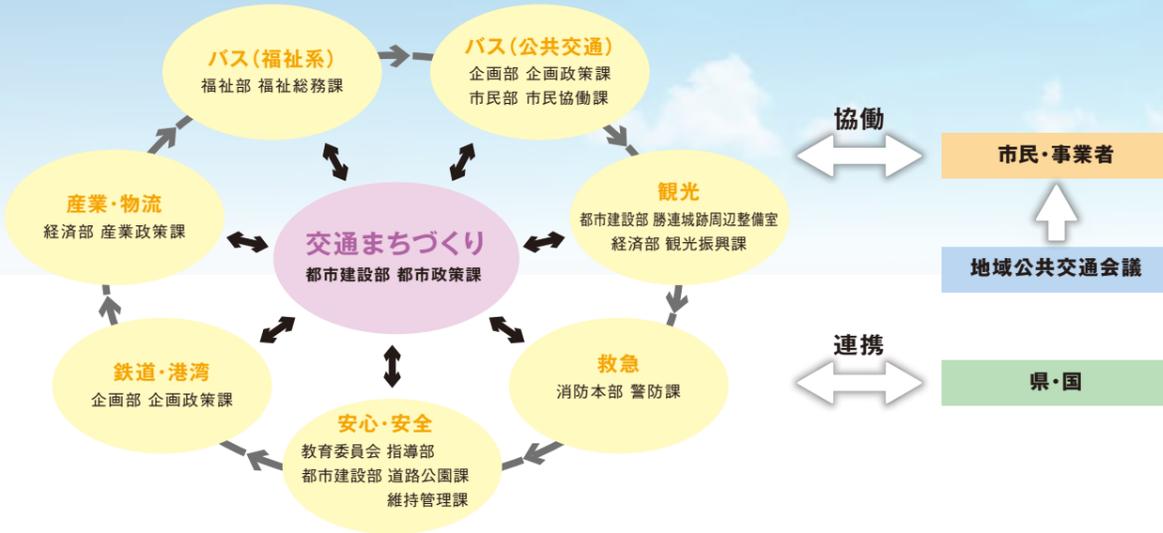


うるま市交通基本計画の実現に向けて

実現に向けた取組・推進体制について

うるま市交通基本計画は、公共交通や観光、救急など関係する庁内関係部署が多岐に渡るため、目標達成のためには関係各課と連携する協力体制が必要となります。また、沖縄県や国、うるま市地域公共交通会議など、外部関係者とも連携して進めていきます。



うるま市交通基本計画

概要版



平成31年3月

(2019年3月)

うるま市



うるま市 都市建設部 都市政策課

〒904-2292 沖縄県うるま市みどり町一丁目1番1号 TEL : 098-923-7620 FAX : 098-923-7604



沖縄県うるま市 うるま市®

住みよいまちうるま市を目指した 交通環境の実現に向けて

2市2町が合併した本市は、地域の各拠点を結ぶ道路・公共交通ネットワークが十分とは言えません。そのため、将来の人口動向やまちづくりの状況を見据えて、うるま市として目指すべき方向性や目標を策定し、交通状況改善の総合的な取り組みを計画的に進める必要があります。本市総合計画や都市計画マスタープランで掲げる将来像実現のため、地域拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化、観光資源を活かせるような観光周遊ネットワークの構築、物流円滑化と

交通負荷軽減に向けた産業に資するネットワークの構築などの課題を解決するため、交通まちづくりの観点から上位計画として「うるま市交通基本計画」を策定する必要があります。うるま市交通基本計画では、本市の地域特性や関連施策等を考慮し、基本理念及び基本方針、将来像、施策の方向性等を体系的に定めるものとします。

うるま市の地域特性

- うるま市の人口は平成30年10月時点12.3万人(県下3位)で2030年頃まで人口増で推移しています。
- 将来の人口推計では2040年頃をピークに減少へ転じる見込みです。
- 免許返納者が多くなると想定される70歳以上の高齢者数は、今後20年間で1万人以上増加する見込みです。
- 市町村合併や人口減少、高齢化、厳しい財政などを踏まえ、公共施設の再編が検討されています。
- うるま市は中南部都市圏の北端に位置しており、東南に延びる勝連半島や8つの島々、海岸線が長く、本島中部唯一の離島航路(津堅島)があります。
- 勝連半島・島しょエリアには多くの観光資源が点在しています。沖縄で最大の工業地帯である中城湾港や、全国1位のもずくの生産地、沖縄本島全体に石油を供給する油槽所、沖縄本島唯一の製糖工場等が立地する産業的に重要な地域です。
- 中城湾港新港地区は「国際物流拠点産業集積地域」に指定。平成28年時点で221社の企業が立地しています。
- 用途地域は市面積のおよそ23%(2011ha)で指定。うち住居系の土地利用が7割を占めていますが、工業系用途は他市町村よりも多く、沖縄県における市町村別工業専用地域の割合では、工業専用地域47%、工業地域46%と沖縄で最も多くなっています。(平成30年3月)
- 工業系用途が多く、沖縄県における市町村別工業専用地域の割合では、工業専用地域47%、工業地域46%と沖縄で最も多いです。(平成27年3月 都市計画現況調査)



