

うるま市総合交通戦略

令和2年3月

うるま市

目次

I	うるま市総合交通戦略の概要.....	1
1.	うるま市総合交通戦略策定の背景、目的、位置づけ.....	1
2.	計画の目標年次.....	2
3.	計画の区域.....	2
II	ニーズの把握.....	3
1.	意見交換会.....	4
2.	バス事業者ヒアリング調査.....	7
3.	web アンケート調査.....	8
4.	市内高校生アンケート調査.....	10
5.	市内小中学校勤務の教諭アンケート調査.....	12
6.	中城湾港新港地区の通勤者アンケート調査.....	14
III	うるま市総合交通戦略.....	16
1.	交通基本計画における基本方針.....	16
2.	策定の考え方.....	17
(1)	短期戦略・中期戦略の設定.....	17
(2)	短期・中期戦略と実施施策.....	18
3.	短期・中期戦略に基づく実施施策.....	19
(1)	短期・中期戦略に基づく実施施策.....	19
(2)	実施施策の具体的な内容.....	22
4.	地区別施策パッケージ.....	64
5.	重点施策の具体的なスケジュール.....	70
6.	計画目標の達成状況を評価するための指標及び目標値.....	73
7.	フォローアップ体制.....	75
8.	PDCA による評価・改善.....	75
IV	付属資料.....	76
1.	うるま市総合交通戦略策定検討幹事会名簿.....	76
2.	うるま市総合交通戦略策定検討委員会名簿.....	77
3.	用語集.....	78

1 うるま市総合交通戦略の概要

1. うるま市総合交通戦略策定の背景、目的、位置づけ

うるま市総合交通戦略（以下、総合交通戦略という）は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市像の実現を図るため、本市が抱える多様な交通課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的に策定するものである。

なお、本市では、2019年3月に、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」（以下、交通基本計画という）を策定している。総合交通戦略では交通基本計画に基づき、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、推進体制、実施目標時期などを明確にし、市民・事業者・行政等がそれぞれの役割のもと取り組むものである。

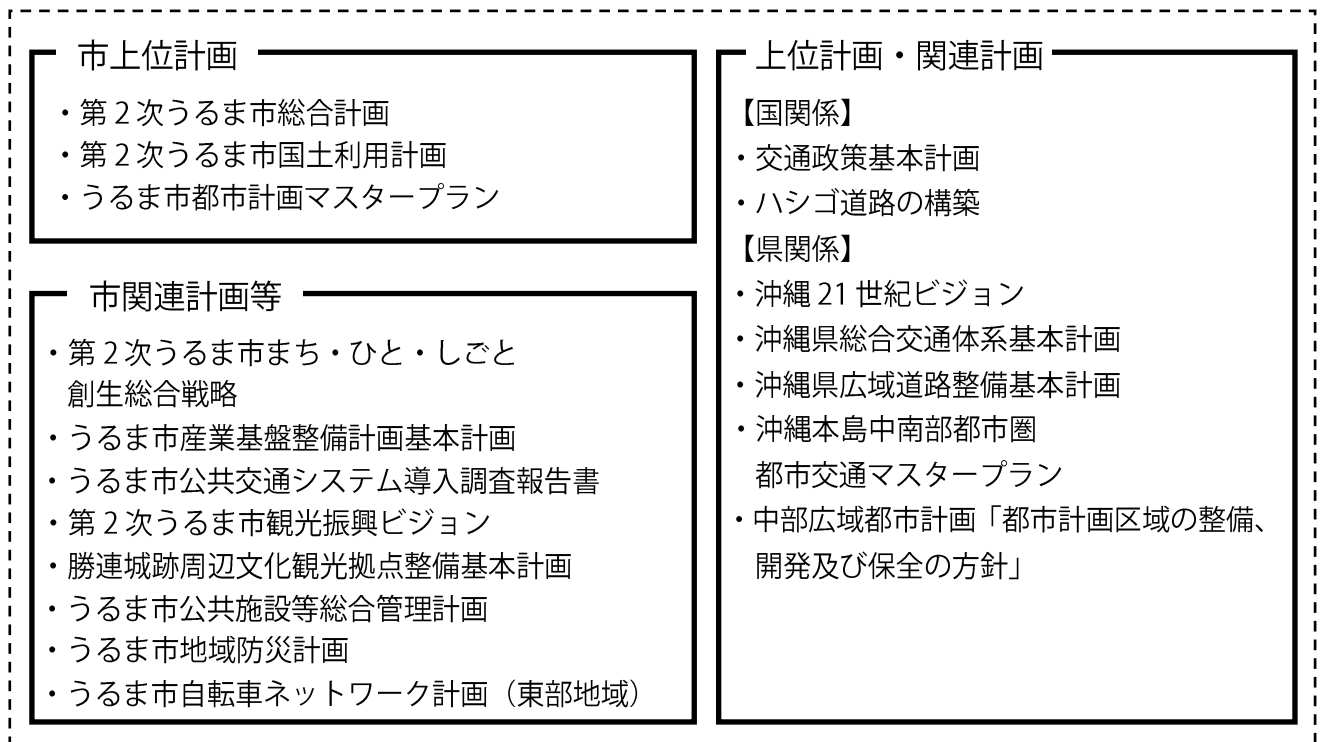


図1 計画の位置づけ

2. 計画の目標年次

総合交通戦略の目標年次は、事業開始年次である2020年度から交通基本計画の短・中期完了の2030年度までの概ね10年間とする。また、中間目標年次である短期完了時（2025年度）には、その時点での計画目標の達成状況を検証し、必要に応じて施策の内容等を見直すものとする。

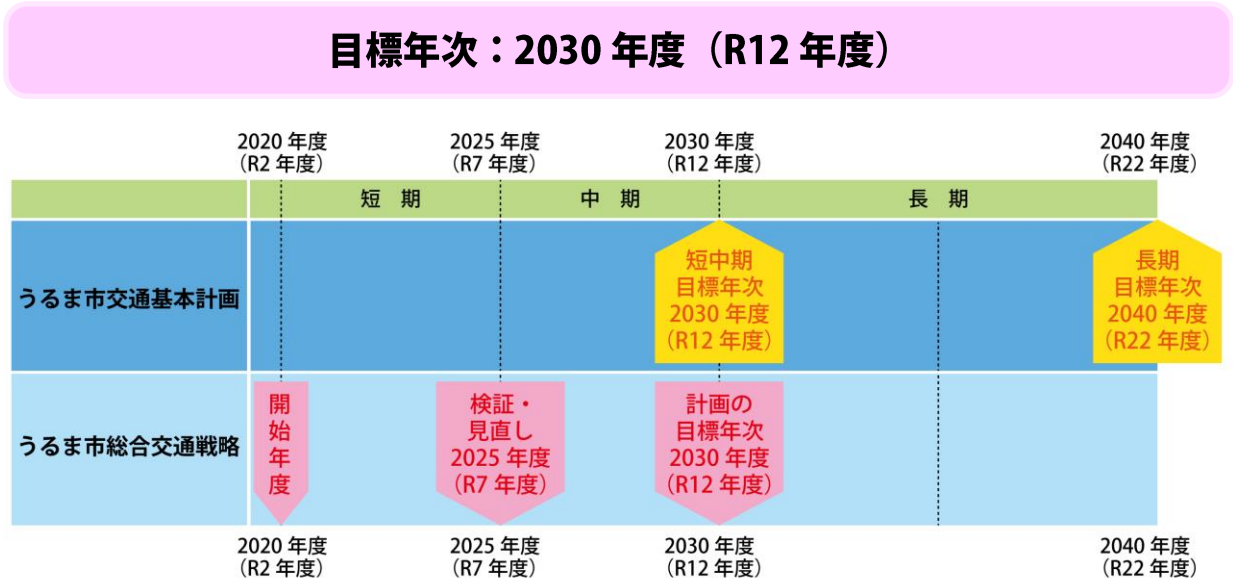


図 2 目標年次

3. 計画の区域

計画の区域は市全域とするが、必要に応じて周辺市町村も含めて検討する。

II ニーズの把握

ニーズを把握するための意見交換会を行なうとともに、今後のバス路線の検討にあたり、バス事業者へヒアリング調査を行なった。

また、本市は日常生活において周辺市町村から移動する人のみならず、県内・外を問わず、観光目的で訪れる人が多く存在していることから、本市を訪れる人を対象とした各種アンケートを実施し、総合交通戦略にそのニーズを反映することとした。

なお、交通基本計画策定時に市民アンケート調査や関係者ヒアリング調査を実施し、その意見を反映しており、これら調査結果は総合交通戦略においても反映することとする。

各種意見の把握は以下のとおり行なった。

表 1 ニーズの把握方法

意見の把握方法	実施概要
1. 意見交換会	○実施地区：北部地区（石川地区）、中南部地区（具志川地区）、東部・島しょ地区（与那城・勝連地区）の3地区で実施 ○実施方法：各地区別に参加者を募り、参加者からの意見を収集 ○実施期間：令和元年11月19日（火）～22日（金） （うち3日間で実施）
2. バス事業者ヒアリング調査	○対象事業者：株式会社琉球バス交通、沖縄バス株式会社、東陽バス株式会社 ○実施期間：令和元年11月14日（木）、20日（水）
3. web アンケート調査	○対象者：市外在住者400人 本市を除く県内居住者200人 県外居住者200人 ○実施期間：令和元年12月19日（木）～20日（金）
4. 市内高校生アンケート調査	○対象学校：石川高等学校、具志川高等学校、具志川商業高等学校、中部農林高等学校、前原高等学校、与勝高等学校、沖縄高等特別支援学校 ○配布数：各校に対して各学年1クラスを目安に配布
5. 市内小中学校勤務の教諭アンケート調査	○対象学校：市内小中学校 計27校（小学校17校、中学校9校、小中学校1校） ○対象者：市内小中学校勤務の教諭（校長・教頭・教諭）
6. 中城湾港新港地区の通勤者アンケート調査	○対象企業：中城湾港新港地区立地企業のうち11社

1. 意見交換会

北部地区（石川地区）、中南部地区（具志川地区）、東部・島しょ地区（与那城・勝連地区）の3地区で意見交換会を実施し、市民ニーズの把握を行なった。

意見交換会の概要は以下のとおりである。

表 2 意見交換会の概要 (1/3)

地区名	実施日	意見交換会での意見
北部地区 (石川地区)	令和元年 11月22日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ○建設中のサンエー石川シティから赤崎交差点向けの朝夕渋滞が酷い。信号の時間調整はできないのか。 ○石川運動公園前の道路を通る車両が朝と夕方だけ多いが、交通量を減らすことはできないのか。例えば、一方通行にする等。また拡幅する話を聞いたことがあるがどうなのか。 ○石川旧庁舎と公園の活用が産業基盤に変更になったため、いつ整備されるのか期待できない。国道付近に新たなバイパスを整備するしか、石川の交通渋滞は解消されないと思う。 ○美原ゴルフレンジ前の朝と夕方が渋滞しているので、交差点に左折帯は整備できないのか。 ○美原地区を施設間連絡バスが通過しているのに施設でしか停車しないため利用できない。公共交通空白地域になっているのに施設間連絡バスが利用できない状況なので、乗車運賃を払っても良いのでコミュニティバスを導入できないのか。 ○施設間連絡バスの運用費が年間1000万円、バス会社に委託した場合2500万円なら、現状の1日の利用者が70人から見ても、ルートを拡大してコミュニティバスを導入した方が費用対効果は得られると思うが。公共バスを利用しないと渋滞も緩和されない。 ○LRTの検討は。 ○行政としては高齢化が進む地域に対して病院や福祉施設へ通える等、人としての最低限の保証は必要。お金がないというのは理由にならない。 ○施設間だけでなく、既存のバス停に停車できる様に検討でなく検証して欲しい。まずは直ぐに実行できることをやって欲しい。 ○企業独自の巡回バスをお願いして補助をすることはできないのか。 ○銀座通りから石川旧庁舎へ向けた際の優先道路がわかりづらい。

表 3 意見交換会の概要 (2/3)

地区名	実施日	意見交換会での意見
<p>中南部地区 (具志川地区)</p>	<p>令和元年 11月20日(水)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設間連絡バスの具志川石川線、具志川与勝線とあるが、公共交通がない中城湾港新港地区への公共施設間連絡バスのルート拡充は可能か。 ○喜屋武交差点について安謝高架橋を参考に立体交差等で渋滞を緩和できる道路整備をお願いしたい。 ○信号待ちしないで済む左折レーンを整備して欲しい。県道においては市が整備できないので市道や農道等、市が整備できる道路を活用した道路整備を検討して頂きたい。 ○防災の観点から、片側1車線道路も災害時は対向車線も利用できるソフト的な運用を考えて頂きたい。また停電時でも安全に通行できる交差点(ラウンドアバウト)を増やして頂きたい。 ○東陽バスのルートを、泡瀬から州崎→勝連城跡→屋慶名(海中道路前)のルートを提案して欲しい。 ○バスの運転手が不足しているのであれば市が支援・育成するとか、うるま市と同規模で同様な問題を抱えていた事例を参考にできないのか。 ○ドン・キホーテ交差点(喜屋武・州崎向け)に右折信号の設置を希望する。 ○うるマルシェ付近へ施設間連絡バスのルート検討はあるのか。 ○鉄軌道はどのようなのでしょうか。見込みはあるのでしょうか。実現に向けた取組みは行っておりますか。あわせて勝連半島まで繋ぐ交通体系も考えて頂きたい。 ○県道75号線の基幹バス延伸は可能なのか。 ○免許返納後の交通手段確保はどうなっているか。 ○施設間連絡バスの利用者の意見を取った方が良い。 ○公共バスの便を少なくしてでも運行する等、市の有償バスを運行しても良いのでは。

表 4 意見交換会の概要 (3/3)

地区名	実施日	意見交換会での意見
東部・島しょ地区（与那城・勝連地区）	令和元年 11月19日(火)	<p>○都市政策課が司令塔として実行できる「力」が必要である。交通に関する関係部署をまとめる組織作りは出来ているのか。</p> <p>○島しょ部の人口が激減する中で将来の都市交通計画とあるが、概ね20年後とあるが、上位計画である総合計画は5年、10年と期間が短いので、総合計画にも反映する必要があるのではないのか。</p> <p>○（仮称）うるま IC と（仮称）中部東道路は何年後には実現するという思いで取組んでおりますか。</p> <p>○藪地島と浜比嘉を繋ぐ橋梁を位置付けられないか。</p> <p>○自転車を活用した交通形態や自家用有償制度の導入は検討しているのか。</p> <p>○安慶名十字路までバスレーン延伸は計画しないのか。</p> <p>○鉄軌道を想定した道路計画をして頂きたい。</p> <p>○右折帯や右折信号が無い道路の朝夕ラッシュ時だけでも信号の時間調整はできないのか。</p> <p>○地域公共交通網形成計画はうるま市にないのか。</p> <p>○公共交通機関の料金を下げないと利用者も増えない。</p> <p>○宅配をドローン活用する等、先進技術の導入は考えているのか。</p> <p>○新時代に向けた旧市町を結ぶ交通体形も作って頂きたい。個人としては北中城 IC と与勝地域を結ぶ高速道路が欲しい気持ちもある。</p>

2. バス事業者ヒアリング調査

バス事業者から今後の路線バス検討にあたっての意見を収集した。

バス事業者ヒアリング調査の調査結果は下表のとおりである。

中城湾港新港地区へのバス路線の延伸については、中城湾港新港地区に立地する企業の従業員のニーズを踏まえたうえで、検討していく必要がある。

また、安慶名の広域交通結節点*は、具志川バスターミナルの機能充実のみならず、数社使用できるバスターミナル新設も検討していく必要がある。

さらに、公共交通の基盤を支えるという意味において、市として運転手育成のための支援について検討が必要である。

※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

表 5 調査結果の概要

対象事業者	株式会社琉球バス交通	沖縄バス株式会社	東陽バス株式会社
実施日	令和元年11月14日(木)	令和元年11月20日(水)	令和元年11月14日(木)
運行に関する課題	○運転手不足（高齢化、インバウンド観光増加に伴う貸切バス増加等）。 ⇒現在は定年延長で対応している。 ○勤務時間の遵守（働き方改革、8時間休憩等）もあり、運転手が不足している。 ○定時制高校や塾帰りにも利用できる終バス運行に関する要望あり。 ○渋滞に伴う遅延が問題となっている。		
公共施設間連絡バスの運行について	○検討は可能である。	○運転手を確保していただけなら、運行してもよいと考える。	○以前、運行の依頼を受けて検討したが、運行距離が長く難しいと回答した経緯がある。
バス路線延伸の可能性	○基幹バス延伸は可能である（琉球バス、沖縄バス）。 ○電話で前原地区へのバス延伸の要望をされたことがある。 ○H26 実証実験（具志川～中城湾港新港地区）の利用者が少なかったことから、今回の企業アンケート結果を見て中城湾港新港地区への延伸を検討したい。		
交通結節点について	○具志川バスターミナルの駐車場が狭いので広げたい。	○安慶名に交通結節点があれば、那覇～安慶名で基幹バス、安慶名～屋慶名で支線バスを運行し、効率的な運行が可能となる。	—

3. web アンケート調査

web アンケート調査の調査結果は下表のとおりである。

県内居住者（うるま市を除く）、県外居住者とも、うるま市へのアクセス・うるま市内での移動においては「自家用車」や「レンタカー」を利用する人がほとんどであり、路線バスの利用者はわずかである。

そのため、「県内主要都市・拠点等からのアクセス時間の短縮」や「IC 周辺や市内の渋滞緩和」に期待するとの回答が多い。一方で、「県内主要都市・拠点や近隣市町村からの公共交通サービスの充実」も同様に多くなっており、公共交通利用環境の向上により公共交通を利用した観光周遊ネットワークを構築していく必要がある。

表 6 調査結果の概要 (1/2)

<p>回答者の属性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○回答者数は 400 人であり、うるま市を除く県内居住者（以下、県内居住者という）が 200 人、県外居住者が 200 人。 ○県内居住者は那覇市在住者が約 32%と多く、次いで沖縄市（約 14%）、浦添市（約 9%）が多い。 ○県外居住者は関東が約 47%と最も多く、県別では東京都、神奈川県、大阪府が多い。 ○性別は県内居住者、県外居住者とも男性が 6～7 割と多い。 ○年齢は 20 代が 1 割程度とやや少ないものの、30～60 歳以上まで幅広い。
<p>うるま市への来訪について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○来訪目的については、県内居住者は「食事・娯楽・ショッピング」が約 52%と最も多く、次いで「買い物（食料品などの購入）」が約 40%と多い。ただし、「業務（営業、打合せ、運搬等）」や「通勤・通学」といった日常目的での来訪もみられる（県外居住者は観光での来訪者を対象としたため、観光が 100%で最も多い）。 ○来訪頻度については、県内居住者は日常的な来訪目的はみられるものの、「年に数回」未満が約 67%を占め、県外居住者は観光目的での来訪のため「年に 1～2 回以下」が約 95%を占める。 ○来訪場所については、県内居住者は「中部地域」が約 57%と最も多く、県外居住者は「東部島しょ地域」が約 61%と最も多い。 ○うるま市へアクセスする際の交通手段、うるま市を移動する際の交通手段については、県内居住者は「自家用車（自分で運転）」が約 8 割と最も多く、「路線バス」などの公共交通機関は 10%以下である。 ○県外居住者は「レンタカー」が約 8～9 割と最も多く、「路線バス」などの公共交通機関は県内居住者同様、10%以下である。 ○うるま市へアクセスする際の高速道路の利用については、県内居住者が約 4 割、県外居住者が約 7 割であり、最寄りの利用高速道路 IC では「沖縄北 IC」、「沖縄南 IC」が多い。

表 7 調査結果の概要 (2/2)

<p>うるま市内外の移動に関する問題</p>	<p>○うるま市内外の移動に関する問題の評価では、市内居住者、市外居住者とも同様の傾向であり、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセスに時間がかかる」が約 60%と最も多く、次いで「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通でのアクセスが不便」が約 56%、「IC までの距離が遠い」が約 48%と多い。</p>																																																																																																																								
<p>今後のうるま市の道路・交通面の施策の必要性</p>	<p>○県内主要都市・拠点等からのアクセス時間や公共交通サービスなど都市間アクセスに関する施策、IC 周辺や市内の渋滞緩和など市内の交通環境、バスの利用環境、観光に関連した施策など、どの項目についても必要との回答が多い。</p> <p>○県内居住者では那覇市在住者が多いことや県外居住者が多いためか、特に、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮」、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実」が 50%以上と多い。</p> <p>〔今後のうるま市の道路・交通面の施策の必要性〕 ※各選択肢とも回答者数は 400 人</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>必要</th> <th>やや必要</th> <th>どちらでもない</th> <th>あまり必要ない</th> <th>必要ない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮</td> <td>18.8</td> <td>36.0</td> <td>31.8</td> <td>10.0</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実</td> <td>20.3</td> <td>31.3</td> <td>37.0</td> <td>8.0</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>新たなICの整備</td> <td>12.8</td> <td>18.3</td> <td>47.3</td> <td>14.0</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>IC周辺や市内の渋滞緩和</td> <td>13.0</td> <td>22.5</td> <td>46.5</td> <td>12.3</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>ICまでのアクセス道路の整備</td> <td>12.5</td> <td>26.3</td> <td>44.0</td> <td>10.5</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備</td> <td>13.3</td> <td>29.5</td> <td>42.8</td> <td>9.3</td> <td>5.3</td> </tr> <tr> <td>勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備</td> <td>13.5</td> <td>26.8</td> <td>42.0</td> <td>10.3</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備</td> <td>13.0</td> <td>27.3</td> <td>46.5</td> <td>8.3</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備</td> <td>14.0</td> <td>22.8</td> <td>48.8</td> <td>9.0</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td>中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備</td> <td>12.3</td> <td>20.3</td> <td>51.8</td> <td>10.0</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備</td> <td>15.8</td> <td>23.3</td> <td>48.5</td> <td>6.5</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>バス専用レーンなどバスの走行環境の改善</td> <td>9.3</td> <td>18.0</td> <td>54.3</td> <td>11.8</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>バスセンターなど交通拠点の整備</td> <td>10.3</td> <td>20.3</td> <td>54.0</td> <td>9.5</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場・屋根等の整備等）</td> <td>9.8</td> <td>22.3</td> <td>53.3</td> <td>8.8</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>自転車道の整備など自転車の利用環境の改善</td> <td>9.0</td> <td>21.5</td> <td>54.0</td> <td>9.8</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入</td> <td>12.3</td> <td>23.8</td> <td>48.0</td> <td>10.0</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>景観や観光を楽しめるような道路空間の整備</td> <td>12.0</td> <td>32.8</td> <td>41.5</td> <td>8.8</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行</td> <td>11.3</td> <td>25.3</td> <td>50.3</td> <td>8.0</td> <td>5.3</td> </tr> <tr> <td>主要拠点や観光施設等の案内の充実</td> <td>13.8</td> <td>30.3</td> <td>43.5</td> <td>7.8</td> <td>4.8</td> </tr> </tbody> </table>	施策	必要	やや必要	どちらでもない	あまり必要ない	必要ない	県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮	18.8	36.0	31.8	10.0	3.5	県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実	20.3	31.3	37.0	8.0	3.5	新たなICの整備	12.8	18.3	47.3	14.0	7.8	IC周辺や市内の渋滞緩和	13.0	22.5	46.5	12.3	5.8	ICまでのアクセス道路の整備	12.5	26.3	44.0	10.5	6.8	うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備	13.3	29.5	42.8	9.3	5.3	勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備	13.5	26.8	42.0	10.3	7.5	うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備	13.0	27.3	46.5	8.3	5.0	市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備	14.0	22.8	48.8	9.0	5.5	中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備	12.3	20.3	51.8	10.0	5.8	高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備	15.8	23.3	48.5	6.5	6.0	バス専用レーンなどバスの走行環境の改善	9.3	18.0	54.3	11.8	6.8	バスセンターなど交通拠点の整備	10.3	20.3	54.0	9.5	6.0	バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場・屋根等の整備等）	9.8	22.3	53.3	8.8	6.0	自転車道の整備など自転車の利用環境の改善	9.0	21.5	54.0	9.8	5.8	観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入	12.3	23.8	48.0	10.0	6.0	景観や観光を楽しめるような道路空間の整備	12.0	32.8	41.5	8.8	5.0	イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行	11.3	25.3	50.3	8.0	5.3	主要拠点や観光施設等の案内の充実	13.8	30.3	43.5	7.8	4.8
施策	必要	やや必要	どちらでもない	あまり必要ない	必要ない																																																																																																																				
県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮	18.8	36.0	31.8	10.0	3.5																																																																																																																				
県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実	20.3	31.3	37.0	8.0	3.5																																																																																																																				
新たなICの整備	12.8	18.3	47.3	14.0	7.8																																																																																																																				
IC周辺や市内の渋滞緩和	13.0	22.5	46.5	12.3	5.8																																																																																																																				
ICまでのアクセス道路の整備	12.5	26.3	44.0	10.5	6.8																																																																																																																				
うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備	13.3	29.5	42.8	9.3	5.3																																																																																																																				
勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備	13.5	26.8	42.0	10.3	7.5																																																																																																																				
うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備	13.0	27.3	46.5	8.3	5.0																																																																																																																				
市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備	14.0	22.8	48.8	9.0	5.5																																																																																																																				
中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備	12.3	20.3	51.8	10.0	5.8																																																																																																																				
高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備	15.8	23.3	48.5	6.5	6.0																																																																																																																				
バス専用レーンなどバスの走行環境の改善	9.3	18.0	54.3	11.8	6.8																																																																																																																				
バスセンターなど交通拠点の整備	10.3	20.3	54.0	9.5	6.0																																																																																																																				
バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場・屋根等の整備等）	9.8	22.3	53.3	8.8	6.0																																																																																																																				
自転車道の整備など自転車の利用環境の改善	9.0	21.5	54.0	9.8	5.8																																																																																																																				
観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入	12.3	23.8	48.0	10.0	6.0																																																																																																																				
景観や観光を楽しめるような道路空間の整備	12.0	32.8	41.5	8.8	5.0																																																																																																																				
イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行	11.3	25.3	50.3	8.0	5.3																																																																																																																				
主要拠点や観光施設等の案内の充実	13.8	30.3	43.5	7.8	4.8																																																																																																																				

4. 市内高校生アンケート調査

市内高校生アンケート調査の調査結果は下表のとおりである。

通学時においては市内居住者の方が「路線バス」で通学する割合が低い。また、市内居住者は「路線バス」での通学を検討したことがあるとの回答が少なく、「路線バス」の利用意向が低い傾向となっている。ただし、具志川商業高等学校や中部農林高等学校については「路線バス」の利用が多くなっている。また、バス利用のための改善点では、市内居住者、市外居住者とも「定時性の向上」、「運行本数が多い」、「朝早くから夜遅くまで運行している」が多くなっている。

