

# うるま市道路整備プログラム 【公表版】



令和4年6月  
うるま市





うるま市道路整備プログラム  
【公表版】

平成 25 年 3 月 策定  
令和 4 年 6 月 改定

# 目次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
(1) 道路整備プログラム策定の背景と目的 .....	1
<b>2. 現況・上位計画の把握</b> .....	<b>2</b>
(1) うるま市の道路整備の課題 .....	2
<b>3. 改定方針の検討</b> .....	<b>3</b>
(1) 現計画の検証 .....	3
(2) 改定方針の検証 .....	7
<b>4. 将来幹線道路網の設定</b> .....	<b>13</b>
(1) 将来幹線道路網の設定方針 .....	13
(2) 将来交通量推計 .....	26
<b>5. 道路整備プログラムの策定</b> .....	<b>27</b>
(1) 策定のフロー .....	27
(2) 道路機能評価対象路線の設定 .....	28
(3) 道路機能の評価 .....	30
(4) 評価項目の重み付け .....	32
(5) 道路機能ランクの設定 .....	36
(6) 道路整備プログラム対象路線の設定 .....	38
(7) 費用対効果ランクの設定 .....	39
(8) 評価ランクによる整備優先度の設定 .....	42
(9) 道路投資可能額（事業スタミナ）の考慮 .....	44
(10) ネットワークの連続性・他事業関連等の考慮 .....	49
(11) 整備時期の設定 .....	52
<b>6. 計画道路カルテ</b> .....	<b>53</b>
<b>7. 道路整備プログラムのまとめ</b> .....	<b>63</b>
<b>参考資料</b> .....	<b>69</b>

# 1. はじめに

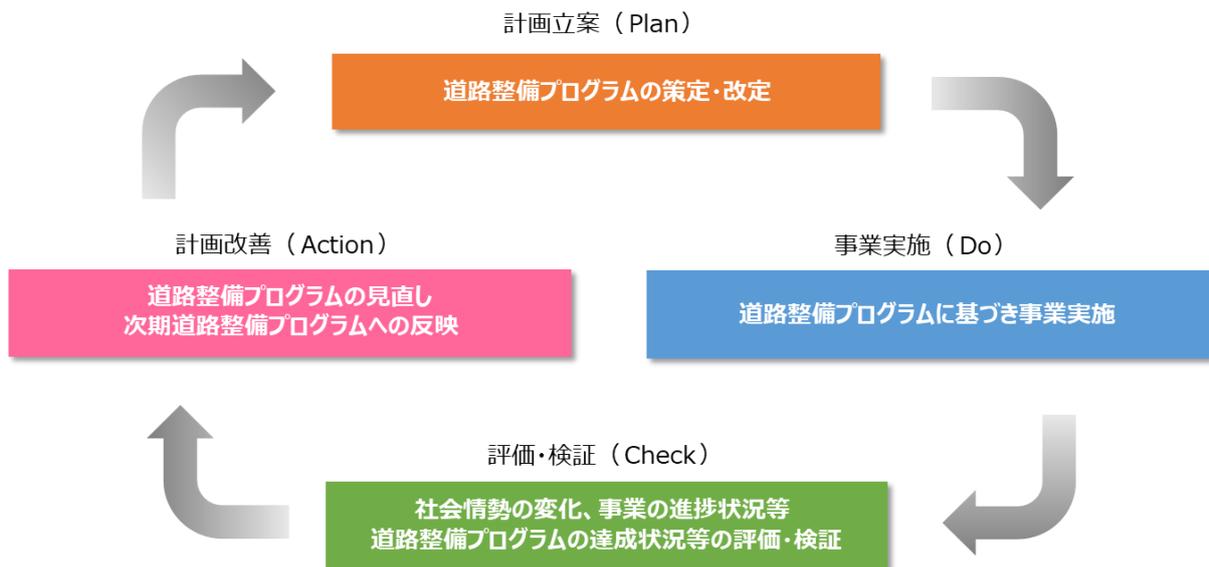
## (1) 道路整備プログラム策定の背景と目的

うるま市（以下「本市」という。）は面積約 87.02km<sup>2</sup>（県内市町村で第 6 位）、人口約 12 万 5 千人（県内市町村で第 3 位）を有し、沖縄県全体及び中部圏域の中で中核的な役割を担うことが求められています。

そのため、本市が求められている役割を自覚し、総合計画や都市計画マスタープランなどのまちづくりの方針を円滑に進めることから、道路整備について着実に進めていく必要があります。

一方、昨今の厳しい財政事情や公共投資の先行きが不透明なことから、道路の機能や必要性などを十分に検討し、客観的な観点から整備を進めていくことが求められています。また、長期にわたり未整備の都市計画道路については、社会情勢の変化などで必要性に変化が生じたものもあり、全国的に見直しが求められています。

本市の将来あるべき道路網及び道路整備の在り方を示した「うるま市道路整備プログラム（平成 25 年 3 月）」の策定から 8 年が経過したことから、本市の将来都市像である「愛します 住みよいまち うるま」の実現を目指し、社会情勢や道路整備環境、本市上位計画等との整合性、事業の進捗状況などを確認し、評価項目の再検討や計画の見直しを行います。



図：策定・改定フロー

## 2. 現況・上位計画の把握

### (1) うるま市の道路整備の課題

現況	上位関連計画	道路整備の課題
<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市全体では増加傾向、与那城・勝連地域は減少傾向</li> <li>昭和55年に比べ老年人口割合は約3倍、年少人口割合は約5割減</li> <li>沖縄市と強い結びつき 通勤・通学ともに流出超過</li> </ul> <p>【産業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業事業所数は減少、年間商品販売額は増加</li> <li>事業所数・製造品出荷額等ともに平成16年以降は増加傾向</li> </ul> <p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市域の23.9%が用途地域に指定、自然的土地利用が市域の約51%</li> </ul> <p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道・県道が比較的充実 具志川地域と石川地域の接続が弱い</li> <li>具志川地域、石川地域において都市計画道路が決定 改良率は90%</li> <li>沖縄市との流動が特に多く、本市以南にある都市との結び付きが強い</li> <li>交通量は増加、国道329号や具志川前原線で混雑が見られる</li> <li>登録自動車台数、届出自動車台数ともに増加傾向</li> <li>市内に2箇所のバスターミナル 路線バス・高速バスが運行</li> <li>人身事故の発生件数は減少傾向</li> </ul> <p>【防災】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流拠点を接続する重要物流道路ネットワークを形成</li> <li>市内全域を網羅する緊急輸送道路ネットワークを形成</li> <li>用途地域内や集落内で多くの避難所を指定</li> <li>海岸線が長く、津波・高潮時の浸水箇所が多くある</li> <li>急傾斜地など土砂災害や洪水の危険箇所が点在</li> </ul> <p>【施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>石川地域は市街地部に公共施設が比較的集約して立地、その他の地区は分散して立地</li> <li>学校は用途地域内を中心に立地</li> <li>病院が幹線道路沿道を中心に分布 救急搬送人数は増加</li> <li>自然（ビーチ等）、歴史（城跡等）、文化（闘牛等）の幅広い観光資源が点在</li> <li>勝連城跡をはじめとする33の文化財が点在</li> </ul> <p>【財政】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歳入は増加傾向、土木費は横ばい</li> </ul> <p>【市民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備に関する要望は高く、安全安心な道路が求められている</li> </ul>	<p>【沖縄県総合交通体系基本計画（素案）（令和4年1月）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■目標年次：2041年度</li> <li>■目標             <ol style="list-style-type: none"> <li>強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立</li> <li>誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立</li> <li>持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立</li> </ol> </li> <li>■計画の体系と施策             <ol style="list-style-type: none"> <li>国内外との交流促進を支える交通体系</li> <li>対流促進のためのシームレスな移動・輸送を支える交通体制</li> <li>健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体制</li> <li>過疎・離島地域の効力増進を支える交通体制</li> <li>安全、安心な暮らしを支える交通体制</li> <li>沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体制</li> </ol> </li> </ul> <p>【沖縄県道路整備プログラム（平成30年3月）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■目標年次：2018～2022年度</li> <li>■計画の目的             <p>計画的かつ効率的な道路整備、機能強化を図る計画のみならず、交通基盤の維持強化、総合交通との連携など、道路部門全体に係る総合的なアクションプログラムとする。</p> </li> <li>■道路整備の基本方針             <ul style="list-style-type: none"> <li>方針1：観光をはじめとする様々な産業の振興を支える道路</li> <li>方針2：災害に強く安全、安心な暮らしを支える道路</li> <li>方針3：人及び環境に優しく、快適な暮らしを支える道路</li> <li>方針4：離島地域の生活を支える道路</li> </ul> </li> </ul> <p>【第2次うるま市総合計画（平成29年3月策定）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■目標年次：2017～2026年度</li> <li>■うるま市の将来像             <p>愛してます 住みよいまち うるま</p> </li> <li>■基本目標（抜粋）             <ul style="list-style-type: none"> <li>自然と調和した快適で暮らしやすいまちづくり</li> </ul> </li> <li>■道路・河川・排水路             <p>目指す姿：市民の利便性や安全性に配慮した道路整備、維持管理の促進による快適な道路環境づくりを目指します。</p> </li> </ul> <p>【うるま市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■うるま市の将来都市像             <p>人・自然・歴史文化の調和する、活力のある都市</p> </li> <li>■都市づくりの基本目標             <ol style="list-style-type: none"> <li>4つのまちがひとつになり、人々が交流し活気に満ちたまち</li> <li>にぎわいや豊かな環境があり、快適さや安心が持続するまち</li> <li>地域の暮らしや歴史・文化が脈々と引き継がれるまち</li> </ol> </li> <li>■道路交通網の整備方針             <ul style="list-style-type: none"> <li>体系的な道路網の整備</li> </ul> </li> </ul> <p>【その他の計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県国土強靱化地域計画</li> <li>うるま市国土利用計画</li> <li>都市計画区域マスタープラン</li> <li>うるま市交通基本計画</li> <li>うるま市自転車ネットワーク計画（東部地域）</li> <li>うるま市景観計画</li> <li>うるま市みどりの基本計画</li> <li>東海岸開発基本計画</li> <li>土地区画整理事業 等</li> </ul>	<p>【交通機能（交通処理）に関する課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の推移や混雑状況に応じた、円滑な交通処理ができ、<b>利便性の高い幹線道路網の構築</b>が必要です。</li> <li>沖縄市など結び付きが強い<b>都市間を連絡する幹線道路網</b>が必要です。</li> <li>高齢化の進展から、<b>バリアフリーなどに対応した道路整備</b>が必要です。</li> <li>人身事故は減少傾向にあるものの、<b>安全で安心できる道路空間を創出</b>する必要があることから、歩行者・自転車の安全安心な道路空間を確保することが必要です。</li> <li>今後の高齢化の進展や環境問題への対応などから、<b>公共交通の利用を促進</b>するため、バスの定時性の確保などが必要です。</li> </ul> <p>【空間機能（都市環境・都市防災）に関する課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に市民が<b>安全に避難できる避難路の整備</b>が必要です。特に本市は海岸線が長く、津波の危険が高いため、<b>津波避難に対応できる道路の整備</b>が必要です。</li> <li>安心安全なまちづくりに対応するため、火災時において<b>延焼を遮断できるような道路の整備</b>が必要です。</li> <li>災害発生時に市民への救援物資が確実に輸送できるよう<b>緊急輸送道路となる道路の整備</b>が必要です。</li> <li>観光都市としての魅力向上などのため<b>景観に配慮した道路整備</b>が必要です。</li> </ul> <p>【市街地形成機能（将来都市像の実現）に関する課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他都市との連絡を強化し、<b>本市の主軸となる幹線道路の整備</b>が必要です。</li> <li>市の一体性を高め、地域間交流や連携を促進する<b>市内の軸となる幹線道路網</b>が必要です。</li> <li>本市の将来都市像の実現を図るため、<b>市内の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備</b>が必要です。</li> <li>産業の活性化を図るため、<b>商業地域や工業地域の軸となる幹線道路網の整備</b>が必要です。</li> <li>観光・交流の促進により市の活性化を図るため、観光施設となる<b>自然・歴史・文化施設などを結ぶ幹線道路網の整備</b>が必要です。</li> <li>地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、<b>地域公共交通と連携した、多極連携・集約型の都市づくり</b>を進めることが必要です。</li> </ul>

### 3. 改定方針の検討

#### (1) 現計画の検証

##### 1) 整備状況について

- 平成 25 年策定の道路整備プログラム（以下、「旧道プロ」という）で指定されている 36 路線中（都市計画廃止検討路線含む）、平成 25 年の策定から令和 3 年までの約 8 年間で、新たに事業着手ができた路線は「補 58-① (都)安慶名田場線<sup>1</sup>」のみとなっています。
- 都市計画廃止検討となっている 3 路線のうち、「補 17-① (都)平良川 2 区線」及び「補 20-① (都)大田豊原線」は令和 2 年 11 月に都市計画廃止の手続きが完了しています。

##### 2) 財政状況について

- 令和 2 年度における本市の財政状況は、歳出（約 764.3 億円）及び歳入（約 798.0 億円）共に増加傾向であり、道路築造などの土木費については、約 61.1 億円と全収入の 8.0%となっています。
- 旧道プロでは、将来の道路投資可能額として、短期（H25～H29）約 108.45 億円、中期（H30～H34）約 102.28 億円となっています。
- そのうち、事業確定路線の事業費を除いた道路投資可能額について、短期で約 20.6 億円、中期で約 71.6 億円とし、旧道プロ対象路線への投資可能額としていました。
- しかし、旧道プロ策定の平成 25 年度以降も事業確定路線（整備中路線）に費用が割かれ、旧道プロ対象路線のうち、事業確定路線に採択されたのは 1 路線のみとなっています。

上記を踏まえ今回の道路整備プログラムでは、今後整備が必要な路線を短期整備路線（今後概ね 10 年以内に着手）、構想路線（今後 10 年以降に着手）に分けて計画し、また、上位関連計画の改定や土地利用や開発計画等との整合性を図るため、短期整備路線着手後の 10 年を目処に計画を精査し、必要に応じて見直しを行います。

<sup>1</sup> 旧道プロ路線名「補 58-① (市)(仮)(都)安慶名 2 区線延伸」は、都市計画変更に伴い名称変更（平成 28 年 4 月）

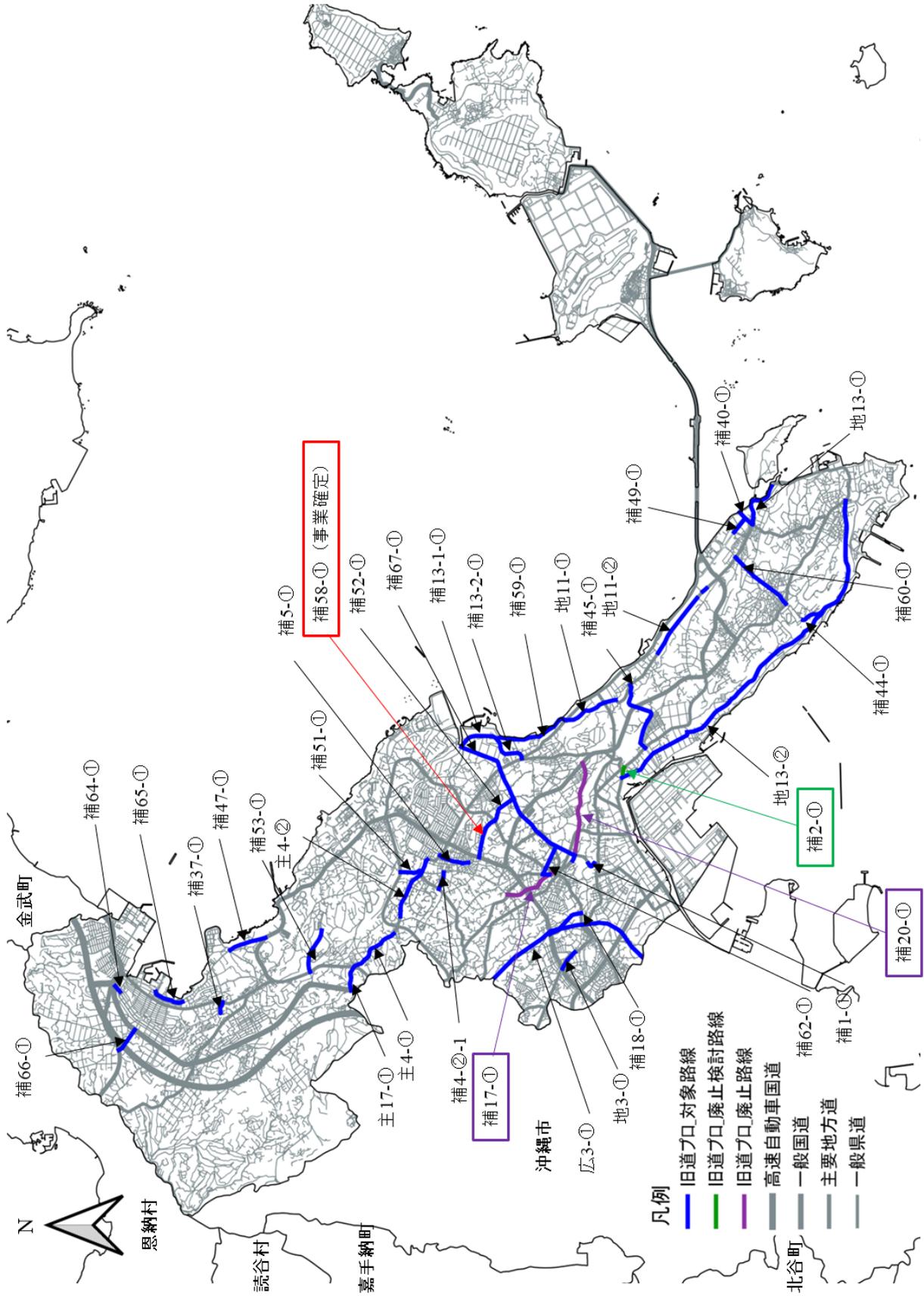
表：旧道プロ指定路線のカルテ表（1/2）

No	種別番号	路線名	道路管理者	未整備区間	延長					
					総延長 (km)	改良済み (km)	整備中 (km)	未整備 (km)	R2・3 現在整備済み延長 (km)	R2・3 現在整備率 (%)
1	広 3-①	国道329号BP	県	沖縄市境～沖縄市境(構想路線)	3.59	-	-	3.59	0.00	0.0
2	主 4-①	(都)栄野比具志川線	県	国道329号～(一)具志川環状線付近(既成済)	0.97	-	-	0.97	0.00	0.0
3	主 4-②	(都)栄野比具志川線	県	具志川環状線～(市)1029号付近(既成済)	1.22	-	-	1.22	0.00	0.0
4	主 17-①	(市)(仮)(都)栄野比具志川線延伸	県	全線	0.47	-	-	0.47	0.00	0.0
5	地 3-①	(都)宮里1区線	県	(都)沖縄石川線～(都)江洲宮里線付近	0.70	0.48	-	0.22	0.48	68.6
6	地 11-①	(一)県道37号線(旧)	県	(一)県道37号線(新)～(主)具志川前原線付近	0.84	-	-	0.84	0.84	100.0
7	地 11-②	(一)県道37号線(旧)	県	与那城照間付近	1.30	-	-	1.30	0.00	0.0
8	地 13-①	(一)県道239号線	県	(一)県道37号線～敷地島付近	0.88	-	-	0.88	0.00	0.0
9	地 13-②	(一)県道239号線	県	(一)県道8号線～(一)県道16号線	5.45	-	-	5.45	0.00	0.0
10	補 1-①	(都)喜屋武豊原線	県	豊原付近	0.90	0.75	-	0.15	0.42	46.7
11	補 2-①	(都)川田州崎線	県	川田交差点	3.10	3.02	-	0.08	3.02	97.4
12	補 4-2-①	(市)(仮)(都)安慶名4区線延伸	市	全線	0.32	-	-	0.32	0.00	0.0
13	補 5-①	(都)安慶名5区線	市	全線	0.54	-	-	0.54	0.00	0.0
14	補 13-1-①	(都)港原線①	市	(市)宇堅2-88号線～(市)(仮)具志川海岸線	0.85	-	-	0.85	0.00	0.0
15	補 13-2-①	(都)港原線②	市	(市)(仮)具志川海岸線～金武湾入口交差点付近	0.54	-	-	0.54	0.00	0.0
16	補 17-①	(都)平良川2区線	市	全線	0.90	-	-	0.90	0.00	0.0
17	補 18-①	(都)兼箇段高江洲線	市	(都)沖縄石川線～(都)具志川環状線	1.10	-	-	1.10	0.00	0.0
18	補 20-①	(都)大田豊原線	市	全線	1.60	-	-	1.60	0.00	0.0
19	補 35-①	(一)県道36号線(旧)	県	(都)平良川2区線付近	0.55	0.43	-	0.12	0.43	78.2
20	補 37-①	(市)石川101号線	市	全線	0.24	-	-	0.24	0.00	0.0
21	補 40-①	(市)与那城13号線	市	全線	0.31	-	-	0.31	0.00	0.0
22	補 44-①	(市)勝連2-1号線	市	(一)県道239号～与勝高校付近	0.83	0.46	-	0.37	0.46	55.4
23	補 45-①	(市)(仮)南風原照間線	市	全線	1.30	-	-	1.30	0.00	0.0
24	補 47-①	(市)石川34号線	市	全線	0.72	-	-	0.72	0.00	0.0
25	補 49-①	(市)(仮)市道58号線延伸	市	全線	0.32	-	-	0.32	0.00	0.0
26	補 51-①	(市)(仮)西原天願線	市	全線	0.43	-	-	0.43	0.00	0.0
27	補 52-①	(市)(仮)田場具志川線	市	全線	0.50	-	-	0.50	0.00	0.0
28	補 53-①	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	市	昆布付近～国道329号	1.73	1.11	-	0.62	1.11	64.2
29	補 58-①	(都)安慶名田場線	市	全線	0.65	-	-	0.65	0.00	0.0
30	補 59-①	(市)(仮)具志川海岸線	市	全線	1.39	-	-	1.39	0.00	0.0
31	補 60-①	(市)(仮)平安名屋慶名線	市	全線	1.22	-	-	1.22	0.00	0.0
32	補 62-①	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	市	全線	0.66	-	-	0.66	0.00	0.0
33	補 64-①	(市)(仮)石川IC線延伸	市	全線	0.10	-	-	0.10	0.00	0.0
34	補 65-①	(市)(仮)白浜線	市	全線	0.62	-	-	0.62	0.00	0.0
35	補 66-①	(市)(仮)銀座通り線延伸	市	全線	0.48	-	-	0.48	0.00	0.0
36	補 67-①	(市)(仮)豊原赤野線	市	全線	3.07	-	-	3.07	0.00	0.0

- ※1 灰色の網掛けは旧道路整備プログラムにおいて、都市計画廃止検討として評価された路線
- ※2 整備状況については、令和2年度時点を記載
- ※3 未着手：事業を開始していない路線、未完成：事業中となっているが継続的に事業が進んでいない路線、事業中：継続的に事業が進んでいる路線
- ※4 橙色の網掛けは、旧道路整備プログラム策定後に着手した路線

表：旧道プロ指定路線のカルテ表 (2/2)

整備状況	当初決定年月日	評価項目												合計	道路機能評価順位	道路機能評価ランク	将来交通量(台/日)	費用対効果	整備プログラムにおける整備時期
		① 自動車通行機能	② 公共交通通行機能	③ 歩行者自転車通行機能	④ 都市間連絡機能	⑤ 地域間連絡機能	⑥ 都市内拠点連絡機能	⑦ 商業・業務、工業地区の骨格形成機能	⑧ 観光拠点へのアクセス機能	⑨ 防災避難機能	⑩ 延焼遮断機能	⑪ 緊急輸送機能	⑫ 景観機能						
未着手		○			○	○				○	○	○		59.0	3	A	15,800~35,900	未算出	国道のため対象外
未完成	S43.10.11		○	○		○	○					○	○	51.9	5	A	3,300~5,000	未算出	県道のため対象外
未完成	S43.10.11		○	○		○	○					○	○	51.9	5	A	3,300~5,000	未算出	県道のため対象外
未着手					○								○	15.5	32	C	3,300~5,000	未算出	県道のため対象外
未完成	S43.10.11	○	○	○			○	○				○	○	64.0	1	A	4,700	未算出	県道のため対象外
完了						○				○			○	26.0	20	B	900~2,100	未算出	県道のため対象外
未着手					○					○			○	26.0	20	B	1,500~3,900	未算出	県道のため対象外
未着手					○			○	○			○	○	37.7	12	A	3,100~5,400	未算出	県道のため対象外
未着手		○			○			○	○			○	○	50.9	7	A	3,700~7,400	未算出	県道のため対象外
未完成	S43.10.11				○							○		15.5	32	C	2,100~3,700	未算出	県道のため対象外
未完成	S43.10.11													0.0	36	C	2,100	未算出	県道のため対象外
未着手				○		○						○		25.1	24	B	500	0.0	長期整備路線
未着手	H14.2.15			○		○						○		25.1	24	B	500~900	0.6	短期整備路線
未着手	S43.10.11	○		○						○				35.7	13	B	3,000	0.2	中期整備路線
未着手	S43.10.11			○						○				22.5	26	C	2,100	0.5	長期整備路線
廃止	S43.10.11											○		5.7	34	C	0~1,600	0.4	長期整備路線
未完成	S43.10.11			○		○						○	○	33.5	16	B	3,100~5,000	3.6	短期整備路線
廃止	S43.10.11	○										○		21.6	27	C	600~2,100	0.4	長期整備路線
未完成				○								○		17.7	30	C	1,800	未算出	県道のため対象外
未着手		○										○	○	27.3	19	B	4,500	0.8	長期整備路線
未着手		○										○	○	32.1	17	B	2,500~5,000	2.4	中期整備路線
未完成										○		○		18.9	29	C	200	0.0	長期整備路線
未着手					○					○				17.6	31	C	1,900~2,400	0.8	長期整備路線
未着手		○			○							○		39.2	11	A	6,600	2.8	中期整備路線
未着手		○	○							○				35.7	13	B	6,500	3.3	中期整備路線
未着手				○		○		○						25.6	23	B	1,700	0.7	長期整備路線
未着手		○	○							○				35.7	13	B	4,500	1.9	長期整備路線
未完成					○					○		○		26.0	20	B	3,400	9.4	短期整備路線
事業中		○	○			○				○	○	○		57.2	4	A	3,700	0.7	中期整備路線
未着手		○	○		○			○	○		○	○		62.9	2	A	2,900	0.5	長期整備路線
未着手			○		○					○	○	○		43.7	10	A	1,200	0.2	中期整備路線
未着手											○			5.7	34	C	1,200~1,700	0.5	長期整備路線
未着手		○				○				○				31.1	18	B	5,300~6,800	3.2	中期整備路線
未着手		○	○			○				○	○			48.8	8	A	6,500	2.2	短期整備路線
未着手		○				○								20.6	28	C	13,000	7.8	長期整備路線
未着手		○	○							○	○			44.1	9	A	2,100~7,300	1.5	中期整備路線



