

豊見城市総合交通戦略

《本編》

令和4年3月

豊見城市

目次

第1章 計画概要	1
1. 1 総合交通戦略策定の目的.....	1
1. 2 計画の位置づけ	1
1. 3 計画の区域.....	2
1. 4 目標年次	2
1. 5 計画の構成.....	3
第2章 交通を取り巻く現状と課題.....	4
第3章 豊見城市が目指す将来像.....	7
第4章 総合交通戦略.....	10
4. 1 総合交通戦略の考え方	10
4. 1. 1 策定方針	10
4. 1. 2 短・中期戦略の設定.....	13
4. 2 交通施策方針に基づき実施する施策.....	15
4. 3 施策パッケージの設定	51
第5章 計画の実現に向けて	62
5. 1 目標指標・目標値の設定.....	62
5. 2 推進体制	66
5. 3 評価・改善の仕組み	66
用語集	67

第1章 計画概要

1. 1 総合交通戦略策定の目的

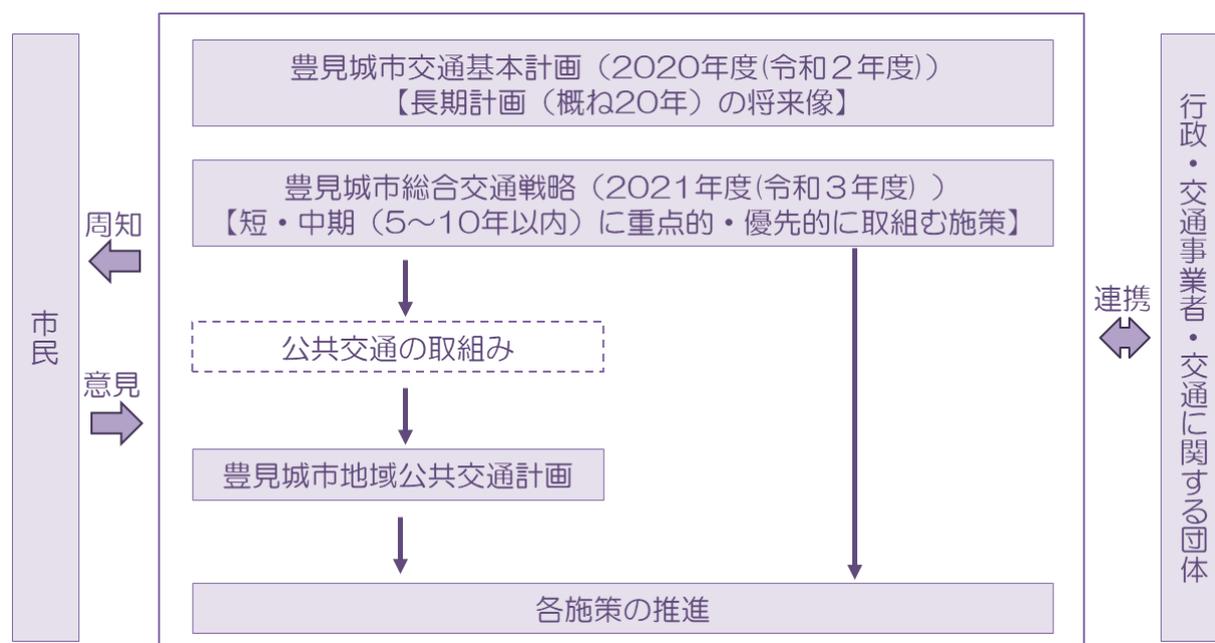
本市では総合計画や都市計画マスタープランにおいて道路交通体系の方針を位置づけ、各種施策を展開しているものの、自動車に依存した都市構造となっていることから、慢性的な交通渋滞が発生し、公共交通の充実や環境負荷の低減などの課題が生じている。

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。

1. 2 計画の位置づけ

「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。

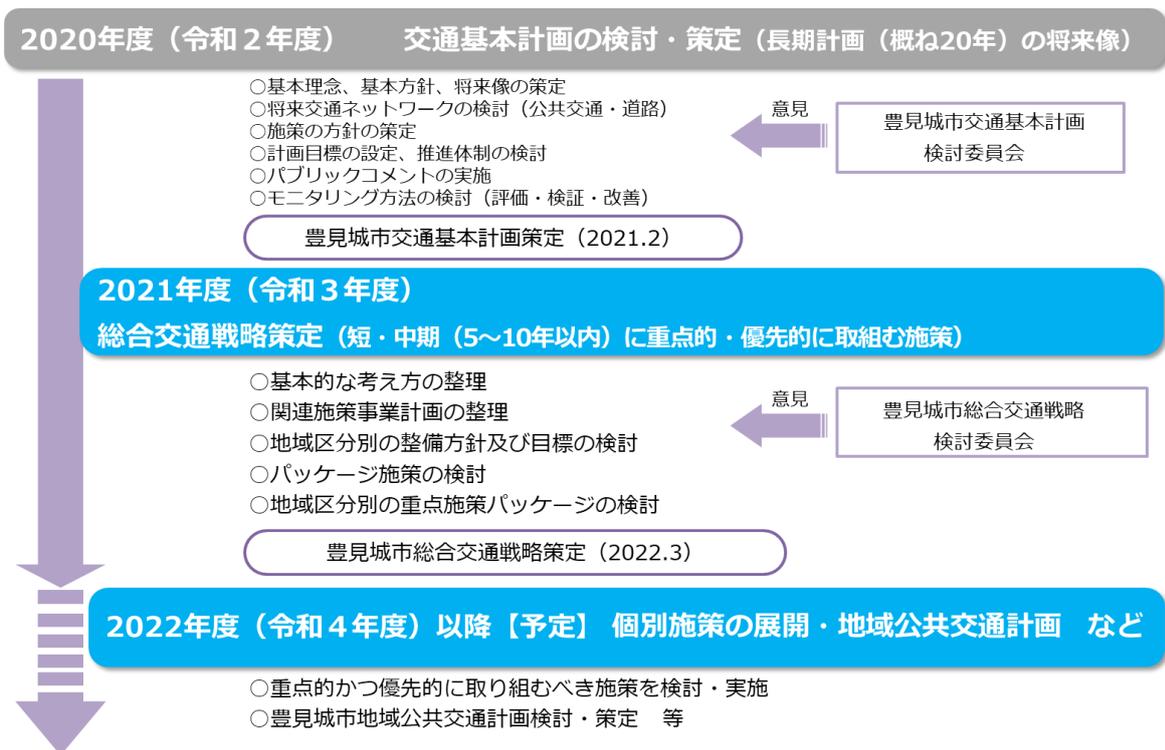


1. 3 計画の区域

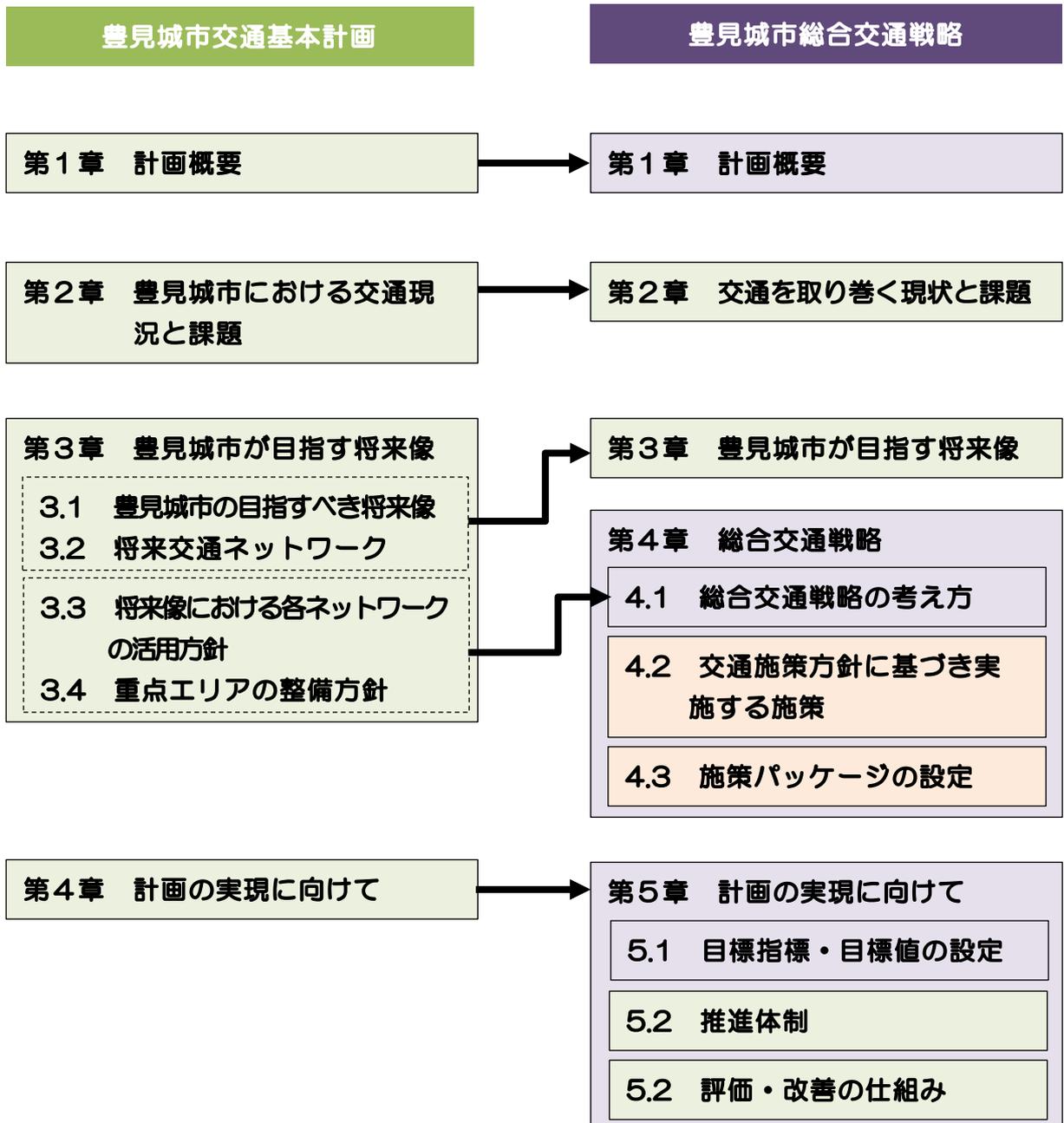
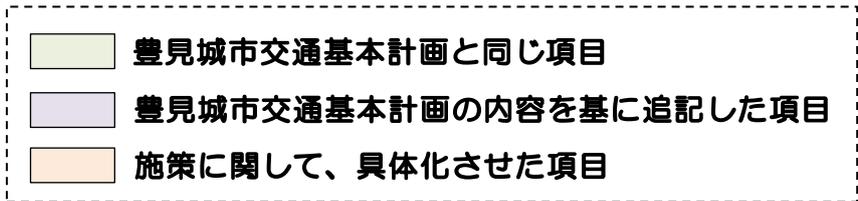
「豊見城市総合交通戦略」の計画の区域は、豊見城市全域とする。

1. 4 目標年次

「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。



1. 5 計画の構成



第2章 交通を取り巻く現状と課題

豊見城市の交通に関する問題・課題を以下に整理する。(豊見城市交通基本計画より)

	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おり、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小祿病院

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号線、県道11号線など、**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号線の交通渋滞により生活道路へ通過交通が進入し、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～那覇市間の速達性が低下。
- 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を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アクトあしびなー（認知度：約87%）（来訪経験有：約85%）
 ②瀬長島カクタラ（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が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号線（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。

