

第1章 都市交通マスタープラン

1-1 基本方針の設定

1. 基本理念

宜野湾市における都市交通は、幹線道路において通過交通*による慢性的な交通渋滞が発生し、自動車への依存が高く公共交通の利用が少ないこと、市域の中央に位置する普天間飛行場により市域内を結びつける交通機能が弱いことなどの様々な課題を抱えている。

また、自動車による移動に頼らざるを得ない地形上の制約要因や、市域のほぼ全域（普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧を除く）が DID*（人口集中地区）であり、人口密度の高い地域が多く、老朽密集市街地や4m未満の狭小道路の存在などの市街地整備上の課題もある。

これらの課題を解決するために、基地返還後の跡地利用を踏まえた既成市街地との一体的な整備推進を図り、基地に接続する幹線道路の整備のみならず、地域高規格道路である沖縄西海岸道路や、中部縦貫道路及び宜野湾横断道路などの広域的な幹線道路の整備による市内外の交通流動*の円滑化を図る必要がある。

さらに、交通渋滞や交通事故などの様々な課題への対応として、公共交通の充実による自動車利用を控える環境にやさしい交通体系*の構築や、景観面にも配慮した誰もが安心して快適に移動できる都市交通基盤の整備、基地跡地利用と連携した都市構造・地域の振興に寄与する交通体系*を確立していくことが重要である。

宜野湾市における都市交通の面からの課題(要約)

- ・ 自動車依存型の都市構造からの脱却を図り、公共交通とのバランスがとれた交通移動環境づくりが必要。
- ・ 自動車交通を円滑に処理する幹線道路網の構築、渋滞の改善が必要。
- ・ 普天間飛行場跡地と周辺市街地が連携した都市基盤整備が必要。
- ・ 地区の特性を踏まえた市域全体でバランスのとれた移動しやすい交通環境*の整備が必要。
- ・ 高齢社会に対応した交通移動サービスの確保が必要。
- ・ 公共交通利用環境の整備、サービス圏域の拡大が必要。
- ・ 安全で安心できる歩行者・自転車空間の確保が必要。
- ・ 快適なくらしを支える美しい都市基盤の整備が求められている。

宜野湾市の将来都市像

◇第三次宜野湾市総合計画

市民が主役の「ねたて」の都市・ぎのわん

◇宜野湾市都市計画マスタープラン

「ねたて」の都市・ぎのわん

—はごろも伝説の生きるコンベンションシティ—

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン(H21.3)における基本理念

「環境・振興・安心の3つが

調和・持続する都市圏の構築」

目指すべき将来像(基本理念)

「ねたて」の都市・ぎのわんを支える地域の振興と人と環境にやさしい交通の実現

地域の**振興**に寄与し、都市活力を
創造する交通環境*の実現

誰もが**安心**して快適に移動できる
利便性の高い都市生活の実現

環境にやさしいまちづくりに
向けた交通体系*の実現

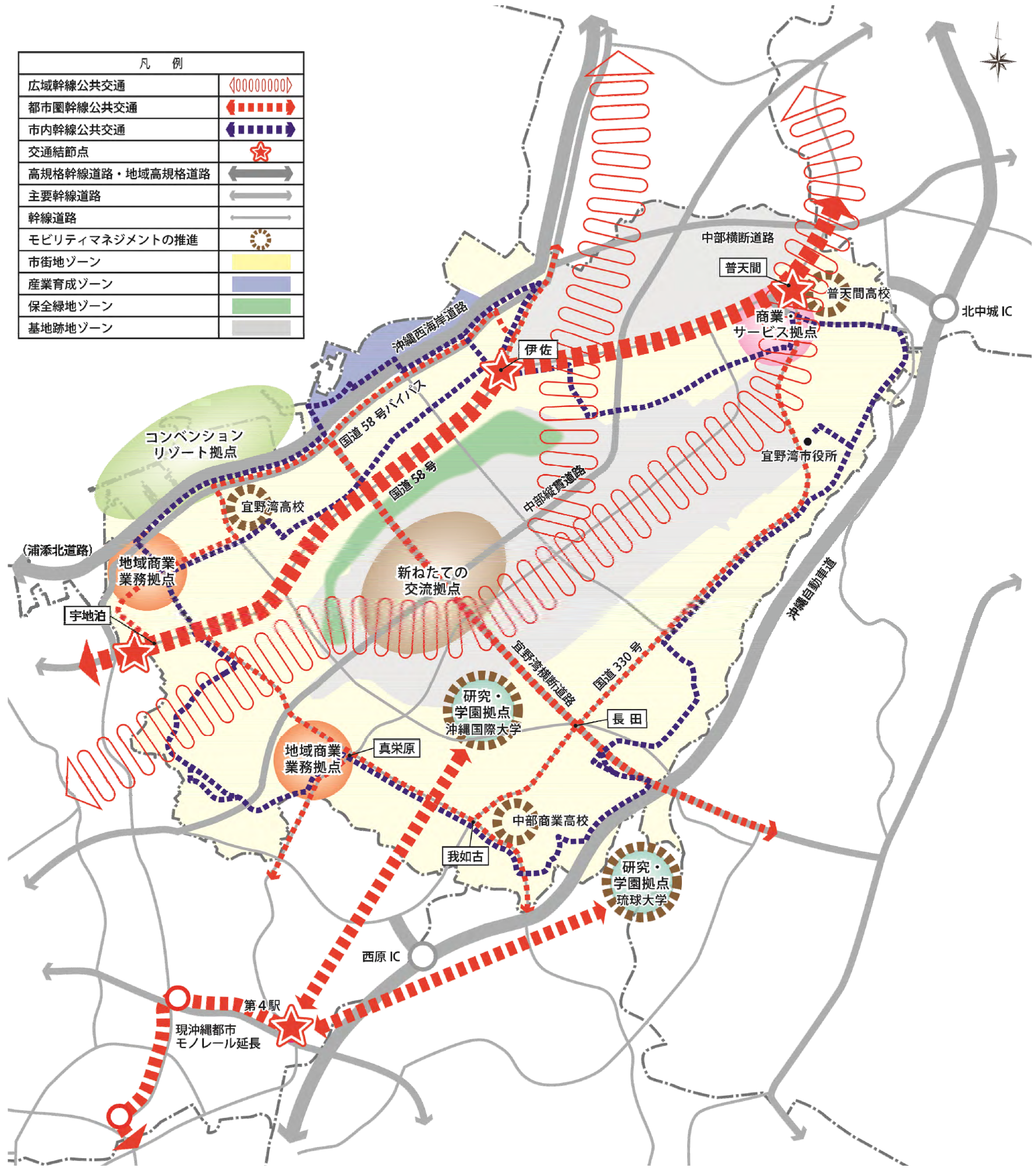
2. 将来の都市交通体系*

「宜野湾市都市計画マスタープラン」及び「沖縄本島中南部都市圏都市交通体系*調査」等を踏まえ、本市における将来の都市交通体系*について以下のように設定する。なお、ここでは都市レベルでの体系を示している。

図一 将来の都市交通体系*

広域幹線公共交通	沖縄本島における広域的な幹線骨格となる公共交通軸として位置づける。鉄軌道を含む新たな公共交通システム*の導入が検討されている。
都市圏幹線公共交通	中南部都市圏の幹線骨格となる公共交通軸として、基幹バス等の新たな公共交通システム*や隣接する市町村間を連絡する路線バスを位置づける。また、現沖縄都市モノレールの延長に伴い、沖縄国際大学や琉球大学との連携を図る。
市内幹線公共交通	宜野湾市では、「宜野湾市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー*系統）」に基づき、市内における骨格を形成する公共交通軸として、環状型*の都市構造に対応し、路線バスの空白地域の解消に対応するコミュニティバス*を位置づける。以下、コミュニティバス*とする。
交通結節点	公共交通相互の結節機能のほか、多様なアクセス交通手段との連携を図る拠点として位置づける。
高規格幹線道路 地域高規格道路	沖縄本島における広域的な移動を支える骨格道路として、沖縄自動車道と地域高規格道路である沖縄西海岸道路を位置づける。
主要幹線道路	中南部都市圏の骨格道路網を形成し、都市圏内の交流、産業・物流の軸として主要な拠点間を連絡する国道58号宜野湾バイパスのほか、中部縦貫道路、宜野湾横断道路、中部横断道路を位置づける。
幹線道路	主要幹線道路を補完し、隣接市町村とつながるとともに、本市の骨格を形成する国道58号、国道330号、宜野湾北中城線、宜野湾西原線などのほか、普天間飛行場跡地と連携する東西、南北の道路を位置づける。
モビリティマネジメント*の推進	自覚ある交通行動選択への取り組みとして、学校モビリティマネジメント*等をはじめ、市全域における施策展開を図る。
都市拠点	都市を構成する基点となる都市核を、様々な都市機能を有する拠点として位置づける。
市街地ゾーン	良好な居住環境や基地跡地と一体となった市街地を形成し、公共交通・自転車・徒歩などの多様な交通手段で移動が出来る利便性の高い生活交通を展開する地域。
産業育成ゾーン	物流交通の円滑なアクセスとともに、公共交通を適切に使える交通環境*を展開する地域。
保全緑地ゾーン	将来的にも地域環境保全や防災上の観点から保全を図る地域。
基地跡地ゾーン	普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧（一部）。

凡 例	
広域幹線公共交通	《〰〰〰〰〰〰〰〰》
都市圏幹線公共交通	《〰〰〰〰〰〰〰〰》
市内幹線公共交通	《〰〰〰〰〰〰〰〰》
交通結節点	★
高規格幹線道路・地域高規格道路	〰〰〰〰〰〰〰〰
主要幹線道路	〰〰〰〰〰〰〰〰
幹線道路	〰〰〰〰〰〰〰〰
モビリティマネジメントの推進	⊙
市街地ゾーン	〰〰〰〰〰〰〰〰
産業育成ゾーン	〰〰〰〰〰〰〰〰
保全緑地ゾーン	〰〰〰〰〰〰〰〰
基地跡地ゾーン	〰〰〰〰〰〰〰〰



3. 基本目標

基本理念及び将来の都市交通体系*を踏まえ、目指すべき将来像を実現するための基本目標を定め、それに向けて推進していく方針を設定する。

振興

基本目標1 将来都市構造の実現と都市活力を創造する交通環境*づくり

本市は、普天間飛行場の跡地利用により、これまでの環状型*から中南部都市圏をも対象とするラダー型*（はしご状）の骨格交通網を中心とした将来都市構造への転換が期待される。

特に、中部縦貫道路や宜野湾横断道路は、本市においても新たな骨格を形成するとともに、周辺の既存市街地と連絡することから、その他の幹線道路とのネットワークを構築することにより、地域振興への寄与をはじめとする都市活力の創造・向上が期待できる。

基本方針1 道路交通の円滑化を進める

現状の環状型*の道路網は中南部都市圏における南北の通過交通*と市内交通とが重複し、慢性的な混雑状況を呈していることから、幹線道路の段階的な道路ネットワークを構築し、交通処理の役割分担を明確にしてスムーズな道路交通を実現する。

これにより、広域連携・地域間の連携・市内の連携、物流などの多様な連携・交流の円滑化を図る。

基本方針2 中南部都市圏内の交流を促進する交通基盤の整備を進める

中南部都市圏における他都市との連携を強化することにより、観光・交流の促進、社会経済活動の活発化を目指し、広域連携軸の整備や新たな公共交通システム*を支える交通結節点の整備を促進する。

これにより、市民の生活行動拡大や都市間流動の利便性向上を図る。

基本方針3 市内における各拠点を中心としたまちの結びつきを高める

現状の環状型*の都市構造から、普天間飛行場の跡地利用と一体となった都市構造への転換に伴い、段階的な幹線道路ネットワークや利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、市内の移動環境を改善する。

これにより、市内交通の利便性向上や普天間飛行場の跡地利用における新市街地整備のポテンシャルを活かした一体的なまちづくりを図る。

基本目標2 誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境*づくり

本市は、市全体道路延長の約25%が4m未満の狭小道路であり、都市基盤が未整備である市街地や地形要因等の制約条件に伴う交通移動環境が悪くなっていることから、市民の日常生活における移動の円滑化や高齢社会に対応した移動環境づくりが必要となっている。

特に、ゆとりある生活のために景観面にも配慮するとともに、拠点地区における回遊性の向上を図ることにより、誰もが快適で、気軽に移動できる空間づくりが必要となる。

基本方針1 生活環境を向上させる交通環境*の整備を進める

市民の日常生活に密着した交通に対する要望を踏まえつつ、生活環境の向上のために必要に応じた交通基盤の整備や改修をおこなうほか、子どもから高齢者まで、誰もが自由に移動できるよう、公共交通の充実に取り組む。

これにより、暮らしやすく、日常生活における交流が促進され、まちの魅力を感じることのできる交通環境*の実現を図る。

基本方針2 快適で安全に移動ができる交通環境*の整備を進める

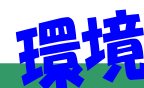
快適なまちづくりを目指し、市街地において歩行者や自転車利用者が安全に移動できる交通環境*を整備するほか、移動のための空間だけではなく、景観面にも配慮した空間づくりを踏まえた交通環境*の実現に取り組む。

これにより、自動車優先社会から人優先となる社会の構築に向けて、様々な交通手段による誰もが快適で安全に移動できる交通環境*の実現を図る。

基本方針3 誰もが便利に使える公共交通を構築する

本市においては、公共交通空白地域が多く存在し、公共交通の利用が不便である市民や、今後の高齢社会の進展に伴い自動車の利用が困難な高齢者に対する公共交通による移動手段の確保に取り組む。

これにより、誰もが便利に使える公共交通の利用環境を実現し、公共交通の利用促進とあわせて高齢者の外出機会の創出や賑わいあるまちの活性化を図る。



基本目標3 環境に配慮した交通環境*づくり

本市における交通行動は、70%を超える自動車利用分担率*を示しており、慢性的な交通渋滞とあわせて排気ガスや資源エネルギーの消費など環境に負荷を与えていることから、環境に配慮した交通への対応が必要になっている。

特に、環境負荷*の小さい公共交通の活用のほか、環境にやさしい交通への取り組みについて、市民や企業への啓発や行政と一体となった取り組みが必要となる。

基本方針1 環境にやさしい交通施策の展開を進める

環境による問題は、市民の生活行動や社会経済活動と深く関連しており、誰もが関わりを持っている中で、交通行動の面から環境に対する取り組みを市全体で行い、行政のみならず、企業や市民一人ひとりへ浸透するように取り組む。

