課題１-１　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①②⑤】
広域公共交通網と地域内公共交通網の連携強化が必要

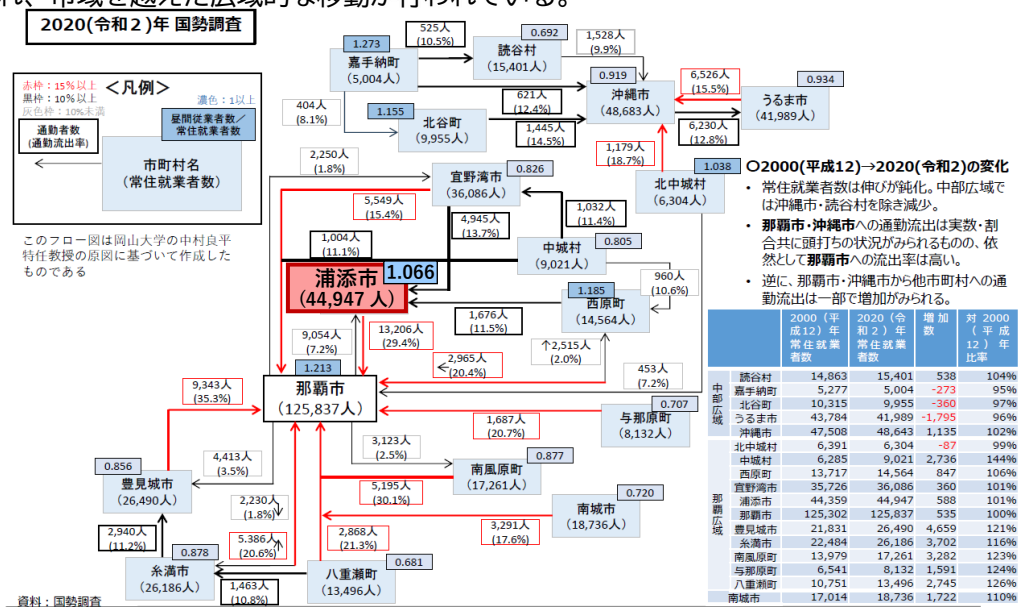
- 那覇市や宜野湾市などの近隣市との移動が活発に行われており、これらの市とつながる国道 58 号及び国道 330 号の南北軸では広域的な公共交通網が充実している。一方、東西方向ではバスの運行本数が 30 本未満となる区間が存在していることから、市内各地から南北軸の広域公共交通網へアクセスしやすい交通ネットワークの形成が必要である。

現状１-１

- 市域を超えた広域的な移動が行われている
- 広域公共交通に接続する地域内公共交通が不足

■近隣市町への移動状況

浦添市から那覇市への流出が 13,206 人、那覇市から浦添市への流入が 9,054 人となっており、那覇市との結びつきが特に強い状況にある。また、宜野湾市や西原町などの隣接市町村との間でも一定の通勤流動がみられ、市域を越えた広域的な移動が行われている。

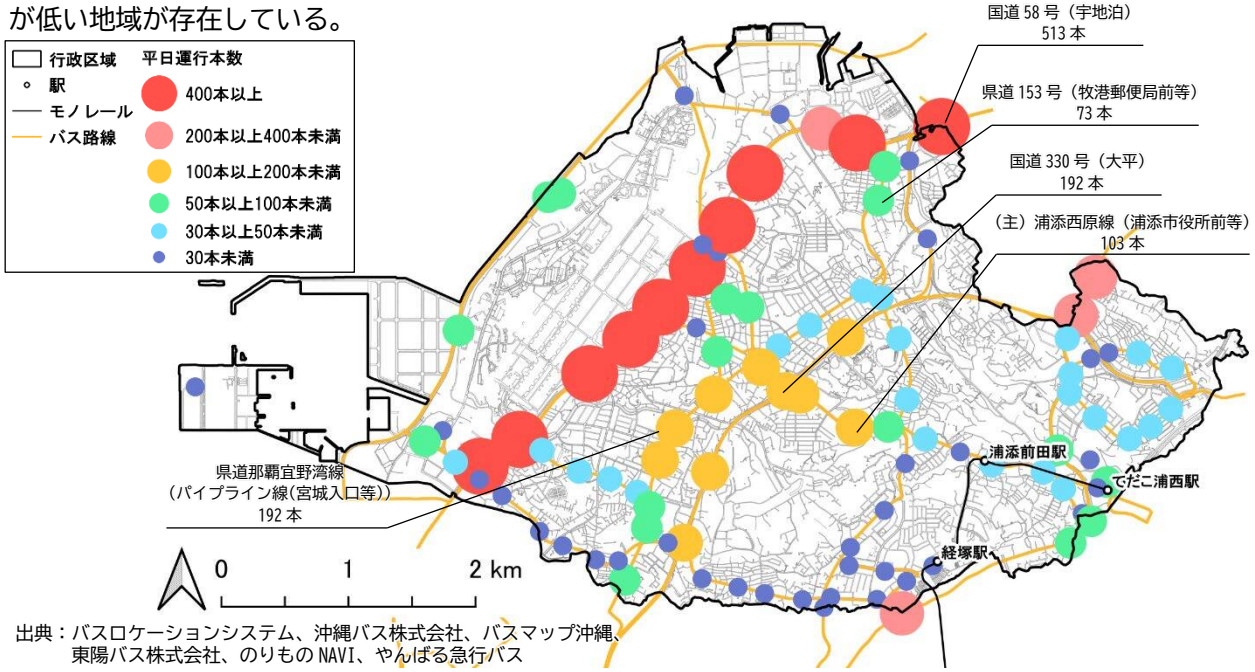


		2000（平成12）年常住就業者数	2020（令和２）年常住就業者数	増加数	対2000（平成12）年比率
中部広域	読谷村	14,863	15,401	538	104%
	嘉手納町	5,277	5,004	-273	95%
	北谷町	10,315	9,955	-360	97%
	うるま市	43,784	41,989	-1,795	96%
	沖縄市	47,508	48,643	1,135	102%
	北中城村	6,391	6,304	-87	99%
	中城村	6,285	9,021	2,736	144%
	西原町	13,717	14,564	847	106%
那覇広域	宜野湾市	35,726	36,086	360	101%
	浦添市	44,359	44,947	588	101%
	那覇市	125,302	125,837	535	100%
	豊見城市	21,831	26,490	4,659	121%
	糸満市	22,484	26,186	3,702	116%
	南風原町	13,979	17,261	3,282	123%
	与那原町	6,541	8,132	1,591	124%
	八重瀬町	10,751	13,496	2,745	126%
	南城市	17,014	18,736	1,722	110%

出典：令和 5 年度沖縄本島中南部における広域都市構造のあり方検討委託業務

■地域内公共交通網の運行状況

浦添市内の国道 58 号や国道 330 号等を運行する広域公共交通網は隣接市の那覇市や宜野湾市を繋ぐ重要な役割を担っている。市内を東西に横断する（主）浦添西原線の一部のバス停や市南部の那覇市との市境付近に位置するバス停が、30 本未満となっており、南北の広域公共交通網に接続する東西方向の利便性が低い地域が存在している。



出典：バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行バス

課題１-２　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①⑤】

市内の拠点間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が必要

- 市内の拠点間ネットワークをみると、一部の拠点間ではバス路線やバス停が十分に確保されておらず、移動需要に対して公共交通によるアクセス性が十分でない区間がみられる。拠点間の有機的な連携を図り、さらなる利便性や魅力の向上につなげるため、市内の拠点間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が必要である。

