

V 付属資料

1. うるま市交通基本計画策定経緯

表 13 策定経緯

<p>H28 年度 立ち上げ 【0 年次】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄しまたて協会へ「地域振興支援事業」を要請 ・アドバイザー派遣、策定に向けたアドバイザー会議を 2 回開催（沖縄総合事務局、市長、副市長を交えたアドバイザー会議） 	
<p>H29 年度 基礎調査 【1 年次】</p>	<p>【国土交通省都市局補助事業新規採択】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位関連計画の整理、地域特性、交通特性の把握 ・現況交通量調査、プローブデータの分析 ・市民ニーズの把握、交通課題の抽出 ・基本方針（案）、将来目標（案）の策定 	<p>第 1 回幹事会（H30.1.24）</p>
<p>H30 年度 基本計画策定調査 【2 年次】</p>	<p>【国土交通省都市局補助事業継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通ネットワーク検討（道路、公共交通） ・施策の方針、重点エリアの策定 ・計画目標の設定、推進体制の検討 ・パブリックコメントの実施（H30.11.15～12.14） ・モニタリング方法の検討（評価・検証・改善） <p>うるま市交通基本計画策定（H31.3）</p>	<p>第 2 回幹事会（H30.5.22） 第 1 回委員会（H30.5.29） 基礎調査報告基本方針の確認など 第 3 回幹事会（H30.10.30） 第 2 回委員会（H30.11.6） 交通基本計画素案 第 4 回幹事会（H31.1.17） 第 3 回委員会（H31.1.29） 交通基本計画最終案</p>
<p>H31 年度以降 うるま市総合 交通戦略策定 個別計画 策定・改定など 【3 年次以降】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・重点的かつ優先的に取り組むべき施策を検討 <p>→「うるま市総合交通戦略の策定」</p>	

2. うるま市交通基本計画策定検討幹事会設置規程

○うるま市交通基本計画策定検討幹事会設置規程

平成30年1月16日

訓令第1号

改正 平成30年5月1日訓令第42号

(趣旨)

第1条 この訓令は、うるま市交通基本計画の策定に必要な検討を行うため、うるま市交通基本計画策定検討幹事会（以下「幹事会」という。）を設置し、その運営について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 幹事会は、うるま市交通基本計画の策定に関し、必要な事項の調査検討及び総合調整をするものとする。

(組織)

第3条 幹事会の幹事は、別表に掲げる職にある者をもって組織する。

2 幹事会に会長及び副会長を置き、会長に都市建設部長、副会長に都市建設部参事を充てる。

3 会長は、幹事会を代表し会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第4条 幹事会の会議は、必要に応じ会長が招集し、その議長となる。

2 幹事会は、幹事の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 幹事会の議事は、出席幹事の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 幹事会に出席することができない幹事は、代理のものを出席させることができる。

5 会長は、特に必要があると認めるときには、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(事務局)

第5条 幹事会の事務局は、都市建設部都市政策課に置き、庶務を処理する。

(補則)

第6条 この訓令に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この訓令は、平成30年1月16日から施行する。

附 則（平成30年5月1日訓令第42号）

この訓令は、平成30年5月1日から施行する。

3. うるま市交通基本計画策定検討委員会規則

○うるま市交通基本計画策定検討委員会規則

平成30年5月1日

規則第21号

(趣旨)

第1条 この規則は、うるま市附属機関設置条例（平成17年うるま市条例第19号）第3条の規定に基づき、うるま市交通基本計画策定検討委員会（以下「委員会」という。）の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 委員会は、市長の諮問に応じて、うるま市交通基本計画の策定に関し必要な事項を調査審議し、その意見を答申するものとする。

(組織)

第3条 委員会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) その他特に市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、うるま市交通基本計画が策定されるまでの間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

- 2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 第3条第2項第2号の委員が都合により会議に出席できない場合は、代理の者を出席させることができるものとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

(意見の聴取)

第7条 委員会において必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市建設部都市政策課において処理する。

(補則)

第9条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、公布の日から施行する。

(会議の招集に関する特例)