これにより、環境に配慮した交通行動が展開され、合わせて自動車利用の抑制に伴う人優先となる都市交通環境*の構築を図る。

基本方針2 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進める

自動車交通による環境問題は、資源やエネルギーの大量消費に伴う環境負荷*の増大が原因となっており、低炭素化や省エネルギーに対応した車両への利用転換に取り組む。

これにより、持続的発展が可能な社会が構築され、人の移動や物流などの交通行動における低炭素化、エネルギーの効率的な利用ができる交通環境*の実現を図る。

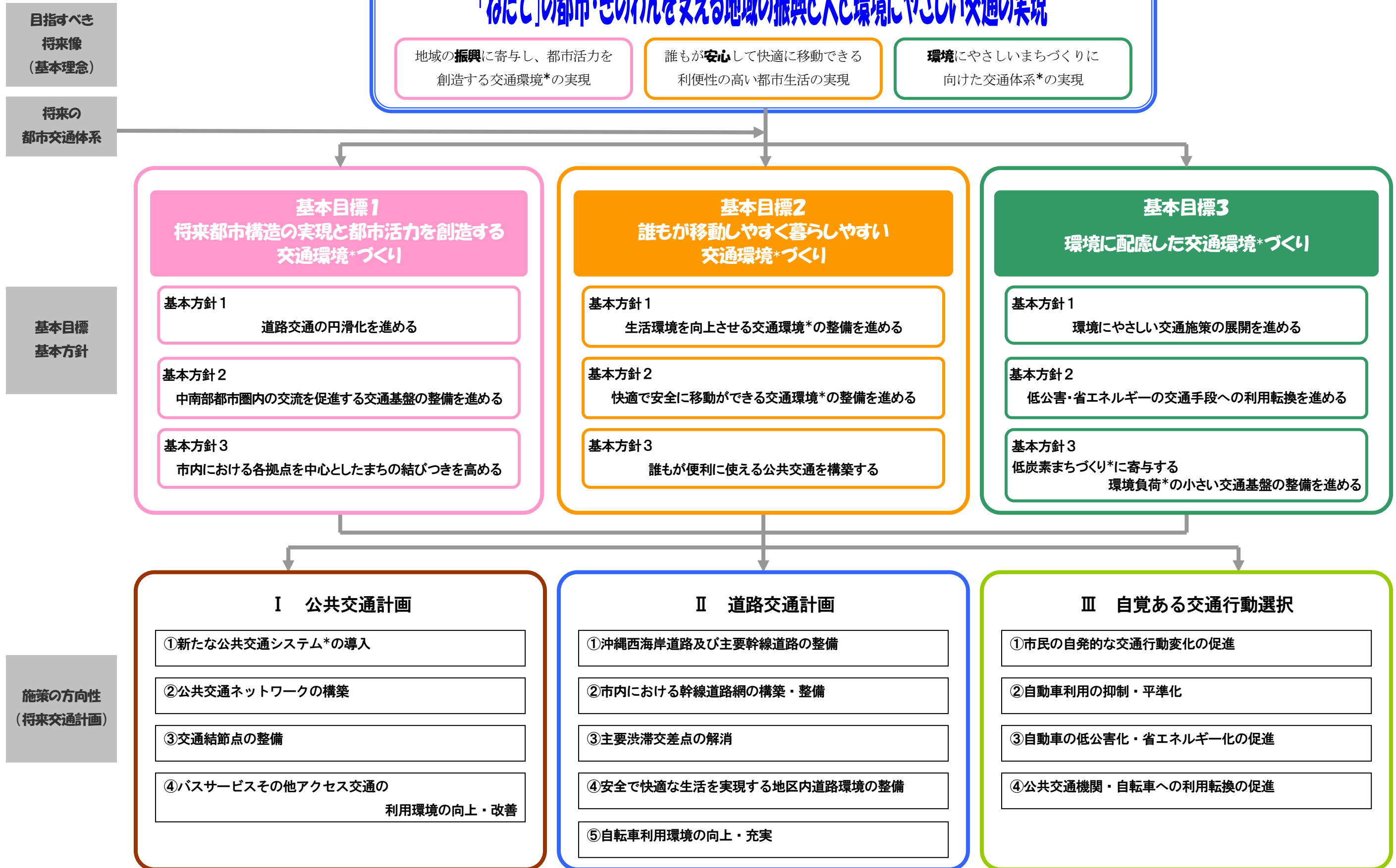
基本方針3 低炭素まちづくり*に寄与する環境負荷*の小さい交通基盤の整備を進める

交通行動による自動車利用の削減にあたっては、歩行者・自転車、公共交通による移動環境を充実することで、利用手段の転換の促進が期待されるため、歩行者ネットワーク構築や公共交通利用環境の充実などの交通基盤整備に取り組む。

これにより、自動車に頼らない移動環境の実現を踏まえた低炭素まちづくり*への展開を図る。

1-2 施策の方向性（将来交通計画）

1. 施策の展開方針



2. 施策の実現内容

I 公共交通計画

公共交通計画は、バスやタクシーのほか、導入が検討されている鉄軌道を含む新たな公共交通システム*を利用して誰もが便利に移動しやすい交通体系*を構築するための計画となる。

本市における公共交通ネットワークについては、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」で位置づけられている公共交通ネットワークの考え方を基本とし、本市の実情を踏まえた展開を図るものとし、効率的な公共交通ネットワークの形成を目指す。



住民の生活スタイルやニーズに併せながら、既存資源を活用した効率的なバスの運行や新たな仕組みによるデマンド運行などを検討、拡充

※第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査「計画策定編」より

図一 中南部都市圏都市交通マスタープランにおける将来公共交通ネットワーク計画案

【公共交通計画の基本的な考え方】

◆段階的な公共交通ネットワークの構成

鉄軌道を含む新たな公共交通システム*による広域幹線公共交通、基幹バス等や路線バスによる都市圏幹線公共交通を基軸として、市内幹線公共交通との段階的なネットワークの構成を図る。なお、現沖縄都市モノレールの延長に伴い、沖縄国際大学や琉球大学との連携を図る。

また、現時点での市内幹線公共交通は「宜野湾市生活交通ネットワーク計画（地域内リーダー*系統）」に基づくコミュニティバス*が位置づけられるが、今後、基地跡地利用との連携による構成を検討する。さらに、地区レベルにおける市内の生活交通サービスの展開についても検討する。

◆交通結節点

沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略に位置づけられている伊佐、宇地泊、普天間において、公共交通ネットワークの結節機能のほか、パークアンドライド（P&R）*機能を有する交通拠点として位置づける。なお、上位計画を踏まえ、伊佐以外については「サブ交通結節点」として位置づける。

また、今後、基地跡地利用との連携による都市圏幹線公共交通や市内生活交通の展開を踏まえ、効果的なネットワーク形成や連携強化を図る交通結節点を位置づける。

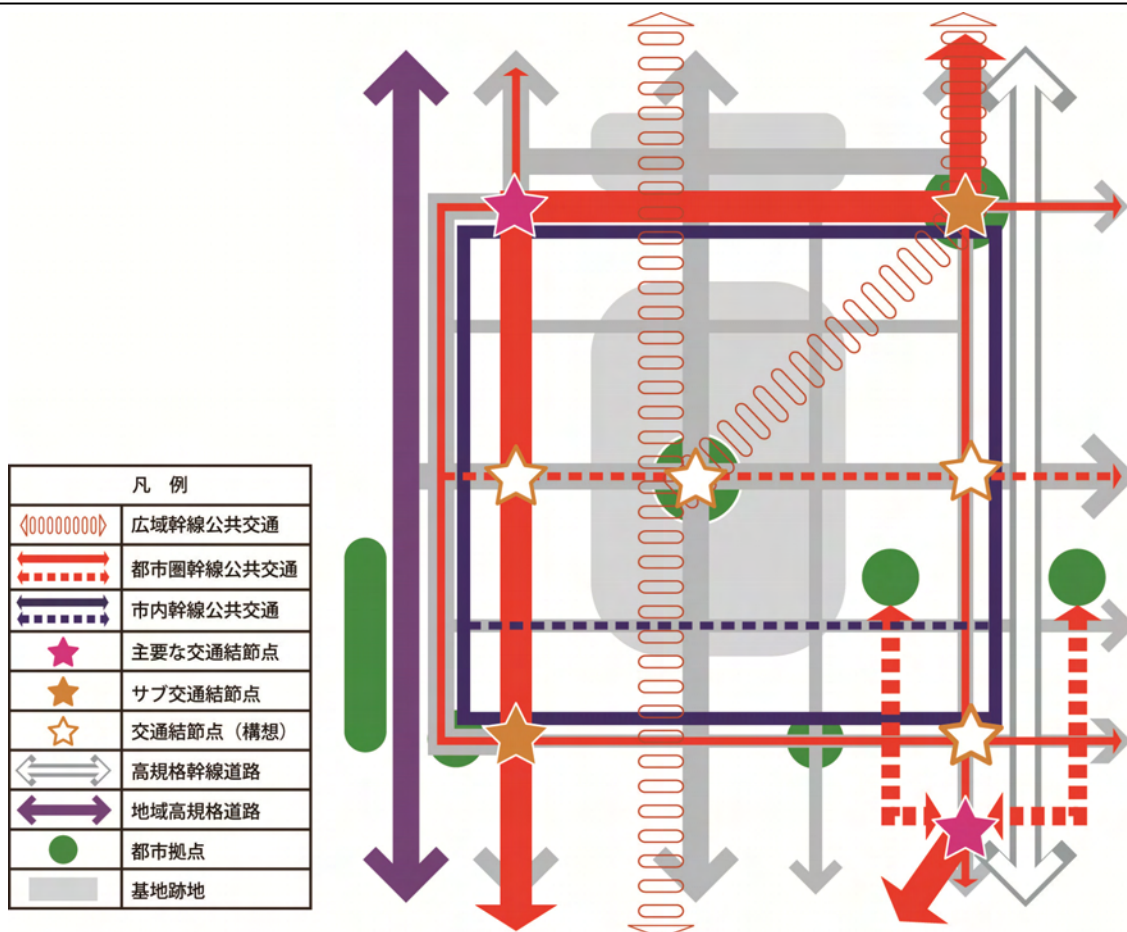
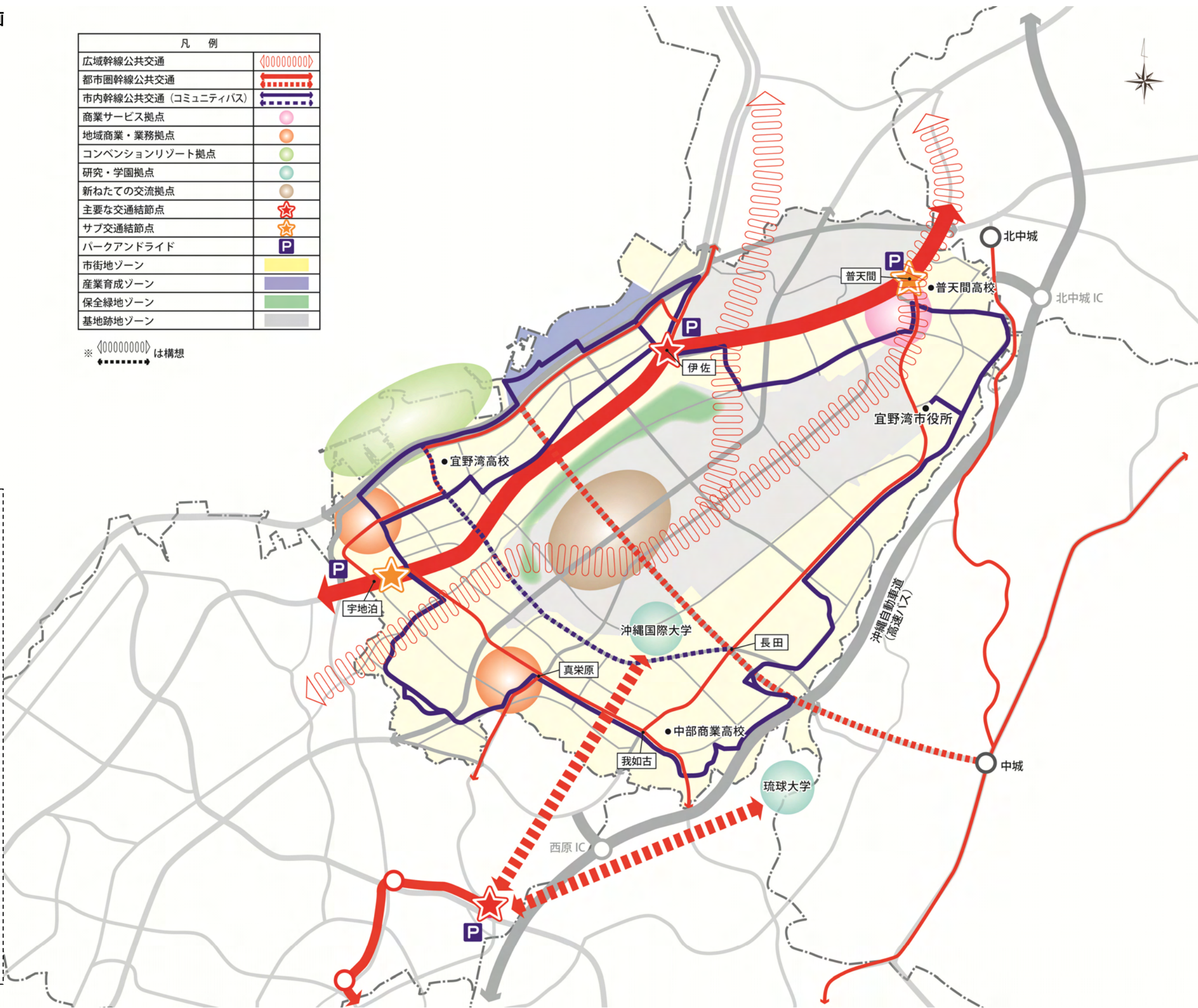


図-本市における将来の公共交通ネットワークのイメージ

図一 将来の公共交通ネットワーク計画

凡 例	
広域幹線公共交通	
都市圏幹線公共交通	
市内幹線公共交通 (コミュニティバス)	
商業サービス拠点	
地域商業・業務拠点	
コンベンションリゾート拠点	
研究・学園拠点	
新ねたての交流拠点	
主要な交通結節点	
サブ交通結節点	
パークアンドライド	
市街地ゾーン	
産業育成ゾーン	
保全緑地ゾーン	
基地跡地ゾーン	

※ は構想



- 広域幹線公共交通は、現時点で構想中の鉄軌道系のルートを示している。
- 都市圏幹線公共交通は、基幹バス等の導入区間及び現況バス路線を示している。なお、普天間飛行場跡地における東西路線や現沖縄都市モノレール延長との連携については、今後、具体的なルートについて検討する。
- 市内幹線公共交通は、「宜野湾市生活交通ネットワーク計画 (地域内フィーダー*系統)」に基づくコミュニティバス*のルートと整合させる。
- 東西研究・交流ゾーンを支える公共交通網については、今後、具体的なルートについて検討する。
- 現時点で計画されている交通結節点 (伊佐、普天間、宇地泊) については、普天間飛行場跡地利用やその他の関連計画・事業を踏まえた反映を行う。

①新たな公共交通システム*の導入

■中南部都市圏の骨格をなす公共交通の導入

■基地跡地利用計画の推進にあわせた公共交通の導入

新たな公共交通システム*は、長期的な都市整備への誘導やまちの活性化といった観点や、大量輸送性、定時速達性、ユニバーサル*性、環境面やコスト面、乗り物としての魅力、などを兼ね備えた施策展開が求められる。

■普天間飛行場の跡地利用を念頭に置いた導入が検討されている鉄軌道系については、沖縄本島における骨格となる広域的な幹線公共交通として、上位関連計画を踏まえた取組みを図る。