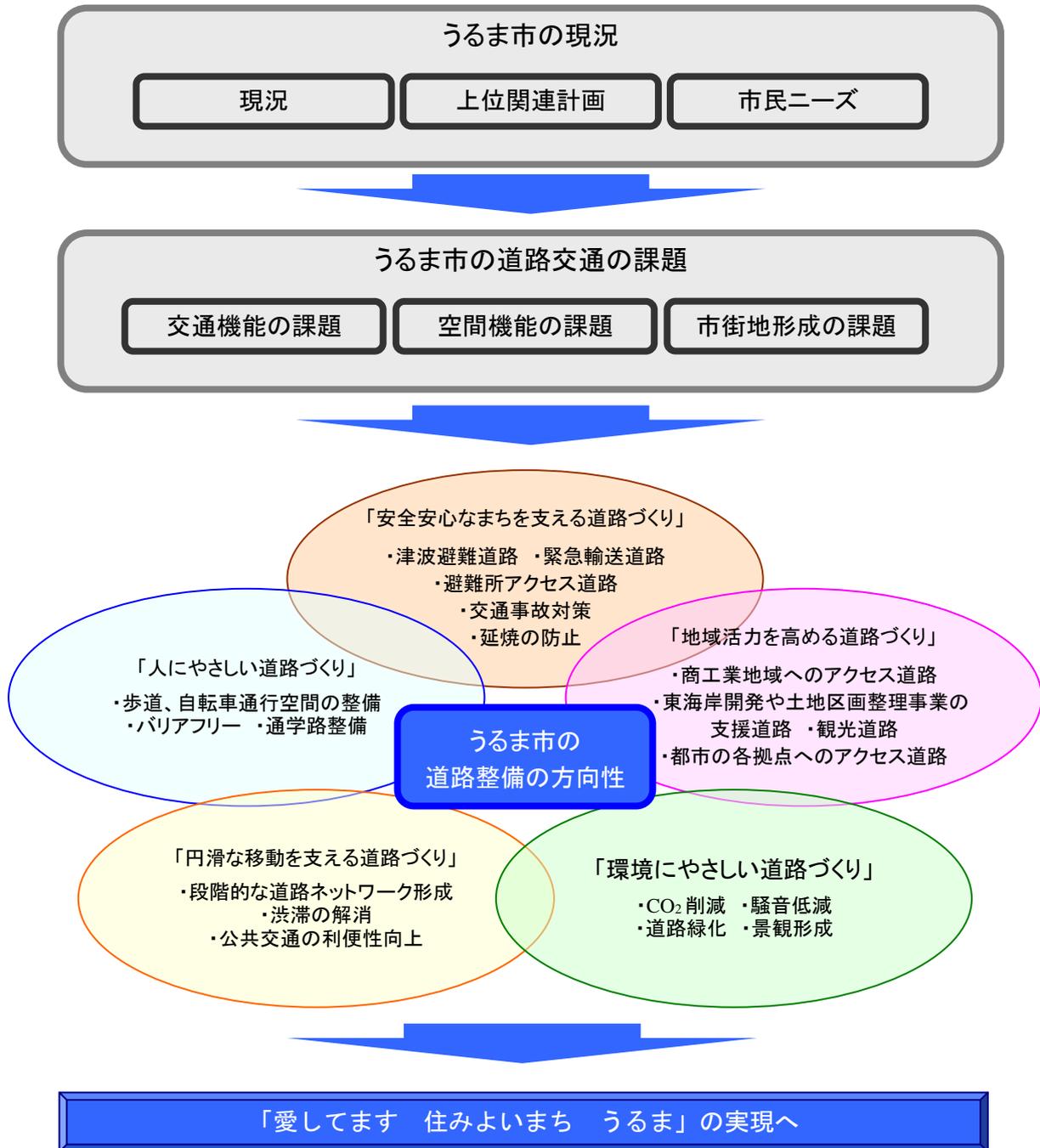
図：旧道プロ指定路線

(2) 改定方針の検証

1) 道路整備の方向性について

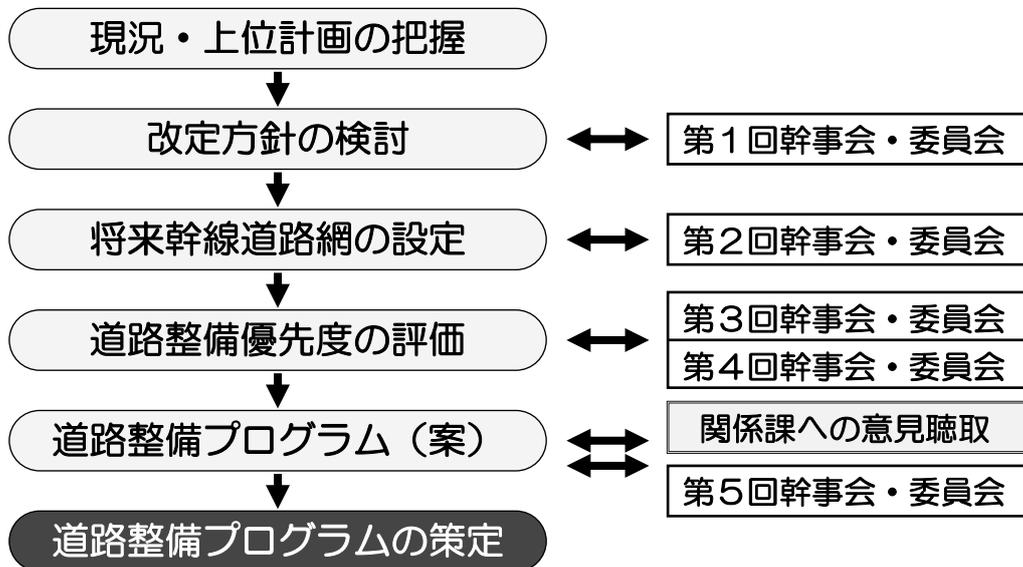
本市の幹線道路網整備の方向性については、旧道プロを踏襲し、以下の方向性をもって整備を推進し、市の将来都市像である「愛しています 住みよいまち うるま」を実現します。

◆うるま市の道路整備の方向性



2) 改定フローについて

道路整備プログラムの改定にあたっては、市の関連部署で構成する幹事会及び委員会で内容を検討して策定します。



図：改定フロー

3) 市民ニーズについて

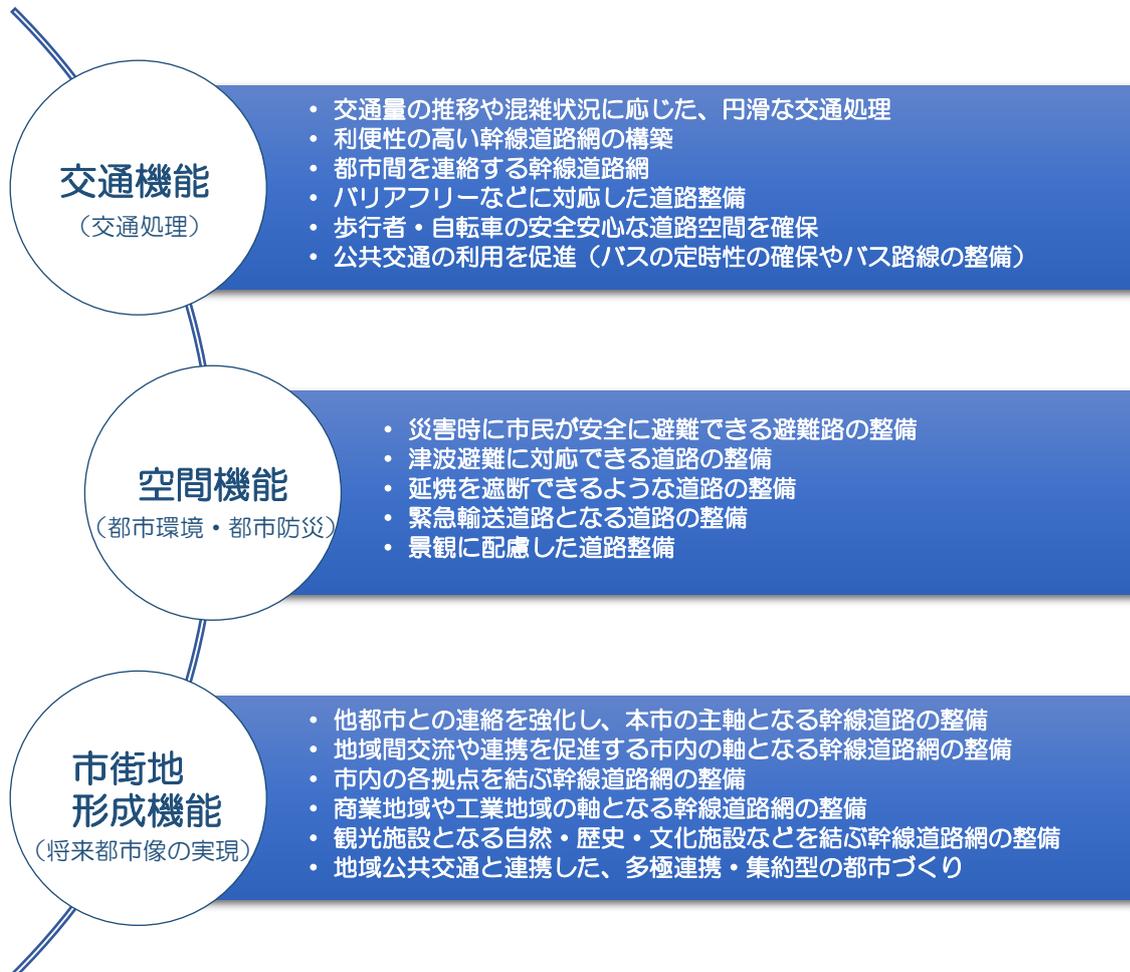
今回の改定にあたっては、市民のニーズを反映するため、道路機能評価において、自治会長を対象にアンケートを実施することで、評価項目の重み付けに市民の視点を反映します。

また、本市を取り巻く状況も変化していることから、「うるま市道路整備プログラム改定委員会設置規程」で定める委員及び幹事へアンケート調査を実施し、旧道プロと同様な分析を行うことで、社会情勢の変化がどのように影響しているのかを検証し、評価項目の重み付けを定量的に行います。

4) 道路整備に求める機能について

本市の交通特性及び社会情勢の変化、上位関連計画等を踏まえ、本市における道路整備に求める機能については、「都市計画道路の見直しの手引き（総論編）平成29年7月 国土交通省都市局」に準じ、「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」とし、本市が抱える道路整備の課題に関する必要事項は以下のとおりとなります。

■道路整備に求める機能及び必要項目



**交通機能**

(交通処理)

- 交通量の推移や混雑状況に応じた、円滑な交通処理
- 利便性の高い幹線道路網の構築
- 都市間を連絡する幹線道路網
- バリアフリーなどに対応した道路整備
- 歩行者・自転車の安全安心な道路空間を確保
- 公共交通の利用を促進（バスの定時性の確保やバス路線の整備）

**空間機能**

(都市環境・都市防災)

- 災害時に市民が安全に避難できる避難路の整備
- 津波避難に対応できる道路の整備
- 延焼を遮断できるような道路の整備
- 緊急輸送道路となる道路の整備
- 景観に配慮した道路整備

**市街地  
形成機能**

(将来都市像の実現)

- 他都市との連絡を強化し、本市の主軸となる幹線道路の整備
- 地域間交流や連携を促進する市内の軸となる幹線道路網の整備
- 市内の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備
- 商業地域や工業地域の軸となる幹線道路網の整備
- 観光施設となる自然・歴史・文化施設などを結ぶ幹線道路網の整備
- 地域公共交通と連携した、多極連携・集約型の都市づくり

5) 評価項目について

道路整備に求める機能と合わせ、評価項目についても「都市計画道路の見直しの手引き（総論編）平成29年7月 国土交通省都市局」に準じ、地域拠点の形成機能（空き店舗や道路空間を活用した地域拠点の整備が可能な空間を有する道路）やコミュニティ空間機能（ポケットパークや広幅員歩道等の賑わい空間の創出が可能な道路）を加えた、17の評価項目で検討を行います。

■旧道路整備プログラムの評価項目

機能	評価項目
通行機能 (交通処理)	① 自動車通行機能
	② 公共交通通行機能
	③ 歩行者自転車通行機能
都市形成機能 (将来都市像の実現)	④ 都市間連絡機能
	⑤ 地域間連絡機能
	⑥ 都市内拠点連絡機能
	⑦ 商業・業務、工業地区の骨格形成機能
	⑧ 観光拠点へのアクセス機能
空間機能 (防災・景観)	⑨ 防災避難機能
	⑩ 延焼遮断機能
	⑪ 緊急輸送機能
	⑫ 景観機能

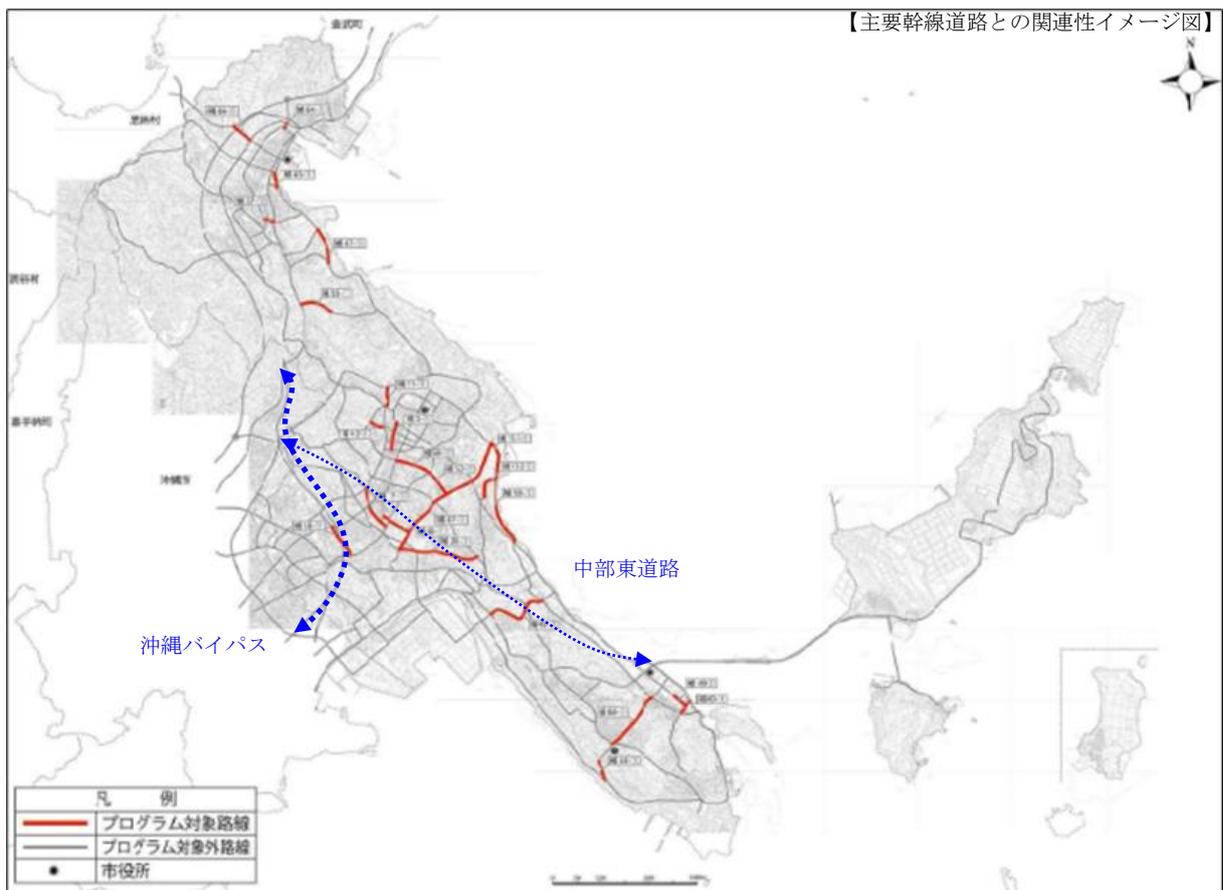


■改定道路整備プログラムの評価項目

機能	評価項目
交通機能 (交通処理)	① 沿道サービス機能の提供
	② 渋滞の緩和
	③ 主要な施設へのアクセスの確保
	④ 公共交通機能
	⑤ 歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援
	⑥ 道路ネットワーク機能
空間機能 (都市環境・都市防災)	⑦ 景観形成
	⑧ 消防活動困難地域の解消
	⑨ 交通事故の解消
	⑩ 避難経路の確保
	⑪ 救急医療活動の支援
	⑫ 通行機能のための最低限必要な幅員の確保
市街地形成機能 (将来都市像の実現)	⑬ 上位・関連計画への位置づけ
	⑭ 将来都市構造への位置づけ
	⑮ コミュニティ空間の確保
	⑯ 道路以外のインフラのための空間確保
	⑰ 都市の骨格の形成

## 6) 将来交通量推計について

今回の改定にあたっては、本市に関する構想路線を含む将来道路ネットワークを反映し、「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン」や「うるま市交通基本計画」で検討された基幹道路（中部東道路等）を考慮した場合と考慮しなかった場合について交通量を推計し、本市で計画している市道にどのような影響があるのか分析を行った上で、本市の計画に有益な将来道路ネットワークを作成し、将来道路網の評価のベースネットワークとして交通量推計を実施します。



将来交通量推計で使用する将来 OD（発生集中交通量）については、旧道プロでは平成 18 年に実施した「第 3 回沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」（沖縄 PT）をベースに交通量推計を実施し、将来幹線道路網の検討が行われておりますが、第 4 回沖縄 PT については、現在改訂中のため使用できません。そこで、5 年に一度実施されている「全国道路・街路交通情勢調査 OD 調査」（センサス）を使用します。

センサスは、車の一日の動きで交通量を予測し、交通に特化した手法であり、本島全域を対象としていることから、本市隣接市町村及び広域での影響分析が可能となる為、最新の平成 22 年将来 OD 表<sup>2</sup>を使用し交通量推計を実施します。

なお、令和 4 年 3 月時点において「平成 27 年度将来 OD 表」が公表されていないため、将来 OD 表の最新版は「平成 22 年版」となっています。

<sup>2</sup> OD 表（起終点調査【Origin Destination】）

【道路交通センサスとパーソントリップ調査との違い】

基本データ	全国道路・街路交通 情勢調査 OD 調査（センサス）		第3回沖縄本島中南部都市圏 都市交通マスタープラン (PT)
	平成17年度	平成22年度	
調査対象	自動車（全車種）		人
調査手法	自動車 OD 調査		パーソントリップ調査
調査対象範囲	沖縄本島全域 主要離島		本島中南部
推計年度	2030 (H42)		2030 (H42)
公共交通支援策	なし		あり（24時間バスレーン）
推計手法	三段階推定法		四段階推定法
OD量 (T.E.)	4,991,284	4,160,666	4,377,934
配分手法	分割配分法		均衡配分法

※平成22年度センサス時は、沖縄自動車道無料化社会実験中

また、観光交通については、旧道プロ及び本プログラムで使用するセンサス OD においても考慮されていないことから、本市の主要観光施設に訪れる来場客数と沖縄県観光要覧（令和元年度版）で集計された「市町村・種別の宿泊施設数等」を用い、観光交通を考慮した将来 OD 表を作成し交通量推計を実施します。

### 7) 旧道プロ対象路線の精査

なお、改定にあたって旧道プロ対象路線の精査をおこなっており、起終点位置や線形が変更となる路線は以下のとおりとなっています。

表：対象路線の線形変更理由について

種別番号	路線名	道路 管理者	未整備区間延長(km)		変更理由
			旧	新	
地15	(仮)勝連半島南側道路	県	5.45	6.10	(仮称)勝連半島南側道路の事業計画ルート変更に伴い修正
補A-37	(市)(仮)南風原照間線	市	1.30	0.98	地形および道路網密度を考慮し計画を変更
補A-43	(市)(仮)田場具志川線	市	0.50	0.28	安慶名田場線の計画変更に伴い修正
補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	市	0.62	1.06	地形およびコスト縮減の観点から計画を変更
補A-48	(都)安慶名田場線	市	0.65	0.75	終点部の計画変更に伴い修正
補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	市	1.39	1.00	関連計画を考慮し計画を変更
補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	市	1.22	1.20	地形およびコスト縮減の観点から計画を変更
補A-54	(市)(仮)石川IC線	市	0.10	0.11	主従の変更に伴い修正
補B-15	(市)(仮)白浜線	市	0.62	0.27	起点部の交差点改良計画に伴い修正
補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	市	3.07	0.95	コスト縮減の観点から既存市道を活用

※変更後の種別番号・路線名を記載

## 4. 将来幹線道路網の設定

### (1) 将来幹線道路網の設定方針

#### 1) 道路の機能について

道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、基本的な社会資本のひとつです。人や物を移動させるための交通空間であるとともに、人々が集い、語らい、コミュニティを支える日常の生活空間でもあります。

また、火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼をくいとめる防火帯の役割を持っており、さらに、電気、ガス、水道、地下鉄などの各種都市施設を設置するための収容空間としての役割も持っています。下表に道路の機能を示します。

表：道路の機能

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み下ろし等の沿道サービス機能	
②空間機能	環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容機能	公共交通機能の導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の道路における供給処理及び通信情報施設のための空間
	道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

2) 道路整備プログラムの対象路線

本プログラムでは、本市の将来幹線道路整備計画を立案するにあたり、これらの機能と役割が十分に発揮されるよう、対象となる路線を『幹線道路』とします。本市における将来幹線道路網は、道路の段階構成<sup>3</sup>を考慮し設定します。

■道路の段階構成と機能

種別分類		機能		トラフィック機能	アクセス機能
幹線道路	高規格道路 (自動車専用道路)	沖縄本島の各拠点を連絡する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路 ※自動車の通行機能に特化した速達性の高い道路		大	小
	主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、広域的な交通を処理する道路で、広域都市圏の骨格を形成する道路			
	地域幹線道路	都市内の各地域および隣接都市間の交通を処理する道路で、都市の骨格を形成する道路			
	補助幹線道路	都市内の各地域間の交通を円滑に処理する道路で、地域の骨格を形成する道路	【補助A】 高規格道路、主要幹線道路、地域幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路		
			【補助B】 区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路		
区画道路 (生活道路)	地区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する道路で、街区を形成する道路。また、日常生活を円滑に行うため、密に配置される道路				
その他道路	歩行者、自転車等の自動車以外の交通の用に供するための道路		小	大	

※赤枠：本プログラムで対象となる路線

<sup>3</sup> 道路の段階構成とは、道路を、高規格道路・主要幹線道路・地域幹線道路・補助幹線道路・区画道路等に区分することで、道路網を構成する各道路の機能分担を明確にし、段階的に連絡することでその機能を発揮するとともに、土地利用計画との整合を図ろうとするもの。

### 3) 将来都市内幹線道路網配置の考え方

#### I. 道路種別毎の配置等の考え方

道路の特性には地域特性、交通特性、ネットワーク特性があり、既存道路網、土地利用計画、保全すべき地域等の諸条件を踏まえ、円滑な交通処理、良好な環境の形成、防災の向上等の道路が有する機能を十分に発揮できるよう、以下のように配置することを基本とします。

##### ① 高規格道路（自動車専用道路）

高規格道路は広域交通を高速に処理するとともに、都市内交通を効果的に処理する機能を有する。このため、全国・都道府県レベルの広域道路計画との整合を図るとともに、広域交通と都市内の交通主動線に対して、主要幹線道路等と一体となって適切に交通処理ができるように配置することが望ましい。

##### ② 主要幹線道路

主要幹線道路は、高規格道路と一体となって広域交通や隣接都市と連携し、都市内の拠点間・地域間相互の交通を集約して処理できるよう、適切に配置することが望ましい。

また、土地利用を誘導・形成する機能をも有していることから、将来の都市構造に対応したネットワークを形成するように計画することが望ましい。

##### ③ 地域幹線道路

地域幹線道路は、都市内の各地域または隣接都市間の交通を集約して処理することができるように適切に配置することが望ましい。

特に市街地においては、主要幹線道路や地域幹線道路で囲まれる地域内の通過交通を速やかに集散して、良好な環境を保全するように配置することが望ましく、また都市の骨格を形成するように都市構造・土地利用計画との整合を図ることが望ましい。

##### ④ 補助幹線道路

補助幹線道路は、主要幹線道路または地域幹線道路で囲まれた住宅地区において、発生集中する交通を集約し適正に処理することができるように配置する。また、区域内に通過交通が流入して、良好な都市・生活環境を阻害しないように配置することが望ましい。

##### ⑤ 区画道路（生活道路）

区画道路は、適切な規模、形状の街区を形成すると共に、幹線道路等で囲まれた区域内に発生または集中する交通を円滑に集散するよう、また、区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

##### ⑥ その他道路（歩行者専用道路等）

歩行者専用道路は、平面構造と立体構造のものを適切に組み合わせて主要な歩行者動線に対応するとともに、車道との交差をなるべく避けてネットワークを形成することが望ましい。また、歩行者専用道等は快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため、緑化、溜まり空間に配慮して計画することが望ましい。

自転車専用道等は、通勤・通学・買物・業務等の日常交通及びレクリエーション交通に対応するとともに、道路の各側に設けられる自転車道、自転車歩行者道及び区画道路等と連携して効果的なネットワークを形成するように配置を行うことが望ましい。

II. 土地利用に応じた配置の考え方

① 市街地部

市街地における幹線道路は基本的に、用途地域内で約 500m ピッチ程度の間隔で配置されることが望ましいとされています。幹線道路と補助幹線道路の網間隔については、目安として住宅地の場合、地域幹線道路が概ね 1.0km、補助幹線道路が 0.5km となります。また、周辺道路が受け持つ交通量とのバランスを考えれば人口密度の高い地区では網密度も高くしていくことが必要となります。

② 周辺部

市街地の周辺地域は、スポット的に点在する集落のほか、観光地や文化施設などの拠点も分布しています。そのため、前述の道路網配置に対して同様に適用することは困難となります。