2 この規則の施行後最初に行われる委員会は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

4. うるま市交通基本計画策定検討幹事会名簿

表 14 うるま市交通基本計画策定検討幹事会名簿

区分	所属	職名
会長	都市建設部	都市建設部長
副会長	都市建設部	都市建設部参事
委員	企画部	企画政策課長
委員	企画部	防災基地涉外課長
委員	市民部	市民協働課長
委員	経済部	産業政策課長
委員	経済部	観光振興課長
委員	都市建設部	都市政策課長
委員	都市建設部	道路公園課長
委員	都市建設部	維持管理課長
委員	消防本部	警防課長

5. うるま市交通基本計画策定検討委員会名簿

表 15 うるま市交通基本計画策定検討委員会名簿

番号		役職等
1	学識	国立大学法人 琉球大学 工学部 准教授
2	国	内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長
3	国	内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長
4	国	内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所 副所長
5	県	沖縄県 企画部 交通政策課長
6	県	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課長
7	県	沖縄県 土木建築部 道路街路課長
8	県	沖縄県 土木建築部 道路管理課長
9	警察	沖縄県 うるま警察署 交通課長
10	警察	沖縄県 石川警察署 交通課長
11	公共交通	沖縄県バス協会 専務理事
12	商工	うるま市商工会 会長
13	観光	うるま市観光物産協会 副理事長
14	市民	うるま市自治会長連絡協議会 会長
15	市	うるま市 企画部 部長
16	市	うるま市 市民部 部長
17	市	うるま市 経済部 部長
18	市	うるま市 都市建設部 部長

6. パブリックコメント実施結果

受付期間：平成30年11月15日（木）～平成30年12月14日（金）まで

受付人数：4名

意見数：11件

意見と回答：

表 16 パブリックコメント実施結果

No.	項	ご意見	回答
1	32	うるま市人口3位くらいなのに、図を見ていると沖縄県から疎外感がある。陸続きであるので、そこに計画道路がないということをもっと指摘すべきではないか。国道の恩恵を受けるべきは全県民平等と思います。道路計画ないのは大問題と思います。	うるま市内の国道整備延長等について整理し、広域的な（高規格の）道路整備の必要性を加筆します。
2	39	将来公共交通ネットワークについて ・バスではない公共交通構築を積極的に考えてほしい ・鉄軌道についてあまり触れられていない ・脱自動車社会をもっと訴えてはどうか ・説明文と図が一致していないのか図が見にくいです	・路線バス以外の公共交通である鉄道やLRTについては、交通結節点の観点を含め項目立てて整理し、公共交通網構築への取り組みを整理します。 ・モビリティマネジメントの実施により移動手段を変更し、脱自動車社会の実現に取り組んでいく旨を追加します。 ・説明文と図の対応がわかるように工夫します。
3	39	将来公共交通ネットワーク （1）将来公共交通ネットワーク「現状の問題点」の7項目目「高齢者の免許証返納」については、現在、計画案で挙げられている通り、高齢化社会の進展により、高齢者を取り巻く交通環境の整備はぜひ必要であると思います。	ご意見の通りだと思いますので、うるま市としても交通環境の整備を推進していく考えです。
4	42	基本方針Ⅰの方向性をもっと追加してはどうか。	道路空間の有効活用に関して、景観が優れた道路空間、道路空間のオープン化等の方向性を追加します。
5	42	うるま市では初のラウンドアバウトが供用開始されたが、災害時に自立する交差点は今後重要だと思うので、災害時の項目に追加してはどうか。	防災の部分で、ラウンドアバウトに関する記述を加筆します。
6	43	基本方針Ⅳへの追加 【カーフェリー舟航】島しょ地域の袋小路の交通環境改善のため、伊計島又は宮城島と宜野座村との間でカーフェリーの舟航を確立する。合わせて、フェリー発着地と宜野座ICへのアクセスを整備することで高速交通体系の道路網の構築が図られる。そのことにより環金武湾を巡回するコース設定が容易になり、島しょ地域観光の大きな支援策ともなる。 （例：鹿児島県錦江湾カーフェリー事業など）	島しょ地域の生活を支える交通体系として、また観光拠点間の移動時間短縮に寄与できる可能性はあると考えられます。本計画策定に向けた基礎調査（市民ニーズの把握）では掘り起こしができなかったため、今後は「島しょ地域」と「宜野座村・金武町」間のアクセスニーズがあるかどうか、また観光部署等の幅広い意見も踏まえ検討していきます。
7	—	伊計島と金武町、宜野座村を結ぶ架橋は環金武湾の夢。	
8	43	東西軸 東西連絡道路は非常に良いと感じていますが、図で表すところのどれにあたるのでしょうか。図で表してほしいと感じます。	将来道路ネットワーク図上に「東西連絡道路」を明記します。
9	—	沖縄県は車社会なのでCO2排出削減などの環境精神を押し出してほしい。	モビリティマネジメントの実施により移動手段の変更に取り組み、環境負荷低減に繋げる旨を加筆します。
10	—	18時～19時頃の高速道路北インターの出口が混雑しすぎている。道路拡張等に対応できないか。	うるま市も隣接する沖縄北IC周辺の混雑緩和を関係機関に要望していますが、交通基本計画では沖縄北IC周辺混雑解消の一翼を担い、本市市街地からのICアクセス10分圏域拡大による利便性向上のため、新規IC「うるまIC（仮称）」の整備を推進していきたいと考えています。
11	—	実現に向けた取り組み・推進体制について 私は道路や交通について、技術的な知識は持ち合わせておりませんが、「観光」と「災害」については、思うことがあります。 まず、観光については、海外を歩くとき、道の素晴らしさにうっとりしてしまうことがあるのは、その整備の素晴らしさと住民の美化意識だと思います。観光立県を目指す沖縄（うるま市）もその取り組みを見習わなければいけないと思います。 また「災害」については、大震災以降、国をはじめ、私たちの日常においても防災の意識が高まっていると思いますが、今年の大型台風をみてもやはり安心・安全な交通環境の整備って大事だと思います。 私たちの暮らしの中で、普段はありがたさを意識しないくらい大切な「交通」、「道」の整備をこのように考えていかなくてはならないと勉強になりました。	・景観面からの道路空間のあり方や道路整備について追加したいと思います。 ・災害についてはご意見の通りであり、基本方針Ⅲ（P42）でも方向性を示していますが、安心・安全な交通環境整備は重要であります。貴重なご意見ありがとうございます。