■中南部都市圏の骨格を形成する幹線公共交通として、当面は国道58号を中心とした基幹バス等の導入に取り組み、中・長期的には都市圏全体を見据えた新たな公共交通システム*の導入を図る。なお、基幹バス等の導入にあたっては、バス走行空間の確保に向けた整備や乗降施設の整備、バス待合所機能の拡充について関係機関と調整を図りながら取り組む。

基幹バスイメージ



鉄軌道系イメージ



鉄軌道系イメージ



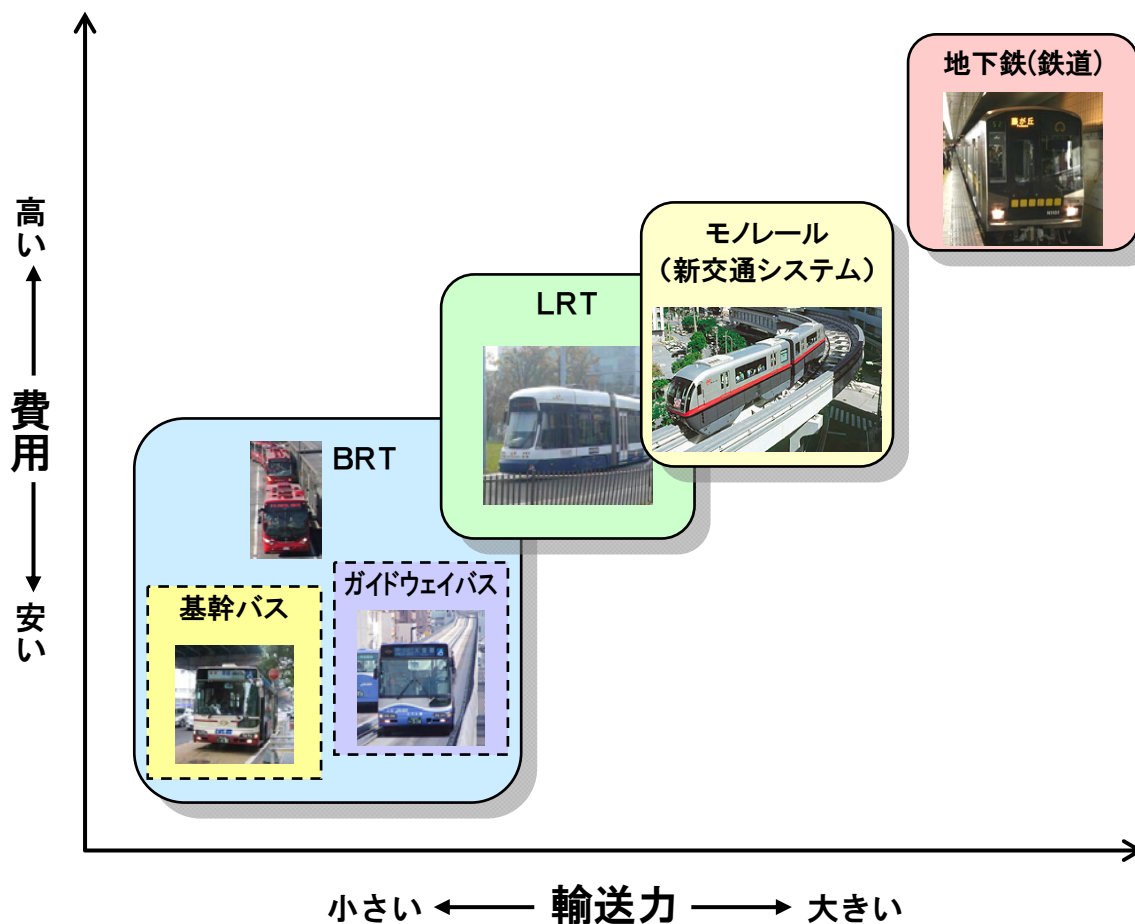
※沖縄都市モノレール株式会社 HP より

※ 「新たな公共交通システム*」については、現時点では国・県において様々な調査・検討がなされている。中南部都市圏を対象とした基幹バス等の計画だけでなく、沖縄本島における広域的な骨格を形成する公共交通として鉄軌道系の計画が検討されており、宜野湾市においても普天間飛行場跡地利用を含めて検討されている。

※ そのため、具体的なシステム（基幹バス等、鉄軌道系）やルートについては、今後も国・県との連携による調整を進めるとともに、跡地利用も含めて反映していくこととする。

【参考】「新たな公共交通システム*」における想定される種類と特徴

「新たな公共交通システム*」に関して、想定される公共交通システムの種類とそれぞれの特徴を以下に整理する。基本的には輸送力と導入費用は相関関係にあり、需要量に見合ったシステムを選定する必要がある。また、輸送力だけでなく、定時性や速達性などのサービス水準、使いやすさ、バリアフリー*などの総合的な視点での検討が求められる。



図一 基幹公共交通システムの輸送力と費用の関係

BRT(バス・ラピッド・トランジット:Bus Rapid Transit)

専用走行空間（バス専用道路、専用バスレーン）を有し、一般道路における通常の路線バスよりも高速に定時運行する輸送システムのこと。

LRT(ライト・レール・トランジット:Light Rail Transit)

低床式車両を用いた新しい路面電車のこと。従来の路面電車に比べ、床が低くなっており、乗降のしやすさ、速さ、快適さなどの面で優れたものとなっている。新しい交通機関として注目されている。環境問題や交通渋滞・駐車場不足に悩む都市の交通政策の新しい試みとして、ヨーロッパなどで積極的に導入されてきている。

表一 新たな基幹交通システムの種類と特徴

種別	概要	導入例
地下鉄(鉄道)	<p>●比較的長い距離を速く大量に移動できる。</p> <p>①輸送力:大(6両編成 22千人/時)</p> <p>②構造:専用軌道(地下構造)</p> <p>③停車場:概ね 1,000m間隔/最高時速 75km</p> <p>④事業費:高い(標準 300億円/km)</p> <p>・地下鉄は地上の道路交通に影響しない。</p>	<p>名古屋市営地下鉄</p> 
モノレール (新交通システム)	<p>●地下鉄より安価で比較的多くの輸送力を確保できる。</p> <p>①輸送力:中~大(約 10~20千人/時)</p> <p>②構造:高架式の専用軌道(幅員約 20m)</p> <p>③停車場:概ね 500~1,000m間隔/最高時速 60km</p> <p>④事業費:比較的高い(約 60~150億円/km)</p> <p>・輸送力が大きいもの、小型で安価なものなど幅がある。</p>	<p>ゆいレール(那覇)</p> 
LRT	<p>●路面電車を高度化した交通システム</p> <p>①輸送力:約 3千人~/時</p> <p>②構造:地上での専用軌道(幅員約 6~7m)</p> <p>③停車場:概ね 300~700m間隔/最高時速 40km</p> <p>④事業費:比較的安い(約 20~30億円/km)</p> <p>・地上の平面走行で低床のため気軽に乗降できる。</p>	<p>LRT(スペイン・パルラ)</p> 
ガイドウェイバス	<p>●高架専用道による</p> <p>①輸送力:3.2千人/時</p> <p>②構造:高架式の専用軌道(幅員約 6~7m)</p> <p>③停車場:概ね 500~1,000m間隔/最高時速 60km</p> <p>④事業費:比較的高い(約 55億円/km)</p> <p>・郊外では一般道への乗り入れが可能。</p>	<p>ゆとりーとライン(名古屋)</p> 
BRT	<p>●既存路線バスを高度化した交通システム</p> <p>①輸送力:3.5千人/時(6両編成)</p> <p>②構造:地上での専用(優先)通行帯(幅員約 6~7m)</p> <p>③停車場:概ね 500m間隔/最高時速 60km</p> <p>④事業費:安い(約 7億円/km)</p> <p>・低床型の2両連結バス等を使用、一般道への乗り入れも可能。既存の自動車交通への影響は大きい。</p>	<p>BRT(コロンビア・ボコタ)</p> 
基幹バス	<p>●優先通行帯により路線バス定時性・速達性を確保</p> <p>①輸送力:3.2万人/時(6両編成)</p> <p>②構造:地上での優先(専用)通行帯(幅員約 6~7m)</p> <p>③停車場:概ね 300~700m間隔/最高時速 60km</p> <p>④事業費:とても安い(約 4億円/km)</p> <p>・安価で導入しやすい交通システム</p>	<p>基幹バス(名古屋)</p> 

②公共交通ネットワークの構築

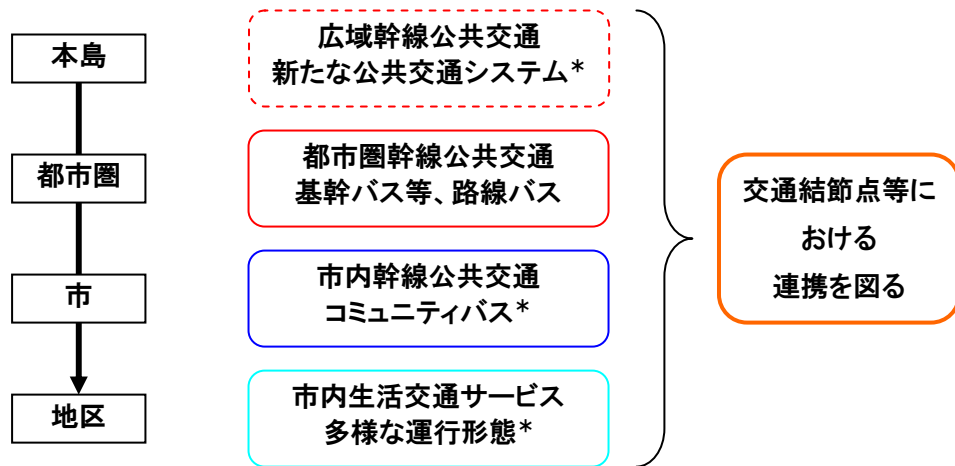
■市内幹線公共交通の導入

■現沖縄都市モノレール延長との連携

本市における公共交通ネットワークとして、新たな公共交通システム*による広域・都市圏幹線に対して、市内の幹線及び多様な運行形態*による市内の生活交通サービスの構築を目指す。

■市内の幹線公共交通として、①基地による環状的な都市構造に対応した環状公共交通の確保、②路線バスの空白域の解消に対応し、すべての市民の生活交通の確保、③高齢者や障害者など外出・移動を支援する福祉バス機能の確保、④市民の多様なニーズに対応した利便性の高い公共交通の確保、を目的としたコミュニティバス*の導入・展開を図る。また、コンベンションリゾート拠点と研究・学園拠点を連絡する東西研究・交流ゾーンを支える公共交通網について検討する。

■現沖縄都市モノレールの延長に伴い、第4駅（仮称浦西駅）からの駅フィーダー*バス等による連携を図る。



③交通結節点の整備

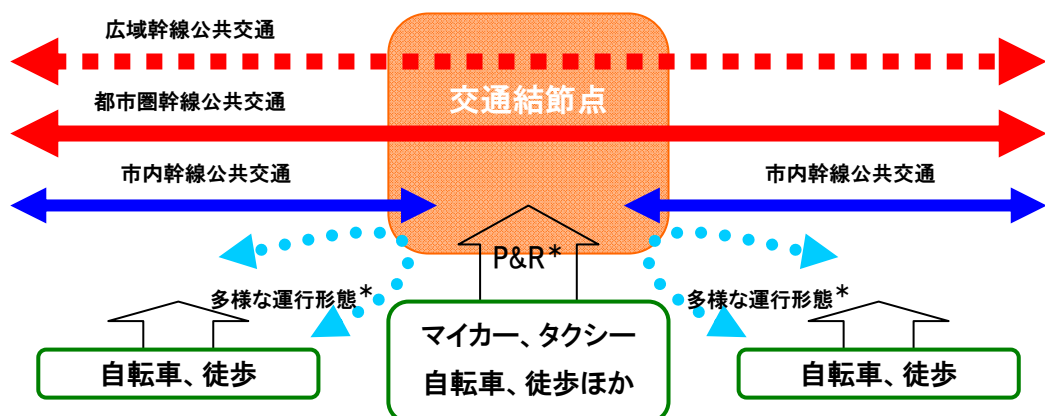
■宇地泊、長田～我如古周辺における交通結節点の導入検討・整備

■基地跡地等を活用した交通結節点（伊佐、普天間）の整備

市内の移動や市外への移動の拠点として、広域幹線公共交通と都市圏幹線公共交通、市内幹線公共交通、市内生活交通サービスとの公共交通相互の結節機能のほか、高速バス乗り換え、観光レンタカーやレンタサイクルを含めたパークアンドライド（P&R）*駐車場・駐輪場による結節機能を有する交通拠点としての整備を目指す。

■宇地泊交通結節点において、都市圏幹線公共交通相互と市内幹線公共交通等との結節機能として整備を進めるほか、現沖縄都市モノレールの延長を踏まえた新たな交通結節点（長田～我如古周辺）の導入について検討する。

■伊佐、普天間においては、場所の確保を含め、基地跡地の活用を視野に入れた交通結節点の整備を図る。なお、普天間では、「門前“交流”まちづくり計画」と連携した賑わいある拠点づくりを図る。



④バスサービスその他アクセス交通の利用環境の向上・改善

■バス利用環境の向上・改善

■公共交通のバリアフリー*化に向けた取組み

■移動ニーズや需給バランスを踏まえた多様な運行形態の導入検討

公共交通の導入にあたり、誰もが便利に使える利用環境の実現や利用促進、移動ニーズや需給バランスを踏まえた多様な運行形態の導入を目指す。

■公共交通空白地域の解消のほか、人や環境にやさしい低床低公害型車両の導入や、上屋・ベンチ等のあるバス停の整備などによるバス利用環境の改善を図る。また、バス運行の定時性確保や乗り継ぎ環境・情報提供（バスマップの作成等）などの利便性向上を図るとともに、乗継割引など運賃面からの利用促進策についての充実を目指す。

低床低公害型車両イメージ



バス停イメージ



情報提供イメージ

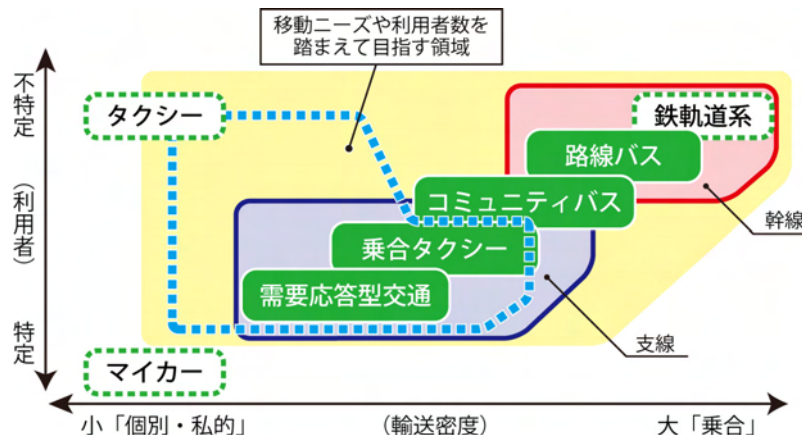


■子どもから高齢者まで、誰もが快適で安全に移動できる交通環境*の実現に向け、公共交通車両や交通結節点におけるバリアフリー*化に取り組む。なお、車両のみならず乗降場所との段差軽減などの円滑な利用に適する歩道等の整備を推進する。

