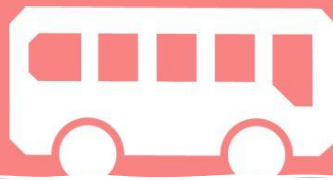




マスタープランの実現に向けて

7

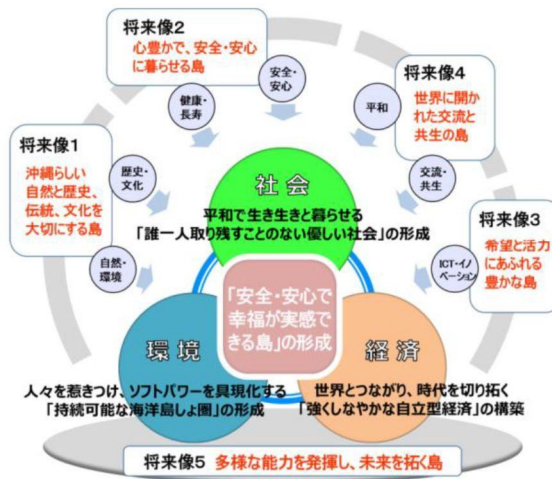


7. マスタープランの実現に向けて

7-1 上位計画等との連動

(1) 新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画における都市・交通整備の方向性

概念図に示す「新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画」では、県民が望む5つの将来像の実現に向け、社会・経済・環境の3つの枠組みの統合的取組による各施策展開を図っており、そのうち都市・交通整備の方向性をまとめると表のように要約されます。



新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画	
都市の方向性	交通整備の方向性
<ul style="list-style-type: none"> 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 那覇空港、那覇港、中城湾港の機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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）
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

(出典) 新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画



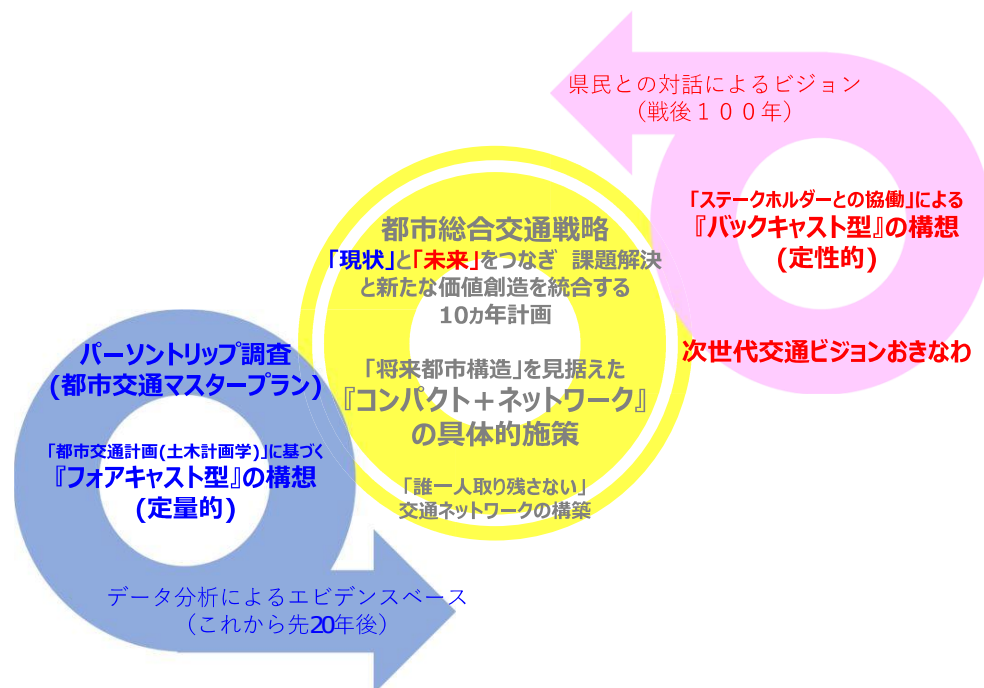
(2) 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」における「第6章 県土のグランドデザインと圏域別展開」では、県土全体の基本方向として県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりが示され、県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成について、以下のように述べられています。

（県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成）

県人口の約8割に及び約120万人を有する中南部都市圏では、都市機能や産業拠点の集積とともに一体の経済圏及び生活圏が形成され、全国の政令指定都市と同程度の面積、人口を有しています。人口減少・超高齢社会の進行やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）、モビリティサービスの進展等を見据えつつ、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るとともに、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です。中南部都市圏については、我が国の南の玄関口として、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指します。

都市交通マスタープランは、上記ビジョンを踏まえ立案しており、主にバックキャストの手法を用いて、県民や様々なステークホルダーの意見を踏まえて策定される「次世代交通ビジョンおきなわ」とともに、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する「都市総合交通戦略」における施策の具体化を図ります。