また、住宅地域においては均一的な配置を目標として、必要に応じて面整備による新規路線の整備が可能ですが、周辺地域では現道整備を中心とする配置となります。そのため、周辺地域での幹線道路の配置の考え方については、以下のとおりとします。

- 集落等の分布状況、市街地部との連絡を考慮するとともに、産業施設配置や地形・交通処理の妥当性を勘案して設定する。
- 災害時に通行可能な緊急避難路としての機能を持つ代替ルートを確保する。

なお、周辺部においては、地域活力の低下に伴う人口の減少等が懸念されており、将来的に地域コミュニティの維持向上を図る必要があるため、地域の交通環境向上に資する幹線道路網体系の構築を図るものとします。

表：標準的な都市内道路の配置密度

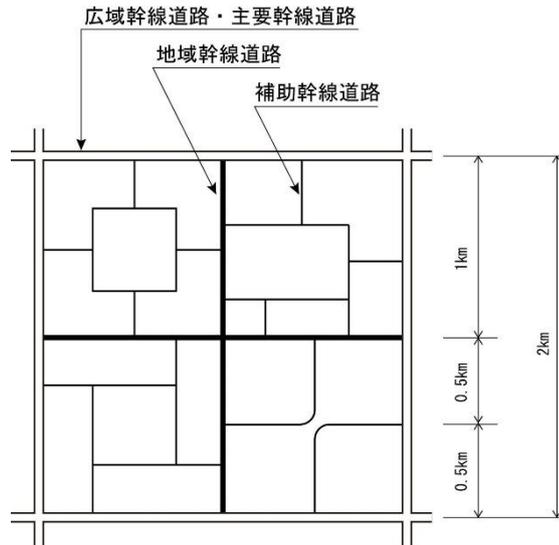
区分	網密度 (km/km <sup>2</sup> )	網間隔(m)		
		主要幹線	地域幹線	補助幹線
住宅地	4	2,000	1,000	500
商業地	5~7	1,000	500~600	200~300
工業地	1~2	多様		

資料：「ゆとり社会と街づくり道づくり」（大成出版社）

表：種別ごとの標準的な配置密度

種別	配置密度の割合(%)		配置密度(km/km <sup>2</sup> )
	標準		標準
幹線道路全体			3.5
内訳	主要幹線	12.5~25	0.5~0.9
	地域幹線	25~37.5	0.9~1.3
	補助幹線	50	1.8

資料：「ゆとり社会と街づくり道づくり」（大成出版社）



資料：「ゆとり社会と街づくり道づくり」（大成出版社）

図：幹線道路の配置パターン

本市では、「うるま市交通基本計画（平成31年3月）」において高規格道路、主要幹線道路、幹線道路（地域幹線道路）、補助幹線道路に分類した位置づけを行っており、それらと整合を図りながら将来幹線道路網を設定します。

なお、補助幹線道路に位置づける路線として、以下のものを検討します。

- 高規格道路・主要幹線道路・地域幹線道路以外の県道
- 高規格道路・主要幹線道路・地域幹線道路以外の都市計画道路（幹線街路のみ）
- 市道等のうち、将来幹線道路網の形成のために必要な路線（必要に応じて広域農道や港湾道路もネットワークに組み込む）
- 幹線道路同士でネットワークしない路線は除く（行き止まり道路や接続先が区画道路のみの路線など）
- 補助幹線道路の中でも、交通処理機能が高く高規格道路及び主要幹線道路、地域幹線道路を補完し、区域内の交通を効率的に集散させる補助的な幹線道路を補助幹線Aとし、補助幹線Aを連絡する路線を補助幹線Bとする。

4) うるま市における将来幹線道路網

前述の考え方にに基づき、本市における将来幹線道路網を以下のように設定します。

■うるま市幹線道路網一覧

【高規格道路】

No	種別番号		路線名	整備状況				整備状況
				総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)	
1	高1	高速道路	沖縄自動車道	7.78	7.78	0.00	100.00	完了
2	高2	構想路線	中部東道路	10.00	0.00	10.00	0.00	新規
				17.78	7.78	10.00	43.76	

【主要幹線道路】

No	種別番号		路線名	整備状況				整備状況
				総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)	
3	主1	一般国道	国道329号石川BP	6.17	6.17	0.00	100.00	完了
4	主2	一般国道	国道329号バイパス⇒ <b>沖縄バイパス</b>	3.59	0.00	3.59	0.00	未整備
5	主3	一般国道	国道329号	1.11	1.11	0.00	100.00	完了
6	主4	一般県道	(仮)石川IC線	0.08	0.08	0.00	100.00	完了
7	主5	県)都市計画道路	(都)沖縄環状線	2.90	2.90	0.00	100.00	完了
8	主6	県)都市計画道路	(都)沖縄石川線	5.20	5.20	0.00	100.00	完了
9	主7	県)都市計画道路	(都)川田州崎線	2.16	2.16	0.00	100.00	完了
10	主8	一般県道	(一)石川池原線	4.80	4.80	0.00	100.00	完了
11	主9	主要地方道	(主)石川仲泊線	2.43	2.43	0.00	100.00	完了
12	主10	主要地方道	(主)沖縄石川線	4.61	4.61	0.00	100.00	完了
13	主11	一般県道	(一)具志川前原線(新)	2.59	2.59	0.00	100.00	完了
14	主12-1	一般県道	(一)県道36号線(新)	1.89	1.89	0.00	100.00	完了
15	主12-2	一般県道	(一)県道36号線(新)	1.67	1.67	0.00	100.00	完了
16	主13	一般県道	(一)具志川環状線(新)	4.21	4.21	0.00	100.00	完了
17	主14	県)都市計画道路	(都)喜仲線	0.66	0.66	0.00	100.00	完了
				44.07	40.48	3.59	91.85	

【地域幹線道路】

No	種別番号		路線名	整備状況				整備状況
				総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)	
18	地1	県)都市計画道路	(都)具志川環状線	5.60	5.60	0.00	100.00	完了
19	地2	県)都市計画道路	(都)栄野比具志川線	7.00	4.47	2.53	63.86	一部整備中
20	地3	市)都市計画道路	(都)安慶名赤道線	4.18	4.18	0.00	100.00	完了
21	地4-1	主要地方道	(主)伊計平良川線	18.87	14.57	4.30	77.21	整備中
22	地4-2	主要地方道	(主)伊計平良川線	0.85	0.85	0.00	100.00	完了
23	地5	一般県道	(一)県道8号線	3.53	3.53	0.00	100.00	完了
24	地6	一般県道	(一)浜比嘉平安座線	1.27	1.27	0.00	100.00	完了
25	地7	一般県道	(都)(仮)栄野比具志川線延伸	0.47	0.00	0.47	0.00	未整備
26	地8	県)都市計画道路	(都)平良川大田線	2.90	2.90	0.00	100.00	完了
27	地9	県)都市計画道路	(都)赤道1区線	1.20	1.20	0.00	100.00	完了
28	地10	県)都市計画道路	(都)宮里1区線	0.70	0.48	0.22	68.57	一部未整備
29	地11	県)都市計画道路	(都)宮里大田線	3.90	3.90	0.00	100.00	完了
30	地12	一般県道	(一)県道6号線	3.58	3.58	0.00	100.00	完了
31	地13-1	一般県道	(一)県道16号線	0.06	0.06	0.00	100.00	完了
32	地13-2	一般県道	(一)県道16号線	2.21	2.21	0.00	100.00	完了
33	地14	一般県道	(一)具志川前原線(旧)	0.08	0.08	0.00	100.00	完了
34	地15	一般県道	(仮)勝連半島南側道路	6.10	0.00	6.10	0.00	未整備
35	地16	港湾道路	屋慶名臨港道路	1.28	1.28	0.00	100.00	完了
36	地17	港湾道路	臨港道路2号線	1.48	1.48	0.00	100.00	完了
37	地18	港湾道路	臨港道路3号線	0.38	0.38	0.00	100.00	完了
38	地19	港湾道路	臨港道路6号線	1.20	1.20	0.00	100.00	完了
39	地20	港湾道路	臨港道路7号線	0.91	0.91	0.00	100.00	完了
40	地21	市)都市計画道路	(都)平良川1区線	0.30	0.30	0.00	100.00	完了
41	地22	市)都市計画道路	(都)川崎平良川線	2.20	2.20	0.00	100.00	完了
				70.25	56.63	13.62	80.61	

※赤字：名称変更

【補助幹線道路】

No	種別番号		路線名	整備状況				整備状況
				総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)	
42	補A-1	県)都市計画道路	(都)川田州崎線	0.16	0.16	0.00	100.00	完了
43	補A-2	県)都市計画道路	(都)川田州崎線	0.70	0.70	0.00	100.00	完了
44	補A-3	主要地方道	(主)伊計平良川線(旧)	3.30	3.30	0.00	100.00	完了
45	補A-4	一般県道	(一)県道37号線(新)	4.99	4.99	0.00	100.00	完了
46	補A-5	一般県道	(一)県道37号線(旧)	6.59	4.48	2.11	67.98	一部整備中
47	補A-6	県)都市計画道路	(都)喜屋武豊原線	0.90	0.75	0.15	83.33	一部未整備
48	補A-7	市)都市計画道路	(都)安慶名3区線	0.83	0.83	0.00	100.00	完了
49	補A-8-1	市)都市計画道路	(都)安慶名4区線	0.71	0.71	0.00	100.00	完了
50	補A-8-2	市道	(都)(仮)安慶名4区線延伸	0.32	0.00	0.32	0.00	未整備
51	補A-9	市)都市計画道路	(都)安慶名2区線	0.31	0.31	0.00	100.00	完了
52	補A-10	市)都市計画道路	(都)天願1区線	0.84	0.84	0.00	100.00	完了
53	補A-11	市)都市計画道路	(都)天願2区線	1.34	1.34	0.00	100.00	完了
54	補A-12	市)都市計画道路	(都)江洲宮里線	1.20	1.20	0.00	100.00	完了
55	補A-13	市)都市計画道路	(都)明道線	0.08	0.08	0.00	100.00	完了
56	補A-14	市)都市計画道路	(都)兼原線	1.00	1.00	0.00	100.00	完了
57	補A-15-1	市)都市計画道路	(都)港原線①	0.50	0.00	0.50	0.00	未整備
58	補A-15-2	市)都市計画道路	(都)港原線②	0.89	0.00	0.89	0.00	未整備
59	補A-16	市)都市計画道路	(都)天願3区線	0.94	0.94	0.00	100.00	完了
60	補A-17	市)都市計画道路	(都)天願4区線	0.99	0.99	0.00	100.00	完了
61	補A-18	市)都市計画道路	(都)兼箇段高江洲線	1.10	0.14	0.96	12.73	一部整備中
62	補A-19	市)都市計画道路	(都)前原1号線	0.32	0.32	0.00	100.00	完了
63	補A-20	市)都市計画道路	(都)山城線	1.19	1.19	0.00	100.00	完了
64	補A-21	市)都市計画道路	(都)角石伊波線	0.74	0.74	0.00	100.00	完了
65	補A-22	市)都市計画道路	(都)銀座通り線	0.65	0.65	0.00	100.00	完了
66	補A-23	市)都市計画道路	(都)石川西線	2.99	2.99	0.00	100.00	完了
67	補A-24	市)都市計画道路	(都)前原2号線	0.30	0.30	0.00	100.00	完了
68	補A-25	市)都市計画道路	(都)前原3号線	0.39	0.39	0.00	100.00	完了
69	補A-26	市)都市計画道路	(都)前原4号線	0.26	0.26	0.00	100.00	完了
70	補A-27	市)都市計画道路	(都)南栄通り線	0.54	0.54	0.00	100.00	完了
71	補A-28	一般県道	(一)県道33号線	0.51	0.51	0.00	100.00	完了
72	補A-29-1	一般県道	(一)県道36号線(旧)	2.43	2.43	0.00	100.00	完了
73	補A-29-2	一般県道	(一)県道36号線(旧)	0.55	0.52	0.03	94.73	整備中
74	補A-29-3	一般県道	(一)県道36号線(旧)	1.49	1.49	0.00	100.00	完了
75	補A-30-1	一般県道	(一)具志川環状線(旧)	1.62	1.62	0.00	100.00	完了
76	補A-30-2	一般県道	(一)具志川環状線(旧)	0.50	0.50	0.00	100.00	完了
77	補A-31	市道	(市)石川101号線	0.24	0.00	0.24	0.00	未整備
78	補A-32	市道	(市)安慶名西原線	0.66	0.15	0.52	21.97	整備中
79	補A-33	市道	(市)兼箇段喜仲線	0.71	0.00	0.71	0.00	整備中
80	補A-34	市道	(市)石川29号線	1.36	1.36	0.00	100.00	完了
81	補A-35	市道	(市)石川34号線	1.41	1.41	0.00	100.00	完了
82	補A-36	市道	(市)勝連2-1号線	0.83	0.46	0.37	55.42	一部未整備
83	補A-37	市道	(市)(仮)南風原照間線	0.98	0.00	0.98	0.00	未整備
84	補A-38	市道	(市)石川34号線	0.72	0.00	0.72	0.00	未整備
85	補A-39	市道	(市)石-44	0.64	0.64	0.00	100.00	完了
86	補A-40	市道	(市)(仮)与那城58号線延伸	0.32	0.00	0.32	0.00	未整備
87	補A-41	市道	(市)東恩納2号線	0.90	0.90	0.00	100.00	完了
88	補A-42	市道	(市)(仮)西原天願線⇒(市)(仮)川崎後原線	0.25	0.00	0.25	0.00	未整備
89	補A-43	市道	(市)(仮)田場具志川線	0.85	0.57	0.28	67.06	一部未整備
90	補A-44	市道	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	1.06	0.00	1.06	0.00	未整備
91	補A-45	市道	(市)221	0.80	0.80	0.00	100.00	完了
92	補A-46	市道	(市)1029	0.25	0.25	0.00	100.00	完了
93	補A-47	市道	(市)前-22	0.37	0.37	0.00	100.00	完了
94	補A-48	市道	(都)安慶名田場線	0.78	0.03	0.75	3.85	整備中
95	補A-49	市道	(市)(仮)具志川海岸線	1.00	0.00	1.00	0.00	未整備
96	補A-50	市道	(市)(仮)平安名屋慶名線	1.20	0.00	1.20	0.00	未整備
97	補A-51	市道	(市)与那城86号	0.51	0.51	0.00	100.00	完了
98	補A-52	市道	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	0.66	0.00	0.66	0.00	未整備
99	補A-53	市道	(市)石川高原線	6.48	6.48	0.00	100.00	完了
100	補A-54	市道	(市)(仮)石川IC線	0.11	0.00	0.11	0.00	未整備
101	補A-55	市道	(市)(仮)銀座通り線延伸	0.48	0.00	0.48	0.00	未整備
102	補A-56	市道	(市)(仮)豊原赤野線⇒(市)(仮)具志川赤野線	0.95	0.00	0.95	0.00	未整備
103	補A-57	農道	(農)(仮)宮城島農道	3.54	3.54	0.00	100.00	完了
104	補A-58	市)都市計画道路	(都)(仮)仲嶺上江洲線	1.04	0.00	1.04	0.00	新規
105	補A-59	市道	(市)(仮)豊原前原線	0.95	0.00	0.95	0.00	新規
106	補A-60	市道	(都)(仮)石川南線	0.50	0.00	0.50	0.00	新規

※赤字：名称変更

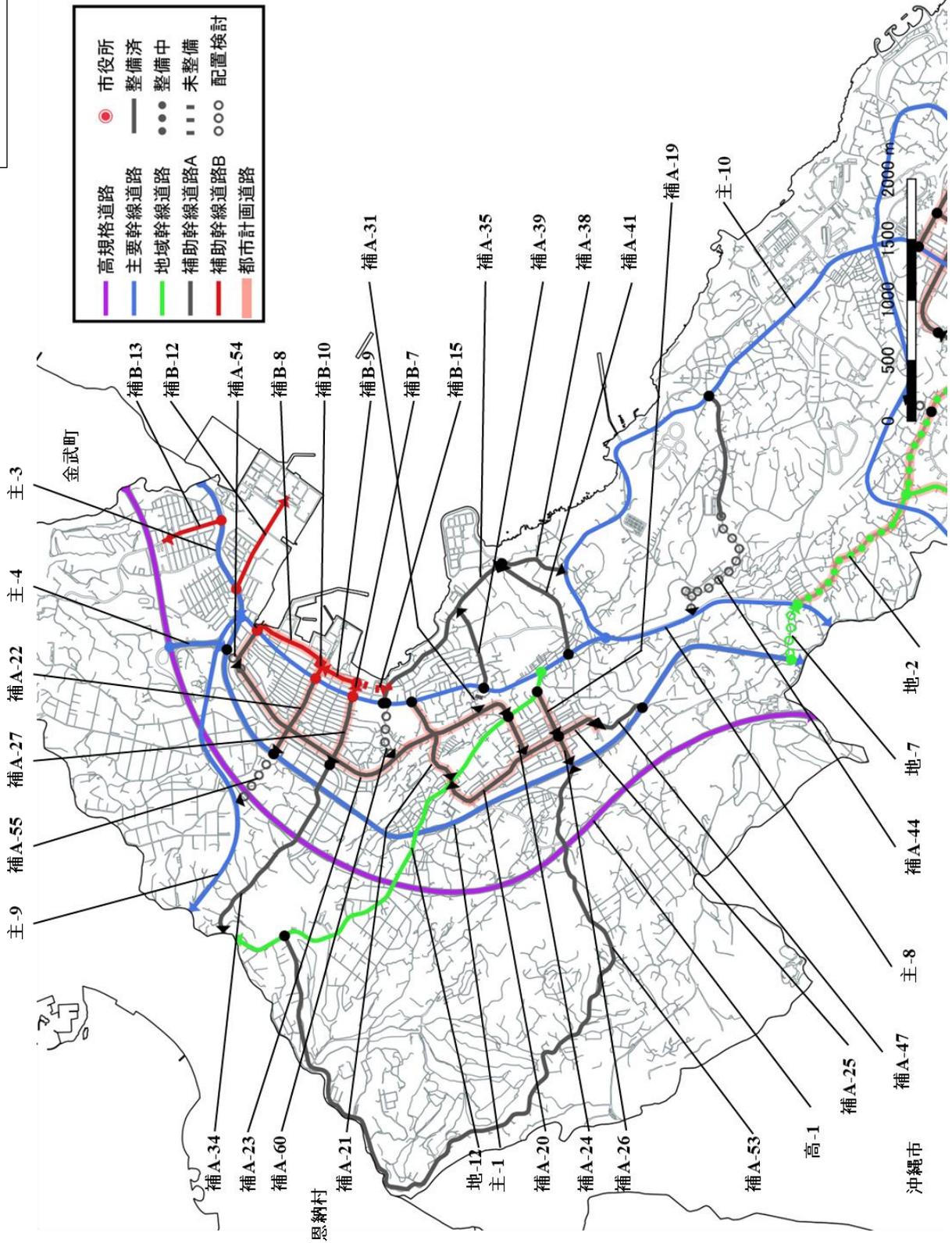
【補助幹線道路】

No	種別番号	路線名	整備状況				整備状況	
			総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)		
107	補B-1	一般県道	(一)浜比嘉平安座線	0.93	0.93	0.00	100.00	完了
108	補B-2	市道	(市)勝連6-6号線	0.61	0.61	0.00	100.00	完了
109	補B-3	市道	(市)勝連2-52号線	1.64	1.64	0.00	100.00	完了
110	補B-4	県)都市計画道路	(都)川田州崎線	0.08	0.00	0.08	0.00	未整備
111	補B-5	市)都市計画道路	(都)安慶名5区線	0.54	0.00	0.54	0.00	未整備
112	補B-6	市)都市計画道路	(都)安慶名1区線	1.10	1.10	0.00	100.00	完了
113	補B-7	市)都市計画道路	(都)白浜1号線	0.09	0.09	0.00	100.00	完了
114	補B-8	市)都市計画道路	(都)石川海岸通り線	0.62	0.62	0.00	100.00	完了
115	補B-9	市)都市計画道路	(都)白浜2号線	0.32	0.32	0.00	100.00	完了
116	補B-10	市)都市計画道路	(都)白浜3号線	0.12	0.12	0.00	100.00	完了
117	補B-11	市道	(市)与那城13号線	0.31	0.00	0.31	0.00	未整備
118	補B-12	市道	(市)赤崎1号	0.59	0.59	0.00	100.00	完了
119	補B-13	市道	(市)石-65	0.55	0.55	0.00	100.00	完了
120	補B-14	市道	(市)与那城1号	0.28	0.28	0.00	100.00	完了
121	補B-15	市道	(市)(仮)白浜線	0.27	0.00	0.27	0.00	未整備
				80.77	61.53	19.24	76.17	

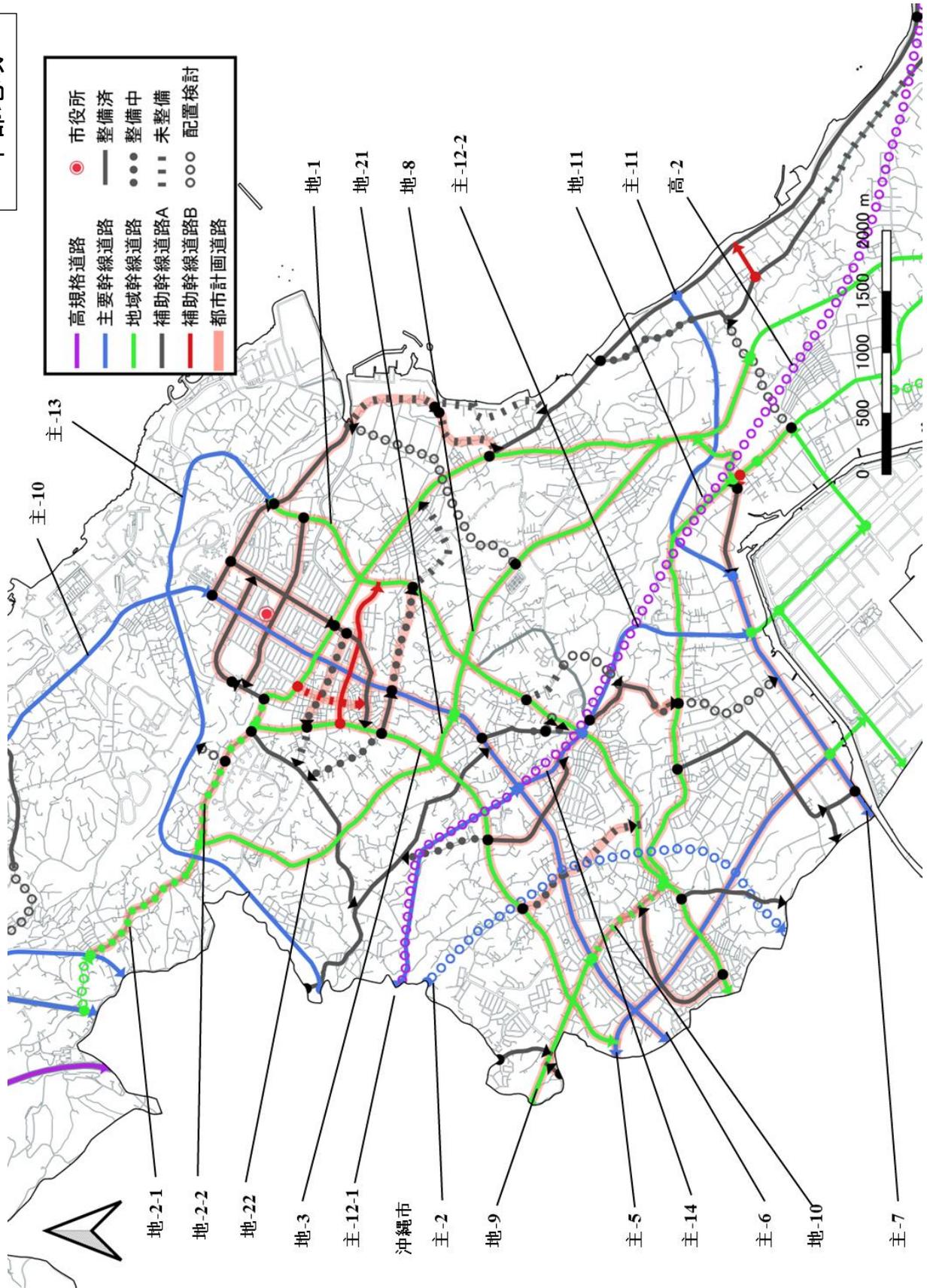
No	種別番号	整備状況				備考
		総延長 (km)	改良済 延長 (km)	未改良 延長 (km)	改良率 (%)	
1	高規格道路	17.78	7.78	10.00	43.76	完了：1路線 未整備：1路線
2	主要幹線道路	44.07	40.48	3.59	91.85	完了：14路線 未整備：1路線
3	地域幹線道路	70.25	56.63	13.62	80.61	完了：19路線 整備中：1路線 一部整備中：1路線 一部未整備：1路線 未整備：2路線
4	補助幹線道路	80.77	61.53	19.24	76.17	完了：49路線 整備中：4路線 一部整備中：2路線 一部未整備：3路線 未整備：22路線
		212.87	166.41	46.45	78.18	121路線

