

第5章 自転車ネットワーク路線の選定

5-1 対象路線の選定の考え方

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定する。なお、路線の選定に際しては、道路整備の手戻りが生じないよう、現況の路線に加えて浦添市総合交通戦略で整理した平成 34 年を想定した路線も評価対象に加える。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

10年後（H34）を想定した基盤整備状況

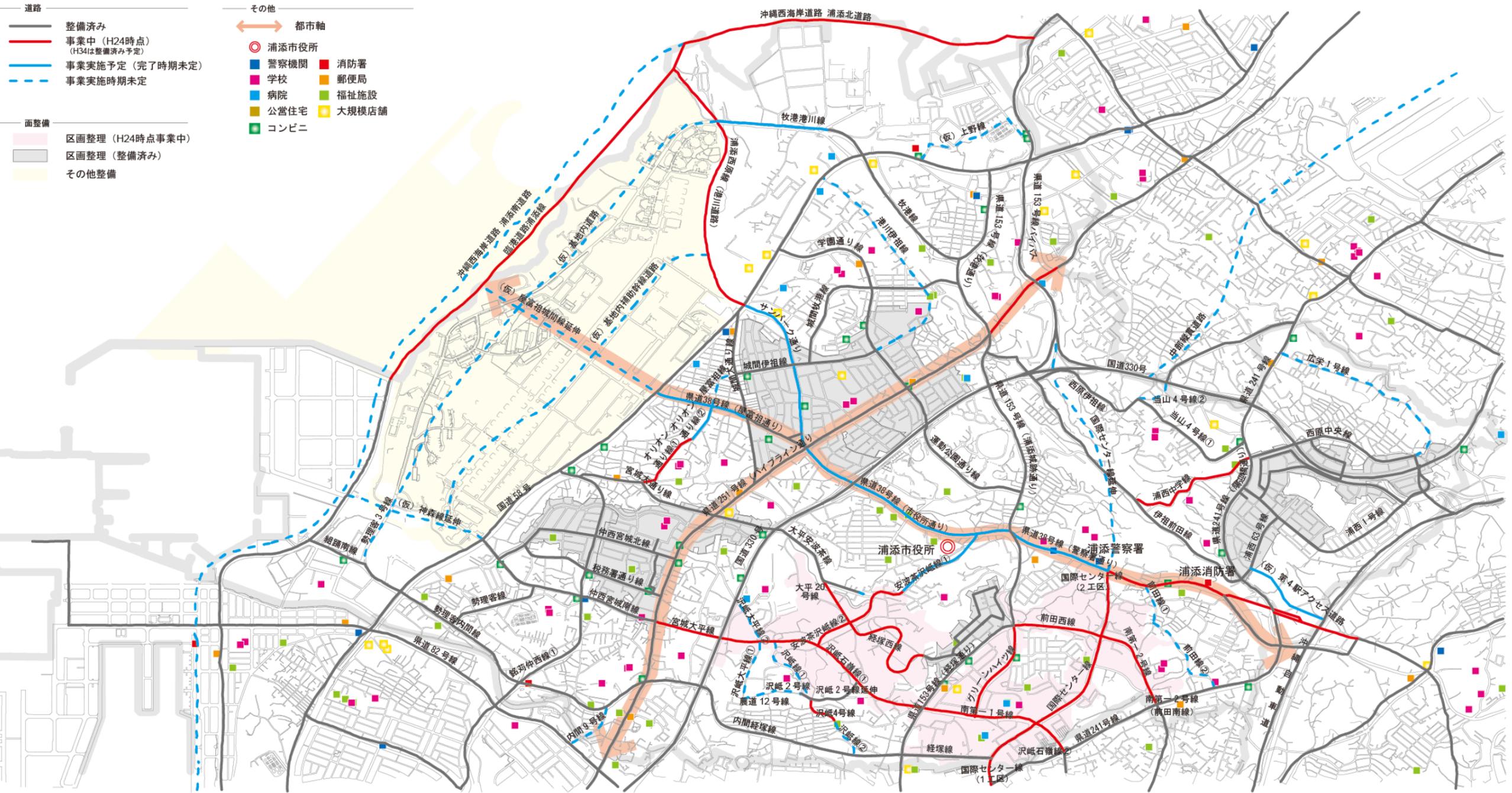


図 5-1 道路の整備状況⁴⁵

⁴⁵ 浦添市総合交通戦略（平成 25 年 2 月）

5-2 自転車ネットワーク要件

5-2-1 自転車ネットワーク要件の検討方針

浦添市における自転車ネットワークの候補路線が各要件を満たしているか検討する。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 [主要路線の役割]

検討方針：平成 22 年交通量調査結果による自転車交通量を用いて、250 台/日の路線を自転車の主要路線として選定する。また、道路ネットワークと施設の位置図を重ね合わせ、当該要件に該当するか検討する。これらのいずれかに該当する路線を抽出する。

- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 [安全性向上]

検討方針：平成 22 年交通量調査で歩行者交通量が 500 人/12h 以上が通行する錯綜が考えられる路線。自動車の規制速度が 50km/h を超過する路線（自転車分離が必要）。これらのいずれかに該当する路線を抽出する。

- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 [自転車利用促進]

検討方針：混雑度 1.5 以上の道路に該当する路線を抽出する。走行会で指摘された問題点への対応策として自転車の通行空間が必要とされる路線。これらのいずれかに該当する路線を抽出する。

- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 [利用増加見込み]

検討方針：浦添市交通基本計画及び浦添市総合交通戦略で位置づけられている各種交通結節点（総合交通結節点、広域交通結節点、都心結節点、都市軸交通結節点）への自転車でのアクセス性を高めるため、各種交通結節点までの道路を対象に選定する。

- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線 [既に整備空間あり]

検討方針：浦添市内では該当する路線はない。

- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 [その他連続性確保]

検討方針：①～⑤までの要件を重ね合わせたネットワークを基本とする。このネットワークの連続性を確保するために必要な路線を抽出する。

5-2-2 自転車ネットワーク要件

(1) 要件① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
[主要路線の役割]