図 中城湾港新港地区

出典：沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所HP

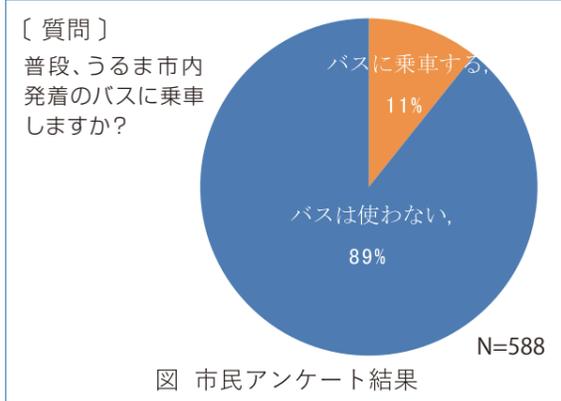


図 うるま市の観光名所

うるま市の交通特性

【公共交通】

- バス利用者数が少なく、利用者数減少などで10年間に7系統のバスが廃止されています。
- 市内には具志川・屋慶名バスターミナルの2つのバスターミナルと1つの営業所があり、比較的多くのバスが走っています。
- 路線バスに加え、公共施設間連絡バス(無償)も運行していますが、バス停から300m以上離れている「公共交通空白地域」が多く存在しており、市街地にも「公共交通空白地域」があります。
- バスを利用する人は少なく、利用している人は学生または高齢者が多くを占めています。



【道路】

- 市内の国道整備延長は7km程度しかない一方、県道や市道の整備延長は沖縄本島内で一番長くなっています。
- 市内を走る道路は2車線道路が多く、右折帯が設置されていない交差点ではボトルネックとなり局所的な渋滞が発生するなど、旅行速度の低い道路が多くあります。
- 交通量が1万台/日を超える2車線の市道が存在し、混雑しています。
- 中城湾港新港地区(州崎)や県道33号線沿線は交通量が多く、大型車の混入率も高い地域となっています。



図 うるま市既存道路ネットワーク



図 沖繩市側とうるま市側のバスの本数の比較

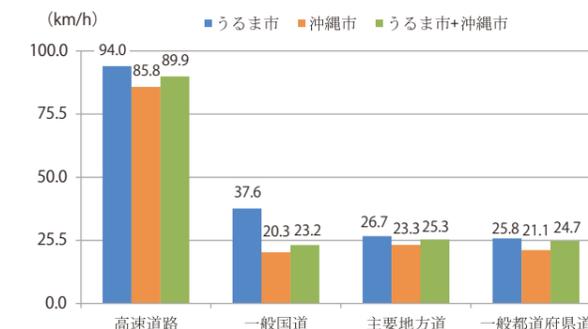


図 うるま市・沖繩市の道路種別別平均速度(単純平均)
出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

うるま市交通の課題

公共交通の課題

【公共交通空白地域の存在】

- 高齢化社会の進展により、免許返納が推進されていますが、免許返納後の移動手段をどう確保するか、バスを利用したくてもバス停から家までの交通をどうしたらよいのかなど免許返納後の大きな課題といえます。
- 市内を走る公共交通は主に長距離路線バスで、比較的便数には恵まれています。そのほとんどが幹線道路に集中しており、地域によっては便利に利用できていません。
- 中城湾港新港地区への企業立地が進み、従業者により周辺道路は朝夕混雑しているにもかかわらず、中城湾港新港地区(州崎)を走る公共交通機関はありません。

【低いサービス水準】

- うるま市外、特に那覇方面への通勤、通学者も多く見受けられますが、公共交通機関を利用する人は少ない状況です。
- 地域内の移動、または観光目的で公共交通を利用しにくい状況です。
- 路線バス以外に「公共施設間連絡バス」が平日のみ運行していますが、無償運行であるため、バス事業者と競合しないようなルート設定・停留所配置であるため、満足度が高いとは言えません。
- 津堅航路と公共交通は繋がっていないため、津堅島への行き来が不便です。

