



都市交通マスタープラン

5



5. 都市交通マスタープラン

5-1 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏が持つ課題と目指す姿を踏まえ、都市・道路・交通の分野が戦略的に連携し、交通環境を変えて沖縄のまちと暮らしを改善していきます。その基礎となる都市及び地域の拠点形成に向けては、市町村と協働し各拠点で『交通まちづくり』を促進しながら、「次世代交通ビジョンおきなわ」と連動して、交通から都市や暮らしを変えていきます。

基本方針

『**交通から変える！沖縄のまちと暮らし**』
～乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし～

都市

クルマのみに
たよらず暮らす

『交通環境が変わる』ことで 意識せずとも
そこに住んだり訪れたりする人びとの行動が変わり
都市圏での生活が豊かに変わっていきます

道路

楽しみに使える
時間を増やす

交通

移動をもっと
自由にする

3つのセクションの連携

<p>都市 クルマのみに頼らず暮らす (安心・安全性の向上)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 必要な機能をまちの中心に集め、歩いて活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくす クルマ送迎に頼らなくても自由に行きたい場所に移動できるような交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で移動困難者を生まない
<p>道路 楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で増加を続ける混雑を緩和 便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →“遅延なく確実に”行きたい場所に行ける
<p>交通 移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす 地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる 交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する

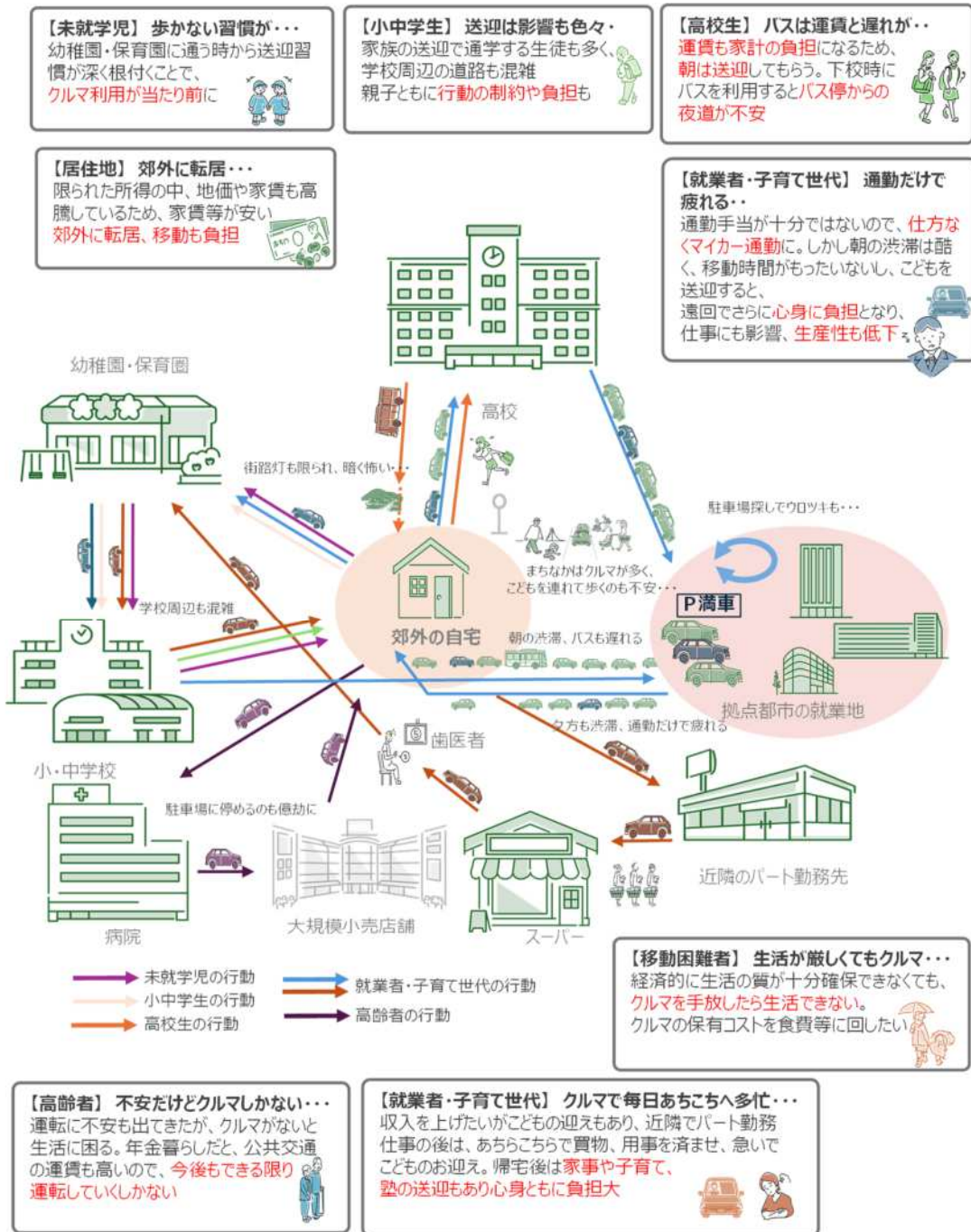
5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル

～クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会～

都市交通マスタープランの実現により、都市圏内に住む皆様のライフスタイルが変わります。

現在の日常生活

※PTデータからみた交通行動及び関連調査で得られた住民の声等を踏まえた姿



将来の日常生活

※現状の日常生活の課題を踏まえ、将来のまちの姿、将来交通ネットワーク計画の実現により描かれる姿

各拠点を中心とした公共交通と一体的な新たなまちづくりの実現による姿

徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿

新たな公共交通システム等の実現による姿

【未就学児】拠点から通園バス・・・
お父さん、お母さんの出勤と一緒に駅まで歩く。駅から保育園バスに乗って友だちと楽しく通園



【小中学生】安心して歩ける・・・
クルマも減って歩道も広がったので、友達と歩いて通学。親子ともに心身ともに充実した日々



【就業者・子育て世代】心身ともに快適

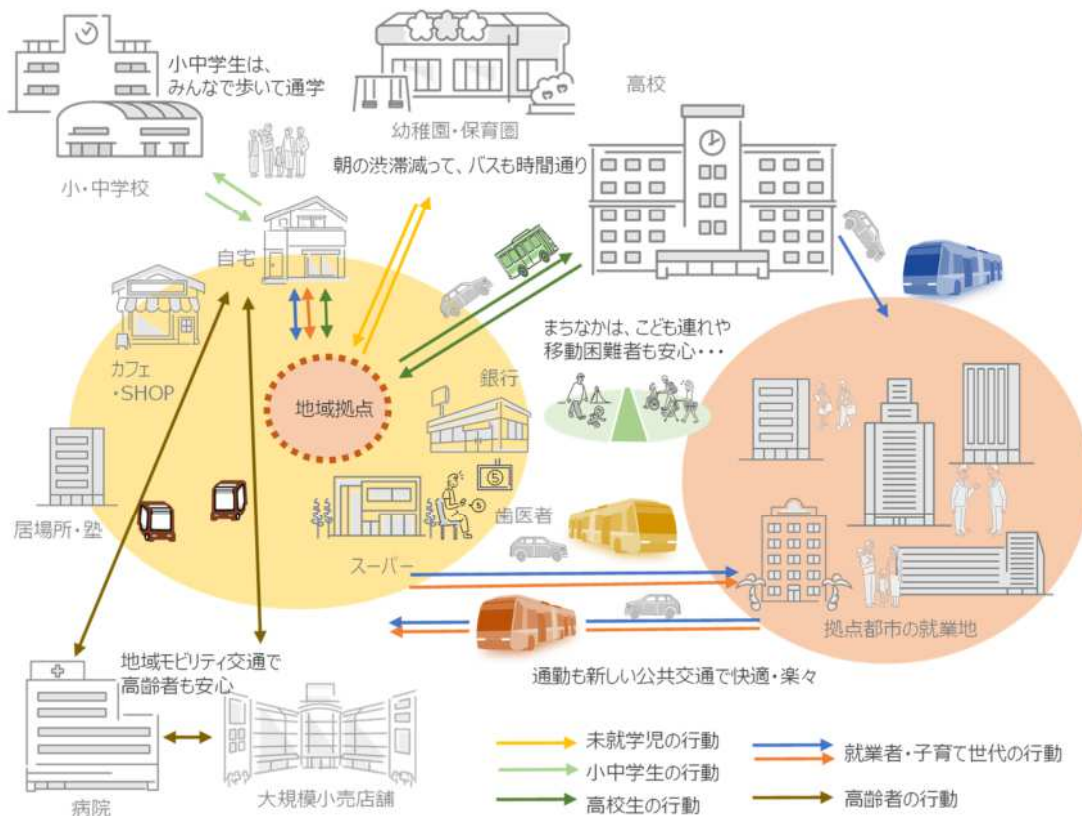
ターミナルに子どもを預けた。通勤コスト負担も減ったので新しい公共交通で通勤。専用空間があるので、クルマより早く、快適に、通勤できた。お蔭で朝からストレスもなく仕事に集中できた。



【居住地】生活に便利な場所・・・
新しいまちづくりが進み、拠点から歩ける距離で、移動コストも低減でき、豊かに暮らせる



【高校生】利用しやすいバスに・・・
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。帰りは拠点近くの塾で勉強夜道も安全で歩きやすい



各生活圏の地域公共交通の実現による姿

拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿

【高齢者】移動の不安なく生活できる・・・
ドア・ツー・ドアで移動できる交通システムもできだし、道路もきれいになり、歩ける範囲で買い物もできるようになり、安全・安心して暮らせる



【就業者・子育て世代】経済的にも豊かな日々・・・
保育園送迎や買物も便利になったほか、夫婦とも通勤手当が支給され新しい公共交通を利用できる送迎の負担も減って、フルタイム勤務で経済的にも精神的にも豊かな日常

【移動困難者】クルマがなくても暮らしやすい・・・

つい外出を控えがちになっていたが、まちの隅々までユニバーサルデザインが進められ安心
まちなかに居場所や相談支援施設がありクルマは使わなくなった

(1) 学生のライフスタイル

学生は、送迎に頼ることなく、好きな時間に好きな場所へ時間通りに行くことができます。その結果、余暇の活動の選択肢が広がり、多彩な活動をすることができます。

【20代学生】

今までどこに出かけるにも親に送迎をお願いしていたけど、公共交通で気軽に移動できるようになったから、友達にも気楽に会える！
今日はこれからみんなまでショッピング！



(2) 子育て世代のライフスタイル

子育て世代は、送迎をしていた時間や移動に費やしていた時間を減らすことができます。その結果、余暇の時間を交流や趣味に充てることができやすくなります。

【40代主婦】

子どもを学校に送って、その後買い物であちこち移動して大変だったわ。歩ける範囲に色んな施設がまとまって買物も一緒にできちゃう！
今日は友達とカフェにでも行こうかしら。



(3) 高齢者のライフスタイル

高齢者は、日常生活に必要な機能（買い物、通院、交流機能等）に自力でアクセスすることができます。その結果、外出機会は維持され、自立的で社交的な生活を営むことができます。

【70代夫婦】

免許はもう返したよ。買い物も病院もバスで行けるから、息子に迷惑かけんで、助かってるよ。公民館に遊びに行ったら、みんなと会えて退屈しないよ。



(4) 観光客の行動

観光客は、公共交通やレンタカーを用いて主要な観光地まで迷わず、円滑に移動できます。その結果、観光地の滞在時間が長くなり、地域固有の文化や魅力を満喫できるようになります。

