

IV 計画の実現に向けた取り組み

1. 重点エリアの設定

将来交通ネットワークの実現に向けて、優先的に施策を実施する重点エリアを設定し、必要となる交通施策の方向性を分野別に検討する。交通施策はハード施策のみならずソフト施策（TDM（交通需要マネジメント）施策等）も対象とする。なお、重点エリアは以下のような箇所を設定する。

●重点エリア設定箇所

表 9 重点エリア設定箇所

重点エリア設定箇所	現状・課題
中城湾港新港地区～ 沖縄自動車道	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄最大の産業集積地ではあるが、沖縄自動車道から遠くに位置している。 ・交差道路、取り付け道路も多いため、速達性がない2車線道路が多く、混雑交差点（喜屋武、上平良川、沖縄北IC前）が存在
島しょ部～沖縄自動車道	<ul style="list-style-type: none"> ・日本一のもずく生産地や世界遺産等の観光資源の充実した地域ではあるが、沖縄自動車道から遠く位置し、人口減少も進展。 ・観光客増加や定住促進等のためにも交通アクセス改善が必要
県道沖縄石川 (75号)線	<ul style="list-style-type: none"> ・うるま市から那覇方面に向かう幹線道路であり、基幹バス延伸や鉄軌道が整備される可能性が高い。 ・4車線区間と2車線区間が混在し、幅員が狭いため、右折帯がない区間もあり、ボトルネック交差点（江洲中原、赤道、平良川）が存在。 ・右折帯の設置、基幹バス延伸を見据えた複車線化等の対策が必要である。
県道川田州崎 (33号)線～ 県道宜野湾北中城 (81号)線沿線	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、中城湾港方面から那覇方面に向かう主要ルート。 ・4車線であるが、州崎（工業系車両）や前原の新市街地の発達により交通量増により渋滞。右折滞留長の改良、左折帯の設置等が必要である。 ・中城湾港新港地区では企業立地が進み、産業の拠点となっており、物流の拠点となっているため、交通の円滑化が必要である。
石川IC周辺等	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ICに近く、将来は鉄軌道が通過し、北部地域の「玄関口」「交通結節点」になり得る土地のポテンシャルがある。

