

Ⅱ-2 周辺インフラや市街地との連携

1. 交通施設整備に係る上位関連計画等との整合・連携

行程計画の「交通施設整備に係る上位関連計画等との整合・連携」の一部として、令和5年度は「第3回PT調査データを活用した将来交通量推計・将来ネットワーク評価」を実施した。

(1) 第3回PT調査データを活用した将来交通量推計・将来ネットワーク評価

1) 発生集中交通量の算定及び跡地利用を加味した将来交通量推計の実施

① 沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査との連携

普天間飛行場跡地利用においては、周辺インフラや市街地との連携を図る必要があると考えられることから、沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査という）をはじめとする中南部都市圏及び宜野湾市域に関係する調査・計画・取組に留意し、PT調査との連携を図る。

また、普天間飛行場跡地利用計画の土地利用から想定される交通の発生集中量を設定し、目標とする交通手段の分担率や、周辺渋滞状況を加味した理想とされる分担率を整理し、その実現のために必要な基盤整備等の在り方について検討を行った。

② 跡地周辺における現況インフラ供給処理能力の把握及び課題整理

前述で設定した普天間飛行場跡地の道路や発生集中量及び先行する周辺開発による発生集中量を踏まえ、将来交通量推計を実施し、既存交通インフラの負荷状況について分析を行った。

なお、将来NWは既存の事業化路線及び構想路線の組み合わせを整理し、既存将来ODに普天間飛行場跡地利用の発生集中量を加味し、検討目的に適した将来交通量推計を実施した。

さらに、交通量推計結果に基づき、定量的に現況及び将来におけるインフラ供給処理能力の把握及び課題、また、先行整備の可能性についての検討や先行周辺開発との役割分担について整理を行った。

本項における検討の流れについて、図Ⅱ-2-1に示す。



図Ⅱ-2-1 検討フローイメージ

2) 将来交通量推計の結果から想定される課題への対策

普天間飛行場跡地利用における周辺への影響を分析するにあたり、交通量推計結果より想定される課題について整理を行った。

検討を進めるにあたり、以下の想定を基に分析を行う。

沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査を用いた交通量推計

交通量推計結果からの課題（想定）

交通量図、混雑度図より周辺交通への影響を分析

【交通量、混雑度】

開発による基地跡地へのアクセス交通の増加

基地跡地周辺道路及び基地跡地内道路が混雑（混雑度 1.0 以上）

【基地内の道路ネットワーク不足】

基地跡地縁辺部の交差点及び基地跡地内中心部において混雑度が高い

想定される課題への対策

公共交通への分散による自家用車利用を抑制し混雑緩和

移動手段の分担率を感度分析し、望ましい値を試算

公共交通への転換を図る関連施策の整理基幹バス、交通結節点、等

基地跡地内道路網の検討普天間跡地に関連した分布パターンの分析

3) 交通量推計の実施

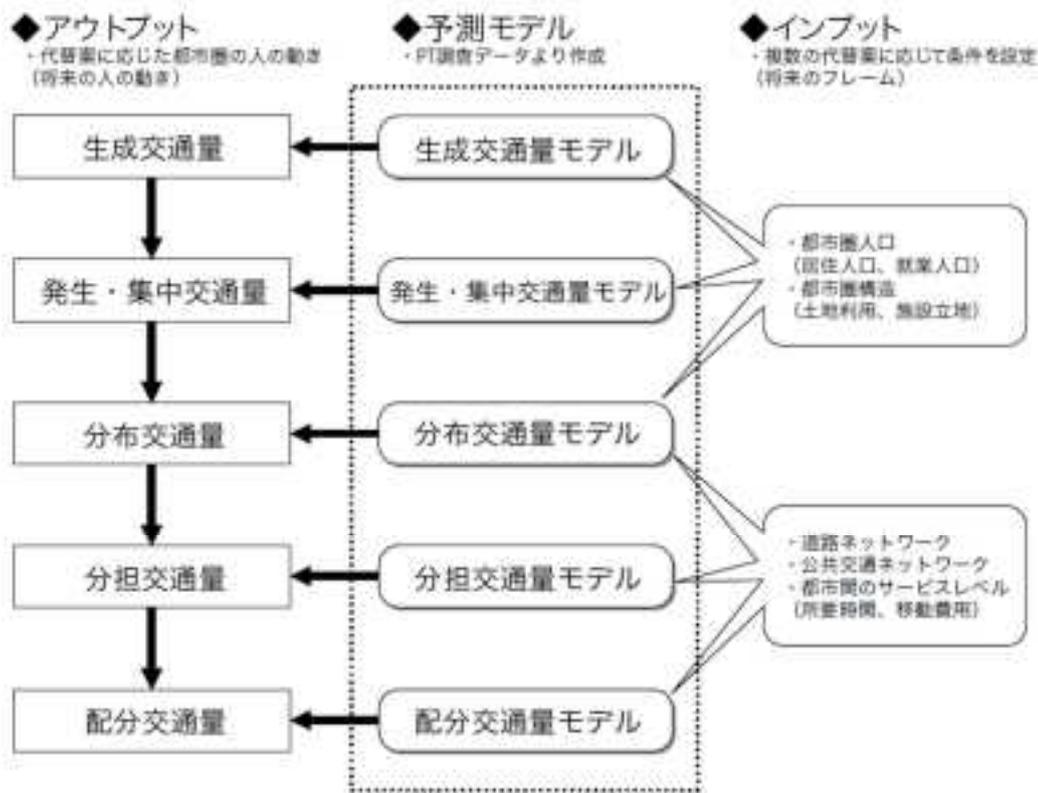
現在、令和5年度において第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査の実態調査が実施されており、既存の最新データは平成18年度に実施された第3回PT調査となる。本検討における交通量推計においては、第3回PT調査データを用いて分析を行った。

①検討内容及び条件整理

ア)将来交通量推計の方法

将来交通量推計では、一般的に四段階推計法が用いられている。

四段階推計法とは、交通需要を、発生・集中交通量（どこで発生・集中するか）→分布交通量（どこへ行くのか）→分担交通量（何の交通機関を使うか）→配分交通量（どの路線を使うか）の四段階に分けて予測する方法となる。



図Ⅱ-2-2 交通量推計の流れ

1)発生集中交通量の算定

生成交通量については、現跡土地利用計画の土地利用計画をベースに、「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」の設定条件及び「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」（国交省都市局、最新版）等に基づき設定を行う。

《発生集中交通量の発生ゾーン》

第3回PT調査における発生集中交通量は、図Ⅱ-2-3に示すCゾーンをベースに作成されており、当該対象地区となる普天間飛行場跡地は中間に位置している。



図Ⅱ-2-3 Cゾーン

引用：第3回PT調査

表Ⅱ-2-1 に示す普天間飛行場跡地の開発地区定着人口は 11,100 人、表Ⅱ-2-2 の第 3 次産業人口は 8,664 人と設定されている。

表Ⅱ-2-1 Cゾーン別の開発地区と定着人口

地区名	Cゾーン 番号	計画人口・達成率 ～定着人口	事業期間	年平均 定着人数	各年度定着人口					累積定着人口	
					H22	H27	H32	H37	H42	～H32	～H42
郡朝新都心	合計	7,922	25	317	1,584	1,584	1,584	1,584	1,584	4,753	7,922
	H41	5,025	25	201	1,005	1,005	1,005	1,005	1,005	3,015	5,025
	H42	941	25	38	188	188	188	188	188	565	941
	H43	1,955	25	78	391	391	391	391	391	1,173	1,955
直島比古島等二	合計	1,591	25	64	318	318	318	318	318	955	1,591
	H31	367	25	15	73	73	73	73	73	220	367
	H32	1,224	25	49	245	245	245	245	245	734	1,224
宇地島第二地区	382	1,929	25	77	386	386	386	386	386	1,177	1,929
普天間飛行場跡地	381	11,100	17	740	0	0	3,700	1,700	3,700	3,700	11,100
瑞慶覧地区	331	3,300	10	330	0	0	0	1,650	1,650	0	3,300
浦添南第一地区	合計	6,256	25	249	1,245	1,245	1,245	1,245	1,245	3,736	6,256
	H12	3,113	25	125	623	623	623	623	623	1,869	3,113
	H13	3,113	25	125	623	623	623	623	623	1,868	3,113
浦添南第二地区	H13	4,878	25	195	976	976	976	976	976	2,927	4,878
牧港補給地区	H41	11,500	15	767	0	0	3,833	3,833	3,833	3,833	11,500
潮崎地区	H33	4,007	25	160	801	801	801	801	801	2,404	4,007

表Ⅱ-2-2 H42 将来開発増加分第 3 次産業人口

H42 将来	市町村名	種別	地区名	用途別施設面積 (ha)		先取従業員人口 (人)		
				商業	事務所	商業	事務所	合計
	郡朝市	区画整理	郡朝新都心	26.5	7.3	3,180	1,460	4,640
	宜野湾市	基地跡地	普天間飛行場跡地	72.2	0.0	8,664	0	8,664
	宜野湾市	基地跡地	瑞慶覧地区	4.0	0.0	480	0	480
	浦添市	区画整理	浦添南第一地区	2.5	3.9	300	780	1,080
	浦添市	跡地	牧港補給地区	41.1	0.0	4,932	0	4,932
南部 広域	糸満市	埋立	潮崎地区	4.3	2.0	516	400	916
	豊見城市	埋立	豊崎地区	22.4	9.5	2,688	1,900	4,588
	北中城村	基地跡地	アワセゴルフ場地区	17.0	0.0	2,040	0	2,040
	北中城村	基地跡地	ロウワープラザ地区	1.7	0.3	204	50	254

引用：第 3 回 PT 調査

【参考資料】普天間飛行場跡地に関連した土地利用について

普天間飛行場跡地に関連した土地利用面積については、第3回PT調査（H18）及び「普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務委託 H29-3」において示されている。

発生集中交通量を設定するにあたり、土地利用面積において発生集中交通量が変化することから、上記2パターンの土地利用面積を比較し、本検討において最適なケースの確認を行った。

第3回PT調査の土地利用は、「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等報告書 H19-3」において示されており、第3回PT調査における普天間飛行場跡地利用のベースとなっている。

《第3回PT調査の土地利用》



引用：駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等報告書 H19-3

表Ⅱ-2-3 に示す土地利用は「普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務委託 H29・3」において示されている。

表Ⅱ-2-3 中南部都市圏の駐留軍用地跡地別の土地利用区分面積の試算

土地利用区分 各跡地	住宅地 (ha)	商業・業務地 (ha)	跡地復興拠点地 区		公園・緑地 (ha)	その他公共 用地(ha)	計画人口 (人)
			跡地復興拠点地 区	商業・業務等			
キャンプ島江開敷 地区(67.5ha)	15~30 (約37%)	5~15 (約18%)	2~6	3~10	8~16 (約20%)	10~20 (約20%)	2,500~ 3,000
皇朝野営地跡地跡地跡 77~M(15.8ha)	1~3 (約14%)	-	-	-	6~14 (約40%)	1~5 (約20%)	100~ 400
キャンプ瑞穂野営 地(10ha)	140~200 (約34%)	80~120 (約21%)	50~80	30~50	80~120 (約20%)	100~150 (約20%)	1.5~3.5 万
普天間飛行場 (480.5ha)	80~150 (約20%)	20~130 (約21%)	40~75	30~60	130~170 (約31%)	100~140 (約25%)	1~2.5 万
牧場補助地区 (271.7ha)	60~120 (約22%)	45~90 (約20%)	35~60	10~25	40~70 (約20%)	50~90 (約20%)	1~2万
原野復興施設 (55.9ha)	1~5 (約5%)	20~40 (約30%)	10~20	10~20	7~15 (約20%)	10~20 (約20%)	400~ 1,000
合 計 (1,383.4ha)	300~500 (約20%)	200~400 (約22%)	120~250 (約13%)	100~140 (約9%)	300~400 (約24%)	300~400 (約20%)	3.5~8.5 万

※この土地利用区分ごとの面積は概算（試算）である。

引用：普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務委託 H29・3

上記において示した2ケースの普天間飛行場跡地利用における土地利用面積の比較を行った。

比較の結果として、現在(H29)の普天間基地跡地利用の宅地面積が約30ha減少(公共用地面積増)しており、第3回PT調査時点における基地跡地関連交通より過小となることから、安全側を考慮し、第3回PT調査時点の発生集中量を用いて分析を行う。

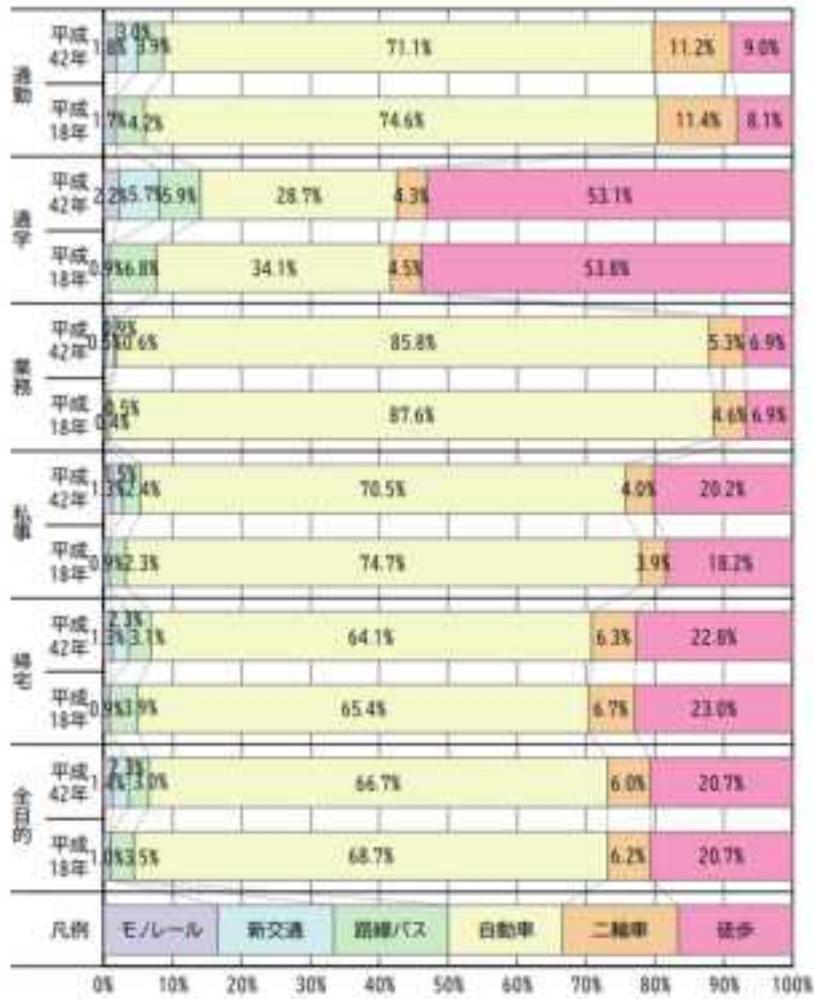
表Ⅱ-2-4 普天間飛行場跡地の土地利用面積比較

	第3回PT調査		H29		備考
	敷地面積(ha)、割合(%)		敷地面積(ha)、割合(%)		
宅地計	241.2ha	(57.0%)	211.42ha	(44.0%)	約-30ha
公共用地計	206.3ha	(43.0%)	269.08ha	(56.0%)	
合計	481ha		480.5ha		

