

資料1

# 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン骨子(案)について

2025年10月

沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課



都市計画区域を主体とした  
中南部都市圏（17市町村）



- ・都市圏内に居住する人を対象に  
ある1日（10~11月頃）の移動を調査
- ・郵送やWebによるアンケート形式で行い  
対象世帯のうち5歳以上の人全員が対象

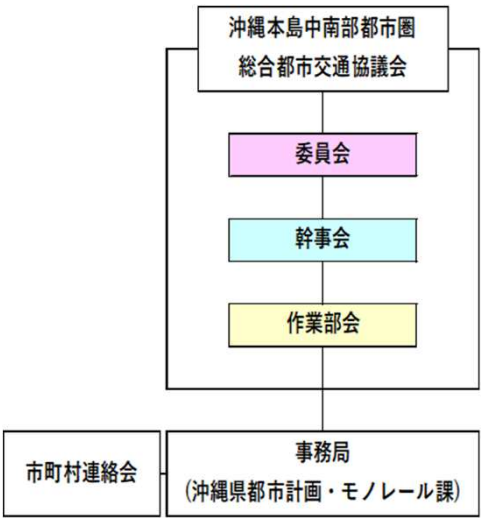
|       |            |
|-------|------------|
| Who   | どのような人が    |
| Why   | どのような目的で   |
| Where | どこから どこへ   |
| When  | どのような時間帯に  |
| How   | どのような交通手段で |



「都市交通マスタープラン」

都市と地域の将来像を示し  
人とモノの移動を計画的・総合的に  
整備・改善するための中長期的な計画

「誰もが移動しやすいまち」や  
「快適で持続可能な都市交通システム」の実現  
に向けた取組みを進める指針を示す



| 委員会（23名）             |                    |
|----------------------|--------------------|
| ◎ 埼玉大学 名誉教授          | 久保田 尚              |
| 琉球大学 名誉教授            | 池田 孝之              |
| 東京大学大学院工学系研究科 教授     | 福田 大輔              |
| 琉球大学工学部 教授           | 神谷 大介              |
| まちづくりファシリテーター        | 石垣 綾音              |
| RBCラジオパーソナリティー       | 比嘉 俊次              |
| 社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会    | 仲程 いづみ             |
| 沖縄県商工会議所連合会          | 会長                 |
| (一財)沖縄観光コンベンションビューロー | 会長                 |
| (一社)沖縄県バス協会          | 会長                 |
| 沖縄都市モノレール(株)         | 代表取締役社長            |
| 内閣府 沖縄振興局            | 参事官（振興第一担当）        |
| 国土交通省 総合政策局          | 交通政策課 企画室長         |
| 国土交通省 都市局            | 都市計画課 都市計画調査室長     |
| 国土交通省 都市局            | 街路交通施設課 街路交通施設企画室長 |
| 国土交通省 道路局            | 企画課 道路経済調査室長       |
| 国土交通省 国土技術政策総合研究所    | 都市研究部 都市施設研究室長     |
| 内閣府 沖縄総合事務局          | 開発建設部長             |
| 内閣府 沖縄総合事務局          | 運輸部長               |
| 沖縄県                  | 警察本部 交通部長          |
| 沖縄県                  | 企画部長               |
| 沖縄県                  | 文化観光スポーツ部長         |
| 沖縄県                  | 土木建築部長             |

◎ は委員長

計画の位置づけ

目標年次：2045年  
(これから20年後)

- 下記計画と整合を図りつつ、都市圏全体の将来像を示す計画

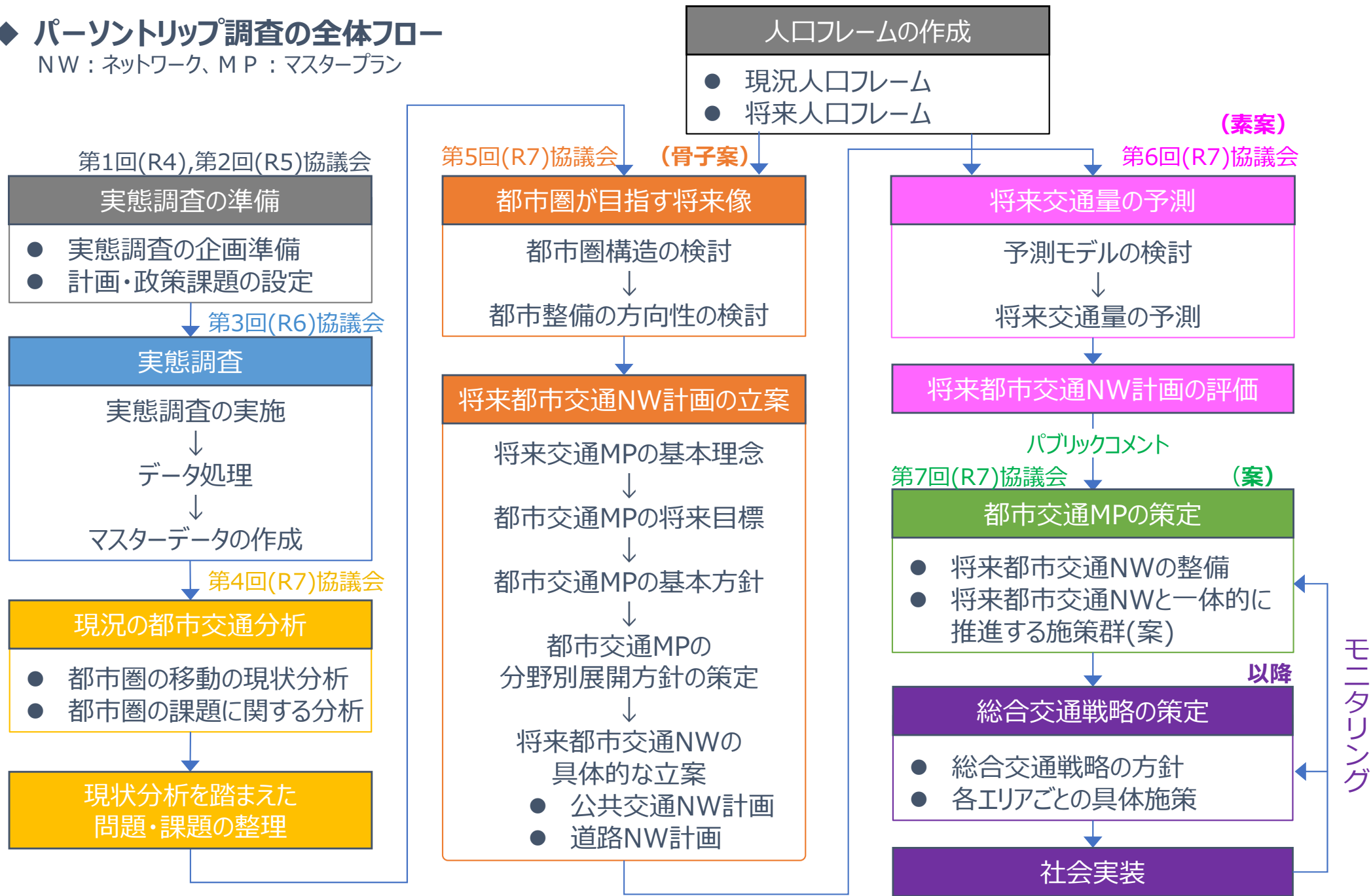
- ・新21世紀ビジョン基本計画（実施計画）
- ・総合交通体系基本計画
- ・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- ・地域公共交通計画等

- 今後、個別具体の都市計画・交通計画を推進していくための基本方針

計画策定の目的と役割

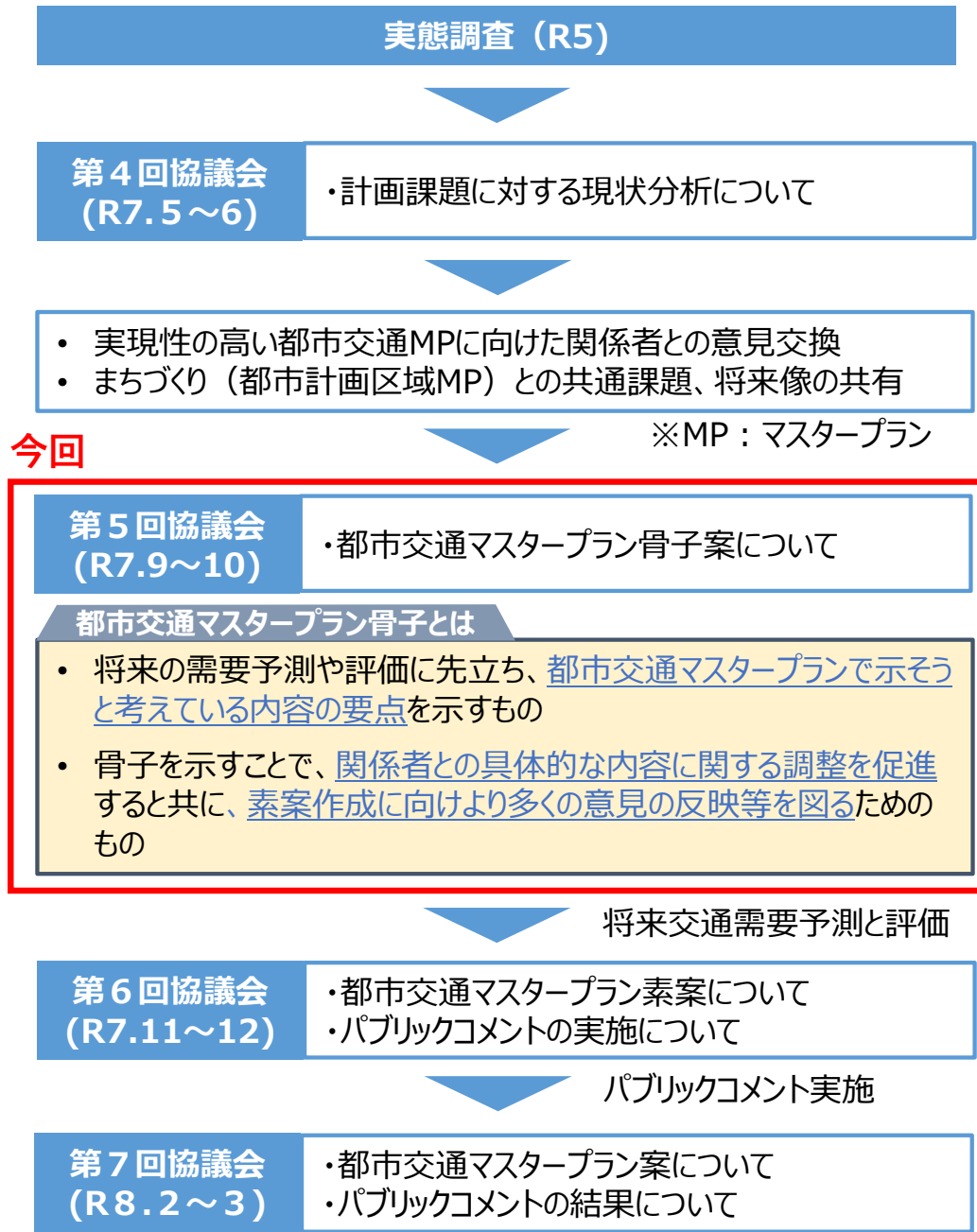
- 目指す暮らし方とまちのすがたを、まちづくりの主体である“住民・事業者・行政”が共有できるよう分かりやすく示す
- 都市計画法に基づく都市計画の決定や変更を行う際の方針を示す
- まちづくりへの多様な主体の参画を促す

