

第4章 地域区分別の整備方針及び目標の検討

4-1 地域区分の設定

4-1-1 地域区分の設定の考え方

浦添市交通基本計画では、目指すべき浦添市の都市の将来像として、4つのポイントを整理している。総合交通戦略は、この都市の将来像を実現するため、コンパクトな都市構造の実現とともに過度な自動車依存からの脱却を図るものである。

そのためには、浦添市内に点在する都市機能の拠点性を高めると同時にそれらを有機的に連携する都市の軸の形成が必要不可欠である。そこで、総合交通戦略の検討にあたり、浦添都市軸と都市圏軸の移動を支える広域都市軸を中心に地域区分を設定する。

■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

・都市に潤いと安らぎを与える自然・歴史資産の保全・創出を図るとともに、社会全体の責務である環境負荷が小さく持続可能な都市の実現

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

・沖縄本島中南都市圏の中核都市として、経済や文化・交流などの舞台づくりを進め、伝統文化と新たな市民文化が融和し、未来へ息吹が感じられる個性豊かな魅力あるまちづくりを進めるため、各地域の特性と可能性を活かした都市拠点の形成

・さらなる都市機能の向上を目指し、都市の拠点の相互連携を図る交通体系の実現

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

・浦添市の骨格を形作り、各地域の土地利用や拠点の配置と連携することで魅力ある空間を連続的に創出する都市の軸を形成

・都市軸の特性を踏まえ、軸の魅力を高める交通空間の創出

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

・全ての人が、安心して安全な生活を享受できる生活空間の創出

・高齢者等の移動制約者が不自由なく移動できる交通環境（道路構造、公共交通システム）を構築



図 4-1 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



4-1-2 地域区分の設定

4-1-1 で示した考え方に基づいて、総合交通戦略の検討にあたっては、図 4-2 に示すように5つのエリアに地域区分し、具体的な施策の検討を行うものとする。

各エリアの具体的な地域区分の考え方と基幹事業は、図 4-3～図 4-7 に示す。

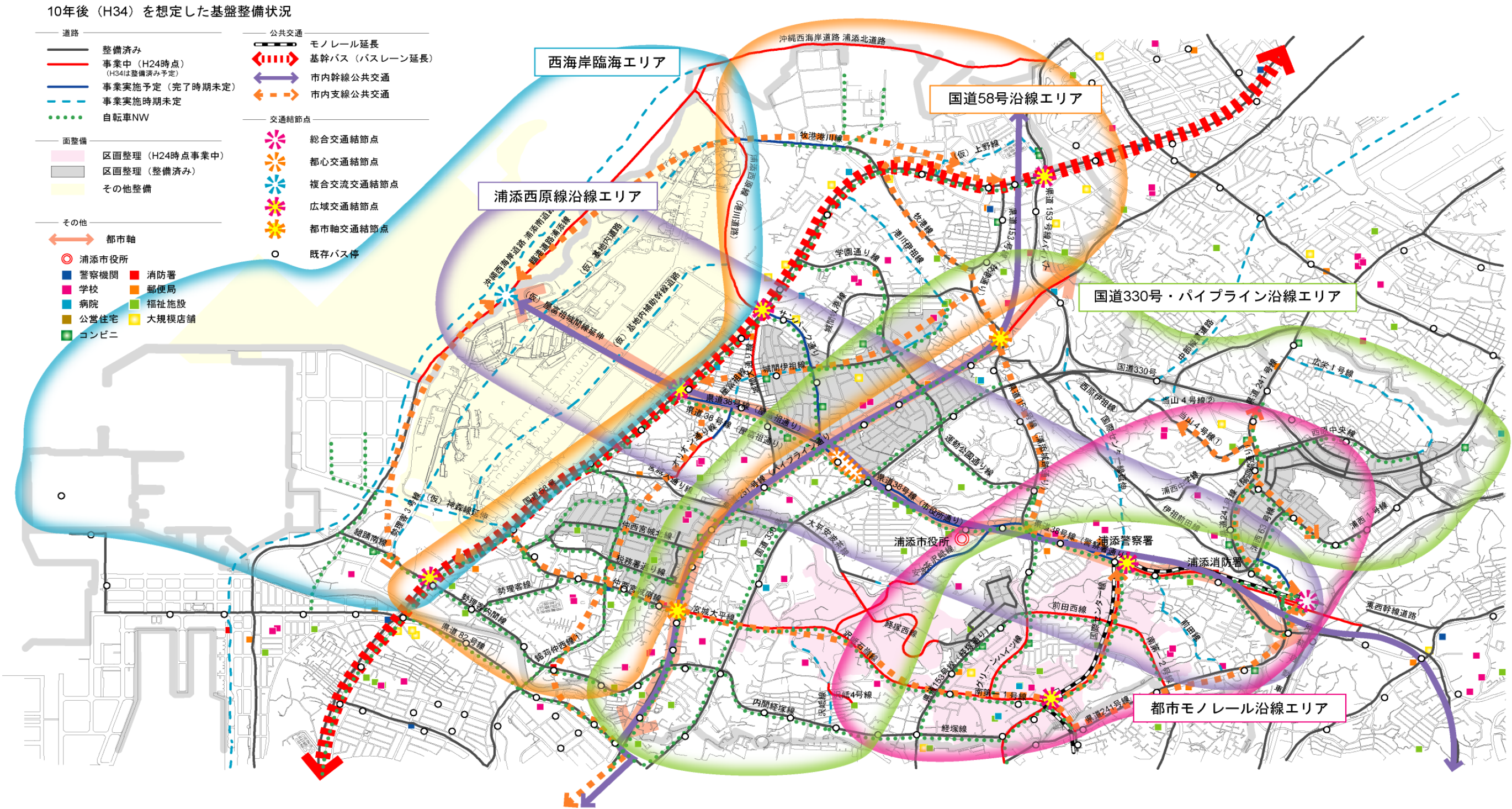


図 4-2 地域区分の設定



(1) 国道 58 号沿線エリア