ウ)分担率及び分布パターンの設定

《分担率の設定》

前述において設定された普天間飛行場跡地の開発人口に、第3回PT調査結果において示されている分担率を乗ずることで、各移動手段別の交通量を算出し、本検討における交通量の算出を行った。

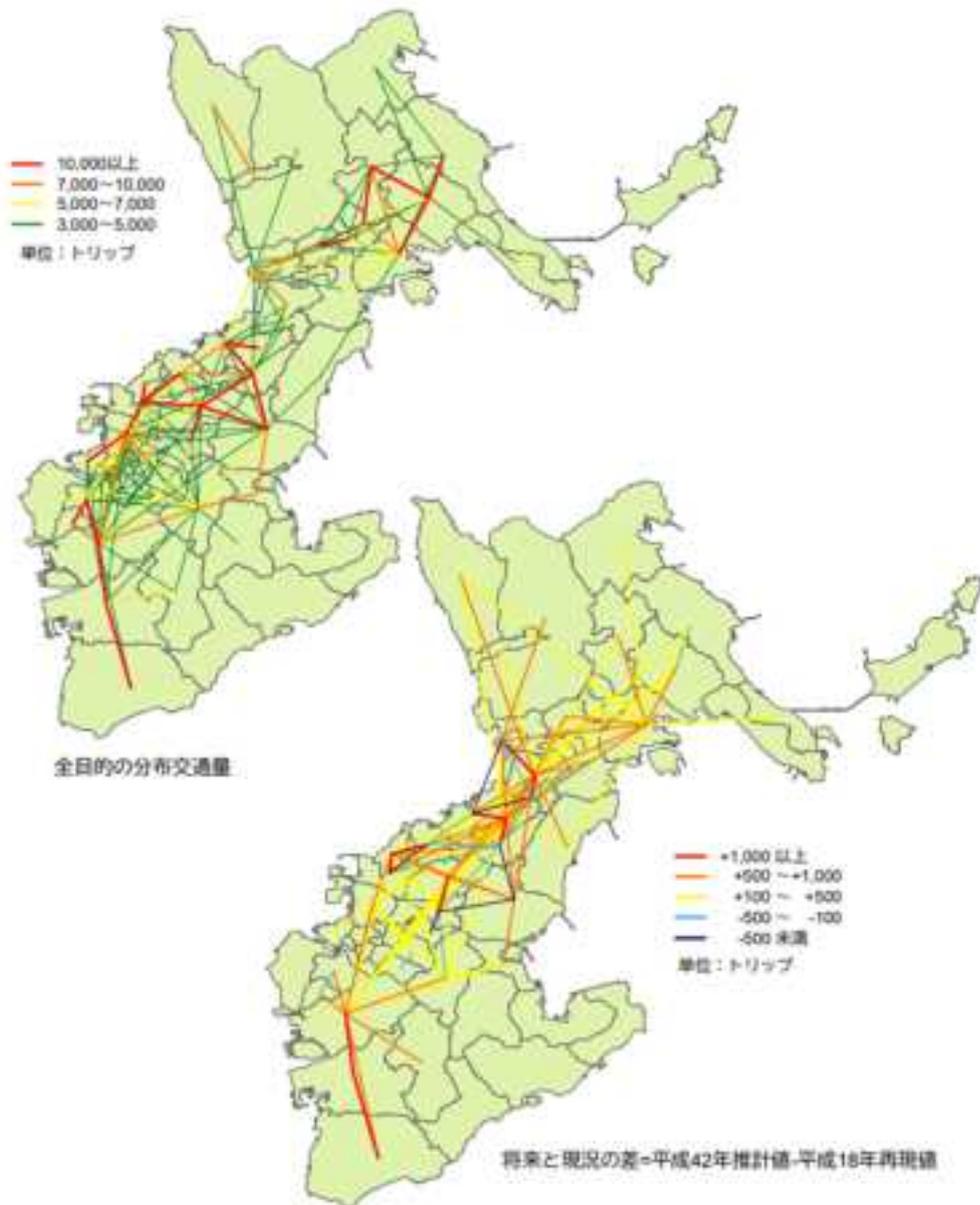


図Ⅱ-2-4 目的別分担率

引用：第3回PT調査

《分布パターンの設定》

普天間飛行場跡地に関連した移動については、第3回PT調査における分布パターンが設定されており、本検討においても普天間飛行場跡地に設定されている分布パターンを用いて分析を行う。



図Ⅱ-2-5 分布パターンイメージ

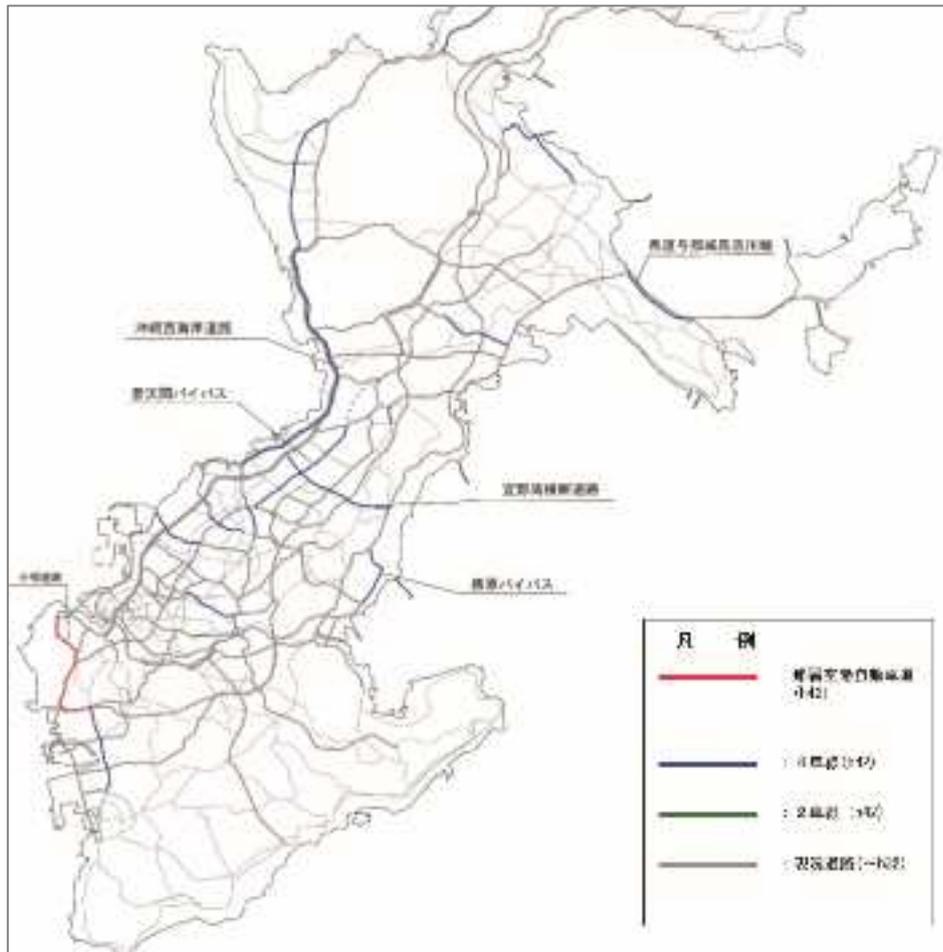
引用：第3回PT調査

エ)道路ネットワークの設定

既存の道路ネットワークは「R22 事業化ネットワーク」、構想路線を含めた「H42 将来ネットワーク」があり、「R22 事業化ネットワーク」では普天間飛行場跡地利用計画において設定されている中部縦貫道路及び宜野湾横断道路が設定されていないことから、本検討においては「H42 将来ネットワーク」を用いるものとする。

図Ⅱ-2-6 が将来ネットワークとなるが、関連計画を参考にネットワークの修正を図る。

※R22=2040 年、H42=2030 年



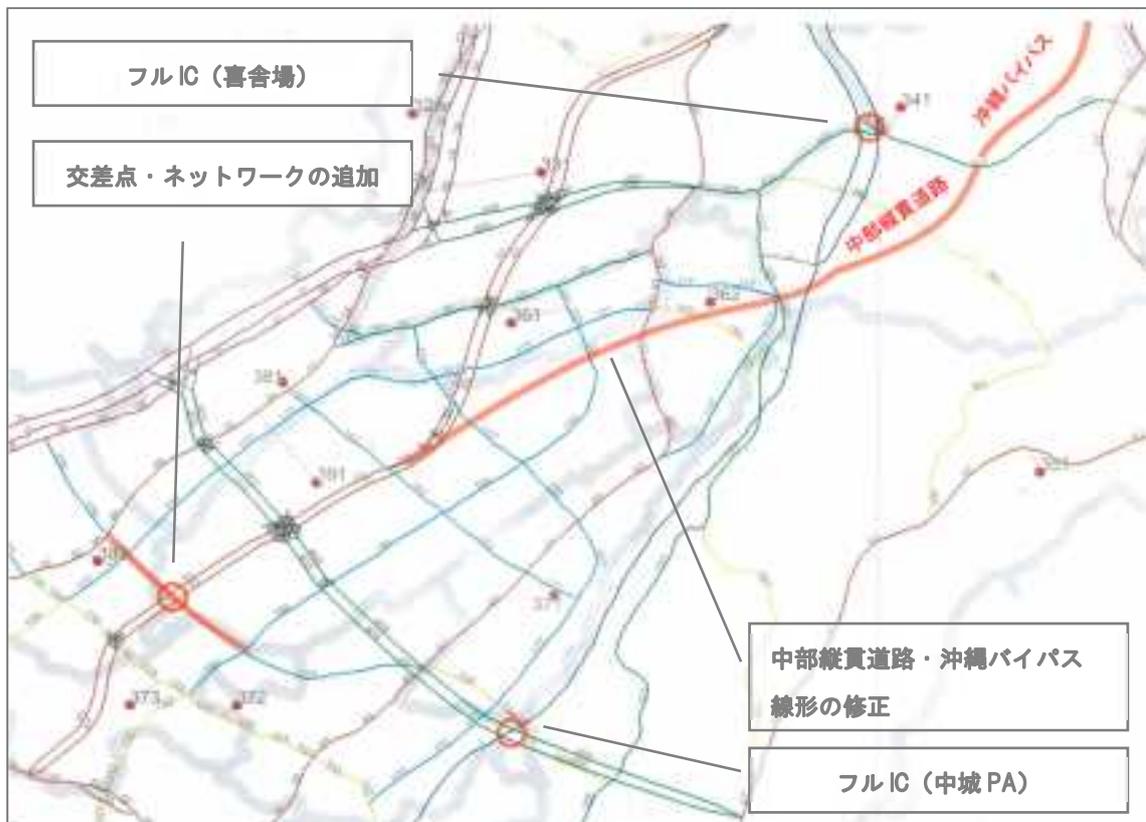
図Ⅱ-2-6 将来道路ネットワーク (H42)

引用：第3回PT調査

《分布関連計画》

道路ネットワークにおいては、前述に示した将来ネットワークをベースとするが、普天間飛行場跡地に関連した計画（全体計画の中間とりまとめ）において構想として示されている道路ネットワーク、また、広域路線を示している沖縄ブロック広域ネットワーク計画を参考に見直しを行った。

見直しの結果、普天間飛行場跡地に関連した構想ネットワークを一部追加し、広域道路ネットワークでは中部縦貫道路の線形、また、ICの形状等を見直した。



図Ⅱ-2-7 道路ネットワークの見直し

《関連計画》

道路ネットワーク設定において、下に示す関連計画を参考に一部修正を行った。



図Ⅱ-2-8 沖縄ブロック広域道路ネットワーク計画図

引用：沖縄ブロック新広域道路交通計画（沖縄県）

<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1012591.html>



図Ⅱ-2-9 普天間飛行場の跡地利用計画策定に向けた「全体計画の中間取りまとめ（第2回）」

【参考資料】「R22 事業化ネットワーク」について

平成 27 年道路交通センサスの将来 OD (R22) 及び将来ネットワーク (R22) は、普天間飛行場跡地利用に関連した発生集中量は考慮されていない。

また、道路ネットワークにおいても事業化路線が対象となっていることから、普天間飛行場跡地に関連する宜野湾横断道路、中部縦貫道路及び基地内道路も位置付けられていない。



図Ⅱ-2-10 R22 事業化ネットワーク

表Ⅱ-2-5 Bゾーン配分別対応表

H27町丁字	H27国勢調査		分割比率					
	夜間人口 [人]		H27	R22				
町丁目別	配分ゾーン別			乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車種計	
6 伊佐2丁目	1391	10933	0.4007257	0.3877637	0.3863292	0.3906859	0.3877978	
伊佐3丁目	1621							
伊佐4丁目	674							
大山1丁目	602							
大山2丁目	1427							
大山3丁目	1752							
大山4丁目	848							
大山5丁目	666							
大山6丁目	1661							
大山7丁目	291							
H42開発ゾーン (廃止)	*	*	-	-	-	-	-	
普天間飛行場	0	0	1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000	
1 上原1丁目	1233	15976	0.3211127	0.3211127	0.3211127	0.3211127	0.3211127	

参考：平成 27 年度道路交通センサスを元に作成

4) 交通量推計の結果

前述において整理した交通量推計実施に向けた前提条件に基づき分析を実施した。

交通量推計では、第3回PT調査をベースとした基本ケース、さらに、基本ケースから普天間飛行場跡地に関連した一般交通が公共交通へ転換することを想定し、10%削減した分担率の見直しの2ケースで実施している。

