

豊見城市交通基本計画

《本編》

令和3年2月

豊見城市

目次

第1章	計画概要	1
1.1	計画の位置付け	1
1.2	計画の期間	1
1.3	計画の策定手順	2
第2章	豊見城市における交通現況と課題	3
2.1	上位計画・関連計画の整理	3
2.2	豊見城市のまちづくりの現状・地域特性	27
2.3	豊見城市の交通特性・課題	42
第3章	豊見城市が目指す将来像	71
3.1	豊見城市の目指すべき将来像	71
3.2	将来交通ネットワーク	92
3.3	将来像における各ネットワークの活用方針	97
3.4	重点エリアの整備方針	104
第4章	計画の実現に向けて	109
4.1	目標値の設定	109
4.2	実現に向けた取組み・推進体制	113
<参考>	用語集	115

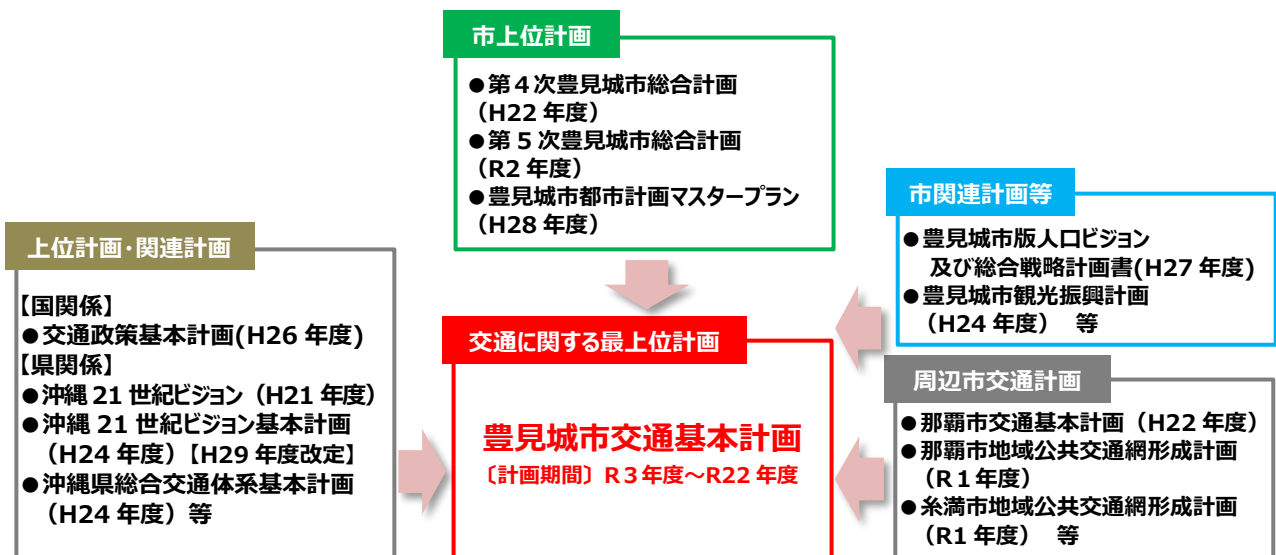
第1章 計画概要

1. 1 計画の位置付け

本市では総合計画や都市計画マスタープランにおいて道路交通体系の方針を位置づけ、各種施策を展開しているものの、自動車に依存した都市構造となっていることから、慢性的な交通渋滞が発生し、公共交通の充実や環境負荷の低減などの課題が生じている。

このような中、本市の将来の交通のあり方に関する基本的な考え方を示し、市民生活の向上や地域経済を支える交通体系の構築などの取組みを総合的かつ戦略的に進めていくことが重要となっている。

このようなことを背景として、本計画は交通施策の上位計画として、地域特性や関連施策等を踏まえた『基本理念』及び『将来像』、『基本方針』、『施策』を定め、まちづくりと連携した交通施策を推進することを目的に策定する。



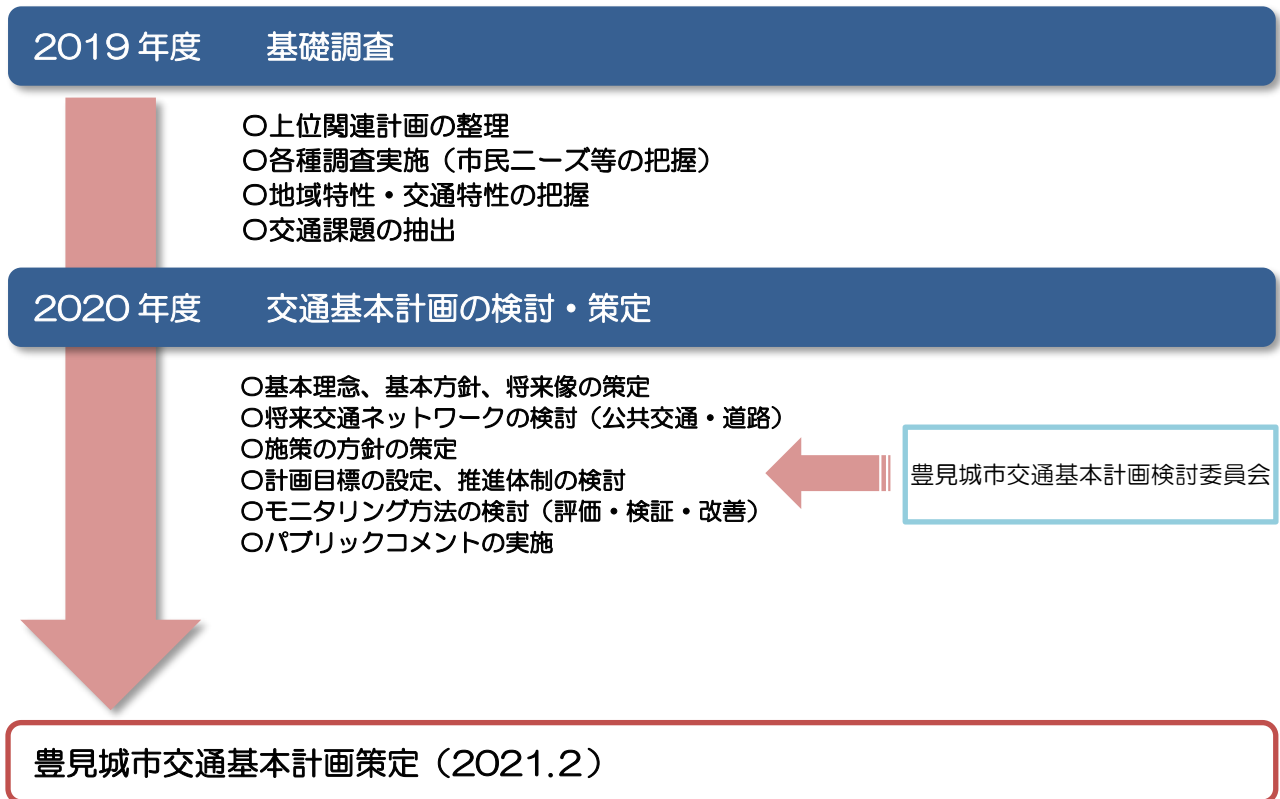
1. 2 計画の期間

本計画の期間は、R3年度からR22年度の20年間とする。

20年間の方針を示すことで、今後の取組みの方向性を示す。計画期間途上においては、継続的なモニタリングを行うとともに、社会情勢の変化などを見据え、必要に応じて計画の見直しや取組みの追加などを検討することとする。

1. 3 計画の策定手順

本計画は、調査や様々な検討のもとに策定した。



第2章 豊見城市における交通現況と課題

2. 1 上位計画・関連計画の整理

(1) 国の交通に関する上位計画について

国の交通に関する計画を以下にまとめる。

交通政策基本計画	
策定年次	平成 27 (2015) 年 2 月
計画期間	平成 26 (2014) 年度～令和 2 (2020) 年度
本計画が対応すべき社会・経済の動き	(1) 人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化 (4) 地球環境問題 (5) ICT の劇的な進歩など技術革新の進展 (6) 東日本大震災からの復興 (7) 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催
基本的方針	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
施策の目標	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする ③バリアフリーをより一層身近なものにする ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築 ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する ③訪日外客 2,000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する ③交通を担う人材を確保し、育てる ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

<p>施策の推進にあたって特に留意すべき事項</p>	<p>①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる</p> <p>②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する</p> <p>③ICT 等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める</p> <p>④2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める</p>
<p>主な数値指標</p>	<p>A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現</p> <p>目標①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数：100 件 ・デマンド交通の導入市町村：311 市町村（2013）→700 市町村 <p>目標②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低床式路面電車の導入割合：約 25%（2013）→35% ・コミュニティサイクルの導入数：54 市町村（2013）→100 市町村 <p>目標③バリアフリーをより一層身近なものにする</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスの導入割合：44%（2013）→約 70% ・主要鉄軌道駅の段差解消率：83%（2013）→100% ・ホームドアの設置数：583 駅（2013）→約 800 駅 <p>目標④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相互利用可能な交通系 IC カードが利用できない都道府県：12 件（2013）→0 件 ・バスロケーションシステムが導入された系統数：11,684 系統（2014）→17,000 系統 <p>B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築</p> <p>目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港の年間合計発着枠[*]：71.7 万回（2013）→ 74.7 万回＋最大 7.9 万回 [※関係自治体等と協議中] ・国際線旅客のうち LCC 旅客の占める割合[*]：7%（2013）→17% <p>目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*] 【北陸新幹線（長野-金沢間 2015 年開業予定）】：20%増（2014-17） 【北海道新幹線（新青森-新函館北斗間 2016 年開業予定）】：10%増（2015-18） ・道路による都市間速達性の確保率[*]：48%（2012）→約 50%（2016）

主な 数値指標	目標③ 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無料 Wi-Fi の導入割合[*] : 【主要空港】 87% (2013) →100% 【新幹線主要停車駅】 52% (2013) →100% ・ クルーズ船で入国する外国人旅客数[*] : 17.4 万人 (2013) →100 万人
	目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通分野における日本企業の海外受注額推計 : 0.5 兆円 (2010) →7 兆円
	C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
	目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率 : 91% (2012) →概ね 100% (2017) ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 : 79% (2013) →82% (2016) ・ 港湾 BCP (事業継続計画) が策定された主要港湾の割合 : 3% (2012) →100% (2016) ・ 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率 : 36% (2013) →100% (2016)
	目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸安全マネジメント評価実施事業者数 : 6,105 事業者 (2013) →10,000 事業者 (2020) ・ 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率 : 約 54% (2013) →90% (2020)
	目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*] : 120 人 (2012) →約 210 人 (2020) ・ 自動車関連の女性労働者の数 (バス : 1.4% (2011) 、タクシー : 2.3% (2013) 、トラック : 2.4% (2013) 、整備士 : 0.85% (2009)) : 倍増 (2020)
	目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新車販売に占める次世代自動車の割合 : 23.2% (2013) →50% (2020) ・ モーダルシフトの推進 【鉄道】 : 187 億トク和 (2012) →221 億トク和 (2020) 【海運】 : 333 億トク和 (2012) →367 億トク和 (2020)

(2) 県の交通に関する上位計画について

県の交通に関する計画を以下にまとめる。

沖縄 21 世紀ビジョン	
策定年次	平成 22 年 3 月
基本理念	「時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな『美ら島』おきなわ」の実現
県民が望む 将来像	<p>①「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な生物、亜熱帯の花や緑が島の美しさを引き立てる、自然に囲まれた沖縄 ・暮らしの中に息づいている伝統文化・行事などが世界中で活躍するウチナーンチュの誇りの源になっている沖縄 <p>②「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユイマールなど「沖縄の心」が受け継がれ、人の和、地域の和を大切にしている沖縄 ・地域社会の一体感を醸成し、共助・共創型の安全・安心な社会が実現している沖縄 ・性別、年齢、障害の有無に関係なく、あらゆる場所で活躍できる沖縄 <p>③「希望と活力にあふれる豊かな島」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本とアジア・太平洋地域との架け橋として交通ネットワークが整備され、物流・情報・金融の拠点が形成されている沖縄 ・働く意欲と能力があればふさわしい仕事が見つかる、安定した雇用環境が整備されている沖縄 <p>④「世界に開かれた交流と共生の島」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域的特性を生かして、ヒト・モノ・文化など多様な交流が盛んな沖縄 ・平和を愛する「沖縄の心」が世界からも注目され世界平和に関わる国際機関などの集積にもつながっている沖縄 <p>⑤「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「人材こそが最大の資源」との考えを共有している沖縄 ・学力や進学率など教育水準は高く、語学教育が充実している沖縄 ・県民一人ひとりが個性と能力を存分に発揮し、生きがいを実感し続けている沖縄
将来像実現に 向けた推進戦略	<p>①「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」推進戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 沖縄グリーン・イニシアティブ 2) 沖縄伝統文化・芸術の創造と活用 3) 千年悠久の人間に優しいまちづくり <p>②「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」推進戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 食・風土・技術を活かした健康・長寿地域づくり 2) セーフネット（安全網）形成 3) 共助・共創型地域づくり <p>③「希望と活力にあふれる豊かな島」推進戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 21 世紀の「万国津梁」形成 2) 持続的発展の基礎となる地域産業の振興 3) 沖縄新・リーディング産業育成 4) 雇用対策と多様な人材確保 5) 海洋島しょ圏を支える離島力発揮

	<ul style="list-style-type: none"> 6) 大規模な基地返還跡地の活用 7) 政策金融の活用 ④「世界に開かれた交流と共生の島」推進戦略 <ul style="list-style-type: none"> 1) 沖縄が担うべき地域外交 2) 人・知識・文化の融和する海邦交流拠点形成 3) 科学の振興と知の集積による国際貢献拠点形成 4) アジア・太平洋「平和協力外交地域」形成 ⑤「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」推進戦略 <ul style="list-style-type: none"> 1) 人権尊重と共生 2) グローバルな教育先進地域づくり 3) 「海邦養秀」の拠点形成
<p>克服すべき沖縄 の固有課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①「大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編」 ②「離島の新たな展開」 ③「海洋島しょ圏沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築」 ④「地方自治の拡大」

沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】	
策定年次	平成 24 年 5 月（平成 29 年 5 月改定）
県民が望む	①「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」 ②「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」 ③「希望と活力にあふれる豊かな島」 ④「世界に開かれた交流と共生の島」 ⑤「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」
克服すべき沖縄の固有課題	①「大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編」 ②「離島の新たな展開」 ③「海洋島しょ圏沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築」 ④「地方自治の拡大」
計画期間	平成 24（2012）年度～令和 3（2021）年度までの 10 年間
計画目標	「時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな『美ら島』おきなわ」の実現
基本施策	1. 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して (6) 価値創造のまちづくり ア. 沖縄らしい風景づくり ・環境・景観・利用等に配慮した河川・海岸、公園、道路等交通施設、農地・農村等の整備並びに無電柱化の推進、古民家の保全・再生・利用等による質の高い地域景観の創造に取り組む。
	(7) 人間優先のまちづくり イ. 歩いて暮らせる環境づくりの推進 ・安全で快適なゆとりある道路空間を創出するため、交通安全対策の推進、歩道の設置や必要幅員の確保、無電柱化に取り組むとともに、街路樹を適切に配置・管理し、緑陰等による涼しい歩行空間の創出を図る。
	ウ. 人に優しい交通手段の確保 ・TDM（交通需要マネジメント）やモビリティ・マネジメント等により、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を図るほか、高齢者や障害者など交通弱者に配慮した移動手段の確保に取り組む。
	2. 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して (4) 社会リスクセーフティネットの確立 ア. 安全・安心に暮らせる地域づくり ・幹線道路や生活道路において交通安全施設等を重点的に整備するとともに、最先端の情報通信技術を活用した高度道路交通システム（ITS）の推進を図るなど、交通安全施設等整備を推進。
主な数値指標	(6) 地域特性に応じた生活基盤の充実・強化 ア. 地域特性に応じた生活基盤の整備 ・地域特性に応じた陸・海・空の各交通施策を効率的かつ機能的に実施し、交通ネットワークの拡充・強化を含めた基盤整備を図る。
	3. 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備 ウ. 陸上交通基盤の整備 ・那覇空港自動車道の完成供用及び読谷村から糸満市に至る沖縄西海岸道路の全線の早期完成に向けた整備を促進するとともに、南部東道路等の幹線道路の整備を引き続き推進し、本島南

	<p>北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網（ハシゴ道路ネットワーク）の構築を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏の交通の円滑化を図るため、環状道路等の整備を推進。 <p>(2) 世界水準の観光リゾート地の形成</p> <p>エ. 観光客の受入体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流拠点である那覇空港及び那覇港と各圏域拠点都市の結節性を向上させるため、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、南部東道路等の整備により体系的な幹線道路網（ハシゴ道路ネットワーク）の構築を図るとともに、臨港道路、沖縄都市モノレール延長等の整備を推進。 <p>(11) 離島における定住条件の整備</p> <p>ウ. 交通基盤の整備と交通ネットワークの充実強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自立的な地域づくりと定住支援を図る観点から、離島架橋など地域特性に応じた道路整備を推進するとともに、空港、港湾・漁港等の交通拠点間を相互に連結させるための整備を実施。 <p>(13) 駐留軍用地跡地の有効利用の推進</p> <p>エ. 返還跡地国家プロジェクトの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫道路（仮称）、宜野湾横断道路（仮称）など跡地を活用した骨格的な道路網の整備。
<p>克服すべき 沖縄の固有課題 の解決</p>	<p>1. 基地問題の解決と駐留軍用地跡地利用</p> <p>【概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭い県内に集中する米軍基地の存在と運用に伴う大きな負担 ・新たな沖縄の発展を生み出すまちづくり <p>2. 離島の条件不利性克服と国益貢献</p> <p>【概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離れていることによる交通コストの大きな負担 ・散在していることによる生活環境基盤の高コスト化 ・狭いことによる基礎的な生活条件の不利性 <p>3. 海洋島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築</p> <p>【概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本本土と離れていることによる割高な交通・物流コスト ・慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境への悪影響の増大 <p>4. 地方自治拡大への対応</p> <p>【概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の都道府県とは異なる、沖縄の特殊事情による行政課題 ・高コストになっている、離島市町村における行政サービス
<p>圏域別展開の 基本方向 (南部圏域)</p>	<p>(3) 南部圏域</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市を中心とする都市地域では、慢性的な交通渋滞などの都市問題への対応や防災等の観点を踏まえたまちづくり、都市近郊地域では、高付加価値の農産物の安定生産に向けた取組や良好な住環境の整備が求められる。 ・沖縄の玄関口に位置する那覇港湾施設等の米軍施設・区域の存在は、良好な都市環境の形成や本圏域の経済発展を図る上で障害となっている。 ・離島地域では、地域特性を生かした産業振興等の取組が進められていますが、高齢化や人口減少の進行などにより、地域の活力低下が懸念されている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・離島地域の経済を支えているさとうきびの増産に向けた取組を推進するとともに自然豊かなイメージを生かした農水産物のブランド化を図る必要がある。 ・中城湾港マリンタウン地区に建設を予定している大型MICE施設周辺エリアにおける良好な都市形成及び交通体系の整備、宿泊施設、商業施設等の集積等による賑わいの創造が課題となっている。
	<p>【展開の基本方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基幹都市圏の形成 ●無秩序な市街地拡大の抑制と良好な住宅市街地の形成 ●歴史・文化などの資源を活用した地域振興 ●個性豊かで魅力あふれる風景づくりの推進 ●那覇空港・那覇港を基軸とした国際物流拠点づくり ●航空機整備施設を中心とした航空関連産業クラスターの形成 ●都市近郊型農業や水産業の振興 ●中部圏域との一体的な再編を意識した駐留軍用地跡地利用の推進 ●離島地域の振興と定住条件の整備

沖縄県総合交通体系基本計画	
策定年次	平成 24 (2012) 年 6 月
計画期間	平成 24 (2012) 年度から令和 13 (2031) 年度までの 20 年間
計画の目標	1. 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 2. 沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立
課題	○陸上交通に関する課題（中南部圏）
	(1) 道路交通渋滞の緩和に向けた道路整備 (2) 「骨格性」、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入 (3) 基幹的な公共交通システムの導入に伴う各種課題（膨大な事業費、採算性、騒音問題、都市構造の改変、自動車交通や既存公共交通等の交通体系の抜本的見直し）への対応 (4) 公共交通の利便性向上による適正な交通機関分担の実現 (5) 公共交通、自転車、自動二輪車、自動車等の交通手段の有機的な連携 (6) 過度に自動車に依存したライフスタイルから、公共交通や自転車、徒歩等を適切に併用するライフスタイルへの変容 (7) TDM（交通需要マネジメント）による交通渋滞緩和策や公共交通の利用促進 (8) 国内外からの観光需要の増加への対応と観光客の受入体制の整備 (9) 駐留軍用地返還跡地を活用した交通施設の戦略的整備による都市構造の改編 (10) 基幹的な公共交通システムの導入による那覇市及びその周辺への機能集中とそれによる深刻な交通渋滞の是正
	○陸上交通に関する課題（本島全体）
計画の施策分野	(1) 本島全体の望ましい県土構造の実現と地域連携に資する道路整備 (2) 過度に自動車に依存しない交通体系の実現に資する既存公共交通の利用環境の改善と基幹的な公共交通の整備 (3) 中南部の郊外部や北部における生活交通としての公共交通の確保、維持、改善 (4) 大規模災害等に対応できる交通体系の整備 (5) 県民生活の基盤となる交通基盤施設の耐震化や機能維持を目的とした長寿命化対策
	(1) 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系 (2) 沖縄の産業振興を支える交通体系 (3) 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系 (4) 離島地域の生活を支えるための交通体系 (5) 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

施策の体系	(1) 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港、港湾機能の強化及び国内外からのアクセス交通網の拡充 ・ 観光拠点へのアクセス交通網の強化 ・ 総合交通結節機能の強化 ・ 観光周遊、魅力を高める交通システムの整備（ウ 沖縄らしさを形づくる交通環境の整備）
	(2) 沖縄の産業振興を支える交通体系
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本島の県土構造を支える骨格交通網の強化 ・ 産業拠点を支援する交通網の整備 ・ 新たな産業を振興する交通網の拡充
	(3) 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 体系的な幹線道路網の整備 ア ハシゴ道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備 イ 交通経路の分散化を図る2環状7放射道路等の整備 等 ・ 利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ア 拠点間を連絡する鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ウ 都市部の多様な活動を支えるバス交通の拡充（フィーダー交通（バス又はLRTの導入）、基幹バスシステムの導入等） オ 移動利便性を高めるバスサービス等の展開（バス運行速度向上、バス利用者の快適性向上策の促進等） 等 ・ 乗り継ぎ利便性の向上 ア 総合交通結節点の整備、 イ 地域交通結節点の整備 ・ 集約型都市構造への誘導及び拠点地域を育成する交通体系の整備 ・ TDM 施策、MM の推進 ・ クリーンエネルギー等次世代自動車の普及促進
	(4) 離島地域の生活を支えるための交通体系
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本島離島間の交通ネットワークの充実 ・ 離島空港、港湾の整備 ・ 離島地域内の交通体系の整備 ・ 交通コストの低減 ・ 船舶・航空機の購入支援
	(5) 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系
	<ul style="list-style-type: none"> ・ すべての人が安心して暮らせる交通サービスの拡充 イ バリアフリー化の推進（公共交通や各種交通施設におけるバリアフリー化の推進 等） ・ 交通事故を抑止するための基盤整備の強化及び効果的な交通規制の実施 イ 生活道路等における安全対策の推進 等 ・ 景観アメニティに配慮した交通環境の整備 ・ 交通基盤の長寿命化 ・ 災害に強い交通体系の整備

関連する
イメージ図など

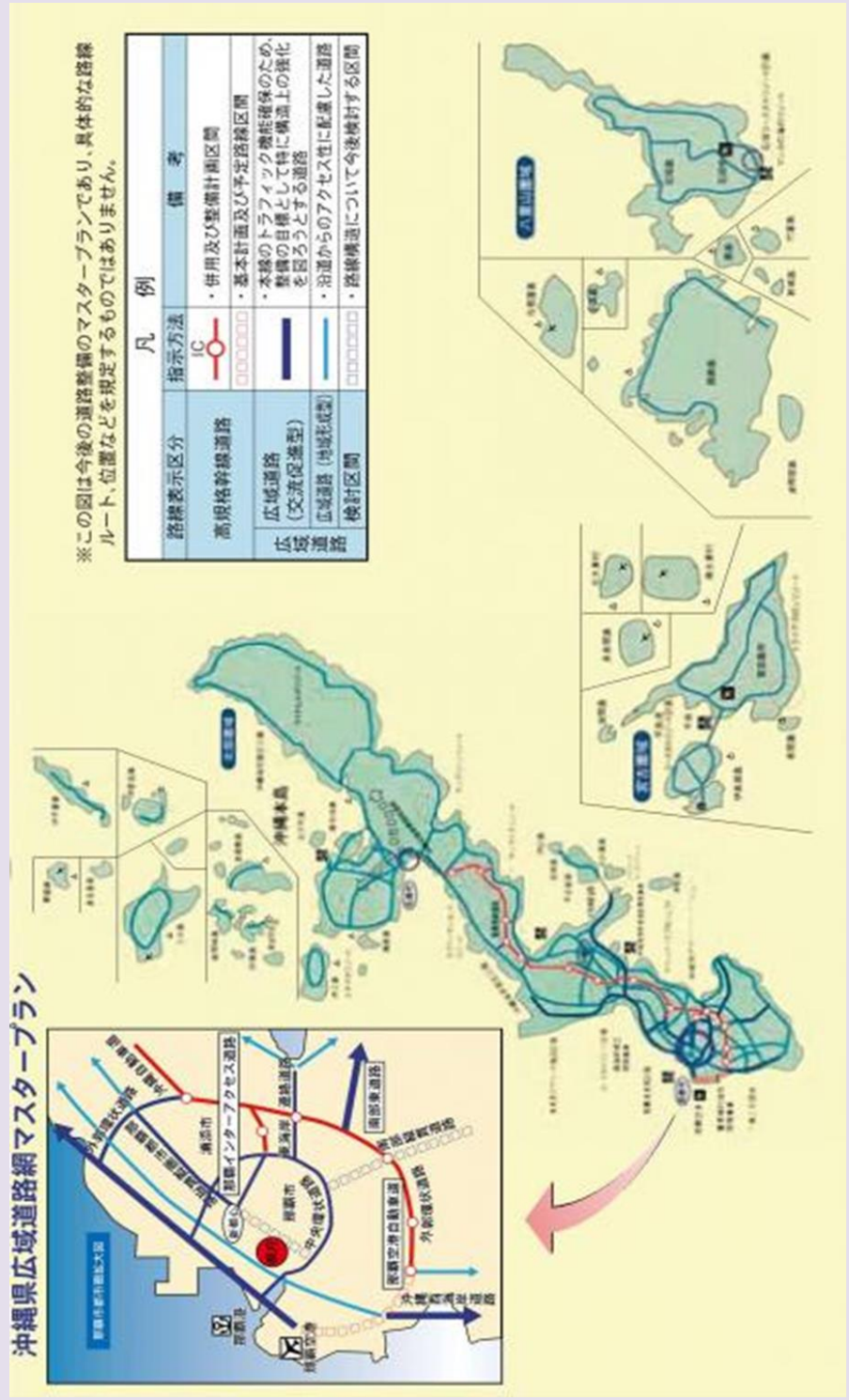


沖縄県広域道路整備基本計画

策定年次	平成 5 (1993) 年 12 月						
概要	沖縄県は、活力ある地域づくりを推進し、豊かさとゆとりある生活を実現していくため、中長期的視点から、地域構造を強化し各種地域活性化施策を支援するために必要な高規格幹線道路（沖縄自動車道、那覇空港自動車道）と一体的に機能する広域的な幹線道路網に関する今後の整備計画として、沖縄県幹線道路整備基本計画を策定している。						
沖縄県 広域道路整備 の基本方針	那覇空港の所要時間（沖縄本土のみの市町村）						
	現在の所要時間市町村一覧						
	<table border="1"> <tr> <td>60分未満</td> <td>恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町</td> </tr> <tr> <td>60分以上90分未満</td> <td>読谷村、金武町、宜野座村、名護市</td> </tr> <tr> <td>90分以上</td> <td>本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村</td> </tr> </table>	60分未満	恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町	60分以上90分未満	読谷村、金武町、宜野座村、名護市	90分以上	本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村
	60分未満	恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町					
60分以上90分未満	読谷村、金武町、宜野座村、名護市						
90分以上	本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村						
将来の所要時間市町村一覧							
	<table border="1"> <tr> <td>60分未満</td> <td>恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町、読谷村、金武町、宜野座村、名護市</td> </tr> <tr> <td>60分以上90分未満</td> <td>本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村</td> </tr> <tr> <td>90分以上</td> <td>-</td> </tr> </table>	60分未満	恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町、読谷村、金武町、宜野座村、名護市	60分以上90分未満	本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村	90分以上	-
60分未満	恩納村、うるま市、沖縄市、嘉手納町、北谷町、北中城村、宜野湾市、中城村、浦添市、西原町、那覇市、南風原町、与那原町、南城市、豊見城市、糸満市、八重瀬町、読谷村、金武町、宜野座村、名護市						
60分以上90分未満	本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村						
90分以上	-						

<沖縄県広域道路網マスタープラン>

沖縄県
広域道路網
マスタープラン



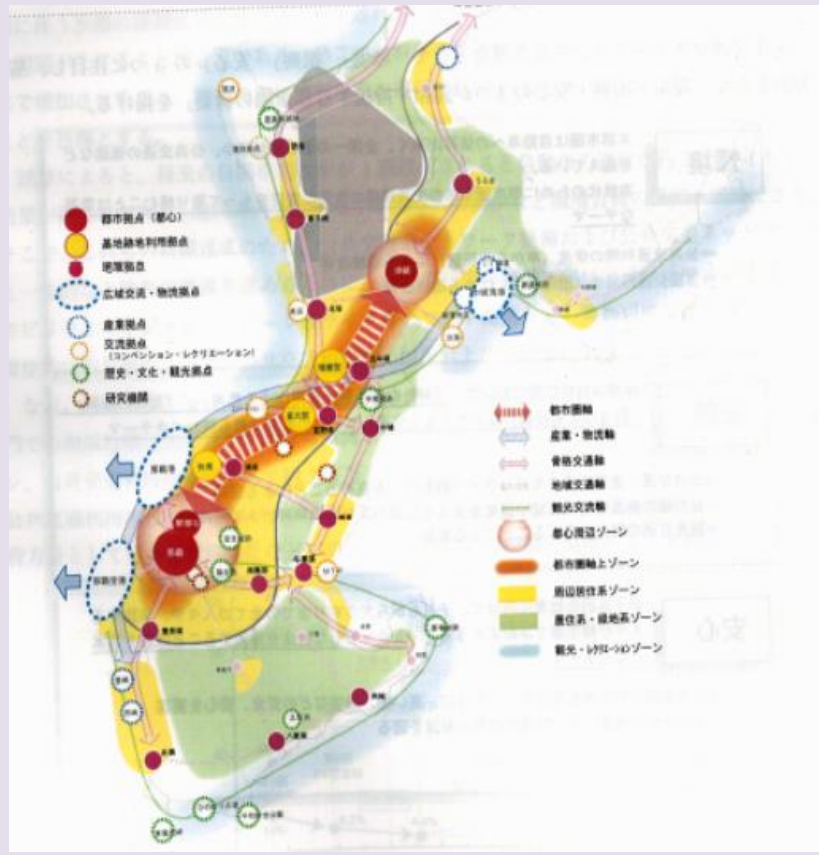
沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン

策定年次	平成 21（2009）年 3 月
目標年次	令和 12（2030）年
課題	公共交通の利用促進に関する課題
	公共交通利用離れを防止し、より利便性の高い公共交通システムを再構築し、自動車利用との適切な分担が必要
	道路交通円滑化に向けた課題
	交通渋滞解消に向け、道路の段階構成に配慮した着実な道路整備の推進に加えて、高速道路を含む道路の有効
	観光交通の魅力を高めるための課題
	観光客が混雑区間を迂回して観光拠点に円滑にアクセスできるような施設整備と情報提供システムの展開が必要
	生活交通支援に向けた課題
	日常生活に必要な移動に制約が生じないようニーズや地域資源を生かした仕組みの展開が必要
	都市構造上の課題
	都市圏軸の発展や拠点の育成等に資する多様な交通システムの展開と都市圏の活力・安全・快適さを生み出すような総合的な質の向上が必要
都市圏の将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様性のある歴史・文化が後世に大切に引き継がれ、地球環境の保全にも貢献しつつ、亜熱帯・島しょといった特色を持った豊かな自然環境と共生しながら、持続的発展が実現される都市圏 ・ アジア・太平洋地域における国際交流を導き、沖縄の戦略的な経済振興と自立性を先導する都市圏 ・ 高齢者から子どもたちまで、皆が地域の誇りと愛着を深め、共同しながら沖縄の風土に根差した安心・快適な暮らしが実現される都市圏
基本理念	「環境」「振興」「安心」
基本方針	「環境」「振興」「安心」 環境・振興・安心の3つの調和・持続する都市圏の構築
将来の目標水準	<p>環境</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 将来の公共交通利用率を 10%まで増加させることを目指す。 2. 将来の自動車利用率を現況の約 69%から約 62%へと約 1 割削減することを目指す。 <p>振興</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通や自動車による移動時間を現況より 20%短縮することを目指す。 2. 将来の公共交通利用率を 10%まで増加させることを目指す。 <p>安心</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路の役割に応じた整備を進めることで、通過交通を可能な限り地域の道路へ流入させないことを目指す。 2. 道路整備の推進によって救急搬送エリアの拡大を目指す。

<p>将来の都市圏 交通マスター プラン基本方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車利用を増やさない、 unnecessaryな車利用を減らすため、必要な施策を展開 ・ 目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策を展開 ・ 子どもからお年寄りまで、どこでも安全で安心して暮らせるための施策を展開
<p>分野別 展開方針</p>	<p>都市圏構造の誘導に向けた展開方針</p> <p>都市圏軸の発展、拠点の育成、圏域の形成に資する多様な交通システムを戦略的に展開</p> <p>公共交通の利用促進に向けた展開方針</p> <p>公共交通利用マーケットを飛躍的に拡大するためシステム全体を再構築</p> <p>道路円滑化に向けた展開方針</p> <p>自動車、公共交通、生活者（歩行者など）のすべての視点で必要な基盤整備を展開</p> <p>観光交通の魅力向上に向けた展開方針</p> <p>公共交通の利用促進や、周遊性の向上を図る生活交通支援に向けた展開方針</p> <p>生活交通の支援に関する施策</p> <p>日常生活に必要な移動に制約が生じないようニーズや地域資源を生かした仕組みの展開</p>
<p>施策</p>	<p>都市圏構造の誘導に関する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ①南北都市圏軸の活発な都市活動を支え、輸送機能が高い総合的な交通システムを配置 ②基地跡地などの新たな拠点地域に対しては、振興のための拠点機能の導入・育成や都市圏軸との連携を支える交通体系を戦略的に配置 ③広域交流拠点と都市拠点及び地域拠点間の連絡強化を図るための交通体系の展開 <p>公共交通の利用促進に関する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ①モビリティの高い魅力ある新たな公共交通システムを拡充し、公共交通全体としての利用者、利用圏域を拡大。 ②骨格的な公共交通システムと連携した地域公共交通網の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダー機能を有するバスを効果的に導入し、利便性の高いエリアを拡大 ・ 拠点地域と郊外地域間、主な圏域間の公共交通の利便性を高めるためのバスサービスの展開 ③公共交通の利用促進を図る TDM 施策の実施 <p>道路交通の円滑化に関する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市圏軸や圏域軸の円滑な自動車交通を支える道路ネットワークの整備（2環状7放射道路、ハシゴ道路等） ②・骨格的な公共交通システムのための空間確保に必要な道路整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速公共交通システム実現に向けた多様なモード間の連携のための結節点整備推進 ③自動車需要の適正化による交通円滑化を促進するため TDM 施策の展開 ④地域の安全な生活環境を守るための段階的な道路網の整備

施策	観光交通の魅力向上に関する施策
	<ul style="list-style-type: none"> ① バス網の再構築に併せた公共交通による周遊の促進や観光情報提供による周遊の支援 ② 観光周遊拡大に向けた高速交通体系の利活用と拡充（沖縄自動車道、西海岸道路など） ③ 高速交通体系と各観光拠点を結ぶ道路網の強化、情報提供による観光交通の誘導 ④ 景観に優れた地域では、景色やリゾートの趣を堪能できるように交通に新たな価値を創造 ⑤ 買い物周遊が多い拠点地域では、車がなくても安心して周遊できる交通システムを展開 （都心外周部に駐車場を設ける観光フリンジパーキング等） ⑥ 観光交通の魅力向上を図るための観光情報提供拠点や観光振興拠点の展開
	生活交通の支援に関する施策
	① 地域自らが、自らの地域の足を考え、創出する仕組みの活用
具体的な立案	将来公共交通ネットワーク計画
	<ul style="list-style-type: none"> (1) 新たな公共交通システムの導入 (2) 地域間を支える主要なバス交通の拡充 (3) 広域観を連絡する高速バス交通の強化 (4) 軸上市街地におけるフィーダーバスネットワークやTDM施策の重点的促進 (5) 多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置