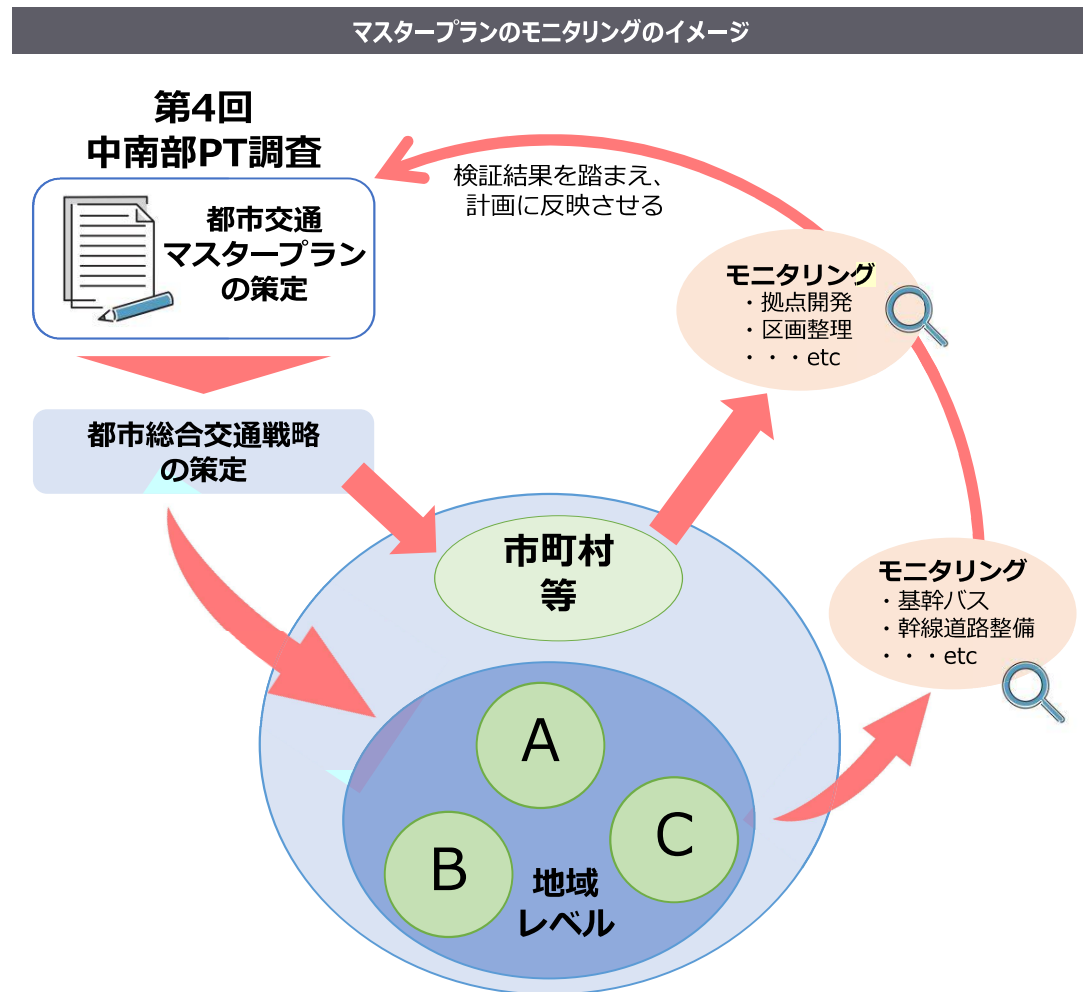
7-2 マスタープランの実現に向けたモニタリングの方針

(1) モニタリングの考え方

マスタープランの実現に向けては、「次世代交通ビジョンおきなわ」とともに、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する都市交通戦略（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を継続的にモニタリングしていくことが重要です。