※新規は未整備として集計している

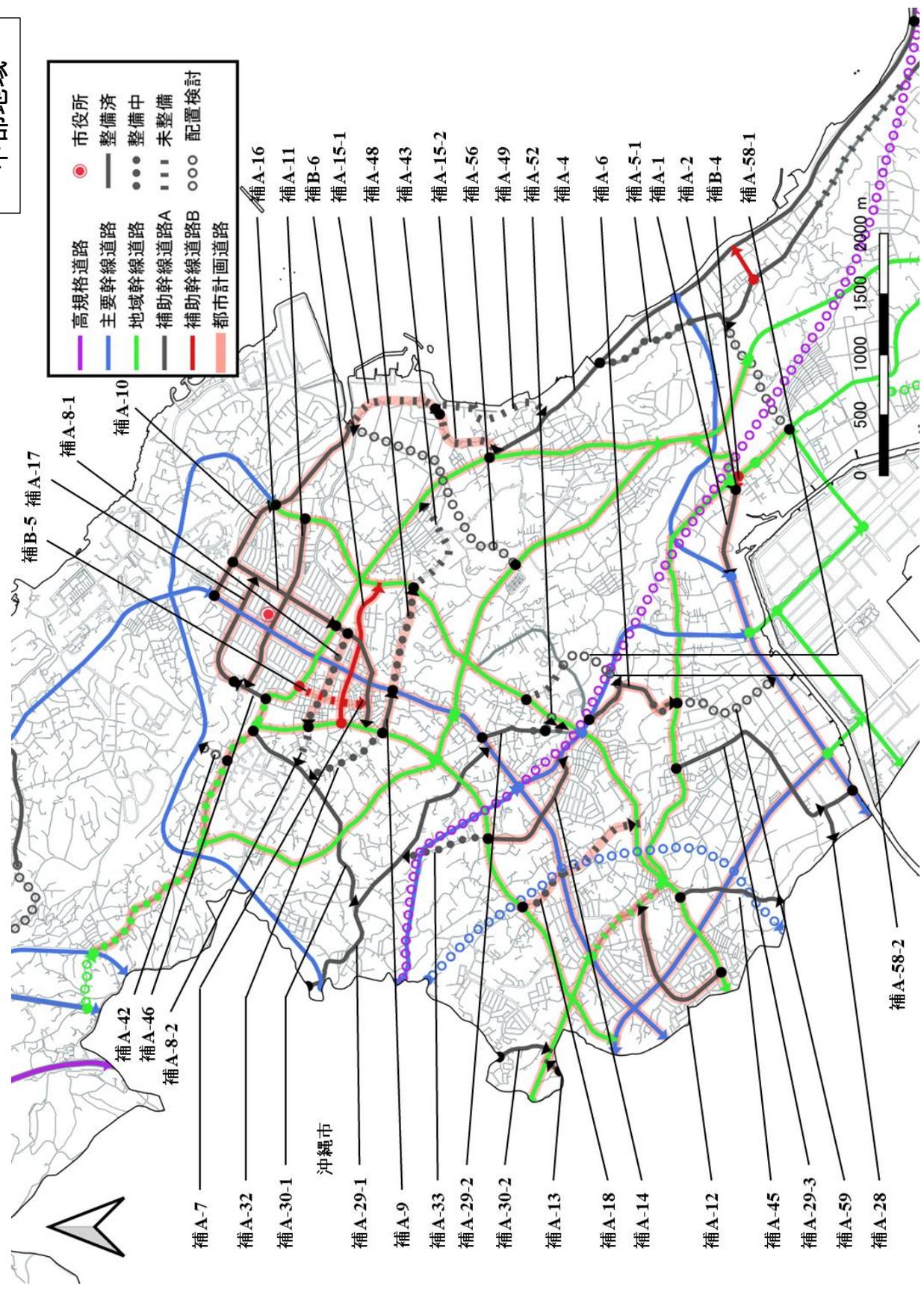
北部地域



中部地域



中部地域

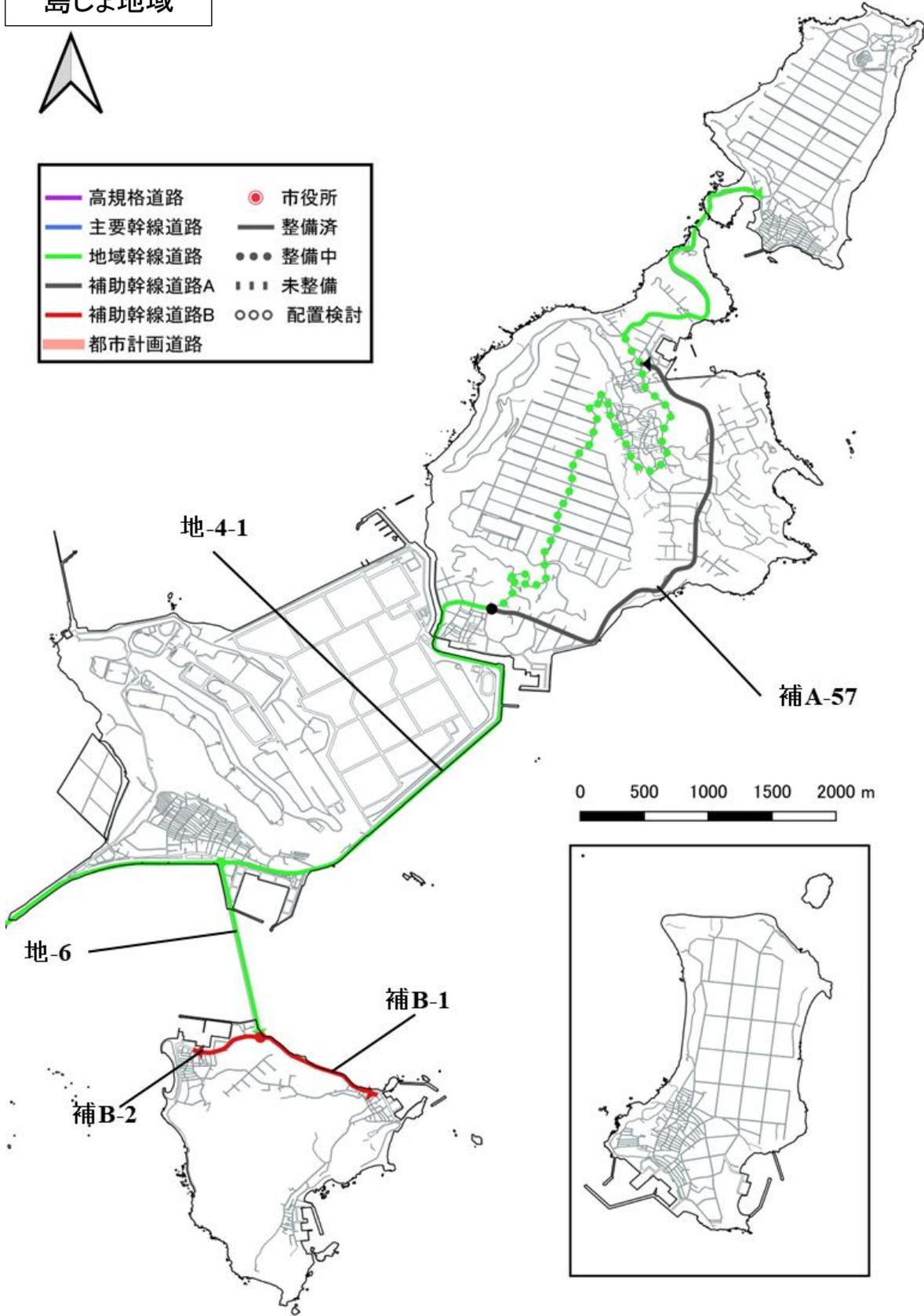




島しょ地域

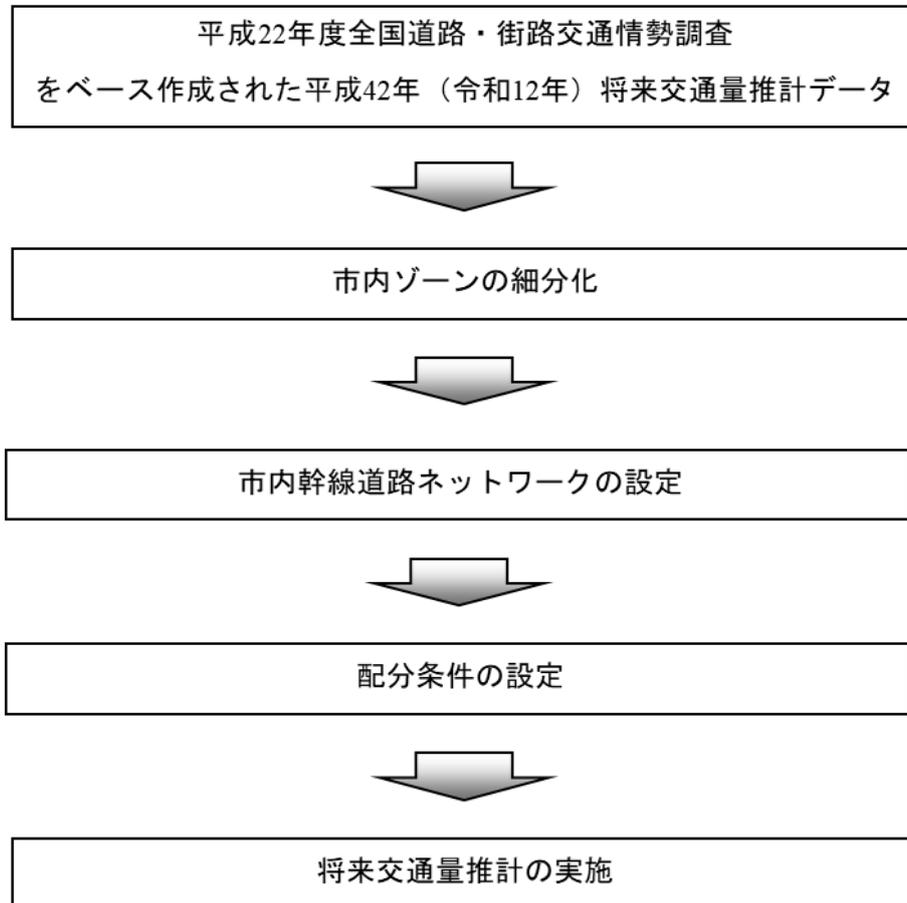


- |         |      |
|---------|------|
| 高規格道路   | 市役所  |
| 主要幹線道路  | 整備済  |
| 地域幹線道路  | 整備中  |
| 補助幹線道路A | 未整備  |
| 補助幹線道路B | 配置検討 |
| 都市計画道路  |      |



**(2) 将来交通量推計**

本計画における将来交通量推計は、平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査をベースに作成された平成 42 年（令和 12 年）将来交通量推計データを用い、本市のゾーンの細分化と道路ネットワークを追加して行うものとします。

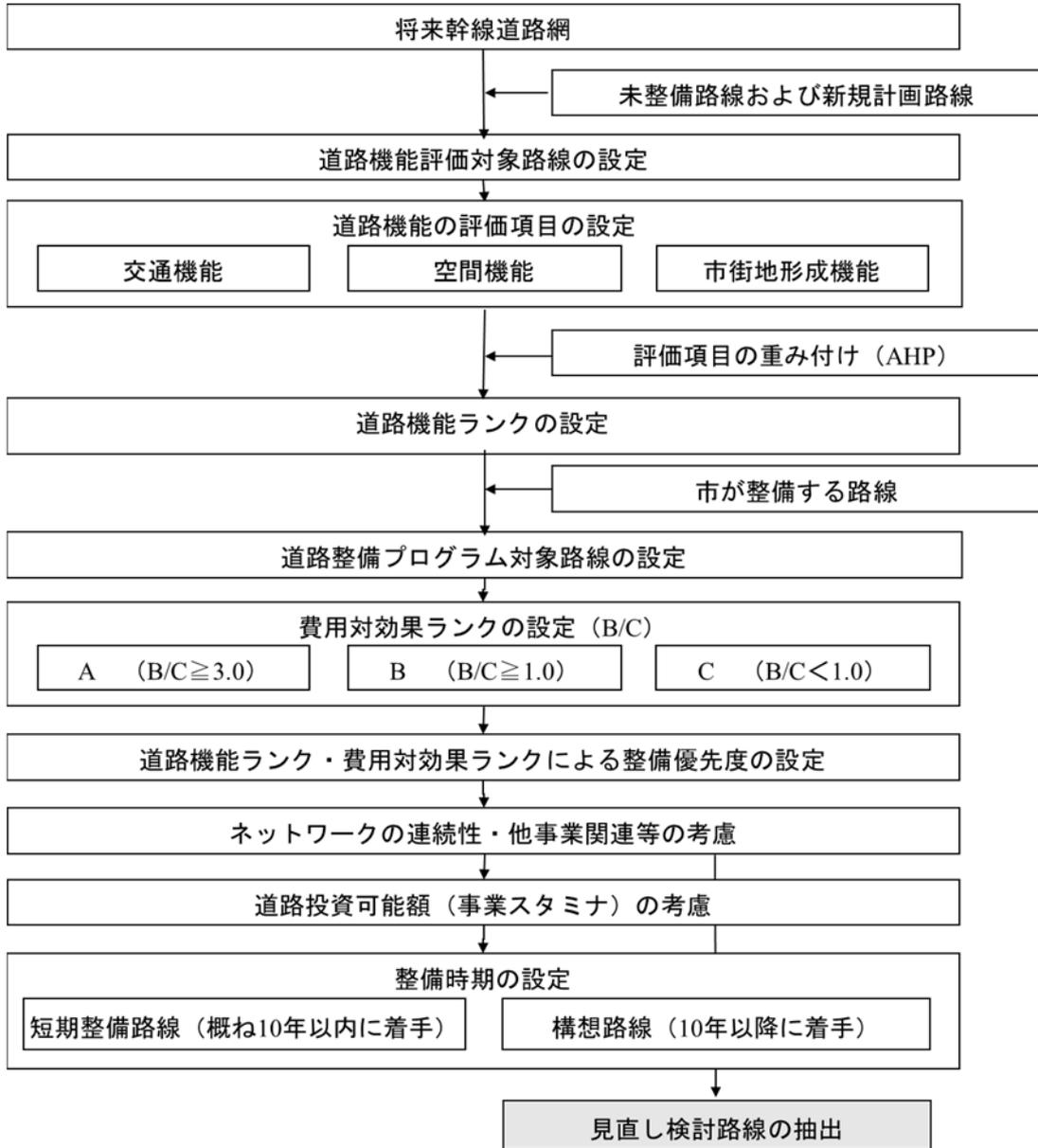


図：将来交通量推計のフロー

## 5. 道路整備プログラムの策定

(1) 策定のフロー

道路整備プログラムは、下記のフローに基づき策定します。



図：策定フロー

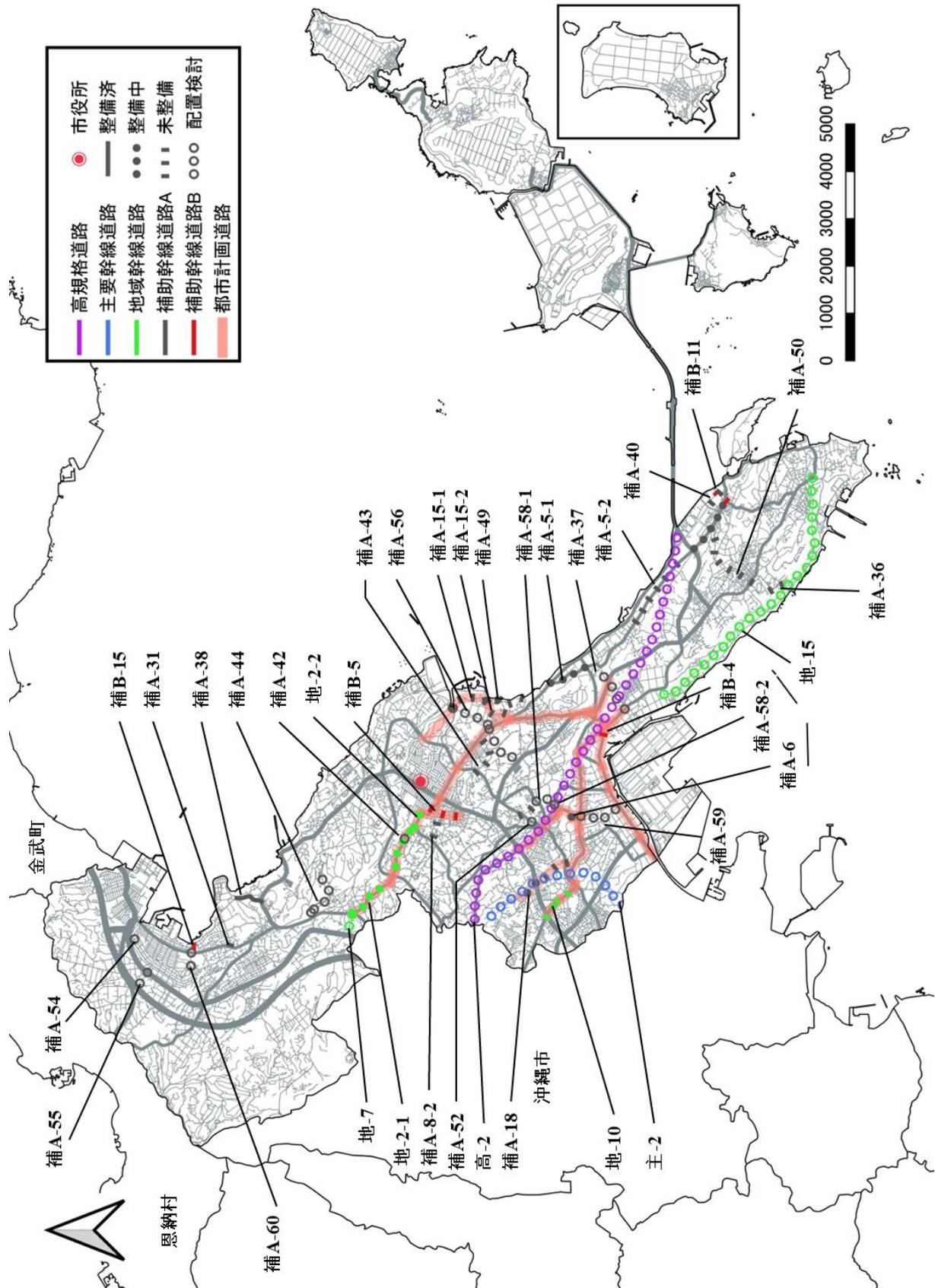
## (2) 道路機能評価対象路線の設定

道路機能評価対象路線は、未整備の幹線道路とし、整備中の路線や既に具体的な整備計画がある路線は、評価対象から除きます。

なお、道路整備プログラムとしては、市で整備を行う路線が対象となりますが、国道や県道など、市以外の未整備路線・区間についても、将来の整備要望等の基礎資料として活用するため、道路機能の評価を行います。

表：道路機能評価対象路線一覧

No	種別番号	路線名	未整備 区間延長 (km)	計画幅員 (m)	未整備区間
1	高2	中部東道路	10.00	20.5	全線
2	主2	沖縄バイパス	3.59	25.0	沖縄市境～沖縄市境(構想路線)
3	地2-1	(都)栄野比具志川線	0.95	18.6	国道329号～(一)具志川環状線付近(既成済)
4	地2-2	(都)栄野比具志川線	1.58	18.6	具志川環状線付近～(市)1029号付近(既成済)
5	地7	(都)(仮)栄野比具志川線延伸	0.47	18.6	全線
6	地10	(都)宮里1区線	0.22	13.0	(都)沖縄石川線～(都)江洲宮里線付近
7	地15	(仮)勝連半島南側道路	6.10	16.0	(一)県道8号線～(一)県道16号線
8	補A-5-1	(一)県道37号線(旧)	0.84	10.0	(一)県道37号線(新)～(主)具志川前原線付近
9	補A-5-2	(一)県道37号線(旧)	1.27	12.0	与那城照間付近
10	補A-6	(都)喜屋武豊原線	0.15	11.0	豊原付近
11	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	0.32	16.0	全線
12	補A-15-1	(都)港原線①	0.50	16.0	(市)宇堅2-88号線～(市)(仮)具志川海岸線
13	補A-15-2	(都)港原線②	0.89	16.0	(市)(仮)具志川海岸線～金武湾入口交差点付近
14	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	0.96	16.0	(都)沖縄石川線～(都)具志川環状線
15	補A-31	(市)石川101号線	0.24	12.0	全線
16	補A-36	(市)勝連2-1号線	0.37	12.0	(一)県道239号～与勝高校付近
17	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	0.98	12.0	全線
18	補A-38	(市)石川34号線	0.72	12.0	全線
19	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	0.32	12.0	全線
20	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	0.25	12.0	全線
21	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	0.28	12.0	全線
22	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	1.06	12.0	昆布付近～国道329号
23	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	1.00	12.5	全線
24	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	1.20	12.0	全線
25	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	0.66	12.0	全線
26	補A-54	(市)(仮)石川C線	0.11	16.0	全線
27	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	0.48	12.0	全線
28	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	0.95	12.0	全線
29	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	0.92	14.0	全線
30	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	0.12	14.0	全線
31	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	0.95	12.0	全線
32	補A-60	(都)(仮)石川南線	0.50	16.0	全線
33	補B-4	(都)川田州崎線	0.08	11.0	川田交差点
34	補B-5	(都)安慶名5区線	0.54	18.0	全線
35	補B-11	(市)与那城13号線	0.31	12.0	全線
36	補B-15	(市)(仮)白浜線	0.27	8.0	全線



図：整備対象路線

(3) 道路機能の評価

1) 評価指標の設定

評価項目に対する細分類として指標を設定することで、より詳細な道路機能の評価を行います。指標が幹線道路に該当するかを判断するための基準を下表の通り設定します。

表：評価基準

機能	評価項目	指標	概要
交通機能 (交通処理)	①沿道サービス機能の提供	沿道の土地利用のための出入機能の有無	歩道が設置されている(予定のある)路線かつ路線に面している宅地・農地・商業施設などへの出入機能がある路線は加点する
		駐停車機能の有無	幅員に関わらず、停車帯(1.0m以上の路肩)が存在する(設置予定)路線には加点
		貨物の積み下ろし機能の有無	停車帯(1.0m以上の路肩)が存在する(設置予定)路線かつ沿道に商業施設が存在する路線には加点(配置検討路線は、連続する路線の停車帯の有無を基に判断する)
	②渋滞の緩和	将来交通量に対する需要バランスが確保されているか	交通量推計結果より、交通容量に余裕があり、混雑度が1.00を下回る路線は加点
		将来交通需要に対応した車線数か	交通量推計結果より、交通容量の51~100%の交通需要が見込める路線は加点
		適正な道路密度が確保されているか	既存・計画含め上位の幹線道路と一定程度の距離(1.0km、500m、250m等)が離れている路線は加点
		代替路線の有無	同程度または上位の幹線道路が並行していない路線は加点
		渋滞ポイント箇所の有無	主要渋滞箇所として指定または認知されている交差点または単路部と接続する路線は加点
	③主要な施設へのアクセスの確保	公共施設へのアクセス機能の有無	役所、公共施設、公園・運動施設、教育施設、福祉施設などから500m圏内のエリアを通過または接続している路線は加点
		産業・物流拠点へのアクセス機能の有無	市都市計画マスタープランに掲載されている、産業・物流拠点へのアクセス道路に接続する路線は加点(中城湾港、仲嶺上江洲地区)
		観光スポットへのアクセス機能の有無	市発行物「うるま市ガイドブック」に掲載されている観光資源から1.0km圏内を通過または接続している路線は加点
		医療・福祉施設へのアクセス機能の有無	医療・福祉施設から500m圏内に位置するまたは接続する路線は加点
		中心市街地や商業・業務地へのアクセス機能の有無	用途地域に指定されているエリアを通過または接続している路線は加点
	④公共交通機能	公共施設から500m以内の路線か	役所、公共施設、公園・運動施設、教育施設、福祉施設などから500m圏内のエリアを通過または接続している路線は加点
		バス路線の有無	路線バスが通過する路線または通過する路線と接続する路線は加点(観光バスは含まない)
		バス停から300m以内の路線か	路線バスバス停から300m圏内のエリアを通過または接続している路線は加点
	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	公共交通空白・不便地域内を通る路線か	路線バスバス停から300m圏外のエリアに位置している路線は加点
		歩行者・自転車ネットワークへの位置づけの有無	うるま市自転車ネットワーク計画に位置付けられている路線は加点
		自転車走行帯の計画の有無	うるま市自転車ネットワーク計画において自転車走行帯がある路線は加点
		無電柱化計画への位置づけの有無	無電柱化計画、電線類の地中化・電線共同溝の整備計画に該当する路線は加点
		植樹帯の整備計画の有無	新たに植樹帯・植樹樹を設置する計画がある路線は加点
		通学路の指定の有無	小中学校から500m圏内のエリアを通過または接続している路線は加点
	⑥道路ネットワーク機能	自転車・歩行者交通量	整備されることで、歩行者・自転車にとって利用しやすい路線は加点
		沿道に高齢者施設や小中学校等が立地しているか	デイケア・デイサービス等の施設または小中学校に面している路線は加点
相互通行化を図る道路		整備に伴い幅員が拡張する路線は加点	
道路幅員の連続性を図る道路		整備に伴い連続する幹線道路と同等の幅員となるように拡張が予定されている既存路線または新規の路線は加点	
隣接する市町村との接続有無		隣接する市町村(沖縄市、金武町、恩納村)へ接続する路線は加点	
空間機能 (都市環境・都市防災)	⑦景観形成	地域分断の解消に資する道路	接続する字間に迂回路、代替路などがなく、アクセス時間の短縮に繋がる路線は加点
		道路ネットワークの改善に資する道路	上位の幹線道路の迂回路となる路線は加点
		マスタープランにおける景観の整備方針への位置づけの有無	マスタープランにおける景観の整備方針が位置付けられている路線は加点
		みどりの基本計画への位置づけの有無	みどりの基本計画に位置付けられている路線は加点
		景観計画における重点地区内の路線か	景観計画における重点地区として指定されている地区を通過または接続する路線は加点
	⑧消防活動困難地域の解消	無電柱化計画への位置づけの有無	無電柱化計画、電線類の地中化・電線共同溝の整備計画に該当する路線は加点
		シンボルロードへの位置づけの有無	市景観計画のシンボルロードとして位置付けられている路線は加点
		防災計画への位置づけの有無	緊急輸送路、避難路として指定されている路線は加点
		無電柱化計画への位置づけの有無	無電柱化計画、電線類の地中化・電線共同溝の整備計画に該当する路線は加点
		防火地域・準防火地域の指定内の路線か	防火・準防火地域に指定されているエリアを通過または接続する路線は加点
		密集市街地でかつ6m以上の現道が不足する地域の計画路線か	現況幅員が6m未満であり、整備されることで6m以上の幅員を確保することができる(予定されている)路線は加点
		住宅密集地区や狭隘道路の多い地区等に問題のある地区を通過しているか	DID地区内にあり、現況幅員が6m未満であり、整備されることで6m以上の幅員を確保することができる(予定されている)路線は加点
⑨交通事故の解消	現道または平行路線に事故多発区間の有無	事故多発区間に並行する路線は加点	
⑩避難経路の確保	緊急輸送路、防災ネットワーク、避難経路としての位置づけの有無	市地域防災計画より、緊急輸送路、避難路として指定されている路線は加点	
⑪救急医療活動の支援	2次又は3次の救急医療施設と広域幹線道路を接続する路線への位置づけの有無	医療施設に面するまたは高規格道路に接続する路線は加点	
⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保	現道が概ね22m未満の4車線道路	4車線道路として整備されることで22m以上の幅員が確保される路線は加点	
市街地形成機能 (将来都市像の実現)	⑬上位・関連計画への位置づけ	現道が概ね15m未満の2車線道路	2車線道路として整備されることで15m以上の幅員が確保される路線は加点
		第2次うるま市国土利用計画への位置づけの有無	市国土利用計画に位置付けられている路線は加点
		第2次うるま市総合計画への位置づけの有無	市総合計画に位置付けられている路線は加点
		土地区画整理、市街地再開発等の関連計画への位置づけの有無	土地区画整理事業、市街地開発等に位置付けられている路線は加点
		その他(観光振興計画、産業計画等)への位置づけの有無	観光振興計画、産業計画等の狭域的な開発にかかわる計画に位置付けられている路線は加点
	⑭将来都市構造への位置づけ	沖縄県中部広域都市計画区域マスタープランへの位置づけの有無	県中部広域都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線は加点
		うるま市都市計画マスタープランへの位置づけの有無	市都市計画マスタープランに位置付けられている路線は加点(中部東道路は改定中の都市マスに掲載予定)
		うるま市交通基本計画への位置づけの有無	市交通基本計画に位置付けられている路線は加点
	⑮コミュニティ空間の確保	イベントなど地域の憩いの場や賑わい空間として利用されているか	イベント(自治会規模の祭り等)や公園等へのアクセス路となる路線は加点
		商店街などの地区のシンボルとして必要な路線か	商店街の復興に資する、または地区の入口としてのシンボルとなる施設に面している路線は加点
		地域の伝統的な祭りなどの中心的な場としての位置づけの有無	エイサー等のイベント時に利用される路線は加点
	⑯道路以外のインフラのための空間確保	地元商工会等の関係機関のまちづくり方針への位置づけの有無	商店街に面している路線、または経済活動等に資することを目的とした市民要望がある路線は加点
		無電柱化計画への位置づけの有無	無電柱化計画、電線類の地中化・電線共同溝の整備計画に該当する路線は加点
	⑰都市の骨格の形成	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板等のための空間の有無	交差点部を除き、電話ボックス、交通信号、案内表示板などが設置可能または設置されている路線は加点
		都市間、市街地間軸の位置づけの有無	都市計画区域マスタープランに掲載されている軸と重なる路線または用途地域から外側へ伸びている路線は加点
骨格(格子型、放射型または環状型)軸の位置づけの有無		都市計画区域マスタープランに掲載されている交通軸(格子、放射、環状)と重なる路線は加点	
	用途地域の境目となる路線か	異なる用途地域を結ぶ路線は加点	
	隣接する市町村との接続有無	隣接する市町村(沖縄市、金武町、恩納村)へ接続する路線は加点	