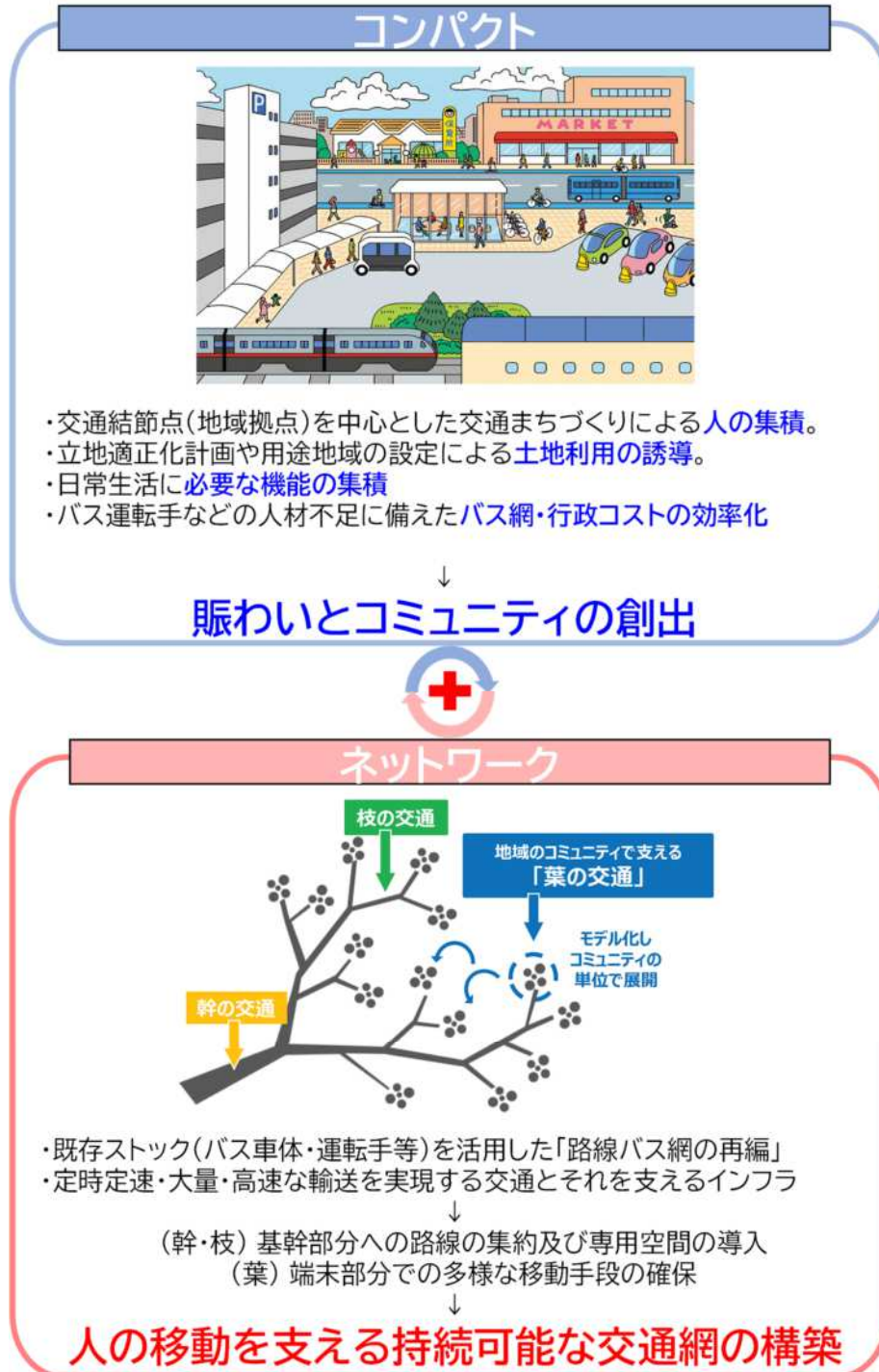
【沖縄初観光客】

憧れの沖縄初訪問！
運転に自信がなくて心配だったけど、案内も充実して公共交通で迷わずに観光できて良かった～
また、沖縄に観光に来たいなあ。



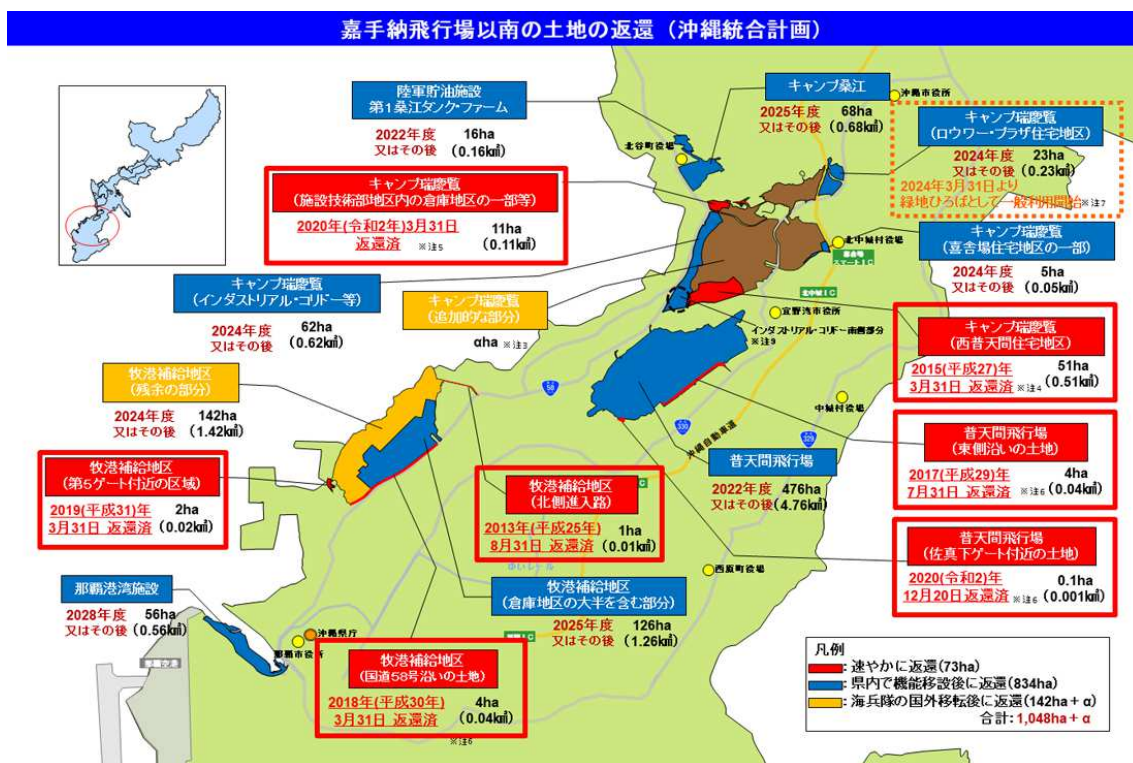
5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性

都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、都市拠点や生活拠点に各種の機能を集約するコンパクト化に加え、それらを結ぶ強靱な交通ネットワークを構築することで、コンパクト+ネットワークの相乗効果により、都市圏の持続的発展を目指します。



(1) 基地返還を見据えた都市構造

本県固有の課題である1,000haにも及ぶ駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可能性があることから、長期的視点に立ち、今後の本県発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のランドデザインや、「次世代交通ビジョンおきなわ」で検討される望ましい公共交通の将来像を見据え、当該跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地から、広域的な幹線道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等に取り組む必要があります。



出典:防衛省 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画

(2) 多核連携・軸上都市構造 ～那覇・宜野湾・沖縄をつなぐ都市軸の形成～

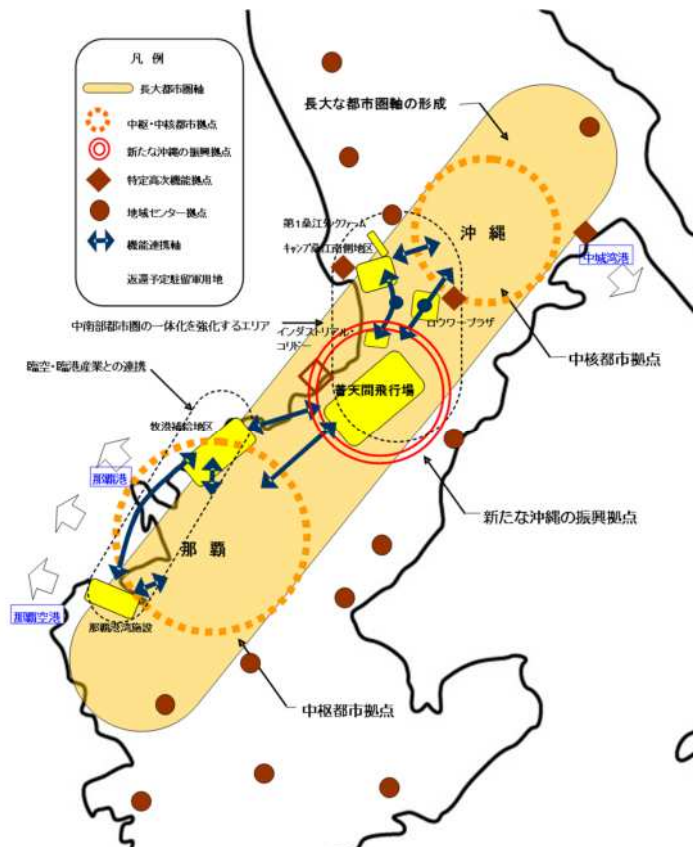
中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想では、基地返還後は沖縄県の新たな都市拠点（振興拠点）として位置付けられ、また、沖縄県総合交通体系基本計画においても、那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北軸の構築を目指しています。

これらの構想・計画を踏まえ、本マスタープランにおいても、那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を都市軸の形成を図ります。那覇市～沖縄市（約20km）の中間に位置する宜野湾市に新たな都市拠点（振興拠点）ができることで、約10km間隔で3つの都市拠点が連なる軸が生じることから、これらの都市拠点をつなぐ都市軸と、複数の生活拠点が連携した一体的な都市圏を形成します。

那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に都市圏全域で

「多核連携・軸上都市構造」を形成する

中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想



(出典) 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想（平成25年1月）
※平成31年3月改訂版を一部修正

※沖縄県、関係市町村（那覇市、宜野湾市、沖縄市、浦添市、北谷町、北中城村）

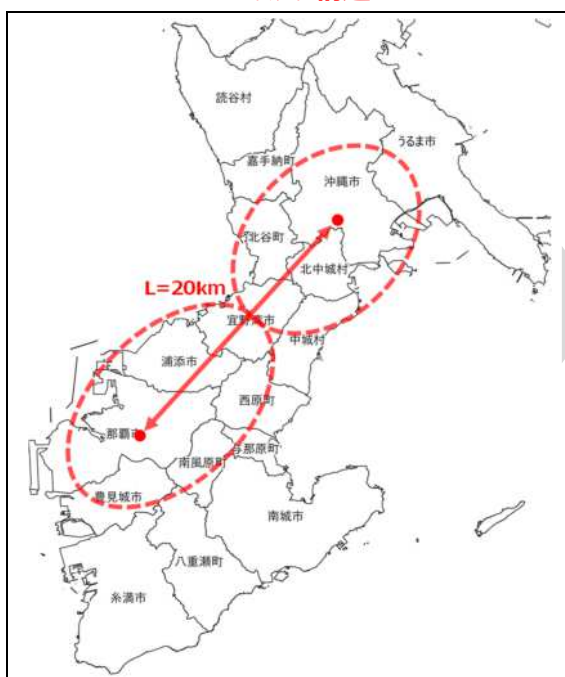
(3) 変わる人の動き

都市圏の主要な市街地である那覇市と沖縄市の間は約 20km 離れており、路線バスで移動すると 1 時間以上かかっていますが、「多核連携・軸上都市構造」への転換により、都市拠点への移動距離が短縮され、短い時間で都市拠点へアクセスできるようになります。

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none"> • 目的地が那覇・沖縄に偏り、移動距離・移動時間が長い • 2つの都市拠点が離れており、基地により交通上のボトルネックが発生 	<ul style="list-style-type: none"> • 3つ目の新たな都市拠点、宜野湾ができることで、目的地が分散され、移動距離・移動時間が短縮 • 都市拠点が連担することで、都市拠点間の移動が円滑になります。

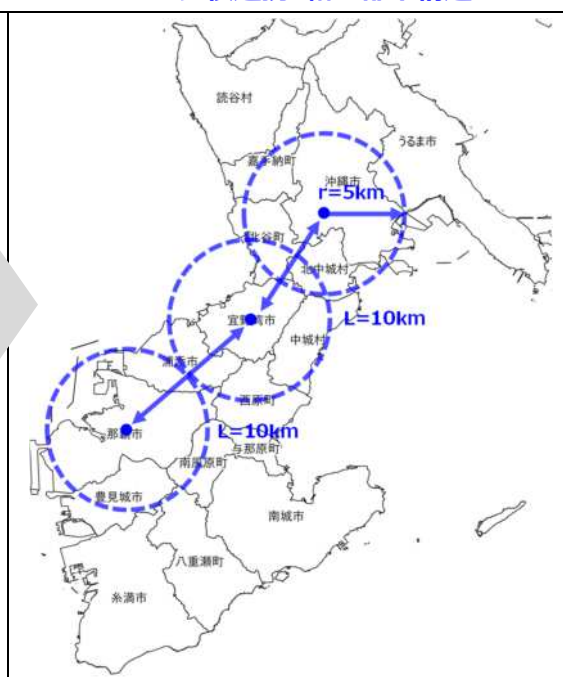
那覇・沖縄の 2 拠点

2 眼レフ構造



那覇・宜野湾・沖縄の 3 拠点

多核連携・軸上都市構造



(4) コンパクトな市街地の形成（都市拠点・地域拠点への機能集約）

多彩な活動を支える都市拠点：都市機能を集約し、歩いて楽しめる空間に

本都市圏では、仕事・買い物・食事などの場所が分散し、それぞれの用事のたびにクルマでの移動が必須で、都心部へ行くのもクルマが前提となっており、歩行者等にとっては不便なまちになっています。