段差解消のイメージ



■高齢社会の進展に伴う自動車の利用が困難な高齢者等の移動手段の確保として、生活行動や費用負担に配慮した多様な運行形態の導入を目指す。さらに、観光客にとっても、いつでも、どこでも移動することを可能とするために、乗合型の公共交通手段だけではなく、個別移動が可能なタクシーや自転車も含めた移動手段の充実を目指す。

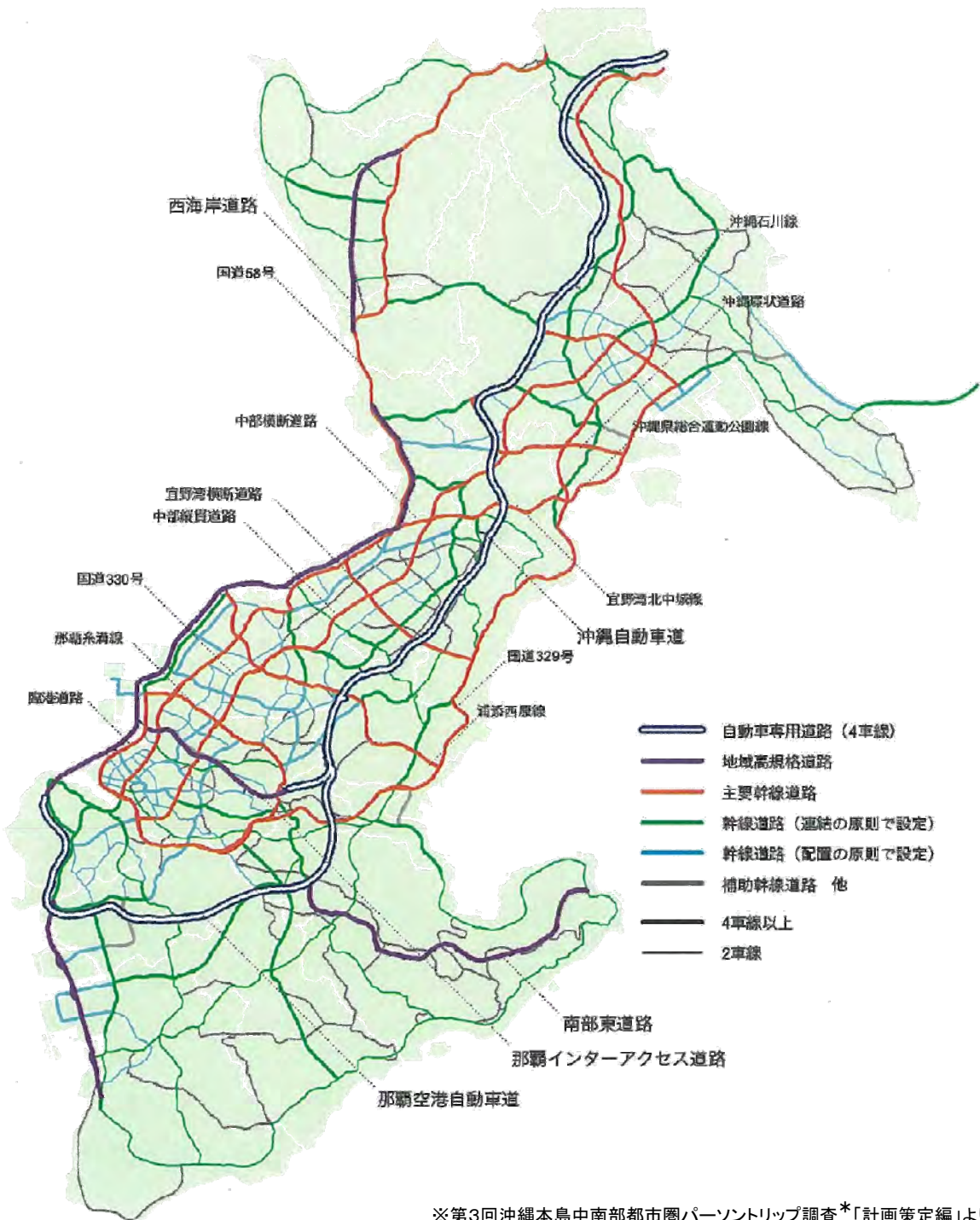


図一生活支援交通の多様な運行形態*
※「生活支援の地域公共交通：学芸出版社」を一部修正・加工

II 道路交通計画

道路交通計画は、自動車交通に主眼をおいて効率的な交通処理を図る計画と、歩行者や自転車交通に主眼をおいた人にやさしい道路環境を整備していくための計画となる。

本市における自動車交通に主眼をおいた幹線道路ネットワークについては、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」で位置づけられている将来道路ネットワークを踏まえつつ、本市の実情を踏まえた構築を図るものとし、段階的な幹線道路ネットワークの形成を目指す。



図一 中南部都市圏都市交通マスタープランにおける将来道路ネットワーク計画案

【道路交通計画の基本的な考え方】

◆道路の段階構成と機能分担の明確化

沖縄本島及び中南部都市圏の広域的な移動を支える道路ネットワーク（ラダー型*（はしご状）道路の整備）を構成するとともに、市内における都市拠点間を相互に連携する幹線道路ネットワークの構築を図る。これにより、通過交通*を排除する段階的な道路ネットワークを構築することとし、道路の持つ機能分担について明確にすることにより、道路交通の円滑化や快適な地区内道路環境の実現を図る。

また、今後、基地跡地利用との連携による幹線道路ネットワークの構築について検討する。

◆道路空間における様々な機能の確保

自動車走行のための空間のみならず、公共交通の運行を支える空間や、歩行者・自転車が安心して利用できる空間といった各交通手段に配慮した道路空間の整備を図る。なお、本市においては4m未満の狭小道路が多いことから、地区内の道路環境整備を図る。

また、今後、基地跡地利用との連携による周辺市街地との一体的なまちづくりを踏まえた道路空間の整備を図る。

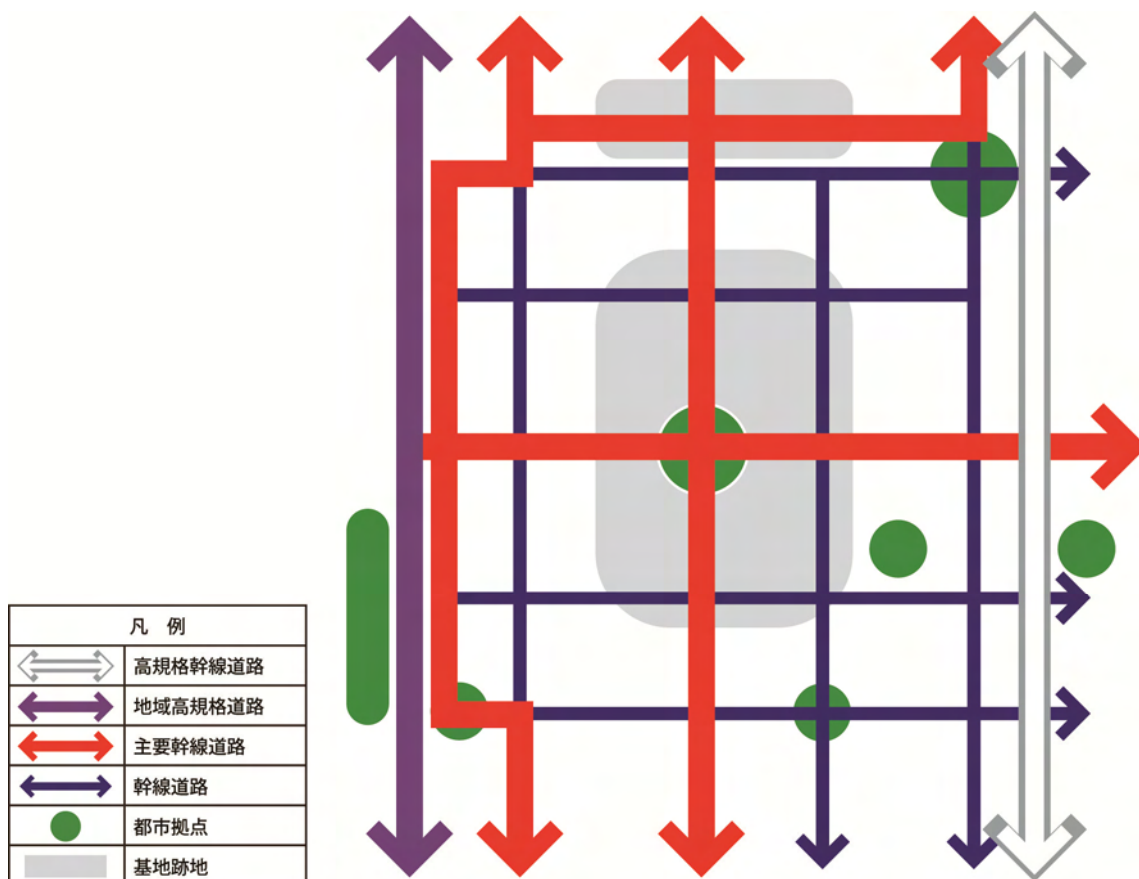


図-本市における将来の幹線道路ネットワークのイメージ

【参考】道路の段階構成と機能分担

幹線道路ネットワークの設定にあたり、道路に求められる機能と対応する道路の種類を以下に整理する。なお、幹線道路ネットワークの構成については、「高規格幹線道路」「地域高規格道路」「主要幹線道路」「幹線道路」「補助幹線道路」の5種類とし、「区画道路」については、主として幹線道路で囲まれた地域内における歩行者や自転車の通行機能のほか、滞留機能などの質的な機能を重視するとともに、地区まちづくりを踏まえた整備の展開となることを踏まえ、対象から除くこととする。

表一 道路に求められる機能と対応する道路

基本的な考え方	求められる機能	対応する道路					
		高規格幹線道路	地域高規格道路	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路	区画道路
■ 道路の段階構成と機能分担の明確化 (中南部都市圏の広域的な移動を支える道路ネットワーク)	都市圏の骨格を形成	◎	◎	◎			
	圏域間、都市圏内の主要な拠点間を結ぶ	◎	◎	◎			
	トラフィック機能* (走行快適性)を重視し、大量でトリップ*長の長い交通を処理	◎	◎	◎			
	高規格幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理			◎	○		
	主要幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理				◎	○	
	トリップ*長の長い観光施設間の交通を処理	◎	◎	◎			
	トリップ*長の短い観光施設間の交通を処理			○	◎		
■ 道路の段階構成と機能分担の明確化 (市内における都市拠点間を相互に連携)	市内の拠点間を結ぶ			○	◎	○	
	主要幹線道路や幹線道路で囲まれた地区からの発生集中交通を円滑に処理					◎	○
	トラフィック機能*の一部とアクセス機能* (沿道施設への出入り)を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連を処理				◎	○	
	アクセス機能*を重視し、沿道にある施設や住宅などに関連する交通を処理					◎	◎
■ 道路空間における様々な機能	公共交通のための空間を形成			◎	◎	◎	○
	歩行者・自転車のための空間の形成			○	◎	◎	◎
	防災に資する空間の形成	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	景観形成に資する空間の形成	◎	◎	◎	◎	○	○

◎: 該当する機能を重視する ○: 該当する機能を有する

【本市における幹線道路ネットワークの設定】

1) 前提条件

本市における幹線道路ネットワークについては、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」で位置づけられている将来道路ネットワークを踏まえた上で検討を行う。

なお、この将来道路ネットワークは、中南部都市圏全体を対象として構築されていることから、本市における上位計画である「宜野湾市都市計画マスタープラン」を踏まえつつ、各々の道路の機能を考慮した上で、本市における幹線道路ネットワークの設定を行うこととする。

高規格幹線道路

- ・ 沖縄自動車道

地域高規格道路

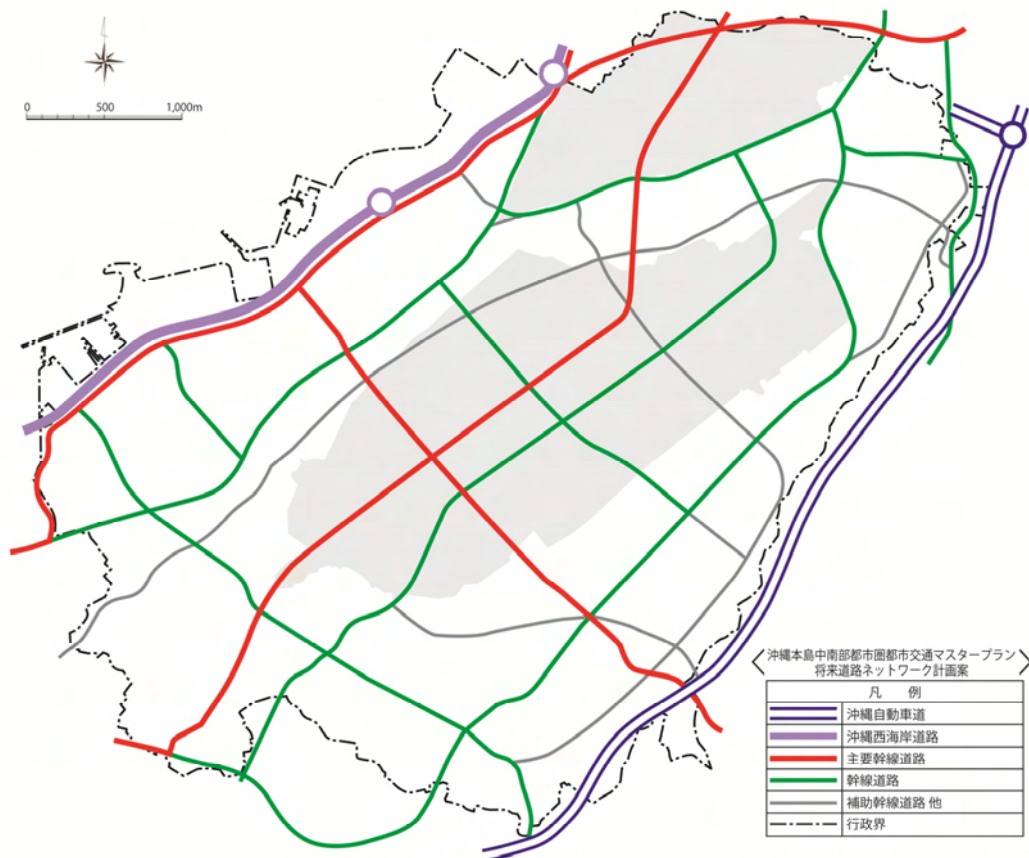
- ・ 沖縄西海岸道路

主要幹線道路

- ・ 国道 58 号宜野湾バイパス
- ・ 中部縦貫道路
- ・ 宜野湾横断道路
- ・ 中部横断道路

幹線道路

- ・ 国道 58 号、330 号
- ・ その他、主要地方道、県道（一部）、都市計画道路（一部）基地跡地関連道路など



図一 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランで位置づけられている将来道路ネットワーク

2) 幹線道路ネットワーク設定の考え方

本市における幹線道路ネットワークの設定においては、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」にて、各道路に求められる機能を踏まえた原則の設定がなされていることを踏まえて設定する。なお、設定にあたっての各道路に求められる機能については、基本的な考え方のうち、「■道路の段階構成と機能分担の明確化」の視点から設定する。