7. 用語集

	用語	意味
あ	アクセス機能	沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能。市街地や住宅地は道路の側にある建物に楽に出入りすることができるよう、信号を多く、走行速度を遅めにするなど、アクセス機能を重視する。
	うるま市人口ビジョン	国の長期ビジョンを踏まえ、人口の現状と課題を市民と共有し、うるま市が目指すべき将来方向と人口の将来展望を示したものである。
	LRT BRT	LRT：Light Rail Transit の略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。 BRT：Bus Rapid Transit の略。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。
	大型車混入率	交通量に対する大型車（バス、普通貨物車）交通量の割合を百分率で表したものの。通常10%を目安に道路設計行うことが多い（休日交通は6%）
	沖縄特別自由貿易地域	沖縄県における産業及び貿易の振興を図ることを目的に「沖縄振興特別措置法」で規定されている『特区』のことで、域内は関税法上の保税地域に該当し、立地企業に対しては特別な優遇措置が講じられるなど、我が国で唯一の『一国二制度』的な地域となっている。
	オフランプ	高速道路のインターチェンジやジャンクションで、一般道と結ぶ連絡路をランプと呼び、車両通行の出口をオフランプ、入口をオンランプという。
か	幹線道路	全国あるいは地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。高速自動車国道・一般国道・主要地方道・一般都道府県道など。
	基幹バス	路線バスのうちで都市部の基幹交通を担うように構想・整備されたものを指す。那覇～コザ間の交通需要の多い区間で導入が検討されている。
	K&R	キスアンドライド 自宅から駅・バス停までの家族による送迎
	狭隘道路	幅員4m未満の道路
	公共交通空白地域	以下の条件をすべて満たす地域を指す。 ・既存バスが走行していない地域 ・既存バス停から半径300mの範囲より外側の場所 ・鉄道駅から半径300mの範囲より外側の場所
	公共施設間連絡バス	市役所庁舎統合後の市民の行政手続き等の利便性の確保並びに公共交通空白地域における交通手段の改善を目的に、2016年7月から無償の公共施設間連絡バスを運行している。 2019年4月1日現在、具志川地区～石川地区を結ぶ路線（具志川石川線）には9箇所、具志川地区～与勝地区を結ぶ路線（具志川与勝線）には10箇所の停留所が設置されている。
	工業専用地域	工場のための地域で、どんな工場でも建てられるが、住宅・店舗・学校・病院・ホテルなどは建てられない。
	工業地域	どのような工場でも建てられる地域で、住宅や店舗は建てられるが、学校・病院・ホテルなどは建てられない。

