

### III 交通に係る将来像

#### 1. 将来動向の整理

##### (1) 交通関連プロジェクトの将来動向

###### 【国と県における上位計画】

- ・豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- ・ハシゴ道路を主とした南北東西の骨格的道路網の構築
- ・自立型経済の構築を支える交通体系の確立
- ・沖縄らしいやさしい社会を支える交通体系の確立

###### <交通に関する施策方針>

- ・将来の公共交通利用率を 10%増加
- ・公共交通や自動車移動時間の 20%短縮
- ・救急搬送エリアの拡大
- ・重要物流道路等の平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網の確保

###### 【市の上位計画（第2次総合計画）】

- ・5つのまちづくりの基本理念
- ・「美しい」「心豊か」「元気」「魅力ある」「住みよい」
- ・将来像「愛しています 住みよいまち うるま」

###### <交通に関する施策方針>

- ・市域をネットワークする交通体系の整備
- ・ユニバーサルデザインや交通バリアフリーの推進
- ・産業を支援し、人と物の流れを連携強化
- ・路線バスの利用促進と、公共交通空白地域の解消と移動手段確保の検討
- ・身近な移動手段としての自転車利用を促進
- ・島しょ地域における生活環境整備の充実と、津堅島等との移動手段の維持確保
- ・自然景観の保全と活用、景観づくりの推進

###### 【交通関連の将来プロジェクト】

- ・石川地域におけるデマンド型交通の導入と沖縄科学技術大学院大学周辺整備構想
- ・鉄軌道の整備を見込んだ公共交通の計画
- ・バスの自動運転技術の導入に向けた課題検証と本格的導入の道筋の検討
- ・ライドシェア等、交通弱者に対する移動支援

(2) 課題に対する方向性

表 5 課題に対する方向性

	課題整理から見えた留意点	→ 上位計画等の方針や条件 →	今後の方向性
① 道路混雑	交差点形状や道路線形等が起因する道路混雑と、道路網の未整備等が起因する道路混雑等、その発生要因別に検討すべき課題である。	市内景勝地等の美しい自然景観を保全し、史跡等の景観を活用しつつ、環境に配慮した道路交通の開発や整備を進めるべきである。	道路網整備は、物流円滑化のみならず、通勤・通学時の負担軽減や、救急医療施設への搬送時間短縮等、多方面に寄与するため必須目標である。
② 物流・産業	産業集積地を発着し那覇方面へ向かう交通のアクセシビリティ向上や混雑の解消、市内移動時の混雑を解消させることが課題である。	ハシゴ道路を含めた道路網の整備が国県に明記されている。但し、県には低炭素社会の実現についても記載されている。	円滑な物流が実現できるような交通環境の充実を目指す。また、産業集積地への通勤は公共交通の利用促進を進める。
③ 公共交通	バス利用者は非常に少ないため、路線バスの便数増加等は簡単ではない。バス利用者を増やすにはどうしたらよいか。	上位計画では、地域公共交通の充実が掲げられている。県は、公共交通利用率を 10%まで増加するとしている。また、市内を鉄軌道が通過する計画がある。	バス等の既設路線の利便性向上と利用促進を図りつつ、新たな交通システムである LRT や BRT へのシフトを検討し、利便性の高い移動方策を構築する。
④ 防災・減災	液状化や浸水対策は大規模工事に繋がるため対策が容易でない。しかし、海中道路の災害時の走行空間の早期確保は最重要課題である。	防災・危機管理対策の充実や、防災体制の確立等、また、来訪者に対する情報提供手段の構築や避難誘導方策等について検討と明記されている。	液状化や浸水エリアを明確化し、そのエリアにおける避難経路等の危機管理策を構築すべきである。海中道路等は減災を優先し検討すべきである。
⑤ 安心・安全・バリアフリー	小中学生が安全に通学できる歩道の整備は重要である。街灯設置等は重要課題であるが、道路環境の向上のみならず、防犯等の観点も含んでおり、交通の領域を超えた課題であると考えられる。	安心・安全で住みよいまちの実現は市の総合計画の根幹の一部であるため、防犯等人命に係わる課題への対応は必要である。	魅力があり、安心して暮らしやすいまちを目指すためにも、通学路や生活道路等における安心・安全な歩行空間や自転車通行空間の確保など移動円滑化は不可欠であり、観光や防災向上の観点等と絡めて整備を進めるべきである。
⑥ 観光振興・道路空間活用	勝連城跡への来訪を促す案内看板の設置は比較的容易な課題である。しかし、島々を移動する観光ルートの創出は容易に解決できる課題ではないので、検討が必要である。	市総合計画では、多種多様なニーズに対応したネットワークの形成。加えて、クルーズ船の受入など広域的な観光対策の実施が目標とされている。	美しい自然環境と数多くの史跡を活かし、来訪者を呼び込むような、利用しやすく安心感のある交通サービスや道路空間の実現を目指すべきである。

## 2. 基本理念・目標および基本方針

「うるま市交通基本計画」は本市の将来都市構造のあり方から目指すべき方向性や目標を定め、総合的な交通関連施策を計画的かつ戦略的に展開するため、交通に関する上位計画として位置付ける。

### (1) 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**

### (2) 将来目標

前ページの①～⑥への対応を意識して、目標を3つ設定した。

**目標1：新時代に向けた地域活力を創出する交通**

主に①道路混雑、②物流・産業に対応

**目標2：安全・安心で住みやすいまちの交通**

主に③公共交通、④防災・減災、⑤安心・安全・バリアフリーに対応

**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**

主に⑥観光振興・道路空間活用に対応

(3) 基本方針

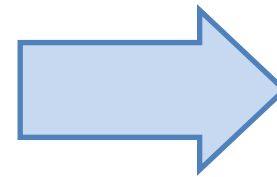
基本理念と目標を踏まえ、それらを実現するための基本方針（案）

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※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（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  
※短中期～中長期的実現像



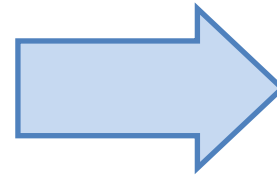
- ・道路交通混雑の解消
- ・物流の円滑化
- ・道路網の整備

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

- ・バスや航路の利便性向上と利用者数向上。 ※短中期的実現像
- ・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。  
※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。  
※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を実現。 ※短中期的実現像

