

## 第5章 計画の体系と施策

### 第1節 計画の施策分野について

- これまでの総合交通体系基本計画では、自立型経済の構築や快適で質の高い生活空間の創造を目指し、陸・海・空の交通基盤整備や交通ネットワークの構築に取り組んできた。今後は、これまで整備された交通基盤や交通ネットワークを総合的に活用し、陸・海・空をシームレスに移動できる交通環境の構築が必要となる。
- これまで県民と観光客、物流は施策分野を分けて、それぞれに最適で効率的な取組を行ってきた。
- そのような中、観光客の増加は、オーバーツーリズムや観光地周辺での渋滞の一方で、公共交通の維持にも貢献するなど、経済だけではなく県民生活にも多大な影響を及ぼしており、観光客と県民の交通を総合的に取り組む必要がある。
- 観光客と県民の移動が共存することは、観光客にとっては県民生活と重なる機会の創出にもなり、移動体験の付加価値となる可能性もある。
- 運輸業の担い手不足や公共交通利用者が減少している過疎部などでは、輸送資源の総動員による移動手段の確保として貨客混載や自家用有償旅客運送等の取組（地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることが法律において明確化された）が行われている。
- 観光客と住民を人流として一体で考える取組や、人流と物流を組み合わせた総合的な取組等が持続的な交通サービスを提供するために必要であり、近年の ICT 等の技術革新が、このような総合的な取組をより可能にしている。
- 以上のような背景から、人流（県民と観光客の交通施策を一体）、物流として一体的に考えることができるように、交通モードや移動シーンに着眼して施策分野を整理した（施策分野1、2、3）。
- 加えて、離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系や社会リスク（自然災害、施設の老朽化）に対応する施策分野及び自然環境に配慮し、持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通施策を設けた（施策分野4、5、6）。

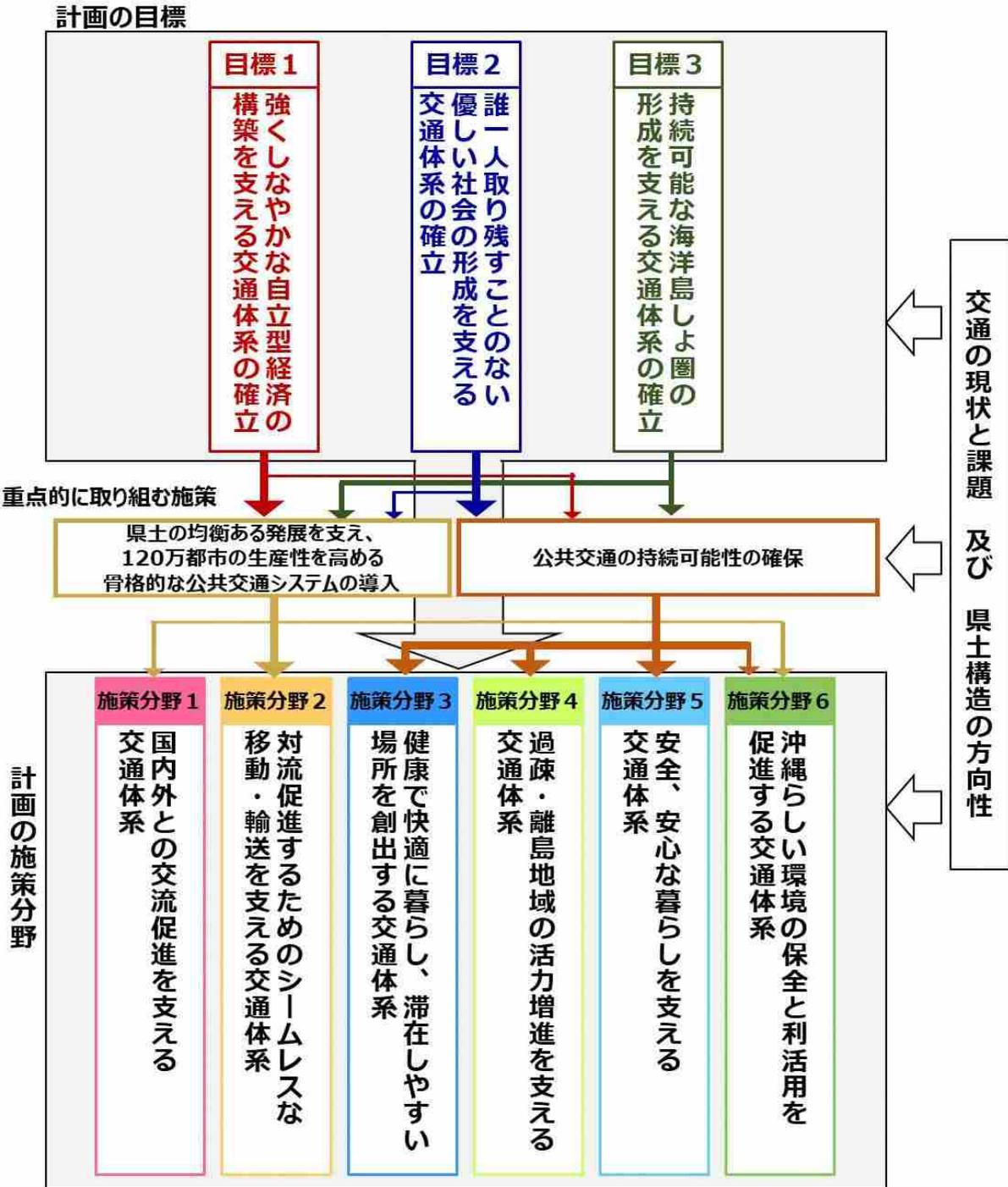


図 5-1 本計画の目標と施策分野

## 第2節 分野別の施策体系について

### 第1 国内外との交流促進を支える交通体系

#### 1 施策分野の意義

- 島しょ県である本県において、空港・港湾は人流・物流の玄関口となる重要な役割を担っており、県民生活や沖縄の基幹産業である観光業等の経済活動を支える根幹的な社会基盤となっている。国内外との人流・物流を促進するため、国内はもとより、成長著しいアジアをはじめとする世界と強く結びついた交通体系を構築することは、沖縄の持続的な発展に加え、我が国の南の玄関口として国全体の発展に貢献していく上でも極めて重要な取組である。
- 万国津梁の精神の下、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展していくため、玄関口（ゲートウェイ）である空港・港湾の機能強化や国内・国際ネットワークの構築、空港・港湾からの移動環境の整備は戦略的に欠かせない重要な施策分野である。

#### 2 施策展開の方針

##### (1) 国内外に開かれた拠点空港の整備

- 入域観光客数は、平成30年度（2018年度）には初めて1,000万人を突破し、順調にその数を伸ばしてきた。国内外との交流を支える空港は、成長するアジア経済を県土の発展に連動できるように、質・量ともに対応できる拠点空港としての整備に取り組む。

##### ア 那覇空港の更なる機能強化

海洋島しょ県である本県は、国内外とのネットワークを通じて発展してきた。その玄関口となる那覇空港は、質の高い空港サービスと多様なニーズに対応する空港施設を併せ持つ世界最高水準を見据えた拠点空港としての施設整備を促進し、各離島を結び県民生活を支えるとともに、アジアのダイナミズムを取り込む国際交流拠点にふさわしい機能強化を図る。

- a 那覇空港に求められる機能やサービス、利用者特性に対応し、利便性、快適性の更なる向上を図るために、世界最高水準の空港能力やサービスレベルを見据えた空港施設整備を促進する
- b 国際航空物流ネットワーク強化に向けて、関連施設の整備の促進に取り組む

##### イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化

世界と直接つながる国際的な空港である新石垣空港や下地島空港においては、観光事業者や交通事業者と連携し、地域の受入体制の整備・強化を促進するとともに、安全・安定的でシームレスな交通体系の構築を目指して、取組を展開する。

- a 離島空港の機能充実のため、各ターミナルビル社による国際線旅客受入体制整備に係る取組を支援する

**b 国際航空便を活用した離島空港の物流機能を強化する**

**ウ 主な拠点となる空港の機能強化**

本土との直行便が就航している新石垣空港、宮古空港、久米島空港、下地島空港は、離島観光の玄関口としての役割を果たしており、増加が見込まれる観光客を受け入れるため、空港施設整備など、ネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。

- a 主な拠点となる空港の維持補修・機能向上を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む

**(2) 産業振興を担う港湾の機能強化**

- ▶ 本県は日本で唯一県外と陸路でつながっておらず、また、広大な海域に多数の島々が点在する島しょ県であることから、港湾は、国内外及び県内の物流・人流拠点として重要な役割を果たしている。
- ▶ 東アジア及び東南アジアと日本本土の中心部に位置する地理的特性を活かし、国際交流及び物流拠点として那覇港、中城湾港をはじめ圏域の港湾等の機能強化や港湾間の機能分担・連携強化等を展開する。

**ア 那覇港の機能強化**

琉球王国の表玄関であった那覇港は、国内外から様々な人・モノが流入し、交流の場として賑わい発展してきた。この地理的優位性を生かし、今後拡大するアジア経済の成長と発展に対応するため、東アジア・東南アジアと国内をつなぐ中継拠点（サブハブ）となる「国際流通港湾」としての機能拡充を図るとともに、世界から選ばれる持続可能な観光地形成に向け、フライ・アンド・クルーズ等の付加価値の高いクルーズ船等誘致及びマリーナ・ビーチ等で構成する観光・ビジネス拠点形成のための整備に取り組み、人流機能の強化を図る。

- a 岸壁整備等を含めた各ふ頭の機能再編及び防波堤、臨港道路等の整備による港湾施設の拡充を推進・促進する
- b 総合物流センター等の国際物流拠点を構成する主要施設の戦略的な強化・拡充等を推進する
- c 持続可能な観光地形成を図るため、高付加価値のクルーズ船等誘致及び観光・ビジネス拠点形成のための環境整備を推進・促進する

**イ 中城湾港の機能強化**

中城湾港については、沖縄本島中部圏域や東海岸地域の拠点機能を担う経済基盤として、物流・産業面においては、東海岸地域の産業支援港湾としての機能強化・拡充を図り、交流面においては、多彩で高付加価値の国際観光・交流拠点の形成やブランド価値を生む親水空間の提供を図る。

- a 航路の新設・拡充を含む効率的で生産性の高い物流ターミナルの整備・運営や既存施設の再編・強化、新たな産業空間の確保と関連産業の立地促進を推進する
- b 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携を推進する
- c クルーズ船寄港地の形成やスーパーヨットの受入環境整備、マリーナ整備、東部海浜開発事業等を推進する

#### ウ 圏域の拠点港湾の機能強化

本県は、重要港湾6港、各地方の生活港湾として地方港湾35港、合わせて41港の港湾がある。圏域の拠点港湾として、運天港、金武湾港、平良港、石垣港及び本部港等において港湾機能の強化・拡充に取り組むとともに、地域の振興を図るため、地方港湾の整備に取り組む。

- a 運天港、金武湾港、平良港、石垣港及び本部港等において港湾機能の強化・拡充を推進及び促進する
- b 平良港、石垣港及び本部港等において、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁や旅客ターミナル施設の整備、スーパーヨット等の受入環境整備に取り組む
- c 安全で快適な小型船だまりやマリーナ等の港湾空間の確保を推進する

#### (3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化

- ▶ 東アジアの中心に位置する本県の地理的優位性を活かし、国内とアジア・太平洋地域等との人・モノ等の交流を促進することで経済・産業の持続可能な発展と県民生活の向上を図る。
- ▶ 国際物流ハブとしての機能強化やサプライチェーンの拠点となる空港・港湾周辺環境整備等を展開する。
- ▶ 効率的なサプライチェーンの形成や労働力不足に対応するために、デジタル化や自動化・機械化を推進する前提としては、各業務プロセス等の標準化が必要である。
- ▶ 空港・港湾からの人流・物流を取り込み、対流させるためには空港や港の拠点から県内へ人・モノを移動させるための環境整備が必要である。

#### ア 航空路や航路の拡充に向けた取組強化

令和元年度には那覇空港の第2滑走路が増設され、国内46路線、海外は台湾、韓国、中国、香港、タイ、シンガポール、マレーシアなどで16の国際定期路線が就航した。引き続き世界から選ばれる空港や、クルーズ船の寄港地としてのネットワークを拡充する。

- a 国内・海外の誘客を推進し、路線網を活用した輸送網を拡充する
- b 航空路線の就航を促進する
- c 沖縄路線航空機に係る航空機燃料税の軽減措置や着陸料及び県管理空港の航空援助施設利用料の料金体系の見直しを行う
- d クルーズ船の寄港・発着を推進する

### イ 物流ハブとしての機能強化及び物流の効率化

移輸入に対して移輸出が少ない片荷輸送等による物流の高コスト化が、産業振興における大きな制約要因となっている本県においては、アジア主要港と国内港湾をつなぐ中継拠点（サブハブ）としての潜在力を高め、積み替え貨物を増加させるなど移輸出の増加を図り、物流コストの低減を推進する。

- a 航路ネットワークの拡充など那覇港の中継機能強化による片荷輸送の改善を促進する

### ウ 販路拡大に向けた取組及び環境整備

東アジアの中心に位置する本県の地理的優位性を活かし、アジアのダイナミズムを取り込み、日本とアジアの経済・産業の成長に貢献する国際物流拠点を目指していく。

- a 空港・港湾の国際物流ハブ機能を活用した県産品販路拡大を促進する
- b 物流効率化及び販路拡大に向けた物流事業者支援を推進する
- c 国内外への豊富な航空路線網を活用した輸送モデルの拡充に取り組む
- d 農林水産物の輸送コストの低減対策を推進しつつ、流通の合理化を促進する
- e 臨空・臨港型産業の集積を促進する

### エ 空港・港湾へのアクセス強化に向けた陸上輸送の基盤整備

観光客の周遊性の拡大・向上に向けて、空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）を結ぶ交通の円滑化を図るとともに、国内外の物流ネットワークの機能強化に向け空港と港湾、空港・港湾と産業拠点とのアクセシビリティ強化を図るため、陸上輸送の基盤整備を推進する。

- a 那覇空港自動車道の整備を促進する
- b 沖縄西海岸道路の整備を促進する
- c 名護東道路延伸（本部方面）の整備を促進する
- d 新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2環状7放射道路等の幹線道路網の整備を推進する

## (4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化

- 空港・港湾が県民や観光客にとってスムーズで快適な玄関口となるための受入体制の整備や、快適に移動を楽しむ環境整備等の取組を展開する。

### ア 安全・安心な島沖縄の構築に向けた受入体制整備

島しょ県である本県にとっては、新型コロナウイルス感染症流行に見られるように、空港・港湾における水際対策は県民生活を守る上でも、安全・安心な観光地として観光客を迎えるためにも大変重要である。また、宮古・八重山地域では、外国人観光客が増加傾向にあるため、国際線受入のため CIQ（税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine))機能等の体制の強化を図る。

- a 空港・港湾においては、多数の外国人旅行者等が同時に入域するスムーズでストレスのない玄関口として、CIQの迅速化等に取り組む
- b 新型感染症等の水際対策を推進する

