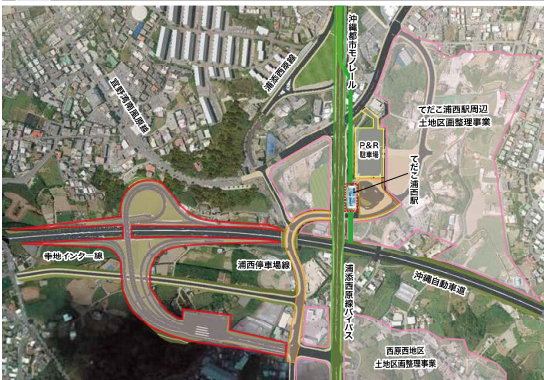


事業開始年度：令和6年度  
総事業費：111.0億円

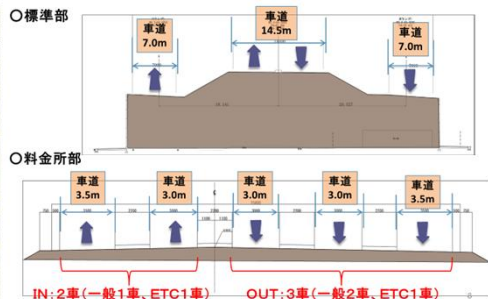
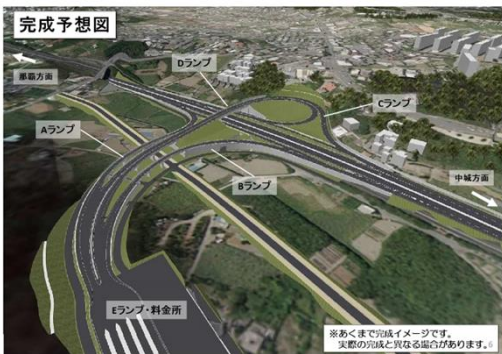
池武当インターチェンジ(仮称)を含む沖縄嘉手納線(松本～知花)は、主要な縦軸幹線である沖縄自動車道と主要な横断道路である沖縄嘉手納線を結ぶ道路であり、ハジゴ道路ネットワークの構築に資するものです。

当該路線の整備により、隣接する沖縄南及び沖縄北インターチェンジの交通負荷が軽減できるため、主要渋滞箇所指定されている両インターチェンジの接続交差点における渋滞緩和に大きく寄与し、また、沖縄自動車道と中城湾港新港地区のアクセス性が向上することから、物流の効率化や産業振興に大きく寄与するものです。



幸地インター線は、沖縄自動車道と浦添西原線(県道38号線)を連結する自動車専用道路です。幸地インター線の整備は主要な横断道路と縦軸幹線を連結して交通量の多い南北間交通の分散効率化に寄与するものです。

また、沖縄都市モルレルと沖縄自動車道との連携による公共交通ネットワークの形成により自動車交通から公共交通への転換を促進し、那覇都市圏の交通渋滞緩和に大きく寄与するとともに、沖縄本島中北部から那覇都市圏へのアクセス性向上に資する重要な役割を担っております。



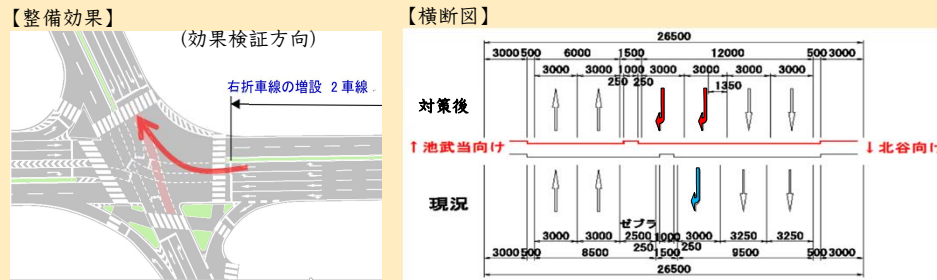
事業開始年度：平成26年度  
総事業費：110.0億円

沖縄地方の厳しい道路交通における渋滞緩和・解消を図るため、国、県、市町村、警察本部、NEXCOの関係者で構成された沖縄地方渋滞対策推進協議会(以下、協議会)において、渋滞箇所の特定、分析及び改善方策等を検討し、交通の円滑化に向け検討を進めています。協議会では、県内の一般道路において166箇所の交差点を渋滞箇所として抽出しており、その内、中部土木事務所管内には64箇所あります。