(a) 自転車交通量が 250 台/日の道路

平成 22 年度の道路交通センサス及び、浦添市交通基本計画において行った実態調査の結果を用いて、自転車交通量 250 台/12h 以上の路線を選定する。

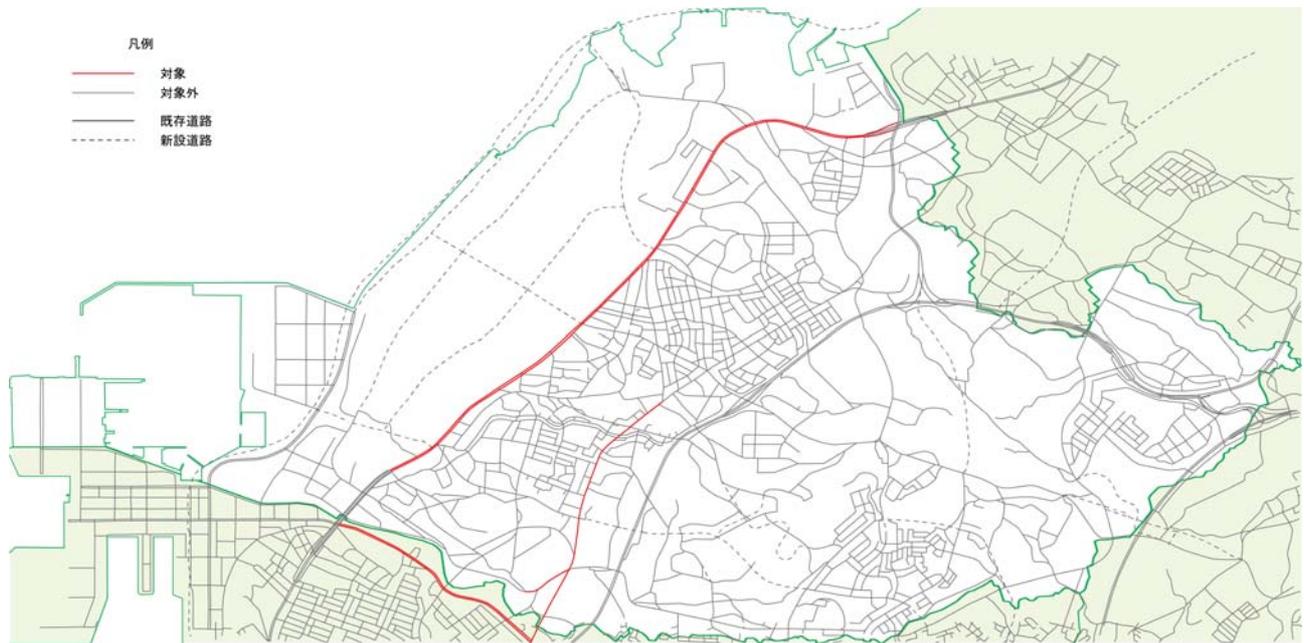


図 5-2 自転車交通量が 250 台/12h の道路

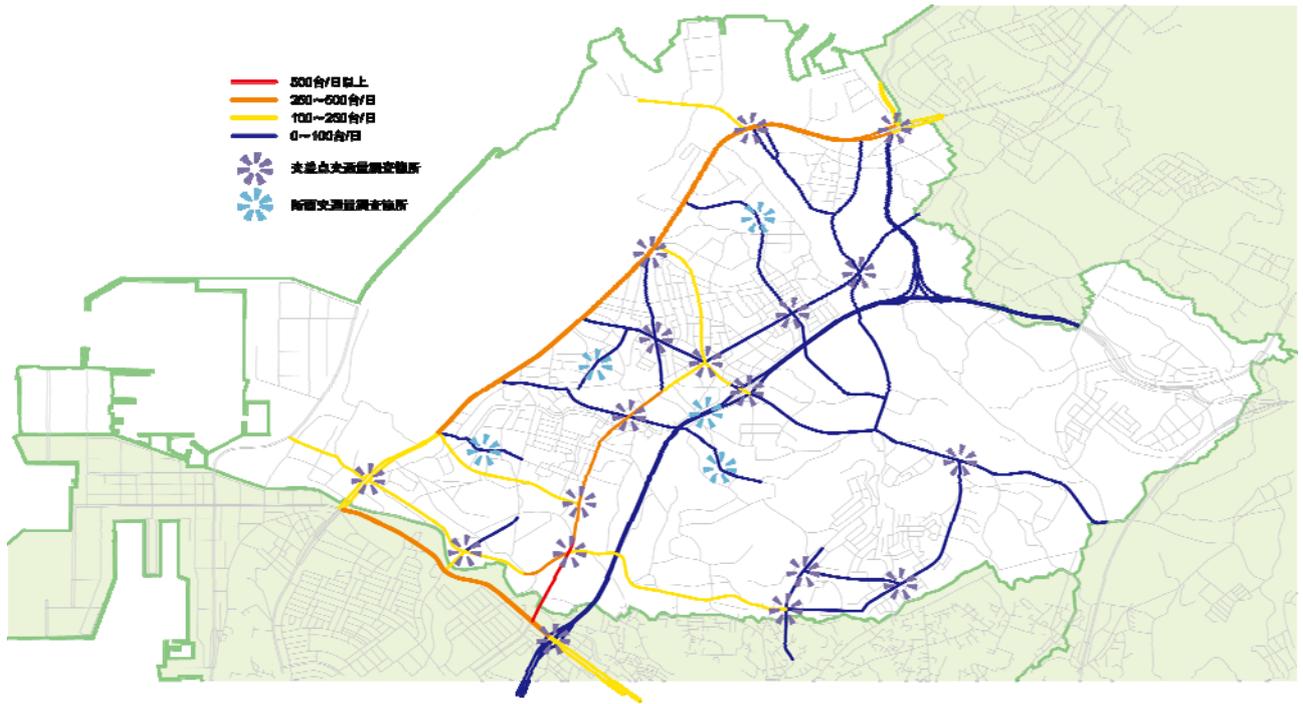


图 5-3 自転車交通量（平成 22 年）

(b) 主要施設に隣接する道路

自転車利用が多いと想定される施設として、以下の施設を選定し、各施設に隣接する道路を選定する。