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・手段の構築が必要となります。

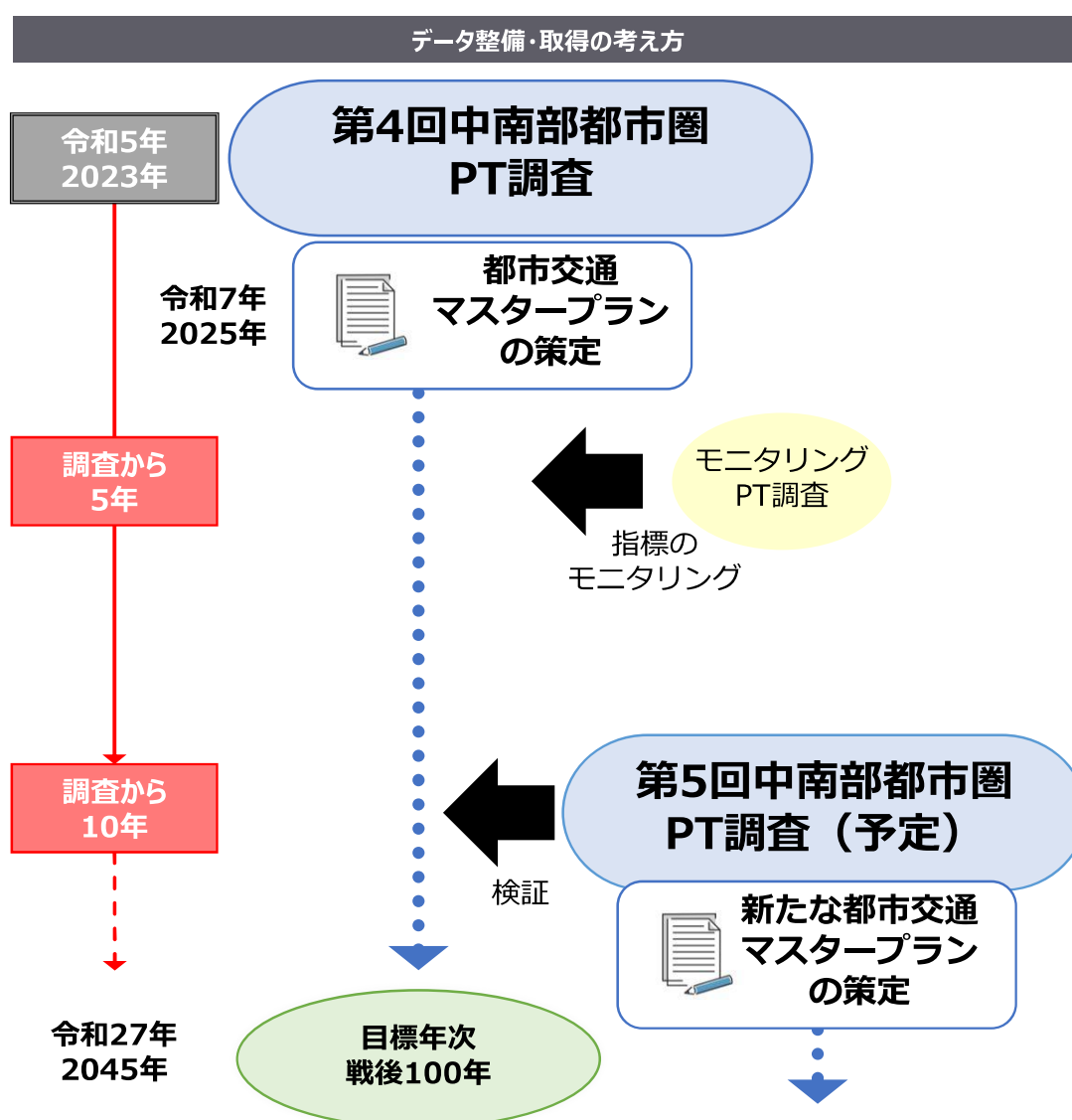
継続モニタリングにあたっては、都市総合交通戦略の対象となるエリアに対する簡易的な調査を行います。



(2) データ整備・取得の考え方

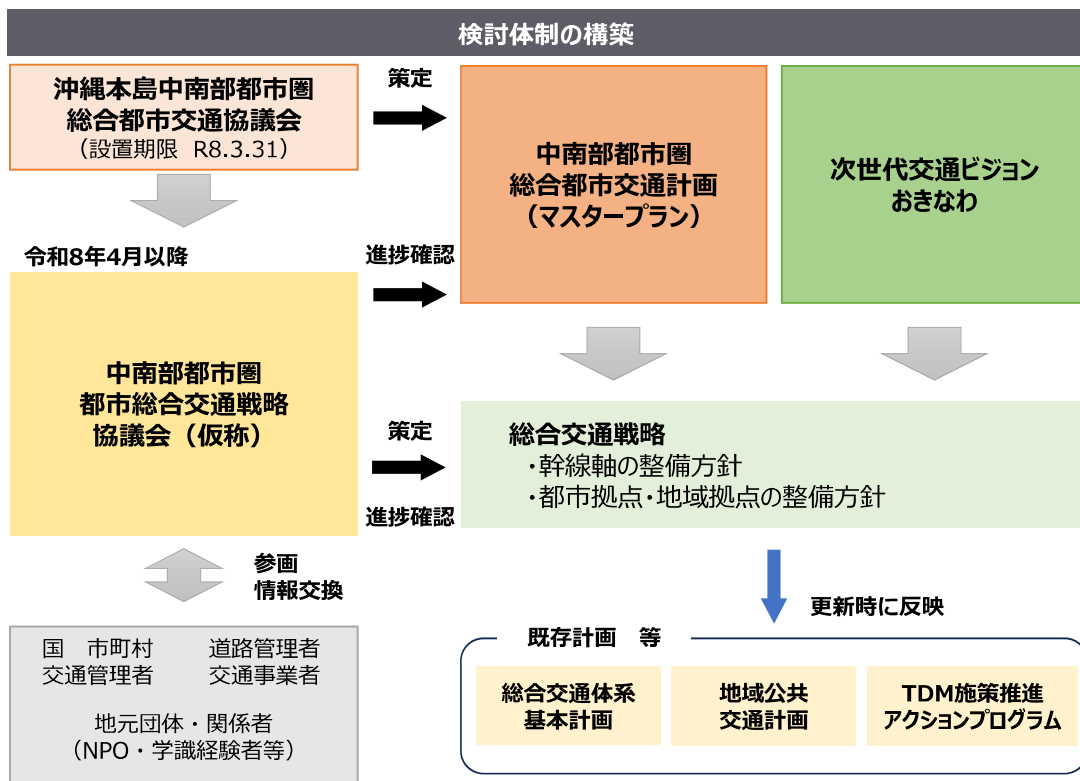
将来的な第5回中南部都市圏 PT 調査を見据え、その間を補完するモニタリング調査（簡易的な PT 調査等）を実施し、全体傾向（交通手段分担率、原単位、トリップ数など）をモニタリングします。