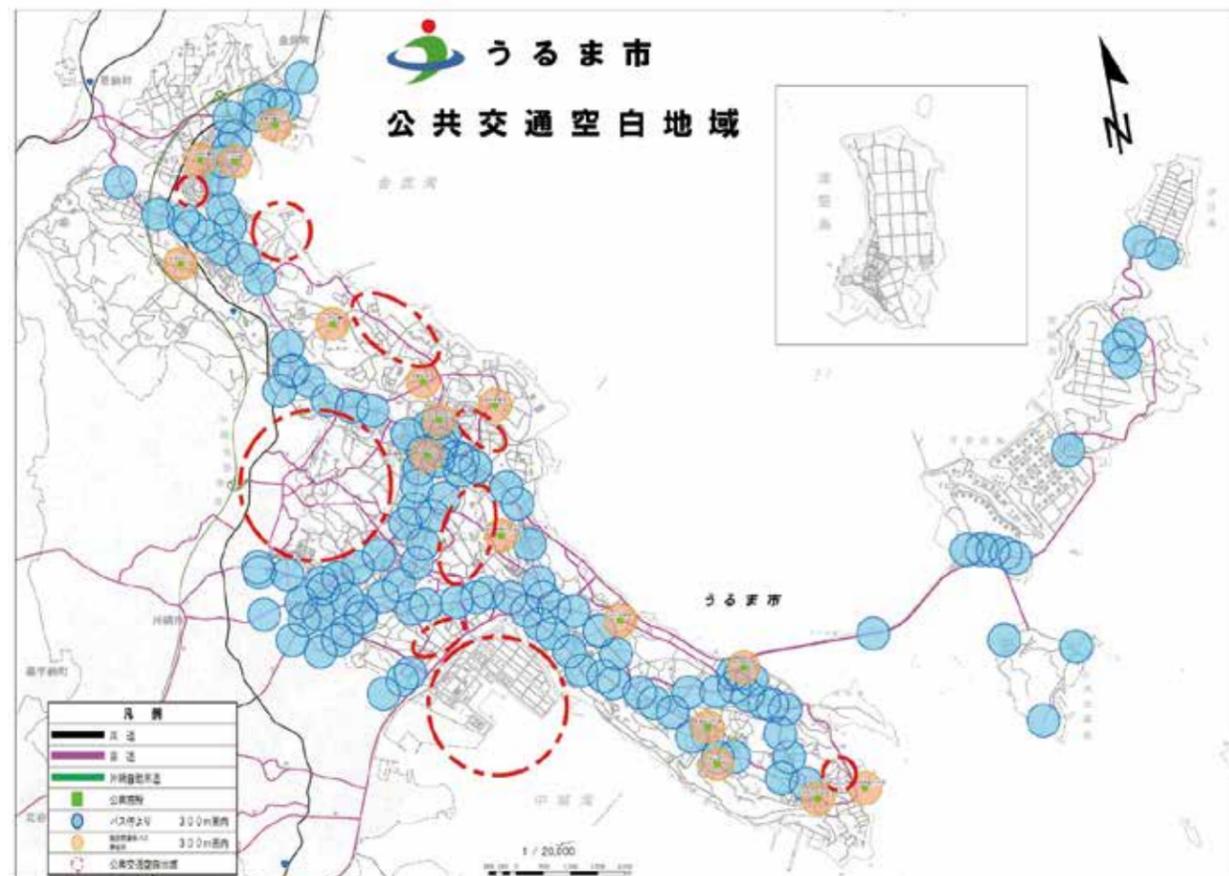


図 うるま市の公共交通空白地域

道路交通の課題

【体系的な道路ネットワーク計画が不十分】

- 道路整備延長が長いにもかかわらず、移動の速達性や快適性が確保されていないため、道路の持つ役割(走行機能やアクセス機能)を考慮した「階層型道路ネットワーク」の構築が必要です。
- 国や県が掲げる「ハシゴ道路」構想の外側に本市の大部分が位置しているため、南北軸(沖縄自動車道や国道329号)からの東西連絡道路がなく、勝連半島や島しょ地域までアクセスが良くありません。
- 「ハシゴ道路」が整備されても、うるま市の大部分がICアクセス10分圏外となる見込みです。
- 県道沖縄石川(75号)線上の主要渋滞箇所には右折帯がない交差点があり、混雑しています。
- 主要渋滞箇所に指定されていないが混雑している箇所が存在しています(赤崎一丁目交差点等)。
- 幹線道路が混雑しているため、市道にも交通流入し、交通量が多い市道が存在します。

【産業や物流を支援する道路が未整備】

- 産業集積地である中城湾港新港地区から沖縄自動車道まで離れているため、物流円滑化や産業活性化という観点からアクセス性向上が求められます。
- 観光資源が点在する島しょ地域までは、沖縄自動車道からの高規格な道路が整備されておらず、距離以上に到達時間がかかるためその解消が課題です。

