5

都市交通マスタープラン

5. 都市交通マスタープラン

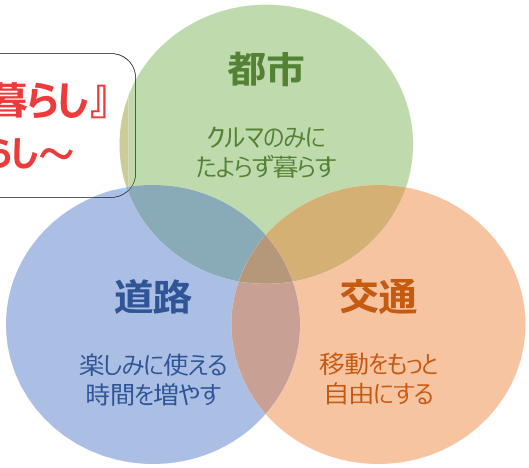
5-1 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏が持つ課題と目指す姿を踏まえ、都市・道路・交通の分野が戦略的に連携し、交通環境を変えて沖縄のまちと暮らしを改善していきます。その基礎となる都市及び地域の拠点形成に向けては、市町村と協働し各拠点で『交通まちづくり』を促進しながら、「次世代交通ビジョンおきなわ」と連動して、交通から都市や暮らしを変えていきます。

基本方針

『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』
～乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし～

『交通環境が変わる』ことで　意識せずとも
そこに住んだり訪れたりする人びとの行動が変わり
都市圏での生活が豊かに変わっていきます



3 つのセクションの連携	
都市 **クルマのみにたよらず暮らす** **（安心・安全性の向上）**	・必要な機能をまちの中心に集め、歩いて楽しく活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくす ・クルマ送迎に頼らなくても自由に行きたい場所に移動できるような交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で移動困難者を生まない
道路 **楽しみに使える時間を増やす** **（移動時間の縮減）**	・運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で悪化し続ける混雑を緩和 ・便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →“遅延なく確実に”行きたい場所に行ける
交通 **移動をもっと自由にする** **（移動コストの緩和）**	・費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす ・地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる ・交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する

5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル ～クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会～

クルマ社会においては、便利な自動車利用を潜在的に享受した生活を送っているように見えて、実は、日常の様々な場面でクルマに縛られ、移動に関する制約や負担が生じています。