◆高規格幹線道路、地域高規格道路

高規格幹線道路を沖縄自動車道、地域高規格道路を沖縄西海岸道路として位置づける。

◆主要幹線道路

中南部都市圏における大量かつ多様な自動車交通流動の処理を行うとともに、都市拠点となる那覇市・沖縄市と北部圏のほか、主要な拠点間を連結する。

求められる機能	原則
<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の骨格を形成 ・圏域間、都市圏内の主要な拠点間を結ぶ ・高規格幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理 ・トリップ*長の長い観光施設間の交通を処理 	<p>連結の原則</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点となる那覇市、沖縄市と北部圏を連結 ・都市圏内の主要な拠点間を連結 ⇒基地跡地利用拠点（普天間、瑞慶覧） ⇒交流拠点（コンベンション）
<ul style="list-style-type: none"> ・トラフィック機能*（走行快適性）を重視し、大量でトリップ*長の長い交通を処理 	<p>連続性の原則</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心通過を排除するため、都心部周囲に環状道路を整備 ・主要幹線道路間に連続性を保持

◆幹線道路

主要幹線道路で連結されていない隣接市町村間を連結するとともに、本市内の都市拠点を連絡し、将来都市構造の骨格を形成する。

求められる機能	原則
<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理 ・トリップ*長の短い観光施設間の交通を処理 ・トラフィック機能*の一部とアクセス機能*（沿道施設への出入り）を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連の交通を処理 	<p>連結の原則</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路で連結されていない隣接市町村間を連結 ・歴史・文化・観光拠点、研究機関、救急医療施設を連結 ⇒研究機関（琉球大学、沖縄国際大学） ⇒救急医療施設（琉球大学医学部付属病院、宜野湾記念病院） ・主要幹線道路相互を連結
<ul style="list-style-type: none"> ・トラフィック機能*の一部とアクセス機能*（沿道施設への出入り）を兼ね備え、都心部や地区内に立地する主要施設関連の交通を処理 	<p>配置の原則</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地における需給バランスを考慮しつつ、望ましい道路密度を目指して設定 ⇒1,000m間隔に配置 ・主要幹線道路として新たに整備される道路の旧道部は幹線道路として設定 ⇒国道58号、国道330号

◆補助幹線道路

主要幹線道路や幹線道路に囲まれた地区からの発生集中交通を円滑に処理し、地区における良好な都市環境の形成や街区形成・住区アクセス機能*を持つとともに、安全な歩行者・自転車空間を形成する。

求められる機能	原則
<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路や幹線道路に囲まれた地区からの発生交通を円滑に処理 ・アクセス機能*を重視し、沿道にある施設や住宅などに関連する交通を処理 	→ 連結の原則 ・幹線道路と区画道路を連結
<ul style="list-style-type: none"> ・アクセス機能*を重視し、沿道にある施設や住宅などに関連する交通を処理 	→ 配置の原則 ・市街地における需給バランスを考慮しつつ、望ましい道路密度を目指して設定 ⇒概ね 500m間隔に配置

3) 幹線道路ネットワーク設定

上記までの考え方を踏まえ、「宜野湾市都市計画マスタープラン」において設定されている将来道路網計画を基本とした幹線道路ネットワークの設定を行う。なお、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」で位置づけられている将来道路ネットワークから新たに設定する幹線道路として、以下の2路線を位置づける。

◆（仮）普天間東西線（※（都）大山東線の一部含む）

- ・主要幹線道路相互を連結（国道 58 号宜野湾バイパスと中部縦貫道路）
- ・市街地における需給バランスを考慮

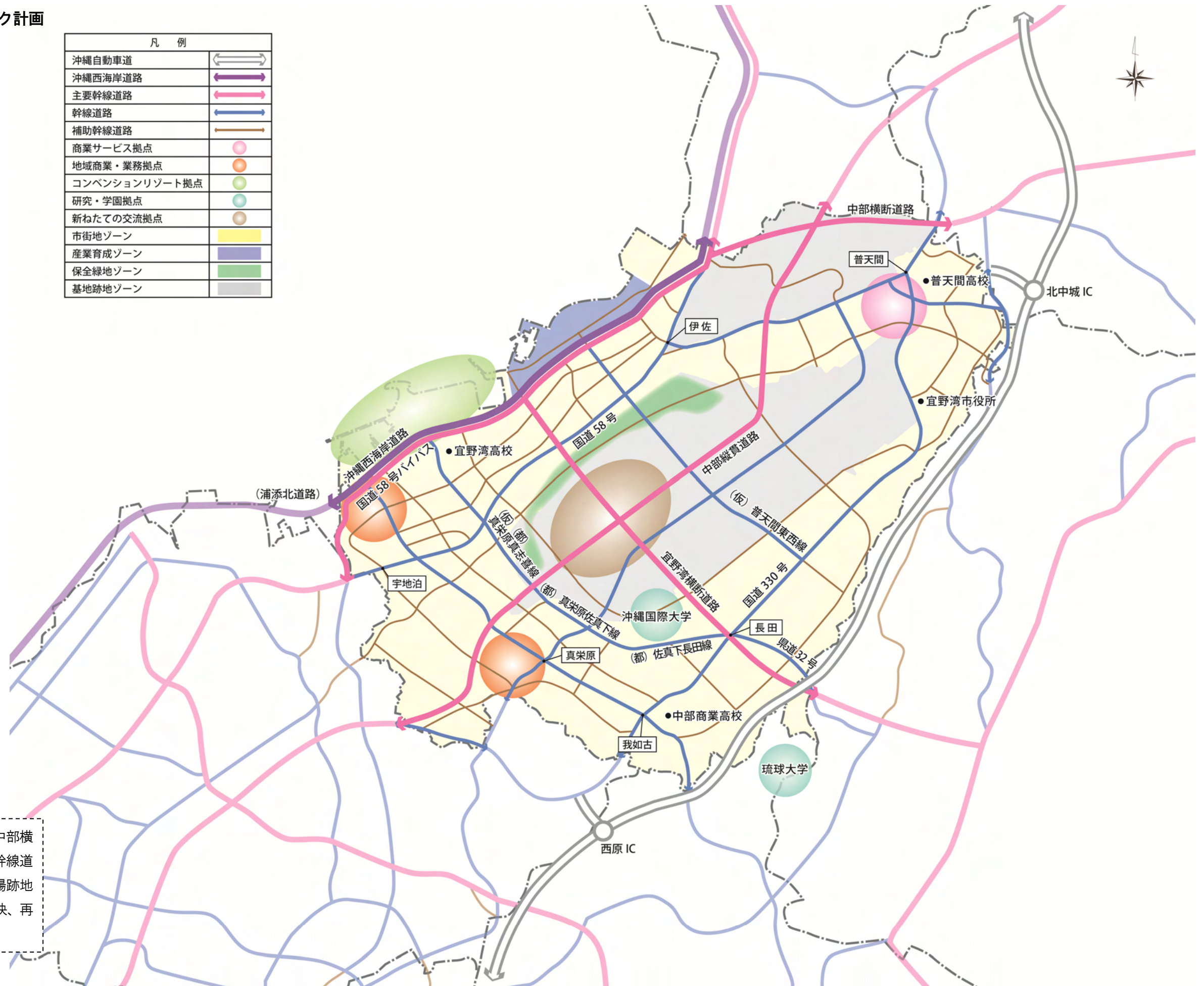
◆（仮）（都）真栄原真志喜線～（都）真栄原佐真下線の一部～（都）佐真下長田線～県道 32 号

- ・主要幹線道路相互を連結（国道 58 号宜野湾バイパスと中部縦貫道路、宜野湾横断道路）
- ・研究機関、救急医療施設を連結（琉球大学、沖縄国際大学、琉球大学医学部附属病院）
- ・主要幹線道路として新たに整備される道路の旧道部（県道 32 号）

また、補助幹線道路については、宜野湾市都市計画マスタープランを踏襲して設定する。

図一 将来の幹線道路ネットワーク計画

凡 例	
沖縄自動車道	
沖縄西海岸道路	
主要幹線道路	
幹線道路	
補助幹線道路	
商業サービス拠点	
地域商業・業務拠点	
コンベンションリゾート拠点	
研究・学園拠点	
新ねたての交流拠点	
市街地ゾーン	
産業育成ゾーン	
保全緑地ゾーン	
基地跡地ゾーン	



① 沖縄西海岸道路及び主要幹線道路の整備

■ 沖縄西海岸道路の整備

■ 基地跡地利用計画の推進にあわせた中南部都市圏の骨格形成

本市における現状の幹線道路は、国道 58 号と国道 330 号、沖縄自動車道が主体となっており、通過交通*のみならず市内の交通が混在しているとともに、混雑度が高くなっていることから、沖縄西海岸道路や主要幹線道路の整備により、広域的な道路交通体系*の構築を目指す。

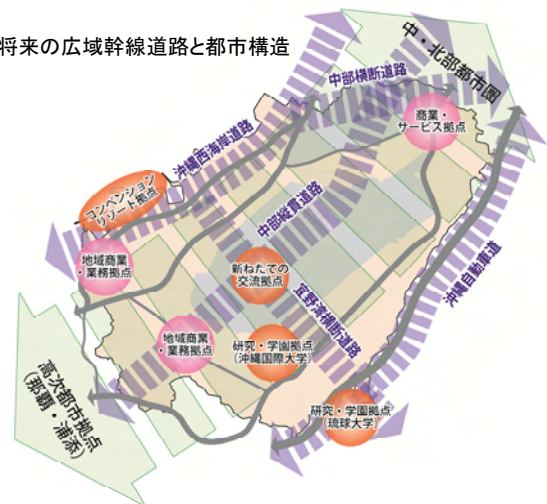
■ 地域高規格道路として整備が進められている沖縄西海岸道路について、本市に位置づけられている計画ルートの整備促進に努めるとともに、主要幹線道路である国道 58 号 宜野湾バイパスとの接続を図る。

■ 基地跡地に関連する中部縦貫道路、宜野湾横断道路、中部横断道路については、中南部都市圏の骨格を形成する新たな主要幹線道路として位置づけられ、現時点では構想段階となっている。これらの路線は、本市における主要幹線道路を中心とした都市構造への転換を図るとともに、観光・交流ネットワークの強化を図るうえで重要な路線であることから、今後も整備促進に努める。

現状の幹線道路と都市構造



将来の広域幹線道路と都市構造



②市内における幹線道路網の構築・整備

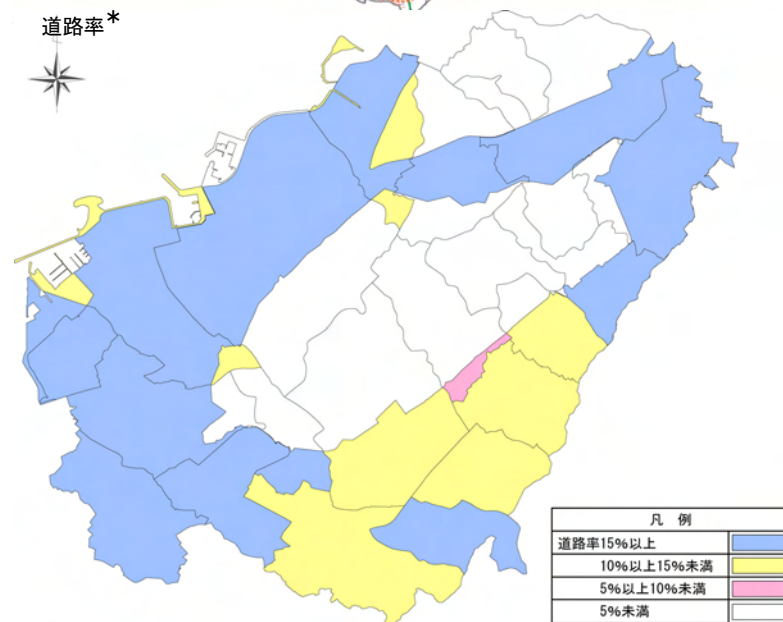
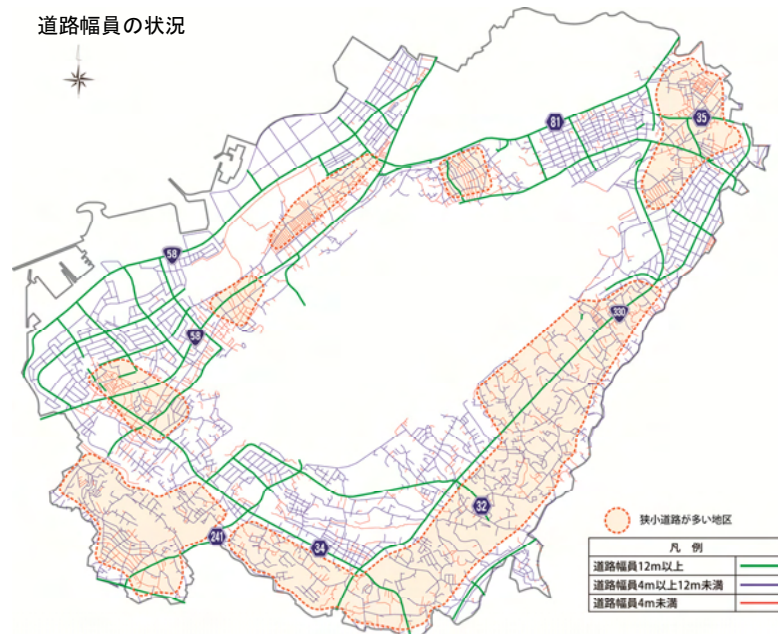
■未整備路線（都市計画道路）の整備

■市域東部をはじめとする幹線道路網の構築・整備促進

本市においては、狭小道路が多く存在する地区や道路率*が15%未満となっている地区が見られることから、幹線道路・補助幹線道路の整備を進め、将来の幹線道路ネットワークの構築・整備を目指す。

■未整備となっている都市計画道路の整備を進め、普天間飛行場跡地利用と連携し、必要に応じて、新たな都市計画道路について検討する。

■市域東部をはじめとする地区において、補助幹線道路の適正な配置による幹線道路網の構築・整備促進により、防災面や市街地環境面の向上を目指す。



③主要渋滞交差点の解消

■主要な渋滞交差点における交通処理対策

■道路交通の円滑化を図るべく、渋滞ポイントとなっている箇所での交差点改良等（右折レーンの設置、車線の拡幅等）を進める。また、その他の主要な交差点においても、交通容量*拡大やボトルネック*の解消、既存道路の有効利用（交通経路の分散や交通利用時間の分散など）による渋滞ポイントを未然に防ぐ取り組みを図る。