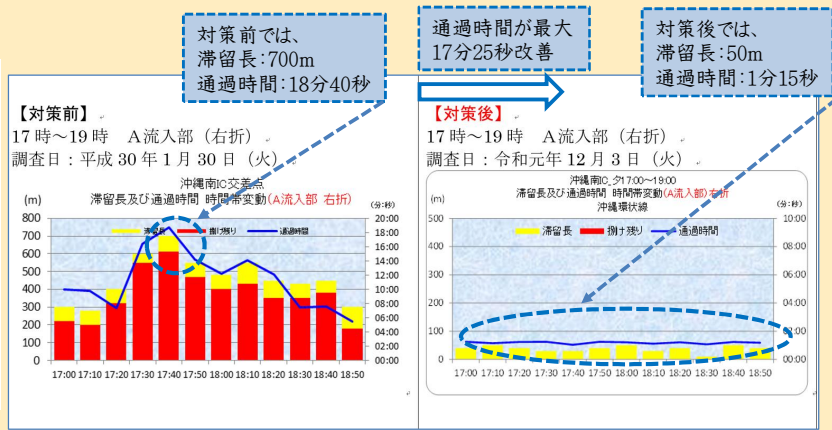
渋滞の主な要因としては道路の容量不足、交差点の容量不足が挙げられ、対策として、道路の容量不足については拡幅やバイパスの整備、交差点の容量不足については車線の設置(右折車線等の追加)や延長があります。交差点の容量不足解消は比較的短期間で対応できることから、拡幅やバイパスの整備と合わせて重点的に対応していきます。

沖縄環状線(沖縄南IC交差点)の渋滞対策

令和元年度、沖縄南IC交差点の沖縄環状線側において渋滞対策を実施しました。当該交差点の沖縄環状線池武当方面側は、沖縄南ICへ右折する車両数が右折車線容量を超過し朝夕ピーク時に渋滞が発生しているため、右折車線を2車線に増やすことで渋滞緩和・解消を図りました。



(凡例)  
■ 滞留長  
■ 捌け残り  
— 通過時間



対策前では、  
滞留長：700m  
通過時間：18分40秒

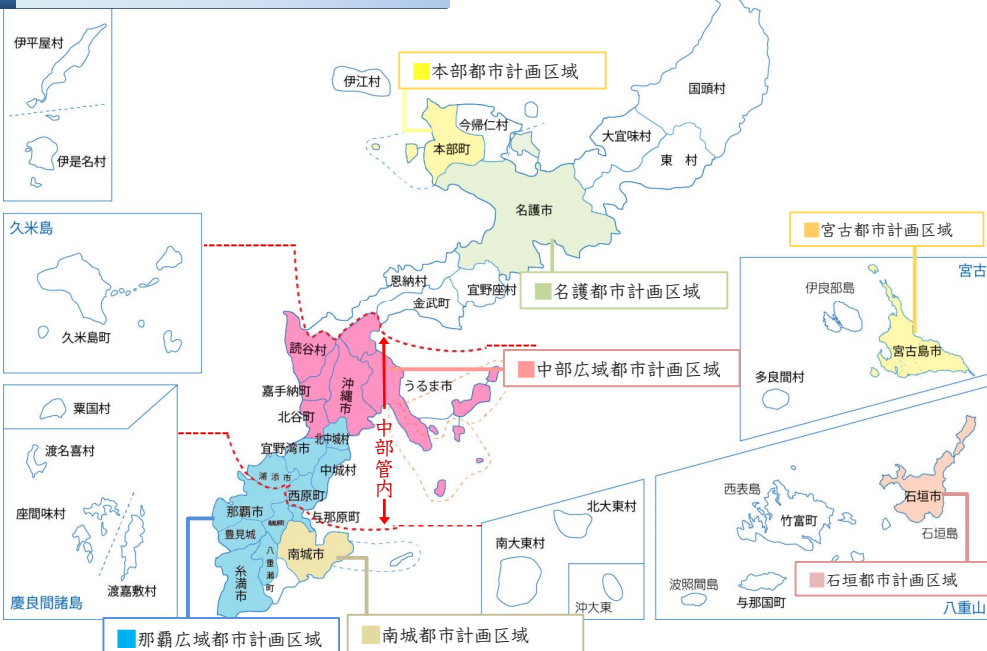
通過時間が最大  
17分25秒改善

対策後では、  
滞留長：50m  
通過時間：1分15秒

# 都市計画・景観

都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、県土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与します

