

## 第4章 交通の整備方針

1. 道路
2. 公共交通
3. 港湾・海上交通

## 第4章 交通の整備方針

地区内の道路、公共交通、その他の交通に関する整備方針を示します。

### 1. 道路

#### (1) 地区外の道路と接続する主要な道路整備の考え方

本地区に接続する主な道路については、浦添市都市計画マスタープランにおいて「浦添都市軸」に位置づけられ本市の顔となるシンボルロードとしての整備が望まれる浦添西原線から屋富祖通りへと続く道路、西洲の港湾・流通・情報ゾーンから国道58号と交差し経塚駅方面へと続く沢砥石嶺線があり、これらの道路との接続による市内の道路ネットワークの強化が求められます。

さらに、本地区を取り囲む道路については、東側に国道58号に仲西、宮城、屋富祖、城間の4つの交差点があり、北側に県道38号線（港川道路）、西側に臨港道路浦添線が通っており、これらの道路から地区内外への円滑な出入りが可能となる道路配置が求められます。

こうした周辺の既存道路や周辺の土地利用、地区内の地形、前章で示した4つのエリア分けを踏まえたエリア間の移動の円滑化等を踏まえ、道路ネットワークを次の通り設定します。

<浦添市都市計画マスタープラン（平成25年1月）「ゾーニング図」>



出典：浦添市都市計画マスタープラン（平成25年1月）「ゾーニング図」

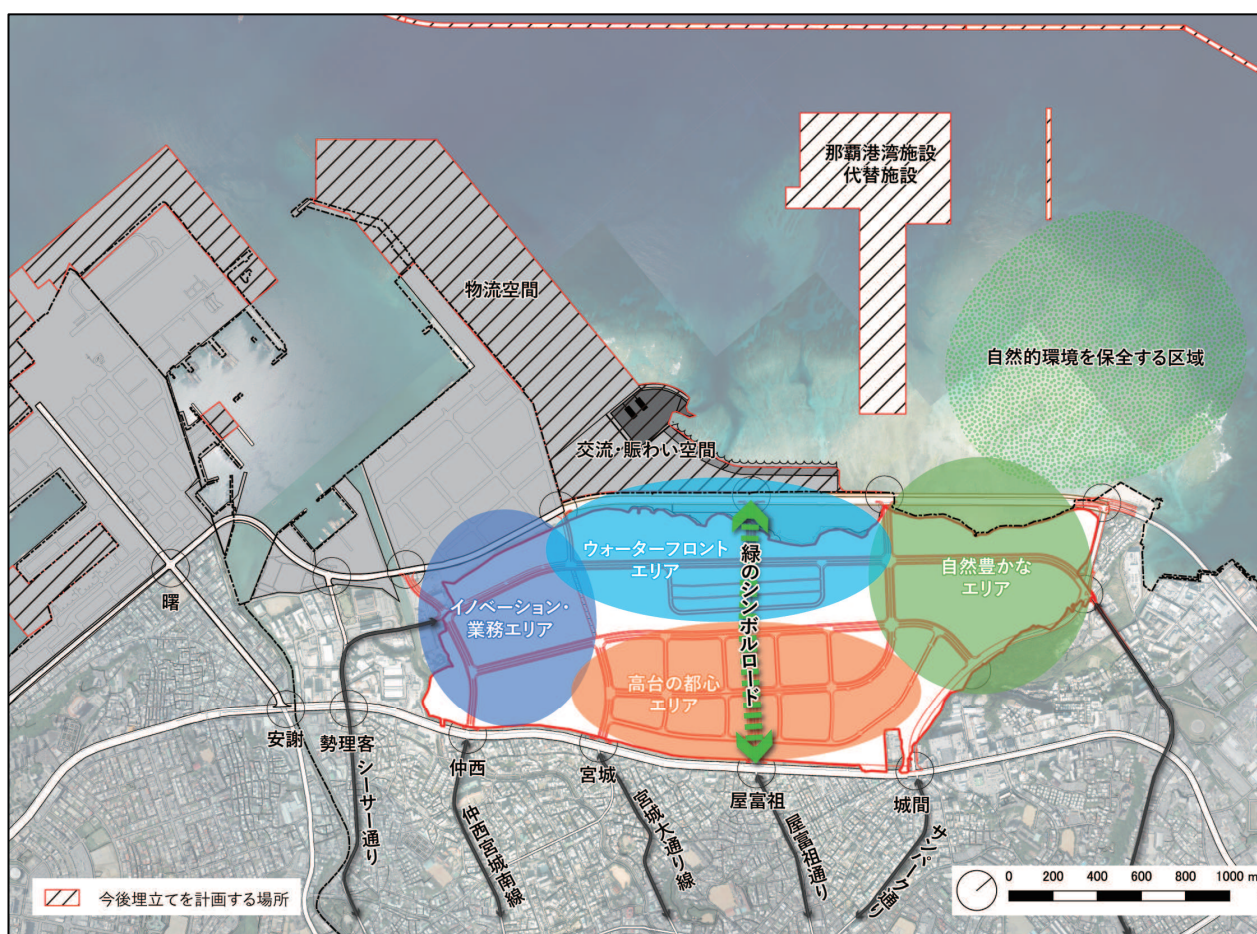
※都市計画マスタープランは、本計画策定を踏まえて上記ゾーニング図を含む計画の改定を予定しています。



## ① 緑のシンボルロード

本市の顔となるシンボルロードである屋富祖通りの延長で、国道 58 号と屋富祖交差点で接続し屋富祖交差点から沿岸部までの通りを「緑のシンボルロード」として整備します。

<緑のシンボルロード 位置図>



緑のシンボルロードは、高台の都心エリアからウォーターフロントエリアまで両エリアの中央部を通り、ウォーターフロントエリアにおいては、斜面地となる一部区間において標高差約 20m、傾斜約 5 %の坂道となります。

### 【利用を想定する主な交通】

- 接続する既存の屋富祖通りは、戦後本地区の正面ゲート前に位置したことから、軍雇用員が通りを利用するようになり、次第に人びとの日常生活を支える商店が増えていきました。戦後、豊かな賑わいをみせ浦添市の中心となっていく屋富祖通りの延長となる緑のシンボルロードは、賑わいをつくり人中心の通りを目指します。
- 車両交通については、本市の浦添軸の車両交通が浦添西原線からサンパーク通りを通り港川道路に向かう車両交通量が多く本地区に接続する屋富祖通りの車両交通量はサンパーク通りに比べて少ないことから、緑のシンボルロードへの車両の流入の抑制を目指します。
- その他、地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。



- 災害時においては、海側からの車両や人の避難を想定した緊急避難道路としての役割を想定します。

### 【目指す空間像】

- 「高台の都心エリア」では、民地にオープンカフェやウィンドウショッピングを楽しめる商業施設を配置し賑わい空間を創出します。
- 「ウォーターフロントエリア」の斜面地は、傾斜を活かして海を間近に感じられる快適な道路空間を目指します。
- 本地区におけるシンボルロードにふさわしい沿道景観を目指します。環境先端都市としての街路樹や沿道公園を活用して緑が溢れ海風や木陰の涼しさを感じられる空間づくりや、本地区の歴史や文化を活かした他の地区と異なる特徴ある空間づくりを図り、この通りを訪れる人々が長時間対流することで賑わいの生まれる道路空間を目指します。



道路上のオープンカフェと日影の休憩所、地域性や歴史性を活かした空間づくり

写真左：撮影：@バルセロナ、写真右：場所：サンフランシスコ

- 祭事やイベント時においては、沿道の公園及び歩道や車道等の空間を沿道の民地と一体的に活用できる可変的な空間づくりを目指します。
- 道路と歩道の段差を最小限に留め、誰もが快適に歩行できる空間を整備します。