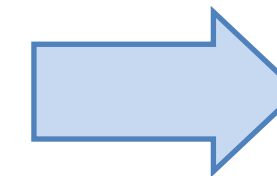


- ・通学通勤時の交通混雑改善
- ・公共交通空白地域の解消
- ・公共交通の利便性向上
- ・救急医療搬送への時間短縮
- ・確実な救急活動経路の確保
- ・緊急輸送道路の早期無電柱化推進
- ・交通空間の防犯性向上
- ・災害時の円滑な対応
- ・交通安全対策

目標3：美しい自然環境や景観を活かし、人を呼寄せまちの交通

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を実現。 ※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。 ※短中期的実現像



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

※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

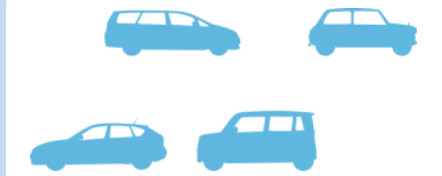
多様な移動手段



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



### 3. 将来交通ネットワーク

将来の公共交通ネットワーク及び道路ネットワークを以下の通り整理した。

#### (1) 将来公共交通ネットワーク

##### 1) 現状の問題点

###### ①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るが、バス停から家までの交通手段をどう確保するかが免許返納後の問題となっている。
- ・市内を走る公共交通は主に長距離路線バスで、便数は多いが、幹線道路に集中しており、市内には「公共交通空白地域」が多くある。
- ・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関わらず、中城湾港新港地区（州崎）を走る公共交通機関はない。

###### ②低いサービス水準

- ・うるま市外、特に那覇方面への通勤、通学者も多いが、公共交通機関の利用者は少ない。
- ・地域内を移動する際には公共交通が利用しにくい。
- ・路線バス以外には公共施設間連絡バスが平日運行しているが、無料運行であるため、バス事業者と競合しないようなルート設定であり、満足度が高いとは言えない。
- ・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ある。

##### 2) 将来公共交通ネットワークの方向性

###### ■基本方針III⇒利便性の高い公共交通サービス等の構築

高齢化社会の進展に伴う交通弱者の移動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ていきます。さらには地域のあり方に応じた新たな交通手段の検討も行います。

鉄軌道については、うるま市通過案が検討されているが、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る。具体的には、県道沖縄石川（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にシフトする、というようなことが考えられる。

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らない。

なお、うるま市内のバス路線と運行本数、実際の利用者数の間には乖離があるため、バスの利用者需要に応じてバス路線網を効率的に再編する必要がある。具体的には、バスのルートと運行頻度を利用者需要に応じて設定するためにバスを機能毎に分類し設定することが考えられる（下表・下図）。

表 6 公共交通（バス）の機能

分類	機能
高速バス	高速道路を利用して遠方の都市間などを結ぶ、長距離路線バス。速達性が高い。
基幹バス	都市部の基幹交通を担うように構想・整備された路線バス。停車回数が少なく、通常の路線バスよりも速達性が高い。運行頻度は多い。 将来的に需要が伸びれば、BRT や LRT への転換も考えられる。
支線バス	基幹バスや高速バスという基幹路線と周辺地域を結ぶ路線バス。運行頻度は多くない。
バス路線を補完する交通手段	支線バスがサービスを提供できない地域において、支線バスを補完するコミュニティバスや福祉バスのような交通サービス。
新たな交通手段	高速バス、基幹バス、支線バス、バス路線を補完する交通手段のサービスが及ばない地域において提供される、デマンドバスや乗合タクシー等の交通サービス。主に島しょ部においてのサービス提供が想定される。

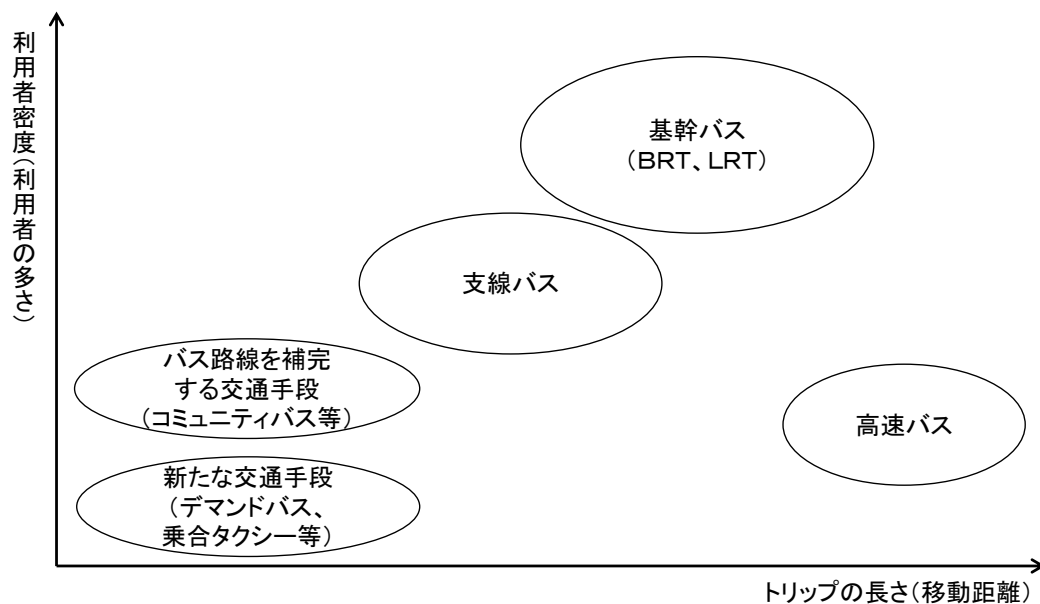


図 45 公共交通の役割分担イメージ

さらに、タクシーも公共交通であり、新たな交通手段を検討する前に、既存タクシーの活用、また企業立地の進むエリアでは、企業連携による乗り合い通勤バスを推進することも考えていかなければならない。

### 3) 公共交通に関する方針

交通手段毎の方針を以下に示す。

#### ①バス

- ・市内 2 カ所のバスターミナルを拠点として、既設運行系統の維持及び、利用促進を目指す。
- ・基幹バスの具志川方面への延伸を図る。
- ・基幹バスの速達性確保のため、県道沖縄石川（75 号）線の機能強化を図る。
- ・上記と合わせて PTPS（公共車両優先システム）の導入を検討する。
- ・市外への公共交通アクセスを向上させ、定住促進を目指す。
- ・主要なバス路線から公共交通空白地域をカバーする支線バス路線の運行を検討する。
- ・中城湾港新港地区への支線バス整備により、周辺の渋滞緩和を図る。
- ・需要の動向を見据えて、基幹バスから BRT や LRT への転換も考えられる。