そこで、都市圏の中心としてオフィスや商業施設の集まる那覇市・沖縄市に加え、駐留軍用地の返還により開発が見込まれる宜野湾市に都市機能を集約することで、仕事・買い物や外食など多彩な活動を公共交通や徒歩で行えるようになります。

また、地域拠点からの交通のターミナルとして目的地となる魅力あるまちづくりを行い、多様な人が集い、多彩な活動ができるようになります。



多彩な活動を支える都市拠点の機能

都市圏における多彩な都市活動を支える**高次の都市機能が集積**し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点

- 県内外から広域的に人が集まり、ビジネス機会の創出や文化交流など「人の集まり・交流の場」の機能を有し、「生活・経済・文化」を支えるインフラを集約
- 機能例：商業・業務機能、文化機能、高度医療、観光・国際交流機能等

生活活動を支える地域拠点：必要最低限の日常の機能を地域の拠点に集約

これまでは地域の中の移動もクルマが前提で、それぞれの場所にそのつど寄る必要がありました。そこで、地域に必要な機能を、各地域の中の中心拠点（地域拠点）に集約することで、日常の買い物や通院などを一度にできるようにします。

また、地域拠点と都市拠点を結ぶ交通手段の乗換場所となる交通結節点の役割を担うことで、都市拠点での多彩な都市活動へのアクセス性を高めます。



生活活動を支える地域拠点が備える機能

各生活圏の中心として、**日常生活を支えるための機能が集積する拠点**

- 地域の人々が集まり、日常的な買い物・学習やコミュニティ活動など、「生活圏の身近な基盤」の機能を有し、住民の暮らしを支える多面的な役割を担うインフラを集約
- 立場や世代を超えた人々との交流による包摂性に満ちた場の提供
- 機能例：生活支援・福祉機能、行政・公共サービス機能、地域医療機能、防災・安全機能等



5-4 階層化されたシームレスな総合交通ネットワークへの再構築

目指すまちの姿の実現に向けて、次のような考え方で道路ネットワークと公共交通ネットワークの整備を進めていきます。

(1) 交通ネットワークの階層化

1) 道路ネットワークの階層化による交通の整序化

本都市圏においては、目的地間のスムーズな移動のための通過機能（トラフィック機能）を担うはずの路線が、沿道の商業施設などへの出入りにより、円滑な移動が阻害されるなど、交通の整序化が課題となっています。

路線ごとに役割を設定し、それに応じた道路整備をすることで階層化された道路ネットワークを構築し、交通の整序化を図ります。

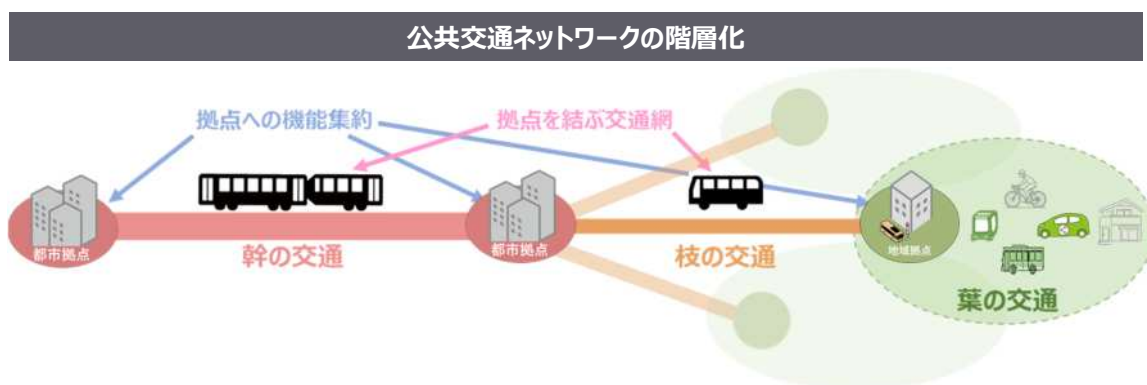
道路ネットワークの階層化		
道路の種類	求められる機能	利用目的のイメージ
高規格 幹線道路	トラフィック機能（快適な走行性） 都市拠点間を連結 都心からの通過交通排除	長距離トリップ (都市拠点間移動・物流・観光など)
骨格 幹線道路	アクセス機能の一部 高規格幹線道路間の接続	都市圏内の移動 (通勤・私事など)
その他の 幹線道路	アクセス機能 (沿道施設へのアクセス)	市町村内・近隣市町村間の移動 (通学・日常私事など)

交通の整序化		
機能	内容	具体例
円滑性	道路の果たす役割を明確にして、幹線道路から沿道出入り利用を排除することで、長距離の円滑な移動を実現する。	都市間の移動時間短縮
安全性	高規格道路ネットワークを整備して長距離移動を適切に誘導することで、生活道路への通過交通の流入を防ぐ。	人身事故発生率の低減
公平性	自動車中心の空間から公共交通・歩行者空間への再配分を行い、移動手段の公平な選択を可能とする。	公共交通の利便性向上

2) 「幹・枝・葉」のシームレスな接続による公共交通ネットワークの階層化と効率化

現在、那覇市周辺部以外における代表的な公共交通手段は路線バスとなっており、その路線は系統や番号などで示されていますが、複雑で分かりにくい状況にあります。また、本都市圏においては、自動車によるパーソナルな移動が前提で、目的地が分散していることから、都市圏内の移動を合理化するための交通の効率化が課題となっています。

例えば、都市拠点・地域拠点を整備し、その間を結ぶ形で公共交通を運行することで、路線が分かり易くなり、気軽に利用できるようになります。このような階層化された公共交通ネットワークを木に例えると、都市拠点間を結ぶ交通は「**幹の交通**」、都市拠点と地域拠点を結ぶ交通は「**枝の交通**」、地域拠点とその周辺の住居を結ぶ交通は「**葉の交通**」と表現されます。そして、その役割に応じた機能や手段を整備し、シームレスに接続することで、階層化された交通ネットワークを構築し、交通の効率化を図ります。



階層	役割	求められる機能	公共交通手段
幹の交通	都市拠点間を結ぶ	高速・大容量 高頻度	強力な公共交通システム (専用空間を走行)
枝の交通	都市拠点と地域拠点を結ぶ	定時・定速性	新たな公共交通システム モノレール、路線バス
葉の交通	地域拠点と住居などを結ぶ	利用可能性	オンデマンド交通など 地域の公共交通

交通の効率化

機能	内容	具体例
定時性	公共交通の専用空間を整備し、自動車や交差点などの遅延要因を排除することで、時刻表通りの運行を実現する。	幹の交通の専用空間化
速達性	主要拠点間のみを結ぶ快速運行や専用空間走行により、目的地までの移動時間を短縮する。	都市拠点間を結ぶ快速運行
効率性	時間的・空間的な輸送密度の最適化により、交通需要の変動に柔軟に適応した効率性の高い交通を実現する。	輸送密度の最適化による効率的な運行

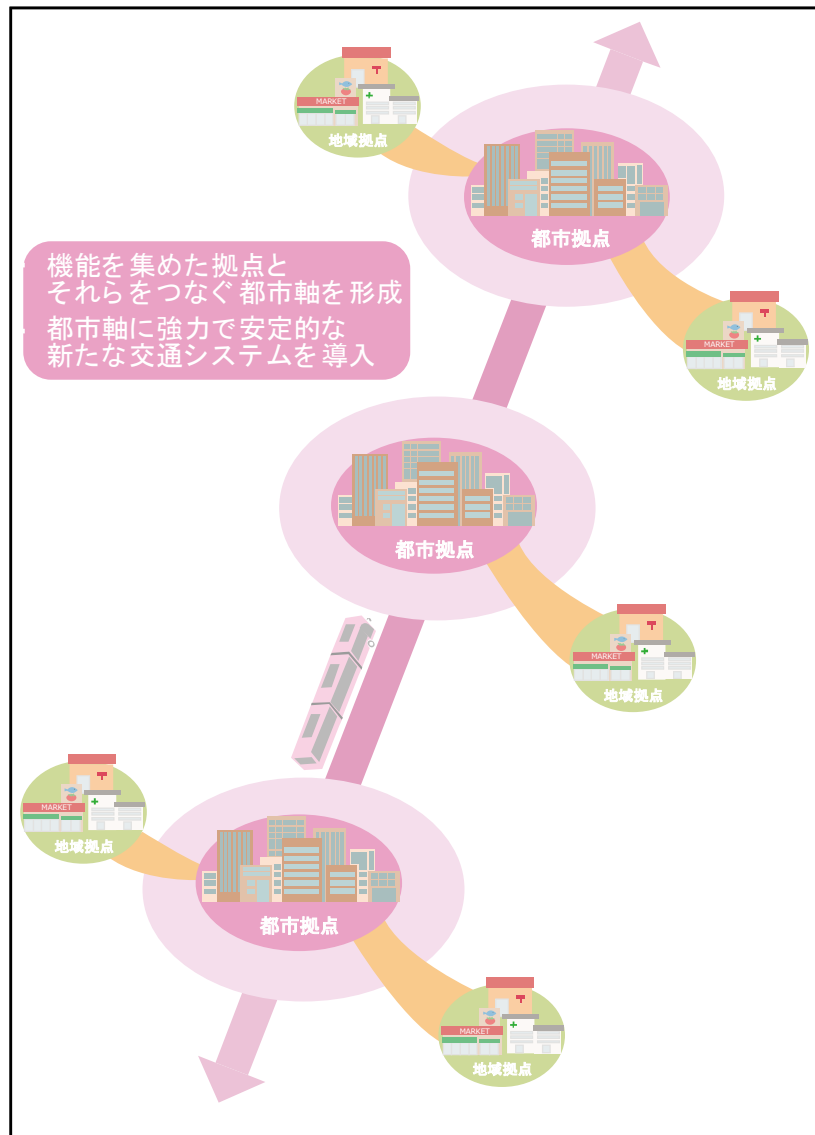
幹の交通（都市拠点を結ぶ強力な公共交通システム）

現在は目的地が分散しバスの路線が複雑なことや、那覇～沖縄間の都市拠点間が約 20km 離れ、路線バスでは約 1 時間かかることなど、現状の都市構造・道路構造では、公共交通サービスの大幅なレベル向上が困難な状況にあります。

しかし、那覇・沖縄の都市拠点の中間地点に、新たな都市拠点の宜野湾が加わり、3つの都市拠点が連担した都市軸を形成すると、高度な都市機能が軸上に集まり、併せて移動需要も都市軸上に集約されます。