(4) 評価項目の重み付け

本プログラムにおいては対象路線の整備優先順位を検討するため、各路線について、将来交通量推計、道路機能の評価、費用対効果、連続性などから総合的に評価を行います。

道路機能の評価する上では、道路のどの機能が重要か定量的に判断するために、評価項目自体を点数化する必要があります。

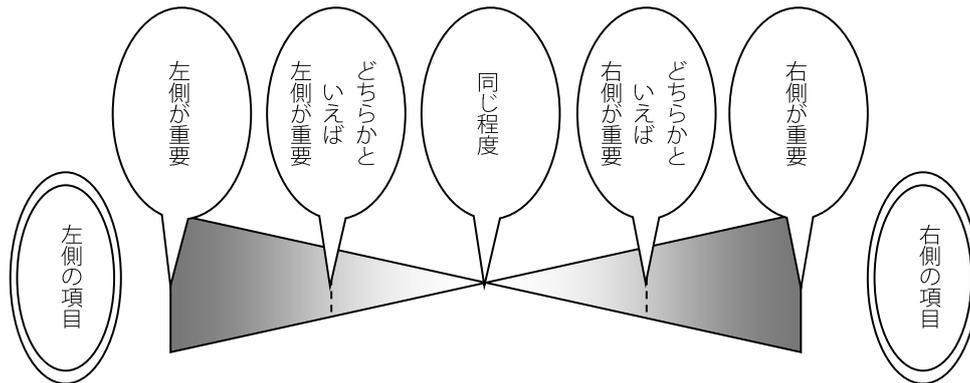
評価項目は「都市計画道路の見直しの手引き(総論編)平成29年7月 国土交通省都市局」に準じて設定しておりますが、「どの項目が重要であるか」は各自治体によってそれぞれの考え方があります。

本市における評価項目の重要度を道路機能評価に反映させるため、重み付け(AHP)アンケートを実施しました。

《重み付けについて》

重み付けとは、各評価項目の重要度を定量評価するものであり、評価項目に直接点数与える「直接評価法」と、評価項目の中から2項目ずつ取り出し「どちらの項目をどのくらい重視するか」と質問する「一対比較法」があります。

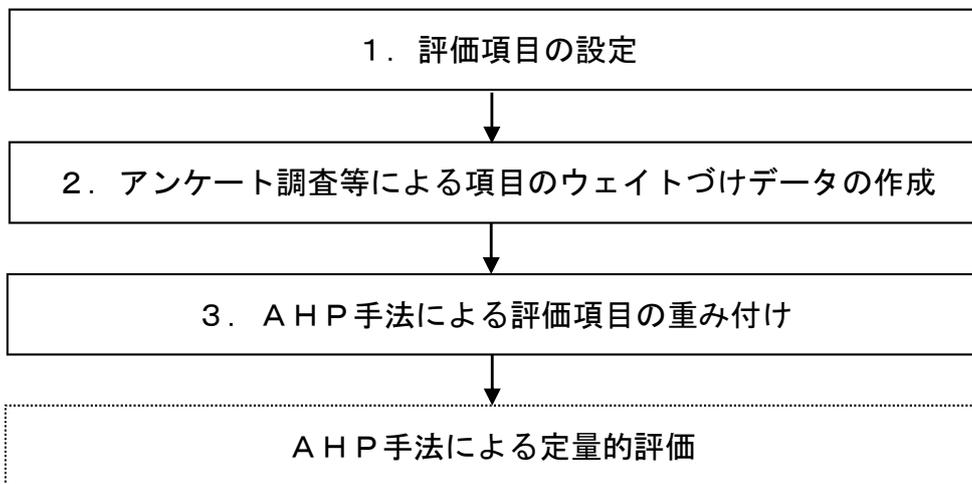
今回使用するAHP法(階層分析法: Analytic Hierarchy Process)は、「一対比較法」の一つであり、選択基準となっている評価項目の関係を階層構造として捉え、決定の際にどの評価項目をどれだけ重視しているかを、「重み」と呼ばれる数値で定量的に表現することで、合理的な意志決定を行う方法です。



図：一対比較のイメージ

1) 基本手順

基本的な手順は以下の通りです。



図：基本手順フロー

2) 評価項目の設定

I. アンケート調査の実施について

AHP アンケート調査の実施期間と対象者、アンケート回答率は以下の通りとなっております。

実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年7月6日～7月26日</li> </ul>
アンケート回答者	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁内 道路整備プログラム改定委員会委員・幹事及び消防本部(18名)</li> <li>自治会 各自治会長(63名)</li> </ul>
回答率	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁内 100%(18/18)</li> <li>自治会 100%(63/63)</li> <li>合計 100%(81/81)</li> </ul>

3) 重み付けの結果

表：回答グループ別評価項目の得点

大項目	中項目	庁内		自治会		総合	
		大項目 (順位)	中項目 (順位)	大項目 (順位)	中項目 (順位)	大項目 (順位)	中項目 (順位)
交通機能 (交通処理)	① 沿道サービス機能の提供	36.6 (1)	3.6 (16)	39.1 (1)	4.3 (16)	36.9 (1)	3.7 (16)
	② 渋滞の緩和		8.4 (1)		7.3 (2)		8.1 (1)
	③ 主要な施設へのアクセスの確保		5.7 (8)		6.9 (4)		5.9 (9)
	④ 公共交通機能		5.8 (7)		6.5 (6)		6.0 (7)
	⑤ 歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援		6.7 (5)		9.1 (1)		7.1 (4)
	⑥ 道路ネットワーク機能		6.4 (6)		5.0 (14)		6.2 (6)
空間機能 (都市環境・都市防災)	⑦ 景観形成	29.0 (3)	2.7 (17)	31.3 (2)	2.2 (17)	29.7 (3)	2.6 (17)
	⑧ 消防活動困難地域の解消		5.6 (11)		7.0 (3)		5.9 (8)
	⑨ 交通事故の解消		5.6 (10)		6.0 (9)		5.7 (11)
	⑩ 避難経路の確保		5.7 (9)		5.2 (13)		5.7 (13)
	⑪ 救急医療活動の支援		5.1 (14)		5.9 (10)		5.3 (14)
	⑫ 通行機能のための最低限必要な幅員の確保		4.3 (15)		4.9 (15)		4.4 (15)
市街地形成機能 (将来都市像の実現)	⑬ 上位・関連計画への位置づけ	34.4 (2)	7.4 (4)	29.6 (3)	5.3 (11)	33.5 (2)	7.0 (5)
	⑭ 将来都市構造への位置づけ		8.4 (2)		6.6 (5)		7.9 (2)
	⑮ コミュニティ空間の確保		5.6 (12)		6.1 (8)		5.7 (10)
	⑯ 道路以外のインフラのための空間確保		5.5 (13)		6.3 (7)		5.7 (12)
	⑰ 都市の骨格の形成		7.6 (3)		5.3 (12)		7.1 (3)

※1 総合では、自治会回答を4地域（北部、中部、東部、島しょ）に分けて整理した上で庁内回答と比較し算出。  
 ※2 小数第1位未満で四捨五入した値を表示しているため、合計と内訳の計は必ずしも一致しません。

表：庁内アンケート結果

第1階層		第2階層		重み	得点	順位	
交通機能	0.366	① 沿道サービス機能の提供	0.098	0.036	3.6	16	
		② 渋滞の緩和	0.230	0.084	8.4	1	
		③ 主要な施設へのアクセスの確保	0.157	0.057	5.7	8	
		④ 公共交通機能	0.159	0.058	5.8	7	
		⑤ 歩行者・自転車の安全で円滑な移動	0.183	0.067	6.7	5	
		⑥ 道路ネットワーク機能	0.174	0.064	6.4	6	
空間機能	0.290	⑦ 景観形成	0.092	0.027	2.7	17	
		⑧ 消防活動困難地域の解消	0.193	0.056	5.6	11	
		⑨ 交通事故の解消	0.195	0.056	5.6	10	
		⑩ 避難経路の確保	0.196	0.057	5.7	9	
		⑪ 救急医療活動の支援	0.176	0.051	5.1	14	
		⑫ 通行機能のための最低限必要な幅員の確保	0.148	0.043	4.3	15	
市街地形成機能	0.344	⑬ 上位・関連計画への位置付け	0.216	0.074	7.4	4	
		⑭ 将来都市構造への位置付け	0.243	0.084	8.4	2	
		⑮ コミュニティ空間の確保	0.162	0.056	5.6	12	
		⑯ 道路以外のインフラのための空間確保	0.159	0.055	5.5	13	
		⑰ 都市の骨格の形成	0.220	0.076	7.6	3	
				合計	1.000	合計	100.0

表：自治会アンケート結果

第1階層		第2階層		重み	得点	順位	
交通機能	0.389	① 沿道サービス機能の提供	0.110	0.043	4.3	16	
		② 渋滞の緩和	0.187	0.073	7.3	2	
		③ 主要な施設へのアクセスの確保	0.177	0.069	6.9	4	
		④ 公共交通機能	0.167	0.065	6.5	6	
		⑤ 歩行者・自転車の安全で円滑な移動	0.231	0.090	9.0	1	
		⑥ 道路ネットワーク機能	0.128	0.050	5.0	14	
空間機能	0.313	⑦ 景観形成	0.072	0.022	2.2	17	
		⑧ 消防活動困難地域の解消	0.224	0.070	7.0	3	
		⑨ 交通事故の解消	0.192	0.060	6.0	9	
		⑩ 避難経路の確保	0.166	0.052	5.2	13	
		⑪ 救急医療活動の支援	0.189	0.059	5.9	10	
		⑫ 通行機能のための最低限必要な幅員の確保	0.157	0.049	4.9	15	
市街地形成機能	0.297	⑬ 上位・関連計画への位置付け	0.179	0.053	5.3	11	
		⑭ 将来都市構造への位置付け	0.223	0.066	6.6	5	
		⑮ コミュニティ空間の確保	0.206	0.061	6.1	8	
		⑯ 道路以外のインフラのための空間確保	0.214	0.064	6.4	7	
		⑰ 都市の骨格の形成	0.178	0.053	5.3	12	
				合計	1.000	合計	100.0

※小数第1位未満で四捨五入した値を表示しているため、合計と内訳の計は必ずしも一致しません。

表：AHP アンケート調査による評価項目の点数

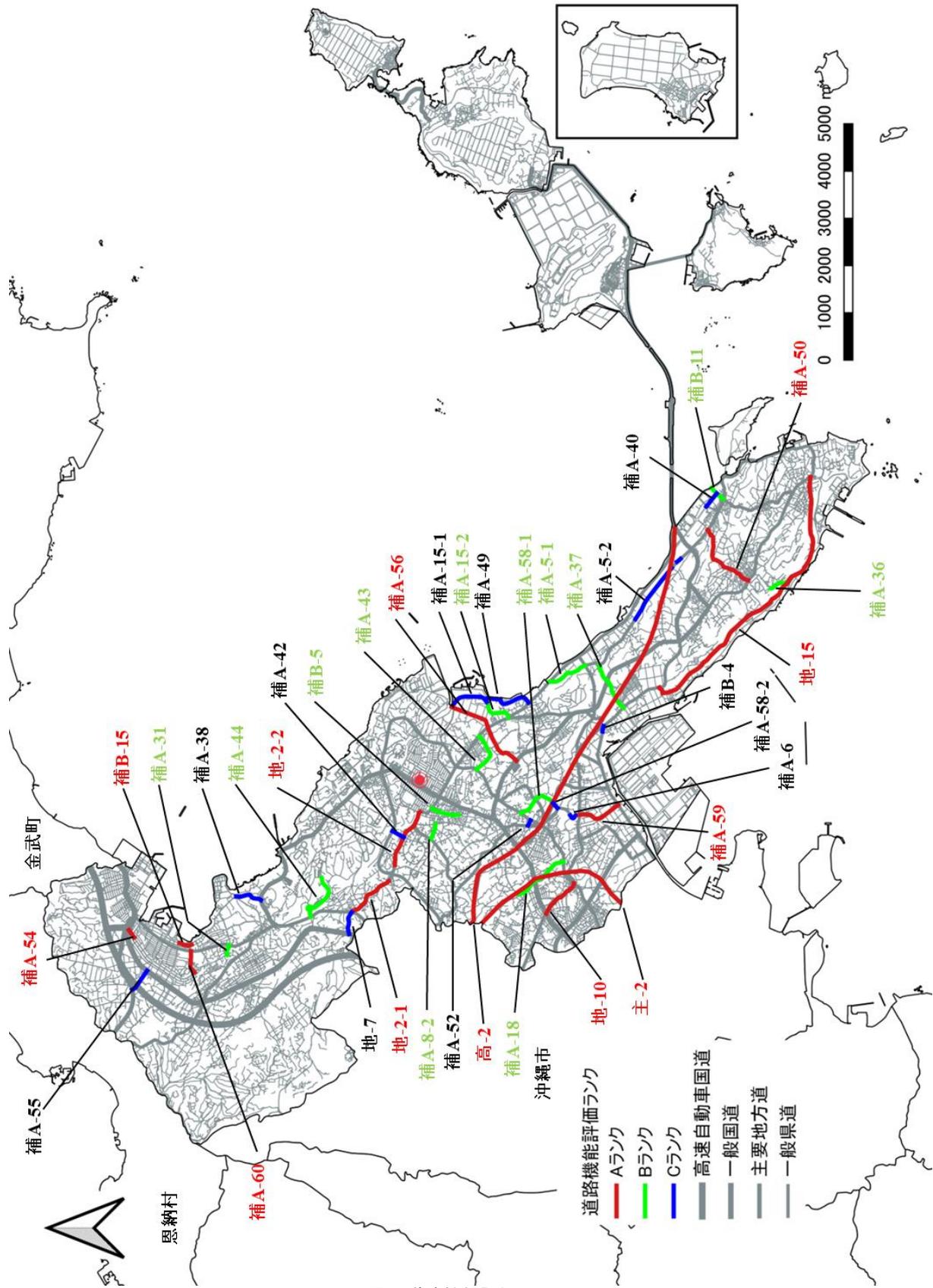
大項目	中項目	得点	順位
交通機能 (交通処理)	①沿道サービス機能の提供	3.7	16
	②渋滞の緩和	8.1	1
	③主要な施設へのアクセスの確保	5.9	9
	④公共交通機能	6.0	7
	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	7.1	4
	⑥道路ネットワーク機能	6.2	6
空間機能 (都市環境・都市防災)	⑦景観形成	2.6	17
	⑧消防活動困難地域の解消	5.9	8
	⑨交通事故の解消	5.7	11
	⑩避難経路の確保	5.7	13
	⑪救急医療活動の支援	5.3	14
	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保	4.4	15
市街地形成機能 (将来都市像の実現)	⑬上位・関連計画への位置付け	7.0	5
	⑭将来都市構造への位置付け	7.9	2
	⑮コミュニティ空間の確保	5.7	10
	⑯道路以外のインフラのための空間確保	5.7	12
	⑰都市の骨格の形成	7.1	3

## (5) 道路機能ランクの設定

道路機能の評価及び AHP による重み付けから、各路線の合計得点の上位 12 路線を道路機能評価ランク A (赤) 中位 12 路線を道路機能評価ランク B (緑) 下位 12 路線を道路機能評価ランク C (青) とします。

表：道路機能評価結果まとめ

No	種別番号	路線名	合計得点	順位	道路機能評価ランク
1	高2	中部東道路	60.1	1	A
2	主2	沖縄バイパス	59.2	2	A
3	地2-1	(都)栄野比具志川線	52.5	4	A
4	地2-2	(都)栄野比具志川線	57.8	3	A
5	地7	(都)(仮)栄野比具志川線延伸	23.6	31	C
6	地10	(都)宮里1区線	50.8	5	A
7	地15	(仮)勝連半島南側道路	45.3	9	A
8	補A-5-1	(一)県道37号線(旧)	37.2	18	B
9	補A-5-2	(一)県道37号線(旧)	29.3	25	C
10	補A-6	(都)喜屋武豊原線	26.2	28	C
11	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	34.1	21	B
12	補A-15-1	(都)港原線①	26.3	26	C
13	補A-15-2	(都)港原線②	39.0	13	B
14	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	37.9	16	B
15	補A-31	(市)石川101号線	37.3	17	B
16	補A-36	(市)勝連2-1号線	33.0	23	B
17	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	35.8	20	B
18	補A-38	(市)石川34号線	18.5	34	C
19	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	17.7	35	C
20	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	26.2	27	C
21	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	38.1	14	B
22	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	30.2	24	B
23	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	15.2	36	C
24	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	43.8	11	A
25	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	24.1	30	C
26	補A-54	(市)(仮)石川IC線	45.2	10	A
27	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	19.2	33	C
28	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	47.0	7	A
29	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	38.0	15	B
30	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	25.4	29	C
31	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	47.2	6	A
32	補A-60	(都)(仮)石川南線	42.4	12	A
33	補B-4	(都)川田州崎線	19.8	32	C
34	補B-5	(都)安慶名5区線	33.7	22	B
35	補B-11	(市)与那城13号線	36.8	19	B
36	補B-15	(市)(仮)白浜線	45.7	8	A



図：道路機能評価ランク

## (6) 道路整備プログラム対象路線の設定

道路整備プログラムは、市が整備する路線についてその整備優先度を定めるものであり、対象路線を以下のとおり設定します。

表：道路整備プログラム対象路線一覧

No	種別番号	路線名	未整備 区間延長 (km)	計画幅員 (m)	未整備区間
1	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	0.32	16.0	全線
2	補A-15-1	(都)港原線①	0.50	16.0	(市)宇堅2-88号線～(市)(仮)具志川海岸線
3	補A-15-2	(都)港原線②	0.89	16.0	(市)(仮)具志川海岸線～金武湾入口交差点付近
4	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	0.96	16.0	(都)沖縄石川線～(都)具志川環状線
5	補A-31	(市)石川101号線	0.24	12.0	全線
6	補A-36	(市)勝連2-1号線	0.37	12.0	(一)県道239号～与勝高校付近
7	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	0.98	12.0	全線
8	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	0.32	12.0	全線
9	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	0.25	12.0	全線
10	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	0.28	12.0	全線
11	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	1.06	12.0	昆布付近～国道329号
12	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	1.00	12.5	全線
13	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	1.20	12.0	全線
14	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	0.66	12.0	全線
15	補A-54	(市)(仮)石川IC線	0.11	16.0	全線
16	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	0.48	12.0	全線
17	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	0.95	12.0	全線
18	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	0.92	14.0	全線
19	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	0.12	14.0	全線
20	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	0.95	12.0	全線
21	補A-60	(都)(仮)石川南線	0.50	16.0	全線
22	補B-5	(都)安慶名5区線	0.54	18.0	全線
23	補B-11	(市)与那城13号線	0.31	12.0	全線
24	補B-15	(市)(仮)白浜線	0.27	8.0	全線

※1 道路機能評価対象路線（P.85）から、国や県に整備を要請する路線を除いたもの

※2 「補A-38(市)石川34号線」は、交差点改良による局所対応を予定しているため対象外とする。

(7) 費用対効果ランクの設定

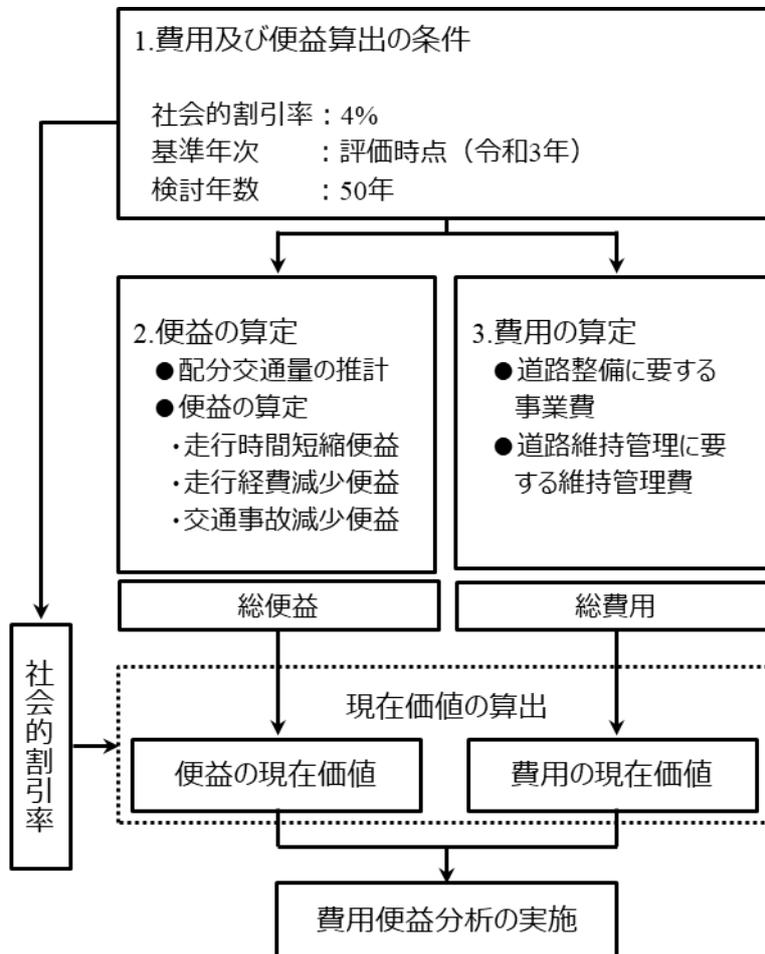
1) 費用便益算定の概要

費用便益分析とは、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、ある年次を基準にして道路整備の有無による一定期間の便益額と費用額を比較する分析です。

費用は道路整備に要する事業費と道路維持管理に要する維持管理費からなり、便益は配分交通量の推計結果から、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3便益を算出します。

ここで、費用便益分析の前提条件及び費用便益分析フローを以下に示します。

- 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- 基準年次：評価年（本計画では令和3年とした）
- 検討期間：50年