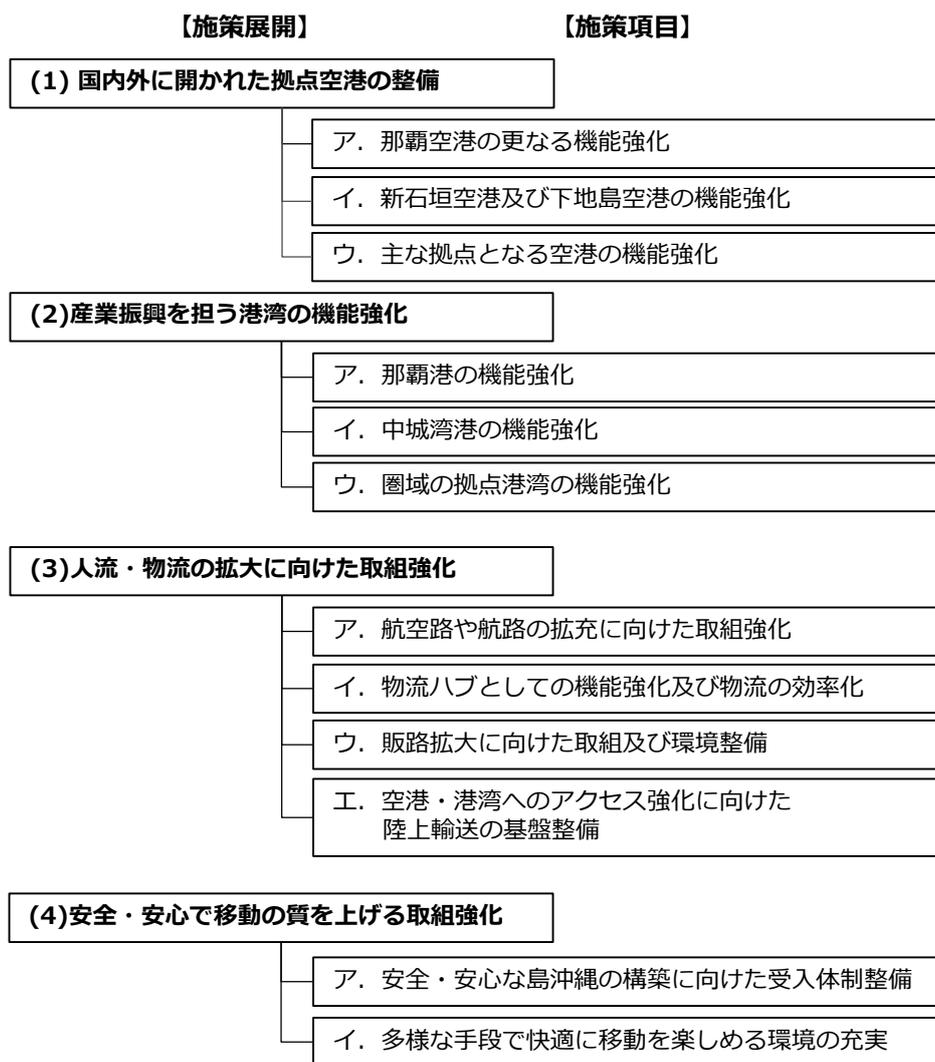
**イ 多様な手段で快適に移動を楽しめる環境の充実**

玄関口となる空港や港湾の地域の特色を活かし、商業施設の集積や快適な滞在場所の形成を図るためには、地域自治体や商工組合等と協力し、受入体制を構築する。

また、観光拠点エリアへの移動が円滑に行えることにより、観光客の周遊性の拡大・向上による観光消費額の向上が期待できるため、空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）を結ぶ二次交通の利便性向上に取り組む。

- a 空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）における二次交通の利便性向上に向けた取組を推進する
- b クルーズ船やスーパーヨット誘致に向けた取組を推進する

**施策の体系**



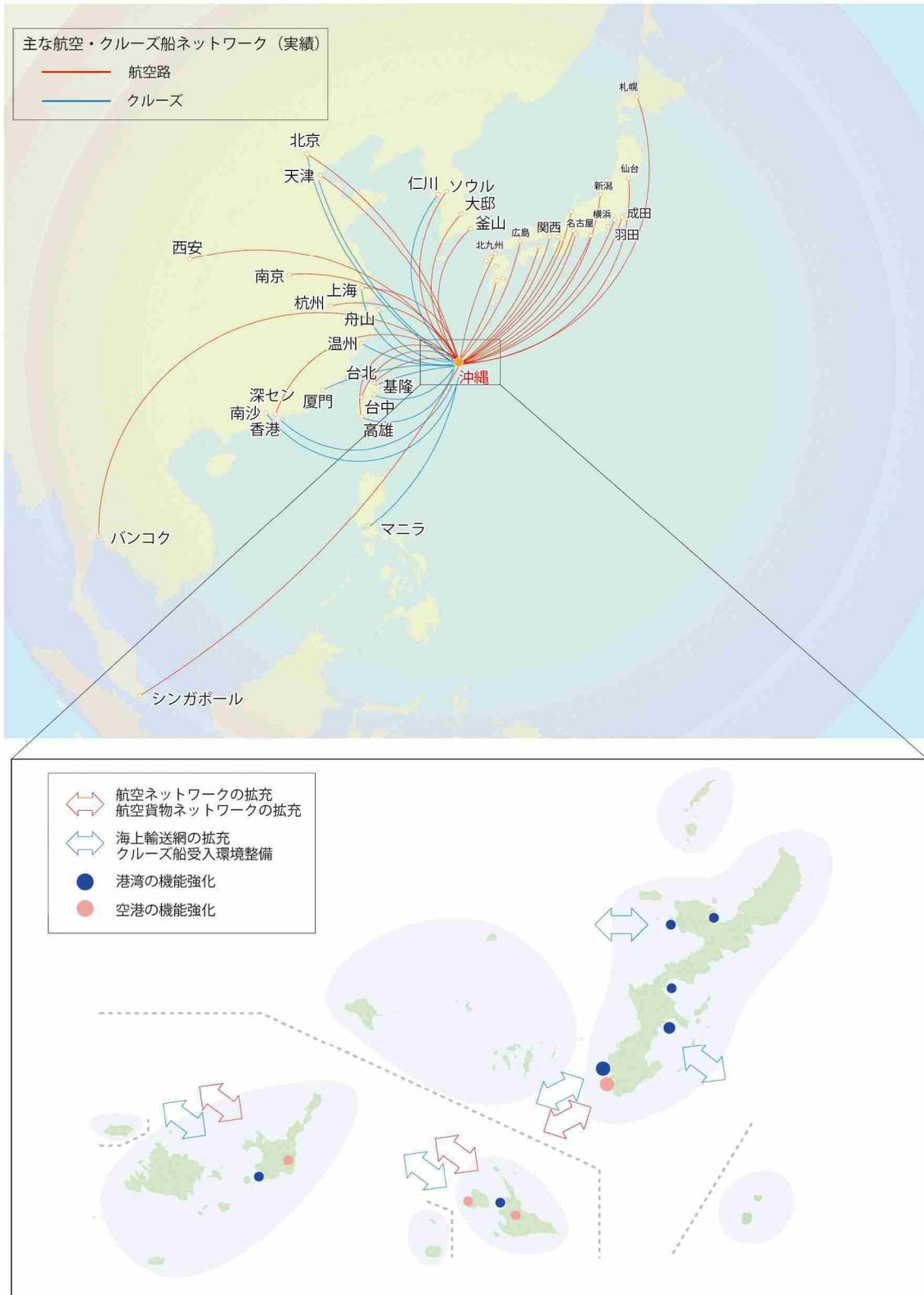


図 5-2 国内外ネットワークの拡充

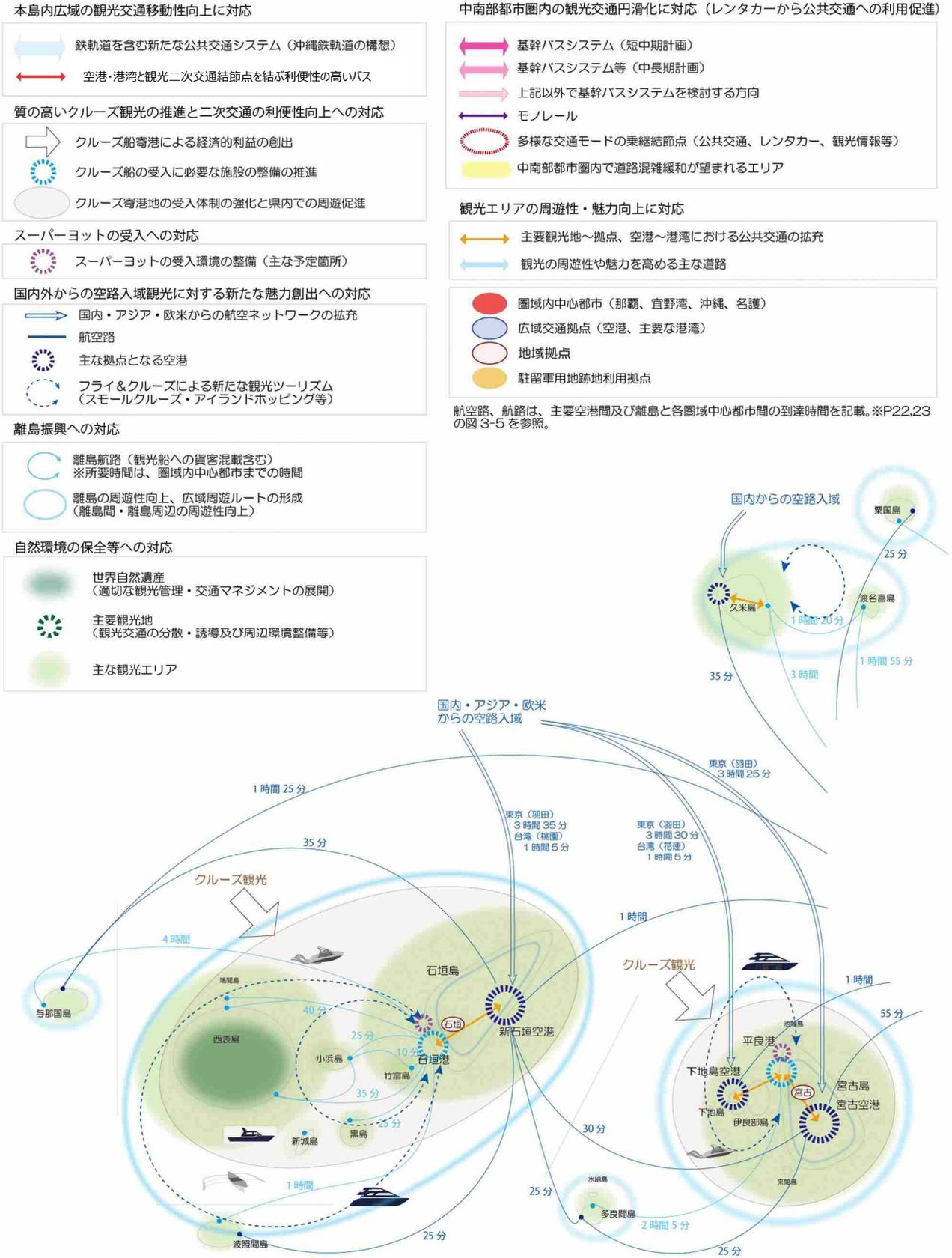


図 5-3 沖縄観光の魅力向上を支える交通体系（1/2）

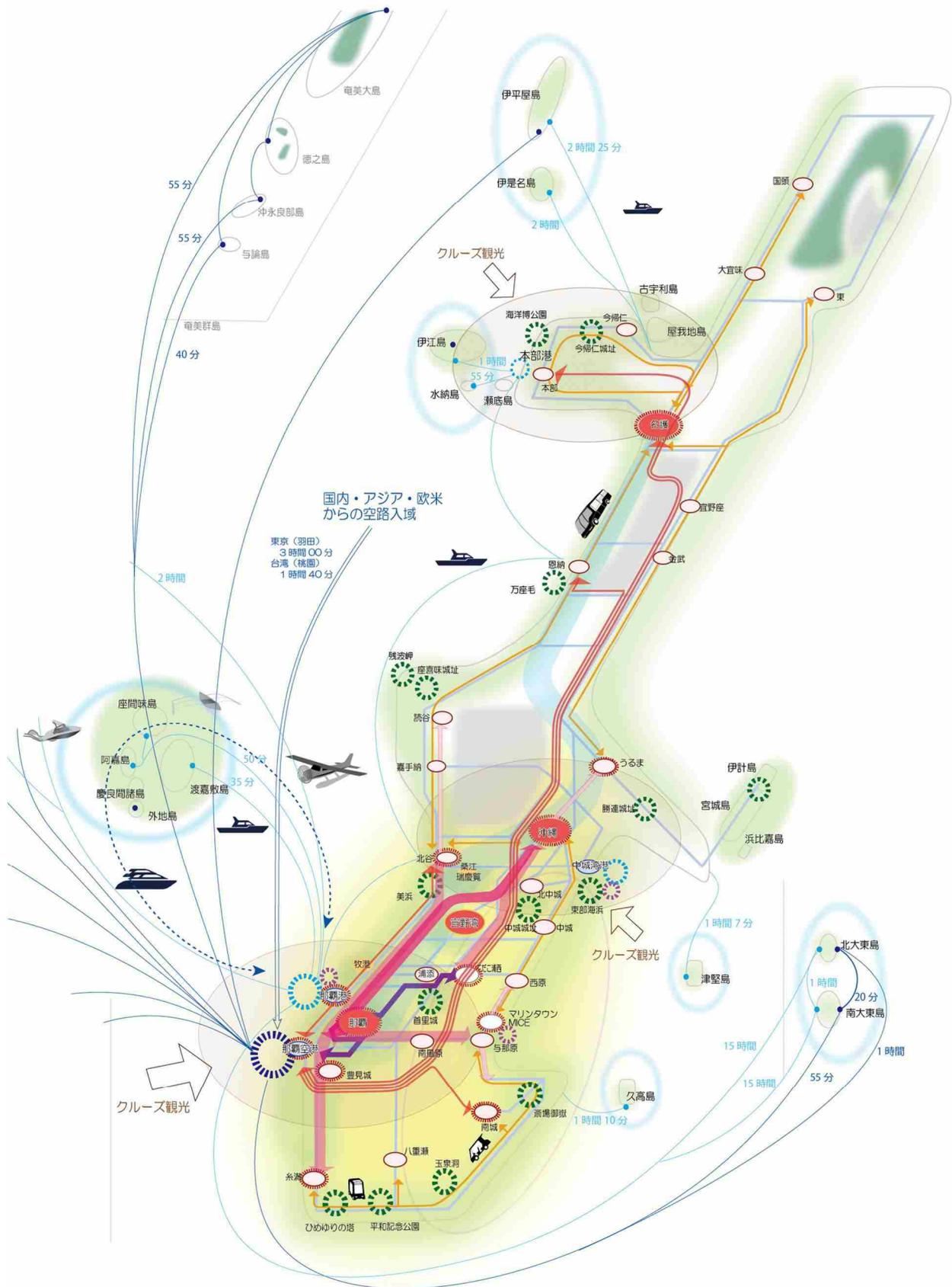


図 5-4 沖縄観光の魅力向上を支える交通体系 (2/2)

- 多様な拠点の展開等による機能連携と圏域構造の方向性  
(拠点機能)
- ・3次生活圏の核である那覇市は、本県の行政、産業等の機能が集積し、国際交流都市機能や臨空・臨港都市機能など高度な都市機能を有する拠点都市を形成
  - ・2次生活圏では就業、買物、医療、娯楽などの生活を支える圏域内中心都市（宜野湾、沖縄、名護）、次世代を担うリーディング産業の振興拠点や県土構造の再編につながる駐留軍用地跡地を有効利用した拠点を形成
  - ・1次生活圏では多様な住民生活機能を担う地域拠点を形成
- (拠点間の連携)
- ・空港、港湾との連携を特に強化するとともに、広域交通拠点としての機能強化・拡充を図り、拠点都市、駐留軍用地跡地振興拠点間の機能を相乗的に高めつつ相互に支援できるように各地域間の産業・物流等で多様な連携を強化
- (拠点を中心とした圏域)
- ・拠点都市を中心に、通勤等による大きな2次生活圏を形成。これにより交通需要等がある程度まとまった方向に集約され、公共交通を利用しやすい需要構造を形成

