

## II 現状及び課題

### 1. うるま市の概要

うるま市は、2005年4月に旧具志川市、石川市、勝連町、与那城町が合併して誕生した。東に金武湾、南に中城湾の両湾に接し、有人・無人を含めて8つの島々があり美しい風景と豊かな自然に恵まれている。

世界遺産「勝連城跡」を有し、中城湾新港地区への企業誘致や、オクラ、もずく等の生産に注力している。

・人口：12.3万人（平成30年10月）

・面積：87.02km<sup>2</sup>（平成29年国土地理院全国都道府県市区町村別面積調）

## 2. うるま市のまちづくりの現状・地域特性

### (1) 市全体の人口

- ・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。
- ・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。
- ・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（2015年：16,795人→2040年：27,597人）。
- ・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る。

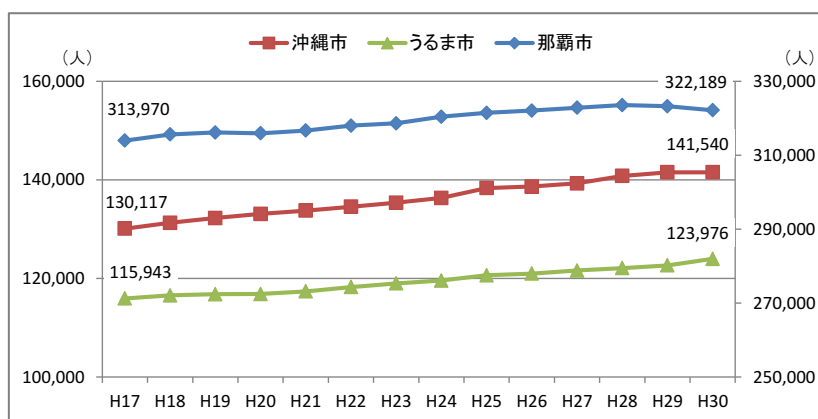


図4 うるま市・沖縄市・那覇市の人口推移

出典：各市人口推計

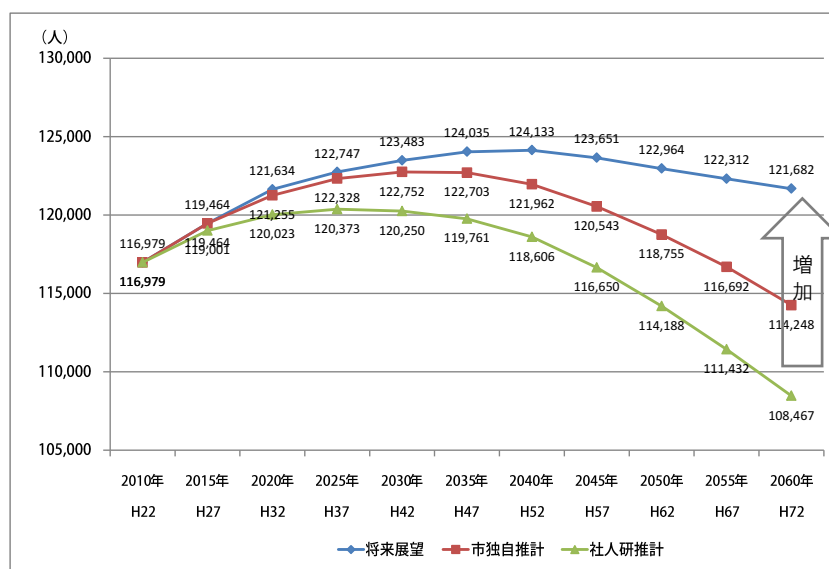
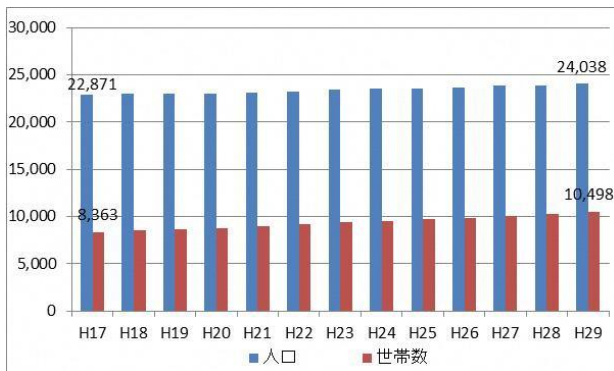


図5 人口の将来展望

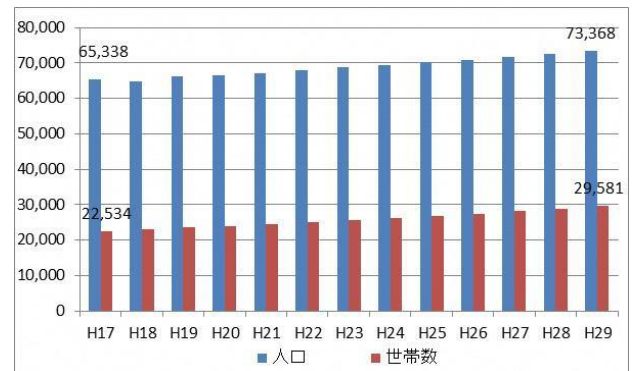
出典：うるま市人口ビジョン

(2) 地域別人口

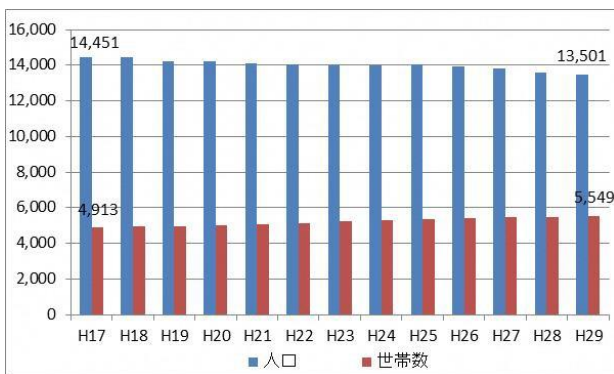
石川地区と具志川地区は、人口は増加傾向であるが、勝連地区と与那城地区は減少傾向であり、与那城地区は世帯数も減少している。



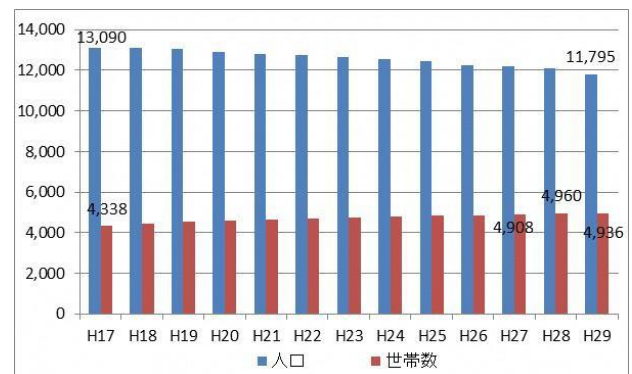
石川地区



具志川地区



勝連地区



与那城地区

図 6 うるま市地域別人口と世帯数推移

出典：うるま市人口ビジョン

一般的に、業務や商業の中心地である那覇市に近い自治体ほど、那覇市方面への通勤等で居住する人が多くなるため、人口増減率は高くなる傾向にある。しかしながら、与那城地区と勝連地区は、那覇市役所からの直線距離は30km程度であるにも関わらず、人口増減率が低く、人口減少傾向にある。

また、与那城・勝連地区の人の移動状況を見ると、うるま市内の移動が約8割を占めており、市外に外出する割合が具志川地区や石川地区と比べて非常に少ない。与那城・勝連地区においては、市内のみならず、市外への交通アクセスを向上する必要がある。

さらに、将来的に人口減少や高齢化に対応して公共施設を集約する可能性があるが、その場合においても、市内・市外への拠点間の交通アクセスが向上すると、与那城・勝連地区の交通利便性が良くなり魅力がアップし、住みやすさの向上が期待される。

