

第2章 都市交通戦略

2-1 重点的に取り組む施策

I 公共交通計画

| 施策の方向性 | | 重点的に取り組む施策 |
|------------------------------|---------------------------------|---|
| 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 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 2. 新たな乗降施設整備(大山地区) 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 |
| | ■ 基地跡地利用計画の推進にあわせた公共交通の導入 | ・上位関連計画を踏まえた取り組み※ |
| 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 | 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討 |
| | ■ 現沖縄都市モノレールの延長との連携 | ・上位関連計画等を踏まえた取り組み※ |
| 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 | 6. 宇地泊における交通結節点の整備 |
| | ■ 基地跡地を活用した交通結節点(伊佐、普天間)の整備 | ・上位関連計画を踏まえた取り組み※ |
| 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 | 7. バスマップの配布、インターネットでの情報提供 8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備 |
| | ■ 公共交通のバリアフリー*化に向けた取り組み | 9. 停留所や交通結節点などのバリアフリー*化促進 |
| | ■ 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検討 | 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺、真志喜周辺) |

※基地跡地利用計画に関連する施策については、上位関連計画の動向を踏まえた取り組みを進めていくこととする。

※現沖縄都市モノレールの延長との連携についても、上位関連計画や県をはじめとする関係主体との連携を踏まえた取り組みを進める。

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

□重点的に取り組む施策

1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討

当面の取組みとして、国道 58 号を中心とした基幹バス等の導入に向けて、関係機関との調整を進めながら、バス専用レーンの確保などのバスを利用した実証実験について計画と実施の検討に取り組む。

2. 新たな乗降施設整備（大山地区）

新たな公共交通システム*の導入区間におけるバス停間の長い区間（大山地区）において、沿線の土地利用特性に応じたバス停の新設を検討する。

3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討

新たな公共交通にふさわしい乗降施設の整備や待合施設、情報提供板等の整備を行う。また、バス近接情報等の情報提供システムについて関係機関と調整を図りながら導入を検討する。



基幹バスによるバス専用レーンの例



上屋、待合施設のあるバス停の例



バス近接情報システムの例

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

□重点的に取り組む施策

4. コミュニティバス*の運行

市内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*の運行を促進する。

なお、「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）」におけるコミュニティバス*の導入計画について、現時点で実施・運行時期が未定であるため、担当部署での検討を促進する。



コミュニティバス*イメージ

5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討

沖縄コンベンションセンター、沖縄国際大学、琉球大学の東西方向の研究・交流ゾーンの移動を支え、南北方向に導入が検討される基幹バス等と連絡する新たな公共交通網について検討する。

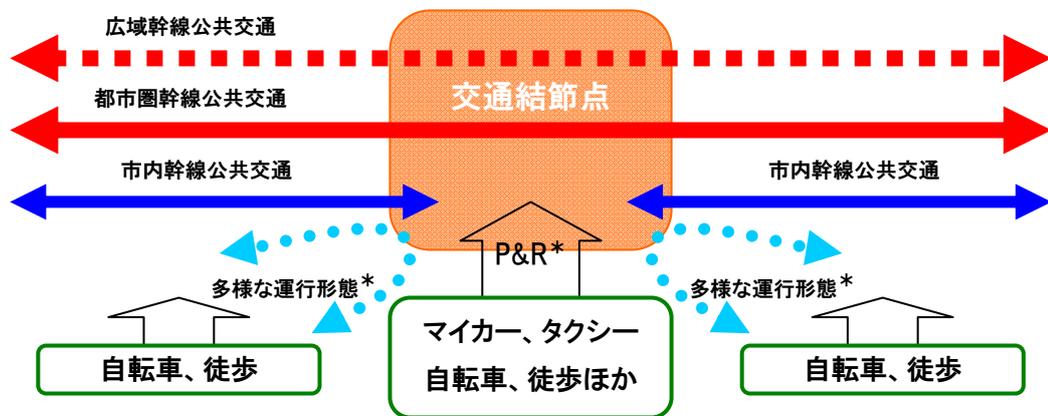
③交通結節点の整備

■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

□重点的に取り組む施策

6. 宇地泊における交通結節点の整備

都市圏幹線公共交通と導入が計画されている市内幹線公共交通（コミュニティバス*）等との結節を有する交通結節点の整備を推進する。あわせて、交通結節点までの徒歩や自転車などの周辺アクセス環境の改善、パークアンドライド（P&R）*駐車場・駐輪場などの環境整備を行うことで、公共交通の利用圏域の拡大を図る。さらに、地区レベルでの構築を目指す多様な運行形態による生活交通サービスとの連携について検討する。



コンベンション・宇地泊周辺イメージパース

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*化に向けた取り組み

■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

□重点的に取り組む施策

7. バスマップの配布、インターネットでの情報提供

複数のバス会社が運行するなど、分かりにくさから敬遠されがちなバス路線の利用しやすい環境を整えるため、バスマップの配布やインターネットなどで利用者への積極的な情報提供を進める。特に、コミュニティバス*から路線バスへの乗換え情報など利用者のニーズに配慮した情報提供を行う。



沖縄本島バスルートマップ

8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備

公共交通空白地域の解消を図るため、宜野湾北中城線（喜友名地区）と国道330号（赤道地区）においてバス停の新設を検討する。バス利用の快適性を向上するため、バス停の上屋整備やベンチの設置、情報案内板の整備などを行い、バスの利用促進を図る。

9. 停留所や交通結節点などのバリアフリー*化促進

バリアフリー*化への対応として、バス停上屋やベンチ設置等の整備と合わせて停留所や交通結節点における段差解消や分かりやすい情報提供などの周辺環境整備を進める。また、公共交通運行事業者に対して低床バス導入や車両乗降時の段差解消などバス車両も含めたバリアフリー*化の促進を図る。



バス停におけるバリアフリー*化



低床バス(ノンステップ)

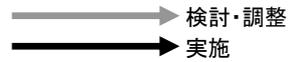
10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備（普天間周辺、真志喜周辺）

普天間周辺の中心市街地まちづくりに合わせたレンタル自転車等のコミュニティサイクル*の導入や、サイクルポート*の整備などを行い、端末手段の充実による公共交通の利用転換を図る。また、真志喜周辺など学校やコンベンション施設が集積する地区においてもバス停留所と連携したコミュニティサイクル*の導入について検討を行う。



コミュニティサイクル*の例

■スケジュール案と想定される関係主体



| NO. | 施策名 | 実施地域 | スケジュール案 | | 想定される関係主体 |
|-----|--|------------------------------|----------|-----------|-------------|
| | | | 短期(概ね5年) | 中期(概ね10年) | |
| 1 | バスを利用した実証実験の計画と実施検討 | 国道58号、宜野湾北中城線(バス専用レーン) | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 2 | 新たな乗降施設整備(大山地区) | 国道58号(大山地区) | → | → | 国・市・事業者 |
| 3 | バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 | 国道58号、宜野湾北中城線、国道330号 | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 4 | コミュニティバス*の運行 | 市内全域 | → | → | 市・その他 |
| 5 | コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討 | コンベンションセンター～沖縄国際大学～琉球大学 | → | → | 県・市・事業者・その他 |
| 6 | 宇地泊における交通結節点の整備 | 宇地泊 | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 7 | バスマップの配布、インターネットでの情報提供 | 市内全域 | → | → | 市・その他 |
| 8 | バス停新設、上屋・ベンチ・案内板の整備 | (バス停新設)新城地区、赤道地区、(その他整備)市内全域 | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 9 | 停留所や交通結節点などのバリアフリー*化促進 | 市内全域 | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 10 | コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺、真志喜周辺) | 普天間周辺、真志喜周辺 | → | → | 市・その他 |

II 道路交通計画

| 施策の方向性 | | 重点的に取り組む施策 |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 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 | 11. 沖縄西海岸道路(浦添北道路)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 | ・上位関連計画を踏まえた取り組み※ |
| 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 | 12. (都)パイプライン線の整備 |
| | | 13. (都)宇地泊大謝名線の整備 |
| | | 14. (都)湧橋線の整備 |
| | | 15. (都)宇地泊東線の整備 |
| | | 16. (仮称)(都)真栄原真志喜線の整備 |
| | 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 | |
| | ■ 市域東部をはじめとする幹線道路網の構築・整備促進 | 18. (仮称)宜野湾 11 号の整備※ |
| 19. 市域東部における幹線道路網構築の検討 | | |
| 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 | 20. 我如古交差点の改良整備 |
| 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 | 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) |
| | | 22. 高齢者・障がい者等に配慮したバリアフリー*な移動空間整備 |
| | ■ 人にやさしい道路空間の整備 | 23. 事故多発地点など歩行者の交通安全対策 |
| | | 24. 景観や自然環境に配慮した緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出 |
| | | 25. 県道 32 号線の交差点改良整備(沖縄自動車道付近) |
| | | 26. 地区内道路環境改善への取り組み |
| ⑤ 自転車利用環境の向上・充実 | ■ コミュニティサイクル*の導入検討 | 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(再掲) |

