

うるま市交通基本計画

平成31年3月

うるま市

誰もが快適で暮らしやすい交通環境整備の実現に向けて

うるま市は、豊かな自然と歴史文化を併せ持つ沖縄県及び県中部圏域で中核的な役割を担う自治体です。平成29年には「第2次うるま市総合計画」を策定し、市民や民間事業者の皆様と行政が一体となった「市民協働によるまちづくり」を進めております。



まちづくりの根幹をなす都市計画においては、市土利用のあり方から道路・公園等の都市施設の配置や市街地整備に関する事項について、将来のまちづくり方針を示した「うるま市都市計画マスタープラン」を平成22年に策定し、都市の将来像である「人・自然・歴史文化の調和する活力ある都市」の実現に向けて取り組んできたところです。

一方で、高齢者の運転免許返納後の移動手段の確保や、運転免許を持たない人々が公共交通機関等を利活用した「お出かけ環境」の創出は、交通まちづくりにおける課題となっています。

さらには、過度な自動車依存社会における慢性的な交通渋滞は、経済的・時間的な損失を伴い、生産性向上や環境面からも弊害となり様々な交通問題として顕著化していることから、自動車に依存しない多様な交通手段を賢く活用できるような交通環境を整備していく必要があります。

今回策定した「うるま市交通基本計画」は『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』という基本理念のもと、本市総合計画や都市計画マスタープランで掲げる将来都市像を実現するため、目標と基本方針を示し、20年後の将来交通体系を表したものです。

今後は本計画の着実な実施に向け、持続可能な交通ネットワーク構築による「誰もが快適で暮らしやすい交通環境整備」を市民・事業者・行政等がそれぞれの役割のもと、協働で取り組んで参ります。

結びに、本計画の策定に際し、市民意見交換会や市民アンケートを通じて貴重なご意見をお寄せいただきました皆様と、「うるま市交通基本計画策定検討委員会」において慎重なご審議をいただきました委員の皆様へ心から感謝を申し上げます。

平成31年3月

うるま市長 **鳥袋 俊夫**

目次

I	計画概要	1
1.	計画策定の背景、目的、位置づけ	1
(1)	計画の背景、目的	1
(2)	位置づけ	2
2.	計画の目標年次	3
3.	上位・関連計画の整理	4
(1)	上位計画の整理	4
1)	国の上位計画	4
2)	沖縄県の上位計画	5
3)	うるま市の上位計画	6
(2)	関連計画の整理	8
II	現状及び課題	9
1.	うるま市の概要	9
2.	うるま市のまちづくりの現状・地域特性	10
(1)	市全体の人口	10
(2)	地域別人口	11
(3)	観光	13
(4)	産業	14
(5)	用途地域	15
(6)	地域特性のまとめ	16
3.	交通に係る現状	17
(1)	うるま市を取り巻く交通の概観	17
1)	道路整備	17
2)	バス路線	19
3)	航路	21
4)	交通特性・課題の整理	21
(2)	交通に影響を与える主要プロジェクトの状況	22
(3)	現状調査・分析	24
1)	交通量調査	24
2)	市民アンケート調査	27
3)	ビッグデータ分析（物流）	29
4)	PT データ分析	35
5)	道路交通センサス調査結果	37
6)	関係者ヒアリング	38
4.	交通に係る課題	39
(1)	うるま市全体の課題	40
(2)	地域別の課題	41
III	交通に係る将来像	44
1.	将来動向の整理	44
(1)	交通関連プロジェクトの将来動向	44
(2)	課題に対する方向性	45
2.	基本理念・目標および基本方針	46
(1)	基本理念	46
(2)	将来目標	46
(3)	基本方針	47

3. 将来交通ネットワーク.....	48
(1) 将来公共交通ネットワーク.....	48
1) 現状の問題点.....	48
2) 将来公共交通ネットワークの方向性.....	48
3) 公共交通に関する方針.....	50
(2) 将来道路交通ネットワーク.....	57
1) 現状の問題点.....	57
2) 将来道路交通ネットワークの方向性.....	58
3) 道路整備の方針.....	61
IV 計画の実現に向けた取り組み.....	65
1. 重点エリアの設定.....	65
2. 施策の方向性検討.....	67
3. 目標の設定.....	68
4. 実現に向けた取り組み・推進体制.....	69
5. 評価・検証・改善の手法.....	70
V 付属資料.....	72
1. うるま市交通基本計画策定経緯.....	72
2. うるま市交通基本計画策定検討幹事会設置規程.....	73
3. うるま市交通基本計画策定検討委員会規則.....	74
4. うるま市交通基本計画策定検討幹事会名簿.....	76
5. うるま市交通基本計画策定検討委員会名簿.....	77
6. パブリックコメント実施結果.....	78
7. 用語集.....	79
8. うるま市交通基本計画の全体概要.....	82

I 計画概要

1. 計画策定の背景、目的、位置づけ

(1) 計画の背景、目的

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ない。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る。

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る。

以上を踏まえ、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する。

うるま市交通基本計画（H30年度策定）

計画期間は20年間で、20年後の将来交通体系を示す。

既存ストック有効活用や、集中的な投資を行うためには、効率的に施策を推進する必要がある。

うるま市総合交通戦略（H31年度策定予定）

短・中期（5年～10年）で優先的に取り組むべき施策の具体的な内容や整備方針、実施目標時期などを明示する。

(2) 位置づけ

うるま市交通基本計画は、上位計画に掲げた将来都市像の実現に向けて、概ね 20 年後の将来都市交通体系を示す、本市における交通に関する最上位計画に位置付ける。

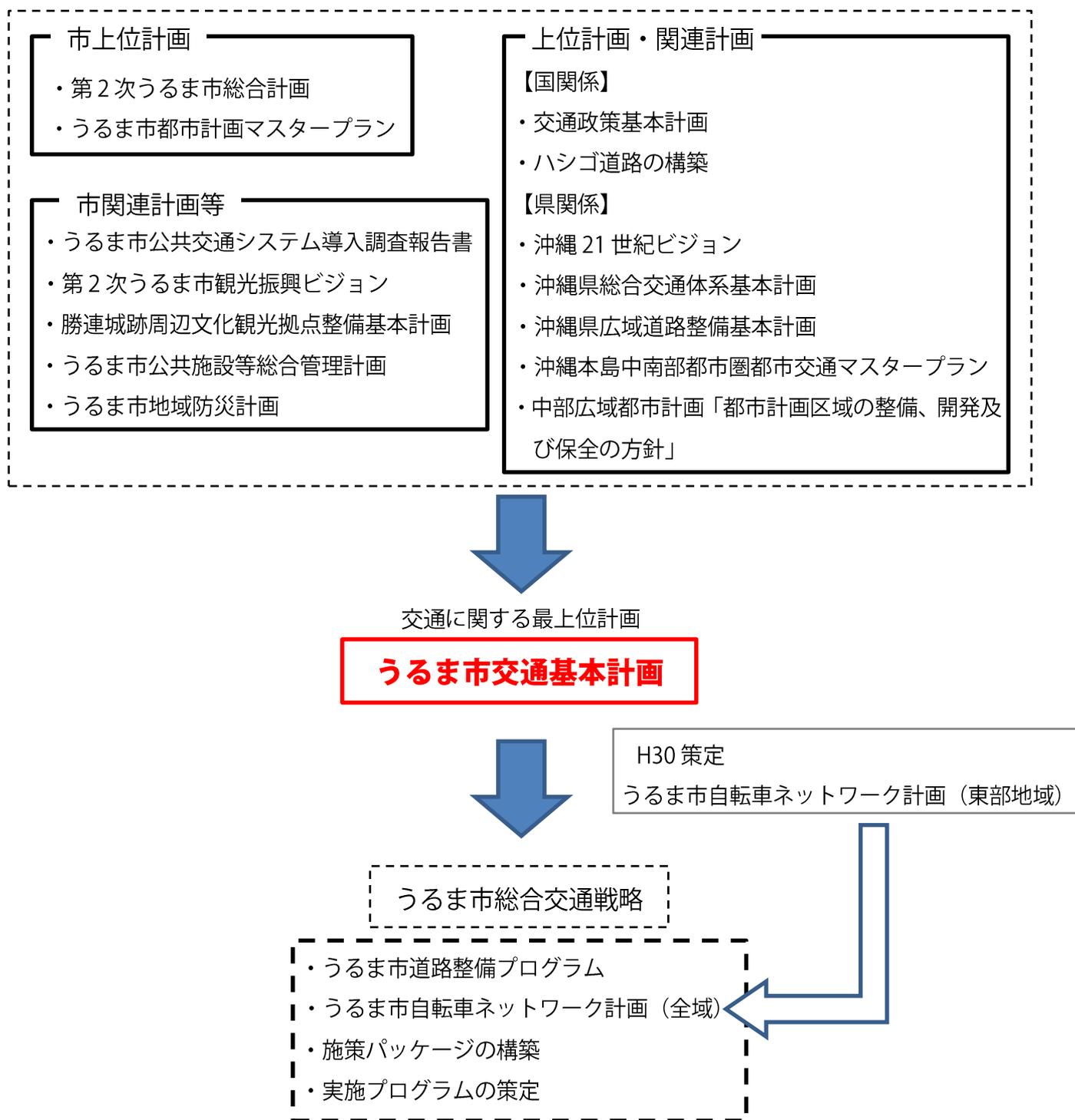


図 1 計画の位置づけ

2. 計画の目標年次

短中期計画：目標年次 2030 年（市内人口増加終了期）

【目標像】

- ・ソフト的な対策を優先し、交通環境の充実に向けた実施計画を立てその実現に努める。
- ・自動運転などの新技術の導入について検討を行いつつ、運用開始の実現を図る。
- ・道路混雑の解消に向け、発生地点ごとの要因を把握し、道路混雑の解消につなげる。
- ・鉄軌道の運用開始に先立ち、駅周辺の整備と混雑対策について検討を行う。
- ・浸水対策等、防災や減災に繋がる避難対策等の構築を図りつつ、対策工事の道筋をつける。

中長期計画：目標年次 2040 年（人口減少開始&鉄軌道運用期）

【目標像】

- ・ソフト的な対策を社会情勢等の変化に合わせて見直しつつ、実施計画の継続を図る。
- ・自動運転等の新技術の動向を見極め、その後の計画の見直しと各種対策の実現を図る。
- ・鉄軌道の運用を踏まえ、公共交通全般の見直しをしつつ、さらなる充実を図る。
- ・液状化や浸水対策など、大規模工事を実施し、災害に対する強化を図る。

3. 上位・関連計画の整理

(1) 上位計画の整理

1) 国の上位計画

- ①交通政策基本計画（平成27年2月）
- ②ハシゴ道路の構築

交通政策基本計画の基本方針

- A.豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B.成長と繁栄のために基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C.持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

ハシゴ道路の構築の整備計画

- ①南北を走る強固な「3本の柱」
- ②柱を支える「東西連絡道路」
- ③高速を使いやすいとするICの増設
- ④モノレールと高速バスの連携

うるま市北部には、南北を走る「3本の柱」の一部が位置しており、加えて、世界遺産や島しょ地域に繋がるネットワーク構築などが主な関連要素だとみられる。

2) 沖縄県の上位計画

- ①沖縄 21 世紀ビジョン（平成 22 年）
- ②沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年）
- ③沖縄県広域道路整備基本計画（平成 5 年）
- ④沖縄県本島中南部都市圏都市交通マスタープラン（平成 21 年）
- ⑤中部広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成 29 年）

①千年悠久の人間に優しいまちづくり

- ・県民の生活や観光に不可欠の地域資源である沖縄固有の景観・風景・風土を重視し、時間とともに価値が高まっていく「価値創造型のまちづくり」（景観 10 年、風景 100 年、風土 1000 年）を実現する。
- ・高齢化社会と脱自動車社会に対応した移動環境と交通手段の確保、日常の生活活動が身近なところで可能となる自転車や歩行者中心のコンパクトな都市づくりなど 21 世紀にふさわしい「人間優先のまちづくり」を実現する。

●道路ネットワークの整備

人・物・情報等が円滑に流れ、活力に満ち、かつ、ゆとりのある社会を形成することを目指し、空港・港湾等の物流・交流拠点間を規格の高い道路で連結するとともに、本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路ネットワークを構築する。

また、今後の道路整備にあたっては、中心市街地を含む地域の活性化および住民生活の利便性の向上を図るとともに、景観、自然、歴史、文化など地域特性や自転車利用に配慮し、魅力ある観光地の形成を意識した取り組みを引き続き推進する。その他、新公共交通システム、基幹、コミバス、低炭素、離島航路など。

●健康福祉セーフティネットの整備

県民生活の基本的な支えとなる保健・医療体制、医療と連携した介護・福祉等の充実による「健康福祉セーフティネット」を整備する。

離島やへき地等に係る専門医等の医療スタッフの不足と偏在を解消するため、離島医療従事者の確保および支援を図るとともに、遠隔医療の充実、救急搬送体制の維持・改善およびヘリポートの整備等に取り組む。

②沖縄県総合交通体系基本計画の計画目標（計画期間：平成 24 年から 20 年間）

- ・強くしなやかな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。

③沖縄県広域道路整備基本計画の概要（策定：平成 5 年）

活力ある地域づくりを推進し、豊かさゆとりある生活を実現するため、中長期視点から各種地域活性化施策を支援するために必要な高規格幹線道路と広域的な幹線道路に関する整備計画。