【災害時、緊急時の輸送機能が脆弱】

- 海岸線が長く、島しょ部を含んでいることから、一部地域から救急搬送時間がかかります。
- 災害時、海中道路が機能せず、ライフラインである油槽所までの交通アクセスが確保できない場合があります。

【魅力的な道路空間の不足】

- うるま市の豊かな自然環境との一体性のない道路空間、植栽管理ができていない等により、訪問者のうるま市に対するイメージを下げている可能性があります。

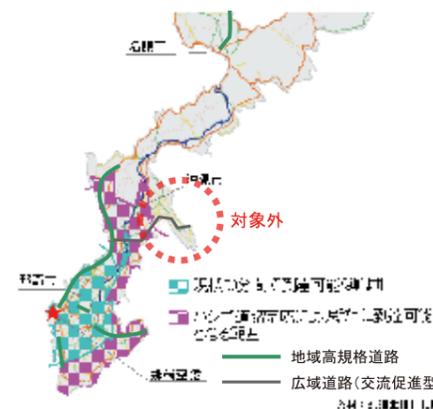


図 那覇空港アクセス30分圏域

出典：交通量推計結果(沖縄総合事務局ホームページ)



図 うるま市渋滞箇所

うるま市交通基本計画の基本方針と 施策別展開方針

うるま市の交通の現状・課題や目指すべきまちづくりの方針等を踏まえて、以下のとおりうるま市交通基本計画の基本方針を掲げ、基本方針に基づく施策別の展開方針を設定します。

基本理念

美しい自然環境を活かし、安心して暮らせる地域活力を創出する交通まちづくり

目標 1 新時代に向けた地域活力を創出する交通

基本方針Ⅰ ⇒体系的な道路網の構築

基本方針Ⅱ ⇒戦略的な物流の円滑化を図る交通環境の構築

- 中城湾港新港地区から那覇方面への円滑な移動の実現を目指します。※短中期～中長期的実現像
- 中城湾港新港地区やモズク生産地から、円滑に出荷先(納品先)に移動可能な交通環境の実現を目指します。(鉄軌道軸の活用、他)※中長期的実現像
- 新たな立地企業を呼び、新産業が創出できるような戦略的な物流環境の実現を目指します。※短中期～中長期的実現像



沖縄県うるま市 うるま市

- ・ 道路交通混雑の解消
- ・ 物流の円滑化
- ・ 道路網の整備

目標 2 安全・安心で住みやすいまちの交通

基本方針Ⅲ ⇒利便性の高い公共交通サービス等の構築

基本方針Ⅳ ⇒災害時等の迅速な移動を実現させる交通体系の構築

- 新技術・新交通サービスを用いた交通弱者に対しても利便性が担保された移動手段の実現を目指します。※短中期～中長期的実現像
- 道路空間や交通施設の防犯性向上と、地域住民と地域企業で助けあう災害時の誘導方策の実現を目指します。※短中期的実現像
- 右折帯設置や交通規制などのハード対策や交通マナー改善等のソフト対策等、両方の対策により安全性の高い交通環境の実現を目指します。※短中期的実現像

- ・ 通学通勤時の交通混雑改善
- ・ 救急医療搬送への時間短縮
- ・ 確実な救急活動経路の確保
- ・ 交通安全対策
- ・ 公共交通空白地域の解消
- ・ 公共交通の利便性向上
- ・ 交通空間の防犯性向上
- ・ 災害時の円滑な対応
- ・ 緊急輸送道路の早期無電柱化推進

目標 3 美しい自然環境や景観を活かし、人を呼寄せるまちの交通

基本方針Ⅴ ⇒魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

- 二つの湾に囲まれた美しい景観を活かし、快適な走行環境と歩行環境など、移動しやすく賑わいを創出する道路交通空間の実現を目指します。※短中期的実現像
- 勝連城跡を頂点とする史跡に活かし、其々の観光施設に加え、島々の観光を誘導し、賑わいを創出する戦略的交通体系の実現を目指します。※短中期的実現像

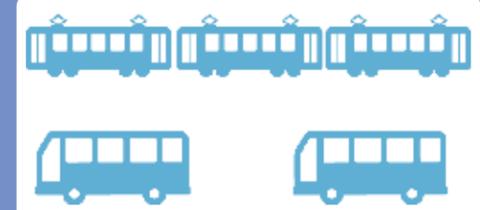
- ・ 道路空間のオープン化※
- ・ 公共交通の利便性向上
- ・ 歩行や自転車環境の改善
- ・ 景観が優れた道路空間
- ・ 交通バリアフリーの実現
- ・ 道路空間の再編
- ・ 自然環境の保全
- ・ 景観維持と向上
- ・ 観光振興
- ・ 移動円滑化