現在の日常生活 ※PT データからみた交通行動及び関連調査で得られた住民の声等を踏まえた姿

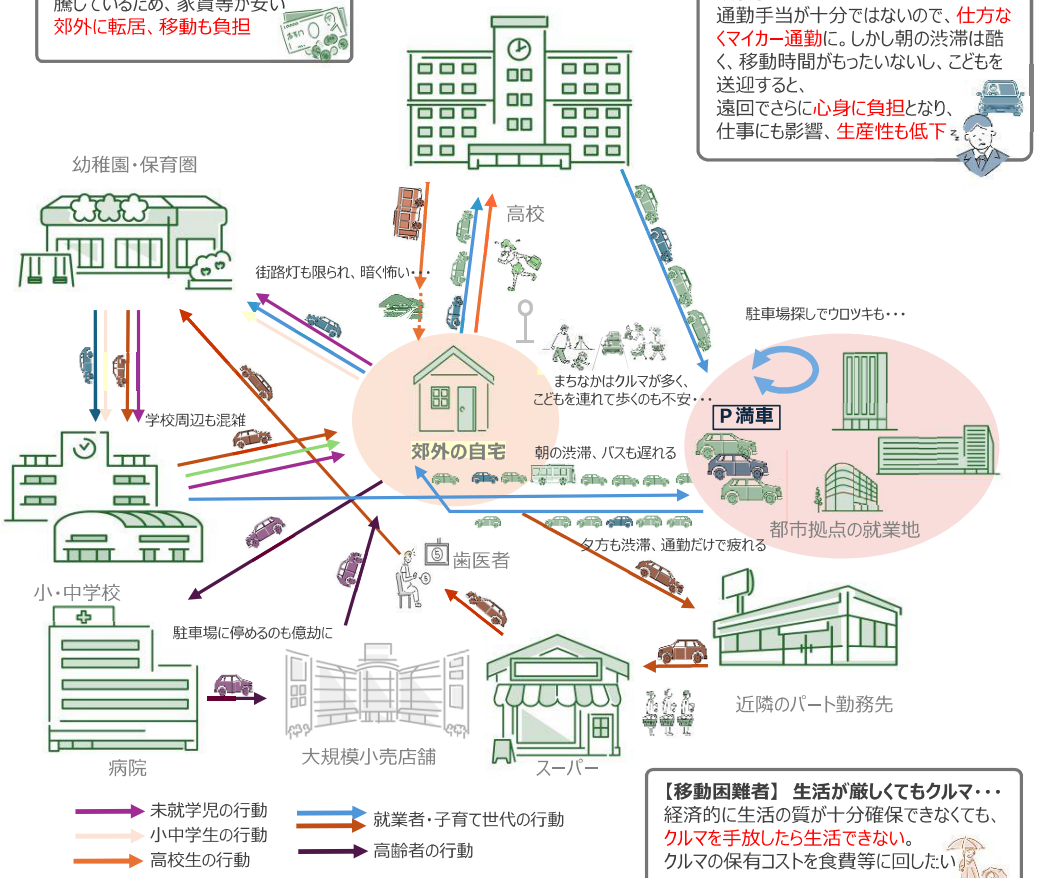
【未就学児】 歩かない習慣が・・・
幼稚園・保育園に通う時から送迎習慣が深く根付くことで、
クルマ利用が当たり前に

【小中学生】 送迎は影響も色々・
家族の送迎で通学する生徒も多く、
学校周辺の道路も混雑
親子ともに行動の制約や負担も

【高校生】 バスは運賃と遅れが・・
運賃も家計の負担になるため、
朝は送迎してもらう。下校時に
バスを利用するとバス停からの
夜道が不安

【居住地】 郊外に転居・・・
限られた所得の中、地価や家賃も高騰しているため、家賃等が安い
郊外に転居、移動も負担

【就業者・子育て世代】 通勤だけで疲れる・・
通勤手当が十分ではないので、仕方なくマイカー通勤に。しかし朝の渋滞は酷く、移動時間がもったいないし、こどもを送迎すると、
遠回でさらに心身に負担となり、
仕事にも影響、生産性も低下



【移動困難者】 生活が厳しくてもクルマ・・・
経済的に生活の質が十分確保できなくても、
クルマを手放したら生活できない。
クルマの保有コストを食費等に回したい

【高齢者】 不安だけどクルマしかない・・・
運転に不安も出てきたが、クルマがないと生活に困る。年金暮らしだと、公共交通の運賃も高いので、今後もできる限り運転していくしかない

【就業者・子育て世代】 クルマで毎日あちこちへ多忙・・・
収入を上げたいがこどもの迎えもあり、近隣でパート勤務
仕事の後は、あちらこちらで買物、用事を済ませ、急いで
こどものお迎え。帰宅後は家事や子育て、
塾の送迎もあり心身ともに負担大

