

①公共交通に関する現況把握

1. 人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理	
(1) 地勢	1
(2) 土地利用	2
(3) 人口及び世帯の動向	6
(4) 高齢者人口	14
(5) 通勤・通学	17
(6) 産業	19
(7) 施設分布	26
(8) 道路等交通ネットワーク	46
2. 既存公共交通の現況把握	
(1) 路線バス	48
(2) モノレール	52
(3) タクシー	54
(4) 公共交通不便地域	56
(5) シェアサイクル	57
(6) ドライバー不足	60
3. 周辺市町村における公共交通関連施策の動向	61
4. 上位・関連計画	84

1. 人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理

(1) 地勢

浦添市（以下「本市」という。）は、沖縄本島南部に位置し、西は東シナ海に面する海岸沿いであり、南は県都那覇市、東は西原町、北は宜野湾市に接している。市域は（飛地を含む）は、東西 8.4 km、南北 4.6 km 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 19.27 km² を有する都市である。

地形は、東側から西側にかけて傾斜し、西部の勢理客から仲西、宮城、屋富祖、城間、港川に至る国道 58 号沿いは標高 20m～30m の台地からなり、東部の仲間、安波茶、経塚、西原、沢岬一帯は標高約 100m の丘陵地帯となっている。また、西部と東部の中間部分は台地に挟まれて窪地となっている。



図 1 浦添市の位置図

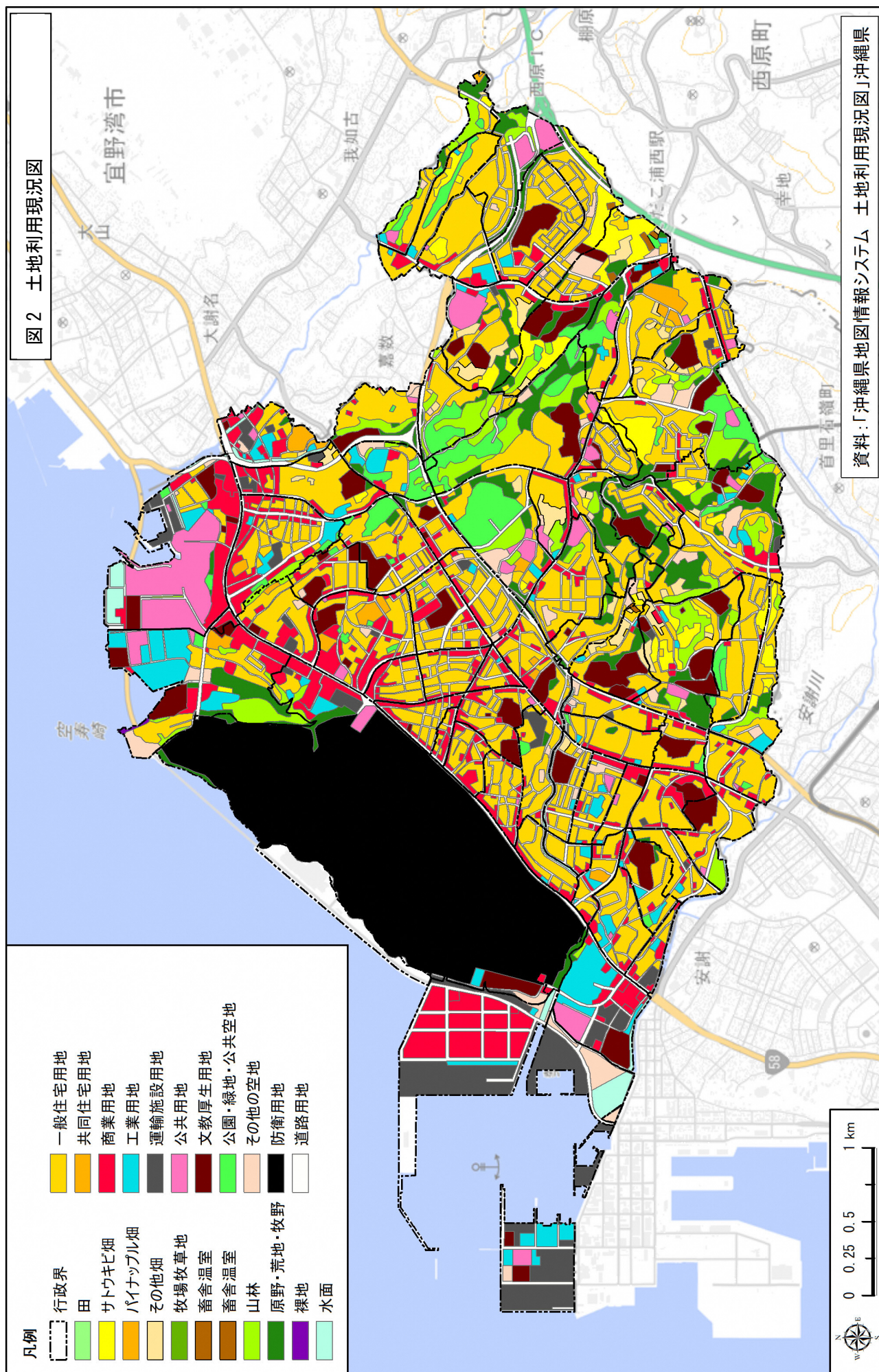
(2) 土地利用

①土地利用現況

本市の行政区域は 1,927ha で、そのうちの 76%の 1,455ha が市街化区域となっている。
土地利用現況を概観すると、市域の東側に位置する低層住宅を主体とする住宅地、公営住宅団地や中高層の集合住宅を中心とした地区、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた密集市街地、国道 58 号沿道牧港一帯の商業地、浦添西原線を中心とする商業・業務地、西海岸北側の埋立地に位置する工業地、西海岸南側埋立地の流通業務地に分類される。

また、市街化調整区域は、仲間、当山一帯の浦添大公園や浦添墓地公園等が位置する斜面緑地、港川一帯の斜面緑地及び萬木港補給地区などとなっている。

図2 土地利用現況図



②人口集中地区（DID）の変遷

本市の人口集中地区（DID）は、令和 2 年現在 12.98 km²で市面積（19.44 km²、令和 3 年現在）の約 67%を占めている。また、総人口（115,690 人、令和 2 年国勢調査）に占める割合は約 98%となっています。昭和 60 年と比較すると、DID 面積が約 143%、DID 人口が約 163%増加している。

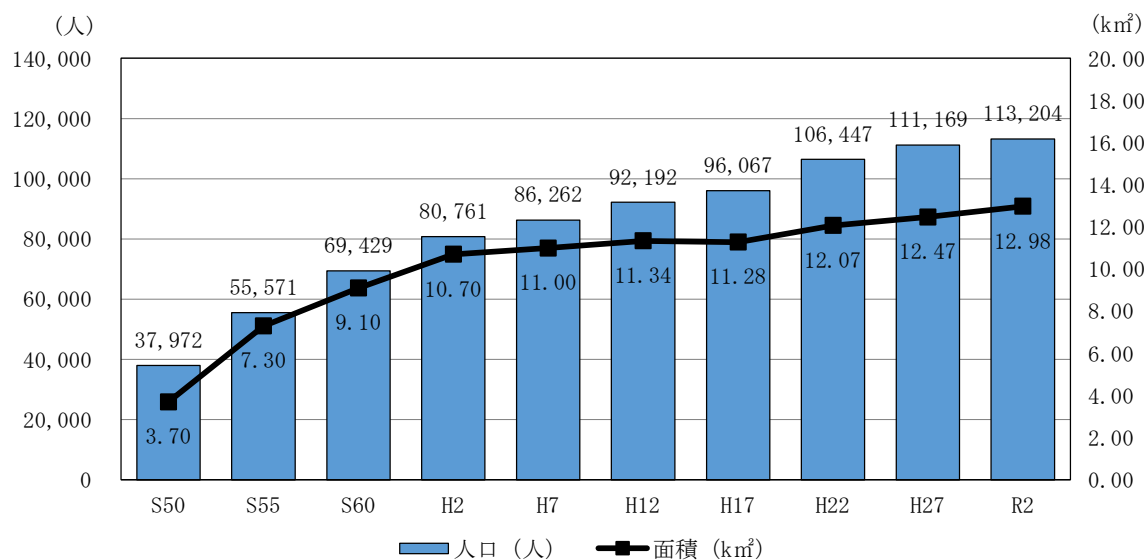
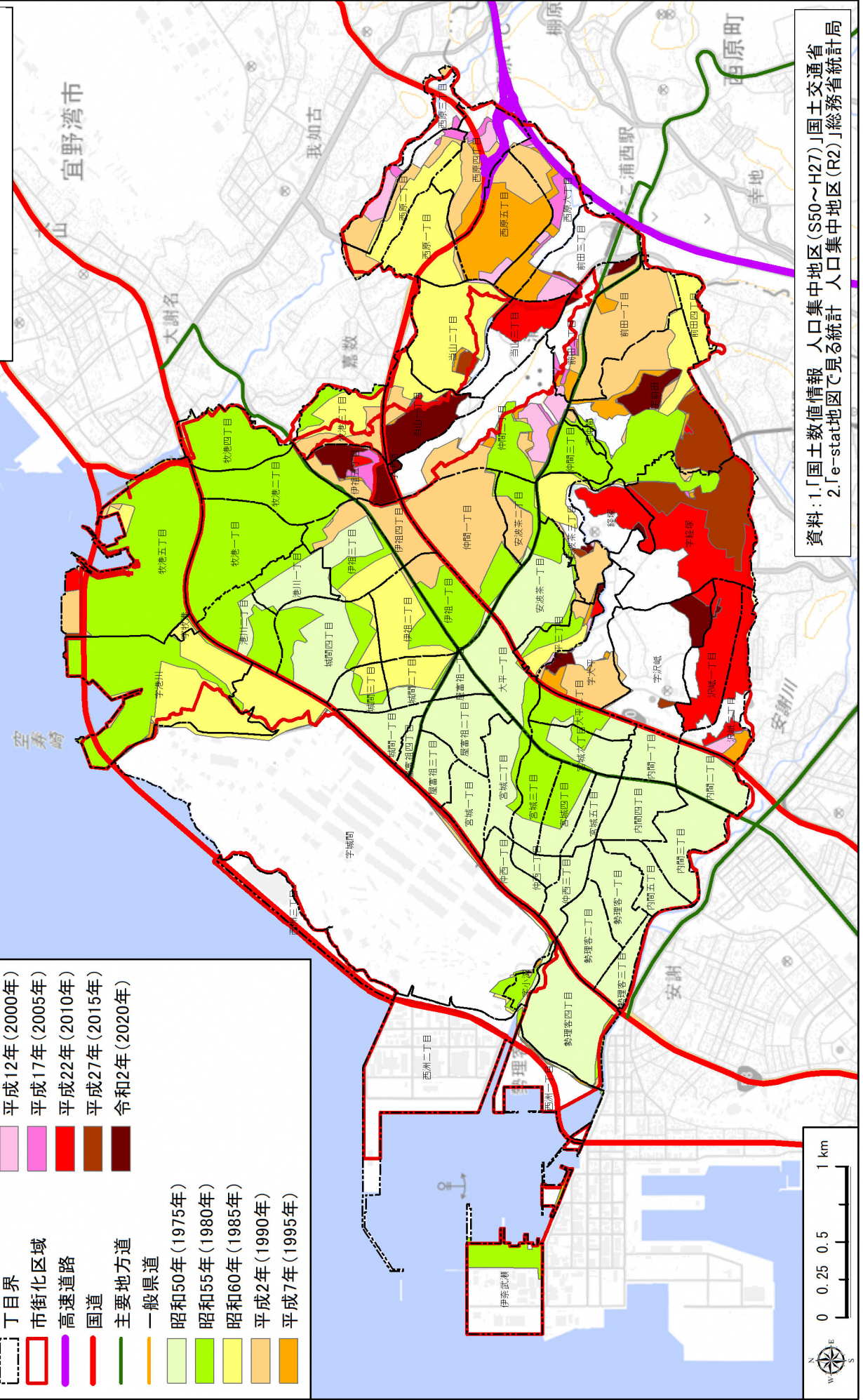


図 3 人口集中地区（DID）の変遷

凡例

- 丁目界
- 市街化区域
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 昭和50年(1975年)
- 昭和55年(1980年)
- 昭和60年(1985年)
- 平成2年(1990年)
- 平成7年(1995年)
- 平成12年(2000年)
- 平成17年(2005年)
- 平成22年(2010年)
- 平成27年(2015年)
- 令和2年(2020年)

図4 人口集中地区(DID)の変遷図



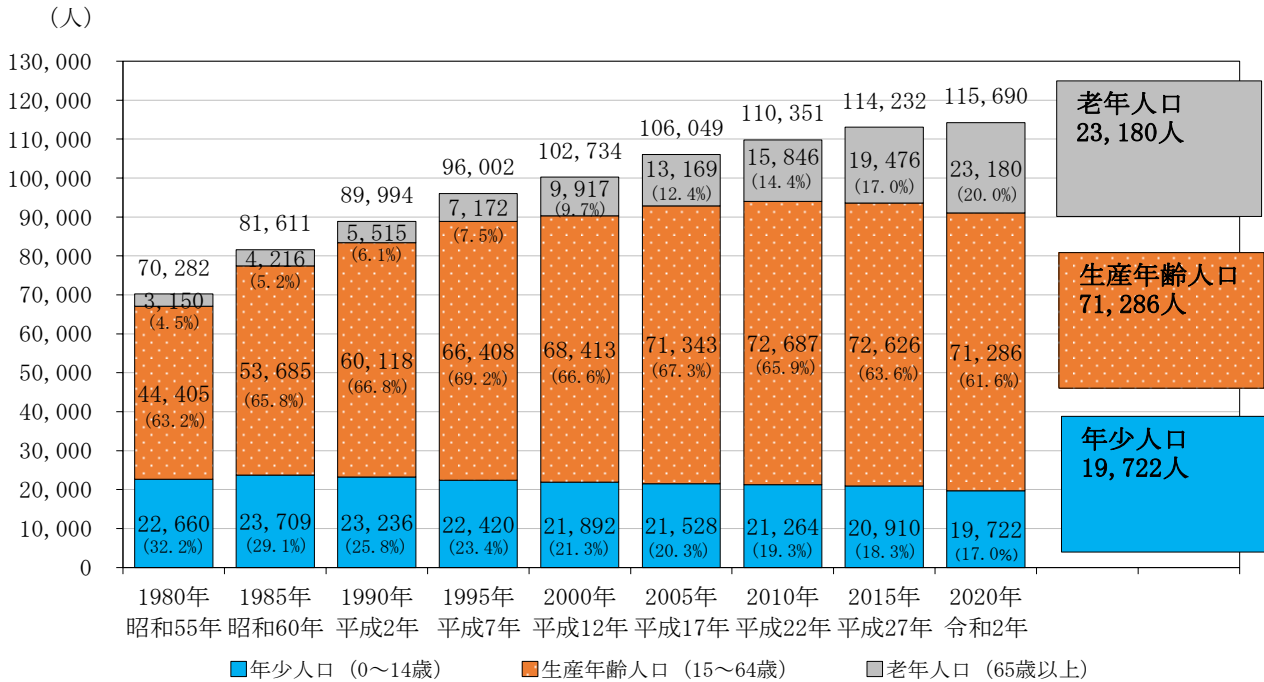
資料: 1.「国土地数値情報 人口集中地区(S50~H27)」国土交通省
2.「e-stat地図で見る統計 人口集中地区(R2)」総務省統計局

(3) 人口及び世帯の動向

①総人口

本市の総人口の推移について、国勢調査結果で見ると、昭和55年（1980）の70,282人から令和2年（2020）には115,690人へと40年間で64.6%の増加となっている。

人口構造の年少人口（0歳～14歳人口）、生産年齢人口（15歳～64歳人口）、老年人口（65歳以上人口）の3区分を見ると、近年では老年人口が増加傾向を示し、生産年齢人口は横ばい傾向、年少人口はやや減少傾向を示している。



注) 総人口には年齢不詳を含

資料:「国勢調査」

図5 総人口及び3区分別人口の推移

表1 総人口及び3区分辺人口の推移

(単位:人)

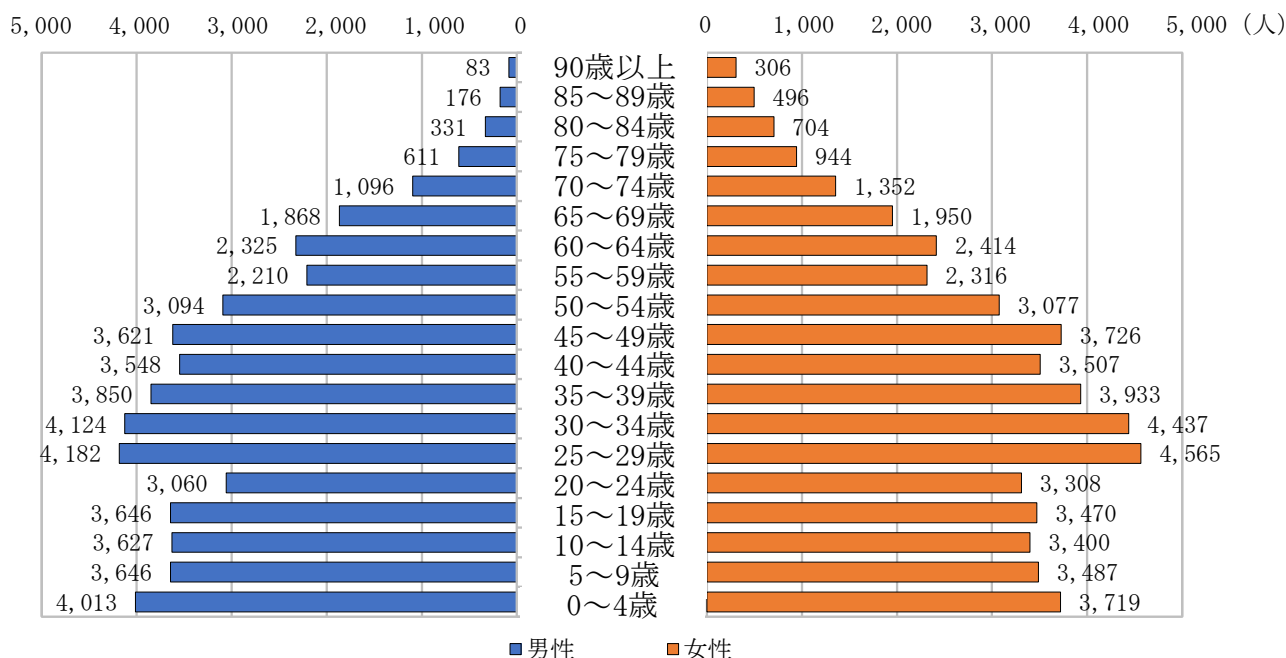
	1980年 昭和55年	1985年 昭和60年	1990年 平成2年	1995年 平成7年	2000年 平成12年	2005年 平成17年	2010年 平成22年	2015年 平成27年	2020年 令和2年
年少人口 (0～14歳人口)	22,660 32.2%	23,709 29.1%	23,236 25.8%	22,420 23.4%	21,892 21.3%	21,528 20.3%	21,264 19.3%	20,910 18.3%	19,722 17.0%
生産年齢人口 (15～64歳人口)	44,405 63.2%	53,685 65.8%	60,118 66.8%	66,408 69.2%	68,413 66.6%	71,343 67.3%	72,687 65.9%	72,626 63.6%	71,286 61.6%
老年人口 (65歳以上人口)	3,150 4.5%	4,216 5.2%	5,515 6.1%	7,172 7.5%	9,917 9.7%	13,169 12.4%	15,846 14.4%	19,476 17.0%	23,180 20.0%
合計	70,282	81,611	89,994	96,002	102,734	106,049	110,351	114,232	115,690

資料:「国勢調査」

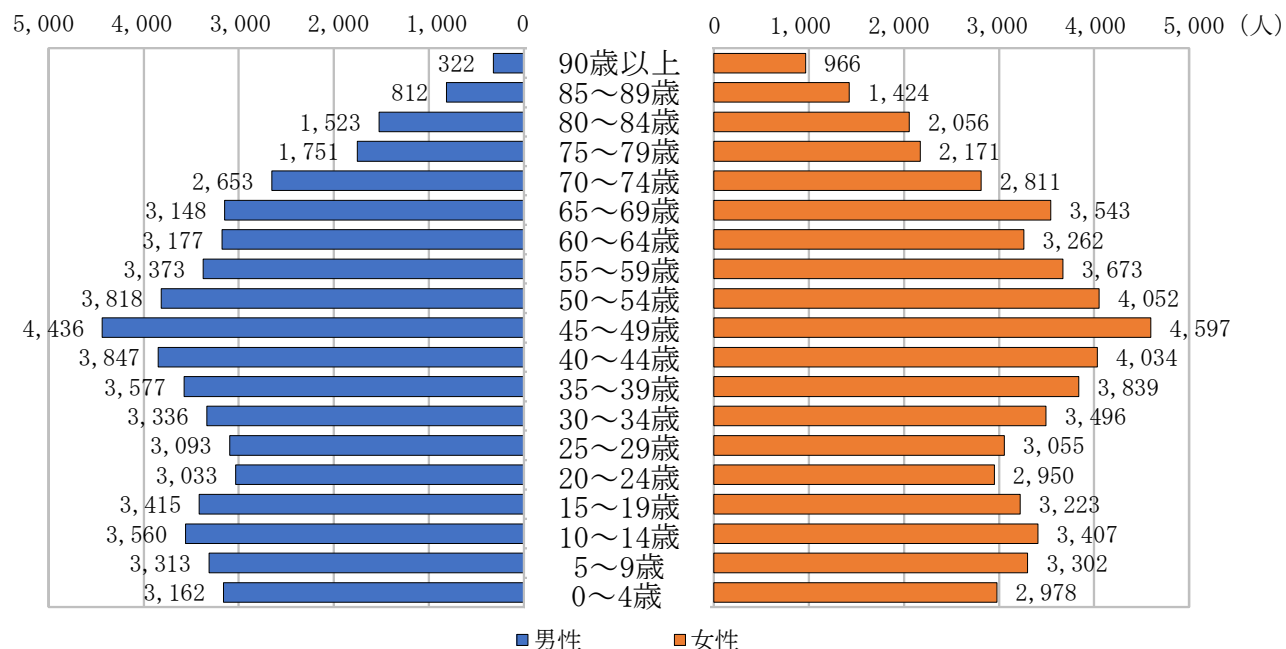
②人口ピラミッド

年齢別人口は、平成 12 年（2000）国勢調査によると、男女ともに 20 歳代後半から 30 歳代にかけての人口が最も多く、70 代以上の人口は少ないことが窺える。令和 2 年（2020）では、20 歳以下の人口が減っており、40 歳代以上の人口も増えていることから、少子高齢化が進行していることが窺える。

平成 12 年（2000）



令和 2 年（2020）



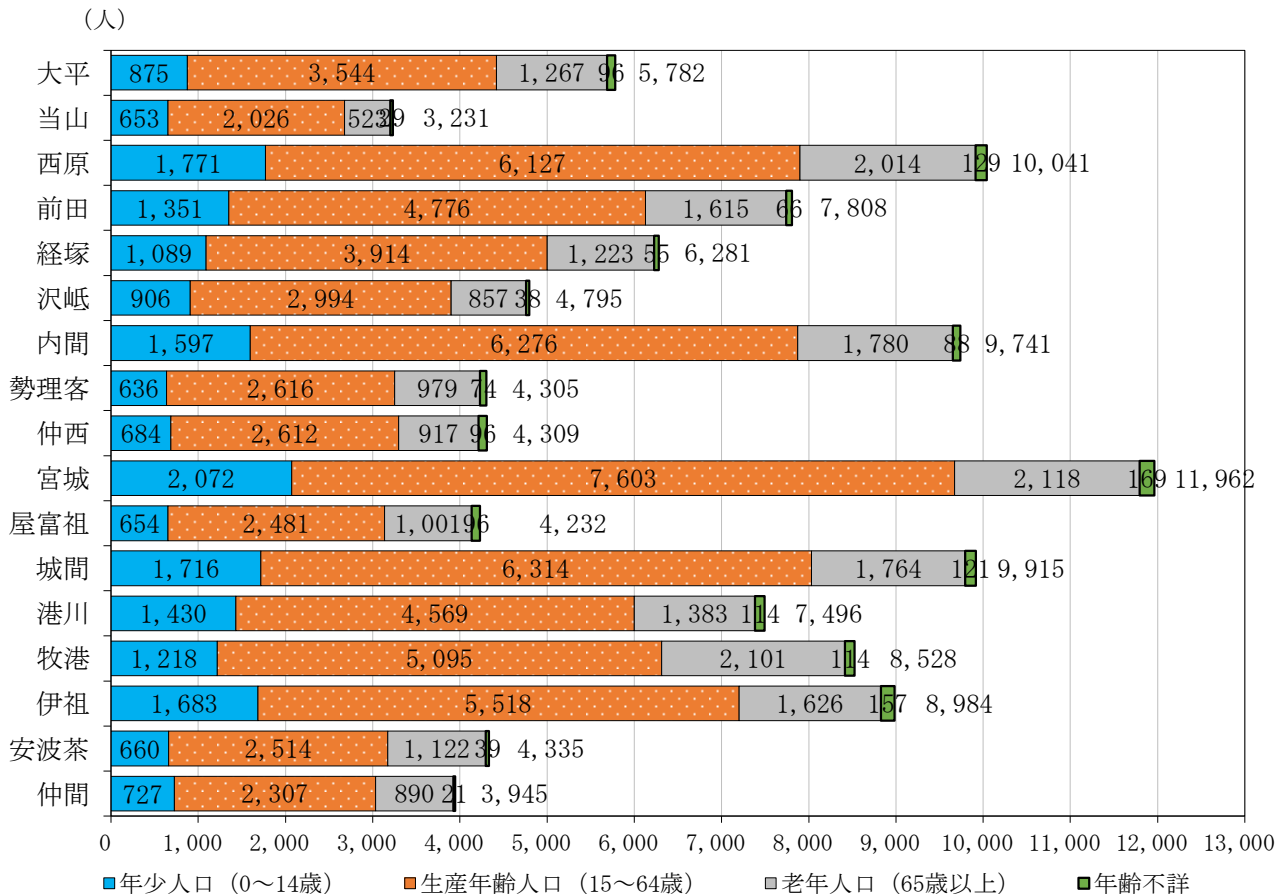
資料：「国勢調査」

図 6 年齢 5 歳階級別人口

③地区別人口

地区別人口は、令和2年国勢調査では「宮城地区」の11,926人が最も多く、次いで「西原地区」の10,041人、「城間地区」の9,915人となっている。

地区別の3区分別人口の割合を見ると、年少人口（0～14歳）は、「当山地区」の20.2%が最も高く、次いで「港川地区」の19.1%、「沢岨地区」の18.9%となっている。生産年齢人口（15～64歳）は、「内間地区」の64.4%が最も高く、次いで「城間地区」の63.7%、「宮城地区」の63.6%などとなっている。老年人口（65歳以上）は、「安波茶地区」の25.9%が最も高く、次いで「牧港地区」の24.6%、「屋富祖地区」の23.7%などとなっている。



資料:「令和2年国勢調査」

図7 令和2年(2020)の地区別人口

表 2 令和 2 年（2020）の地区別人口

（単位：人）

	年少人口 (0～14 歳人口)	生産年齢人口 (15～64 歳人口)	老年人口 (65 歳以上人口)	年齢不詳	合計
仲間	727 18.4%	2,307 58.5%	890 22.6%	21 0.5%	3,945
安波茶	660 15.2%	2,514 58.0%	1,122 25.9%	39 0.9%	4,335
伊祖	1,683 18.7%	5,518 61.4%	1,626 18.1%	157 1.7%	8,984
牧港	1,218 14.3%	5,095 59.7%	2,101 24.6%	114 1.3%	8,528
港川	1,430 19.1%	4,569 61.0%	1,383 18.4%	114 1.5%	7,496
城間	1,716 17.3%	6,314 63.7%	1,764 17.8%	121 1.2%	9,915
屋富祖	654 15.5%	2,481 58.6%	1,001 23.7%	96 2.3%	4,232
宮城	2,072 17.3%	7,603 63.6%	2,118 17.7%	169 1.4%	11,962
仲西	684 15.9%	2,612 60.6%	917 21.3%	96 2.2%	4,309
勢理客	636 14.8%	2,616 60.8%	979 22.7%	74 1.7%	4,305
小湾	—	—	—	—	—
伊奈武瀬	—	—	—	—	—
内間	1,597 16.4%	6,276 64.4%	1,780 18.3%	88 0.9%	9,741
沢岨	906 18.9%	2,994 62.4%	857 17.9%	38 0.8%	4,795
経塚	1,089 17.3%	3,914 62.3%	1,223 19.5%	55 0.9%	6,281
前田	1,351 17.3%	4,776 61.2%	1,615 20.7%	66 0.8%	7,808
西原	1,771 17.6%	6,127 61.0%	2,014 20.1%	129 1.3%	10,041
当山	653 20.2%	2,026 62.7%	523 16.2%	29 0.9%	3,231
大平	875 15.1%	3,544 61.3%	1,267 21.9%	96 1.7%	5,782
西洲	—	—	—	—	—

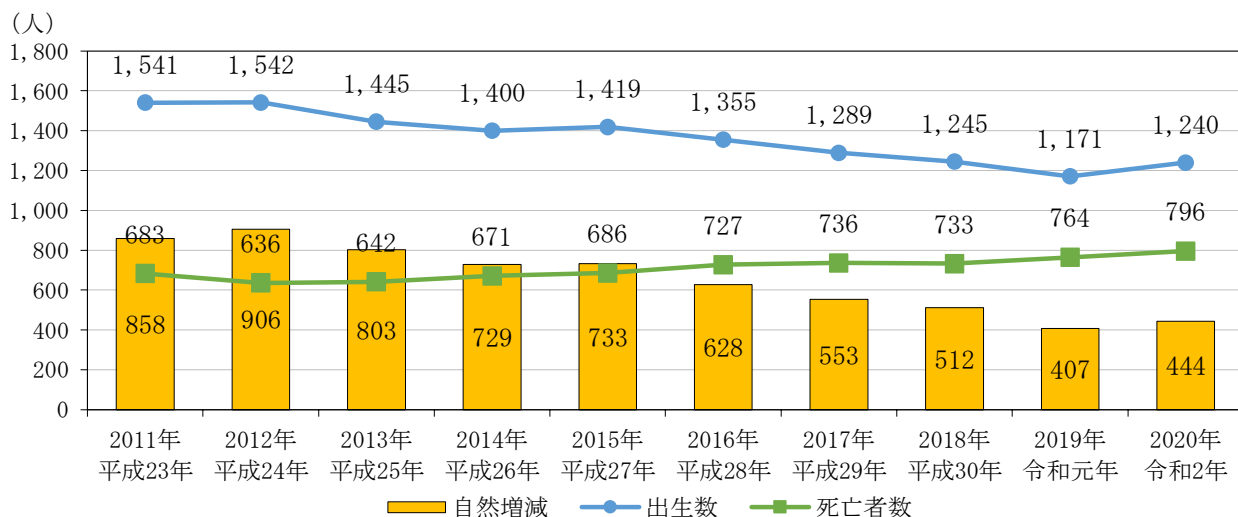
資料：「令和 2 年国勢調査」

④自然動態

自然動態とは、一定期間における出生・死亡に伴う人口の動きを言う。自然増加とは、出生数から死亡数を差し引いた値のことを言い、これが上回る（出生数の方が多い）場合を自然増加、反対に下回る（死亡者数の方が多い）場合を自然減少と言う。

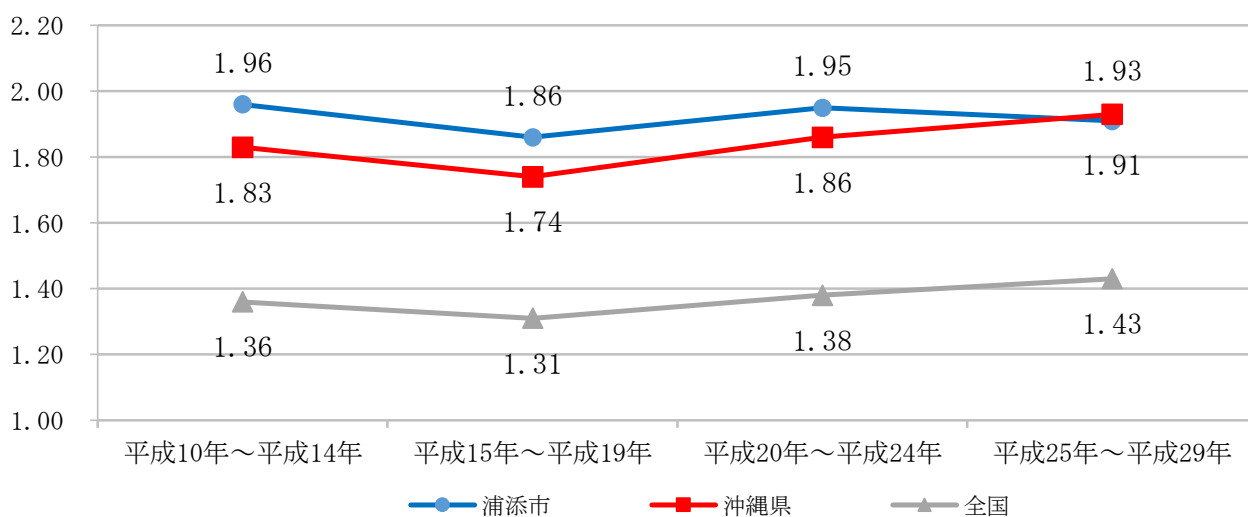
人口動態調査から本市の自然増減の推移を見ると、平成23年（2011）～令和2年（2020）まで出生数が死亡数を上回る自然増加となっている。

また、本市の合計特殊出生率（15歳～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもの）は、平成25年（2013）～平成29年（2017）で1.91であり、国の1.43に比べると高い水準となっているが、人口が増加も減少もしない人口置換水準の2.07を下回っている。



資料：「人口動態調査」

図8 自然増減の推移



資料：「人口動態統計特殊報告」

図9 合計特殊出生率の推移

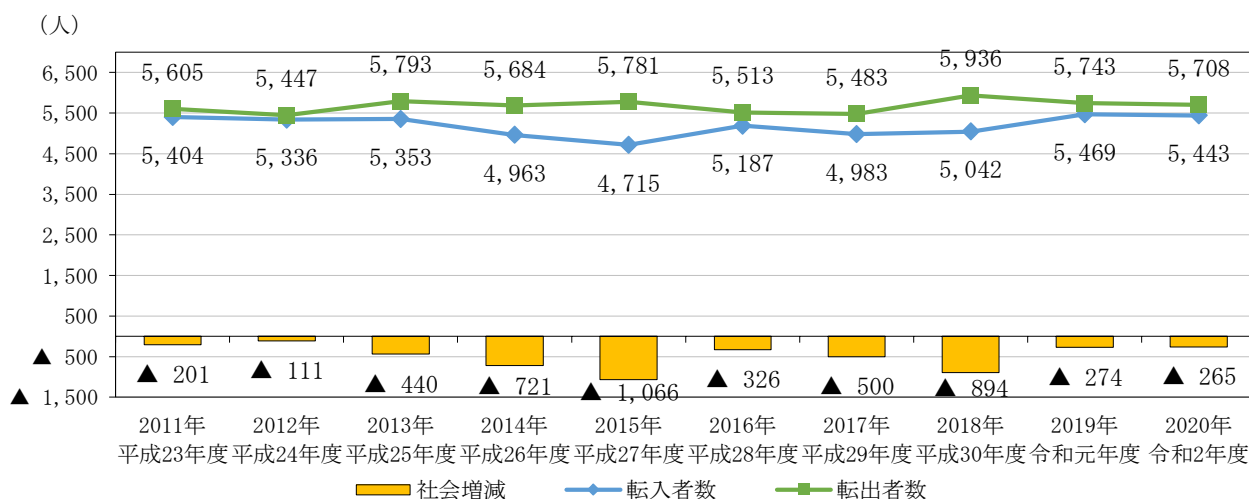
⑤社会動態

社会動態とは、一定期間における転入・転出に伴う人口の動きを言う。社会増加とは、転入数から転出数を差し引いた値のことを言い、これが上回る（転入者数の方が多い）場合を社会増加、下回る（転出者数の方が多い）場合を社会減少と言う。