- 公共施設
- 大型商業施設
- 観光施設（浦添市観光協会で紹介されている歴史、文化施設）
- 高校・専門学校

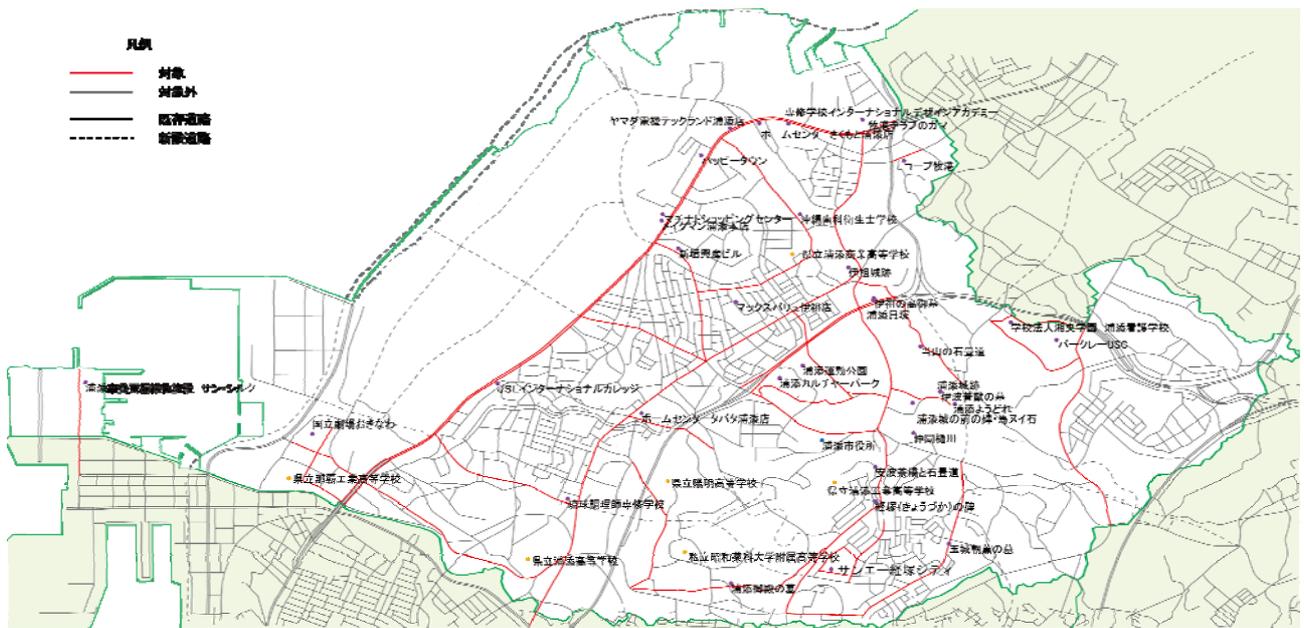


図 5-4 主要施設と隣接する道路

(c) 対象道路

自転車交通量、及び施設配置のいずれかの要件を満たす道路を図 5-5 に示す。

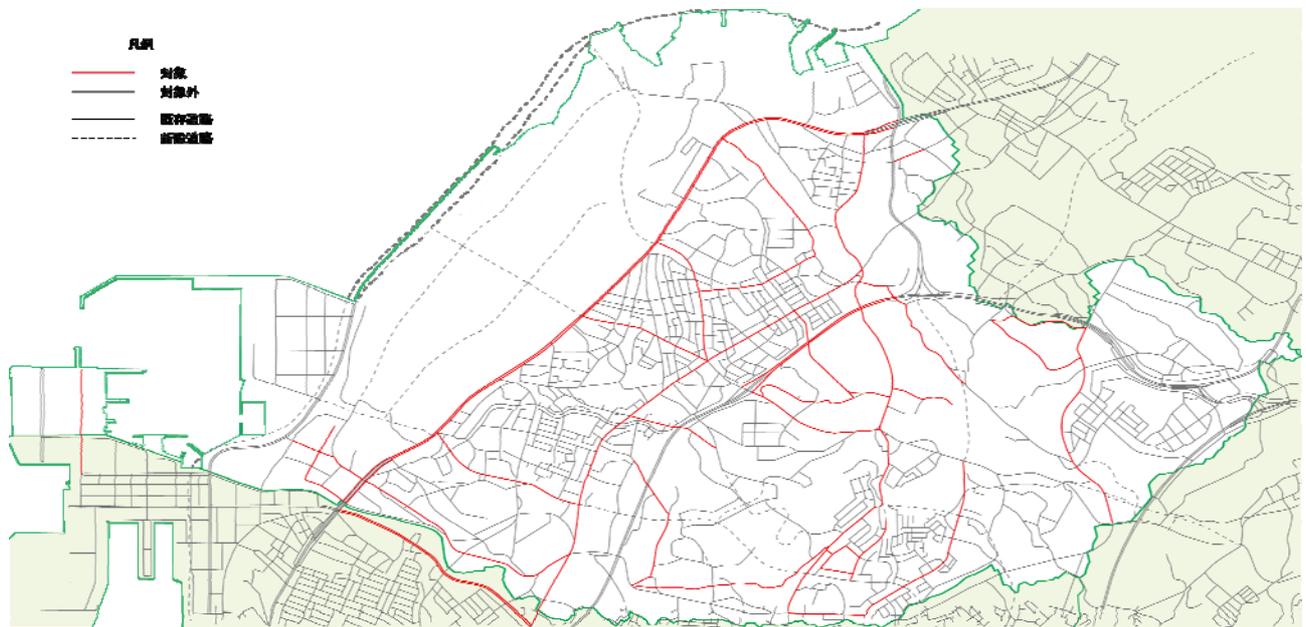


図 5-5 要件①を満足する道路

(2) 要件② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 [安全性向上]

