

## 第4章 基本方針、計画目標の設定

---

### 4-1 自転車ネットワーク計画の基本方針設定に向けた課題

---

これまでの検討結果から得られた、浦添市自転車ネットワーク計画の課題を整理する。文中の【 】内のキーワードは、浦添市交通基本計画で示されている 5 つの基本方針を指し、それぞれから得られた課題との関連を示している。

#### 4-1-1 上位関連計画からの課題

- 道路ネットワークの構築に当たっては、自動車の処理に限らず、自転車を含めた多様な手段が安心して利用できる空間整備が必要。【安心】
- 浦添市内において、モノレールの延長や基幹バスの導入といった、広域的な公共交通の導入が検討されており、新たな交通結節点の整備が行われる。公共交通の利用促進を図るうえで、公共交通と自転車等端末手段とシームレスな乗継を行えることが必要。【環境】
- 浦添市の都市の将来像を実現するため、交通ネットワーク整備に加えて過度な自動車利用に依存しない交通体系へ誘導する交通施策の推進が必要。【環境】

#### 4-1-2 自転車を取りまく現況からの課題

- 沖縄県の早世（65歳未満）の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高い。死亡の要因として心疾患（2位）と循環器疾患（3位）が挙げられており、日常的な運動が改善に寄与する。【活力】
- 浦添市の幹線道路の交通量は多く、混雑時の旅行速度は 16.8km/h と東京等の大都市圏と同程度となっている。要因として過度な自動車利用が挙げられるため、不必要な自動車利用からの転換を図るための交通環境の構築が必要。【活力】
- 現状で自転車交通量は少ないものの、交通量、保有台数と増加傾向にあり、今後も増加が続くと予想される。そのため、安全に利用できる空間整備が必要。【安心】

### 4-1-3 市民の自転車利用に関するニーズからの課題

#### (1) ニーズ調査からの課題

- 浦添市民・浦添商工会議所の場合、約9割が運転免許を保有し、6割が自分専用の自動車をもっていることから自動車を使いやすい状況にあるが、専用の自転車の保有も2割おり、これらを活用してもらう働きかけが必要。【活力、環境】
- 浦添市民・浦添商工会議所の場合、通勤・通学、私事では主に6~7割が自動車を利用しており、高校生は約2割が通学、私事で自動車を利用している。可能な範囲で自動車から自転車に転換を促すことが必要。【活力、環境】
- 浦添市民・浦添商工会議所の場合、自転車利用者が2割にとどまっており、日常的な利用は非常に少ない状況にある。【活力、環境】
- 自転車利用者は利便性や健康、経済性等、利用者個人のメリットを感じて自転車を利用していると考えられ、利用促進に当たっては個人へのメリットをアピールすることが重要であるとする。【活力、環境】
- 雨天時でも自転車で安心して通行出来たり、自動車、歩行者と接触しにくいよう自転車の通行空間を確保して、安全かつ快適に通行できる環境の構築が必要。非利用者に対しては、啓発活動等を通じて自転車の良さを見直してもらうことが利用促進には必要。【魅力、安心】
- 浦添市民・浦添商工会議所の場合、自転車と自動車の事故のリスクは、いずれの立場でも多く、場所は車道に多いため、自転車と自動車が安全に利用できる環境が必要である。一方で、自転車と歩行者は事故のリスクは立場の違いによって認識のずれが生じており、自転車利用者の秩序ある利用の促進が必要。高校生は、自転車の通行中に自動車との接触の事故のリスクが多く、場所は車道が多いが、歩道も2割存在しており、歩道通行の危険性も浮き彫りとなっている。【安心】
- 歩行者と自転車の分離を図り、歩行者の安全性の確保が必要。同時に自転車の車道通行を安全に行えるよう自転車利用環境の構築が必要である。【安心】
- 自転車利用ルールは一定の認知度があるものの、歩道通行や二人乗りは他と比べて認知度が低い。また、利用者に比べて非利用者の利用ルールの認知度は低い結果となっているため、自転車や他の手段が互いに安全で快適に利用するためには非利用者に対しても利用ルールの周知が必要である。【安心、協働】
- 自転車利用者は利用ルールを知っていても遵守度が低いため、利用ルールの遵守徹底が必要である。また、遵守の徹底と合わせて自転車通行空間の確保など遵守しやすい環境づくりも必要。【安心、協働】
- 自転車通行空間の為の路面標示が路上駐車抑制になることが期待できる。合わせて取締りの徹底や啓発活動を行うことで、より快適な通行環境の構築が期待できる。【安心】
- 自転車の利用促進において、安全で快適に通行できる道路の整備が必要で、併せて駐輪場の整備が必要である。ハード整備と合わせて、コミュニティサイクルや走りやすきマップ等のソフト施策も同時に取組むことが必要。【活力、安心】

