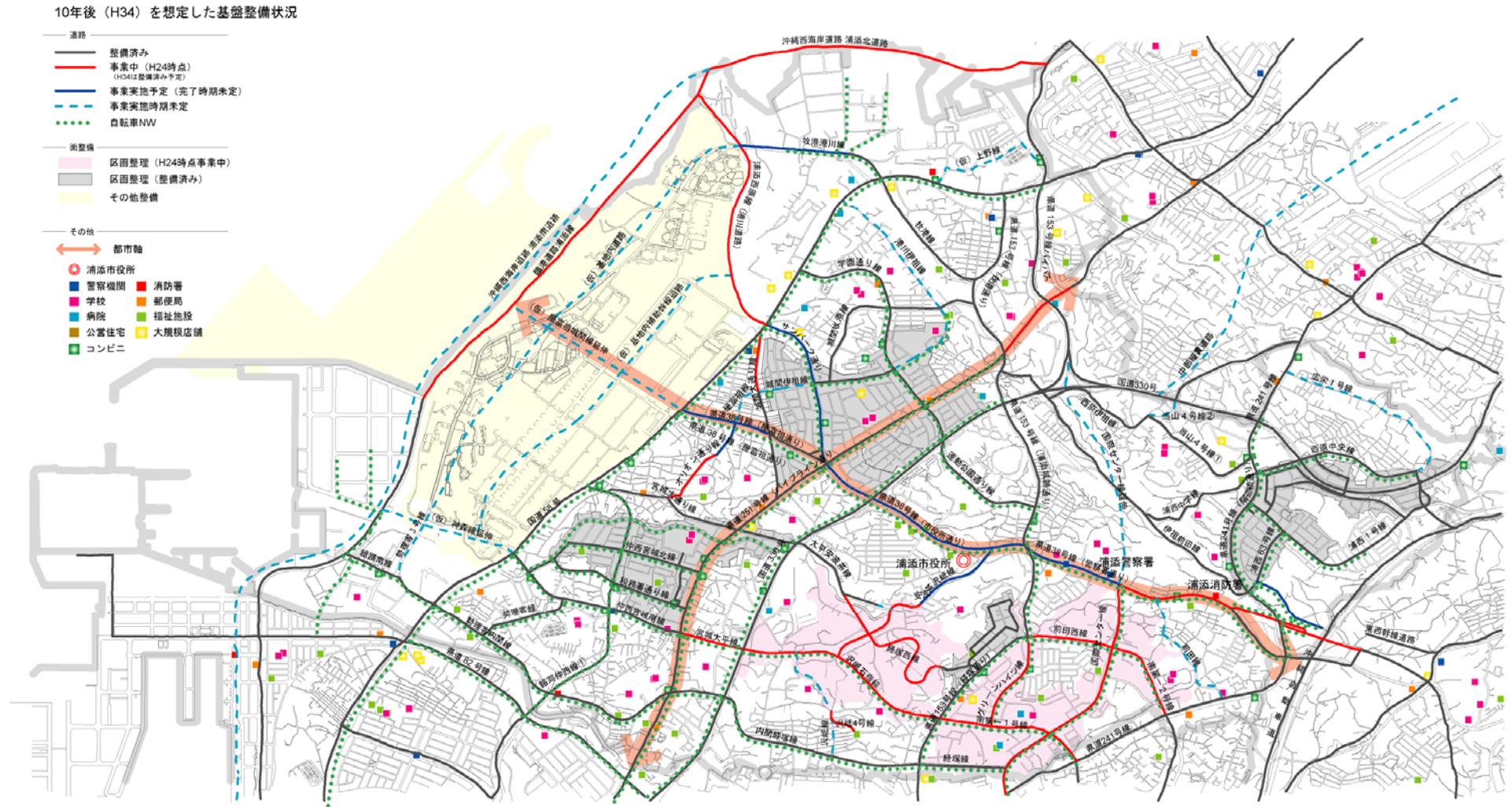


図 2-48 浦添市総合交通戦略での将来道路ネットワークに関する施策イメージ