

1 第2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

2 1 施策分野の意義

- 人、モノ、資金、情報が地域間相互に交わる対流促進型の県土構造に向けては、圏域間の連携強化に取り組み、シームレスな移動・輸送を支える交通体系が必要不可欠である。
- 返還が合意されている大規模な駐留軍用地については、人口が集中する本島中南部地域における発展可能性の高い空間であり、広域的かつ総合的なビジョンの下、戦略的な利用を推進するとともに、県土の均衡ある発展に向けて、北部振興や本島東海岸地域の活性化及び発展を支えるため、跡地を活用した主要な交通ネットワークの整備、広域道路交通ネットワークの構築や西海岸地域との連携が重要となっている。
- 対流促進型の県土構造に向けたネットワークの強化、県土構造の再編を視野に入れた跡地の有効活用、県土の均衡ある発展に向けて、体系的な幹線道路網の構築、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入など、陸上交通体系の構築に向けた取組は、欠かせない重要な施策分野である。

2 施策展開の方針

(1) 体系的な道路ネットワークの構築

- 圏域内の対流を促進するためには、住民や観光客の移動利便性向上及び貨物の効率的な輸送の確保が必要。
- このため、沖縄本島の南北軸と東西軸を結ぶハシゴ道路など体系的な道路ネットワークの構築や追加 IC・スマート IC の整備、主要渋滞箇所において交差点改良を行う渋滞ボトルネック対策等に取り組む。

ア 幹線道路網の整備

新広域道路交通計画に位置づけられた幹線道路や沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワーク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 放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築を推進する。

- a 那覇空港自動車道の整備を促進する
- b 沖縄西海岸道路の整備を促進する
- c 新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2 環状 7 放射道路等幹線道路網の整備を推進する

イ 追加 IC・スマート IC の整備

沖縄自動車道と沖縄都市モノレール延長区間の結節等に資する幸地インターチェンジの整備を進める。

沖縄南及び沖縄北インターチェンジ周辺の渋滞緩和等に資する池武当インターチェンジの整備を進めるとともに、ハシゴ道路ネットワークの構築に向けて、その他のインターチェンジについても事業化に取り組む。

- 1 a 幸地 IC の整備を推進する
- 2 b 池武当 IC の整備を推進する
- 3 c その他の追加 IC やスマート IC の事業化に向けた取組を推進する

4

5 **ウ 渋滞ボトルネック対策**

6 那覇市内の平日混雑時の平均旅行速度は、全国最低水準であり、特に中南部都市圏にお
7 いては交通渋滞が慢性化している。その解消に向けて「沖縄地方渋滞対策推進協議会」に
8 において、主要渋滞箇所を特定し、交差点改良などの「渋滞ボトルネック対策」を実施して
9 いく。

- 10 a 主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策を推進する

11

12 **(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築**

- 13 ▶ 長期的には、公共交通の基幹軸として、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む
14 新たな公共交通システムの導入に取り組む。
- 15 ▶ 短中期的には、県民や観光客の移動の利便性向上に資する沖縄都市モノレールや基幹バ
16 ス等の公共交通の機能強化に向けた取組を展開する。

17

18 **ア 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入**

19 鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワー
20 クの構築に向けた取組を推進する。

- 21 a 県土の均衡ある発展、本島中南部地域における交通渋滞の緩和、県民及び観光客の
22 円滑な移動と利便性の向上、駐留軍用地跡地の活性化、脱炭素社会実現等の観点か
23 ら、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提
24 とした都市間交通の取組を推進する

25

26 **イ 沖縄都市モノレールを始めとした公共交通機関の機能強化**

27 沖縄都市モノレールは、令和元年には首里駅～てだこ浦西駅までの延長が実現し、県内
28 唯一の定時定速の公共交通機関として重要性が増している。今後は需要動向を踏まえた輸
29 送力の増強や、高速化の検討に取り組むとともに、駅舎の一部増築など、需要に合わせた
30 整備を促進する。

31 国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの基幹区間に、多頻度で定時速達性が高
32 い基幹バスを導入する。