④沖縄県本島中南部都市圏都市交通マスタープラン目標水準（目標：平成 42 年）

環境：将来の公共交通利用率を 10%まで増加。自動車利用率を約 10%削減。

振興：公共交通や自動車の移動時間を 20%短縮。

安心：通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させない。救急搬送エリアの拡大。

⑤中部広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成 29 年）

快適な交通網を形成し、人と環境にやさしい交通施設。

幹線道路と連携するインターチェンジを整備し、アクセス向上に努め、利用促進を図る。

3) うるま市の上位計画

①第 2 次うるま市総合計画（平成 29 年）

②うるま市都市計画マスタープラン（平成 22 年）

第 2 次うるま市総合計画における交通体系に関する施策

福祉：ユニバーサルデザインや交通バリアフリーのまちづくりの推進。

産業：「中城湾港新港地区」東ふ頭の暫定供用による物流機能の拡充。

公共交通：路線バスの利用促進、公共交通空白地域の解消と移動手段確保の検討。

島しょ地域振興：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。

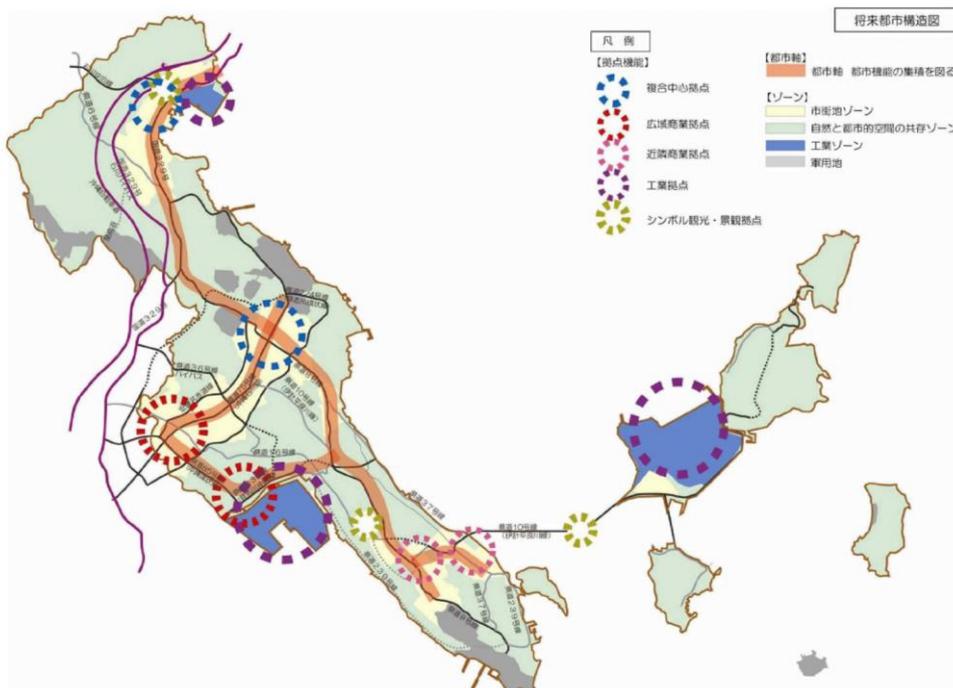


図 2 都市構造図

出典：うるま市都市計画マスタープラン

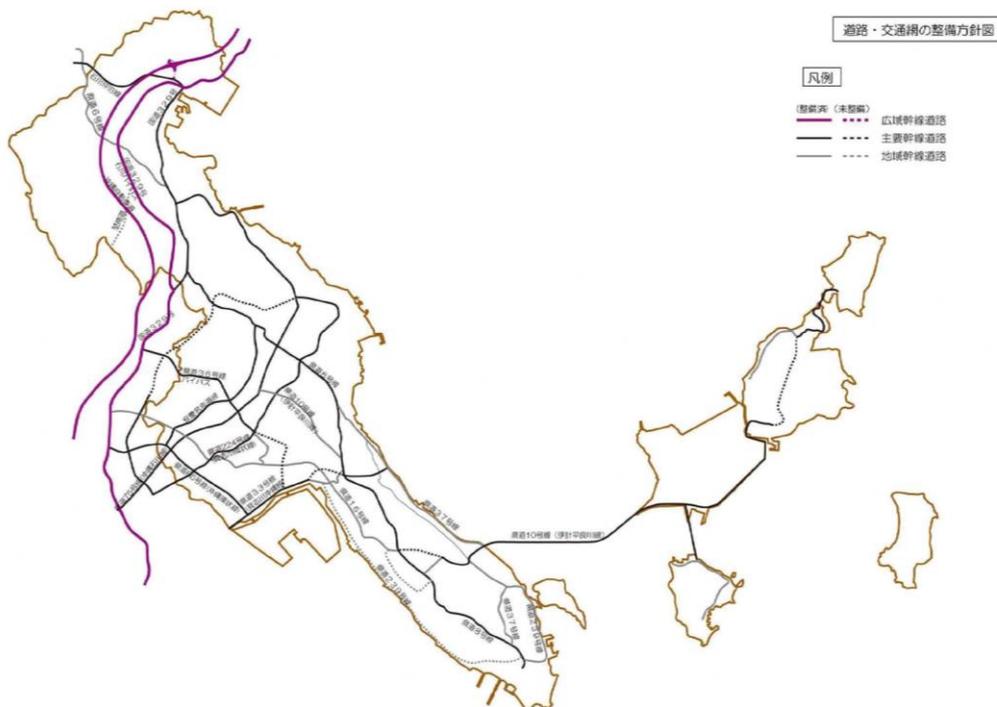


図 3 道路・交通網の整備方針図

出典：うるま市都市計画マスタープラン

(2) 関連計画の整理

表 1 うるま市の関連計画

うるま市の関連計画	交通施策に関連する主な方針・取組等
うるま市道路整備プログラム	道路整備の整備予定時期
うるま市公共交通システム導入調査	路線バスや LRT 等の公共交通
第 2 次うるま市観光振興ビジョン	街路樹づくり、石川 IC 周辺整備、観光周遊ネットワークの構築推進
勝連城跡周辺文化観光拠点整備基本計画	観光拠点のアクセスと案内機能の充実
うるま市公共施設等総合管理計画	客観的な道路整備、都市計画道路の見直し、橋梁の健全度回復
うるま市地域防災計画	地震津波時の交通確保・緊急輸送体制の充実、他

表 2 その他周辺行政区の関連計画

その他周辺行政区の関連計画	うるま市に関連する方針・取組等
沖縄市交通基本計画	将来及び災害時の交通体系（道路ネットワーク等）の構築、他
宜野湾市都市交通マスタープラン	沖縄中南部都市圏の交流を促進する交通基盤整備、低公害、他
浦添市交通基本計画	沖縄中南部都市圏の交通を支える道路ネットワーク、他
那覇市交通基本計画	幹線道路、環状道路の整備、他

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：87.02km²（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。

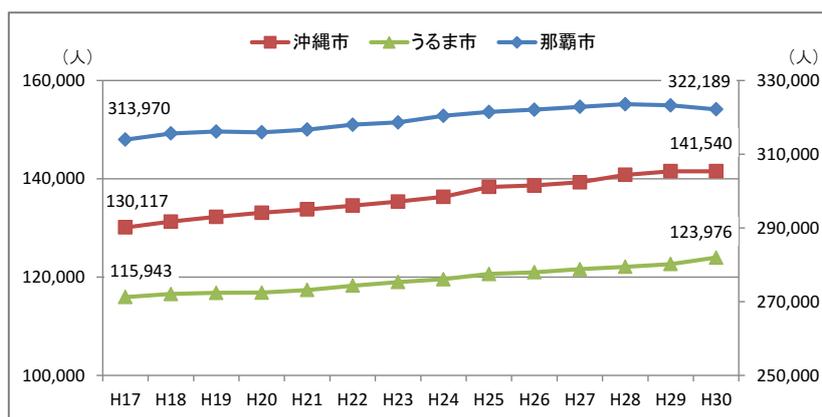


図4 うるま市・沖縄市・那覇市の人口推移

出典：各市人口推計

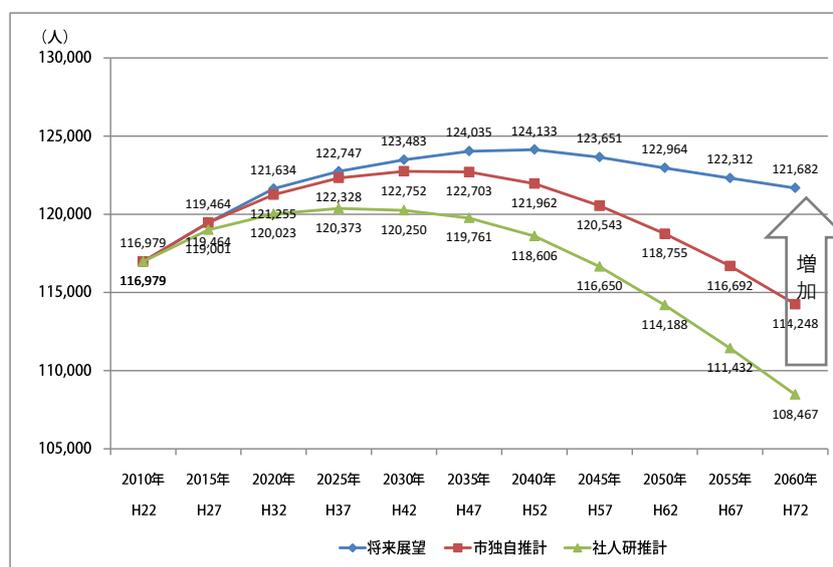
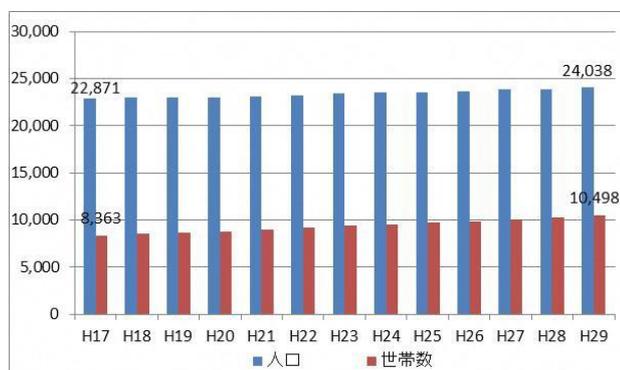


図5 人口の将来展望

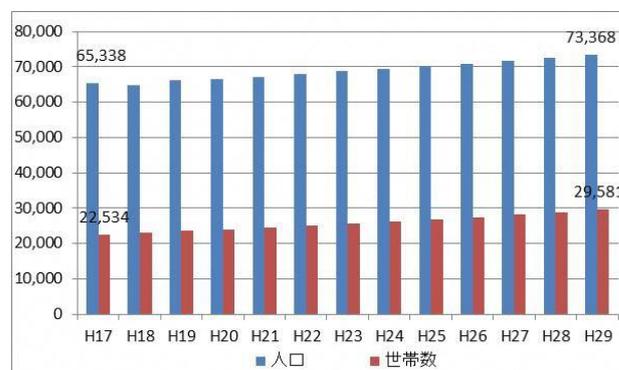
出典：うるま市人口ビジョン

(2) 地域別人口

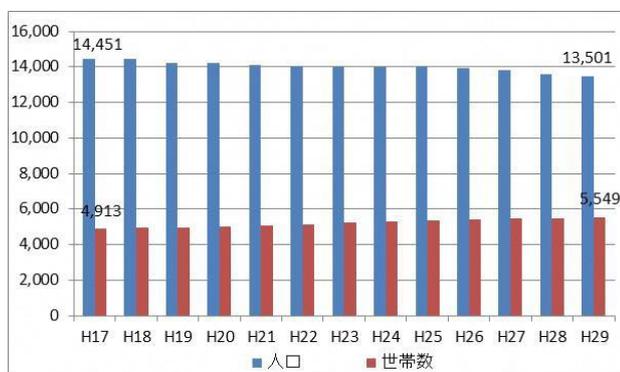
石川地区と具志川地区は、人口は増加傾向であるが、勝連地区と与那城地区は減少傾向であり、与那城地区は世帯数も減少している。