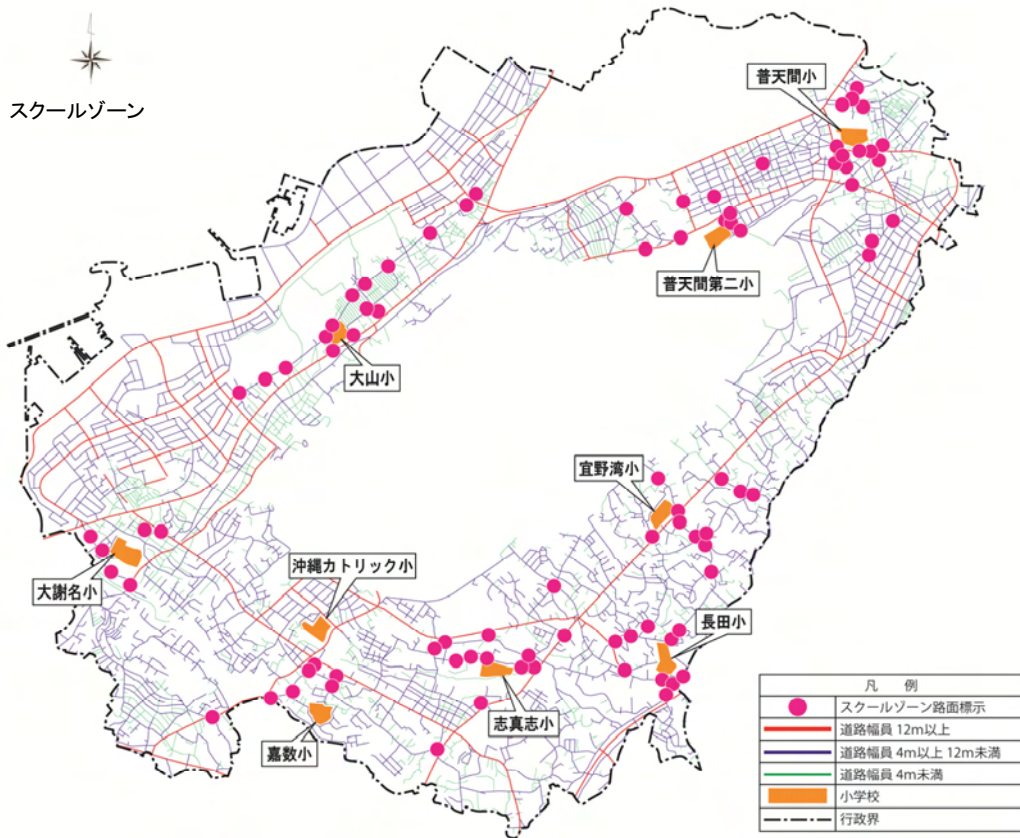


④安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備

■快適で安全に移動ができる歩行環境の整備

■人にやさしい道路空間の整備

本市においては、地形的な要因や狭小道路が多く存在する地区において十分な歩道が確保されていないなど、歩行者にとって移動が困難な状況になっている。また、市内に指定されているスクールゾーンにおいても、歩道内に電柱が設置されている箇所も見られることから、安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備を目指す。



スクールゾーンの状況



- 普天間飛行場跡地利用の推進にあわせた斜行移動支援システム*の導入検討のほか、中心市街地における徒歩・自転車・シニアカー*移動に配慮した歩行者ネットワーク整備を図るなど、地区の特性や課題に対応した快適で安全に移動ができる歩行環境の整備を図る。また、幹線道路の沿線市街地のほか、普天間飛行場跡地利用の推進にあわせた市街地の整備にあわせて、バス停までの歩きやすい安全・安心なアクセス環境の整備や高齢者や障がい者等に配慮したバリアフリー*移動空間の整備を図る。
- 地区の特性や課題に対応した地区内道路環境の整備及び事故多発箇所での重点的な安全対策を図るとともに、景観や自然環境に配慮した生活道路の整備を進め、人にやさしい道路空間の整備を図る。また、普天間飛行場跡地利用の推進にあわせた宜野湾並松（ナンマチ）街道の整備をはじめ、市民生活に潤いや安らぎをもたらすための滞留空間や休憩場所の設置など、市民が快適に安心して過ごせるゆとりとふれあいのある道路環境づくりを図る。

歩道設置イメージ



並松(ナンマチ)街道



西門原ポケットパーク



⑤自転車利用環境の向上・充実

■バス停から高校への自転車走行空間の整備

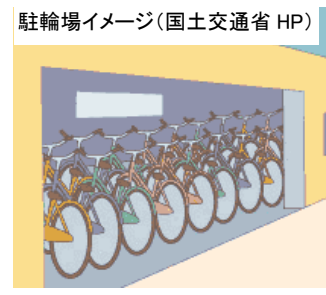
■自転車利用環境の整備

■コミュニティサイクル*の導入検討

■学校を対象としたモビリティマネジメント*の推進を支える基盤整備として、バス停から高校への自転車走行空間を整備する。

■本市においては地形的な要因から、市域全体の自転車ネットワーク化は困難な状況にあるが、現在の西海岸における自転車走行空間の整備、都市拠点や学校をはじめとする公共施設等の施設配置を踏まえた自転車走行空間の形成のほか、駐輪場の適正な配置など、自転車利用環境の整備を図る。

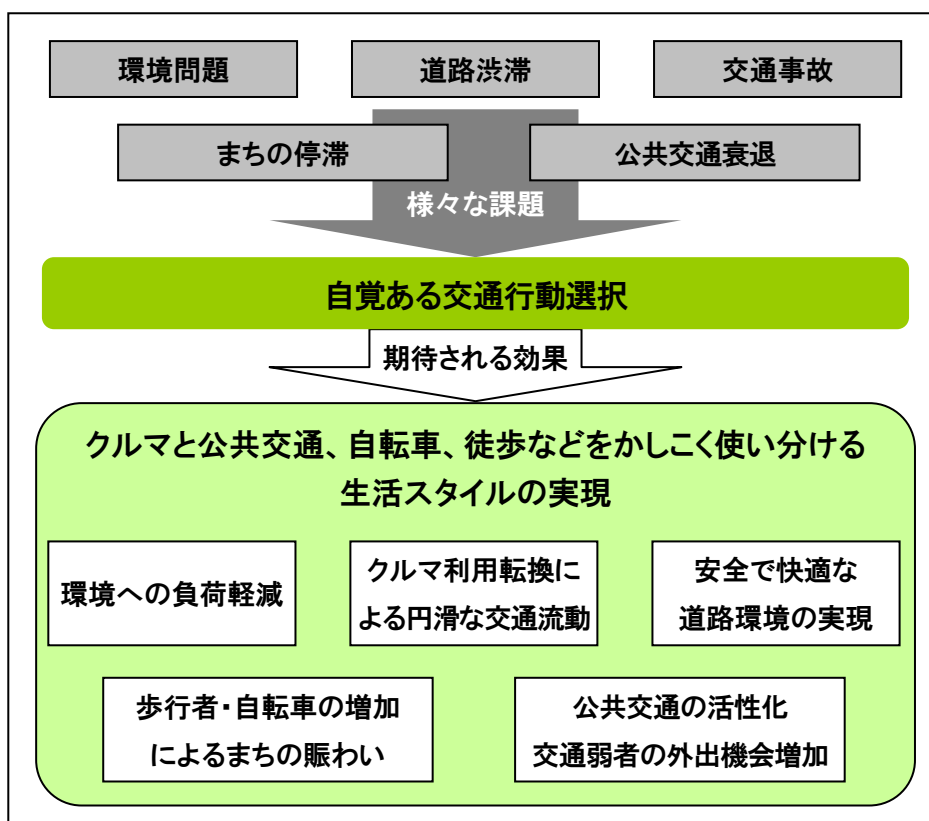
■地域における回遊性の向上や観光交通を支援するコミュニティサイクル*の導入を検討することにより、自転車手段による移動環境の充実、及び自動車からの利用転換を目指す。



Ⅲ 自覚ある交通行動選択

自覚ある交通行動選択は、市民の一人ひとりが自動車利用を控え、公共交通などの多様な交通手段を適切に利用する生活スタイルへと自発的に変化を促すための取り組みを示す計画であり、施策の方向性に従って行政・市民・企業への啓発活動の実施や必要な都市交通施設整備を目指す。

なお、自覚ある交通行動選択への取り組みについては、公共交通計画や道路交通計画における施策による多様で質の高い交通の確保を支えるとともに、自動車依存型の本市において、市民に対する意識の変化や環境面での施策展開を目指す。



①市民の自発的な交通行動変化の促進

■モビリティマネジメント*施策の推進

■環境にやさしい交通行動への参加への取り組み検討

- 環境に配慮した交通行動を進めるために、市民一人ひとりが「自動車に過度に依存した生活スタイル」から「多様な交通手段を適度に利用する生活スタイル」について自発的に考え、実行するといった交通行動変化の促進に向けて、モビリティマネジメント*施策の推進に取り組む。また、大学・高校における学校モビリティマネジメント*の推進に取り組む。
- 行政から率先して省エネルギー運転（エコドライブ*）を実践し、市民や企業への展開を図るほか、運輸事業者に対しても環境にやさしい事業運営への取り組みについて検討する。



②自動車利用の抑制・平準化

■朝夕の自動車利用の抑制・平準化

■ノーマイカーデー*の普及・啓発

- 朝夕の自動車交通集中による渋滞交差点の解消を図る施策の一環として、交通手段や時差出勤による利用時間帯の分散、交通経路の見直しなどによる朝夕の自動車利用の抑制・平準化を図る。
- 行政から率先してノーマイカーデー*を実践し、市民や企業への普及・啓発を図り、環境に配慮した交通行動の展開を図る。

③自動車の低公害化・省エネルギー化の促進

■カーシェアリング*、エコ通勤の展開

■エコカーの普及

■自動車利用の面においても、環境への負荷を軽減するために、自動車の低公害化・省エネルギー化に向けて、カーシェアリング*による車両の有効利用、相乗り通勤などのエコ通勤による1人あたりの走行量を減少させることによる省エネルギーへの取り組みの展開を図る。

■沖縄県では、エコリゾートアイランド沖縄として、「EV*・PHV*タウン構想*」を策定し、様々な取り組みが進められていることから、本市においても電気自動車（EV*）等の環境にやさしいエコカーの普及促進を図る。



那覇バスの低公害バス
(琉球新報より)



低公害車カーシェアリング*
(愛知県豊田市)

④公共交通機関・自転車への利用転換の促進

■公共交通利用優遇策の促進と交通結節点における利用環境の整備

■大学・高校周辺のまちづくりと連携した通学環境の整備

■自動車から公共交通機関等への利用転換の促進を図るため、公共交通利用優遇策の実施を促進するほか、交通結節点における自転車駐車場など、公共交通機関等の利用を促進する環境の整備を図る。

■大学・高校におけるモビリティマネジメント*による通学者に対する公共交通機関・自転車利用促進を図るとともに、周辺のまちづくりと連携した歩行空間や自転車走行空間などの通学環境の整備を図る。

交通結節点における駐輪場イメージ



歩行空間整備のイメージ



バス停イメージ(情報提供可能)



- ・市域地図、バスマップ
- ・電光掲示板
- ・バスロケーション*

1-3 計画目標の設定

1. 目標値の設定

(1) 計画目標設定の考え方

計画を着実に推進していくためには、施策の達成状況を把握するための計画目標を設定して、計画の進行状況（達成状況）について評価・検証を行い、必要に応じて改善を図っていくことが重要となる。

計画目標の考え方を以下に示す。

・基本目標を考慮した計画目標の設定

「振興」「安心」「環境」をテーマとして設定された基本目標を踏まえた計画目標を設定する。

・分かりやすい計画目標の設定

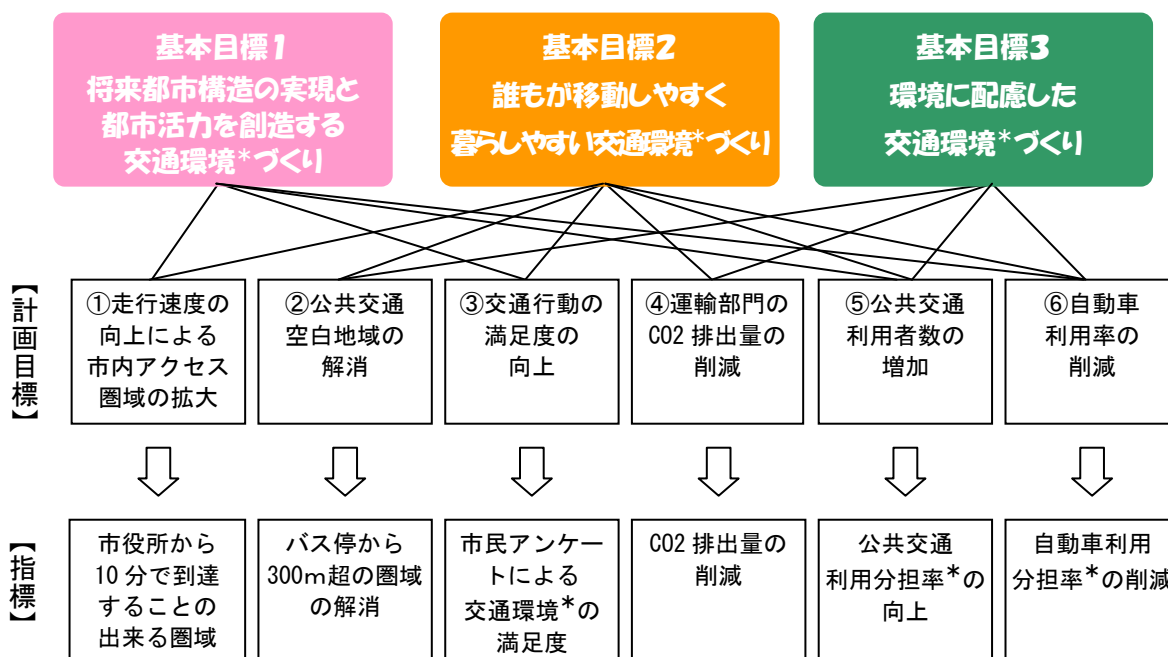
目標の達成状況が評価しやすく、かつ市民に分かりやすいものとして、定量的に示すことの出来る分かりやすい計画目標を設定する。

・計測が可能な指標の設定

計画の評価・検証・改善を行っていく上で、概ね5年ごとに目標の計測が可能な指標を設定する。指標については、現状値と目標値を設定する。

(2) 計画目標と指標の設定

計画目標については、前述の考え方を踏まえ、基本目標を考慮し、分かりやすく計測が可能な指標を設定する。



① 走行速度の向上による市内アクセス圏域の拡大

【設定理由】

道路交通の円滑化や中南部都市圏内の交流促進や市内における各拠点を中心としたまちの結びつきを高めることを基本方針としており、スムーズな交通流動*の達成を目的として、「走行速度(旅行速度)の向上による市内アクセス圏域の拡大」を計画目標として設定する。