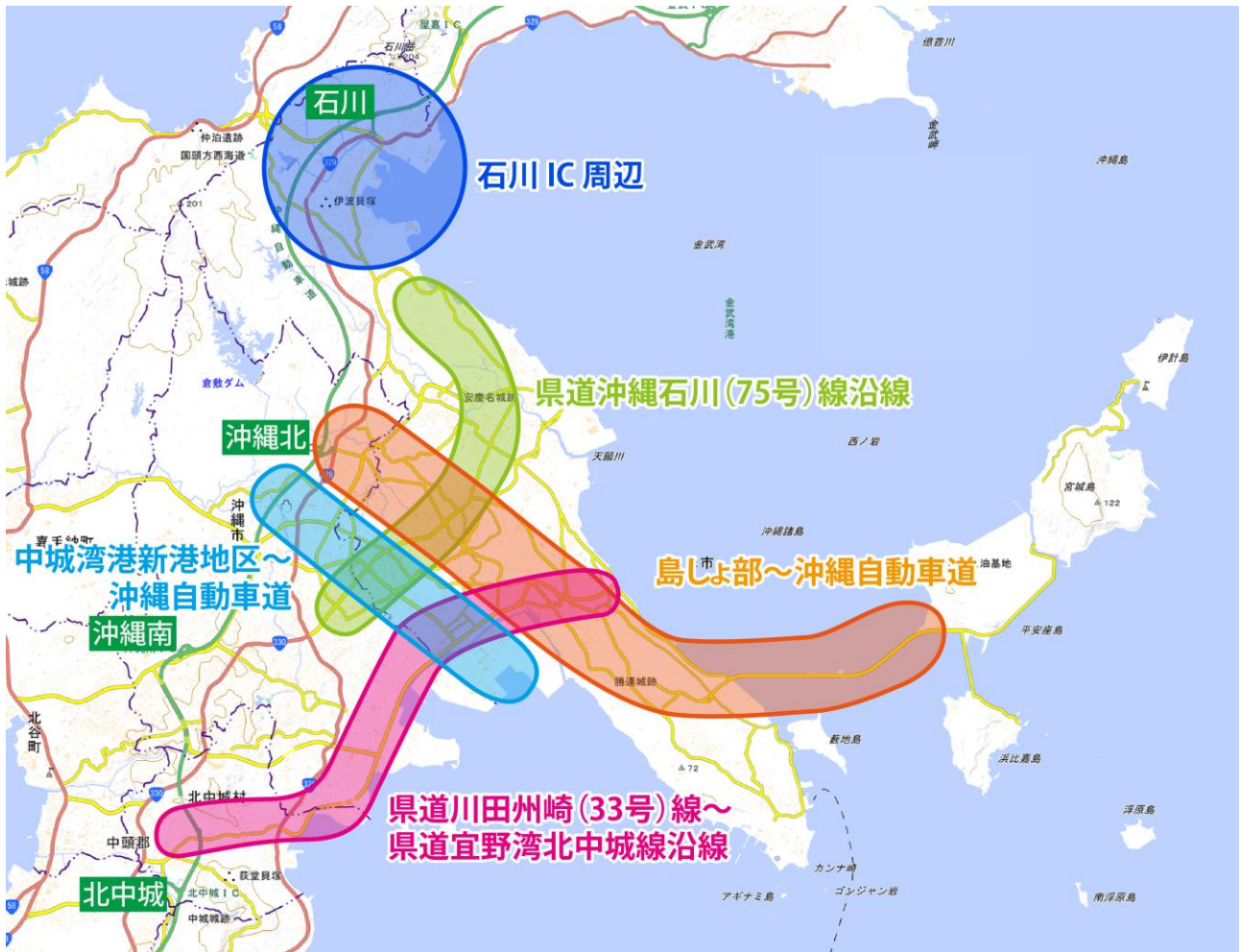


図 57 重点エリア

2. 施策の方向性検討

重点エリアのハード、ソフト施策の方向性について以下の表にまとめた。

表 10 重点エリア・施策の方向性

重点エリア	分野	施策の方向性	ハード施策イメージ	ソフト施策イメージ
1. 中城湾新港地区 ～沖縄自動車道	産業・物流	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、産業活動や物流を支援する。	・中部東道路 (仮称) ・県道沖縄環状 (85号) 線の機能強化 ・県道36号線の機能強化	
	渋滞	中城湾港から一番近い中城湾港北ICの混雑を緩和し、産業活動や物流を支援する。	・うるまIC (仮称) (沖縄北ICの混雑緩和)	・路線バス延伸 ・支線バス
	生活 (通勤等)	中城湾港内へバス路線を延伸し、従業員の通勤を支援するとともに、朝夕の混雑を緩和する。		
	産業・物流	日本一の産業である「もずく」や石油基地などの産業が集積する島しょ部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。		
	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。	・中部東道路 (仮称)	・わかりやすい案内誘導 (勝連城跡、海中道路等)
2. 島しょ部 ～沖縄自動車道	防災	災害時においても沖縄のライフラインである石油基地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。	・中部東道路 (仮称)	
	救急医療	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。	・中部東道路 (仮称)	
	生活 (通勤等)	うるま市外への交通アクセスを向上し、定住促進を目指す。	・中部東道路 (仮称)	・路線バス延伸 ・支線バス
	生活 (通勤等)	中城湾港方面へバス路線を延伸等で、従業員の通勤を支援するとともに、朝夕の混雑を緩和する。		・バスの自動運転社会実験 ・屋敷バスターミナルの有効活用
	産業・物流	企業の利用が多い宜野湾北中城IC方面の交通アクセス向上し、産業活動・物流を支援する。	・広域道路の整備、機能強化	・路線バス延伸 ・支線バス
3. 県道川田州崎 (33号) 線 ～県道宜野湾北中城線沿線	観光	世界遺産勝連城跡や海中道路等の観光地へ交通アクセス向上や効果的な案内誘導により、観光客数増加等を目標とする。	・広域道路の整備、機能強化	・時間帯 (朝夕) の混雑緩和
	渋滞	道路交通の流れを円滑化し、朝夕を中心とする混雑を緩和する。	・広域道路の整備、機能強化	・わかりやすい案内誘導 (勝連城跡、海中道路等)
	生活 (通勤等)	那覇方面への通勤・通学を支援する公共交通網の充実を図る。	・広域道路の整備、機能強化	・モビリティマネジメント (公共交通への転換)
	生活 (通勤等)		・右折帯設置 ・4車線化 (平良川交差点以北) ・鉄道整備 (駅前広場整備)	・基幹バス延伸 (公共交通への転換) ・具志川バスターミナルの有効活用 ・バス停止屋の整備推進
	生活 (通勤等)	石川ICが近いというポテンシャルを最大限に発揮する交通網を実現する。		・モビリティマネジメント (公共交通への転換)
4. 県道沖縄石川 (75号) 線沿線	生活 (通勤等)	石川ICが近いというポテンシャルを最大限に発揮する交通網を実現する。	・交差点改良 (赤崎一丁目交差点等) ・市道 (仮) 石川南線 ・市道 (仮) 石川IC線延伸	・イベント時のP&Rやシャトルバスの機能強化 ・わかりやすい案内誘導
	生活 (通勤等)	石川多目的ドームへの交通アクセスを向上し、来訪客数の増加を目指す。	・交差点改良 (赤崎一丁目交差点等) ・駐車場整備 ・交通センター整備 (交通手段の乗り継ぎ：鉄道、バス、自動車等)	
	生活 (通勤等)	うるま市の北端に位置する石川地区の市民の交通アクセスを向上し、市民生活を支援する。	・うるまIC (仮称) ・鉄道整備 (駅前広場整備) ・交通センター整備 (交通手段の乗り継ぎ：鉄道、バス、自動車等)	
	生活 (通勤等)			
	生活 (通勤等)			