イベント時に活用される道路空間

（那覇大綱挽の際に取り外しが可能な中央分離帯（写真右）と国道 58 号（写真左））



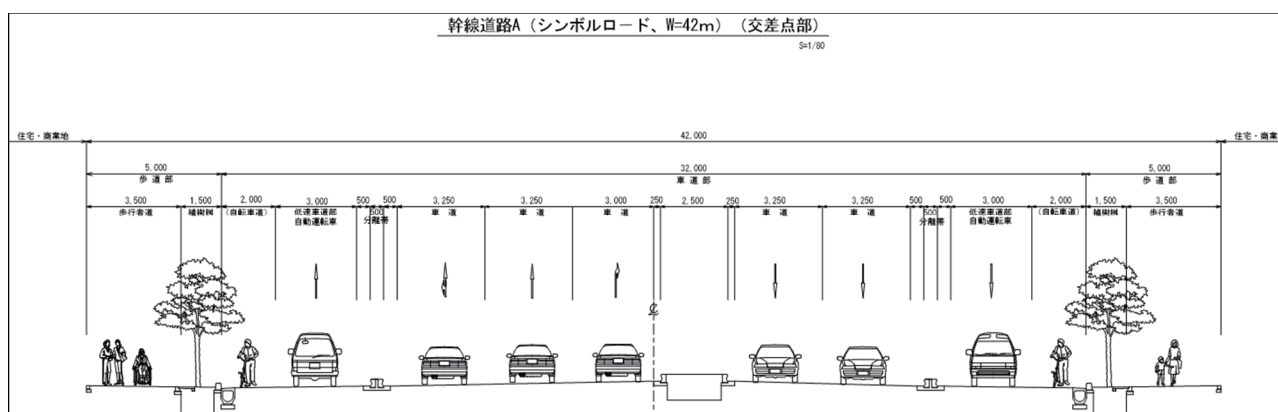
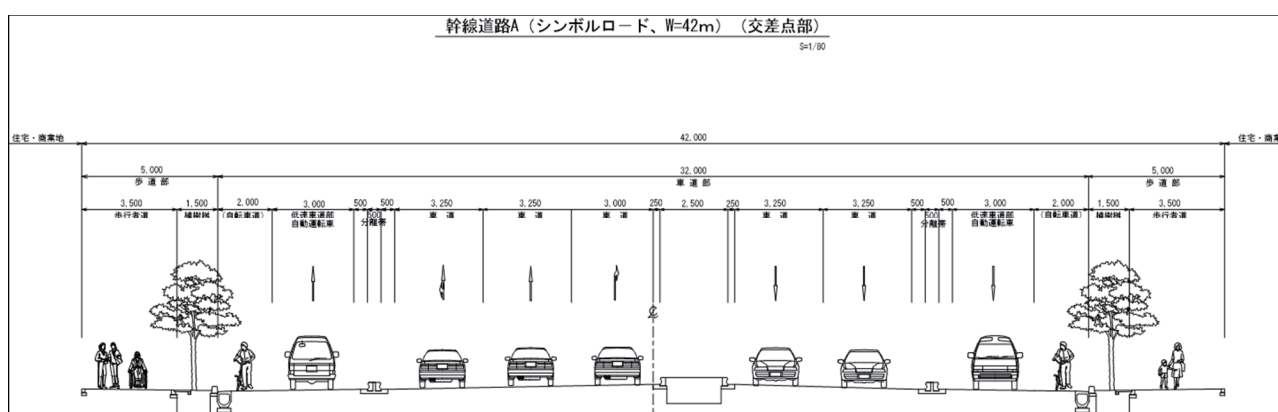
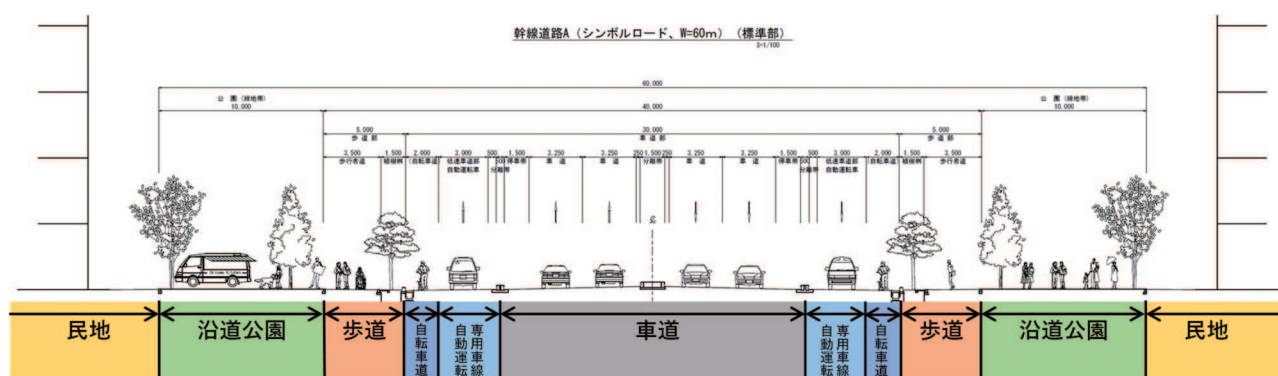
## 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、沿道の土地利用（商業等）と一体的な活用を図る「沿道公園」を確保し、さらに十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。
- 自動車交通量に応じ、渋滞のない円滑な交通に必要最低限な自動車レーンの確保を図ります。

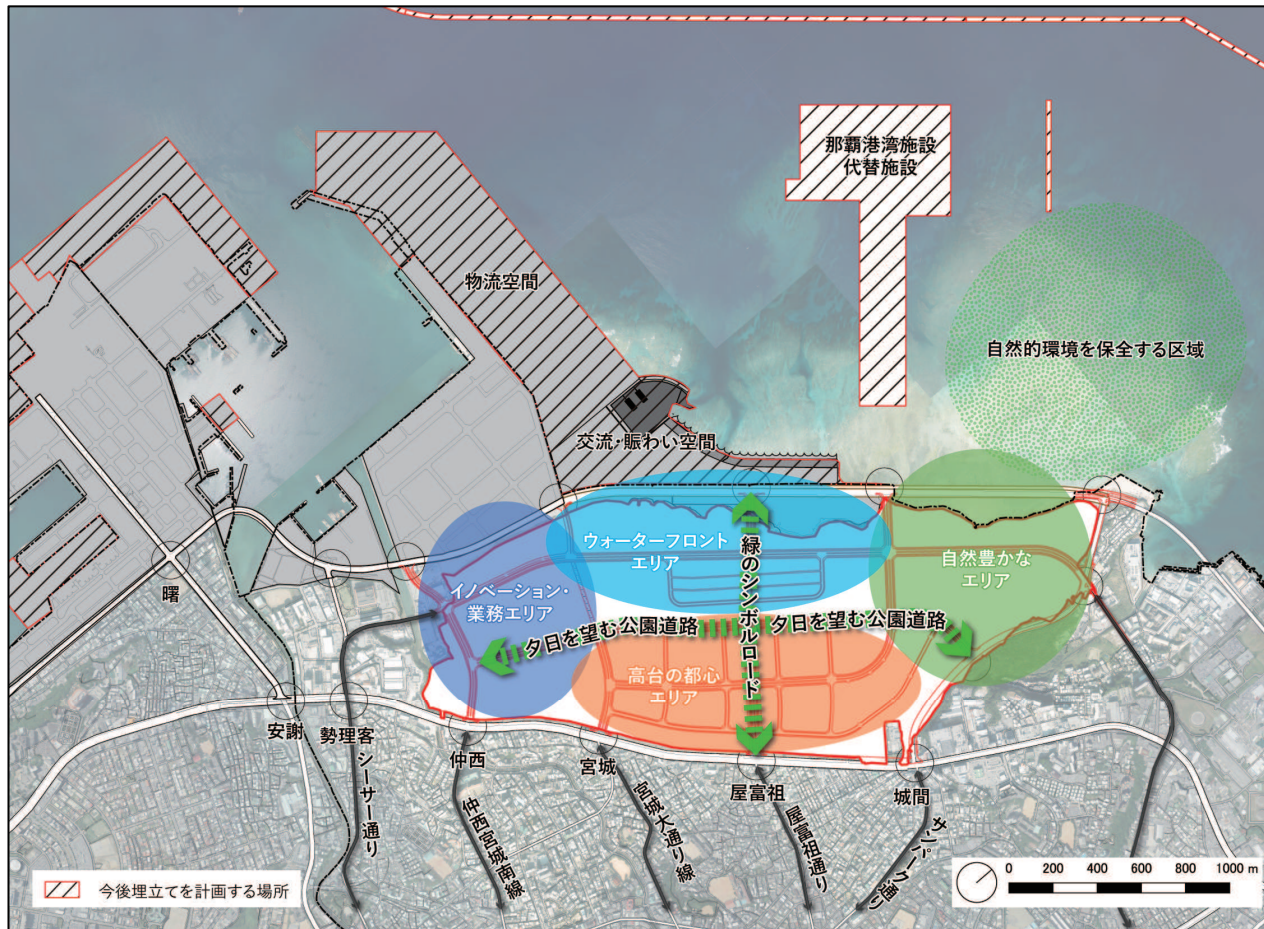
< 緑のシンボルロード 断面図（例） >



## ② 夕日を望む公園道路

本地区の特徴である高台部（標高 22～30m）の斜面地の縁辺部に、港川道路から流通を支える道路を繋ぐ通りを「夕日を望む公園道路」として整備します。

<夕日を望む公園道路 位置図>



夕日を望む公園道路は、海と並走するよう南北方向に配置し、地区中央で緑のシンボルロードと交差する配置とします。

### 【利用を想定する主な交通】

- 「イノベーション・業務エリア」や「高台部の都心エリア」では、地区内を移動する自動車交通に加え、働く人々が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 「自然豊かなエリア」では、港川道路からの出入りによる自動車交通に加え、住民が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。



