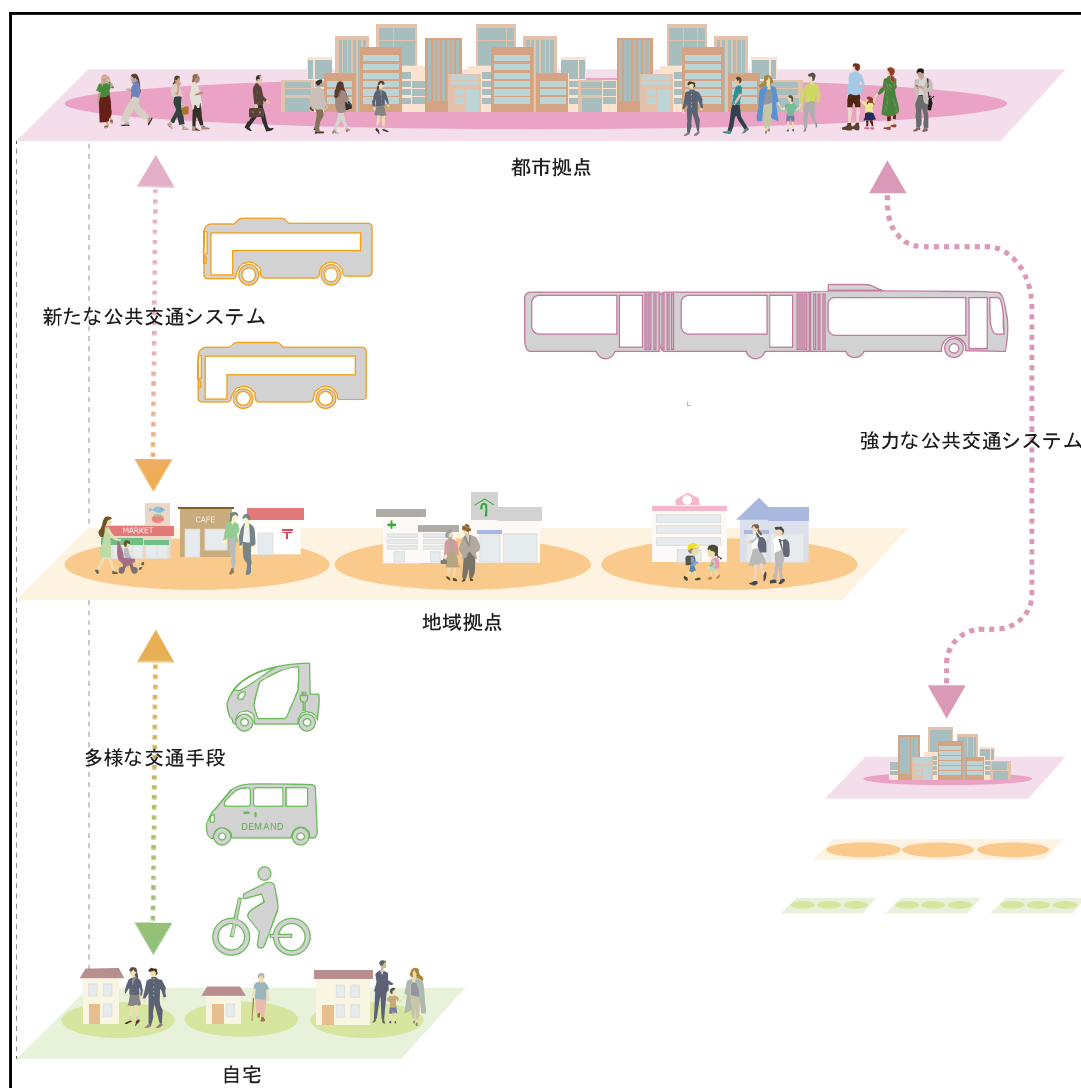


5-5 マスタープラン実現により変わる交通とまちのすがた

(1) 公共交通ですべての場所がつながる

- 誰もが自由にどこへでも移動できる

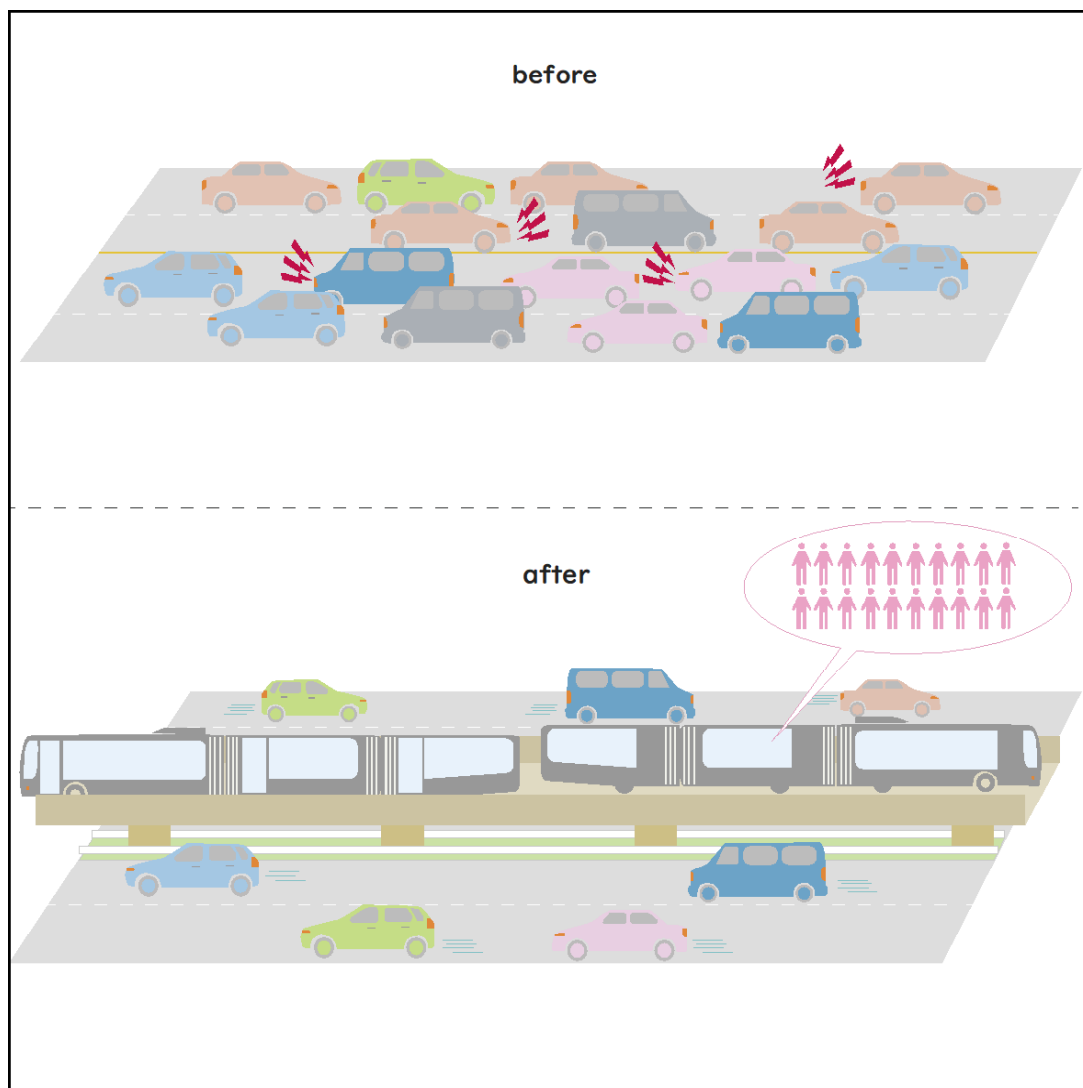
自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点、都市拠点間を相互につながりやすい公共交通網へと再構築することで、クルマを利用しなくても都市圏の行きたい場所に移動できるようになります。公共交通網の再構築による効率化や公共交通の自動化を進めることで、将来の運転手不足が解消されます。