なお、交通量推計の各ケースにおいて交通量図、混雑度図及び特定経路について整理する。

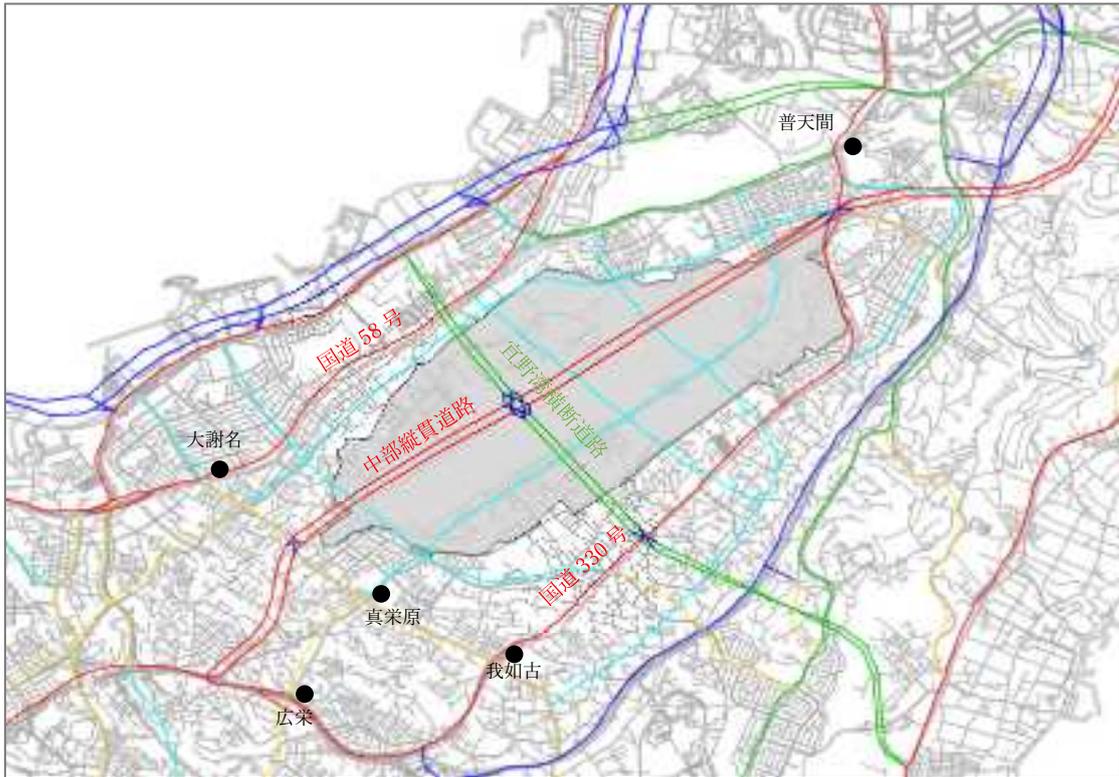
《交通量推計ケースの概要》

①	基本ケース	<p>【道路ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第3回PT調査をベースに、関連計画における道路ネットワークを参考に修正 ・ <p>【発生集中量（OD）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査をベースに設定
②	分担率の見直し	<p>【道路ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本ケースと同様 <p>【発生集中量（OD）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本ケースをベースに、普天間飛行場跡地に関連した移動手段（分担率）の内、一般車両のみを公共交通への転換を想定 <p>*一般的に交通量が10%減少することで、渋滞が緩和するとのことから、一般車両を10%削減し周辺交通の影響を試算</p>

①道路ネットワークの設定

前述した普天間飛行場跡地及び道路ネットワークに関連する計画を基に道路ネットワークの見直しを行った。

普天間飛行場跡地周辺の道路ネットワーク図を以下に示す。



図Ⅱ-2-11 道路ネットワーク図



②交通量の比較

2ケースの交通量状況について比較を行うと、全体的に交通量の変化は見られないが、パイプライン側において分担率見直し時に交通が増加していることが確認できる。

《基本ケース》



《分担率の見直し》

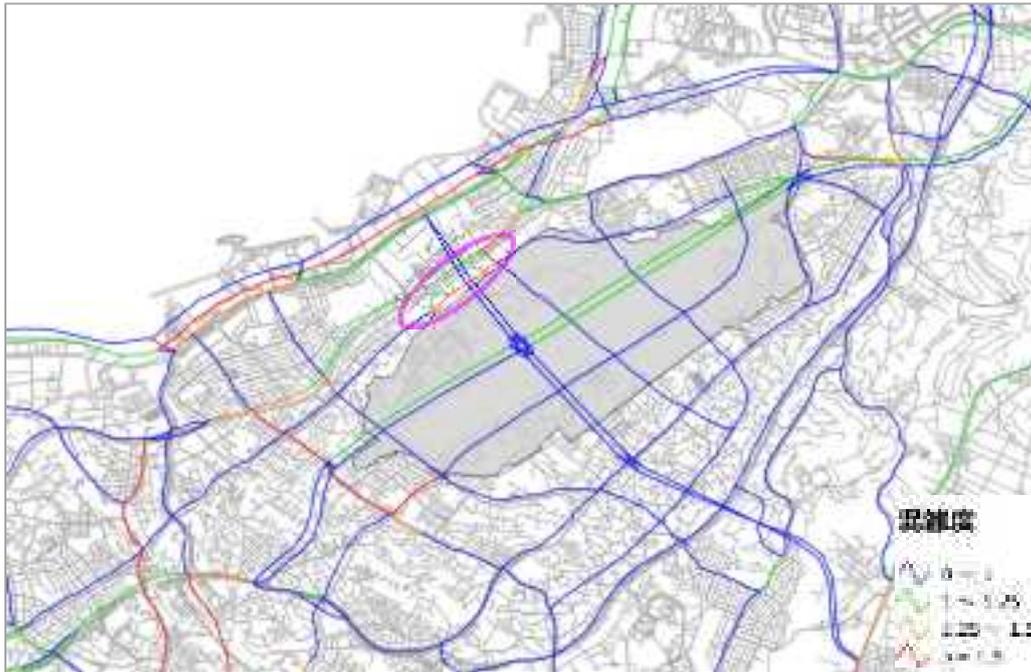


図Ⅱ-2-12 交通量の比較

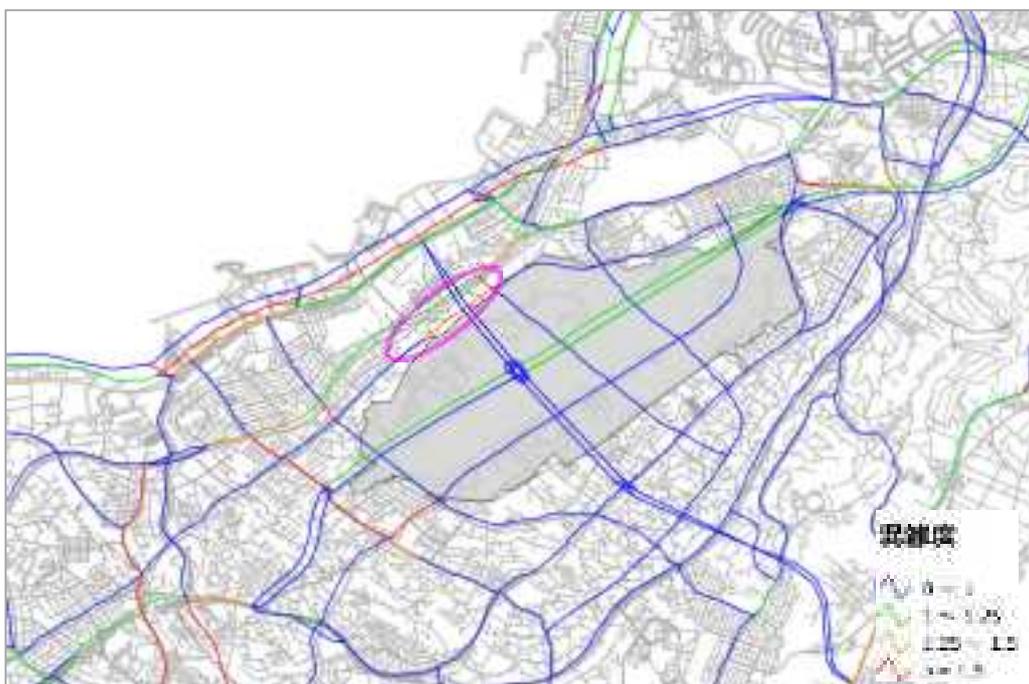
③混雑度の比較

2ケースの混雑状況について比較を行うと、全体的に交通量の変化は見られない。
パイプラインの一部で交通量が増加する区間（分担率見直し）においても、基本ケースと同程度の混雑度を示している。

《基本ケース》



《分担率の見直し》



図Ⅱ-2-13 混雑度の比較

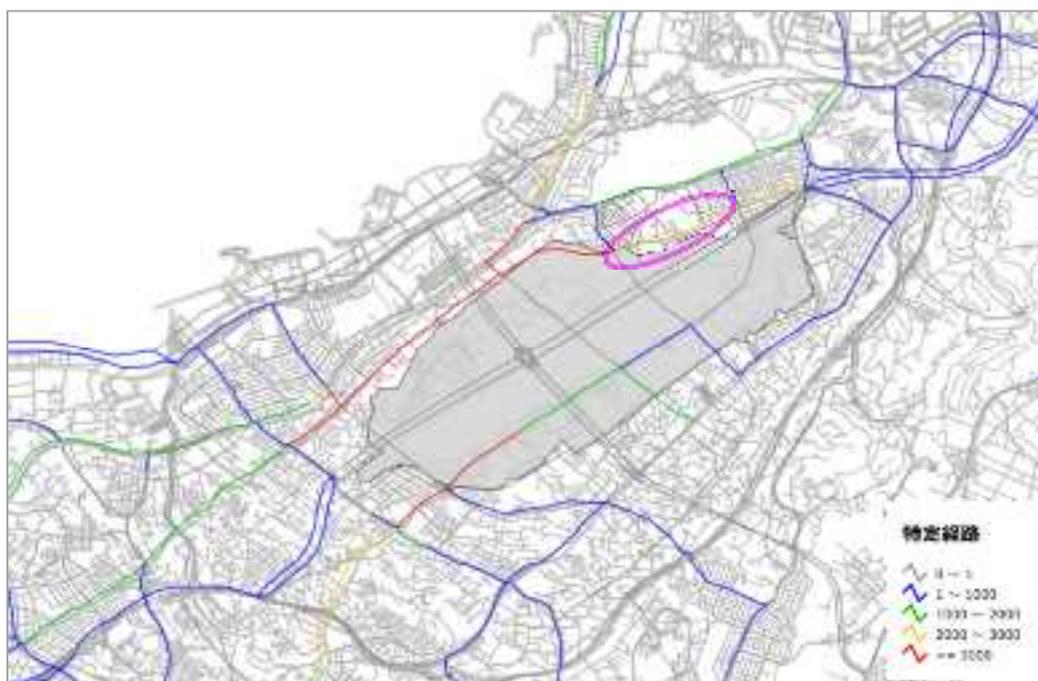
④特定経路の比較

普天間飛行場跡地に関連した経路の比較を行った。一部変化は見られるものの、全体的に大きな変化は見られないが、普天間飛行場跡地の縁辺部の道路を利用したアクセスが多くみられる。

《基本ケース》



《分担率の見直し》

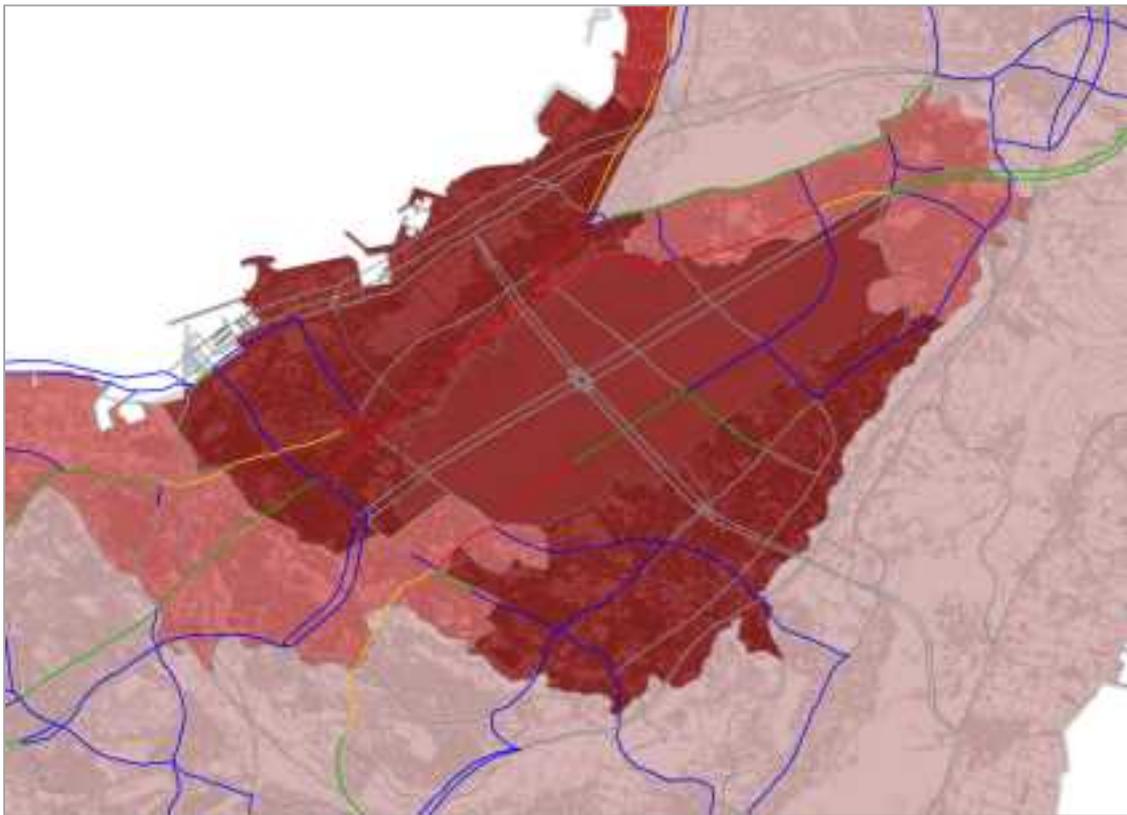


図Ⅱ-2-14 特定経路の比較

⑤ 普天間飛行場跡地に関連した発生集中の分布

普天間飛行場跡地を起終点とした発生集中の分布図と特定経路図を重ね、アクセスルートを確認を行った。

普天間飛行場跡地に関連した発生集中の分布状況をみると、全体的に広がっているものの、基地跡地周辺に集中している状況が確認できる。そのことから、中部縦貫道路や宜野湾横断道路の幹線道路からのアクセスが少なく。普天間基地跡地縁辺部から跡地内へのアクセスが集中していることが想定される。