都市交通マスタープラン実現により、クルマに縛られず誰もが自由に移動ができる社会を目指します。

将来の日常生活

※現状の日常生活の課題を踏まえ、将来のまちの姿、将来交通ネットワーク計画の実現により描かれる姿

各拠点を中心とした公共交通と一体的な新たなまちづくりの実現による姿

【未就学児】 拠点から通園バス・・
お父さん、お母さんの出勤と一緒に駅まで歩く。駅から保育園バスに乗って友だちと楽しく通園

【居住地】 生活に便利な場所・・
新しいまちづくりが進み、拠点から歩ける距離で、移動コストも低減でき、豊かに暮らせる

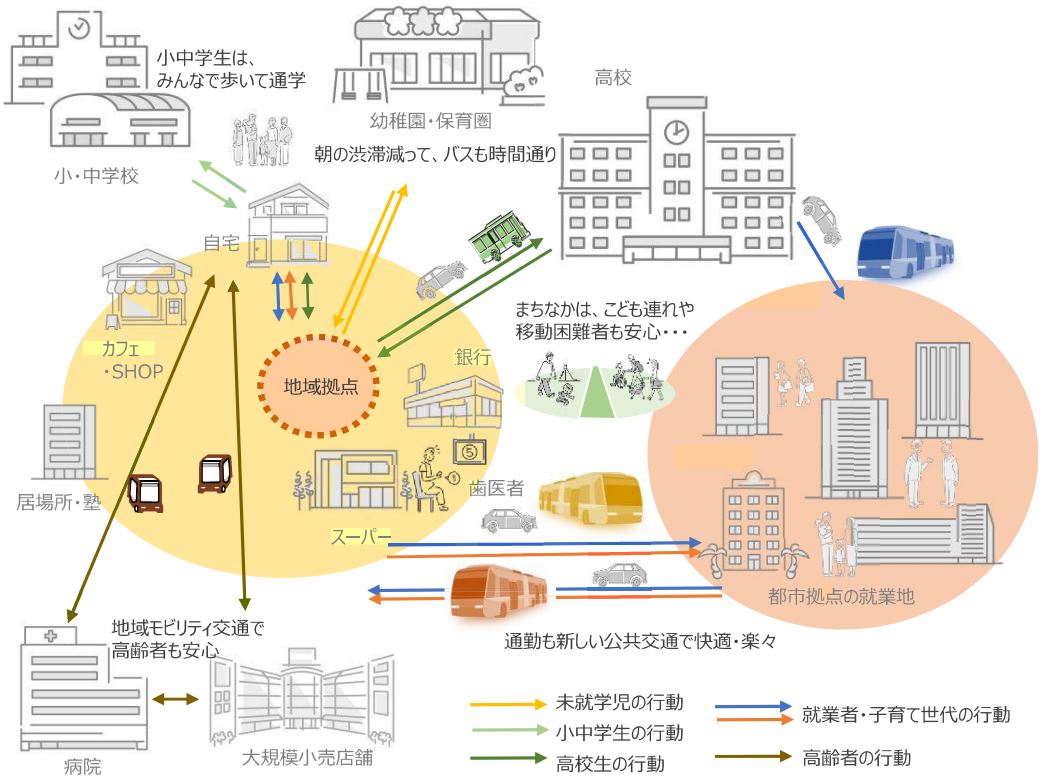
徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿

【小中学生】 安心して歩ける・・・
クルマも減って歩道も広くなったので、友達と歩いて通学。親子ともに心身ともに充実した日々

【高校生】 利用しやすいバスに・・・
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。
帰りは拠点近くの塾で勉強
夜道も安全で歩きやすい

新たな公共交通システム等の実現による姿

【就業者・子育て世代】 心身ともに快適
ターミナルに子どもを預けた。通勤コスト負担も減ったので新しい公共交通で通勤。専用空間があるので、クルマより早く、快適に、通勤できた。お蔭で朝からストレスもなく仕事に集中できた。



各生活圏の地域公共交通の実現による姿

【高齢者】 移動の不安なく生活できる・・
ドア・ツー・ドアで移動できる交通システムもできたし、道路もきれいになり、歩ける範囲で買い物もできるようになり、安全・安心して暮らせる

拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿

【就業者・子育て世代】 経済的にも豊かな日々・・・
保育園送迎や買物も便利になったほか、夫婦とも通勤手当が支給され新しい公共交通を利用できる
送迎の負担も減って、フルタイム勤務で経済的にも精神的にも豊かな日常

【移動困難者】 クルマが無くても暮らしやすい・・
つい外出を控えがちになっていたが、まちの隅々までユニバーサルデザイン化が進められ安心
まちなかに居場所や相談支援施設がありクルマは使わなくなった