## 都市計画マップ



※那覇広域都市計画区域には市街化区域と市街化調整区域が適用されています。

## 都市計画区域の市町村現状

管内における都市計画区域は、那覇広域都市計画区域に2市1町2村、中部広域都市計画区域に2市2町1村が指定されています。都市計画区域の面積は、約28,326haで、これは県全体の約12.4%にあたります。また、都市計画区域の人口は約64.2万人で県人口の約43%を占めています。

(令和6年5月1日現在)

都市計画区域名	都市名	都市計画区域の現況		都市計画区域決定状況		備考
		面積 (ha)	人口 (人)	法適用年月日	最終決定年月日	
那覇広域	浦添市	1,944	115,094	S40.3.16	H22.8.10	行政区域で指定
	宜野湾市	1,980	99,904	S37.7.3	//	//
	北中城村	1,154	18,188	S47.4.11	//	//
	中城村	1,553	22,782	//	//	//
	西原町	1,590	34,979	//	//	//
	小計	8,221	290,947	-	-	-
中部広域	沖縄市	4,972	141,625	S31.3.23	S19.3.30	行政区域で指定
	うるま市	8,703	126,730	S40.6.25	//	合併前の旧行政区域で指定
	読谷村	3,528	41,598	S47.5.12	//	行政区域で指定
	嘉手納町	1,512	13,039	//	//	//
	北谷町	1,391	28,458	//	//	//
	小計	20,106	351,450	-	-	-
中部計 (2区域)		28,327	642,397	-	-	-

・面積/国土交通省国土地理院、「令和6年全国都道府県市区町村別面積調査」令和6年1月1日

・人口/沖縄県企画部統計課、「市町村別人口総数及び世帯数」令和6年4月1日

## 街路

街路は、国土構造、都市構造の骨格を形づくるとともに、日常生活及び産業活動のための交通施設として重要な役割を果たしております。

また、上下水道、電気、ガスなどの公共・公益施設の収容、通風採光など環境条件の確保、災害時は避難路及び防火帯になるなど生活空間、防災空間として多様な機能をもっております。

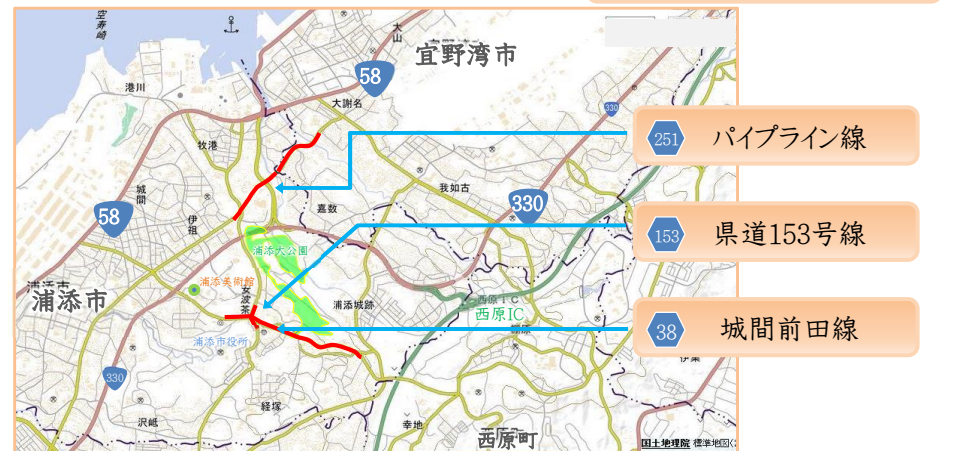
## 都市計画街路事業箇所一覧表

令和6年度は5路線で事業継続。

都市計画区域	路線名	全体計画		事業認可期間
		延長 (km)	幅員 (m)	
那覇広域都市計画	パイプライン線	1.83	16.0	平成14年度～令和9年度
	城間前田線(安波茶工区)	0.80	32.0	平成26年度～令和8年度
	城間前田線(前田工区)	0.70	34.0	平成23年度～令和9年度
中部広域都市計画	県道153号線	0.36	17.0	平成26年度～令和8年度
	胡屋泡瀬線	3.10	32.0	平成17年度～令和6年度※
	県道24号線バイパス	1.72	32.0	平成15年度～令和7年度