(2) 道路をかしこく使い渋滞が解消される

- 渋滞することなく、自動車と公共交通を使い分けて円滑に移動できる

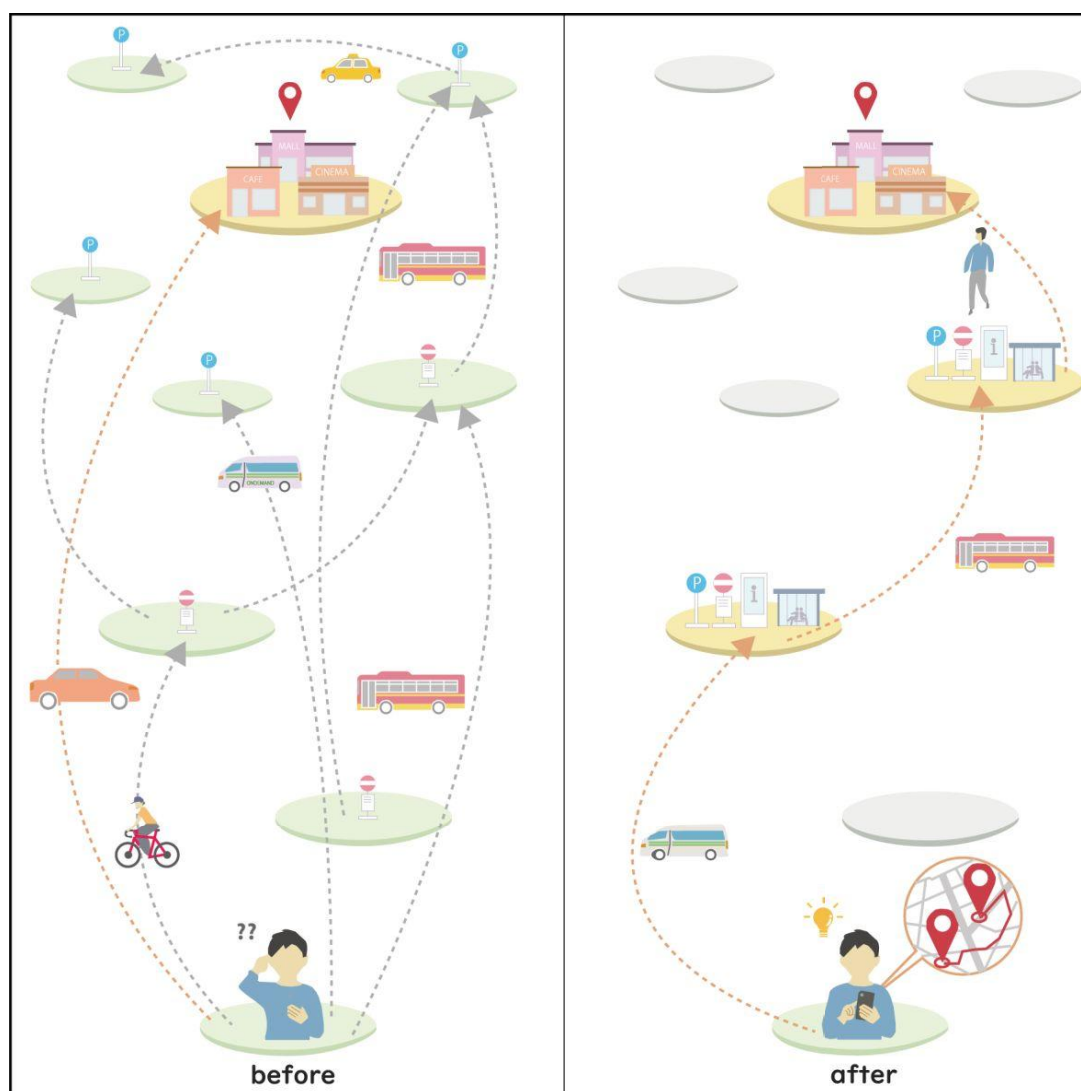
自動車と公共交通を使い分けられるようになり、公共交通は専用空間の導入により自動車以上に早く・快適な移動ができるようになります。また、沿道店舗への出入りや交通容量不足による慢性的な渋滞も減少します。



(3) 公共交通による移動の制限がなくなる

- 行きたい場所へ安価に気軽に公共交通で移動できる

現状、運行本数の少なさや乗り継ぎ利便性の低さなどにより公共交通利用に対して不便を感じている人が多いが、ハード・ソフト両面から公共交通利用環境が改善され、誰もが目的地までの公共交通の選択に迷わず、安価な利用コストで公共交通を利用できるようになります。