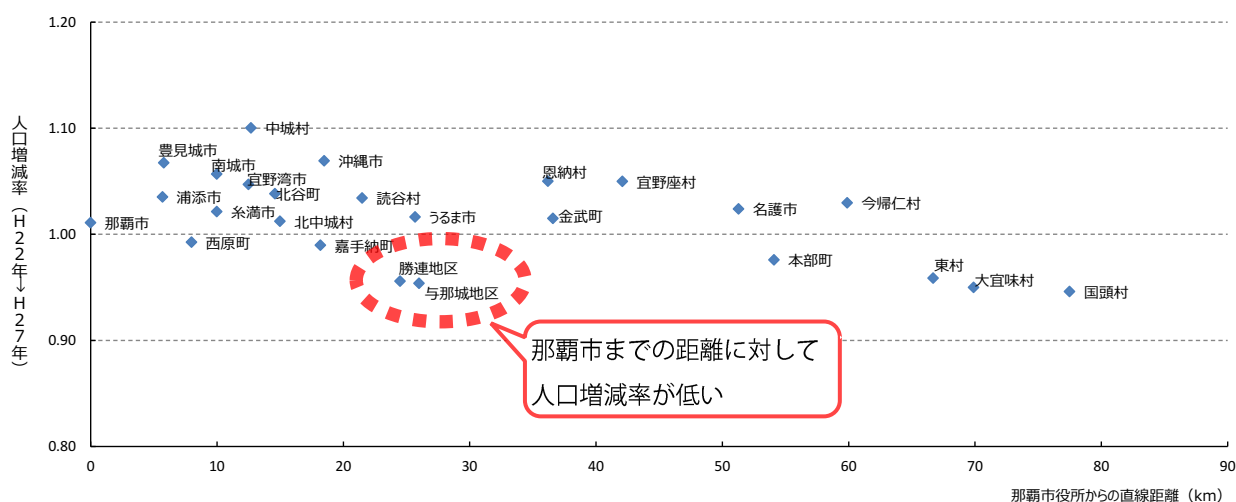


図 7 那覇市までの距離と人口増減率

出典：平成 27 年国勢調査

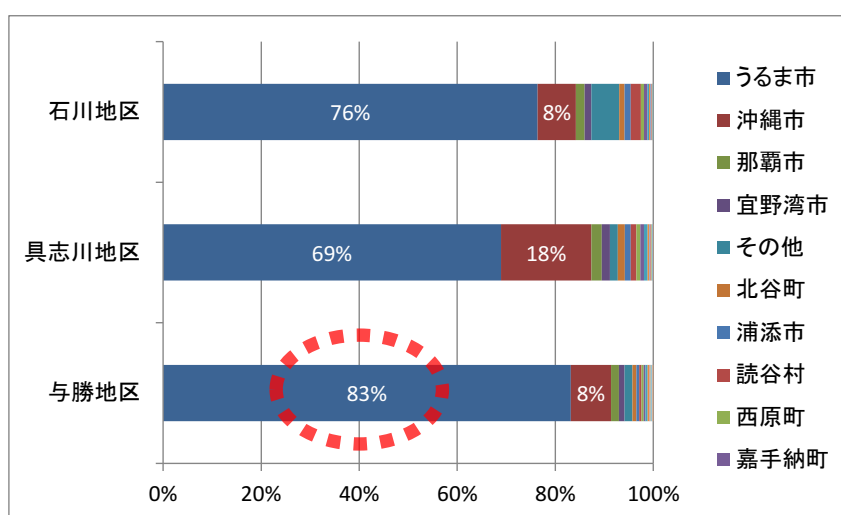


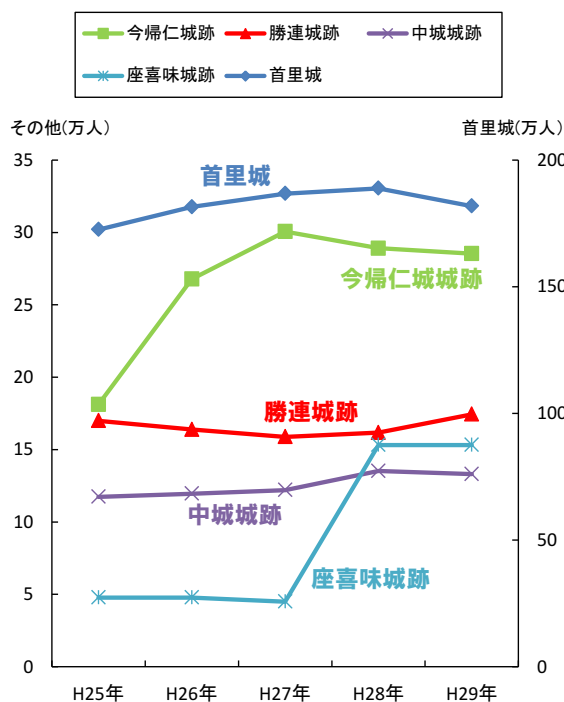
図 8 うるま市の目的地別トリップ構成比

出典：第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 平成 21 年 3 月

(3) 観光

世界遺産である「勝連城跡」は、平成 24 年以降、来場者数が増加傾向であるが、県内主要観光地と比べるとまだ少ない。うるま市含む本島東海岸地域は、新たな観光拠点として今後誘客の見込める地域である。

本市は、闘牛、エイサー、海中道路に加え、宇堅ビーチ、石川ビーチ、野鳥の森公園等、豊かな自然と美しい景観を有した観光名所が豊富である。



※座喜味城跡は H28 年より集計方法を変更 H12.12 に世界遺産登録

図 9 世界遺産の観光客数推移



図 10 うるま市の観光名所

出典：沖縄県観光要覧統計

#### (4) 産業

勝連半島周辺は、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ある。

特に、中城湾港新港地区は沖縄県における物資の円滑な流通を確保するための流通拠点及び流通機能と生産機能を併せて持った流通加工港湾としての整備が推進されており、また、経済特区である国際物流拠点産業集積地域の指定がなされ、沖縄県の“ものづくりの先進モデル地域”として企業の集積が図られている。

現在の立地企業数は増加傾向にあり、2016年度で221社（※平成30年12月現在235社）である。また、高付加価値・高度部材産業等の新たな分野の製造業が立地し、産業のすそ野が広がりを見せている。

同地区の立地企業においては相当量の貨物取扱があることから、立地環境の向上を図るため、同地区の港湾物流機能の強化はもとより、那覇港・那覇空港との機能分担や連携強化が求められている。



図 11 うるま市内の産業状況



図 12 中城湾港新港地区立地企業数の推移

出典：「うるま市の経済状況等について（資料集）」うるま市経済部企業立地雇用推進課

(5) 用途地域

第1種低層住居専用地域が577haと最も多い。

工業地域は230ha、工業専用地域は242haである。

沖縄県における市町村別工業専用地域の割合では、専用地域47%、工業地域で46%を占めている。

表 3 うるま市都市計画区域内の用途地域面積

27.3.31現在

都市計画区域	都市計画区域内の用途地域												
区域内 市町村名	第1種 低層住 居専用 地域	第2種 低層住 居専用 地域	第1種 中高層 住居専 用地域	第2種 中高層 住居専 用地域	第1種 住居 地域	第2種 住居 地域	準住居 地域	近隣 商業 地域	商業 地域	準工業 地域	工業 地域	工業 専用地 域	計
うるま市	577.0	ha	496.3	43.7	213.0	63.8	44.8	53.5	43.0	3.7	230.2	242.0	2,011.0

出典：平成 27 年都市計画現況調査

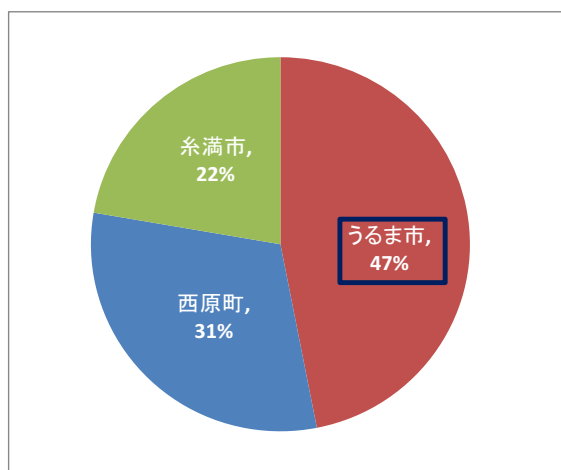


図 13 沖縄県市町村別工業専用地域の割合

出典：平成 27 年都市計画現況調査

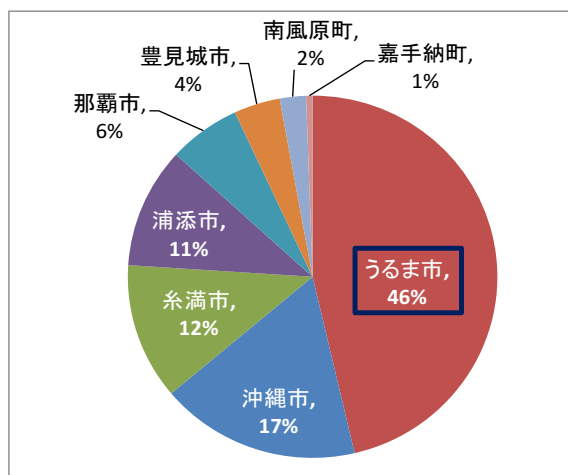


図 14 沖縄県市町村別工業地域の割合

出典：平成 27 年都市計画現況調査

(6) 地域特性のまとめ

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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る。
- ・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)がある。
- ・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る。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ある。
- ・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30年12月現在235社の企業が立地している。
- ・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割を占めている。
- ・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。（平成27年3月 都市計画現況調査）



### 3. 交通に係る現状

#### (1) うるま市を取り巻く交通の概観

##### 1) 道路整備

うるま市の道路整備状況として、県道の延長は長いが、国道の延長は短い。また、4車線道路が少なく、多くは2車線道路となっている。

県道の整備延長は長いが、多くが2車線であり、旅行速度が低く、右折帯がないボトルネック交差点における交通渋滞も発生している。そのため地域拠点間の移動に時間を要することから、階層型の道路ネットワーク構築が課題である。

- うるま市内の道路ネットワークは、主に高速自動車国道、一般国道、主要地方道、一般県道で構成されているが、ほとんどの道路は2車線。市道の整備延長は438.9kmで、沖縄本島で最も長く（沖縄本島の約10%）、県道の整備延長も110.2kmと沖縄本島で最も長い（沖縄本島の約17%）。一方、国道の整備延長は7.3kmで市町村面積あたりの整備延長は沖縄県内ワースト1である。（整備延長：H28年度道路施設現況調査）
- 高速自動車国道と一般道でサービス速度の大きな乖離。一般道は、一般国道、主要地方道、一般県道でサービス速度に差がみられない。
- うるま市は2市2町が合併し、市域が広く、地域間の移動に時間がかかる。旧石川庁舎から伊計島まで55分である。
- 伊計島から県立中部病院までの所要時間は40～50分要する。現状では、島しょ部の救急搬送はヘリでの輸送も活用されているが、夜間はヘリの運航が困難である。
- 沖縄本島で消費されるガソリンの約6割が島しょ部から供給されており、島しょ部と本島を結ぶ海中道路は海域を通過する盛土と橋梁により構成されるが、津波等で被災する可能性がある。津波被害想定浸水深は5mを超える可能性があり、特に盛土部の被災が懸念される。