関連する
イメージ図など



地域別都市整備の方向



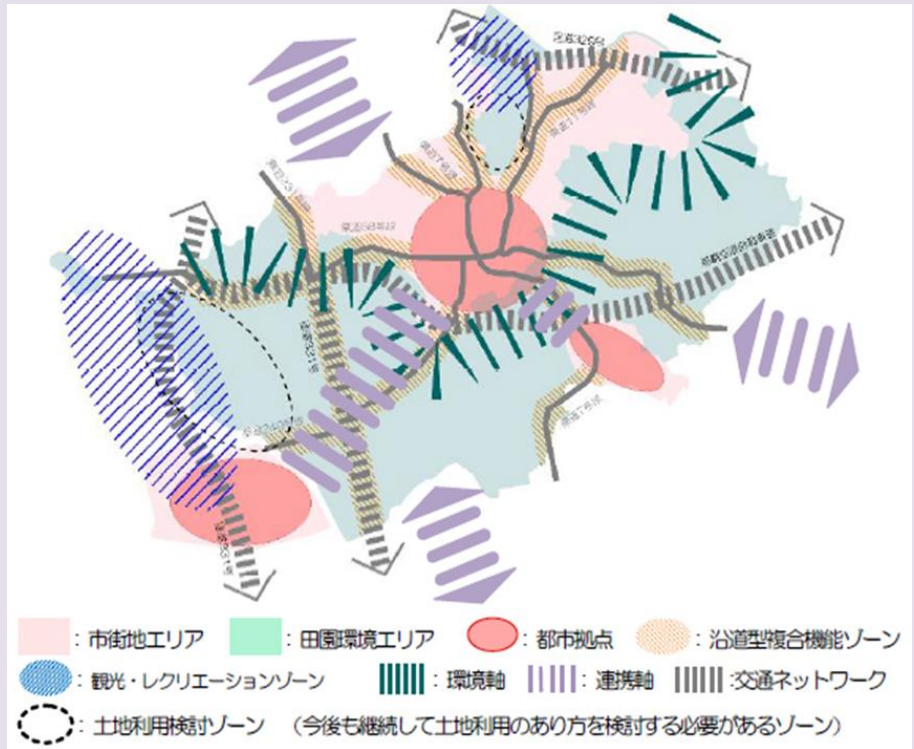
地域別都市整備の方向

(3) 市の交通に関する上位計画について

市の交通に関する計画を以下にまとめる。

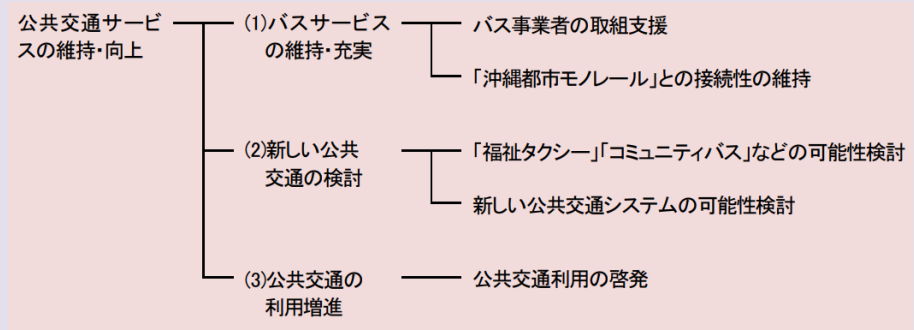
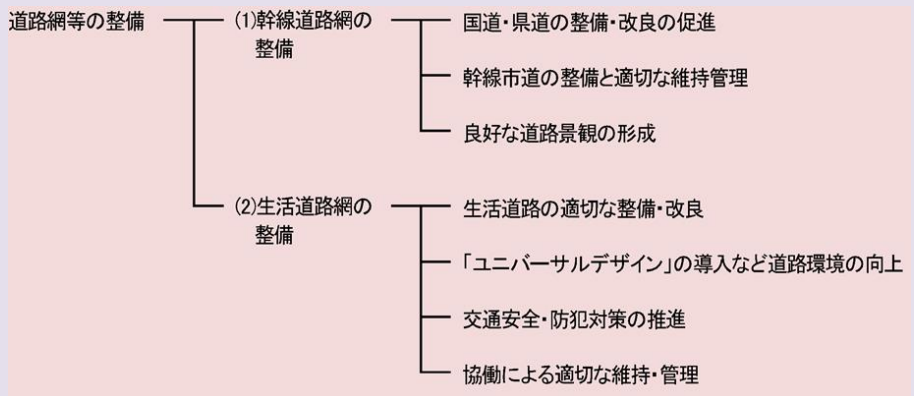
第4次豊見城市総合計画	
策定年次	平成29(2017)年3月
基本理念	自立・活力・共生
将来像	「ひと・そら・みどり がつなぐ 響(とよ) むまち とみぐすく」 将来人口目標: 70,000人(2020年)
将来都市構造の方針	<p>・多機能都市構造の形成</p> <p>市内3つの市街地がそれぞれ異なる特色を持った市街地として発展し、連たんする生活圏の形成や幹線道路沿いの商業施設などの集積が見られる。今後は、市の「中心市街地」となる都市拠点の形成や日常生活に必要なサービス施設が集積した生活拠点、多様な都市的サービス施設が集積した複合都市拠点、さらには周辺自治体を含めた広域的機能分担による新たな機能の集積拠点などの拠点形成を推進するとともに、その特性や役割に応じ全体バランスに配慮した公共施設配置の再構築や都市機能の集積を図ることで、それぞれが連携・補完しあう多機能都市構造の形成に取り組む。</p>
	<p>・総合的な交通ネットワークの形成</p> <p>道路網の整備や公共交通機関との連携促進、「LRT」などの新公共交通機関の導入検討、安心・安全で快適な歩行者空間の創出など、地球環境に配慮した持続的で快適な交通環境づくりに努める。また本市の将来都市構造を実現するため、道路・交通網の再編を図るなど、各都市拠点間を効率的に結び、周辺自治体との広域連携に資する総合的な交通体系の確立を目指す。</p>
	<p>・生活環境(アメニティ)都市の形成</p> <p>尾根沿いの斜面緑地や河川は、本市の環境軸を軽視得する重要な骨格であることから保全を図るとともに、市民が身近な場所で自然の豊かさを感じられる空間として整備・活用を検討する。また、豊見城総合公園や豊崎海浜公園などと連携した緑のネットワークを創出し、将来にわたって都市と農村と自然のバランスのとれた生活環境(アメニティ)都市の形成を目指す。</p>
施策	<p>●持続可能な環境と安心・安全のまちづくり</p>
	<p>○災害に強いまちづくり</p> <p>(1) 災害に強い都市構造の形成(道路・公園・上下水道などの都市基盤の整備・改善、避難路などに避難誘導標識の設置等)</p> <p>(2) 災害に強い建築物・構造物の整備等</p>
	<p>○防災体制の整備と国民保護への対応</p> <p>(1) 行政の防災体制の充実(各種災害対策や防災体制の強化、各種マニュアルなどの策定、大規模災害などの発生を想定した全市的な防災訓練などの充実等)</p> <p>(2) 地域防災組織の充実支援(市の広報紙やホームページなどを活用した広報と啓発活動の実施等) 等</p>

施策	●総合的な危機管理体制の強化
	○交通安全対策の推進
	(1) 安全な道路交通環境の整備 （市道などの生活道路では、十分な幅員の確保や歩行者優先の標識設置、必要に応じて「スクールゾーン」等の表示 等）
	(2) 交通安全活動の充実 等
	●新たな産業の創造
	○観光・リゾート産業の振興
	(1) 観光拠点の充実（幹線道路の整備や新設、「市内一周バス」などの路線バスの活用、歩行者の快適性の向上 等）
	(2) 西海岸地域における観光拠点の形成（豊崎地区は、大規模商業施設や道の駅豊崎などが立地しており、新しい観光拠点として最大限に活用） 等
	●生活と産業を支える都市基盤の整備
	○道路網等の整備
(1) 幹線道路網の整備 （那覇空港自動車道の那覇空港への延伸などにより増加が予想される広域的な自動車交通処理機能を担う幹線道路網については早期整備を要請し、交通渋滞の緩和・解消を推進 等）	
(2) 生活道路網の整備 （道路幅員や隅切りの確保、歩車道の分離、行止り道路の解消など、生活道路（住宅地内の市道や集落道など）の危険箇所から順次整備・改良を実施し、幹線道路と連絡する有機的なネットワークを計画的に形成 等）	
○公共交通サービスの維持、向上	
(1) バスサービスの維持・充実 （バス事業者をはじめとする関係機関と連携して、バスルートの検討や、停留所をはじめとする施設の充実、ICT（情報通信技術）を活用するなどした運行情報の提供、利用促進キャンペーンなどを支援 等）	
(2) 新しい公共交通の検討 （バスの停留所から離れた「公共交通不便地域」に居住する人や高齢者・障害者等の「交通弱者」のため、法令の規制緩和などの流れを踏まえつつ、「福祉タクシー」や「コミュニティバス」といった交通機関の導入の可能性を検討 等）	
(3) 公共交通の利用促進 （沖縄県やバス事業者などと連携して、不要不急の自動車利用の抑制とバス・自転車利用促進のキャンペーン、バス利用者へのインセンティブ（優位性）の付与などを検討 等）	



関連する
イメージ図など

＜将来都市構造＞

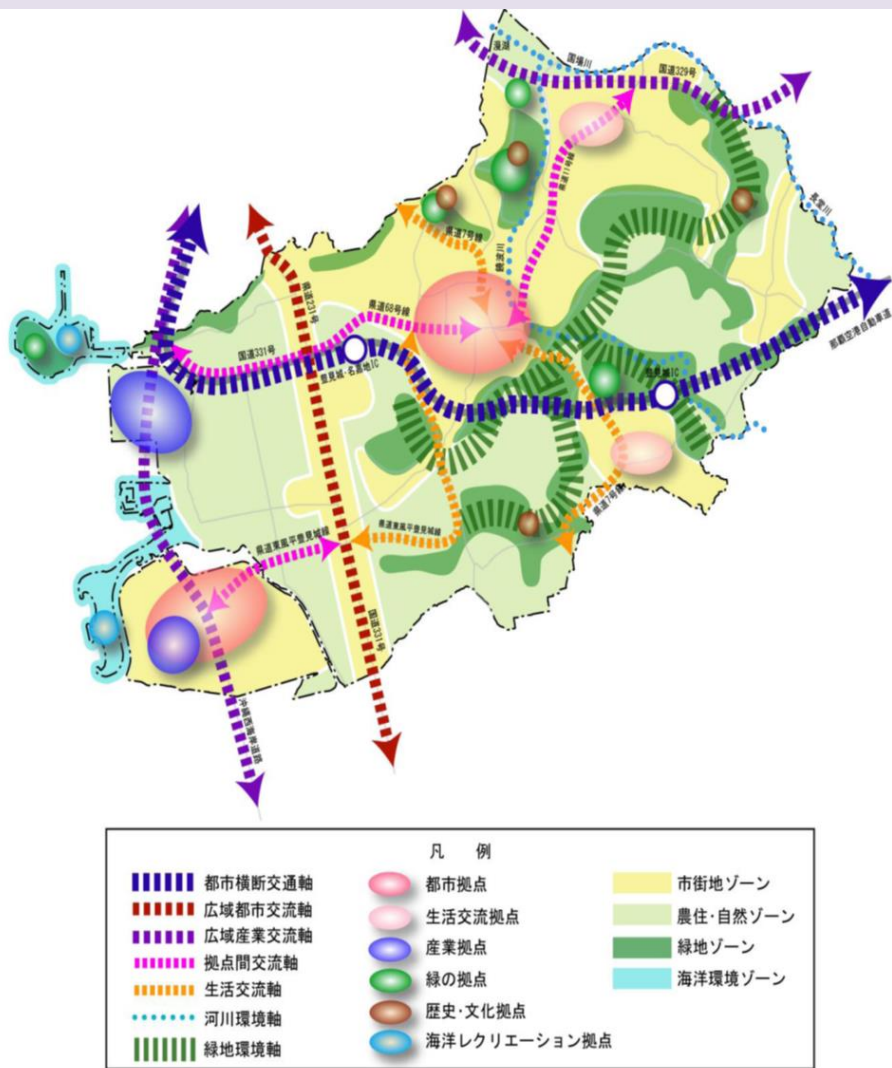


第5次豊見城市総合計画	
策定年次	令和3(2021)年3月
基本理念	<象徴的フレーズ> 響(とよ)むまち・豊見城
将来像	Welcomeな思いで ハートがつながり みんなで彩るまち とみぐすく
政策展開の基軸	子どもを産み育てやすいまち とみぐすく
	“子どもが生きる街づくり”を目指す「子どもの街」宣言のもと、社会全体で子どもを守り育むまちづくりを行います。
	誰もが安心して暮らせるまち とみぐすく
	令和12年(2030)年までの国際社会共通の目標であるSDGsに着目し、豊見城市らしいSDGsの実現に向け「誰一人取り残さない、優しいまちづくり」を行います。
	地の利を活かして持続的に発展するまち とみぐすく
政策分野別 方向性	本市の立地特性である那覇空港・県都那覇市との隣接、市内那覇空港道路インターチェンジ、国道・県道からの 交通利便の優位性 を活かして、 今後も持続的に発展するまちづくり を行います。
	環境に優しい住みよいまち ・身近な生活及び自然環境の保全やごみの資源化・減量化等による循環型社会の構築を図り、豊見城市らしい低炭素社会の実現による環境に優しいまちを目指します。 ・また、次世代にもみどりを引き継ぎながらも住みよいまちとするため、「まちの顔」等の市街地整備を進めながら計画的な土地利用を推進するとともに、 市民生活を支える道路・公共交通・公園・緑地・上下水道等の都市基盤の整備を推進 します。

豊見城市都市計画マスタープラン	
策定年次	平成 29 (2017) 年 3 月
基本方針	安心で快適な移動ができる暮らしを作る
将来像	「ひと・まち・みどりが調和する誰もが住みやすい都市」 ・市の自立性、求心力を高める都市づくり ・広域都市圏の一体的な発展に貢献する都市づくり
道路・交通網の整備状況と課題	・道路網 1. 那覇広域や沖縄県と比較して整備率、整備水準は低い 2. 国道 331 号、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の広域インフラの拡幅整備を予定 3. 中心市街地を通る東西軸である豊見城中央線の拡幅整備を予定 4. 中心市街地と豊崎を結ぶ東風平豊見城線の整備を予定 →課題：広域インフラを活かした近隣施設や市内拠点間の連携・交流の強化 5. 国道 331 号や中心市街地と那覇市を結ぶ県道 7 号線は交通量が多く、慢性的な混雑状況 6. 中心市街地内の東西軸、南北軸ともに混雑度は 1.00 以上 →課題：中心市街地と市内外を結ぶ幹線道路の整備が必要
	・公共交通網 1. 県道 7 号線など、中心市街地と那覇市や糸満市を結ぶ路線で運行水準が高い 2. 市内を結ぶ路線は低い水準 3. 東西軸の県道 11 号線、県道 68 号線などでは運行水準が低い →課題：中心市街地と豊崎などの各拠点を結ぶ市内（東西方向）の公共交通の強化
その他の分野に関する状況と課題	・国道 331 号をはじめとした幹線道路沿道で商業用地が分布 ・自家用車保有数は年々増加傾向にあり、1 世帯あたりの保有台数は約 2 台と県平均よりも高い。 →課題：環境負荷の低減に向けて公共交通の充実が必要
施策の体系と設備・誘導の方針	A. 骨格的道路体系の充実 1. 近隣都市と連絡する広域幹線道路の整備（那覇空港自動車道等）⇒事業中の拡幅設備の推進 2. 市内拠点間を結ぶ主要幹線道路などの整備⇒県道の拡幅設備の推進、県道東風平豊見城線の新設設備、都市計画決定済みの地区幹線道路の事業化
	B. 道路空間の充実 1. 安全な歩行空間の整備 ⇒交流を支える幹線道路の歩道設備、段差の解消、点字ブロックの設置、通学路における安全性の確保、一戸一灯運動の推進 2. 生活道路の整備 ⇒安全な道路幅員の確保、旧集落内の通過交通を抑制する施策の推進 3. 道路の維持・管理⇒道路環境の定期的な維持・管理、横断防止柵、道路反射期の設置

<p>施策の体系と設備・誘導の方針</p>	<p>C. 公共交通の充実</p> <ol style="list-style-type: none"> 公共交通利便性の向上⇒運行水準の維持や利便性向上（コミュニティバス・デマンドバスの導入検討等） 公共交通結節点の強化・充実⇒豊崎等における公共交通結節点の強化 新しい公共交通の創出⇒新しい公共システムの導入の検討
<p>地域別構想</p>	<p>(a) 東部地域</p> <p><道路・交通に関する地域の重点施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇空港自動車道（那覇空港～豊見城・名嘉地 IC） 那覇市や空港へのアクセス利便性の向上や、自動車専用道路の利便性の向上に向けた整備の促進 県道 11 号線 本市の中心市街地と東部地域を連結する東西交通の主要な軸として、利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 <p>(b) 中央地域</p> <p><道路・交通に関する地域の重点施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇空港自動車道（那覇空港～豊見城・名嘉地 IC） 那覇市や空港へのアクセス利便性の向上や、自動車専用道路の利便性の向上に向けた整備の促進 県道 68 号線 本市の中心市街地と周辺地域を連絡する東西交通の主要な軸として、利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 県道 11 号線 本市の中心市街地と東部地域を連結する東西交通の主要な軸として、利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 県道東風平豊見城線 県道東風平豊見城線に連絡し、中心市街地と豊崎間のアクセス利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 <p>(c) 西部地域</p> <p><道路・交通に関する地域の重点施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇空港自動車道（那覇空港～豊見城・名嘉地 IC） 那覇市や空港へのアクセス利便性の向上や、自動車専用道路の利便性の向上に向けた整備の促進 国道 331 号 那覇市や糸満市へのアクセス利便性の向上や、本市の南北方向連絡の利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 県道 68 号線 本市の中心市街地と周辺地域を連絡する東西交通の主要な軸として、利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 県道東風平豊見城線 県道東風平豊見城線に連絡し、中心市街地と豊崎間のアクセス利便性の向上に向けた 4 車線化の促進 <p>(d) 西海岸地域</p> <p><道路・交通に関する地域の重点施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇空港自動車道（那覇空港～豊見城・名嘉地 IC） 那覇市や空港へのアクセス利便性の向上や、自動車専用道路の利便性の向上に向けた整備の促進

関連する
イメージ図など

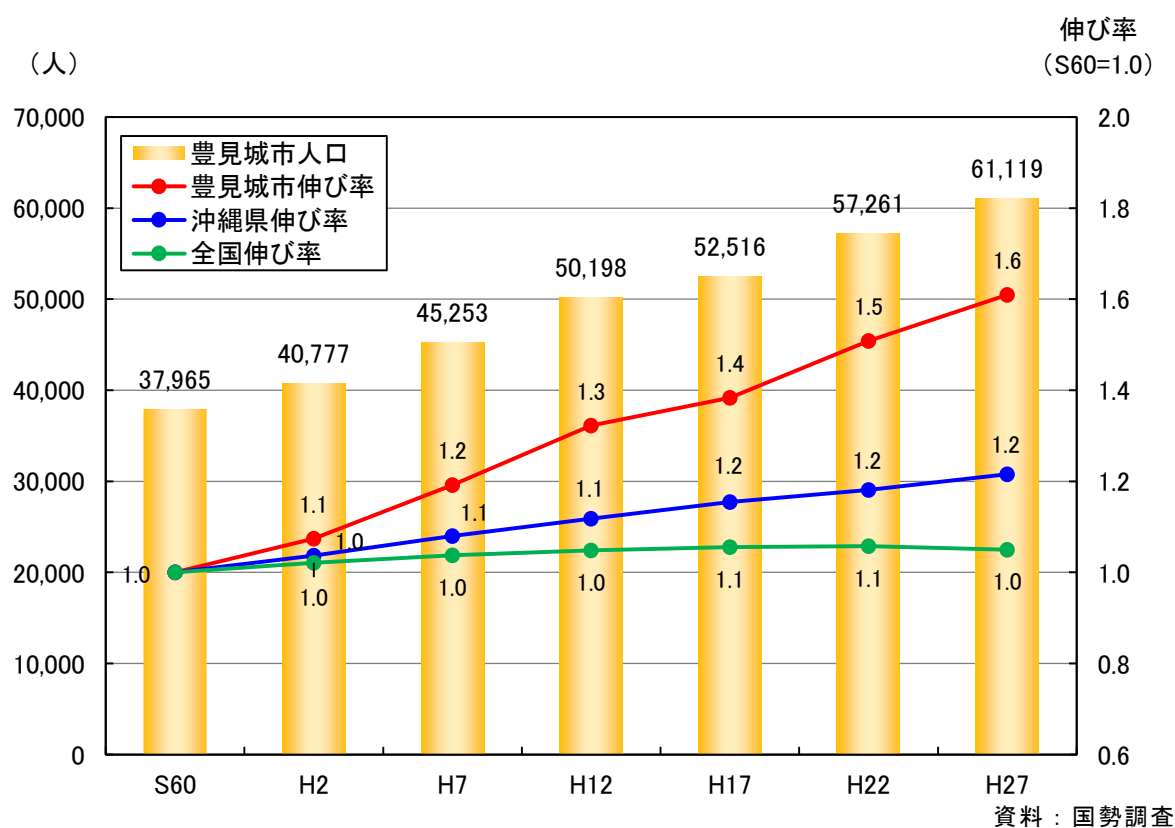


2. 2 豊見城市のまちづくりの現状・地域特性

(1) 市全体の人口

① 総人口

豊見城市の総人口は増加を続けており、沖縄県全体の伸び率に比べ高く、昭和60年から平成27年までの約30年間で約1.6倍（約2万3千人）に増加している。



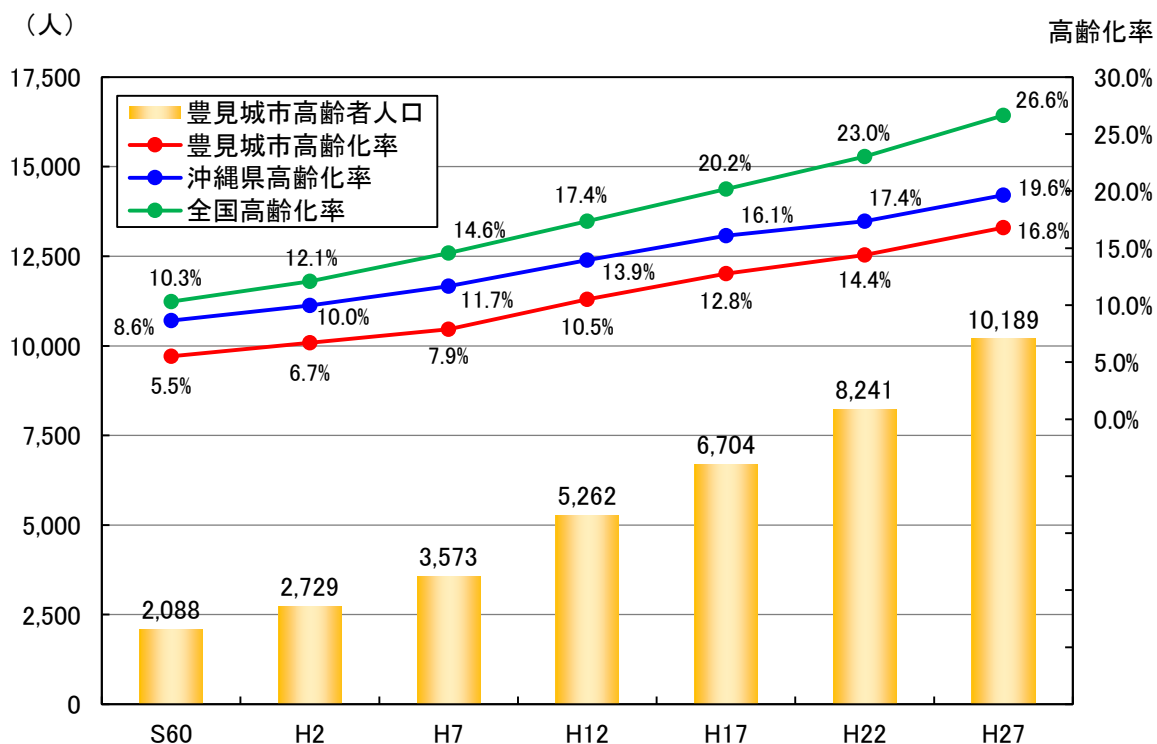
(単位：人)

	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
豊見城市	37,965	40,777	45,253	50,198	52,516	57,261	61,119
沖縄県	1,179,097	1,222,398	1,273,440	1,318,220	1,361,594	1,392,818	1,433,566
全国	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	127,094,745

資料：国勢調査

②高齢化率

豊見城市の高齢者人口（65歳以上）は年々増加しており、昭和60年から平成27年までの約30年間で約8,100人増加し、高齢化率が約11ポイント増（沖縄県全体と同程度）となっている。



資料：国勢調査

(単位：人)

	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
豊見城市	2,088	2,729	3,573	5,262	6,704	8,241	10,189
	37,965	40,777	45,253	50,198	52,516	57,261	61,119
沖縄県	101,947	121,082	148,567	182,557	218,897	240,507	278,337
	1,179,097	1,222,398	1,273,440	1,318,220	1,361,594	1,392,818	1,433,566
全国	12,468,343	14,894,595	18,260,822	22,005,152	25,672,005	29,245,685	33,465,441
	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	127,094,745

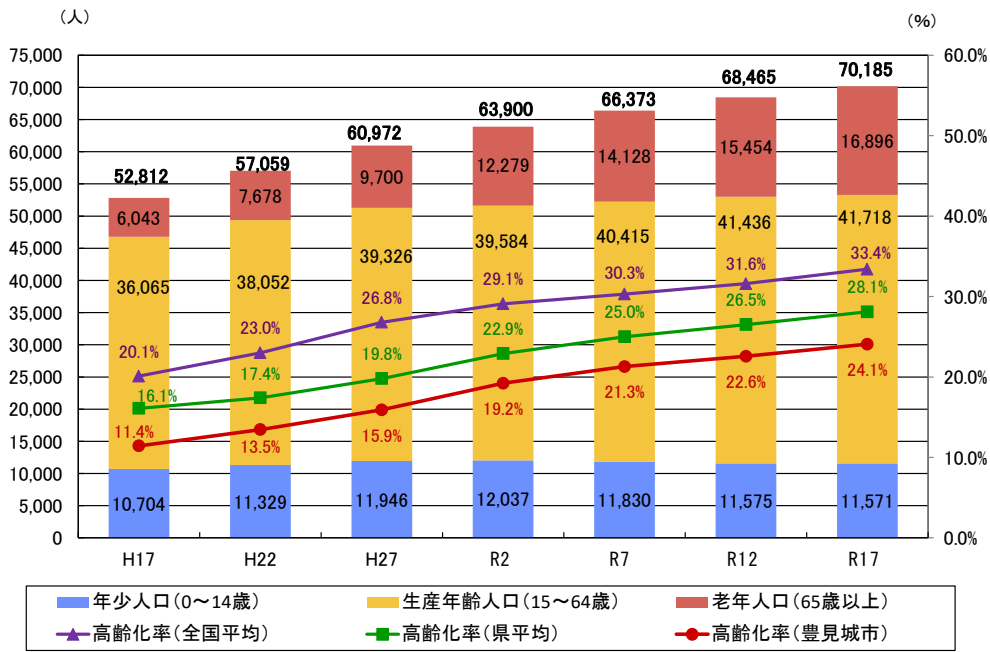
※上段：高齢者人口、下段：総数(年齢不詳除く)

資料：国勢調査

③ 将来推計人口

豊見城市の人口は、2015年(H27年)から2035年(R17年)の約30年間で約6.1万人から約7万人に増加することが予測される。

また、全国平均や県平均と比較すると高齢化の進展は遅いが、2025年(R7年)には高齢化率約21.3%（超高齢社会化）となることが予測される。

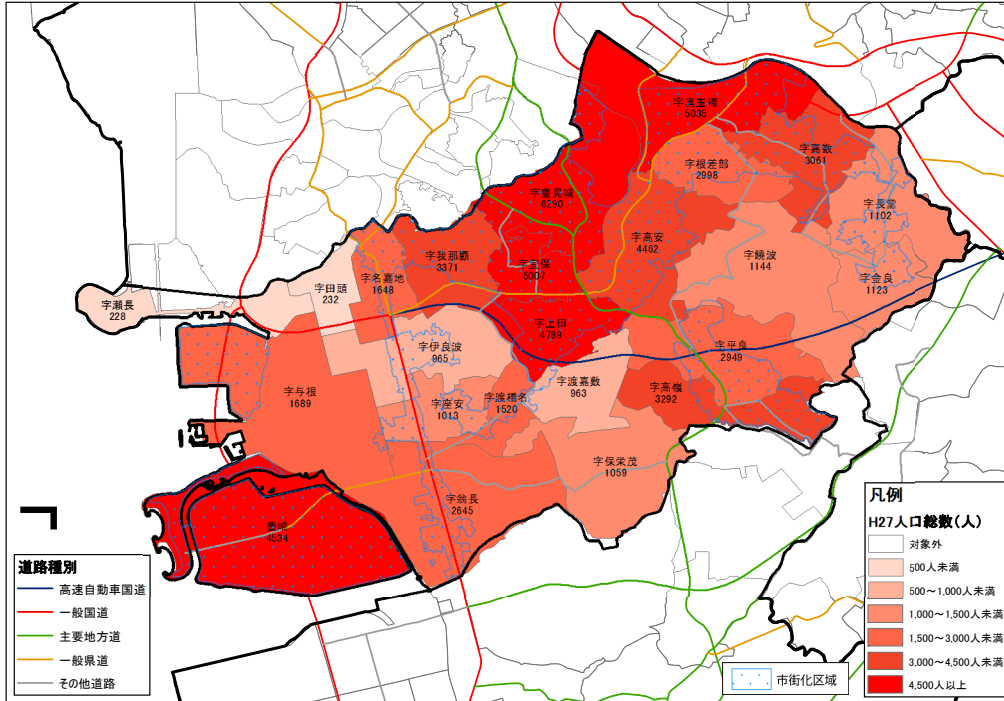


資料： 豊見城市都市計画マスタープラン第2版（平成29年3月）

(2) 地域別人口

①人口総数

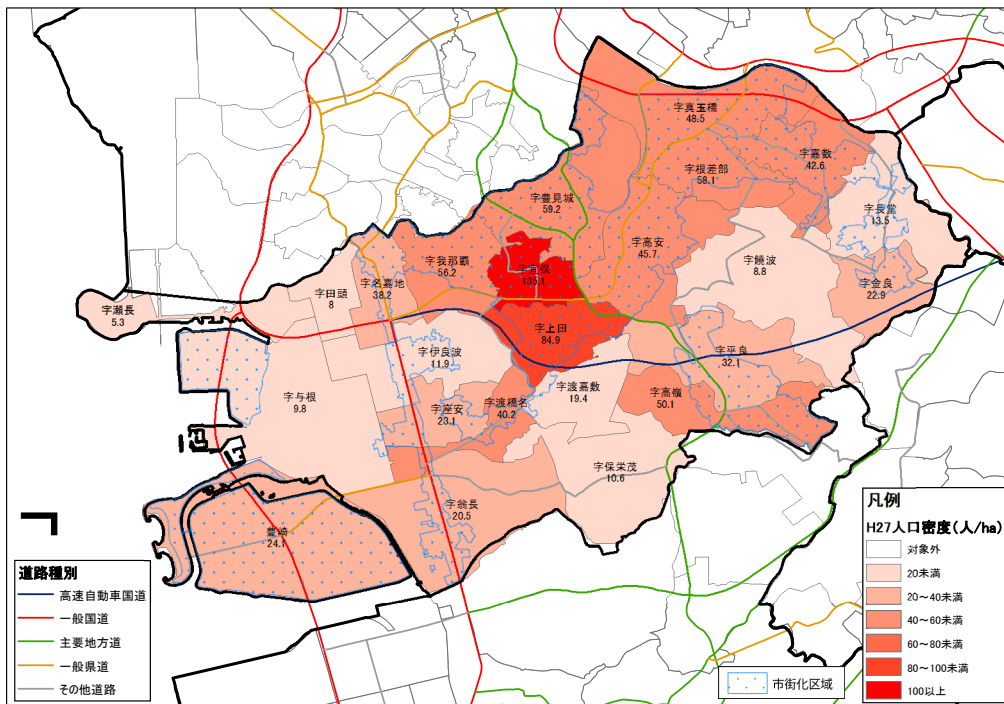
人口総数は、中心市街地（宜保・上田）や豊見城・真玉橋、新市街地（豊崎）が約5～6千人と多い。



②人口密度

資料：国勢調査

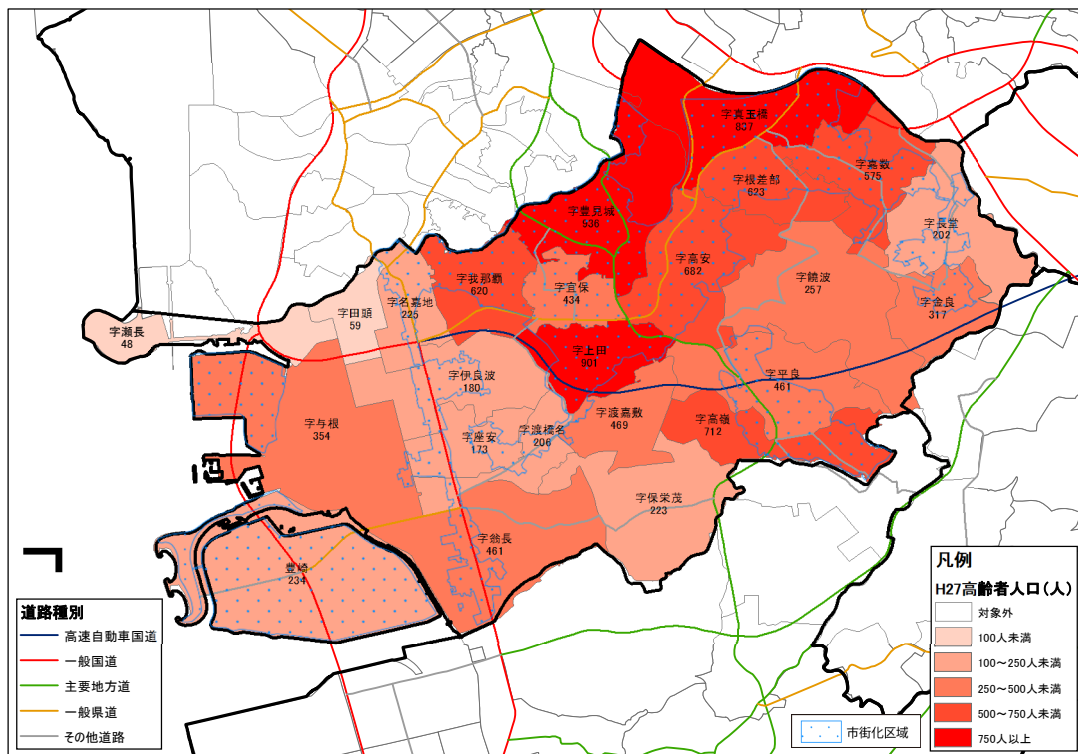
中心市街地の宜保で135.1人/ha、上田で84.9人/haと高い密度となっている。その他、高嶺・渡橋名・豊見城・真玉橋・根差部・高安・嘉数など、40人/haを上回る地域が広く分布している。



資料：国勢調査

③ 高齢者人口（65歳以上人口）

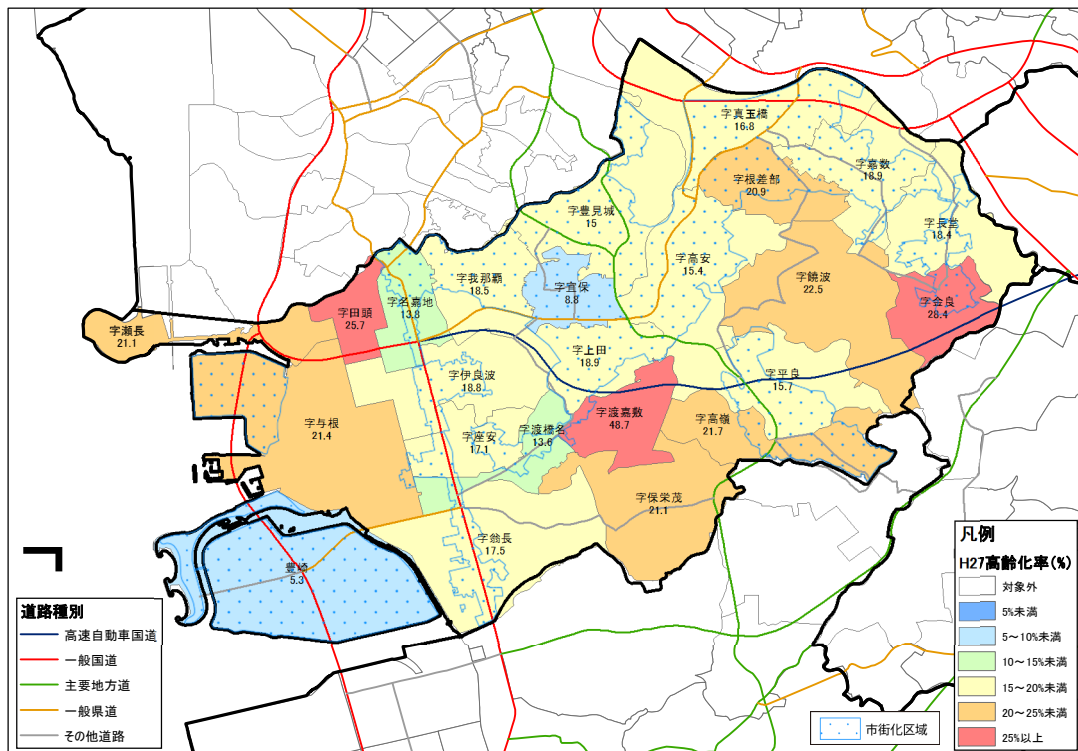
高齢者人口は、中心市街地（上田）や豊見城・真玉橋・根差部・高安・嘉数・高嶺・我那覇が500人以上で、他地域に比べて多い。