	用語	意味
か	交通バリアフリー	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化。鉄道駅、空港、バスターミナル等、公共交通機関の旅客施設の新設と大規模改築、あるいは新車両の導入などの際のバリアフリー化である。
	コミュニティバス (コミバス)	路線バスやほかの交通手段でまかなうことができない地域の公共交通需要に応じて運行されるバス。自治体が民間のバス会社に委託して、大型の路線バスが入れない住宅街や、通常の路線バスの経路からはずれた公共施設を結んで運行される。
	混雑度	交通容量に対する交通量の比である。混雑度が1を超えると交通が通過できず、道路が混雑することを意味する。
さ	C&R	サイクルアンドライド 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
	シームレスな公共交通	シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等
	スマート IC	ETC 専用インターチェンジのことで高速道路へのアクセスの向上を目的に、サービスエリアや、パーキングエリアまたは既存のインターチェンジの間に設置されている。ETC 専用なので、車載器と道路側のアンテナが通信のやりとりをしてから、開閉バーが開くシステムである。
た	第1種低層住居専用地域	低層住宅のための地域で、小規模なお店や事務所を兼ねた住宅や、小中学校などを建てることのできる。
	デマンド型交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態である。
	TDM (交通需要マネジメント)	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取り組みをいう。
	道路交通センサス	一般交通量調査と道路交通起終点調査を実施し、調査結果は、現在の道路の使われ方、道路整備の現状等を把握し、道路計画の策定や道路の維持修繕等に活用される。概ね5年に一度調査が実施される。最近の調査年次は平成17年、22年、27年。
	トラフィック機能	車両の走行空間としての機能。遠くに急いで行くことが目的の高速道路はトラフィック機能が重視される。
	トリップ長	交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動することをトリップといい、その時間や距離をトリップ長という。
は	パブリックコメント	行政機関が命令等（政令、省令など）を制定するに当たって、事前に命令等の案を示し、その案について広く国民から意見や情報を募集するものである
	ピーク率	ピーク時間交通量の12時間交通量に対する割合である。
	PT調査	一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるPT調査は、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つとなっている。PT調査を行うことによって、交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。

	用語	意味
は	P&R	パークアンドライド 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
	PTPS	公共車両優先システム 地上設備の光学式車両感知器とバスに搭載している専用装置と通信を行うことにより、バスに対する信号機の優先制御を行うことにより、青信号の延長や赤信号の短縮を実施する。なお、このシステムは、交通状況に応じて信号制御するもので、常に青信号でバスを通過させるものではない。
	フィーダーバス (支線バス)	交通網において、幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バス、ないしその路線をいう。
	ボトルネック交差点	交通量が多く、渋滞が発生しやすい信号機付きの交差点などのことをいう。
ま	モビリティマネジメント	公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する状態を目指し、住民や会社に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取り組み。
や	ユニバーサルデザイン	「すべての人のためのデザイン」である。利用する人を年齢、性別、障害の有無など、さまざまな理由で特別扱いしないという意味が込められている。言葉を分解すれば「ユニバーサル」には、「普遍的な」「すべての」といった意味があり、「デザイン」には、「計画」「設計」「考え」といった意味がある。
ら	ライドシェア	乗用車の相乗りの需要をマッチングさせるソーシャルサービスの総称。ライドシェアでは、自動車の所有者・運転者と、移動手段として自動車の乗りたいユーザーを結びつけるソーシャルプラットフォームが提供される。
	ラウンドアバウト (環状交差点)	平成 26 年 9 月 1 日の道路交通法改正以降、全国の都道府県で運用されており、交通事故の抑止、被害の軽減、信号機が不要になることでの待ち時間の減少、U ターン機能、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれている。
	ランドマーク	都市景観や田園風景において目印や象徴となる対象物。歴史的、文化的に価値のある建造物、記念物、町並み、領域の境界を示す境界標などがある。