図Ⅱ-2-15 特定経路及び発生集中の分布

* 下図の特定経路は「基本ケース」を使用

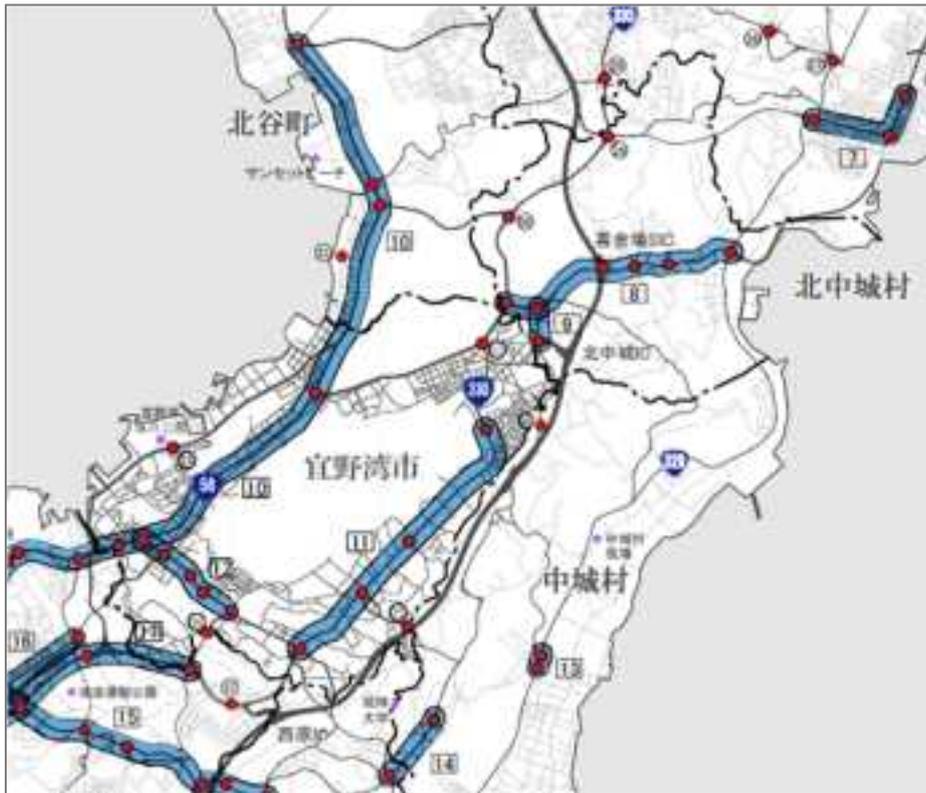


5) 開発交通による周辺道路ネットワークへの影響と課題

①現況の交通課題と上位関連計画

普天間飛行場の周辺においては米軍基地が点在しており、それらを避けるように歪な幹線道路のネットワークが形成されている。

普天間飛行場周辺では、基地の縁辺部において市街地が形成されており、基地を囲む周辺の幹線道路等では主要渋滞交差点（区間）が残存している状況が伺える。



図Ⅱ-2-16 主要渋滞交差点（区間）位置

参考：沖縄地方渋滞対策推進協議会

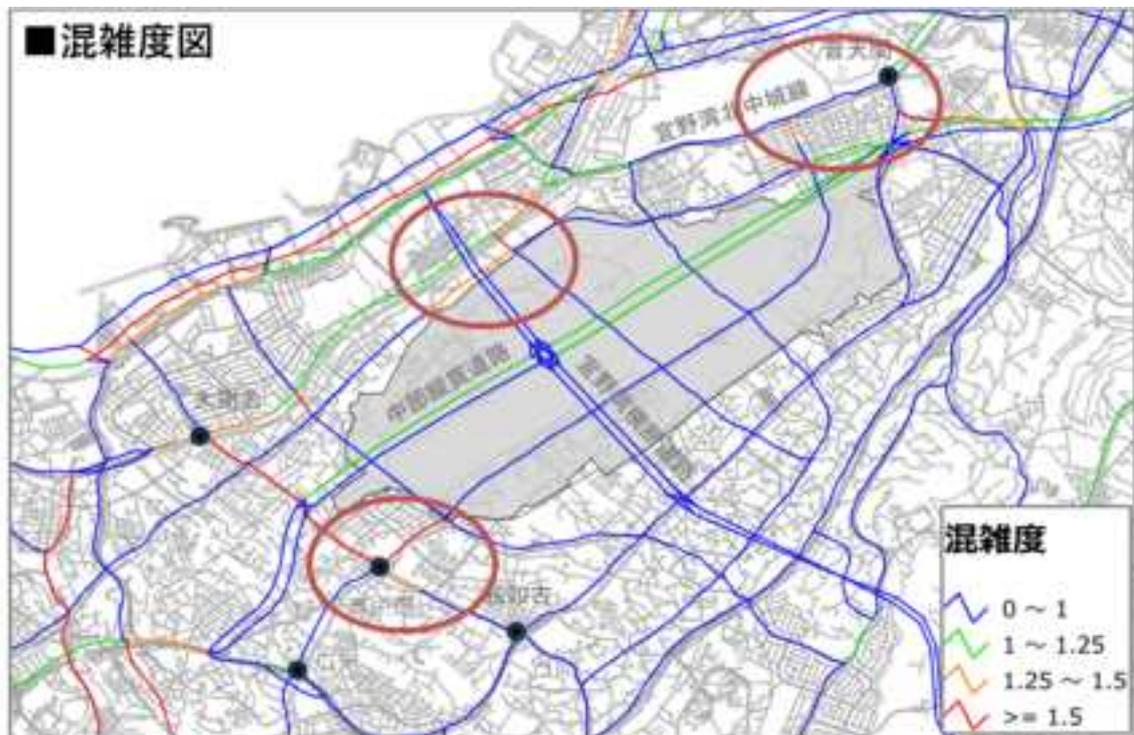
渋滞の改善に向けて、新広域道路交通計画（ハシゴ道路ネットワーク含む）に位置付けられた幹線道路の整備や、幹線公共交通システムの導入（基幹バスシステム）等の施策が進められている。

②開発交通による周辺道路への影響

平成 18 年 PT 調査におけるネットワーク及び OD をベースに、現在最新の広域幹線道路計画や普天間飛行場の跡地利用計画策定に向けた「全体計画の中間取りまとめ（第 2 回）」の構想路線の反映を行い、周辺道路ネットワークへの影響を分析した。

＜課題＞

- ・将来広域幹線道路が構築された場合においても、現在の渋滞区間である国道 58 号や県道 34 号線などの渋滞が残存している。また、幹線公共交通システムとして導入が検討実施されている基幹バスシステムの導入による道路車線数の条件整合等、自動車交通量を抑える自家用自動車の使用を前提としない公共交通指向型の都市開発の検討が必要。



図Ⅱ-2-17 混雑度図

《課題》

- ・ 普天間飛行場跡地を起終点とする交通は、主要渋滞交差点に位置付けられている普天間及び真栄原交差点、パイプライン等へ集中する傾向が確認できる。これらの交通を適切に広域幹線道路への転換を図るための跡地内道路の段階構成の検討や、周辺インフラの優先整備の検討が必要。



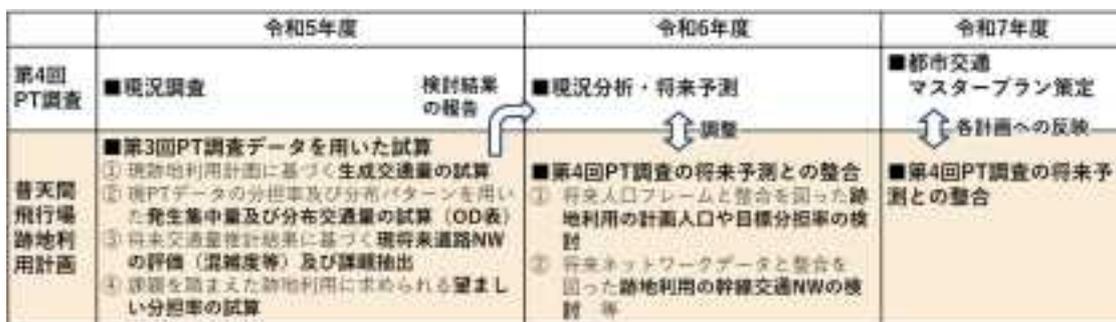
図Ⅱ-2-18 特定経路図

(2) 今後の展開

①都市交通マスタープランへの反映

令和5年度に実施されている第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査では、実態調査が実施されている。令和6年度に作業が予定されている将来予測（将来人口フレーム・将来ネットワークデータ）に必要な関連条件の整理及び現計画で想定される課題の抽出を本業務において分析、整理を行った。

令和6年度以降には、令和5年度の課題を踏まえて、第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査のデータと整合を図り、各計画への反映を図ることが必要であると考えられる。



図Ⅱ-2-21 第4回PT調査との連携イメージ

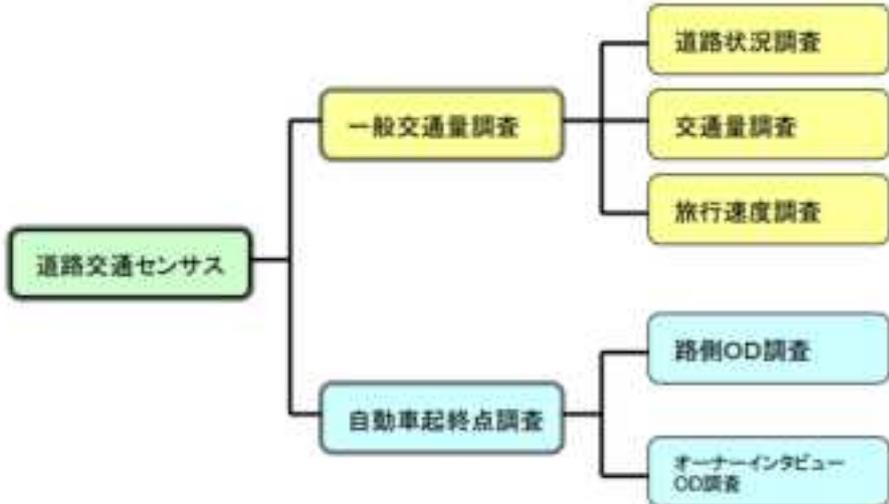
②最新データを用いた周辺交通への影響分析

本業務の交通分析に用いたデータは、第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（H18）をベースとしている。令和5年度に第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査が実施されていることから、最新データへの更新の必要性についても検討する必要がある。

[参考資料]

名称		概要
①	沖縄県中南部都市圏 パーソントリップ調査 (PT)	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄県では平成 18 年度の調査が現在の最新データとなるが、今年度に新たに調査を実施 県の本島中南部に在住する県民が対象となり、調査日の調査対象者の日常移動（通勤、通学、通院、買物等）や、移動手段（徒歩、自家用車、路線バス等）を把握 調査結果から、現況及び将来交通量推計の基礎データを作成
②	道路交通センサス (センサス)	<ul style="list-style-type: none"> 約 5 年に一度に全国規模で①自動車起終点 (OD) 調査、②一般交通量調査を実施、(最近では令和 3 (2021) 年度実施、次回は令和 7 (2025) 年度頃) 調査結果から、現況及び将来交通量推計の基礎データを作成
③	道路ネットワーク (NW)	<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークには現況及び将来 (フル NW、事業化 NW) が設定 分析年次及び目的に応じて、道路ネットワークの追加・削除を実施 追加する道路へは道路種級及び速度等を設定
④	OD (origin,destination)	<ul style="list-style-type: none"> OD とは、出発地 : O (origin) と目的地 : D (destination) の頭文字 一般的にある地域 (ゾーン) から別の地域 (ゾーン) へ移動を意味する
⑤	発生集中交通量	<ul style="list-style-type: none"> ある地域 (ゾーン) から発生する交通量と、逆に流入 (集中) する交通量をいい、ボリュームを出発地と目的地ごとに表形式にまとめたものを OD 表という OD 表をベースに、各地域 (ゾーン) の発生交通量、流入 (集中) 交通量を設定
⑥	地区発生集中 交通量配分	<ul style="list-style-type: none"> 分析年次の道路ネットワーク、人口及び自動車保有台数から地区 (ゾーン) 毎の発生集中量を設定し、配分交通量モデルにおいて推計を行い算出された各道路ネットワークの交通量を算出
⑦	将来交通量推計	<ul style="list-style-type: none"> 前述の③～⑥の条件設定から交通量算出までの全体の流れを交通量推計という
⑧	混雑度	<ul style="list-style-type: none"> 道路の混雑の程度を示す指標で道路の交通量の交通容量に対する比で示される。道路の交通量が交通容量を超えた状態が混雑であり、混雑度は通常 1 日単位または 12 時間単位で算出

	<p>① 沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査 (PT)</p>
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握
<p>イメージ図</p>	<div data-bbox="363 600 1340 1153"> <p>Who どのような人が → 若者？高齢者？一人暮らし？共働き？子育て世代？免許は持っている？自家用車は持っている？健康状態は？</p> <p>Why どのような目的で → 仕事？学校？買い物？食事？子どもの送迎？通院？帰宅？</p> <p>Where どこから どこへ → 地域間の移動量は？混雑する道路や鉄道路線は？人が集まる場所は？駐車場所、駐輪場所は？</p> <p>When どのような時間帯に → 移動の時間帯のピークは？所要時間は？エリアの滞在時間は？</p> <p>How どのような交通手段で → 鉄道？バス？自動車？自転車？歩いて？自分で運転？誰かに乗せてもらう？</p> </div> <p>■移動の単位「トリップ」</p> <div data-bbox="363 1288 1364 1646"> <p>自宅 → 勤務先</p> <p>① 計1リンクトリップ</p> <p>① 徒歩 → ② バス → ③ 鉄道 → ④ 徒歩 → 計4アンリンクトリップ</p> <p>利用した交通手段の中で主なものを「代表交通手段」といい、その優先順位は、鉄道→バス→自動車→自転車→徒歩になります。上図の場合、代表交通手段は、鉄道です。</p> </div>
	<p>引用：国土交通省 HP</p>