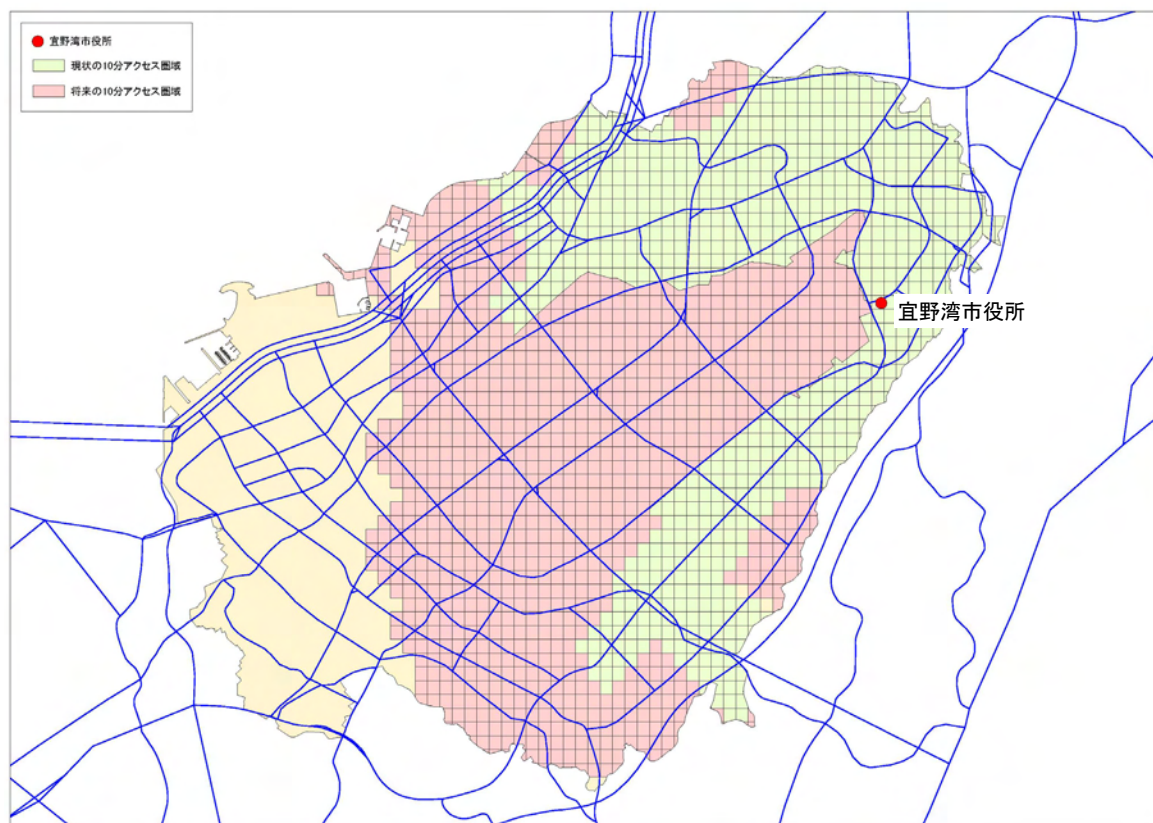
また、指標としては、「市役所から10分で到達することの出来る圏域(市域面積比)」を設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、H22 道路交通センサスによる昼間12時間平均旅行速度*を用いて求め、計画目標値はH42 将来交通量推計による区間速度を用いて設定する。なお、圏域面積算出にあたっての各種条件の設定については、「参考資料4 将来交通量推計」に記載している。

表一H22 道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度*及びH42 将来交通量推計の区間速度

	交通量観測区間			交通量観測地点地名 区 市 郡 町 村	昼間12時間 平均旅行速度 (時間帯別交通量加重)		H42将来 交通量 推計による 区間速度 (km/h)
	路線名	区間			上 り (km/h)	下 り (km/h)	
		路線名等	路線名等				
1	一般国道58号	北谷町・宜野湾市 境	一般国道58号	中頭郡北谷町北前	27.2	42.2	35.5
2	一般国道58号	一般国道58号	宜野湾北中城線	宜野湾市宇地泊	29.6	29.9	34.4
3	一般国道58号	宜野湾北中城線	宜野湾西原線	宜野湾市宇地泊	28.7	34.3	30.2
4	一般国道58号	宜野湾西原線	県道153号線	宜野湾市宇地泊	23.7	26.7	31.0
5	一般国道58号	一般国道58号	宜野湾市・浦添市 境	宜野湾市真志喜3丁目	29.0	26.3	31.5
6	一般国道58号	宜野湾市・浦添市 境	一般国道58号	宜野湾市真志喜3丁目	29.0	26.3	38.7
7	一般国道330号	北中城村・宜野湾市 境	宜野湾北中城線		25.2	30.4	34.5
8	一般国道330号	宜野湾北中城線	県道35号線	宜野湾市字愛知	5.6	23.4	35.7
9	一般国道330号	県道35号線	県道32号線	宜野湾市字愛知	28.2	23.6	32.3
10	一般国道330号	県道32号線	宜野湾西原線	宜野湾市字愛知	19.2	12.9	30.0
11	一般国道330号	宜野湾西原線	宜野湾市・浦添市 境	浦添市西原3丁目	32.6	45.4	45.4
12	一般国道330号	宜野湾市・浦添市 境	沖縄自動車道	浦添市西原3丁目	32.6	45.4	45.5
13	一般国道330号	沖縄自動車道	宜野湾南風原線	宜野湾市嘉数3丁目	33.9	42.3	44.6
14	一般国道330号	宜野湾南風原線	浦添市・宜野湾市 境	宜野湾市嘉数3丁目	33.2	35.3	40.7
15	一般国道330号	浦添市・宜野湾市 境	宜野湾市・浦添市 境	宜野湾市嘉数3丁目	33.2	35.3	27.6
16	宜野湾北中城線	一般国道58号	一般国道330号	宜野湾市喜友名	21.7	31.6	32.2
17	県道32号線	一般国道330号	宜野湾市・中城村 境	宜野湾市志真志	20.3	20.8	25.9
18	宜野湾西原線	一般国道58号	那覇宜野湾線	宜野湾市大謝名	11.6	13.9	28.5
19	宜野湾西原線	那覇宜野湾線	宜野湾南風原線	宜野湾市大謝名	17.7	14.3	38.5
20	宜野湾西原線	宜野湾南風原線	宜野湾西原線	宜野湾市真栄原	24.3	31.3	35.0
21	宜野湾西原線	一般国道330号	宜野湾市・西原町 境	西原町字上原	13.0	26.1	21.6
22	宜野湾西原線	一般国道330号	宜野湾市・西原町 境	西原町森川	20.0	28.7	19.7
23	県道35号線	一般国道330号	宜野湾市・北中城村 境	宜野湾市野嵩	15.0	22.3	35.1
24	県道153号線	一般国道58号	一般国道330号	浦添市牧港	17.2	17.1	36.0
25	宜野湾南風原線	宜野湾西原線	宜野湾市・浦添市 境	浦添市西原	26.9	20.9	21.7
26	那覇宜野湾線	県道153号線	浦添市・宜野湾市 境	浦添市牧港	23.6	23.7	25.9
27	那覇宜野湾線	浦添市・宜野湾市 境	宜野湾西原線	浦添市牧港	23.6	23.7	29.1



図一 宜野湾市役所からの10分到達圏(現状と将来)

表一 宜野湾市役所からの所要時間圏域

所要時間 圏域区分	現況 (H22センサスより)		将来 (H42将来推計より)	
	面積 (km ²)	面積 (%)	面積 (km ²)	面積 (%)
5分未満	2.89	21.7%	636.4%	32.3%
5～10分	2.88	21.7%	908.1%	46.1%
10～15分	5.68	42.6%	425.6%	21.6%
15～20分	1.78	13.4%	0.0%	0.0%
20分以上	0.08	0.6%	0.0%	0.0%
合計	13.32	100%	19.70	100%

※図上求積による。現況の面積には普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧を除く。

指標：市役所から10分で到達することの出来る圏域（市域面積比）

現状（H22）：約43%

目標（H42）：約78%

評価にあたっての把握方法

道路交通センサスによる把握

②公共交通空白地域の解消

【設定理由】

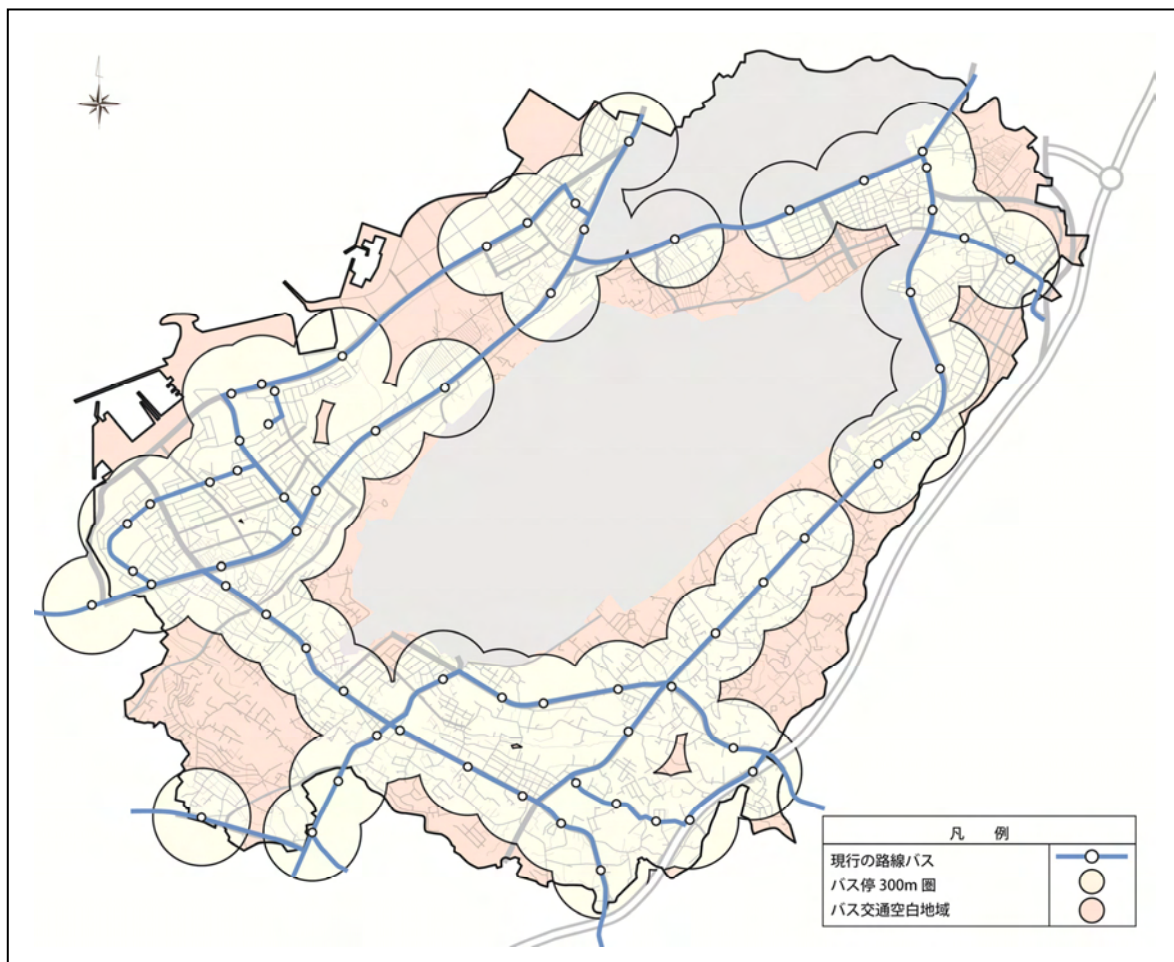
誰もが便利に使える公共交通の構築や環境にやさしい交通施策の展開を基本方針としており、バス路線やバス停の充実を目的として、「公共交通の空白地域の解消」を計画目標として設定する。

また、指標としては、「バス停から 300m 超の圏域（市域面積比）」を設定する。

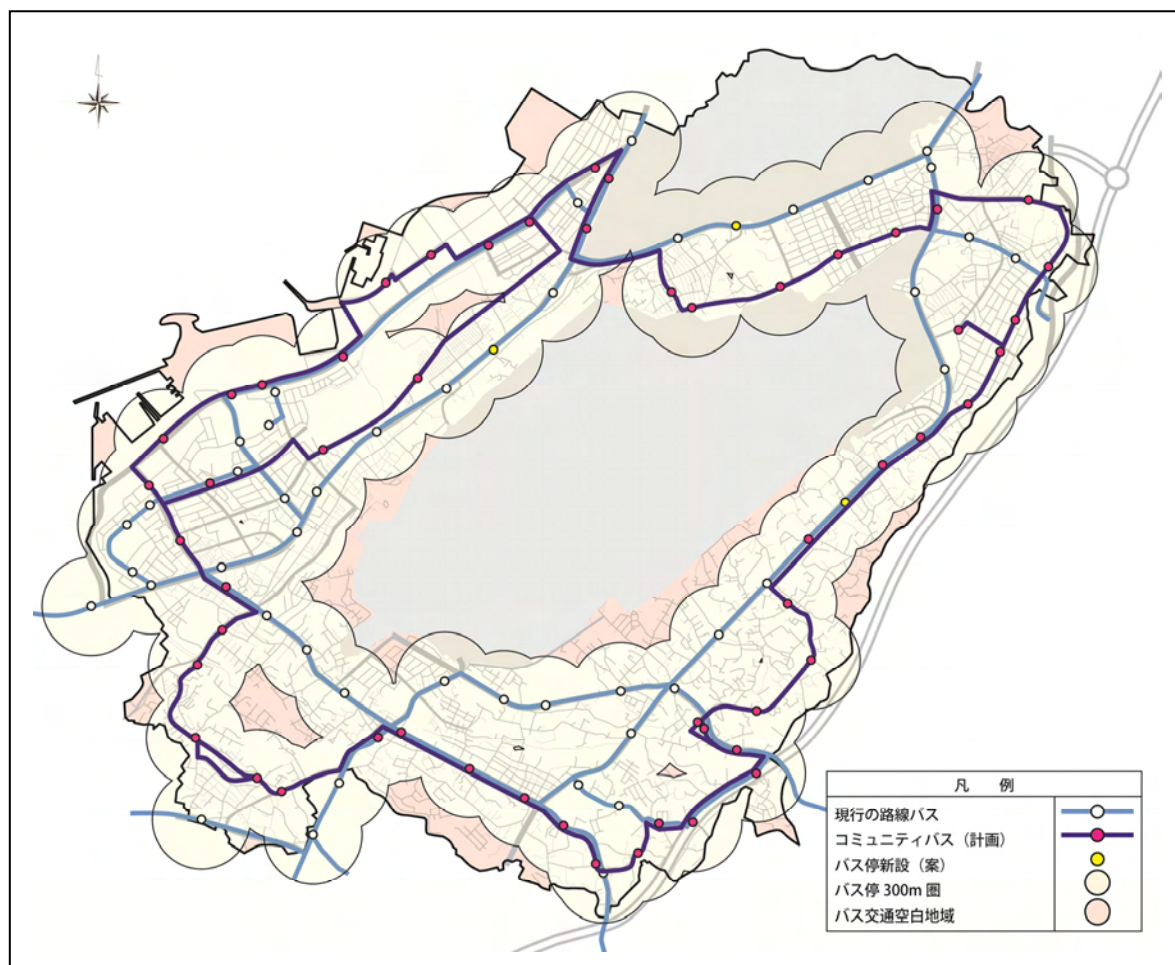
【現状値と目標値の設定】

現状値は、現行の路線バス停留所から 300m 圏域から外れた地域を空白地域として設定し、目標値は現行の路線バスルートの空白地域の解消、及び「宜野湾市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー*系統）」の計画ルート・バス停を踏まえて設定する。

なお、現時点では「宜野湾市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー*系統）」によるコミュニティバス*の実施・運行時期が未定であることや、今後、路線バスや都市の状況によりバス停の見直しもあり得ることから、今後も公共交通の確保・維持・改善について継続的な取り組みを促進する。



