

豊見城市総合交通戦略

〈概要版〉

令和4年3月
豊見城市

目次

1. 総合交通戦略策定の目的	P1
2. 計画の位置づけ・目標年次	P1
3. 総合交通戦略の考え方	P2
4. 短・中期戦略の設定	P2
5. 交通施策方針に基づき実施する施策	P3
6. 施策パッケージの設定	P4
7. 目標指標・目標値の設定	P7
8. 実現に向けた取り組み・推進体制	P10

1. 総合交通戦略策定の目的

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。

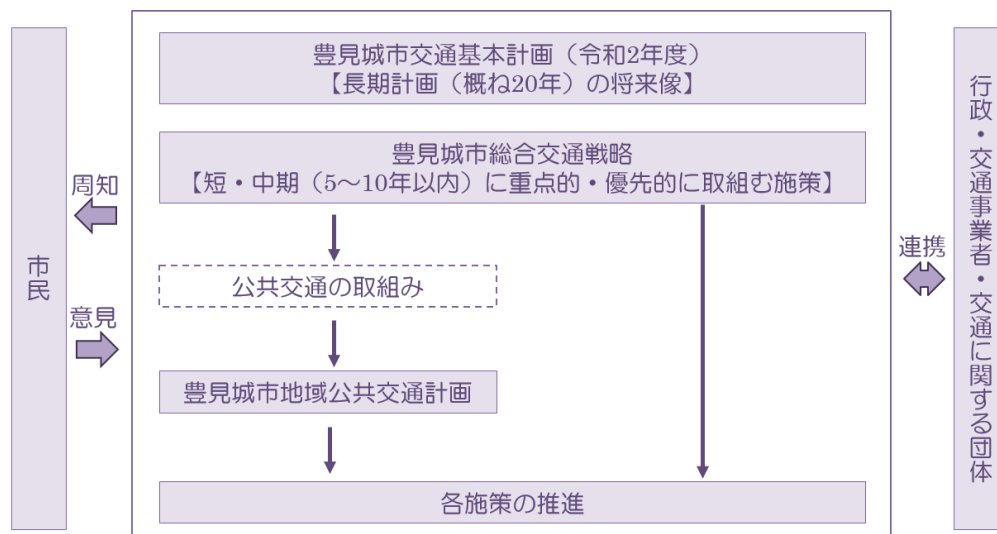
このような中、本市の将来の交通のあり方に関する基本的な考え方を示し、市民生活の向上や地域経済を支える交通体系の構築などの取組みを総合的かつ戦略的に進めていくことが重要となっており、「豊見城市交通基本計画」を2020年度に策定した。

この計画を着実に推進させるためには、短・中期（5～10年）を目標として、戦略的に取組みを推進していくことが重要であるため、目標を実現するための施策や展開を整理した「豊見城市総合交通戦略」を策定した。

2. 計画の位置づけ・目標年次

「豊見城市交通基本計画」で定めた基本理念や目標の実現に向けて、短・中期（5～10年）を目標として、戦略的に取り組むべき施策を示したものである。

「豊見城市総合交通戦略」の目標年次は、「豊見城市交通基本計画」を策定した次年度の2021年度から概ね10年後となる2030年度を目標とする。



3. 総合交通戦略の考え方

「豊見城市交通基本計画」では、20年後を見据えて「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～」の基本理念を掲げ、将来像、基本方針の実現に向けた施策を整理した。

総合交通戦略では、それらを実現させるために短中期（5～10年後）を見据えて重点的・効率的に推進する施策のパッケージ化を行い、実施主体やスケジュール、計画目標値、推進体制を位置づけ、より実効性のある計画を策定する。