資料：国勢調査

④ 高齢化率

田頭・渡嘉敷・金良の高齢化率が25%以上と高い。

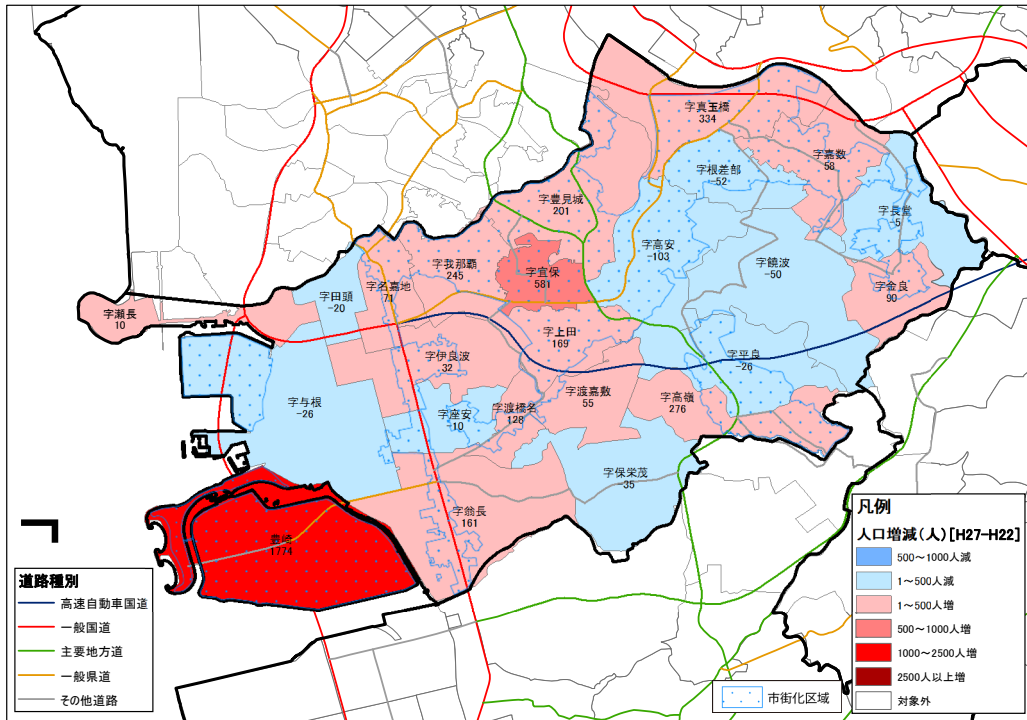


※高齢化率：65歳以上の高齢者人口(老年人口)が総人口に占める割合

資料：国勢調査

⑤人口増減

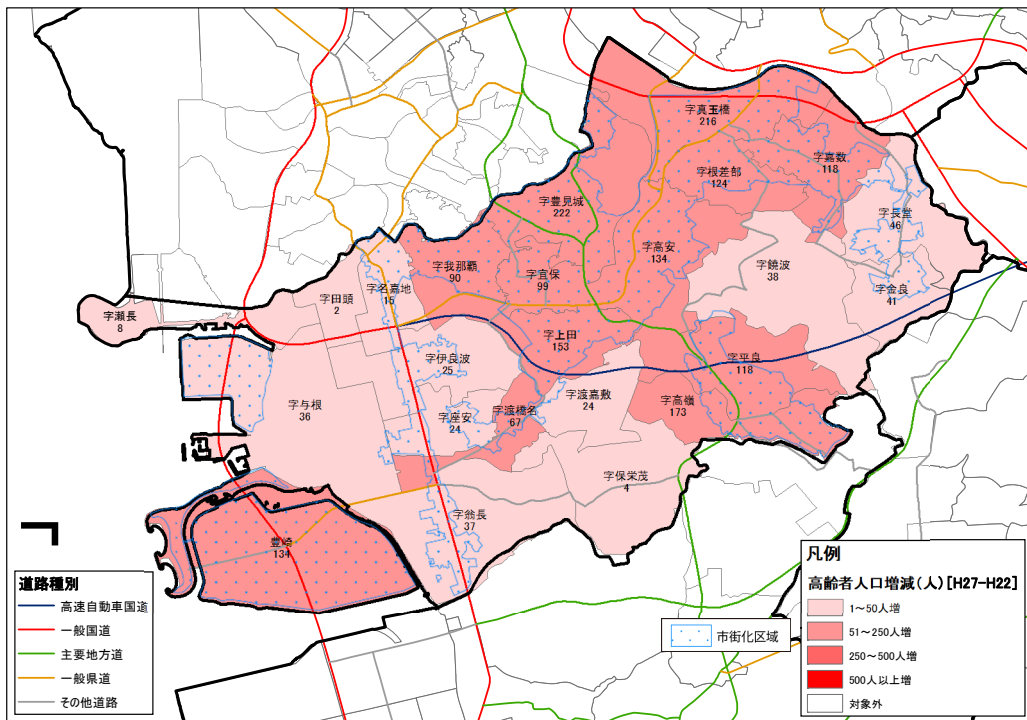
H13.3月に分譲を開始した豊崎地区の人口増加が著しく、概ね市街化区域は増加、市街化調整区域は減少傾向である。



資料：H22・H27 国勢調査

⑥高齢者人口増減

高齢者人口は全地区で増加傾向である。

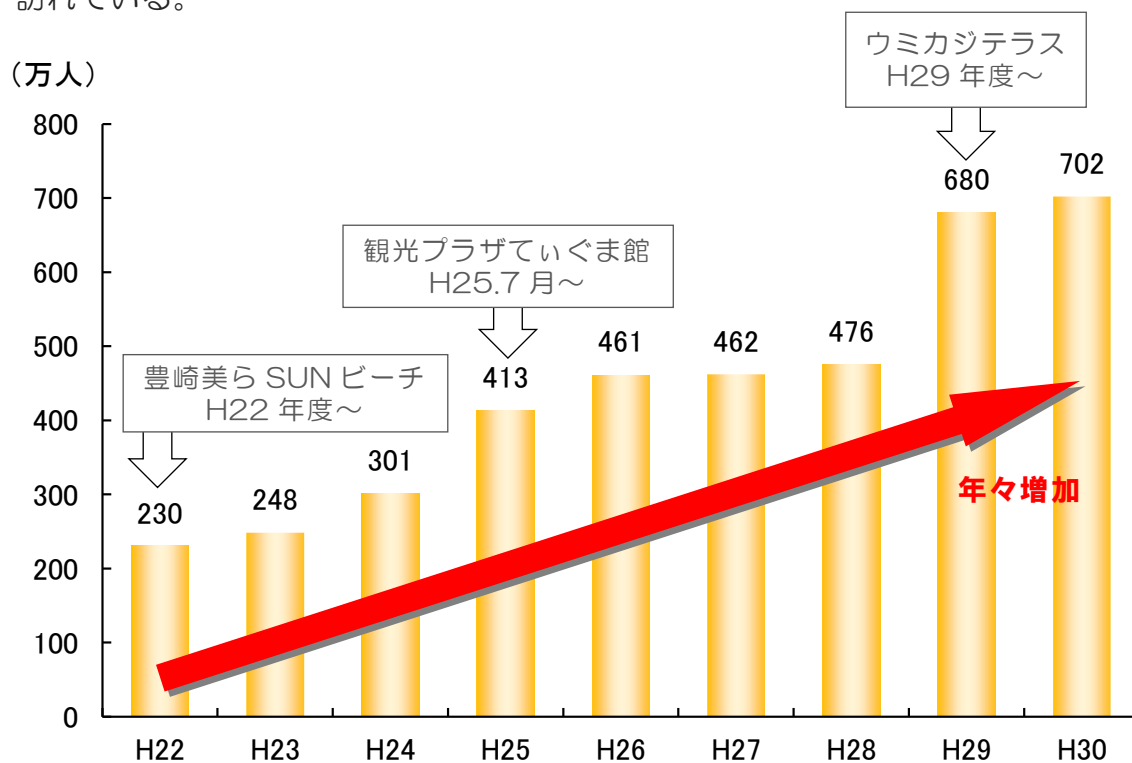


資料：H22・H27 国勢調査

(3) 観光

① 観光入込客数

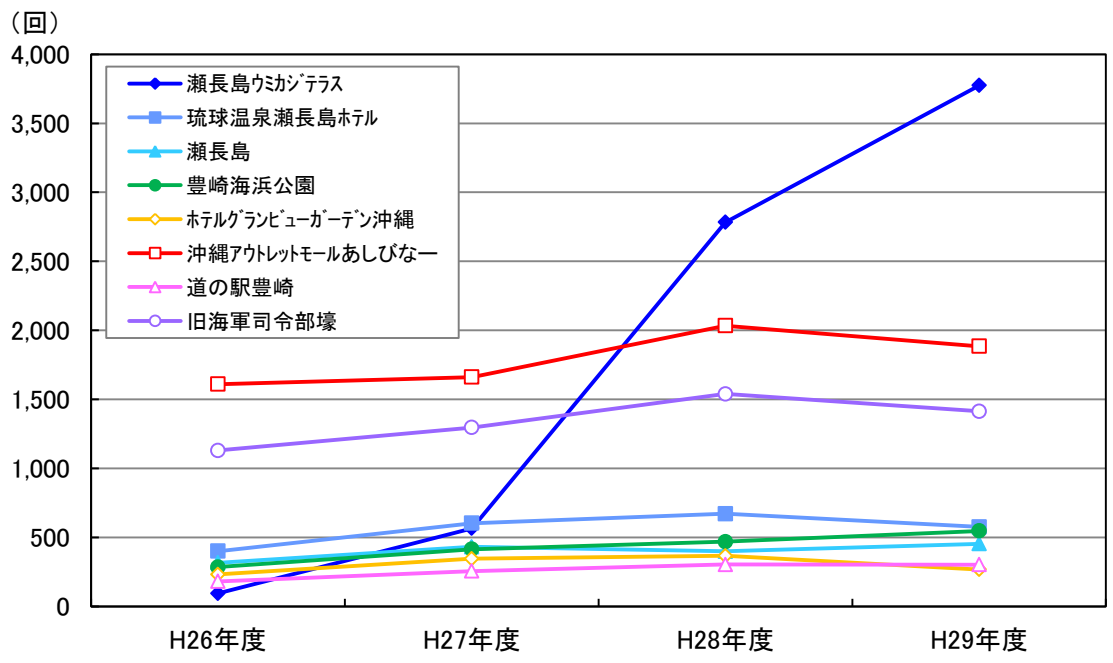
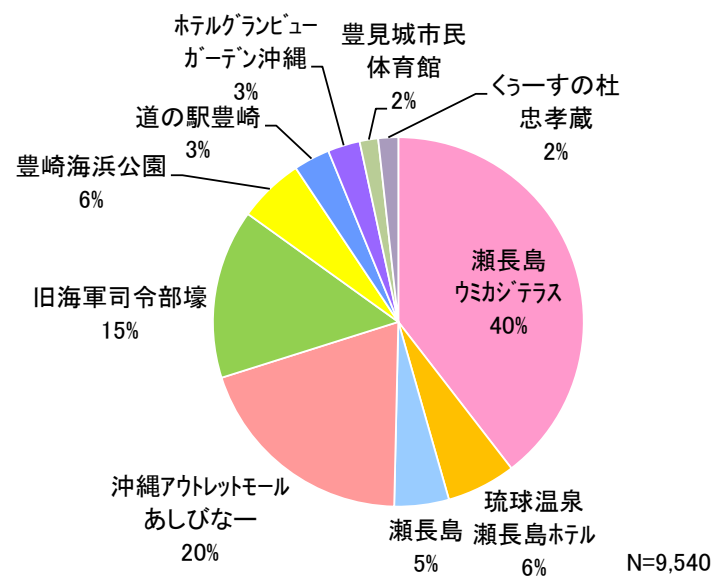
豊見城市の観光入込客数は年々増加しており、延べ700万人(H30)の観光客が訪れている。



資料：豊見城市「観光地点等入込客数」

② 施設別検索回数

RESAS 地域経済分析システムの観光マップ目的地分析から、施設別検索回数を集計した結果、瀬長島関連の検索回数が最も多く（約 5 割）、次いで沖縄アウトレットモールあしびなーが多い。瀬長島ウミカジテラスの検索回数は、H28 年度以降急激に増えている。



※H26～H29 年度のすべての年度で検索回数が上位 10 位以内に入っている施設を表示。

図 施設別検索回数の推移

③観光施設分布

観光施設や飲食店などは豊崎や瀬長島に集中している。その他の観光施設は市内全域に点在しており、飲食店は豊見城市街地や国道・県道沿いに広く分布している。

また、豊崎地区には大型複合商業施設『iias（イーアス）沖縄豊崎』が2020年6月に開業、『リゾートホテル』が2023年に開業予定である。



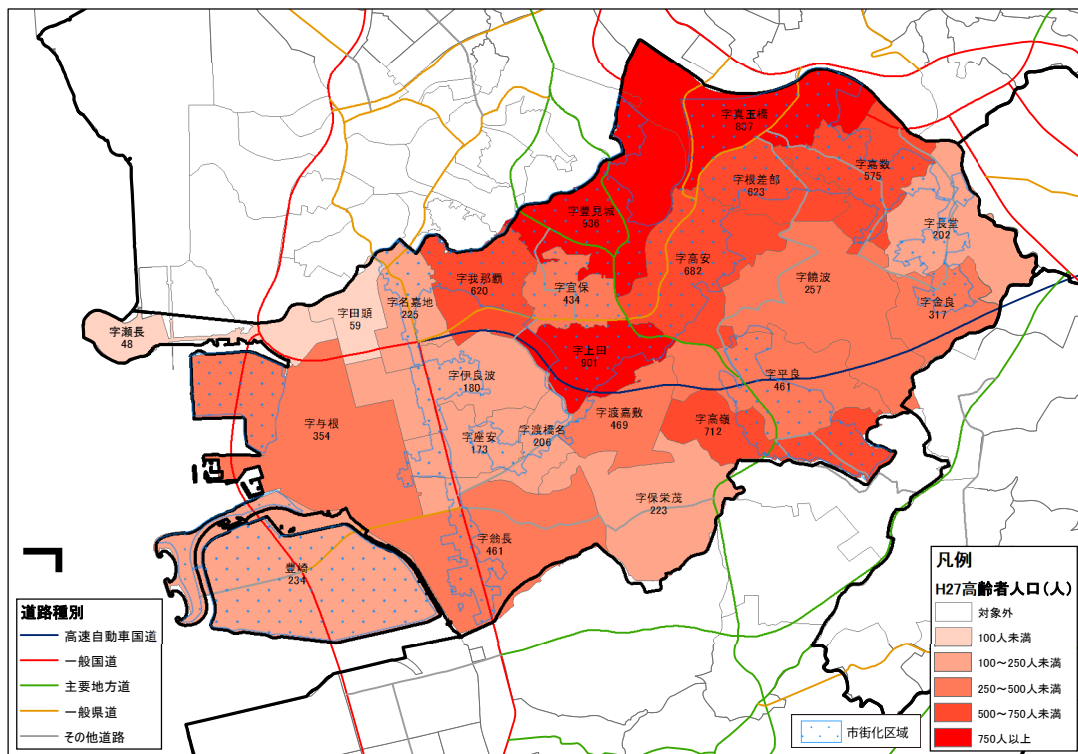
～iias（イーアス）沖縄豊崎～
 ・2020年6月開業
 ・“世界初”最新映像技術を駆使した新しいエンタテインメント水族館の「DMMかりゆし水族館」をはじめ、屋内型ミニチュア・テーマパーク「SMALL WORLDS OKINAWA」（2021年開業予定）が出店。

～インターコンチネンタル沖縄美らSUNリゾート～
 ・2023年開業予定（リゾートホテル）

出典：国土地理院ウェブサイト
 ※地理院地図を加工して作成

③ 高齢者人口（65歳以上人口）

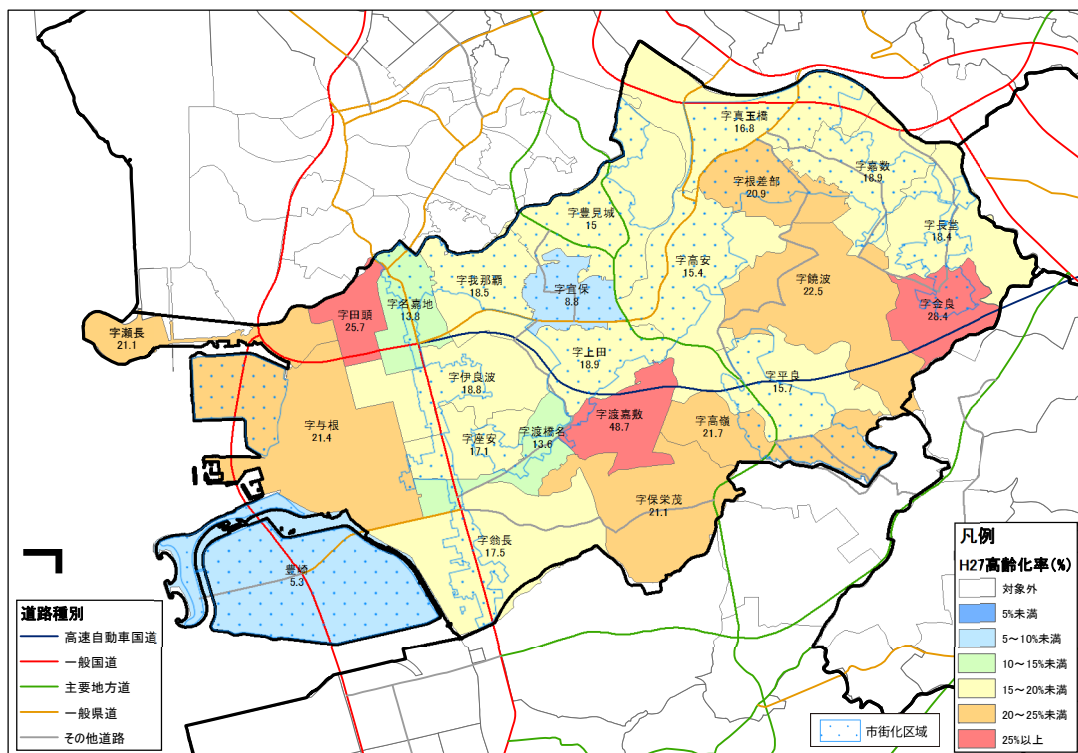
高齢者人口は、中心市街地（上田）や豊見城・真玉橋・根差部・高安・嘉数・高嶺・我那覇が500人以上で、他地域に比べて多い。



資料：国勢調査

④ 高齢化率

田頭・渡嘉敷・金良の高齢化率が25%以上と高い。



※高齢化率：65歳以上の高齢者人口(老年人口)が総人口に占める割合

資料：国勢調査

②用途地域

豊見城市の用途地域は、計 10 種の指定（742.9ha）があり、第 1 種低層住居専用地域が 343.7ha と最も多い。

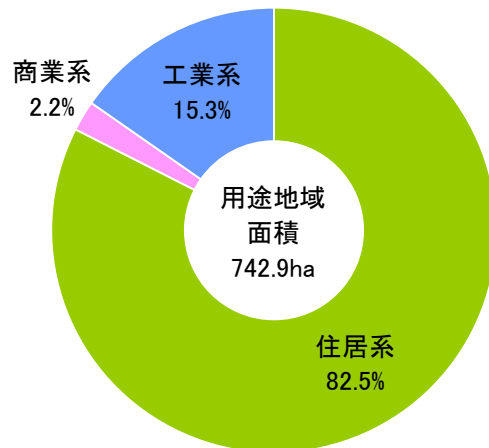
住居系が約 8 割を占めており、工業系は 2 割弱、商業系は 1 割未満となっている。

表 豊見城市の都市計画区域内の用途地域の指定

	住居系								商業系			工業系				合計
	第1種低層住居専用地域	第2種低層住居専用地域	第1種中高層住居専用地域	第2種中高層住居専用地域	第1種住居地域	第2種住居地域	準住居地域	小計	近隣商業地域	商業地域	小計	準工業地域	工業地域	工業専用地域	小計	
面積 (ha)	343.7	29.0	75.6	2.7	131.7	11.1	19.0	612.8	16.4	0.0	16.4	93.6	20.1	0.0	113.7	742.9
構成比	46.3%	3.9%	10.2%	0.4%	17.7%	1.5%	2.6%	82.5%	2.2%	0.0%	2.2%	12.6%	2.7%	0.0%	15.3%	100.0%

※「表 3.1.7 土地利用現況」の市街化区域面積：589.3ha（H28 時点）より、区域区分の第 6 回定期見直し等により新たに 153.6ha を市街化区域に編入し、現在は、742.9ha となっている。

資料：豊見城市提供資料（R1.6 月）



資料：豊見城市提供資料（R1.6 月）

③小中学校・高等学校

各地域に小学校は1箇所以上ある。西海岸地域においては、豊崎中学校（仮称）の開校が予定されている。



出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成

図 豊見城市の小中学校、高等学校場所

表 豊見城市の小中学校、高等学校リスト

<市立小中学校>

No	施設名称	所在地	電話番号
1	上田小学校	〒901-0244 沖縄県豊見城市宜保1丁目1番地4	098-850-0037
2	長嶺小学校	〒901-0211 沖縄県豊見城市字饒波1018番地	098-850-5907
3	座安小学校	〒901-0221 沖縄県豊見城市字座安230番地1	098-850-3627
4	豊見城小学校	〒901-0213 沖縄県豊見城市字高嶺446番地15	098-850-5377
5	伊良波小学校	〒901-0232 沖縄県豊見城市字伊良波300番地	098-850-9213
6	とよみ小学校	〒901-0242 沖縄県豊見城市字高安1132番地2	098-850-8030
7	豊崎小学校	〒901-0225 沖縄県豊見城市字豊崎1番地406	098-840-6530
8	ゆたか小学校	〒901-0241 沖縄県豊見城市字豊見城601番地1	098-850-6639
9	豊見城中学校	〒901-0244 沖縄県豊見城市宜保1丁目1番地2	098-850-0036
10	長嶺中学校	〒901-0211 沖縄県豊見城市字饒波1068番地2	098-850-1900
11	伊良波中学校	〒901-0232 沖縄県豊見城市字伊良波273番地	098-850-2791

<県立高等学校>

No	施設名称	所在地	電話番号
1	沖縄県立豊見城高等学校	〒901-0201 沖縄県豊見城市真玉橋217番地	098-850-5551・5552
2	沖縄県立豊見城南高等学校	〒901-0223 沖縄県豊見城市字翁長520番地	098-850-1950
3	沖縄県立南部農林高等学校	〒901-0203 沖縄県豊見城市字長堂182番地	098-850-6006

資料：[小中学校]豊見城市 HP 掲載「市立小中学校一覧」、[高校]各高校 HP

市内には、豊見城高校、豊見城南高校、南部農林高校の3校がある。
 高校の提供資料（令和1年度）によると、通学時の利用手段として自転車（31.9%）、保護者の車（送迎）（31.0%）、徒歩（21.9%）、バス（14.7%）となっている。

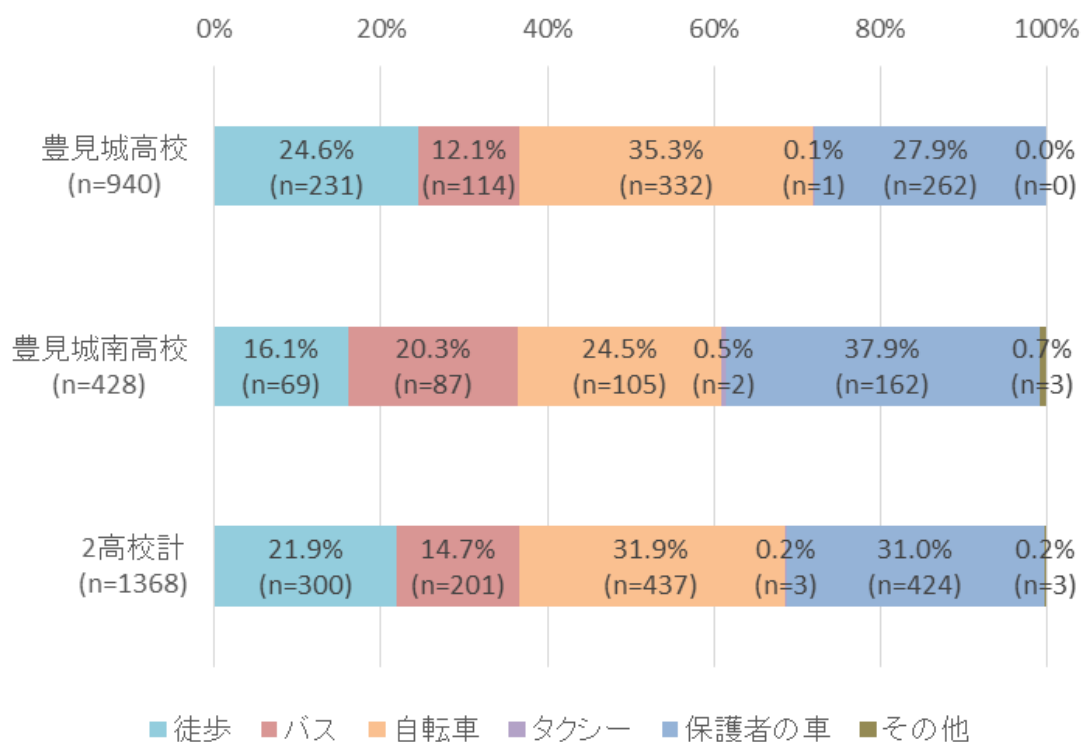


表 通学時の利用交通手段別生徒数状況

資料：豊見城高校、豊見城南高校提供資料より集計

2. 3 豊見城市の交通特性・課題

(1) 豊見城市の交通特性

①道路種別

豊見城市内で4車線の道路は、那覇空港自動車道、国道329号、国道331号、県道249号線の4路線である。

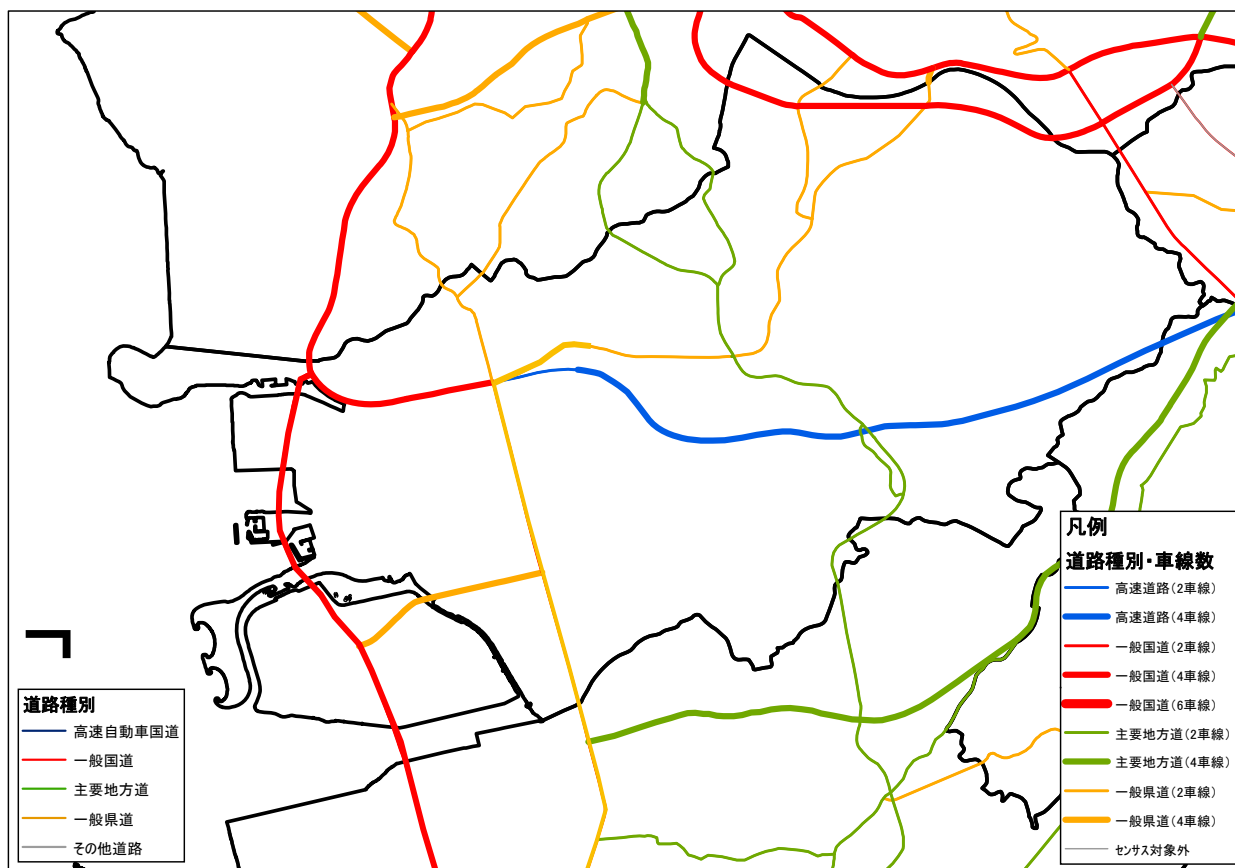


図 道路種別・車線数図

②主要渋滞箇所

豊見城市内においては、沖縄地方渋滞対策推進協議会及び市の独自調査により抽出された主要渋滞箇所が20箇所（R2年8月現在）ある。



資料：沖縄地方渋滞対策推進協議会及び市の独自調査結果
 図 豊見城市内の主要渋滞箇所（R2年8月現在）

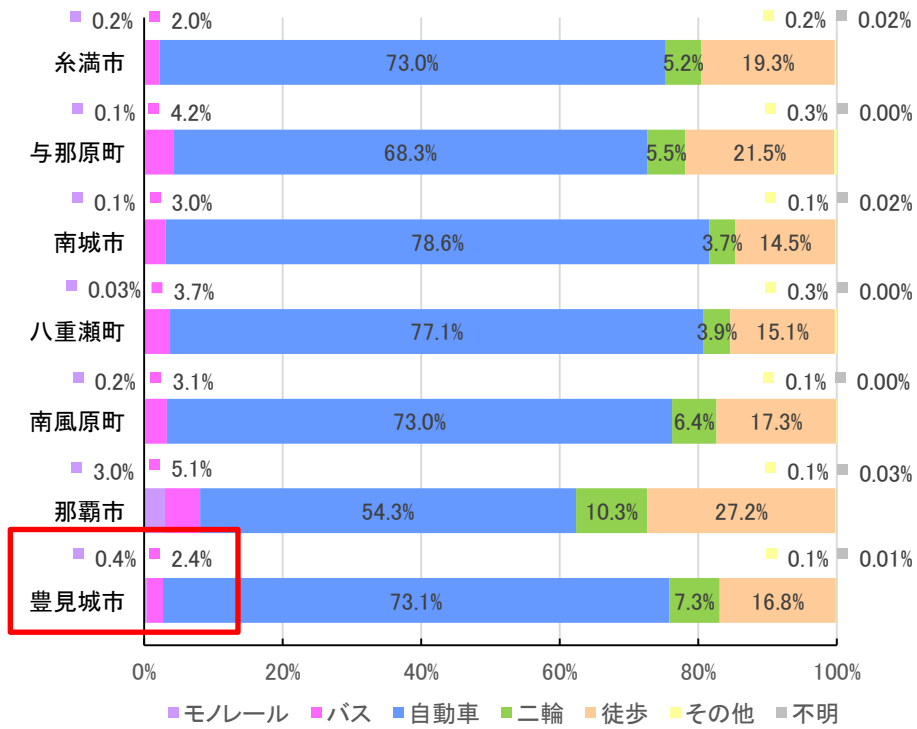
表 豊見城市内の主要渋滞箇所リスト（R2年8月現在）

No.	管理者	渋滞箇所名		抽出方法	対象路線名	短期対策	中・長期対策	備考	解消予定時期
		路線名	区間名or交差点名						
1	県	県道7号線	豊見城IC交差点	国	県道7号線 豊見城ICランプ	左折専用現示の整備 左折車線の延伸(用地内線形改良)	県道7号線の拡幅(4車線化)	未事業化	中・長期
2	県	県道68号線	豊見城名嘉地IC交差点	市	名嘉地ICランプ	信号現示改良(ランプ側青時間増、ランプ側独立現示追加)、左折車線の延長、増設(左折2車線、直右1車線)	—	—	短・中期
3	国	国道331号	豊崎交差点	市	国道331号豊見城道路ランプ 市道292号線	左折車線の設置(側道接続部改良) 左折車線の設置、左折現示の整備	—	—	短・中期
4	国	国道331号	瀬長交差点	国	国道331号 国道331号豊見城道路 市道6号線(瀬長島)	左折車線の設置 左折車線の設置、右折車線の延伸	小祿道路整備	—	短・中期
5	国	国道331号	市道10号・国道331号交差点 (豊見城警察署前)	市	国道331号 市道10号線	信号現示改良(市道側青時間増) 市道286号の早期整備	小祿道路整備	—	短・中期
6	国	国道331号	市道7号・国道331号交差点 (メイクマン前)	市	国道331号 市道7号線	信号現示改良(市道側青時間増) 車線適用の変更	市道側の右折車線設置 (小祿道路のランプ工事)	—	短・中期
7	県	県道256号線	翁長(北)交差点	国	県道256号線 県道249号線 市道19号線	信号現示改良(右折) 東風平豊見城線の交差点部早期整備 信号現示改良(市道側青時間増)	県道256号線及び豊見城中央線の整備	—	短・中期
8	県	県道11号線	県道11号・市道127号交差点	国	—	—	—	—	—
9	県	県道11号線	県道11号交差点(高安(北))	国	県道11号線 県道11号線/バイパス 市道254号線	高安(北)～IBNHK入口間の早期(暫定)優先整備 信号現示整備・改良(右折専用)	豊見城中央線整備	—	短・中期
10	県	県道11号線	県道11号交差点(IBNHK入口)	市	県道11号線 市道35号線 市道39号線	高安(北)～IBNHK入口間の早期(暫定)優先整備 信号現示改良(右折青時間増)	豊見城中央線整備	—	短・中期
11	県	県道7号線	海軍公園入口交差点	国	県道7号線 市道240号線 市道239号線	信号現示改良(右折青時間増) 左折専用現示の整備 左折車線の設置(右折車線をみなし右折へ変更)	県道7号線右折車線延伸	—	短・中期
12	県	県道7号線	豊見城(上田)交差点(5差路)	国	県道7号線 県道11号線 県道68号線 市道226号線	豊見城中央線の早期(暫定)優先整備	県道豊見城中央線等整備 (県道7号、256号)	—	短・中期
13	県	県道7号線	豊見城団地入口(5差路)	市	県道7号線 市道27号線	左折車線の設置(右折車線をみなし右折へ変更) みなし右折の設置	県道7号線の拡幅(4車線化)	未事業化	中・長期
14	県	県道256号線	県道256号・市道13号	市	—	—	—	—	—
15	県	県道256号線	県道256号・市道25号	市	県道256号線 市道25号線	信号現示改良(市道側青時間増) 豊見城東風平線の交差点部早期整備 市道25号の交差点部早期(暫定)整備	市道25号の早期整備 豊見城東風平線整備	—	短・中期
16	国	国道331号	名嘉地交差点	国	県道231号線 県道256号線 国道331号	信号現示改良(県道231号線、県道256号線側青時間増) 左折車線の設置(信号現示改良左折先出)	県道62号～名嘉地交差点間の拡幅 車両停車帯整備	—	短・中期
17	県	県道231号線	名嘉地北交差点(北側)	市	県道231号線 県道62号線	信号現示改良(右折青時間増) 県道62号線の早期整備(左折車線の設置)、左折専用現示	県道62号～名嘉地交差点間の拡幅 車両停車帯整備	—	短・中期
18	県	県道231号線	名嘉地北交差点(南側)	国	県道231号線 市道4号線 市道6号線	みなし右折の設置	県道62号～名嘉地交差点間の拡幅 車両停車帯整備	—	短・中期
19	国	国道329号	高敷交差点	国	—	—	—	—	—
20	国	国道329号	真玉橋南交差点	国	国道329号 国道11号線	(必要に応じて)右折車線整備 豊見城中央線が2017年9月に開通済み	—	—	短・中期
21	国	国道329号	豊見城高校付近	国	その他道路	※信号現示改良(従方向の青時間増) 側道の集約	—	未事業化	中・長期
22	国	国道329号	とよみ大橋東	市	国道329号	※とよみ大橋(西)の信号現示改良、 信号現示改良(右折青時間増)	—	未事業化	中・長期
23	国	国道331号	市道191号・国道331号交差点	市	市道191号線	右折・左折等の付加重車線整備	—	—	短・中期