#### ②バス路線を補完する交通手段

- ・地域ニーズを把握した上で、コミュニティバス導入や福祉バスとの連携、タクシー券配布等の施策を検討する。

#### ③新たな交通手段

- ・支線バスでもカバーしきれない地区については新たな交通手段を検討する。
- ・自動運転技術の進展による新たな交通システムを検討する。
- ・LRT や BRT など新交通システムの導入可能性を検討する。

#### ④鉄軌道

- ・鉄軌道構想を見据えた将来土地利用の観点から、県道沖縄石川（75 号）線の複車線化実現に向けて検討する。
- ・バスターミナル、幹線軸（高速バス、基幹バス）と支線軸（支線バス等）が交差する箇所、鉄道駅等を交通結節点としてしての整備を検討する。  
※交通結節点とは、乗り換え機能、拠点形成機能、ランドマーク機能を有する。

#### ⑤公共交通促進支援

- ・環境負荷削減への貢献も視野に入れ、公共交通への転換や 3 つの変更（交通手段の変更、移動時間帯の変更、経路の変更）を促進するモビリティマネジメントの取り組みを実施する。
- ・公共交通は住民と協働で考えていくことが重要であるため、定期的な意見交換の場や、「公共交通会議」の設置を検討することで、住民主体の公共交通実現を目指す。
- ・公共交通を補完する移動手段として、自転車利活用を推進する。

⑥交通結節点について

鉄道駅やバスターミナルなどを中心とする交通の拠点を交通結節点と呼ぶ。うるま市においては、例えば、基幹バスと支線バスの乗り換えが発生する箇所が該当する。

交通結節点は、公共交通による移動全体のサービスレベルを向上させるだけではなく、結節点地区における都市の拠点性を高め、周辺の市街地形成に影響を及ぼすものであり、都市の再生、再構築に寄与する。

交通結節点を構成する主な施設及びイメージ図を以下に示す。

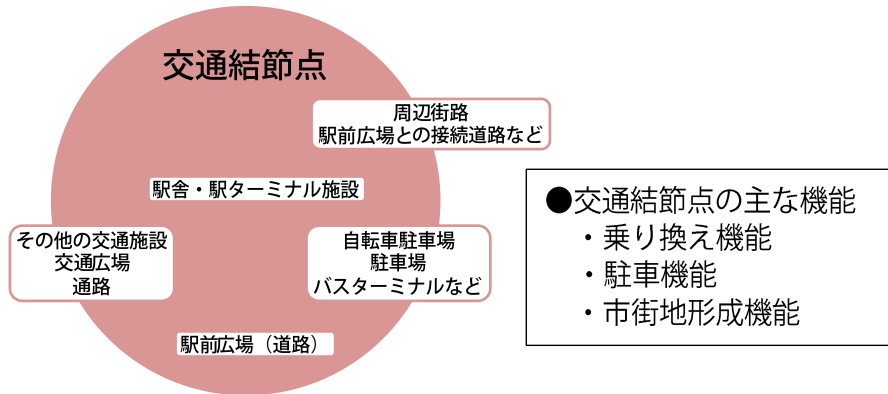


図 46 交通結節点を構成する主な施設

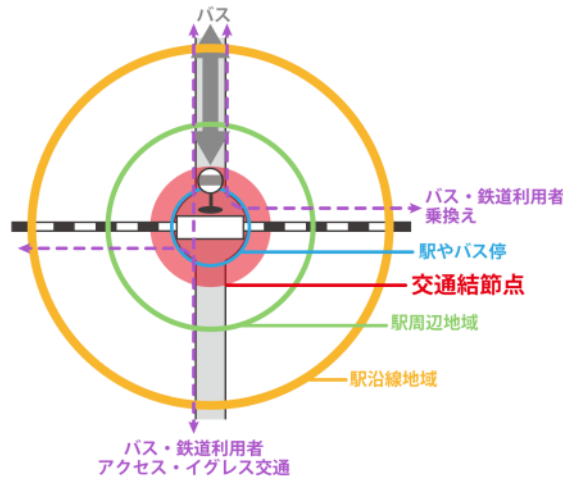


図 47 交通結節点イメージ (鉄道+バス)

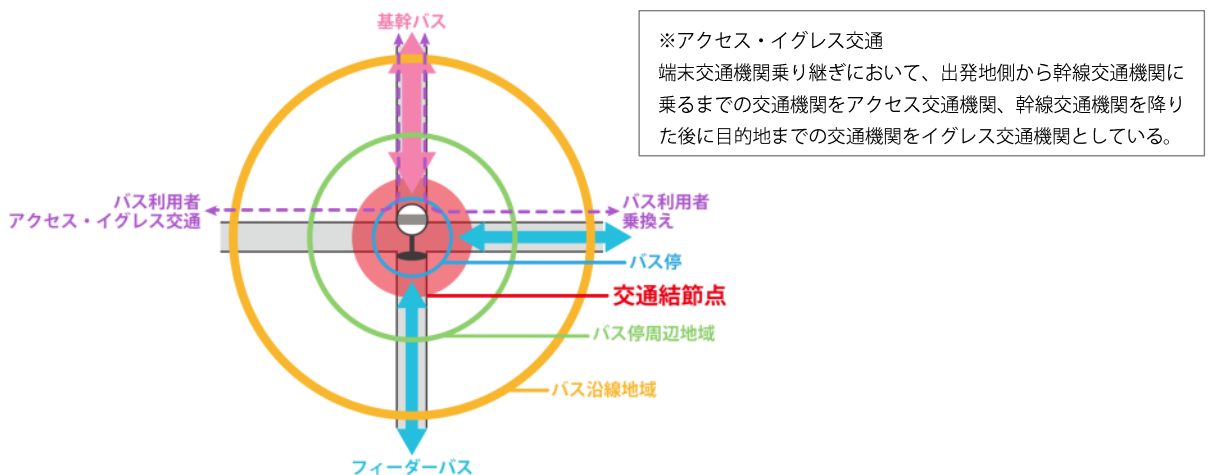


図 48 交通結節点イメージ (バス)