住民基本台帳人口移動報告による社会増減の推移を見ると、平成 23 年（2011）から令和 2 年（2020）まで転出者数が転入者数を上回る社会減となっている。

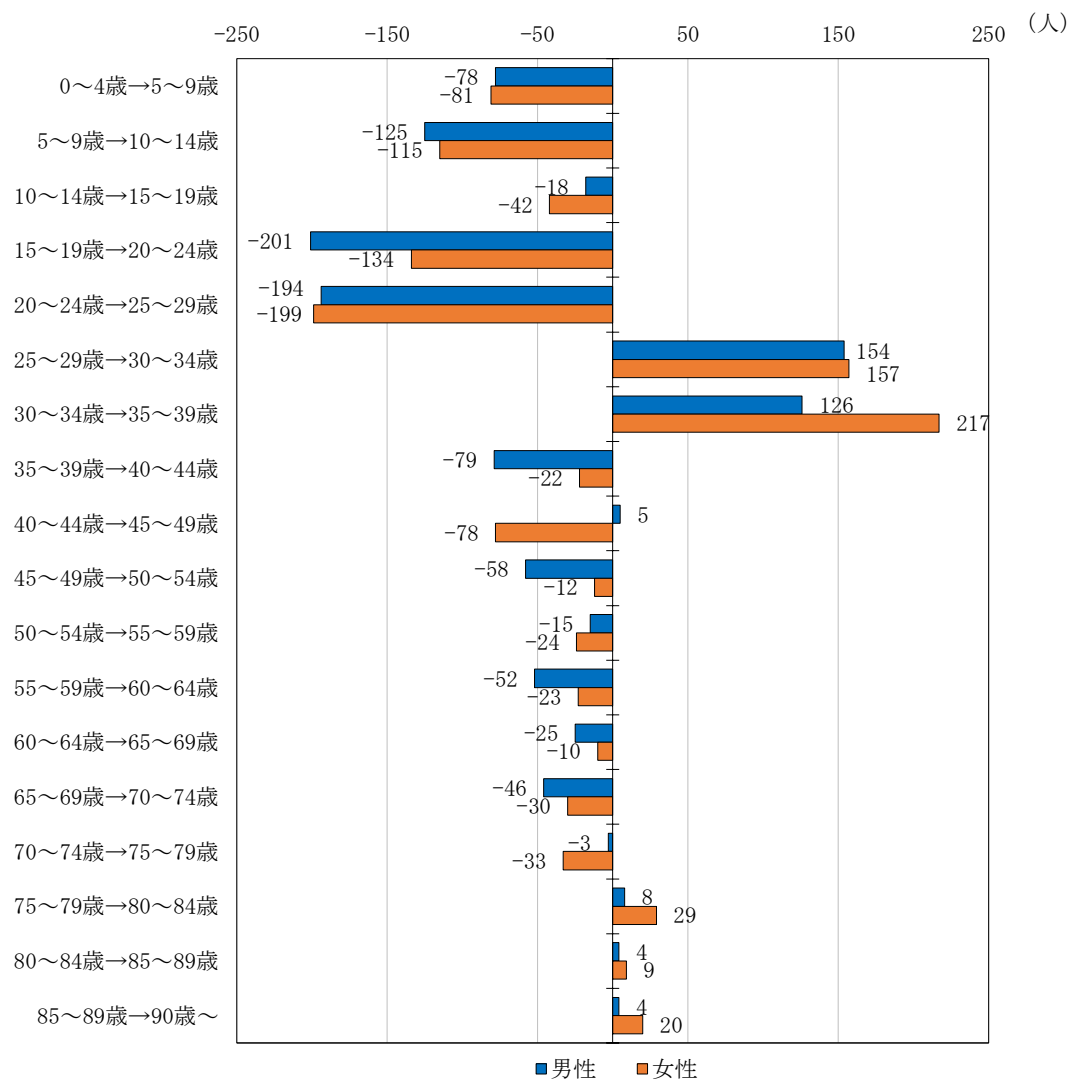
2015 年から 2020 年における年齢別の社会増減の推移を見ると、30 歳代に増加があることから、子育て世代の転入者が多いことが窺えるが、ほぼ全ての年齢層で社会減少となっている。

また、自然増減及び社会増減における影響を見る資料として、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口」に基づく沖縄県内市町村の自然増減と社会増減の影響度（2045 年）がある。これによると、本市は自然増減のほぼ影響が無いとされる「2」ランクに位置している。また、社会増減においても同様に、社会増減のほぼ影響が無いとされる「2」ランクに位置している。したがって、本市は県内他市町村と比べて自然増減と社会増減ともに影響度が少ない自治体と言える。



資料：「住民基本台帳人口移動報告」

図 10 社会増減の推移



資料：「令和2年国勢調査」

図 11 2015 年から 2020 年における年齢別の社会増減の推移

表 3 沖縄県内市町村の自然増減と社会増減の影響度（2045 年）

		自然増減の影響度				
		1	2	3	4	5
社会増減の影響度	1	南城市、今帰仁村、八重瀬町、宜野座村	沖縄市、中城村、宜野湾市	北谷町、恩納村		
	2	渡嘉敷村、南風原町、金武町、東村、与那原町、石垣市、竹富町、豊見城市	読谷村、うるま市、北中城村、浦添市、名護市	那覇市、大宜味村		
	3	与那国町、粟国村、本部町、宮古島市、糸満市	嘉手納町	西原町		
	4	北大東村、南大東村、伊是名村	渡名喜村、国頭村			
	5	伊平屋村、久米島町、伊江村、多良間村、座間味村				

注) 1. 自然増減の影響度：社人研の「シミュレーション1の2045年の総人口÷パターン1の2045年の総人口」を計算した数値を5段階に整理した影響度。

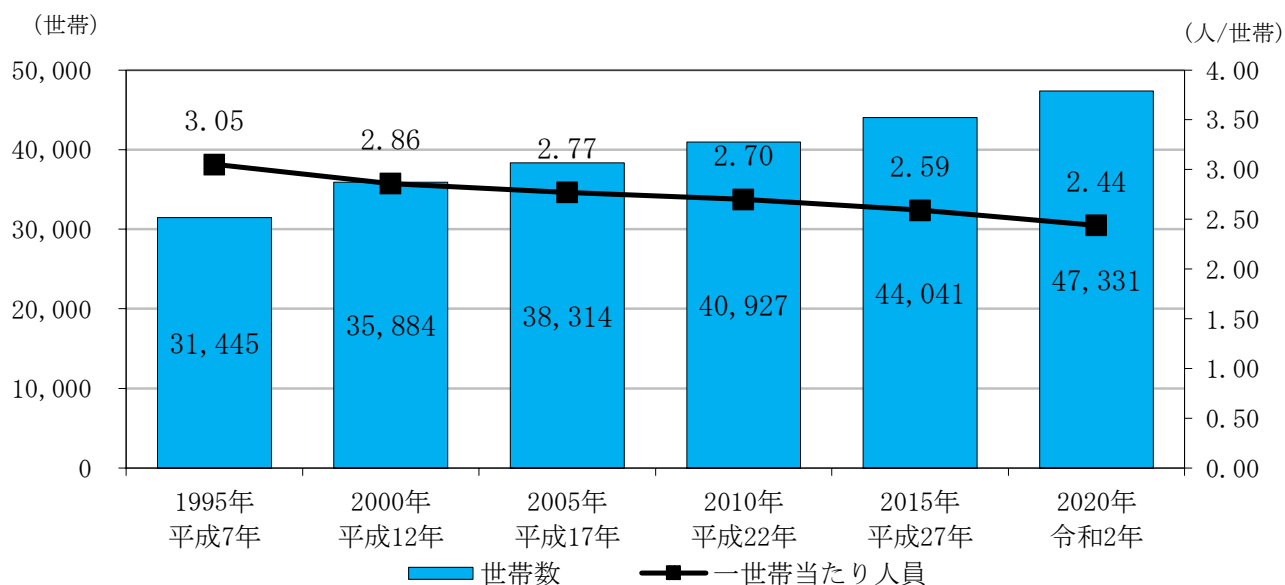
2. 社会増減の影響度：社人研の「シミュレーション2の2045年の総人口÷シミュレーション1の2045年の総人口」を計算した数値を5段階に整理した影響度。

資料：平成27年（2015）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成

⑥世帯

世帯数の状況は、平成7年（1995）の国勢調査では31,445世帯であったが、令和2年（2020）には47,331世帯となり、25年間で50.5%の増加となっている。

一方、一世帯当たりの人員は、平成7年（1995）の3.05人/世帯から、令和2年（2020）には2.44人/世帯となり、年々減少する傾向を示している。



注) 総世帯数には不詳を含む。

資料:「令和2年国勢調査」

図12 世帯数と一世帯当たりの人員の推移

(4) 高齢者

①高齢者人口

高齢者人口（65 歳以上）の状況は、国道 58 号から西側の海岸に面する地域は米軍基地や港湾施設や工業施設等が主に立地することから 200 人以下の地域が広く分布する。

国道 58 号と国道 330 号に挟まれた市街地部は、200 人以上から 600 人の地域が広く、2. 地域で 600 人以上となっている。

国道 330 号から以東の丘陵地帯は、200 人以下の地域もある一方、800 人以上の多い地域も分布する。

全体として、米軍基地や港湾地域を除けば、200 人以上の地域が広域にわたって分布している。

②高齢化率

高齢化率（65 歳人口の占める割合）は、おおむね 20%未満の地域と、20%～40%未満の地域に大別される。

主要道路の国道や県道等の沿道一体に高齢化率の高い地域が分布している。

図 2-13 高齢者人口の分布図

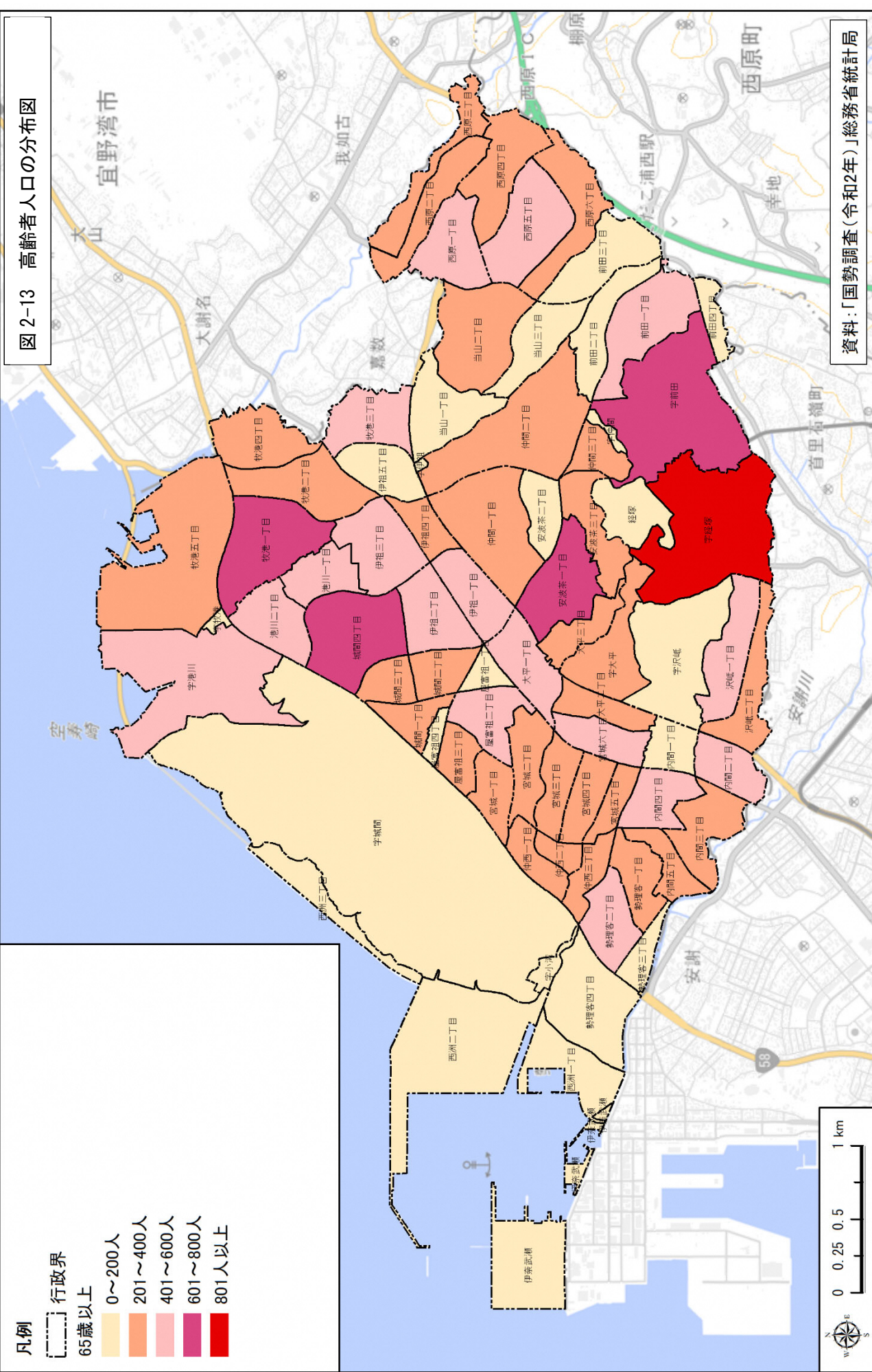
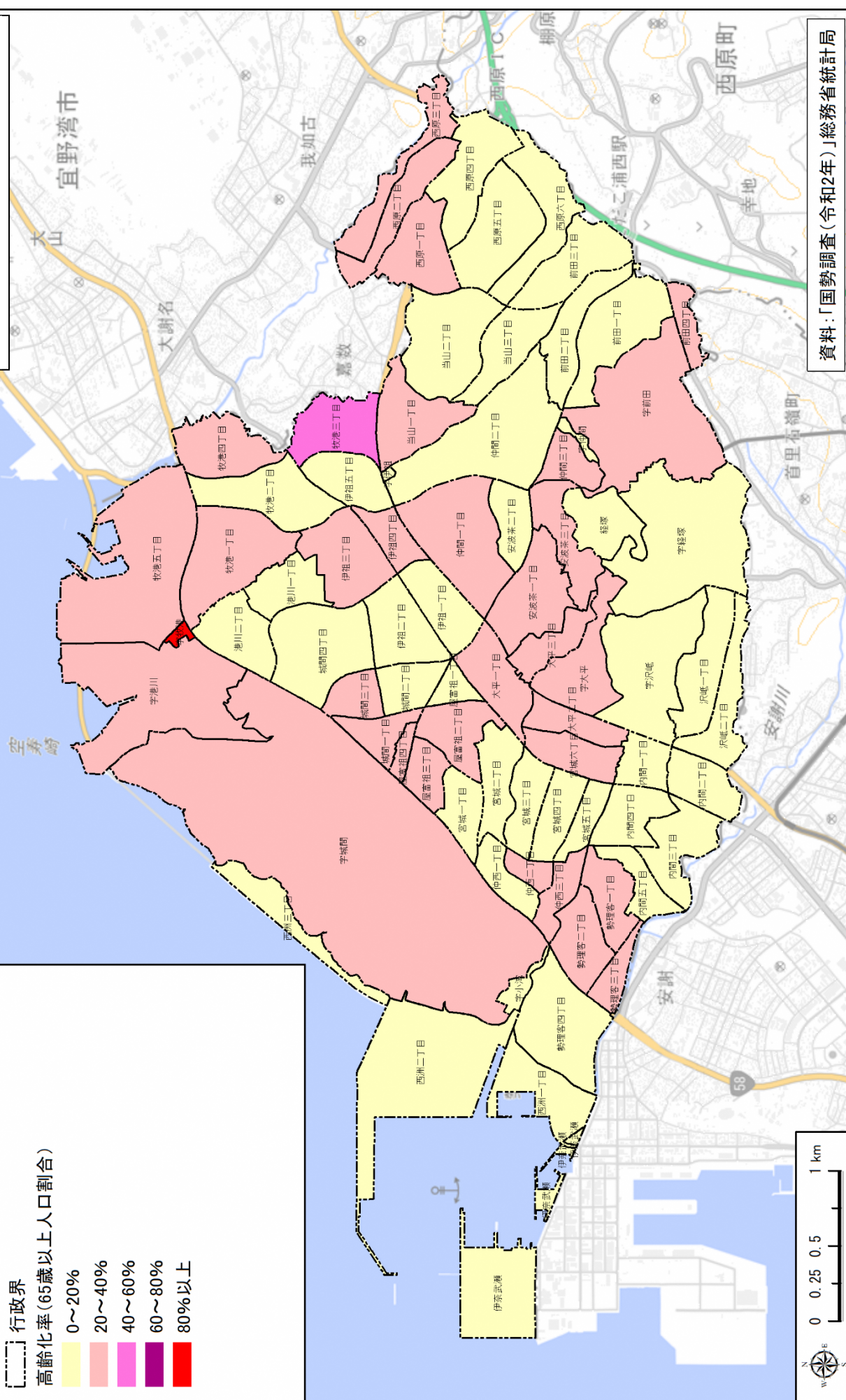


図 2-14 高齢化率

凡例
 行政界
 高齢化率(65歳以上人口割合)

0～20%
 20～40%
 40～60%
 60～80%
 80%以上



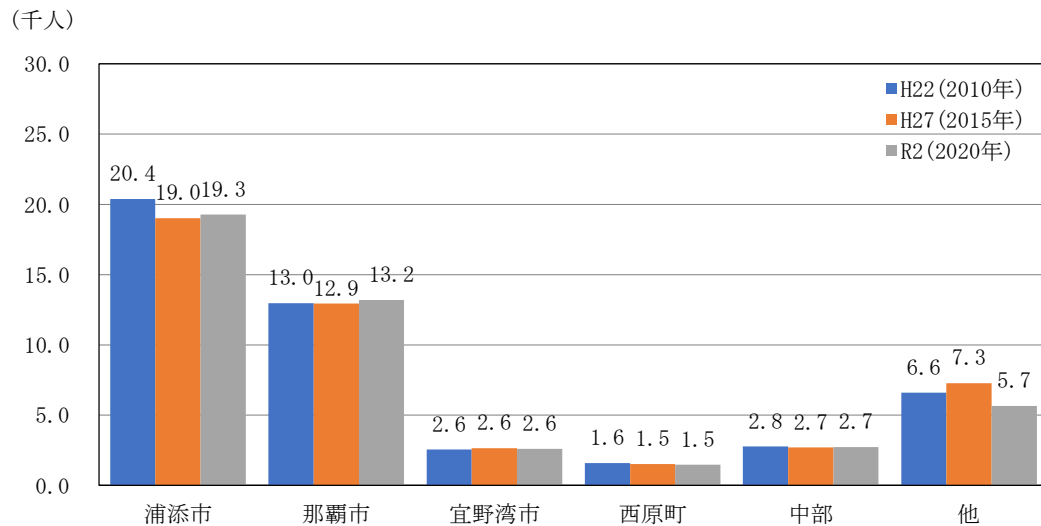
資料:「国勢調査(令和2年)」総務省統計局

(5) 通勤・通学

①市民の通勤・通学

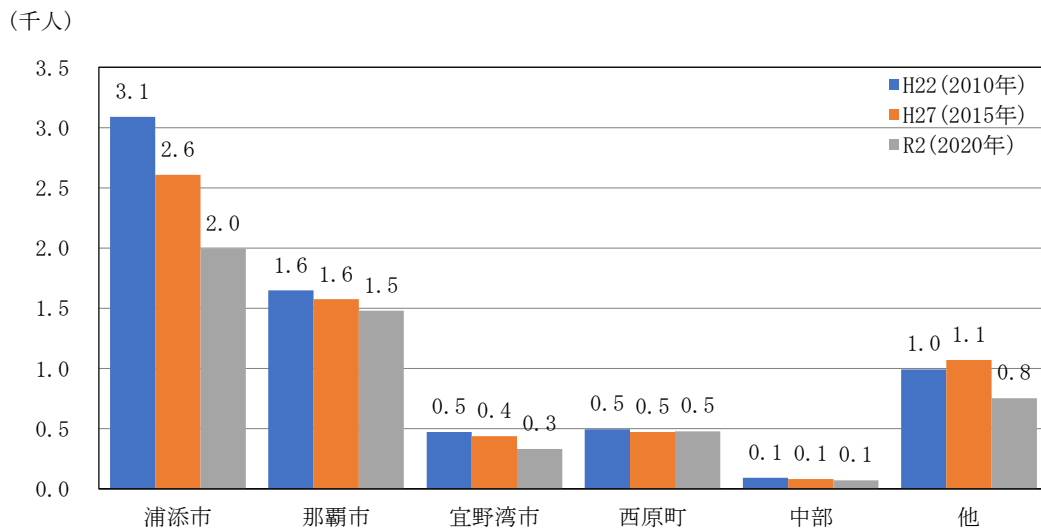
市民の通勤先は、市内が最も多く令和2年現在では19,300人で、平成22年に比べ1,100人の減少となっている。次いで那覇市への通勤が13,000人前後で、概ね横ばい傾向にある。他地域についても概ね横ばい傾向を示している。

市民の通学先は、市内が最も多く、次いで那覇市、西原町、宜野湾市などとなっている。市内通学者は、令和2年現在2,000人で、減少傾向を示し、平成22年に比べ1,000人以上の減少となっている。また、那覇市、宜野湾市への通学者も減少傾向を示している。



資料：「国勢調査」

図 15 市民の通勤先



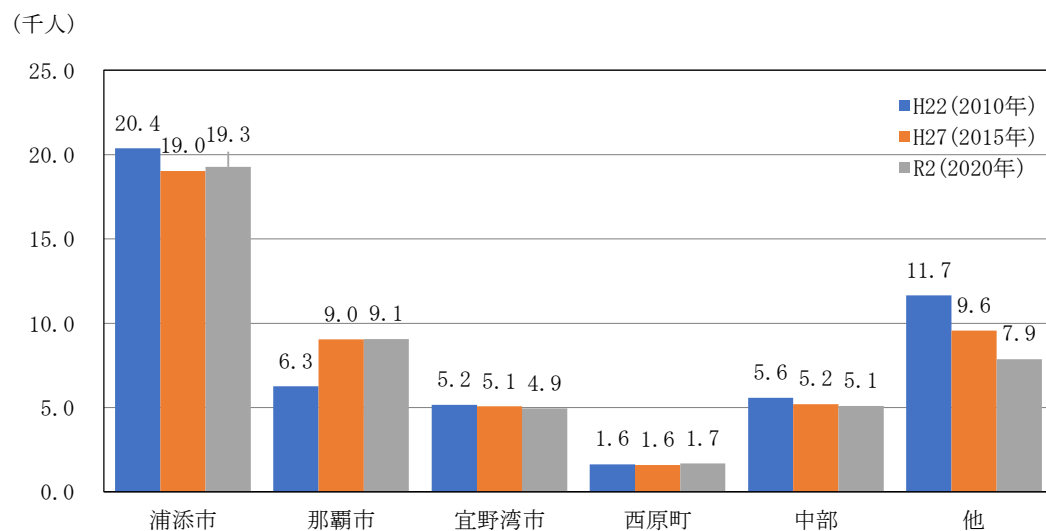
資料：「国勢調査」

図 16 市民の通学先

②浦添市への通勤・通学

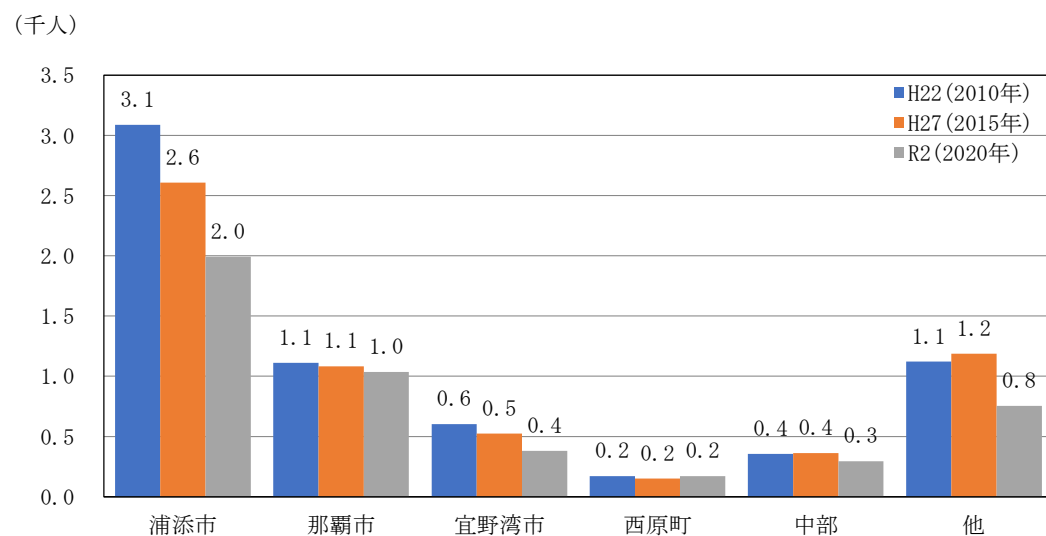
浦添市へ通勤している人の居住地は、市内が最も多く令和2年現在19,300人で、次いで市町村では那覇市、宜野湾市などとなっているが、圏域的な中部や他地域からの通勤者も多い。

浦添市へ通学している人の居住地は、市内が最も多く令和2年現在2,000人で、次いで市町村では那覇市、宜野湾市となっておいるが、他地域からの通学者も多い。全般的に浦添市への通学者は年々減少する傾向を示し、特に市内の通学者の減少が大きい。



資料：「国勢調査」

図 17 浦添市への通勤者の居住地



資料：「国勢調査」

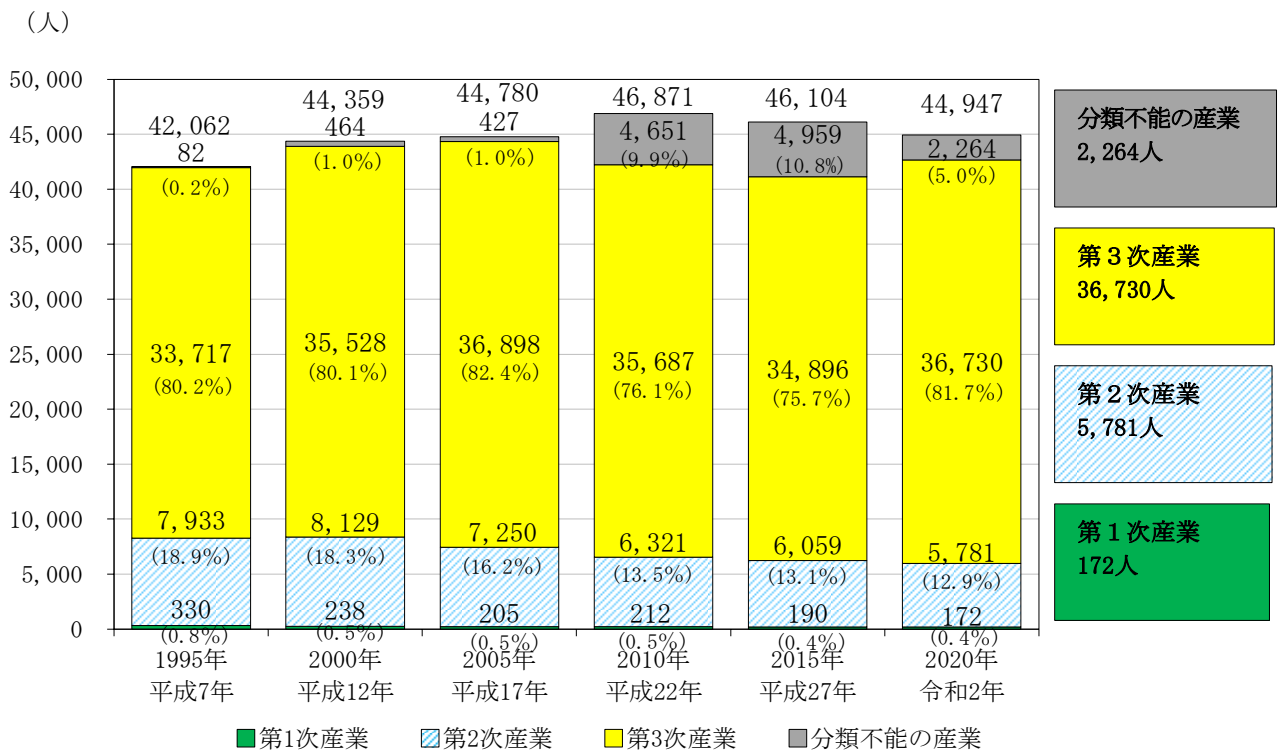
図 18 浦添市への通学者の居住地

(6) 産業

①就業人口

産業別就業者数の総数は、国勢調査結果によると、平成7年（1995）の42,062人に比べ、令和2年（2020）には6.8%増の44,947人となっている。平成22年（2010）までは増加傾向であったが、近年は減少傾向を示している。

産業別で見ると、第1次及び第2次産業は減少傾向を示し、第3次産業は平成17年（2005）までは増加傾向にあったが、以降はほぼ横ばい傾向を示している。また、産業別の占める割合は、令和2年（2020）の場合、第3次産業の占める割合が高く81.7%を占め、第2次産業は12.9%、第1次産業は0.4%、分類不能の産業が5.0%となっている。



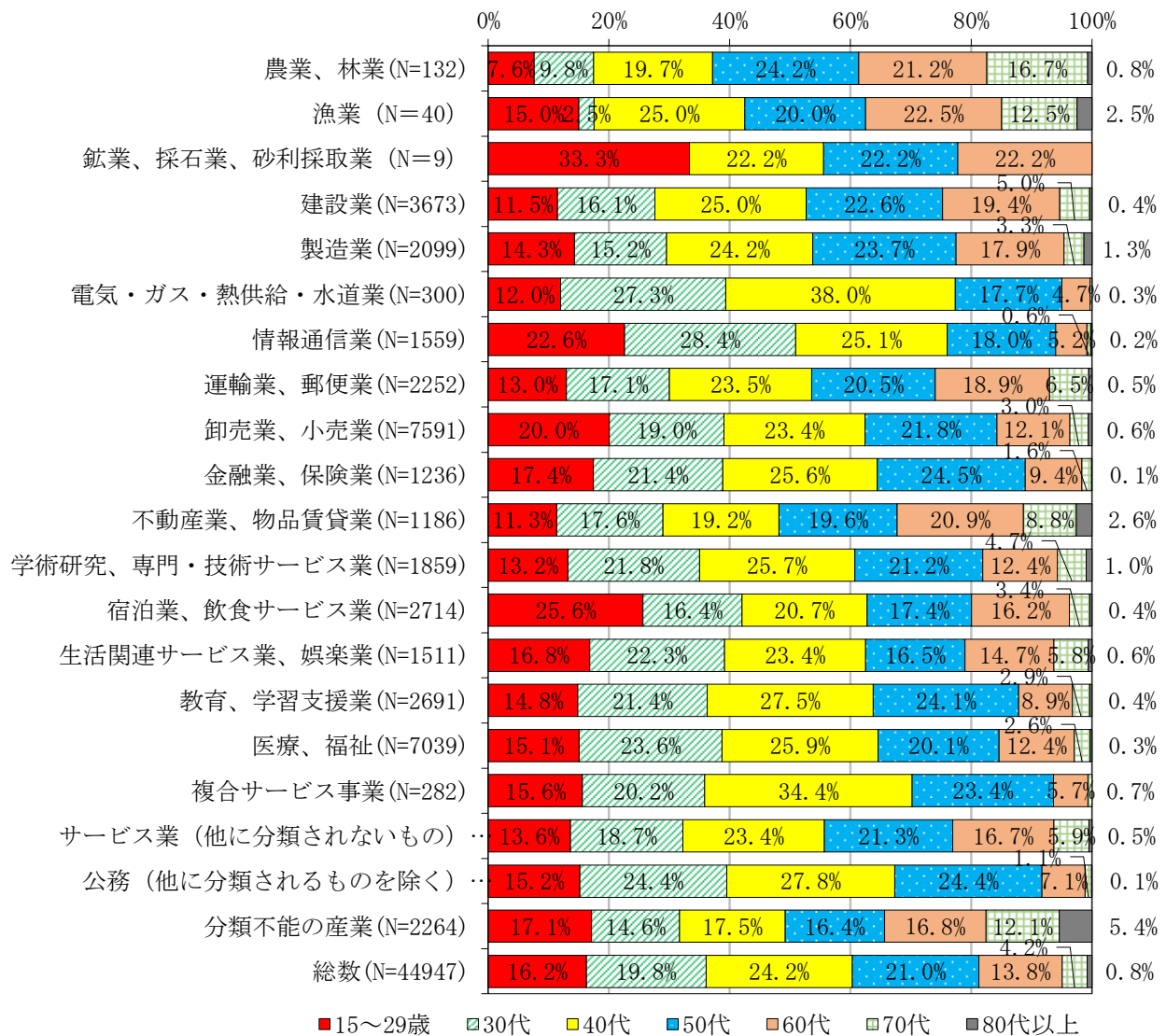
資料：「国勢調査」

図 19 就業者数の推移

②産業別年代別就業者数

産業別年代別就業者数は、令和2年（2020）国勢調査によると、「農業、林業」、「漁業」、「不動産業、物品賃貸業」において50歳代以上が半数以上を占めており、高齢化が窺える。

「電気・ガス・熱供給・水道業」、「情報通信業」、「卸売業、小売業」、「金融業、保険業」、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「医療、福祉」、「複合サービス事業」、「公務（他に分類されるものを除く）」においては、労働の中心となる40歳代までの割合が多くなっている。