※基地跡地利用計画に関連する施策については、上位関連計画の動向を踏まえた取り組みを進めていくこととする。

※(仮称)宜野湾 11 号については、基地の部分返還に伴う整備を行う。

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

□ 重点的に取り組む施策

11. 沖縄西海岸道路（浦添北道路）の整備

沖縄西海岸道路の一部である浦添北道路の整備に伴い、国道 58 号宜野湾バイパスとの接続を進める。

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

□ 重点的に取り組む施策

12. 都市計画道路パイプライン線の整備

13. 都市計画道路宇地泊大謝名線の整備

14. 都市計画道路湧橋線の整備

15. 都市計画道路宇地泊東線の整備

16. （仮称）都市計画道路真栄原真志喜線の整備

17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討

未整備路線について、基地跡地利用計画などの関連事業と連携しながら、整備方針および整備時期について検討を行う。

18. （仮称）宜野湾 11 号の整備

普天間飛行場の部分返還に伴う整備を行う。

19. 市域東部における幹線道路網構築の検討

市域東部において、補助幹線道路の適正な配置を含めた幹線道路網構築について、地区整備や実現性を踏まえた検討を行う。

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

□ 重点的に取り組む施策

20. 我如古交差点の改良整備

国道 330 号浦添バイパスと県道 34 号線が交差する我如古交差点の渋滞解消のための交差点改良を行う。

なお、その他の主要な渋滞交差点については、道路管理者や交通管理者等と連携しながら交通処理対策について検討を行う。

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

□重点的に取り組む施策

21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上（普天間周辺）

「普天間門前“交流”まちづくり計画」との連携により、地域内を巡る回遊性の向上とプログラムづくりに取り組む。

- ・ 地域内を歩いて回遊するための環境整備（ソフト施策中心）
- ・ 普天間高校等跡地利用における広域交通を担う迂回ルートの検討
- ・ 建物のセットバックによる歩道拡幅の検討
- ・ 地域資源の保全・再発見

※「普天間門前“交流”まちづくり計画」P53より抜粋

22. 高齢者・障がい者等に配慮した

バリアフリー*な移動空間整備

道路の段差解消や、電線類の地中化・電柱の移設による歩道の確保などのバリアフリー*な歩行者空間整備を図る。

また、今後利用増加が見込まれるシニアカー*の移動空間や駐機空間の整備を促進する。

23. 事故多発地点など歩行者の交通安全対策

事故多発箇所や自動車交通量の多い箇所において、信号機や横断歩道、カーブミラーの設置、電柱の移設などによる歩行者の交通安全対策を講じる。

24. 景観や自然環境に配慮した緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出

周辺環境と調和した街路樹の整備や道路沿い空間を利用したポケットパーク等の休憩施設の整備など、沿道施設の協力のもと、景観や自然環境に配慮した快適な道路空間の創出を図る。

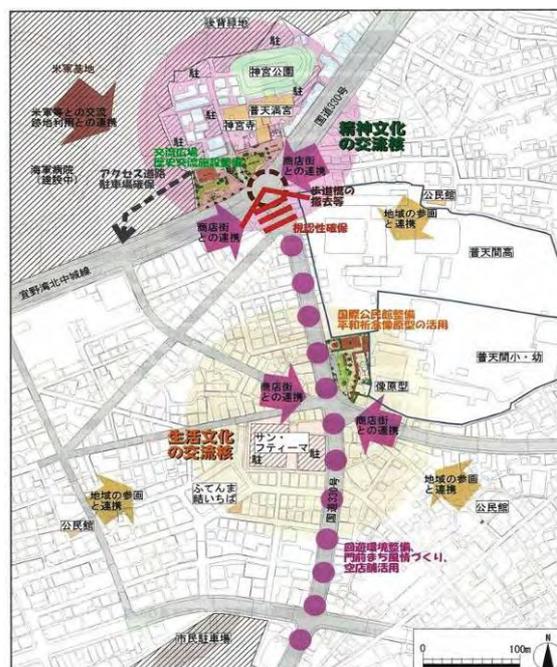
25. 県道32号線の交差点改良整備（沖縄自動車道付近）

交通処理能力を高め、歩行者の安全性向上を図るために交差点の改良整備を進める。

26. 地区内交通環境改善への取り組み

市全域において、行き止まり道路の解消や狭小な道路における速度抑制や一方通行規制など、地域の実情に即した取り組みを推進し、良好な生活交通環境の構築を図る。

また、交通環境の地域間格差の是正を目指し、市域東部地域や市民アンケートにおいて交通環境の満足度の低い地域において、危険箇所を図化するヒヤリハットマップ*作成やコミュニティ道路*化・ゾーン規制*等について検討する。



普天間門前“交流”まちづくり計画での短期施設整備展開図

⑤自転車利用環境の向上・充実

■コミュニティサイクル*の導入検討

□重点的に取り組む施策

10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備（普天間周辺、真志喜周辺）

普天間周辺の中心市街地まちづくりに合わせたレンタル自転車等のコミュニティサイクル*の導入や、サイクルポート*の整備などを行い、端末手段の充実による公共交通の利用転換を図る。また、真志喜周辺など学校やコンベンション施設が集積する地区においてもバス停留所と連携したコミュニティサイクル*の導入について検討を行う。



コミュニティサイクル*の例

■スケジュール案と想定される関係主体

→ 検討・調整
→ 実施

| NO. | 施策名 | 実施地域 | スケジュール案 | | 想定される関係主体 |
|-----|--|--|----------|-----------|---------------|
| | | | 短期(概ね5年) | 中期(概ね10年) | |
| 11 | 沖縄西海岸道路(浦添北道路)の整備 | 国道58号宜野湾バイパス取付部 | → | | 国・県・市 |
| 12 | (都)パイプライン線の整備 | 大謝名～嘉数 | → | | 県 |
| 13 | (都)宇地泊大謝名線の整備 | 宇地泊第二区画整理地内 | → | | 市 |
| 14 | (都)湧橋線の整備 | 佐真下区画整理地内 | → | | 市 |
| 15 | (都)宇地泊東線の整備 | 宇地泊第二区画整理地内 | → | | 市 |
| 16 | (仮称)(都)真栄原真志喜線の整備 | 真志喜地区 | → | → | 市 |
| 17 | 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 | 市内全域 | → | → | 市 |
| 18 | (仮称)宜野湾11号の整備 | 上原～宜野湾 | → | → | 市 |
| 19 | 市域東部における幹線道路網構築の検討 | 上原・赤道・愛知・神山・長田 | → | → | 市 |
| 20 | 我如古交差点の改良整備 | 我如古交差点 | → | | 国 |
| 21 | 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) | 普天間周辺 | → | → | 国・県・市 |
| 22 | 高齢者・障がい者等に配慮したバリアフリー*な移動空間整備 | 市内全域 | → | → | 国・県・市・事業者・その他 |
| 23 | 事故多発地点など歩行者の交通安全対策 | 市内全域 | → | → | 国・県・市・その他 |
| 24 | 景観や自然環境に配慮した緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出 | 市内全域 | → | → | 国・県・市 |
| 25 | 県道32号線の交差点改良整備(沖縄自動車道付近) | 沖縄自動車道付近 | → | → | 県 |
| 26 | 地区内交通環境改善への取り組み | (ハード施策)市内全域 (ソフト施策)上原・赤道・愛知・神山・長田、我如古・志真志・宜野湾、大山・伊佐地区 | → | → | 市 |
| 10 | コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺、真志喜周辺) | 普天間周辺、真志喜周辺 | → | → | 市・その他 |

Ⅲ 自覚ある交通行動の選択

| 施策の方向性 | | 重点的に取り組む施策 |
|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 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 | 27. 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 | 28. 省エネルギー運転(エコドライブ*)の啓発普及 |
| 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 | 29. 時差出勤や通勤経路見直しへの取り組み |
| | ■ノーマイカーデー*の普及・啓発 | 30. ノーマイカーデー*の促進 |
| 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 | 31. カーシェアリング*による車両の有効利用 |
| | | 32. 相乗り通勤などエコ通勤の奨励 |
| | ■エコカーの普及 | 33. 環境にやさしいエコカーの購入促進 |
| 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 | 34. 公共交通機関等の利用を促進する環境の整備 |
| | ■大学・高校周辺のまちづくりと連携した通学環境の整備 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開 |

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

□重点的に取り組む施策

27. モビリティマネジメント*施策の推進

市民（居住地）に対してかしこいクルマの使い方への情報提供や実際の交通行動の自発的な変化を促すモビリティマネジメント*施策の推進を図る。また、大学や高校を対象とした学校モビリティマネジメント*、自動車通勤等の利用転換を図る職場モビリティマネジメント*プログラムなど、コミュニティバス*の導入をはじめとする公共交通の利便性向上への取り組みとともに、様々なモビリティマネジメント*施策の推進を検討し、実施する。



動機付け冊子



コミュニティバス*の乗り方

あなたのバス利用プラン

| | | | |
|------|--------|----|-------|
| 所要時間 | 約 34 分 | 運賃 | 100 円 |
|------|--------|----|-------|

① 自宅 (Aルート) ② 水門バス停 (Aルート) ③ 佐賀駅東口バス停 (Aルート) ④ 佐賀駅

09:09 (乗) 09:20 (降) 09:25 (乗) 10:00 (降) 09:41 (乗) 09:51 (降) 10:00 (乗) 09:43 (降)

①/自宅→水門バス停 ③/佐賀駅東口バス停→佐賀駅

水門バス停 佐賀駅 佐賀駅東口バス停

ご自宅

その他
コミュニティバスの「Aルート」は、路線表では黄色で表示されています。「Aルート」は、佐賀駅東口バス停の発着時刻が15分おきで運行するため、お乗りの際はバス時刻表の「Aルート」に注意してください。また、お乗りの際は時刻表の「Aルート」に注意してください。また、お乗りの際は時刻表の「Aルート」に注意してください。

あなたのバス利用プラン



コミュニティバス*路線図・時刻表

コミュニティバス*の利用促進のためのモビリティマネジメント*の例
(国土交通省モビリティ・マネジメント*パンフレットを一部編集)

28. 省エネルギー運転（エコドライブ*）の啓発普及

行政から率先して省エネルギー運転（エコドライブ*やアイドリングストップ）を実践するとともに、市民をはじめ、一定規模（従業者30人以上）や運輸業の事業所に対して環境にやさしい運転技術講習への参加を促進し、エコドライバーの育成に努める。

