

## 序章 都市交通マスタープラン・都市交通戦略策定の背景と目的

### 序一 1 策定の背景

宜野湾市（以下、本市とする）では、過度の自動車集中による慢性的な交通渋滞や、一部の地域においては、幹線を補助する道路の不足、公共交通の空白地域の存在など、円滑な移動が確保されていない状況にある。また、地形特性の要因もあることから、自転車歩行者道の整備不足など、解決しなければならない課題が多く残っている。また、普天間飛行場が本市の中央に位置していることから、環状型\*の都市構造となっており、道路網構成や市内の移動が制限されている状況にある。

このような中で、今後の少子高齢社会の進行、中心市街地の活力低下、地球環境問題への対応など、都市づくりや交通環境\*も変化してきている。さらに、本市の中心に位置する普天間飛行場の返還に伴い、都市構造や地域間連携に大きな影響を及ぼすことが想定されており、跡地利用計画の策定が期待される。

そのため、人やモノの移動（交通）を考えてまちづくりを進めていく上で、道路整備やバス等の公共交通機関の整備、環境に配慮した施策を実施することが必要となってきた。

本市では、平成 16 年に策定した「宜野湾市都市計画マスタープラン」において、将来都市構造や交通施設の整備方針が示されている。また、県の都市交通マスタープランにおいて「環境・振興・安心の3つが調和・持続する都市圏の構築」を基本理念として都市交通に関する各種施策が示されている。

以上より、市行政のみならず、国・県等の行政機関や交通事業者、市民、企業、学識経験者等を含めて、本市の交通に関する理念・目標を共通認識し、相互に連携しながら、総合的・計画的な実施を進めていく必要がある。

### 序一 2 目的

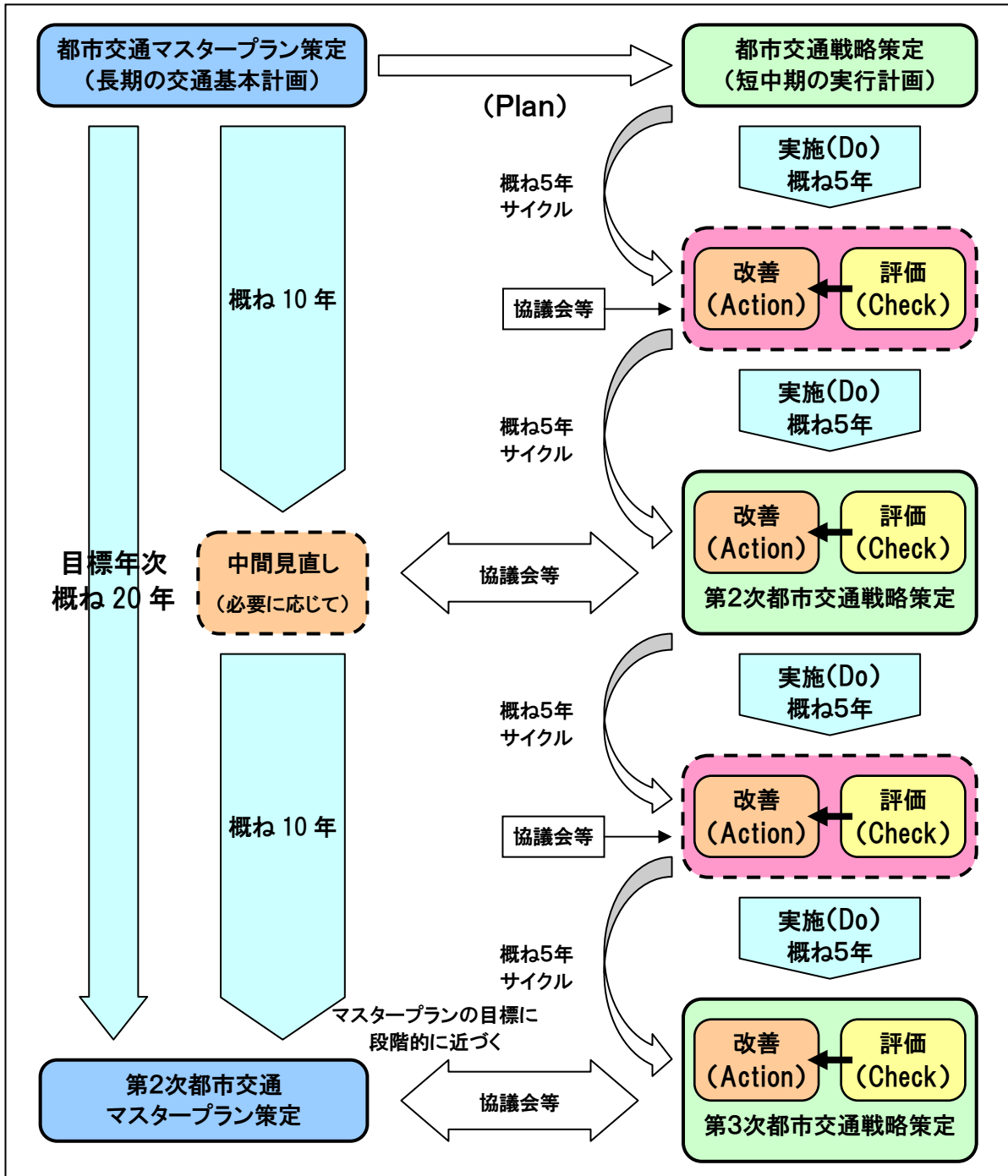
前述の背景を踏まえるとともに、「第三次宜野湾市総合計画」及び「宜野湾市都市計画マスタープラン」、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」「沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略」及び「沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略」を上位関連計画として、その他の国・県における関連計画や関連調査を踏まえつつ、「都市交通マスタープラン」及び「都市交通戦略」を作成する。