※着色箇所は、渋滞整備解除済
 ※抽出方法は、国(沖縄地方渋滞対策推進協議会)、市の独自調査のこと示す。

③公共交通分担率

豊見城市は公共交通分担率が低く、南部地域の他市町(糸満市を除く)と比べても割合が低い。

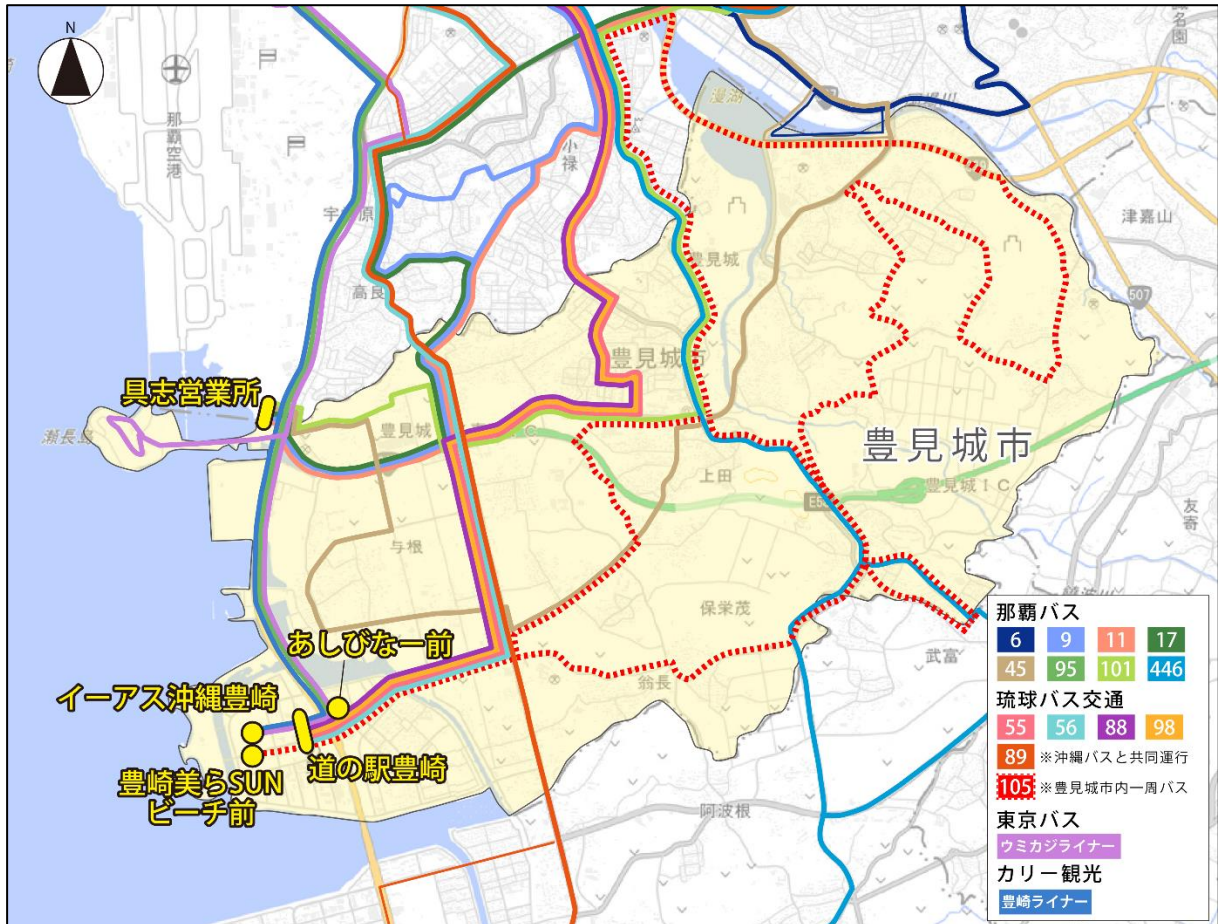


資料：第3回沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査
[2 現況分析編](H21.3)

図 代表交通手段別発生集中量(南部地域)

④バス運行本数

豊見城市内には16系統のバス路線が運行されている。市内一周バス（105番）路線は市内全体をカバーするネットワークとなっている。



資料：とみぐすくバスマップ(豊見城市 HP)、バスマップ
 図 豊見城市内のバスルート

⑤公共交通不便地域

豊見城市には公共交通不便地域が存在しており、市内一周バス（105番）により、9エリアがカバーされたものの、「豊崎南部」、「我那覇中北部」、「高安中部」、「渡嘉敷中部」の4エリアは未だ不便地域となっている。

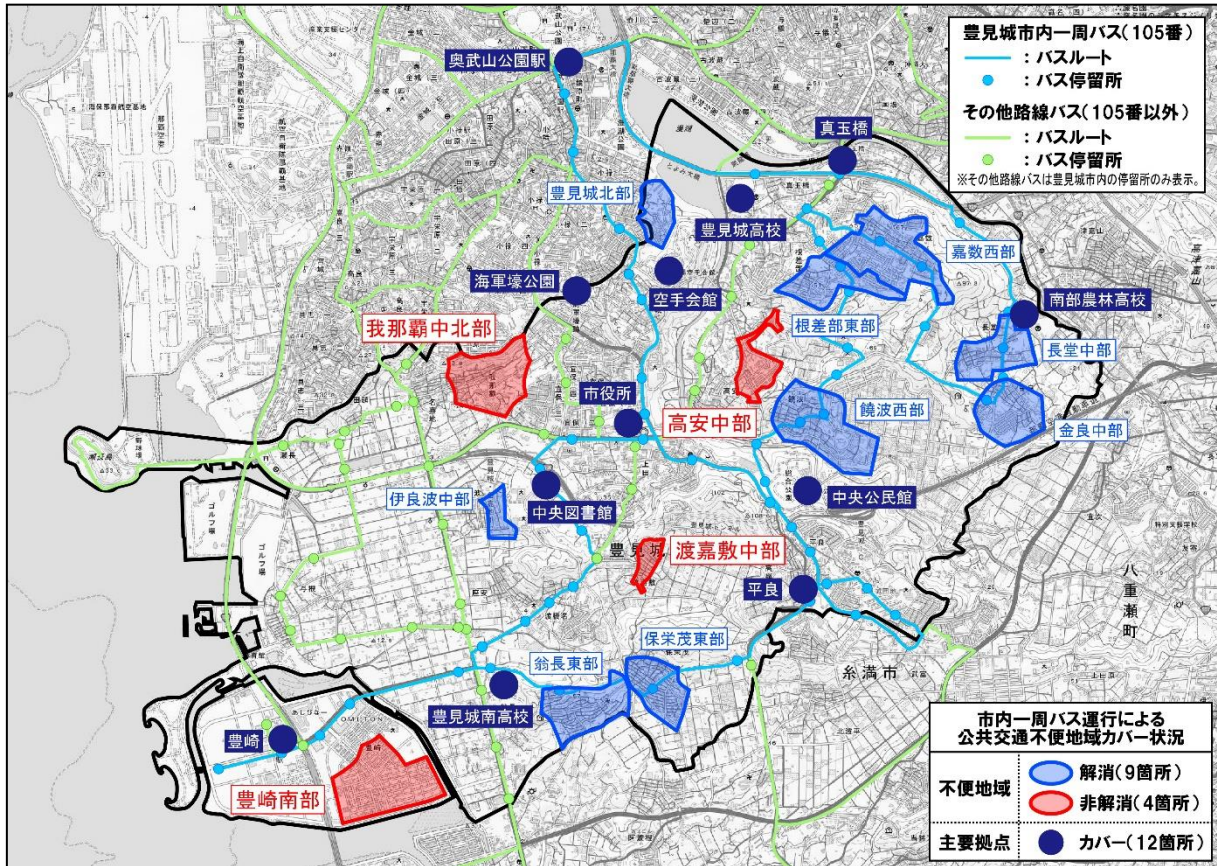
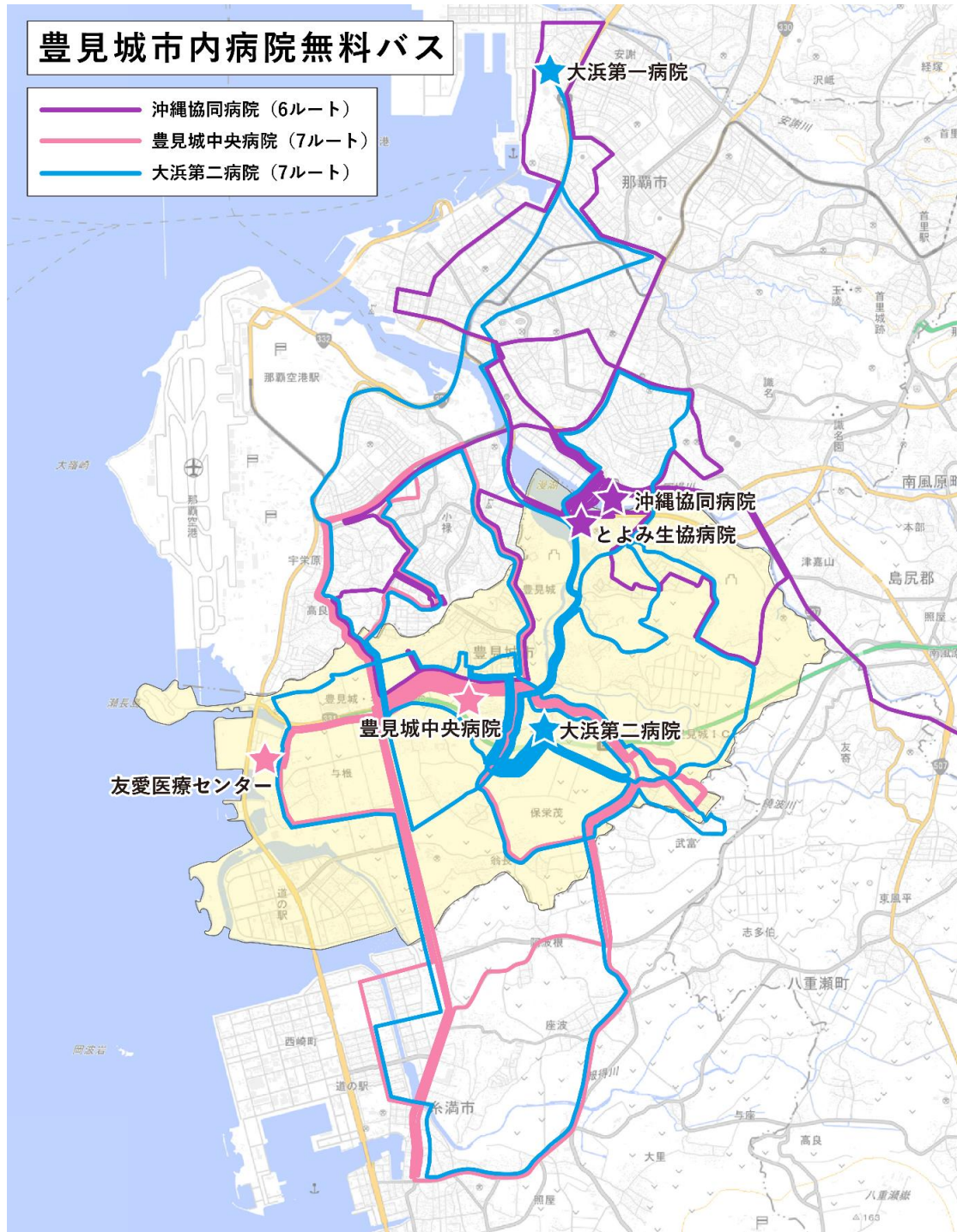


図 公共交通不便地域(バス停から300m圏外のエリア)

⑥病院の送迎バス

市内病院では、送迎バスを運行している。

- ・豊見城中央病院：7ルート（各2～6本/日 ※友愛医療センター間は2本/日）
- ・大浜第二病院：7ルート（各2本/日）
- ・沖縄協同病院：6ルート（1～30本/日 ※とよみ生協病院間は30本/日）



資料：各病院 HP（R3年1月現在）

図 豊見城市内を運行する病院の送迎バスルート

(2) 交通の現況調査

① 市民アンケート調査（単純集計）

(a) 属性

【性別、年齢、居住地、自動車保有状況】

- ・ 男性、女性とも概ね 5 割であり、回答者の性別による偏りはみられない。
- ・ 10 代、20 代がやや少ないものの、概ね各年代から回答が得られた。
- ・ 人口の多い中央地域が多いものの、全地域から一定の回答が得られた。
- ・ 自動車等の保有状況では、ほとんどの世帯が自動車を保有しており、「2 台以上」の保有が約 50%を占めている。一方、バイク・原付など二輪車や自転車については保有が約 20%に留まっている。

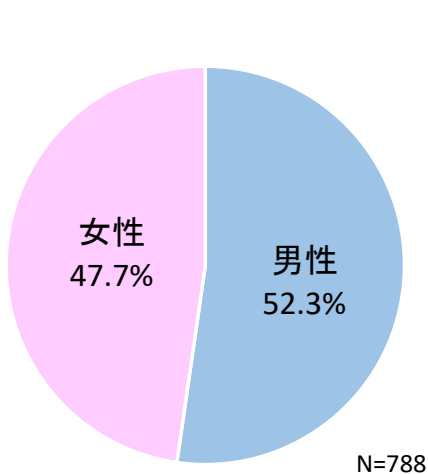


図 回答者の性別

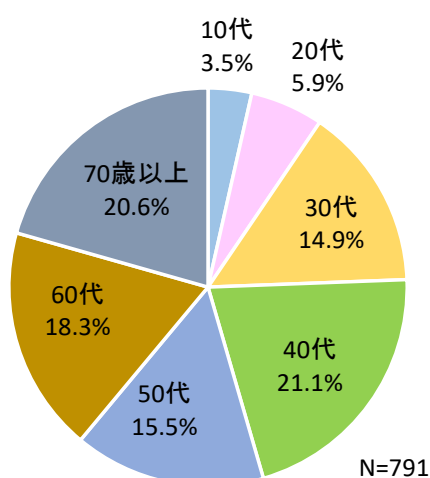


図 回答者の年齢

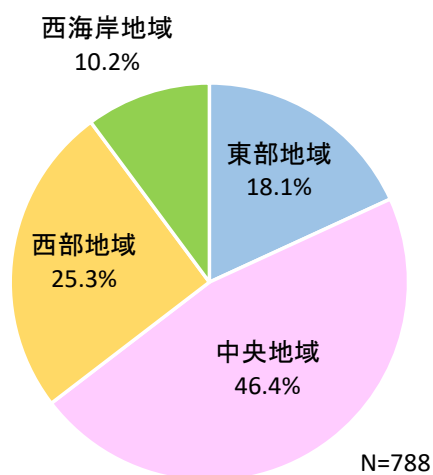


図 回答者の居住地

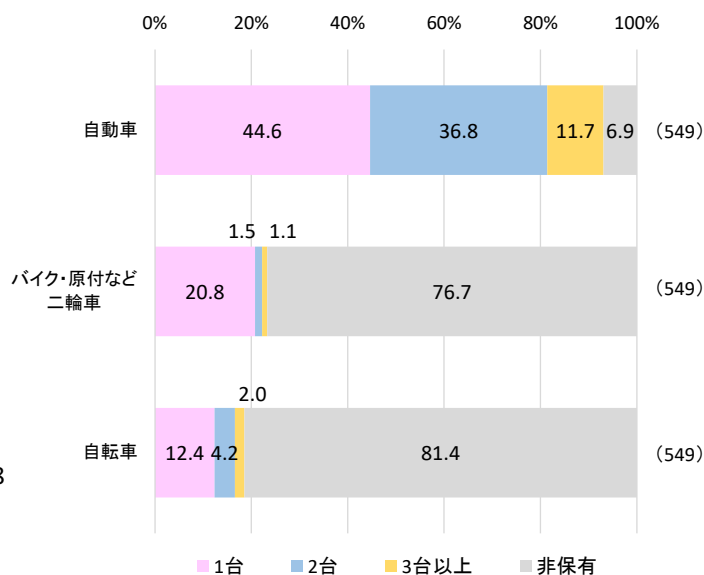


図 自動車等の保有状況
※世帯主が回答

(b)日常生活の移動状況等

【通勤・通学】

■通勤・通学者数及び目的地

通勤・通学状況については、約 72%が通勤・通学している状況であった。那覇市が約 43%と最も多く、豊見城市内は約 28%となっている。

このほか、隣接する糸満市（約 10%）や浦添市（約 7%）となっている。

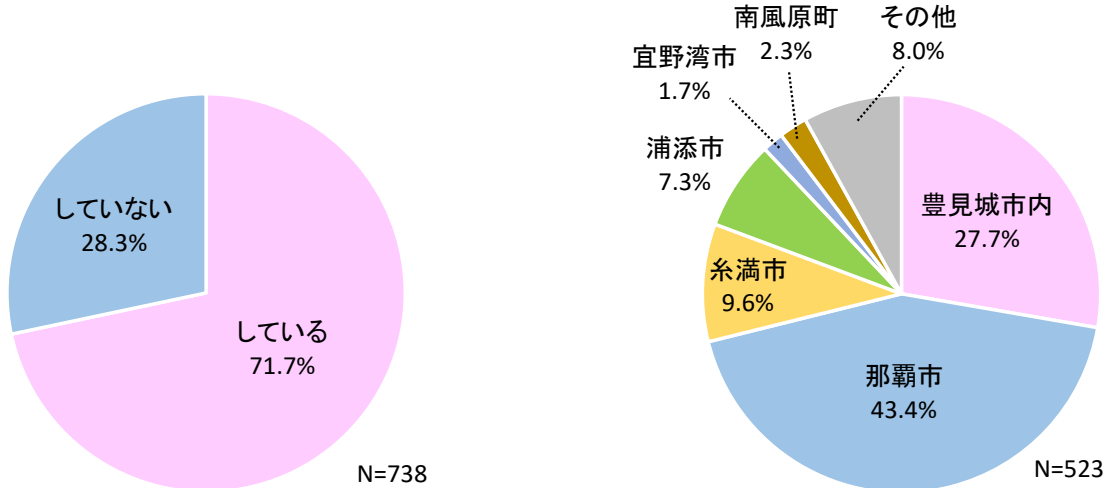


図 通勤・通学状況

図 通勤・通学先

■通勤・通学時の交通手段

「自動車（自分で運転）」が約 70%と最も多い。

そのほか、「自動車（家族などの送迎）」、「バイク・原付など二輪車」、「路線バス」が約 10%となっている。

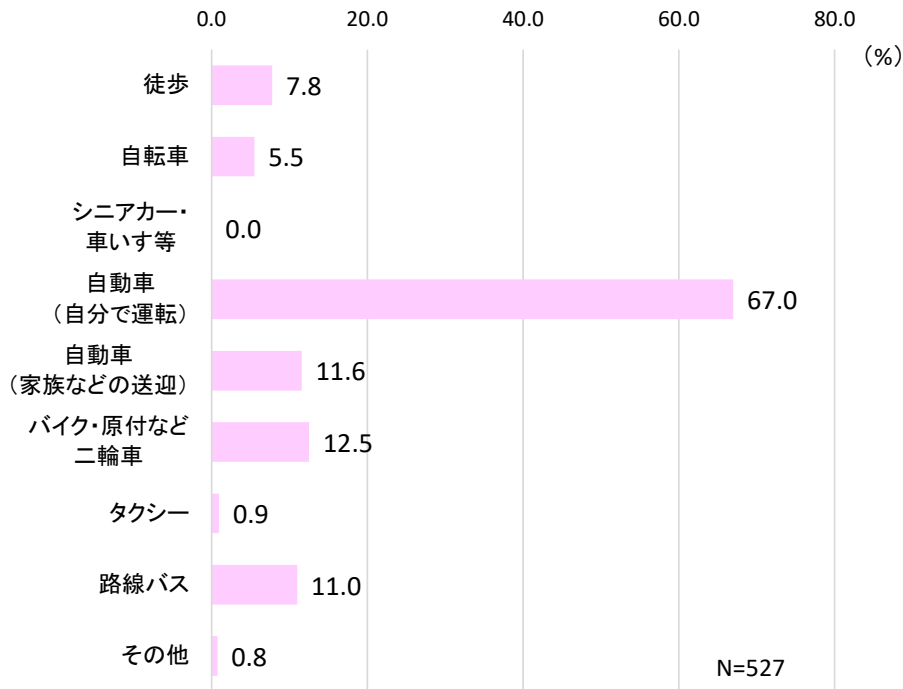


図 通勤・通学時の交通手段

【通院】

■通院先

豊見城市内が約 60%を占めており、那覇市も約 30%を占めている。

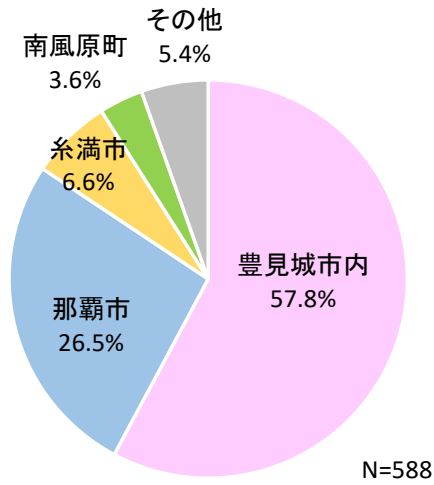


図 通院先

■通院の際の交通手段

「自動車（自分で運転）」が約 72%と最も多い。

そのほか、「自動車（家族などの送迎）」が約 17%、「徒歩」が約 13%となっており、「路線バス」は約 3%となっている。

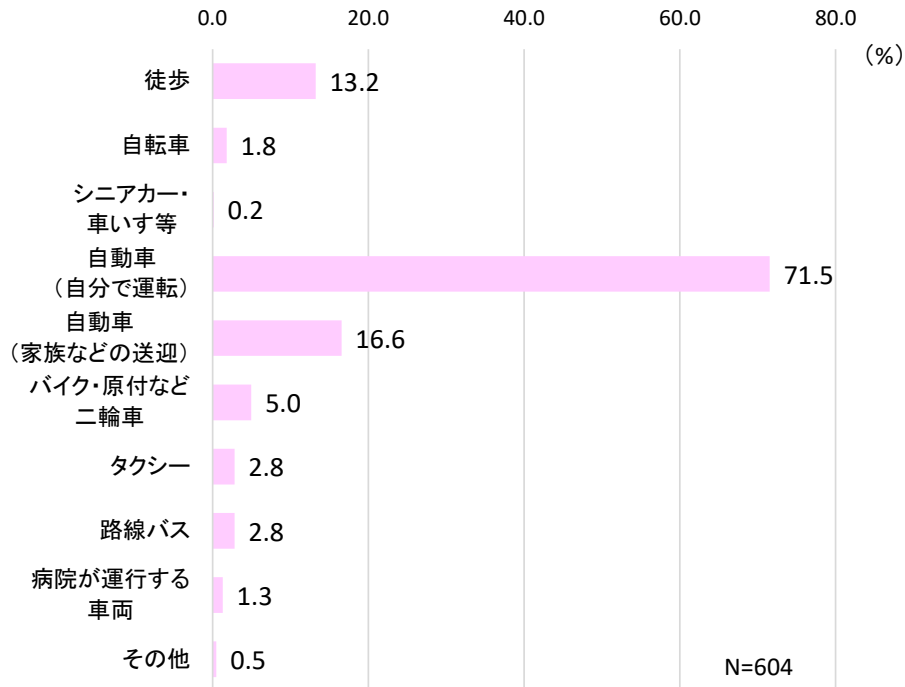


図 通院の際の交通手段

【買い物】

■ 買い物先

豊見城市内が約 69%と最も多く、次いで那覇市が約 18%、糸満市が約 8%と多い。

豊見城市内では高安が約 17%と最も多く、宜保、田頭、根差部も約 10%以上となっており、豊見城市内の買い物先は分散している。

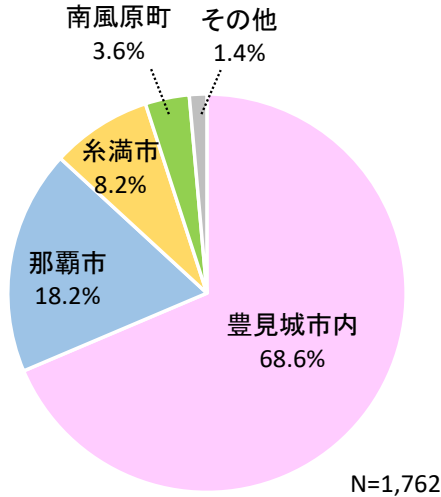


図 買い物先（県内）

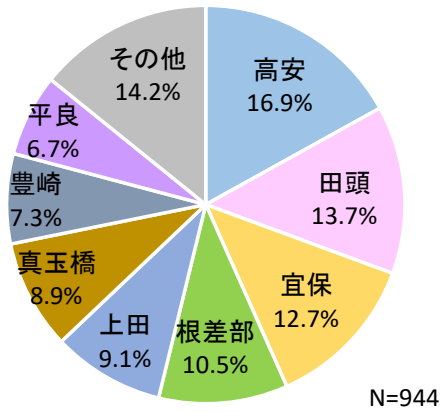


図 買い物先（豊見城市内）

■ 買い物の際の交通手段

「自動車（自分で運転）」が約 75%と最も多い。

そのほか、「徒歩」が約 21%、「自動車（家族などの送迎）」が約 19%となっており、「路線バス」は約 3%となっている。

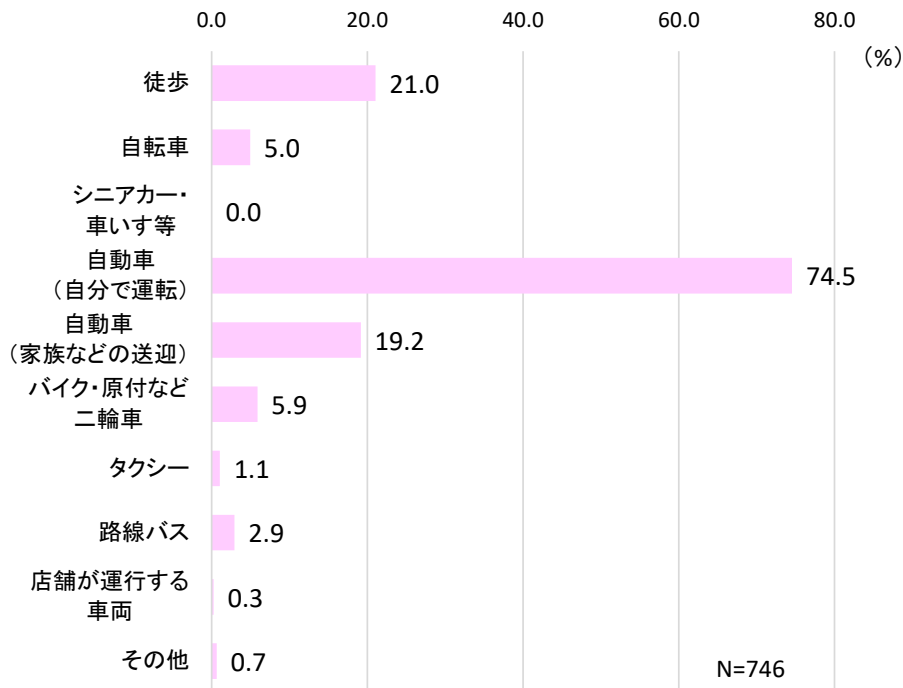


図 買い物の際の交通手段

【趣味や余暇】

■ 趣味や余暇での訪問先

豊見城市内が約 45%と最も多く、那覇市も約 33%を占めている。

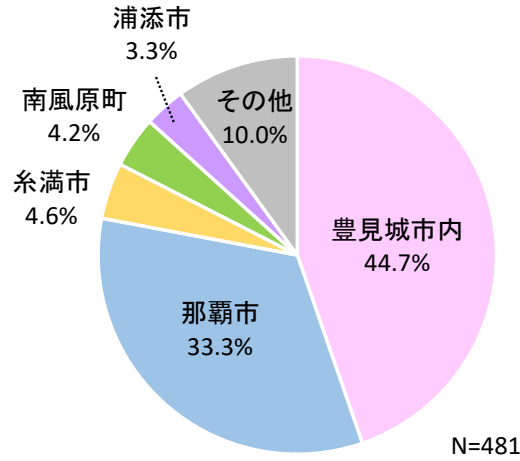


図 訪問先

■ 趣味や余暇で外出する際の交通手段

「自動車（自分で運転）」が約 70%と最も多い。

そのほか、「自動車（家族などの送迎）」、「徒歩」が約 10%となっている。

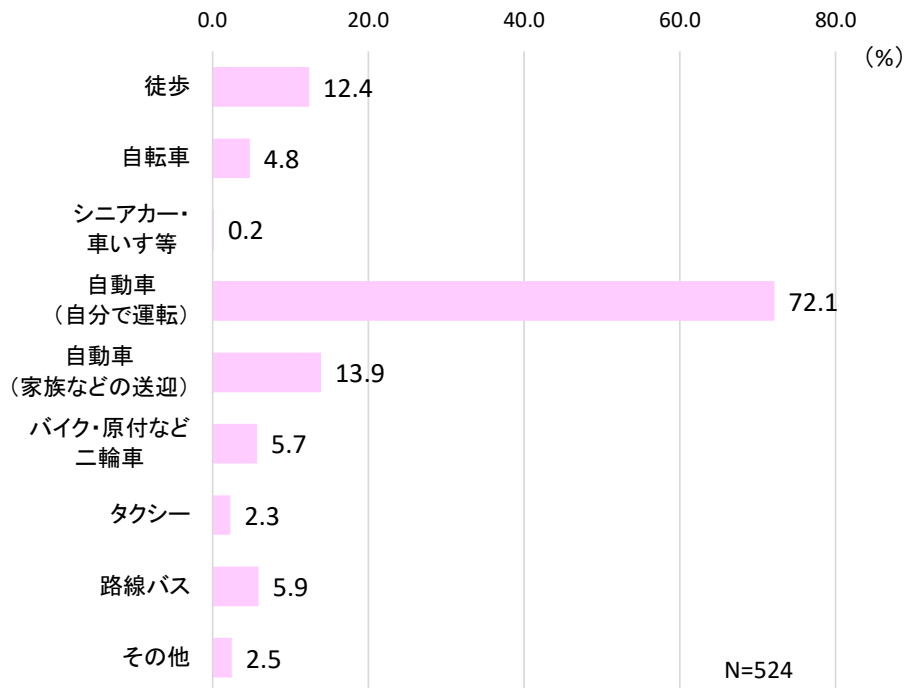


図 趣味や余暇で外出する交通手段

(c)交通手段別の満足度

【徒歩、自転車等】

■満足度、不満を感じる理由

「満足」が約 40%、「やや満足」が約 20%であり、比較的満足度が高い状況である。

不満を感じる理由は、「電灯が少なく夜間暗い」が約 48%と最も多く、次いで「生活道路で交通量が多い」が約 44%、「歩道が狭い」、「段差・凹凸が多い」が約 42%、「歩行者、自転車等と一緒に通行しないといけない」が約 31%となっている。

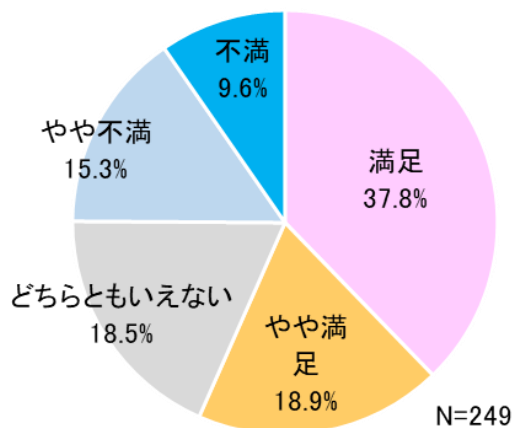


図 満足度

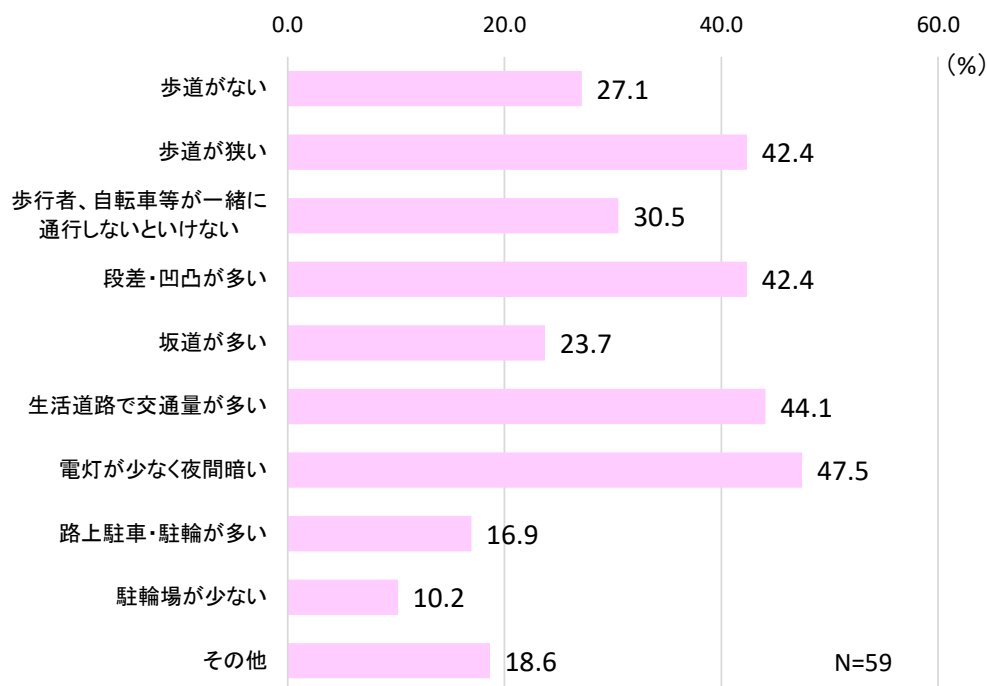


図 不満とを感じる理由

【自動車（自分で運転、家族・知人等の送迎）、二輪車、タクシー】

■満足度、不満を感じる理由

「満足」が約 40%、「やや満足」が約 20%であり、比較的満足度が高い状況である。

不満を感じる理由は、「交通渋滞」が約 67%と最も多く、次いで「道路が狭い」が約 39%、「右左折に時間がかかる」が約 29%、「路上駐車・駐輪が多い」が約 22%、「那覇市内までのバイパス等が整備されていないため時間がかかる」が約 20%となっている。

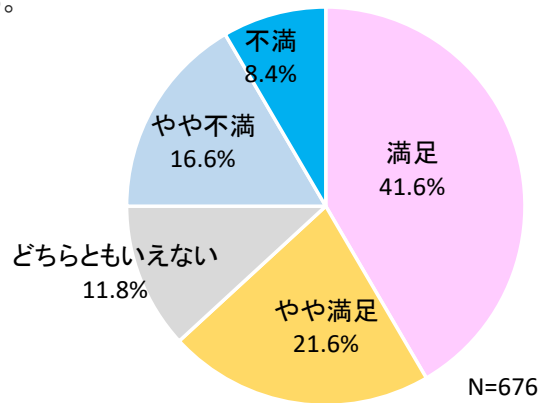


図 満足度

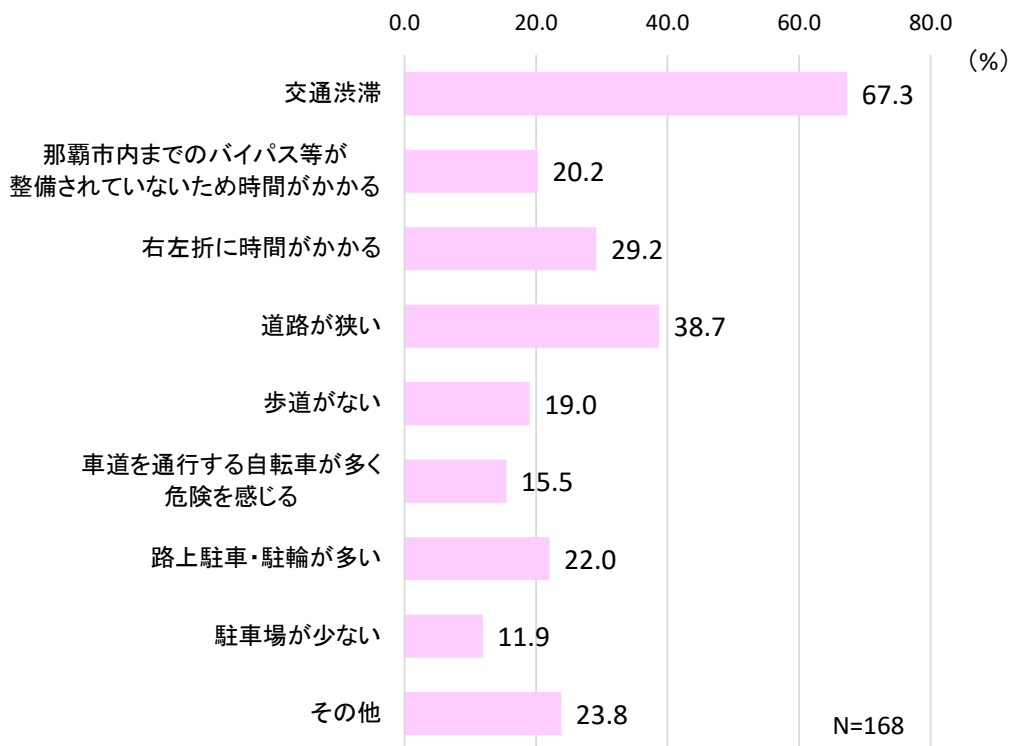


図 不満と感ずる理由

【路線バス】

■満足度、不満を感じる理由

「満足」が約 10%、「やや満足」が約 20%であり、他の交通手段と比べると満足度が低くなっている。

不満を感じる理由は、「路線バスの運行本数が少ない」が約 66%と最も多く、次いで「路線バスが時間通りに来ない」が約 46%、「バス停に屋根やベンチがない」が約 34%となっている。

60 歳以上の利用者も「路線バスの運行本数が少ない」が最も多く、全体と比べると「バス停に屋根やベンチがない」、「行きたいところまでのバス路線がない」、「ゆいレールなど他の交通機関との乗換が不便」といった項目が多い。

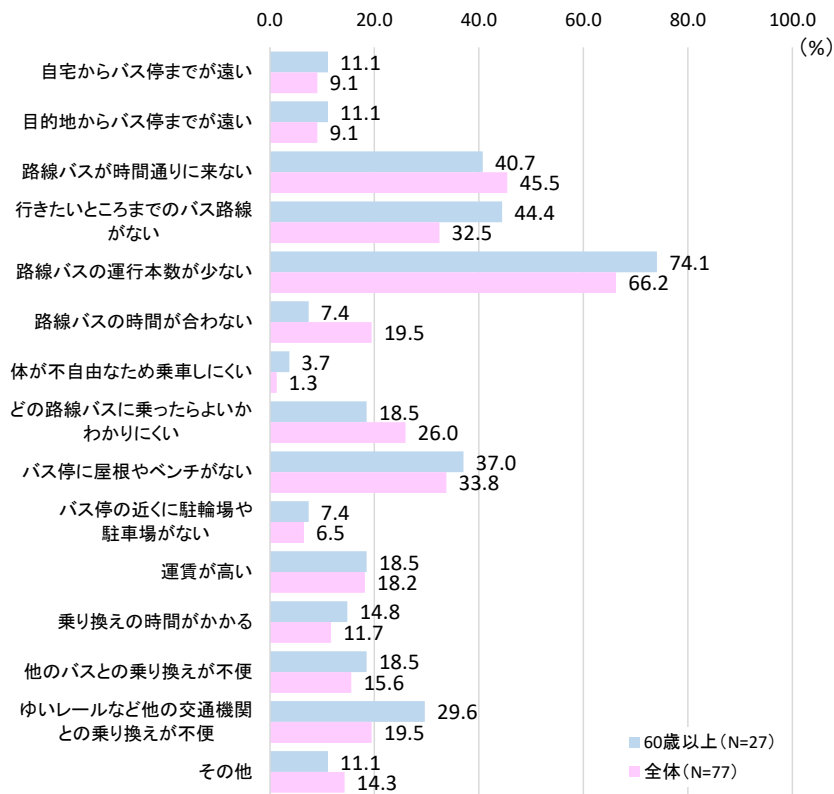
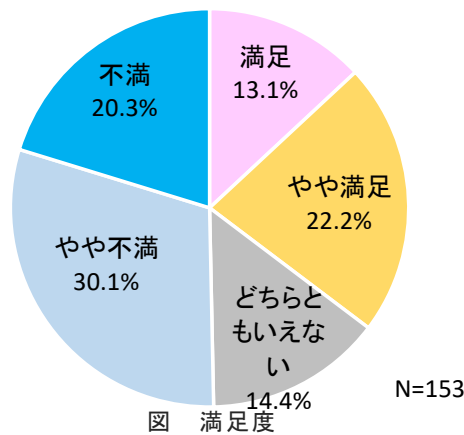