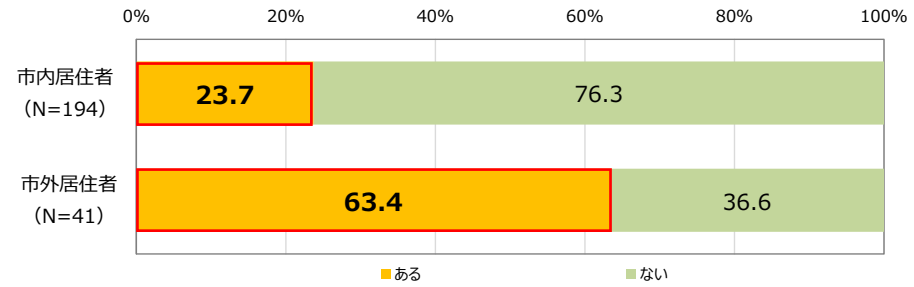
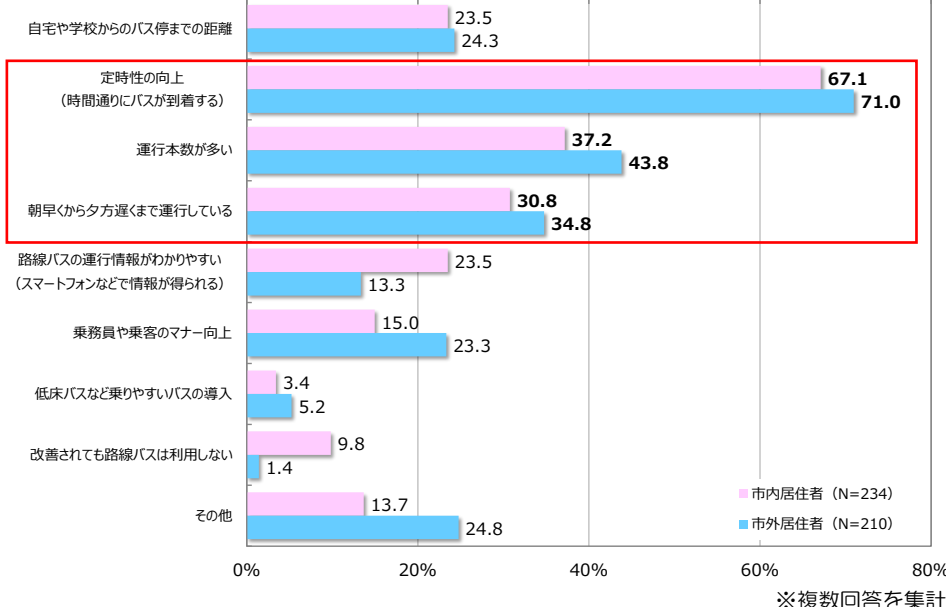
以上のことから、今後の公共交通利用促進に向けては、

- ①市内居住者については、公共交通の利用意識の向上
- ②安慶名周辺のバスの利用環境の改善
- ③「通学・下校に合わせた運行改善」などのバスの利用環境の改善が必要である。

表 8 調査結果の概要 (1/2)

回答者の属性	<p>○回答者数は 790 人であり、うるま市内居住者が 511 人、市外居住者が 268 人（居住地不明が 11 人）。</p> <p>○居住地不明を除くと、市内居住者が約 7 割、市外居住者が約 3 割。</p>																																																																				
通学時における 路線バス利用	<p>○通学時の交通手段は、市内居住者は「自家用車（家族等の送迎）」が約 74%と最も多く（「路線バス」は約 32%）、親の通勤にあわせて通学していることが多くなっていることがうかがえる。一方、市外居住者は「路線バス」が約 72%と最も多い（「自家用車（家族等の送迎）」も約 60%）。</p> <p>〔通学時の交通手段〕</p> <table border="1"> <caption>通学時の交通手段の割合</caption> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>市内居住者 (N=508)</th> <th>市外居住者 (N=267)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>徒歩</td><td>12.0%</td><td>34.3%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>8.9%</td><td>5.2%</td></tr> <tr><td>自家用車 (家族等の送迎)</td><td>59.6%</td><td>73.6%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>31.5%</td><td>71.5%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>2.0%</td><td>2.6%</td></tr> <tr><td>二輪車 (自転車・原付など)</td><td>1.8%</td><td>1.1%</td></tr> <tr><td>モルレール</td><td>0.0%</td><td>0.4%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td><td>0.4%</td></tr> </tbody> </table> <p>※複数回答を集計</p> <p>○高校別に通学時の交通手段をみると、市外居住者が多い高校では「路線バス」が多くなる傾向にあり（具志川商業高等学校、中部農林高等学校）、具志川バスターミナル前にある前原高等学校など、市内居住者が多い高校では「路線バス」が少なくなる傾向にある。</p> <p>○また、市内居住者が多い高校では「自家用車（家族等の送迎）」が多い場合もみられる。</p> <p>〔高校別の通学時の交通手段〕</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>石川高等学校</th> <th>具志川高等学校</th> <th>具志川商業高等学校</th> <th>中部農林高等学校</th> <th>前原高等学校</th> <th>与勝高等学校</th> <th>沖縄高等特別支援学校</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内居住者の割合</td> <td>71.1%</td> <td>68.4%</td> <td>56.6%</td> <td>43.2%</td> <td>71.3%</td> <td>94.6%</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>市外居住者の割合</td> <td>28.9%</td> <td>31.6%</td> <td>43.4%</td> <td>56.8%</td> <td>28.7%</td> <td>5.4%</td> <td>91.7%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通学時の交通手段別の割合*</td> <td>路線バス</td> <td>33.3%</td> <td>28.1%</td> <td>66.0%</td> <td>62.9%</td> <td>44.0%</td> <td>23.3%</td> <td>91.7%</td> </tr> <tr> <td>自家用車 (家族等の送迎)</td> <td>57.3%</td> <td>90.4%</td> <td>55.6%</td> <td>65.0%</td> <td>69.8%</td> <td>82.2%</td> <td>33.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※複数回答のため合計が 100%とはならない。</p>	交通手段	市内居住者 (N=508)	市外居住者 (N=267)	徒歩	12.0%	34.3%	自転車	8.9%	5.2%	自家用車 (家族等の送迎)	59.6%	73.6%	路線バス	31.5%	71.5%	タクシー	2.0%	2.6%	二輪車 (自転車・原付など)	1.8%	1.1%	モルレール	0.0%	0.4%	その他	0.0%	0.4%		石川高等学校	具志川高等学校	具志川商業高等学校	中部農林高等学校	前原高等学校	与勝高等学校	沖縄高等特別支援学校	市内居住者の割合	71.1%	68.4%	56.6%	43.2%	71.3%	94.6%	8.3%	市外居住者の割合	28.9%	31.6%	43.4%	56.8%	28.7%	5.4%	91.7%	通学時の交通手段別の割合*	路線バス	33.3%	28.1%	66.0%	62.9%	44.0%	23.3%	91.7%	自家用車 (家族等の送迎)	57.3%	90.4%	55.6%	65.0%	69.8%	82.2%	33.3%
交通手段	市内居住者 (N=508)	市外居住者 (N=267)																																																																			
徒歩	12.0%	34.3%																																																																			
自転車	8.9%	5.2%																																																																			
自家用車 (家族等の送迎)	59.6%	73.6%																																																																			
路線バス	31.5%	71.5%																																																																			
タクシー	2.0%	2.6%																																																																			
二輪車 (自転車・原付など)	1.8%	1.1%																																																																			
モルレール	0.0%	0.4%																																																																			
その他	0.0%	0.4%																																																																			
	石川高等学校	具志川高等学校	具志川商業高等学校	中部農林高等学校	前原高等学校	与勝高等学校	沖縄高等特別支援学校																																																														
市内居住者の割合	71.1%	68.4%	56.6%	43.2%	71.3%	94.6%	8.3%																																																														
市外居住者の割合	28.9%	31.6%	43.4%	56.8%	28.7%	5.4%	91.7%																																																														
通学時の交通手段別の割合*	路線バス	33.3%	28.1%	66.0%	62.9%	44.0%	23.3%	91.7%																																																													
	自家用車 (家族等の送迎)	57.3%	90.4%	55.6%	65.0%	69.8%	82.2%	33.3%																																																													

表 9 調査結果の概要 (2/2)

<p>通学時における 路線バス利用</p>	<p>○路線バス非利用者を対象とした「バスでの通学を検討したことがあるか」との質問に対して、「検討したことがある」は市内居住者が約 24%に留まっているのに対し、市外居住者は約 63%と、市内居住者の方が利用意向も低い。</p> <p>〔バスでの通学を検討したことがあるか（対象：路線バス非利用者）〕</p>  <p>○バスで通学しない理由は、市内居住者、市外居住者とも「今の交通手段の方が楽だから」、「今の交通手段の方が早く着けるから」が多い（ただし、市内居住者については「学校から自宅が近いから」が約 49%と最も多い）。</p> <p>○また、市外居住者については、バスの利用環境に関する理由（「自宅からバス停までが遠い」、「路線バスが時間通りに来ないから」、「路線バスの運行本数が少ないから」が約 2 割）も多くなっている。</p> <p>○バス利用のための改善点も、市内居住者、市外居住者とも大きな違いはなく「定時性の向上」や「運行本数が多い」、「朝早くから夜遅くまで運行している」が多い。</p> <p>〔バス利用のために改善して欲しいこと〕</p> 
<p>その他、うるま市の 道路・交通に対する 意見</p>	<p>○「下校時に乗車する人が多く、次のバスを待つように言われる」、「<u>石川、金武、宜野座方面への夕方のバス本数増加</u>」、「<u>具志川環状線の便数増加を希望</u>」といった運行本数の増加に対する意見多数。</p>

5. 市内小中学校勤務の教諭アンケート調査

市内小中学校勤務の教諭アンケート調査の調査結果は下表のとおりである。

通勤時には市内居住者、市外居住者とも「自家用車（自分で運転）」が9割以上と自動車交通への依存が高い。ただし、路線バス非利用者を対象とした「バスでの通勤を検討したことがあるか」との質問に対して、「検討したことがある」が約96%と、バスでの通勤を検討したことがある人は非常に多く、潜在的な需要はみられる。

このような中、路線バス非利用者のバスを利用しない理由では、バスの利用環境に関する理由もみられる。

また、今後のうるま市の道路・交通面における施策の必要性についても、「高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備」が約92%と最も多くなっており、公共交通に対する意識の高さもうかがえる（ただし、「IC周辺や市内の渋滞緩和」など、市内の道路整備等に対する要望も多い）。

以上のことから、今後の公共交通利用促進に向けては、バスロケーションシステムの整備などバスの利用環境の改善が必要といえる。

表 10 調査結果の概要 (1/2)

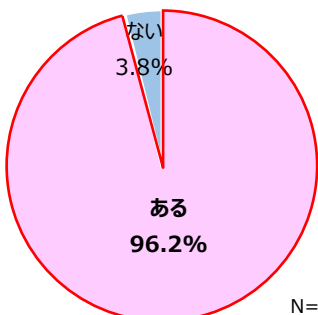
<p>回答者の属性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○回答者数は293人であり、うるま市内居住者が125人、市外居住者が162人（居住地不明が6人）。 ○居住地不明を除くと、市内居住者が約4割、市外居住者は約6割、うち沖縄市が約4割。 ○性別は男性、女性とも概ね5割。 ○年齢は20～50代までの各年代がそれぞれ約1～3割。
<p>通勤時における 路線バス利用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤時の交通手段は、市内居住者、市外居住者とも「自家用車（自分で運転）」が9割以上と極端に多く、「路線バス」は市外居住者でわずかに1%程度のみ。 ○市外居住者を対象とした通勤時の高速道路利用状況については、「利用している」は約7%と少ない。 ○通勤時に路線バスを利用しない理由は「今の交通手段が時間がよめるから」が約57%と最も多く、次いで「今の交通手段の方が楽だから」が約46%と多い。 ○なお、バスの利用環境に関する理由では、市内居住者は「自宅からバス停までが遠い」が約26%、市外居住者は「路線バスの運行本数が少ないから」（約17%）、「路線バスの運行ルートがわかりにくいから」（約16%）が多くなっている。 ○また、路線バス非利用者を対象とした「バスでの通勤を検討したことがあるか」との質問に対して、「検討したことがある」が約96%と、バスでの通勤を検討したことがある人は非常に多い。 <div style="text-align: right;"> <p>〔バスでの通勤を検討したことがあるか （対象：路線バス非利用者）〕</p>  <p>N=286</p> </div>

表 11 調査結果の概要 (2/2)

<p>うるま市内外の移動に関する問題</p>	<p>○うるま市内外の移動に関する問題の評価では、「IC 周辺で渋滞している」が約 84%と最も多い。なお、市内居住者、市外居住者とも当該項目が最も多い。 ○次いで、「市内をバスで移動するのが不便」が約 70%、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通でのアクセスが不便」が約 69%と多い。なお、当該項目についても市内居住者、市外居住者とも多く、公共交通の利用環境によっては、公共交通への転換の可能性も期待できる。</p>																																																																																																																								
<p>今後のうるま市の道路・交通面の施策の必要性</p>	<p>○市内居住者、市外居住者とも同様の傾向であり、「高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備」が約 92%と最も多い。</p> <p>〔今後のうるま市の道路・交通面の施策の必要性〕 ※各選択肢とも回答者数は 293 人</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>必要</th> <th>やや必要</th> <th>どちらでもない</th> <th>あまり必要ない</th> <th>必要ない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮</td> <td>41.3</td> <td>32.4</td> <td>21.2</td> <td>4.4</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実</td> <td>39.2</td> <td>38.6</td> <td>17.7</td> <td>3.8</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>新たなICの整備</td> <td>34.8</td> <td>27.0</td> <td>23.9</td> <td>10.6</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>IC周辺や市内の渋滞緩和</td> <td>61.1</td> <td>25.6</td> <td>11.6</td> <td>1.7</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>ICまでのアクセス道路の整備</td> <td>40.6</td> <td>32.4</td> <td>19.8</td> <td>6.1</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備</td> <td>33.4</td> <td>40.6</td> <td>19.1</td> <td>5.1</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備</td> <td>16.4</td> <td>22.5</td> <td>34.5</td> <td>16.7</td> <td>9.9</td> </tr> <tr> <td>うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備</td> <td>32.4</td> <td>36.9</td> <td>28.0</td> <td>2.4</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備</td> <td>32.8</td> <td>41.0</td> <td>23.9</td> <td>1.7</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備</td> <td>20.5</td> <td>29.4</td> <td>38.2</td> <td>7.8</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備</td> <td>71.3</td> <td>20.8</td> <td>7.5</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>バス専用レーンなどバスの走行環境の改善</td> <td>14.0</td> <td>25.3</td> <td>39.2</td> <td>14.0</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>バスセンターなど交通拠点の整備</td> <td>15.0</td> <td>32.8</td> <td>45.1</td> <td>6.1</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場、屋根等の整備等）</td> <td>36.5</td> <td>38.9</td> <td>20.5</td> <td>3.1</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>自転車道の整備など自転車の利用環境の改善</td> <td>33.4</td> <td>35.2</td> <td>24.9</td> <td>6.1</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入</td> <td>18.8</td> <td>25.6</td> <td>43.0</td> <td>8.5</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>景観や観光を楽しめるような道路空間の整備</td> <td>27.0</td> <td>38.2</td> <td>27.0</td> <td>5.5</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行</td> <td>44.4</td> <td>35.8</td> <td>17.7</td> <td>1.4</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>主要拠点や観光施設等の案内の充実</td> <td>31.7</td> <td>45.1</td> <td>20.5</td> <td>2.4</td> <td>0.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>○次いで「IC 周辺や市内の渋滞緩和」が約 87%、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実」が約 78%と多く、「うるま市内外の移動に関する問題」で問題と感じている項目に関する施策の必要性が多くなっている。</p> <p>○なお、本調査はうるま市内で就業している人が対象となっているため、web アンケート調査と比較すると、道路・交通面において施策の必要性があるとの回答割合が全体的に多くなる傾向にある。</p>	施策	必要	やや必要	どちらでもない	あまり必要ない	必要ない	県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮	41.3	32.4	21.2	4.4	0.7	県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実	39.2	38.6	17.7	3.8	0.7	新たなICの整備	34.8	27.0	23.9	10.6	3.8	IC周辺や市内の渋滞緩和	61.1	25.6	11.6	1.7	1.7	ICまでのアクセス道路の整備	40.6	32.4	19.8	6.1	1.0	うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備	33.4	40.6	19.1	5.1	1.7	勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備	16.4	22.5	34.5	16.7	9.9	うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備	32.4	36.9	28.0	2.4	0.3	市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備	32.8	41.0	23.9	1.7	0.7	中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備	20.5	29.4	38.2	7.8	4.1	高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備	71.3	20.8	7.5	0.3	0.3	バス専用レーンなどバスの走行環境の改善	14.0	25.3	39.2	14.0	7.5	バスセンターなど交通拠点の整備	15.0	32.8	45.1	6.1	1.0	バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場、屋根等の整備等）	36.5	38.9	20.5	3.1	1.0	自転車道の整備など自転車の利用環境の改善	33.4	35.2	24.9	6.1	0.3	観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入	18.8	25.6	43.0	8.5	4.1	景観や観光を楽しめるような道路空間の整備	27.0	38.2	27.0	5.5	2.4	イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行	44.4	35.8	17.7	1.4	0.7	主要拠点や観光施設等の案内の充実	31.7	45.1	20.5	2.4	0.3
施策	必要	やや必要	どちらでもない	あまり必要ない	必要ない																																																																																																																				
県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮	41.3	32.4	21.2	4.4	0.7																																																																																																																				
県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実	39.2	38.6	17.7	3.8	0.7																																																																																																																				
新たなICの整備	34.8	27.0	23.9	10.6	3.8																																																																																																																				
IC周辺や市内の渋滞緩和	61.1	25.6	11.6	1.7	1.7																																																																																																																				
ICまでのアクセス道路の整備	40.6	32.4	19.8	6.1	1.0																																																																																																																				
うるま市内のバイパスや那覇市方面と連絡するバイパス等の整備	33.4	40.6	19.1	5.1	1.7																																																																																																																				
勝連城跡や海中道路などへの高速道路の整備	16.4	22.5	34.5	16.7	9.9																																																																																																																				
うるま市へのアクセスしやすいバス路線の整備	32.4	36.9	28.0	2.4	0.3																																																																																																																				
市内主要拠点を連絡する利用しやすいバス路線の整備	32.8	41.0	23.9	1.7	0.7																																																																																																																				
中城湾港新港地区へ連絡するバス路線の整備	20.5	29.4	38.2	7.8	4.1																																																																																																																				
高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備	71.3	20.8	7.5	0.3	0.3																																																																																																																				
バス専用レーンなどバスの走行環境の改善	14.0	25.3	39.2	14.0	7.5																																																																																																																				
バスセンターなど交通拠点の整備	15.0	32.8	45.1	6.1	1.0																																																																																																																				
バス停の周辺環境の改善（駐車場・駐輪場、屋根等の整備等）	36.5	38.9	20.5	3.1	1.0																																																																																																																				
自転車道の整備など自転車の利用環境の改善	33.4	35.2	24.9	6.1	0.3																																																																																																																				
観光施設周辺などのレンタサイクル・シェアサイクルの導入	18.8	25.6	43.0	8.5	4.1																																																																																																																				
景観や観光を楽しめるような道路空間の整備	27.0	38.2	27.0	5.5	2.4																																																																																																																				
イベント時の会場や観光施設へのシャトルバスの運行	44.4	35.8	17.7	1.4	0.7																																																																																																																				
主要拠点や観光施設等の案内の充実	31.7	45.1	20.5	2.4	0.3																																																																																																																				

6. 中城湾港新港地区の通勤者アンケート調査

中城湾港新港地区の通勤者アンケート調査の調査結果は下表のとおりである。

通勤時においては市内居住者、市外居住者とも「自家用車（自分で運転）」が9割以上と自動車交通への依存が高い。また、路線バス非利用者を対象とした「バスでの通勤を検討したことがあるか」との質問に対して、「検討したことがある」が約1割である。

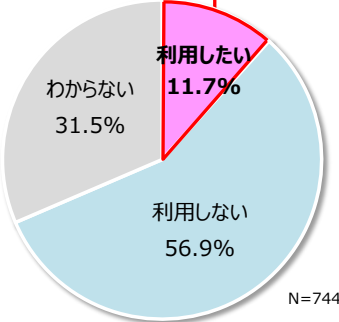
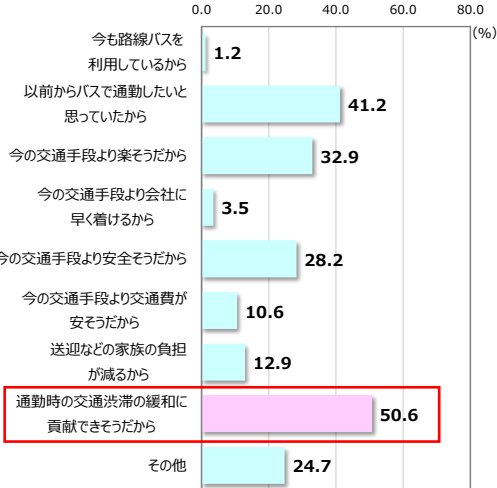
ただし、中城湾港新港地区へ路線バスが延伸することで、1割ほどの人が路線バスを利用すると回答しており（中城湾港新港地区の従業員は約6,000人であり、調査結果を加味すれば約600人が路線バスを利用したいと考えているということになる）、また、利用理由として「通勤時の交通渋滞の緩和に貢献できそうだから」が約5割と、交通渋滞に対する意識は低くはない。

以上のことから、今後の公共交通利用促進に向けては、公共交通の利用意識の向上が必要といえる。

表 12 調査結果の概要 (1/2)

<p>回答者の属性</p>	<p>○回答者数は809人であり、うるま市内居住者が297人、市外居住者が499人（居住地不明が13人）。</p> <p>○居住地不明を除くと、市内居住者が約4割、市外居住者は約6割、うち沖縄市が約4割。</p> <p>○性別は男性が約3割、女性が約7割。</p> <p>○年齢は30代、40代が多いものの、10～60歳以上まで幅広い。</p>																																																					
<p>通勤時における 路線バス利用</p>	<p>○通勤時の交通手段は、市〔通勤時の交通手段〕内居住者、市外居住者とも「自家用車（自分で運転）」が9割以上と極端に多く、「路線バス」はわずか。</p> <table border="1" data-bbox="794 1093 1422 1355"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">市内居住者</th> <th colspan="2">市外居住者</th> </tr> <tr> <th>回答数</th> <th>構成比 (%)</th> <th>回答数</th> <th>構成比 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>徒歩</td> <td>5</td> <td>1.7</td> <td>5</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>5</td> <td>1.7</td> <td>14</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>自家用車（自分で運転）</td> <td>274</td> <td>92.9</td> <td>470</td> <td>94.4</td> </tr> <tr> <td>自家用車（家族等の送迎）</td> <td>17</td> <td>5.8</td> <td>16</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>原付など二輪車</td> <td>3</td> <td>1.0</td> <td>7</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>1</td> <td>0.3</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0</td> <td>0.0</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>回答者数</td> <td colspan="2">295</td> <td colspan="2">498</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※複数回答を集計、無回答除く</p> <p>○市外居住者を対象とした通勤時の高速道路利用状況については、「利用している」は約5%と少ない。</p> <p>○通勤時に路線バスを利用しない理由は「今の交通手段が会社に早く着けるから」が約49%と最も多く、次いで「今の交通手段の方が楽だから」が約44%と多い。</p> <p>○なお、バスの利用環境に関する理由では、「会社からバス停までが遠いから」が約33%と多くなっている。〔バスでの通勤を検討したことがあるか（対象：路線バス非利用者）〕</p> <p>○また、路線バス非利用者を対象とした「バスでの通勤を検討したことがあるか」との質問に対して、現状は「検討したことがある」が1割程度である。</p> <div data-bbox="1021 1713 1348 2004" style="text-align: right;"> <p>ある 7.4%</p> <p>ない 92.6%</p> <p>N=620</p> </div>						市内居住者		市外居住者		回答数	構成比 (%)	回答数	構成比 (%)	徒歩	5	1.7	5	1.0	自転車	5	1.7	14	2.8	自家用車（自分で運転）	274	92.9	470	94.4	自家用車（家族等の送迎）	17	5.8	16	3.2	原付など二輪車	3	1.0	7	1.4	路線バス	1	0.3	0	0.0	その他	0	0.0	0	0.0	回答者数	295		498	
	市内居住者		市外居住者																																																			
	回答数	構成比 (%)	回答数	構成比 (%)																																																		
徒歩	5	1.7	5	1.0																																																		
自転車	5	1.7	14	2.8																																																		
自家用車（自分で運転）	274	92.9	470	94.4																																																		
自家用車（家族等の送迎）	17	5.8	16	3.2																																																		
原付など二輪車	3	1.0	7	1.4																																																		
路線バス	1	0.3	0	0.0																																																		
その他	0	0.0	0	0.0																																																		
回答者数	295		498																																																			

表 13 調査結果の概要 (2/2)

<p>中城湾港新港地区へ路線バスが延伸された場合の利用意向</p>	<p>○1 割程度の人が「利用したい」と回答。 ○また、「利用したい」と回答した人の約 5 割が利用する理由を「通勤時の交通渋滞の緩和に貢献できそうだから」と回答しており、交通渋滞に対する意識は低くはない。</p> <p>〔中城湾港新港地区へ路線バスが延伸された場合の利用意向〕</p>  <p>〔利用したいと回答した理由〕</p>  <p>※回答者数 85 人、複数回答を集計</p>
<p>うるま市内外の移動に関する問題</p>	<p>○うるま市内外の移動に関する問題の評価では、「IC 周辺で渋滞している」が約 73%と最も多い。なお、市内居住者、市外居住者とも当該項目が多い。 ○次いで、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間がかかる」が約 71%、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通でのアクセスが不便」が約 67%と多い。なお、当該項目についても市内居住者、市外居住者とも多く、公共交通の利用環境によっては、公共交通への転換の可能性も期待できる。</p>
<p>今後のうるま市の道路・交通面の施策の必要性</p>	<p>○「高齢者や免許返納者等が利用しやすいバス路線の整備」が約 82%と最も多く、次いで「IC 周辺や市内の渋滞緩和」が約 80%、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村からのアクセス時間の短縮」が約 78%、「県内主要都市・拠点（那覇空港等）や近隣市町村から公共交通サービスの充実」が約 76%と多く、「うるま市内外の移動に関する問題」で問題と感じている項目に関する施策の必要性が多くなっている。 ○なお、本調査はうるま市内で就業している人が対象となっているため、市内小中学校勤務の教諭アンケート調査と同様、web アンケート調査と比較すると、道路・交通面において施策の必要性があるとの回答割合が全体的に多くなる傾向にある。</p>