都市交通マスタープランは、上位関連計画で掲げた将来都市像の実現に向けて、宜野湾市の将来交通体系\*として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本的な考え方を示し、本市における交通基本計画を立案することを目的として策定する。また、都市交通マスタープランで立案された交通基本計画の各施策における実行計画を都市交通戦略として、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画を策定する。

### 序—3 目標年次

都市交通マスタープランは、概ね20年後の平成42年を目標年次とし、都市交通戦略は概ね5～10年とする。

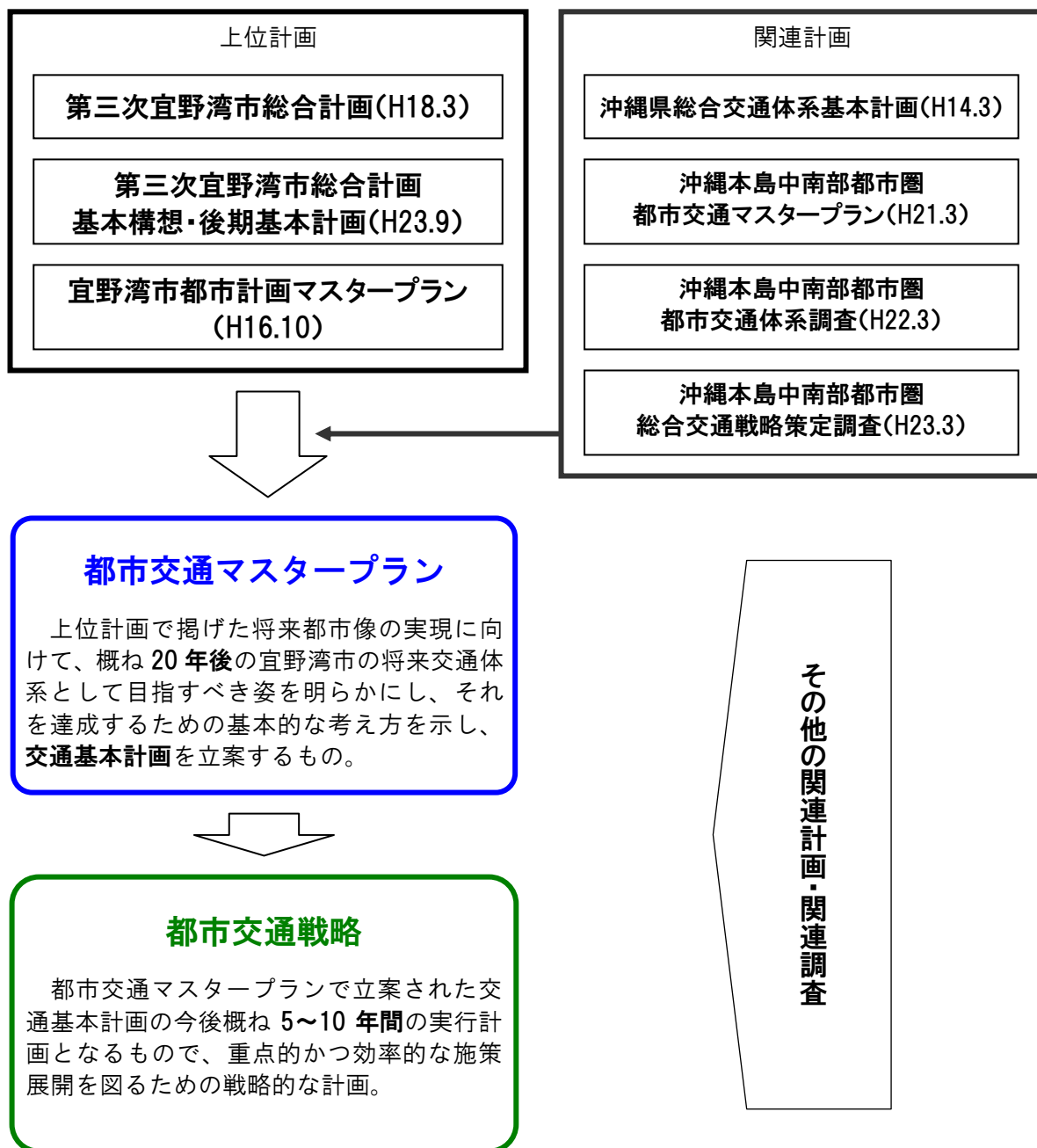
なお、実行計画については、今後、市内の各地区における市街地整備などの進捗や、跡地利用計画と一体となった周辺のまちづくりの進捗に応じて、跡地利用計画の具体的な検討に基づき整合をもたせ、市全体の適切な交通計画として、必要に応じて適宜見直していくこととする。



図一 都市交通マスタープラン及び都市交通戦略の進め方(例)