- 33 a モノレール三両化を促進し、高速化や混雑が激しい駅の増床等を検討する
- 34 b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する

35

36

37

38

1 **ウ 交通結節拠点の整備**

2 沖縄本島の都市間をつなぐ大量輸送を可能とする基幹的な公共交通システムの構築を
3 目指す上では、シンボルとなる「駅」のような各公共交通機関等の乗降場所が隣接し、人
4 やものが集まる拠点となる環境整備が必要である。

5 パーク・アンド・ライドの利用促進等、沖縄都市モノレール駅とその他公共交通機関等
6 の乗降場所の利用環境の改善を図る。

- 7 a まちづくりと連携した交通結節点の整備を促進する
- 8 b 観光二次交通の交通結節点の整備を促進する
- 9 c パーク・アンド・ライドの利用を促進する

10
11 **(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築**

12 ▶ 中南部都市圏における返還予定の大規模な駐留軍用地跡地は、本県の新たな発展のため
13 の貴重な空間であり、駐留軍用地の存在による都市構造の歪みを是正し、県土構造の再
14 編にもつながる大きなインパクトを持つ。

15 ▶ 今後、返還跡地を活用した広域的な幹線道路網の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通シ
16 ステムの導入等も含め、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効活用
17 に向けた取組を展開する。

18
19 **ア 駐留軍用地跡地を活用した骨格的な道路網の検討**

20 中南部圏域は沖縄県の人口の約8割を占め、一体の経済圏及び生活圏として見ると、全
21 国の政令指定都市と同程度の面積や人口となっている。また、中部圏域の約4分の1の面
22 積を駐留軍用地が占めている。その返還を見据えて、広域構想を踏まえた各市町村の跡地
23 利用計画の策定に向け連携して取り組むとともに、望ましい交通ネットワークの構築を図
24 る見地からも県土構造の再編を視野に入れた広域的な幹線道路の事業化に取り組む。

- 25 a 中部縦貫道路や宜野湾横断道路等の駐留軍用地跡地内の構想道路の事業化に取り
26 組む

27
28 **イ 骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入**

29 県土構造の再編を視野に入れた交通体系の構築のため、北部圏域と中南部圏域をつなぐ
30 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、有機的な公共交通ネッ
31 トワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー(支線)交通の機能強化を図る。

- 32 a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、市町村のまちづくりや広
33 域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編を
34 視野に入れた取組を進める

35
36 **(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開**

37 ▶ 沖縄本島東海岸地域においては、もう一つの南北に伸びる経済の背骨の形成による強固
38 な社会経済基盤の構築に向けて、マリンタウン MICE エリアの形成、IT イノベーション

1 ン拠点の形成、円滑な交通ネットワークの構築など、東海岸一帯の活性化・発展に向け
2 た「東海岸サンライズベルト構想」を踏まえた施策を展開する。

3
4 **ア 東海岸地域における広域道路交通ネットワークの構築**

5 東海岸の物流・産業・交流拠点の構築に向けて、円滑な道路交通ネットワークや那覇空
6 港、那覇港とのアクセス強化については、ハシゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の
7 産業集積地域等を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けて取り組む。

- 8 a 国道 329 号西原バイパス等の整備を促進する
9 b 南部東道路の整備を推進する
10 c 宜野湾横断道路（中城地区）や糸満与那原線バイパス等の事業化に取り組む