III うるま市総合交通戦略

交通基本計画における基本方針や市民ニーズ等を踏まえ、具体的な実施施策を設定する。

1. 交通基本計画における基本方針

交通基本計画で示された基本理念、将来目標、これらを達成するために設定した基本方針は以下のとおりである。総合交通戦略はこれに基づき策定する。

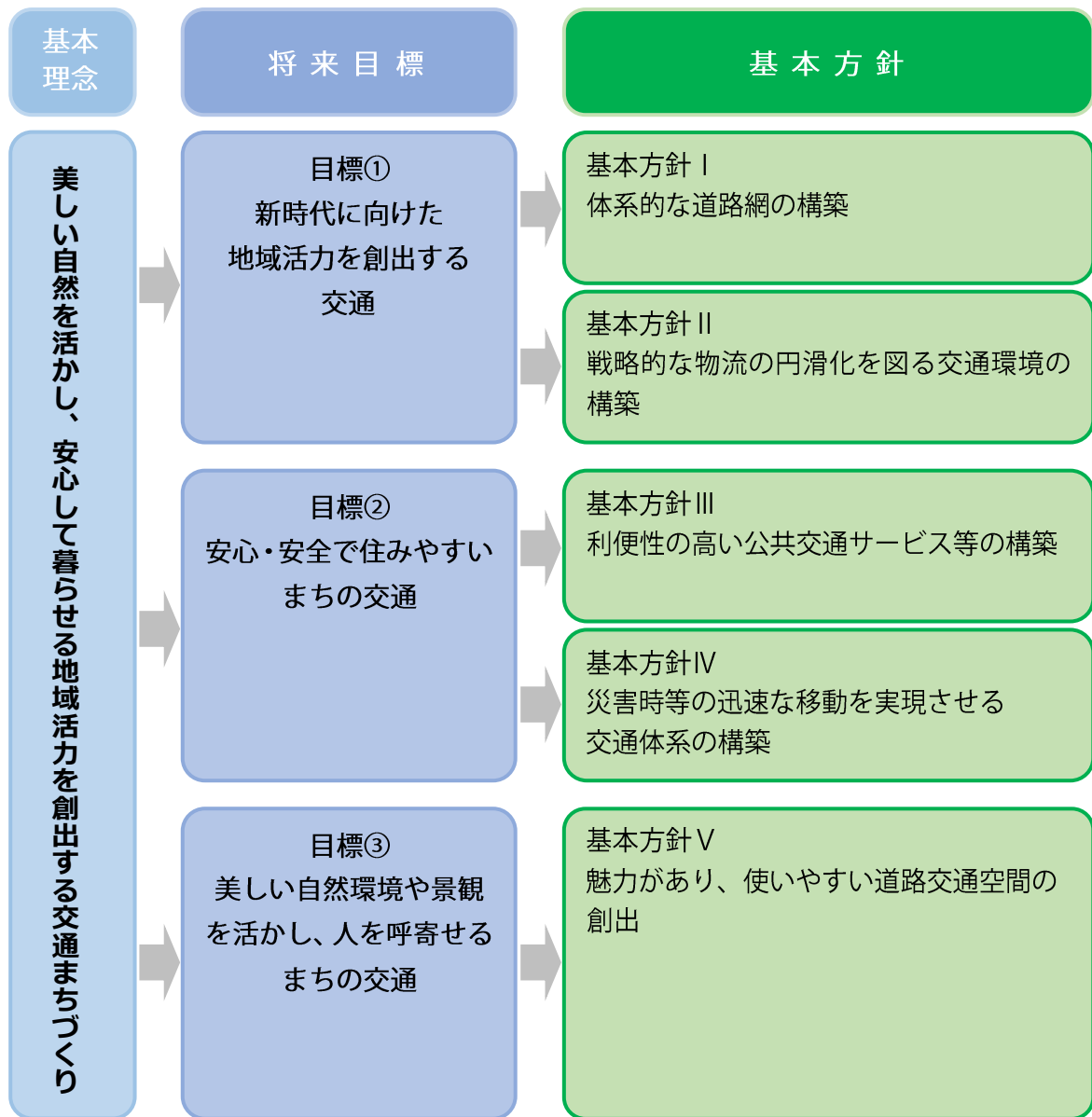


図 3 交通基本計画における基本理念、将来目標及び基本方針

2. 策定の考え方

(1) 短期戦略・中期戦略の設定

交通基本計画で示した基本方針は 2040 年度の将来目標を達成するためのものである。都市の将来像実現のため、短中期に優先的かつ重点的に取り組むべきハード面、ソフト面一体となった施策について、実施体制や具体的な取組を明示し、さらには地区ごとに設定したパッケージング施策をあわせて総合交通戦略として示していく。

総合交通戦略を策定するにあたり、交通基本計画における基本方針に沿った短期、中期別に戦略を設定し、明示する実施施策はそれらを念頭に置き、検討を行なう。

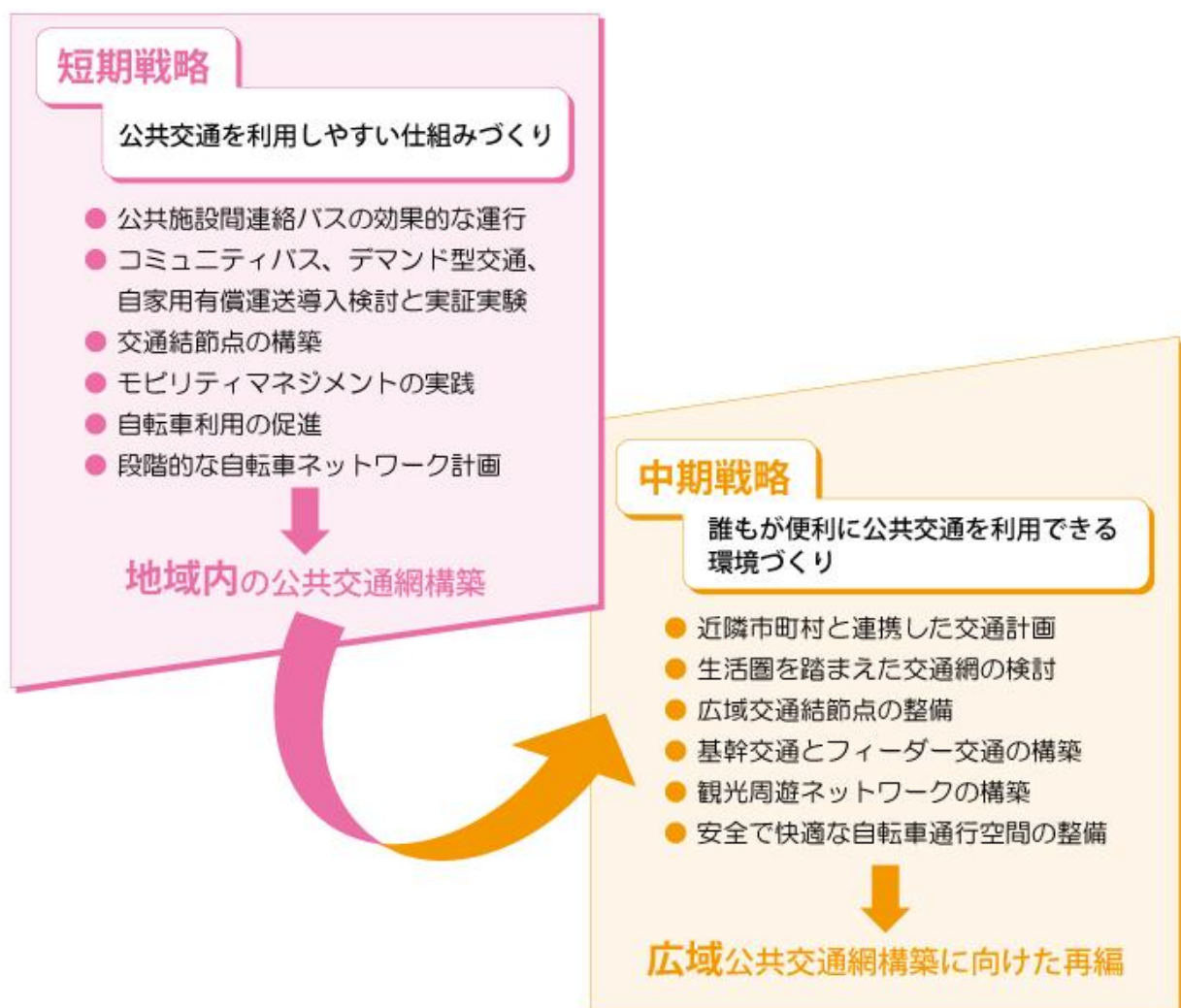


図 4 公共交通の取り組みについての戦略イメージ

(2) 短期・中期戦略と実施施策

短期・中期戦略と実施施策の関係性を示すために、短期・中期に対応する実施施策の一部を示す。実施施策はハード施策・ソフト施策をバランス良く推進するものとする。

基本方針Ⅰ 体系的な道路網の構築

短期

段階的な道路整備計画	
ハード面 ●市の都市計画道路の整備 等	ソフト面 ●道路整備プログラムの改定 等

中期

階層型の道路ネットワーク構築の推進	
ハード面 ●県道75号線の機能強化 等	ソフト面 ●自転車活用推進計画の策定 等

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

短期

地域内交通の円滑化	
ハード面 ●交差点改良 等	ソフト面 ●ノーマイカーデー、時差出勤の実施 等

中期

広域交通の円滑化	
ハード面 ●(仮称)中部東道路の整備推進 等	ソフト面 ●基幹バス延伸検討 等

基本方針Ⅲ 利便性の高い公共交通サービス等の構築

短期

地域内の公共交通網構築	
ハード面 ●安慶名周辺交通拠点の整備検討 等	ソフト面 ●公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討 等

中期

広域公共交通網構築に向けた再編	
ハード面 ●石川IC周辺交通拠点の可能性検討 等	ソフト面 ●新技術による交通手段の検討 等

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

短期

身近な道路の安心・安全の確保	
ハード面 ●災害時にも通行可能な道路整備 等	ソフト面 ●災害時の円滑な対応方策の構築 等

中期

災害に強い交通環境の形成	
ハード面 ●緊急輸送道路の早期無電柱化推進 等	ソフト面 ●生活圏を踏まえた交通体系の検討 等

基本方針Ⅴ 魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

短期

観光周遊を意識した基盤整備の推進	
ハード面 ●県道の整備推進(伊計平良川) 等	ソフト面 ●イベント時の交通情報の発信 等

中期

美しい自然環境や景観を演出する環境形成の推進	
ハード面 ●景観が優れた道路空間の形成 等	ソフト面 ●うるマルシェの交通結節機能強化 等

3. 短期・中期戦略に基づく実施施策

(1) 短期・中期戦略に基づく実施施策

短期・中期戦略に基づく具体的な施策（54 施策）及び実施地区を次頁に示す。

また、具体的な施策の中から、短期的に優先的に取り組むことで効果が見込まれるなど、重点的に進めることが望ましいと判断される施策（重点施策）を以下のとおり3つの分類で設定した。

【重点施策】

I. 短期戦略として優先的に取り組むことで効果が見込まれる施策

- 【G-1】 コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討
- 【G-2】 デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討
- 【G-3】 グリーンスローモビリティの活用
- 【G-4】 自家用有償旅客運送の導入検討
- 【G-5】 公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討
- 【H-2】 モビリティ・マネジメント

II. 本市が目指す都市的土地利用の実現に向け、特に重点的に取り組む施策

- 【F-1】（ア）安慶名周辺交通拠点の整備検討（広域交通結節点整備）
- 【F-1】（イ）石川 IC 周辺交通拠点の可能性検討（広域交通結節点整備）

III. 本市の総合計画や総合戦略、その他関連計画に係る特に重要な施策

- 【A-1】（仮称）中部東道路の整備推進
- 【A-2】（仮称）うるま IC 検討・可能性調査
- 【B-3】 県道の整備推進〔伊計平良川線（宮城島工区）、（仮称）勝連半島南側道路〕

表 14 短期・中期戦略に基づく実施施策 (1/2)

※基本方針：『Ⅰ』体系的な道路網の構築、『Ⅱ』戦略的な物流の円滑化を図る交通環境の構築、
『Ⅲ』利便性の高い公共交通サービス等の構築、『Ⅳ』災害時等の迅速な移動を実現させる交通体系の構築、
『Ⅴ』魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

実施施策	具体的な施策	具体的な施策に対応する基本方針 [該当する方針に☆印]					実施地区						重点施策
		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	全体	北部	中部	東部	島しよ	中城湾港新港	
A 広域的な移動を支える 道路整備	1 (仮称)中部東道路の整備推進	☆	☆		☆				○	○		○	◆
	2 (仮称)うるまIC検討・可能性調査	☆	☆						○				◆
	3 (仮称)池武当ICの整備推進	☆	☆						○				
B 円滑な移動を支える 道路整備	1 道路整備プログラムの改定	☆	☆		☆		○						
	2 市の都市計画道路の整備	☆	☆		☆			○	○				
	3 県道の整備推進[伊計平良川線(宮城島工区)、(仮称)勝連半島南側道路]	☆	☆		☆					○	○		◆
	4 県道75号線の機能強化(4車線化、右折帯、右折ポケット等)	☆	☆		☆				○				
	5 県道85号線の機能強化	☆	☆		☆				○			○	
	6 交差点改良(右折帯設置等)	☆	☆		☆		○						
C 安全・安心な移動を支える 道路整備	1 市道整備				☆		○						
	2 生活道路の安全対策・拡張整備検討(下原地区市街地周辺含む)				☆		○						
	3 生活道路等における防犯灯の設置促進				☆		○						
	4 通学路合同点検の実施				☆		○						
	5 円滑で確実な救急活動経路の確保				☆		○						
	6 災害時にも通行可能な道路整備 (交差点改良工事に伴うラウンドアバウトの整備検討等)				☆		○						
	7 緊急輸送道路の早期無電柱化推進(県道75号線等)				☆		○						
	8 防災避難道路の指定				☆		○						
	9 災害時の円滑な対応方策の構築(避難経路と避難方法の確立等)				☆		○						
D 自転車利用環境の改善	1 自転車活用推進計画の策定	☆				☆	○						
	2 自転車通行空間整備(東部地域)				☆	☆				○	○		
	3 自転車通行空間整備検討(市全域)				☆	☆	○						
	4 自転車による市民・観光客の移動手段の整備												
	(ア) レンタサイクルの普及促進					☆	○	○	○	○			
(イ) シェアサイクルの整備検討					☆	○	○	○	○				
(ウ) 駐輪場の整備検討					☆	○	○	○	○				
E 公共交通網の再編	1 地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討												
	(ア) 地域公共交通計画の策定			☆	☆	○							
	(イ) 地域公共交通利便増進実施計画の策定検討			☆	☆	○							
	(ウ) 基幹バス延伸検討			☆	☆			○					
	(エ) 支線バス(フィーダー交通)の検討			☆	☆		○	○	○		○		
	2 バスレーン延伸の検討			☆	☆			○					
	3 PTPS(公共車両優先システム)の導入検討			☆	☆			○					
4 LRT・BRT導入に向けた調査研究			☆	☆		○	○	○					

表 15 短期・中期戦略に基づく実施施策 (2/2)

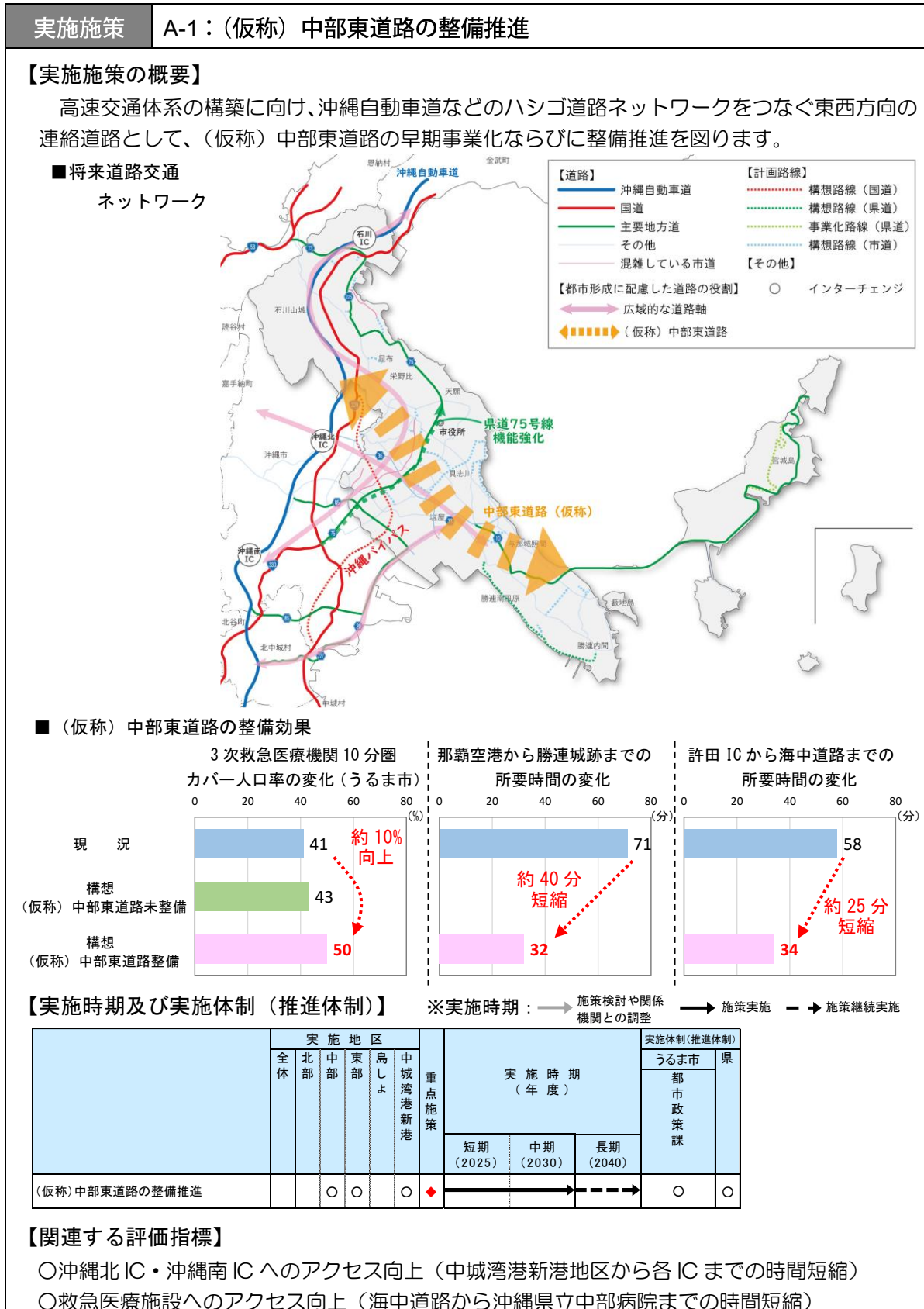
※基本方針：『I』体系的な道路網の構築、『II』戦略的な物流の円滑化を図る交通環境の構築、
 『III』利便性の高い公共交通サービス等の構築、『IV』災害時等の迅速な移動を実現させる交通体系の構築、
 『V』魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

実施施策	具体的な施策 [該当する方針に☆印]	実施地区						重点施策			
		全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港				
		I	II	III	IV	V					
F 公共交通の利用環境の改善	1 交通結節点の整備										
	(ア) 安慶名周辺交通拠点の整備検討(広域交通結節点整備)			☆		☆		○	◆		
	(イ) 石川IC周辺交通拠点の可能性検討(広域交通結節点整備)			☆		☆		○	◆		
	(ウ) 屋慶名・前原の交通結節機能強化			☆		☆		○	○		
	2 バス停(上屋・ベンチ等)の整備推進			☆		☆		○			
	3 案内表示(バスロケーションシステム)の整備推進			☆		☆		○			
G 公共交通の維持・確保	4 パークアンドバスライドの整備検討			☆		☆		○	○		
	5 施設(バス停等)や車両のバリアフリー化			☆		☆		○			
	1 コミュニティ交通(バス・タクシー)の導入検討			☆		☆		○		◆	
	2 デマンド型交通(デマンドバス・乗合タクシー)の導入検討			☆		☆			○	○	◆
	3 グリーンズローモビリティの活用			☆				○			◆
	4 自家用有償旅客運送の導入検討			☆					○	○	◆
	5 公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討			☆		☆		○			◆
	6 新技術による交通手段の検討(自動運転、地域ITS関連の取り組み)			☆		☆		○			
	7 高齢者生活支援体制(外出支援)の維持・拡充検討			☆				○			
8 障がい者外出支援の維持・拡充検討			☆				○				
H 公共交通の利用促進	9 運転手の人材育成			☆		☆		○			
	1 優遇制度の導入検討(タクシーチケット、バス補助券等)			☆				○			
	2 モビリティ・マネジメント										
	(ア) 啓発活動(ポスター掲示、バスマップの配布等、広報活動)			☆				○			◆
	(イ) 小中学校等での出前講座			☆				○			◆
	(ウ) ノーマイカーデーの実施・時差出勤の実施			☆				○			◆
	(エ) パークアンドバスライドの推奨			☆				○			◆
(オ) 交通系ICカードの普及促進			☆				○			◆	
I 観光の魅力をも高める仕組みづくり	1 わかりやすい案内誘導(勝連城跡、海中道路等)					☆		○			
	2 プレミアムタクシー制度の導入検討			☆				○			
	3 景観が優れた道路空間の形成					☆			○	○	
	4 道路空間の再編・活用(県道75号線等)					☆			○		
	5 道の駅の整備検討					☆		○	○	○	
	6 うるマルシェの交通機能強化					☆			○		○
	クルーズ船のターミナル機能強化										
	7 (クルーズ船寄港促進・シャトルバスの運行(船着場ーうるマルシェ間))			☆		☆					○
	8 イベント時の交通情報の発信(駐車場情報・シャトルバス運行情報・経路及び時間の分散等)					☆		○			
	9 航路と連携した観光ロードの構築					☆			○	○	
10 公共交通による観光周遊ネットワークの構築					☆		○				
J 体制づくり	1 交通関連統括部署の設置検討	☆	☆	☆	☆	☆	○				
	2 近隣市町村との生活圏を踏まえた交通体系の検討	☆	☆	☆	☆	☆	○				

(2) 実施施策の具体的な内容

実施施策の具体的な内容を示すとともに、実施時期及び実施体制（推進体制）等を示す。

A) 広域的な移動を支える道路整備



実施施策

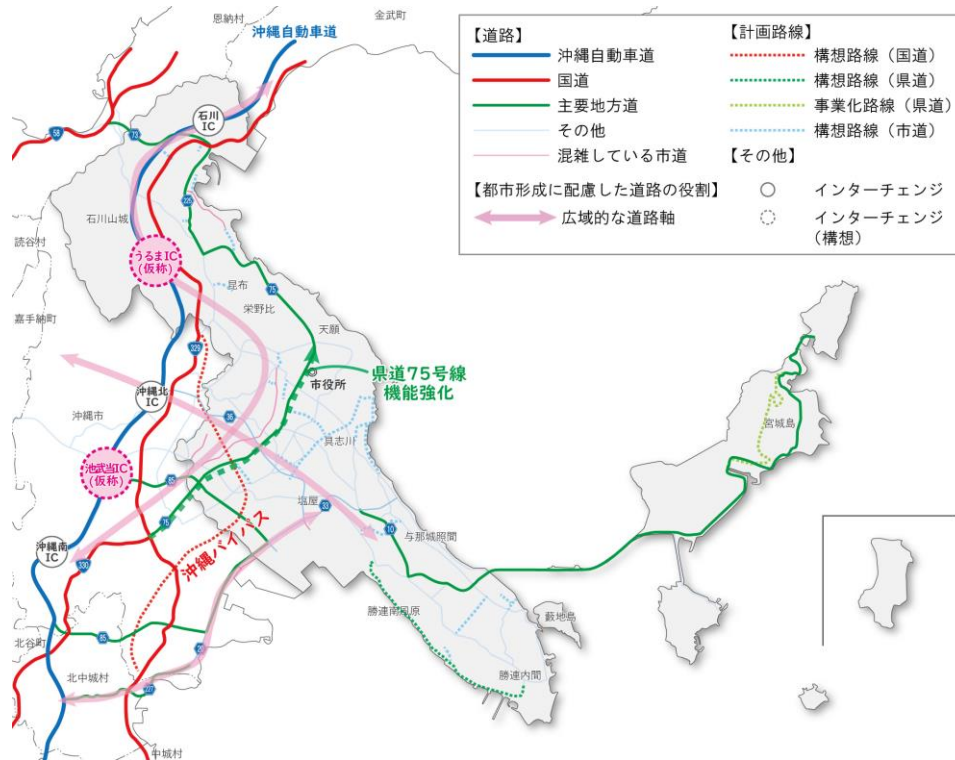
A-2：(仮称)うるま IC 検討・可能性調査

A-3：(仮称)池武当 IC の整備推進

【実施施策の概要】

沖縄北 IC 周辺の渋滞緩和や地域活性化の観点から、石川 IC と沖縄北 IC の間に(仮称)うるま IC の検討・可能性調査を実施します。また、工業・物流拠点となっている中城湾港新港地区と沖縄自動車道とのアクセス性向上のため、沖縄県で整備が進められている(仮称)池武当 IC の整備を推進します。

■新たな IC の位置



【実施時期及び実施体制(推進体制)】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市		
											都市政策課	国	県
(仮称)うるまIC検討・可能性調査			○			◆	→				○	○	○
(仮称)池武当ICの整備推進			○				→	→					○

【関連する評価指標】

- 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)
- 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)

B) 円滑な移動を支える道路整備

実施施策

B-1：道路整備プログラムの改定

【実施施策の概要】

本市の将来あるべき道路網及び道路整備のあり方を示した「うるま市道路整備プログラム」（2013年3月策定）を、交通基本計画など関連計画の動向、社会状況の変化等を踏まえ、より実情にあったものへと改定し、段階的な整備を行います。

■道路の整備方針

【短期整備路線】

番号	路線名	整備延長
1	(都)安慶名5区線	0.54km
2	(市)飯)昆布米野比線延伸	0.62km
3	(都)兼重段高江洲線	1.10km
4	(市)飯)白浜線	0.62km

【中期整備路線】

番号	路線名	整備延長
5	(市)飯)安慶名2区線延伸	0.65km
6	(市)与那城13号線	0.31km
7	(都)瀬原線①	0.85km
8	(市)飯)兼原赤野線	3.07km
9	(市)飯)石川34号線(新)	0.72km
10	(市)飯)与那城58号線延伸	0.32km
11	(市)飯)石川IC線延伸	0.10km
12	(市)飯)平安名屋敷名橋線	1.22km

【整備要望路線】

番号	路線名	整備延長
23	国道329号バイパス	3.59km
24	(都)栄野比具志川線	2.40km
25	(飯)都)栄野比具志川線延伸	0.47km
26	(都)喜屋1区線	0.22km
27	県道37号線(旧道)	2.11km
28	県道239号線	6.34km
29	(都)喜屋武原線	0.48km
30	県道36号線(旧道)	0.12km