こうして都市軸上に集約した移動需要は、高速・大容量・高頻度を達成する強力な公共交通システムが成立する基盤となります。

幹の交通（強力な交通システム）イメージ



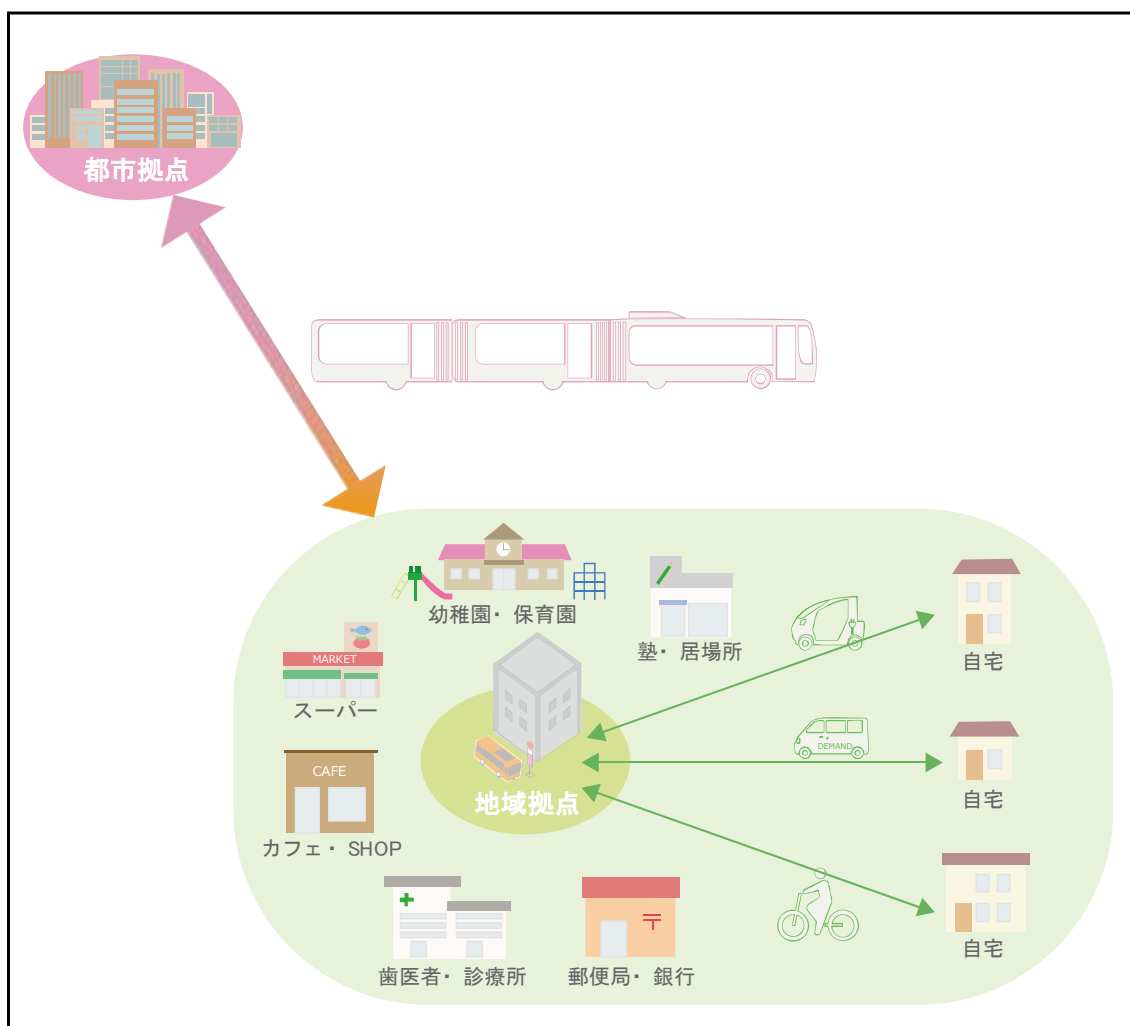
枝の交通（都市拠点と地域拠点を結ぶ安定的な公共交通サービス）

多彩な活動を支える都市拠点と、生活活動を支える地域拠点の間は、拠点間のある程度集約された交通需要により効率性の高い公共交通の運行が可能となり、その分道路混雑も緩和されることから、通勤・通学や余暇等に快適に使える、定時・定速性の高い安定的な交通サービスを提供します。

葉の交通（地域拠点内の出かけやすい移動手段）

地域の中の移動は、地域拠点を中心として面的に広がる移動手段の充実により、家から地域拠点までクルマ以外でも気軽にアクセスできるようになります。例えば、定時定路線のコミュニティバス、オンデマンド交通やパーソナルモビリティ・自転車・歩行者環境の整備など、地域に応じた交通の特性を踏まえ、利用者像を明確にした出かけやすい移動手段を提供します。

枝の交通（安定的な公共交通サービス）・葉の交通（出かけやすい移動手段）イメージ



(2) 多様な交通手段のための道路空間へ

本都市圏では、国道 58 号などの主要な道路は慢性的に渋滞しており、快適な移動が難しい状況です。また、定時性に優れたモノレールは、那覇市—浦添市の限られた区間で運行されていますが、那覇市—沖縄市の拠点都市間の代表的な公共交通は路線バスとなっています。

今後、高規格道路の整備が進み、交通の整序化による機能分担が図られると、既存の主要な道路の渋滞緩和が期待されます。その際、車道として利用していた道路空間を、多様な交通手段の活用を図る空間に再編することで、公共交通の円滑化や公共交通の利用促進による更なる渋滞の緩和を図ります。

現 状

- 国道 58 号などの主要な道路で激しい渋滞
- 自動車の渋滞に巻き込まれてバスも時間通りに来ない
- 朝夕のバスレーン活用時はバスがスムーズになり、利用者も増えている

道路の整備・機能分担

- 都市の外側に規格の高い道路を整備することで、通過交通の都市内への流入を抑制
- 物流・観光を含む長距離移動など速達性を重視する自動車交通を転換
- 都市拠点同士を結ぶ路線や、その他需要の大きい路線は、自動車でも公共交通でも快適に移動できるように整備し、移動の選択肢を増やす



道路空間の再編

- 道路空間の一部を公共交通専用空間にすることで、公共交通の速度・定時性を向上
- 公共交通は自動車よりも空間効率が良いので、既存の道路空間内で移動できる人数が増加
- 公共交通へ転換により、自動車の混雑も緩和
- 今後の自動運転化の対応も見据えると、専用空間を作っておくことで導入がスムーズに

道路空間再編のイメージ

●道路空間再編前



道路空間の再編

道路の整備・機能分担

●道路空間再編後

①バス走行車線を確保

2車線を公共交通専用空間に

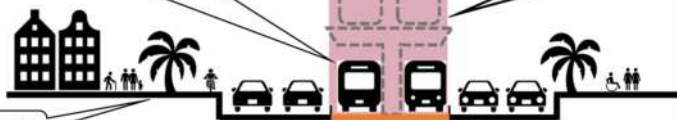
バイパス道路整備

自動車⇒バスで
輸送力は約6.5倍に※!自動車台数も減り
渋滞緩和!

②公共交通専用空間を確保

専用空間化で
自動車渋滞の影響を受けず
定時性・速達性をUP!交差点や信号の影響も受けない
専用空間の場合は
定時性・速達性がさらにUP!

人の空間も確保



※輸送力についての根拠は Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition を参照。



(3) 運用・支援体制

誰にも使いやすい交通サービスを推進する体制づくり

都市圏の交通課題に対応し、持続可能な移動環境を実現していくためには、都市や交通の基盤整備だけでなく、交通サービスの利便性を高める情報の提供や、交通コストの負担軽減等の課題を改善する仕組みの検討など、ソフト面からの対策も不可欠です。

その実現に向けては、TDM（交通需要マネジメント）やMM（モビリティ・マネジメント）の取組を効果的に推進する体制の整備が重要です。行政、交通事業者、企業、学校、地域団体などが連携し、それぞれの立場から交通行動の改善や公共交通利用の促進に取り組むことで、各地域や都市圏全体の移動環境の改善を図ることができます。そのため、関係主体が協働し、計画的かつ継続的にTDMやMMを進めるための体制を、関連計画の既存協議会等と連携し構築していきます。

地域の交通を「一緒に使って育てる」

自動車依存度が極めて高い沖縄では、クルマ以外での移動がイメージできず、近距離においても無意識にクルマが選択されがちです。また、バスなどの公共交通は、自動車で移動できない方々などの暮らしを支える大切な「生活の足」ですが、県民の自動車依存が進むにつれ、利用者数が減少し、運行の維持が難しくなっています。

さらに、公共交通の利用機会に触れることが少ないまま育つことで、いざ利用しようと思っても乗り方が分からず、利用を諦めてしまうことがあり、その傾向はライフステージが上がるごとに顕著になっていきます。

このような状況を改善するには、ライフステージの初期段階にある学校教育とも連携し、公共交通の使い方を学ぶ機会を設けることで、将来にわたって公共交通を身近な交通手段にしていくとともに、地域の公共交通を利用しながら守っていく意識を育んでいくことが必要です。

そして、その良し悪しをフィードバックしながら、「一緒に育てる」ことで、より多くの人を使いやすくなり、利用者数の増加や安定的な運行へと繋がります。こうした「一緒に使って育てることができる」といった実感は、交通のみならず「まちづくり」にも生かされ、地域内の人の繋がりがや交流の促進にも寄与することが期待されるため、「包摂性が高く、多様な人が地域の中で不便なく生活できる環境」の構築も視野に、関係者等とともに取り組んでいきます。