全体傾向のモニタリングは、都市圏または、市町村レベルで行います。都市交通戦略のモニタリングをする場合には、市町村界をまたぐ地区レベルでのモニタリングも検討していきます。モニタリングにあたっては、ゆいレールや路線バス等の公共交通に関するデータや、自動車交通に関するデータを蓄積する枠組みを含めて検討します。



(3) 検討体制の構築

マスタープランの実現に向けては、継続的にマネジメントおよびモニタリングをしていく検討組織が重要です。沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会は、令和8年3月31日までが設置期限となっており、その後の検討体制（マスタープランを組織的にマネジメントする新たな検討組織）を新たに構築する必要があります。



7-3 都市総合交通戦略の柱

～課題解決と新たな価値創造を統合し具体化していく事項～

(1) 地域を繋ぐ都市総合交通戦略を検討していく主なテーマ

都市交通マスタープランのシナリオ評価を踏まえると、『幹線軸の整備』と都市や地域それぞれの『拠点の整備』を併せた『交通まちづくり』の重要性が浮かび上がったところであり、『幹線軸の整備』と『拠点の整備』の2つのテーマを中心に、関係する市町村と連携し、具体的な取組を進めていくことが重要です。

併せて、観光需要や交通移動コストも考慮した都市と交通のあり様についても、この2つのテーマの取組具体化の中で考慮していく必要があります。

以上を踏まえ、ここでは都市交通マスタープランの実現に向けて、検討を具体化していく2つのテーマに関して、交通戦略を検討していく際のポイントを示します。

① 幹線軸の整備に向けたポイント

● 幹線軸の公共交通に求められる交通機能

- ・ 走行性、輸送力等の機能のあり方
- ・ 機能確保に必要な十分な走行空間のあり方

● 幹線軸を支える道路に求められる空間機能

- ・ 道路における公共交通空間確保の可能性
- ・ 道路機能への影響と課題、必要な対策等

幹線軸整備のあり方及び幹線軸整備に向けた取組課題等の明確化



② 拠点の整備に向けたポイント

● 都市拠点に求められる都市交通等の機能

- ・ 沖縄の豊かさ、魅力を高める機能、空間のあり方
- ・ 多様な交流を促す交通機能のあり方

● 地域拠点に求められる都市交通等の機能

- ・ 暮らしを支えるまちの構造と機能のあり方
- ・ 生活利便性が確保された交通機能のあり方

多彩な拠点整備のあり方及び拠点整備促進に向けた取組課題等の明確化



(2) 幹線軸の整備に向けた検討イメージ

● 幹線軸の公共交通に求められる交通機能

那覇～沖縄・うるま方面

那覇～北谷・読谷方面

那覇～豊見城・糸満方面

那覇～南風原・与那原方面

走行性・
輸送力等

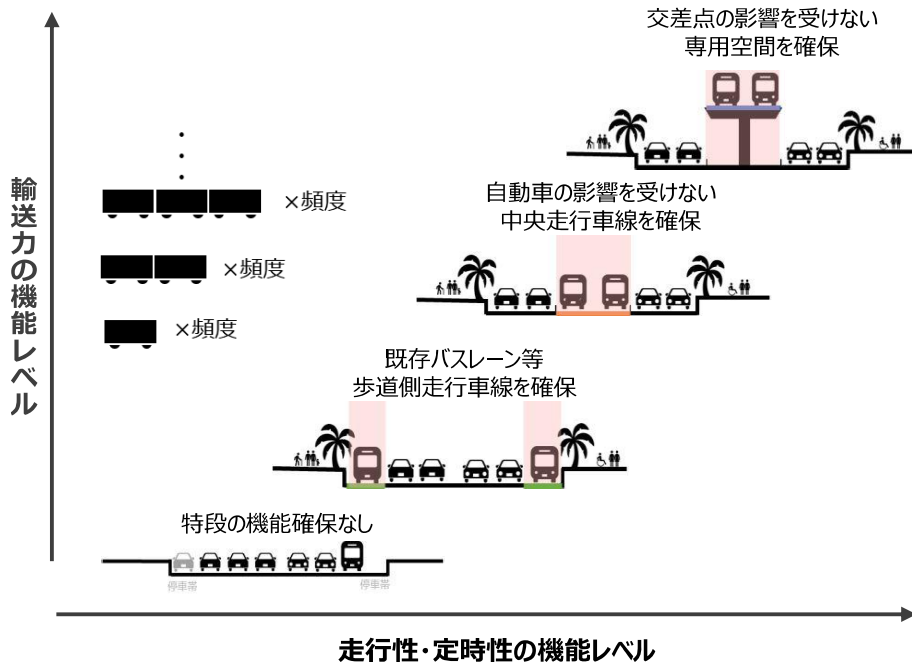
各方面の新たな公共交通システムについて、シナリオ分析を踏まえた各種サービス水準等を更に詳細に検討・変動させながら、以下の視点から分析・評価を行い、方面別の走行性・輸送力等のあり方を検討（利用コストについても必要に応じて検討）

