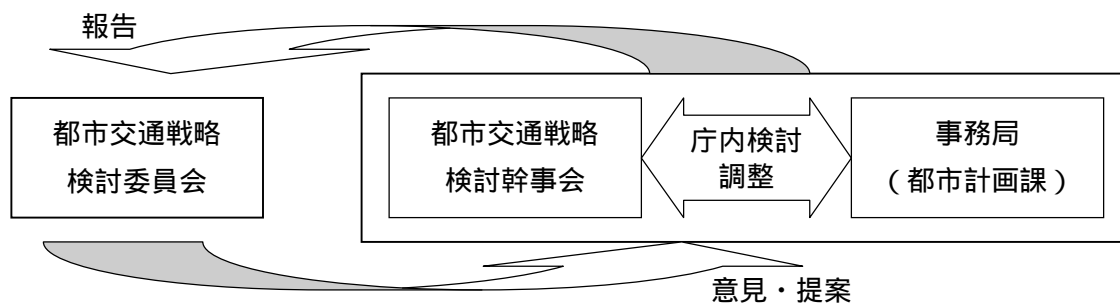


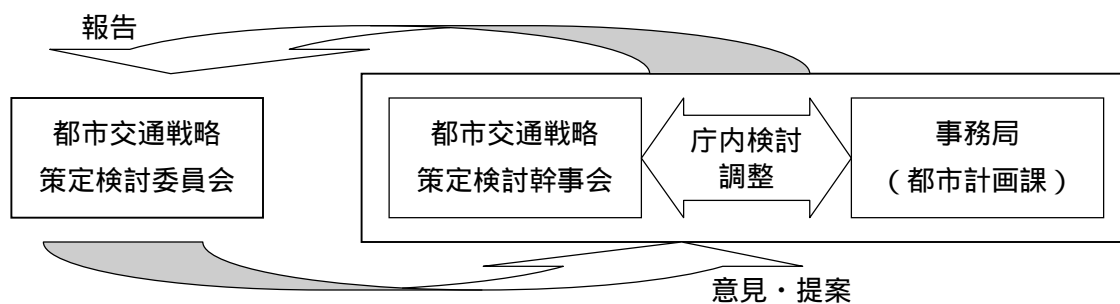
参考資料 2 策定検討委員会・幹事会

2-1 策定体制

平成 22 年度（検討）



平成 23 年度（策定）



設置要綱

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 本会は、宜野湾市都市交通マスタープラン（都市交通戦略）検討調査（平成23年3月）成果を受け、宜野湾市都市交通マスタープラン及び都市交通戦略の策定に関する検討及び協議を行うため、宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会での所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 都市交通マスタープランの策定に関すること。
- (2) 都市交通戦略の策定に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、次に掲げる20名以内の委員により構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通機関代表
- (3) 市民代表
- (4) 行政機関代表

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長と副委員長を各1名置き、委員の互選により定める。

- 2 委員長は委員会を招集し、会務を統括する。また副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、または欠けたときは、その職を代理する。

(任期)

第5条 委員の任期は、宜野湾市都市交通マスタープラン及び都市交通戦略が策定されるまでとする。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が必要に応じて召集する。

- 2 委員会は、委員の過半数の出席をもって成立する。
- 3 委員長が必要であると認めるときは、委員以外の者を説明員として出席させることができる。
- 4 所用により委員会に出席することができない委員は、代理の者を出席させることができる。ただし、学識経験者の委員にあたっては代理の者を出席させることができない。

(幹事会)

第7条 都市交通マスタープラン及び都市交通戦略の策定に関する事前の検討及び調整を行うため、委員会に幹事会を置く。

2 幹事会は、次に掲げる7名の幹事により構成する。

- (1) 宜野湾市建設部次長
- (2) 宜野湾市基地政策部次長
- (3) 宜野湾市総務部次長
- (4) 宜野湾市企画部次長
- (5) 宜野湾市市民経済部次長
- (6) 宜野湾市福祉保健部福祉担当次長
- (7) 宜野湾市教育委員会教育部次長

3 幹事会は、幹事の過半数の出席をもって成立する。

4 所用により幹事会に出席することができない幹事は、代理の者を出席させることができる。

5 幹事会には幹事長及び副幹事長を置き、幹事長に宜野湾市建設部次長、副幹事長に宜野湾市基地政策部次長をもって充てる。

6 幹事長は幹事会を招集し、会務を総括する。また副幹事長は幹事長を補佐し、幹事長に事故があるとき、または欠けたときは、その職を代理する。

(事務局)

第8条 本会の事務局は、宜野湾市建設部都市計画課及び玉野総合コンサルタント(株)に置き、その事務を処理する。

(補則)

第9条 前条までに規定するものの他、委員会の運営に関して必要な事項は委員会で決定する。

附則 この規則は平成23年8月9日から施行する。

委員会名簿（平成 23 年度）

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定検討委員会

委員名簿

（敬称略）

番号	構成	職名	氏名	備考
1	学識経験者	琉球大学名誉教授（工学）	上間 清	
2		琉球大学名誉教授（工学） （宜野湾市都市計画審議会会長）	津嘉山 正光	
3		沖縄国際大学教授（経済）	大城 保	
4	交通機関	沖縄県バス協会専務理事	中山 靖章	
5	市民団体	宜野湾市商工会長	小渡 玠	
6		宜野湾市婦人連合会長	与那城 米子	
7		宜野湾市自治会長	與那覇 政勇	
8		宜野湾市青年連合会長	石原田 耕二	
9		宜野湾市軍用土地等地主会長	又吉 信一	
10	行政機関（国）	内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課長	照屋 正史	
11	行政機関（県）	沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課長	仲村 佳輝	
12		沖縄県土木建築部道路街路課長	末吉 幸満	
13		沖縄県宜野湾警察署交通課長	又吉 長賢	
14	行政機関（市）	宜野湾市建設部長	石原 昌次	
15		宜野湾市企画部長	宮平 良和	
16		宜野湾市基地政策部長	山内 繁雄	
17		宜野湾市市民経済部長	宮城 聡	

幹事会名簿（平成 23 年度）

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定検討委員会(幹事会)

幹事名簿

(敬称略)

番号	構成	職名	氏名	備考
1	行政機関（市）	宜野湾市建設部次長	石原 昌恵	
2		宜野湾市基地政策部次長	比嘉 秀夫	
3		宜野湾市総務部次長	宮城 豊信	
4		宜野湾市企画部次長	島袋 幸盛	
5		宜野湾市市民経済部次長	仲里 幸雄	
6		宜野湾市福祉保健部福祉担当次長	大屋 孝夫	
7		宜野湾市教育委員会教育部次長	宮城 光徳	

委員会の様子



幹事会の様子



2-2 委員会

第1回策定検討委員会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討委員会（第1回）

次 第

日時：平成23年10月27日（木）

午後2時～5時

会場：宜野湾市農協会館2Fホール

1. 開 会
2. 宜野湾市挨拶
3. 委員長及び副委員長選出
4. 昨年度及び今年度の業務概要と第1回幹事会議事要旨
5. 議 題
 - (1) 基本方針の設定
 - 1) 基本方針の設定
 - 2) 将来の交通体系
 - (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
6. その他
7. 閉 会

◆配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料1 委員会設置要綱と委員会・幹事会名簿
- ・ 資料2 昨年度の議事要旨と調査概要
- ・ 資料3 調査フローとスケジュール
- ・ 資料4 都市交通マスタープランの基本方針の設定と施策の方向性（議題）
- ・ 資料5 第1回幹事会議事要旨
- ・ データ集 都市交通マスタープラン

2. 意見と対応

【第1回検討委員会】 日時：平成23年10月27日（金） 14時00分～17時00分		
議題 (1) 基本方針の設定 1) 基本方針の設定 2) 将来の交通体系 (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		
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
委員会体制について	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度は、国（沖縄総合事務局）の3名がメンバーであったのに対し、今年度は1名であるが、その理由は。 ・バス運営等に関連する、国の委員は必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢昨年度のメンバーは跡地利用対策を主にやっており、市の基地政策部長と重なること、また、昨年度はオブザーバーという立場であったことから、今回は委員として「道路建設課長」に絞り込んでいる。 ➢今回、「市民経済部長」に絞り込んでいる。また、幹事会においても市民経済部次長が入り調整は行っているため問題ないと考えている。
全体について	<ul style="list-style-type: none"> ・普天間飛行場について、マスタープランを考える上で大きな影響を与えるが、広域的な観点から、結節点との関わりを重要な点として全体の中で宜野湾市がどういう位置づけになるか分かりやすい図面があるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢将来の都市交通体系図については、周辺を含めた広域なもので分かりやすい表現として作成する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・(資料4 P15)跡地の計画を掲載するのであれば、その計画の位置づけを明記してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢現在、跡地利用計画は調査中であり、道路網や土地利用など未確定で、最新の調査を参考資料として反映している。報告書でまとめる際に、調査中の経緯を踏まえ反映する。
基本方針について	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域の振興を支え、人と環境にやさしい移動ができる『ねたて』の都市・ぎのわん」について表現が気になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢環境という言葉が意味することや交通のコンセプトであるという視点から表現を修正する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通環境」という言葉は一般的に使うのか。ハード・ソフト両方を含む言葉なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢「交通環境」は一般的に使う言葉である。(委員長回答)
	<ul style="list-style-type: none"> ・『ねたて』の拠点のイメージについて。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢都市マスで、普天間基地内の中央に「ねたての交流拠点」と位置づけている。跡地計画としては現段階では明確ではないものの、都市拠点の位置づけをしている。

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
基本方針について	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールが浦添の西原入り口まで延伸されるので、それとの連携も交通体系図に入れて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 周辺を含めた広域な図を作成する際に、表現する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通体系図とあるが、主に交通網の記載ばかりである。交通体系とはハードやソフトが全て入る。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ハード面やソフト面を含めて修正する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通システムや第4駅との連携（琉大や国際大までバス）についても表現して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 上位計画として内容を確認し、表現する。
施策の方向性について	<ul style="list-style-type: none"> ・結節点は、交通機能のみならず新たな拠点として大変重要である。土地の確保等も可能な位置づけが必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 県の計画を踏襲しており、宇地泊、伊佐以外の用地の位置づけは現時点では考慮していない。その他の結節点については、市内の公共交通、まちづくり等の視点からの拠点づくりなどを踏まえたうえで、表現する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)ワンコイン・コミュニティバスは、ワンコインでの実施において具体的な計画があるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 市長マニフェストにもあり、総合福祉の観点から検討中である。 ➢ 現段階で検討中の調査であるため、名称については、「コミュニティバス」と表現を修正する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・中部横断道路や宜野湾横断道路については構想という位置づけとして頂きたい。 ・交通体系図の広域連携軸や地域連携軸について、ベースとなる計画があるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 上位関連計画を反映している。表現について修正する。 ➢ 「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソナリティ調査」を踏まえている。
	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共交通について、環状ではなく、縦断、横断する計画はないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 上位関連計画を踏まえて反映する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道（又はモノレール）という具体的な表現はできないのか。印のコメントだけではなく。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 関連調査を踏まえ矢印のような表現とする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の方向性は、将来の構想と現行の計画が解るようにしたらどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 基本方針で示す「将来都市交通体系図」では、構想も含めた将来の姿として作成する。施策の方向性（実現内容）の文章については、表現を工夫して対応する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は設定するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通センサスやアンケート結果を踏まえ都市交通マス・都市交通戦略で計画目標と施策目標を設定する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の方向性は、ある程度、国県市等の役割分担が見えたほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 役割が可能な限り分かりやすく表現する。

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
施策の方向性について	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の方向性で示している多くのイメージ図は報告書にも掲載するのか。適切なイメージ図を掲載すべき、逆に今後の制約になるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤適切なイメージ図を選択し、反映する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要管理計画の説明において、市民がわかりやすいように、ピークカットのイメージを模式図等で示すと良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤用語集のみならず、模式図をつけるなど、可能な限り分かりやすく表現する。

3. 資料

資料2

昨年度の議事要旨

<p>【第1回検討幹事会】 日時：平成22年12月3日 15時～</p> <p>【議事】</p> <p>(1) 本調査の経緯と今後の進め方について</p> <p>(2) 都市交通マスタープランとは</p> <p>(3) 都市交通の現状について</p> <p>(4) 将来都市像について</p>	<p>回答・対応方針</p> <p>①ゾーン別の発生集集中度と利用分担率について、バスのみならず発生手段のデータを「H22年度資料編」として整理。</p> <p>②地形と道路網を重ねた図面を作成し「H22年度資料編」に掲載。</p> <p>③都市交通マスタープランは、20年後を目標とすることであるが、その際には普天間基地も返還されている、軌道もある、こういったことを前提として考えていくべき。</p>
--	---

<p>【第1回検討委員会】 日時：平成23年2月16日(水) 14時～</p> <p>【議事】</p> <p>(1) 本調査の経緯と今後の進め方について</p> <p>(2) 都市交通マスタープランとは</p> <p>(3) 都市交通の現状について</p> <p>(4) 将来都市像について</p>	<p>回答・(対応方針)案</p> <p>①区別する。「資料3」で整理。</p> <p>②今年度の「都市交通マスタープラン」都市交通戦略の資料作成にあたり、分かりやすい計画目標の設定などにおいて留意する。</p> <p>③都市交通戦略は、外的要因による不確定要素も含まれることから、基本的には都市交通マスタープランに重きを置く。</p>
---	--

<p>④宮野湾の現状は全部通過地点で、バスに乗る人に困ることですが、交通センターの計画はないですか。将来的には、交通センターは入れてほしい。</p> <p>⑤宮野湾のコミュニティバス計画があるのですが、その計画を入れたらどうか。</p> <p>⑥跡地返還後の構想があると思うが、それをどう考えていくか。</p> <p>⑦市民目線から、沖国木の混雑を避けるため宜野湾11号の早期整備を求めらる。</p> <p>⑧ケースで別けてらどうか。例えば、現状がどうなっていて、今問題になっているのは何か。また、将来、普天間飛行場が返還された場合、駅利用については乗組があるから、人と物の流れがどうなるのか、それを推計するのどうか。</p> <p>⑨まず現状論だけきちんと洗い出して、将来は普天間が返ってきた場合の都市計画のプランが多分あると思うので、そこをベースにしたほうがよい。これはケースワークになるかもしれないが、人と物がどういふふうに流れるか、それに対処した交通計画の構想を考えた方がよい。</p> <p>⑩宮野湾の計画では、ライダーをどう考えるのか。</p>	<p>④現時点では、上位関連計画の「沖縄本島中部都市圏総合交通戦略：H23-3」において交通拠点（伊佐、普天間、手泊泊）としての計画がある。</p> <p>⑤関連調査として「宮野湾市における新たな生活交通の確保・維持方策検討調査：H22-3」を整理。</p> <p>⑥今年度の「都市交通マスタープラン」において反映する予定。</p> <p>⑦宜野湾11号については、施案に盛り込むかどうか今年度検討する。</p> <p>⑧基本的には、普天間飛行場基地返還を踏まえた計画とする。</p> <p>⑨上位計画である「宮野湾市都市計画マスタープラン」を基本として検討する。</p> <p>⑩「都市交通マスタープラン」における将来交通計画において検討する。</p>
--	---

<p>【第2回検討幹事会】 日時：平成23年3月1日 14時～</p> <p>【議事】</p> <p>(1) 第1回検討委員会の報告について</p> <p>(2) 現状の課題について</p> <p>(3) 都市交通マスタープランと都市交通戦略の取り組みフロー</p> <p>(4) 今後の検討幹事会について</p>	<p>回答・対応方針</p> <p>①コミュニティバスについて、「地域福祉計画」に実証実験のことも含めて記載しているので、念頭において欲しい。</p>
---	---

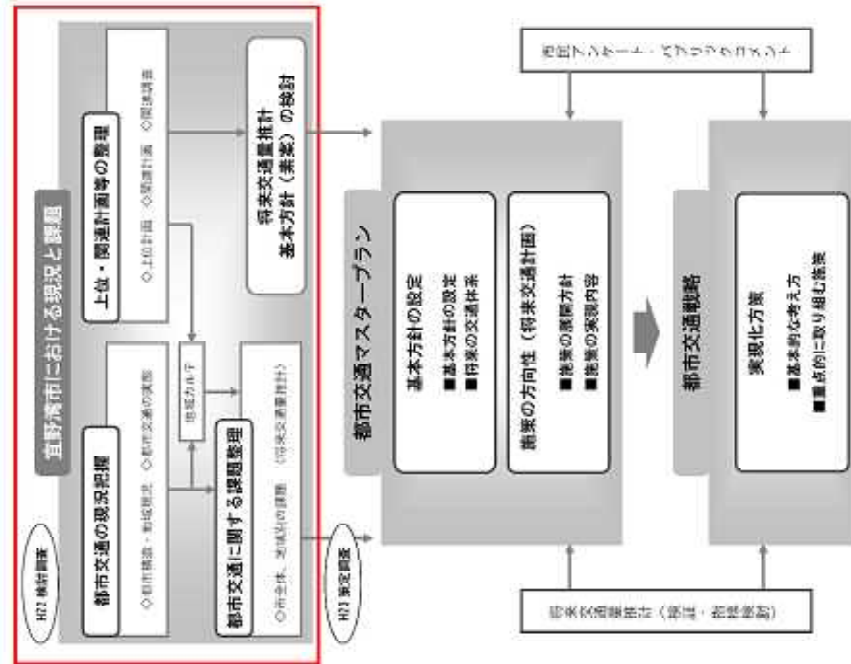
②コンベンションシティ会・まちづくり懇談会において、「バスの情報がない」「上屋のあるバス停の設置」などの意見が出ている。	②遊園に盛り込む予定。
③県も必要。	③都市交通戦略の施策に盛り込むかどうか今年度検討する。
④子ども体力向上として徒歩登校の推進・促進がテーマになっている。	④子ども送迎による学校周辺の渋滞緩和策（徒歩の推進等）については、教育委員会が推進すべきと考える。ただし、安心・安全な徒歩下校のための歩道整備等について、施策に盛り込む予定。
⑤委員会資料P1の4行目の前提としている計画について、普天間・瑞慶覧の跡地利用というのが見えない。どの程度制定して進めるのが共通認識を持つ必要がある	⑤どの程度まで想定するかどうかについて、今年度の幹事会・委員会でも共通認識を図る予定。

【第2回検討委員会】 日時：平成23年3月9日（水） 14時～	
【議事】 (1) 現状の課題について (2) 都市交通マスタープランと都市交通戦略の取り組みフォロー (3) 今後の委員会について	
主な指針・意見	回答：(対応方針)案
①地区内の交通と、特菜神橋の中心になる普天間基地の跡地利用に二つに分けて課題を整理してほしい。	①地域カルテとして課題を整理（普天間飛行場、瑞慶覧地区はそれぞれで整理）
②マスタープランです。今ある細かいところであるのではなく、全体として交通計画の基本がどうなっているのかを示さないといけないから、そのことが表紙の中に出て来ないといけない。	②今年度の「都市交通マスタープラン」において反映する予定。
③普天間飛行場の跡地利用に向けて、いろんな調査事業を行っている。その中には、鉄道軌道も入った。次年度から、このマスタープランを作る場合に、様々な情報があるので、お互い連携しながら、是非やっていきたい。	③今年度の「都市交通マスタープラン」において反映する予定。
④宜野湾市の長所前も生かしたほうがいい。	④今年度の「都市交通マスタープラン」において反映する予定。

⑤市民から見たら、5年、10年でやってほしいことを言う。市民に提示する時は、二刀流で、身近なものをやりながら将来的な跡地利用が円滑に進むように、そういう両方にアンケートを長期）がわかるように市民にアンケートを取らないといけない。いきなりこれが10年後にできていますというよりは、誰も考えられない。基地の中は特にそう。	⑤「都市交通マスタープラン」と「都市交通戦略」を別々に提示して対応する。 ⑤市民アンケートは、時期は問わず、将来の交通に関する取り組みについて疑問を行う。
⑥ハコモノと機能が中心となっている。道路の環境を良くする。道路全体のアメニティを良くする方針をどこかに入れておかないといけない。	⑥施策に盛り込む予定。
⑦基本方針のところ、アウトプットを跡地と跡地外の二つに分けた方がいい。	⑦跡地と跡地外の二つで基本方針を分けることについては、今年度の特定幹事会・策定委員会での議論も踏まえて検討する。
⑧委員会では「今日の委員会は、この部分です」と、黒い線で明けていただけると、進捗管理も同時に出来るし、今日の議題もここまですわたりやすいのではないかと。	⑧調査のフォロー及び幹事会・委員会での議論の内容について提示する。
⑨前回の議事録及び、指摘された事項に対する対応はこうしましたというのがない。	⑨今年度は「意見と対応」を提示する。

昨年度の調査概要

1. 都市交通マスタープラン・都市交通戦略検討調査の内容



2. 上位・関連計画等の整理（データ集 P2.P6～）

計画・調査の名称	策定時期	策定機関	備考
1 第三次宜野湾市総合計画	H18.3	市企画政策課	
2 宜野湾市リフレッシュプラン	H16.10	市新市計画課	都市計画マスタープラン
3 沖縄県総合交通体系基本計画	H14.3	沖縄県	
4 第3回沖縄本島中南部都市圏ハートランドリッパ調査	H21.3	沖縄県	沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン
5 平成21年度沖縄本島中南部都市圏都市交通体系調査	H22.3	沖縄県	
6 平成22年度沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略策定調査	H23.3	沖縄県	
7 道路の中長期計画(沖縄版)	H21.7	沖縄ブロック幹線道路協議会	
8 沖縄21世紀ビジョン	H22.3	沖縄県	
9 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」	H22.8	沖縄県	都市計画区域マスタープラン
10 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地政公共交通総合連携計画	H21.3	沖縄県公共交通連携協議会	
11 沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査	H23.6	内閣府政策統括官(沖縄政策担当)	
12 宜野湾市における新たな生活交通の確保・維持方策検討調査	H22.3	内閣府沖縄総合事務局運輸部	
13 中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査	H22.3	沖縄県	
14 公共交通活性化化に関する調査	H22.3	沖縄県公共交通連携協議会	
15 公共交通活性化に関するPI実証調査	H23.3	沖縄県公共交通連携協議会	公共交通活性化総合プログラム
16 普天間飛行場跡地利用基本方針策定調査	H18.3	沖縄県市基地跡地対策課	
17 琉球圏地区跡地利用基本計画策定調査	H16.3	市基地跡地対策課	
18 第二次宜野湾市地域福祉計画	H23.3	市福祉総務課	