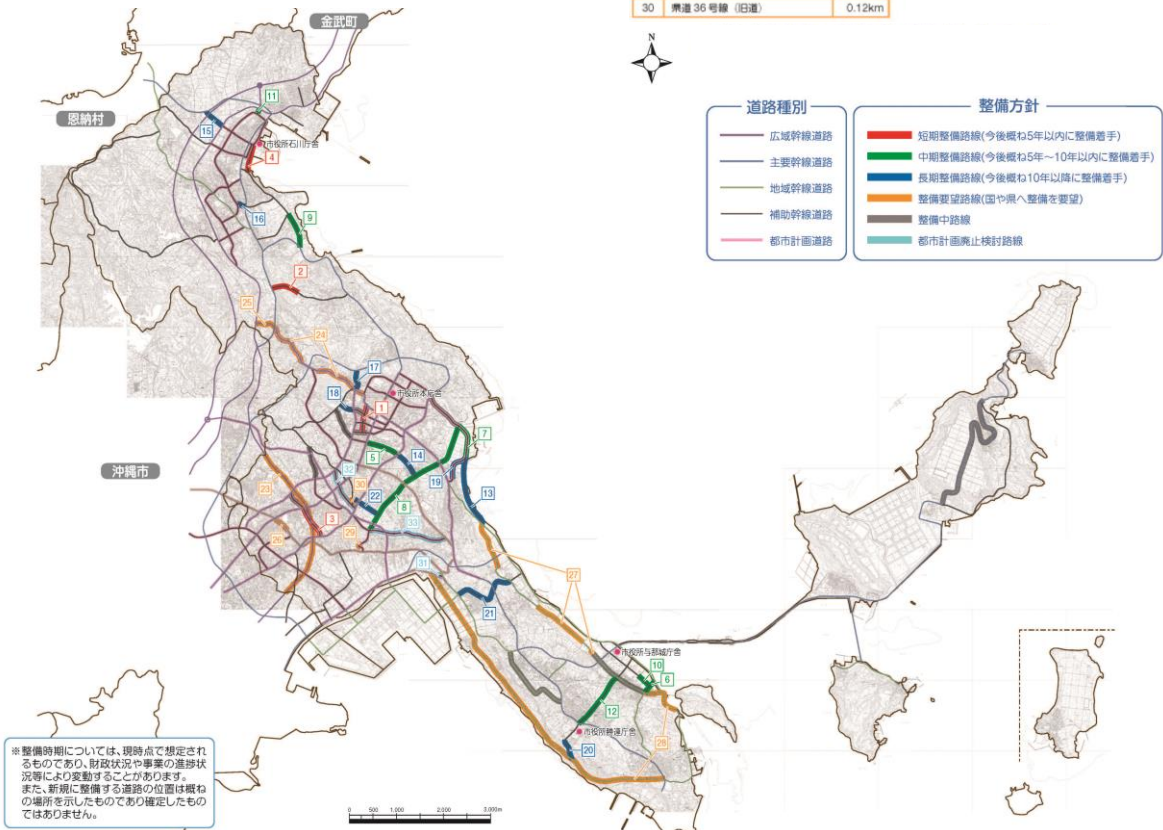
【長期整備路線】

番号	路線名	整備延長
13	(市)飯)具志川海岸線	1.39km
14	(市)飯)田端具志川線	0.50km
15	(市)飯)銀座通線延伸	0.48km
16	(市)飯)石川101号線	0.24km
17	(市)飯)西原天願線	0.43km
18	(市)飯)都)安慶名4区線延伸	0.32km
19	(都)瀬原線②	0.54km
20	(市)勝達2-1号線	0.37km
21	(市)飯)南風原間線	1.30km
22	(市)飯)喜屋武仲線	0.66km

【都市計画廃止検討路線】

番号	路線名	廃止延長
31	(都)川田川線(一部)	0.08km
32	(都)平良川2区線(全線)	0.90km
33	(都)大田原線(全線)	1.60km

■将来幹線道路網と整備方針



資料：うるま市道路整備プログラム（平成25年3月策定）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

道路整備プログラムの改定	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制) うるま市 都市政策課
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	
	○						→			

実施施策 B-2：市の都市計画道路の整備

【実施施策の概要】

安慶名田場線、兼箇段高江洲線といった事業化された都市計画道路の整備を順次進め、本市の道路ネットワーク構築を進めます。また、新たな都市計画道路として、(仮称)石川IC線・(仮称)石川南線の事業化も検討します。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港 島しよ	実施時期(年度)			実施体制(推進体制)	
	全体	北部	中部	東部	島しよ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市	
										都市政策課	道路公園課
市の都市計画道路の整備		○	○				→	→	→	○	○

【関連する評価指標】

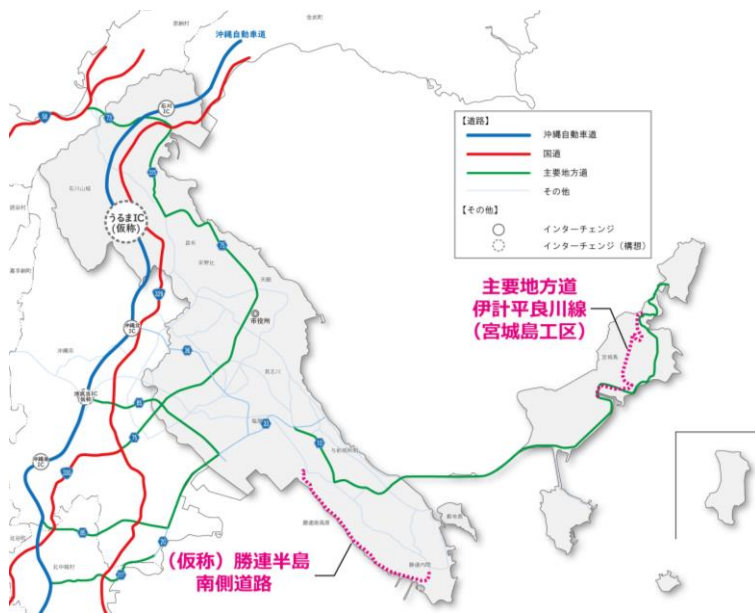
○アクセス方法の満足度

実施施策 B-3：県道の整備推進〔伊計平良川線（宮城島工区）、(仮称)勝連半島南側道路〕

【実施施策の概要】

■伊計平良川線（宮城島工区）及び(仮称)勝連半島南側道路の位置

宮城島及び伊計島における生活・産業・生産物流道路としての役割を担うことが期待される「主要地方道伊計平良川線（宮城島工区）」や、県道37号や県道239号とともに、勝連半島における周回道路の形成や観光振興、災害・緊急時の避難輸送路として検討が進められている「(仮称)勝連半島南側道路」といった東部地区、島しよ地区の県道整備を推進するとともに、旧県道の市道移管協議も合わせて取り組みます。



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港 島しよ	実施時期(年度)			県
	全体	北部	中部	東部	島しよ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	
県道の整備推進 〔伊計平良川線(宮城島工区)、 (仮称)勝連半島南側道路〕				○	○	◆	→	→	→	○

【関連する評価指標】

○アクセス方法の満足度

実施施策

B-4：県道 75 号線の機能強化（4 車線化、右折帯、右折ポケット等）
 B-5：県道 85 号線の機能強化

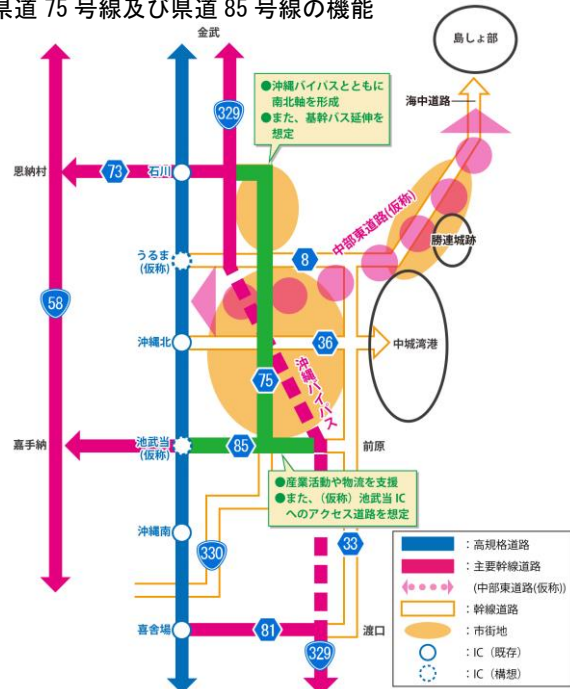
【実施施策の概要】

国道 329 号沖縄バイパスとともに南北軸となる県道 75 号線（県道沖縄石川線）は 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（江洲仲原、赤道、平良川）が存在しています。

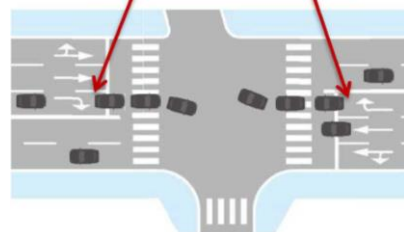
また、中城湾港新港地区周辺を通り、本市や沖縄市、北中城村を連絡する環状道路を形成する県道 85 号線（県道沖縄環状線）はうるま市の東西軸となっているものの、近年の交通量増加や沿道アクセスが多いことから、十分な機能を発揮していない状況です。

県道 75 号線は基幹バス延伸や鉄軌道が整備される可能性を見据え、また、県道 85 号線は（仮称）池武当 IC へのアクセス道路（右折レーン）として物流円滑化が期待されていることから、本市の将来的な道路ネットワーク構築に向け、両路線の機能強化を推進します。

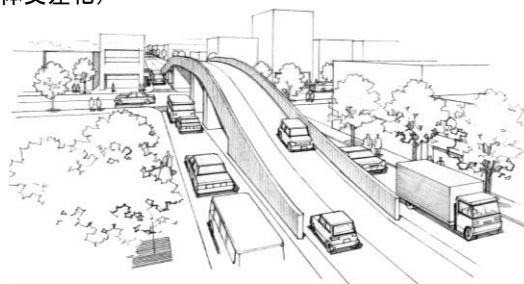
■県道 75 号線及び県道 85 号線の機能



右折専用レーンを設置



（立体交差化）



資料：国土交通省資料

資料：公益社団法人日本道路協会

■対策メニュー

	対策メニュー
県道75号線 （県道沖縄石川線）	○4車線化の検討 ○右折帯設置 ○右折ポケット設置 ○バスベイ※設置 等
県道85号 （県道沖縄環状線）	○アクセスコントロール ○立体交差化の検討 等

※バスベイ：バス専用停車スペースのこと。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 都市政策課	国 道路公園課	県	交通管理者
県道75号線の機能強化 (4車線化、右折帯、右折ポケット等)			○				→	→		○	○	○	○	
県道85号線の機能強化			○			○	→	→		○	○	○	○	

実施施策

B-6：交差点改良（右折帯設置等）

【実施施策の概要】

市内の円滑な移動環境の整備やバス走行空間の確保を目的として、市道や生活道路を含め、渋滞が発生する交差点について、渋滞要因を把握し、それに応じた交差点改良（右折帯設置等）を行います。また、今後のバス路線再編やコミュニティバス導入を見据えた交差点形成を図ります。

■交差点改良の事例（宜野湾市：無名（長田小学校近く）交差点／H29.10完了）



資料：沖縄地方渋滞対策推進協議会

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市		国	県	交通管理者
											都市政策課	道路公園課			
交差点改良(右折帯設置等)	○						→	→		○	○	○	○	○	

C) 安全・安心な移動を支える道路整備

実施施策	C-1：市道整備																													
【実施施策の概要】																														
<p>うるま警察署及び石川警察署管内で発生する交通事故は、人対車両が約 2 割を占めており、また、市町村道で約 2 割が発生している状況となっています。</p> <p>このようなことから、生活道路への流入交通による歩行者等への危険性低減や安全な通行環境確保のため、うるま市道路整備プログラムに基づいた市道の整備を順次進めていきます。</p>																														
<p>■うるま警察署、石川警察署管内の事故類型</p>																														
<p>〔事故類型〕</p>	<p>〔路線別事故発生割合〕</p>																													
		<p>※うるま警察署管轄： うるま市（石川署の管轄区域を除く） 石川警察署管轄： うるま市のうち旧石川市・恩納村・ 金武町・宜野座村</p> <p>資料：平成 30 年版 交通白書（沖縄県警察）</p>																												
<p>■本市における市道の整備事例（歩道の整備等）</p>																														
(整備前)																														
(整備後)																														
<p>【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - -> 施策継続実施</p>																														
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="6">実施地区</th> </tr> <tr> <td>全体</td> <td>北部</td> <td>中部</td> <td>東部</td> <td>島しょ</td> <td>中城湾港新港</td> </tr> </table>	実施地区						全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="3">実施時期（年度）</th> </tr> <tr> <td>短期 (2025)</td> <td>中期 (2030)</td> <td>長期 (2040)</td> </tr> </table>	実施時期（年度）			短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="3">実施体制（推進体制）</th> </tr> <tr> <td colspan="3">うるま市</td> </tr> <tr> <td>都市政策課</td> <td>道路公園課</td> <td>維持管理課</td> </tr> </table>	実施体制（推進体制）			うるま市			都市政策課	道路公園課	維持管理課
実施地区																														
全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港																									
実施時期（年度）																														
短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)																												
実施体制（推進体制）																														
うるま市																														
都市政策課	道路公園課	維持管理課																												
市道整備	○		→ → →	○ ○ ○																										

実施施策

C-2：生活道路の安全対策・拡張整備検討（下原地区市街地周辺含む）

【実施施策の概要】

市民からの交通安全対策の要望等をもとに、緊急性や優先性を踏まえ、警察と連携し、生活道路等の安全対策や道路拡幅、歩道設置の検討を行います。

なお、下原地区市街地周辺は、近年商業施設の立地が進んでおり、商業施設背後にある生活道路には通過交通が流入し、歩行者等の危険性が高まっています。当該箇所は優良農地と商業施設を隔てている道路でもあることから、営農環境保護の観点からも通過交通の進入を抑制し、歩行者の安全性向上を図ります。

■下原地区の位置



■下原地区

（北中城村方面から市中心部方面を望む）



■具体的な取り組みイメージ

具体的な取り組みイメージ	
通行車両	ゾーン30を設定し、区域内への通行車両の進入抑制・排除を図るとともに、ゾーン内はハンプや狭さくの設置、車道幅員減少等の対策を施し、通行車両の速度の抑制を図ります。
歩行者・自転車	歩道の整備や防護柵の設置、路側帯のカラー舗装など、歩行者や自転車が安全に通行できる環境を整えます。



（ゾーン 30 の表示）



（ハンプ設置の事例）



（カラー舗装の事例）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			交通管理者
											都市政策課	道路公園課	維持管理課	
生活道路の安全対策・拡張整備検討 (下原地区市街地周辺含む)	○						→			○	○	○	○	

実施施策

C-3：生活道路等における防犯灯の設置促進

【実施施策の概要】

自治会が実施するLED 防犯灯の整備に対して補助金を交付し、生活道路における夜間の暗がりを緩和することで、安全・安心な生活環境の確保を推進します。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - -> 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市	交通管理者	市民・地域	
										市民協働課			
生活道路等における防犯灯の設置促進	○					→ → →			○	○	○		

【関連する評価指標】

○街灯設置による防犯性の向上

実施施策

C-4：通学路合同点検の実施

【実施施策の概要】

本市では、2012年より教育委員会（指導課）、PTA、市民、警察等が連携し、通学路合同点検を実施するとともに、対策が必要な箇所の改良を順次実施しています。これらの取り組みを引き続き実施し、通学児童の安全確保を図ります。

■本市における通学路合同点検による取り組み事例（交差点におけるカラー舗装）

（対策実施前）



（対策実施後：カラー舗装）



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - -> 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市	交通管理者	市民・地域	
										維持管理課	市民協働課	指導課	
通学路合同点検の実施	○					→ → →			○	○	○		

実施施策

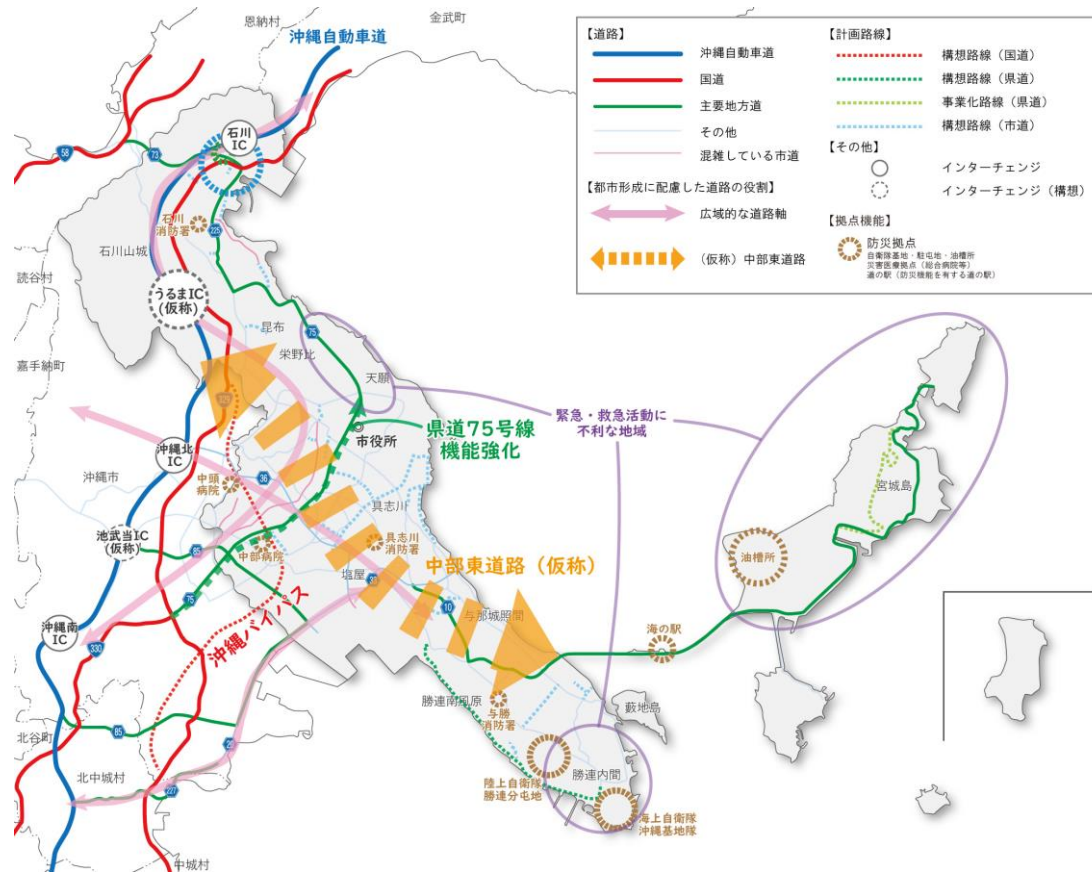
C-5：円滑で確実な救急活動経路の確保

【実施施策の概要】

救急搬送件数は年々増加しているものの、高規格道路が整備されていない東部・島しょ地区など、救急医療施設への速達性が十分に確保されていない地域が存在しています。
また、災害時の防災拠点が市内に分散して立地している状況となっています。

そのため、円滑で確実な救急活動の経路を確保するために、（仮称）中部東道路などの高規格道路の整備、県道 75 号線などの幹線道路の整備を推進します。

■将来ネットワークのイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市		
											都市政策課	道路公園課	警防課
円滑で確実な救急活動経路の確保	○						→	→	-	○	○	○	○

【関連する評価指標】

○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）

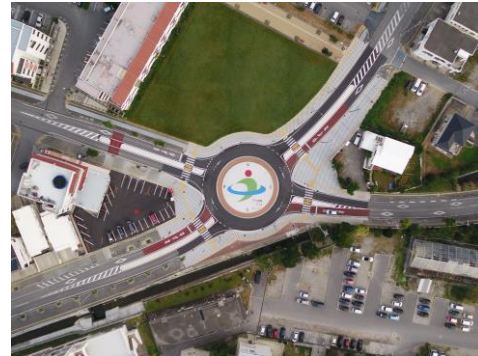
【実施施策の概要】

生活道路等における交差点の車両の安全な通行や歩行者の安全な通行を目的として、現在、ラウンドアバウト（環状交差点）の整備が全国的に広がりつつあります。

ラウンドアバウト導入の効果は、車両・歩行者の安全な通行をはじめ、信号機のない交差点であるため、災害による停電時においても安全な通行が確保されることが期待されています。

このようなことから、安慶名地区においてラウンドアバウトの整備を行い、2018年11月より運用を開始しています。今後も交差点改良工事に伴うラウンドアバウトの整備検討を進めていきます。

■ラウンドアバウトの整備事例



(安慶名地区)

■ラウンドアバウト整備により期待される効果・影響

項目	影響・効果
交差点での車両交通の安全性向上	○交差点流入・通過速度が低下 ○交錯箇所が減少 ○速度低下や交錯箇所減少にともない重大事故が減少
交差点での歩行者交通の安全性向上	○分離島がある場合、歩行者は安全に渡りやすくなる ○自動車の交差点流入・流出速度の低下により横断時の安全性が向上 ○無信号交差点に比べ横断歩行者を優先する自動車の割合が増加
災害時の対応力の向上	○停電時でも混乱なく交通処理が可能
景観形成・ランドマーク形成	○地域のシンボルとして景観形成に寄与

※上記以外にも効果・影響が想定されている

資料：国土交通省 HP

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - - 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市	県	交通管理者
											都市政策課	道路公園課	
災害時にも通行可能な道路整備（交差点改良工事に伴うラウンドアバウトの整備検討等）	○						→	→	- - -	○	○	○	○

【実施施策の概要】

過去に起きた台風や地震などの災害時には、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりするといった事例が発生しており、電気や通信ネットワークが寸断されるばかりか、緊急車両の通行の支障にもなっています。

■台風による電柱の倒壊事例



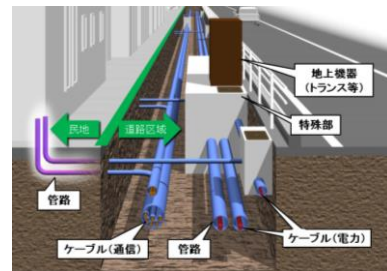
資料：国土交通省 HP

そのため、国では無電柱化の推進を図っており、本市においても、国が定めた法律に基づき「無電柱化推進計画」の策定に向けた検討を行い、災害時における円滑な防災拠点間の緊急輸送を確保するために、第1次緊急輸送道路など、緊急輸送道路における早期無電柱化を推進します。

また、県道75号線（安慶名区画整理地内）において平成19年度より無電柱化に取り組んでおり、継続して推進します。

■無電柱化の手法（電線共同溝方式）

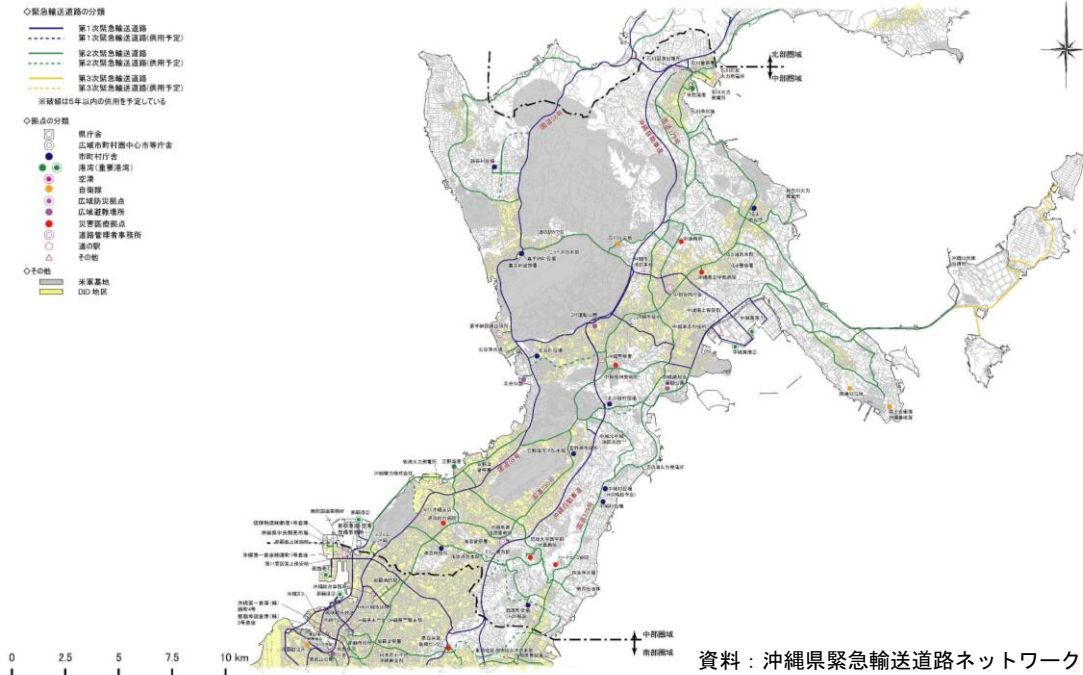
道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する無電柱化の手法です。



資料：国土交通省 HP

■緊急輸送道路

- 緊急輸送道路の分類
 - 第1次緊急輸送道路
 - 第1次緊急輸送道路(費用予定)
 - 第2次緊急輸送道路
 - 第2次緊急輸送道路(費用予定)
 - 第3次緊急輸送道路
 - 第3次緊急輸送道路(費用予定)
 - ※経路は5年以内の活用を予定している
- 拠点の分類
 - 県庁舎
 - 広域市町村圏中心市庁舎
 - 指定庁舎
 - 港湾(重要港湾)
 - 空港
 - 警察署
 - 広域防災拠点
 - 広域避難場所
 - 災害緊急拠点
 - 避難集積事業箇所
 - 道の駅
 - その他
- その他
 - 商業基地
 - DEI地区



資料：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - - 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港 島しよ	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しよ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 道路公園課	維持管理課	国	県
	緊急輸送道路の早期無電柱化推進 (県道75号線等)	○											