うるま市においては、将来的に基幹バスや鉄軌道が供用されることを踏まえて、以下の3種類の交通結節点を位置付ける。

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

交通結節点：うるま市軸上の市内幹線公共交通と支線公共交通の結節点

サブ結節点：支線公共交通の拠点となる結節点

表 7 うるま市における交通結節点を構成する施設イメージ

		広域交通結節点	交通結節点	サブ結節点
乗換機能	スムーズな乗換場	○		
待合機能	待合所	○		
	上屋	○	○	○
	ベンチ	○	○	○
運行情報	公共交通情報	○	△	
	バスロケーションシステム	○	△	△
自動車	P&R駐車場 ※1	○	△	
	K&R停車帯 ※2	○	△	
	タクシー乗場	○	△	
自転車	C&R駐輪場 ※3	○	△	
地域情報	地域案内板	○		
	情報端末	○		
主要施設	商業施設	○	△	
	公共施設	○		
その他	トイレ	○	△	

※1：パークアンドライド(P&R)：自動車を駅・バス停に設置された駐車場に置き、そこから鉄道・バスに乗り換える方法

※2：キスアンドライド(K&R)：自宅から駅・バス停までの家族による送迎

※3：サイクルアンドライド(C&R)：自転車を駅・バス停に設置された駐輪場に置き、そこから鉄道・バスに乗り換える方法



バスの乗り換え



上屋とベンチのバス停待合施設



バスターミナル内自転車置き場



バスの運行状況



待合室

図 49 交通結節点の整備イメージ（那覇バスターミナル）

以上の整理を踏まえ、うるま市内の各拠点を公共交通（バス）で結ぶことを念頭に、公共交通と都市構造の概念図を次ページの通り整理した。基幹バスはコザから安慶名まで延伸し、基幹バスに接続する支線バスでうるま市内の各拠点を結ぶ。基幹バスと支線バスのサービス対象外地域においては、バス路線を補完する交通手段（コミュニティバス等）や新たな交通手段（デマンドバス、乗合タクシー等）でカバーする。

