

○課題認識として、居住エリアの郊外化や公共交通が体系的に整備されいないことが自家用車依存による慢性的な交通渋滞(社会的損出1,455億円)を引き起こしており、現行の都市構造と交通インフラの間に構造的な乖離が存在していると捉えています。

○GW2050では、交通とまちづくりの一体的な運営により、移動の利便性向上が都市の活性化を促し、都市の発展がさらなる移動需要を生み出す**好循環サイクル**の構築を目指しています。このモデルは、面的な都市開発と交通インフラ整備を同時並行で進めることで、地域価値の最大化を図る戦略的アプローチと位置づけております。

また、GW2050では、那覇港湾施設、牧港補給地区および普天間飛行場の返還などを契機とし、各拠点間における移動需要や足元の交通課題を踏まえ、返還前に機能する基幹交通と、返還後の跡地活用を見据えた基幹交通を分けて考えております。

ステップ1では、基地返還前に取り組める施策として、定時性・速達性・大量輸送の機能を備えながら、大規模投資を伴わない基幹交通の早期導入手段としてBRTを検討しており、基地跡地の本格展開を待たずに実証・実装を進める方針です。

**BRTの早期実現**は、社会的活動を支える移動の観点から本島中南部における渋滞緩和や公共交通の潜在需要を取り込み、空港を起点とする都市間接続の基幹交通として、沖縄交通リ・デザインとの連携を通じて推進することが重要であると考えております。

ステップ2では、返還後の交通機能のあり方を、まちづくりとの連携のもとで検討し、基幹交通ネットワークの実現に向けた交通の特質整理を進めてまいります。

その際、**沖縄交通リ・デザイン**が目指す「多様で質の高い移動環境の整備」という方向性・視点を踏まえ、返還跡地における交通結節点の形成やクリーンエネルギー交通の導入など、沖縄の国際競争力を支える交通・都市融合モデルを目指し、議論を深めていきたいと考えております。

# 交通の現状とGW2050が目指す姿

- 那覇都市圏の拡大に伴って自家用車利用は増加の一途を辿っており、交通渋滞が深刻化
- 空港起点の基幹交通を導入し、地域交通も含めた一体的な交通ネットワークの実現を目指す

## 沖縄における交通の現状

### 那覇都市圏の拡大

- 都市圏中心部の不動産価格が高騰して、郊外部へと住むエリアが拡大
- 一方、行政区域を超えた都市計画と公共交通の連携が十分になされていない



### 自家用車利用への更なるシフト

- 郊外から中心部への通勤・通学において自家用車利用が増加
- 自家用車の分担率は近年も増加傾向
  - 06年:67.4%→23年:72.5%



### 交通渋滞による社会的損失

- 西海岸を中心に更なる交通渋滞の悪化を招いている状況
- 交通渋滞による損失は、約8,144万時間(給与換算で年間1,455億円相当)