4. 短・中期戦略の設定

総合交通戦略は、短・中期（5～10年）の目標を達成するために策定する。策定にあたっては、10年後の目標を設定した

<目標（10年後）>

市内の地域内交通の拡充及び関係機関との連携により地域外交通網の充実を推進することで、公共交通の利便性の向上を図る。

<戦略方針>

①道路整備を契機とした、住民の利便性を最大化するための道路の使い方の効率化・高度化

- ・那覇市からの移動の利便性確保・向上
- ・生活の足の確保
- ・観光交通の充実

②地域内・地域外のすべての交通手段をシームレス化

- ・市内一周線バス、他バス路線の乗り換え利便性の向上
（将来的には、LRT、モノレールなどの新たな公共交通システムも含む）
- ・自治体を跨ぐ乗り換え利便性の向上
- ・観光客を含む利用者の誰もが利用しやすい交通手段の確保
- ・自転車を活用した公共交通ネットワークの充実

③市内地域別の課題に対応した交通結節点の整備・検討

- ・乗り換え拠点としての機能強化
- ・観光客の利用を想定した付加価値機能強化

④安全・安心・快適な歩行空間の充実

- ・安全教育の充実
- ・安全・安心な環境整備

⑤持続可能な交通まちづくりに向けた戦略展開

- ・SDGsの取り組みを踏まえた戦略展開



5. 交通施策方針に基づき実施する施策

「豊見城市交通基本計画」における将来像及び基本方針に基づき実施していく具体的な施策を以下に示す。

〈豊見城市交通基本計画 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

交通基本計画			総合交通戦略		整備スケジュール(イメージ)			実施主体								
将来像			基本方針	施策	個別施策		短期	中期	長期 (2032年以降)	国	県	市	交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体	
1	2	3														
●			体系的な道路ネットワークの形成	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	【No.1】 渋滞緩和や移動を円滑にするための道路整備の推進		→	→	→	◎	◎	◎				
				交差点改良等の推進	【No.2】 市内主要渋滞箇所の交差点改良の推進		→	→	→	◎	◎	◎				
				道路の維持・管理	【No.3】 道路環境の維持のための定期的な点検・維持管理の推進		→	→	→			◎				
●	●	●	誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	新しい公共交通システムの導入	【No.4】 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進		- - -	- - -	- - -	○	◎	◎		○		
				路線バスの利用環境の拡充	【No.5】 公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	【No.5-1】 地域公共交通計画の策定		→	→	→			◎		◎	
					【No.5-2】 公共交通ネットワークの拡充の検討			- - -	→	→			◎		◎	
				【No.6】 公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進				→	→	- - -	○	○	◎		◎	
				多様なフィーダー交通網の構築	【No.7】 ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進		→	→	- - -			◎		◎		
				交通結節点の整備	【No.8】 交通結節点の整備の推進		→	→	→			◎		◎	○	
●	●		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	【No.10】	【No.10-1】 通学路安全点検の実施	→	→	- - -		○	◎	○			
					間の整備推進	【No.10-2】 自治会との意見交換会の実施	→	→	- - -		○	◎	○			
						【No.10-3】 安全・安心な環境整備の推進	→	→	- - -			◎	○			
				魅力的な空間・サービスの拡充推進	【No.11】	【No.11-1】 道路空間の活用推進	→	→	- - -			◎				
					【No.11-2】 移動販売店などのサービスの拡充	→	→	- - -			◎					
				自転車利用の促進	【No.12】 自転車ネットワーク計画の策定		- - -	- - -	- - -	○	○	◎	○			
				【No.13】 自転車利用に関する取り組み・整備の推進				- - -	→	- - -	◎	◎	◎	○	○	◎
				交通事故を抑止するための安全教育の充実	【No.14】 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	【No.15】 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	【No.16】 道路景観の整備・保全の推進		→	→	- - -			◎				
	●		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	【No.17】 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		→	→	- - -	○	○	◎		○	○	