◆ パーソントリップ調査の全体フロー  
NW：ネットワーク、MP：マスタープラン





◆ 都市交通マスタープラン策定までの流れ



今回

◆ 関係機関との意見交換

| 日付          | 関係者                                               | 主な内容                             |
|-------------|---------------------------------------------------|----------------------------------|
| 7月10日       | 沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会                               | PT分析結果の共有                        |
| 7月14日～7月30日 | 中南部都市圏17市町村                                       | 各市町村における拠点に関する考え方や交通施策の方向性などについて |
| 7月16日       | 第3回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会                              | PT分析結果の共有                        |
| 7月29日       | 沖縄県 県土・跡地利用対策課                                    | 基地返還跡地のまちづくりの方向性と人口フレームの考え方について  |
| 7月31日       | GW2050事務局                                         | 将来交通のあり方について                     |
| 8月5日        | 沖縄県 健康長寿課 スポーツ振興課 教育庁・保健体育課 神谷准教授（名桜大） 石井教授（早稲田大） | 移動と健康・運動との相関関係や公共交通施策との連携について    |
| 8月7日        | 沖縄県 道路街路課                                         | 将来道路ネットワークについて                   |
| 8月8日        | 内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室                                 | 将来交通ネットワークについて                   |
| 8月8日        | 沖縄県 観光振興課 観光政策課                                   | 観光2次交通及び結節点について                  |
| 8月12日       | 第43回沖縄県 公共交通活性化推進協議会                              | PT分析結果の共有                        |
| 8月13日       | 内閣府沖縄総合事務局 道路建設課                                  | 将来道路ネットワークについて                   |
| 8月14日       | バス事業者                                             | 路線バスの現況を踏まえた今後の交通のあり方について        |
| 8月15日       | 沖縄県 地域包括ケア推進課                                     | 高齢者福祉の観点から求められる地域拠点と移動手段について     |
| 8月20日       | 沖縄県 MICE推進課                                       | MICEの現状と利用者の移動手段について             |
| 8月21日       | 琉球大学特別講義 てだこ浦西駅整備方針案に関するWS                        | てだこ浦西駅の交通結節機能について 琉大の学生の意見を抽出    |
| 8月26日       | 第190回都市計画審議会                                      | PT分析結果の共有                        |

## ◆ 都市交通マスタープランの骨子(案)

| 項目                    | 主な内容                                                                                                                           | 対応ページ                                  |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| はじめに                  | ➤ PT調査とは、全体の流れ、骨子とは                                                                                                            | P5                                     |
| 1. 都市圏の現状と課題          | ➤ PT調査から明らかになった対応すべき課題<br>➤ 分析結果から考えられる都市・交通の方向性                                                                               | P 6<br>P 7                             |
| 2. 都市圏が目指すまちの姿        | ➤ 沖縄県における都市・交通整備の方向性<br>➤ 今後特に対応が必要な事項<br>➤ 目指す暮らし方（暮らしとまちのビジョン）                                                               | P 9<br>P11<br>P13                      |
| 3. 都市交通マスタープランの方針と内容  | ➤ 都市交通マスタープランの基本方針<br>➤ 都市拠点と交通ネットワーク整備の考え方<br>➤ 目指す都市圏の構造<br>➤ 将来公共交通ネットワーク計画<br>➤ 将来道路ネットワーク計画<br>➤ マスタープランの実現により変化するライフスタイル | P15<br>P16<br>P19<br>P21<br>P25<br>P27 |
| 4. 都市交通マスタープランの実現に向けて | ➤ 将来交通需要予測とシナリオ評価<br>➤ マスタープランの実現に向けたモニタリング方針                                                                                  | P29<br>P30                             |

データ分析の結果

対応すべき課題

1. 都市構造上の課題

- 那覇市と沖縄市**は、複数の市町村から通勤や私事の広域的な移動が集中し、**都市の拠点性を維持**
  - 旭橋・久茂地・牧志など、拠点再開発が進むも、那覇市～沖縄市にかけて**既存市街地の人口は減少し低密度化**
  - 居住地不足や地価高騰を受け、**居住の郊外化が進展。拠点性が薄れ目的地は分散**
- 郊外居住の増加で過度な自動車依存が進行、通勤時間も増加し都市の生産性は低下

- 都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制**
- 郊外化に伴う渋滞の悪化や、移動時間の増加による生産性の低下を防止
- 都心部の魅力向上 低密度化の改善**
- 2つの広域拠点（那覇市・沖縄市）の都市機能を強化。更なるにぎわいを創出し、都市効率（生産性や公共サービス）を向上

2. 社会構造上の課題

- 超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が急増。**車を使える環境の有無が外出機会に影響**
  - 県民の運転意向から、4分の1は75歳以降、**半数以上は85歳以降は運転を控えたい考え**
  - 年収が低くても自動車を所有せざるを得ない状況があり、その傾向は郊外部ほど顕著**
  - 平均年収の低い沖縄県では、**自動車維持費への家計負担が大きい**
  - 義務教育の年齢層でも4割が自動車利用しており、**朝ピーク時の約14%が送迎交通**
- 社会構造に起因した個人の移動環境、それに伴う交通課題の顕在化

- 高齢者も安心して出かけできる環境の構築**
- 高齢で運転が難しくなっても外出機会を失わず、安心して利用できる交通手段の確保や空間整備
- 通学のための環境充実と送迎負担の軽減**
- 安心して利用できる公共交通や環境整備、制度支援等による送迎負担の軽減

3. 都市交通上の課題

- 幹線道路の整備は進むも、それを**上回るペースで自動車利用が増加**
  - 自動車分担率は72.5%と高く、那覇市を中心に**自動車需要が道路容量を上回る区間が存在**
  - 構築途上にある道路網の偏った利用形態
  - モノレールや基幹バスの整備が進むも、**公共交通利用は沿線に留まる**
  - 軌道系交通に比べると、**中長距離帯で割高なバス運賃や、安価な駐車場料金、満額支給されない通勤手当等が交通手段選択に影響**
- 都市交通の未発達を要因とした過度な自動車依存の進行

- 過度な自動車依存からの脱却と慢性的な渋滞解消による移動性確保**
- 体系的な道路整備と道路機能に応じた階層的利用の促進
- 高規格道路等の有効活用による交通量の平準化や、公共交通等との適正分担による交通量の低減

- 都市圏の軸を基幹としたシームレスな公共交通網の構築**
- 機能面・費用面で利用しやすい交通環境の構築と利用支援制度の拡充
- 基幹交通の沿線のみならず、目的地までシームレスに繋ぐ公共交通網の形成

4. 近年の変化

- 基幹バスやモノレールの強化と利用促進策が奏功し、**沿線利用は堅調に増加**
  - P&Rも順調で**渋滞を回避できる公共交通へのニーズは高い**
  - 観光客数が回復し、コロナ前の水準に戻りつつあり、今後更に増加の見込み
  - 来訪者の移動も車（レンタカー）が主体、**観光にも資する交通環境が必要**
  - 産業構造も影響し、テレワークへの転換は進まなかったが、EC需要の増加など**県民のライフスタイルは徐々に変化**
- 公共交通の可能性、持続的な経済発展に向けた新たな交通課題

- 観光二次交通にも資する交通環境の構築**
- レンタカーを使えない来訪者も利用しやすい交通環境の構築や、観光満足度の向上
- 来訪者や県民の移動パターンや移動時間の特性に合わせた交通機関運用の最適化

- 多様なライフスタイルの支援**
- ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用

- 分かり易く利便性の高い交通ネットワークの構築と交通まちづくりの促進（核となる交通拠点形成とその周辺の都市機能強化）**
- 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモノレールの利用はその沿線に留まる
- 自動車中心の都市構造では目的地が点在するため、都市拠点を中心とした機能の集積が停滞
- 交通手段分担を適正化する総合的な交通システムの構築とその支援制度や体制づくり**
- 利用シーンに応じ、多様な移動手段（自動車・公共交通・自転車・徒歩等）を使い分けて移動できる環境づくりと、その環境を気軽に利用可能な支援制度の充実が求められる

## 1. 都市構造上の課題

### コンパクト

#### 拠点の位置づけ、求める機能の明確化と機能集約

➡ 少子高齢化や人口減少下で暮らしとまちを維持するため  
拠点の機能を明確にして集約し、都市の効率性を高める

#### ○ 広域的な活動を支える2つの都市拠点

(那覇市、沖縄市)

- ・ 都市圏の広域的な活動を支える中心的役割を担う都市
- ・ 車中心の街路空間を人中心の空間へ転換し、徒歩での回遊や交流を促進し、その魅力を高め、都市圏の経済活性化やコミュニティ強化を目指す

#### ○ 日々の生活に必要な活動を支える地域拠点

(各市町村)

- ・ 日常の機能を集約しつつ拠点へのアクセス性を高める
- ・ 急速な高齢化を控え、自動車に依存することなく豊かな生活を営むため、各地域拠点にアクセス可能な末端交通や自転車、歩行者空間の充実が必要

## 2. 社会構造上の課題

## 3. 都市交通上の課題

### ネットワーク

#### 拠点間を強力に接続する安定的で持続的な総合交通システムの構築 (交通NW)

➡ 様々な交通手段で都市拠点である那覇市と沖縄市、さらに都市拠点と各地域拠点をシームレスに接続する総合的な交通システムを構築、自動車と公共交通をベストミックスした環境の構築を目指す

- ・ **幹の交通**：都市拠点である那覇市と沖縄市を高頻度に安定的に接続する高密度な輸送機関の整備
- ・ **枝の交通**：都市拠点と地域拠点を安定的に接続する、自動車に劣らない安定的な輸送機関の整備
- ・ **葉の交通**：地域拠点と自宅や地域内の施設を安心、安全に接続するラストマイル交通を整備