※道路空間オープン化とは、道路空間を活用した地域活性化や新たな管理方法に関する取り組み

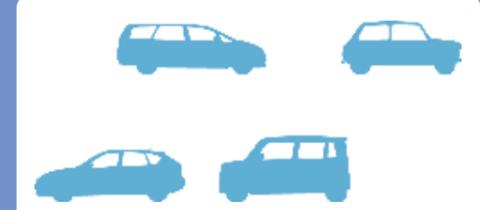
多様な移動手段



将来公共交通ネットワーク



将来道路交通ネットワーク



交通結節点



観光拠点



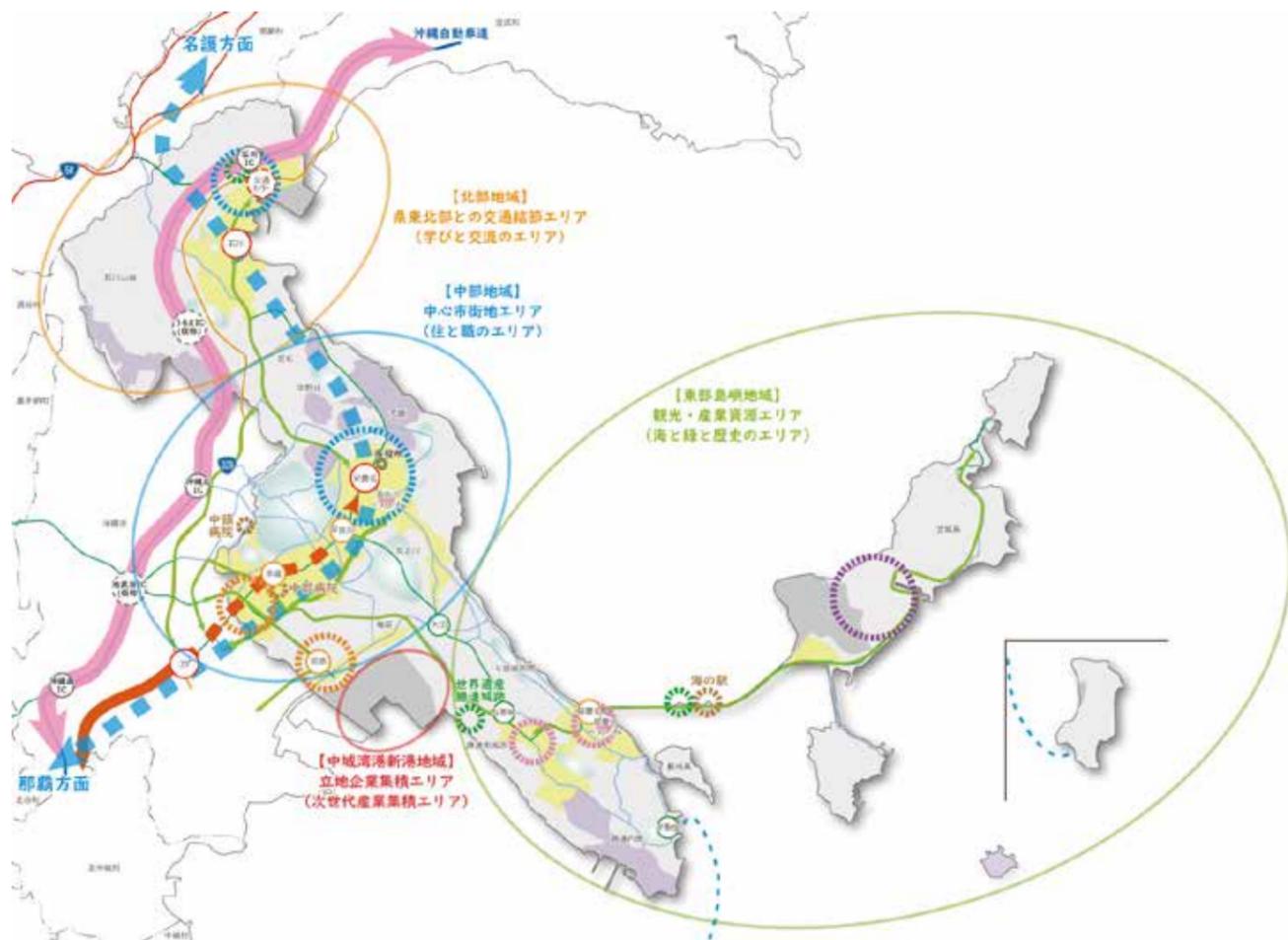
将来の都市交通計画

将来公共交通ネットワーク

高齢化社会の進展に伴う交通弱者の移手段の確保については、早急に解決を図るべき課題であることから、まずは現在運行している公共施設間連絡バスの機能強化を図るとともに、公共交通空白地域の解消に向けて既存主要バス路線を補完する公共交通サービスを検討します。さらには、地域の在り方に応じた新たな交通手段を検討します。

