

2. 周辺インフラや市街地との連携

(1) 交通施設整備との連携に係る上位関連計画等との整合・連携

本項目では、県他課で実施している、都市交通マスタープラン及び総合交通戦略との整合・連携を検討し、普天間飛行場跡地のみならず中南部都市圏の骨格となる中部縦貫道路、宜野湾横断道路について、跡地利用の観点から、起終点、接続位置、規格等、周辺市街地との連携を踏まえて検討した。

1) 現況整理

①これまでの検討状況

全体計画の中間とりまとめ（第2回）での交通網配置の考え方は下記に示すとおりである。

3) 交通網配置の考え方

交通網配置については、緑地空間配置の考え方を踏まえた上、幹線道路網は上位計画を基本とし、公共交通軸は跡地における整備効果を高めることを目標として、交通網の「配置方針」を取りまとめ

① 主要幹線道路（中部縦貫道路、宜野湾横断道路）のルートの配置

- ・「沖縄県総合交通体系基本計画（素案）（沖縄県/令和4年1月）」、「中南部都市圏都市交通マスタープラン（沖縄県/平成21年3月）」等に位置づけられている主要幹線道路の計画の具体化に向けた現段階の検討成果を基本とし、「空間構成の方針」においては、「中部縦貫道路」を拠点形成や物流交通を支援しまちづくりの骨格となる道路として、跡地内を縦貫する位置に、「宜野湾横断道路」を西海岸地域と跡地、東海岸地域を連結し宜野湾市の東西都市軸を形成する道路として、跡地を横断する位置に配置

※なお、現段階では、道路部局において検討中の資料等にもとづき、「中部縦貫道路」及び「宜野湾横断道路」の配置等を想定するが、引き続き、配置・規格・構造等についての検討を継続する

② 跡地と周辺市街地にまたがる幹線道路網（都市幹線道路、地区幹線道路）の配置

- ・「宜野湾市都市計画マスタープラン（宜野湾市/令和3年12月改定）」による交通体系の整備方針を基本とし、「Ⅲ 計画づくりの方針」にもとづく宜野湾市全体の新しい幹線道路網の構築を目標として、跡地利用として望ましいルートの修正や追加を行い、跡地と周辺市街地の一体性に配慮して幹線道路（都市幹線道路、地区幹線道路）を配置

※なお、現段階での幹線道路（都市幹線道路、地区幹線道路）配置の想定であり、立ち入り調査結果や土地利用及び機能導入等の見通しを踏まえ、柔軟に変更を行うものとする

③ 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の配置

- ・公共交通軸は、国や県による「鉄軌道」に関する計画を基本とし、「Ⅲ 計画づくりの方針」にもとづく跡地における公共交通網の整備効果を最大限に発揮させることを目標として、広域的な集客拠点や居住ゾーンとの近接性に配慮して配置

※なお、現段階では、「鉄軌道等導入課題検討基礎調査・詳細調査（内閣府）」の検討成果や「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（沖縄県/平成30年5月）」等の考えを基本とし、跡地利用内での構造形式や事業推進上の課題等を想定した検討等を踏まえ、公共交通軸として、「鉄軌道」が導入されることを想定し、その配置として、中部縦貫道路と一体的な配置（地区中心部に駅を配置）を想定する。引き続き、公共交通軸のあり方についての検討を継続する

（全体計画の中間取りまとめ（第2回）p. 62 参照）

②現在の道路ネットワーク

沖縄本島においては、ハシゴ道路のネットワーク構築を継続的に進めている。「沖縄県ブロック新広域道路交通計画（令和3年3月）」では、普天間飛行場周辺エリアにおいて、「沖縄西海岸道路」が調査中の路線となっている。「宜野湾横断道路（宜野湾地区）」「中部縦貫道路」は構想路線となっている。