(4) 魅力ある都市の拠点ができる

- 歩いて楽しめる魅力的な都心に気軽にアクセスできる

都市圏内の誰もが、安価に都市拠点へアクセスすることができるようになるとともに、都市拠点内は歩いて、飲食・買い物・娯楽を楽しむことができるようになります。また、土地の高度利用により、業務機能や商業機能を高めることで、高い労働生産性や娯楽が充実した生活ができるようになります。



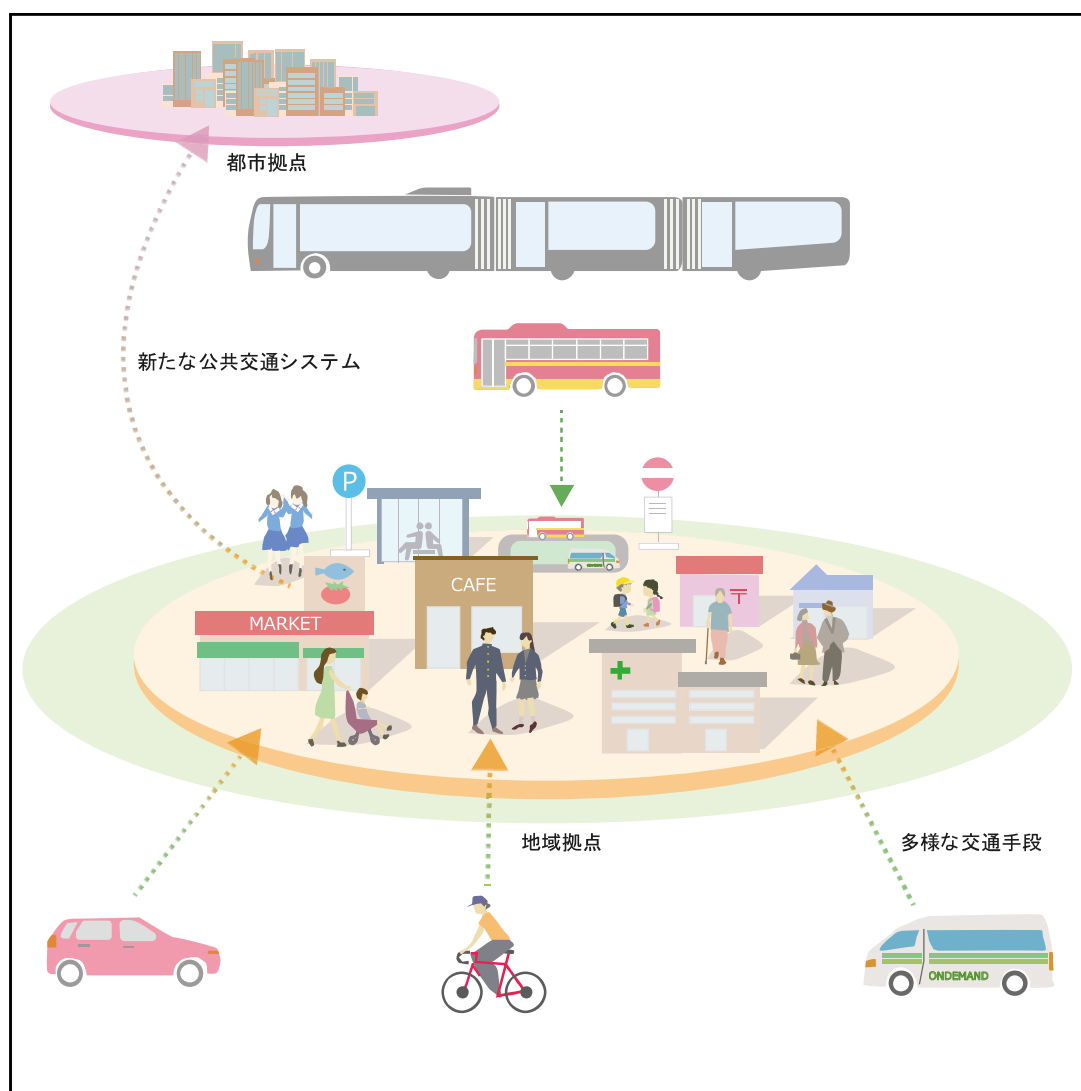
(5) 地域に交通と交流の拠点ができる

- **地域の拠点をハブに都心へスムーズにアクセスできる**

自動車に頼らずとも地域拠点を經由して、自宅から都心部まで公共交通でスムーズに移動できるようになります。また、郊外部からの移動が公共交通に転換されることで、都心部への自家用車の流入が減少し渋滞が緩和されます。