鉄軌道については、うるま市通過案が検討されていますが、鉄軌道供用までは時間がかかる見込みであるため、鉄軌道導入を見据えたバス路線再編による公共交通利用促進が必要となります。具体的には、県道沖繩石川(75号)線を拡幅することで基幹バス延伸を実現し、将来的には基幹バスから鉄軌道利用へシフトすることが考えられます。

また、既存の路線バスや新たな公共交通については、近隣自治体と協力し、生活圏を踏まえた公共交通のあり方を考えなければなりません。



| 【バス】 | 【交通結節点】 | 【ゾーン】 |
|----------|---|----------------|
| 高速バス | 広域交通結節点 鉄軌道を含む新たな公共交通と 支線公共交通の結節点 | 市街地ゾーン |
| 基幹バス | 交通結節点 うるま市域上の市内幹線公共交通と 支線公共交通の結節点 | 自然と都市的空間の共存ゾーン |
| 支線バス | サブ交通結節点 | 工業ゾーン |
| 公共交通空白地帯 | バスターミナル | 軍用地 |
| 【鉄軌道】 | 【その他】 | |
| ルート案 | インターチェンジ | インターチェンジ (構想) |

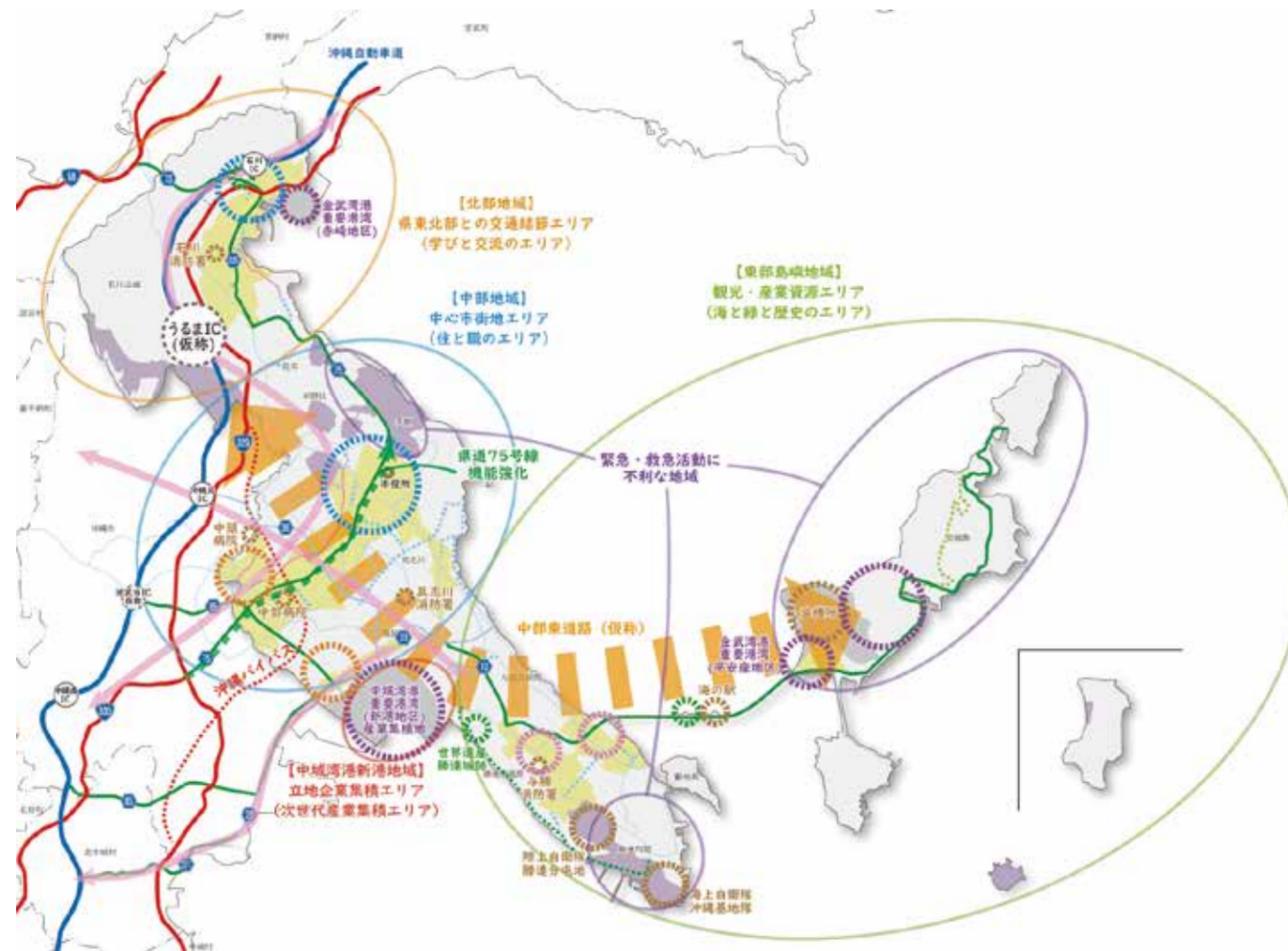
将来道路ネットワーク

高速交通体系の道路ネットワークの構築を目指します。

【南北軸】 はしご道路のトラフィック機能を強化・補完し、国道329号の渋滞緩和に寄与する国道バイパスの整備を推進します。

【新規IC】 地域活性化の推進という観点と沖縄北ICの渋滞解消を目的とし、県道沖繩石川(75号)線と県道8号線、沖縄自動車道を結ぶ交通の拠点となり、ICアクセス10分圏域拡大、利便性の向上に資するうるまIC(仮称)の整備を推進します。

【東西軸】 観光拠点や産業が集積している勝連半島・島しょ地域とハシゴ道路ネットワークをつなぐ**東西方向の中部東道路(仮称)**は、移動時間の短縮ばかりでなく救急救命活動にも寄与することから、規格の高い道路整備を推進します。



| 【拠点機能】 | 【道路】 | 【計画路線】 |
|---|----------|----------------------------------|
| 工業・物流拠点 工業団地・重要港湾 | 沖縄自動車道 | 構想路線 (国道) |
| 複合中心拠点 商業施設・業務施設 公共施設等 | 国道 | 構想路線 (県道) |
| 主要観光拠点 シンボル観光・景観拠点 主要観光地 (国際観光上重要な地等) | 主要地方道 | 事業化路線 (県道) |
| 防災拠点 自衛隊基地・駐屯地・ 油槽所災害医療拠点 (総合病院等) 道の駅 (防災機能を有する道の駅) | 一般県道 | 構想路線 (市道) |
| 近隣商業拠点 近隣住宅地における 日常生活に必要な商業 施設 | 混雑している市道 | 【都市形成に配慮した道路の役割】 |