地球と走ろう

環境にやさしいエコドライブで

1 ふんわりアクセル「Eスタート」

やさしい発進を心がけましょう。

普通車の発進より少し遅やかに発進する（最初の5秒で時速20キロが目安です）だけで11%程度燃費が改善します。やさしいアクセル操作は安全運転にもつながります。時間に余裕を持って、ゆったりした気分で運転しましょう。

2 加減速の少ない運転

車間距離は余裕をもって、交通状況に応じた安全な定速走行に努めましょう。

車間距離に余裕をもつことが大切です。車間距離を詰めたり、深部にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。また、同じ速度であれば、向めの中アで走行の方が燃費がよくなります。交通の状況に応じ、できるだけ速度変化の少ない安全な運転をしましょう。

3 早めのアクセルオフ

エンジンブレーキを積極的に使いましょう。

エンジンブレーキを使うと、燃料の供給が停止される（燃料カット）ので、2%程度燃費が改善されます。停止位置が決ったら、早めにアクセルから足を離して、エンジンブレーキで減速しましょう。また減速したり、坂道を下る時にはエンジンブレーキを活用しましょう。

4 エアコンの使用を控えめに

車内を冷やし過ぎないようにしましょう。

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。外気温25℃の時に、エアコンを使用すると、12%程度燃費が悪化します。

5 アイドリングストップ

無用なアイドリングをやめましょう。

10分間のアイドリング（ニュートラルレンジ、エアコンOFFの場合）で、130cc程度の燃料を消費します。持ち合わせや荷物の積み下ろしのための駐車の際にはアイドリングを止めましょう。

6 暖機運転は適切に

エンジンをかけたらすぐ出発しましょう。

現在販売されているガソリン乗用車においては暖機不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を消費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

7 道路交通情報の活用

出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の情報をチェックしましょう。

1時間のドライブで、道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。カーナビやカーラジオ等で道路交通情報をチェックして活用しましょう。

8 タイヤの空気圧をこまめにチェック

タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備をしましょう。

タイヤの空気圧が適正値より50kPa(0.5kg/cm²)不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。また、安全運転のためにも定期的な点検は必要です。

9 不要な荷物は積まずに走行

不要な荷物を積まないようにしましょう。

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物量の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、降から下しましょう。

10 駐車場所に注意

渋滞などをまねくことから、違法駐車はやめましょう。

交通の妨げになる場所での駐車は交通渋滞をもたらす余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。



エコドライブ10のすすめ

地球と走ろう

エコドライブ

エコドライブ普及連絡会
(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)

データ提供：国土省エネルギーセンターなどの調査結果

「エコドライブ*10のすすめ」チラシ
(交通エコロジーモビリティ財団)

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

□重点的に取り組む施策

29. 時差出勤や通勤経路見直しへの取り組み

朝夕における自動車交通の集中を緩和するとともに、環境負荷の軽減、さらには通勤時の精神的・肉体的な負担の軽減を図る時差出勤を促進する。また、通勤経路の見直しなどによる道路における自動車利用の平準化を図る。

30. ノーマイカーデー*の促進

コミュニティバス*などの公共交通の利用などにより、自家用車の利用を控えるノーマイカーデー*について、行政から率先して実践するとともに、市民や企業への普及・啓発を促進し、交通渋滞の緩和や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

□重点的に取り組む施策

31. カーシェアリング*による車両の有効利用

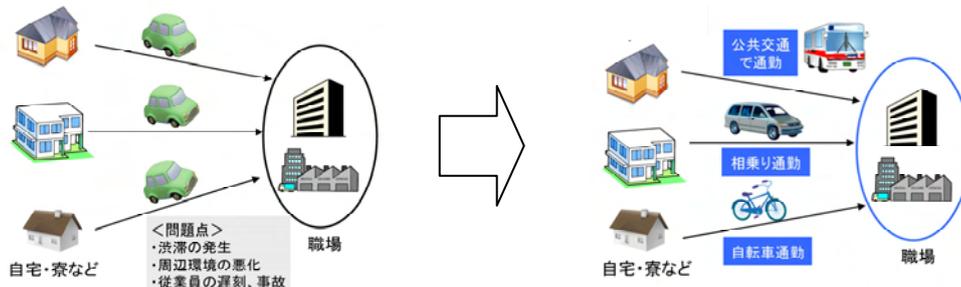
カーシェアリング*による車両の有効利用を促進し、環境への負荷を軽減すると同時に、自動車の低公害化・省エネルギー化を図る。

32. 相乗り通勤などエコ通勤の奨励

相乗り通勤などエコ通勤による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。自動車交通量の削減、渋滞緩和にも寄与する。

33. 環境にやさしいエコカーの購入促進

公用車の買い替え時において、電気自動車（EV*）やハイブリッドカー*及び低燃費車等のエコカーの購入に取り組むとともに、自家用車両や業務用車両の買い替え時の購入促進を図る。



エコ通勤のイメージ(国土交通省エコ通勤ポータルサイト HP より一部加工)

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

□重点的に取り組む施策

34. 公共交通機関等の利用を促進する環境の整備

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、公共交通への乗り換え拠点となる交通結節点における自転車駐車場の整備などの利用環境の整備を図る。また、公共交通利用者に対し、乗り継ぎ割引や回数券、同行者の運賃軽減などの優遇策の実施促進に努める。

35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開

大学・高校におけるモビリティマネジメント*推進と同時に周辺の歩行空間整備やコミュニティサイクル*等の施策、および校内でバスの接近情報を提供するなど、公共交通利用促進を支援する総合的な施策の展開を進める。



■スケジュール案と想定される関係主体

→ 検討・調整
→ 実施

| NO. | 施策名 | 実施地域 | スケジュール案 | | 想定される関係主体 |
|-----|-------------------------------|--------------------------------|----------|-----------|-------------|
| | | | 短期(概ね5年) | 中期(概ね10年) | |
| 27 | モビリティマネジメント* 施策の推進 | 市内全域 | → | → | 県・市・その他 |
| 28 | 省エネルギー運転(エコドライブ*)の啓発普及 | 市内全域 | → | → | 市 |
| 29 | 時差出勤や通勤経路見直しへの取り組み | 市内全域 | → | → | 市・その他 |
| 30 | ノーマイカーデー*の促進 | 市内全域 | → | → | 市・その他 |
| 31 | カーシェアリング*による車両の有効利用 | 市内全域 | → | → | 県・市・その他 |
| 32 | 相乗り通勤などエコ通勤の奨励 | 市内全域 | → | → | 国・県・市・その他 |
| 33 | 環境にやさしいエコカーの購入促進 | 市内全域 | → | → | 市・その他 |
| 34 | 公共交通機関等の利用を促進する環境の整備 | 市内全域 | → | → | 国・県・市・事業者 |
| 35 | 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開 | 沖縄国際大学、琉球大学、普天間高校、宜野湾高校、中部商業高校 | → | → | 県・市・事業者・その他 |

1. 普天間・野嵩地域（ゾーン 362）

| | |
|------|---|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は国道 330 号と県道 35 号線。地域の一部でバス交通空白地域が存在する。 ・普天間交通結節点の整備が位置づけられている。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：普天間野嵩線、東本町通り線。いずれも未整備である。 ・国道 330 号の混雑度は 1.43～2.05 と高くなっている。 ・地区内の 4m 未満道路の割合は 31% と市平均 25% より高い。 ・野嵩地区における狭小道路の解消が必要。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用、キャンプ瑞慶覧跡地利用との連携が必要。 ・普天間宮への参道であった宜野湾並松(ナナムチ)街道の再生が位置づけられている。 ・宜野湾市役所や普天間高校が位置することから、地域における公共交通および歩行者自転車の利用環境向上が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|---|-------------|--|-------------|
|  | 地域界 |  | バス交通空白地域 |
|  | 道路幅員 12m 以上 |  | 狭小道路の解消 |
|  | " 4～12m |  | 都市計画道路未整備区間 |
|  | " 4m 未満 |  | 基地跡地利用との連携 |
| | |  | 混雑度 1.25 以上 |
| | |  | 交通結節点 |
| | |  | 観光拠点化 |
| | |  | 並松街道 |



| | 施策No. 施策名 |
|------|--|
| 公共交通 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバス*の運行 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺) |
| 道路交通 | 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) |
| 交通行動 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(普天間高校) |

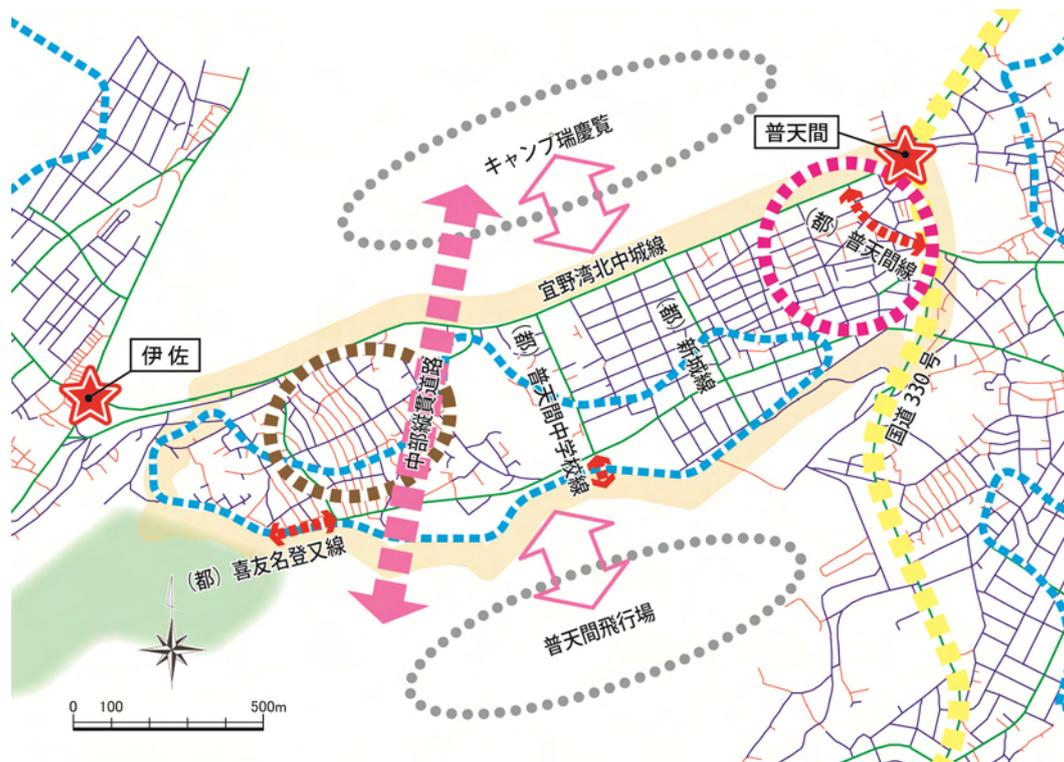
| | | |
|----|---|--|
| 凡例 | <ul style="list-style-type: none"> 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバスの運行 10. コミュニティサイクル導入とサイクルポートの整備(普天間周辺) | <ul style="list-style-type: none"> 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(普天間高校) |
| | <ul style="list-style-type: none"> 地域界 主要幹線・幹線道路 補助幹線道路 | <ul style="list-style-type: none"> 道路幅員 12m以上 " 4～12m " 4m未満 |