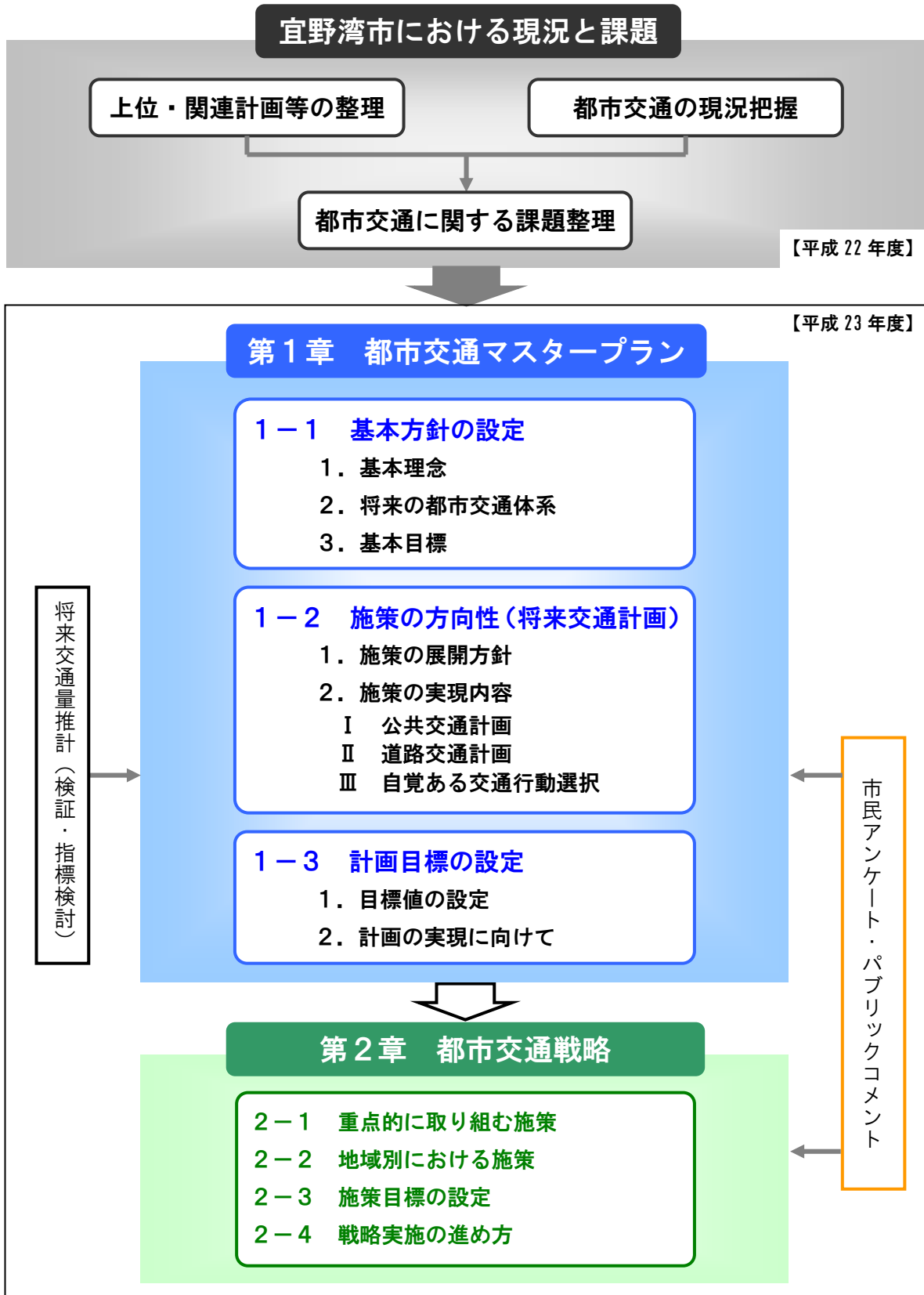
## 序一 4 位置づけ

都市交通マスタープラン及び都市交通戦略における上位関連計画との位置づけは以下のとおりである。



## 序一5 取り組みフロー

都市交通マスタープラン及び都市交通戦略は、下記のフローに基づき取り組む。



## 1. 上位・関連計画等の整理

都市交通マスタープラン及び都市交通戦略に係わる上位・関連計画を以下に整理する。

		計画・調査の名称	策定期期	策定機関	備考
上位計画	1	第三次宜野湾市総合計画	H18.3	宜野湾市	
	2	第三次宜野湾市総合計画 基本構想・後期基本計画	H23.9	宜野湾市	
	3	宜野湾市都市計画マスタープラン	H16.10	宜野湾市	宜野湾リフレッシュプラン
関連計画	4	沖縄県総合交通体系基本計画	H14.3	沖縄県	
	5	沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン	H21.3	沖縄県	第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査
	6	沖縄本島中南部都市圏都市交通体系調査	H22.3	沖縄県	
	7	沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略策定調査	H23.3	沖縄県	
その他の関連計画・関連調査	8	道路の中期計画(沖縄版)	H21.7	沖縄ブロック幹線道路協議会	
	9	沖縄21世紀ビジョン	H22.3	沖縄県	
	10	那覇都市圏交通円滑化総合計画	H19.11	内閣府沖縄総合事務局・沖縄県・沖縄県警察本部	
