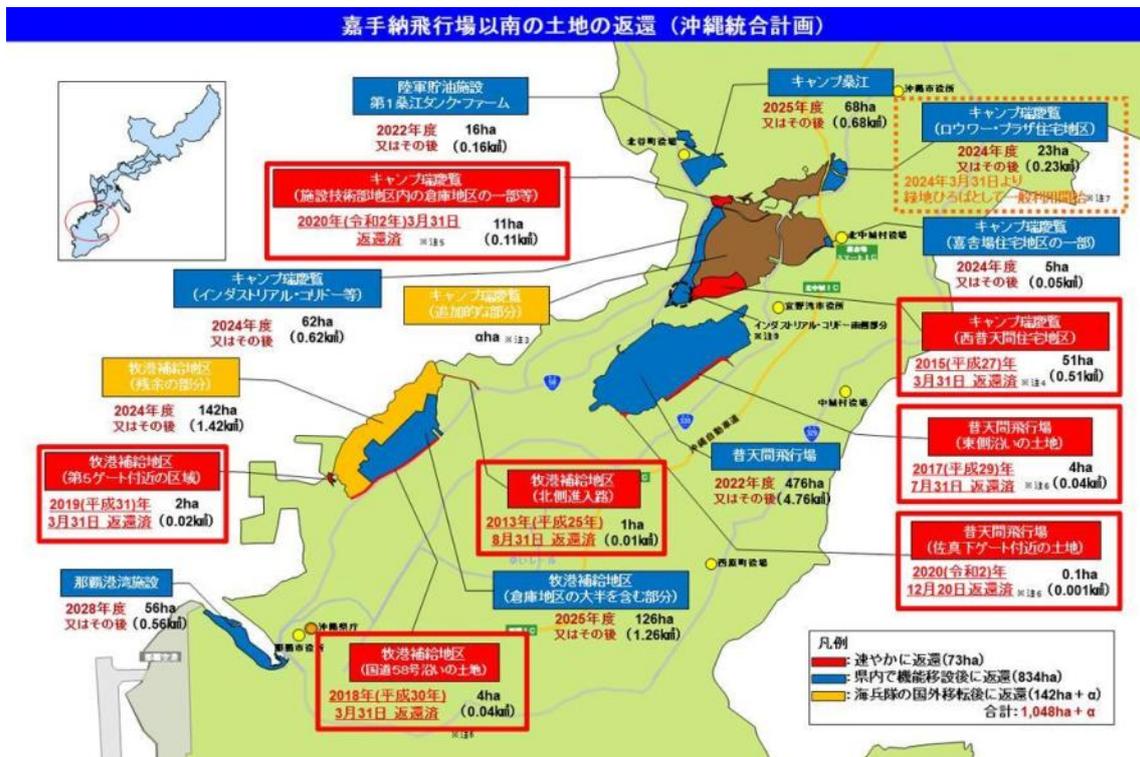


1 (1) 基地返還を見据えた都市構造

2 1,000ha にも及ぶ本県固有の課題である駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可
 3 能性があることから、長期的視点に立ち、今後及び将来の本県発展の推進力となる魅力・活力の創出
 4 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(仮称)」で検討される望ましい公共
 5 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
 6 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
 7 あります。

8



9

10

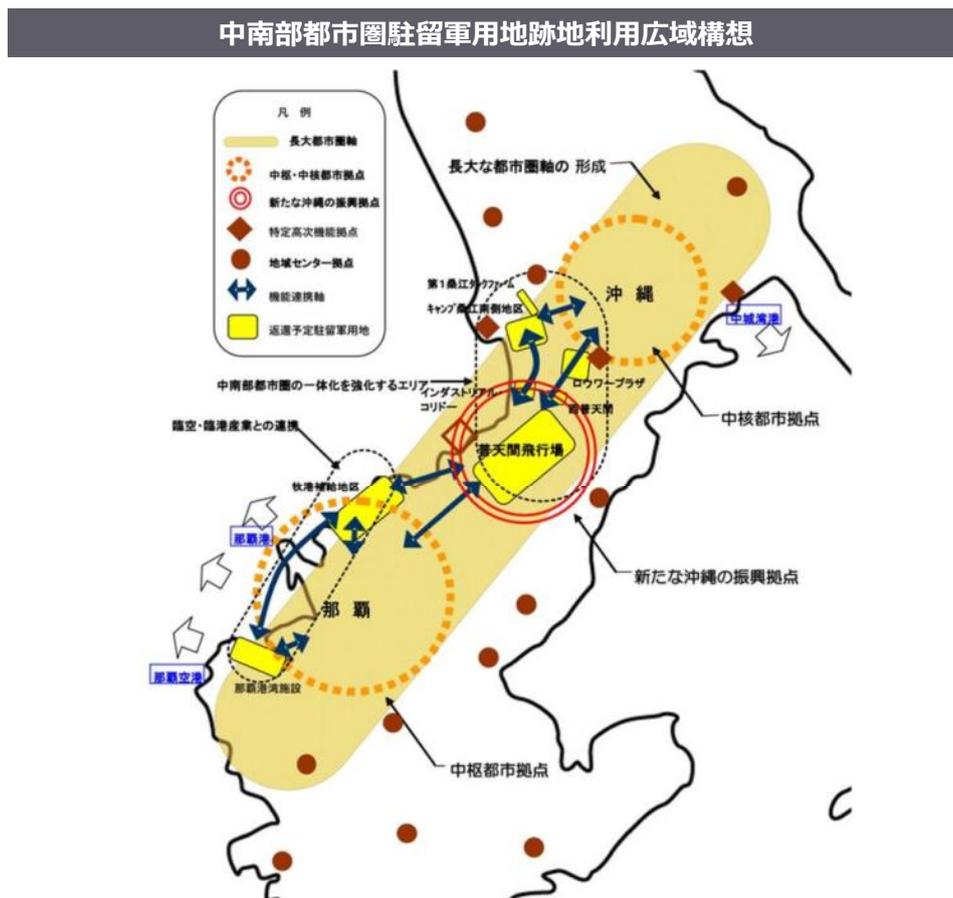
1 **多核連携・軸上都市構造** ～那覇・宜野湾・沖縄をつなぐ都市軸の形成～

2 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
3 (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、
4 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。