図：費用便益分析フロー

## I. 費用便益分析結果

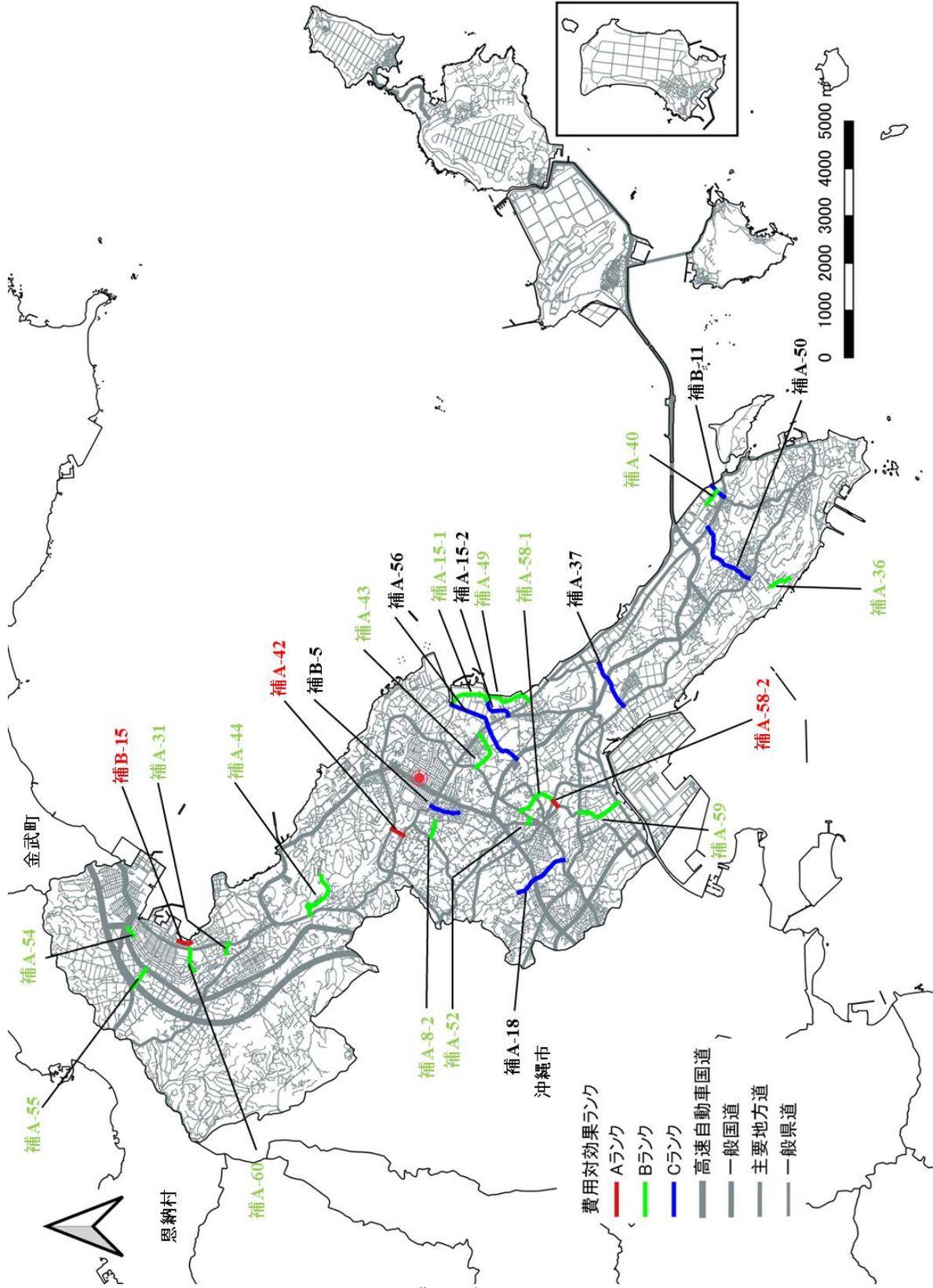
前述の手順に基づき費用対効果（B/C）を算定した結果は下表のとおりとなります。

本プログラムでは、道路機能評価ランクと同様に、費用対効果のランクも A～C の 3 段階に分けることとします。

ランク分けの基準については、国の補助採択基準として B/C が 1.0 以上を有することが求められていることから、B/C が 1.0 以上であることを一つの基準として、さらに 1.0 以上の路線のうち、費用対効果が相当あるものとして補助採択基準の 3 倍を基準として、B/C の値が 3.0 以上を費用対効果ランク A（赤） 1.0 以上 3.0 未満を費用対効果ランク B（緑） 1.0 未満を費用対効果ランク C（青）とします。

表：費用対効果ランク一覧

No	種別番号	路線名	費用の 現在価値 (億円)	便益の 現在価値 (億円)	費用便益比 (B/C)	費用対効果 ランク
1	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	5.46	13.52	2.5	B
2	補A-15-1	(都)港原線①	8.74	12.07	1.4	B
3	補A-15-2	(都)港原線②	11.25	6.42	0.6	C
4	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	12.00	9.94	0.8	C
5	補A-31	(市)石川101号線	3.63	6.33	1.7	B
6	補A-36	(市)勝連2-1号線	5.89	6.79	1.2	B
7	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	9.30	5.95	0.6	C
8	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	4.12	5.74	1.4	B
9	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	4.21	13.38	3.2	A
10	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	3.50	8.50	2.4	B
11	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	6.74	6.93	1.0	B
12	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	6.59	7.30	1.1	B
13	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	11.82	8.33	0.7	C
14	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	5.46	15.29	2.8	B
15	補A-54	(市)(仮)石川IC線	6.37	18.81	3.0	B
16	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	8.10	18.96	2.3	B
17	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	9.02	8.77	1.0	C
18	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	7.82	10.68	1.4	B
19	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	1.44	6.33	4.4	A
20	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	11.00	15.64	1.4	B
21	補A-60	(都)(仮)石川南線	7.74	13.55	1.8	B
22	補B-5	(都)安慶名5区線	12.59	9.74	0.8	C
23	補B-11	(市)与那城13号線	6.13	5.74	0.9	C
24	補B-15	(市)(仮)白浜線	1.22	6.38	5.2	A



図：費用対効果ランク

(8) 評価ランクによる整備優先度の設定

これまでに検討した道路機能評価ランク (A~C) と費用対効果ランク (A~C) の2つの評価の組合せから、以下のように評価ランクを設定します。

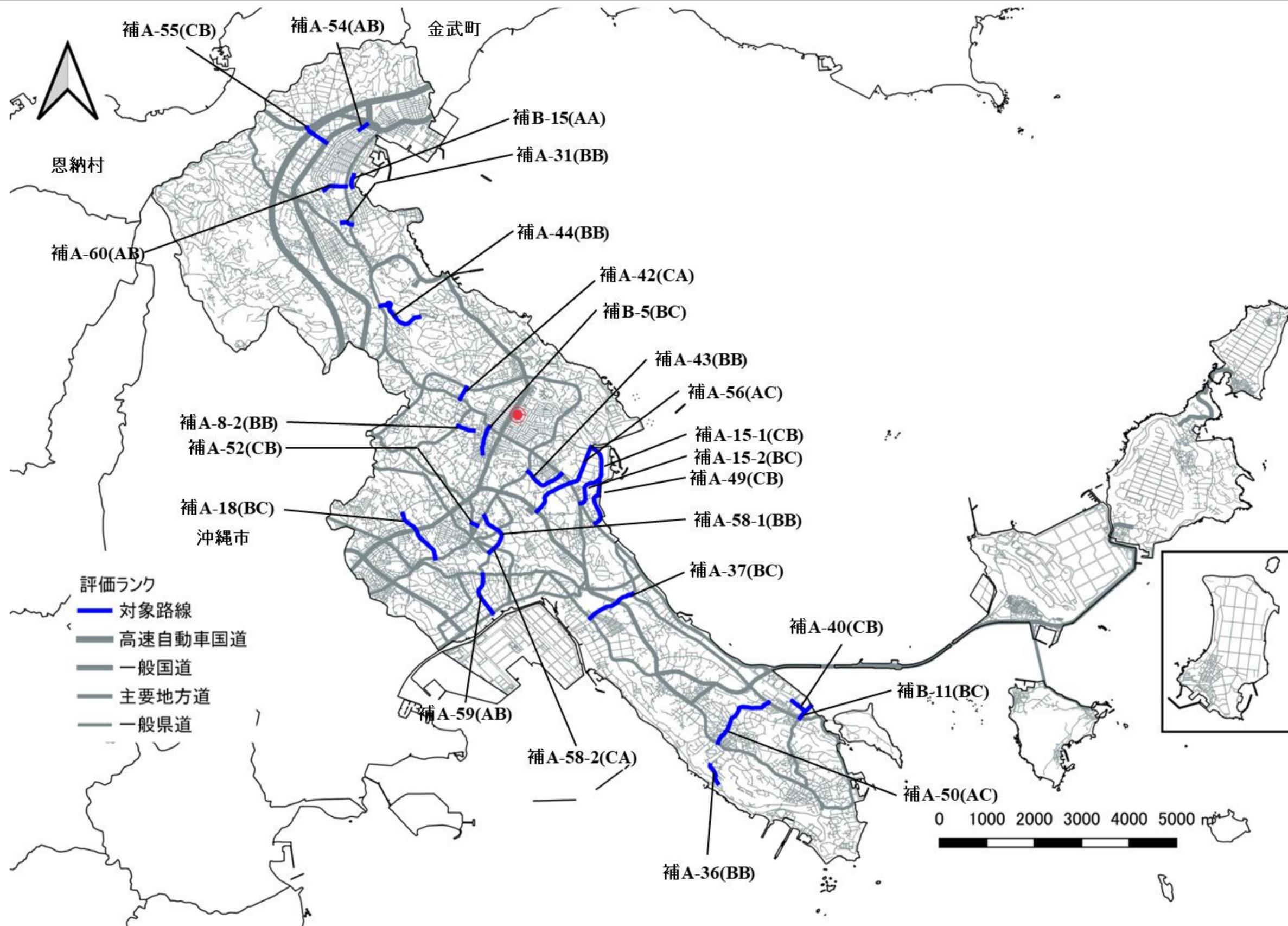
なお、整備優先度は、AA→AB→AC→BA→BB→BC→CA→CB→CC とし、同評価ランク内の整備優先度は道路機能評価における得点順とします。

表：評価ランクの設定

		費用対効果ランク		
		A	B	C
道路機能 評価ランク	A	AA	AB	AC
	B	BA	BB	BC
	C	CA	CB	CC

表：評価ランク一覧表

No	種別番号	路線名	道路機能 評価ランク		費用対効果 ランク		評価ランク
1	補B-15	(市)(仮)白浜線	A	(45.7)	A	(5.2)	AA
2	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	A	(47.2)	B	(1.4)	AB
3	補A-54	(市)(仮)石川IC線	A	(45.2)	B	(3.0)	AB
4	補A-60	(都)(仮)石川南線	A	(42.4)	B	(1.8)	AB
5	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	A	(47.0)	C	(1.0)	AC
6	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	A	(43.8)	C	(0.7)	AC
7	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	B	(38.1)	B	(2.4)	BB
8	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	B	(38.0)	B	(1.4)	BB
9	補A-31	(市)石川101号線	B	(37.3)	B	(1.7)	BB
10	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	B	(34.1)	B	(2.5)	BB
11	補A-36	(市)勝連2-1号線	B	(33.0)	B	(1.2)	BB
12	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	B	(30.2)	B	(1.0)	BB
13	補A-15-2	(都)港原線②	B	(39.0)	C	(0.6)	BC
14	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	B	(37.9)	C	(0.8)	BC
15	補B-11	(市)与那城13号線	B	(36.8)	C	(0.9)	BC
16	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	B	(35.8)	C	(0.6)	BC
17	補B-5	(都)安慶名5区線	B	(33.7)	C	(0.8)	BC
18	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	C	(26.2)	A	(3.2)	CA
19	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	C	(25.4)	A	(4.4)	CA
20	補A-15-1	(都)港原線①	C	(26.3)	B	(1.4)	CB
21	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	C	(24.1)	B	(2.8)	CB
22	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	C	(19.2)	B	(2.3)	CB
23	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	C	(17.7)	B	(1.4)	CB
24	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	C	(15.2)	B	(1.1)	CB



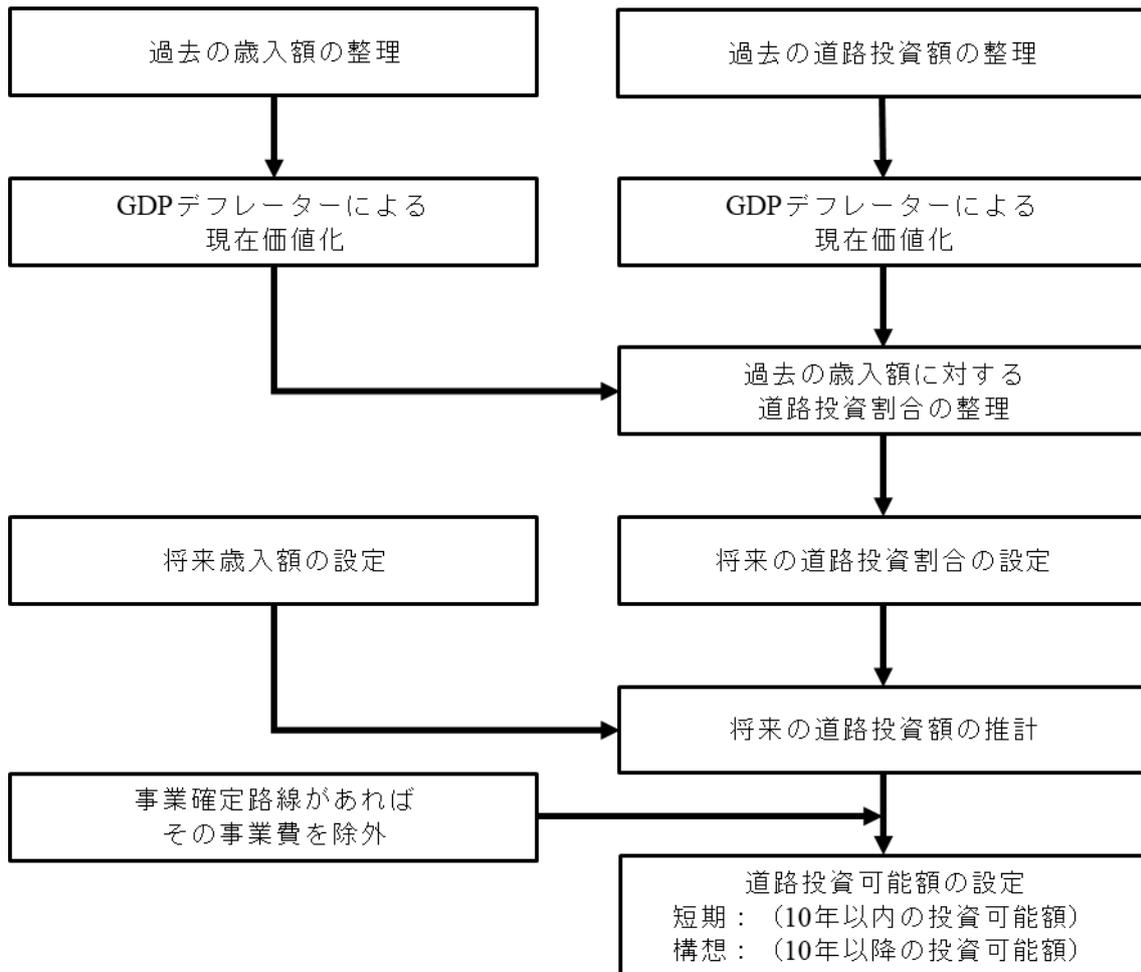
図：評価ランク対象路線位置図

(9) 道路投資可能額（事業スタミナ）の考慮

1) 道路投資可能額（事業スタミナ）の算出フロー

計画的な道路整備を進める上で、投資可能な予算額を把握する必要がありますが、社会・経済状況や市の重点施策などの変化により道路投資にあてられる予算は大きく変動することも考えられます。

そのため本プログラムでは、将来的な歳入に占める道路投資額の割合は一定という仮定のもと道路投資可能額を検討します。



図：道路投資可能額（事業スタミナ）の算出フロー

## 2) 道路投資可能額（事業スタミナ）の算出

## I. 過去の歳入額

過去5カ年の本市の歳入・歳出額は、本市一般会計歳入歳出決算書より、以下のとおりとなります。

表：歳入・歳出の推移

(単位：百万円)

	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
1.歳入額	57,710	58,136	60,400	63,339	79,795
2.歳出額	55,212	55,687	58,342	60,511	76,428

※十万の位を四捨五入

## II. 過去5年間の道路整備投資額

過去5カ年の本市の道路整備への投資額は以下のとおりです。

道路整備の投資額は、本市一般会計歳入歳出決算書の道路橋梁費（道路新設改良費）と都市計画費（街路事業費と区画整理推進費）の合計値とします。

表：道路整備投資額の推移

(単位：百万円)

	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
道路整備投資額	1,634	1,067	936	688	879

※十万の位を四捨五入

## III. GDPデフレーターによる現在価値化

GDPデフレーターを用いて金額を現在価値で統一します。

表：GDPデフレーター

	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
2015年基準	100.3	100.5	100.4	101.2	101.8

※内閣府ホームページより

## IV. 過去5年間の歳入額に占める道路整備投資額の割合

以上より、過去の推移から、歳入に占める道路整備投資額の割合を1.63%と設定します。

表：道路投資可能額の割合

(単位：百万円)

	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
歳入額	57,710	58,136	60,400	63,339	79,795
道路整備投資額	1,634	1,067	936	688	879
デフレーター (2012年基準)	100.3	100.5	100.4	101.2	101.8
歳入額 (現在価値化)	57,537	57,847	60,159	62,588	78,384
道路整備投資額 (現在価値化)	1,629	1,062	932	680	863
歳入に占める 道路整備投資額 の割合	2.83%	1.84%	1.55%	1.09%	1.10%
	平均値				1.63%

## V. 将来歳入額の設定

令和3年度から令和8年度までの歳入額の見通しについては、うるま市中期財政計画<sup>4</sup>より引用し、令和9年度から令和12年度については、令和4年度から令和8年度までの将来歳入額の近似曲線より将来歳入額を設定します。

表：将来歳入額

(単位：百万円)

	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)
歳入額	59,547	56,670	56,724	56,478	56,601
	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
歳入額	56,057	55,688	55,139	54,473	53,688

※十万の位を四捨五入

<sup>4</sup> うるま市中期財政計画（財政見通しと今後の対策）令和3年度～令和8年度（令和2年9月）

## VI. 将来の道路投資可能額

これまでに算出した、将来歳入額と道路整備投資額の割合より、道路投資可能額を以下のとおりとします。

表：道路投資可能額

(単位：百万円)

年度	現況 道路整備投資額	歳入に占める 道路整備投資額 の割合	将来歳入額	将来の 道路投資可能額
平成 28 年度	1,629	2.83%		
平成 29 年度	1,062	1.84%		
平成 30 年度	932	1.55%		
令和元年度	680	1.09%		
令和 2 年度	863	1.10%		
令和 3 年度		1.63%		
令和 4 年度		1.63%	56,670	924
令和 5 年度		1.63%	56,724	925
令和 6 年度		1.63%	56,478	921
令和 7 年度		1.63%	56,601	923
令和 8 年度		1.63%	56,057	914
令和 9 年度		1.63%	55,688	908
令和 10 年度		1.63%	55,139	899
令和 11 年度		1.63%	54,473	888
令和 12 年度		1.63%	53,688	875
令和 13 年度		1.63%	52,785	860
短期 (R4～R13)				9,037

VII. 事業確定路線の事業費の除外

短期整備に投入できる道路投資可能額のうち、事業確定路線（整備中路線）の事業費を先取りします。

また、道路整備においては、生活道路などの本プログラムの対象とならない路線の整備も必要であるため、事業確定路線のうち幹線道路以外の事業費割合を、道路投資可能額に占める幹線道路以外の整備費割合とし、その事業費分を除く金額を、本プログラム対象路線の道路投資可能額とします。

表：事業確定路線の事業費 (単位：百万円)

路線名	施工期間	全体計画	R2まで	R3	R4以降	種別	財源
兼箇段高江洲線	R6	2,450	1,758	53	639	幹線	都市局
安慶名田場線	R7	1,198	373	84	741	幹線	都市局
与那城 18 号線	R8	550	242	80	228	非幹線	道路局
兼箇段喜仲線	R8	1,698	761	50	887	幹線	道路局
安慶名西原線	R8	1,866	989	132	745	幹線	道路局
川崎ルーシー河線	R8	2,357	1,264	319	774	非幹線	防衛 8 条
天願茶木根原	R5	130	13	35	83	非幹線	統合 8 条
宮里餅田原	R3	52	9	43	0	非幹線	統合 8 条
江洲木堀原	R5	107	11	41	55	非幹線	統合 8 条
与那城 24 号線	R6	93	20	0	73	非幹線	石油
与那城 39 号線	R5	218	106	48	64	非幹線	辺地債
与那城 61 号線	R5	305	88	21	196	非幹線	辺地債
与那城 17 号線	R5	315	81	0	234	非幹線	市費
沖縄石川線(区画整理事業)	R5	5,355	5,085	26	244	幹線	都市局
合計		16,694	10,799	932	4,963		
幹線道路		12,567	8,966	345	3,256		
幹線道路以外		4,127	1,833	587	1,707		
幹線道路以外の整備費割合		25%	17%	63%	34%		

※第 18 回うるま市実施計画及び事業スタミナ表 (R4.1 時点) より作成

VIII. 道路投資可能額の算出

以上より、短期 (R4~R13 年度) で約 30.55 億円が道路整備プログラム対象路線の道路投資可能額となります。

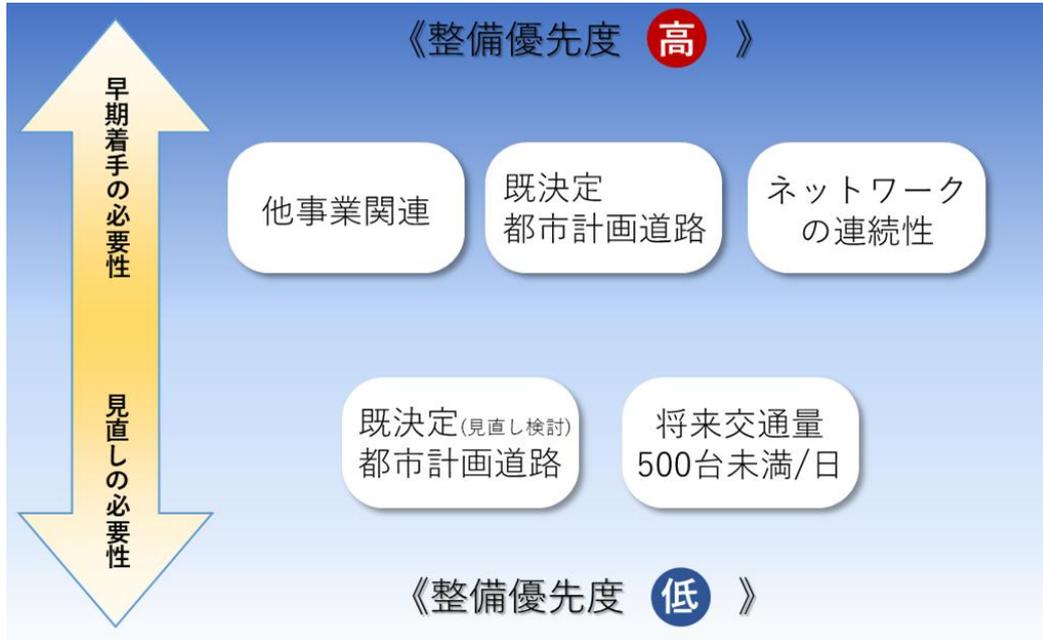
表：道路投資可能額 (単位：百万円)

	道路投資額 A	継続事業費 B	幹線以外 整備費 C=(A-B)*D	幹線道路以外 の整備費割合 D	投資可能額 E=A-(B+C)
短期 (R4~R13)	9,037	4,963	1,019	25%	3,055

## (10) ネットワークの連続性・他事業関連等の考慮

## 1) 整備優先度の考え方

道路整備プログラム対象路線のうち、他事業との関連が深い路線、ネットワークの連続性の視点を考慮する路線、既決定都市計画道路や将来交通量推計結果が500台未満/日の路線（区画道路相当）等については、評価ランクによる整備優先度に加えて、整備時期を考慮する必要があります。



図：整備優先度の設定イメージ図

前述の考え方に基づき、整備時期を考慮した路線を次頁に示します。

表：整備時期を考慮する路線一覧

種別番号	路線名	評価 ランク	考慮する事項	左記を考慮した 整備時期
他事業関連	補A-58-1 (都)仮仲嶺上江洲線①	BB	本市産業基盤整備計画(仲嶺地区)に位置付けられた路線であり、令和6年の道路整備着手に向け取り組む必要がある。	早期 ⊕
既決定 都市計画道路	補A-18 (都)兼箇段高江洲線	BC	昭和43年に都市計画決定。1工区は事業着手しており、ネットワークの連続性の確保からも継続した整備が必要である。	早期 ⊕
	補B-5 (都)安慶名5区線	BC	平成14年に都市計画決定。安慶名再開発事業の一連として、継続した整備が必要である。	早期 ⊕
ネットワークの 連続性	補A-54 (市)仮石川IC線	AB	近接する赤崎交差点を主要渋滞箇所として申請予定であり、(都)石川西線と石川ICを結び渋滞緩和を図る路線となる。	早期 ⊕
	補A-58-2 (都)仮仲嶺上江洲線②	CA	本市産業基盤整備計画(仲嶺地区)に位置付けられた路線であり、(都)仮仲嶺上江洲線①の整備と併せた着手が望ましい。	早期 ⊕
既決定 都市計画道路 (見直し検討路線)	補A-15-1 (都)港原線①	CB	昭和43年に都市計画決定。都市計画公園港原海浜公園と一体的に計画された路線であるが、うるま市公園整備プログラム(H27.3月策定)により公園計画の見直しが示されており、路線についても見直しが必要となっている。詳細については、見直しの方向性(計画道路カルテ)にて整理する。	見直し ⊖
	補A-15-2 (都)港原線②	BC		見直し ⊖
将来交通量推計結果 500台未満/日の路線	補A-36 (市)勝連2-1号線	BB	区画道路(生活道路)相当であるため、幹線道路を対象とする本プログラムの対象外となり得る。各路線の位置付けや必要性について見直しを要するため、構想路線とした上で、見直しの方向性を整理する。	見直し ⊖
	補A-15-2 (都)港原線②	BC		見直し ⊖
	補A-37 (市)仮南風原照間線	BC		見直し ⊖
	補A-40 (市)仮与那城58号線延伸	CB		見直し ⊖
その他	補A-31 (市)石川101号線	BB	関連事業(区画整理事業)の実現性が乏しく、幹線道路を対象とする本プログラムの対象外となり得る。路線の位置付けや必要性について見直しを要するため、構想路線とした上で、見直しの方向性を整理する。	見直し ⊖
	補A-49 (市)仮具志川海岸線	CB	補A-15-1(都)港原線①と接続するため、補A-15-1の整備後の着手でないと行き止まり路線となる。	見直し ⊖