図 不満とを感じる理由 (60 歳以上との比較)

(d)路線バスの利用状況等

【路線バスの利用状況】

日常生活において路線バスを利用しているのは約 25%であり、利用していない人が多い。

年代別にみると、10代が約 36%、30代が約 30%と多く、それ以外の各年代とも約 25%前後と大きな違いはない。

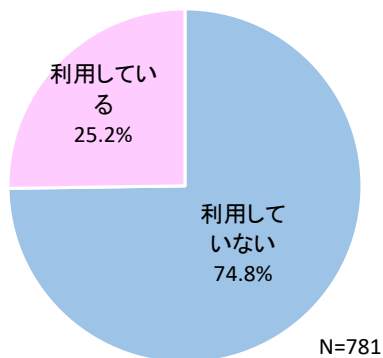


図 路線バスの利用状況

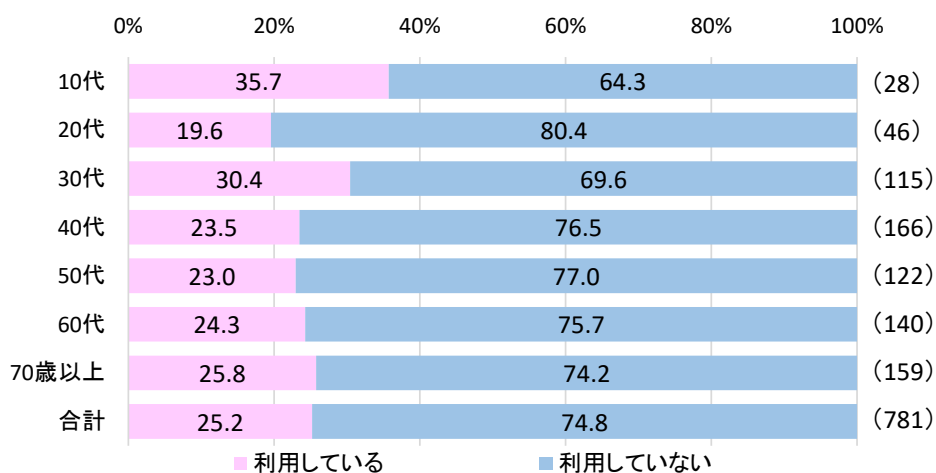


図 年代別の路線バス利用状況

【路線バスを利用しない理由】

「他の交通手段の方が楽だから」が約 39%と最も多く、次いで「行きたいところまでのバス路線がない」が約 16%、「路線バスの運行本数が少ない」が約 16%となっている。なお、「その他」も約 16%となっているが、「自家用車がある」、「家族の送迎がある」との意見が多くみられた。

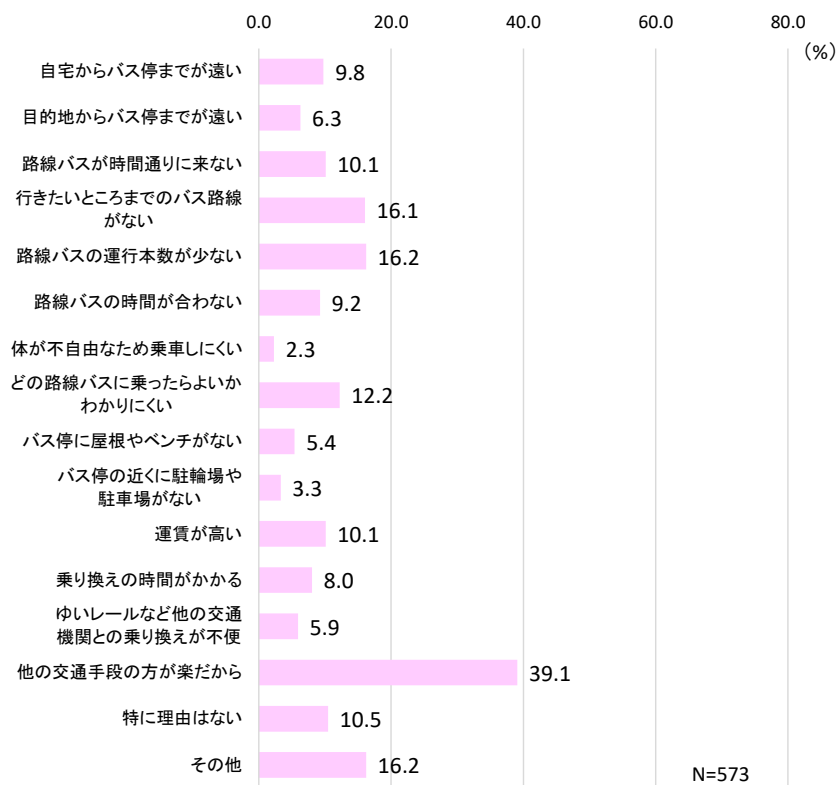


図 路線バスを利用しない理由

【今後の路線バスの利用について】

路線バスを利用しない理由で挙げられていた項目の改善を望む回答が多く、「バス路線網の充実」(約 44%)、「定時性(時間の正確性)」(約 40%)といった項目が多い。また、「運行本数を増やす」、「バス停の待ち環境の改善」も約 30%と多い。

「利用しようと思う」が約 60%と、「利用しようと思わない」を上回る状況となっており、路線バスの改善により利用者数増加の可能性はうかがえる。

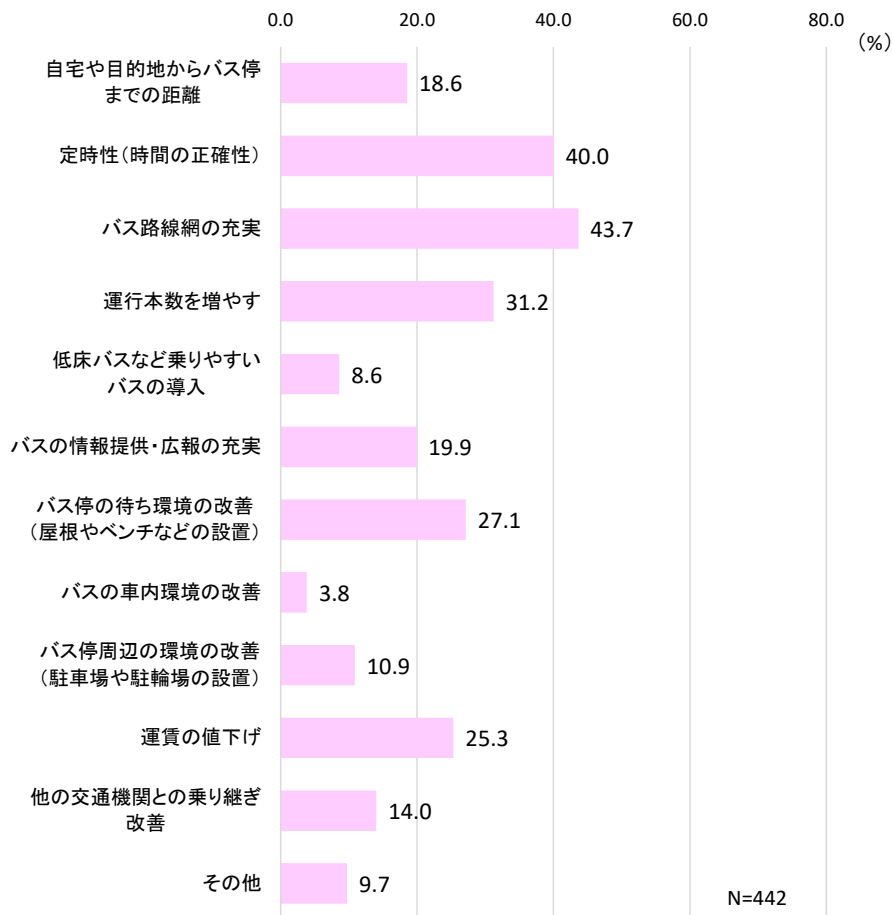


図 今後の路線バス利用のために改善してほしいこと

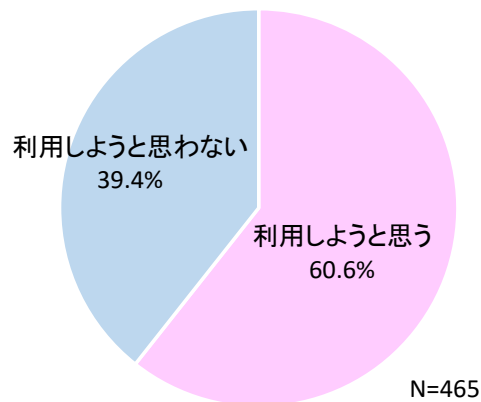


図 今後の利用意向

(e)新しい交通システムの導入について

「利用しようと思う」が約 83%を占めており、路線バスが改善された場合の利用意向と比較すると、利用意向が高く、日常生活において那覇市と結び付きが強いことも影響していると考えられる。

「自宅や目的地までの距離」が約 48%と最も多く、次いで「運行本数」が約 13%、「利用料金」が約 11%となっている。

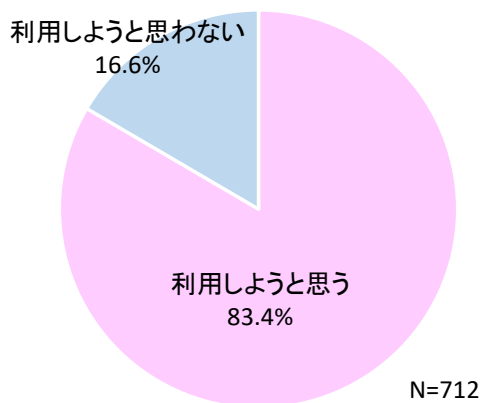


図 利用意向

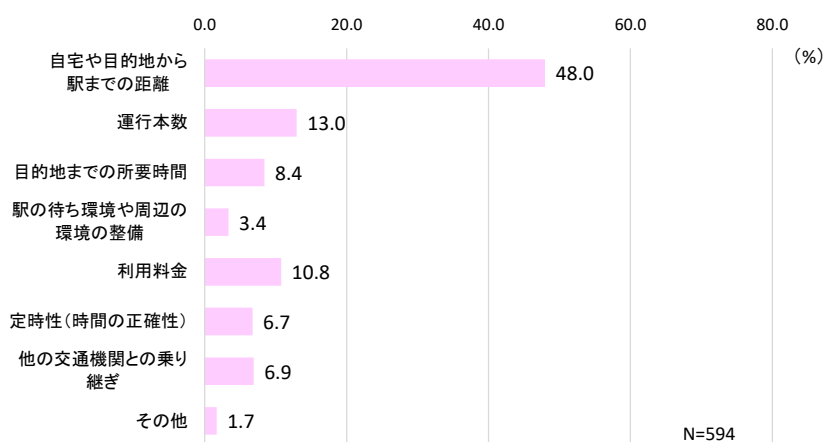


図 利用するために重視すること

(f)道路・交通面における防災上の問題点について

「避難所等への避難経路がわからない」が約47%と最も多く、次いで「避難経路の案内が少ない」が約44%と多いものの、それ以外の項目についても約25%以上となっており、防災上の問題点を感じていることは多岐にわたっている。

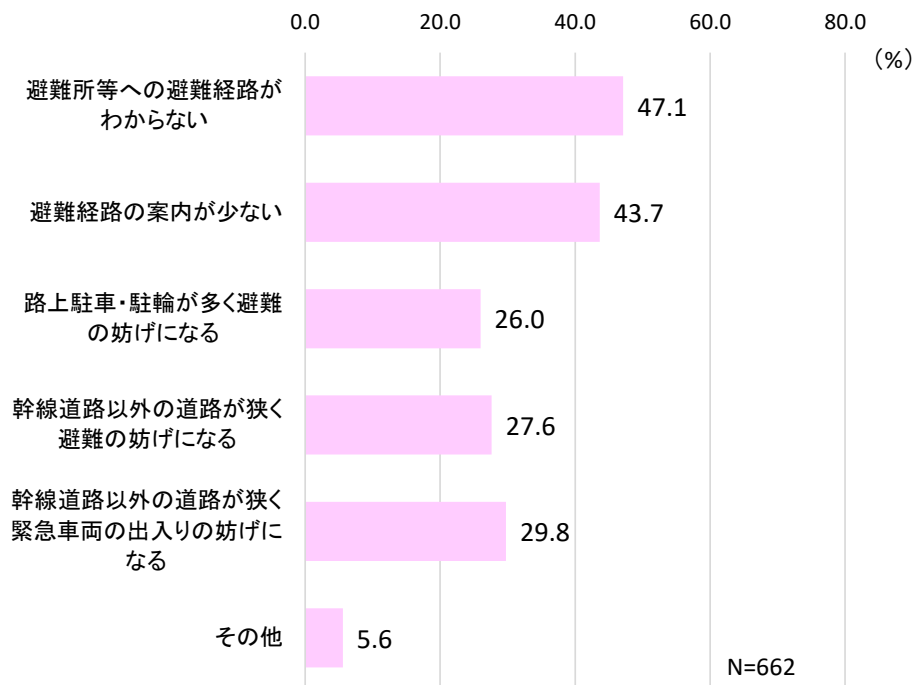


図 道路・交通面において防災上の問題点

(g)運転免許の保有状況等について

運転免許保有者が約 90%を占め、免許返納者はわずかに約 2%となっている。

運転免許返納後に求める公共交通サービスでは、「路線バスやタクシー割引券などの配布による外出支援サービス」が約 60%と最も多くなっている。

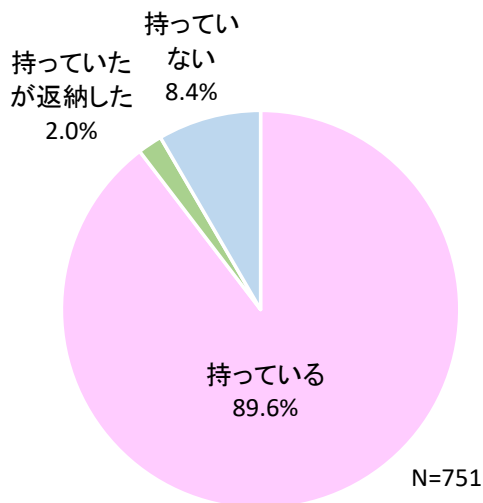
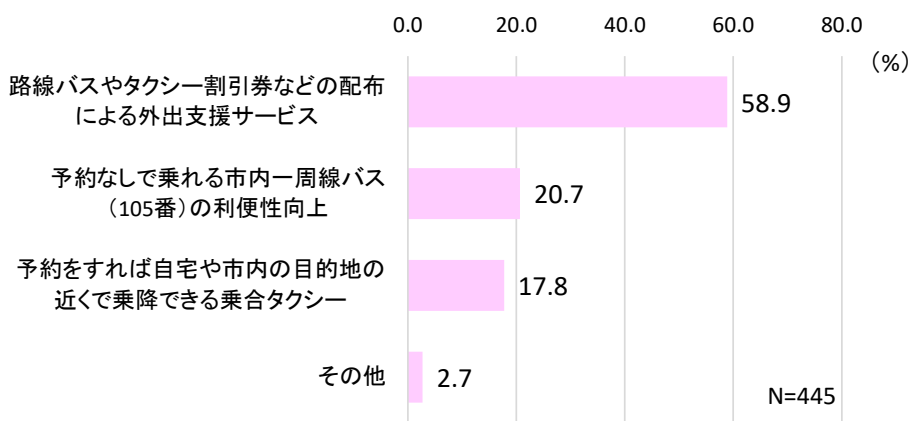


図 運転免許の保有状況



※無回答除く

図 運転免許返納後に求める公共交通サービス

(h) 今後、豊見城市が取り組むべき道路・交通に関する施策

「交通渋滞の緩和・解消に向けた幹線道路や交差点改良などの道路整備」が約50%と最も多く、次いで「豊見城市内への新しい公共交通システムの導入」が約43%、「交通事故の防止に向けた交差点や見通しの悪い箇所などの改善」が約31%、「高齢者等でも利用しやすく、持続可能な交通サービスの提供」が約31%となっている。また、「安心して歩行者が通行できる安全な歩行環境の整備」も約30%など、交通渋滞緩和以外にも、公共交通に関する施策、歩行者の通行などに関する施策についても意識が高い。

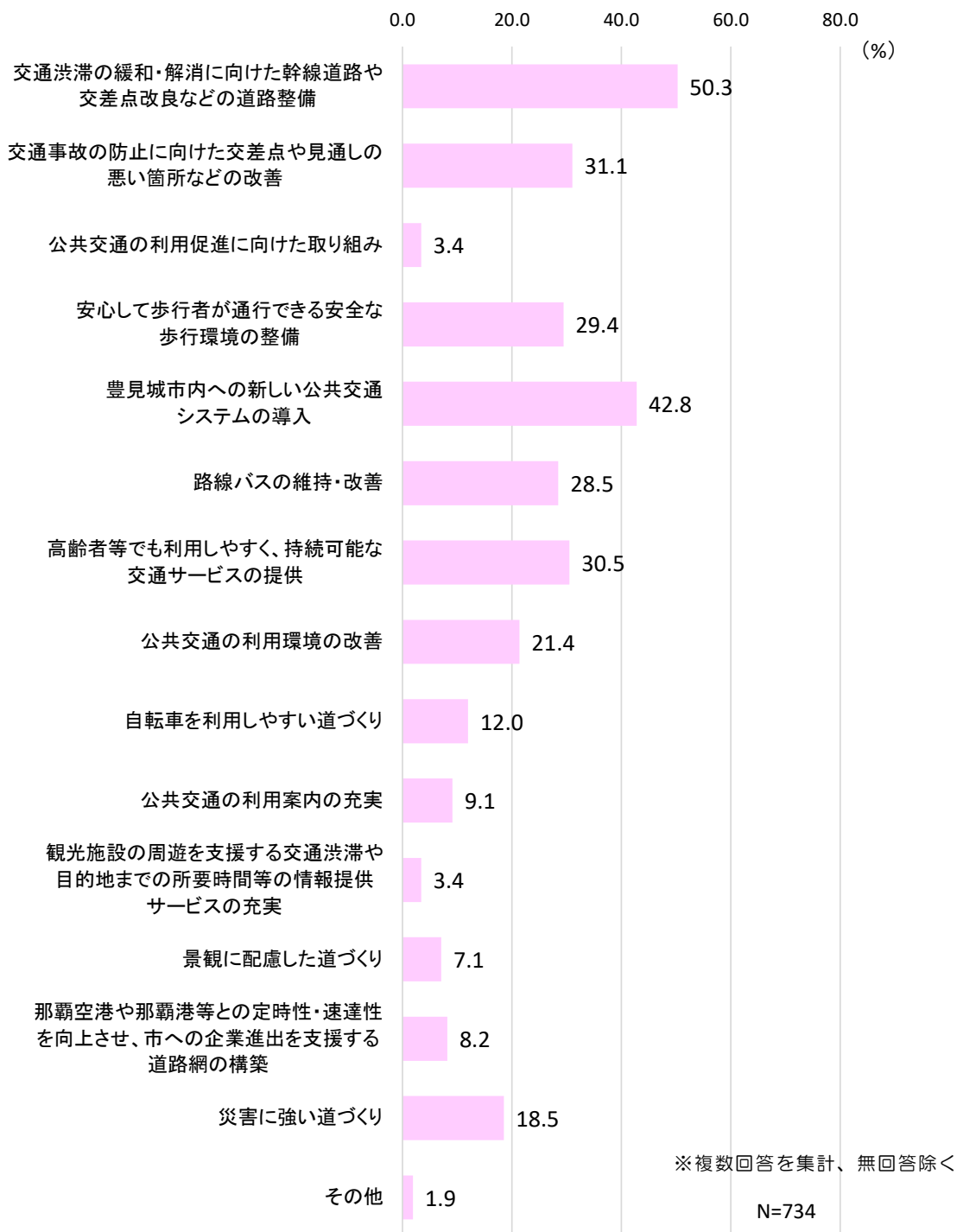


図 今後、豊見城市が取り組むべき道路・交通に関する施策

②観光客アンケート

(a)属性

■性別、年齢、居住地

男性が約48%、女性が約53%と性別については概ね同程度の回答が得られた。

10代が約6%、70歳以上が約2%とやや少ないものの、概ね幅広い年代から回答が得られた。

県内居住者が約53%と多いものの（豊見城市居住者は約5%）、県外居住者も約38%であり、外国人居住者も約10%となっており、様々な居住地からの回答が得られた。

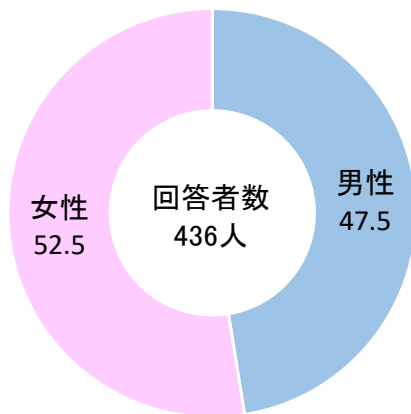


図 回答者の性別

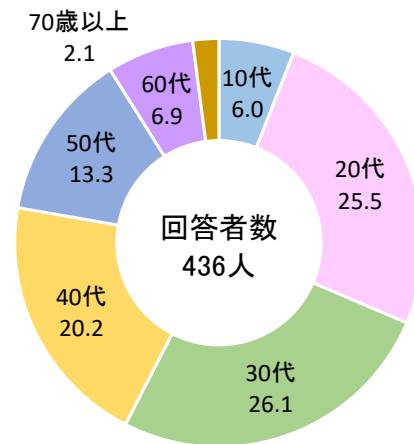


図 回答者の年齢

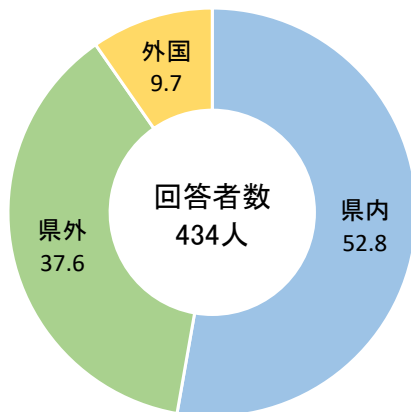
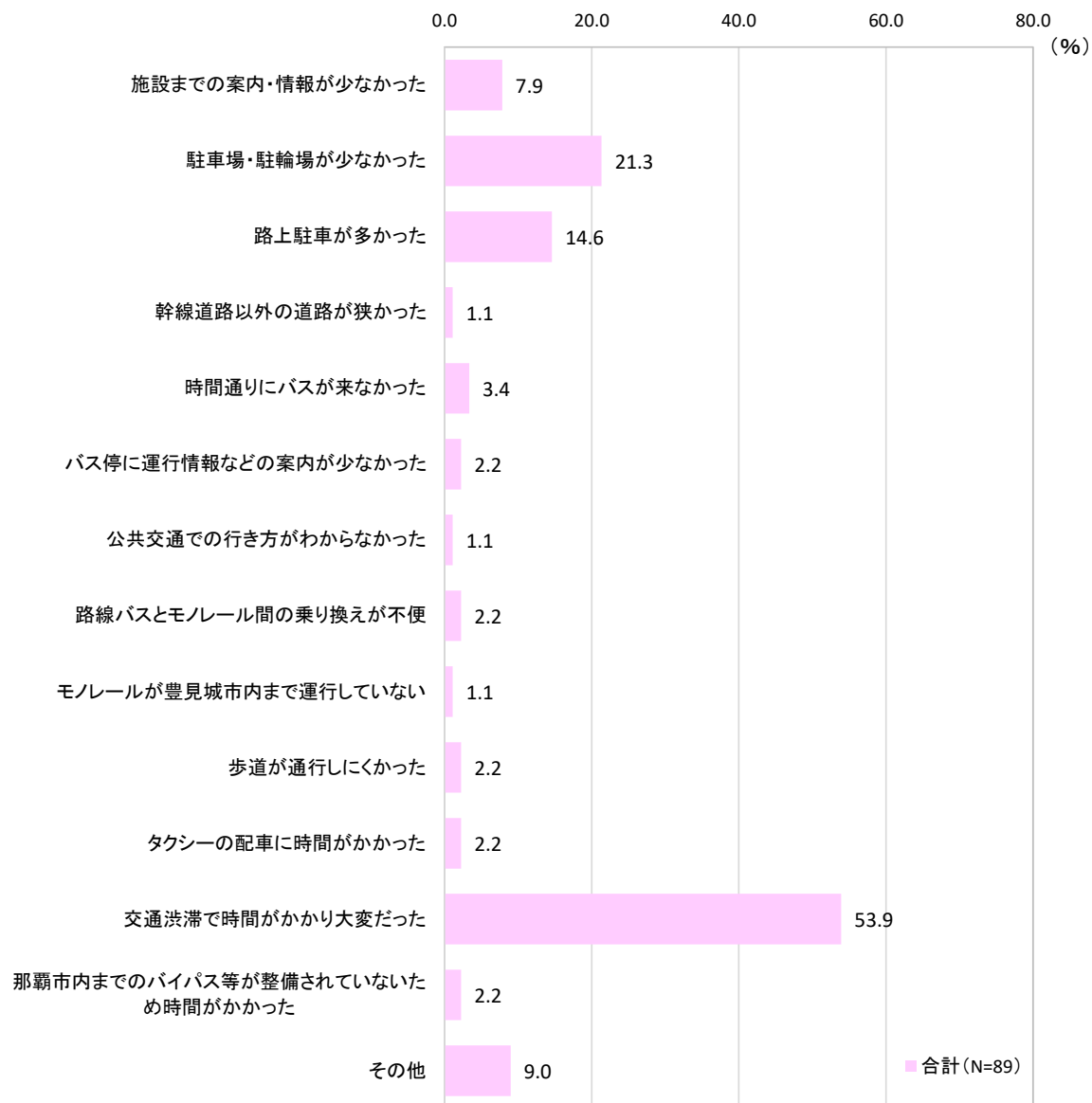


図 回答者の居住地

(b)道路交通の問題点

「特に問題を感じなかった」が約78%であった（436人中、340人）。

問題を感じた89人からの回答では「交通渋滞で時間がかかり大変だった」が約54%と最も多く、次いで「駐車場・駐輪場が少なかった」が約21%、「路上駐車がなかった」が約15%、「施設までの案内・情報が少なかった」が約8%となっている。



※複数回答を集計、無回答除く

図 道路・交通の問題点（調査箇所別）

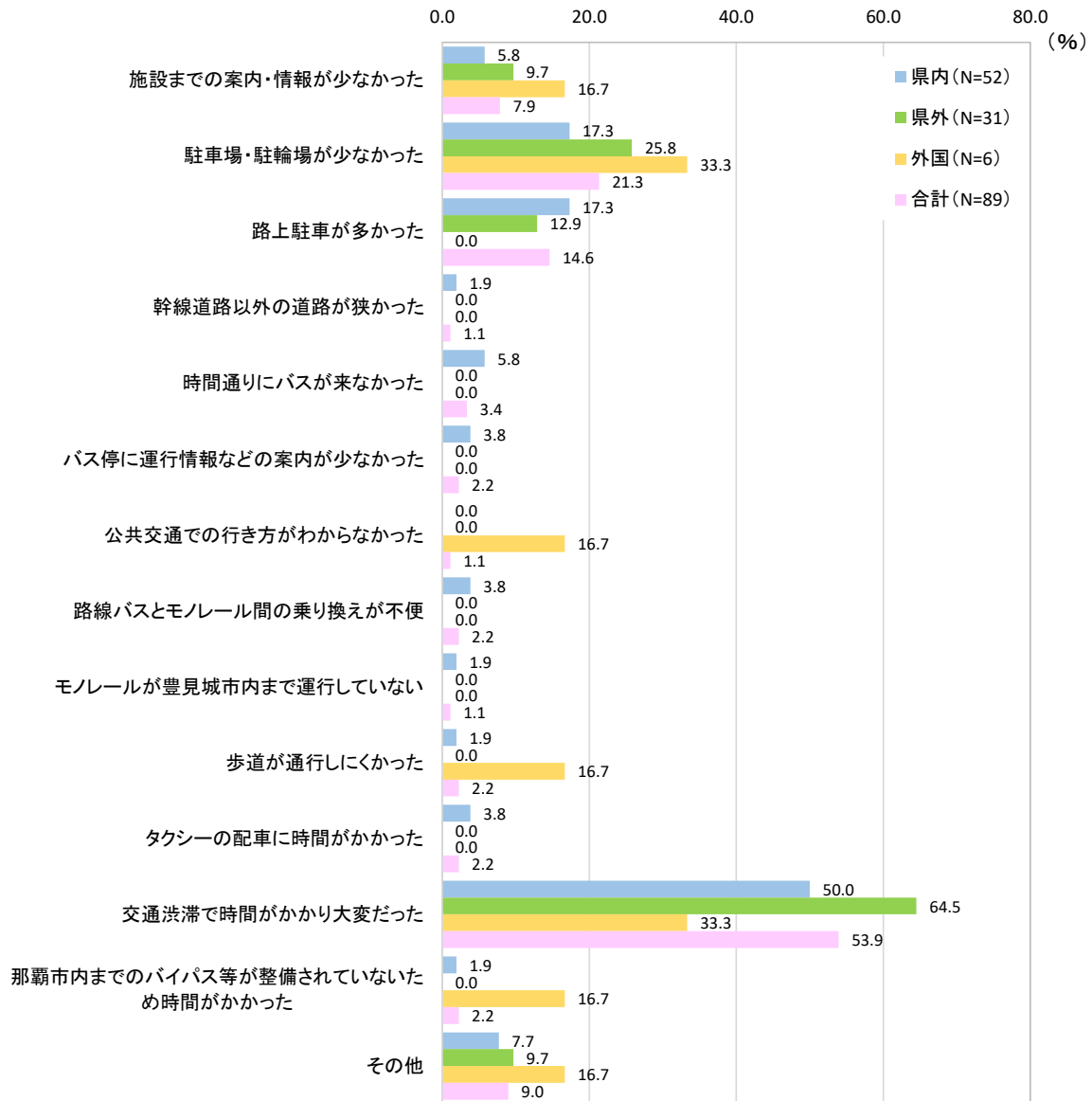
(C)居住地別の問題点

居住地別にみると、それぞれ「交通渋滞で時間がかかり大変だった」が最も多く、次いで「駐車場・駐輪場が少なかった」が多い。

このほか、県内居住者は「路上駐車が多かった」（約 17%）が多い。

県外居住者は、「路上駐車が少なかった」（約 13%）、「施設までの案内が少なかった」（約 10%）と多い。

外国居住者は「施設までの案内・情報が少なかった」、「公共交通での行き方がわからなかった」、「歩道が通行しにくかった」、「那覇市までのバイパスが整備されていないため時間がかかった」がそれぞれ約 17%と多い（ただし、外国居住者は回答者数が少ない点に留意）。



※複数回答を集計、無回答除く

図 道路・交通の問題点（居住地別）

③企業アンケート

(a)企業情報

■業種、従業員規模

「卸売業」、「不動産業」からの回答は得られなかったが、概ね様々な業種の企業からの回答が得られた。

企業の従業員規模は「1～49人」が50%と最も多く、「100人以上」が約25%、「50～99人」が約17%であった。

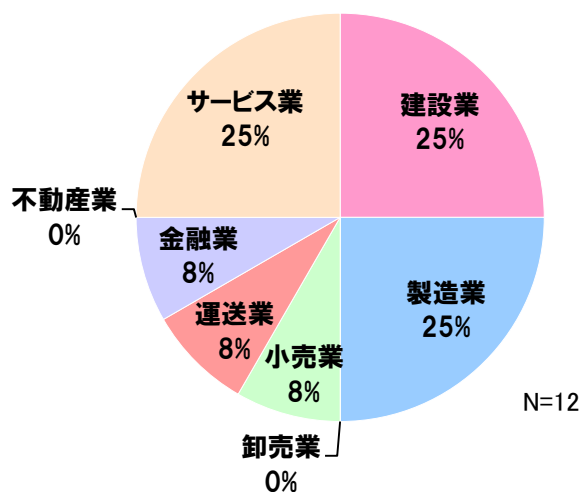


図 企業の業種

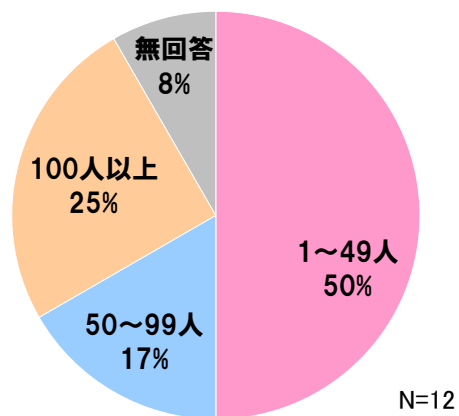


図 企業の従業員規模

(b)道路・交通面で感じる問題点

「朝夕の渋滞で時間がかかる」が最も多く、次いで「日常的な渋滞で時間がかかる」、「歩道未整備による危険」が多い。

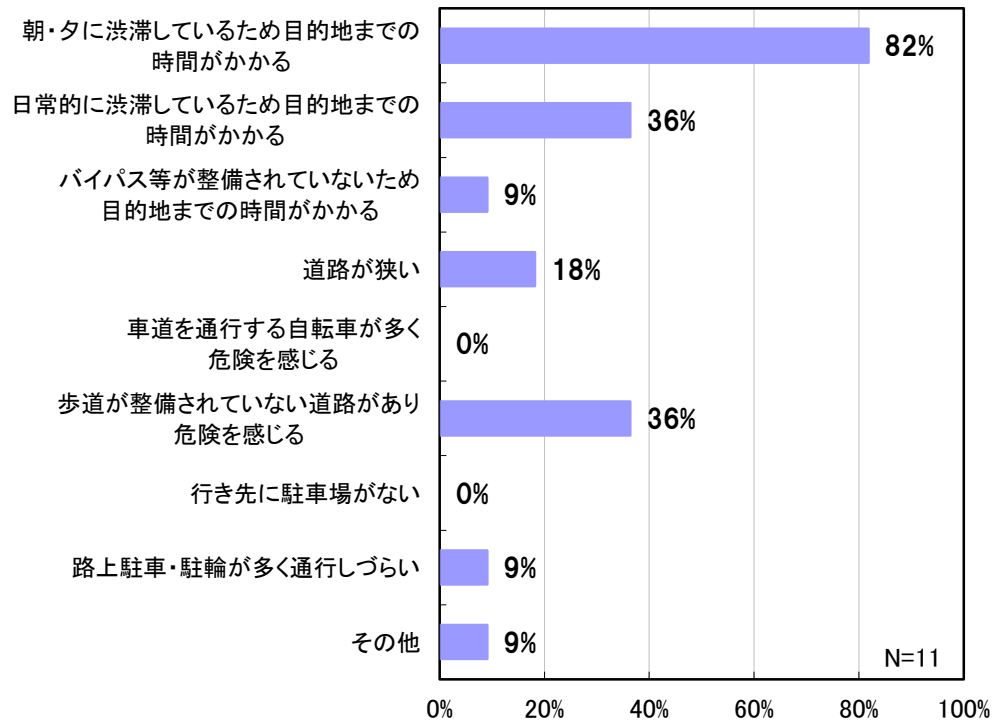
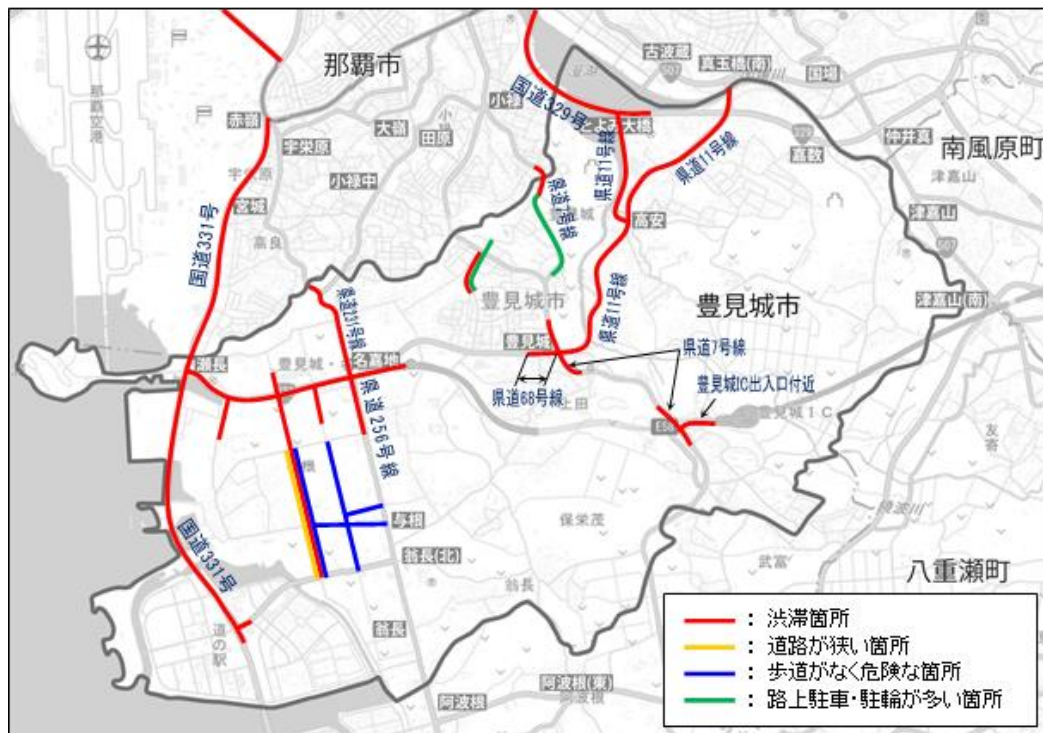