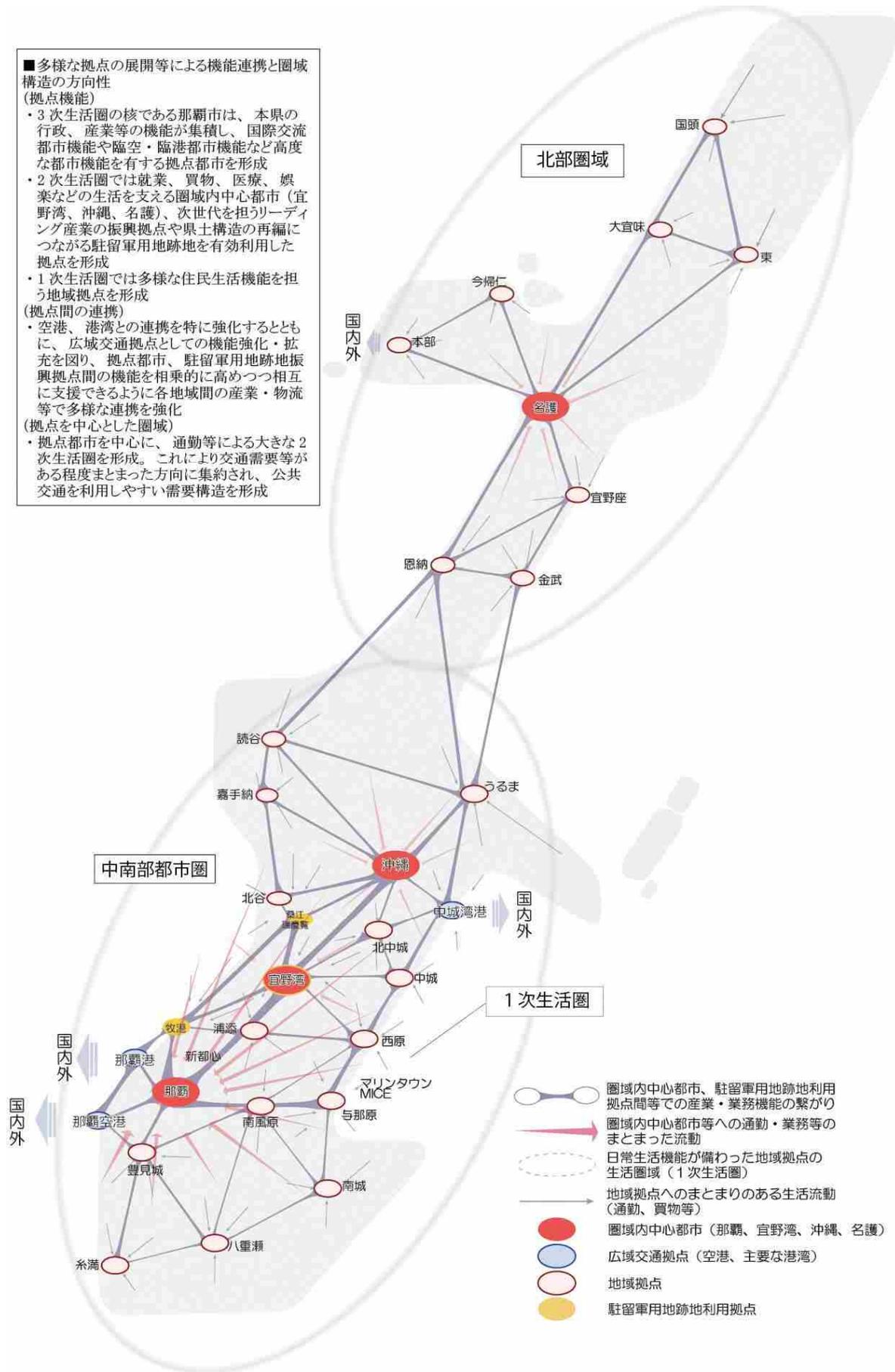


図 5-5 多様な拠点の展開等による機能連携と圏域構造（多核連携型の都市構造）

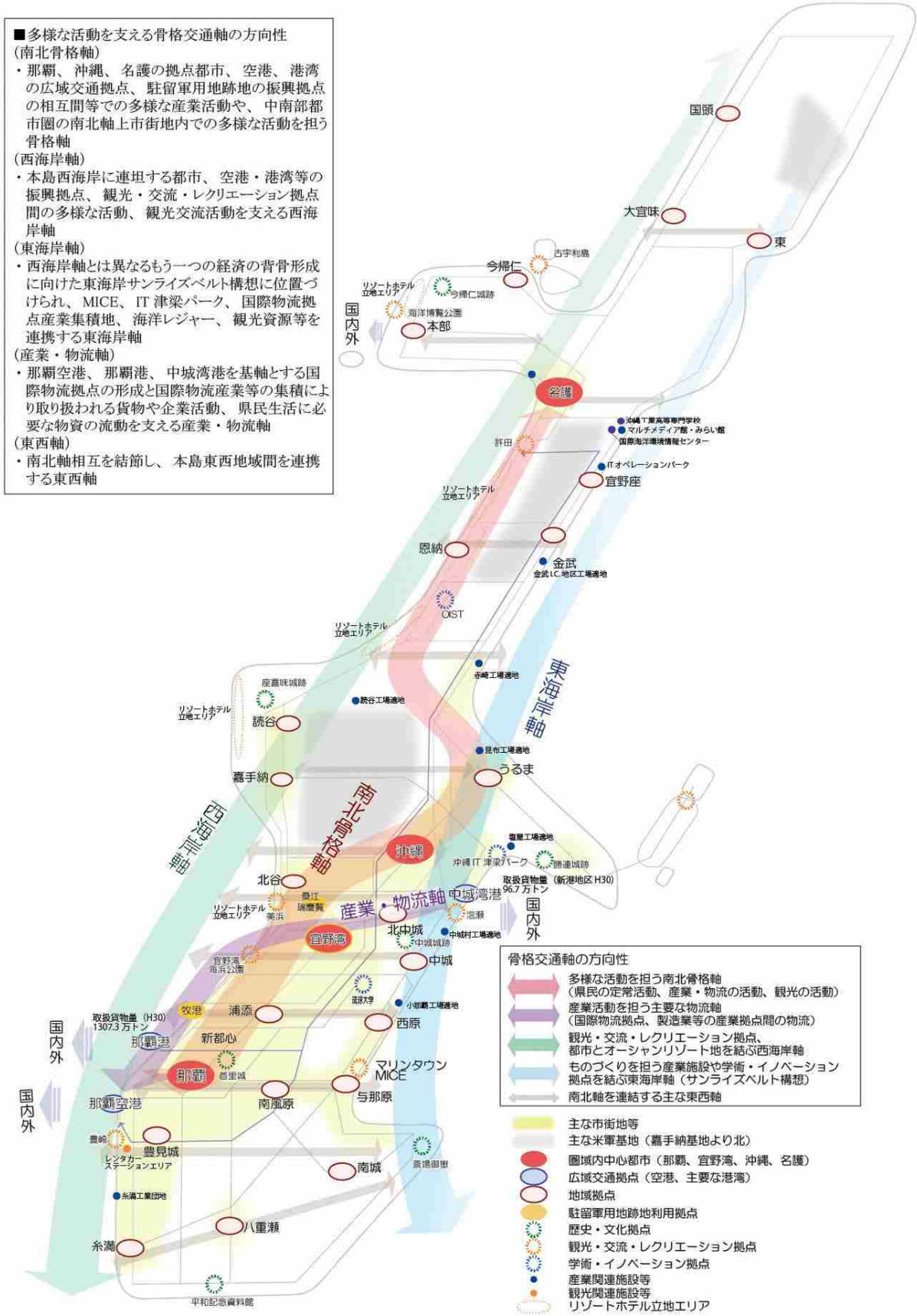


図 5-6 拠点間の多様な活動を支える骨格的な交通軸

## 第2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

### 1 施策分野の意義

- 人、モノ、資金、情報が地域間相互に交わる対流促進型の県土構造に向けては、圏域間の連携強化に取り組み、シームレスな移動・輸送を支える交通体系が必要不可欠である。
- 返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地については、人口が集中する本島中南部地域における発展可能性の高い空間であり、広域的かつ総合的なビジョンの下、戦略的な利用を推進するとともに、県土の均衡ある発展に向けて、北部振興や本島東海岸地域の活性化及び発展を支えるため、跡地を活用した主要な交通ネットワークの整備、広域道路交通ネットワークの構築や西海岸地域との連携が重要となっている。
- 対流促進型の県土構造に向けたネットワークの強化や、県土構造の再編を視野に入れた跡地の有効活用、体系的な幹線道路網の構築、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入など、陸上交通体系の構築に向けた取組は、県土の均衡ある発展に向けて欠かせない重要な施策分野である。

### 2 施策展開の方針

#### (1) 体系的な道路ネットワークの構築

- 圏域内の対流を促進するためには、住民や観光客の移動利便性向上及び貨物の効率的な輸送の確保が必要。
- このため、沖縄本島の南北軸と東西軸を結ぶハシゴ道路など体系的な道路ネットワークの構築や追加 IC・スマート IC の整備、主要渋滞箇所において交差点改良を行う渋滞ボトルネック対策等に取り組む。

#### ア 幹線道路網の整備

新広域道路交通計画に位置づけられた幹線道路や沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワークや那覇都市圏の交通容量拡大、交通経路分散に寄与する2環状7放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築を推進する。

- a 那覇空港自動車道の整備を促進する
- b 沖縄西海岸道路の整備を促進する
- c 新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2環状7放射道路等幹線道路網の整備を推進する

#### イ 追加 IC・スマート IC の整備

沖縄自動車道と沖縄都市モノレール延長区間の結節等に資する幸地インターチェンジの整備を進める。

沖縄南及び沖縄北インターチェンジ周辺の渋滞緩和等に資する池武当インターチェンジの整備を進めるとともに、ハシゴ道路ネットワークの構築に向けて、その他のインターチェンジについても事業化に取り組む。

- a 幸地 IC の整備を推進する
- b 池武当 IC の整備を推進する
- c その他の追加 IC やスマート IC の事業化に向けた取組を推進する

### ウ 渋滞ボトルネック対策

那覇市内の平日混雑時の平均旅行速度は、全国最低水準であり、特に中南部都市圏においては交通渋滞が慢性化している。その解消に向けて「沖縄地方渋滞対策推進協議会」において、主要渋滞箇所を特定し、交差点改良などの「渋滞ボトルネック対策」を実施していく。

- a 主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策を推進する

## (2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築

- ▶ 長期的には、公共交通の基幹軸として、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む。
- ▶ 短中期的には、県民や観光客の移動の利便性向上に資する沖縄都市モノレールや基幹バス等の公共交通の機能強化及び利用拡大に向けた取組を展開する。

### ア 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進する。

- a 県土の均衡ある発展、本島中南部地域における交通渋滞の緩和、県民及び観光客の円滑な移動と利便性の向上、駐留軍用地跡地の活性化、脱炭素社会実現等の観点から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通の取組を推進する

### イ 公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化

沖縄都市モノレールは、令和元年には首里駅～てだこ浦西駅までの延長が実現し、県内唯一の定時定速の公共交通機関として重要性が増している。今後は需要動向を踏まえた輸送力の増強や、高速化の検討に取り組むとともに、駅舎の一部増築など、需要に合わせた整備を促進する。

国道 58 号を中心とする那覇市から沖縄市までの基幹区間に、多頻度で定時速達性が高い基幹バスを導入する。

モノレールや路線バス、船舶などをシームレスに乗り継ぎ、周遊ができるよう、公共交通を利用した観光周遊モデルルートの提案を行う。

- a モノレール三両化を推進し、高速化や需要にあわせた駅舎の増築等を検討する
- b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する
- c 公共交通を利用した観光周遊のモデルルートを提案する

### ウ 交通結節拠点の整備

沖縄本島の都市間をつなぐ大量輸送を可能とする基幹的な公共交通システムの構築を目指す上では、シンボルとなる「駅」のような各公共交通機関等の乗降場所が隣接し、人やモノが集まる拠点となる環境整備が必要である。

パーク・アンド・ライドの利用促進等、沖縄都市モノレール駅とその他公共交通機関等の乗降場所の利用環境の改善を図る。

- a まちづくりと連携した交通結節点の整備を促進する
- b 観光二次交通の交通結節点の整備を促進する
- c パーク・アンド・ライドの利用を促進する

### (3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

- 中南部都市圏における返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地は、本県の新たな発展のための貴重な空間であり、駐留軍用地の存在による都市構造の歪みを是正し、県土構造の再編にもつながる大きなインパクトを持つ。
- 今後、返還跡地を活用した広域的な幹線道路網の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等も含め、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効活用に向けた取組を展開する。

### ア 駐留軍用地跡地を活用した骨格的な道路網の検討

中南部圏域は本県の人口の約8割を占め、一体の経済圏及び生活圏として見ると、全国の政令指定都市と同程度の面積や人口となっている。また、中部圏域の約4分の1の面積を駐留軍用地が占めている。その返還を見据えて、広域構想を踏まえた各市町村の跡地利用計画の策定に向け連携して取り組むとともに、望ましい交通ネットワークの構築を図る見地からも県土構造の再編を視野に入れた広域的な幹線道路の事業化に取り組む。

- a 中部縦貫道路や宜野湾横断道路等の駐留軍用地跡地内の構想道路の事業化に取り組む

### イ 骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

県土構造の再編を視野に入れた交通体系の構築のため、北部圏域と中南部圏域をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー(支線)交通の機能強化を図る。

- a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編を視野に入れた取組を進める

### (4) 東海岸サンライズベルト構想の展開

- 沖縄本島東海岸地域においては、もう一つの南北に伸びる経済の背骨の形成による強固な社会経済基盤の構築に向けて、マリンタウン MICE エリアの形成、IT イノベーション

ン拠点の形成、円滑な交通ネットワークの構築など、東海岸一帯の活性化・発展に向けた「東海岸サンライズベルト構想」を踏まえた施策を展開する。

#### **ア 東海岸地域における広域道路交通ネットワークの構築**

東海岸の物流・産業・交流拠点の構築に向けて、円滑な道路交通ネットワークや那覇空港、那覇港とのアクセス強化については、ハシゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域等を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けて取り組む。

- a 国道329号西原バイパス等の整備を促進する
- b 南部東道路等の整備を推進する
- c 宜野湾横断道路（中城地区）や糸満与那原線バイパス等の事業化に取り組む

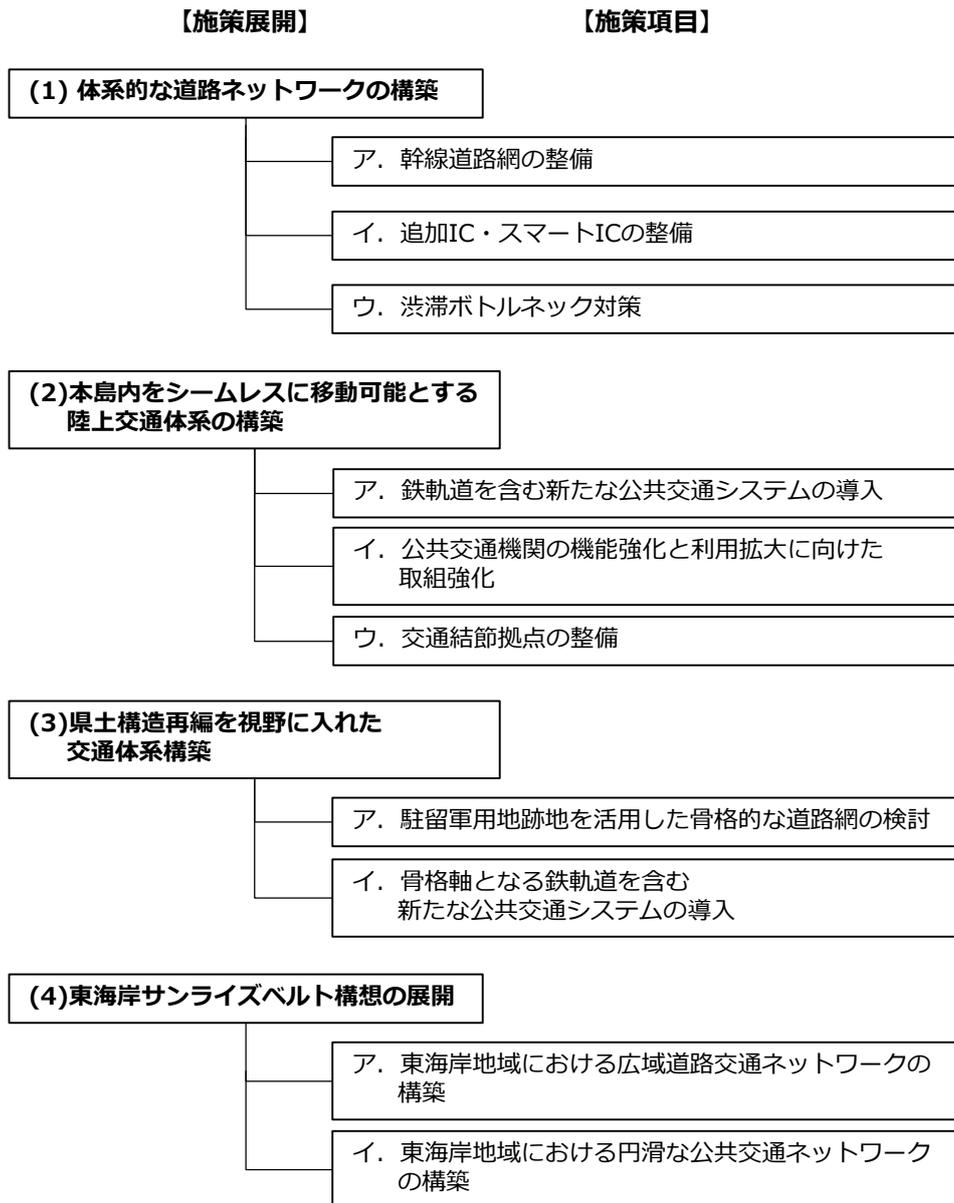
#### **イ 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築**