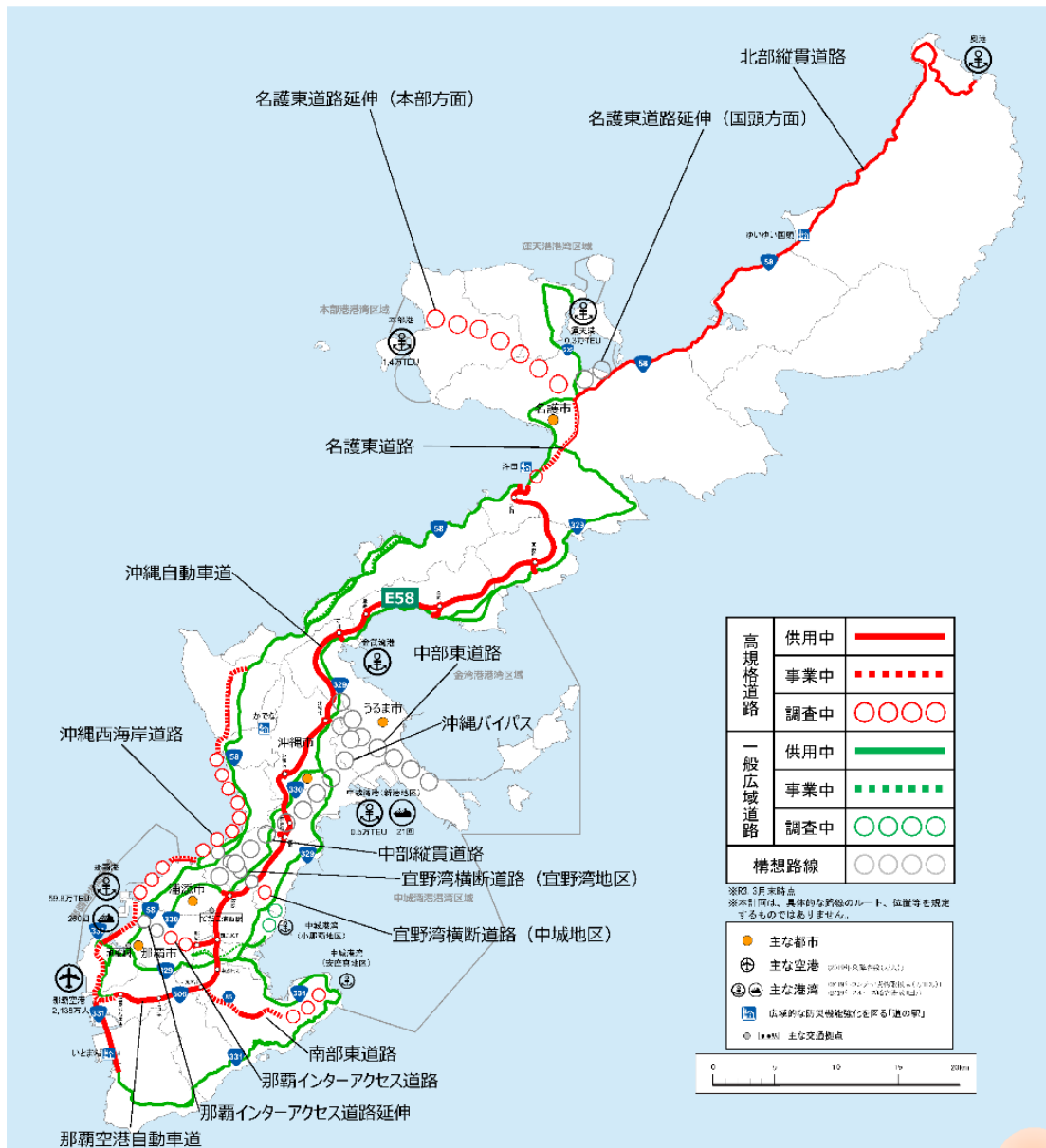


図Ⅳ - 2 - 1 普天間飛行場跡地利用エリア周辺の道路ネットワーク計画

凡 例

	大規模公園エリア		振興拠点ゾーン（沖縄振興コア）		振興拠点ゾーン		都市拠点ゾーン
	居住ゾーン（旧集落跡地）		公園・緑地		周辺市街地の公園・緑地等		湧水
	並松街道（往時）		シンボル空間		高規格幹線道路、地域高規格道路		主要幹線道路（計画構想区間）
	都市幹線道路（既設区間/計画構想区間）		地区幹線道路（既設区間/計画構想区間）		公共交通軸（構想）		

出典：配置方針図（全体計画の中間取りまとめ（第2回））



図Ⅳ - 2 - 2 沖縄県ブロック新広域道路交通計画における沖縄本島の道路ネットワーク
出典：沖縄県ブロック新広域道路交通計画（令和3年3月）

2) 宜野湾道路（西海岸道路）の検討状況

令和7年3月14日に国土交通省社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会が開催され、「沖縄西海岸道路 一般国道58号宜野湾道路」の新規事業化について審議された。令和7年4月1日に「沖縄西海岸道路 一般国道58号宜野湾道路」の新規事業化が公表された。

これにより、宜野湾道路（沖縄西海岸道路）は整備に向けて、今後、地質調査や設計が進んでいく事になる。

次頁より一般国道58号宜野湾道路に係る新規事業採択次評価の内容を示す。

出典：一般国道58号宜野湾道路に係る新規事業採択次評価
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001875379.pdf>

一般国道58号 宜野湾道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

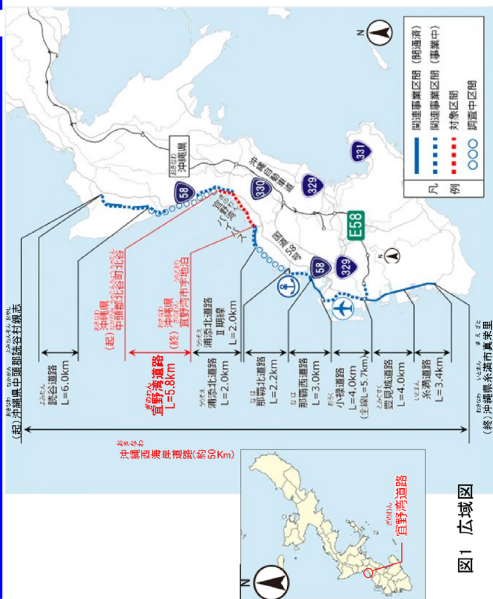


図1 広域図

図2 事業位置図

- ・起終点：沖縄県中頭郡北谷町北谷
～沖縄県宜野湾市手地泊
- ・延長等：5.8km
(第1種第3級、4～6車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約1,710億円・計画交通量：約56,800台/日

①路線概要

- ・沖縄西海岸道路は沖縄県中頭郡北谷町から沖縄県糸満市に至る延長約50kmの高規格道路。このうち、宜野湾道路は沖縄県中頭郡北谷町北谷から沖縄県宜野湾市手地泊に至る延長5.8kmの自動車専用道路

②事業目的

- ・国道58号北谷町から宜野湾市の交通渋滞の緩和、交通事故減少に伴う安全性の確保を図るとともに、中南部西海岸の連結による那覇港・那覇空港とのアクセス強化や物流の効率化、観光産業を支援

③事業実施に向けた検討状況

- ・沖縄西海岸道路は上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、沖縄グロックス新広域道路交通計画(R3.3月)、那覇広域都市計画(R4.11月)に位置づけ・地域課題等をふまえて、計画段階評価(R3.1月～R4.12月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討
 - ①産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化
 - ②幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保)

2. 評価結果

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを monetarize し、算用と比較したもの)			
B/C	(便益/費用)	EIRR	総便益
4%	1.6(1.4)	2.2	17,342億円※2
			(1,539億円※2)
			(※ 実行期間経過後の便益増減は、5,500億円)
			(※ 収益増減は、4,000億円)
2%	2.1(2.1)	3.0	6.4%(6.6%)
1%	2.6(2.6)	3.6	

注)費用便益分析結果は、沖縄西海岸道路全体(読谷村～糸満市)を対象とした場合()書きの額は事業化区域を対象とした場合

※1 算用・算出の便益は、現在価値を記載(現在価値を算出するための社会的割引率、4%)

