浦添市地域公共交通計画策定支援業務委託

報告書

令和５年７月

浦添市

目　　次

第１章　はじめに ･･ 1
１－１　業務の目的 ･･ 1
１－２　業務内容 ･･ 2

第２章　公共交通に関する現況把握 ･･････････････････････････････････ 4
２－１　人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理 ･･････････････ 4
２－２　既存公共交通事業者の現況把握 ･･････････････････････････････ 52
２－３　周辺市町村における公共交通関連施策の動向整理 ･･････････････････ 68
２－４　上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理 ･･････････････ 91

第３章　市民の移動特性及び公共交通ニーズ調査 ･･････････････････････ 123
３－１　市民アンケート調査 ･･････････････････････････････････････ 123
３－２　市民ワークショップ開催 ･･････････････････････････････････ 153
３－３　交通事業者ヒアリング調査 ･･････････････････････････････････ 157

第４章　地域公共交通を取り巻く課題の整理 ･･････････････････････････ 160
４－１　課題整理 ･･ 160
４－２　クロスセクター効果に関する検討整理 ･･････････････････････････ 164

第５章　法定協議会の運営支援 ･･････････････････････････････････････ 183
５－１　開催状況 ･･ 183
５－２　浦添市地域公共交通活性化協議会規約 ･･････････････････････････ 184
５－３　議事要旨 ･･ 188

第１章　はじめに

１－１　業務の目的

浦添市は国道 58 号や 330 号をはじめ、県道浦添西原線、西海岸関連道路などの主要幹線道路で形成されており、慢性的な交通渋滞が課題となっている。そのため、浦添市総合交通戦略（平成 24 年度策定）では「自動車交通の円滑性・安全性の向上」、「公共交通の交通環境の向上」、「歩行者・自転車の交通環境の向上」を主な施策方針と定め、効果的・効率的な施策展開を図っている。

一方、近年の地域公共交通においては利用者の減少や収益の悪化、運転士不足などを背景とした減便等が実施されるなど、サービス水準の低下が見られており、今後においても人口減少・高齢化の到来に伴いその影響は増大することが見込まれている。

これらの地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえると、利用者の実態を踏まえた生活交通手段の確保及び、まちの賑わいをもたらす公共交通の確保が求められることから、将来のまちづくり等の地域戦略と一体的かつ地域にとって望ましい持続可能な公共交通の形成に関する計画の策定が必要となっている。

本業務では地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、すべての地方自治体において努力義務とされている「地域公共交通計画」の策定（令和 5 年度予定）に向け、公共交通及び地域の現況把握や移動ニーズ等の整理を行う。図 1-1 に本業務の位置づけを示す。

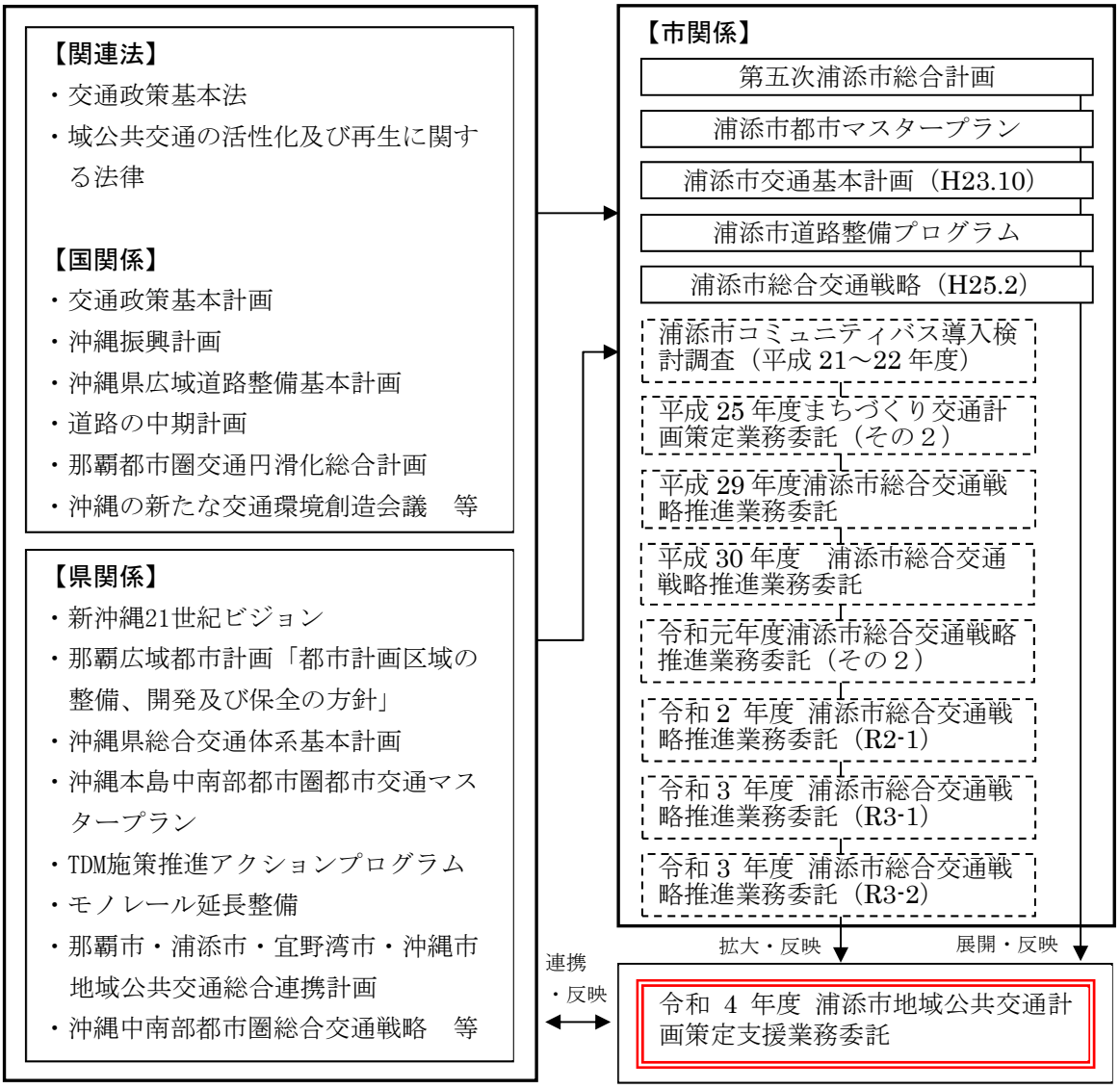


図 1-1　本業務の位置づけ

１－２　業務内容

(1) 公共交通に関する現況把握

① 人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理

② 地勢、土地利用、人口、産業等の基礎データ、商業施設・医療機関等目的地の分布と日常生活圏の形成状況を整理し分析を行う。

③ 既存公共交通の現況把握

④ 市・交通事業者の移動資源を調査し、市の公共交通及びその他移動サービスについて現況整理を行う。

⑤ 周辺市町村における公共交通関連施策の動向整理

⑥ 本計画との整合を図るため、周辺市町村における公共交通関連計画や施策等を整理する。

⑦ 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

⑧ 本計画との整合を図り、かつ将来のまちづくり等の地域戦略と一体的な計画とするため、市の総合計画や都市マスタープラン、その他国や県の計画や施策等を整理する。

(2) 市民の移動特性及び公共交通ニーズ調査

① 市民アンケート調査

市民の移動実態及び移動ニーズ等を把握するため、市民アンケート調査を実施する。なお、市民アンケート調査は 15,000 世帯を対象とし回答者は主に世帯主を想定するが、移動実態やニーズ等に関する回答は他同居人（15 歳以上）の分も記載できるように工夫するとともに、WEB による回答も可能なものとする。（回収目標は 1,500 世帯、3,000 人程度）

② 市民ワークショップ開催

地域の生活スタイルや移動ニーズに合った公共交通システムのあり方を検討するために「交通」や「まちづくり」などをテーマとした市民ワークショップを開催する。開催にあたっては、運営支援および記録、とりまとめ作業を行う。（７箇所程度）

③ 交通事業者ヒアリング調査

モノレール、路線バス、一般乗用タクシーの運行状況や利用状況、事業継続にあたっての課題等について、交通事業者にヒアリングを行う。

(3) 地域公共交通を取り巻く課題の整理

① 課題整理

地域の現況特性、上位・関連計画におけるまちづくりの方向、市民の移動実態・ニーズ等から地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

② クロスセクター効果に関する検討整理

将来的に地域公共交通が衰退、あるいは無くなってしまうことで、他の行政部門（福祉部門、観光部門等）で発生する可能性のある経費等について、他自治体の取り組み事例等を基に、本市の人口規模や地域特性を加味し算出する。

また、可能な限り交通事業者が保有するデータを基に公共交通の利用者数、公共交通のコスト・収支等を整理する。

(4) 法定協議会の運営支援

地域公共交通計画の策定あたり開催する法定協議会の運営及び資料作成を行う。なお、会議の開催は１回とし、本業務委託費用に委員報償費は含まない。

(5) 打合せ協議

業務の打合せ回数は、業務着手時、中間時 1 回、成果品納入時の計 3 回とする（業務遂行上、3 回以上となっても変更は行わない）。また、打合せ協議簿は、打合せ終了後 1 週間以内に作成し、確認を得るものとする。

(6) 報告書作成

業務内容を整理、検討し、経緯結果について、分かりやすく報告書として取りまとめるものとする。

(7) 成果品

提出すべき成果品の規格、製本については下記のとおりとする。

① 報告書製本　くるみ製本 A4 版 10 部
② 電子データ（CD-ROM） 一式
③ その他発注者の指示するもの。

(8) 業務フロー

上記（1）～（7）について、下記に示すフローに基づき関連調査等を行った。

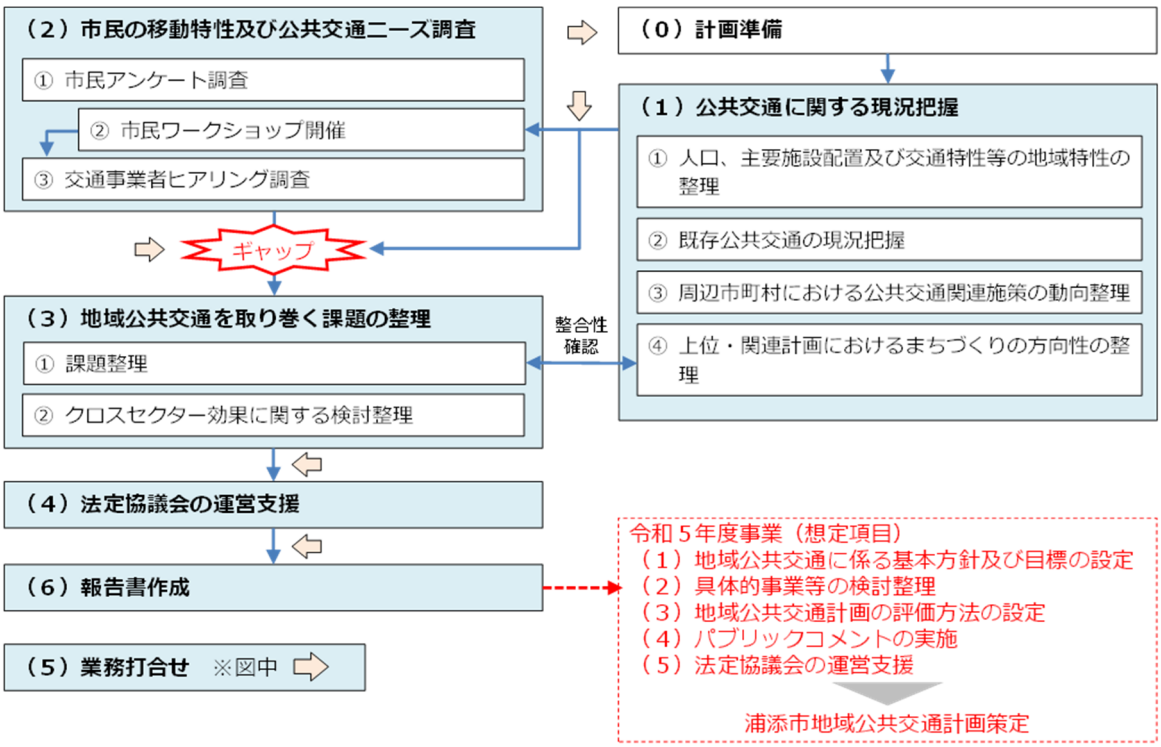


図 1-2 業務フロー

第２章　公共交通に関する現況把握

２－１　人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理

(1) 地勢

浦添市（以下「本市」という。）は、沖縄本島南部に位置し、西は東シナ海に面する海岸沿いにあり、南は県都那覇市、東は西原町、北は宜野湾市に接している。市域は（飛地を含む）は、東西 8.4 ㎞、南北 4.6 ㎞で、北を頂点として南西と南東に広がった扇状の形をしており、面積 19.27 ㎢を有する都市である。

地形は、東側から西側にかけて傾斜し、西部の勢理客から仲西、宮城、屋富祖、城間、港川に至る国道 58 号沿いは標高 20m～30mの台地からなり、東部の仲間、安波茶、経塚、西原、沢岻一帯は標高約 100mの丘陵地帯となっている。また、西部と東部の中間部分は台地に挟まれて窪地となっている。

図 2-1　浦添市の位置図

(2) 地形

本市は東西方向に標高差が約 120m あり、特に国道 330 号から東側の安波茶・経塚地区などでは急傾斜地が点在するなど、徒歩・自転車による移動が困難な地域がある。

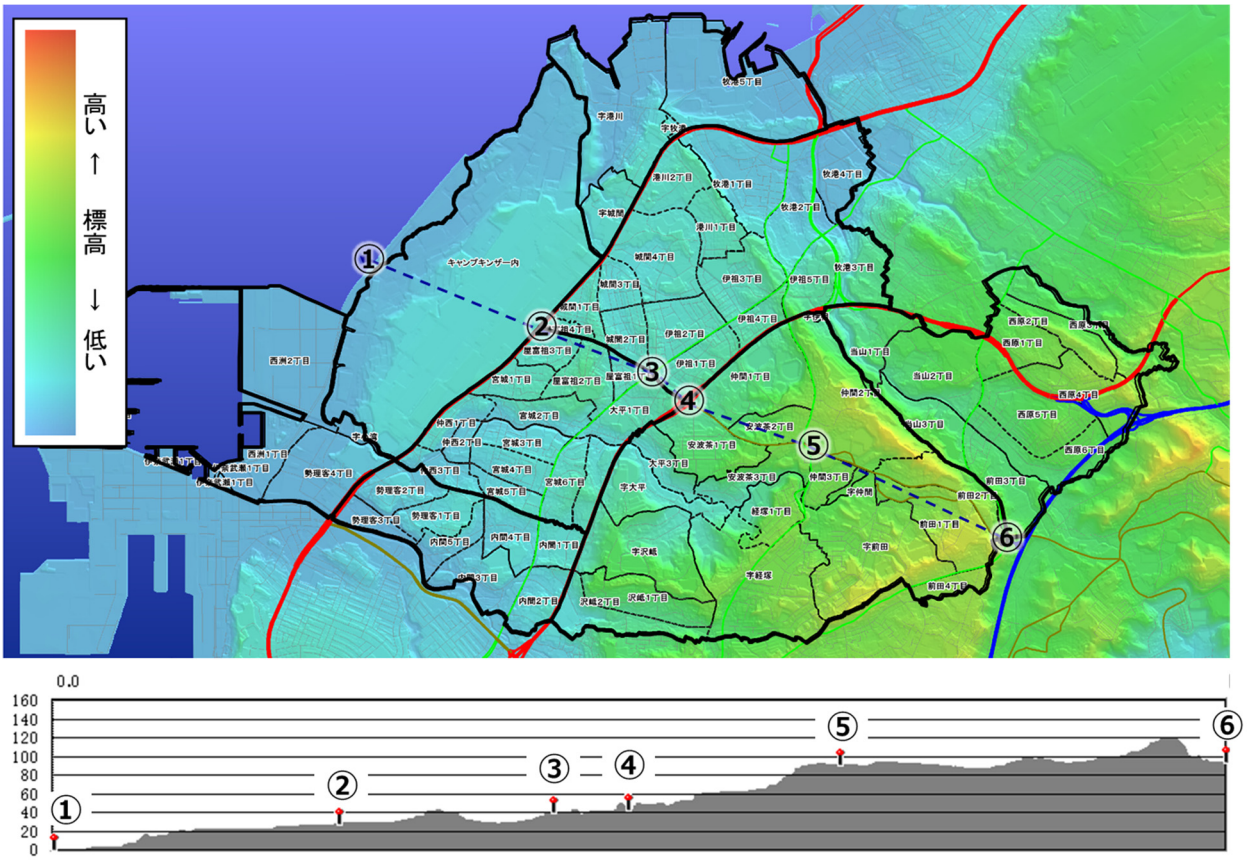


図 2-2　浦添市の地形

(3) 土地利用

①土地利用現況

本市の行政区域は 1,927ha で、そのうちの 76%の 1,455ha が市街化区域となっている。

土地利用現況を概観すると、市域の東側に位置する低層住宅を主体とする住宅地、公営住宅団地や中高層の集合住宅を中心とした地区、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた密集市街地、国道 58 号沿道牧港一帯の商業地、浦添西原線を中心とする商業・業務地、西海岸北側の埋立地に位置する工業地、西海岸南側埋立地の流通業務地に分類される。

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

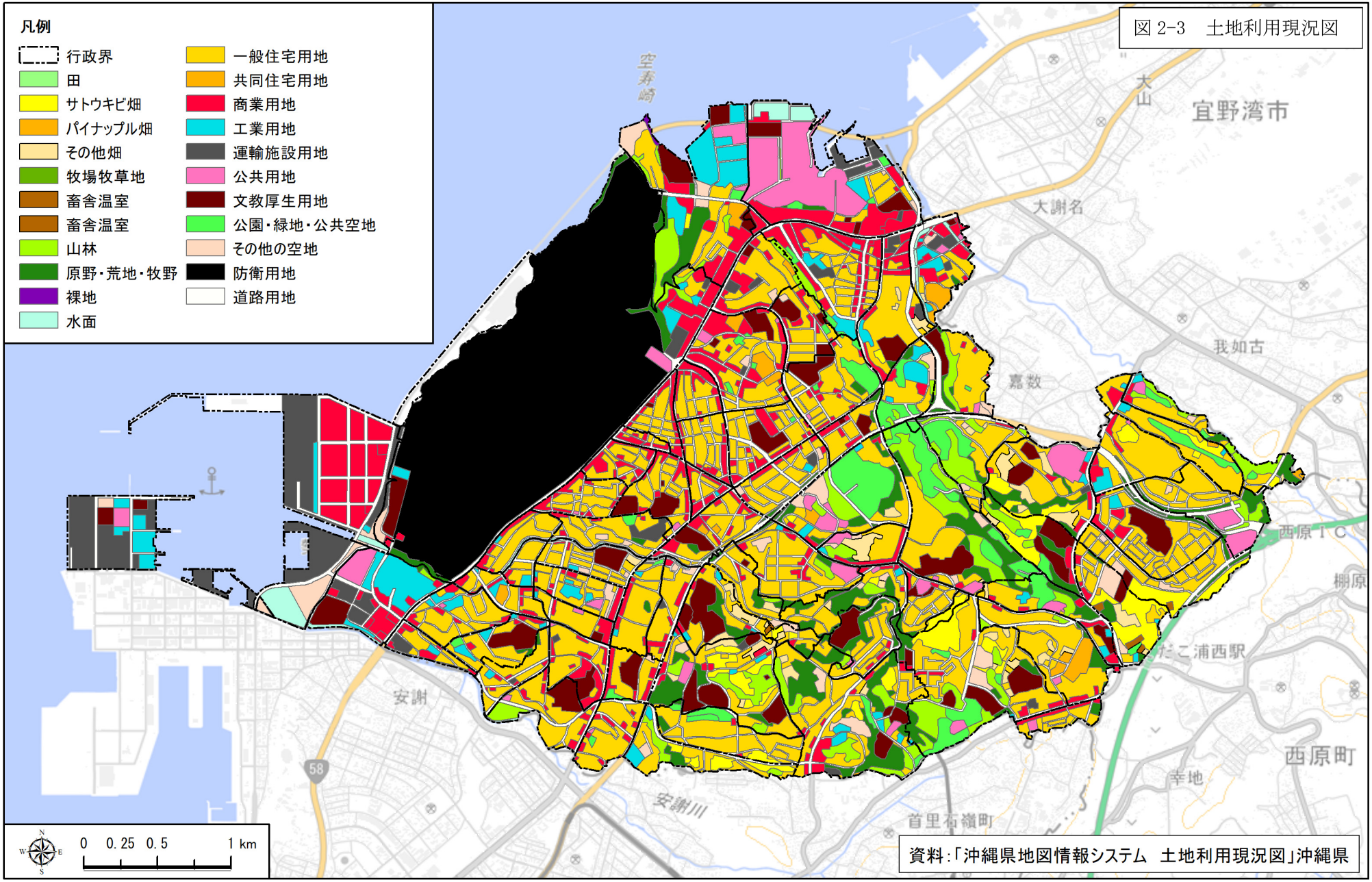


図 2-3　土地利用現況図

資料:「沖縄県地図情報システム　土地利用現況図」沖縄県

②人口集中地区（DID）の変遷

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

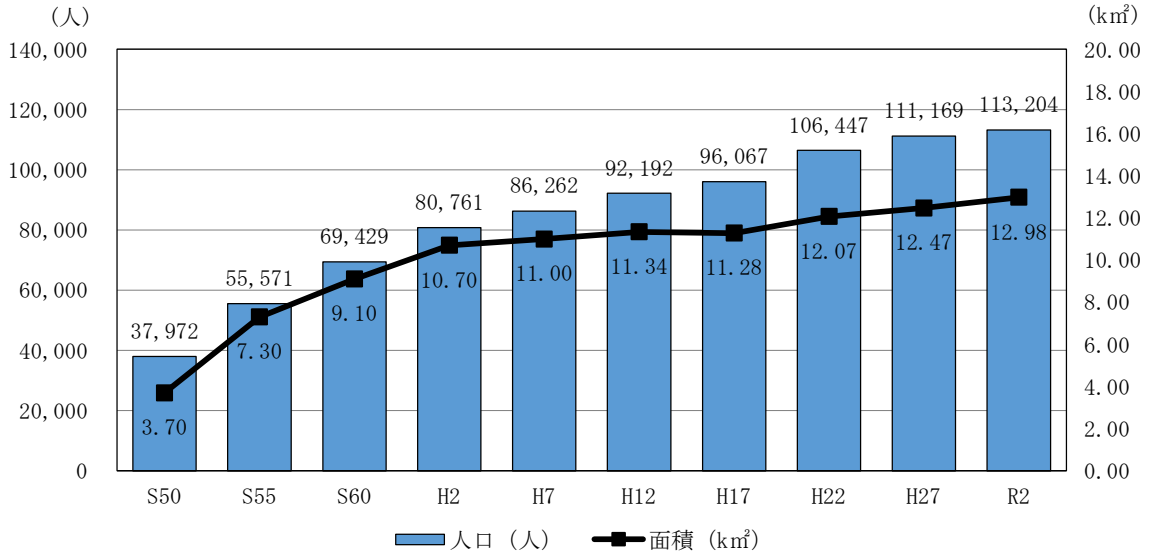


図 2-4　人口集中地区（DID）の変遷

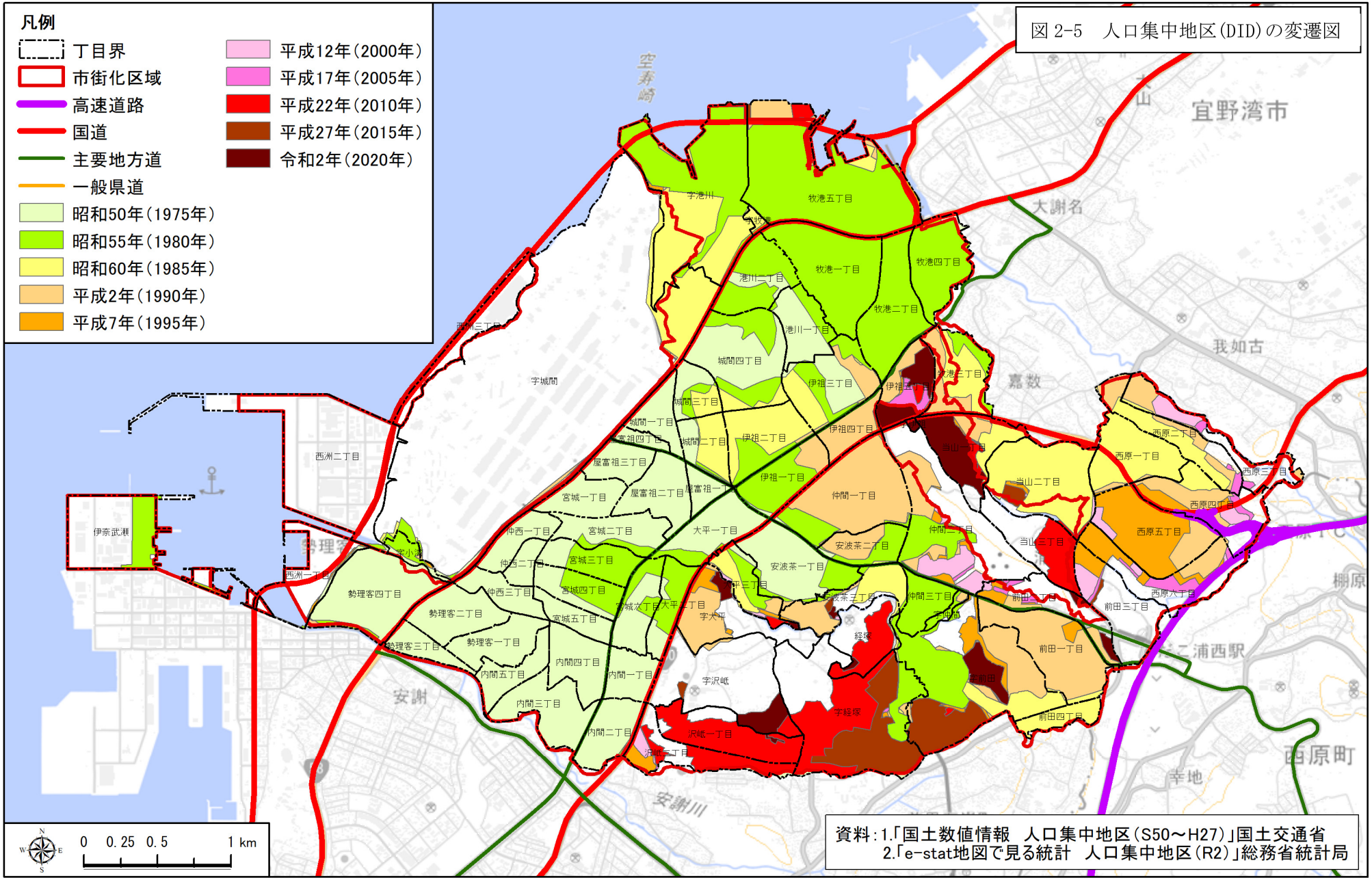


図 2-5　人口集中地区(DID)の変遷図

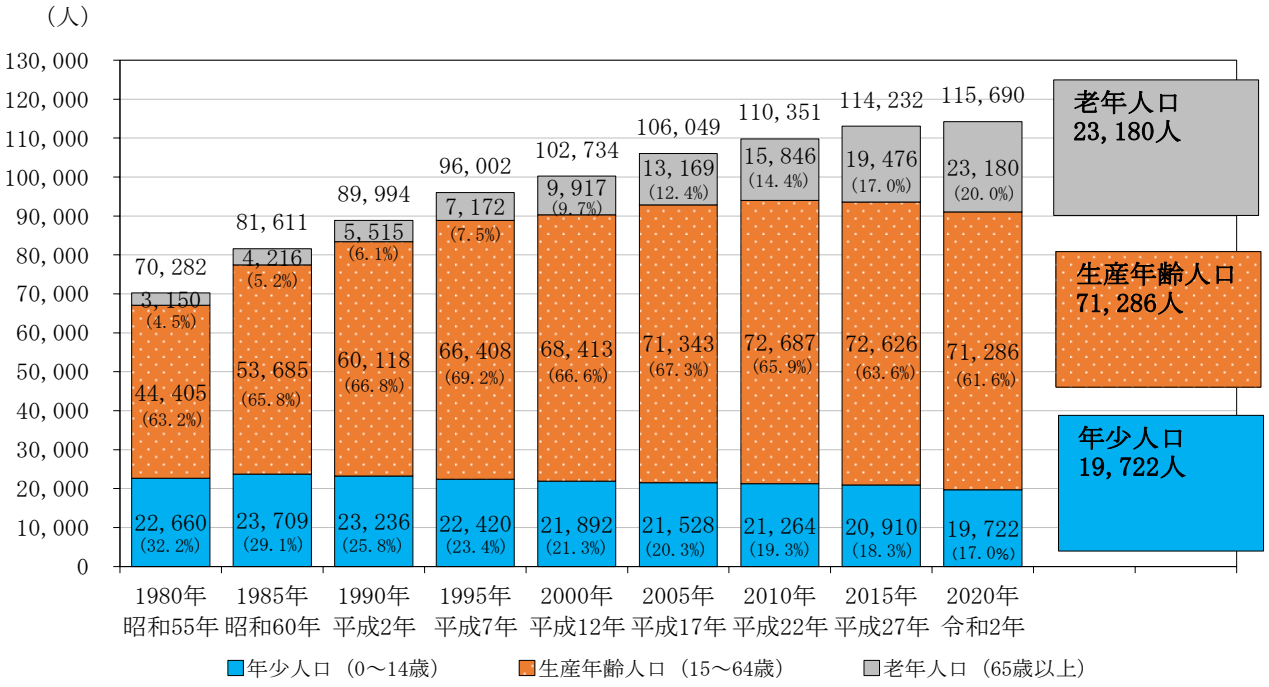
資料：1.「国土数値情報　人口集中地区(S50～H27)」国土交通省
2.「e-stat地図で見る統計　人口集中地区(R2)」総務省統計局

(3) 人口及び世帯の動向

①総人口

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

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



注）総人口には年齢不詳を含

資料：「国勢調査」

図 2-6　総人口及び 3 区分別人口の推移

表 2-1　総人口及び 3 区分辺人口の推移

（単位：人）

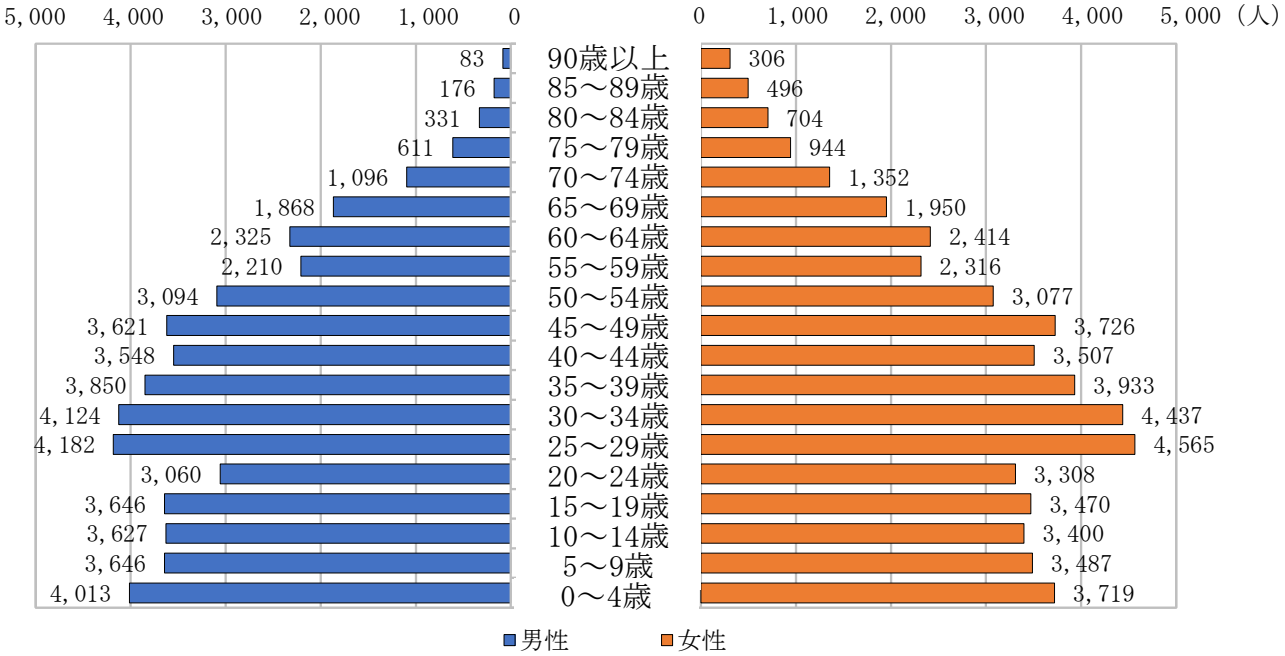
	1980 年 昭和 55 年	1985 年 昭和 60 年	1990 年 平成 2 年	1995 年 平成 7 年	2000 年 平成 12 年	2005 年 平成 17 年	2010 年 平成 22 年	2015 年 平成 27 年	2020 年 令和 2 年
年少人口（0～14 歳人口）	22,660	23,709	23,236	22,420	21,892	21,528	21,264	20,910	19,722
	32.2%	29.1%	25.8%	23.4%	21.3%	20.3%	19.3%	18.3%	17.0%
生産年齢人口（15～64 歳人口）	44,405	53,685	60,118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

資料：「国勢調査」

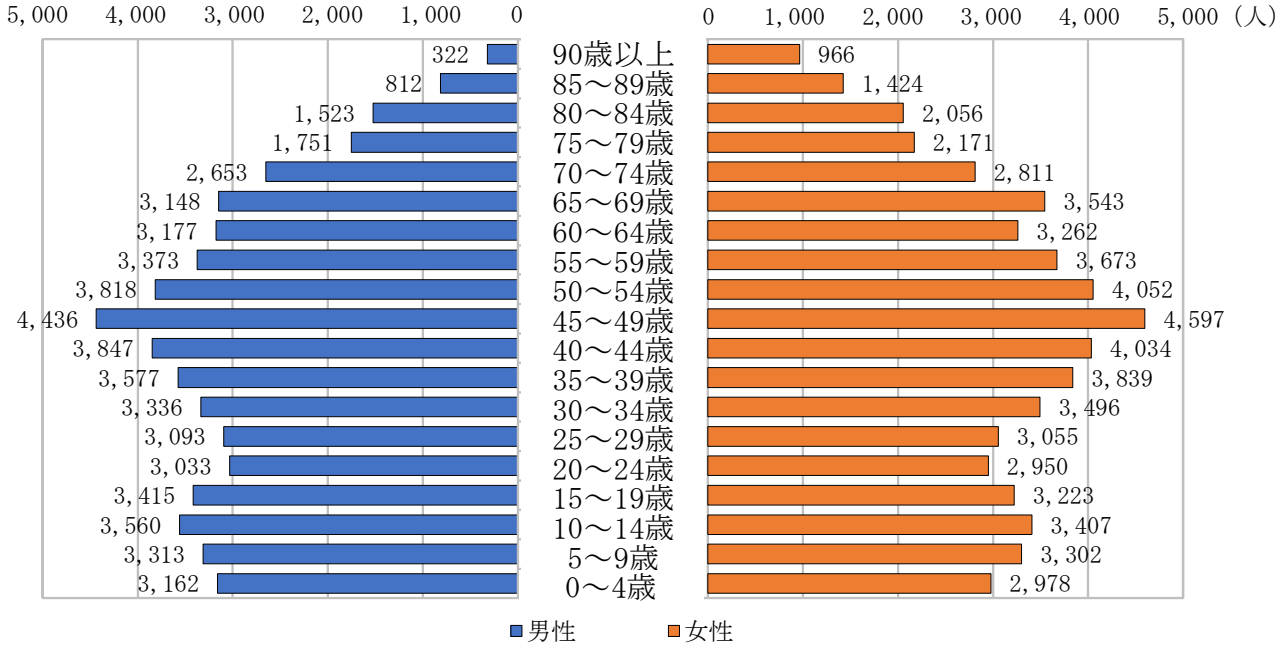
②人口ピラミッド

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

平成 12 年(2000)



令和２年（2020）



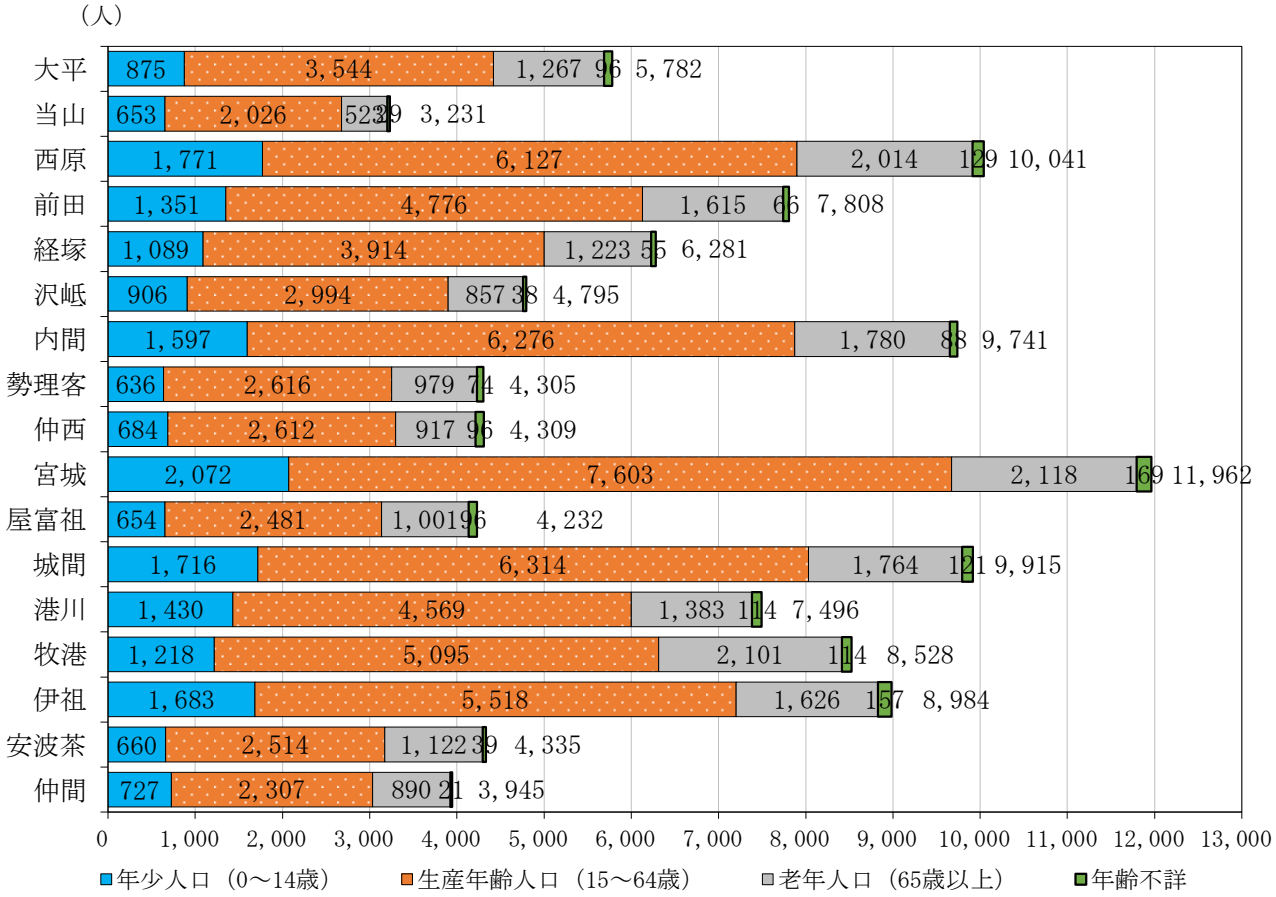
資料：「国勢調査」

図 2-7　年齢 5 歳階級別人口

③地区別人口

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

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



資料:「令和２年国勢調査」

図 2-8　令和２年（2020）の地区別人口

表 2-2　令和 2 年（2020）の地区別人口

（単位：人）

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

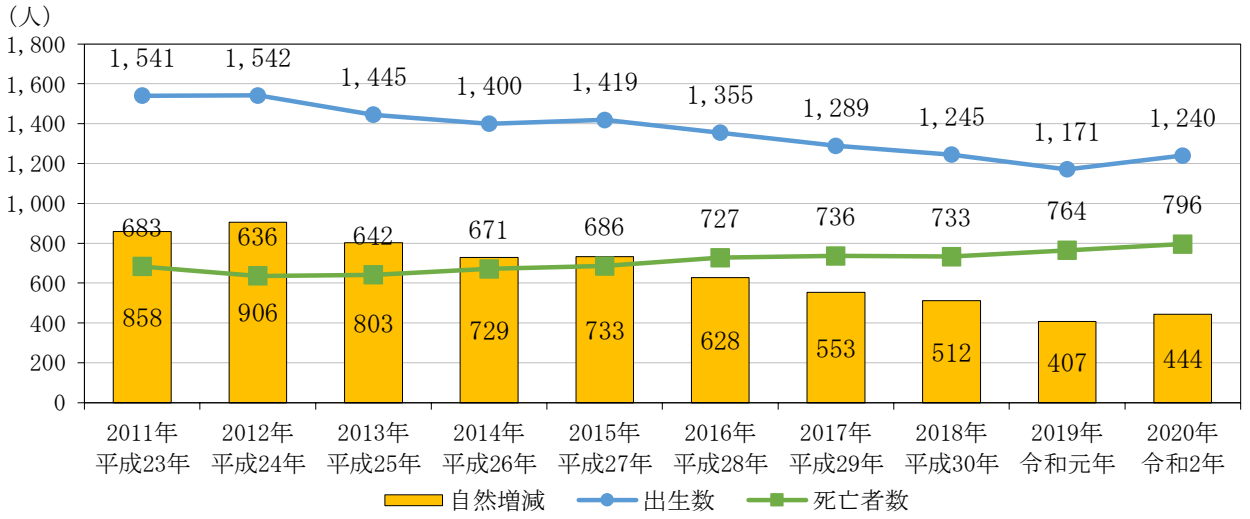
資料：「令和２年国勢調査」

④自然動態

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

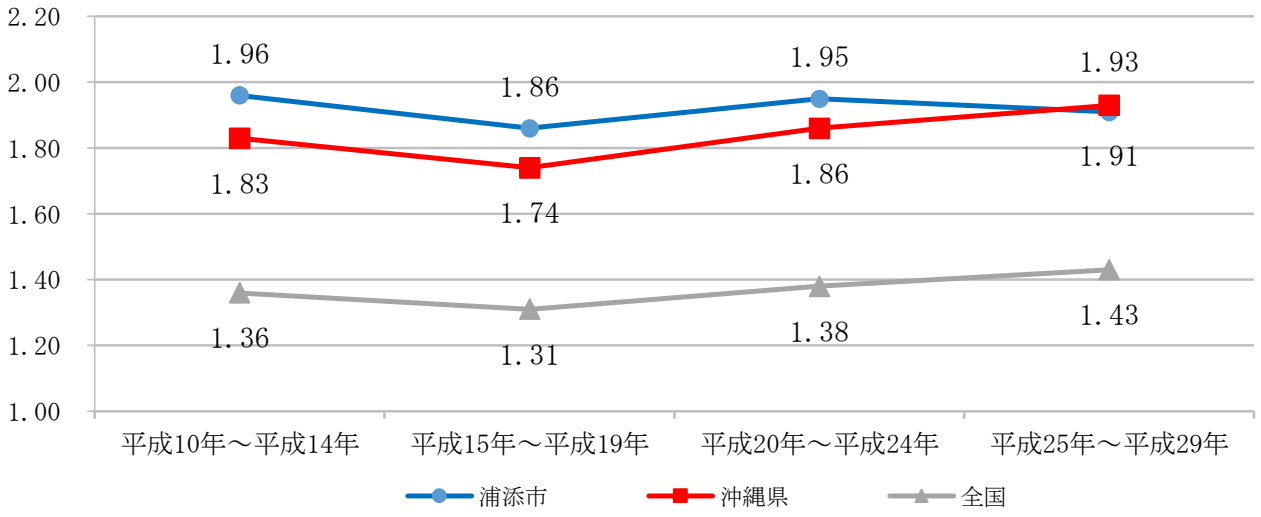
人口動態調査から本市の自然増減の推移を見ると、平成 23 年（2011）～令和２年（2020）まで出生数が死亡数を上回る自然増加となっている。

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



資料：「人口動態調査」

図 2-9　自然増減の推移



資料：「人口動態統計特殊報告」

図 2-10　合計特殊出生率の推移

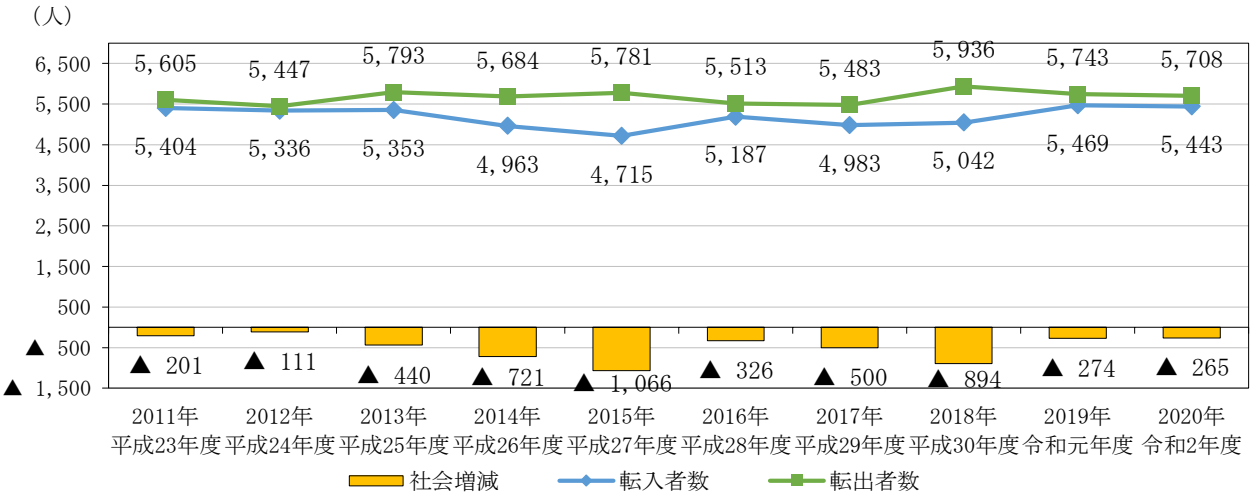
⑤社会動態

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

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

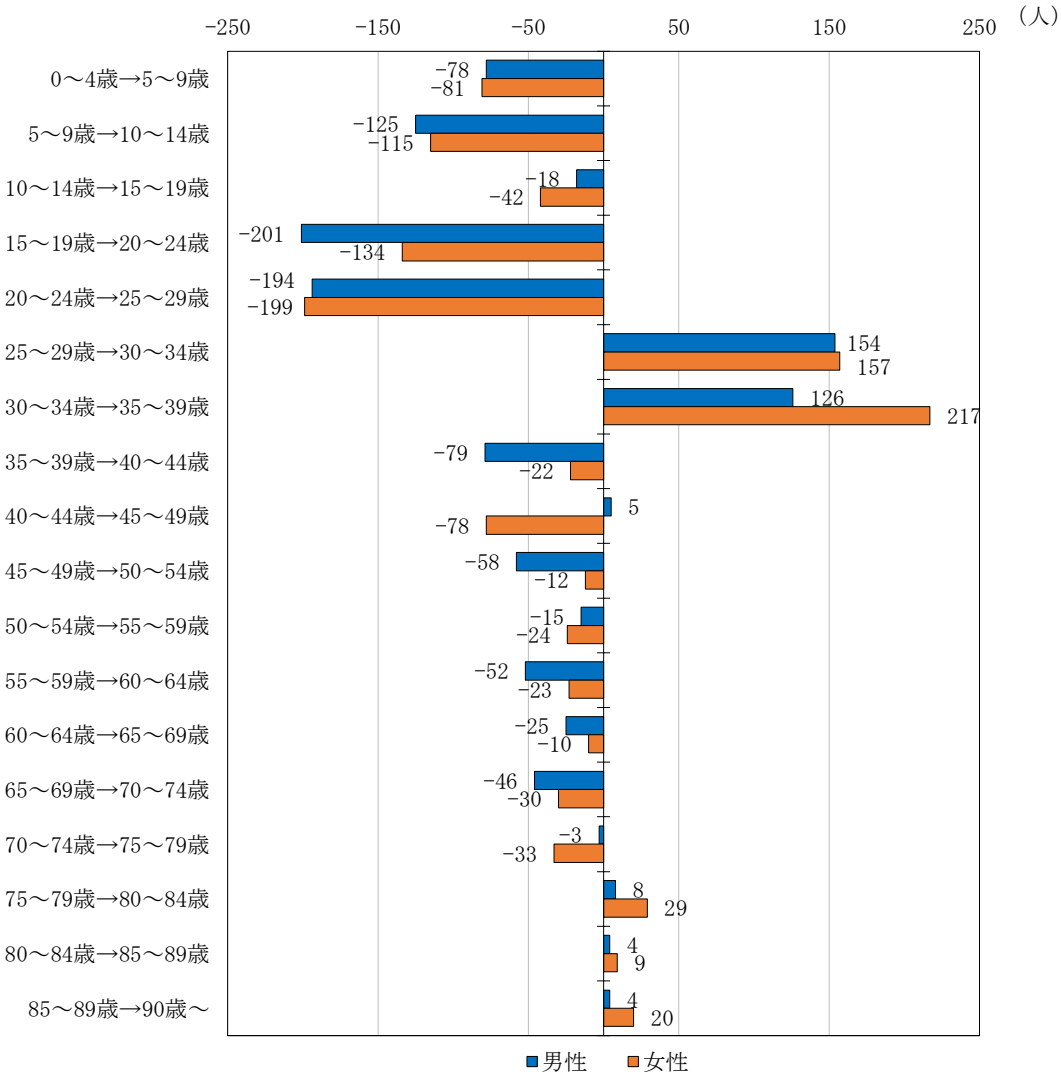
2015 年から 2020 年における年齢別の社会増減の推移を見ると、30 歳代に増加があることから、子育て世代の転入者が多いことが窺えるが、ほぼ全ての年齢層で社会減少となっている。

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



資料：「住民基本台帳人口移動報告」

図 2-11　社会増減の推移



資料:「令和２年国勢調査」

図 2-12　2015 年から 2020 年における年齢別の社会増減の推移

表 2-3　沖縄県内市町村の自然増減と社会増減の影響度（2045 年）

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

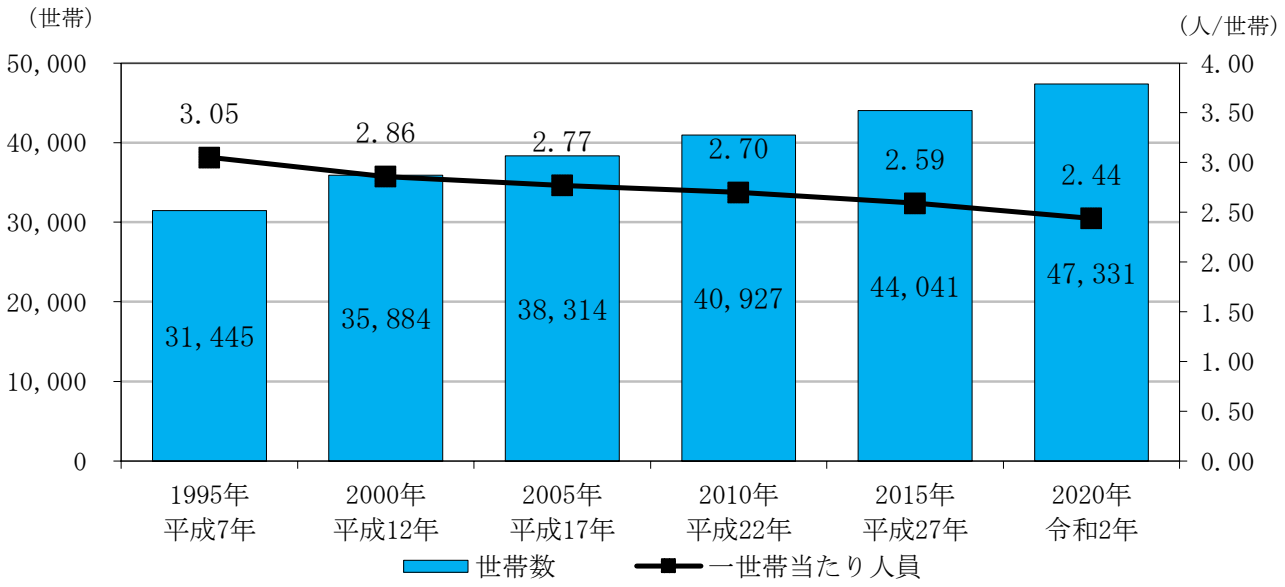
注）1. 自然増減の影響度：社人研の「シミュレーション１の 2045 年の総人口÷パターン１の 2045 年の総人口」を計算した数値を５段階に整理した影響度。
2. 社会増減の影響度：社人研の「シミュレーション２の 2045 年の総人口÷シミュレーション１の 2045 年の総人口」を計算した数値を５段階に整理した影響度。