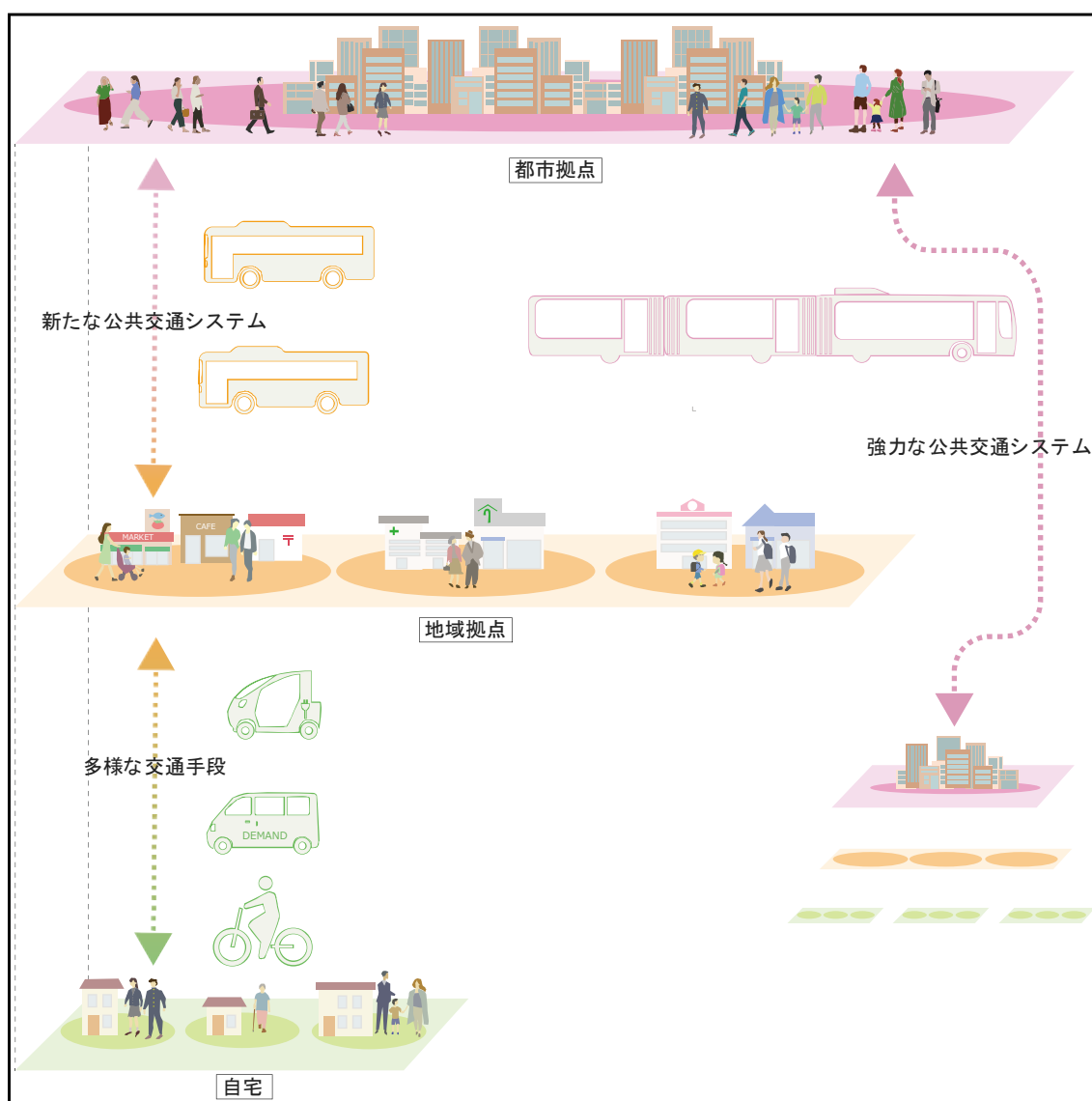


5-5 マスタープラン実現により変わる交通とまちのすがた

(1) 公共交通ですべての場所がつながる

- 誰もが自由にどこへでも移動できる

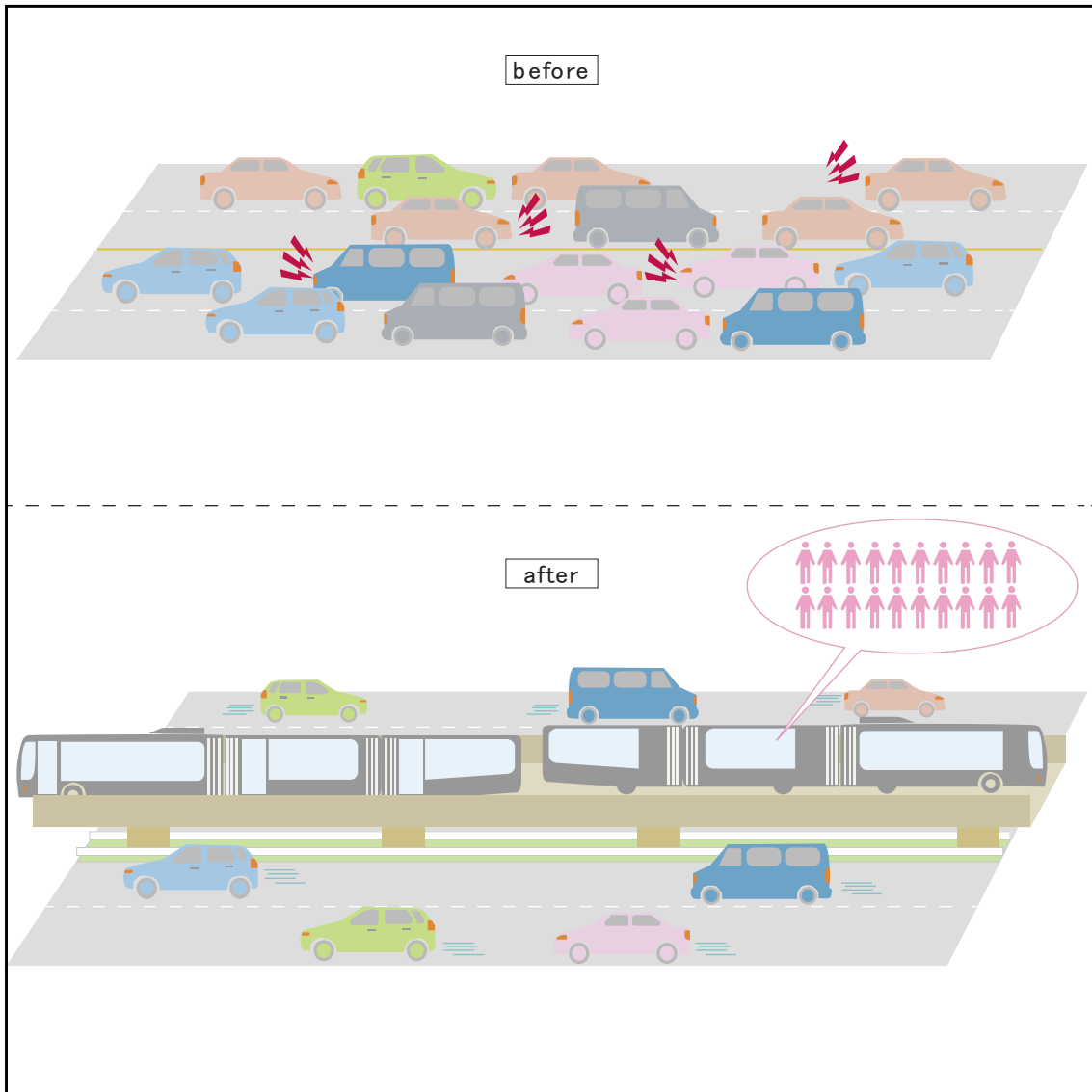
自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点、都市拠点間を相互につなぐわかりやすい公共交通網へと再構築することで、クルマを利用しなくても都市圏の行きたい場所に移動ができるようになります。公共交通網の再構築による効率化や公共交通の自動化を進めることで、将来の運転手不足が解消されます。



(2) 道路をかしこく使い渋滞が解消

- 渋滞することなく、自動車と公共交通を使い分けて円滑に移動できる

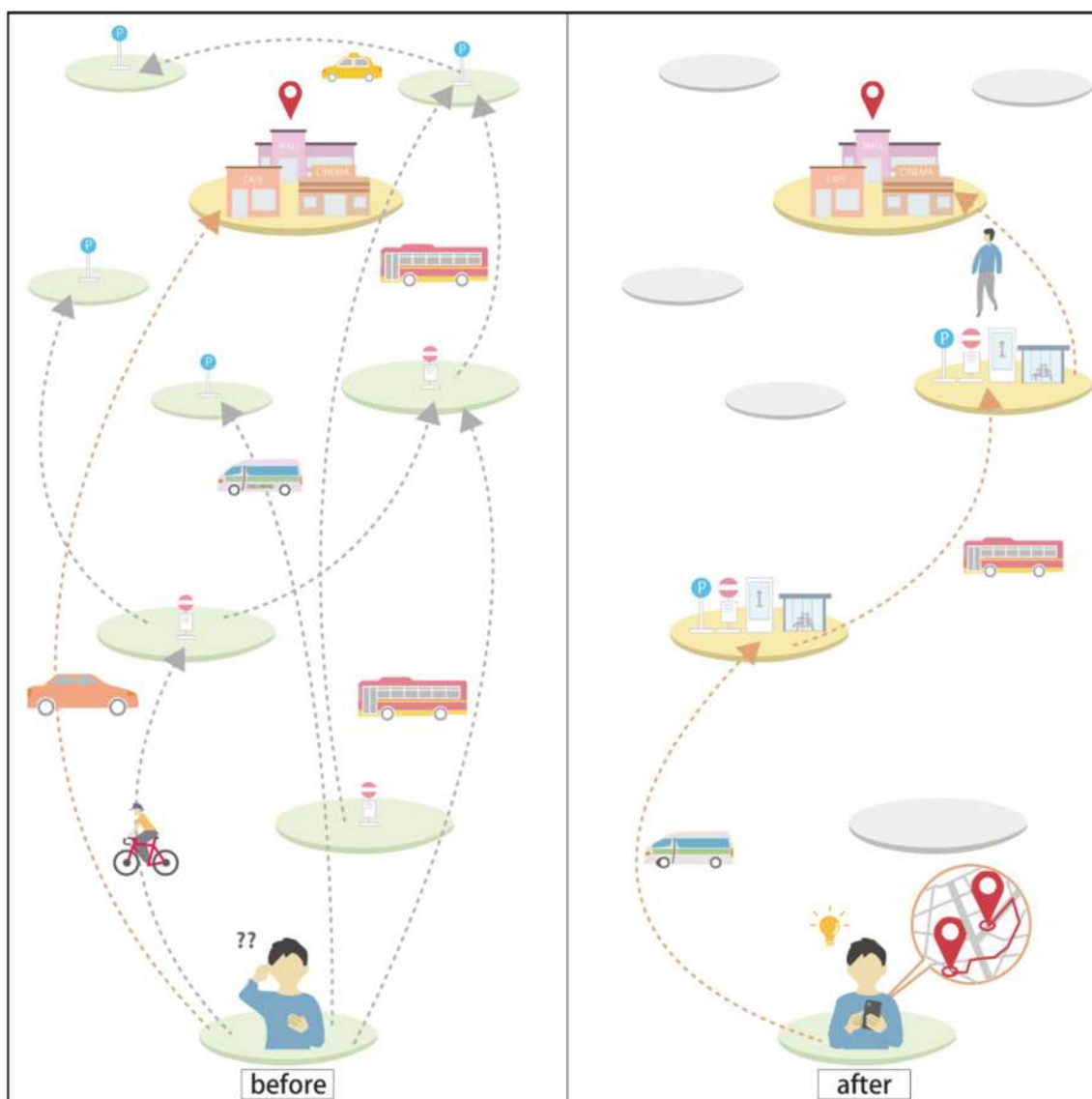
自動車と公共交通を使い分けられるようになり、公共交通は専用空間の導入により自動車以上に早く・快適な移動ができるようになります。また、沿道店舗への出入りや交通容量不足による慢性的な渋滞も減少します。



(3) 公共交通による移動の制限がなくなる

- 行きたい場所へ安価に気軽に公共交通で移動できるようになる

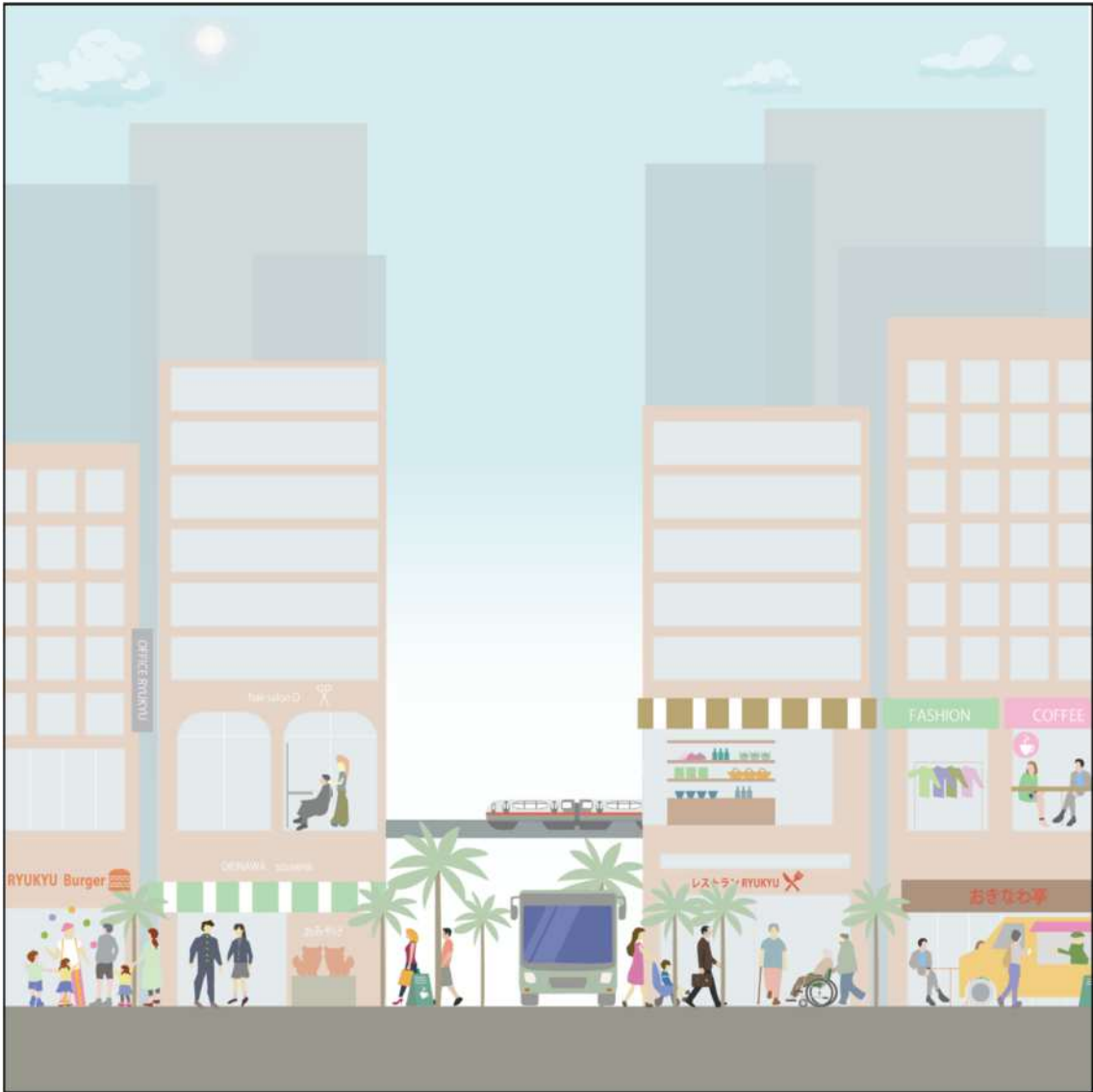
現状、運行本数の少なさや乗り継ぎ利便性の低さなどにより公共交通利用に対して不便を感じている人が多いが、ハード・ソフト両面から公共交通利用環境が改善され、誰もが目的地までの公共交通の選択に迷わず、安価な利用コストで公共交通を利用できるようになります。



(4) 魅力ある都市の拠点ができる

- 歩いて楽しめる魅力的な都心に気軽にアクセスできるようになります

都市圏内の誰もが、安価に都市拠点へアクセスすることができるようになるとともに、都市拠点内は歩いて、飲食・買い物・娯楽を楽しむことができるようになります。また、土地の高度利用により、業務機能や商業機能を高めることで、高い労働生産性や娯楽が充実した生活ができるようになります。