- ・都市圏各方面の移動利便性（サービス圏域）
- ・輸送ボリュームや手段選択の度合（需要規模、分担関係）
- ・道路との需給バランス（混雑緩和）等

- ◆ ○○方面は、既存モレールがそれ以上の高い速達性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる
- ◆ △△方面は、既存基幹急行バスがそれ以上の走行性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる

- ◆ 各方面の、走行性確保のための空間と輸送力確保のためのサービス水準のイメージを検討

機能確保に
必要十分な
走行空間



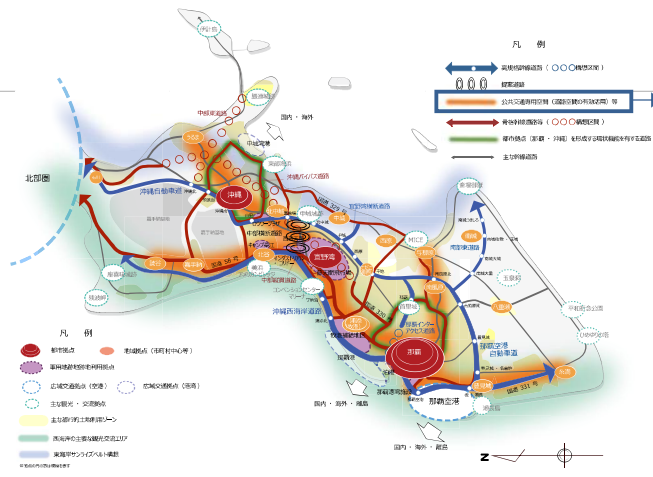
● 幹線軸を支える道路に求められる空間機能

那覇～沖縄・うるま方面	那覇～北谷・読谷方面	那覇～豊見城・糸満方面	那覇～南風原・与那原方面
-------------	------------	-------------	--------------

公共交通空間確保に向けた主な留意点

- ・ 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想及び各駐留軍用地跡地利用計画の動向
- ・ 交通結節点の整備方針
- ・ 宜野湾道路等の西海岸道路、中部縦貫道路、沖縄バイパス道路等の整備方針
- ・ 上記を踏まえた中での国道 58 号、国道 330 号等の沿道整備状況等

- ・ 大型 MICE や交通結節点の整備動向
- ・ 小禄道路、国道 329 号バイパス、その他高規格道路や街路事業等の整備方針
- ・ 上記を踏まえた中での国道 331 号、県道豊見城糸満線、国道 329 号等の沿道整備状況、道路空間、交通状況等



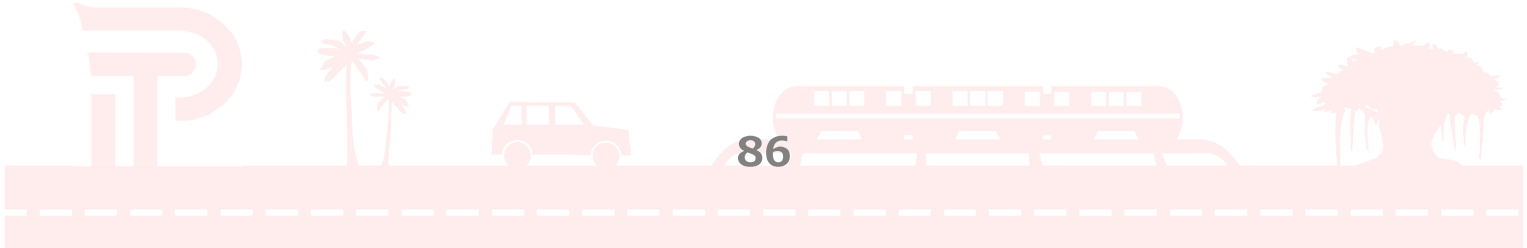
道路機能への影響と課題、必要な対策等

◆ ○○方面（○○間）は、□□道路を活用した公共交通空間確保が考えられる。

- ・ 公共交通空間を確保した場合の、自動車交通への影響等を各方面（区間）別に検討

- ◆ ○○方面（○○間）は、高規格道路整備と併せた公共交通空間確保策を具体的に検討
- ◆ ○○区間が交通ボトルネックとなる恐れがあるため、公共交通空間確保に併せた道路交通対策を検討