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

⑥世帯

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

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



注）総世帯数には不詳を含む。　　資料:「令和２年国勢調査」

図 2-13　世帯数と一世帯当たりの人員の推移

（4）高齢者

①高齢者人口

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

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

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

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

②高齢化率

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

主要道路の国道や県道等の沿道一体に高齢化率の高い地域が分布している。

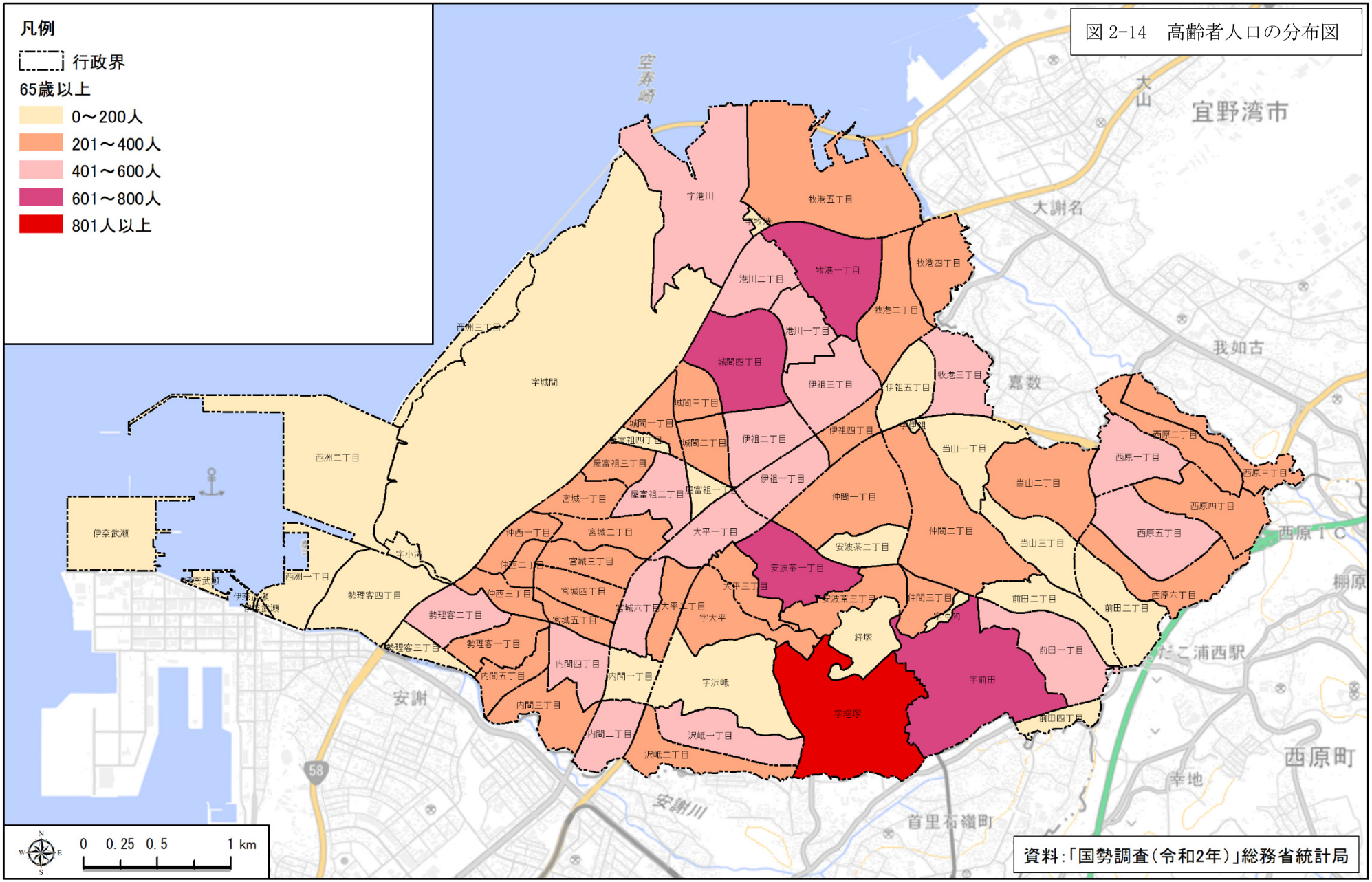
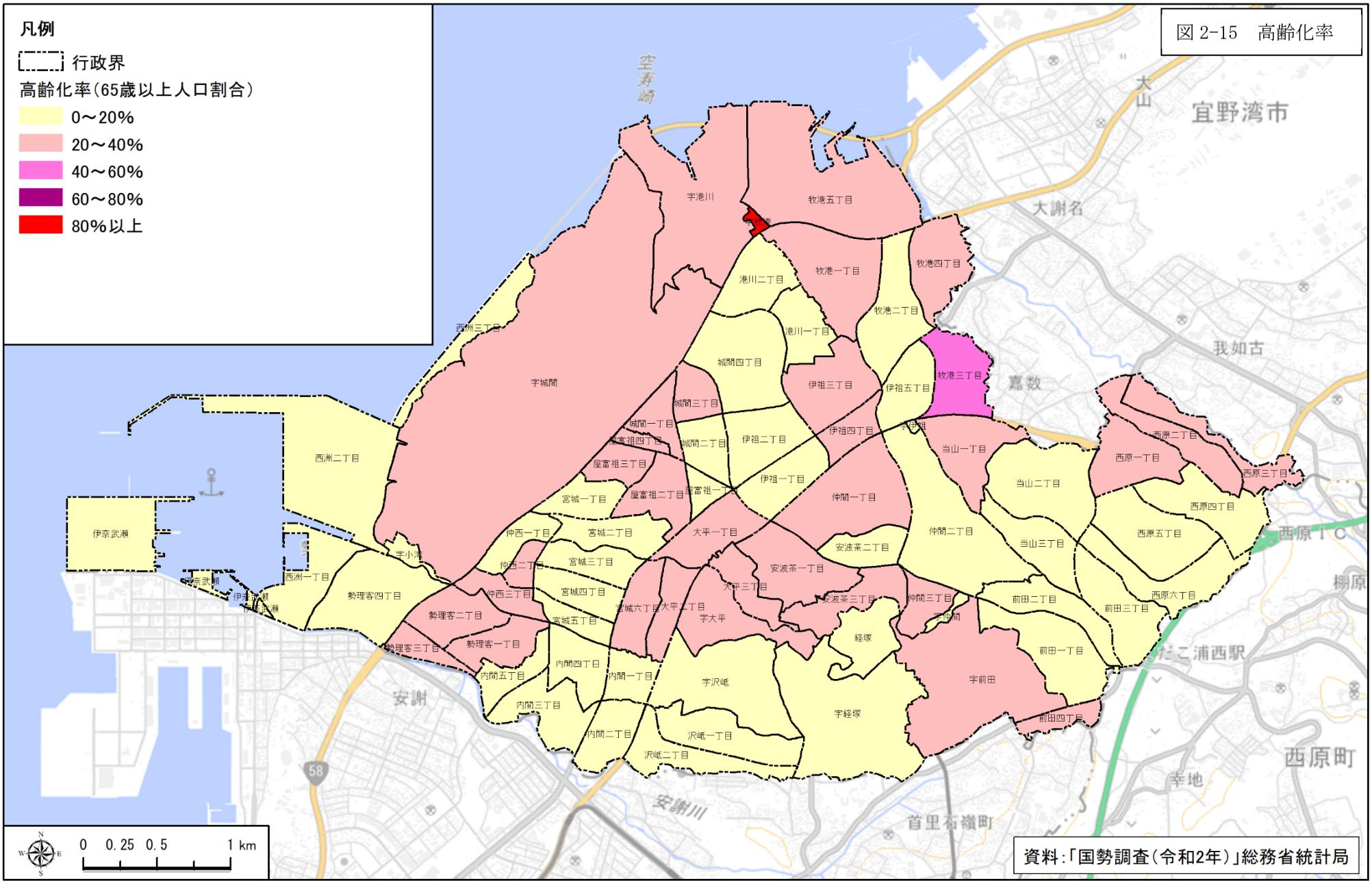


図 2-14　高齢者人口の分布図

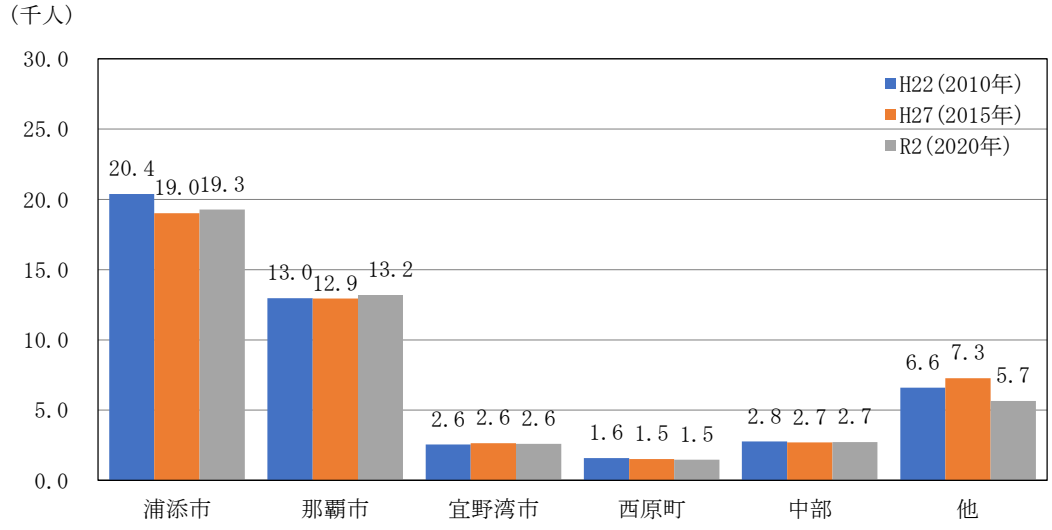

凡例
行政界
高齢化率（65歳以上人口割合）
0～20%
20～40%
40～60%
60～80%
80%以上
0 0.25 0.5 1 km
資料：「国勢調査（令和2年）」総務省統計局
空寿崎
宜野湾市
大山
大謝名
我如古
嘉数
西原１Ｃ
棚原
たこ浦西駅
西原町
幸地
安謝
安謝川
首里石嶺町
58
字港川
牧港五丁目
牧港一丁目
牧港四丁目
牧港二丁目
牧港三丁目
港川二丁目
港川一丁目
西洲三丁目
字城間
城間四丁目
城間三丁目
城間一丁目
城間二丁目
伊祖三丁目
伊祖五丁目
伊祖四丁目
伊祖二丁目
伊祖一丁目
字伊祖
当山一丁目
当山二丁目
当山三丁目
西原一丁目
西原二丁目
西原三丁目
西原四丁目
西原五丁目
西原六丁目
屋富祖四丁目
屋富祖三丁目
屋富祖二丁目
屋富祖一丁目
宮城一丁目
宮城二丁目
宮城三丁目
宮城四丁目
宮城五丁目
宮城六丁目
仲西一丁目
仲西二丁目
仲西三丁目
大平一丁目
大平二丁目
大平三丁目
字大平
仲間一丁目
仲間二丁目
仲間三丁目
字仲間
安波茶二丁目
安波茶一丁目
安波茶三丁目
西洲二丁目
西洲一丁目
伊奈武瀬
字小湾
勢理客四丁目
勢理客二丁目
勢理客一丁目
勢理客三丁目
内間四丁目
内間五丁目
内間一丁目
内間三丁目
内間二丁目
字沢岻
沢岻一丁目
沢岻二丁目
経塚
字経塚
字前田
前田二丁目
前田三丁目
前田一丁目
前田四丁目

(5) 通勤・通学

①市民の通勤・通学

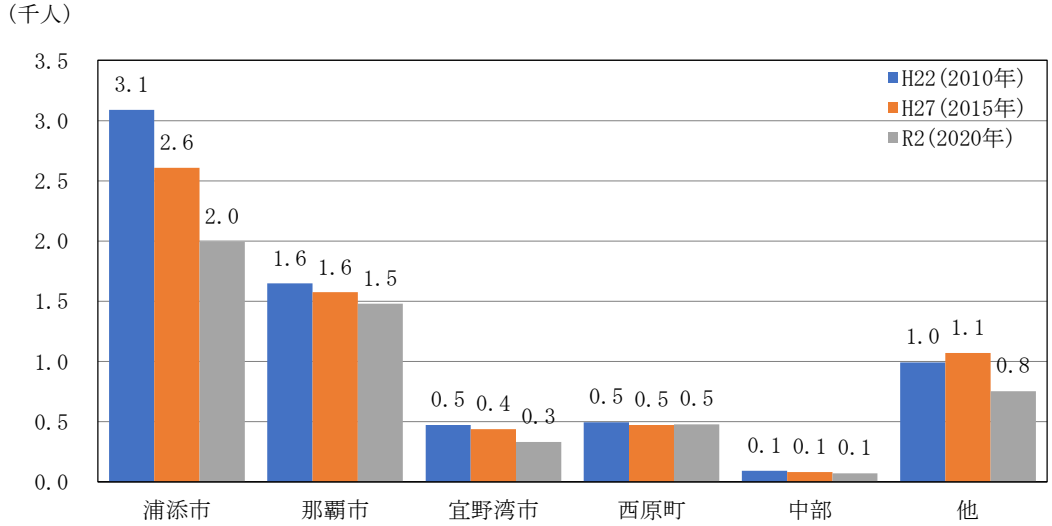
市民の通勤先は、市内が最も多く令和２年現在では 19,300 人で、平成 22 年に比べ 1,100 人の減少となっている。次いで那覇市への通勤が 13,000 人前後で、概ね横ばい傾向にある。他地域についても概ね横ばい傾向を示している。

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



資料：「国勢調査」

図 2-16　市民の通勤先



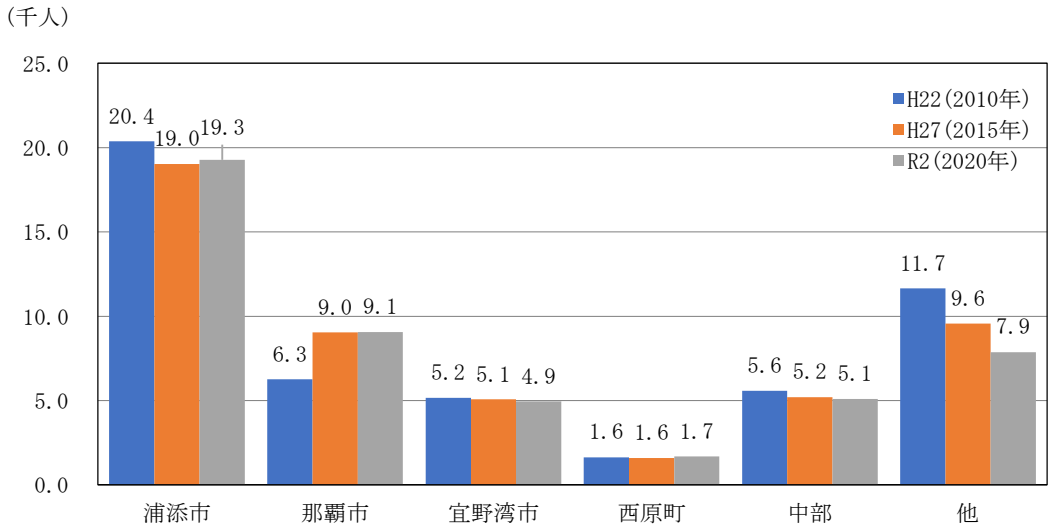
資料：「国勢調査」

図 2-17　市民の通学先

②浦添市への通勤・通学

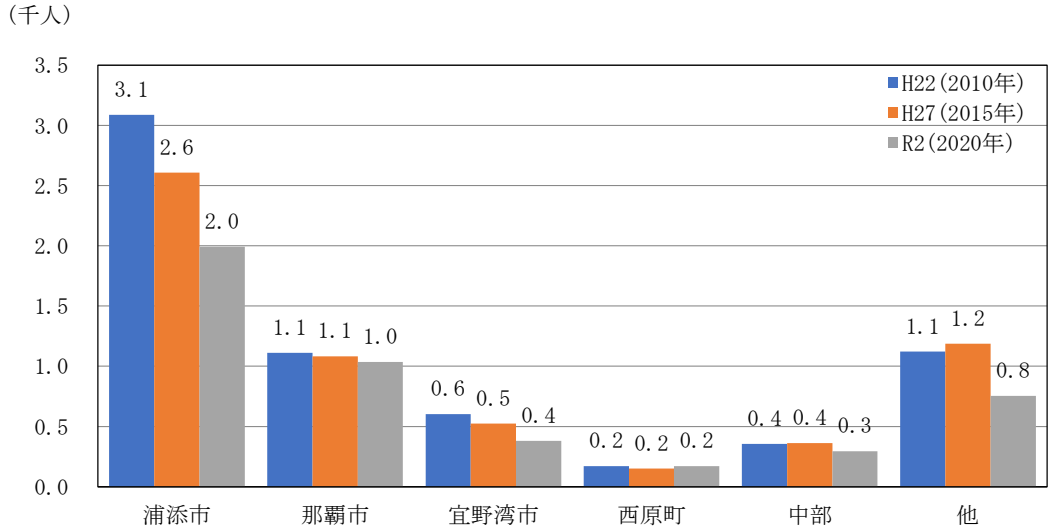
浦添市へ通勤している人の居住地は、市内が最も多く令和２年現在 19,300 人で、次いで市町村では那覇市、宜野湾市などとなっているが、圏域的な中部や他地域からの通勤者も多い。

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



資料：「国勢調査」

図 2-18　浦添市への通勤者の居住地



資料：「国勢調査」

図 2-19　浦添市への通学者の居住地

(6) 市内移動特性

①市民の移動ニーズ

平成 18 年度に実施された調査では、港川地区を含むゾーンを中心に隣接ゾーン間との移動が 5,000 トリップ以上と多い傾向にある。また、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた地域では、南北方向のトリップが特に多く、国道 330 号より東側の地域では東西に横断するようなトリップが多い。また、令和 2 年、3 年度に実施されたデマンド実証運行（うらちゃん mini）の利用傾向では西海岸側のパルコシティへの移動が増えているなど、東西方向への移動ニーズがさらに増加している。一方、路線バス網の東西方向のサービス水準は低く、浦添市を横断する路線は浦添西原線を運行する系統に限定されている。加えて、安波茶交差点で系統が分岐していることから、東西方向を直通で運行する系統が存在しないなど、利便性が高いとは言いにくい状況である。

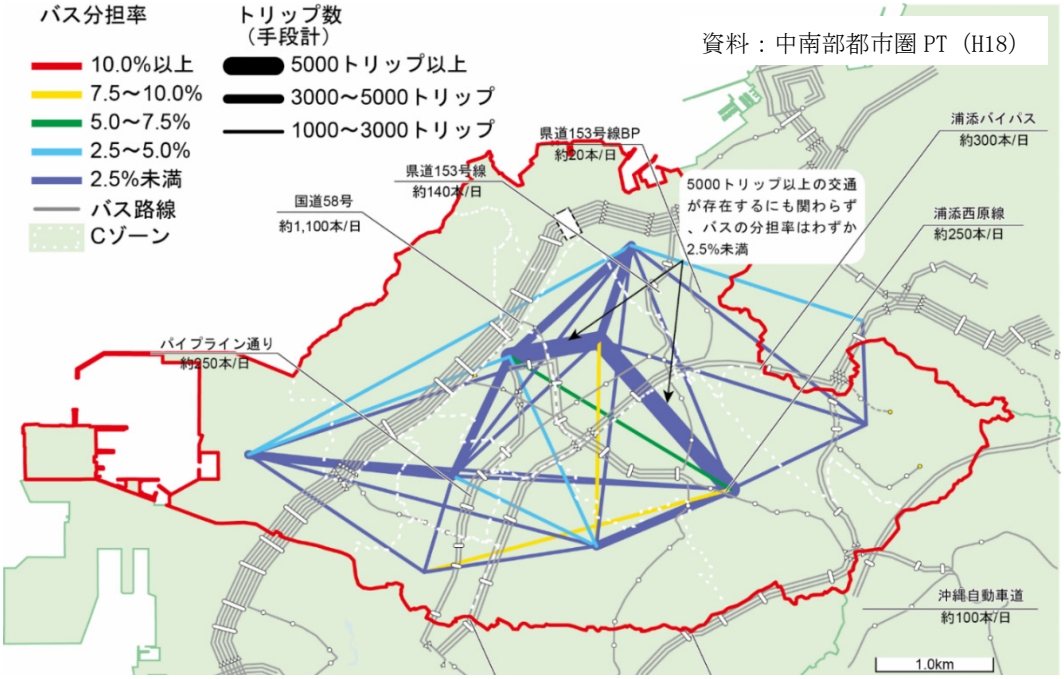


図 2-20　バス路線と市民移動ニーズ（H18 調査）

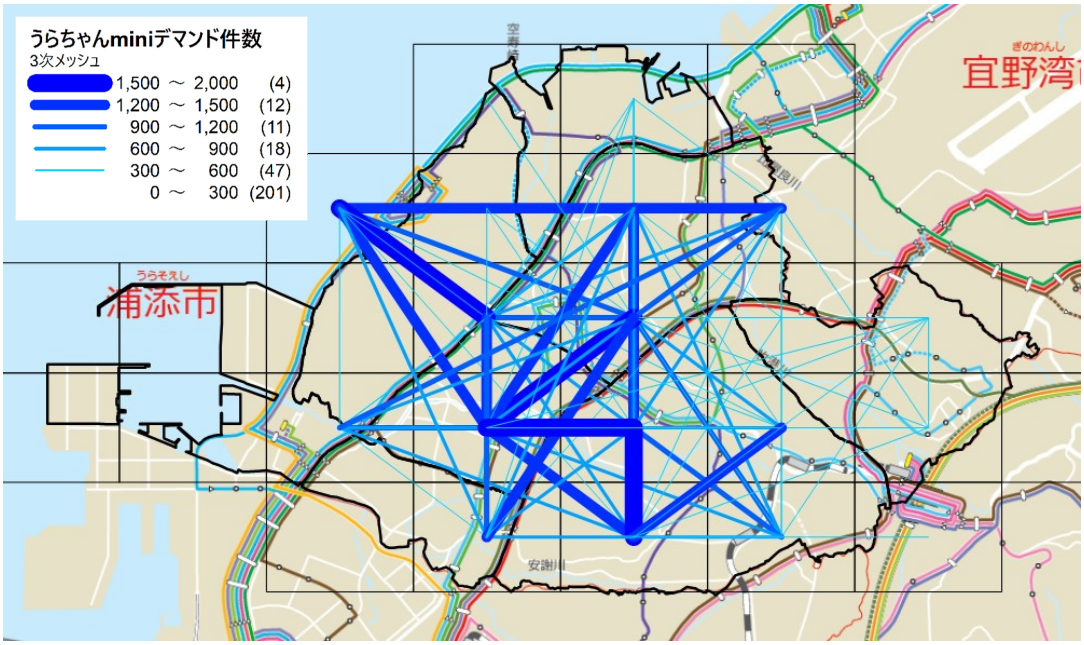


図 2-21　バス路線とデマンド交通ニーズ（R2～3 実証運行実績）

②国内観光客の移動ニーズ

2022 年の国内観光客（県内含む）による目的地検索では、浦添市内で最も多かったのはパルコシティであり、移動手段が自動車でも公共交通でも多い傾向であった。また、2022 年 3 月の西海岸沿線自治体（那覇～北谷）の中でも、サンエーパルコシティ、浦添てだこホールが検索目的地として上位にランキングしている。

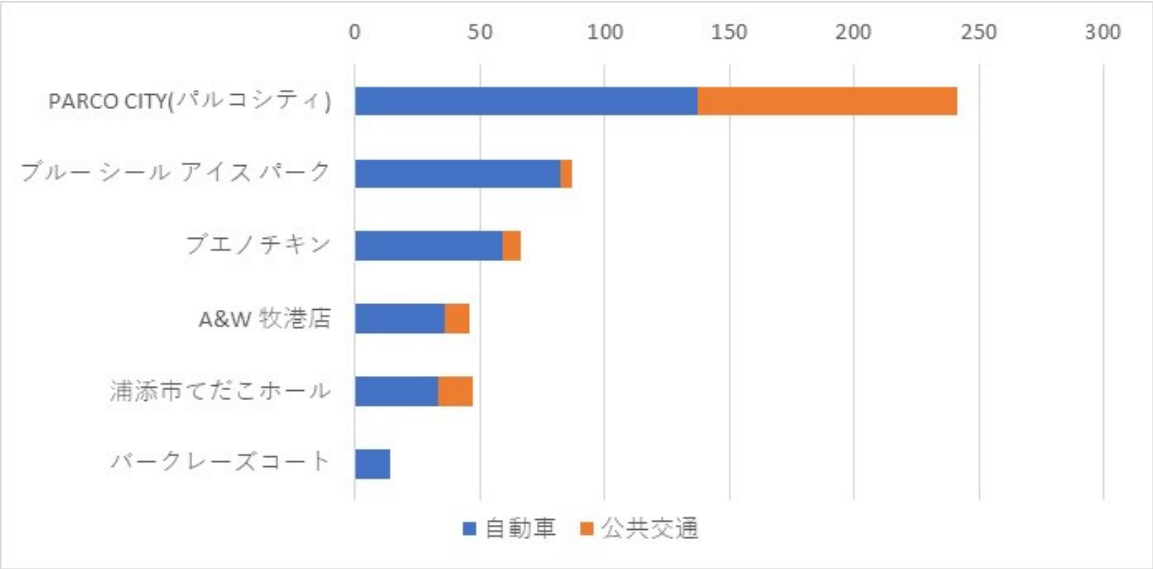


図 2-22　浦添市内における目的地別検索回数（2022 年 1 月～12 月休日）

出典：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

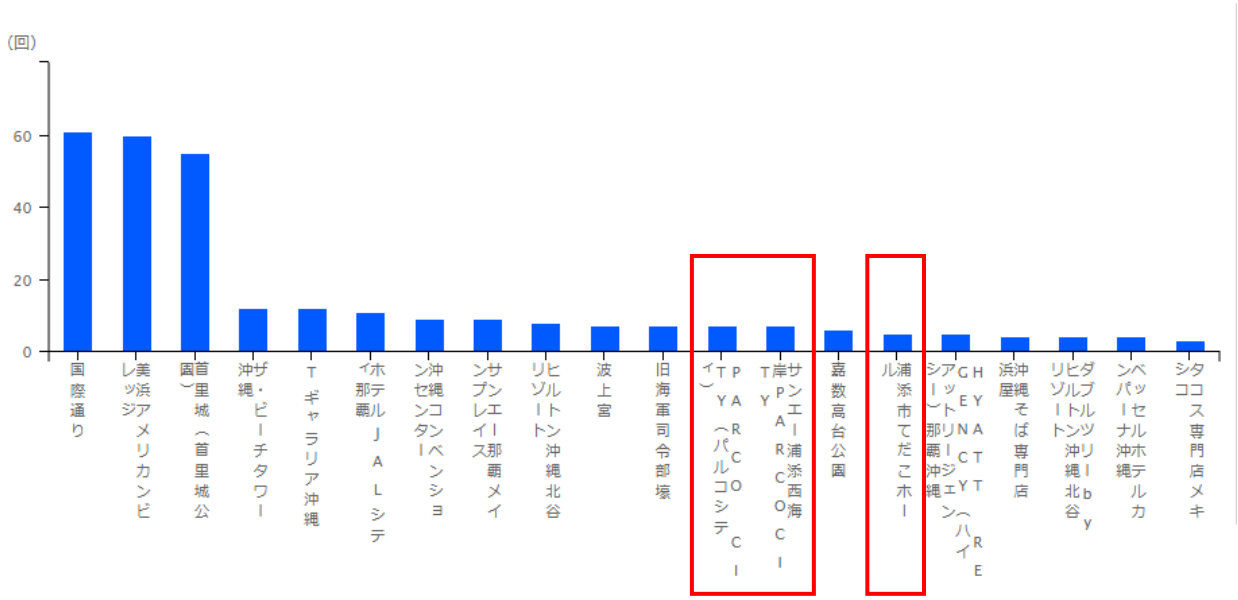


図 2-23　那覇・浦添・宜野湾・北谷における目的地別検索回数（2022 年 3 月休日）

出典：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

③外国人観光客の移動ニーズ

外国人観光客による経路検索では「てだこ浦西（駅）」が最も多く、次いでパルコシティとなっている。経路検索であることから、モノレール駅や国道沿線のバス停が多い傾向であるが、市役所前や国立劇場などのバス停に対する検索も確認できる。

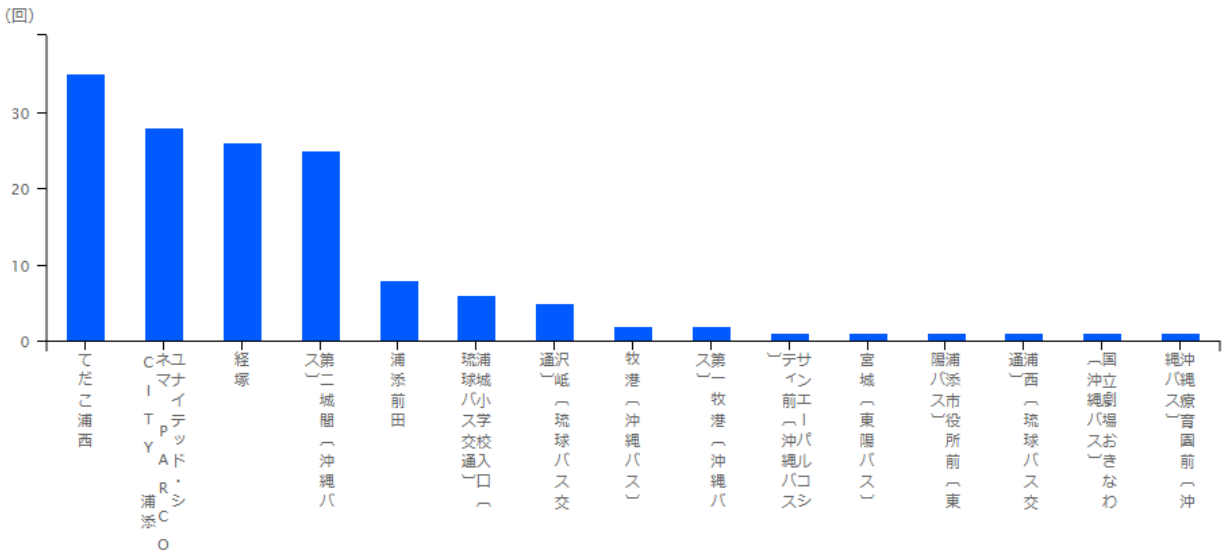


図 2-24　浦添市内における行先別経路検索回数（2022 年 1 月～12 月休日）

出典：RESAS（ジョルダン株式会社「多言語乗換案内データ」）

④入域観光客の移動手段

県内全域における調査結果ではあるものの、令和 3 年度の観光統計実態調査では、10 年前の平成 23 年度調査に比べて観光客が路線バスを利用する機会が 7 ポイントから 20 ポイントに増えていることが分かる。

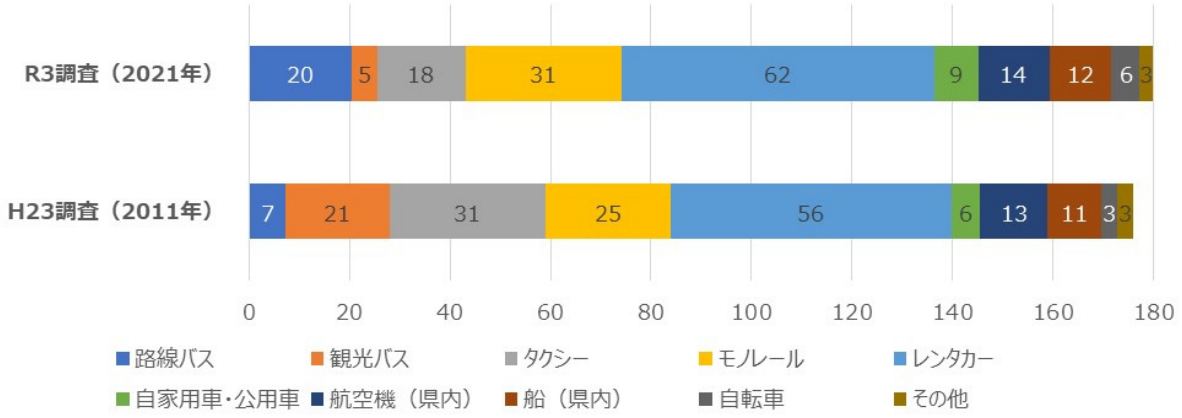


図 2-25　旅行中に利用した交通機関（複数回答可）

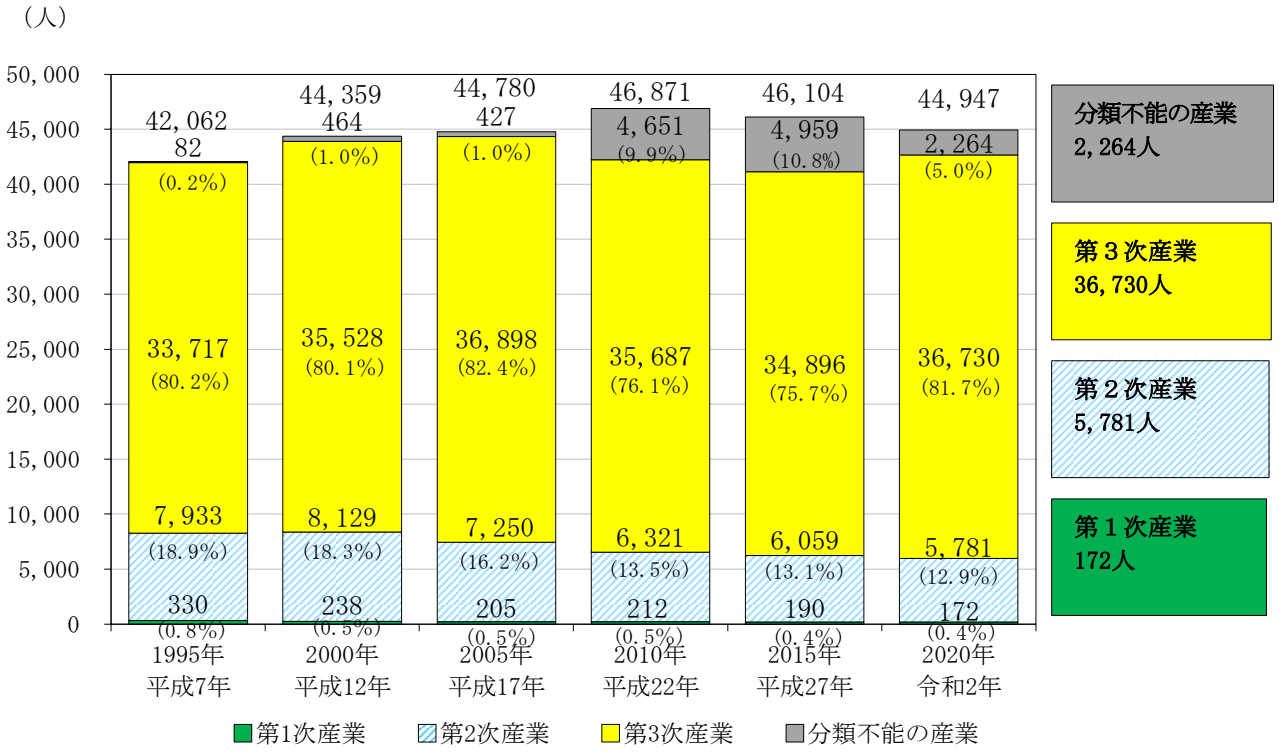
出典：観光統計実態調査（沖縄県）

(6) 産業

①就業人口

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

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



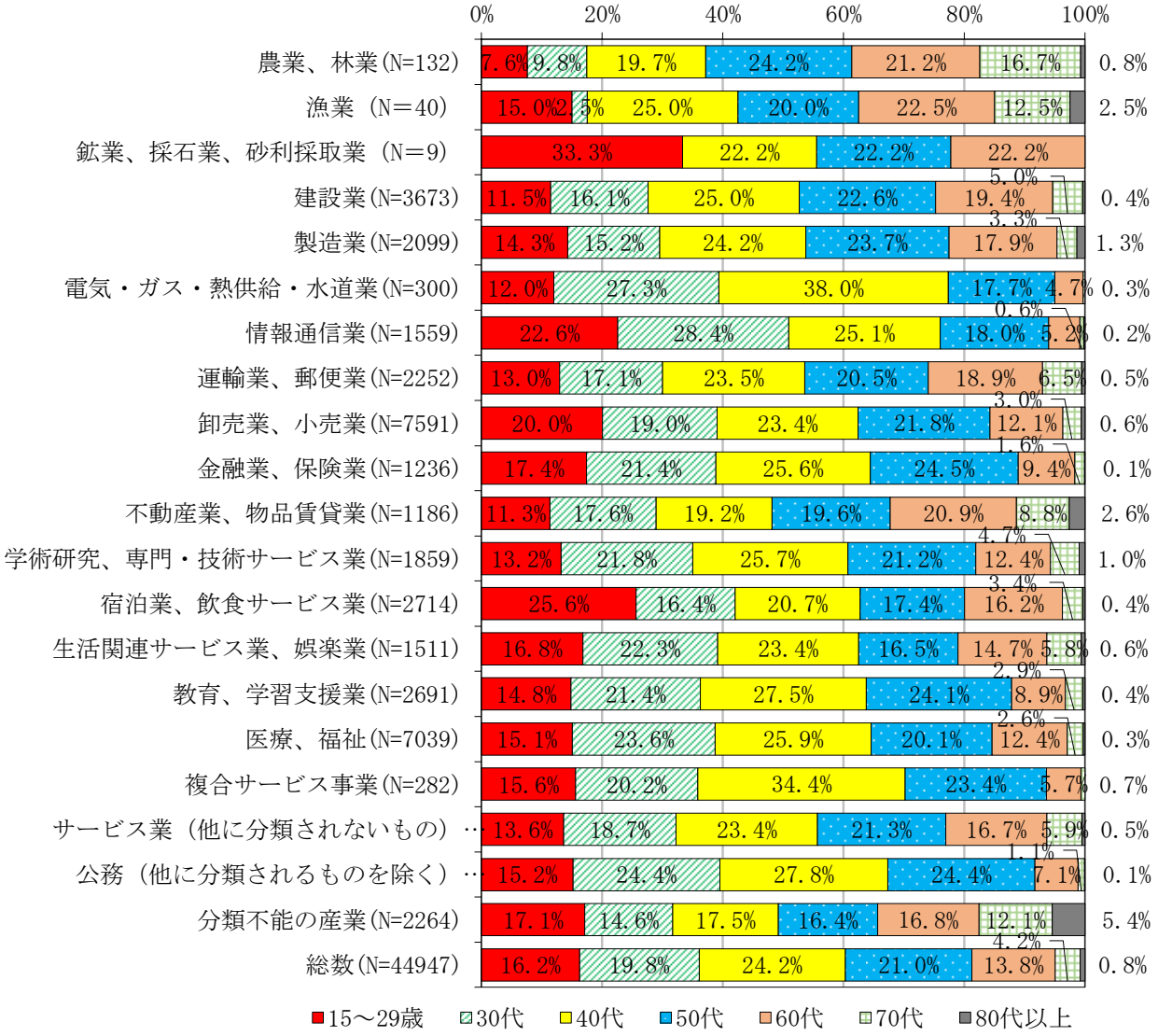
資料：「国勢調査」

図 2-26　就業者数の推移

②産業別年代別就業者数

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

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



資料:「令和２年国勢調査」

図 2-27　産業別年代別就業者数の割合（令和 2 年）

表 2-4　産業別年代別就業者数（令和２年）

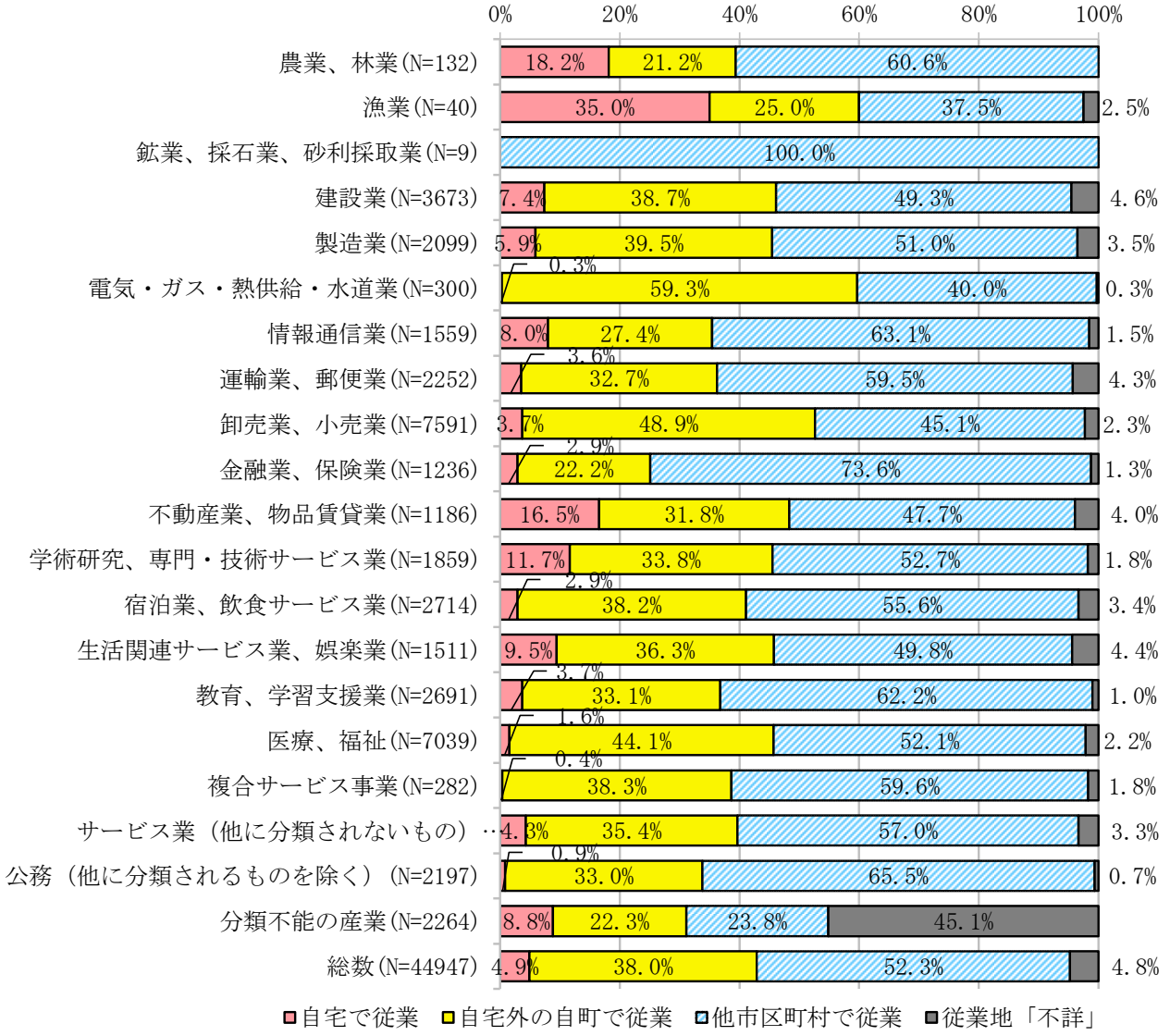
（単位：人）

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

資料：「令和 2 年国勢調査」

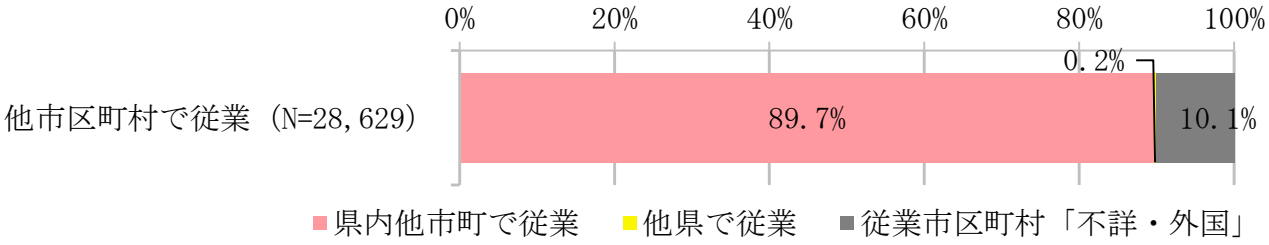
③常住地と従業地

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



資料:「令和２年国勢調査」

図 2-28　産業大分類別就業地の状況（令和２年）



資料:「令和２年国勢調査」

図 2-29　就業地の状況（令和２年）

表 2-5　産業大分類別就業地の状況（令和 2 年）

（単位：人）

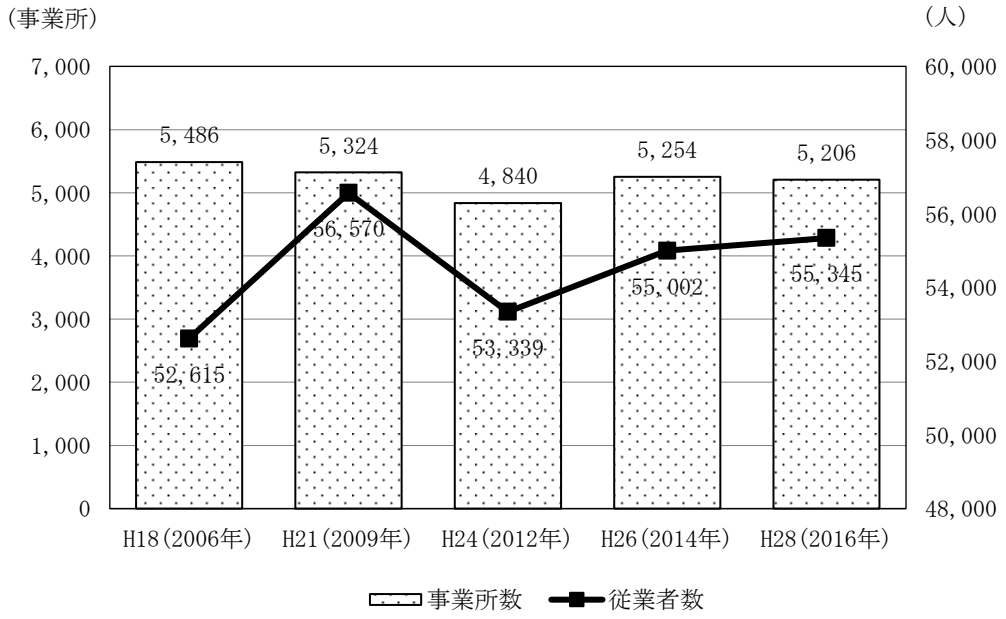
	自宅で従業	自宅外の自市区町村で従業	他市区町村で従業	従業地「不詳」	総数
農業、林業	24	28	80	－	132
	18.2%	21.2%	60.6%	－	
漁業	14	10	15	1	40
	35.0%	25.0%	37.5%	2.5%	
鉱業、採石業、砂利採取業	－	－	9	－	9
	－	－	100.0%	－	
建設業	273	1,421	1,811	168	3,673
	7.4%	38.7%	49.3%	4.6%	
製造業	124	830	1,071	74	2,099
	5.9%	39.5%	51.0%	3.5%	
電気・ガス・熱供給・水道業	1	178	120	1	300
	0.3%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

資料：「令和２年国勢調査」

④事業所数

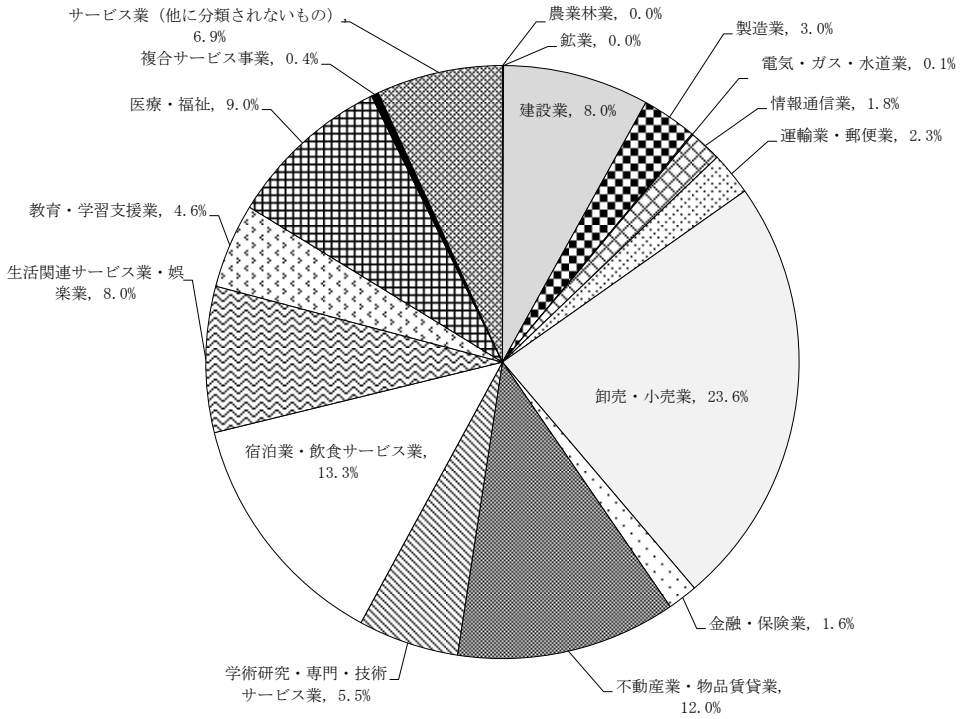
事業所数は、平成 28 年現在 5,206 事業所で、平成 18 年に比べると 280 事業所の減少となっている。全体としてはやや減少傾向を示している。

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



資料：「統計浦添　令和３年版」

図 2-30　民営事業所数の推移



資料：「統計浦添　令和３年版」

図 2-31　産業別民営事業所の割合

⑤従業人口の分布

従業人口は、牧港地域周辺、経塚地域周辺、当山地域周辺、西洲地域周辺等に集中している。また、現在ではサンエーパルコシティが立地する西海岸地域や、てだこ浦西駅周辺においても就業者数が増加していると考えられる。

資料：「経済センサス　平成 26 年版」

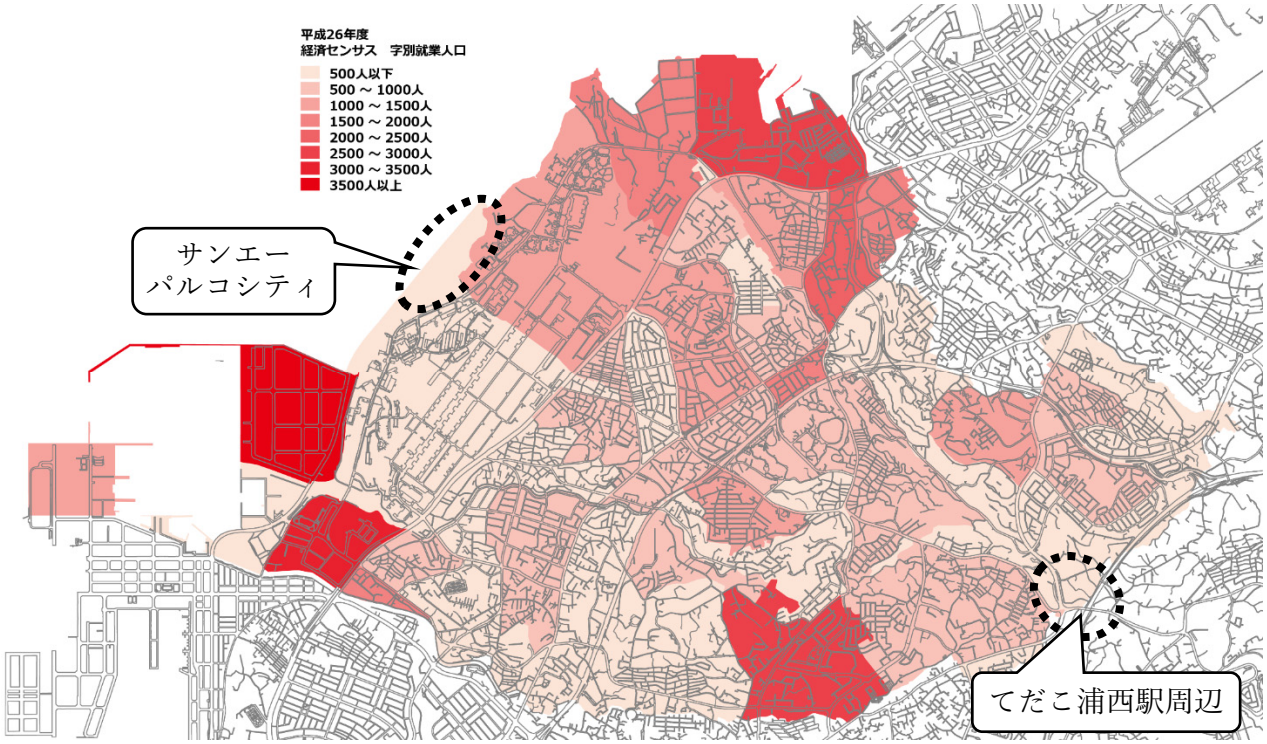
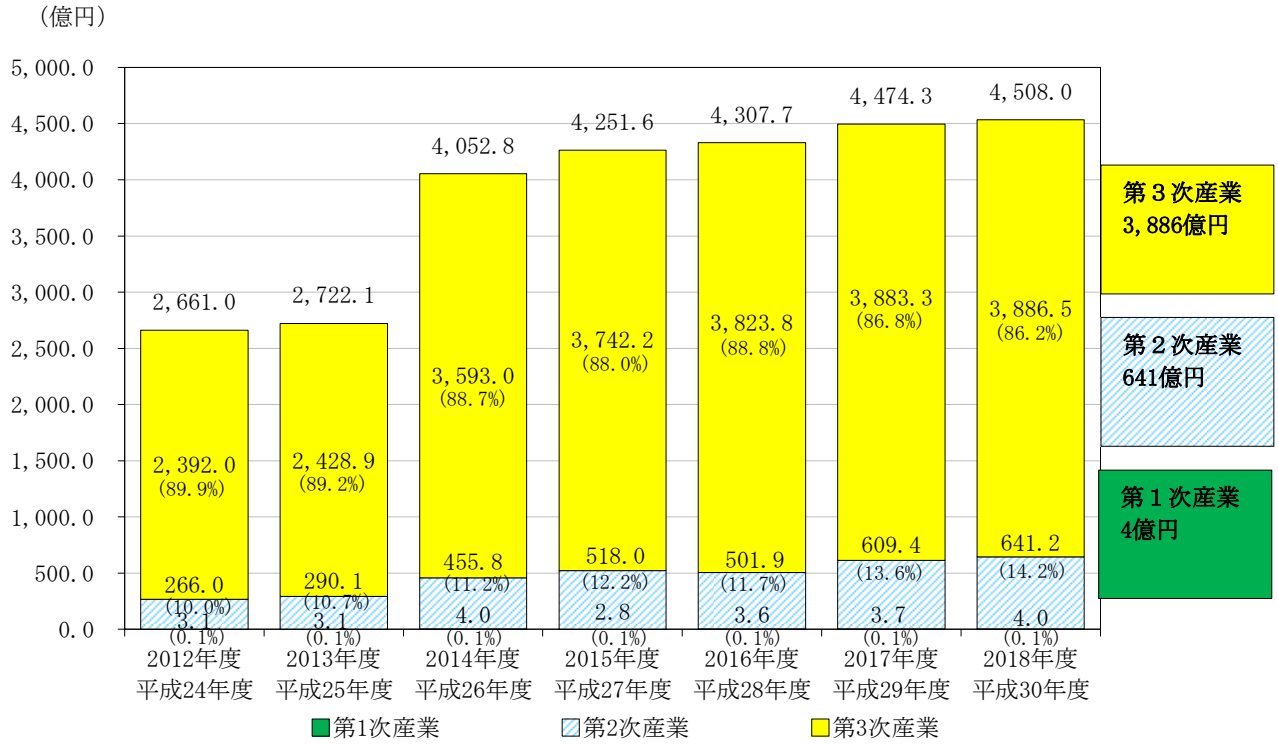