3. 都市交通の現状把握（データ集 P64）

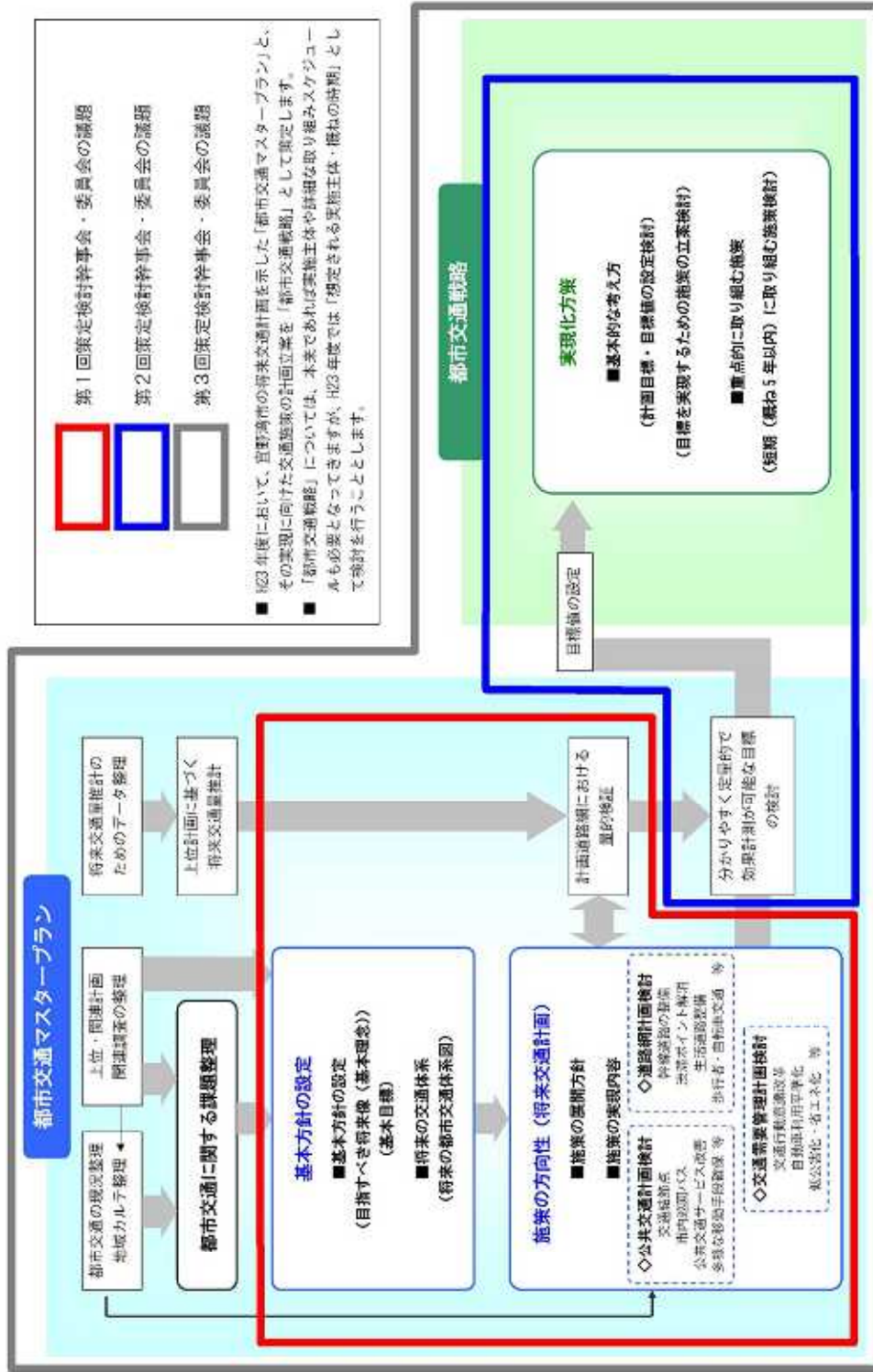
現状と問題	
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇市と沖縄市の中間に位置し、本島中南部の主要交通軸上にある。 ・ 市域の中心に普天間飛行場基地が位置している。 ・ 西海岸と幹線道路の沿道に商業系の土地利用が見られる。 ・ 基地を除く市域のほぼ全域がDIDとなっている。 ・ 土地区画整理事業などの市街地開発は市域西部の方が進んでいる。 ・ 市域の西部と東部で高低差が生じている。
人口・産業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は増加傾向にあるが、少子高齢社会の急速な進展が予測される。 ・ 市域北部から東部にかけて人口密度が高くなっている。 ・ 第3次産業に特化した産業構造。 ・ 西海岸にリゾート観光施設やコモンセンターなどが集積。
発生量・中量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市のみならず、中南部都市圏全体で発生集中量が顕著傾向。 ・ 朝、夕の発生集中量が非常に多い。 ・ 自家用車利用率70%超、公共交通4.6%と自動車の分担率が高い。 ・ 本市関連の交通流動は、那覇市、浦添市と強い結びつき。 ・ 本市内の交通流動は、隣り合うゾーンでの流動が比較的多い。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部都市圏におけるバス利用は約52%と大幅な減少傾向。 ・ バス路線は那覇を発着する南北方向の通過型。 ・ 公共交通利用不便地域（バス停から300m以上）が市内に多く存在。
自動車・歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車保有台数の増加、本市は1.5台/世帯を超え、県平均を上回る。 ・ 幹線道路に自動車交通が集中し、慢性的な混雑状況を呈している。 ・ 交通事故件数は近年顕微しい傾向にあるが、高齢者の事故が増加。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部都市圏における自転車・歩行者トリップ数は減少傾向。 ・ 本市の徒歩・自転車発生集中量は、市域東部が多い。 ・ 市道における歩道設置率は約27%。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市域東部、南部において4m未満の狭小道路や狭小路道路が存在。 ・ 都市計画道路改良率は、市道が約79%と回道や県道と比較して低い。 ・ 市域東部において道路率の低い地区が存在。

4. 都市交通に関する課題整理（データ集 P65～）

(1) 市全域の課題

地域状況からの課題
<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北方向の通過交通の円滑な処理 ・ 普天間飛行場基地跡地を活用した新たなまちづくり（都市構造再編、地域振興促進） ・ 普天間飛行場基地跡地と周辺市街地の連携 ・ 市域全体でバランスの取れた市街地環境への対応 ・ 地区の特性を踏まえた市街地環境、移動環境の整備 ・ 高齢社会に対応した交通移動サービスの確保 ・ 新たな産業商業形態へのアクセシビリティの確保
交通状況からの課題
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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をとれた交通移動環境づくり ・ 交通流動特性を踏まえた都市交通環境の整備 ・ 本市のみならず周辺市町も踏まえた公共交通利用環境の向上 ・ 公共交通不便地域の解消に向けたバス路線の再編によるサービス圏域の拡大 ・ 回道を中心とした交通渋滞の改善と適切な幹線道路ネットワークの構築 ・ 安全で安心できる歩行者・自転車空間の確保、ネットワーク化 ・ 狭小道路や狭小路道路の解消など市街地内の道路交通環境の改善
上位・関連計画等からの課題
<ul style="list-style-type: none"> ・ 快適なくらしを支える美しい都市基盤整備（幹線道路の整備、新交通システムの構築、生活道路の整備・拡充） <small>（那覇市都市計画）</small> ・ 南北方向の広域交通体系の強化、基地跡地利用を促進する交通網の整備、公共交通機関の充実 <small>（那覇市都市計画マスタープラン）</small> ・ 公共交通の利用促進、道路交通の円滑化、観光交通の魅力向上、生活交通の支援、基地跡地における風点の育成と都市圏の発展 <small>（中南部都市圏都市交通マスタープラン）</small> ・ 地域活性化を支える交通基盤整備、災害に強い道路づくり、環境への配慮、既存ネットワークの有効活用、地域と協働する仕組づくり <small>（道路の中南部圏（沖縄県））</small> ・ 地域振興開発に対応した交通網の整備、安全で快適な生活空間の創造、環境に配慮した交通システム形成 <small>（沖縄県総合交通体系基本計画）</small> ・ 駐留軍用地の跡地利用まちづくりと一体となった均質な国土形成の支援、持続可能な都市交通体系の確立 など <small>（国・県による公共交通関連調査・計画等）</small>

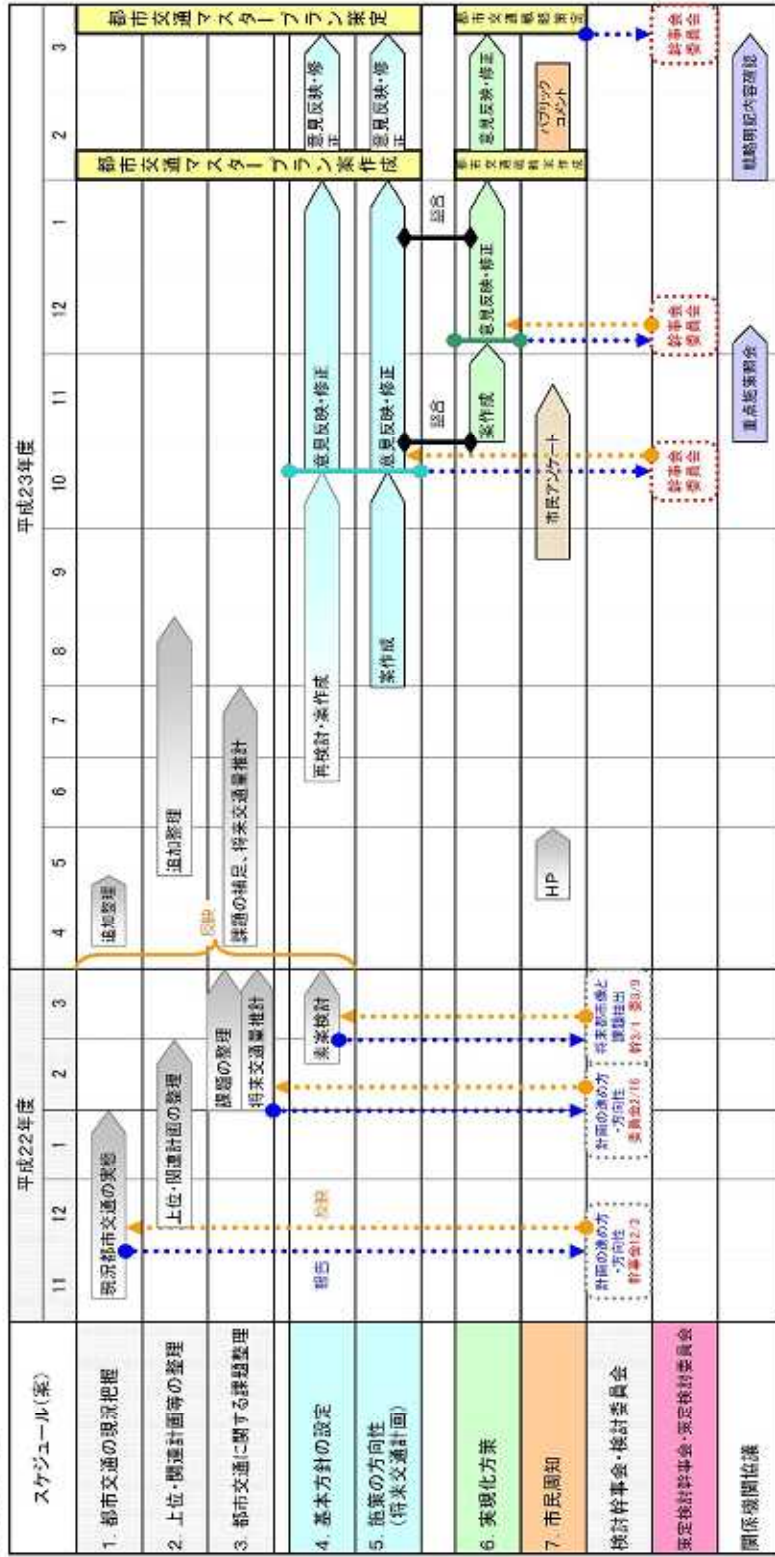
調査フロー



- 123年度において、直野市の将来交通計画を示した「都市交通マスタープラン」と、その実現に向けた交通施策の計画立案を「都市交通戦略」として策定します。
- 「都市交通戦略」については、本来であれば実施主体や詳細な取り組みスケジュールも必要となりますが、H23年度では「想定される実施主体・優先の時期」として検討を行うこととします。

- 第1回策定検討幹事会・委員会の議題
- 第2回策定検討幹事会・委員会の議題
- 第3回策定検討幹事会・委員会の議題

スケジュール



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、志地運送により、これまでの現状から中南部都市圏をも対象とするラナー型の公共交通環境を中心とした将来都市構造への転換が期待されている。

特に、中部幹線道路や五野高規格幹線道路は、本市においても新たな骨格を形成するとともに、既成市街地と基地地を連絡するため、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出・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

現状の骨格型の道路網は中南部都市圏における南北の通過交通と重複しており、機能的な基礎状況を示していることから、新たな広域道路網を骨格とした幹線道路の段階的な道路ネットワークを構築し、交通量型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、広域道路・幹線道路・市域内道路、物流などの多様な道路・交通の円滑化を図っていく。

基本方針2 都市圏内交通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市街地との連絡を強化し、観光・交遊の促進、社会経済活動の活性化を目的し、広域道路網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進める。

これにより、市民の生活行動が大きく都市圏間道路の利便性向上を図っていく。

基本方針3 都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、基礎線と一体となった都市構造への転換に伴い、有機的な幹線道路ネットワーク、利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、市内移動環境を向上する。

これにより、市内交通の利便性向上や基地地間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っていく。

都市交通マスタープランの基本方針の設定と施策の方向性（議題）

(1) 基本方針の設定

1) 基本方針の設定

志野市における都市交通は、幹線道路における機能的な交通道路が集中していること、自動車への依存が高く、公共交通の利用率が低いこと、市街の中心に広がる市街内飛行場基地により市域内を結びつける交通機能が高いことなどの様々な課題を認識している。

また、自動車による移動に頼らざるを得ない郊外の駅前駅区や、市域のほぼ全域（参入駅除く、中央駅前駅を除く）が100mであり、人口密度の高い地域が多く、また部外車道や4m未満の狭小道路の存在などの市街地構造上の課題もある。

これらの課題を解決するために、志野駅周辺各感傷の機会とともえた既成市街地部間の一体的な構造を回り、さらに、基地に接続する幹線道路の整備のみならず、西部幹線や中部幹線道路、官野幹線幹線道路などの地域的な幹線道路の整備による市街の交通ネットワークの円滑化を図る必要がある。

なお、自動車交通への対応は今後も重要であるものの、安楽な移動や交通手段の多様な交通手段への対応として、自転車利用を促せる環境にやさしい交通体系、誰もが安全で便利に移動できる交通体系、基地地間交通を確保する新たな幹線・基地の構築に寄与する交通体系を確立していくことが重要である。



目指すべき将来像(基本理念)

地域の振興を支え、人環境にやさしい移動ができる「はたて」の都市づくり



安心

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、4年連続の秋小道路が道路死者の約25%を占めるなど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課題が顕いたため、市民の日常の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の実現が必要となっている。

特に、体よりある生活や高齢に配慮するとともに、拠点別区における回遊性の向上を図ることにより、誰もが自由に、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

市区の日常生活に密着した交通に対する課題を踏まえつつ、生活環境の向上のために必要とした交通基盤の整備や改善をおこなうほか、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み、

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、まちの魅力を感ずることのできる交通環境の実現を図っていく。

基本方針2 快速で安全な移動のできる交通環境の整備を進める

快速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の快適・安全な移動を優先するとともに、移動空間だけでなく、アクセス豊かな空間づくりや交通安全対策を踏まえた交通環境の実現に取り組み、

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っていく。

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、公共交通不便地域が多く存在し、公共交通の利用に制約がある市民や、今後の高齢社会の進展に伴う自動車利用の出来ない高齢者に対して、公共交通による移動手段の確保に取り組み、

これにより、誰もが便利に使える公共交通の利用促進を実現し、公共交通の利用促進により人々のふれあいや交流の促進を図っていく。

環境

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%を占める自動車利用比率を示しており、歴史的な交通渋滞とあわせて排気ガスや騒音・エネルギーの消費など環境に影響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となっている。

特に、環境面で評価されている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、行政と一体的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設の整備を進める

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、誰もが関わりを担っている中で、交通対策面からの環境に対する取り組みを官民両市全体で行い、行取のみならず、企業や市民一人ひとりへの浸透に取り組み、

これにより、環境に配慮した交通行動が促され、合わせて自動車利用の削減に伴う人車共とした道路空間の確保を図っていく。

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、自動車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効果的な車種への利用転換に取り組み、特に、神戸本島では、EV（電気自動車）への取り組みが進んでいることからその対応を図る。

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、省エネルギーの交通手段の実現を図っていく。

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整備を進める

交通行動におけ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み、

これにより、地形的な高低差の負荷を軽減する公共交通利用圏域の拡大や多様なアクセス交通手段の拡充を踏まえ低炭素まちづくりに向けた環境を図っていく。

2) 将来の交通体系

上位計画である「立野湾市都市計画マスタープラン」における本市の将来都市構造、及び市域部計画図における部画計画を踏まえ、本市における将来の都市交通の体系について以下のように図示する。

<p>広域連携軸 (南北・東西)</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 中南部市域における交流、産業・物流の軸 → 立野湾市における通過交通を処理し、市内移動の円滑化・利便改善 <p>※ 日・県において検討されている鉄道道等も位置づける</p>	<p>中南部市域の骨格交通軸となる中部縦貫道路や山南幹線道路、南端自動車道を南北軸とし、山海岸の回廊交差点と研究・学園拠点を柱とする本市の新たな交流軸となる立野湾横断道路を東西軸とする</p>
<p>地域連携軸</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 立野湾市の骨格を形成し、周辺市町とつながる国道 58 号、国道 48 号、立野湾バイパス、国道 330 号を地域連携軸とする → 中南部市域における幹線道路網を形成 → 隣接市町村と有機的に連携し、広域連携軸との連絡を担う → 支線バスの主なルートとなり、市内への乗継拠点となる交通拠点を配置 	<p>立野湾市の骨格を形成し、周辺市町とつながる国道 58 号、国道 48 号、立野湾バイパス、国道 330 号を地域連携軸とする</p>
<p>市内連携軸</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 普人開飛行場跡地の活用、周辺市街地との連携により、市内各地域の一体化を支える → 市内各地域レベルにおける幹線軸として、地区街路に合わせた交通環境の改善、基盤整備 → 市内巡回バスの主なルートとなり、交通拠点へのアクセスを確保 	<p>多様な地域内交通により市内の各拠点や交通拠点をアクセスする市内の円滑な移動を支える幹線道路ネットワーク</p>
<p>並松街道</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 一部市内における緑のネットワークを形成するとともに、隣県への配線、飛行者・自転車空間の確保 	<p>並松街道をめぐり回廊の一環となる普人開吉から並松地区をつなぐ幹線</p>

交通軸

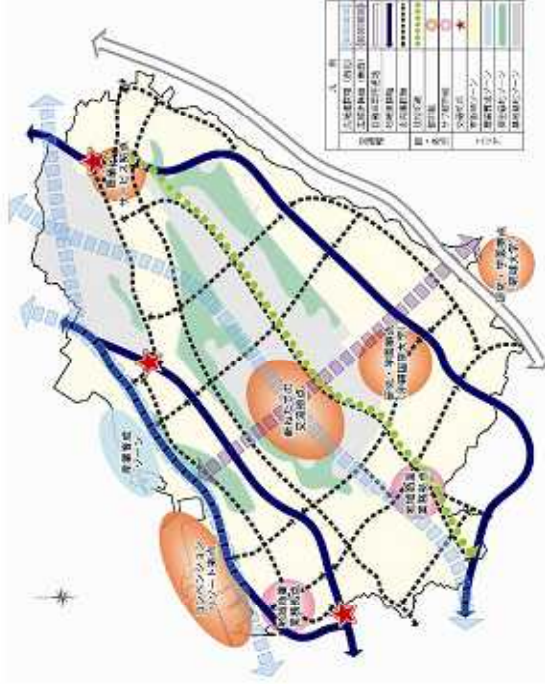


図 1 将来の都市交通体系図

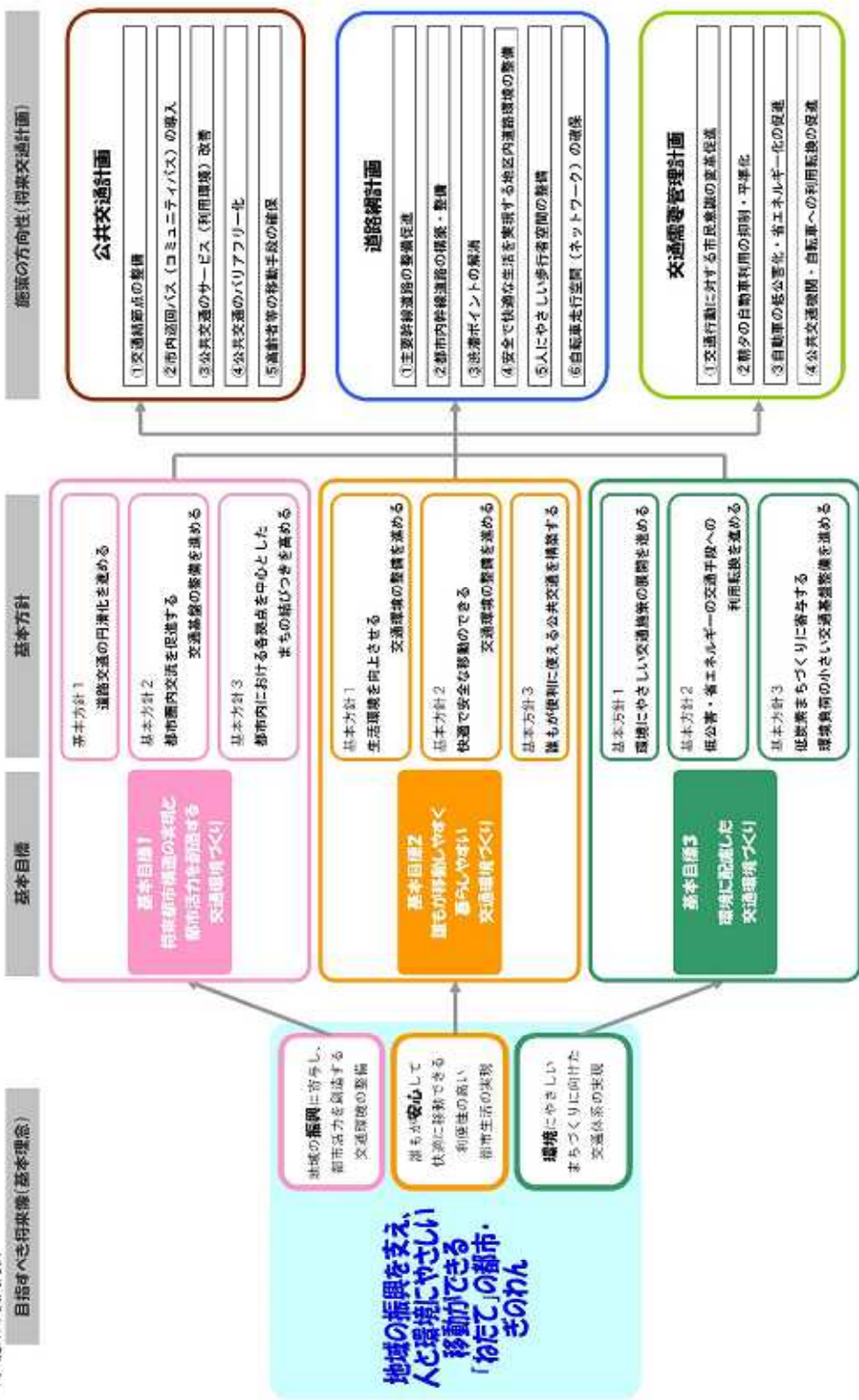
※ 鉄道等及び各地域部内については、部画図で検討中であり、本図は概観しているものとする。

