

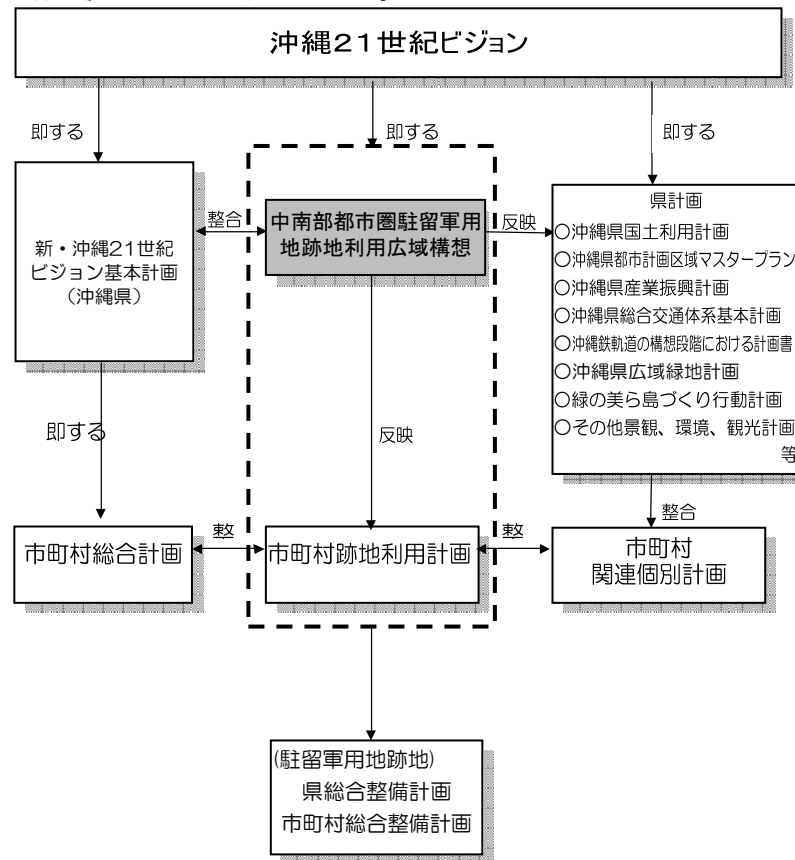
第Ⅲ章 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想の現況整理

1. 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想の現況整理

「広域構想」が策定された平成 25 年 1 月以降に策定・改定された上位・関連計画や、返還が合意された嘉手納より南の駐留軍用地の跡地利用を取り巻く状況等について整理を行った。

(1) 「広域構想」策定以降の上位・関連計画

「広域構想」は沖縄の振興計画である「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」と整合するものであり、関連する計画等へ、駐留軍用地跡地の有効利用及び県土構造の再編の観点からその内容が反映されるものである。



図Ⅲ-1 「広域構想」の位置づけ

「広域構想」が策定された平成 25 年 1 月以降に策定・改定された下記の上位・関連計画について確認を行い、改定にあたり反映すべき内容について整理した。

計画名称	策定・改定年月日	策定主体
新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画	令和 4 年 5 月	沖縄県
沖縄ブロック新広域交通計画	令和 3 年 3 月	沖縄県
沖縄県総合交通体系基本計画	令和 4 年 10 月	沖縄県
グリーンインフラ推進戦略 2023	令和 5 年 9 月	国土交通省
沖縄県広域緑地計画	平成 30 年 3 月	沖縄県

1) 新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画／令和 4 年 5 月【沖縄県】

① 計画の概要

基本構想「沖縄 21 世紀ビジョン」で掲げた 5 つの将来像の実現及び固有課題の解決を図り、沖縄県の自立的発展と住民が豊かさを実感できる社会の実現を目標とし、国際社会全体の共通目標であり、県民が望む 5 つの将来像とも重なる SDGs を取り入れ、県民一人ひとりをはじめとする社会全体での参画により、社会・経済・環境の三つの側面が調和した「持続可能な沖縄の発展」と「誰一人取り残さない社会」を目指すものとして公表された。

また、新型コロナウイルス感染症による深刻な危機的状況からの復興が前提となることから、ウィズコロナ並びにポストコロナのニューノーマル（新たな日常）にも適合する「安全・安心で幸福が実感できる島」を形成し、アジア・太平洋地域の平和に貢献し、アジアをはじめ世界と我が国との経済の架け橋となるとともに、持続可能な発展メカニズムを構築しつつ、県民全ての幸福感を高め、併せて我が国の持続可能な発展に寄与することを目指している。