※2 比較のために算用とすべしと各項目として算出した社会的割引率

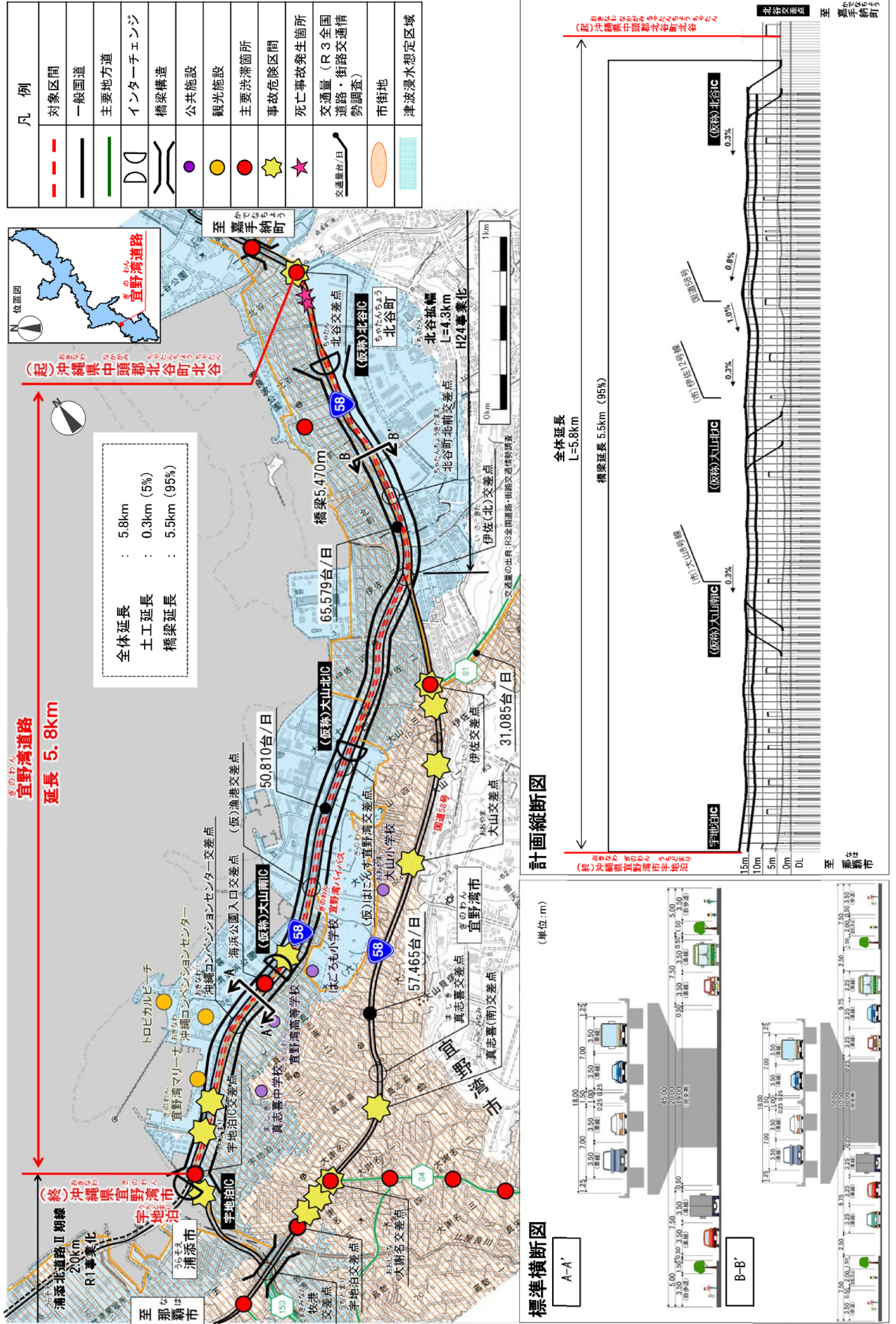
※3 比較のために算用とすべしと各項目として算出した社会的割引率

※4 参考として多様な便益を算出

事業の影響	評価項目	評価	内容
社会全体への影響	歩行空間	◎	交通転換により、渋滞緩和が図られる(図4)【渋滞度の改善(現状)1.46 →【整備後1.08(3割減少)】
	歩行空間	○	交通渋滞の緩和により、死傷事故が減少し、安全性が向上【死傷事故件数(現状)79件/年 →【整備後62件/年(2割減少)】
	歩行空間	○	通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与
	歩行空間	◎	交通転換、渋滞緩和による救急医療活動の支援 (課題) ・基地退還後の西宮天間住宅地区防地では、救命救急センターを有する琉球大学病院等、沖縄健康医療拠点として整備が推進(写真1) ・浦添方面から琉球大学病院へのルートは、国道58号及び宜野湾バイパスがあるが、ピーク時の旅行速度低下による交通渋滞により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
地域経済	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
環境	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
地域社会	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)
	歩行空間	◎	所要時間短縮による産業活動の支援 (効果) ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2) ・宜野湾バイパス(国道58号、宜野湾バイパス)の旅行速度向上により、救急搬送を阻害(図3、写真2)

※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点整備を実施。

き の わん



3) 都市交通マスタープランの検討状況

令和7年度に開催された沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会では、中南部都市圏パーソントリップ調査の結果を踏まえた都市交通マスタープランについて議論されている。

	開催日	内容
第4回協議会	令和7年6月18日	計画課題に関する分析結果の報告、委員会意見を踏まえたマスタープラン骨子案への取りまとめ
第5回協議会	令和7年10月7日	都市交通マスタープラン骨子案の報告、委員会意見を反映し都市交通マスタープラン素案へのまとめ
第6回協議会	令和7年12月23日	都市交通マスタープラン素案の報告、委員会での意見を踏まえた修正及びパブリックコメント実施の了承

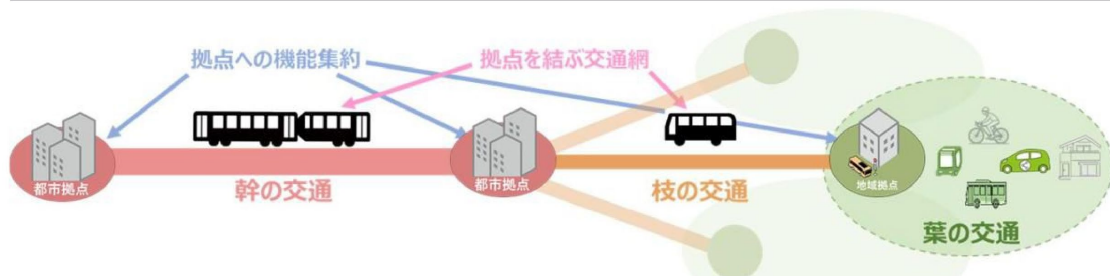
現在、都市交通マスタープラン（素案）までが公表され、パブリックコメントを実施した段階となっている。都市交通マスタープラン（素案）で普天間飛行場跡地に関連する主な内容は以下のとおりとなっている。