◆ 幹線軸の公共交通に求められる交通機能、幹線軸を支える道路に求められる空間機能を踏まえた沿道交通まちづくりの方向性を検討 ⇒ 多彩な拠点整備のあり方検討とも連動



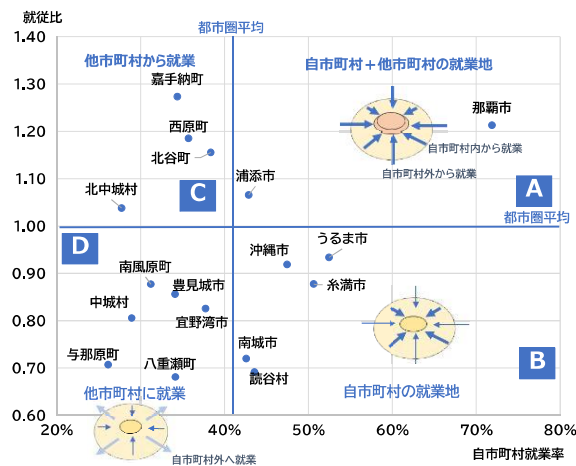
(3) 拠点整備に向けた検討イメージ

● 中南部都市圏の各市町村の拠点機能

地域の拠点形成や公共交通網の構築に向けては、生活や移動の状況をより詳細に分析し、地域の実情に応じた拠点機能や交通システムのあり方を検討し、「**交通まちづくり**」を実現していくための体制構築を各拠点の整備主体となる市町村を中心に促進します。

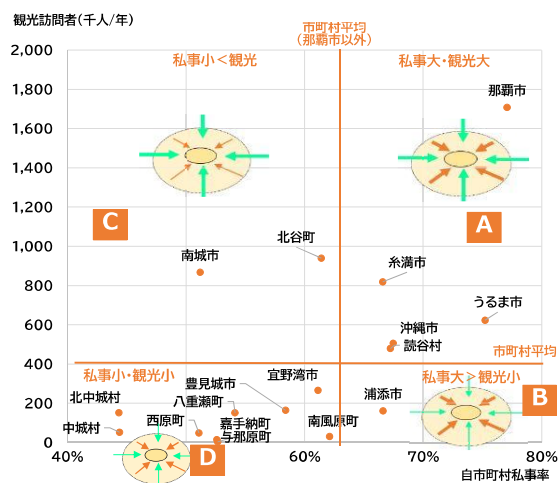
具体的には、各自治体の『就業や私事の場合としての機能』を踏まえ、都市拠点（就業・私事双方で機能大）や地域拠点（就業・私事双方で機能小）など、各自治体の特徴を捉えて検討を進めます。

就業の場としての地域分類



出典：就従比は、R2 国勢調査（不詳補完前）の市町村別従業人口／市町村別就業人口の割合。
自市町村就業率は、R2 国勢調査（不詳補完前）の市町村別就業者数に占める自市町村内就業者数の割合