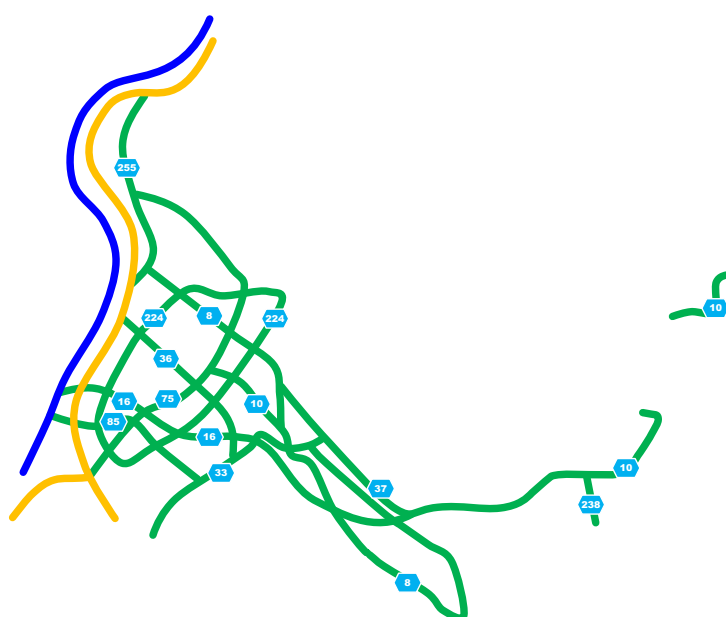


図 15 うるま市既存道路ネットワーク

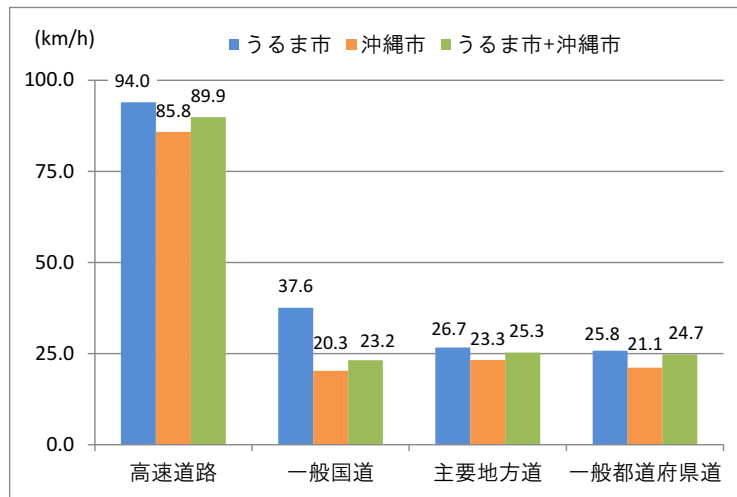


図 16 うるま市・沖縄市の道路種別別平均速度（単純平均）

出典：H27 道路交通センサス



図 17 うるま市の道路整備状況







### 3) 航路

離島である津堅島へは、平敷屋港から高速船やフェリーが1日5往復運航している。ただし、平敷屋のフェリー乗り場までは公共交通はなく、施設間連絡バス（平日）のみである。

### 4) 交通特性・課題の整理

#### 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る。
- ・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があり、便数は比較的多いが、利用者は少なく、そのほとんどが学生と高齢者である。
- ・うるま市内には路線バスと公共施設間連絡バスが運行し本数も多いが、バス停から300m以上離れている公共交通空白地域が比較的多く存在しており、市街地にも公共交通空白地域が存在している。
- ・バスは速達性が低い。

#### 道路

- ・県道の整備延長は長いですが、多くが2車線であり、旅行速度が低く、右折帯がないボトルネック交差点における交通渋滞も発生している。そのため地域拠点間の移動に時間を要することから、階層型の道路ネットワーク構築が課題である。
- ・4車線道路が少ない（渡口～海中道路まで、途中2車線を挟む）。
- ・交通量が1万台/日を超える2車線の市道が存在し、混雑している。
- ・新港地区（州崎）は交通量が多く、大型車も多い。

(2) 交通に影響を与える主要プロジェクトの状況

沖縄県における「道路のアンバランスな使われ方」や「那覇都市圏の深刻な交通渋滞」、「東西分断により沖縄自動車道 IC へのアクセス性の低下」等の交通問題を解消するために「ハシゴ道路」の整備が推進されている。しかしながら、うるま市は一部しか接しておらず、市街地や中城湾港、勝連半島、島しょ部エリアはハシゴ道路から遠く離れており、東西連絡道路が位置付けられておらず、交通不便地域となっている。

那覇空港から海中道路までは現況で約 72 分かかり、所要時間は名護方面と同程度である。一方、那覇空港から海中道路と等距離の石川 IC までは約 47 分と時間差が大きい。そのため、ハシゴ道路が完成しても、うるま市の大部分が那覇空港 30 分圏域や IC アクセス 10 分圏域外のままとなる見込みである。

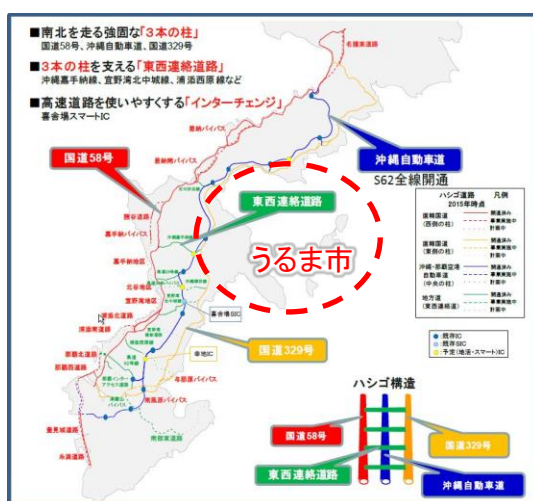


図 22 ハシゴ道路概要図



図 23 那覇空港所要時間

出典：H27 道路交通センサス

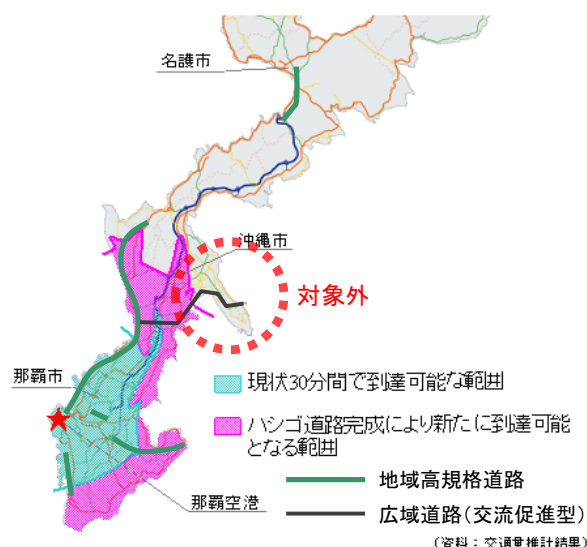


図 24 那覇空港アクセス 30 分圏域

出典：沖縄総合事務局ホームページ (資料：交通量推計結果)



### (3) 現状調査・分析

#### 1) 交通量調査

##### 調査概要

- ・調査目的：全国道路・街路交通情勢調査で把握できない市道等の交通量調査を行い、市内道路交通状況を把握する。
- ・調査日：平日 平成29年11月7日（火）、休日 平成29年11月12日（日）
- ・調査時間：7時～19時
- ・調査箇所：15断面

##### 主な調査結果概要

- ・全体的に休日より平日の方が、交通量が多く大型車混入率も高い。
- ・12時間ピーク時はほとんどが夕方であり、ピーク率は10%～17%である。
- ・具志川①（新港地区臨港道路の沖縄市側の橋）の交通量が1万台以上と最も多い。
- ・中城湾港新港地区における平日の大型車混入率は、概ね10%以上と他の調査箇所より高い。  
→産業を支援する道路ネットワークを構築する必要
- ・県道沖縄石川（75号）線に並行する市道安慶名赤道線（具志川⑤）は、12時間で約1万台と2車線道路としては交通量が多い。
- ・石川①（市道石川34号線）は国道329号、県道225号線に次ぐ北部地域方面への通過道路となっており、平日1日交通量が多い。
- ・具志川⑧（県道224号旧道）は県道具志川環状（224号）線が開通しても依然交通量が多く、県道16号線との交差点においては朝夕の渋滞が発生する。
- ・中城湾港新港地区に架かる4橋（具志川①～④）は、すべての橋で交通量が多いことがわかった。