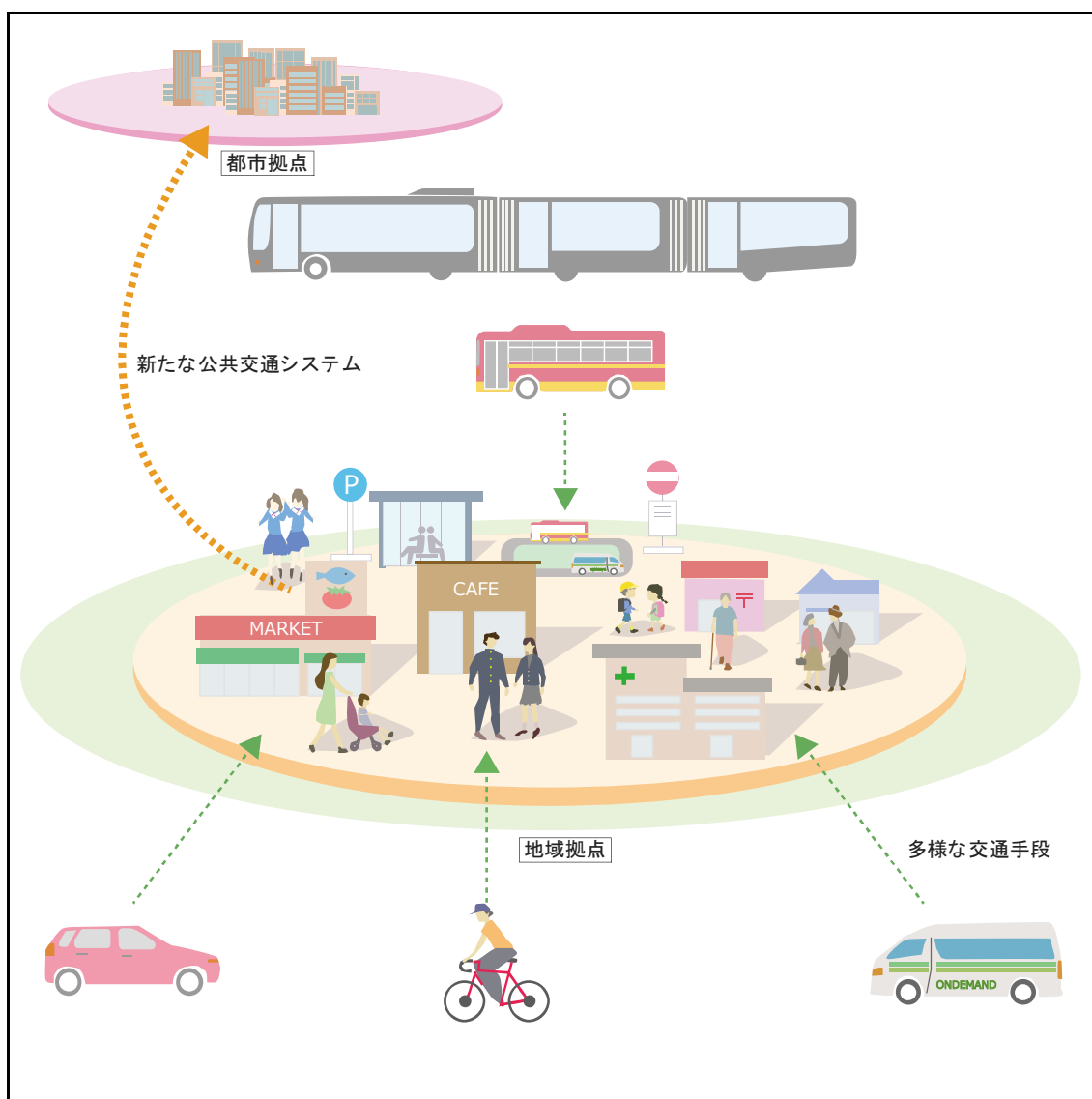
(5) 地域に交通と交流の拠点ができる

● 地域の拠点をハブに都心へスムーズにアクセスできる

自動車に頼らずとも地域拠点を經由して、自宅から都心部まで公共交通でスムーズに移動できるようになります。また、郊外部からの移動が公共交通に転換されることで、都心部への自家用車の流入が減少し渋滞が緩和されます。

● 地域の拠点を中心に日々の生活が充実する

自家用車に頼らなくても日常生活機能や交流機能へアクセスできるようになります。また、目的ごとに移動する必要がなく移動の負担が軽減され、徒歩圏内で日常生活を送れるようになります。



5-6 目指す都市圏の構造

超高齢社会への対応や持続可能なまちづくりを進めるため、都市圏全体で合理的な活動により県民等がより豊かで安心して暮らせるよう、コンパクト・プラス・ネットワークの概念を取り込んだ**那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に、都市圏全域で『多核連携・軸上都市構造』**を目指す。

拠点の位置づけ

都市拠点

都市圏における**多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、様々な文化や交流が集う拠点**

地域拠点

各生活圏の中心として**日常の生活活動を支える生活機能が集積し、多様な人びとの居場所となり得る包摂性の高い拠点**

駐留軍用地跡地利用拠点

交通インフラと一体的な面整備等、県土構造の再編により、新たな産業の誘導による産業振興、緑地空間、住環境等を創出し、**本県の振興・発展に寄与する拠点**

広域交通拠点

県内外からの来訪者や物資のスムーズな結節を図るための必要なインフラが整備され、**県内への優れたアクセシビリティを備えた拠点**

観光・交流拠点

広域的な観光機能を有し、**多彩な文化交流を創出する拠点**

都市軸の位置づけ

南北骨格軸 その他の主な交通流動軸

都市拠点、基地跡地利用拠点、広域交通拠点、高密度な都市的な土地利用が連担した本都市圏の主要なエリアであり、**都市圏における様々な活動が特に集中する軸**

拠点連携軸

都市圏各地域における各生活圏、地域拠点相互、あるいは都市**拠点間との活動を担う軸**

1次生活圏

買物や通院、コミュニティ活動といった**最低限の日常生活を送ることができる範囲**であり、地域拠点を中心に面的に広がる生活圏

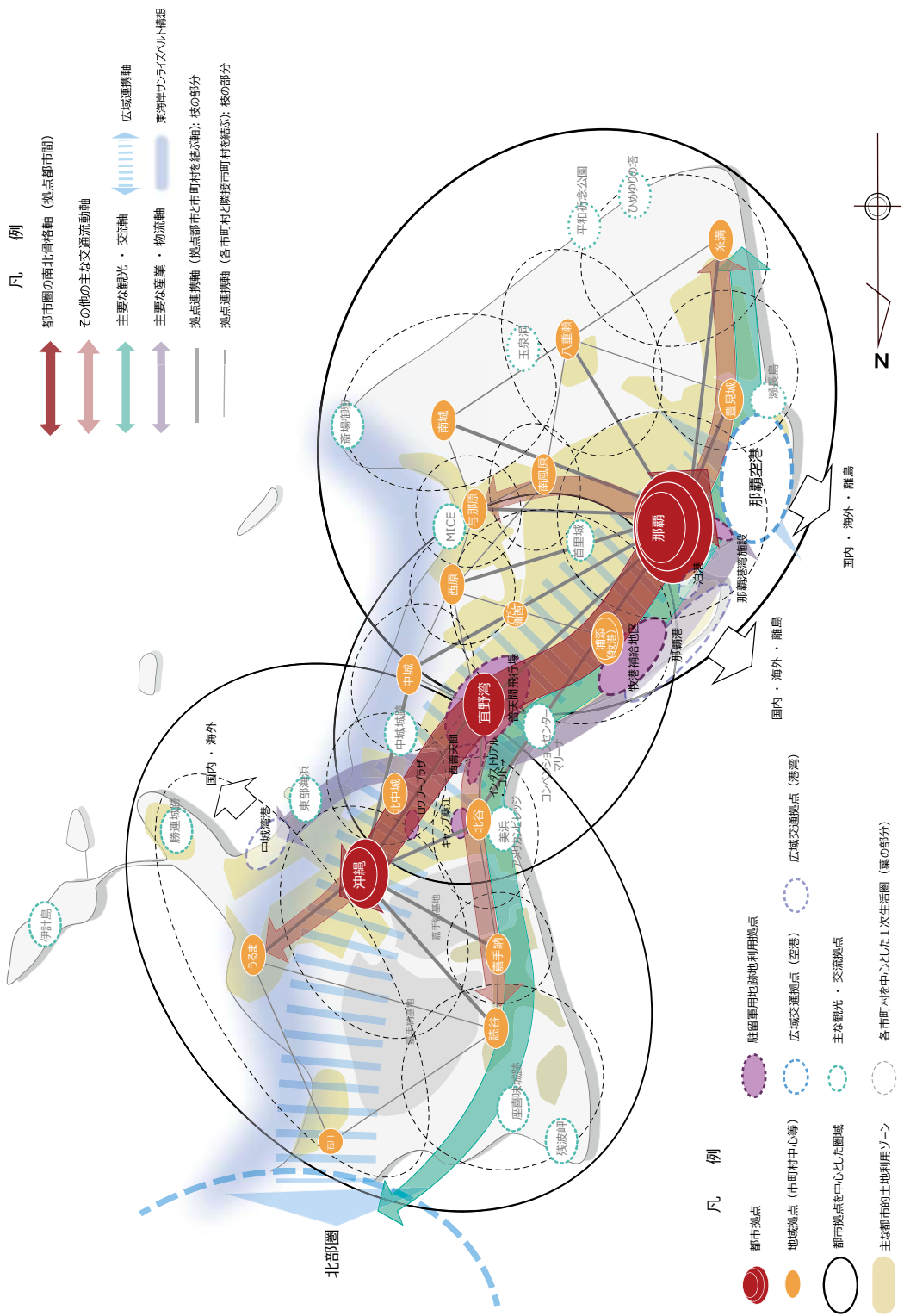
観光・交流軸

広域交通拠点、主要な観光・交流拠点間で多くの観光・交流が行われる軸

産業・物流軸

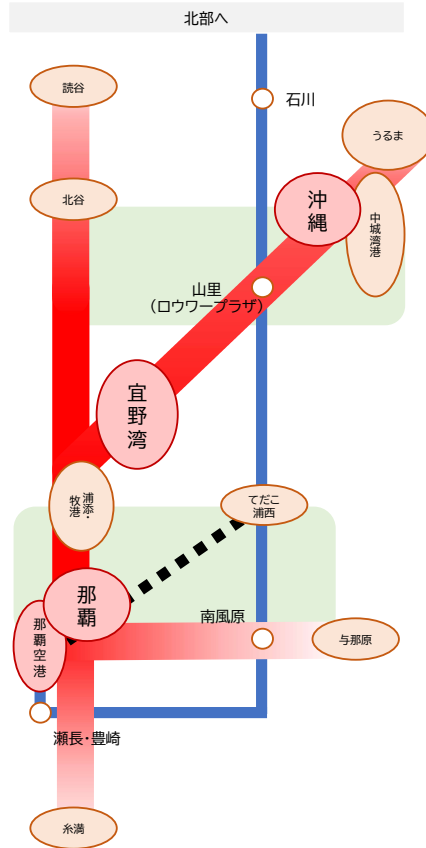
那覇港、那覇空港、中城湾港の広域交通拠点、その周辺に形成される産業・物流ゾーン間等を結び、県内の産業と物流活動を担う軸