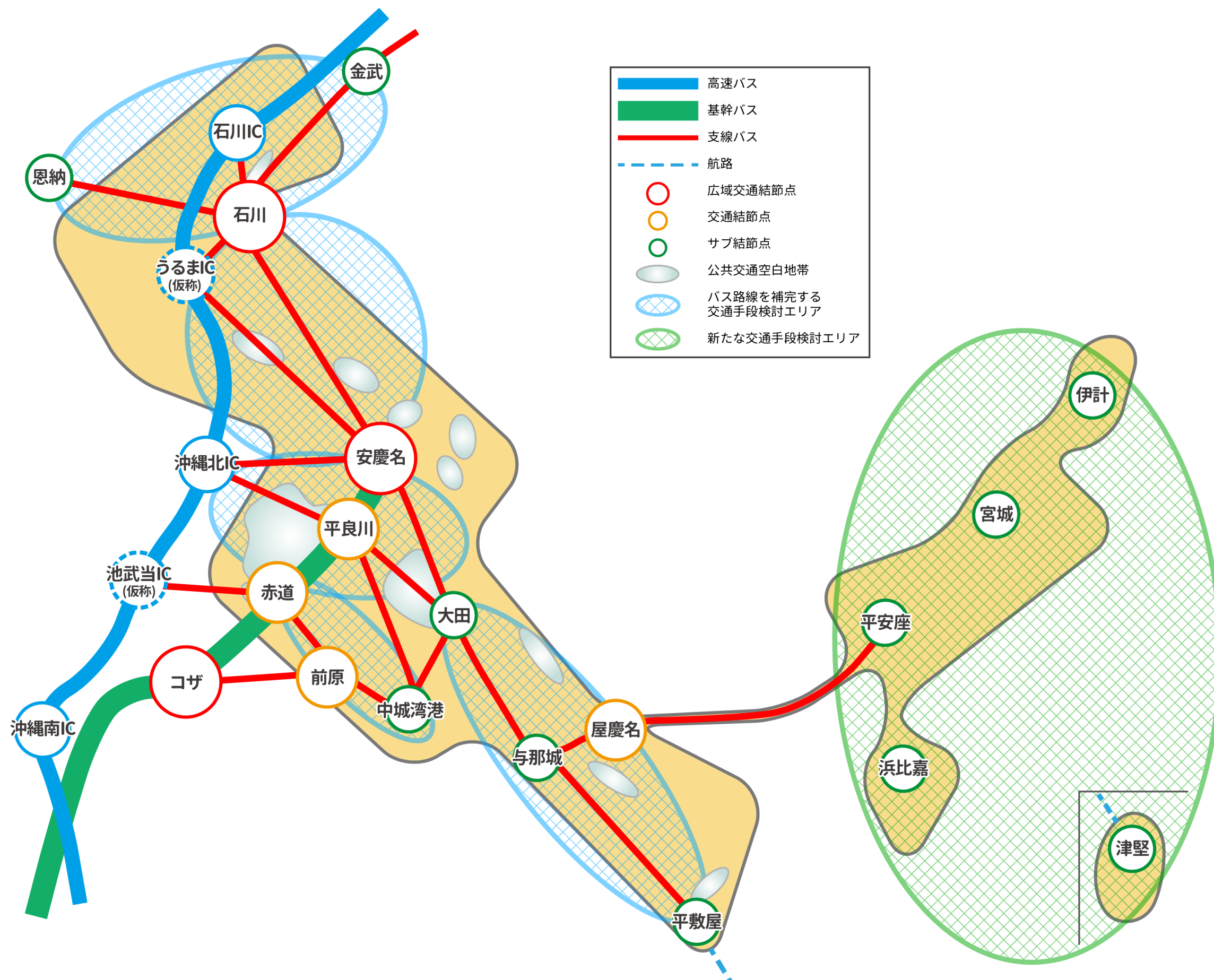


図 50 公共交通と都市構造の概念図

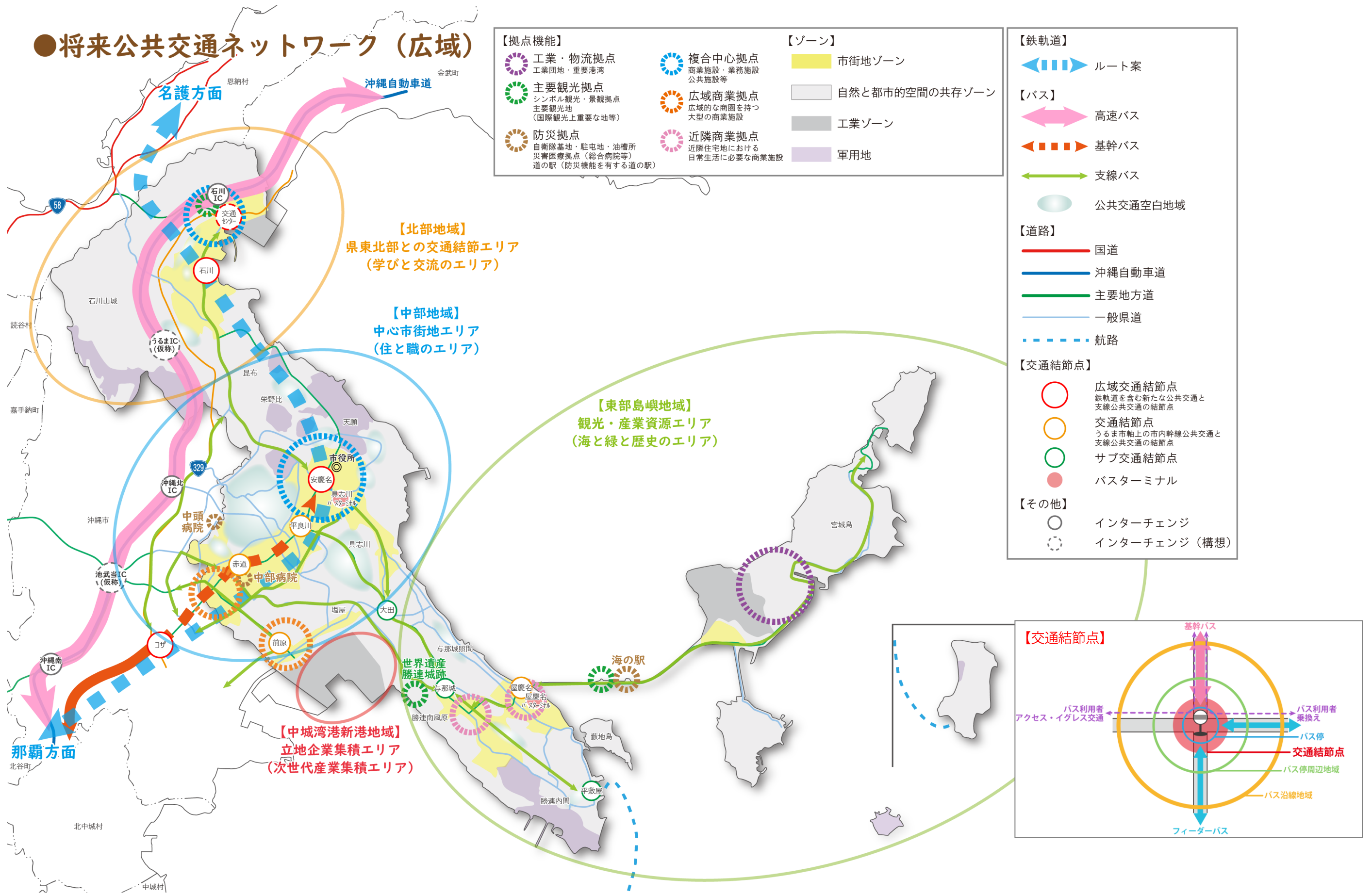


図 51 将来公共交通ネットワーク（広域）

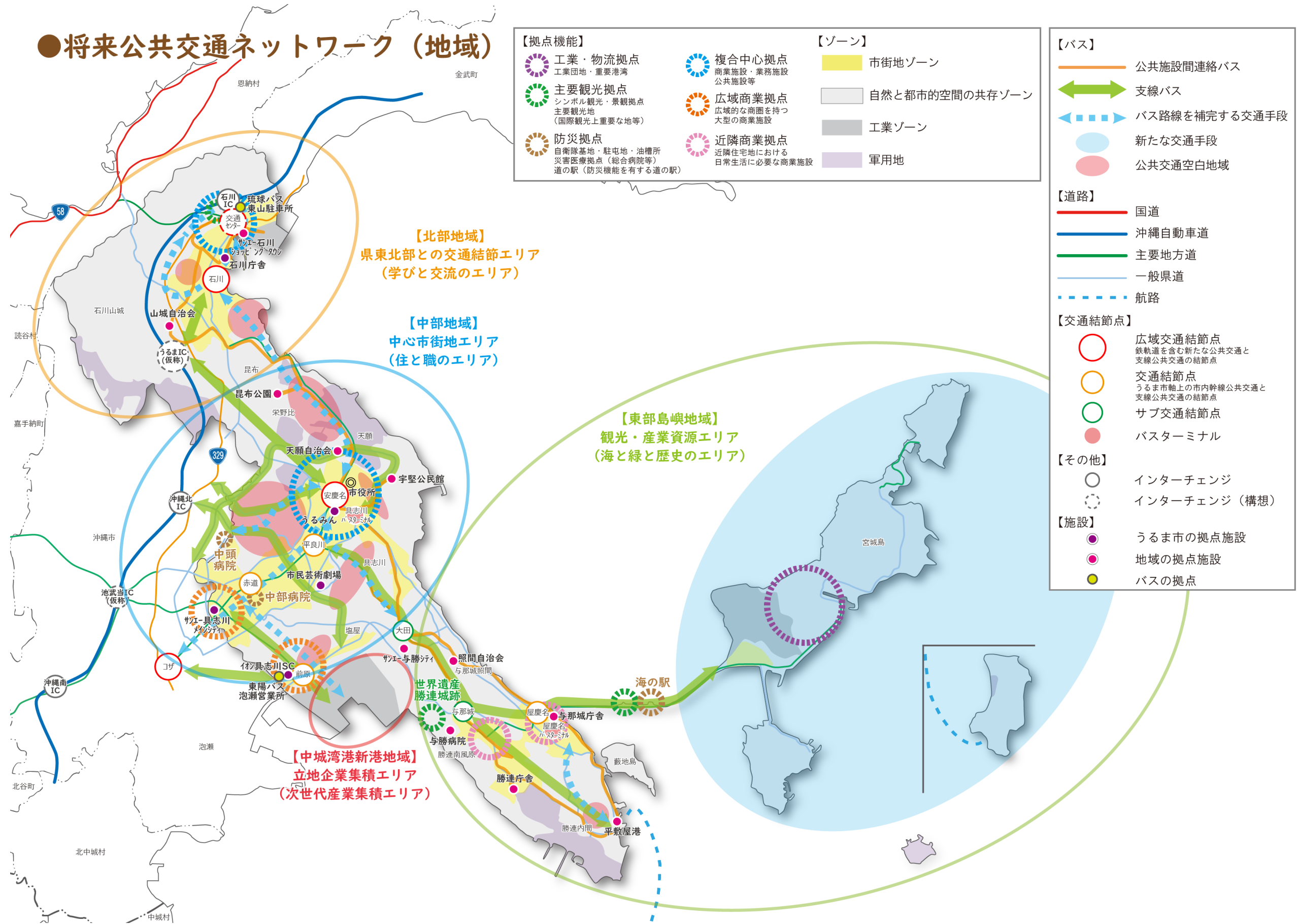


図 52 将来公共交通ネットワーク (地域)