【実施施策の概要】

2015年1月に「うるま市地域防災計画」を策定し、定義に従い「一次避難道路」を計22路線、「二次避難道路」を計72路線指定しています。

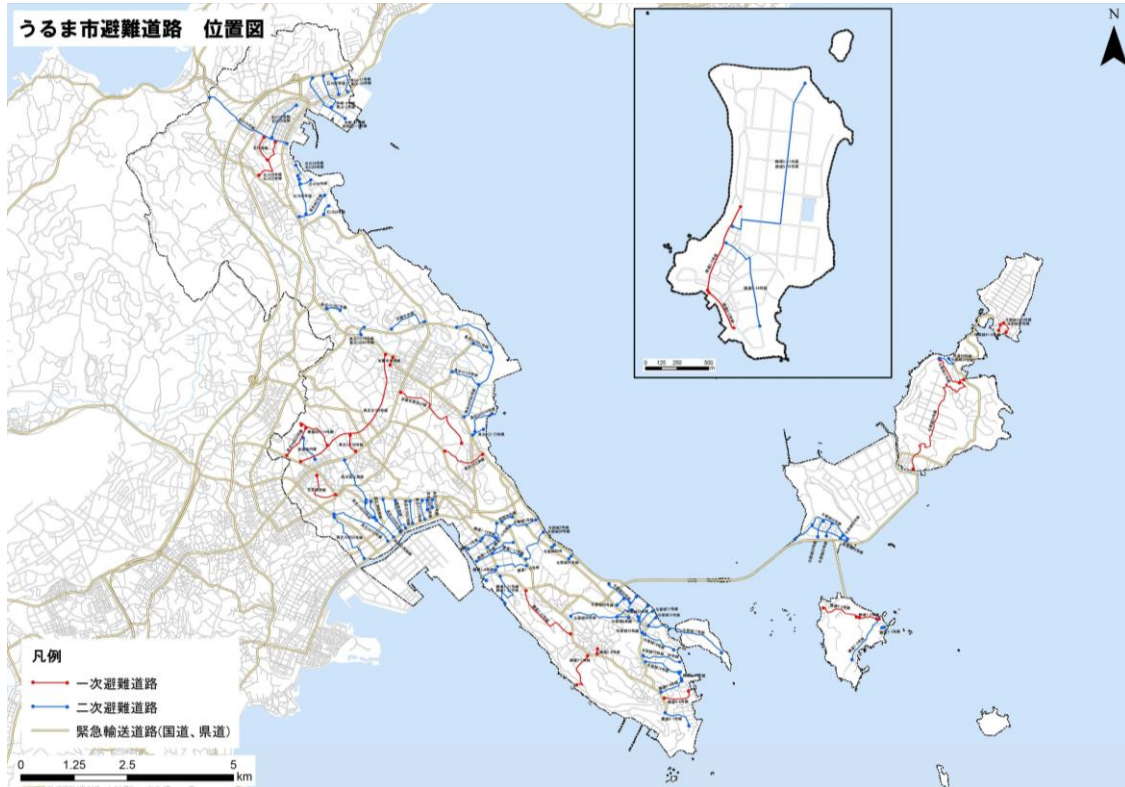
これら避難道路の妥当性を検証するとともに、地域情勢の変化（避難場所等の変化、集落の変化）にあわせて避難道路の追加・見直しを行います。

■避難道路の定義

種類別定義	定義
一次避難道路	広域避難場所又は指定避難所（収容避難所）、福祉避難所等につながる主に基幹的な道路等をいい、災害復旧・復興を優先的に行う。
二次避難道路	指定緊急避難場所（一時避難所）又は避難道路につながる主に集落内などに位置する生活道路等をいう。

資料：うるま市地域防災計画

■本市の避難道路の指定状況



資料：うるま市地域防災計画

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - -> 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)	
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市	渉外 課 基地
	防災避難道路の指定	○									

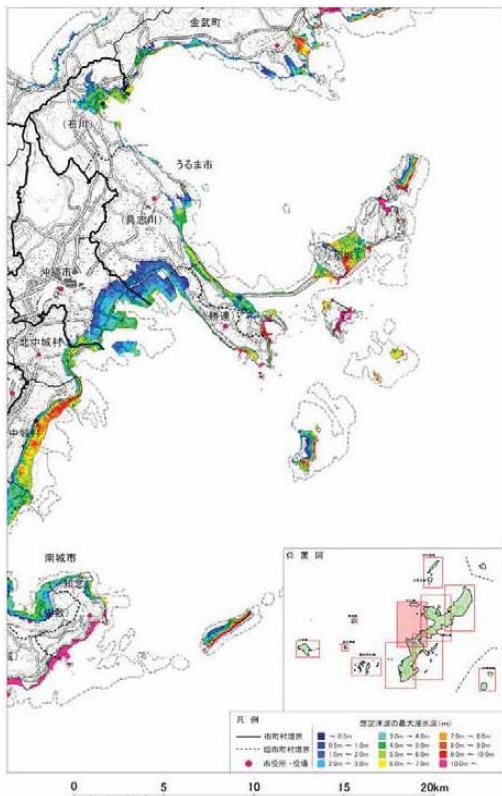
【実施施策の概要】

本市では、「沖縄県津波被害想定調査（2013年3月）の津波浸水予測図」などにに基づき、2015年に「うるま市防災減災マップ」を作成し、地震災害、津波災害、風水害などに対する備えや避難所等を示しています。

一方で、明確な避難経路は示されていないことから、今後は避難経路や避難方法を検討しつつ、「うるま市防災減災マップ」を順次見直していきます。

また、市民の防災意識を高めるために、十分な広報活動もあわせて行っていきます。

■津波浸水予測図



資料：沖縄県津波被害想定調査（平成25年3月）の津波浸水予測図

■うるま市防災減災マップ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			
											企画政策課	防災基地渉外課	警防課	指導課
災害時の円滑な対応方策の構築（避難経路と避難方法の確立等）	○						→	→	→	○	○	○	○	

D) 自転車利用環境の改善

実施施策

D-1：自転車活用推進計画の策定

【実施施策の概要】

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2012年11月/国土交通省道路局、警察庁交通局）に基づき、本市では観光を主目的とした「うるま市自転車ネットワーク計画（東部地域）」を策定しています。

一方、国は「自転車活用推進法」を2016年5月に施行し、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、国の推進計画と呼ぶ）が2018年6月に閣議決定され、都道府県・市町村（特別区を含む）は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（以下、地方版自転車活用推進計画と呼ぶ）を定めるよう努めなければならない旨が記載されています。

■国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な施策

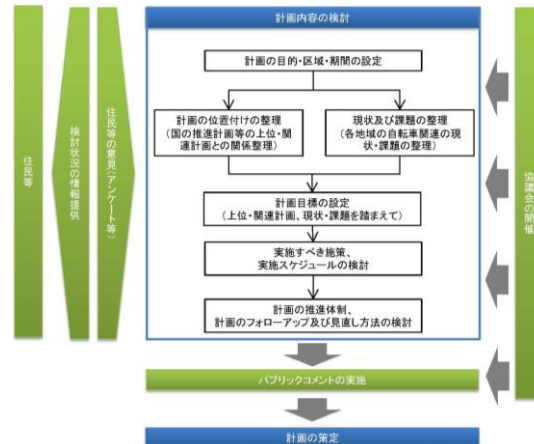
目 標	目標達成に向けて検討が必要な施策
① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	○自転車通行空間の計画的な整備推進 ○路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進 等
② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	○国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 ○サイクルスポーツ振興の推進 等
③ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	○国際的なサイクリング大会等の誘致 ○世界に誇るサイクリング環境の創出
④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	○安全性の高い自転車普及の促進 ○自転車の点検整備の促進 等

資料：地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（国土交通省自転車活用推進本部：2018年8月）

地方版自転車活用推進計画は自転車に関する政策の中で最上位の計画として位置付けられており、また、自転車ネットワーク計画を地方版自転車活用推進計画に位置付けることとされています。

そのため、自転車活用推進計画を策定するとともに、市全域における自転車ネットワークを形成し、自転車の活用を推進します。

■策定手順



資料：地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（国土交通省自転車活用推進本部：2018年8月）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）	
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市	
											都市政策課	観光振興課
自転車活用推進計画の策定	○						→			○	○	

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

実施施策

D-2：自転車通行空間整備（東部地域）

D-3：自転車通行空間整備検討（市全域）

【実施施策の概要】

自転車活用推進計画に先立ち策定した「うるま市自転車ネットワーク計画（東部地域）」では、サイクリング拠点や観光スポットを設定するとともに、これらを連絡するような重点路線などのネットワークを選定しています（路線ごとに優先度も設定）。

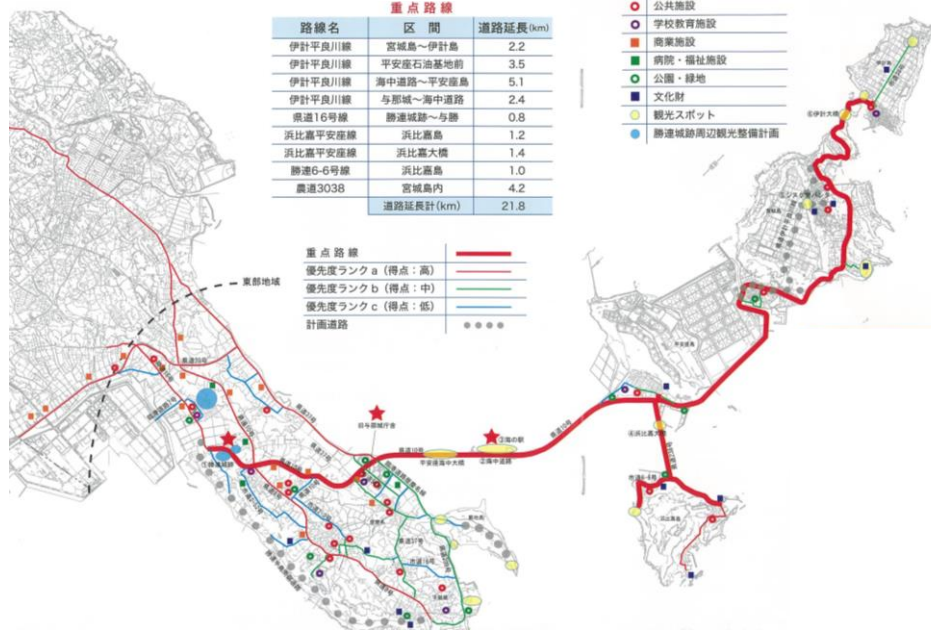
また、ネットワークごとに具体的な整備形態（案）も選定しています。

■整備形態（一部）

自転車専用通行帯：自転車と自動車を視覚的に分離する自転車専用の通路



■自転車ネットワーク重点路線



今後は「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を踏まえつつ、「うるま市自転車ネットワーク計画（東部地域）」に則した自転車通行空間の整備を推進します。

また、東部地域以外についても、自転車活用推進計画を策定するとともに、安心・安全な自転車通行空間の確保に向けて整備を検討します。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - -> 施策継続実施

	実施地区						実施時期(年度)			実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港	重点施策	実施時期(年度)			実施体制(推進体制)			
								短期(2025)	中期(2030)	長期(2040)	うるま市 都市政策課	道路公園課	維持管理課	国
自転車通行空間整備(東部地域)				○	○			→		○	○	○	○	○
自転車通行空間整備検討(市全域)	○							→		○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

- (ア) レンタサイクルの普及促進 (イ) シェアサイクルの整備検討
- (ウ) 駐輪場の整備検討

【実施施策の概要】

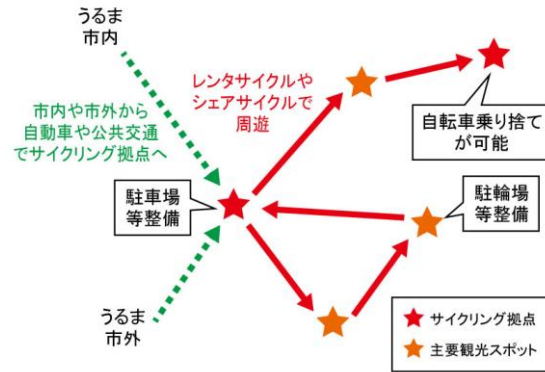
市民の身近な移動手手段として、また、観光地の周遊性向上のため、さらには交通拠点等からの二次交通の充実、環境負荷の低減を目的に、自転車による移動手手段（レンタサイクル※1・シェアサイクル※2）の整備検討を行います。

また、あわせて駐輪場等の整備も行い、観光地周辺の賑わいを創出します。

※1) レンタサイクル：短期の契約で自転車を貸出するサービス。観光地等において、観光客が近隣観光地へ手軽に移動できる手段として貸出場所を設置したり、市街地での移動手手段の1つとして設置されている場合が多い。

※2) シェアサイクル：一定の地域内に複数設置されたサイクルポートで、専用の自転車を自由に貸出・返却できる自転車共有システム。レンタサイクルとは異なり、借りたサイクルポートと異なるサイクルポートに自転車を返却することができる。

■ レンタサイクル・シェアサイクルの整備イメージ



■ レンタサイクルの拠点イメージ



■ 東部地域での導入イメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市			事業者
											都市政策課	維持管理課	整備連室城跡周辺	
自転車による市民・観光客の移動手手段の整備														
(ア) レンタサイクルの普及促進		○	○	○	○		→	→				○	○	○
(イ) シェアサイクルの整備検討		○	○	○	○		→	→		○		○	○	○
(ウ) 駐輪場の整備検討		○	○	○	○		→	→		○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

E) 公共交通網の再編

実施施策 E-1: 地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討

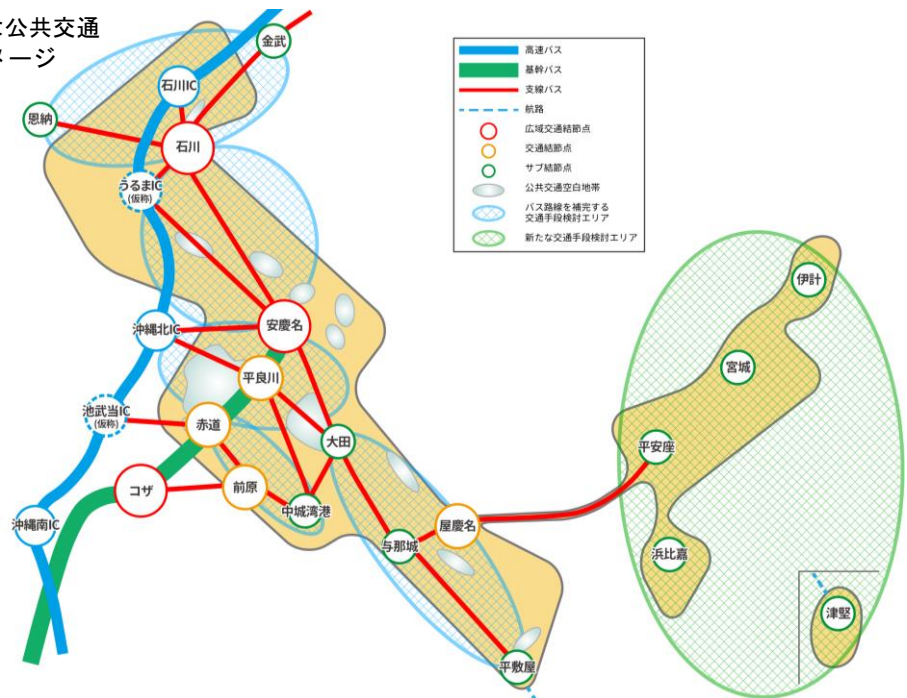
- (ア) 地域公共交通計画の策定
- (イ) 地域公共交通利便増進実施計画の策定検討
- (ウ) 基幹バス延伸検討
- (エ) 支線バス（フィーダー交通）の検討

【実施施策の概要】

公共交通の役割を明確にし、利用者ニーズに応じた公共交通網を形成するために、地域公共交通計画を策定し、公共交通の利便性向上を図るとともに、効率的な公共交通の推進を図ります。

具体的には、現在、コザまで運行している基幹バスの延伸検討を行い、基幹バス軸を中心に、公共施設間連絡バスや支線バス、生活圏を踏まえたコミュニティ交通が連携する公共交通ネットワークの形成を図ります。

■うるま市の将来的な公共交通ネットワークのイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - -> 施策継続実施

	実施地区						実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)						
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港				うるま市			国	県	周辺自治体	交通管理者
							都市政策課	企画政策課	市民協働課							
地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討							短期(2025)	中期(2030)	長期(2040)							
(ア) 地域公共交通計画の策定	○						→	→	→	○	○	○	○	○	○	○
(イ) 地域公共交通利便増進実施計画の策定検討	○						→	→	→	○	○	○	○	○	○	○
(ウ) 基幹バス延伸検討			○				→	→	→	○	○	○	○	○	○	○
(エ) 支線バス(フィーダー交通)の検討		○	○	○		○	→	→	→	○	○	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策

E-2：バスレーン延伸の検討

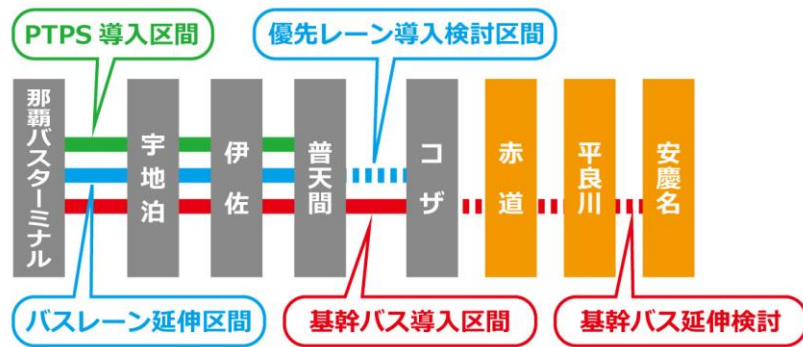
E-3：PTPS（公共車両優先システム）の導入検討

【実施施策の概要】

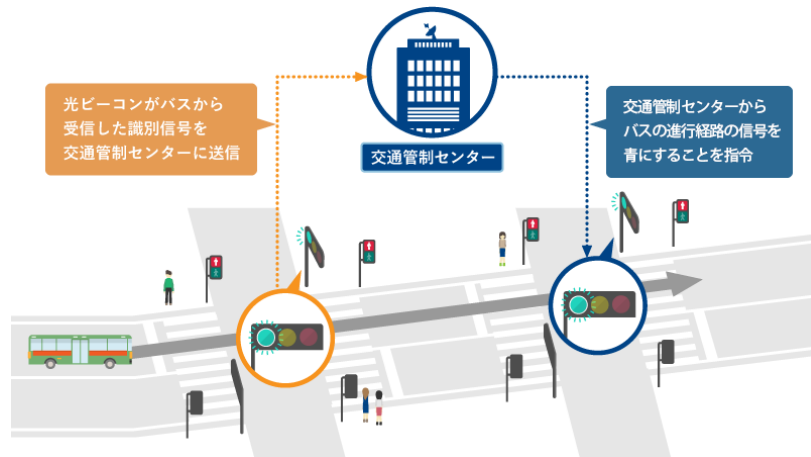
今後、新たな公共交通網を構築するにあたり、基幹バスは都市間を連絡する役割を担うため、公共交通網の骨格を成すものとなります。「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画」の中でも、専用走行空間等による定時性の確保を掲げています。

そのため、うるま市への基幹バス延伸にあたっては、現在も基幹バスが運行する県道 75 号線において、バスレーン延伸や PTPS（公共車両優先システム）の導入といった方策により、走行性の確保に向けた取り組みを検討する必要があります。

■うるま市への基幹バス延伸イメージ



■PTPS（公共車両優先システム）



資料：愛知県 ITS 推進協議会 HP

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - -> 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 都市政策課	県 企画政策課	交通 管理者	事業者	
	バスレーン延伸の検討			○				→	→		○	○	○	○
PTPS(公共車両優先システム)の導入検討			○			→	→		○	○	○	○	○	

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

【実施施策の概要】

今後の公共交通網の形成にあたり、基幹軸となる公共交通の導入が不可欠になります。先に示した「バスレーン延伸の検討」、「PTPS（公共車両優先システム）の導入検討」はその一環として検討を行う施策です。

これらとあわせて、本市に適した基幹軸となる公共交通の導入を行うために、LRT や BRT ならびに新たな交通システム等について調査研究を進めます。

■BRT と LRT

	概 要	導 入 効 果
BRT	BRT (BusTransitRapid) は接続バス、PTPS (バス公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等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である。	①車両・設備の高度化を図り、利便性・快適性を向上 ●連節ノンステップバス (大容量、バリアフリー、快適性) 等 ②運行の効率化を図り、最適な交通ネットワークを構築 ●急行運行 等 ③走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保 ●専用レーン、優先レーン (バスレーンのカラー塗装) ●PTPS等による信号制御 等
LRT	LRT (LightRailTransitの略) は低床式車両 (LRV) 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のことである。	①交通環境負荷の軽減 ②交通転換による交通円滑化 ③移動のバリアフリー化 ④公共交通ネットワークの充実 ⑤魅力ある都市と地域の再生



(連節バス導入事例：新潟市)



(LRT 導入事例：長崎市)

資料：国土交通省 HP、公益社団法人日本交通計画協会ライトレール研究部会 HP

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実 施 地 区						実 施 時 期 (年度)			実施体制 (推進体制)		
	全 体	北 部	中 部	東 部	島 しょ	中 城 湾 港 新 港	重 点 施 策	短 期 (2025)	中 期 (2030)	長 期 (2040)	う る ま 市	
											都 市 政 策 課	企 画 政 策 課
LRT・BRT 導入に向けた調査研究		○	○	○				→	→		○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

F) 公共交通の利用環境の改善

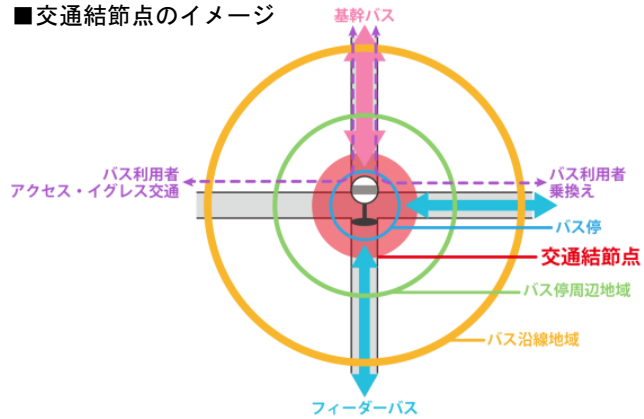
実施施策 F-1：交通結節点の整備

- (ア) 安慶名周辺交通拠点の整備検討（広域交通結節点整備）
- (イ) 石川 IC 周辺交通拠点の可能性検討（広域交通結節点整備）
- (ウ) 屋慶名・前原の交通結節機能強化

【実施施策の概要】

将来的な基幹バス延伸や支線バスの検討等により、公共交通の乗り換えが発生することが予想される安慶名周辺や産業基盤整備計画基本計画による旧石川庁舎周辺の土地利用によって活性化が期待される石川 IC 周辺等において、交通結節点の整備を検討します。

■交通結節点のイメージ



安慶名周辺については、交通結節点構築による拠点性を高めるため、整備実現に向けた基本構想策定に向け取り組みます。

石川 IC 周辺については、地理的特性と産業基盤整備計画基本計画を踏まえた、交通拠点の可能性について検討します。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - - 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾 港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			事業者	
										都市政策課	企画政策課	産業政策課		市民協働課
交通結節点の整備														
(ア) 安慶名周辺交通拠点の整備検討 (広域交通結節点整備)			○			◆	→				○	○	○	○
(イ) 石川IC周辺交通拠点の可能性検討 (広域交通結節点整備)	○					◆	→	→			○	○		
(ウ) 屋慶名・前原の交通結節機能強化				○	○		→	→			○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策 F-2：バス停（上屋・ベンチ等）の整備推進

【実施施策の概要】

誰もがバスを利用しやすい環境とするため、道路管理者や事業者に対して、バス停に上屋やベンチ等の設置を働きかけ、利用環境の向上を図ります。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市 維持管理課	県 市民協働課	事業者
	バス停（上屋・ベンチ等）の整備推進	○							→	→		○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策 F-3：案内表示（バスロケーションシステム）の整備推進

【実施施策の概要】

交通結節点として位置づけた主なバス停については、案内表示（バスロケーションシステム）の整備推進を図ります。

■案内表示（バスロケーションシステム）のイメージ（那覇バスターミナル）



【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市 企画政策課	県 観光振興課	事業者
	案内表示（バスロケーションシステム）の整備推進	○							→	→		○	○

【関連する評価指標】

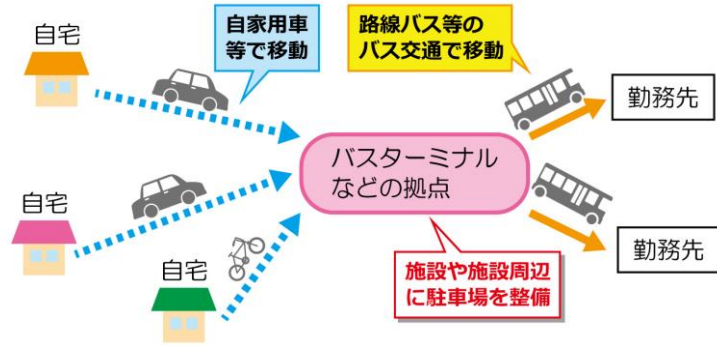
- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策 F-4：パークアンドバスライドの整備検討

【実施施策の概要】

公共交通の利用環境向上のために、バスターミナルや商業施設等の駐車場を活用したパークアンドバスライドの検討を行います。

■パークアンドバスライドのイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			事業者	
											都市政策課	企業政策課	産業政策課		観光振興課
パークアンドバスライドの整備検討		○	○				→	→	→	○	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- モビリティ・マネジメント実施による渋滞緩和
- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策 F-5：施設（バス停等）や車両のバリアフリー化

【実施施策の概要】

高齢者及び交通弱者の利用環境向上の一環として、バス停等の施設や車両のバリアフリー化（低床バス等）を推進します。

■バリアフリー化のイメージ（南城市：Nバス）



（低床バス）

資料：広報なんじょう

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			事業者
											企画政策課	福祉総務課	市民協働課	
施設(バス停等)や車両のバリアフリー化	○						→	→	→	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

G) 公共交通の維持・確保

実施施策 G-1：コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討
G-2：デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討

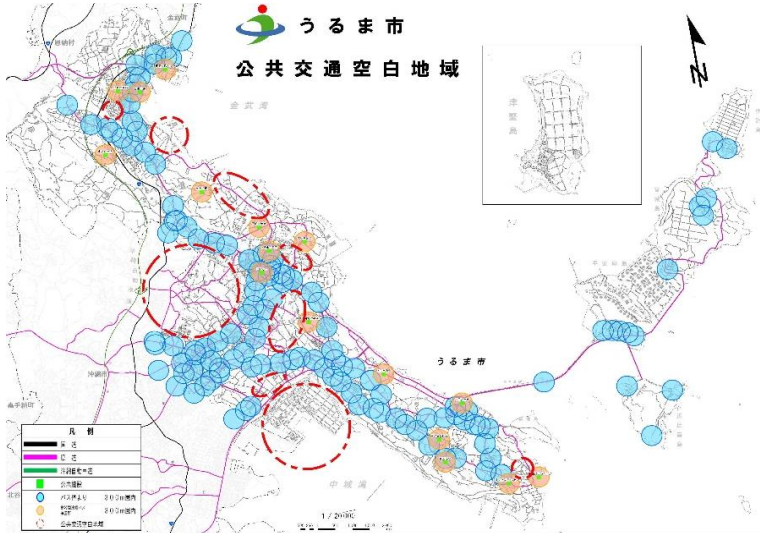
【実施施策の概要】

市内には公共交通空白地域が多く存在しており、公共交通空白地域となっていないエリアにおいても運行本数が少ないなど、サービスが十分でない場合が見受けられます。

一方、路線バスの採算性悪化により、さらなる公共交通空白地域の拡大も懸念されます。

そのため、公共交通空白地域の解消や既設路線バスとの結節を目的として、実証実験等を実施し、利用者ニーズや地域特性に応じたコミュニティ交通（路線定期型交通）の検討やデマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討を行います。