資料：「令和2年国勢調査」

図20 産業別年代別就業者数の割合（令和2年）

表 4 産業別年代別就業者数（令和 2 年）

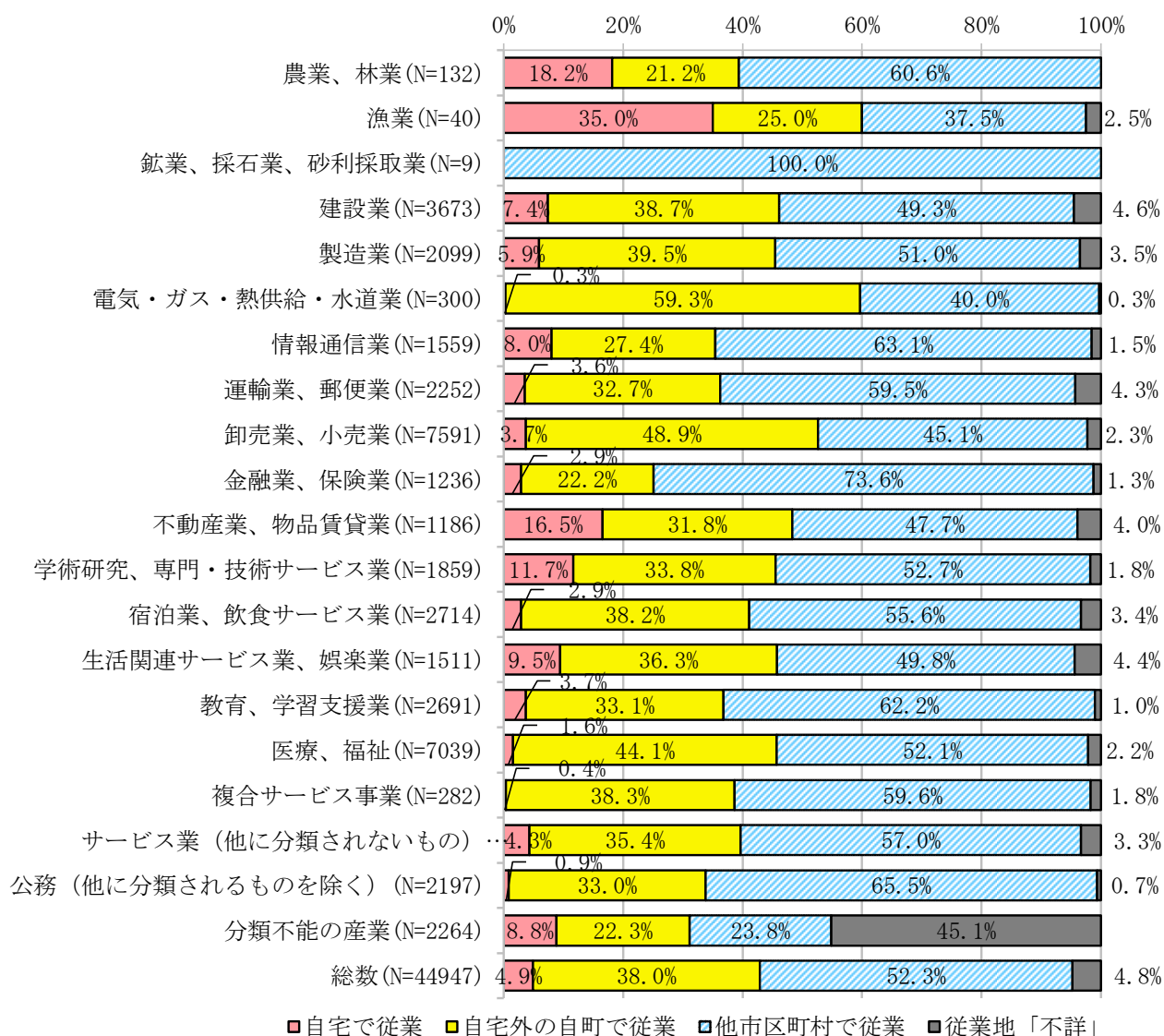
（単位：人）

	15～29 歳	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳代	80 歳代以上	合計
農業、林業	10 7.6%	13 9.8%	26 19.7%	32 24.2%	28 21.2%	22 16.7%	1 0.8%	132
漁業	6 15.0%	1 2.5%	10 25.0%	8 20.0%	9 22.5%	5 12.5%	1 2.5%	40
鉱業、採石業、砂利採取業	3 33.3%	－ －	2 22.2%	2 22.2%	2 22.2%	－ －	－ －	9
建設業	421 11.5%	593 16.1%	920 25.0%	830 22.6%	711 19.4%	183 5.0%	15 0.4%	3,673
製造業	300 14.3%	320 15.2%	508 24.2%	498 23.7%	376 17.9%	69 3.3%	28 1.3%	2,099
電気・ガス・熱供給・水道業	36 12.0%	82 27.3%	114 38.0%	53 17.7%	14 4.7%	1 0.3%	－ －	300
情報通信業	352 22.6%	442 28.4%	391 25.1%	280 18.0%	81 5.2%	10 0.6%	3 0.2%	1,559
運輸業、郵便業	292 13.0%	384 17.1%	530 23.5%	461 20.5%	426 18.9%	147 6.5%	12 0.5%	2,252
卸売業、小売業	1,520 20.0%	1,443 19.0%	1,774 23.4%	1,658 21.8%	917 12.1%	231 3.0%	48 0.6%	7,591
金融業、保険業	215 17.4%	265 21.4%	316 25.6%	303 24.5%	116 9.4%	20 1.6%	1 0.1	1,236
不動産業、物品賃貸業	134 11.3%	209 17.6%	228 19.2%	232 19.6%	248 20.9%	104 8.8%	31 2.6%	1,186
学術研究、専門・技術サービス業	245 13.2%	405 21.8%	478 25.7%	395 21.2%	230 12.4%	88 4.7%	18 1.0%	1,859
宿泊業、飲食サービス業	695 25.6%	446 16.4%	561 20.7%	471 17.4%	440 16.2%	91 3.4%	10 0.4%	2,714
生活関連サービス業、娯楽業	254 16.8%	337 22.3%	353 23.4%	249 16.5%	222 14.7%	87 5.8%	9 0.6%	1,511
教育、学習支援業	399 14.8%	577 21.4%	739 27.5%	649 24.1%	239 8.9%	78 2.9%	10 0.4%	2,691
医療、福祉	1,061 15.1%	1,663 23.6%	1,820 25.9%	1,412 20.1%	874 12.4%	186 2.6%	23 0.3%	7,039
複合サービス事業	44 15.6%	57 20.2%	97 34.4%	66 23.4%	16 5.7%	2 0.7%	－ －	282
サービス業（他に分類されないもの）	586 13.6%	805 18.7%	1,009 23.4%	917 21.3%	722 16.7%	253 5.9%	21 0.5%	4,313
公務（他に分類されるものを除く）	333 15.2%	535 24.4%	611 27.8%	536 24.4%	156 7.1%	24 1.1%	2 0.1%	2,197
分類不能の産業	387 17.1%	330 14.6%	396 17.5%	372 16.4%	381 16.8%	275 12.1%	123 5.4%	2,264
総数	7,293 16.2%	8,907 19.8%	10,883 24.2%	9,424 21.0%	6,208 13.8%	1,876 4.2%	356 0.8%	44,947

資料：「令和 2 年国勢調査」

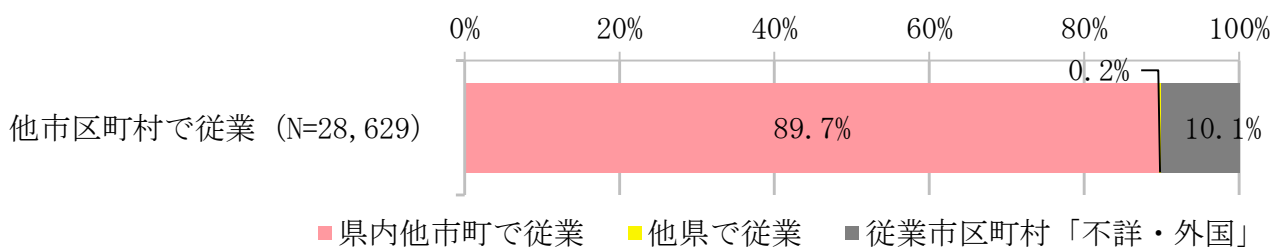
③常住地と従業地

産業大分類別従業地の状況を令和2年（2020）国勢調査結果で見ると、「漁業」、「電気・ガス・熱供給・水道業」、「卸売業、小売業」、「不動産業、物品賃貸業」を除く産業で「他市区町村で従業」している割合が多くなっている。



資料：「令和2年国勢調査」

図 21 産業大分類別就業地の状況（令和2年）



資料：「令和2年国勢調査」

図 22 就業地の状況（令和2年）

表5 産業大分類別就業地の状況（令和2年）

（単位：人）

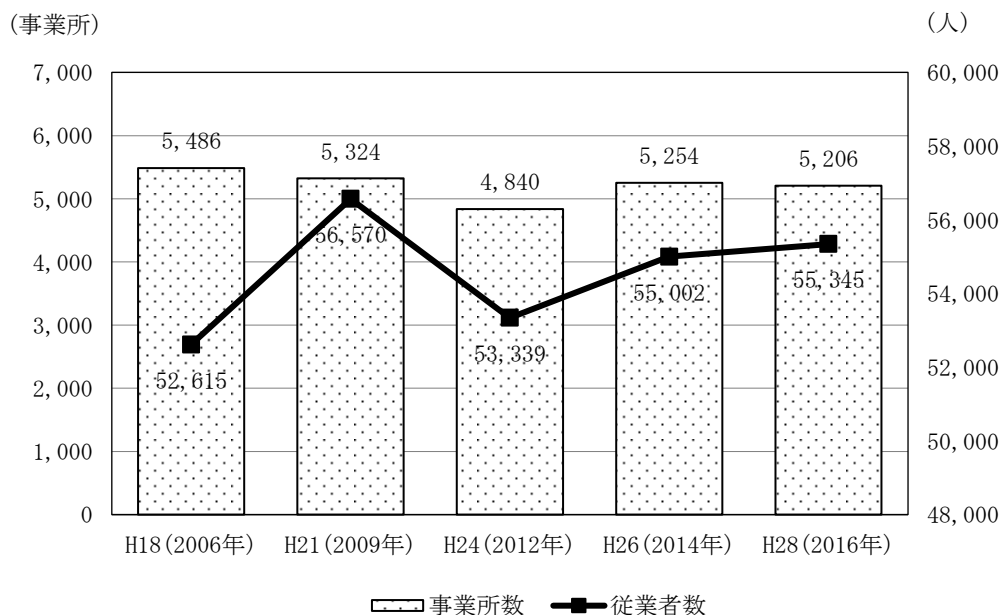
	自宅で従業	自宅外の市区町村で従業	他市区町村で従業	従業地「不詳」	総数
農業、林業	24	28	80	－	132
	18.2%	21.2%	60.6%	－	
漁業	14	10	15	1	40
	35.0%	25.0%	37.5%	2.5%	
鉱業、採石業、砂利採取業	－	－	9	－	9
	－	－	100.0%	－	
建設業	273	1,421	1,811	168	3,673
	7.4%	38.7%	49.3%	4.6%	
製造業	124	830	1,071	74	2,099
	5.9%	39.5%	51.0%	3.5%	
電気・ガス・熱供給・水道業	1	178	120	1	300
	0.3%	59.3%	40.0%	0.3%	
情報通信業	125	427	983	24	1,559
	8.0%	27.4%	63.1%	1.5%	
運輸業、郵便業	80	736	1,339	97	2,252
	3.6%	32.7%	59.5%	4.3%	
卸売業、小売業	283	3,710	3,423	175	7,591
	3.7%	48.9%	45.1%	2.3%	
金融業、保険業	36	274	910	16	1,236
	2.9%	22.2%	73.6%	1.3%	
不動産業、物品賃貸業	196	377	566	47	1,186
	16.5%	31.8%	47.7%	4.0%	
学術研究、専門・技術サービス業	217	629	980	33	1,859
	11.7%	33.8%	52.7%	1.8%	
宿泊業、飲食サービス業	79	1,036	1,508	91	2,714
	2.9%	38.2%	55.6%	3.4%	
生活関連サービス業、娯楽業	143	548	753	67	1,511
	9.5%	36.3%	49.8%	4.4%	
教育、学習支援業	100	891	1,673	27	2,691
	3.7%	33.1%	62.2%	1.0%	
医療、福祉	111	3,107	3,669	152	7,039
	1.6%	44.1%	52.1%	2.2%	
複合サービス事業	1	108	168	5	282
	0.4%	38.3%	59.6%	1.8%	
サービス業（他に分類されないもの）	186	1,525	2,458	144	4,313
	4.3%	35.4%	57.0%	3.3%	
公務（他に分類されるものを除く）	19	724	1,439	15	2,197
	0.9%	33.0%	65.5%	0.7%	
分類不能の産業	200	504	538	1,022	2,264
	8.8%	22.3%	23.8%	45.1%	
総数	2,212	17,063	23,513	2,159	44,947
	4.9%	38.0%	52.3%	4.8%	

資料：「令和2年国勢調査」

④事業所数

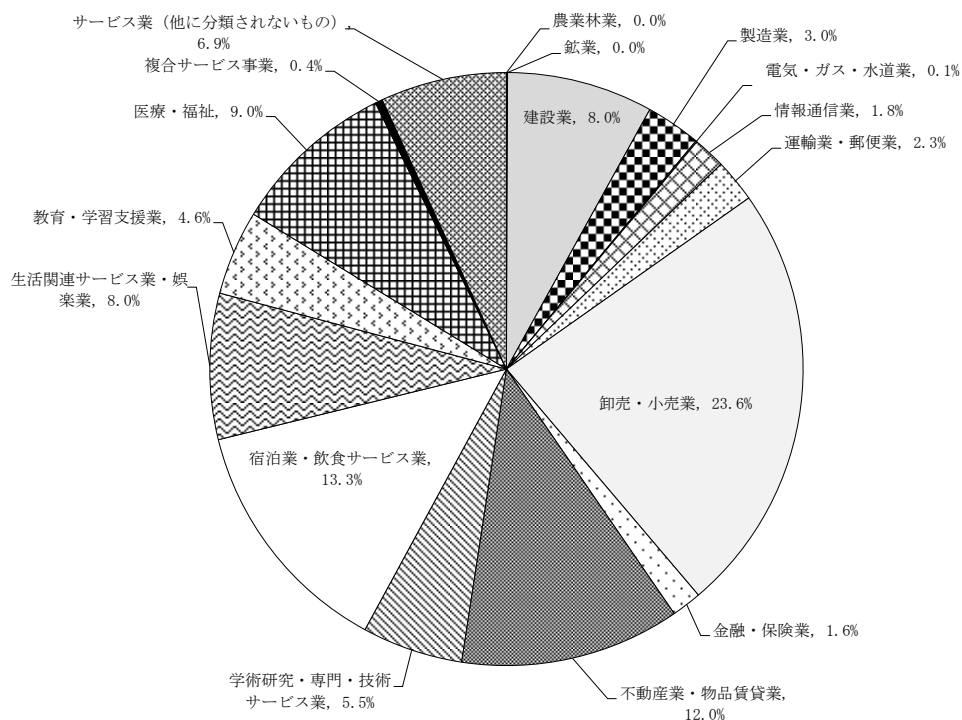
事業所数は、平成 28 年現在 5,206 事業所で、平成 18 年に比べると 280 事業所の減少となっている。全体としてはやや減少傾向を示している。

産業別事業所の割合は、第 1 次産業の農林水産業は 0.0%で、建設業や製造業などの第 2 次産業も少なく、ほとんどがサービス業や卸売・小売業を中心とした第 3 次産業からなっている。



資料：「統計浦添 令和 3 年版」

図 23 民営事業所数の推移



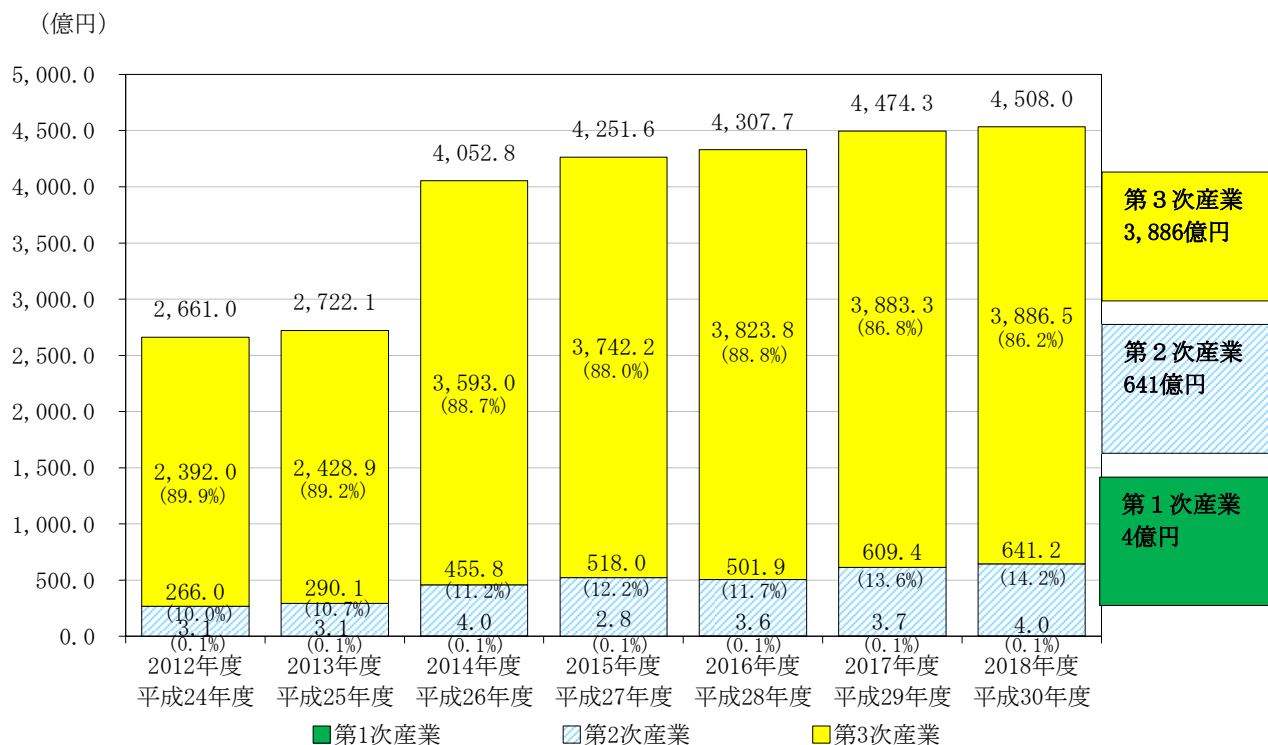
資料：「統計浦添 令和 3 年版」

図 24 産業別民営事業所の割合

⑤市内総生産額

本市の市内総生産額は、平成30年度（2018）で4,508億円となっており、年々増加傾向を示している。

また、産業別の占める割合は、平成30年（2018）の場合、第3次産業が86.2%、第2次産業が14.2%、第1次産業が0.1%となっている。その中でも、第3次産業の「卸売・小売業」の占める割合が圧倒的な高さを占めている。



- 注) 1.第1次産業は農業、林業、水産業の値の合計である。
 2.第2次産業は鉱業、製造業、建設業の値の合計である。
 3.第3次産業は電気・ガス・水道業、卸売・小売業、金融・保険業、不動産業、運輸・通信業、サービス業政府、サービス生産者、対家計民間非営利サービス生産者の値の合計である。

資料：「沖縄統計年鑑」

図 25 産業別市内総生産額の推移

(7) 施設分布

①商業施設

主な商業施設として大型店舗のスーパーをはじめとする 23 施設があげられ、その分布状況は市域全体に散布的に立地している。

図 2-26 主な商業施設の分布状況



表 6 主な商業施設一覧

No.	施設名	所在地
1	サンエー マチナトシティ	浦添市城間 2008-1
2	サンエー 浦添西海岸パルコシティ	浦添市西洲 3-1-1
3	サンエー 経塚シティ	浦添市字経塚 652-1
4	サンエー V21 食品館 牧港店	浦添市牧港 4-12-1
5	サンエー V21 食品館 浦西店	浦添市西原 5-11-1
6	サンエー V21 みやぎ食品館	浦添市宮城 4-18-10
7	マックスバリュ 伊祖店	浦添市伊祖 2-19-3
8	タウンプラザかねひで 牧港 58 市場	浦添市城間 3004-1
9	タウンプラザかねひで パイプライン内間市場	浦添市宮城 5-1-1
10	タウンプラザかねひで 前田国際市場	浦添市前田 1152-2
11	タウンプラザかねひで パイプライン伊祖店	浦添市伊祖 2-10-3
12	タウンプラザかねひで 広栄店	浦添市西原 2-5-1
13	ユニオン 仲間店	浦添市仲間 3-3-2
14	ユニオン 経塚店	浦添市前田 817
15	浦西りうぼう	浦添市当山 2-2-2-3
16	浦添りうぼう	浦添市城間 4-7-1
17	大平りうぼう	浦添市大平 2-6-1
18	パークレーズコート	浦添市当山 2-2-2-4
19	メイクマン 浦添本店	浦添市城間 2008
20	ダイレックス 浦添店	浦添市大平 1-28-3
21	ホームセンターさくもと 浦添店	浦添市牧港 1-61-18
22	ヤマダアウトレット 浦添店	浦添市港川 241-3
23	ベスト電器 西原インター店	浦添市当山 2-2-3

②医療施設

医療施設は、病院 6 施設、診療所 77 施設の 83 施設があり、その分布状況は国道 58 号と国道 330 号間の市街地に多くが立地している。

図 2-27 医療施設の分布状況



表 7 医療施設一覧

区分	No.	施設名	住所	備考
病院	1	浦添総合病院	浦添市伊祖 4-16-1	病院
	2	同仁病院	浦添市城間 1-37-12	
	3	平安病院	浦添市経塚 346	
	4	牧港中央病院	浦添市字牧港 1199	
	5	嶺井第一病院	浦添市大平 466	
	6	嶺井リハビリ病院	浦添市牧港 3-1-10	
診療所	1	アイビーホームケアクリニック	浦添市西原 6-30-10 アイビーテラス浦西 B03	内科
	2	あかみねクリニック	浦添市沢岬 2-1-1	
	3	稲福内科医院	浦添市字経塚 633 メディカルプラザ 1F	
	4	浦添医院	浦添市大平 3-16-10	
	5	浦添協同クリニック	浦添市宮城 3-1-5 サンハイツ N 2F	
	6	浦添セレブクリニック胃腸科・内科	浦添市城間 2-7-1 101 号	
	7	浦西医院	浦添市当山 2-9-3	
	8	かじまやークリニック	浦添市前田 997	
	9	かりまた内科医院	浦添市内間 4-23-21	
	10	キンザー前クリニック	浦添市宮城 1-29-1 1F	
	11	具志堅循環器・内科	浦添市前田 1152-1	
	12	幸喜内科 糖尿病・甲状腺クリニック	浦添市前田 2-1517	
	13	さくだ内科クリニック	浦添市経塚 585-1 1F	
	14	サンパーク胃腸内科クリニック	浦添市伊祖 2-1-3 メディカルプレイス伊祖 5F	
	15	しみず胃腸内科 21	浦添市宮城 6-1-15 3F	
	16	下地内科	浦添市宮城 4-2-1	
	17	徳山クリニック	浦添市牧港 2-46-12 メディカルプラザ牧港 1・2F	
	18	徳山内科医院	浦添市大平 1-1-11	
	19	内科・小児科なかざとクリニック	浦添市城間 3-2-2	
	20	なかそね内科・循環器科	浦添市内間 4-1-2	
	21	名嘉村クリニック	浦添市伊祖 4-2-1 201	
	22	パークレー内科	浦添市当山 2-2-11 パークレーズメディカルモール 3F	
	23	ひがハートクリニック	浦添市港川 2-23-2	
	24	まちなと内科在宅クリニック	浦添市牧港 2-46-8	
	25	みやぎ内科循環器科ファミリークリニック	浦添市伊祖 2-3-6-1	
	26	みやぎと内科クリニック	浦添市宮城 2-17-1	
	27	池村クリニック	浦添市伊祖 3-13-8	外科
	28	浦添中央医院	浦添市安波茶 1-21-27	
	29	末吉内科外科胃腸科医院	浦添市内間 4-1-18	
	30	丸勝中央クリニック	浦添市大平 1-28-1	

31	くに整形外科	浦添市沢岬 2-2-15	整形外科
32	たつや整形外科	浦添市宮城 6-1-15 2F	
33	ていーら整形外科	浦添市屋富祖 3-34-2 メディカルプラザたろう 2F	
34	みやざと整形クリニック 経塚駅前	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 1F	
35	ロクト整形外科クリニック	浦添市牧港 2-46-12 メディカルプラザ牧港 2F	
36	東産婦人科クリニック	浦添市安波茶 1-30-17	産婦人科
37	Naoko 女性クリニック	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 2F	
38	パークレーズレディースクリニック	浦添市当山 2-2-11 パークレーズメディカルモール 5F	
39	ありんクリニック小児科	浦添市伊祖 2-1-3 4F	小児科
40	ぐるんぱ小児科	浦添市当山 2-2-11 4F	
41	たから小児科医院	浦添市大平 1-36-5	
42	ティーダこどもクリニック	浦添市城間 4-3-10-1	
43	なかむら小児クリニック	浦添市宮城 4-15-8	
44	発達相談クリニック そえ〜る	浦添市牧港 4-5-10 ピアラルうらそえ 4F	
45	まちなと小児クリニック	浦添市牧港 2-46-12 メディカルプラザ 4F	
46	みゆき小児科	浦添市前田 3-3-8-103	
47	向井わらびークリニック	浦添市字経塚 633	
48	かみやま皮フ科	浦添市牧港 4-2-18 2F	皮膚科
49	高宮城皮フ科	浦添市経塚 676-1	
50	楠見耳鼻咽喉科	浦添市前田 1149-14	耳鼻咽喉科
51	げんか耳鼻咽喉科	浦添市伊祖 2-3-1 2F	
52	耳鼻咽喉科・頭頸部外科 さきはまクリニック	浦添市経塚 585-1 メディカルモール経塚 2F	
53	とぐち耳鼻咽喉科	浦添市牧港 4-2-18	
54	補聴相談のひろば	浦添市仲間 1-2-6	
55	みどり耳鼻咽喉科	浦添市宮城 4-2-1	
56	浦添さかい眼科	浦添市宮城 6-1-21	眼科
57	新里眼科医院	浦添市宮城 5-7-5	
58	ちねん眼科	浦添市前田 1-12-7	
59	比嘉眼科	浦添市城間 4-34-20	
60	牧港眼科	浦添市牧港 4-2-20	
61	大田クリニック	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 2F	精神科 心療内科
62	かもめクリニック	浦添市字経塚 633 メディカル K プラザ 3F	
63	くららクリニック	浦添市大平 1-23-13	
64	城間クリニック	浦添市前田 564-1	
65	南斗クリニック	浦添市城間 3-3-7	
66	パークレーいむろ心のクリニック	浦添市当山 2-2-11 パークレーズメディカルモール 3F	
67	まえだクリニック	浦添市前田 1-48-8	
68	山本クリニック	浦添市伊祖 2-30-7	

69	砂辺 腎・泌尿器科	浦添市伊祖 2-2-5	泌尿器科
70	なしろハルンクリニック	浦添市屋富祖 3-34-2 メディカルプラザたろう 3F	
71	佐久田脳神経外科・外科	浦添市 2-46-12 メディカルプラザ牧港 1F	脳神経外科
72	牧港クリニック	浦添市牧港 4-24-7	麻酔科
73	マンマ家クリニック	浦添市字経塚 633 メディカル K プラザ 2F	乳腺 甲状腺
74	宮良クリニック	浦添市伊祖 2-3-1 サンチャイルドめぐみビル 2F	
75	浦添総合病院健診センター	浦添市伊祖 3-42-15	健診
76	介護老人保健施設 エメロードてだこ苑	浦添市牧港 3-1-1	介護老人保健施設
77	介護医療院にしばる	浦添市西原 3-20-10	介護医療院

③教育・文化・スポーツ施設

教育施設の学校は、小学校、中学校、特別支援学校、高等学校など 25 校があり、市域全体にまんべんなく分布している。

文化施設は、美術館、図書館、劇場等のその他の文化施設など 7 施設があり、市役所周辺や港周辺に分布している。

スポーツ施設は、12 施設あり、市役所周辺を主とする市域中央部に分布している。

図 2-28 教育・文化。スポーツ施設の分布状況



表 8 教育・文化・スポーツ施設一覧

区分	No.	施設名	住所	備考
学校	1	浦添小学校	浦添市仲間 2-47-1	小学校
	2	仲西小学校	浦添市屋富祖 2-32-1	
	3	神森小学校	浦添市勢理客 1-4-1	
	4	浦城小学校	浦添市伊祖 2-13-1	
	5	牧港小学校	浦添市牧港 2-14-1	
	6	当山小学校	浦添市当山 2-34-1	
	7	内間小学校	浦添市内間 4-3-1	
	8	港川小学校	浦添市城間 4-37-1	
	9	宮城小学校	浦添市宮城 3-7-3	
	10	沢岬小学校	浦添市沢岬 998	
	11	前田小学校	浦添市前田 333	
	12	浦添中学校	浦添市仲間 2-46-1	中学校
	13	仲西中学校	浦添市屋富祖 2-13-1	
	14	神森中学校	浦添市内間 1-6-1	
	15	港川中学校	浦添市港川 1-1-1	
	16	浦西中学校	浦添市当山 3-1-1	
	17	大平特別支援学校	浦添市大平 1-27-1	特別支援 学校
	18	鏡が丘特別支援学校	浦添市当山 3-2-7	
	19	鏡が丘特別支援学校浦添分校	浦添市経塚 715	
	20	浦添高等学校	浦添市内間 3-26-1	高等学校
	21	浦添商業高等学校	浦添市伊祖 3-11-1	
	22	浦添工業高等学校	浦添市経塚 1-1-1	
	23	陽明高等学校	浦添市大平 488	
	24	那覇工業高等学校	浦添市勢理客 4-22-1	
	25	昭和薬科大学付属高等学校・中学校	浦添市沢岬 450	
文化施設	1	浦添市美術館	浦添市仲間 1-9-2	美術館
	2	浦添市図書館	浦添市安波茶 2-2-1	図書館
	3	浦添グスク・ようどれ館	浦添市仲間 2-53-1	文化施設
	4	浦添市歴史にふれる館	浦添市港川 512-11	
	5	浦添市産業振興センター・結の街	浦添市勢理客 4-13-1	
	6	国立劇場おきなわ	浦添市勢理客 4-14-1	
	7	浦添市養蚕絹織物施設サン・シルク	浦添市伊奈武瀬 1-7-2	
スポーツ施設	1	アイム・ユニバース てだこホール	浦添市仲間 1-9-3	スポーツ 施設
	2	ANA ARENA 浦添（浦添市民体育館）	浦添市仲間 1-13-1	
	3	ANA BALL PARK 浦添（浦添市民球場）	浦添市仲間 1-13-1	
	4	ANA まじゅんらんど 浦添（まじゅんらんど）	浦添市仲間 1-13-1	
	5	ANASPORTS HALL 浦添（浦添市多目的屋内運動場）	浦添市仲間 1-13-1	
	6	ANA FIELD 浦添（浦添市陸上競技場）	浦添市仲間 1-13-1	
	7	ANA てだこ サブグラウンド（浦添市多目的屋外運動場）	浦添市仲間 1-13-1	
	8	浦添市武道場（トレーニング室）	浦添市仲間 1-13-1	
	9	ANA どすこいパーク 浦添（浦添市民相撲場）	浦添市仲間 1-13-1	
	10	伊奈武瀬球場	浦添市伊奈武瀬 1-10-8	
	11	浦添市民テニスコート	浦添市港川 1-37-1	
	12	中央ゲートボール場	浦添市沢岬 1120	

④保育・児童施設

子育て支援施設は4施設があり、散布的に分布している。

児童センターは11施設あり、散布的に分布している。

保育施設は90施設に及び、市域にまんべんなく分布し、特に国道58号と330号間の市街地に多く分布している。

図 2-29 保育・児童施設の分布状況



表9 保育・児童施設一覧

区分	No.	施設名	住所	備考
子育て支援施設	1	ていんさぐ (サンエー 浦添西海岸パルコシティ 3F)	浦添市西洲 3-1-1	子育て支援センター
	2	ほるとの家 (ほるとのきこども園 3F)	浦添市牧港 1-64-6	
	3	柿の実ひろば (柿の実保育園)	浦添市前田 1-11-17	
	4	リーヴル ドンフォン カフェ (ループルこども園 1F)	浦添市港川 2-21-1	つどいの広場
児童センター	1	若草児童センター	浦添市伊祖 3-44-1	児童センター
	2	内間児童センター	浦添市内間 3-28-12	
	3	西原児童センター	浦添市西原 4-9-1	
	4	経塚児童センター	浦添市経塚 1-17-1	
	5	宮城ヶ原児童センター	浦添市宮城 2-4-1	
	6	まちなと児童センター	浦添市牧港 2-38-2	
	7	浦城っ子児童センター	浦添市伊祖 2-13-2	
	8	森の子児童センター	浦添市勢理客 1-4-1	
	9	うらそえぐすく児童センター	浦添市仲間 2-47-5	
	10	宮城っ子児童センター	浦添市宮城 3-7-3-1	
	11	前田ユブシが丘児童センター	浦添市字前田 323	
保育施設	1	大平保育所	浦添市安波茶 1-28-2	公立保育所
	2	宮城ヶ原保育所	浦添市宮城 2-4-1	
	3	内間保育所	浦添市内間 4-26-20	
	4	パンダ保育園	浦添市安波茶 1-13-8	私立(法人)保育園
	5	さみどり保育園	浦添市伊祖 3-44-2	
	6	テクノ保育園	浦添市城間 1-12-12	
	7	ジョイジョイ保育園	浦添市城間 3-26-11	
	8	ありあけ保育園	浦添市勢理客 3-6-10	
	9	内間みどり保育園	浦添市内間 3-1-13	
	10	わらべ保育園	浦添市沢岬 1-11-6	
	11	てだこ保育園	浦添市経塚 1-3-5	
	12	あずま保育園	浦添市経塚 645-2	
	13	柿の実保育園	浦添市前田 1-11-17	
	14	子むすびの森保育園	浦添市前田 1224-1	
	15	にしぼる保育園	浦添市西原 6-16-14	
	16	広栄保育園	浦添市当山 2-7-7	
	17	たいよう保育園	浦添市大平 1-14-11	
	18	あさのうら保育園	浦添市伊祖 1-21-8	
	19	みやぎ保育園	浦添市宮城 2-34-5	
	20	前田さくら保育園	浦添市前田 1-55-1	
	21	きゃんばす浦添西原	浦添市西原 5-4-12	
	22	美咲保育園	浦添市伊祖 4-4-10	
	23	ライオンの子保育園 ティモン	浦添市前田 1-46-1	小規模・事業所内保育事業所
	24	すきっぷ保育園	浦添市伊祖 4-11-16 201	
	25	かすみ保育園	浦添市西原 4-10-19	
	26	もこもこ保育園	浦添市伊祖 4-8-2	
	27	げんき保育園	浦添市経塚 430	
	28	たくし保育園	浦添市沢岬 1-22-1	
	29	ゆめの森保育園	浦添市宮城 4-2-7	
	30	あいめ保育園	浦添市城間 2-12-5 1F	
	31	ささのは保育園	浦添市内間 3-19-1	
	32	すまいるほいくえん	浦添市宮城 3-5-9	
	33	えくぼ保育園	浦添市城間 3-26-12	
	34	さつき保育園	浦添市伊祖 4-10-5	
	35	サウンドキッズ	浦添市屋富祖 2-1-5	
	36	ちゅうりっぷ保育園	浦添市伊祖 2-24-8	
	37	きらきら保育園	浦添市港川 2-9-3	
	38	リトルチェリー保育園	浦添市港川 2-5-2 2F	