図 2-32　従業人口の分布

⑤市内総生産額

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

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



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

資料：「沖縄統計年鑑」

図 2-33　産業別市内総生産額の推移

(7) 施設分布

①商業施設

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

表 2-6　主な商業施設一覧

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

図 2-34　主な商業施設の分布状況

②医療施設

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

表 2-7　医療施設一覧

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

区分	№.	施設名	住所	備考
診療所	27	池村クリニック	浦添市伊祖 3-13-8	外科
	28	浦添中央医院	浦添市安波茶 1-21-27	
	29	末吉内科外科胃腸科医院	浦添市内間 4-1-18	
	30	丸勝中央クリニック	浦添市大平 1-28-1	
	31	くに整形外科	浦添市沢岻 2-2-15	整形外科
	32	たつや整形外科	浦添市宮城 6-1-15 2F	
	33	てぃーら整形外科	浦添市屋富祖 3-34-2 メディカルプラザたろう 2F	
	34	みやざと整形クリニック経塚駅前	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 1F	
	35	ロクト整形外科クリニック	浦添市牧港 2-46-12 メディカルプラザ牧港 2F	
	36	東産婦人科クリニック	浦添市安波茶 1-30-17	産婦人科
	37	Naoko 女性クリニック	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 2F	
	38	バークレーズレディースクリニック	浦添市当山 2-2-11 バークレーズメディカルモール 5F	
	39	ありんクリニック小児科	浦添市伊祖 2-1-3 4F	小児科
	40	ぐるんぱ小児科	浦添市当山 2-2-11 4F	
	41	たから小児科医院	浦添市大平 1-36-5	
	42	ティーダこどもクリニック	浦添市城間 4-3-10-1	
	43	なかむら小児クリニック	浦添市宮城 4-15-8	
	44	発達相談クリニック　そえ～る	浦添市牧港 4-5-10 ピアラルうらそえ 4F	
	45	まちなと小児クリニック	浦添市牧港 2-46-12 メディカルプラザ 4F	
	46	みゆき小児科	浦添市前田 3-3-8-103	
	47	向井わらびークリニック	浦添市字経塚 633	
	48	かみやま皮フ科	浦添市牧港 4-2-18 2F	皮膚科
	49	高宮城皮フ科	浦添市経塚 676-1	
	50	楠見耳鼻咽喉科	浦添市前田 1149-14	耳鼻咽喉科
	51	げんか耳鼻咽喉科	浦添市伊祖 2-3-1 2F	
	52	耳鼻咽喉科・頭頸部外科　さきはまクリニック	浦添市経塚 585-1 メディカルモール経塚 2F	
	53	とぐち耳鼻咽喉科	浦添市牧港 4-2-18	
	54	補聴相談のひろば	浦添市仲間 1-2-6	
	55	みどり耳鼻咽喉科	浦添市宮城 4-2-1	
	56	浦添さかい眼科	浦添市宮城 6-1-21	眼科
	57	新里眼科医院	浦添市宮城 5-7-5	
	58	ちねん眼科	浦添市前田 1-12-7	
	59	比嘉眼科	浦添市城間 4-34-20	
	60	牧港眼科	浦添市牧港 4-2-20	

区分	№.	施設名	住所	備考
診療所	61	大田クリニック	浦添市経塚 745-7 経塚駅前医療モール 2F	精神科 心療内 科
	62	かもめクリニック	浦添市字経塚 633 メディカル K プラザ 3F	
	63	くららクリニック	浦添市大平 1-23-13	
	64	城間クリニック	浦添市前田 564-1	
	65	南斗クリニック	浦添市城間 3-3-7	
	66	バークレーいむろ心のクリニック	浦添市当山 2-2-11 バークレーズメディカルモール 3F	
	67	まえだクリニック	浦添市前田 1-48-8	
	68	山本クリニック	浦添市伊祖 2-30-7	
	69	砂辺　腎・泌尿器科	浦添市伊祖 2-2-5	泌尿器 科
	70	なしろハルンクリニック	浦添市屋富祖 3-34-2 メディカルプラザたろう 3F	
	71	佐久田脳神経外科・外科	浦添市 2-46-12 メディカルプラザ牧港 1F	脳神経 外科
	72	牧港クリニック	浦添市牧港 4-24-7	麻酔科
	73	マンマ家クリニック	浦添市字経塚 633 メディカル K プラザ 2F	乳腺 甲状腺
	74	宮良クリニック	浦添市伊祖 2-3-1 サンチャイルドめぐみビル 2F	
	75	浦添総合病院健診センター	浦添市伊祖 3-42-15	健診
	76	介護老人保健施設　エメロードてだこ苑	浦添市牧港 3-1-1	介護老 人保健 施設
	77	介護医療院にしばる	浦添市西原 3-20-10	介護医 療院

図 2-35　医療施設の分布状況

③教育・文化・スポーツ施設

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

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

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

表 2-8　教育・文化・スポーツ施設一覧

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

図 2-36　教育・文化。スポーツ施設の分布状況

④保育・児童施設

子育て支援施設は 4 施設があり、散布的に分布している。

児童センターは 11 施設あり、散布的に分布している。

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

表 2-9　保育・児童施設一覧

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

区分	№.	施設名	住所	備考
保育施設	23	ライオンの子保育園　ティモン	浦添市前田 1-46-1	小規模・事業所内保育事業所
	24	すきっぷ保育園	浦添市伊祖 4-11-16 201	
	25	かすみ保育園	浦添市西原 4-10-19	
	26	もこもこ保育園	浦添市伊祖 4-8-2	
	27	げんき保育園	浦添市経塚 430	
	28	たくし保育園	浦添市沢岻 1-22-1	
	29	ゆめの森保育園	浦添市宮城 4-2-7	
	30	あいめ保育園	浦添市城間 2-12-5 1F	
	31	ささのは保育園	浦添市内間 3-19-1	
	32	すまいるほいくえん	浦添市宮城 3-5-9	
	33	えくぼ保育園	浦添市城間 3-26-12	
	34	さつき保育園	浦添市伊祖 4-10-5	
	35	サウンドキッズ	浦添市屋富祖 2-1-5	
	36	ちゅうりっぷ保育園	浦添市伊祖 2-24-8	
	37	きらきら保育園	浦添市港川 2-9-3	
	38	リトルチェリー保育園	浦添市港川 2-5-2 2F	
	39	港川保育園	浦添市伊祖 2-16-10-101	
	40	アルム園	浦添市牧港 2-23-5 3F	
	41	浦西保育園	浦添市西原 5-12-5	
	42	ほるとのきこども園	浦添市牧港 1-64-6	私立（法人）認定こども園
	43	ルーブルこども園	浦添市港川 2-21-1	
	44	牧港ひまわり幼稚園	浦添市牧港 2-33-1	
	45	愛音こわんこども園	浦添市大平 2-7-6	
	46	あいのそのこども園	浦添市仲西 2-3-11	
	47	あおいこども園	浦添市屋富祖 1-3-17	
	48	牧港ひまわりこども園	浦添市牧港 4-1-16	
	49	ハイジこども園	浦添市牧港 2-23-5	
	50	勢理客こども園	浦添市勢理客 2-18-27	
	51	すず風こども園	浦添市内間 4-25-18	
	52	うららこども園	浦添市当山 2-40-20	
	53	認定こども園うららにじ園	浦添市当山 2-40-18	
	54	あいかな認定こども園	浦添市当山 3-6-1	
	55	仲西こども園	浦添市宮城 2-4-1	公立・公私連携認定こども園
	56	浦添こども園	浦添市仲間 2-47-2	
	57	神森こども園	浦添市勢理客 1-4-1	
	58	浦城こども園	浦添市伊祖 2-13-1	
	59	内間こども園	浦添市内間 4-3-1	
	60	前田こども園	浦添市前田 333	
	61	港川こども園	浦添市城間 4-37-1	
	62	沢岻こども園	浦添市沢岻 998	
	63	宮城こども園	浦添市宮城 3-7-3	
	64	当山こども園	浦添市当山 2-34-2	
	65	牧港こども園	浦添市牧港 2-14-1	
	66	むーみん自然のこ	浦添市前田 260-7	認可外保育施設
	67	たのしい保育園	浦添市経塚 437-1 201	
	68	メロディー保育園	浦添市内間 5-3-16	
	69	セイントジョセフィン・モンテッソーリ	浦添市内間 1-3-15	
	70	童心保育園	浦添市内間 1-11-10	
	71	一般社団法人 杏会　ゆいの子保育園	浦添市宮城 4-13-1	
	72	明誠保育園	浦添市宮城 4-17-3	
	73	さくらんぼ保育園	浦添市屋富祖 1-4-8	
	74	くまの子保育園	浦添市屋富祖 2-9-3	
	75	ひかりみらい保育園	浦添市伊祖 1-11-6	
	76	ひとえ保育園	浦添市港川 254	
	77	保育ルームすきっぷ	浦添市牧港 2-43-12	
	78	KID'S　LAND幼児園	浦添市牧港 1-51-9	
	79	Children's Foundation Okinawa	浦添市伊祖 4-1-3	

区分	№.	施設名	住所	備考
保育施設	80	ライオンの子保育園（分園）	浦添市前田 1-46-1 1F	企業主導型保育事業施設
	81	ライオンの子保育園	浦添市前田 1-46-35-201	
	82	お山保育園	浦添市沢岻 2-4-34	
	83	クオーレリッコうらそえ保育園	浦添市宮城 4-7-13	
	84	みらい保育園おおひら園	浦添市屋富祖 1-5-2 1F	
	85	社会医療法人 仁愛会　にこにこ保育園	浦添市伊祖 4-19-1	
	86	みらい保育園じっちゃく園	浦添市勢理客 2-10-3 1F	
	87	はぐくみ保育園マチナト園	浦添市牧港 4-2-12 2F	
	88	エルキッズうらそえ保育園	浦添市沢岻 1119-1	
	89	社会福祉法人道福祉会　ハッピーモア保育園	浦添市伊祖 2-2-5-101	
	90	社会福祉法人 青松福祉会　ちむかな保育園	浦添市前田 2-1965	

図 2-37　保育・児童施設の分布状況

⑤公共・その他施設

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

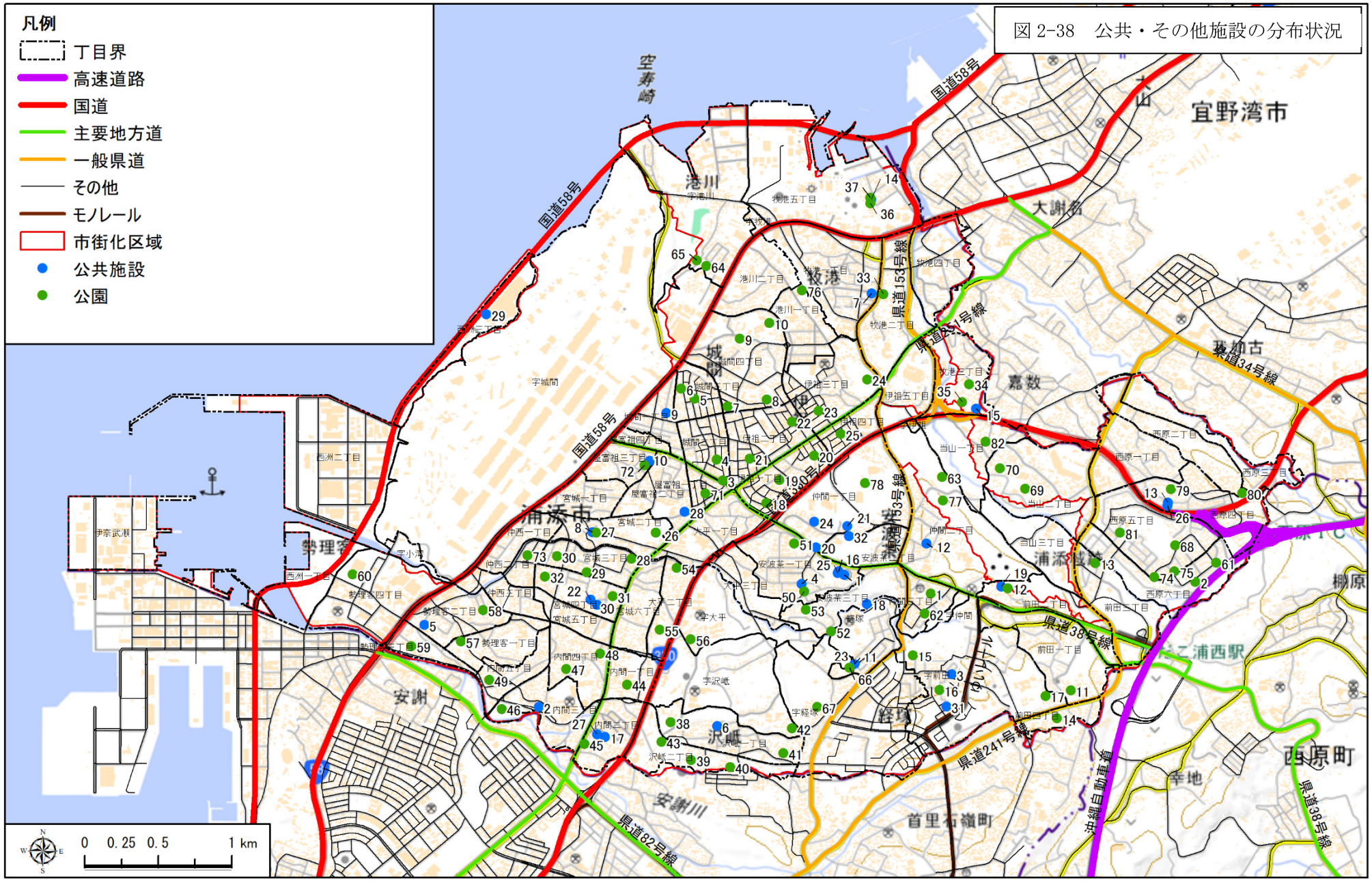
表 2-10　公共・その他施設の分布状況

区分	No.	施設名	住所	備考
公共施設	1	浦添市役所	浦添市安波茶 1-1-1	市役所
	2	内間公民館	浦添市内間 3-15-1	公民館 自治会館
	3	浦添グリーンハイツ公民館	浦添市前田 862-219	
	4	浦添ニュータウン自治公民館	浦添市安波茶 1-13-9	
	5	勢理客公民館	浦添市勢理客 2-19-20	
	6	沢岻公民館	浦添市沢岻 1-31-1	
	7	牧港公民館	浦添市 1-4-6	
	8	宮城公民館	浦添市宮城 2-22-3	
	9	城間公民館	浦添市城間 1-9-1	
	10	屋富祖公民館	浦添市屋富祖 3-1-1	
	11	経塚自治会（浦添市経塚ゆいまーるセンター）	浦添市経塚 1-17-1	
	12	仲間自治会館	浦添市仲間 2-35-2	
	13	西原公民館	浦添市西原 4-11-8	
	14	上野自治会館	浦添市牧港 5-19-2	
	15	浦添市中央公民館分館	浦添市牧港 3-40-6	
	16	浦添市中央公民館	浦添市安波茶 1-1-2	
	17	内間市営住宅	浦添市内間 2-18-3	市営 住宅
	18	安波茶市営住宅	浦添市安波茶 3-15-1	
	19	前田市営住宅	浦添市前田 2-2-2	
	20	浦添市福祉プラザ	浦添市仲間 1-1	福祉・保健施設
	21	浦添市シルバー人材センター	浦添市仲間 1-10-7 浦添市社会福祉センター	
	22	沖縄県コロニーセンター	浦添市宮城 4-9-17	
	23	浦添市経塚ゆいまーるセンター	浦添市経塚 1-17-1	
	24	浦添市保健相談センター	浦添市仲間 1-8-1	
	25	浦添市老人福祉センター	浦添市安波茶 1-1-3	
	26	浦添市かりゆしセンター	浦添市西原 4-11-8 西原公民館	
	27	浦添市地域福祉センター（ファミリーサポートセンター併設）	浦添市内間 2-18-2-101	
	28	浦添市母子生活支援施設浦和寮	浦添市屋富祖 2-5-14	
	29	浦添市子育て支援センター「てぃんさぐ」	浦添市西洲 3-1-1 サンエーパルコシティ 3F	
	30	サン・アビリティーズうらそえ	浦添市宮城 4-11-1	
	31	特別養護老人ホーム　ありあけの里	浦添市前田 997	
	32	浦添市市民協働・男女共同参画ハーモニーセンター	浦添市安波茶 2-3-5	

区分	№.	施設名	住所	備考
公園	1	茶山第２公園	浦添市仲間 3-4	公園
	2	浦西カトレア公園	浦添市西原 6-30	
	3	城間南公園	浦添市城間 2-1	
	4	すみれ公園	浦添市城間 2-11	
	5	あさがお公園	浦添市城間 3-18	
	6	うしもー公園	浦添市城間 3-21	
	7	泉小公園	浦添市城間 4-4	
	8	ぱんじー公園	浦添市城間 4-25	
	9	浦城公園	浦添市城間 4-33	
	10	まつば公園	浦添市城間 4-38	
	11	前田東上原公園	浦添市前田 1-46	
	12	前田山川原公園	浦添市前田 2-11	
	13	ドラゴン公園	浦添市前田 3-7	
	14	でいご公園	浦添市前田 4-16	
	15	グリーンハイツ公園	浦添市前田 824-1	
	16	前田ありあけハイツ公園	浦添市前田 990-9	
	17	前田上原公園	浦添市前田 1317-9	
	18	ひなぎく公園	浦添市伊祖 1-3	
	19	浅の浦公園	浦添市伊祖 1-13	
	20	あさやら公園	浦添市伊祖 1-25	
	21	かんな公園	浦添市伊祖 2-9	
	22	ひなげし公園	浦添市伊祖 2-23	
	23	すずらん公園	浦添市伊祖 3-3	
	24	伊祖公園	浦添市伊祖 3-48	
	25	まえはら公園	浦添市伊祖 4-9	
	26	宮城公園	浦添市宮城 2-1	
	27	ひまわり公園	浦添市宮城 2-22	
	28	せせらぎ公園	浦添市宮城 3-1	
	29	チョンダ公園	浦添市宮城 3-12	
	30	宮の浦公園	浦添市宮城 3-15	
	31	大宮公園	浦添市宮城 4-2	
	32	宮仲公園	浦添市宮城 4-21	
	33	まちなと公園	浦添市牧港 2-38	
	34	安川北公園	浦添市牧港 3-30	
	35	安川南公園	浦添市牧港 3-36	
	36	うえの公園	浦添市牧港 5-19	
	37	うえの北公園	浦添市牧港 5-20	
	38	めじろ公園	浦添市沢岻 1-47	
	39	沢岻端川原（はんがわばる）東公園	浦添市沢岻 2-13	
	40	沢岻前原西公園	浦添市沢岻 2-5	
	41	沢岻前原公園	浦添市沢岻 1-7	
	42	沢岻長田原公園	浦添市沢岻 974	
	43	クニンドーの森公園	浦添市沢岻 2-16	
	44	内間東原公園	浦添市内間 1-13	
	45	内間東公園	浦添市内間 2-19	
	46	内間西公園	浦添市内間 3-17	
	47	内間後原なかよし公園	浦添市内間 4-8	
	48	内間後原（くしばる）公園	浦添市内間 4-18	
	49	内間西原公園	浦添市内間 5-14	
	50	ニュータウン公園	浦添市安波茶 1-13	
	51	和久原公園	浦添市安波茶 1-28	
	52	あじさい公園	浦添市安波茶 3-26	
	53	老年原（おいとしばる）公園	浦添市安波茶 3-34	
	54	大平小公園	浦添市大平 2-5	
	55	沢岻兼元原公園	浦添市大平 2-16	
	56	大平瓶ノ平原公園	浦添市大平 479-1	

区分	No.	施設名	住所	備考
公園	57	勢理客小公園	浦添市勢理客 1-22	公園
	58	ゆうな公園	浦添市勢理客 2-6	
	59	むつき公園	浦添市勢理客 3-11	
	60	組踊公園	浦添市勢理客 4-14	
	61	浦西ひまわり公園	浦添市西原 6-28	
	62	茶山第１公園	浦添市仲間 3-14	
	63	浦添墓地公園	浦添市仲間 2-54	
	64	港川サンハイツ公園	浦添市港川 281-49	
	65	港川原公園	浦添市港川 310-23	
	66	夕陽が丘公園	浦添市経塚 1-17	
	67	経塚洗江良原（あらえらばる）公園	浦添市経塚 253-9	
	68	浦西さくら公園	浦添市西原 5-25	
	69	当山勢理原公園	浦添市当山 2-23	
	70	当山小公園	浦添市当山 2-37	
	71	たんぽぽ公園	浦添市屋富祖 1-7	
	72	なかし公園	浦添市屋富祖 3-1	
	73	仲の浦公園	浦添市仲西 2-2	
	74	浦西あじさい公園	浦添市西原 5-27	
	75	浦西でいご公園	浦添市西原 5-29	
	76	牧港緑地	浦添市港川 1-33	
	77	浦添大公園	浦添市伊祖 115-1	
	78	ANA SPORTS PARK 浦添（浦添運動公園）	浦添市仲間 1-13	
	79	つなひき公園	浦添市西原 4-9	
	80	うがんやま公園	浦添市西原 4-36	
	81	にしばる公園	浦添市西原 5-13	
	82	当山ハイツ公園	浦添市当山 1-9	

図 2-38　公共・その他施設の分布状況



(8) 道路等交通ネットワーク

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

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

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

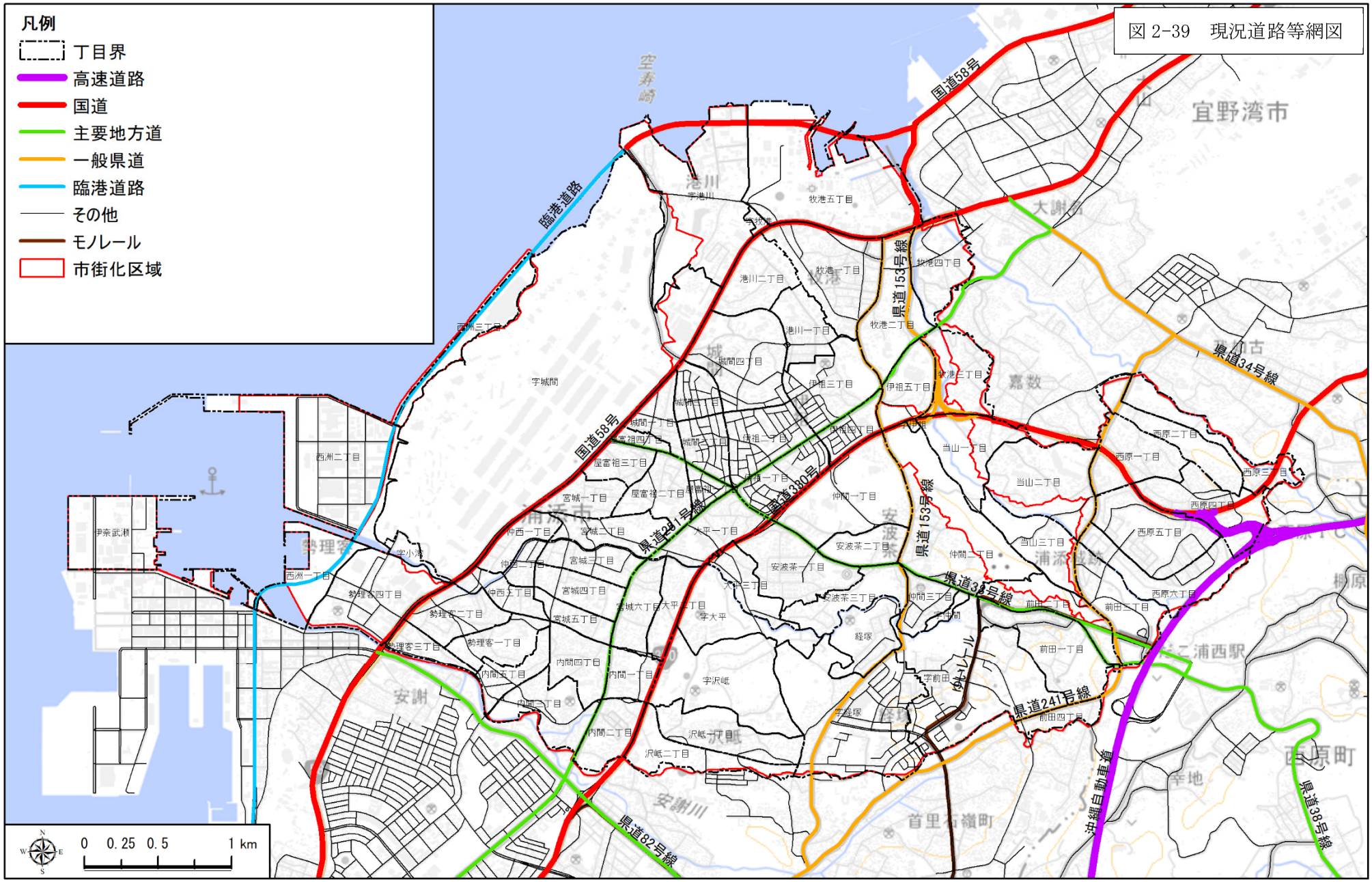


図 2-39　現況道路等網図

九州・沖縄ブロックにおける道路区間別の 24 時間自動車交通量の順位では、浦添市内の国道区間が福岡市（人口 163 万人）を上回り 1～3 位、5 位と上位を独占している状況にある。また、隣接する那覇市の国道 58 号（泊～安謝）が 8 位にランキングしている。

その結果、浦添市内の主要渋滞個所は、24 時間交通量の上位に位置していた国道区間に集中しており、加えて浦添西原線（県道 38 号線）でも多くの渋滞個所がみられるなど、慢性的な渋滞が発生している状況にある。

表 2-11　九州・沖縄地区の 24 時間交通量（上位 10 箇所）

順位	都道府県	市町村名	路線名	区間概要	24時間交通量 台／日	混雑時旅行速度 km／h
1	沖縄県	浦添市	国道330号	大平～西原IC入口	84,797	10.4
2	沖縄県	浦添市	国道330号	沢岻～大平	78,184	13.3
3	沖縄県	浦添市	国道58号	安謝～屋富祖	76,483	11.2
4	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	72,996	14.2
5	沖縄県	浦添市	国道58号	屋富祖～牧港	72,199	7.5
6	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	71,141	15.8
7	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	70,909	12.7
8	沖縄県	那覇市	国道58号	泊～安謝	69,210	11.7
9	大分県	大分市	国道10号	神崎内	69,163	11.0
10	熊本県	熊本市	国道57号	東区内	67,068	9.2

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

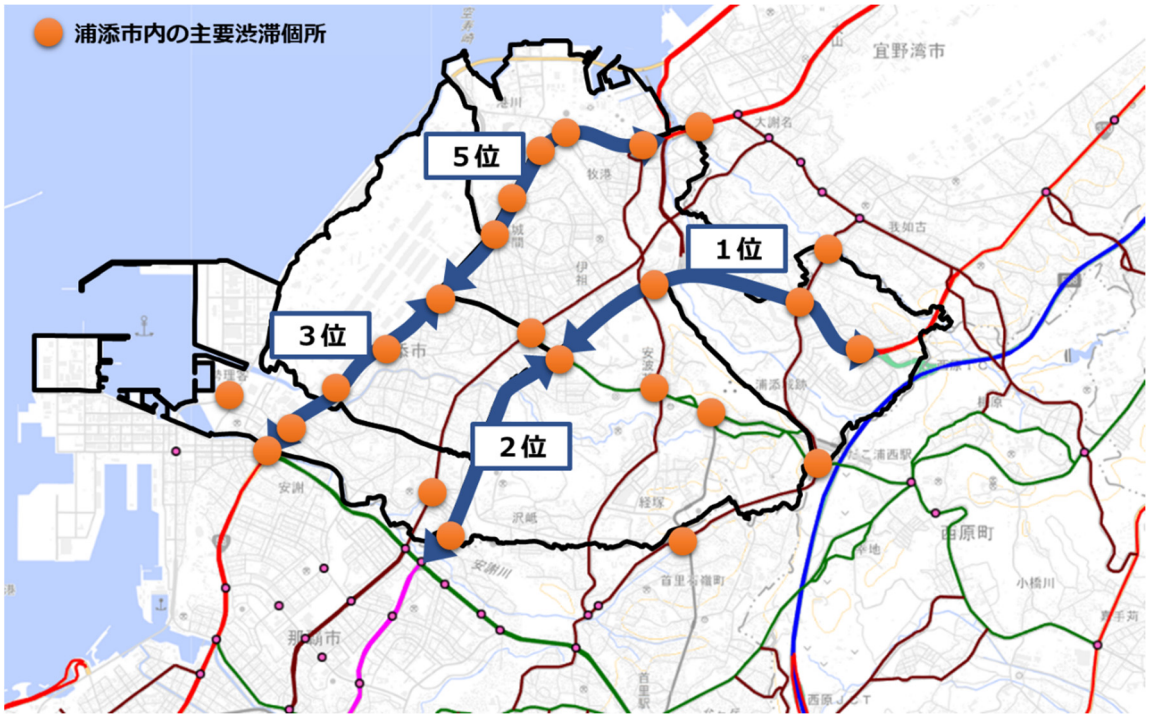


図 2-40　浦添市内の主要渋滞個所

資料：主要渋滞箇所（R3.9 時点　沖縄総合事務局）

２－２　既存公共交通の現況把握

(1) 路線バス

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

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

表 2-12　バス事業者・路線系統（1/2）

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

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

表 2-12　バス事業者・路線系統（2/2）

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

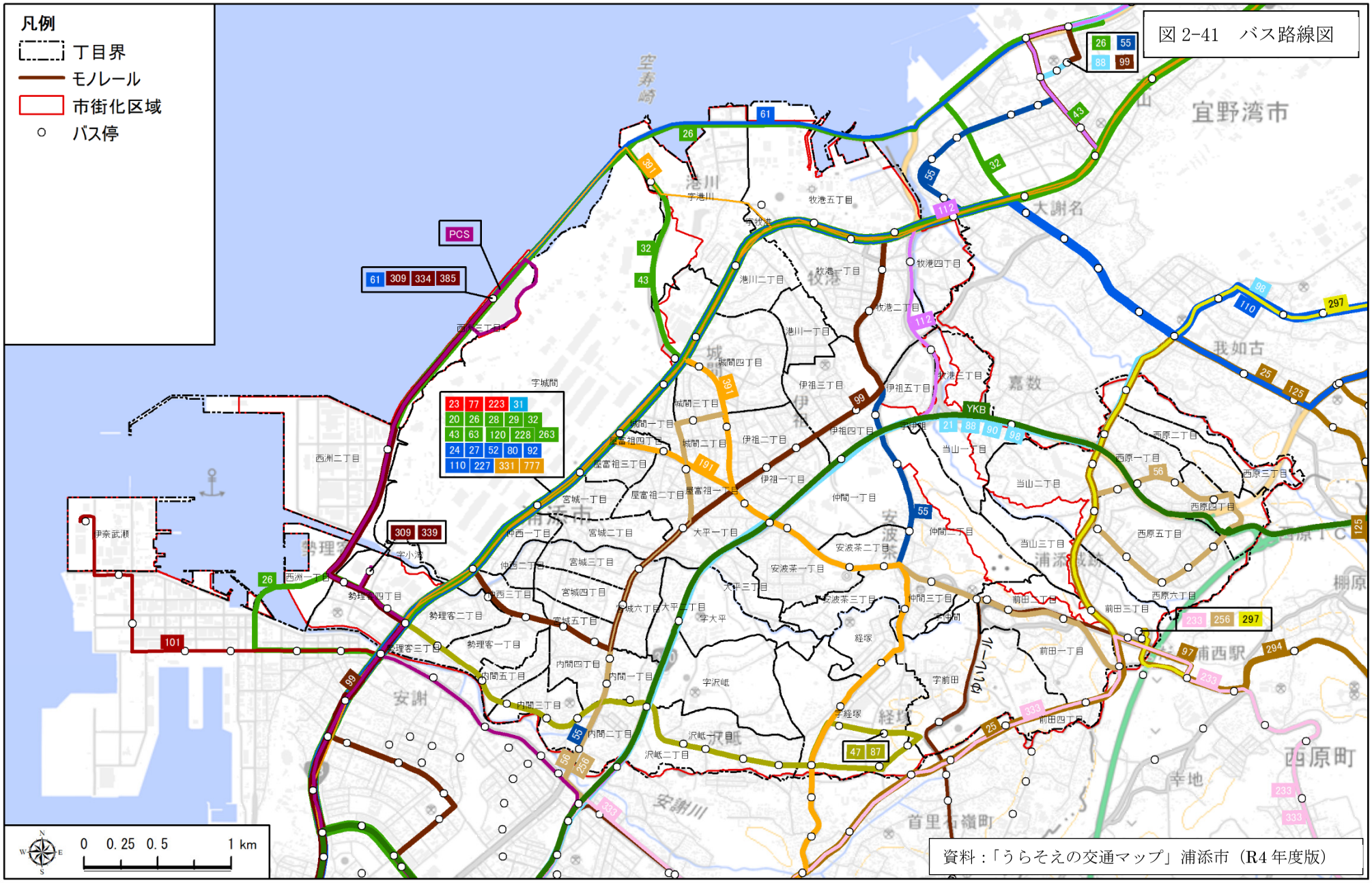

凡例
丁目界
モノレール
市街化区域
バス停
PCS
61 309 334 385
23 77 223 31
20 26 28 29 32
43 63 120 228 263
24 27 52 80 92
110 227 331 777
309 339
26 55
88 99
YKB
233 256 297
47 87
0 0.25 0.5 1 km
宜野湾市
浦添市
安波茶
経塚
牧港
伊祖
嘉数
我如古
大謝名
浦西駅
西原町
安謝
勢理客
ゆいレール
資料：「うらそえの交通マップ」浦添市（R4 年度版）

図 2-41　バス路線図

乗車バス停によって異なるものの、浦添市内から乗り換え無しでバス移動できる範囲は比較的広く、市町村単位では名護以北（本部町、今帰仁村、大宜味村、東村、国頭村）以外であれば移動することができる。

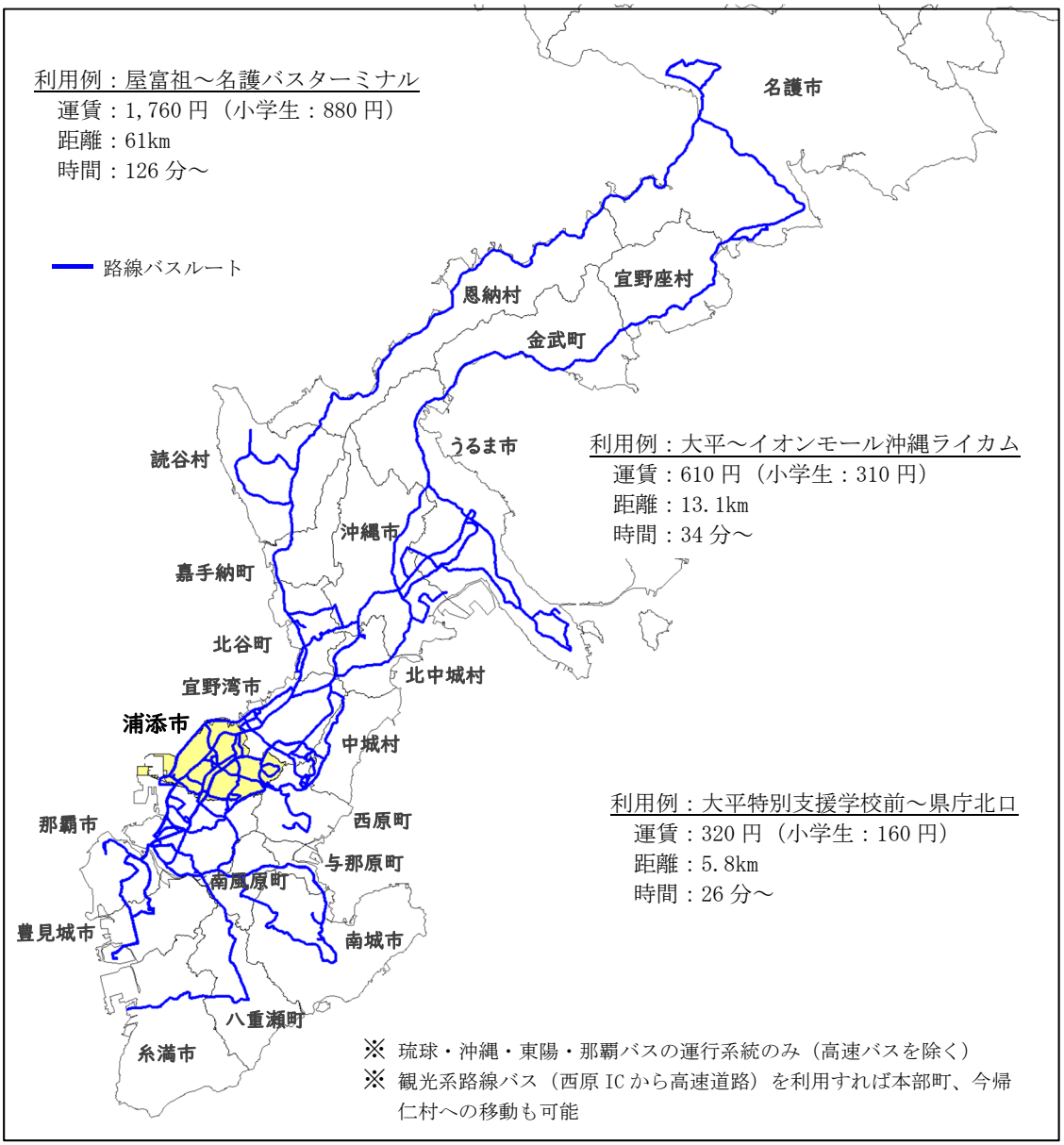


図 2-42　浦添市内から路線バス乗換無しで移動できる範囲

資料：のりもの NAVI（R5.6 時点）

平日の路線バス運行便数は国道 58 号沿線では上下線とも 300 便を超えるものの、その他の地域は比較的少ない。なお、目安として浦添市役所前バス停の 58 便は 1 時間におよそ 3～5 便程度の頻度となる。また、平成 25 年度の調査では乗降者とも国道 58 号沿線のバス停が多く、次いで国道 330 号沿線が多い。一方で幹線道路以外の市内バス停では、利用者が少ない傾向がみられる。

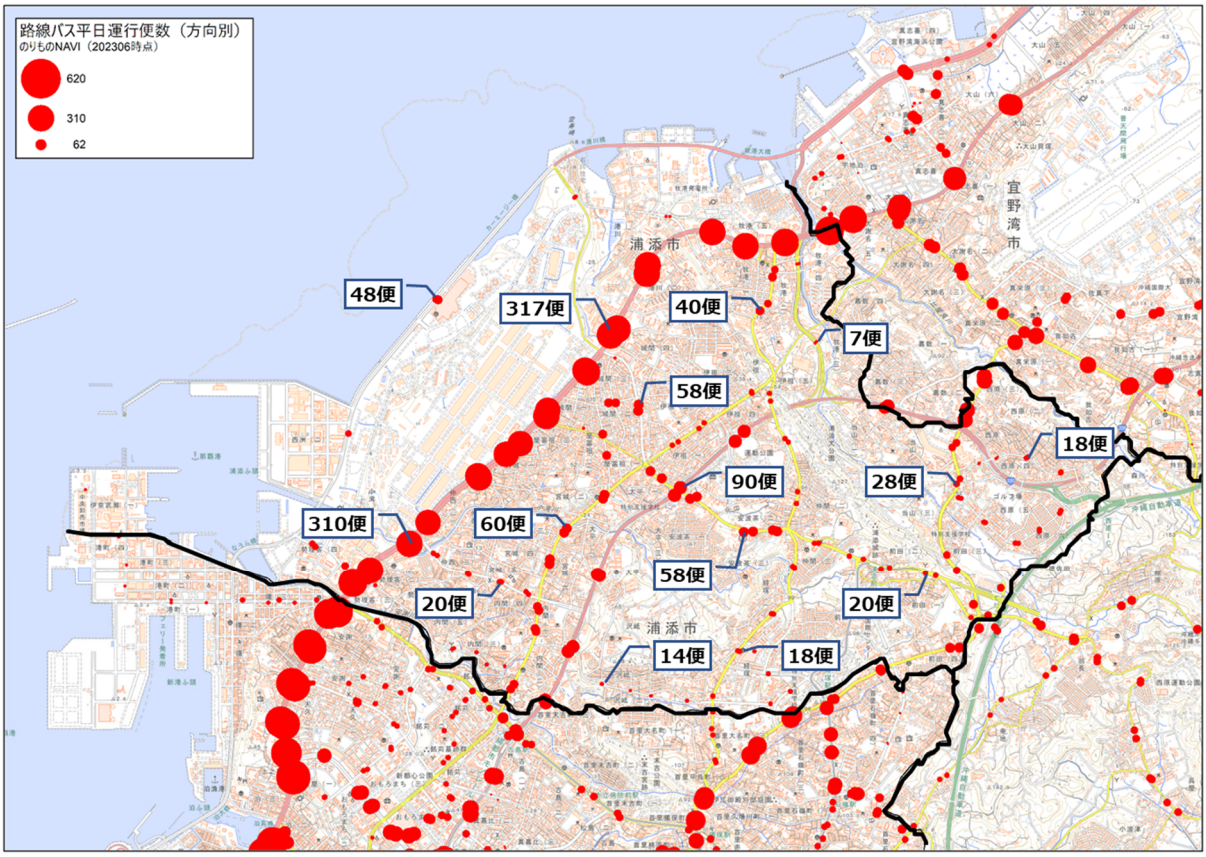


図 2-43　路線バス・平日運行便数

資料：のりもの NAVI（R5.6 時点）

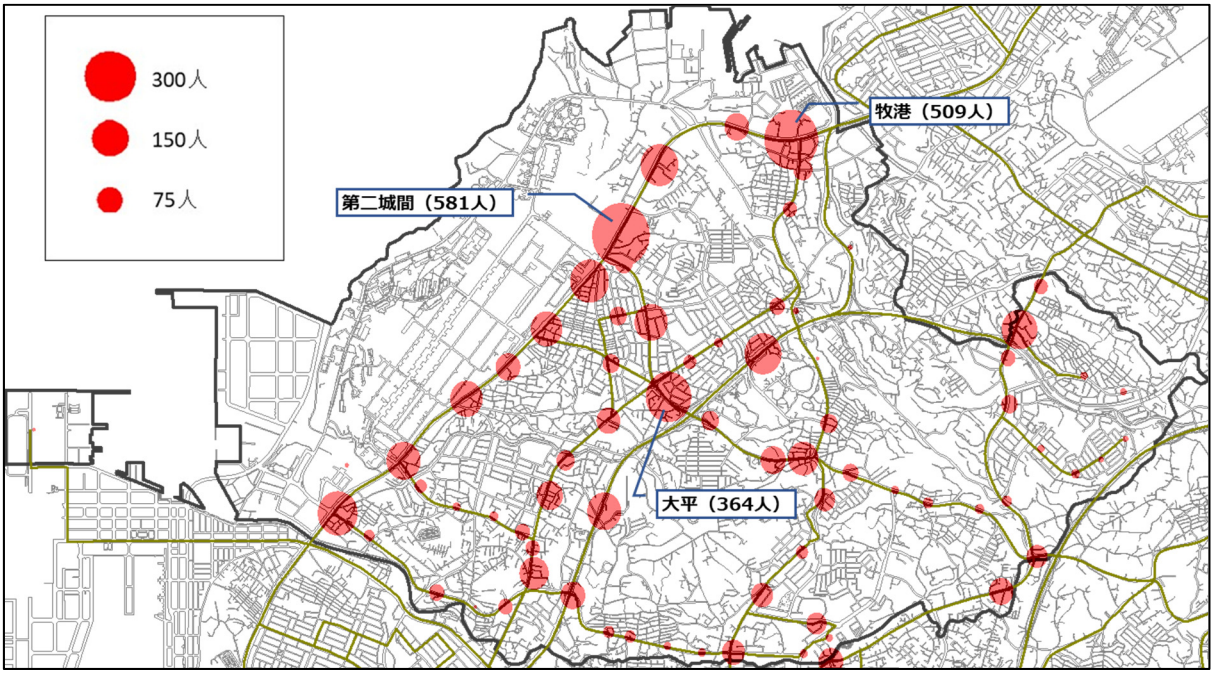


図 2-44　バス停別平日 1 日あたり乗降者数

資料：平成 25 年度バス OD 調査調査（沖縄県）

路線バスの利用者は 1964 年をピークに長期間に渡って減少し 2004 年以降は横ばいの傾向であったが、2020 年は新型コロナの影響を受けてバス・ゆいレールともに大幅に減少している。

一方でバスの総走行キロは減少傾向ではあるものの利用者に比べて緩やかな状況である。

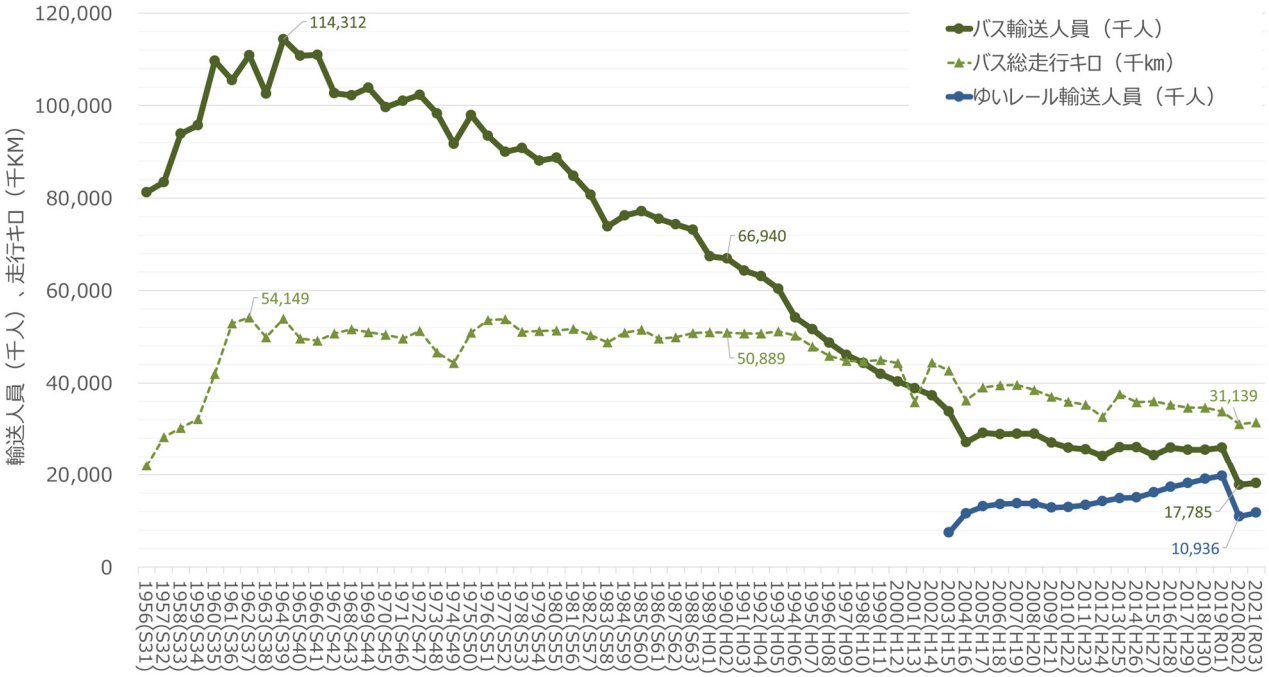


図 2-45　バス・モノレール輸送人員の推移

資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）

(2) モノレール（軌道）

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

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

表 2-13　年度駅別総乗客数

（単位：人）

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

資料：「ゆいレール HP（駅別乗客数）」

表 2-14　駅別乗客数（1 日平均）

（単位：人）

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

資料：「ゆいレール HP（駅別乗客数）」

図 2-46　モノレールルート図

表 2-15　駅間所要時間・普通旅客運賃表

駅間所要時間表

※(　)内は駅間距離
単位：分、キロメートル

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

駅間普通旅客運賃表

※(　)内は小児運賃
単位：円

資料：「ゆいレール HP 乗車券の種類・運賃」

(3) タクシー

市内のタクシー・ハイヤー事業者は、沖縄総合事務局運輸部が発行する運輸要覧に掲載されている事業者が 14 社あり、保有台数はタクシー311 台、ハイヤー1 台の計 312 台となっている。また、沖縄県ハイヤー・タクシー協会におい浦添地区の会員として登録している事業者は 15 社となっている。