② 「広域構想」の改定に係る内容

第 4 章「基本施策」及び第 5 章「克服すべき沖縄の固有課題」、第 6 章「県土のグランドデザインと圏域別展開」において、駐留軍用地の跡地利用について記載。

第 4 章 3. 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

(13) 駐留軍用地跡地の有効利用の推進

- ・ 駐留軍用地跡地の有効利用と県土構造の再編により、世界に誇れる沖縄らしい風景の再生や景観の創出、新たな都市空間の形成、平和・共生を理念とし、環境に配慮した持続可能な沖縄の発展を目指す
- ・ 各跡地が固有に持つ特性や跡地間の役割分担を考慮し、効果的な跡地利用を行うため、次に掲げる施策を推進
 - ① 広域的かつ総合的なビジョンを踏まえた跡地利用の推進
 - ② 国家プロジェクトの導入
- ・ 駐留軍用地の返還後、速やかに事業着手するため、次に掲げる施策を推進
 - ① 跡地利用計画の策定推進と支障除去措置の徹底
 - ② 公共用地の先行取得の推進

第 5 章 1. 克服すべき沖縄の固有課題

(2) 駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編

- ・ 基地の集中により歪められた県土構造の再編は、解決・改善を図るべき不可欠の課題であり、国による一層の諸条件の整備と財政措置が必要となる。跡地を活用した骨格的な道路網の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入、大規模公園の整備や国際的な交流・貢献拠点の核となる高次都市機能の導入等について、国家プロジェクトとして国に求め、我が国全体あるいはアジアや世界においても際立つ最先端のプロジェクトを推進する受け皿を創出する
- ・ 広大な面積を有する一団の土地が、市街地が広がる中南部都市圏において沖縄の未来の振興・発展のために利用可能となる。広域的かつ総合的なビジョンの下、県土

構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進し、本県全体ひいては我が国の未来を牽引する新しい都市づくりに向け、駐留軍用地跡地の有効利用を具体化していく（嘉手納飛行場より南の大規模駐留軍用地土地の有効活用）

- ・中南部都市圏の駐留軍用地跡地全体における土地利用の基本方針は、広域的かつ総合的な視点を踏まえ、以下のとおりとする
 - ① 中南部都市圏において総量が特に不足している「公園・緑地」の確保に努める
 - ② 各跡地の有する特性を生かした産業や機能の立地誘導に必要な用地の確保に努める
 - ③ 中南部都市圏の人口や住宅需給量の将来見通しを踏まえ、各跡地利用計画の内容に留意し、住宅地や商業地、その他の公共用地の確保を図る
- ・普天間飛行場の跡地（約 476ha）については、平和希求のシンボル及び防災拠点機能を備える国営大規模公園の整備を国に求めるとともに、体系的な幹線道路網の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入など、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ計画的な魅力あるまちづくりを進める

第6章 2. 県土の広域的な方向性

（1）中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編

- ・中南部都市圏を構成する各地域の個性や特長を生かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図り、多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組むことが重要
- ・返還が予定されている大規模な駐留軍用地跡地の有効利用は、県民の安全・安心と良好な生活環境の回復に向けた県土構造の再編につながる大きなインパクトを有している。長期的視点に立ち、今後及び将来の沖縄の発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のグランドデザインの下、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る
- ・既返還地の跡地利用においては、その用途の大半が大規模商業施設や住宅となっており、これまでと同様の手法で今後の跡地利用を実施した場合、広大な駐留軍用地跡地及び周辺が有する潜在力を引き出せないことが懸念される
- ・跡地利用を通じた新しいまちづくりでは、望ましい緑地環境の保全・創出、魅力ある景観の形成、貴重な自然・文化の再生等に努めることで、沖縄らしい景観・風景を次世代に引き継ぎ、時間とともに価値が高まる価値創造型のまちづくりを推進する
- ・国内外の需要・ニーズに戦略的に対応する産業の創出、さらに、多核連携型の国づくりの一翼を担う我が国の拠点として、先端技術や ICT 等を先駆的に導入・利活用するスマートシティ等の近未来の都市づくりを推進する
- ・返還が予定されている大規模な駐留軍用地跡地利用や鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の導入と連動し、自然資源や歴史資源等の保全を図りつつ、観光振興や産業振興等に資する土地利用を広域的かつ計画的に展開していく必要がある。このため、関係市町村と連携の下、中南部都市圏を一体の都市として捉えた都市計画区域の再編も視野に入れながら、持続可能な都市圏の形成に資する都市計画や交通政策を総合的かつ計画的に推進する