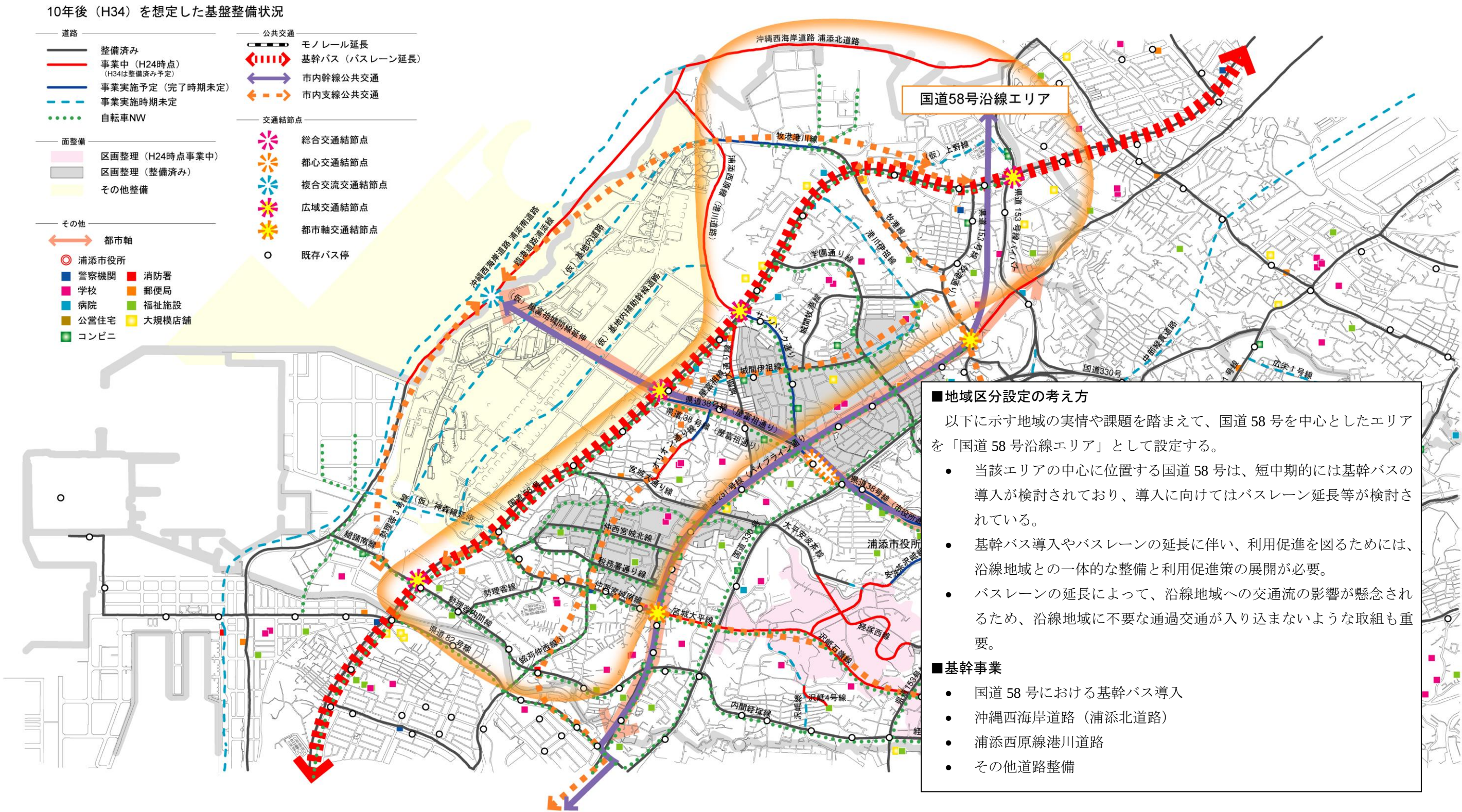


図 4-3 地域区分の設定（国道 58 号沿線エリア）



(2) 都市モノレール沿線エリア

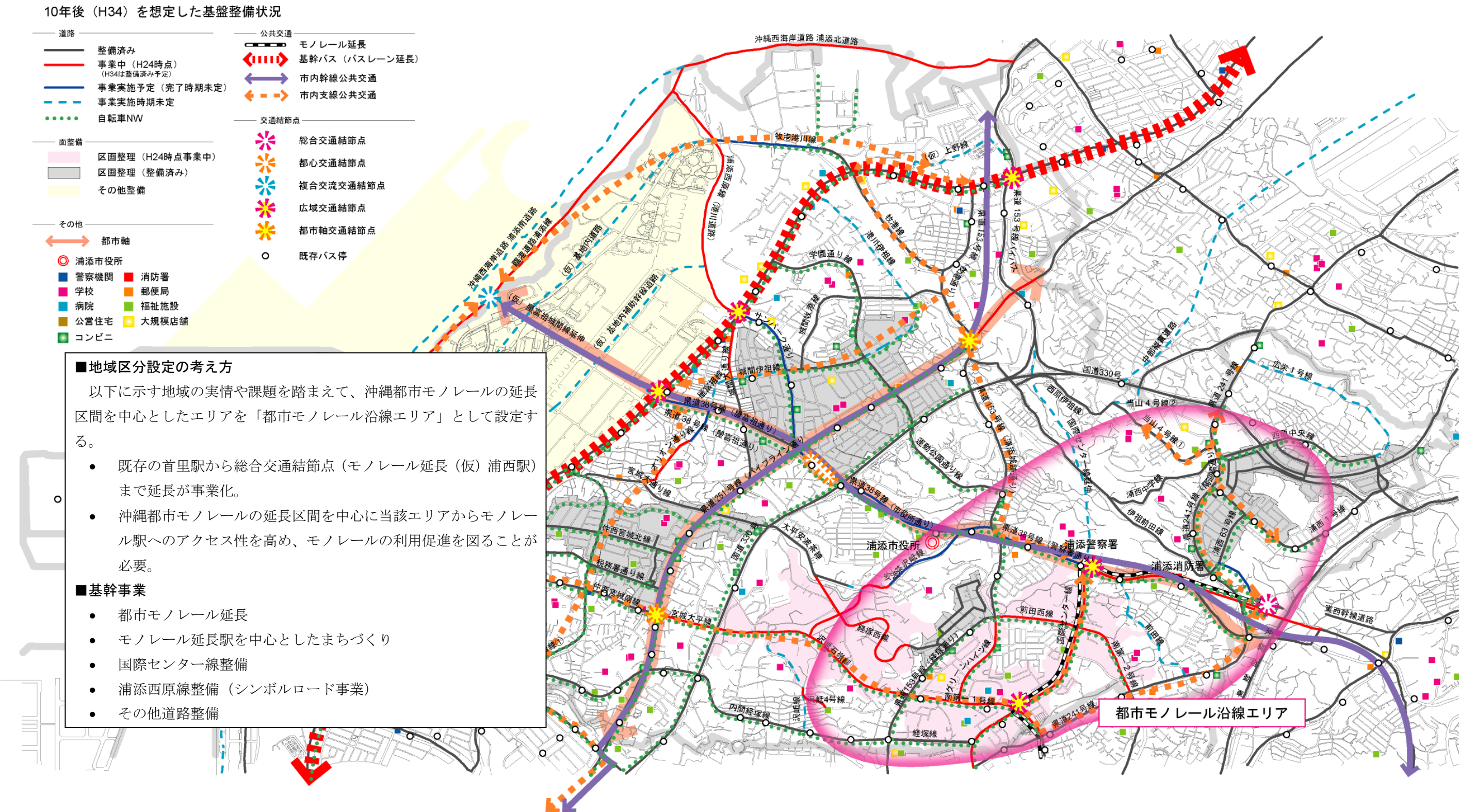


図 4-4 地域区分の設定（都市モノレール沿線エリア）



(3) 西海岸臨海エリア

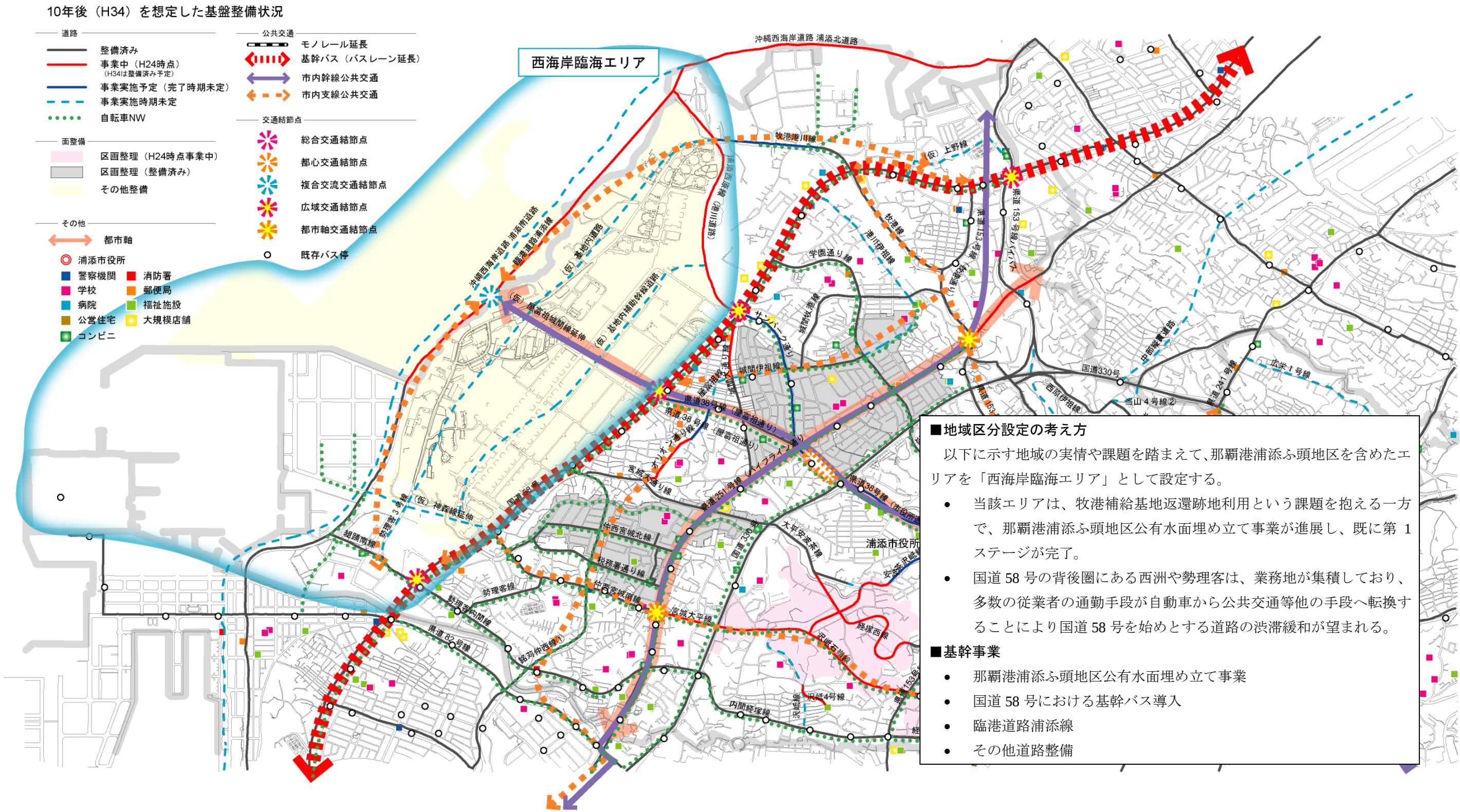


図 4-5 地域区分の設定（西海岸臨海エリア）



(4) 浦添西原線沿線エリア

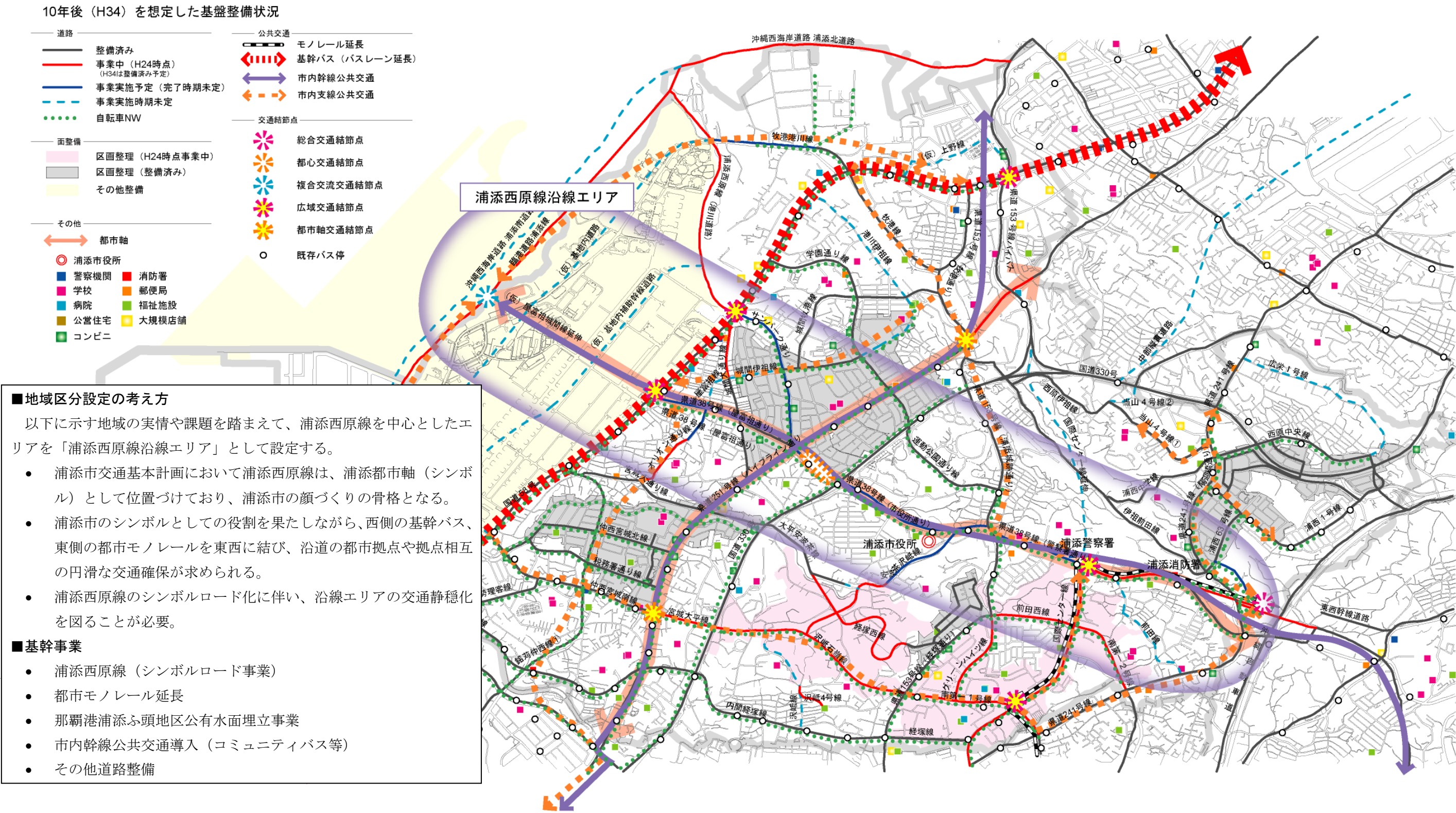


図 4-6 地域区分の設定（浦添西原線沿線エリア）



(5) 国道 330 号・パイプライン沿線エリア

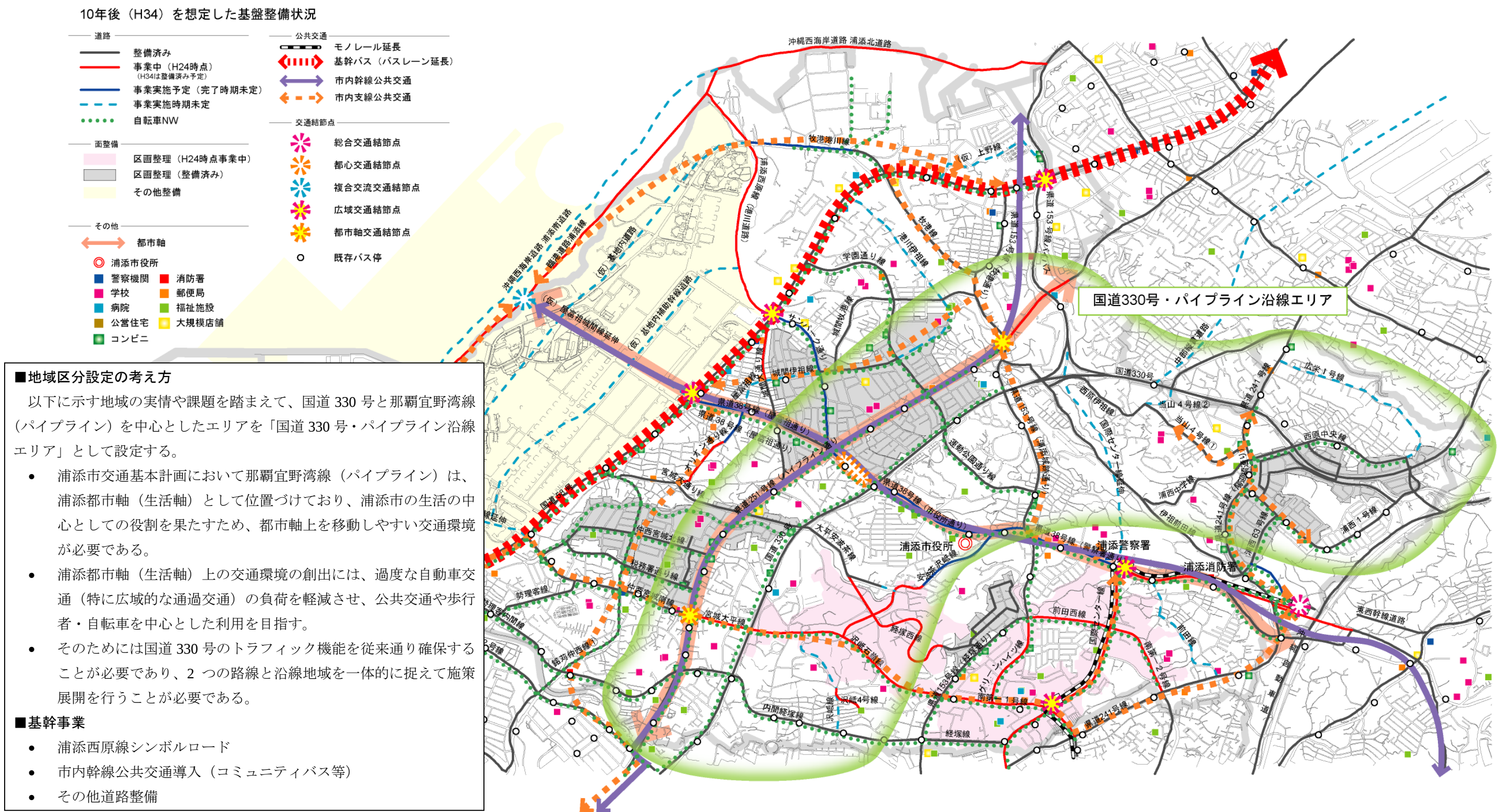


図 4-7 地域区分の設定（国道 330 号・パイプライン沿線エリア）



## 4-2 浦添市総合交通戦略の目標の検討

### 4-2-1 浦添市総合交通戦略の目標について

将来における浦添市の望ましい交通体系の実現を目指す浦添市交通基本計画の実現に向け、浦添市総合交通戦略では、浦添市交通基本計画で設定した将来の目標を踏襲して設定する。