(1) 学生のライフスタイル

学生は、送迎に頼ることなく、好きな時間に好きな場所へ時間通りに行くことができます。その結果、余暇の活動の選択肢が広がり、多彩な活動をすることができます。

【20 代学生】
今までどこに出かけるにも親に送迎をお願いしていたけど、公共交通で気軽に移動できるようになったから、友達にも気楽に会える！
今日はこれからみんなでショッピング！

(2) 子育て世代のライフスタイル

子育て世代は、送迎をしていた時間や移動に費やしていた時間を減らすことができます。その結果、余暇の時間を交流や趣味に充てやすくなります。

【40 代主婦】
子どもを学校に送って、その後買い物であちこち移動して大変だったわ。歩ける範囲に色んな施設がまとまって買物も一緒にできちゃう！
今日は友達とカフェにでも行こうかしら。

(3) 高齢者のライフスタイル

高齢者は、日常生活に必要な機能（買い物、通院、交流機能等）に自力でアクセスすることができます。その結果、外出機会は維持され、自立的で社交的な生活を営むことができます。

【70 代夫婦】
免許はもう返したよ。買い物も病院もバスで行けるから、息子に迷惑かけんで、助かってるよ。
公民館に遊びに行ったら、みんなと会えて退屈しないよ。

(4) 観光客の行動

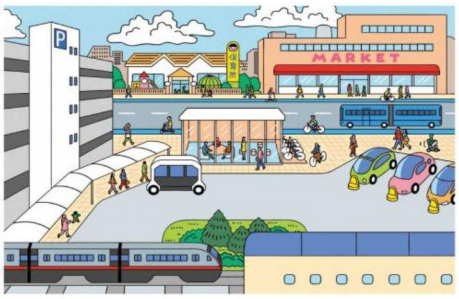
観光客は、公共交通やレンタカーを用いて主要な観光地まで迷わず、円滑に移動できます。その結果、観光地の滞在時間が長くなり、地域固有の文化や魅力を満喫できるようになります。

【沖縄初観光客】
憧れの沖縄初訪問！
運転に自信がなくて心配だったけど、案内も充実して公共交通で迷わずに観光できて良かった～
また、沖縄に観光に来たいなぁ。

5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性

都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、都市拠点や地域拠点に各種の機能を集約するコンパクト化に加え、それらを結ぶ強靭な交通ネットワークを構築することで、コンパクト＋ネットワークの相乗効果により、都市圏の持続的発展を目指します。

コンパクト



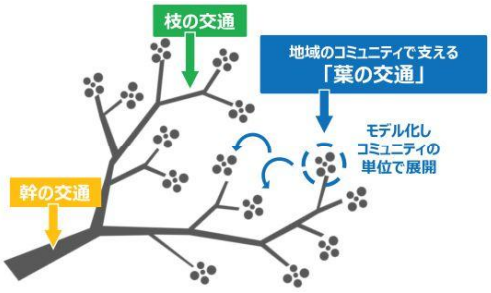
・交通結節点（地域拠点）を中心とした交通まちづくりによる**人の集積**
・立地適正化計画や用途地域の設定による**土地利用の誘導**
・日常生活に**必要な機能の集積**
・バス運転手などの人材不足に備えた**バス網・行政コストの効率化**