目指す都市圏の構造



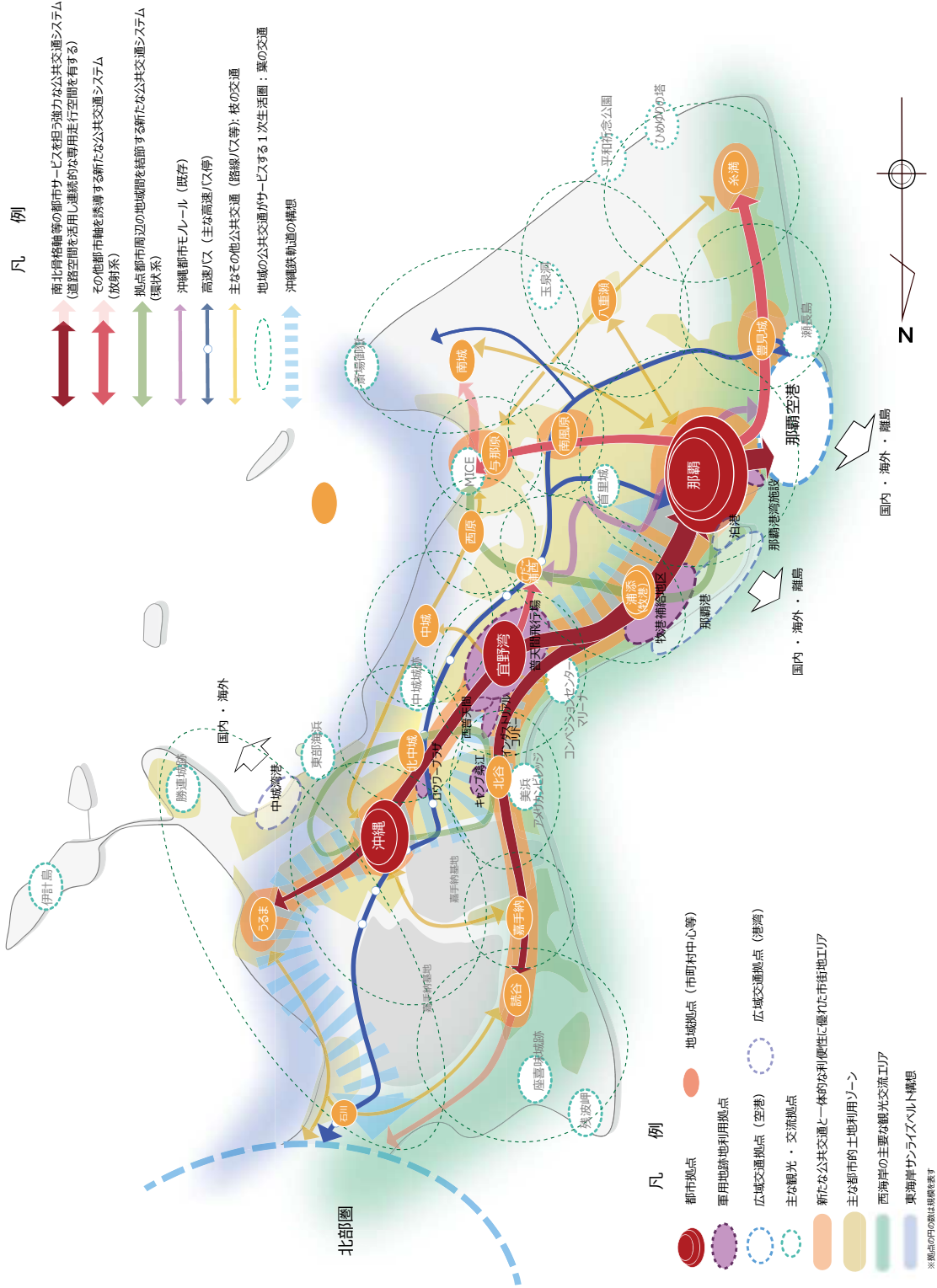
(1) 公共交通ネットワークの整備方針

将来公共交通ネットワークの考え方



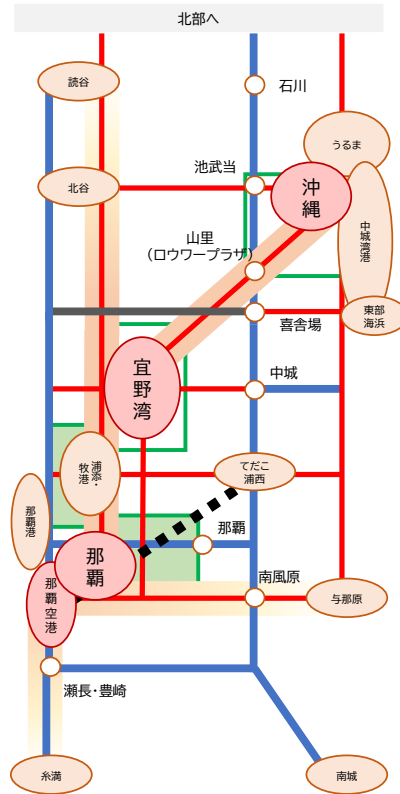
<p>南北骨格軸等を担う強力な公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 那覇－宜野湾－沖繩を中心とする都市圏骨格軸やその他の都市軸を強力に結ぶ、高い輸送力を持つ公共交通 ● 専用空間などの整備で、高速・高頻度かつ定時性の高い交通を実現 ● 特に那覇－沖繩市間は需要も大きいため、自動車の混雑の影響を受けない専用走行空間を構築して安定性を確保 ● 観光需要も考慮して、西海岸北谷方面も強力に推進
<p>高速道路を走行する公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● より速達性が高く、目的地間を直接結ぶ高速バス ● 乗換拠点を設定し、他の公共交通と結節することで、長距離移動・北部への移動の円滑化を実現
<p>都市拠点周辺をサービスする公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点周辺の拠点間の移動円滑化や交流を促進する新たな公共交通 ● 都市拠点周辺の移動を支える高頻度で利便性の高い公共交通

将来公共交通ネットワーク計画



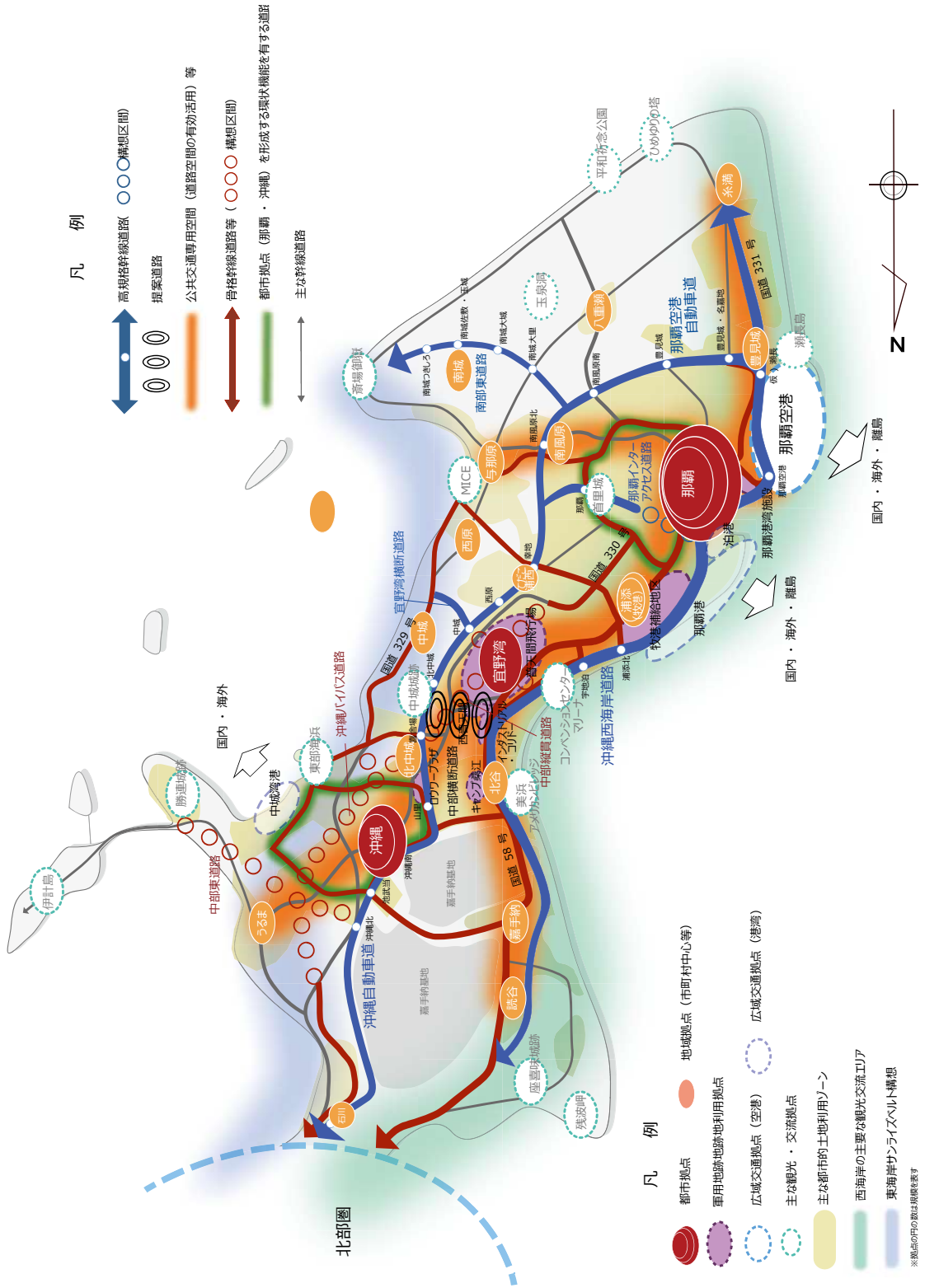
(2) 道路ネットワークの整備方針

将来道路ネットワークの考え方



	<p>主要都市間の長距離移動のための道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路の整備によって通過交通の流入を抑制する区域
	<p>都市骨格軸上に位置する都市拠点や空港・港湾等の重要拠点重要拠点をつなぐ道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路と合わせてハシゴ道路を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保 ハシゴ道路をスムーズに連絡するIC・SICを整備 東西連絡道路と沖縄自動車道を結節し、リダンダンシーを確保
	<p>公共交通の快適な走行を支える道路空間</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路空間を自動車と公共交通が共存する空間に再編
	<p>都市拠点を形成する環状道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇市を中心とした2環状7放射道路 沖縄・普天間・牧港などの都市拠点の外周を囲う環状道路 市街地内への交通流入を抑制
	<p>提案区間</p> <ul style="list-style-type: none"> 東西方向の移動を確保し、都心部の通過交通の流入を抑制

将来道路ネットワーク計画







マスタープランの実現効果と 目標

6



6. マスタープランの実現効果と目標

6-1 将来交通需要の見通し

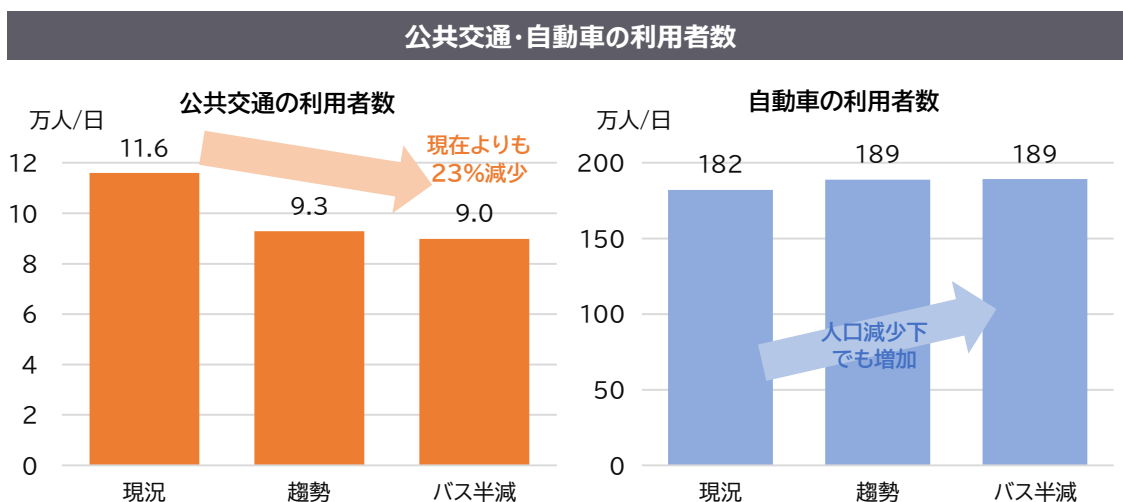
マスタープランで示す、目指す都市圏の姿や交通ネットワークが実現した時に都市圏にどのような変化が起こるのかを定量的に示すため、交通需要予測モデルを用いてシミュレーションを行いました。その結果から、マスタープランの方向性や施策の妥当性を確認するとともに、施策を進めるにあたっての目指すべき目標水準を設定しました。

(1) 何にも取り組まなかった場合の見通し

本都市圏では今後 20 年で、少子高齢化や郊外化が進むことが予測されています。生産年齢人口の減少で、比較的公共交通の利用の多い通勤・通学のトリップの割合が減り、高齢者の増加で、自動車利用の多い私事トリップの割合が増加します。また、郊外化が進むと公共交通の利便性の低い地域の人口が増加するため、自動車トリップはさらに増加します。何もせず、将来の人口が予測通り推移した場合、公共交通の利用者数は現在と比べて 1 日当たり 2.3 万人程度減少する見通しです。

また、バスの利用者が減少すればサービスの維持が困難となり、運行本数の減少や路線の廃止などが起こる可能性があります。仮にバスの運行本数が現在の半分となった場合、公共交通の利用者数は現在より約 2.6 万人（23%）減少する見通しです。バスの利便性が低下することで、全世代において自動車への依存度はより高まり、自動車を利用できない人の移動はさらに制限されます。

このように、公共交通利用者が減少する一方、自動車の利用者数は 7 万人程度増加する見込みで、渋滞が現在以上に悪化する可能性があり、自動車利用者にとっても移動負担が高まります。