## 【目指す空間像】

- 海側の沿道には、海や夕陽が望める展望デッキのある沿道型の公園を整備し、人々が憩える空間を、陸側の沿道には、配置された民地と公共空間を一体的に整備し、歩く人々が快適に過ごせる空間を目指します。
- 「イノベーション・業務エリア」や「高台部の都心エリア」では、働く人々が快適に移動するための交通が通る空間を想定します。
- 「自然豊かなエリア」では、住民が快適に地区内へ移動できる手段を確保します。
- 海や夕陽を望みながら快適に歩行できるよう歩道だけでなく沿道型の公園に人が流れるよう整備し、外で歩いても涼しさを感じられるよう日差しを遮る樹木や道路に遮熱効果のある歩道を目指します。
- 道路と歩道の段差を最小限に留め、誰もが快適に歩行できる空間を整備します。

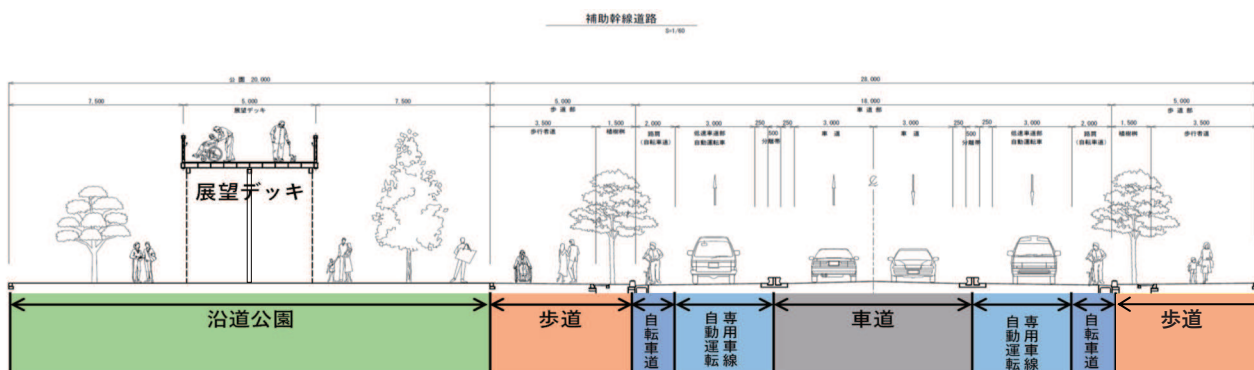
## 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、沿道の土地利用（商業等）と一体的な活用を図る「沿道公園」を確保し、さらに十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。
- 自動車交通量に応じ、渋滞のない円滑な交通に必要最低限な自動車レーンの確保を図ります。

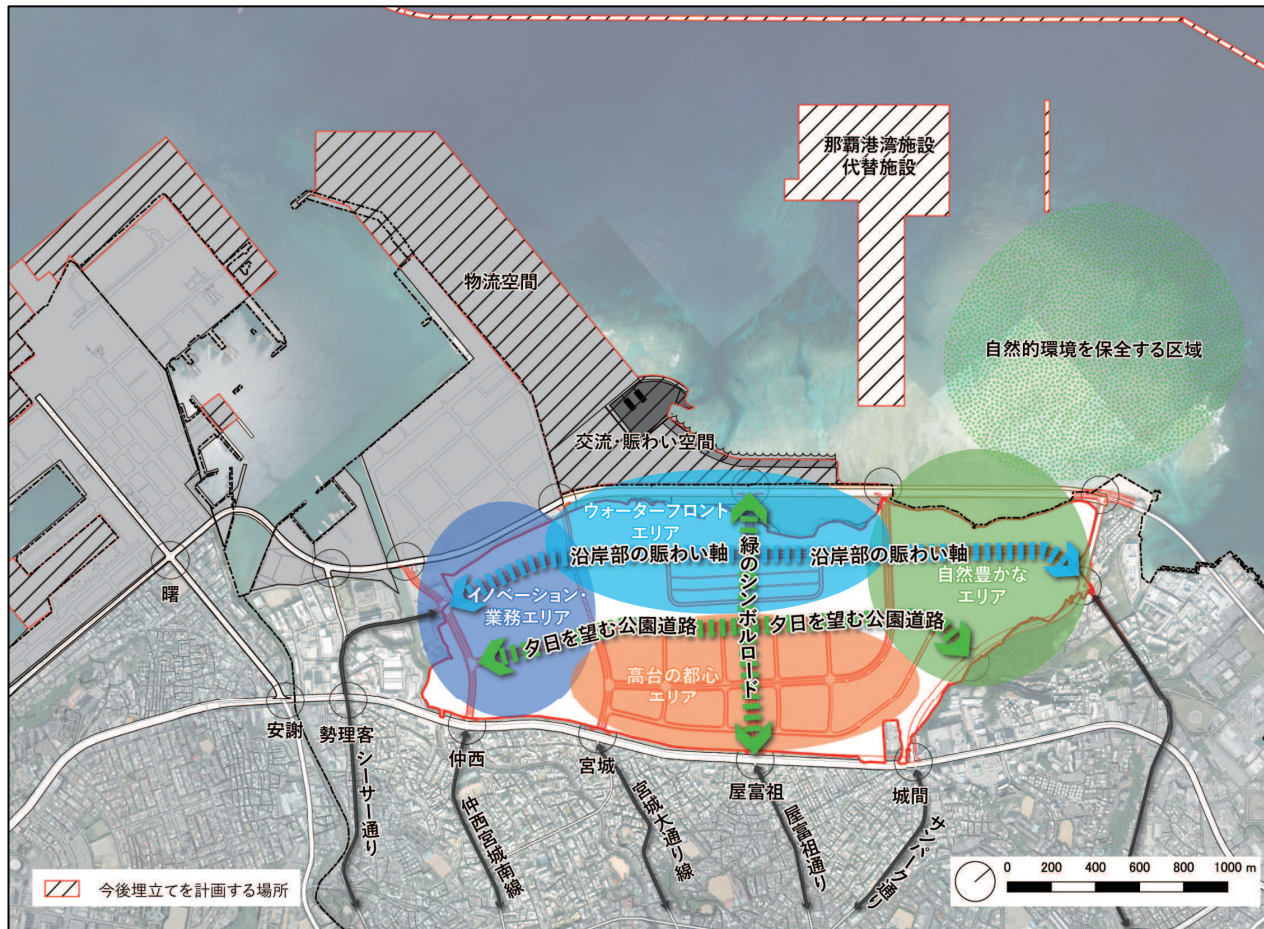
<夕日を望む公園道路 断面図（例）>



### ③ 沿岸部の賑わい軸

本地区の特徴である低地部（標高4～9m）の縁辺部に、港川道路から流通を支える道路を繋ぐ通りを「沿岸部の賑わい軸」として整備します。

<沿岸部の賑わい軸 位置図>



沿岸部の賑わい軸は、海と並走するよう南北方向に配置し、地区中央で緑のシンボルロードと交差する配置とします。

#### 【利用を想定する主な交通】

- 「イノベーション・業務エリア」では、地区外からの自動車の通過交通やエリア内を移動する自動車交通に加え、働く人々が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 「ウォーターフロントエリア」では、地区外からの自動車の通過交通やエリア内を移動する自動車交通に加え、賑わいをつくり人中心の通りを目指します。
- 「自然豊かなエリア」では、地区外からの自動車の通過交通やエリア内を移動する自動車交通に加え、住民が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。



## 【目指す空間像】

- 「ウォーターフロントエリア」の道路空間は、周辺が商業やみどり・公園を中心とした土地利用であることから、沿道と一体的に整備し歩いて楽しい道路空間や歩行者が買い物や観光を快適に過ごせる空間を目指します。
- 「沿岸部の賑わい軸」の南側には本地区に隣接して国立劇場おきなわが立地していることから、既存の文化施設を活かした文化性豊かな通りの空間づくりを目指します。
- 「イノベーション・業務エリア」や「高台部の都心エリア」では、働く人々が快適に移動するための交通が通る空間を想定します。
- 「自然豊かなエリア」では、住民が快適に地区内へ移動できる手段を確保します。
- 沿岸部における賑わいを創出するため、利用者が快適にまちなかを移動出来る道路空間を目指します。
- 道路と歩道の段差を最小限に留め、誰もが快適に歩行できる空間を整備します。