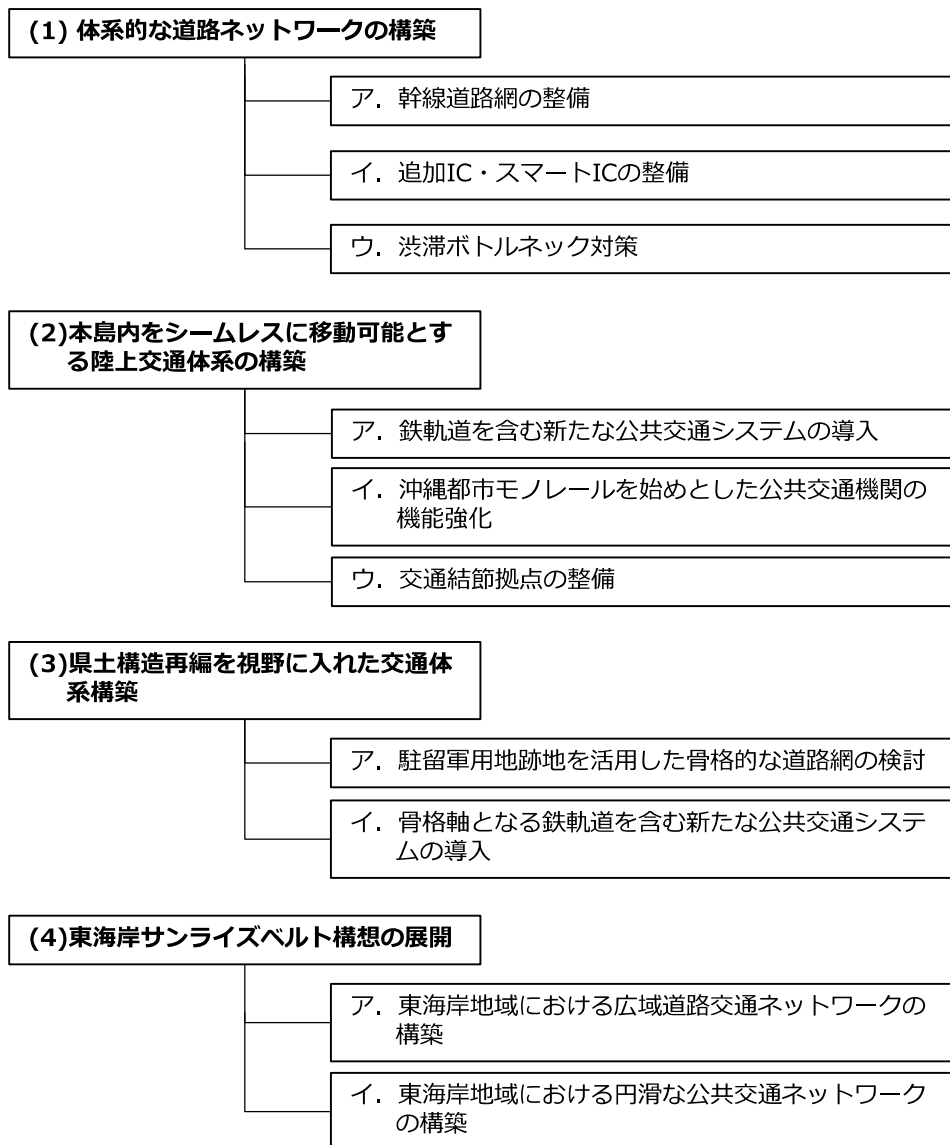
11
12 **イ 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築**

13 東海岸地域は世界遺産に登録されている斎場御嶽や中城城跡等の歴史的資源や、架橋で
14 結ばれた平安座島をはじめとした島々や海中道路、航路で結ばれた久高島や津堅島など個
15 性豊かな島しょ地域が存在する。

16 また、マリントウン MICE エリアにおいては大型 MICE 施設を中心とした賑わいのあ
17 るまちづくりや、東部海浜開発計画地におけるスポーツコンベンション拠点およびビーチ
18 フロント観光の形成に向けた取組が進められている中で、市町村と連携し、那覇市を中心
19 とする都市地域から今後人口増加が見込まれる本島東海岸までの東西を結ぶ公共交通の
20 定時性の向上などに取り組むとともに、地域交通の持続的な運用や利便性の向上を図る。

- 21
22 a 公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築のため、公共交通軸形成
23 に向けた検討を促進する
24 b 市町村における地域交通の拠点化を促進する