■公共交通空白地域



■デマンド交通のイメージ（自由経路ミーティングポイント型）

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。



資料：デマンド型交通の手引き（中部運輸局）

■路線定期型交通とデマンド型交通の一般的な特徴

	一般的な特徴
路線定期型交通	利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。
デマンド型交通	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

資料：デマンド型交通の手引き（中部運輸局）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)								
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市								
										都市政策課	企画政策課	介護長寿課	障がい福祉課	市民協働課	県	事業者	市民・地域	
コミュニティ交通(バス・タクシー)の導入検討	○					◆	→			○	○	○	○	○	○	○	○	○
デマンド型交通(デマンドバス・乗合タクシー)の導入検討				○	○	○	◆	→		○	○	○	○	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

【実施施策の概要】

国土交通省・環境省が推進する「グリーンスローモビリティ」の車両を市内企業が製造していることを踏まえ、市で製造された電気自動車の普及に向けた取り組みを行っています。グリーンスローモビリティ等の活用により、観光振興や公共交通の補完（自宅からバス停までのラストワンマイルでの活用）など、地域課題の解決を担う役割として注目されています。

■グリーンスローモビリティとは

電動で、時速 20km 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティのこと。

【性能面】

- 家庭用電源で充電可能⇒ガソリン不要
- カート車両は時速 20km 未満なので安全

【環境面】

- エンジン音がなく、周囲に影響を与えにくい。
- CO2 の排出量が少なく、環境に優しい

活用の場面	活用方法
地域住民の足として	①バスが走れなかった地域 ②高齢化が進む地域 ③お年寄りの福祉増進 ④既存のバスからの転換 ⑤将来的に自動運転可
観光客向けのモビリティとして	①ガイドによる観光案内 ②プチ定期観光バス ③パークアンドライド ④イベントでの活用
ちよこっと輸送	①駐車場から施設まで、施設から施設まで
地域ブランディング	①「地域の顔」として

市で製造された電気自動車については、普及促進を目的として 2019 年度に「津堅島や島しょ地域」等の実際のフィールドにおいて、導入に向けた実践的な実証事業を行っています。この実証事業の結果を踏まえ、次年度以降は交通不便地域での電気自動車などのグリーンスローモビリティの本格導入に向けた検討を行なっていきます。

■うるま市産 EV 自動車



■2019 年度の実証事業におけるルート



■超小型モビリティ

電気自動車と同様、電動キックボードのような超小型モビリティについても、津堅島におけるフェリー乗り場からの交通手段として、導入可能性を検討していきます。



(電動キックボード)

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市		
										都市政策課	企画政策課	産業政策課
グリーンスローモビリティの活用	○					→	→	→	○	○	○	

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

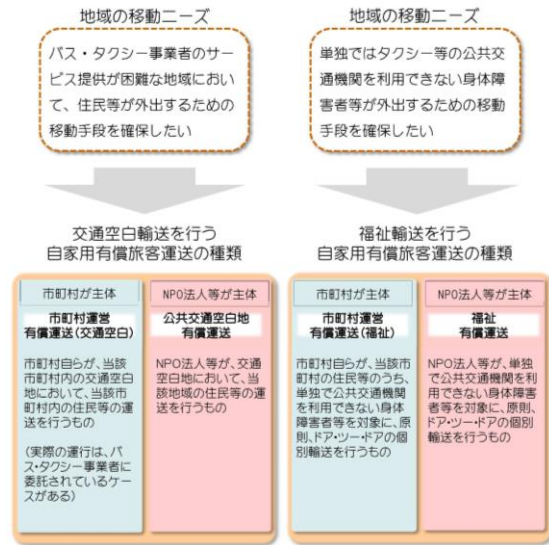
【実施施策の概要】

東部、島しょ地区は高齢化が進展する一方で、路線バスは採算性が低く、路線維持が困難になってきています。交通弱者の移動手段の確保や定住を促進するため、自家用有償旅客運送を活用した既設路線バスとの結節や、地区内の移動手段の確保を図るために導入検討を行ないます。

■自家用有償旅客運送とは…

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

また、一般の路線バス（一般旅客自動車運送事業）では第二種運転免許が必要なのに対し、自家用有償旅客運送では、第二種運転免許は必須ではない（ただし、大臣認定講習の受講等一定の要件あり）ことが特徴。



■自家用有償旅客運送とは…

①『地域公共交通会議（市町村が主体）』又は『運営協議会（NPO法人等が主体）』の設置

- ・地方公共団体（主宰）、運輸局、支局、利用者、バス・タクシー事業者、NPO等

②地域における関係者の合意

- ・自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項
- ・その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項地域における関係者の合意

③道路運送法に基づく登録

- ・当該地域を管轄する運輸支局等（市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、当該市町村又は都道府県）

資料：自家用有償旅客運送ハンドブック（H30年4月/国土交通省自動車局旅客課）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）						
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市				国	事業者	
											都市政策課	企画政策課	介護長寿課	障がい福祉課			市民協働課
自家用有償旅客運送の導入検討				○	○	◆	→				○	○	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

【実施施策の概要】

本市では、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月より無償の公共施設間連絡バスを運行しています。

運行開始後、利用者ニーズに応じて、運行ルートや運行時間の見直しを行っておりますが、要望が多いことから、停留所の見直しや運行形態の評価検証をする必要があるため、『G-1：コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討』、『G-2：デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討』とあわせて地域の交通として検討を行います。

■公共施設間連絡バスの運行ルート



■時刻表（2019年4月以降）

【特急便(上り)】	【通常便(巡回型)】	【特急便(下り)】	【特急便(上り)】	【通常便(巡回型)】	【特急便(下り)】
具志川庁舎 08:10	具志川庁舎 08:25/09:46/10:44/12:55/13:53 10:34/11:55/12:53/15:04/16:02	具志川庁舎 15:14	具志川庁舎 08:20	具志川庁舎 08:45/09:59/10:55/12:58/13:59 10:44/11:58/12:54/14:57/15:58	具志川庁舎 15:09
宇敷屋港旅客待合所 08:33	具志川運動公園 08:36/09:57/10:55/13:06/14:04	具志川運動公園 15:29	山城公民館前 08:39	山城公民館前 08:51/10:05/11:01/13:04/14:05	宇敷屋港旅客待合所 15:15
きむたかこどもセンター 08:38	上江洲公民館前 08:41/10:02/11:00/13:11/14:09	上江洲公民館前 15:30	IT事業支援センター 08:49	IT事業支援センター 08:57/10:11/11:07/13:10/14:11	天籟公民館前 15:21
藤澤庁舎 08:44	照間公民館前 08:51/10:12/11:10/13:21/14:19	照間公民館前 15:40	いしかわ児童館 08:56	天籟公民館前 09:05/10:19/11:15/13:18/14:19	藤澤公園 15:29
平安名公民館前 08:49	与那城庁舎 09:01/10:22/11:20/13:31/14:29	与那城庁舎 15:50	石川庁舎 09:02	藤布公園 09:05/10:19/11:15/13:18/14:19	石川庁舎 15:43
与那城庁舎 08:57	平安名児童館 09:09/10:30/11:28/13:39/14:37	平安名児童館 16:05	藤布公園 09:16	山城公民館前 09:18/10:32/11:28/13:31/14:32	IT事業支援センター 15:53
照間公民館前 09:05	きむたかこどもセンター 09:14/10:35/11:33/13:44/14:42	きむたかこどもセンター 16:13	天籟公民館前 09:24	IT事業支援センター 09:28/10:42/11:38/13:41/14:42	いしかわ児童館 16:00
上江洲公民館前 09:13	平安名公民館前 09:22/10:43/11:41/13:52/14:50	平安名公民館前 16:18	宇敷屋港旅客待合所 09:29	いしかわ児童館 09:35/10:49/11:45/13:48/14:49	山城公民館前 16:07
具志川運動公園 09:18	藤澤庁舎 09:29/10:50/11:48/13:59/14:57	具志川庁舎 16:39	いしかわ児童館 09:36	IT事業支援センター 09:51/11:05/12:01/14:04/15:05	うるみん 16:25
うるみん 09:29		具志川庁舎 16:44	具志川庁舎 09:41	石川庁舎 09:41/10:55/11:51/13:54/14:55	具志川庁舎 16:30

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）				
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市				
										都 市 政 策 課	企 画 政 策 課	介 護 長 寿 課	障 が い 福 祉 課	市 民 協 働 課
	○						→	→	→	○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

【実施施策の概要】

内閣府では、沖縄県において自動運転バス実証実験を行っており、2019 年には沖縄県那覇市及び豊見城市の県道 231 号線～国道 331 号等、幹線道路を中心とした往復約 18km のルートにおいて実証実験が実施されています。

本市においても、公共交通の維持・確保に向け、検証が進められているこれらの技術等が活用できないか検討していきます。

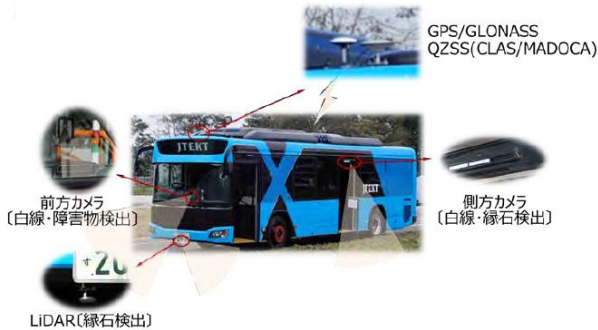
■自動運転バス実証実験の実験ルート



■自動走行システムの検討経緯



■実証実験で使用された車両



■実証実験で検証された技術



資料：内閣府

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

実施地区	実施地区					重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）				
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市	国	県	事業者	市民・地域
										企画政策課				
新技術による交通手段の検討（自動運転、地域ITS関連の取り組み）	○						→	→		○	○	○	○	○

【関連する評価指標】

- 公共交通利用者数の増加
- 公共交通空白地域の解消
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

実施施策

G-7：高齢者生活支援体制（外出支援）の維持・拡充検討

【実施施策の概要】

高齢者の外出支援として、『外出支援サービス事業』、『うるま市生活支援体制整備事業』を行っており、これらを引き続き実施していくとともに、高齢者ニーズに応じて拡充を検討していきます。

	事業内容
外出支援サービス事業	○市内の介護タクシー事業者と連携し、自宅⇄病院の外出を支援（1週間に1回程度、無料）。
うるま市生活支援体制整備事業	○市内5地域（石川・具志川（2地区）・与那城・勝連）において、市民による“協議体”を設置。 ○協議体によるワークショップにて地域の課題、解決方法を検討。 ○各地域に配置されている“生活支援コーディネーター”により、協議体によって把握されたニーズとサービス提供主体（企業）とのマッチングを実施。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 介護長寿課	国	事業者	市民・地域	
													○	○
高齢者生活支援体制(外出支援)の維持・拡充検討	○					→	→	→	○	○	○	○	○	

実施施策

G-8：障がい者外出支援の維持・拡充検討

【実施施策の概要】

障がい者の外出支援として、『リフト付き福祉タクシー利用料助成事業』や『移動支援事業』等を行っており、障がい者ニーズに応じた事業を引き続き実施していきます。

	事業内容
リフト付き福祉タクシー利用料助成事業	○身体障害者（常時車椅子利用者）が、市の指定するリフト付き福祉タクシーを利用する場合に料金の一部を助成。
移動支援事業（個別支援型）	○屋外での移動が困難な障がい者・児に対し、余暇や買い物等の外出支援を実施。
リフト付福祉バス運行事業	○予約制でリフト付車両による移動支援を実施。うるま市社会福祉協議会へ事業委託。
重度身体障害者移動支援事業	○歩行困難な車いす利用者にスロープ付車両を貸与。うるま市身体障害者協会へ事業委託。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 障がい福祉課	国	事業者	市民・地域	
													○	○
障がい者外出支援の維持・拡充検討	○					→	→	→	○	○	○	○	○	

【実施施策の概要】

現在、全国的にバス運転手不足が課題となっており、さらにはバス運転手の高齢化も進展しています。本市でもバス運転手不足によりバス路線の維持が困難になっているケースが見受けられます。

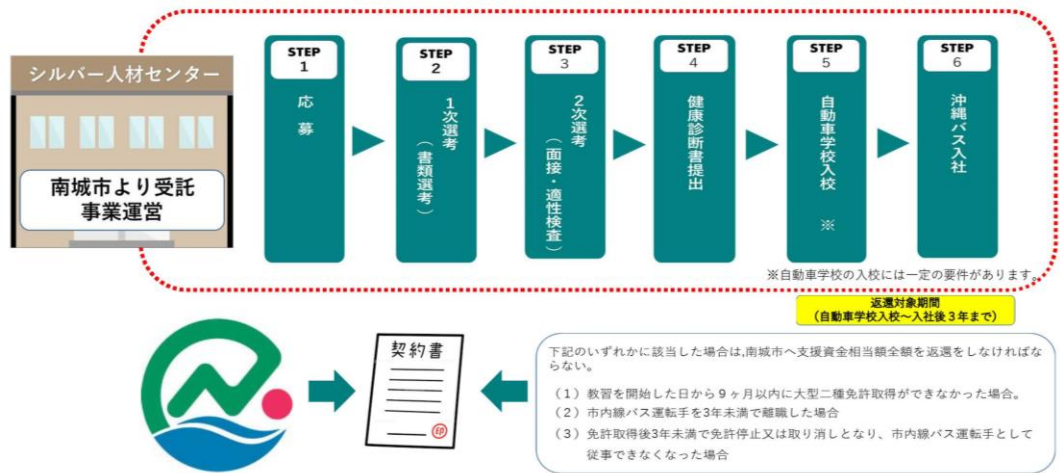
そのため、将来的なバス路線の維持には利用者数の増加はもとより、バス運転手の人材確保も重要となることから、本市では人材育成の観点からも、本市のバス路線で運行を担うバス運転手の育成支援を行います。

■バス運転手育成事業（南城市）

事業目的	南城市での令和元年10月のバス路線再編に基づき、市内線バス運行に伴うバス運転手育成事業の実施にあたり、大型自動車第二種免許取得を希望する者を支援することを目的とする。
支援内容	市内線バス運転免許取得の支援。 ⇒入学金・教材費・適性検査・学科教習・技能教習・効果測定・修了検定・卒業検定等にかかる費用

バス運転手育成事業 入校までの流れ

※自動車学校入校後は、積極的に教習を受けなるべく短期間で免許を取得するようお願いいたします。



資料：南城市 HP

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港 島しょ	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市			事業者
										企画政策課	市民協働課	商工労働課	
運転手の人材育成	○					→			○	○	○	○	

H) 公共交通の利用促進

実施施策	H-1：優遇制度の導入検討 (タクシーチケット、バス補助券等)																		
【実施施策の概要】																			
<p>本市は沖縄県平均同様、高齢化が進展しており、それに伴い免許保有者も高齢化していくことが予想されます。一方、年齢別の免許人口当たりの死亡事故件数によると75歳以上の高齢運転者は75歳未満の2倍以上と高齢運転者が死亡事故の当事者となっていることが多くなっています。</p> <p>そのため、高齢者の交通事故や車を減らす取り組みとして、高齢者の日常生活における移動を支援するために、タクシーチケットやバス補助券等配布の導入を検討します。</p> <p>また、高校生のバス通学費補助について、県が実施している制度の周知を図るとともに、更なる負担軽減のため、本市独自の補助の導入を検討します。</p>																			
<p>■ 県内の免許自主返納に対する優遇措置</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 45%;">事業者</th> <th style="width: 40%;">優遇措置の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">バス</td> <td>沖縄県バス協会4社</td> <td>運賃50%割引</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">タクシー</td> <td>沖縄本島内89社</td> <td>乗車料金10%割引</td> </tr> </tbody> </table>												事業者	優遇措置の内容	バス	沖縄県バス協会4社	運賃50%割引	タクシー	沖縄本島内89社	乗車料金10%割引
	事業者	優遇措置の内容																	
バス	沖縄県バス協会4社	運賃50%割引																	
タクシー	沖縄本島内89社	乗車料金10%割引																	
【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施																			
	実施地区					重点施策 中城湾港新港 島しょ	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)									
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 企画政策課	うるま市 介護長寿課	うるま市 市民協働課	うるま市 児童家庭課	県	事業者				
優遇制度の導入検討 (タクシーチケット、バス補助券等)	○					→	→	- →	○	○	○	○	○	○					
【関連する評価指標】																			
○公共交通利用者数の増加					○公共交通空白地域の解消														
○うるま市発着バスの満足度					○アクセス方法の満足度														

実施施策

H-2：モビリティ・マネジメント

(ア) 啓発活動（ポスター掲示、バスマップの配布等、広報活動）

(イ) 小中学校等での出前講座

(ウ) ノーマイカーデー・時差出勤の実施

(エ) パークアンドバスライドの推奨

(オ) 交通系 IC カードの普及促進

【実施施策の概要】

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていくために、多様な取り組みを実施することで、公共交通の利用促進を図るとともに交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図ります。

■小中学校等での出前講座



■具体的な取り組みイメージ

資料：横浜市 HP

	具体的な取り組みイメージ
啓発活動（ポスター掲示、バスマップの配布等、広報活動）	公共交通の利用促進に向け、公共施設等へのポスター掲示や、小中学校等へのバスマップの配布、「広報うるま」を活用した広報活動等を実施。
小中学校等での出前講座	小中学校等において、「公共交通の大切さ」や「バスの乗り方」、「ICカードの利用方法」等の出前講座を実施。
ノーマイカーデー※1・時差出勤の実施※2	企業に協力を募り、ノーマイカーデーや時差出勤の取り組みを実施するとともに、広く一般の方にも啓発活動などを通じて、呼びかけを実施。
パークアンドバスライド※3の推奨	交通事業者や民間企業に協力を募るとともに、交通拠点等に駐車場を整備し、交通拠点での車から公共交通への乗り換えの推進を図る。
交通系ICカードの普及促進	啓発活動を通じて、交通系ICカード（OKICA等）の利用方法を広く知ってもらうとともに、普及促進のため、庁内における券売機等を利用して交通系ICカードを購入できるような環境づくりを図る。

- ※1) ノーマイカーデー：過度なマイカー利用を抑制するため、日頃マイカーで通勤や買い物などを行っている方に、あらかじめ設定した日に、公共交通機関等を利用して通勤等してもらうこと。
- ※2) 時差出勤：同じような時間帯に設定された始業・終業時間が、通勤時の交通渋滞等を招くことから勤務時間の始業時間と終業時間を変更（総勤務時間は同じ）する取り組み。
- ※3) パークアンドバスライド：郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停留周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム。

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港 島しょ	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)					
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市				事業者	市民・地域
											都市政策課	企画政策課	市民協働課	産業政策課		
モビリティ・マネジメント																
(ア) 啓発活動(ポスター掲示、バスマップの配布等、広報活動)	○						◆	→	→	○	○	○	○			
(イ) 小中学校等での出前講座	○						◆	→	→	○	○	○		○		
(ウ) ノーマイカーデー・時差出勤の実施	○						◆	→	→	○	○	○	○	○	○	
(エ) パークアンドバスライドの推奨	○						◆	→	→	○	○	○	○		○	
(オ) 交通系ICカードの普及促進	○						◆	→	→	○	○	○	○	○	○	

【関連する評価指標】

- モビリティ・マネジメント実施による渋滞緩和
- 公共交通利用者数の増加
- うるま市発着バスの満足度
- アクセス方法の満足度

1) 観光の魅力を高める仕組みづくり

実施施策 I-1：わかりやすい案内誘導（勝連城跡、海中道路等）

【実施施策の概要】

本市では、平成 28 年度に『第 2 次うるま市観光振興ビジョン』を策定し、「美しい観光まちづくりと観光機能の充実」など 5 つの基本方針に従って観光振興の施策を実施しています。

また、当該ビジョンでは「主要観光施設（あやはし館と勝連城跡）の入場者数を指標として掲げ、2026 年度には 52 万人の入場者数を目標に施策を展開しており、本戦略においては、これらに寄与すべく勝連城跡や海中道路（あやはし館）へのわかりやすい案内誘導を検討・実施していきます。

なお、わかりやすい案内誘導にあたっては「著名地点道路案内標識マニュアル（沖縄ブロック道路標識適正化委員会／平成 31 年 2 月）」に準拠して検討していきます。

■第 2 次うるま市観光振興ビジョン（基本方針）

基本方針 1：うるま市の統一イメージ形成

基本方針 2：美しい観光まちづくりと観光機能の充実

「その他の観光関連施設整備の推進」の中で「わかりやすい案内標識」について言及されています。

基本方針 3：地域の魅力を活用した観光消費拡大の仕掛けづくり

基本方針 4：観光推進体制の構築とマーケティングの推進

基本方針 5：受入体制整備とおもてなしの充実

■案内経路選定の考え方

- ① 著名地点より一番近い、知花交差点を案内起点とするルートを選定。
- ②～③ 2ルート目以降として、始点(明治橋交差点)から近い順に、渡口交差点、栄野比交差点を案内起点とするルートを選定。
- ④ 補足的なルートとして、上記の3ルート方向以外からのルートである、東方向の県道8号線上において、与那城交差点からのルートを選定。

■案内経路モデルプラン（勝連城跡）



資料：著名地点道路案内標識マニュアル（沖縄ブロック道路標識適正化委員会／平成 31 年 2 月）

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期（2025）	中期（2030）	長期（2040）	うるま市		交通管理者	
											都市政策課	観光振興課		
わかりやすい案内誘導（勝連城跡、海中道路等）	○						→				○	○	○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

実施施策

1-2：プレミアムタクシー制度の導入検討

【実施施策の概要】

外国クルーズ船の寄港等による外国人観光客の増加など、本市を訪れる観光客は年々増加しています。

このような中、本市を訪れる観光客の移動を支援するために、交通拠点等におけるタクシー乗り場への誘導や観光周遊を行えるようなタクシーサービスの創設など、観光客への「おもてなし」方法を検討します。

博多織五色献上柄を配した黒塗りの車両および統一した制服を着用した優良乗務員による福岡ならではの「おもてなし」を提供するタクシーを投入し、博多駅・福岡空港国際線に専用乗り場を設けている。
また、タクシーの乗車案内を行うタクシーコンシェルジュを配置し、観光客の移動を支援している。

■プレミアムタクシー



■タクシーコンシェルジュ



資料：一般社団法人九州観光推進機構 HP

【実施時期及び実施体制（推進体制）】

※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市		事業者
											企画政策課	観光振興課	
プレミアムタクシー制度の導入検討	○						→	→		○	○	○	

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

【実施施策の概要】

本市策定の『第2次うるま市観光振興ビジョン』における基本方針2では「美しい観光まちづくりと観光機能の充実」を掲げ、「美しい自然景観とまちなみ整備」、「観光拠点の魅力創出と機能強化」を進めることとしています。



(具志川商業高校前アカギ並木)

■第2次うるま市観光振興ビジョン (基本方針)

基本方針2：美しい観光まちづくりと観光機能の充実

美しい自然景観とまちなみ整備 …緑でつなぐ沿道整備

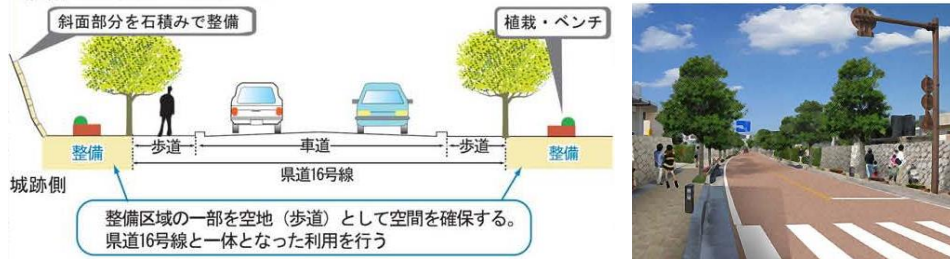
観光拠点の魅力創出と機能強化 …勝連城跡周辺整備の推進

また、勝連城跡周辺は「平成25年度勝連城跡周辺文化観光拠点整備基本計画」が策定され、「(仮)シンボルロード沿道整備」など、アクセス道路の整備が予定されており、これらと一体となって、道路空間の形成を図るとともに、歩行者が散策できるような空間の整備も図ります。

■勝連城跡周辺の整備計画



■(仮称)シンボルロードのイメージ



【実施時期及び実施体制(推進体制)】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

実施時期(年度)	実施地区						実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港	うるま市			県	
							都市政策課	道路公園課	整備室	勝連城跡周辺	観光振興課
短期(2025)											
中期(2030)											
長期(2040)											
景観が優れた道路空間の形成											

【関連する評価指標】

○主要観光施設(勝連城跡)の観光客数増加

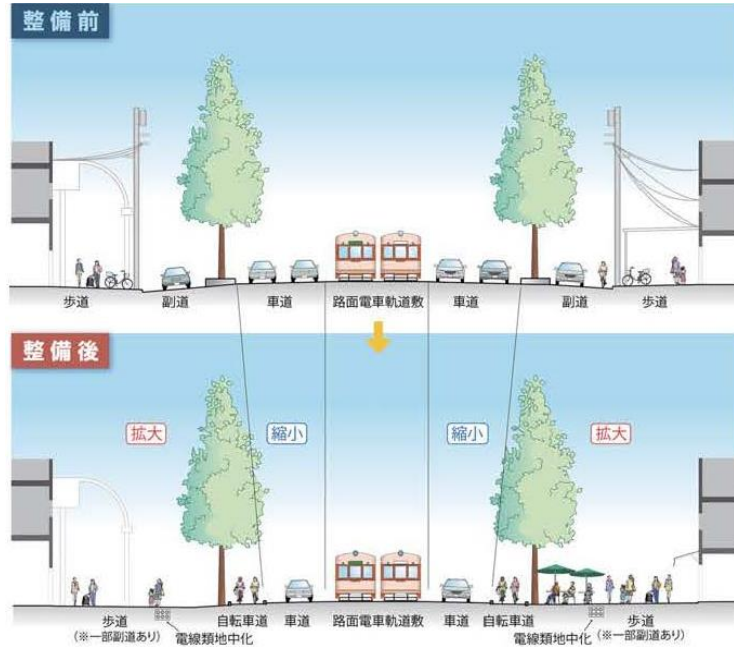
【実施施策の概要】

市街地の活性化や賑わい創出のために、車中心の道路から人中心の道路空間づくりを検討し、市民のみならず、うるま市を訪れる人が楽しめる空間を演出するために、オープンカフェやイベント開催等、道路空間のオープン化を推進して道路空間の有効活用を図ります。

複合中心拠点である安慶名地区周辺においては土地区画整理事業やヌーリ川公園整備事業とあわせて、エリア一体の賑わい創出のため、実証実験を実施し、事業者の参画を促進します。

■道路空間再編の事例

（松山市花園町通りの道路空間再編の整備計画図）



資料：松山市パンフレット

■歩道空間を活用したオープンカフェやイベント開催の事例

松山市花園町通りでは、広くなった歩道で、毎月第3日曜日に、地元商店街が主催でマルシェイベントが開催。歩行者通行量が増加。



資料：松山市パンフレット

長野市「善光寺表参道地区」では、「歩行者優先」、「歩いて楽しいみち」をコンセプトにした道路事業と路上イベント・オープンカフェ事業とをあわせて実施することにより、道路空間の魅力を上し、観光地まちなかの賑わいを創出。