	11	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」	H22.8	沖縄県	都市計画区域マスタープラン
	12	那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画	H21.3	沖縄県公共交通活性化推進協議会	
	13	普天間飛行場跡地利用基本方針策定調査	H18.3	沖縄県・宜野湾市	
	14	瑞慶覧地区跡地利用基本計画策定調査	H16.3	宜野湾市	
	15	沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査	H23.6	内閣府政策統括官(沖縄政策担当)	
	16	中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査	H22.3	沖縄県	
	17	公共交通活性化に関する調査	H22.3	沖縄県公共交通活性化推進協議会	
	18	公共交通活性化に関するPI実施調査	H23.3	沖縄県公共交通活性化推進協議会	公共交通活性化総合プログラム
	19	宜野湾市における新たな生活交通の確保・維持方策検討調査	H22.3	内閣府沖縄総合事務局	
	20	第二次宜野湾市地域福祉計画	H23.3	宜野湾市	
	21	宜野湾市地球温暖化防止実行計画	H19.12	宜野湾市	
	22	普天間門前“交流”まちづくり計画	H23.7	宜野湾市	普天間飛行場周辺まちづくり基本計画(修正)
	23	宜野湾市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)	H24.2時点	宜野湾市	
24	宜野湾市生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)	H24.2時点	宜野湾市		