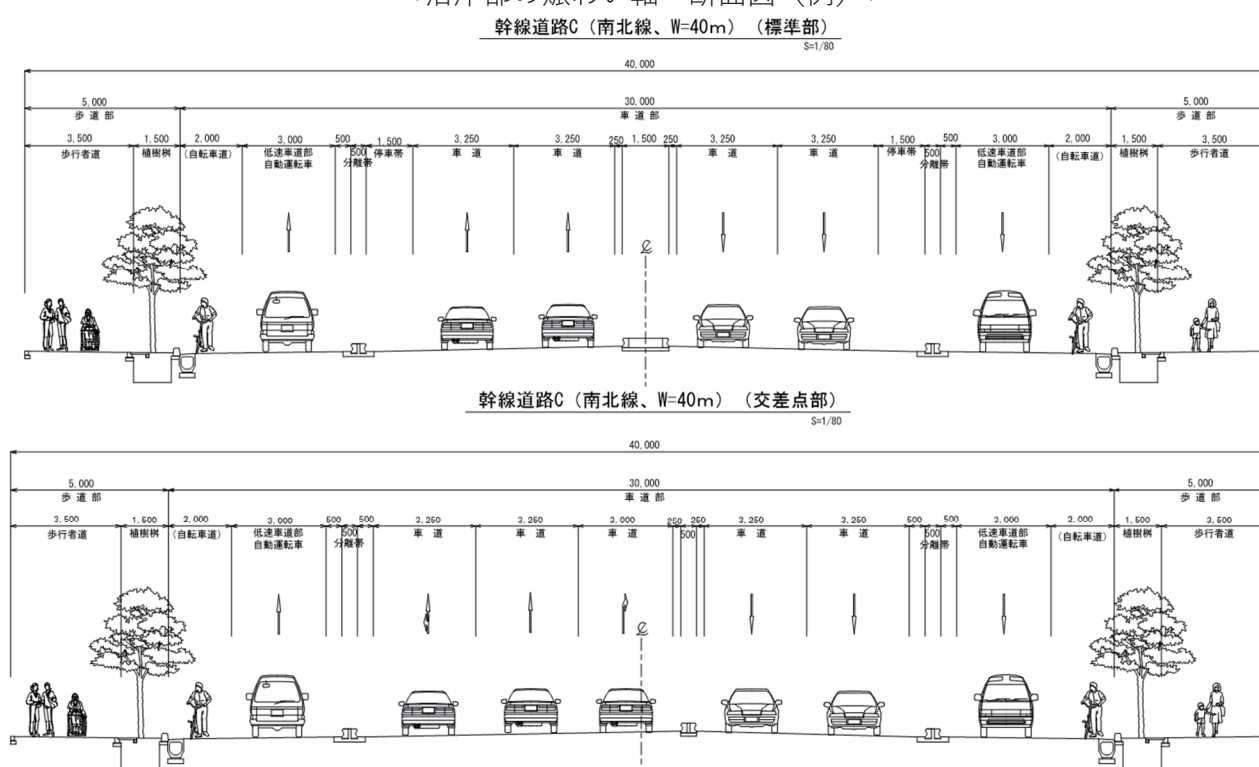
## 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。
- 自動車交通量に応じ、渋滞のない円滑な交通に必要最低限な自動車レーンの確保を図ります。

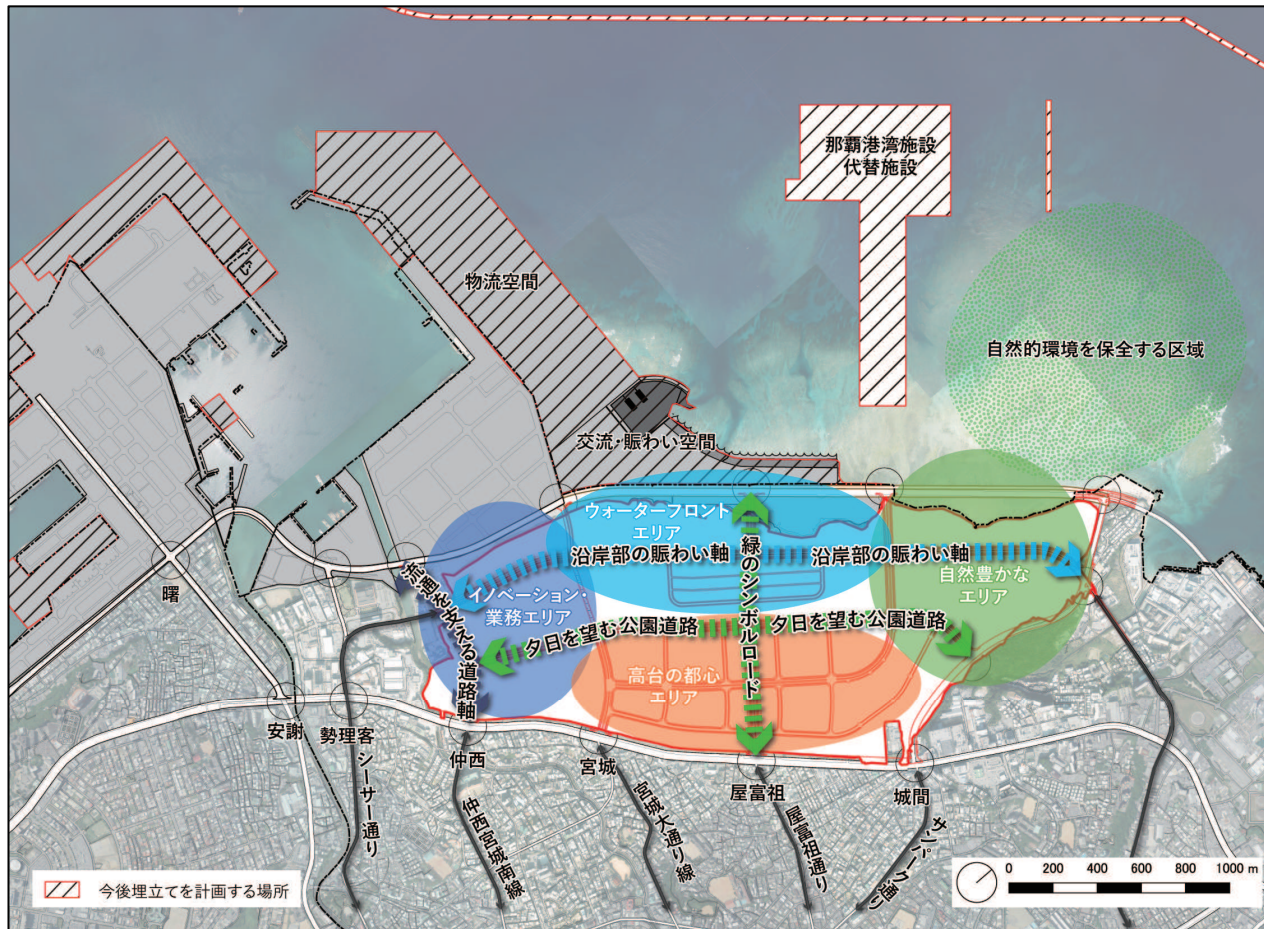
### <沿岸部の賑わい軸 断面図(例)>



#### ④ 流通を支える道路軸

地区の南側に位置し、西洲南端の交差点から国道 58 号の仲西交差点までの通りを「流通を支える道路軸」として整備します。

< 流通を支える道路軸 位置図 >



流通を支える幹線道路は、産業・業務エリアの南側を通り、斜面地となる一部区間において標高差約 20m、傾斜約 5 %の坂道となります。

#### 【利用を想定する主な交通】

- 西洲エリアと浦添市内を結ぶ業務車両が中心となる幹線道路であり、国道 58 号の仲西交差点、臨港道路浦添線の交差点を結ぶことから、渋滞にならない業務車両が円滑に走行できる交通ネットワークの形成を目指します。
- 働く人々が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。

#### 【目指す空間像】

- 働き研究する人が街中を歩行する際に、快適に歩行できる空間や業務車両と離れて安心・安全に歩ける空間を目指します。



- 利用者（ビジネスパーソン）が場所を問わず乗降できる公共交通が通り、快適にまちなかを移動出来る道路空間を目指します。
- 道路と歩道の段差を最小限に留め、誰もが快適に歩行できる空間を整備します。