#### 公共交通運用の基盤にもなる骨格的な道路網整備と機能に応じた階層化 (道路NW)

➡ 道路網を有効に活用できるよう、各路線に求められる機能の明確化・階層化を進め、自動車に限らず、公共交通や自転車・歩行者の空間として機能を拡充

## & 運用・支援体制

#### 交通混雑の緩和に向け利用交通手段の適正分担を促す多方面の支援

- ➡ 「車を持たざるを得ない社会」からの脱却
- ➡ 通勤や送迎での公共交通利用促進に向けた制度や費用面の支援策や実現体制づくり

#### 都市交通基盤整備やソフト施策の実施効果をモニタリングする仕組みの構築

- ➡ 施策の実施効果や社会情勢の変化の影響をモニタリングする手法の構築
- ➡ 計画の適宜見直しやアジャイル型の施策運用

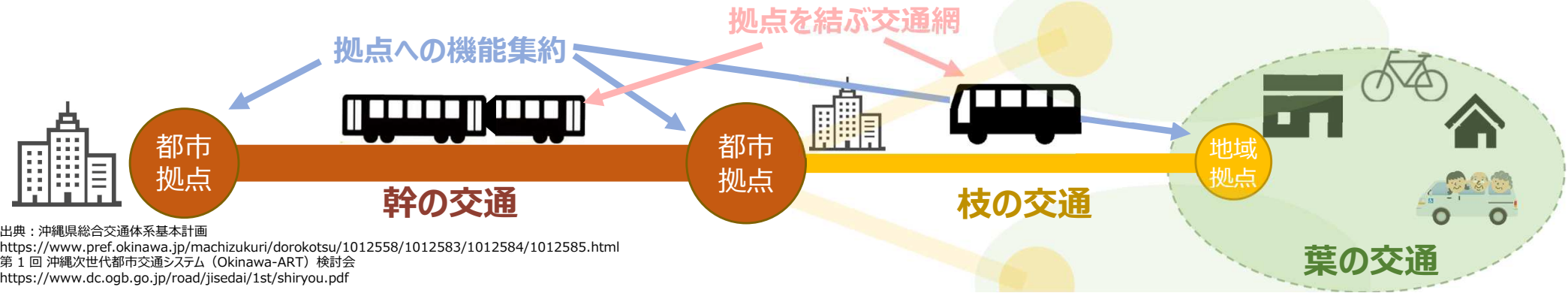
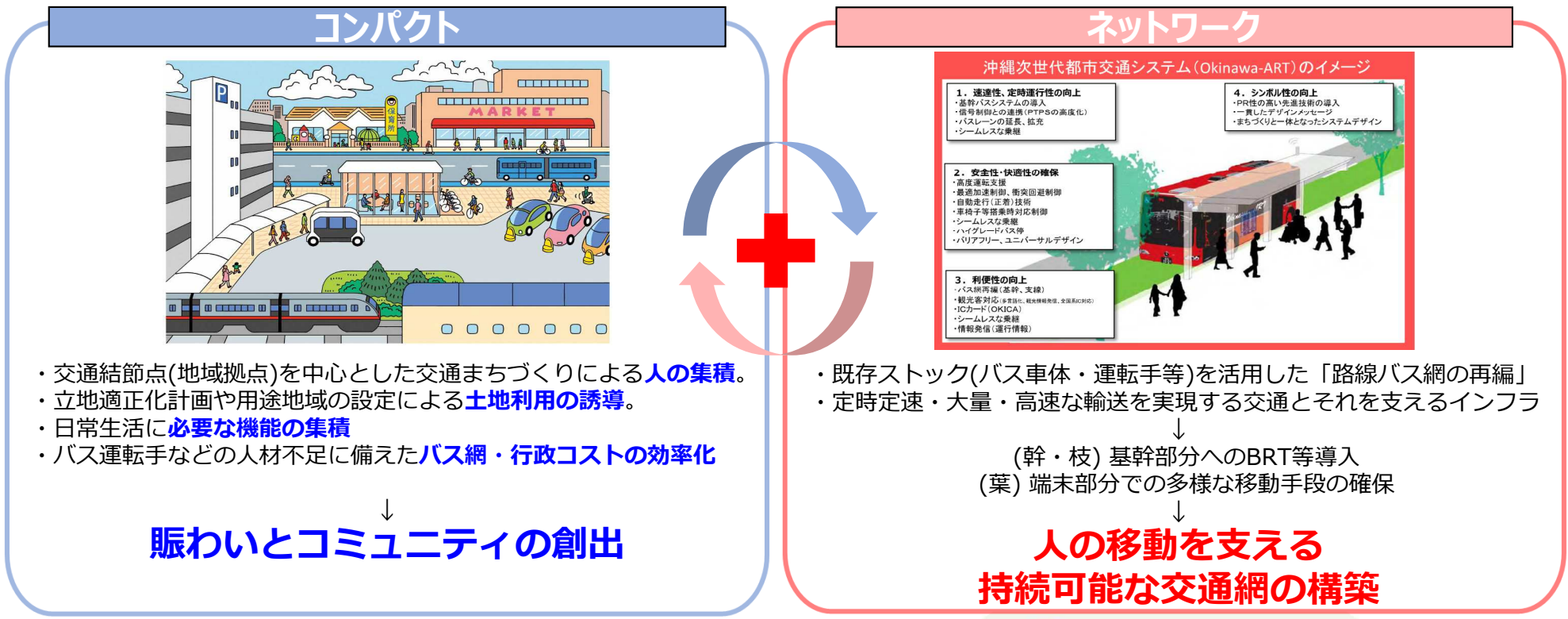
#### SDGs、カーボンニュートラルへの対応

- ➡ 持続可能な都市交通基盤の運用・支援体制づくり
- ➡ 包摂性、多様性を高めつつ環境にも配慮



分析結果から考えられる都市・交通の方向性

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、  
少子高齢化で人材や財政の課題が大きくなる前に、機能集約された都市の拠点をつくり、  
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、都市圏の持続的発展をめざす。



出典：沖縄県総合交通体系基本計画  
<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1012584/1012585.html>  
第1回 沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)検討会  
<https://www.dc.ogb.go.jp/road/jisedai/1st/shiryou.pdf>

## ◆ 新沖縄21世紀ビジョンにおける都市の方向性

- 国際交流都市機能や臨空・臨港都市機能など高度な都市機能を有する基幹都市圏の形成（南部圏域）
  - ・ 那覇空港、那覇港の**人流・物流機能の強化**や臨空・臨港型産業の集積、MICE等の**国際交流拠点の形成**を推進
- 多様で国際色豊かなチャンプルー文化等を活用した高度な都市機能を有する基幹都市圏の形成（中部圏域）
  - ・ 国際色豊かな独特のチャンプルー文化が根付いた**沖縄市を中心**として、**観光・レクリエーション拠点の形成**を促進
- 駐留軍用地跡地の有効利用
  - ・ 「公園・緑地」の確保、**産業や機能の立地誘導**に必要な用地の確保、**住宅地や商業地**、その他の公共用地の確保
- 歩いて暮らせる環境づくり
  - ・ 都市機能を都市の**中心拠点**や**生活拠点**に集約
  - ・ その周辺や公共交通の沿線等に居住の誘導
- 人流・物流拠点の機能強化
  - ・ 那覇空港及び那覇港を生かした**国際物流拠点**の形成
  - ・ 中城湾港新港地区において、海上輸送貨物の流通拠点として**安定的・効率的な物流環境**の創造
- 世界から選ばれる持続可能な観光地の形成
  - ・ マリントウンMICE を中心とした魅力あるまちづくりを推進
  - ・ 東海岸地域一帯の活性化を図る
  - ・ **文化観光の推進**や**観光周遊の広域化**、ワーケーションの展開



- **那覇空港・那覇港を入口とし  
那覇市や沖縄市、駐留軍用地  
の跡地（宜野湾市等）の開発  
地を基幹とした都市圏の形成**



- **クルマだけに依存せず、歩いて暮  
らせるまちづくり**
- **そのための拠点への機能の集約**



- **那覇空港、那覇港、中城湾港  
の機能強化**



- **世界から選ばれる観光地を作っ  
ていくためのまちづくり**

## ◆ 新沖縄21世紀ビジョンにおける交通整備の方向性

- 慢性的な交通渋滞の緩和に向けた広域的な交通網整備
  - ・ 沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶ**幹線道路網（ハシゴ道路）**の整備
  - ・ **空港・港湾アクセス強化**に資する重要物流道路や那覇都市圏の交通容量拡大
  - ・ 交通経路分散に寄与する**2環状7放射道路**の整備
- 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換
- 自家用車の利便性を上回る、定時定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成
  - ・ **速達性・定時性**の性能を備えた**基幹的な公共交通システム**の導入
  - ・ **バスレーン**の延長及び**交通結節点**の整備
- 公共交通利用や多様なモビリティを利用するライフスタイルへの転換
- 歩いて暮らせる環境づくり
  - ・ **交通結節点**や**フィーダー（支線）**交通の機能強化
  - ・ **パークアンドライド駐車場**の利用促進
  - ・ **移動抵抗の小さい交通手段**の導入
  - ・ 公共交通や**歩行者**及び**多様なモビリティ**に対応した**道路空間の幅員構成再配分**
  - ・ 既存ストックを最大限に活用した**交通需要マネジメント施策（TDM）**
- 観光二次交通の利便性及び満足度の向上
  - ・ 主要観光拠点の観光二次交通の**交通結節点化**



- **慢性的な交通渋滞や、それによる効率の低下を解消していくための交通網整備**
- **過度な自動車への依存を脱却し、適切に使い分けられる安定的で利便性の高い公共交通のネットワーク形成**
- **公共交通をより利用しやすくしていくための、ハード・ソフトの支援（拠点への機能集約や歩いて暮らせるまちづくりとの連動）**
- **観光産業を支え、更に増加するインバウンドにも使いやすい観光二次交通の充実**

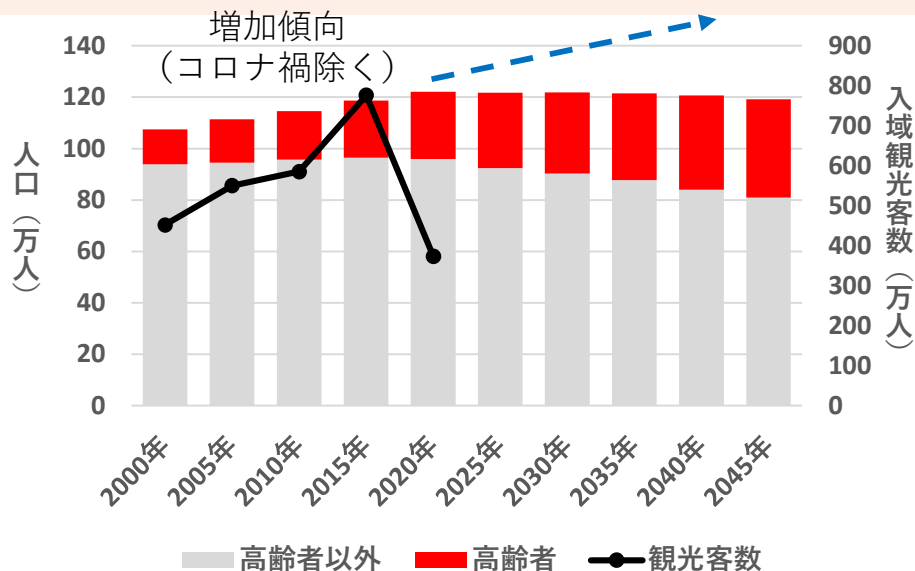
## 2. 都市圏が目指すまちの姿

(PT調査の分析から明らかになった) 今後特に対応が必要な事項①

2025/10/7  
委員会

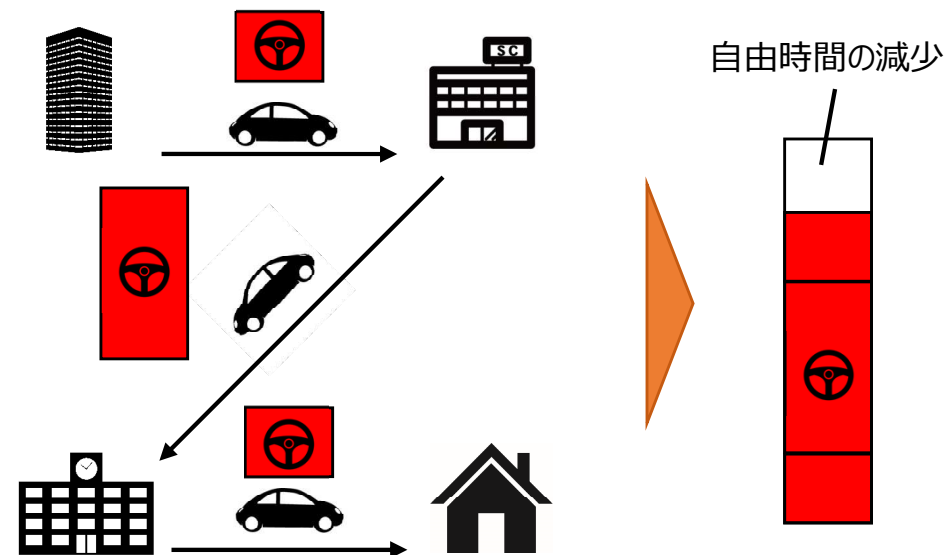


このままクルマだけに頼っていると、  
いずれ生活が成り立たなくなる日が来る



- 65歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、2045年にはおよそ3人に1人が高齢者になる
- 運転をできない(したくない)人は推計25万人
- 中南部都市圏の人口は2020年をピークに減少傾向にある一方で、入域観光客は増加傾向