39	港川保育園	浦添市伊祖 2-16-10-101	私立（法人） 認定こども 園
40	アルム園	浦添市牧港 2-23-5 3F	
41	浦西保育園	浦添市西原 5-12-5	
42	ほるとのきこども園	浦添市牧港 1-64-6	
43	ルーブルこども園	浦添市港川 2-21-1	
44	牧港ひまわり幼稚園	浦添市牧港 2-33-1	
45	愛音こわんこども園	浦添市大平 2-7-6	
46	あいのそのこども園	浦添市仲西 2-3-11	
47	あおいこども園	浦添市屋富祖 1-3-17	
48	牧港ひまわりこども園	浦添市牧港 4-1-16	
49	ハイジこども園	浦添市牧港 2-23-5	
50	勢理客こども園	浦添市勢理客 2-18-27	
51	すず風こども園	浦添市内間 4-25-18	
52	うららこども園	浦添市当山 2-40-20	
53	認定こども園うららにじ園	浦添市当山 2-40-18	
54	あいかな認定こども園	浦添市当山 3-6-1	公立・公私連 携認定こど も園
55	仲西こども園	浦添市宮城 2-4-1	
56	浦添こども園	浦添市仲間 2-47-2	
57	神森こども園	浦添市勢理客 1-4-1	
58	浦城こども園	浦添市伊祖 2-13-1	
59	内間こども園	浦添市内間 4-3-1	
60	前田こども園	浦添市前田 333	
61	港川こども園	浦添市城間 4-37-1	
62	沢岬こども園	浦添市沢岬 998	
63	宮城こども園	浦添市宮城 3-7-3	
64	当山こども園	浦添市当山 2-34-2	
65	牧港こども園	浦添市牧港 2-14-1	
66	むーみん自然のこ	浦添市前田 260-7	認可外保育 施設
67	たのしい保育園	浦添市経塚 437-1 201	
68	メロディー保育園	浦添市内間 5-3-16	
69	セイントジョセフィン・モンテッソーリ	浦添市内間 1-3-15	
70	童心保育園	浦添市内間 1-11-10	
71	一般社団法人 杏会 ゆいの子保育園	浦添市宮城 4-13-1	
72	明誠保育園	浦添市宮城 4-17-3	
73	さくらんぼ保育園	浦添市屋富祖 1-4-8	
74	くまの子保育園	浦添市屋富祖 2-9-3	
75	ひかりみらい保育園	浦添市伊祖 1-11-6	
76	ひとえ保育園	浦添市港川 254 ハッピー タウン内	
77	保育ルームすきっぷ	浦添市牧港 2-43-12	
78	KID'S LAND 幼児園	浦添市牧港 1-51-9	
79	Children's Foundation Okinawa (レジャ・エミリア・アプローチ幼児教育)	浦添市伊祖 4-1-3	企業主導型 保育事業施 設
80	ライオンの子保育園（分園）	浦添市前田 1-46-1 1F	
81	ライオンの子保育園	浦添市前田 1-46-35-201	
82	お山保育園	浦添市沢岬 2-4-34	
83	クオーレリッコうらそえ保育園	浦添市宮城 4-7-13	
84	みらい保育園おおひら園	浦添市屋富祖 1-5-2 1F	
85	社会医療法人 仁愛会 にこにこ保育園	浦添市伊祖 4-19-1	
86	みらい保育園じっちゃく園	浦添市勢理客 2-10-3 1F	
87	はぐくみ保育園マチナト園	浦添市牧港 4-2-12 2F	
88	エルキッズうらそえ保育園	浦添市沢岬 1119-1	
89	社会福祉法人 道福社会 ハッピーモア保育園	浦添市伊祖 2-2-5-101	
90	社会福祉法人 青松福祉会 ちむかな保育園	浦添市前田 2-1965	

⑤公共・その他施設

市役所等の公共施設は 32 施設あり、市役所周辺や国道 58 号と国道 330 号間に多く分布する。
その他施設としての公園は 82 施設あり、市域にまんべんなく分布する。

図 2-30 公共・その他施設の分布状況



表 10 公共・その他施設の分布状況

区分	No.	施設名	住所	備考
公 共 施 設	1	浦添市役所	浦添市安波茶 1-1-1	市役所
	2	内間公民館	浦添市内間 3-15-1	公民館 自 治 会 館
	3	浦添グリーンハイツ公民館	浦添市前田 862-219	
	4	浦添ニュータウン自治公民館	浦添市安波茶 1-13-9	
	5	勢理客公民館	浦添市勢理客 2-19-20	
	6	沢岬公民館	浦添市沢岬 1-31-1	
	7	牧港公民館	浦添市 1-4-6	
	8	宮城公民館	浦添市宮城 2-22-3	
	9	城間公民館	浦添市城間 1-9-1	
	10	屋富祖公民館	浦添市屋富祖 3-1-1	
	11	経塚自治会(浦添市経塚ゆいまーるセンター)	浦添市経塚 1-17-1	
	12	仲間自治会館	浦添市仲間 2-35-2	
	13	西原公民館	浦添市西原 4-11-8	
	14	上野自治会館	浦添市牧港 5-19-2	
	15	浦添市中央公民館分館	浦添市牧港 3-40-6	
	16	浦添市中央公民館	浦添市安波茶 1-1-2	
	17	内間市営住宅	浦添市内間 2-18-3	市 営 住 宅
	18	安波茶市営住宅	浦添市安波茶 3-15-1	
	19	前田市営住宅	浦添市前田 2-2-2	
	20	浦添市福祉プラザ	浦添市仲間 1-1	福祉・保 健施設
	21	浦添市シルバー人材センター	浦添市仲間 1-10-7 浦添市社会福祉センター	
	22	沖縄県コロニーセンター	浦添市宮城 4-9-17	
	23	浦添市経塚ゆいまーるセンター	浦添市経塚 1-17-1	
	24	浦添市保健相談センター	浦添市仲間 1-8-1	
	25	浦添市老人福祉センター	浦添市安波茶 1-1-3	
	26	浦添市かりゆしセンター	浦添市西原 4-11-8 西原公民館	
	27	浦添市地域福祉センター(ファミリーサポートセンター併設)	浦添市内間 2-18-2-101	
	28	浦添市母子生活支援施設浦和寮	浦添市屋富祖 2-5-14	
	29	浦添市子育て支援センター「ていんさぐ」	浦添市西洲 3-1-1 サンエーパルコシティ 3F	
	30	サン・アビリティーズうらそえ	浦添市宮城 4-11-1	
	31	特別養護老人ホーム ありあけの里	浦添市前田 997	
	32	浦添市市民協働・男女共同参画ハーモニーセンター	浦添市安波茶 2-3-5	
公園	1	茶山第2公園	浦添市仲間 3-4	公園
	2	浦西カトレア公園	浦添市西原 6-30	
	3	城間南公園	浦添市城間 2-1	
	4	すみれ公園	浦添市城間 2-11	
	5	あさがお公園	浦添市城間 3-18	
	6	うしもー公園	浦添市城間 3-21	
	7	泉小公園	浦添市城間 4-4	
	8	ばんじー公園	浦添市城間 4-25	
	9	浦城公園	浦添市城間 4-33	
	10	まつば公園	浦添市城間 4-38	
	11	前田東上原公園	浦添市前田 1-46	
	12	前田山川原公園	浦添市前田 2-11	
	13	ドラゴン公園	浦添市前田 3-7	
	14	でいご公園	浦添市前田 4-16	

15	グリーンハイツ公園	浦添市前田 824-1
16	前田ありあけハイツ公園	浦添市前田 990-9
17	前田上原公園	浦添市前田 1317-9
18	ひなぎく公園	浦添市伊祖 1-3
19	浅の浦公園	浦添市伊祖 1-13
20	あさやら公園	浦添市伊祖 1-25
21	かんな公園	浦添市伊祖 2-9
22	ひなげし公園	浦添市伊祖 2-23
23	すずらん公園	浦添市伊祖 3-3
24	伊祖公園	浦添市伊祖 3-48
25	まえはら公園	浦添市伊祖 4-9
26	宮城公園	浦添市宮城 2-1
27	ひまわり公園	浦添市宮城 2-22
28	せせらぎ公園	浦添市宮城 3-1
29	チョンダ公園	浦添市宮城 3-12
30	宮の浦公園	浦添市宮城 3-15
31	大宮公園	浦添市宮城 4-2
32	宮仲公園	浦添市宮城 4-21
33	まちなと公園	浦添市牧港 2-38
34	安川北公園	浦添市牧港 3-30
35	安川南公園	浦添市牧港 3-36
36	うえの公園	浦添市牧港 5-19
37	うえの北公園	浦添市牧港 5-20
38	めじろ公園	浦添市沢岬 1-47
39	沢岬端川原（はながわばる）東公園	浦添市沢岬 2-13
40	沢岬前原西公園	浦添市沢岬 2-5
41	沢岬前原公園	浦添市沢岬 1-7
42	沢岬長田原公園	浦添市沢岬 974
43	クニンドーの森公園	浦添市沢岬 2-16
44	内間東原公園	浦添市内間 1-13
45	内間東公園	浦添市内間 2-19
46	内間西公園	浦添市内間 3-17
47	内間後原なかよし公園	浦添市内間 4-8
48	内間後原（くしばる）公園	浦添市内間 4-18
49	内間西原公園	浦添市内間 5-14
50	ニュータウン公園	浦添市安波茶 1-13
51	和久原公園	浦添市安波茶 1-28
52	あじさい公園	浦添市安波茶 3-26
53	老年原（おいとしばる）公園	浦添市安波茶 3-34
54	大平小公園	浦添市大平 2-5
55	沢岬兼元原公園	浦添市大平 2-16
56	大平瓶ノ平原公園	浦添市大平 479-1
57	勢理客小公園	浦添市勢理客 1-22
58	ゆうな公園	浦添市勢理客 2-6
59	むつき公園	浦添市勢理客 3-11
60	組踊公園	浦添市勢理客 4-14
61	浦西ひまわり公園	浦添市西原 6-28
62	茶山第1公園	浦添市仲間 3-14
63	浦添墓地公園	浦添市仲間 2-54
64	港川サンハイツ公園	浦添市港川 281-49
65	港川原公園	浦添市港川 310-23
66	夕陽が丘公園	浦添市経塚 1-17
67	経塚洗江良原（あらえらばる）公園	浦添市経塚 253-9
68	浦西さくら公園	浦添市西原 5-25
69	当山勢理原公園	浦添市当山 2-23
70	当山小公園	浦添市当山 2-37
71	たんぼぼ公園	浦添市屋富祖 1-7
72	なかし公園	浦添市屋富祖 3-1
73	仲の浦公園	浦添市仲西 2-2

	74	浦西あじさい公園	浦添市西原 5-27	
	75	浦西でいご公園	浦添市西原 5-29	
	76	牧港緑地	浦添市港川 1-33	
	77	浦添大公園	浦添市伊祖 115-1	
	78	ANA SPORTS PARK 浦添（浦添運動公園）	浦添市仲間 1-13	
	79	つなひき公園	浦添市西原 4-9	
	80	うがんやま公園	浦添市西原 4-36	
	81	にしばる公園	浦添市西原 5-13	
	82	当山ハイツ公園	浦添市当山 1-9	

(8) 道路等交通ネットワーク

道路交通網は、主要幹線道路である国道 58 号と国道 330 号が市の中央部をほぼ南北方向に縦貫している。さらに、東端を沖縄自動車道が縦貫し、西原 IC で国道 330 号と結節している。これらの国道や自動車道は、沖縄本島の西側と中央部を縦貫し、自動車交通の動脈を担っている。

また、これらの国道と並行して、海側を臨港道路が市内中央部を県道 251 線が、東端を沖縄自動車道が縦貫している。

東西方向の南風原町方面へは県道 82 号線が、西原町方面へは県道 38 号線が横断している。さらに、てだこ浦西駅と那覇空港駅とを結ぶモノレール（ゆいレール）が走っている。



2. 既存公共交通の現況把握

(1) 路線バス

路線バスは、沖縄本島の南北間を結ぶ動脈の路線と市内の主要拠点及び地域を結ぶ路線が発達している。また、近隣自治体ととの広域交通手段ともなっている。これらのバス路線は、通勤、通学をはじめとする多様な移動手段として利用され、地域公共交通の主たる機能を担っている。

琉球バス、沖縄バス、東陽バス、那覇バス、やんばる急行、カーリー観光の 6 社が運行している。

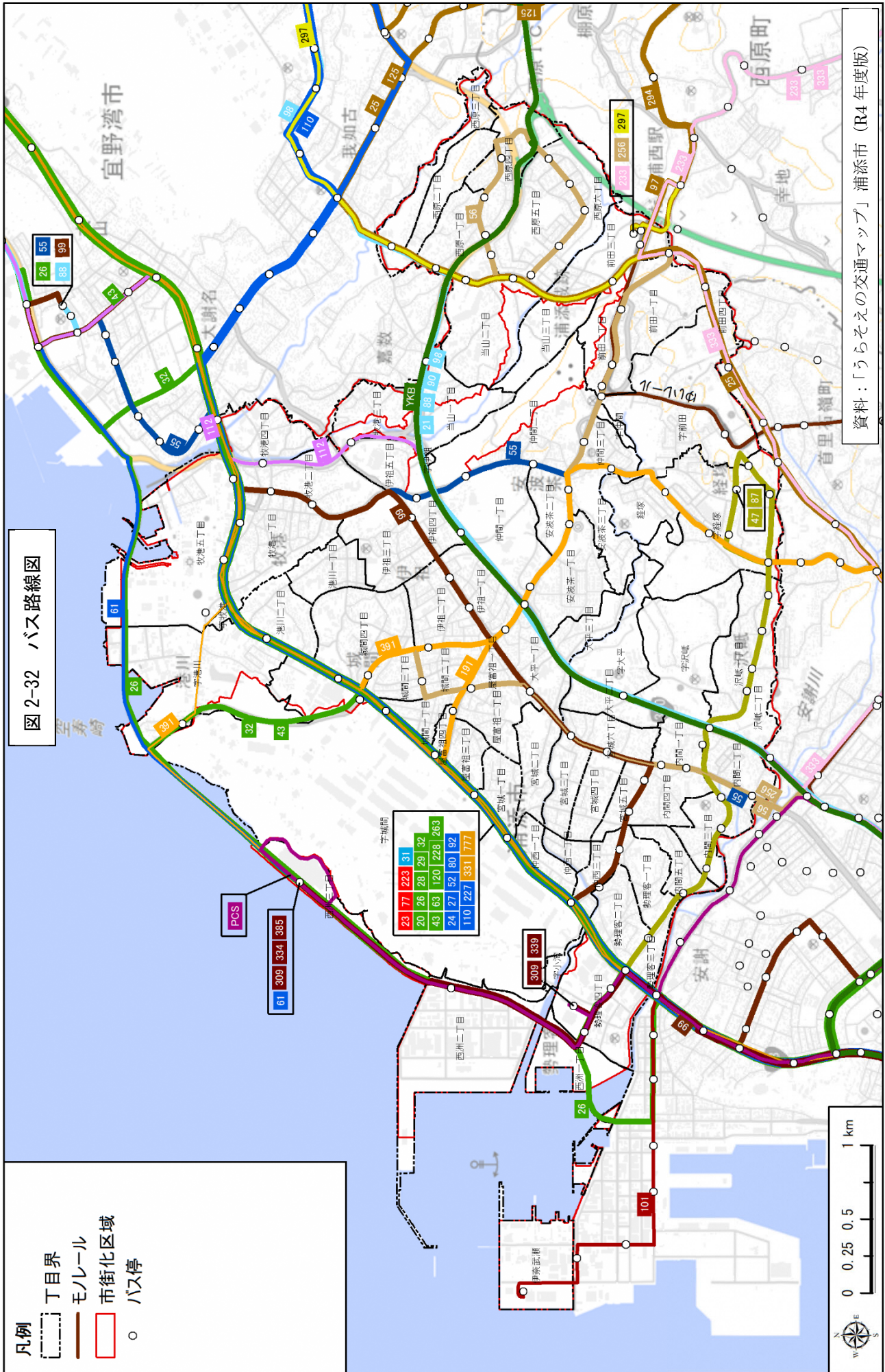
表 11 バス事業者・路線系統 (1/2)

浦添市内 主な経由地		番号	路線名	運行会社	起点	終点
国道 58号 経由	牧港 城間 屋富祖 宮城 仲西 勢理客	20	名護西線	琉球・沖縄バス	那覇BT	名護BT
		23	具志川線（普通・急行バス）	琉球バス	那覇空港／那覇BT	具志川BT
		24	那覇大謝名線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		26	宜野湾空港線	琉球バス	那覇空港	宜野湾出張所
		27	屋慶名（大謝名）線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		28	読谷（楚辺）線	琉球・沖縄バス	那覇BT	読谷BT
		29	読谷（喜名）線	琉球・沖縄バス	那覇BT	読谷BT
		31	泡瀬西線	東陽バス	那覇BT	泡瀬営業所
		32	コンベンションセンター線	沖縄バス	那覇BT	真志喜駐車場
		43	北谷線	沖縄バス	那覇BT	北谷町役場
		52	与勝線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		63	謝苅線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		77	名護東（辺野古）線	沖縄バス	那覇BT	名護BT
		80	与那城線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		92	那覇～イオンモール線	沖縄バス	那覇BT	ライカム
		110	長田具志川線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		120	名護西空港線	琉球・沖縄バス	那覇空港	名護BT
		223	具志川おもろまち線	琉球バス	おもろまち駅前広場	具志川BT
		227	屋慶名おもろまち線	沖縄バス	おもろまち駅前広場	屋慶名BT
		228	読谷おもろまち線	琉球・沖縄バス	おもろまち駅前広場	読谷BT
		263	謝苅おもろまち線	琉球バス	おもろまち駅前広場	具志川BT
	SCSK沖縄センター前	331	急行バス	東陽バス	那覇BT	泡瀬営業所
		777	急行バス	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
国道 330号 経由	広栄 大平 沢岬	21	新都心具志川線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		88	宜野湾線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	宜野湾出張所
		90	知花（バイパス）線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		98	琉大（バイパス）線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	琉大駐車場
	牧港 伊祖 大平 沢岬	112	国体道路線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
	大平	888	やんばる急行バス 空港線	やんばる急行	那覇空港	運天港

資料：1. 「沖縄バス株式会社 HP（運行路線一覧）」
 2. 「那覇バス 琉球バス交通 ロケーションシステム」
 3. 「東陽バス株式会社 HP（運行系統案内）」
 4. 「やんばる急行 HP（路線図、のりば）」
 5. 「カーリー観光 HP」

表 11 バス事業者・路線系統 (2/2)

浦添市内の主な経由地	番号	路線名	運行会社	起点	終点
その他	広栄 西原入口	25 那覇普天間線	那覇バス	那覇BT	普天間
	パルコシティ前	26 宜野湾空港線	琉球バス	那覇空港	ライカム
	牧港 パルコシティ前 国立劇場前 勢理客	32 コンベンションセンター線	沖縄バス	那覇BT	宜野湾出張所
		43 北谷線	沖縄バス	那覇BT	真志喜駐車場
	経塚 浦添高校 勢理客	47 てだこ線	沖縄バス	那覇BT	北谷町役場
	牧港 浦添市役所 小湾 内間	55 牧港線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	沖縄療育園前
	広栄 西原入口 浦添前田駅 浦添市役所 小湾 内間	56 浦添線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	宜野湾出張所
	パルコシティ前	61 前原線	沖縄バス	サンエーパルコシティ前	西原四丁目／真栄原
	経塚 浦添高校 勢理客	87 赤嶺てだこ線	沖縄バス	豊見城営業所	屋慶名BT
	幸地入口	97 琉大（首里）線	那覇バス	那覇BT	沖縄療育園前
	牧港 伊祖二丁目 小湾 内間	99 天久新都心線	琉球バス	那覇空港	琉大北口
	市場北口	101 平和台安謝線	那覇バス	具志営業所	宜野湾出張所
	広栄 西原入口	125 普天間空港線	那覇バス	那覇空港	市場北口
	城間 屋富祖 大平 浦添市役所 経塚	191 城間（一日橋）線	東陽バス	馬天営業所	普天間／ライカム
	てだこ浦西駅	233 西原てだこ線	那覇バス	てだこ浦西駅	屋富祖
	西原入口 浦添前田駅 浦添市役所 小湾 内間	256 浦添てだこ線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	てだこ浦西駅
	てだこ浦西駅	294 てだこ琉大快速線	那覇バス	てだこ浦西駅	琉大駐車場
	広栄 てだこ浦西駅	297 沖国琉大快速線	那覇バス	てだこ浦西駅	琉大附属小学校
	パルコシティ前 勢理客	309 大里結の街線	沖縄バス	国立劇場おきなわ／サン エーパルコシティ前	南城市役所
	西原入口 幸地入口	333 那覇西原（末吉経由）線	那覇バス	那覇BT	西原営業所
	パルコシティ前 勢理客	334 国立劇場おきなわ線	沖縄バス	サンエーパルコシティ前	糸満BT
	国立劇場前 勢理客	339 南城結の街線	沖縄バス	国立劇場おきなわ	南城市役所
	パルコシティ前 勢理客	385 サンエーパルコシティ線	沖縄バス	那覇BT	サンエーパルコシティ
	パルコシティ前 牧港五丁目 SCSK沖縄センター前 大平 浦添市役所 経塚	391 城間（サンエーパルコシティ前）線	東陽バス	馬天営業所	サンエーパルコシティ
	パルコシティ前	ー 北谷ライナー	かりー観光	那覇空港[9]	ダブルツリーbyヒルトン
	パルコシティ前	ー パルコシティシャトルバス	かりー観光	おもろまち駅前広場	サンエーパルコシティ



路線バスの利用者は1964年をピークに長期間に渡って減少し2004年以降は横ばいの傾向であったが、2020年は新型コロナの影響を受けてバス・ゆいレールともに大幅に減少している。一方でバスの総走行キロは減少傾向ではあるものの利用者に比べて緩やかな状況である。

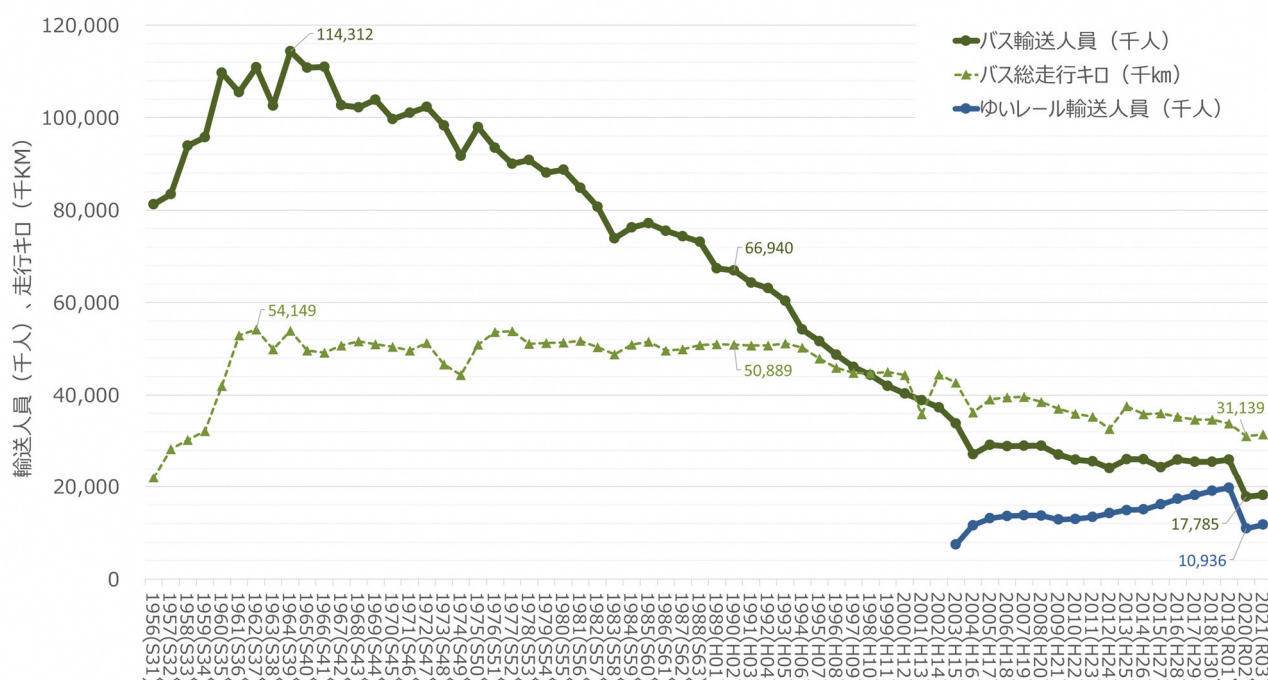


図 バス・モノレール輸送人員の推移

資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）

(2) モノレール（軌道）

軌道として沖縄都市モノレール（愛称：ゆいレール）が走っており、「那覇空港駅」から本市の「てだこ浦西駅」間の営業キロ 17.0 kmで運行されている。本市には、「経塚駅」、「浦添前田駅」、「てだこ浦西駅」の 3 駅がある。「那覇空港駅」から「てだこ浦西駅」の全区間の所要時間は 37 分である。

利用状況は、年度別では市内のいずれの駅でも増加傾向を示している。乗客数の多い「てだこ浦西駅」は、2019 年度の 239,335 人から 2021 年度には 405,948 人となっており、約 70%の増加となっている。1 日平均乗客数では、「てだこ浦西駅」の場合、おおよそ 1,100 人程度となっている。

表 13 年度駅別総乗客数

(単位：人)

	2019 年度 令和元年度	2020 年度 令和 2 年度	2021 年度 令和 3 年度
経塚駅	117,108 0.6%	183,676 1.7%	212,415 1.8%
浦添前田駅	100,213 0.5%	133,026 1.2%	162,110 1.4%
てだこ浦西駅	239,335 1.2%	322,037 2.9%	405,948 3.4%

資料：「ゆいレール HP（駅別乗客数）」

表 14 駅別乗客数（1 日平均）

(単位：人)

	2019 年度 令和元年度	2020 年度 令和 2 年度	2021 年度 令和 3 年度
経塚駅	640 1.1%	505 1.7%	582 1.8%
浦添前田駅	548 1.0%	365 1.2%	444 1.4%
てだこ浦西駅	1,308 2.3%	885 2.9%	1,112 3.4%

資料：「ゆいレール HP（駅別乗客数）」



資料：ゆいレール HP より

図 32 モノレールルート図

表 15 駅間所要時間・普通旅客運賃表

駅間所要時間表

※()内は駅間距離
単位：分、キロメートル

那覇 空港	4 (2.0)	5 (2.8)	7 (3.8)	9 (4.6)	11 (5.4)	13 (6.0)	14 (6.7)	16 (7.7)	18 (8.3)	19 (9.0)	21 (10.0)	23 (10.9)	25 (11.9)	27 (12.9)	29 (13.8)	32 (15.0)	34 (16.0)	37 (17.0)
230 (120)	赤嶺	1 (0.8)	3 (1.8)	5 (2.6)	7 (3.4)	9 (4.0)	10 (4.7)	12 (5.7)	14 (6.3)	15 (7.0)	17 (8.0)	19 (8.9)	21 (9.9)	23 (10.9)	25 (11.8)	28 (13.0)	30 (14.0)	33 (15.0)
230 (120)	230 (120)	小禄	2 (1.0)	4 (1.8)	6 (2.6)	8 (3.2)	9 (3.9)	11 (4.9)	13 (5.5)	14 (6.2)	16 (7.2)	18 (8.1)	20 (9.1)	22 (10.1)	24 (11.0)	27 (12.2)	29 (13.2)	32 (14.2)
270 (140)	230 (120)	230 (120)	奥武山 公園	2 (0.8)	4 (1.6)	6 (2.2)	7 (2.9)	9 (3.9)	11 (4.5)	12 (5.2)	14 (6.2)	16 (7.1)	18 (8.1)	20 (9.1)	22 (10.0)	25 (11.2)	27 (12.2)	30 (13.2)
270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	壺川	2 (0.8)	4 (1.4)	5 (2.1)	7 (3.1)	9 (3.7)	10 (4.4)	12 (5.4)	14 (6.3)	16 (7.3)	18 (8.3)	20 (9.2)	23 (10.4)	25 (11.4)	28 (12.4)
270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	旭橋	2 (0.6)	3 (1.3)	5 (2.3)	7 (2.9)	8 (3.6)	10 (4.6)	12 (5.5)	14 (6.5)	16 (7.5)	18 (8.4)	21 (9.6)	23 (10.6)	26 (11.6)
270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	県庁前	1 (0.7)	3 (1.7)	5 (2.3)	6 (3.0)	8 (4.0)	10 (4.9)	12 (5.9)	14 (6.9)	16 (7.8)	19 (9.0)	21 (10.0)	24 (11.0)
300 (150)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	美栄橋	2 (1.0)	4 (1.6)	5 (2.3)	7 (3.3)	9 (4.2)	11 (5.2)	13 (6.2)	15 (7.1)	18 (8.3)	20 (9.3)	23 (10.3)
300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	牧志	2 (0.6)	3 (1.3)	5 (2.3)	7 (3.2)	9 (4.2)	11 (5.2)	13 (6.1)	16 (7.3)	18 (8.3)	21 (9.3)
300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	安里	1 (0.7)	3 (1.7)	5 (2.6)	7 (3.6)	9 (4.6)	11 (5.5)	14 (6.7)	16 (7.7)	19 (8.7)
300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	おもろ まち	2 (1.0)	4 (1.9)	6 (2.9)	8 (3.9)	10 (4.8)	13 (6.0)	15 (7.0)	18 (8.0)
340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	古島	2 (0.9)	4 (1.9)	6 (2.9)	8 (3.8)	11 (5.0)	13 (6.0)	16 (7.0)
340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	市立 病院前	2 (1.0)	4 (2.0)	6 (2.9)	9 (4.1)	11 (5.1)	14 (6.1)
340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	備保	2 (1.0)	4 (1.9)	7 (3.1)	9 (4.1)	12 (5.1)
340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	首里	2 (0.9)	5 (2.1)	7 (3.1)	10 (4.1)
370 (190)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	230 (120)	石嶺	3 (1.2)	5 (2.2)	8 (3.2)
370 (190)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	経塚	2 (1.0)	5 (2.0)
370 (190)	370 (190)	370 (190)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	浦添 前田	3 (1.0)
370 (190)	370 (190)	370 (190)	370 (190)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	340 (170)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	300 (150)	270 (140)	270 (140)	270 (140)	230 (120)	230 (120)	てだこ 浦西

駅間普通旅客運賃表

※()内は小児運賃
単位：円

資料：「ゆいレール HP 乗車券の種類・運賃」

(3) タクシー

市内のタクシー・ハイヤー事業者は、沖縄総合事務局運輸部が発行する運輸要覧に掲載されている事業者が 14 社あり、保有台数はタクシー330 台、ハイヤー1 台の計 331 台となっている。また、沖縄県ハイヤー・タクシー協会におい浦添地区の会員として登録している事業者が 15 社となっている。

表 16 運輸要覧に掲載された事業者一覧（営業所が浦添市内）

No.	事業者・営業所	タクシー (台)	ハイヤー (台)	合計 (台)
1	株式会社沖縄交通 港川営業所	38	0	38
2	合資会社光タクシー	10	0	10
3	合名会社安進タクシー	20	0	20
4	株式会社浦添交通	24	0	24
5	合名会社浦城タクシー	15	0	15
6	株式会社グランド交通	24	0	24
7	合資会社広栄タクシー	10	0	10
8	株式会社はとタクシー	30	0	30
9	ひまわりタクシー株式会社	30	1	31
10	株式会社美栄第一交通	21	0	21
11	株式会社沖東交通 伊祖営業所	39	0	39
12	株式会社沖東交通 前田営業所	10	0	10
13	株式会社丸金交通 浦添営業所	14	0	14
14	株式会社てだこ第一交通	26	0	26
	総計	311	1	312

注) 値は令和 4 年 3 月末現在

資料：「運輸要覧 令和 4 年 12 月」沖縄総合事務局 運輸部

（一社）沖縄県ハイヤー・タクシー協会 南部支部（浦添地区）会員一覧

No.	事業者	住所
1	安進タクシー	浦添市勢理客 3-6-12
2	浦添交通	西原町棚原 577-4
3	浦城タクシー	浦添市屋富祖 1-2-11
4	グランド交通	浦添市前田 1 丁目 14 番 14 号
5	広栄タクシー	浦添市西原 5-8-10
6	はとタクシー	浦添市勢理客 4-21-16
7	ひまわりタクシー	浦添市西原 5-8-10
8	美栄第一交通	浦添市内間 5-4-7
9	てだこ第一交通	浦添市港川 2-25-3
10	兼一タクシー	宜野湾市普天間 1-17-11
11	沖東交通	西原町字小橋川 90-1
12	共同交通	西原町字嘉手苅 42-6
13	共友タクシー	中城村字津覇 220
14	山一交通	南城市玉城字船越 1191
15	ナッフルタクシー	西原町字幸地 958-1