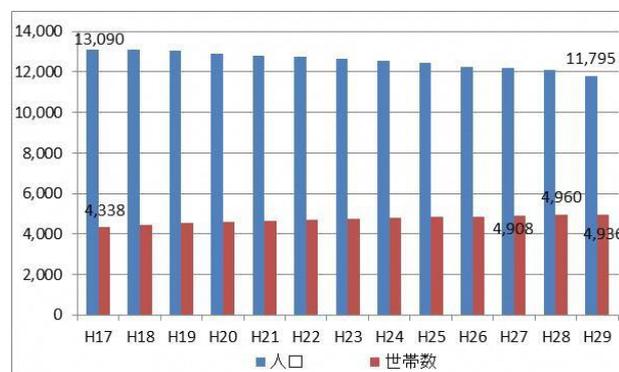
石川地区



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。

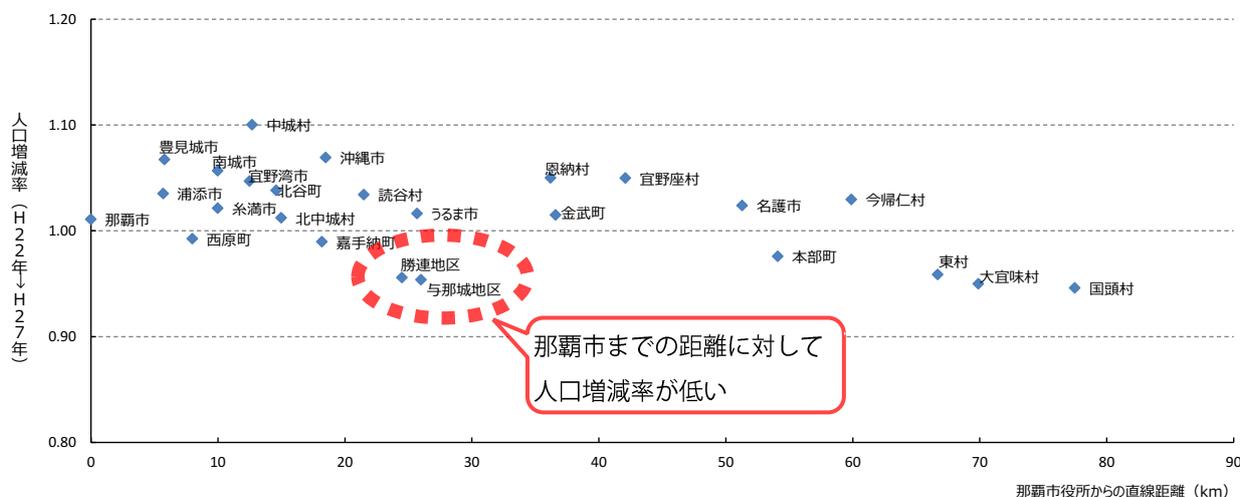


図 7 那覇市までの距離と人口増減率

出典：平成 27 年国勢調査

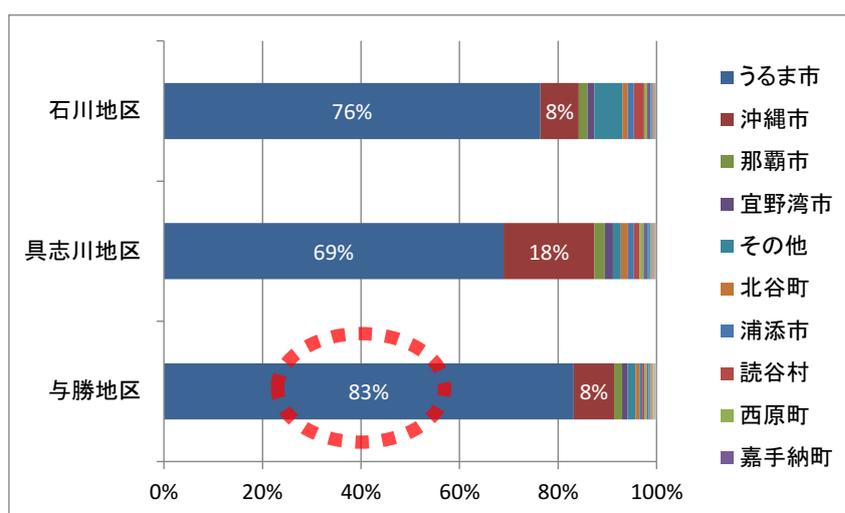


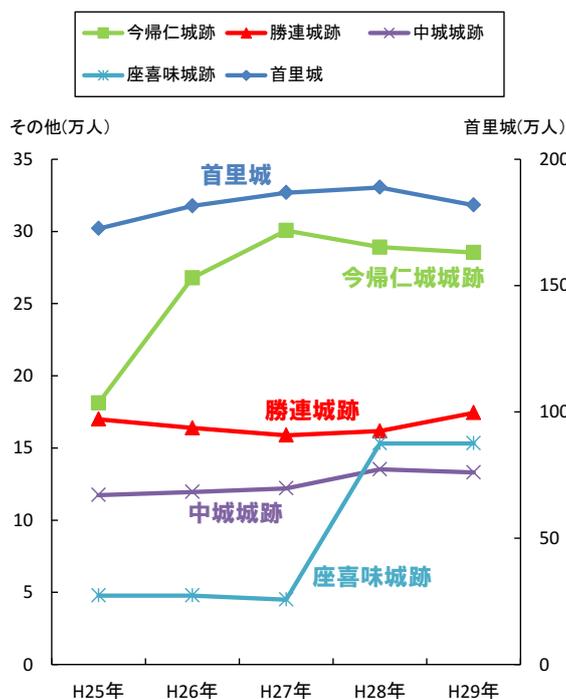
図 8 うるま市の目的地別トリップ構成比

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

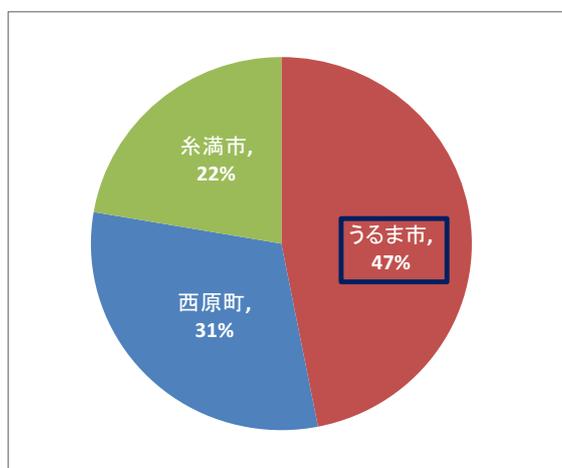


図 13 沖縄県市町村別工業専用地域の割合

出典：平成 27 年都市計画現況調査

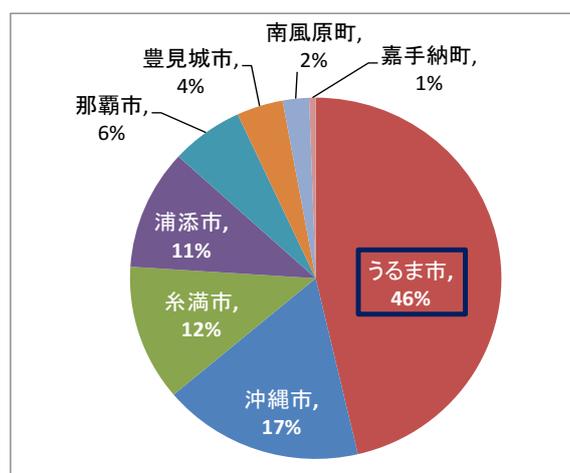


図 14 沖縄県市町村別工業地域の割合

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

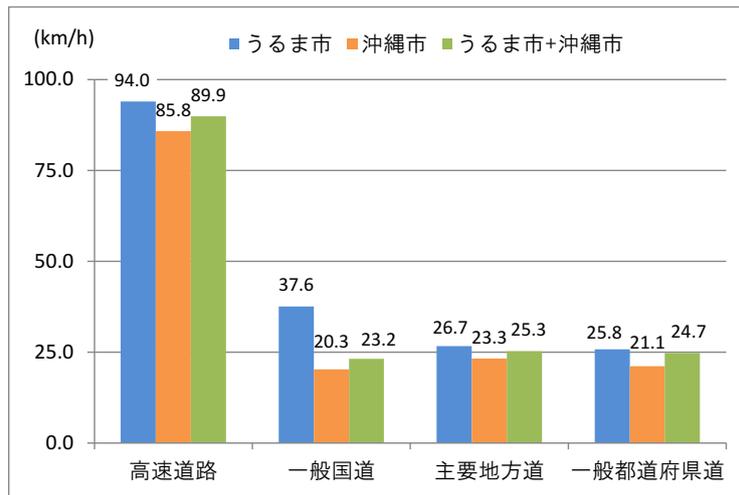


図 16 うるま市・沖縄市の道路種別別平均速度（単純平均）

出典：H27 道路交通センサス



図 17 うるま市の道路整備状況

2) バス路線

市内には具志川バスターミナルと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、利用者は少ない。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。