浦添市交通基本計画における将来の目標は、5つの基本方針（「魅力」、「環境」、「活力」、「安心」、「協働」）のうち、「環境」、「活力」、「安心」について整理しており、図 4-8 に示す平成 42 年時点における目標値を掲げている。

浦添市総合交通戦略においては浦添市全体の目標と地域別の目標を設定する。

浦添市全体の目標では、浦添市交通基本計画で設定している目標をトレンドによる設定を基本とし、市民にとって分かりやすく検証可能な指標を目標として設定する。地域別の目標は各地域の実情に応じて特に取り組む個別の目標を設定する。

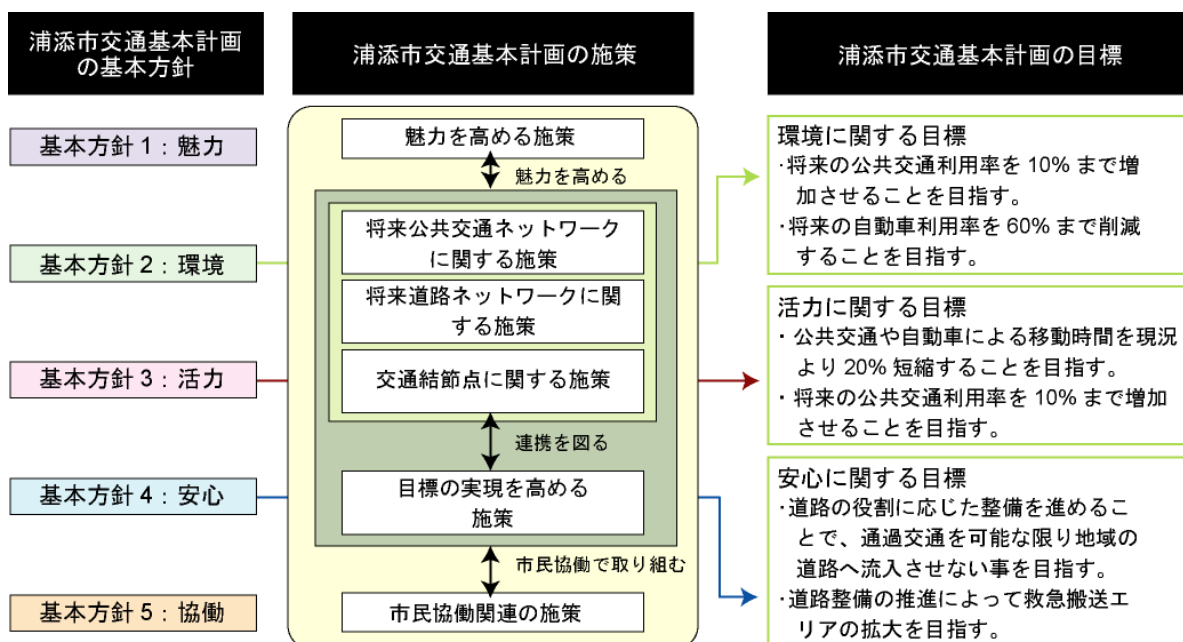


図 4-8 浦添市交通基本計画の目標（参考）

## 4-2-2 浦添市全体の目標水準の検討

### (1) 環境に関する目標

#### 目標

- 公共交通利用率を 8.1%以上に増加させることを目指す
- 将来の自動車利用率を 62.4%まで削減することを旨す

沖縄県では、これまで自動車の保有台数が伸び、自動車利用が活発になる一方で、公共交通の利用者は著しく減少し続けている。これは、浦添市においても同じ状況であり、現況において、自動車の浦添市に発着する交通量のうち、7割を自動車が占めて、公共交通は1割にも満たない状況である。このような状況は、全国的に見ても深刻な水準の道路の渋滞をより一層深刻にし、自動車からの排出ガスは地球温暖化や沿道の環境を著しく悪化させる要因ともなることから、現状の自動車に依存した交通体系から速やかに脱却を図り、人や公共交通を中心とした社会を目指すことが求められる。そのためには、公共交通網の整備とともに公共交通へアクセスしやすい環境作りが必要であり、事業中の都市モノレール延長区間が平成31年度に供用予定となっており、国道58号においても短中期的に基幹バスの導入が検討されている。

このような背景の下、浦添市交通基本計画においては、環境に関する目標として、少なくとも沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランと同じ「将来の公共交通利用率を10%まで増加させることを目指す。」ことを目標として掲げている。また、自動車の利用率に関しては、「将来の自動車利用率を60%まで削減することを旨す。」とすることを目標として掲げている。

平成18年に実施したパーソントリップ調査では浦添市の公共交通利用率は3.5%で、浦添市交通基本計画で掲げた公共交通の利用率の目標は10%である。これに基づくトレンドでは、本計画の目標年次である平成35年では8.1%となる。同様に自動車利用率は、68.3%から60%まで削減する目標を掲げている。これに基づくトレンドでは、本計画の目標年次には62.4%となる。

以上を踏まえ、環境に関しては、市民ニーズ調査で取得した目的別の交通手段の利用率を活用して、平成35年までに「公共交通手段利用率を8.1%以上に増加させること」を目標とする。一方で、「自動車の利用率を62.4%まで削減すること」を目標として掲げる。

目標値の検証方法については、パーソントリップ調査や全国パーソントリップ調査、道路交通センサス等の活用を考えているが、実施時期が合わない場合は、小規模な同様の調査の実施を検討する。

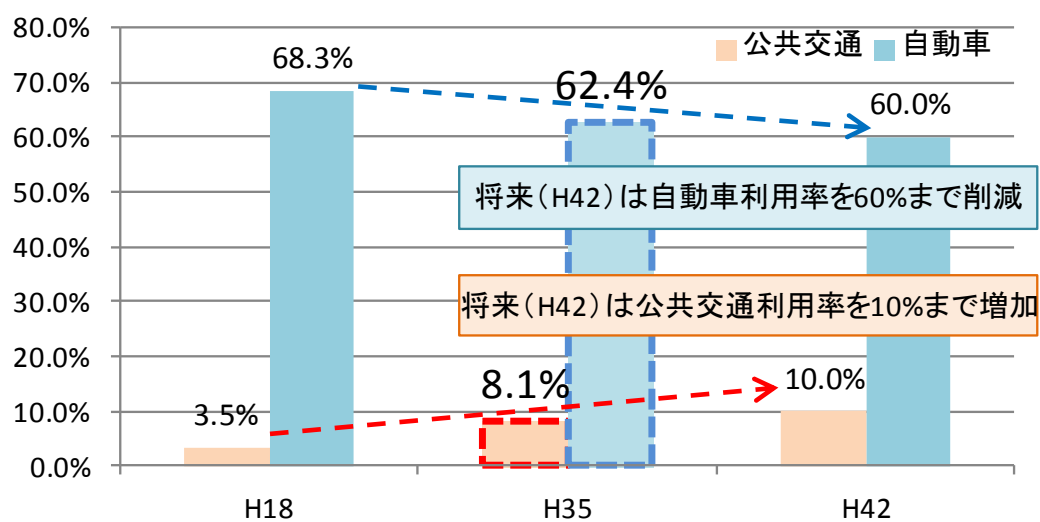


図 4-9 浦添市交通基本計画における「環境」に関する目標のイメージ

## (2) 活力に関する目標

### 目標

- 公共交通や自動車による移動時間を現況より 10%短縮することを目指す
- 公共交通利用率を 8.1%以上に増加させることを目指す
- 「家族共有の自動車がある」人や「自動車をもっていない人」が移動に際して不自由に感じる割合を 20%まで削減することを目指す

平成 18 年度に実施されたパーソントリップ調査の生活行動調査に基づく分析結果では、浦添市民の那覇市までの通勤所要時間の現状は平均で 29.2 分となっている。これに対して、市民のモビリティ改善のニーズとしては、できれば 19.5 分、遅くても 27.2 分までの時間短縮を求めており、その水準は現在の所要時間の 7 割～9 割となっている。これに基づき、概ね 20 年後を目標とする浦添市交通基本計画では「公共交通や自動車による移動時間を現況より 20%短縮することを目指す」としている。そこで、5～10 年後を目標とする浦添市総合交通戦略では、「公共交通や自動車による移動時間を現況より 10%短縮すること」を目標と掲げる。特に公共交通に関しては、国道 58 号における基幹バスの導入と導入に向けたバスレーンの延長が計画されていることから、沿線市町村間の移動時間の短縮効果が期待できる。