2) 沖縄ブロック新広域交通計画／令和3年3月【沖縄県】

① 計画の概要

広域道路ネットワークは、基幹道路（高規格道路及び一般広域道路）や一般国道、都道府県道からなる幹線道路網であり、これまでの道路網は 1994 年に策定した広域道路整備基本計画に基づいて整備を進めてきたが、新たな課題や実状を踏まえ、広域道路ネットワークを見直したものとなっている。本計画は、概ね 20～30 年間を対象とした中長期的な視点で検討している。

これまで、中南部圏域、北部圏域内の各地域から圏域の中心都市（中南部圏域：那覇市、北部圏域：名護市）まで 30 分圏の確立を目標に広域道路の整備を進めてきた。沖縄県の道路ネットワークを強化し、中南部圏域内・北部圏域内や圏域中心都市間の連絡を向上させる代表的な取組として、ハシゴ道路ネットワークの整備、また、那覇都市圏の渋滞対策として 2 環状 7 放射道路の整備を推進してきた。しかし、現状の交通課題の解消及び新たな国土形成の観点から、地域の将来像を踏まえた広域道路ネットワークの効率的な強化が必要であり、沖縄県では、道路渋滞の緩和の他、特に県民の生活に大きく関わる、本島内の連絡強化、災害時のリダンダンシーの強化が課題となっている。