図一 公共交通空白地域（現況）



図一公共交通空白地域(将来)

表一公共交通空白地域と市域面積比

	現況（路線バス）		将来（路線バス+コミュニティバス）	
	面積 (km ²)	市全域比	面積 (km ²)	市全域比
空白地域	3.88	29.1%	1.56	11.7%

※図上求積による。市域面積には普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧を除く。

指標：バス停から 300m超の圏域（市域面積比）

現状（H23）：約 29%

目標（H42）：約 12%

評価にあたっての把握方法

公共交通運行状況（ルート、バス停の状況）による把握

③交通行動の満足度の向上

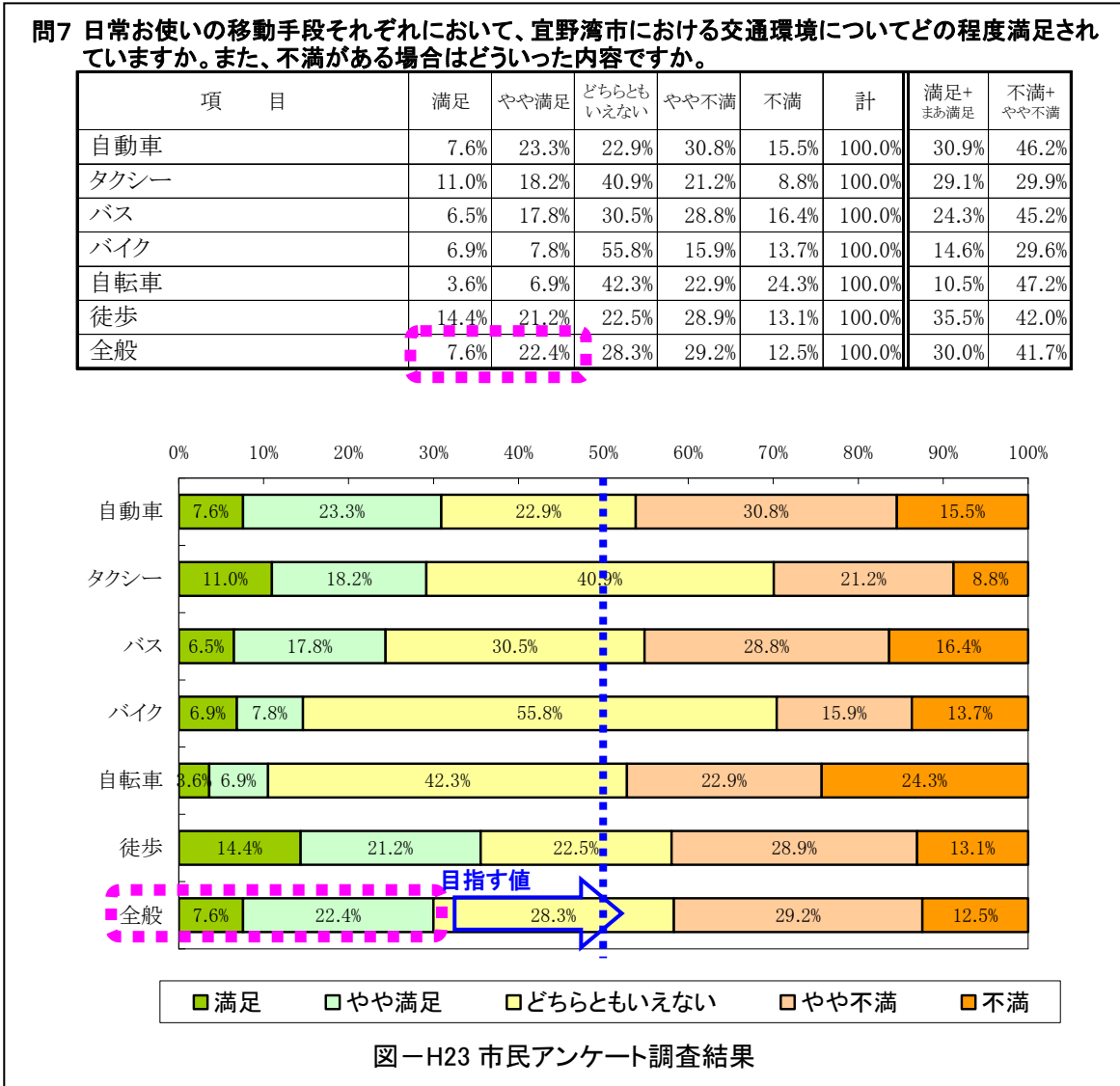
【設定理由】

生活環境の向上や快適で安全な移動や誰もが便利に使える公共交通の構築を基本方針としており、誰もが自由に気軽に移動できる都市交通の実現を目的として、「交通行動の満足度の向上」を計画目標として設定する。

また、指標としては、「市民アンケートによる交通環境*の満足度」を設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、H23 市民アンケート調査結果より求め、計画目標値は市民の 50%（概ね半数）以上として設定する。



指標：市民アンケートによる交通環境*の満足度（移動手段全般）

現状（H23）：30%

目標（H42）：50%以上

評価にあたっての把握方法

市民アンケートにおける同様の設問による把握

④運輸部門のCO2排出量削減

【設定理由】

環境にやさしい交通施策の展開や低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換、環境負荷*の小さい交通基盤整備づくりを基本方針としており、地球温暖化防止を目的として、「運輸部門のCO2排出量削減」を計画目標として設定する。

また、指標としては、「宜野湾市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」と整合を図ることとし、「CO2排出量削減」を設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値及び目標値ともに「宜野湾市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を踏まえて設定することとする。

参考：現時点での「宜野湾市地球温暖化対策地域推進計画」における削減目標

⇒基準年である2000年の値を目標値と設定し、趨勢値に対して29千t-CO2削減することとしている。

	部門別将来目標(現況趨勢型)		排出量単位:千t-CO2		
	2000年	2008年	2020年趨勢	2020年目標	削減量
産業部門	43	42	42	42	
運輸部門	160	159	189	160	29
民生家庭	163	188	228	163	65
民生業務	127	151	151	127	25
廃棄物	9	8	8	8	
計	501	547	617	499	119

上記を踏まえ、本計画では、現状値を2008年(H20)とし、目標年次である2030年(H42)を「159千t-CO2趨勢値」として設定する。

運輸部門将来目標(現況趨勢型)

排出量単位:千t-CO2

	2008年 (平成20年)	2030年趨勢 (平成42年)	2030年目標 (平成42年)	削減量
運輸部門	159	213	159	54

※「2030年趨勢」「2030年目標」については、「宜野湾市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」の設定方法を分析して算出

指標：CO2排出量の削減

現状(H20)：159千t-CO2

目標(H42)：159千t-CO2(趨勢値に対して、54千t-CO2の削減量とする)

評価にあたっての把握方法

宜野湾市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)による把握
(目標値に変動がある場合は、関係機関と連携し整合性を図る)

⑤公共交通利用者数の増加

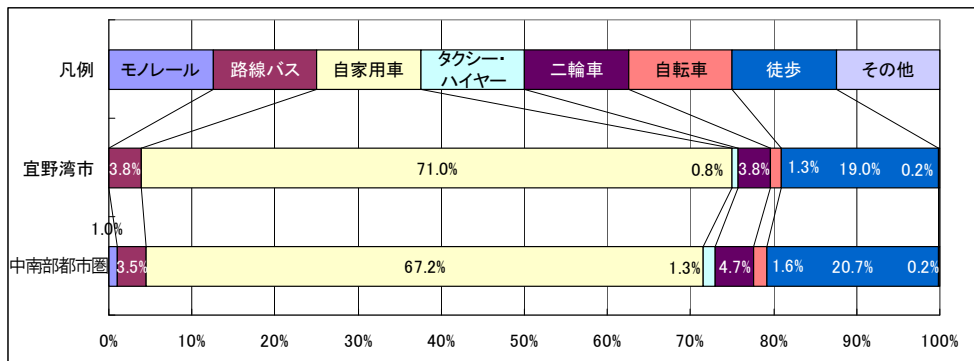
【設定理由】

誰もが便利に使える公共交通の構築や環境にやさしい交通施策の展開、環境負荷*の小さい交通基盤整備づくりを基本方針としており、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」を踏まえ、「公共交通利用者の増加」を計画目標として設定する。

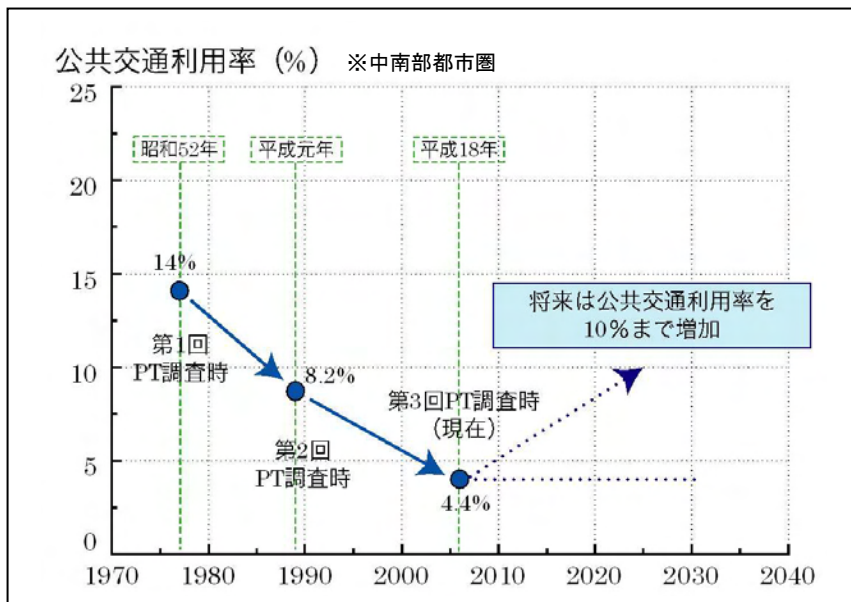
また、指標としては、「公共交通利用分担率*の向上」を設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査* (H18)」における宜野湾市の公共交通手段分担率*の実績値 3.8%とし、目標値は「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」を踏まえて 10.0%として設定する。



図一 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査*(H18)における交通手段分担率*



図一 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランにおける「振興」に関して目標とすべき水準

指標：公共交通利用分担率*の向上

現状 (H18)：3.8%

目標 (H42)：10.0%

評価にあたっての把握方法

沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査*による把握

⑥自動車利用率の削減

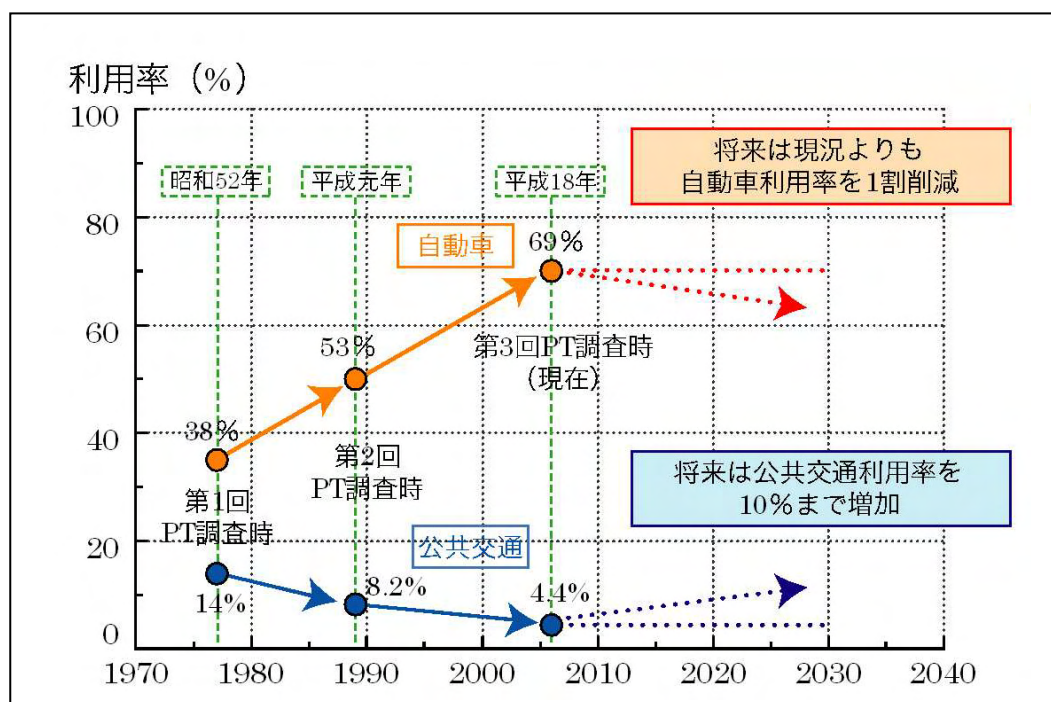
【設定理由】

道路交通の円滑化や誰もが便利に使える公共交通の構築、環境にやさしい交通施策の展開、環境負荷*の小さい交通基盤整備づくりを基本方針としており、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」を踏まえ、「自動車利用率の削減」を計画目標として設定する。

また、指標としては、「自動車利用分担率*の削減」を設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査*（H18）」における宜野湾市の公共交通手段分担率*の実績値 71.8%を設定し、目標値は「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」を踏まえて約1割削減として設定する。



図一 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランにおける「環境」に関して目標とすべき水準

指標：自動車利用分担率*の削減

現状 (H18)：71.8%

目標 (H42)：約1割削減

評価にあたっての把握方法

沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査*による把握

2. 計画の実現に向けて

(1) 関係主体の果たすべき役割

計画目標の達成に向けて、市民、企業、交通事業者、行政（国・県・市）がそれぞれの役割分担を認識した上で連携・協働して取り組んでいくことが必要となる。

特にこれまでは行政や交通事業者が市民に対して交通基盤整備や交通サービスの提供を行ってきたが、今後、市民の求める交通基盤や移動サービスが多様化していくことを踏まえ、市民自らが考え、参加していく取り組みを進めていくことも考えられる。

なお、計画の進捗状況を把握し、「評価」「検証」「改善」を図るべく、定期的な会議を開催し、市民の参画についても検討していくことが必要となる。

(2) 重点的・効率的な取り組み

本市においては普天間飛行場跡地利用による都市構造の再構築により、都市交通体系*にも大きな影響を及ぼすこととなる。現時点では、国・県とともに跡地利用に関わる計画内容の具体化に向けて取り組んでいるところであり、さらに、跡地利用を前提とした新たな公共交通システム*、主要幹線道路についても構想・計画の段階にある。

そのような中で、限られた財源で効率的な取り組みを図るべく、既存ストック*の有効活用や、関係主体との連携・調整を踏まえた効果的な公共交通及び幹線道路ネットワークの構築と重点的な投資による施策の推進を図る。

(3) PDCAサイクルによる評価・検証・改善

概ね20年後の目標達成に向けて、5年毎に前述した計画目標のモニタリング*を行いつつ、本市を取り巻く社会情勢や国・県による公共交通及び幹線道路ネットワークへの取り組みとの整合を図り、評価・検証・改善を行う。



【PDCAサイクルイメージ (案)】