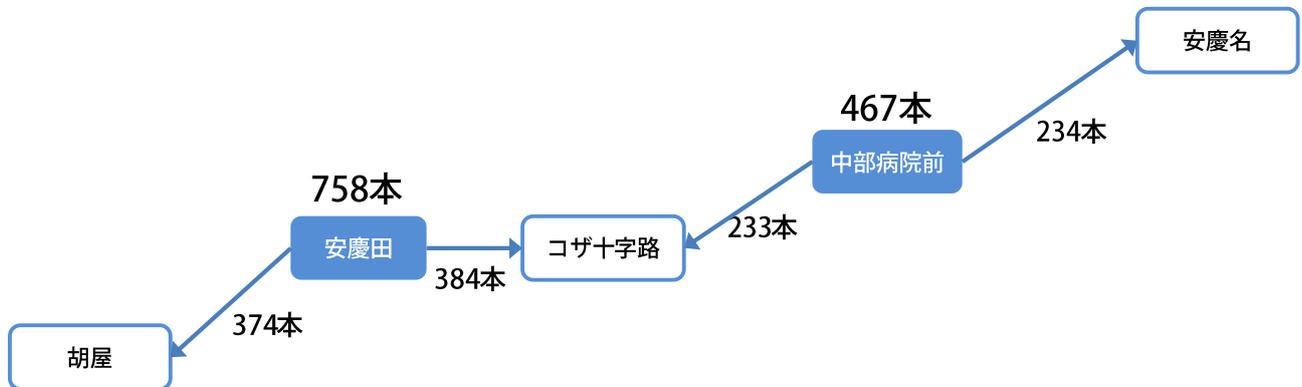


図 18 沖縄市側とうるま市側のバス本数の比較

出典：バスマップ沖縄

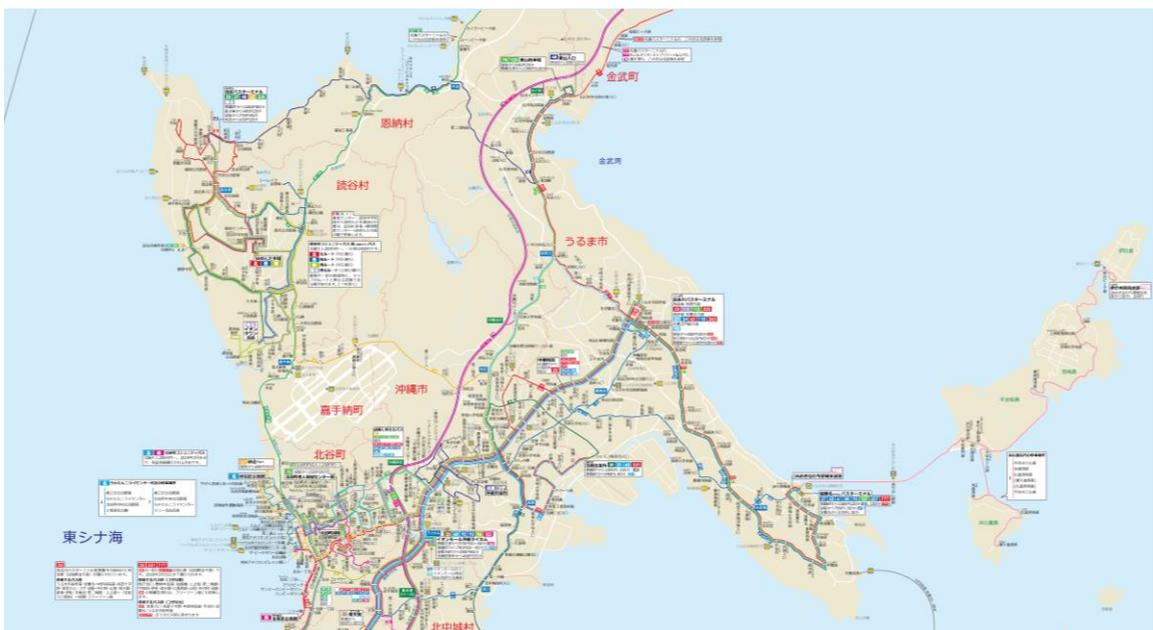


図 19 路線バス図（うるま市域）

出典：バスマップ沖縄

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いる。

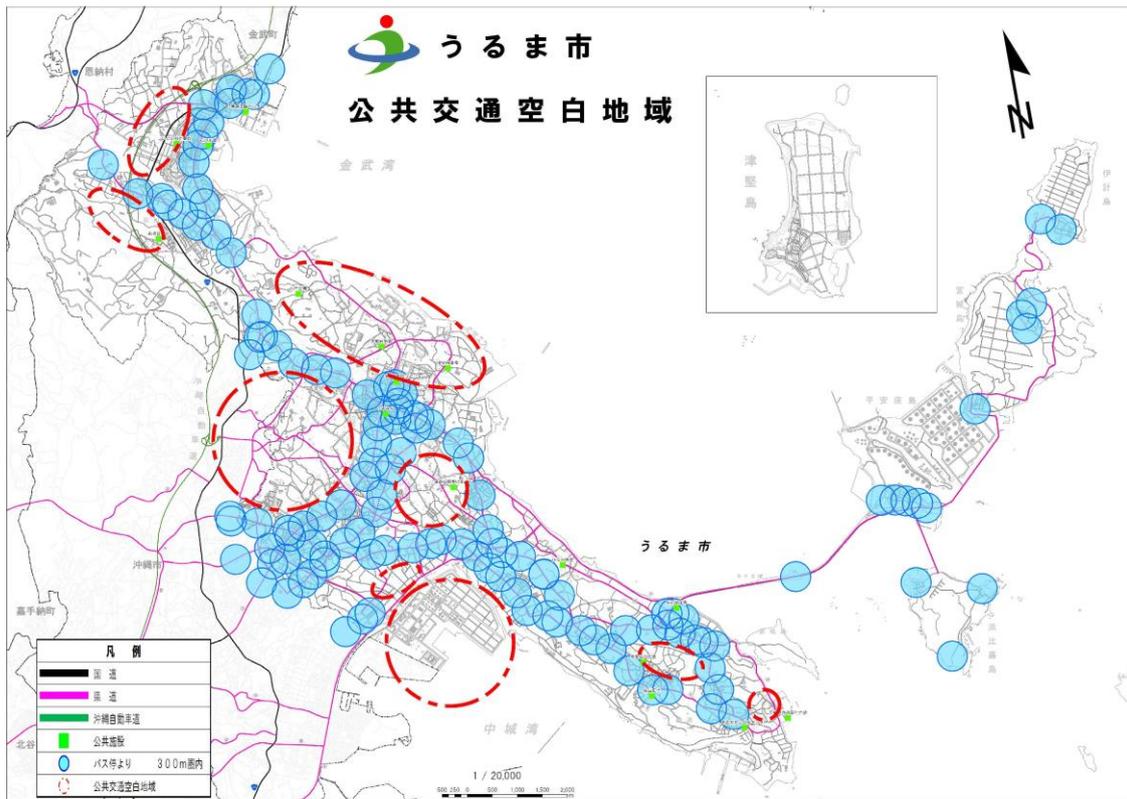


図 20 公共交通空白地域（路線バス）

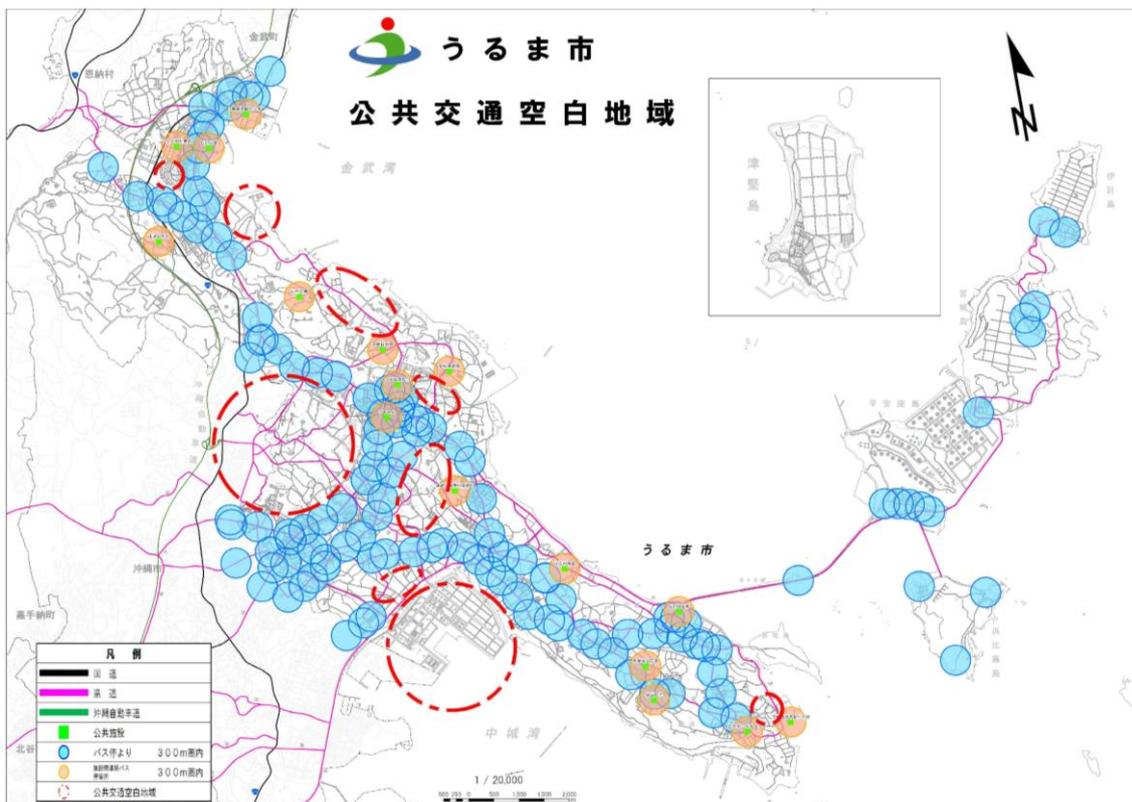


図 21 公共交通空白地域（路線バス＋施設間バス）

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

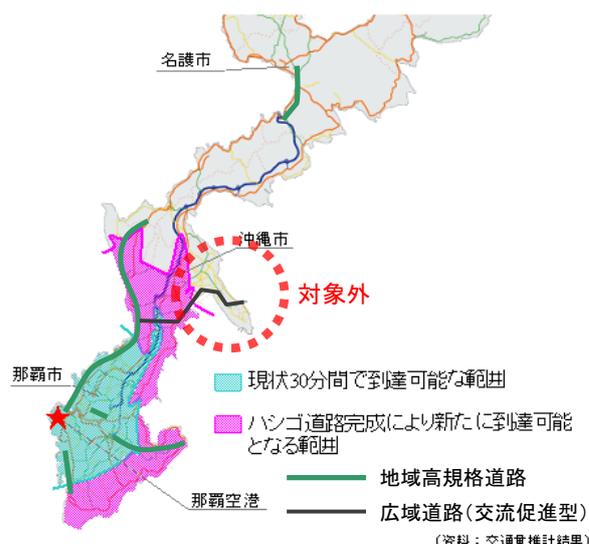


図 24 那覇空港アクセス 30 分圏域

出典：沖縄総合事務局ホームページ

(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号線との交差部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。