新たな広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）は以下のとおりとなっている。

- 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 国土の更なる適正な管理

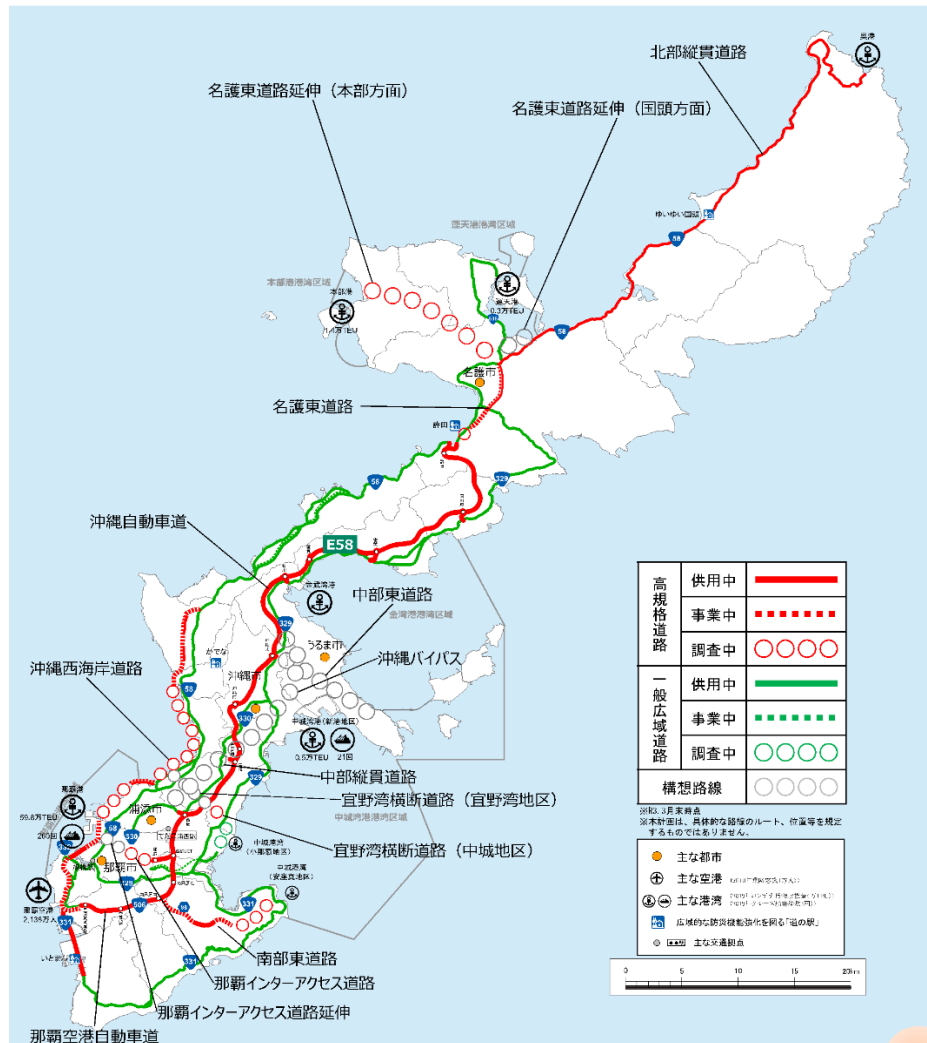
② 「広域構想」の改定に係る内容

4 広域道路ネットワーク計画「沖縄ブロック広域道路ネットワーク計画図（案）」における中部縦貫道路等構想路線の見直し状況を反映する（中部縦貫道路のルート変更、中部横断道路の削除）。

6 ICT 交通マネジメント計画において、交通マネジメントの取組が記載されている。

4 広域道路ネットワーク計画

沖縄ブロック 広域道路ネットワーク計画図（案）



9

6 ICT 交通マネジメント計画

広域道路ネットワークを効率的に運用し、広域道路ネットワークと交通拠点・防災拠点を有効に連携させた、安全・快適・円滑な広域道路交通の実現に向け、沖縄総合事務局と沖縄県は、大学や民間企業と共に地域道路経済戦略研究会や渋滞対策推進協議会を活用し、実証実験などを通じて、ICTを活用した交通マネジメントの取り組みを進めています。今後は、ICTの活用に加え、安全性・快適性・円滑性の向上を目指す取り組みを進める中で、情報提供等に積極的にAI技術を導入し、効率性の高い交通マネジメントを推進していきます。（沖縄ブロック新広域交通計画、12頁）

3) 沖縄県総合交通体系基本計画／令和4年10月【沖縄県】

① 計画の概要

沖縄県では、昭和57年の第2次沖縄振興開発計画の下、最初の「沖縄県総合交通体系基本計画」が策定され、各種交通政策の進捗状況やその時点での計画全体の点検及び評価、更には社会情勢の変化を勘案しながら、これまで3度にわたりおよそ10年毎に見直しを行ってきた。

本計画は、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の実現に寄与するとともに、沖縄の総合交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針となるものとなっている。

② 「広域構想」の改定に係る内容

第4章 計画の目標、第5章 計画の体系と施策において、交通結節点（地域拠点）を中心としたまちづくりや沖縄らしい環境の保全と利活用を推進する交通体系が示されている。また、中南部都市圏の交通体系（図4-12）では次世代交通システムに関して『基幹バスシステム等』という言葉に統一されており、国道58号那覇～コザの基幹バスシステムは短中期計画として示されている。

第4章 計画の目標

3 施策展開後の姿 (1) 人々が賑わうコミュニティが形成され、移動にも便利な地域づくりが進みます 基幹バスシステムや鉄軌道を含む新たな公共交通システムの交通結節点（地域拠点）を中心としたまちづくりが進み、フィーダー交通との乗り換えが便利になる。また、周辺には、商業施設、医療・介護の福祉施設や事業所など、日常生活を送る上で必要な機能が集まり、人々が集う賑わいとコミュニティが生まれる。



図 4-6 将来の交通結節点のイメージ

（沖縄県総合交通体系基本計画、30 頁）

3 施策展開後の姿 第4章 計画の目標 (1) 脱炭素社会に向けた都市づくりと次世代インフラの利用が進みます 脱炭素島しょ社会に向け、水素ステーションやEV充電器等の次世代自動車の普及拡大に向けた環境整備や交通インフラにおける省エネルギー化が進み、資源循環型の社会生活、人と環境に優しいまちづくりが進んでいる。県内の交通網は、自家用車・路線バス等が電気自動車（EV）など次世代自動車に転換が進むとともに

に、モノレールや基幹バスシステム及び鉄軌道を含む新たな公共交通システムが県民や観光客の足として定着するなど、地球環境に優しい交通体系が確立されている。



図 4-9 将来の公共交通システムのイメージ

(沖縄県総合交通体系基本計画、33 頁)