東海岸地域は世界遺産に登録されている斎場御嶽、中城城跡等の歴史的資源、海中道路や架橋で結ばれた平安座島をはじめとした島々、航路で結ばれた久高島や津堅島など個性豊かな島しょ地域が存在する。

また、マリントウン MICE エリアにおいては大型 MICE 施設を中心とした賑わいのあるまちづくりや、東部海浜開発計画地におけるスポーツコンベンション拠点およびビーチフロント観光の形成に向けた取組が進められている中で、市町村と連携し、那覇市を中心とする都市地域から今後人口増加が見込まれる本島東海岸までの東西を結ぶ公共交通の定時性の向上などに取り組むとともに、地域交通の持続的な運用や利便性の向上を図る。

- a 公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築のため、公共交通軸形成に向けた検討を促進する
- b 市町村における地域交通の拠点化を促進する

施策の体系



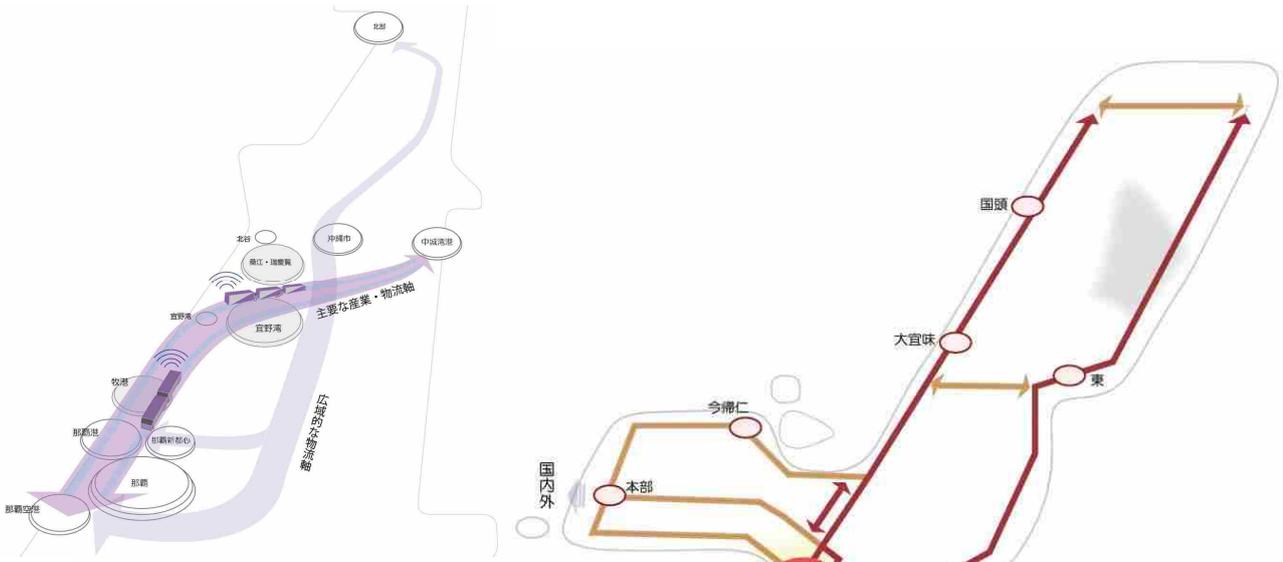


図 5-7 円滑な物流輸送の展開イメージ (例)



図 5-8 南北軸、東西軸の骨格を形成する道路網体系

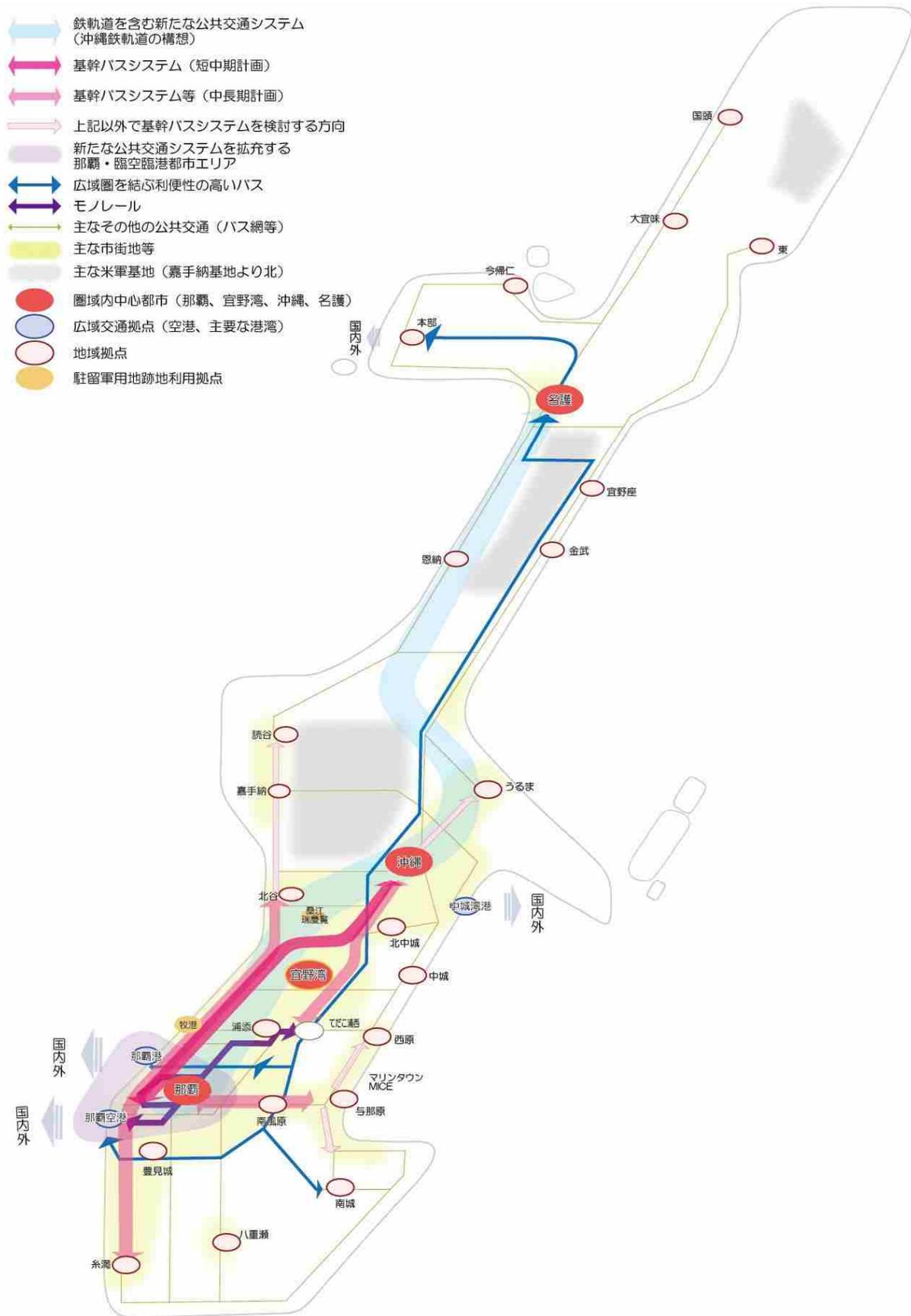


図 5-9 本島の骨格を形成する公共交通体系

### 第3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

#### 1 施策分野の意義

- 地域の個性や特徴を生かした力強い地域圏の形成や人口減少・超高齢社会を見据えた多様性と包摂性のある持続可能な県土づくりに向けては、健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系が必要不可欠である。
- この交通体系の実現には、鉄軌道と各地域を効率的に結ぶ多様なニーズに対応する交通体系の構築、既存公共交通の利用環境改善等のシームレスで利便性の高い利用環境の整備、首里城周辺など地域の魅力を高めるまちづくりと一体となったモビリティ戦略、AIやビッグデータ等を活用した社会基盤の効果的整備・管理や交通需要マネジメント、歩行者や自転車等に対応した道路空間整備等の健康で快適に暮らす環境整備が、重要な施策分野となっている。

#### 2 施策展開の方針

##### (1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築

- 人口が集中する地域においては、移動ニーズも多様であり、交通機関の拠点から自宅や目的地までの短距離の移動ニーズに対応する交通サービスや公共交通の基幹軸と連携するフィーダー（支線）交通ネットワークの構築に向けた取組を展開する。

##### ア 公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築

県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和、観光客の移動利便性の向上等に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、鉄軌道と地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組む。また、交通空白地域や不便地域の解消等を図るため、コミュニティバスやデマンド交通の活用等、市町村と連携して取り組む等、長期的な取組が重要である。

- モノレール延伸やLRT/BRT等の導入など多様な都市内交通についても検討し、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む
- 地域公共交通会議等への参加による助言等を通じて地域公共交通計画の策定を促進するとともに、地域間の連携を強化する
- 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組を促進する
- キャンパス交通システムの充実に向けた取組を促進する

##### (2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

- 路線バス等の既存公共交通の利便性を向上しシームレスに移動できる利用環境整備の取組を展開する。
- 公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎの負担感を軽減するとともに、地域拠点の形成を促す。

### ア 既存公共交通の利用環境改善

近年の自動車への依存等による路線バス利用者の減少に伴い、県内の路線バスは、運賃収入だけでは維持が困難な赤字路線が多数あることに加え、運転士不足に基因する減便が発生するなど、様々な課題を抱えている。このため、県民や観光客の移動利便性を確保しつつ、ハブ・アンド・スポークといった観点も取り入れ、路線の最適化・合理化を戦略的に行うことが求められている。そのため、利用者にとって利便性が高く、乗り継ぎをスムーズに行うための快適な乗り継ぎ環境の整備は重要である。

- a バス停上屋等の整備や路線バスの到着案内等、乗り継ぎ環境の充実を推進する
- b 国内外の利用者に対応した決済サービスの充実
- c 公共交通コスト負担軽減の検討

### イ エリア内交通結節機能の強化

公共交通の基幹軸とフィーダー交通との乗り継ぎポイントは、地域拠点の位置関係や周辺の商業施設、医療施設、行政施設、観光拠点エリア等の立地状況を踏まえて、交通利便性及び施設の集客性が高まるような設置場所となっていることが重要である。そのため、乗り継ぎポイントにおいて交通結節機能を高め、エリア内を移動、周遊しやすくなる施策を検討する。

- a ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する

### ウ 新技術等を活用した交通サービスの充実

自家用車やレンタカーに頼らずとも移動できる環境を実現する上では、多様な移動ニーズを満たすため、オンデマンド型の交通サービスの普及や、移動手段等を一括して「検索・予約・決済」ができるような MaaS 等、交通サービスの利用者と事業者等のマッチングを促進するための環境整備が必要である。

- a 新技術を活用した新たな交通サービスの導入を促進する
- b 公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築を推進する

## (3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略

▶ 観光エリアや中心市街地エリア、MICE エリアなど、大勢の人が集い交流するエリアは、自治体や交通事業者等の多様な団体により、地域の魅力や快適さを維持するためにまちづくりと一体となった活動が実施されており、これらの活動と連携した交通戦略を展開する。

### ア 首里城周辺の歴史まちづくりと一体となった交通環境整備

首里城公園への観光交通分散化や受入体制の整備、歩行者中心で快適な道路空間の創出、新技術を活用した交通サービスの充実など、交通環境と首里地域の歴史まちづくりを一体的に取り組むことで、暮らしと観光が両立した交通環境の整備を目指す。

- a 首里地域の交通需要の適正化に向けた取組を促進する

b 地域の暮らしと観光が両立した交通環境整備を促進する

**イ 新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開**

Society5.0 社会では、まちづくりや道路の整備、維持・管理においても関連データの効率的な収集・管理や分野間での相互連携など、高度な管理体制の構築が可能となる。また、運転手不足等の課題解決に向けて、自動運転技術といった新技術等の活用を検討するため、長期的な道路空間の再編を目指す。

- a スマートシティ導入に向けた取組を促進する
- b IoT 技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備を促進する

**ウ マリントウン MICE エリアにおける良好な都市形成に資する交通環境の構築**

MICE は、経済・消費活動の裾野が広く、周辺地域も含め大きな経済効果が見込まれることから、マリントウン MICE エリアに大型 MICE 施設を整備するとともに、交通利便性を向上させることにより、大型イベント開催時の渋滞緩和や MICE 参加者などの円滑な移動を確保する。

- a 域外と域内を結ぶ交通結節機能の構築を促進する
- b 域内にふさわしいモビリティの導入を促進する

**エ 地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備**

地域特性に応じた個性あるまちづくりを推進する上では、地域住民の生活様式やそこを訪れる観光客のニーズにあわせて、歩行者の賑わいの場や憩いの場となるような空間再編を行う。

- a 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築を支援する

**(4) 交通需要マネジメント**

▶ 本県は、交通渋滞の緩和や公共交通機関の利用を推進するため、バスサービス改善施策や時差出勤の推奨、学生等への啓発活動を通じて、個人や組織・地域の移動の自発的な行動変容を促し、自動車交通の発生量抑制や交通ピークの平準化といった「交通需要量の調整」に取り組んでいるところである。また、人流、物流等のビッグデータの活用を検討し、都市部における混雑、地方部における交通手段の確保・維持といった各地域におけるモビリティの効率的な利用を目指す。

**ア ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組**

人流、物流等のビッグデータを収集し、AI 等を活用することにより、交通需要を予測し、それに対応する交通サービスの充実や道路利用の効率化を図り、歩行者及び多様なモビリティに対応した道路空間を構築する。

- a 人流・交通データを収集し、道路整備や渋滞対策に活用する取組を推進する
- b 人流・交通データの分析により効果的な TDM 施策を促進する

c 交通流の効率化に向けた取組を推進する

**イ TDM 施策の推進**

「交通需要量の調整」の推進にあたっては、住民や観光客や物流事業者等が、これまで自宅から目的地まで自家用車やレンタカー等で移動していたところを、パーク・アンド・ライド等「手段の変更」や、時差出勤等の「時間帯の変更」またはカーシェアリング等「自動車の効率的利用」を選択するといった、一人一人の行動変容が重要であり、これらの行動変容を促すための活動を推進する。

- a ライフステージに応じた効果的な TDM 施策を促進する
- b 関係機関等における TDM 施策の実施事例の共有を推進する

**(5) 健康で快適に暮らす環境整備**

- 街路や生活道路は地域において公共的空間であり、交流・活動の場としての機能を持っているため、移動環境の整備と併せて、人々が安全・快適に滞在できる歩行空間等の確保に向けた取組を推進する。
- まちの魅力や周遊性を高める自転車通行空間の整備を推進する。

**ア 健康で快適な暮らしを支える道路環境整備**

快適な暮らしを支える生活に密着した道路整備を考える上では、街路空間を車中心から人中心の空間へ再構築を図る等、地域特性に応じて俯瞰的に整備する必要がある。都市部における自然とふれあう場やオアシス空間の創出、街灯の設置や街路樹を含む歩道空間の適正な管理等、まちづくりとあわせて道路・河川・公園等を総合的に整備するなど、散策やジョギングをしやすい環境を計画的に整備する。