### 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

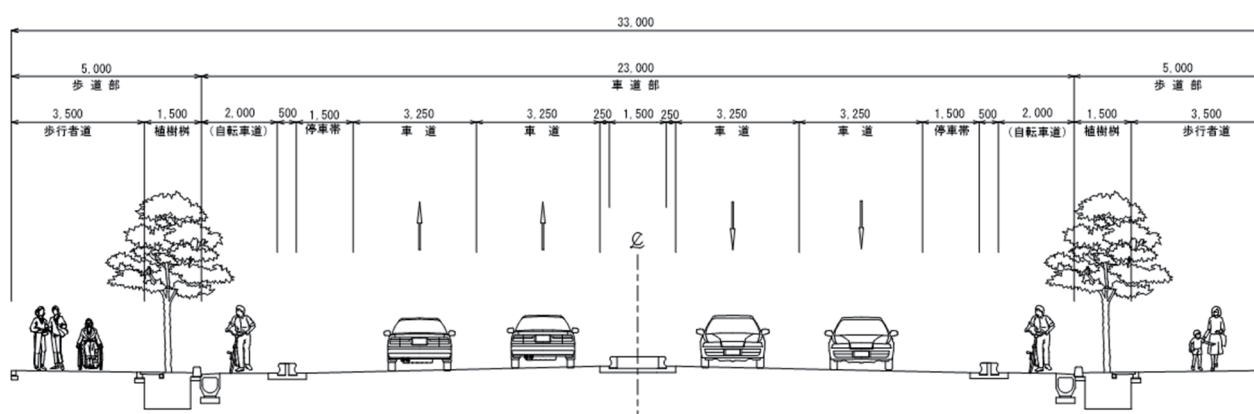
本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。

#### <流通を支える道路軸 断面図（例）>

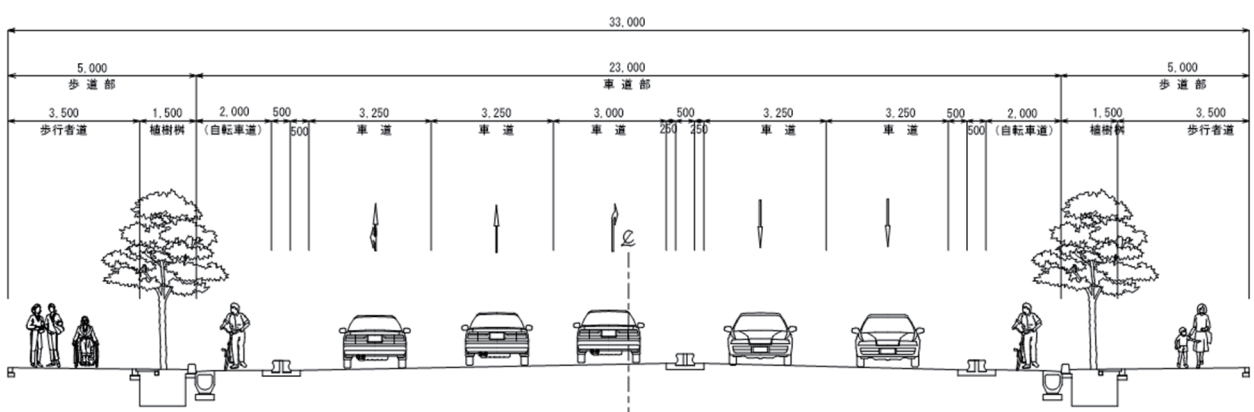
幹線道路B（東西線、W=33m）（標準部）

S=1/80



幹線道路B（東西線、W=33m）（交差点部）

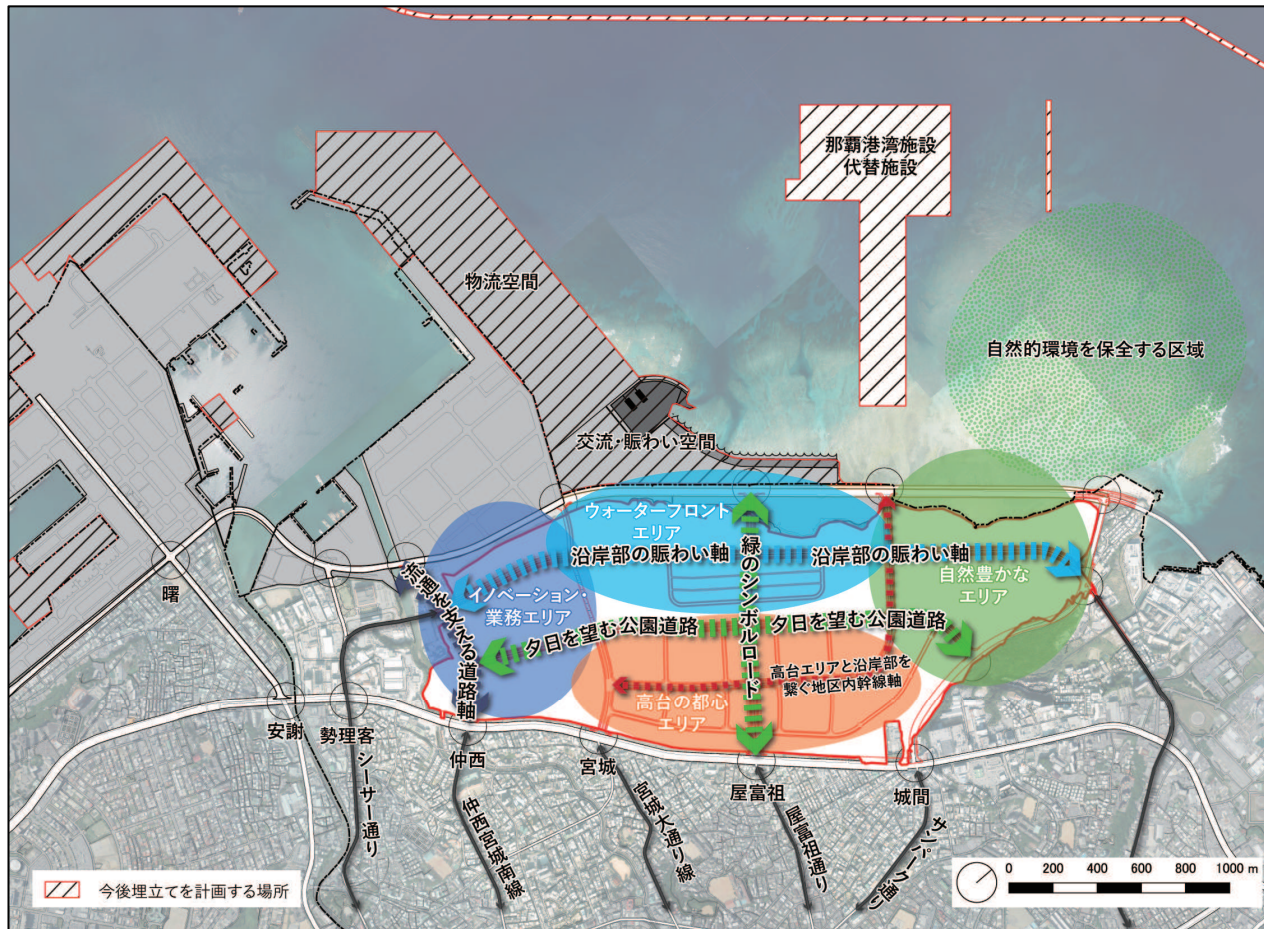
S=1/80



## ⑤ 高台エリアと沿岸部を繋ぐ地区内連携軸

地区内交通を担う幹線軸として、地区南側の高台部から地区西側の低地部・沿岸部にかけて L 字型に繋がる道路を「高台エリアと沿岸部を繋ぐ地区内連携軸」として整備します。

<高台エリアと沿岸部を繋ぐ地区内連携軸 位置図>



高台エリアと沿岸部を繋ぐ地区内幹線軸は、前述した幹線道路よりも幅員を狭くし、高台部から海への導線を確認するよう配置します。また、斜面地となる一部区間において標高差約 20m、傾斜約 5 %の坂道となります。

### 【利用を想定する主な交通】

- 「高台の都心エリア」では、エリア内を移動する自動車交通に加え、働く人々が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 「ウォーターフロントエリア」では、エリア内を移動する自動車交通に加え、賑わいをつくり人中心の通りを目指します。
- 「自然豊かなエリア」では、エリア内を移動する自動車交通に加え、住民が歩いて移動し、小型モビリティ等による公共交通の利用を想定します。
- 地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。



## 【目指す空間像】

- 「高台部の都心エリア」と「ウォーターフロントエリア」を通過することから、沿道の商業施設等の民地と一体的な利用ができるよう整備します。
- 外で歩いても涼しさを感じられるよう日差しを遮る樹木や道路に遮熱効果のある歩道を整備し、歩行者が快適に憩える空間を目指します。
- 道路と歩道の段差を最小限に留め、誰もが快適に歩行できる空間を整備します。