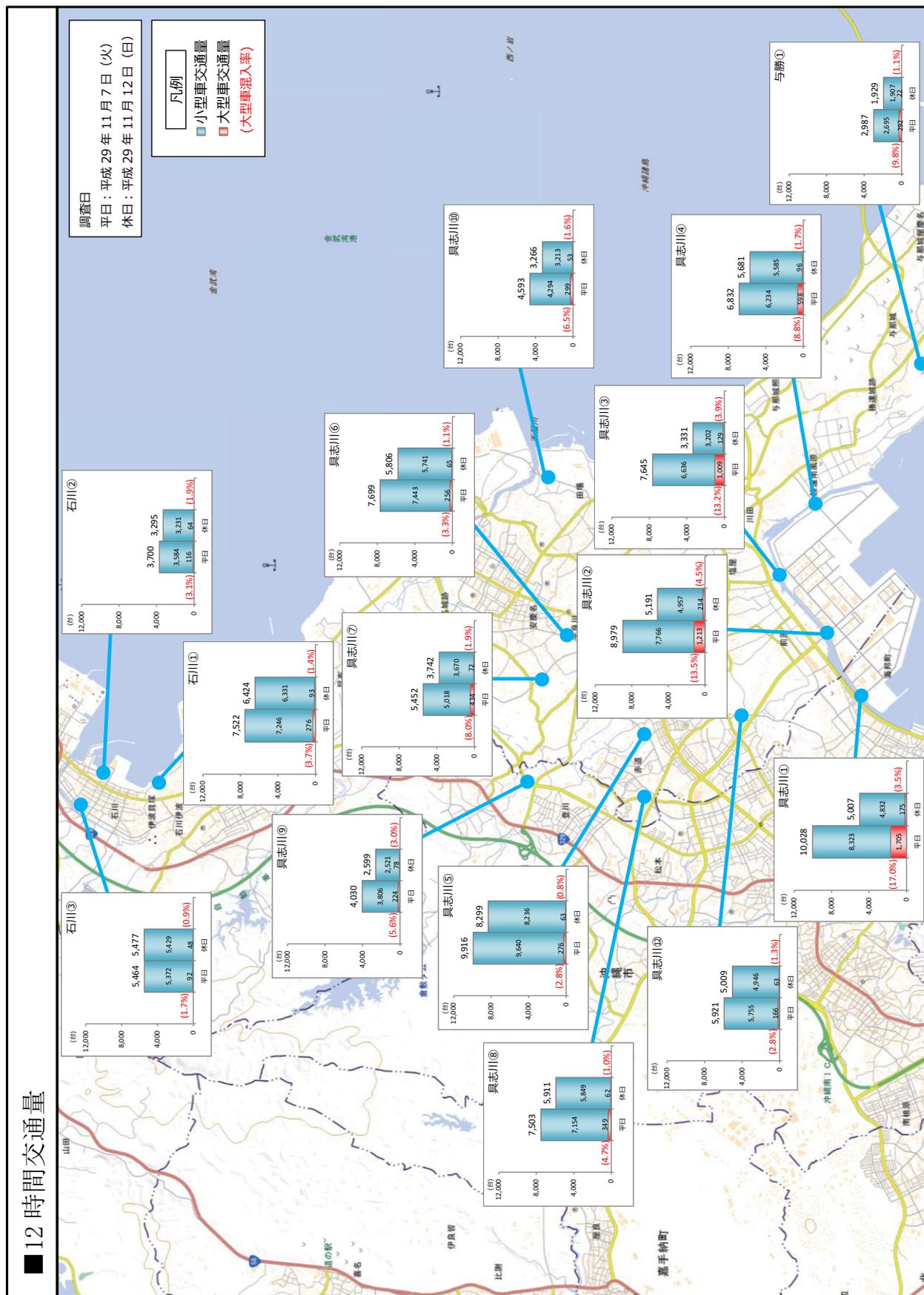


図 27 12 時間交通量

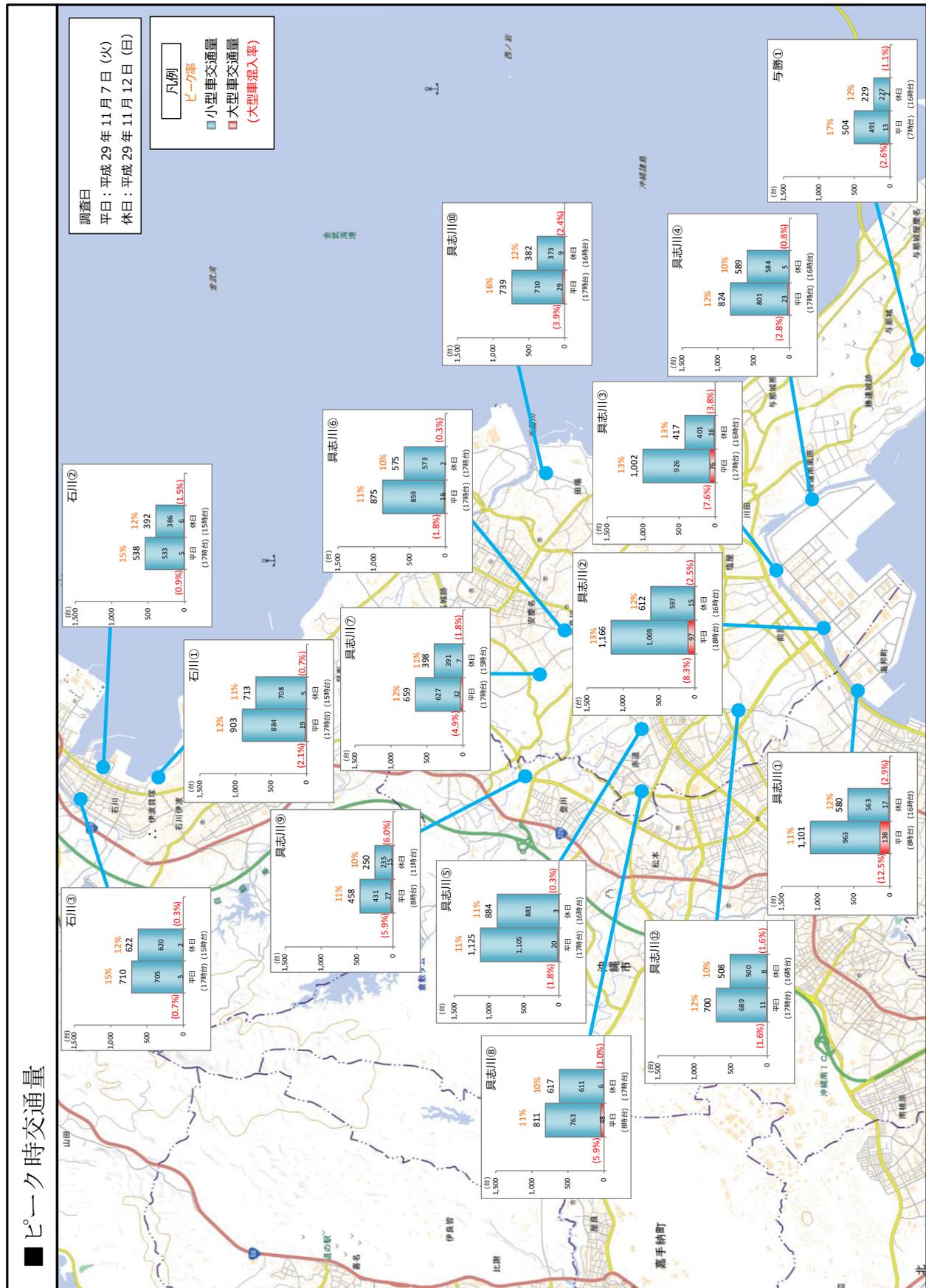


図 28 ピーク時交通量

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。

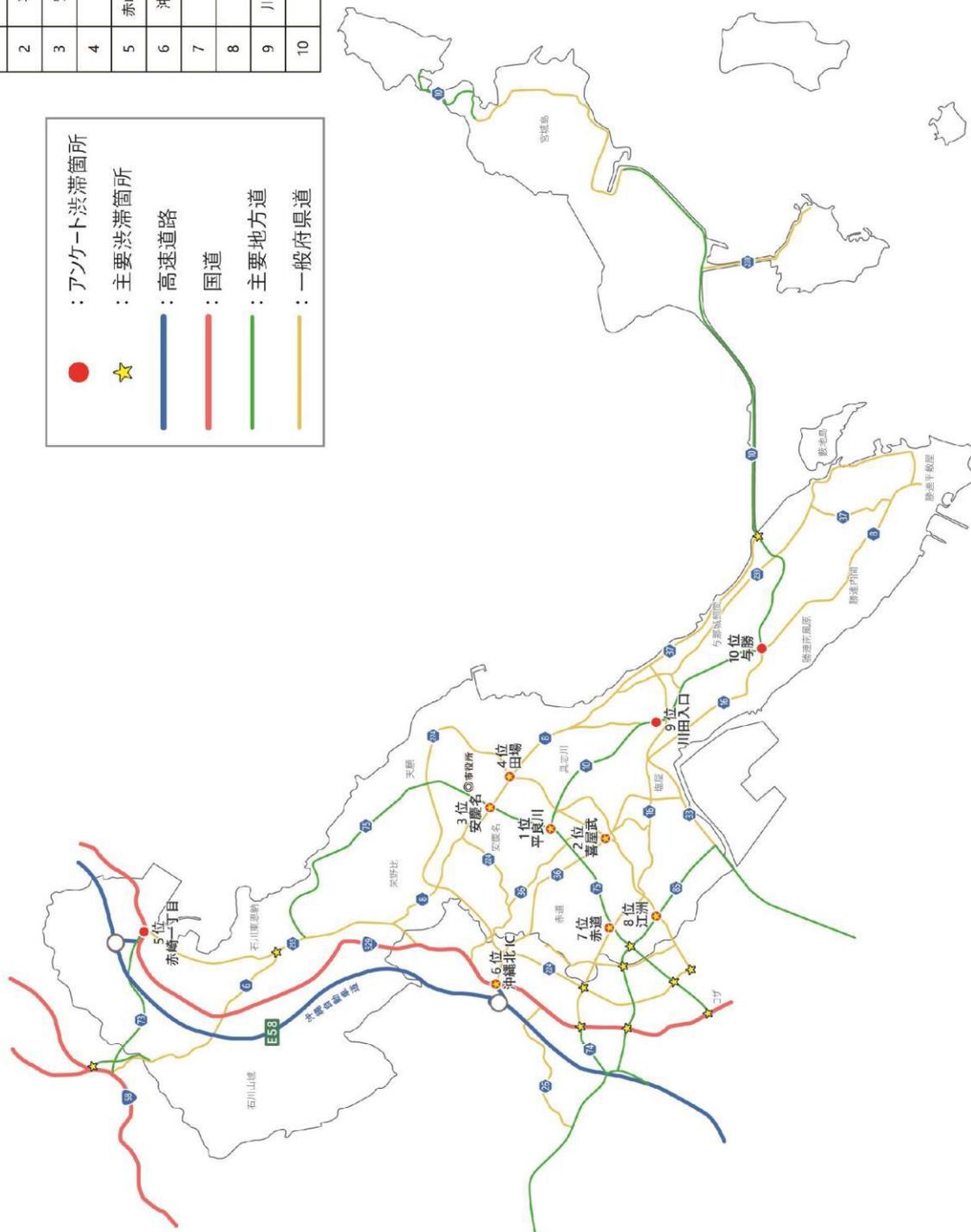
【買い物や通勤、通院など各種移動方法等について】

- ・ 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	

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

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

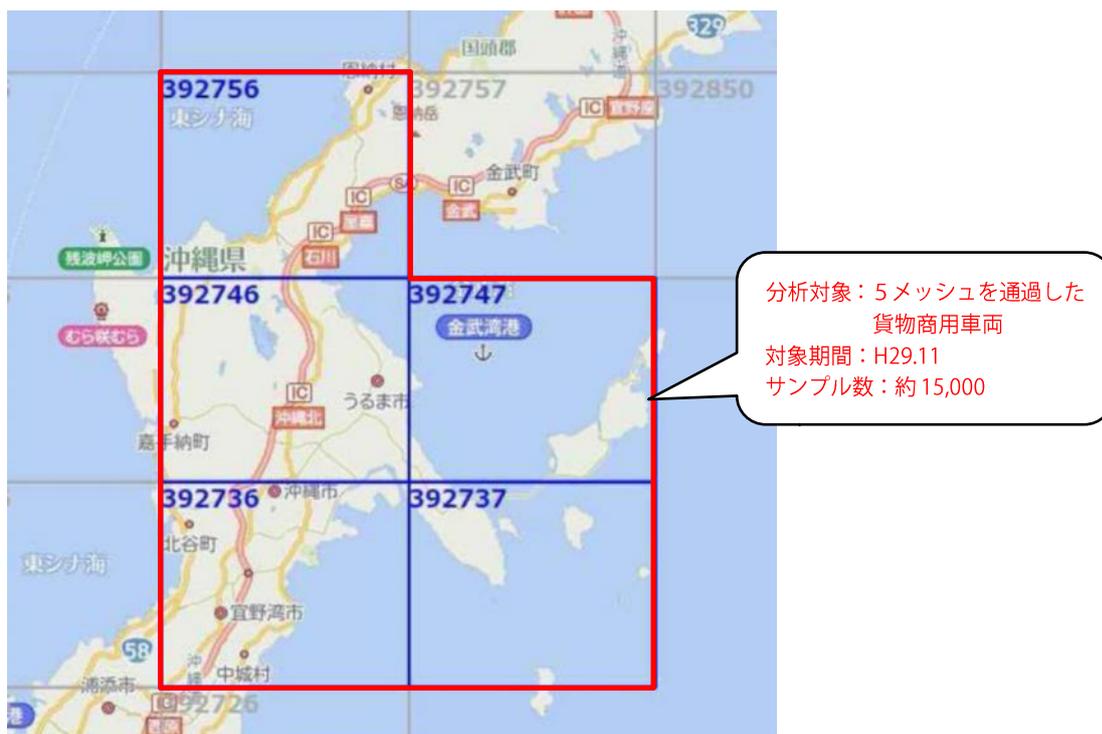


図 30 分析対象メッシュ

- ・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）

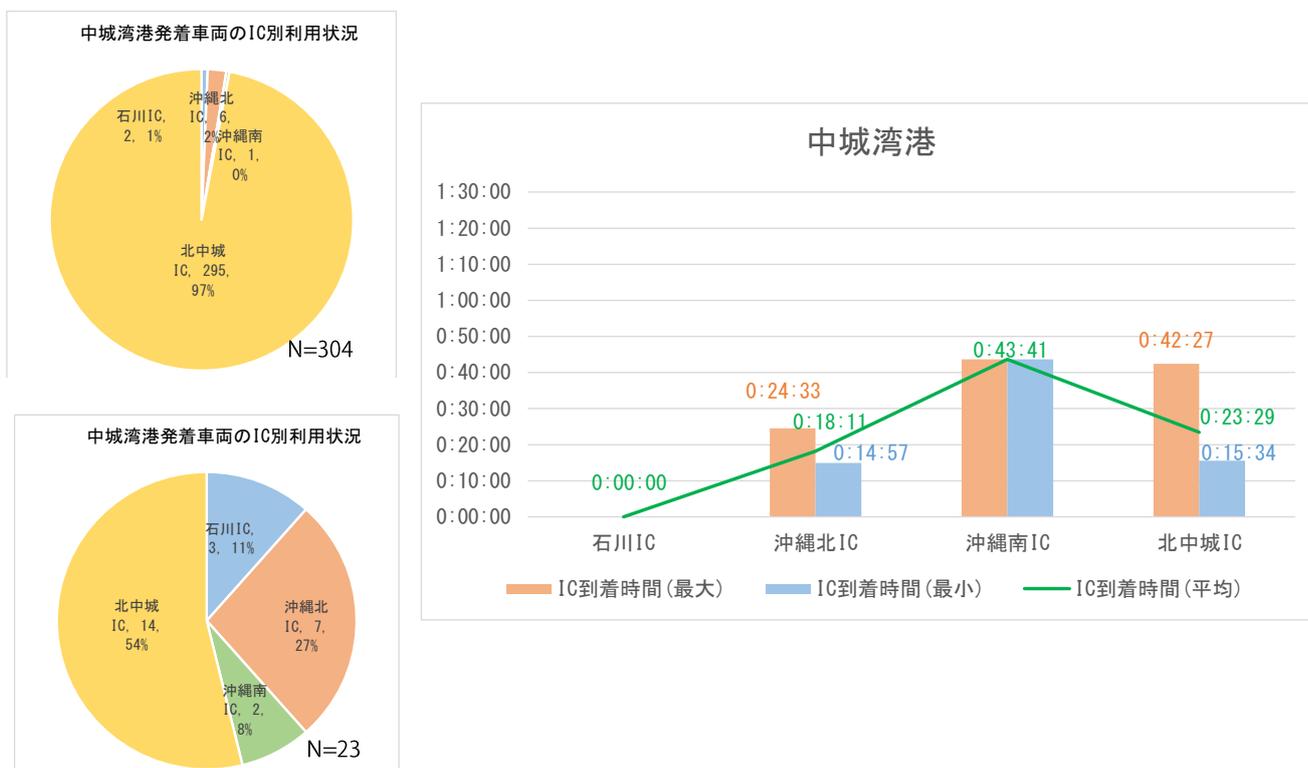


図 31 中城湾港発着車両の IC 到着時間

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。

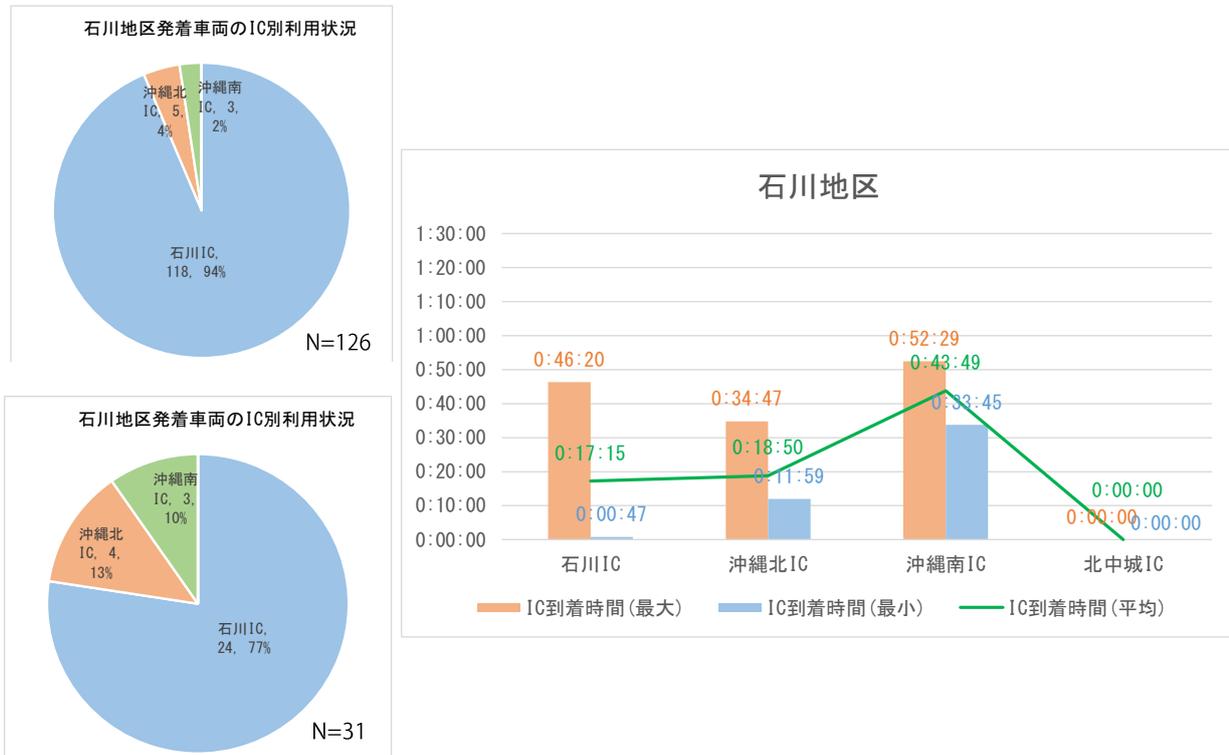


図 32 石川地区発着車両のIC到着時間

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未滿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。