## (2) 将来道路交通ネットワーク

### 1) 現状の問題点

#### ①体系的な道路ネットワーク計画が不十分

- ・本市の大部分が「ハシゴ道路」の外側に位置する（ハシゴ道路構想にうるま市は除外されている）ため、南北軸からの東西連絡道路がなく、勝連半島や島しょ地域まで時間を要する。
- ・「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分圏域外となる見込み。
- ・うるま市民の利用者が多い沖縄北IC周辺が混雑している。
- ・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、混雑している。
- ・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（赤崎一丁目交差点等）。
- ・H29年全線開通した県道具志川環状（224号）線は混雑している区間もある。
- ・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。

#### ②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が遠い。
- ・観光資源が点在する島しょ地域まで高規格な道路がなくアクセスが良くない。

#### ③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る。
- ・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る。

#### ④魅力的な道路空間の形成

- ・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る。
- ・車道における自転車通行空間が確保されていない。

## 2) 将来道路交通ネットワークの方向性

将来の道路整備を考えるにあたって、全体的な道路ネットワークの構築と自転車ネットワーク、その他の道路整備に分けて考える。

### ①体系的な道路ネットワークの構築

- 道路機能はトラフィック（通行）機能とアクセス・滞留機能に分類されるとともに、両者はトレードオフの関係にある。
- 効率的なネットワークを形成するためには、トラフィック機能及びアクセス・滞留機能を考慮した階層型ネットワークを構築することが望ましい。
- 道路の階層別の分類、各道路の機能と道路構造は下表及び下図の通り。体系的な道路ネットワークを考えるにあたっては、自動車専用道路（高速道路）、自動車の通行機能を重視する道路（主要幹線道路）、多機能道路（幹線道路、補助幹線道路）等について、うるま市における道路の機能等を位置付けることが重要となる。

表 8 道路の分類と機能

道路の分類		重視する交通機能						うるま市における道路の定義
分類	概要	自動車の交通機能			歩行者等の交通機能			
		トラフィック (通行)	アクセス	滞留	トラフィック (通行)	アクセス	滞留	
自動車専用道路	自動車の通行機能に特化し、完全に出入り制限された道路(高規格幹線道路など)	◎	×	×	×	×	×	高速道路
自動車の通行機能を重視する道路	自動車の通行機能を重視し、部分的に出入り制限された道路(地域高規格道路など)	◎	△	△	△	△	△	主要幹線道路
多機能道路	自動車の通行機能だけでなく、アクセスや滞留機能、歩行者等の交通機能も兼ね備えた道路(都市内の幹線道路など)	○	○	○	○	○	○	幹線道路 補助幹線道路等
歩行者等の交通機能を重視する道路	自動車の通行機能よりも歩行者等の交通機能を重視した道路(歩車共有道路、コミュニティ道路など)	△	○	○	◎	◎	◎	区画道路
歩行者専用道路 自転車専用道路	自動車が通行しない歩行者、自転車のための道路	×	×	×	◎	◎	◎	その他の道路

凡例 ◎：機能を重視する、機能を優先する ○：機能がある △：機能が小さい、機能が制限される ×：機能を有しない

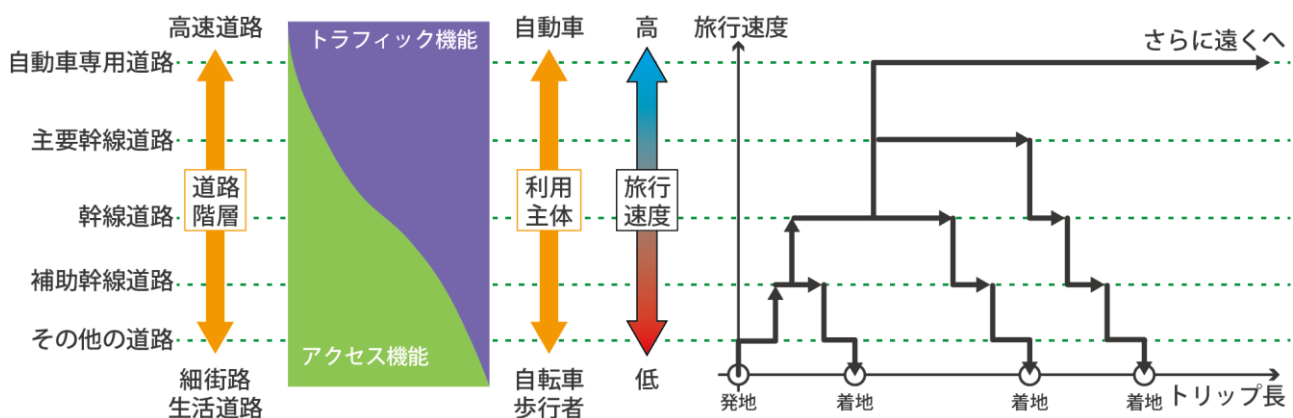


図 53 道路機能と道路構造の関係

資料：土木学会誌（中村英樹、2018年12月）を参考に作成

うるま市の現状と課題、道路ネットワークの考え方を踏まえると、必要となる各道路の機能等は以下の通り整理できる。

i)自動車専用道路（沖縄自動車道）	国道・県道
<ul style="list-style-type: none"> <li>・完全出入制限を行うことで高速サービスを提供</li> <li>・南北に長い沖縄本島を移動するための速達性を担う路線</li> <li>・うるま市においては、那覇・名護方面との移動速達機能を担う</li> <li>・地域活性化の推進という観点と沖縄北 IC に集中する交通を分散させることを目的に「うるま IC（仮称）」を設置</li> </ul>	
ii)主要幹線道路	
①ハシゴ道路の構築	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全体の広域ネットワークを形成（ハシゴ道路）</li> </ul>	
②階層型ネットワークの構築	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 329 号の主要幹線道路としての南北方向のトラフィック機能を強化する沖縄バイパスの整備を推進</li> <li>・沖縄自動車道と東部島しょ地域の速達性を確保することにより、地域振興に寄与する新たな東西連絡道路の整備を推進中部東道路（仮称）</li> </ul>	
iii)幹線道路	県道・市道
<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活圏の重なる近隣市町村の交通を分担し、地域間の移動円滑化に寄与</li> </ul>	
iv)補助幹線道路	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域と幹線道路を結ぶ集散道路であり、地域内での幹線道路として機能</li> </ul>	
v)区画道路	市道
<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道宅地へのサービスを目的とし、密に配置される道路</li> </ul>	
vi)その他の道路	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車等の自動車以外の交通の用に供するための道路</li> </ul>	