- **地域の拠点を中心に日々の生活が充実する**

自家用車に頼らなくても日常生活機能や交流機能へアクセスできるようになります。また、目的ごとに移動する必要がなく移動の負担が軽減され、徒歩圏内で日常生活を送れるようになります。



5-6 目指す都市圏の構造

超高齢社会への対応や持続可能なまちづくりを進めるため、都市圏全体で合理的な活動により県民等がより豊かで安心して暮らせるよう、コンパクト・プラス・ネットワークの概念を取り込んだ

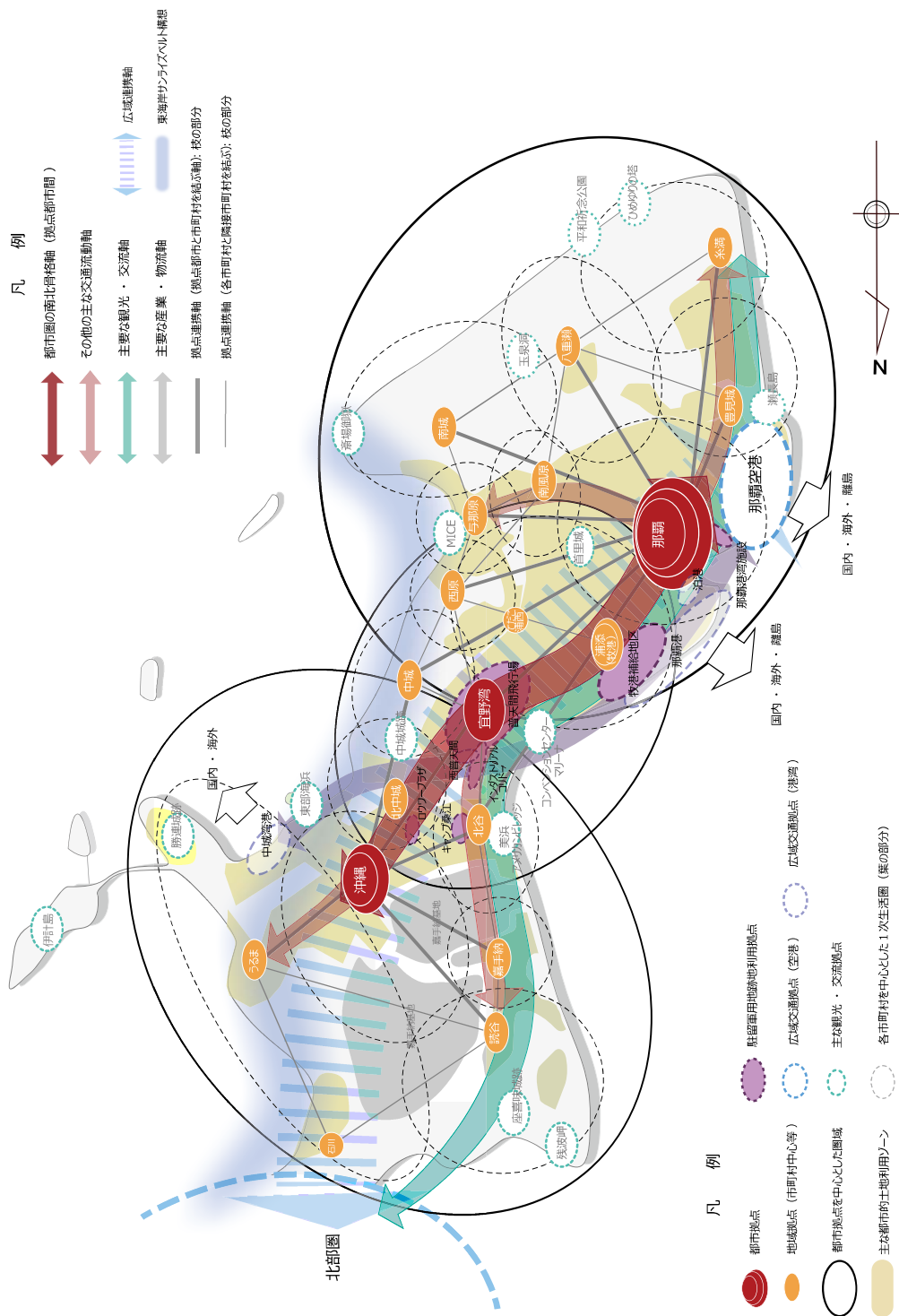
那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に、都市圏全域で『多核連携・軸上都市構造』を目指します。