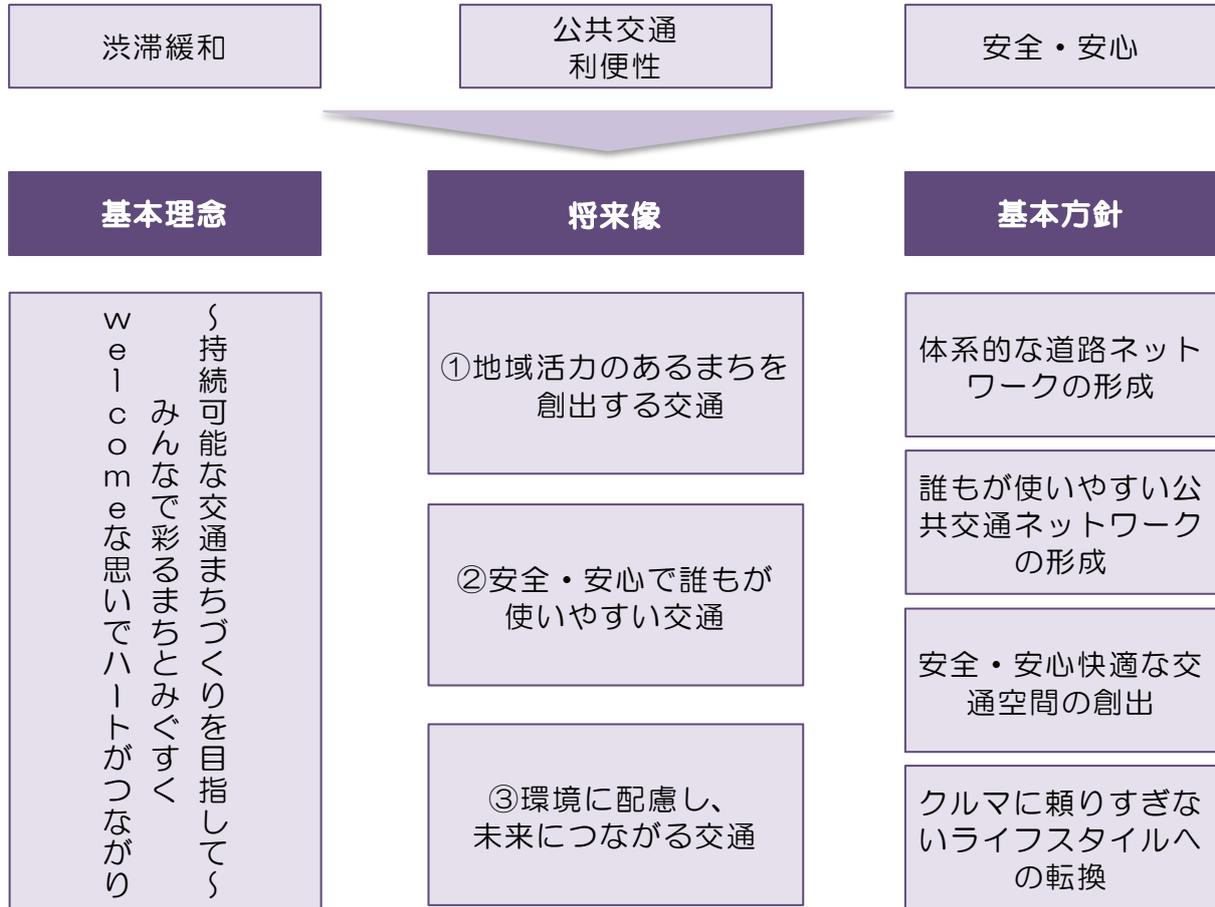
〔防災における課題〕

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

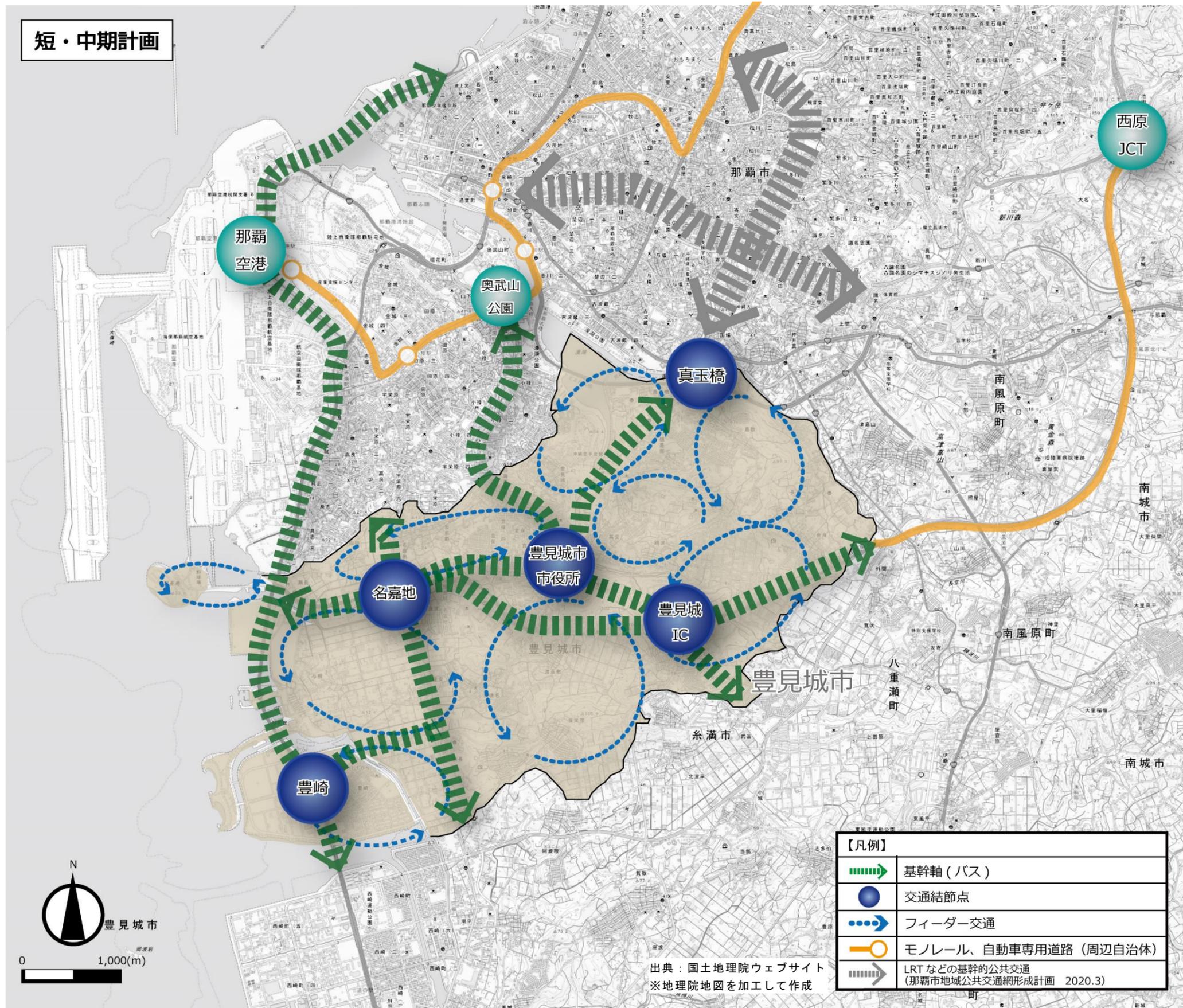
「豊見城市交通基本計画」における基本理念・将来像・基本方針を以下に示す。
 総合交通戦略は、これらに基づき策定する。（豊見城市交通基本計画より）



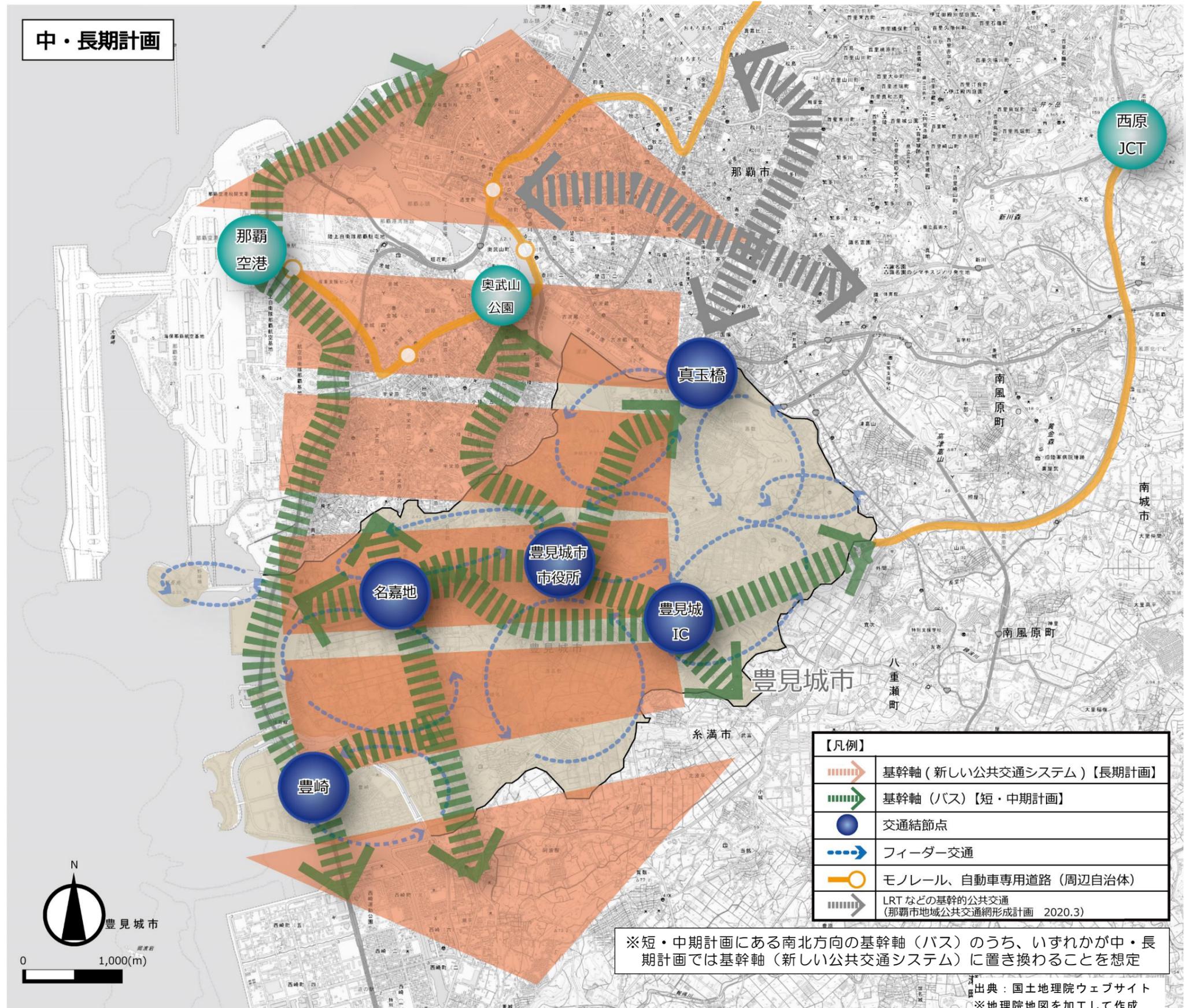
目標値

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	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

将来公共交通ネットワーク図



将来公共交通ネットワーク図



第4章 総合交通戦略

4. 1 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. 1. 1 策定方針

総合交通戦略の個別施策については、交通基本計画において掲げた3つの将来像、4つの基本方針、施策を基に展開する。

<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

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、取り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。

交通基本計画				総合交通戦略		
将来像			基本方針	施策	個別施策	
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	
				MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用	【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	

交通基本計画				総合交通戦略		
将来像			基本方針	施策	個別施策	
1	2	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	【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	

4. 1. 2 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



■ 個別施策と持続可能な開発目標（SDGs）

個別施策	持続可能な開発目標（SDGs）					
	3	7	9	11	12	13
【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	●	●		●	●	●
【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】移動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	●	●		●	●	●

【SDGs 開発目標】

3. すべての人に健康と福祉を	7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう	11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任つかう責任	13. 気候変動に具体的な対策を

4. 2 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。

【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

個別施策	整備スケジュール(案)			実施主体					
	短期	中期	長期 (2031年度以降)	国	県	市	交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
【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	→	→	- - ->	○	○	◎		◎	
【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】移動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】交通事故を抑制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	→	→	- - ->	○	○	◎		○	○

1. 体系的な道路ネットワークの形成

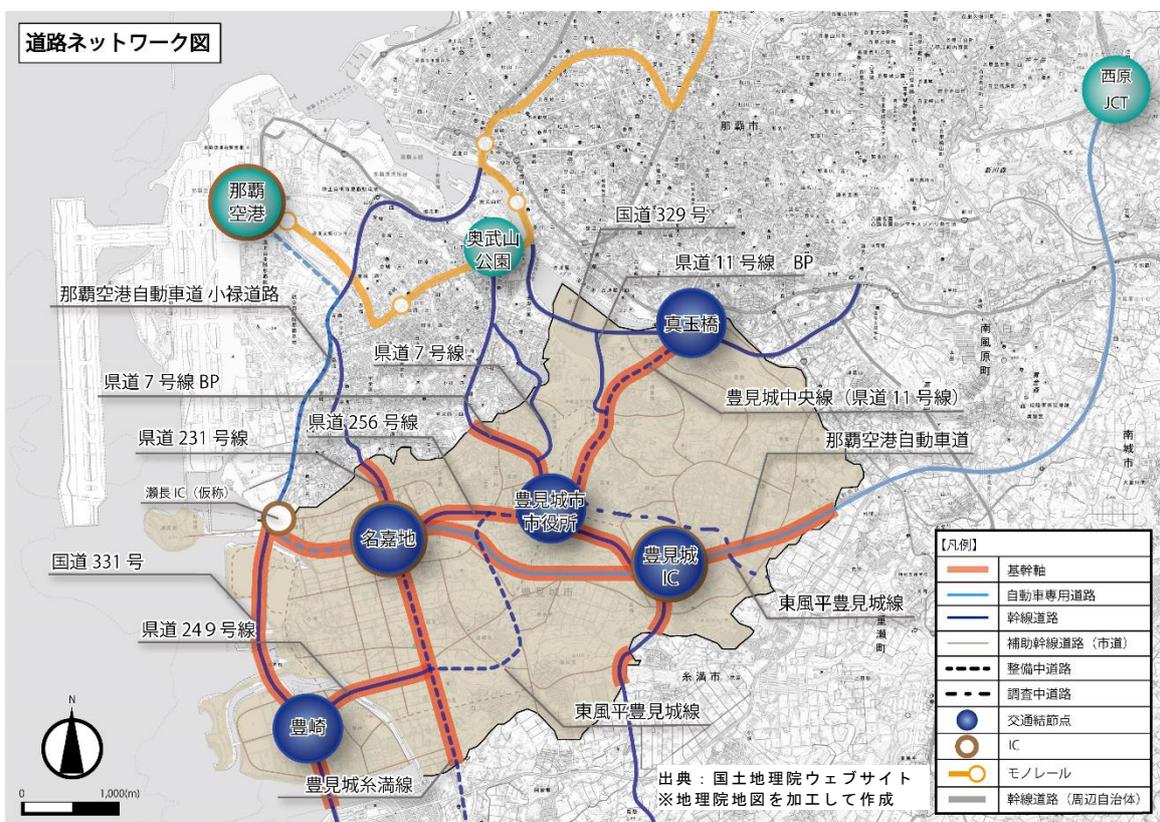
①自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備

【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

《取り組み内容》

「ハシゴ道路ネットワーク」及び「2環状7放射道路」に位置付けられている広域的な都市間の連携機能を持つ那覇空港自動車道小禄道路の整備推進を行う。また、市内における渋滞緩和や移動を円滑にするための道路整備を推進する。