(a) 歩行者交通量が 500 人/12h 以上の道路

平成 22 年度の道路交通センサス及び、浦添市交通基本計画において行った実態調査の結果を用いて、歩行者交通量 500 人/12h 以上の路線を選定する。

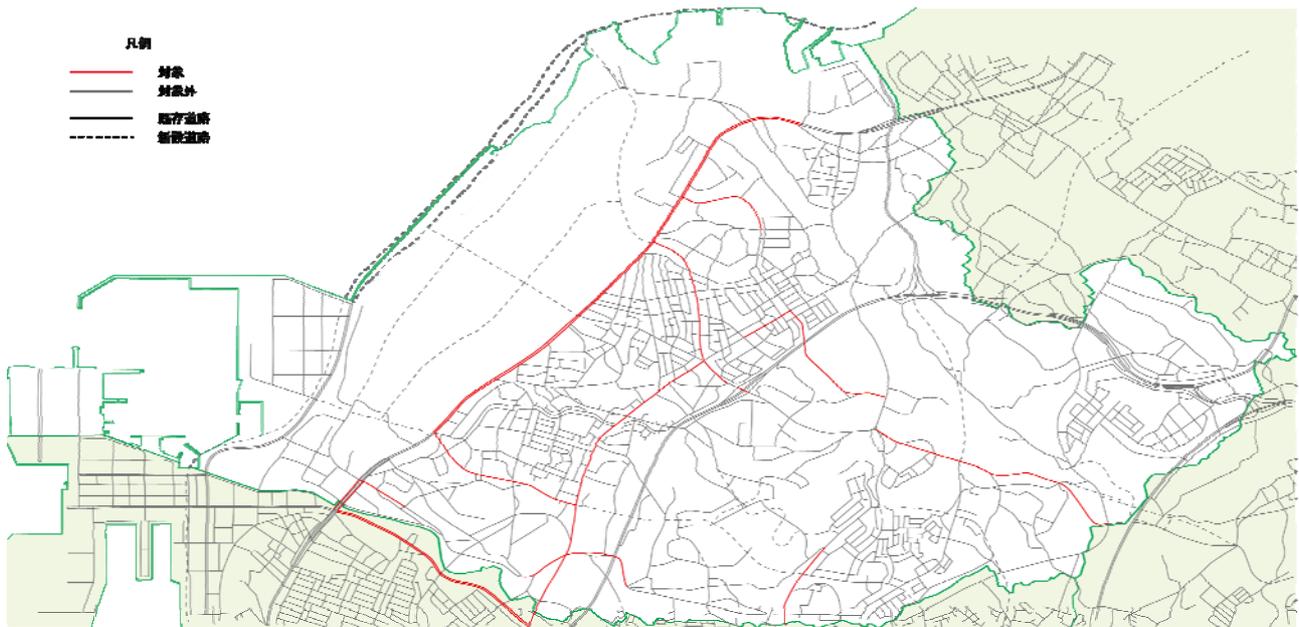


図 5-6 歩行者交通量が 500 人/12h 以上の道路



図 5-7 歩行者交通量 (平成 22 年)

(b) 自動車の規制速度が50km/hを超過する道路

規制速度が50km/h以上の道路を図5-8に示す。なお、浦添市道路整備プログラムを参考に将来的に50km/h以上となることを見込まれる道路についても、対象とする。