5 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
6 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
7 (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
8 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。

9
10
11
12
13

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



14
15
16
17

(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)

1 変わる人の動き

2 中南部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
 3 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、都市拠点への距
 4 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。

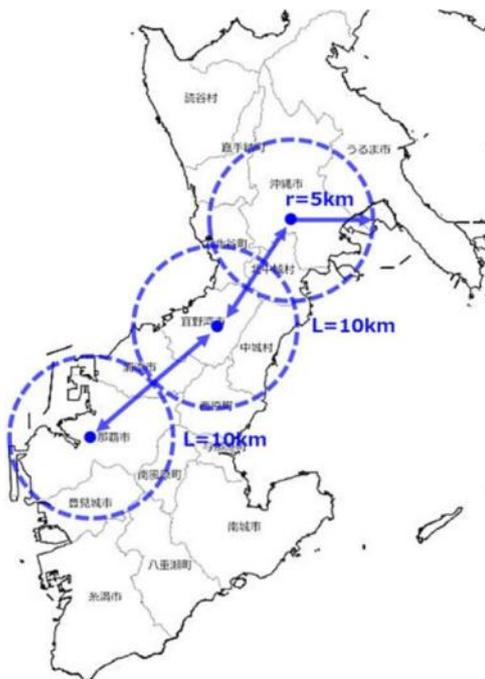
これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none"> • 目的地が那覇・沖縄に偏り、移動距離・移動時間が長い • 2つの都市拠点が離れており、基地により交通上のボトルネックが発生 	<ul style="list-style-type: none"> • 3つ目の新たな都市拠点、宜野湾ができることで、目的地が分散され、移動距離・移動時間が短縮 • 都市拠点が連担することで、都市拠点間の移動が円滑になります。

6
7
8

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



9
10
11
12

1 (2) 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）

2 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

3 中南部都市圏では、仕事・買い物・食事などの場所が分散し、移動には車が必須で、都心部へ行く
4 のも車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。

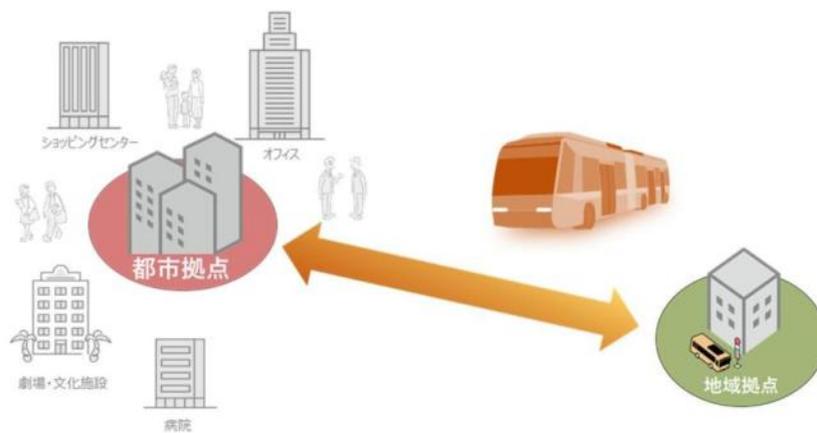
5 そこで、都市圏の中心としてオフィスや商業施設の集まる那覇市・沖縄市に加え、駐留軍用地の返還
6 により開発が見込まれる宜野湾市に都市機能を集約することで、仕事・買い物や外食など多彩な活動
7 を徒歩で行えるようになります。

8 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
9 い、多彩な活動ができるようになります。

10

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none"> 用事のたびにクルマで別の施設へと移動（仕事・買い物・食事など、その都度クルマで移動） 	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点に多彩な活動を支える機能を集約 公共交通や徒歩で様々な活動ができるようになります。