増える渋滞、増える移動時間により  
自由に使える時間がどんどん減っている



- 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、自動車を使った移動が増える
- 4割強の人が通勤に片道30分以上かけている  
※那覇市内への通勤
- 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車

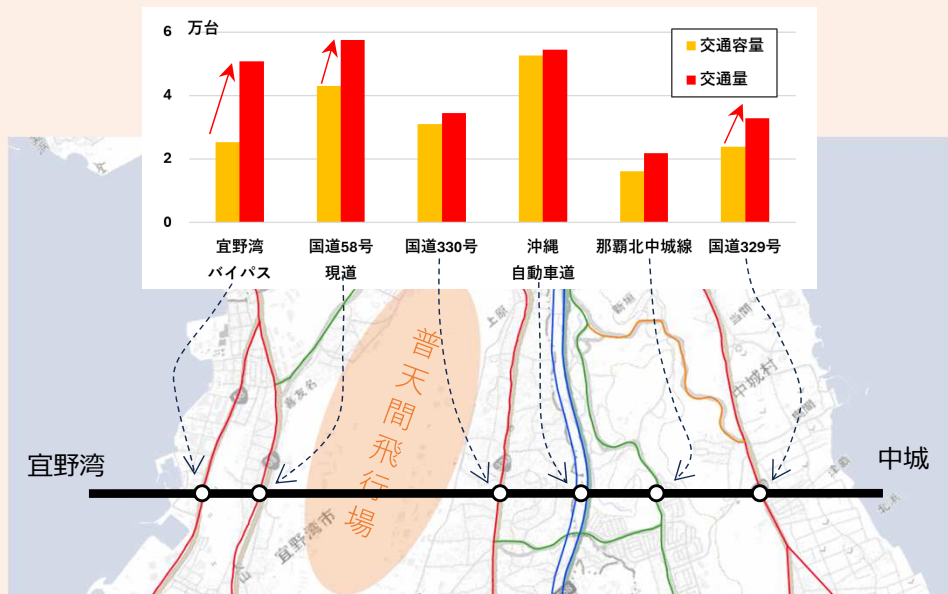
クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要

出典：2020年までの人口：国勢調査、  
2025～2045年の人口：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）  
観光客数：沖縄県「令和5年観光要覧」

クルマがなくても必要な場所や施設にアクセスできる環境づくりが必要（都市機能の集約や都心部の高度利用、徒歩圏で用事を済ませられる環境づくり）



## 那覇－沖縄の間を行き来する人は多く、 道路を整備するだけでは対応できない

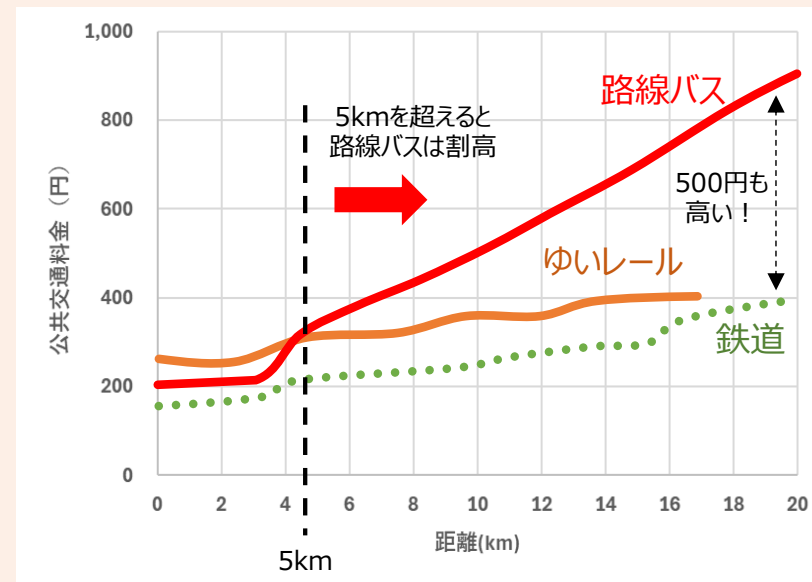


- 本都市圏の交通の要衝である宜野湾－中城断面では、主要路線すべてが混雑し、交通容量が不足
- 国道58号ではバスレーンが導入されているが、非実施時間はバスも自動車の混雑に巻き込まれている
- 規格の高い沖縄自動車道は比較的混雑度が低い

## 道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要

出典：R3一般交通量調査  
交通量は24時間交通量、交通容量は混雑度や昼夜率を用いて算出

## 公共交通を使いたい人は少なくないけど、 コスト負担が大きくて自由に使いづらい



- 路線バスしか使えないエリアでは、公共交通での移動が割高となる  
⇒ 公共交通しか使えない人の金銭負担が大きい
- 本都市圏で通勤費を会社に全額負担してもらっている人は全体の1/3のみ  
⇒ 公共交通で通勤したい人も金銭的に難しい

## 通勤や通学で公共交通を利用しやすくする支援が必要

出典：ゆいレール：ゆいレール公式サイト、鉄道：JRおでかけネット（JR西日本）  
路線バス：バスマップ沖縄、NAVITIME

本都市圏で目指す暮らし方（暮らしとまちのビジョン）

【参考】沖縄における都市・地域及び交通関連の動向





調整用余白ページ

# 『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  
(安心・安全性の向上)

- 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
- 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交通弱者を生まない

## 道路

楽しみに使える  
時間を増やす  
(移動時間の縮減)

- 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

## 交通

移動をもっと  
自由にする  
(移動コストの緩和)

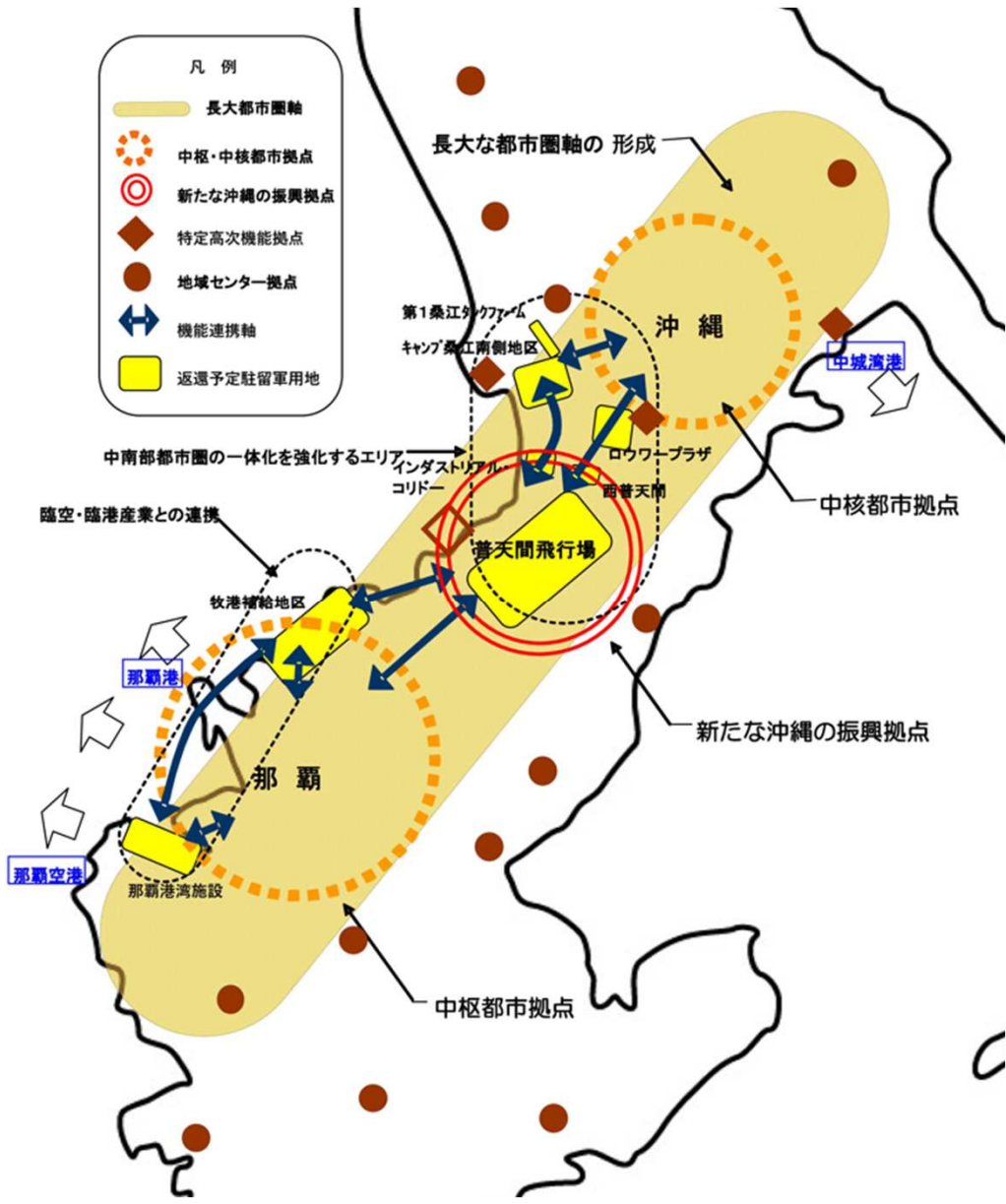
- 費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす
- 地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備  
→行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる
- 交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する

▶都市、道路、交通セクションが戦略的に連携し一体で『交通まちづくり』を推進



都市拠点と交通ネットワーク整備の考え方

◆ 普天間飛行場返還を見据えた都市構造



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）

普天間飛行場の返還後は新たな都市拠点に

- 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想  
→普天間飛行場は返還後、**新たな沖縄の都市拠点（振興拠点）**として位置付け。
- 沖縄県総合交通体系基本計画  
→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。

これまで...