道路整備を推進するにあたり、事業化されている路線は整備推進を図り、事業化されていない路線は事業化の実現を目指す。



《施策内容》

❖那覇空港自動車道小禄道路の整備促進

現在事業が進められている那覇空港自動車道小禄道路の整備事業について、国と連携し、着実な整備促進・事業完了を目指す。

❖豊見城中央線の整備促進

県道 11 号線の一部新設区間を含む拡幅整備、及び県道 256 号線の拡幅整備について、県と連携し着実な整備促進・事業完了を目指す。

❖豊見城系満線の整備促進

系満市との連携強化を図るため、県道 256 号線の名嘉地交差点以南の拡幅整備について、県と連携し着実な整備促進・事業完了を目指す。

❖東風平豊見城線の整備促進・事業化推進

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について、県と連携し着実な整備促進・事業完了を目指す。

市横断方向のアクセス強化を図るため、豊見城交差点～八重瀬町東風平間の東風平豊見城線について、県と連携しながら事業化の実現を目指す。

《スケジュール》

【凡例】——▶ 施策実施 - - -▶ 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031 年度以降)
【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	那覇空港自動車道小禄道路	整備促進		
	豊見城中央線	整備促進		
	豊見城系満線	事業促進		整備促進
	東風平豊見城線	県道 249 号線 整備促進		整備促進
		事業化推進 (豊見城交差点～八重瀬町東風平間調査)		整備促進

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

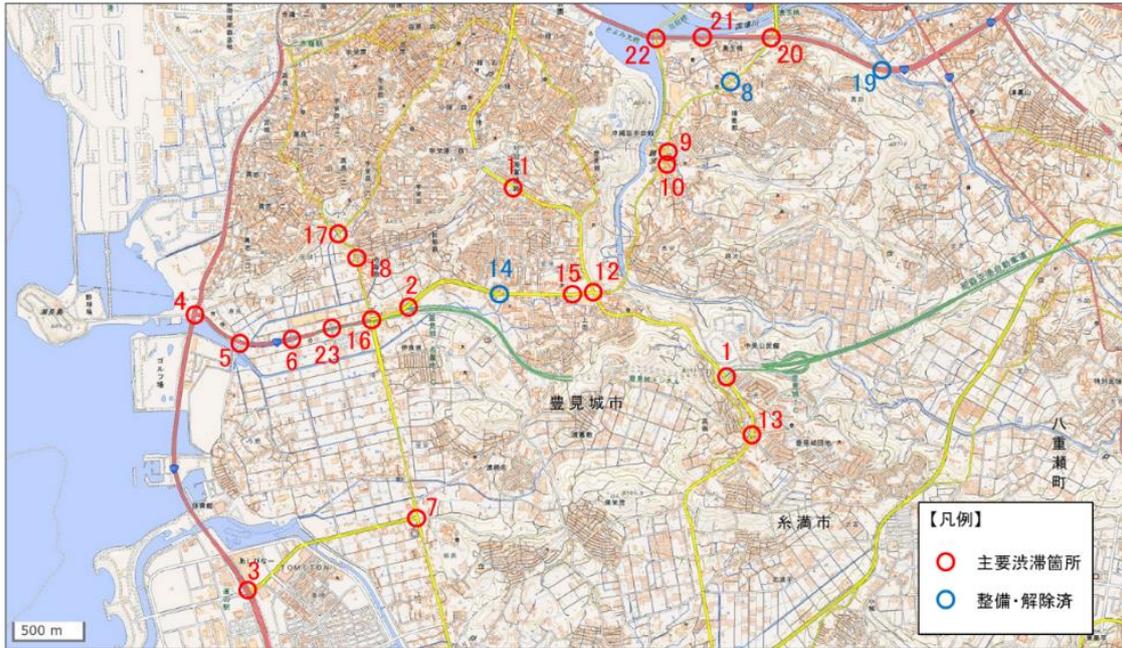
国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
◎	◎								◎				

②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

＜取り組み内容＞

市内における渋滞緩和や移動を円滑にするため、市内の主要渋滞箇所（20箇所（R2年度時点））について交差点改良事業を推進する。



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

No.	管理者	路線名	渋滞箇所名 区間名or交差点名	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
						短期対策	短期対策			
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	名嘉地のランプ	信号現示改良(ランプ前青時間増、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 左折車線の延伸	—	小径道路整備	—	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)	—	小径道路整備	—	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)	—	市道側の右折車線設置 (小径道路のランプ工事)	—	短・中期
7	県	県道256号線	総長(北)交差点	国	県道256号線 県道249号線 市道19号線	車線運用の変更 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 県道11号線バイパス 市道24号線	高安(北)～旧NHK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(旧NHK入口)	市	県道11号線 市道35号線	高安(北)～旧NHK入口間の早期(暫定)優先整備	—	豊見城中央線整備	—	短・中期
11	県	県道7号線	海軍壕公園入口交差点	国	県道7号線 市道240号線 市道239号線	— — 左折専用現示の整備	—	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216号線	左折車線の設置(右折車線をみなし右折へ変更) 豊見城中央線等の早期(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225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 市道256号線	左折車線の設置(信号現示改良左折先出) 信号現示改良(県道231号線、県道256号線側青時間増)	—	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	— 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	嘉数交差点	国	—	—	—	—	—	—
20	国	国道329号	真玉橋南交差点	国	国道329号 県道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	—	—	—	未事業化	中・長期
22	国	国道329号	とよみ大橋東	市	—	—	—	—	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	—	—	—	未事業化	短・中期

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

《施策内容》

❖市内 16 箇所の主要渋滞箇所の整備推進

市内 16 箇所の主要渋滞箇所について、国、県と連携し整備推進を図り、着実に事業完了を目指す。

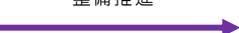
❖市内 4 箇所の主要渋滞箇所（未事業化）の事業化推進

市内 4 箇所の主要渋滞箇所について、関係者と連携し事業化を推進する。

- ✓豊見城 IC 交差点は、県と連携し事業化を推進する。
- ✓豊見城団地入口は、市が主体となり早急に事業化を推進する。
- ✓豊見城高校付近交差点及び、とよみ大橋東交差点は、周辺の主要渋滞箇所の改良後の効果検証を踏まえて事業化の検討を行う。

《スケジュール》

【凡例】 施策実施  検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031 年度以降)
【No.2】 市内主要渋滞箇所の交差点改良の推進	市内 16 箇所の主要渋滞箇所の整備推進	整備推進・渋滞改善箇所の効果検証 		
	市内 4 箇所の主要渋滞箇所の事業化推進	未事業化路線の事業化 		整備推進 

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
◎	◎									◎				

③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

《取り組み内容》

道路アスファルトの剥離や凹凸など道路環境の悪化を防止し、自動車だけでなく、二輪車・自転車の走行性が悪化しないよう、定期的な点検・保全など維持管理を行う。

維持管理にあたっては、老朽化度合や重要度など緊急性や優先性を踏まえ、交通管理者とも連携し、安全・安心な道路空間に向けた対策を実施する。

《施策内容》

◆点検・維持管理の実施

週1回の定期的な巡回点検を実施し、道路環境の安全確認を実施する。

◆補修整備の推進

安全確認実施後、早急に対応できる軽微箇所については都度補修を行い、大規模修繕が必要な箇所は予算化又は事業化等の検討を行い、整備推進を行う。

《スケジュール》

【凡例】  施策実施  検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	点検・維持管理の実施		週1回の定期点検	
	補修整備推進		必要に応じ実施	

《推進体制》

【凡例】 ◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
									◎				

2. 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成

④新しい公共交通システムの導入

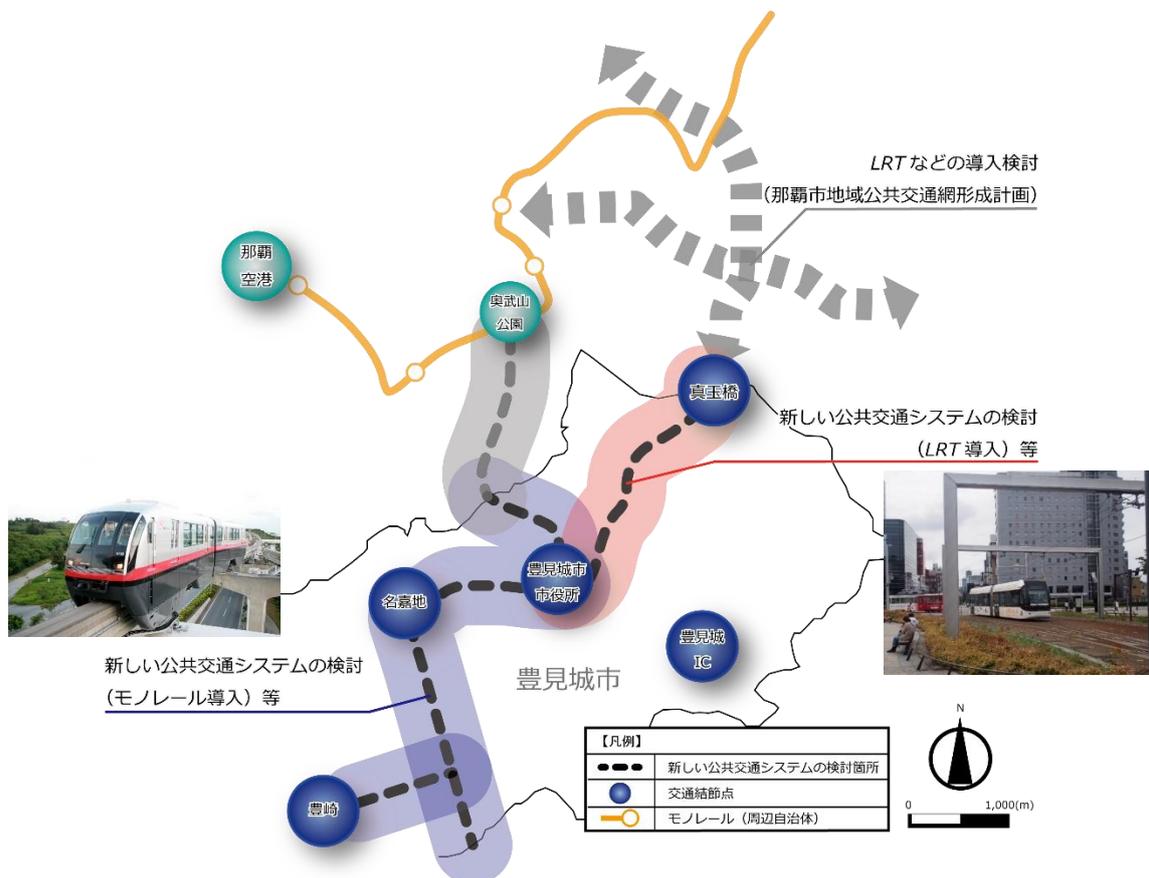
【No.4】 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進

《取り組み内容》

内閣府や沖縄県では鉄軌道導入など新たな公共交通システムの検討がされており、隣接する那覇市においても LRT などの導入検討が行われている。

本市において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、周辺地域の渋滞緩和のためにも基幹公共交通導入の必要性が高い地域である。また、将来的にも大型ホテル計画や物流施設立地の計画等により交通流動の増加が見込まれる。

そのため、沖縄県や隣接する那覇市、糸満市などの関係機関とも連携し、本市に適した基幹軸となる公共交通として、LRT やモノレールなどの新たな公共交通システム導入を見据えた検討を推進する。



※1 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 の導入の実現性や導入ルートを位置づけるものではありません。

※2 那覇市域内については、那覇市地域公共交通網形成計画における将来公共交通ネットワークにおいて、モノレールの位置づけはない。

《施策内容》

❖モノレール・LRTなどの導入検討の推進

モノレールについて、豊見城市が実施した検討では、那覇市の奥武山公園駅から分岐し豊見城市方面へ延伸するルートが有力であり、LRTについては、那覇市の計画を踏まえ真玉橋方面からの延伸を想定している。これらの事業について、内閣府や沖縄県による鉄軌道などの計画を踏まえながら、基幹公共交通軸の形成に向けての検討を推進する。

《スケジュール》

【凡例】 施策実施  検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.4】 LRT、モノレール など基幹公共交通の 導入検討の 推進	モノレール・ LRT等の導入 検討の推進	適宜、情報収集、調整、検討を実施		
		----->		

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
○	◎						◎	○				○	

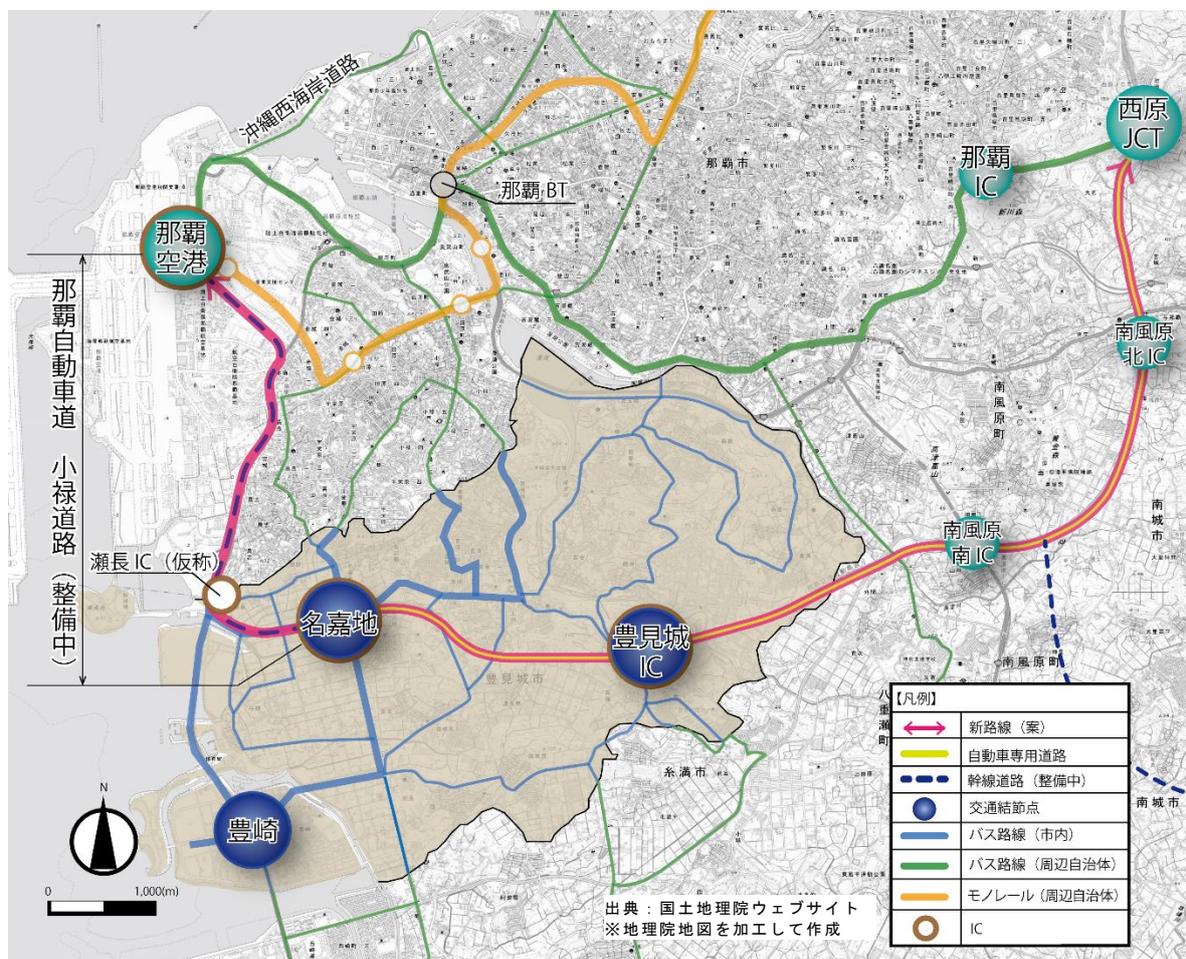
⑤路線バスの利用環境の拡充

【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

《取り組み内容》

誰もが使いやすい公共交通ネットワークを形成するために、新たに整備拡充される道路ネットワークを活用した公共交通ネットワークの再編を検討する。

特に、那覇空港自動車道小祿道路の整備完了に伴い、定時性、速達性の向上が期待されることから、那覇空港―北部方面間との高速バスルートの一部変更、(仮称)瀬長 IC の活用、市内一周線やバスルートの再編などの検討を行い、ラストワンマイル交通も含めた公共交通ネットワークの形成による利便性向上を目指す。