目標値の検証方法については、パーソントリップ調査や全国パーソントリップ調査、道路交通センサス等の活用を考えているが、実施時期が合わない場合は、小規模な同様の調査の実施を検討する。

公共交通による都心への来訪者が増加すると、自動車利用の来訪者に比べて滞在時間が長くなり、中心市街地の活性化に寄与することが明らかとなっていることから、公共交通の利用率の増大は中心市街地の活性化に繋がることが期待される。そこで、活力においても環境と同じ「公共交通利用率を 8.1%以上に増加させること」を目標と掲げる。

また、市民ニーズ調査の結果によると自分専用の自動車がない人は、ある人に比べて「移動で不自由に感じたことがある」割合は高くなっていることが明らかとなった。今後、高齢化が進展し、自動車を利用できなくなる人が多くなることが予想される中で、活力あふれる浦添市を目指すためには、自動車に頼らなくとも不自由なく移動できる環境構築を目指すことは重要である。そこで、自分専用の自動車を持っていない人が自分専用の自動車を持っている人と同じ水準で不自由なく移動できることを実現するため、「『家族共有の自動車がある』人や『自動車をもっていない人』が移動に際して不自由に感じる割合を 20%まで削減すること」を目標と掲げる。

目標値の検証方法については、市民ニーズ調査と同様の調査を実施し、移動に対する満足度を把握する。

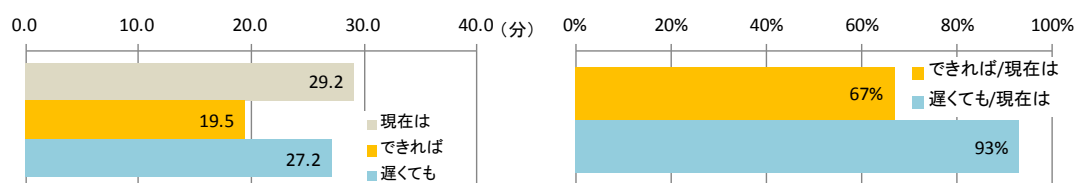


図 4-10 浦添市民の那覇市までの通勤所要時間の現状とニーズ（左）とニーズの水準（右）<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（沖縄県，H18）

問3：あなたは自由に使える自動車（バイクを除く）を持っていますか？

問4：普段の移動で不自由に感じることはありますか？

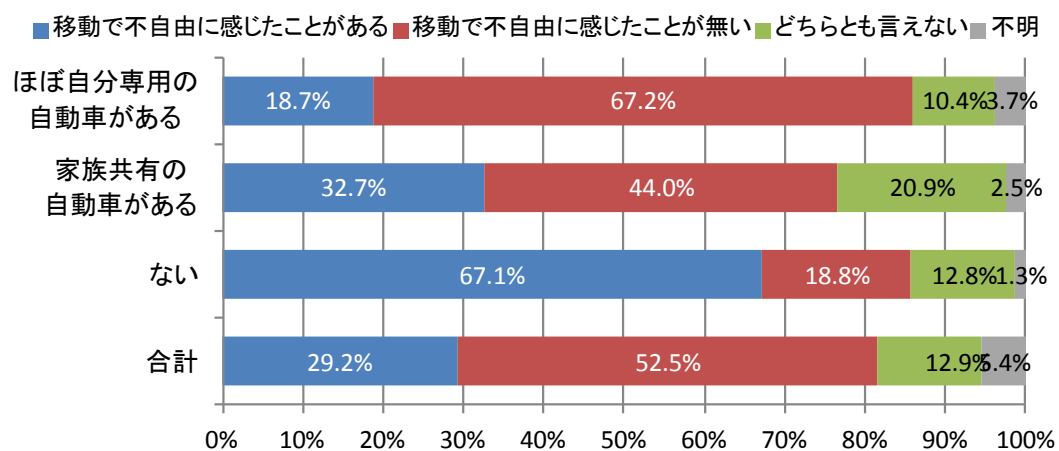


図 4-11 自動車の保有状況と移動の不自由さの関係（再掲）

### (3) 安心に関する目標

#### 目標

- 浦添市道における事故発生件数や死傷者数を可能な限り減少させることを目指す
- 救急車両の現場到着平均所要時間と収容平均所要時間を短縮させることを目指す

浦添市内において、全ての人が安心して安全に移動できる環境を構築することは極めて重要である。しかしながら、浦添市交通基本計画の現況分析で人対車両の事故の多くが、国道等の幹線道路沿線ではなく、幹線道路に囲まれた市街地内で発生していることが明らかとなった。このような事故を減らすためには、可能な限り地区内に目的のない不要な通過交通を抑制し、地域住民の安全性と円滑性を確保することが必要である。これを踏まえて、浦添市交通基本計画の安心に関する目標を「道路の役割に応じた整備を進めることで、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させない事を目指す。」としている。一方、浦添市道における交通事故は、平成 12 年より増加し、平成 16 年には約 2 倍まで増加しており、以降ほぼ横ばいで推移している。そこで、浦添市総合交通戦略では、生活道路のゾーン対策や道路の段階的な整備を推進し、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入をさせないようにする。その結果、「浦添市道における事故発生件数や死傷者数を可能な限り減少させる事。」を目標と掲げる。

また、万が一急な怪我や病気がおこった場合、円滑に救急医療施設に到達できるよう、救急搬送エリアを拡大させることも人々が安心して暮らせる社会の実現に向けて重要であることから、浦添市交通基本計画では、「道路整備の推進によって救急搬送エリアの拡大を目指す。」ことを目標として掲げている。そこで、浦添市総合交通戦略では、「救急車両の現場到着平均所要時間と収容平均所要時間を短縮させること。」を目標と掲げる。