- ・ 目的地が那覇市・沖縄市に偏り、**移動時間・トリップ長が長い**
- ・ 2都市が離れており、基地で分断されているため、**交通のボトルネックが発生**

これから

- ・ 宜野湾の新たな拠点へ**目的地が分散され、移動時間が短縮**
- ・ 都市拠点が連担することで、**拠点間の移動が円滑に**

那覇・沖縄をつなぐ都市軸の形成

- 那覇・沖縄の中間に位置する宜野湾に都市拠点（振興拠点）ができることで、那覇・沖縄を中心とする都市圏をつなぎ、**一体となった都市軸を形成**

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

今後の高齢化社会への対応や持続可能性のある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踏襲した**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**  
都市圏における多様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、日常生活を支えるための機能が集積する拠点
- **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、県内への優れたアス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、様々な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中南部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
- **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ぶ、県内の産業と物流活動を担う軸
- **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

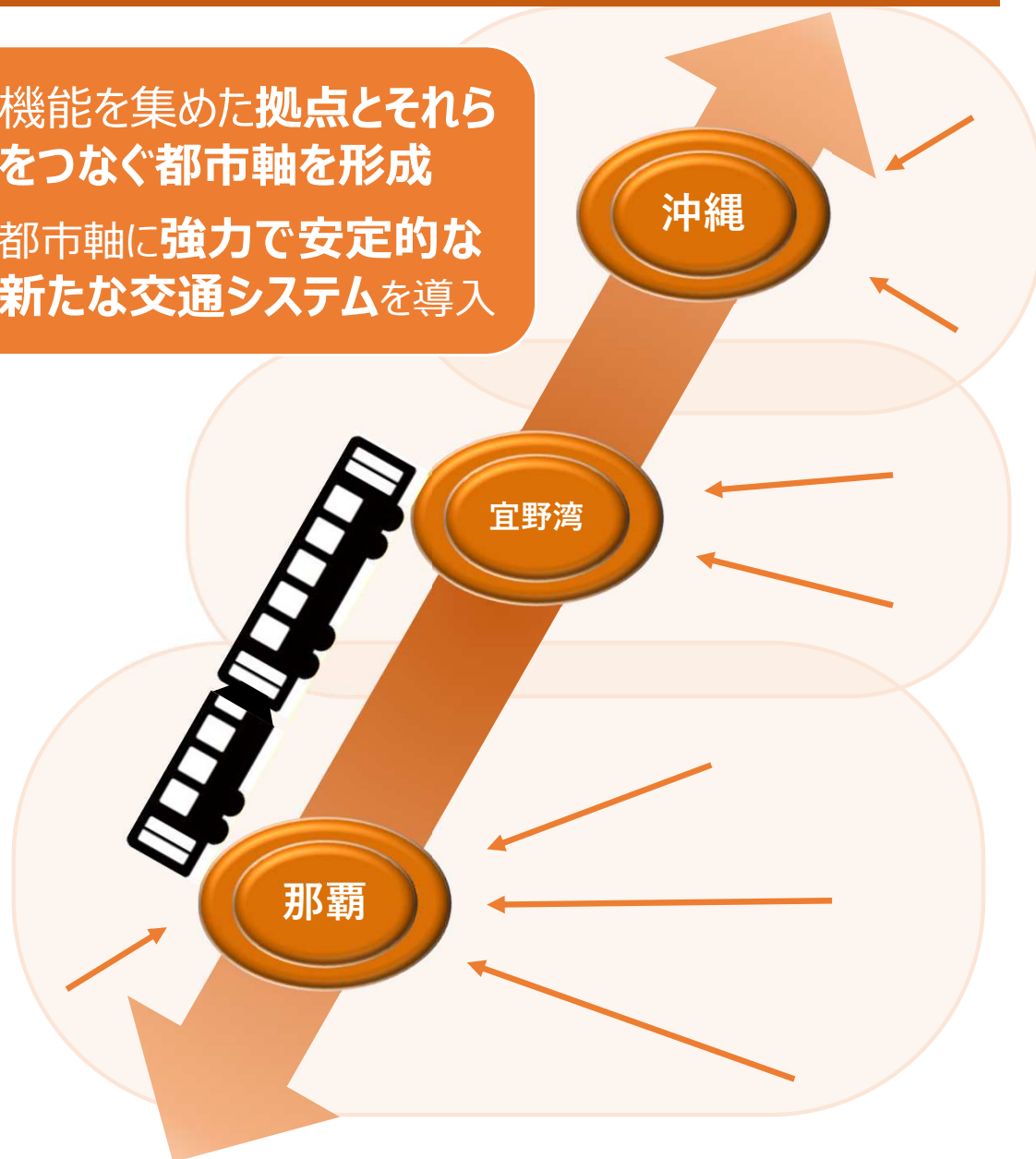




## ◆ 都市軸の形成と強力な交通システム整備

### 強力な交通システムによって「都市拠点」を結ぶ

- 機能を集めた拠点とそれらをつなぐ都市軸を形成
- 都市軸に強力で安定的な新たな交通システムを導入



### 拠点に都市機能を集約、歩いて楽しめる空間に

- 現在も都市圏の中心として、業務や商業を支える那覇市、沖縄市に加え、駐留軍用地の返還により開発が進む宜野湾市に都市機能を集約



#### これまで...

- 用事のたびにクルマで別の施設へと移動  
仕事、買物、食事、その都度 🚗



#### これから

- 拠点に機能を集約
- 公共交通や徒歩で一度に様々な活動ができるまちに

### 都市軸を作り、クルマに頼らず生活できるまちに

- 都市拠点や拠点同士をつなぐ軸上で様々な活動ができるように都市構造を再編、高密度で都市的な土地利用を連担させ移動需要を都市軸に集約

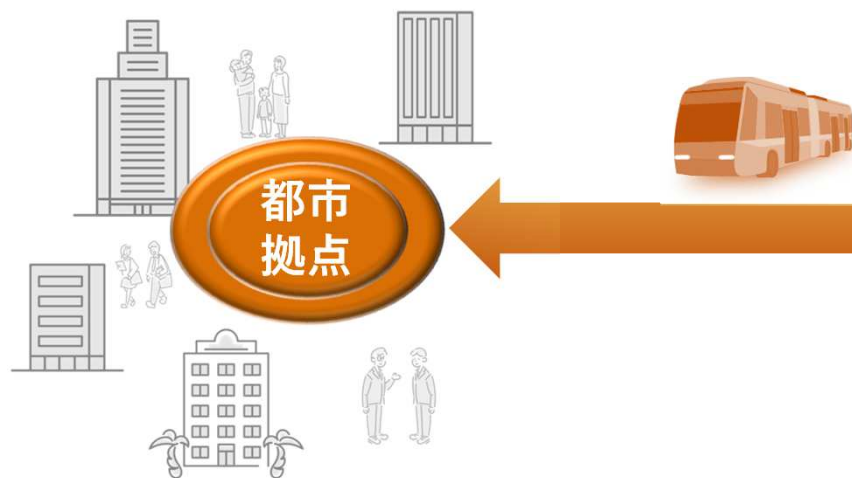


大量の輸送を担う  
新たな交通システムを導入



## ◆ 地域への拠点整備とアクセス環境の充実

- ・都市軸に安定してアクセス可能な**地域拠点**を形成し、**買物・交流等の日常活動の機能を集約**
- ・都市軸と地域拠点を結ぶ、**定時・定速性のある安定的な交通システム**と、**地域拠点と自宅や地域施設を結ぶラストマイル交通サービス**を地域特性にあわせて充実



### 都市拠点 が備える機能

- 都市圏における多様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
- ・ 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



### 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
- ・ 地域の人が集まり、日常的な買物・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
- ・ 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、防災・安全機能等

## ◆ 多様な交通手段のための道路空間へ

### 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**

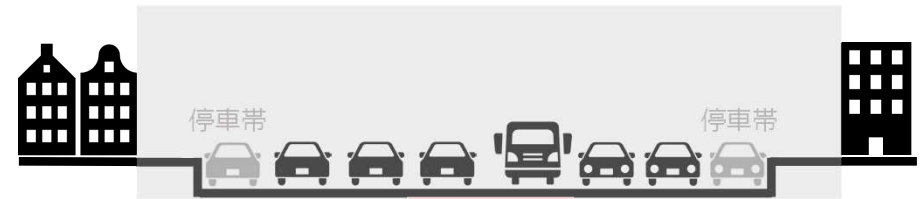


### 道路空間の 再編

- ・ 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

◆ 多様な交通手段のための道路空間へ

● 道路空間再編前

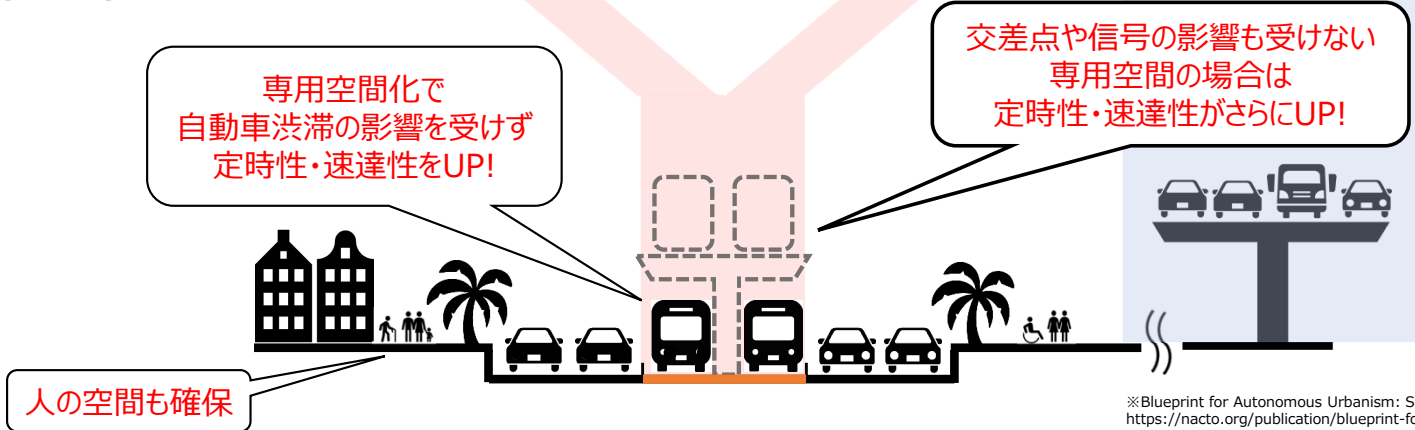


道路空間の再編 + 道路の整備・機能分担

● 道路空間再編後  
① バス走行車線を確保



② 公共交通専用空間を確保



※Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition  
<https://nacto.org/publication/blueprint-for-autonomous-urbanism/>  
[https://nacto.org/wp-content/uploads/NACTO\\_Blueprint\\_2nd\\_Edition\\_Part1.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/NACTO_Blueprint_2nd_Edition_Part1.pdf)

## ◆ 公共交通ネットワークの整備方針

## ■ 南北骨格軸等を担う強力な公共交通

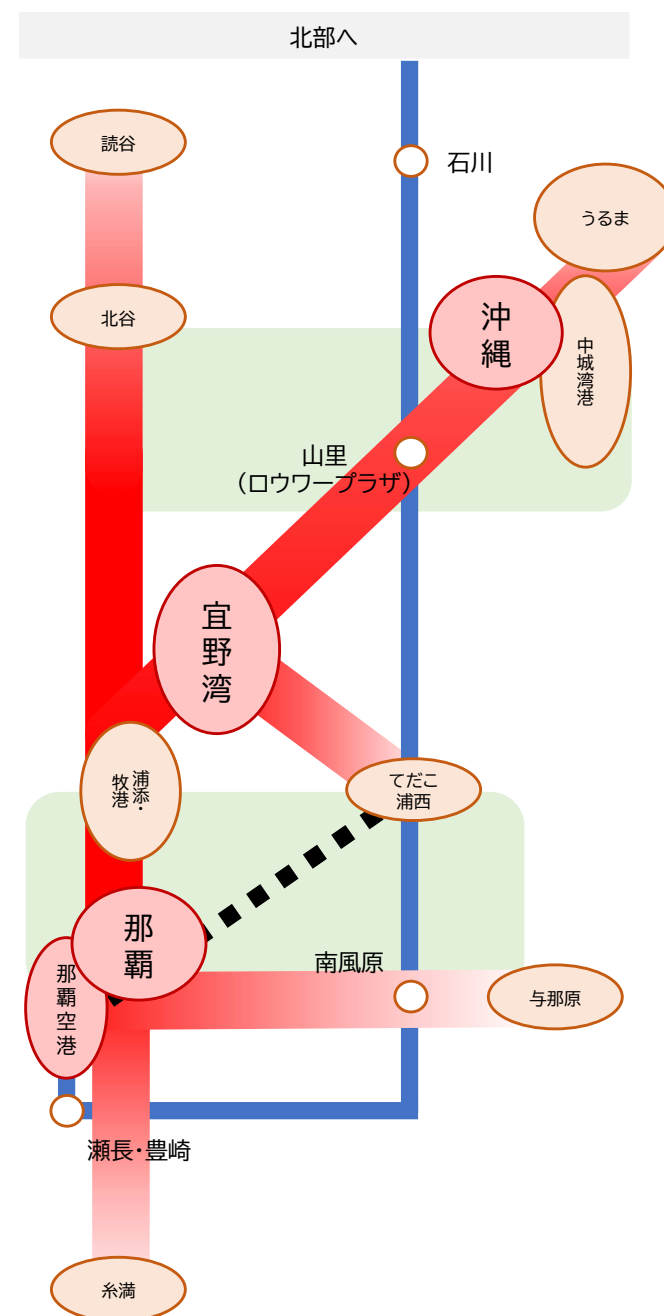
- 那覇－宜野湾－沖縄を中心とする都市圏骨格軸やその他の都市軸を強力に結ぶ、高い輸送力を持つ公共交通。
- 専用空間などの整備により、高速・高頻度かつ定時性の高い交通を実現
- 特に那覇－沖縄市間は需要も大きいいため、自動車の混雑の影響を受けない専用走行空間を構築して安定性を確保
- 観光需要も考慮して、西海岸北谷方面も強力に推進