↓

賑わいとコミュニティの創出

＋

ネットワーク



・既存ストック（バス車体・運転手等）を活用した「路線バス網の再編」
・定時定速・大量・高速な輸送を実現する交通とそれを支えるインフラ

↓

（幹・枝）基幹部分への路線の集約及び専用空間の導入
（葉）端末部分での多様な移動手段の確保

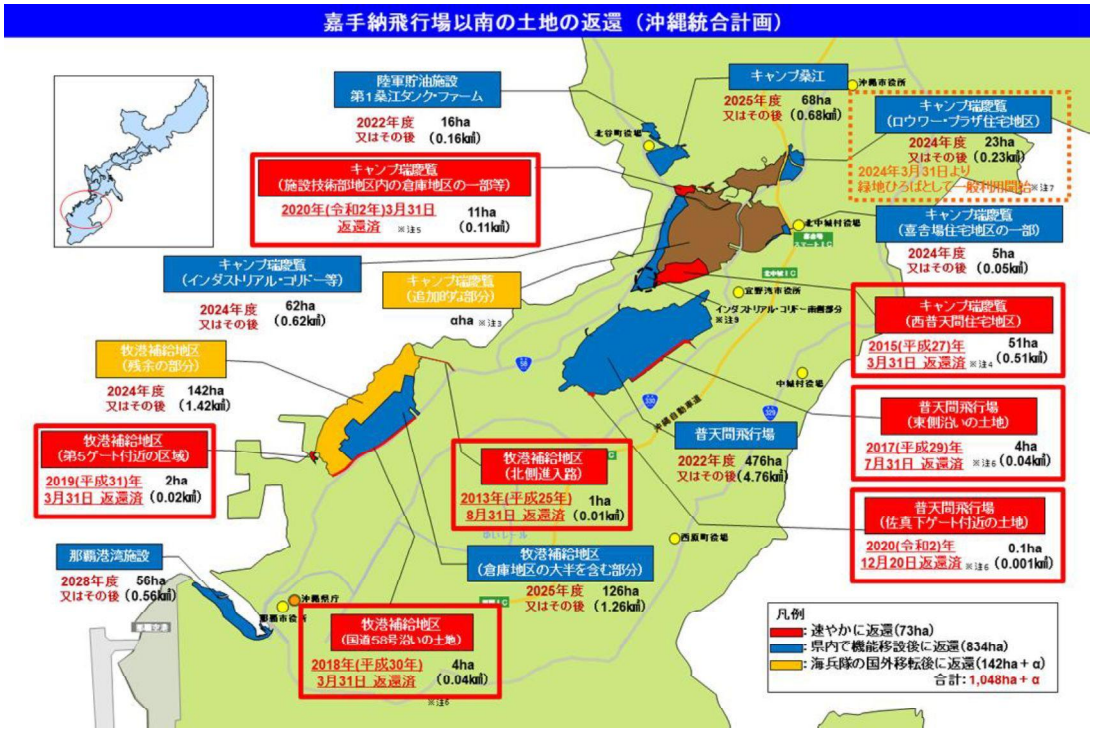
↓

人の移動を支える持続可能な交通網の構築

出典：沖縄県　沖縄県総合交通体系基本計画
アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会　中間整理概要

(1) 基地返還を見据えた都市構造

本県固有の課題である 1,000ha にも及ぶ駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可能性があることから、長期的視点に立ち、今後の本県発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のグランドデザインや、「次世代交通ビジョンおきなわ」で検討される望ましい公共交通の将来像を見据え、当該跡地を活用し、次世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あります。



出典：防衛省 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画

(2) 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～

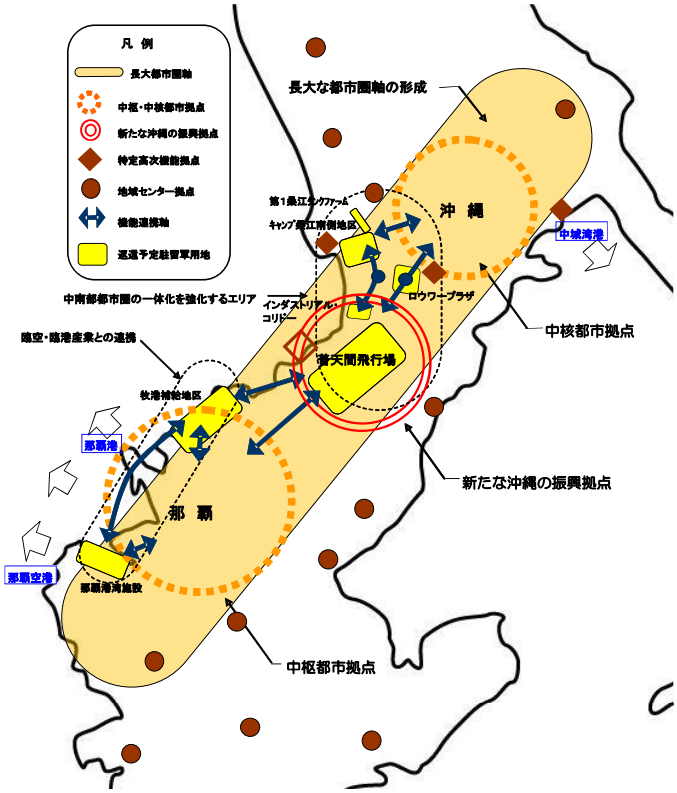
中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想では、基地返還後は沖縄県の新たな都市拠点（振興拠点）として位置付けられ、また、沖縄県総合交通体系基本計画においても、那覇、宜野湾、沖縄の３つの拠点を中心とした南北軸の構築を目指しています。