都市の構成要素	
核	<p>都市核</p> <p>普人開飛行場跡地：普人開飛行場跡地 立野湾地区：立野湾地区 並松地区：並松地区 普人開飛行場跡地：普人開飛行場跡地</p>
エリア	<p>サブ都市核</p> <p>伊佐、普人開、立野湾市域における交通結核点</p>
	<p>交通拠点</p> <p>良好な居住環境や土地利用と一体となった立野湾市域、普人開、立野湾市域、並松地区などの多様な交通手段で移動が出来る利便性の高い地域交通を担う拠点</p>
	<p>市街地ゾーン</p> <p>物流交通の円滑なアクセスとともに、公共交通を軸にした多様な交通手段を担う拠点</p>
	<p>産業育成ゾーン</p> <p>普人開飛行場跡地を軸とした多様な交通手段を担う拠点</p>
	<p>健全緑地ゾーン</p> <p>普人開飛行場跡地を軸とした多様な交通手段を担う拠点</p>
	<p>基幹幹線ゾーン</p> <p>普人開飛行場跡地を軸とした多様な交通手段を担う拠点</p>
	<p>基幹幹線ゾーン</p> <p>普人開飛行場跡地を軸とした多様な交通手段を担う拠点</p>

(2) 施策の方向性（将来交通計画）

1) 施策の展開方針

目指すべき将来像（高峯理念）



2) 施策の実現内容

【公共交通計画】

公共交通計画は、バスやタクシーのほか、将来的に検討されている景観道等を利用した徒歩が原則に移動しやすい交通体系を構築するための計画であり、以下に示す多層的な公共交通ネットワークの形成とともに、多層公共交通ネットワークの圏域を目標とする。



図 2 将来の公共交通計画図(案)

※緑地帯及び景観道については、思案中で後述中であり、今後反映していくものとする。

1) 交通結節点の整備

■宇地泊、伊佐、普天間における交通結節点の整備

→図面計画「平成22年沖縄本島中部都市圏公共交通結節点整備計画」からの抜粋。 案

市内の移動や都市圏（市外）への移動の拠点として、路線バス等と支線バスとの結節、路線バスとの結節、P&R、や観光レンタカー拠点による交通結節点の整備を推進する。また、現在、田・原において後述の新たな公共交通システムの計画を踏まえ、実現する。



計画計画における交通結節点の整備方針

- ◆新たな公共交通システム、路線バス等を中心とした交通拠点整備とサービスエリア拡大
- ◆交通結節点周辺地域における賑わい等の創出を図る
- ◆交通結節点や主要なバス停を中心とした変換しやすい交通環境を形成



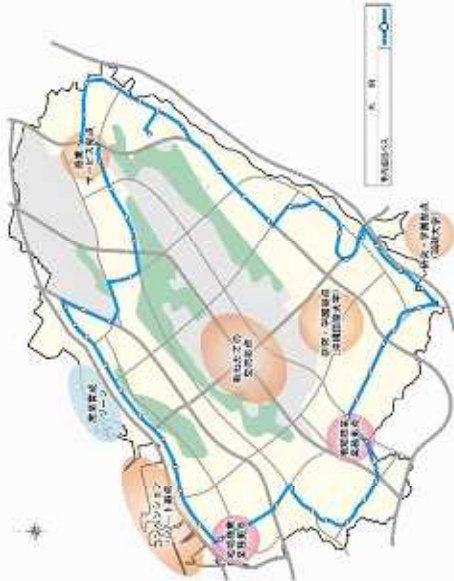
※左：田・原 平成21年度沖縄本島中部都市圏公共交通結節点整備計画。平成22年度沖縄本島中部都市圏公共交通結節点整備計画。右：田・原 平成21年度沖縄本島中部都市圏公共交通結節点整備計画。

市内巡回バス（コミュニティバス）の導入

■市内巡回バスの導入に向けた取り組み

→生活交通ネットワーク計画策定、実証実験の導入に向けた体制づくり 策

移動が困難な高齢者、障がい者等の社会参加や公共交通利用を促進するため、市内に巡回バスを導入している青森県との連携による移動手段の確保検討をはじめ、「自動付」アンコイン・コミュニティバス」の導入に取り組む。



閉鎖型自治体における取り組みの基本目標

- ◆ 第四版計画を骨格とした新たな公共交通の整備
- ◆ バス路線の空白域の解消を主眼とした公共交通の整備

青森・山形 箕野河内における新たな公共交通の確保・確保型巡回バス（旧社）内運行体制（青森県）

近公共交通のサービス（利用環境）改善

■バス利用環境の改善

→上野・ペニーの設置、路線図などの情報提供、バス接近音目シズムなどの利用促進策の導入 策

■観光客の公共交通利用促進に向けた取り組み

→期間限定「千歳駅有休バス本島中部都市圏都市圏公共交通路線等（試行）」の運行 策

人や需要にやさしい公共交通のため、低床バスや座席の導入や、上野・ペニー等があるバスの整備などによるバス利用環境の改善を図る。



低床車・利用しやすいバス利用環境（旧社）中野河内町圏内公共交通路線

また、バス運行の定時性確保や乗り降り容易化（バスマップの作成等）などの利便性向上を図るとともに、山内巡回バス（コミュニティバス）への乗客誘引など運行面からの利用促進についても検討する。

さらに、四角島観光拠点において、コミュニティバス（レンタサイクル）やペロタカシー等の観光交通サービスシステムの導入など、観光客の公共交通利用促進策について検討する。（併せて大瀬町地区公共交通手段確保や公共交通への新設バス等の導入検討）



④公共交通のバリアフリー化

■公共交通のバリアフリー化に向けた取り組み

→【3、公共交通のサービス（車内乗客）改善】と合わせてバス乗降員の負担軽減を図り、乗降員が安心して乗降できるバリアフリー化の取り組みとして、バス乗降の環境改善、バス車内におけるバリアフリー化の取り組み

乗降者を含め、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施設において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解消などの目的な利用に適する歩道の整備促進についても検討する。



バス等におけるバリアフリー化



乗降場を安全に確保するバリアフリー化



バスの乗降口に合わせて多量の乗降員が乗降できる環境を整える

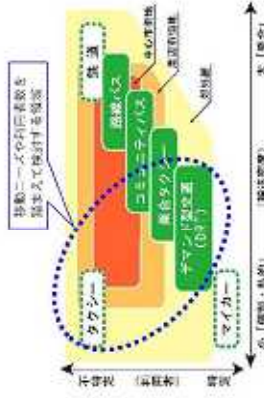
⑤高齢者等の移動手段の確保

■生活交通ネットワーク計画策定に向けた取り組み

→【2、生活交通ネットワーク計画策定の進捗】と合わせて高齢者等の移動手段の確保、高齢者等の移動手段の確保、高齢者等の移動手段の確保

急速な高齢化社会を踏まえ、今後、自車利用が難しく（しづなり）高齢者等の移動手段の確保として、バス交通や自車へのコミュニティバス（再掲）市内部バス（再掲）やワンストップ型タクシーなどの導入を検討し、高齢者等の移動手段の確保を図る。さらに、高齢者のみならず、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、県内全域にバス交通手段だけでなく、個別移動が可能なタクシーも合わせた移動手段の充実を図る。

なお、地方のニーズにあった運行形態や車の開発が州も考慮し、検討可能な交通システムを導入を検討していくとともに、交通環境が意識されるタクシーの整備や観光タクシーの充実による高齢者ニーズへの対応について検討する。



生活交通ネットワーク計画策定

※生活交通ネットワーク計画策定は一部他社と協働

【道路網計画】

近隣地区には、自動車交通に上乗せする形で歩行的な交通手段を図る計画と、歩行者自転車交通に上乗せした人にやさしい道路網を想定していくための計画となる。

自転車交通については、林交点や構造物が妨がるようなところの架設を支える以下に歩行者自転車ネットワークの形成とともに、道路による環境変化を抑制するための道路整備や交差点改良等による環境の解消、地区の特性や課題に対応した地区内道路網の整備などの各種施策の展開を計画するものとする。

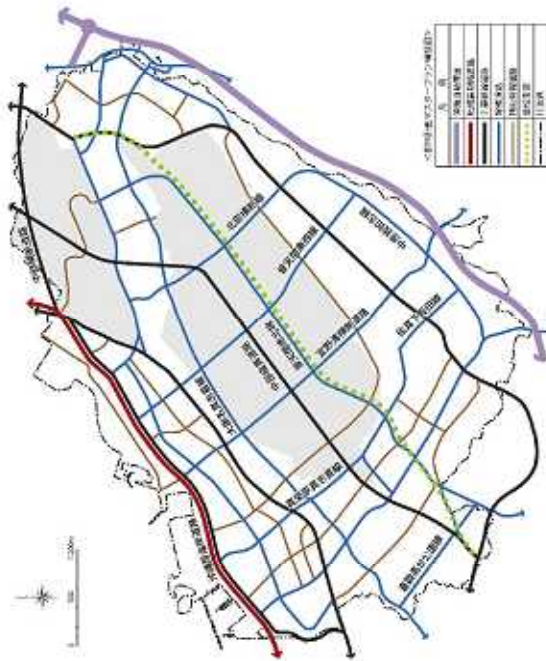


図 3 将来の幹線道路ネットワーク図(案)

※緑線計画及び赤線計画については、現時点で検討中であり、今後反映していくものとする。

主要幹線道路	大塚江崎線と本橋渡線等を基盤とし、中津江崎西線における大塚かつ多橋各団地間交通の発展を図る路線 ※近野天神街道については検討を要する
幹線道路	市内道路網を基盤とし、本市内における自動車交通の活性化による環境整備を図るとともに、河津地区の環境の改善を図る路線 ※河津橋筋街道については検討を要する
補助幹線道路	地区における良好な都市環境の形成や街区形成、住区アクセスの確保を行うとともに、安全な歩行者自転車空間を形成する路線
構想路線	適正な道路幅員計画、歩道や、歩道計画等を踏まえた路線 ※一部検討を要する
並行街道	市河間宮と栗枝方面をつなぐ幹道として再生素の歩行者空間

また、歩行者自転車交通については、市街地における道路幅員確保や安心、安全な空間の確保とともに、本市における地形などの制約条件を踏まえたネットワーク化などの各種施策の展開を計画するものとする。

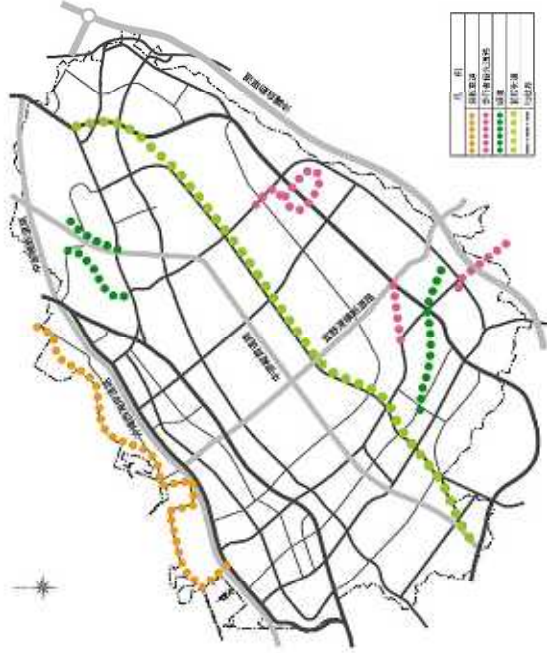
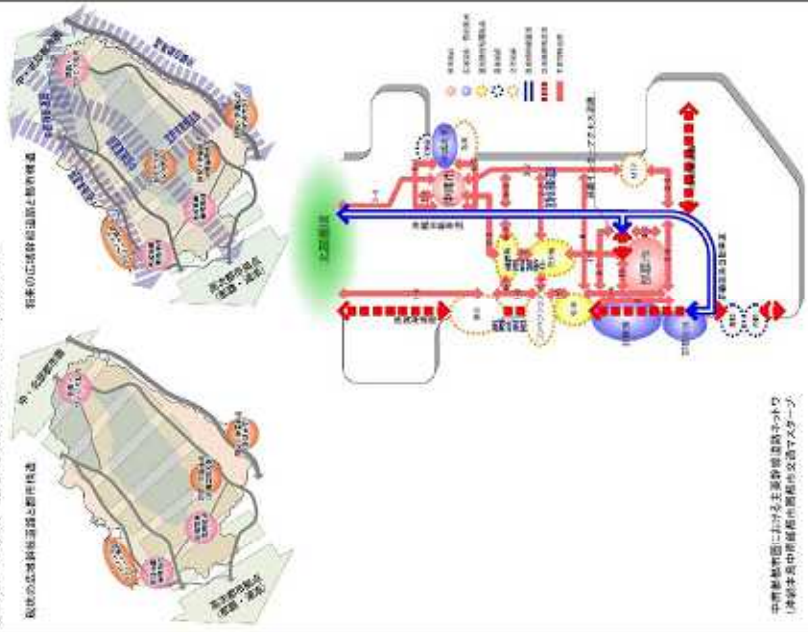


図 4 将来の自転車歩行者ネットワーク図(案)

①主要幹線道路の整備促進

■西海幹線道路、中部縦貫道路、中部縦貫道路、宮野湾幹線道路などの主要幹線道路の整備促進

本市のみならず山形県市域における基幹軸となる、宮野湾幹線道路、中部縦貫道路、宮野湾縦貫道路の整備促進により、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促るとともに、観光・交流ネットワークの強化を図る。

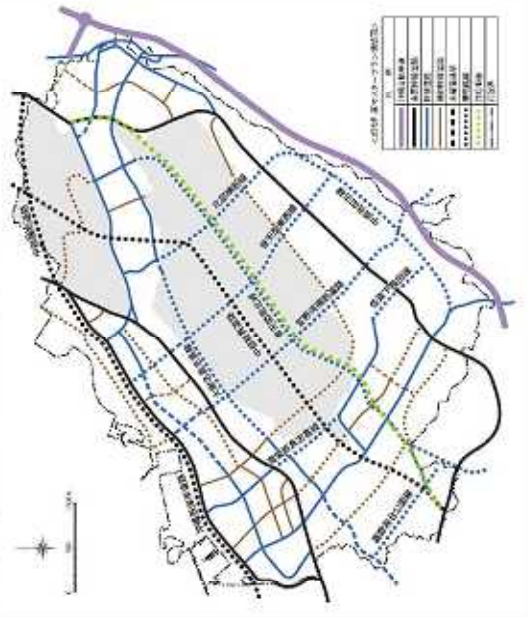


山形県市域における主要幹線道路の整備促進
(山形県市域における主要幹線道路の整備促進)

②都市内幹線道路網の構築・整備

- 未整備路線（都市計画道路）の整備
- 幹線道路（構想路線含む）の整備促進による市内の骨格道路網の建立
- 市内各地区における骨格となる補助幹線道路（構想路線含む）の整備

道路のネットワーク効果を効率的・効果的に発揮できる都市内幹線道路網の構築を図る。また、道路整備にあたっては、まちづくりや環境調和に配慮した整備を図る。



④ 渋滞ポイントの解消

■ バイパスや通過交通を処理する主要幹線道路の整備

→【1】主要幹線道路の整備促進、新道路建設、環状道路建設（※）

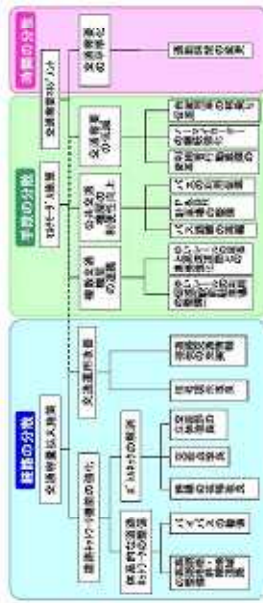
■ 渋滞ポイントである真栄原交差点における交通処理対策

→ 一次信号機拡大、右折レーンの増設、右折レーンの車道別用（※）

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通高効率等（右折レーンの設置、車線の拡張等）を進める。



（※）真栄原交差点における主要幹線道路中心
（※）真栄原交差点の交通処理対策



交通円滑化策
（真栄原交差点の交通処理対策）

④ 安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備

■ 事故多発箇所や自動車交通量の多い箇所における安全対策

→ 一部号線道、車道対策（交通量や事故発生箇所、歩道直進専用、歩行者優先の表示）

■ 快適な道路づくり

→ 道路空間の緑化（緑のネットワーク）との連携、歩道空間や休憩空間の設置（※）

平成多発箇所での重点的な安全対策（歩行者優先）は、危険箇所への影響軽減、交通規制を実施するとともに、親みられる道路空間の実現に向けて、歩きやすさや自転車の通行しやすさに配慮しつつ、道路空間の緑化を進める。

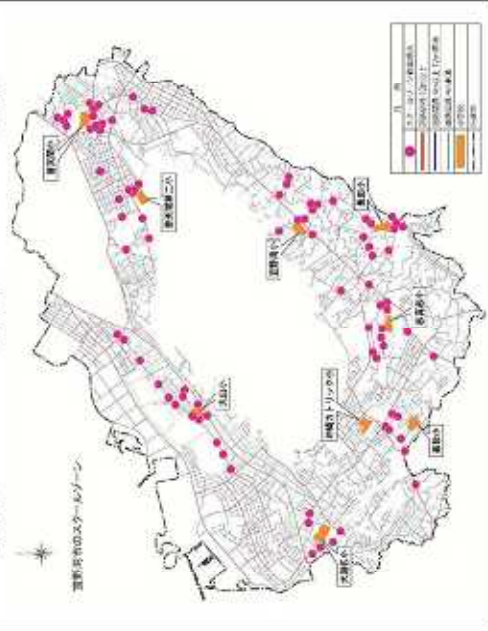
また、市民生活に親みや安らぎをもたらすための歩道空間や休憩場所の設置など、市民が快適に安心して過ごせるゆとりある道路環境づくりを図る。



歩道車と歩行者の共存（真栄原市内）

みらい歩道空間イメージ（真栄原市内）

歩道空間の緑化（真栄原市内）



(5)人にやさしい歩行者空間の整備

■人にやさしい歩行者空間の整備
→道路の公道整備や歩道整備の管理、地質（高低差の配列）克服および歩行環境整備システム導入等
 等

歩行者空間の安全化・快適性向上を目指し、道路の局部整備、センターラインの消去による路口拡張や歩道の新設、電線類の感化などによる歩道の拡張を図る。また、行き止まり道路や狭小な道路を解消し、良好な交通環境を構築するために、当該箇所以外により計画的な道路計画を策定し、生活道路の再編を進める。

センターラインの消去による歩道拡張の事例
(※本検討)

電線類の感化による歩道の整備
(国土交通省 18P)

歩行者空間の再整備
(国土交通省 18P)

歩行者空間の再整備
(国土交通省 18P)

歩行者空間の再整備
(国土交通省 18P)

歩行者空間の再整備
(国土交通省 18P)

(6)自転車走行空間（ネットワーク）の確保

■バス停から高校への自転車走行空間の整備
→学校計画とした駅前（モビリティノブスタント）の整備を支える道路整備 等

■自転車走行空間の整備
→自転車専用レーンの設置、自転車通行位置の明示 等

■コミュニティサイクルの導入検討
→【４－１】 ③、公共交通のサービス（特別運賃）改善 等

現在の西海沿いにおける自転車走行空間の整備状況によるネットワーク化。市内は、市内に沿って、地形等に配慮しながら、駅前拠点や学校・公園等の施設配置を踏まえた自転車走行空間（ネットワーク）の確保を図る。

また、自転車ネットワークの形成とともに、引続きの適正な配置やコミュニティサイクルの導入を検討することにより、自転車手続による移動距離の短縮、及び自転車からの利用が容易に整備する取組づくりを図る。

駅前通専用レーン
(佐賀市駅前)

水辺沿いの自転車専用レーン
(佐賀市駅前)

駐輪場の整備
(国土交通省 18P)

② 朝夕の自動車利用の抑制・平準化

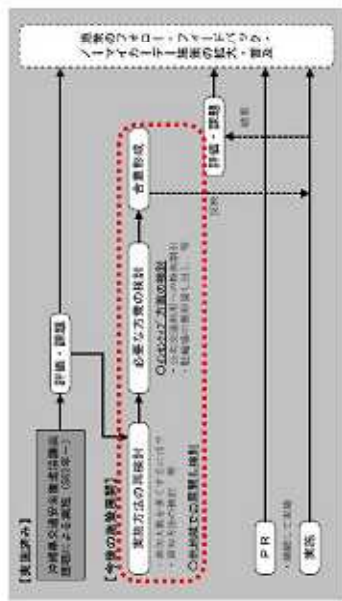
■ ノーマイカーデーの普及・啓発

→ 体験型に行けるTDM施策の普及、行政から定めて実施、企業、市民へ展開 等

■ 時差出勤やフレックスタイム制の奨励

→ 朝ラッシュ時に影響を軽減する等

同様に促進した交通行動を進めるために、交通工程や利用の調整、新機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。



ノーマイカーデー実施の連携イメージ
(TDM推進推進アクションプログラム上・H17年以降)

- 自転車利用の促進
 - ① 自転車1車3 水筒などをノーマイカーデーに限定し、通勤時には自転車利用や徒歩、公共交通機関によりマイカー利用の抑制に努めます。
 - ② 自転車評価が2.5点未満の通勤者は、努力目標または、自転車を利用します。

【長野県では地球温暖化防止実行計画において、自転車利用の促進への取組行動に重点的に対応の観点から、自転車利用を奨励する。】

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、エコ通車の展開

→ 体験型に行ける「低公害カーシェアリング推進事業」の実施、エコ通車、租車利用 等

■ エコカーの普及

→ 体験型エネミーヒーローによる「2020年型エネミー車購入モニター抽選」に基づく低公害車種（ハイブリッド自動車、燃料電池自動車を含む）への割引購入、エネミーカーシェアリングやレンタカーの普及を促したモニター購入プログラムの実施、 等