＜都市交通マスタープラン（素案）の内容＞

■都市・交通の方向性として、『コンパクト＋ネットワーク』の考え方で、都市拠点間を幹の交通、都市拠点と地域拠点を枝の交通、地域拠点内を葉の交通で役割分担していく。



公共交通ネットワークの階層化



出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

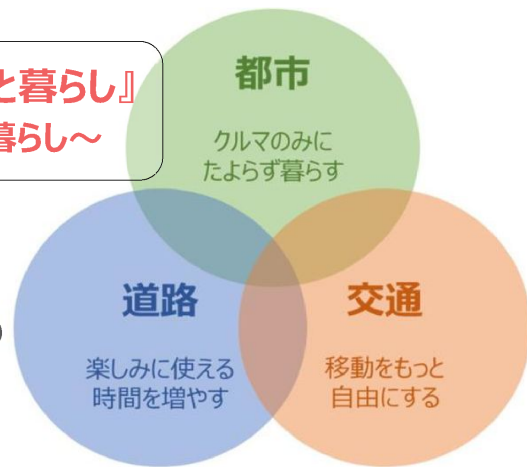
<https://www.pref.okinawa.lg.jp/kensei/kochokoho/1014932/1014936/1034064/1037303.html>

- 都市交通マスタープランの基本方針として『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』を掲げ、都市、道路、交通セッションが戦略的に連携し一体で『交通まちづくり』を推進していく。

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～

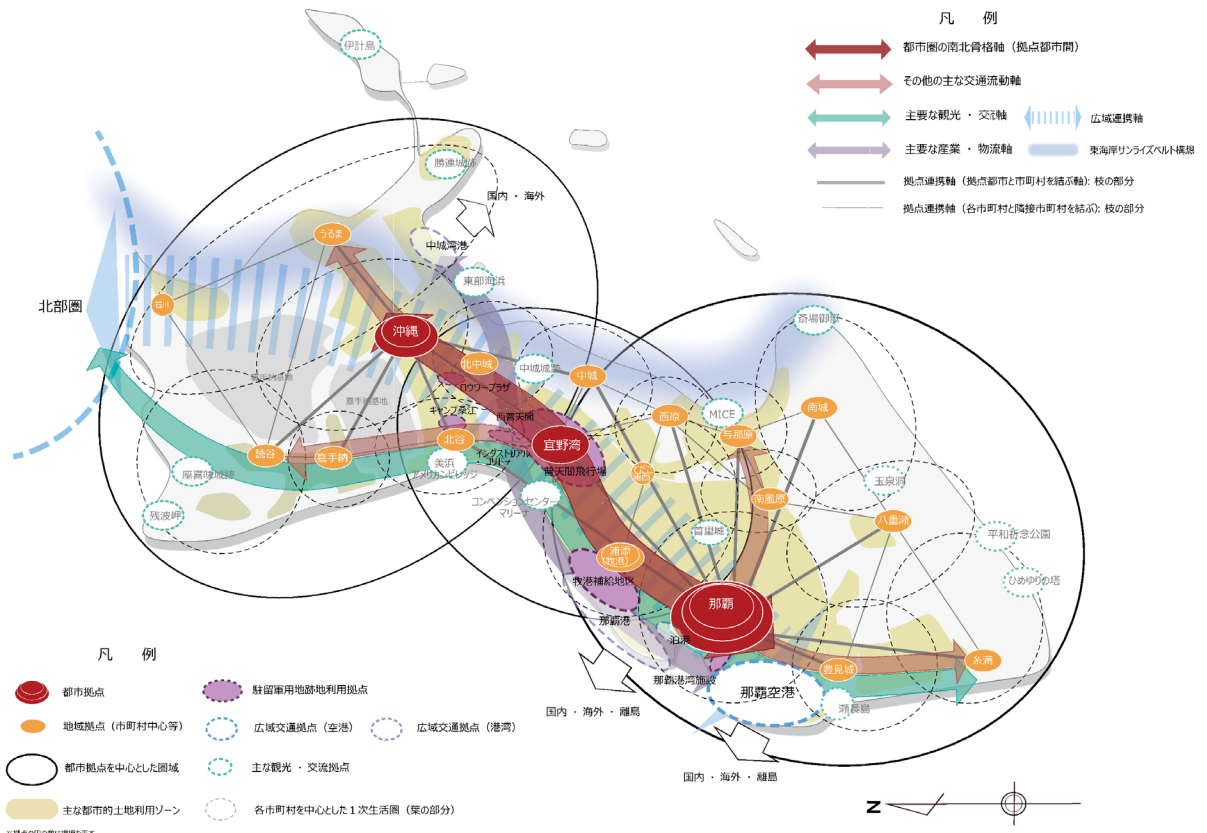
『交通環境が変わる』ことで 意識せずとも
そこに住んだり訪れたりする人びとの行動が変わり
都市圏での生活が豊かに変わっていきます



出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

<https://www.pref.okinawa.lg.jp/kensei/kochokoho/1014932/1014936/1034064/1037303.html>

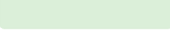
- 普天間飛行場返還を見据えた将来都市構造として、那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北軸の構築を掲げ、従来の那覇、沖縄に、新たに宜野湾を3つめの拠点として追加。