※各計画・調査については参考資料に詳細資料を掲載

## 2. 宜野湾市における現況

宜野湾市における現況について以下に整理する。

位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇市と沖縄市の中間に位置し、本島中南部の主要交通軸上にある。</li> <li>・ 市域の中央に普天間飛行場が位置している。</li> <li>・ 国道や県道の沿道に商業系の土地利用が見られる。</li> <li>・ 基地を除く市域のほぼ全域が DID*（人口集中地区）となっている。</li> <li>・ 土地区画整理事業などの市街地開発は市域西部の方が進んでいる状況にある。</li> <li>・ 市域の西部と東部で標高の差が生じている。</li> </ul>
人口・産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は増加傾向にあるが、少子高齢社会の急速な進展が予測されている。</li> <li>・ 市域北部から東部において比較的人口密度が高くなっている。</li> <li>・ 第3次産業に特化した産業構造となっている。</li> <li>・ 西海岸にリゾート観光施設やコンベンションセンターなどが集積している。</li> </ul>
発生集中量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本市のみならず、中南部都市圏全体で発生集中量が増加傾向にある。</li> <li>・ 朝、夕の発生集中量が非常に多くなっている。</li> <li>・ 自家用車利用率 71.8%、公共交通 3.8%と自動車の分担率*が高くなっている。</li> <li>・ 本市関連の交通流動*は、那覇市、浦添市と強い結びつきにある。</li> <li>・ 本市内の交通流動*は、比較的近い距離での流動が多くなっている。</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本市が含まれる中南部都市圏において、平成元年から平成 18 年の間にバス利用のトリップ*数は 52%の大幅な減少傾向にある。</li> <li>・ バス路線は南北方向の通過型となっている。</li> <li>・ 公共交通空白地域（バス停から 300m 以上）が市内に多く存在している。</li> </ul>
自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車保有台数は増加しており、本市では 1.51 台/世帯と県平均の 1.3 台/世帯を上回っている。</li> <li>・ 幹線道路に自動車交通が集中し、慢性的な混雑状況を呈している。</li> <li>・ 交通事故件数は近年横ばい傾向にあるが、高齢者の事故が増加している。</li> </ul>
自転車歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本市が含まれる中南部都市圏において、平成元年から平成 18 年の間に自転車・歩行者のトリップ*数は 25%の減少傾向にある。</li> <li>・ 本市の徒歩・自転車発生集中量は、市域の東部で比較的多くなっている。</li> <li>・ 市道における歩道設置率は約 27%となっている。</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4m 未満の狭小道路や袋小路道路が存在する地域が市内の各地域において点在して見られる。</li> <li>・ 都市計画道路改良率*は、市道が約 79%と国道（98%）や県道（97%）と比較して低くなっている。</li> <li>・ 市域の東部において、道路率*が 15%未満と市の中で低い地域が存在している。</li> </ul>