現状１-２

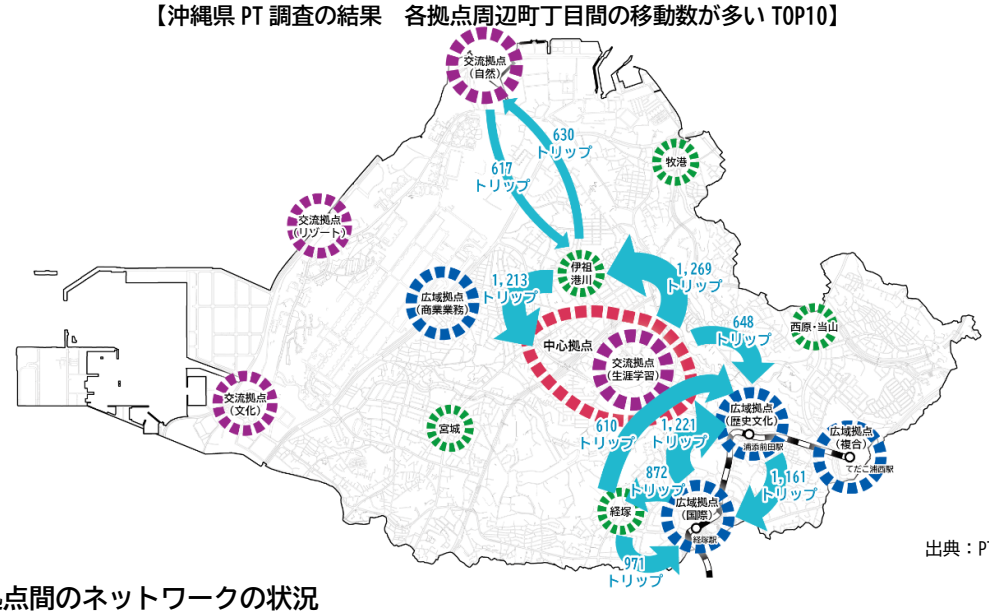
- モノレール駅周辺の移動が多い
- 一部拠点間の公共交通ネットワークが不足

■拠点間の移動需要の状況

各拠点周辺町丁目間の移動を見ると、モノレール駅周辺の町丁目間の移動が多くなっている。

また、商業店舗を中心とした伊祖・港川周辺と中心拠点やカーミージー等の交流拠点（自然）周辺間の移動が多くなっている。

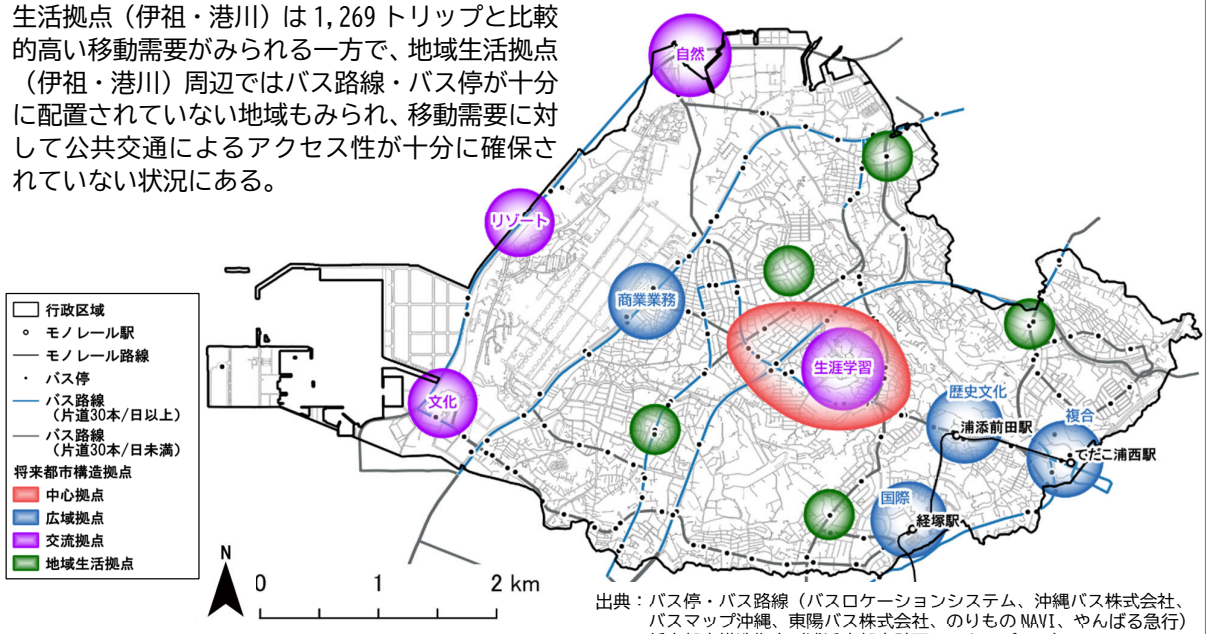
【沖縄県 PT 調査の結果　各拠点周辺町丁目間の移動数が多い TOP10】



出典：PT 調査

■各拠点間のネットワークの状況

拠点間の移動状況をみると、中心拠点から地域生活拠点（伊祖・港川）は 1,269 トリップと比較的高い移動需要がみられる一方で、地域生活拠点（伊祖・港川）周辺ではバス路線・バス停が十分に配置されていない地域もみられ、移動需要に対して公共交通によるアクセス性が十分に確保されていない状況にある。



出典：バス停・バス路線（バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行）
将来都市構造拠点（浦添市都市計画マスタープラン）

課題１-３　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①⑦】

新たな交通手段の導入等、公共交通不便地域の解消に向けた取組検討が必要

- **主要幹線道路から外れた地域や、道幅が狭く大型バスの運行が難しい住宅街、商業機能や医療機能等の都市機能周辺においても公共交通不便地域が存在していることから、バスアクセスを可能にする交通環境の形成に向けた検討が必要である。一方で、全国的にバス等の運転手が不足していることから、新たな交通手段の導入に向けた検討を進めるとともに、高齢者のみならず学生等の年代に応じた公共交通のあり方についても検討が必要である。**

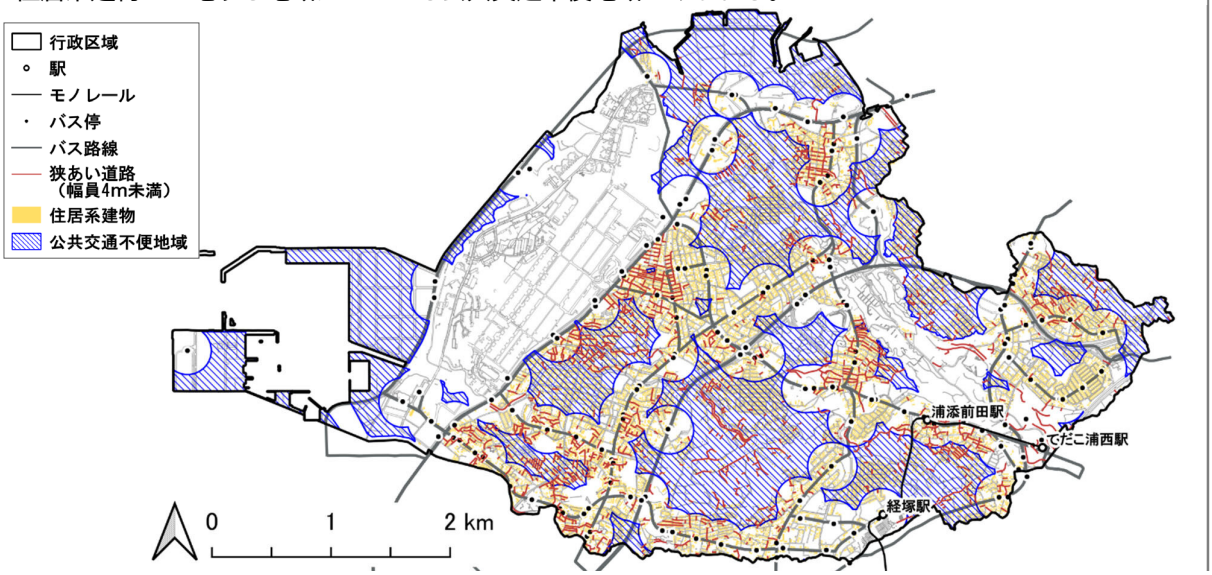
現状１-３

- **住居系建物が立地するエリアにおいても公共交通不便地域が存在**
- **都市機能周辺においても公共交通不便地域が存在**

■公共交通不便地域の状況

高齢者等の移動や起伏等を踏まえて、バス停・モノレール駅から 200m 以上離れた地域を公共交通不便地域（浦添市地域公共交通計画による定義）とした場合、同地域は市街化区域の約 45.3%を占めている。

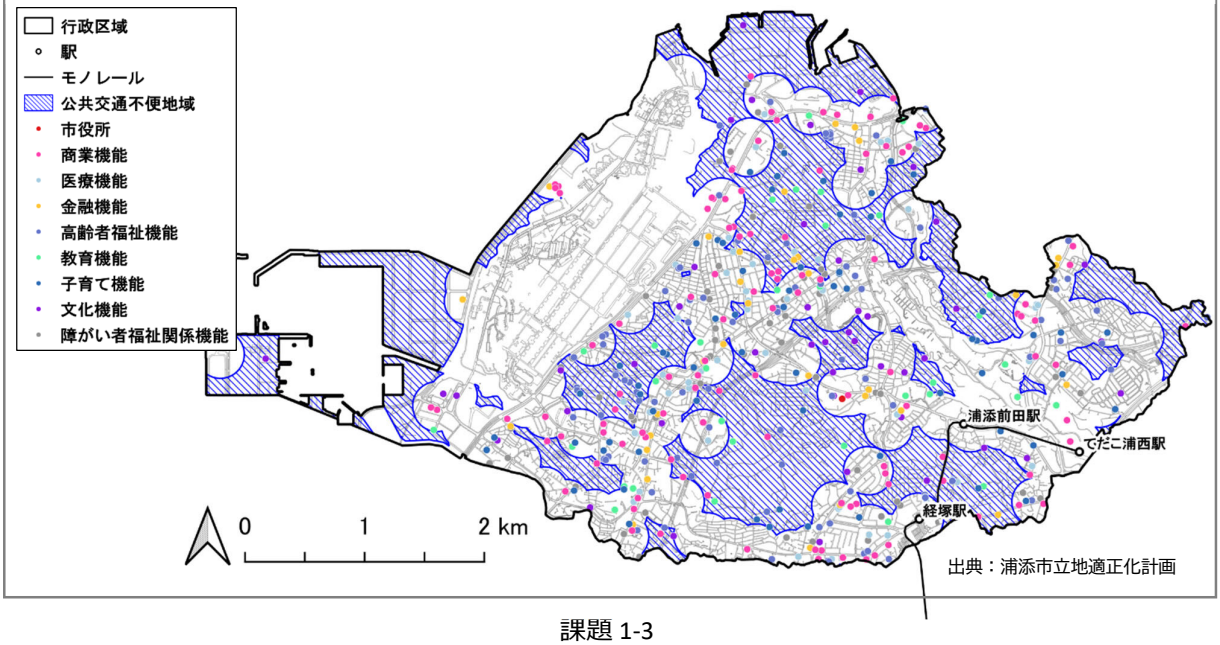
特に、国道 330 号東側の字沢岷などの起伏が多い地区や、宮城・内間などの狭あい道路が多い地区では、住居系建物が立地する地域においても公共交通不便地域がみられる。



出典：狭あい道路、住居系建物（令和４年都市計画基礎調査）、公共交通不便地域（バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行）

■都市機能と公共交通不便地域の状況

人々がアクセスすることが想定される商業機能や医療機能等の都市機能の周辺においても公共交通不便地域が存在している。



出典：浦添市立地適正化計画

課題１-４　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①⑥】

高齢者や児童等を含む移動制約者の移動を支える交通環境の整備が必要

- 高齢者の移動手段は日々の買い物や通院等でも車での移動が多く見られており、高齢者が利用しやすい交通環境の整備や、要支援・要介護認定者等の日常生活を支える生活交通の確保・支援が必要である。
- 市内に立地する高齢者福祉施設や高等学校においても一部が公共交通不便地域内に立地していることから、送迎車両による渋滞改善や安全確保のため、円滑に通学できる交通環境の整備が必要である。