自動車利用の面においても、県民への教育を推進するために、自動車の低公害化・省エネルギー化を図るべく、自動車の県民利用を増加させ、1人あたりの運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や、電気自動車（EV）の普及促進を図る。



エコ通車の流れ
(水筒持参推奨型・PR)



低公害カーシェアリング
(モニター車貸出)



県民への低公害車（燃料電池車）

- 低公害車の導入促進
 - ① 低公害車を購入する機会には、ハイブリッド車、電気自動車、天然ガス自動車や燃料電池車、燃料電池車など非運送員向けの車を奨励する。
 - ② 低公害車を購入した低公害車のランニングコストを低減する。低公害車を購入した低公害車のランニングコストを低減する。

【長野県では地球温暖化防止実行計画において、低公害車の普及への取組行動に重点的に対応の観点から、低公害車の普及を促進する。】

公共交通機関・自転車への利用転換の促進

■交通結節点の整備と公共交通利用促進策の実施

ー【4-1-1】、交通結節点の整備、メーライカー・ドーナツ（※）における公共交通利用促進の取組等

■高校・大学周辺のまちづくりと連携した通学環境の整備

ー公共交通を利用しやすい移動環境等

■観光交通支援型交通システムの導入検討

ー【4-1-3】公共交通のサービス（利用促進）等

山梨県から公共交通機関等への利用転換の促進を図るため、交通結節点における自転車駐留の整備や公共交通利用促進策の実施のほか、大学・高校におけるMMM推進と同時に周辺部の旅行空間整備やコミュニケーションサイトなどの施策、および校内でバスの稼働支援を提供するなど、公共交通利用促進を支援する施策の取組を進める。

そのほか、観光客に対しては、レンタサイクルやベロタクシー^(※)といった支援型交通システムを導入を図り、自動車からの利用転換の促進を図る。



参考資料（現時点での鉄軌道等及び基地跡地内計画の反映）



図 5 村家の都市交通体系図



図 6 村家の公共交通計画図(案)



図 7 村家の幹線道路ネットワーク図(案)

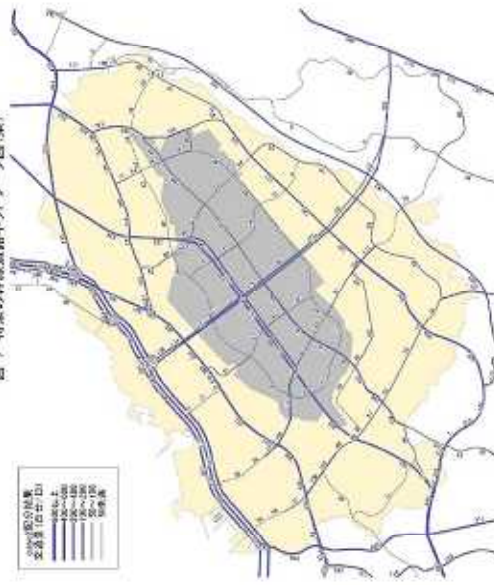


図 8 村家交通圏計画区域(路線計画ベース)

宜野湾市都市交通マスタープラン

目次

第1章 計画の概要	1
1-1 趣旨	1
1-2 位置づけ	2
1-3 進め方	3
1-4 取組みフロー	4
1-5 策定体制	5
第2章 上位・関連計画等の整理	6
2-1 上位計画	7
2-2 直接的な関連計画	19
2-3 関連計画	30
2-4 関連調査	38
第3章 宜野湾市における交通の現況と将来に向けた課題	47
3-1 都市交通の現況	47
3-2 都市交通に関する課題整理	65
第4章 基本方針の設定	77
4-1 基本方針の設定	77
4-2 将来の交通体系	81
第5章 施策の方向性（将来交通計画）	83
5-1 施策の展開方針	83
5-2 施策の実現内容	87

第2回策定検討委員会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討委員会（第2回）

次 第

日時：平成24年1月20日（金）
午後2時～4時半
会場：宜野湾市農協会館2Fホール

1. 開 会
2. 宜野湾市挨拶
3. 第1回委員会・第2回幹事会議事要旨と今年度の業務概要
4. 議 題
 - (1) 新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分）
 - 1) 基本方針の設定
 - 2) 施策の方向性（将来交通計画）
 - 3) 計画目標の設定
 - (2) 実現化方策（都市交通戦略）
 - 1) 重点的に取り組む施策
 - 2) 地域別における施策
 - 3) 施策目標の設定
5. その他
6. 閉 会

◆配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料1 委員会設置要綱と委員会・幹事会名簿
- ・ 資料2 第1回委員会議事要旨 第2回幹事会議事要旨（当日配布）
- ・ 資料3 調査フローとスケジュール
- ・ 資料4 新たな提案（議題）
- ・ 資料5 実現化の方策（議題）
- ・ データ集 都市交通マスタープラン・都市交通戦略

2. 意見と対応

【第2回検討委員会】 日時：平成24年1月20日（金） 14時00分～16時30分		
議題		
(1) 新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分） 1) 基本方針の設定 2) 将来の方向性 3) 計画目標の設定 (2) 実現化方策（都市交通戦略） 1) 重点的に取り組む施策 2) 地域別における施策 3) 施策目標の設定		
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
資料3について	<ul style="list-style-type: none"> ・P3 次回の委員会はパブリックコメントの後に開催し、最終案の中にパブリックコメントの内容を活かすべきではないか。 	>パブリックコメントの期間を1ヶ月から3週間に変更し、次回の委員会で提示する最終案に結果を活かす。
新たな提案（資料4）について	<ul style="list-style-type: none"> ・P2 第4駅の結節点にもパークアンドライドのPのマークを入れてもらいたい。 	>第4駅の結節点にもパークアンドライドのPのマークを記入した。 P27の図面参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・P1 交通体系図について、少しわかりにくいため、誰でもぱっとわかるような表示をした方がよいのではないか。 ・P1 公共交通の分類について、「交通システム」に交通機関だけが記載されていることがわかりにくい。分類の工夫が必要。 	>公共交通は広域幹線公共交通、支線公共交通、市内生活公共交通の3段階で分ける。道路は沖縄自動車道と高規格道路、主要幹線道路、幹線道路の3段階で分ける。また、構想及び連携イメージは中抜きの破線矢印で表現した。さらに、模式図から具体形状の図面に変更した。 P17の将来都市交通体系図参照 P20, 30の模式図参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・P1、P9 MMやPDCAの記載を解るようにすべき。MMはモビリティマネジメントである。 	>MM（モビリティマネジメント）として分かりやすいよう表現を修正した。PDCAについては、イメージ図で説明・対応している。 P17以降、MM（モビリティマネジメント）として表現 P73のイメージ図参照

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">新たな提案（資料4）について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 6 計画目標の設定における数値目標について具体的なイメージ(達成した場合の状況)を何らかの形で説明しておいた方がよい。 ・ P 6 旅行速度及び区間速度について、混雑度と旅行速度が比例し難く、矛盾が出ている。分かりやすい補足説明をするよう表現に留意すべき。 ・ P 6 県の戦略においても計画目標を設定している。そこでは公共交通の観点を重視して設定していることから、公共交通の利用促進を目標として入れて欲しい。 ・ P 6 計測可能な目標とあるが、これは指標という言葉である。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画目標の設定においては、目標値を分析し、根拠を示して設定した。交通環境の満足度については、目標値の明確な根拠はないため、説明書きを加え対応した。 P 6 6 ~ 7 2 参照 ➢ 混雑度と旅行速度については、算出過程において直接的な相関性がないことから並列表記は避け、平均旅行速度と区間速度の表記とした。 P 6 7 参照 (P 1 1 4 に平均旅行速度の定義を記載) ➢ 公共交通利用促進に関する目標として、計画目標及び施策目標において、県の目標を参考に設定した。 P 7 2、P 1 0 9 参照 ➢ 指標に修正した。 P 6 6 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 8 運輸部門の CO2 削減について、通過交通の多い宜野湾市の特性を考慮した場合、設定することについて疑問がある。また、目標が 1 %削減ということについても疑問である。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 那覇広域としても重要であると考え。現在策定途中在策定途中である「宜野湾市地球温暖化推進計画」における目標を確認して設定する。 P 7 1 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 3 B R T や L R T 等、記載の少ない新たな公共交通に関する用語については、前に説明書きをするなど用語集を見なくてもわかるようにして欲しい。 ・ P 3 鉄軌道について、イメージ図が 1 枚しかない、鉄軌道の種類は様々ある。 ・ P 4 モノレールを「都市モノレール」とモノレール延長を「現沖縄モノレール」と表現すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 記載の少ない用語には、前に説明書きをして対応する。 P 2 2 参照 ➢ 参考として各システムの特徴が分かるものを追加した。 P 2 2 参照 ➢ 表現を修正した。 P 1 7 以降全て対応

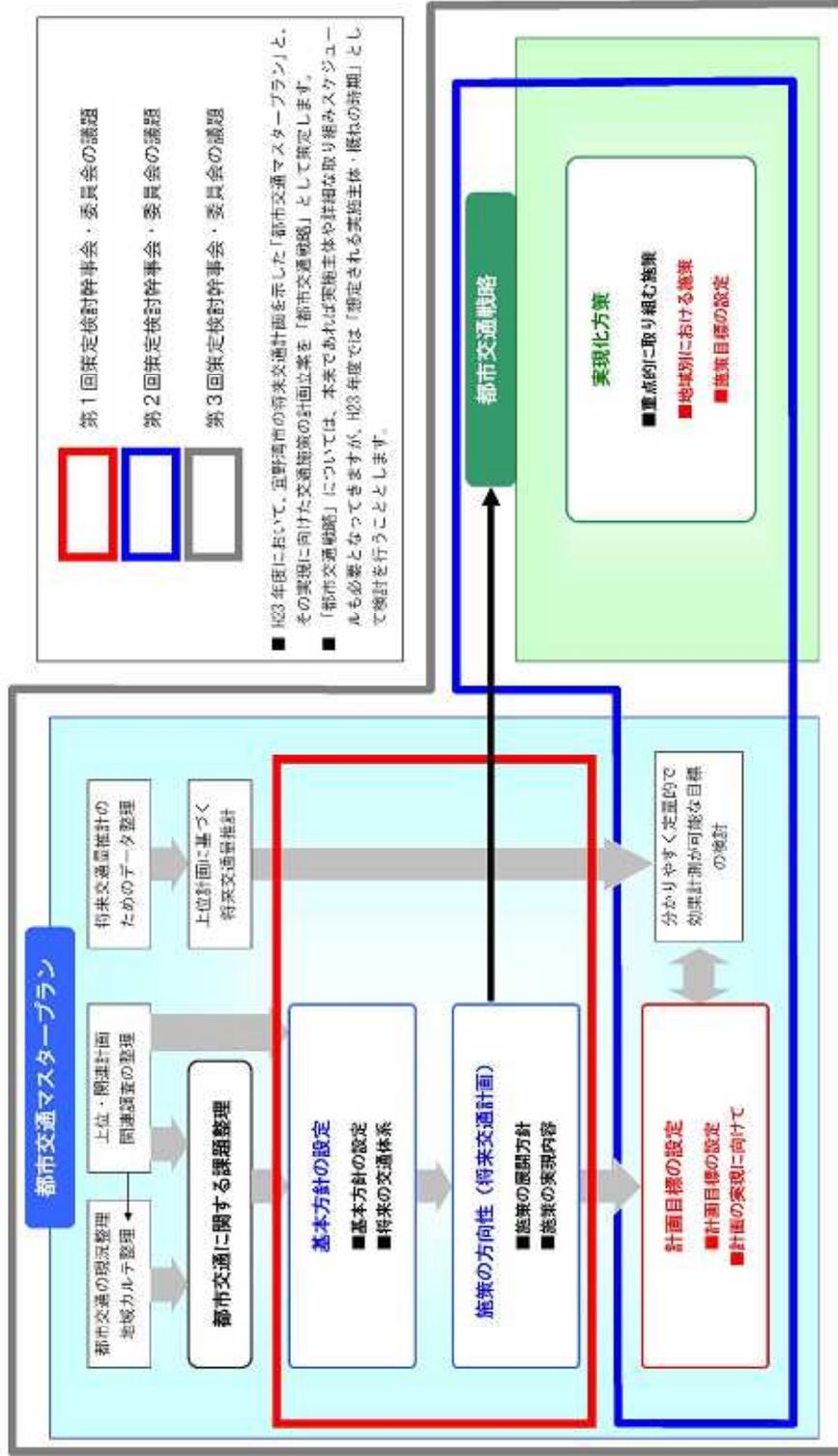
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
実現化方策（資料5）について	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1、P 2 具体的に取り組む施策について、5～10年の間に何かやるのであれば、やることを記入すべき。 ・ P 5 10年後にはモノレールは第4駅まで走っているの、モノレールの連携について記載すべき。 ・ P 1 モノレールの連携など県の21世紀ビジョン（基本計画）も参考にして「取り組む」と記載したほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢現時点での状況を考慮し、「取り組む」という表現で記載した。 P 7 6 , 7 7 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 9～P 1 2 地域別施策の展開において、主要な交差点名称を入れた方が分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢主要な交差点名称を追記した。 P 9 4～参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 2 バス停新設において、大山区画整理事業地内に見える。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢大山区画整理事業区域が分かるように図面を修正した。 P 1 0 5 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 3 徒歩手段の目標をもう少し高く設定したほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢計画目標である「交通環境の満足度の向上」に合わせ、目標値を市民の概ね半数以上「50%以上」として設定した。 P 1 0 9 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 4 関連計画との連携による効果的な施策展開イメージにおいて、その他の関連計画についての記載がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢その他 まちづくり、地区整備、環境施策等の関連計画として、公共交通、道路網、交通行動に関する施策の調整、反映として記載した。 P 1 1 1 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 5 , P 6 , P 9 の実施主体において、県交通戦略（平成22年）に記載しているものをそのまま引用して構わない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢県交通戦略で確定しているものは反映している。 P 8 3 , P 8 7 , P 9 2 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 1 県道32号線の交差点改良について記載した方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢施策を追加し、記載した。 P 8 5 , 8 7 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 3 「浦添北道路との接続」という表現はあまりふさわしくない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢「国道58号宜野湾バイパスとの接続」と表現を修正した。 P 1 0 8 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 1 我如古から長田にかけて交通結節点の凡例があるが、図面にはないため表現してみてもよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢都市交通MPでは県交通戦略を踏襲して記載しているが、県交通戦略でも位置づけが明確でないため、文言だけの表現としている。なお、戦略では対象としていない。 P 2 4 参照

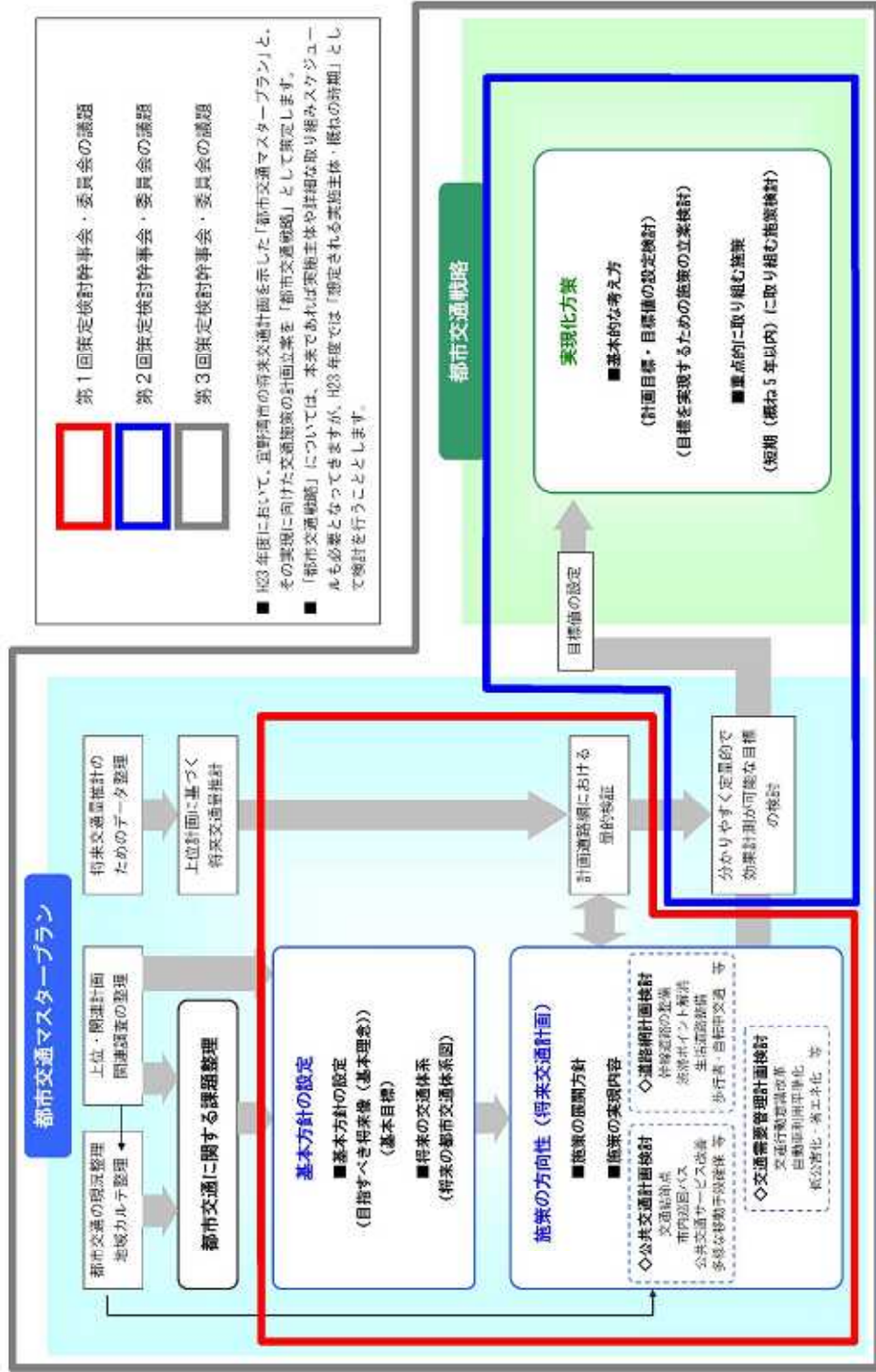
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
	<ul style="list-style-type: none"> ・宜野湾 11 号の整備について早期に整備して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 第 2 回幹事会、委員会を踏まえ、施策に追加した。 P 7 7 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・市道中心の記載であるが、一般の県道整備については、記載はないが、市として整備の要望はないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 今回は、主に上位関連計画に基づき計画を策定している。県道整備においては地区内道路環境の整備の箇所に該当している。県道整備の必要があれば、担当部署が、その都度事業要請を行っていく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの導入に向けて、連携して取り組んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 担当部署と連携し反映をしている。 P 8 1 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 6 施策について、道路景観やバリアフリーの視点など質的な観点からの記載をして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 表現を修正した。 P 8 5 参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 6 生活道路の整備について、安全施設とか電柱の設置位置などの対策を盛り込んで欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 表現を修正した。 P 8 5 参照