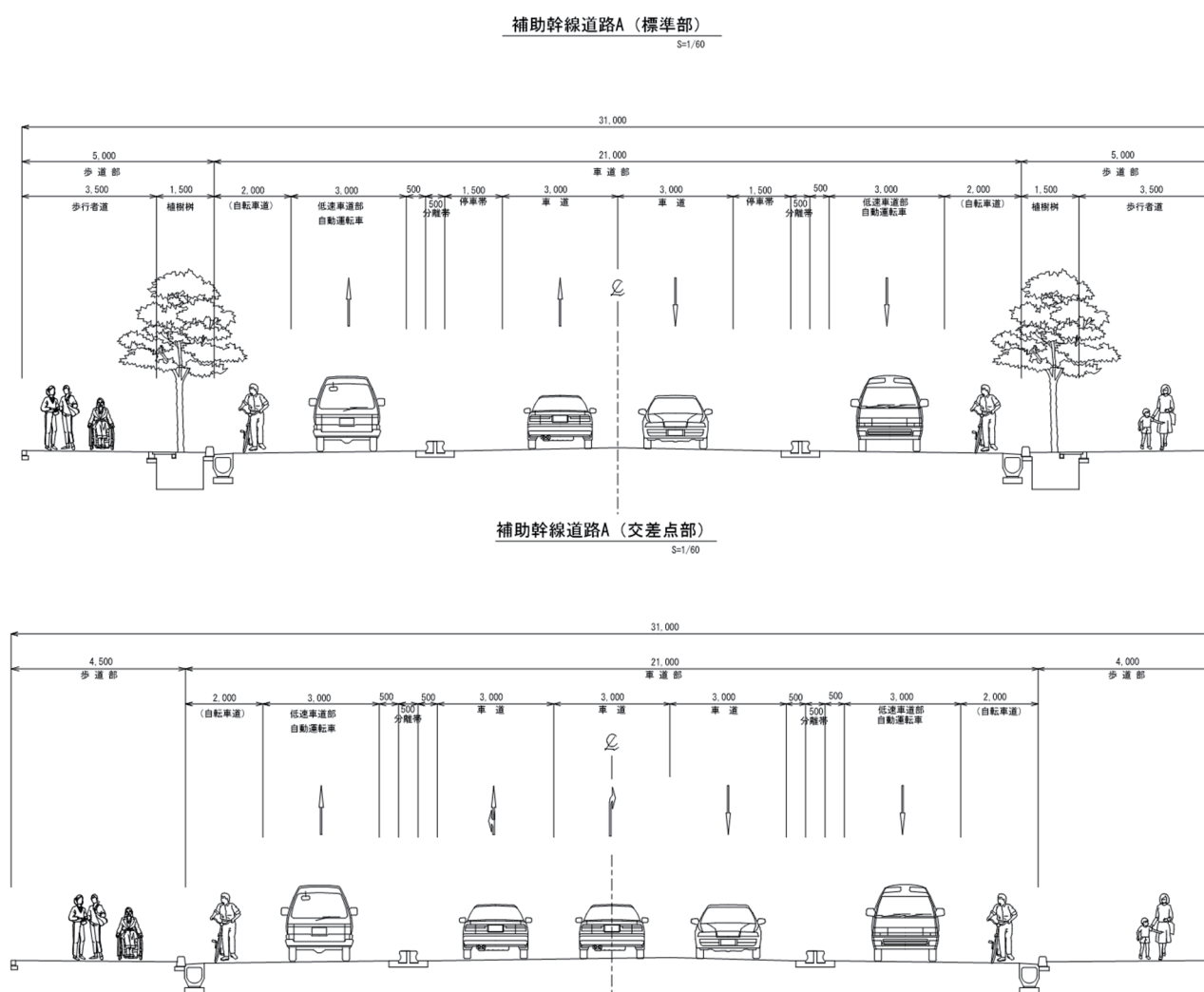
## 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。

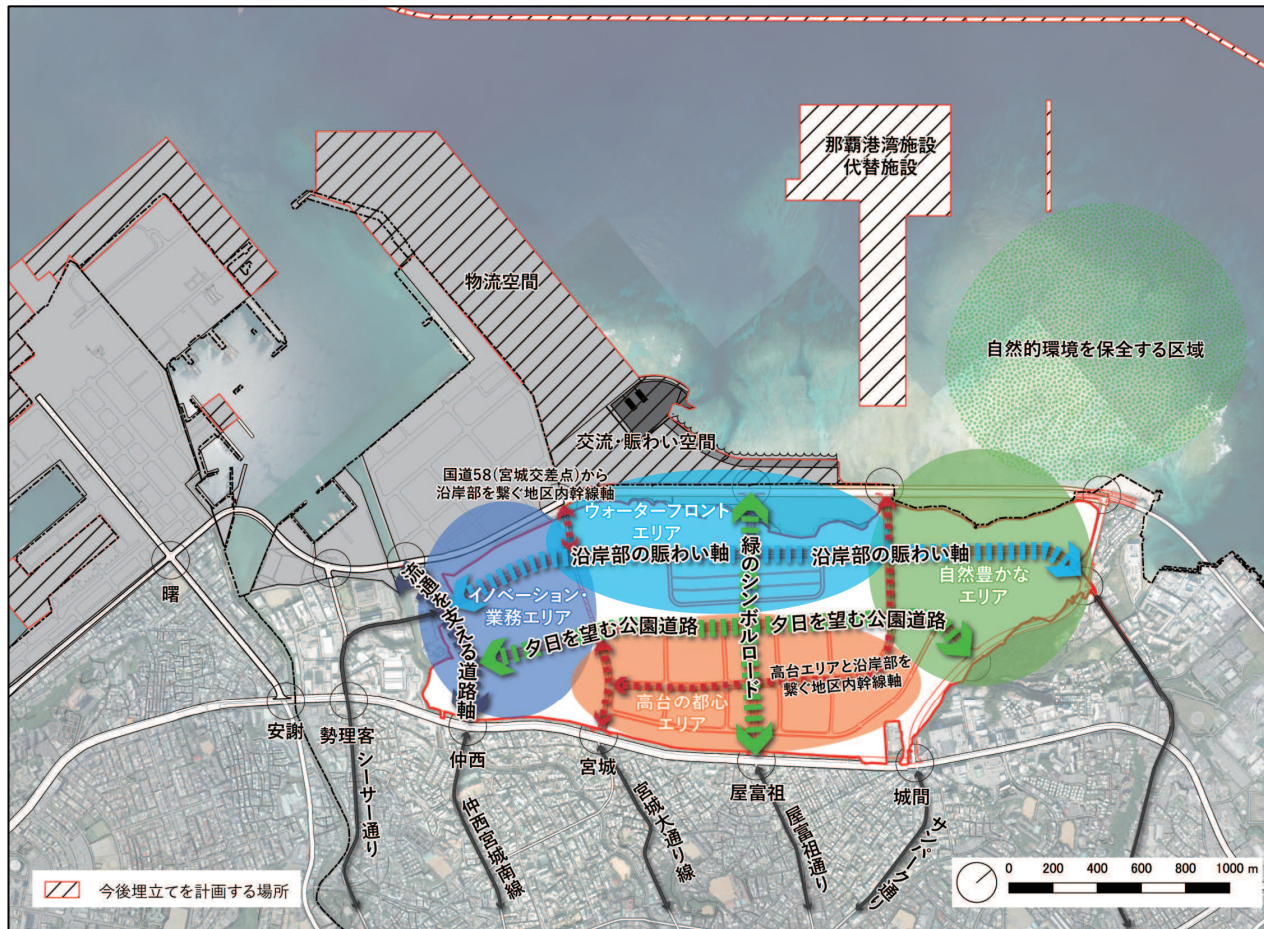
### <高台エリアと沿岸部を繋ぐ地区内連携軸 断面図（例）>



## ⑥ 国道 58 号（宮城交差点）から沿岸部を繋ぐ地区内道路軸

地区内交通を担う幹線軸として、西洲北端の交差点から国道 58 号の宮城交差点の通りを「国道 58 号（宮城交差点）から沿岸部を繋ぐ地区内道路軸」として整備します。

< 国道 58 号（宮城交差点）から沿岸部を繋ぐ地区内道路軸 位置図 >



高台部から低地部につながる幹線道路は、緑のシンボルロードが主な幹線としますが、高台部の幹線を補完する地区内の幹線道路が必要になることから、国道 58 号（宮城交差点）から沿岸部を繋ぐ地区内幹線軸を配置します。

### 【利用を想定する主な交通】

- 国道 58 号の宮城交差点、臨港道路浦添線の交差点を結ぶことから、渋滞にならないよう円滑に走行できる車両交通を目指します。
- 地区内の中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。

### 【目指す空間像】

- 地区内幹線軸における公共交通は、利用者が快適にまちなかを移動出来ることを目指します。
- 歩行者や自動車を気にせず、快適に走行できる自転車道を設け、段差等に配慮された空間を整備し、自転車・自動車が安全・安心に共存する空間を目指します。