| | 航路 | 広域的な道路軸 |
| | | 観光・産業・物流に 資する幹線軸 (中部東道路 (仮称)) |

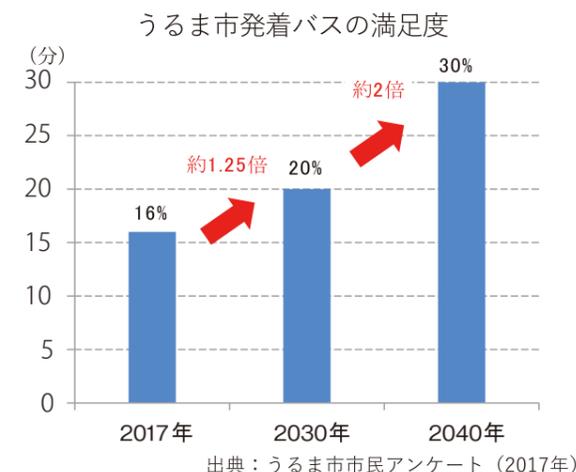
将来の都市交通計画の目標値

うるま市交通基本計画の目標値

| 指標 | 現況値 | 目標値 | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| | | 短中期(2030年) | 中長期(2040年) | |
| 沖縄北IC・沖縄南ICへのアクセス向上(中城湾港新港地区から各ICまでの時間短縮) | 沖縄北IC:約18分 沖縄南IC:約20分 (2015年) | 沖縄北IC:約16分 沖縄南IC:約18分 〔10%短縮〕 | 沖縄北IC:約14分 沖縄南IC:約16分 〔20%短縮〕 | |
| モビリティ・マネジメント実施による渋滞緩和 (中城湾港新港地区) | ノーマイカーデーや時差出勤等の取り組み実施企業数 (2018年) | 0社 (2018年) | 20社 | 40社 |
| 公共交通利用者数の増加 | 公共交通利用率 | 2.0% (2006年) | 5.0% | 10.0% |
| | 公共施設間連絡バスの利用者数 | 16,448人/年 (2017年) | 1.8万人/年 〔1割増〕 | 2.0万人/年 〔2割増〕 |
| 公共交通空白地域の解消 | デマンドバスまたはコミュニティバス運行便数 | 0便/日 (2018年) | デマンドまたは コミュニティ:5便/日 | デマンドまたは コミュニティ:10便/日 |
| うるま市発着バスの満足度 | 16% (2017年) | 20% | 30% | |
| 救急医療施設へのアクセス向上(海中道路から沖縄県立中部病院までの時間短縮) | 約18分 (2015年) | 約16分 〔10%短縮〕 | 約14分 〔20%短縮〕 | |
| アクセス方法の満足度 (目的別) | 夜間道が暗くて危険と感じている割合 | 45% (2017年) | 35% | 25% |
| | 買い物 (食料品・身近な買い物) | 69% (2017年) | 70%以上 | 80%以上 |
| | 買い物 (生活用品、または大きな買い物) | 66% (2017年) | 70%以上 | 80%以上 |
| | 通勤・通学 | 58% (2017年) | 70%以上 | 80%以上 |
| | 通院 | 63% (2017年) | 70%以上 | 80%以上 |
| 公民館・地域交流センター | 80% (2017年) | 現状維持 | 現状維持 | |
| 主要観光施設(勝連城跡)の観光客数増 | 174,421人/年 (2017年) | 26万人/年 〔約1.5倍増〕 | 35万人/年 〔約2.0倍増〕 | |