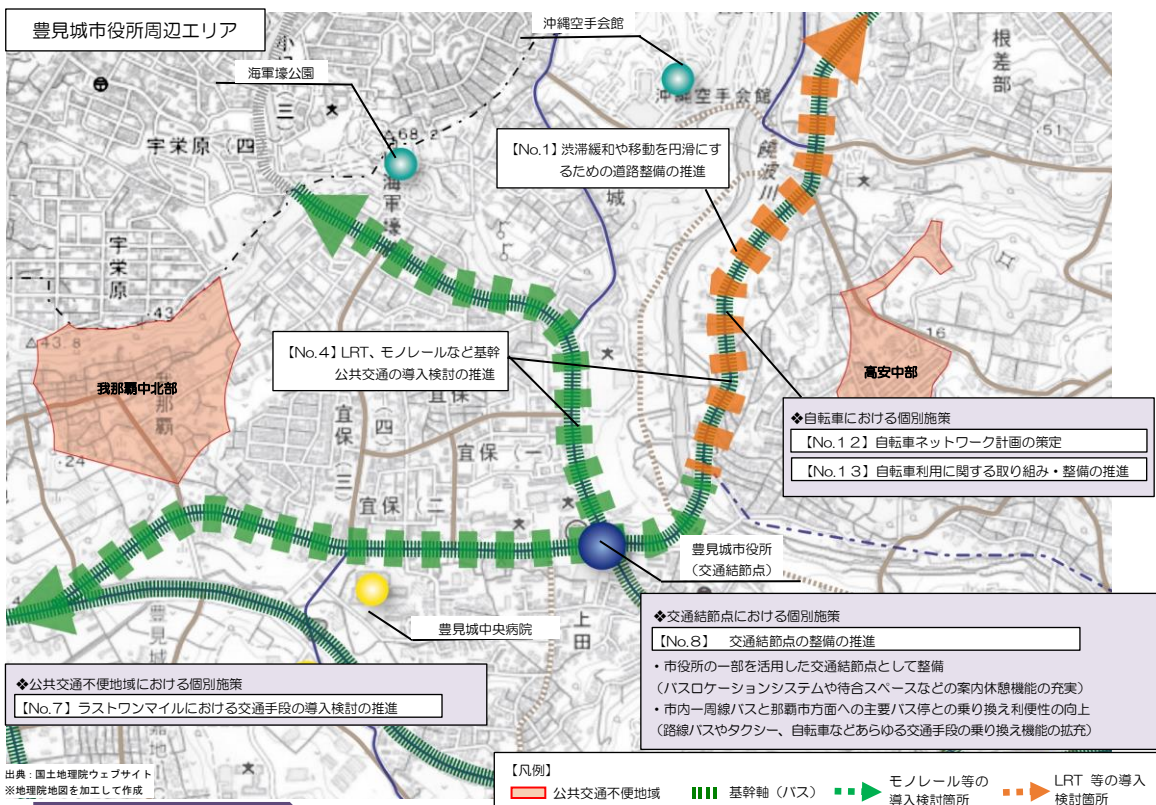
【凡例】 → 施策実施 - - - 検討・調整状況を踏まえ、施策実施 ◎ 主担当 ○ 副担当

6. 施策パッケージの設定

実施施策について、個々に施策を進めるよりも実施施策同士が連携・連動することで効果的で効率的な施策となるものもあるため、交通結節点別に施策パッケージを行う。

パッケージ化にあたっては、交通基本計画で整理した5つの交通結節点別に、将来像を見据えながら施策を位置づける。

【豊見城市役所周辺エリア 将来像】
 ・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る。



整備イメージ



7. 目標指標・目標値の設定

総合交通戦略の個別施策が有効に効果を発揮しているか確認し、計画の達成状況を評価していくため、目標指標を設定する。

総合交通戦略は、交通基本計画の将来像を達成する短・中期計画であるため、目標指標及び目標値は交通基本計画で設定したものをベースとして設定する。ただし、個別施策のうち交通基本計画の目標指標で達成状況が確認できない施策については、新たに目標指標を設定する。

目標値の設定にあたっては、交通基本計画策定の5年後であるR7年度の目標値を設定することを基本とする。ただし、那覇空港自動車道小禄道路の整備状況等により大きな影響がある指標については、R12年度に設定した。