1 施策の体系



2
3

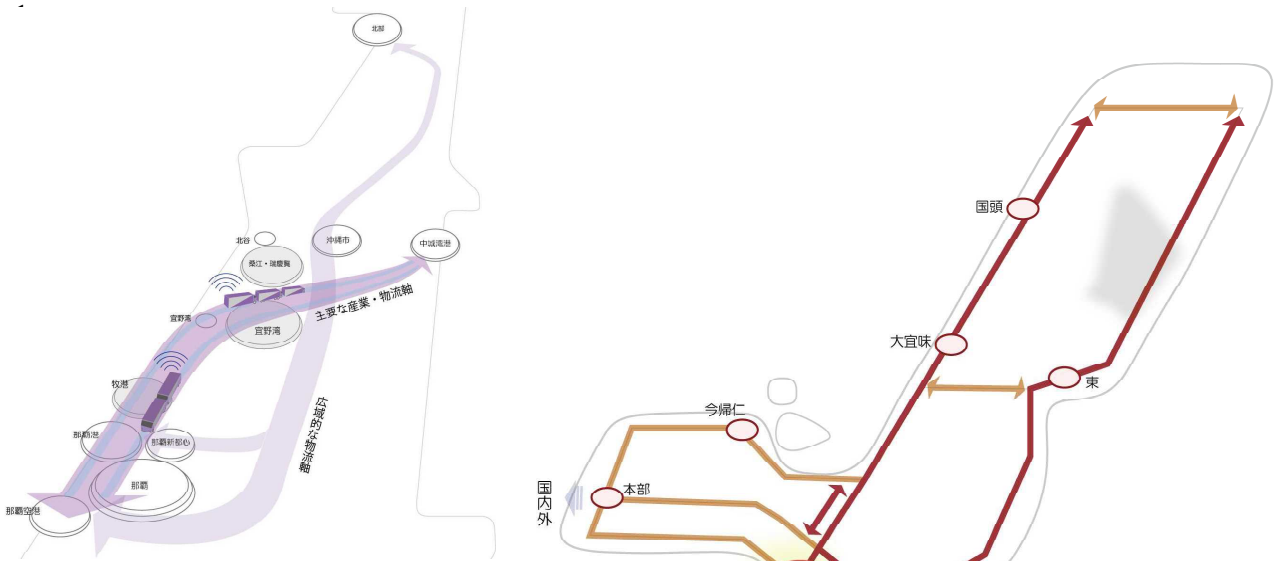


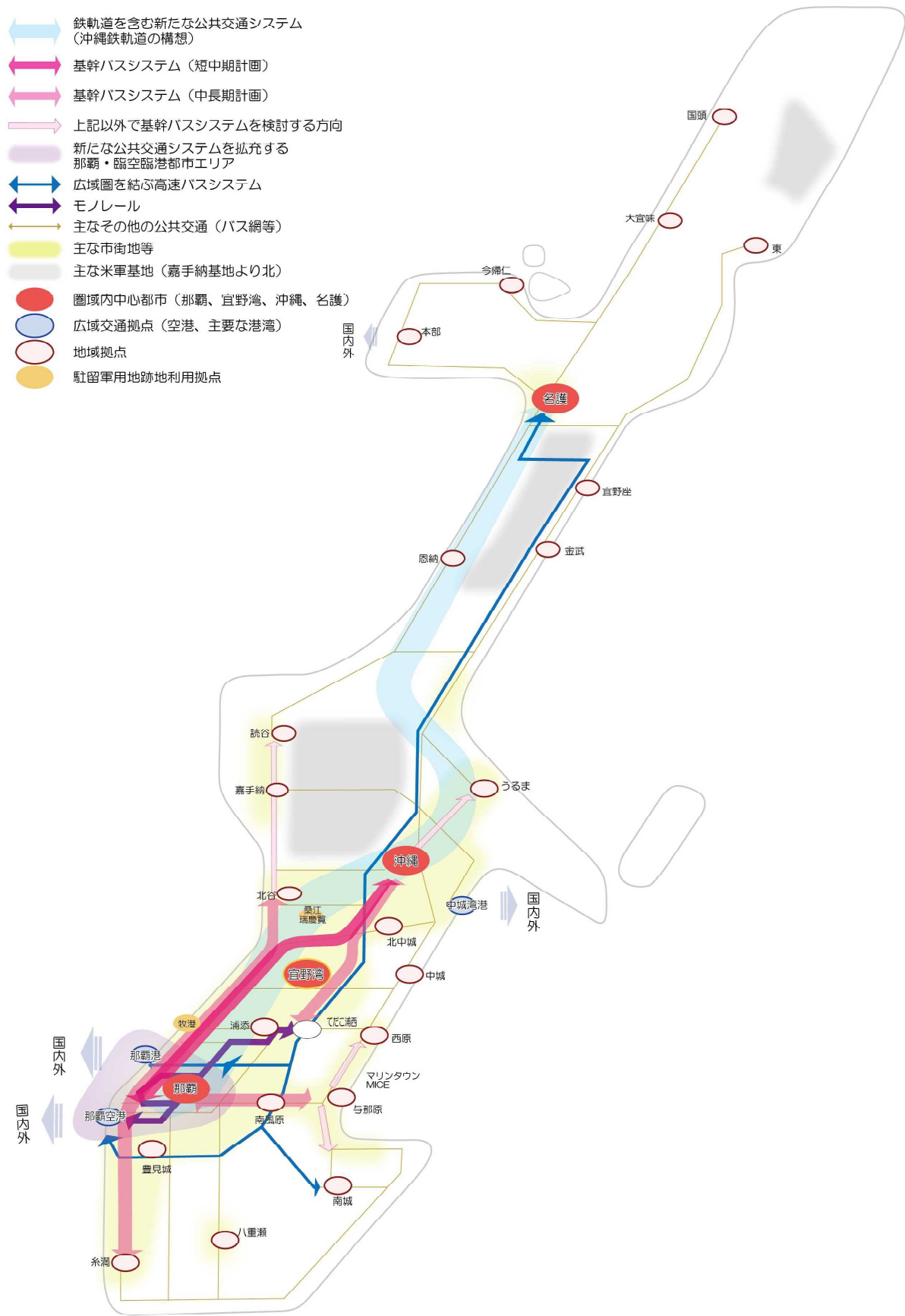
図 円滑な物流輸送の展開イメージ (例)