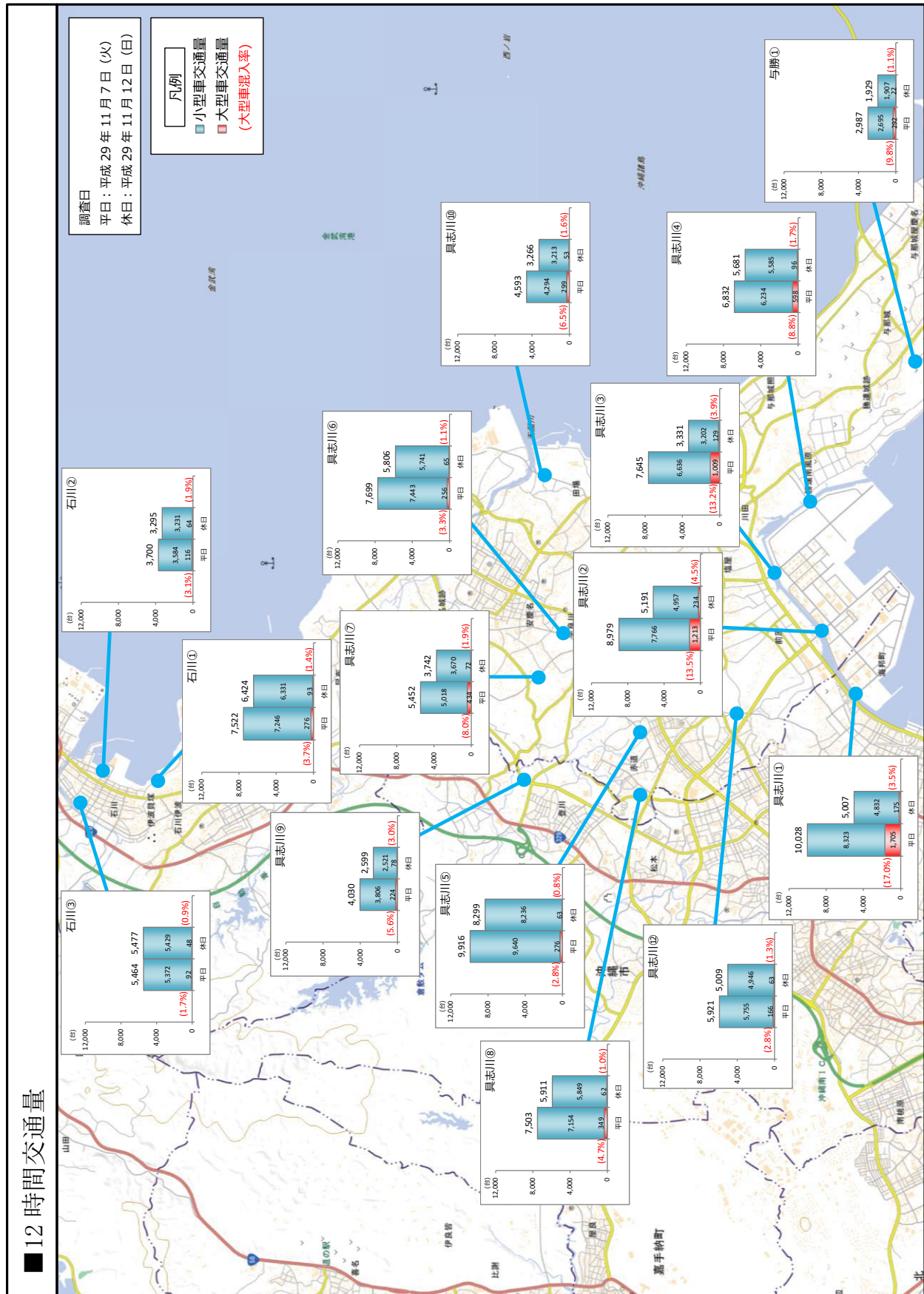


図 27 12 時間交通量

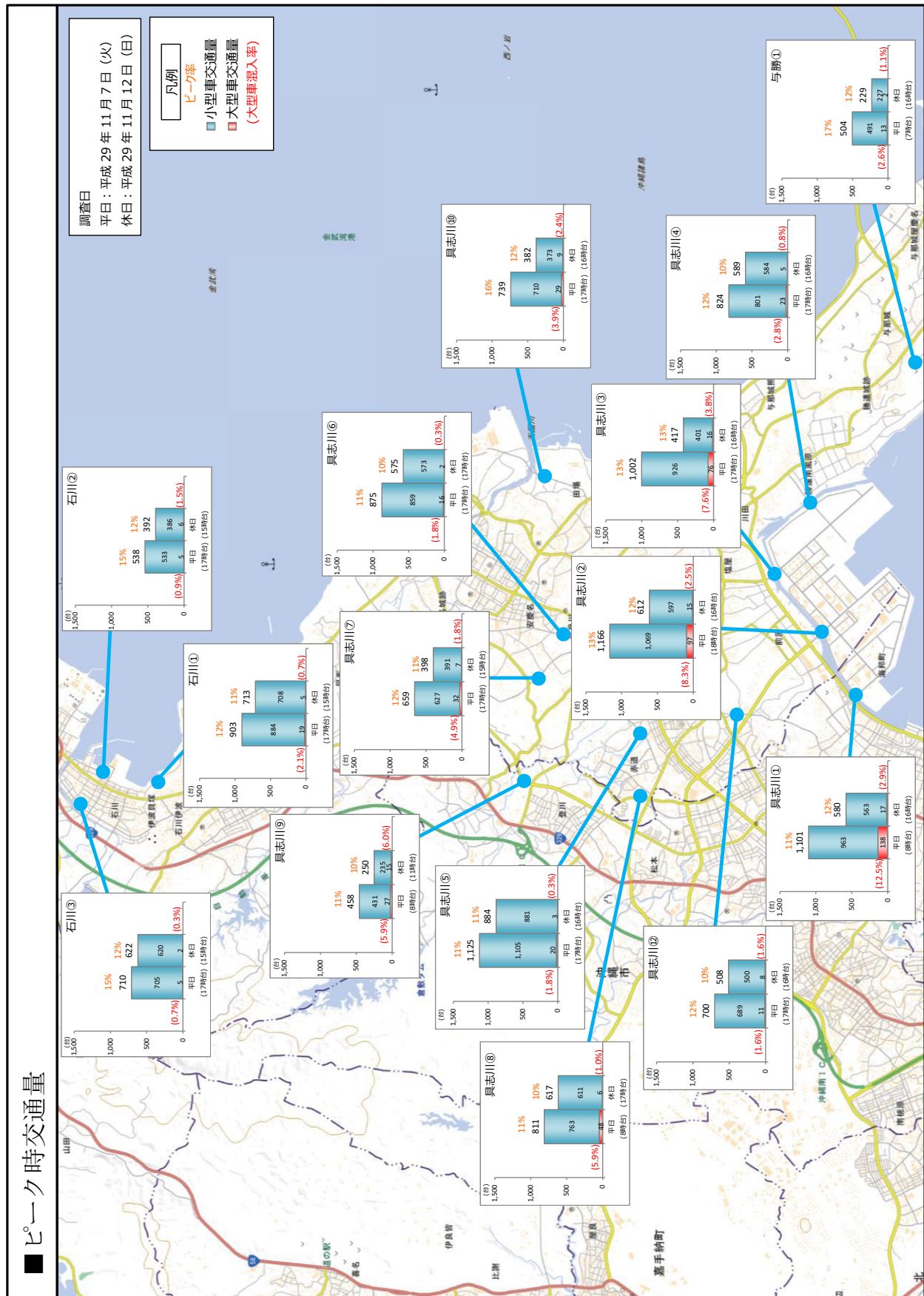


図 28 ピーク時交通量

## 2) 市民アンケート調査

### 市民アンケート調査概要

- ・ 調査内容：本市の交通全般に関する課題及び問題点について
- ・ 調査手法：市民を対象。無作為抽出の3,000人にアンケート調査票を郵送。
- ・ 回収数：618
- ・ 回収率：20.6% (=618/3000×100)

### 主な調査結果概要

#### 【回答者属性】

- ・ 性別は女性が6割、年齢は10代～80代まで存在し、40代が20%（120名）と最も多かった。
- ・ 職業別では、「会社員・公務員」が32%（184名）と最も多く、次に多いのが「無職・定年退職」の19%（109名）であった。

#### 【道路・交通上の問題点や取り組むべき施策について】

- ・ 移動時に「交通渋滞」や「夜間が暗くて危険」と感じる回答が多かった。
- ・ 「街灯の設置」「渋滞の無い道路網」「幅広歩道の整備」に取り組むべきだとの回答が多かった。
- ・ 普段移動中にうるま市内で特に渋滞がひどいと感じる場所は、平良川、喜屋武、安慶名交差点等という回答が多かった。次の図に示す。