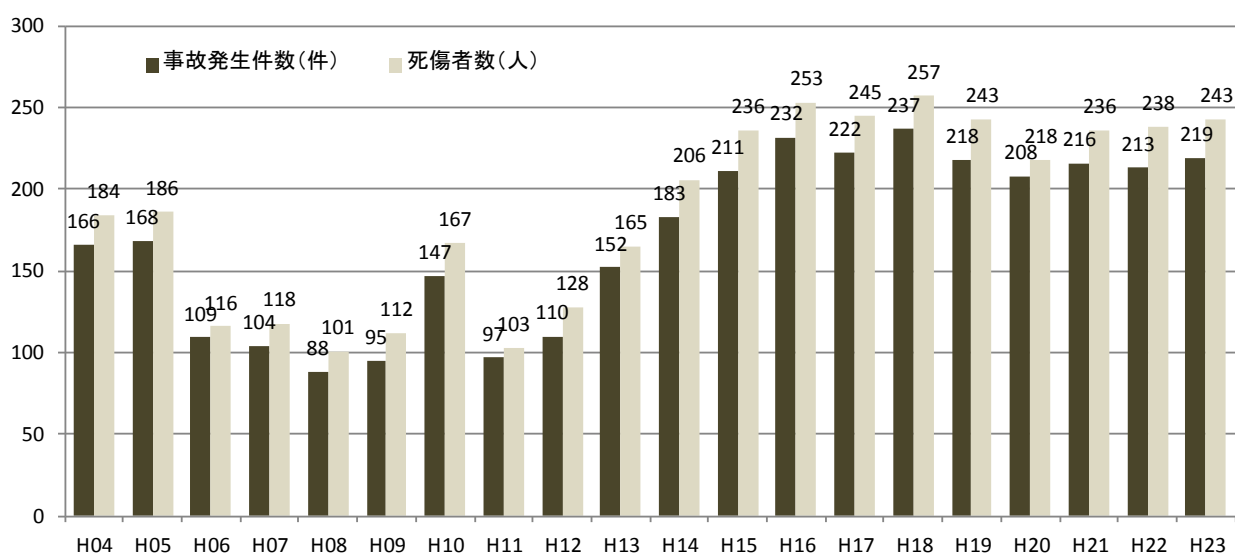


図 4-12 浦添市道における交通事故発生件数と死傷者数の推移<sup>2</sup>

<sup>2</sup> 交通白書（沖縄県警察本部，平成 4～23 年）

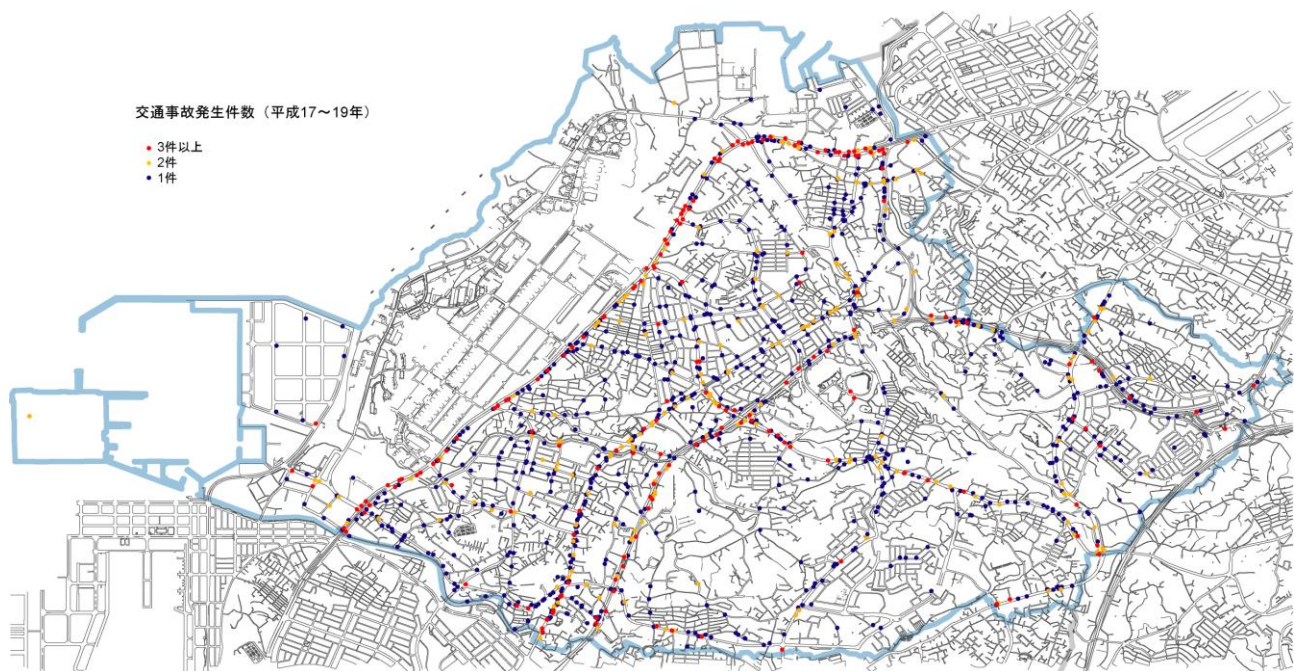


図 4-13 浦添市における交通事故発生件数（平成 17～19 年）<sup>3</sup>

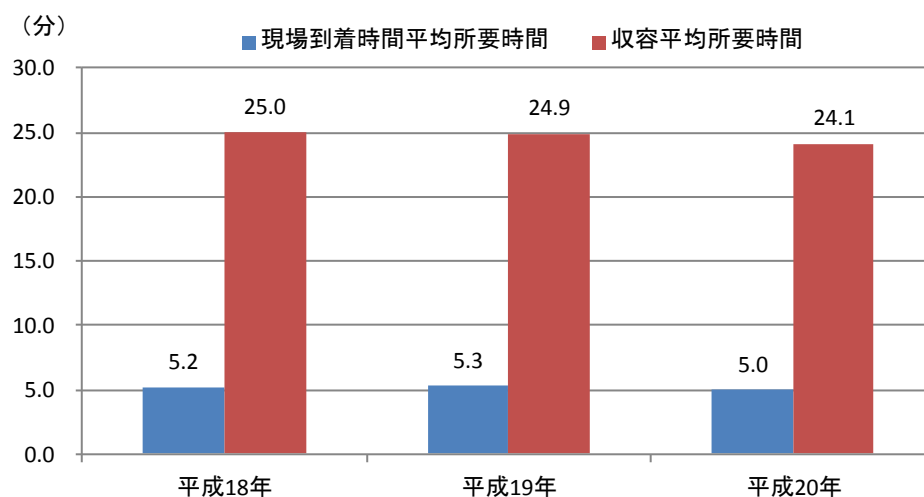


図 4-14 浦添消防署管内の救急車両の現場平均到着時間と収容平均所要時間の推移<sup>4</sup>

※平成 20 年時点において、浦添消防署管内の救急隊の現場平均到達時間は県内で 2 番目に収容平均所要時間は 3 番目に早く、既に高い水準にあるが、道路整備等でより早く到達できるよう目指す。

<sup>3</sup> 沖縄県警察本部資料（平成 17 年～19 年）

<sup>4</sup> 消防防災年報（沖縄県、平成 18 年～平成 20 年）

### 4-2-3 地域区分別の目標の検討

各地域独自の課題や特性から特に具体的にに取り組む個別目標を、市域全体の目標である「環境」、「活力」、「安心」のそれぞれについて設定する。

#### (1) 国道 58 号沿線エリア

##### 目標（環境）

- エリア全体でバスの利用率を高めるため、基幹バスへの徒歩や自転車でのアクセス性を高めることを目指す

##### 目標（活力）

- 基幹バスを中心とした公共交通網を拡充し、公共交通で自由に移動することを目指す

##### 目標（安心）

- 生活道路のゾーン対策によって地区内に目的のない不要な通過交通を抑制し、地域住民の安全性と円滑性を確保することを目指す

当該エリアは、国際通りや那覇新都心までのバスの利用率をみると、国道 58 号沿道の屋富祖や仲西、牧港等のバス利用率は高くなっているが、国道 58 号から離れた伊祖や内間でのバスの利用率は低くなっている。今後は、国道 58 号に基幹バスが導入され、沿線市町村までの基幹バスによる移動の利便性が高まると同時に、速達性の向上が期待される。また、基幹バス導入に向けて平成 24 年度よりノンステップバスの導入が始まり、バス利用環境の改善は着実に進んでいる。

このような状況下において、浦添市全体の環境及び活力の目標として「公共交通利用率を 8.1% 以上に増加させることを目指す。」としていることから、当該エリアはより高いバスの利用率を目指すことが必要である。そのために、当該エリアの基幹事業である「基幹バスを中心とした公共交通網を拡充し、公共交通での自由に移動すること」を目標に掲げる。加えて、「エリア全体でバスの利用率を高めるため、基幹バスへの徒歩や自転車でのアクセス性を高めること」を目標に掲げる。

一方、国道 58 号の基幹バス導入に伴うバスレーン延長によって、沿線地域への通過の流入が増えることが予想される。そこで、「生活道路のゾーン対策によって地区内に目的のない不要な通過交通を抑制し、地域住民の安全性と円滑性を確保すること」を目標に掲げる。

問1：あなたのお住まいはどこですか？

問5：あなたが普段移動する場合、どの交通手段を使いますか？（国際通りや那覇新都心）

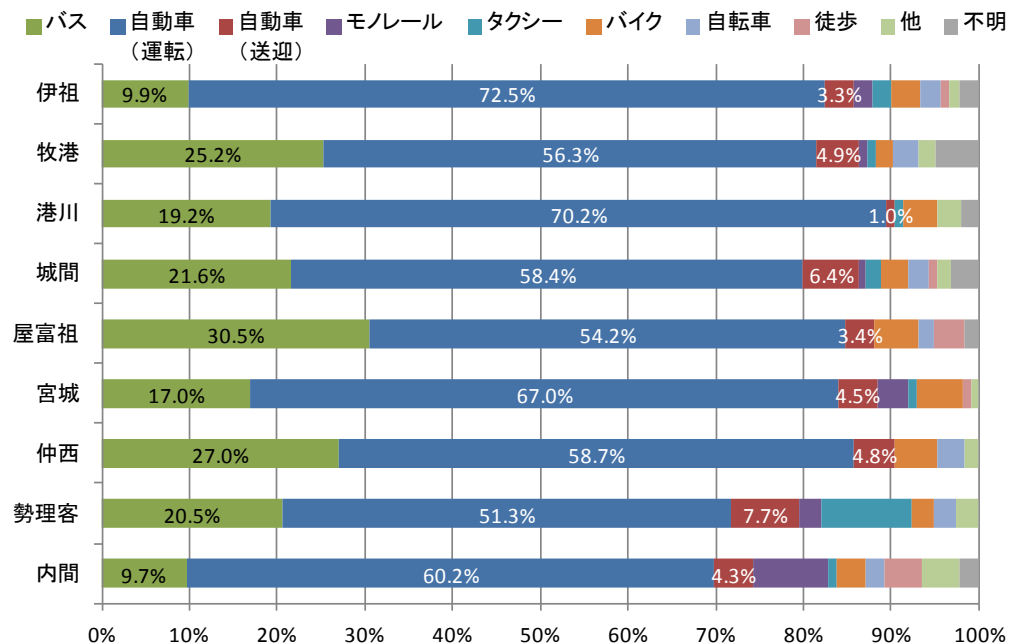


図 4-15 国際通りや那覇新都心までの移動手段の割合（市民ニーズ調査）

## (2) 都市モノレール沿線エリア

### 目標（環境）

- 都市モノレール延長区間の 3 駅の利用者数を 0.9 万人/日以上とすることを目指し、モノレール駅までの様々な端末手段によるアクセス性を高めることを目指す

### 目標（活力）

- 駅を中心としたまちづくりを進め、駅周辺に賑わいを創出し、活力あるまちづくりを目指す

### 目標（安心）

- 浦添西原線の整備に合わせたゾーン対策の実施等によって、旧県道 38 号線において地区内に目的のない不要な通過交通を可能な限り流入さないようにすることを旨とする