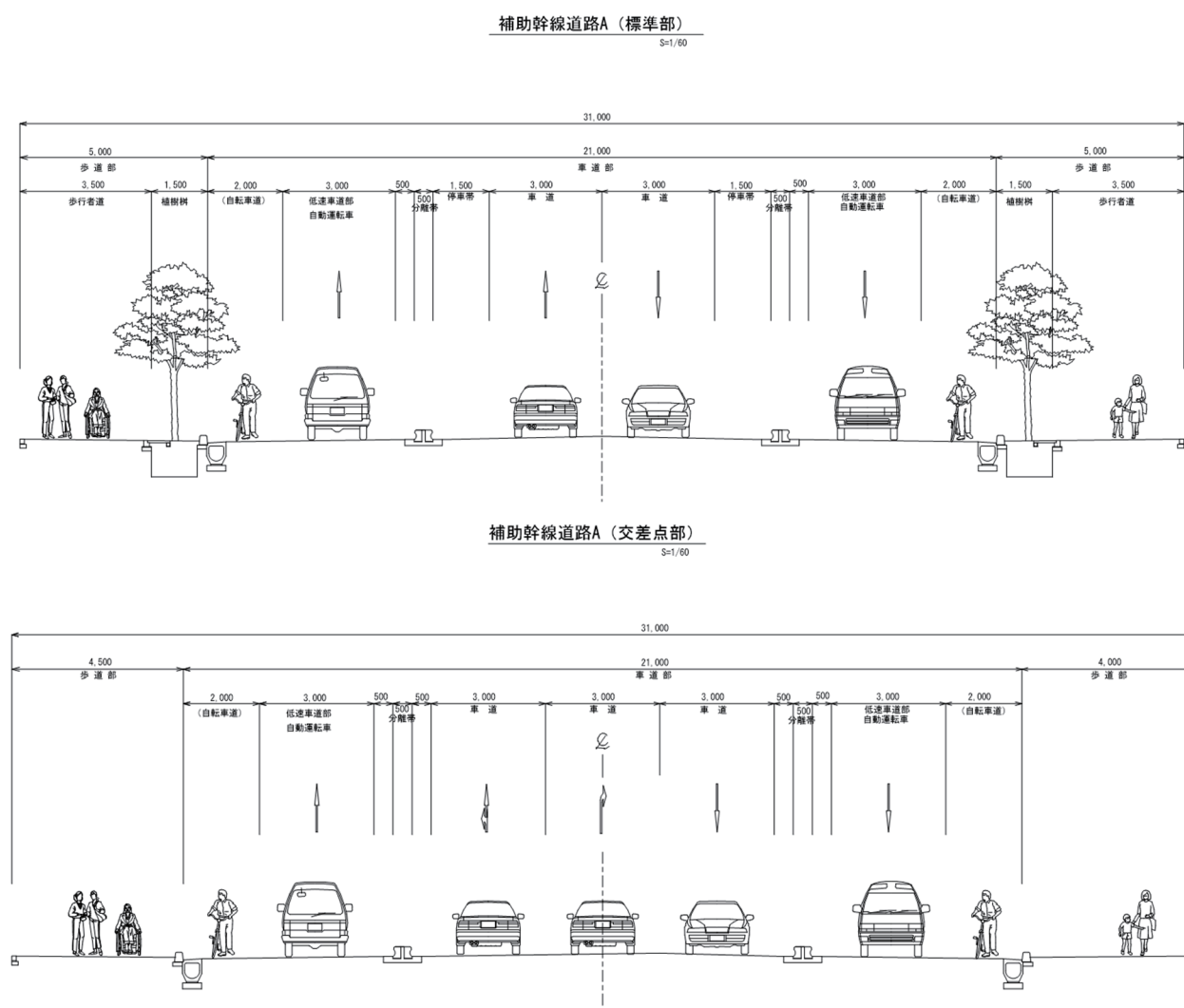
## 【道路の断面構成の考え方】

道路の断面構成については、交通に関する技術革新が急速に進展していることを踏まえ、都市基盤の整備にあたり各交通手段に対して必要な幅員の検討を行います。

本計画においては、利用を想定する交通に応じた断面構成の考え方について示します。

- 人中心の賑わい空間の創出を目指すことから、十分な「歩道」の確保を図ります。
- 自転車等のモビリティや中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定した専用走行レーンの確保を図ります。