表 2-16　運輸要覧に掲載された事業者一覧（営業所が浦添市内）

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

注）値は令和 4 年 3 月末現在

資料：「運輸要覧　令和 4 年 12 月」沖縄総合事務局　運輸部

表 2-17　（一社）沖縄県ハイヤー・タクシー協会　南部支部（浦添地区）会員一覧

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

令和 5 年 4 月 1 日現在

資料：沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP

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

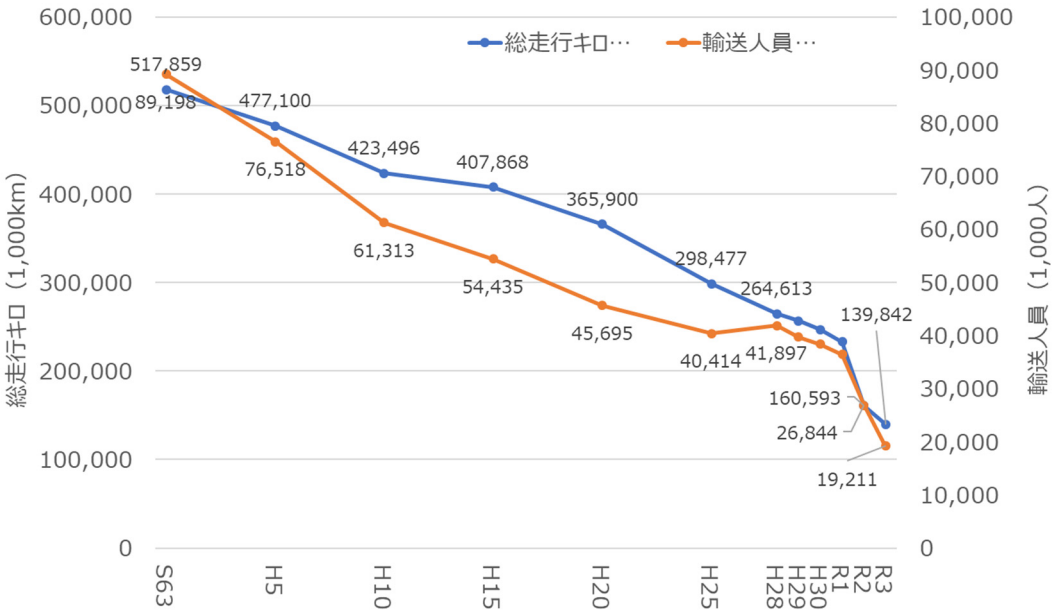


図 2-47　タクシー輸送人員の推移（沖縄本島）

資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）

(4) 公共交通不便地域

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

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

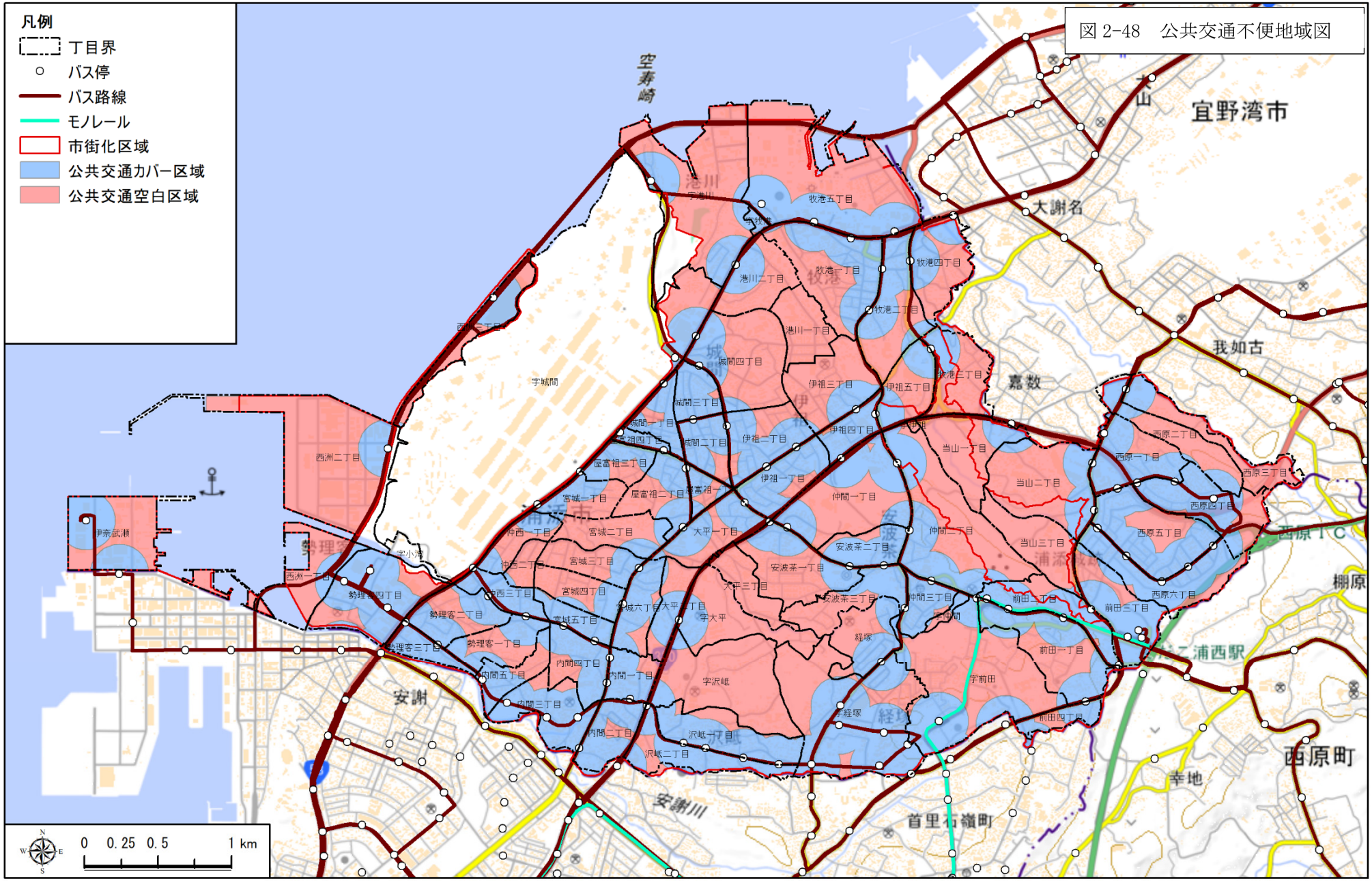


図 2-48　公共交通不便地域図

(5) シェアサイクル

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

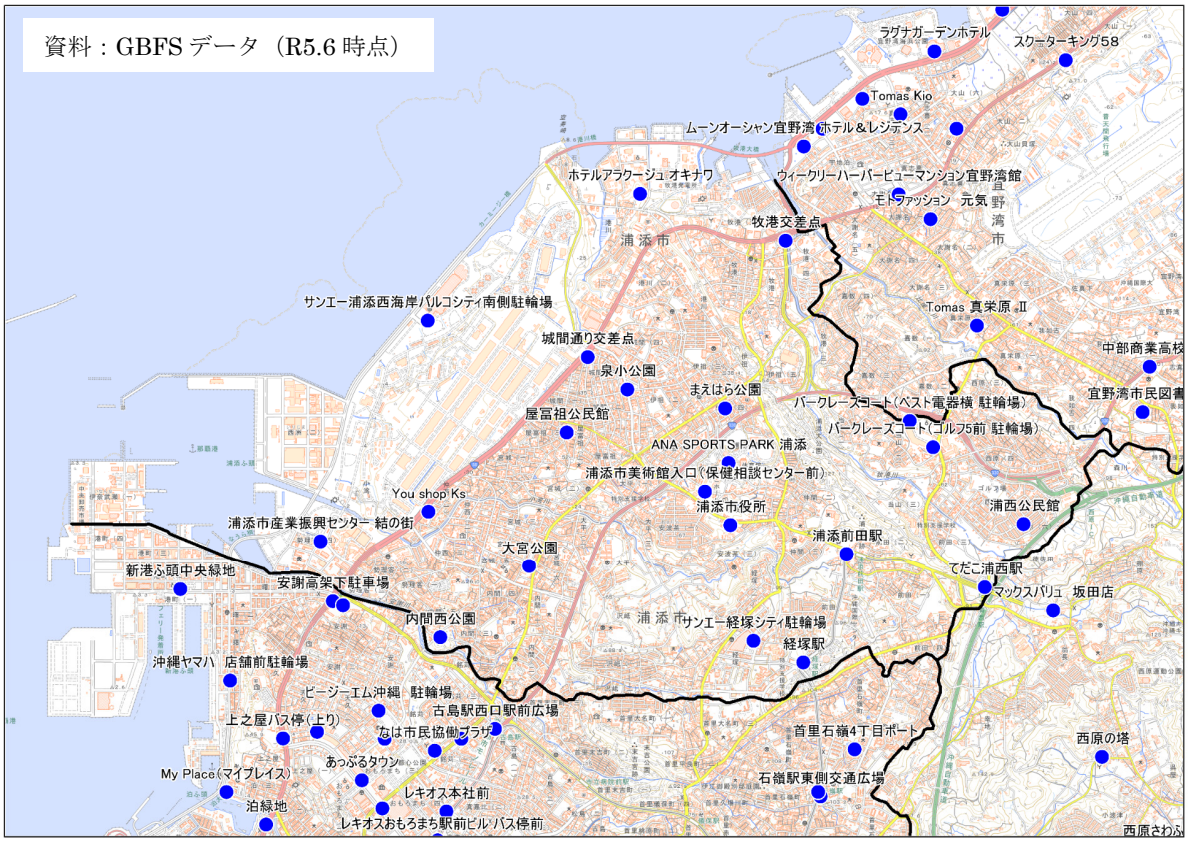


図 2-49　シェアサイクルポート位置図

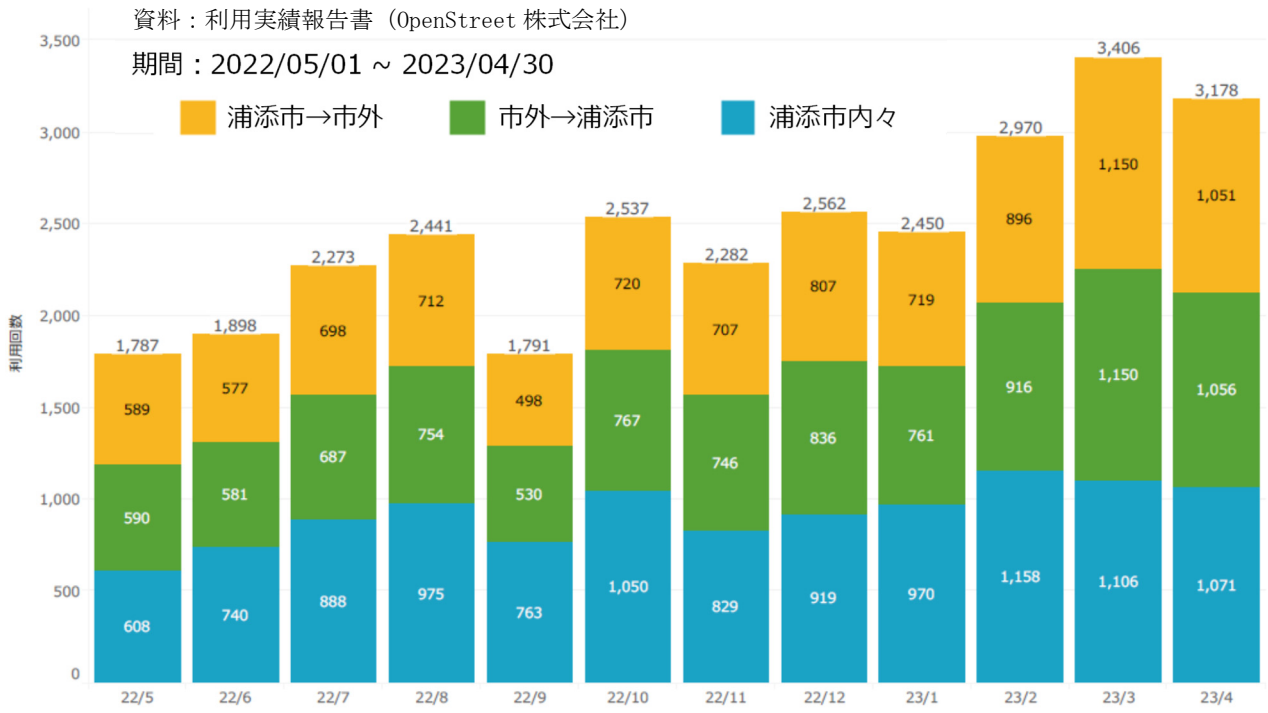


図 2-50　シェアサイクル月別利用実績

表 2-18　2023 年 4 月シェアサイクル利用実績一覧

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

累計ステーション数、累計ラック数：集計時点までの累計数
稼働自転車台数：当月に利用されたユニークな自転車の台数（延べ台数ではない）
利用回数：当月の利用回数（次の３パターンを対象）
① 貸出：エリア内、返却：エリア内
② 貸出：エリア外、返却：エリア内
③ 貸出：エリア内、返却：エリア外
利用者数：当月に利用したユニークな利用者の数（延べ利用者数ではない）
自転車回転数：当月利用回数÷当月日数÷自転車台数の理想値（ラック数の半数）

資料：利用実績報告書（OpenStreet 株式会社）

表 2-19　シェアサイクル利用経路 TOP10（2022/05/01～2023/04/30）

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

資料：利用実績報告書（OpenStreet 株式会社）

(6) 無料送迎バス

市内では、勢理客１丁目に立地する自動車教習所が運行する無料送迎バス（ワンボックスカー）が、多方面に向けて運行されている。

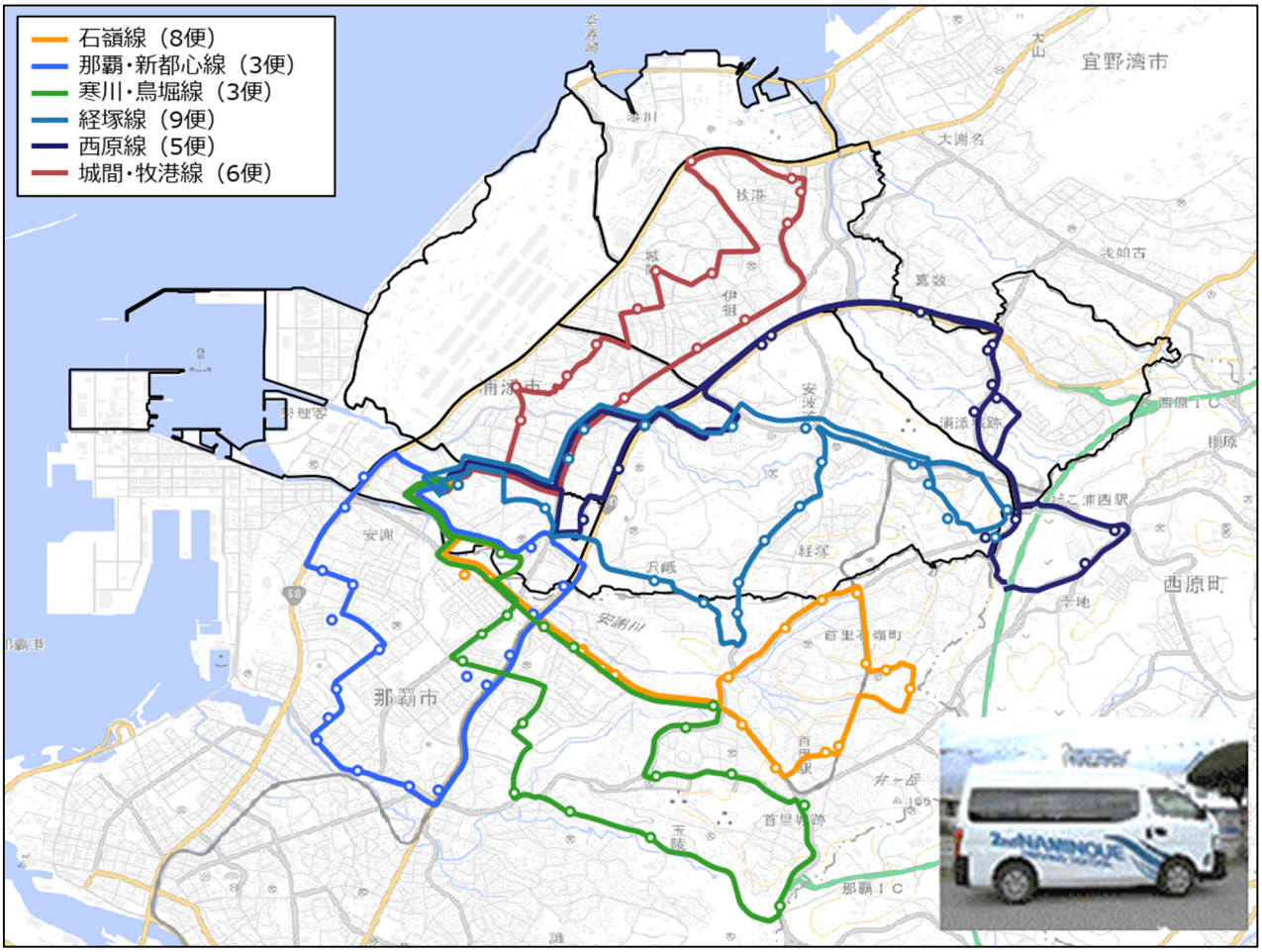


図 2-51　第二波之上自動車学校　無料送迎バス

資料：第二波之上自動車学校ホームページ

(7) ドライバー不足

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

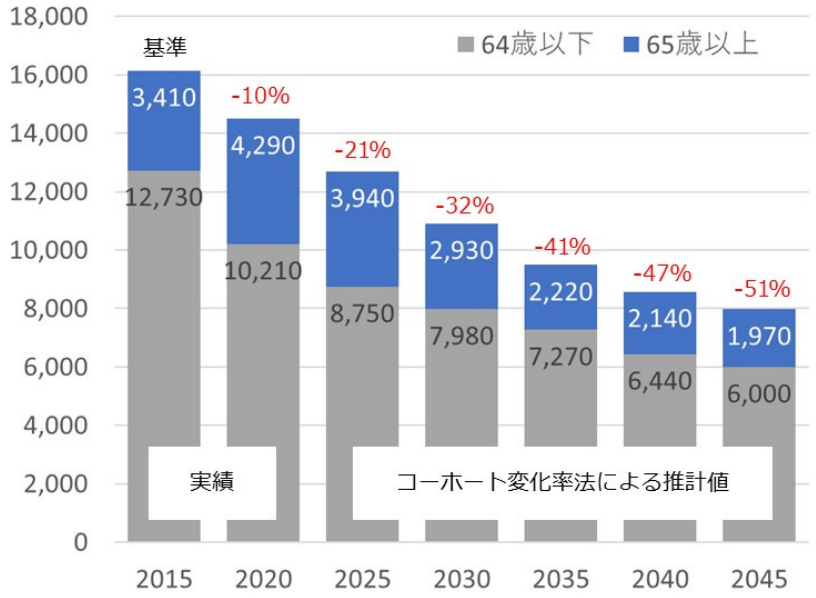


図 2-52　ドライバー職人口（自動車運転従事者）の推移予測（沖縄）

資料：国勢調査・地域別将来推計人口（H30）を基に作成

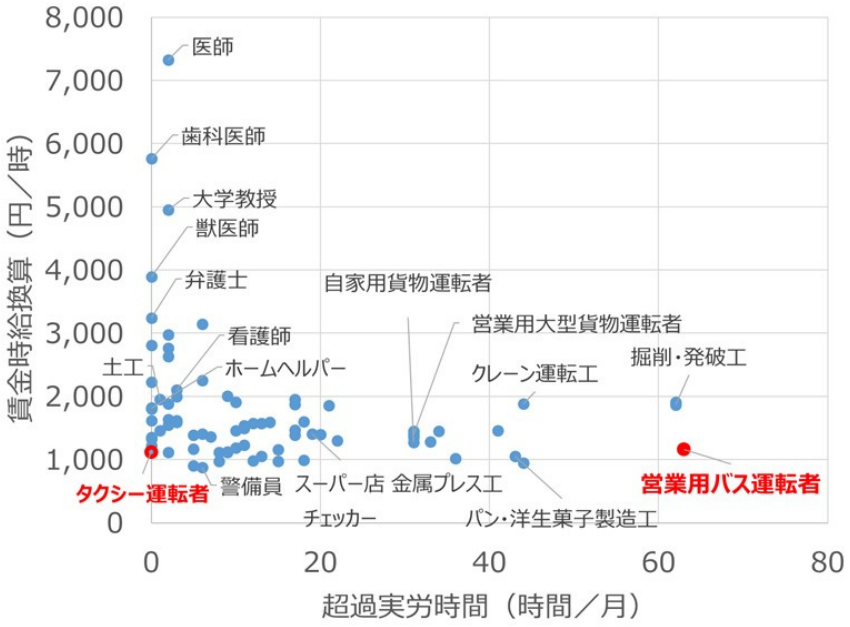


図 2-53　沖縄県の賃金（時給換算）と超過実労時間（全 79 職種）

資料：賃金構造基本統計調査（H30）を基に作成

２－３　周辺市町村における公共交通関連施策の動向調査

(1) 動向調査の考え方

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

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

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

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

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

(2) 既存計画等による公共交通及びまちづくり施策の動向

①第五次浦添市総合計画（令和 3 年 3 月）浦添市

第 3 章全体計画　2 土地利用計画(18 頁～20 頁　抜粋)

《土地利用計画図》

2-1　土地利用ゾーン

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

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

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

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

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

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

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

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

2-3 都市の軸　2-3-2 交通の軸

① 広域都市軸

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

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

② 環状軸

沢岻石嶺線、国際センター線、（仮称）国際センター線延伸、県道 153 号線バイパス及び国道 58 号宜野湾バイパスの環状道路で構成されます。

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

③ 軌道交通軸

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

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

②那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和 4 年 11 月）沖縄県

２．都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

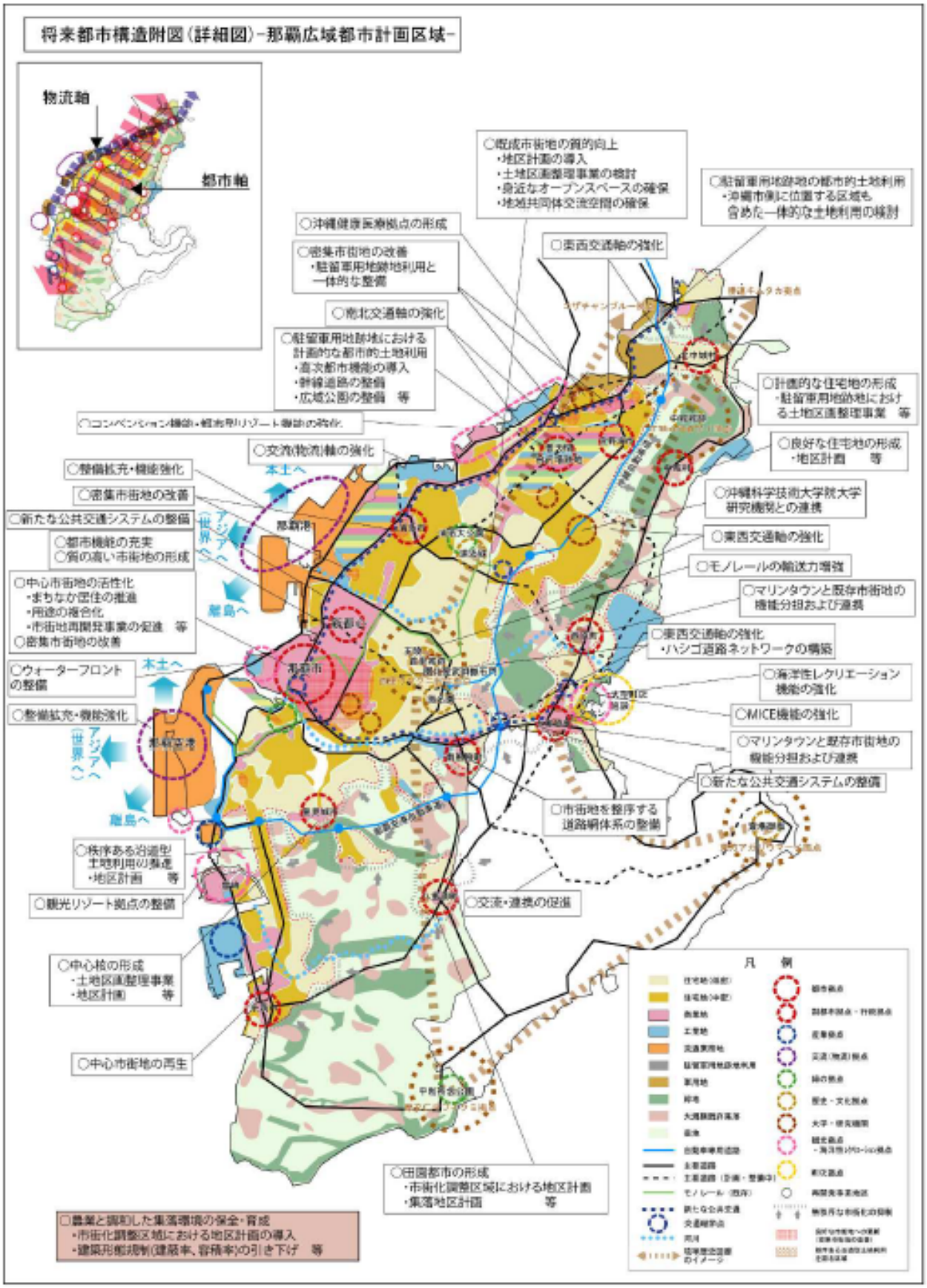
（１）交通施設に関する都市計画の決定の方針

４）主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内の主要事業を次のとおり想定します。

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

●将来都市構造附図（那覇広域都市計画区域）|



③沖縄県総合交通体系基本計画（令和 4 年 10 月 14 日）沖縄県企画部交通政策課

第２　対流促進するためのシームレスな移動・郵送を支える交通体系

【施策展開】　　【施策項目】

(1) 体系的な道路ネットワークの構築
- ア．幹線道路網の整備
- イ．追加IC・スマートICの整備
- ウ．渋滞ボトルネック対策

(2)本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築
- ア．鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- イ．公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化
- ウ．交通結節拠点の整備

(3)県土構造再編を視野に入れた交通体系構築
- ア．駐留軍用地跡地を活用した骨格的な道路網の検討
- イ．骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

(4)東海岸サンライズベルト構想の展開
- ア．東海岸地域における広域道路交通ネットワークの構築
- イ．東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築

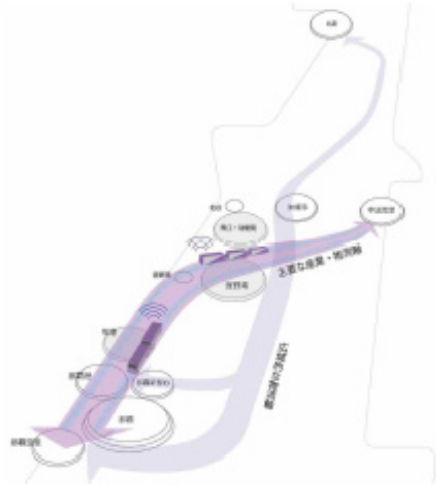


図 5-7　円滑な物流輸送の展開イメージ（例）

図 5-8　南北軸、東西軸の骨格を形成する道路網体系

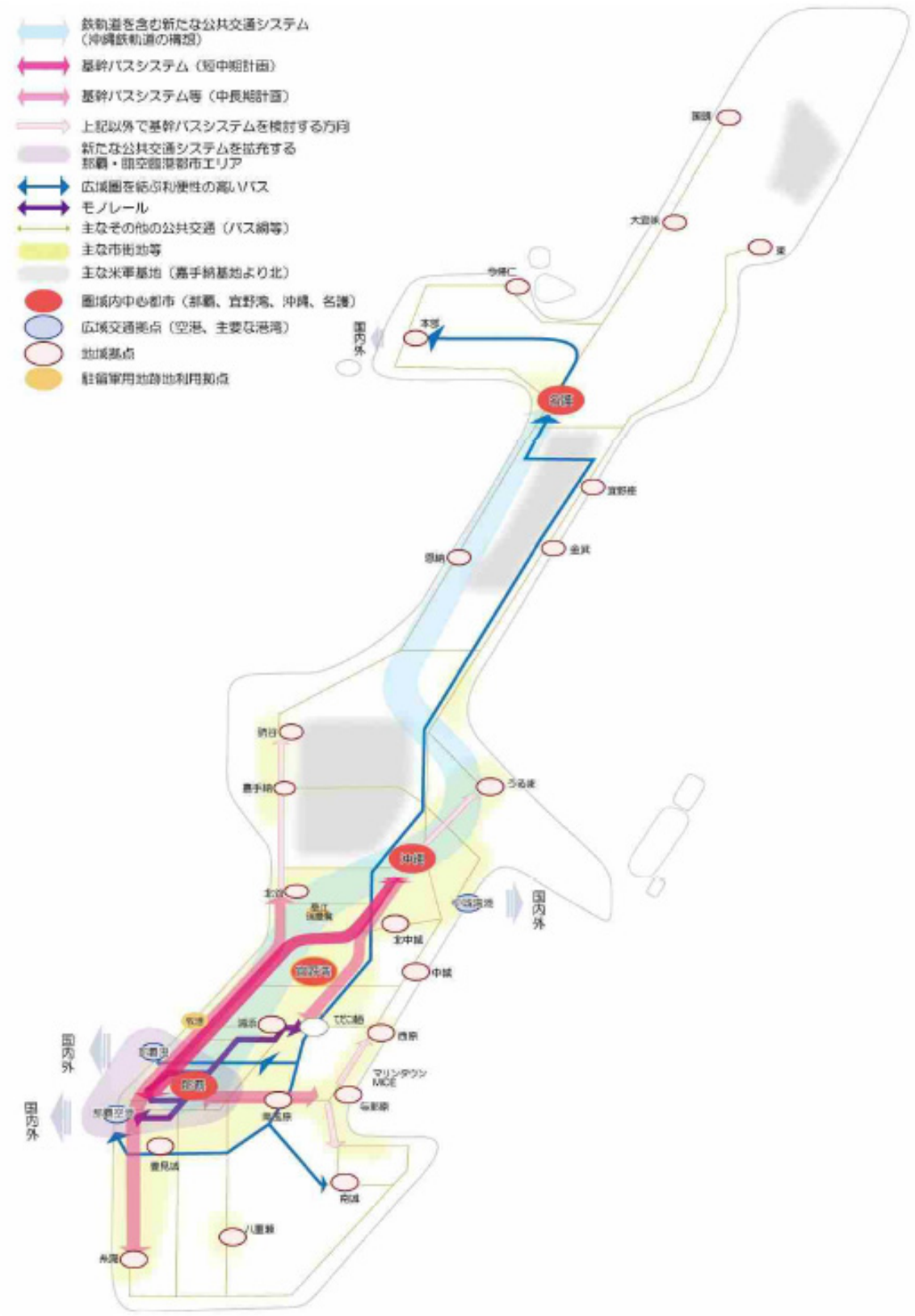


図 5-9　本島の骨格を形成する公共交通体系

第３　健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

【施策展開】　　**【施策項目】**

(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築

- ア．公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築

(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

- ア．既存公共交通の利用環境改善
- イ．エリア内交通結節機能の強化
- ウ．新技術等を活用した交通サービスの充実

(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略

- ア．首里城周辺の歴史まちづくりと一体となった交通環境整備
- イ．新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開
- ウ．マリンタウンMICEエリアにおける良好な都市形成に資する交通環境の構築
- エ．地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備

(4) 交通需要マネジメント

- ア．ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組
- イ．TDM施策の推進

(5) 健康で快適に暮らす環境整備

- ア．健康で快適な暮らしを支える道路環境整備
- イ．まちの魅力・周遊性を高める自転車通行空間の整備

3-2　バス網再構築の目指す方向

3-2-3　バス網再構築計画のネットワークイメージ

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

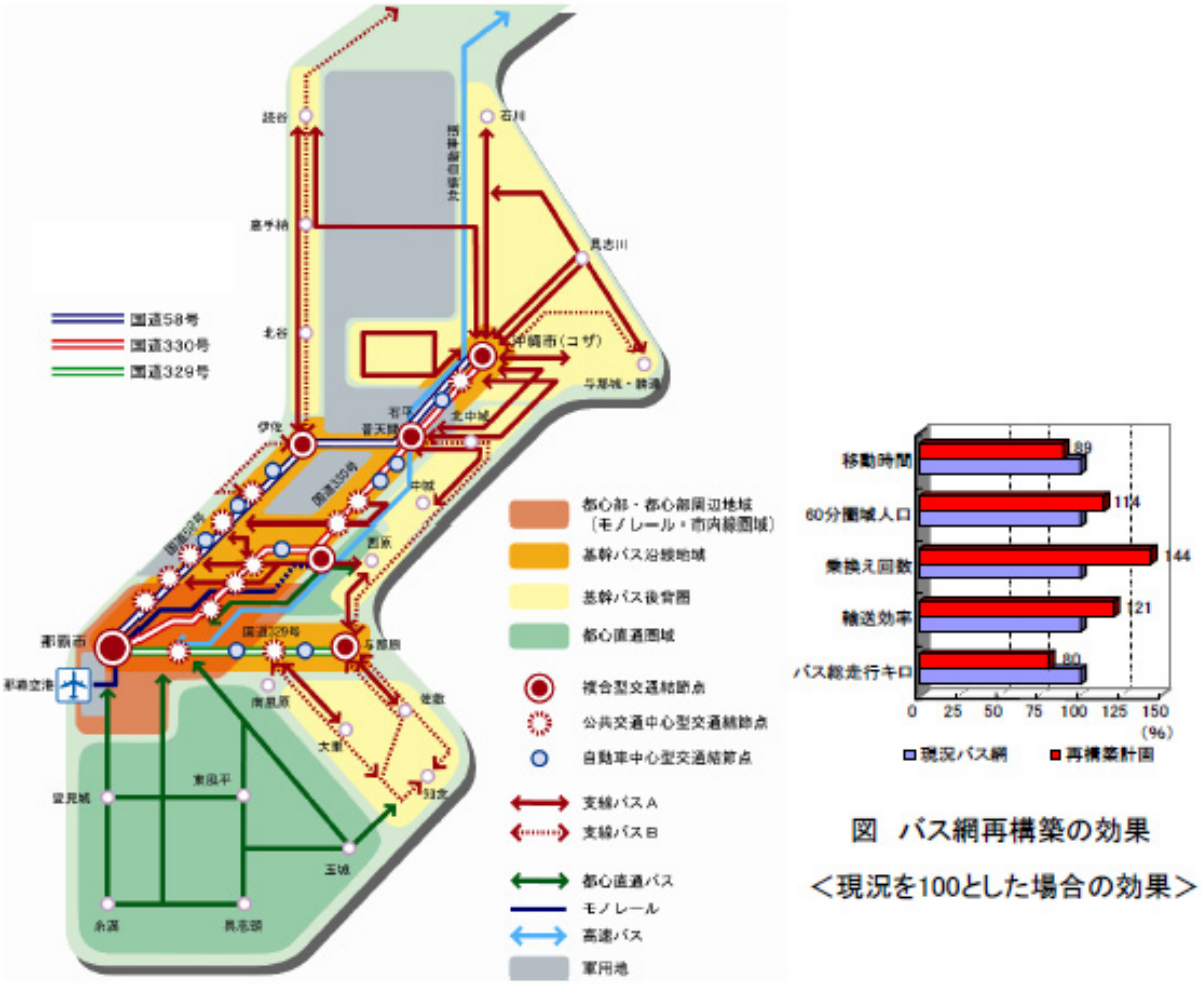


図 3-6　バス網再構築のネットワークイメージ

4-1-5　国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

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

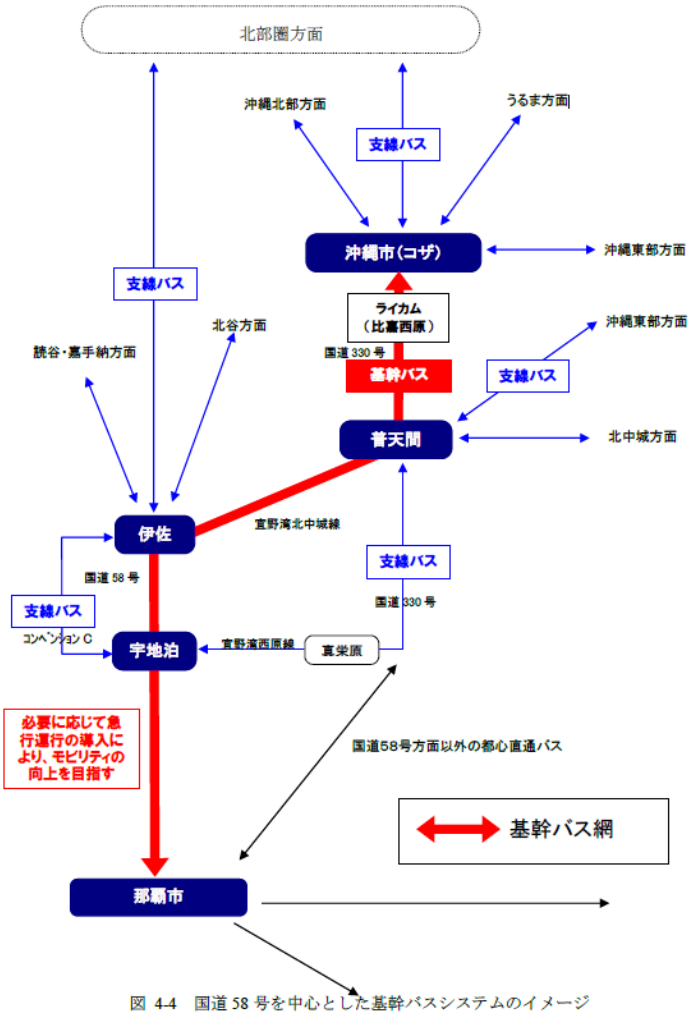


図 4-4　国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

4-3　地域公共交通総合連携計画の目標

目標１　わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする

→基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。

目標２　利用しやすいダイヤ を実現することで、バスの利用促進を図る

→高頻度の利用しやすい運行ダイヤの実現を目指す 。

目標３　バス網再構築 により 、 効率的な運行 を図る

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

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

目標４　バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る

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

→バスレーンの段階的拡充等を図り、定時定速性を確保する。

→IC 乗車券の導入によって乗降時間の短縮を図る。

目標５　基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する

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

目標６　過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する

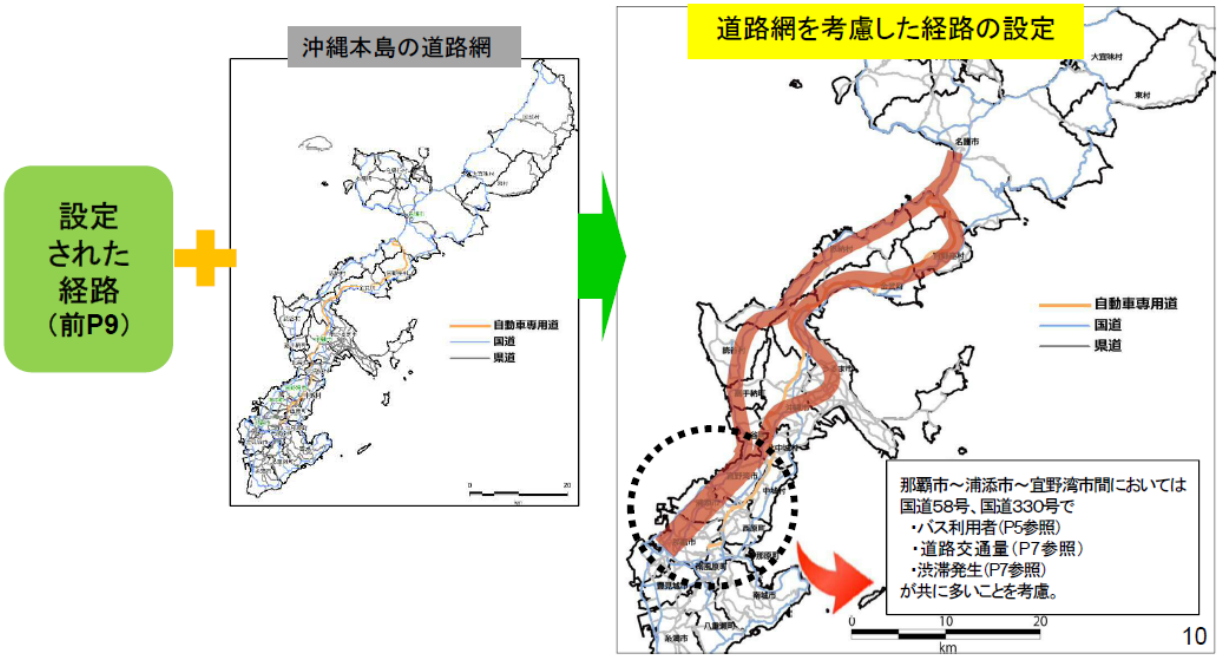
→環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直してもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。

⑤第 4 回沖縄鉄軌道技術検討委員会資料（平成 28 年 3 月 29 日）沖縄県

3　ルート案（複数）の設定

・事業用地の確保は事業性に大きく影響するため、ルートの検討にあたっては、道路敷地の利用、必要な用地の確保を想定する。

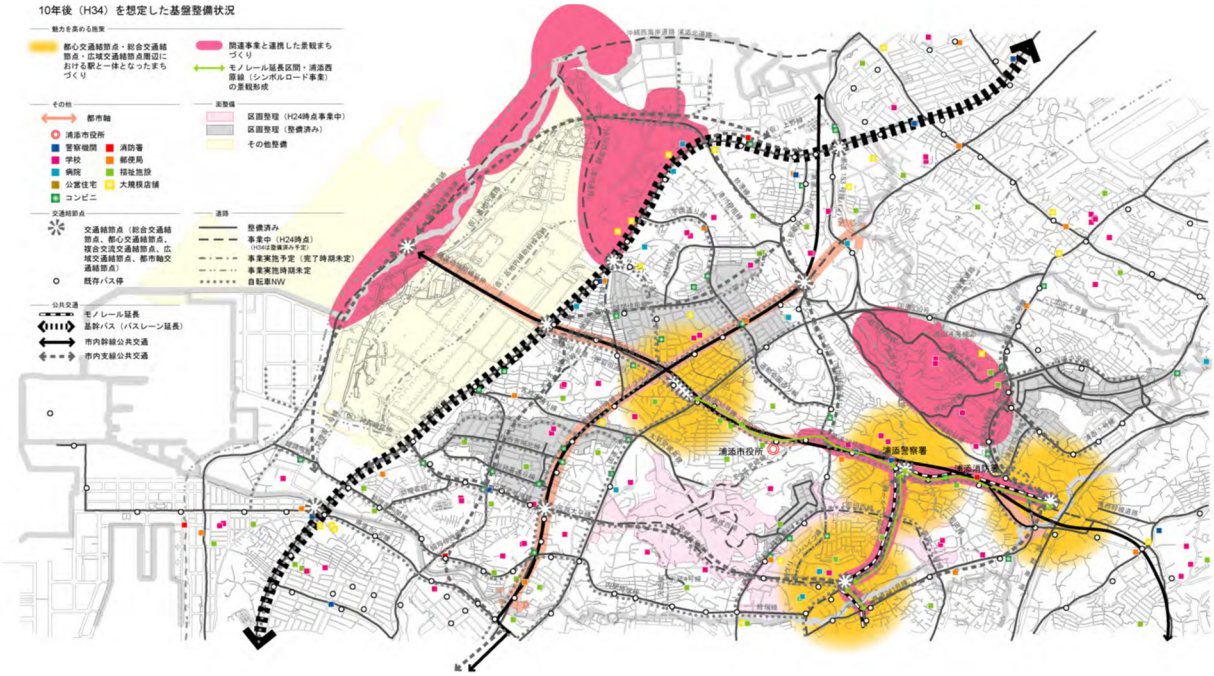
・骨格軸は、速達性を重視することから、検討にあたっては、極端な大回りとならないよう考慮する。



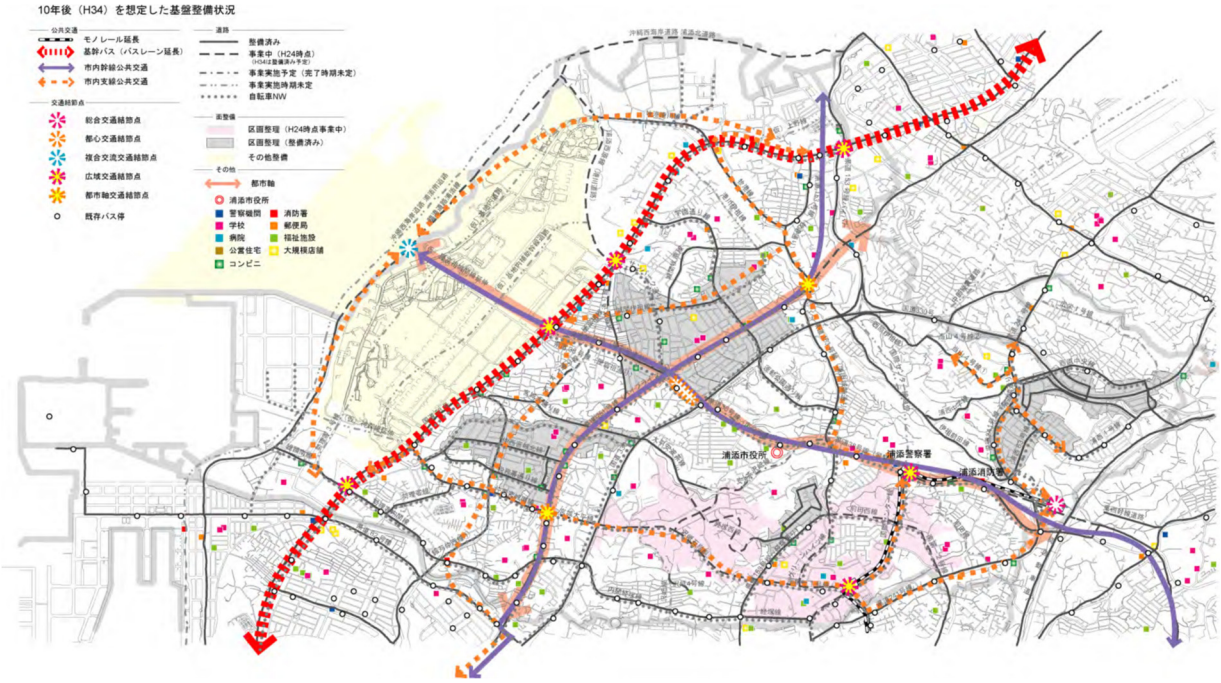
⑥浦添市総合交通戦略（平成 25 年 2 月）浦添市

第 5 章　地域別パッケージ施策の検討及び重点施策パッケージについて

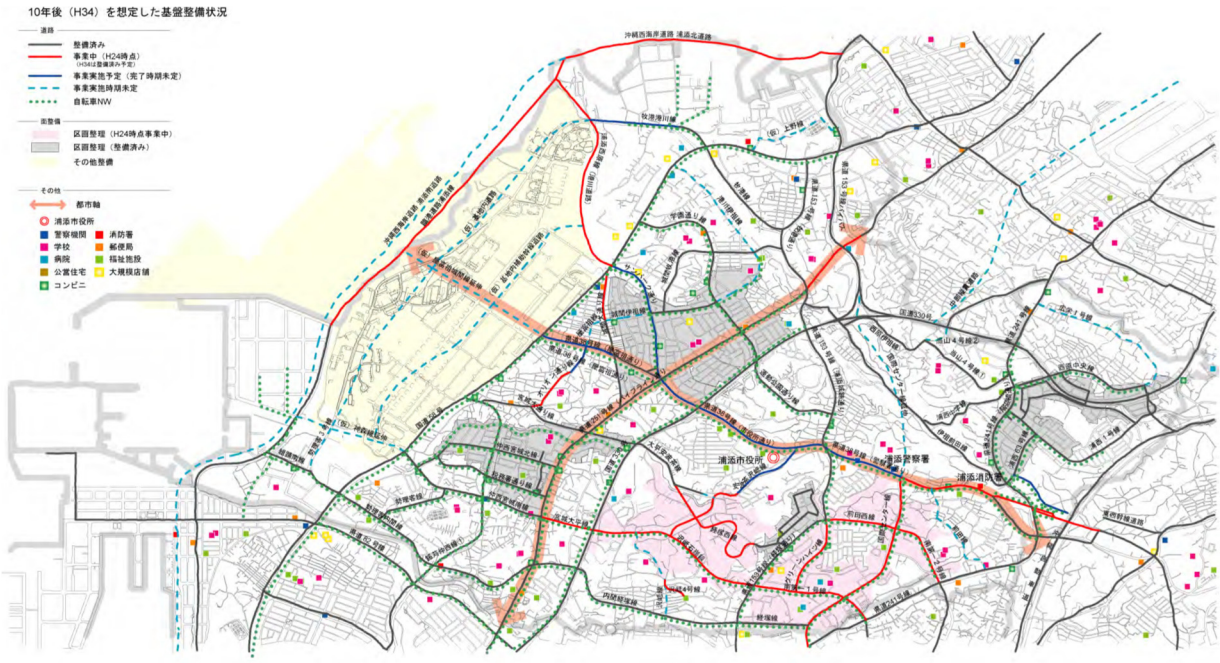
5-1-1　魅力を高める施策イメージ



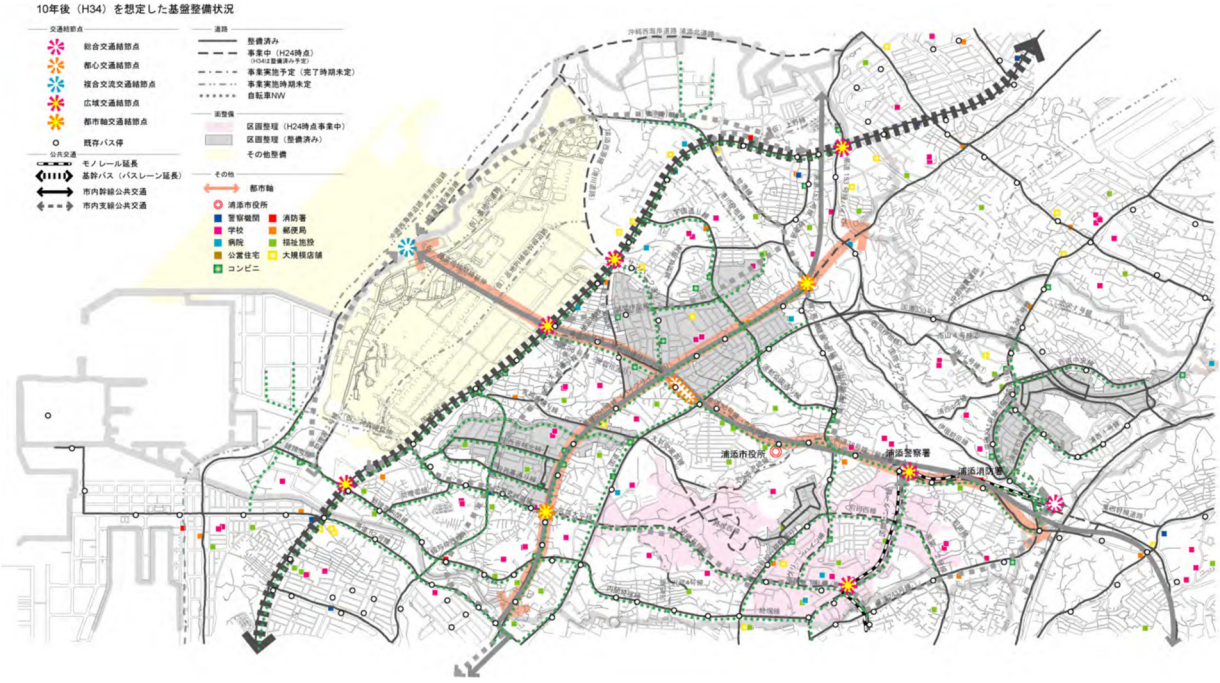
5-1-2　将来公共交通ネットワークに関する施策イメージ



5-1-3　将来道路ネットワークに関する施策イメージ



5-1-4　交通結節点に関する施策イメージ

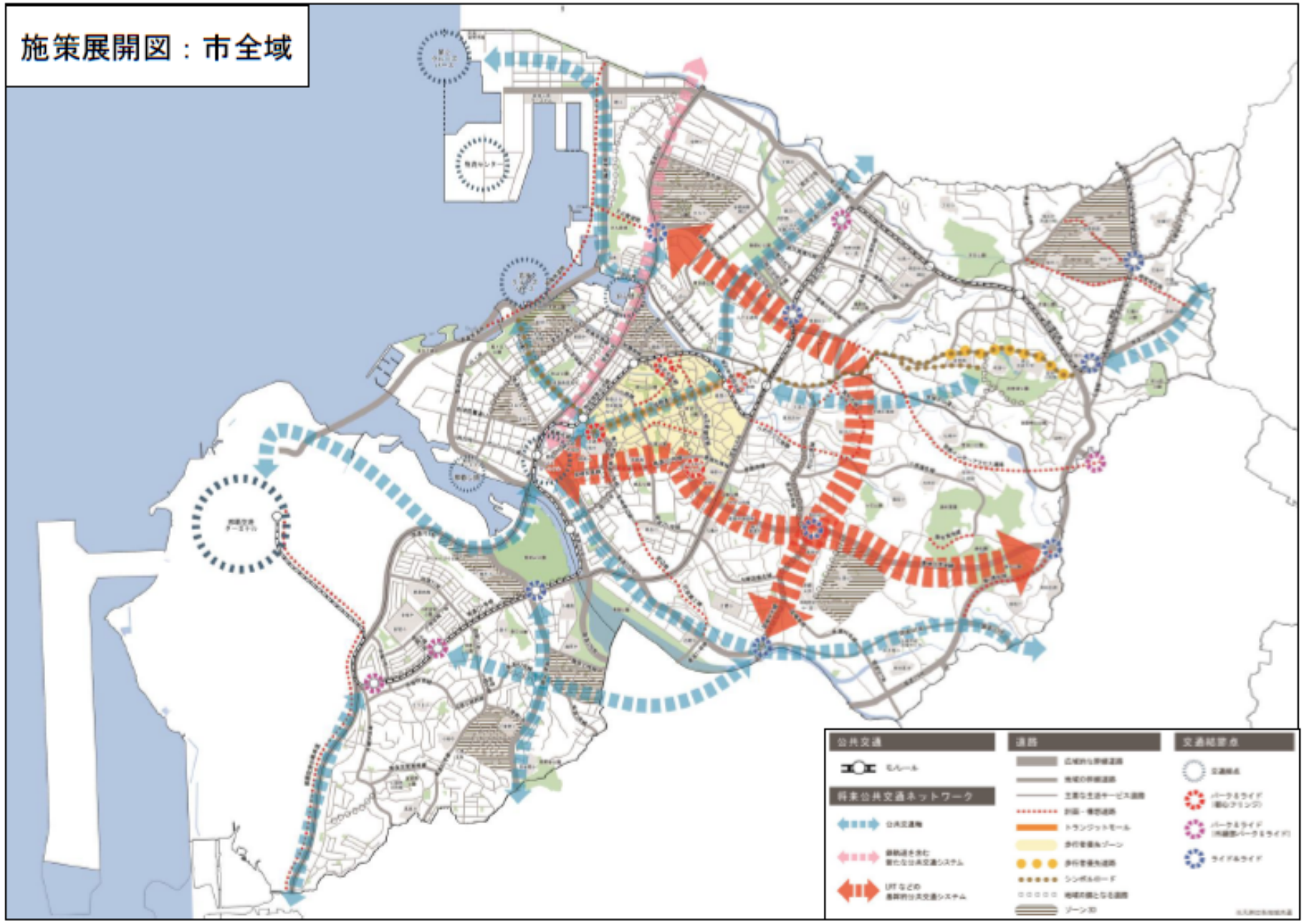


（４）交通基本計画にもとづく具体的な施策

〈交通基本計画における施策の方向性に基づく具体的な施策〉

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

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

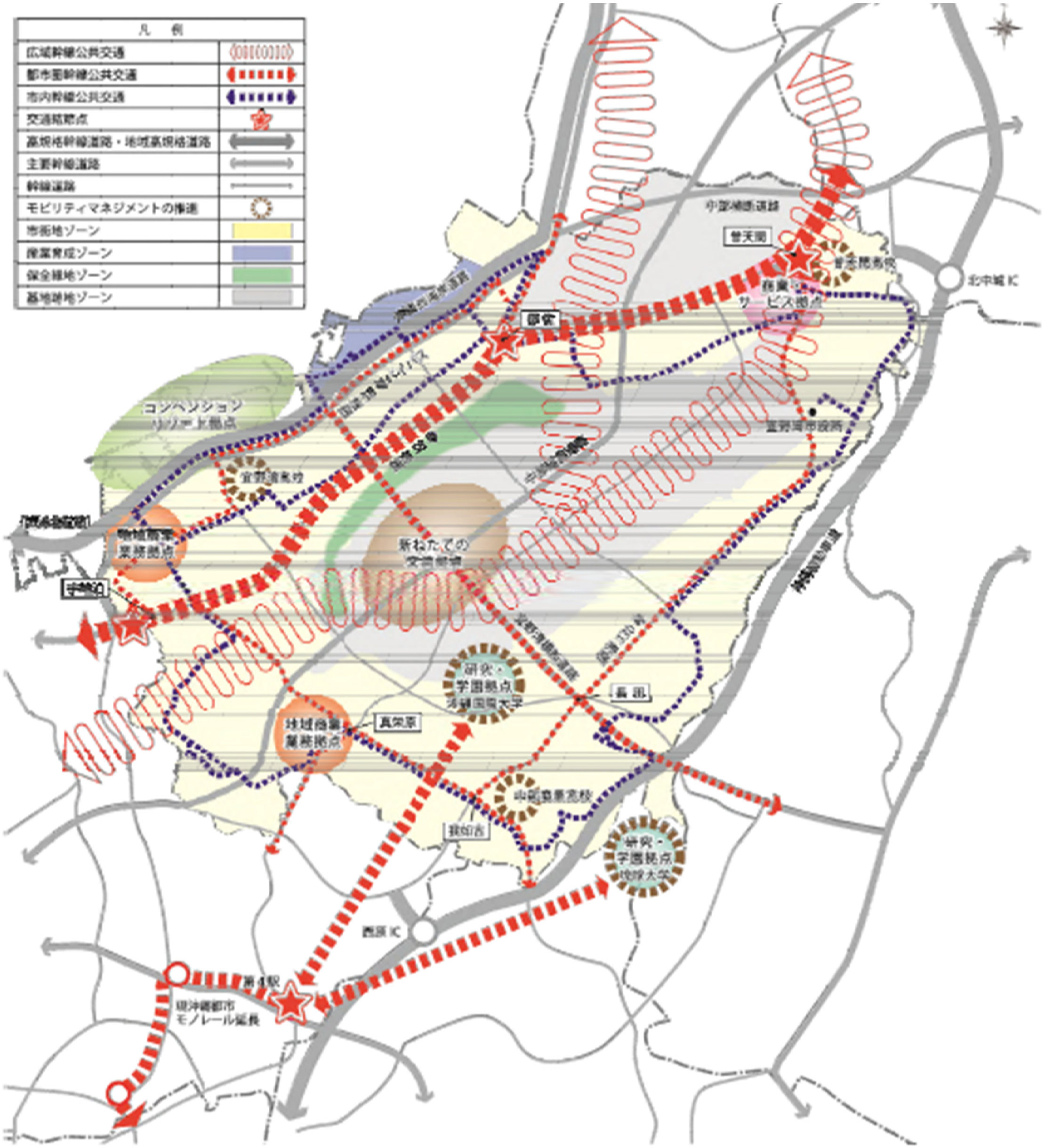

施策展開図：市全域
公共交通
モノレール
将来公共交通ネットワーク
公共交通軸
鉄軌道を含む新たな公共交通システム
LRT などの基幹的公共交通システム
道路
広域的な幹線道路
地域の幹線道路
主要な生活サービス道路
計画・構想道路
トランジットモール
歩行者優先ゾーン
歩行者優先道路
シンボルロード
地域内個となる道路
ゾーン30
交通結節点
交通結節点
パーク＆ライド（都心フリンジ）
パーク＆ライド（外縁部パーク＆ライド）
サイクル＆ライド