- バスやモノレール駅での駐輪場整備が公共交通の利用促進につながることを考えられ、公共交通の利用促進の観点から自転車との連携は必要である。【環境、活力】
- コミュニティサイクルは、私事目的や通勤目的での利用が期待できる。これらのニーズに応じて公共交通との結節の他、市内の公共施設や商業施設等での展開等によって利用促進が図られることが期待できる。【魅力、環境、活力】

## (2) 走行会からの課題

- 特に問題点として指摘が多かったのは、勾配に関する問題、路肩の幅員等に関する問題、障害物に関する問題となっており、具体的な内容としては、勾配に関する問題では、単路部や交差点での勾配がきついつとなっている。路肩の幅員等に関する問題では、路肩がないまたは狭い等となっている。障害物に関する問題では、植栽の枝や乗り入れ口に設置されたスロープとなっている。【魅力、環境、活力、安心】
- 得られた問題点に対して、安全に余裕をもって自転車が利用できるよう、自転車通行空間を確保することなどが挙げられるが、障害物の撤去や植栽の剪定等短期的に取り組める対策もあり、関係機関と連携して対策を実行することが望ましい。【魅力、環境、活力、安心】

## (3) 駐輪施設調査からの課題

- 浦添市内の駐輪施設状況は、大型商業施設では比較的高い割合で駐輪施設が設置されているものの、公共施設や観光施設では十分とは言えない状況である。特に観光施設は 0 ヶ所となっている。【魅力、活力】
- 駐輪場は設置されていない施設でも駐車場はあるため、一部活用した駐輪施設の設置可能性はあり、自転車の利用促進を図ると同時に無秩序な駐輪問題が生じないよう対策が必要。【魅力、活力】