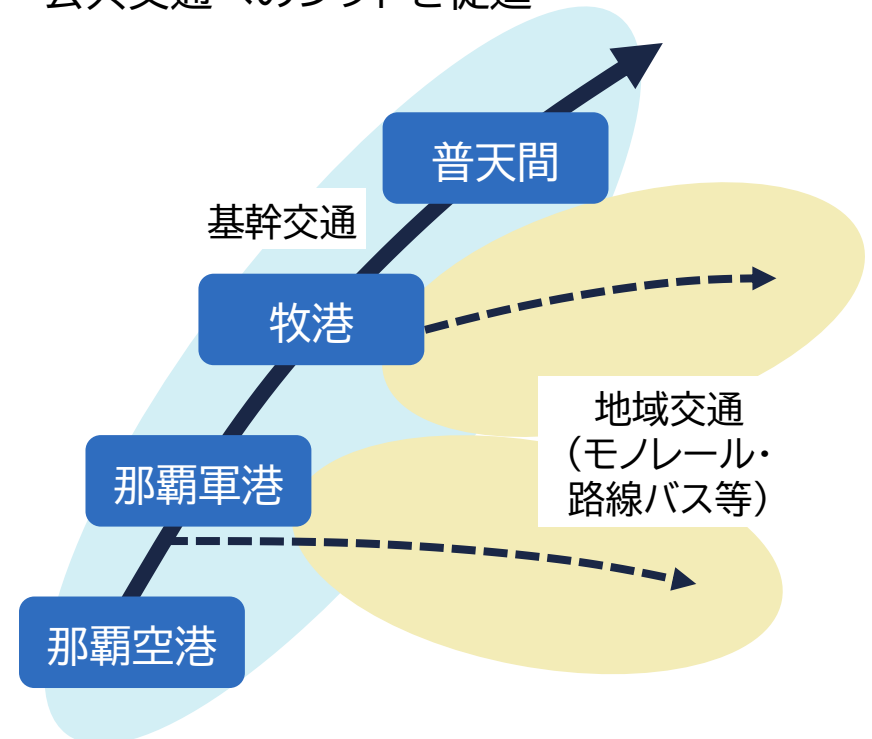
## GW2050が目指す交通の姿

### 空港起点の基幹交通の導入

- 那覇空港～普天間を主対象とし、普天間から先の可能性も検討

### 地域交通と一体的な交通ネットワークの実現

- 面的な移動利便性を実現し、自家用車から公共交通へのシフトを促進



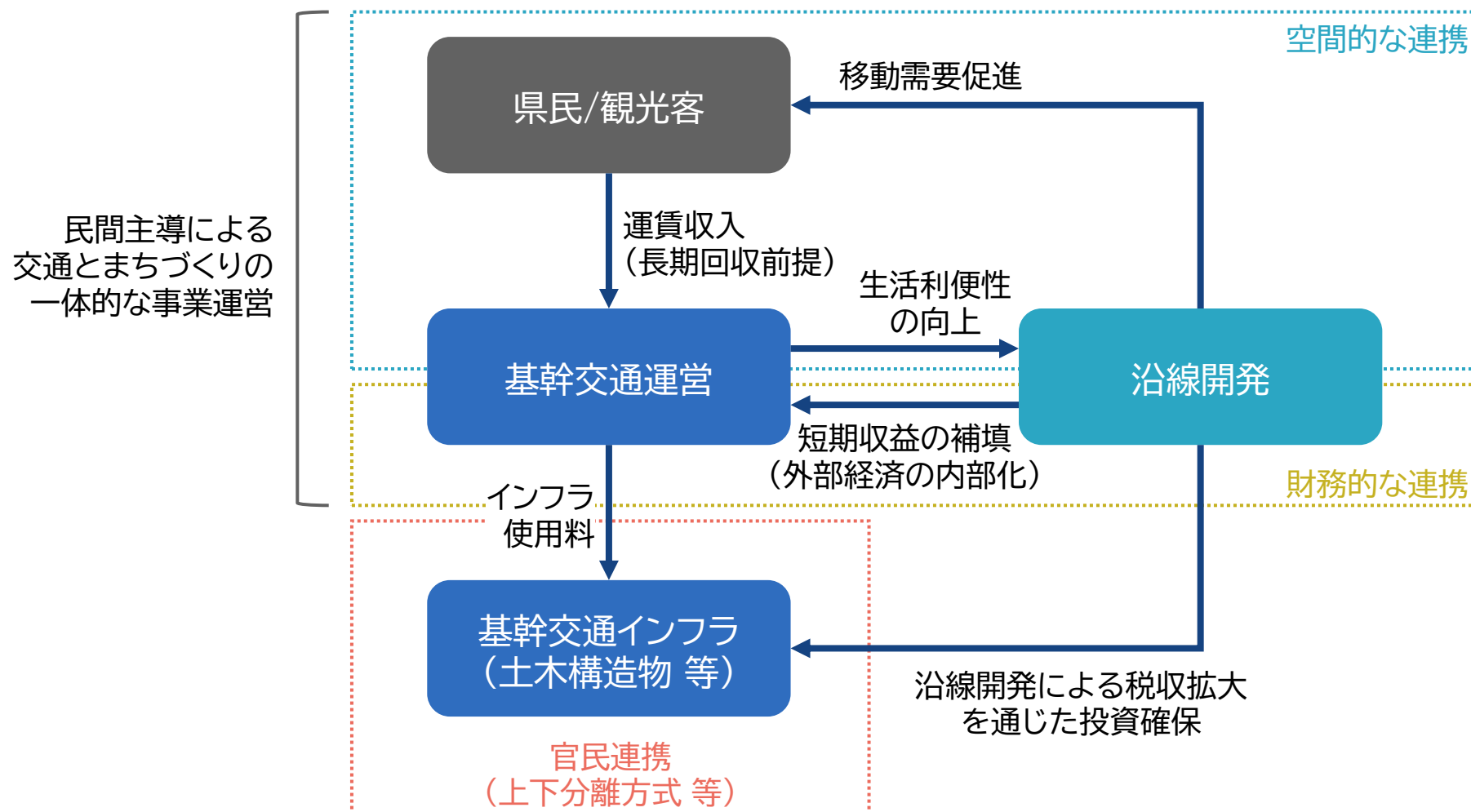
# 交通機能が満たすべき要件

- 基幹交通として、まちの軸の形成、交通とまちづくりの一体的な事業運営モデル、広域的な交通ネットワークの構築、といった条件を満たすことが必要

まちの軸の形成	まちの軸となる交通手段	<ul style="list-style-type: none"><li>まちの軸となるには、大量輸送、定時性、速達性の3つが必要</li><li>その中で、鉄軌道(普通鉄道、LRT、AGT<sup>1</sup>、HSST<sup>2</sup>等)に限らず、BRT等の道路交通も含めて検討する</li></ul>
	需要を集約化する中心拠点の構築	<ul style="list-style-type: none"><li>基幹交通のベース需要確保に向けて、行政機関・企業等の誘致により、駅周辺への都市機能の集積化を図る</li></ul>
	既存市街地との調和	<ul style="list-style-type: none"><li>旭橋～久茂地など既存市街地との調和のため、当該区間の地下化の可能性も含めて検討する</li></ul>
交通とまちづくりの一体的な事業運営モデル	交通とまちづくりの一体的運営	<ul style="list-style-type: none"><li>移動が便利になることでまちが活性化し、まちの発展によって移動が促進される好循環サイクルを生み出すため、交通とまちを一体的に開発・運営する</li></ul>
	交通事業運営の高効率化	<ul style="list-style-type: none"><li>官民連携や新技術活用等を通じ、効率性の高い事業運営を実現<ul style="list-style-type: none"><li>- 官民連携: 上下分離方式の採用 など</li><li>- 新技術活用: 自動運転化、無線式列車制御システム など</li></ul></li></ul>