第１章　都市交通マスタープラン

２．将来の都市交通体系

図ー将来の都市交通体系*

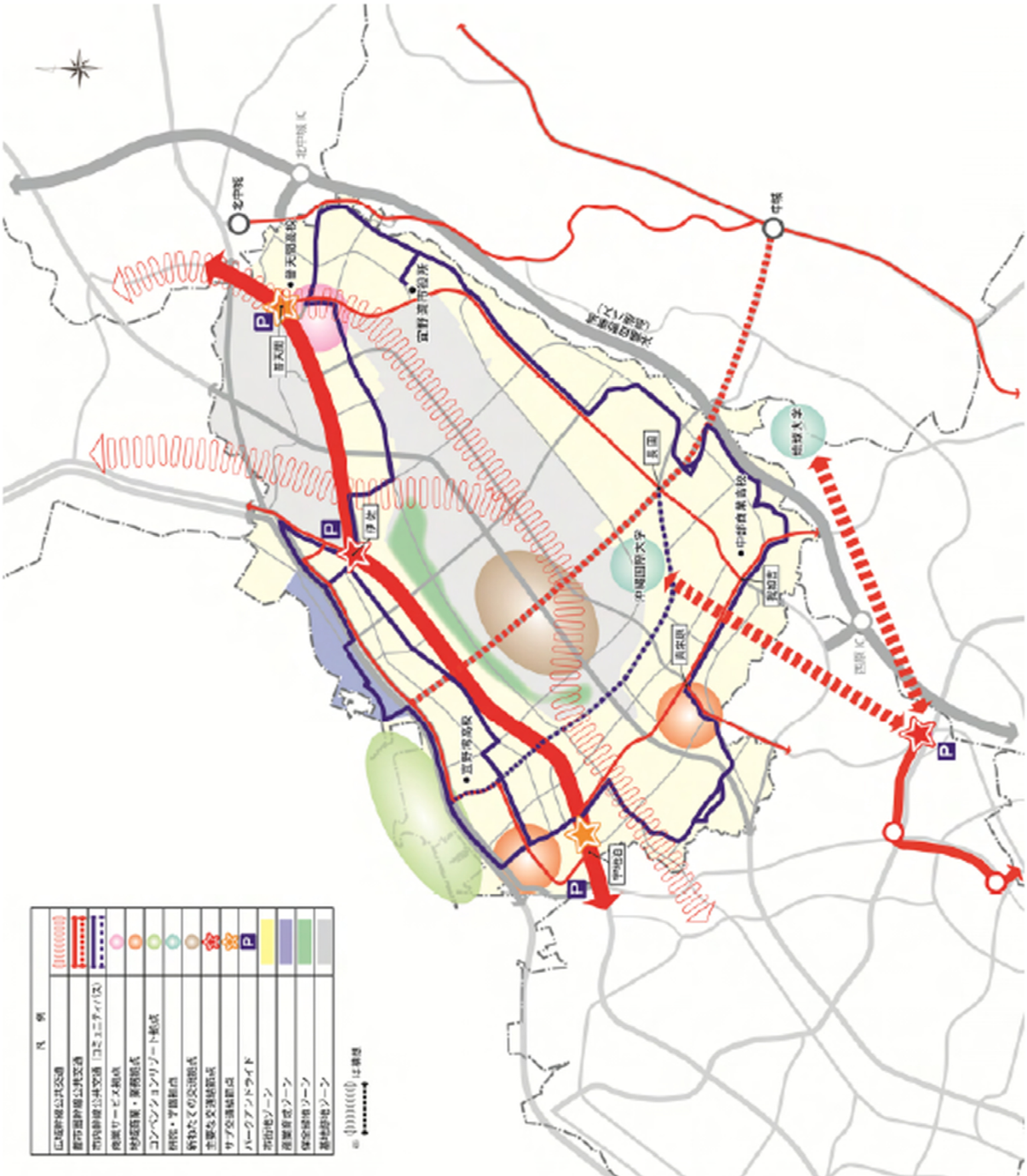
広域幹線公共交通	沖縄本島における広域的な幹線骨格となる公共交通軸として位置づける。鉄軌道を含む新たな公共交通システム*の導入が検討されている。
都市圏幹線公共交通	中南部都市圏の幹線骨格となる公共交通軸として、基幹バス等の新たな公共交通システム*や隣接する市町村間を連絡する路線バスを位置づける。また、現沖縄都市モノレールの延長に伴い、沖縄国際大学や琉球大学との連携を図る。
市内幹線公共交通	宜野湾市では、「宜野湾市生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー*系統）」に基づき、市内における骨格を形成する公共交通軸として、環状型*の都市構造に対応し、路線バスの空白地域の解消に対応するコミュニティ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



2．施策の実現内容

1　公共交通計画

図－将来の公共交通ネットワーク計画



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

11. 分野別構想

２）交通体系に関する方針

（４）快適な生活を支え、安全・安心に移動できる地域交通の形成

■展開方向（快適で安全・安心な地域交通の形成）

○バス等

・マリンタウン地区において宿泊機能等を含めた交通ターミナルの建設計画があることから、その早期実現を促進します。

・中心核の形成、マリンタウン地区の商業機能や観光レクリエーション機能の充実、沖縄都市モノレールの新駅整備整備など市街地整備の進展や交通需要の変化等に対応しながら、内勘定道路ネットワーク、外環状道路ネットワークを活かしたきめ細かなサービス水準を確保し、誰もが快適に移動できる環境をととのえます。

・必要に応じて、基幹バスに加え、町内等を循環するバス（ミニバス等）を導入し、車に依存しなくても暮し生活できる快適な生活環境を提供します。

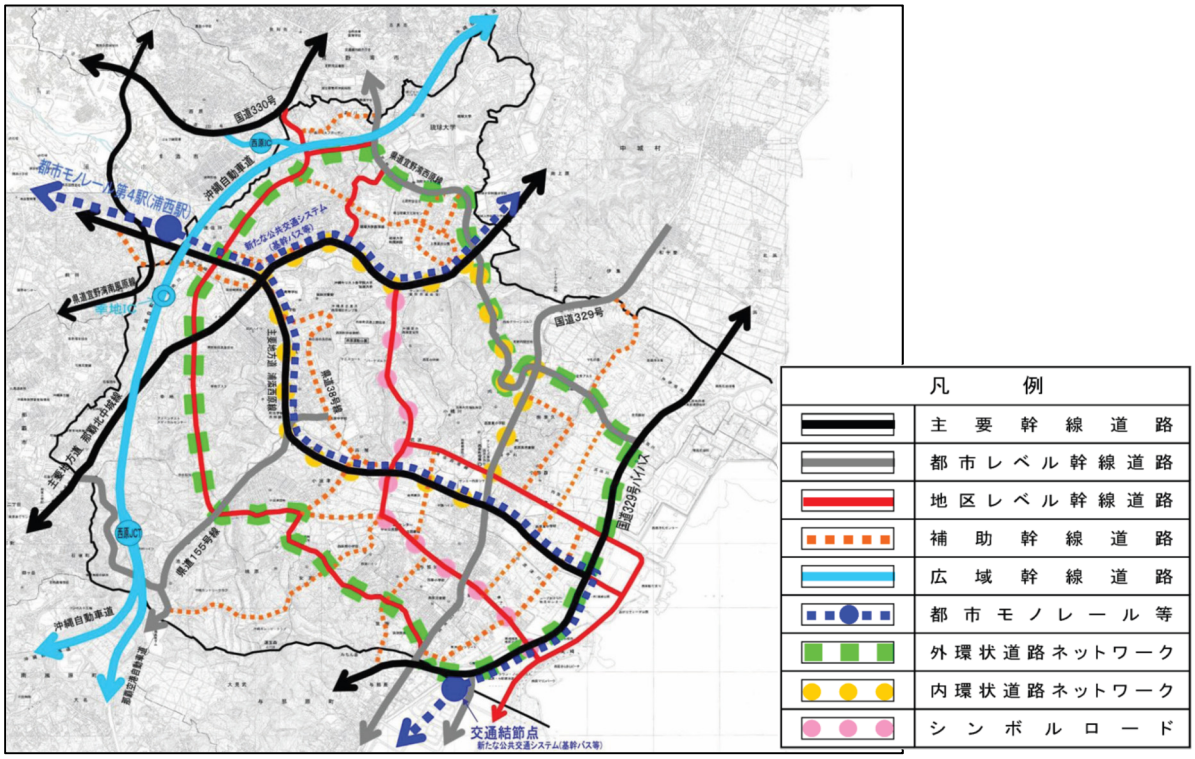
・利用者にバスの現在地や所要時間等の状況を提供するバスロケーションシステムの利用の促進を図ります。

（５）人や地域、環境にやさしい道路空間づくり

■展開方向（人や地域、環境にやさしい道路空間づくり）

○公共交通の利便性向上

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



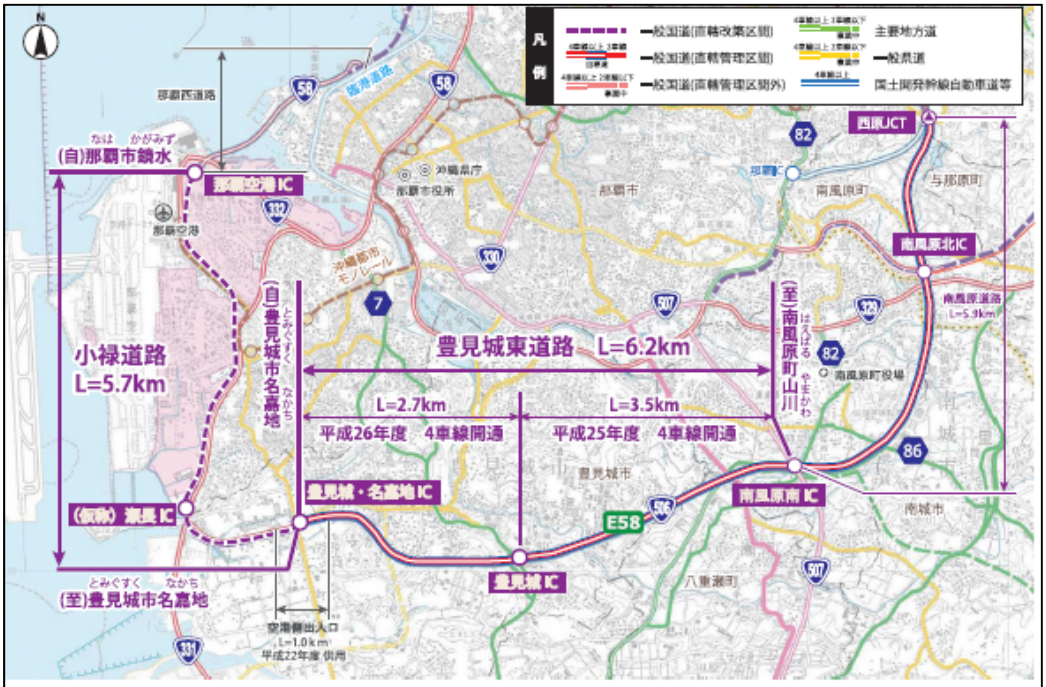
将来道路網図

3　改築事業

南部国道改築事業は、高規格道路である那覇空港自動車道及び沖縄西海岸道路などと、一般二次改築の計 12 事業を実施中です。

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

【那覇空港自動車道】



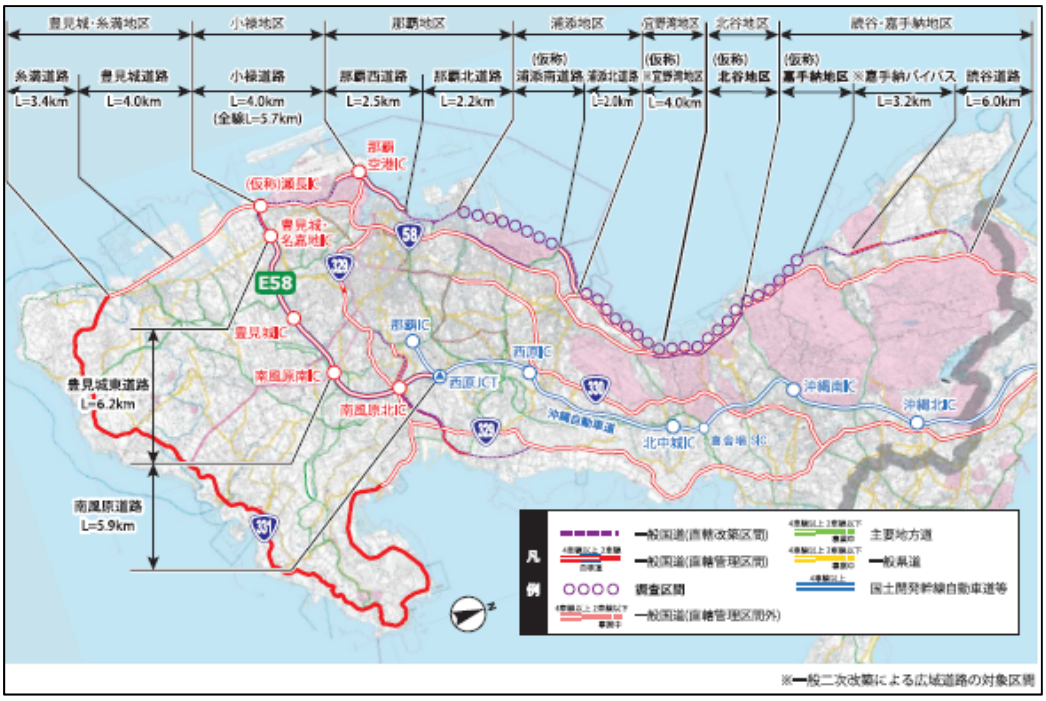
設計諸元

区間	(自)那覇市鏡水 (至)西原町字池田
延長	17.8km
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線

事業経緯

事業の手順	年度		
	小禄道路	豊見城東道路	南風原道路
都市計画決定	平成21年度	平成 2年度	平成 2年度
事業開始	平成23年度	平成 3年度	昭和63年度
完成供用	―	平成26年度	平成12年度

【沖縄西海岸道路】



計画概要

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

※一般二次改築による広域道路の対象区間

【与那原バイパス・南風原バイパス】

南風原バイパス　設計諸元

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

与那原バイパス　設計諸元

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

【西原バイパス】

設計諸元

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

(3) 既存計画等による公共交通及びまちづくり施策の動向の整理結果

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

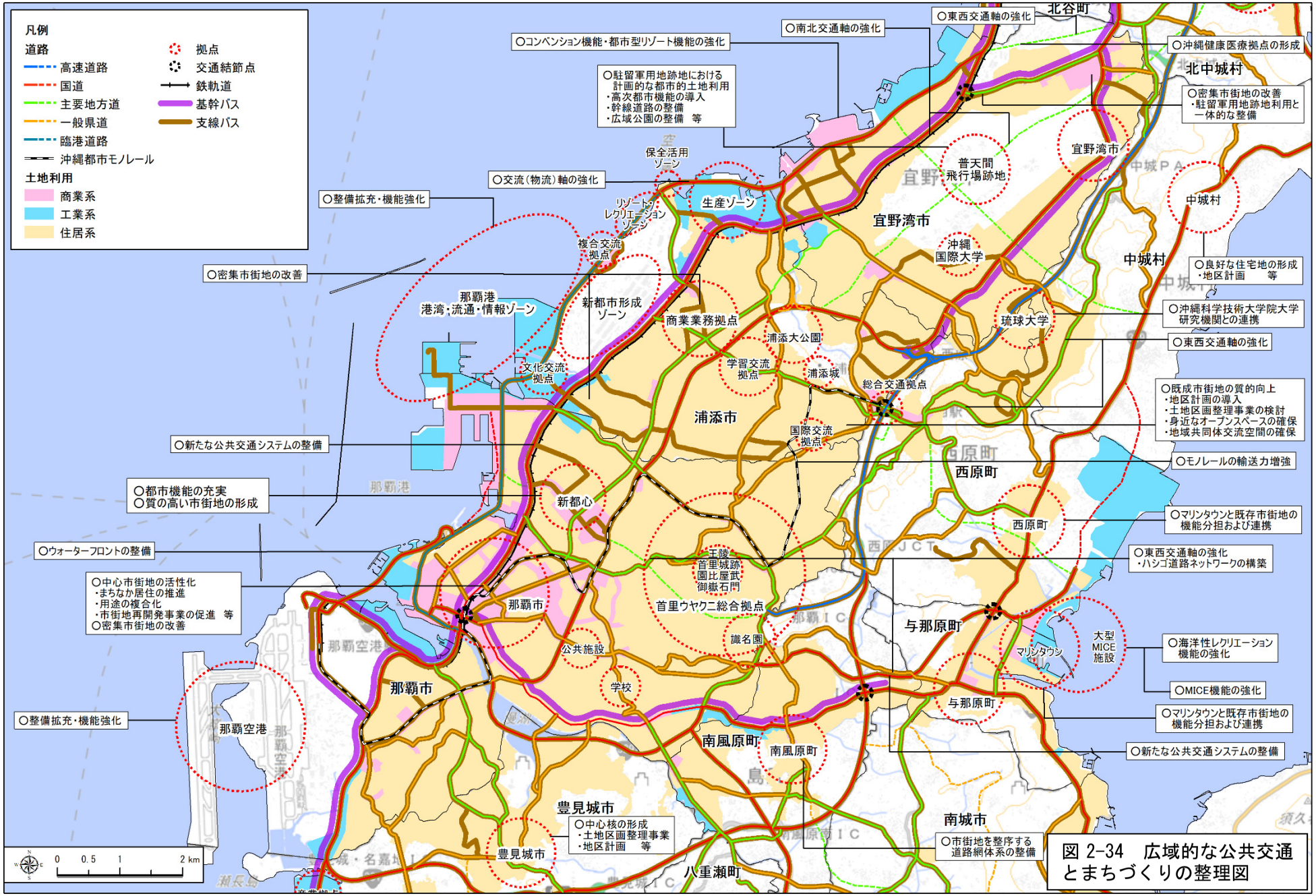


図 2-34　広域的な公共交通とまちづくりの整理図

２－４　上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

(1)個別計画の整理

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

まちづくり

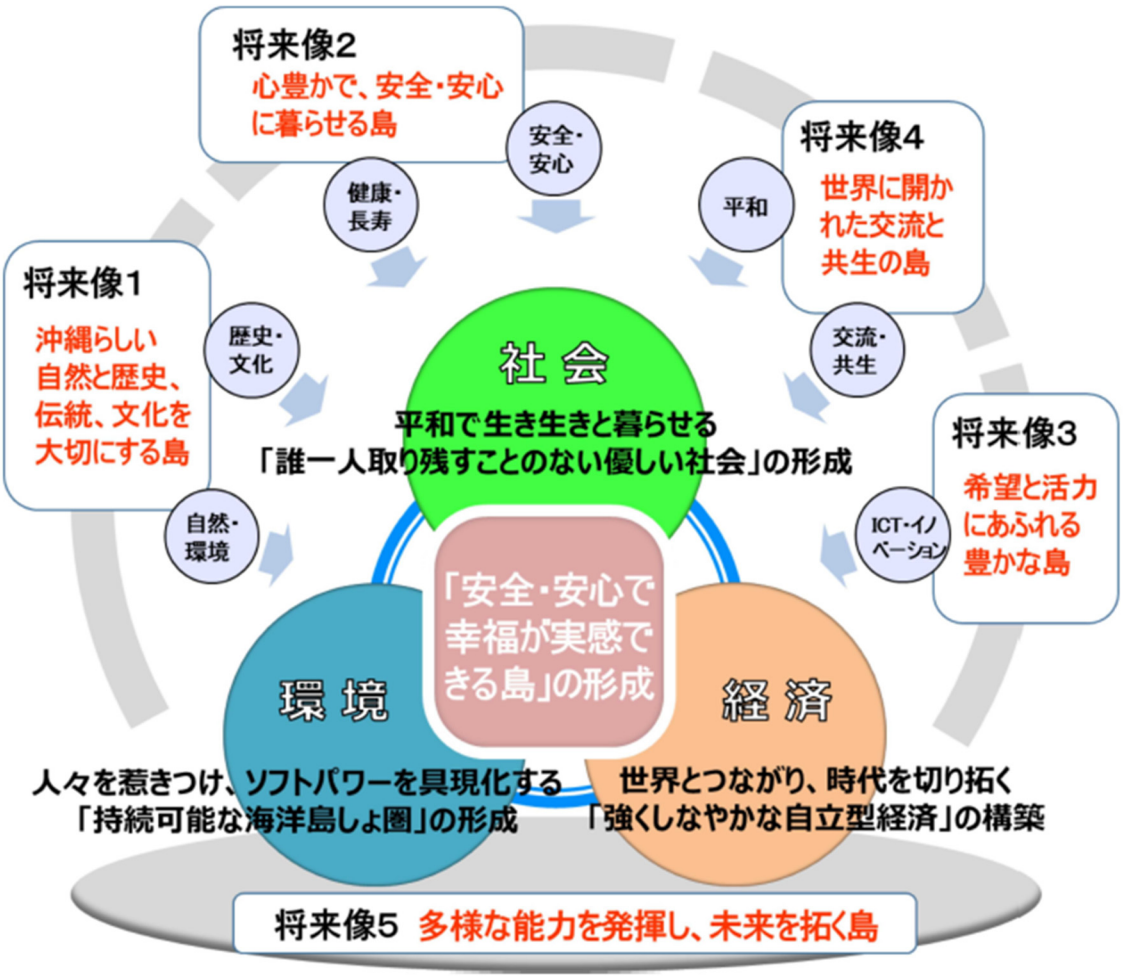
計画の目標

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

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

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

計画概念図



交通

基本施策（一部抜粋）

将来像３

希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

基本施策

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

・次世代の情報通信基盤の整備とデジタル化・オンライン化の促進

・世界最高水準を見据えた拠点空港島の整備

・経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

・シームレスな交通体系の整備

基本施策３

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

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

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

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

エ　シームレスな交通体系の整備

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

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

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

①シームレスな乗り継ぎ環境の構築

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

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

②体系的な道路ネットワークの構築

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

③沖縄都市モノレールの機能強化

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

④鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

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

	⑤過度な自家用車利用からの転換 本県は自動車の依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等により、慢性的な交通渋滞が発生していることから、特に人口が集中する本島中南部地域においては、過度な自家用車利用から公共交通や多様なモビリティの利用へライフスタイルの転換を図ります。また、シームレスな交通体系の構築により、自家用車の利便性を上回る交通環境を提供することにより、過度な自家用車利用から公共交通等への利用転換が図られることから、自転車通行空間の整備や、パーク・アンド・ライド、シェアサイクルの利用促進、モビリティ・マネジメント*（MM）等の交通需要マネジメント（TDM）施策を推進します。さらに、IoT やリアルタイムモニタリング等を用いて人流、物流等のビッグデータを収集し、AI 等を活用した交通システムや自動運転等により、道路利用の効率化が図られることから、公共交通や歩行者及び多様なモビリティに対応した道路空間の幅員構成再配分を検討します。加えて、人々のライフスタイルの変化等を踏まえ、本県の地域の実情に応じた「沖縄型スマートシティ」の形成を念頭に、SDGs や Society5.0 に対応する地域と交通のあり方の調査研究について、公・民・学が連携する体制を構築し、包括的・継続的に取り組みます。

②那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 令和４年11月 沖縄県

まちづくり

都市づくりの共通理念と共通目標について（体系図）

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

“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支えあう平和で豊かな「美ら島」おきなわ”				
１）沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島	２）心豊かで、安全・安心に暮らせる島	３）希望と活力にあふれる豊かな島	４）世界に開かれた交流と共生の島	５）多様な能力を発揮し、未来を拓く島

■将来像の実現に向けた基本的な考え

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

■都市づくりの共通課題

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

■都市づくりの共通目標

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

■都市づくりの共通理念

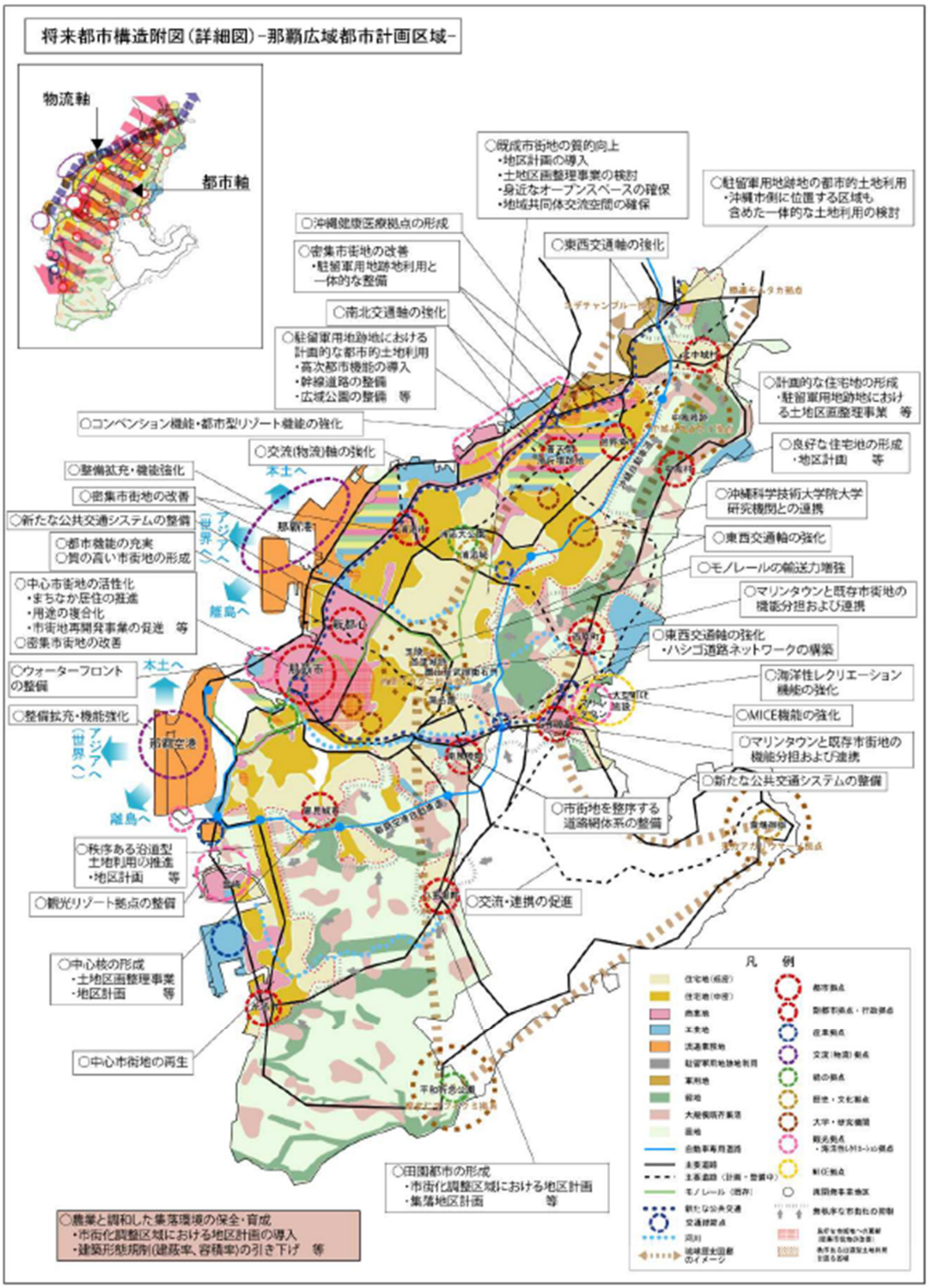
我した島沖縄の特色あるゆいまーるのまちづくり

都市づくりについて（一部抜粋）

広域的な位置付け

歴史交流都市圏・「ウフマチ」（連携し、大きく発展する街）

●将来都市構造附図（詳細図）-那覇広域都市計画区域-



交通	**都市計画の目標** **都市の将来像（一部抜粋）** **将来像６：環境にやさしい循環型・低炭素型都市圏** コンパクトな都市構造が形成され骨格的な公共交通軸としての沖縄都市モノレールの輸送力増強や基幹バスシステムの構築、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入及び道路網の体系的整備が推進されています。あわせて、自家用車から公共交通への転換、次世代自動車の普及促進、パーク・アンド・ライドや時差出勤、自転車利用や歩いて暮らせるまちづくりなど、総合的な交通施策による交通渋滞の緩和や、クリーンエネルギーの活用等により、環境にやさしい低炭素島しょ都市圏の実現が着実に進んでいます。
	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針（一部抜粋） **（１）交通施設に関する都市計画の決定の方針** **１）基本方針** **快適で安心して移動でき、交通手段の多様性を確保した交通施設** 本県の社会・経済活動の中心で自動車交通が輻輳する本区域は、道路の絶対量の不足や未成熟な骨格的道路網、さらには既存道路の改善の遅れが慢性的な交通渋滞を誘発しており、県民生活及び産業活動に支障を来しています。その結果、公共輸送を担うバスの定時性・速達性の確保が困難となっています。 そのような都市交通の現状と都心部への人口の集中や産業の集積に伴う交通需要の増大に対応し、社会的・経済的諸活動を円滑、安全、快適かつ効率よく維持・推進していくとともに、低炭素型都市の実現に資する「環境・振興・安心の３つが調和・持続する都市圏交通の構築」を目指し、以下の基本方針に基づいて施策の展開を図ります。 ①環境 a.公共交通利用促進による環境改善 b.道路交通円滑化による環境改善 c.ICT（自動運転技術、ビッグデータによる交通モニタリング、MaaS など）による環境改善 ②振興 a.公共交通、道路交通のモビリティを高めることによる振興 b.都市圏の拠点性の向上に資する交通システムの展開による振興 c.観光交通の魅力を高めることによる振興 ③安心 a.公共交通の利便性を高めることで通院、買物、通学などの安全、安心の実現 b.道路整備の推進による交通事故の削減 本区域では、中南部都市圏全体を視野に入れ、高次都市機能が集積する拠点都市、新たな活力を生み出す産業拠点や主要な観光拠点間での物及び人の流れを効率的に支援するため、骨格的道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、多様な交通手段の確保と適正な交通機関分担の実現に向けた総合的な交通施策を推進します。さらに、道路交通施設の整備に際しては、沖縄の気候風土に配慮したユニバーサルデザインや透水性・低騒音舗装等による交通弱者や環境に配慮した優しい都市空間の形成及び無電柱化や道路緑化などによる都市景観の向上に努めます。また、多様な移動手段の確保、レクリエーション活動及び交通安全対策を推進するため、自転車道の整備を推進し、

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

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

２）整備水準の目標

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

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

３）主要な施設の配置の方針

②公共交通機関

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

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

⑥その他交通施策

交通の円滑化、安全性の確保及び生活環境の保全を図るため、高度道路情報化、自動車から沖縄都市モノレールや路線バスへの乗換えを促すパーク・アンド・ライド、時差出勤、モビリティ・マネジメント施策等の交通需要マネジメント（TDM）を推進するとともに、IoT、人口知能（AI）、ビッグデータ等の先端技術を活用し道路利用の効率化を図り、歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の再配分を検討します。併せて、SDGs や Society5.0 社会への対応を踏まえ、沖縄の地域の事情に応じた沖縄型スマートシティの形成を念頭においた地域と交通のあり方の検討を進めます。

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

福祉のまちづくりに関する主要な都市計画の決定の方針（一部抜粋）

１）基本方針

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

	通して培われたやさしくおおらかな精神、人々が共に助け合っていく相互扶助の習わし等、高齢者や障がい者をはじめ、誰にでもやさしい、温かい風土があります。 　このすばらしい風土の中で、すべての人が個人として尊重され、様々な交流やふれあいを通して、生きがいを持って自由に行動し、社会参加できる地域社会を実現するため、ノーマライゼーションの理念を実現するまちづくりを目指し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた各種施設整備・改善を進めるとともに、高齢者や障がい者をはじめ誰もが歩いて暮らせる環境づくりを推進します。 **２）福祉のまちづくりに関する施策の概要** **②人にやさしい交通手段** 　コミュニティバスや福祉交通などの交通手段の導入を図り、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが公共交通機関を利用できる移動の円滑化を促進します。

③沖縄県総合交通体系基本計画 令和４年10月14日 沖縄県企画部交通政策課

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

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

イ　公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化

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

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

b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する

c 公共交通を利用した観光周遊のモデルルートを提案する

（３）県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

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

イ　骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

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

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

施策分野３　健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

施策展開の方針

（１）多様なニーズに対応する交通体系の構築

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

ア　公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築

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

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

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

ｃ 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組を促進する

ｄ キャンパス交通システムの充実に向けた取組を促進する

（２）シームレスで利便性の高い利用環境の整備

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

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

イ　エリア内交通結節機能の強化

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

a ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する

ウ　新技術等を活用した交通サービスの充実

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

a 新技術を活用した新たな交通サービスの導入を促進する

b 公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築を推進する

（３）まちづくりと一体となったモビリティ戦略

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

イ　新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開

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

a スマートシティ導入に向けた取組を促進する

b IoT技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備を促進する

（４）交通需要マネジメント

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

ア　ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組

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

a 人流・交通データを収集し、道路整備や渋滞対策に活用する取組を推進する

	b 人流・交通データの分析により効果的なTDM施策を促進する c 交通流の効率化に向けた取組を推進する **イ　TDM施策の推進** 「交通需要量の調整」の推進にあたっては、住民や観光客や物流事業者等が、これまで自宅から目的地まで自家用車やレンタカー等で移動していたところを、パーク・アンド・ライド等「手段の変更」や、時差出勤等の「時間帯の変更」またはカーシェアリング等「自動車の効率的利用」を選択するといった、一人一人の行動変容が重要であり、これらの行動変容を促すための活動を推進する。 a ライフステージに応じた効果的なTDM施策を促進する b 関係機関等におけるTDM施策の実施事例の共有を推進する

④第五次浦添市総合計画 2021→2030 浦添市

まちづくり

まちづくりの目標

～太陽とみどりにあふれた国際性ゆたかな文化都市～

まちづくりの方向

1.人と歴史を活かす未来創造都市～みんながワクワクするスマートシティ～

2.世界にはばたく多文化交流都市～生きる力を育み、誇りと愛着のもてるまち～

3.やさしさあふれる健康福祉都市～ともに生き、支え合う・認め合う心豊かなまち～

4.安全安心でやすらぎにみちた快適環境都市～自然と共生するやさしい美らまち～

5.ひと・まち・未来が輝く市民協働都市～多様性を認め合い、重ね合う小さな輪が大きな輪になるまち～

土地利用計画

《土地利用計画図》

交通

部門別計画

施策１－６ 道路・交通体系

施策のめざす方向（一部抜粋）

○本市の都市空間の骨格形成と交通需要をふまえた道路及び公共交通などの交通体系を確立します。

○主要な幹線道路から生活道路までの段階的な道路網の整備を図ります。

○沖縄都市モノレール３駅との結節やバス交通網の再編などにより、公共交通の利便性の向上をめざします。

施策を取り巻く環境（一部抜粋）

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

基本的な取り組み（今後５年間の主な取り組み）（一部抜粋）

１－６－１　道路・交通体系の整備

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

１－６－２　幹線道路の整備

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

⑤浦添市都市計画マスタープラン 平成 25 年 1 月 浦添市

まちづくり

都市計画マスタープランの目的及び役割

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

都市づくりの理念

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

将来都市像

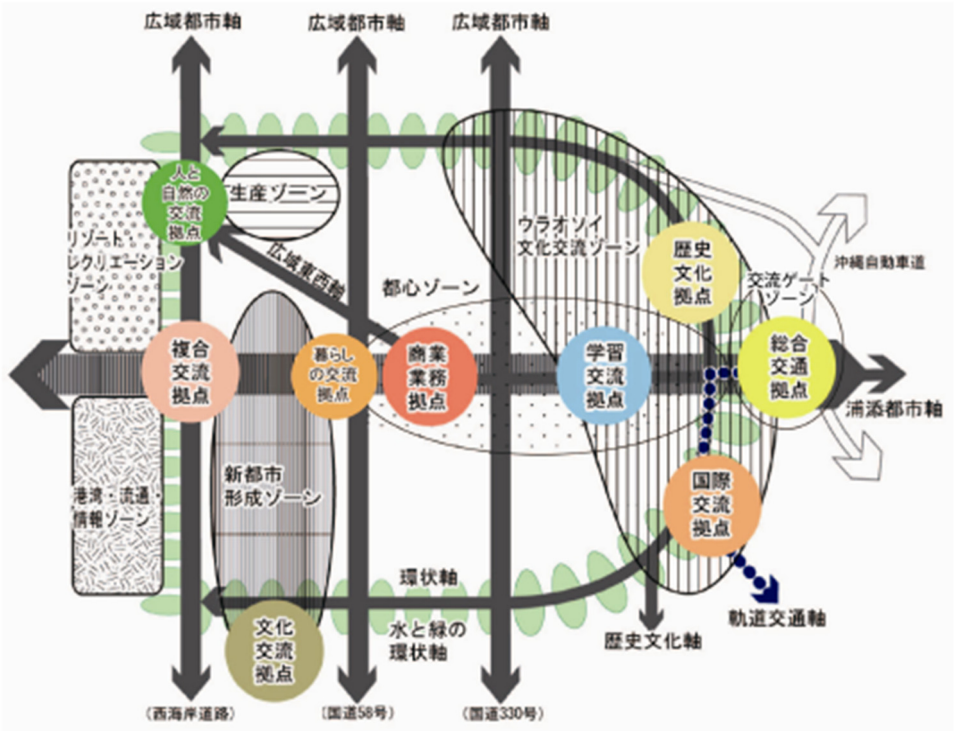
まちづくりの目標

太陽とみどりにあふれた国際性ゆたかな文化都市

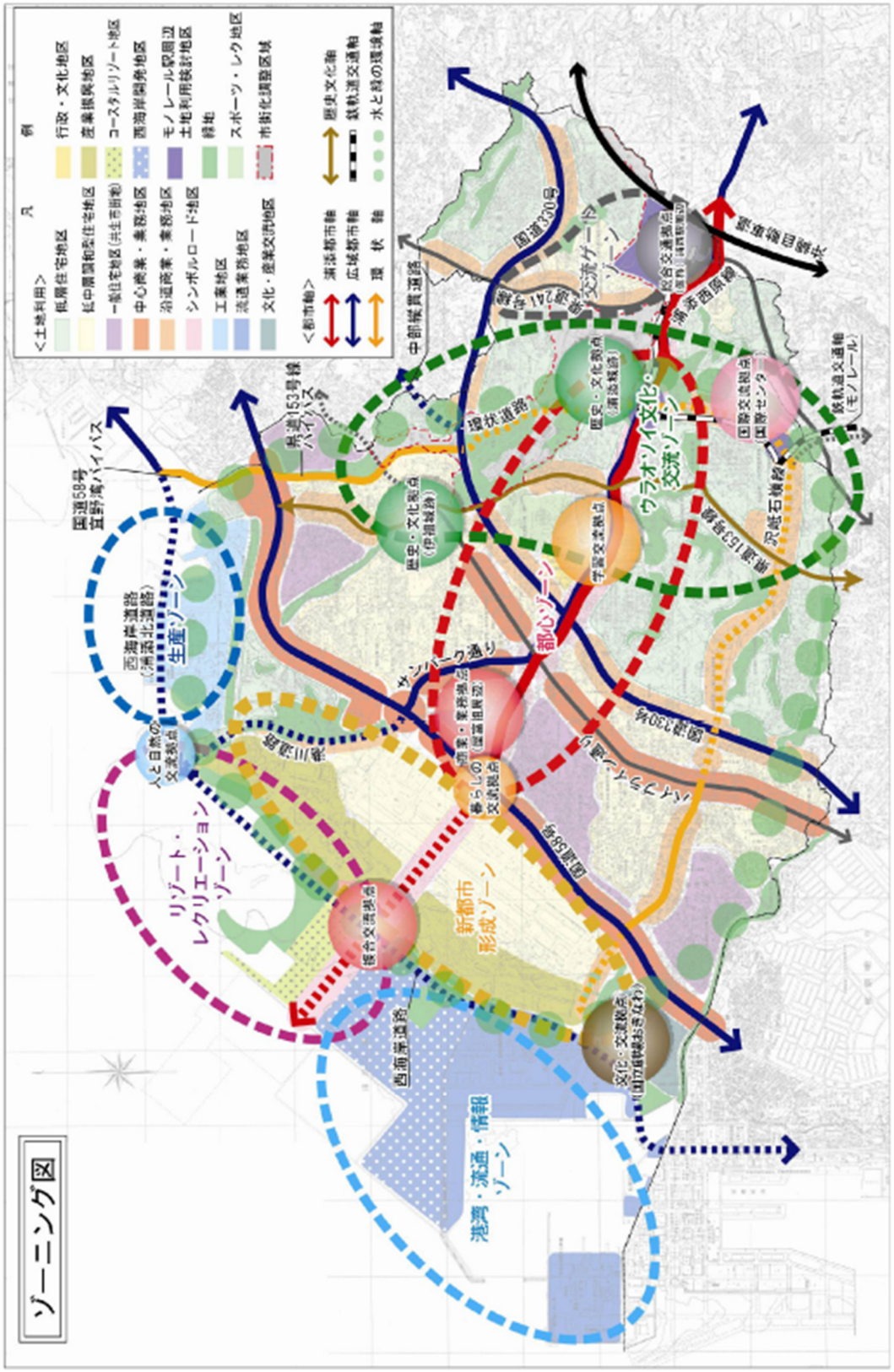
都市の将来像

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

将来都市構造イメージ図



土地利用ゾーニング図



交通	道路交通に関する方針（一部抜粋） ■基本方針 本市の道路網は、中南部都市圏の主要な幹線道路である国道 58 号、国道 330 号など南北方向の広域幹線道路、これらを補完する浦添西原線、県道 153 号線及びバイパス、宜野湾南風原線を中心にして骨格道路網が形成されており、また、現在沖縄西海岸道路、臨港道路といった広域幹線道路の整備が進められている。これらの道路では、市内の発生交通だけでなく、隣接市

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

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

公共交通

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

①沖縄都市モノレール

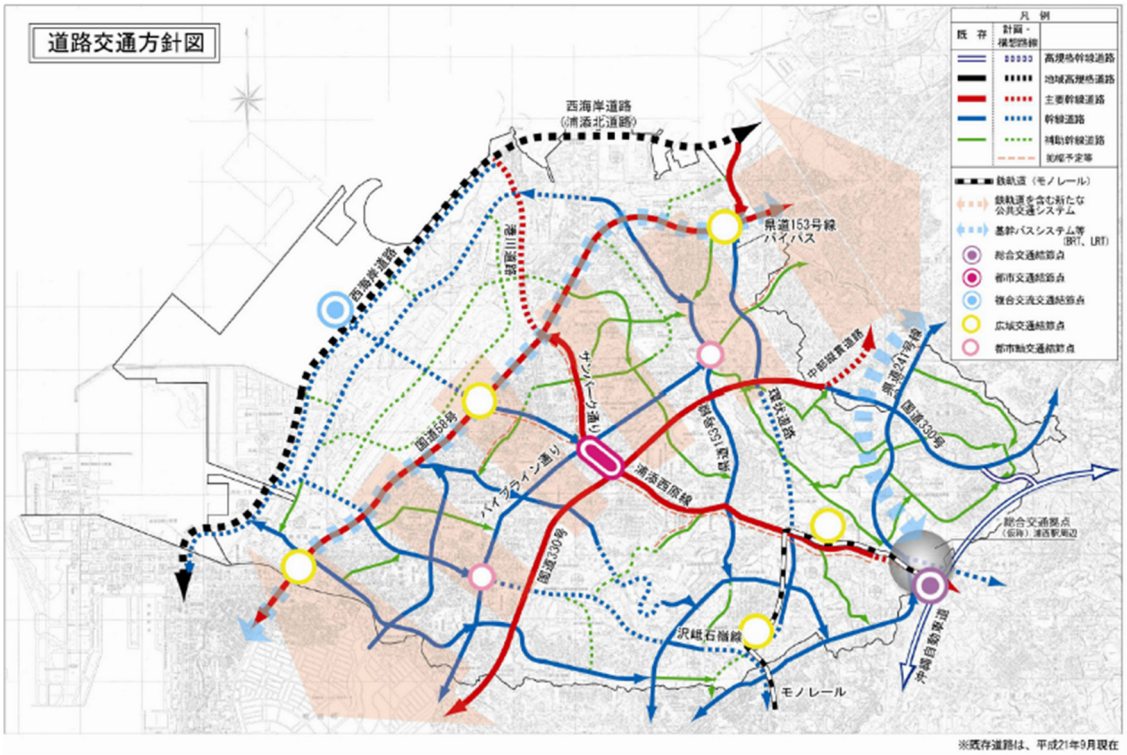
現在進められている沖縄都市モノレール延長の事業促進を図るとともに、那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性の向上、地域住民や来街者の交流促進を図る。また、駅周辺の市街地整備と連携し、市民と来街者の交流促進や、賑わいの創出を図るとともに、徒歩や自転車等とのスムーズな乗換が可能な歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

②バス交通

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

③鉄軌道を含めた新たな公共交通

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



	福祉のまちづくりに関する方針（一部抜粋） ■基本方針 本市では第 4 次浦添市総合計画の目標像のひとつである「ともに支えあう健康福祉都市」の実現へ向けて、子供、高齢者、障がい者を含め、誰もが安心して不自由なく社会参加できるなど環境づくりが求められる。都市計画分野においては、全ての人々が利用しやすい施設の整備、誰もが自由に利用できる公共交通網の整備、少子高齢化に対応した住環境の確保、コミュニティの形成などを推進していく。 誰もが移動しやすい交通環境の確保 既存のバス網の充実やコミュニティバスの導入検討、新たに整備される沖縄都市モノレールを中心としたネットワークの確立など、誰もが自由に利用できる交通環境を確立する。

まちづくり

総合戦略の基本目標

〈目指すべき将来像〉

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

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

実現に向けた４つの戦略

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

戦略②　産業振興を通して域外からの収入の増加を目指す

戦略③　出産、子育てにやさしく、健康に過ごせるまちを目指す

戦略④　安全で快適な住みやすい地域社会の形成を目指す

交通

４つの戦略の実現に向けた各種取組（一部抜粋）

（４）戦略４　安全で快適な住みやすい地域社会の形成を目指す

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

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

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

〈主な取り組み〉

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

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

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

現況値：第四次浦添市総合計画（後期基本計画）アンケート結果（2015 年）

目標値：第五次浦添市総合計画策定時のアンケート結果（2019 年頃）

⑦浦添市交通基本計画 平成 23 年 10 月 浦添市

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

・導入に伴い、専用軌道または道路上における専用空間を整備することで、既存のバスに比べて定時制の確保が期待される。
・那覇市から沖縄市まで連続的に配置される西側ルートと伊佐からモノレールの終点までの配置される東側ルートは、多くの通過交通を分担することで、自動車からの転換と、転換に伴う渋滞緩和や市内の環境改善への寄与が期待される。
・牧港補給基地跡地においては、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを中心に公共交通を主とした交通体系構築の実現が期待される。
■モノレール
・延長に伴い、新駅の整備によって、駅を中心としたまちづくりを行い、公共交通を主とした交通体系構築の実現が期待される。

方針２：浦添市内の拠点間を有機的に連携し浦添都市軸の魅力を支える公共交通ネットワーク
（ｉ）浦添市内に点在する各拠点の相互連携を図る
・浦添市内に点在する各拠点の都市機能を高めるためには、相互連携を図ることが重要であり、市内幹線公共交通と支線公共交通によって、各拠点へのアクセシビリティを確保する。
（ⅱ）浦添都市軸上の地形的バリアを克服し、浦添都市軸の魅力を高める
１）浦添都市軸上の地形
・浦添都市軸（浦添西原線・那覇宜野湾線）の起伏は地形的なバリアとなっていることが想定され、起伏がある区間においては、緩やかな区間に比べて歩行者及び自転車交通量が減少する傾向にある。
・浦添都市軸沿線の地形的なバリアを克服し軸上の移動利便性の確保を行うことは、都市軸沿線の魅力の向上を支え、まちの活性化に寄与することが期待できる。
・さらにその浦添都市軸の市内幹線公共交通と連携を図りながら、地域内の移動支援に資するための支線公共交通が必要である。
２）浦添都市軸（生活軸）上により利便性の高い公共交通が必要
・浦添市発着の需要動向を見ても多くが市内を南北に移動しており、北側で 3,911 人/日、南側で 4,639 人/日となっている。今後、より利便性が高い公共交通を導入し、利用促進を図ることが必要。
３）深刻な自動車依存から脱却が必要
・浦添市の自動車分担率は、本島中南部都市圏にくらべて低いものの 67%となっている。
・浦添市民は自動車依存度が高く、短距離トリップでも安易に自動車を利用している事は明らかであるため、比較的短距離の移動を支えるための公共交通手段が必要である。
（ⅲ）新規システムを含めて、公共交通システムの継続的な運行を図るために潜在的需要を掘り起こす
・人口密度の高い地域を中心に交通需要に応じた支線系の交通システムを導入すれば、需要を掘り起こす可能性がある。