図 南北軸、東西軸の骨格を形成する道路網体系

2
3

1



2

3

図 本島の骨格を形成する公共交通体系

1 第3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

2 1 施策分野の意義

- 地域の個性や特徴を生かした力強い地域圏の形成や人口減少・超高齢社会を見据えた多様性と包摂性のある持続可能な県土づくりに向けては、健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系が必要不可欠である。
- この交通体系の実現には、鉄軌道と各地域を効率的に結ぶ多様なニーズに対応する交通体系の構築、既存公共交通の利用環境改善等のシームレスで利便性の高い利用環境の整備、首里城周辺など地域の魅力を高めるまちづくりと一体となったモビリティ戦略、AIやビッグデータ等を活用した社会基盤の効果的整備・管理や交通需要マネジメント、歩行者や自転車等に対応した道路空間整備等の健康で快適に暮らす環境整備が、重要な施策分野となっている。

2 2 施策展開の方針

13 (1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築

- ▶ 人口が集中する地域においては、移動ニーズも多様であり、交通機関の拠点から自宅や目的地までの短距離の移動ニーズに対応する交通サービスや公共交通の基幹軸と連携するフィーダー（支線）交通ネットワークの構築に向けた取組を展開する。

18 ア 公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築

19 県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和、観光客の移動利便性の向上等
20 に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、鉄軌道と地域
21 を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組む。また、交通空白地域や不便
22 地域の解消等を図るため、コミュニティバスやデマンド交通の活用等、市町村と連携して
23 取り組む等、長期的な取組が重要である。

- a モノレール延伸やLRT/BRT等の導入など多様な都市内交通についても検討し、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む
- b 地域公共交通会議等への参加による助言等を通じて地域公共交通計画の策定を促進するとともに、地域間の連携を強化する
- c 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組を促進する
- d キャンパス交通システムの充実に向けた取組を促進する

32 (2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

- ▶ 路線バス等の既存公共交通の利便性を向上しシームレスに移動できる利用環境整備の取組を展開する。

- 1 ▶ 公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎの負担感を軽減するとともに、地域拠
2 点の形成を促す。