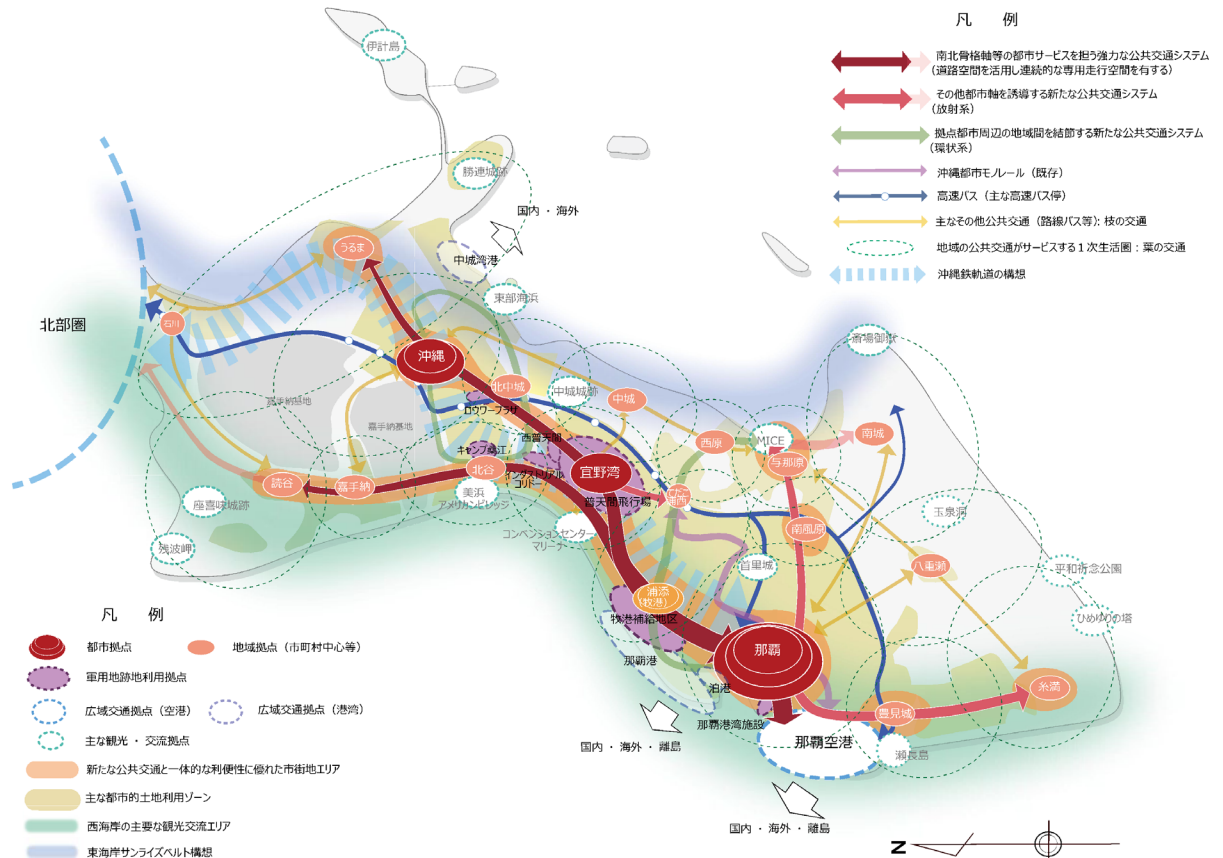
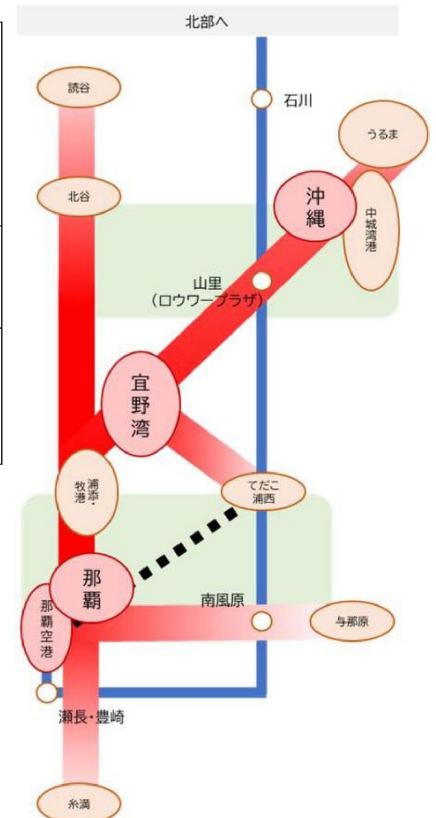


出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

<https://www.pref.okinawa.lg.jp/kensei/kochokoho/1014932/1014936/1034064/1037303.html>

■公共交通ネットワークの整備方針として『南北骨格軸等を交通』が挙げられている。

 南北骨格軸等を担う強力な公共交通	・那覇－宜野湾－沖縄を中心とする都市圏骨格軸やその他の都市軸を強力に結ぶ、高い輸送力を持つ公共交通 ・専用空間などの整備で、高速・高頻度かつ定時性の高い交通を実現 ・特に那覇－沖縄市間は需要も大きいため、自動車の混雑の影響を受けない専用走行空間を構築して安定性を確保 ・観光需要も考慮して、西海岸北谷方面も強力に推進
 高速道路を走行する公共交通	・より速達性が高く、目的地間を直接結ぶ高速バス ・乗換拠点を設定し、他の公共交通と結節することで、長距離移動・北部への移動の円滑化を実現
 都市拠点周辺をサービスする公共交通	・都市拠点周辺の拠点間の移動円滑化や交流を促進する新たな公共交通 ・都市拠点周辺の移動を支える高頻度で利便性の高い公共交通