2) 活用事業を想定した事業スタミナの検討

本市の幹線道路の整備においては、各種の補助事業を活用して整備を行っているため、活用事業を想定した事業スタミナを検討する必要があります。

事業確定路線（整備中路線）の事業計画を踏まえた上で、未整備路線の着手時期及び算出した道路投資可能額の配分を検討します。

表：活用事業を想定した事業スタミナ

継続 新規	圏域	種別番号	路線名	延長 (km)	幅員 (m)	概算事業費 (百万円)	事業計画(百万円)														備考
							R2 まで	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14 以降		
A																					
継続	中部	補A-18	(都)兼箇段高江洲線(1工区)	0.42	16.0	2,450	■														
継続	中部	補A-48	(都)安慶名田場線	0.78	16.0	1,198	■														
新規	中部	補A-18	(都)兼箇段高江洲線(2工区)	0.96	16.0	1,420											▶▶				
新規	中部	補B-5	(都)安慶名5区線	0.54	18.0	1,454											▶▶				
新規	北部	補A-60	(都)(仮)石川南線	0.50	16.0	892											▶▶				
新規	中部	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	0.32	16.0	636											▶▶				
B																					
継続	島しょ	—	(市)与那城18号線	0.88	9.5	550	■										平安座島				
継続	中部	補A-33	(市)兼箇段喜仲線	0.72	12.5	1,698	■														
継続	中部	補A-32	(市)安慶名西原線	0.70	12.5	1,866	■														
新規	北部	補A-54	(市)(仮)石川IC線	0.11	16.0	727											▶▶				
新規	中部	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	0.95	12.0	1,325											▶▶				
新規	北部	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	0.48	12.0	933											▶▶				
C																					
継続	中部	主10	沖縄石川線	0.52	26.5	5,355	■														
D																					
継続	中部	—	川崎ルーシー河線	1.69	12.0	2,357	■														
継続	中部	—	天願茶木根原	0.20	5.0	130	■														
継続	中部	—	宮里餅田原	0.05	5.0	52	■														
継続	中部	—	江洲木堀原	0.16	4.0	107	■														
新規	中部	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	0.92	14.0	930											▶▶				
新規	東部	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	1.20	12.0	1,362											▶▶ 防災				
新規	中部	補A-44	(市)(仮)昆布茶野比線延伸	1.06	12.0	800											▶▶				
新規	中部	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	0.25	12.0	497											▶▶				
E																					
新規	北部	補B-15	(市)(仮)白浜線	0.27	8.0	138											▶▶ 歩道整備のみ				
F																					
継続	北部	—	(市)石川30号線	0.32	7.5	696	■														
新規	中部	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	0.95	12.0	1,062											▶▶ 交通安全				
新規	中部	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	0.28	12.0	406											▶▶ 交通安全				
G																					
継続	島しょ	—	(市)与那城24号線	0.22	5.0	93	■										宮城島				
新規	東部	補B-11	(市)与那城13号線	0.31	12.0	691											▶▶				
H																					
継続	東部	—	(市)与那城17号線	1.40	9.0	315	■										藪地島				
I																					
新規	中部	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	0.12	14.0	168											県へ整備要請路線				
新規	中部	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	0.66	12.0	653											県へ整備要請路線				

※1 継続：事業確定路線（整備中路線）、新規：道路整備プログラム対象路線

※2 見直しを要する路線については、今回改定において事業費の配分検討は行わない。

※3 現時点で想定される整備時期であり、財政状況や進捗状況等により変動することがあります。

(11) 整備時期の設定

これまでの検討結果より、道路整備プログラム対象路線の整備時期については、以下のとおりとし、道路整備プログラムにおいては、令和4年度から令和13年度に着手する路線を「短期」、令和14年度以降に着手となる路線を「構想」と位置付けます。

表：事業スタミナを考慮した整備時期

No	種別番号	路線名	評価 ランク	他事業関 連による 整備時期 の考慮	事業スタミナ (百万円)		事業スタ ミナを考 慮した整 備時期
					短期	構想	
1	補A-54	(市)(仮)石川IC線	AB	⊕	727	0	短期
2	補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	BB	⊕	930	0	短期
3	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	BC	⊕	560	860	短期
4	補B-5	(都)安慶名5区線	BC	⊕	660	794	短期
5	補A-58-2	(都)(仮)仲嶺上江洲線②	CA	⊕	県へ整備要請		短期
6	補B-15	(市)(仮)白浜線	AA	-	138	0	短期
7	補A-59	(市)(仮)豊原前原線	AB	-	40	1,285	短期
8	補A-60	(都)(仮)石川南線	AB	-		892	構想
9	補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	AC	-		1,062	構想
10	補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	AC	-		1,362	構想
11	補A-43	(市)(仮)田場具志川線	BB	-		406	構想
12	補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	BB	-		636	構想
13	補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	BB	-		800	構想
14	補B-11	(市)与那城13号線	BC	-		691	構想
15	補A-42	(市)(仮)川崎後原線	CA	-		497	構想
16	補A-52	(市)(仮)喜屋武仲嶺線	CB	-	県へ整備要請		構想
17	補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	CB	-		933	構想
18	補A-31	(市)石川101号線	BB	⊖		415	構想
19	補A-36	(市)勝連2-1号線	BB	⊖		678	構想
20	補A-15-2	(都)港原線②	BC	⊖		1,299	構想
21	補A-37	(市)(仮)南風原照間線	BC	⊖		1,089	構想
22	補A-15-1	(都)港原線①	CB	⊖		995	構想
23	補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	CB	⊖		473	構想
24	補A-49	(市)(仮)具志川海岸線	CB	⊖		782	構想

## 6. 計画道路カルテ

また、これまでの検討結果に加え、既決定都市計画道路についてカルテを作成し、各路線の現況や課題等を整理します。特に、見直しが必要な既決定都市計画道路や将来交通量推計結果が500台未満/日の路線（区画道路相当）については、見直しの方向性についても整理します。

No	種別番号	路線名	未整備延長 (km)	計画交通量 (台/日)
1	地2-1	(都)栄野比具志川線	0.95	7,568
2	地2-2	(都)栄野比具志川線	1.58	7,610
3	地10	(都)宮里1区線	0.22	8,941
4	補A-6	(都)喜屋武豊原線	0.15	4,819
5	補A-15-1	(都)港原線①	0.50	1,177
6	補A-15-2	(都)港原線②	0.89	50台/日未満
7	補A-18	(都)兼箇段高江洲線	0.96	834
8	補B-4	(都)川田州崎線	0.08	1,878
9	補B-5	(都)安慶名5区線	0.54	875

■地 2-1 (都)栄野比具志川線

地2-1 (都)栄野比具志川線 (県道8号線)					
位置図					
現況					
総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数
0.95 km	0.00 km	0.00 km	0.95 km	有(2車線・両側歩道)	-
当初決定年月日		S43.10.11		経過年数	53年
必要性の検証					
交通機能(交通処理)					
①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	4.9	4.0	4.0	2.5
空間機能(都市環境・都市防災)					
⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
1.6	0.0	5.7	5.7	5.3	2.2
市街地形成機能(将来都市像の実現)					
⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク A (52.5)
1.8	5.3	0.0	0.0	3.5	
将来交通量		費用対効果ランク		評価ランク	
7,568 台/日		県道のため対象外		県道のため対象外	
総合評価					
<b>存続</b>	道路機能は高く、本市の北部地域と中部地域とを結ぶ骨格となる道路であり、必要性は高い。現道は供用済みであるが、一部、都市計画決定幅員を満たしていない区間がある。整備済み区間と合わせネットワークの連続性を確保するため、引続き計画通りの整備を推進する。				

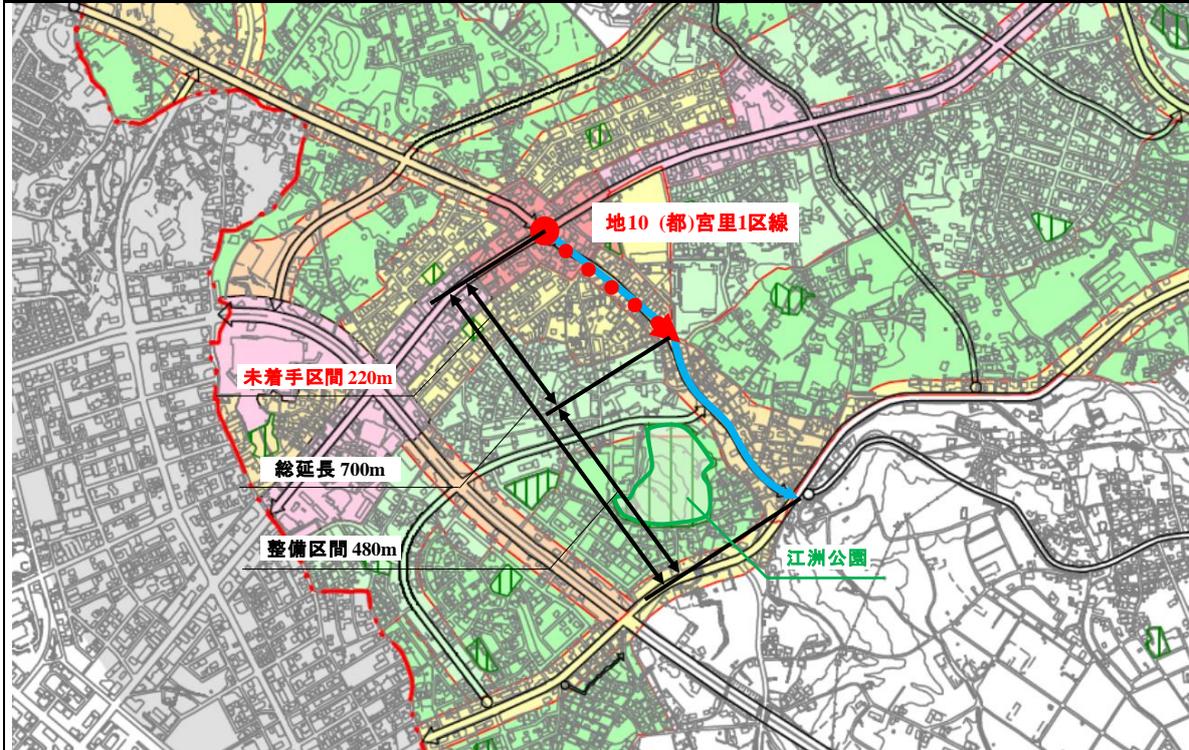
■地 2-2 (都)栄野比具志川線

地2-2 (都)栄野比具志川線 (県道8号線)					
位置図					
現況					
総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数
1.58 km	0.00 km	0.00 km	1.58 km	有(2車線・両側歩道)	-
当初決定年月日		S43.10.11		経過年数	53年
必要性の検証					
交通機能(交通処理)					
①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	5.9	4.0	6.0	1.2
空間機能(都市環境・都市防災)					
⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
1.6	0.0	5.7	5.7	5.3	2.2
市街地形成機能(将来都市像の実現)					
⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク A (57.8)
3.5	5.3	0.0	0.0	5.3	
将来交通量		費用対効果ランク		評価ランク	
7,610 台/日		県道のため対象外		県道のため対象外	
総合評価					
存続	道路機能は高く、本市の北部地域と中部地域とを結ぶ骨格となる道路であり、必要性は高い。現道は供用済みであるが、一部、都市計画決定幅員を満たしていない区間がある。整備済み区間と合わせネットワークの連続性を確保するため、引続き計画通りの整備を推進する。				

■地10(都)宮里1区線

地10(都)宮里1区線(県道16号線)

位置図



現況

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数
0.70 km	0.48 km	0.00 km	0.22 km	有(2車線・両側歩道)	-
当初決定年月日	S43.10.11			経過年数	53年

必要性の検証

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	6.5	3.9	2.0	3.0	2.5

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
1.1	1.2	5.7	5.7	5.3	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク A (50.8)
5.3	0.0	0.0	0.0	5.3	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
8,941 台/日	県道のため対象外	県道のため対象外

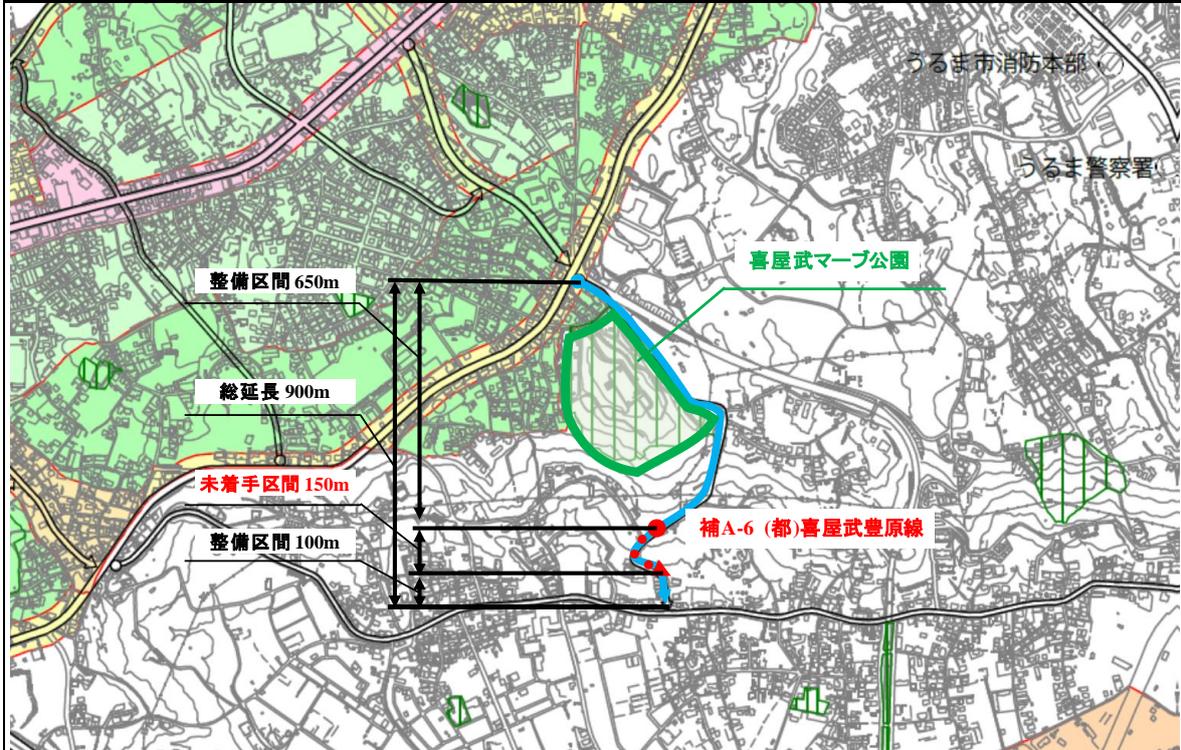
総合評価

<b>存続</b>	道路機能は高く、本市の商業地域に連絡する道路であり、必要性は高い。現道は供用済みであるが、一部、都市計画決定幅員を満たしていない区間がある。整備済み区間と合わせネットワークの連続性を確保するため、引続き計画通りの整備を推進する。
-----------	--

■補 A-6 (都)喜屋武豊原線

補A-6(都)喜屋武豊原線(県道36号線)

位置図



現況

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数
0.90 km	0.75 km	0.00 km	0.15 km	有(2車線・片側歩道)	-
当初決定年月日	S43.10.11			経過年数	53年

必要性の検証

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	2.9	2.0	2.0	1.2

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク C(26.2)
3.5	2.6	0.0	0.0	3.5	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
4,819台/日	県道のため対象外	県道のため対象外

総合評価

<b>存続</b>	<p>県道224号線と県道36号線バイパスが交差する喜屋武交差点を起点とし、県道16号線を終点とする補助幹線道路である。本市北部地域と東部地域との連絡、また、平成30年度に用途地域を指定した下原地区との連絡に寄与する路線であり必要性は高い。現道は供用済みであるが、一部、都市計画決定ラインと整合しない区間があることから、現状にあった都市計画に変更することが望ましい。</p>
-----------	---

■補 A-15-1 (都)港原線①

補A-15-1 (都)港原線①

**位置図**

**現況**

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数*1
0.50 km	0.00 km	0.00 km	0.50 km	無	5件
当初決定年月日			S43.10.11	経過年数	53年

**必要性の検証**

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	3.9	2.0	3.0	3.7

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク C (26.3)
1.8	0.0	0.0	0.0	3.5	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
1,177 台/日	B (1.4)	CB

**総合評価**

**都市計画廃止検討路線**

昭和43年に都市計画決定。都市計画公園港原海浜公園と一体的に計画された路線であるが、うるま市公園整備プログラム(H27.3月策定)により公園計画の見直しが行われており、路線についても見直しが必要となっている。

**《見直しの方向性》**

連続する港原線②とともに、将来交通量に基づく計画幅員の精査、公園へのアクセス路として機能や都市計画廃止に伴う代替機能の整理を行い、実現可能な計画へ見直し、都市計画道路としての計画は廃止に向けた検討を行う。※東部地域との連絡機能を考慮し、(都)港原線①⇒(市)(仮)具志川海岸線①へと路線位置付けを変更する。

\*1 同一物件の再申請件数を含む(R4.3月時点)

■補 A-15-2 (都)港原線②

補A-15-2 (都)港原線②

**位置図**

**現況**

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数*1
0.89 km	0.00 km	0.00 km	0.89 km	有(1車線・歩道なし)	7件
当初決定年月日	S43.10.11			経過年数	53年

**必要性の検証**

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	2.9	2.0	4.0	2.5

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.0	1.2	0.0	5.7	5.3	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク B (39.0)
1.8	0.0	0.0	0.0	5.3	
将来交通量		費用対効果ランク		評価ランク	
50台/日未満		C (0.6)		BC	

**総合評価**

**都市計画廃止検討路線**

昭和43年に都市計画決定。都市計画公園港原海浜公園と一体的に計画された路線であるが、うるま市公園整備プログラム(H27.3月策定)により公園計画の見直しが行われており、路線についても見直しが必要となっている。

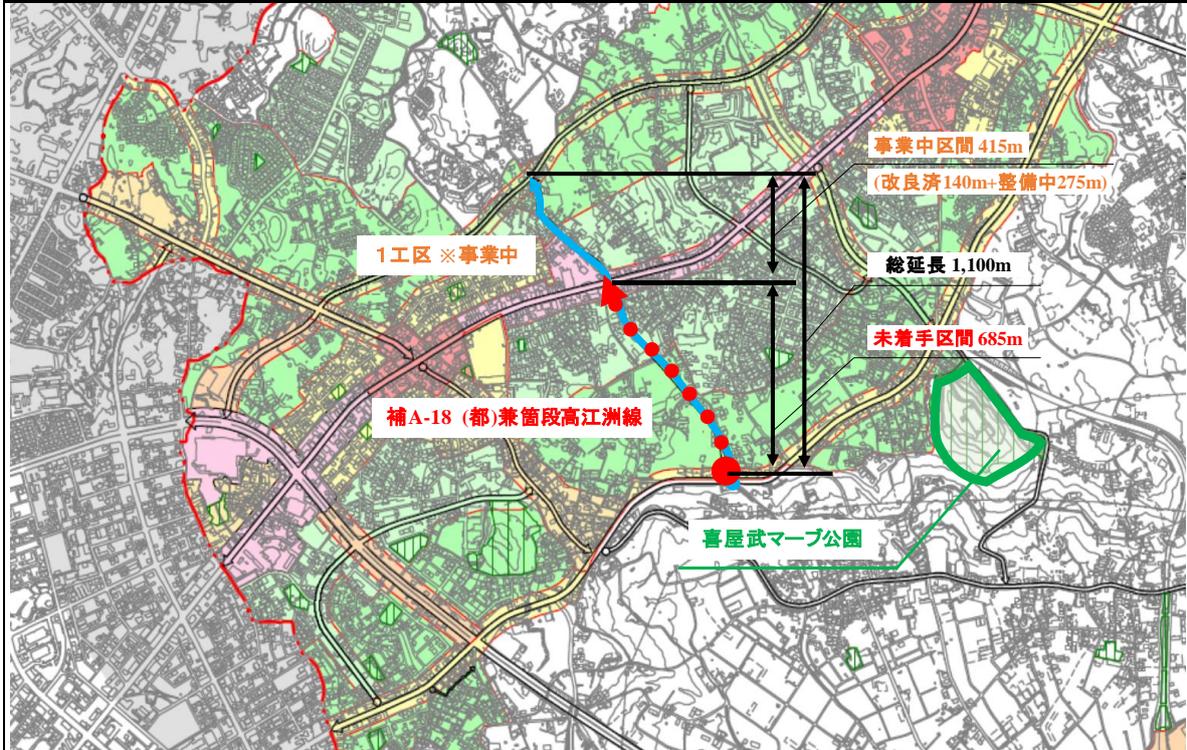
**【見直しの方向性】**  
連続する港原線①とともに、将来交通量に基づく計画幅員の精査、公園へのアクセス路として機能や都市計画廃止に伴う代替機能の整理を行い、実現可能な計画へ見直し、都市計画道路としての計画は廃止に向けた検討を行う。

\*1 同一物件の再申請件数を含む(R4.3月時点)

■補 A-18 (都)兼箇段高江洲線

補A-18(都)兼箇段高江洲線

位置図



現況

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数*1
1.10 km	0.14 km	0.28 km	0.69 km	無	23件
当初決定年月日	S43.10.11			経過年数	53年

必要性の検証

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	4.9	3.9	2.0	2.0	3.7

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.5	1.2	0.0	5.7	5.3	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク B (37.9)
1.8	0.0	0.0	0.0	3.5	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
834台/日	C (0.8)	BC

総合評価

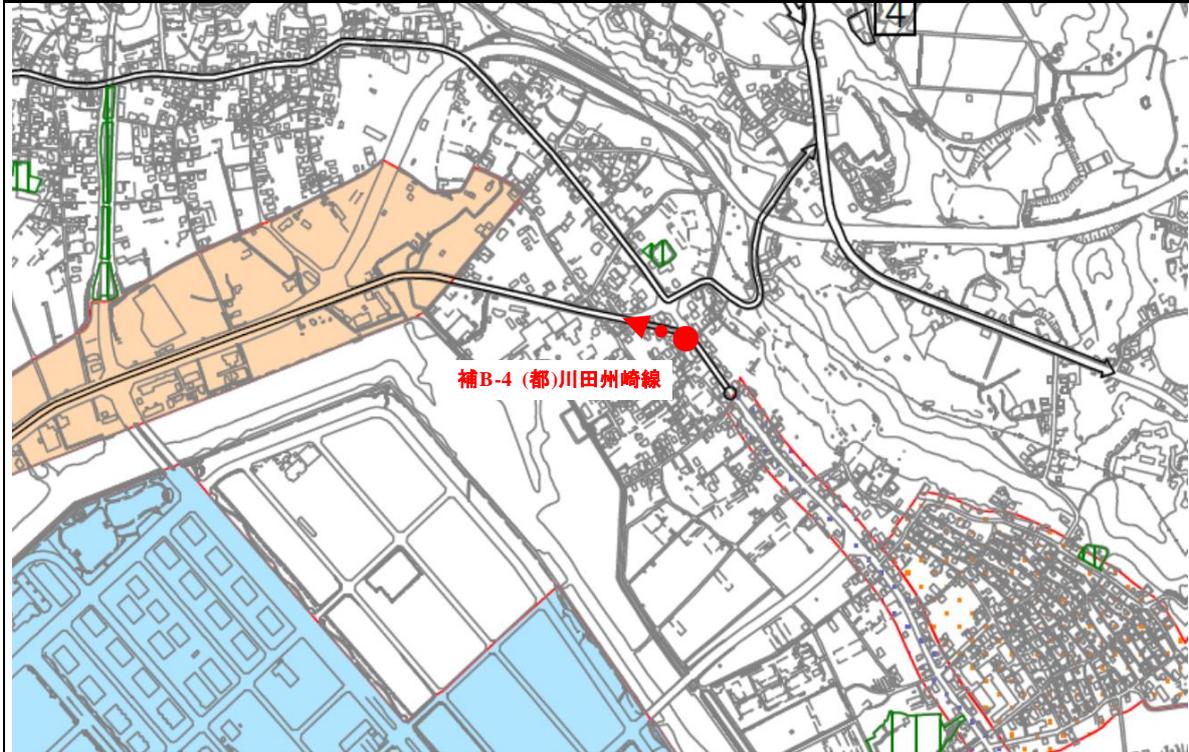
<b>短期整備路線</b>	昭和43年に都市計画決定した路線であり、格子状に配置された道路ネットワーク機能がやや高い路線である。平成24年より1工区((都)沖縄石川線~(都)安慶名赤道線)に着手しており、本区間についても、継続して事業化に向けた検討を行う。
---------------	--

\*1 同一物件の再申請件数を含む。1工区に係る件数は除く。(R4.3月時点)

■補 B-4 (都)川田州崎線

補B-4(都)川田州崎線

位置図



現況

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数
0.08 km	0.00 km	0.00 km	0.08 km	有(一方通行・歩道なし)	-
当初決定年月日	S43.10.11			経過年数	53年

必要性の検証

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	3.2	2.9	4.0	0.0	1.2

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク C (19.8)
0.0	2.6	0.0	0.0	1.8	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
1,878 台/日	都市計画廃止検討路線	都市計画廃止検討路線

総合評価

<b>都市計画 廃止検討路線</b>	<p>沖縄県決定の都市計画道路であるが、都市計画決定ルートとは別に、一般県道33号線及びバイパス線が整備されているため、本路線の整備必要性はなくなっている。現道は供用済みであり、都市計画決定ルートに合わせた整備を行うことは、川田交差点の構造を悪化させることが予想され、市道としても計画の必要性はない。(都)川田州崎線の未整備区間である本路線の都市計画決定を廃止、もしくは、供用済みの区間に合わせて都市計画決定を変更するなど、現状にあった都市計画に変更することが望ましい。</p>
------------------------	---

■補 B-5 (都)安慶名 5 区線

補B-5 (都)安慶名5区線

位置図



現況

総延長	改良済み	整備中	未着手	現道の有無	53条許可件数 <sup>*1</sup>
0.54 km	0.00 km	0.00 km	0.54 km	無	0件
当初決定年月日			H14.2.15	経過年数	20年

必要性の検証

交通機能(交通処理)

①沿道サービス機能の提供	②渋滞の緩和	③主要な施設へのアクセスの確保	④公共交通機能	⑤歩行者・自転車の安全で円滑な移動	⑥道路ネットワーク機能
1.2	3.2	4.9	2.0	3.0	2.5

空間機能(都市環境・都市防災)

⑦景観形成	⑧消防活動困難地域の解消	⑨交通事故の軽減	⑩避難経路の確保	⑪救急医療活動の支援	⑫通行機能のための最低限必要な幅員の確保
0.5	3.6	5.7	0.0	0.0	0.0

市街地形成機能(将来都市像の実現)

⑬上位・関連計画への位置付け	⑭将来都市構造への位置付け	⑮コミュニティ空間の確保	⑯道路以外のインフラのための空間確保	⑰都市の骨格の形成	道路機能評価ランク B (33.7)
3.5	0.0	0.0	0.0	3.5	

将来交通量	費用対効果ランク	評価ランク
875 台/日	C (0.8)	BC

総合評価

<b>短期整備路線</b>	安慶名土地区画整理事業と一体的に計画され、平成14年に都市計画決定された路線である。本市の中心拠点である安慶名～みどり町の都市機能集積地を循環する環状路線であるとともに、密集既成市街地の解消の観点からも必要性の高い路線である。一方で、現都市計画幅員(W=18.0m)については、整備効果の検証を含め見直しの必要性がある。安慶名土地区画整理事業は令和6年度に事業完了予定であり、本路線についても、安慶名再開発事業の一連として、継続して事業化に向けた検討を行う。
---------------	---

\*1 同一物件の再申請件数を含む(R4.3月時点)