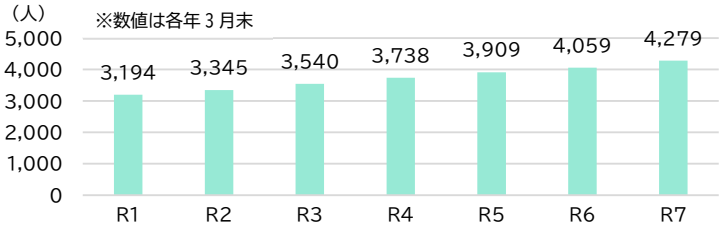
現状１-４

- 高齢者の移動手段は自動車に依存
- 児童等の移動手段は徒歩や自動車（送迎）が多い
- 公共交通サービスが不足する地域に高齢社福祉施設や高等学校が立地

■要支援・要介護認定者の推移

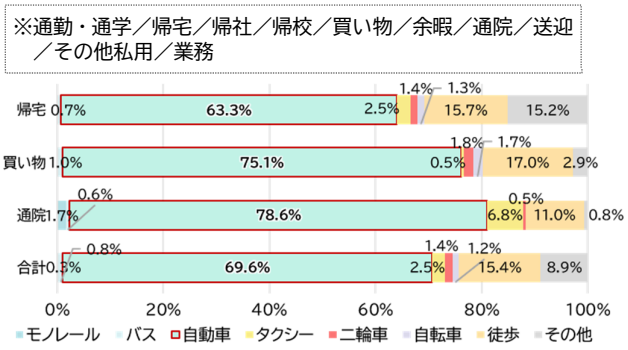
浦添市の要支援･要介護認定者数の推移をみると、高齢化の進行に伴い、一貫して増加傾向にある。

出典：介護保険事業状況報告



■高齢者の移動手段として自動車の利用割合が高い

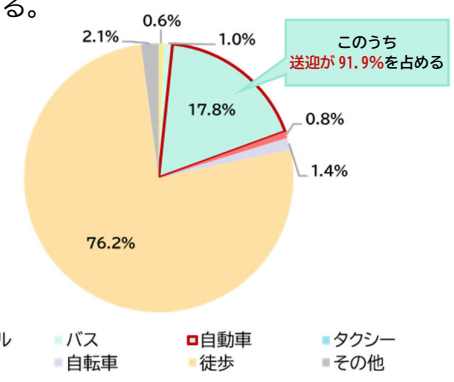
高齢者の移動目的※としては、帰宅や買い物、通院が上位に挙げられ、自動車での移動が約７割を占めている。その中でも通院の移動では、自動車による移動が特に多い状況である。



出典：PT 調査

■児童等の移動手段として公共交通の利用割合が低い

児童や生徒が通学する際の移動手段に着目すると、徒歩が 76.2%で最も多く、次いで自動車 17.8%となっている。自動車者利用のうち 91.9%送迎による移動である。

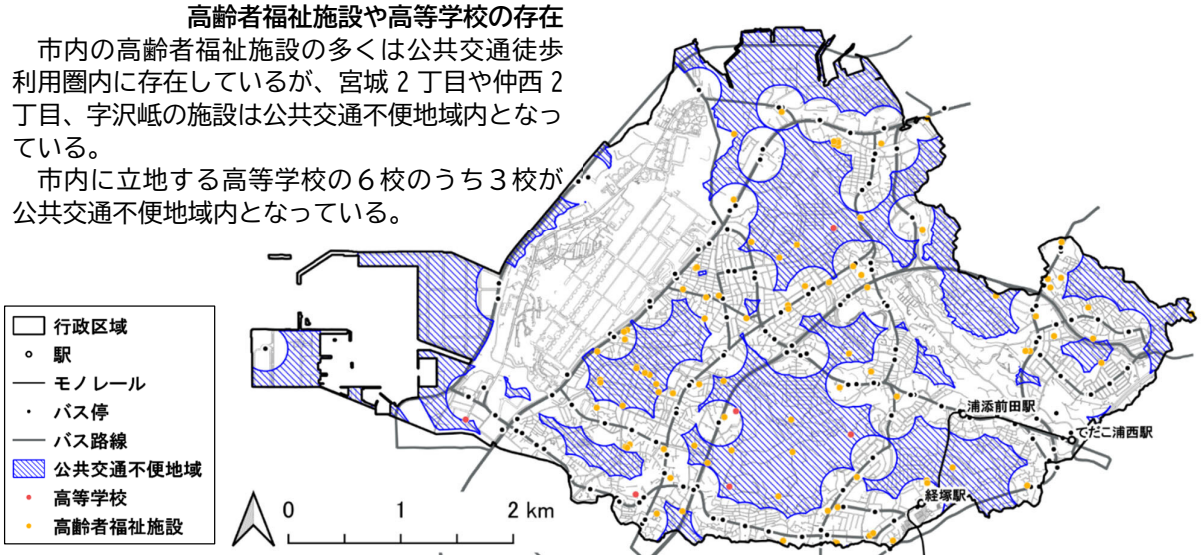


出典：PT 調査

■公共交通不便地域に立地する高齢者福祉施設や高等学校の存在

市内の高齢者福祉施設の多くは公共交通徒歩利用圏内に存在しているが、宮城２丁目や仲西２丁目、字沢岨の施設は公共交通不便地域内となっている。

市内に立地する高等学校の６校のうち３校が公共交通不便地域内となっている。



出典：バス停・バス路線・公共交通不便地域（バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行）、各種施設（浦添市立地適正化計画）

課題１－５　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①⑥】

利用者ニーズや交通環境の変化に対応した公共交通サービスの充実が必要

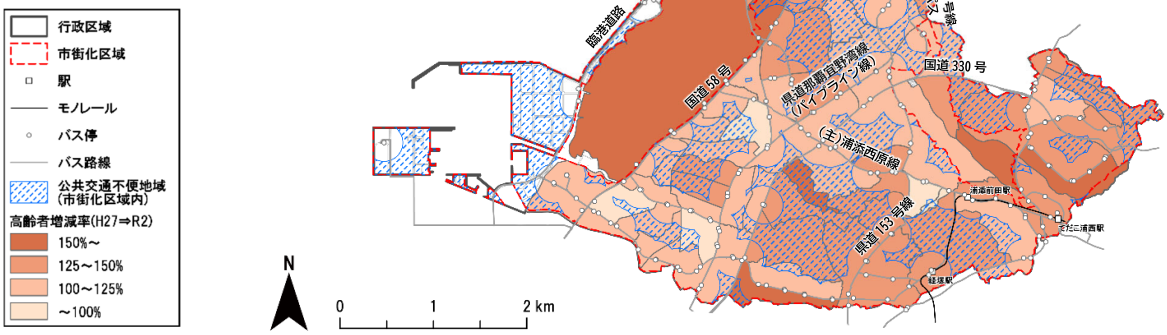
- 高齢化の進展に伴い、今後自力の移動が困難になる高齢者の増加が見込まれることから、市内や地域内を円滑に移動できる公共交通サービスの充実を図ることが必要である。
- 那覇市への通勤・通学流動が最も多く、近隣市町の宜野湾市や西原町との相互流動もおおく、広域適な移動を支える公共交通が必要である。
- 基幹バス沿線におけるバス利用率の増加を踏まえ、他の路線においてもバス専用レーンの設置等、基幹公共交通軸の輸送力強化及びサービス水準の向上に向けた検討が必要である。

現状１－５

- 高齢化の進展による利用者ニーズの変化
- モノレールの開通により市内外移動が活発化
- 基幹バス沿線にけるバス分担率の向上

■公共交通不便地域で増加する高齢者

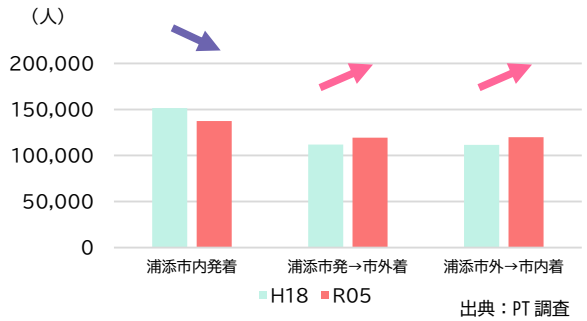
浦添市の高齢者は各地域において増加傾向にあり、公共交通不便地域においては大平三丁目や沢岻二丁目で高齢者が大幅に増加している。



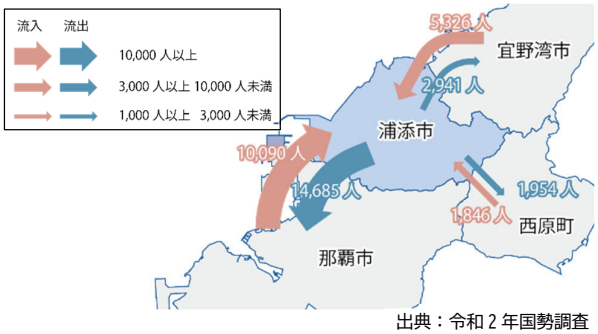
出典：バス停・バス路線・公共交通不便地域（バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行）、高齢者増減率（平成 27 年・令和 2 年国勢調査）

■浦添市内外の移動の状況

浦添市内・市外の移動状況（平成 18 年と令和 5 年を比較）をみると、市内の移動は減少しているものの、市外への移動が発着ともに増加しており、広域的な活動が活発化したことがうかがえる。また、令和 2 年の通勤・通学における流入・流出状況をみると、那覇市との行き来が多くなっている。この間の市の動きとして、令和元年 10 月にモノレールが延長され、浦添市に３つの駅が整備されている。



出典：PT 調査



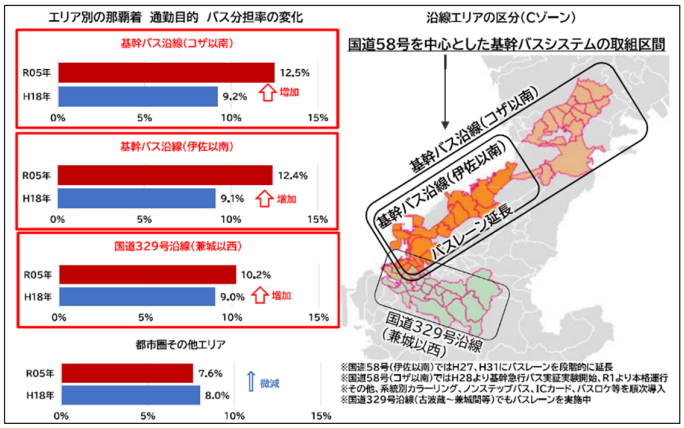
出典：令和 2 年国勢調査

■基幹バス取組沿線地域における バス分担率の状況

沖縄県の計画では、南北のバス交通の分担率向上を推進している。浦添市内は、国道 58 号や国道 330 号、県道那覇宜野湾線（パイプライン線）等が南北のバス交通軸担っている。