方針３：移動制約者等の移動を支える公共交通ネットワーク
（ｉ）浦添市内には、公共交通空白地帯が存在
・浦添市内には、公共交通の空白地域が存在し、平成 22 年度には、公共交通の確保、沖縄都市モノレールとの連携による広域的な公共交通移動を支えることをコミュニティバスの導入可能

性を検証するために実証実験を実施した。

（ⅱ）急増する高齢者の交通手段確保が必要

１）高齢者が起こす交通事故の増加と高齢者の自動車分担率

・沖縄県全体より高い傾向で、高齢者が起こす交通事故の件数が増加基調にあり、全体の事故件数に占める割合も増加している。

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

・今後、高齢化が急速に進むことが予測されており、高齢者が自動車に頼らずとも安全に移動できる交通体系が必要とされている。

（ⅲ）利用者のニーズを把握したネットワーク整備が必要

・城間・牧港の商業施設は南北に広がった商圏を有しており、城間・牧港の病院への通院圏域も、商圏同様に南北に広がった通院圏域を持っている。また、買物の利用交通手段は、非高齢者は自動車利用が、高齢者はタクシー、バス、送迎が多いことが特徴であり、通院では自動車利用が多いものの、買物に比べて公共交通や送迎に依存する割合が高い傾向にある。

・買物や通院でも比較的南北にその圏域が構成されていること、また公共交通の必要性や送迎への依存の大きさを踏まえると、商業施設や病院への通院等のニーズに配慮した公共交通サービスの拡充（施設へのアクセス、周遊性、施設とのタイアップソフト施策等）も課題である。

（２）将来公共交通ネットワークの設定

将来公共交通ネットワークの考え方

（ⅰ）鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

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

（ⅱ）地域間を支える主要なバス交通の拡充

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

これら地域間を支える主要なバス交通ネットワークは、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと有機的な結節を図り、都市圏全体をカバーする効率的な公共交通ネットワークを整備する。

広域的な移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムの整備は長期となるため、短中期的には、需要や他の公共交通ネットワークの整備等の動向を勘案した上で、臨港道路や沖縄西海岸道路を活用し、浦添市内と広域交流拠点（那覇港・那覇空港）を直接往復するアクセス性の高いバス交通導入の可能性を検討する。

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

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

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

（ｖ）多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置

都市拠点における様々な交流の中心となる地域や、鉄軌道を含む新たな公共交通システム、各種バス交通ネットワーク、自動車交通などの多様な交通、観光などが交流する地域では、面整備事業などと一体となった主要な交通結節点を配置する。

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

■主要な交通結節点

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

■サブ交通結節点

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

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

（参考１）新たな公共交通システムの導入空間

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

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

（参考２）地域公共交通のサービス水準

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

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

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

４－２－５　目標の実現を高める施策

（１）目標を高める施策の展開方針

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

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

・保有抑制、走行抑制、駐車の抑制等からなる自動車交通抑制策の実施

・自動車以外の交通手段（公共交通、歩行者、自転車等）の利便性向上施策の実施

・公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段をかしこく利用するように行動変容を促す手法で

	あるモビリティ・マネジメント（MM）を、住民、事業所、転入者、学校等を対象に多面的に実施 **方針２：公共交通の利用促進につながる、公共交通システムの機能向上施策や公共交通にたいする利用者意識の啓発施策の推進** **（ｉ）既存ストックを活用・改善した利用しやすい公共交通環境の創出に資する施策の推進** ・基幹バスシステムの導入 **方針５：高齢者や障がい者の自立した生活を支える、生活交通の支援に関する施策の推進** **（ⅱ）高齢者及び障がい者に対する利用しやすい移動サービスの提供** ・免許返納者を対象とした、公共交通優遇策 ・多様なニーズに対する、コミュニティバスや乗り合いタクシー等に代表される福祉的な交通サービスの提供

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

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

	・道路交通上の快適性を向上させるため、渋滞緩和、透水性舗装の整備等を推進します。 ・公共交通（基幹バス、モノレール、コミュニティバス等）と交通結節点の積極的な推進を図り、既存路線バス等と連携を図った利便性の高い公共交通システムの構築を図ります。
	基本目標４　地球環境の保全 **施策の方向４－１　地球温暖化対策の推進** 【取組の方向】 ○事業活動や日常生活における温室効果ガスの排出抑制を図ります。 取組施策４－１－２　温室効果ガスの発生抑制対策の推進 【施策内容】 ②日常生活における排出抑制 ・日常性格における温室効果ガスの発生を抑えるため、公共交通利用、エコドライブ等の普及啓発を推進します。 取組施策４－１－３　地域環境の整備及び改善 【施策内容】 ②交通環境の改善 ・温室効果ガスの発生源となる自動車交通環境の改善を図るため、公共交通の利用促進、道路ネットワーク、交通結節点の整備を推進し、環境への負荷を低減する交通環境の改善を推進します。

まちづくり	**浦添市観光振興のキャッチフレーズ** 古の王城と新たないぶきに出会うてだこ（太陽の子）のまち うらそえ **観光振興による目指す将来像** １　市内の各所で、地域の活動やイベント・観光プログラムが実施され、来訪者との交流で賑わいを生む。～受け皿をつくる～ ２　効果的な地域情報の発信により、浦添での楽しみ方、過ごし方を、地元の方も来訪者も良く知っている。～知ってもらう～ ３　市内へ観光来訪者が増え、特に宿泊を伴い、長時間滞在して浦添を楽しむ方が増える。～滞在してもらう～ ４　市内でのイベントや観光プログラムへの参加、宿泊・滞在、飲食や買い物などの増加、さらに市内産業への波及により地域経済が活性化する。～経済効果を上げる～ ５　観光まちづくりの推進が、浦添で生活する方々の住みやすさ・働きやすさにつながり、市民が持つ浦添市への誇りを高める。～市民の満足度を高める～ **浦添市の観光振興に係る基本方針** ①地域資源である生活・文化・芸能・自然・施設・環境・人を活かす浦添での過ごし方の提案 ②浦添の情報発信の強化 ③受け入れ環境として、滞在拠点・交通の充実 ④浦添観光を支える体制の充実 ⑤マーケティング・経済波及効果の検証体制の充実
交通	**浦添市の観光施策（一部抜粋）** **基本方針（３）受け入れ環境として、滞在拠点・交通の充実** **施策②　交通・情報インフラの充実** ｉ）2 次交通の充実（市民・観光客が利用できるコミュニティバス、レンタルサイクルなど） 市内での滞在時間を延長するために、市内における 2 次交通の整備・充実を図っていきます。2 次交通の整備にあたっては、レンタルサイクル、支線公共交通（コミュニティバス、デマンドタクシー、バス）等といった様々な移動手段を検討し、市民や来訪者が利用しやすいサービスの拡充を図っていきます。

⑪浦添市高齢者保健福祉計画・第８期浦添市介護保険事業計画第六次てだこ高齢者プラン
令和３（2021）年３月 浦添市

まちづくり

将来の高齢者像

いきいきチャレンジ高齢者
～ともに支え合う地域共生社会の実現～

基本目標

（１）いつまでも自分らしくいきいきと暮らす
（２）医療や介護サービスを選択して希望する暮らしが続けられるまち
（３）安心安全な住まいと支え合いのある地域

交通

プランの具体的な取組（各論）（一部抜粋）

目標３　安心安全な住まいと支え合いのある地域

１　すべての人にやさしいまちづくり

【方向性】

交通機関の利用が難しい高齢者への外出支援サービスの提供や利便性の向上に努め、引き続き新たな移送サービスの導入を検討するなど、高齢者が気軽に外出できる環境を整備します。

（３）高齢者の外出を促進する環境づくり

施策・事業名	取り組みの内容	所管課
①高齢者の外出支援サービスの実施	・外出時に介護を要する公共交通機関の利用が難しい高齢者を対象とした「高齢者外出支援サービス」を引き続き実施します。	いきいき高齢支援課
②新たな移送サービスの確保に向けた検討	・ニーズを踏まえ、生活支援コーディネーターや庁内関係課等が連携して、既存の支え合いを活かしつつ、民間事業所や NPO 等の活用による新たな移送サービス（コミュニティバスや医療機関の送迎バス等）の活用に向けた検討を進めます。	いきいき高齢支援課
③コミュニティバスの運行	・コミュニティバスの運行に際しては、高齢者が安心して利用できるよう、安全に配慮した車両を検討します。	都市計画課

(2) 上位・関連計画における交通関連施策のまとめ

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

⑤	浦添市都市計画マスタープラン	・ 那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性向上、地域住民や来街者の交流促進 ・ 徒歩や自転車等とのスムーズな乗り換えが可能な歩いて暮らせるまちづくりの推進 ・ コミュニティバスの導入促進 ・ 交通ネットワークの確立 ・ 国道 58 号等における基幹バスシステム導入、浦添都市軸におけるフィーダーバス等の導入に向けた取り組みの促進 ・ 鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの導入に向けた取り組みの促進
⑥	浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略	・ 交通渋滞の解消 ・ 交通弱者の交通手段の確保
⑦	浦添市交通基本計画	・ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・ 地域間を支える主要なバス交通の拡充 ・ 軸上市街地における市内幹線公共交通と支線公共交通や TDM 施策の重点的推進 ・ 多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置 ・ 自動車交通の円滑化や、過度な自動車利用に依存しない交通体系への誘導を図る交通施策の推進 ・ 公共交通の利用促進につながる、公共交通システムの機能向上施策や公共交通に対する利用者意識の啓発施策の推進
⑧	てだこ・ゆいぐくるプラン 第五次浦添市地域福祉計画・第六次浦添市地域福祉活動計画	・ 高齢者や障がい者の外出支援（移動の支援サービス） ・ 高齢者の新たな移動サービスの導入検討
⑨	第 2 期　浦添市環境基本計画	・ 自動車排出ガスの抑制推進 ・ 自動車騒音・振動対策の推進 ・ 公共交通機関の利用促進 ・ 快適な道路環境及び公共交通機関の整備 ・ 日常生活における温室効果ガスの排出抑制 ・ 交通環境の改善
⑩	浦添市観光振興計画	・ 2 次交通の整備・充実
⑪	浦添市高齢者保健福祉計画・第 8 期浦添市介護保険事業計画 第六次てだこ高齢者プラン	・ 高齢者の外出支援サービスの充実 ・ 新たな移送サービスの確保に向けた検討 ・ コミュニティバスの運行

第３章　市民の移動特性及び公共交通ニーズ調査

３－１　市民アンケート調査

市民の移動における様々な課題やニーズ等を把握するため、浦添市民の移動実態アンケート調査を実施した。なお、アンケート調査では過年度の地域公共交通会議において指摘された、公共交通に関心のある方々の意見に偏らないよう、協力依頼にあたって公共交通に焦点を当てず、全ての移動手段に対する意見が収集できるよう工夫を行った。

(1) 調査方法

本アンケートは、日常性格の移動における課題を多くの市民から抽出することに重点を置いたため、紙媒体のアンケートを各地域とも満遍なく 30%の世帯に配布した。その後、中間集計の段階で 10 代からの回答が少ない事が明らかとなったことから、追加処置として市公式 LINE や高等学校による協力依頼を行うなど対策を実施した。

（紙媒体）市広報誌によるアンケート依頼

配布数（世帯）※1	15,000 世帯
配布方法	自治会単位の世帯数を基に重みづけを行い、市広報誌へ同梱する形で平均約 30%の世帯へ配布
回収方法	ハガキまたは WEB 回答
回収数	ハガキ：529 人 WEB：253 人（回答日付より推定） 合計：782 人
回収率（推定）	2.1%

※1　紙媒体の配布数は人口換算で 15,000 世帯×平均世帯人員 2.44 人（R2 国調）＝約 36,600 人

（インターネット）市公式 LINE によるアンケート依頼

配布方法	市公式 LINE を友だち登録している市民に対する依頼
回収方法	WEB 回答
回収数	合計：541 人（回答日付より推定）
回収率（推定）	—

（インターネット）市内高等学校へのアンケート依頼

配布方法	市内高等学校における市内在学生に向けてアンケートを依頼
回収方法	WEB 回答
回収数	合計：454 人（回答日付より推定）
回収率（推定）	—

全体総括

ハガキ回答	529 人（うち有効回答 485 人）
WEB 回答	1,248 人（うち有効回答 1,246 人）
合計	1,777 人（うち有効回答 1,731 人）

※有効では無い回答（無効回答）とは全設問に対して回答の記載が無いまたは判読できないもの

(2) 調査結果　～傾向と考察～

回答者においては、教育委員会を通じ回答協力を依頼したため 10 代の回答が多くなっている。また、徒歩・公共交通以外の移動手段の有無を問う質問では半数以上が「自家用車（自分で運転）」と回答し、日常移動の悩みについての質問では 9 割の回答者が「特に移動に困っていない」としている。

質問項目⑨「普段の移動について感じている移動手段別の課題」においては、自転車やバイク、タクシー等で「移動手段として選択しない」という回答が最多となった中、 バスでは「時間が読めない」、 モノレールでは「家からバス停または駅が遠い」という回答が最多となった。このことから、バス・モノレールは移動手段として選択する余地はあるものの上記の課題をより強く感じてことが読み取れ、この課題を解決できれば利用者増加につながると考えられる。

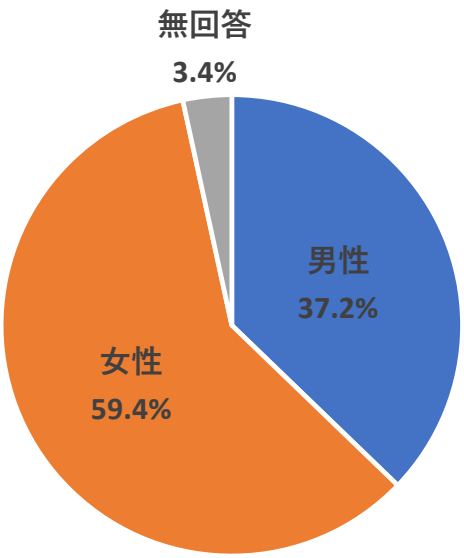
続く(3)は調査結果の全体集計、(4)は調査結果を地区別に集計したものである。

(3) 全体集計

① 性別

回答者の性別は女性が約 6 割を占める。

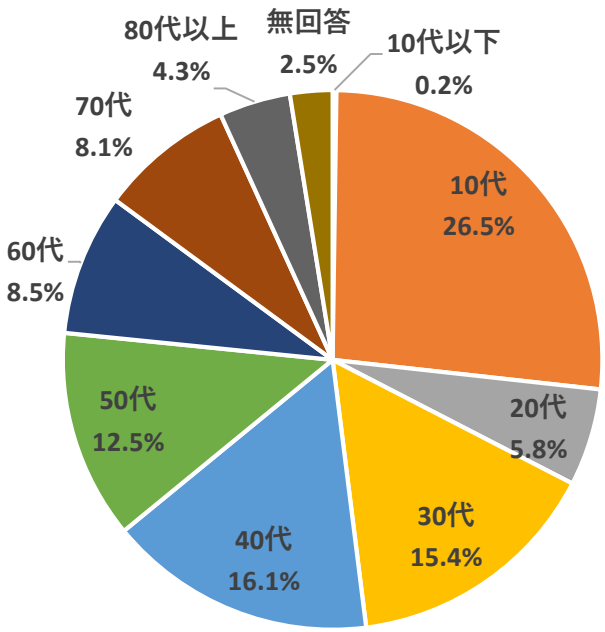
性別	件数
男性	644
女性	1,028
無回答	59
合計	1,731



② 年齢

10 代の回答が最も多くなっている。

年代	件数
10 代以下	4
10 代	459
20 代	101
30 代	267
40 代	278
50 代	217
60 代	147
70 代	140
80 代以上	74
無回答	44
合計	1,731

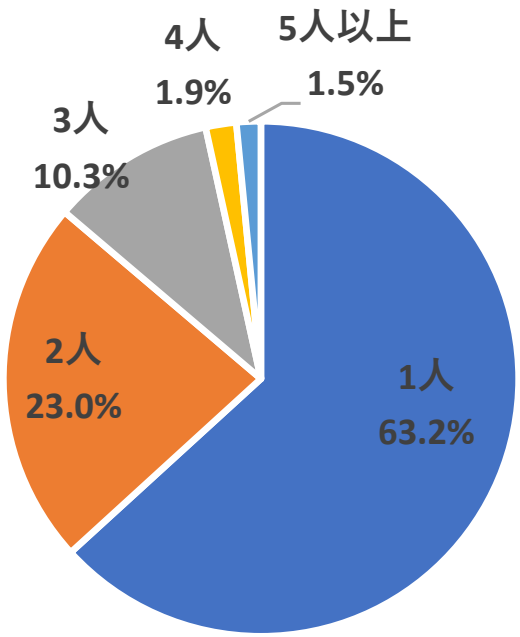


③ ３歳以下の養育

（３歳以下のお子様を子育て中の方はお子様の人数を教えてください）

３歳以下を養育している回答者のうち、1 人養育している回答者が最も多くなっている。

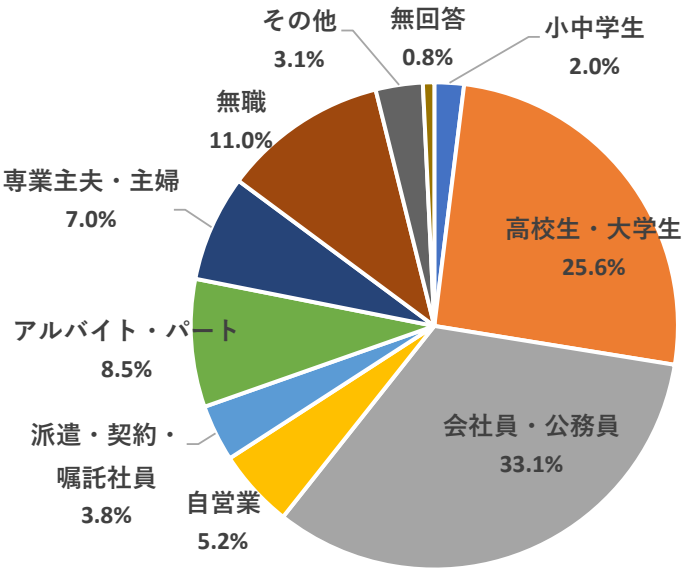
人数	件数
1 人	165
2 人	60
3 人	27
4 人	5
5 人以上	4
合計	261



④ 職業

回答者は、会社員・公務員と高校生・大学生で約６割を占めている。

職業	件数
小中学生	34
高校生・大学生	443
会社員・公務員	573
自営業	90
派遣・契約・嘱託社員	65
アルバイト・パート	147
専業主夫・主婦	122
無職	190
その他	54
無回答	13
合計	1,731

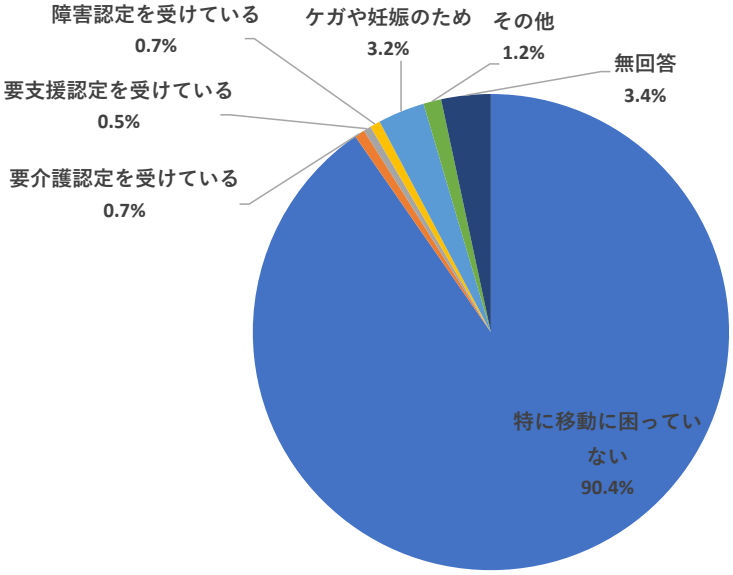


⑤ 日常移動での悩み

（普段の移動で手助けが必要な場合、その理由として該当する項目を１つ教えてください）

「特に移動に困っていない」という回答が最多で約９割を占める。次いで、有効回答の内「ケガや妊娠のため」という回答が多くなっている。

手助けが必要な理由	件数
特に移動に困っていない	1,564
要介護認定を受けている	12
要支援認定を受けている	9
障害認定を受けている	12
ケガや妊娠のため	55
その他	21
無回答	58
合計	1,731

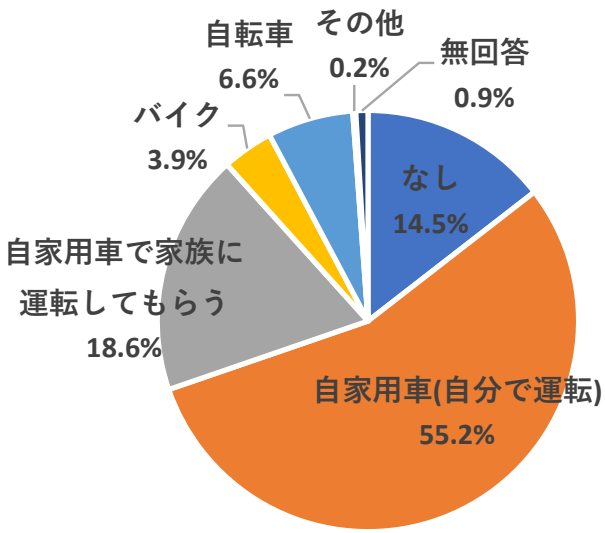


⑥ 徒歩・公共交通以外の移動手段

（普段、徒歩や公共交通（バス・タクシー・モノレール）以外の移動手段はありますか？）

「自家用車（自分で運転）」という回答が最も多くなっている。（家族に運転してもらう）も含めると「自家用車」は約７割を占める。

移動手段	件数
なし	251
自家用車(自分で運転)	956
自家用車で家族に運転してもらう	322
バイク	68
自転車	114
その他	4
無回答	16
合計	1,731

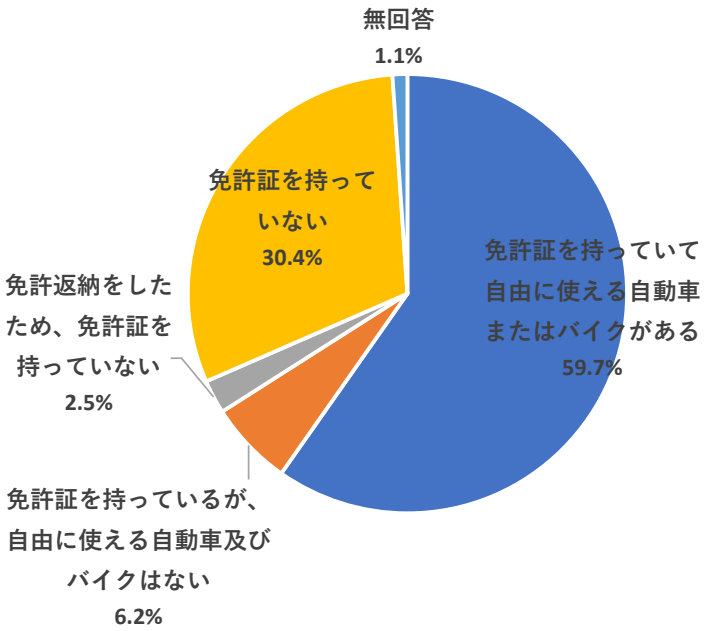


⑦ 運転免許の有無

（自動車またはバイク（原付含む）の運転免許はお持ちですか？）

「免許証を持っていて自由に使える自動車またはバイクがある」という回答が約６割を占めるが、次いで「免許を持っていない」という回答が約３割を占める。

運転免許の有無	件数
免許証を持っていて自由に使える自動車またはバイクがある	1,034
免許証を持っているが、自由に使える自動車及びバイクはない	108
免許返納をしたため、免許証を持っていない	43
免許証を持っていない	527
無回答	19
合計	1,731

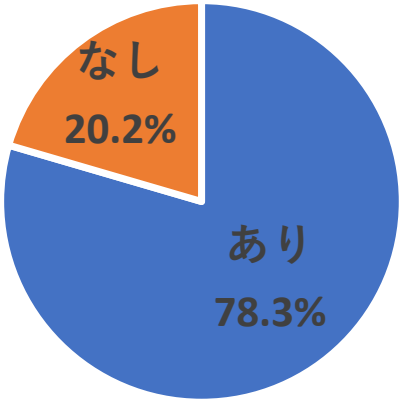


⑧月１回以上の通勤・通学・買物・通院や趣味や習い事を目的とした移動の有無と、それらの移動頻度、また、その場合の主な移動手段について教えてください。

【通勤・通学目的の移動について】

⑧ -1　通勤・通学目的の移動の有無について

移動の有無	件数
あり	1,355
なし	349
無回答	27
合計	1,731



⑧ -2（上記で通勤・通学目的の移動ありの方へ）移動頻度は月に何日間程度ですか？

「週５日程度」という回答が最も多く、約８割を占めている。

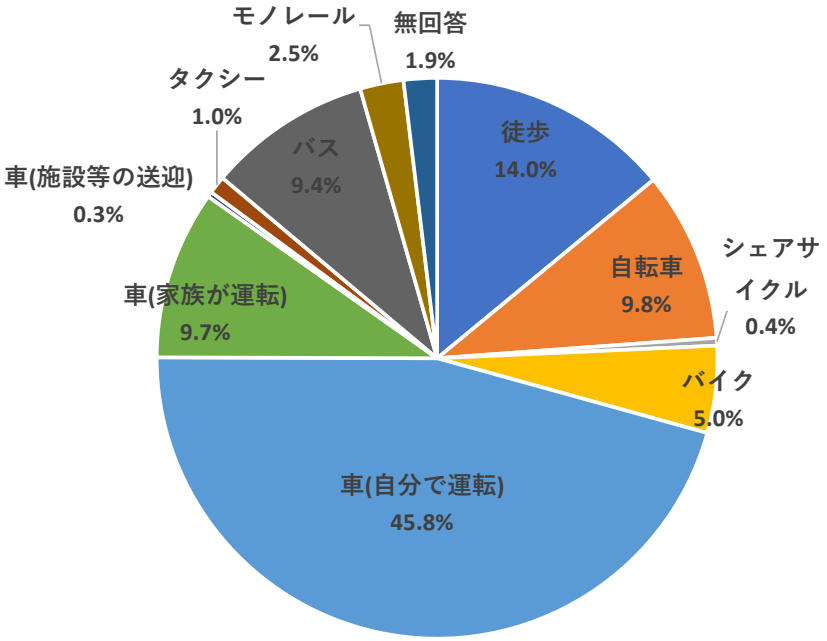
移動頻度	件数	
月に21日以上（週5日程度）	1,053	77.7%
月に11日～20日（週3日～4日程度）	205	15.1%
月に5日～10日（週1日～2日程度）	56	4.1%
月に4日以下（週1日程度）	32	2.4%
無回答	9	0.7%
合計	1,355	

⑧ -3（上記で通勤・通学目的の移動ありの方へ）その場合の主な移動手段を選択しご記入ください。

通勤・通学目的の移動は「車（自分で運転）」が約 46%を占め最多となっており、次いで「徒歩」が 14%となっている。

また、他の移動目的よりも「バス」という回答の割合が大きい。

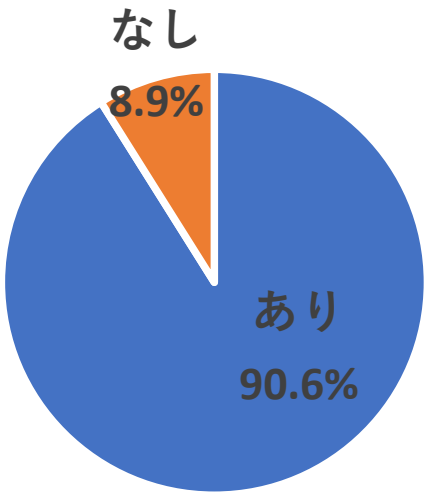
移動手段	件数
徒歩	190
自転車	133
シェアサイクル	6
バイク	68
車(自分で運転)	620
車(家族が運転)	132
車(施設等の送迎)	4
タクシー	14
バス	128
モノレール	34
無回答	26
合計	1,355



【買い物目的の移動について】

⑧ -1　買い物目的の移動の有無について

移動の有無	件数
あり	1,569
なし	154
無回答	8
合計	1,731



⑧ -2（上記で買い物目的の移動ありの方へ）移動頻度は月に何日間程度ですか？

「週 1 日～2 日程度」という回答が最も多く、約４割を占めている。

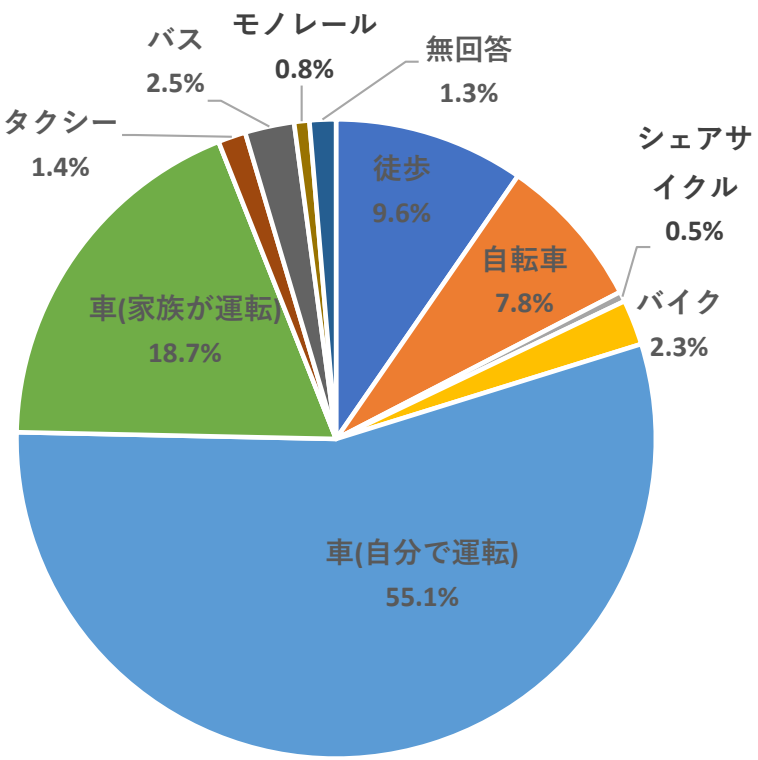
移動頻度	件数	
月に21日以上（週5日程度）	194	12.4%
月に11日～20日（週3日～4日程度）	395	25.2%
月に5日～10日（週1日～2日程度）	686	43.7%
月に4日以下（週1日程度）	288	18.4%
無回答	6	0.4%
合計	1,569	

⑧ -3（上記で買い物目的の移動ありの方へ）その場合の主な移動手段を選択しご記入ください。

「車（自分で運転）」という回答が約 55%で最多となっており、次いで「車（家族が運転）」が約 19%となっている。両者を合わせると「車」という回答は約 7 割を占める。

また、他の移動目的よりも「車（家族が運転）」という回答の割合が大きい。

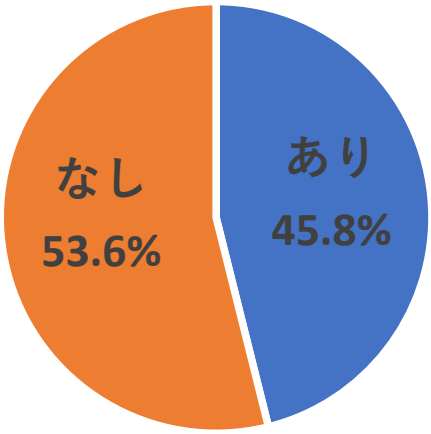
移動手段	件数
徒歩	151
自転車	122
シェアサイクル	8
バイク	36
車(自分で運転)	865
車(家族が運転)	293
車(施設等の送迎)	0
タクシー	22
バス	39
モノレール	12
無回答	21
合計	1,569



【通院目的の移動について】

⑧ -1　通院目的の移動の有無について

移動の有無	件数
あり	793
なし	927
無回答	11
合計	1,731



⑧ -2（上記で通院目的の移動ありの方へ）移動頻度は月に何日間程度ですか？

「週 1 日程度」という回答が最も多く、約 8 割を占めている。

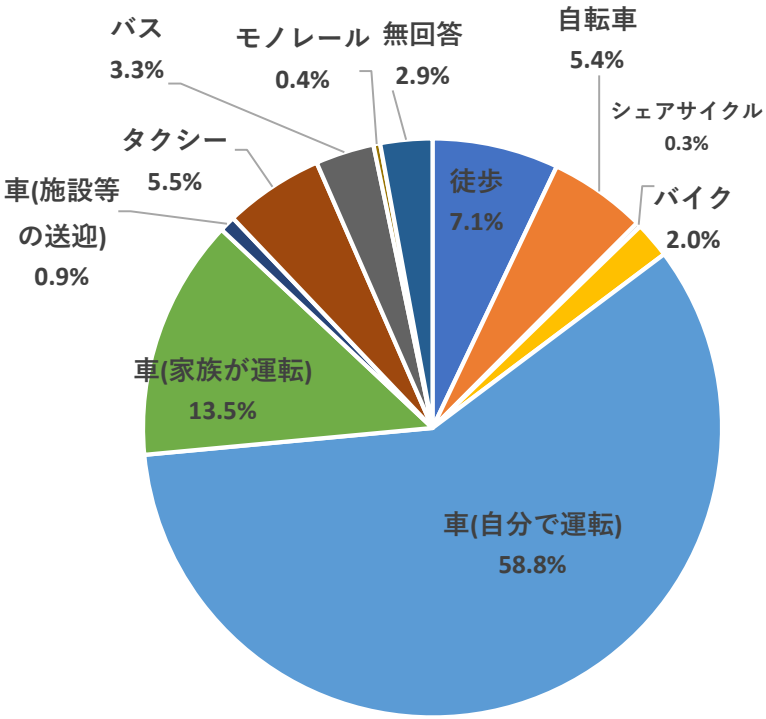
移動頻度	件数	
月に21日以上 （週5日程度）	14	1.8%
月に11日～20日 （週3日～4日程度）	19	2.4%
月に5日～10日 （週1日～2日程度）	71	9.0%
月に4日以下 （週1日程度）	679	85.6%
無回答	10	1.3%
合計	793	

⑧ -3（上記で通院目的の移動ありの方へ）その場合の主な移動手段を選択しご記入ください。

「車（自分で運転）」という回答が約 59%で最多となっており、次いで「車（家族が運転）」が約 14%となっている。両者を合わせると「車」という回答は約 7 割を占める。

また、他の移動目的よりも「タクシー」という回答の割合が大きい。

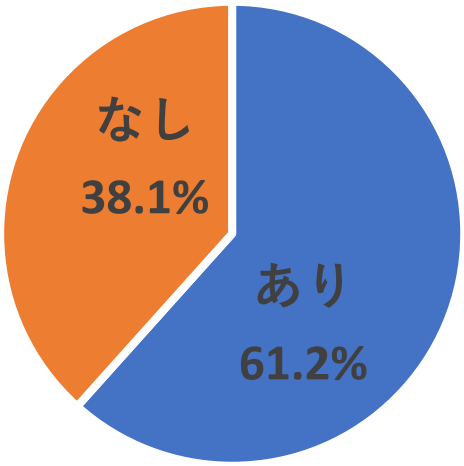
移動手段	件数
徒歩	56
自転車	43
シェアサイクル	2
バイク	16
車(自分で運転)	466
車(家族が運転)	107
車(施設等の送迎)	7
タクシー	44
バス	26
モノレール	3
無回答	23
合計	793



【趣味や習い事など私用での移動について】

⑧-1　趣味や習い事など私用での移動の有無について

移動の有無	件数
あり	1,059
なし	659
無回答	13
合計	1,731



⑧-2（上記で私用での移動ありの方へ）移動頻度は月に何日間程度ですか？

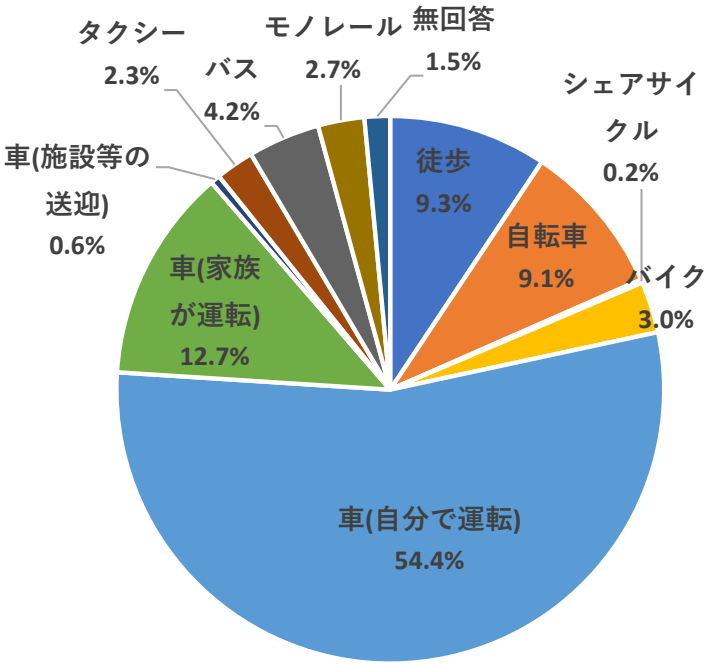
「週１日程度」という回答が約４割を占めて最も多く、次いで「週 1～2 日日程度」という回答が約３割を占める。

移動頻度	件数	
月に21日以上（週5日程度）	82	7.7%
月に11日～20日（週3日～4日程度）	180	17.0%
月に5日～10日（週1日～2日程度）	336	31.7%
月に4日以下（週1日程度）	457	43.2%
無回答	4	0.4%
合計	1,059	

⑧-3（上記で私用での移動ありの方へ）その場合の主な移動手段を選択しご記入ください。

「車（自分で運転）」という回答が約 54%で最多となっており、次いで「車（家族が運転）」が約 13%となっている。両者を合わせると「車」という回答は約 7 割を占める。

移動手段	件数
徒歩	99
自転車	96
シェアサイクル	2
バイク	32
車(自分で運転)	576
車(家族が運転)	134
車(施設等の送迎)	6
タクシー	24
バス	45
モノレール	29
無回答	16
合計	1,059



⑨普段の移動について感じている課題をそれぞれの移動手段別にご回答ください。　※複数選択可

⑨-1　徒歩　　※複数選択可

「天候に左右される」「荷物が多いと大変」という回答が多く、回答者の半数近くが選択している。

徒歩	件数	
移動手段として選択しない	325	18.8%
移動範囲が狭い	466	26.9%
天候に左右される	829	47.9%
交通事故が不安	150	8.7%
近い将来移動が困難になる	103	6.0%
荷物が多いと大変	813	47.0%
歩道・自転車専用道路がない	191	11.0%
自転車に乗れない	57	3.3%
特に課題を感じていない	224	12.9%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-2　自転車　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、次いで⑨-1 徒歩の結果同様「天候に左右される」や「荷物が多いと大変」という回答が多い。

自転車	件数	
移動手段として選択しない	1,014	58.6%
移動範囲が狭い	53	3.1%
天候に左右される	309	17.9%
交通事故が不安	185	10.7%
近い将来移動が困難になる	27	1.6%
荷物が多いと大変	218	12.6%
自転車購入費が高い	77	4.4%
歩道・自転車専用道路がない	209	12.1%
お酒が飲めない	32	1.8%
自転車に乗れない	84	4.9%
駐輪場が無い	110	6.4%
特に課題を感じていない	157	9.1%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-3　シェアサイクル　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、次いで「自宅や目的地からポートが遠い」や「天候に左右される」という回答が多い。

シェアサイクル	件数	
移動手段として選択しない	1,174	67.8%
移動範囲が狭い	39	2.3%
天候に左右される	166	9.6%
交通事故が不安	99	5.7%
近い将来移動が困難になる	11	0.6%
荷物が多いと大変	117	6.8%
歩道・自転車専用道路がない	111	6.4%
お酒が飲めない	18	1.0%
駐輪場が無い	64	3.7%
自転車利用料金が高い	56	3.2%
借りられない事がある	77	4.4%
自宅や目的地からポートが遠い	169	9.8%
特に課題を感じていない	139	8.0%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-4　バイク（原付含む）　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、次いで「天候に左右される」や「特に課題を感じていない」という回答が多い。

バイク（原付含む）	件数	
移動手段として選択しない	1,288	74.4%
購入費、維持管理費が高い	58	3.4%
近い将来運転できなくなる	22	1.3%
交通事故が不安	131	7.6%
お酒が飲めない	46	2.7%
目的地付近で駐車場を探すのが大変	34	2.0%
天候に左右される	157	9.1%
渋滞で時間が読めない	23	1.3%
特に課題を感じていない	157	9.1%
回答者数	1,731	

⑨-5　車(自分で運転)　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、僅差で「購入費、維持管理費が高い」や「渋滞で時間が読めない」という回答が多い。

車(自分で運転)	件数	
移動手段として選択しない	559	32.3%
購入費、維持管理費が高い	533	30.8%
近い将来運転できなくなる	169	9.8%
交通事故が不安	351	20.3%
お酒が飲めない	234	13.5%
目的地付近で駐車場を探すのが大変	429	24.8%
渋滞で時間が読めない	487	28.1%
特に課題を感じていない	218	12.6%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-6　車(家族が運転)　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、次いで「家族に負担がかかる」や「特に課題を感じていない」という回答が多い。

車(家族が運転)	件数	
移動手段として選択しない	532	30.7%
交通事故が不安	285	16.5%
渋滞で時間が読めない	349	20.2%
自由に移動できない	176	10.2%
家族に負担がかかる	416	24.0%
特に課題を感じていない	408	23.6%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-5　車(施設等の送迎車)　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、次いで「特に課題を感じていない」や「渋滞で時間が読めない」という回答が多い。

車(施設等の送迎車)	件数	
移動手段として選択しない	1,111	64.2%
交通事故が不安	90	5.2%
渋滞で時間が読めない	146	8.4%
自由に移動できない	104	6.0%
乗降場所が遠い	78	4.5%
特に課題を感じていない	257	14.8%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-8　タクシー　　※複数選択可

「移動手段として選択しない」という回答が最多だが、僅差で「運賃が高い」や「呼んでも来ない、探せないときがある」という回答が多い。

タクシー	件数	
移動手段として選択しない	690	39.9%
呼んでも来ない、探せないときがある	479	27.7%
運賃が高い	619	35.8%
荷物が多いと大変	48	2.8%
時間が読めない	112	6.5%
特に課題を感じていない	170	9.8%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-9　バス　　※複数選択可

「時間が読めない」という回答が最多となっており、僅差で「移動手段として選択しない」や「荷物が多いと大変」という回答が多い。

バス	件数	
移動手段として選択しない	552	31.9%
運賃が高い	147	8.5%
家からバス停または駅が遠い	350	20.2%
バス停または駅から目的地まで遠い	327	18.9%
遅い時間に使えない	71	4.1%
荷物が多いと大変	418	24.1%
時間が読めない	615	35.5%
乗り換えないといけない	264	15.3%
乗継が不便	277	16.0%
特に課題を感じていない	175	10.1%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

⑨-10　モノレール　　※複数選択可

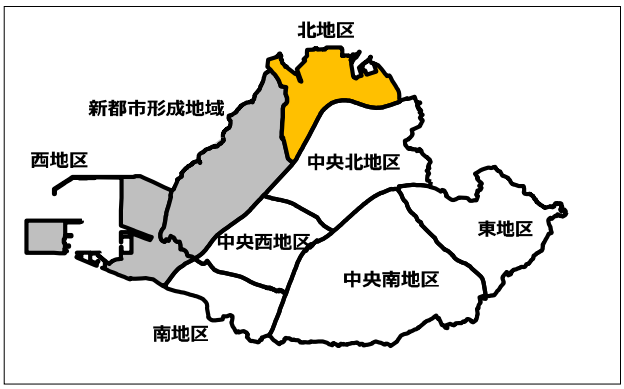
「家からバス停または駅が遠い」という回答が最多となっており、僅差で「移動手段として選択しない」、次いで「荷物が多いと大変」という回答が多い。

モノレール	件数	
移動手段として選択しない	649	37.5%
運賃が高い	156	9.0%
家からバス停または駅が遠い	661	38.2%
バス停または駅から目的地まで遠い	275	15.9%
遅い時間に使えない	24	1.4%
荷物が多いと大変	291	16.8%
乗り換えないといけない	102	5.9%
乗継が不便	104	6.0%
特に課題を感じていない	214	12.4%
回答者数	1,731	

※複数回答可のためパーセント合計は100%ではありません。

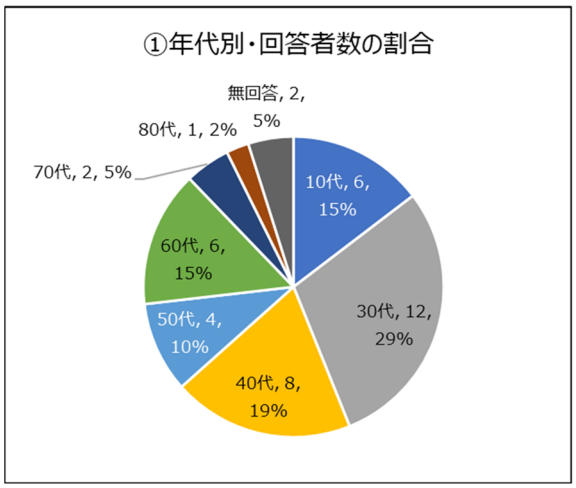
（4）地区別集計

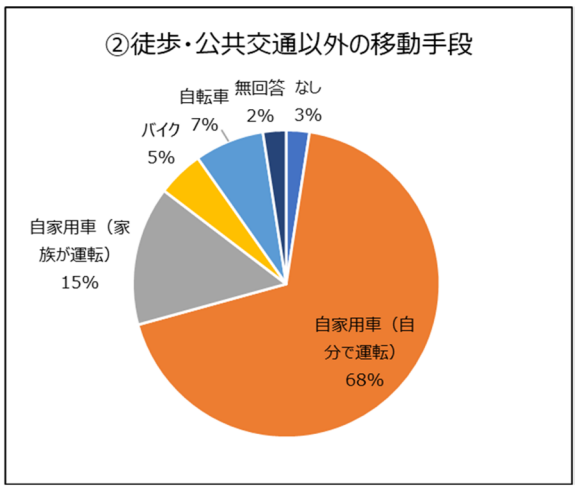
①　北地区

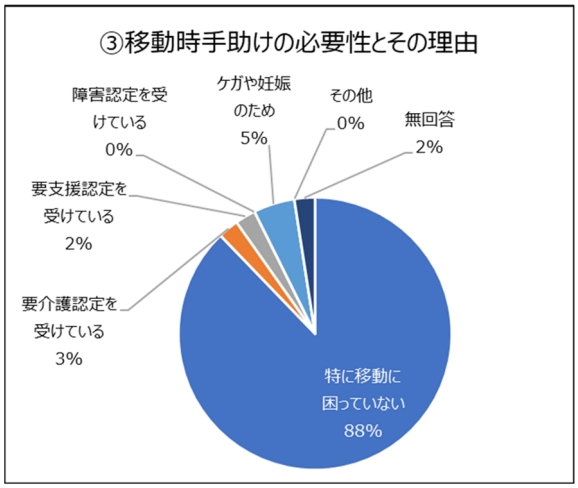


【人口】　3,188 人　　【世帯】　1,487 世帯
※令和 5 年 6 月末時点
【土地利用】
- 臨海部の大半が工業系の土地利用となっている
- 住居系は、国道 58 号北側の地区と、空寿崎周辺に見られる
- 国道 58 号沿線に、広域的な商業機能が集積する
- 米軍施設に隣接する地域には、まとまった緑地やシリンカーが見られる

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】
- 西海岸道路、浦添西原線、牧港線などの整備促進が求められる
- 導入が検討されている基幹バスを含めて、利便性の高い公共交通網の確立が求められる
- 歩道の確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められる







【回答者の傾向】
- 30～40 代の回答割合が多く、20 代からの回答が無かった
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 83%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 3%
- 移動時の手助けについては合わせて約 10%が必要としている

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い		7	1	8
	荷物が多いと大変	1	10	1	12
	近い将来移動が困難になる		1		1
	交通事故が不安		2	1	3
	天候に左右される	1	10	1	12
	歩道・自転車専用道路がない		3		3
自転車	荷物が多いと大変		4	1	5
	交通事故が不安		6		6
	自転車に乗れない		1		1
	駐輪場が無い		1		1
	天候に左右される	3	6	1	10
	歩道・自転車専用道路がない		3		3
シェアサイクル	荷物が多いと大変		1		1
	交通事故が不安		1		1
	自宅や目的地からポートが遠い	1	3		4
	借りられない事がある		1		1
	駐輪場が無い		1		1
	天候に左右される		2		2
バイク	お酒が飲めない		1		1
	交通事故が不安		2		2
	購入費、維持管理費が高い		1		1
	渋滞で時間が読めない		1		1
	天候に左右される		5		5
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		2		2
車(自分)	お酒が飲めない		4		4
	近い将来運転できなくなる			2	2
	交通事故が不安		6	1	7
	購入費、維持管理費が高い		16		16
	渋滞で時間が読めない		14	1	15
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		7	1	8
車(家族)	家族に負担がかかる		5	1	6
	交通事故が不安		6		6
	自由に移動できない	1	1		2
	渋滞で時間が読めない		3		3
車(施設)	交通事故が不安		1		1
	自由に移動できない		3		3
	渋滞で時間が読めない		4		4
	乗降場所が遠い		2		2
タクシー	運賃が高い		10	2	12
	荷物が多いと大変	1			1
	呼んでも来ない、探せないときがある		3		3
	時間が読めない		1		1
バス	バス停または駅から目的地まで遠い		3	1	4
	運賃が高い		4		4
	家からバス停または駅が遠い		2	1	3
	荷物が多いと大変		6	1	7
	時間が読めない		12	1	13
	乗り換えないといけない		4		4
	乗継が不便		5		5
	遅い時間に使えない		4	1	5
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い		5	1	6
	運賃が高い		5		5
	家からバス停または駅が遠い		11	2	13
	荷物が多いと大変		3	1	4
	乗り換えないといけない		1		1
	乗継が不便		5	1	6
総計		8	231	24	263

【移動手段毎の課題傾向】

- 車（自分）の「購入費、維持費が高い」、タクシーの「運賃が高い」との意見が多く、70 代以上では車（自分）の「近い将来運転できなくなる」と言った意見が多いことから低コストな移動手段が望まれている

- 車（自分）およびバスの「時間が読めない」との意見が多い事から、バスの定時性向上によって車からの転換が期待される

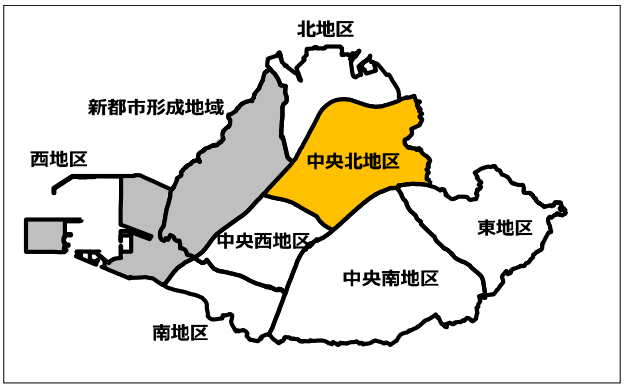
- モノレール沿線から離れていることから「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

グラフの見方

移動範囲が狭い	3
荷物が多いと大変	14
近い将来移動が困難になる	28

表中の色付きバー（青、黄、緑、紫）は、回答者の割合を示しています。左の例では、上からそれぞれ約10%、50%、100%の70代以上の方が課題として挙げていることを意味します。

② 中央北地区



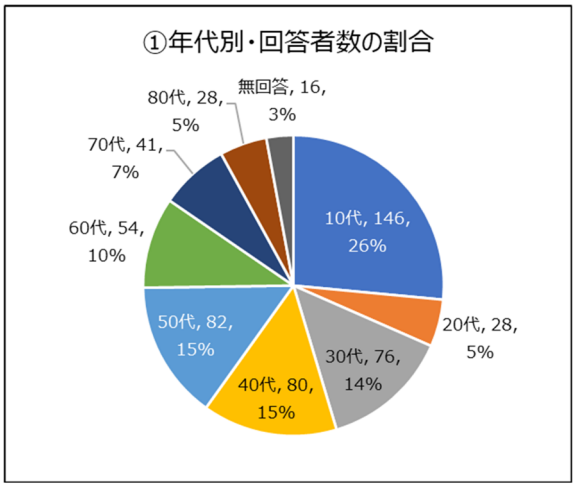
【人口】 32,036 人 【世帯】 14,560 世帯
※令和 5 年 6 月末時点