## ■ 高速道路を走行する公共交通

- 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

## ■ 都市拠点周辺をサービスする公共交通

- 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





将来の交通ネットワーク：公共交通ネットワークの整備方針

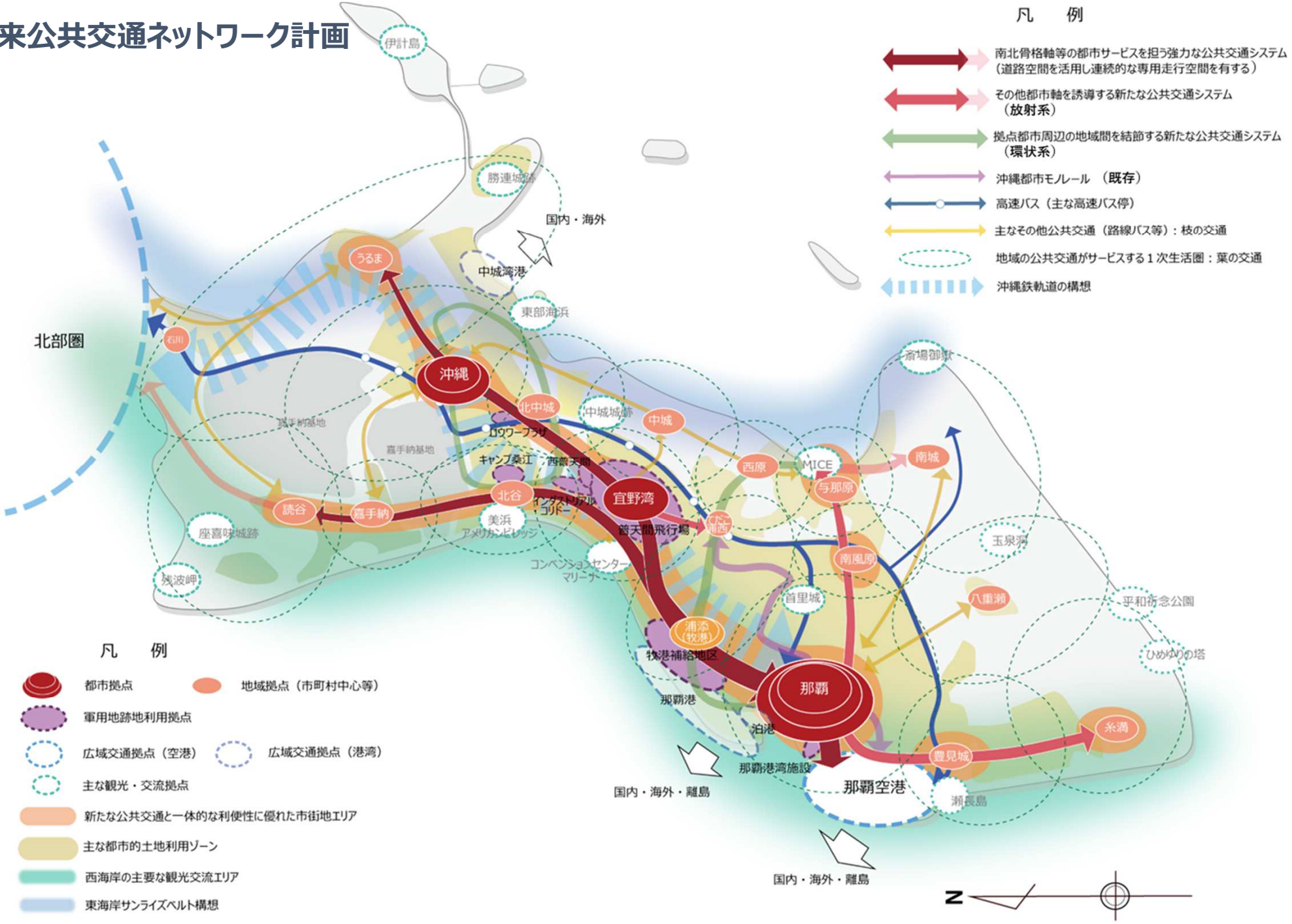
2025/10/7  
委員会

9  
産業と経済革新の  
基盤をつくる

11  
住み続けられる  
まちをつくる

13  
気候変動に  
具体的な対策を

◆ 将来公共交通ネットワーク計画



## ◆ 道路ネットワークの整備方針

## ■ 物流・観光をはじめとする長距離トリップのための道路

- 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

## ■ 都市骨格軸上に位置する都市拠点やその他の重要拠点をつなぐ道路

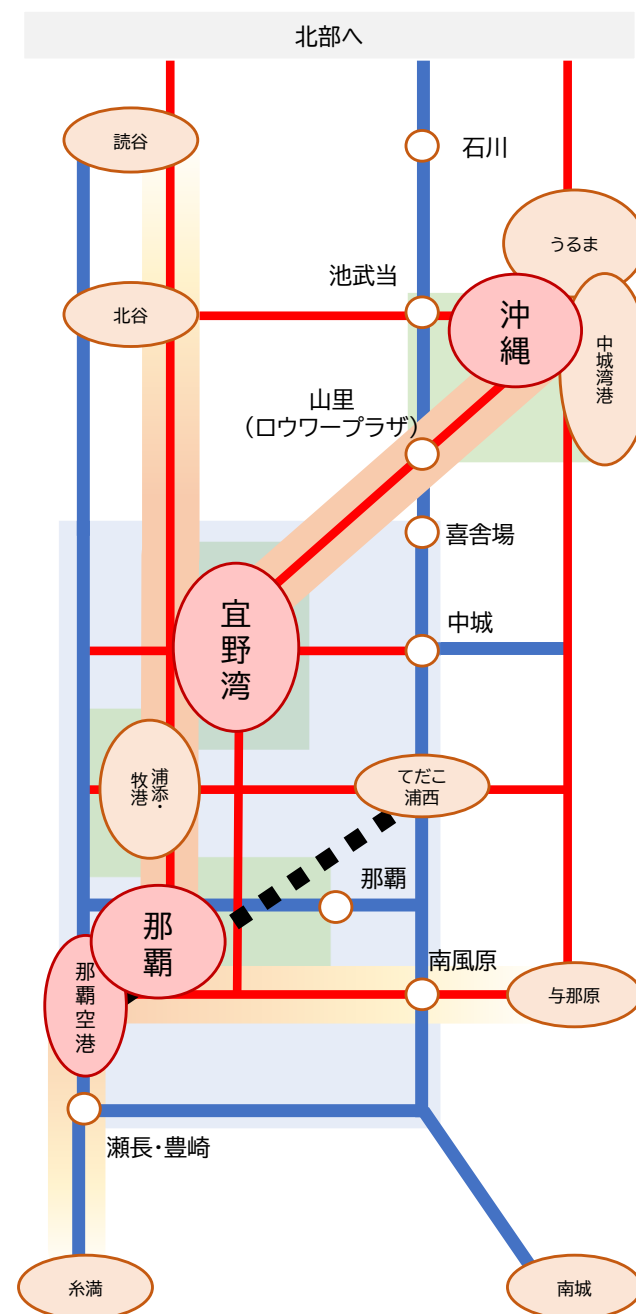
- 高規格幹線道路と合わせてハシゴ道路を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保
- ハシゴ道路をスムーズに連絡するIC・SICを整備