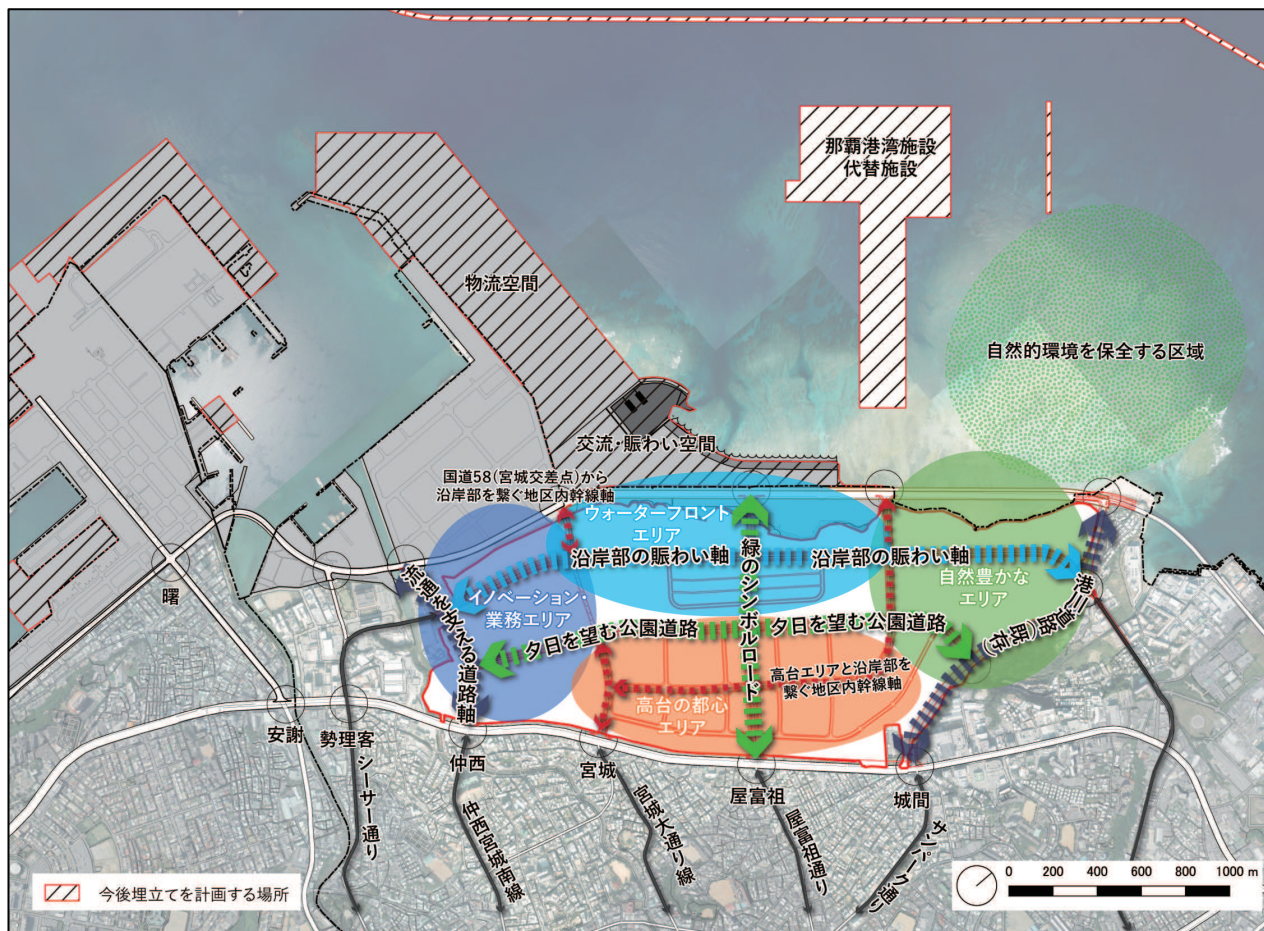
< 国道 58 号（宮城交差点）から沿岸部を繋ぐ地区内道路軸 断面図（例） >



## ⑦ （参考）港川道路（既存）

国道 58 号の城間交差点から、臨港道路浦添線及び浦添北道路を繋ぐ通りを「港川道路（既存）」として位置付けます。

<港川道路（既存）位置図>



港川道路（既存）は、地区北側の縁辺部を通り、沿岸部の賑わい軸、夕日を望む公園道路と接続します。

### 【利用を想定する主な交通】

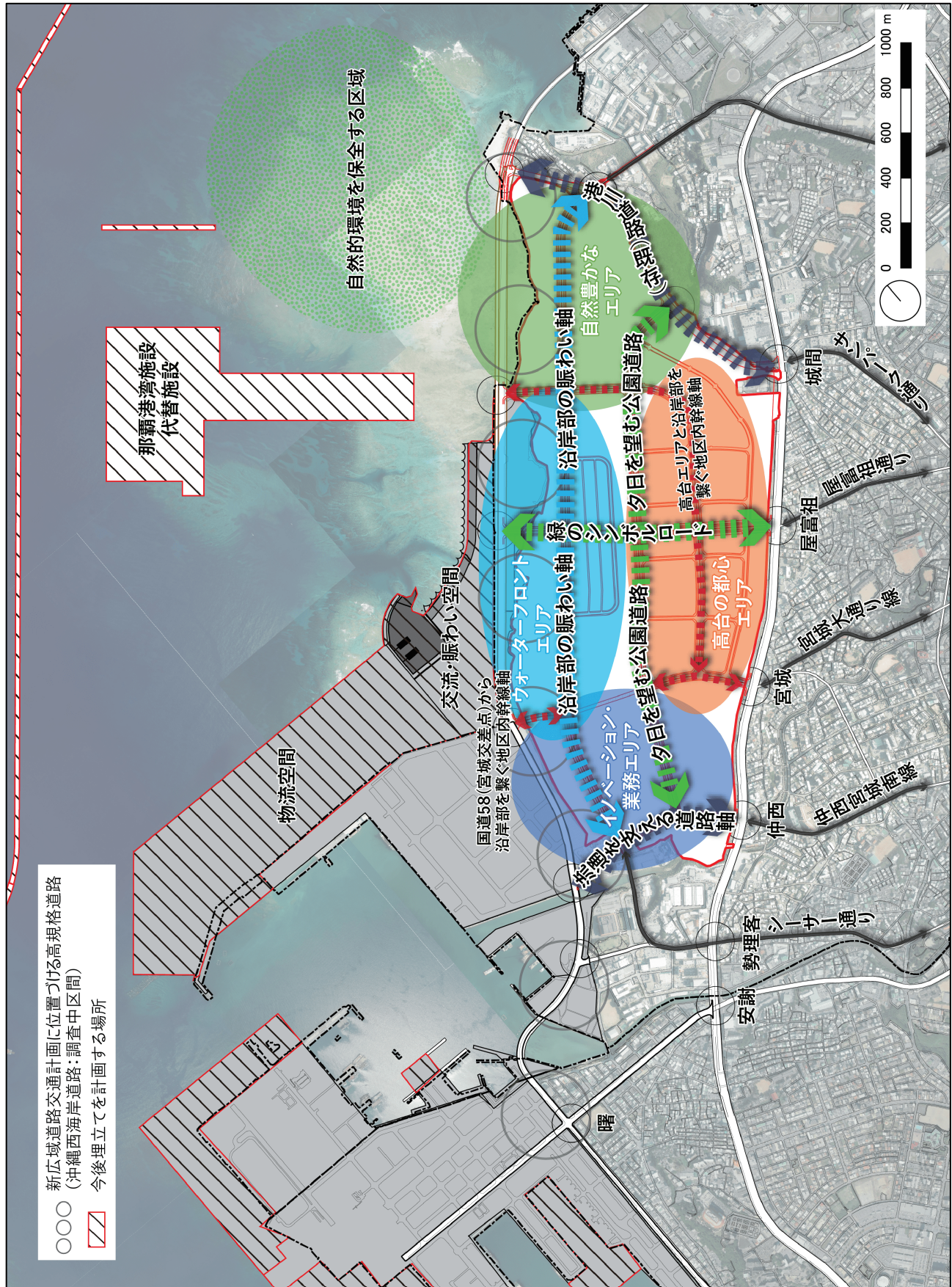
- 浦添市役所から、市役所通り、サンパーク通りの延長線上に位置しており、海沿いの臨港道路浦添線、浦添北道路に繋がる道路であることから、一定量の車両交通があります。
- 地区内エリアと接続することから、中距離移動を支える公共交通の利用や将来的な技術革新に合わせた新たな交通手段による利用を想定します。

### 【目指す空間像】

- 地区の特徴である高台部（標高 22～30m）から低地部（標高 4～9 m）にかけて傾斜 5%程度の斜面地に配置することから、斜面地では、誰もが快適に歩行できる傾斜地を目指します。
- 静かな空間を目指す自然豊かなエリアを囲う緩衝緑地や地区に隣接する既存緑地を感じながら、外で歩いても涼しさを感じられるよう日差しを遮る樹木や道路に遮熱効果のある歩道を目指します。



< 幹線道路全体 位置図 >



第1章  
はじめに

第2章  
本地区を取り巻く状況

第3章  
跡地利用にあたっての基本的方針

第4章  
交通の整備方針

第5章  
土地利用の整備方針

第6章  
産業の創出・振興の整備方針



## （２）地区内街路

- 今後検討していく地区内の主な道路を補完する地区内街路は、人中心の道路空間を目指していくため、幹線道路と連携した道路計画を目指します。
- 道路については、各エリアの特徴に応じて、各機能を有機的に結びつける空間とし、歩行者、自転車や小型電動モビリティ、公共交通、一部の許可された運搬・業務車両等が共存して通行できる基盤整備を図ります。また、大型の業務車両が地区内に進入することなく、流通を支える幹線道路に誘導するような工夫をします。
- 人にやさしくにぎわいのある空間形成に向け、通過交通が流入しにくい道路を検討し、歩行者優先の道路空間を目指すとともに、賑わいの場として、様々なイベントの開催や多様なアクティビティが生まれるよう、官民が協働した管理と活用の促進を図ります。
- 地区内の回遊性を高めるため、街路樹等を活用し、居心地がよく歩きたくなるみどりのネットワークの形成を推進するとともに、地形に対して柔軟に対応するため、長い直線区間は避ける道路線形を検討します。

## （３）駐車場

- 本地区は、快適で安心・安全に過ごせるエリアの実現に向けて、自動車の交通量を減らし、地区縁辺部等に来街者のための駐車場を確保し、地区内の公共交通と連携したパークアンドライドの推進により、本地区を訪れる自動車量の流入を最小限に抑制することを目指します。
- 整備費用や景観、利便性等を総合的に検討し、立体型や地下式を含めて幅広く検討します。地区内の自動車交通量を減少させるため、地区縁辺部等に駐車場を確保します。

## （４）地区外アクセス道路

- 本地区は、国道 58 号、臨港道路浦添線に囲まれており、渋滞が発生せず安全に円滑に接続できるアクセス性を高める交通計画を検討します。
- 国道 58 号沿道には、国道側からの車両進入によって渋滞の発生が懸念されることから、国道に接道しない沿道緑地帯の整備を検討します。

# 2. 公共交通

## （１）地区外からのアクセス

- 本地区へのアクセスは、公共交通機関を中心とし、誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築に向けて、市内・県内の既存のモノレールや路線バス等、今後導入される新たな公共交通の公共交通と連携し地区外からのアクセス性を確保します。
- 地区内の賑わい創出に繋げるため、那覇空港・那覇港、他の観光拠点等から本地区まで一度に多くの人の移動を可能にする新たな公共交通手段の構築を目指します。



## (2) 地区内を回遊するアクセス

- 本地区内の移動手段は、地区面積が約 270ha と広大であることから、観光客、ビジネスパーソン、居住者等様々な利用者のニーズに応じた柔軟性のある誰もが快適に移動できる公共交通手段の整備を目指します。
- 環境先端都市を目指すことから、環境に配慮した最新技術を導入した交通手段を採用し、自動車ではなく歩行による移動を推進するために人の移動を支える公共交通を整備し、中距離移動は L R T 等の大型輸送、短距離移動は P R T 等の小型輸送を検討します。
- 徒歩や自転車や自動二輪車等の多様な移動手段の利用環境の向上・充実に積極的に取り組むとともに、電動キックボード等省エネ・省スペースを実現した個人用モビリティのレンタル等、公共交通を補完するモビリティの導入を推進します。



地区内公共交通（写真左：L R T、写真右：P R T）

## 3. 港湾・海上交通

- 本地区西側の海浜は、那覇港港湾区域に含まれており、那覇港港湾計画に基づき、物流空間（R O R O 船による大型貨物輸送等）、交流・賑わい空間（マリーナ等）の埋立が計画や大型クルーズ船が寄港することが計画されていることから、西海岸開発と一体的に海に向けた玄関口としてのインフラ整備を目指します。
- 本地区と沖縄県内の観光拠点等を結ぶ海上交通の整備を検討し、空港、周辺離島、北谷、北部との人の移動を車だけでなく海上交通に分散することを目指します。



海上交通（写真左：海上タクシー 写真右：海上バス）

撮影：@東京都内（写真左：豊洲、写真右：お台場）