	<p>② 道路交通センサス（センサス）</p>
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査
<p>イメージ図</p>	<p>(1) 一般交通量調査：道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 道路状況調査 <ul style="list-style-type: none"> ・車道や歩道の幅員やその幅員構成、交差点、バス停、歩道の設置状況等を把握する調査 ② 交通量調査 <ul style="list-style-type: none"> ・平日及び休日における自動車(4車種)、二輪車、歩行者の交通量を1時間毎に計測する調査 ③ 旅行速度調査 <ul style="list-style-type: none"> ・朝または夕方のピーク時における実走行により区間の旅行速度を計測する調査 <p>(2) 自動車起終点調査：路側OD調査、オーナーインタビューOD調査</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 路側OD調査：路上路側OD調査、フェリーOD調査 <ol style="list-style-type: none"> γ) 路上路側OD調査 <ul style="list-style-type: none"> ・一部の県境等を横切る道路で、自動車を道路脇に停車して頂き、聞き取り方式により出発地・目的地等の運行状況を把握する調査 ι) フェリーOD調査 <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー乗船時に聞き取り方式により出発地・目的地等の運行状況を把握する調査 ② オーナーインタビューOD調査 <ul style="list-style-type: none"> ・車の使用者や所有者に対して、車の1日の動き(利用目的、目的地、駐車場所等)についてアンケート方式で調査 ・自家用乗用車(個人使用車)について、世帯単位での保有状況・利用状況を調査 ・貨物車について、車の1日の動きに加えて、荷物の積載状況(品目、重量)を調査  <pre> graph LR A[道路交通センサス] --> B[一般交通量調査] A --> C[自動車起終点調査] B --> B1[道路状況調査] B --> B2[交通量調査] B --> B3[旅行速度調査] C --> C1[路側OD調査] C --> C2[オーナーインタビューOD調査] </pre> <p>引用：国土交通省 HP</p>

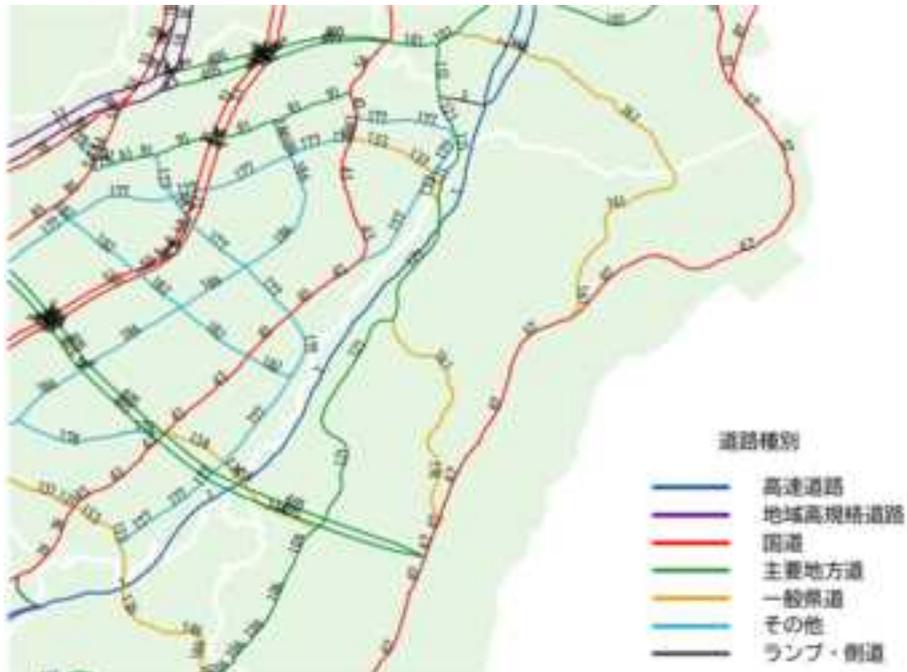
③ 道路ネットワーク (NW)

概要

- 道路ネットワークには現況及び将来（フルNW、事業化NW）が設定
- 各路線毎（リンク毎）に道路種級、車線数、規制速度及び補正值等を設定（BPRまたは、QVコード設定という）

道路種別	沿道状況	BPR用コード	種級	車線数	規制速度	道路種別毎の交通量			パラメータ		備考
						交差点補正			*	β	
						補正無し	補正係数	補正有り			
主要 地方道	その他 市道地	110	3-1	2	30	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		111	3-4	-	30	3,000		3,000	0.00	2.00	区分なし
	平地	112	4-1	4	30	40,000	0.000	24,000	0.00	2.00	車線
		104	4-1	4	40	40,000	0.000	24,000	0.00	2.00	車線
		113	4-1	2	30	17,000	0.000	9,000	0.00	2.00	車線
		114	4-2	4	40	40,000	0.000	24,000	0.00	2.00	車線
		115	4-2	2	40	30,000	0.000	9,000	0.00	2.00	車線
		116	4-3	2	40	9,000	0.000	7,200	0.00	2.00	車線
		117	4-3	2	30	9,000	0.000	7,200	0.00	2.00	車線
		118	3-2	4	30	36,000		36,000	0.00	2.00	車線
		109	3-2	4	40	36,000		36,000	0.00	2.00	車線
		119	3-2	2	40	9,000		9,000	0.00	2.00	車線
		120	3-3	2	30	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		121	3-3	2	40	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		122	3-3	2	30	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		105	3-2	4	30	28,000		28,000	0.00	2.00	車線
		121	3-2	4	40	28,000		28,000	0.00	2.00	車線
		124	3-3	2	40	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		125	3-3	2	30	8,000		8,000	0.00	2.00	車線
		126	3-5	-	30	3,200		3,200	0.00	2.00	区分なし
127	4-1	4	30	40,000	0.000	24,000	0.00	2.00	車線		

イメージ図



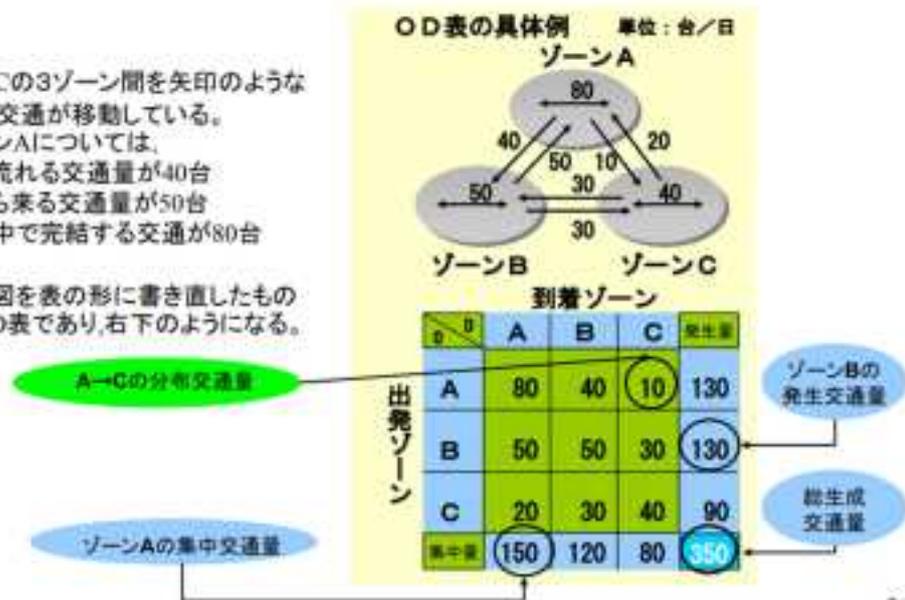
④ OD (origin,destination) ⑤ 発生集中交通量

概要

- ODとは、出発地：O (origin) と目的地：D (destination) の頭文字
- ある地域（ゾーン）から発生する交通量と、逆に流入（集中）する交通量をいい、ボリュームを出発地と目的地ごとに表形式にまとめたものをOD表という

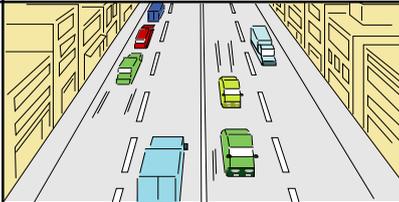
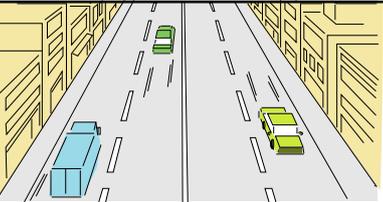
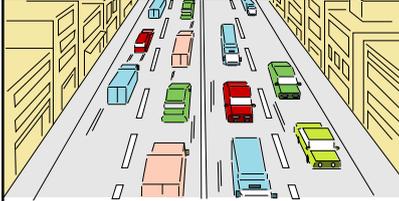
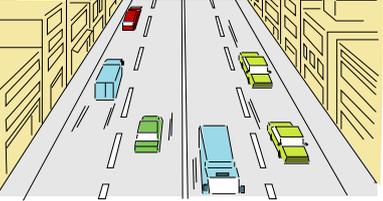
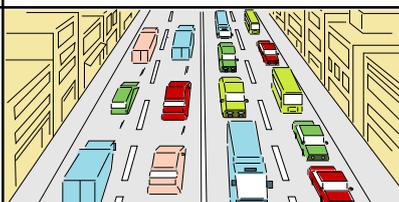
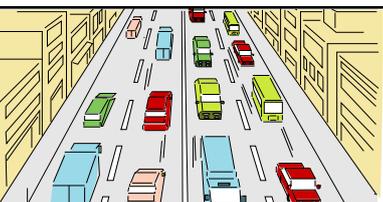
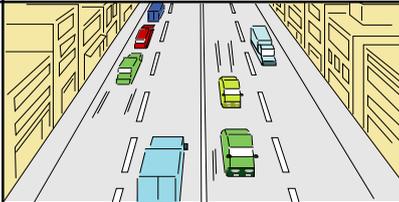
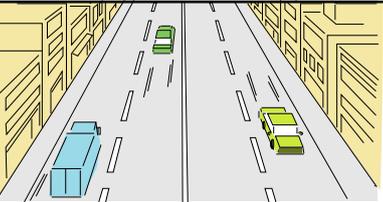
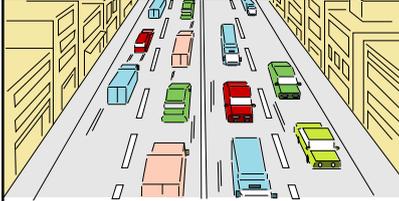
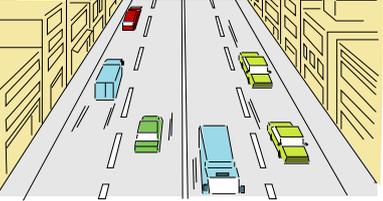
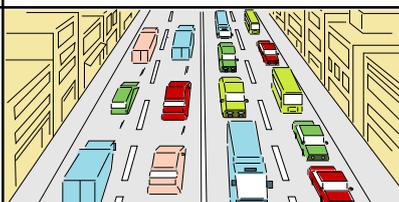
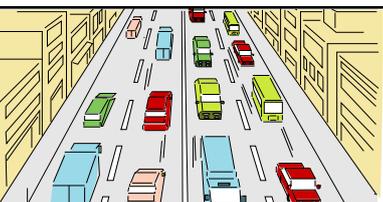
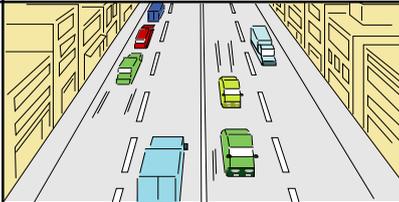
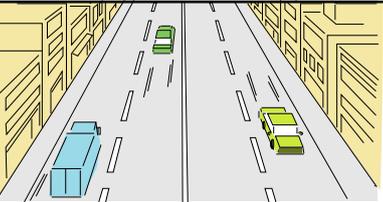
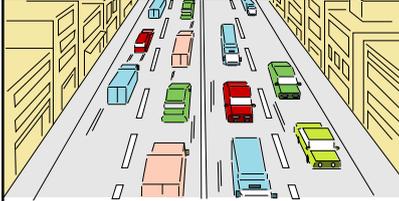
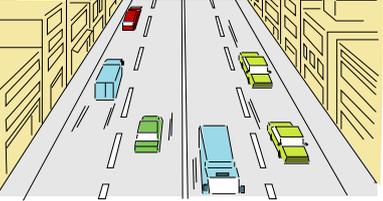
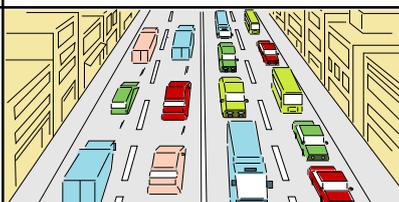
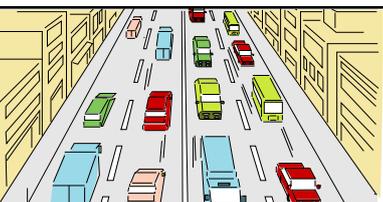
イメージ図

- 例えば、
- A,B,Cの3ゾーン間を矢印のような量の交通が移動している。
 - ゾーンAについては、
Bに流れる交通量が40台
Bから来る交通量が50台
Aの中で完結する交通が80台
 - この図を表の形に書き直したものがOD表であり、右下のようになる。



引用：国土交通省 HP

	⑥ 地区発生集中交通量配分 ⑦ 将来交通量推計
概要	<ul style="list-style-type: none"> 分析年次の道路ネットワーク、人口及び自動車保有台数から地区（ゾーン）毎の発生集中量を設定し、配分交通量モデルにおいて推計を行い算出された各道路ネットワークの交通量を算出 条件設定から交通量算出までの全体の流れを交通量推計という
イメージ図	<p style="text-align: center;">将来交通量推計の主な手順</p> <p style="text-align: right;">引用：国土交通省 HP</p>