図 道路・交通面で感じる問題点



※具体的に問題がある箇所の記入があった8企業の回答を図化。

図 道路・交通面での問題箇所

(3) 豊見城市の交通に関する問題・課題

上記までを踏まえ、交通に関する課題を以下に整理する。

	問題・課題	主な課題
日常生活の移動における課題 【市民アンケート結果】 【高齢者ヒアリング結果】 【高校ヒアリング結果】	①自動車交通：那覇市～豊見城市間等で発生する交通渋滞の緩和が必要	渋滞緩和
	②生活道路：豊見城市内では通過交通により生活道路の安全性が低下	安全・安心
	③公共交通：那覇市～豊見城市間等の公共交通の利便性向上が必要	公共交通利便性
	④高齢者など交通弱者：交通手段の確保が必要	公共交通利便性 安全・安心
	⑤通院：医療施設へのアクセス利便性向上が必要	公共交通利便性
	⑥自転車：自転車の利用環境の改善、安全性の向上が必要	渋滞緩和 安全・安心
観光客の移動における課題 【観光客アンケート結果】 【レンタカー会社ヒアリング結果】	⑦交通渋滞緩和や駐車場不足の解消に向けた取組が必要	渋滞緩和 公共交通利便性
	⑧観光客に対する公共交通の利便性向上が必要	公共交通利便性
	⑨南部地域の観光施設を周遊可能な取組が必要	公共交通利便性
	⑩道の駅豊崎の観光拠点の機能強化が必要	公共交通利便性
	⑪観光地としての印象を高める道路景観が必要	安全・安心
立地企業の業務上の移動における課題 【企業アンケート結果】	⑫豊崎・与根地区から那覇新港・那覇空港へのアクセス強化が必要	渋滞緩和
防災における課題 【市民アンケート結果】	⑬災害時の避難経路の確保や避難経路等の広報等が必要	安全・安心

豊見城市の交通に関する問題・課題（詳細）

＜交通需要（都市構造）＞

○那覇市や糸満市、浦添市との結び付きが強い

- ・豊見城市から那覇市への通勤通学者は約 1 万人/日（県内 2 位）
- ・また豊見城市から糸満市や浦添市への通勤通学者もあり、交通手段については自動車の割合が高い（約 7 割）。
- ・さらに、豊見城市は事業所数が過去 30 年間で増加しており（特に豊崎地区で増加）、那覇市や糸満市から豊見城市への通勤者も多い。〔国勢調査結果〕

※市民アンケート調査結果：
 通勤通学先：①那覇市（約 43%）、②豊見城市内（約 28%）、③糸満市（約 10%）、④浦添市（約 7%）
 交通手段：①自動車（自分で運転）（約 67%）、②二輪車（約 13%）、③自動車（家族などの送迎）（約 12%）
〔路線バス〕約 11%

※従業員アンケート調査結果：
 豊見城市外から豊見城市内への通勤についても、**自動車（自分で運転）が約 8 割。**

・買い物については市内が多いものの、買回品（身回品、ファッション衣類）では那覇市も 1～2 割〔買物動向調査〕

※市民アンケート調査結果：
 買い物先：①豊見城市内（約 69%）、②那覇市（約 18%）、③糸満市（約 8%）
 交通手段：①自動車（自分で運転）（約 75%）、②徒歩（約 21%）、③自動車（家族などの送迎）（約 19%）
〔路線バス〕約 3%

- ・一方、バス利用者は過去 10 年で 1 割減少（沖縄本土）。〔運輸要覧〕
- ・市民アンケート調査結果によると 1 日の移動における路線バスの利用率はわずかに 4%ほど。

※市内高校ヒアリング調査結果
 交通手段：①自転車（約 32%）、②保護者の車（送迎）（約 31%）、③徒歩（約 22%）、④バス（約 15%）

○高齢化も徐々に進展する一方で、免許返納者はわずか

- ・H27 で高齢化率は約 17%と県平均（約 20%）を下回っているものの、高齢化率は急激に進展することが予想される。〔国勢調査等〕
- ・また、高齢化率が 20%以上となる地区が存在し、田頭、渡嘉敷、金良では高齢化率が 25%以上。〔メッシュ・小地域データ〕
- ・一方、市民アンケート調査結果によると、**免許返納者はわずかに 2%程度であるとともに、そのうち 60 代の免許返納者は約 15%と免許返納が高齢化。**

○豊見城中央病院等の市内病院や那覇市など市外病院へも通院

- ・通院は豊見城市、那覇市が多く、豊見城市内では豊見城中央病院への通院が多くなっている。
- ・交通手段は病院が運行する車両やバスはわずかであり、ほとんどが自家用車となっている。

※市民アンケート調査結果
 通院先：①豊見城市内（約 58%）、②那覇市（約 27%）
 主な病院：（豊見城市内）①豊見城中央病院、②松岡医院（那覇市）①沖縄協同病院、②小禄病院
 交通手段：①自動車（自分で運転）（約 72%）
 ②自動車（家族などの送迎）（約 17%）
〔路線バス〕約 3%〔病院運行車両〕約 1%

＜交通課題＞

〔日常生活の移動における課題〕

①自動車交通：那覇市～豊見城市間等で発生する交通渋滞の緩和が必要

- ・豊見城市⇒那覇市、那覇市⇒豊見城市といった流動が多く、また、これらの影響で、国道 331 号、県道 7 号、県道 11 号など、**豊見城市～那覇市間等で交通渋滞が発生**。〔全国道路・街路交通情勢調査〕
- ・那覇市～豊見城市間で発生する交通渋滞の緩和が必要。（「豊見城・名嘉地 IC 交差点」「豊崎交差点」「名嘉地交差点」）

【地域住民等の声】

- ・市民アンケート調査結果によると、**自動車、二輪車を利用する人のうち約 25%が何かしらに不満**を感じている。そのうち約 67%が「交通渋滞」に不満を感じており、「道路が狭い」（約 39%）、「右左折に時間がかかる」（約 29%）といった不満も多い。
- ・また、企業（従業員）アンケート調査結果によると、通勤・帰宅時に「**渋滞していると感じる**」が約 58%。

②生活道路：豊見城市内では通過交通により生活道路の安全性が低下

- ・国道 331 号や県道 7 号の交通渋滞により生活道路へ通過交通が進出し、歩行者の安全性が低下。
- ・豊見城警察署管内で発生する交通事故のうち、**約 4 割が市道で発生**。
- ・また、豊見城警察署管内で発生する交通事故のうち、**約 2 割が人対車両の事故**。〔交通白書〕

【地域住民等の声】

- ・企業アンケート調査結果によると「混雑を避けるため抜け道を使用している」との意見が挙げられ、市民アンケート調査結果では、**徒歩等での移動する人のうち約 25%が何かしらに不満**を感じており、そのうち約 48%が「電灯が少なく夜間暗い」に不満を感じ、「生活道路で交通量が多い」（約 44%）、「歩道が狭い」（約 42%）、「段差・凹凸が多い」（約 42%）、「歩道がない」（約 27%）も多く、歩行者の安全性を懸念する意見がある。
- ・市内高校ヒアリング調査結果によると、通学・帰宅時の生徒の安全性確保のために、高校周辺の道路の拡幅や歩道設置に対する要望もあった。

③公共交通：那覇市～豊見城市間等の公共交通の利便性向上が必要

- ・市内や那覇市～豊見城市間で発生する交通渋滞により定時性の確保が困難になっており、また、一般路線バスのみとなっていることで、豊見城市～那覇市間の到達性が低下。
- ・バス事業者ヒアリング調査結果では**交通混雑により 30 分以上の遅延や欠便が発生**との意見。
- ・また、バス同士や公共交通同士の乗継の利便性が低く、待ち環境についても不満が多く、**公共交通の利用環境の改善が必要**。さらに、交通渋滞の緩和に向けた公共交通への転換を促すための仕組みも必要。
- ・なお、バス事業者ヒアリング調査結果によると、「（一定の集客を見込めるのであれば）**豊見城市～那覇市間の高速バス**」や「**BRT（連接バスや PTPS）の導入**」、「**交通結節点の整備**」、「**低床バス導入**」などを視野に入れており、**バス路線の再編検討が必要**。
- ・一方で、**運転手の人材不足を懸念**。

【地域住民等の声】

- ・市民アンケート調査結果によると、**バスを利用する人のうち約 50%が何かしらに不満**を感じている。そのうち約 66%が「運行本数が少ない」に不満を感じており、「**定時性が低い**」（約 46%）、「**バス停に屋根やベンチがない**」（約 34%）といった不満も多い。
- ・バス非利用者については「**バス路線網の充実**」（約 44%）、「**定時性の確保**」（約 40%）、「**運行本数を増やす**」（約 31%）、「**待ち環境の改善**」（約 27%）の改善要望が多く、**改善による今後のバス利用意向は約 61%**。
- ・なお、バス非利用者のうち約 33%は自宅近くのバス停を知らない。また、バス停が自宅近くにある人も多く、バス自体に対する意識が低いことがうかがえる。
- ・一方、**新しい公共交通システムに対する期待は高く、市民アンケート調査結果での利用意向は約 83%**。
- ・企業（従業員）アンケート調査結果による**新しい公共交通システム導入に対する期待は約 45%**。

④高齢者など交通弱者：交通手段の確保が必要

- ・市内一周バスの運行により、公共交通不便地域の約 7 割が解消（公共交通空白地 13 箇所⇒4 箇所）。
- ・また、通院や買い物のために病院や店舗が運行する車両も存在し、民間も含め交通弱者に対する交通手段の確保は進展。
- ・一方で、市内で高齢化率の高い渡嘉敷など、一部の地区に公共交通不便地域が残存。
- ・自治会ヒアリング調査結果によると、「**待合環境の改善**」、「**他交通との乗換改善**」、「**便数の増加**」、「**バスのバリアフリー化（ノンステップ化など）**」といった意見が聞かれた。

【地域住民等の声】

- ・市民アンケート調査結果によると、将来的に運転免許返納を考えている人は多いものの（約 69%）、返納想定年齢は高い（71 歳以上とする人が約 65%）。また、**将来的運転免許返納を考えていない人は日常生活の移動を懸念（約 67%）**。
- ・なお、運転免許返納後に求める公共交通サービスでは「**バス等の割引券などの外出支援サービス**」が最も多く（約 59%）、市内一周バスの利便性向上、乗合タクシーの導入も求められている。
- ・一方、60 歳以上のバス利用者が不満に感じていることでは「**路線バスの運行本数が少ない**」、「**行きたいところまでのバス路線がない**」、「**ゆいレールなど他の交通機関との乗換が不便**」が全体よりも多くなる傾向。

⑤通院：医療施設へのアクセス利便性向上が必要

- ・市内一周バスは、**移転後の豊見城中央病院（与根）へ直接アクセスしていない状況**。
- ・また、その他医療施設については路線バス運行経路の沿線上となっている施設が多いものの、**乗換などが必要となる場合も想定される**。
- ・このようなことから、バス利用の向上のためには利便性の向上が必要。

【地域住民等の声】

- ・市民アンケート調査結果によると、**通院の際の路線バス利用率はわずかに 3%**。
- ・通院の際にバスを利用していない理由では「**他の交通手段の方が楽だから**」（約 29%）、「**路線バスの運行本数が少ない**」（約 14%）、「**行きたいところまでのバス路線がない**」（約 11%）と利便性に関する回答がみられた。

<交通需要（都市構造）>

○市内高校生の約3割が自転車通勤
 ・全体として日常生活における自転車利用率は低いが、市内高校生については約3割が自転車通勤（豊見城高校、豊見城南高校）。

※市民アンケート調査結果
 目的別自転車利用率：通勤・通学 約6%、買い物 約5%

※市内高校ヒアリング調査結果（豊見城高校、豊見城南高校）
 通学の際の交通手段：自転車約3割、路線バス約1割

○観光客数が年々増加し、新施設が開業
 ・市内の観光資源は瀬長島や豊崎地区にあるあしびなー、豊崎美らSUNビーチ、道の駅豊崎、伊良波のくーすの杜忠孝蔵（泡盛酒造見学施設）など、広く分布。観光客数は年々増加し、H27では入込客数は約460万人。また、豊崎地区にはDMMかりゆし水族館が2020年6月に開業。

・なお、沖縄県の観光客数は年々外国人観光客が増加傾向。
 ・このような中、**豊見城市への観光客は瀬長島と豊崎地区に集中**し、来訪回数も当該地区が多くなっている。

・利用交通手段はほとんどが自家用車、レンタカーであり、県外客、外国客については路線バスの利用がみられる。

※観光客アンケート調査結果
 認知度及び来訪経験：
 ①アトレットあしびなー（認知度：約87%）（来訪経験有：約85%）
 ②瀬長島カクタラス（認知度：約83%）（来訪経験有：約71%）
 ③道の駅豊崎（認知度：約68%）（来訪経験有：約87%）
 ④豊崎美らSUNビーチ等（認知度：約61%）（来訪経験有：約72%）
 ⑤旧海軍司令部壕（認知度：約44%）（来訪経験有：約56%）
 ⑥空手会館（認知度：約25%）（来訪経験有：約40%）
 ⑦漫湖水鳥・湿地センター（認知度：約25%）（来訪経験有：約8%）
 ⑧くーすの杜（認知度：約20%）（来訪経験有：約41%）

利用交通手段：
 【県内客】自家用車（約87%）、路線バス（約5%）
 【県外客】レンタカー（約76%）、路線バス（約8%）
 【外国客】レンタカー（約59%）、路線バス（約12%）、タクシー（約12%）

○豊崎・与根地区に物流企業が立地
 ・豊崎や与根には物流企業が立地。豊崎地区などを中心に那覇空港、那覇港といった物流拠点への道路網が脆弱。
 ・また、企業アンケート調査結果によると、物流以外でも那覇市方面との結び付きがみられる。

○市西部は海拔が低く、浸水想定エリア
 ・豊崎、与根など市西部は海拔が低く、津波や高潮による浸水が想定されるエリアとなっている。〔国土数値情報〕〔沖縄県津波浸水想定について（H27.3 沖縄県）〕
 ・このような中、市内には指定緊急避難場所（27箇所）、津波避難ビル（12箇所）等が設けられている。

<交通課題>

〔日常生活の移動における課題〕

⑥自転車：自転車の利用環境の改善、安全性の向上が必要
 ・市内高校生は**自転車での通学が約3割**を占めているものの、高校周辺を含め、車道と歩道が分離していない箇所があることで、自転車事故などの危険が高い。
 ・そのため、自転車通勤する市内高校生を含め、**自転車利用者の利用環境（歩道や車道など）の改善や安全性の向上**が必要。

【地域住民等の声】
 ・市民アンケート調査結果によると、不満を感じている人のうち、「歩道が狭い」、「段差・凹凸が多い」（約42%）、「歩行者、自転車等と一緒に通行しないといけない」（約31%）との意見が多くなっている。
 ・また、市内高校ヒアリング調査結果によると、**自転車等の事故が10件以上/年（豊見城高校）**と自転車事故が発生している状況ともなっている。

〔観光客の移動における課題〕

⑦交通渋滞緩和や駐車場不足の解消に向けた取組が必要
 ・那覇空港からバス利用でアクセスできる地区は限られ（主に豊崎地区）、また、市内を周遊するバスも限られており（市内から瀬長島へバスでアクセスできない）、自動車での来訪者が多い。
 ・さらに、瀬長島の滞在時間は平均約46分と短い。スムーズな駐車場への出入りが必要。

【地域住民等の声】
 ・観光客アンケート調査結果によると、観光客全般（県内外、外国）において、**交通渋滞に対する不満が多く（約54%）、駐車場・駐輪場の少なさに対する不満も多い（約21%）**。

⑧観光客に対する公共交通の利便性向上が必要
 ・県外客、外国客については、**公共交通での観光のしやすさ**を求めている、公共交通の利便性向上が求められる。

【地域住民等の声】
 ・観光客アンケート調査結果によると、道路・交通面で改善に期待することについて、県外客は「公共交通で観光できるようにしてほしい」（約16%）、外国客は「公共交通で観光できるようにしてほしい」（約46%）、「バスの定時性向上」（約36%）、「バスの運行情報などをわかりやすく提供してほしい」（約27%）。

⑨南部地域の観光施設を周遊可能な取組が必要
 ・市内観光施設は広く分布しているものの、来訪経験のある観光施設には偏りがあり、**市内を含む南部地域の観光施設を周遊する仕組みづくり**が必要。

【地域住民等の声】
 ・市内観光施設の認知度は比較的高いものの、来訪経験のある施設は限られている。一方で「公共交通で観光できるようにしてほしい」といった要望や外国客からは「乗り捨て可能なシェアカーを使用したい」との要望もみられた（約18%）。

⑩道の駅豊崎の観光拠点の機能強化が必要
 ・道の駅豊崎は「買い物」、「休憩・食事」といった機能に加え、レンタカーの手配に訪れる拠点となっている。
 ・県外客・県内客のレンタカー利用率は高く、また、レンタカー利用者自体も増加、空港から訪れる次の拠点として機能している。
 ・一方、市内観光施設は来訪経験に偏りがみられるなど、市内観光施設の周遊性を高めたいところであり、基幹バスから市内一周バスへの乗換、カーシェア、レンタサイクルの拠点、荷物の預かり（コインロッカー等）など、**観光拠点の機能強化が必要**。

【地域住民等の声】
 ・観光客アンケート調査結果によると、道の駅豊崎では「買い物」（約64%）、「休憩・食事」（約38%）に加え、レンタカー事業所があることから「レンタカー手配・返却」（約6%）といった目的で来訪。
 ・県外客・外国客から「荷物一時預かりや荷物配送サービス」の要望が1~2割。
 ・このような中、レンタカー会社ヒアリング調査結果によると、**レンタカー利用者は増加**。
 ・一方、周遊のために**荷物を預けたいとの来訪者の要望**はあるものの、未対応。

⑪観光地としての印象を高める道路景観が必要
 ・観光客が増加する中、幹線道路において、緑の豊かさや海空の広がりを感じられる道路空間の形成が必要。

【地域住民等の声】
 ・観光客アンケート調査結果によると、道路・交通面で改善に期待することについて「**沖縄らしい景観に配慮してほしい**」が約16%。

〔立地企業の業務上の移動における課題〕

⑫豊崎・与根地区から那覇新港・那覇空港へのアクセス強化が必要
 ・豊見城道路以北は高速道路整備が不連続な状況であるとともに、主要渋滞箇所も存在しており、那覇空港、那覇港といった物流拠点への定時性、高速性が低下。〔全国道路・街路交通情勢調査、プローブデータ〕
 ・企業活動に支障を来している。

【地域住民等の声】
 ・企業アンケート調査結果によると、道路・交通上の問題として「**朝夕の渋滞で時間がかかる**」（82%）、「**日常的な渋滞で時間がかかる**」（36%）が多い。〔渋滞箇所：豊見城道路や国道331号（瀬長～名嘉地）、県道11号（豊見城～真玉橋）等〕
 ・また、これにより企業活動上は「常に時間に余裕を持って対応する必要に迫られ、対応する社員を増やして対応せざるを得ない」、「**入庫・搬出スケジュールが立てづらい**」、「時間に余裕を持って移動しないといけないため、**時間が非効率な時がある**」といった意見が挙げられている。

〔防災における課題〕

⑬災害時の避難経路の確保や避難経路等の広報等が必要
 ・指定緊急避難場所や津波避難ビルなど、災害に応じた避難場所を設けているものの、それらの存在の**周知が不十分**。

【地域住民等の声】
 ・市民アンケート調査結果によると、「**避難所等への避難経路がわからない**」（約47%）、「**避難経路の案内が少ない**」（約44%）と防災に対する不安の意見が挙げられている。

第3章 豊見城市が目指す将来像

3. 1 豊見城市の目指すべき将来像

豊見城市の交通特性・課題を踏まえ、基本理念及び将来像、基本方針を以下のように設定しました。

《基本理念》

Welcome な思いで ハートがつながり みんなで彩るまち とみぐすく
～持続可能な交通まちづくりを目指して～

- ・豊見城市は、県庁所在地の那覇市に隣接し、沖縄の玄関口である那覇空港からの距離も近いという立地特性を持っており、これまで第1次～第4次にかけての総合計画では、いずれも自然や農村を表す「みどり」と「都市」が将来像に織り込まれ、みどりと都市の調和を大事にしながらかまちづくりを進めてきました。
- ・この中で、近年の開発による都市化の地域と旧来の農村地域とのバランスが良いと感じる市民が多く、結果として子ども・若者・大人・老人の人口構成バランスも良く、現状の豊見城市をちょうどいい、住みよい街と感じる市民が多くなっています。
- ・今後は、観光客や転入者等の市外から来られる人や、社会的に弱い立場にある人々も含め、あらゆる人をWelcome（ウェルカムんちゅ）の心で受け入れるとともに、市内において都市化が進む中でも人間関係の希薄化を防ぐような、ハート（心）がつながるまちづくりを目指します。
- ・また、過去から引き継がれてきた自然と都市の調和を引き続き大事にしながらか、自然と都市の彩りのある住みよいまちの現状を維持しつつも、ウィズコロナ、ポストコロナの新たな日常への対応など時代の変化に柔軟にしなやかに対応できるよう、デジタル化等の技術革新についてもWelcomeの心で積極的に取り入れ、多様な主体が彩る活力に満ちたまちづくりを進めていきます。
- ・今後の時代の潮流として、令和12（2030）年までの国際社会全体の目標であるSDGsにも着目し、豊見城市らしい、持続可能な交通まちづくりを目指します。

【3つ将来像と4つの基本方針】

豊見城市の抱える交通課題の解消・交通の質向上に向けて、「Welcome な思いで ハートがつながり みんなで彩るまち とみぐすく ～持続可能な交通まちづくりを目指して～」を基本理念として、第5次豊見城市総合計画で掲げている3つの政策展開の基軸のうち、特に「誰もが安心して暮らせるまち とみぐすく」及び「地の利を活かして持続的に発展するまち とみぐすく」を念頭に3つの将来像を設定し、その3つの将来像を実現に向けた4つ基本方針を示し、将来像の達成に向けて各種施策を展開していきます。

【参考1】各計画の基本理念等

「第5次総合計画基本構想」

- Welcomeな思いで ハートがつながり みんなで彩るまち とみぐすく

「都市マスタープラン」

- ひと・まち・みどりが調和する誰もが住みやすい都市
- 市の自立性・求心力を高める都市づくり
- 広域都市圏の一体的な発展に貢献する都市づくり

「豊見城市観光振興計画」

- 旅のはじまりと終わりの“あじまゝ”響むまち とみぐすく

「第3次豊見城市地域福祉計画・地域福祉活動計画」

- 人と人、地域がつながる優しさの輪、みんなで支える地域福祉のまちづくり

【参考2】第5次総合計画基本構想政策展開の基軸

- 誰もが安心して暮らせるまち とみぐすく

今後の時代の潮流として、令和12（2030）年までの国際社会全体の目標であるSDGsに着目し、豊見城市らしいSDGsの実現に向け、「誰一人取り残さない、優しいまちづくり」をおこないます。

- 地の利を活かして持続的に発展するまち とみぐすく

本市の立地特性である、那覇空港・県都那覇市との隣接、インターチェンジ・国道からの県内への交通利便の優位性を活かして、今後も持続的に発展するまちづくりをおこないます。

《将来像》

将来像 1. 地域活力のあるまちを創出する交通

将来像 2. 安全・安心で誰もが使いやすい交通

将来像 3. 環境に配慮し、未来につながる交通

将来像 1. 地域活力のあるまちを創出する交通

豊見城市の立地特性である、那覇空港・県都那覇市との隣接、インターチェンジ・国道からの県内への交通利便の優位性を活かして、各地域との交流や産業の成長を支え、今後も持続的に発展する地域活力のあるまちを創出する交通まちづくりを推進します。

将来像 2. 安全・安心で誰もが使いやすい交通

誰もが安全・安心して生活でき、市民の日々の快適な暮らしを支え、様々な災害や危険から市民を守るまちづくりに貢献する交通まちづくりを推進します。

将来像 3. 環境に配慮し、未来につながる交通

循環型・低炭素社会を目指すとともに、市民一人ひとりが車に頼りすぎない環境に配慮したまちづくりを考え、取組むことで地球環境にやさしい、未来につながる交通まちづくりを推進します。

《基本方針》

基本方針 1. 体系的な道路ネットワークの形成

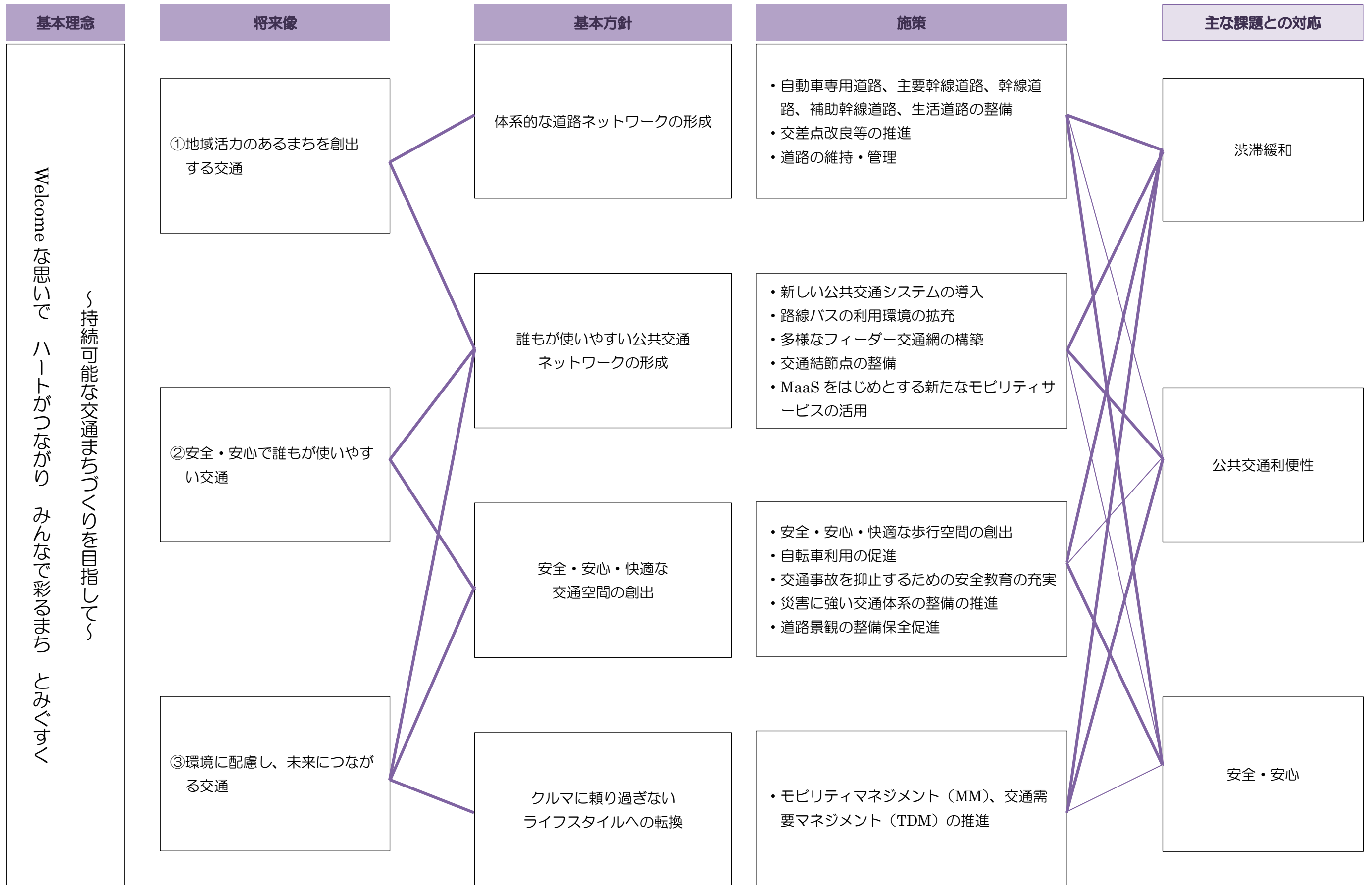
基本方針 2. 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成

基本方針 3. 安全・安心・快適な交通空間の創出

基本方針 4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換

《施策》

基本方針	施策
1. 体系的な道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備 ▪ 交差点改良等の推進 ▪ 道路の維持・管理
2. 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 新しい公共交通システムの導入 ▪ 路線バスの利用環境の拡充 ▪ 多様なフィーダー交通網の構築 ▪ 交通結節点の整備 ▪ MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用
3. 安全・安心・快適な交通空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 安全・安心・快適な歩行空間の創出 ▪ 自転車利用の促進 ▪ 交通事故を抑止するための安全教育の充実 ▪ 災害に強い交通体系の整備の推進 ▪ 道路景観の整備保全促進
4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ▪ モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進

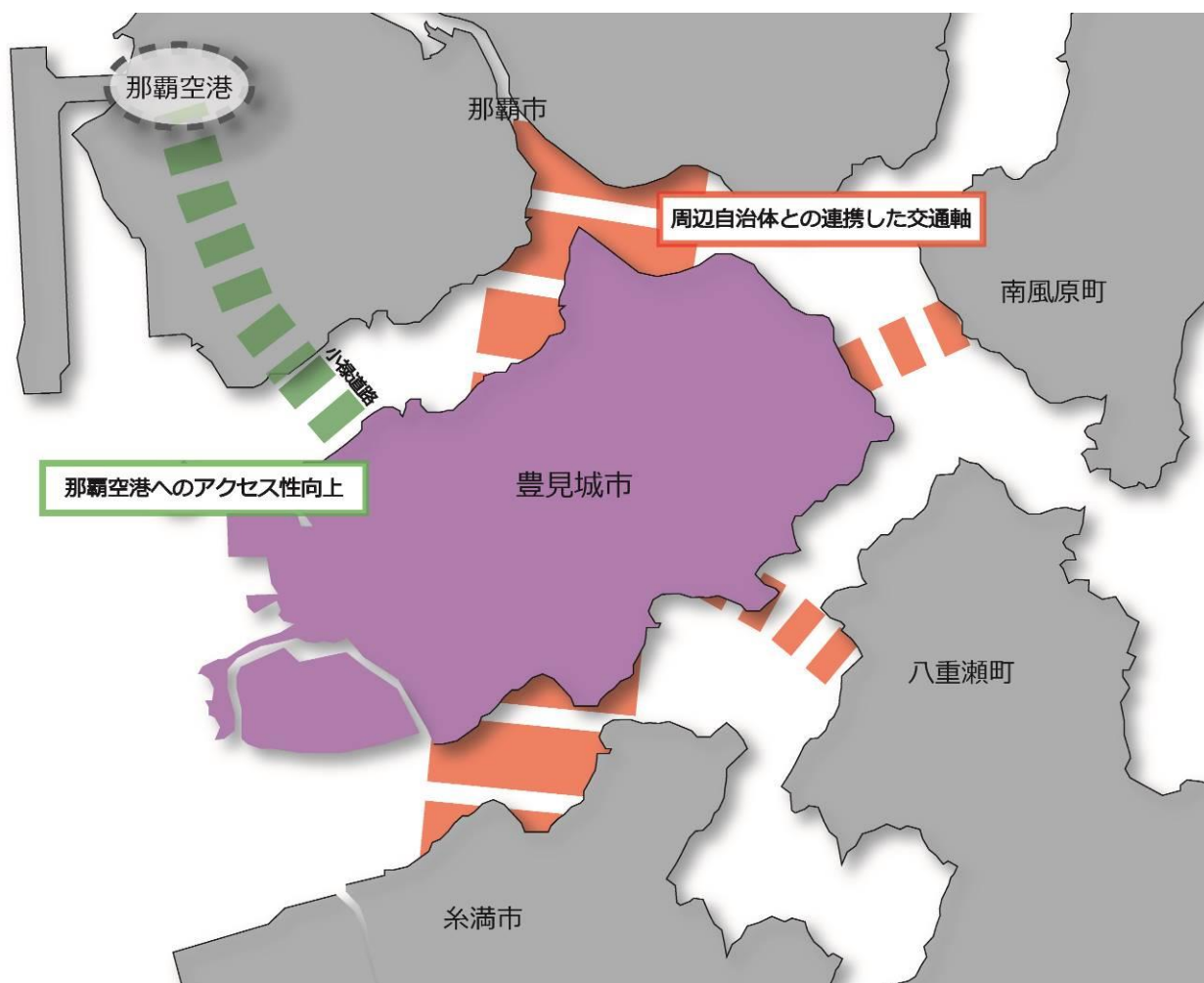


基本方針1 体系的な道路ネットワークの形成

交通渋滞の緩和や広域的な都市間の交流促進、住環境の保全を図るため、将来の交通需要に対応した体系的な道路ネットワークの整備を促進します。

○自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備

体系的な道路ネットワークを実現するために、道路個々に必要とされる役割機能を明確にし、道路のネットワークの整備を促進します。



【自動車専用道路】

「ハシゴ道路ネットワーク」及び「2環状7放射道路」に位置付けられており、広域的な都市間の交流促進、那覇空港や那覇港などの重要交通拠点との関係機能を持ち、特に高い走行機能と交通処理機能を有する那覇空港自動車道小禄道路の整備促進を図ります。

【主要幹線道路】

「ハシゴ道路ネットワーク」及び「2環状7放射道路」に位置付けられており、中南部都市圏の骨格を形成し、大量かつ多様な自動車交通量の処理を行うとともに、圏域間、都市圏内の主要な拠点間を結ぶ道路である国道329号、国道331号を位置付けます。

【幹線道路】

幹線道路は、本市と周辺市町村とを連絡する路線であり市内の集落間を結び、市の都市骨格を形成している道路です。

幹線道路として、豊見城中央線（県道11号線・県道256号線）、東風平豊見城線（県道249号）、豊見城糸満線（県道256号線）、県道7号線、県道7号線BP、県道11号BP、県道231号線を位置づけ、以下の整備促進を図ります。

- ❖ 中心市街地を通過し市域を東西に連絡する豊見城中央線（県道11号線・県道256号線）については、県道11号線の一部新設区間を含む拡幅整備、及び県道256号線の拡幅整備を促進し、連続する国道331号（名嘉地以西）を介して市域西部の拠点、瀬長及び与根と中心市街地との連絡強化を図ります。
- ❖ 中心市街地と豊崎の新市街地を連絡する県道東風平豊見城線の整備を促進します。
- ❖ 豊見城糸満線（県道256号線 名嘉地以南）については拡幅整備を促進し、糸満市との連絡強化を図ります。
- ❖ 東風平豊見城線（豊見城交差点～八重瀬町東風平）の早期事業化を図り、東西方向のアクセス強化を図ります。

【補助幹線道路】

補助幹線道路は、地区レベルにおいて、幹線道路を補完し、地区毎に土地利用や配置密度、将来交通量を考慮し整備を行います。また、地区における良好な都市環境の形成や街区形成・住区アクセス機能を持たせます。このほか、市街地内の補助幹線道路などについても、事業化を推進し整備を進めます。

【生活道路】

既成市街地においては、幅員が十分でない生活道路も存在しており、地区計画制度による予定道路の指定検討や、個別建替え時のセットバックなどにより、安全な道路幅員の確保を目指します。

旧集落内の道路については狭あいであったり湾曲したりしていますが、地域の歴史を継承し市民の日常生活と密接に関係していることから、その形状を尊重した整備に努め、一方通行やカラー舗装などにより、通過交通の排除を進めて歩車共存を図り、通行の安全を確保します。

歩行者優先の考え方のもと、通学路、生活道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を行います。

○交差点改良等の推進

豊見城市内では、平成 24 年度の「沖縄地方渋滞対策推進協議会」において特定された主要渋滞箇所や平成 29 年度の市の独自調査において抽出した主要渋滞箇所が 20 箇所（令和 2 年 8 月現在）あります。そのうち、短期的に対策可能な箇所については、国・県と協力しながらより効果的・効率的な渋滞緩和の対策のため交差点改良等を推進します。

また、地域内の生活道路等では、歩道幅員の確保、ガードレール等の設置、街路灯の設置等の安全対策や通学路合同点検等の地域との連携から把握した事故危険個所の対策等安全な基盤整備を推進します。

○道路の維持・管理

ガードレールの破損修理や道路舗装の修繕など定期的な維持管理を行い道路環境の維持・改善に努め、また、横断防止柵、道路反射鏡の設置など、車両や歩行者が安全に通行できるように維持・管理を行います。

基本方針2 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワークの形成にあたっては、ネットワークを形成する各公共交通機関の特性、果たす役割を踏まえ、交通渋滞等の交通問題のみならず、豊見城市における今後のまちづくりの方向性、基幹産業である観光の活性化、高齢化社会の到来、環境問題等を踏まえ、誰もが使いやすい、シームレスな公共交通ネットワークとして整備を行う必要があります。

また、公共交通は、市民の日々の移動を支える重要な社会インフラであることから、関係主体が一体となり、協働でつくり、育てることにより、持続可能なサービスが提供できるような仕組み作りも必要であります。

○新しい公共交通システムの導入

豊見城市の抱える交通渋滞等の交通問題のみならず、今後のまちづくりの方向性、基幹産業である観光の活性化、高齢化社会の到来、地球環境問題に対応するため、定時・定速性が確保できる基幹的公共交通として、新しい公共交通システムの導入について検討を進めます。