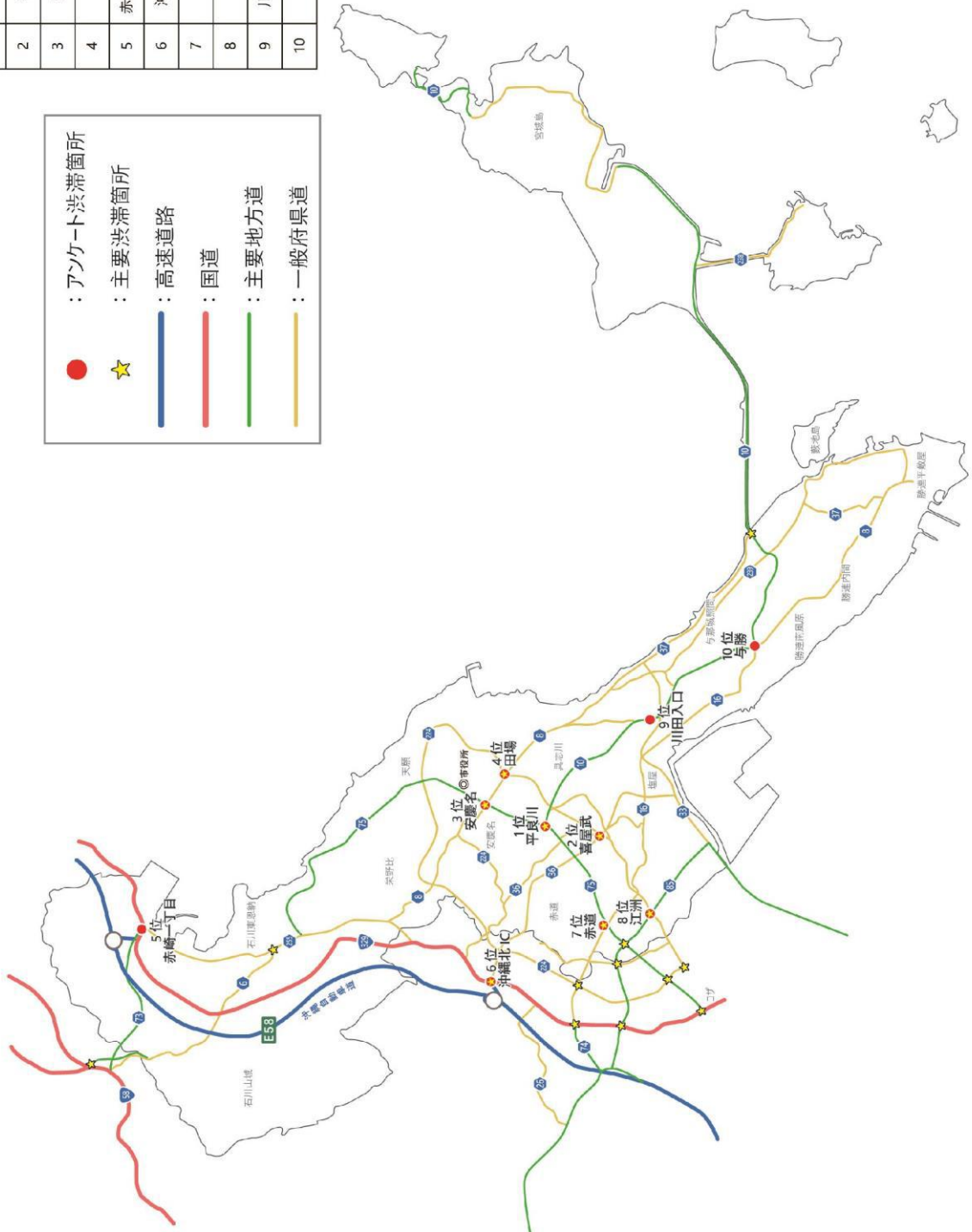
#### 【買い物や通勤、通院など各種移動方法等について】

- ・ 自動車（自走）による移動が圧倒的に多かった。
- ・ 買い物は、食料品も生活用品も市内での買い物が8割を超えていた。
- ・ 移動時間は、いずれも30分以内を選択する回答が多かった。
- ・ 高速道路を利用する場合は、乗降共に沖縄北ICを利用する割合が6～7割程度あった。
- ・ ETCは、61%が「装備していない」と回答。
- ・ いずれの移動においてもバスの利用は少なかった。
- ・ バスを使わない理由は、「自動車を運転する」が圧倒的に多く、その他の回答は、「時間通りに来ない」「便数が少ない」などであった。

### 市民ニーズの把握 総括

- ・ 買い物時、移動手段は95%程度が「自動車」である。
- ・ 買い物をする際、行き先の84%はうるま市内。
- ・ バス利用者は約10%程度。（通勤通学）
- ・ 南行き高速利用は71%が利用、場合によっては利用と回答。
- ・ 南行きの高速利用7割が沖縄北ICを利用。（沖縄南IC、北中城IC、石川IC、各10%）
- ・ 北行き高速利用は65%が利用、場合によっては利用と回答。
- ・ 北行きの高速利用6割が沖縄北IC、3割は石川ICを利用。
- ・ ETCを装備していない人はおよそ6割。
- ・ 交通問題、一番の不満は「交通渋滞」。
- ・ 公共交通利用しない人は多いが、便利になれば乗るとの意見あり。

■うるま市全体のアンケートによる渋滞箇所



● : アンケート渋滞箇所  
 ☆ : 主要渋滞箇所  
 青線 : 高速道路  
 赤線 : 国道  
 緑線 : 主要地方道  
 黄線 : 一般府県道

■アンケート回答数順位

順位	交差点名	回答数	主要渋滞箇所
1	平良川交差点	62	★
2	喜屋武交差点	61	★
3	安慶名交差点	47	★
4	田場交差点	37	★
5	赤崎一丁目交差点	35	
6	沖縄北C交差点	26	★
7	赤道交差点	20	★
8	江洲交差点	17	★
9	川田入口交差点	17	
10	与勝交差点	16	

図 29 ピーク時交通量



### 3) ビッグデータ分析（物流）

#### 分析方法と分析内容

- ・商用車プローブデータを用いて、基礎集計を行い走行経路等の分析を実施。
- ・基礎集計は下記の3項目である。
  - ①ゾーン発生集中交通量、②区間別交通量、③区間別速度
- ・分析は3点である。
  - ①IC利用状況、②経路分析（行き先、所要時間等）、③沖縄北IC 出口渋滞状況

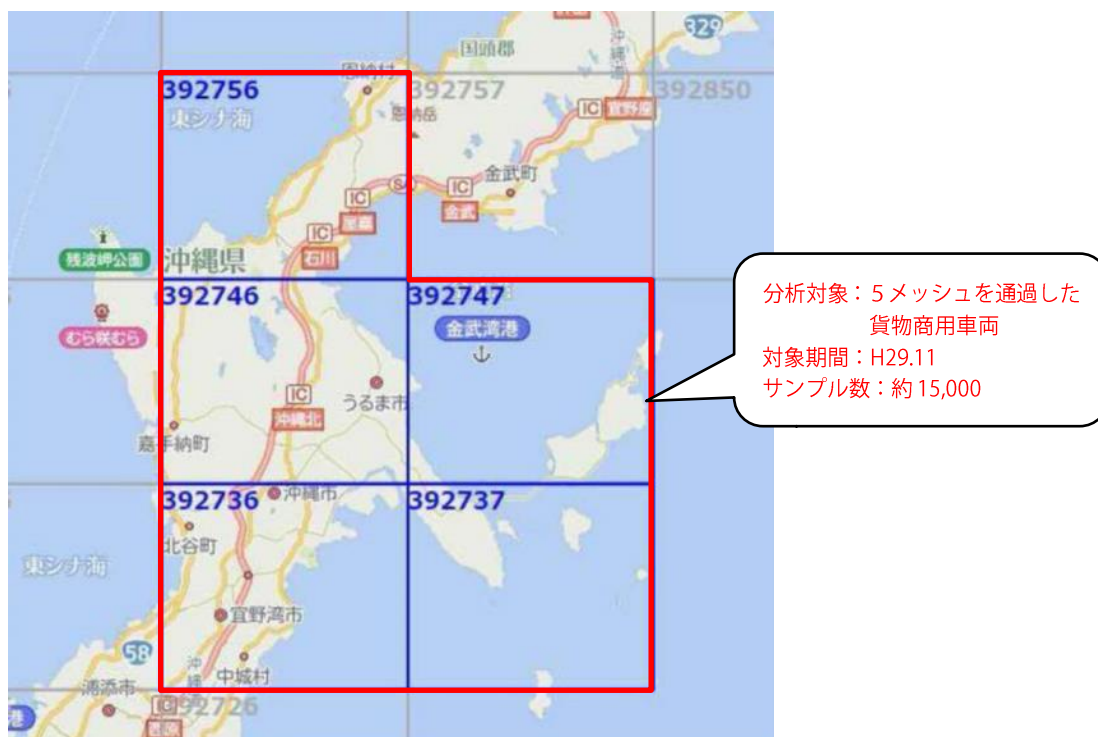


図 30 分析対象メッシュ

- ・商用車プローブデータとは、貨物商用車両に搭載されているデジタルタコグラフを利用し運送事業者へ提供する運行支援サービスを通じて、1秒毎に位置・速度等の車両挙動情報を収集しデータベース化されたものである。
- ・今回の分析の対象とするデータは、上図の5メッシュを通行した車両である。
- ・データの期間は平成29年11月の1ヶ月間とした。サンプル数は約15,000トリップである。

#### 基礎集計結果

- ・交通量（平日）：国道329号や県道沖縄環状（85号）線、県道宜野湾北中城（81号）線等で12回/日以上と多い。特に、一般道利用と高速道路利用が混在する県道宜野湾北中城線は、24回/日以上と非常に多い。
- ・中城湾港や市役所周辺等、帰宅者による混雑が発生していると考えられる。

**分析結果①：IC 利用状況（中城湾港発着車両）**

- ・中城湾港発着車両は、北中城 IC の利用が最も多い。車両数ベースで見ると、北中城 IC 約 6 割、沖縄北 IC は約 3 割である。
- ・中城湾港発着車両は、概ね 20 分程度で IC まで到着している。  
→北中城 IC まで平均 23 分（最短 16 分）、沖縄北 IC まで平均 18 分（最短 15 分）

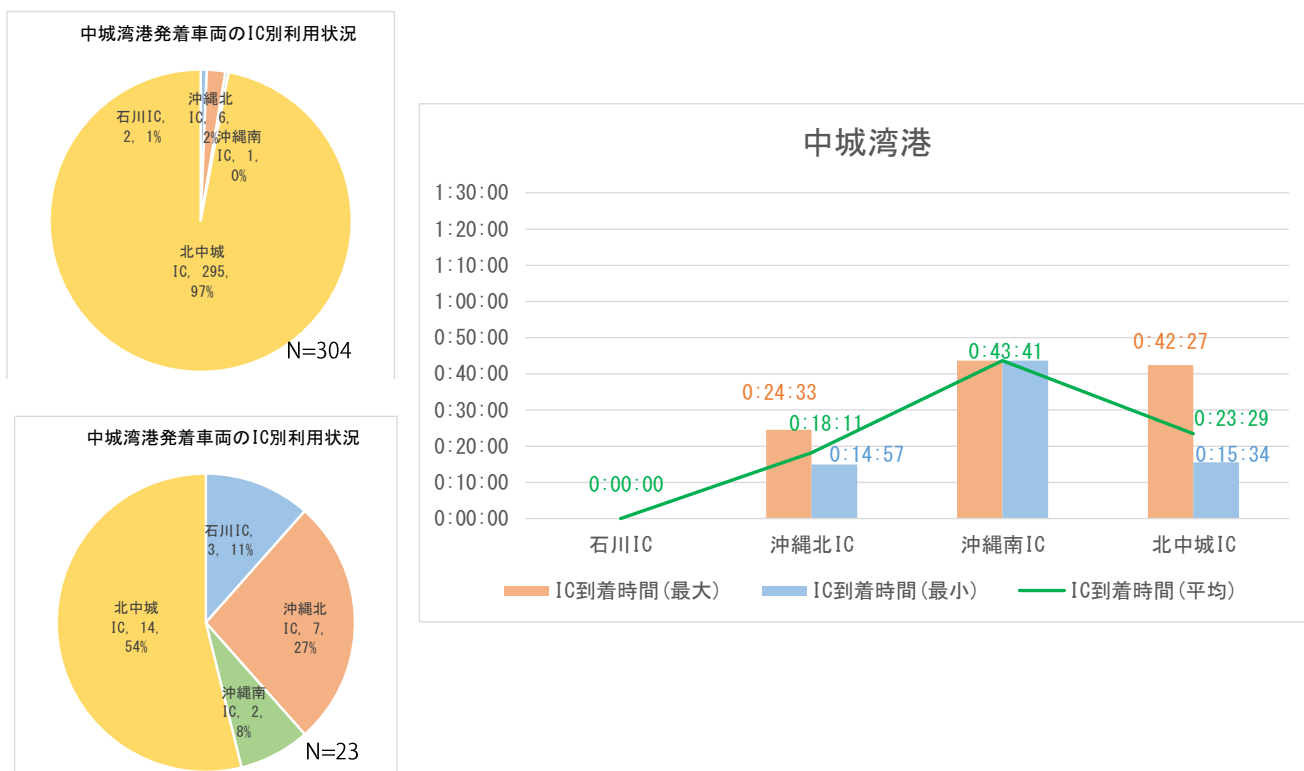


図 31 中城湾港発着車両の IC 到着時間

**分析結果②：IC 利用状況（石川地区発着車両）**

- ・石川地区発着車両は、石川ICの利用が最も多い。車両数ベースで見ると、石川ICの利用が約8割で沖縄南ICと沖縄北ICの利用が各々約1割である。
- ・石川地区発着車両は、その多くが5～10分程度で石川ICに到着している。