②安全で快適な自転車利用環境の整備

- ・平成 30 年 8 月に市東部地域に限定した自転車ネットワーク計画を策定。今後は市全域の自転車ネットワーク計画を策定し、広域的な自転車通行空間の整備を推進するとともに、近隣市町村含めた広域的なネットワーク計画に取り組む。



図 54 自転車ネットワーク計画

③その他の道路整備

- ・基幹バス延伸及び将来的な鉄軌道整備を見据え、駅前用地確保等に繋がる道路整備を推進する。
- ・災害時にも通行可能な道路整備の一環として、ラウンドアバウトの整備を検討する。
- ・生活道路、通学路への通過交通を抑制させる「安全を守る道路」の整備を推進する。
- ・自転車、歩行者が安心、安全に通行できる空間を確保するために道路空間の再編を検討する。

### 3) 道路整備の方針

以上を踏まえ、各基本方針に対応した道路整備の方針を以下の通り示す。

#### ■基本方針Ⅰ⇒体系的な道路網の構築

- ・高速交通体系の道路ネットワークの構築

広域的な道路軸としての「南北軸」「東西軸」

市街地への交通を抑制し分散させる「環状道路」

→【南北軸】市の中心を通る沖縄石川線は、南北軸として、他地域を結ぶ主要なネットワークである。そのため主要渋滞箇所等の右折帯設置を推進し、2車線区間の複車線化を検討するなど機能強化を図る。

→【南北軸】はしご道路のトラフィック機能を強化し、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する。

→【南北軸】市南部地域を通る県道川田州崎(33号)線は、海中道路方面から沖縄本島南部方面、また本島西側に向かう宜野湾北中城線、北中城ICに繋がる広域的な道路として機能強化を図る。

→【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、県道沖縄石川(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)の整備を推進する。

→【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連絡道路は、移動時間の短縮や物流の円滑化のみならず、救急救命活動にも寄与することが期待される規格の高い道路である中部東道路(仮称)の整備を推進する。

→【環状道路】県道具志川環状(224号)線は、市中部地域の市街地の外側に配置されていることから、主要渋滞箇所等の機能強化を図ることにより、環状道路としての交通機能を発揮し、朝夕を中心とする混雑を緩和する。

→【観光】世界遺産勝連城跡や海中道路等の観光地へのアクセスを向上し、観光客数増加等を目指す。また、自然景観に優れ、世界遺産勝連城跡から勝連半島の観光拠点を巡る勝連半島南岸部道路の整備を推進する。

#### ■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

- ・沖縄最大の工業地帯である中城湾港の交通アクセスを向上し、那覇港と機能連携を強化し物流の円滑化に寄与する。
- ・中城湾港から一番近いICである沖縄北ICまでのアクセスを向上させ、産業活動や物流を支援する。
- ・企業の利用が多い県道沖縄環状(85号)線や県道宜野湾北中城(81号)線方面の交通アクセスを向上し、産業活動や物流を支援する。