3. 資料

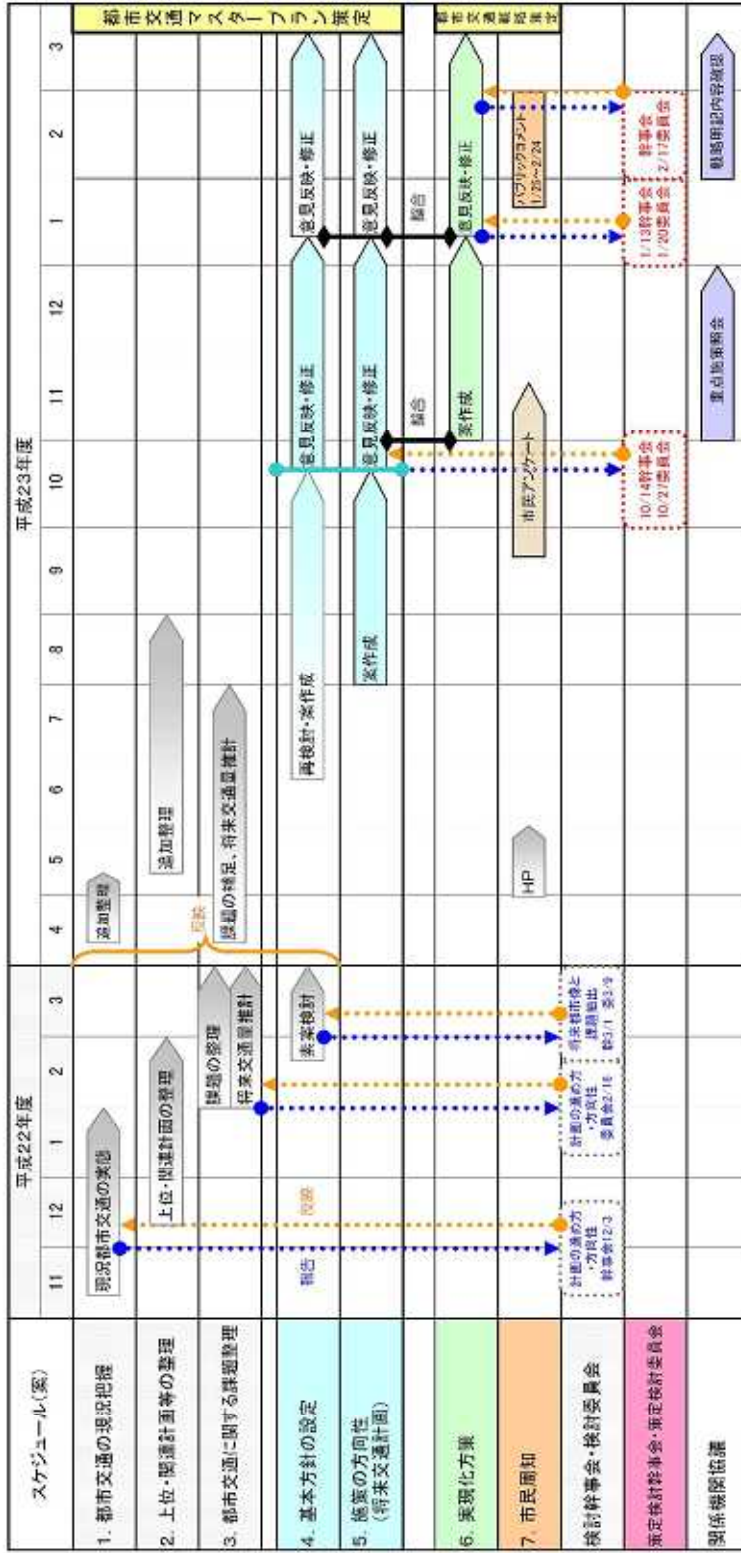
資料3

調査フロー ※「第1回策定検討幹事会・委員会 資料3」から追加した項目を赤字で示す。



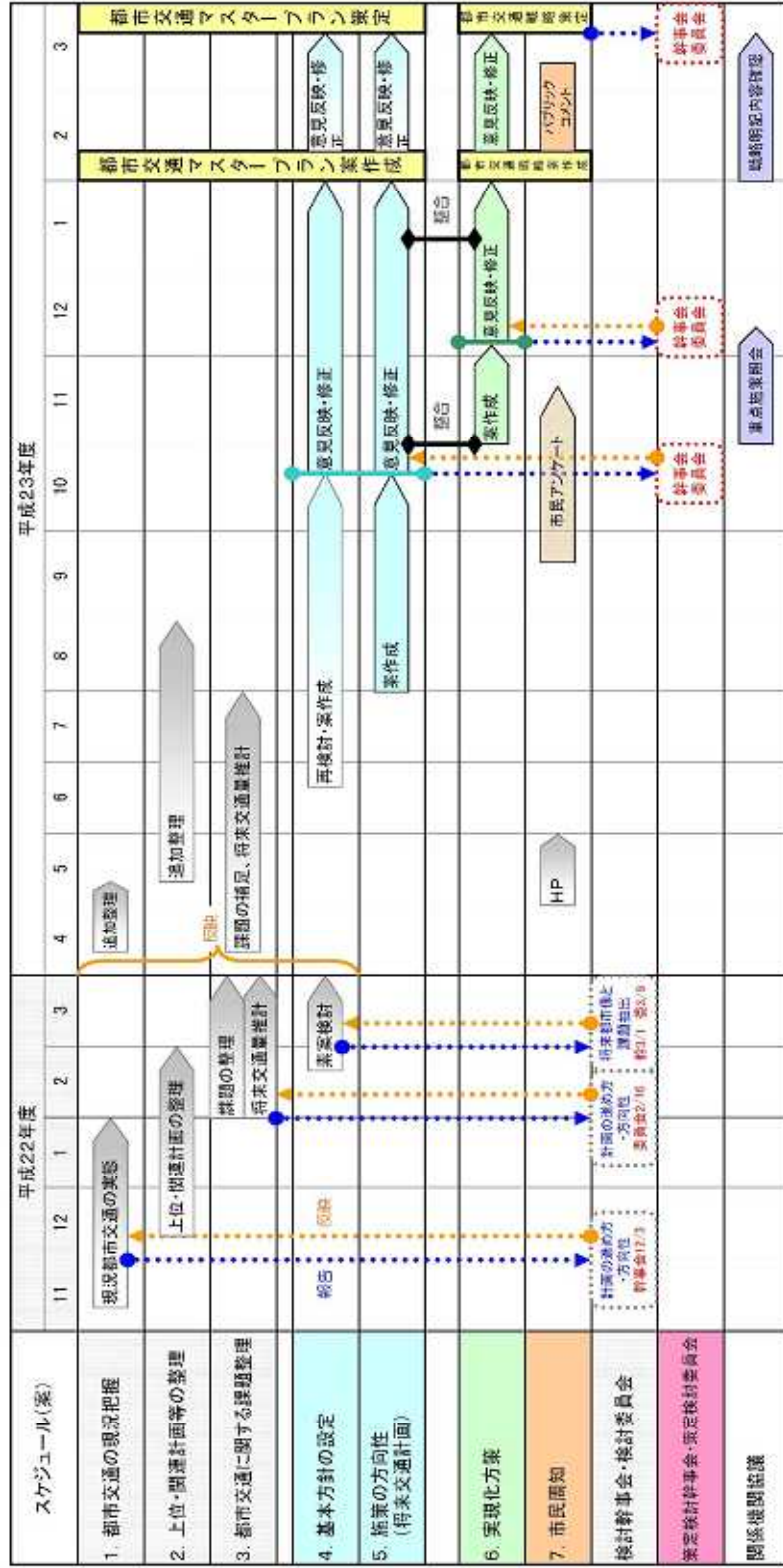


スケジュール



参考：第1回策定検討幹事会・委員会 資料3

スケジュール



議題（1）新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分） ※「第1回策定検討委員会・委員会 資料4」から追加した路線等（新たに提案）を赤字で示す。

資料 4

凡 例	凡 例
新たな公共交通システム（鉄軌道等）	④③②①①①①①①
新たな公共交通システム（道路バス等）	④③②①①①①①①
モノレールの延伸区間	④③②①①①①①①
モノレールとの連携	④③②①①①①①①
主要な交差点計画	④③②①①①①①①
サブ交通施設計画	④③②①①①①①①
主要幹線道路	④③②①①①①①①
主要幹線道路	④③②①①①①①①
幹線道路	④③②①①①①①①
市街地ゾーン	④③②①①①①①①
商業集約ゾーン	④③②①①①①①①
住宅集約ゾーン	④③②①①①①①①
地域集約ゾーン	④③②①①①①①①
記号	④③②①①①①①①

※ ④③②①①①①①①は概略

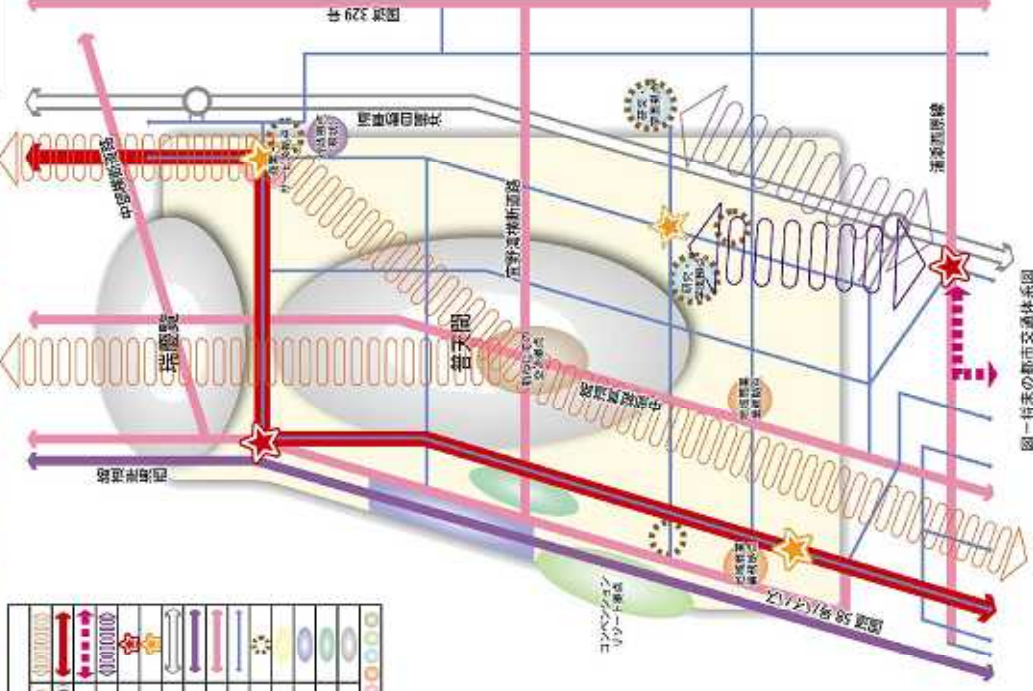


図1 将来の都市交通体系図

（1）基本方針の設定 2）将来の交通体系

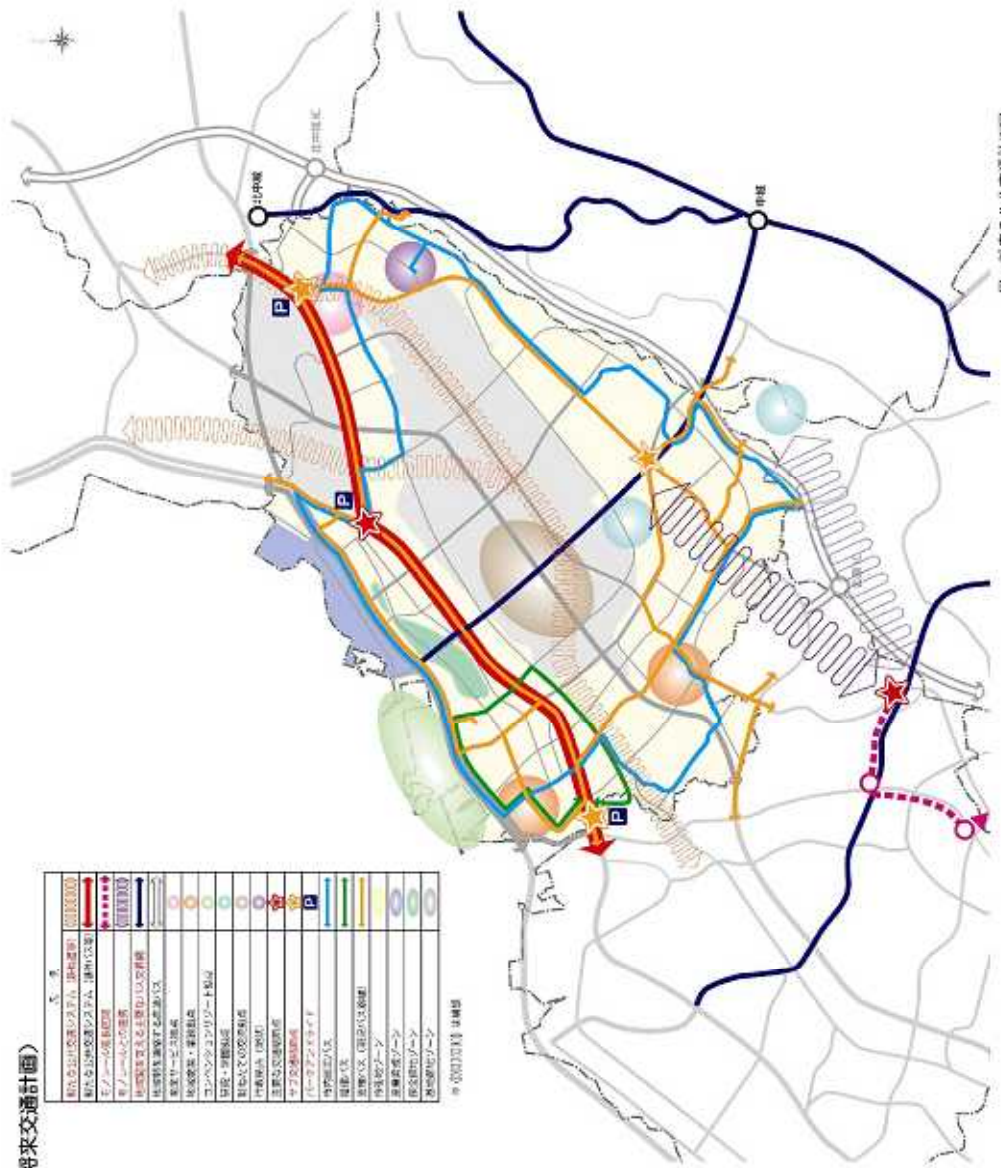
1位計画である「空想都市計画計画マスタープラン」における本市の将来都市構
造、及び上位関連計画を踏まえ、本市における将来の都市交通体系について以
下のように設定する。

【公共交通】	<p>【鉄軌道等】 駅前周辺の駅前利用を促すため、駅周辺等（環状一 名線）を、本市を縦断する幹線として、幹線公共交通軸として 位置づける。</p> <p>【道路バス等】 国道 30 号を中心として中部圏都市圏交通の拠り所として位置づら れている道路バス等を、本市を縦断する中部圏都市圏における幹線 公共交通軸として位置づける。</p> <p>農村バス等や支線バス、市内コミュニティバス等の駅前地域の ほか、P&R 機能を有する交通拠点として位置づける。</p> <p>【モノレールとの連携】 モノレールの範囲に併し、沖野線大井や環状線と連携を位 置づける。</p> <p>【その他】 支線バスの充実・強化や市内コミュニティバスの増設、交通空白 地域を解消する道路バス等の整備を図る。</p>
【産業交通】	<p>沖野線動車道 地域集約幹線路</p> <p>主要幹線道路</p> <p>幹線道路</p>
【MMDの推進】	<p>交通行動二対する削減率による公共交通の利用促進に向けた 学校MMD等の整備を図る。</p>
都市拠点・エリア	<p>【都市拠点】 都市を構成する拠点となる駅前核として、様々な都市機能を有する拠点を位置づける。</p> <p>【エリア】 市街地ゾーン：良好な居住環境や駅前核地上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市街地の高い生活交通を担う地域。 商業集約ゾーン：物流交通の円滑なアクセスとともに、公共交通各拠点に接する交通 拠点を担う地域。 住宅集約ゾーン：基本的生活需要を賄える基盤・圏域のある市街地・山田平地区。 地域集約ゾーン：観光圏行集約地、キャンプ開発地（一帯）</p>

(2) 施策の方向性 (将来交通計画)

【公共交通計画】

	新幹線
	JR線
	市営バス
	コミュニティバス
	タクシー
	自転車
	歩行者
	駅
	バス停
	コミュニティバス停
	タクシー乗降場
	自転車駐輪場
	歩行者駐留区画
	歩行者専用区画
	歩行者専用歩道
	歩行者専用歩道
	歩行者専用歩道
	歩行者専用歩道
	歩行者専用歩道
	歩行者専用歩道



図一 中津市の公共交通計画図

①新たな公共交通システムの導入

- 中南部都市圏の基幹骨格をなす公共交通の導入
- 基地駅地帯利用計画の推進にあわせた公共交通の導入

□施策の方向性

新たな公共交通システムは、長期的な都市空間の整備や街の活性化といった視点のみならず、人混み、定時運行、ユニバーサル性、乗降面やコスト面、さらには乗り換えとしての魅力を兼ね備えた運営促進が求められる。

■中南部都市圏の骨格を形成する幹線公共交通体制として、当初は**国道58号を中心とした基幹バス等の導入**に絞り込み、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。

■青天井運行御座地帯利用等を念頭に置いて**導入が検討されている鉄軌道系**は、御座地帯における仕事となる幹線公共交通体制として、今後も御座地帯と連携した取組みを図る。



②交通結節点の整備

- 宇治池、草田～我如古周辺における交通結節点の導入検討・整備
- 基地駅地帯を活用した交通結節点の整備

□施策の方向性

市内の杉原や郡山園（以外）への移動の拠点として、基幹バス等と支線バス、市内コミュニティバス等との公共交通相互の活用機能のほか、高層バス乗り場、観光レンタカーを含めたP&R駐車場による結節機能を有する交通拠点として整備する。

■宇治池交通結節点において、基幹バスと互引線バス方面からの支線バス等の結節機能として整備を進めるほか、**モノレール延長を踏まえた新たな交通結節点**（長山～我如古周辺）の導入について検討する。

■伊佐、菅平園においては、基地駅地帯を活用した交通結節点の整備を図るとともに、菅平園では、**門前「交感」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。

③公共交通ネットワークの構築

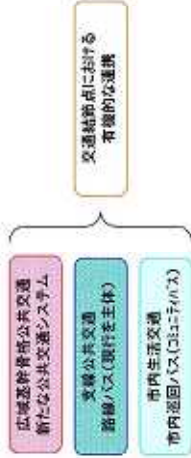
- 市内巡回バスの導入
- モノレールとの連携

□施策の方向性

公共交通ネットワークとしては、広域の業務圏となる新たな公共交通システム、都市部の拠点駅や都市内沿線及び駅周辺と連携する支線交通（路線バス）、市内の生活交通を担う市内巡回バスの導入により、有機的な公共交通ネットワークの構築を目指す。

■市内巡回バスについては、移動の困難な高齢者、障がい者等の社会参加や公共施設利用を促進するために、市内に巡回バスを走らせている事業者との連携による稼働手段の検討等をはじめとする**コミュニティバスを導入**する。

■モノレール延長に伴い、第4駅からの**駅フェイダーバス等**による連携を図る。



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
- 移動ニーズや帯給バランスを捉えた移動形態の導入検討
- 様々なアクセス交通手段の展開・連携

□ 施策の方向性

■ 人や荷物がやさしい公共交通のため、低床バスや車いす専用車等の導入や、土曜・パンチ等のあるバス停の増設などによるバス利用環境の改善を図る。また、バス運行の定時定額体系や乗り降り補助（車いす専用車）などの利便性向上を図るとともに、市内巡回バス（コミュニティバス）への乗降補助など需要面からの利用促進策についても検討する。

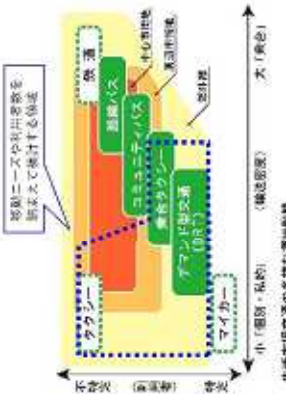


■ 高齢者を始め、誰もが快適で安全に移動できる交通環境の実現に向け、公共交通車両や交通結節点におけるバリアフリー化に役立ち、なお、車両のみならず乗降場や駅の発着駅などの円滑な利用に資する歩道の確保などについても検討する。

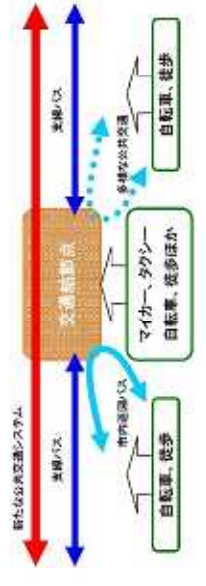


□ 施策の方向性

■ 急速な高齢化が進む中、今後、自動車利用のできない（しない）高齢者等の移動手段の確保として、生活行動や都市生活に配慮した多様な公共交通システム（移動形態）の導入を検討し、高齢者等の移動手段の確保を目指す。さらに、観光客にとっても、いつでも移動することを可能とするために、求合等の公共交通手段だけでなく、個別移動が可能なタクシーも含めた移動手段の充実を検討する。



■ 新たな公共交通システムとしては、基幹バスや特設バスといった高度なバス交通システムのほか、路面を軌道走行するLRT、駅周辺を走るモノレールや鉄道などの様々なタイプが想定される。交通結節点において、それらと連携する路線バス、市内巡回バス（コミュニティバス）のみならず、多様な公共交通システムのほか、タクシーや自転車を含む様々なアクセス交通手段の連携・展開を図る。



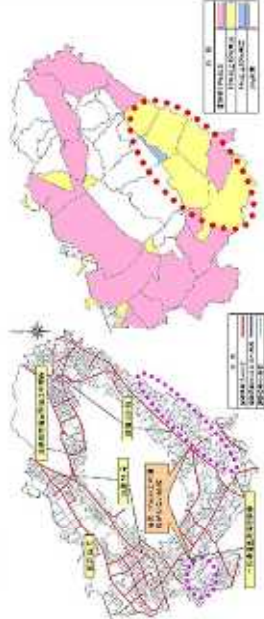
【道路網計画】

② 都市内幹線道路網の構築・整備

- 未整備路線（都市計画道路）の整備
- 幹線道路（補助路線含む）の整備促進による市内の骨格道路網の確立
- 市域東部をほしめとする幹線道路網の構築・整備促進

□ 構築の方向性

- 本市においては、都市計画道路整備率が 87.6%（122.3 項目）となっており、未整備路線の整備を進める。
- 市内における幹線道路のネットワーク効果を生み出し、効果的に循環できる都市内幹線道路網の構築（補助路線も含む）を図り、林道路線も含めた集約プログラムの作成と実施により、市内の骨格道路網の確立を目指す。
- 市域東部をほしめとする幹線道路網が未整備である地区において、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、防災面や市域東部回りの向上を目指す。



④ 安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備

- アクセス道路空間や歩行環境の整備
- 人にやさしい道路空間の整備

□ 構築の方向性

- 幹線道路の沿道市街地で、補助幹線道路の構築にあわせて老朽化した市街地（大跡、普天間、新築地区）の再整備により、バス停までの歩きやバリアフリー移動空間の整備を図る。タピス効果の発揮や、高齢者の利用布に加えたバリアフリー移動空間の整備を図る。
- 普天間基地跡地利用計画の推進にあわせて幹線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・ミニカー移動に配慮した回遊空間確保（普天間での門前“交差点”まちづくり計画）における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地区内道路環境の整備を図る。
- 歩行者空間の活性化・快適性向上を目指し、道路の段差解消、センターラインの撤去による路肩拡張や視界のふたを設ける歩道、電線類の地中化などによる歩道の拡張を図る。また、行き止まり道路や狭小な道路を解消し、良好な交通環境を構築するため、道路情報事業により計画的な道路記者を回り、生活道路の再編を進める。
- 防災の特性や課題に対応した地区内道路環境の整備（歩道開削等）を検討するとともに、見あふれる遊歩空間の実現に向けて、歩みやすさや自転車の過剰のしやすさに配慮しつつ、遊歩空間の緑化を進める。
- 普天間基地跡地利用にあわせて並松街道の整備をはじめ、市民生活に親いや安らぎをもたらすための歩道空間や休憩場所の確保など、市民が快適に安心して過ごせるゆとりとあふれあいのある道路環境づくりを図る。

(3) 計画目標の設定

【目標値の設定】

①計画目標設定の考え方

計画を定実に推進していくためには、従前の達成状況を踏まえた計画目標を設定して、計画の進捗状況 (進捗状況) を把握し、評価・策定・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。

<p>①基本目標を考慮した目標の設定 「医国」(安心)「医道」をテーマとして郡山交通マスタープランにおいて設定された基本目標を踏まえた目標を設定する。 2分かりややすい目標の設定 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、定量的な目標を設定する。 ②計算可能な目標の設定 計画の進捗・検証・改善を行う上で、概ね5年ごとに目標の計画が可能なら目標を設定する。</p>

②計画目標の設定

<p>基本目標1 得楽都市構造の発展と都市活力を創出する交通環境づくり</p>	<p>走行速度の向上 (山内の国道・県道の平均旅行速度) 現状 約 26km/h → 目標 約 33km/h</p>
<p>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</p>	<p>交通行動の満足度向上 (市民アンケート) 現状 29.9% → 目標 50%以上</p>
<p>基本目標3 環境に配慮した交通環境づくり</p>	<p>運輸部門のCO2排出量削減 (仮) 現状 18.7万t/年 → 目標 18.5万t/年 (-1%)</p>

1. 走行速度の向上 (設定理由)