2. 普天間・新城・喜友名地域（ゾーン 361）

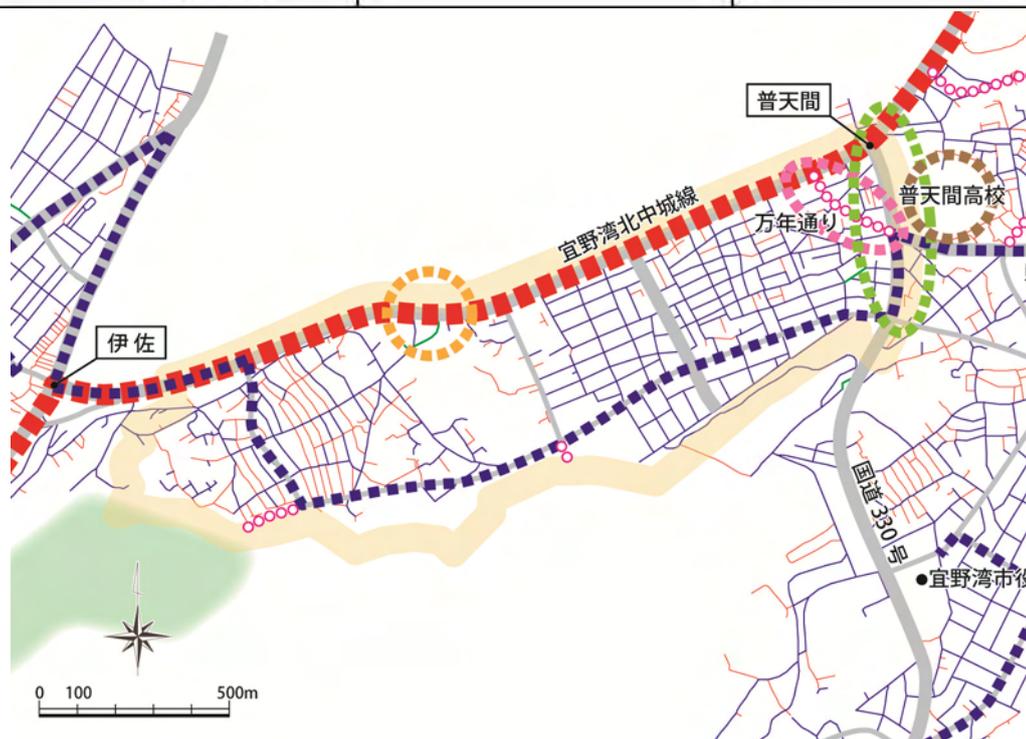
| | |
|------|--|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は宜野湾北中城線のみ。バス交通空白地域が多く存在する。 ・普天間交通結節点の整備が位置づけられている。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：普天間線は商業業務拠点地区内の路線であるが未整備である。 ・都市計画道路：喜友名登又線、普天間中学校線は基地によりネットワークが寸断されており、未整備となっている。 ・国道 330 号の混雑度は 1.43～2.05 と高くなっている。 ・喜友名地区における狭小道路の解消が必要。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用、キャンプ瑞慶覧跡地利用との連携が必要。 ・中部縦貫道路が地域を縦断する計画となっており、地域における環境や景観に配慮した整備が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|-----|------------|--|-------------|
| | 地域界 | | バス交通空白地域 |
| | 道路幅員 12m以上 | | 狭小道路の解消 |
| | " 4～12m | | 都市計画道路未整備区間 |
| | " 4m未満 | | 混雑度 1.25 以上 |
| | | | 基地跡地利用との連携 |
| | | | 交通結節点 |
| | | | 商業業務拠点 |
| | | | 保全緑地 |



| | |
|------|--|
| | 施策No. 施策名 |
| 公共交通 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバス*の運行 8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備(喜友名地区) 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺) |
| 道路交通 | 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) |
| 交通行動 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(普天間高校) |

| | | |
|----|---|---|
| 凡例 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバスの運行 8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備(喜友名地区) | 10. コミュニティサイクル導入とサイクルポートの整備(普天間周辺) 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(普天間高校) |
| | 地域界 主要幹線・幹線道路 補助幹線道路 | 保全緑地 |



3. 大山・伊佐地域（ゾーン 381）

| | |
|------|--|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は国道 58 号と国道 58 号宜野湾バイパス。バス停間隔が広く、バス交通空白地域が存在する。 ・伊佐交通結節点の整備が位置づけられている。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：宇地泊伊佐線、学園通り大山線、大山中通り線、大山東線。いずれも未整備である。 ・国道 58 号の混雑度は 2.21 と高くなっている。 ・地区内の 4m 未満道路の割合は 34% と市平均 25% より高い。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用との連携が必要。 ・宜野湾横断道路が地域を横断する位置づけとなっており、地域における環境や景観に配慮した整備が必要。 ・地域全体における狭小道路の解消が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|---|-------------|--|-------------|
|  | 地域界 |  | バス交通空白地域 |
|  | 道路幅員 12m 以上 |  | 狭小道路の解消 |
|  | " 4 ~ 12m |  | 都市計画道路未整備区間 |
|  | " 4m 未満 |  | 基地跡地利用との連携 |
| | |  | 混雑度 1.5 以上 |
| | |  | 交通結節点 |
| | |  | 主な公園 |
| | |  | 保全緑地 |



| | |
|------|--|
| | 施策No. 施策名 |
| 公共交通 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 2. 新たな乗降施設整備(大山地区) 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバス*の運行 |
| 道路交通 | 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 26. 地区内道路環境改善への取り組み(ソフト施策) |
| 交通行動 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(宜野湾高校) |



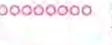
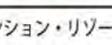
4. 真志喜・大謝名・宇地泊地域（ゾーン 382）

| | |
|------|--|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は国道 58 号と国道 58 号宜野湾バイパス、宜野湾西原線のほか、宜野湾高校へのアクセスとなる市道 2 路線に走っている。地域の一部でバス交通空白地域が存在する。 ・宇地泊交通結節点の整備が位置づけられている。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：宇地泊大謝名線、宇地泊東線、パイプライン線。いずれも事業中。 ・国道 58 号の混雑度は 2.21、宜野湾西原線の混雑度は 1.64 と高くなっている。 ・大謝名地区における狭小道路の解消が必要。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用との連携が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|---|-------------|---|----------------|
|  | 地域界 |  | バス交通空白地域 |
|  | 道路幅員 12m 以上 |  | 狭小道路の解消 |
|  | " 4 ~ 12m |  | 都市計画道路事業中区間 |
|  | " 4m 未満 |  | 基地跡地利用との連携 |
| | |  | 交通結節点 |
| | |  | 混雑度 1.25 以上 |
| | |  | コンベンション・リゾート拠点 |
| | |  | 主な公園 |
| | |  | 保全緑地 |



| | 施策No. 施策名 |
|------|--|
| 公共交通 | 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討(具体的な位置は未定) 6. 宇地泊における交通結節点の整備 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(真志喜周辺) |
| 道路交通 | 11. 沖縄西海岸道路(浦添北道路)の整備 12. (都)パイプライン線の整備 13. (都)宇地泊大謝名線の整備 15. (都)宇地泊東線の整備 16. (仮称)(都)真栄原真志喜線の整備 |
| 交通行動 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(宜野湾高校) |

| | | |
|----|--|---|
| 凡例 |  1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討  3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討  4. コミュニティバスの運行  6. 宇地泊における交通結節点の整備  10. コミュニティサイクル導入とサイクルポートの整備(真志喜周辺) |  11. 沖縄西海岸道路(浦添北道路)の整備  12. (都)パイプライン線の整備  13. (都)地泊大謝名線の整備  15. (都)宇地泊東線の整備  16. (仮称)(都)真栄原真志喜線の整備  35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(宜野湾高校) |
| |  地域界  主要幹線・幹線道路  補助幹線道路 |  コンベンション・リゾート拠点  主な公園  保全緑地 |