⑧混雑度													
概要	<ul style="list-style-type: none"> 道路の混雑の程度を示す指標。道路の交通量の交通容量に対する比で示される。道路の交通量が交通容量を超えた状態が混雑 												
イメージ	<table border="1"> <thead> <tr> <th>混雑度</th> <th>ピーク時 (朝夕等の交通量の多い時間帯)</th> <th>平常時 (平均的な交通量の時間帯)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.5</td> <td>  <p>数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないためピーク時間にあっても平滑な走行ができる。</p> </td> <td>  <p>閑散とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。</p> </td> </tr> <tr> <td>1.0</td> <td>  <p>連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することが出来る。</p> </td> <td>  <p>走行車両の間隔が大きくスムーズに走行することができる。</p> </td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>  <p>渋滞が生じ、ノロノロ運転が続き停止する回数が多い。また、信号を通過する時においても数回待ちとなる。</p> </td> <td>  <p>渋滞は生じないが速度低下の状態となり、車群が出来やすくなる。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	混雑度	ピーク時 (朝夕等の交通量の多い時間帯)	平常時 (平均的な交通量の時間帯)	0.5	 <p>数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないためピーク時間にあっても平滑な走行ができる。</p>	 <p>閑散とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。</p>	1.0	 <p>連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することが出来る。</p>	 <p>走行車両の間隔が大きくスムーズに走行することができる。</p>	1.5	 <p>渋滞が生じ、ノロノロ運転が続き停止する回数が多い。また、信号を通過する時においても数回待ちとなる。</p>	 <p>渋滞は生じないが速度低下の状態となり、車群が出来やすくなる。</p>
混雑度	ピーク時 (朝夕等の交通量の多い時間帯)	平常時 (平均的な交通量の時間帯)											
0.5	 <p>数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないためピーク時間にあっても平滑な走行ができる。</p>	 <p>閑散とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。</p>											
1.0	 <p>連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することが出来る。</p>	 <p>走行車両の間隔が大きくスムーズに走行することができる。</p>											
1.5	 <p>渋滞が生じ、ノロノロ運転が続き停止する回数が多い。また、信号を通過する時においても数回待ちとなる。</p>	 <p>渋滞は生じないが速度低下の状態となり、車群が出来やすくなる。</p>											

引用：建設白書

2. 周辺市街地整備との連携に向けた周辺インフラの現状把握と課題整理

行程計画の「周辺市街地整備との連携に向けた周辺インフラの現状把握と課題整理」の一部として、令和5年度は「地区周辺インフラ整備の現状把握」を実施、「インフラ処理能力の把握と課題整理」の一部を実施した。

(1) 地区周辺インフラ整備の現状把握

1) 市街地の整備状況

①都市計画の指定状況

宜野湾市は、那覇広域都市計画区域（那覇市、宜野湾市、浦添市、糸満市、豊見城市、北中城村、中城村、西原町、与那原町、南風原町の全域並びに八重瀬町（具志頭地域を除く。）の5市4町2村で構成）に属し、区域区分（線引き）が適用される都市である。

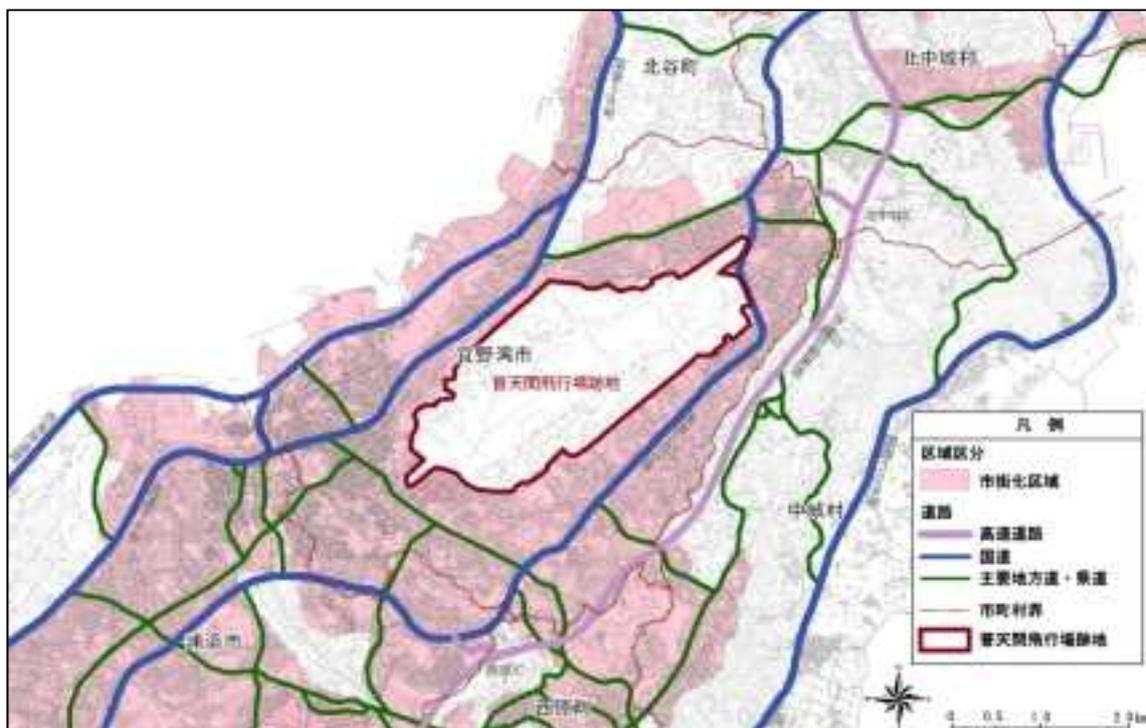
市街化調整区域を市街化区域に編入する場合は、決定権は県となるため、県の都市計画手続きが必要とされる。

また、広域都市計画区域においては、市町村の決定事項である都市計画手続きに関しても、県の同意が求められる。



図Ⅱ-2-22 那覇広域都市計画区域

引用：那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」



図Ⅱ-2-22 市街地の状況

参考：各市町村都市計画図を元に作成

②市街地（用途地域）の状況

宜野湾市は、13種類の用途地域のうち、11種類が指定されている。

全体面積に対する用途地域の割合は、住居系用途地域が80.3%と高く、工業系用途地域が5.8%と低い値を示している。

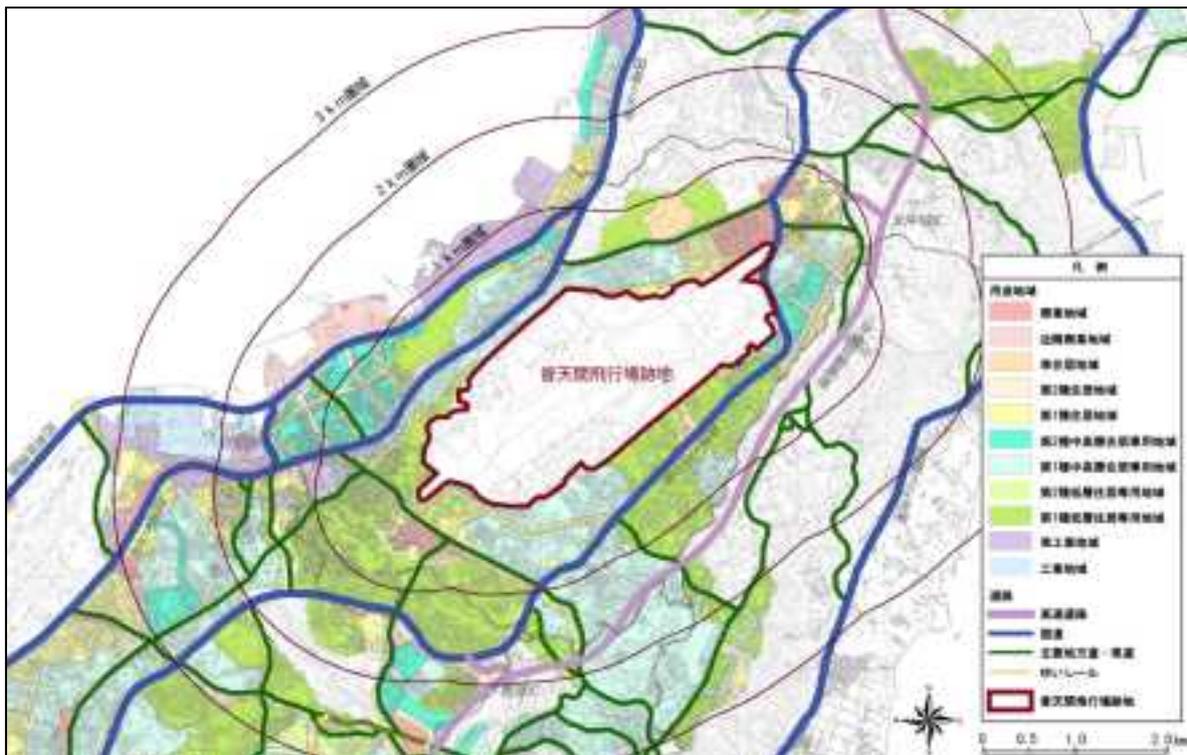
米軍用地を除く市域には、用途地域が指定されており、軍用地返還後に市街化区域への編入が行われ、宅地化されている。普天間飛行場跡地は、これまで周辺市街地と分断していたため、一体の市街地としての連携を図るためには土地利用や都市施設などの連担性のある跡地利用計画を行う必要がある。

表Ⅱ-2-6 用途地域の指定状況

4.3.31現在

区域内 市町村名	第1種 低層住居 専用地域	第2種 低層住居 専用地域	第1種 中高層 住居専 用地域	第2種 中高層 住居専 用地域	第1種 住居 地域	第2種 住居 地域	準住居 地域	田園住居 地域	近 商 地 域	隣 業 地 域	商 業 地 域	準工業 地域	工業 地域	工業 専用地 域	計	住居系 用途地域 割合	商業系 用途地域 割合	工業系 用途地域 割合
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha			
那覇市	959.4	59.3	622.5	170.9	367.6	155.9	129.0		140.8	426.3		184.4	31.4		3,247.5	75.9%	17.5%	6.6%
宜野湾市	393.2		351.1	115.9	168.4	30.2	65.9		130.1	65.3		81.0			1,401.1	80.3%	13.9%	5.8%
浦添市	299.6	73.3	341.0	57.1	240.8	98.3	36.2		35.5	73.2		207.3	53.4		1,515.7	75.6%	7.2%	17.2%
糸満市	183.3	9.0	195.9	38.6	98.9	7.2	15.9		27.7	25.1		34.3	60.4	115.0	811.3	67.6%	6.5%	25.8%
豊見城市	340.7	29.0	75.6	2.7	134.7	11.1	19.0		16.4			93.6	20.1		742.9	82.5%	2.2%	15.3%
北中城村	170.3	4.6	10.8		29.8	12.6	12.0			20.6		2.7			263.4	91.2%	7.8%	1.0%
中城村	47.6		58.6		4.7	15.1									126.0	100.0%	0.0%	0.0%
西原町	169.6	19.6	183.5	5.8	14.2	25.4			33.4			27.9	158.8		638.2	65.5%	5.2%	29.3%
与那原町	59.4	5.6	51.6	13.8	48.1	15.7	20.6		28.0	10.7		16.9	1.7		272.1	78.9%	14.2%	6.8%
南風原町	237.9	33.1	27.1	20.0	51.0	8.4	21.7		23.0			8.5	11.0		441.7	90.4%	5.2%	4.4%
八重瀬町	77.4		13.3		23.9		16.9		3.3						134.8	97.6%	2.4%	0.0%
那覇広域	2,938.4	233.5	1,931.0	424.8	1,182.1	379.9	337.2		438.2	621.2		656.6	178.0	273.8	9,594.7	77.4%	11.0%	11.6%

参考：令和4年度都市計画現況調査（国土交通省）を元に作成



図Ⅱ-2-23 周辺地域の用途地域

参考：各市町村都市計画図を元に作成

③都市計画道路の整備状況

那覇広域都市計画区域の都市計画道路は、83%と高い整備率となっており、宜野湾市は86%と全体の整備率を上回る。

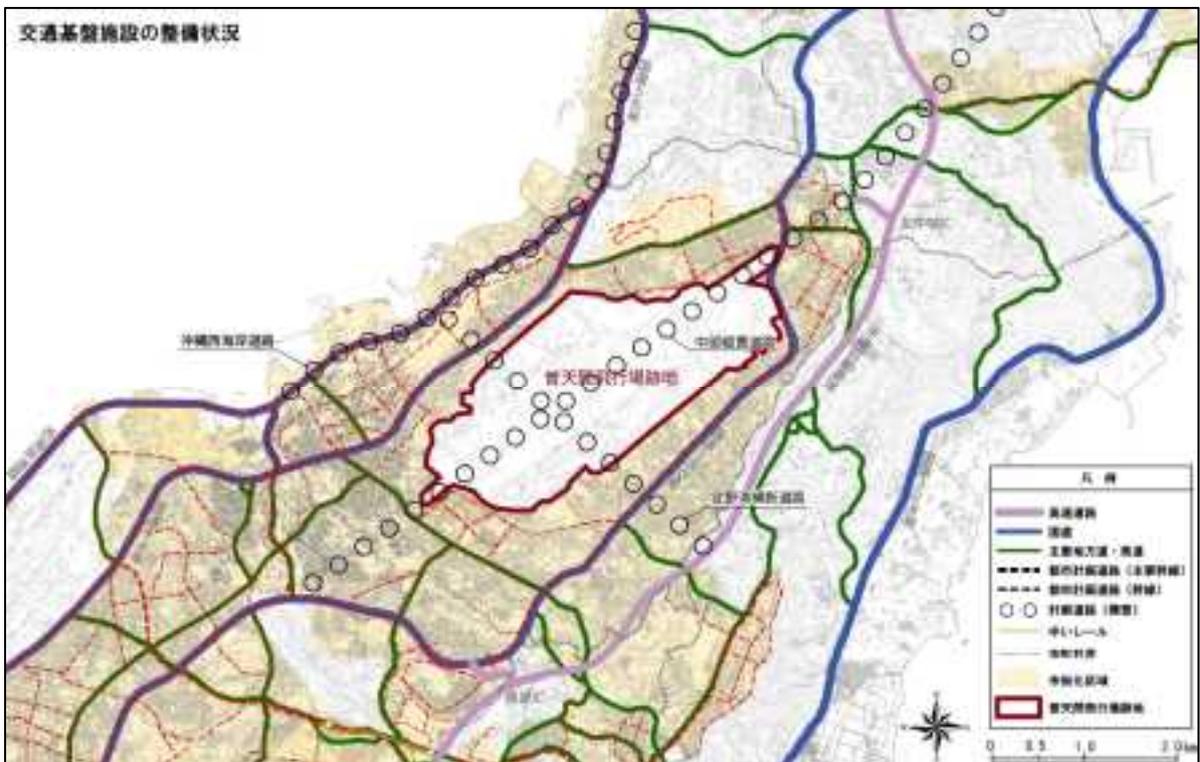
計画道路としては、沖縄西海岸道路・中部縦貫道路・宜野湾横断道路が位置づけられており、普天間飛行場跡地の跡地利用計画の検討との連携しながら計画検討及び整備推進が図られることとなる。