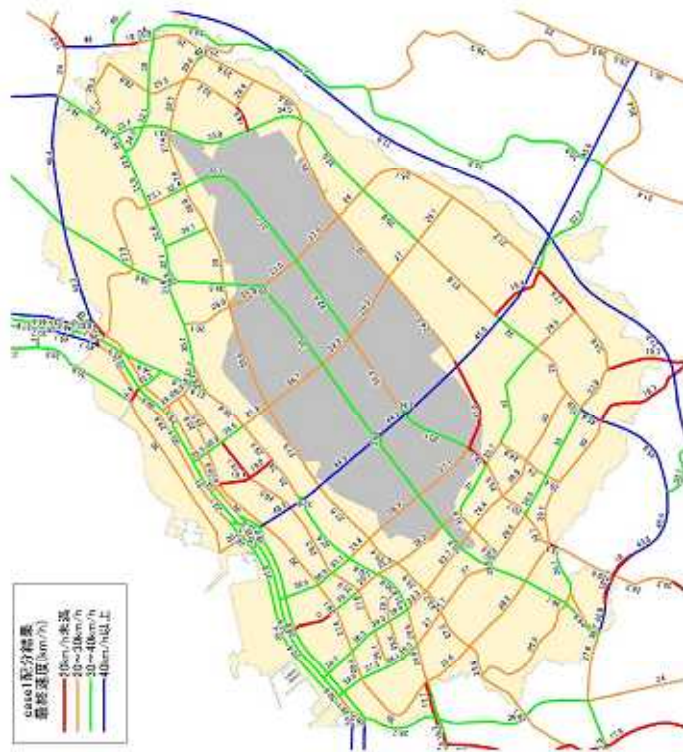
道路交通の円滑化や都市圏内の交流促進、都市内における各拠点間の結びつきを高めることを基本方針としており、スムーズな交通流動の達成度を測る指標として、走行速度 (旅行速度) の向上を指標として設定する。

【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年間12 時間旅行速度より求め、目標値は H42 得楽交通導得計画結果より設定する。

路線名等	交通量観測区間		交通量観測地点地名 市町村	混雑度	年間12時間 平均旅行速度 (道路別交通量より)		H42得楽 交通量 推計結果 区間速度 (km/h)
	路線名等	区間			上り (km/h)	下り (km/h)	
1 一般国道69号	北谷町・喜野市境	一般国道58号	中田郡北谷町北前	1.00	27.2	42.2	35.5
2 一般国道58号	一般国道58号	喜野市北中郷線	喜野市平地泊	2.21	29.6	29.9	34.4
3 一般国道58号	喜野市北中郷線	喜野市西原線	喜野市宇地泊	2.21	28.7	34.3	30.2
4 一般国道58号	喜野市西原線	県道153号線	喜野市宇地泊	2.21	23.7	26.7	31.0
5 一般国道58号	一般国道58号	喜野市・浦添市境	喜野市真志野3丁目	.60	29.0	26.3	31.5
6 一般国道58号	喜野市・浦添市境	一般国道58号	喜野市真志野3丁目	1.19	29.0	26.3	38.7
7 一般国道330号	北中郷町・喜野市境	喜野市北中郷線	喜野市北中郷線	2.05	25.2	30.4	34.5
8 一般国道330号	喜野市北中郷線	県道35号線	喜野市宇地泊	1.43	5.6	23.4	35.7
9 一般国道330号	県道35号線	県道32号線	喜野市宇地泊	1.43	28.2	23.6	32.3
10 一般国道330号	県道32号線	喜野市西原線	喜野市宇地泊	1.43	19.2	12.9	30.0
11 一般国道330号	喜野市西原線	喜野市・浦添市境	浦添市西原3丁目	1.39	32.6	45.4	45.4
12 一般国道330号	喜野市・浦添市境	沖繩自動車道	浦添市西原3丁目	1.30	32.6	45.4	45.5
13 一般国道330号	沖繩自動車道	喜野市西原線	喜野市高松3丁目	2.16	33.9	42.3	44.6
14 一般国道330号	喜野市西原線	将志市・喜野市境	喜野市高松3丁目	2.16	33.2	35.3	40.7
15 一般国道330号	浦添市・喜野市境	喜野市・浦添市境	喜野市高松3丁目	1.25	33.2	35.3	27.6
16 喜野市北中郷線	一般国道58号	一般国道330号	喜野市善友名	.86	21.7	31.6	32.2
17 県道32号線	一般国道330号	喜野市・中郷村境	喜野市志真志	1.11	20.3	20.8	25.9
18 喜野市西原線	一般国道58号	那覇喜野市線	喜野市大掛名	1.64	11.6	13.9	28.5
19 喜野市西原線	那覇喜野市線	喜野市西原線	喜野市大掛名	1.64	17.7	14.3	36.5
20 喜野市西原線	喜野市西原線	喜野市西原線	喜野市真志野	.87	24.3	31.3	35.0
21 喜野市西原線	一般国道330号	喜野市・西原町境	喜野市上原	1.29	13.0	26.1	21.6
22 喜野市西原線	一般国道330号	喜野市・西原町境	喜野市野高	1.08	20.0	28.7	19.7
23 県道35号線	一般国道330号	喜野市・北中郷村境	喜野市野高	.84	15.0	22.3	35.1
24 県道153号線	一般国道58号	喜野市西原線	浦添市牧港	1.03	17.2	17.1	36.0
25 喜野市西原線	喜野市西原線	喜野市・浦添市境	浦添市西原	.92	26.9	20.9	21.7
26 県道喜野市線	県道153号線	浦添市・喜野市境	浦添市牧港	.88	23.6	23.7	25.9
27 那覇喜野市線	浦添市・喜野市境	喜野市西原線	浦添市牧港	.95	23.6	23.7	29.1
				平均旅行速度一	23.9	27.9	32.8
					25.9		

表一H22 道路交通センサスによる混雑度と平均旅行速度及び H42 得楽交通量推計による平均旅行速度



図—H42 将来交通量設計による平均旅行速度

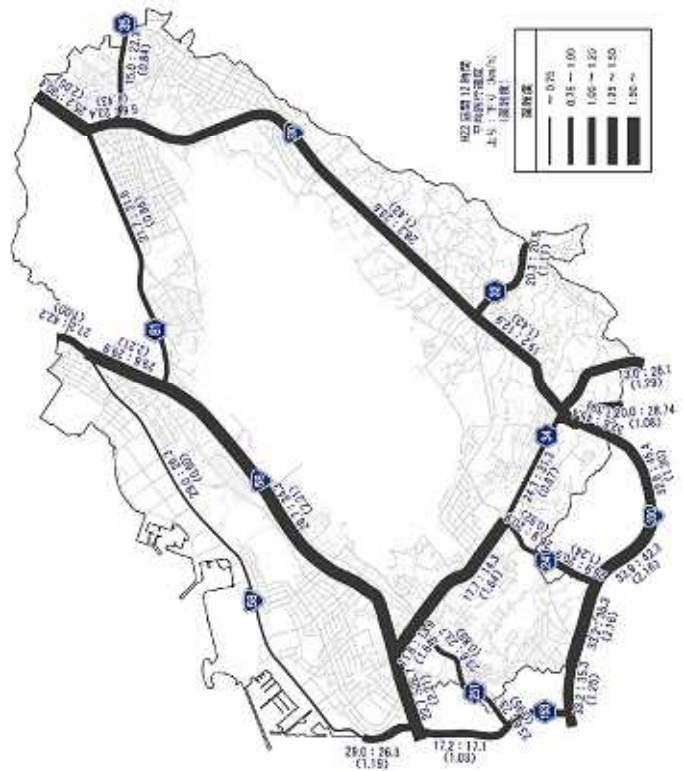
指標：走行速度の向上（市内の回遊・近郊の平均旅行速度）

現状（H22）：約 26km/h

目標（H42）：約 33km/h

評価にあたっての把握方法

道路交通センサス（概ね5年毎に実施されている）による把握



図—H22 道路交通センサスによる現況平均旅行速度

2. 交通行動の満足度向上

【設定理由】

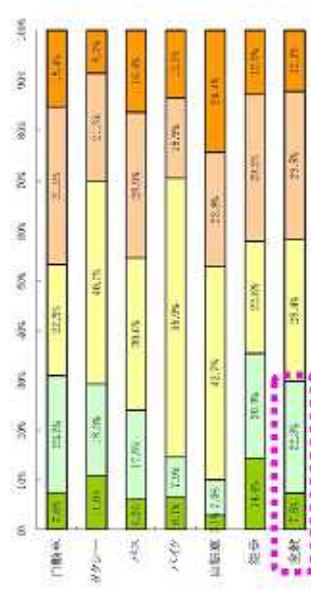
生活環境の良しや快適で安心な移動、車中が快適に出来る公共交通の環境を基本方針としており、自由
に及祉に移動できると公共交通が実現されたかを問う指標として、「市民の交通環境に対する満足度（全世帯）」
を指標として設定する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、1920 市民アンケート調査結果より求め、目標値は市民の移行半数以上として設定する。

図7 日常おぼいの移動手段それぞれにおいて、長野県内における交通環境についての満足度（全世帯）
について、また、不満がある場合はどういった原因ですか。

項目	満足	不満	理由	満足	不満
自動車	7.6%	23.3%	12.3%	31.2%	15.6%
自転車	11.0%	18.3%	10.7%	21.3%	8.7%
徒歩	6.2%	17.8%	10.6%	28.9%	16.3%
バス	6.7%	7.6%	13.9%	15.3%	13.7%
自転車	3.1%	7.0%	12.7%	22.3%	20.4%
徒歩	14.1%	20.9%	22.0%	29.2%	12.8%
合計	7.5%	22.3%	16.4%	20.5%	12.8%



図一市民アンケート調査結果

指標：交通行動の満足度向上（市民アンケート）

現状 (H2)：29.9%

目標 (H2)：50%以上

評価にあたっての把握方法

市民アンケート（概ね5年毎に実施）による把握

3. 運輸部門のCO2排出量削減

【設定理由】

県内にやさしい交通環境の提供や低公害・省エネルギーの交通手段への利用促進、環境負荷の小さい交通
手段の普及を基本方針としており、運輸部課の中心に力を入れたCO2排出量の削減を目標として設定
する。

【現状値と目標値の設定】

現状値は、最終省エネ率より求め、目標値は「中部地域地球温暖化対策実行計画（区域差削減）」(2023)
において設定されている運輸部門の「2020年度削減対策ケース」より設定する。

表一2027年の長野県における部門別CO2排出量

排出種別	産業部門	運輸部門	民生消費部門	その他	合計
削減	40	211	200	10	461

表一中部地域地球温暖化対策実行計画（区域差削減）における削減目標

表4-2 部門別の削減対策ガス排出内訳

排出種別	削減対策		削減対策		削減対策	
	2000年度 (基準年)	2007年度 B.A.U. (削減率)	2020年度 削減対策ケース (削減率)	2020年度 削減対策ケース (削減率)	2020年度 削減対策ケース (削減率)	2020年度 削減対策ケース (削減率)
産業部門	350	342	349	0%	368	-4%
民生消費部門	258	501	334	6%	216	-18%
運輸部門	346	301	563	10%	270	-2%
その他	341	345	366	4%	377	3%
合計	1,295	1,589	1,528	22%	1,261	-8%

※ B.A.U.：削減対策ケース（Scenario A Urban）
※ パーセンテージは、基準年度の排出量1,295万トン（これは2007年度の削減目標1,268万トン）に対する数値

指標：運輸部門のCO2排出量削減

現状 (H9)：18.7万t/年

目標 (H2)：18.5万t/年 (-1%)

評価にあたっての把握方法

環境省IPCC（概ね5年毎）による把握

※ http://www.env.go.jp/air/ity/ica/_keikaku/kuiki/taais.html

※ 地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域差削減）算定支援サイト（部門別CO2排出量の算定資料）より

※ 今後、「長野県地球温暖化対策推進計画（策定中）」における目標と整合を図る。

【計画の実現に向けて】

①関係主体の果たすべき役割

計画の実現（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、市民自らも考え、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ものとする。

②重点的・効果的な取り組み

本市においては公共交通機関の活用による都市環境の構築により、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・県とともに駅前利用に関わる計画策定・計画内容の具体化に取り組んでいるところであり、さらに、駅周辺利用を促進とした新たな公共交通システム、主要幹線道路についての構想・計画の段階にある。

そのような中で、車やバイクの活用で郊外の取り組みを促すべく、既存ストックの有効活用や、国・県との連携、調整を踏まえた効果的な公共交通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。

③PDCA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年毎に前送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・県による公共交通基盤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）】

(1) 重点的に取り組む施策

都市交通マスタープランの進捗の方向性に基づき、本市内に実施する個別計画や施策を「都市交通施策」として位置づけ、概ね5～10年間（目標年次：平成32年）の取組み計画を示す。

- 都市交通マスタープランを踏まえ、概ね5～10年間の短・中期的な実行計画
- 重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画
- 管理・運営の仕組みと体制を定める計画

なお、取り組みにあたっては、一例として、市内巡回バスの導入に合わせたバス利用需要の改善や交通行動的意識変革プログラムの実施、地域のまちづくり（片側2車線“交差”まじりづくり等）と連携した交通環境整備を行うなど、個別施策間の相乗効果を発揮するよう実行プログラムを調整していくものとする。



【公共交通計画に関して取り組む施策】

施策の方向性		都市交通施策として取り組む施策
①新たな公共交通システムの導入	■中間距離圏の通勤者層をなす公共交通の導入	・バスを利用した美乱美線の計画と実施 ・新たな乗降施設整備（大山区） ・バス近接情報などの情報提供システムの検討
	■基礎地帯利用計画の推進にあわせて公共交通の導入	－
②交通結節点の整備	■宇都項における交通結節点の導入検討・整備	・宇都項における交通結節点の整備
	■基盤地帯を活用した交通結節点の整備	－
③公共交通ネットワークの構築	■市内巡回バスの導入	・市内巡回バスの導入に向けた実証運行の計画と実施 ・コンベンション施設と大学等の研究交流センターを支える支線バス、巡回バスの検討・整備
	■モノ・ルールとの連携	－
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	■バス利用環境の改善	・バスマップの配布、インターネットでの情報提供 ・バス停上屋、ベンチ、案内板等の整備
	■公共交通のバリアフリー化に向けた取組み	・停留所や交通結節点などのバリアフリー化促進
⑤移動ニーズや乗換パターンを踏まえた移動形態の導入検討	■移動ニーズや乗換パターンの踏まえた移動形態の導入検討	－
	■多様なアクセシブルな交通手段の展開・連携	・コミュニティサイクル導入とサイクルポートの整備（晋久間周辺、真志田周辺）

公共交通計画

【道路網計画に関して取り組み施策】

施策の方向性	都市交通戦略として取り組む施策
① 主要幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 西海岸道路の整備 ■ 半島各地利用料面の建設にあわせれた中環都市圏の骨格形成 ・(都) バイパスライン線の現道改良 ・(都) 東京原真志吉線の整備 ・(都) 宇地川人跡名線の整備 ・(都) 南橋線の整備 ・(都) 宇地泊岸線の整備
② 都市内幹線道路網の構築・整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 幹線道路（都市計画道路）の整備 ■ 幹線道路をまはじめとする幹線道路網の構築・整備促進
③ 主要法落交差点の解消	<ul style="list-style-type: none"> ■ 幹線道路の整備促進による市内の幹線道路網の建立 ■ 主要な法落交差点における交通処理対策 ・我知十交差点の改良整備
④ 安全で快適な生活を実現する地区内道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ アクセス道路空間や歩行環境の整備 ・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（※次頁同図） ・事故多発地点など歩行者の交通完全対策 ・緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出 ・高齢者に配慮したバリアフリーな歩行者空間整備 ・地区内交通環境改善への取り組み ・大山西整備地区における交通環境整備
⑤ 自転車利用環境の向上・充実	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス停から高校への自転車歩行空間の整備 ■ 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 ・（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）

【交通行動に対する意識変革に関して取り組み施策】

施策の方向性	都市交通戦略として取り組む施策
① 交通行動に対する市民意識の改善促進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 福岡（交通意識の改善促進プログラム）構築 ■ 資源にやさしい交通行動促進の取組み検討
② 朝夕の自動車交通の抑制・平準化	<ul style="list-style-type: none"> ■ ノーマイカーデーの普及・啓発 ■ 時差出勤やフレックスタイトムの奨励
③ 自動車の低公害化・省エネ化	<ul style="list-style-type: none"> ■ カーシェアリング、エコ通の展開 ■ 相乗り通勤などエコ通勤の奨励 ■ エコカーの普及
④ 公共交通機関・自転車への利用転換の促進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通結節点の整備と公共交通利用促進策の実施 ■ 高校・大学周辺のまちづくりと連携した通学環境の整備 ■ MM（交通意識の改善促進プログラム）構築 ■ 省エネドライブ（エコドライブ）の啓発普及 ■ ノーマイカーデーの普及・啓発 ■ 時差出勤やフレックスタイトムの奨励 ■ カーシェアリングによる車両の有効利用 ■ 相乗り通勤などエコ通勤の奨励 ■ エコカーの普及 ■ 交通結節点の整備と公共交通利用促進策の実施 ■ 高校・大学の近郊での公共交通利用を促進する総合的施策の展開（学校MM）

【公共交通計画】

①新たな公共交通システムの導入

■中南部市圏の基幹骨格をなす公共交通の導入

□重点的に取り組む施策

- ・バスを利用した実証実験の計画と実施
市面の取組みとして、国道 208 号を中心とした各バス等の導入に向けて、関係機関との連携を進めながら、新たな乗降施設整備や専用提供システムの導入に取り組む。
- ・新たな乗降施設整備（大山区）
国道 208 号沿いの大山区などバス沿線沿線の長らく区間において、沿線の土地利用特性に応じたバス停の新設を検討する。
- ・バス乗降情報などの情報提供システムの検討
各駅公共交通にふさわしい乗降施設の整備や沿線施設、情報提供施設の整備を行う。また、バス近接情報など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。



高齢バスイメージ



バスイメージ



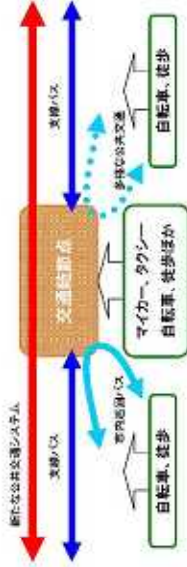
バス近接情報システム例

②交通結節点の整備

■宇地泊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

- ・宇地泊における交通結節点の整備
各バス等と支線バスや、市域を結び通する市内巡回バス等との接続を行う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機能の充実、駐輪場やパークアンドライド駐車場などの環境整備を行うことで、幹線公共交通の利用圏を拡大する。また、アピーター交差点となる市内バスネットワークの運営を十分に図る。



コンベンション・宇地泊周辺イメージバス

③公共交通ネットワークの構築

■市内巡回バスの導入

□重点的に取り組む施策

・市内巡回バスの導入に向けた実証運行の計画と実施

移動が困難な高齢者、障がい者等の社会参加や公共施設利用を促進するために、市内に巡回バスを導入することを検討している事業財との連携による試験千原の確保後計をはじめとするコミュニティバスを導入する。



コミュニティバスイメージ

・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支線バス・巡回バスの検討、整備

仲間コンベンションセンター、中部国際大学、中部大学の東西方向の研究・交流ゾーンの構築を促す、南北方向に導入が検討される支線バス等と連携する新たな公共交通ネットワークの整備、整備する。

④バスサービスその他のアクセス交通の利用環境の向上・改善

■バス利用環境の改善

■公共交通のバリアフリー化に向けた取り組み

■様々なアクセス交通手段の展開・連携

□重点的に取り組む施策

・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断しにくく、わかりやすく、利用者にとって使いやすい情報を提供するため、バスマップの配布やインターネットなどでの利用者への積極的な情報提供を促す。特に、市内巡回バス乗車と主要交通機関など利用者の視点に配慮した情報提供を行う。



・バス停上屋、ベンチ、案内板等の整備

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等の設置、情報案内板整備などを行い、バスの利用環境を高める。

・停留所や交通結節点などのバリアフリー化促進

高齢者や障がい者などの交通弱者への対応として、バス停上屋やベンチ設置等に合わせ、停留所や交通結節点における周辺環境のバリアフリー化を進める。また、事業者と協力して低床バス導入などバスのバリアフリー化を進める。



バス停におけるバリアフリー化



低床バス(ノンステップ)

・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て、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、徒歩半分の圏内による公共交通の利便性を高める。また、真志喜など学校やコンベンション施設が集中する地区に、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を検討する。



コミュニティサイクルの所

■スケジュールと実施主体（案）

NO.	項目 (方向性)	概要名	実施地域	スケジュール		実施主体
				短期(概ね5年)中期(概ね10年)	長期	
1	新たな公共交通システム	バスを利用した実証実験の計画と実施	国道58号(バス専用レーン)	↑	↑	国、県、市、事業者
2		新たな実証実験の整備	国道58号(入山地区)	↑	↑	国、県、市、事業者
3		バス近接情報などの情報提供システムの検討	栗原地区(庄内野原北口地区、国道30号)	↑	↑	国、県、市、事業者
4	交通結節点	宇地泊における交通結節点の整備	宇地泊	↑	↑	国、県、市、事業者
5	公共交通ネットワーク	市内巡回バスの導入に向けた実証実験の計画と実施	市内全域	↑	↑	市、その他
6		コンベンション施設と大学等の研究交流ゾーンを交える支線バス、巡回バスの検討・整備	コンベンションセンター、県国研大学、県立大学	↑	↑	国、県、市、事業者、その他
7		バスの配布、インターネットでの情報提供	市内全域	↑	↑	市、その他
8	バスカブゼス その他バス	バス停上屋、ベンチ、案内板等の整備	市内全域	↑	↑	国、県、市、事業者
9		停留所や交通結節点などの、リアルタイム化促進	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ホールの整備	普天間周辺、真志堂周辺	↑	↑	市、その他

【道路網計画】

①主要幹線道路の整備

■西海岸道路の整備

□重点的に取り進む施策

- ・西海岸道路の整備

西海岸道路の一部である高松北道路の取組に伴う取り付け部分および路上の高架化への整備を進める。

②都市内幹線道路網の構築・整備

■未整備路線（都市計画道路）の整備

□重点的に取り進む施策

- ・都市計画道路、ハイブライン線の取組強化
- ・都市計画道路長原真志橋線の整備
- ・都市計画道路宇地泊水門橋線の整備
- ・都市計画道路橋本橋線の整備

なお、その日の未整備路線として、当天間通行の遅延や入山地区土地区画整理事業に伴い整備が必要な路線（長原真志橋線、延長約3.0km）など、計9路線、延長約4.1kmが存在する。これらについて、整備方針および整備時期について検討を行う。