拠点の位置づけ	
都市拠点	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 、様々な文化や交流が集う拠点
地域拠点	各生活圏の中心として 日常の生活活動を支える生活機能が集積し 、多様な人々の居場所となり得る 包摂性の高い 拠点
駐留軍用地跡地利用拠点	交通インフラと一体的な面整備等、県土構造の再編により、新たな産業の誘導による産業振興、緑地空間、住環境等を創出し、 本県の振興・発展に寄与する 拠点
広域交通拠点	県内外からの来訪者や物資のスムーズな結節を図るための必要なインフラが整備され、 県内への優れたアクセシビリティを備えた 拠点
観光・交流拠点	広域的な観光機能を有し、 多彩な文化交流を創出する 拠点

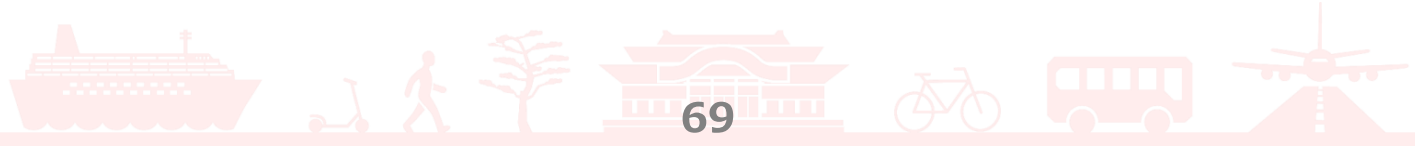