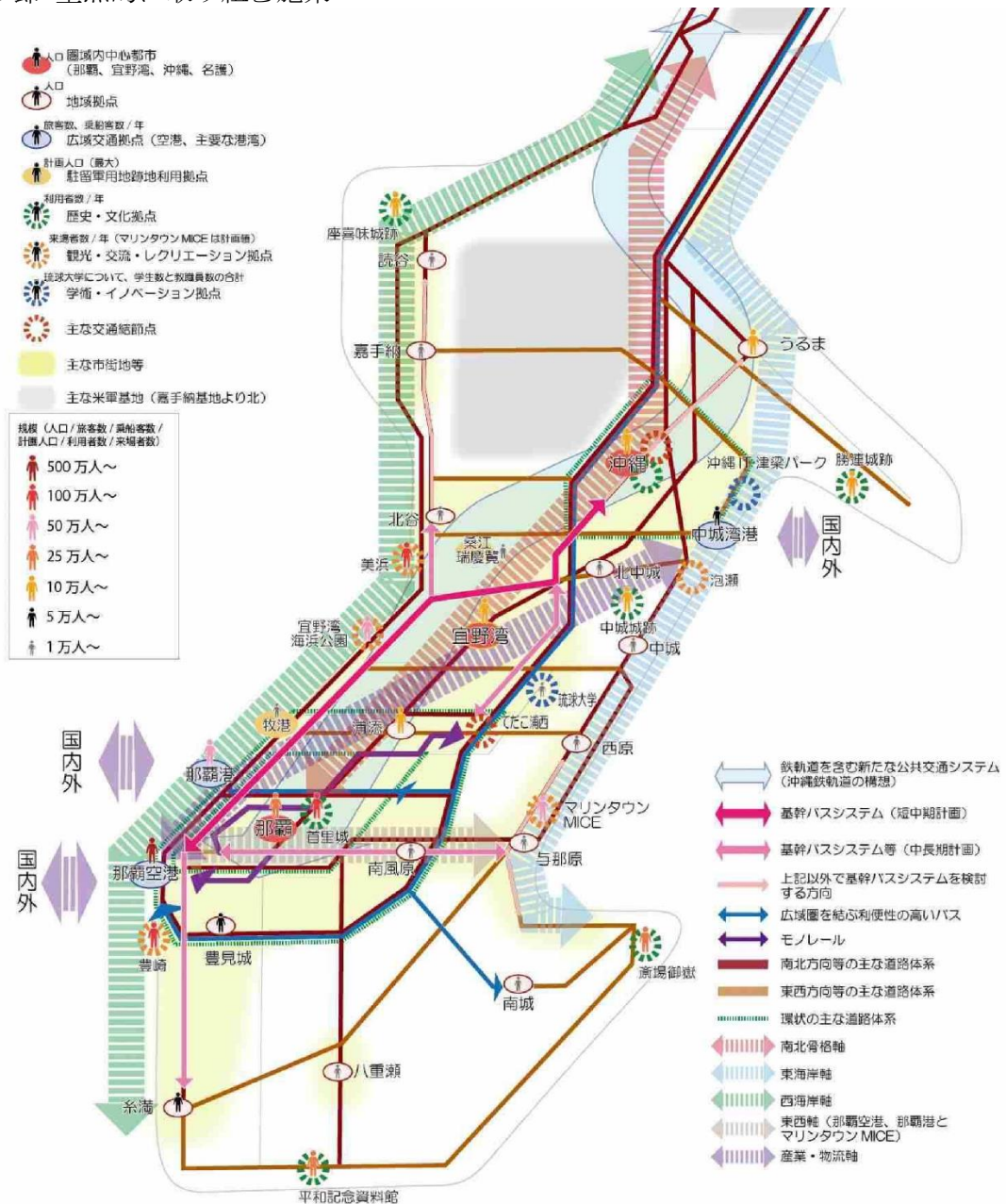
(2) 沖縄が世界に誇れる自然環境と文化資源がいつまでも大切に守られています。観光需要等の適切な交通マネジメント等により、持続可能な観光地域づくりが展開され、世界自然遺産地域や復興した首里城等、本県の自然的・歴史的・文化的な遺産や資源が後世まで大切に守られている。その貴重さを沖縄の人々が実感し、さらに世界の人々が共感することにより沖縄の魅力がさらに広まり、その普遍的な価値が高まっている。



図 4-10 将来の持続可能な観光地域のイメージ

(沖縄県総合交通体系基本計画、34 頁)