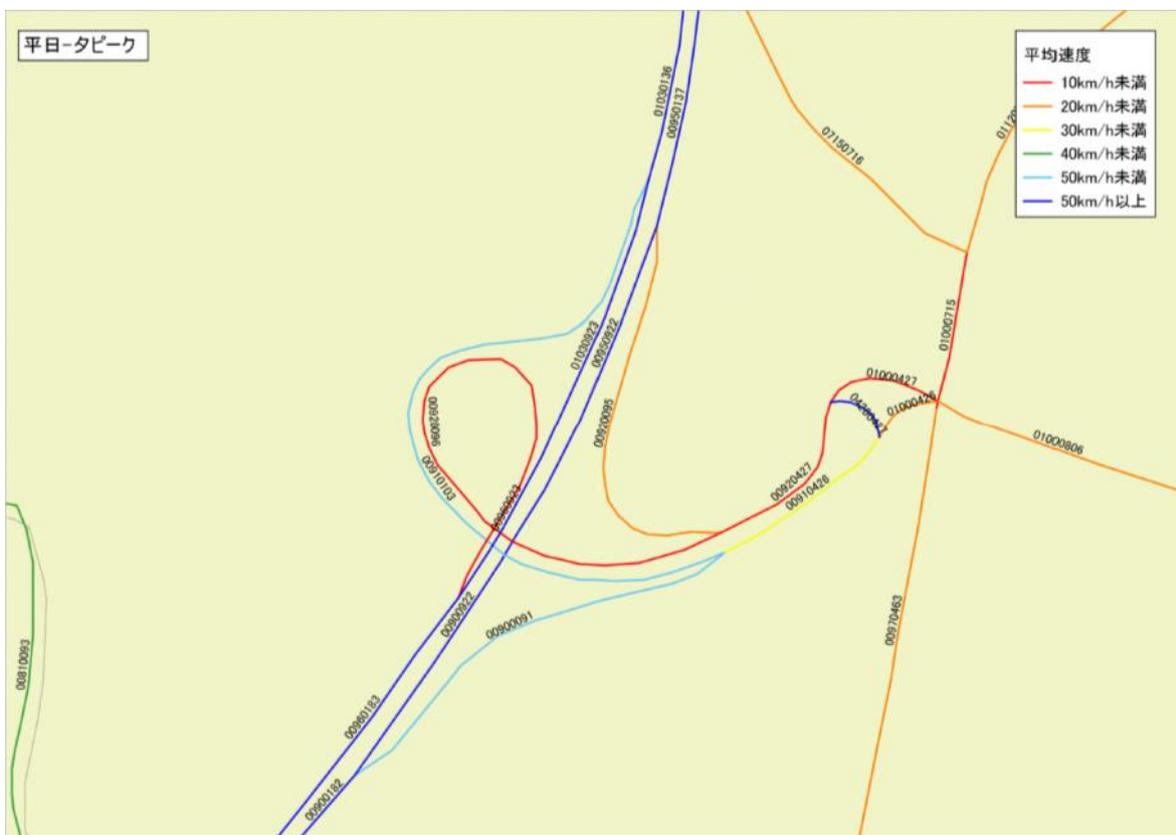


図 37 沖縄北 IC 出入口速度

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。

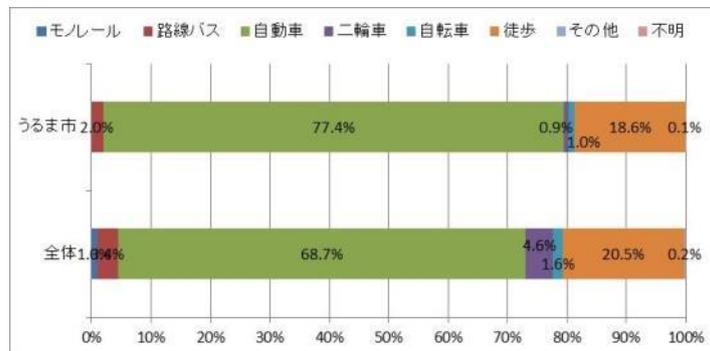


図 38 うるま市民トリップ分布（市内⇄市外）

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。

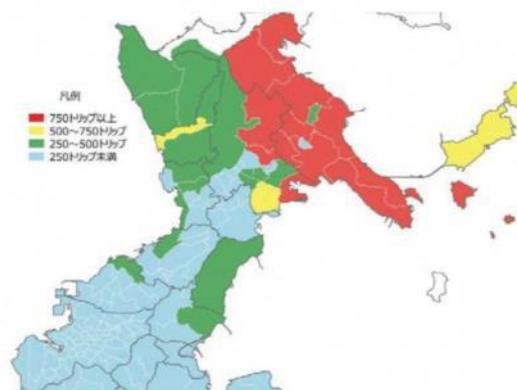


図 39 通勤目的の到着地

出典：H18 パーソントリップ調査

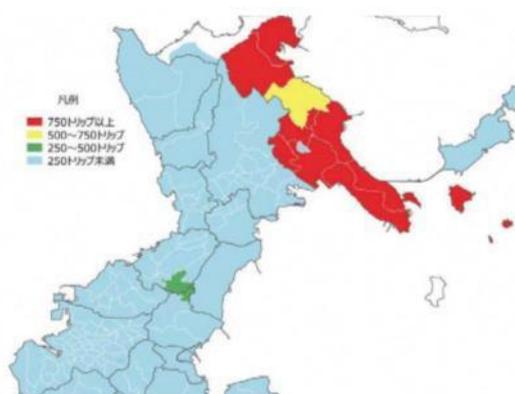


図 40 通学目的の到着地

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。

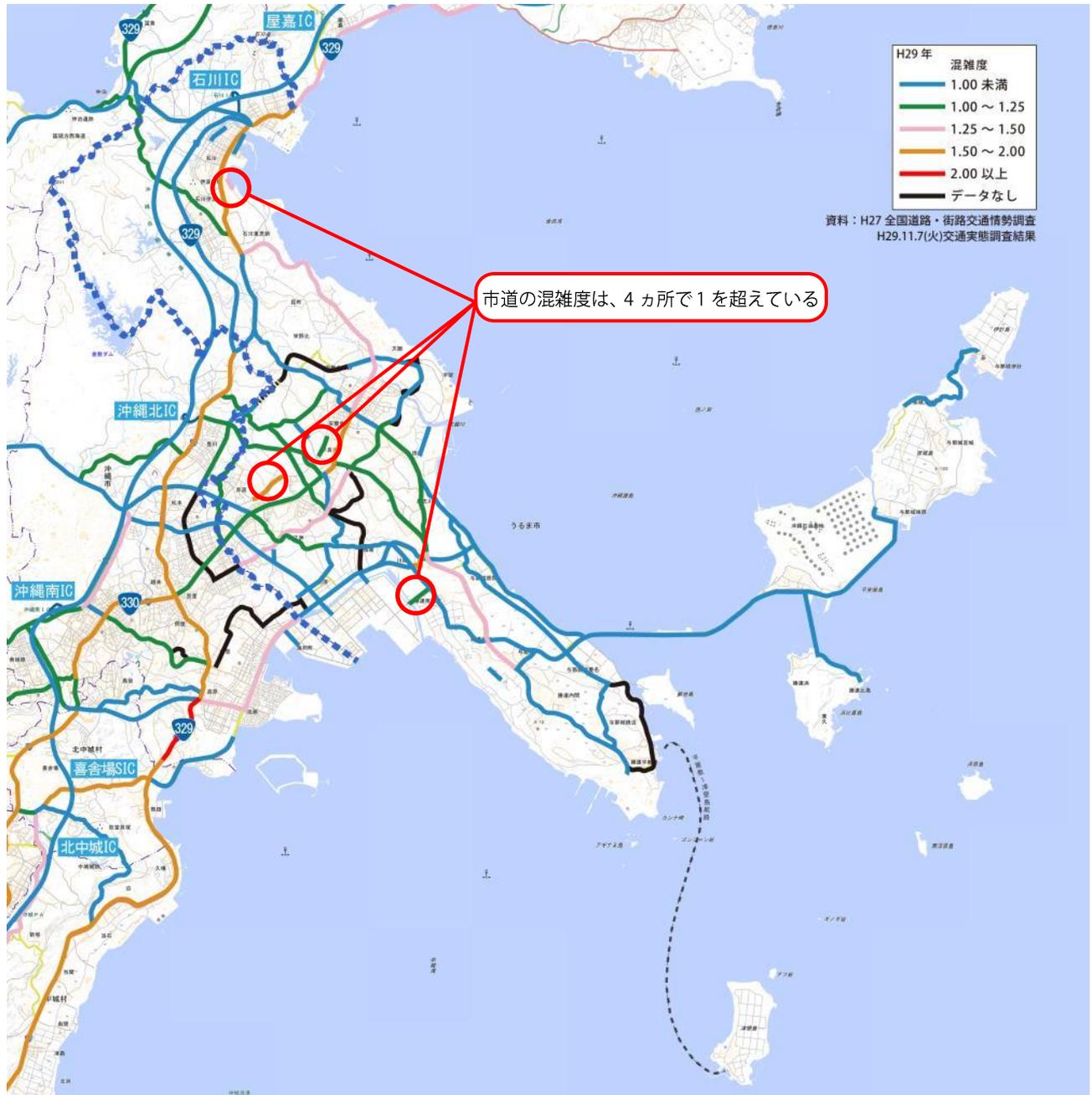


図 41 道路交通センサス調査結果

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。

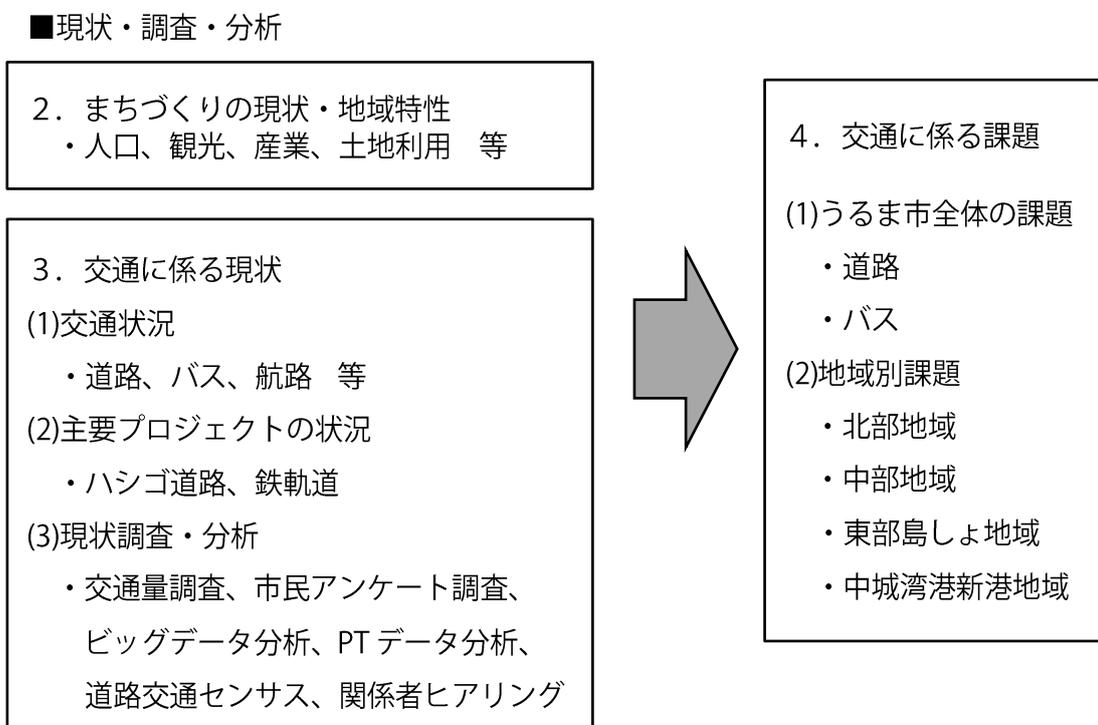


図 42 現状及び課題の関係図

(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。

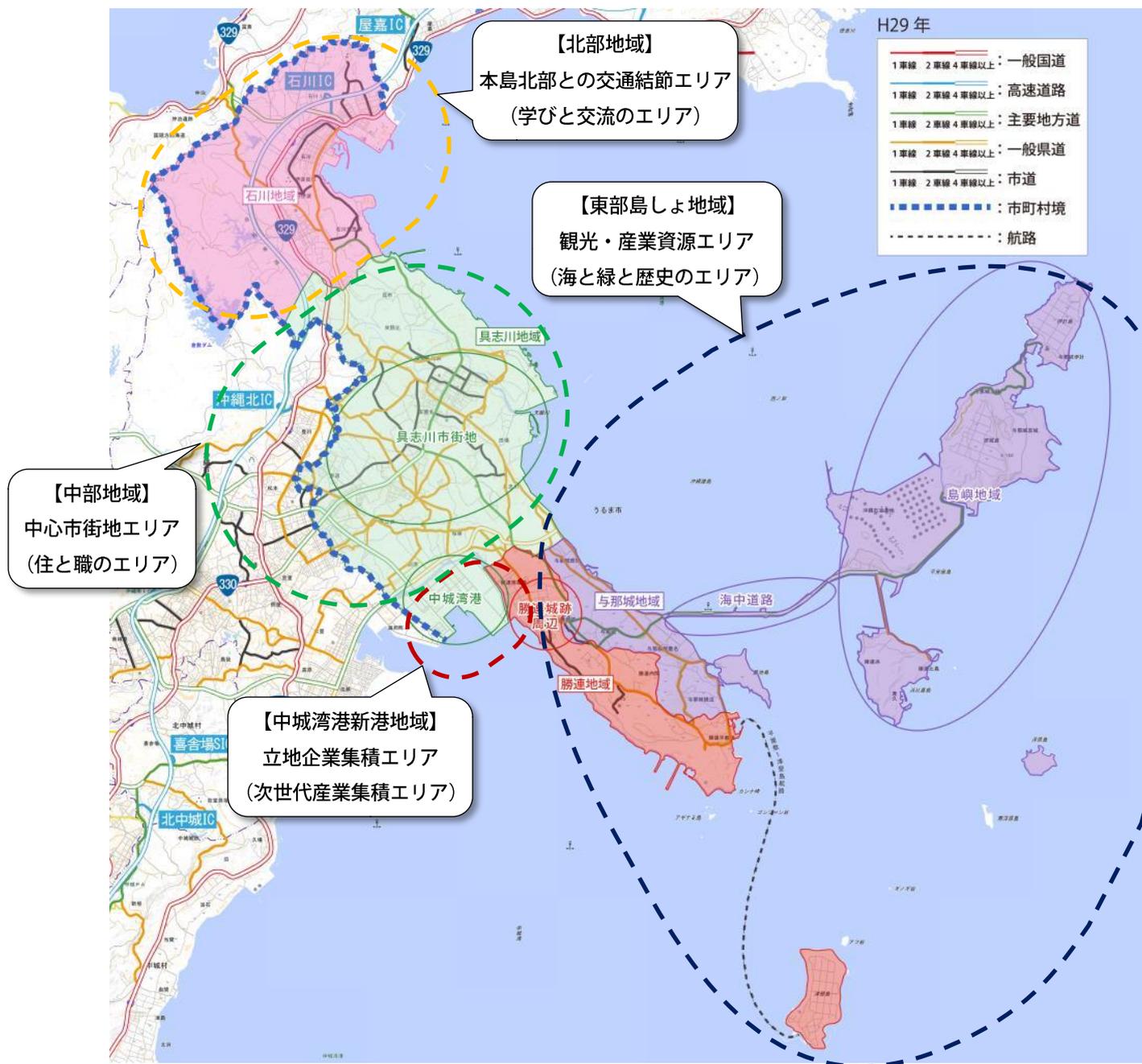


図 44 エリア図

- ・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

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

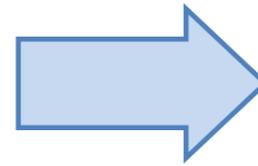
基本理念と目標を踏まえ、それらを実現するための基本方針（案）

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



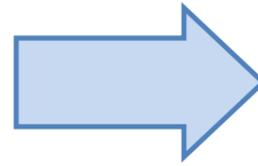
- ・道路交通混雑の解消
- ・物流の円滑化
- ・道路網の整備

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

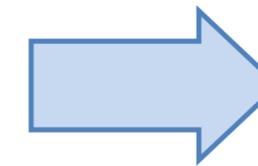


- ・通学通勤時の交通混雑改善
- ・公共交通空白地域の解消
- ・公共交通の利便性向上
- ・救急医療搬送への時間短縮
- ・確実な救急活動経路の確保
- ・緊急輸送道路の早期無電柱化推進
- ・交通空間の防犯性向上
- ・災害時の円滑な対応
- ・交通安全対策

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

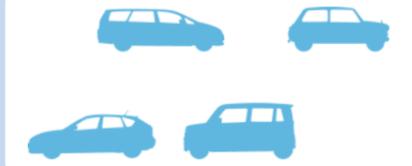
多様な移動手段



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。

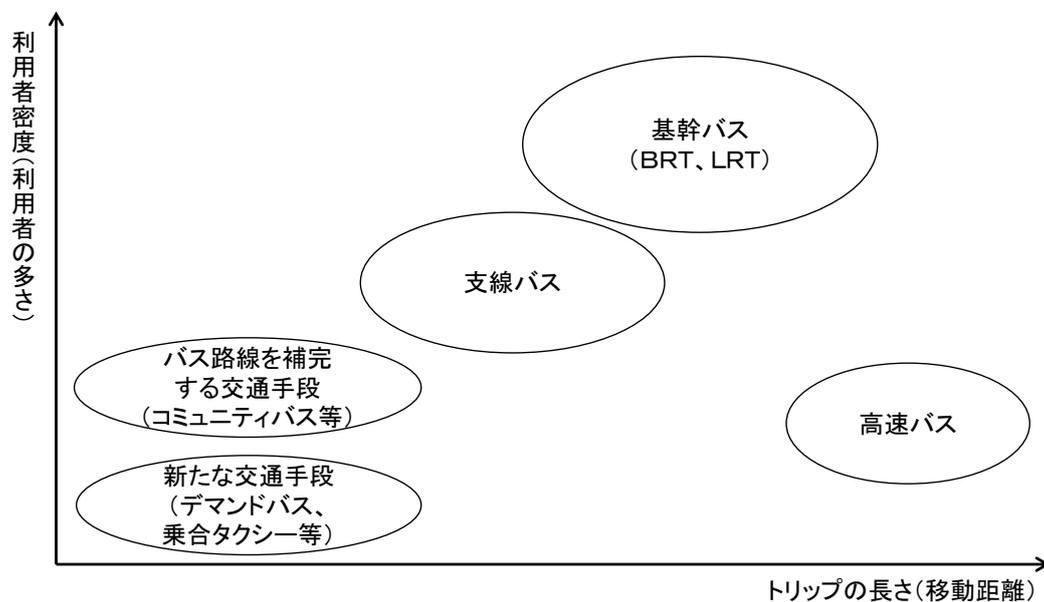


図 45 公共交通の役割分担イメージ

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。

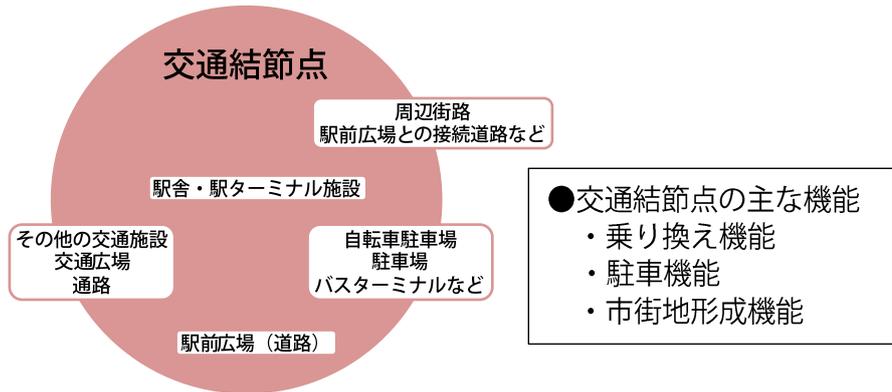


図 46 交通結節点を構成する主な施設

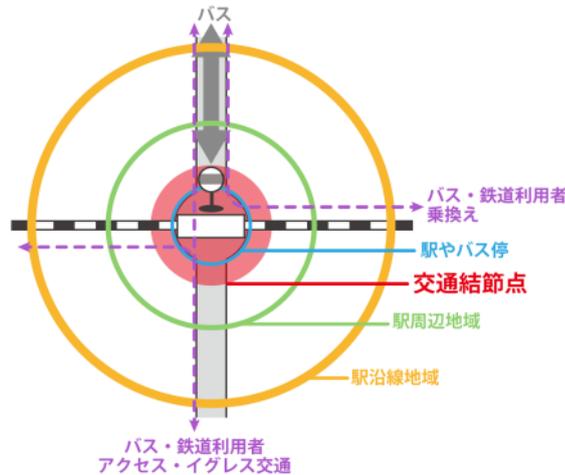


図 47 交通結節点イメージ (鉄道+バス)