※豊見城市内において、3 路線以上が通過している道路を太線表記
公共交通ネットワーク図

《施策内容》

【No.5-1】地域公共交通計画の策定

❖計画の策定

公共交通は、移動に必要な手段の確保だけでなく、まちづくり、観光など様々な分野において重要な役割を担っている。公共交通が持続的に維持できるよう、公共交通の必要性や役割について見直していく必要がある。

そのため、市内の交通課題や市民ニーズを整理し、市民や地域にとって望ましい公共交通のあり方や関係機関の役割を定め、持続可能な公共交通網の形成が必要である。県や近隣市町村とも連携を図りながら市内における地域公共交通の役割を明確にし、まちづくりに寄与する地域公共交通を形成するため「地域公共交通計画」を策定する。

❖取組施策の推進

まちづくりに寄与する地域公共交通を形成するため「地域公共交通計画」の方針や目標達成に向けて取組施策を推進する。また、協議会などを設置し定期的にモニタリングを実施し達成状況について把握する。

【No.5-2】公共交通ネットワークの拡充の検討

❖公共交通ネットワークの最適化検討

市内道路ネットワークの拡充により、市内一周線や既存バス路線の再編など公共交通ネットワークの最適化を検討する。

❖高速バスルートの検討

那覇空港自動車道小禄道路を活用した高速バスルートの一部変更など公共交通ネットワークの拡充を検討する。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	地域公共交通計画の策定 →		計画の見直し - - - →
	取組施策の推進	取組施策の推進 →		
	【No.5-2】公共交通ネットワークの最適化検討	公共交通ネットワークの最適化検討 (市内一周線、路線バスの再編など) →		
	高速バスルートの検討			→

《推進体制》

【No.5-1】地域公共交通計画の策定

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
	○					○	◎					◎	

【No.5-2】公共交通ネットワークの拡充の検討

国	県	市									交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
				○			◎					◎	

《取り組み内容》

公共交通の利用者を増加させるためには、バス待ち環境の改善やバス利便性の向上、バス車両の改善などを実施し、学生や高齢者、障がい者など誰もが使いやすくなるための公共交通の利用促進策が必要である。

公共交通の利用促進策の検討にあたっては、学生や子連れ、高齢者、障がい者など対象者に合わせた取り組みニーズや既存のバス停環境や立地状況に応じた取り組みを推進する。

■ 利用促進に向けた取り組み例

- バス停環境の拡充
 - 上屋やベンチの設置
 - 周辺施設と連携したバス待ちスペースの確保
- 公共交通の利便性の向上
 - バスナビアプリの利用促進
 - バスロケーションシステムの導入
 - 低床バスの導入



コンビニを活用したバス待ち環境（京都市）

出典：京都市交通局 HP



バス待ち協力施設ステッカー（群馬県）

出典：群馬県 HP

《施策内容》

❖バス停環境の拡充

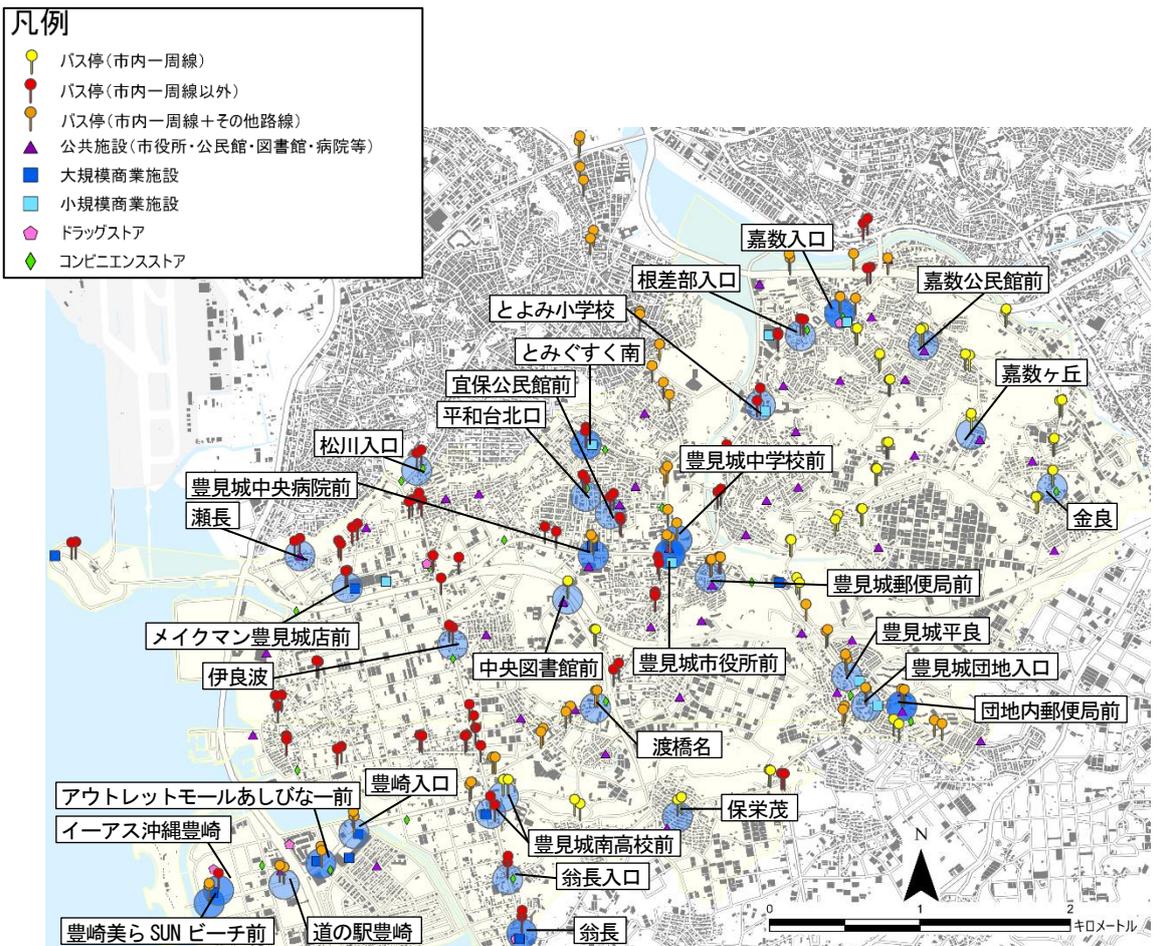
市内のバス待ち環境を改善するため、乗降者数などバス停の特性や利用者ニーズを踏まえて検討を行う。また、バス停近郊の公共施設やコンビニ、商業施設など民間企業とも連携し、バス待ちスペース提供などバス待ち環境拡充に向けた取り組みを推進する。

バス待ち環境の拡充に向けては、OKICAなどのキャッシュレスサービスの拡充もあわせて検討する。

❖公共交通の利便性向上

公共交通の利便性向上するため、既存のバスナビアプリの利用促進を図る。また、バスロケーションシステムの導入などバスの現在地情報の提供やバスダイヤの効率化を行うことなど利用者の利便性向上策を検討する。

さらに、高齢者や障がい者にも利用しやすい環境整備を行うため、低床バスの導入など関係者と連携しながら継続して導入検討を行う。



《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の 具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.6】 公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進	バス停環境の 拡充	→		- - - →
	公共交通の利 便性向上	→		- - - →

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
○	○					○	◎		○			◎	

⑥多様なフィーダー交通網の構築

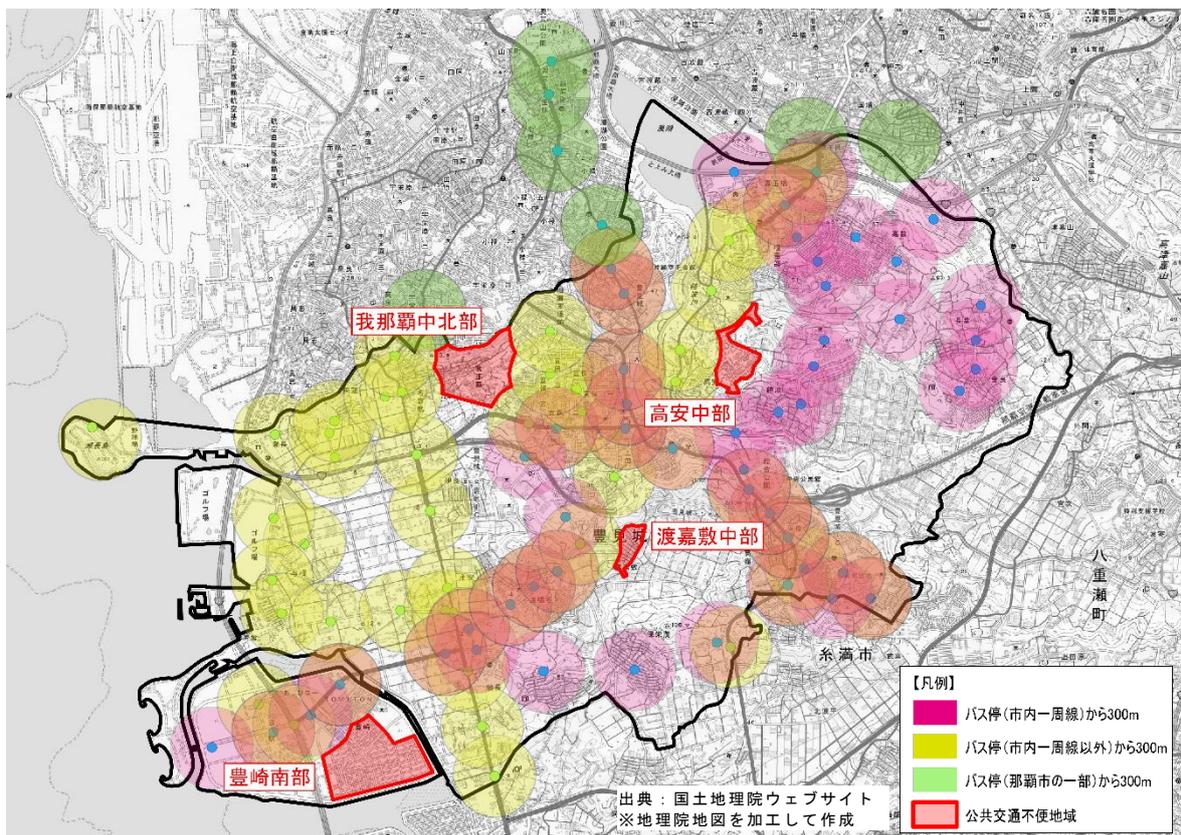
【No.7】 ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進

《取り組み内容》

公共交通不便地域等における自宅からバス停まで、観光地における目的地から最寄りバス停までなどのラストワンマイル交通が課題となっており、持続可能な輸送サービスを提供していくことが求められている。そのため、高齢者、観光客など地域の特性に合わせて、市内にある地域の輸送資源を総動員するなど多様な交通手段の導入検討を行う。

導入検討に向けては、周辺の地域特性や既存バス路線の状況を踏まえ、安全性や周辺交通への影響を考慮した上で、あらゆる交通手段の組み合わせによる最適な方法の検討を行う。

また、ラストワンマイル対策の検討にあたっては、低炭素社会を実現していくため環境負荷の少ないグリーンスローモビリティや小型モビリティ（EV自動車）など新たなモビリティの活用も含めて検討を行う。



公共交通不便地域及びバス路線運行状況

《施策内容》

❖ラストワンマイル対策等の検討

市内では、公共交通不便地域が存在しており、公共交通不便地域以外においてもバスの運行本数が少ないなどの公共交通サービスの向上が課題となっている。一方で、路線バスの拡充についても現状として採算性の確保が難しいことにより限界があり、公共交通サービスの低下が懸念される。

そのため、公共交通不便地域の解消や公共交通サービスの維持などを目的として、利用者ニーズや需要にあわせたデマンド型交通や病院等と連携した高齢者移動支援サービス、自家用有償旅客運送、タクシークーポンの配布など多角的な観点より手段を整理し、導入検討を行う。

❖グリーンスローモビリティ等の導入検討

地域の交通課題の解決および低炭素型交通を目指していく上で、グリーンスローモビリティなど新たな交通手段の導入を検討する。導入にあたっては、エリアを限定し施設間を巡回するルートなど導入可能性の検討を行う。