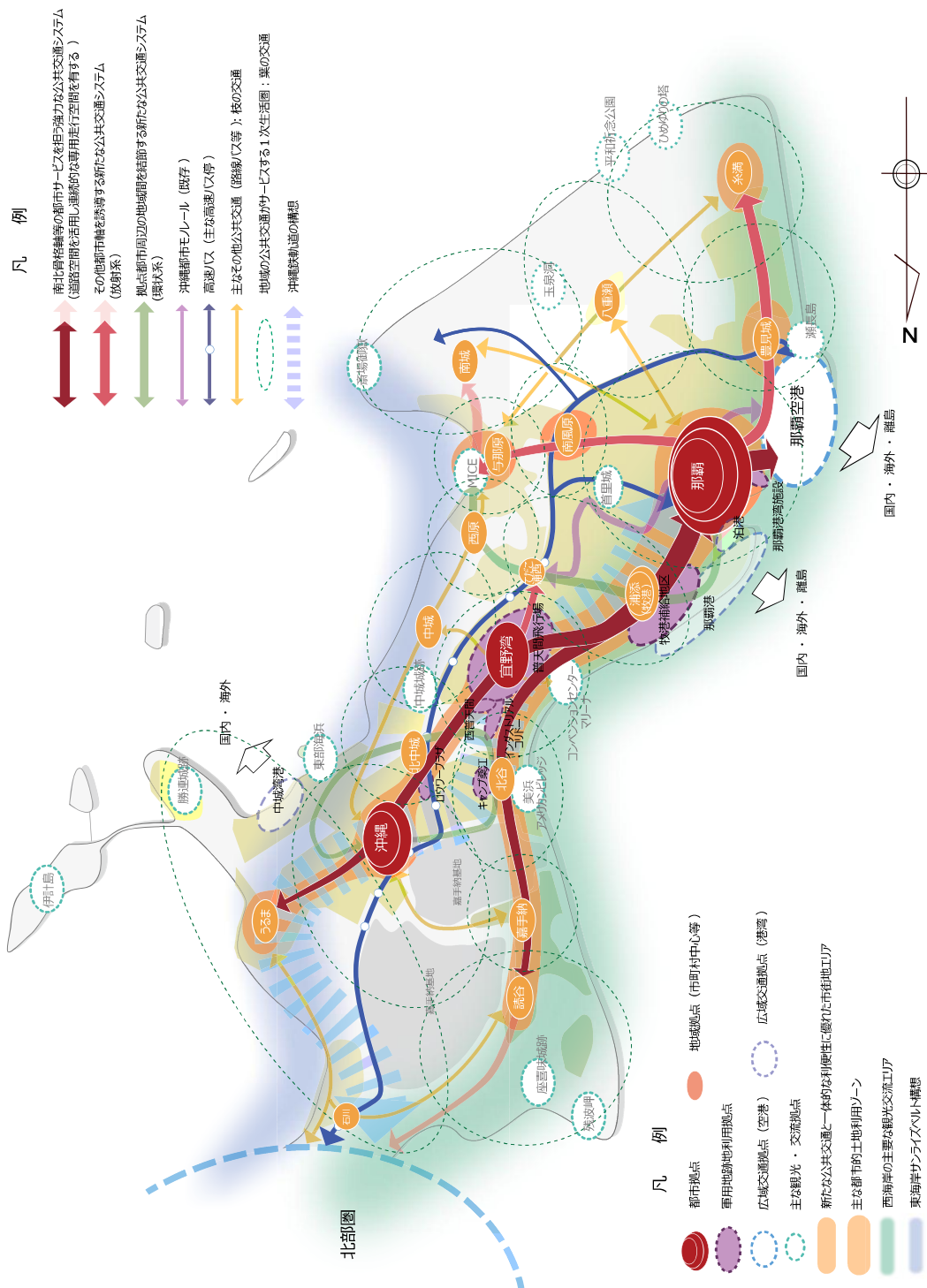
都市軸の位置づけ	
南北骨格軸 その他の主な交通流動軸	都市拠点、基地跡地利用拠点、広域交通拠点、高密度な都市的な土地利用が連担した本都市圏の主要なエリアであり、 都市圏における様々な活動が特に集中する 軸
拠点連携軸	都市圏各地域における各生活圏、地域拠点相互、あるいは 都市拠点間との活動を担う 軸
1次生活圏	買物や通院、コミュニティ活動といった 最低限の日常生活を送ることができる範囲 であり、地域拠点を中心に面的に広がる生活圏
観光・交流軸	広域交通拠点、主要な観光・交流拠点間で多くの観光・交流が行われる軸
産業・物流軸	那覇港、那覇空港、中城湾港の広域交通拠点、その周辺に形成される産業・物流ゾーン間等を結び、 県内の産業と物流活動を担う 軸