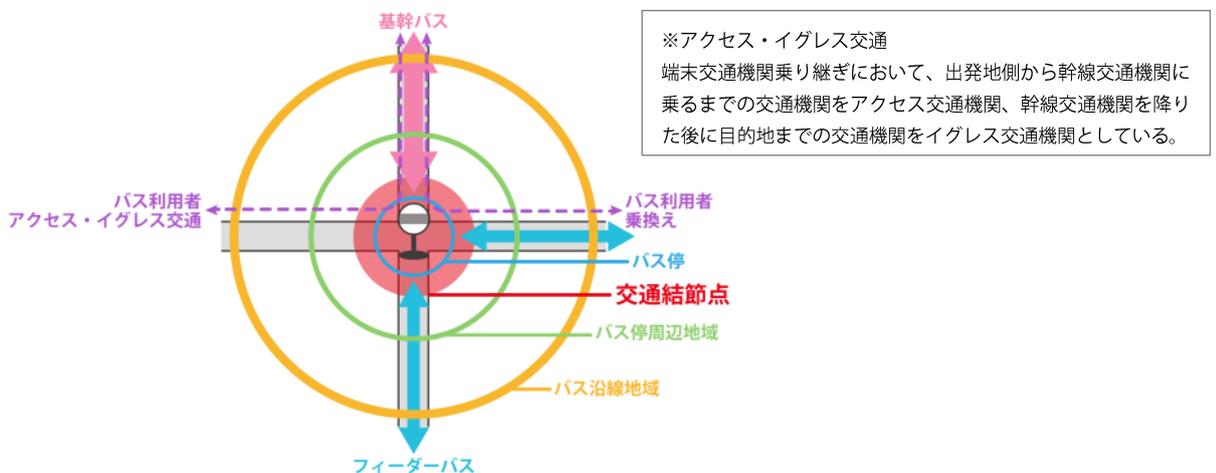


図 48 交通結節点イメージ (バス)

※アクセス・イグレス交通
 端末交通機関乗り継ぎにおいて、出発地側から幹線交通機関に乗るまでの交通機関をアクセス交通機関、幹線交通機関を降りた後に目的地までの交通機関をイグレス交通機関としている。

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。

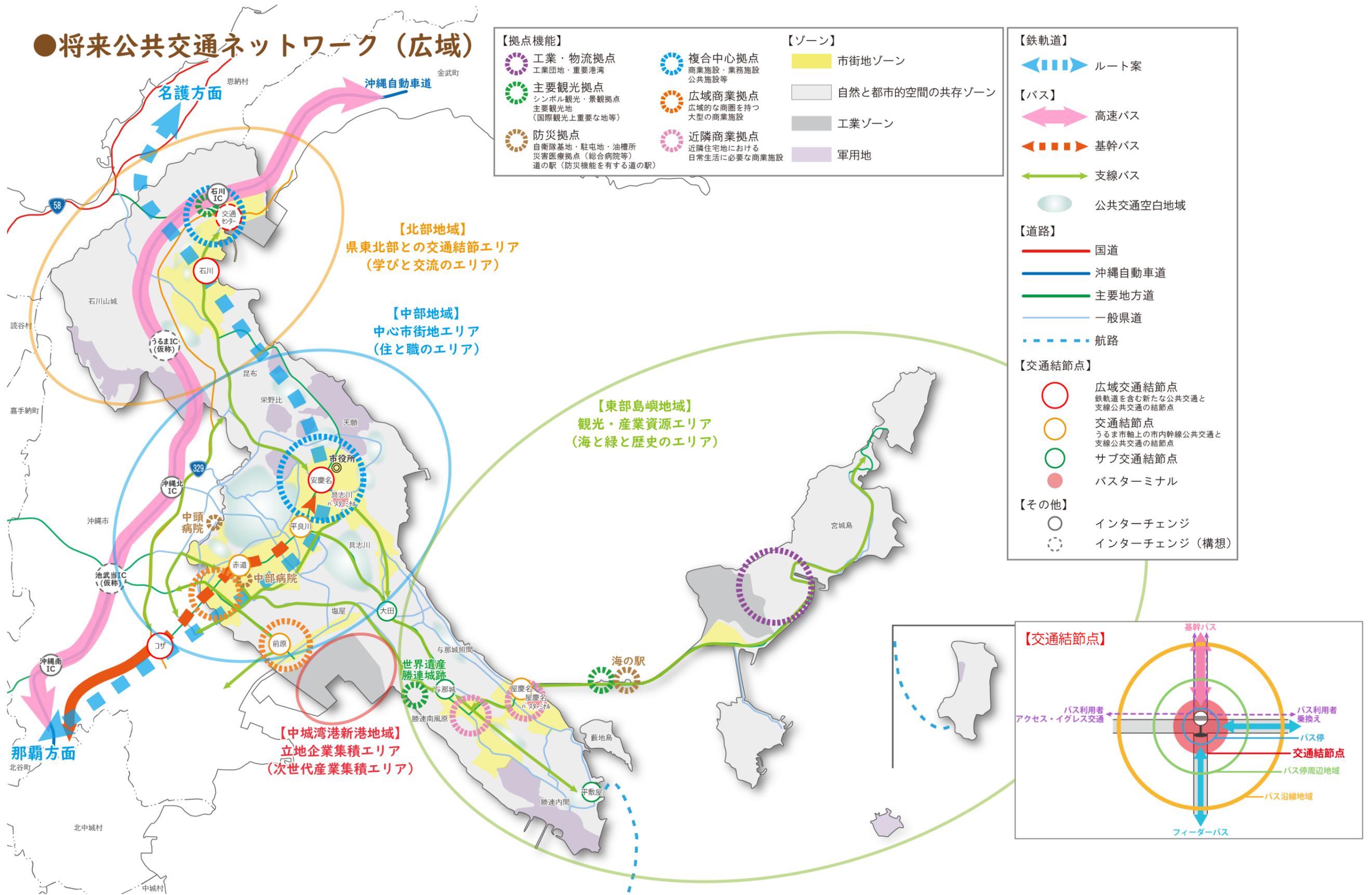


図 51 将来公共交通ネットワーク (広域)

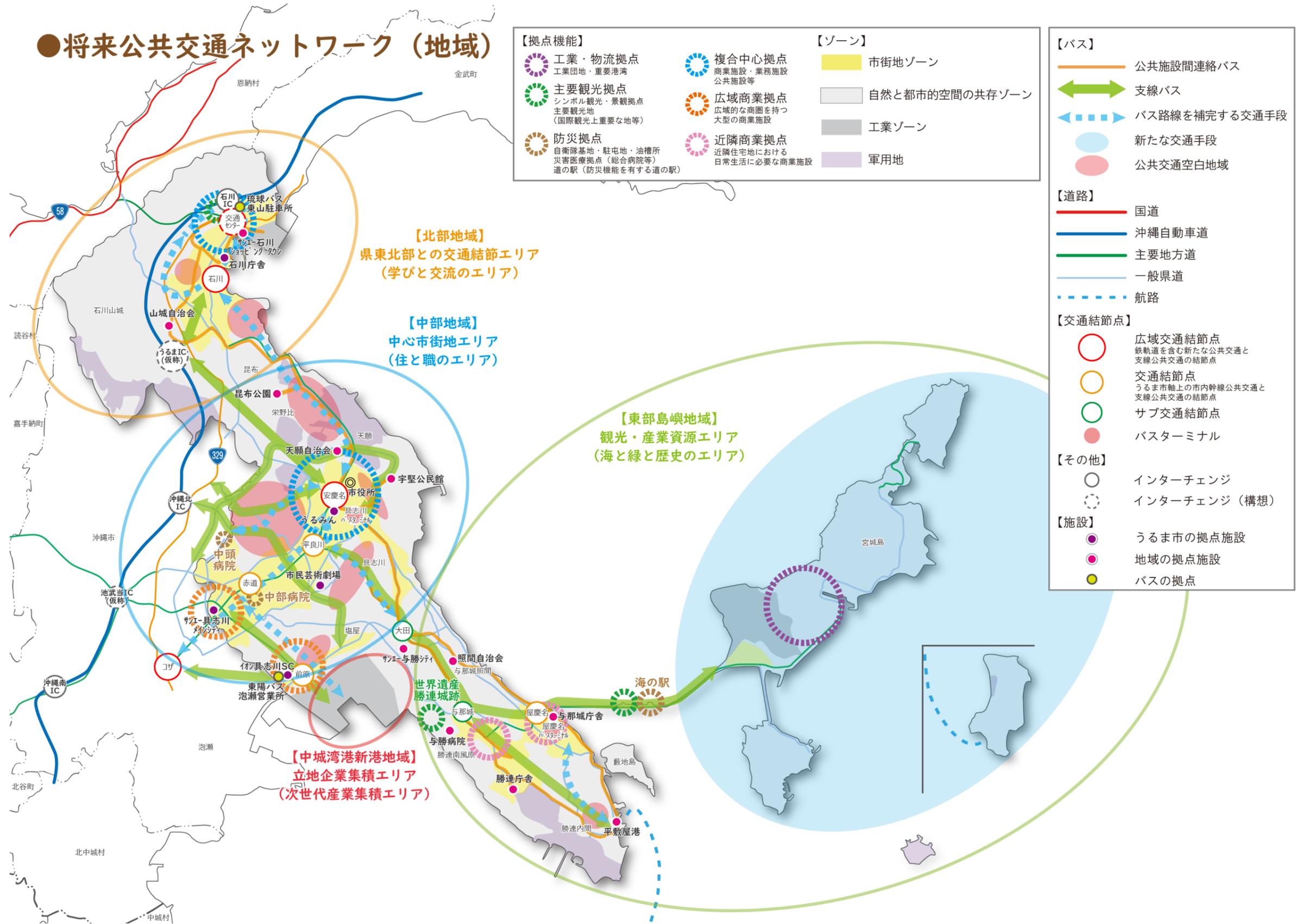


図 52 将来公共交通ネットワーク (地域)

(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

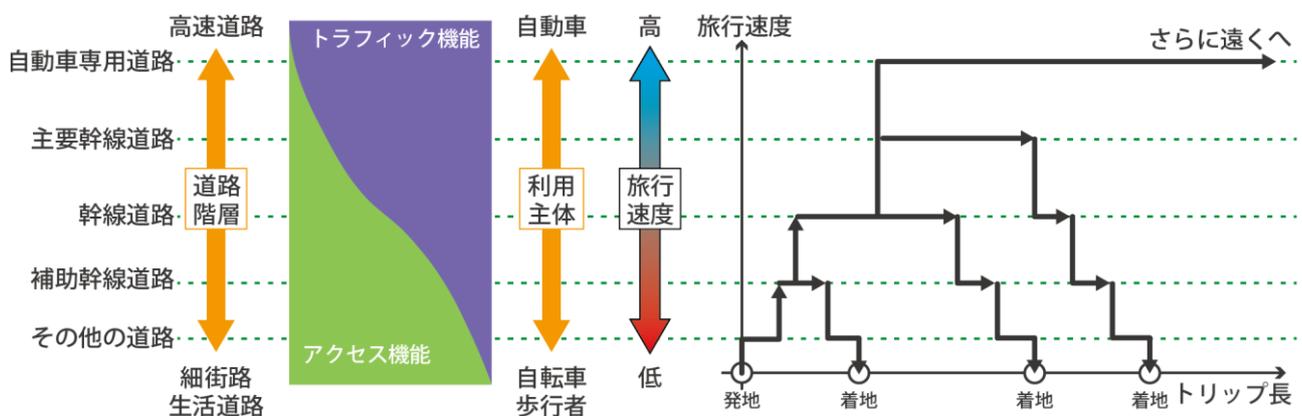


図 53 道路機能と道路構造の関係

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"> ・完全出入制限を行うことで高速サービスを提供 ・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 ・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 ・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 	
ii)主要幹線道路	
①ハシゴ道路の構築	
<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	
②階層型ネットワークの構築	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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） 	
iii)幹線道路	県道・市道
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	
iv)補助幹線道路	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	
v)区画道路	市道
<ul style="list-style-type: none"> ・沿道宅地へのサービスを目的とし、密に配置される道路 	
vi)その他の道路	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	