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・沖縄の都市拠点をつなぐ都市軸の形成を図ります。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（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、これらの都市拠点をつなぐ都市軸と、複数の地域拠点が連携した一体的な都市圏を形成します。

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

中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想



（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）

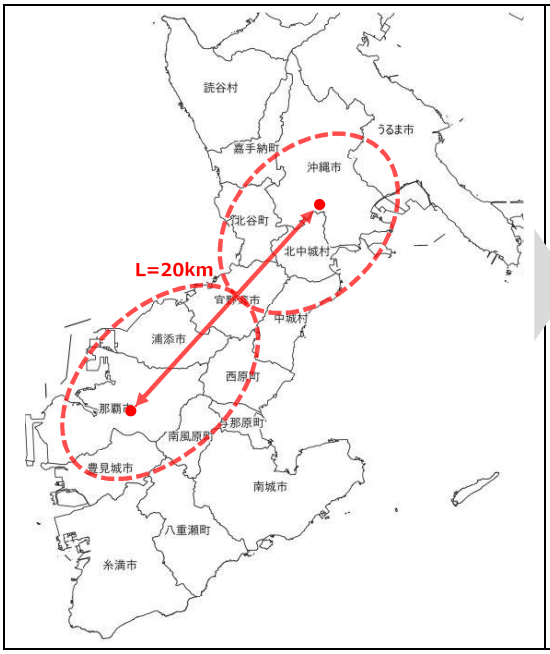
(3) 変わる人の動き

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、都市拠点への移動距離が短縮され、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
• 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	• 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る

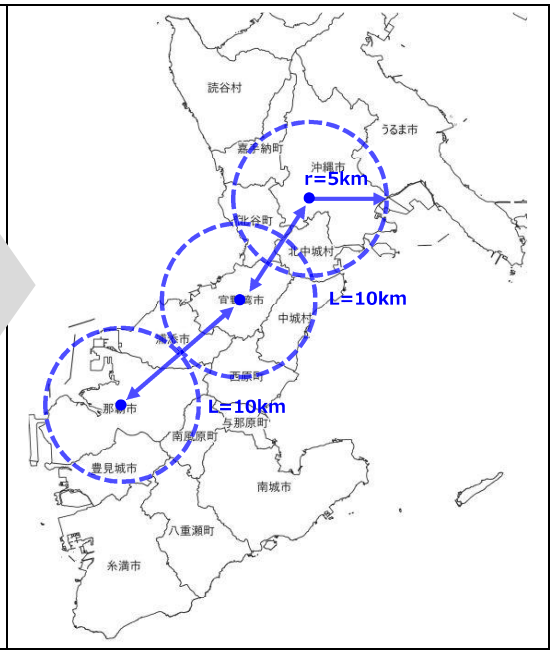
那覇・沖縄の 2 拠点

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



(4) 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）

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

本都市圏では、仕事・買い物・食事などの場所が分散し、それぞれの用事のたびにクルマでの移動が必須で、都心部へ行くのもクルマ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。

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を公共交通や徒歩で行えるようになります。

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、多様な人が集い、多彩な活動ができるようになります。

多彩な活動を支える都市拠点の機能
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 • 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

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

これまでは地域の中の移動もクルマが前提で、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、日常の買い物や通院などを一度にできるようにします。

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

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 • 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、地域医療機能、防災・安全機能等