おでかけなんじい（南城市）



グリーンスローモビリティ（北谷町）

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - -> 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	ラストワンマイル対策等の検討	実証実験を踏まえた導入検討 →	本格導入に向けた整備推進 →	
	グリーンスローモビリティ等の導入検討	導入の可否について検討、必要に応じて試験運行 →		必要に応じて、整備推進 - - ->

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

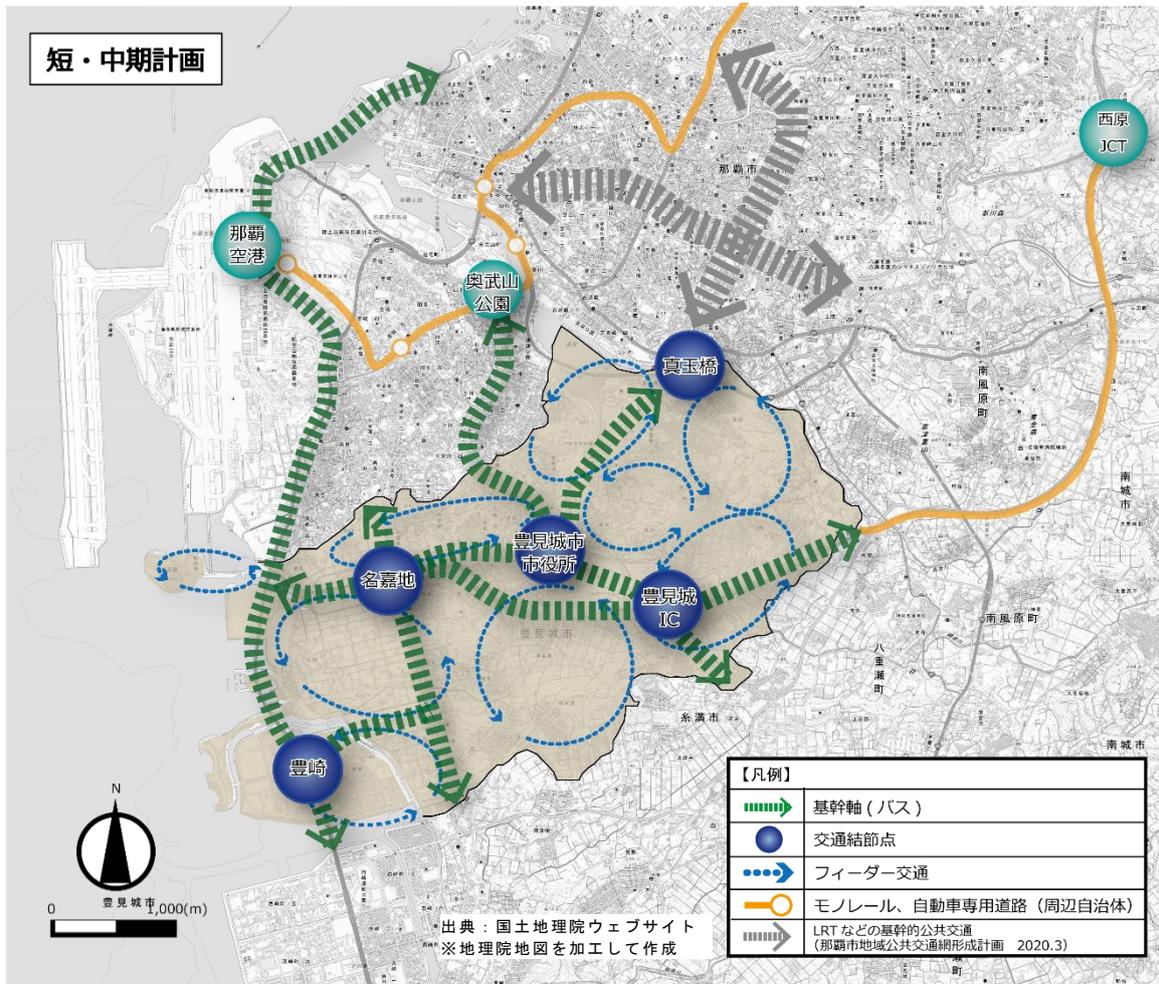
国	県	市									交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災管理課	企画調整課	産業振興課	協働のまち推進課	障がい長寿課	都市計画課	市街地整備課	道路課	学校教育課			
				○	○	○	◎	○				◎	

⑦交通結節点の整備

【No.8】 交通結節点の整備の推進

《取り組み内容》

将来的公共交通ネットワークとして、交通結節点としての役割を担うことが想定される5か所（市役所周辺エリア、豊崎エリア、真玉橋エリア、名嘉地エリア、豊見城 IC エリア）について交通利便性向上に向けた取り組みを推進する。



《施策内容》

◆豊見城市役所周辺の整備推進

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ため、市役所内を交通結節点として位置づけ、情報発信、バス待ちスペースなどの機能拡充を促進する。

機能拡充にあたっては、待合スペースの確保やデジタルサイネージなど情報発信の整備を検討する。



◆豊崎の整備推進

地域活性化を目指していく上で、観光施設が連携し、市外とのアクセスの円滑化や市内を回遊促進のため、道の駅豊崎周辺を交通結節点として位置づけ、手荷物預かり所やモビリティなどの機能拡充を促進する。

機能拡充にあたっては、観光客をターゲットとした手荷物預かりや郵送サービスの充実を図るとともに、施設間を送迎するグリーンスローモビリティやコミュニティサイクルなど周辺を回遊する交通手段を重点的に整備する。



❖真玉橋、名嘉地、豊見城 IC の整備推進

【真玉橋エリア】

那覇市のLRT構想や周辺の道路整備状況を踏まえ、拠点整備の事業化に向けて検討を行う。

【名嘉地エリア】

那覇空港自動車道小禄道路が開通後の道路状況や市内の拠点構想等を踏まえつつ、拠点整備の事業化に向けて検討を行う。

【豊見城 IC エリア】

豊見城総合公園周辺のスポーツ拠点エリア構想も踏まえつつ、交通結節点として事業化に向けて検討を行う。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - -> 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.8】 交通結節点の整備の推進	豊見城市役所周辺の整備推進	試験的導入 →	本格導入に向けた整備推進 →	
	豊崎の整備推進	試験的導入 →	本格導入に向けた整備推進 →	
	真玉橋、名嘉地、豊見城 IC の整備推進	整備内容の検討、拠点整備の事業化 →		整備推進 →

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
		○	○	○			◎	○				◎	○

⑧MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用

【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

《取り組み内容》

地域の抱える課題の解決に向けて、MaaSをはじめとする新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・進化の動向を踏まえながら、本市に最適な活用方法について検討を推進する。

《施策内容》

❖キャッシュレスサービスの導入

県や交通事業者と連携し、バスやタクシーなどのキャッシュレスサービスの推進を行う。また、交通系ICカードやデジタルチケット等の積極的な導入を推進する。

❖新技術サービスの検討

県内において、様々なMaaS事業が展開されている。本市においても県内の事業の動向を踏まえながら事業展開を推進する。

事業推進にあたっては、高齢者の買い物支援との連携したサービス、観光施設と連携したサービスなどを展開できるよう関連機関とも連携しながら検討する。

また、事業者間でデータ連携をした新たなサービスの提供についても検討する。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - - -> 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	キャッシュレスサービスの導入	→		- - - - ->
	新技術サービスの検討	→		- - - - ->

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
○	○			○			◎						◎	◎

3. 安全・安心・快適な交通空間の創出

⑨安全・安心・快適な歩行空間の創出

【No.10】 安全・安心な歩行空間の整備推進

《取り組み内容》

安全・安心な歩行空間の実現に向けて、高齢者や学生などに対して定期的にヒアリングや現地確認を行い、危険箇所や歩行空間の課題を抽出する。それらを踏まえ、防犯灯や街路灯の設置、ガードレールの設置など基盤整備の推進を行う。

また、子供や高齢者、障がい者など誰もが利用しやすい歩行空間を目指していく上で、移動等円滑化ガイドライン等に基づいて、横断歩道の設置や段差の解消によるバリアフリー化や必要に応じて点字ブロックの設置などを推進する。

《施策内容》

【NO.10-1】 通学路安全点検の実施

毎年実施している教育委員会主催の通学路安全点検を継続的に実施し、学校周辺における危険箇所や課題、要望について抽出し、交通管理者などの関係者と連携し改善策を検討する。



通学路安全点検（豊見城市）

【NO.10-2】 自治会との意見交換会の実施

毎年実施している自治会との意見交換会を継続的に実施し、自治会内における危険箇所や課題、要望について抽出し、交通管理者などの関係者と連携し改善策を検討する。

【NO.10-3】 安全・安心な環境整備の推進

通学路安全点検や自治体との意見交換会での整備・改善が必要な箇所については、必要に応じ道路管理者・交通管理者などの関係者と協議を行い、信号機やガードレール、防犯灯の設置など安全・安心な環境整備を推進する。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策		整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	年3回会議を開催（1回現地確認）		- - - - - →
	【No.10-2】 自治会との意見交換会の実施	年1回会議を開催		- - - - - →
	【No.10-3】 安全・安心な環境整備の推進			- - - - - →

《推進体制》

◆通学路安全点検の実施

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体	
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
	○				○					○	◎	○		

◆自治会との意見交換会の実施

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体	
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
	○				◎					○	○	○		

◆安全・安心な環境整備の推進

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体	
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
					○	○			○	◎	○	○		

〈取り組み内容〉

市内には豊崎エリアや瀬長島など観光客が多く来訪し、魅力的な施設が集積している場所があるため、賑わいを創出するためのポテンシャルがある。

それらの資源を活用し魅力的な空間づくりにより賑わいを創出するため、オープンカフェやイベント開催で道路空間のオープン化など有効活用し、人を中心とした道路空間づくりを検討する。

また、豊見城ニュータウンなどの住宅地においては高齢化が進んでおり、免許返納により買い物など日常生活が不便になることで外出機会が減っている。そのため、企業による移動販売店舗の支援などを実施しており高齢者などの外出しやすい環境づくりが取り組まれている。今後は、企業と連携しサービスの拡充を検討しながら、誰もが快適なサービスを受けられる環境の整備を推進する。

＜施策内容＞

【NO.11-1】道路空間の活用推進

観光客が来訪し魅力的な施設が集積している瀬長島や豊崎エリアにおいて人が中心となる道路空間の活用の取り組みを推進する。

特に、瀬長島におけるイベント開催時は、瀬長島交差点において自家用車、レンタカーなど一般車による渋滞が発生するため、シャトルバスの運行などにより一般車の通行を規制しながら、道路空間のオープン化などの賑わい空間を創出することで人中心の空間づくりを推進する。

【NO.11-2】移動販売店などのサービスの拡充

豊見城ニュータウン、嘉数ヶ丘団地、真玉橋公民館などで実施されている移動販売サービスの拡充を図るため、地元企業とも連携し、免許返納により買い物など日常生活が不便な方に対するの支援を推進する。

豊見城市内のコープまちかど便

販売場所	曜日	到着時間	出発時間
豊見城ニュータウン	水	10:25	10:40
嘉数ヶ丘団地	水	10:45	11:10
県営渡橋名団地	水	11:50	12:30
桜ヶ丘ハイツ公民館	木	16:30	16:50
真玉橋公民館	土	11:40	12:00

県営渡橋名団地 水/11:50～



嘉数ヶ丘 水/10:45～



桜ヶ丘ハイツ 木/16:30～



真玉橋 土/11:40～



移動販売（豊見城市）
出典：豊見城市社会福祉協議会

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策		整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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】 移動販売店などのサービスの拡充	→		- - - →

《推進体制》

◆道路空間の活用推進

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
				◎	○		○		○				

◆移動販売店などのサービスの拡充

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
					○	◎	○		○				

⑩自転車利用の促進

【No.12】 自転車ネットワーク計画の策定

《取り組み内容》

自転車は、日常生活における身近な移動手段であり、近年、コロナ禍の3密回避や健康増進への意識の高まり、環境負荷の低い交通手段としてニーズが高まっている。

豊見城市においては、自転車は交通体系を支える移動手段のひとつとして位置づけ、公共交通と連携した利用、近場の移動、観光利用など様々な利用を促進する「自転車ネットワーク計画」を策定する。

これらを踏まえ、安全で快適な自転車通行空間を創出し、誰もが安心して利用できる環境を整備する。

《施策内容》

❖自転車ネットワーク計画の策定

交通体系を支える移動手段のひとつとして、自転車ネットワーク計画を策定する。本市は土地の高低差があり、市内全体でのネットワーク形成を図ることが難しいため、豊崎や市役所エリアなどエリアを限定しネットワークを形成する。

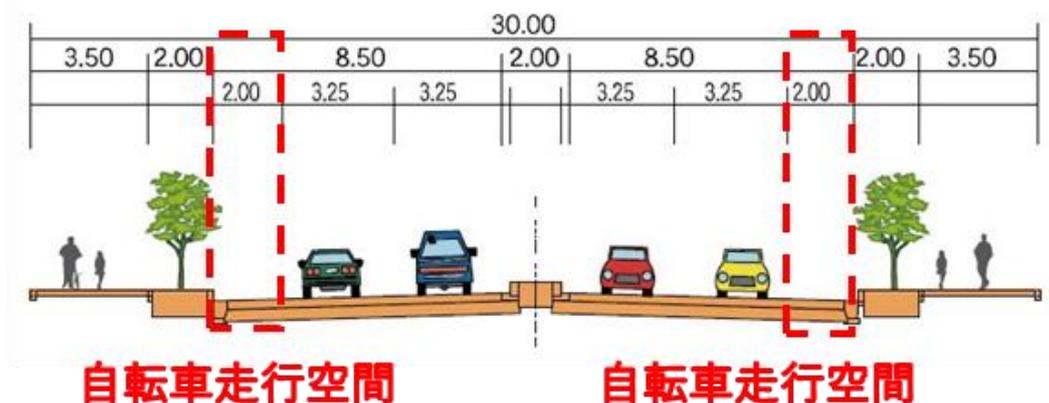
ネットワーク形成にあたっては、国や県、交通事業者などの関係機関とも連携しながら事業を推進する。