5. 嘉数・真栄原・佐真下地域（ゾーン 373）

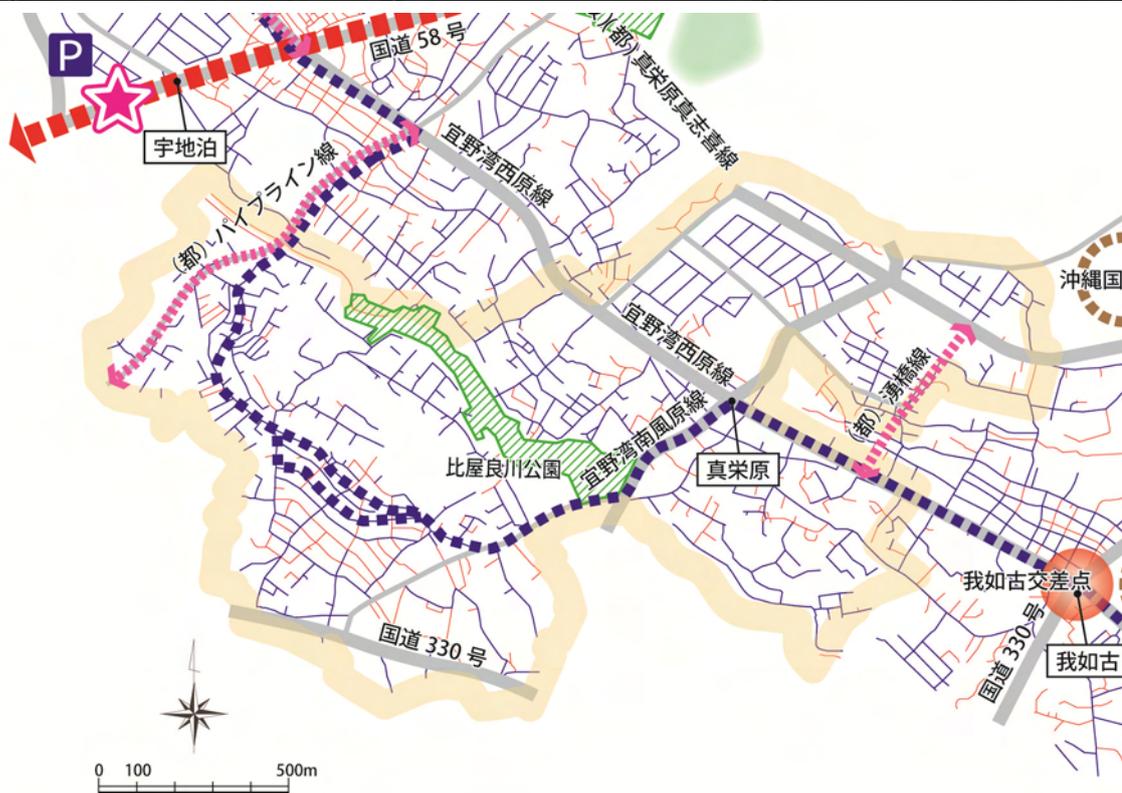
| | |
|------|---|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は国道 330 号と宜野湾西原線のほか、宜野湾南風原線と沖縄国際大学へのアクセスとなる市道に走っている。嘉数地区のほとんどのエリアにおいてバス交通空白地域が存在する。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：パイプライン線、湧橋線。いずれも事業中。 ・国道 330 号の混雑度は 2.16 と高くなっている。 ・宜野湾南風原線と宜野湾西原線の真栄原交差点は主要渋滞ポイントとなっている。 ・嘉数地区における狭小道路の解消が必要。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用との連携が必要。 ・中部縦貫道路が地域を縦断する計画となっており、地域における環境や景観に配慮した整備が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|-----|------------|--|-------------|
| | 地域界 | | バス交通空白地域 |
| | 道路幅員 12m以上 | | 狭小道路の解消 |
| | " 4 ~ 12m | | 都市計画道路事業中区間 |
| | " 4m未満 | | 混雑度 1.25 以上 |
| | 主要渋滞ポイント | | 基地跡地利用との連携 |
| | 商業業務拠点 | | 主な公園 |



| | |
|------|---|
| | 施策No. 施策名 |
| 公共交通 | 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討(具体的な位置は未定) |
| 道路交通 | 12. (都)パイプライン線の整備 14. (都)湧橋線の整備 |

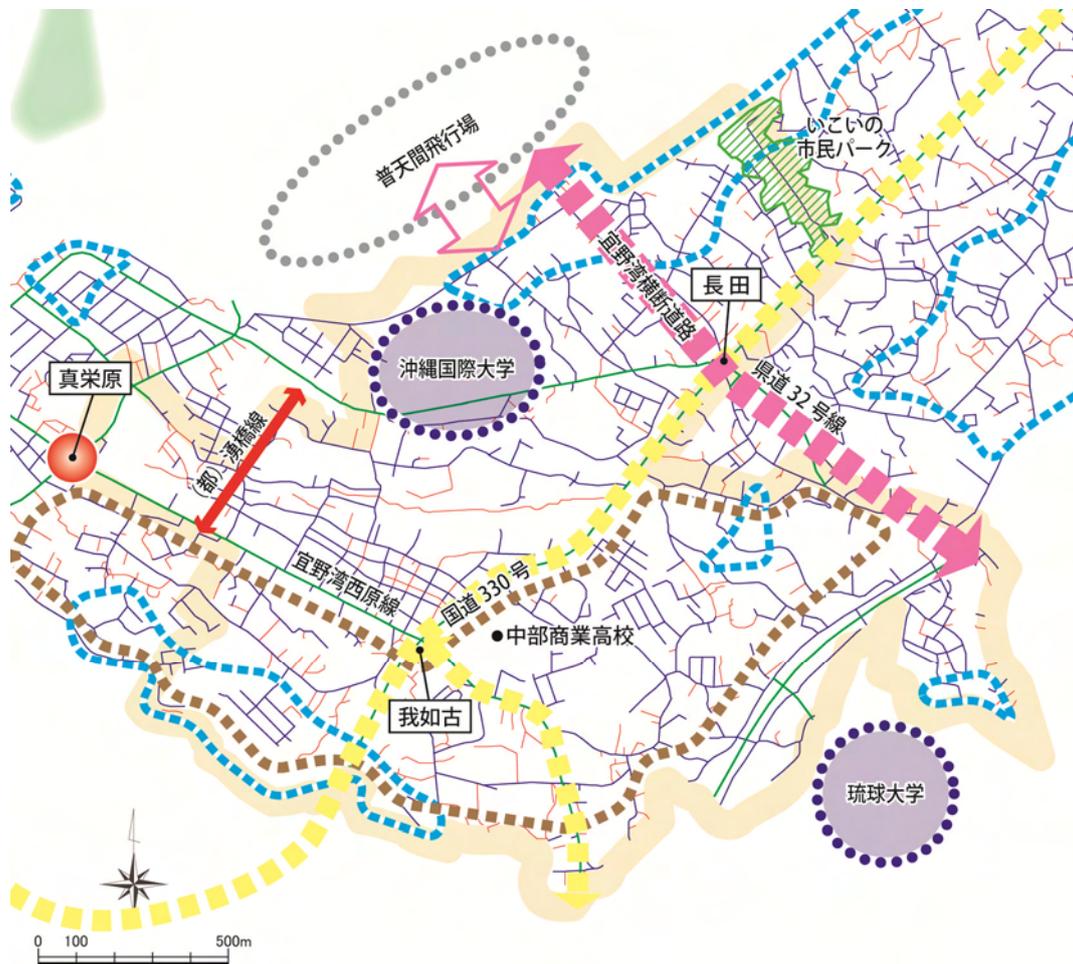
| | | |
|----|--|--|
| 凡例 |  4. コミュニティバスの運行  12. (都)パイプライン線の整備 14. (都)湧橋線の整備 | |
| |  地域界  主要幹線・幹線道路  補助幹線道路 |  主な公園 |



6. 我如古・志真志・宜野湾地域（ゾーン 372）

| | |
|------|--|
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内のバス路線は国道 330 号と県道 32 号線のほか、宜野湾西原線と沖縄国際大学へのアクセスとなる市道 2 路線に走っている。地域の一部でバス交通空白地域が存在する。 |
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路：湧橋線が事業中である。 ・国道 330 号の混雑度は 1.39～1.43、宜野湾西原線の混雑度は 0.87～1.29 と高くなっている。 ・我如古、志真志地区における狭小道路の解消が必要。 |
| 地域全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場跡地利用との連携が必要。 ・沖縄国際大学及び琉球大学が位置しており、地域を横断する計画である宜野湾横断道路を踏まえた地区内の交通流整除化とそれに合わせた公共交通や歩行者自転車の利用環境向上が必要。 |

| 凡 例 | | | | | |
|-----|-------------|--|-------------|--|-------------|
| | 地域界 | | バス交通空白地域 | | 主要な渋滞ポイント |
| | 道路幅員 12m 以上 | | 狭小道路の解消 | | 混雑度 1.25 以上 |
| | 〃 4～12m | | 都市計画道路事業中区間 | | 研究・学園拠点 |
| | 〃 4m 未満 | | 基地跡地利用との連携 | | 主な公園 |



| | |
|------|---|
| | 施策No. 施策名 |
| 公共交通 | 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討(具体的な位置は未定) |
| 道路交通 | 14. (都)湧橋線の整備 18. (仮称)宜野湾11号の整備 19. 市域東部における幹線道路網構築の検討 20. 我如古交差点の改良整備 25. 県道32号線の交差点改良整備(沖縄自動車道付近) 26. 地区内道路環境改善への取り組み(ソフト施策) |
| 交通行動 | 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(沖縄国際大学、琉球大学、中部商業高校) |

| | | |
|--------|--|---|
| 凡 例 | 4. コミュニティバスの運行 14. (都)湧橋線の整備 18. (仮称)宜野湾11号の整備 19. 市域東部における幹線道路網構築の検討 | 20. 我如古交差点の改良整備 25. 県道32号線交差点改良整備(沖縄自動車道付近) 26. 地区内道路環境改善への取り組み(ソフト施策) 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開(沖縄国際大学・琉球大学・中部商業高校) |
| | 地域界 主要幹線・幹線道路 補助幹線道路 | 主な公園 |