当該エリアは、都市モノレールの延長が事業化され、平成 31 年度には延長区間において供用が開始される予定である。都市モノレール延長によって、浦添市内の 3 駅における利用者数は 0.9 万人/日（平成 32 年値）と予測されている。しかしながら、より高い公共交通分担率を目指すため、予測値以上の利用者数を目指し各駅までのアクセス性の向上を図る等、供用後の利用促進を図ることは重要である。そこで、当該エリアにおいては、「都市モノレール延長区間の 3 駅の利用者数を 0.9 万人/日以上とすることを目指し、モノレール駅までの様々な端末手段によるアクセス性を高めること」を目標として掲げる。また、「駅を中心としたまちづくりを進め、駅周辺に賑わいを創出し、活力あるまちづくり」を目標と掲げる。

都市モノレール延長に合わせて、浦添西原線、国際センター線の道路整備が行われる。現在、沿線の前田地区においては、幹線道路の渋滞を避けて旧県道 38 号線を始めとする地区内の生活道路へ進入する通過交通の存在が確認できており、特に歩道が無い通学路において児童・生徒の安全確保が課題となっている。このことから、これら 2 路線の整備は各路線の交通機能を高めることで道路の円滑化が期待され、合わせて当該エリアにおいて生活道路のゾーン対策を実施することで、通過交通を排除し、より安心安全な歩行環境の整備が期待できる。そこで、当該エリアにおいては、「浦添西原線の整備に合わせたゾーン対策の実施等によって、旧県道 38 号線において地区内に目的のない不要な通過交通を可能な限り流入さないようにすること」を目標に掲げる。



### (3) 西海岸臨海エリア

#### 目標（環境）

- 可能な限り自動車通勤から公共交通等への転換を実現することを目指す

#### 目標（活力）

- 支線公共交通を導入することで基幹バスと連携し、公共交通で商業施設までアクセスできるようにすることを目指す
- 当該地域内や国道 58 号を始めとする広域的な道路における移動時間の短縮を図ることを目指す

#### 目標（安心）

- 救急車両の現場到着平均所要時間と収容平均所要時間を短縮させることを目指す

当該エリアに隣接する国道 58 号の渋滞は深刻で浦添市区間においては 9 ヶ所の交差点が主要渋滞箇所として位置づけられている。また、当該エリア内にも主要渋滞箇所が位置づけられている状況である。当該エリアでは臨港道路浦添線と港川道路、西海岸道路浦添北道路の整備が国道 58 号沿線エリアにおいて進められている。これによって、現在、国道 58 号を通行する広域的な自動車交通がこれら地域高規格道路や主要幹線道路へ転換し、国道 58 号の渋滞緩和が期待される。また、当該エリアでは業務地が集積し、当該エリアまでの自動車通勤もこの渋滞の一因として考えられる。そのため、道路整備と同時に従業者の自動車通勤から公共交通等他の手段への転換も国道 58 号を始めとする道路の渋滞緩和に寄与すると期待される。

そこで、今後は、広域的な道路網の整備とともに国道 58 号への基幹バス導入（バスレーン延長を含む）を始めとする公共交通のサービス水準の向上を図り、また歩行環境整備や自転車利用環境整備（通行空間、駐輪施設等）によって公共交通の利用促進を図る必要がある。同時に、当該エリアの従業者に対するモビリティマネジメントを実施することで、「可能な限り自動車通勤から公共交通等による通勤へ転換を実現する」ことが必要であることから、これを当該エリアの目標に掲げる。

当該エリアでは、那覇港浦添ふ頭地区の埋め立て事業が進んでおり、既に第 1 ステージが完了している。この第 1 ステージにおいては、商業施設が立地予定となっているが、現状においては公共交通における移動が確保されていない状況にある。そこで、「支線公共交通を導入することで基幹バスと連携し、公共交通で商業施設までアクセスできるようにする」ことが重要であるため、これを目標に掲げる。

さらに、国道 58 号の渋滞緩和やそれに伴う周辺道路の渋滞緩和によって、「当該地域内や国道 58 号を始めとする広域的な道路における移動時間の短縮を図ること」を目指し、その結果、救急車両の円滑な移動も期待されるため、市域全体の目標と同じ「救急車両の現場到着平均所要時間と収容平均所要時間を短縮させること」を目指す。