※参考資料に詳細資料を掲載

### 3. 宜野湾市における課題

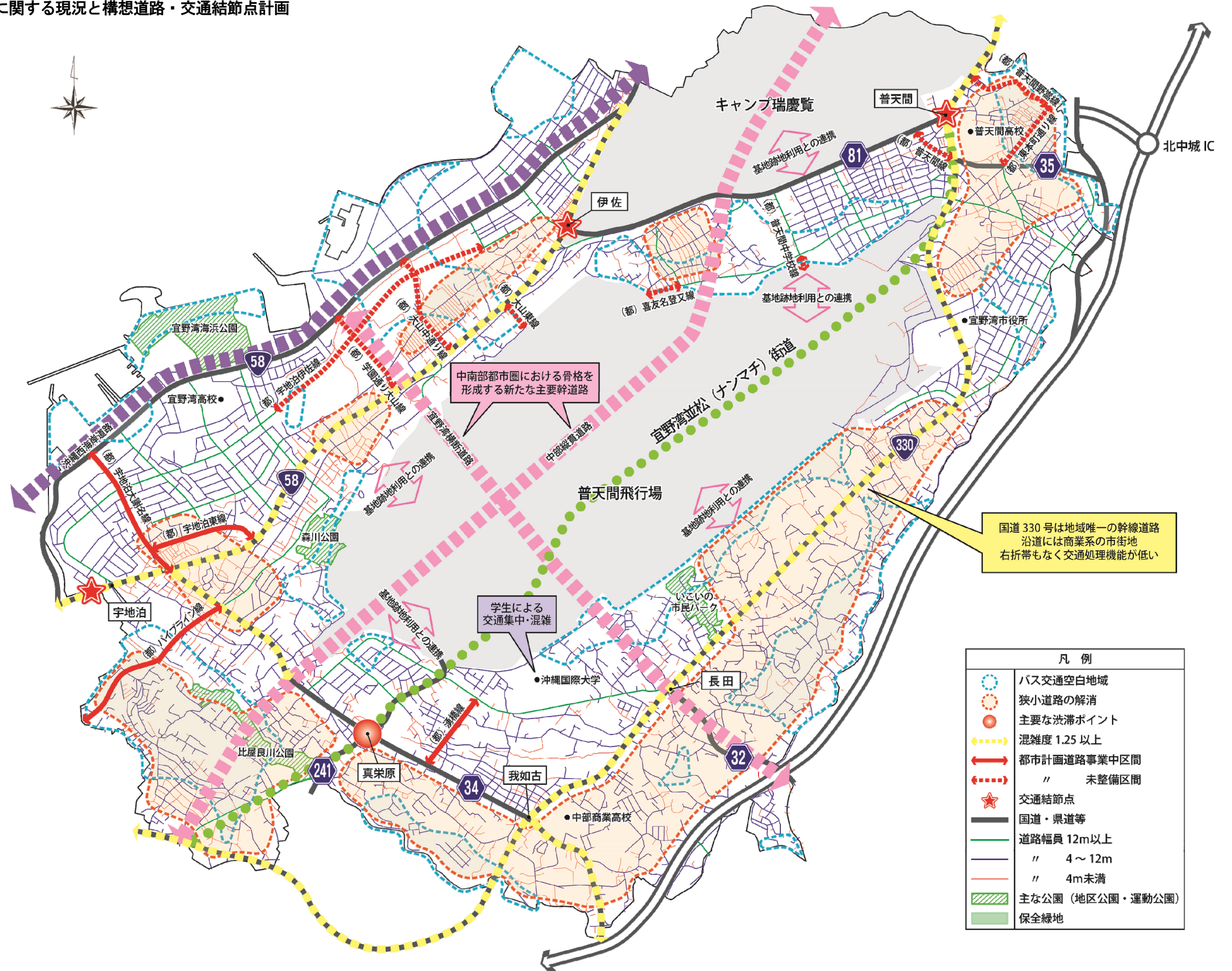
宜野湾市における都市交通の面からの課題として、地域現況及び交通現況、上位・関連計画から求められる方向性について以下に整理する。