11



12

13

多彩な活動を支える都市拠点の機能
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

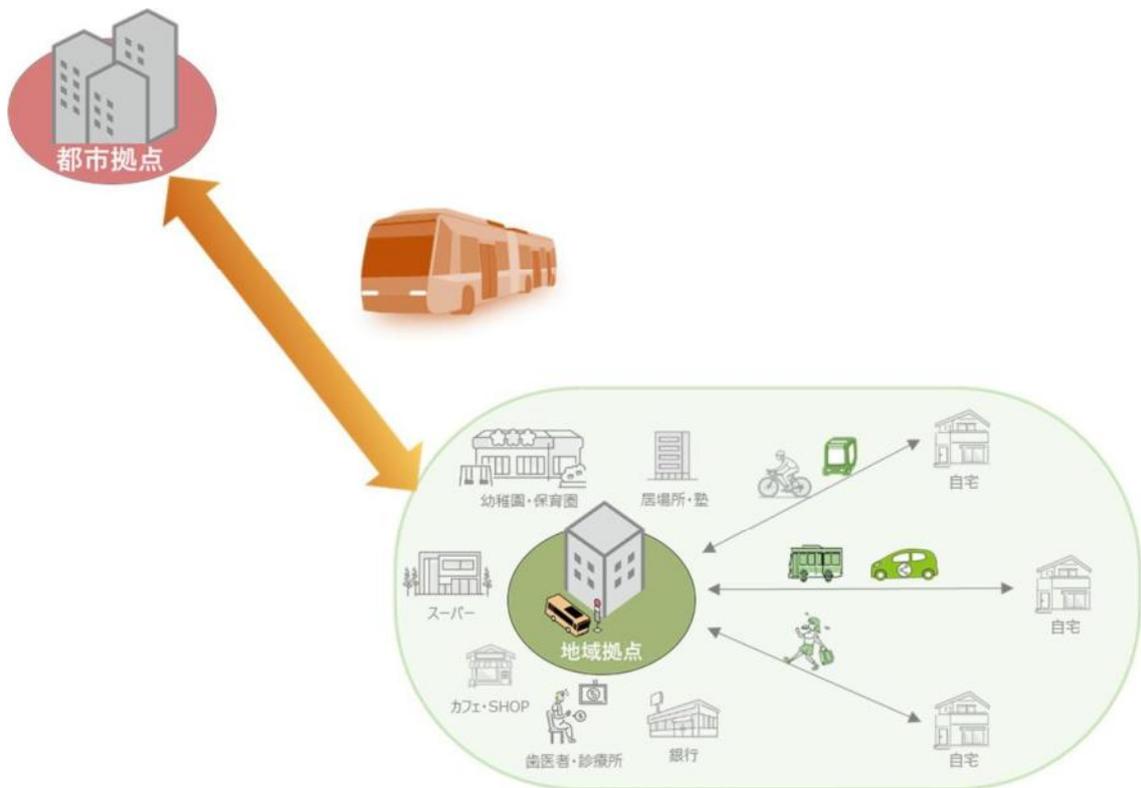
14

1 **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**

2 これまでは地域の中の移動も自動車が前提で、それぞれの場所にそのつど寄る必要がありました。そこ
3 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
4 通院などを一度にできるようにします。

5 また、地域拠点と都市拠点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
6 拠点での多彩な都市活動へのアクセス性を高めます。

7



8

9

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
<ul style="list-style-type: none">• 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、防災・安全機能等

10

1 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

2 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
3 備を進めていきます。

4 (1) 交通ネットワークの階層化

5 1) 道路ネットワークの階層化による交通の整序化

6 中南部都市圏においては、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
7 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
8 課題となっています。

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

11

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)

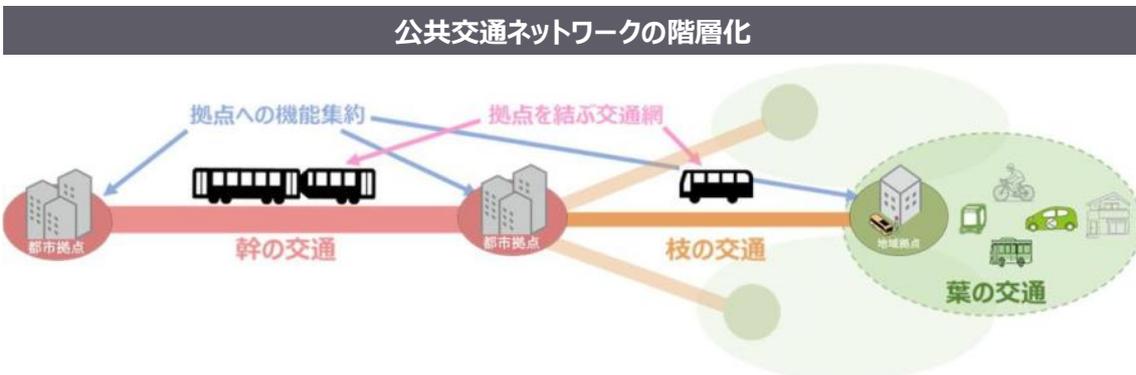
12

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

1 **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**

2 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
 3 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、中南部都市圏においては、
 4 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
 5 るための交通の効率化が課題となっています。

6 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
 7 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、
 8 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
 9 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
 10 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。



11

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	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

12

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

1 **幹の交通（都市拠点を結ぶ強力な公共交通システム）**

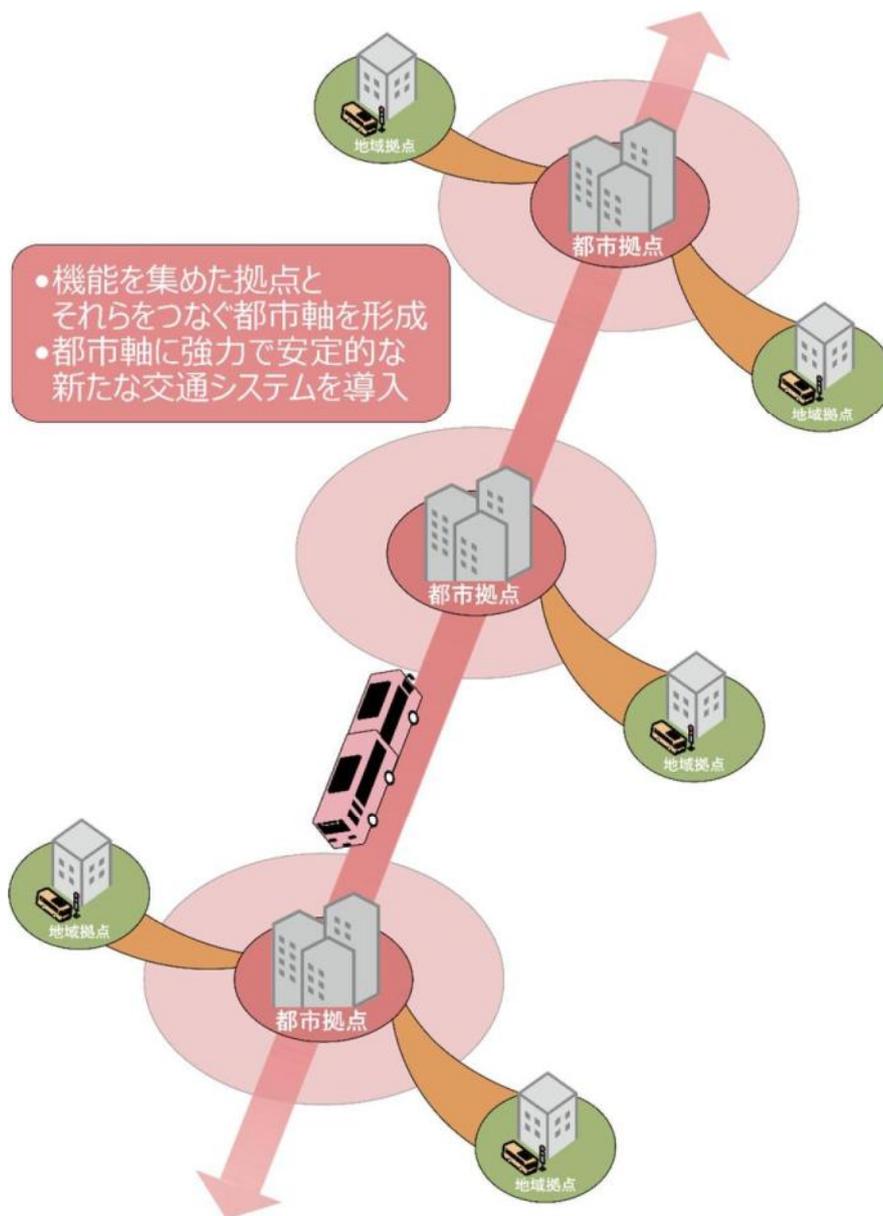
2 現在は目的地が分散しバスの路線が複雑なことや、那覇～沖縄間の都市拠点間が約 20km 離
3 れ、路線バスでは約 1 時間かかることなど、公共交通サービスのレベル向上が困難な状況にあります。