- a 街路、生活に密着した道路の整備を推進する

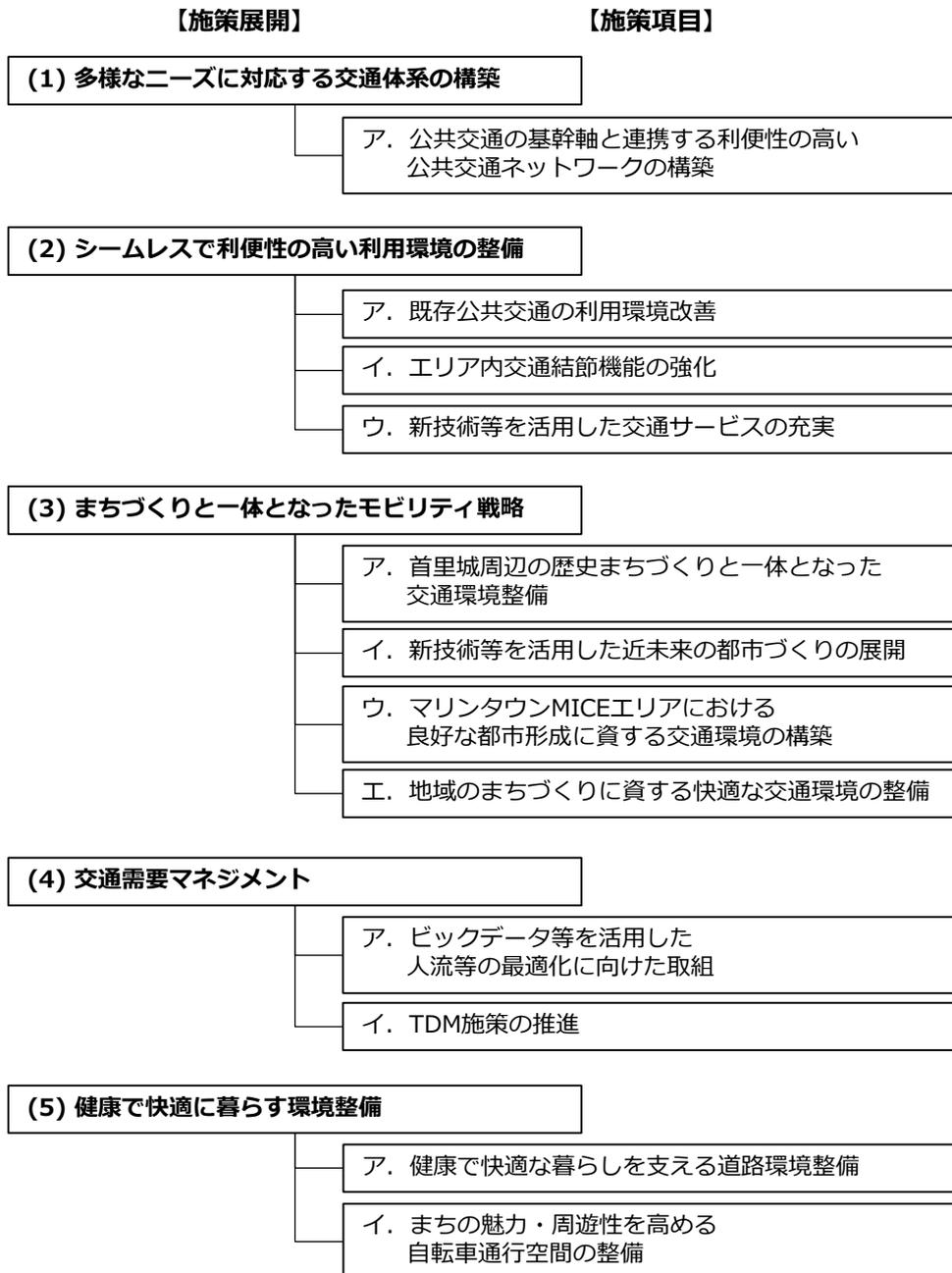
**イ まちの魅力・周遊性を高める自転車通行空間の整備**

本県では令和3年3月に沖縄県自転車活用推進計画が策定されており、自治体では那覇市や名護市、うるま市等において自転車ネットワーク計画が策定されている。また、北部地域では国のサイクルツーリズムの推進モデルルートとして、「本部半島・羽地内海コース」が認定される他、「やんばるサイクリングロード（仮）」として、自転車ネットワークの形成が進められているところである。また、東海岸においても与那原町、西原町、中城村、北中城村で構成する「東海岸サンライズ推進協議会」において、「サイクリングルート」が設定されている。

今後、設定されたサイクリングルートや、同計画をもとに市町村と一体となって自転車通行空間の整備を推進するとともに、官民の連携により、様々なシーンで自転車が利用できるようにシェアサイクルの普及やサイクルツーリズムなどの観光振興策としても活用していく。

- a 各市町村の自転車活用推進計画策定を促進するとともに、計画的・効果的に自転車通行空間の整備を推進する
- b スポーツツーリズム等、自転車を活用した観光振興策を推進する

施策の体系



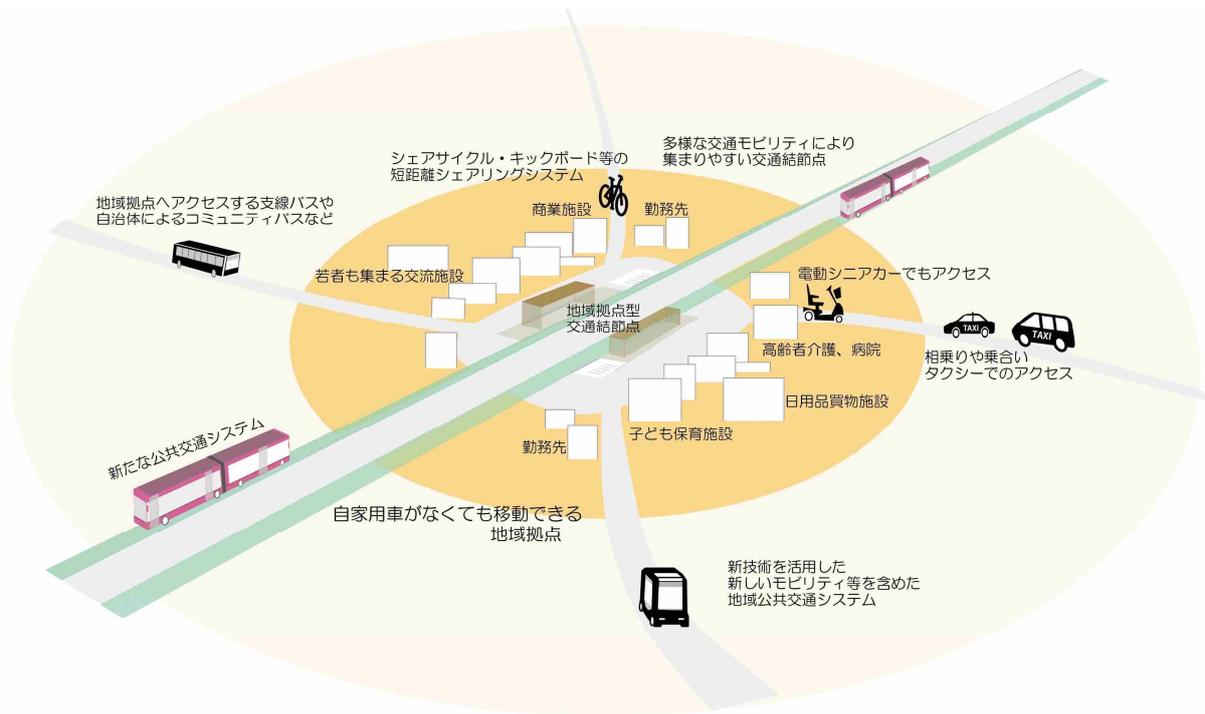


図 5-10 地域拠点の展開と交通体系

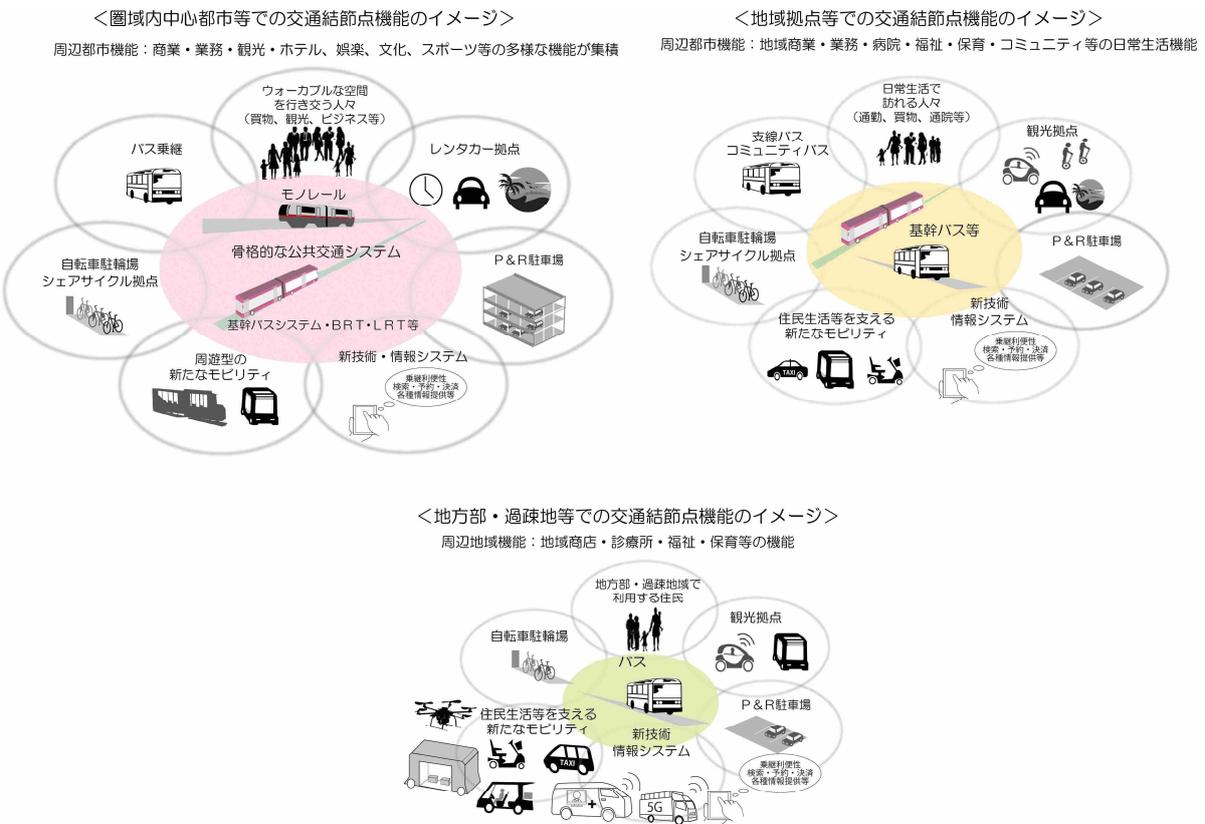
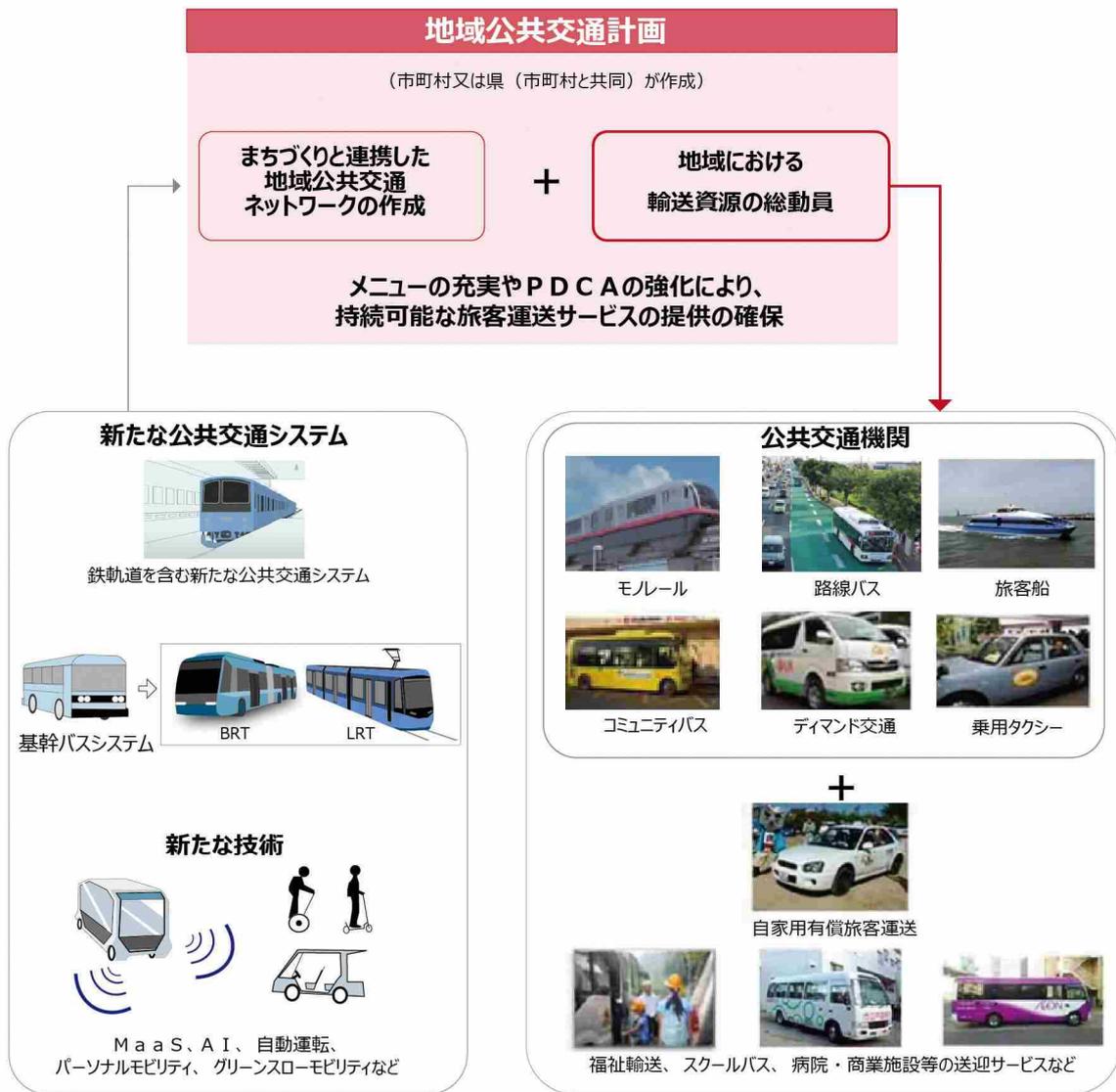