第3節 重点的に取り組む施策



(沖縄県総合交通体系基本計画、36 頁)

2 公共交通の持続可能性の確保

基幹バスシステム導入に向けては、沖縄県公共交通活性化協議会において国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画に基づく取組が進められているが、その実現には、県民の理解を得ながら、地域の関係者と連携した総合的な取り組みが必要である。

(沖縄県総合交通体系基本計画、37 頁)

第5章 計画の体系と施策

(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

国内外で気候変動による影響が顕在化しており、地球温暖化対策の推進が一層求められている。本県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きいことから、次世代自動車の導入や自動車利用から公共交通や自転車利用への転換等の取組を展開する。

ア 運輸部門における脱炭素化及び省エネルギー化に向けた交通インフラの強化

本県の地理的特性や公共交通システムの整備の遅れ等から、本県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きくなっており、運輸部門の脱炭素化に向けた取組を進めることが重要である。運輸部門の脱炭素化に向け、環境負荷の少ない自動車や船舶、航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及を推進する。そのため、必要な充電設備や水素ステーション等のインフラシステムの構築や、シェアリングサービスの普及促進、港湾や空港における脱炭素化を推進していく必要がある。また、海上交通や航空分野及びバス・トラック・タクシーの事業者等と協力し、デジタル技術の活用を含め、交通・物流サービスの効率化・生産力向上と環境配慮を両立して促進していく。

- a EV(電気自動車)等次世代自動車の普及を促進する
- b シェアリングサービス等の普及を促進する
- c 新技術導入や運航方式改善による航空機運航分野のCO₂削減を促進する
- d 低・脱炭素化船開発後の普及や運航効率改善による海上輸送分野のCO₂削減を促進する
- e 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等に取り組み、カーボンニュートラルポートの形成を推進・促進する
- f 空港の脱炭素化を推進する
- g EV等の普及による運輸部門の脱炭素化や、空港や港湾における脱炭素化に向け、再生可能エネルギー等の導入拡大を推進する

イ 過度な自家用車利用からの転換

脱炭素社会の実現に貢献する交通環境の構築を進める上では、県民や観光客が環境に配慮した移動手段を選択することも重要であり、自家用車やレンタカー利用から公共交通機関への乗り換えを推進するため、MM(モビリティ・マネジメント)の推進や、徒歩や自転車等で快適に移動できるための歩行空間や自転車通行空間等の整備を推進する。

- a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する
- b 自転車通行空間の整備を推進する
- c ライフステージに応じたMM(モビリティ・マネジメント)を推進する
- d 観光客の公共交通利用を促進する取組を推進する

(沖縄県総合交通体系基本計画、79～80頁)

4) グリーンインフラ推進戦略 2023/令和5年9月【国土交通省】

① 計画の概要

グリーンインフラとは、「社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組」であり、社会課題の解決を図る社会資本整備やまちづくり等に自然を資本財（自然資本財）として取り入れ、課題解決の基盤として、その多様な機能を持続的に活用するものである。

「グリーンインフラ」という言葉が政府文書で初めて登場したのが、第二次国土形成計画（平成27年8月閣議決定）であり、その後、第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月閣議決定）等、様々な政府の計画でグリーンインフラが位置づけられ、「国土の適切な管理」「安全・安心で持続可能な国土」「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会の形成」といった課題への対応の一つとして、グリーンインフラの取組を推進することとされてきた。その後、有識者からなる「グリーンインフラ懇談会」を開催し、グリーンインフラの推進に向けた議論を本格的に開始するとともに、令和元年にはグリーンインフラ推進戦略(以下「前戦略」という。)を公表した。

前戦略は、我が国のグリーンインフラの黎明期において、その概念や多様な主体が取り組む必要性を示すとともに、率先して国土交通省が実施すべき施策の方向性を示したものであるが、ネイチャーポジティブやカーボンニュートラル、ネットゼロなど、グリーンインフラに関連する社会情勢にも大きな変化が生じていたことから、令和5年3月より開催した「グリーンインフラ懇談会」における推進戦略のあり方に関する議論を踏まえ、関係府省庁や地方公共団体、民間企業、NPO、学術団体等の様々な主体に対して、ネイチャーポジティブやカーボンニュートラル等の社会情勢に対応したグリーンインフラの目指す姿を示し、多様な主体が参画できる環境整備の礎とするとともに、その目指す姿に応じて、グリーンインフラの推進に関する国土交通省の取組を総合的・体系的に位置づけ、全面改訂したものである。