※各ケースの考え方

現況ケース：パーソントリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

バス半減ケース：趨勢ケースの状態を前提に、さらにバスの運行本数が半減した状態を想定。

(2) マスタープランが実現した際の効果

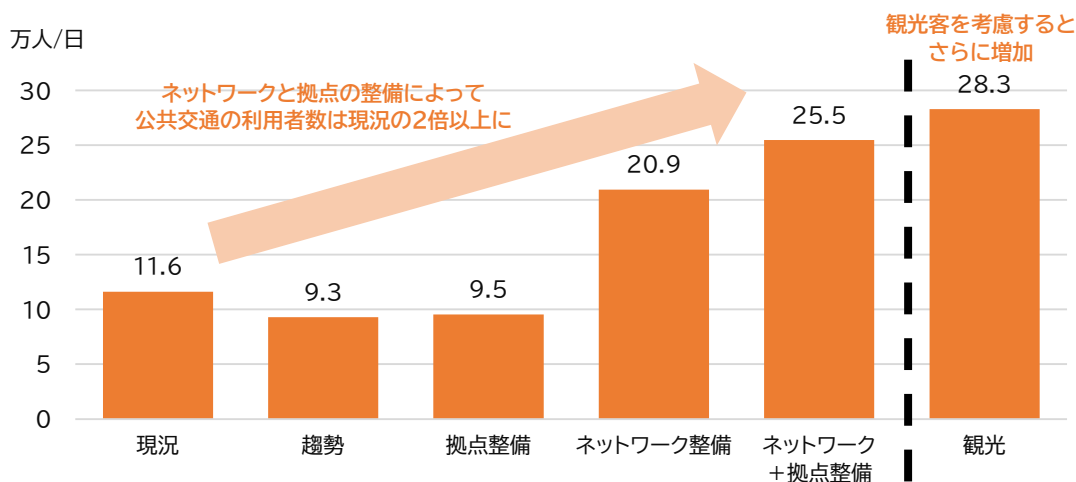
1) 公共交通利用者数の増加

交通ネットワークの整備を行った場合、公共交通の利用者は現況に比べて 9.3 万人、趨勢と比べて 11.6 万人増加します。このことから、公共交通利用者数の増加のためには、交通ネットワークの整備が効果的であり、路線バスやモノレール以上の規格を持つ公共交通機関の必要性が示されました。

また、交通ネットワークの整備に加えて拠点の整備を行った場合、公共交通の利用者は交通ネットワーク整備だけを行った場合と比較して 4.6 万人増加します。これは現況と比べると 13.9 万人、趨勢と比べると 16.2 万人の増加となり、2 倍以上に増加します。公共交通手段の分担率は合計 10.3% になります。このことから、交通ネットワークの整備に加え、拠点の整備を行うことの効果を示されました。

さらに、沖縄県は観光客も多いため、実際の公共交通利用者はさらに増える見込みです。観光客の交通手段の選択が住民の私事トリップと同様だと仮定した場合、公共交通の利用者は 3 万人程度見込まれます。しかし、土地勘のない場所で自動車を運転したくない人や、免許を取得しない世代の増加などにより、観光客の公共交通の利用者数はまだ増えると見込まれます。

公共交通利用者数



※各ケースの考え方

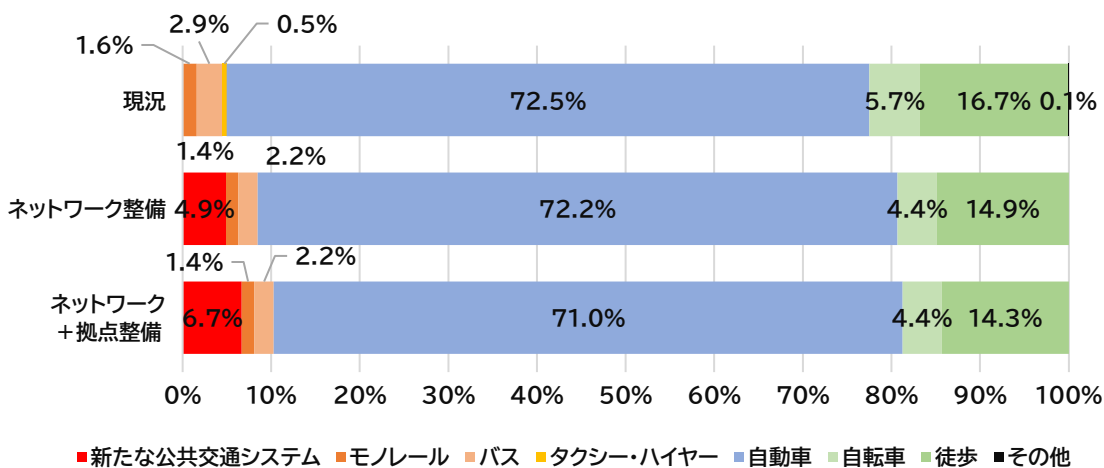
現況ケース：パーソントリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

ネットワーク整備ケース：「強力な公共交通システム」「新たな公共交通システム」と、構想路線・提案路線をすべて整備した場合を想定。公共交通システムはモノレールよりも高速な 30km/h で設定。

ネットワーク+拠点整備ケース：ネットワークの整備に加え、都市拠点・地域拠点の整備を行った場合を想定。各市町村の中心に地域拠点を形成し、そこへ居住地を集約。那覇・宜野湾・沖縄の 3 つの都市拠点到業務機能を集約

代表交通手段分担率



2) 公共交通利用圏域の拡大

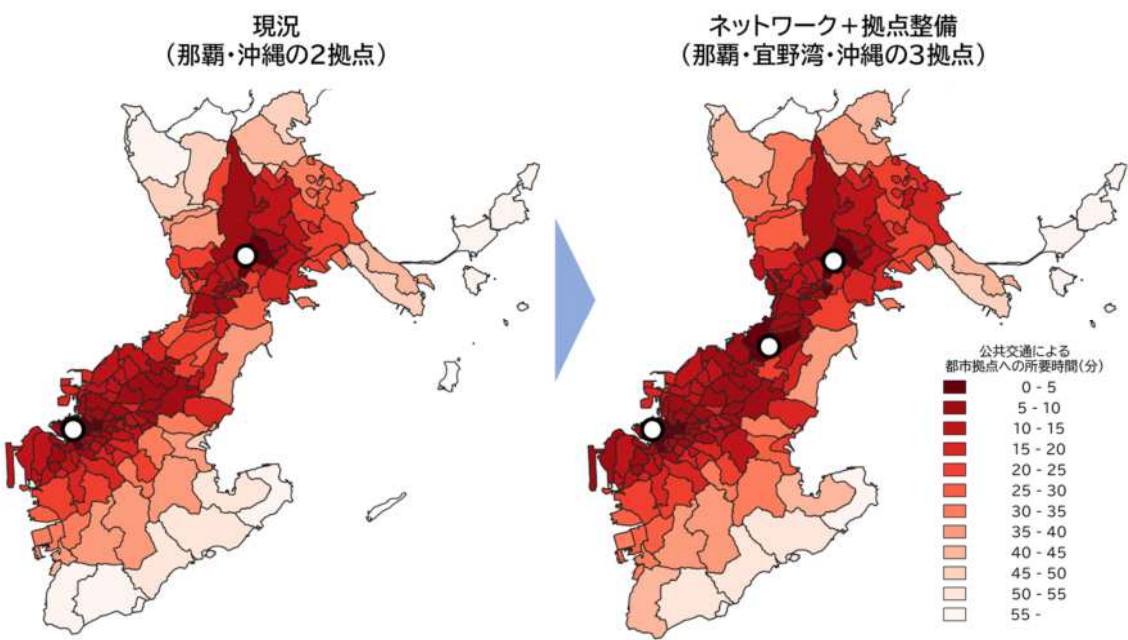
現在の公共交通ネットワークでは、30分で都市拠点（那覇・沖縄）へ行ける圏域は限定的でしたが、強力な公共交通システムでは高速な移動が可能になるため、公共交通の利用圏域が拡大します。

また、安定した交通サービスで都市拠点と地域拠点を結ぶことで、地域拠点の周りに人が増えれば、都市拠点へアクセスできる人口はさらに増加します。

さらに、普天間飛行場の返還後には宜野湾が新たな都市拠点となるため、都市拠点まで30分以内で到達できる人は、現況の90万人から96万人へと6万人増加します。

これによって、公共交通を使って都市拠点での多彩な活動へ容易にアクセスできるようになります。

公共交通の利用圏域

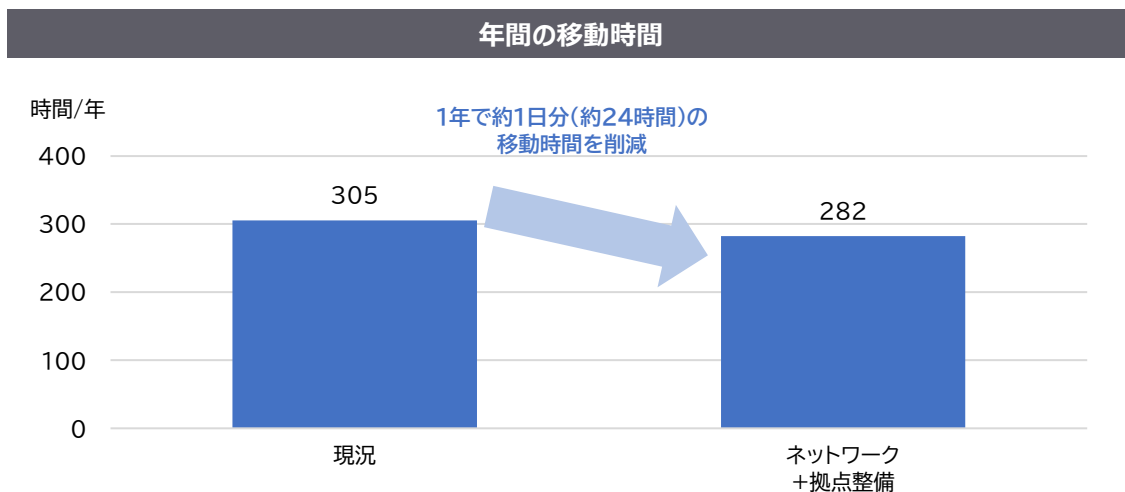


※新たな公共交通、モルール、バスのいずれかによる、各ゾーンの中心から都市拠点ゾーンの中心までの所要時間



3) 移動時間の減少

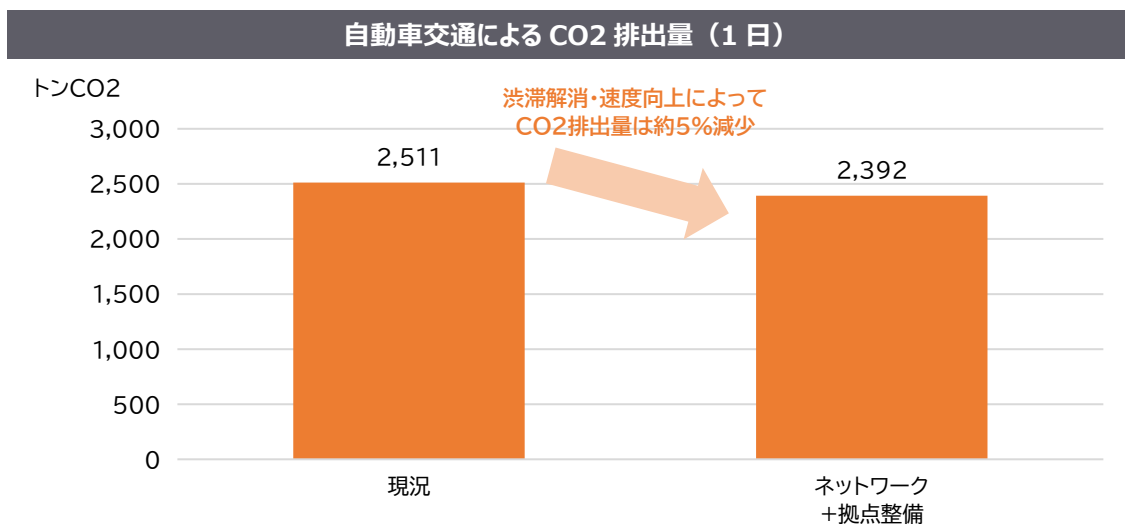
交通ネットワークの整備によって移動速度が向上し、1 トリップ当たりの所要時間は平均 18 分から 16.6 分へと 1.4 分（8%）短縮されます。これは 1 日 2.8 トリップ（調査時の外出者平均）とすると年間で約 24 時間の削減になります。



※交通量配分を行うことで道路混雑の影響も考慮

4) CO2 排出量の削減

道路整備の進展や公共交通への転換によって、渋滞が緩和し速度が向上することで、CO2 の排出量は約 5%減少します。マスタープランで示す施策は環境にもやさしく、持続可能性も高いです。



6-2 将来目標の設定

以上の予測結果を踏まえ、「公共交通利用環境の向上」「移動時間・環境負荷の削減」の2つの観点より将来の目標を定めました。これらの目標を達成できるよう交通ネットワークの整備や拠点づくりを進めていきます。

将来の目標値の設定		
項目	現況	将来の目標
公共交通利用環境の向上		
公共交通分担率	4.5%	▶ 10%
30分で公共交通だけで 都市拠点へアクセス可能な人口	90万人	▶ 100万人 (10%増)
移動時間・環境負荷の削減		
1人当たりの平均年間移動時間	305時間	▶ 281時間 (24時間減)
自動車からのCO2排出量（1日）	2,511トンCO2	▶ 2,385トンCO2 (5%減)