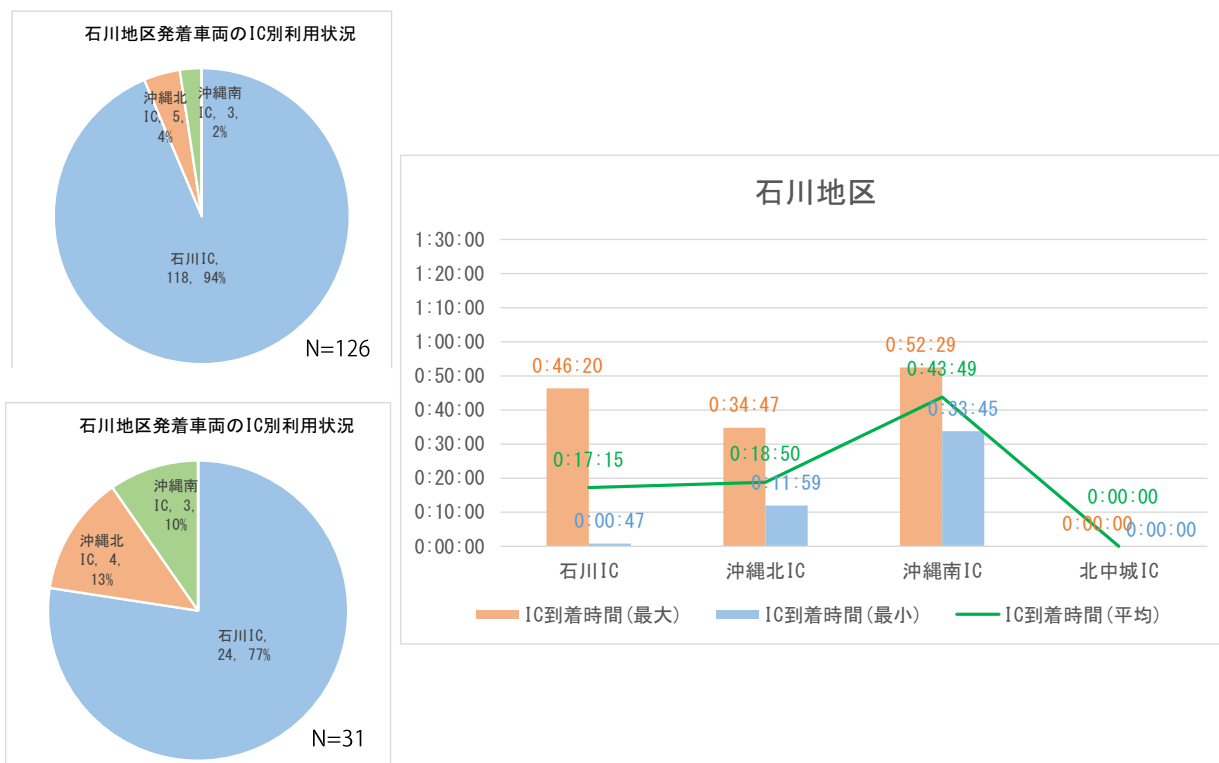


図 32 石川地区発着車両のIC到着時間

**分析：走行経路①**

- ・中城湾港から豊見城方面（那覇空港方面）に向かう車両の所要時間は一般道ルートで約 90 分、高速道ルートで約 50 分である。



図 33 中城湾港～那覇港間を走行する車両の所要時間（一般道ルート）



図 34 中城湾港～那覇港間を走行する車両の所要時間（高速道ルート）



**分析：走行経路②**

- ・中城湾港から那覇港方面（浦添市西洲方面）に向かう車両の所要時間は、一般道ルートでも高速道路ルートでも約 60 分（高速道路までは約 20 分）。
- ・なお、多くの車両が一般道を利用したルートを選択しており、高速道路を利用した車両はわずか 2% しか確認できなかった。



図 35 中城湾港～那覇港間を走行する車両の所要時間（一般道ルート）



図 36 中城湾港～那覇港間を走行する車両の所要時間（高速道ルート）

分析：沖縄北 IC 出口渋滞の状況

平日タピーク（16～19 時）の沖縄 IC 周辺の速度を見ると、IC 出口、特に那覇方面のオフランプから出口にかけて速度 10km/h 未満となり非常に遅いことがわかる。うるま市及び隣接エリアには、沖縄北 IC、石川 IC があるが、沖縄北 IC に交通が集中し、朝夕を中心に混雑している。

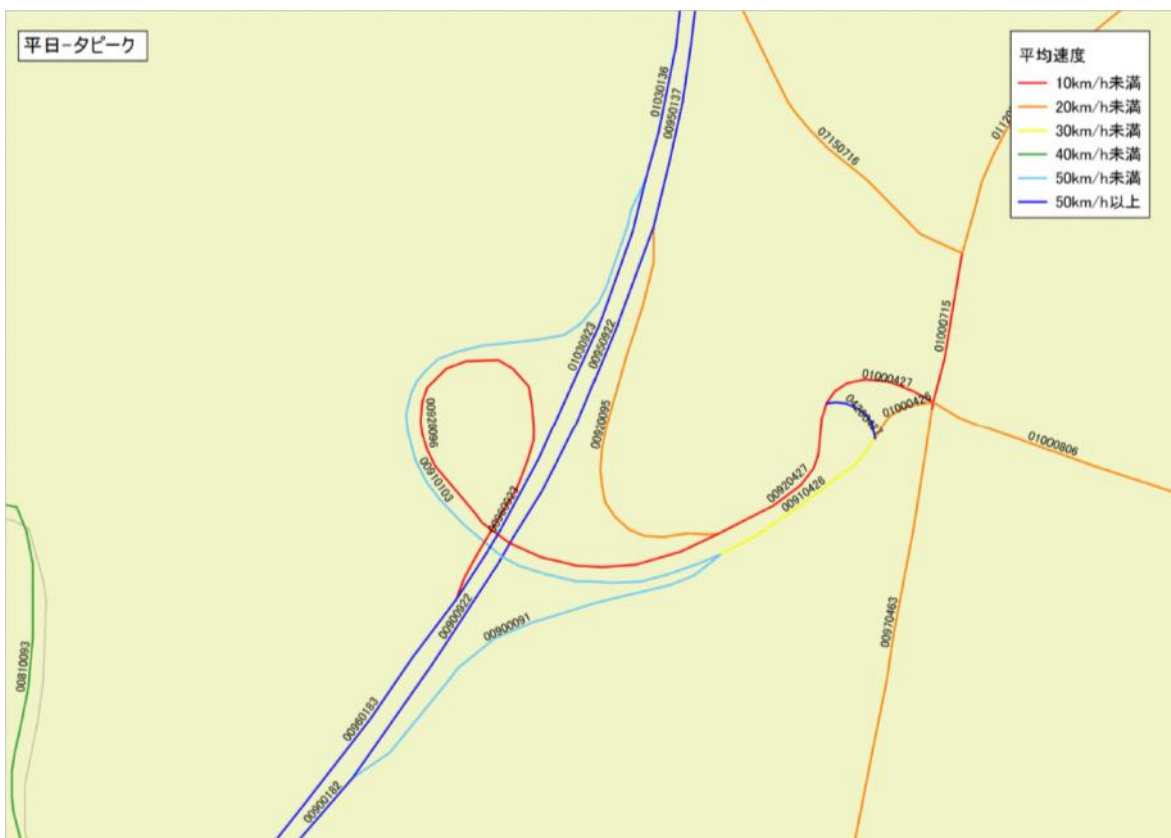


図 37 沖縄北 IC 出入口速度

#### 4) PT データ分析

うるま市の交通手段分担率は、自動車が77.4%で最も高く、PT調査全体の68.7%よりも高い傾向にある。また、公共交通の分担率は2.0%（路線バス）であり、PT調査全体の4.4%（モノレール、路線バス）よりも低い傾向を示している。