② 「広域構想」の改定に係る内容

第3章「グリーンインフラのビルトイン」に向けた7つの視点において、資金調達やみどりが地域経済の促進に繋がることが示されている。

第3章 「グリーンインフラのビルトイン」に向けた7つの視点

5. 資金調達の視点

- 「グリーンインフラのビルトイン」を進めるためには、そのための資金調達が不可欠であり、その際、グリーンインフラが広く社会に裨益すること等を踏まえて検討を進めることが必要である。
- 例えば、グリーンインフラが共感を呼ぶものであることを考えて、クラウドファンディングを活用することや、グリーンインフラがその地域全体に裨益することを考えて、その地域で行われる事業から得られる収益をグリーンインフラに充てる仕組み、また、緑や土壌のCO2吸収源としての役割を考えて、カーボン・クレジットを活用すること等について検討を進めることが必要である。
- さらに、グリーンインフラには社会の持続性を高めるといった個別の利益にとどまらない効果があることを考えると、さらに広く市民・企業から資金を調達するための手法についても議論していくことが必要である。

- 資金調達において、まずはグリーンインフラの価値が広く認められること、次にグリーンインフラは社会的便益が大きいことが理解されること等、段階的な共感を得ることが費用負担への理解を進めるうえで必要である。
- 資金調達については、官と民のお金を分けることなく、ブレンデッドファイナンスという形で、効率的にグリーンインフラに資金を充てていくという観点が重要であり、また、上述した Nature-related Financial Disclosure や SBTs for Nature などとも考慮する必要がある。

5) 沖縄県広域緑地計画／平成 30 年 3 月【沖縄県】

① 計画の概要

「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成 29 年 5 月）」の「みどり」に関する施策の実現を目指す推進計画であり、広域的観点からみたみどりの確保目標や配置計画及びみどりの形成の方策などを示し、今後の沖縄県におけるみどりの形成の推進施策の方向を明らかにするものである。

② 「広域構想」の改定に係る内容

序章にて、公園・緑地の定義が示されている。

序章 はじめにー沖縄県広域緑地計画とはー

(2) みどりの定義

■みどりの区分と定義

- ・みどり：周辺山系の森林、都市の樹林・樹木・草花、河川・港などの水面、公園、農地に加え、公共施設などの植栽地・グラウンド、広場、民有地の植栽地など
- ・緑地：上記のみどりのうち、将来にわたって残される可能性の高い担保性のあるものの緑地は、施設緑地と地域制緑地に分類する。
 施設緑地：都市公園やこれに準じる機能を持つ公共・民間の緑地
 地域制緑地：農地や水面などのオープンスペース。土地所有の状況（公共用地、民有地）にかかわらず、法や条例などにより、国、県、市町村が土地利用を規制、誘導して確保する緑地
- ・緑被：樹林地、農地、街路樹、庭木、草地、施設など樹林や樹木、草地など、みどりで被覆された土地及び水面（裸地含まず）
- ・緑化：市街地に草木などを植えてみどりを増やす行為

(2) 駐留軍用地の跡地利用を取り巻く状況の変化

「広域構想」が策定された平成 25 年 1 月以降、嘉手納より南の駐留軍用地における駐留軍用地の返還、中南部都市圏における計画・構想等、駐留軍用地を取り巻く状況も変化している。

これらの変化について、「広域構想」に反映すべき内容について整理を行う。

1) 駐留軍用地の返還及び開発の状況

① キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）

平成 27 年 3 月に返還がなされ、跡地利用推進法に基づく「特定駐留軍用地」に指定された。

平成 27 年度に「キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）跡地利用計画」を策定し、その後、平成 30 年に 2 回の変更を行っている。平成 30 年 3 月には、沖縄防衛局による支障除去措置が講じられ、土地の引渡しがなされた。平成 31 年 1 月に都市計画決定、平成 31 年 2 月に土地地区画整理事業の認可がなされた。

地区内に移設された琉球大学医学部及び同病院を核とした沖縄健康医療拠点の形成に向けて整備が進んでいる。

② キャンプ瑞慶覧（施設技術部地区内の倉庫地区内の一部）

令和 2 年 3 月に返還された。跡地利用及び整備計画の検討が行われており、令和 4 年 2 月にキャンプ瑞慶覧地区（施設技術部地区内の倉庫地区の一部等）の平坦部分を対象として、組合施行による土地地区画整理事業で跡地の整備を進めると発表された。