## 4-2 自転車ネットワーク計画の基本方針

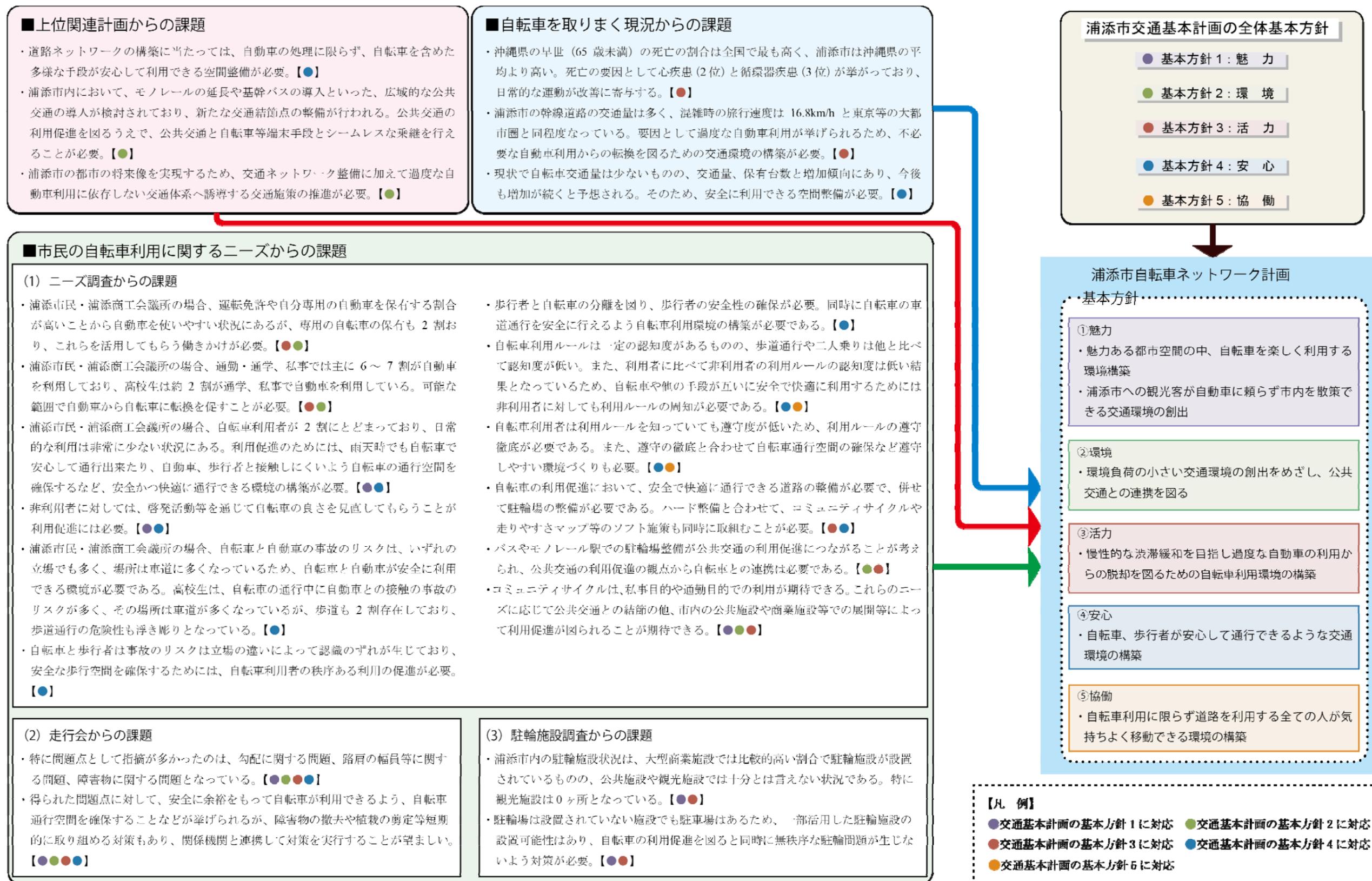


図 4-1 自転車ネットワーク計画の基本方針

### 4-3 自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標

自転車利用ネットワーク計画は前述の課題を踏まえ、浦添市交通基本計画で定めた基本方針の分類別に自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標を設定する。