国道 58 号を中心とした基幹バスシステムの取組区間等では、バスのサービスレベルが大きく向上し、那覇方面への通勤目的のバス分担率が向上している。

出典：【第 4 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査】都市交通マスタープラン



課題２-１　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント③】

緊急車両等が通行可能な緊急輸送道路ネットワークの整備が必要

- 緊急輸送道路の一部区間において、災害リスクが存在しており、沿岸部から浸水想定区域外へアクセスできる道路も限られている。このため、災害時においても緊急車両や救援物資の輸送機能を確保できるよう、代替性・冗長性を備えた道路ネットワークの形成や、無電柱化の推進等の対策が必要である。

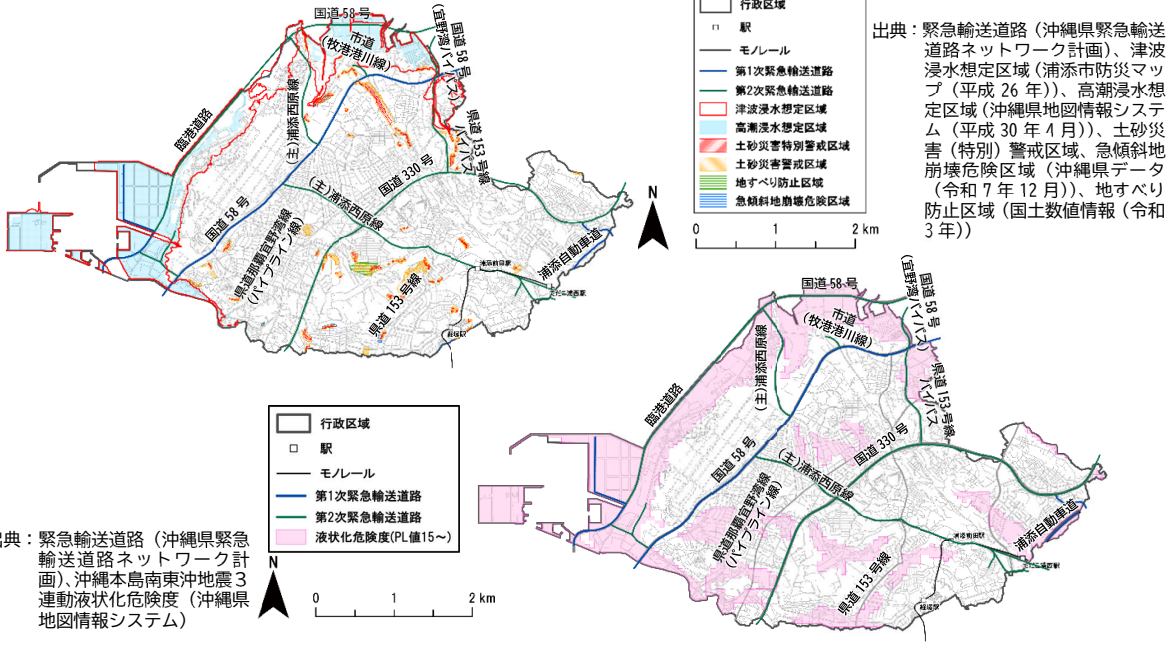
現状２-１

- 緊急輸送道路において災害リスクが存在
- 津波リスクが高いエリアからの避難路が不足

■緊急輸送道路における災害リスクの状況

緊急輸送道路である臨港道路、国道 58 号と（主）浦添西原線の一部区間にて津波浸水想定区域が指定されている。同様に臨港道路と国道 58 号の一部区間にて高潮浸水想定区域が指定されている。

緊急輸送道路である国道 58 号や国道 330 号、字牧港にある市道(牧港港川線)において土砂災害警戒区域が指定されている。緊急輸送道路である臨海道路や国道 330 号、沖縄自動車道沿線において液状化の可能性が極めて高くなっている。



出典：緊急輸送道路（沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画）、津波浸水想定区域（浦添市防災マップ（平成 26 年））、高潮浸水想定区域（沖縄県地図情報システム（平成 30 年４月））、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域（沖縄県データ（令和７年 12 月））、地すべり防止区域（国土数値情報（令和３年））

出典：緊急輸送道路（沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画）、沖縄本島南東沖地震３連動液状化危険度（沖縄県地図情報システム）

■無電柱化による防災対策

本市では、令和３年に「浦添市無電柱化推進計画」を策定（令和 6 年一部改定）し、緊急輸送道路や避難所、啓開拠点を連絡する路線等を対象に優先的に無電柱化を進め、防災性の向上を図っている。

出典：浦添市無電柱化推進計画



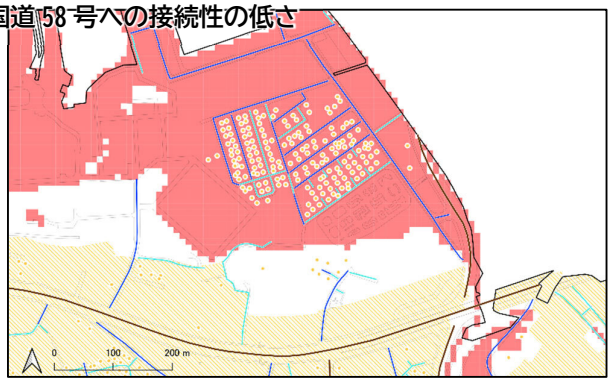
▲国道 58 号　那覇方面（浦添市内）



▲国道 58 号　宜野湾方面（浦添市

■津波浸水想定区域内における避難路機能の不足と国道 58 号への接続性の低さ

牧港五丁目の住宅地については、津波浸水想定区域 3.0m以上に指定されており、垂直避難が困難な住宅が多数立地している。このような状況のなか、当該地区では、生活道路の多くが幅員 6m 未満の道路で構成されており、幹線道路である国道 58 号への接続路も限定的であることから、津波災害時の避難路としての機能が脆弱である。



出典：津波浸水想定区域（浦添市防災マップ（平成 26 年））、建物利用現況、道路幅員（令和４年都市計画基礎調査）

課題２-２　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑨⑩】

幹線道路と生活道路の機能分担による適切な交通誘導と生活道路の安全性向上が必要

- 幹線道路の容量超過により、本来地域内交通が利用する生活道路へ通過交通が流入し、歩行者の安全性・快適性の低下が懸念されている。このことから、幹線道路と生活道路の機能分担を図るとともに、ラウンドアバウトの導入等、交差点部の交通処理の円滑化等も含め、交通の適切な誘導を図ることが必要である。
- 通学路等の生活道路では、ゾーン 30 等による速度規制や、ハンプ・狭さく等の物理的デバイスによる速度抑制など、歩行者の安全性を高める対策が必要である。

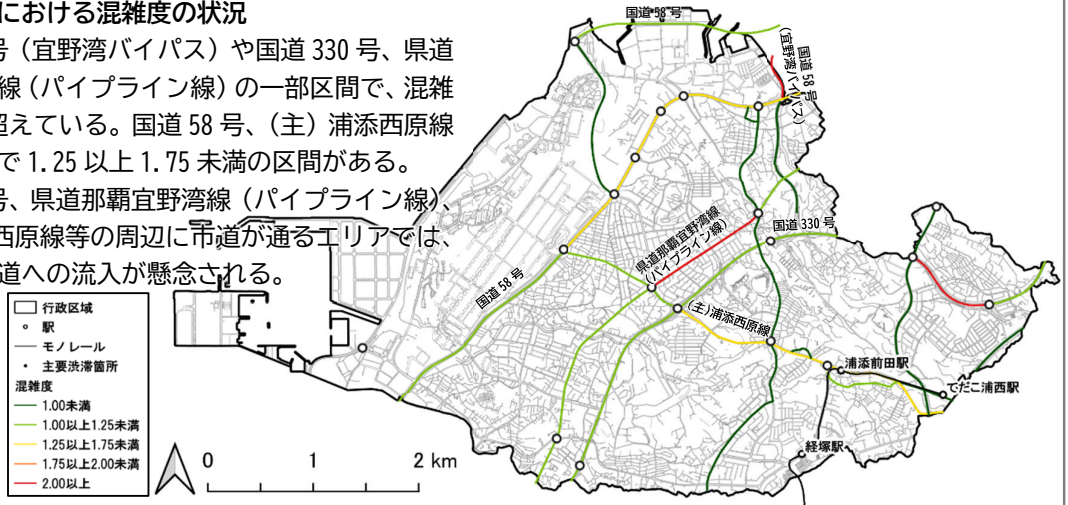
現状２-２

- 幹線道路における容量超過による通過交通の増加
- 生活道路での人対車両事故の発生

■幹線道路における混雑度の状況

国道 58 号（宜野湾バイパス）や国道 330 号、県道那覇宜野湾線（パイプライン線）の一部区間で、混雑度 2.00 を超えている。国道 58 号、（主）浦添西原線の一部区間で 1.25 以上 1.75 未満の区間がある。

国道 58 号、県道那覇宜野湾線（パイプライン線）、（主）浦添西原線等の周辺に市道が通るエリアでは、混雑時の市道への流入が懸念される。



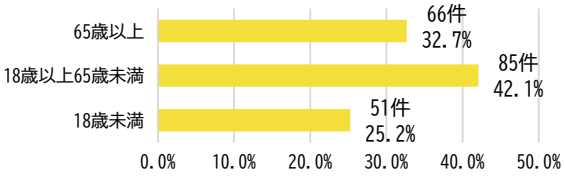
出典：渋滞発生箇所、混雑度（令和 3 年全国道路・街路交通情勢調査）

■生活道路での交通事故の発生状況

浦添市内の人対車両事故は過去 6 年間（2021 年～2026 年）で、合計 202 件発生している。交通事故の発生した場所別の状況を見ると、市道等で 113 件発生しており、生活道路での発生が多くなっている。

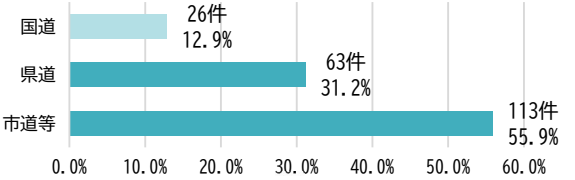
市内には、5 箇所でゾーン 30 を設定している。ゾーン 30 のエリア内においては、最高速度 30 キロに制限し、車のスピードや通り抜けの抑制を図るほか、小中学校と連携して危険箇所を把握し、交通安全対策を実施している。しかしながら、現在も人と車両との交通事故が発生しており、継続的な安全対策が求められる。