## 7. 道路整備プログラムのまとめ

これまでの検討結果を道路整備プログラムとして、以下のとおり整理します。

### 【短期整備路線】

種別番号	路線名	整備延長 (km)
補A-54	(市)(仮)石川IC線	0.11
補A-58-1	(都)(仮)仲嶺上江洲線①	0.92
補A-18	(都)兼箇段高江洲線	0.96
補B-5	(都)安慶名5区線	0.54
補B-15	(市)(仮)白浜線	0.27
補A-59	(市)(仮)豊原前原線	0.95

### 【構想路線】

種別番号	路線名	整備延長 (km)
補A-60	(都)(仮)石川南線	0.50
補A-56	(市)(仮)具志川赤野線	0.95
補A-50	(市)(仮)平安名屋慶名線	1.20
補A-43	(市)(仮)田場具志川線	0.28
補A-8-2	(都)(仮)安慶名4区線延伸	0.32
補A-44	(市)(仮)昆布栄野比線延伸	1.06
補B-11	(市)与那城13号線	0.31
補A-42	(市)(仮)川崎後原線	0.25
補A-55	(市)(仮)銀座通り線延伸	0.48
補A-49-1	(市)(仮)具志川海岸線①	0.50
補A-49-2	(市)(仮)具志川海岸線②	1.00

### 【都市計画廃止検討路線】

種別番号	路線名	整備延長 (km)
補A-15-1	(都)港原線①	0.50
補A-15-2	(都)港原線②	0.89
補B-4	(都)川田州崎線	0.08

### 【整備推進路線】

種別番号	路線名	整備延長 (km)
高2	中部東道路	10.00
主2	沖縄バイパス	3.59
地15	(仮)勝連半島南側道路	6.10
補A-58-2	(仮)仲嶺上江洲線②	0.12
補A-52	(仮)喜屋武仲嶺線	0.66
地2-1	(都)栄野比具志川線	0.95
地2-2	(都)栄野比具志川線	1.58
地7	(都)(仮)栄野比具志川線延伸	0.47
地10	(都)宮里1区線	0.22
補A-5-1	(一)県道37号線(旧)	0.84
補A-5-2	(一)県道37号線(旧)	1.27
補A-6	(都)喜屋武豊原線	0.15

### 【道路整備プログラム対象外路線】

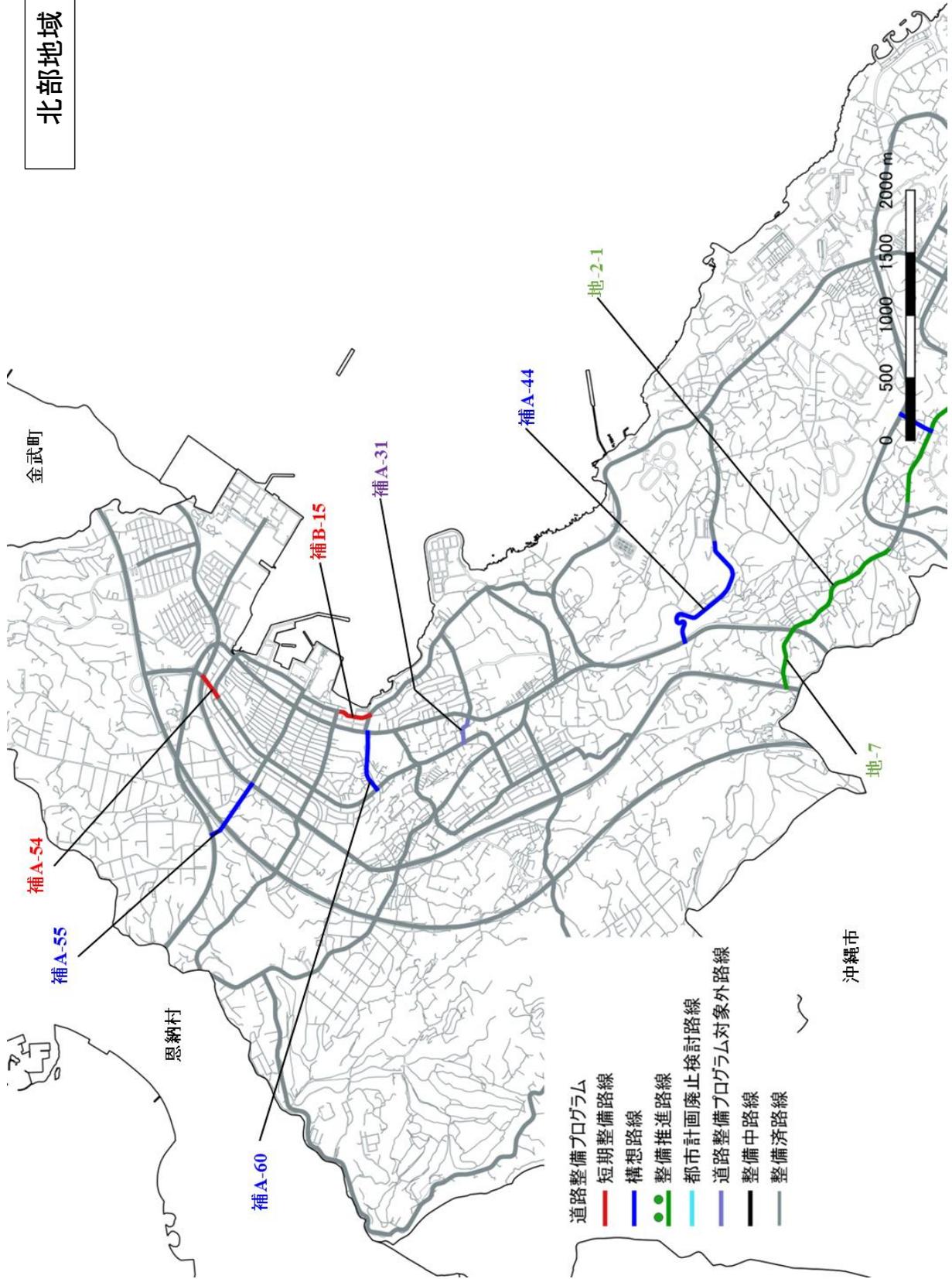
種別番号	路線名	整備延長 (km)
補A-31	(市)石川101号線	0.24
補A-36	(市)勝連2-1号線	0.37
補A-37	(市)(仮)南風原照間線	0.98
補A-40	(市)(仮)与那城58号線延伸	0.32

※整備時期については、現時点で想定されるものであり、財政状況や事業の進捗状況等により変動することがあります。

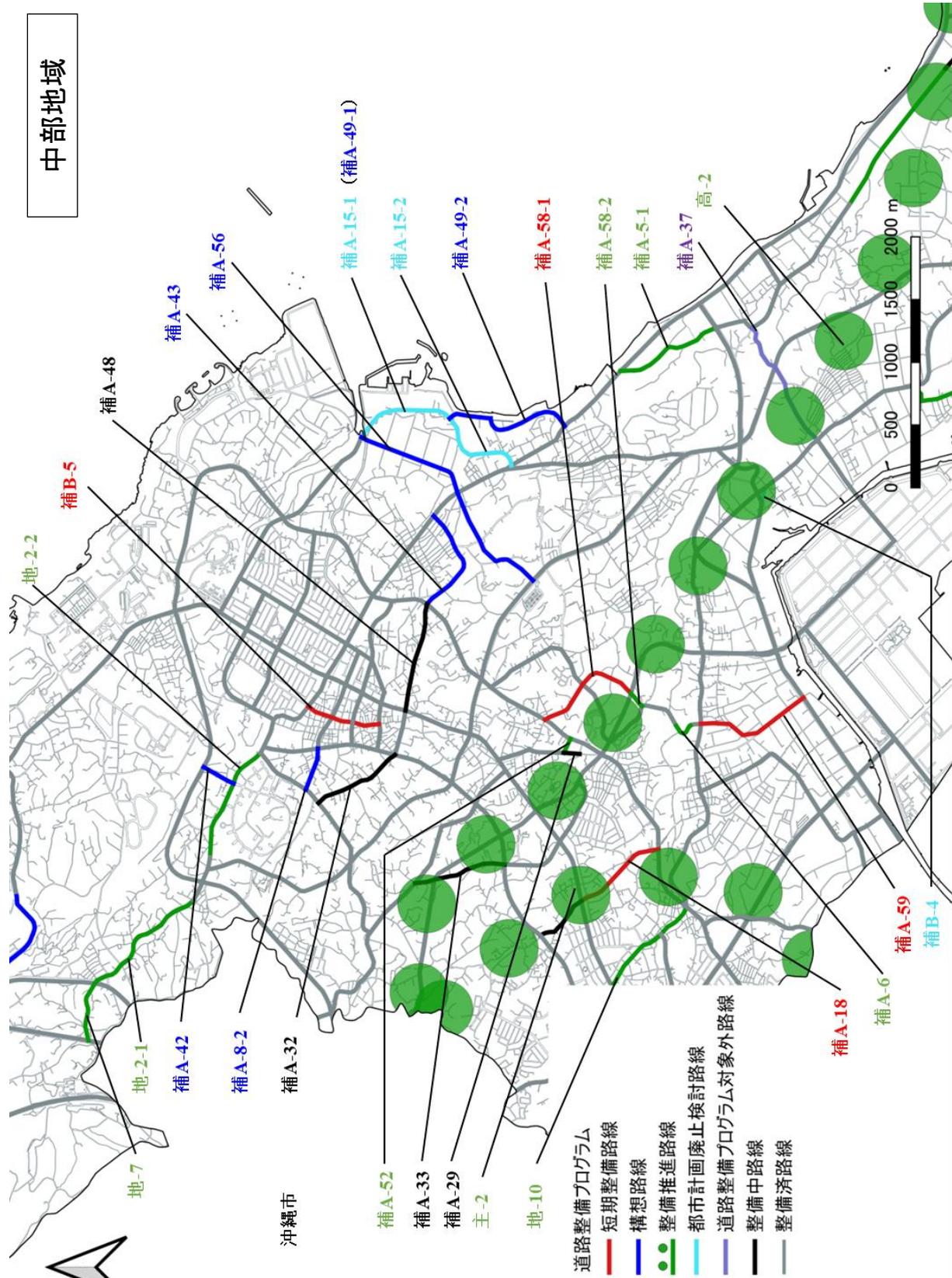
※新規に計画する路線の位置は概ねの場所を示したものであり、確定したものではありません。



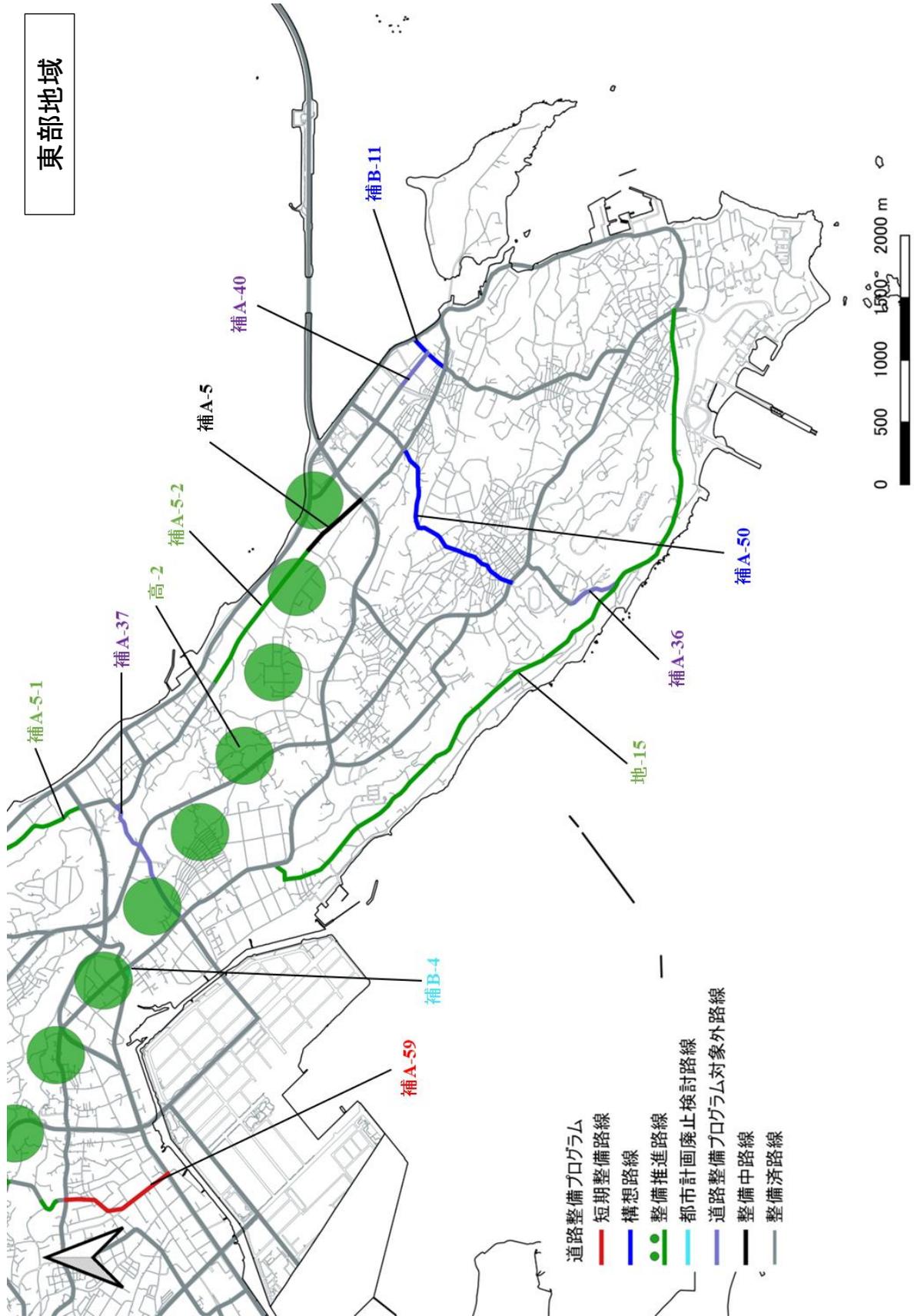
北部地域



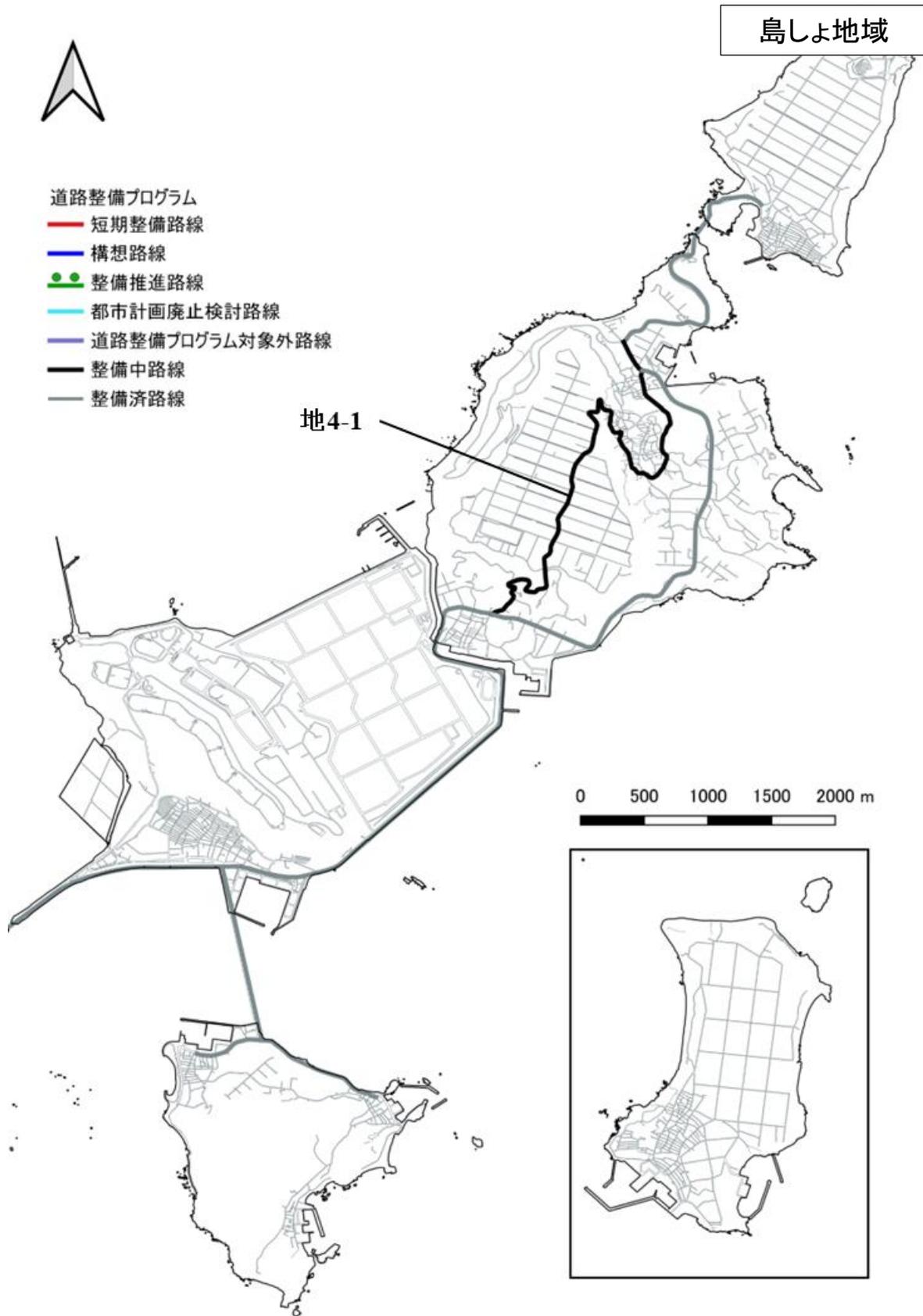
図：道路整備プログラム（北部地域）



図：道路整備プログラム（中部地域）



図：道路整備プログラム（東部地域）



図：道路整備プログラム（島しょ地域）

## 参 考 資 料

### 1) 用語集

あ 行	
一時避難場所	災害発生時に一時的に身を守るために避難する場所のこと。地域住民等の集合・待機場所としての位置づけもあり、避難所のように避難生活をする場所としての位置づけはない。
か 行	
基準年	指数値算出の基準となる年。
緊急輸送道路	大規模災害発生時の緊急輸送を、円滑かつ確実に実施するために必要な道路。
現在価値	将来の価値が現在の価値ではいくらに相当するか、割引率を用いて現在の価値に割引したもの。
広域避難場所	災害発生で大規模な避難を要する場合、それに適した広さなどの十分な条件を有す公園や学校などで各自治体が指定する。
交通容量	ある道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路が構造上有している能力。
国勢調査	我が国にふだん住んでいる、すべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査。大正9年（1920年）以来、ほぼ5年ごとに実施されている。
混雑度	道路混雑の程度を表す指標で、道路のもつ交通容量（交通を通すことができる能力）に対する実際の交通量の比で示される。
さ 行	
自然的土地利用	田畑などの農林業的土地利用に、自然環境の保全を旨として維持すべき森林、野原、水面、河川、海浜などの土地利用を加えたものを指す。
社会的割引率	将来価値から現在価値を算出するときに使う割合を指す。
収容避難場所	自然災害等により住居等を失うなど、継続して救助を必要とする市民に対し、宿泊、給食等の生活機能を提供できる場所で各自治体が指定する。
設計基準交通量	道路の構造条件や、交通条件などから定めた、1日に通すことのできる交通量で、道路設計の基準となるもの。
総合計画	地方自治体が策定する自治体のすべての計画の基本となる、行政運営の総合的な指針となる計画。地域の将来像やなすべき施策や体制、プログラム等が記述され、一般的に策定に当たっては、基本構想とこれに基づく基本計画及び実施計画からなるものが多い。

た 行	
地価公示価格	地価公示法に基づき、土地鑑定委員会が、毎年1回、都市計画区域その他の土地取引が相当程度見込まれるものとして国土交通省令で定める区域において、標準的な土地（標準地）を選定し、当該標準地について2人以上の不動産鑑定士の鑑定評価を求め、その正常な価格を判定して公示するもの。基準時点は、1月1日である。
道路構造令	道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令。
都市計画決定	将来必要な道路・公園などのいわゆる都市施設や、用途地域などの土地利用規制、区画整理などの整備事業区域を、都市計画法に基づいて計画的に位置づけ、その整備や機能を法的に約束すること。都市計画決定によって、計画を効率的に進めるために必要な規制や制限が発生する。
都市計画道路	都市計画で定められる都市施設のうち、都市計画法に基づき都市計画決定された道路。
都市計画マスタープラン	都市計画法（第18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたるもので、市町村がその創意工夫のもとに、市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるもの。
土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図ることを目的として行う事業。
都道府県地価調査価格	国土利用計画法施行令第9条に基づき、都市計画区域内だけでなく都市計画区域外の土地も調査対象として都道府県知事が毎年7月1日時点における調査地点の正常価格を判定するもの。
は 行	
パーソントリップ調査（PT調査）	交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全てのうごきについて把握することを通じて都市交通の実態を捉えるもの。調査結果は都市圏交通実態の分析や将来交通量予測、総合的な都市交通計画（マスタープラン、個別交通計画等）等の検討に活用される。
費用便益比	事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標。B/Cともいい、Benefit（便益）とCost（費用）の割合で示す。費用便益比の計算に用いる「便益」は効果の一部であるから、費用便益費が1.0を上回れば費用に見合う効果があり、1.0を下回ると費用対効果が低いと判断されるが、効果の全てををれなく計算したものではない。
分割配分法	交通量の配分手法の一つで、交通量を一度に分配するのではなく、これをn回に分割して、各回ごとにリンク速度を更新しながら最短経路探索を行い配分する手法。

<b>や行</b>	
用途地域	都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的としている。住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、第一種低層住居専用地域など 13 種類がある。
<b>ら行</b>	
流出人口	当該区域からほかの区域へ通勤・通学する人口をいう。例えば、A 区における「流出人口」とは、A 区に常住し、A 区以外へ通勤・通学する人口をいう。
流入人口	ほかの区域から当該区域へ通勤・通学する人口をいう。例えば、A 区における「流入人口」とは、A 区以外に常住し、A 区へ通勤・通学する人口をいう。
路線価	宅地の評価額の基準となる価格で、道路に面する標準的な宅地の 1 平方メートル当たりの価格。国税局が公表し相続税・贈与税の算定基準となる財産評価基準書の路線価（相続税路線価）と、市町村（東京都 23 区は東京都）が公表し固定資産税・不動産取得税などの課税に使用される固定資産税路線価がある。
<b>数字・アルファベット</b>	
DID 地区	人口集中地区（Densely Inhabited District）のこと。国勢調査の結果から、市区町村の境域内において、人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上）が隣接し、かつ、その隣接した基本単位区内の人口が 5,000 人以上となる地域。

## 2) うるま市道路整備プログラム改定委員会設置規程

令和3年1月19日訓令第1号  
 改正 令和3年6月1日訓令第36号  
 令和3年7月1日訓令第41号  
 令和3年12月28日訓令第72号  
 令和4年3月31日訓令第24号

(設置)

第1条 うるま市における道路整備に関する施策を適正かつ効率的に推進するための計画として策定されたうるま市道路整備プログラム(以下「道路整備プログラム」という。)を改定するため、うるま市道路整備プログラム改定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、道路整備プログラムの改定に関し、必要な事項を調査検討するものとする。

(組織)

第3条 委員会は、別表第1に掲げる職にある者をもって組織する。

2 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長に副市長、副委員長に都市建設部参事を充てる。

3 委員長は、委員会を代表し会務を総括する。

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

(幹事会)

第4条 委員会に専門事項を調査検討させるため、幹事会を置く。

2 幹事会は、別表第2に掲げる職にある者をもって組織する。

3 幹事会に幹事長及び副幹事長を置き、幹事長に都市政策課長、副幹事長に道路整備課長をもって充てる。

4 幹事長は、幹事会を代表し、会務を総括する。

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

(幹事会の所掌事務)

第5条 幹事会の所掌事務は、次のとおりとする。

(1) 道路整備プログラムの改定に関する調査研究

(2) その他委員会が指示する事項に関する

事務

(任期)

第6条 委員及び幹事の任期は、道路整備プログラムが改定されるまでの間とする。

(会議)

第7条 委員会又は幹事会の会議は、それぞれ必要に応じ委員長又は幹事長が招集し、その議長となる。

2 委員会又は幹事会は、それぞれ委員又は幹事の過半数の出席をもって成立する。

3 委員会又は幹事会に出席することができない委員又は幹事は、代理の者を出席させることができる。

4 委員長又は幹事長は、特に必要があると認めるときには、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(会議の特例)

第8条 前条第2項の定めにかかわらず、やむを得ない理由により、委員会又は幹事会が開催できない場合は、書面による会議に代えることができる。

2 前項の場合において、前条第2項の規定の適用については、委員会又は幹事会は成立したものとみなす。

(事務局)

第9条 委員会及び幹事会の事務局は、都市建設部都市政策課に置き、事務を処理する。

(補則)

第10条 この訓令に定めるもののほか、委員会又は幹事会の運営に関し必要な事項は、それぞれ委員長又は幹事長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この訓令は、令和3年1月19日から施行する。

(この訓令の失効)

2 この訓令は、うるま市道路整備プログラムが改定された日をもって、その効力を失う。

附 則 (令和3年6月1日訓令第36号)

この訓令は、令和3年6月1日から施行する。

附 則 (令和3年7月1日訓令第41号)

この訓令は、令和3年7月1日から施行する。

附 則 (令和3年12月28日訓令第72号)

この訓令は、令和4年1月1日から施行する。

附 則 (令和4年3月31日訓令第24号)

この訓令は、令和4年4月1日から施行する。

※最終改正別表のみ掲載

別表第1（第3条関係）

区分	職名
委員長	副市長
副委員長	都市建設部参事
委員	企画部長
委員	財務部長
委員	企画部参事
委員	市民生活部長
委員	経済産業部長
委員	農林水産部長
委員	都市建設部長

別表第2（第4条関係）

区分	職名
幹事長	都市建設部 都市政策課長
副幹事長	都市建設部 道路整備課長
幹事	企画部 企画政策課長
幹事	企画部 プロジェクト推進1課長
幹事	企画部 プロジェクト推進2課長
幹事	財務部 財政政策課長
幹事	企画部 危機管理課長
幹事	市民生活部 市民協働課長
幹事	経済産業部 産業政策課長
幹事	経済産業部 観光振興課長
幹事	農林水産部 農水産整備課長
幹事	都市建設部 維持管理課長



うるま市道路整備プログラム  
【公表版】



沖縄県うるま市