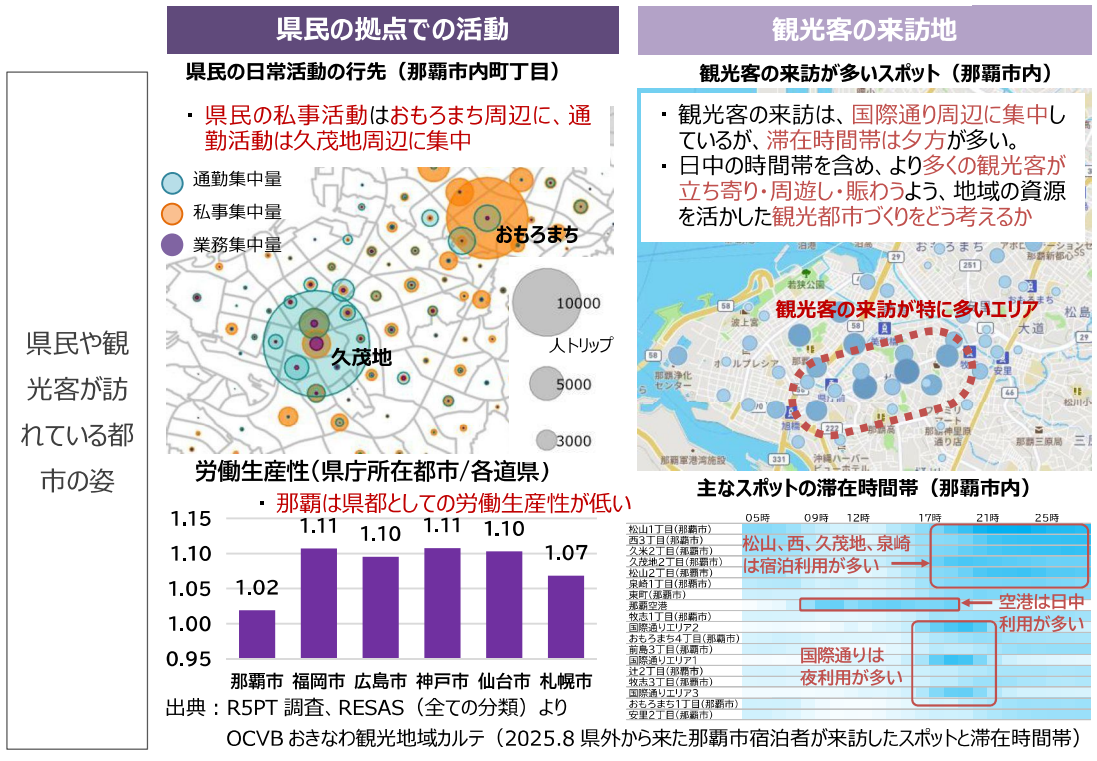
私事の場合としての地域分類



出典：自市町村私事率は、R5PT 調査の私事トリップに関する自市町村／全域の割合、
市町村別観光訪問者は、デジタル観光統計オープンデータ（公益社団法人 日本観光振興協会）の R5 年値



●都市拠点に求められる都市交通等の機能



◆県民の豊かさを高めるポイント

- ・ 県民にとって都市拠点とは何か、どんな都市機能を、どのように高めるか
- ・ 都市拠点で、県民が豊かさを感じる都市の機能・空間をどう創るか

新たな機能展開ゾーン

ビジネスゾーン
商業・文化ゾーン
観光・交流ゾーン

将来の都市機能・空間
現在の都市機能・空間

◆沖縄観光の魅力を高めるポイント

- ・ 地域の自然資源、景観、固有の歴史や文化の価値を認識し、魅力的に発信・演出する観光都市づくりをどう考えるか

海辺空間とまちづくり
港周辺と商業施設

地域資源博物館

◆都市拠点内の交通構築のポイント

- ・ 強力な公共交通、これと連携した都市拠点内の交通システム + 都市内を楽しく快適に巡れる交通システム
- ・ 都市内を歩いて楽しい交流軸・空間づくり（道路、水辺・河川空間の活用等）