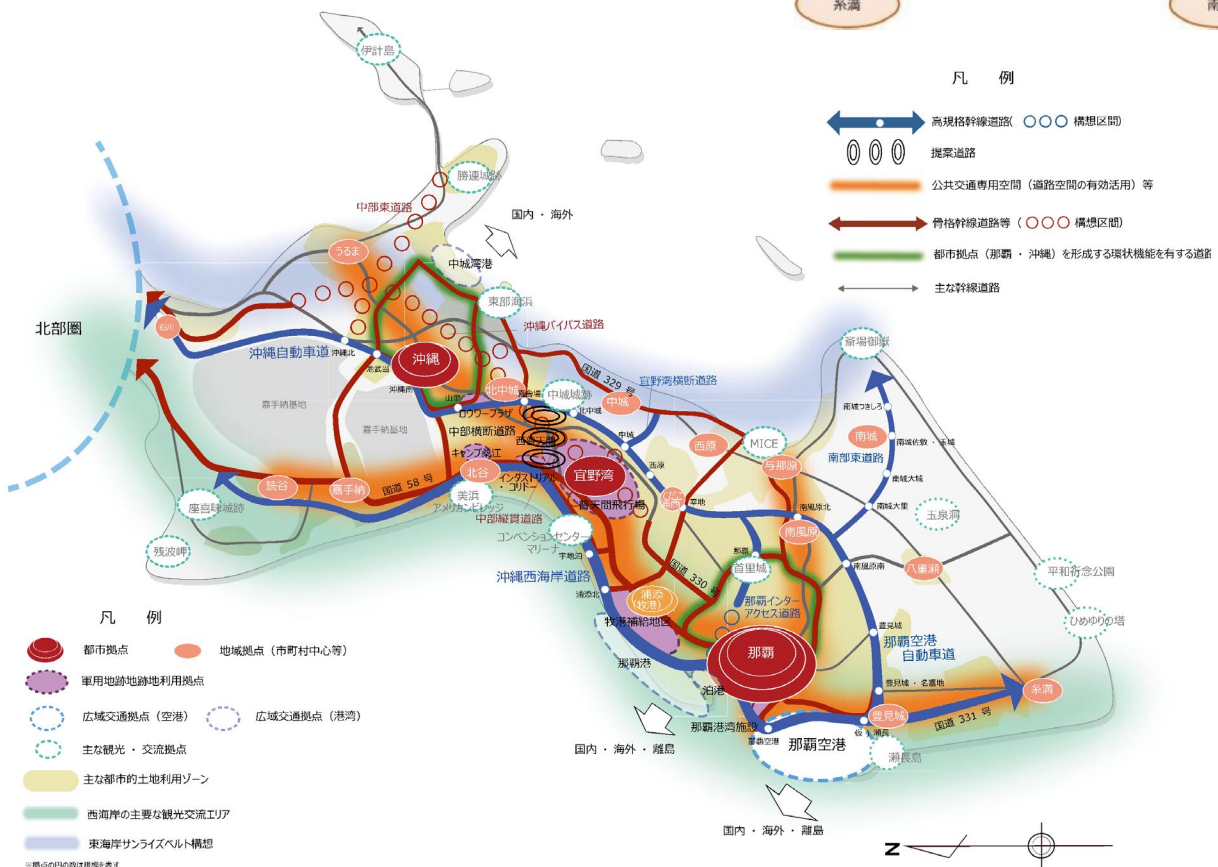
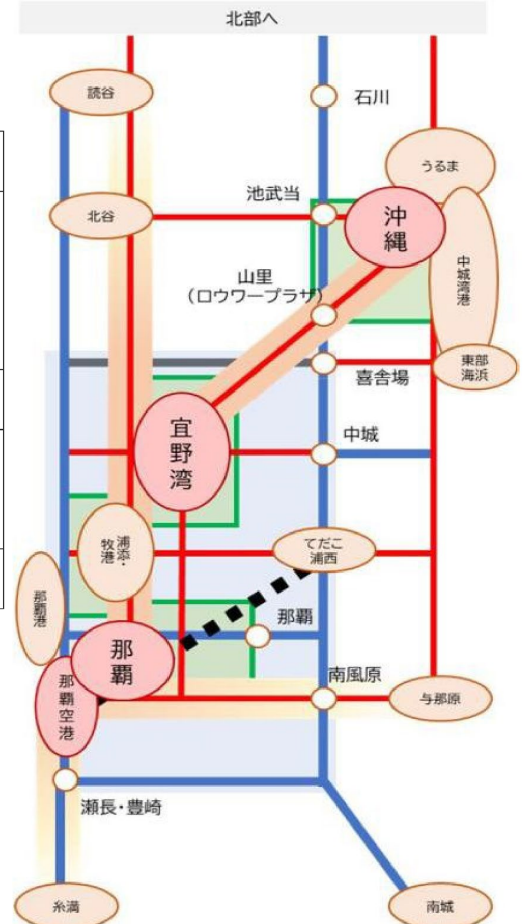


出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

<https://www.pref.okinawa.lg.jp/kensei/kochokoho/1014932/1014936/1034064/1037303.html>

■道路ネットワークの整備方針も示されている。

	主要都市間の長距離移動のための道路 ・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
	都市骨格軸上に位置する都市拠点や空港・港湾等の重要拠点重要拠点をつなぐ道路 ・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
	公共交通の快適な走行を支える道路空間 ・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
	都市拠点を形成する環状道路 ・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
	提案区間 ・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



出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

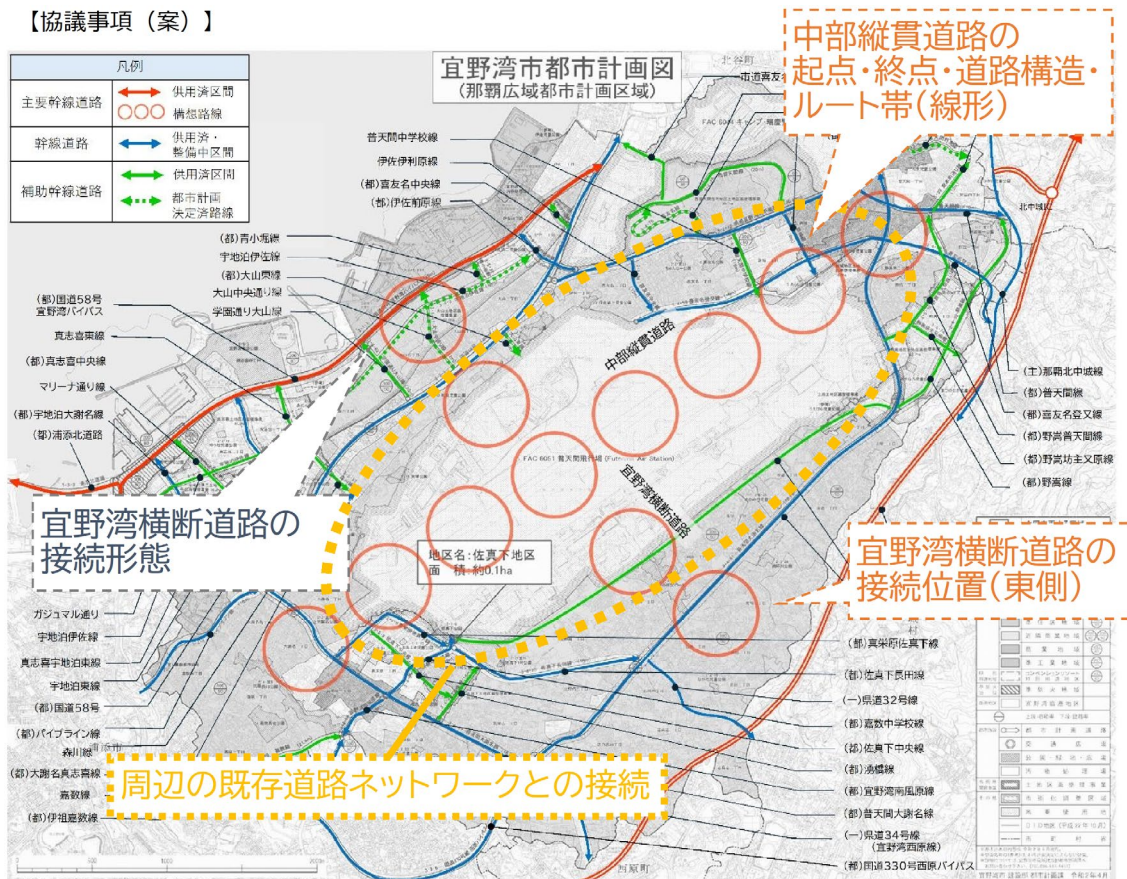
<https://www.pref.okinawa.lg.jp/kensei/kochokoho/1014932/1014936/1034064/1037303.html>