導入にあたっては、中南部都市圏レベルの広域的な考え方や需要規模を勘案しながら、市内の主要拠点や施設間を結んだ、誰もが使いやすいネットワークの構築を目指します。



モノレール

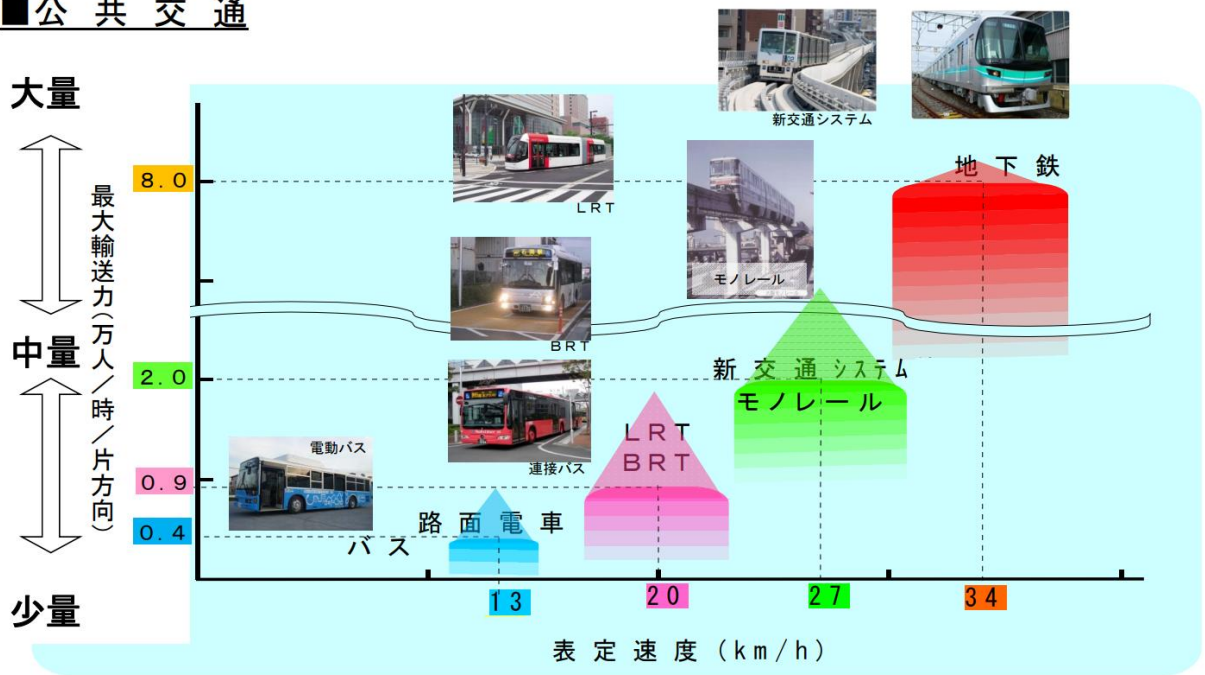


LRT（富山県）

<想定される新しい公共交通システムの種類>

種別	概要
鉄軌道	「県土の均衡ある発展」「県民及び観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞緩和」等の観点から、沖縄本島の公共交通の骨格軸を担うシステム。
モノレール	唯一の公共交通機関であるバスを補完し、都市間の移動骨格軸を担うシステム。道路整備と併せて、道路空間を有効利用し、速達性・中量の輸送力を有する。
LRT	都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うとともに、沿線のまちづくりにおける活性化の役割を併せ持つシステム。
BRT	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。

■公共交通



出典：都市の発展にあわせた都市交通システムの導入（国土交通省）

イメージ



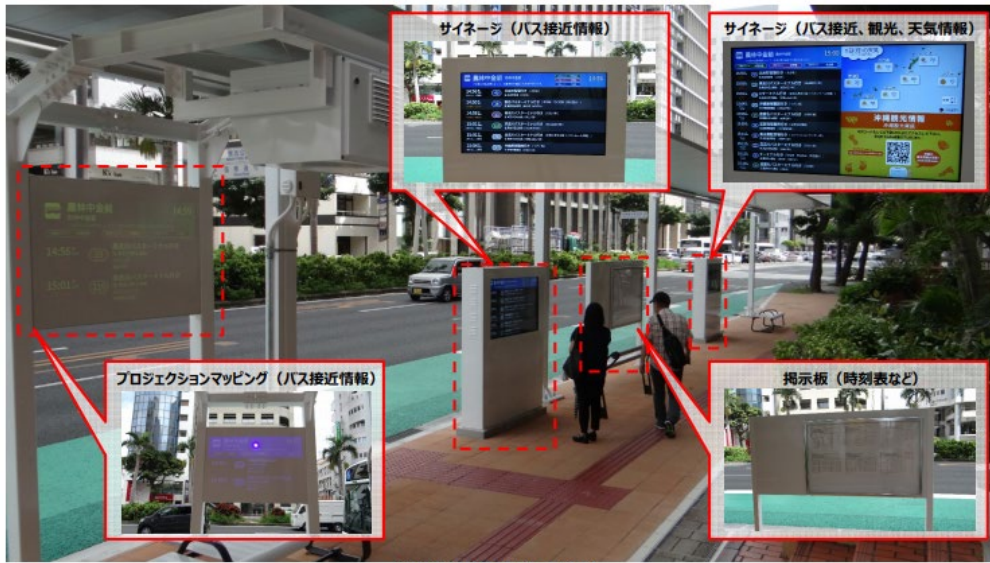
利便性の高い公共交通ネットワークの構築

（出典：沖縄県総合交通体系基本計画 H24.6）

○路線バスの利用環境の拡充

路線バスは、新たな公共交通システムが導入されるまでの期間、豊見城市の公共交通ネットワークの基幹的な役割を担うものです。

路線バスについては、交通事業者をはじめとする関係機関と連携して、バスルートの検討やバス停上屋をはじめとするバス停環境の充実、ICT(情報通信技術)を活用するなどした運行情報の提供、PTPS(公共車両優先システム)や乗り換え運賃制度などの利便性の拡充など路線バスの活性化に努めます。また、移動抵抗の小さい低床バスの導入を推進し、誰もが利用しやすい交通環境の充実を図ります。



農林中金前バス停 (コザ向け)

ハイグレードバス停

出典：沖縄総合事務局 第4回沖縄の新たな交通環境創造会議



低床バス



バスロケーションシステム

○多様なフィーダー交通網の構築

フィーダー交通は基幹的公共交通の拠点と周辺地域の連携を図る役割を担い、基幹的公共交通では網羅できない地域や、一定の地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担う交通です。

また、フィーダー交通は地域内の需要・ニーズに応じ、一定地域内の移動を確保する地域主体のシステムであることから、地域特性に合わせ、コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー、グリーンスローモビリティの導入、既存ストックであるタクシー事業者や病院や商業施設などの事業者が運行している送迎車両等との連携等、公共交通不便地域等における自宅からバス停までのラストワンマイル対策としての多様な交通手段について検討します。



グリーンスローモビリティ



コミュニティバス



タクシー

○交通結節点の整備

地区の状況にあわせて、公共交通の乗り換え可能なターミナルや回遊性拠点などを形成し、交通結節点づくりを推進します。

市役所付近は、本市の中心市街地として賑わいのある「まちの顔」として、活発な都市活動の牽引及び日常生活を支える各都市機能の集積を図る場とされていることから、様々な交通モードの接続・乗り換え拠点としての施設整備を行い、公共交通の利便性向上を図ります。

また、道の駅豊崎や観光施設が集積している豊崎付近では、情報提供やレンタサイクルステーションのなどの機能拡充を図り、各観光施設間の連携や地域活性化のための市内観光施設の回遊性向上を検討します。



市役所（まちの顔）



交通案内所



グリーンスローモビリティ



コミュニティサイクル



タクシープール

○MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用

MaaS（マース）は、移動利便性の向上のため地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。それらにより、人々の外出や旅行などの移動に対する抵抗感が低下することで、移動・交流意欲が高まり、健康が増進され、まちや地域全体も活性化し、豊かな生活が実現することを目指すものです。

豊見城市においても、地域の抱える課題の解決に向けて、MaaSをはじめとするあらたなサービスとシェアリングサービスや自動運転といった個別のモビリティサービスの発展・進化の動向に注視しながら、本市に最適な活用方法について検討を進めます。

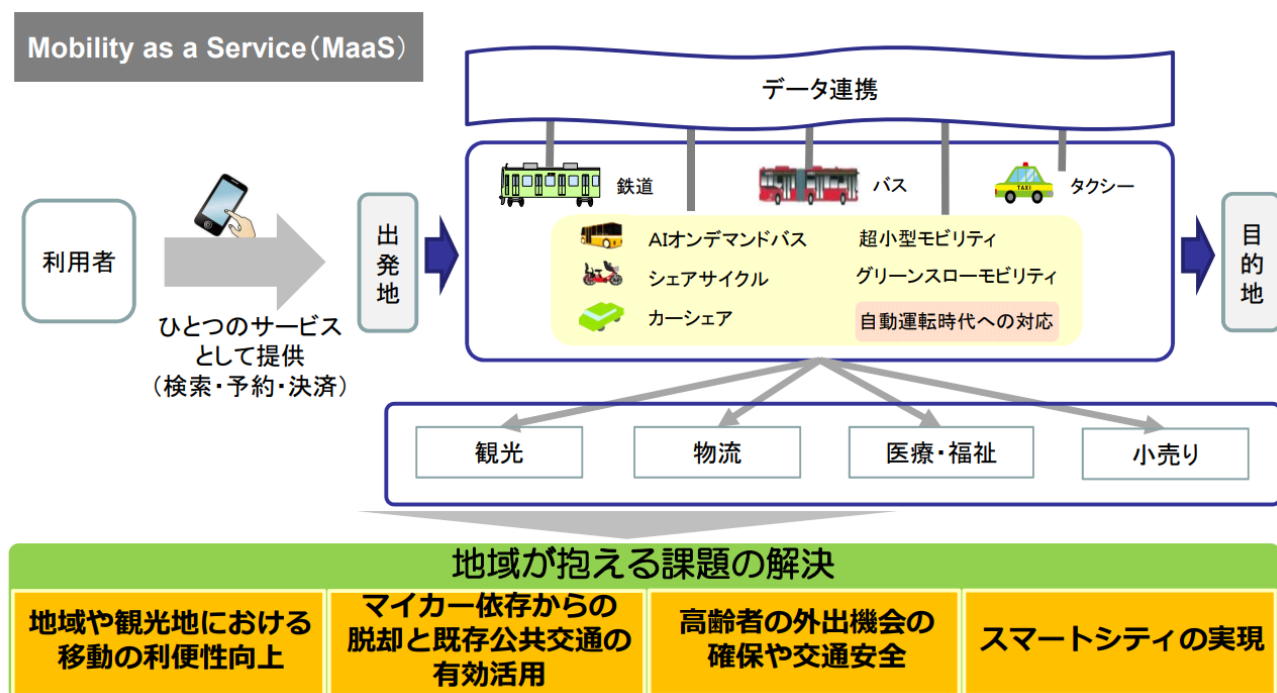


図 MaaSとは

出典：国土交通省総合政策モビリティサービス推進課

国土交通省のMaaS推進に関する取組について

<MaaSの活用（例）>

- ・ 事業者間のデータ連携（連携データの範囲、データ利用ルールなど）
- ・ 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化（ICカードの普及とQRコード決済など）
- ・ まちづくり・インフラ整備との連携（まちづくり計画・交通計画への移動データの活用など）
- ・ 新型輸送サービスの推進（AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティなど）

基本方針3 安全・安心・快適な交通空間の創出

○安全・安心・快適な歩行空間の創出

歩行者中心のウォークブルな空間を創出するため、移動等円滑化ガイドライン等に基づいて、バリアフリー化、点字ブロックの設置の推進など子どもや高齢者、障がい者など誰もが利用しやすい歩行空間の創出に努めます。

○自転車利用の促進

通勤・通学・買い物など市民の足として自転車を位置づけるため、自転車ネットワーク計画等を検討し、自転車利用を促進します。促進にあたっては、安全な走行空間の確保のための自転車通行帯の整備などの検討を行います。



自転車通行帯
出典：北部国道事務所HP

○交通事故を抑止するための安全教育の充実

市内の学生などの子どもたちを中心として交通安全運動や安全教育や自転車の乗り方を通して安全意識やモラルの向上を図ります。また、地元警察署等との連携により、市内が交通事故のない安全な地域となるように周知啓発を図ります。



交通安全教育様子



自転車安全教育
出典：栃木県交通安全協会 HP

○災害に強い交通体系の整備の推進

幹線道路などは地域間を連絡する主要な避難路になることから、これらの整備の推進を急ぎ、防災拠点、避難施設、広域交通拠点と連携した緊急輸送道路ネットワークの構築を促進します。

災害時に一部寸断が生じた場合でも、代替ルートで連絡する道路ネットワークのリダンダンシー（代替経路）の確保を目指すとともに、都市間を連絡する広域幹線道路などについては、広域的な緊急輸送道路として災害時も寸断されないよう道路構造物の耐震化や無電柱化の促進の検討を行います。

災害避難所の指定に合わせ、市街地や集落地の状況などに応じて避難路を選定するとともに、沿岸地域や河川周辺などによる水害の危険が予想される地域についても避難路の選定を図り、市民や観光客が適切に避難できるように安全な歩行空間の整備を推進します。

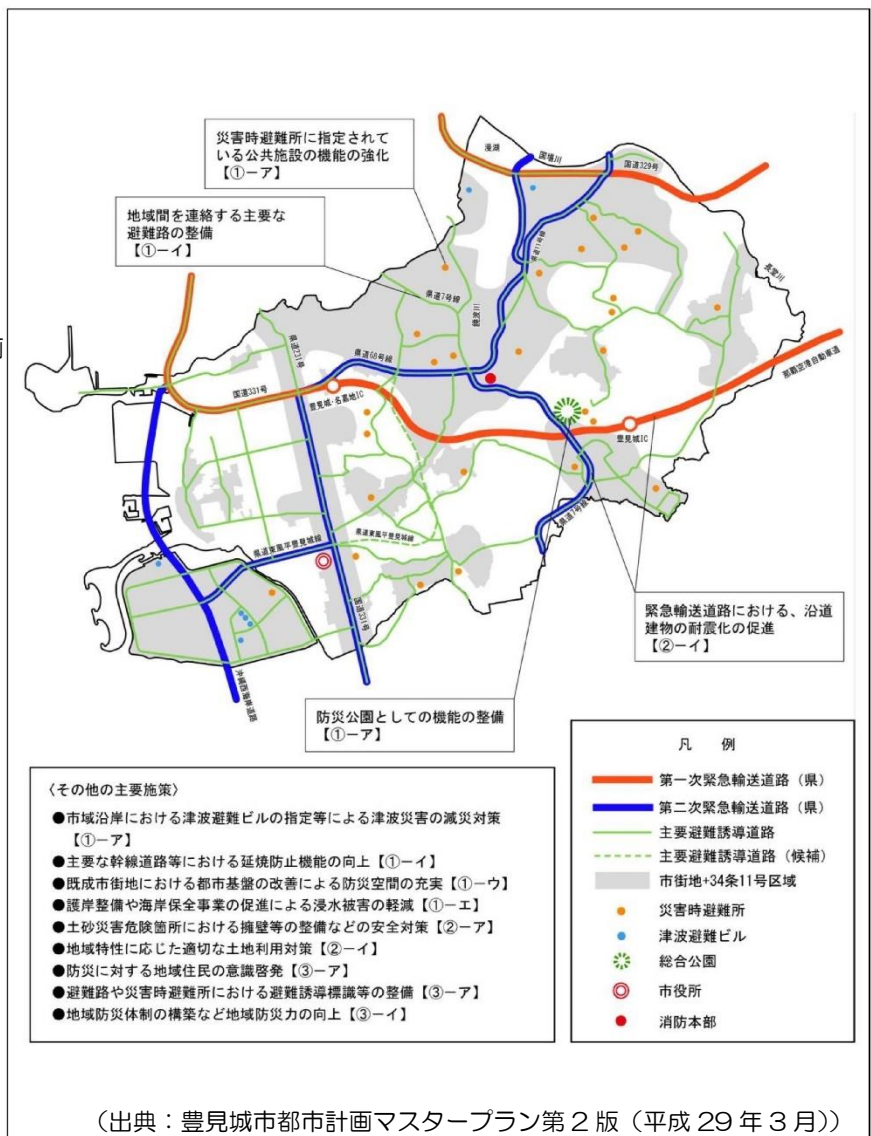
また、災害時に安全に避難できる避難路、災害時避難所については、平常時から市民に周知を図るとともに、国内・外の地理的知識がない観光客などにも避難路、避難場所がわかるよう、多言語対応の避難誘導標識などの整備を推進します。



H19 台風 14 号
(宮古島市)

出典：沖縄県無電柱化推進計画
(H31.3 沖縄県土木建築部)

《防災に関する方針図》



○道路景観の整備保全促進

道路からの景観は、以下のように道路の性格に応じて美観づくりに努めます。

- ❖ 幹線道路は、各道路の特徴や機能にあわせ、緑の豊かさや海空の広がりを感じられるなどの観光地にふさわしい良好な道路景観の形成に努めます。
- ❖ 計画的開発を行うエリアの道路では、快適で沿道の賑わいを創出する景観まちづくりを図ります。
- ❖ 主要な生活幹線道は、各道路の特徴や機能にあわせた道路景観の形成を図ります。

特に豊見城市景観計画の景観形成重点地区に指定されている字豊見城地区においては、歴史的資源や地域の生活文化が残っており、住民・事業者・行政が一体となって、これらを活かした景観形成を推進します。

基本方針4 クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換

○モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進

交通渋滞をはじめとする交通問題を解決していくためには、道路整備等のハード対策だけでなく、一人一人の自発的な行動の変化を促すようなモビリティマネジメント（MM）の推進が必要になります。また、モビリティマネジメント（MM）にあわせて、自家用車依存から転換を促す交通需要マネジメント（TDM）を実施していくことが重要です。

モビリティマネジメント（MM）は、多様な交通施策にあわせて実施すると効果的な取り組みであり、個人や組織のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すものです。

交通需要マネジメント（TDM）は、自動車の効率的利用や手段の変更などを促すことにより、地域レベルの発生集中量の抑制や集中の平準化等の交通需要の調整を行うことで道路交通渋滞を緩和する取り組みです。

クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換を促進し、地域と共に環境にやさしいまちづくりに努めます。

＜モビリティマネジメント（MM）（例）＞

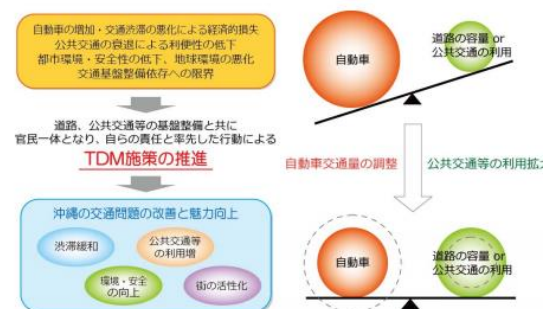
- ・公共交通特定路線の利用促進を目的としたモビリティマネジメント（市内一周線バス）
- ・通勤交通におけるモビリティマネジメント
- ・転入者を対象としたモビリティマネジメント
- ・学校教育におけるモビリティマネジメント



出典：モビリティマネジメント（かしいクルマの使い方を考える交通政策）
国土交通省 総合政策局 パンフレット

＜交通需要マネジメント（TDM）（例）＞

- ・手段の変更（パーク＆ライド駐車場の利用し公共交通へ転換、自転車利用の促進など）
- ・時間帯の変更（オフピーク出勤、物流の朝夕の時間帯を避けた配達など）
- ・経路の変更（交通管理者による交通管制の高度化など）
- ・自動車の効率利用（相乗り、カーシェアリングなど）
- ・発生源の調整（在宅勤務、カーフリーデーの実施など）



出典：TDM施策推進アクションプログラム
（平成29年6月）沖縄県

(参考) 課題との対応表

課題		基本方針 1	基本方針 2	基本方針 3	基本方針 4
日常生活の 移動におけ る課題	①自動車交通：那覇市～豊見 城市間等で発生する交通渋 滞の緩和が必要	●	●	●	●
	②生活道路：豊見城市内では 通過交通により生活道路の 安全性が低下	●		●	
	③公共交通：那覇市～豊見城 市間等の公共交通の利便性 向上が必要		●		●
	④高齢者など交通弱者：交通 手段の確保が必要		●	●	
	⑤通院：医療施設へのアクセ ス利便性向上が必要		●		
	⑥自転車：自転車の利用環境の 改善、安全性の向上が必要	●	●	●	●
観光客の移 動における 課題	⑦交通渋滞緩和や駐車場不足 の解消に向けた取組が必要	●	●	●	●
	⑧観光客に対する公共交通の 利便性向上が必要		●		●
	⑨南部地域の観光施設を周遊 可能な取組が必要		●		●
	⑩道の駅豊崎の観光拠点の機 能強化が必要		●		●
	⑪観光地としての印象を高め る道路景観が必要	●		●	
立地企業の 業務上の移 動における 課題	⑫豊崎・与根地区から那覇新 港・那覇空港へのアクセス 強化が必要	●	●	●	●
防災におけ る課題	⑬災害時の避難経路の確保や 避難経路等の広報等が必要	●		●	

3. 2 将来交通ネットワーク

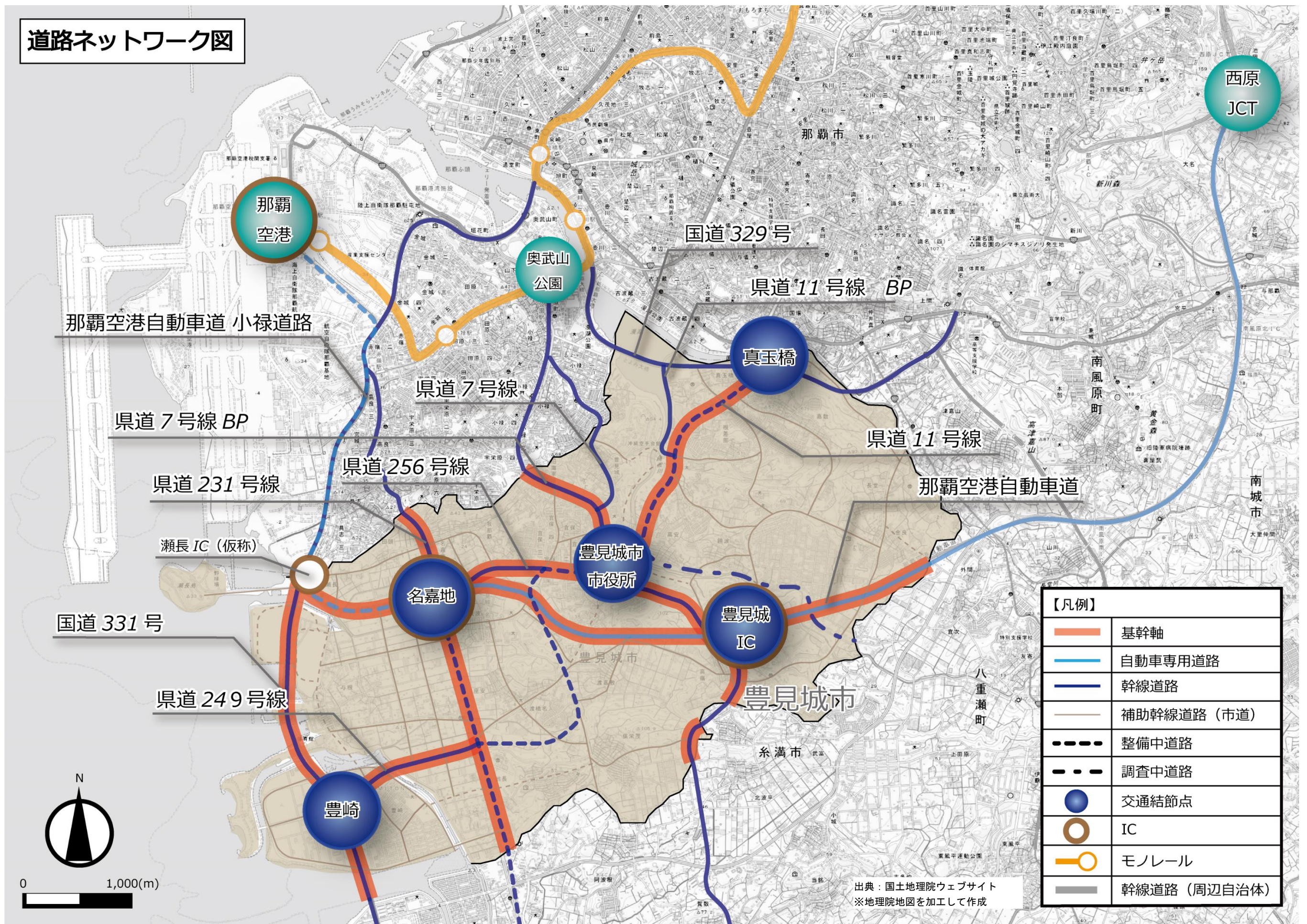
将来交通ネットワークは、上位関連計画や本市の交通課題を踏まえた基本方針等に基づき設定し、概ね 20 年後の本市の望ましい道路及び公共交通のネットワークであり、本市の交通まちづくりにおける土台となるものです。

(1) 将来道路ネットワークの考え方

将来道路ネットワークの構築の考え方を下記に示します。

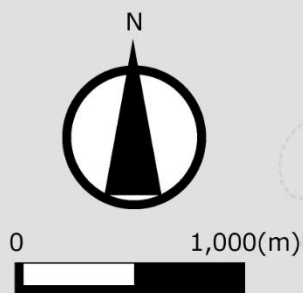
- 将来道路ネットワークは、基本方針の「体系的な道路ネットワークの形成」、「安全・安心・快適な交通空間の創出」に適うネットワークとします。
- 各道路の機能を勘案し、周辺市町村とも連携したネットワーク構成とします。
- 交通渋滞を軽減するため、ハシゴ道路ネットワークや2環状7放射道路等に位置づけられている主要幹線道路、幹線道路の整備促進等、通過交通の適正な処理を図ります。
- 補助幹線道路（市道）については、交通需要に対応した道路幅員を確保するとともに、歩道の整備を行い、安全・安心・快適な歩行空間の確保を図ります。

道路ネットワーク図



【凡例】

	基幹軸
	自動車専用道路
	幹線道路
	補助幹線道路（市道）
	整備中道路
	調査中道路
	交通結節点
	IC
	モノレール
	幹線道路（周辺自治体）



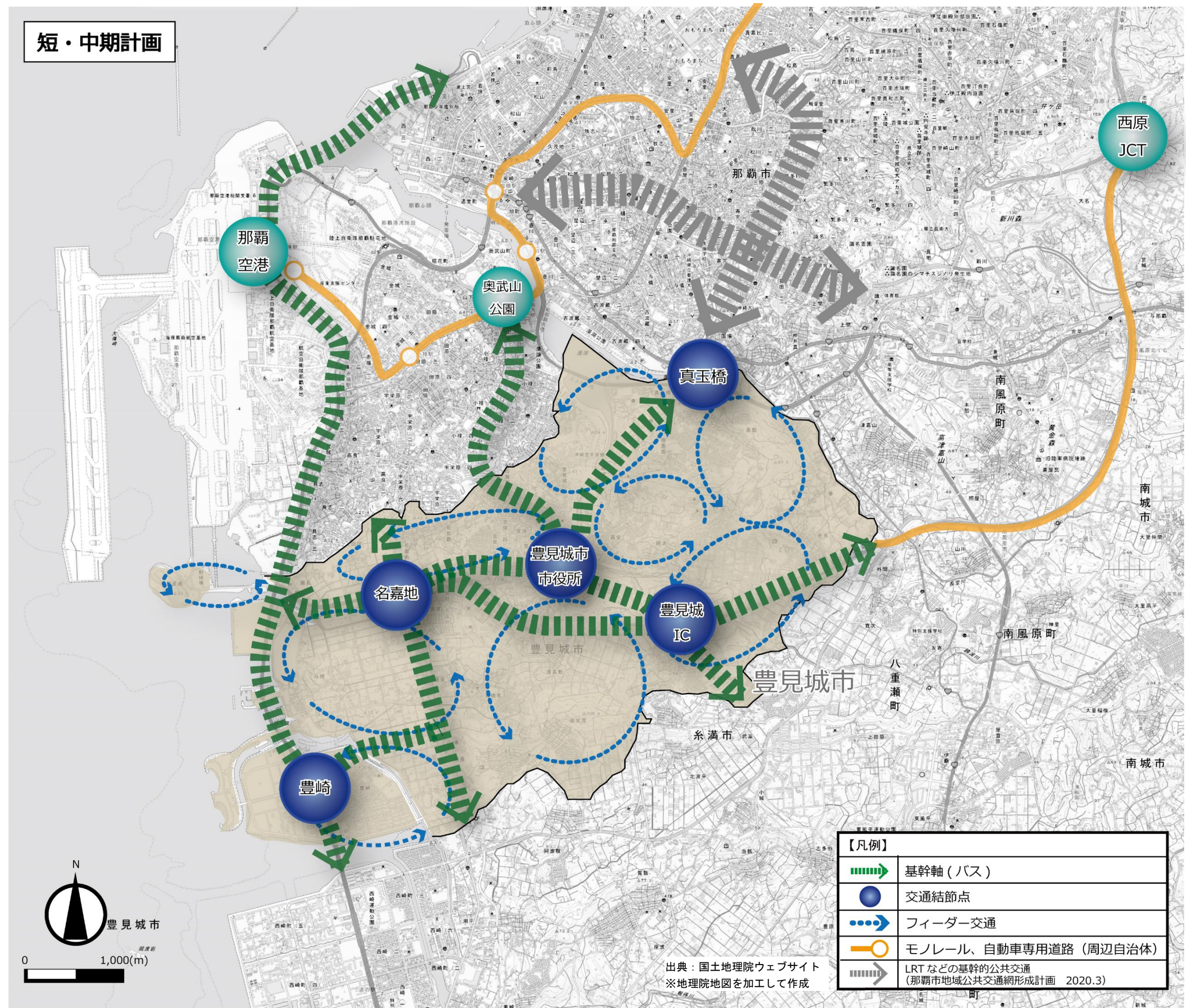
出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成

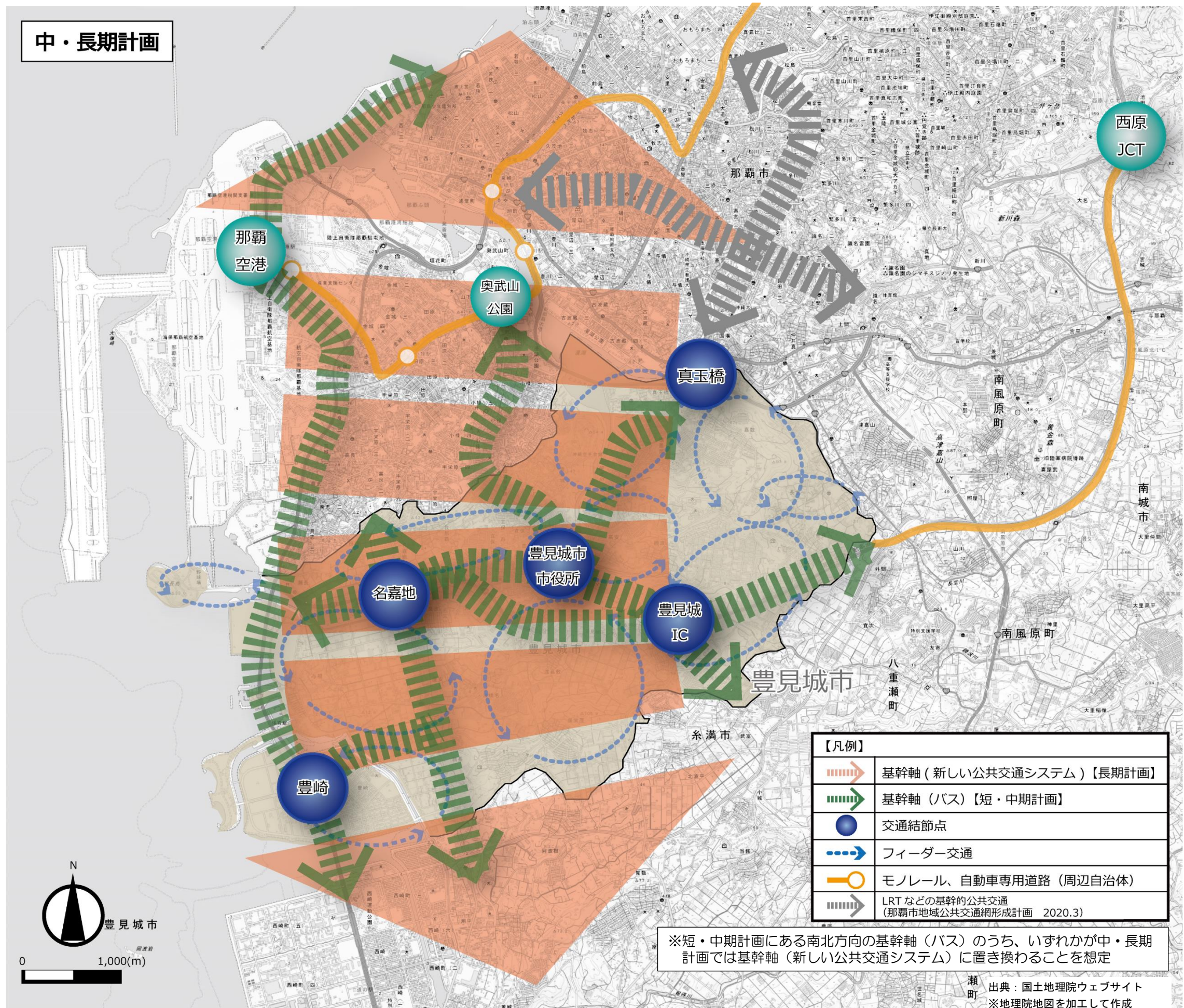
(2) 将来公共交通ネットワークの考え方

将来公共交通ネットワークの形成の考え方を下記に示します。

- 将来公共交通ネットワークは、基本方針の「誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成」に適うネットワークとします。
- 公共交通手段それぞれの役割を明確にし、周辺市町村とも連携した「短・中期計画」「長期計画」の段階的なネットワーク構成とします。
- 交通結節点は、市の中心地としてのまちづくりの取組み、観光・レクリエーション拠点、高速道路のインターチェンジ、近隣自治体との結びつき等を考慮し、「豊見城市役所周辺」、「豊崎」、「真玉橋」、「名嘉地」、「豊見城IC」の5箇所を設定します。
- 本市との日常交通流動が多い那覇市や糸満市と連絡する公共交通手段は、国道331号・那覇空港自動車道・県道7号線・県道11号線・県道231号線・県道256号線を活用した「基幹バス」のほか、定時性・速達性に優れた「新たな公共交通システム」を南北の基幹軸と設定します。
- 本市の東西方向の公共交通手段は那覇空港自動車道・県道7号線・県道11号線・県道256号線を活用した「基幹バス」や「新たな公共交通システム」を基幹軸と設定します。
- 市内各地区へは、交通結節点よりフィーダー交通で連絡し、アクセス性の向上を図ります。
- 交通結節点の機能強化を図り、各公共交通手段相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

将来公共交通ネットワーク図





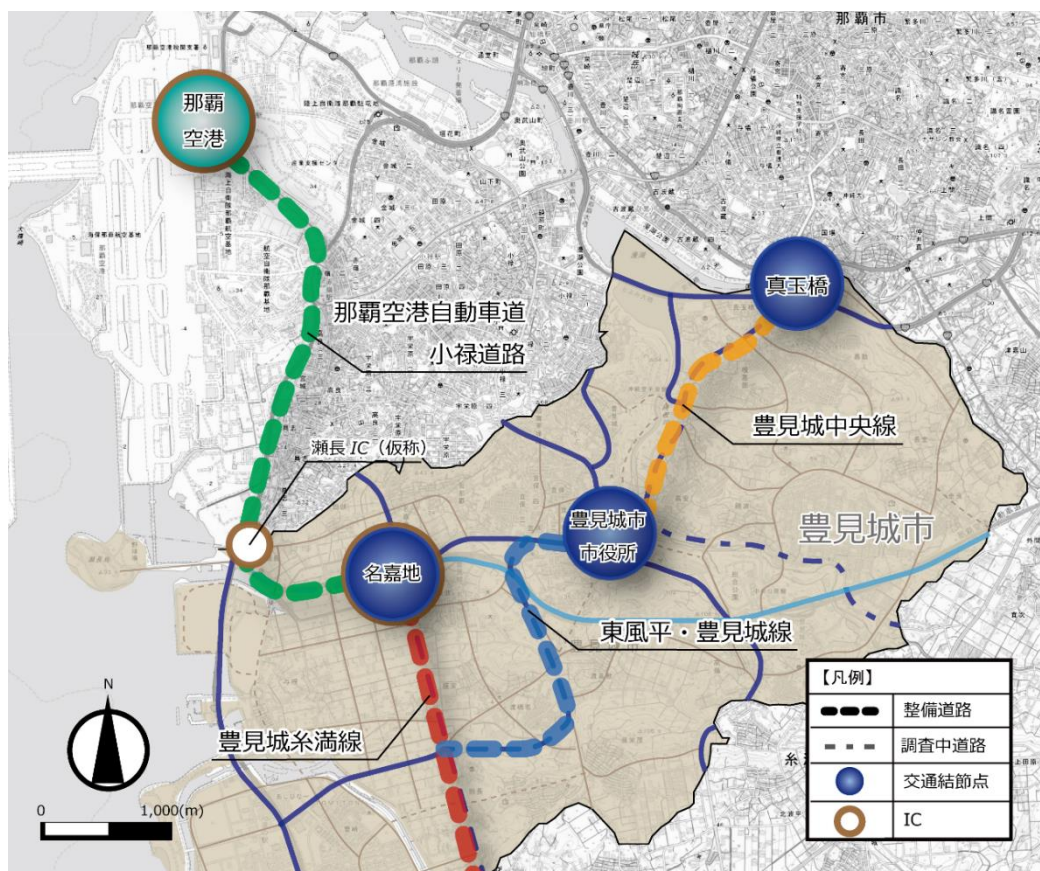
3. 3 将来像における各ネットワークの活用方針

(1) 道路ネットワーク

市内の道路整備は、那覇空港への定時性・速達性の確保や市内の渋滞緩和の観点から、豊見城中央線、東風平・豊見城線、豊見城糸満線（旧国道 331 号）、小禄道路の事業が進められています。