資料：国土交通省

【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)					
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市		県	交通 管理者	事業者	市民・ 地域
											都市政策課	道路公園課				
道路空間の再編・活用(県道75号線等)			○				→	→		○	○	○	○	○	○	○

【実施施策の概要】

島しょ地区、中城湾港新港地区は観光拠点やクルーズ船寄港地が立地しているものの、来訪者が集い、ゲートウェイとなるような拠点が無い状況です。

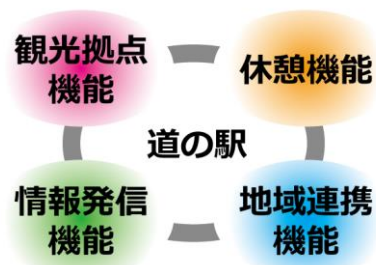
そのため、観光資源の潜在力を十分に発揮できるような観光拠点として道の駅の整備検討が必要となります。

本市においては、観光拠点である海の駅あやはし館について、道の駅の機能（休憩機能、情報発信機能、地域連携機能）を備えた施設として整備できるように検討を行います。

また、沖縄本島北部地域の交通結節点である石川IC周辺において、交通拠点の整備とあわせて、道の駅の検討を行います。

■新たに整備する道の駅の機能（イメージ）

追加検討する機能	観光拠点機能	観光ガイドなどの観光案内スタッフを配置するほか、観光施設までの公共交通の拠点や観光周遊するためのレンタサイクルの拠点など、交通拠点としての機能も付加
	休憩機能	24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
従来の機能	情報発信機能	道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
	地域連携機能	文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施

	実施地区						実施時期（年度）			実施体制（推進体制）		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港	重点施策	うるま市				
								都市政策課	観光振興課	産業政策課		
道の駅の整備検討		○		○	○		→	→	→	○	○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

【実施施策の概要】

うるマルシェは農水産業の活性化や第一次産業を軸とした6次産業化への取り組みの場として平成30年11月に前原に開設した施設です。

当該施設は、地域の方、来訪する方が集う場としての機能や、地域産業活性化の場としての機能を発揮しており、開設以降、多くの方に利用されています。

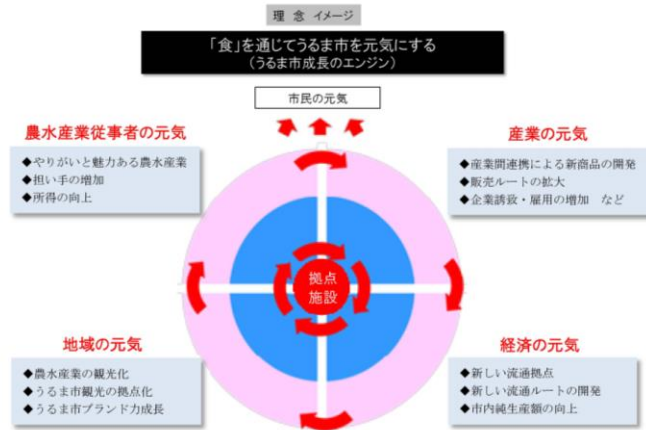
■うるマルシェ



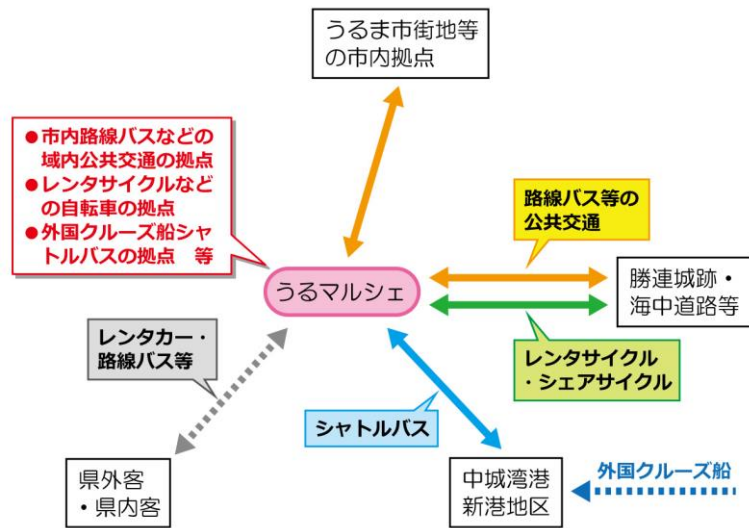
うるま市交通基本計画では「前原」を交通結節点に位置づけていることから、今後は路線バスやレンタサイクルなどの交通モードの接続拠点、さらにはクルーズ船で寄港した観光客の接続拠点として機能できるように、交通結節機能の強化を図り、市街地のみならず、東部地区や島しょ地区のゲートウェイ機能の向上を図ります。

■うるマルシェの基本方針とコンセプト

- (1) 基本方針
 - ① やりがいと収入が連動し、次世代が積極的に参加する農水産業の実現
 - ② 農水産業の六次化推進とブランド力強化によるうるま市産業の活性化
 - ③ 農水産物による賑わいと地域コミュニティの創出
 - ④ 豊富な農水産物を活かした観光客の誘致と周辺観光地との連動
 - ⑤ 地元農水産物の魅力を集積し、スケールメリットを活かした地産地消の推進
- (2) コンセプト
 - ① 食の様々な情報に触れることができる施設
 - ② うるま市の持つポテンシャルを引き出すための施設
 - ③ うるま市を代表する生産者のサポート&育成拠点となる施設
 - ④ 市民の愛着心を育て生活者のコミュニティ拠点となる施設
 - ⑤ 沖縄観光の話題拠点となる施設



■うるマルシェの交通結節機能強化のイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)		
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 企画政策課	事業者 産業政策課	観光振興課
	うるマルシェの交通結節機能強化			○				○	→	→		○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

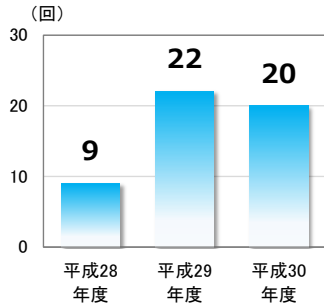
実施施策

I-7：クルーズ船のターミナル機能強化
(クルーズ船寄港促進・シャトルバスの運行(船着場ーうるマルシェ間))

【実施施策の概要】

平成28年1月に「中城湾港クルーズ促進連絡協議会」を発足し(本市、沖縄市、北中城村)、中城湾港に同年4月に10年ぶりに外国クルーズ船が寄港以来、中城湾港には多くの外国クルーズ船が寄港しています。

■クルーズ船の寄港実績



※平成30年度はH30.12末まで
資料：中部広域市町村圏事務組合

クルーズ船寄港により、地域振興のみならず、若い人材の育成等の効果が期待されるため、引き続きクルーズ船寄港を促進します。

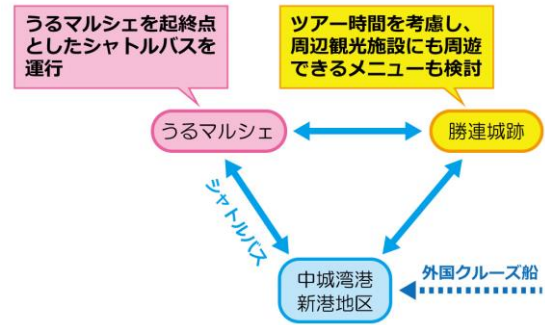
■クルーズ船の寄港による効果

- 金沢港**
 - クルーズ船の寄港回数増加に伴い、兼六園、ひがし茶屋街等の地元観光地を訪れる旅客が増加。
 - 2016年に金沢港に寄港したクルーズ船の乗客約2.5万人による県内での消費額は、約6.5億円(石川県試算)
- 境港**
 - クルーズ船の寄港回数増加に伴い、水木しげるロード、松江城等の地元観光地を訪れる旅客が増加。
 - 平成28年9月23日の大型クルーズ船寄港時に地元企業が岸壁近くに臨時店舗を出店し、約160万円を売り上げ。
- 八代港**
 - 大型クルーズ船(乗客約2,100人)の寄港1回あたりの経済効果：約1億2,200万円(八代市試算)
 - 地元企業が地元産品(日本酒、焼酎、醤油)をクルーズ船に納入
- 函館港**
 - 地元の道愛女子高校の生徒が外国人観光客向けに観光案内の他、書道や茶道の体験メニューを提供。
 - 市民レベルの活動を通じてまち全体に「おもてなし」の空気が醸成され、国際交流が進展。
- 油津港(宮崎県日南市)**
 - 地元の日南振徳高校の生徒が外国人観光客向けに観光案内を実施。
 - 同校の生徒は、案内のために地域資源について学び、若い人材による地域の魅力の再発見につながった。
- 平良港(沖縄県宮古島市)**
 - 宮古タクシー事業協同組合は、2016年に、クルーズ客を対象とした売上額約5,000万円を計上
 - 沖縄県内の8企業は、2016年5月から12月にスタークルーズ社のクルーズ船内におけるお土産コーナーで約1.3億円を売り上げ。

資料：国土交通省

また、おもてなしや地域交流の観点から歓迎イベントの実施を検討するとともに、地域振興を図ることを目的に、交通結節機能の強化を図る、うるマルシェへのシャトルバス運行を検討するなど、クルーズ客を市内拠点へと誘導する仕組みについて、事業者とともに検討を行います。

■シャトルバスの運行イメージ



■歓迎おもてなし
(よさこい踊り子と記念写真)



資料：国土交通省

【実施時期及び実施体制(推進体制)】 ※実施時期：→ 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区					重点施策 中城湾港新港	実施時期(年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ		短期(2025)	中期(2030)	長期(2040)	うるま市 企画政策課	観光振興課	周辺自治体	事業者
クルーズ船のターミナル機能強化 (クルーズ船寄港促進・シャトルバスの運行(船着場ーうるマルシェ間))					○	→	→	→	○	○	○	○	

【関連する評価指標】

○主要観光施設(勝連城跡)の観光客数増加

実施施策

I-8：イベント時の交通情報の発信

(駐車場情報・シャトルバス運行情報・経路及び時間の分散等)

【実施施策の概要】

本市で行われている「うるま市エイサー祭り」や「うるま祭り」等において開設している臨時駐車場の空車・満車の情報やイベント会場へのシャトルバス運行情報を来訪者にわかりやすく提供する方法を検討するとともに、イベント会場周辺で発生する交通渋滞の緩和のために経路及び時間の分散を図る施策の検討を行います。



エイサー祭り：エイサー発祥の地うるま市、何百年と受け継がれてきた伝統エイサーを各青年会が披露し合う

【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)			
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 都市政策課	観光振興課	商工労働政課	交通管理者	事業者
	イベント時の交通情報の発信 (駐車場情報・シャトルバス運行情報・経路及び時間の分散等)	○							→	→	→	○	○	○

実施施策

I-9：航路と連携した観光ロードの構築

【実施施策の概要】

津堅島内ではグリーンスローモビリティを活用した移動手段の確保を検討しており、これにあわせて、津堅島と久高島（南城市）を結ぶ航路新設に向けた検討を行い、公共交通と航路が連携した滞在型観光ロードの構築を目指します。

■航路と連携した観光ロードのイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 → 施策継続実施

	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	短期 (2025)		中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市 都市政策課	企画政策課	観光振興課	周辺自治体	交通管理者	事業者
	航路と連携した観光ロードの構築					○		○	→	→	→	○	○	○	○

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

実施施策

I-10：公共交通による観光周遊ネットワークの構築

【実施施策の概要】

通過型観光から滞在型観光への転換による観光消費の拡大を図るため、レンタカーを利用しなくても市内観光地を様々な公共交通を組み合わせる周遊できるネットワークの構築を目指します。

■公共交通による観光周遊ネットワークのイメージ



【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - - - 施策継続実施

	実施地区						重点施策	実施時期（年度）			実施体制（推進体制）	
	全体	北部	中部	東部	島しょ	中城湾港新港		短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	うるま市	
											企画政策課	観光振興課
公共交通による観光周遊ネットワークの構築	○						→	→	- - -	○	○	

【関連する評価指標】

○主要観光施設（勝連城跡）の観光客数増加

J) 体制づくり

実施施策		J-1：交通関連統括部署の設置検討													
【実施施策の概要】															
<p>本市では、市民のみなさまが移動しやすい環境づくりを行うために、本市各部署において利用される人のニーズを把握しながらサービスを検討し、提供しています（例えば、公共施設間連絡バスや高齢者・障がい者に対する支援など）。</p> <p>しかし、利用者数の減少などに伴い、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっているため、より効率的かつ効果的なサービスを迅速に提供することを目的に、交通関連統括部署の設置を検討していきます。</p>															
【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施															
	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)				
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策					うるま市				
							短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	都市政策課	企画政策課	介護長寿課	障がい福祉課	市民協働課	
交通関連統括部署の設置検討	○						→			○	○	○	○	○	

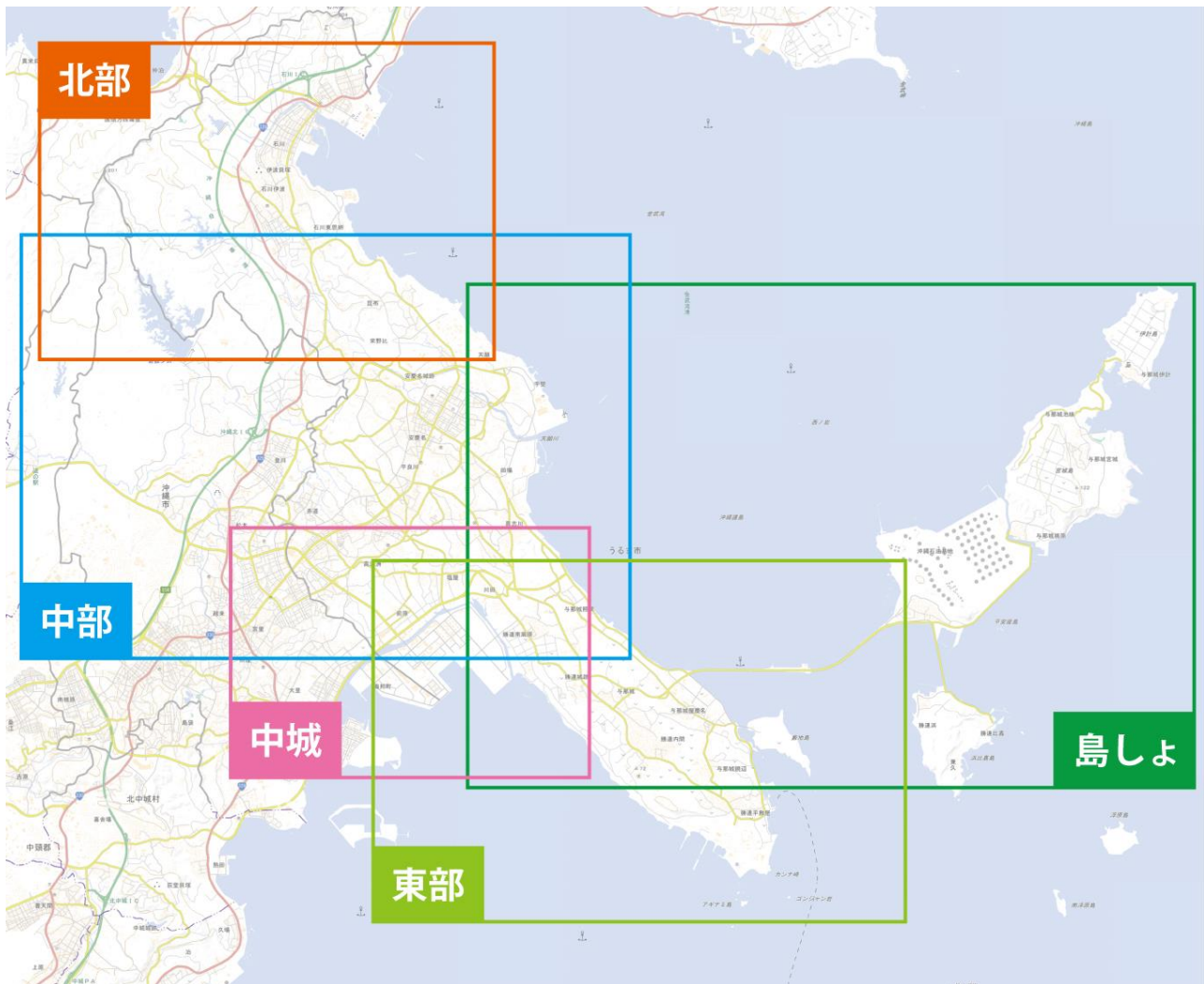
実施施策		J-2：近隣市町村との生活圏を踏まえた交通体系の検討														
【実施施策の概要】																
<p>本市にはいくつかの大型商業施設が立地していることから、日常生活における近隣市町村との関わりが強く、市民アンケート調査（H29実施）からは、隣接した他市町村への通学やクリニック等への通院が多いことがわかっています。</p> <p>また、既存バス路線についても近隣市町村と連絡しており、将来的には、基幹バス延伸を想定していることから、近隣市町村との生活圏を踏まえた交通体系の検討を行います。</p>																
【実施時期及び実施体制（推進体制）】 ※実施時期： → 施策検討や関係機関との調整 → 施策実施 - → 施策継続実施																
	実施地区						重点施策 中城湾港新港	実施時期 (年度)			実施体制(推進体制)					
	全体	北部	中部	東部	島しょ	重点施策					うるま市					周辺自治体
							短期 (2025)	中期 (2030)	長期 (2040)	都市政策課	企画政策課	介護長寿課	障がい福祉課	市民協働課	産業政策課	周辺自治体
近隣市町村との生活圏を踏まえた交通体系の検討	○						→	→	→	○	○	○	○	○	○	○

4. 地区別施策パッケージ

「3. 短期・中期戦略に基づく実施施策」では、交通基本計画で整理した地区別課題を踏まえつつ、短期・中期戦略に基づき総合交通戦略で実施する全実施施策の検討を行なった。

ただし、実施施策によっては個々に施策を進めるよりも実施施策同士を連携・連動することで効果的で効率的な施策となるものもあることから、交通基本計画で整理した「地区別将来像」を見据えながら、実施施策間の関連性が高いものを地区別施策パッケージとして位置付ける。

地区別施策パッケージは次頁以降に示すとおりである。



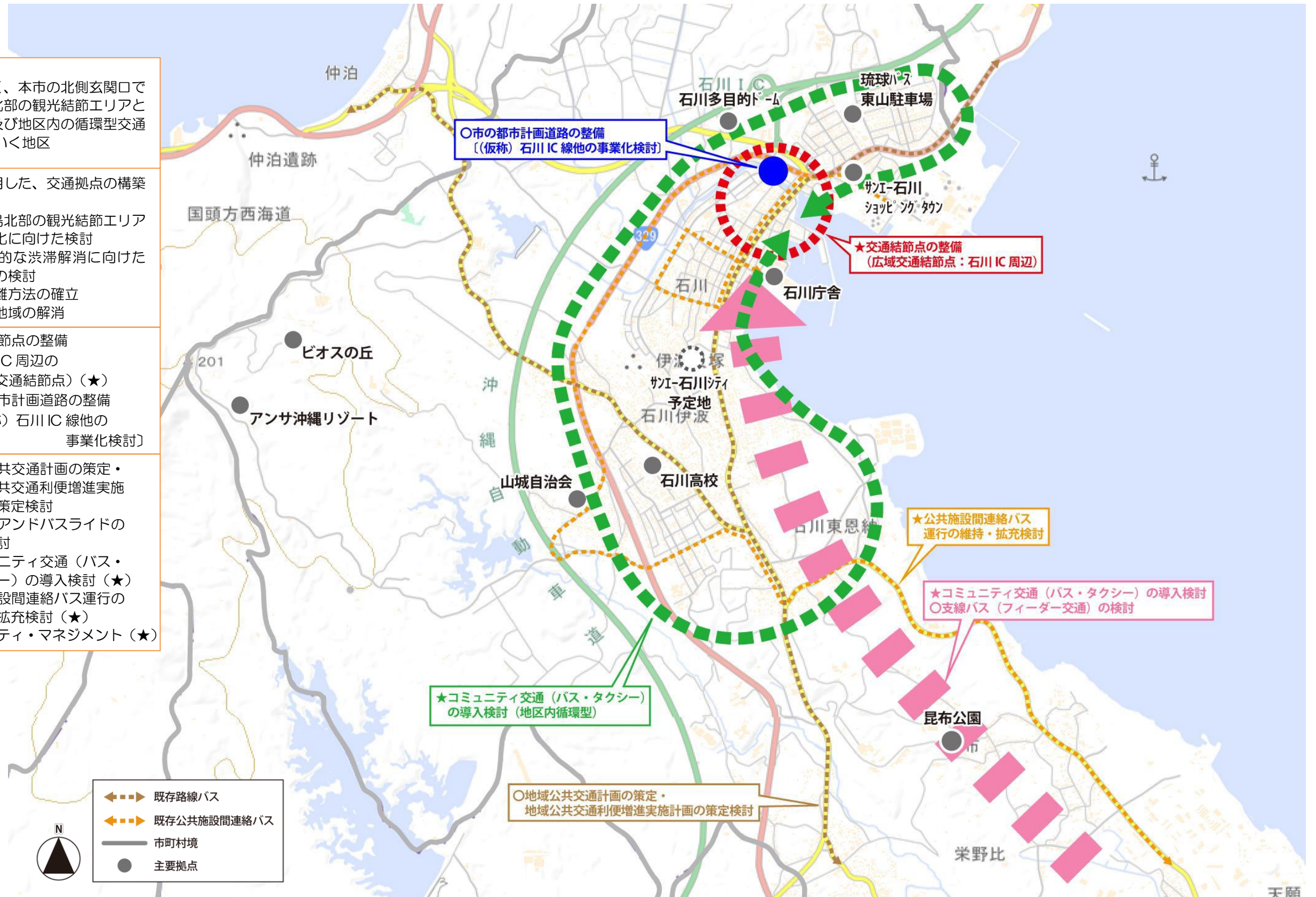
北部地区施策パッケージ 〔本島北部との交通結節エリア〕

【北部地区 施策パッケージの展開イメージ】

将来像	石川 IC が近く、本市の北側玄関口であり、沖縄本島北部の観光結節エリアとして、交通拠点及び地区内の循環型交通の整備を進めていく地区
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○石川 IC を活用した、交通拠点の構築に向けた検討 ○市内、沖縄本島北部の観光結節エリアとしての拠点化に向けた検討 ○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
施策パッケージ	ハード面
	ソフト面

- 【F-1】交通結節点の整備
(石川 IC 周辺の広域交通結節点) (★)
- 【B-2】市の都市計画道路の整備
〔(仮称) 石川 IC 線他の事業化検討〕
- 【E-1】地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討
- 【F-4】パークアンドバスライドの整備検討
- 【G-1】コミュニティ交通 (バス・タクシー) の導入検討 (★)
- 【G-5】公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討 (★)
- 【H-2】モビリティ・マネジメント (★)

※★の施策は重点施策

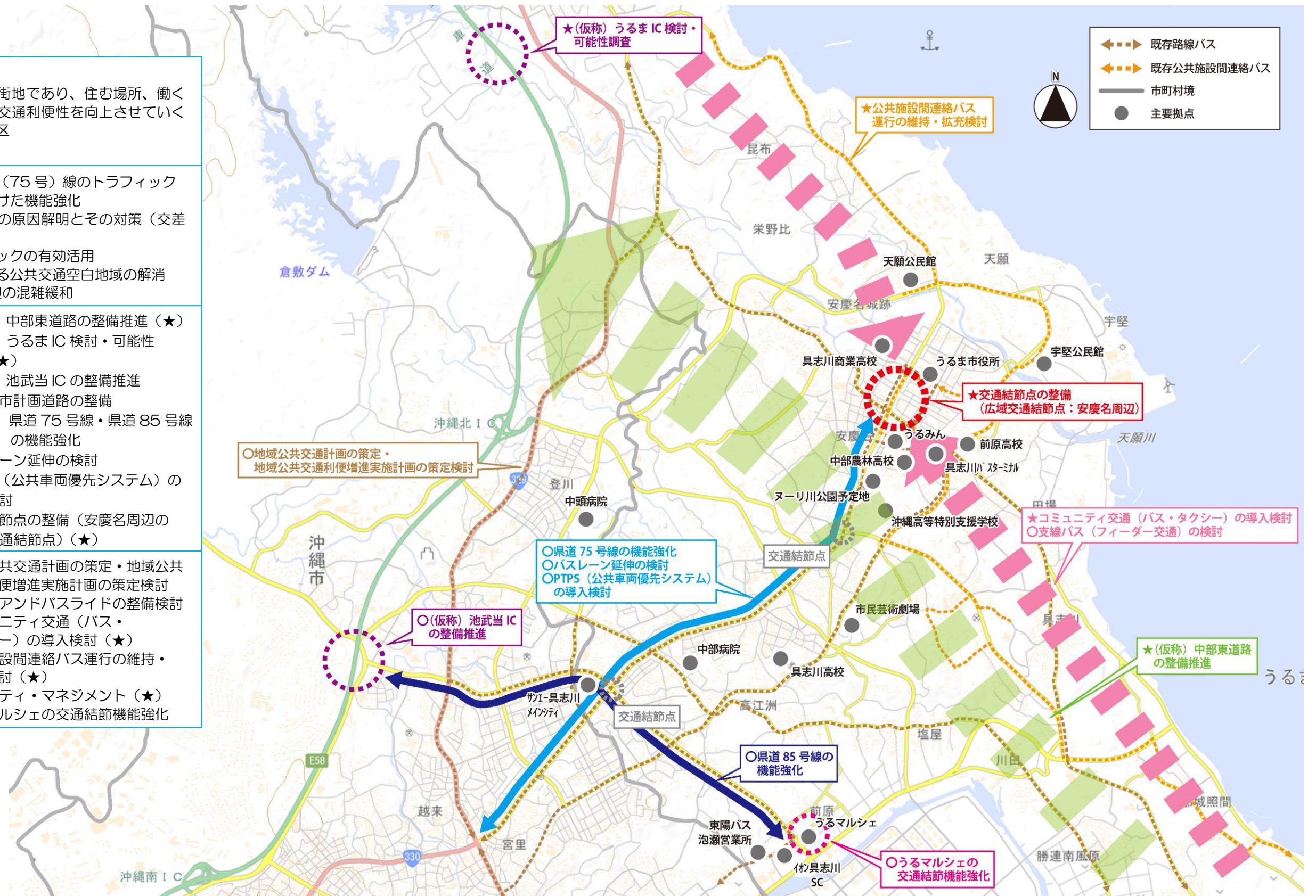


中部地区施策パッケージ 〔中心市街地エリア〕

【中部地区 施策パッケージの展開イメージ】

将来像	本市の中心市街地であり、住む場所、働く場所が集積し、交通便利性を向上させていくことが必要な地区
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○県道沖縄石川（75号）線のトラフィック機能向上にむけた機能強化 ○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
施策パッケージ	ハード面 <ul style="list-style-type: none"> 【A-1】（仮称）中部東道路の整備推進（★） 【A-2】（仮称）うるまIC検討・可能性調査（★） 【A-3】（仮称）池武当ICの整備推進 【B-2】市の都市計画道路の整備 【B-4】【B-5】県道75号線・県道85号線の機能強化 【E-2】バスレーン延伸の検討 【E-3】PTPS（公共車両優先システム）の導入検討 【F-1】交通結節点の整備（安慶名周辺の広域交通結節点）（★）
	ソフト面 <ul style="list-style-type: none"> 【E-1】地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討 【F-4】パークアンドバスライドの整備検討 【G-1】コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討（★） 【G-5】公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討（★） 【H-2】モビリティ・マネジメント（★） 【I-6】うるまマルシェの交通結節機能強化