地域現況
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南北方向における通過交通*を円滑に処理する必要がある。</li> <li>・ 普天間飛行場跡地を活用した新たなまちづくり（都市構造再編、地域振興促進）が必要となっている。</li> <li>・ 普天間飛行場跡地と周辺市街地が連携した都市基盤整備が必要となっている。</li> <li>・ 市域全体でバランスの取れた交通環境*への対応が必要である。</li> <li>・ 地区の特性を踏まえたまちづくりや移動しやすい環境を整備する必要がある。</li> <li>・ 高齢社会に対応した交通移動サービスの確保が必要である。</li> <li>・ 観光、集客施設へのアクセス環境を充実する必要がある。</li> </ul>
交通現況
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車依存型の都市構造からの脱却を図り、公共交通とのバランスがとれた交通移動環境づくりが必要となっている。</li> <li>・ 市外とのつながりや朝夕のピークなどの交通流動*特性を踏まえた公共交通利用環境の整備が必要となっている。</li> <li>・ 公共交通空白地域の解消にむけたバス路線の再編によるサービス圏域の拡大の必要がある。</li> <li>・ 国道を中心とした交通渋滞の改善が必要である。</li> <li>・ 市内において適切な幹線道路ネットワークを構築する必要がある。</li> <li>・ 歩行者・自転車について、安全で安心できる空間の確保やネットワーク化が必要である。</li> <li>・ 狭小道路や袋小路道路の解消など市街地内の道路交通環境*の改善の必要がある。</li> </ul>
上位・関連計画等
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 快適なくらしを支える美しい都市基盤整備（幹線道路の整備、新交通システムの構築、生活道路の整備・拡充）が求められる。（宜野湾市総合計画）</li> <li>・ 南北方向の広域交通体系*の強化、基地跡地利用を促進する交通網の整備、公共交通機関の充実が求められる。（宜野湾市都市計画マスタープラン）</li> <li>・ 公共交通の利用促進、道路交通の円滑化、観光交通の魅力向上、生活交通の支援、基地跡地における拠点の育成と都市圏軸の発展が求められる。（中南部都市圏都市交通マスタープラン）</li> <li>・ 地域活性化を支援する交通基盤整備、災害に強い道路づくり、環境への配慮、既存ストックの有効活用、地域と協働する仕組みづくりが求められる。（道路の中期計画（沖縄版））</li> <li>・ 地域振興開発に対応した交通網の整備、安全で快適な生活空間の創造、環境に配慮した交通システム形成が求められる。（沖縄県総合交通体系基本計画）</li> <li>・ 駐留軍用地の跡地利用まちづくりと一体となった均衡ある県土形成の支援、持続可能な都市交通体系*の確立などが求められる。（国・県による公共交通関連調査・計画等）</li> </ul>





図一 宜野湾市における都市交通に関する現況と構想道路・交通結節点計画



## 序一 6 普天間飛行場跡地利用計画の経緯について

### 1. 計画策定の経緯

「普天間飛行場跡地利用基本方針策定調査（平成 18 年 2 月 沖縄県・宜野湾市）」の基本方針に基づき、「跡地利用計画の策定」に向けた取組の内容、取組体制及び取組手順を定めた「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画（平成 19 年 5 月 沖縄県・宜野湾市）」（以後「行動計画」と略称）が作成された。

現在、「行動計画」の「計画方針の取りまとめ」にあたる「全体計画の中間取りまとめ」に向け、分野別計画について検討中であり、8 計画分野のうち、「交通分野」については、沖縄コンベンション、大学を結び跡地の交流ゾーン等の形成を目指して、都市計画マスタープランの幹線道路配置に対しての「交通網配置パターン案」を検討している。なお、調査検討にあたっては、有識者、地権者、関係機関等との意見交換を通じて、幅広く意見を聴取している。

平成 22 年度には計画分野別の検討成果の集大成による「全体計画の中間の取りまとめ（案）」が提案された。

### 2. 「全体計画の中間取りまとめ（案）（平成 22 年度）」の概要

#### (1) 土地利用及び機能導入の方針

産業機能、都市的サービス機能、居住機能などを導入し、「しごと」と「くらし」の場が融合した複合的なまちづくりを方針とし、「振興拠点ゾーン」「都市拠点ゾーン」「居住ゾーン」を配置します。

#### (2) 都市基盤整備の方針

幹線道路網については、嘉手納以南の大規模返還を契機とした中南部都市圏の新しい広域計画を与件として、宜野湾市全体の幹線道路網再編と跡地のまちづくりの両立に向けた道路配置パターンの素案とし、検討中の中南部都市圏を縦貫する公共交通軸は、跡地のまちづくりから大きな期待が寄せられているため、跡地に導入される場合を想定し配置する素案とします。