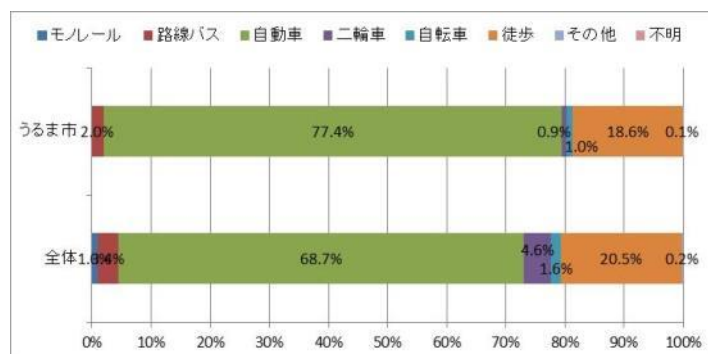


図 38 うるま市民トリップ分布（市内⇄市外）

出典：H18 パーソントリップ調査

うるま市からの移動は通勤目的の到着地は比較的広い範囲に到着地が広がっており、うるま市を中心に隣接する沖縄市が多いが、通学はうるま市に集中している。

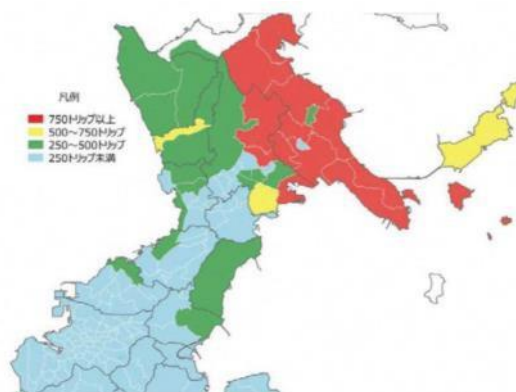


図 39 通勤目的の到着地

出典：H18 パーソントリップ調査

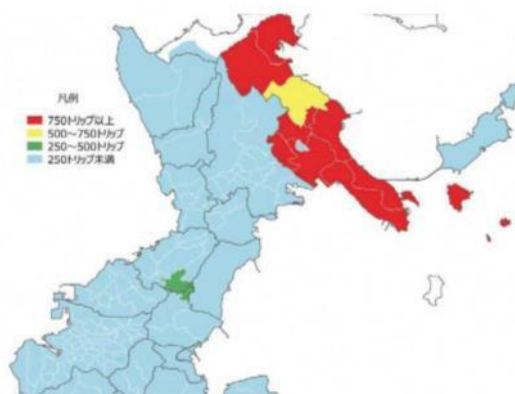


図 40 通学目的の到着地

出典：H18 パーソントリップ調査

なお、平成 22 年度の国勢調査ではうるま市民の通勤・通学目的の到着地は那覇市が第 3 位であり、平成 18 年度よりも通勤・通学圏が広がっていると考えられる。

表 4 うるま市の通勤・通学目的の到着地

うるま市の通勤・通学者数	49,836
うるま市	28,303
沖縄市	7,824
那覇市	1,643
恩納村	1,548

出典：平成 22 年度国勢調査

5) 道路交通センサス調査結果

県道や国道など交通量が多い道路と接続している市道は、県道や国道に向かう交通が集中するため、交通量が多い傾向にある。平行する国道や県道の交通量よりは少ないが、他の市道に比べて交通量が多い。

市道の混雑度は、4カ所で1を超えている。

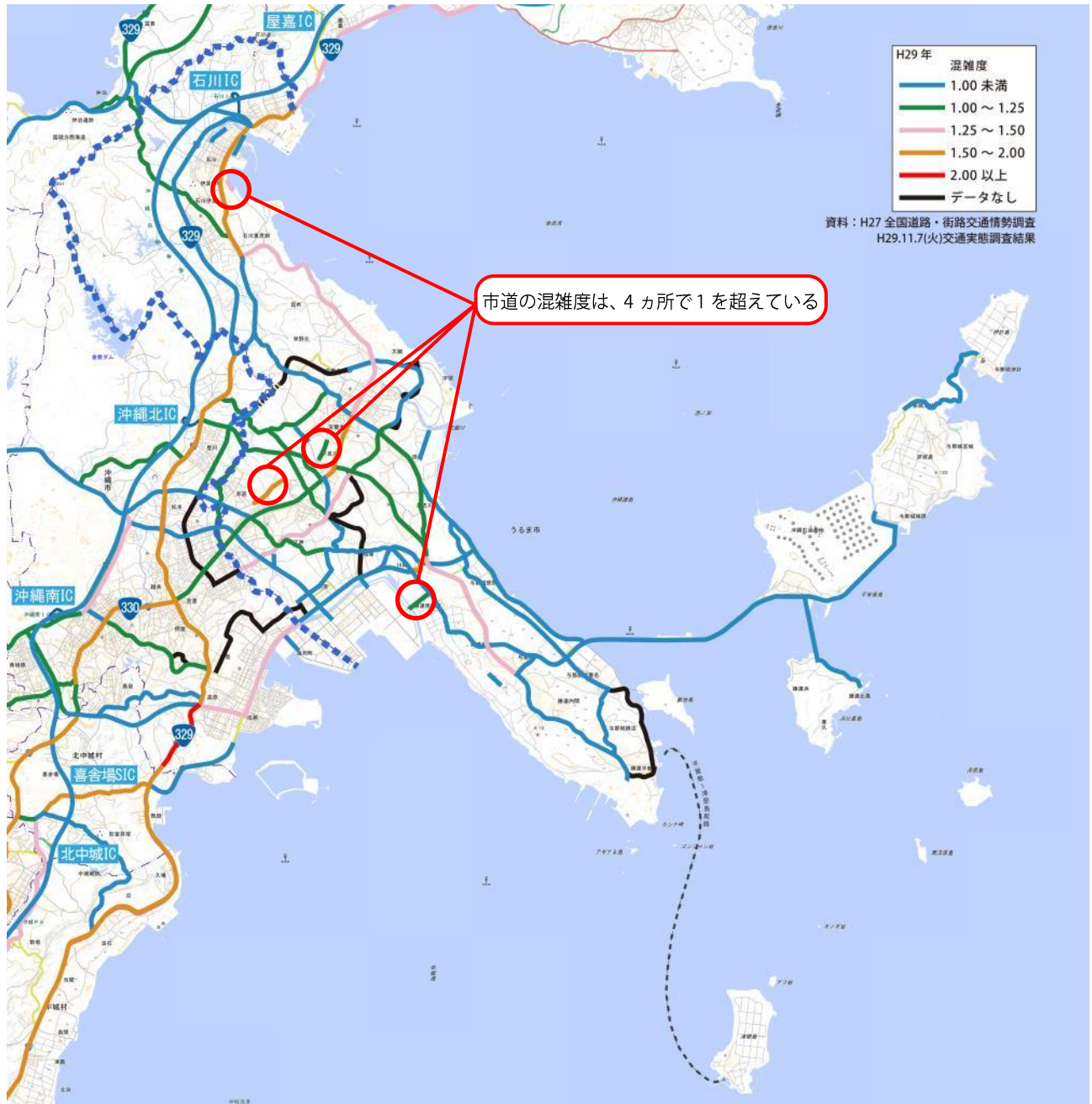


図 41 道路交通センサス調査結果

## 6) 関係者ヒアリング

民間事業者へのヒアリング結果

## 【漁業関係者】

- ・通常の出荷物（冷凍）は一般道路を通過して那覇港に輸送している。付加価値の高いチルド製品は高速道路を利用し那覇空港から空輸している。高速道路周辺 IC は混雑している。もしくは、那覇方面へのアクセス向上をしてほしい。また、街灯が無く道路が暗く夜の走行も危ないと感じることがある。

## 【物流関係者】

- ・那覇港周辺に広い用地がないため、中城湾港に新規立地することとしたが、中城湾港は那覇港と連携し発展していくため、両港間のアクセスを向上させる高速なネットワークが必要である。

## 【石油関係業者】

- ・県内の燃料油占有率は約 6 割弱であるため、災害等により海中道路が通行不能になった場合は、大きな問題になると懸念している。早期かつ確実に走行可能な状態に普及できる仕組みを構築していただききたい。また、海中道路で街灯がついておらず暗い区間があるため対応していただきたい。

## 【卸業関係者】

- ・以前使用していた場所が手狭になったため中城湾港に移転した。州崎地区は 4 本の橋梁があるが朝の通勤時は常に混雑している。売上は増加し従業員数は増えており、今後更なる混雑発生が懸念されている。また、道路上(歩道含む)の雑草が茂っており、立地企業が周辺の草刈りを行っている。企業イメージや走行時の安全性低下にも繋がるため、道路の雑草管理をしっかりと行っていただきたい。
- ・中城湾港地区内にはバス路線が存在せず、バス通勤者は最寄りのバス停から歩いて通勤している。