現況の速度の規制図を図5-9に示す。

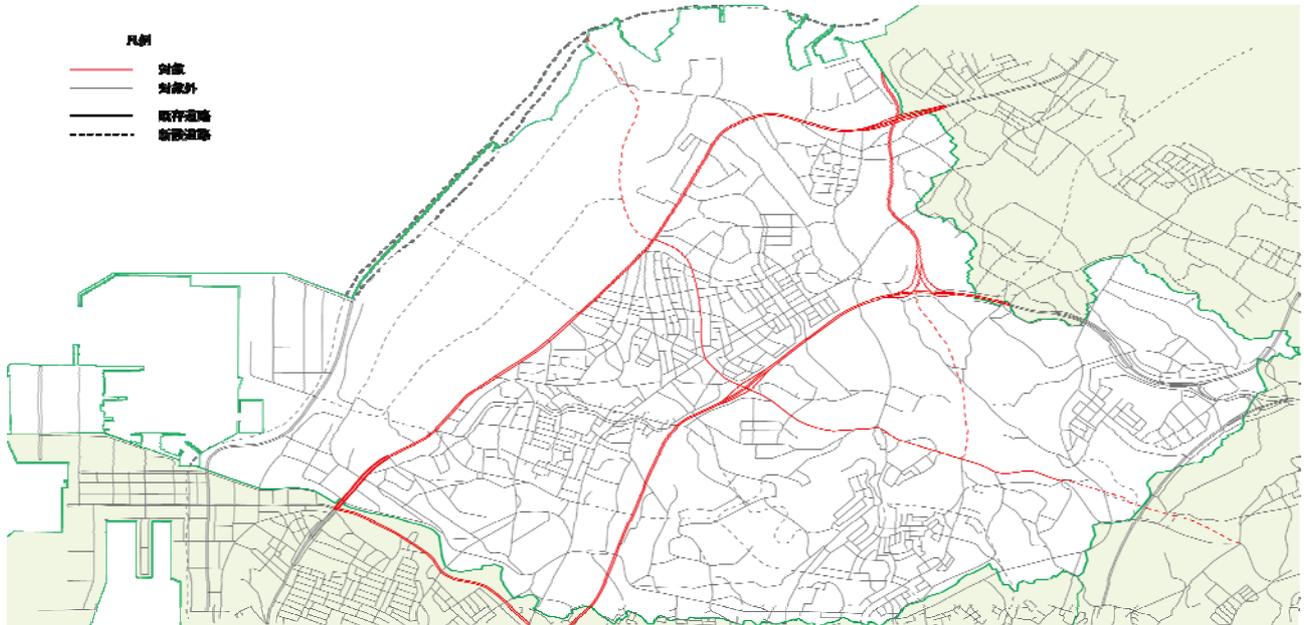


図 5-8 規制速度50km/h以上の道路

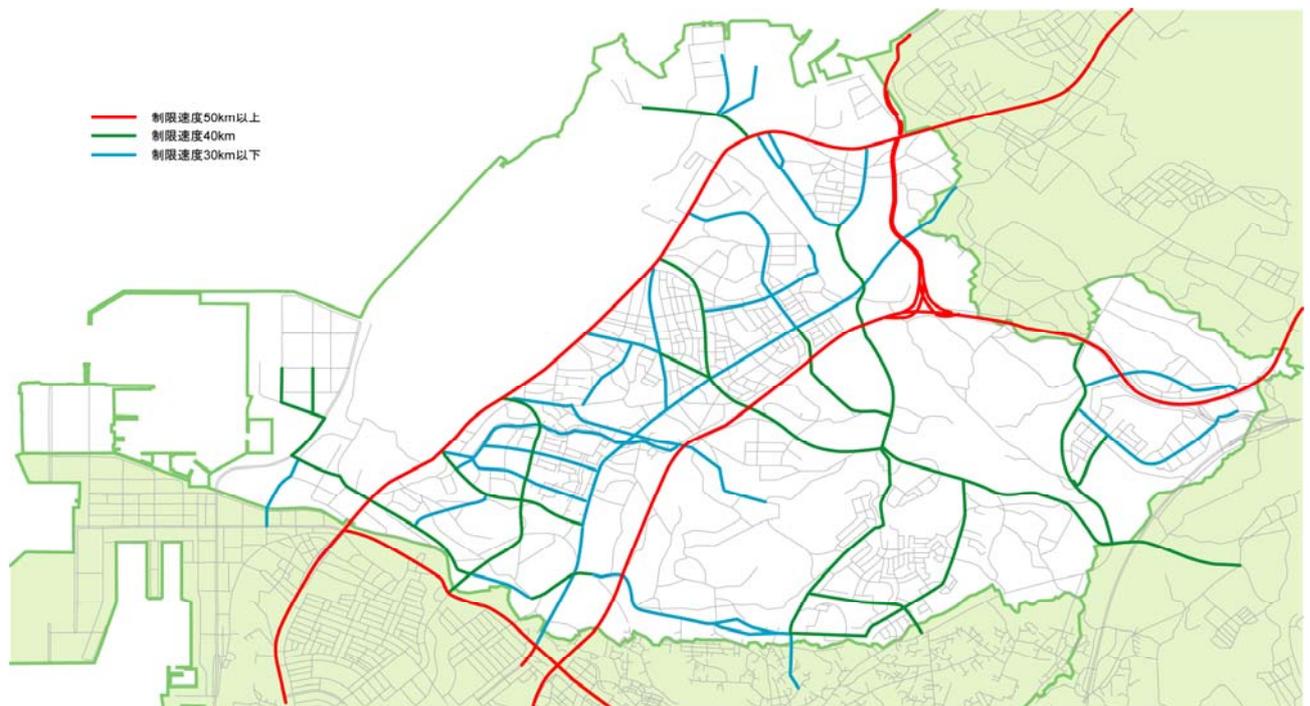


図 5-9 速度規制図（現況）

(c) 対象道路

歩行者交通量及び自動車の規制速度のいずれかの要件を満たす道路を図 5-10 に示す。

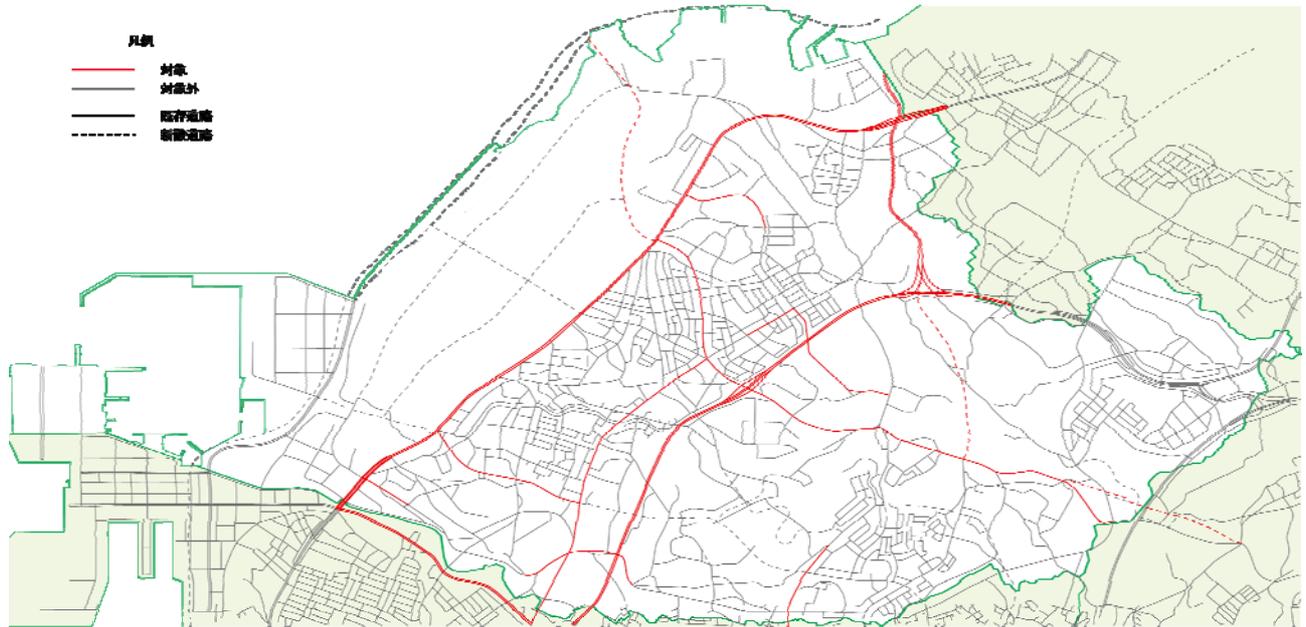


図 5-10 要件②を満足する道路

(3) 要件③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 [自転車利用促進]