3 **ア 既存公共交通の利用環境改善**

4 近年の自動車への依存等による路線バス利用者の減少に伴い、県内の路線バスは、運賃
5 収入だけでは維持が困難な赤字路線が多数あることに加え、運転士不足に基因する減便が
6 発生するなど、様々な課題を抱えている。このため、県民や観光客の移動利便性を確保し
7 つつ、ハブ・アンド・スポークといった観点も取り入れ、路線の最適化・合理化を戦略的
8 に行うことが求められている。そのため、利用者にとって利便性が高く、乗り継ぎをスム
9 ーズに行うための快適な乗り継ぎ環境の整備は重要である。

- 10 a バス停上屋の整備や路線バスの到着案内等、乗り継ぎ環境の充実を推進する
11 b 国内外の利用者に対応した決済サービスの充実
12 c 公共交通コスト負担軽減の検討

13

14 **イ エリア内交通結節機能の強化**

15 公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎポイントは、地域拠点の位置関係や周
16 辺の商業施設、医療施設、行政施設、観光拠点エリア等の立地状況を踏まえて、交通利便
17 性及び施設の集客性が高まるような設置場所となっていることが重要である。そのため、
18 乗り継ぎポイントにおいて交通結節機能を高め、エリア内を移動、周遊しやすくなる施策
19 を検討する。

- 20 a ファースト・ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する

21

22 **ウ 新技術等を活用した交通サービスの充実**

23 自家用車やレンタカーに頼らずとも移動できる環境を実現する上では、多様な移動ニー
24 ズを満たすため、オンデマンド型の交通サービスの普及や、移動手段等を一括して「検索・
25 予約・決済」ができるような MaaS 等、交通サービスの利用者と事業者等のマッチングを
26 促進するための環境整備が必要である。

- 27 a 新技術を活用した新たな交通サービスの導入を促進する
28 b 公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築を推進する

29

30 **(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略**

31 ▶ 観光エリアや中心市街地エリア、MICE エリアなど、大勢の人が集い交流するエリアは、
32 自治体や交通事業者等の多様な団体により、地域の魅力や快適さを維持するためにまち
33 づくりと一体となった活動が実施されており、これらの活動と連携した交通戦略を展開
34 する。

35

36

37

38

1 **ア 首里城周辺の歴史まちづくりと一体となった交通環境整備**

2 首里城公園への観光交通分散化や受入体制の整備、歩行者中心で快適な道路空間の創
3 出、新技術を活用した交通サービスの充実など、交通環境と首里地域の歴史まちづくりを
4 一体的に取り組むことで、暮らしと観光が両立した交通環境の整備を目指す。

- 5 a 首里地域の交通需要の適正化に向けた取組を促進する
6 b 地域の暮らしと観光が両立した交通環境整備を促進する

7
8 **イ 新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開**

9 Society5.0 社会では、まちづくりや道路の整備、維持・管理においても関連データの効
10 率的な収集・管理や分野間での相互連携など、高度な管理体制の構築が可能となる。また、
11 運転手不足等の課題解決に向けて、自動運転技術といった新技術等の活用を検討するた
12 め、長期的な道路空間の再編を目指す。

- 13 a スマートシティ導入に向けた取組を促進する
14 b IoT 技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備を促進する

15
16 **ウ マリントウン MICE エリアにおける良好な都市形成に資する交通環境の構築**

17 MICE については、経済・消費活動の裾野が広く、周辺地域も含め大きな経済効果が見
18 込まれることから、マリントウン MICE エリアに大型 MICE 施設を整備するとともに、
19 交通利便性を向上させることにより、大型イベント開催時の渋滞緩和や MICE 参加者など
20 の円滑な移動を確保する。

- 21 a 域外と域内を結ぶ交通結節機能の構築を促進する
22 b 域内にふさわしいモビリティの導入を促進する

23
24 **エ 地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備**

25 地域特性に応じた個性あるまちづくりを推進する上では、地域住民の生活様式やそこを
26 訪れる観光客のニーズにあわせて、歩行者の賑わいの場や憩いの場となるような空間再編
27 を行う。