【人対車両事故（年齢別）の発生状況】



出典：事故統計データ

【人対車両事故（場所別）の発生状況】



出典：事故統計データ



出典：通学路（市提供資料）、小中学校（浦添市立地適正化計画）、人対車両事故（事故統計データ）、道路（国土数値情報）、ゾーン 30（市提供資料）

課題２-３　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑩】

自転車が安全に移動できる交通環境の整備が必要

- 近年、シェアサイクルポートが導入されるなど、自転車の利用機会が増加している一方で、自転車通行帯の整備は十分に進んでおらず、幹線道路では出会い頭や右折時の事故も多く発生している。このことから、自転車通行帯の整備を推進するとともに、適切な通行ルールの周知や、幹線道路等の出会い頭による事故対策、商業施設等の出入口・交差点部など自動車と自転車が交錯する箇所における事故対策など、自転車の安全な利用に向けた取組が必要である。

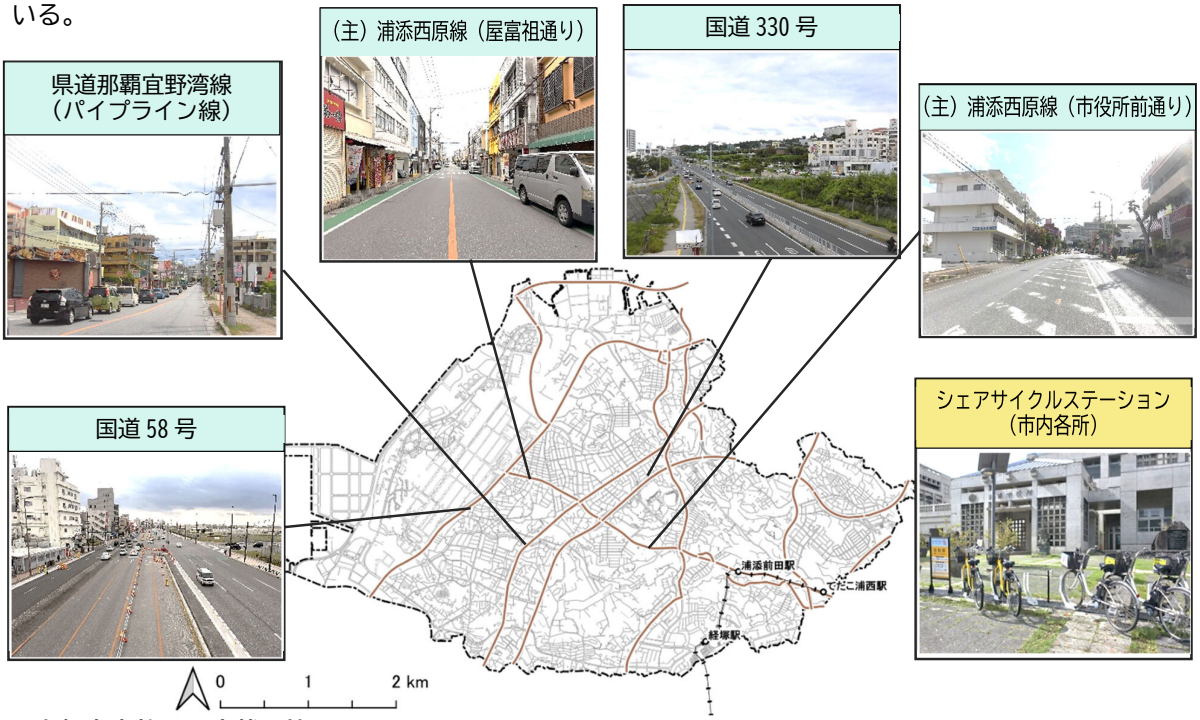
現状２-３

- 自転車通行帯が未整備
- 幹線道路等における自転車事故の発生

■自転車道の整備状況等

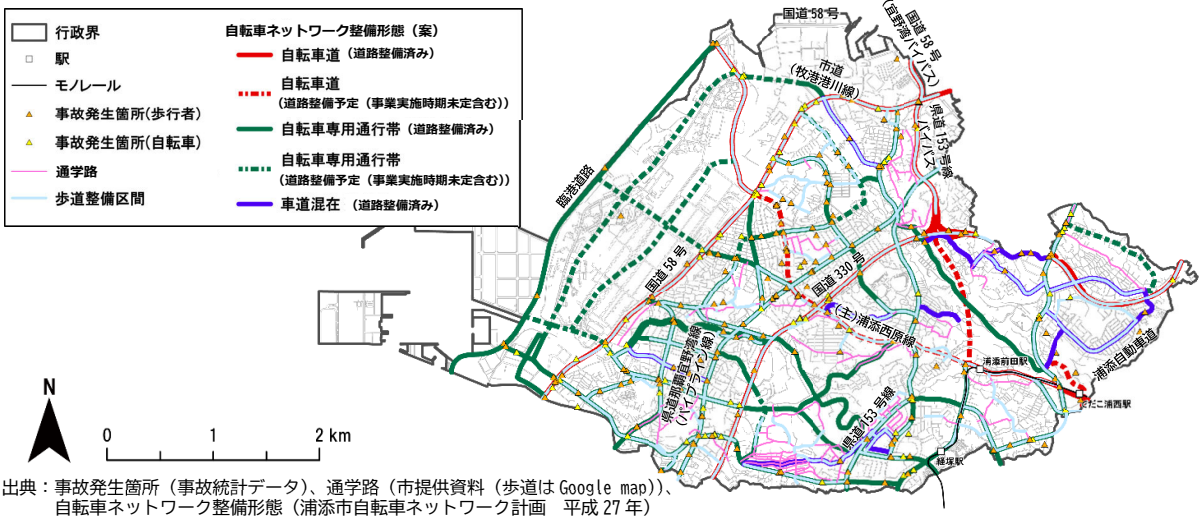
本市に自転車通行帯が整備されている路線はない。

2020 年から民間のシェアサイクルポートが市内各所に設置されるなど、自転車の利用機会が増加している。



■自転車事故の発生状況等

自転車の事故が年間 40～60 件程度発生しており、幹線道路における出会い頭や右折直進時の事故が多い状況である。また、商業施設周辺での事故が比較的多くなっており、施設の出入りに配慮した安全対策が必要である。浦添市自転車道ネットワーク計画（平成 27 年策定）において、自転車道の整備方針が示されている。



出典：事故発生箇所（事故統計データ）、通学路（市提供資料（歩道は Google map））、
自転車ネットワーク整備形態（浦添市自転車ネットワーク計画　平成 27 年）

課題２-４　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント③】

住宅地における防災性向上や避難路の確保に向けた道路空間の整備が必要

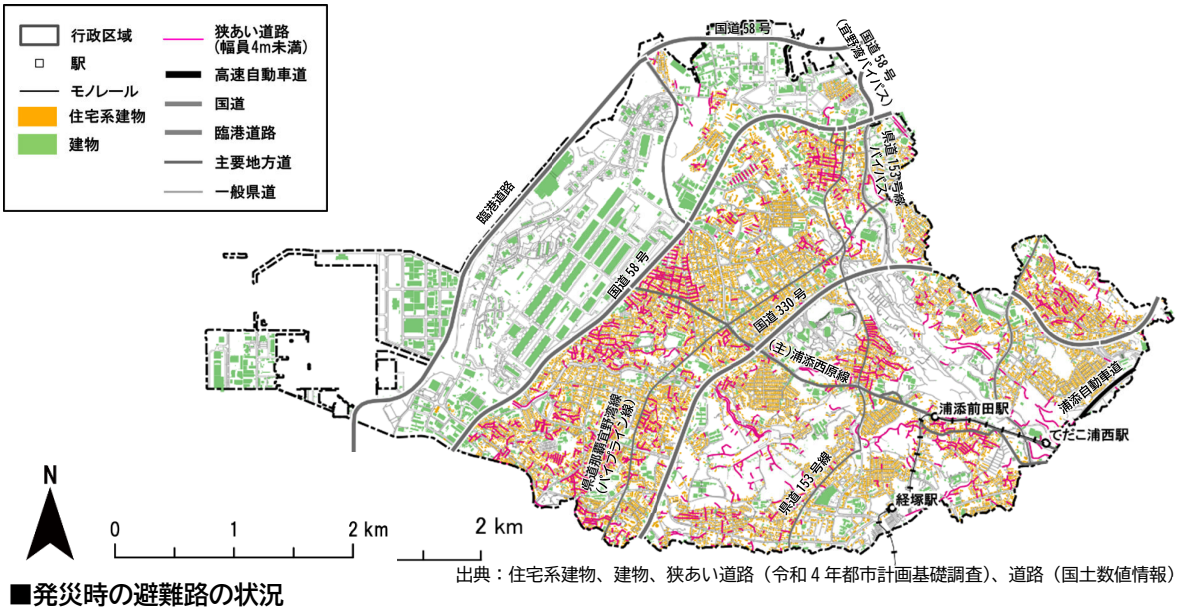
- 狭あい道路や建物が密集して立地する住宅地では、災害時の避難や救助・消火活動への影響が懸念されるほか、発災時には道路渋滞により円滑な避難が困難となるおそれがあるため、道路拡幅や道路ネットワークの強化などにより、安全な避難経路を確保するとともに、住宅地の防災性向上に向けた道路空間の整備が必要である。

現状２-４

- 住宅地における狭あい道路や密集市街地の存在
- 多重性・代替性の確保に資する避難路の整備

■住宅地における道路の整備状況

幅員 4m 未満の狭あい道路や建物が密集して立地する住宅地が市内に多く存在しており、中でも、国道 58 号沿線の城間や屋富祖等に集中しており、避難や救助・消火活動への影響が懸念される。