図 5-11 地域づくりと一体的なシームレスな交通結節点



資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引きを引用

図 5-12 公共交通システムの戦略的再編

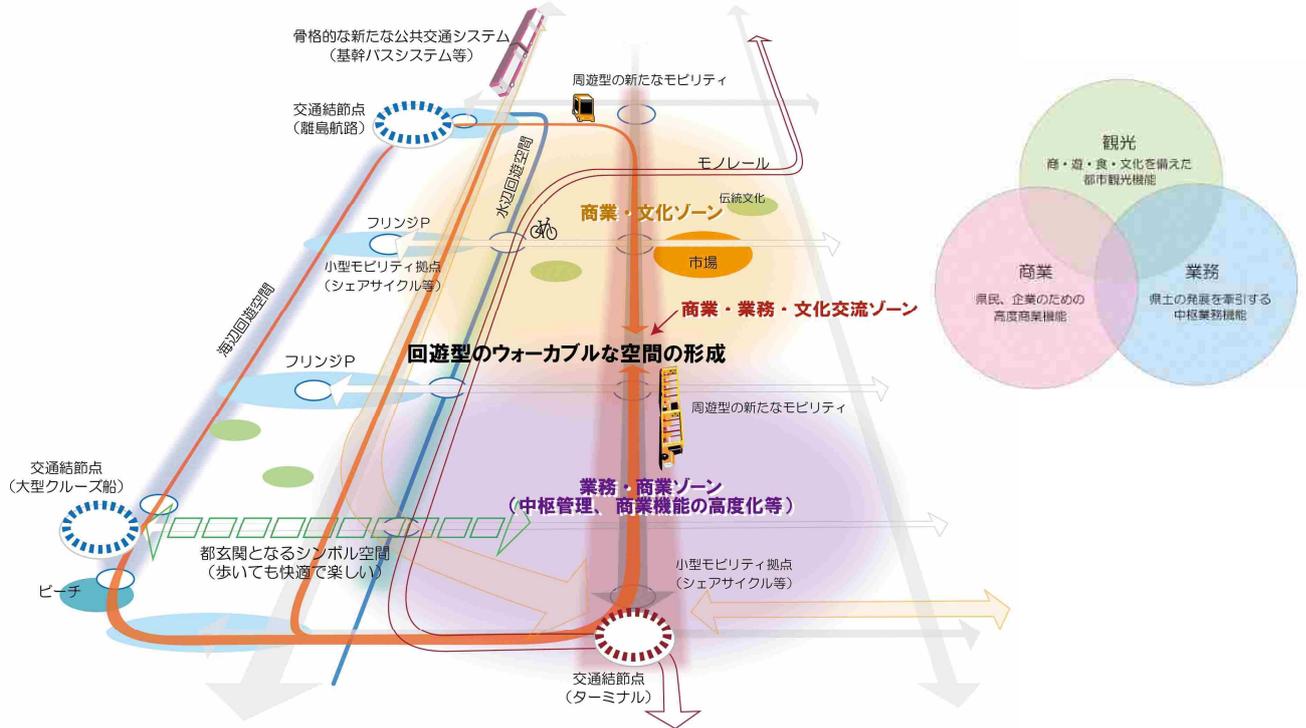


図 5-13 圏域内中心都市のまちづくりと一体となったモビリティ空間形成

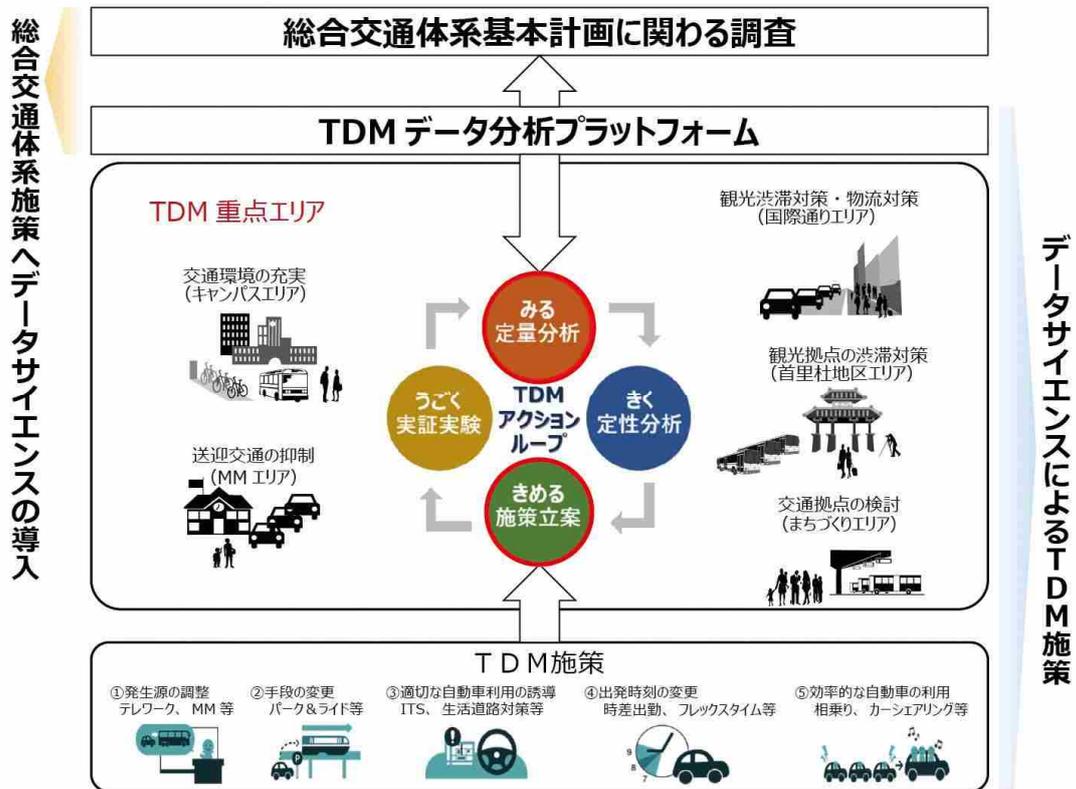


図 5-14 データサイエンスによる TDM 施策の展開イメージ

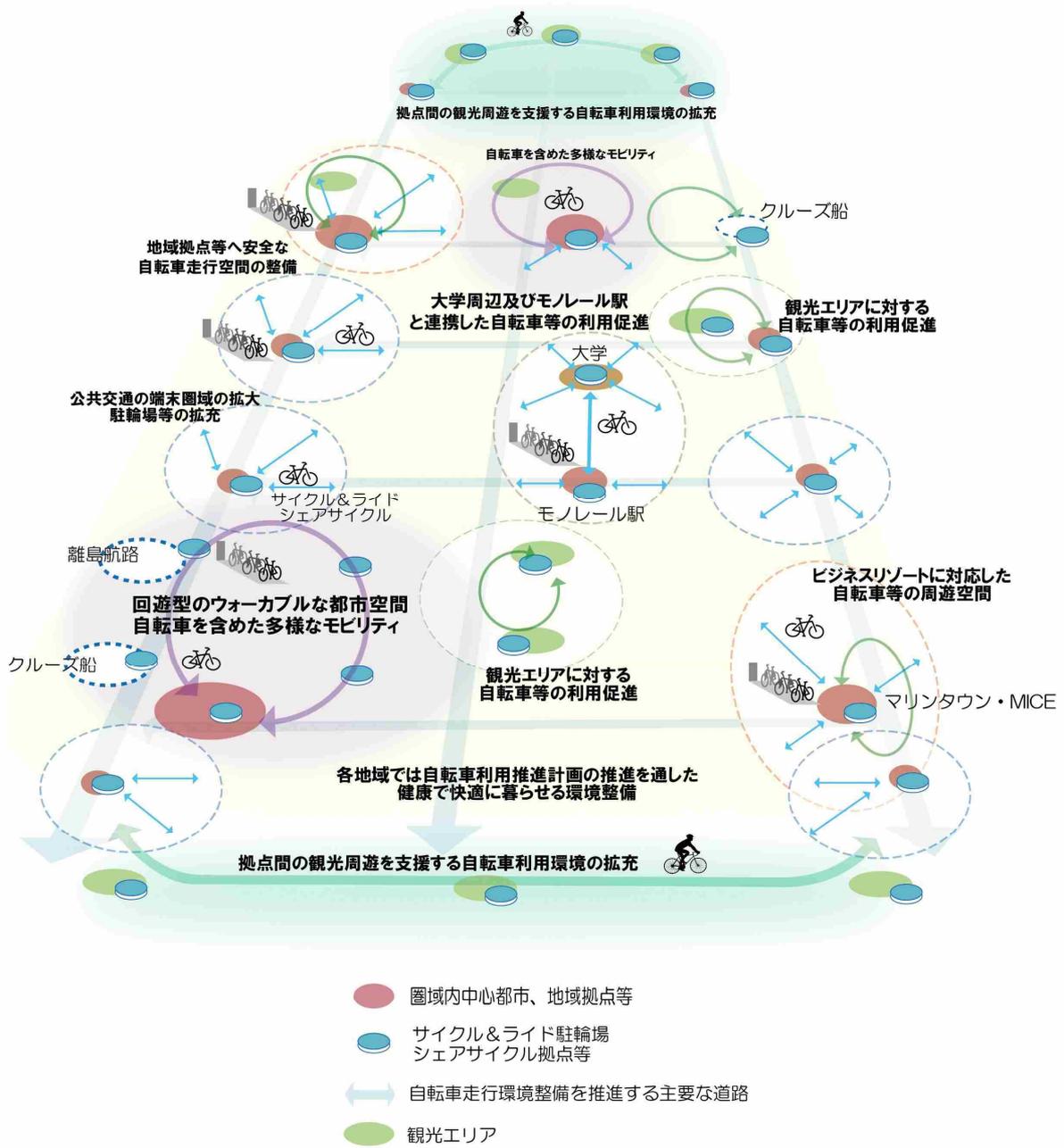


図 5-15 自転車利用促進に向けた交通体系

## 第4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系

### 1 施策分野の意義

- 離島・過疎地域に安心して住み続けることができるようにするためには、条件不利性を克服し、持続可能な地域社会を形成するとともに、離島・過疎地域が有する潜在力を発揮しながら、我が国の経済発展に貢献する地域としての位置付けを明確にし、持続可能な発展を確かなものとする必要がある。このため、地域資源を活用し、多様な移動性の確保や本島離島間及び離島間の交通体系を構築することが重要である。
- 特に離島地域は、発着拠点となる離島空港、港湾等の整備や離島地域内でのシームレスな交通体系の整備に加えて、離島住民の人流・物流に係る交通コストの低減及び島外移動手段の確保・維持の施策展開が必要であり、これらの交通体系に関する取組は、我が国南西端の領海・領空・排他的経済水域等の確保、航空機・船舶の安全な航行、海洋資源の開発・利用及び保全等の権益の確保、広大な水域における持続的な水産資源の安定的な食料供給など、我が国及び国民の利益の確保と増進に重要である。

### 2 施策展開の方針

#### (1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築

- 離島・過疎地域の産業振興を図るため、離島空港・港湾・漁港の整備や人流・物流の拡大に向けた取組強化等を展開する。

#### ア 離島空港の整備

本県には37島の有人離島がある中で、中心機能を果たす那覇空港と、北部圏域に伊江島空港、中南部圏域には、久米島、北大東、南大東、粟国、慶良間空港があり、宮古圏域に宮古、下地島、多良間空港、また八重山圏域に新石垣、与那国、波照間空港と合計13空港が存在している。事業採算性等の課題から伊江島、粟国、慶良間、波照間空港については定期便が休止している。また、地元市町村から要望が強い伊平屋空港建設についても「定期便就航の見通し」と「路線維持のための枠組み作り」が必要であり、持続可能な離島空港の確保・維持にあたっては航空会社、関係機関等と連携しながら取り組んでいく。

また、高付加価値の航空・宇宙関連産業に関連する離島空港の施設機能向上を図り、プライベートジェット機の受入可能な空港施設整備など、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組んでいく。

- a 離島空港の機能充実のため、新石垣空港、下地島空港において、各ターミナルビル社による国際線旅客受入体制整備に係る取組を支援する
- b 伊平屋空港の整備・路線開設に関する諸課題の解決に取り組む
- c 離島空港の維持補修・機能向上整備を図り、離島空港へのネットワークの展開・拡充に取り組む
- d 離島空港の保安対策充実のため、各種セキュリティ対策の強化、高度な危機管理体制の構築を推進する

## イ 離島港湾・漁港の整備

本県には30港の離島港湾が存在し、古くから人々の移動や物資の輸送は海運に依存するところが極めて大きく、離島の生活にとって港湾の果たす役割は重要であった。近年においても、人流・物流の需要に対応した輸送機能の確保はもちろんのこと、産業・観光振興、海洋性レクリエーションや親水空間の確保、環境の保全・創造や自然災害への備えなど様々な面で港湾の機能強化が求められている。

そのため、離島港湾については、海上交通の安全性・安定性の確保、輸送需要への対応と輸送形態の効率化、産業・観光振興、防災・減災対策、ユニバーサルデザインへの対応、AI、IoTを活用したスマートポート化への対応など、ハード・ソフトの両面から総合的な港湾機能の強化を推進する。

また、本県には6港の離島航路を有する漁港が存在するほか、1港が今後離島航路機能を有する予定である。古くから人々の移動や物資の輸送は海運に依存するところが極めて大きく、離島の生活にとって離島航路を有する漁港の果たす役割は重要であった。近年においても、水産物の安定供給体制の構築や生産機能の確保はもちろんのこと、港湾機能の維持・保全が求められていることから、施設の計画的な維持・保全等を推進する。

- a 離島港湾整備事業を推進する
- b 港湾機能を有する漁港の整備と維持・保全を行う

## ウ 人流・物流の拡大に向けた取組強化

大型クルーズ船の寄港や国際航空便の就航、プライベートジェット機の入入れ可能な空港施設整備等が進み、世界と直接繋がる離島として、新たな発展を遂げている一方、自然環境や住民生活への負荷の増大も懸念されている。地域の特性を活かして、ワンランク上のリゾートライフといったブランド化や、周遊性を高め、経済を周辺地域へ波及させる等、持続可能な観光交通のあり方が求められている。

離島の特産品の島外への販路拡大を目指し、離島の事業者への総合的なマーケティング支援に取り組む。

- a 離島への誘客活動を推進する
- b 沖縄本島と離島の児童の交流を促進し、離島地域の重要性や特殊性及び魅力に対する認識を深める機会の創出に取り組む
- c 離島の多様で特色ある魅力の発信を強化し、交流人口の拡大、県外の沖縄ファンや沖縄観光リピーター等の関係人口の創出に取り組む

## (2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保

- 空港、港湾・漁港等の交通拠点間を相互に連結させるため、離島の地域特性に応じた道路整備を推進するとともに、MaaSや自動運転技術等の新技術の活用を含め、島内移動手段のシームレスな連携接続に取り組む。

### ア 地域特性に応じた移動手段の確保

多くの県内離島や過疎部において人口減少と高齢化が進行する中で、人やモノを運ぶ手段の効率化や合理化に向け、自動運転技術等の新技術の実証実験や社会実装等を積極的に行うテストベッド・アイランドを形成し、島しょ特有の閉鎖的な立地条件等を強みとして小規模だからこそチャレンジできる先端技術を取り込むとともに、地域特性に応じた仕組みづくりを検討するなど、市町村や各関係団体と連携しながら進める。

- a 市町村の地域公共交通計画等の策定に向けた取組を促進する
- b 貨客混載の検討を促進する
- c 地域のニーズ等を踏まえて、EV 等次世代自動車の普及促進や新たなモビリティ導入に向けた取組を促進する
- d 自動運転技術導入の検討を行う

### イ 道路基盤の維持・更新

空港、港湾・漁港等の交通拠点間を相互に連結させるため、離島の地域特性に応じた道路整備を推進し、島内移動手段のシームレスな連携接続に取り組む。

離島の道路橋りょうについては、地域特性に応じた整備と計画的な維持管理、補修・補強及び更新に取り組む。

- a 生活を支える道路整備を推進する
- b 厳しい塩害環境下にある離島架橋については、安定的な陸上交通の確保のため、定期点検に基づく予防保全型の老朽化対策を推進する

### ウ バス路線の確保・維持

生活バス路線は、地域住民、特に高齢者、障がい者、学生等のいわゆる交通弱者の通院、通学、買い物等、暮らしの足として不可欠であり、離島の定住条件の整備を図る上でも重要である。

このため、運行費補助や車両購入費等の支援を行い、生活交通の確保・維持に取り組む。

- a 運賃収入だけでは維持が困難な赤字路線について、国や市町村と連携して運行費補助や車両購入費補助等を行う

## (3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持

➤ 多くの県内離島や過疎部において人口減少と高齢化が進行する中で、地域の担い手を確保するためには、国境離島を含む県内離島の条件不利性を克服し、持続可能な地域社会の形成を目指して定住条件の整備や産業振興を図る必要がある。

### ア 人流・物流に係るコスト低減化

離島の遠隔性は、航空及び海上輸送上の不利性をもたらし、人流・物流における高コスト構造を招いていることから、交通・輸送コストや石油製品等の価格差の縮小等、離島住民の負担軽減に取り組む。

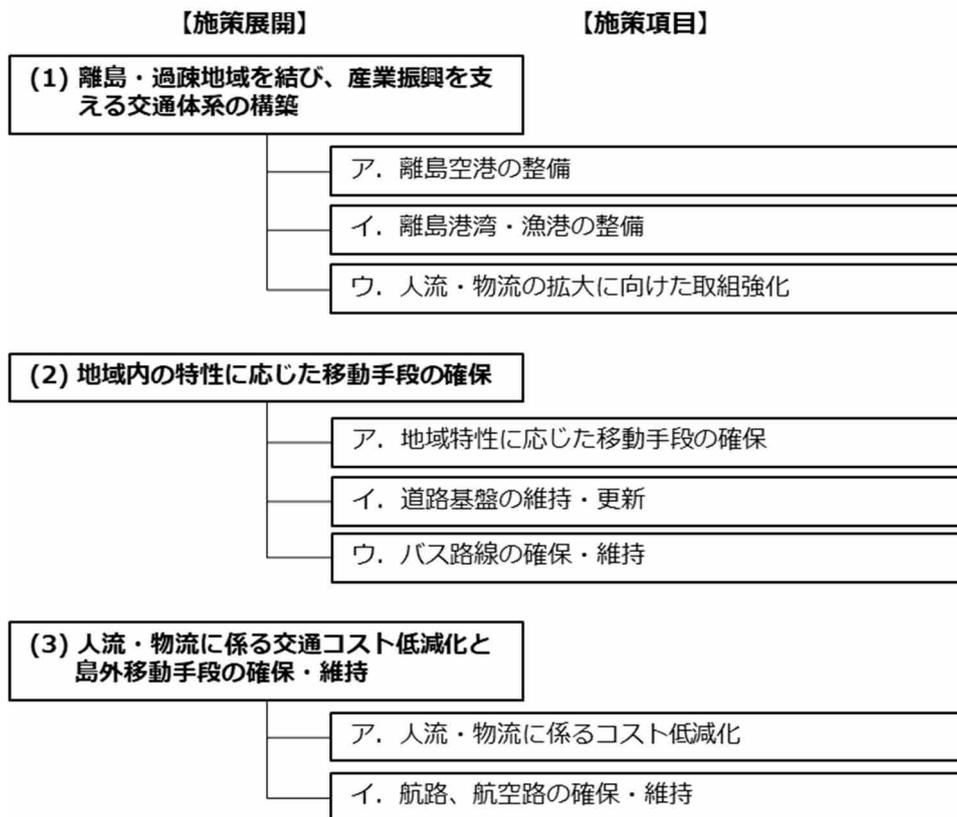
- a 人流に係る交通コストについては、離島住民等の移動に係る航空運賃及び船賃を低減し、移動に伴う負担軽減を推進する
- b 生活コストについては、沖縄本島から小規模離島を中心とする県内有人離島へ輸送される食品、日用品等の輸送経費等の低減に市町村等と連携して取り組む
- c 離島における石油製品については、輸送経費等に対し補助を行い、沖縄本島並みの価格の安定と円滑な供給に取り組む