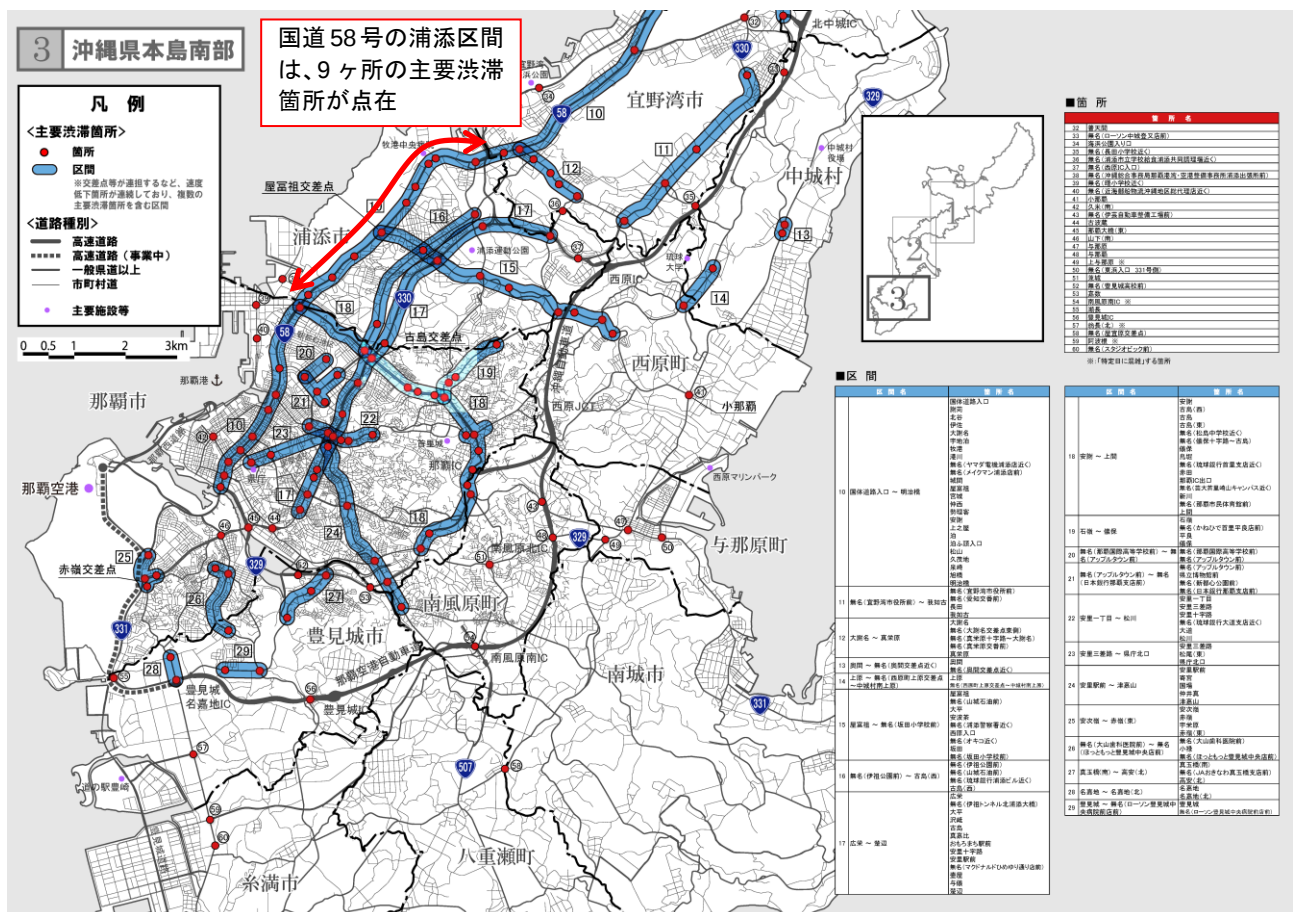


図 4-18 主要渋滞箇所<sup>7</sup>

<sup>7</sup> 主要渋滞箇所（沖縄地方渋滞対策推進協議会，H24）

#### (4) 浦添西原線沿線エリア

##### 目標（環境）

- 都市軸上の幹線公共交通の導入検討を進めることを目指す

##### 目標（活力）

- 都市軸上における公共交通と自動車の移動時間の短縮を目指す

##### 目標（安心）

- 生活道路のゾーン対策を実施し、安心で安全な交通環境を確保することを目指す

浦添市交通基本計画において、浦添の都市軸に位置づけられている浦添西原線は、浦添市のシンボルとしての役割が求められていると同時に沿線にある複数の都市拠点間を結び、円滑な移動を支えることが求められている。しかしながら、浦添西原線も主要渋滞箇所が連続する区間として位置づけられている。一方、当該路線は都市モノレールの延長、シンボルロード計画の事業が進められている。

そこで、当該エリアでは、都市軸である浦添西原線のシンボルロード計画の促進を図り、「都市軸上における公共交通と自動車の移動時間の短縮を目指すこと」と「都市軸上の幹線公共交通の導入検討を進めること」を目標として掲げる。

また、都市軸の交通機能を高めると同時に、沿線地域の静穏化を図るため、「生活道路のゾーン対策を実施し、安心で安全な交通環境を確保すること」を目標として掲げる。

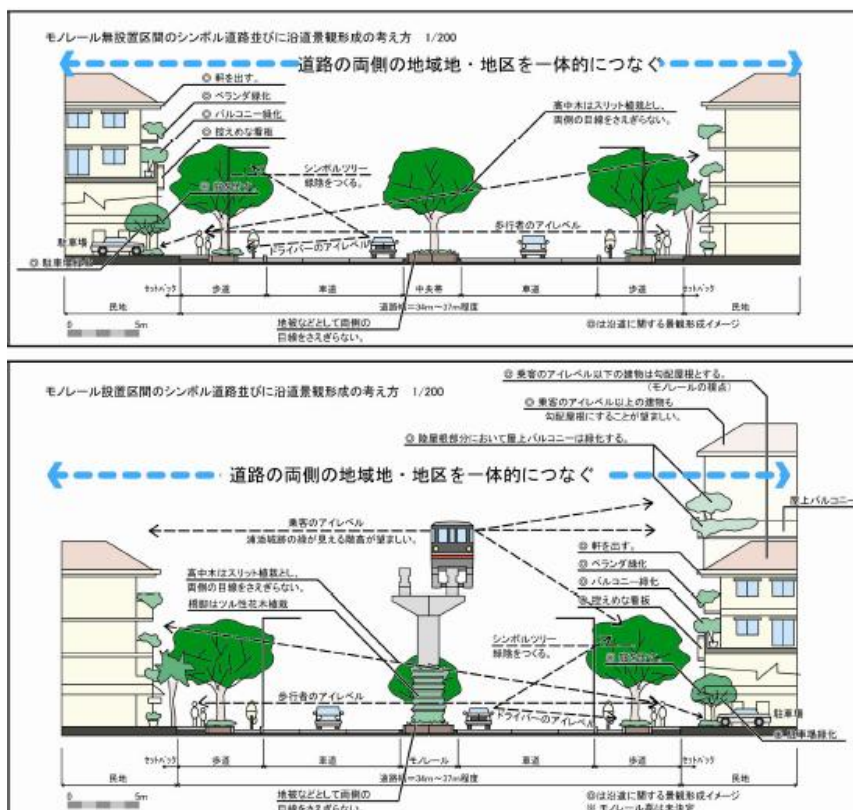


図 4-19 シンボル道路ならびに沿道景観形成の考え方<sup>8</sup>

<sup>8</sup> 浦添西原線シンボルロード基本計画（沖縄県，平成 22 年）

## (5) 国道 330 号・パイプライン沿線エリア

### 目標（環境）

- 都市軸上の幹線公共交通の導入検討を進めることを目指す

### 目標（活力）

- 都市軸上の渋滞緩和を図ることで都市軸上における公共交通と自動車の移動時間を短縮することを目指す

### 目標（安心）

- 都市軸上の交通事故を減少させることを目指す
- スクールバスを兼ねたコミュニティバスの導入による当山小学校周辺の渋滞緩和と児童の交通安全を確保することを目指す

浦添市交通基本計画において、浦添の都市軸に位置づけられている那覇宜野湾線は、南北に商業施設が連なり、市民の生活の中心として移動しやすい環境構築が求められる。しかしながら、那覇宜野湾線も主要渋滞箇所が連続する区間として位置づけられている。

そこで、当該エリアにおいては、移動の円滑性確保と同時に公共交通の利用促進による環境負荷の軽減を目指し、「都市軸上の幹線公共交通の導入検討を進めること」を目標に掲げる。また、広域的な幹線道路網の整備や都市軸周辺の道路整備によって、「都市軸上の渋滞緩和を図ることで都市軸上における公共交通と自動車の移動時間を短縮すること」を目指す。都市軸は、自動車交通の負荷が大きいことに加え、交通事故の発生件数は、国道 58 号、国道 330 号に次いで多い状況である。また、校区が比較的広い当山小学校においては、西原方面からの通学時の送迎車両の存在によって学校周辺が渋滞しているとの意見が市民から挙がっている。これは、児童の交通安全確保の側面からも課題である。

そこで、「都市軸上の交通事故を減少させること」を目指すと同時に当山小学校区においては、「スクールバスを兼ねたコミュニティバスの導入による当山小学校周辺の渋滞緩和と児童の交通安全を確保すること」を目標に掲げる。

■ 那覇宜野湾線 ■ 浦添西原線 ■ 県道153号線  
 ■ 県道241号線 ■ 国道58号 ■ 国道330号  
 ■ 浦添市道 ■ 他

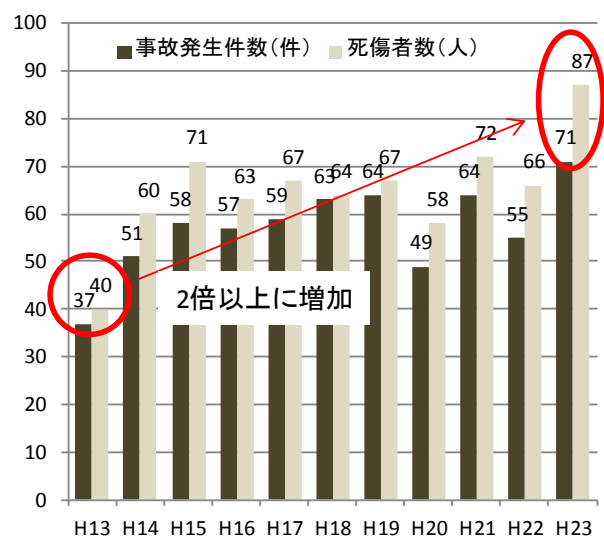
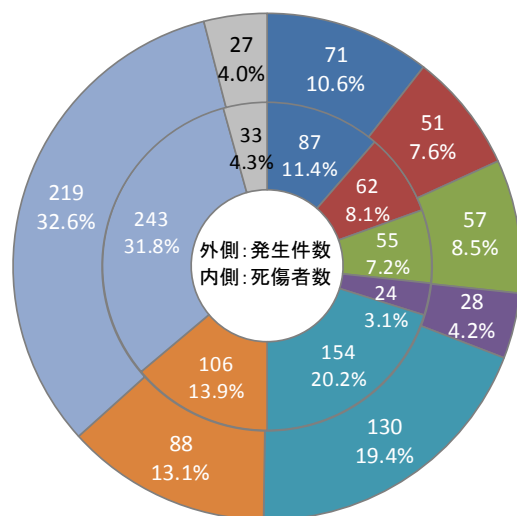


図 4-20 平成 23 年の浦添市内の路線別交通事故発生件数と路線別死傷者数（左）と  
 那覇宜野湾線の交通事故発生件数と死傷者数の推移（右）<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 交通事故発生件数（交通白書，H13～23）