(a) 混雑度 1.5 以上の道路

混雑度 1.5 以上の道路に該当する路線を抽出する。ここで、市道においては観測による混雑度の確認が困難であるため、配分交通量に基づく混雑度により評価を行う。

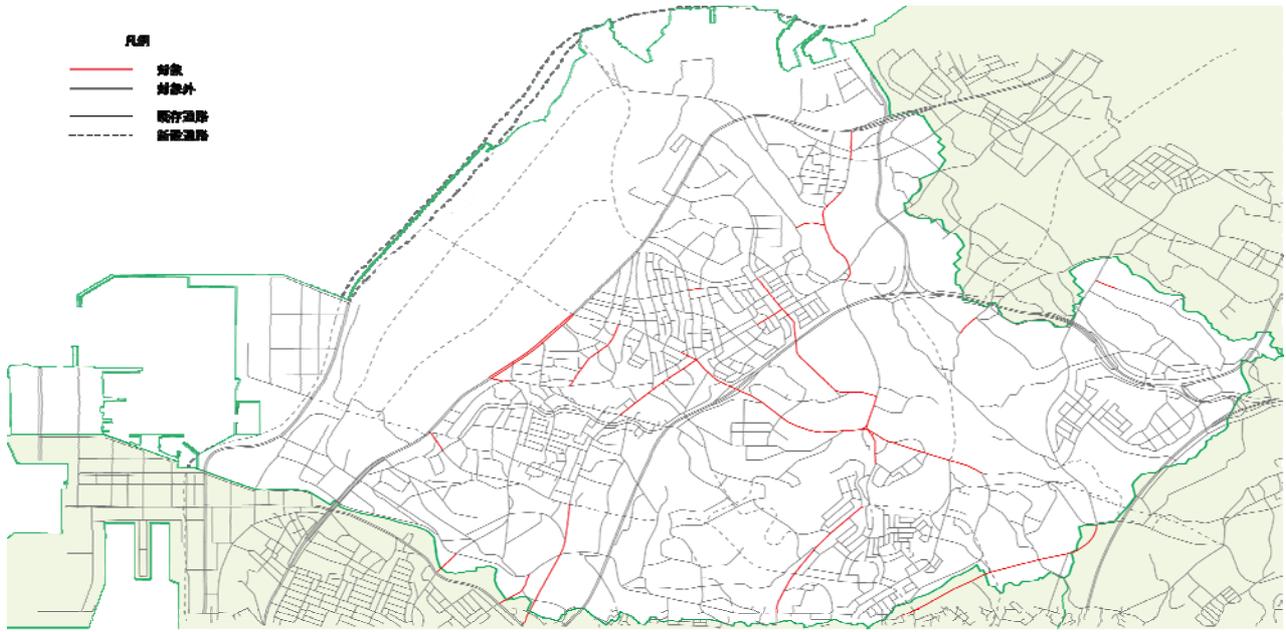


図 5-11 混雑度が 1.5 以上の道路

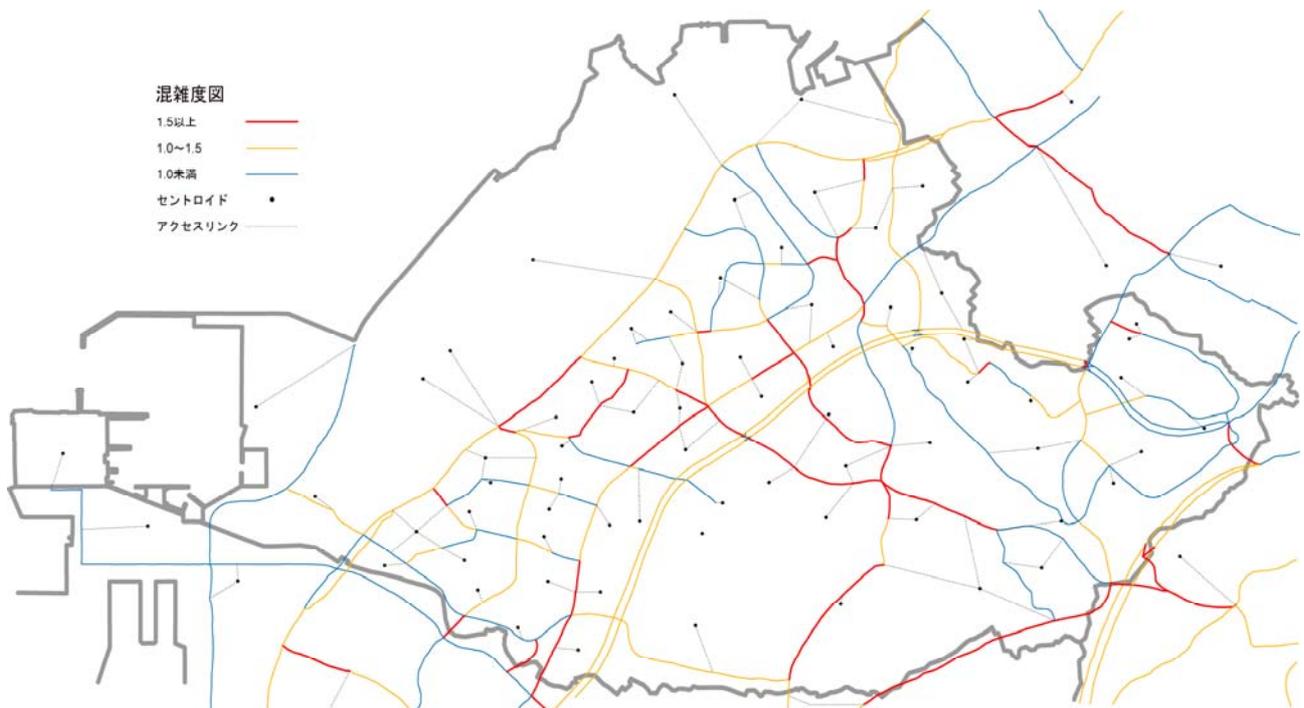


図 5-12 混雑度図 (平成 18 年ネットワーク 交通量配分)