地区内にある北谷城跡が令和 3 年 3 月に国史跡に指定されており、跡地利用においても北谷城跡の保全・活用に向けた検討が進められている。

2) 中南部都市圏における計画・構想等

① 東海岸サンライズベルト構想（令和 3 年 3 月）

沖縄の更なる発展に資するため、沖縄本島東海岸地域に着目し、東海岸地域の活性化・発展の推進及び県土の均衡ある発展を推進するための方向性を示した構想である。

「広域構想」の改正に係る内容として、以下の記載がされている。

◆土地利用の展開

- ・スポーツ施設や沖縄こどもの国等が立地する強みを活かし、子育てしやすい良好な住環境を形成するとともに、持続可能なまちづくりを推進。
- ・保全と開発の両立を図りながら、産業振興・観光振興及び良好な居住環境づくりに資する土地利用を広域的かつ計画的に展開。
- ・IT、IoTを活用し、効率化・省力化に対応しつつ、生産性を向上させ、産業としての成長産業化。
- ・企業誘致や県内企業の高度化を促進する新たな産業用地の確保を検討し、産業用地確保に向けた取組を支援するなど、臨空・臨港型産業の拠点形成。

◆観光の展開

- ・歴史、文化、自然を積極的に体験、学習できる公園整備など観光エリア拠点の形成を図るとともに、世界遺産など地域の魅力を生じた観光の展開。
- ・6次産業化の展開を推進するとともに、ICTを活用したデジタル化により、国内外の人とつながり、リピーターやEコマース等を含めた持続的な観光展開。

- ・良質なオープンスペースやゆとりある歩行者空間を確保したウォークブルなまちづくりを推進。

◆スポーツコンベンション地域の形成

- ・東部海浜開発地区「潮乃森」をはじめスポーツコンベンション拠点の形成を推進。

◆マリンタウンMICEエリアを核とした東海岸地域の活性化

- ・宿泊施設や商業施設の立地促進や施設利用者の交通利便性の確保、オープンスペースの賑わいやスマートシティの形成など、MICEを中心とした魅力あるまちづくり。
- ・長期滞在に繋がる周遊・体験型観光メニューの開発や拠点整備など観光資源の連携強化。

◆ITイノベーション拠点の形成

- ・企業集積や新技術の社会実装の促進に向けて、IT産業の集積やこれまで整備された基盤等を生かし、新技術の実証の先行地域としての展開。
- ・環金武湾に広がるIT産業の拠点などを結ぶ、自動運転等の先端技術を活用した実証の場「ITイノベーションロード」の形成。
- ・新技術の社会実験やソフトウェアの開発に取り組みながら、快適に滞在できるような、ワーケーションの拠点形成。

◆港湾や空港とつながる産業集積拠点の形成

- ・アジアへ展開する高付加価値な先端企業の集積や環境配慮に対応した研究開発等を推進。
- ・企業誘致や県内企業の高度化を促進する新たな産業用地の確保を検討し、産業用地確保に向けた取組を支援するなど、臨空・臨港型産業の拠点形成。

◆サンライズポートの形成(港湾の物流・人流機能の強化・拡充)

- ・東海岸地域の経済基盤となる物流・産業拠点、交流拠点機能の形成に向けて、物流・人流機能の強化・拡充を推進。
- ・ウォーターフロント空間の形成や東部海浜開発事業等の取組により、多彩で高付加価値の観光・交流拠点の形成やブランド価値を生む親水空間を提供。

◆円滑な交通ネットワークの形成

- ・ハシゴ道路ネットワークの構築に向けて、本島南北軸である国道329号南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパスの整備を促進するとともに、東西軸である南部東道路、浦添西原線などの整備を推進。
- ・宜野湾北中城線などのアクセス道路の整備を推進するとともに、中城湾沿岸の産業集積地域等を結ぶ新規幹線道路の整備に向けた取組を推進。
- ・国道329号バイパスを東海岸の物流道路としての役割を担う、東海岸地域一帯に連なる新たな基軸としての整備に向けた取組を推進。
- ・市町村と連携して広域的な公共交通ネットワーク形成に向けた取組を推進。