## 【観光協会】

- ・バスを使ってうるま市及び周辺を観光する人は少ない。

#### 4. 交通に係る課題

うるま市のまちづくりの現状、地域特性、交通特性、交通に影響を与える主要プロジェクト、現状調査・分析を踏まえて、交通に係る課題を整理した。

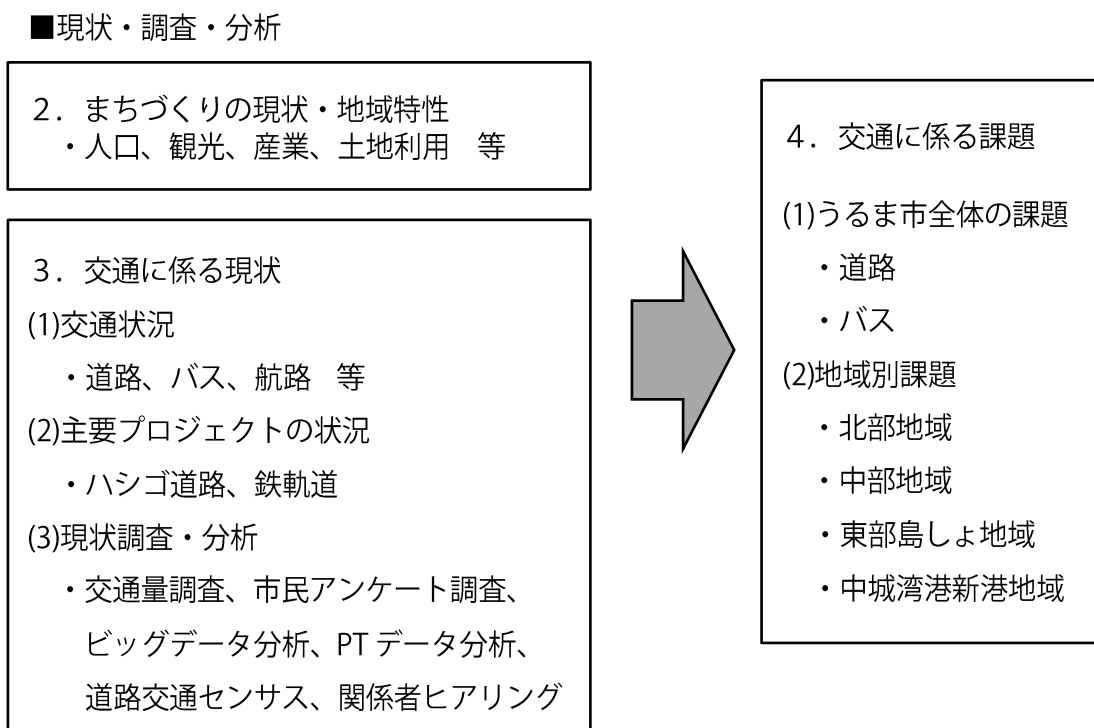


図 42 現状及び課題の関係図



(1) うるま市全体の課題

うるま市全体の交通に係る課題を以下の通り整理した。

道路

- ・うるま市は「ハシゴ道路ネットワーク」の外側に位置し、市街地は沖縄自動車道や国道329号から離れているため、産業や観光資源の点在する勝連半島、島しょ地域まで遠くアクセスがよい。階層型ネットワークの構築が必要
- ・市域が広いため、地域拠点間の移動に時間を要する。与那城・勝連地域、具志川地域の連結性向上
- ・ICアクセス10分圏域の拡大
- ・勝連半島や島しょ地域、中城湾港新港地区から高速道路までの走行時間短縮
- ・安心・安全な歩行空間の確保
- ・自転車の安全で快適な通行空間の確保
- ・緊急輸送道路における液状化対策工事や浸水防止対策工事の実施
- ・狭隘道路の改善
- ・ユニバーサルデザインや交通バリアフリーの推進
- ・自然景観の保全と活用、植栽管理も含めた景観づくりの推進

バス

- ・バス利用者の減少対策（増加施策 特に通勤者、買物客、観光客等）
- ・公共交通空白地域の解消
- ・バス停の上屋整備などの公共交通利用環境の改善
- ・沖縄市と生活圏が重なっているため広域的な連携が必要
- ・観光客が利用しやすいバスサービスの実現
- ・公共施設再編後のアクセス性向上
- ・バス路線網の維持
- ・バスターミナルの活用
- ・バスの速達性向上
- ・バスの運行効率の改善
- ・シームレスな公共交通の実現



図 43 ハシゴ道路ネットワーク

出典：沖縄総合事務局作成資料



(2) 地域別の課題

地域別の交通に係る課題を以下の通り整理した。地域は以下の4地域に区分した。

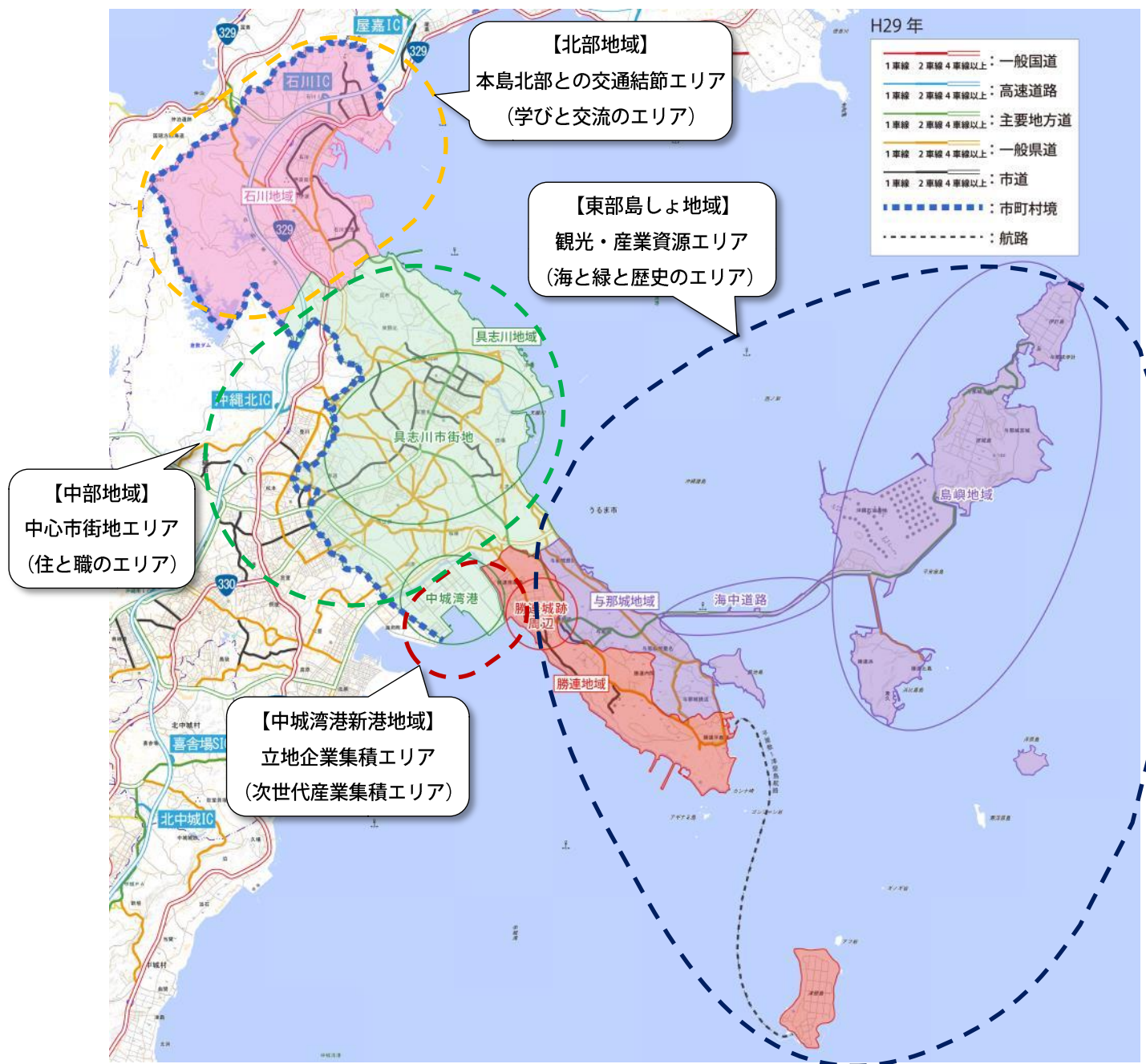


図 44 エリア図

- ・北部地域：石川ICに近く、県東部の玄関口、大学院大学が近くに立地しているという交通特性を活かし、交通結節点エリアとして整備を進めていく地域
- ・中部地域：うるま市の中心市街地であり、住む場所、働く場所が集積し、交通利便性を向上させていくことが必要な地域
- ・東部島しょ地域：世界遺産の勝連城跡や海中道路等の観光資源、日本一のもずく産業等の産業資源が集積するエリアであり、観光や産業を支援する交通整備が必要な地域
- ・中城湾港新港地域：沖縄県最大の産業地域である中城湾港新港地区の立地企業の物流効率化等を支援していく地域

**【北部エリア】**

- ・石川 IC 周辺の利便性の良い交通拠点に向けた検討
- ・市街地の慢性的な渋滞解消に向けた補助幹線道路の検討
- ・避難経路と避難方法の確立
- ・公共交通空白地域の解消

**【中部エリア】**

- ・県道沖縄石川（75 号）線の旅行速度向上にむけた機能強化
- ・混雑度 1.0 区間や道路混雑箇所の原因解明とその対策（交差点改良等）
- ・既存道路ストックの有効活用
- ・市街地における公共交通空白地域の解消
- ・沖縄北 IC 周辺の混雑緩和

**【東部島しょエリア】**

- ・救急搬送時間の短縮
- ・勝連城跡をはじめとする観光拠点への戦略的案内表示の設置
- ・景観を活かした道路交通空間の整備
- ・災害時の海中道路の復旧計画の確立
- ・東西方向のトラフィック機能の確保、ハシゴ道路との連結
- ・物流円滑化に資する道路ネットワークの拡充強化
- ・那覇空港と本島東海岸側の観光拠点（島しょ地域・勝連城跡等）間、東海岸と西海岸の観光拠点間の速達性、定時性、ルートのわかりやすさの向上。観光拠点間の移動時間を短縮することで周遊性も向上。
- ・島しょ地域（離島）のアクセス強化、地域活性化
- ・（ライフラインとして）油槽所と本島をつなぐネットワークの強化
- ・自動運転バス等、新交通サービスの導入による交通弱者等の移動改善
- ・津堅航路と公共交通の結節
- ・安心安全で快適な自転車通行空間の整備推進  
（平成 30 年 8 月 うるま市自転車ネットワーク計画（東部地域）策定）

**【中城湾港新港エリア】**

- 那覇方面の物流経路の把握と、その経路の走行環境改善（混雑の解消）
- 東西方向のトラフィック機能の確保、ハシゴ道路との連結
- 那覇空港・那覇港と中城湾港を結ぶ、広域的な道路ネットワークの拡充強化
- 中城湾港の機能強化、災害時の拠点・経路の代替性より、東西方向の輸送ルートの整備
- 物流円滑化に資する道路ネットワークの拡充強化
- 自動運転バス等、新交通サービスの導入による通勤時等の混雑改善
- バス路線の新設
- 避難経路と避難方法の確立
- 道路除草管理方法の検討