**イ 航路、航空路の確保・維持**

離島航路及び航空路は、離島住民の移動や生活必需品等の輸送など、「人流」、「物流」の両面で必要不可欠な交通手段であることから、その確保・維持に取り組む。

- a 国、関係市町村と協調した運航費補助により、離島航路の確保・維持を図る
- b 船舶の建造・購入費補助により、離島航路の確保・維持を図る
- c 国、関係市町村と協調した運航費補助により、離島航空路線の確保・維持を図る
- d 関係市町村と協調したヘリチャーター補助により、航空路線の就航がない離島における船舶欠航時の代替移動手段確保を図る

**施策の体系**



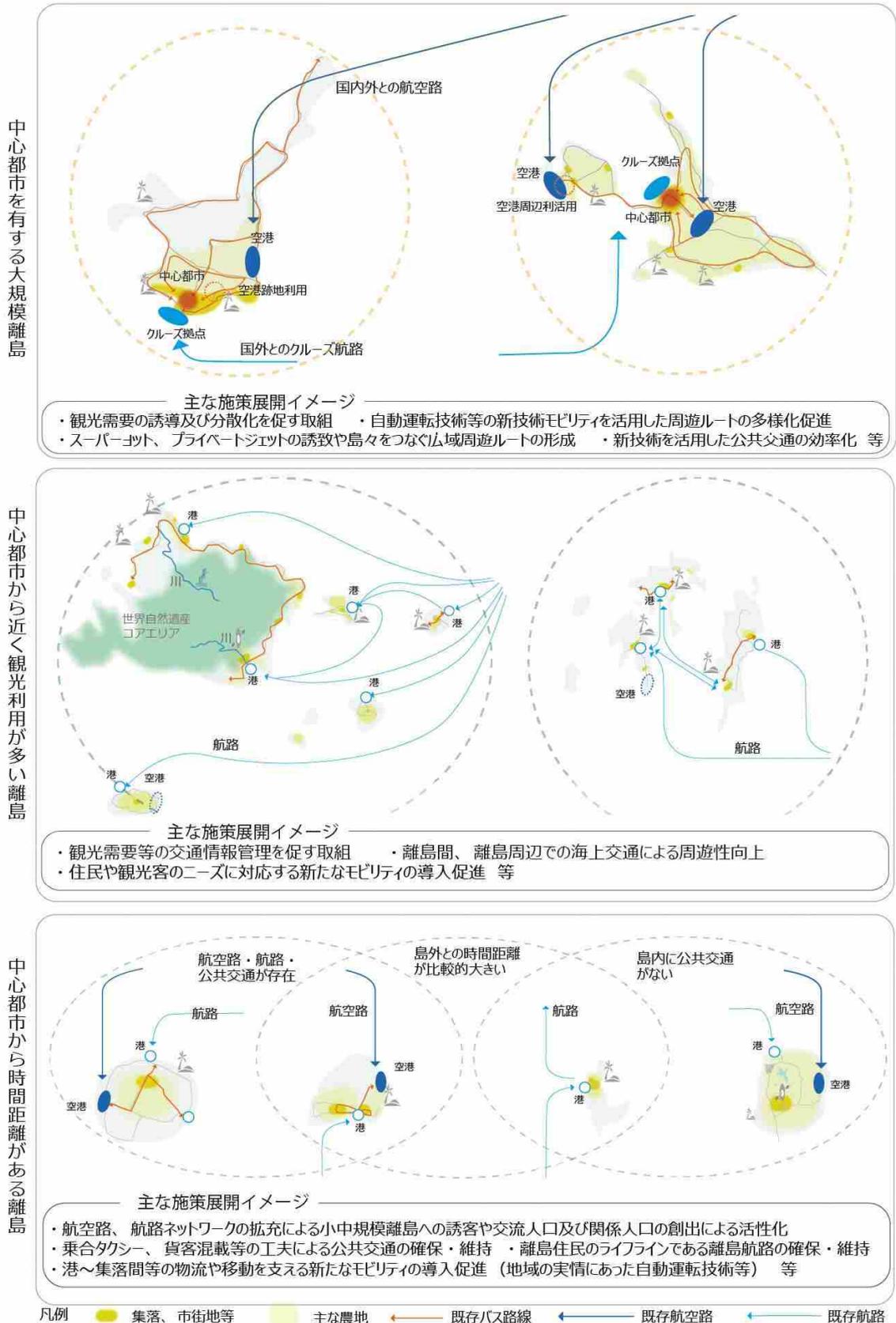


図 5-16 離島振興に向けた交通体系

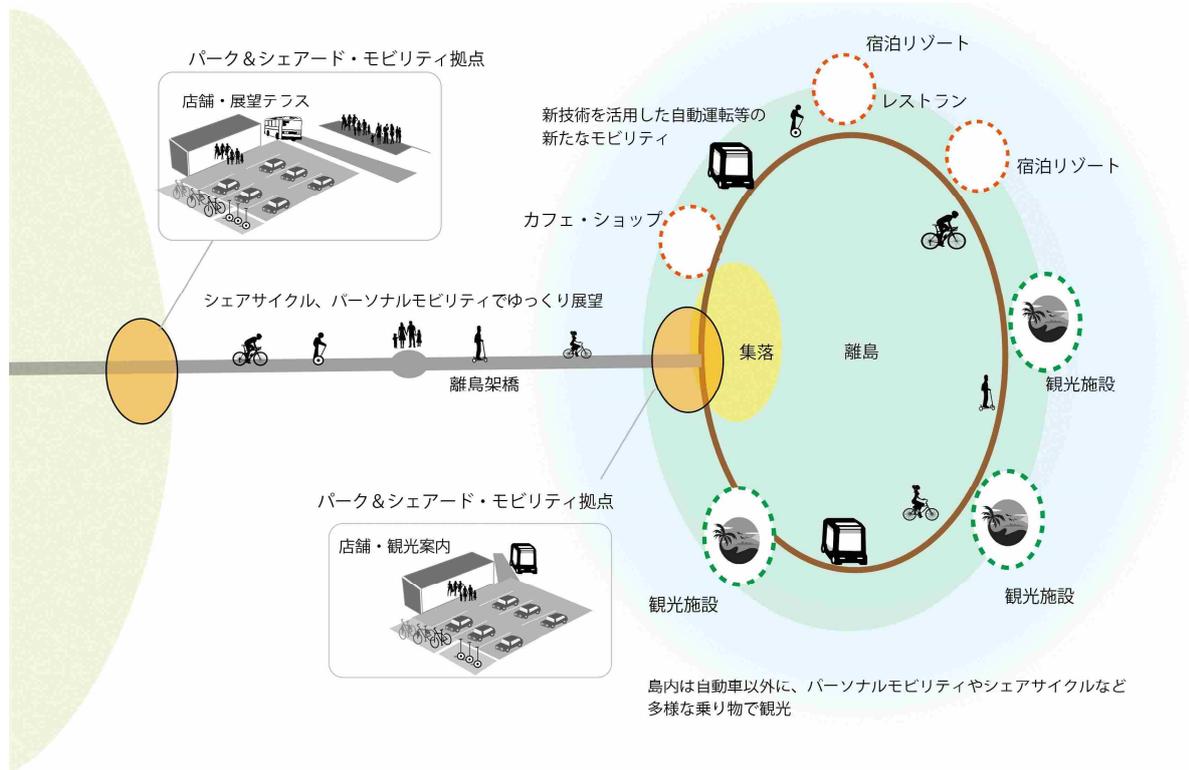


図 5-17 離島観光における新たなモビリティ等の展開イメージ (例)

## 第5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

### 1 施策分野の意義

- 誰一人取り残すことのない優しい社会の形成のためには、高齢者や障がいのある人等の移動制約者やインバウンドを含めた観光客等、誰もが安心して安全に暮らせる公共交通の維持や交通サービスの拡充、交通事故を無くすための交通安全対策を進めることが喫緊の課題である。また、地震、台風、集中豪雨などの自然災害や感染症など様々な災害に対する危機管理体制の強化や、亜熱帯海洋性気候による紫外線や塩害等の影響から老朽化の進行が早い状況において、本土復帰直後に集中的に整備された社会基盤が大量に更新時期を迎えていることから、県民生活の基盤となる交通施設の長寿命化対策等を進めることも極めて重要である。
- このような、様々なリスクに対して安全、安心な暮らしを支える交通体系に関する取組は、欠かすことのできない重要な施策分野である。

### 2 施策展開の方針

#### (1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備

- 県民の安全・安心な生活や安全・安心な観光地の形成のため、交通安全対策の強化や誰一人取り残さない移動環境の整備・支援等の取組を推進する。

#### ア 交通安全対策の強化

交通事故の防止や安全で円滑な道路交通を確保するため、道路管理者と連携し、幹線道路や生活道路等において交通安全施設等を重点的に整備・更新するとともに、最先端の技術を活用した高度道路交通システム（ITS）の整備等に取り組む。

関係機関やボランティア等と連携した交通安全教育や交通安全活動を推進するとともに、飲酒運転根絶を図るため、「沖縄県飲酒運転根絶条例」に基づき、各季の交通安全運動における広報啓発や飲酒運転防止に向け、県民一体となった各種対策を推進する。

- ハンブ等の交通安全施設及び歩行空間を整備する
- 交通安全の取組を推進する
- 交通事故防止及び飲酒運転根絶を図るため広報啓発等を推進する

#### イ 誰一人取り残さない移動環境の整備・支援

障がい者、高齢者、外国人など、多様な性質を持つ人々が安全に安心して移動するためには、各施設のユニバーサルデザインの導入に取り組む等のハード整備とあわせて、道路標識等、移動情報に関しても誰にでもわかりやすく、入手しやすい情報の発信に取り組む。

生徒が安心して教育を受けられるよう、バス通学費等の支援や路線の確保・維持に取り組む。

- ノンステップバスの導入を支援する

- b 道路標識等の多言語化等ユニバーサルデザインを推進する
- c 時刻表やウェブサイトの多言語化を促進する
- d バス通学費等の支援を行う
- e 信号機等の交通安全施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進する
- f オープンデータを活用した観光客への臨時ダイヤやアラート情報を発信する体制の構築を推進する

## (2) 大規模災害時等にも強靱性を発揮する交通体系の構築

- 自然災害リスクの更なる増大への対応のため、大規模災害に備えた交通環境や災害時における避難支援や復旧・復興への対応等の取組を展開する。

### ア 大規模災害時等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進

地球温暖化に伴う気候変動が進むと、台風の強大化や海面上昇等を引き起こすとされており、自然災害リスクの更なる増大が懸念される。本県は島しょ県であり、他の都道府県と地理的な距離があるため、大規模災害など様々な状況に対応できる実行力のある危機管理体制が求められている。

- a 安全・安心な道路ネットワークを形成するため、落石等の恐れがある箇所では災害を未然に防止する対策を実施する
- b 緊急輸送機能を持つ港湾施設の整備を推進する

### イ 復旧・復興への対応と被災時のすべての人の避難支援

災害発生時においては、救援・救助活動を支える緊急輸送体制を早急に確保し、住民や観光客が迅速かつ的確な避難行動を取ることが重要であるため、避難経路の確保及び緊急輸送道路の無電柱化など緊急輸送機能を持つ施設の整備に取り組む。

空港・港湾が災害時の支援物資輸送等の拠点となることから、地震・津波や高潮・高波など様々な災害に対して、空港・港湾機能の最低限維持・早期回復に資する取組を推進する。

- a 道路啓開計画に基づく連絡・連携体制を立ち上げ、速やかに道路啓開を実施できる体制作りを推進する
- b 緊急時における輸送機能を確保するための無電柱化を推進する
- c 空港・港湾BCPの実効性を高める取組を推進する
- d 離島空港の施設の耐震性及び耐浪性の確保等を推進する

### (3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

- ▶ 本県は厳しい塩害環境下にあるため施設の老朽化の進行が早く、また本土復帰後、急速に整備された交通インフラ施設が老朽することから、計画に基づいた交通基盤の維持・更新等の取組を展開する。
- ▶ また、少子高齢化等を背景に交通関連事業の担い手不足等への対応等の取組を展開する。

#### ア 計画的な社会基盤の整備

長期的な視点に立った公共施設マネジメントを推進するため、施設毎に長寿命化計画等を策定し、適切な点検や診断の結果に基づき、予防的な補修・補強や計画的な施設の更新を進めることで、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化に取り組み、財政負担の軽減と平準化を図る。

- a 「個別施設計画」に基づく修繕・更新によるライフサイクルコストの最小化及び長寿命化を推進する
- b 信号機の計画的な更新を推進する

#### イ 公共交通等の移動手手段の確保・維持

地域住民の日常生活に不可欠な路線バスの確保・維持を図るため、事業者に対する車両購入費等の補助や運転士確保等の支援に取り組み、事業者において持続的な公共交通サービスが提供できるよう、引き続き、公共交通の利用環境改善に向けた取組を行う。

- a 生活バス路線の確保・維持を図る
- b 路線バスの運転士の確保を図るため、バス事業者が行う運転士確保の取組に対する支援を推進する

施策の体系

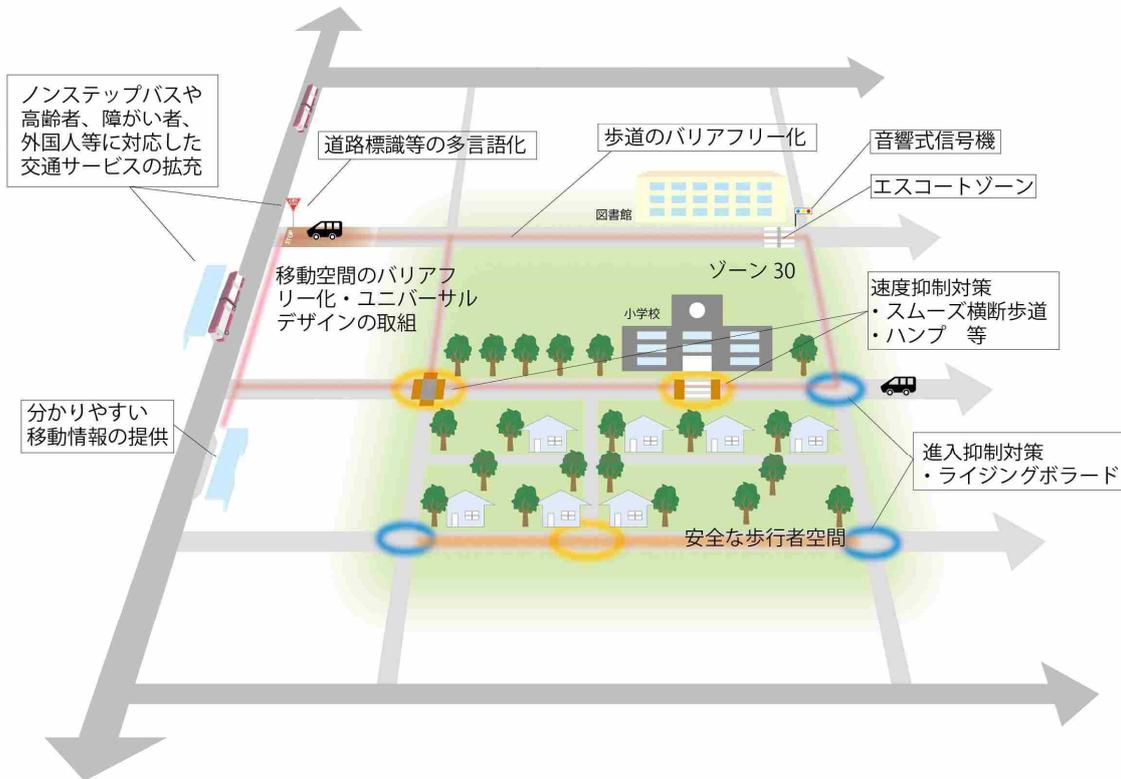
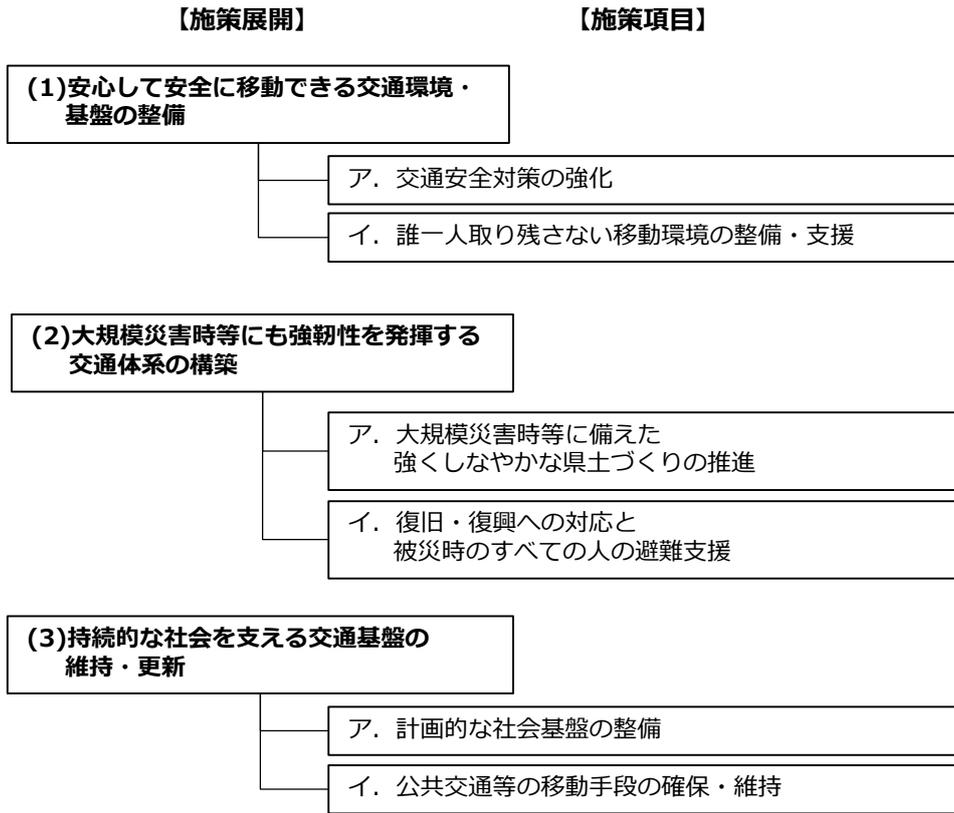