❖取組施策の推進

自転車ネットワーク計画に基づき、自転車走行空間の整備の推進やサイクルポートの整備、サイクルラックの設置など取り組み施策を推進する。

取り組みを推進するにあたり、交通管理者などの関係者とも連携しながら事業を推進する。

【イメージ図】



《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の 具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.12】 自転車ネットワーク 計画の策定	計画の策定	- - - - - →		
	取組施策の推進		- - - - - →	- - - - - →

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
○	○						◎		○		○		

《取り組み内容》

自転車利用を促進していくためには、自転車通行帯の整備などのハード整備及び利用環境の拡充を進めていく必要がある。

そのため、整備にあたっては、「自転車ネットワーク計画」を踏まえ、関係機関と連携し、具体的な整備形態を定め自転車通行帯の整備を推進する。

また、利用拡充については、レンタサイクルやシェアサイクルなど自転車による多様な移動手段の整備についても検討し、観光地の回遊性や交通結節点からのラストワンマイルなどの移動手段の充実を図る。

《施策内容》

❖コミュニティサイクルの拡充

道の駅豊崎や、アウトレットモールあしびなー、海軍壕公園においてコミュニティサイクルの設置がされており、今後の豊崎エリアの開発状況踏まえ、コミュニティサイクルの拡充等を検討する。また、市役所エリアにおいても導入可能性について検討する。



コミュニティサイクル（さいたま市）
出典：さいたま市 HP



コミュニティサイクル（豊見城市）

❖自転車利用の促進活動

市民や観光客など様々な人が利用できるように自転車利用の促進活動を行う。特に、市内の高校では自転車通学者が一定程度いるため、高校周辺における自転車通行空間の推進を行う。また、観光客においては豊崎エリアを中心とした回遊性向上施策として自転車利用を促進する。

《スケジュール》

【凡例】 施策実施  検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.13】 自転車利用に関する取り組み・整備の推進	コミュニティサイクルの拡充			
	自転車利用の促進活動			

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
◎	◎			○			○		◎		○	○	◎	

⑪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

《取り組み内容》

市内の小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を通して、安全意識や自転車の乗り方、モラルの向上を図る。また、交通管理者等との連携により、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る。

《施策内容》

❖交通安全教育の実施

交通管理者が小学校を対象に実施している安全教育や交通安全週間などを定期的
に実施し、安全教育のための周知啓発活動を実施する。

また、ライフステージに偏らない安全教育のためのプログラムの検討など継続的
に安全教育が受けられるための取り組みを推進する。

❖自転車安全教育の実施

自転車利用の多い高校生など学生を対象に自転車の乗り方や危険性など自転車安
全教育の実施を検討する。

また、自動車利用者の視点からも自転車通行の危険性や安全走行するための配慮事
項など安全教育の実施を検討について交通事業者等の関係者とも連携し推進する。



交通安全教育の様子



自転車安全教育の様子

出典：栃木県交通安全協会 HP

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の 具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.14】 交通事故を抑止 するための安全 教育の充実	交通安全教育 の実施	→		
	自転車安全教 育の実施	→		

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 対策課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
					◎	○	○				○	○	○	○

⑫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

《取り組み内容》

災害時には、道路構造物等の損壊などによる道路寸断が危惧されている。

災害に強い交通体系を整備していくためには、緊急輸送道路ネットワークを念頭に道路構造物の耐震化、無電柱化、避難経路の整備を推進し住民の安全確保をしていく必要がある。

《施策内容》

❖道路構造物の耐震化の推進

県が指定した、緊急輸送道路ネットワークを念頭に、本市における災害時の防災拠点、避難施設、広域交通拠点と連携した道路ネットワークの検討を推進する。さらに、道路ネットワークの検討にあたっては沿道の道路構造物の耐震化について推進する。

❖無電柱化の推進

災害時に電柱の倒壊や電線の切断などにより、緊急輸送道路が寸断する恐れがあり、緊急車両が通行できないなどの支障が出るのが問題であるため、国では無電柱化の推進を行っている。

本市においては、昼間人口の多い豊崎エリア付近の避難が課題であるため、無電柱化を推進する。

❖避難経路の整備推進

避難経路の確保のため無電柱化と合わせて、避難路の整備推進を行う。特に、豊崎エリアにおける昼間人口が多いため、災害時における避難経路の確保、整備を推進する。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.15】 災害に強い交通体系の整備の推進	道路構造物の耐震化の推進	→		
	無電柱化の推進	→		
	避難経路の整備推進	→		- - - →

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管財課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課			
◎	◎	○					○	○	◎				

⑬道路景観の整備・保全の推進

【No.16】 道路景観の整備・保全の推進

《取り組み内容》

「豊見城市景観計画」（平成29年9月1日策定）における骨格軸である道の景では、「都市の印象を高める道路景観の形成」を目標として掲げている。

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る。

- 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る。
- 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る。
- 主要な生活幹線道路は、各道路の特徴や機能にあわせた道路景観の形成を図る。

《施策内容》

❖整備・保全の推進

道路整備等を推進していく中で、道路景観も踏まえた整備や景観の保全等を踏まえながら事業を推進する。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・企業団体・行政が一体となって、これらを活かした景観形成を推進する。

《スケジュール》

【凡例】——→ 施策実施 - - - -> 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【No.16】 道路景観の整備・ 保全の推進	整備・保全の推進	——→		- - - ->

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
							◎	○	○					

4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換

⑭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

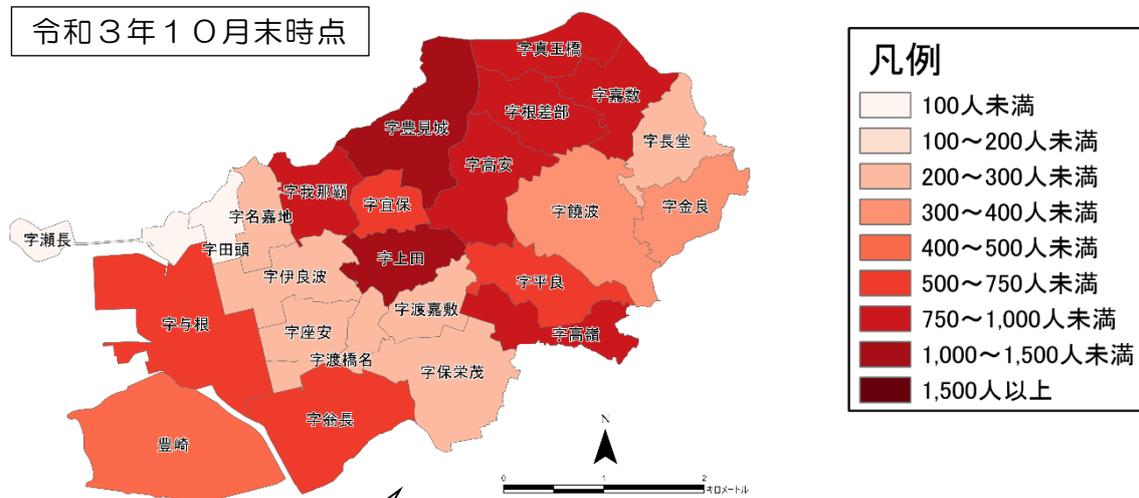
《取り組み内容》

近い将来、高齢者の増加が見込まれ、公共交通の役割は更に重要になることが予想されるが、公共交通を充実させ、維持するには利用者を増やす必要がある。

そのため、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていくために、多様な取り組みを実施することで、公共交通の利用促進を図るとともに、交通渋滞の緩和やCO₂の低減を図る。

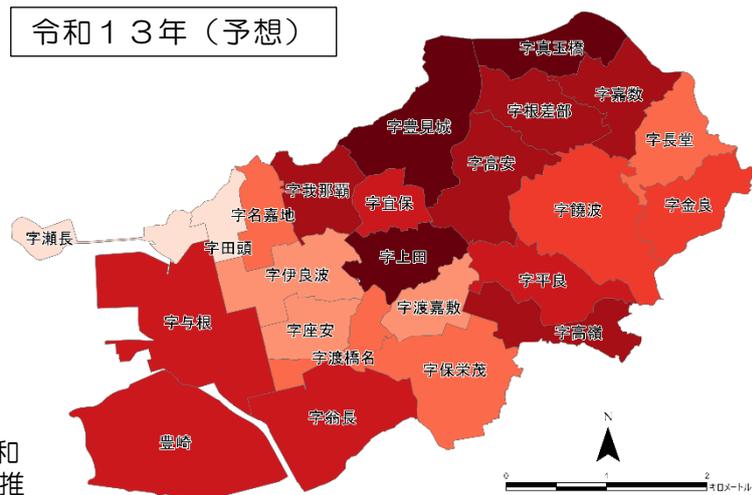
また、SDGsの取り組みも踏まえ、利用者の意識改革を行っていく必要がある。

令和3年10月末時点



10年後

令和13年（予想）



※令和13年（予想）は、令和3年時点の人口をそのまま推移した数値としている。

字別の高齢者（65歳以上）の人数

《施策内容》

◆モビリティマネジメント（MM）

「個人」「世帯」「組織」「地域」を対象として市内のニーズに合わせたモビリティマネジメントを推進する。

沖縄県内では車社会が浸透しており朝夕のピーク時には渋滞を引き起こしている。さらに、渋滞することで公共交通の定時性の確保が課題となっている。

そのため、市役所をはじめとする市内の企業に対して、通勤交通におけるモビリティマネジメントを実施し、公共交通の利便性を向上するためのマップの配布や公共交通利用による経済性の向上、環境への負荷の軽減について周知啓発を図る。

また、市内の学校に対して、学校教育におけるモビリティマネジメントを実施し、公共交通を利用することによる自由時間の確保、事故の軽減などのバス通学のメリットについて周知啓発を図る。

新規住民が多い新興住宅地においては、転入者を対象としたモビリティマネジメントを実施し、車を保有しなくても公共交通の利便性が高く経済的にもやさしいなど公共交通のメリットについて周知啓発を図る。

◆交通需要マネジメント（TDM）

モビリティマネジメントと合わせて、「手段の変更（パーク＆ライド駐車場を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（カーナビの利用、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）」など交通需要を調整することで、道路交通混雑の緩和を図る。

◆ノーマイカーデー等の実施

通勤交通におけるモビリティマネジメントと合わせて、市内の企業や団体においてノーマイカーデーによる自動車交通の削減や時差出勤によるピーク時間の平準化などの周知を実施し、利用者の意識改革を図る。

《スケジュール》

【凡例】→ 施策実施 - - → 検討・調整状況を踏まえ、施策実施

個別施策	実施内容の具体化	整備スケジュール（案）		
		短期	中期	長期 (2031年度以降)
【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	TDMの推進	→		- - →
	公共交通利用促進の周知啓発	→		- - →
	ノーマイカーデー等の実施	→		- - →

《推進体制》

【凡例】◎ 主担当 ○ 副担当

国	県	市										交通 管理者	交通 事業者	企業 ・団体
		防災 管理課	企画 調整課	産業 振興課	協働の まち 推進課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路課	学校 教育課				
○	○						◎				○		○	○

4. 3 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。

なお、市内全域として取り組む実施施策は、交通結節点別に施策パッケージとは分けて推進する。

<市内全域で取り組む実施施策>

【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.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

【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.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

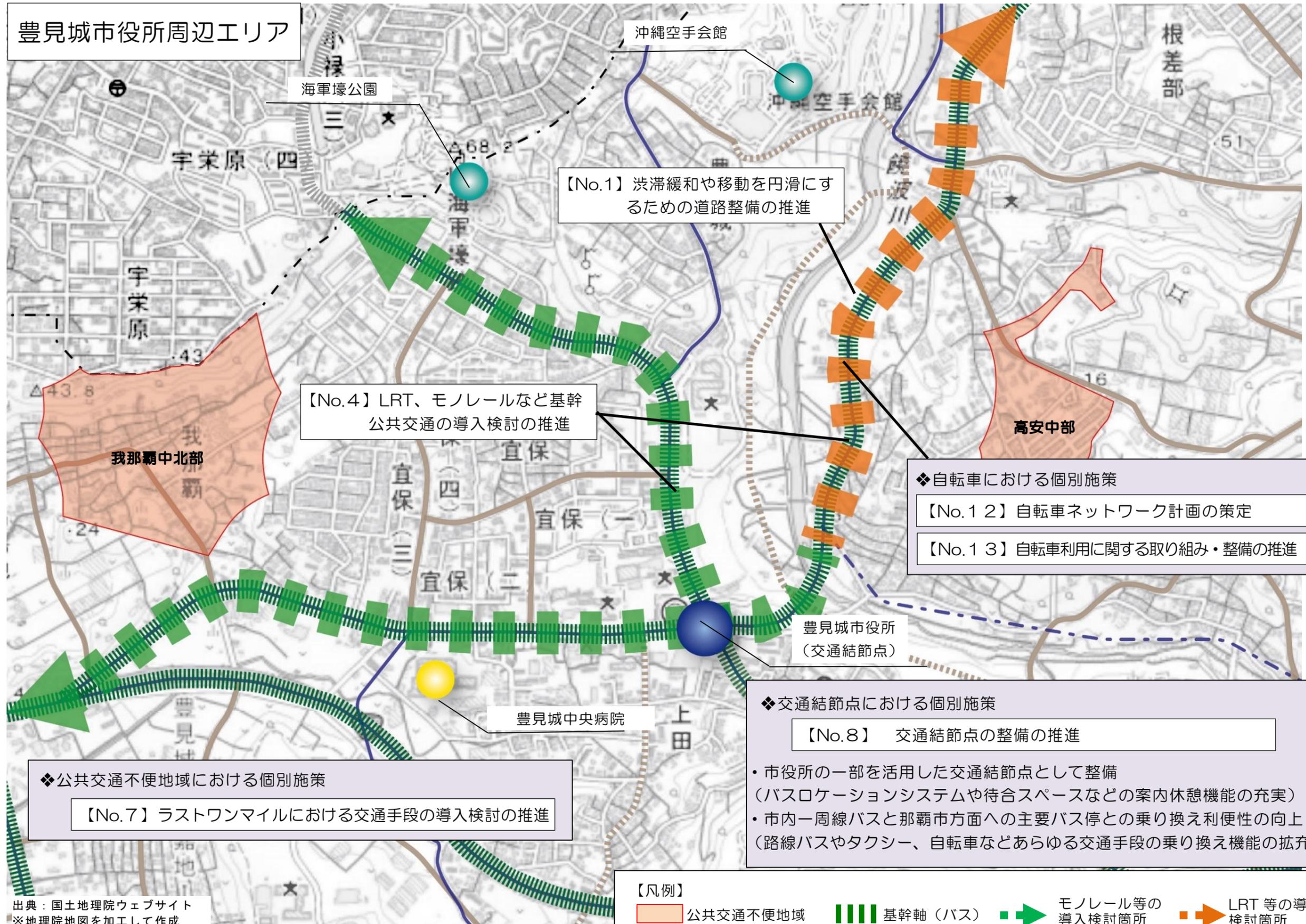
【No.17】モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進