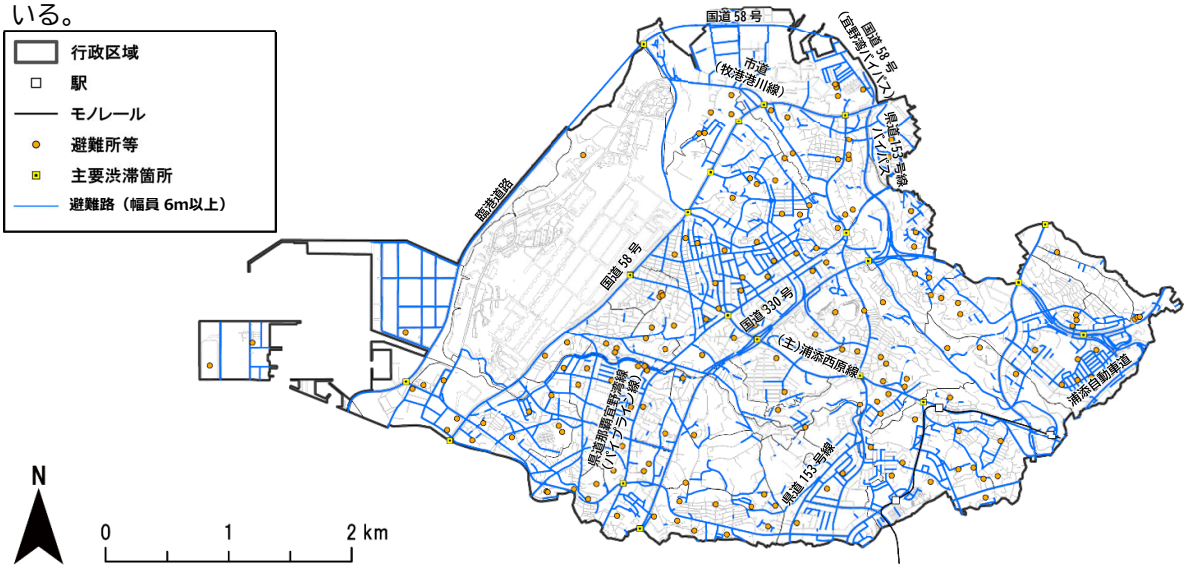


出典：住宅系建物、建物、狭あい道路（令和 4 年都市計画基礎調査）、道路（国土数値情報）

■発災時の避難路の状況

地域防災計画では、「幅員 6m以上が避難路として指定されており、避難路の道路整備を推進するほか、都市部地域の道路については、多重性・代替性の確保が可能となるよう体系的に整備する方針」が位置付けられている。（地域防災計画：p 予防 1 - 2 - 9 等）

避難所と幅員 6m以上の道路の位置を見ると、幅員 6m以上の道路が隣接していない避難所が存在している。



出典：避難所等（浦添市ハザードマップ）、主要渋滞箇所（令和 3 年全国道路・街路交通情勢調査）、避難路（令和 4 年都市計画

【課題３】複数交通手段が乗り入れる交通結節点の利便性向上

課題３-１　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑤】

移動手段の確保に向けた交通結節点の機能強化が必要

- 交通結節点ごとに求められる役割と実際の利用実態にも乖離がみられることから、利用実態や地域特性を踏まえ、交通手段間の接続性やアクセス性の向上など、各交通結節点に求められる機能の強化が必要である。

現状３-１

- 求められる機能が不足する交通結節点が存在
- 各交通結節点の方向性と実際の利用状況が乖離

■各交通結節点における機能の充足状況

各交通結節点の求められる機能の充足状況をみると、公共交通（モノレール or バス）は全ての交通結節点にあるものの、駐車場については、広域交通結節点の 8 か所中 5 か所、都市軸交通結節点の 3 か所中 2 か所で不足している。シェアサイクルについては、都市軸交通結節点全て、広域交通結節点の 8 か所中 4 か所で不足している。

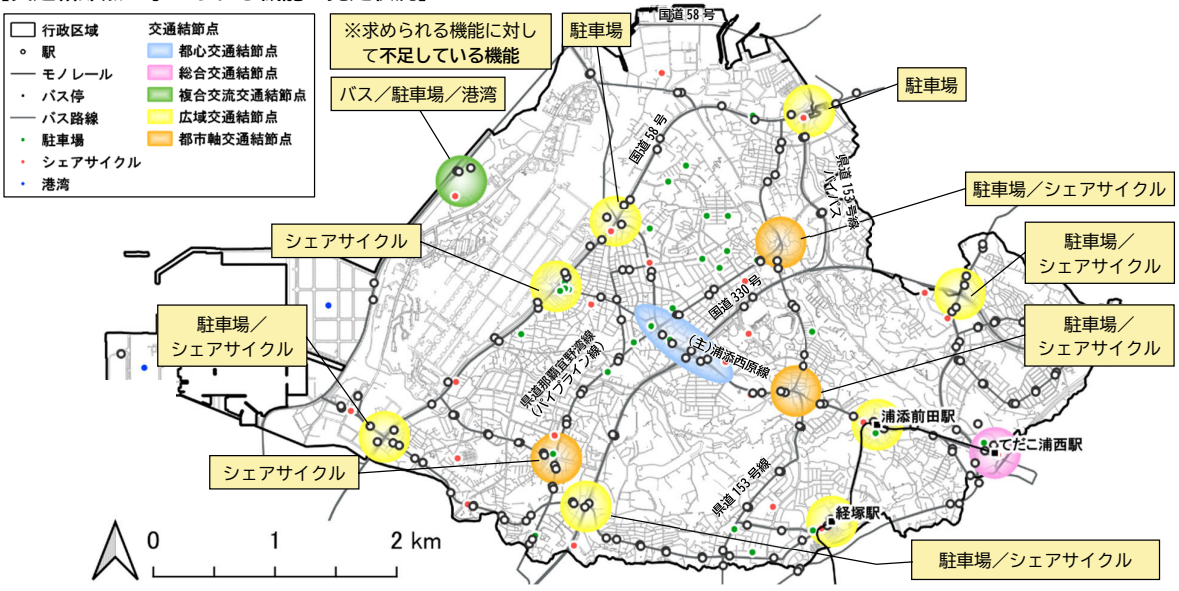
【各交通結節点で求められる機能（浦添市地域公共交通計画）】

求められる機能	総合交通	都心交通	複合交流交通	広域交通	都市軸交通
公共交通相互	◎	◎	◎	◎	◎
自動車と公共交通	◎		◎	◎	○
自転車と公共交通	◎	◎	◎	◎	○
徒歩と公共交通	◎	◎	◎	◎	◎
海上交通と公共交通			◎		

求められる機能
モノレール or バス
駐車場
シェアサイクル
-
港湾

出典：浦添市地域公共交通計画

【交通結節点に求められる機能の充足状況】



出典：バス停・バス路線（バスロケーションシステム、沖縄バス株式会社、バスマップ沖縄、東陽バス株式会社、のりもの NAVI、やんばる急行バス）、駐車場（NAVITIME・駐車場情報）、シェアサイクル（HELLOCYCLING）、港湾（沖縄県港湾情報）、交通結節点（浦添市地域公共交通計画）

■各交通結節点に求められる機能と乗り換えの実態

各交通結節点における乗り換えの状況（乗り換えが一つでも確認される場合を「○」とする）について PT 調査をみると、都心交通結節点では自転車と公共交通、都市軸交通結節点では自転車・自動車と公共交通との乗り換えがみられない状況である。

このことから、一部の交通結節点では、求められる機能と実際の利用状況に乖離が生じている。

求められる機能	乗り換え実態				
	総合交通	都心交通	複合交流交通	広域交通	都市軸交通
公共交通相互	○	○	○	○	○
自動車と公共交通	○	-	×	○	×
自転車と公共交通	○	×	×	○	×
徒歩と公共交通	○	○	○	○	○
海上交通と公共交通	-	-	×	-	-

出典：PT 調査

課題３-２　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑤】

誰もが移動しやすい交通環境の形成が必要

- 交通結節点では、待合環境や乗り換え環境、バリアフリー対応などに課題がみられるほか、外国人観光客を含む来訪者への案内機能も十分でないため、誰もが安全・快適に移動できるよう、待合・乗り換え環境やバリアフリー、案内機能の充実を図ることが必要である。また、交通結節点は、交流・滞在・にぎわいを生む場所としての位置づけを検討するとともに、周辺の商業施設は、待合空間・バス乗降・休憩・交流機能の確保に向けた検討が必要である。