4 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
5 点が集っ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
6 集約されます。

7 こうして都市軸上に集約した移動需要は、強力な公共交通システムが成立する基盤となります。

8

幹の交通（強力な交通システム）イメージ



9

1 **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）**

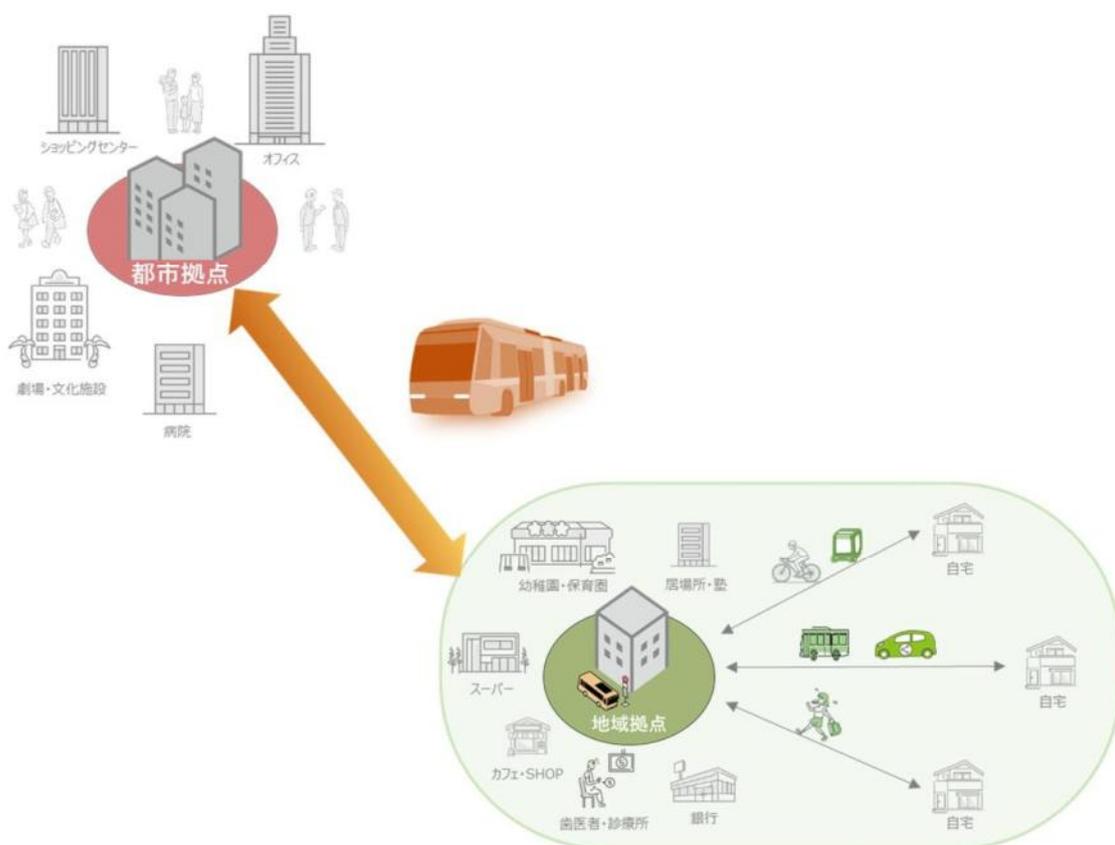
2 多彩な活動を支える都市拠点と、生活活動を支える地域拠点の間は、拠点間のある程度集約され
3 た交通需要により効率性の高い公共交通の運行が可能となることから、通勤・通学や余暇等に快適に
4 使える、定時・定速性の高い安定的な交通サービスを提供します。

6 **葉の交通（地域拠点内の出かけやすい移動手段）**

7 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
8 で車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
9 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
10 像を明確にした出かけやすい移動手段を提供します。