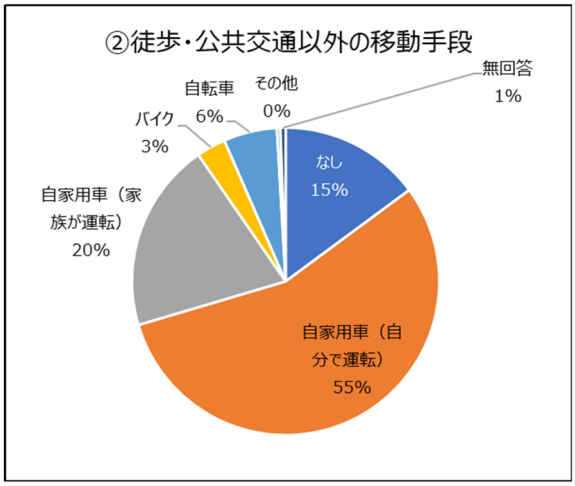
【土地利用】

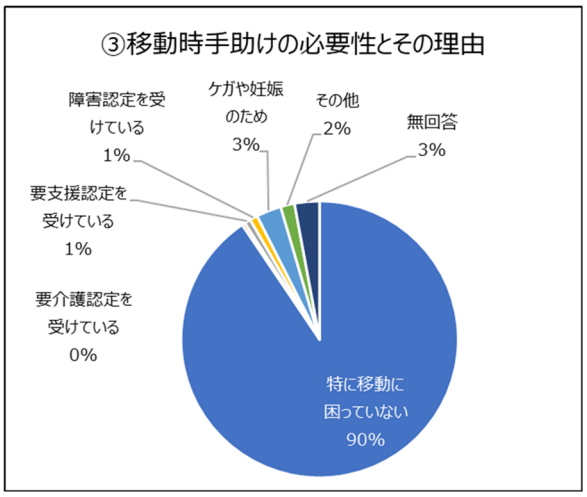
- 国道 58 号、パイプライン通り及びサンパーク通り沿いに商業系の土地利用が見られる
- 伊祖公園一帯や牧港川沿いに緑地が見られる
- その他は住居系であるが、一部に比較的規模の大きな工場が混在している

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】

- パイプライン通りの拡幅整備の促進が求められる
- 歩道確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められる
- 牧港川沿いにおける自転車道やウォーキングコースの整備検討が求められる
- コミュニティバスや既存のバス網を含め、公共交通の利便性の向上が求められる
- 浦添西原線におけるシンボルロードの形成が求められる







【回答者の傾向】

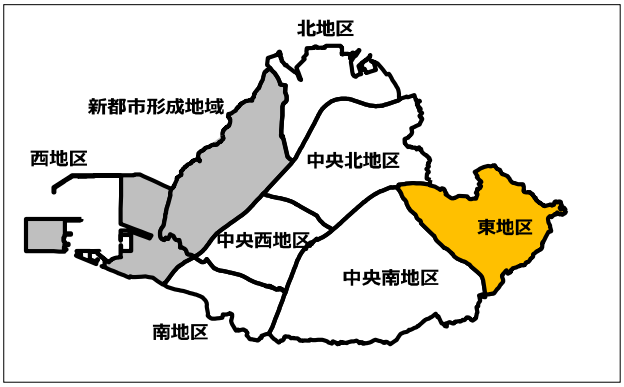
- 10 代の回答割合が多い
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 75%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 15%
- 移動時の手助けについては回答者の約 7%が必要としている

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い	28	103	21	152
	荷物が多いと大変	50	181	18	249
	近い将来移動が困難になる	4	27	10	41
	交通事故が不安	13	23	5	41
	自転車に乗れない	7	8	2	17
	天候に左右される	47	186	16	249
	歩道・自転車専用道路がない	9	47	1	57
自転車	お酒が飲めない	1	11		12
	移動範囲が狭い	5	9	1	15
	荷物が多いと大変	9	45	1	55
	近い将来移動が困難になる		9	1	10
	交通事故が不安	6	34	6	46
	自転車に乗れない	4	14	12	30
	自転車購入費が高い	5	14	1	20
	駐輪場が無い	4	28		32
	天候に左右される	13	65	2	80
	歩道・自転車専用道路がない	4	56	3	63
シェアサイクル	お酒が飲めない	3	2		5
	移動範囲が狭い	2	10		12
	荷物が多いと大変	3	32	1	36
	近い将来移動が困難になる		2		2
	交通事故が不安	2	20	1	23
	自宅や目的地からポートが遠い		52	1	53
	自転車利用料金が高い	1	16		17
	借りられない事がある	1	15		16
	駐輪場が無い	1	22		23
	天候に左右される	3	44		47
	歩道・自転車専用道路がない	1	29	1	31
バイク	お酒が飲めない	1	16		17
	近い将来運転できなくなる	2	7		9
	交通事故が不安	3	44	1	48
	購入費、維持管理費が高い	5	12		17
	渋滞で時間が読めない	1	5		6
	天候に左右される	3	48		51
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	1	8		9
車(自分)	お酒が飲めない	3	64	2	69
	近い将来運転できなくなる		31	20	51
	交通事故が不安	2	98	7	107
	購入費、維持管理費が高い	5	157	3	165
	渋滞で時間が読めない	3	137	4	144
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	2	124	7	133
車(家族)	家族に負担がかかる	24	83	12	119
	交通事故が不安	9	72	3	84
	自由に移動できない	10	44	6	60
	渋滞で時間が読めない	30	71	1	102
車(施設)	交通事故が不安	6	24	2	32
	自由に移動できない	1	44	6	51
	渋滞で時間が読めない	4	42	2	48
	乗降場所が遠い	2	29	1	32
タクシー	運賃が高い	25	157	21	203
	荷物が多いと大変	2	9	2	13
	呼んでも来ない、探せないときがある	11	130	13	154
	時間が読めない	4	30	3	37
バス	バス停または駅から目的地まで遠い	11	81	8	100
	運賃が高い	16	33		49
	家からバス停または駅が遠い	16	95	14	125
	荷物が多いと大変	20	112	15	147
	時間が読めない	30	145	13	188
	乗り換えないといけない	4	69	3	76
	乗継が不便	7	70	3	80
	遅い時間に使えない	2	14	3	19
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い	4	64	4	72
	運賃が高い	6	19		25
	家からバス停または駅が遠い	16	183	22	221
	荷物が多いと大変	5	62	3	70
	乗り換えないといけない	2	25	8	35
	乗継が不便	2	25	9	36
	遅い時間に使えない	1	6	1	8
総計		527	3,593	326	4,446

【移動手段毎の課題傾向】

- 牧港や港川から安波茶にかけて傾斜が大きいことなどから、徒歩移動に関する課題が多く見られる
- 車（自分）における維持費やタクシーの運賃、バスの時間が読めないなどの課題が多く、低コストで定時性の高い移動手段が望まれている
- タクシーを呼んでも来ない、探せないことがあるとの意見も比較的多い
- 10 代以下では車による送迎において家族に負担をかけている意識が高い事が伺える
- モノレール沿線から離れていることから「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

③　東地区



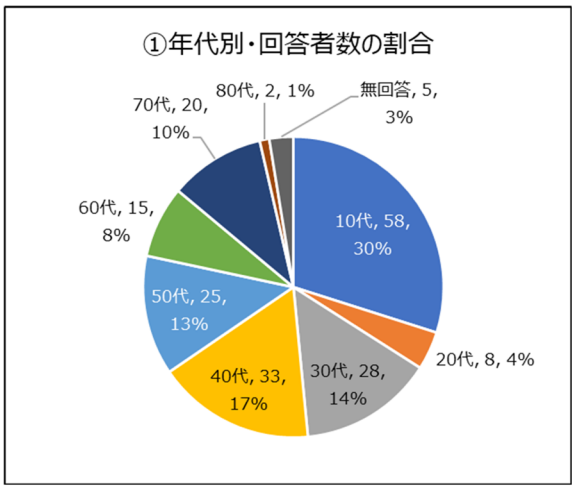
【人口】　13,831 人　　【世帯】　6,133 世帯
※令和 5 年 6 月末時点

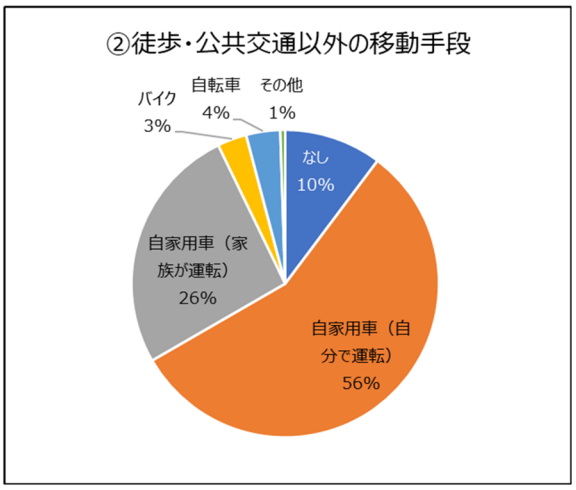
【土地利用】

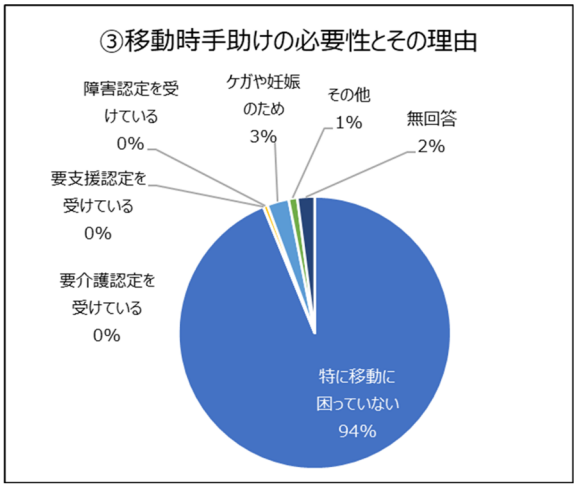
- 県道 241 号線沿線で商業・業務施設の立地が見られる
- また大規模な斜面緑地が浦添大公園、浦添墓地公園等の公園として残されている
- 牧港川の上流には一部農地が残っている

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】

- 環状道路の早期実現に向けた取り組みが求められる
- 沖縄都市モノレールと連携した利便性の高い公共交通網の確立が求められる
- 歩道の確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められる
- 牧港川沿いを活用した自転車道やウォーキングコースの整備検討が求められる
- 既存バス網やコミュニティバスを含め公共交通の利便性の向上が求められる







【回答者の傾向】

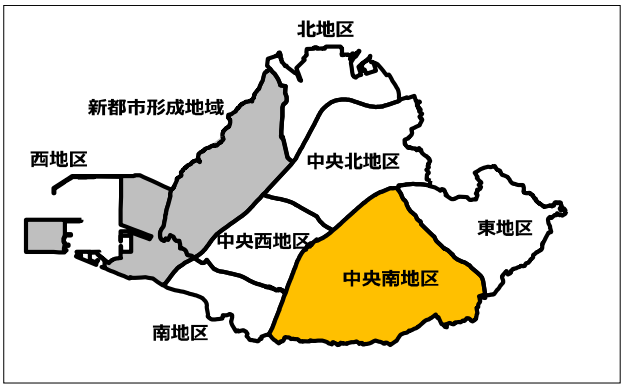
- 10 代の回答割合が多い
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 82%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 10%
- 自転車の利用割合が他地区に比べて低い

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い	12	35	6	53
	荷物が多いと大変	24	64	5	93
	近い将来移動が困難になる	1	7		8
	交通事故が不安	6	13		19
	自転車に乗れない	1	2	1	4
	天候に左右される	19	65	6	90
	歩道・自転車専用道路がない	3	16	1	20
自転車	お酒が飲めない		1		1
	移動範囲が狭い	1	7	1	9
	荷物が多いと大変	2	17	1	20
	近い将来移動が困難になる			1	1
	交通事故が不安	4	18	3	25
	自転車に乗れない		2		2
	自転車購入費が高い		8		8
	駐輪場が無い	2	11		13
	天候に左右される	6	24	1	31
	歩道・自転車専用道路がない	2	15	1	18
シェアサイクル	お酒が飲めない		1		1
	移動範囲が狭い	1	4		5
	荷物が多いと大変	1	13		14
	交通事故が不安	2	9		11
	自宅や目的地からポートが遠い		19		19
	自転車利用料金が高い	1	7		8
	借りられない事がある	1	9		10
	駐輪場が無い		5		5
	天候に左右される	3	18		21
	歩道・自転車専用道路がない	1	11		12
バイク	お酒が飲めない		5		5
	近い将来運転できなくなる	1	2		3
	交通事故が不安	1	11		12
	購入費、維持管理費が高い	1	4		5
	渋滞で時間が読めない	1	3		4
	天候に左右される		15		15
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	1	1		2
車(自分)	お酒が飲めない		21	3	24
	近い将来運転できなくなる	1	14	5	20
	交通事故が不安	1	31	3	35
	購入費、維持管理費が高い	1	57	2	60
	渋滞で時間が読めない		53	1	54
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		47	1	48
車(家族)	家族に負担がかかる	15	34		49
	交通事故が不安	7	28		35
	自由に移動できない	9	15		24
	渋滞で時間が読めない	15	25	1	41
車(施設)	交通事故が不安	4	11		15
	自由に移動できない	1	11		12
	渋滞で時間が読めない	3	19		22
	乗降場所が遠い	1	10		11
タクシー	運賃が高い	10	46	4	60
	荷物が多いと大変	2	3	4	9
	呼んでも来ない、探せないときがある		43	5	48
	時間が読めない		8		8
バス	バス停または駅から目的地まで遠い	5	25		30
	運賃が高い	7	12		19
	家からバス停または駅が遠い	8	18		26
	荷物が多いと大変	8	29	4	41
	時間が読めない	22	47	5	74
	乗り換えないといけない	5	27	1	33
	乗継が不便	3	27	1	31
	遅い時間に使えない	1	6		7
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い	6	25		31
	運賃が高い	5	10		15
	家からバス停または駅が遠い	13	52	4	69
	荷物が多いと大変	8	34	1	43
	乗り換えないといけない	1	7	1	9
	乗継が不便		4		4
	遅い時間に使えない	1	2		3
総計		261	1,243	73	1,577

【移動手段毎の課題傾向】

- 自転車の利用割合に対して、自転車「交通事故が不安」とする意見が他地区に比べて多い
- 他地域と同様に車（自分）では維持費や渋滞、タクシーでは運賃や探せないことがある、バスでは時間が読めないなどの課題が多い
- 10 代以下、20～60 代において車による送迎に対して家族に負担をかけているという意識が高い事が伺える
- 浦添前田駅やてだこ浦西駅までの直線距離は近いものの、道なりでは比較的遠く、勾配も大きい事から「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

④　中央南地区



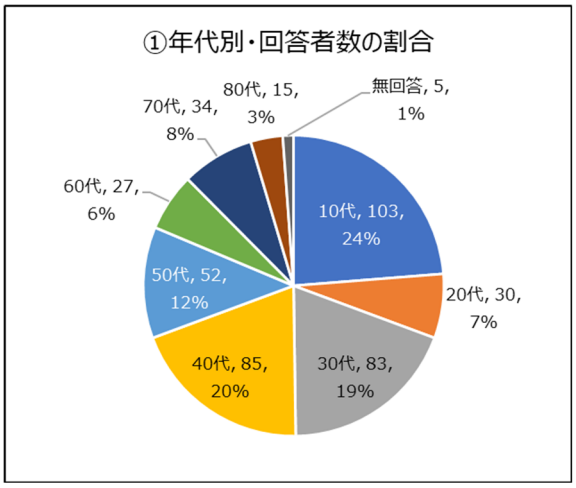
【人口】　28,441 人　　【世帯】　12,689 世帯
※令和 5 年 6 月末時点

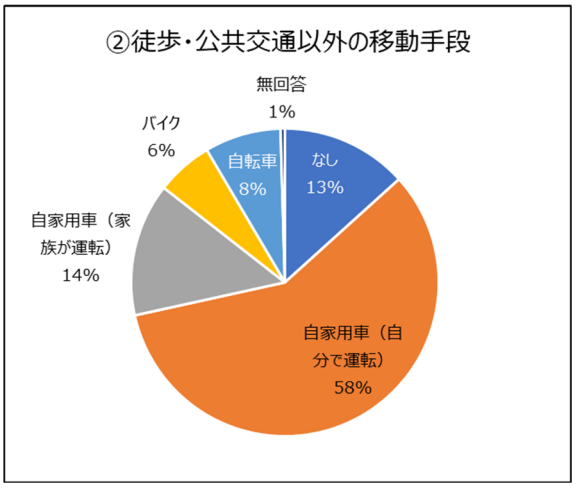
【土地利用】

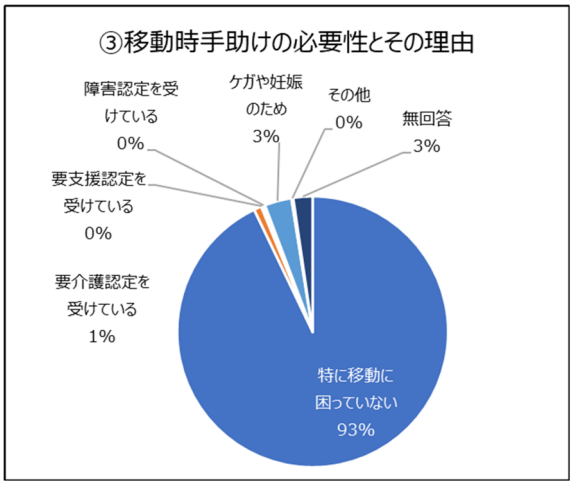
- 行政文化の中心となる地区で市民会館、美術館、社会福祉センター、図書館等の公共施設が集約している
- 丘陵地には斜面林に囲まれた良好な住宅地が広がっている
- 浦添西原線と県道 153 号線沿線の一部に商業系の土地利用が見られる
- 地区南側では土地区画整理事業により、新たな住宅地が形成されている

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】

- 沖縄都市モノレールの整備促進を含め、公共交通の利便性向上が求められる
- 地域における交通円滑化が求められる
- 河川沿いを活用した遊歩道やウォーキングコースの整備検討が求められる
- 歩道の確保や緑陰、ポケットパークの整備など安全で快適な歩行者空間の形成が求められる







【回答者の傾向】

- 10 代、40 代の回答割合が多い
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 72%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 13%
- バイクや自転車の利用割合が比較的多い

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い	16	94	14	124
	荷物が多いと大変	32	160	15	207
	近い将来移動が困難になる	3	20	8	31
	交通事故が不安	8	32	4	44
	自転車に乗れない	1	8	2	11
	天候に左右される	39	163	16	218
	歩道・自転車専用道路がない	12	43	2	57
自転車	お酒が飲めない		11		11
	移動範囲が狭い	3	12	1	16
	荷物が多いと大変	17	51	1	69
	近い将来移動が困難になる		5	2	7
	交通事故が不安	11	33	5	49
	自転車に乗れない	2	7	7	16
	自転車購入費が高い	4	15	3	22
	駐輪場が無い	4	23	2	29
	天候に左右される	20	64	2	86
	歩道・自転車専用道路がない	8	51	1	60
シェアサイクル	お酒が飲めない	2	5		7
	移動範囲が狭い	4	9		13
	荷物が多いと大変	2	24	2	28
	近い将来移動が困難になる	3	2	2	7
	交通事故が不安	8	18	2	28
	自宅や目的地からポートが遠い	3	35	4	42
	自転車利用料金が高い	1	14	3	18
	借りられない事がある	1	19	2	22
	駐輪場が無い	4	13		17
	天候に左右される	9	38	1	48
	歩道・自転車専用道路がない	6	20	4	30
バイク	お酒が飲めない		12		12
	近い将来運転できなくなる	1	2	1	4
	交通事故が不安	6	23	3	32
	購入費、維持管理費が高い	1	12	2	15
	渋滞で時間が読めない	1	8		9
	天候に左右される	3	40	2	45
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	1	7	1	9
車(自分)	お酒が飲めない	3	66	1	70
	近い将来運転できなくなる		26	13	39
	交通事故が不安	1	86	6	93
	購入費、維持管理費が高い	3	131	4	138
	渋滞で時間が読めない		130	4	134
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		99	7	106
車(家族)	家族に負担がかかる	24	74	8	106
	交通事故が不安	8	64		72
	自由に移動できない	5	35	3	43
	渋滞で時間が読めない	27	77	1	105
車(施設)	交通事故が不安	4	19	2	25
	自由に移動できない	2	17	1	20
	渋滞で時間が読めない	3	41	2	46
	乗降場所が遠い	1	18		19
タクシー	運賃が高い	17	113	19	149
	荷物が多いと大変	1	7	2	10
	呼んでも来ない、探せないときがある	3	115	10	128
	時間が読めない	3	25	1	29
バス	バス停または駅から目的地まで遠い	9	62	7	78
	運賃が高い	5	28	1	34
	家からバス停または駅が遠い	15	58	12	85
	荷物が多いと大変	6	76	12	94
	時間が読めない	16	121	14	151
	乗り換えないといけない	5	65	5	75
	乗継が不便	3	62	8	73
	遅い時間に使えない	1	13	1	15
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い	4	68	7	79
	運賃が高い	11	47		58
	家からバス停または駅が遠い	10	113	19	142
	荷物が多いと大変	7	87	10	104
	乗り換えないといけない	2	16	4	22
	乗継が不便		15	5	20
	遅い時間に使えない		3	1	4
総計		435	3,070	304	3,809

【移動手段毎の課題傾向】

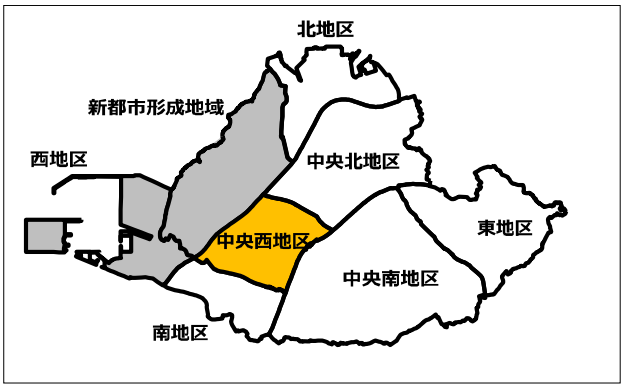
- 小湾川沿いを中心に低い土地が広がり周囲との高低差が大きいことなどから、ここでも徒歩移動に関する課題が多く見られる

- 他地域と同様に車（自分）では維持費や渋滞、タクシーでは運賃や探せないことがある、バスでは時間が読めないなどの課題が多い

- 10 代以下、20～60 代において車による送迎に対して家族に負担をかけているという意識が高い事が伺える

- 一部地域はモノレール沿線であるものの、小湾川周辺など駅までの距離があり勾配も大きい地域があることから「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

⑤　中央西地区



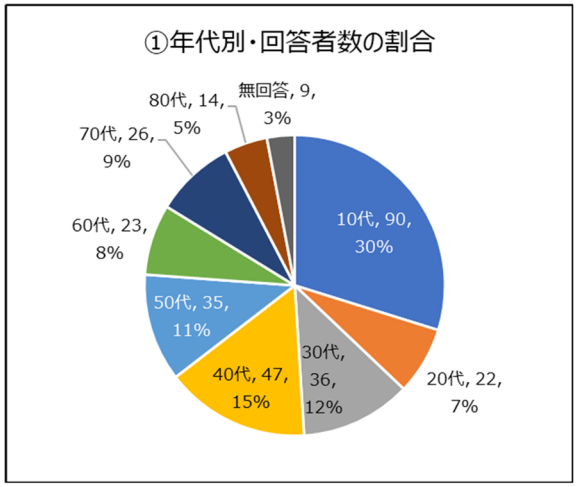
【人口】　23,767 人　　【世帯】　11,529 世帯
※令和 5 年 6 月末時点

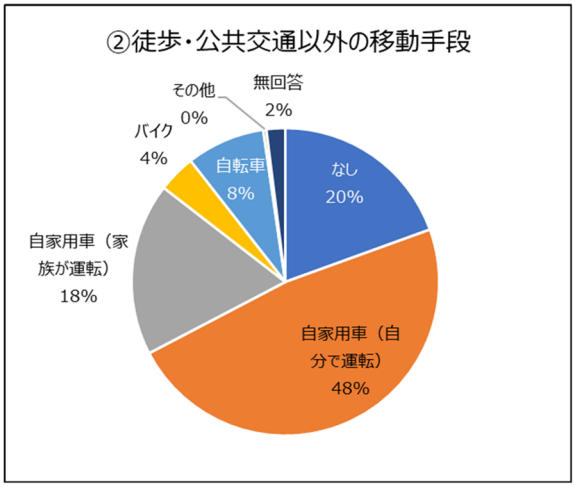
【土地利用】

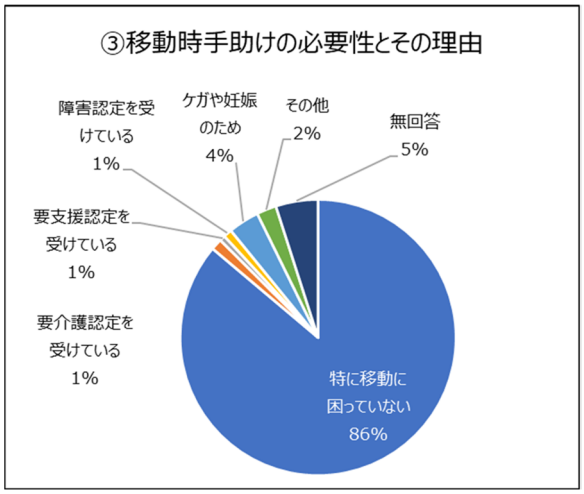
- 国道 58 号、国道 330 号の一部及び屋富祖通り、パイプライン通りの沿線で商業系の土地利用の集積が見られる
- その他の市街地は住居系を中心とする土地利用が展開するが、地域内を横断する小湾川沿いに斜面緑地が見られる

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】

- 基幹バスシステム、コミュニティバスを含めて、利便性の高い公共交通網の形成が求められる
- 市街地の更新と連携した道路整備が求められる
- 未整備道路の整備促進が求められる
- 自転車道やウォーキングコースなどの整備検討が求められる







【回答者の傾向】

- 10 代の回答割合が多い
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 66%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 20%と最も多い
- バイクや自転車の利用割合が比較的多い

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い	16	51	6	73
	荷物が多いと大変	40	97	9	146
	近い将来移動が困難になる		6	4	10
	交通事故が不安	11	15		26
	自転車に乗れない	2	5	1	8
	天候に左右される	37	102	12	151
	歩道・自転車専用道路がない	6	29	1	36
自転車	お酒が飲めない		3		3
	移動範囲が狭い	2	4		6
	荷物が多いと大変	8	29	2	39
	近い将来移動が困難になる		2	1	3
	交通事故が不安	6	16	2	24
	自転車に乗れない	1	5	7	13
	自転車購入費が高い	1	17		18
	駐輪場が無い	2	11		13
	天候に左右される	11	40	1	52
	歩道・自転車専用道路がない	8	24	1	33
シェアサイクル	お酒が飲めない		2		2
	移動範囲が狭い	1	4		5
	荷物が多いと大変	3	20	1	24
	近い将来移動が困難になる		1		1
	交通事故が不安	4	15	1	20
	自宅や目的地からポートが遠い	1	29		30
	自転車利用料金が高い	1	5		6
	借りられない事がある	2	14	1	17
	駐輪場が無い	2	8		10
	天候に左右される	3	27		30
	歩道・自転車専用道路がない	4	20		24
バイク	お酒が飲めない	1	3		4
	近い将来運転できなくなる	1	1		2
	交通事故が不安	2	17		19
	購入費、維持管理費が高い	2	8		10
	渋滞で時間が読めない	2			2
	天候に左右される	1	24		25
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	1	6		7
車(自分)	お酒が飲めない	1	28	2	31
	近い将来運転できなくなる	2	14	8	24
	交通事故が不安	3	42	6	51
	購入費、維持管理費が高い	1	82	3	86
	渋滞で時間が読めない	2	65	1	68
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	2	67	5	74
車(家族)	家族に負担がかかる	22	41	7	70
	交通事故が不安	10	36	3	49
	自由に移動できない	8	13	1	22
	渋滞で時間が読めない	16	36		52
車(施設)	交通事故が不安	3	9	1	13
	自由に移動できない	4	14	1	19
	渋滞で時間が読めない	4	21		25
	乗降場所が遠い	3	10		13
タクシー	運賃が高い	18	72	14	104
	荷物が多いと大変	1	7	3	11
	呼んでも来ない、探せないときがある	9	64	10	83
	時間が読めない	2	16		18
バス	バス停または駅から目的地まで遠い	12	38	6	56
	運賃が高い	9	14	2	25
	家からバス停または駅が遠い	13	41	11	65
	荷物が多いと大変	11	59	6	76
	時間が読めない	26	76	7	109
	乗り換えないといけない	4	34	2	40
	乗継が不便	6	39	3	48
	遅い時間に使えない		4	4	8
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い	6	29	4	39
	運賃が高い	12	20		32
	家からバス停または駅が遠い	17	92	15	124
	荷物が多いと大変	4	26		30
	乗り換えないといけない	1	19	5	25
	乗継が不便	1	12	5	18
総計		415	1,800	185	2,400

【移動手段毎の課題傾向】

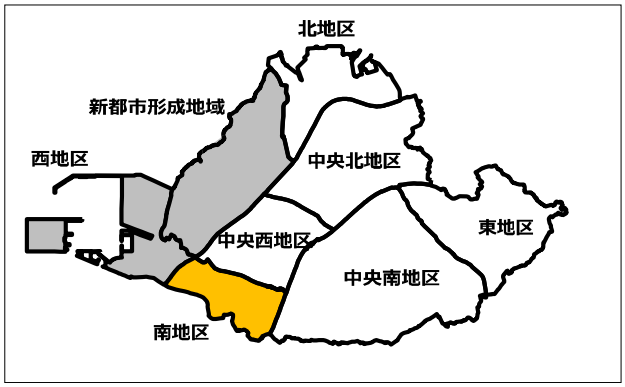
・小湾川沿いを中心に低い土地が広がり周囲との高低差が大きい地域もあることなどから、徒歩移動に関する課題が多く見られる

・他地域と同様に車（自分）では維持費や渋滞、タクシーでは運賃や探せないことがある、バスでは時間が読めないなどの課題が多い

・10 代以下、20～60 代において車による送迎に対して家族に負担をかけているという意識が高い事が伺える

・モノレール沿線から離れていることから「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

⑥　南地区



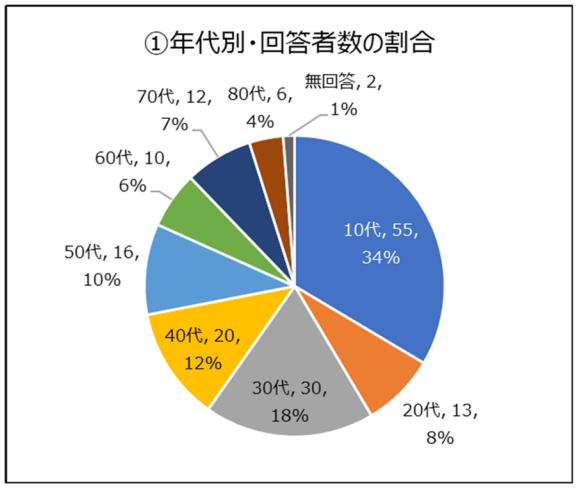
【人口】　13,704 人　　【世帯】　6,575 世帯
※令和 5 年 6 月末時点

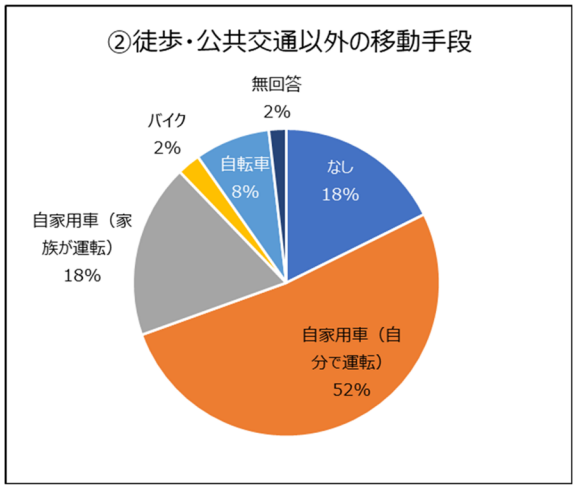
【土地利用】

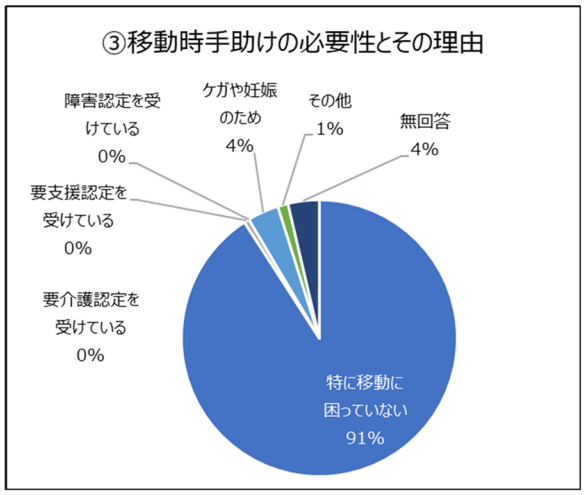
- 国道 58 号、パイプライン通り沿いに商業系の土地利用の集積が見られる
- その他の地区は、住居系を中心とした土地利用となっている

【都市計画マスタープランにおける道路交通課題】

- 基幹バスシステム導入、コミュニティバスを含め、利便性の高い公共交通網の形成が求められる







【回答者の傾向】

- 10 代の回答割合が最も多い
- 自家用車（自分で運転、家族が運転）合わせて約 70%が車で移動しており公共交通以外に移動手段が無い回答者は 18%と多い

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			総計
		10代以下	20～60代	70代以上	
徒歩	移動範囲が狭い	8	22	4	34
	荷物が多いと大変	21	52	5	78
	近い将来移動が困難になる		5		5
	交通事故が不安	2	8		10
	自転車に乗れない	5	7	2	14
	天候に左右される	21	46	6	73
	歩道・自転車専用道路がない	1	11		12
自転車	お酒が飲めない		3		3
	移動範囲が狭い	1	2		3
	荷物が多いと大変	6	15	1	22
	近い将来移動が困難になる		1		1
	交通事故が不安	6	13	2	21
	自転車に乗れない	2	8	5	15
	自転車購入費が高い	1	5	2	8
	駐輪場が無い	1	13	2	16
	天候に左右される	9	20	2	31
	歩道・自転車専用道路がない	2	15	2	19
シェアサイクル	お酒が飲めない	1	1		2
	移動範囲が狭い		2		2
	荷物が多いと大変		8		8
	交通事故が不安		5	1	6
	自宅や目的地からポートが遠い	1	13	2	16
	自転車利用料金が高い		3		3
	借りられない事がある	1	7		8
	駐輪場が無い	1	5		6
	天候に左右される		8		8
	歩道・自転車専用道路がない		7		7
バイク	お酒が飲めない		4		4
	近い将来運転できなくなる			2	2
	交通事故が不安		10		10
	購入費、維持管理費が高い		5	2	7
	渋滞で時間が読めない	1			1
	天候に左右される	1	10		11
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		3		3
車(自分)	お酒が飲めない		22		22
	近い将来運転できなくなる		9	6	15
	交通事故が不安		28	7	35
	購入費、維持管理費が高い	1	36	2	39
	渋滞で時間が読めない	1	47		48
	目的地付近で駐車場を探すのが大変		32	2	34
車(家族)	家族に負担がかかる	8	23	5	36
	交通事故が不安	5	22	3	30
	自由に移動できない	4	9		13
	渋滞で時間が読めない	10	24		34
車(施設)	交通事故が不安		12		12
	自由に移動できない	1	8	2	11
	渋滞で時間が読めない	3	11		14
	乗降場所が遠い	1	8		9
タクシー	運賃が高い	10	35	7	52
	荷物が多いと大変		3		3
	呼んでも来ない、探せないときがある	4	32	1	37
	時間が読めない	3	8		11
バス	バス停または駅から目的地まで遠い	7	25	7	39
	運賃が高い	7	4		11
	家からバス停または駅が遠い	6	19	5	30
	荷物が多いと大変	6	25	3	34
	時間が読めない	8	37	5	50
	乗り換えないといけない	1	19	3	23
	乗継が不便	4	20	1	25
	遅い時間に使えない		4		4
モノレール	バス停または駅から目的地まで遠い		26		26
	運賃が高い	9	7		16
	家からバス停または駅が遠い	9	49	7	65
	荷物が多いと大変	2	21	1	24
	乗り換えないといけない		1		1
	乗継が不便	1	2		3
	遅い時間に使えない		2		2
総計		203	967	107	1,277

【移動手段毎の課題傾向】

- 小湾川沿いを中心に低い土地が広がり周囲との高低差が大きい地域もあることなどから、徒歩移動に関する課題が多く見られる

- 他地域と同様に車（自分）では維持費や渋滞、タクシーでは運賃や探せないことがある、バスでは時間が読めないなどの課題が多い

- 10 代以下、20～60 代において車による送迎に対して家族に負担をかけているという意識が高い事が伺える

- モノレール沿線から離れていることから「家からバス停または駅が遠い」という意見が多い

３－２　市民ワークショップ開催

(1) 目的

「浦添市地域公共交通計画」策定に向け、地域住民が感じている公共交通への課題や、住民自ら考えた 求める移動サービスを把握することを目的として開催した。

(2) 参加者募集方法

市内の全 41 自治会へ参加依頼送付。

(3) 開催概要

対象地域別に開催。各回 A/B/C の 3 つのグループに分かれ、現移動手段に対する課題や改善策・新たな移動手段等のアイディアを出し合った。

項目	概要		
日時	令和 5 年 6 月 21 日（水） 18：30～20：30	令和 5 年 6 月 26 日（月） 18：30～20：30	令和 5 年 6 月 27 日（火） 18：30～20：30
場所	浦添市役所６階会議室		
対象地域	北地区・中央北地区 ・東地区	中央南地区	南地区・中央西地区 ・西地区
参加人数	15 名	16 名	20 名

(4) 各回で共通してみられた傾向

〈　現移動手段に対する課題　〉

共通して聞かれた課題は「高齢者」の移動に関するものであり、その後の話し合いにおいても高齢者の移動課題を解決するようなアイディアが多く出された。

〈　改善策／新たな移動手段等のアイディア　〉

多く挙げられた意見は「市内循環バス」であった。主要幹線道路である 58 号線や 330 号線沿い以外における市内移動を助けるようなバスを望む声が聞かれた。また、高齢者の移動を助ける様々なサービスのアイディアが多く挙げられた。

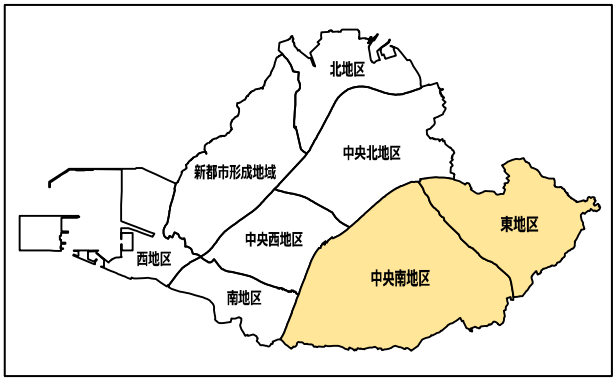
〈　私たちにできること　〉

主体的に住民自身ができることとして多く挙がった意見は「自治会単位での取り組み・行政との連携」であった。自治会を中心に公共交通の利用を呼び掛けていくという意見やワークショップを自治会単位で行い当事者意識を広げていくという意見が聞かれた。また、小中高生はそもそもバスの乗り方を知らないのではという声から「バスの乗り方教室の開催」も多く聞かれた。バスの乗り方を周知し、青年期から公共交通を利用する習慣をつけるべきだという意見もあった。

(5) 各開催結果

① 第１回市民ワークショップ

項目	概要
日時	令和５年６月 21 日（水） 18：30～20：30
場所	浦添市役所６階会議室
対象地域	中央南地区・東地区
参加人数	15 名



第１回対象地域

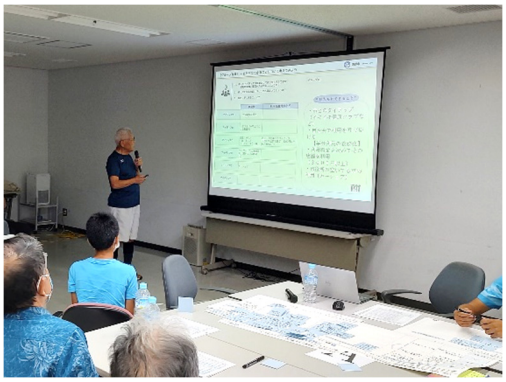
■ 参加者意見

〈　現移動手段に対する課題　〉
・車移動が多い
・バスの乗り方がわからない
・高齢者の買い物難民（移動手段が少ない）
・モノレール駅が遠い

など

〈　改善策／新たな移動手段等のアイディア　〉
・ドア to ドアの乗り合いバス
・各地域をぐるぐる回るミニバス
・生協の移動販売
・駅に結節している市内一周バス

など

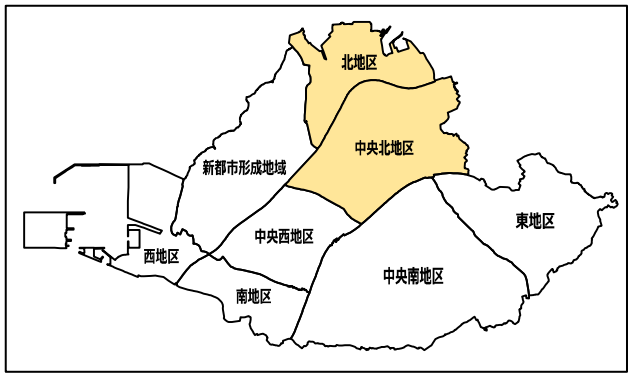


〈　私たちにできること　〉
・市とのタイアップ（イキイキ健康クラブなど）
・自治会を中心に周知
・フライヤーの作成（紙とデジタル）
・乗り方体験会の開催

など

② 第 2 回市民ワークショップ

項目	概要
日時	令和 5 年 6 月 26 日（月） 18：30～20：30
場所	浦添市役所 6 階会議室
対象地域	北地区・中央北地区
参加人数	16 名



第 2 回対象地域

■ 参加者意見

〈　現移動手段に対する課題　〉

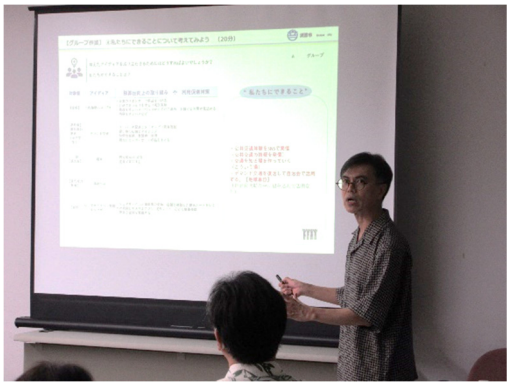
・高齢者にとって予約方式は不便かつ大きな移動不要
・モノレールがいいけど、駅までの移動手段がない
・バスは定時制がなく待ちきれない

など

〈　改善策／新たな移動手段等のアイディア　〉

・市内循環バス（EV）
・各自治会内を運行する小さくて頻度の高い
　ゆったりとした循環バス
・各モノレール駅と地域をつなぐ循環バス
・NPO（アルバイト的にシルバー人材など登録制ドライバーを集める）による運行（駅循環）

など



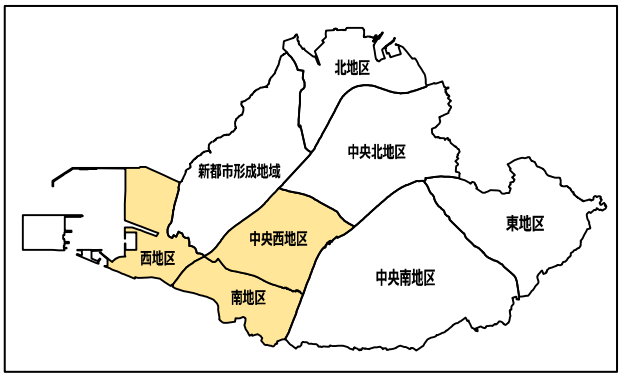
〈　私たちにできること　〉

・自治会が住民に対する説明会を開くなど周知を図る
（自治会単位での公共交通ワークショップ）
・自治会が行事などで積極的に利用する
・公共交通体験を SNS で発信（公共交通の情報を発信）

など

③ 第 3 回市民ワークショップ

項目	概要
日時	令和 5 年 6 月 27 日（火） 18：30～20：30
場所	浦添市役所 6 階会議室
対象地域	西地区・南地区・中央西地区
参加人数	20 名



第 3 回対象地域

■ 参加者意見

〈　現移動手段に対する課題　〉
・バスが不便（バスが少ない・乗り換えが必要など）
・車の維持費が高い
・モノレール通学でも駅まで遠い
・駐車場がない

など

〈　改善策／新たな移動手段等のアイディア　〉
・病院、学校、モノレール駅行きのバスを運行
・マイクロバス運行（バス停を決めて運行）
・バスのサブスク（定額の乗り放題）
・学校単位で遠足などの行事で公共交通利用
・お店とタイアップしてバス利用での割引

など

〈　私たちにできること　〉
・クラウドファンディングなどで資金を集める
・市営運営の駐車場の収益を公共交通の運営に充てる
　（浦添に停めて那覇等に行くという流れを作る）
・利用しないと損であるという意識を周知する
・自治会の子ども会でバス乗り方教室や、
　バスオリジナルルートづくりのイベントを行う。

など

３－３　交通事業者ヒアリング調査

(1) ヒアリング概要

地域公共交通のリ・デザイン（再構築）を踏まえた地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律案（令和 5 年 2 月 10 日）を踏まえ、地域公共交通計画の目的規定に、自治体・交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追記するとともに、地域の関係者相互間の連携に関する事項の記載に努めることが追加されている。

上記を踏まえ、令和 5 年度に策定予定の「浦添市地域公共交通計画」において、公共交通ネットワークとして位置付けるべき既存路線や今後の取り組みなど、公共交通事業者の意向等についてヒアリング調査を行うとともに、相互連携に向けて意見交換を行った。

事業者意見については交通事業者の営業秘密を含むため、詳細記載は差し控える。

なお、意見交換・ヒアリングを行った項目は以下の通り。

① 南城市の地域公共交通計画では、市内を運行する既存路線バスの現状（系統ごとの乗車実績や収支など）を整理しつつ必要なフォローアップや計画見直し等を行っているが、浦添市をはじめた市町村でも同様なことが行えるのか？（改訂法に基づくエリア一括協事業の可能性も含む）

【事業者意見】

・赤字路線の収支は沖縄県への補助に関する申請の中で開示されているという認識。
・開示については事業者側のメリットを示し、データの利用方法について明示したほうが良い。
・浦添市内は基本的に赤字という認識。赤字路線の開示は、社内で検討が必要。
・南城市の法定協議会で開示されている情報は、推計値でありバス事業者の実施状況と異なる。そのため、収支の値がバス事業者側と相違が大きい場合もあり、法定協議会でその旨を発言している。

② 浦添市内を運行する既存路線バスの事業継続や戦略等について（バス路線の延伸、九州 MasS など）

【事業者意見】

・当社では毎年社員の約６％の乗務員が定年退職している状態であり、乗務員不足により新規路線の開拓やバス路線の延伸ができない状態。
・延伸等により、現在折り返し運行を行っているバス路線に対して休憩所が確保できることが望ましい。
・九州 MaaS の話題は初耳で、具体的な戦略についてはわからない。

③　上記②において、事業継続が困難な路線（または困難になる見込み）がある場合、事業者側の今後の方針について（減便、廃止、その他）

【事業者意見】
・路線の廃止は考えていないが、利用者の少ない昼間時間などの減便により対応したいと思っている。基本的には現状維持を行う方針。
・補助路線と共同運行の路線は、2024 年問題（働き方改革関連法による労働時間の制限）により、減便を検討中。最終便を減便するイメージで考えている。
・補助路線について、過去の実績により補助を頂くため、サプライチェーンの影響による燃料や車両部品関係のコストに著しい変動がある場合、乗務員の待遇改善も実施することが難しい。

④　浦添市内の公共交通不便地域において、路線新設（事業化）の可能性や事業化をするための条件等について

【事業者意見】
・新設は特に考えていない。
・バスの転回・休憩場所、営業所等について官側が提供できれば可能性はあると感じている。

⑤　地域公共交通計画に位置付けるべき既存路線やネットワーク軸、交通結節箇所等に関する意見
【計画への記載箇所例】
（ア）将来公共交通ネットワーク図
（イ）位置付けや役割
（ウ）補助対象路線の概要（個別系統、実施主体、補助事業の活用有無等）
【事業者側の視点】
（ア）新規参入等を抑制し当該路線事業の持続性を高める
（イ）事業継続が困難な（見込み）路線や維持等に向けた責任を明確にする

【事業者意見】
・今後検討していく。

⑥　地域公共交通計画に位置付けするべき事業について

【計画への記載箇所例】

（ア）目的達成に向けた具体的な施策・事業（現網形成計画に記載されている関連事業の見直しや追加項目等に関する意見）

（イ）利便増進事業・計画策定（地域公共交通特定事業）に向けた取組み（具体的な路線再編、モード転換、乗継割引などに向けた意見）

【事業者側の視点】

（ア）新規参入等を抑制し当該路線事業の継続性を高める

（イ）新たに設定された各種補助事業などの活用

（ウ）その他自治体との連携により相乗効果が期待できる事業など

【事業者意見】

・今後検討していく。

⑦　その他（事業者からの提案や要望など）

【事業者意見】

・浦添市についてはコミバス系の交通手段があってもいいと思う。

・路線バスの定時性向上のため運行のため、渋滞対策を行ってほしい。

・修学旅行のニーズが最近増加しており、例年 9 月であった修学旅行ニーズのピーク時期がずれる可能性がある。

・運賃の値上げについては、値上げ後に利用者が減る傾向もあることから収益性の面でできない状況

・乗務員から、現在利用しているパルコの駐車場について、もっとトイレが近くにあった方がよいという要望があった。

・現在県のノンステップバスの購入補助は、新車のみとなっているが、他の補助事業の中で中古車両の購入補助をもらった事例がある。中古車両でもノンステップバスの購入補助を行ってほしい。

第４章　地域公共交通を取り巻く課題の整理

４－１　課題整理

(1) 上位・関連計画から見た課題整理結果一覧

No.	計画名	交通関連課題の要旨
①	新･沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画　令和 4 年度～令和 13 年度）	・ 県民の良質な生活環境と利便性の確保 ・ 交通渋滞の緩和 ・ 陸上貨物輸送の効率化 ・ 観光客の移動利便性の向上
②	那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」	・ 人口や都市機能の集中、軌道系交通や道路整備の遅れがあることから、交通渋滞が慢性化しており、交通移動における定時性が確保できない状況にある。 ・ 持続的な公共交通サービスが提供できるような交通環境改善に向けた県民・観光客目線の総合的な施策が必要。
③	沖縄県総合交通基本計画	・ モノレールについては、新型コロナウイルス感染症の拡大以前、観光客の増加等により車両や駅舎等での混雑が課題となっていたことから、収束後の観光客の需要回復に備え、増加する需要に対応できるよう輸送力の増強等について、引き続き取り組む必要がある。 ・ 路線バスについては、基幹バスシステムの導入、これに伴うバスレーンの拡充や交通結節点の整備､バス停上屋等の整備による乗り継ぎ環境改善等、引き続き利便性向上に取り組む必要がある。 ・ 公共交通への利用転換に向けては、公共交通の運行情報等の動的データを含めた経路検索機能の充実などにより、更なるサービス水準向上に向け取り組むとともに、シェアサイクル等の多様な交通手段の導入に取り組む必要がある。 ・ 交通渋滞緩和に向けた行動変容を促すため、小学校からのライフステージに応じた MM（モビリティ・マネジメント）の実施や、ピーク時に集中する自動車交通量の削減に寄与する時差通勤の促進に取り組む必要がある。 ・ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入については、鉄軌道とフィーダー交通が連携する公共交通ネットワークの構築を見据え、北部・中部・南部の各圏域において、市町村と協働で公共交通の充実に向けた取組を推進する必要がある。 ・ 特に中南部都市圏においては、関係市町村と連携の下、持続可能な都市圏の形成に資する都市計画や交通政策の総合的かつ計画的な推進が必要である。 ・ 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の構築に向けて、あらゆる人が自らの運転だけに頼らず移動できる多様な交通手段の確保等に取り組む必要がある。 ※「中南部圏域」「県土全体」の課題のみを抽出

④	第五次浦添市総合計画	・ 都市交通については、コミュニティバス等の実証事業等、沖縄都市モノレールの 3 駅（経塚駅、浦添前田駅、てだこ浦西駅）と結節した公共交通の充実を図る必要がある。 ・ 本市の道路は、国道 58 号をはじめ 2 本の主要な幹線道路と県道浦添西原線、西海岸関連道路（臨港道路浦添線）などの幹線道路で形成されており、慢性的に交通渋滞が発生していることから、対策が求められている。
⑤	浦添市都市計画マスタープラン	・ 市内の発生交通だけでなく、隣接市町からの自動車交通流入も多く、交通渋滞が慢性化しており、また交通の質についても広域交通・物流交通・生活交通など多様化が進んでいるため、道路の機能分類を明確にし、交通体系の整序化を進めていくことが必要。 ・ 今後到来する超高齢社会*を視野に入れて、公共交通の体系的な整備や利用促進などにより、高齢者や障がい者を含む全ての市民にとって安全で利便性の高い交通体系を確保することが重要。
⑥	浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略	・ 本市内の国道 58 号や国道 330 号を走行する自動車の交通量は約 8 万台／日と、全国的にも高い結果となっていることから、（平成 17 年道路交通センサスより）、現在の自動車に過度に依存した交通環境を改善する必要がある。 ・ 高齢者や障がい者といった交通弱者の交通手段を確保していかなければならない。
⑦	浦添市交通基本計画	・ 道路と同じくバス網も横断の移動は脆弱で、浦添市を横断する路線は、浦添西原線に限定されている。加えて、その横断軸も直通で運行する系統は存在しないため、利便性が高いとは言いにくい状況である。 ・ 交通手段分担率は、浦添市居住者は自動車が67%、路線バスが4%、モノレールが1%、徒歩が20%となっており、那覇市を除いた市町村と同様に自動車への依存度が高くなっている。 ・ バス停から離れた牧港、西洲など大規模業務地については、公共交通の利用促進に向けた利用周知の徹底は勿論、バス停からの地形条件を踏まえたイグレス 52 交通体系（例えばアクセス道路拡充、端末二輪車やその結節サービス）等の展開が課題である。 ・ 買物や通院でも比較的南北にその圏域が構成されていること、また公共交通の必要性や送迎への依存の大きさを踏まえると、商業施設や病院への通院に配慮した公共交通サービスの拡充（施設へのアクセス、周遊性、施設とのタイアップソフト施策等）が課題である。
⑧	てだこ・ゆいぐくるプラン 第五次浦添市地域福祉計画・第六次浦添市地域福祉活動計画	・ 高齢者などの買い物支援や移動支援