それらの道路整備が完了することで、現在発生している豊見城交差点などの渋滞などが一定レベル解消するとともに、那覇空港また那覇市へのアクセスが強化され、豊見城市～那覇市間の定時性・速達性の向上が期待されます。

- ◆【南北軸】那覇空港までのアクセス性を向上させるため、那覇空港道小禄道路の整備を促進します。また、瀬長 IC（仮称）を整備することで市内西部の豊崎方面からのアクセス性も向上します。
- ◆【南北軸】糸満市から那覇市内へのアクセス性の充実を図るため、豊見城糸満線の事業を促進します。名嘉地 IC や豊見城市役所に交通結節点を設けることで利便性を向上させます。
- ◆【東西軸】真玉橋方面へのアクセス向上や渋滞緩和を図るため、豊見城中央線の事業を促進します。東風平豊見城線（豊見城交差点～八重瀬町東風平）の早期事業化を促し、東西方向のアクセス強化及び県道 7 号線の渋滞緩和を図ります。
- ◆慢性的な渋滞緩和や豊崎地区における観光施設へのアクセス性を向上するため、東風平豊見城線の事業を促進します。



出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成

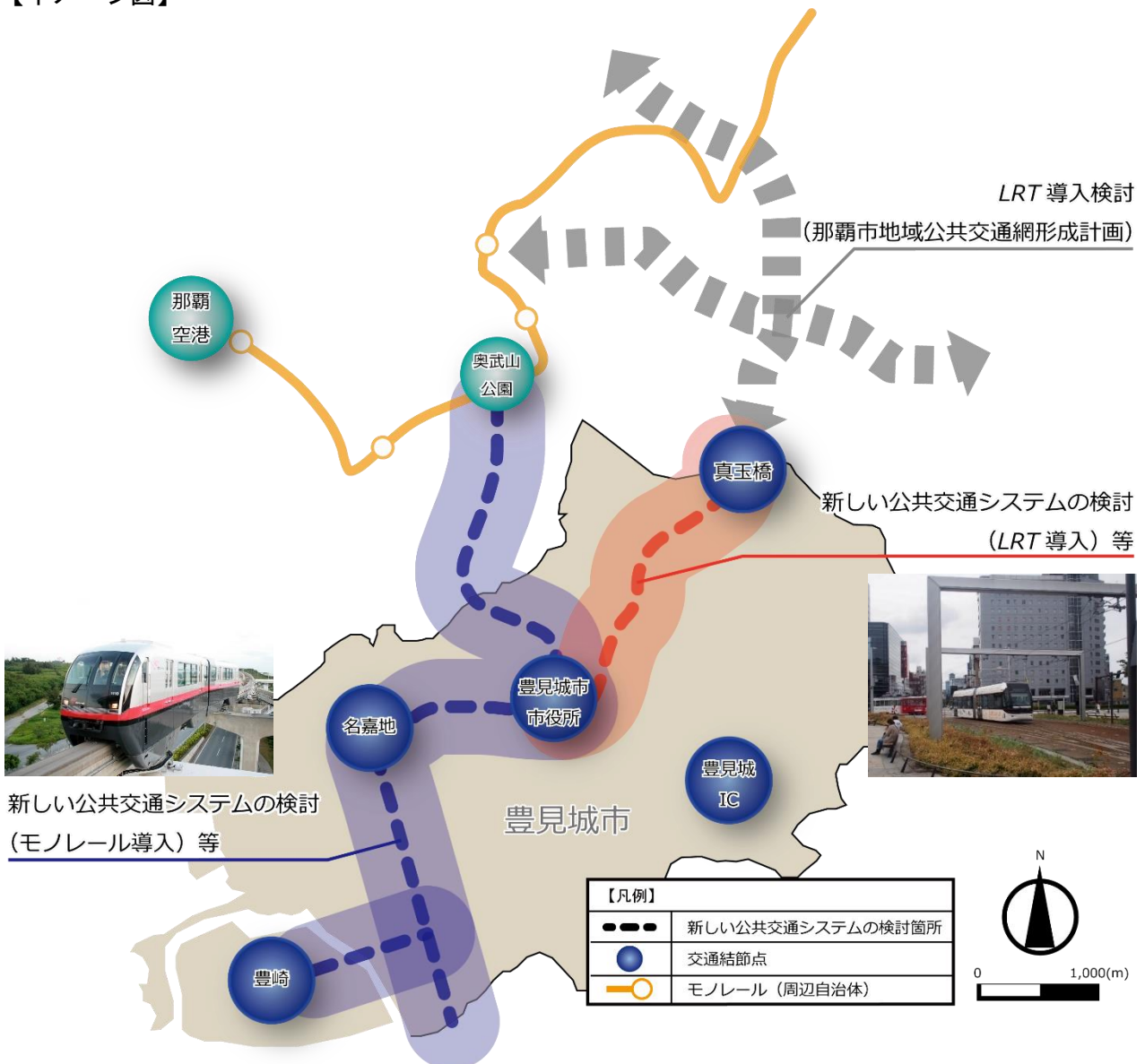
(2) 公共交通ネットワーク

①新しい公共交通システムの導入検討

豊見城市は、那覇市との日常交通流動が多い一方、隣接する糸満市などとも一定程度の日常的な交通流動があり、将来的にも交通流動の増加が見込まれます。また、沖縄県や内閣府では鉄軌道の導入検討も行われており、隣接する那覇市においてもLRTの導入検討が実施されています。

本市においても、まちの将来像を見据えながら那覇都市圏南部方面へのモノレールやLRT等の新しい公共交通システムの導入について検討を行います。

【イメージ図】



※イメージ図に示されているモノレール及びLRTについては、豊見城市が過年度に実施した新しい公共交通システムの初期段階の調査において検討されたものであり、本市へのモノレール及びLRTの導入や導入ルートを位置づけるものではありません。

③自転車の活用促進

地域内の交通手段として、自転車を位置づけ以下の活用促進を行います。

◆自転車走行空間の確保とネットワークの構築

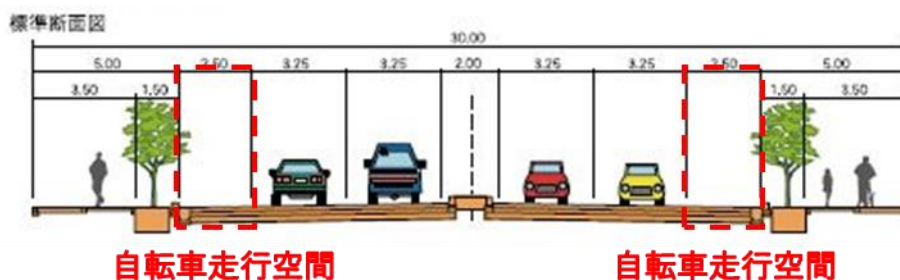
自転車利用の促進を図るため、歩行者と自転車の分離による安全で快適な歩行空間及び自転車走行空間の確保と国道・県道を含めた自転車ネットワーク構築の検討を行います。検討にあたっては、「交通結節点、学校、商業施設との結節」「自転車事故の発生状況」「道路の整備状況」「観光周遊の促進」等を勘案しながら検討を行うこととします。

自転車走行空間（例）

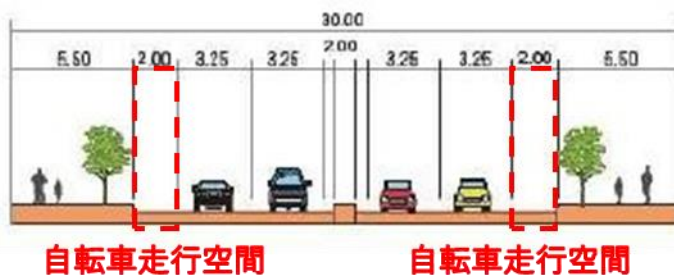
<前提条件> ※道路構造令の解説と運用（H27.6）

- ・自転車道：2m（やむを得ない：1m）
- ・自転車通行帯：1.0m以上1.5m未満
- ・歩道：2m以上

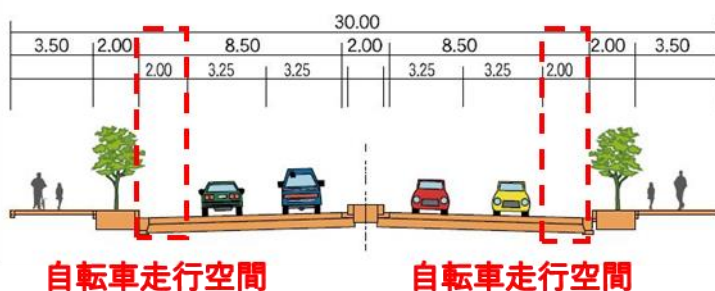
【豊見城中央線】



【豊見城糸満線】



【東風平・豊見城線】



自転車通行帯（イメージ）

出典：北部国道事務所HP

◆コミュニティサイクルの拡充

観光施設や交通結節点など市内各所にコミュニティサイクルの設置を検討し、交通手段の拡充だけでなく、市内の回遊性向上を図ります。

また、観光地が集積している豊崎地域においては、観光目的等を想定したコミュニティサイクルの導入を検討します。



コミュニティサイクルの使い方
出典：さいたま市コミュニティサイクル HP

コミュニティサイクル

◆交通安全教育及び周知啓発

自転車の利用を促進していく上で、警察や関係機関、地域の活動団体と連携した交通安全運動や交通安全教育等を通し、交通ルールの遵守や交通マナーの向上を図り、その重要性について周知啓発を行います。



安全講習
出典：町田市 HP



安全教育
出典：三鷹市 HP

④交通結節点の整備

多様な交通手段を有機的に接続するために、市内の5か所（豊見城市役所、豊崎、真玉橋、豊見城IC、名嘉地）を交通結節点に位置づけ整備を行います。

交通結節点は、乗り換え利便性の向上や情報機能の充実を図るため、立地特性に応じてバス待ち環境の改善やバリアフリー、パーク&ライドなどの導入・整備の検討を行います。

⑤その他の交通手段の活用

豊見城市内においては、高齢者等の交通弱者の移動手段として路線バスやタクシー以外にも民間事業者による買い物支援サービスや医療施設による通院のための送迎バスの運行等が行われています。観光客等の移動を支援する取り組みでは、大型商業施設による施設間の移動のためのシャトルバスの運行、民間バス事業者による豊崎地区と那覇空港や瀬長島を結ぶバスの運行、観光施設ではレンタサイクルのサイクルポートの設置などが行われています。また、新しい技術の導入に向けて、道の駅豊崎から那覇空港間で大型路線バスによる自動運転の公道実証実験が行われるなどの取り組みもみられます。

そのような背景の中で、本市においても地域毎の特性や市民や観光客のニーズ等を把握するとともに新たな技術の進展や法令の規制緩和等の社会情勢の変化も勘案しながら、持続可能な交通手段として、既存のタクシー事業者や民間事業者との連携、コミュニティバス、デマンド交通、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、コミュニティサイクル等の導入など様々な交通手段の活用やこれらの組み合わせを検討して行く必要があります。



タクシー



デマンド交通



グリーンスローモビリティ

3. 4 重点エリアの整備方針

第5次豊見城市総合計画や豊見城市都市計画マスタープランなどとの関連計画も踏まえ、重点エリアを抽出し、各エリアにおける整備方針を設定します。

(1) 市役所周辺エリア

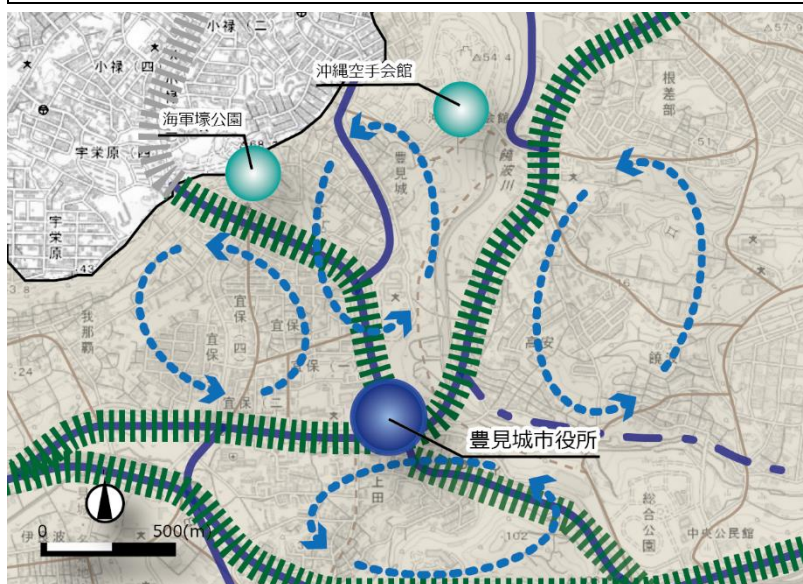
- 市役所周辺エリアでは、市役所や学校、病院などが集約して立地していることから、多くの人が集い交流するまちの顔づくりや多様な都市機能が集約し活発な都市活動を牽引する場として、まちの顔となる交通施策を展開します。

<整備方針>

まちの顔として交通結節点を強化し、市内の交通利便性の向上を図ります。

<整備内容(例)>

- ❖市役所を中心とした交通結節点を形成（移動円滑化、待合スペースの確保など）
- ❖乗り換え機能の拡充（タクシー乗り入れ、駐輪場の整備）
- ❖コミュニティサイクルの導入
- ❖情報発信の拡充（デジタルサイネージ、バスロケーションシステムの導入など）
- ❖豊見城中央線、東風平・豊見城線の自転車通行帯の整備



【凡例】	
	基幹軸（バス）
	フィーダー交通
	幹線道路
	補助幹線道路
	整備中道路
	調査中道路
	幹線道路（周辺自治体）
	交通結節点
	観光施設

基幹軸が新しい公共交通システムとなった場合においても、整備方針、整備内容（案）の考え方は同様である。

出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成



待合スペース



情報発信

(2) 豊崎エリア

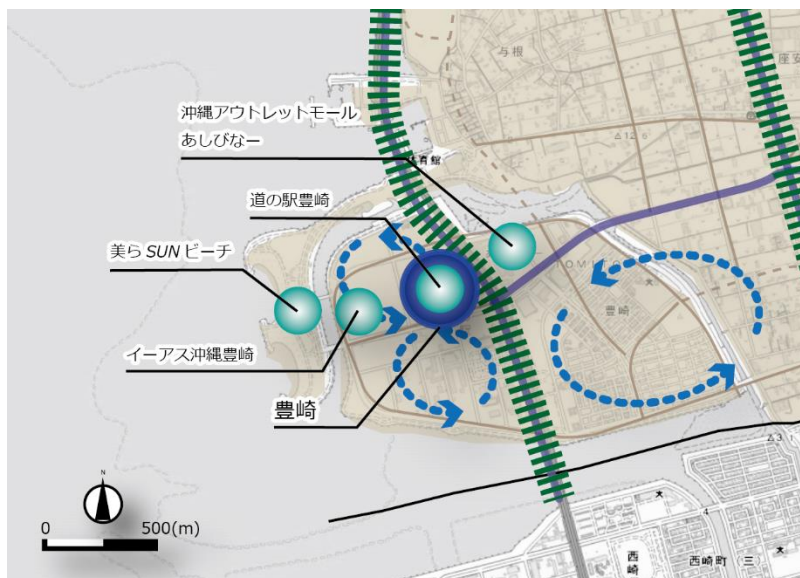
- 豊崎エリアは、大型商業施設、観光施設、レンタカー店などが立地しており、那覇空港を利用する観光客が多くいる地域であるとともに、エリア東部には計画的な戸建て住宅地及び中高層住宅地が整備され、近年、人口の増加も著しい地域である。そのような観光客や地域住民に対して、地域活性化や公共交通の利便性を向上させる交通施策を展開します。

<整備方針>

観光施設が連携し、市内を回遊できるための交通結節点を形成し、地域活性化を図ります。豊崎地区からの市外への通勤・通学者や豊崎地区で働く人の公共交通利用を促進します。

<整備内容(例)>

- ❖観光施設を中心とした交通結節点を形成（観光案内、手荷物預かり所、待合スペースの確保、等）
- ❖隣接した施設が連携し、地域活性化に寄与するスマートモビリティの充実（超小型モビリティ、自動運転等）
- ❖コミュニティサイクル・レンタサイクルの拡充
- ❖情報発信の拡充（観光情報、交通情報、デジタルサイネージ等）
- ❖民間事業者と連携し那覇空港へのアクセスの向上
- ❖高架下の有効利用（P&R 駐車場、自動二輪及び自転車駐輪場）



【凡例】	
	基幹軸 (バス)
	フィーダー交通
	幹線道路
	補助幹線道路
	整備中道路
	交通結節点
	観光施設

基幹軸が新しい公共交通システムとなった場合においても、整備方針、整備内容(案)の考え方は同様である。

出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成



手荷物預かり



コミュニティサイクル



超小型モビリティ

(3) 真玉橋エリア

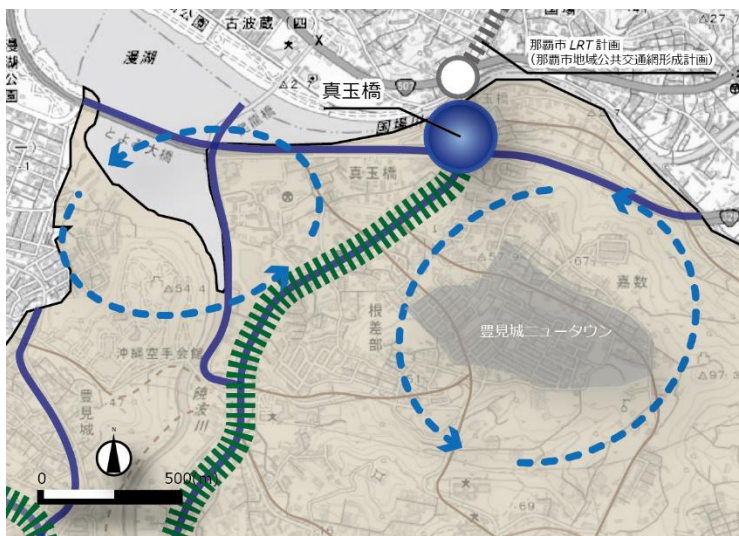
- ・真玉橋エリアは、地形的に高低差が大きく、幹線道路の県道11号線沿いには集合住宅を含む多様な住宅や日常生活を支える商業・業務施設等が立地しています。また、豊見城ニュータウンなど住宅地は高台にある場所が多く、路線バスが限定されるなど公共交通も充実していない状況もあり、マイカーで移動できない高齢者、障がい者などの交通弱者には、地域の日常生活やコミュニティ・交流を支える場などの生活拠点へのアクセスが困難な場所が多く存在しています。
- ・国場川を挟んで那覇市と隣接しており、那覇市との結びつきは強い地域でもあります。
- ・那覇市においては、LRTなどの基幹的公共交通の交通結節点として真玉橋を位置づけており、本市においても真玉橋エリアを交通結節点と位置づけ公共交通の利便性を確保及びバス停までのフィーダー交通を充実させる等の交通施策を展開します。

<整備方針>

様々な交通手段が集約した交通結節点を設け、生活の足となる交通手段の充実や通勤・通学等の那覇方面へのアクセス性の向上を図ります。

<整備内容(例)>

- ❖那覇方面への交通結節点を形成（バス待ち環境の拡充など）
- ❖フィーダー交通の充実（グリーンスローモビリティ、自動運転等）
- ❖豊見城中央線の自転車道の整備



【凡例】	
	基幹軸 (バス)
	フィーダー交通
	幹線道路
	補助幹線道路
	整備中道路
	交通結節点

基幹軸が新しい公共交通システムとなった場合においても、整備方針、整備内容(案)の考え方は同様である。

出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成



自転車通行帯 (イメージ)

出典：北部国道事務所HP



グリーンスローモビリティ

(4) 名嘉地エリア

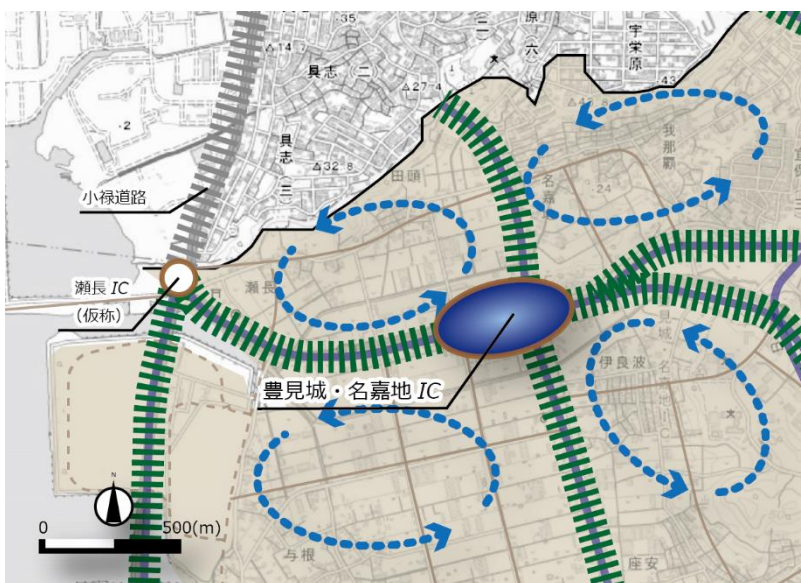
- ・名嘉地エリアは、広域的な幹線道路である那覇空港自動車道の豊見城・名嘉地IC及び県道231号線、県道256号線が結節していることから、商業・業務施設、流通施設等が立地しており、今後も市役所エリアと連結した沿道市街地の形成が見込まれます。市役所周辺エリアと同様に地域住民が集まる場として利便性向上のための交通施策を展開します。

<整備方針>

様々な交通手段が集約した交通結節点を設け、豊見城市役所等の都市拠点や那覇空港へのアクセスの向上や生活利便性の向上を図ります。

<整備内容(例)>

- ❖名嘉地を中心とした交通結節点を形成（バス待ち環境の拡充など）
- ❖乗り換え機能の拡充（バスの乗り換えなど）
- ❖コミュニティサイクルの導入
- ❖情報発信の拡充（デジタルサイネージ、バスロケーションシステムの導入など）
- ❖豊見城系満線の自転車道の整備
- ❖高架下の有効利用（P&R 駐車場、自動二輪及び自転車駐輪場）



【凡例】	
	基幹軸 (バス)
	フィーダー交通
	幹線道路
	補助幹線道路
	整備中道路
	幹線道路 (周辺自治体)
	交通結節点
	IC

基幹軸が新しい公共交通システムとなった場合においても、整備方針、整備内容(案)の考え方は同様である。

出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成



コミュニティサイクル



情報発信の拡充



高架下の有効利用

(5) 豊見城 IC エリア

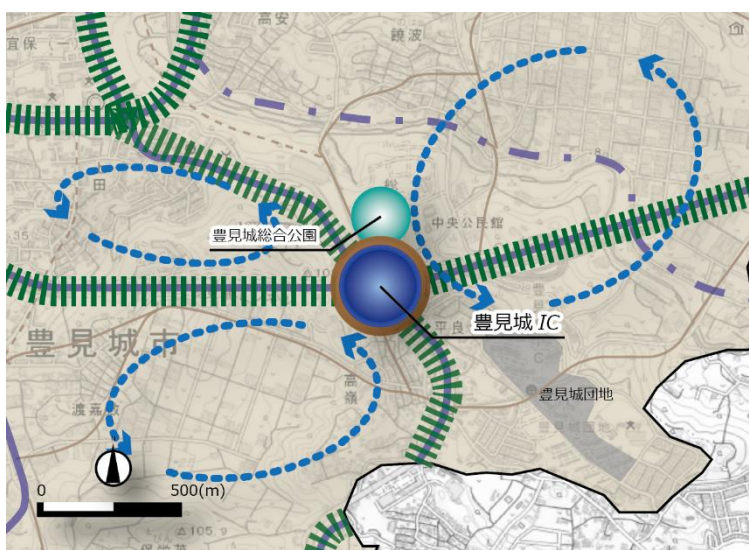
- 豊見城 IC エリアでは、豊見城総合公園があり、豊見城 IC の南には豊見城団地が立地しており、那覇空港方面への公共交通のアクセス性の向上するための交通施策を展開します。

<整備方針>

豊見城 IC 付近に交通結節点を設けることで、那覇空港方面へのアクセス性の向上を図ります。

<整備内容(例)>

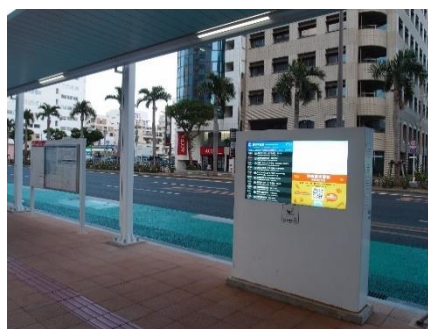
- ❖ 高速バス路線の変更に伴うバス停整備
- ❖ バス停環境の拡充（待合スペースの充実、デジタルサイネージなどの情報発信機能の拡充など）
- ❖ フィーダ交通の充実



【凡例】	
	基幹軸（バス）
	フィーダー交通
	幹線道路
	補助幹線道路
	整備中道路
	調査中道路
	交通結節点
	公園
	IC

基幹軸が新しい公共交通システムとなった場合においても、整備方針、整備内容（案）の考え方は同様である。

出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院地図を加工して作成



バス停環境の拡充
（情報発信機能の拡充）

第4章 計画の実現に向けて

4.1 目標値の設定

基本方針を踏まえ、施策の達成状況を把握するために目標値を設定するとともに定期的なモニタリングを行いながら評価・検証・見直しを行います。

第2章での主な課題に対して、目標指標を以下の通り設定します。

課題	目標指標
渋滞緩和	①那覇空港までの移動時間（豊見城市役所－那覇空港）
	②主要渋滞箇所数
	③道路網等の整備の満足度
公共交通利便性向上	④市内一周線バスの利用者数
	⑤路線バスの利用頻度
	⑥市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率
安全・安心	⑦日常生活において「徒歩」「自転車」における移動の満足度

<参考>交通や移動に関する指標がある計画で上記①～⑦で参考にする摘要のみ示します。

❖豊見城市住生活基本計画

- ・道路網の整備に対する満足度（平均点を指標としている。）

現状値：2.68（2018年） 目標値：3.00（2022年） ※普通を目指す

❖第5次総合計画

- ・市内一周線バスの利用者数

現状値：80,311人（R1年） 目標値：82,800人（R7年）

- ・路線バスの利用頻度

現状値：5.2%（R1年） 目標値：8.2%（R7年）

【課題】 渋滞緩和

【目標指標】

- ①那覇空港までの移動時間短縮（豊見城市役所－那覇空港）
- ②主要渋滞箇所数
- ③道路網等の整備の満足度

❖目標指標の設定理由

渋滞緩和の指標として、「体系的な道路ネットワークの形成」による利用者の移動時間の短縮や満足度の向上が重要になります。

そのため、体系的な道路ネットワーク形成の実現として、那覇空港自動車道小禄道路や県道256号線の整備による「那覇空港までの移動時間の短縮」や国・県・市が連携して取り組んでいる交差点改良等による「主要渋滞箇所数の減少」の道路整備の観点と「道路網等の整備の満足度向上」利用者の意識の観点から設定しました。

❖目標値の設定

目標指標	現状値	目標値		把握方法
		短・中期	中・長期	
①那覇空港までの移動時間 豊見城市役所－那覇空港	18～22分	9～10分	/	平成27年度 全国道路・街 路交通情勢調 査（平均旅行 速度より算 出）※1
②主要渋滞箇所数	20箇所 (R2年度)	4箇所	0箇所	沖縄地方渋滞 対策推進協議 会及び市の独 自調査により 把握
③道路網等の整備の満足度	2.69 (R1年度)	3.00※2	/	市民意識調査 (5段階評価 の平均ポイン ト)より把握

※1：那覇空港自動車道小禄道路の整備後（短・中期）について、該当路線は設計速度80km/hで算出

※2：5段階評価の「3.普通」を目指す

【課題】公共交通利便性向上

【目標指標】

④市内一周線バスの利用者数

⑤路線バスの利用頻度

⑥市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率

❖目標指標の設定理由

公共交通利便性向上の指標として、「誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成」「クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換」による利用者数の増加や利用頻度の増加、満足度の向上が重要になります。

そのため、公共交通の利用促進の実現として、「市内一周線バスの利用者の増加」や「路線バスの利用頻度の増加」の観点と「市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率」の利用者の意識の観点から設定しました。

❖目標値の設定

目標指標	現状値	目標値		把握方法
		短・中期	中・長期	
④市内一周線バスの利用者数	80,311人 (R1年度)	82,800人 (R7年度)	—※1	交通事業者より把握
⑤路線バスの利用頻度※2	5.2% (R1年度)	8.2% (R7年度)	—※1	市民意識調査より把握
⑥市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率	31.0%※3 (R1年度)	低減		各高校からの情報提供及びヒアリングにより把握

※1：中・長期の目標値は、軌道系導入後を見据え、再設定を行う。

※2：「ほぼ毎日」＋「週に数回」の合計値

※3：現状値では、2校（豊見城高校・豊見城南高校）の数値であるが、目標値は市内3校（豊見城高校・豊見城南高校・南部農林高校）でモニタリングする予定である。

【課題】安全・安心

【目標指標】

⑦日常生活において「徒歩」「自転車」における移動の満足度

❖目標指標の設定理由

安全・安心の指標として、「安全・安心・快適な交通空間の創出」による満足度の向上が重要になります。

そのため、市民の意識の観点から「日常生活において「徒歩」「自転車」における移動の満足度」を設定しました。

❖目標値の設定

目標指標	現状値	目標値		把握方法
		短・中期	中・長期	
⑦日常生活において「徒歩」「自転車」における移動の満足度	56.7% (R1 年度)	増加		市民アンケート調査 ^{※1} により把握

※1：令和1年度に実施したものと同様の調査を行う予定である。

4. 2 実現に向けた取組み・推進体制

将来像の実現に向けては、各施策を着実に推進していくことが重要であり、施策の効果について適正に評価・検証していく必要があります。

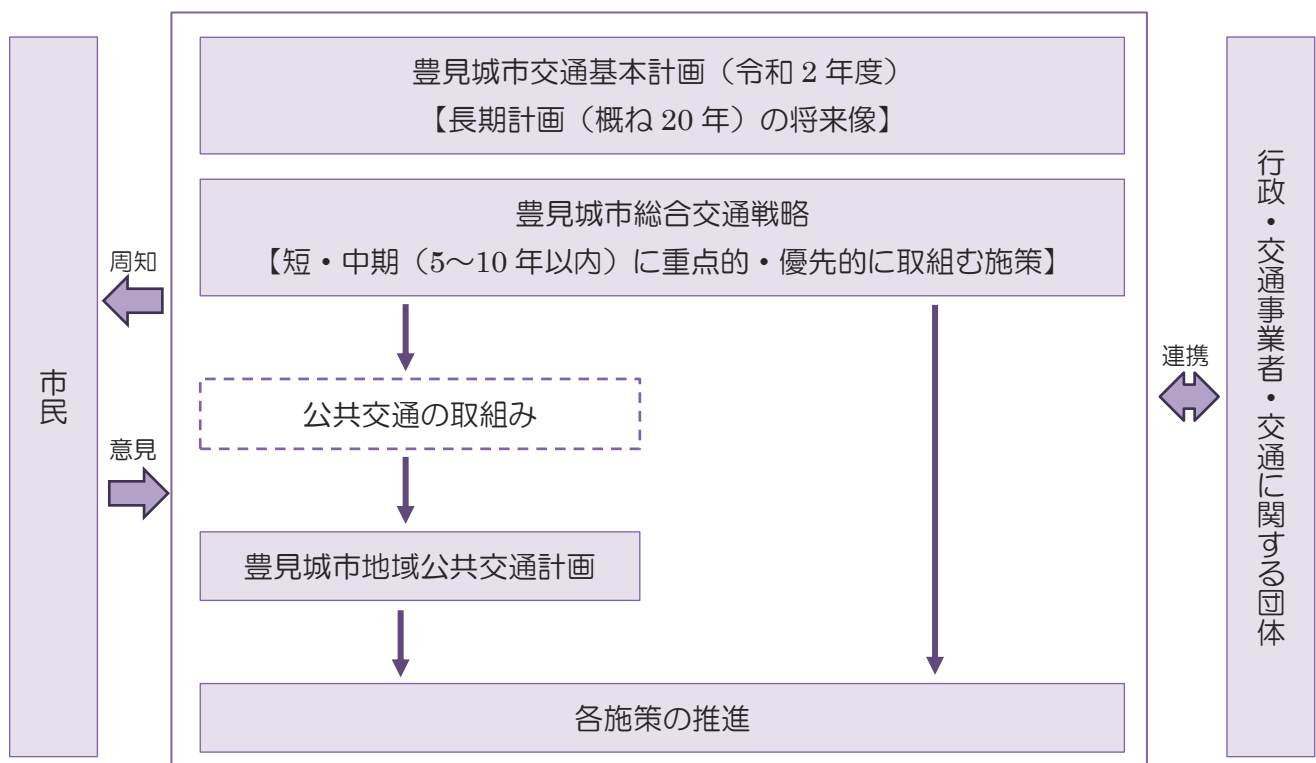
(1) 計画管理・推進体制

計画の推進に向けては、市民、行政（国・県・市・警察等）、交通事業者、交通に関する団体等がそれぞれの役割分担を把握した上で連携・協働し取り組んでいくことが必要です。

計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者が一体となり会議を開催することで取組みの進行状況や目標の達成状況を確認します。また、庁内においても関係部局と連携しながら着実に取組みを推進していきます。

(2) 豊見城市総合交通戦略の策定

豊見城市交通基本計画は、概ね20年の長期計画であり、様々な施策が盛り込まれていますが、そのうち短・中期（5～10年以内）に重点的・優先的に取り組むべき施策については、豊見城市総合交通戦略を策定して戦略的に施策の展開を図ります。



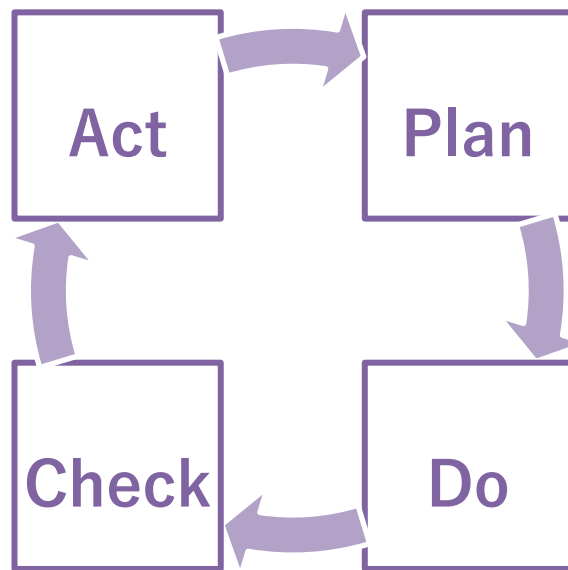
(3) 進行管理

交通基本計画は、概ね 20 年間の長期計画ですが、その期間中には本市においても高齢化社会の進展や新型コロナウイルスを想定した新しい生活様式への転換などの社会情勢の変化が想定されます。

また、自動車技術や環境配慮などの技術革新も進んでいくことが想定されるため、交通基本計画についても社会情勢の変化にあわせて、見直していくことが求められます。

計画期間（20 年間）途上においては、5 年毎にモニタリングを行い、「持続可能な交通まちづくりの実現」に向けて段階的に施策を展開していくとともに、必要に応じて計画の見直しや取組みの追加などを検討することとします。

そのため、豊見城市だけでなく沖縄県の社会情勢の変化に適応していくために、P（Plan:計画）、D（Do:執行）、C（Check:評価）、A（Action:改善）サイクルを回し施策の達成状況を振り返り、さらに社会情勢も反映した持続可能な運営・管理をしていきます。また、モニタリング体制の中で随時評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図っていくこととします。



<参考>用語集

	用語	意味
あ	ウォークアブル空間	「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズが高まってきている中で、車中心から人中心の空間に転換し居心地のよく歩きたくなる空間のこと。
か	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。
	公共交通不便地域	バス停から 300m以上離れている地域
	公共車両優先システム (PTPS)	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステムである。
	交通需要マネジメント (TDM)	自動車の効率的利用や手段の変更などを促すことにより、地域レベルの発生集中量の抑制や集中の平準化等の交通需要の調整を行うことで道路交通渋滞を緩和する取組みである。
	コミュニティサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な交通システムである。地域内に高密度にポートを配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸出し・返却が可能であり、短時間・短距離の移動を目的とした公共交通を補強する新しい交通手段である。
	コミュニティバス	路線バスやほかの交通手段でまかなうことができない地域の公共交通需要に応じて運行されるバス。
さ	シームレスな公共交通ネットワーク	公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際して「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

た	超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
は	パーク&ライド (P&R)	自動車を駅・バス停に設置された駐車場に置き、そこから鉄道・バスに乗り換える方法。
	バスロケーションシステム	車載機を積んだバスから車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステム
	フィーダー交通	交通網において、幹線と接続して支線の役割を持って運行される交通。
ま	モビリティマネジメント (MM)	多様な交通施策にあわせて実施すると効果的な取り組みであり、個人や組織のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すものである。
ら	ラストワンマイル	目的地までのワンマイル程度の狭く限定された範囲内の移動のこと。
L	LRT	都市拠点間・地域間の連携を図る役割を担うとともに、沿線のまちづくりにおける活性化の役割を併せ持つシステム。
M	MaaS	移動利便性の向上のため地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。