※「【No.5-2】公共交通ネットワークの拡充の検討」は、那覇空港自動車道小禄道路整備完了後に検討を進めていく交通結節点もあるため、全域と交通結節点別で推進する。

豊見城市役所周辺エリア

将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
導入機能	<p><案内休憩機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタルサイネージ、バスロケーションシステム ・待合スペース（バス待ち環境） ※市役所一部スペース活用 <p><乗り換え機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシープール ・コミュニティサイクル
施策パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 【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 <ul style="list-style-type: none"> ・整備中、未事業化の道路について事業推進 ・主要渋滞箇所の改善 ● 【No.4】LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市（真玉橋方面）からのLRT等事業促進 ・那覇市（奥武山公園駅方面）からのモノレール延伸計画の推進 ● 【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 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画を踏まえたラストワンマイル交通の導入検討 ・観光施設（海軍壕公園、沖縄空手会館など）への移動手段の確保 ● 【No.8】交通結節点の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・まちの顔としての交通結節点機能の形成 ● 【No.12】自転車ネットワーク計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・市役所周辺エリアにおける自転車ネットワークの形成 ● 【No.13】自転車利用に関する取り組み・整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用にむけた周知啓発活動の実施
イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>待合スペース</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>情報発信</p> </div> </div>

豊見城市役所周辺エリア



【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.4】 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進

❖ 自転車における個別施策
 【No.1 2】 自転車ネットワーク計画の策定
 【No.1 3】 自転車利用に関する取り組み・整備の推進

❖ 公共交通不便地域における個別施策
 【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

❖ 交通結節点における個別施策
 【No.8】 交通結節点の整備の推進
 ・市役所の一部を活用した交通結節点として整備
 (バスロケーションシステムや待合スペースなどの案内休憩機能の充実)
 ・市内一周線バスと那覇市方面への主要バス停との乗り換え利便性の向上
 (路線バスやタクシー、自転車などあらゆる交通手段の乗り換え機能の拡充)

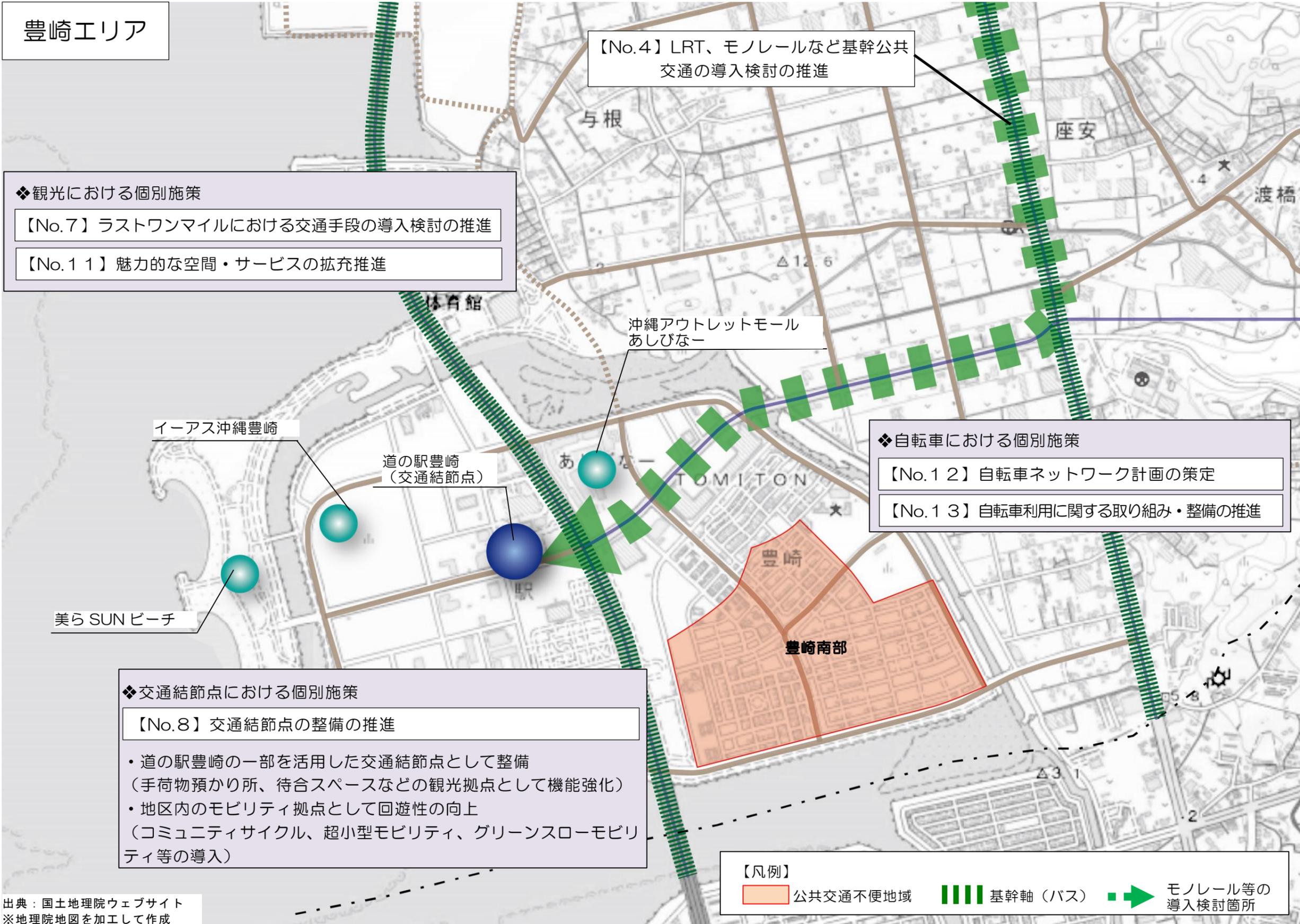
【凡例】

	公共交通不便地域		基幹軸 (バス)		モノレール等の導入検討箇所		LRT等の導入検討箇所
--	----------	--	----------	--	---------------	--	-------------

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

豊崎エリア

将来像	<ul style="list-style-type: none"> 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、地域活性化を図る。 豊崎地区から市外への通勤・通学者や豊崎地区で働く人の公共交通利用を促進する。
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> 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）
導入機能	<p><案内休憩機能></p> <ul style="list-style-type: none"> デジタルサイネージ、バスロケーションシステム 待合スペース（バス待ち環境） ※道の駅豊崎拡充 手荷物預かり所 <p><乗り換え機能></p> <ul style="list-style-type: none"> P&R コミュニティサイクル 小型モビリティ グリーンスローモビリティ
施策パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 【No.4】LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進 <ul style="list-style-type: none"> 豊見城市役所方面からのモノレール延伸計画の推進 【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 <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を踏まえたラストワンマイル交通の導入検討 観光施設（イーアス沖縄豊崎、アウトレットモールあしびなー、ホテルなど）への移動手手段の確保 グリーンスローモビリティの導入 コミュニティサイクルの導入 【No.8】交通結節点の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> P&R など乗り換え拠点としての交通結節点機能の形成 【No.11】魅力的な空間・サービスの拡充推進 <ul style="list-style-type: none"> 豊崎エリアを中心とした観光客が回遊できる魅力的な空間の創出 【No.12】自転車ネットワーク計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> 豊崎エリアにおける自転車ネットワークの形成 【No.13】自転車利用に関する取り組み・整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用にむけた周知啓発活動の実施
イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>手荷物預かり</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティサイクル</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>超小型モビリティ</p> </div> </div>



豊崎エリア

【No.4】LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進

- ❖観光における個別施策
- 【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.11】魅力的な空間・サービスの拡充推進

- ❖自転車における個別施策
- 【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

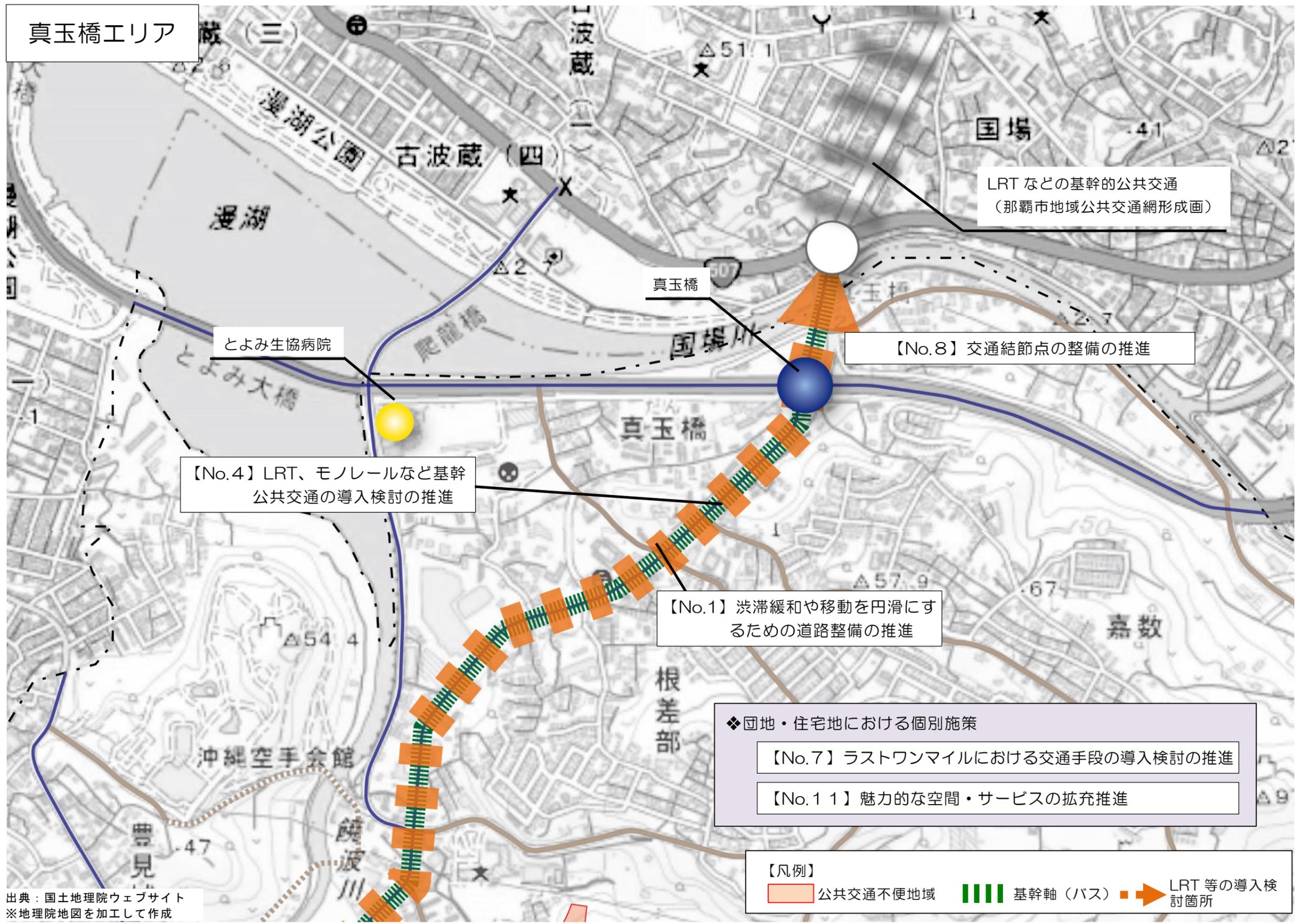
- ❖交通結節点における個別施策
- 【No.8】交通結節点の整備の推進
 - ・道の駅豊崎の一部を活用した交通結節点として整備（手荷物預かり所、待合スペースなどの観光拠点として機能強化）
 - ・地区内のモビリティ拠点として回遊性の向上（コミュニティサイクル、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の導入）