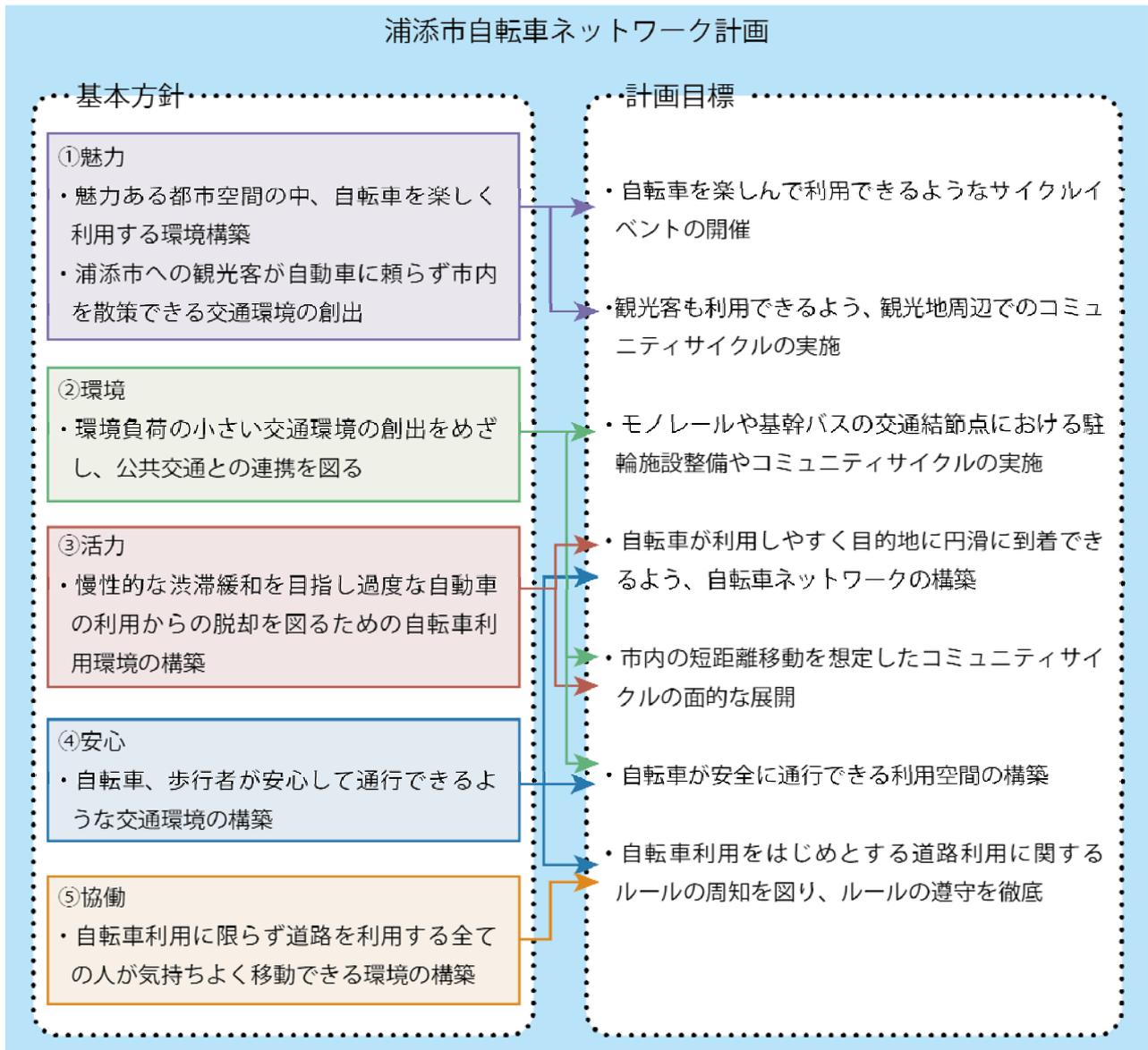
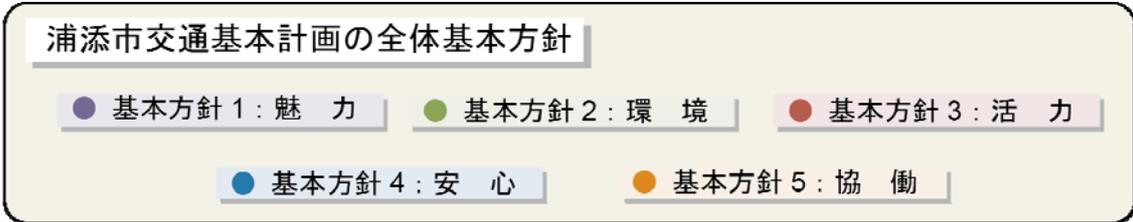


図 4-2 基本方針と計画目標