令和 5 年 4 月 1 日現在

資料：沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP

タクシー利用者も路線バス同様に長期間に渡って減少しており、R2年（2020年）以降は新型コロナの影響を受けて大幅に減少している。

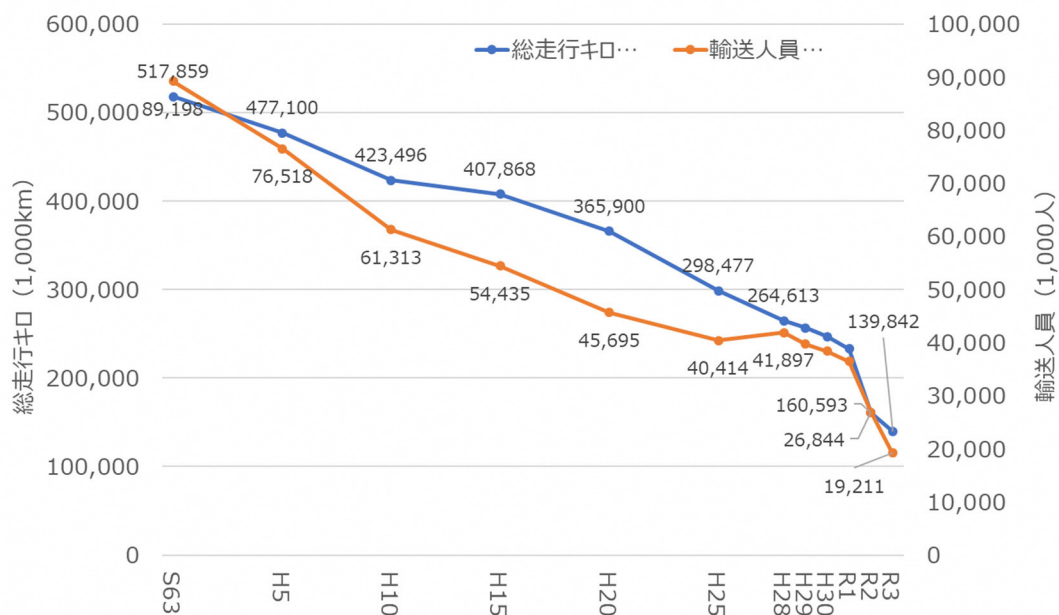


図 タクシー輸送人員の推移（沖縄本島）

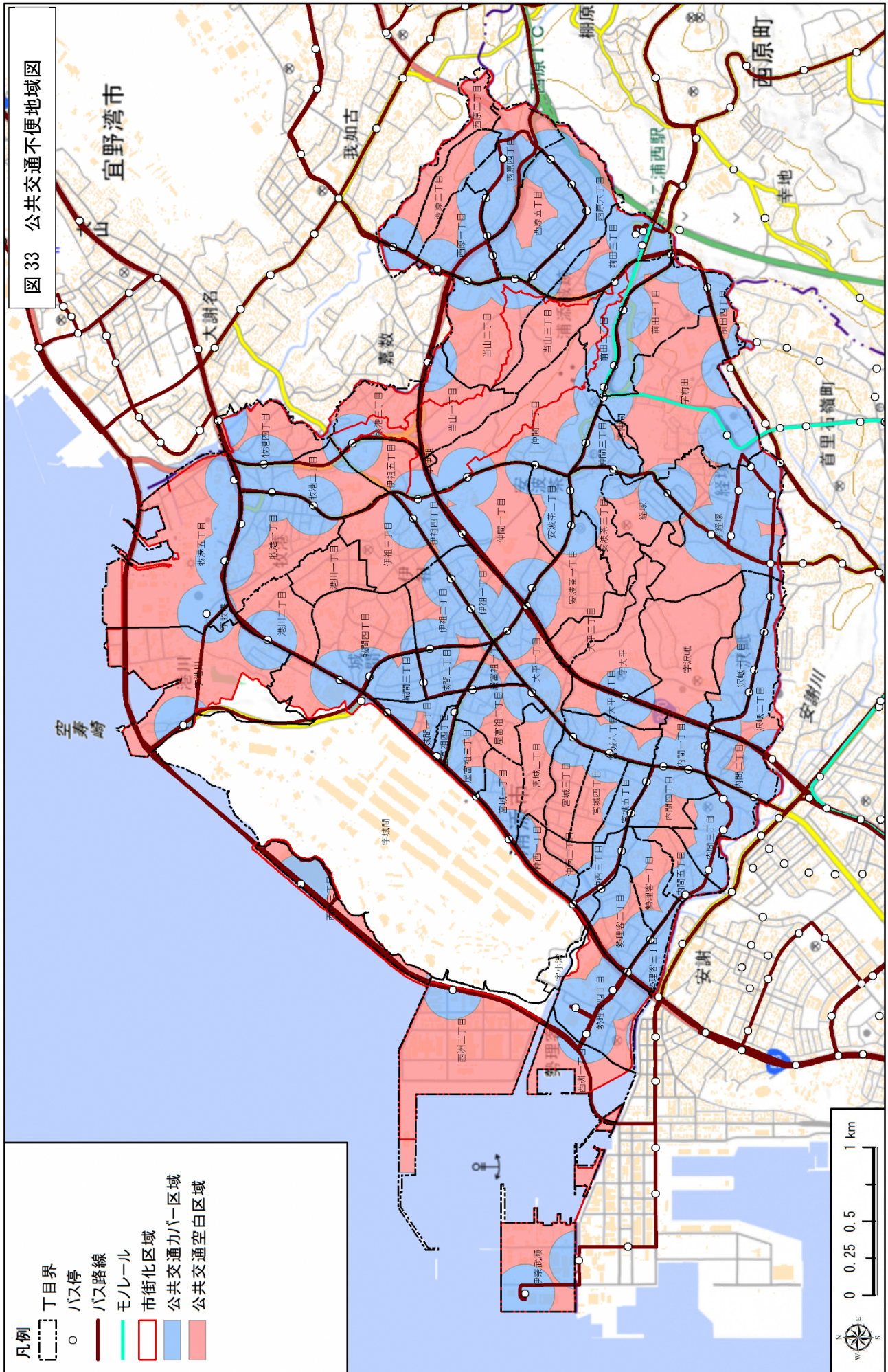
資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）

(4) 公共交通不便地域

本市の公共交通としては、バスとモノレールがあげられ、市域のほとんどはバス路線によってカバーされている。バス路線は、主に主要地方道、一般県道、国道を利用する路線が走っており、その沿道は公共交通のカバー区域となっている。

一方、公共交通が及ばない空白区域も広く分布しており、人口集中地区（DID 地区）においても空白区域が見られる。

图 33 公共交通不便地域図



(5) シェアサイクル

本市では2020年よりシェアサイクル事業（運営主体：株式会社プロトソリューション、OpenStreet 株式会社）を開始しており、市内に21か所のサイクルポートを設置している。2023年4月の実績では3,178回、一日平均では約105回利用されている。

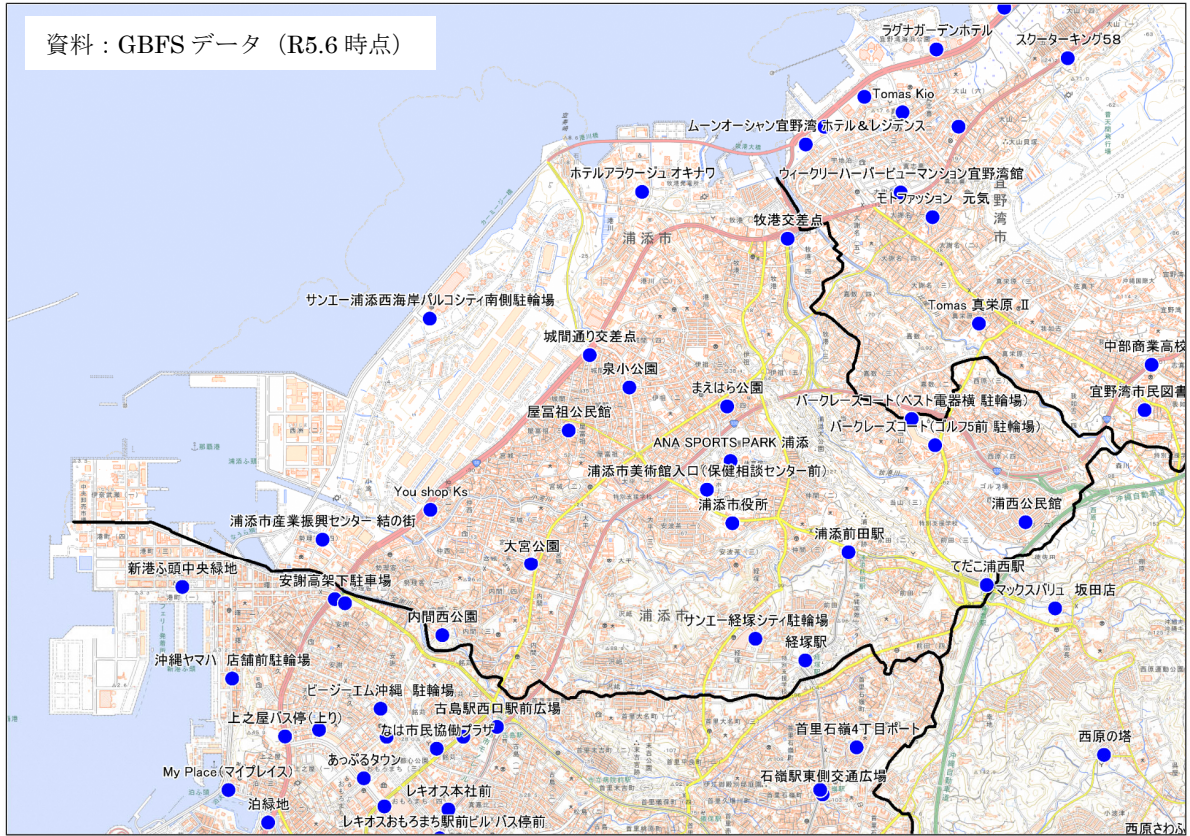


図 34 シェアサイクルポート位置図

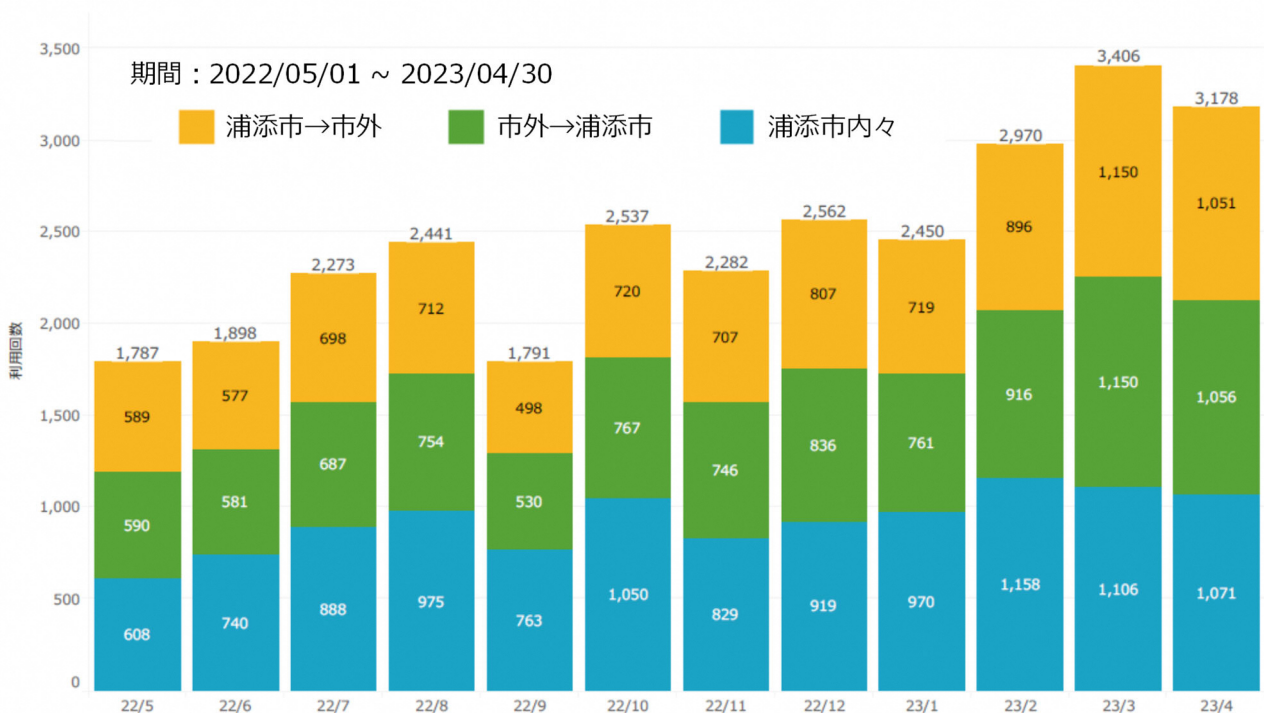


図 35 月別利用実績

表 16 2023 年 4 月利用実績一覧

累計ステーション数	21 sta
累計ラック数	177 rack
1ステーション当たり平均ラック数	8.4 rack
稼働自転車台数	458 台
利用回数	3,178 回
・前月比	93.3 %
・前年同月比	112.0 %
・1回当たり平均利用額	261 円
・1日当たり平均利用回数	105.9 回
利用者数	972 人
・前月比	85.1 %
・前年同月比	133.0 %
・1人当たり平均利用額	853 円
・利用時間中央値	19 分
平均 利用回数/1ユーザー	3.3 回
自転車回転数	1.20 回/日/台

累計ステーション数、累計ラック数：集計時点までの累計数

稼働自転車台数：当月に利用されたユニークな自転車の台数（延べ台数ではない）

利用回数：当月の利用回数（次の 3 パターンを対象）

- ① 貸出：エリア内、返却：エリア内
- ② 貸出：エリア外、返却：エリア内
- ③ 貸出：エリア内、返却：エリア外

利用者数：当月に利用したユニークな利用者数（延べ利用者数ではない）

自転車回転数：当月利用回数÷当月日数÷自転車台数の理想値（ラック数の半数）

表 17 利用経路 TOP10（2022/05/01～2023/04/30）

	貸出ステーション名	返却ステーション名
1	城間通り交差点	サンエー浦添西海岸バルコシティ南側駐輪場
2	サンエー浦添西海岸バルコシティ南側駐輪場	城間通り交差点
3	古島駅西口駅前広場	大宮公園
4	サンエー那覇メインプレイス	内間西公園
5	内間西公園	サンエー那覇メインプレイス
6	大宮公園	古島駅西口駅前広場
7	内間西公園	内間西公園
8	サンエー浦添西海岸バルコシティ南側駐輪場	内間西公園
9	古島駅西口駅前広場	城間通り交差点
	牧港交差点	浦添市役所

資料：利用実績報告書（OpenStreet 株式会社）

(6) ドライバー不足

タクシーやバス、運送事業などを含めたドライバー職全体では、今後5年毎に10%程度のペースで減少が続くと予想されている。要因のひとつとして考えられるのはバス・タクシー運転者の賃金は他職種に比べて低く、営業用バス運転者においては全職種のなかでも最長の超過実労時間となっている点があげられる、そのため、ドライバーの労働環境面の改善に向けた取組みも重要である。



図 ドライバー（自動車運転従事者）の推移予測（沖縄）

資料：国勢調査・地域別将来推計人口（H30）を基に作成

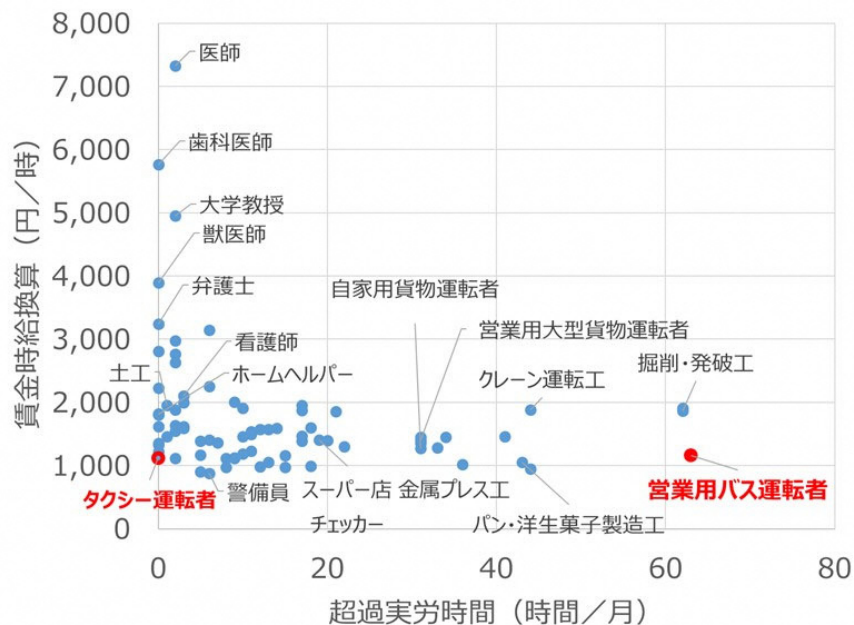


図 沖縄県の賃金（時給換算）と超過実労時間 全79職種

資料：賃金構造基本統計調査（H30）を基に作成

3. 周辺市町村における公共交通関連施策の動向調査

(1) 動向調査の考え方

将来の公共交通施策の動向及び将来まちづくり動向を把握し、これらとの整合を図った計画課題抽出の基礎資料とすることを目的とする。

対象区域は、広域的な公共交通ネットワーク及び本市と隣接する地域との関連性を考慮し、周辺市町村の那覇市、西原町、宜野湾市を付決めた地域とする。

調査対象の視点としては、公共交通に深く関わると考えられる、公共交通計画、交通基盤、人の移動が発生する拠点及び面的開発プロジェクト（土地利用を含む）等の分野を対象とする。

調査方法としては、公表されている新しい既存計画等を収集し、前述に係る部分を抽出・整理することとする。整理対象とする既存計画等は下記のものとした。

No.	対象とする既存計画等
1	「第五次浦添市総合計画」（2021（令和3）年3月）浦添市
2	「那覇広域都市計画『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』（令和4年11月）沖縄県
3	「沖縄県総合交通体系基本計画」（令和4年10月14日）沖縄県企画部交通政策課
4	「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」（令和4年3月）那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村
5	「第4回沖縄鉄軌道技術検討委員会資料」（平成28年3月29日）沖縄県
6	「浦添市総合交通戦略」（平成25年2月）浦添市
7	「第二期那覇市総合交通戦略」（2021（令和3年）3月）那覇市
8	「都市交通マスタープラン都市交通戦略」（平成24年3月）宜野湾市
9	「西原町都市計画マスタープラン〈一部改訂別冊〉」（平成29年12月）西原町
10	「南部国道事務所事業概要2022」（令和4年）内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所

(2) 既存計画等による公共交通及びまちづくり施策の動向

① 「第五次浦添市総合計画」

第3章全体計画 2土地利用計画(18頁～20頁 抜粋)



2-1 土地利用ゾーン

都心ゾーン：浦添城跡から国道 58 号に至る県道浦添西原線沿いは、文化、スポーツ・レクリエーション、行政などの学習交流拠点や商業・業務拠点、歴史・文化拠点が位置するゾーンです。

ウラオソイ文化・交流ゾーン：浦添城跡、伊祖城跡、浦添大公園一帯の歴史・文化拠点、国際協力機構沖縄センター（JICA 沖縄）を中心とした人的交流の拠点である国際交流拠点及び運動公園やカルチャーパークが立地する学習交流拠点が位置するゾーンです。

生産ゾーン：港川から牧港の臨海部にあって、工場が集積する地域と牧港漁港、海ぶどう養殖場が位置するゾーンです。

リゾート・レクリエーションゾーン：「那覇港港湾計画」において、浦添ふ頭コースタルリゾート地区として位置づけられている地域を含む海浜ゾーンです。

港湾・流通・情報ゾーン：「那覇港港湾計画」において、浦添ふ頭地区と位置づけられているゾーンです。

新都心形成ゾーン：牧港補給地区、文化交流拠点と複合交流拠点を含むゾーンです。

保全・活用ゾーン：浦添市里浜の保全及び活用の促進に関する条例に基づいたゾーンです。

連動ゾーン：西海岸を中心とするゾーン（リゾート・レクリエーションゾーン、港湾・流通・情報ゾーン、新都心形成ゾーン、保全・活用ゾーン）については、今後の基地跡地利用の進捗も踏まえて、連動して施策展開に努めます。

2-3 都市の軸 2-3-2 交通の軸

① 広域都市軸

市域を南北に縦断する国道 58 号、国道 330 号、中部縦貫道路、沖縄西海岸道路、市域を東西に横断する県道浦添西原線などの広域幹線道路で構成されます。

産業や生活活動の広域化に対応するとともに、都市ゾーンをはじめ、港湾・流通・情報ゾーン、リゾート・レクリエーションゾーンなどの各ゾーンにおける都市活動を支援し、さらに中南部都市圏の市街地を支える軸線として整備を促進します。

② 環状軸

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 号線バイパス及び国道 58 号宜野湾バイパスの環状道路で構成されます。

環状軸は、広域都市軸から市域内へのアクセス機能及び都心ゾーンへ集中する交通の集散機能を有しており、これらの整備を進めることで市域内の道路網の連結を強化し、市民の利便性の向上を図ります。

③ 軌道交通軸

沖縄都市モノレールの延長路線は、那覇空港から首里までの既存路線を経て、沖縄国際センター、浦添城跡、総合交通拠点の主要拠点などを結ぶ新たな広域公共交通の軸であり、沢岬石嶺線の一部、国際センター線、県道浦添西原線の一部で構成されます。

浦添グスク観光や浦添中心部と連携した浦添都市軸の形成、国際交流や沖縄の文化が感じられる緑の街道を形成します。さらに、市民や観光客等の交通利便性の向上や沖縄都市モノレール駅（経塚駅、浦添前田駅、てだこ浦西駅）を中心とした駅周辺まちづくりの推進を通して、にぎわいの創出や多様な交流を促進し地域の活性化に寄与する軸線として整備を進めます。

②「那覇広域都市計画『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』」

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 交通施設に関する都市計画の決定の方針

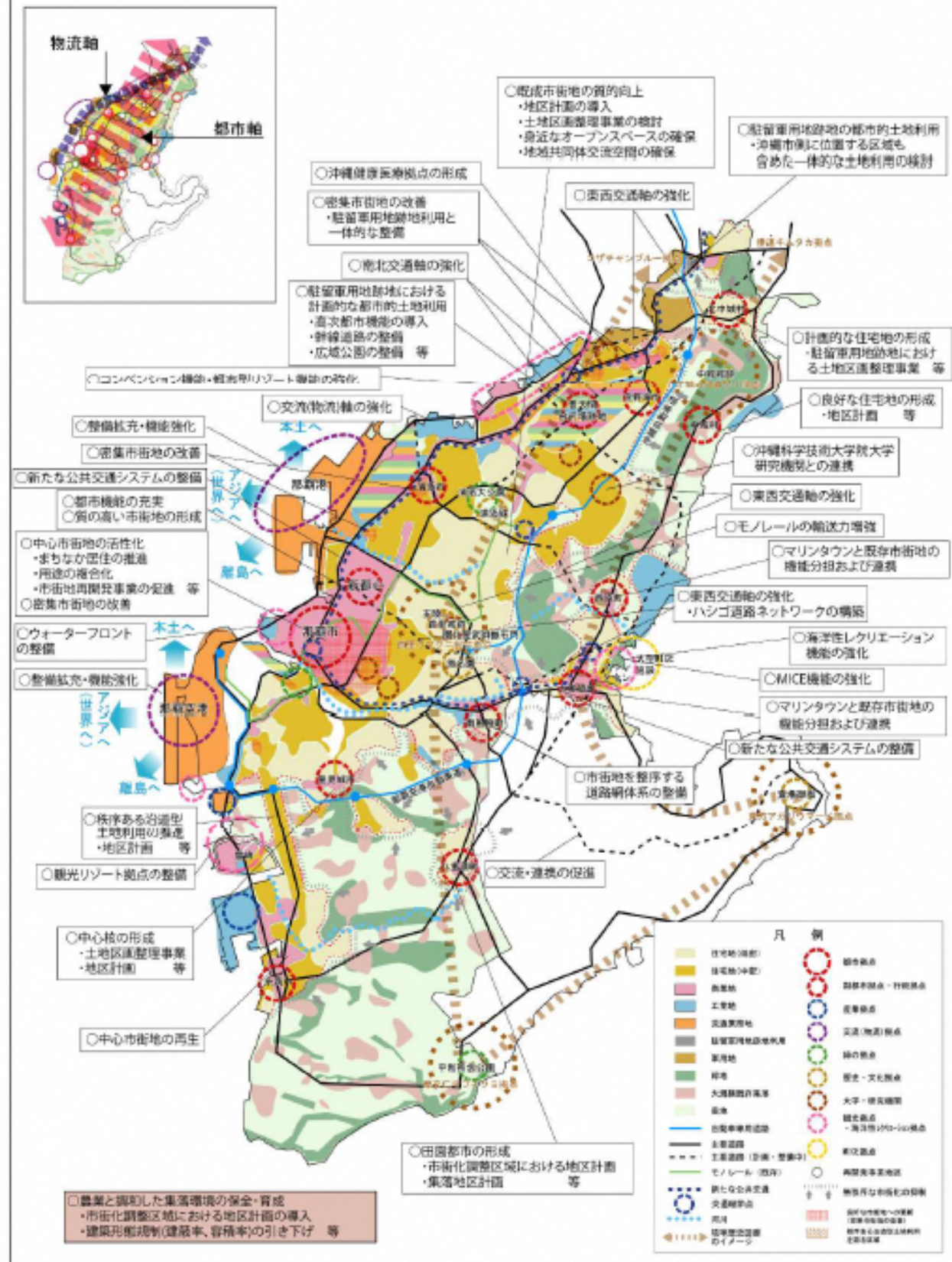
4) 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内の主要事業を次のとおり想定します。

種 別	名 称
道 路	【高規格幹線道路】 那覇空港自動車道（小禄道路） 【主要な幹線道路】 沖縄西海岸道路（国道 58 号（那覇北道路、浦添北道路、宜野湾地区）） 国道 329 号バイパス（南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス） 南風原知念線（南部東道路）、那覇インターアクセス道路、上之屋道路 浦添西原線、宜野湾北中城線、国道 507 号（八重瀬道路）、真地久茂地線 【その他の幹線道路等】 豊見城糸満線、宜野湾南風原線（黄金森公園線）、東風平豊見城線 奥武山米須線、糸満与那原線、那覇北中城線、幸地インター線 豊見城中央線、南風原中央線、ひめゆり三原線、真和志中央線 真地泉崎線、那覇宜野湾線、城間前田線 【駐留軍用地跡地内の構想道路】 中部縦貫道路（仮称）、宜野湾横断道路（仮称）
公共交通機関	沖縄都市モノレールの輸送力増強、基幹バスシステムの拡充
ターミナル	交通結節点（モノレール・基幹バスシステム関連）
空港・港湾	那覇空港 那覇港（新港ふ頭地区、泊ふ頭地区、浦添ふ頭地区） 臨港道路（浦添線・若狭港町線）

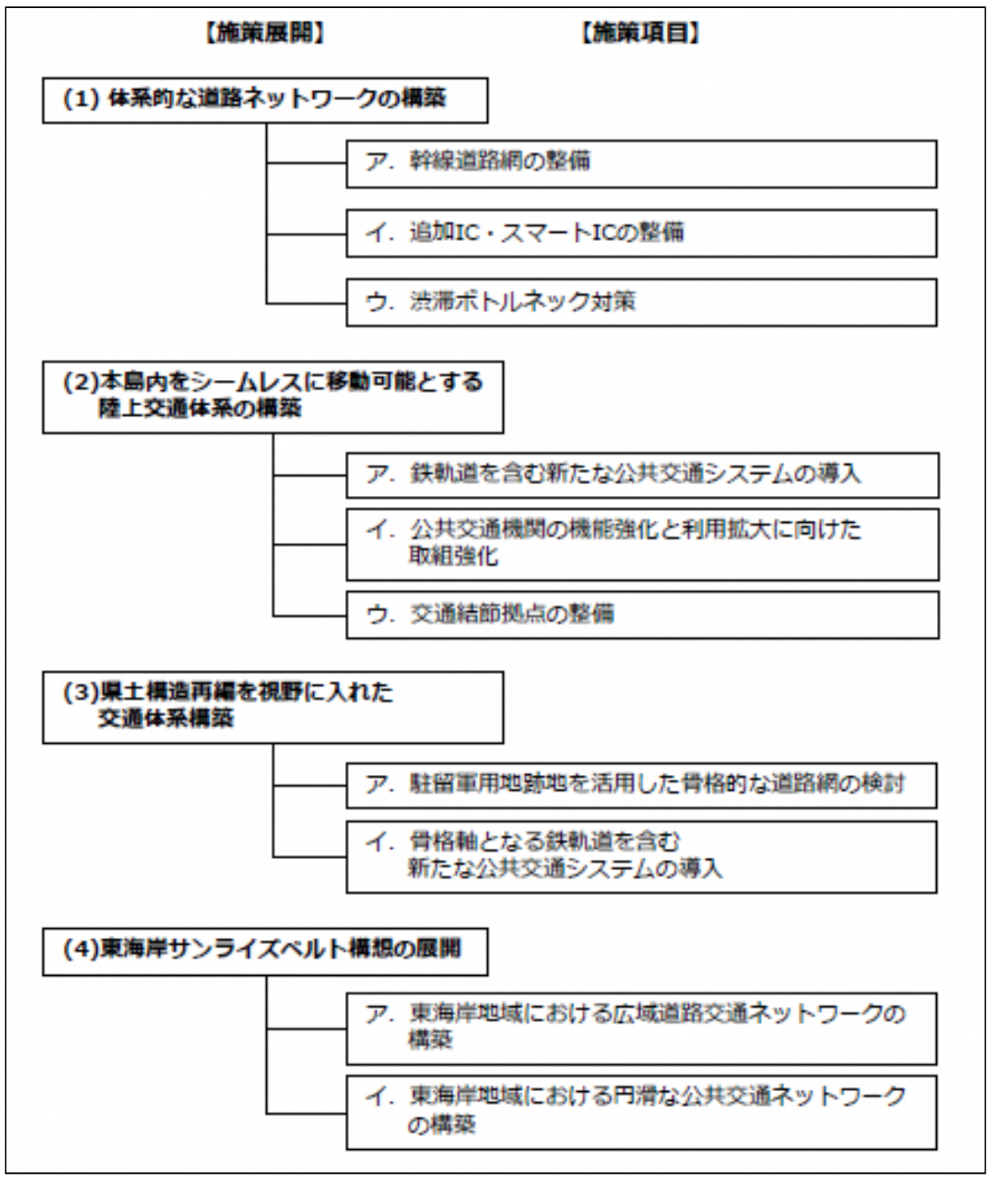
●将来都市構造附図（那覇広域都市計画区域）

将来都市構造附図(詳細図)-那覇広域都市計画区域-



③「沖縄県総合交通体系基本計画」

第2 対流促進するためのシームレスな移動・郵送を支える交通体系



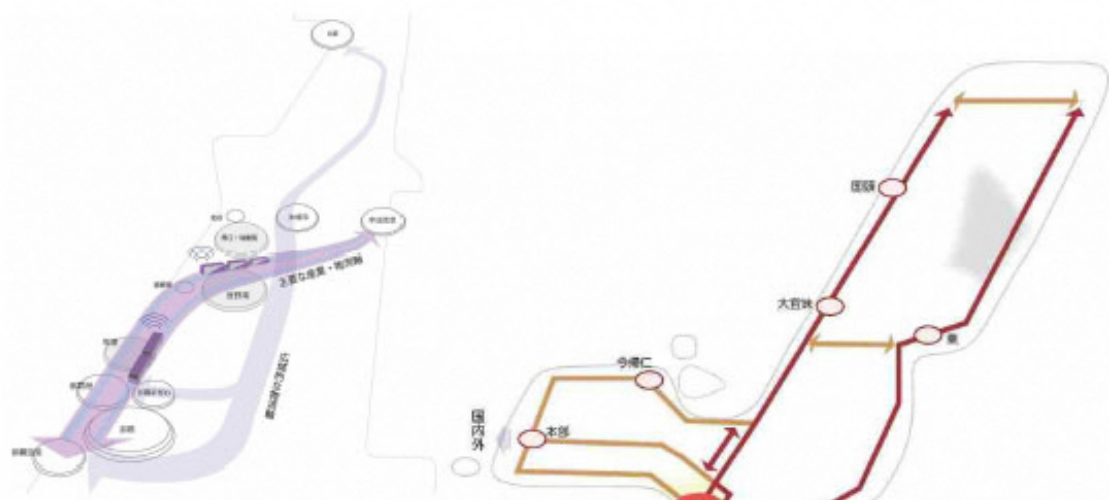


図 5-7 円滑な物流輸送の展開イメージ (例)



図 5-8 南北軸、東西軸の骨格を形成する道路網体系

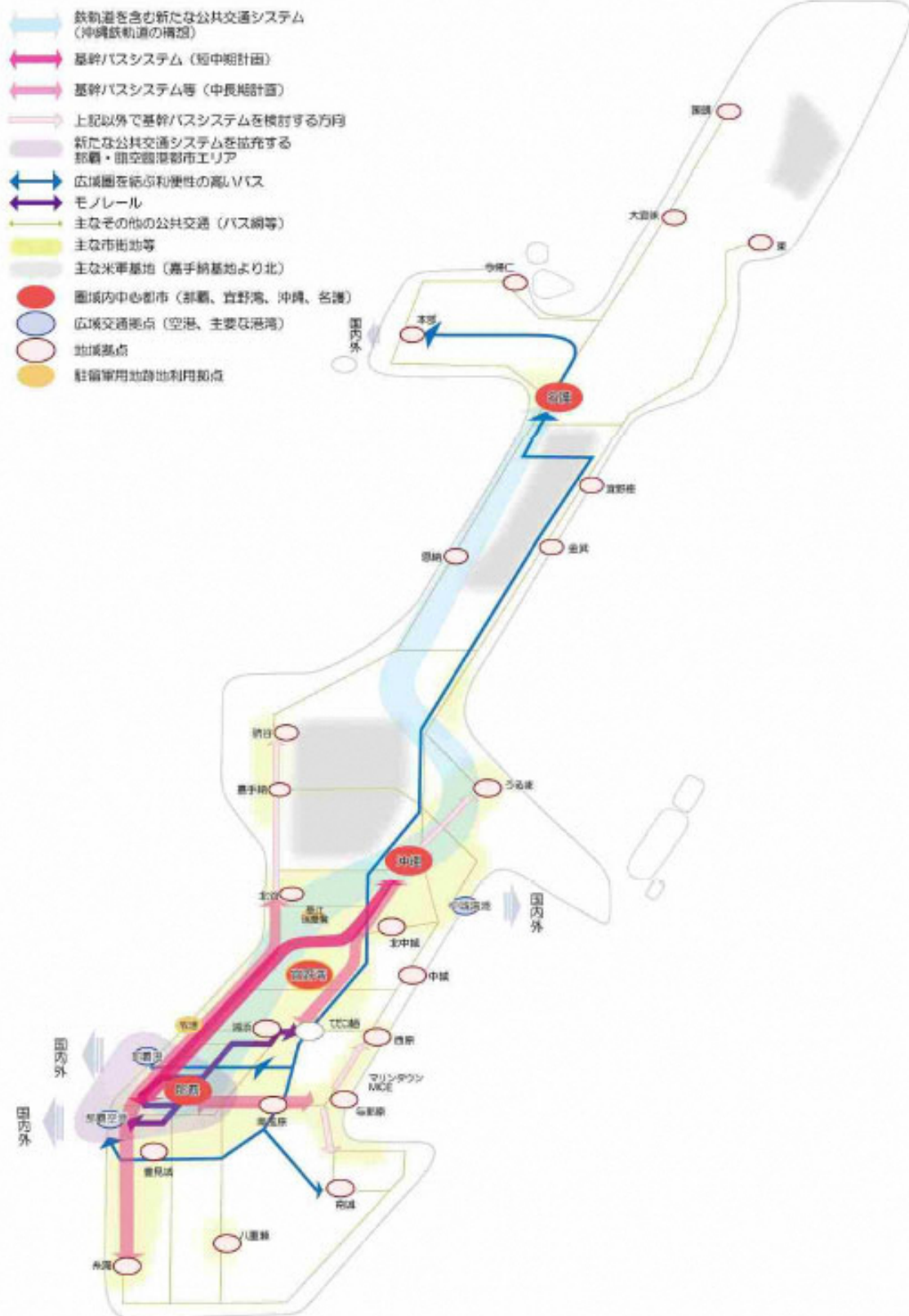
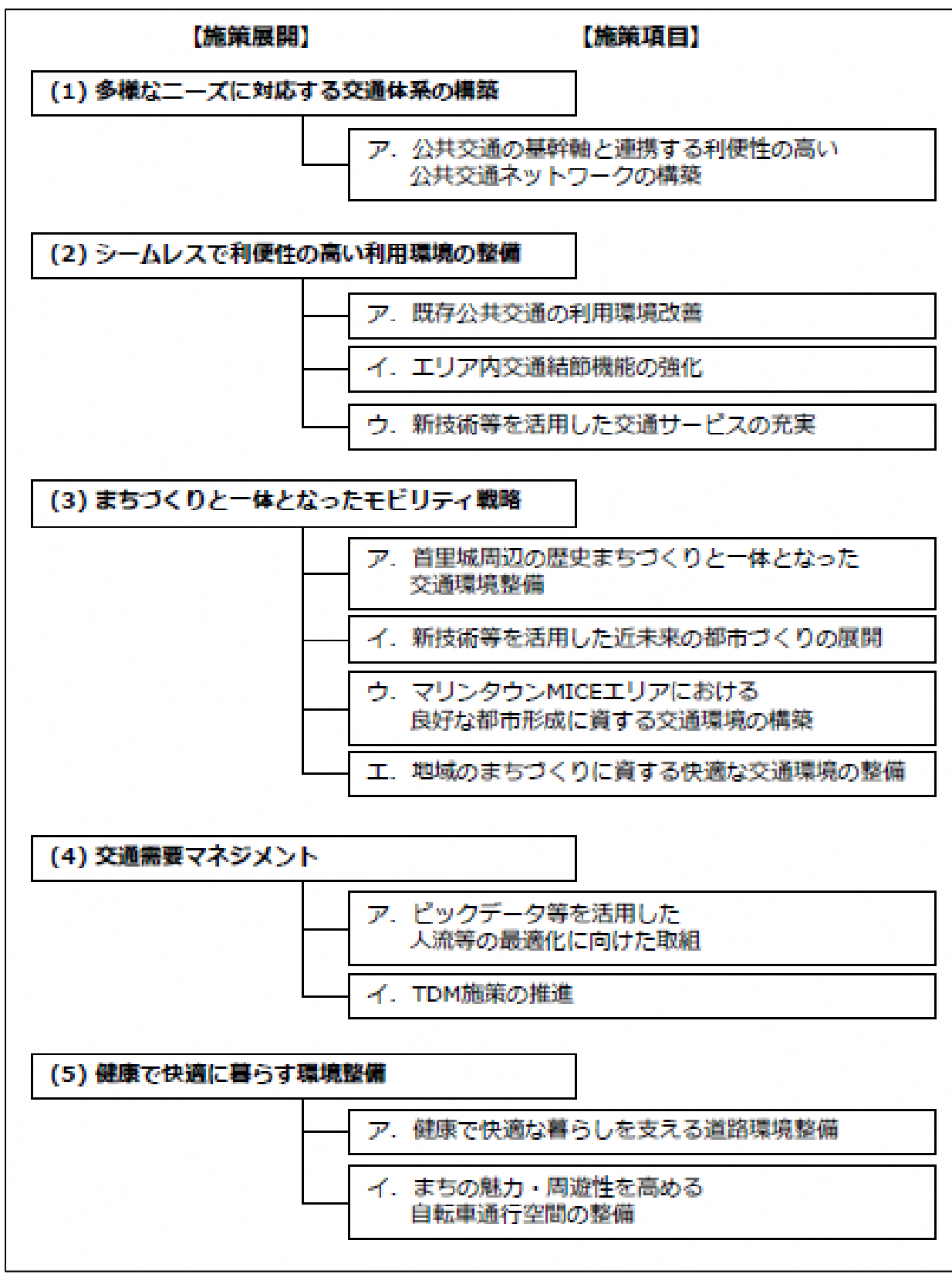