11

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



12

(2) 多様な交通手段のための道路空間へ

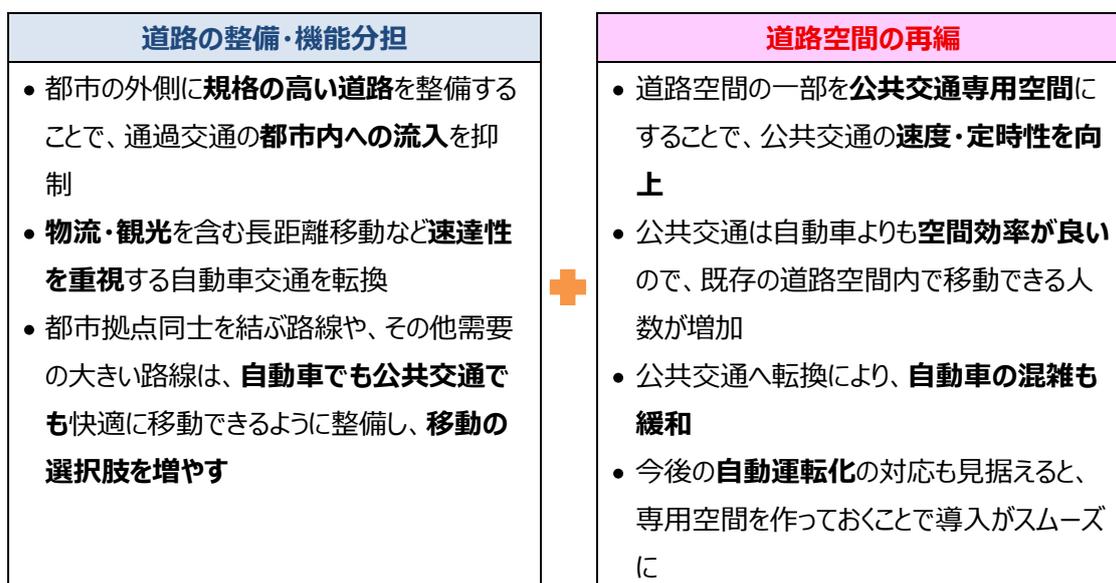
1 中南部都市圏では、国道 58 号などの主要な道路は慢性的に渋滞しており、快適な移動が難しい
2 状況です。また、定時性に優れたモノレールは、那覇市—浦添市の限られた区間で運行されています
3 が、那覇市—沖縄市の拠点都市間の代表的な公共交通は路線バスとなっています。

4 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
5 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
6 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
7 ります。

8

現 状
<ul style="list-style-type: none">● 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

9



10

11

12

1

道路空間再編のイメージ

2

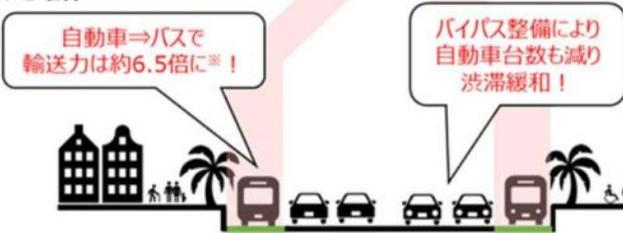
●道路空間再編前



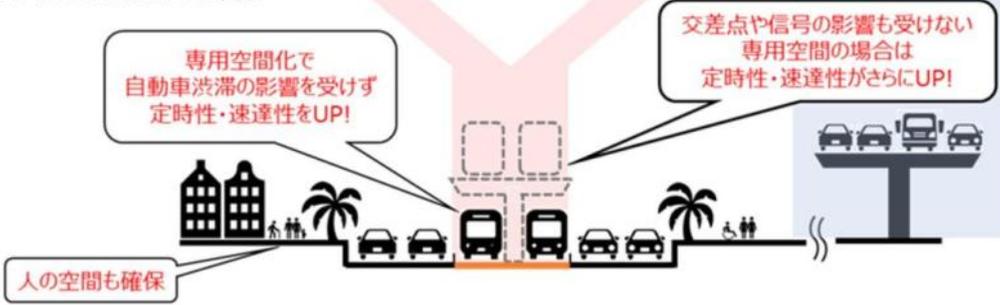
道路空間の再編 + 道路の整備・機能分担

●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



人の空間も確保

3

4

5

(出典) Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition

1 (3) 運用・支援体制

2 誰にも使いやすい交通サービスを推進する体制づくり

3 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
4 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
5 る仕組みの検討など、ソフト面からの対策も不可欠です。

6 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
7 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
8 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
9 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・MM
10 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。

11

12 地域の交通を「一緒に使って育てる」

13 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
14 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
15 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
16 持が難しくなっています。

17 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
18 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。

19 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
20 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
21 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。

22 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、より多くの人が使いやすくなり、利
23 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
24 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
25 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
26 係者等とともに取り組んでいきます。