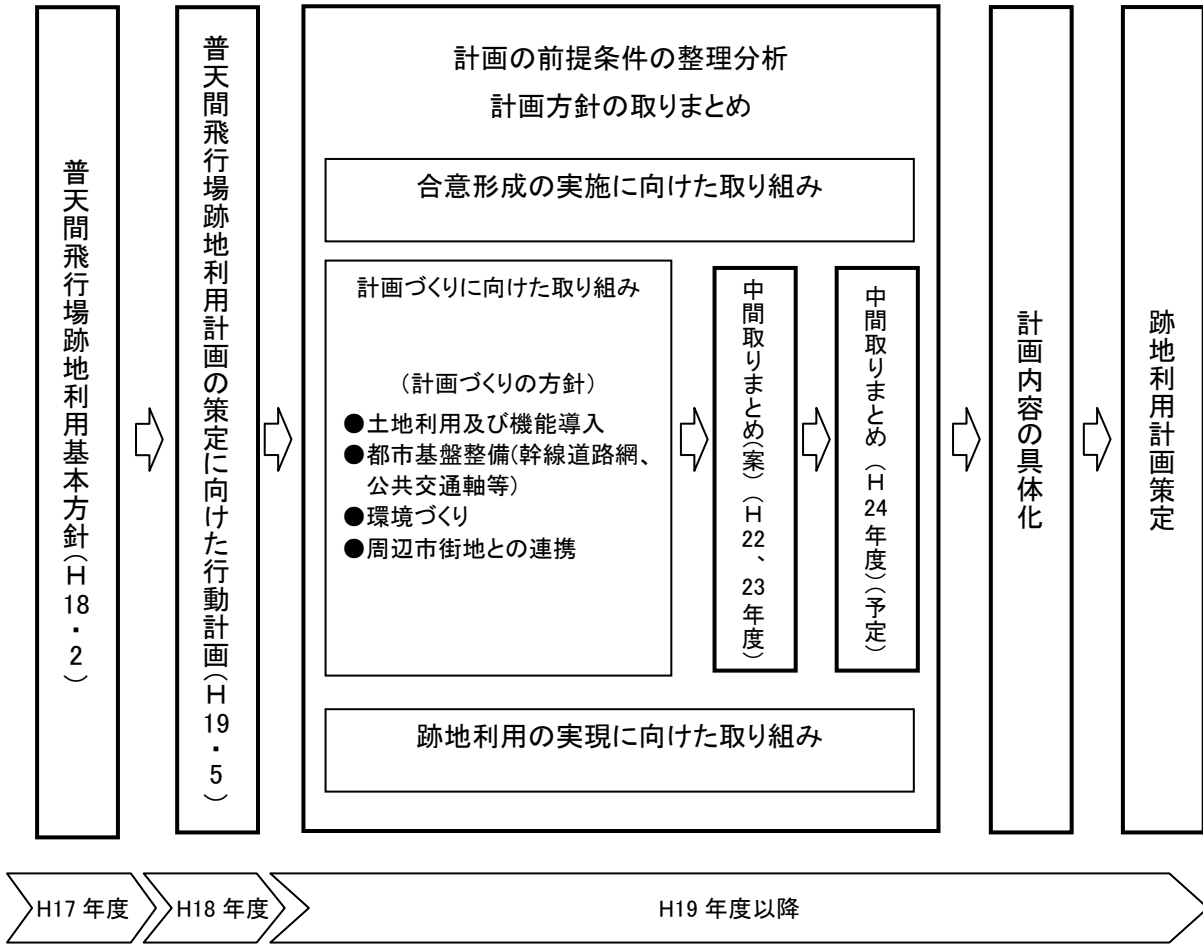
沖縄広域緑地計画に基づく（仮）普天間公園を中心とする公園緑地空間については、「全島緑化」の先導や中南部都市圏の新たな発展の舞台となる緑豊かなまちづくりを重視した公園・緑地空間配置パターンの比較案とします。

#### (3) 環境づくりの方針

循環型社会の形成、優れた地域イメージの創造、自然環境や埋蔵文化財への対応を行います。

#### (4) 周辺市街地整備との連携の方針

周辺市街地においては、跡地と一体的な生活圏形成、跡地を受け皿とした既存施設再配置及び幹線道路沿道市街地の再開発に取り組むこととし、まちづくり構想に反映します。



図一 普天間跡地利用計画策定までの取組のフロー