8. うるま市交通基本計画の全体概要

■交通施策の体系

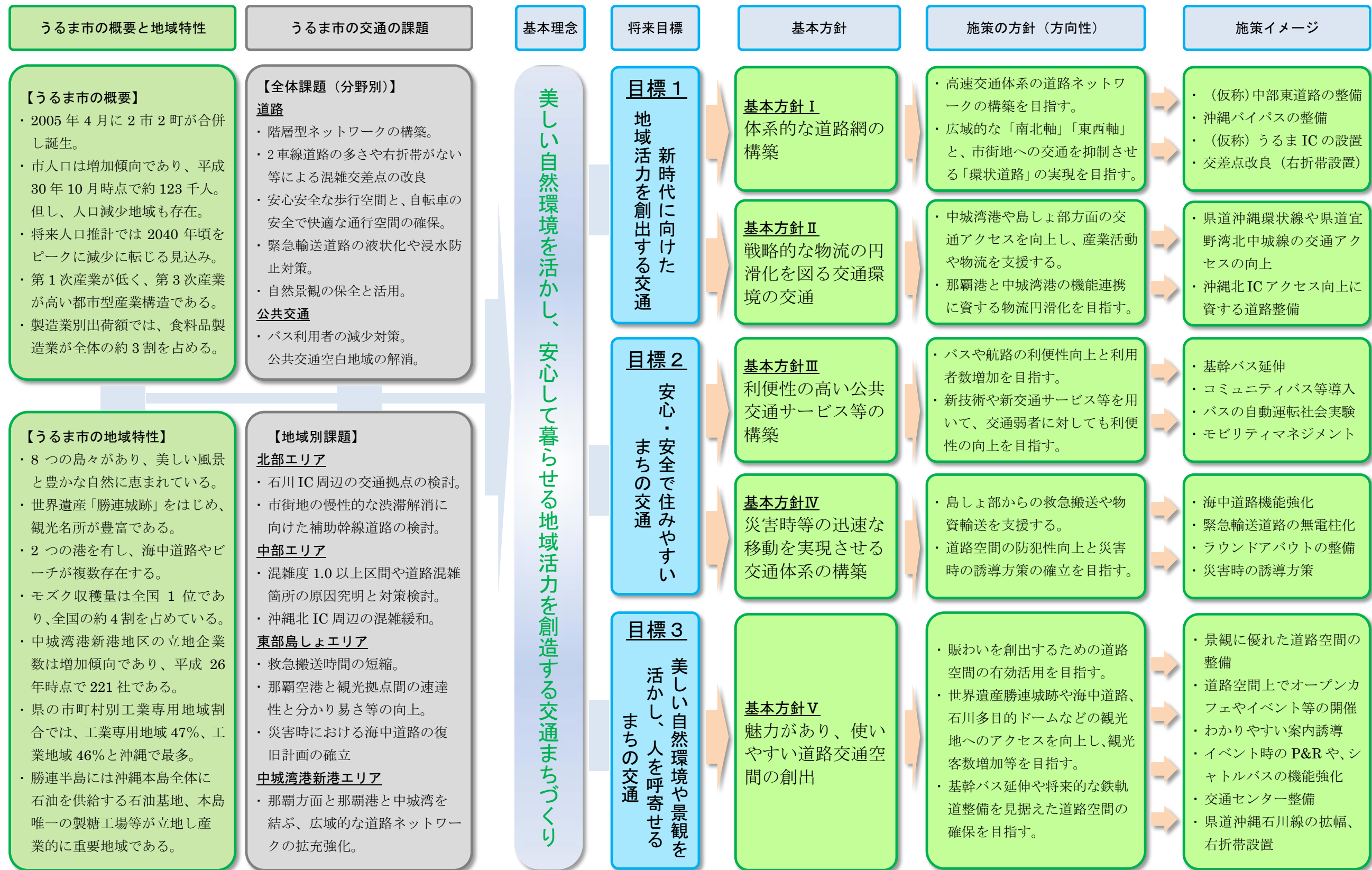


図 59 うるま市交通基本計画の全体概要