現状３-２

- 待合環境や乗り換え環境の整備が不足
- 観光客への対応を見据えた環境の整備が不足

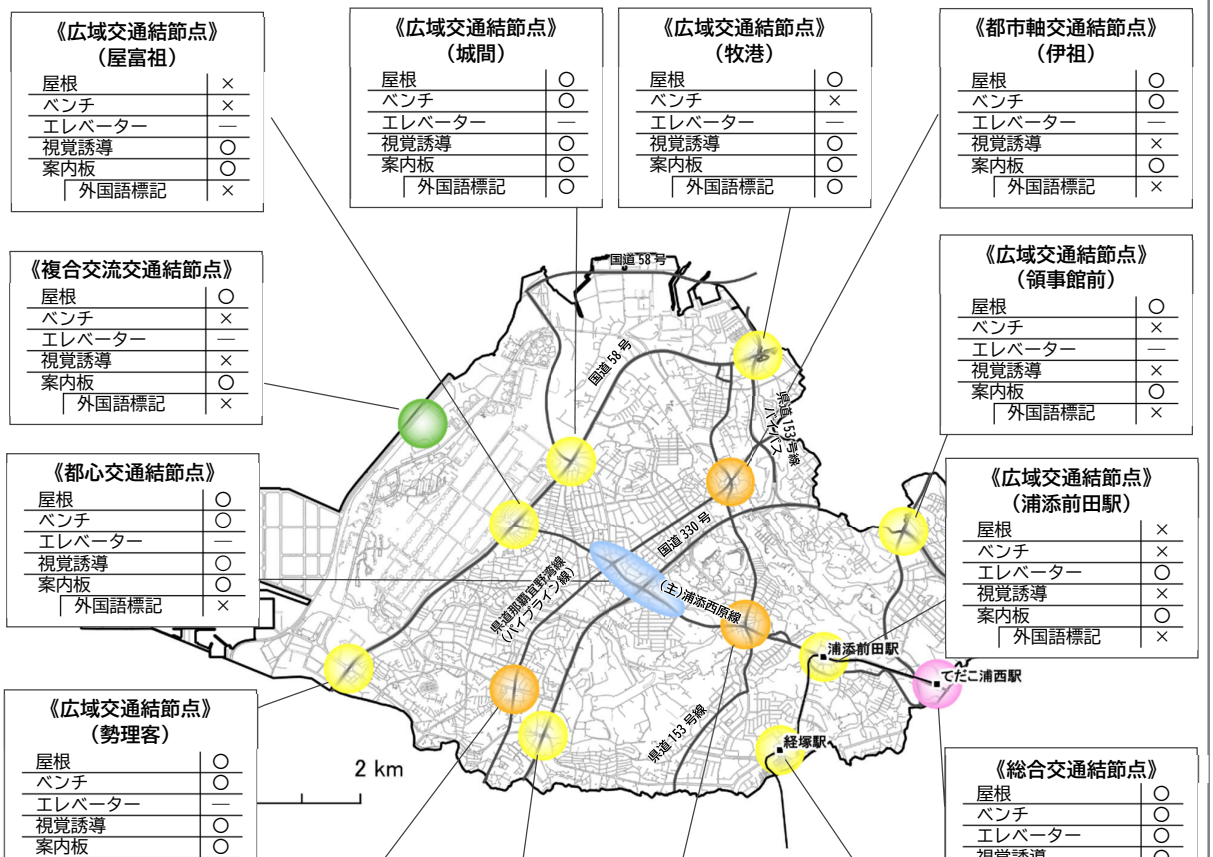
■待合環境や乗り換え環境の状況

交通結節点である駅やバス停の待合環境をみると、屋根は 14 か所中 10 か所、ベンチは 14 か所中 8 か所で設置されている。

交通結節点である駅やバス停のバリアフリー対応の状況をみると、エレベーターはモノレール駅全てで設置されており、視覚誘導（点字ブロックなど）は 14 か所中 10 か所で整備されている。

■観光客へ対応した環境の整備の状況

交通結節点であるバス停の表示について、外国語標記の案内版があるバス停は 14 か所中 4 か所となっている。



出典：Googlemap にて確認（2026 年 7 月時点）

【課題４】渋滞の少ない道路環境の構築

課題４-１　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①②】

中南部都市圏の広域交通を支える骨格的道路ネットワークの強化が必要

- 中南部都市圏の広域交通を支える国道 58 号や国道 330 号については、浦添市を発着地としない通過交通も多く、通勤や業務を中心とした広域的な移動需要が集中しているため、中南部都市圏の広域交通を安定的に支える骨格的道路ネットワークの強化が必要である。

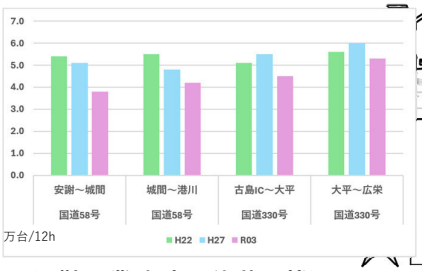
現状４-１

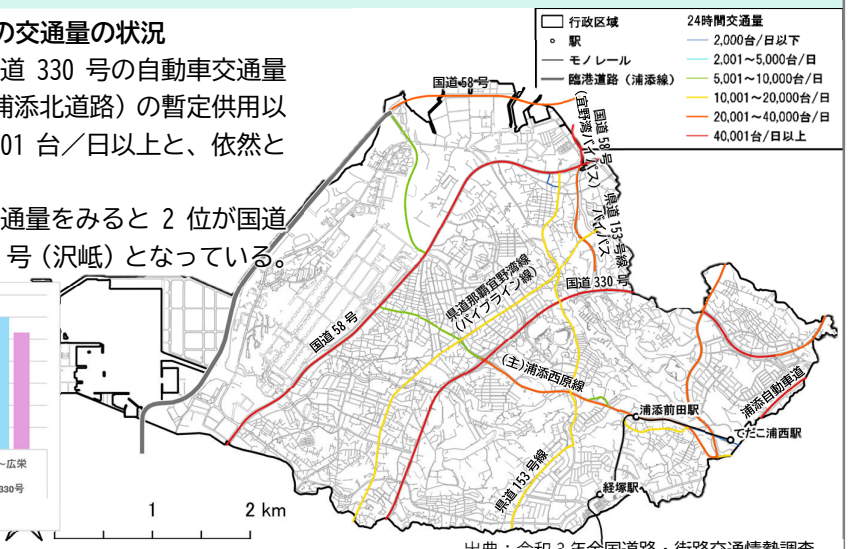
- 広域交通を支える国道 58 号や国道 330 号への交通量の集中
- 通勤や業務を中心とした広域的な移動需要の集中

■国道 58 号及び国道 330 号への交通量の状況

南北軸である国道 58 号、国道 330 号の自動車交通量は、H30 年の沖縄西海岸道路（浦添北道路）の暫定供用以降、減少傾向にあるものの 40,001 台／日以上と、依然として多い状況である。

九州・沖縄地区の 24 時間交通量をみると 2 位が国道 330 号（仲間）、12 位が国道 330 号（沢岻）となっている。





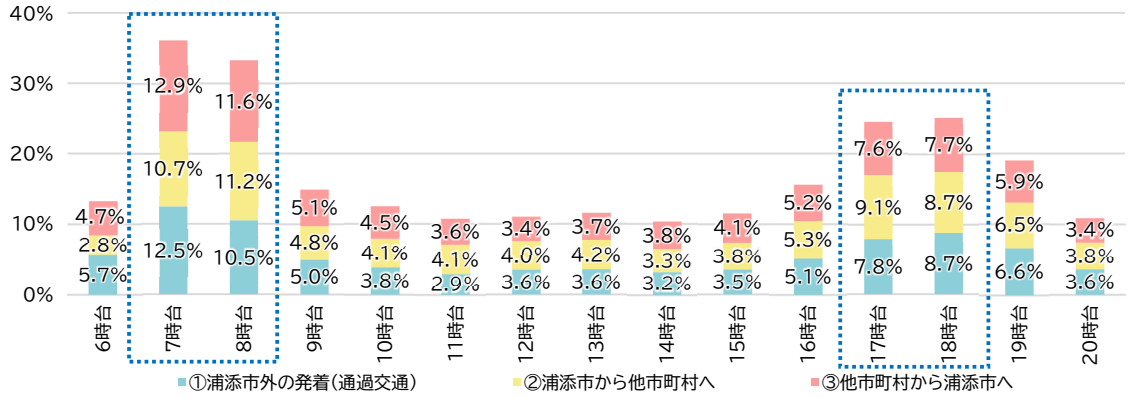
出典：令和３年全国道路・街路交通情勢調査

■通勤や業務時の移動の状況

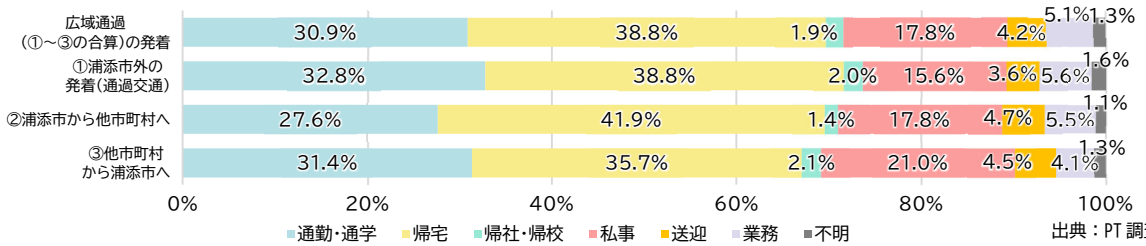
浦添市内外の移動状況を見ると、朝の 7 時～8 時台、夕方の 17 時～18 時台の通勤・通学の時間帯に移動が集中している。

広域移動の移動目的に着目すると、「帰宅」が 38.8%、「通勤・通学」が 30.9%と、全体の 69.7%を占めており、浦添市を発着する移動に加え、浦添市を発着地としない通過交通を含めても、通勤・通学とその帰宅に伴う日常的な移動が中心となっている。特に、浦添市外の発着（通過交通）では、「帰宅」が 38.8%、「通勤・通学」が 32.8%と合計 71.6%を占めており、浦添市内を目的地とする移動だけでなく、周辺市町村間の通勤・通学交通を担う広域的な移動経路としても利用されている。また、浦添市から他市町村への移動では「帰宅」が 41.9%を占めており、浦添市内の職場や学校等から市外の居住地へ戻る移動も多い。

【浦添市内外の移動需要】



【浦添市内外の移動目的】



出典：PT 調査

課題４-２　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント④】

牧港補給地区返還後等の将来の土地利用も見据えた道路ネットワークの検討が必要

- 牧港補給地区返還後の跡地利用に向けた検討や、市内道路網の連結の強化に資する環状軸（通称リング道路）の整備に向けた取組が進められており、こうした新たな開発等に伴う交通需要の変化を的確に捉え、将来的な土地利用の変化を見据えた道路ネットワークの構築が必要である。

現状４-２

- 牧港補給地区等の新たな開発により発生する交通需要を支える道路ネットワークが不足

■新たな交通需要を把握

・牧港補給地区返還やリング道路の整備等に伴う新たな交通需要を把握

※交通量配分の検討については今後検討予定

課題４-３　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント①】

道路拡幅や交差点改良等の検討による道路混雑の解消に向けた検討が必要

- 国道 58 号及び国道 330 号など、市内外の移動を支える主要道路を中心に旅行速度が 20 ㎞／h 未満の区間が存在しており、これらの道路は、ヒトやモノの円滑な移動を支える重要な都市基盤であることから、交差点の改良や接続する道路の拡幅整備、を推進するなど、道路混雑の解消に向けた取組が必要である。

現状４-３

- 主要道路おける道路の混雑
- 近距離・長距離問わず自動車利用が多い

■主要道路等における旅行速度等の状況

国道・県道・主要地方道において、旅行速度がおおむね 20 ㎞／h 未満となっており、さらに 10 ㎞／h 以下の区間が存在しており、朝夕時間帯の道路混雑が発生している。