表Ⅱ-2-7 那覇広域都市計画の都市計画道路の整備率

R4.3.31現在

都市名	計画					改良済					整備率
	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路	
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
那覇広域	416.60	24.77	348.90	18.92	24.01	344.71	16.54	296.08	13.34	18.75	83%
那覇市	170.04	8.81	128.74	13.68	18.81	148.83	2.30	121.46	9.22	15.85	88%
宜野湾市	50.48	0.00	50.48	0.00	0.00	43.55	0.00	43.55	0.00	0.00	86%
浦添市	71.30	2.00	62.25	4.21	2.84	61.51	2.00	55.54	3.43	0.54	86%
糸満市	29.26	0.00	29.26	0.00	0.00	22.18	0.00	22.18	0.00	0.00	76%
豊見城市	28.31	6.37	21.94	0.00	0.00	23.18	4.95	18.23	0.00	0.00	82%
北中城村	2.71	0.00	2.71	0.00	0.00	2.44	0.00	2.44	0.00	0.00	90%
中城村	8.20	0.00	5.84	0.00	2.36	6.69	0.00	4.33	0.00	2.36	82%
西原	20.45	1.26	18.16	1.03	0.00	9.57	0.96	7.92	0.69	0.00	47%
与那原町	1.84	0.00	1.84	0.00	0.00	0.85	0.00	0.85	0.00	0.00	46%
南風原町	26.04	5.76	20.28	0.00	0.00	17.93	5.76	12.17	0.00	0.00	69%
八重瀬町	7.98	0.57	7.41	0.00	0.00	7.98	0.57	7.41	0.00	0.00	100%

参考：令和4年度都市計画現況調査（国土交通省）を元に作成



図Ⅱ-2-24 都市計画道路及び計画道路の位置

参考：各市町村都市計画図を元に作成

2) 供給処理施設の整備状況

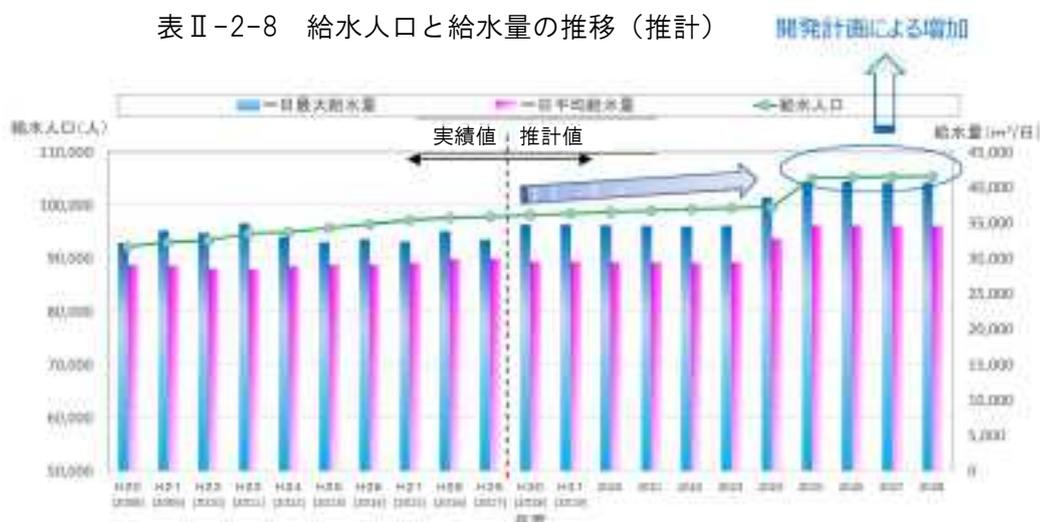
①上水道供給施設の現状

本市の水道用水は、沖縄県企業局の北谷浄水場・海水淡水化センター（県内最大規模）、山里調整池、南上原調整池より100%受水している事業体であり、配水池が水源として位置づけられ、配水池は5施設（6池）、管路総延長は285,220mとなっている。

宜野湾市では、土地区画整理事業による人口増加、西普天間住宅地区の跡地利用計画による人口増加を考慮し、将来人口及び給水量を増加傾向としている。

- ・宇地泊第二土地区画整理事業（計画人口2,900人）
- ・佐真下第二土地区画整理事業（計画人口1,500人）
- ・大山土地区画整理事業（計画人口3,698人）
- ・キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）跡地利用計画

表Ⅱ-2-8 給水人口と給水量の推移（推計）

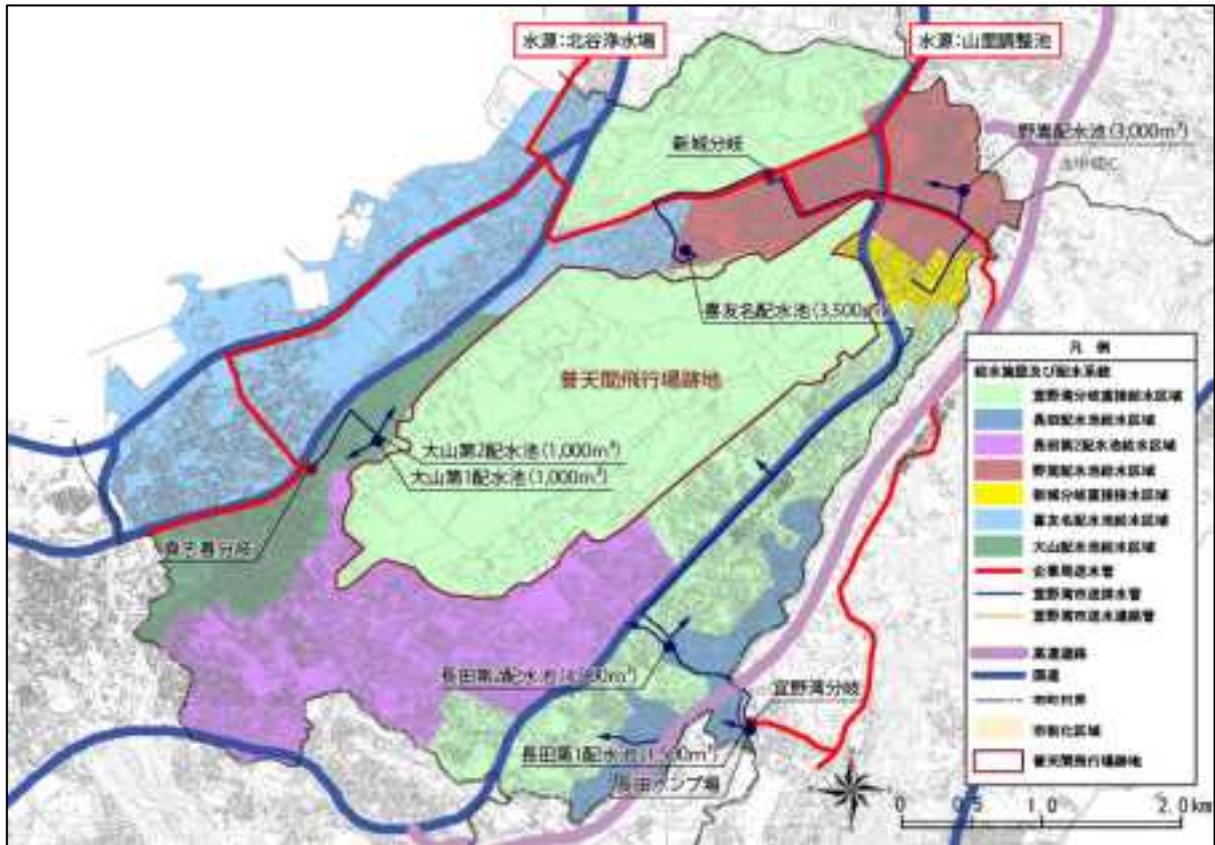


引用：宜野湾市上下水道事業経営戦略

表Ⅱ-2-9 給水人口と年間配水量の推移

	行政区域内人口 (人)	世帯数 (世帯)	給水人口 (人)	普及率 (%)	年間総配水量 (m³/年)	1日平均配水量 (m³/年)	年間有効水量 (m³/年)
平成28年(2016)度	97,662	42,662	97,662	100	10,702,487	29,322	10,497,058
平成29年(2017)度	97,845	43,254	97,845	100	10,740,006	29,425	10,408,638
平成30年(2018)度	98,502	44,119	98,502	100	10,632,911	29,131	10,286,052
令和元年(2019)度	99,549	45,133	99,549	100	10,766,210	29,416	10,425,793
令和2年(2020)度	100,042	45,962	100,042	100	10,955,718	30,016	10,656,670
令和3年(2021)度	99,902	46,340	99,902	100	10,851,816	29,731	10,563,717
令和4年(2022)度	99,757	46,798	99,757	100	10,864,228	29,765	10,574,235

引用：宜野湾市令和4年度水道事業統計年報



図Ⅱ-2-25 給水施設及び配水系統

参考：宜野湾市令和4年度水道事業統計年報を元に作成

《北谷浄水場》

北谷浄水場

北谷浄水場は、本島中部の北谷町にあり、昭和62年に供用開始され、現在1日あたり24万7,300㎥の送水能力を持ち、水道用水では県下最大規模の浄水場です。また、オゾン・活性炭処理の高度浄水処理施設を有しています。

また、水道水の安定供給を図る目的で、海水淡水化施設が平成5年度から着工され、平成9年の4月から1日あたり4万㎥の海水淡水化水をつくる国内最大級の施設として供用を開始しました。

さらに、硬度平準化対策の一環として硬度低減化施設が、平成15年6月から供用を開始し、硬度を低減した水を供給することが可能となりました。

水源は、西系列河川、中部河川、倉敷ダム、嘉手納井戸群等で、各処理工程を経て浄水された水と海水淡水化水をブレンドして、浦添市をはじめとする、中部と南部の7市町村へ供給しています。

供給先市町村： 北谷町・沖縄市・北中城村・中城村・宜野湾市・浦添市・那覇市

引用：沖縄の水（沖縄県企業局）

②下水道施設の現状

宜野湾市の下水道は、沖縄県中部流域下水道の伊佐浜処理区（浦添市、宜野湾市、沖縄市、北中城村、北谷町、嘉手納町、読谷村により構成）に属し、発生した下水（汚水）は、宜野湾浄化センターに流入・処理されている。

市内では、宜野湾市流域関連公共下水道の整備が進められており、普天間飛行場は伊佐処理分区に含まれる。

宜野湾浄化センター（みずクリン宜野湾）は、敷地面積は 137,400 平方メートル、1 日当たりの下水処理能力は 126,500 m³を有し、浦添市、宜野湾市、沖縄市、北谷町、嘉手納町、北中城村、読谷村の 7 市町村から 1 日に約 99,210 m³（令和元年度実績）の下水を受け入れており、稼働率は 78.4%となっている。また、今後も施設の増設が予定されており、処理能力の向上が期待される。

宜野湾市上下水道事業経営戦略では、令和 17 年度を目標として人口 105,600 人まで増加することを想定し、確保すべき有収水量を設定している。

表Ⅱ-2-10 下水道処理区域人口普及率及び整備率の推移

	行政区域内人口 (人)	処理区域内人口 (世帯)	普及率 (%)	全体計画 面積 (ha)	認可面積 (ha)	処理区域 面積 (ha)	計画面積 整備率 (%)	認可面積 整備率 (%)
平成29年(2017)度	97,845	94,003	96.1	1,972.0	1,928.0	1,787.8	90.7	92.7
平成30年(2018)度	98,502	94,367	95.8	1,972.0	1,928.0	1,787.9	90.7	92.7
令和元年(2019)度	99,549	95,430	95.9	1,972.0	1,928.0	1,787.9	90.7	92.7
令和2年(2020)度	100,042	95,862	95.8	1,972.3	1,927.9	1,790.6	90.8	92.9
令和3年(2021)度	99,902	95,843	95.9	1,972.3	1,927.9	1,806.8	91.6	93.7
令和4年(2022)度	99,757	95,696	95.9	1,972.3	1,927.9	1,806.8	91.6	93.7

引用：宜野湾市令和4年度下水道事業統計年報

表Ⅱ-2-11 下水道処理区域人口と有収水量の目標

	下水道処理 区域人口	水洗化 人口	水洗化 率	有収水量
現況：平成 29(2017)年度	94,003人	75,595人	80.42%	9,000 千 m ³ /年
目標値：2028 年度	100,400人	90,600人	90.24%	10,500 千 m ³ /年
目標値：2035 年度	105,600人	102,000人	96.59%	11,400 千 m ³ /年