※今年度、変更予定

## 街路事業実施路線図



都市計画

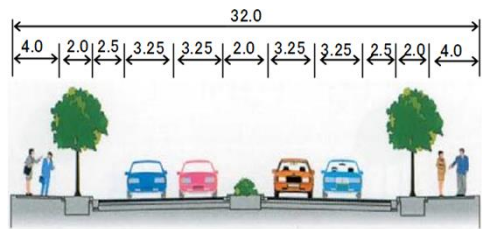
13

20 胡屋泡瀬線【沖縄市上地～大里】



胡屋泡瀬線は、沖縄市の中心市街地と東部地域を結び、国道330号、国道329号等の主要幹線道路と接続する重要な道路で、交通量が多く慢性的な交通渋滞を生じているため、4車線による整備が必要となっております。

本街路は、中部圏域の交通渋滞の解消と市街地再開発事業と連携した中心市街地活性化に資する道路として整備を行います。



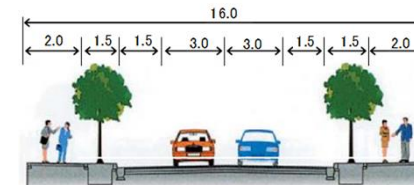
道路規格	設計速度	全体計画		着手年度
		延長	幅員	
4種1級	50km/h	3.1km	32m	H17

251 パイプライン線【浦添市伊祖～宜野湾市嘉数】



パイプライン線は、沿道に小学校が立地し、通学路となっているにも関わらず、狭路であり歩道と車道の区別がなく、縦断勾配も起伏が激しいことから、児童をはじめ歩行者及び自動車交通の安全上支障を来しております。

当該道路の整備により、市街地における機能的な道路網を形成し、慢性的な交通渋滞を緩和して那覇市と中部都市圏とのアクセス性を向上させるとともに安全で快適な歩行空間、ゆとりある都市空間の形成を図ります。



道路規格	設計速度	全体計画		着手年度
		延長	幅員	
4種2級	40km/h	1.83km	16m	H14

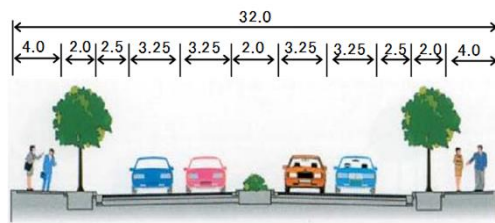
24 県道24号線バイパス【北谷町桑江～吉原】



現道の県道24号線は北谷町中心部から沖縄市を連結する幹線道路ですが、北谷町側の道路は起伏が激しく蛇行しており、交通量が多い上に歩道の区別がなく、交通安全上課題が多い路線です。

そこで、増加し続ける交通量に対応するため、国道58号の北谷町役場入口交差点と沖縄市山里の沖縄環状線を結ぶ3.12kmの県道24号線バイパスが都市計画決定され、そのうち北谷町側の1.72kmを街路事業で整備します。

本街路を整備することにより、中部圏域における機能的な交通網を確立するとともに、交通渋滞を緩和し、安全で快適な道路空間の形成を図ります。



道路規格	設計速度	全体計画		着手年度
		延長	幅員	
4種1級	50km/h	1.72km	32m	H15

38 城間前田線【浦添市安波茶～前田】

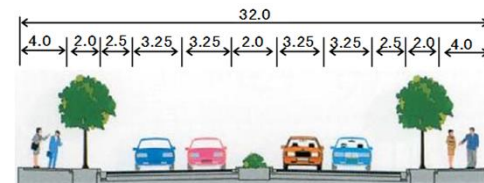


当該路線は、浦添市と西原町を東西方向に横断する幹線道路であり、国道58号、330号、329号等の縦軸幹線を相互に連結する主要な横軸幹線道路として位置づけられております。

今回の計画道路である大平から前田については、現況交通量が2車線で処理できる交通量の2倍以上となっております。更に将来推計交通量は増加することから、4車線化の整備が必要となっております。

当該道路の沿線には、浦添警察署、浦添大公園、浦添小中学校、浦添市役所、浦添美術館などが立地しており、浦添市策定の都市計画マスタープランに浦添都市軸、シンボルロード地区として位置づけられていることから、市の中心・拠点となる社会資本整備が必要であります。

また、整備が進められているモルル延伸事業と接続しており、広域交通として浦添市と那覇市を結ぶ交通の要所となることから、早急な整備が必要となっております。



道路規格	設計速度	全体計画		着手年度
		延長	幅員	
4種1級	50km/h	1.5km	32～34m	H23