【凡例】
 公共交通不便地域
 基幹軸（バス）
 モノレール等の導入検討箇所

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

真玉橋エリア

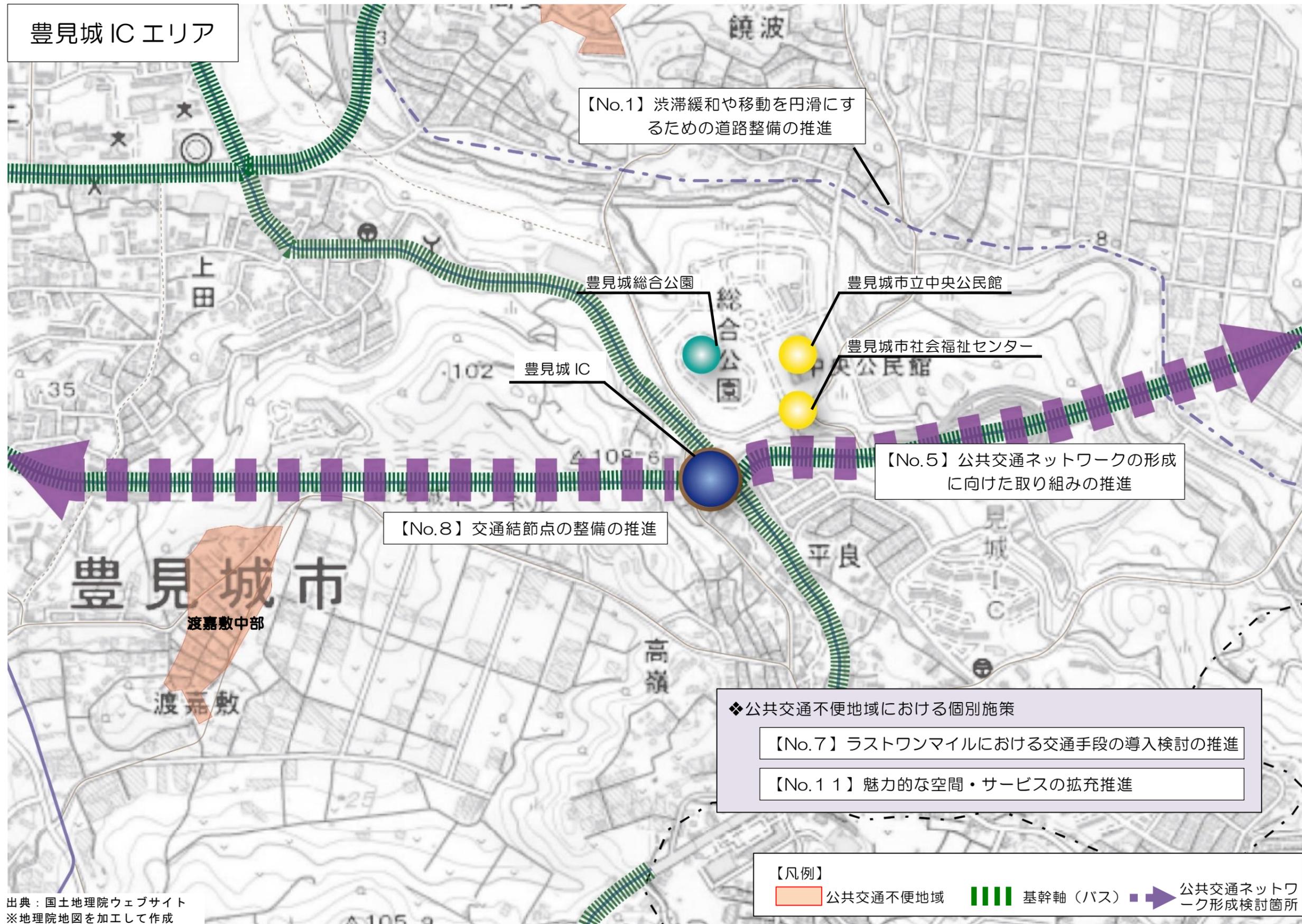
将来像	<ul style="list-style-type: none"> • 様々な交通手段が集約した交通結節点を設け、生活の足となる交通手段の充実や通勤・通学等的那覇方面とのアクセス性の向上を図る。
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 那覇方面との交通結節点を形成（バス待ち環境の拡充など） ● フィーダー交通の充実（グリーンスローモビリティ、自動運転等） ● 豊見城中央線の自転車通行帯の整備
導入機能	<p><案内休憩機能></p> <ul style="list-style-type: none"> • デジタルサイネージ、バスロケーションシステム • 待合スペース（バス待ち環境） ※周辺施設活用連携
施策パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 【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 <ul style="list-style-type: none"> • 整備中、未事業化の道路について事業推進 • 主要渋滞箇所の改善 ● 【No.4】 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進 <ul style="list-style-type: none"> • 那覇市が検討中の LRT などとの接続について検討推進 ● 【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 <ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通計画を踏まえたラストワンマイル交通の導入検討 ● 【No.8】 交通結節点の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> • 那覇市方面への乗り換え拠点としての交通結節点機能の形成 ● 【No.11】 魅力的な空間・サービスの拡充推進 <ul style="list-style-type: none"> • 住宅地を拠点とした移動販売
イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車通行帯（イメージ） 出典：兵庫県HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>グリーンスローモビリティ</p> </div> </div>



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

豊見城 IC エリア

将来像	<ul style="list-style-type: none"> 豊見城 IC 付近に交通結節点を設けることで、中北部や那覇空港方面へのアクセス性の向上を図る。
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> 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） フィーダー交通の充実
導入機能	<p><案内休憩機能></p> <ul style="list-style-type: none"> 待合スペース（バス待ち環境） ※周辺施設活用連携
施策パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 【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 <ul style="list-style-type: none"> 整備中、未事業化の道路について事業推進 主要渋滞箇所の改善 【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 <ul style="list-style-type: none"> 北部エリア方面への高速バスルートの一部変更 【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 <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を踏まえたラストワンマイル交通の導入検討 【No.8】交通結節点の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> 那覇市方面、豊見城市役所方面への乗り換え拠点としての交通結節点機能の形成 P&R の導入検討 【No.11】魅力的な空間・サービスの拡充推進 <ul style="list-style-type: none"> 住宅地を拠点とした移動販売
イメージ	 <p>バス停環境の拡充 （情報発信機能の拡充）</p>

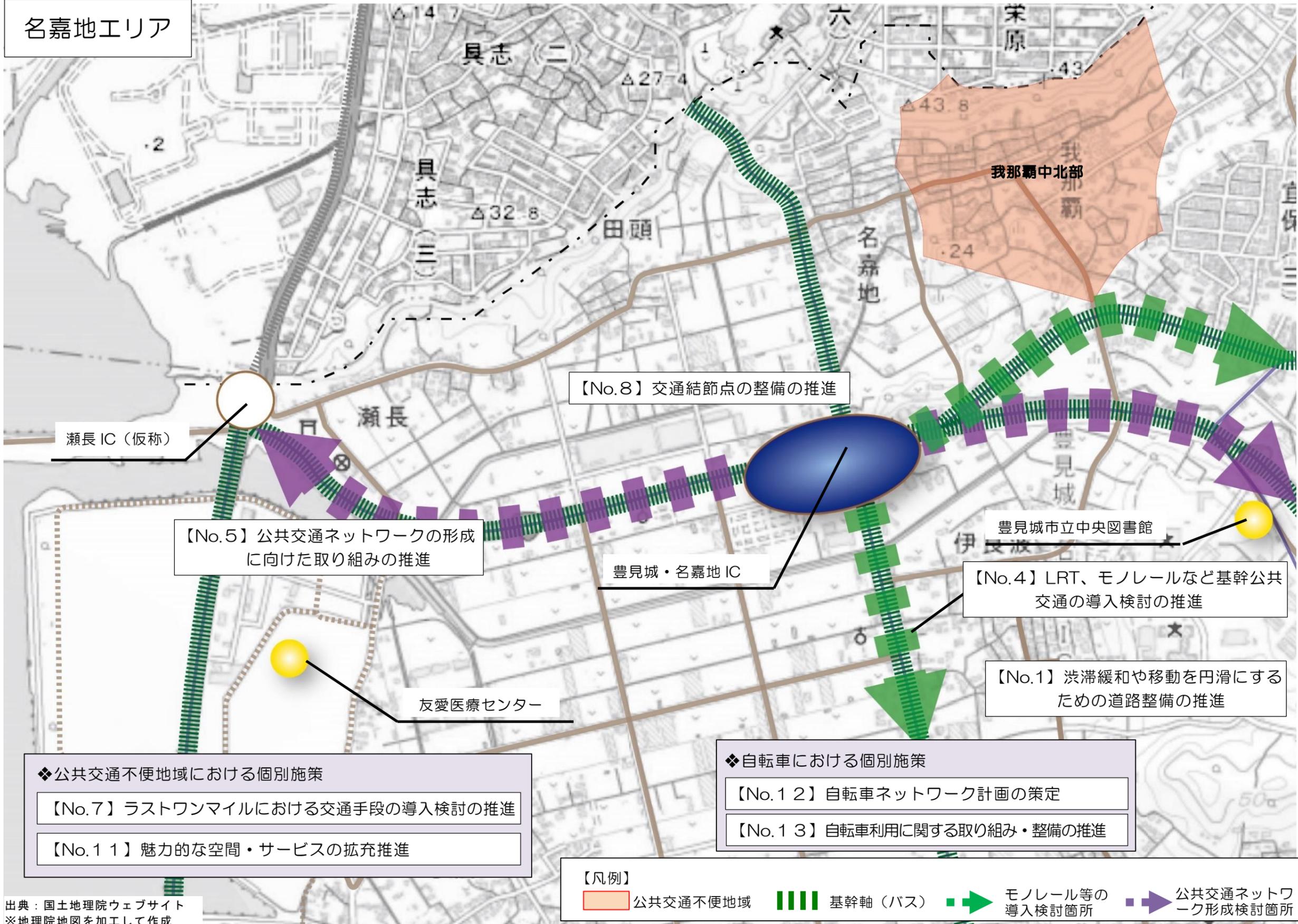


出典：国土地理院ウェブサイト
 ※地理院地図を加工して作成

名嘉地エリア

将来像	<ul style="list-style-type: none"> 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中北部、那覇空港へのアクセスの向上や生活利便性の向上を図る。
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> 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） 豊見城糸満線の自転車通行帯の整備 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）
導入機能	<p><案内休憩機能></p> <ul style="list-style-type: none"> 待合スペース（バス待ち環境） ※周辺施設活用連携 <p><乗り換え機能></p> <ul style="list-style-type: none"> P&R コミュニティサイクル（瀬長島との連携）
施策パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 【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 <ul style="list-style-type: none"> 整備中、未事業化の道路について事業推進 主要渋滞箇所の改善 【No.4】 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進 <ul style="list-style-type: none"> 豊見城市役所方面からのモノレール延伸計画の推進 【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 <ul style="list-style-type: none"> 高速バスルートの一部変更 【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 <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を踏まえたラストワンマイル交通の導入検討 【No.8】 交通結節点の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> 那覇市方面・那覇空港方面や中北部への乗り換え拠点としての交通結節点機能の形成 P&R の導入検討 【No.11】 魅力的な空間・サービスの拡充推進 <ul style="list-style-type: none"> 住宅地を拠点とした移動販売 【No.12】 自転車ネットワーク計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> 瀬長島への自転車ネットワークの形成 【No.13】 自転車利用に関する取り組み・整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用にむけた周知啓発活動の実施
イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティサイクル</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>情報発信の拡充</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>高架下の有効利用</p> </div> </div>

名嘉地エリア



❖公共交通不便地域における個別施策

【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.11】魅力的な空間・サービスの拡充推進

❖自転車における個別施策

【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

【凡例】

公共交通不便地域 基幹軸(バス) モノレール等の導入検討箇所 公共交通ネットワーク形成検討箇所

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

第5章 計画の実現に向けて

5.1 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	課題		
	渋滞緩和	公共交通 利便性向上	安全・安心
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)	◎		
②主要渋滞箇所数	◎		
③道路網等の整備の満足度	◎		
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		◎	
⑦日常生活において「徒歩」「自転車」 における移動の満足度			◎
⑧高齢者の免許返納の意向【新規追加】			◎
⑨通勤通学時の交通手段のうち自動 車の利用率【新規追加】		◎	

【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である。

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た。

【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
- ⑨通勤通学時の交通手段のうち自動車の利用率【新規追加】

❖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である。

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た。また、総合交通戦略において市民全体での利用者の意識の観点から「通勤通学時の交通手段のうち自動車の利用率」を追加設定した。

【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
- ⑧高齢者の免許返納の意向【新規追加】

❖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る。

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」を設定した。また、総合交通戦略において高齢者における意識の観点から「高齢者の免許返納の意向」を追加設定した。

■ 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【新規追 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【新規追加】	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					●	●	●			●
【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】 移動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										●

5. 2 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。

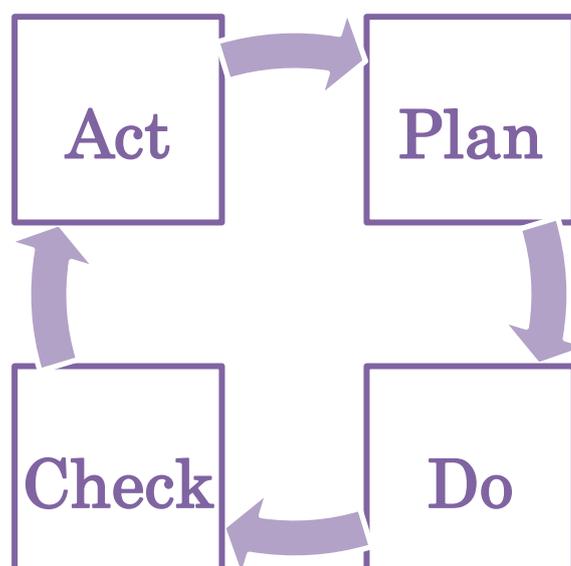
計画の推進に向けては、市民、行政（国・県・市・警察等）、交通事業者、交通に関する団体等がそれぞれの役割分担を把握した上で連携・協働し取組んでいくことが必要である。

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組みを推進する。

5. 3 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應していくために、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。



用語集

	用語	意味
か	緊急輸送道路	地震直後から発生する緊急輸送を含む応急対策活動を円滑かつ確実に実施するための道路のことである。
	グリーンスローモビリティ	電動で、時速 20km 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティのことである。
	公共交通不便地域	バス停から 300m 以上離れたバスを利用しづらい地域で、字毎の不便地域に住む居住者が字全体の 30% 以上ある連坦した地域と定義した。
	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 (シェアサイクル)	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。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。 レンタサイクルは、一つのサイクルポートを中心に往復するために利用するシステムであるため、面的なカバーはできない。
さ	シェアリングサービス	場所・乗り物・モノ・人・スキル・お金をインターネット上のプラットフォームを介して個人間でシェア（貸借や売買や提供）をしていくサービスである。
	シームレス化	シームレスとは「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。 交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。
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 人乗り程度の車両である。
	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である。
	デマンド型交通	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関である。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地 (OD) の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態がある。

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である。
	バスロケーションシステム	GPS 等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である。
	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である。
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	最寄り駅からバス停やバス停と自宅、あるいは目的地の間の距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲のことである。
L	LRT (Light Rail Transit)	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である。
M	MaaS (Mobility as a Service)	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・決済等を一括で行うサービスである。
S	SDG s (Sustainable Development Goals)	2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っている。 2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、