## ■ 公共交通の快適な走行を支える道路空間

- 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

## ■ 都市拠点を形成する環状道路

- 那覇・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



将来の交通ネットワーク：道路ネットワークの整備方針

2025/10/7  
委員会

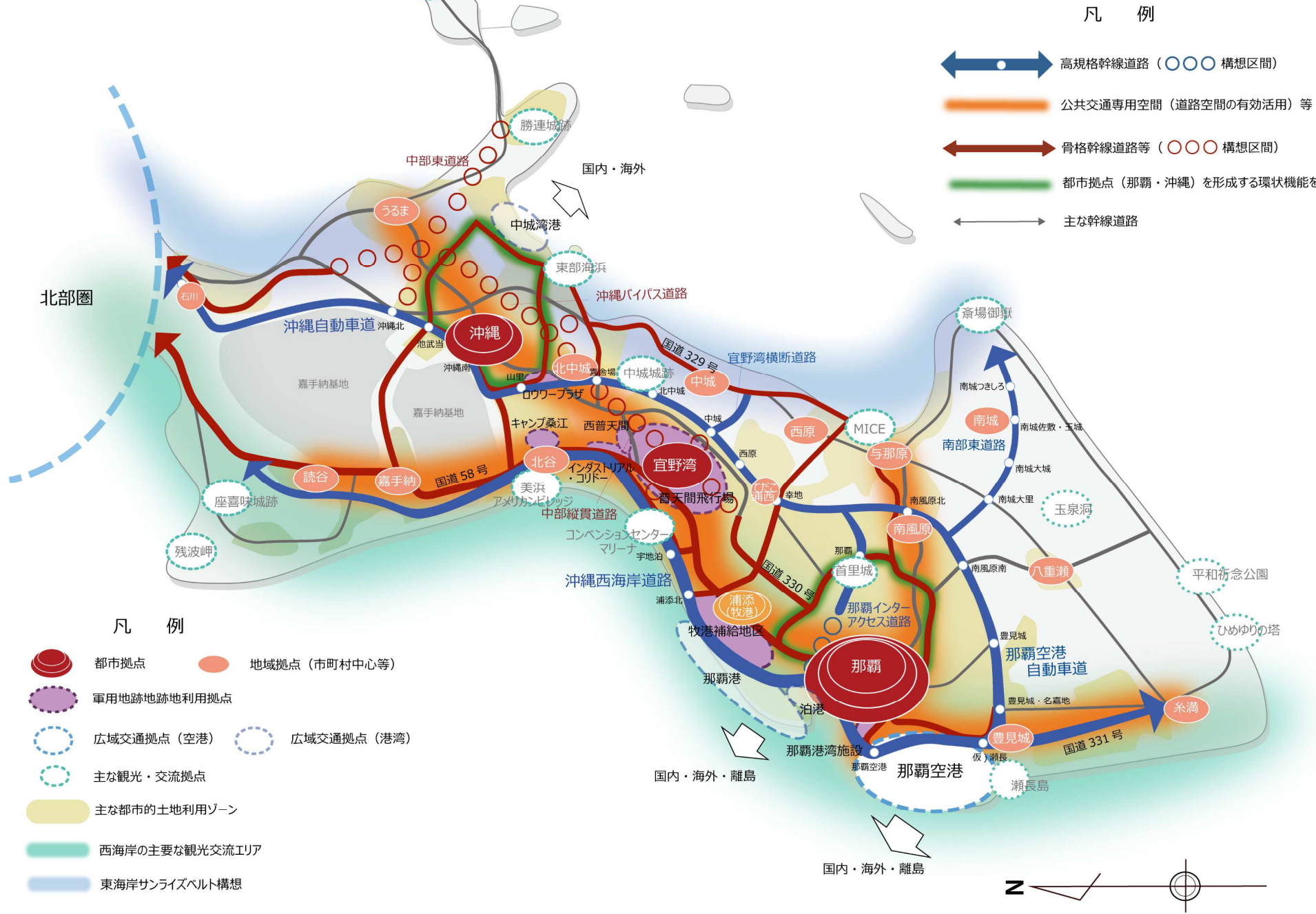
9  
産業と経済革新の  
基盤をつくる

11  
住み続けられる  
まちをつくる

13  
自然環境に  
調和的な発展を

沖縄県  
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

◆ 将来道路ネットワーク計画





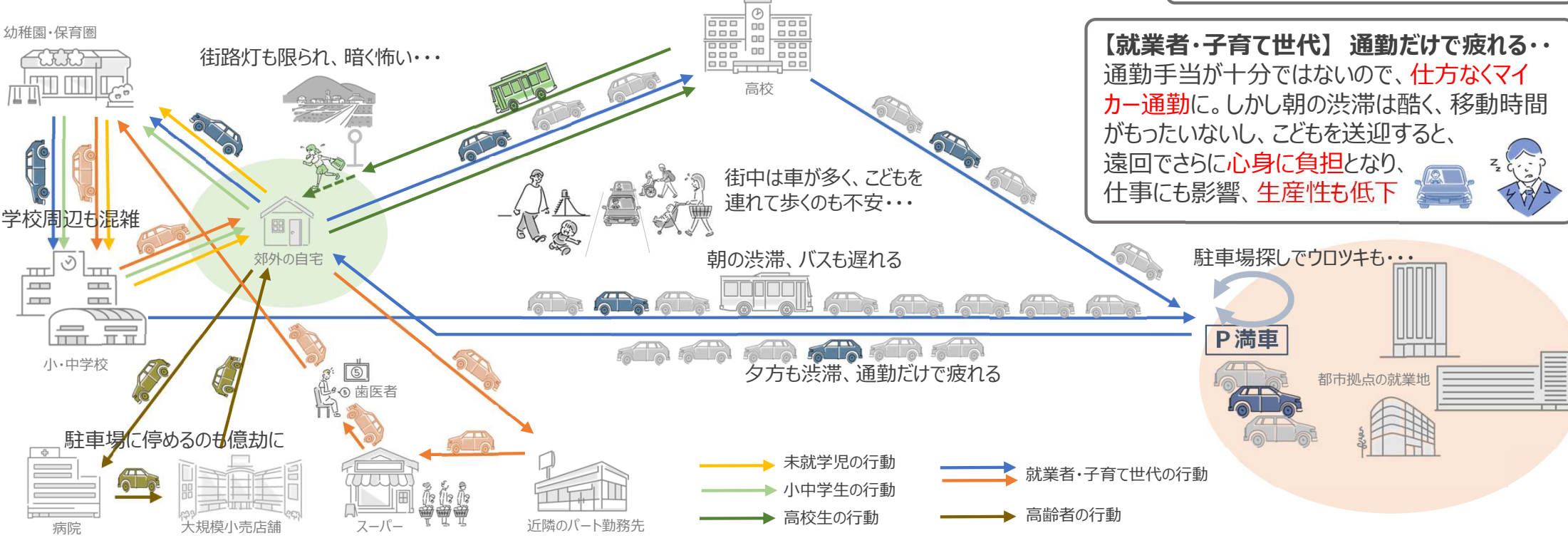
3. 都市交通マスタープランの方針と内容

# 現在の典型的な県民のライフスタイル

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

- 【居住地】 郊外に転居・・・  
限られた所得の中、地価や家賃も高騰しているため、家賃等が安い郊外に転居、移動も負担
- 【未就学児】 歩かない習慣が・・・  
幼稚園・保育園に通う時から送迎習慣が深く根付くことで、車利用が当たり前
- 【小中学生】 送迎は影響も色々・  
家族の送迎で通学する生徒も多く、学校周辺の道路も混雑  
親子ともに行動の制約や負担も
- 【高校生】 バスは運賃と遅れが・・・  
運賃も家計の負担になるため、朝は送迎してもらおう。下校時にバスを利用するとバス停からの夜道が不安



- 【高齢者】 不安だけど車しかない・・・  
運転に不安も出てきたが、車がないと生活に困る。年金暮らしだと、公共交通の運賃も高いので、今後もできる限り運転していくしかない
- 【就業者・子育て世代】 車で毎日あちこちへ多忙・・・  
収入を上げたいがこどもの迎えもあり、近隣でパート勤務仕事の後は、あちらこちらで買物、用事を済ませ、急いでこどものお迎え。帰宅後は家事や子育て、塾の送迎もあり心身ともに負担大
- 【移動困難者】 生活が厳しくても車・・・  
経済的に生活の質が十分確保できなくても、車を手放したら生活できない。移動コストを食費等に回したい



# マスタープランの実現により変化するライフスタイル

## 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

【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



【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**



### 徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿

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

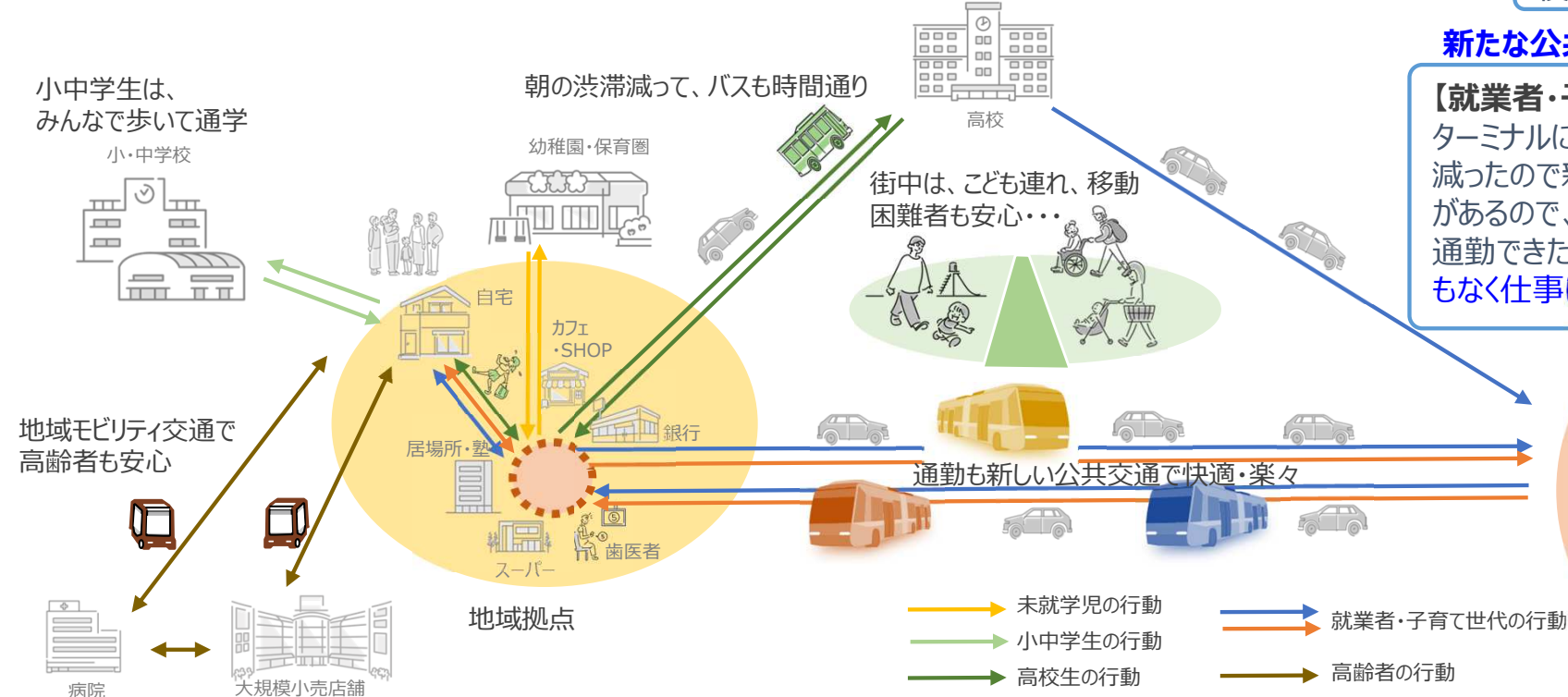


【高校生】 利用しやすいバスに・・・  
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。帰りは拠点近くの塾で勉強。夜道も安全で歩きやすい



### 新たな公共交通システム等の実現による姿

【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、車より早く、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。



### 各生活圏の地域公共交通の実現による姿

【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たし、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**