3. 目標の設定

基本方針を踏まえ、交通基本計画実施で目標とする指標及び数値を以下の通り設定した。

表 11 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	ノーマイカーデーや時差出勤等の取り組み実施 企業数(中城湾港新港地区)	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〕
街灯設置による防犯性の 向上	夜間道が暗くて危険と感じている割合	45% (2017年)	35% 25%
アクセス方法の満足度 (目的別)	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〕

4. 実現に向けた取り組み・推進体制

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る。また、うるま市民のみならず、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・協働して進めていく。

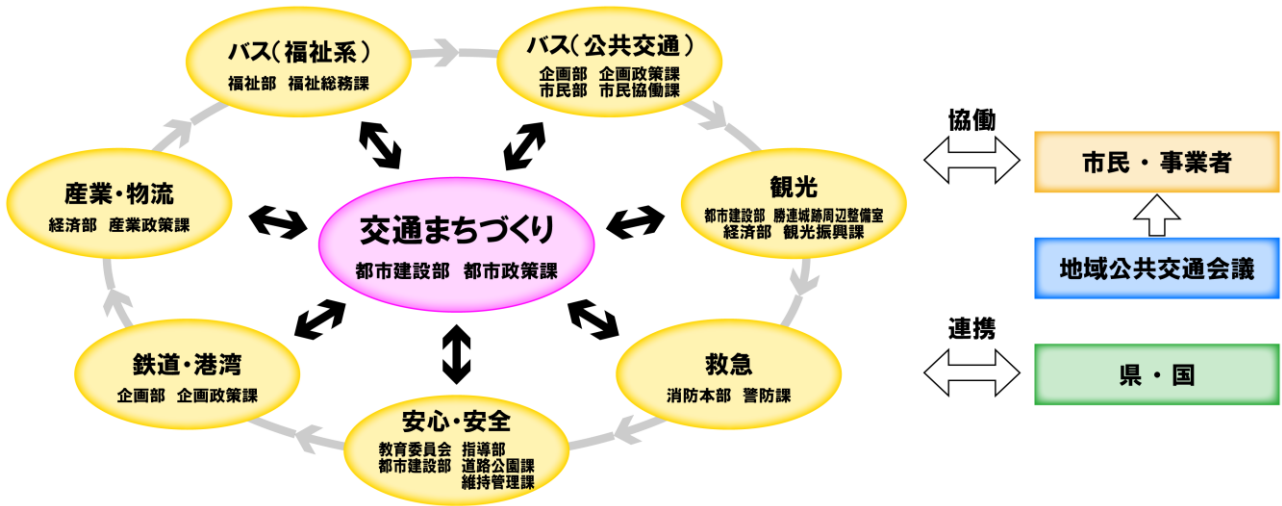


図 58 うるま市交通基本計画の推進に向けた庁内推進体制及び役割分担

5. 評価・検証・改善の手法

指標・目標値・推進体制を踏まえ、目標の評価・検証するための把握方法、改善を担当する庁内担当部署について次のように整理した。

表 12 指標・目標値・把握方法・庁内担当部署

指標	現況値	目標値		把握方法	基本方針					庁内担当部署 (他行政機関)	
		短中期(2030年)	中長期(2040年)		I	II	III	IV	V		
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〕	交通に関する統計(道路交通センサス)により把握	○	○				都市建設部	都市政策課
モビリティ・マネジメント実施による渋滞緩和	ノーマイカーデーや時差出勤等の取り組み実施企業数(中城湾港新港地区)	0社 (2018年)	20社	40社	企業聞き取り調査により把握	○	○	○		経済部	産業政策課
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%	沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査により把握			○		企画部	企画政策課
	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〕	うるま市調査により把握			○		企画部 市民部	企画政策課 市民協働課
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	バス運行会社・関係課への聞き取りにより把握			○		企画部 市民部 福祉部	企画政策課 市民協働課 福祉総務課
うるま市発着バスの満足度		16% (2017年)	20%	30%	市民アンケート調査			○		企画部 市民部	企画政策課 市民協働課
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〕	交通に関する統計(道路交通センサス)により把握				○	都市建設部 消防本部	都市政策課 警防課
街灯設置による防犯性の向上	夜間道が暗くて危険と感じている割合	45% (2017年)	35%	25%	市民アンケート調査				○	都市建設部 市民部	道路公園課 維持管理課 市民協働課
アクセス方法の満足度 (目的別)	買い物 (食料品:身近な買い物)	69% (2017年)	70%以上	80%以上	市民アンケート調査			○		都市建設部	都市政策課
	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	市民アンケート調査			○		企画部	企画政策課
	通勤・通学	58% (2017年)	70%以上	80%以上	市民アンケート調査			○		市民部	市民協働課
	通院	63% (2017年)	70%以上	80%以上	市民アンケート調査			○		福祉部	福祉総務課
	公民館・地域交流センター	80% (2017年)	現状維持	現状維持	市民アンケート調査			○		こども部 教育委員会	保育幼稚園課 指導部
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〕	観光要覧にて把握				○	都市建設部 経済部	都市政策課 勝連城跡周辺整備室・関連部署 観光振興課

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
 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
 基本方針Ⅴ：魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出