4)骨格となるインフラと具体化に向けた検討課題の整理

現状における骨格となるインフラと具体化に向けた検討課題について整理を行った。

- 宜野湾横断道路の東側は、東西方向の交通を担う主要幹線道路として、国道 330 号、沖縄自動車道、国道 329 号等への接続が想定される。
- 中部縦貫道路は、南北方向の交通を担う主要幹線道路として構想路線にあげられているが、以下の点を議論していく必要がある。
 - <検討内容>中部縦貫道路に求められる役割を踏まえ、起点・終点の接続する路線・箇所を設定する必要がある。
- 普天間飛行場跡地エリア周辺の既存道路ネットワークの状況や整備予定を把握し、普天間飛行場跡地エリアとの接続を考えておく必要がある。

【協議事項（案）】

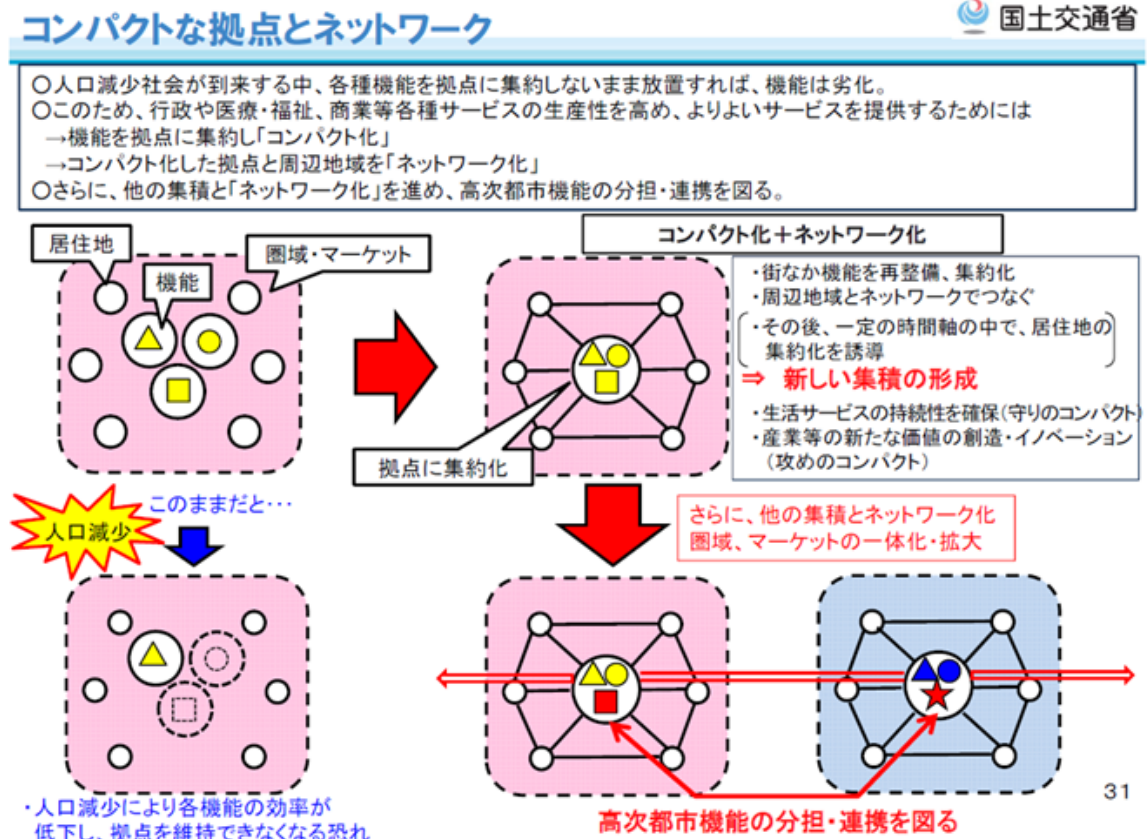


図Ⅳ-2-3 普天間飛行場跡地利用エリア周辺の骨格となるインフラと具体化に向けた検討課題

骨格となるインフラについては、コンパクト＋ネットワークを促進し、①国土強靱化（災害に対してしなやかな国土づくり）、②地方創生（安全快適で魅力的なまちづくり、経済活性化）、③交通安全対策（通過交通と生活交通の分離）、④国際競争力向上（拠点間流動活発化、地域の魅力向上）を図るため、道路の階層化（階層化ネットワーク）が求められる。