図 5-9 本島の骨格を形成する公共交通体系

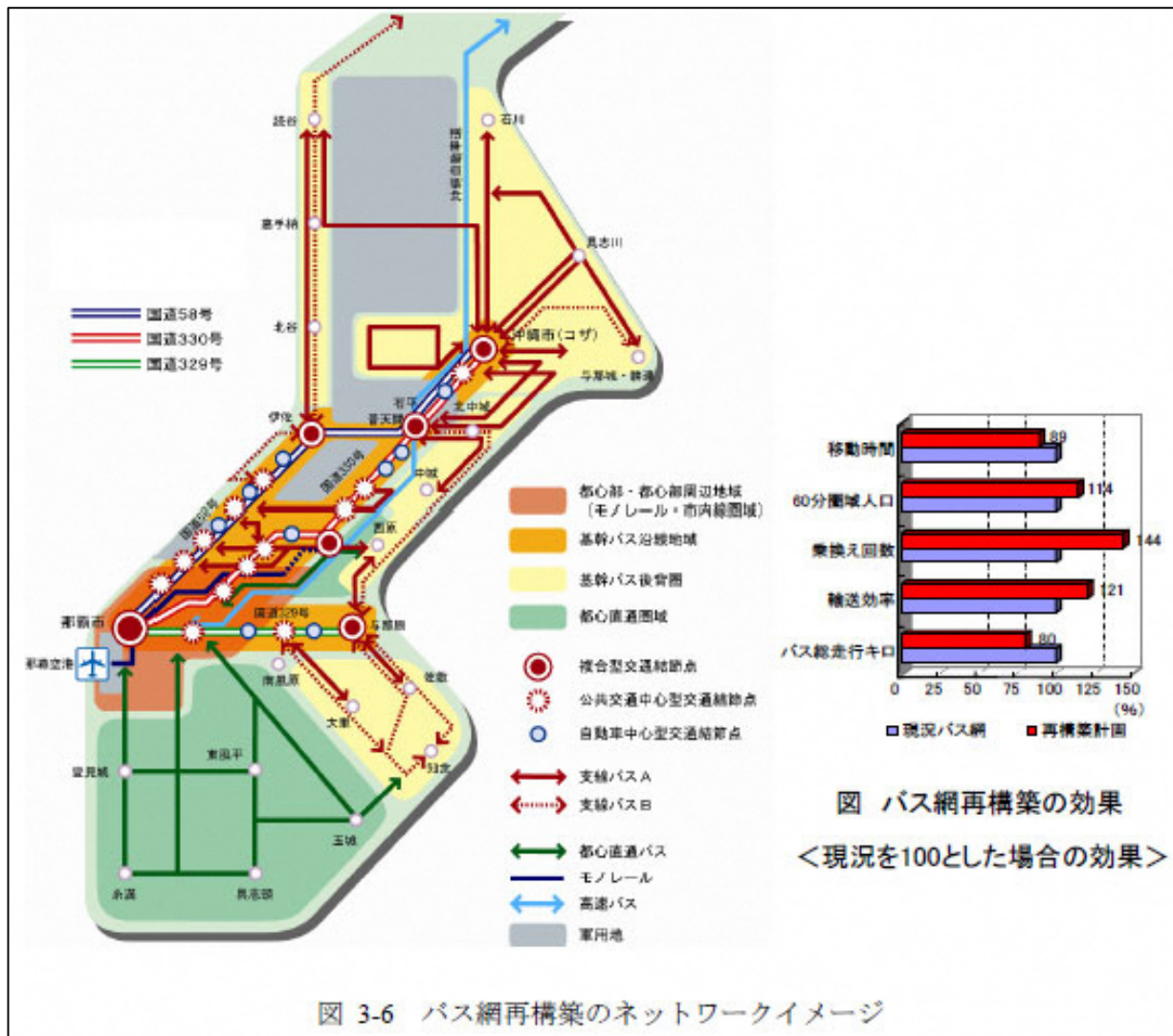


④「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」

3-2 バス網再構築の目指す方向

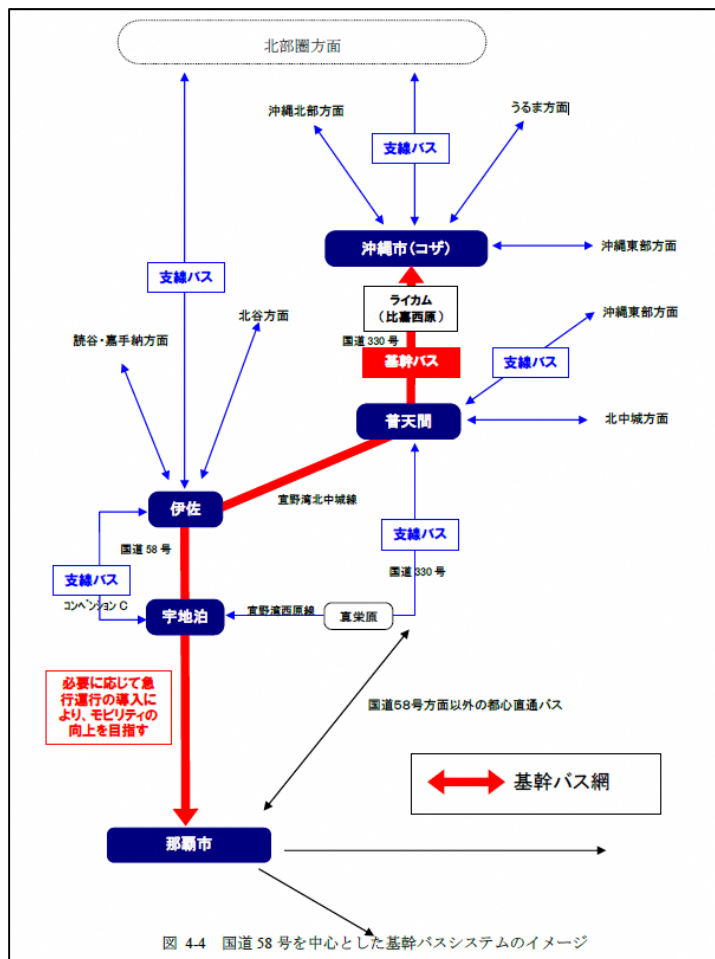
3-2-3 バス網再構築計画のネットワークイメージ

- 基幹バス、支線バス、結節点は以下のイメージとなるが、具体的な運行サービス水準や運賃等については、各事業者が独自の経営判断に基づき設定されるものである。



4-1-5 国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

- 国道58号を中心とした基幹バスと支線バスの考え方、及び基幹バスシステムのイメージは以下のとおりである。なお、具体的な運行サービス水準や運賃等については、各事業者が独自の経営判断に基づき設定されるものである。



4-3 地域公共交通総合連携計画の目標

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

→基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。

目標 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

→高頻度の利用しやすい運行ダイヤ の 実現 を目指す。

目標 3 バス 網再構築 により 、 効率的な運行 を図る

→基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図る（総走行台キロの削減、輸送効率向上）。

→バスの基本的なサービス（わかりやすい時刻表、乗務員による利用案内、接客マナー等）の向上

目標 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

→公共交通の信頼回復のため、確実な運行を支援する施策等により、定時定速性を確保する。

→バスレーンの段階的拡充等を図り、定時定速性を確保する。

→IC 乗車券の導入によって乗降時間の短縮を図る。

目標 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

→基幹バスの導入によって、バス輸送効率を確保する反面、バスの乗り継ぎが生じる場合があることから、乗継利便性をできるだけ損なわないように、基幹と支線のシームレスな乗継 空間 面、情報面、時間 面）を確保する。

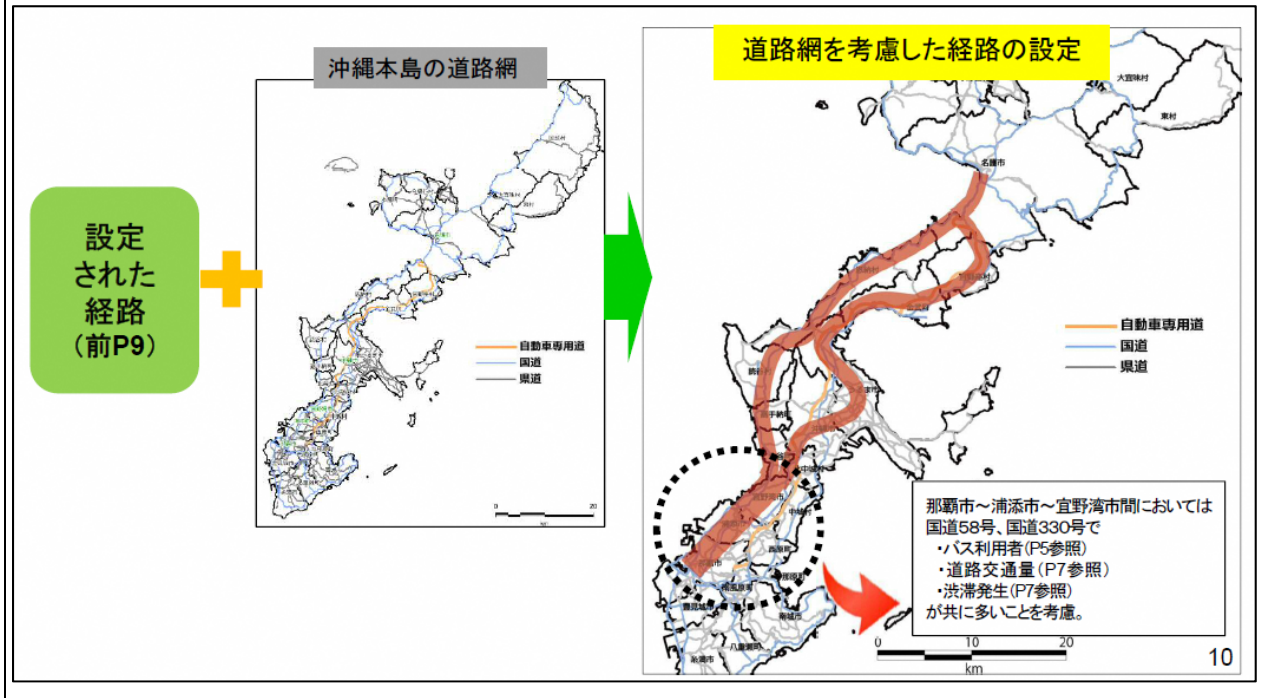
目標 6 過度な自家用車利用を抑制 して、自家用車利用からの転換を促進する

→環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直してもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。

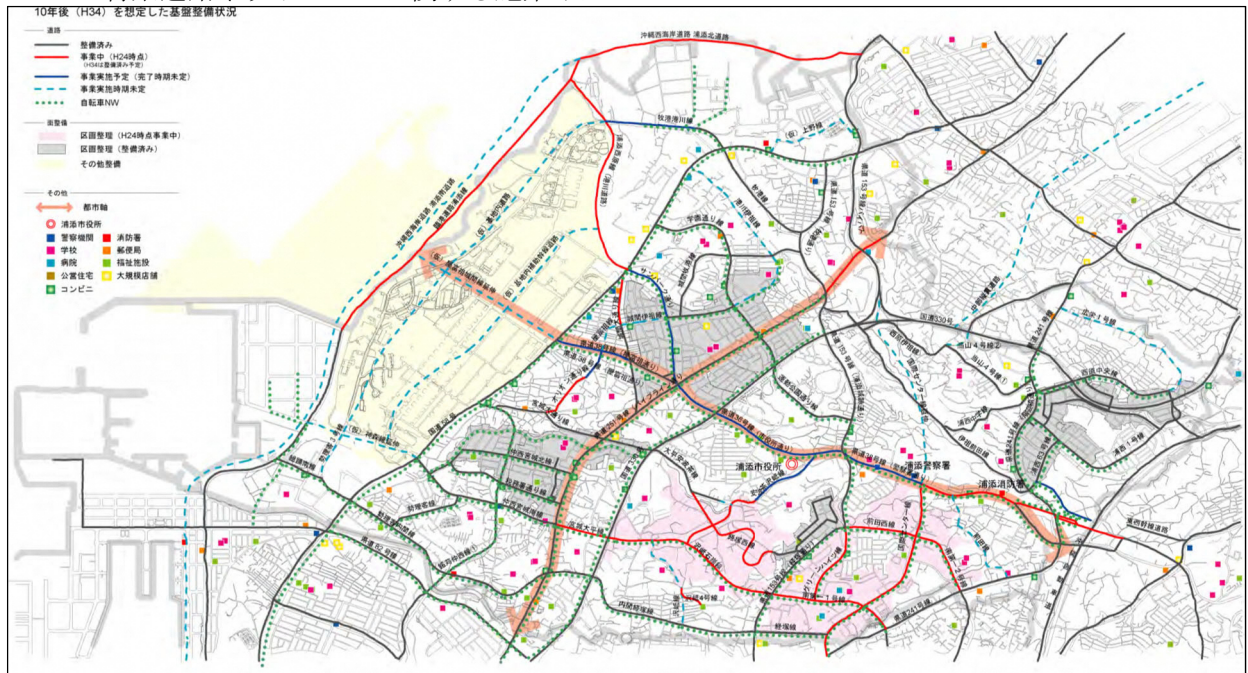
⑤「第4回沖縄鉄軌道技術検討委員会資料」

3 ルート案（複数）の設定

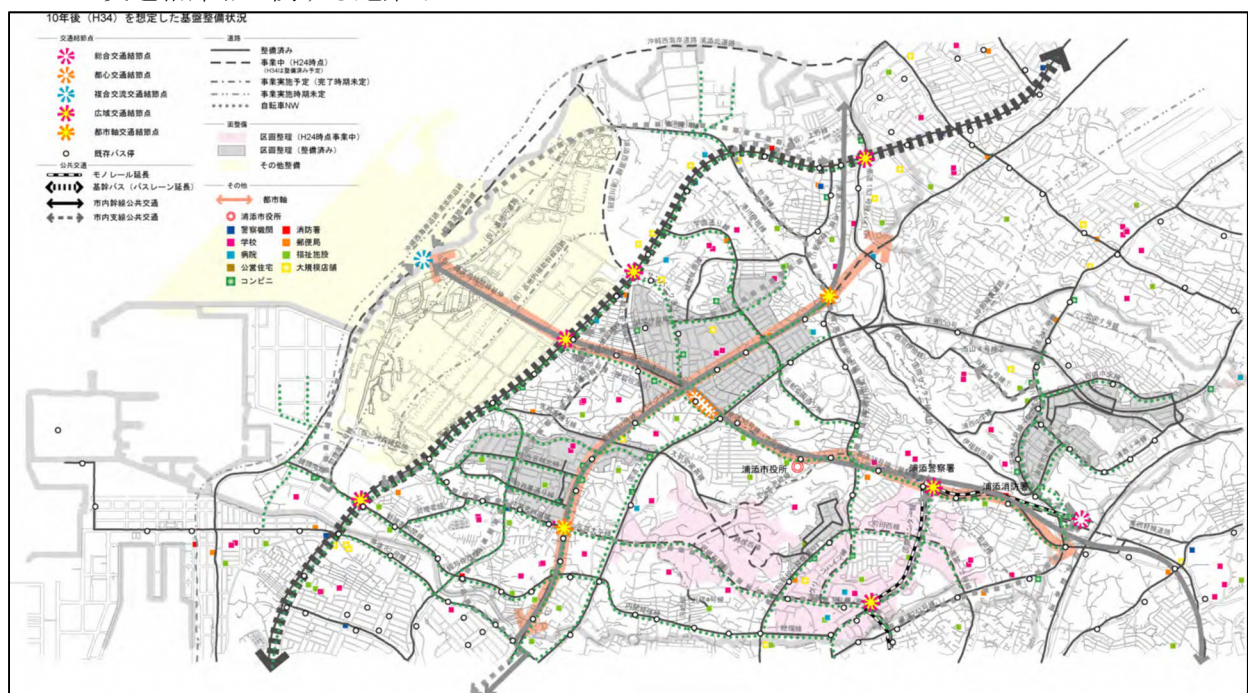
- ・事業用地の確保は事業性に大きく影響するため、ルートの検討にあたっては、道路敷地の利用、必要な用地の確保を想定する。
- ・骨格軸は、速達性を重視することから、検討にあたっては、極端な大回りとならないよう考慮する。



5-1-3 将来道路ネットワークに関する施策イメージ



5-1-4 交通結節点に関する施策イメージ



⑦「第二期那覇市総合交通戦略」

(4) 交通基本計画にもとづく具体的な施策

〈交通基本計画における施策の方向性に基づく具体的な施策〉				
施策の方向	施策	施策番号	具体的な施策	パッケージ展開
交通に対する意識改革	①クルマに頼り過ぎない暮らしの推進	001	啓発活動の継続・拡充によるスマートムーブの推進	1) ①
		002	公共交通ハンドブックの活用や出前講座等による公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進	1) ①
		003	暮らしを支える交通に関するシンポジウム等の実施	1) ①
		004	時差出勤やフレックスタイム等の実施による移動時間の分散	1) ①
		005	小中学校における交通まちづくりをテーマとした啓発活動	1) ①
		006	相乗り通勤・通学の推進	1) ②
		007	パーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進	1) ②
		008	自動車ドライバーのモラル向上のための啓発活動	1) ②
		009	自動二輪車運転者のモラル向上のための啓発活動	1) ②
		010	カーシェアリングの推進	1) ②
		011	エコカーの導入	1) ③
		012	違法駐車等の排除	3) ① 6) ②
		013	アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	3) ③
		014	電気自動車等環境にやさしい車両の積極的な導入	5) ②
		015	電気自動二輪車等環境にやさしい車両の積極的な導入	6) ②
		016	ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバーのモラル向上	7) ④
		017	フリンジパーキングの整備・活用	8) ③
		018	エコドライブ等環境に配慮したクルマの使い方の推進	1) ③ 5) ②
	②道路空間の再配分	019	国際通りトランジットモールの拡充	8) ③
	③自動車交通の抑制	020	ロードプライシングの導入や完全規制等の検討	1) ②
		021	道路案内標識等の情報提供・サービスの充実	9) ③
公共交通利用環境の向上・充実	①LRTなどの基幹的公共交通の導入	022	LRTなどの基幹的公共交通の導入	2) ①
		023	路線バスネットワークの再編	2) ①
		024	フィーダーとなる移動手段の提供 (コミュニティバスやデマンド交通による運行)	2) ①
	②バス利用環境の向上・充実	025	誰もが快適なバス停留所上屋の整備	3) ①
		026	主要なバス停留所への発着案内板の設置	3) ①
		027	誰もがわかりやすいバス網の構築	3) ①
		028	バリアフリー化による高齢者などの交通弱者への対応 (停留所のバリアフリー化、ノンステップバスの導入)	3) ①
		029	バス専用・優先レーン等走行環境の改善 (バスレーンの継続、PTPSの導入)	3) ①
		030	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	3) ①
		031	バス停留所までのアクセス道路の整備・改善 (バリアフリー、緑陰形成等)	3) ②
		032	電気バス等環境にやさしい車両の積極的な導入	3) ③

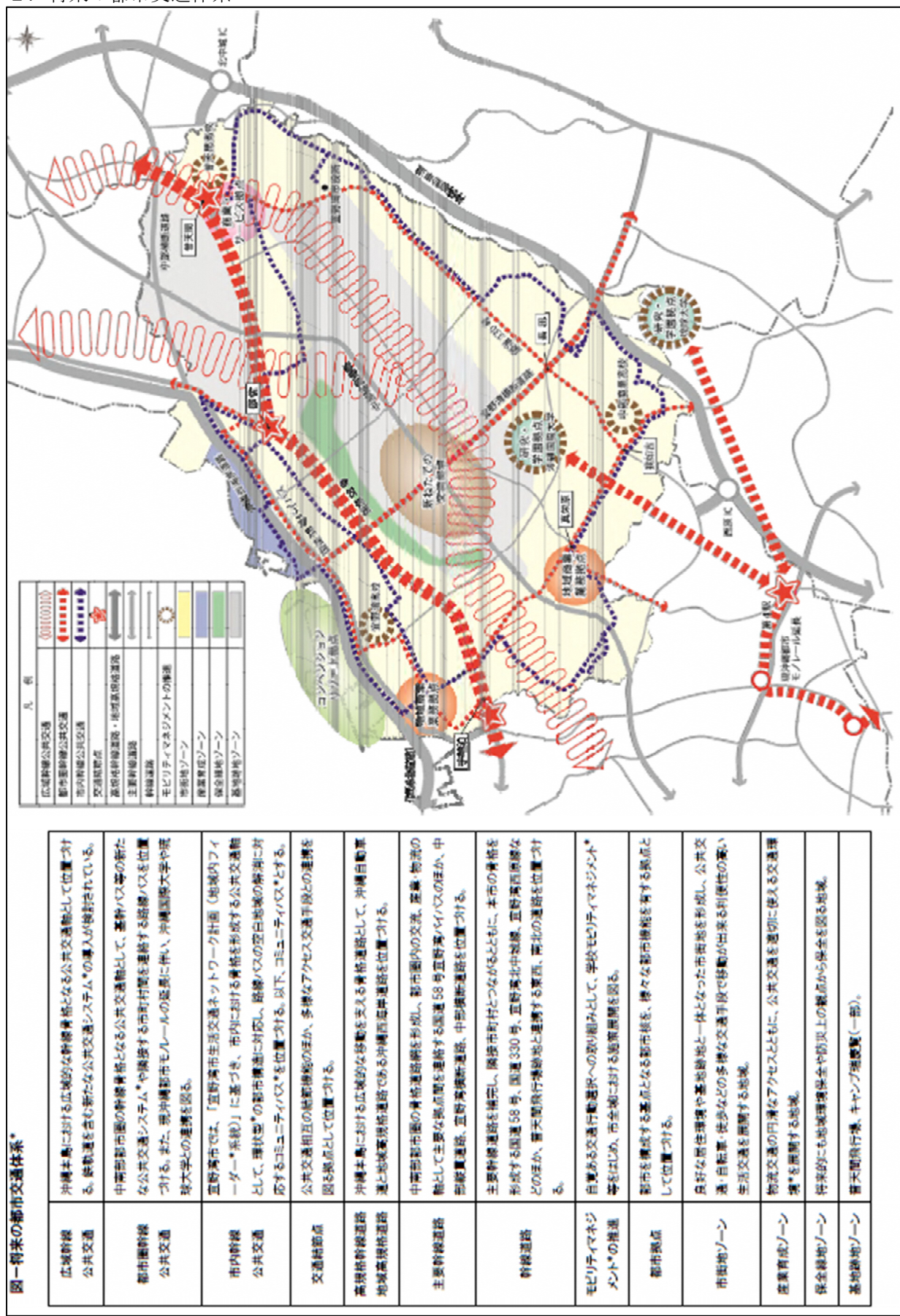
施策の方向	施策	施策番号	具体的な施策	パッケージ展開
公共交通利用環境の向上・充実	③モノレール利用環境の向上・充実	033	駅までのアクセス道路の整備・改善（バリアフリー、緑陰形成等）	4) ②
		034	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	4) ①
		035	モノレール車両の3両編成化	4) ③
	④タクシー利用環境の向上・充実	036	タクシー乗り場の適正配置	5) ①
		037	障がい者や高齢者等への理解を深めるため、乗客及び乗務員等の交通モラル・マナーの向上と心のバリアフリーに関する啓発及び社員研修の実施	5) ①
	⑤公共交通の連携施策	038	交通結節点の整備等による乗継快適性・利便性の向上	2) ③
		039	協議会等による定期的な意見交換の実施	2) ①
		040	誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供	2) ②
		041	広域を担うバス路線の維持に向けた連携	2) ④
		042	周辺自治体との意見交換等の実施	2) ④
		043	バスマップの配布やサイトによる公共交通等利便性向上に資する情報発信	3) ①
多様な移動手段の利用環境の向上・充実	①徒歩・自転車利用環境の向上・充実	044	誰もがわかりやすい案内サイン等の情報提供・サービスの充実	3) ① 4) ①
		045	歩行者と自転車とが安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進	7) ①
		046	交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実	7) ②
		047	自転車を活用した日常生活や観光行動支援の充実	7) ③
		048	誰もが安全で快適な歩道の整備及び緑陰の形成	8) ①
		049	日傘積極的利用の推進	8) ②
		050	誰もが歩きたくする"ウォークアブル"な道路空間の創出（沿道修景「木や花の植栽」、「オープンカフェ等」）	8) ②
		051	新たな公共交通システム（基幹バス等）に伴う国道329号（国道507号）の空間再配分	9) ②
	②自動二輪車利用環境の向上・充実	052	自動車駐車場での自動二輪車への駐車配分の促進	6) ①
		053	道路空間を活用した駐輪場の整備	6) ①
		054	公共・民間施設等における駐車場の整備・確保	6) ①
	③観光客の移動手段の向上・充実	055	観光バスの乗降場所と待機場所の適正配置及び利用促進	3) ②
		056	那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討	2) ②
		057	観光目的に対応したバス運行の検討	2) ②
	④高齢者等交通弱者の移動手段の向上・充実	058	おでかけ支援策の充実（公共交通利用者への特典付与）	2) ③
道路体系的整備	①幹線道路・環状道路の整備	059	幹線道路・環状道路の整備促進（沖縄西海岸道路（小禄道路、那覇北道路）、那覇インターアクセス道路等）	9) ①
	②補助幹線道路の整備	060	補助幹線道路の整備（真和志線、城東城北線等）	9) ②
	③生活道路の整備	061	国際通り背後の地域の活動を支える道路等の整備	8) ③
		062	地域の活動を支える生活道路の整備	9) ②
	④交差点の改良整備	063	市内ボトルネック交差点の改良整備	9) ①

施策展開図：市全域

⑧「年交通マスタープラン都市交通戦略」(宜野湾市)

第1章 都市交通マスタープラン

2. 将来の都市交通体系



1 公共交通計画

[illegible]

11.分野別構想

2) 交通体系に関する方針

(4) 快適な生活を支え、安全・安心に移動できる地域交通の形成

■展開方向（快適で安全・安心な地域交通の形成）

○バス等

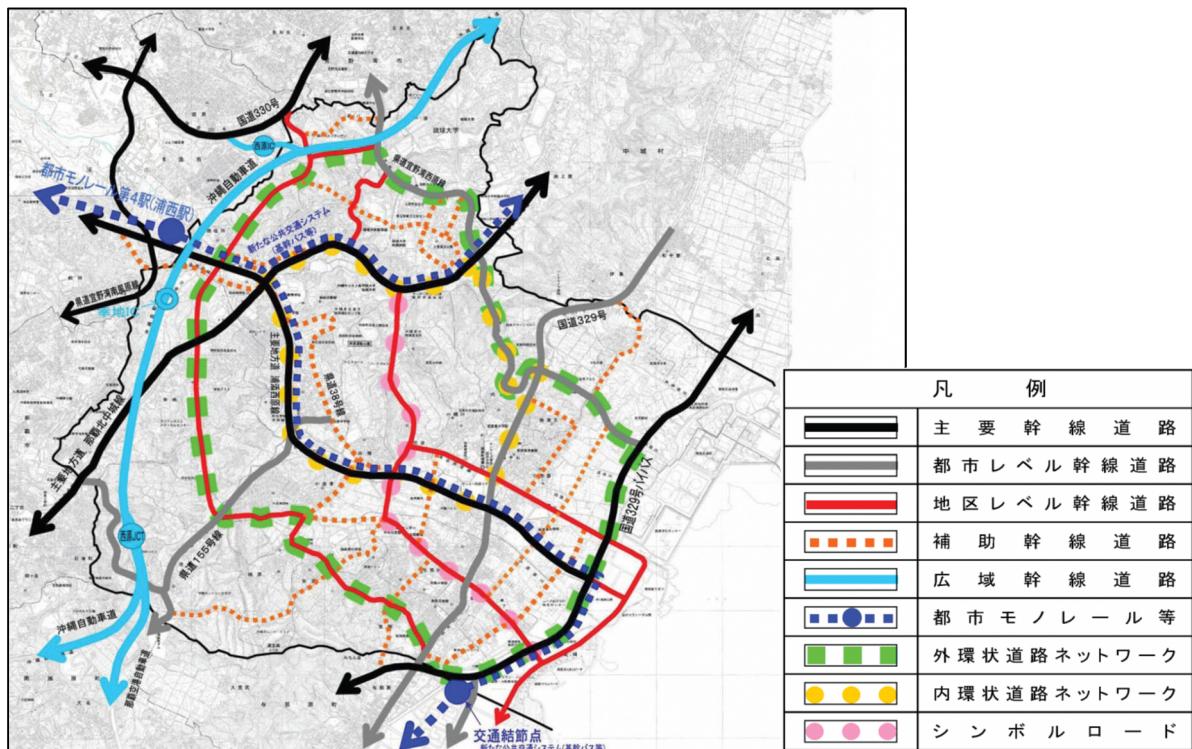
- ・マリンタウン地区において宿泊機能等を含めた交通ターミナルの建設計画があることから、その早期実現を促進します。
- ・中心核の形成、マリンタウン地区の商業機能や観光レクリエーション機能の充実、沖縄都市モノレールの新駅整備整備など市街地整備の進展や交通需要の変化等に対応しながら、内勘定道路ネットワーク、外環状道路ネットワークを活かしたきめ細かなサービス水準を確保し、誰もが快適に移動できる環境をととのえます。
- ・必要に応じて、基幹バスに加え、町内等を循環するバス（ミニバス等）を導入し、車に依存しなくても暮らし生活できる快適な生活環境を提供します。
- ・利用者にバスの現在地や所要時間等の状況を提供するバスロケーションシステムの利用の促進を図ります。

(5) 人や地域、環境にやさしい道路空間づくり

■展開方向（人や地域、環境にやさしい道路空間づくり）

○公共交通の利便性向上

- ・高齢化が進展する中、町民の生活を支える身近な交通手段として公共交通の利便性向上が求められています。そのため、誰もが安心して移動できる環境としての公共交通を安定的に維持していく必要があることから、バス需要が多い地域へのルート延伸、便数の調整などによる利便性の向上、モノレールやバス間の乗継機能の強化により、公共交通の質的充実に取り組みます。



将来道路網図

⑩「南部国道事務所事業概要 2022」（内閣府 沖縄総合事務局）

3 改築事業

南部国道改築事業は、高規格道路である那覇空港自動車道及び沖縄西海岸道路などと、一般二次改築の計 12 事業を見込んでいます。

また、今後の事業化に向けて、沖縄西海岸道路のうち来瀬野湾地区の調査を進めています。

【那覇空港自動車道】



【沖縄西海岸道路】



計画概要

地区名	豊見城・糸満地区	小嶺地区	那覇地区	浦添地区	※宜野湾・北谷・嘉手納地区	読谷・嘉手納地区
通過市町村名	糸満市 — 豊見城市	那覇市	浦添市	宜野湾市	北谷町	読谷町 — 嘉手納町
延長	約50km					
道路規格	第4種第1級	第1種第3級		第1種第3級	調査区間	第3種第1級
設計速度	60km/h	80km/h		80km/h		60km/h
調査、事業化の経緯等	豊見城道路 事業完了 L=4.0km 平成元年度事業化 平成28年3月開通	小嶺道路 L=5.7km 平成23年度事業化	那覇西道路 事業完了 L=2.5km 平成4年度事業化 平成23年8月開通	那覇北道路 L=2.2km 平成26年度事業化	浦添北道路 L=2.0km 平成18年度事業化 平成30年3月 暫定2車線開通 平成31年度Ⅱ期 線(6車線)事業化	読谷道路 L=6.0km 平成13年度事業化 平成15年度部分開通1.3km 平成25年度部分開通1.5km 嘉手納バイパス 事業中
	糸満道路 事業完了 L=3.4km 平成2年度事業化 平成29年3月開通					

※一般二次改築による広域道路の対象区間

【与那原バイパス・南風原バイパス】



南風原バイパス 設計諸元

区間	(自)南風原町与那覇 (至)那覇市上間
延長	2.8km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線

与那原バイパス 設計諸元

区間	(自)西原町小那覇 (至)南風原町与那覇
延長	4.2km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線

【西原バイパス】



設計諸元

区間	(自)中城村津覇～ (至)西原町小那覇
延長	3.6km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線

(3) 既存計画等による公共交通及びまちづくり施策の動向の整理結果

前述の既存計画等から本市及び周辺市町村の公共交通と公共交通に関わるまちづくり施策について、その動向を整理すると次図のとおりである。

4 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

(1) 個別計画の整理

①新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画 令和 4 年度～令和 13 年度） 令和 4 年 5 月
沖縄県