※★の施策は重点施策



東部地区施策パッケージ 〔観光・産業資源エリア〕

【東部地区 施策パッケージの展開イメージ】



将来像	島しょ地区への玄関口として、スムーズな乗り換え環境の整備や、世界遺産である勝連城跡が立地し、観光を支援する交通整備が必要な地区
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○県立中部病院までの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 ○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、定時性の確保、観光ルートのお知らせ向上 ○観光拠点間の移動時間を短縮による周遊性の向上 ○安心安全で快適な自転車通行空間の整備推進
施策パッケージ	ハード面 <ul style="list-style-type: none"> 【A-1】(仮称)中部東道路の整備推進(★) 【B-3】(仮称)県道 勝連半島南側道路の整備推進(★) 【D-2】自転車通行空間整備(東部地域) 【F-1】交通結節点の整備(屋敷名周辺の交通結節機能強化) 【I-3】景観が優れた道路空間の形成
	ソフト面 <ul style="list-style-type: none"> 【E-1】地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討 【G-1】コミュニティ交通(バス・タクシー)の導入検討(★) 【G-2】デマンド型交通(デマンドバス・乗合タクシー)の導入検討(★) 【G-3】グリーンスローモビリティの活用(★) 【G-4】自家用有償旅客運送の導入検討(★) 【G-5】公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討(★) 【H-2】モビリティ・マネジメント(★) 【I-1】わかりやすい案内誘導(勝連城跡) 【I-9】航路と連携した観光ロードの構築

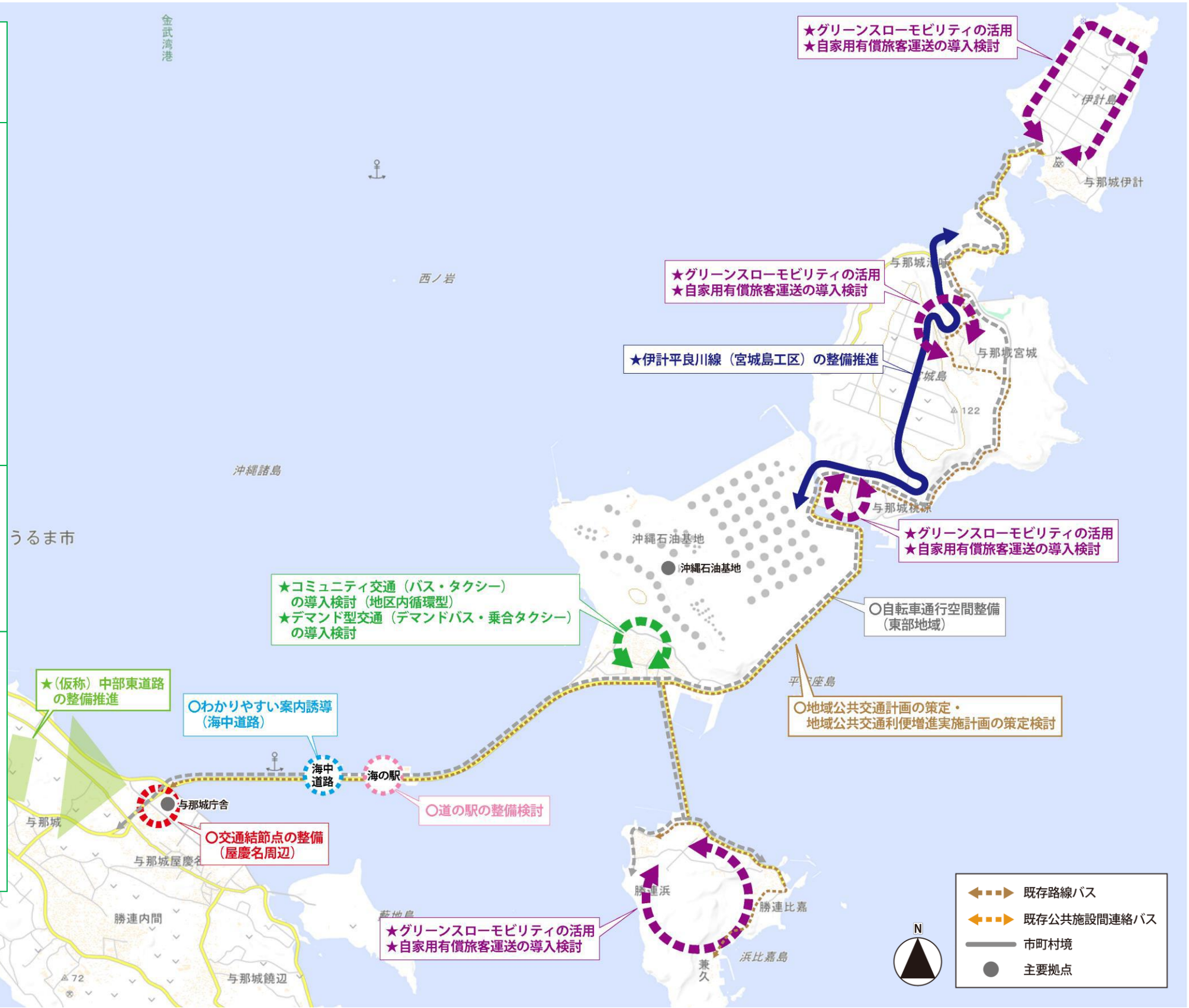
※★の施策は重点施策

島しょ地区施策パッケージ 〔観光・産業資源エリア〕

【島しょ地区 施策パッケージの展開イメージ】

将来像	観光や産業の支援と同時に、地域住民のお出かけ環境を創出する交通利便性の向上が必要な地区
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○県立中部病院までの救急搬送時間の短縮 ○海中道路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 ○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、定時性の確保、観光ルートのわかりやすさ向上 ○観光拠点間の移動時間を短縮による周遊性の向上 ○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 ○安心安全で快適な自転車通行空間の整備推進
ハード面	<ul style="list-style-type: none"> 【A-1】（仮称）中部東道路の整備推進（★） 【B-3】伊計平良川線（宮城島工区）の整備推進（★） 【D-2】自転車通行空間整備（東部地域） 【F-1】交通結節点の整備（屋慶名周辺の交通結節機能強化） 【I-3】景観が優れた道路空間の形成 【I-5】道の駅の整備検討
ソフト面	<ul style="list-style-type: none"> 【E-1】地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討 【G-1】コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討（★） 【G-2】デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討（★） 【G-3】グリーンスローモビリティの活用（★） 【G-4】自家用有償旅客運送の導入検討（★） 【G-5】公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討（★） 【H-2】モビリティ・マネジメント（★） 【I-1】わかりやすい案内誘導（海中道路）

※★の施策は重点施策



中城湾港新港地区施策パッケージ 〔立地企業集積エリア〕

【中城湾港新港地区 施策パッケージの展開イメージ】

将来像	沖縄県最大の工業地域である中城湾港新港地区の立地企業の物流円滑化等を支援していく地区
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○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び、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・経路の代替ルート確保 ○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
ハード面	<ul style="list-style-type: none"> 【A-1】（仮称）中部東道路の整備推進（★） 【A-3】（仮称）池武当 IC の整備推進 【B-5】 県道 85 号線の機能強化 【I-5】 道の駅の整備検討 【I-7】 クルーズ船のターミナル機能強化（クルーズ船寄港促進・シャトルバスの運行（船着場ーうるマルシェ間））
ソフト面	<ul style="list-style-type: none"> 【E-1】 地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便増進実施計画の策定検討 【G-1】 コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討（★） 【G-2】 デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討（★） 【G-5】 公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討（★） 【H-2】 モビリティ・マネジメント（★） 【I-6】 うるマルシェの交通機能強化

※★の施策は重点施策



5. 重点施策の具体的なスケジュール

実施施策（54 施策）の中から、交通基本計画で示された将来目標実現のため重点的に取り組むべき施策の具体的なスケジュールを示す。

〔将来目標①〕 新時代に向けた地域活力を創出する交通

〔将来目標②〕 安心・安全で住みやすいまちの交通

〔将来目標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

■ : 実施 ■ : 以降も実施を予定

①A-1：(仮称) 中部東道路の整備推進

「ハシゴ道路ネットワーク」が完成しても、本市の多くが那覇空港からの一定時間圏域外であり、観光振興、産業振興、物流円滑化、地域活性化、救急救命・防災等の観点から必要な道路であるため、市において道路の必要性や整備効果等をまとめ、事業化の実現に向けて関係機関と連携を図ります。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
基礎調査	■	■										
事業化に向けた調査・検討			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

②A-2：(仮称) うるま IC 検討・可能性調査

地域活性化の観点から新規 IC の位置や整備効果を市において検証し、周辺土地利用との整合を踏まえた IC の必要性を検討します。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
IC可能性調査	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
事業化に向けた調査・検討				■	■	■	■	■	■	■	■	■

③B-3：県道の整備推進（伊計平良川線（宮城島工区）、(仮称) 勝連半島南側道路）

事業中の県道整備や事業化に向けて取り組んでいる県道整備について、沖縄県と協力し整備を推進します。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
事業推進	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

④F-1：交通結節点の整備（ア）安慶名周辺交通拠点の整備検討（広域交通結節点整備）

本市の北部地域(石川)と東部地域(与那城・勝連)が交わり、複合中心拠点として都市機能の集積を図る安慶名地区においては、周辺に高等学校が3校立地していることもあり、交通結節点としての需要が見込まれるため、交通の拠点としての基礎調査を行い、整備実現に向けた基本構想等（基本計画）の策定に向けて取り組みます。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
基礎調査・計画策定	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
事業者との協議				■	■	■	■	■	■	■	■	■
事業化に向けた検討					■	■	■	■	■	■	■	■
整備						■	■	■	■	■	■	■

: 実施
 : 以降も実施を予定

⑤F-1：交通結節点の整備（イ）石川IC周辺交通拠点の可能性検討（広域交通結節点整備）

石川IC周辺は、地理的特性を活かした交通結節点のポテンシャルを発揮できるよう、交通拠点として整備することが可能か調査します。また、今後の旧石川庁舎一帯の産業基盤整備計画基本計画を踏まえ、総合的な観点もあわせて検討します。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
可能性調査												
関係機関協議												
事業者との協議												
事業化に向けた検討												
整備												

⑥G-1：コミュニティ交通（バス・タクシー）の導入検討

公共交通空白地域の解消並びに既設バス路線の補完を行うことを目的とし、誰もが便利に利用できるための移動手段としてコミュニティ交通の実証実験の推進及び導入に向けた検討を行います。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
基礎調査												
社会実験計画の策定												
社会実験の実施・評価												
地域公共交通計画の策定												
本格導入に向けた準備・調整												
本格運行開始												
評価・改善												

⑦G-2：デマンド型交通（デマンドバス・乗合タクシー）の導入検討

既設のバス路線やコミュニティ交通で補えない地域においては、買い物等おでかけ時の困難解消のため、自宅から最寄りの公共交通機関までのいわゆる2次交通について、デマンド型交通の実証実験の推進及び導入に向けた検討を行います。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
基礎調査												
社会実験計画の策定												
社会実験の実施・評価												
地域公共交通計画の策定												
本格導入に向けた準備・調整												
本格運行開始												
評価・改善												

⑧G-3：グリーンスローモビリティの活用

給油所がない津堅島や給油所まで遠い島しょ地域等の限られたエリアにおいては、電気自動車の優位性を活かし、住民の日常的な移動手段や観光客の移動利便性向上のため、実証実験の推進及び導入に向けた検討を行います。さらに、市街地内における活用についても検討します。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
社会実験の実施・評価												
地域公共交通計画の策定												
本格導入に向けた準備・調整												
本格運行開始												
評価・改善												

: 実施
 : 以降も実施を予定

⑨G-4：自家用有償旅客運送の導入検討

東部地域・島しょ地域をはじめとする、交通不便地域において、住民の移動手段確保のために自家用有償旅客運送の導入に向けた検討を行います。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
基礎調査・実施主体の検討												
社会実験の実施・評価												
地域公共交通計画の策定												
本格導入に向けた準備・調整												
本格運行開始												
評価・改善												

⑩G-5：公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討

現在市が無償で運行している公共施設間連絡バスについて、便数や停留所などの運行形態を見直しながら、無償で一部地域を運行する現在の方式については、将来的に【G-1】コミュニティ交通（有償）に移行するか現行のままで維持拡充を行うかを総合的に判断します。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
維持・拡充検討調査												
地域公共交通計画の策定												
新たな運行形態の構築												
評価・改善												

⑪H-2：モビリティ・マネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしく）利用する状態」へ転換できるよう、個別的に働きかけ、自発的な行動の転換を促すための取り組みを継続的に取り組みます。

年度	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031以降 (R13以降)
実施												
評価・改善												

6. 計画目標の達成状況を評価するための指標及び目標値

総合交通戦略は交通基本計画の将来目標を達成するために策定するものであり、指標及び目標値は、交通基本計画で設定した指標及び目標値を用いることとする。

なお、それぞれの指標及び目標値と実施施策の関係性は次頁に示すとおりである。

※基本方針…『I』体系的な道路網の構築、『II』戦略的な物流の円滑化を図る交通選線の構築、『III』利便性の高い公共交通サービス等の構築、
『IV』災害時等の迅速な移動を実現させる交通体系の構築、『V』魅力があり、使いやすい道路交通空間の創出

評価指標	評価指標に対応する基本方針 【該当する方針に☆印】					現況値			目標値			把握方法	主な実施施策
	I	II	III	IV	V	短期(2025年)	中期(2030年)	長期(2040年)	短期(2025年)	中期(2030年)	長期(2040年)		
沖縄北・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)	A: 広域的な移動を支える道路整備 (仮称) 中部東道路の整備推進等			
モビリティ・マネジメント実施 による渋滞緩和	☆	☆	☆		0社 (2018年)	10社	20社	40社	企業聞き取り調査	H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
公共交通利用者の増加		☆	☆	☆	2.0% (2006年)	3.5%	5.0%	10.0%	沖縄本島中南部都市圏 バーンネット調査	E: 公共交通網の再編 (地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便性向上実施計画の策定検討等) F: 公共交通の利用環境の改善 (交通結節点の整備等) G: 公共交通の維持・確保 (公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討等) H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
公共交通空白地域の解消		☆	☆	☆	16,448人/年 (2017年)	1.7万人/年 (0.5割増)	1.8万人/年 (1割増)	2.0万人/年 (2割増)	うるま市調査	E: 公共交通網の再編 (地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便性向上実施計画の策定検討等) F: 公共交通の利用環境の改善 (交通結節点の整備等) G: 公共交通の維持・確保 (公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討等) H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
うるま市発着バスの満足度		☆	☆	☆	0便/日 (2018年)	18%	20%	30%	バス運行会社・関係課 への聞き取り	E: 公共交通網の再編 (地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便性向上実施計画の策定検討等) F: 公共交通の利用環境の改善 (交通結節点の整備等) G: 公共交通の維持・確保 (バス・バイク) の導入検討等 H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
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17分 (5%短縮)	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)	A: 広域的な移動を支える道路整備 (仮称) 中部東道路の整備推進等 G: 安全・安心な移動を支える道路整備 (円滑で確実な救急活動経路の確保等)			
街灯設置による防犯性 の向上			☆	☆	45% (2017年)	40%	35%	25%	市民アンケート調査	C: 安全・安心な移動を支える道路整備 (生活道路等における街灯(防犯灯)の設置推進)			
買い物 (食料品・身近な買い物)		☆	☆	☆	69% (2017年)	現状維持	70%以上	80%以上	市民アンケート調査	B: 円滑な移動を支える道路整備 (市の都市計画道路の整備等)			
買い物 (生活用品、または大きな買い物)		☆	☆	☆	66% (2017年)	現状維持	70%以上	80%以上	市民アンケート調査	E: 公共交通網の再編 (地域公共交通計画の策定・地域公共交通利便性向上実施計画の策定検討等)			
アクセス方法の満足度 (目的別)		☆	☆	☆	58% (2017年)	現状維持	70%以上	80%以上	市民アンケート調査	F: 公共交通の利用環境の改善 (交通結節点の整備等) G: 公共交通の維持・確保 (公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討等) H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
通院		☆	☆	☆	63% (2017年)	現状維持	70%以上	80%以上	市民アンケート調査	F: 公共交通の利用環境の改善 (交通結節点の整備等) G: 公共交通の維持・確保 (公共施設間連絡バス運行の維持・拡充検討等) H: 公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメント等)			
公民館・地域交流センター		☆	☆	☆	80% (2017年)	現状維持	現状維持	現状維持	市民アンケート調査	D: 自転車利用環境の改善 (自転車による市民・観光客の移動手段の整備等) I: 観光の魅力高める仕組みづくり (わかりやすい案内誘導、景観が優れた道路空間の形成等)			
主要観光施設(御連跡跡)の観光客増加				☆	174,421人/年 (2017年)	22万人/年	26万人/年	35万人/年	観光要覧				

7. フォローアップ体制

うるま市総合交通戦略は、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。

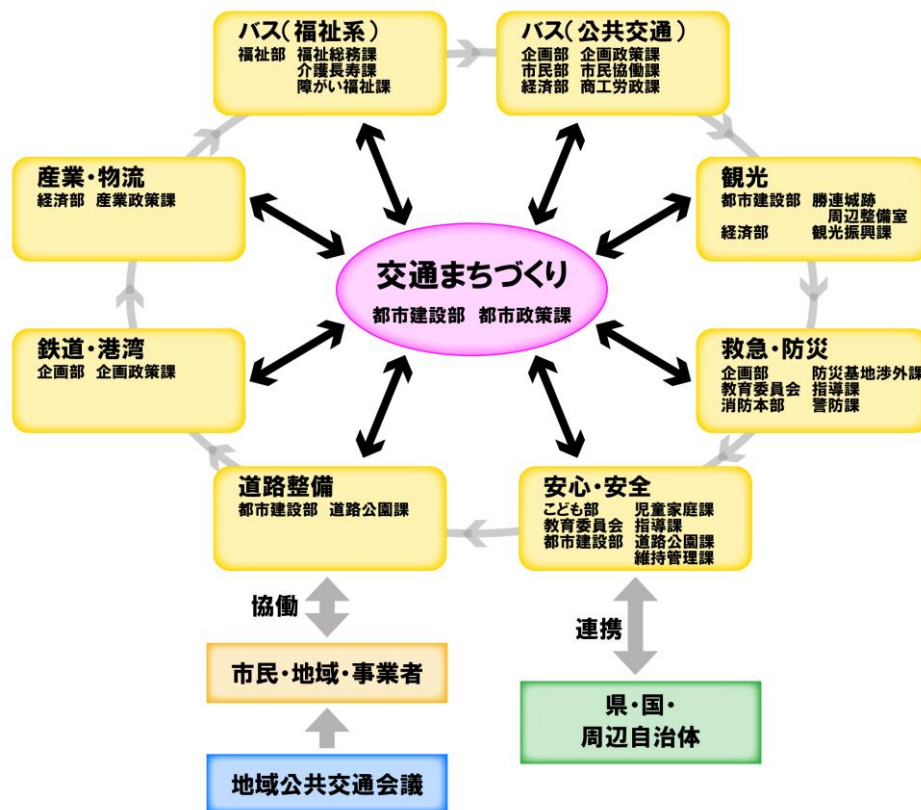


図5 実施体制（推進体制）

8. PDCAによる評価・改善

うるま市総合交通戦略は、社会情勢の変化、市民ニーズの変化、上位・関連計画との整合性などに柔軟に対応しながら、効率的かつ効果的に施策を推進していくことが求められる。

そのため、P（Plan：計画・見直し）、D（Do：施策実施）、C（Check：評価）、A（Action：改善）のPDCA サイクルにより、適宜、評価・改善を実施する。

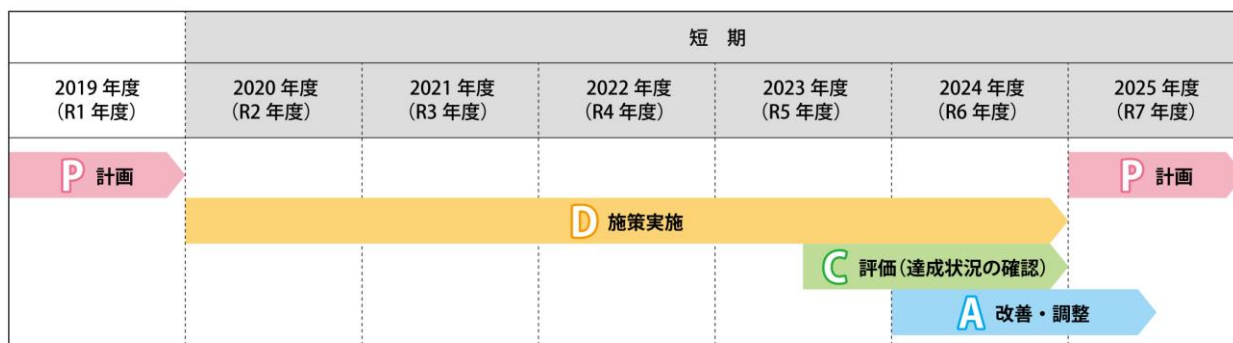


図6 評価・改善のイメージ

IV 付属資料

1. うるま市総合交通戦略策定検討幹事会名簿

表 16 うるま市総合交通戦略策定検討幹事会の開催概要

	開催日	開催場所	議事次第
第1回	令和元年10月7日(月)	西棟2階 中会議室	<ul style="list-style-type: none"> うるま市交通総合戦略について 意見把握について
第2回	令和元年11月29日(金)	西棟2階 中会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第1回検討幹事会、委員会の議事要旨 意見把握状況の報告 実施施策及び実施時期、実施体制 計画目標・数値目標
第3回	令和2年1月29日(水)	西棟2階 中会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第2回検討幹事会・委員会の議事要旨 アンケート調査結果について うるま市総合交通戦略(案) パブリックコメント、答申について

表 17 うるま市総合交通戦略策定検討幹事会名簿

区分	所属	職名
幹事長	都市建設部	都市建設部参事
副幹事長	都市建設部	都市政策課長
幹事	企画部	企画政策課長
幹事	企画部	財政課長
幹事	企画部	防災基地渉外課長
幹事	市民部	市民協働課長
幹事	経済部	産業政策課長
幹事	経済部	商工労政課長
幹事	経済部	観光振興課長
幹事	福祉部	福祉総務課長
幹事	教育委員会 指導部	指導課長
幹事	都市建設部	道路公園課長
幹事	都市建設部	維持管理課長
幹事	消防本部	警防課長

2. うるま市総合交通戦略策定検討委員会名簿

表 18 うるま市総合交通戦略策定検討委員会の開催概要

	開催日	開催場所	議事次第
第1回	令和元年10月17日(木)	東棟3階 大講堂	<ul style="list-style-type: none"> うるま市交通総合戦略について 意見把握について
第2回	令和元年12月5日(木)	東棟3階 大講堂	<ul style="list-style-type: none"> 第1回検討委員会の議事要旨確認 意見把握状況の報告 実施施策及び実施時期、実施体制 計画目標・数値目標
第3回	令和2年2月4日(火)	東棟3階 大講堂	<ul style="list-style-type: none"> 第2回検討委員会の議事要旨確認 アンケート調査結果について うるま市総合交通戦略(案) パブリックコメント、答申について

表 19 うるま市総合交通戦略策定検討委員会名簿

番号	分野	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 運輸部 企画室長
5	国	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課長
6	国	内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所 副所長
7	県	沖縄県 企画部 交通政策課長
8	県	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課長
9	県	沖縄県 土木建築部 道路街路課長
10	県	沖縄県 土木建築部 道路管理課長
11	警察	沖縄県 うるま警察署 交通課長
12	警察	沖縄県 石川警察署 交通課長
13	公共交通	一般社団法人 沖縄県バス協会 専務理事
14	公共交通	沖縄バス株式会社 運輸部 業務課長
15	公共交通	株式会社琉球バス交通 業務課 係長
16	公共交通	一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 事務局長
17	観光	一般社団法人 うるま市観光物産協会 副理事長
18	福祉	NPO法人 バリアフリーネットワーク会議 理事長
19	市民	うるま市自治会長連絡協議会 前原自治会長
20	市民(著名人)	ラジオパーソナリティー
21	市民(著名人)	ワイドー aiプロ株式会社 闘牛実況アナウンサー
22	市	うるま市 企画部 部長
23	市	うるま市 市民部 部長
24	市	うるま市 経済部 部長
25	市	うるま市 都市建設部 部長

3. 用語集

	用語	意味
あ	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のこと。
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のこと。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されている。
	グリーンスローモビリティ	電動で、時速 20km 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティのこと。
	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交通結節点であり、本市においては「安慶名」、「石川」を位置付けている。
	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 2020 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。
	交通拠点	交通結節点を中心とした、都市機能集積、賑わい創出を図るエリアのこと。
	交通結節点	交通結節点は、異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ地点のこと。
	コミュニティ交通	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車両のこと。（例：コミュニティバス、コミュニティタクシー など）
混雑度	交通容量に対する交通量の比のこと。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	シェアサイクル	一定の地域内に複数設置されたサイクルポートで、専用の自転車を自由に貸出・返却できる自転車共有システムのこと。レンタサイクルとは異なり、借りたサイクルポートと異なるサイクルポートに自転車を返却することができる。
	自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
	時差出勤	同じような時間帯に設定された始業・終業時間が、通勤時の交通渋滞等を招くことから勤務時間の始業時間と終業時間を変更（総勤務時間は同じ）する取り組み。

	用語	意味
た	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。
	トラフィック機能	車両の走行空間としての機能のこと。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。
な	ノーマイカーデー	過度なマイカー利用を抑制するため、日頃マイカーで通勤や買い物などを行っている方に、あらかじめ設定した日に、公共交通機関等を利用して通勤等してもらうこと。
は	パークアンドバスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。
	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のこと。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方のこと。
	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、ないしその路線のこと。
	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。
	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。
ま	モード	方法、手段。交通モードとは徒歩、自転車、路線バスなどの交通手段を示す。
	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のこと。
ら	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。
	レンタサイクル	短期の契約で自転車を貸出するサービスのこと。観光地等において、観光客が近隣観光地へ手軽に移動できる手段として貸出場所を設置したり、市街地での移動手段の 1 つとして設置されている場合が多い。