引用：宜野湾市上下水道事業経営戦略

《宜野湾浄化センター（みずクリン宜野湾）の増設計画》



引用：沖縄県 HP（みずクリン宜野湾）



図Ⅱ-2-26 公共下水道施設（汚水）の整備状況



図Ⅱ-2-27 公共下水道施設（雨水）の整備状況

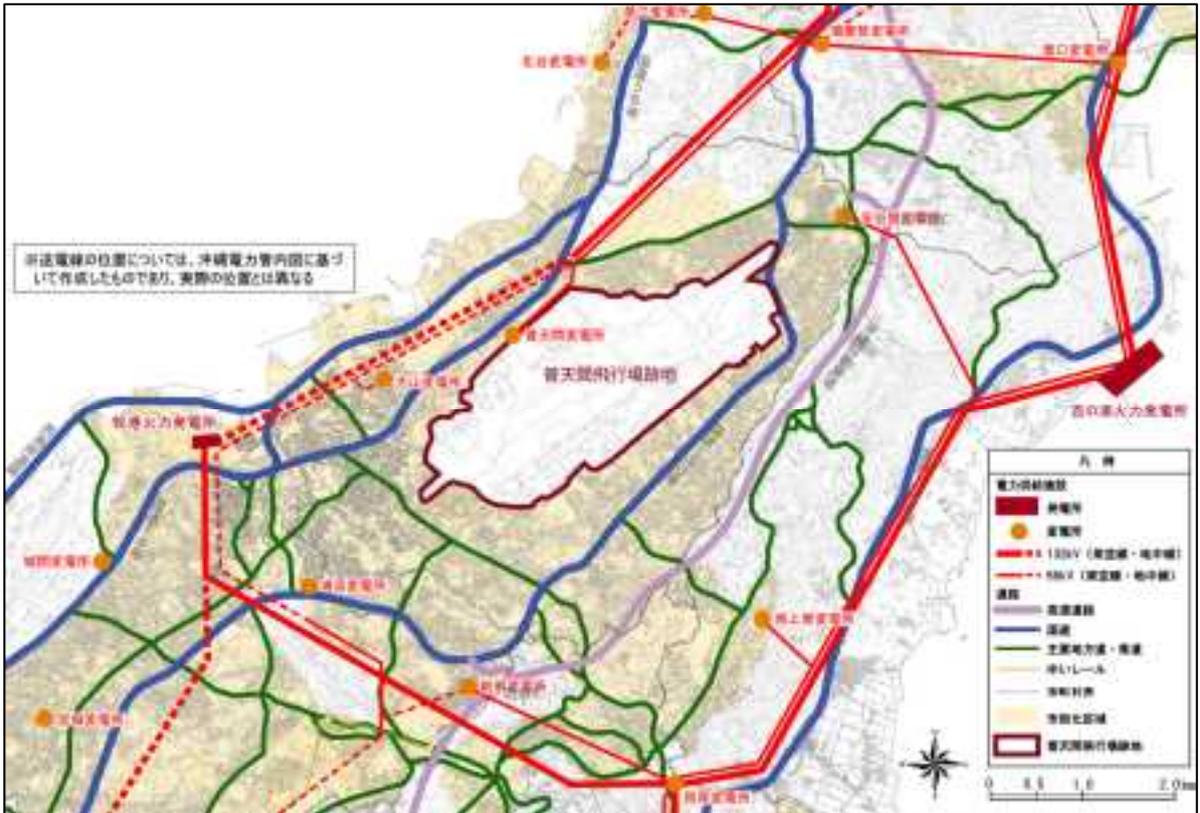
参考：宜野湾市上下水道局下水道課資料を元に作成

3) 電力・ガス・通信施設の整備状況

①電力施設の整備状況

普天間飛行場跡地周辺には、2基の火力発電所があり、中南部都市圏の電力を賄っている。沖縄県の電力供給は、石炭や石油などの火力発電に9割以上を頼っている。

沖電の電源構成は、脱炭素社会に向けた再生可能エネルギー転換が大きな課題となっており、新たな電力需要となるスマートグリッドや大規模開発地におけるカーボンニュートラルの導入が期待されている。



図Ⅱ-2-28 電力供給施設の整備状況

参考：沖縄電力資料を元に作成

《電力設備概要》



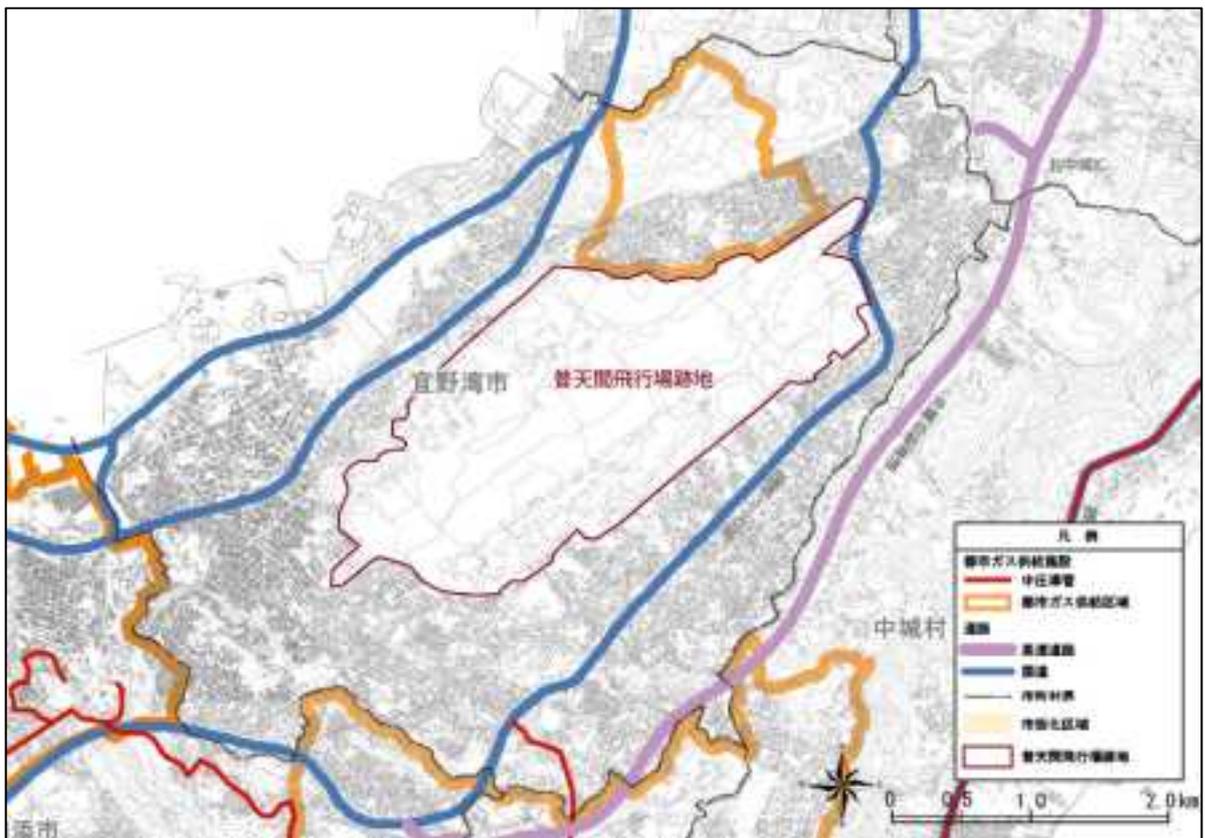
引用：沖縄電力会社概要パンフレット

②都市ガス施設の整備状況

都市ガスの供給区域は、那覇市側から浦添市、西原町、中城村の位置が供給区域となっている。

都市ガス施設を運営するガス事業者は、吉の浦火力発電所（中城村）への中圧導管を整備してLNG（液化天然ガス）を受け入れており、米軍跡地などの市街地整備事業の進捗にあわせて、中城村から西側地域へ供給区域を拡大する見込みとしている。

宜野湾市内では、キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）の喜友名、新城、安仁屋地区において、都市ガスの供給が行われる見込みであり、普天間飛行場跡地においても一体的な都市ガス供給が期待される。



図Ⅱ-2-29 都市ガス供給区域と中圧管渠

参考：都市ガス導管図（沖縄ガス株式会社資料）を元に作成

③通信施設の整備状況

沖縄県では、東アジアの中心という地理的優位性を最大限に活かし、国内外の企業・人材・知識が集積するアジア有数の国際情報通信ハブの形成を図り、県内情報通信関連産業の高度化・多様化と、観光、医療、金融等の他産業との連携・協業や、国際研究開発への支援による新たなビジネスモデルの創出、先端技術の蓄積など、各産業の競争力強化や県経済全体の持続的発展に取り組んでいる。

沖縄国際情報通信ネットワークは、沖縄を起点に首都圏、香港、シンガポール間を直結する高速・大容量・低価格のネットワークサービスで、国内外企業の県内立地を促進し、国際情報通信ハブの形成を加速させる。県内では、主要データセンターやIT津梁パーク等をつ結び、これら拠点間的高速通信を可能とする通信回線サービスを提供することとなり、宜野湾市もネットワーク内に位置する。



引用：沖縄県 HP 「沖縄国際情報通信ネットワーク」



引用：沖縄県 HP 「沖縄クラウドネットワークについて」

(2) インフラ処理能力の把握と課題整理

①市街地（土地利用）の課題

- ・現在、地区内は市街化調整区域であり、開発行為を行う場合には市街化区域への編入が必要であり、県の都市計画手続きが必要である。
- ・地区周辺には、用途地域や都市計画道路等が指定されており、周辺地域の法規制を踏まえた市街地の連続性の確保が必要である。

②供給処理施設の課題

ア)上水道

- ・北谷浄水場は県下最大の送水能力を有しているが、普天間飛行場跡地の跡地利用による給水量の増加は、水道事業の経営に大きく影響することから、新たな水源確保に向けた検討を進める必要がある。

イ)下水道

- ・宜野湾市上下水道事業経営戦略では、令和17年度を目標として、下水道処理区域人口105,600人まで増加することを想定し、確保すべき有収水量を設定しているが、この目標人口には、普天間飛行場跡地の人口増加は含まれていない。
- ・宜野湾浄化センター（みずクリン宜野湾）では、中部流域の下水量の増加と施設の老朽化に対応するため、3系処理施設への移行が進められている。

③電力・ガス・通信施設の整備状況と課題

ア)電力施設

- ・普天間飛行場跡地の電力供給は、2基の火力発電で賄えるが、脱炭素社会に向けた再生可能エネルギーの活用が必要とされることや、スマートグリッド等のカーボンニュートラルの導入が期待される。

イ)都市ガス施設

- ・キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）において、都市ガスの供給が行われる見込みで、普天間飛行場跡地においても一体的な都市ガス供給が可能となる。

ウ)通信施設

- ・沖縄クラウドネットワークとの接続により、各産業の立地ポテンシャルの向上と競争力強化を促進させる必要がある。

3. 先行施設整備の検討

行程計画の令和7年度実施予定の「先行施設整備の検討」について、令和5年度は「先行整備の可能性の検討」「先行周辺開発との役割分担」の一部を先行的に実施した。

(1) 先行整備の可能性の検討

① 普天間飛行場跡地内及び周辺道路の段階構成、優先整備

将来交通量推計の結果、普天間飛行場跡地に関連する交通は、発生集中量が普天間飛行場跡地周辺に集中していることから、跡地縁辺部の道路に集中し幹線道路を利用したアクセスが少ない。

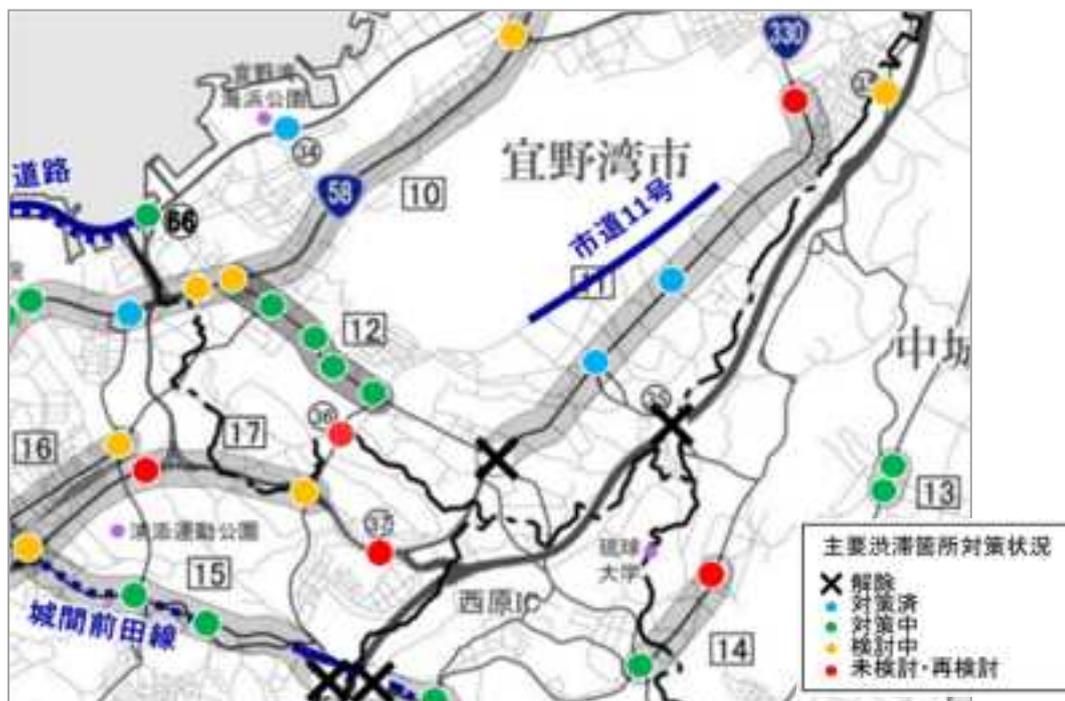
普天間飛行場跡地返還後、中南部を起終点とする広域移動交通と、普天間飛行場跡地を起終点とする交通が集中し、主要渋滞交差点（区間）が残存する国道330号の渋滞悪化が懸念される。

普天間飛行場跡地で、計画構想として位置づけられている中部縦貫道路、宜野湾横断道路の整備を進め、広域移動と普天間飛行場関連移動を分散することで周辺道路の交通環境の悪化を防ぐことが可能と考えられる。

② 主要渋滞交差点（区間）への対応

普天間飛行場跡地周辺では、県内の主要渋滞箇所（区間）が残存しており、現在も対策の検討、実施進められている。

普天間飛行場跡地利用にむけて、アクセス交通の集中が想定される宜野湾西原線、県道241号線の渋滞対策の推進が考えられる。



図Ⅱ-2-19 主要渋滞交差点（区間）：R5.4 末時点

参考：沖縄地方渋滞対策推進協議会資料を元に作成

③幹線公共交通システムとの連携

現在、沖縄本島中南部都市圏全域のバス網再構築に向けた検討が進められている。

基幹バスを軸とした支線バスとの連結が示され、国道58号から宜野湾北中城線、国道330号が基幹バスルートとして位置づけられている。

普天間飛行場跡地利用においては、公共交通によるアクセス性を高め、公共交通への転換を図ることが重要と考えられる。

基幹バスとの連携を図ることで市外からのアクセス性を高め、市内においては支線公共交通の導入に向けた検討が必要と考えられ、更に、普天間飛行場跡地と基幹バス、支線公共交通を連結する拠点（結節点）整備も重要と考えられる。



図Ⅱ-2-20 基幹バスシステムのイメージ

引用：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画

(2) 先行周辺開発との役割分担

現在整備が進められている「キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）」では、令和6年度末に琉球大学医学部及び附属病院の全面移転が予定されており、当該地区への交通の集中により、さらなる交通渋滞の悪化が想定される。県・市・大学で渋滞対策に向けた取り組みが検討されていることから、それらの検討を踏まえて普天間飛行場跡地におけるハード・ソフトの取組みの検討が必要と考えられる。

《普天間住宅地区跡地利用計画》