【朝夕旅行速度】



出典：令和３年全国道路・街路交通情勢調査

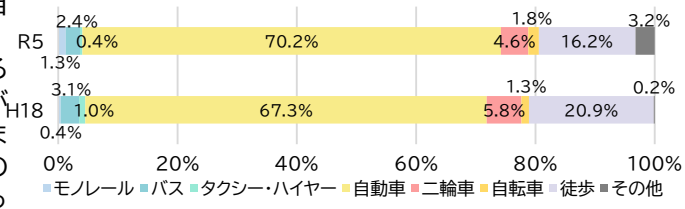
■移動距離別での自動車の利用状況

浦添市発（内内を含む）の自動車分担率は、平成 18 年より 2.9%増加しており、全体の約 7 割を占め、依然として自動車への依存が高い状況にある。

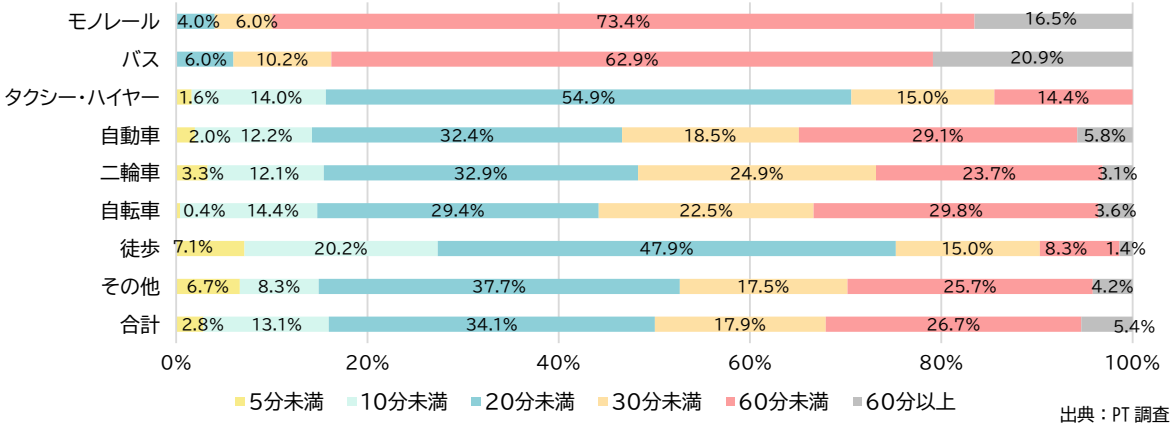
移動手段別所要時間に着目すると、自動車では所要時間 30 分未満の移動が 65.1%を占めており、特に「10 分以上 20 分未満」が 32.4%と高い割合を占めている。

一方で、モノレールでは 30 分未満の移動が 10.0%、バスでは 16.2%となっており、自動車より長時間の移動となっている。本来、短距離移動では公共交通への転換余地があると考えられるが、現状では自動車への依存が大きい。このため、生活圏内の短距離移動まで自動車交通として道路に流入し、交通量の増加を通じて渋滞の発生・悪化の一因となっていると考えられる。

【交通分担率】



【移動手段別所要時間】



出典：PT 調査

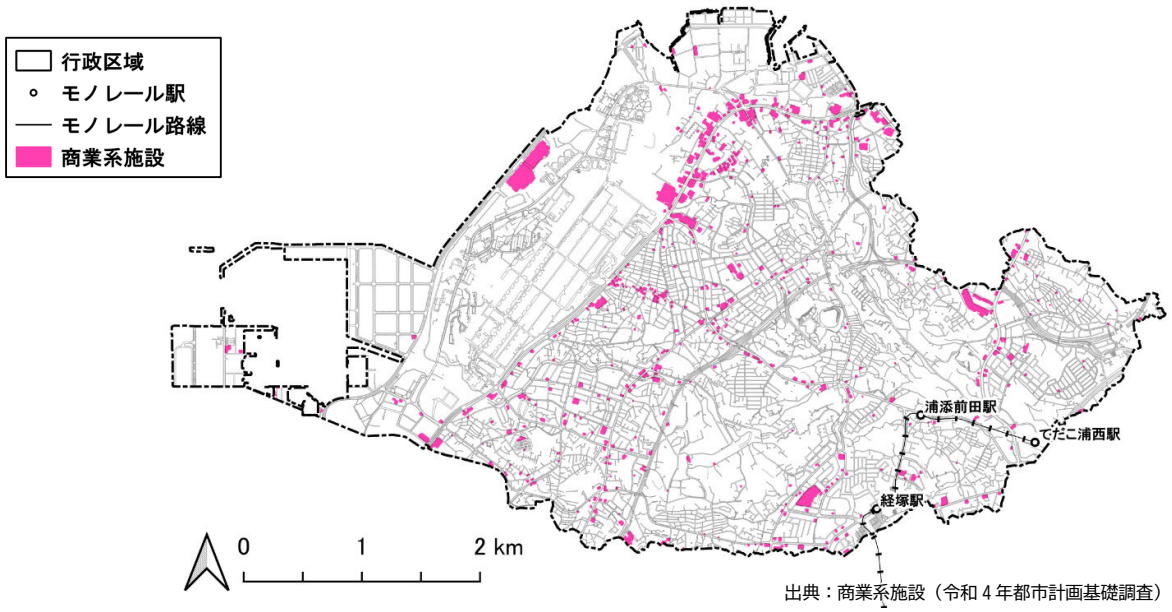
【課題５】歩きたくなるウォーカブルな交通環境の創出

課題５-１　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑨】
沿道の土地利用と連携した歩いて楽しい歩行空間の整備が必要

- 幹線道路沿いに立地する商業系施設と道路空間が連携した歩いて楽しく滞在できる歩行空間の整備が必要である。

現状５-１
道路沿線に立地する商業系施設と道路空間を活用した取組の推進

■商業系施設の立地状況
国道 58 号やサンパーク通り、（主）浦添西原線沿線（市役所前通り、屋富祖通り）に商業系施設がまとまって立地している。



出典：商業系施設（令和４年都市計画基礎調査）

■にぎわい創出に向けた道路空間の活用
歩道のデザイン舗装や植栽の設置、沿道店舗のテラス利用など、道路空間の活用によるにぎわい創出に向けた取組が各地で進められており、商業系施設の多い道路空間のさらなる活用が求められる。



小規模店舗が立ち並ぶ現在の
県道那覇宜野湾線（パイプライン線）



小規模店舗が立ち並ぶ現在の(主)浦添西原線(屋富祖通)

日常的な賑わいを生む道路（歩道）空間イメージの事例



兵庫県神戸市サンキタロード（出典:国交省）



東京都 渋谷中央街（出典:シブヤ新聞）

POINT
- 歩行者の乱横断や駐停車等の課題解決のため歩道の拡幅等を実施
- 沿道店舗によるテラス利用によるにぎわいの創出
- 「歩いて楽しい公園のような通り」をコンセプトにデザイン舗装や植栽を設置

出典：ウォーカブルポータルサイト（国交省）

課題５-２　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑨⑩】

誰もが快適に移動できる道路環境の整備が必要

- **歩道の段差改善や点字ブロックの整備など、ベビーカーや車いす利用者をはじめとする多様な利用者を想定した、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の整備が必要である。**

現状５-２

市全体で進められるユニバーサルデザインの整備

歩道と車道の段差解消や側溝の再整備、点字ブロックの整備など、様々な利用者に配慮した道路空間の整備が進められており、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の整備が求められる。



バス停付近に段差が存在する
県道那覇宜野湾線（パイプライン線）



今後点字ブロックの整備等が予定される駅前
（浦添前田駅）



点字ブロック等が整備済みの駅前（経塚駅）

バリアフリーに配慮した道路空間イメージの事例



バス停付近の歩道と車道の段差解消
（出典：京都市情報館）



車輪に考慮した編目の再整備
（出典：道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集）

POINT

- バス停付近の歩道と車道との段差についてバスへの乗り降りが安全で，楽にできるよう段差を解消
- 網目に車椅子やベビーカーの車輪が落ち込まないよう、細かな網目へ再整備

課題５-３　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑨⑩】

徒歩移動時に休憩・滞在できる空間の確保が必要

- **徒歩での移動途中に休憩できる場所の確保に向け、歩道等の道路空間を活用したベンチや植栽等の設置など、快適に移動できる歩行環境の整備が必要である。**

現状５-３

快適な移動環境の創出に向けた取組の推進

歩道等の道路空間を活用し、ベンチやウッドデッキ、植栽等を設置することで、移動途中に人々が休憩・滞在できる空間を創出するなど、歩行環境の快適性向上に向けた取組が各地で進められている。



県道那覇宜野湾線（パイプライン線(大平特別支援学校前)）
ポケットパーク



県道 153 号線明治乳業横ポケットパーク

休憩・滞在空間の整備イメージの事例



静岡市ハニカムスクエア
（出典：ウォーカブルポータルサイト（国交省））



東京都 江東区の公園
（出典：まちなかの暑さ対策ガイドライン（環境省））

POINT

- 街中に休憩スペースを望む声等をうけ、安心して滞留できる屋外空間を整備
- 緑豊かな公園の特徴に合わせて、樹木の葉を模した形状の日よけを導入

課題５-４　（更新・一部新規追加・新規追加）【重点検討ポイント⑨⑪】

気温上昇に対応した歩行空間の暑熱対策が必要

- 近年の気温上昇により、徒歩移動時の暑さによる負担の増加が懸念されることから、庇や樹木等による日陰の確保、ミストの設置など、歩行者の暑さを軽減する暑熱対策を進め、快適に移動できる歩行環境を形成することが必要である。

現状５-４

歩行空間における暑熱対策の取組

近年の気温上昇等を背景に、歩行者が多く集まる場所や滞在時間が長い場所において、樹木の植栽による木陰の創出やミストの設置など、暑さに対応した歩行環境の整備が各地で進められている。



庇等が整備されている駅前（てだこ浦西駅）



庇等が整備されていない(主)浦添西原線(屋富祖通)

暑熱対策の整備メージの事例



交差点での樹木による木陰の創出
（出典:効果果的なヒートアイランド対策の推進手法）



商業施設でのミスト設置
（出典：まちなかの暑さ対策ガイドライン（環境省））

POINT

- 歩行者が立ち止まる時間の長い交差点付近などの多くの人々が暑熱にさらされる環境に樹木設置による木陰創出
- 商店施設のアーケードに微細ミストの設置による暑熱対策