広域的な交通ネットワークの構築	移動利便性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>駅前施設の整備やMaaSの提供等により路線バスやタクシーとの接続を図ることで、目的地までのドアツードアの移動利便性を確保する</li></ul>
	観光アクセス性の向上	<ul style="list-style-type: none"><li>世界自然遺産登録地域や大型テーマパークなど需要が集中する観光目的地との間での観光バス等の接続を図り、観光アクセスを高める</li></ul>

# 交通とまちづくりの一体的な事業運営モデル

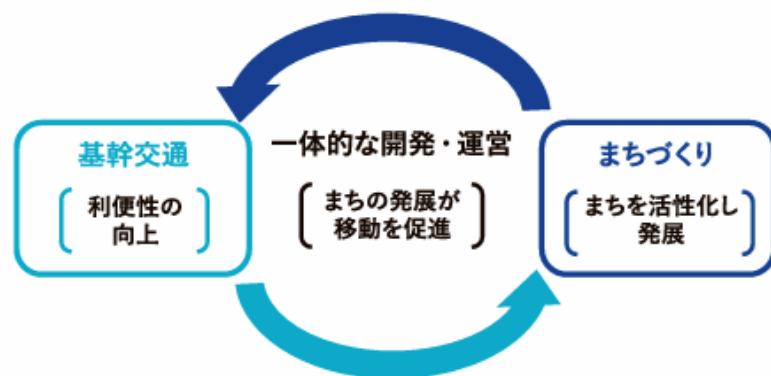
- 民間主導による交通とまちづくりの空間的・財務的な連携や官民連携によるインフラ投資・管理を通じて、シナジー創出及び財務安定化を図り、持続可能な交通事業運営を実現する



## 事業運営モデル

交通とまちづくりの一体的運営を通じて、移動の利便性が向上することでまちが活性化し、まちの発展が移動を促進する好循環サイクルを生み出すため、一体的な開発・運営を目指します。

### ■一体的な開発・運営による持続的な好循環の創出



## 実現に向けたロードマップ

基地の返還を見据え、3つの基地返還前からまちの軸となる基幹交通(BRT※など)の導入について実証・実装に向けた取組みを進めていくことが重要です。

### Step1 基地返還前

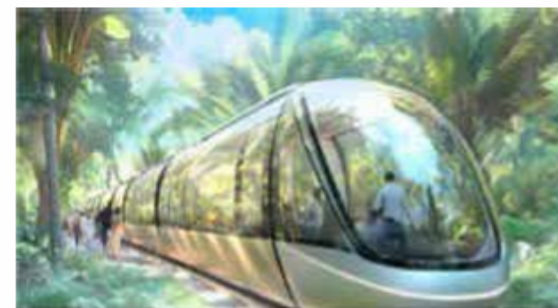
既存市街地を前提とした  
基幹交通の実証・実装

※BRT

バス高速輸送システム (Bus Rapid Transit) は、バスを基盤とした効率的な都市交通システムです。専用道路や優先レーンを活用し、速達性や定時性を向上させることで、鉄道に近いレベルの輸送能力を実現します。

### Step2 基地返還後

基地跡地を活用した  
基幹交通の本格実装



※イメージ