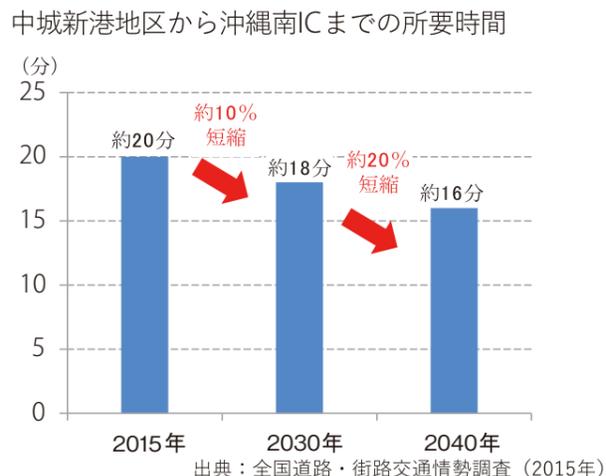
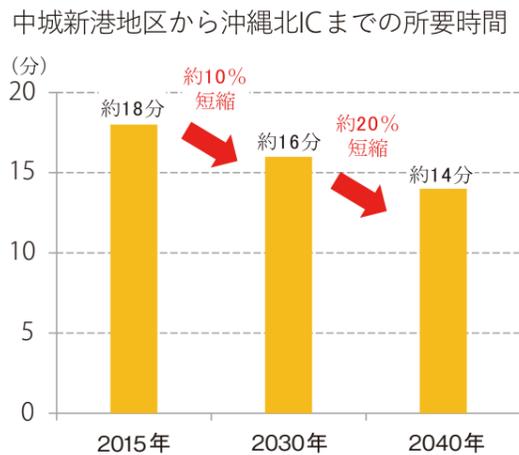
公共交通利用者は増加、満足度向上を目指します

- 公共交通ネットワークが整備されることで、公共利用率は2%から2030年には5%に増加し、2040年には10%に増加することを目標とします。
- 公共交通空白地域に向けて、デマンドバス・コミュニティバスの運行が開始され、うるま市発着バスの満足度は2030年には20%に、2040年には30%に増加することが期待されます。



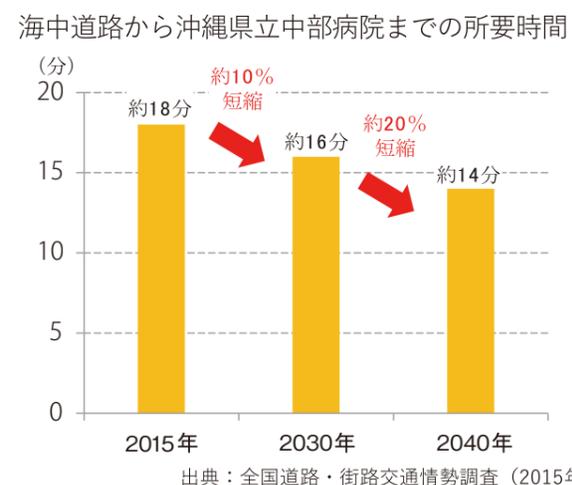
ICへのアクセス向上を目指します

- 道路ネットワークの拡充によって、沖縄北IC・沖縄南ICへの所要時間が2030年には10%短縮、2040年には20%短縮することを目標とします。



救急搬送の所要時間短縮を目指します

- 道路ネットワークの拡充によって、走行性が向上し、海中道路から沖縄県立中部病院までの所要時間が、2030年には10%短縮、2040年には20%短縮を目指します。



アクセス方法の満足度向上を目指します

- 将来のアクセス方法の満足度を2030年には70%以上、2040年には80%以上まで増加させることを目指します。
- 将来の勝連城跡の観光客数を2030年には約1.5倍、2040年には約2倍増加を目指します。