27

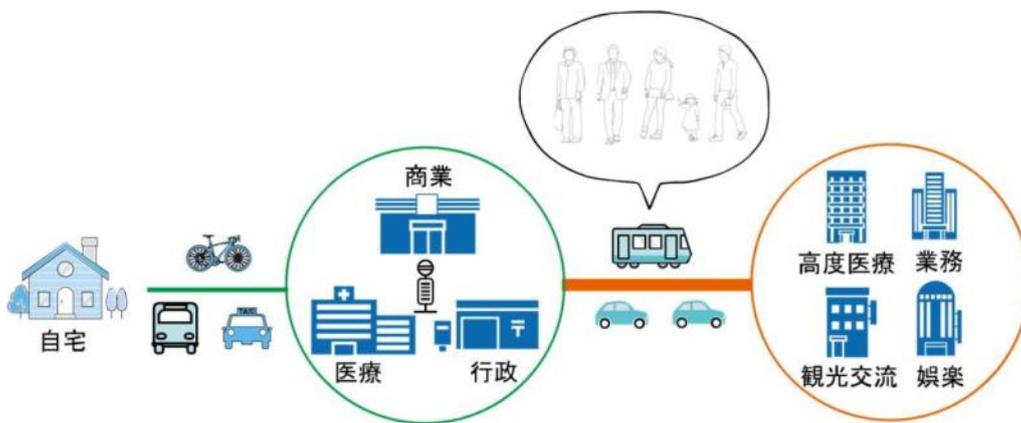
28

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

1 ● **誰もが自由にどこへでも移動できる**

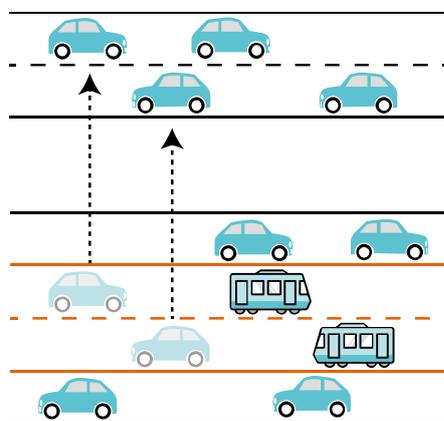
2 自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点、都市拠点間を相互につなぐわかりやすい公共交
3 通網へと再構築することで、クルマを利用できなくても都市圏の行きたい場所に移動ができるようにな
4 ります。公共交通網の再構築による効率化や公共交通の自動化を進めることで、将来の運転手
5 不足が解消されます。



(2) 道路をかしこく使い渋滞が解消

9 ● **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**

10 自動車と公共交通を使い分けられるようになり、公共交通は自動車以上に早く・快適な移動が
11 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
12 す。

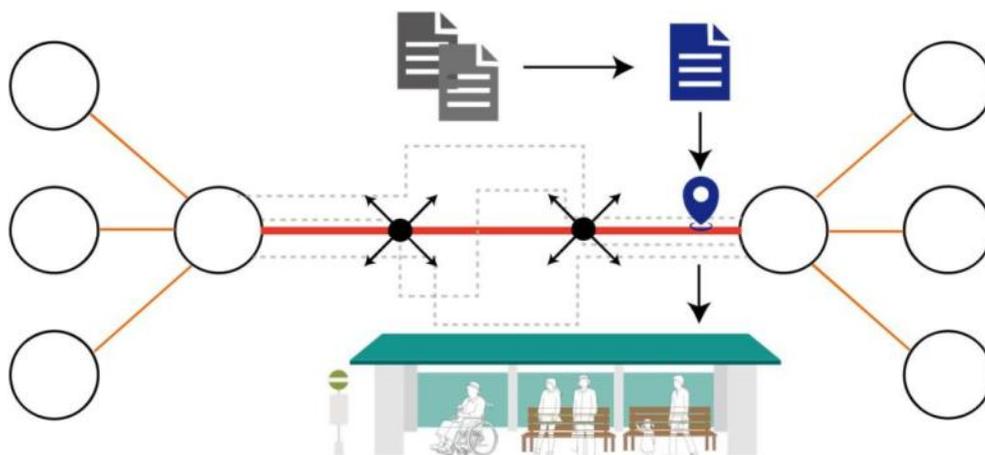


(3) 公共交通による移動の制限がなくなる

- 1 ● **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**

2 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
3 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



5

6

(4) 魅力ある都市の拠点ができる

- 7 ● **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**

8 中南部都市圏内の誰もが、安価に都市拠点へアクセスできるようになるとともに、都市
9 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
10 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
11 なります。

12



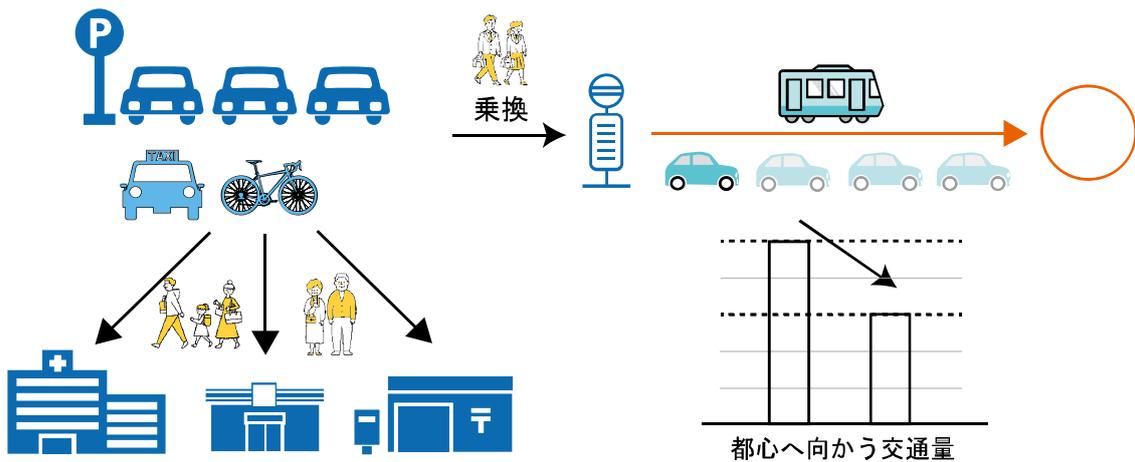
13

(5) 地域に交通と交流の拠点ができる

1 ● 地域の拠点をハブに都心へスムーズにアクセスできる

2 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もスムーズに移動で
 3 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
 4 の流入が減少し渋滞が緩和されます。