7. 上原・赤道・愛知・神山・長田地域（ゾーン 371）

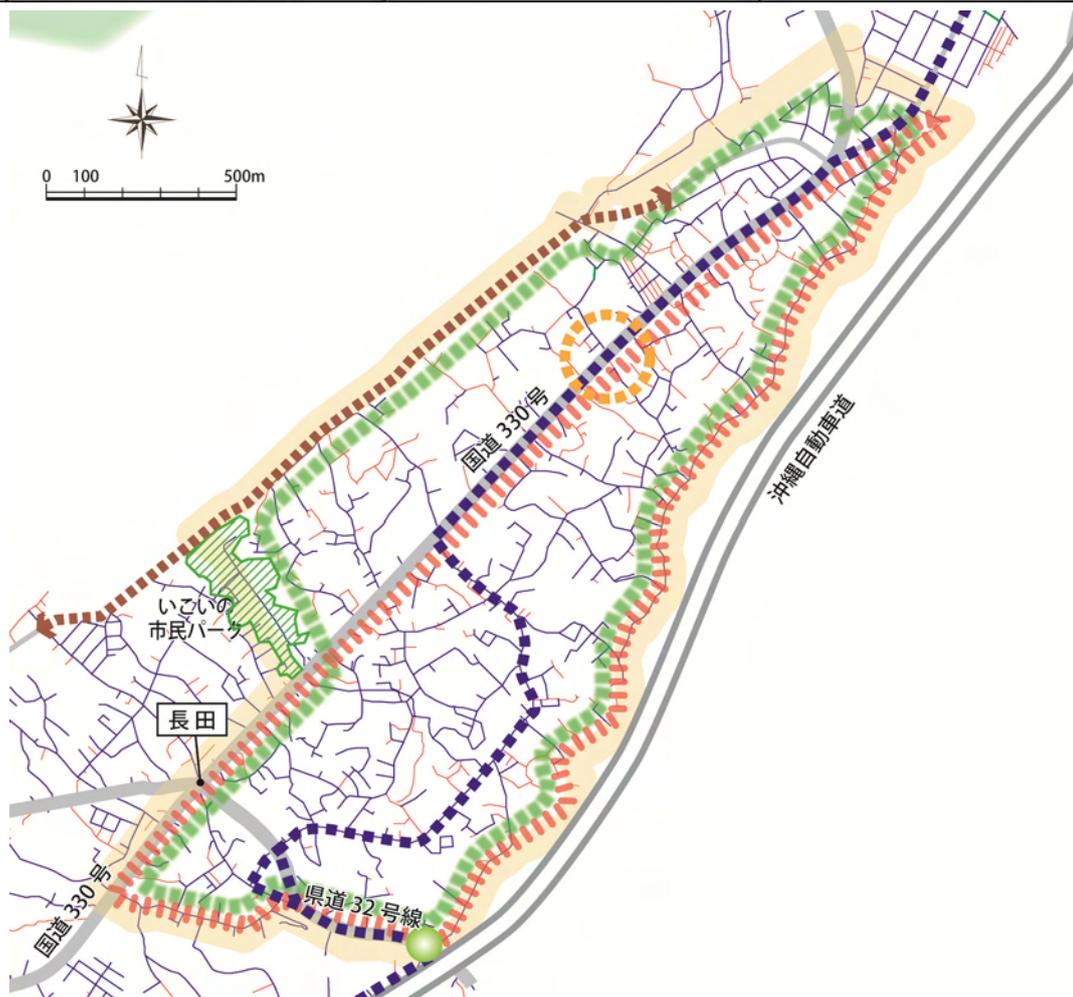
| | |
|------|---|
| 公共交通 | ・地区内のバス路線は国道 330 号と県道 32 号線。バス交通空白地域が多く存在する。 |
| 道路交通 | ・国道 330 号の混雑度は 1.43 と高くなっている。 ・地区内の 4m 未満道路の割合は 25% と市平均と同じである。 |
| 地域全体 | ・普天間飛行場跡地利用との連携が必要。 ・福祉センターや児童センターが立地する多世代型交流拠点を中心とした地区における公共交通や歩行者自転車の利用環境向上が必要。 ・地域を横断する計画である宜野湾横断道路を踏まえた地区内の交通流整除化とそれに合わせた公共交通や歩行者自転車の利用環境向上が必要。 ・地域全体における狭小道路の解消が必要。 |

| 凡 例 | | | |
|-----|-------------|--|-------------|
| | 地域界 | | バス交通空白地域 |
| | 道路幅員 12m 以上 | | 狭小道路の解消 |
| | " 4 ~ 12m | | 基地跡地利用との連携 |
| | " 4m 未満 | | 混雑度 1.25 以上 |
| | | | 多世代型交流拠点 |
| | | | 主な公園 |



| | |
|------|---|
| | 施策No. 施策名 |
| 公共交通 | 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討(具体的な位置は未定) 8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備(赤道地区) |
| 道路交通 | 18. (仮称)宜野湾 11 号の整備 19. 市域東部における幹線道路網構築の検討 25. 県道 32 号線の交差点改良整備(沖縄自動車道付近) 26. 地区内道路環境改善への取り組み(ソフト施策) |

| | | |
|----|---|---|
| 凡例 |  4. コミュニティバスの運行  8. バス停の新設、上屋・ベンチ・案内板の整備(赤道地区)  18. (仮称) 宜野湾 11 号の整備 |  19. 市域東部における幹線道路網構築の検討  25. 県道 32 号線交差点改良整備(沖縄自動車道付近)  26. 地区内道路環境改善への取り組み(ソフト施策) |
| |  地域界  主要幹線・幹線道路  補助幹線道路 |  主な公園 |



2-3 施策目標の設定

都市交通マスタープランにおいて設定した「計画目標」は、本市における交通基本計画の進行状況（達成状況）を把握するために設定している。

ここでは、都市交通戦略で提示した重点的に取り組む施策の実施状況を把握し、着実な施策実施の推進を図るために「施策目標」を設定する。

計画目標：概ね 20 年後の長期的な目標 施策目標：概ね 5～10 年の短・中期的な目標

| | 重点的に取り組む施策 | 施策目標 |
|--------|---|---|
| 公共交通計画 | <ol style="list-style-type: none"> 1. バスを利用した実証実験の計画と実施検討 2. 新たな乗降施設整備(大山地区) 3. バス近接情報等のバス待合所機能拡充の検討 4. コミュニティバス*の運行 5. コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを支える公共交通の検討 6. 宇地泊における交通結節点の整備 7. バスマップの配布、インターネットでの情報提供 8. バス停新設、上屋・ベンチ・案内板の整備 9. 停留所や交通結節点などのバリアフリー*化促進 10. コミュニティサイクル*導入とサイクルポート*の整備(普天間周辺、真志喜周辺) | <ol style="list-style-type: none"> 1.2.バス停の新設（大山地区） 3.バス停待合所機能拡充 4.コミュニティバス*の運行開始 5.公共交通ネットワーク計画(手段・ルート等)の策定 6.宇地泊交通結節点事業着手 7.バスマップの作成、配布、周知 8.9. バス停の新設(2箇所)、バス停における環境整備 10.普天間周辺、真志喜周辺における自転車レンタル施設の設置 |
| 道路交通計画 | <ol style="list-style-type: none"> 11. 沖縄西海岸道路(浦添北道路)の整備 12. (都)パイプライン線の現道改良 13. (都)宇地泊大謝名線の整備 14. (都)湧橋線の整備 15. (都)宇地泊東線の整備 16. (仮称)(都)真栄原真志喜線の整備 17. 未整備路線の整備方針及び整備時期の検討 18. (仮称)宜野湾 11 号の整備 19. 市域東部における幹線道路網構築の検討 20. 我如古交差点の改良整備 21. 中心市街地の歩行者ネットワーク整備による回遊性向上(普天間周辺) 22. 高齢者・障がい者等に配慮したバリアフリー*な移動空間整備 23. 事故多発地点など歩行者の交通安全対策 24. 景観や自然環境に配慮した緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出 25. 県道 32 号線の交差点改良整備(沖縄自動車道付近) 26. 地区内道路環境改善への取り組み | <ol style="list-style-type: none"> 11.沖縄西海岸道路と国道 58 号宜野湾バイパスとの接続 12.(都)パイプライン線事業完了 13.(都)宇地泊大謝名線事業完了 14.(都)湧橋線事業完了 15.(都)宇地泊東線事業完了 16.(仮称)(都)真栄原真志喜線事業着手 17.都市計画道路整備計画の策定 18.(仮称)宜野湾 11 号事業着手 19.都市内幹線道路網計画の策定 20.我如古交差点改良事業完了 21.歩行者回遊空間整備着手(普天間周辺) 22.バリアフリー*移動空間整備着手 23.交通安全対策の実施 24.景観に配慮した道路空間整備着手 25.県道 32 号線の交差点改良事業完了 26.地域特性に合わせた地区内道路環境計画着手 |