(b) 市民のニーズ

走行会で指摘された問題点への対応策として自転車の通行空間が必要とされる路線を抽出する。

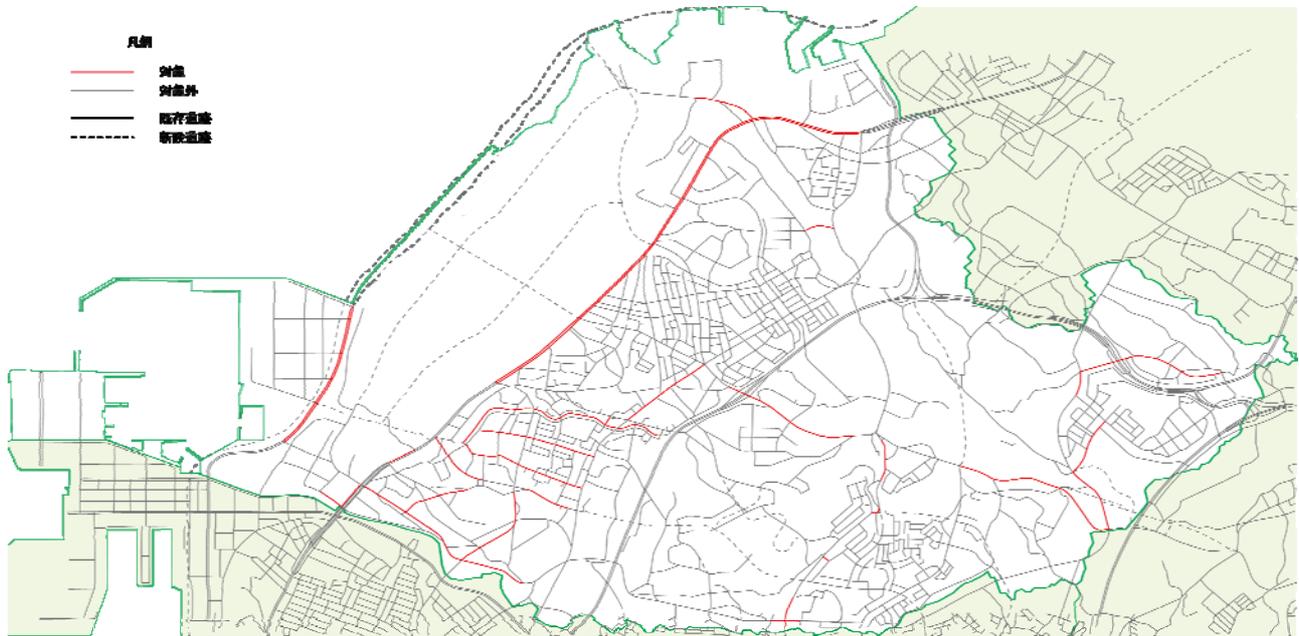


図 5-13 自転車の通行空間が必要とされる道路

(c) 対象道路

混雑度及び市民のニーズのいずれかの要件を満たす道路を図 5-14 に示す。

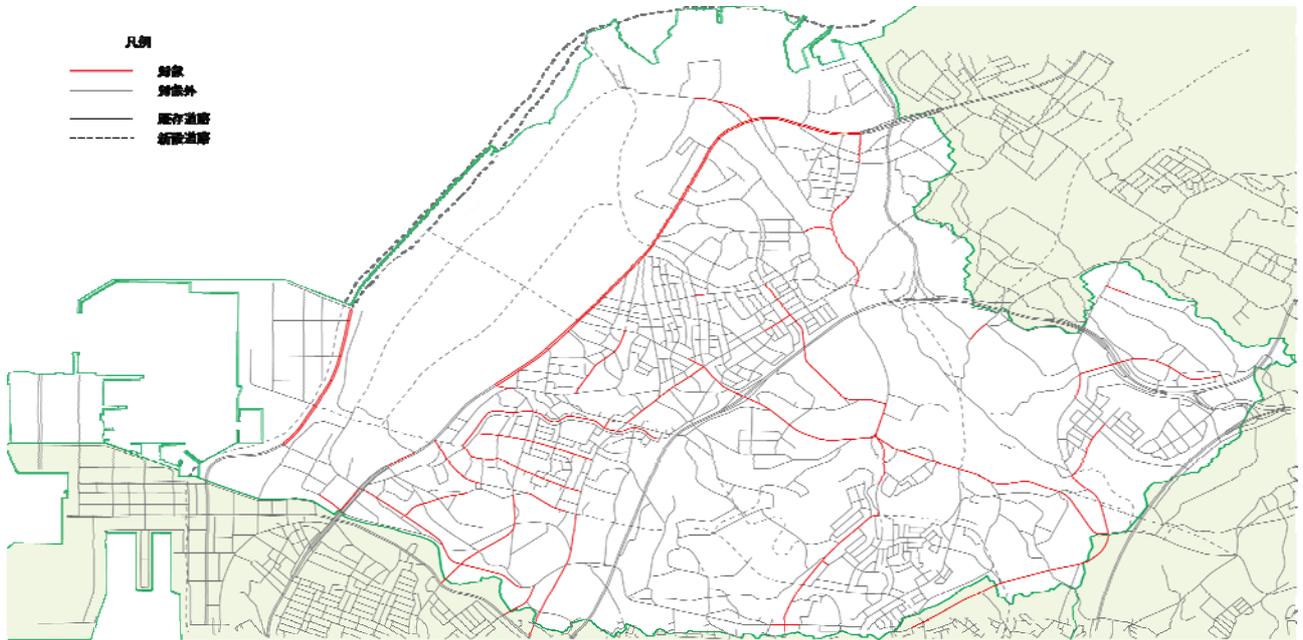


図 5-14 要件③を満足する道路

(4) 要件④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 [利用増加見込み]

浦添市内は、沖縄都市モノレールの延長が事業化され、国道 58 号における基幹バス導入に向けた計画が策定されており、自転車利用に関するニーズ調査から交通結節点への駐輪施設の整備によって公共交通の利用促進につながることを期待される。また、キャンプキンザーの返還後の跡地においてもあらかじめ自転車通行空間を整備することで過度な自動車依存を行わないまちづくりを目指すことが重要であると考えられる。

これらを踏まえ、過年度に策定した浦添市交通基本計画及び浦添市総合交通戦略で位置づけられている各種交通結節点（総合交通結節点、広域交通結節点、複合交流交通結節点、都心結節点、都市軸交通結節点）への自転車でのアクセス性を高めるため、各種交通結節点までの道路を対象に選定する。

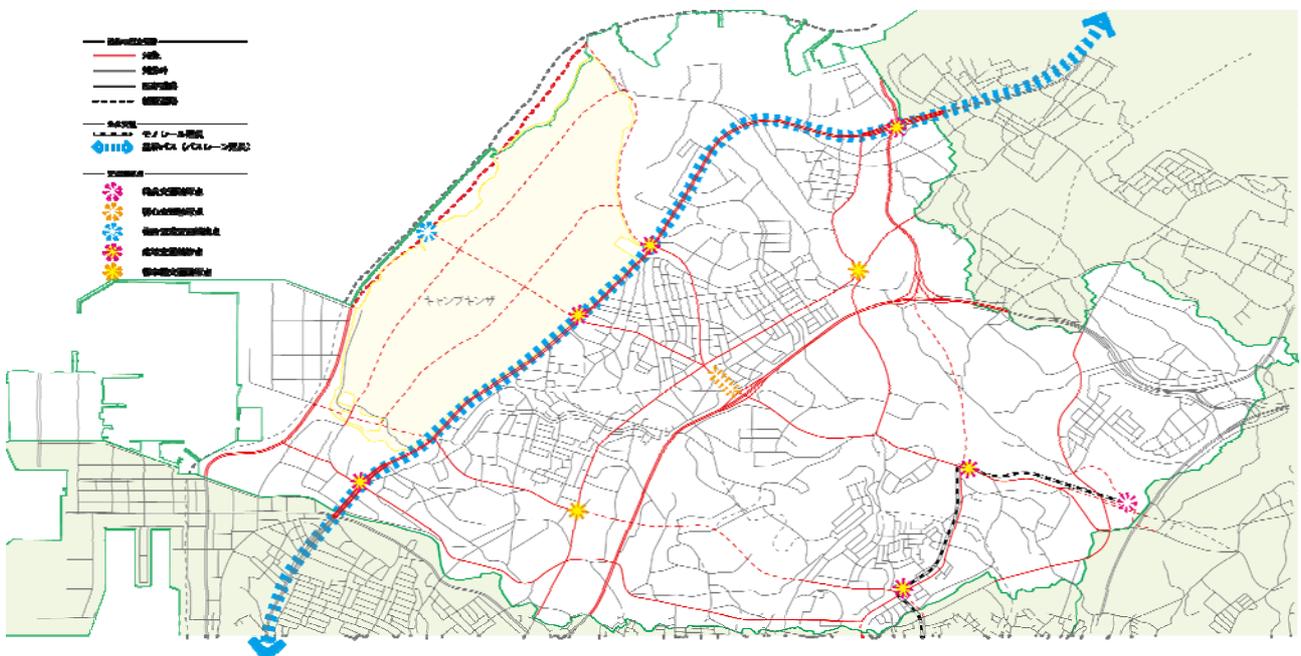


図 5-15 要件④を満足する道路

(5) 要件⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線 [既に整備空間あり]

浦添市内では自転車の通行空間が整備されている道路はないため、該当する路線はない。

(6) 要件⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線〔その他連続性確保〕

以上を踏まえ、要件①～④を重ね合わせた評価結果を基本に連続性に配慮して自転車利用ネットワークを形成する。また、現況の道路ネットワークに加えて、整備予定の道路を対象にして自転車ネットワークを作成する。検討結果を図 5-16 に示す。