また、第5次総合計画 基本構想・前期基本計画等に掲げられている指標については、R7年度に再度見直し設定を行う。

■目標指標及び目標値

目標指標	現状値	短・中期 目標値	把握方法
①那覇空港までの移動時間短縮 (豊見城市役所ー那覇空港)	18～22分 (H27年度)	9～10分 (R12年度)	最新の全国道路・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※2	20箇所※3 (R2年度)	低減※4 (R7年度)	沖縄地方渋滞対策推進協議会及び市の独自調査より把握
③道路網等の整備の満足度※2	2.69 (R1年度)	3.00※5 (R7年度)	市民意識調査(5段階評価の平均ポイント)より把握
④市内一周線バスの利用者数※2	80,311人 (R1年度)	82,800人 (R7年度)	交通事業者より把握
⑤路線バスの利用頻度※2※6	5.2% (R1年度)	8.2% (R7年度)	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※2※7	28.8% (R3年度)	低減 (R7年度)	各高校からの情報提供及びヒアリングにより把握
⑦日常生活において「徒歩」「自転車」における移動の満足度※2※8	56.7% (R1年度)	増加 (R7年度)	市民アンケート調査より把握※9
⑧高齢者の免許返納の意向※2【新規自加】	71.2% (R1年度)	増加 (R7年度)	市民アンケート調査より把握※9
⑨通勤通学時の交通手段のうち自動車の利用率※2※10【新規自加】	78.6% (R1年度)	低減 (R7年度)	市民アンケート調査より把握※9

「④市内一周線バスの利用者数」「⑤路線バスの利用頻度」は新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた目標値である。

※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：令和7年度に目標値のモニタリングを実施し、令和12年度の目標値を再設定する。

※3：R1年度時点の主要渋滞箇所20箇所を対象としており、その後追加された箇所は含まない。

※4：交通基本計画では、短中期(10年)の目標を4箇所と設定しているが、本計画では道路管理者の意見を踏まえて、短期(5年)での目標を低減とした。

※5：5段階評価の「3.普通」を目指す。

※6：「ほぼ毎日」「週に数回」の合計値。

※7：交通基本計画では、モニタリング状況の関係で2校(豊見城高校・豊見城南高校)の数値であったが、総合交通戦略においては市内3校(豊見城高校・豊見城南高校・南部農林高校)の数値とした。

※8：「満足」「やや満足」の合計値。

※9：令和1年度に実施したものと同様の調査を行う。

※10：「自動車(自分で運転)」「自動車(家族などの送迎)」の合計値。

■個別施策と目標指標の関係性

個別施策		目標指標								
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
【No.1】渋滞緩和や移動を円滑にするための道路整備の推進		●	●	●						
【No.2】市内主要渋滞箇所の交差点改良の推進			●							
【No.3】道路環境の維持のための定期的な点検・維持管理の推進				●						
【No.4】LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進						●				
【No.5】公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	【No.5-1】地或公共交通計画の策定				●	●	●			
	【No.5-2】公共交通ネットワークの拡充の検討				●	●	●			
【No.6】公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進					●	●	●			●
【No.7】ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進					●	●	●			●
【No.8】交通結節点の整備の推進					●	●				●
【No.9】MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用の推進					●	●				●
【No.10】安全・安心な歩行空間の整備推進	【No.10-1】通学路安全点検の実施			●				●		
	【No.10-2】自治会との意見交換会の実施			●				●		
	【No.10-3】安全・安心な環境整備の推進			●				●		
【No.11】魅力的な空間・サービスの拡充推進	【No.11-1】道路空間の活用推進			●				●		
	【No.11-2】移販売店などのサービスの拡充								●	
【No.12】自転車ネットワーク計画の策定								●		
【No.13】自転車利用に関する取り組み・整備の推進				●			●	●		●
【No.14】交通事故を抑止するための安全教育の充実								●	●	
【No.15】災害に強い交通体系の整備の推進				●						
【No.16】道路景観の整備・保全の推進				●						
【No.17】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										●

8. 実現に向けた取り組み・推進体制

《評価・改善の仕組み》

計画期間（10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り組みの追加などを検討する。

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:実行）、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・管理をする。また、モニタリング体制の中で5年毎に評価・検証を行い、必要に応じて計画内容の見直しを図る。

《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る。

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ある。

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