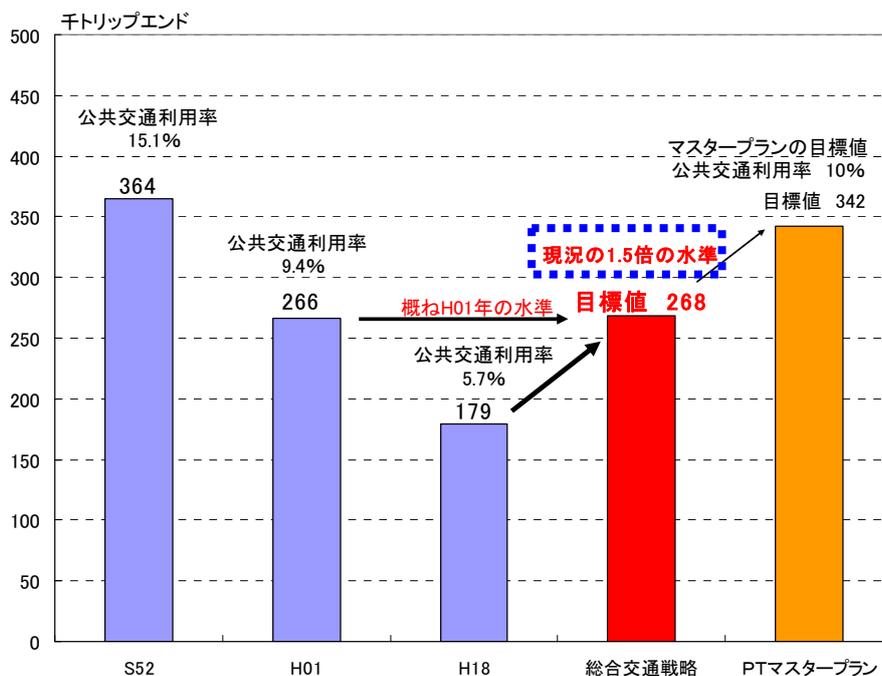
| | 重点的に取り組む施策 | 施策目標 |
|-------------|---|---|
| 自覚ある交通行動の選択 | 27. モビリティマネジメント*施策の推進 28. 省エネルギー運転(エコドライブ*)の啓発普及 29. 時差出勤や通勤経路見直しへの取り組み 30. ノーマイカーデー*の促進 31. カーシェアリング*による車両の有効利用 32. 相乗り通勤などエコ通勤の奨励 33. 環境にやさしいエコカーの購入促進 34. 公共交通機関等の利用を促進する環境の整備 35. 大学・高校の通学での公共交通利用を促進する総合的施策の展開 | 27.モビリティマネジメント*の実施 28.29.30.31.32.33. 「宜野湾市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」と協働して取り組む 34.公共交通機関利用促進のための環境整備 35.学校モビリティマネジメント*及び周辺における通学環境整備 |



【各施策間による相乗効果としての包括的な目標】

①公共交通利用者数の増加：現状（H18）の利用者→目標 現状の1.5倍の水準まで増加

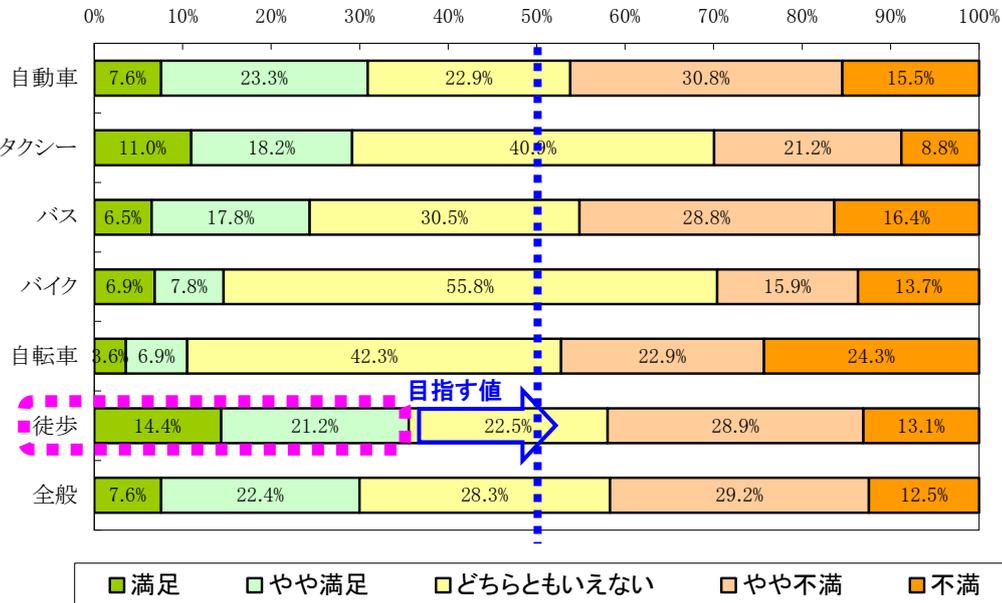
「沖縄本島中南部都市圏都市交通体系調査：H22.3 沖縄県」において、国道58号の新たな公共交通システム（基幹バス等）を中心とした集約型市街地の形成に併せて、5～10年後の短・中期を見据えた総合戦略の目標として、都市交通マスタープランにおける20年後の目標である公共交通利用率約10%を踏まえ、現在の1.5倍の水準（概ね20年前の水準）を目指すこととされている。



図一 沖縄本島中南部都市圏都市交通体系調査における国道58号沿線地域の公共交通利用率、利用者数の推移と目標水準

②市民アンケートにおける徒歩手段の満足度向上：現状 35.3%→目標 50%以上

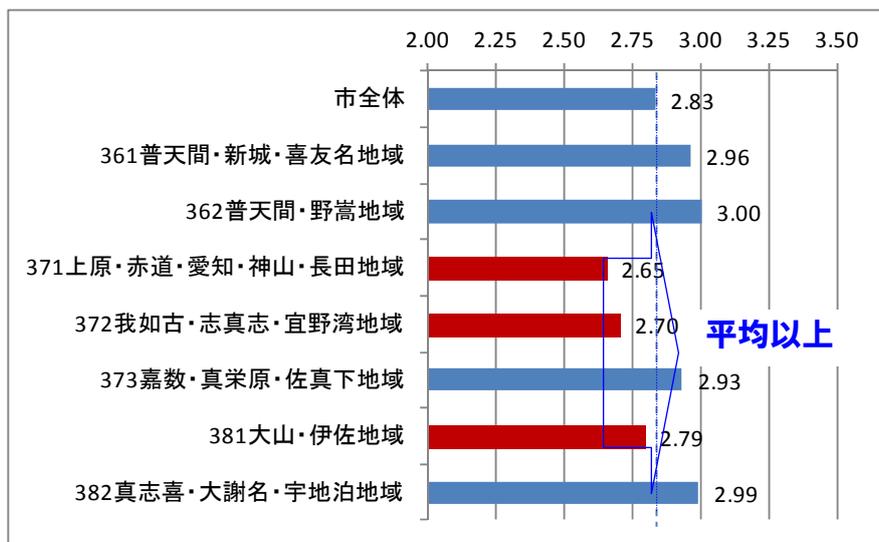
(計画目標である「③交通行動の満足度の向上」に合わせ、目標値を市民の概ね半数以上として設定)



図—H23 市民アンケートによる交通手段別満足度調査結果

③市民アンケートにおける満足度の低い地域における満足度の向上：

現状 2.65 (上原・赤道・愛知・神山・長田)
 現状 2.70 (我如古・志真志・宜野湾) } → 目標 2.83 以上 (H23 市全体平均値以上)
 現状 2.79 (大山・伊佐)



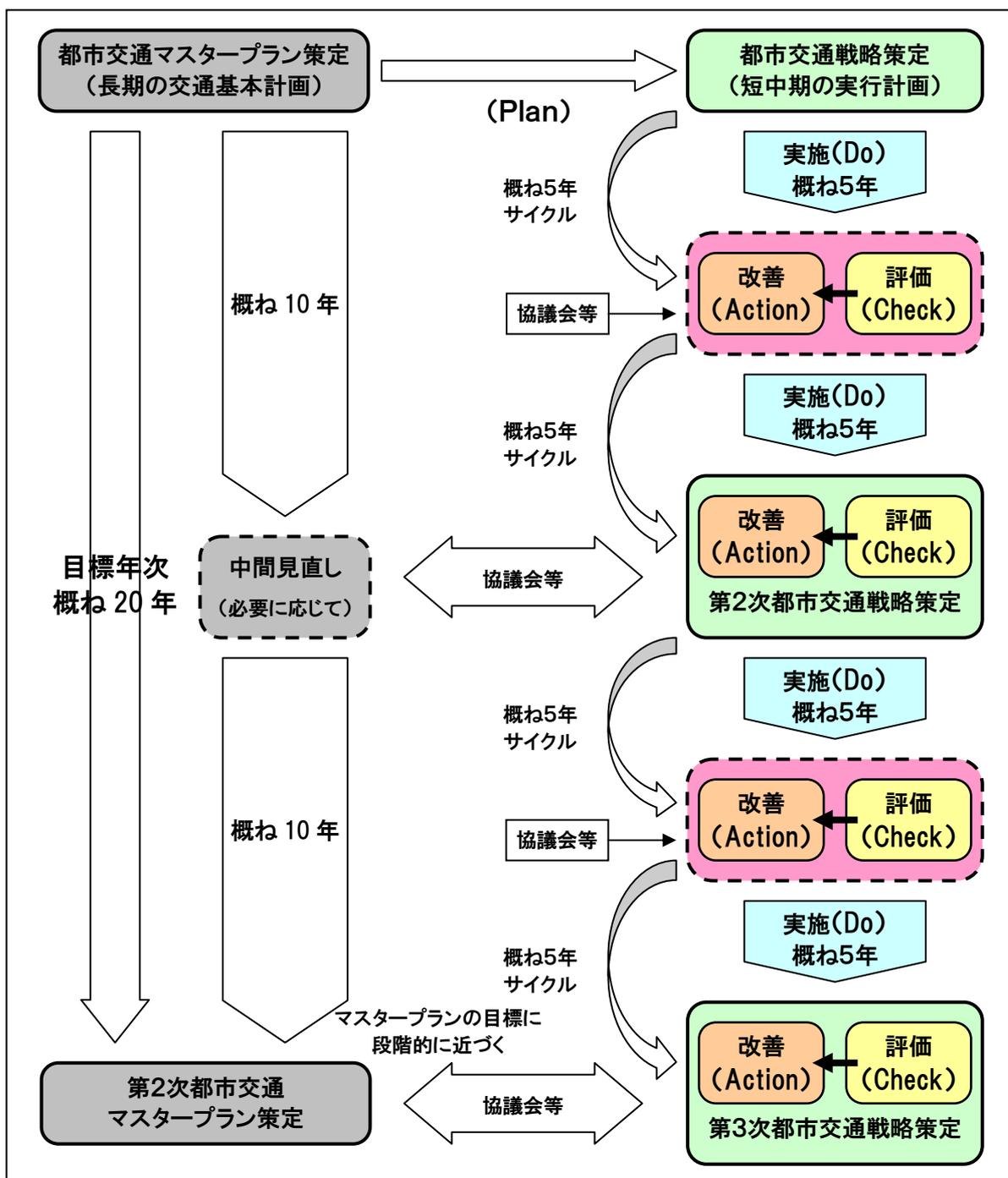
図—H23 市民アンケートによる地域別の交通環境*満足度調査結果

(満足 5、やや満足 4、どちらともいえない 3、やや不満 2、不満 1 とした平均値)