- 28 a 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築を支援する

29
30 **(4) 交通需要マネジメント**

31 ▶ 沖縄県は、交通渋滞の緩和や公共交通機関の利用を推進するため、バスサービス改善施
32 策や時差出勤の推奨、学生等への啓発活動を通じて、個人や組織・地域の移動の自発的
33 な行動変容を促し、自動車交通の発生量抑制や交通ピークの平準化といった「交通需要
34 量の調整」に取り組んでいるところである。また、人流、物流等のビッグデータの活用
35 を検討し、都市部における混雑、地方部における交通手段の確保・維持といった各地域
36 におけるモビリティの効率的な利用を目指す。

1 **ア ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組**

2 人流、物流等のビッグデータを収集し、AI 等を活用することにより、交通需要を予測
3 し、それに対応する交通サービスの充実や道路利用の効率化を図り、歩行者及び多様なモ
4 ビリティに対応した道路空間を構築する。

- 5 a 人流・交通データを収集し、道路整備や渋滞対策に活用する取組を推進する
- 6 b 人流・交通データの分析により効果的な TDM 施策を促進する
- 7 c 交通流の効率化に向けた取組を推進する

8
9 **イ TDM 施策の推進**

10 「交通需要量の調整」の推進にあたっては、住民や観光客や物流事業者等が、これまで自
11 宅から目的地まで自家用車やレンタカー等で移動していたところを、パーク・アンド・ラ
12 イド等「手段の変更」や、時差出勤等の「時間帯の変更」またはカーシェアリング等「自
13 動車の効率的利用」を選択するといった、一人一人の行動変容が重要であり、これらの行
14 動変容を促すための活動を推進する。

- 15 a ライフステージに応じた効果的な TDM 施策を促進する
- 16 b 関係機関等における TDM 施策の実施事例の共有を推進する

17
18 **(5) 健康で快適に暮らす環境整備**

19 ▶ 街路や生活道路は地域において公共的空間であり、交流・活動の場としての機能を持っ
20 ているため、移動環境の整備と併せて、人々が安全・快適に滞在できる歩行空間等の確
21 保に向けた取組を推進する。

22 ▶ まちの魅力や周遊性を高める自転車通行空間の整備を推進する。

23
24 **ア 健康で快適な暮らしを支える道路環境整備**

25 快適な暮らしを支える生活に密着した道路整備を考える上では、街路空間を車中心から
26 人中心の空間へ再構築を図る等、地域特性に応じて俯瞰的に整備する必要がある、都市部
27 における自然とふれあう場やオアシス空間の創出、街灯の設置や街路樹を含む歩道空間の
28 適正な管理等、まちづくりとあわせて道路・河川・公園等を総合的に整備するなど、散策や
29 ジョギングをしやすい環境を計画的に整備する。

- 30 a 街路、生活に密着した道路の整備を推進する

31
32 **イ まちの魅力・周遊性を高める自転車通行空間の整備**

33 沖縄県では令和3年3月に沖縄県自転車活用推進計画が策定されており、自治体では那
34 覇市や名護市、うるま市等において自転車ネットワーク計画が策定されている。また、北
35 部地域では国のサイクルツーリズムの推進モデルルートとして、「本部半島・羽地内海コー
36 ス」が認定される他、「やんばるサイクリングロード（仮）」として、自転車ネットワー
37 クの形成が進められているところである。また、東海岸においても与那原町、西原町、中城

1 村、北中城村で構成する「東海岸サンライズ推進協議会」において、「サイクリングルート」
 2 が設定されている。

3 今後、設定されたサイクリングルートや、同計画をもとに市町村と一体となって自転車
 4 通行空間の整備を推進するとともに、官民の連携により、様々なシーンで自転車が利用で
 5 きるようにシェアサイクルの普及やサイクルツーリズムなどの観光振興策としても活用
 6 していく。

- 7 a 各市町村の自転車活用推進計画策定を促進するとともに、計画的・効果的に自転車
- 8 通行空間の整備を推進する
- 9 b スポーツツーリズム等、自転車を活用した観光振興策を推進する

10
 11 施策の体系