### 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

【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**

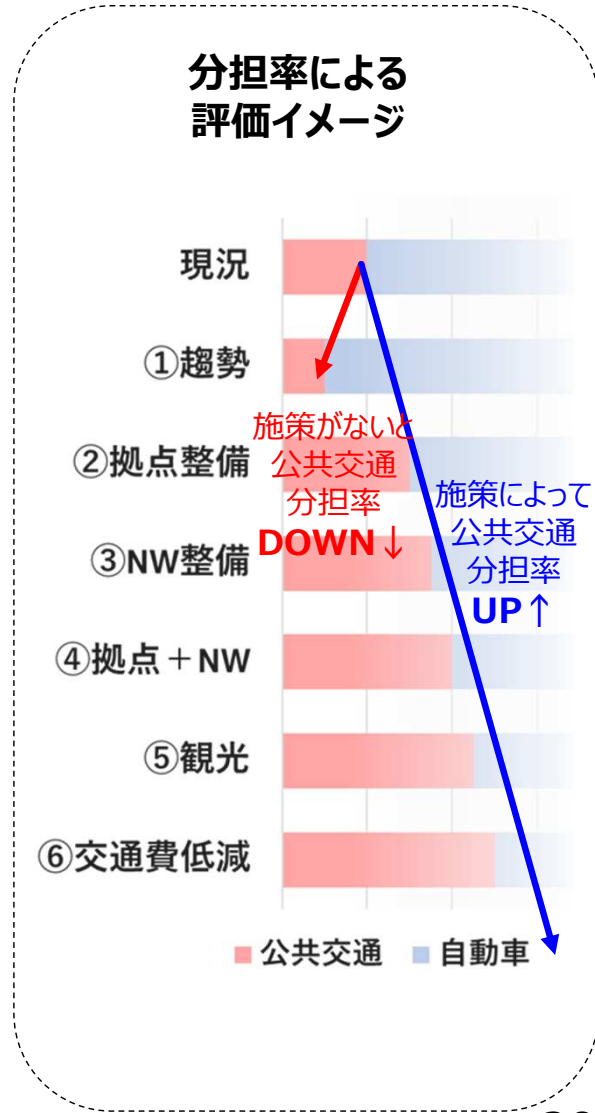
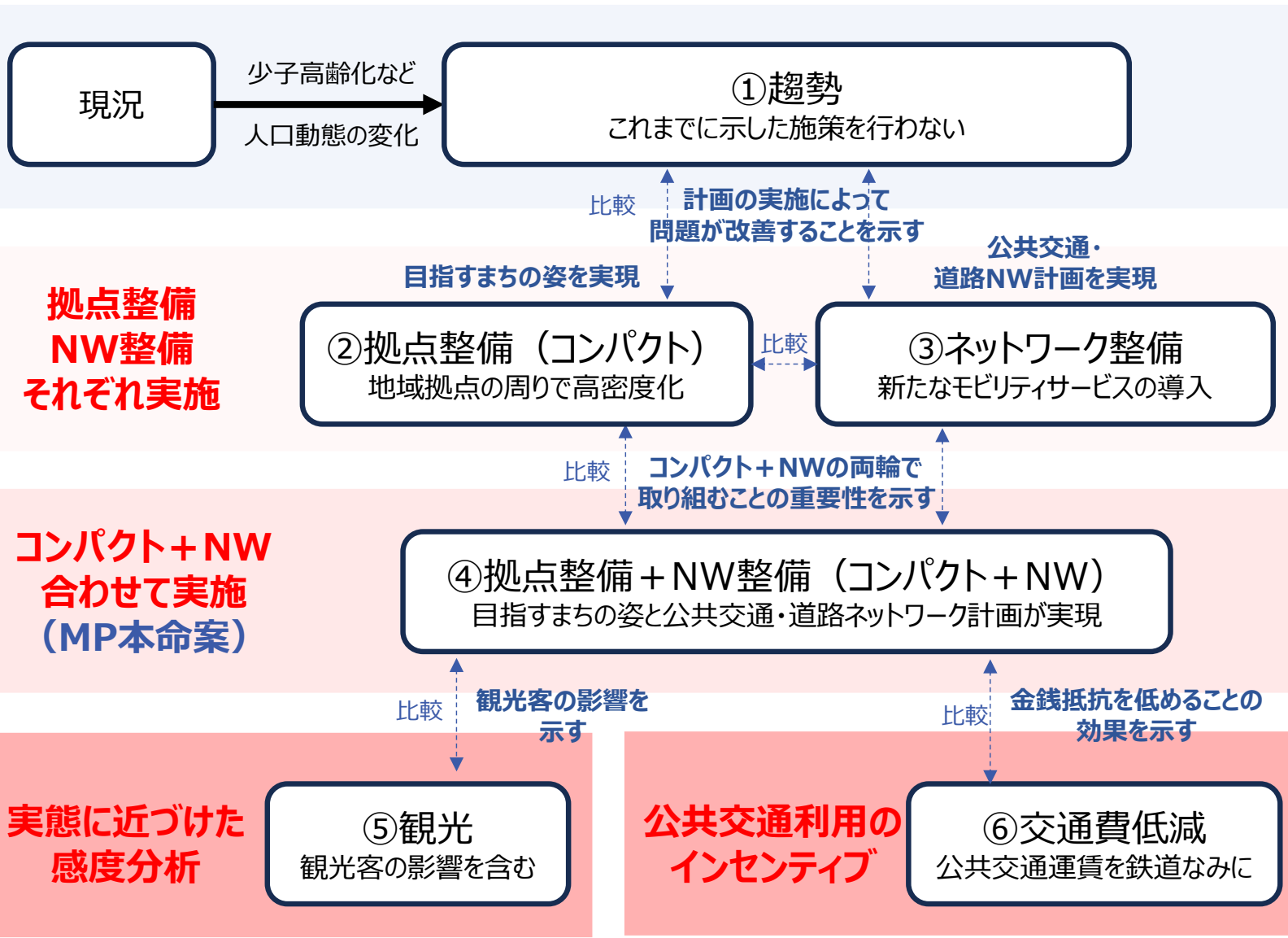


【移動困難者】 車が無くて暮らしやすい・・・  
つい外出を控えがちになっていたが、まちの隅々までバリアフリー化が進められ安心。街中に居場所や相談支援施設があり**車は使わなくなった**



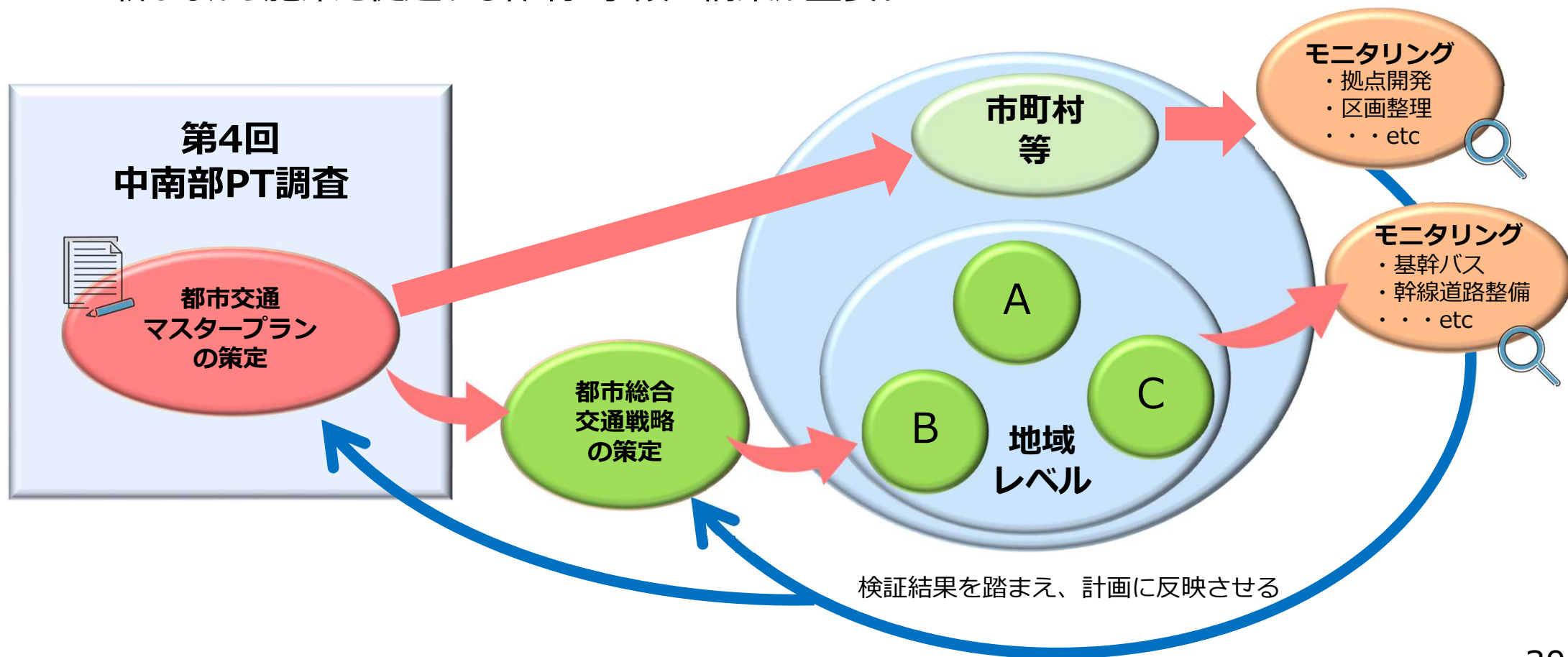
◆ 将来交通需要予測と評価及び素案作成

- これまで示した「目指すまちの姿」や公共交通・道路ネットワーク計画を実現した時の交通状況を予測し、  
趨勢シナリオと比較することでNW整備や拠点整備の重要性を示す。

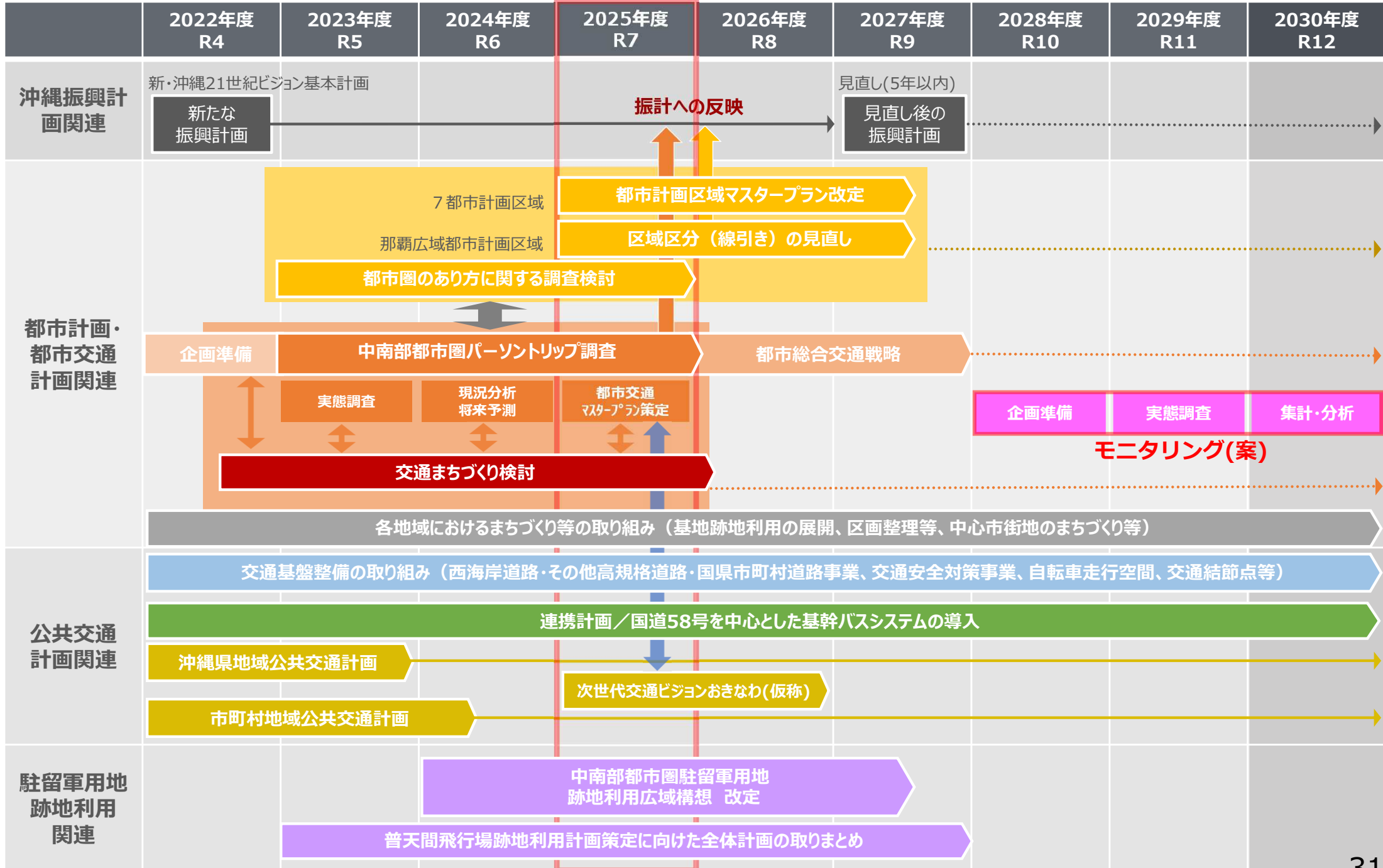


## ◆ マスタープランのモニタリング方針

- マスタープランの実現に向けては、戦略を定め（具体アクションと体制を定め）交通状況やマスタープラン目標達成状況の継続モニタリングしていくことが重要
- 拠点開発（跡地利用拠点含む）や交通機関整備、周辺のまちづくりなど日々状況は変化するため、マスタープラン策定時に想定したシナリオからの変化を的確に捉え、適切にプランを更新しながら施策を促進する体制・手段の構築が重要。



4. 都市交通マスタープランの実現に向けて  
【参考】関連計画



注) 各計画・施策は年次を含め予定・想定が含まれており変動する