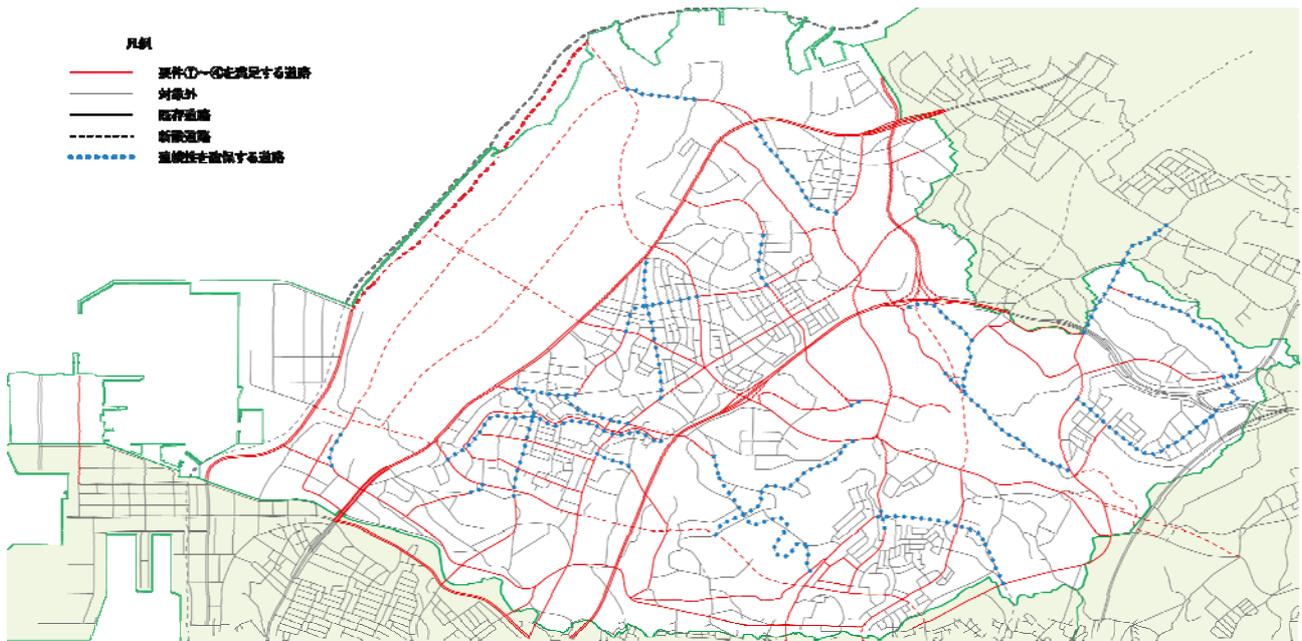
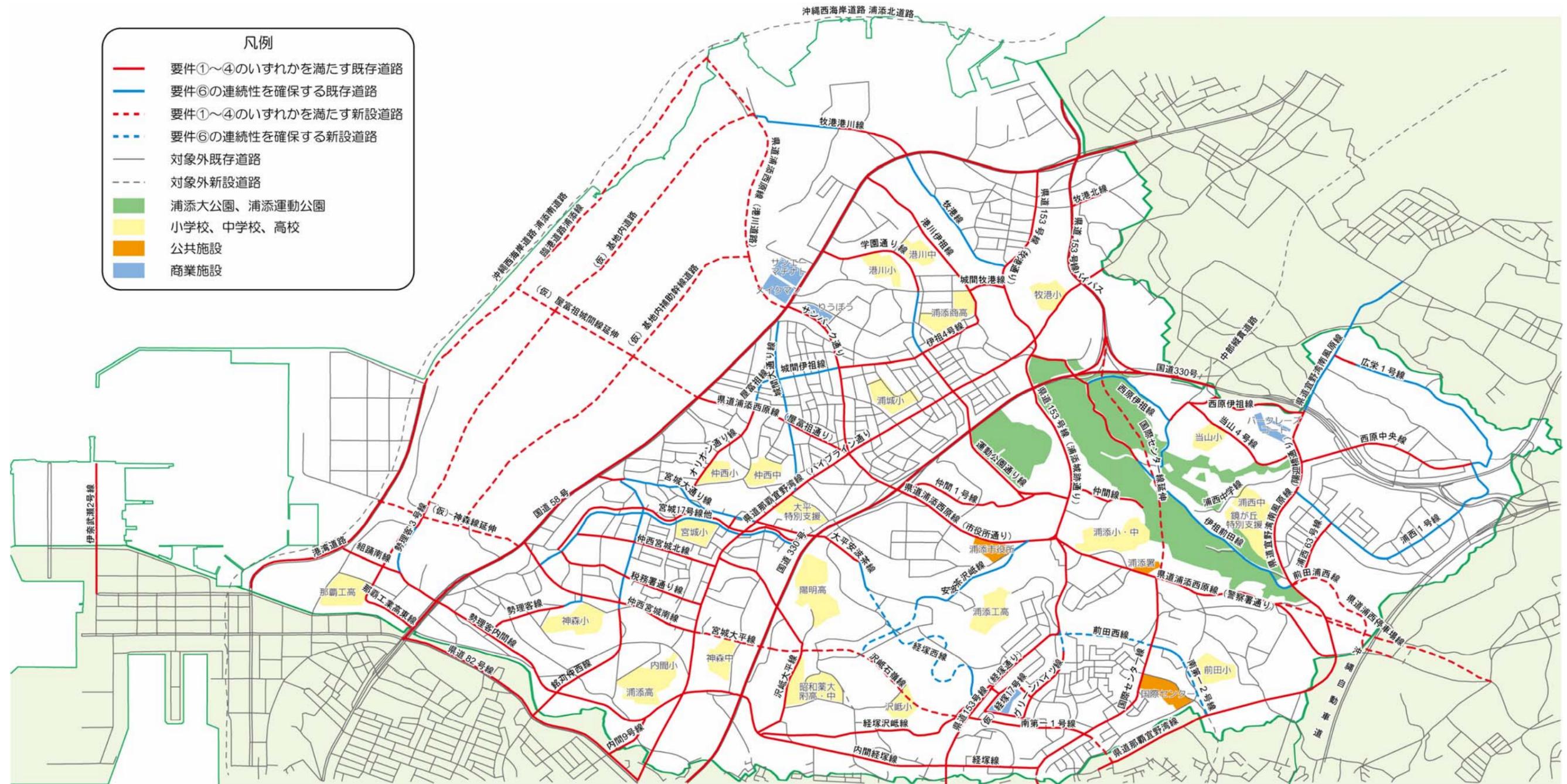


図 5-16 要件⑥を満足する道路

5-2-3 自転車ネットワークの選定



① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
 [主要路線の役割]

② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
 [安全性向上]

③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
 [自転車利用促進]

④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
 [利用増加見込み]

⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線
 [その他連続性確保]