計画の目標

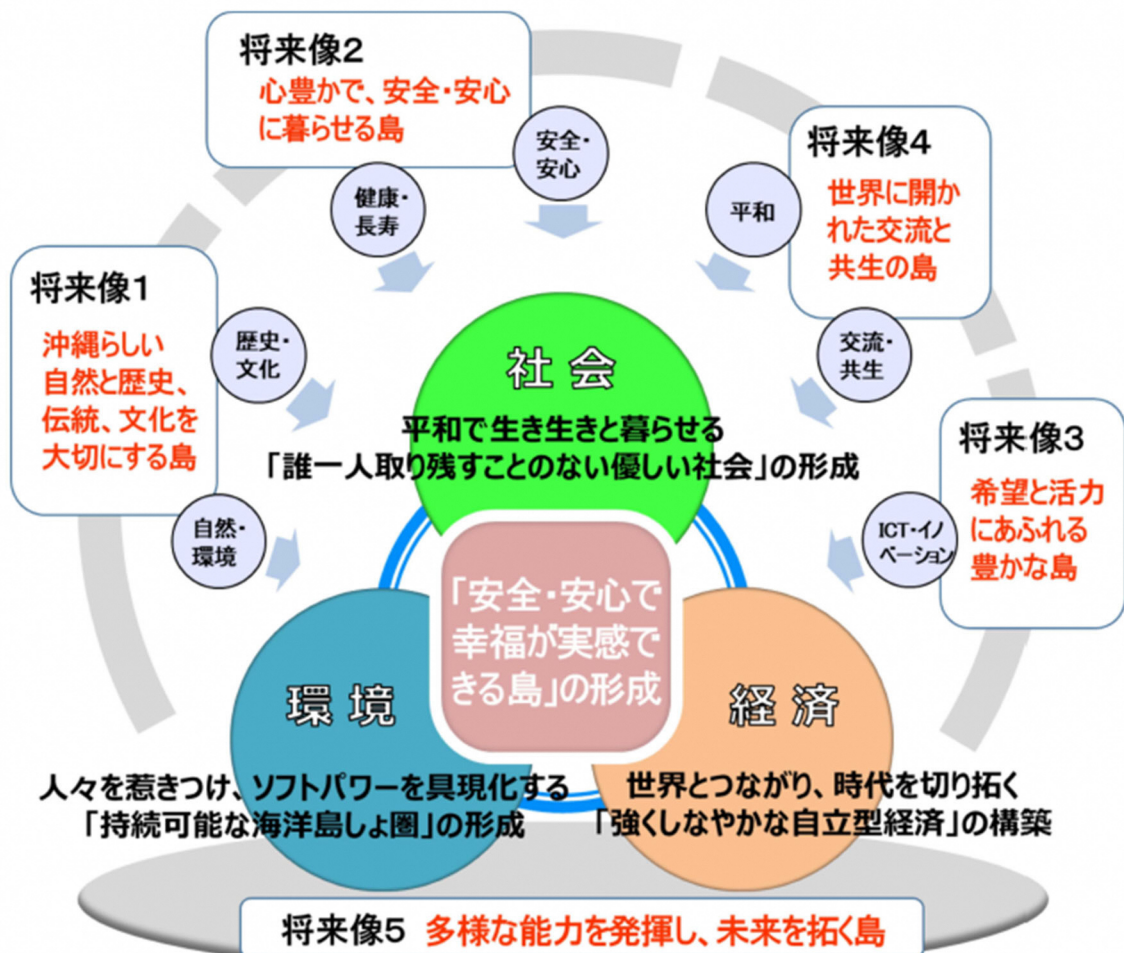
○施策展開に当たっては、SDGs を取り入れ、社会・経済・環境の三つの側面が調和した「持続可能な沖縄の発展」と「誰一人取り残さない社会」を目指します。

○ウィズコロナの新しい生活様式から感染症収束後におけるポストコロナのニューノーマル（新たな日常）にも適合する「安全・安心で幸福が実現できる島」を形成し、県民すべての幸福感を高め、併せて我が国の持続可能な発展に貢献することを目指します。

○本県が目指すべき姿を指向しつつ、21 世紀に求められる人権尊重と共生の精神を軸に‘時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな「美ら島」おきなわ’の創造を基本理念とする「沖縄 21 世紀ビジョン」に掲げる 5 つの将来像の実現と 4 つの固有課題の解決を図り、本県の自立的発展と県民一人ひとりが豊かさを実感できる社会の実現を目標とします。

計画概念図

ま
ち
づ
く
り



基本施策（一部抜粋）

将来像 3

希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

基本施策

12 持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化及びネットワークの形成

- ・次世代の情報通信基盤の整備とデジタル化・オンライン化の促進
- ・世界最高水準を見据えた拠点空港島の整備
- ・経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充
- ・シームレスな交通体系の整備

基本施策 3

12 持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化及びネットワークの形成（一部抜粋）

本基本施策の展開においては、先端技術等を活用した空・海・陸のシームレスな交通体系及び情報通信基盤を整備し、東アジアの中心に位置する優位性を生かして国内外との人、モノ、情報等の交流を促進させるとともに、効率的なサプライチェーンの形成や自治体 DX の推進を図ることで、経済・産業の持続可能な発展と県民生活の向上を目指します。

各種の将来動向等を見据え、官民が連携して空港、港湾、陸上交通、情報通信基盤等の社会基盤の充実・高度化と有機的なネットワークの形成を促進し、域内産業の活性化や国際競争力の強化を図ることが課題です。また、行政等におけるデジタル化も課題です。

このため、次世代の情報通信基盤の整備とデジタル化・オンライン化の促進、世界最高水準を見据えた拠点空港等の整備、経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充及びシームレスな交通体系の整備に取り組みます。

エ シームレスな交通体系の整備

本島中南部地域においては、公共交通を中心として「移動」に関わる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念を踏まえたサービスの提供により、自家用車の利便性を上回る交通環境の構築が求められています。また、交通施設等の整備には時間を要することから、交通需要の変動に柔軟に対応できる交通環境の構築や、既存ストックを最大限に活用した交通需要マネジメント（TDM）施策が求められています。このような陸上交通における枠組みの転換（パラダイムシフト）を図っていく必要があります。

海洋島しょ圏である本県では、観光等の産業振興や県民生活の向上のため、離島を含む県全域におけるシームレスな交通体系の構築に加え、アジアの交流拠点としての空路・航路・陸上交通の連続性の確保によるシームレス化が重要であり、公共交通を活用した ICT 技術の研究・実装の検討や新たな軌道系交通導入の取組を契機とした戦略的再編の検討を行います。また、シームレスな陸上交通体系の構築に向けた留意点として、短期・中期・長期等の時間軸、人流から捉えた圏域の考え方及び SDGs や Society5.0 の実現等の視点から、新技術を含めた多様な交通環境の構築が求められています。

これらのことから、空港機能及び港湾機能の強化と併せ、観光客の移動の利便性や貨物の効率的な陸上輸送にとどまらず、交通渋滞の緩和、地元住民の良質な生活環境や利便性の確保に向けて、シームレスに移動できる陸上交通体系を整備する次に掲げる施策を推進します。

①シームレスな乗り継ぎ環境の構築

シームレスな総合交通体系の構築については、物理的・心理的・料金的な負担の軽減を図るため、近年発展の著しいAI、IoT、ビッグデータ等の先端技術等の活用により乗り継ぎ利便性の高い環境の構築を促進します。また、地域の重要な交通拠点（マルチモーダル）においては、交通機能の強化に加え、防災機能、交流等機能を併せた未来志向の街の形成を図ります。さらに、中部圏域と南部圏域を結ぶ基幹バスシステムの導入を図るため、バスレーンの延長及び交通結節点の整備等を促進します。加えて、高齢者・障害者等の交通弱者や観光客を含めたバス利用者が快適にバスを利用できるよう、ノンステップバスの導入支援やバス停上屋の整備等に取り組みます。

地域住民の日常生活に不可欠な路線バスの確保・維持に向けては、交通事業者に対する車両購入費等の補助や、乗務員確保等の支援を推進するとともに、先端技術の活用等も含めた交通サービスの提供に向けた検討に取り組みます。

②体系的な道路ネットワークの構築

本県は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等の急激な自動車交通の増加に対して人口が集中する本島中南部地域では慢性的な交通渋滞が発生しており、道路整備等が追いついていない状況です。慢性的な交通渋滞の緩和に向けては、広域的な交通網の整備による抜本的な対策として、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網（ハシゴ道路）、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路や那覇都市圏の交通容量拡大、交通経路分散に寄与する2環状7放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。また、短期的な渋滞対策である主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策に取り組みます。

③沖縄都市モノレールの機能強化

沖縄都市モノレールは、県民や観光客の公共交通の基盤となっており、令和元年には、首里駅～てだこ浦西駅までの延長が実現し、県内唯一の定時定速の公共交通機関として重要性が増しているため、安全・安心な運行を継続できるよう取り組む必要があります。また、乗客数も予想を上回るペースで増加していることから、地域間を結ぶ交通ネットワークの拡充を図るためにも、今後の需要動向を踏まえ定時速達性に優れた幹線公共交通機関として、モノレールの輸送力増強の推進や高速化の検討に取り組むとともに、駅舎の一部増築など、需要に合わせた整備を促進します。さらに、沖縄自動車道と沖縄都市モノレール延長区間の結節やパーク・アンド・ライド駐車場の利用促進を図り、定時・定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成に取り組みます。加えて、関係機関等と協力し、沖縄都市モノレールとその他公共交通機関間の利用環境を改善させることで、県民及び観光客の移動利便性の向上を図ります。

④鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県土の均衡ある発展を支え、都市間をつなぐ公共交通の基幹軸として、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設も見据え、那覇から名護を1時間で結ぶ速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組みます。また、本島中南部地域での深刻化する交通渋滞の緩和や県民及び観光客の移動利便性の向上等を図るため、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、モノレール延伸やLRT*等の導入など多様な都市内交通についても検討を進め、公共交通の基幹軸と交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

⑤過度な自家用車利用からの転換

本県は自動車の依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等により、慢性的な交通渋滞が発生していることから、特に人口が集中する本島中南部地域においては、過度な自家用車利用から公共交通や多様なモビリティの利用へライフスタイルの転換を図ります。また、シームレスな交通体系の構築により、自家用車の利便性を上回る交通環境を提供することにより、過度な自家用車利用から公共交通等への利用転換が図られることから、自転車通行空間の整備や、パーク・アンド・ライド、シェアサイクルの利用促進、モビリティ・マネジメント*（MM）等の交通需要マネジメント（TDM）施策を推進します。さらに、IoT やリアルタイムモニタリング等を用いて人流、物流等のビッグデータを収集し、AI 等を活用した交通システムや自動運転等により、道路利用の効率化が図られることから、公共交通や歩行者及び多様なモビリティに対応した道路空間の幅員構成再配分を検討します。加えて、人々のライフスタイルの変化等を踏まえ、本県の地域の実情に応じた「沖縄型スマートシティ」の形成を念頭に、SDGs や Society5.0 に対応する地域と交通のあり方の調査研究について、公・民・学が連携する体制を構築し、包括的・継続的に取り組みます。

都市づくりの共通理念と共通目標について（体系図）

■沖縄県の基本理念と目指すべき5つの将来像〔沖縄21世紀ビジョン（平成22年3月）

“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支えあう平和で豊かな「美ら島」おきなわ”				
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

■将来像の実現に向けた基本的な考え

自然、歴史、伝統、文化などの固有の特性を活かした個性豊かで活力ある地域づくり	主体性・自主性を基軸とする地域づくり	多様な主体間の連携と交流、協働により安心して住み続けることができる地域づくり
--	--------------------	--

■都市づくりの共通課題

【県レベル】 ・地域特性を活かした個性豊かで活力ある都市づくり ・産業を育む都市基盤・情報基盤づくり	・住民参加を促す枠組みづくり ・地域を支える人材の育成 ・アジア・太平洋地域との交流拠点・国際貢献拠点の形成	・適切な役割・機能分担した都市づくり ・災害に強く、人にやさしい安全で安心な都市づくり
【圏域レベル】 都市構造・土地利用 ・長い歴史に培われた伝統や文化を継承する既成市街地の活力向上 ・アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成 都市交通・都市環境 ・個性あふれる自然環境や品格のある都市景観の保全・創出・活用 ・既存の社会資本の適切な維持・管理と有効利用	都市構造・土地利用 ・都市経営効率化を図るための市街地拡散の抑制 都市交通・都市環境 ・駐留軍用地跡地の有効利用の推進 都市計画の体制 ・住民や民間企業、NPO との連携協力体制の構築 ・社会資本の官民連携による維持管理・有効活用	都市構造・土地利用 ・災害に強い市街地の形成 ・都市機能の偏在を解消する都市構造の再編 ・地域連携や地域づくりが促進される社会基盤整備 ・駐留軍用地跡地整備と既成市街地環境改善の一体的推進 都市交通・都市環境 ・道路網の体系的整備と公共交通機関への転換促進 ・シームレスな交通体系の整備

■都市づくりの共通目標

○地域の自然・歴史・文化を活かした個性豊かで活力ある都市 「我した島沖縄の」	○地域自らが考えつくる、快適で潤いのある都市 「特色ある」	○都市機能の有機的連携と交流による安全・安心な都市 「ゆいまーるのまちづくり」
---	----------------------------------	--

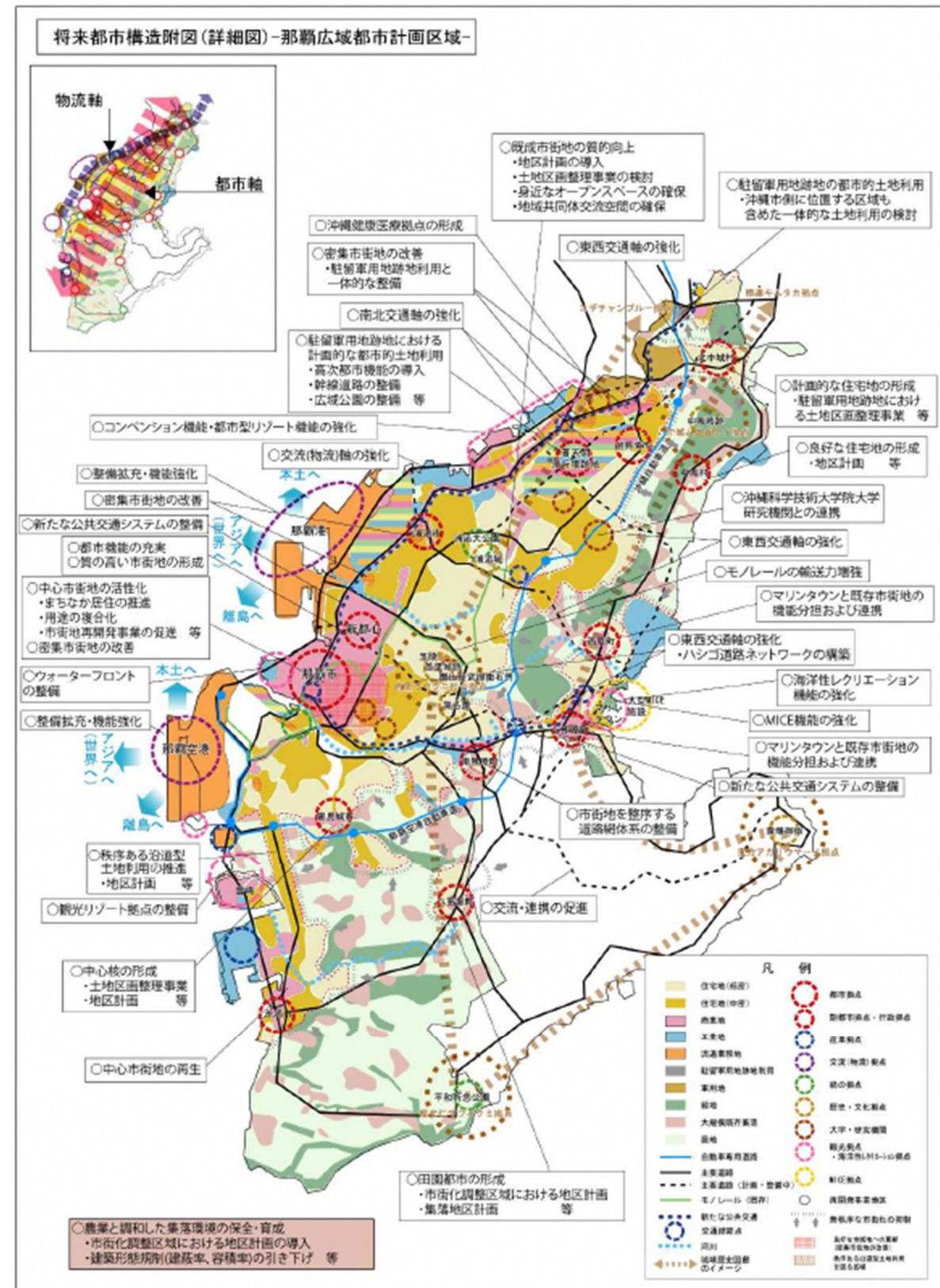
■都市づくりの共通理念

我した島沖縄の特色あるゆいまーるのまちづくり

まちづくり

歴史交流都市圏・「ウフマチ」（連携し、大きく発展する街）

●将来都市構造附図（詳細図）-那覇広域都市計画区域-



都市計画の目標

都市の将来像（一部抜粋）

将来像6：環境にやさしい循環型・低炭素型都市圏

コンパクトな都市構造が形成され骨格的な公共交通軸としての沖縄都市モノレールの輸送力増強や基幹バスシステムの構築、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入及び道路網の体系的整備が推進されています。あわせて、自家用車から公共交通への転換、次世代自動車の普及促進、パーク・アンド・ライドや時差出勤、自転車利用や歩いて暮らせるまちづくりなど、総合的な交通施策による交通渋滞の緩和や、クリーンエネルギーの活用等により、環境にやさしい低炭素島しょ都市圏の実現が着実に進んでいます。

都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針（一部抜粋）

（1）交通施設に関する都市計画の決定の方針

1）基本方針

快適で安心して移動でき、交通手段の多様性を確保した交通施設

本県の社会・経済活動の中心で自動車交通が輻輳する本区域は、道路の絶対量の不足や未成熟な骨格的道路網、さらには既存道路の改善の遅れが慢性的な交通渋滞を誘発しており、県民生活及び産業活動に支障を来しています。その結果、公共輸送を担うバスの定時性・速達性の確保が困難となっています。

そのような都市交通の現状と都心部への人口の集中や産業の集積に伴う交通需要の増大に対応し、社会的・経済的諸活動を円滑、安全、快適かつ効率よく維持・推進していくとともに、低炭素型都市の実現に資する「環境・振興・安心の3つが調和・持続する都市圏交通の構築」を目指し、以下の基本方針に基づいて施策の展開を図ります。

①環境

- a. 公共交通利用促進による環境改善
- b. 道路交通円滑化による環境改善
- c. ICT（自動運転技術、ビッグデータによる交通モニタリング、MaaS など）による環境改善

②振興

- a. 公共交通、道路交通のモビリティを高めることによる振興
- b. 都市圏の拠点性の向上に資する交通システムの展開による振興
- c. 観光交通の魅力を高めることによる振興

③安心

- a. 公共交通の利便性を高めることで通院、買物、通学などの安全、安心の実現
- b. 道路整備の推進による交通事故の削減

本区域では、中南部都市圏全体を視野に入れ、高次都市機能が集積する拠点都市、新たな活力を生み出す産業拠点や主要な観光拠点間での物及び人の流れを効率的に支援するため、骨格的道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、多様な交通手段の確保と適正な交通機関分担の実現に向けた総合的な交通施策を推進します。さらに、道路交通施設の整備に際しては、沖縄の気候風土に配慮したユニバーサルデザインや透水性・低騒音舗装等による交通弱者や環境に配慮した優しい都市空間の形成及び無電柱化や道路緑化などによる都市景観の向上に努めます。また、多様な移動手段の確保、レクリエーション活動及び交通安全対策を推進するため、自転車道の整備を推進し、

ポケットパークやペDESTロリアンデッキ等により快適で安心して歩ける歩行者空間を確保し道路空間全体の質的向上を図ります。

また、パーク・アンド・ライド、時差出勤等の交通需要マネジメント（TDM）施策の推進、ICT（自動運転技術、ビッグデータによる交通モニタリングなど）を活用した多様な情報サービス等について総合的に推進していき、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を契機に陸上公共交通の戦略的再編を図り、MaaS等のシステムも利活用したシームレスな総合交通体系の構築を目指します。

2) 整備水準の目標

おおむね20年後の主要幹線、幹線及び補助幹線道路の整備目標は3.7km/km²（平成25年（2013年）度末現在3.2km/km²）とし、基本方針に基づく着実な整備を推進するとともに、ハード・ソフト施策の連携による交差点の渋滞緩和に努めます。

また、都市交通に関しては、公共交通利用率を10%（平成18年（2006年）現在、約4.4%）まで増加させ、自動車利用率を1割削減（平成18年（2006年）現在、約69%）することを目標とします。

3) 主要な施設の配置の方針

②公共交通機関

本区域内の集中的な交通需要に対処し、交通混雑を緩和するため、バスレーンの延長・拡充などによる基幹バスシステムの構築や地域を結ぶシームレスな交通体系の構築を図ります。さらに、沖縄都市モノレールとバスとの連携をはじめ、タクシー乗降場、一般車乗降場、駐輪場等を備えた駅周辺の交通広場や駅へのアクセス道路の整備、パーク・アンド・ライドシステムの構築など、他の交通機関とのスムーズな乗り継ぎを可能とするような結節機能を充実させるとともに、ICカードの普及・促進やICT（情報通信技術）により交通手段をシームレスにつなぐMaaS等により、公共交通の利便性の向上を図り交通手段を自動車から公共交通機関への転換を促進します。

さらに、（仮称）幸地ICの新設整備を行い、沖縄都市モノレールと高速バスとの連携による中北部への移動時間の短縮や那覇都市圏内の渋滞緩和を図ります。併せて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図るとともに、駐留軍用地の跡地利用を見据えた県土構造の再編も視野に入れた取組を進めます。

⑥その他交通施策

交通の円滑化、安全性の確保及び生活環境の保全を図るため、高度道路情報化、自動車から沖縄都市モノレールや路線バスへの乗換えを促すパーク・アンド・ライド、時差出勤、モビリティ・マネジメント施策等の交通需要マネジメント（TDM）を推進するとともに、IoT、人口知能（AI）、ビッグデータ等の先端技術を活用し道路利用の効率化を図り、歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の再配分を検討します。

併せて、SDGsやSociety5.0社会への対応を踏まえ、沖縄の地域の事情に応じた沖縄型スマートシティの形成を念頭においた地域と交通のあり方の検討を進めます。

さらに、トランジット・モールの活用など歩行者空間のあり方についても検討し、総合的な視点から交通体系の整備を推進します。

福祉のまちづくりに関する主要な都市計画の決定の方針（一部抜粋）

1) 基本方針

本県には、亜熱帯・海洋性の豊かな自然環境や中国、東南アジア諸国の人々との長い交流を通

して培われたやさしくおおらかな精神、人々が共に助け合っていく相互扶助の習わし等、高齢者や障がい者をはじめ、誰にでもやさしい、温かい風土があります。

このすばらしい風土の中で、すべての人が個人として尊重され、様々な交流やふれあいを通して、生きがいを持って自由に行動し、社会参加できる地域社会を実現するため、ノーマライゼーションの理念を実現するまちづくりを目指し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた各種施設整備・改善を進めるとともに、高齢者や障がい者をはじめ誰もが歩いて暮らせる環境づくりを推進します。

2) 福祉のまちづくりに関する施策の概要

②人にやさしい交通手段

コミュニティバスや福祉交通などの交通手段の導入を図り、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが公共交通機関を利用できる移動の円滑化を促進します。

まちづくり	計画の目標 目標1：強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立 目標2：誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立 目標3：持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立 重点的に取り組む施策 1 県土の均衡ある発展を支え、120万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入 2 公共交通の持続可能性の確保 計画の施策分野 施策分野1 国内外との交流促進を支える交通体系 施策分野2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系 施策分野3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系 施策分野4 過疎・離島地域の活力増進を支える交通体系 施策分野5 安全、安心な暮らしを支える交通体系 施策分野6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系
交通	分野別の施策体系について（一部抜粋） 施策分野1 国内外との交流促進を支える交通体系 施策展開の方針 （4）安全・安心で移動の質を上げる取組強化 ・空港・湾港が県民や観光客にとってスムーズで快適な玄関口となるための受け入れ態勢の整備や、快適に移動を楽しむ環境整備等の取組を展開する。 イ 多様な手段で快適に移動を楽しめる環境の充実 観光拠点エリアへの移動が円滑に行えることにより、観光客の周遊性の拡大・向上による観光消費額の向上が期待できるため、空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）を結ぶ二次交通の利便性向上に取り組む。 a 空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）における二次交通の利便性向上に向けた取組を推進する。 施策分野2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系 施策展開の方針 （2）本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築 ・長期的には、公共交通の基幹軸として、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む。 ・短中期的には、県民や観光客の移動の利便性向上に資する沖縄都市モノレールや基幹バス等の公共交通の機能強化及び利用拡大に向けた取組を展開する。 ア 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進する。

a 県土の均衡ある発展、本島中南部地域における交通渋滞の緩和、県民及び観光客の円滑な移動と利便性の向上、駐留軍用地跡地の活性化、脱炭素社会実現等の視点から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通の取組を推進する

イ 公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化

国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの基幹区間に、多頻度で定時速達性が高い基幹バスを導入する。

モノレールや路線バス、船舶などをシームレスに乗り継ぎ、周遊ができるよう、公共交通を利用した観光周遊モデルルートの提案を行う。

b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する

c 公共交通を利用した観光周遊のモデルルートを提案する

(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

・今後、返還跡地を利用した広域的な幹線道路網の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等も含め、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効活用に向けた取組を展開する。

イ 骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県土構造の再編を視野に入れた交通体系の構築のため、北部圏域と中南部圏域をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー(支線)交通の機能強化を図る。

a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地跡地の有効活用による県土構造の再編を視野に入れた取組を進める

施策分野3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

施策展開の方針

(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築

・人口が集中する地域においては、移動ニーズも多様であり、交通機関の拠点から自宅や目的地までの短距離の移動ニーズに対応する交通サービスや公共交通の基幹軸と連携するフィーダー(支線)交通ネットワークの構築に向けた取組を展開する。

ア 公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築

県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和、観光客の移動利便性の向上等に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、鉄軌道と地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組む。また、交通空白地域や不便地域の解消等を図るため、コミュニティバスやデマンド交通の活用等、市町村と連携して取り組む等、長期的な取組が重要である。

a モノレール延伸やLRT/BRT等の導入など多様な都市内交通についても検討し、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む

b 地域公共交通会議等への参加による助言等を通じて地域公共交通計画の策定を促進するとともに、地域間の連携を強化する

c 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組を促進する

d キャンパス交通システムの充実に向けた取組を促進する

(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

・路線バス等の既存公共交通の利便性を向上しシームレスに移動できる利用環境整備の取組を展開する。

・公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎの負担感を軽減するとともに、地域拠点の形成を促す。

イ エリア内交通結節機能の強化

公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎポイントは、地域拠点の位置関係や周辺の商業施設、医療施設、行政施設、観光拠点エリア等の立地状況を踏まえて、交通利便性及び施設の集客性が高まるような設置場所となっていることが重要である。そのため、乗り継ぎポイントにおいて交通結節機能を高め、エリア内を移動、周遊しやすくなる施策を検討する。

a ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する

ウ 新技術等を活用した交通サービスの充実

自家用車やレンタカーに頼らずとも移動できる環境を実現する上では、多様な移動ニーズを満たすため、オンデマンド型の交通サービスの普及や、移動手段等を一括して「検索・予約・決済」ができるような MaaS 等、交通サービスの利用者と事業者等のマッチングを促進するための環境整備が必要である。

a 新技術を活用した新たな交通サービスの導入を促進する

b 公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築を推進する

(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略

・観光エリアや中心市街地エリア、MICE エリアなど、大勢の人が集い交流するエリアは、自治体や交通事業者等の多様な団体により、地域の魅力や快適さを維持するためにまちづくりと一体となった活動が実施されており、これらの活動と連携した交通戦略を展開する。

イ 新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開

Society5.0 社会では、まちづくりや道路の整備、維持・管理においても関連データの効率的な収集・管理や分野間での相互連携など、高度な管理体制の構築が可能となる。また、運転手不足等の課題解決に向けて、自動運転技術といった新技術等の活用を検討するため、長期的な道路空間の再編を目指す。

a スマートシティ導入に向けた取組を促進する

b IoT 技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備を促進する

(4) 交通需要マネジメント

・本県は、交通渋滞の緩和や公共交通機関の利用を推進するため、バスサービス改善施策や時差出勤の推奨、学生等への啓発活動を通じて、個人や組織・地域の移動の自発的な行動変容を促し、自動車交通の発生量抑制や交通ピークの平準化といった「交通需要量の調整」に取り組んでいるところである。また、人流、物流等のビッグデータの活用を検討し、都市部における混雑、地方部における交通手段の確保・維持といった各地域におけるモビリティの効率的な利用を目指す。

ア ビッグデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組

人流、物流等のビッグデータを収集し、AI 等を活用することにより、交通需要を予測し、それに対応する交通サービスの充実や道路利用の効率化を図り、歩行者及び多様なモビリティに対応した道路空間を構築する。

a 人流・交通データを収集し、道路整備や渋滞対策に活用する取組を推進する

b 人流・交通データの分析により効果的な TDM 施策を促進する

c 交通流の効率化に向けた取組を推進する

イ TDM 施策の推進

「交通需要量の調整」の推進にあたっては、住民や観光客や物流事業者等が、これまで自宅から目的地まで自家用車やレンタカー等で移動していたところを、パーク・アンド・ライド等「手段の変更」や、時差出勤等の「時間帯の変更」またはカーシェアリング等「自動車の効率的利用」を選択するといった、一人一人の行動変容が重要であり、これらの行動変容を促すための活動を推進する。

a ライフステージに応じた効果的な TDM 施策を促進する

b 関係機関等における TDM 施策の実施事例の共有を推進する

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～

まちづくりの方向

1. 人と歴史を活かす未来創造都市～みんながワクワクするスマートシティ～
2. 世界にはばたく多文化交流都市～生きる力を育み、誇りと愛着のもてるまち～
3. やさしさあふれる健康福祉都市～ともに生き、支え合う・認め合う心豊かなまち～
4. 安全安心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美らまち～
5. ひと・まち・未来が輝く市民協働都市～多様性を認め合い、重ね合う小さな輪が大きな輪になるまち～

土地利用計画

《土地利用計画図》



部門別計画

施策1-6 道路・交通体系

施策のめざす方向（一部抜粋）

- 本市の都市空間の骨格形成と交通需要をふまえた道路及び公共交通などの交通体系を確立します。
- 主要な幹線道路から生活道路までの段階的な道路網の整備を図ります。
- 沖縄都市モノレール3駅との結節やバス交通網の再編などにより、公共交通の利便性の向上をめざします。

施策を取り巻く環境（一部抜粋）

道路・交通 体系の状況	○本市の道路の整備については「道路整備プログラム」に基づき事業を展開しており、土地区画整理事業等の他事業と連携して、整備を進めていく必要があります。 ○都市交通については、コミュニティバス等の実証事業等、沖縄都市モノレールの3駅（経塚駅、浦添前田駅、てだこ浦西駅）と結節した公共交通の充実を図る必要があります。 ○主要な幹線道路については、交通渋滞の緩和を図るべく、国道58号の拡幅事業や既に暫定供用されている沖縄西海岸道路浦添北道路及び県道浦添西原線の完成形の早期整備を促進することが求められています。
交通渋滞	○本市の道路は、国道58号をはじめ2本の主要な幹線道路と県道浦添西原線、西海岸関連道路（臨港道路浦添線）などの幹線道路で形成されており、慢性的に交通渋滞が発生していることから、対策が求められています。

基本的な取り組み（今後5年間の主な取り組み）（一部抜粋）

1-6-1 道路・交通体系の整備

1-6-1-①	計画的な道路整備を行います。そのために、「道路整備プログラム」に基づき計画的に取り組めます。
1-6-1-②	基幹バスや沖縄都市モノレールと連携した広域交通網の拡充を図ります。沖縄都市モノレールと連携させた支線公共交通（コミュニティバスやシェアサイクル等）の導入により、市民の生活を支えるラストワンマイルの拡充を図ります。
1-6-1-③	沖縄鉄軌道計画等を含めた公共交通システムの拡充を図るため、沖縄県等の関連計画と連携し、基幹バスや沖縄都市モノレールのパーク＆ライドなどの交通結節機能を活かしながら、総合的な交通結節拠点の形成に努めます。
1-6-1-④	公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用するモビリティ・マネジメントの普及啓発活動などに取り組めます。市民等への沖縄都市モノレール・バス等の利用促進に努めます。
1-6-1-⑤	公共交通機関や自転車等の多様な交通手段を適切に組み合わせて利用できる、交通網の条件整備に努めます。

1-6-2 幹線道路の整備

1-6-2-①	公共交通機関や自転車等の多様な交通手段を連携させシームレスな移動手段の構築を図りながら、交通網の条件整備に努めます。
1-6-2-③	市内交通の渋滞緩和、旅行速度の向上による物流の効率化を図るため、国道58号や国道330号、沖縄自動車道の南北軸を東西につなぐ、県道浦添西原線などのハシゴ道路の整備を促進します。また、東西方向の慢性的な渋滞緩和を図るため、公共交通の拡充、ハシゴ道路として沢峠石嶺線や神森線の位置づけも検討します。

都市計画マスタープランの目的及び役割

都市計画マスタープランは、長期的・総合的視点から、都市施設の整備及び土地利用の方針を定め、都市づくりを効果的に進めることを目的としており、目指すべき都市の将来像を住民・事業者等と行政が共有し、まちづくりの目標と方針を明らかにすることで、住民の都市計画に対する理解と参加を促進する役割を担う。

都市づくりの理念

1. 『先代から受け継いだ歴史、文化遺産を守り育て継承する』
2. 『優れた自然環境を保全育成し、豊かな都市環境形成に向けて活用する。』
3. 『住、商、工、観光、交流など高次機能を備えた都市への成長を図る。』
4. 『住民が誇りと愛着をもてる街づくりを推進する。』
5. 『全ての人に優しく安心して住める街づくりを推進する。』