2-4 戦略実施の進め方

1. 都市交通戦略の段階的な進め方

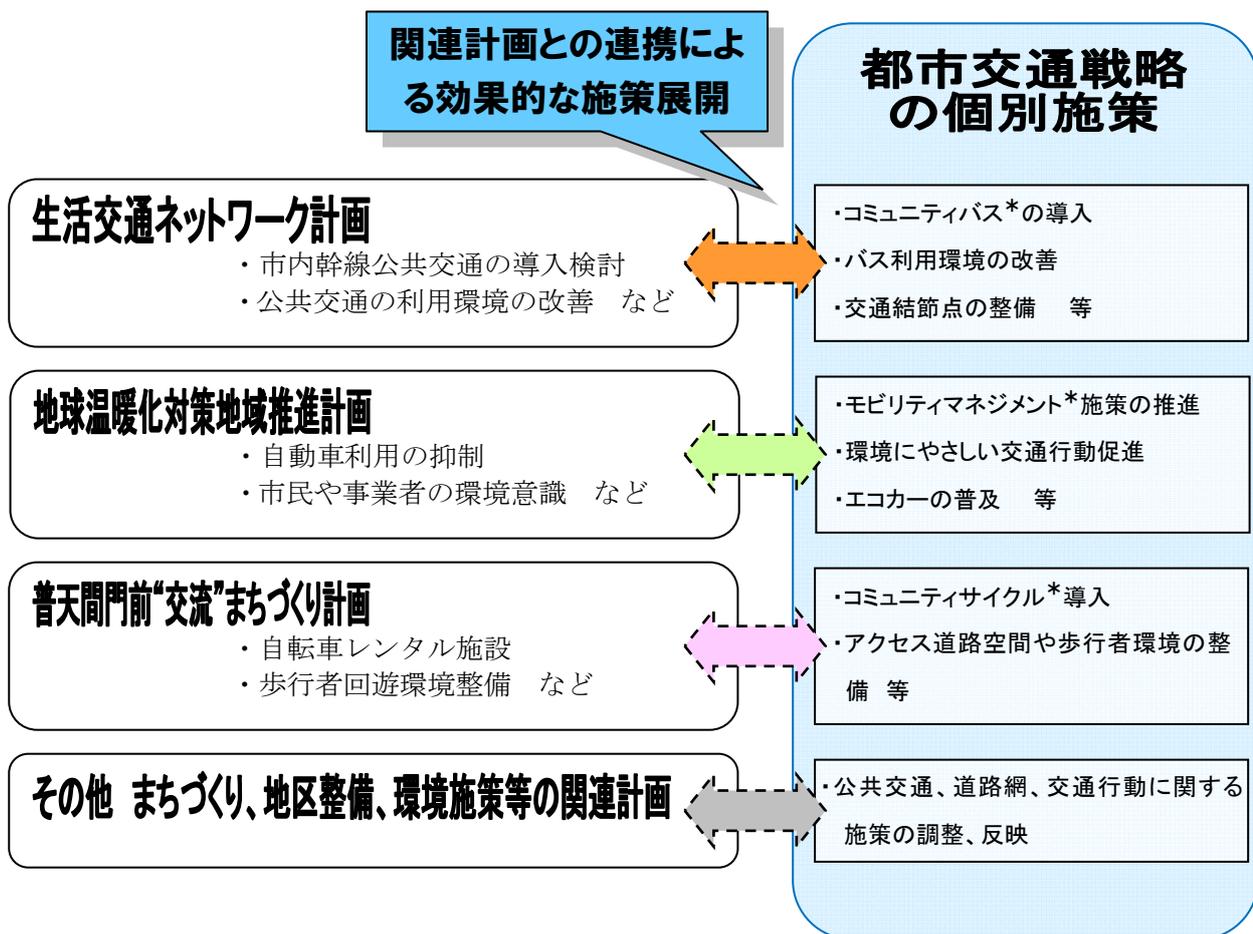
都市交通マスタープランは概ね20年の長期計画であり、都市交通戦略は概ね5~10年の短中期計画となっている。都市交通戦略を進めるにあたっては、概ね5年サイクルを目途に各施策の評価・改善を行いながら、必要に応じ見直し、段階的にマスタープランの目標実現に向かって進めることを基本とする。



図一 都市交通戦略の進め方(例)

2. 関連計画との連携による効果的な施策展開

本市においては、都市交通戦略における「重点的に取り組む施策」に関連した各種の計画が検討、実施されている。一例として、「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*の導入、「宜野湾市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」による公共交通の利用促進策や環境にやさしいライフスタイル、ビジネススタイルへの取り組み、「普天間門前“交流”まちづくり計画」による中心市街地の歩行者回遊環境の整備や自転車レンタル施設整備など、都市交通戦略の個別施策との連携によって、効果的かつ効率的な施策展開が期待できる。こうした、関連計画との施策連携を積極的に図りつつ効果的な施策展開を推進する。

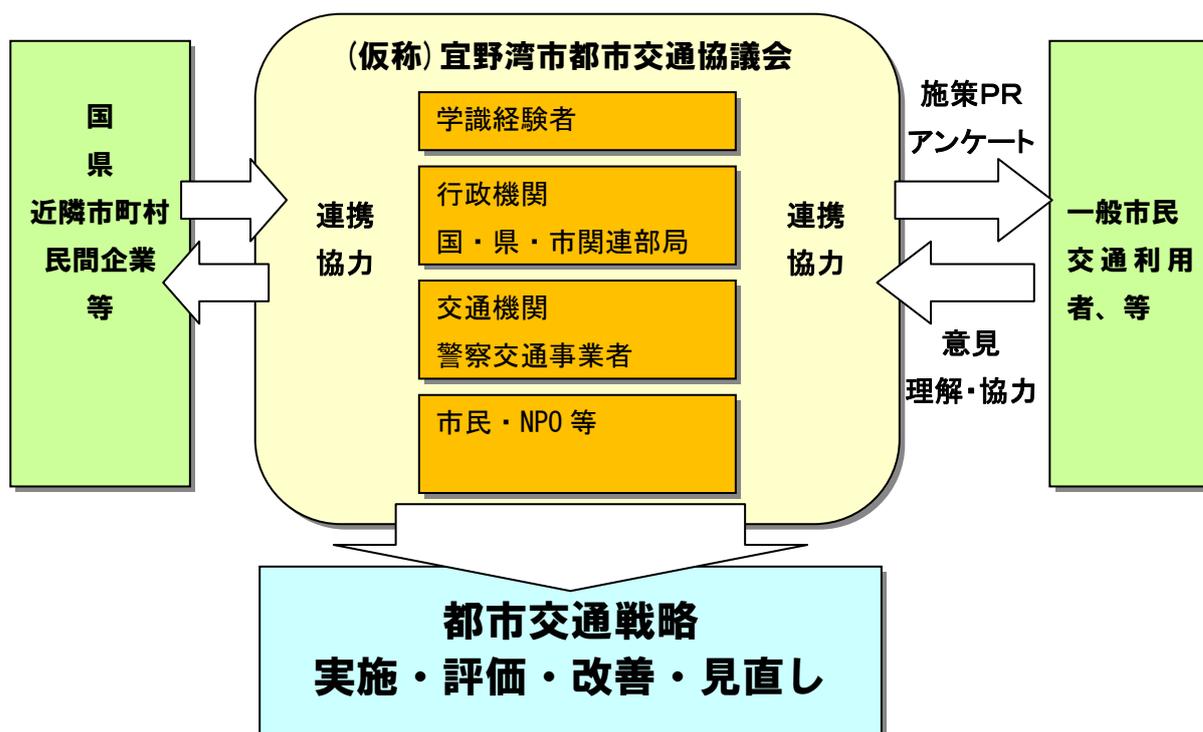


図一 関連計画との連携による効果的な施策展開イメージ

3. 都市交通戦略の推進体制（提案）

都市交通戦略は策定後の運用、つまり実施、評価、改善、戦略見直し等のPDCAサイクルが重要であり、その推進体制は本マスタープラン策定委員会の構成員をベースとした「(仮称) 宜野湾市都市交通協議会」を設置して関係者の協議によって行うことが必要となってくる。

また、市民の理解や協力が不可欠であるため、協議会での検討にあたっては、PDCAサイクルの節目において、市民や公共交通利用者への施策PRやアンケートなどを行い、市民の視点にたった透明性の高い交通施策の推進を図る必要がある。さらに、国や県をはじめ近隣市町村などとの連携を図りつつ推進を図っていくことも必要となる。



図一 都市交通戦略の推進体制の例