③主要幹線交差点の解消

■主要な渋滞交差点における交通処理対策

□重点的に取り進む施策

- ・長岡吉交差点の改良整備

国道290号清田バイパスと国道31号線が交差する長岡吉交差点の渋滞解消のための交通改善を行う。

④安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備

- アクセス道路空間や歩行環境の整備
- 人にやさしい道路空間の整備
- 交通環境の地域間格差の是正への取り組み

□重点的に取り組む施策

・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）

市内で比較的人口密度が高く商業施設等が集中する普天間周辺（すずらん通り、大隈通り等）において、安心安全な買物や観光活動を支える視覚・自転車・シェアカー・移動に配慮した回遊性のある歩行者ネットワークを整備する。

普天間周辺“交流”まちづくり計画との連携により、歩行者空間整備など安全対策と同時に、レンタサイクル駅や小規模休憩スペースの設置、案内板や誘導板の設置および外国語表示、毎年の記念など距離や商業施設などを盛り込んで楽しい歩行者周辺の魅力を高める。

・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ける信号や視認性の高い標識や交通標識の設置など交通安全対策を実施する。

・緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出

歩行者の整備や道路沿いのボックス・ベンチ等の休憩施設の整備など、歩行者の快適性の向上を図る。

・高齢者に配慮したバリアフリーな歩行者空間整備

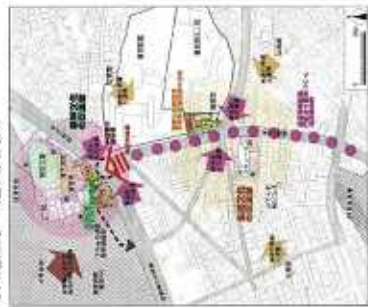
視覚的でないバリアフリーな歩行者空間整備と同様に、今後は利用増加が見込まれるシニアカーの歩行者空間や歩行者空間の整備を促進する。

・地区内交通環境改善への取り組み

交通環境の地域間格差の是正を目指し、道路幅が狭く歩道が狭小な市街地や住宅密集地や市街地アンダーパスにおいて交通環境の高度化の取組を進め、歩行者の利便性を向上させる。

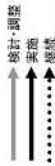
・大山区整備地区における交通環境整備

市や県の計画と同様の計画を推進しながら、大山区における歩行者空間の向上を図る。



普天間周辺“交流”まちづくり計画 歩行者ネットワーク整備

■スケジュールと実施主体（案）



No.	項目 (方針等)	施策名	実施地域	スケジュール		実施主体
				短期(概ね5年)	長期(概ね10年)	
11	主要幹線道路の整備	西海岸道路の整備	国連が号豊野浜ハイパス取付部	↑		国・県・市
12		(都)ハイブリッド線の現道改良	大淵名～葛城	↑		県・市
13		(都)真栗原真志善線の整備	真栗善地区	↑		市
14	都市内幹線道路の整備	(都)宇治治大新各線の整備	宇治治管内	↑		市
15		(都)赤坂線の整備	佐藤下区画整理地内	↑		市
16		(都)宇治治東線の整備	宇治治管内	↑		市
17	主要幹線道路の整備	枝知石交差点の改良整備	枝知石交差点	↑		県・市
18		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	↑	↑	国・県・市
19		事故多発地点など歩行者の交通安全対策	市内全域	↑		市
20		緑化や休憩施設など快適な道路空間の創出	市内全域	↑		市
21		高齢者に配慮したバリアフリーな歩行者空間整備	市内全域	↑		市
22		地区内交通環境改善への取り組み	上野・赤坂・神宮町・加賀町・見沼・野洲地区	↑		市
23		大山区整備地区における交通環境整備	大山区伊佐地区	↑		市

【交通行動に対する意識改革】

①交通行動に対する市民意識の意識促進

- MMM（交通意識の変革促進プログラム）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

- ・MM（交通意識の変革促進プログラム）施策の推進
 大卒や卒後での参加MMMプログラム、自動車運動等の利用促進を図る高齢MMMプログラムなど、新たな公共交通利用システムの導入や自転車乗員の増進などを機に様々なMM施策の推進を検討し、実施する。



MMM(モビリティマネジメント)施策
 (沖縄県かじこいワルマの使いかた冊子)プロジェクトHP

(つづき)

・省エネルギー運動（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）を実践し、市民や企業への周知を図るほか、運輸事業者に対しても積極的に新しい省エネルギーの特色を伝える。

「エコドライブ100のすすめ」チラシ
 (交通エコロジーマビリティ課)

②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
- 時差出勤やフレックスタイム制の奨励

□具体的に取り組む施策

- ・ノーマイカーデーの普及・啓発
 自発から率先してノーマイカーデーを実施し、市民や企業への普及・啓発を図り、需
 需に配慮した交通行動の展開を図る。
- ・時差出勤やフレックスタイム制の奨励
 交通手段や利用の時間帯、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。

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

□具体的に取り組む施策

- ・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、
 自動車の高公害化・省エネルギー化を図る。
- ・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。
- ・電気自動車等のエコカーの普及
 電気自動車（EV）やハイブリッドカー、アイドリングストップ機能搭載車などのエコ
 カーの普及促進を図る。



④公共交通機関・自転車への利用転換の促進

- 交通結節点の整備と公共交通利用促進策の実施
- 高校・大学周辺のまちづくりと連携した通学環境の整備

□具体的に取り組む施策

- ・交通結節点の整備と公共交通利用促進策の実施
 自動車から公共交通機関等への利用促進の促進を図るため、交通結節点における自転車
 車駐留場の整備や公共交通機関等を活用し推進する。
- ・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（学校側）
 大学、高校におけるMM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
 の協業、および区内でのバスの接近情報などを提供するなど、公共交通利用促進と連携する総
 合的な施策の展開を進める。



(2) 地域別における施策

■スケジュールと実施主体（案）



NO.	項目 (方向性)	施策名	実施地域	スケジュール		実施主体
				短期(概ね5年)	中期(概ね10年)	
24	交通行動に対する市民意識の改革促進	・MM(交通意識の改革促進プログラム)順気の推進 ・省エネルギー運転(エコドライブ)の啓発普及	市内全域	→	長期	市・(事業者)
25			市内全域	→		市
26	朝夕の自動車の利用の抑制・平業化	・ノーマイカーデーの普及・啓発 ・再差出勤やフレックスタイム制の奨励	市内全域	→		市・(事業者)
27			市内全域	→		市・(事業者)
28	自動車の公道利用	・カーシェアリングによる車庫の有効利用	市内全域	→		県・市
29			市内全域	→		県・市
30			市内全域	→		市
31	公共交通機関の利用促進	・交通結節点の整備と公共交通利便性の向上 ・利用促進策の実施	市内全域	→		県・市
32			市内全域	→		市・県・市・(事業者)

①ゾーン361：春木園・新緑・喜友名地域

区	項目	概要
1	新たな公共交通システム	バスを利用した乗客乗降の利便と乗客バスの定着促進などの付随効果システムの検討
3	公共交通ネットワーク	市内広域のバス路線の導入
5	バス専用レーン	バス専用レーンでのコミュニティバス専用レーン
10	バス専用レーン	バス専用レーンでのコミュニティバス専用レーン
18	生活道路の整備	中心市街地の歩行者が快適に歩けるための生活道路の整備

※本実施計画については、整備方針や関係機関について検討を行う。



②ゾーン 362：普天間・野嵩地域

№	項目	概要
1	新たな公共交通システム	バスを利用した家庭単位の特徴と需要
2	公共交通ネットワーク	バスと自転車ネットワークの連携とバスシステムの検討
3	公共交通ネットワーク	市街地内バスの導入
10	バスラードバスの導入	市街地内でのバスラードバスの導入
19	公共交通ネットワーク	中心市街地の歩行者が優先する歩道の確保、ソフト整備
22	公共交通ネットワーク	普天間高校の通学での公共交通利用を促進する総合的な施策の検討(学校バス)

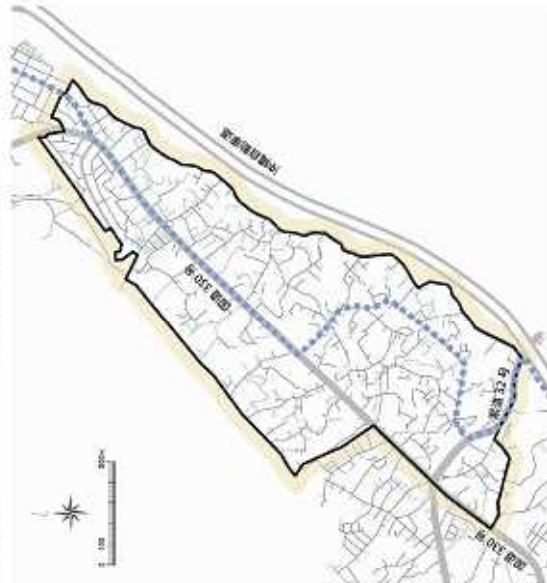
※バス乗降高率については、整備方針や整備内容によって検討を行う。



凡例	
新たな公共交通システム	都市計画道路計画中心地区 (中心地区)
交通経路	都市計画道路計画中心地区 (中心地区)
都市計画バス	主要幹線・幹線道路
公共交通ネットワーク	副幹線道路
バス路線	主要幹線・幹線道路
	副幹線道路
	道路幅員 12m以上
	4~12m
	4m未満

③ゾーン 371：上野・新道・豊知・神山・長田地域

№	項目	概要
5	公共交通ネットワーク	市街地内バスの導入
22	公共交通ネットワーク	地味バス交通環境整備への取り組み



凡例	
新たな公共交通システム	都市計画道路計画中心地区 (中心地区)
交通経路	都市計画道路計画中心地区 (中心地区)
都市計画バス	主要幹線・幹線道路
公共交通ネットワーク	副幹線道路
バス路線	主要幹線・幹線道路
	副幹線道路
	道路幅員 12m以上
	4~12m
	4m未満

④ゾーン317：飯沼古・志賀志・直野南地域

項目	内容	担当事業
3	公共交通ネットワーク	中内地区への導入
10	特設道路の整備	住居付特設道路整備（中・直野南）
11	主要市道交差点の整備	主要市道交差点の改善整備
12	生活道路の整備	地区内交差点周辺部への既行路へ 中野南野木寺、飯沼古寺、中野南高野の地区の過半での公共交通ネットワークを建設 する断片的な区画に（宇都宮M1）
13	公共交通機関	自他区への利用促進の促進



⑤ゾーン318：轟敷・真珠原・佐賀下地域

項目	内容	担当事業
3	公共交通ネットワーク	中内地区への導入
12	特設道路の整備	住居付特設道路整備（中・真珠原）
13	公共交通機関	中野南野木寺地区の整備（中・真珠原）



(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、3つの基本目標の達成状況を評価するために設定しており、都市交通マスタープランや都市交通戦略の進捗実施内容について、評価・検証・改善の判断の1つの指標となる。

ここでは、都市交通戦略で述べた実現化施策の実施状況を評価するために、主な取り組みをどの程度実施するか明確にし、具体的な進捗実施の推進を図るために「施策目標」を設定する。

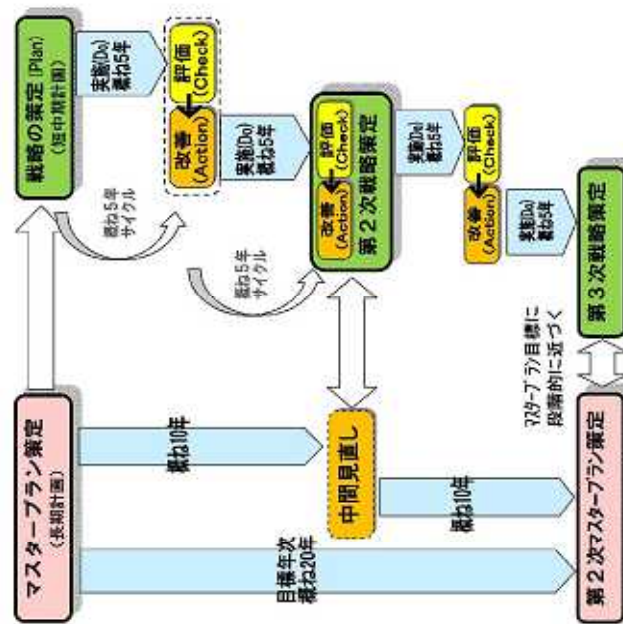
施策の方向性	施策名	目標
新たな公共交通システムへの導入	<ul style="list-style-type: none"> バスを利用した実証実験の計画と実施 新たな乗降施設整備（大山区） バス近接情報などの情報提供システムの検討 	<ul style="list-style-type: none"> バス停の新設（大山区） 1箇所以上 バス停待合所機能強化（路線間調整要）
交通節節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 字圃田における交通節節点の整備 市内巡回バスの導入に向けた実証運行の計画と実施 	<ul style="list-style-type: none"> 事業着手（当路線間調整要） コミュニティバスの運行
公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> 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支線バス、巡回バスの検討・整備 バスマップの配布、インターネットでの情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> 支線バス、循環バス運行計画（ルート等）の策定（路線間調整要） バスマップの作成、配布、周知
バスサービスその他アクセシブルな利用環境の向上・改善	<ul style="list-style-type: none"> バス停上り、ベンチ、案内板等の整備 停留所や交通節節点などのバリアフリー化促進 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、真志寄岡町） 	<ul style="list-style-type: none"> バス停における環境整備 1箇所以上 自転車レンタル施設の設置（普天間周辺）
主要幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号道路の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 浦糸北道路との接続
都市内幹線道路網の構築・整備	<ul style="list-style-type: none"> (都) バイパスライン線の現道改良 (都) 武蔵原志志野線の整備 (都) 宇地泊大瀬名線の整備 (都) 浦糸線の整備 (都) 宇地泊東線の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 事業完了 事業着手 事業完了 事業完了 事業完了

施策の方向性	施策名	目標
主要幹線交差点の解消	<ul style="list-style-type: none"> 我如古交差点の改良整備 中心山積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） 事故多発地点など歩行者の交通安全対策 緑化や体感温度など快適な道路空間の創出 高齢者に配慮したバリアフリーな歩行者空間整備 	<ul style="list-style-type: none"> 我如古交差点改良 事業完了 歩行者回遊性向上整備着手（普天間周辺） 市民アンケートにおける歩行者の満足度向上：現状 35.3%→目標 40%以上
生活道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> 地区内交通環境改善への取り組み 大山田整備地区における交通環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 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（川原・赤道・愛知・中川・長山） 現状 2.70（我如古・志真志・元野野） 現状 2.79（大山・中野） →目標 2.83以上（H23 市全体平均値以上）
交通行動に対する市民意識の変革促進	<ul style="list-style-type: none"> MM（交通意識の変革促進プログラム）施策の推進 大学、高校の選手での公共交通利用を促進する総合的施策の展開（学校MM） 省エネルギー運転（エコドライブ）の普及啓発 ノーマイカーデーの普及・啓発 時差出勤やフレックスタイム制の奨励 カーシェアリングによる車面の有効利用 自転車通勤などエコ通勤の奨励 電気自動車等のエコカーの普及 	<ul style="list-style-type: none"> 学校MMの実施 宝野湾市温暖化対策推進計画における施策の実施（関係機関調整要）
交通節節点の整備と公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 交通節節点の整備と公共交通利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートにおけるバス手段の満足度向上：現状 25.0%→目標 30%以上

【戦略実施の進め方】

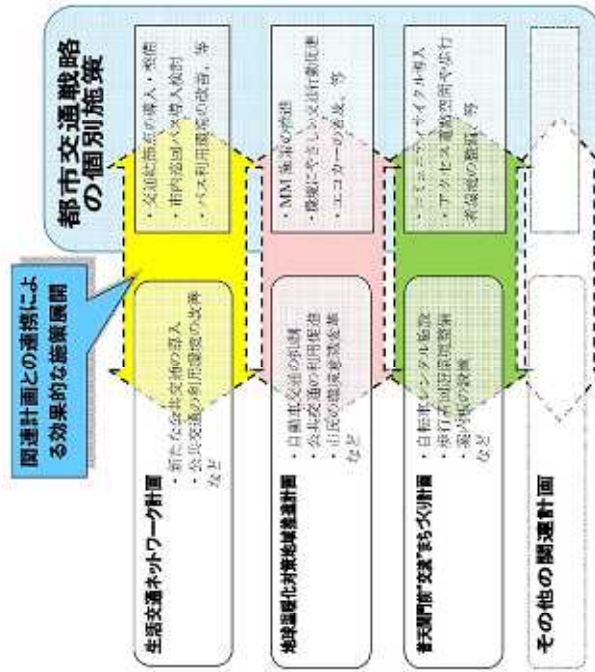
①都市交通戦略の段階的な進め方

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1単位として、概ね10年サイクルを1単位として進め、段階的にマスタープランの目標達成に向かって進めることを基本とする。



②関連計画との連携による効果的な施策展開

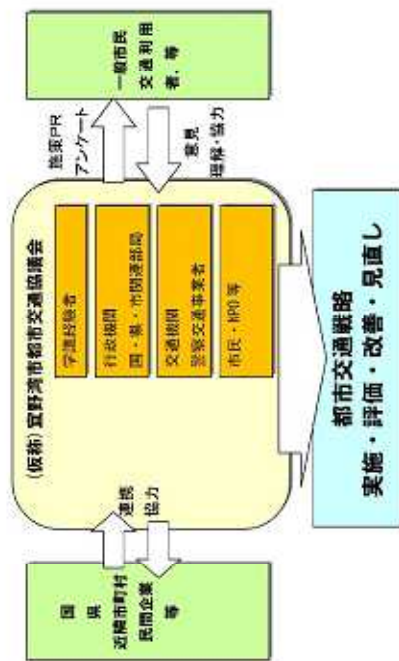
本市では、都市交通戦略の個別施策に関連した各種の計画が検討、策定されている。「生活交通ネットワーク計画」による新たなライダーシステム導入、「地理情報化施策推進計画」による公共交通の利便性向上や市民の環境意識向上、「春・夏・秋」まちづくり計画」による中心市街地の歩行者回遊環境の整備、自転車レンタル施設整備など、都市交通戦略の個別施策との連携によって、効果的かつ効率的な施策展開が期待できる。こうした関連計画上の施策連携を積極的に図りつつ効果的な施策展開を推進する。



は戦略の推進体制

都市交通戦略は策定後の運用、つまり更新、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後検討委員会の常設副会ベースとした「(仮称)宜野湾市都市交通協議会」を設けて関係者の協賛によって行う。

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 サイクルの項目に於いて、市民や企業交通利用所等への推進 PR やアンケートなどを行い、市民の視点に立った通行人の高い交通提案の推進を図る。また、国や県をはじめ近隣市町村などの組織を円々かつ推進を図っていく。



図一 都市交通戦略の推進体制

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

目次

第1章 計画の概要	1
第2章 上位・関連計画等の整理	11
第3章 都市交通の現状把握	63
第4章 都市交通に関する課題整理	79

今回掲載した資料

※「第1回第2次資料委員会」および「アンケート」から追加した資料等（赤に色付け）を赤字で示す。

報告書(案)

第5章 都市交通マスタープラン	1
5-1 基本方針の策定	1
5-2 施策の方向性	6
5-3 計画目標の策定	54
第6章 都市交通戦略	59
6-1 実現化方針	59
6-2 重点的に取り組む施策	63
6-3 地域別における施策	76
6-4 施策目標の策定	83
6-5 施策実施の進め方	85

参考資料	89
参考1 市民アンケート	89
参考2 第1回策定検討委員会・委員会 データ集 [P77～107]	135

2012.1.20
第2回委員会参考資料

第3回策定検討委員会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討委員会（第3回）

次 第

日時：平成24年2月17日（金）

午後2時～4時半

会場：宜野湾市農協会館2Fホール

1. 開 会
2. 宜野湾市挨拶
3. 第2回委員会議事要旨・第3回幹事会議事要旨
4. パブリックコメントの結果
5. 議 題
 - (1) 都市交通マスタープラン
 - (2) 都市交通戦略
6. その他
7. 閉 会

◆配布資料

- | | |
|-------|------------------------------|
| ・ 次第 | |
| ・ 資料1 | 第2回委員会議事要旨 第3回幹事会議事要旨（当日配布） |
| ・ 資料2 | 調査のフロー |
| ・ 資料3 | 都市交通マスタープラン・都市交通戦略（報告書案）（議題） |
| ・ 資料4 | パブリックコメントの結果（当日配布） |