目指す都市圏の構造 (2045年)

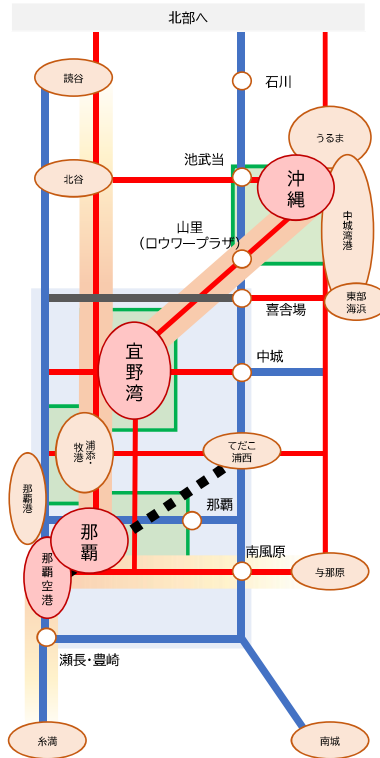





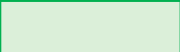

将来公共交通ネットワーク計画（2045年）



(2) 道路ネットワークの整備方針

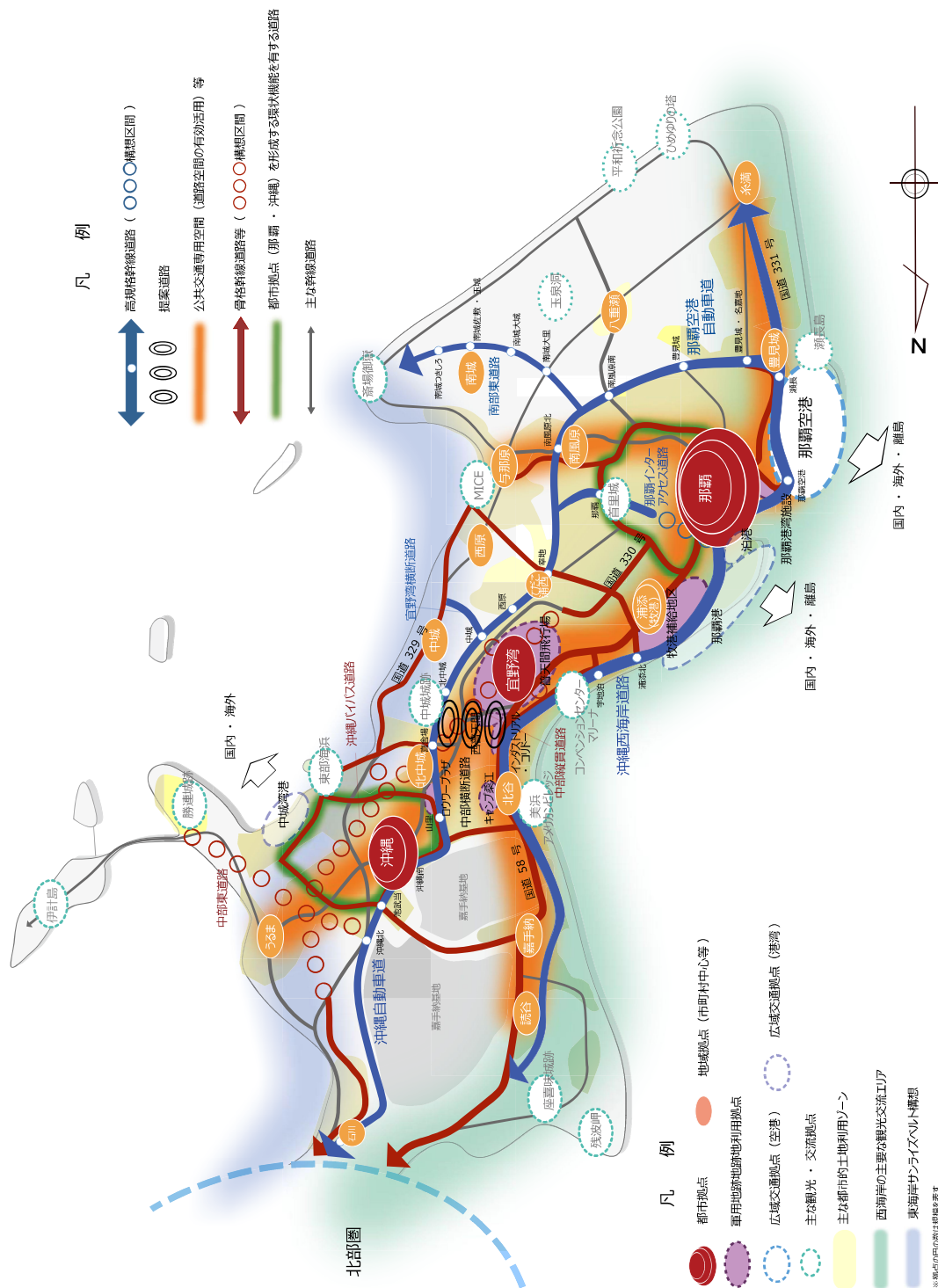
将来道路ネットワークの考え方



	<p>主要都市間の長距離移動のための道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路の整備によって通過交通の流入を抑制する区域
	<p>都市骨格軸上に位置する都市拠点や空港・港湾等の重要拠点をつなぐ道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路と合わせてハシゴ道路を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保 ハシゴ道路をスムーズに連絡するIC・SICを整備 東西連絡道路と沖縄自動車道を結節し、リダンダンシーを確保
	<p>公共交通の快適な走行を支える道路空間</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路空間を自動車と公共交通が共存する空間に再編
	<p>都市拠点を形成する環状道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇市を中心とした2環状7放射道路 沖縄・普天間・牧港などの都市拠点の外周を囲う環状道路 市街地内への交通流入を抑制
	<p>提案区間</p> <ul style="list-style-type: none"> 東西方向の移動を確保し、都心部の通過交通の流入を抑制



将来道路ネットワーク計画 (2025年)



5

都市交通マスタープラン



72