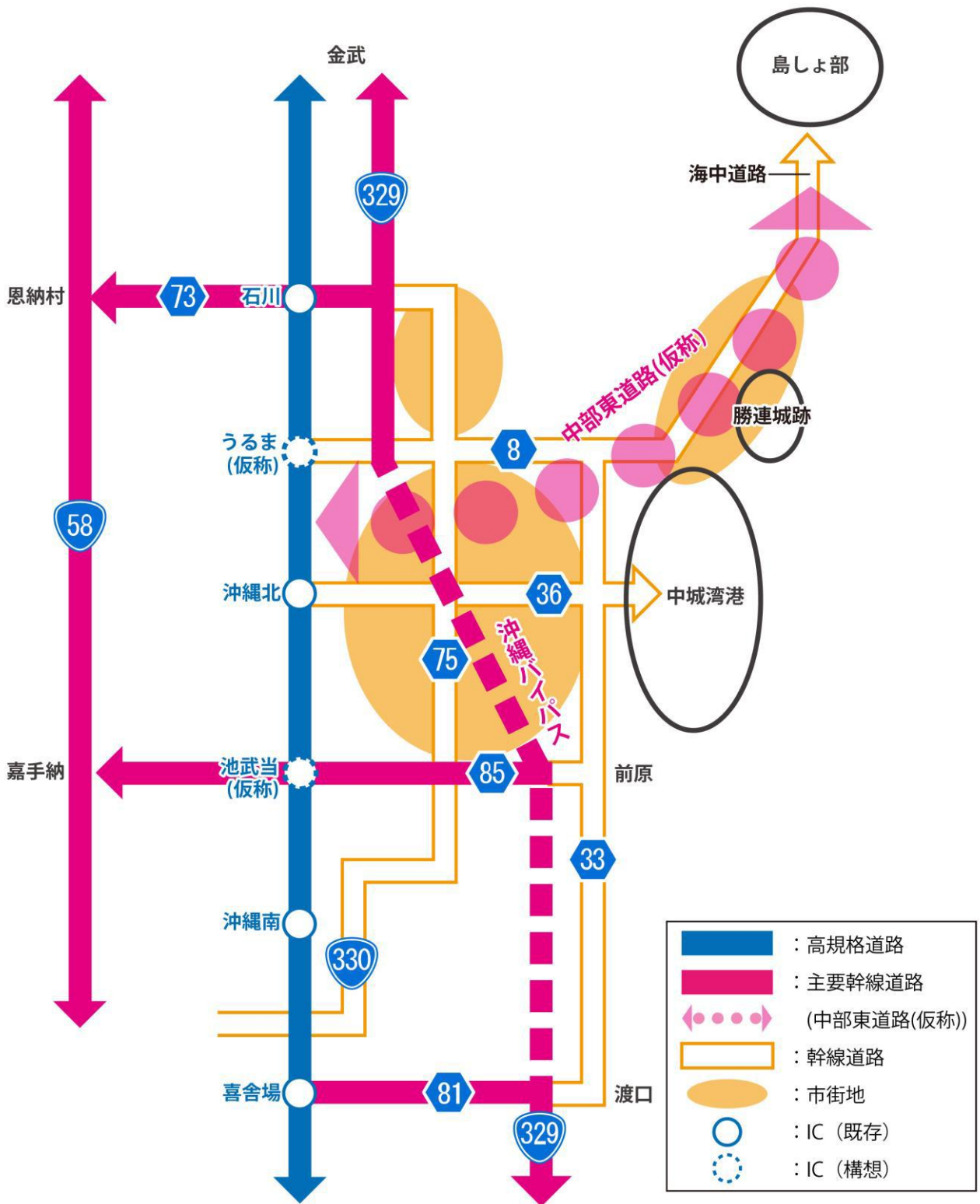


図 55 道路ネットワーク概念図

■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

- ・災害時においても沖縄のライフラインである油槽所までの交通アクセスを確保し、緊急時の災害復旧活動を支援する。
- ・島しょ部方面から県立中部病院までの所要時間を短縮し、救急搬送を支援する。
- ・災害後の速やかな道路啓開を見据え、緊急輸送道路の無電柱化を推進する。
- ・災害後においても高速道路へのアクセスを確保し、救援物資等の搬送を支援する。
- ・災害時でも自立する交差点であるラウンドアバウト（環状交差点）の整備を推進する。

■基本方針Ⅴ⇒魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

- ・自然環境を活かし、移動時に素晴らしい街だと感じる、風景街道（シーニックバイウェイ）のような景観に優れた道路空間を整備する。  
※シーニックバイウェイとは、シーニック（Scenic：景観のよい）、バイウェイ（Byway：脇道、寄り道）といった意味の造語で、主に自動車の走行する道路からの視点で、景観、自然、文化、レクリエーションといった要素によって観光や地域活性化などを目的として、地域の魅力を具現化するための取り組み
- ・市街地においてはまちの活性化や賑わい創出のため、車中心の道路から人間中心の道路空間づくりを検討し、オープンカフェやイベント開催等、道路のオープン化を推進して道路空間を有効活用する。
- ・島しょ部のみならずうるま市全体における自転車ネットワークの整備を行う。
- ・通学路及び歩行者が多い路線における歩道の整備を推進する。

# ● 将来道路交通ネットワーク

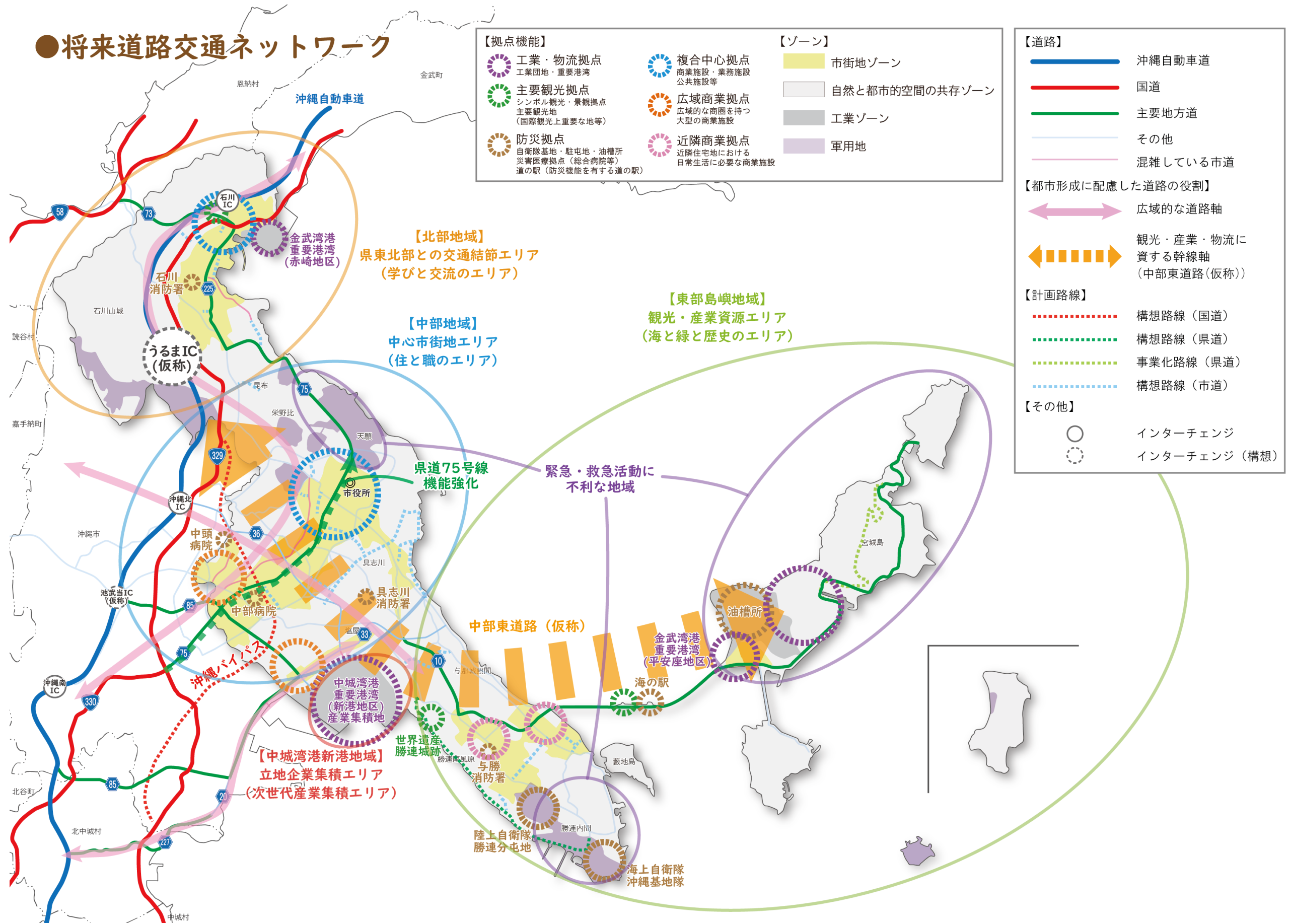


図 56 将来道路交通ネットワーク