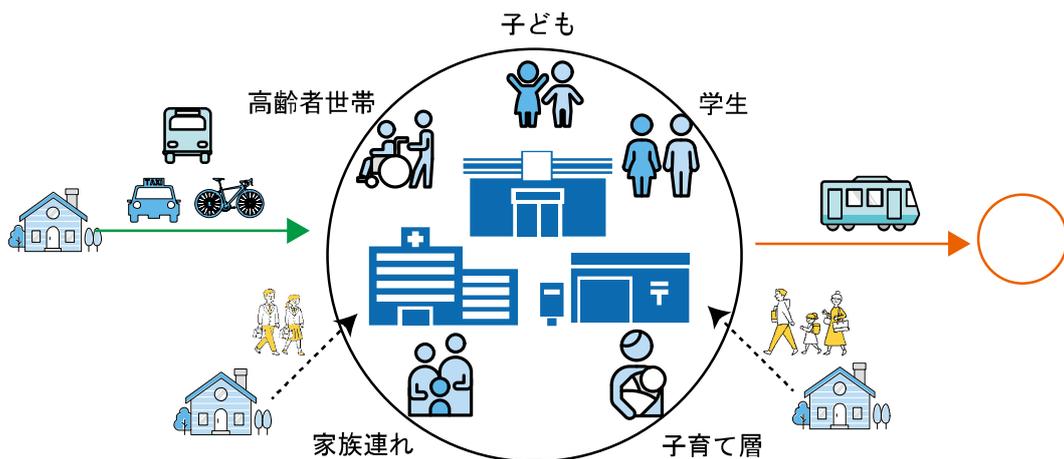
5



9 ● 地域の拠点を中心に日々の生活が充実する

10 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
 11 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。

11



1 5-6 目指す都市圏の構造

- 2 超高齢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
3 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
4 **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。
5

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、**県内への優れたアセスビリティを備えた**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

6

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

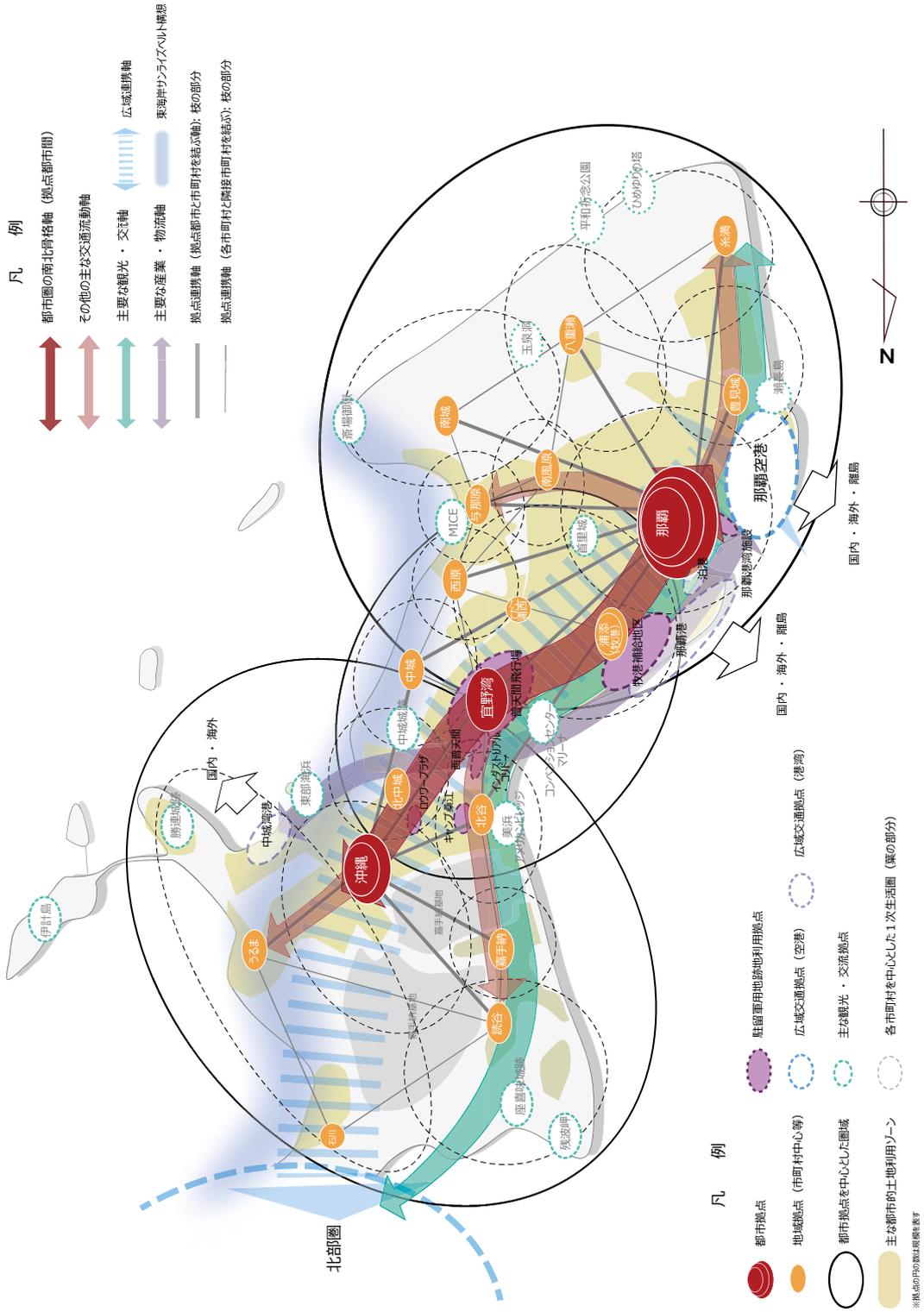
観光・交流軸

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

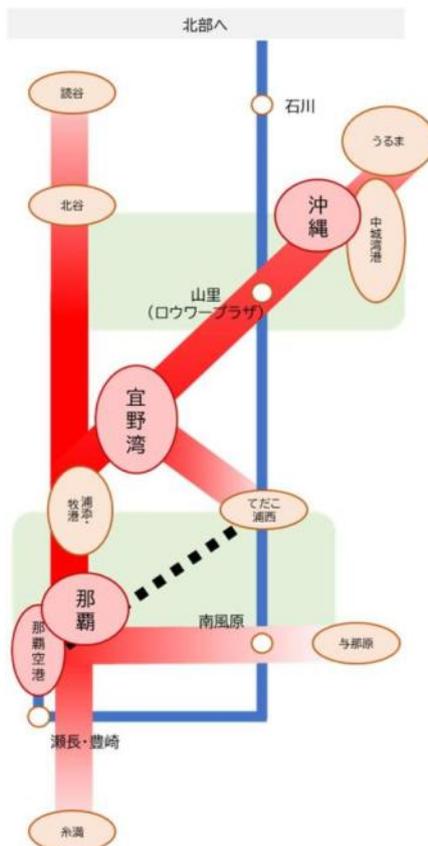
那覇港、那覇空港、中城湾港の広域交通拠点、その周辺に形成される産業・物流ゾーン間等を結び、県内の産業と物流活動を担う軸