2. 意見と対応

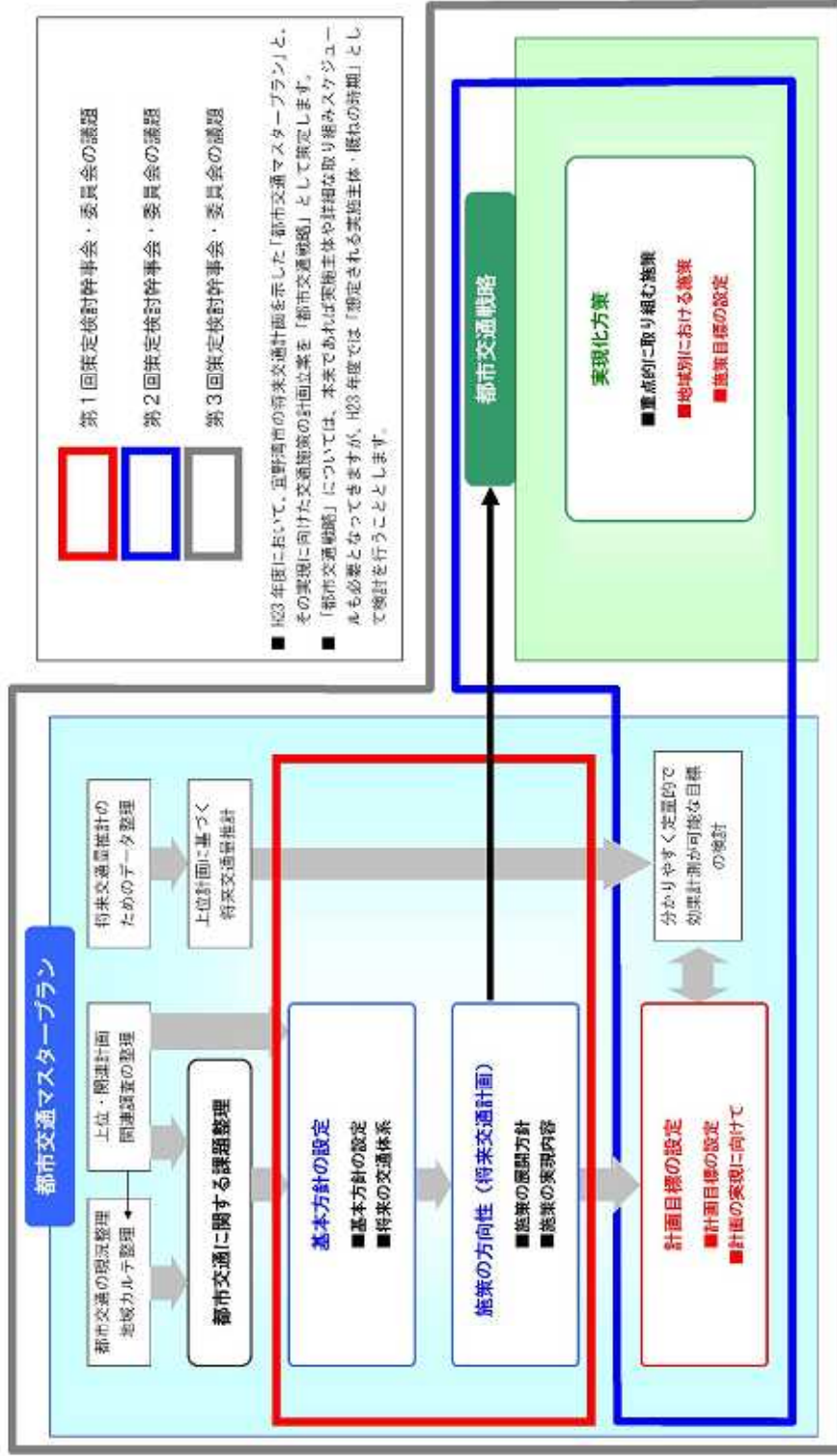
【第3回検討委員会】 日時：平成24年2月17日（金） 14時00分～16時30分		
議題 (1) 新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分） 1) 基本方針の設定 2) 将来の方向性 3) 計画目標の設定 (2) 実現化方策（都市交通戦略） 1) 重点的に取り組む施策 2) 地域別における施策 3) 施策目標の設定		
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
幹事会意見について	・「景観」の記載について。	➢マスタープランP13の「基本方針の設定」、およびP14～P16の「基本目標」「基本方針」の文章の中に景観の質的な内容の表現を盛り込んでいく。
パブリックコメントについて	・実施方法について、資料を見ながら意見を書くのは手間がかかる。資料も多いため、説明会の開催や選択方式での意見をとるなど、今後の反省材料にしてもらいたい。	➢今後、説明会等も踏まえ、パブリックコメントの方法も充分検討しながら取り組んでいく。
	・「意識改革」と「意識変革」を使い分けていることに意味があるのか。言葉の意味が異なるため注意してもらいたい。	➢言葉の使い方に留意し、「改革」「変革」を使用しない方向で修正する。
都市交通マスタープランについて	・P9 図の表題をつけていただきたい。	➢図の表題を記載する。
	・P17,27,61の図面について、周辺の市役所やポイントとなる地名を入れてほしい。出来るようであれば、透明紙で現況の図面をオーバーラップできるように重ねられるようにすると分かりやすい。	➢図面には主要なポイント（IC、交差点名称、役所）を記載する。重ね図については、MPとして大まかな表現としている図面であること等から対応は行わず、このままとする。
	・「並松」にふり仮名をつけた方がいい。	➢ふり仮名をつける。「なんまち」
	・バスについて、ルートや時間帯が分かりやすいようなソフト面の工夫が必要。	➢P25、P82に「バス利用環境の改善」としてソフト面での取り組みを記載している。
	・バスターミナルやバスセンターは今までは事業者がやってきたが、今後は公共の施設を使うなど見直す必要がある。宜野湾から交通センターをつくることを発信してはどうか。	➢交通センターについては現時点では計画として取り上げていない。今後、基地跡地利用計画やコミュニティバス導入後の利用等を踏まえた見直しの際に検討することとする。

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
都市交通マスタープランについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 5 の上位計画一覧の表において、策定機関は「課」ではなく、計画をきめたところになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 課名までの表現とはせず、県、市での表現として修正する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 30 に沖縄自動車道を表現した方がいい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 加筆する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 66 の計画目標に「自動車利用率の削減」という目標があってもいいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車利用率については、県の都市交通マスタープランを踏襲し、約 1 割減の目標を追加する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 70 の公共交通空白地域の解消について、現状で 58 号や 330 号の空白地域を解消できるようにバス停を入れてはどうか。 ・ 人口密度（居住状況）やまちの変化を勘案して、ニーズを的確に予測しながら対応する、といった文言を入れてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 現状の路線バス、およびコミュニティバス計画ルート上における空白地域の解消に向けた目標として修正する。なお、「目標値については都市状況の変化を踏まえた対応を図る」という表現を追加する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 55 の混雑度について、西海岸にある路線で赤（混雑度 1.5 以上）となっている。この路線は広域ネットワークに位置づけがない。 ・ 県のパーソントリップ調査を参考に作成した旨を記載してはどうか。 ・ BPR についての解説は。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 県のパーソントリップ調査を基にした将来交通量推計（P 35 に記載）であり、推計モデルや各種パラメータ、リンクデータ（BPR）等について、宜野湾市独自のものとした推計ではなく、マスタープランに直接的に反映しているものではないため、P 35～55 を参考資料での記載とする。
都市交通戦略について	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 112 の推進体制の構築は非常に有効だと思う。 ・ 事業に関係する方々が一同に会してそれぞれの持分を確認しあう場が必要。 ・ P 110 の評価・改善を行う主体でもあるので、図に記載していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 今回の報告書では推進体制について必要性があることから「3．戦略の推進体制（案）」とした表題としている。 ➢ なお、都市交通協議会についても現時点で明確ではないことから、（仮称）として表現している。連絡協議会的な要素を持つ内容の文言を加筆するとともに、P 110 の中にも追加する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 108,109 の戦略の目標について、短期・中期に分けてはどうか。 ・ 書き方について改善できないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 個別具体のアウトプットの目標ではなく、アウトカム指標といった観点から、包括的な目標として設定する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 108 コミュニティサイクルの施策について、目標に「真志喜」が記載されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 修正する。

3. 資料

資料2

調査フロー



宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

目次

序 章 都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定の背景と目的	1
序-1 策定の背景	1
序-2 目的	1
序-3 目標年次	2
序-4 位置づけ	3
序-5 取り組みフロー	4
序-6 普天間飛行場跡地利用計画の経緯について	11
第1章 都市交通マスタープラン	13
1-1 基本方針の策定	13
1-2 施策の方向性	18
1-3 計画目標の策定	66
第2章 都市交通戦略	75
2-1 実現化方策	75
2-2 重点的に取り組む施策	79
2-3 地域別における施策	93
2-4 施策目標の策定	108
2-5 戦略実施の進め方	110
用語集	113

報告書(案)

2012.2
第3回委員会・幹事会資料

資料 4

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略（案）概要に関する

パブリックコメントの結果について

●実施期間

平成 24 年 1 月 25 日（水）～平成 24 年 2 月 14 日（火）

●実施場所（閲覧場所）

- ・ 宜野湾市ホームページ（都市計画課）
- ・ 宜野湾市役所 1F 総合案内
- ・ 宜野湾市役所別館 3F 都市計画課
- ・ 宜野湾市民図書館
- ・ 宜野湾市立博物館
- ・ 宜野湾市内 2/3 の自治会（公民館）

●意見提出者

2 名（3 件）

●意見の要旨及び回答

以下のとおり

【回答にあたって】

宜野湾市都市交通マスタープランは、宜野湾市の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本目標および方針を示すものであり、都市交通戦略は、マスタープランで立案された将来交通計画の各施策における実行計画を示すものです。したがって、個別具体の施策などのご意見につきましては、主に関連する方針や計画内容についてお答えしております。

宜野湾市都市交通マスタープラン について

意見数：2 件

意見の要旨
 （道路網計画について）
 1. 基地跡地利用で貫通路や横断道路等、交通の便は良くなるが、基地の中には闘牛場跡や洞穴など自然も残されている。それらを踏まえて、将来的道路網計画を行って欲しい。観光スポットになるかも知れない。

〈回答（市の考え）〉

基地跡地利用については、現在、県・市において「全体計画の中間とりまとめ」に向けて検討中の段階であり、本計画においては現時点では道幅的な反映は行っておりません。今後、市内の各地区における市街地整備などの進捗や、跡地利用計画と一体となった周辺まちづくり計画の進捗に応じて、跡地利用計画との整合を考慮しつつ、市全体の適切な交通計画として、適宜見直ししていくこととします。

※ 『宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略（案）概要』 P11 〉

意見の要旨

（交通行動に対する意識改革について）

2. モノレールか鉄道の布設により車を減らすことで、環境面や渋滞緩和、交通事故減少、土地の有効活用等の利点がある。そのため、①交通機関の料金引き下げ（ノーマイカーデーではなく車を減らせば「お金がかかる」と思わせる）、②自転車も走れる歩道の設置、を提案する。

〈回答（市の考え）〉

本計画における「交通行動に対する意識改革」については、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度に利用する生活スタイルへと意識の変革を進めていくための交通需要管理の計画についての方針を示しています。その中で、料金面も含めた公共交通利用促進のための促進策の実施を位置づけています。

なお、ノーマイカーデーは、環境に配慮した交通行動として、クルマの利用を控えるという観点から必要な施策であると考えています。

※ 『宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略（案）概要』 P17 〉

また、自転車利用環境整備については、現在の西浜岸における自転車走行空間の整備によるネットワーク化、都市拠点や学校・公園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こととしています。

※ 『宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略（案）概要』 P13 〉

宮野湾市都市交通戦略 について
意見数：1件

意見の要旨

(コミュニティバスの導入について)

3. 市民の足として宮野湾市独自の市民バス（100円バス）など、宮野湾市の景観に合うように取り組んで欲しい。宮野湾市から環境にやさしい交通をかかげ地球温暖化ストップに力を入れて欲しい。

〈回答（市の考え）〉

コミュニティバスについては、現在、「宮野湾市生活交通ネットワーク計画」の策定に取り組んでおり、本計画においてもその計画に基づく導入、展開を位置づけています。また、「交通行動に対する意識改革」として、公共交通計画や道路網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とともに、市民に対する意識改革や環境面での施策を展開する方針としています。

※ 『宮野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略（案）概要』 P6、15 ※

以上

2-3 幹事会

第1回策定検討幹事会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討幹事会（第1回）

次 第

日時：平成23年10月14日（金）

午後13時半～

会場：建設部会議室

1. 開 会
2. 昨年度及び今年度の業務概要
3. 議 題
 - (1) 基本方針の設定
 - 1) 基本方針の設定
 - 2) 将来の交通体系
 - (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
4. その他
5. 閉 会

◆配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料1 委員会設置要綱と委員会・幹事会名簿
- ・ 資料2 昨年度の議事要旨と調査概要
- ・ 資料3 調査フローとスケジュール
- ・ 資料4 都市交通マスタープランの基本方針の設定と施策の方向性（議題）
- ・ データ集 都市交通マスタープラン

2. 意見と対応

【第1回検討幹事会】 日時：平成23年10月14日（金） 13時30分～16時20分		
議題 （1）基本方針の設定 1）基本方針の設定 2）将来の交通体系 （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		
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
全体について	・現在検討中の普天間基地（跡地利用計画）との整合が難しいことは理解できるが、並行して、連携・反映しているところをもう少し明確にした方が良い。	➢現在、跡地利用計画は調査中であり、道路網や土地利用など未確定で、最新の調査を参考資料として反映している。報告書でまとめる際に、調査中の経緯を踏まえ反映する。
	・モノレールについて触れていない。市民も気になると思うが、反映しないのか。	➢反映している。
基本方針について	・基本目標の3本柱「振興」「安心」「環境」については、順序がついているが、並列ではないのか。なぜこの順序か理由づけをしておく必要がある。	➢3本柱については、県の都市交通マスタープランの基本理念と整合させている。 ➢県では、「環境」「振興」「安心」の順であるが、順序をつけず並列表記での表現とする。
	・基本目標2に「誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境づくり」とあるが、「誰もが」ということであれば、市民の意向を反映しなければならない。	➢市民アンケートおよびパブリックコメントを実施する予定。
	・道路交通を円滑に通過させるということは、逆に「振興」の妨げにならないか。	➢交通流動をスムーズにし、道路網を広域幹線・地域幹線等の段階構成によりバランスを考えた計画をする。全てを通過させるのではなく、アクセスしやすくすることを基本として考えている。
	・「将来の都市交通体系図」（資料4_P3）について、「真栄原」「我如古」は交通結節点としての拠点にならないのか。	➢県の計画を踏襲しており、バスターミナルとしての用地確保が困難と考えられる。ただし、基地跡地利用や市内のバス、モノレール等、まちづくりの視点からの拠点づくりなどを踏まえたうえで、検討する。

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
施策の方向性について	<ul style="list-style-type: none"> ・他でも行っている施策（ベロタクシー・コミュニティサイクル等）以外の宜野湾市ならではの独自の提案も必要ではないか。市民が興味・意欲を持つような取組みはないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢宜野湾市の特性（観光・コンベンション・地形・普天間の新しいまちなど）を踏まえ、独自の案を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通行動に対する市民意識の改革促進（資料4_P12）については、今年度、宜野湾市で作成中の「地域推進計画」との整合が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢市内部（市民経済部）の計画の内容を確認し、反映方法について検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「市内巡回バス（コミュニティバス）の導入」（資料4_P6）の巡回バスルートは決定しているのか。市民経済部の循環バス計画も確認が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢決定していない。国の調査を参考としている。今年度行っている市民経済部の調査・計画と整合性を取るよう反映したい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通サービス（利用環境）改善」（資料4_P6）の循環バスは観光目的か。「大謝名地区公共交通不便地域…」とあるが、不便地域か疑問。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢「平成21年度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、バス停から300mを円で描き、それ以外の地域を不便地域と割り出しており、大謝名地区も一部入っている。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「将来の自転車歩行者ネットワーク図（案）」（資料4_P8）について、ネットワークになっていない。分かり難い。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢都市計画マスタープランと整合させている。今後、基地跡地利用の内容も踏まえてネットワーク化について検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・「並松街道」は交通軸になるか。歩行者・自転車空間で整備するということでの位置づけか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢位置づけとしては、緑道として歩行者・自転車空間を考えている。交通の軸として位置づけていくかは検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫道路が地下構造（資料4_P15）とあるが、どのような構造か。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢構造について、跡地利用計画の最新の調査を参考資料として反映している。その中でトンネル構造とある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・西海岸道路の計画、進捗を教えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢H20年代後半には宜野湾までつながる予定。
	<ul style="list-style-type: none"> ・言葉・表現が硬い。できる限り市民目線で表現してはどうか。例えば「交通需要管理計画」など言葉が解り難い。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢用語集をつけるなど、可能な限り分かりやすく表現する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画を全て載せるのではなく、重要なものを選択し分かりやすい整理が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢重要な計画を選択し分かりやすく整理する。
<ul style="list-style-type: none"> ・各図面について、市外との繋がりが分かり難い。もう少し広範囲まで表現してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ネットワーク図として、周辺も含めて見やすく、イメージしやすいように表現する。 	

3 . 資料

第 1 回策定検討委員会と同じ

第2回策定検討幹事会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討幹事会（第2回）

次 第

日時：平成24年1月13日（金）

午後1時半～4時

会場：建設部会議室

1. 開 会
2. 第1回委員会・幹事会議事要旨と今年度の業務概要
3. 議 題
 - (1) 新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分）
 - 1) 基本方針の設定
 - 2) 施策の方向性（将来交通計画）
 - 3) 計画目標の設定
 - (2) 実現化方策（都市交通戦略）
 - 1) 重点的に取り組む施策
 - 2) 地域別における施策
 - 3) 施策目標の設定
4. その他
5. 閉 会

◆配布資料

- | | |
|--------|--------------------|
| ・ 次第 | |
| ・ 資料1 | 委員会設置要綱と委員会・幹事会名簿 |
| ・ 資料2 | 第1回委員会・幹事会議事要旨 |
| ・ 資料3 | 調査フローとスケジュール |
| ・ 資料4 | 新たな提案（議題） |
| ・ 資料5 | 実現化の方策（議題） |
| ・ データ集 | 都市交通マスタープラン・都市交通戦略 |

2. 意見と対応

【第2回検討幹事会】 日時：平成24年1月13日（金） 13時30分～16時00分

議題

- (1) 新たな提案（前回の都市交通マスタープラン不足分）
 1) 基本方針の設定 2) 将来の方向性 3) 計画目標の設定
- (2) 実現化方策（都市交通戦略）
 1) 重点的に取り組む施策 2) 地域別における施策 3) 施策目標の設定

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
新たな提案（資料4）について	・ P1の都市交通体系図で、前回の幹事会において、交通結節点を「真栄原」と提案したが、長田～我如古周辺とした理由は。	➢ 上位計画である県の計画において、真栄原への結節点の位置づけについて必要性が検討されていない。長田～我如古周辺については、県の計画において、モノレール（第4駅）と沖国・琉大とのフィーダーバス等による連携が位置づけられていることを考慮して設定している。具体的な場所の位置づけはしていない
	・ P1の新たな公共交通システムについて「鉄軌道等」という表現は鉄軌道だけと思われないか。	➢ 新たな公共交通システムについて、LRTやモノレール等についても写真で列挙するなど工夫し幅を持たせる表現とする。
	・ P3のコミュニティバスの導入目的が「移動が困難な高齢者・障がい者等の社会参加や公共交通施設を促進するために」とあるが、主な目的は、市内における周回機能の確保や路線バスの空白地域の解消、通学の利便性に配慮した交通ネットワークの構築などである。	➢ 現在策定中である「宜野湾市生活交通ネットワーク計画」を反映し、コミュニティバスの導入目的を整理して表現を修正する。
実現化方策（資料5）について	・ P5の表について、実施主体が国・県・市・事業者・その他と記載されているが、通常は担当部署との調整が必要である。調整がなければ「想定される」等の文言を追加すべきである。	➢ 表現方法や構成を検討し、削除もあり得る。
	・ P10、11のゾーン371（上原・赤道・愛知・神山・長田）373（嘉数・真栄原・佐真下）の施策について充実して欲しい。	➢ ゾーン371は宜野湾11号を追加する。その他の地区についても再整理をして施策の充実を検討する。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">実現化方策（資料5）について</p>	<p>・宜野湾 11 号の事業を掲載できないか。その他の土木事業の道路も入れてはどうか。</p>	<p>➤ M P の将来幹線道路網には補助幹線道路として位置づけている（宜野湾 11 号）ものの、戦略への記載については、土木かと調整、検討して表現する。その他の路線については、個別に明記しないで生活道路の整備として位置づける。</p>
	<p>・ P 13 の施策の目標設定について、P 5 の表と関連しているので施策 NO . を表記すると分かりやすい。</p>	<p>➤ 全体的に分かりやすく表現を修正する。</p>
	<p>・ P 1 の都市交通戦略として取り組む施策の中で「 - 」の記載の意味が分からない。</p>	<p>➤ M P の施策の方向性のうち、戦略として取り組む施策がないことを示している。説明、表現方法について再考し修正する。</p>
	<p>・ P 5 の都市計画道路未整備路線の取り組みについて表現を強調できないか。</p>	<p>➤ 「関連事業と連携しながら」といった文言を加えつつ、表現方法について再考する。</p>
	<p>・ P 13 の目標値について、市民アンケートの満足度の設定による目標のイメージがつかみにくい。</p>	<p>➤ 設定値の根拠について分析し設定する。</p>

3 . 資料

第 2 回策定検討委員会と同じ

第3回策定検討幹事会

1. 次第

宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略

策定検討幹事会（第3回）

次 第

日時：平成24年2月10日（金）

午後1時半～4時

会場：建設部会議室

1. 開 会
2. 第2回委員会議事要旨
3. パブリックコメントの報告
4. 議 題
 - （1）都市交通マスタープラン
 - （2）都市交通戦略
5. その他
6. 閉 会

◆配布資料

- | | |
|------|------------------------------|
| ・次第 | |
| ・資料1 | 第2回委員会議事要旨 |
| ・資料2 | 調査のフロー |
| ・資料3 | 都市交通マスタープラン・都市交通戦略（報告書案）（議題） |

2. 意見と対応

【第3回検討幹事会】 日時：平成24年2月10日（金） 13時30分～15時30分		
議題 (1) 都市交通マスタープラン (2) 都市交通戦略		
区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
都市交通マスタープラン	・都市交通マスタープランにおいて、景観的な記載が弱い。	➤ P13の「基本方針の設定」、およびP14～P16の「基本目標」「基本方針」の文章の中に景観の質的な内容の表現を盛り込んでいく。
	・コミュニティバスの市全体のルートは、どこに記載されているか。	➤ P27の将来の公共交通計画図の市内生活交通として青い線で記載されている。市内生活交通はコミュニティバスと循環バスを位置づけている。市内生活交通の凡例を「市内生活交通（コミュニティバス等）」と修正しコミュニティバスとわかるようにする。P17の将来都市交通体系図も同様に修正する。
都市交通戦略	・P85 施策 NO.20 の「高齢者に配慮した・・・」と表現があるが、バリアフリーについては、高齢者のみならず障がい者とか、交通弱者という表現が望ましいのでは。	➤ 一般的に小中学生を含め、車を運転出来ない方を交通弱者という表現となるので、その表現はふさわしくないと考える。「第二次宜野湾市地域福祉計画」の中にある表現を引用し「高齢者、障がい者等に配慮した・・・」という表現に修正する。
	・P95～P107までの地域別における施策 NO.の表記について、説明を受けないとわからない。	➤ P95～P107までの地域別における施策の表の下に、施策 NO.がP76～P78のどれに該当するのかわかるよう注釈をつけ表現する。

区分	主な指摘・意見	回答・対応方針
都市交通戦略	<p>・ P 9 9 ゾーン 3 7 1 (上原・赤道・愛知・神山・長田地域) の施策が乏しい。もう少し力をいれて頂きたい。</p>	<p>➤ P 7 7 の「 市域東部をはじめとする幹線道路網の構築・整備促進」の中の施策 NO.17 の下に「市東部の幹線道路網の構築・整備促進」の施策を加える。また、P 8 4、P 8 7、P 9 9 のように付随するページについても同様の施策を加える。現在の施策 NO.18 以降は番号をひとつ繰り下げて表現する。</p>
	<p>・ P 1 0 9 公共交通利用者を 1 . 5 倍増やすということだが、市民経済部としても「市職員や市民、民間のコミュニティバス利用促進」として盛り込んでほしい。</p>	<p>➤ P 8 2 の バス利用環境の改善の中の NO.7 のバスマップの配布、インターネットでの情報提供や NO.8 バス停上屋、ベンチ、案内板等の整備で市民がバス利用を促進するための施策が記載されている。市の職員等のコミュニティバス利用促進の具体的な取り組みについては、コミュニティバスの担当部署による対応と考える。</p>

3 . 資料

第3回策定検討委員会と同じ