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。

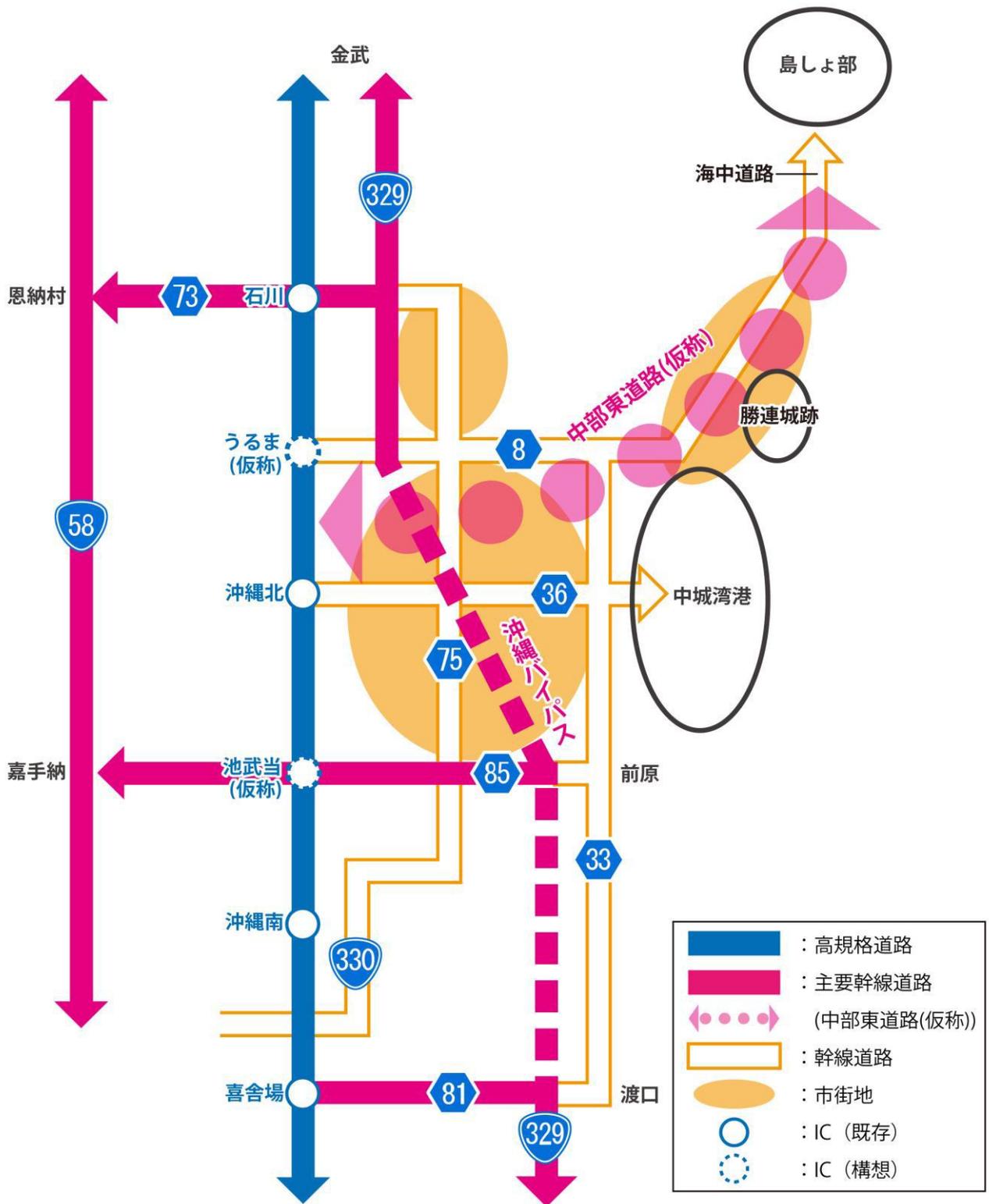


図 55 道路ネットワーク概念図

■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

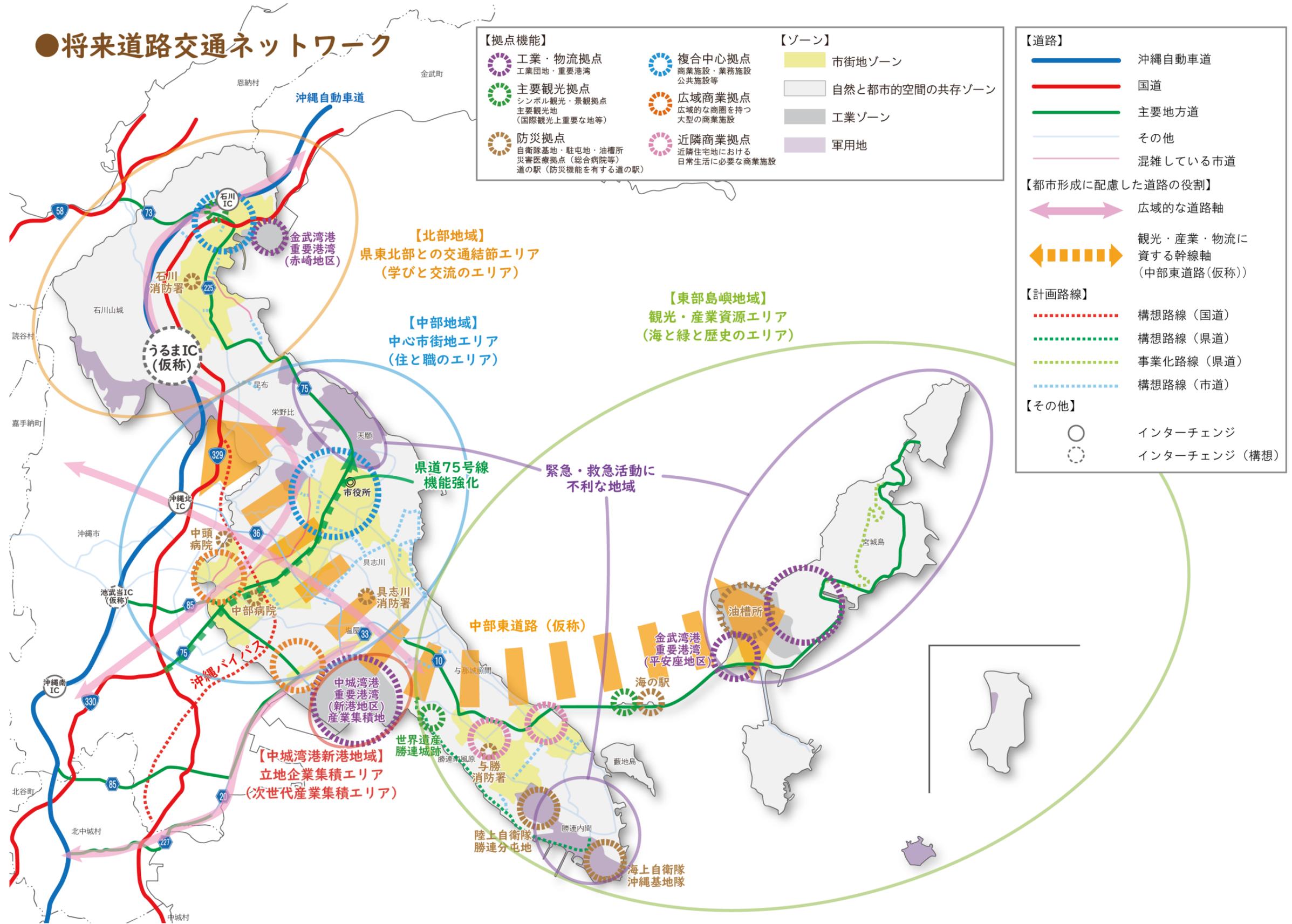


図 56 将来道路交通ネットワーク

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。	・中部東道路（仮称）	
	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。	・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	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）	
	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） （海中道路機能強化）	
	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 ・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
3. 県道川田州崎（33号）線 ～県道宜野湾北中城線沿線	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。	・広域道路の整備、機能強化	・路線バス延伸 ・支線バス
	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	・時差出勤（朝夕の混雑緩和）
	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指す。	・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）
	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。	・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）	・モビリティマネジメント （公共交通への転換） ・基幹バス延伸 （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 ・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）	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。	・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 ・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）	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 ・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）	・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
	渋滞	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。	・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）	
	観光	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）	
5. 石川IC周辺	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）	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）	
	渋滞	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。	・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）	
	観光	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）	

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。

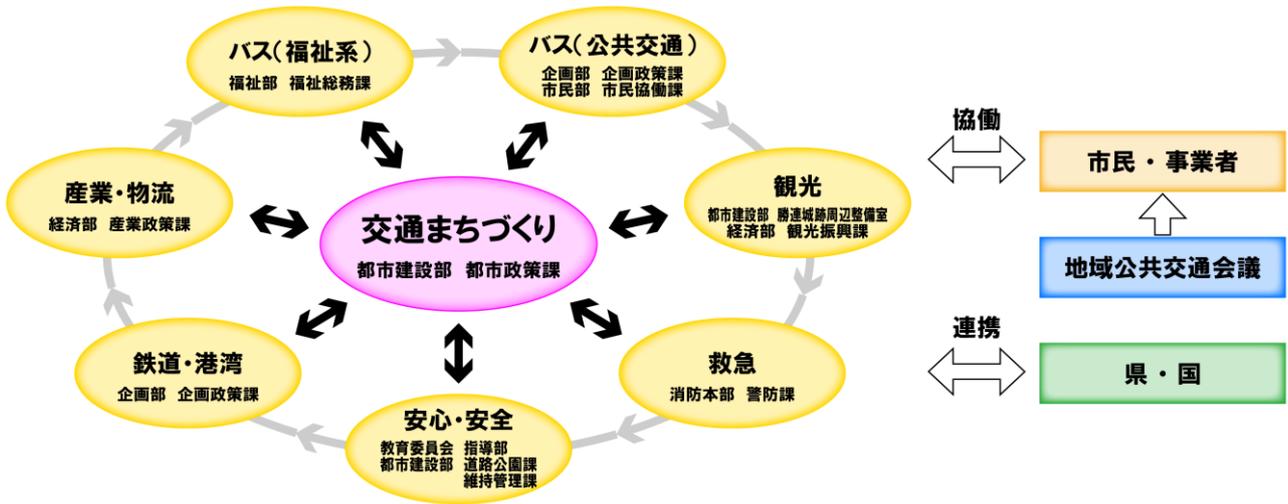


図 58 うるま市交通基本計画の推進に向けた庁内推進体制及び役割分担

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

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。道路拡張等で対応できないか。	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

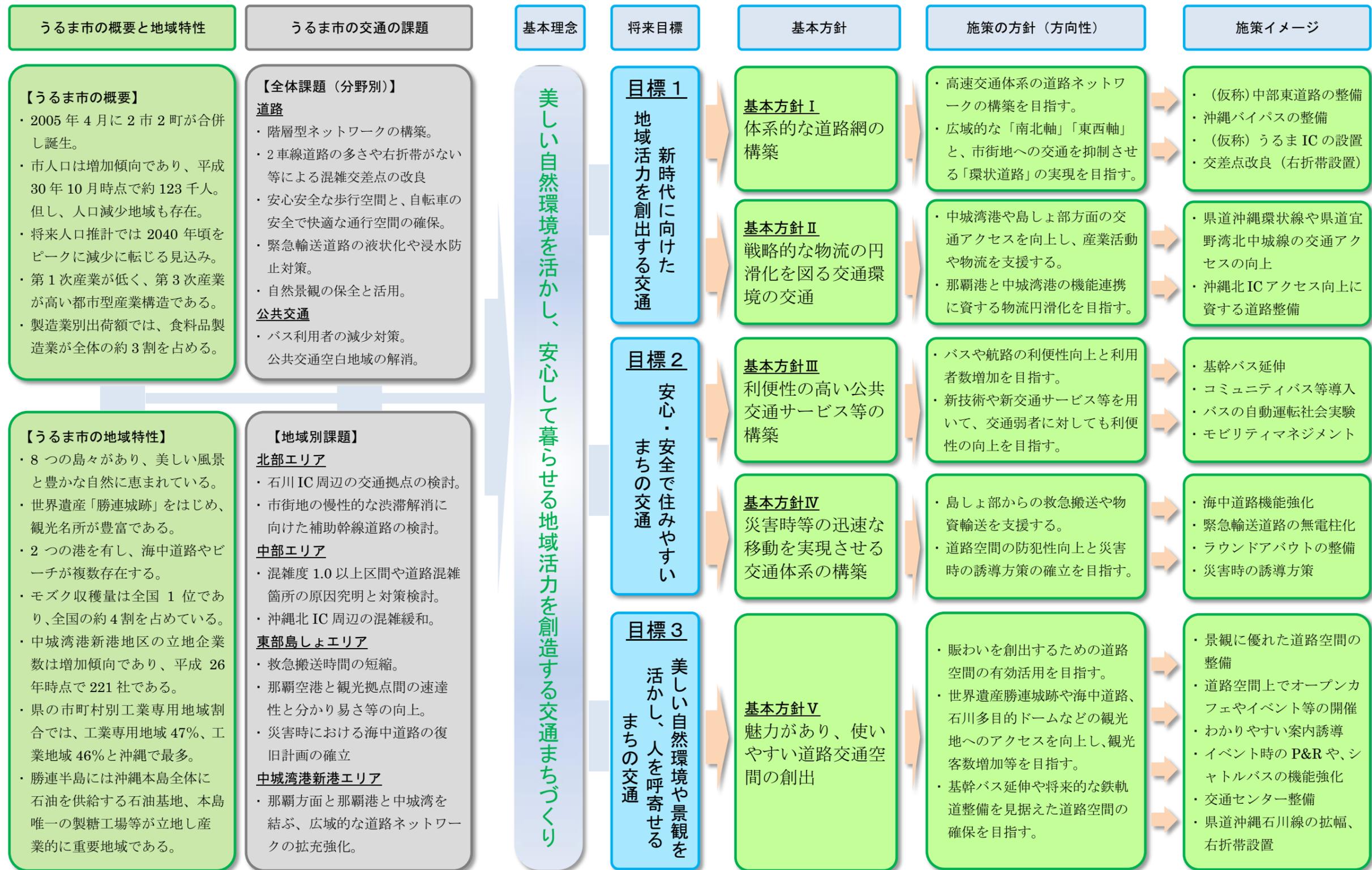


図 59 うるま市交通基本計画の全体概要