⑨	第 2 期　浦添市環境基本計画	・　人と環境にやさしい交通社会の推進 ・　自動車の使用は、排ガスによる大気汚染や騒音による生活環境の悪化、地球温暖化等様々な環境問題の要因にもなっている。今後は、徒歩・自転車利用の促進や公共交通機関の利便性を高めることで自動車の使用を抑制し、環境に配慮した低公害車・低燃費車の普及等が求められる。
⑩	浦添市観光振興計画	・　市内での滞在時間を延長するためには、市内における２次交通の整備が必要。 ・　モノレール駅や西海岸等の開発により、交通の流れも変化することが予測されることから、開発動向に合わせた交通体系の整備が必要。 ・　２次交通の整備にあたっては、レンタサイクル、レンタバイク、路線バスといった様々な移動手段を検討し、観光客だけではなく、市民も利用できるものとし、サービスの拡充を図っていくことが重要。 ・　効果的に市内をめぐることができるよう、わかりやすいマップや案内サインが必要。
⑪	浦添市高齢者保健福祉計画・第 8 期浦添市介護保険事業計画 第六次てだこ高齢者プラン	・　高齢者の移動に関する支援や生活支援サービスの充実を図っていく必要がある。

(2) 現況把握を踏まえた課題整理結果一覧

No.	現況把握	交通関連課題の要旨
①	人口、主要施設配置及び交通特性等の地域特性の整理	・ 事故リスクが高い自家用移動だけではなく、高齢者も利用しやすい公共交通の構築 ・ 通学に利用が可能な公共交通の構築 ・ 福祉・教育関連事業など横断的な施策連携 ・ 観光施設や人気の飲食店へのアクセス性を高めかつ、レンタカー利用に頼らない公共交通の構築 ・ 市内のまちめぐりにも便利な公共交通の構築
②	既存公共交通の現況把握	・ 公共交通空白地の解消を図り、市民の誰もが公共交通を使える環境の構築 ・ 既存交通サービスの維持と市民ニーズに合わせた改善 ・ 市民の移動特性に対応し、これまでの旅客輸送事業等に囚われない新たな交通手段の構築 ・ 交通手段の構築に向けた自治体、交通事業者、その他市内事業者による連携 ・ モノレール、基幹バス、幹線道路整備等の定時性の高い広域的な交通施策と連携した公共交通の構築 ・ 公共交通結節点など旅客輸送の起点となる拠点整備
③	周辺市町村における公共交通関連施策の動向調査	・ 沖縄県や周辺自治体が取組む公共交通関連施策との広域的、有機的な連携 ・ 大規模開発のアクセス性を高めるとともに、過度な自動車利用の抑制を図り、渋滞対策の一翼を担う公共交通の構築
④	上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理	・ 市民が主体のまちづくり関連の取組と連携した公共交通の構築 ・ 浦添市が進める様々な施策と連携した公共交通の構築

４－２　クロスセクター効果に関する検討整理

(1) クロスセクター効果に関する検討の意義・目的

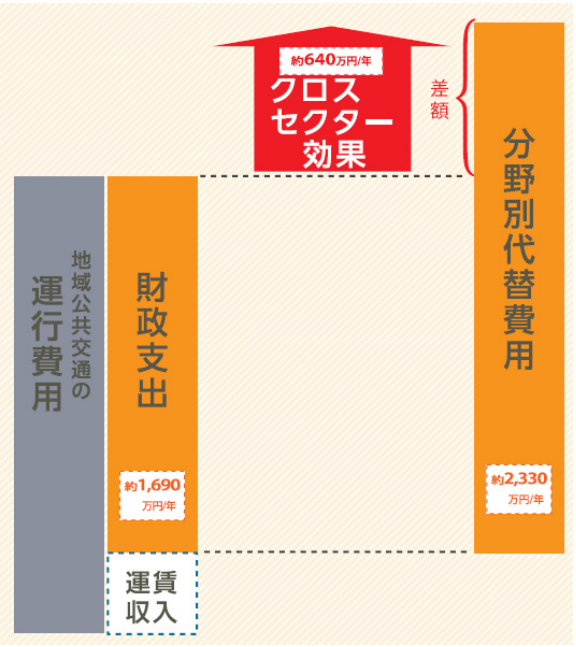
地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通が廃止された場合に、各分野において、その代替となる施策の実施に要する費用（分野別代替費用）と、地域公共交通の運行に対して行政が負担している費用（財政支出）を比較することにより、把握できる地域公共交通の多面的な効果をいう。

例えば、運賃収入のみでは運行費用を賄えない路線バス等は、行政からの補助金等の公的負担で維持されており、この補助金等の財源確保が困難な状況である。しかし、そのような状況下であっても地域公共交通が廃止されることとなると、これまで公共交通が担ってきた役割を、分野ごとに代替施策として実施する必要性がある。その結果、廃止前よりも行政コストが増加してしまう可能性が考えられる。地域公共交通の廃止による影響が考えられる分野は図 4-2-1 に、地域公共交通のクロスセクター効果のイメージは図 4-2-1 に示すとおりである。

本市においては、分野別代替費用を試算し公共交通が担う役割を定量的に把握することで、本市の地域公共交通に関する事業検討の基礎資料とする。

出典：「地域公共交通赤字＝廃止でいいの？」（平成 30 年 3 月、国土交通省近畿運輸局）

図 4-2-1 地域公共交通の廃止による影響が考えられる分野



分野	コミバス（サルビア号）が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費用
医療	**病院送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	約450万円/年
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	**買物バスの運行** 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	**観光地送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	約90万円/年
福祉	**タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用）** 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
財政	**土地の価値低下等による税収減少** 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,330万円/年

（最も小さい費用を採用）

出典：「地域公共交通赤字＝廃止でいいの？」（平成 30 年 3 月、国土交通省近畿運輸局）

図 4-2-2 地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ（兵庫県福崎町の事例）

(2) クロスセクター効果検討における対象分野の選定

地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目は表 4-2-3 に示すとおりである。

本市におけるクロスセクター効果算出項目は、財政負担額の数値化が可能な医療分野、商業分野、教育分野、福祉分野の 4 分野を対象とし、平成 22 年度浦添市コミュニティバス導入調査及び令和 2 年度、令和 3 年度浦添市総合交通戦略推進業務による利用者データを用いて廃止した場合の代替費用について試算する。

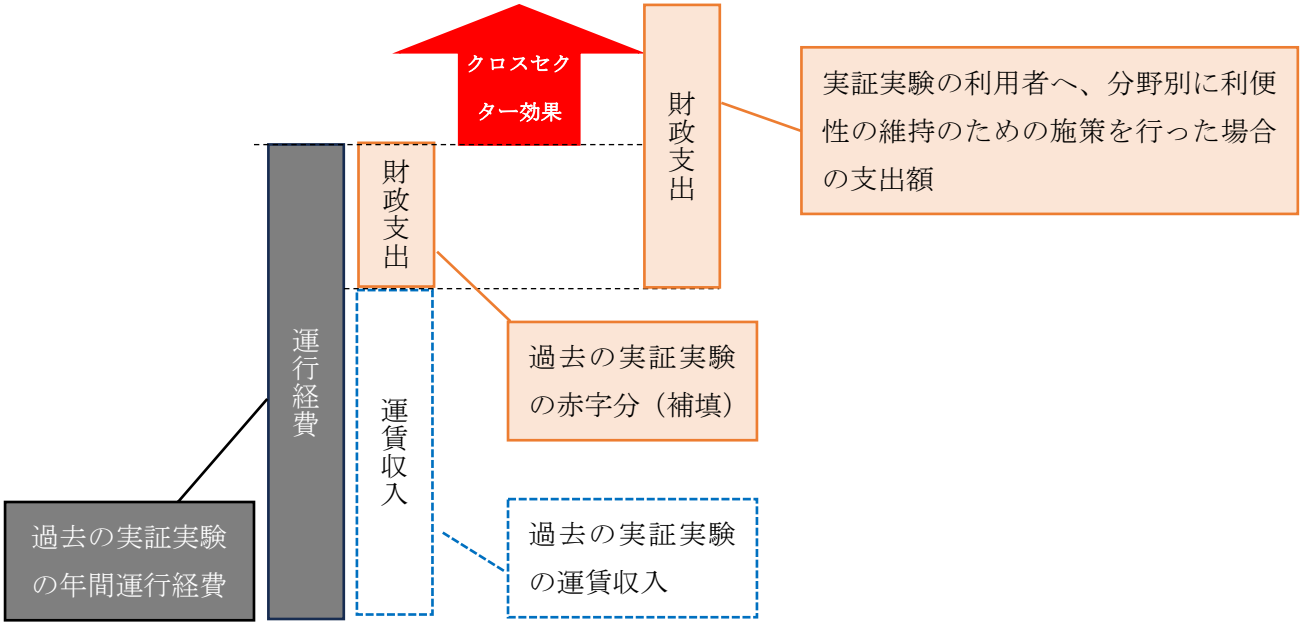


図 4-2-3 クロスセクター効果の算出イメージ図

表 4-2-4 地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目

（平成 22 年度にコミニティバスの運行をしなかった場合）

分野	行財政負担項目	内容	本計画の選定項目
医療	病院送迎貸切バスの運行（最も小さい費用を採用）	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。	○
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。	○
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。	○
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。	○
商業	買物バスの運行（最も小さい費用を採用）	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。	○
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。	○
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。	○
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。	×
教育	貸切スクールバスの運行（最も小さい費用を採用）	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。	○
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。	○
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。	×
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。	×
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。	×
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。	×
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。	×
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。	○
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。	×
財政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。	×
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。	×
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。	×
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。	×
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。	×
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。	×

注）ハッチング：数値化が困難な項目、○：本計画における選定項目、×：本計画における非選定項目

出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019 年、土木計画学研究・論文集第 36 巻）

表 4-2-5 地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目

（令和 2 年度・令和 3 年度にフルデマンドの運行をしなかった場合）

分野	行財政負担項目		内容	本計画の選定項目
医療	病院送迎貸切バスの運行	最も小さい費用を採用	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。	○
	通院のためのタクシー券配布		医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。	○
	医師による往診		医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。	○
	医療費の増加		地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。	×
商業	買物バスの運行	最も小さい費用を採用	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。	○
	買物のためのタクシー券配布		買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。	○
	移動販売の実施		買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。	○
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育		自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。	×
教育	貸切スクールバスの運行	最も小さい費用を採用	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。	○
	通学のためのタクシー券配布		通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。	○
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策		地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。	×
	さらなる定住支援事業		地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。	×
	マイカー購入補助		日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。	×
観光	観光地送迎貸切バスの運行		観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。	×
	観光地送迎のためのタクシー券配布		観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。	×
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布		外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。	○
	さらなる介護予防事業		外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。	×
財政	土地の価値低下等による税収減少		地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。	×
建設	道路混雑に対応した道路整備		地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。	×
	駐車場の整備		地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。	×
環境	さらなる温室効果ガス削減対策		地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。	×
防災	災害時における住民の移動手段の調達		災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。	×
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業		地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。	×

注）ハッチング：数値化が困難な項目、○：本計画における選定項目、×：本計画における非選定項目

出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019 年、土木計画学研究・論文集第 36 巻）（3）分野別代替

費用算定結果

①医療分野

医療分野において、コミニティバスの運行に関しては、「病院送迎貸切バスの運行」、「通院のためのタクシー券配布」、「医師による往診」、「医療費の増加」について行財政負担額の算出を行った。なお、医療分野における分野別代替費用としては、「病院送迎貸切バスの運行」、「通院のためのタクシー券配布」、「医師による往診」のうち、いずれか小さい費用と、「医療費の増加」の合計とした。

フルデマンドの運行に関しては、ドア to ドアの移動のため、「病院送迎貸切バスの運行」、「通院のためのタクシー券配布」、「医師による往診」、について行財政負担額の算出を行った。

医療分野における分野別代替費用算定結果を以下に示す。

1）コミニティバス

行政負担項目	病院送迎貸切バスの運行						
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。						
評価指標	病院送迎貸切バスの運行費用						
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]						
必要項目	品目		大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金	①	44,450			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額	②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額） 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間	③		11		時間	④+⑤
	運行時間	④			9	時間	通院時間帯の8時から17時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間	⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離	⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価	⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数	⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	通院目的の利用回数	⑨		34.3		回/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、通院利用割合を8.1%と想定し、34.3回/日を採用。
	最大輸送人員	⑩		216		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員	⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数	⑫			9	便/日	1本/時を想定
	運行日数	⑬	245			日/年	1年のうち平日のみ運行を想定
算出金額			**10,890,250円**				①×⑧×⑬

行政負担項目	通院のためのタクシー券配布						
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。						
評価指標	通院のためのタクシー券配布費用						
算定式	コミバス利用者の内、通院者数[人/日]×1人1回あたりのタクシー券配布費用[円/回/人]×１日当たりの使用回数(回/日)×運行日数[日/年]						
必要項目	品目		大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	コミバス利用者の内、通院者数	①	34.3			人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、通院利用割合を8.1%と想定し、34.3回/日を採用。
	片道当たりの費用	②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃	③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃	④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離	⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離	⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離	⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回）	⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回）	⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数	⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数	⑪	245			日/年	1年のうち平日のみ運行を想定
算出金額			**16,673,827円**				①×②×⑩×⑪

行政負担項目	医師による往診					
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。					
評価指標	医師による往診費用					
算定式	医師及び看護師の人件費[円/年]×必要チーム数＋往診調整担当事務員等諸経費[円/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	医師及び看護師の人件費 ①	23,383,000			円/年	②+③
	常勤医師 ②		18,629,000		円/年	一般病院・自治体開設病院（九州地方）における、常勤医師及び常勤看護師１人当たりの人件費 出典：「令和2年度　病院経営管理指標」（厚生労働省）
	常勤看護師 ③		4,754,000		円/年	
	必要チーム数 ④	3			チーム	⑤÷⑥
	通院目的の利用人数 ⑤		34.3		人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、通院利用割合を8.1%と想定し、34.3回/日を採用。
	１チーム当たりの往診件数 ⑥		16		人/日	8時間と設定し、1時間当たり２件（人）対応すると想定
	往診調整担当事務員等諸経費 ⑦	7,387,000			円/年	一般病院・自治体開設病院（九州地方）における、職員１人当たりの人件費 出典：「令和2年度　病院経営管理指標」（厚生労働省）
算出金額		77,536,000円				①×④+⑦

行政負担項目	医療費の増加					
内容	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。					
評価指標	医療費増加額					
算定式	減少１歩当たりの医療費増加額[円/歩]×バス利用者が家や目的地からバス停まで歩く歩数[歩/年]×医療費行政負担割合[%]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	減少１歩当たりの医療費増加額 ①	0.061			円/歩	出典：「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）」（平成26年8月、国土交通省）P89
	バス利用者が家や目的地からバス停まで歩く歩数 ②	67,142,041			歩/年	③×④
	バス年間利用者数 ③		154,651		人/年	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日×365日
	バス停までの歩数 ④		434.153		歩	⑤÷⑥
	バス停端末距離（バス停圏域） ⑤			300	m	バス停圏域として300mを想定
	平均歩行幅 ⑥			0.691	m	出典：「第8次調査（2013年10月～2016年2月）老化に関する長期横断疫学研究」（国立長寿医療センター）
	往診調整担当事務員等諸経費 ⑦	38.4			%	財源別国民医療費のうち公費の割合 出典：「令和２(2020)年度 国民医療費の概況」（厚生労働省）
算出金額		157,273,516円				①×②×⑦

２）フルデマンド

行政負担項目	病院送迎貸切バスの運行					
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。					
評価指標	病院送迎貸切バスの運行費用					
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金 ①	44,450			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額 ②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額） 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間 ③		11		時間	④+⑤
	運行時間 ④			9	時間	通院時間帯の8時から17時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間 ⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離 ⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価 ⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数 ⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	通院目的の利用回数 ⑨		59.9		回/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、通院利用割合をR2デマンド交通実験時の利用目的内訳より35.3%と想定し、59.9回/日を採用。
	最大輸送人員 ⑩		216		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員 ⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数 ⑫			9	便/日	1本/時を想定
	運行日数 ⑬	245			日/年	1年のうち平日のみ運行を想定
算出金額		10,890,250円				①×⑧×⑬

行政負担項目	通院のためのタクシー券配布					
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。					
評価指標	通院のためのタクシー券配布費用					
算定式	デマンド利用者の内、通院者数[人/日]×1人1回あたりのタクシー券配布費用[円/回/人]×１日当たりの使用回数(回/日)×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	デマンド利用者の内、通院利用目的者数 ①	59.9			人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、通院利用割合をR2デマンド交通実験時の利用目的内訳より35.3%と想定し、59.9回/日を採用。
	片道当たりの費用 ②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃 ③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃 ④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離 ⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離 ⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離 ⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回） ⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回） ⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数 ⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数 ⑪	245			日/年	1年のうち平日のみ運行を想定
算出金額		**29,086,559円**				①×②×⑩×⑪

行政負担項目	医師による往診					
内容	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。					
評価指標	医師による往診費用					
算定式	医師及び看護師の人件費[円/年]×必要チーム数＋往診調整担当事務員等諸経費[円/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	医師及び看護師の人件費 ①	23,383,000			円/年	②+③
	常勤医師 ②		18,629,000		円/年	一般病院・自治体開設病院（九州地方）における、常勤医師及び常勤看護師１人当たりの人件費 出典：「令和2年度　病院経営管理指標」（厚生労働省）
	常勤看護師 ③		4,754,000		円/年	
	必要チーム数 ④	4			チーム	⑤÷⑥
	通院目的の利用人数 ⑤		59.9		人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、通院利用割合をR2デマンド交通実験時の利用目的内訳より35.3%と想定し、59.9人/日を採用。
	１チーム当たりの往診件数 ⑥		16		人/日	8時間と設定し、1時間当たり２件（人）対応すると想定
	往診調整担当事務員等諸経費 ⑦	7,387,000			円/年	一般病院・自治体開設病院（九州地方）における、職員１人当たりの人件費 出典：「令和2年度　病院経営管理指標」（厚生労働省）
算出金額		**100,919,000円**				①×④+⑦

②商業分野

商業分野においては、コミニティバス及びフルデマンド共、「買物バスの運行」、「買物のためのタクシー券配布」、「移動販売の実施」について行財政負担額の算出を行った。なお、商業分野における分野別代替費用としては、いずれか小さい費用とした。

商業分野における分野別代替費用算定結果を以下に示す。

1）コミニティバス

行政負担項目	買物バスの運行					
内容	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。					
評価指標	買物バスの運行費用					
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金 ①	47,400			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額 ②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額） 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間 ③		12		時間	④+⑤
	運行時間 ④			10	時間	買物時間帯の9時から19時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間 ⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離 ⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価 ⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数 ⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	買物目的の利用回数 ⑨		129.2		回/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、買物利用割合を30.5%と想定し、129.2回/日を採用。
	最大輸送人員 ⑩		240		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員 ⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数 ⑫			10	便/日	1本/時を想定
	運行日数 ⑬	365			日/年	1年を想定
算出金額		**17,301,000円**				①×⑧×⑬

行政負担項目	買物のためのタクシー券配布					
内容	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。					
評価指標	買物のためのタクシー券配布費用					
算定式	コミバス利用者のうち、買物利用者人数[人/日]×1人1回あたりのタクシー券配布費用[円/回/人]×１日当たりの使用回数(回/日)×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	コミバス利用者のうち、買物利用者人数 ①	129.2			人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、買物利用割合を30.5%と想定し、129.2回/日を採用。
	片道当たりの費用 ②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃 ③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃 ④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離 ⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離 ⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離 ⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回） ⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回） ⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数 ⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数 ⑪	365			日/年	1年を想定
算出金額		**93,535,588円**				①×②×⑩×⑪

行政負担項目	移動販売の実施					
内容	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。					
評価指標	移動販売実施費用					
算定式	（１日あたりの移動販売車リース料金[円/日/台]＋移動販売員人件費[円/日]）×移動販売車必要台数[台]×実施日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	移動販売人件費 ①	19,530			円/日	②+⑤
	移動販売人件費 ②		8,530			③×④
	移動販売員時間当たり人件費 ③			853	円/時	出典：「地域別最低賃金の全国一覧」（厚生労働省）
	販売時間 ④			10	時間	買物時間帯の9時から19時を想定
	１台当たる移動販売車リース料金 ⑤		11,000		円/台	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	必要チーム数 ⑥	2			チーム	
	廃止バス停箇所 ⑦		76		箇所	浦添市内の町丁目数を想定
	１台当たりの販売可能箇所数 ⑧		70		箇所/週	
	日当たりの販売箇所 ⑨			10	箇所/日	1箇所1時間と想定
	週当たりの販売日数 ⑩			7	日/週	バス運行日数
	運行日数 ⑪	365			日	１年を想定
算出金額		14,256,900円				①×⑥×⑪

２）フルデマンド

行政負担項目	買物バスの運行					
内容	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。					
評価指標	買物バスの運行費用					
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金 ①	47,400			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額 ②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額）出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間 ③		12		時間	④+⑤
	運行時間 ④			10	時間	買物時間帯の9時から19時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間 ⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離 ⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価 ⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数 ⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	買物目的の利用回数 ⑨		64.6		回/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、買物利用割合を38.1%と想定し、64.6回/日を採用。
	最大輸送人員 ⑩		240		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員 ⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数 ⑫			10	便/日	1本/時を想定
	運行日数 ⑬	365			日/年	1年を想定
算出金額		17,301,000円				①×⑧×⑬

行政負担項目	買物のためのタクシー券配布					
内容	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。					
評価指標	買物のためのタクシー券配布費用					
算定式	デマンド利用者のうち、買物利用者人数[人/日]×1人1回あたりのタクシー券配布費用[円/回/人]×１日当たりの使用回数(回/日)×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	デマンド利用者のうち、買物利用者人数 ①	64.6			人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、買物利用割合を38.1%と想定し、64.6回/日を採用。
	片道当たりの費用 ②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃 ③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃 ④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離 ⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離 ⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離 ⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回） ⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回） ⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数 ⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数 ⑪	365			日/年	1年を想定
算出金額		46,770,219円				①×②×⑩×⑪

行政負担項目	移動販売の実施						
内容	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。						
評価指標	移動販売実施費用						
算定式	（１日あたりの移動販売車リース料金[円/日/台]＋移動販売員人件費[円/日]）×移動販売車必要台数[台]×実施日数[日/年]						
必要項目	品目		大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	移動販売人件費	①	19,530			円/日	②+⑤
	移動販売人件費	②		8,530			③×④
	移動販売員時間当たり人件費	③			853	円/時	出典：「地域別最低賃金の全国一覧」（厚生労働省）
	販売時間	④			10	時間	買物時間帯の9時から19時を想定
	１台当たる移動販売車リース料金	⑤		11,000		円/台	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	必要チーム数	⑥	2			チーム	
	廃止バス停箇所	⑦		76		箇所	浦添市内の町丁目数を想定
	１台当たりの販売可能箇所数	⑧		70		箇所/週	
	日当たりの販売箇所	⑨			10	箇所/日	1箇所1時間と想定
	週当たりの販売日数	⑩			7	日/週	バス運行日数
	運行日数	⑪	365			日	１年を想定
算出金額			**14,256,900円**				①×⑥×⑪

③教育分野

教育分野においては、コミニティバス及びフルデマンド共、「貸切スクールバスの運行」、「通学のためのタクシー券配布」について行財政負担額の算出を行った。なお、教育分野における分野別代替費用としては、いずれか小さい費用とした。

教育分野における分野別代替費用算定結果を以下に示す。

1）コミニティバス

行政負担項目	貸切スクールバスの運行					
内容	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。					
評価指標	貸切スクールバスの運行費用					
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金 ①	53,300			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額 ②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額） 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間 ③		14		時間	④+⑤
	運行時間 ④			12	時間	通学時間帯の7時から19時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間 ⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離 ⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価 ⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数 ⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	通学目的の利用人数 ⑨		10.2		人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、通学利用割合を2.4%と想定し、10.2回/日を採用。
	最大輸送人員 ⑩		240		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員 ⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数 ⑫			10	便/日	1本/時を想定
	運行日数 ⑬	200			日/年	公立学校の授業日数を想定
算出金額		10,660,000円				①×⑧×⑬

行政負担項目	通学のためのタクシー券配布					
内容	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。					
評価指標	通学のためのタクシー券配布費用					
算定式	コミバス利用者のうち、通学利用者人数[人/日]×1人1回あたりタクシー券配布費用[円/回/人]×２[往復/日]×運行日数[日]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	コミバス利用者のうち、通学利用者人数 ①	10.2			人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、通学利用割合を2.4%と想定し、10.2回/日を採用。
	片道当たりの費用 ②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃 ③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃 ④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離 ⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離 ⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離 ⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回） ⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回） ⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数 ⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数 ⑪	200			日/年	公立学校の授業日数を想定
算出金額		4,032,974円				①×②×⑩×⑪

2）フルデマンド

行政負担項目	貸切スクールバスの運行					
内容	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。					
評価指標	貸切スクールバスの運行費用					
算定式	貸切バス利用料金[円/日]×必要台数[台]×運行日数[日/年]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	一日当たりの貸切バス利用料金 ①	53,300			円/日	（②×③）＋（⑥×⑦）
	貸切バス時間制運賃下限額 ②		2,950		円/時	沖縄総合事務局管内の貸切バス小型車両の単価（下限額） 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	一日当たりの契約時間 ③		14		時間	④+⑤
	運行時間 ④			12	時間	通学時間帯の7時から19時を想定
	出庫前帰庫後点検等時間 ⑤			2	時間	出典：「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」（2019年、西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行,土木計画学研究・論文集第36巻）
	走行距離 ⑥		100		km	100kmを想定
	キロ単価 ⑦		120		円	出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P147
	必要台数 ⑧	1			台	⑨が⑩を上回らないため、１台で運行可能と判断
	通学目的の利用人数 ⑨		1.2		人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、通学利用割合を0.7%と想定し、1.2人/日を採用。
	最大輸送人員 ⑩		240		人/日	⑪×⑫
	送迎バス定員 ⑪			24	人/日	小型バス（定員25名－運転手1名＝24名）を想定
	一日運送便数 ⑫			10	便/日	1本/時を想定
	運行日数 ⑬	200			日/年	公立学校の授業日数を想定
算出金額		**10,660,000円**				①×⑧×⑬

行政負担項目	通学のためのタクシー券配布					
内容	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。					
評価指標	通学のためのタクシー券配布費用					
算定式	デマンド利用者のうち、通学利用者人数[人/日]×1人1回あたりタクシー券配布費用[円/回/人]×２[往復/日]×運行日数[日]					
必要項目	品目	大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	デマンド利用者のうち、通学利用者人数 ①	1.2			人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、通学利用割合を0.7%と想定し、1.2人/日を採用。
	片道当たりの費用 ②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃 ③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃 ④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離 ⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離 ⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離 ⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回） ⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回） ⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数 ⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数 ⑪	200			日/年	公立学校の授業日数を想定
算出金額		**470,847円**				①×②×⑩×⑪

④福祉分野

福祉分野においては、コミニティバス及びフルデマンド共、「通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布」について行財政負担額の算出を行った。

なお、過年度の利用者調査の年齢階級が 10 歳階級のため、高齢者（65 歳以上）ではなく 60 代以上利用者を対象として算出している。

福祉分野における分野別代替費用算定結果を以下に示す。

1）コミニティバス

行政負担項目	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布						
内容	通勤・通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。						
評価指標	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布費用						
算定式	通勤・通院・買物以外の自由目的でコミバスを利用している60代以上利用者数[人/日]×1人1回あたりタクシー券配布費用[円/回/人]×２[往復/日]×運行日数[日]						
必要項目	品目		大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	通勤・通院・買物以外の自由目的でコミバスを利用している60代以上利用者数	①	29.6			人/日	「平成22年度浦添市コミニティバス導入調査報告書」における日平均利用者423.7人/日のうち、その他割合を28.3%、60代以上が24.7%と想定し、29.6回/日を採用。
	片道当たりの費用	②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃	③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃	④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離	⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離	⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離	⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回）	⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回）	⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数	⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数	⑪	365			日/年	１年を想定
算出金額			**21,436,823円**				①×②×⑩×⑪

2）フルデマンド

行政負担項目	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布						
内容	通勤・通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。						
評価指標	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布費用						
算定式	通勤・通院・買物以外の自由目的でデマンドを利用している60代以上利用者数[人/日]×1人1回あたりタクシー券配布費用[円/回/人]×２[往復/日]×運行日数[日]						
必要項目	品目		大項目	中項目	小項目	単位	出典・注釈
	通勤・通院・買物以外の自由目的でデマンドを利用している60代以上利用者数	①	11.0			人/日	「令和3年度浦添市総合交通戦略推進業務委託報告書」における日平均利用者169.6人/日のうち、その他割合を11.5%、60代以上が56.5%と想定し、11.0人/日を採用。
	片道当たりの費用	②	992			円/回	③+④
	タクシー初乗り運賃	③		560		円/回	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃	④		431.5		円/回	⑦÷⑧×⑨
	目的地までの移動距離	⑤			4	km	4km（児童生徒援助費等補助金交付要領を参考に設定）
	初乗り距離	⑥			1.75	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃が必要な距離	⑦			2.25	km	⑤－⑥
	加算距離（１回）	⑧			0.365	km	沖縄総合事務局管内のタクシー運賃 出典：「運輸要覧」（令和4年12月、沖縄総合事務局運輸部）P153
	加算運賃（１回）	⑨			70	円	
	一日当たりの使用回数	⑩	2			回/日	往復のため2回
	運行日数	⑪	365			日/年	１年を想定
算出金額			**7,976,102円**				①×②×⑩×⑪

(3) クロスセクター効果のまとめ

分野別代替費用は、各分野の施策実施費用が最も小さい費用を採用した。この結果、移動手段により発現するクロスセクター効果が異なり、コミニティバスの分野別代替費用の合計は、5,060 万円/年、フルデマンドの分野別代替費用の合計は、3,370 万円/年となった。この結果から、コミニティバスにおいてはクロスセクター効果が約 2,780 万円/年発現し、フルデマンドの場合はクロスセクター効果が、約－2,950 万円/年発現する試算結果となった。

従って、コミニティバスはクロスセクター効果はプラス、フルデマンドの場合はクロスセクター効果がマイナスとなり、交通手段により、地域公共交通を廃止して代替施策を実施するよりも地域公共交通を維持存続する方が効果的といえる。

①コミニティバスの算出結果

表 4-2-6 分野別代替費用算出のまとめ

（平成 22 年度にコミニティバスの運行をしなかった場合）

分野	コミニティバスが廃止された場合に必要となる行財政負担項目		費用	判定	利用目的	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	最も小さい費用を採用	1,090 万円/年	○	通院利用者	土日の利用は対象外
	通院のためのタクシー券配布		1,670 万円/年		通院利用者	土日の利用は対象外
	医師による往診		7,750 万円/年		通院利用者	土日の利用は対象外
	医療費の増加		15,730 万円/年	×	通院利用者	病院送迎貸切の場合は計上しない
商業	買物バスの運行	最も小さい費用を採用	1,730 万円/年		買い物利用者	毎日運行
	買物のためのタクシー券配布		9,350 万円/年		買い物利用者	毎日運行
	移動販売の実施		1,430 万円/年	○	買い物利用者	毎日運行
教育	貸切スクールバスの運行		1,070 万円/年		通学利用者	公立学校の授業日数を想定
	通学のためのタクシー券配布	最も小さい費用を採用	400 万円/年	○	通学利用者	公立学校の授業日数を想定
福祉	通勤・通院・買物・観光以外目的のためのタクシー券配布		2,140 万円/年	○	その他利用者のうち、60 歳以上	アンケート調査結果が 10 歳階級のため 60 歳以上として設定
その他	費用として計上していない利用目的				通勤利用者 観光利用者	
分野別代替費用の合計				5,060 万円/年		

※1　試算においては過去のコミニティバス実証実験時の利用者アンケートの結果を基に、コミニティバス利用者が各利用目的において行政支援を行う場合の最小コストを算出している。

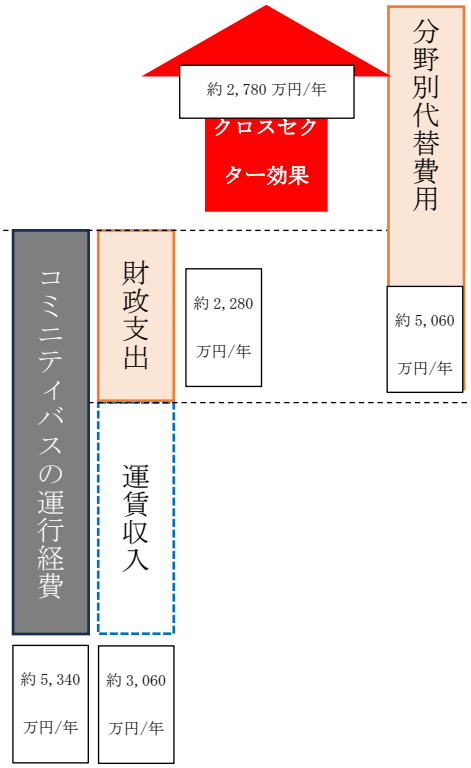
平成 22 年度浦添市コミュニティバス導入調査から、コミニティバスを導入する際の運行経費を、令和３年度時点に修正した結果は以下の通り。

コミニティバス試算条件　図 4-2-6　ルート案 C				
	単位	平日	休日	備考
運送原価	円/km	254.31		令和 3 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）　沖縄ブロック
運行本数	往復/日	34	28	平成 22 年度コミニティバス導入調査
区間運賃	円	200		平成 22 年度コミニティバス導入調査
日平均乗客数	人/日	442	378	平成 22 年度コミニティバス導入調査

図 4-2-6　平成 22 年度コミニティバス導入調査ルート C

②クロスセクター効果参考図（コミニティバス）

分野	コミニティバスが廃止された場合に必要となる行財政負担項目	費用	利用目的	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,090 万円/年	通院利用者	土日の利用は対象外
商業	移動販売の実施	1,430 万円/年	買い物利用者	毎日運行
教育	通学のためのタクシー券配布	400 万円/年	通学利用者	公立学校の授業日数を想定
福祉	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	2,140 万円/年	その他利用者のうち 60 歳以上	アンケート調査結果が 10 歳階級のため 60 歳以上として設定 毎日運行
その他	費用として計上していない利用目的		通勤利用者 観光利用者	
分野別代替費用の合計		5,060 万円/年		



コミバス利用者	
通勤	17.0%
通学	2.4%
通院	8.1%
買い物	30.5%
観光	13.6%
その他	28.3%
計	100.0%

③フルデマンドの算出結果

表 4-2-7 分野別代替費用算出のまとめ

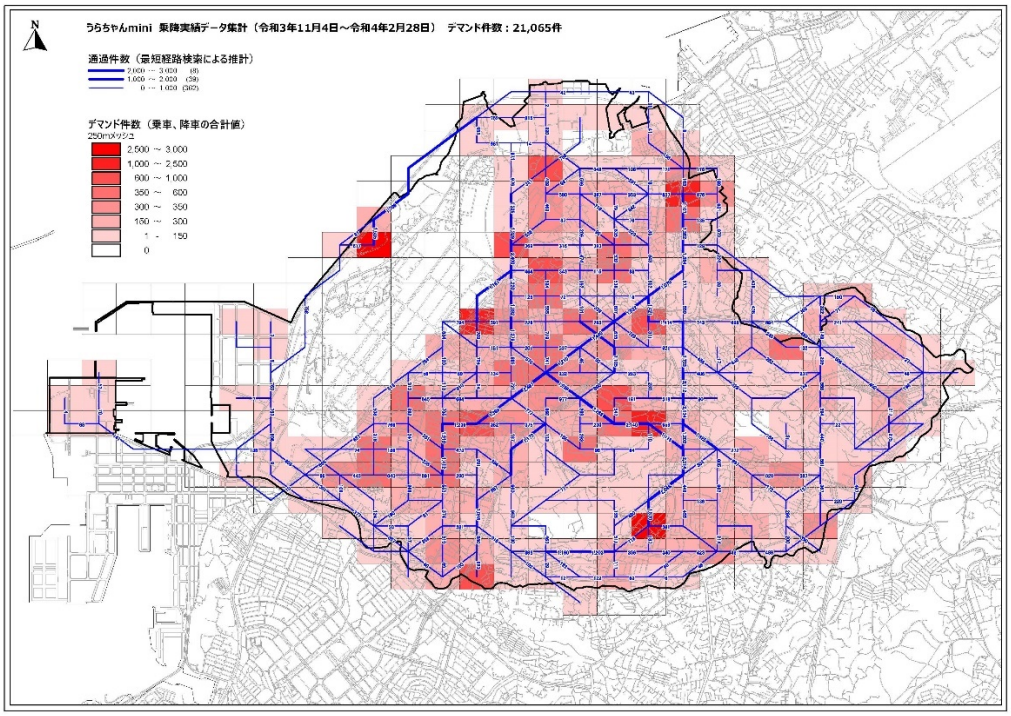
（フルデマンド）

分野	フルデマンドが廃止された場合に必要となる行財政負担項目		費用	判定	利用目的	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	費用を採用 最も小さい	1,090 万円/年	○	通院利用者	土日の利用は対象外
	通院のためのタクシー券配布		2,910 万円/年		通院利用者	土日の利用は対象外
	医師による往診		10,090 万円/年		通院利用者	土日の利用は対象外
商業	買物バスの運行	費用を採用 最も小さい	1,730 万円/年		買い物利用者	毎日運行
	買物のためのタクシー券配布		4,680 万円/年		買い物利用者	毎日運行
	移動販売の実施		1,430 万円/年	○	買い物利用者	毎日運行
教育	貸切スクールバスの運行	費用を採用 最も小さい	1,070 万円/年		通学利用者	公立学校の授業日数を想定
	通学のためのタクシー券配布		50 万円/年	○	通学利用者	公立学校の授業日数を想定
福祉	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布		800 万円/年	○	その他利用者のうち、60 歳以上	アンケート調査結果が 10 歳階級のため 60 歳以上として設定
その他	費用として計上していない利用目的				通勤利用者 観光利用者	
分野別代替費用の合計				3,370 万円/年		

※1　試算においては過去のフルデマンド（うらちゃん mini）実証実験時の利用者アンケートの結果を基に、フルデマンド（うらちゃん mini）利用者が各利用目的において行政支援を行う場合の最小コストを算出している。

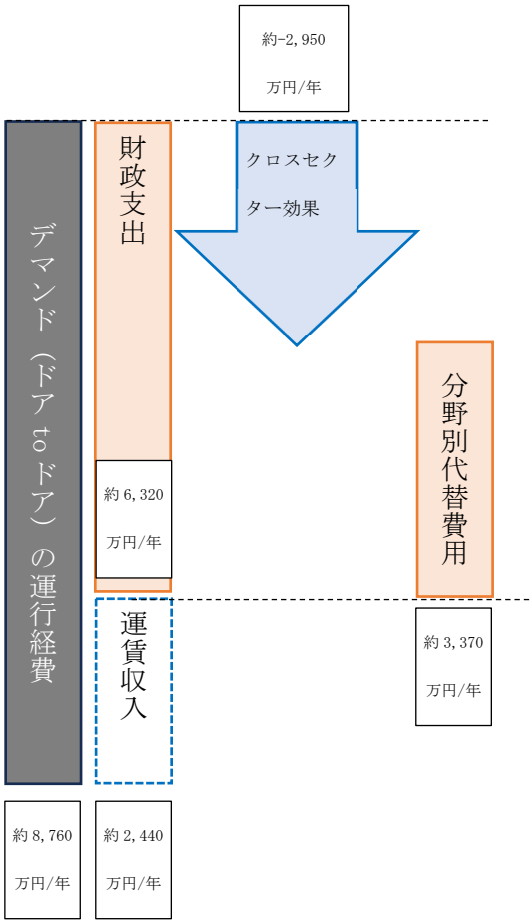
※2　フルデマンド方式は、ドア to ドアの移動方法のため、利用者の歩数減少による医療費の増加は算出していない。

令和２年度及び令和３年度浦添市総合交通戦略推進業務の報告書から、フルデマンドを導入する場合の運行経費を試算した結果は以下の通り。

	単位	金額	備考
月運送原価	円/月	7,294,767	令和３年度浦添市総合交通戦略推進業務
月収入	円/月	2,034,887	
年間利用者数	人/年	61,892	
運行条件	期間：R2.10.1～R3.10.31（12 か月） 区域：浦添市内全域（ドア to ドア） 運賃：普通大人 400 円、65 歳以上・障がい者（同乗する介助者１名も同額） ・免許返納者 300 円、小児 200 円、幼児同伴 1 名まで無料、乳児 無料、 土日限定一日乗車券 時間：7 時～19 時まで 車両：ワンボックスタイプ（12 台）		
デマンド実績データ集計結果		

④クロスセクター効果参考図（フルデマンド）

分野	フルデマンドが廃止された場合に必要となる行財政負担項目	費用	利用目的	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,090 万円/年	通院利用者	土日の利用は対象外
商業	移動販売の実施	1,430 万円/年	買い物利用者	毎日運行
教育	通学のためのタクシー券配布	50 万円/年	通学利用者	公立学校の授業日数を想定
福祉	通勤・通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	800 万円/年	その他利用者のうち 60 歳以上	アンケート調査結果が 10 歳階級のため 60 歳以上として設定 毎日運行
その他	費用として計上していない項目		通勤利用者 観光利用者	
分野別代替費用の合計		3,370 万円/年		



フルデマンド利用者	
通勤	7.7%
通学	0.7%
通院	35.3%
買い物	38.1%
観光	6.6%
その他	11.5%
計	100.0%

第５章　法定協議会の運営支援

５－１　開催状況

令和２年１１月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を受け、地域公共交通計画の作成に向けた利害関係者含む多様な人々との協議を行うため、令和５年７月２４日に第１回浦添市地域公共交通活性化協議会を浦添市中央公民館にて開催した。

■会次第

１．委嘱状交付

２．浦添市地域公共交通活性化協議会規約（案）について

（１）浦添市地域公共交通活性化協議会規約（案）の承認について　　資料１

（２）委員長及び副委員長の互選

３．議題

（１）協議会の位置付けと今後の進め方について　　資料２

（２）計画策定に向けた現況整理に関する報告

①公共交通に関する現況把握　　資料３

②市民の移動実態アンケート　　資料４

４．その他

５－２　浦添市地域公共交通活性化協議会規約

制定令和 5 年 7 月 24 日

（目的）

第１条　浦添市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成に関する協議及び当該計画の実施に関する事項の協議を行うため、設置する。

（事務所）

第２条　協議会は、事務所を沖縄県浦添市安波茶１丁目１番１号、浦添市役所内に置く。

（事業）

第３条　協議会は、第１条の目的を達成するため、次の業務を行う。

（１）地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。

（２）地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。

（３）地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

（４）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項に関する協議。

（５）市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項に関する協議。

（６）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第４条　協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

（会長及び副会長）

第５条　協議会には会長及び副会長を置く。

２　会長は委員の互選により定める。

３　会長は、協議会を代表し、協議会の会務を総括する。

４　副会長は、委員のうちから会長が指名する。

５　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは会長の職務を代理する。

（任期）

第６条　委員の任期は２年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

２　委員は、再任することができる。

（会議）
第７条　協議会の会議（以下「会議」という）は、会長が招集し、会長が議長となる。
２　委員については、協議会の会議に代理人を出席させることができる。
３　会議は、委員（代理人を含む。）の過半数が出席しなければ、開くことができない。
４　協議会の議事は、全会一致を原則とするが、成立しない場合においては出席委員の３分の２以上の同意により決する。
５　特別な事情により議決に加わることのできない委員は、あらかじめ通知された協議事項について書面により表決することができる。ただし、第４項の規定により代理者に権限の委任がある場合は、この限りでない。
６　協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
７　会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

（協議結果の尊重義務）
第８条　協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）
第９条　協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。
２　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）
第10条　第３条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第11条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、浦添市都市計画課に置く。
３　事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）
第12条　協議会の運営に要する経費は、補助金、負担金、繰越金及びその他の収入をもって充てる

（監査）
第13条　協議会に監査委員を２名置く。
２　協議会の出納監査は、第４条に掲げる委員のうちから会長が指名する監査委員によって行う。

３　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第14条　協議会の予算の編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）

第15条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第16条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

１　この規約は、令和５年７月24日から施行する。

別表（第４条関係）

浦添市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

区分	所　　属
行政機関（国・県）	内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所
	内閣府沖縄総合事務局　運輸部　企画室
	内閣府沖縄総合事務局　運輸部　陸上交通課
	沖縄県土木建築部中部土木事務所
	沖縄県　企画部　交通政策課
	沖縄県　土木建築部　都市計画・モノレール課
関係公共交通事業者	沖縄都市モノレール株式会社
	一般社団法人沖縄県バス協会
	那覇バス株式会社
	琉球バス交通株式会社
	沖縄バス株式会社
	東陽バス株式会社
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会
	浦添市地区タクシー事業者会
	私鉄沖縄県労働組合連合会
関係する公安委員会	浦添警察署
学識経験者	琉球大学
地域公共交通の利用者	社会福祉法人　浦添市社会福祉協議会
	浦添市老人クラブ連合会
	浦添市自治会長会
	浦添市婦人連合会
	浦添市女性団体連絡協議会
	一般社団法人浦添市身体障がい者福祉協会
関係団体	一般社団法人浦添市観光協会
	浦添商工会議所
行政機関（市）	浦添市副市長
	浦添市企画部長
	浦添市市民部長
	浦添市経済文化局長
	浦添市福祉健康部長
	浦添市こども未来部長
	浦添市都市建設部長

５－３　議事要旨

日時：令和５年７月２４日（月）
１３：３０ ～ １６：３０
場所：浦添市中央公民館　３階ホール
開催方法：ハイブリッド会議

■１　委嘱状交付

■２．１　浦添市地域公共交通活性化協議会規約（案）の承認について（資料１）

■２．２　会長及び副会長の互選

■（議題）３．１　協議会の位置付けと今後の進め方について（資料２）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	質問・意見無し	

■（議題）３．２　計画策定に向けた現状整理に関する報告 ①公共交通に関する現状把握（資料３）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
委員	①　９頁の「浦添市への通勤通学」「那覇市への通勤通学」にて示されているバス利用率の差はどのように分析しているのか、理由はあるのか。 ②　てだこ浦西駅にて、交通結節点として円滑な乗り継ぎを誘導できる案内環境を整備すべきでは。 ③　３７頁にて観光客の路線バス選択が増とあるが、観光客が戻ってきている実感がバス事業者はない。	（事務局） ①　一概には言えないが、傾向として市外線のバス路線が那覇に向かう前提で敷かれ充実していることや、那覇市と浦添市における月極駐車場賃料の差、那覇市従業地（県庁等）のバス路線の充実度から浦添市→那覇市のバス利用率が高くなっていると考える。逆に浦添市の従業地の路線充実が不十分なため那覇市→浦添市のバス利用率が低くなっているとも言えるのではと考えている。 ②　現在幸知 IC ではバス停にモノレール乗り継ぎ情報を掲示する等の取り組みを行っている。これに伴い、てだこ浦西駅でも利用者にわかりやすい案内表示等をモノレール株式会社と協力して前向きに検討していきたい。 ③　全体に対する割合なので見え方として誤解を与えたかもしれない。

		確かに R3 の母数はコロナ化でもあったため H23 よりかなり少なくなっているが、その中でツアー等の観光バスが減り全体の選択肢の中で路線バスが選ばれる割合が高くなっているというグラフとなっている。
委員	① 福祉移動支援は存在し利用することはできるが、障がい者個人でしか利用できない決まりになっている。家族との外出をサポートしてくれるサービスや、路線バス等でも気軽に利用できる環境を整えてほしい。	（事務局） ① バス協会のほうでもノンステップバス等の低床バス導入を随時して頂いている現状であるが、全県的に取り組むべき内容であるため本協議会でも誰もが移動しやすい乗り物の検討を進めていきたい。 （委員） ① 県・局、弊社でもノンステップバス導入に努め、沖縄県は 70%程度普及で全国５～６位だったと思う。今後も県のほうにノンステップバスの導入要望をしていきたい。また、弊社では知的障害発達障害の方の利用サポートとして交通エコロジーモビリティ財団と沖縄県発達障害者支援センターの支援のもとコミュニケーション支援ボードや筆談可能体制を路線バス約 800 台・観光バスのバス協会加盟の約 600 台で導入している。今後も誰でもどなたでも利用してもらえる公共交通のバスを目指し、ご意見をもらいながら努力していきたい。
委員	① 公共交通を利用して観光してもらうためソフト面から観光ガイドマップ改定(バス停表示・モノレール時刻表表示等)を行っている。また、沖縄の路線バスという雑誌に広告を出している。今後も路線バス・ゆいレールの利用促進を図りながら観光客を誘客・集客していきたい。そのような観点から、資料に沖縄	（事務局） ① 浦添市でも沖縄 Mass の各種取り組みを行っている。公共交通の電子チケット販売は現状できていないので、本協議会でも市民・観光客の利便性向上に向け整理を進めていきたい。 （委員） ① 本島４社（琉球バス・那覇バス・

	Mass の整理がなかったが、どのように考えているのか。	沖縄バス・東洋バス）で協力し、マイルートという Mass を行っている。観光客を含めた公共交通利用増進の意味でも沖縄 Mass だけでなくこちらもご活用願いたい。また、那覇バスとモノレールでバスモノパスという取り組みを行っている。このような、モノレールとバスの連携した利用促進も進めていきたい。そのほか交通混雑解消のため、レンタカー事業者と連携し、空港～名護まで高速バス、名護からレンタカーレンタルという取り組みも開始している。このような取り組み含め Mass 等推進に努めたい。
委員	① 運転手不足について、本島 4 社（琉球バス・那覇バス・沖縄バス・東洋バス）では 70 歳以上が全体の 2%、60 歳以上 35%、20 代 2%と今後も不足が予測される恐ろしい状況である。このような厳しい現状から、県にも要望しているが、県立学校・県立職業能力開発校等において 2 種免許取得コースやそれを支援する学科の設立、併せて奨学金支給をして頂きたい。鉄軌道のない沖縄において公共交通の維持は大きな課題だと考える。県含め、市内に複数高等学校等がある浦添市でも支援願いたい。	（事務局） ① （時間の都合上、回答なし）

■（議題）３．２　計画策定に向けた現状整理に関する報告 ②市民の移動実態アンケート（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
委員	① 自動車免許を取得していないので、日ごろから路線バス･モノレールを頻繁に利用し、助かっている。浦ちゃん mini も利用し、とても便利かつ地域の人とのコミュニケーションにも役立っていたのでぜひ復活を願う。	（事務局） ① 浦ちゃん mini がコミュニティの繋がりとなっていたということは喜ばしい。本協議会にてコミュニティバス含め多様な移動サービスの検討や公共交通の利用・利便増進を議論していきたい。

委員	① アンケートのバスの回答選択肢として「バス待ち環境」についてのものがないが、そのような意見は聞かれなかったのか。 ② シェアサイクルを利用する７０代が自転車利用における保険に入っているか調査をしたことはあるか。 ③ クロスセクター効果の検証について詳しくお聞かせ願いたい。	（事務局） ① アンケート分類ではなかった。ただ自由回答の欄があり、こちらの集計はまだ終了していない。次回協議会にて報告させていただきたい。 ② 浦添市とシェアサイクル事業者が協定を結ぶ形で運営している。事業者側の利用サービスに保険が含まれている。 ③ 市の各分野上位計画の中で公共交通に関する課題が挙げられている。クロスセクター効果とは、個別の分野で、個別の事業ごとに、個別の移動サービスをやるのではなく、総合的に包括するような横断的な移動サービスを構築することで、トータルコストを下げようという考え方となる。
委員	① 南地区の最寄りモノレール駅で古島駅の名前が出たが、こちらも乗換標識・案内の不足を感じる。 ② 浦添市役所のほうで以前は沖縄 IC カード（以降オキカ）の販売がされていたが、今は販売していた場所にコンビニができている。公共交通利用促進の一環としてオキカの利用増進を願いたい。	（事務局） ① 利用者目線だと乗り継ぎ拠点の整備は必要だと考えている。乗換のデータが入手できれば適切にサイン計画等の提案ができるのではと考えているので、バス会社等の協力検討を願いたい。 ② おっしゃる通り以前役所で販売していたが現在はできていない。ただ、コンビニのほうに打診しオキカ販売を前向きに検討して頂いている。可能であれば今後も市として働きかけていきたい。
委員	① 国土交通省の地域公共交通維持確保改善事業における補助金交付事業の活用をご検討であれば、地域公共交通計画の策定が必須となるので、この調子でしっかりと計画策定を進めて頂きたい。	（事務局） ① 承知した。