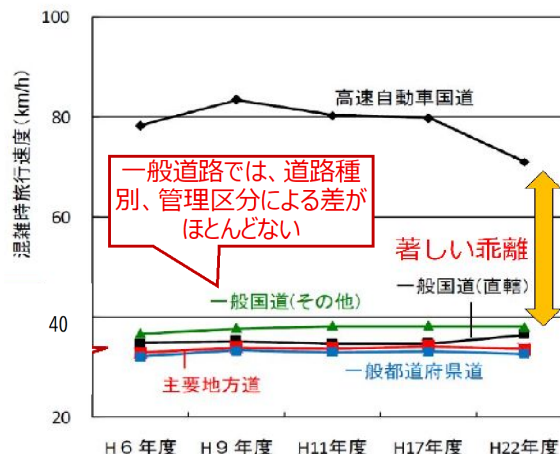
階層化ネットワークの考え方について以下に示す。

＜コンパクトな拠点とネットワークの必要性＞



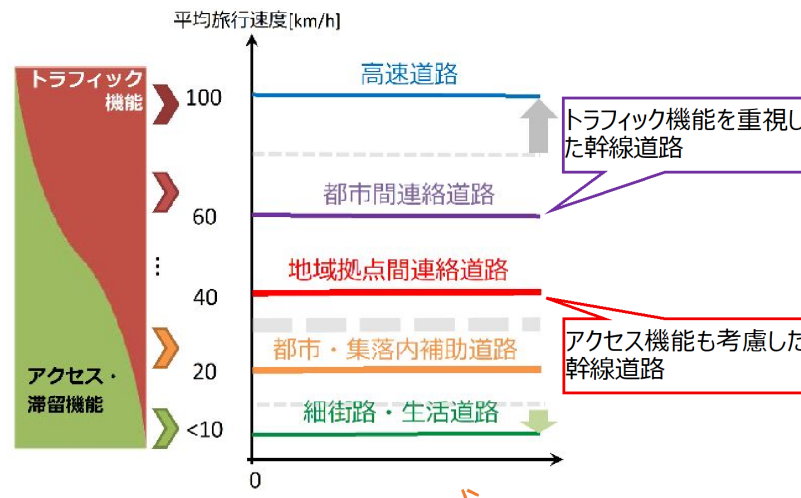
＜道路の平均旅行速度の現状と階層化ネットワークの必要性＞

- ・現在の日本の道路種別による平均旅行速度の状況は、高速道路と一般道路の差が大きいものの、一般道路ではどの道路もほとんど差がない



出典：機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0

- ・このため、道路ごとに構造により、トラフィック機能（沿道出入りや中央分離帯によりアクセスを制限し、高い旅行速度を持たせる）とアクセス・滞留機能（沿道出入りを主とし、低い旅行速度とする）のバランスを考える必要がある。



出典：機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0

5) 骨格となるインフラの検討

1)～4)を踏まえ、骨格となるインフラ（宜野湾横断道路及び中部縦貫道路）の役割や今後の検討課題は以下のとおりである。

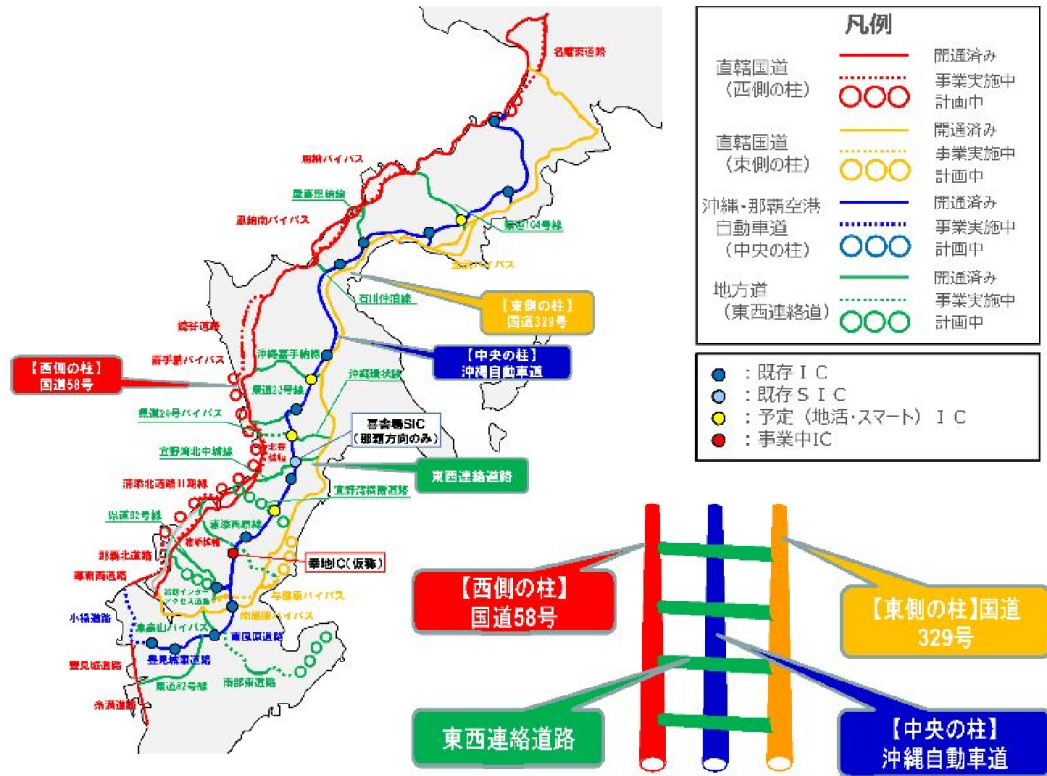
① 宜野湾横断道路

- 普天間飛行場跡地エリア周辺の渋滞緩和/安全性の確保/地域振興だけでなく、中南部都市圏・沖縄本島全体の発展に寄与する。

< 中南部都市圏・沖縄本島全体への効果 >

例) 物流面での中城湾港と那覇港・那覇空港の連携強化、高台の広大平坦地の強みを活かした防災力強化 等

- 沖縄本島の広域道路ネットワークは、『ハシゴ道路ネットワークの整備』が進められている。南北方向は国道 58 号、沖縄自動車道、国道 329 号等、柱となる路線が存在するが、東西方向の路線が少なく、東西を連絡する路線の整備が重要とされている。
⇒ 高い走行速度で利用できる路線は、西海岸道路と沖縄自動車道であり、これらの道路を繋ぐ高規格道路が必要である。



出典：沖縄ブロック新広域道路交通計画

https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/012/591/koutsuukeikaku.pdf

- 跡地側からの視点で考えると、宜野湾横断道路の接続箇所については、西海岸道路と沖縄自動車道等に接続し、高い旅行速度で走行できる路線が望まれる。
- 跡地側からの視点で考えると、宜野湾横断道路の道路構造については、市街地の通過が主であるが、歩行者や自転車の通行も考慮する必要があると考える。自動車の通行機能(トラフィック機能)を重視し、中央分離帯の設置が望ましいと考えられる。