将来都市像

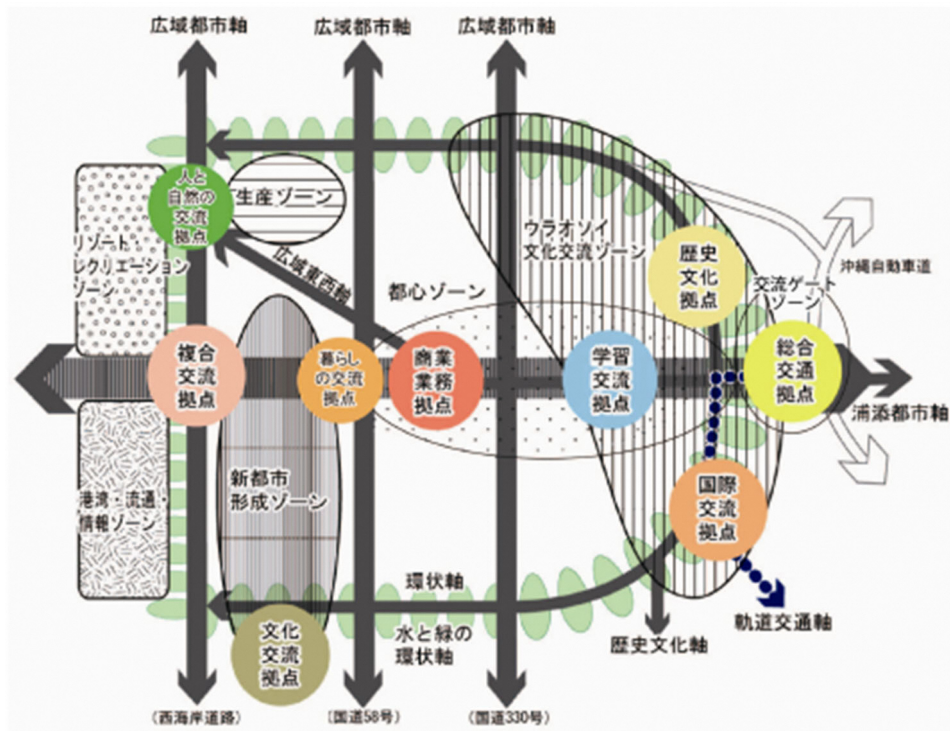
まちづくりの目標

太陽とみどりにあふれた国際性ゆたかな文化都市

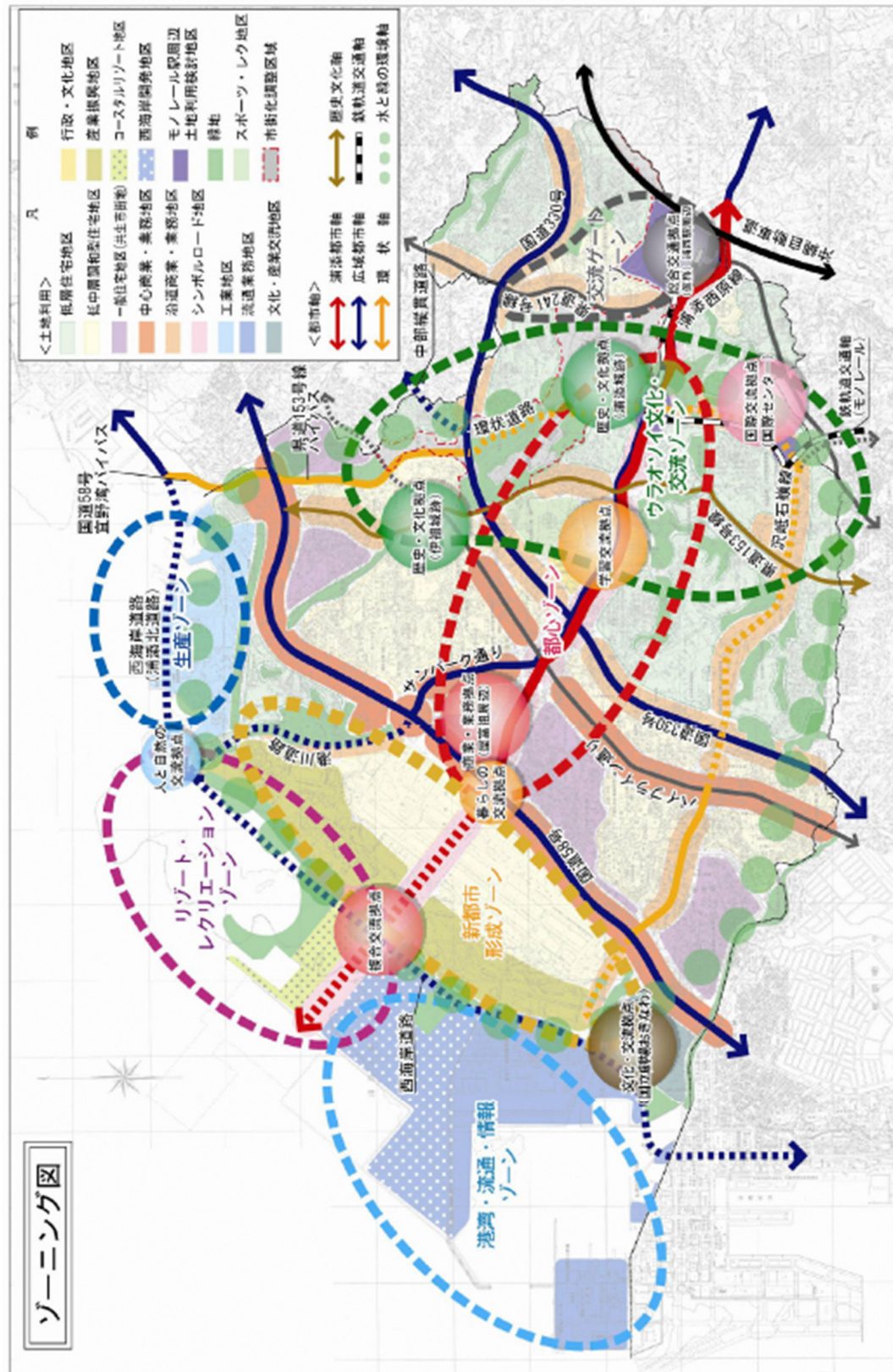
都市の将来像

- ① まちなみに優れ歴史の薫る文化都市
- ② 緑・海・川など自然にあふれた環境調和都市
- ③ 活気にあふれた産業・交流都市
- ④ 安心安全で安らぎに満ちた快適安全都市

将来都市構造イメージ図



土地利用ゾーニング図



道路交通に関する方針（一部抜粋）

■基本方針

交通 本市の道路網は、中南部都市圏の主要な幹線道路である国道58号、国道330号など南北方向の広域幹線道路、これらを補完する浦添西原線、県道153号線及びバイパス、宜野湾南風原線を中心にして骨格道路網が形成されており、また、現在沖縄西海岸道路、臨港道路といった広域幹線道路の整備が進められている。これらの道路では、市内の発生交通だけでなく、隣接市町

からの自動車交通流入も多く、交通渋滞が慢性化しており、また交通の質についても広域交通・物流交通・生活交通など多様化が進んでいるため、道路の機能分類を明確にし、交通体系の整序化を進めていくことが必要である。

また、公共交通として、沖縄都市モノレールの整備や、国道 58 号を中心とした基幹バス計画等をはじめとする新たな公共交通の導入に向けた取り組みが進められているところである。一方で、本県における自動車への依存度は高く、既存の公共交通の利用率が低下し、路線の廃止等により交通利便性の低下している地域が見られる。よって、今後到来する超高齢社会を視野に入れて、公共交通の体系的な整備や利用促進などにより、高齢者や障がい者を含む全ての市民にとって安全で利便性の高い交通体系を確保することが重要である。

公共交通

誰もが移動しやすい交通環境の確立や、低炭素社会の実現、観光や地域間交流の促進に向けて、沖縄都市モノレールの整備促進や、バス交通の充実、将来的な鉄軌道導入に向けた取り組みなど、公共交通体系の整備を促進する。

①沖縄都市モノレール

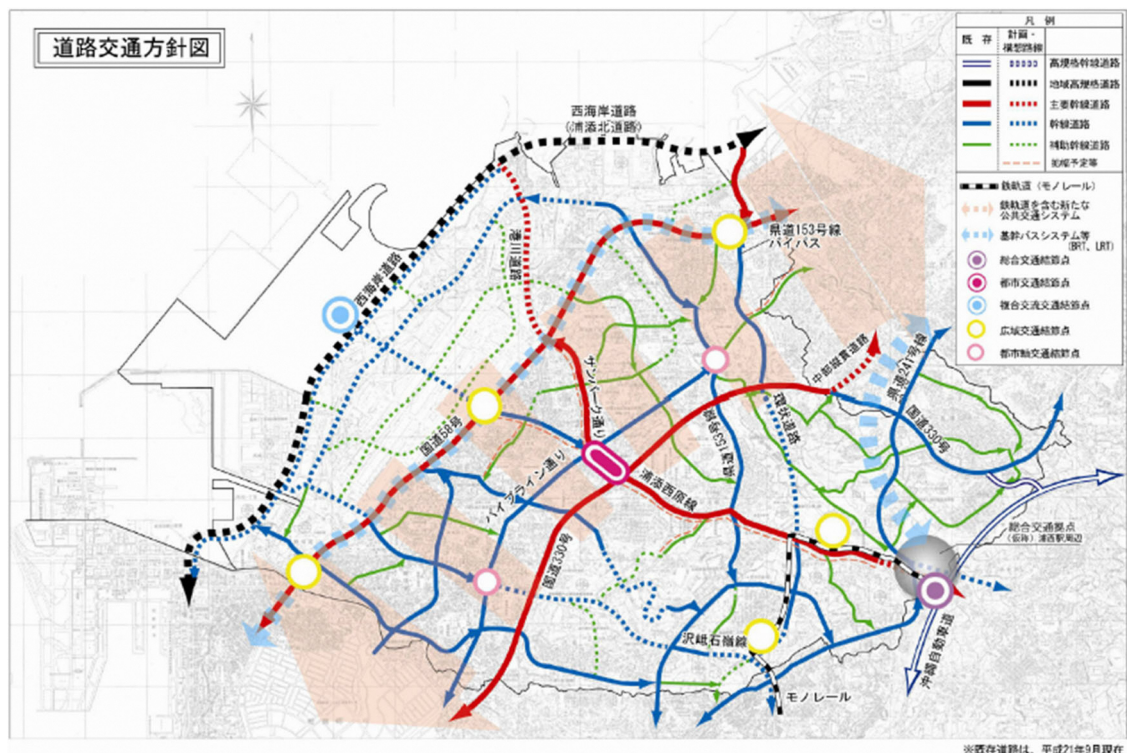
現在進められている沖縄都市モノレール延長の事業促進を図るとともに、那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性の向上、地域住民や来街者の交流促進を図る。また、駅周辺の市街地整備と連携し、市民と来街者の交流促進や、賑わいの創出を図るとともに、徒歩や自転車等とのスムーズな乗換が可能な歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

②バス交通

コミュニティバスの導入を促進するとともに、既存バス網や、上記のモノレールを含めた交通ネットワークの確立を図る。また、国道 58 号等における基幹バスシステム導入、浦添都市軸におけるフィーダーバス等の導入に向けた取り組みを促進する。

③鉄軌道を含めた新たな公共交通

長期的には、中南部都市圏を縦断する国道 58 号、国道 330 号、パイプラインの軸線において、鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの導入に向けた取り組みを促進する。



福祉のまちづくりに関する方針（一部抜粋）

■基本方針

本市では第4次浦添市総合計画の目標像のひとつである「ともに支えあう健康福祉都市」の実現へ向けて、子供、高齢者、障がい者を含め、誰もが安心して不自由なく社会参加できるなど環境づくりが求められる。都市計画分野においては、全ての人々が利用しやすい施設の整備、誰もが自由に利用できる公共交通網の整備、少子高齢化に対応した住環境の確保、コミュニティの形成などを推進していく。

誰もが移動しやすい交通環境の確保

既存のバス網の充実やコミュニティバスの導入検討、新たに整備される沖縄都市モノレールを中心としたネットワークの確立など、誰もが自由に利用できる交通環境を確立する。

まちづくり

総合戦略の基本目標

〈目指すべき将来像〉

「まち」の活性化、「ひと」の増加、「しごと」の創出を通して好循環が持続するまち

「第四次浦添市総合計画」においては、まちづくりの目標として「太陽とみどりにあふれた国際性ゆたかな文化都市」と設定しています。本総合戦略においては、そのまちづくりの目標達成に向け、特に「しごと」の創生、「ひと」の育成・確保、「まち」の活性化を通して、本市において、適切な人口バランスを維持し、また多くの市民の社会参加による地域活性化を目的とした各種取組を推進していきます。

実現に向けた4つの戦略

戦略① 多くの住民の就業に向けた各種課題の解決、働きやすい社会の実現を目指す

戦略② 産業振興を通して域外からの収入の増加を目指す

戦略③ 出産、子育てにやさしく、健康に過ごせるまちを目指す

戦略④ 安全で快適な住みやすい地域社会の形成を目指す

4つの戦略の実現に向けた各種取組（一部抜粋）

（4）戦略4 安全で快適な住みやすい地域社会の形成を目指す

（4）-3 交通環境の改善、高齢者や障がい者といった交通弱者の交通手段を確保する取組

本市への定住を促進していくためには、交通渋滞の解消、ならびに交通弱者の交通手段を確保する取り組みが必要不可欠です。

すみよいまちづくりのためにも、浦添市総合交通戦略に基づく取り組みを推進します。

〈主な取り組み〉

●本市内の国道58号や国道330号を走行する自動車の交通量は約8万台／日と、全国的にも高い結果となっていることから、（平成17年道路交通センサスより）、現在の自動車に過度に依存した交通環境を改善する必要があるとともに、高齢者や障がい者といった交通弱者の交通手段を確保していかなければなりません。

沖縄都市モノレール延長事業及び国道58号の基幹バス導入に向けて、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった各交通手段を上手に活用できるような交通体系の構築を図るべく、ハード整備・ソフト施策を戦略的に検討・実施していきます。

交通

重要業績評価指標	現況値	目標値
安全・快適で利便性の高い道路・交通体系の整備の満足度	2.72	4.0以上

現況値：第四次浦添市総合計画（後期基本計画）アンケート結果（2015年）

目標値：第五次浦添市総合計画策定時のアンケート結果（2019年頃）

まちづくり	浦添市交通基本計画における目指すべき浦添市の都市の将来像 ①浦添市の自然環境・歴史環境などの資源を活かした都市 ②浦添市の拠点づくりと各拠点の都市機能を活かした都市 ③浦添市の骨格を形成するとともに都市の軸の特性を活かした都市 ④浦添市に住む人、訪れる人にとって安心安全な生活空間を創出する都市 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と市民と「協働」で取り組む。
	施策体系と施策別の展開方針（一部抜粋） 4-2-2 将来公共交通ネットワークに関する施策 （1）将来公共交通ネットワークの展開方針 方針1：広域交通と浦添市内の交通が有機的に連携した体系的な公共交通ネットワーク （i）浦添市をとりまく広域的な交通を支える骨格的公共交通と骨格的公共交通の需要を集散する公共交通として、市内幹線公共交通と支線公共交通を段階的に設定する 1）交通需要の動向 ・平成 42 年では、浦添市を取り巻く交通のうち、最も多いのが浦添市に発着点を持たない通過交通で浦添市関連交通の 30%を占める。 ・平成 42 年では総交通量が増加するため、浦添市内々及び浦添市内外の交通も平成 18 年に比べて増加する。 2）段階的なネットワーク構成のイメージと各システムの機能と役割 ・浦添市の公共交通ネットワークは、広域的で大量の移動を支える骨格的公共交通と、骨格的公共交通の需要を集散する公共交通として、市内幹線公共交通と支線公共交通を段階的に設定する。 （iii）関連計画とも整合を図ったネットワークを構築する 1）都市交通マスタープラン（将来公共交通ネットワーク） ・都市圏軸上の移動を支える骨格的公共交通として、新たな公共交通とモノレールを位置づけ、中南部都市圏の西側を主軸に東側を副軸として設定している。 ・都市圏軸上の市街地にはフィーダーバスネットワークを設定。 ・多様な都市機能が連続し、基地跡地利用拠点等まちづくりの促進等が期待される都市圏軸の西側では、那覇から沖縄間での連続的なシステムを配置する。 ・都市圏軸東側では、モノレール延長も活かした副軸となる新たな公共交通システムを導入する。 3）鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入とモノレールの延長によって期待されるメリット ■鉄軌道を含む新たな公共交通システム ・導入に伴い、専用軌道または道路上における専用空間を整備することで、既存のバスに比べ

て定時制の確保が期待される。

- ・那覇市から沖縄市まで連続的に配置される西側ルートと伊佐からモノレールの終点までの配置される東側ルートは、多くの通過交通を分担することで、自動車からの転換と、転換に伴う渋滞緩和や市内の環境改善への寄与が期待される。

- ・牧港補給基地跡地においては、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを中心に公共交通を主とした交通体系構築の実現が期待される。

■モノレール

- ・延長に伴い、新駅の整備によって、駅を中心としたまちづくりを行い、公共交通を主とした交通体系構築の実現が期待される。

方針 2：浦添市内の拠点間を有機的に連携し、浦添都市軸の魅力を支える公共交通ネットワーク

(i) 浦添市内に点在する各拠点の相互連携を図る

- ・浦添市内に点在する各拠点の都市機能を高めるためには、相互連携を図ることが重要であり、市内幹線公共交通と支線公共交通によって、各拠点へのアクセシビリティを確保する。

(ii) 浦添都市軸上の地形的バリアを克服し、浦添都市軸の魅力を高める

1) 浦添都市軸上の地形

- ・浦添都市軸（浦添西原線・那覇宜野湾線）の起伏は地形的なバリアとなっていることが想定され、起伏がある区間においては、緩やかな区間に比べて歩行者及び自転車交通量が減少する傾向にある。

- ・浦添都市軸沿線の地形的なバリアを克服し軸上の移動利便性の確保を行うことは、都市軸沿線の魅力の向上を支え、まちの活性化に寄与することが期待できる。

- ・さらにその浦添都市軸の市内幹線公共交通と連携を図りながら、地域内の移動支援に資するための支線公共交通が必要である。

2) 浦添都市軸（生活軸）上により利便性の高い公共交通が必要

- ・浦添市発着の需要動向を見ても多くが市内を南北に移動しており、北側で 3,911 人/日、南側で 4,639 人/日となっている。今後、より利便性が高い公共交通を導入し、利用促進を図ることが必要。

3) 深刻な自動車依存から脱却が必要

- ・浦添市の自動車分担率は、本島中南部都市圏にくらべて低いものの 67%となっている。

- ・浦添市民は自動車依存度が高く、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あるため、比較的短距離の移動を支えるための公共交通手段が必要である。

(iii) 新規システムを含めて、公共交通システムの継続的な運行を図るために潜在的需要を掘り起こす

- ・人口密度の高い地域を中心に交通需要に応じた支線系の交通システムを導入すれば、需要を掘り起こす可能性がある。

方針 3：移動制約者等の移動を支える公共交通ネットワーク

(i) 浦添市内には、公共交通空白地帯が存在

- ・浦添市内には、公共交通の空白地域が存在し、平成 22 年度には、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した。

(ii) 急増する高齢者の交通手段確保が必要

1) 高齢者が起こす交通事故の増加と高齢者の自動車分担率

・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。

・75 歳以上でも 67%が自動車を利用して移動しており、高齢者でも自動車に依存している実態が伺える。

・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。

(iii) 利用者のニーズを把握したネットワーク整備が必要

・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等のニーズ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。

(2) 将来公共交通ネットワークの設定

将来公共交通ネットワークの考え方

(i) 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部圏域の渋滞緩和、低炭素社会の実現、県土の均衡ある発展を支える利便性の高い公共交通ネットワークを構築するため、沖縄本島を縦貫し、広域移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムを導入する。

(ii) 地域間を支える主要なバス交通の拡充

都市拠点・基地跡地利用拠点・地域拠点相互間は、各拠点及び生活圏間の活動を支えるバス交通ネットワークを拡充し、需要規模に応じた利便性の高いサービス水準を確保する。

これら地域間を支える主要なバス交通ネットワークは、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと有機的な結節を図り、都市圏全体をカバーする効率的な公共交通ネットワークを整備する。広域的な移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムの整備は長期となるため、短中期的には、需要や他の公共交通ネットワークの整備等の動向を勘案した上で、臨港道路や沖縄西海岸道路を活用し、浦添市内と広域交流拠点（那覇港・那覇空港）を直接往復するアクセス性の高いバス交通導入の可能性を検討する。

(iv) 軸上市街地における市内幹線公共交通と支線公共交通や TDM 施策の重点的推進

南北軸上市街地を中心とした鉄軌道を含む新たな公共交通システム沿線地域では、需要の効率的な集散機能を有したフィーダーバス路線等、P&R 機能、これに併せた結節点を、市街地特性や道路ネットワークによるアクセシビリティ状況を踏まえ重点的に配置し、これにより公共交通利便性の高い集約型市街地形成を支援する。

浦添市においては、主に拠点間の移動と浦添都市軸上の移動を支え、浦添都市軸の魅力を高めるための「市内幹線公共交通」と、既存の路線バス等を活用しながら主に地域間及び地域内の移動を支えるための「支線公共交通」の 2 つに分けて設定する。

(v) 多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置

都市拠点における様々な交流の中心となる地域や、鉄軌道を含む新たな公共交通システム、各

種バス交通ネットワーク、自動車交通などの多様な交通、観光などが交流する地域では、面整備事業などと一体となった主要な交通結節点を配置する。

なお、本計画においては、都市交通マスタープランにおける交通結節点のうち、主要な交通結節点の西原入口を「総合交通結節点」とし、サブ交通結節点を「広域交通結節点」として位置付けるものとする。

■主要な交通結節点

4) 西原入口：モノレール延長と高速バスの連携、モノレール駅から西原、普天間等の背後圏にアクセスするフィーダーバス路線やP&R 機能が連携する交通結節点を配置

■サブ交通結節点

- ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムを中心としたネットワーク体系全体の利便性を高めるため、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと拠点地域間を連絡するバス路線との結節ポイント周辺には、公共交通相互の乗継を重視したサブ交通結節点を配置する。

- ・バス交通との結節機能が少ない地域でも、P&R やK&R157 などの自動車交通でもアクセス可能な結節点を随所に配置する。

(参考 1) 新たな公共交通システムの導入空間

- ・新たな公共交通システムには、基幹バスなどのバス交通システムを高度化したものから、路面公共交通として軌道走行する LRT、専用走行空間を要するモノレールまで様々なタイプがある。

- ・新たな公共交通システムを導入する場合には、長期的な都市整備の方向性を踏まえた、沿線街づくりの方針や定時速達性といった交通機能を高めることの両面から導入空間も検討することが課題である。

(参考 2) 地域公共交通のサービス水準

- ・拠点地域間や都市部の活動を支える公共交通体系は、新たな公共交通システムとネットワーク体系、サービス等の観点で相互に連携し、都市圏の公共交通総体としての利便性を高める。

- ・拠点地域間や市街地部の移動利便性確保は、バス交通を基本とした配置を考え、沿線需要規模に応じたサービス水準を設定する。また、地方部の生活系バス交通などは住民の生活スタイルに合わせた水準や運行の仕組みを導入する。

- ・これら各種公共交通が効率的に連携し、それぞれの利便性を高めるために交通結節点を配置し、集散する交通特性や周辺地域特性に応じた機能を考える。

4-2-5 目標の実現を高める施策

(1) 目標を高める施策の展開方針

方針 1：環境負荷が小さく、都市経営的にも持続可能な社会の実現に資する都市構造を誘導する交通施策の推進

(ii) 自動車交通の円滑化や、過度な自動車利用に依存しない交通体系への誘導を図る交通施策の推進

- ・保有抑制、走行抑制、駐車抑制等からなる自動車交通抑制策の実施

- ・自動車以外の交通手段（公共交通、歩行者、自転車等）の利便性向上施策の実施

- ・公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段をかしこく利用するように行動変容を促す手法であるモビリティ・マネジメント（MM）を、住民、事業所、転入者、学校等を対象に多面的に実施

方針 2：公共交通の利用促進につながる、公共交通システムの機能向上施策や公共交通にたい

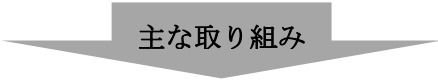
する利用者意識の啓発施策の推進

- (i) 既存ストックを活用・改善した利用しやすい公共交通環境の創出に資する施策の推進
- ・基幹バスシステムの導入

方針５：高齢者や障がい者の自立した生活を支える、生活交通の支援に関する施策の推進

- (ii) 高齢者及び障がい者に対する利用しやすい移動サービスの提供

- ・免許返納者を対象とした、公共交通優遇策
- ・多様なニーズに対する、コミュニティバスや乗り合いタクシー等に代表される福祉的な交通サービスの提供

まちづくり	めざす社会の姿 ○一人ひとりを大切にする社会 ○一人ひとりが生きる力を発揮する社会 ○人と人、人と地域、地域と地域を結び、共に生きる地域社会 基本目標 (1) お互いのことを「我が事」に考え、人と人がつながるまち (2) 地域福祉を推進する多様な担い手が活躍するまち (3) いつでも「丸ごと」受け止め、助け合うまち (4) 安心して暮らすための支援が整うまち
交通	本計画で取り組むこと（一部抜粋） 基本目標 4 安心して暮らすための支援が整うまち (4) 人にやさしいまちづくりを進めよう 年齢や身体状況にかかわらず、生涯にわたり、安心して暮らし続けるためには、自由に外出して社会参加ができたり、快適に利用できる道路、公園、公共施設などの環境や住まいが整っていることが重要です。 引き続き、誰にでも利用しやすい道路、公園、公共施設などの整備を進めるなど、バリアフリーの環境づくりを進めます。また、移動・外出に困難を感じている高齢者や障がい者・児などが、必要な移動支援が受けられるよう、地域の関係機関との連携による支援を進めます。  主な取り組み 1) 人にやさしい生活環境づくり 【行政の取り組み】 ① 高齢者や障がい者の外出を支援するため、移動の支援サービスなどの利用を支援します。 ② 民間企業・事業所や NPO 団体などの活用による高齢者の新たな移動サービスの導入を検討します。

まちづくり	望ましい環境象 豊かな自然と文化を育み、次世代へつなぐ環境共生都市・浦添 基本目標 基本目標1 人と自然との共生 基本目標2 良好な生活環境の保全 基本目標3 循環型社会の構築 基本目標4 地球環境の保全 基本目標5 協働・参画社会の構築
	環境保全・創造のための取組施策と内容（一部抜粋） 基本目標2 良好な生活環境の保全 施策の方向2-1 人の健康及び生活環境の保全 【取組の方向】 ○市民・事業者に協力を呼び掛け、自動車排出ガスの抑制を推進します。 ○住環境の騒音監視体制の充実を図るとともに、自動車及び航空機からの騒音・振動の改善を促します。 取組施策2-1-1 大気環境・悪臭の改善 【施策内容】 ④自動車排出ガスの抑制 ・エコドライブの普及啓発や渋滞の緩和等により自動車排出ガスの抑制を推進し、自動車排出ガス由来の大気汚染防止に努めます。 取組施策2-1-3 騒音・振動環境の改善 【施策内容】 ③自動車騒音・振動対策の推進 ・自動車における騒音・振動環境を改善するため、自動車排出ガスの観測データの把握や渋滞の緩和を促進し、必要に応じて道路管理者や関係行政機関に騒音防止対策の要請を行います。 施策の方向2-2 快適な都市環境の創造 【取組の方向】 ○浦添市交通基本計画に基づき徒歩や自転車・公共交通機関の利用を促進するとともに、快適な道路のせいを図り、自転車排出ガスや騒音・振動等の環境負荷の低減をめざす、人と環境にやさしい交通社会を推進します。 取組施策2-2-4 人と環境にやさしい交通社会の推進 【施策内容】 ③公共交通機関の利用促進 ・過度な自動車利用から公共交通等の適切な利用を促進する等、1人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメントを推進します。 ④快適な道路環境及び公共交通機関の整備

- ・道路交通上の快適性を向上させるため、渋滞緩和、透水性舗装の整備等を推進します。
- ・公共交通（基幹バス、モノレール、コミュニティバス等）と交通結節点の積極的な推進を図り、既存路線バス等と連携を図った利便性の高い公共交通システムの構築を図ります。

基本目標 4 地球環境の保全

施策の方向 4-1 地球温暖化対策の推進

【取組の方向】

○事業活動や日常生活における温室効果ガスの排出抑制を図ります。

取組施策 4-1-2 温室効果ガスの発生抑制対策の推進

【施策内容】

②日常生活における排出抑制

・日常性格における温室効果ガスの発生を抑えるため、公共交通利用、エコドライブ等の普及啓発を推進します。

取組施策 4-1-3 地域環境の整備及び改善

【施策内容】

②交通環境の改善

・温室効果ガスの発生源となる自動車交通環境の改善を図るため、公共交通の利用促進、道路ネットワーク、交通結節点の整備を推進し、環境への負荷を低減する交通環境の改善を推進します。

浦添市観光振興のキャッチフレーズ

古の王城と新たないぶきに出会う てだこ（太陽の子）のまち うらそえ

観光振興による目指す将来像

- 1 市内の各所で、地域の活動やイベント・観光プログラムが実施され、来訪者との交流で賑わいを生む。～受け皿をつくる～
- 2 効果的な地域情報の発信により、浦添での楽しみ方、過ごし方を、地元の方も来訪者も良く知っている。～知ってもらおう～
- 3 市内へ観光来訪者が増え、特に宿泊を伴い、長時間滞在して浦添を楽しむ方が増える。～滞在してもらおう～
- 4 市内でのイベントや観光プログラムへの参加、宿泊・滞在、飲食や買い物などの増加、さらに市内産業への波及により地域経済が活性化する。～経済効果を上げる～
- 5 観光まちづくりの推進が、浦添で生活する方々の住みやすさ・働きやすさにつながり、市民が持つ浦添市への誇りを高める。～市民の満足度を高める～

浦添市の観光振興に係る基本方針

- ①地域資源である生活・文化・芸能・自然・施設・環境・人を活かす浦添での過ごし方の提案
- ②浦添の情報発信の強化
- ③受け入れ環境として、滞在拠点・交通の充実
- ④浦添観光を支える体制の充実
- ⑤マーケティング・経済波及効果の検証体制の充実

浦添市の観光施策（一部抜粋）

基本方針（3）受け入れ環境として、滞在拠点・交通の充実

施策② 交通・情報インフラの充実

交
通

- i）2次交通の充実（市民・観光客が利用できるコミュニティバス、レンタルサイクルなど）
市内での滞在時間を延長するために、市内における2次交通の整備・充実を図っていきます。
2次交通の整備にあたっては、レンタルサイクル、支線公共交通（コミュニティバス、デマンドタクシー、バス）等といった様々な移動手段を検討し、市民や来訪者が利用しやすいサービスの拡充を図っていきます。

令和3(2021)年3月 浦添市

まちづくり	将来の高齢者像		
	いきいきチャレンジ高齢者 ～ともに支え合う地域共生社会の実現～		
交通	基本目標 (1) いつまでも自分らしくいきいきと暮らす (2) 医療や介護サービスを選択して希望する暮らしが続けられるまち (3) 安心安全な住まいと支え合いのある地域		
	プランの具体的な取組(各論)(一部抜粋) 目標3 安心安全な住まいと支え合いのある地域 1 すべての人にやさしいまちづくり 【方向性】 交通機関の利用が難しい高齢者への外出支援サービスの提供や利便性の向上に努め、引き続き新たな移送サービスの導入を検討するなど、高齢者が気軽に外出できる環境を整備します。		
	(3) 高齢者の外出を促進する環境づくり		
	施策・事業名	取り組みの内容	所管課
	① 高齢者の外出支援サービスの実施	・外出時に介護を要する公共交通機関の利用が難しい高齢者を対象とした「高齢者外出支援サービス」を引き続き実施します。	いきいき高齢支援課
	② 新たな移送サービスの確保に向けた検討	・ニーズを踏まえ、生活支援コーディネーターや庁内関係課等が連携して、既存の支え合いを活かしつつ、民間事業所やNPO等の活用による新たな移送サービス(コミュニティバスや医療機関の送迎バス等)の活用に向けた検討を進めます。	いきいき高齢支援課
	③ コミュニティバスの運行	・コミュニティバスの運行に際しては、高齢者が安心して利用できるよう、安全に配慮した車両を検討します。	都市計画課

(2) 上位・関連計画の整理結果の一覧

No.	計画名	交通関連施策の要旨
①	新・沖縄 21 世紀ビジョン 基本計画（沖縄振興計画 令和 4 年度～令和 13 年 度）	・シームレスな乗り継ぎ環境の構築 ・体系的な道路ネットワークの構築 ・沖縄都市モノレールの機能強化 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・過度な自家用車利用からの転換
②	那覇広域都市計画「都市 計画区域の整備、開発及 び保全の方針」	・シームレスな交通体系の構築 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の再配分の検討 ・沖縄型スマートシティの形成を念頭においた地域と交通のあり方の検討 ・歩行者空間のあり方の検討 ・コミュニティバスや福祉交通などの交通手段の導入 ・誰もが公共交通機関を利用出来る移動の円滑化の促進
③	沖縄県総合交通基本計画	・二次交通の利便性向上に向けた取組の推進 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・基幹バスシステムの導入に向けた取組の推進 ・公共交通を利用した観光周遊のモデルルートの提案 ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組の促進 ・キャンパス交通システムの充実にに向けた取組の促進 ・新技術を活用した新たな交通サービスの導入の促進 ・スマートシティ導入に向けた取組の促進 ・新技術モビリティの導入促進と環境整備促進
④	第五次浦添市総合計画	・基幹バスや沖縄都市モノレールと連携した広域交通網の拡充 ・沖縄都市モノレールと連携させた支線公共交通（コミュニティバスやシェアサイクル等）の導入 ・沖縄鉄軌道計画等を含めた公共交通システムの拡充を図る ・モビリティ・マネジメントの普及啓発活動に取り組む ・沖縄モノレール・バス等の利用促進 ・交通網の条件整備 ・シームレスな移動手段の構築 ・ハシゴ道路の整備促進
⑤	浦添市都市計画マスター プラン	・那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性向上、地域住民や来街者の交流促進 ・徒歩や自転車等とのスムーズな乗り換えが可能な歩いて暮らせるまちづくりの推進 ・コミュニティバスの導入促進

		・交通ネットワークの確立 ・国道 58 号等における基幹バスシステム導入、浦添都市軸におけるフィーダーバス等の導入に向けた取り組みの促進 ・鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの導入に向けた取り組みの促進
⑥	浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略	・交通渋滞の解消 ・交通弱者の交通手段の確保
⑦	浦添市交通基本計画	・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・地域間を支える主要なバス交通の拡充 ・軸上市街地における市内幹線公共交通と支線公共交通や TDM 施策の重点的推進 ・多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置 ・自動車交通の円滑化や、過度な自動車利用に依存しない交通体系への誘導を図る交通施策の推進 ・公共交通の利用促進につながる、公共交通システムの機能向上施策や公共交通に対する利用者意識の啓発施策の推進
⑧	てだこ・ゆいぐるプラン 第五次浦添市地域福祉計画・第六次浦添市地域福祉活動計画	・高齢者や障がい者の外出支援（移動の支援サービス） ・高齢者の新たな移動サービスの導入検討
⑨	第 2 期 浦添市環境基本計画	・自動車排出ガスの抑制推進 ・自動車騒音・振動対策の推進 ・公共交通機関の利用促進 ・快適な道路環境及び公共交通機関の整備 ・日常生活における温室効果ガスの排出抑制 ・交通環境の改善
⑩	浦添市観光振興計画	・2 次交通の整備・充実
⑪	浦添市高齢者保健福祉計画・第 8 期浦添市介護保険事業計画 第六次てだこ高齢者プラン	・高齢者の外出支援サービスの充実 ・新たな移送サービスの確保に向けた検討 ・コミュニティバスの運行