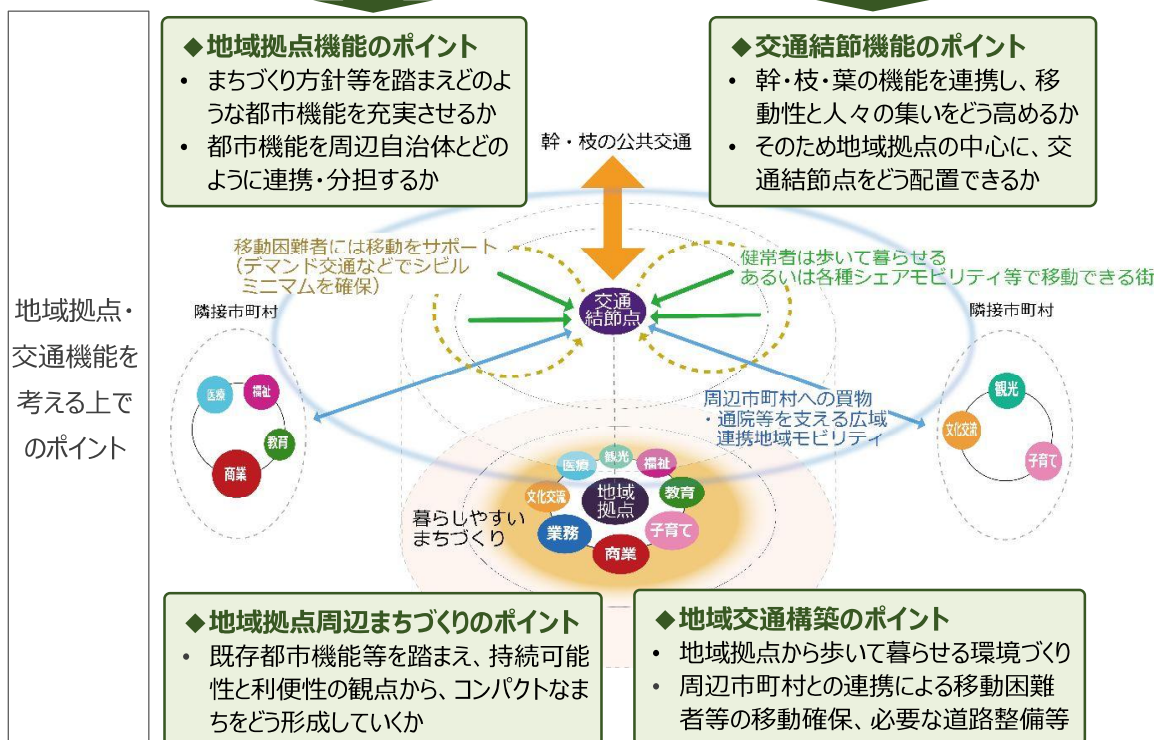
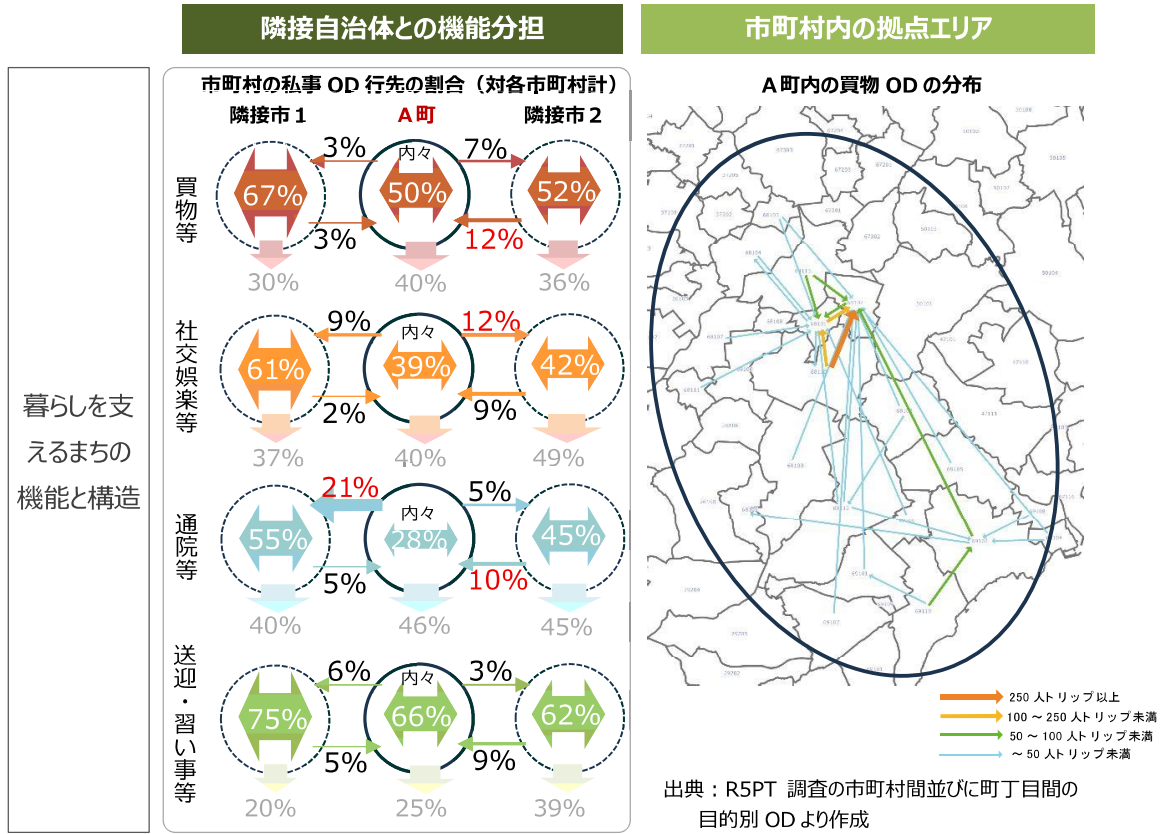
楽しく移動できる交通システム

ウォーカブルな道路空間等

河川空間を活用した賑わい

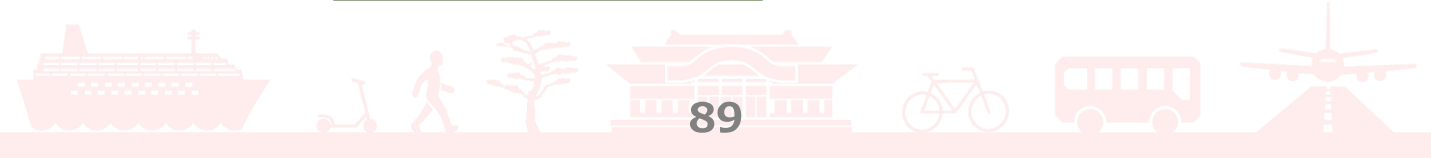
出典：オークランド市 HP、シアトル観光局 HP、河川空間のオープン化事例集（国土交通省）

● 地域拠点に求められる都市交通等の機能



暮らしを支えるまちの機能と構造

地域拠点・交通機能を考える上でポイント



7
マスタープランの実現に向けて



90