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

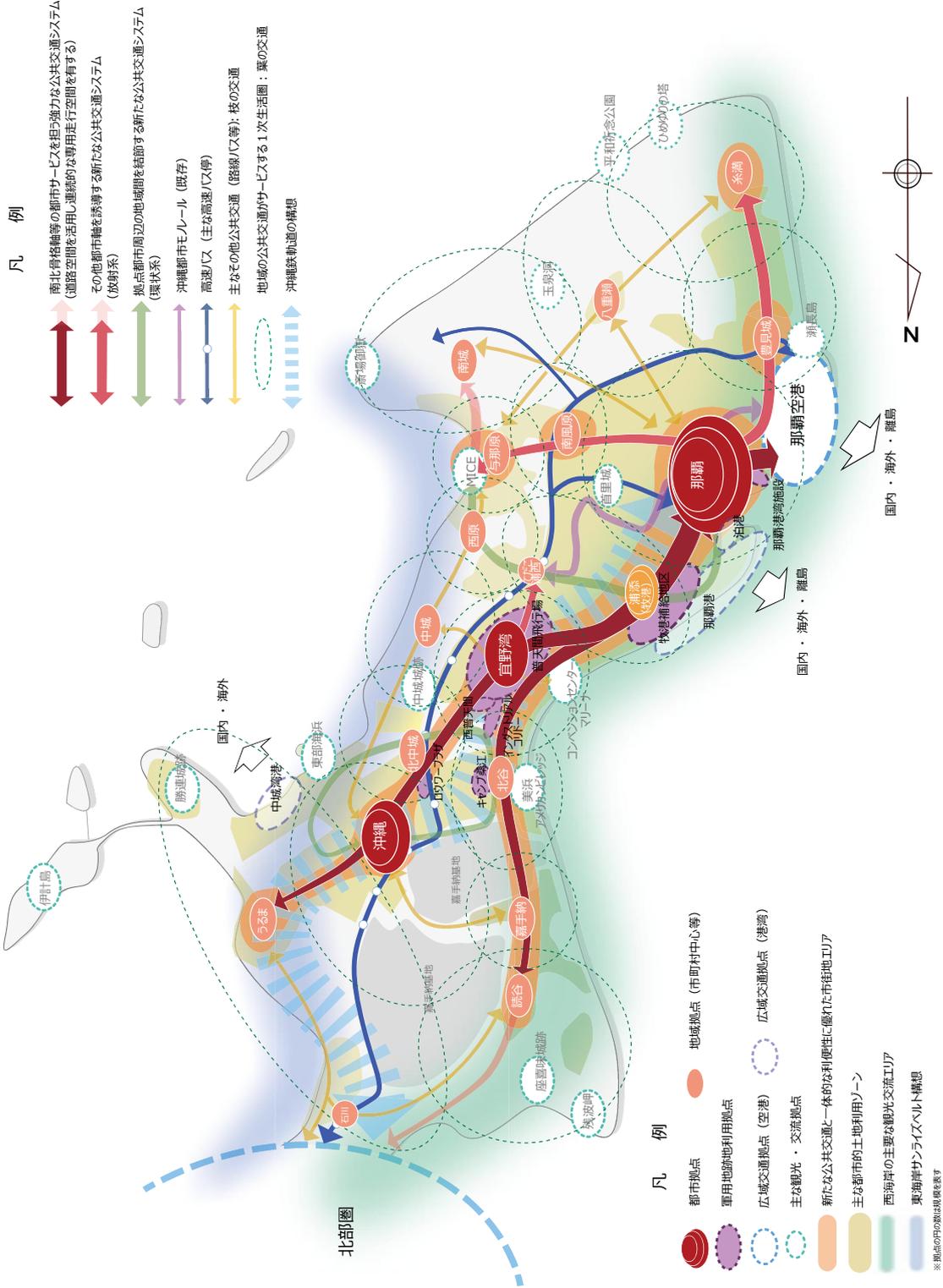
将来公共交通ネットワークの考え方



1

<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

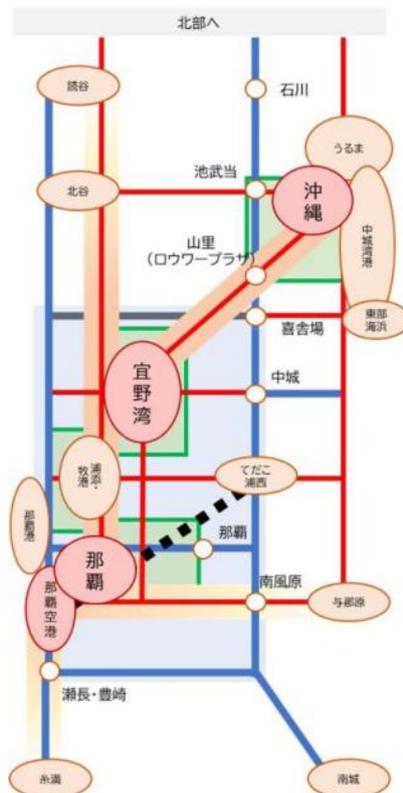
将来公共交通ネットワーク計画



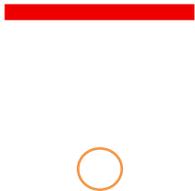
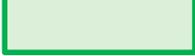
1
2

(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



1

	<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