図 5-18 安全・安心な暮らしを支える交通体系

## 第6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

### 1 施策分野の意義

- 本県は、亜熱帯海洋性気候の下、豊かな自然環境や特有の歴史的風土と伝統に根ざした個性豊かな文化により人を惹きつける魅力「ソフトパワー」を有している。その源泉である自然環境の保全や伝統・文化の継承と産業振興の均衡のとれた県土づくりに取り組むことは重要である。
- このため、自然環境が有する多様な機能を保全しつつ、沖縄らしい景観に配慮した空間の創出や、道路・空港・港湾の緑化等の取組、2050年に向けた脱炭素社会の実現に資する次世代自動車の導入促進などの交通環境の構築が重要である。
- このような沖縄らしい自然・歴史・伝統・文化と調和する交通体系の取組は、人々を惹きつけ、ソフトパワーを具現化する「持続可能な海洋島しょ圏」の形成を目指す上で重要な施策分野である。

### 2 施策展開の方針

#### (1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築

- 本県の豊かな自然・歴史・伝統・文化を保全しながら利活用することで次世代に継承していくために、自然環境に負荷を与えない交通インフラの整備・維持管理等の取組を展開する。

#### ア 生物多様性保全に資する環境整備

やんばる（沖縄島北部）や西表島をはじめとした自然豊かな地域においては、生物多様性を保全するコアエリア（自然公園の特別保護地区等）と、住民生活及び持続的観光を両立させる周辺地域とを分けて考える必要がある。コアエリアにおいては、観光客等の通行制限やルール作り等の取組を検討することにより、自然環境への悪影響を抑制する。周辺地域においては、受入体制の構築が必要であるため、観光事業者や交通事業者等の理解醸成に努め、入域者の総量把握及び分散化の取組を行う。また、人の移動や物流の活発化等により、車両とともに外来生物等が運ばれる可能性があることから、外来種の拡散を防止するための取組を推進していく。

- a 世界自然遺産登録地への入域管理のため、関係者間で人流データ等の指標を統一して管理し、共有するといった体制作りを検討する
- b 観光客等に対して、特定のエリアにおいては環境に配慮した交通手段を選択することや、エコツーリズムの推進等、関係者への理解醸成のため、各事業者と連携した取組を推進する
- c 生物多様性を保全する地域との人の往来や物流などによる外来種の拡散を防止するため、各事業者と連携した取組を推進する

### イ 沖縄の歴史と景観に配慮した空間の創出

首里城をはじめとした歴史・伝統・文化が豊かな地域においては、景観に配慮した無電柱化の推進や、市町村の景観計画に基づき、歴史と景観に配慮した道路等の潤いのある公共空間を創出する。

- a 道路等の公共空間において、地域の歴史、文化に配慮し、調和の取れた景観形成を促進する
- b 良好な景観創出のための無電柱化を推進する

### ウ 自然環境に配慮した交通環境の構築と緑化や植栽の維持管理

豊かな自然の中で生息する希少種等に配慮した道路整備・管理は、地域特性を踏まえて推進していく必要があり、ロードキルの防止や密猟対策として通行規制の検討、道路標識の設置、空港・港湾の緑化、良好な沿道景観の形成の推進については、地域住民や観光事業者等と協力しながら、観光地に相応しい良好な景観の維持管理を推進していく。

- a 希少生物種のロードキルを防ぐために道路標識やアンダーパスの設置等を推進する
- b 希少種に配慮した林道の維持管理を推進する
- c 空港・港湾の緑化、良好な沿道景観の形成を推進する

## (2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

- 国内外で気候変動による影響が顕在化しており、地球温暖化対策の推進が一層求められている。
- 本県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きいことから、次世代自動車の導入や自動車利用から公共交通や自転車利用への転換等の取組を展開する。

### ア 運輸部門における脱炭素化及び省エネルギー化に向けた交通インフラの強化

本県の地理的特性や公共交通システムの整備の遅れ等から、本県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きくなっており、運輸部門の脱炭素化に向けた取組を進めることが重要である。

運輸部門の脱炭素化に向け、環境負荷の少ない自動車や船舶、航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及を推進する。そのため、必要な充電設備や水素ステーション等のインフラシステムの構築や、シェアリングサービスの普及促進、港湾や空港における脱炭素化を推進していく必要がある。

また、海上交通や航空分野及びバス・トラック・タクシーの事業者等と協力し、デジタル技術の活用を含め、交通・物流サービスの効率化・生産力向上と環境配慮を両立して促進していく。

- a EV(電気自動車)等次世代自動車の普及を促進する

- b シェアリングサービス等の普及を促進する
- c 新技術導入や運航方式改善による航空機運航分野のCO<sub>2</sub>削減を促進する
- d 低・脱炭素化船開発後の普及や運航効率改善による海上輸送分野のCO<sub>2</sub>削減を促進する
- e 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等に取り組み、カーボンニュートラルポートの形成を推進・促進する
- f 空港の脱炭素化を推進する
- g EV等の普及による運輸部門の脱炭素化や、空港や港湾における脱炭素化に向け、再生可能エネルギー等の導入拡大を推進する

#### イ 過度な自家用車利用からの転換

脱炭素社会の実現に貢献する交通環境の構築を進める上では、県民や観光客が環境に配慮した移動手段を選択することも重要であり、自家用車やレンタカー利用から公共交通機関への乗り換えを推進するため、MM(モビリティ・マネジメント)の推進や、徒歩や自転車等で快適に移動できるための歩行空間や自転車通行空間等の整備を推進する。

- a 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する
- b 自転車通行空間の整備を推進する
- c ライフステージに応じたMM(モビリティ・マネジメント)を推進する
- d 観光客の公共交通利用を促進する取組を推進する



## 第6章 計画の推進

### 第1節 計画推進のための組織づくりと進捗確認

#### 第1 計画推進のための組織づくり

本計画を掲げた施策を着実に実施し計画の目標を実現するため、次の基本的考え方に基つき、本計画を推進するための組織体制を構築する。

##### 1 基本的な考え方

- 計画を推進するためには、各市町村の交通計画や交通分野のみならず、産業振興、観光振興等の多分野との連携が欠かせないため、各自治体や関係機関、各部署と連携して進めることが重要である。このため、庁内の関係機関で構成する組織と庁外の関係機関及び有識者等で構成する組織の二元体制とし、これらの組織が相互に情報共有と連携を図り、計画の推進に関する情報が県民全体に広く共有できるような仕組を構築する。
- 今後の交通施策の展開にあたっては、技術革新の進展や社会経済情勢等の諸要因による不確実性もあることから、常に新たな動向に対するアンテナを張り巡らせることが欠かせない。このため、計画を推進するにあたっては、新たな技術動向や国内外における取組動向の調査、本県への適用可能性等を探求しつづける仕組を構築する。
- 計画の進捗状況を定期的に確認、点検し、マネジメントが可能となるような仕組を構築するためにデータサイエンスを用いて人流・交通流を捉え、その分析結果等を関係機関や各部署と共有することにより、総合的な交通体系施策に資する組織づくりを推進する。

##### 2 組織体制

###### (1) 沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会

###### ア 構成

沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会（以下「委員会」という。）は、庁内関係部の部長及びこれに相当する職にある者を委員として構成し、委員長には沖縄県副知事の職にある者をもって充てる。

###### イ 役割

委員会は、計画の実現に向けた計画全体のマネジメント機能を担うものとし、具体的には次に掲げた役割を担うものとする。

- 計画で示した施策の進捗状況の確認
- 計画全体の点検及び評価の実施

- 計画の変更（新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、5年後を目途に必要なに応じて計画の改定等を行うことが示されており、改定等が行われた際は本計画も必要なに応じて整合を図る）
- 施策の推進にあたっての重要事項の検討
- 計画の広報並びに計画に掲げた目標の実現及び施策を展開していく上で必要な事項の実施

#### ウ 開催時期

委員会は常設の組織とし、毎年度、開催するものとする。

#### エ 下部組織

##### ➤ 幹事会

委員会に上程する議題及び報告する内容等を整理するための組織として、委員会の下に関係課長を構成員とする幹事会（幹事長；企画部企画振興統括監）を設置するものとする。

##### ➤ 作業部会

専門的な事項について整理するため、必要なに応じて幹事会の下に班長級の職員で構成する作業部会を設置するものとする。作業部会では、幹事会で議論するための実務的な検討を進めることになるが、特に新技術等の新たな技術動向、データ整備に関する事項、施策の評価に関する事項、各地での取組動向の情報収集、沖縄への新技術の適用可能性やあり方等の実務的な検討、議論を進めるものとする。

### (2) 沖縄県総合交通体系基本計画推進協議会

#### ア 構成

沖縄県総合交通体系基本計画推進協議会（以下「協議会」という。）は、国、県、市町村の関係機関、有識者、交通関連事業者、交通施設管理者、関連民間事業者や団体及び県民を代表する者で構成し、会長は委員の互選をもって定めるものとする。

#### イ 役割

協議会は、沖縄県総合交通体系基本計画の策定に関し、指導、助言する機関であった沖縄県総合交通体系基本計画策定検討委員会としての役割を発展させ、具体的には、次に掲げた役割を担うものとする。

- 計画の総点検
- 施策の実施に関する指導及び助言
- 計画の変更に関する助言

#### ウ 開催時期

3年ないし5年周期で開催するものとする。

エ 下部組織

協議会に上程する議題及び報告する内容等を整理するための組織として、協議会の下に委員を補佐する職にある者を構成員とする幹事会（幹事長；企画部企画振興統括監）を設置するものとする。

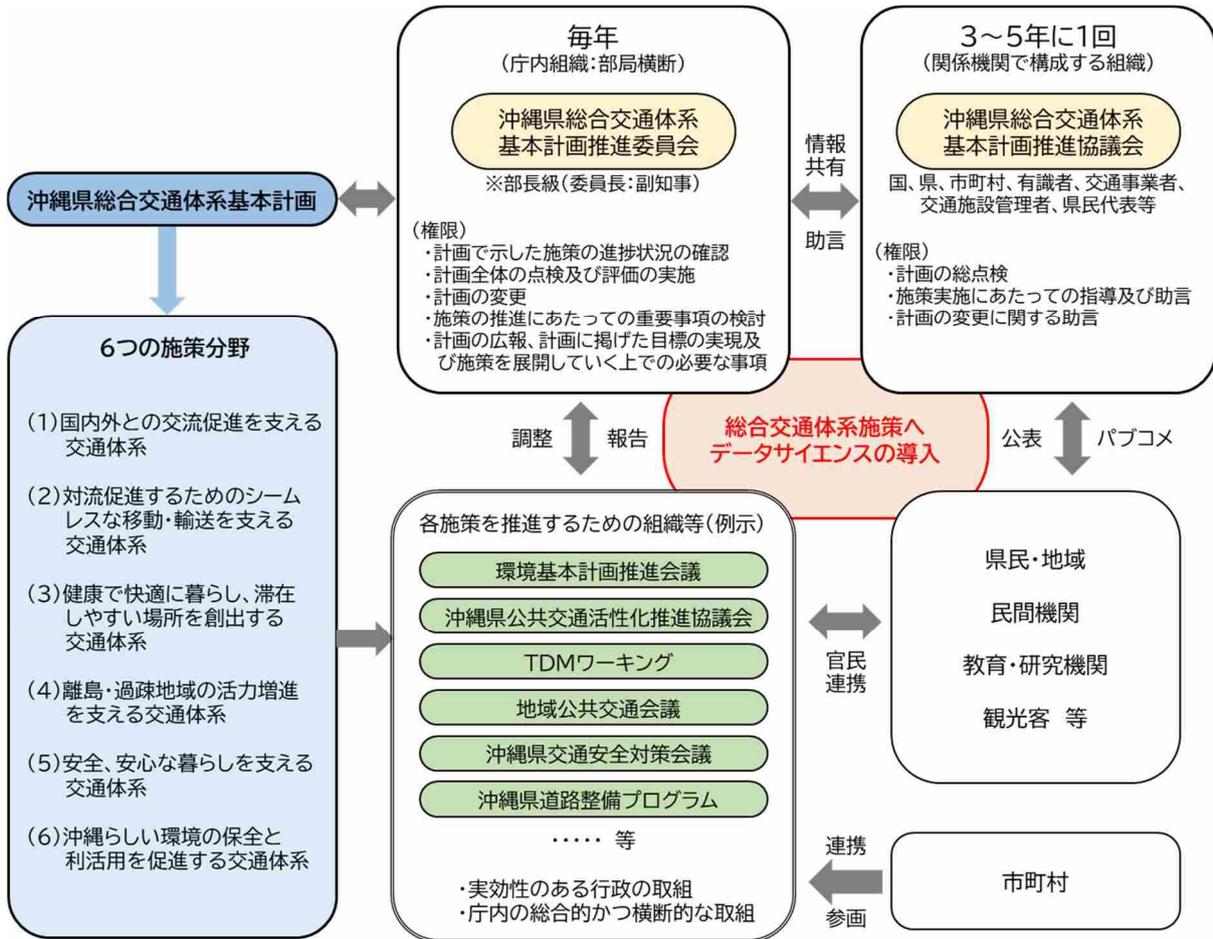


図 6-1 総合交通体系の推進に向けた組織体制

## 第2 計画推進のための各関連施策との連携と進捗確認方法

### 1 各関連施策との連携と進捗確認の目的

計画に掲げた目標の実現に向けて、以下に示す基本方針に対応するための組織体制（前述の沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会）を構築し、各施策の着実な推進を図ることとする。また、進捗確認の結果を踏まえて、本計画に基づき展開する施策等の改善をするなど計画のフォローアップを行うことを目的とする。

### 2 各関連施策との連携と進捗確認の基本方針

#### (1) 計画に掲げる施策の戦略的・効果的な実施を図る

各施策の取組状況や課題を整理し、各市町村の交通計画等の各関連施策の取組状況等と連携し、できる限り客観的な指標を用いて進捗確認することで、行政ならびに関係主体における施策の戦略的・効果的な実施を図る。

#### (2) 計画の目標の達成度合いを評価する

本計画の目標毎の達成状況を評価することで、関係主体それぞれが進むべき方向性を共有するとともに、施策の実施が県民に対してどの程度の効果をもたらしたか（今後もたらすか）という視点に立った観点から施策を推進する。その際、施策の定量的評価を実現するためのデータサイエンスの導入、そのために必要な調査を確実に進めることが重要である。なお、施策の定量的評価は、実施計画の指標にあわせて施策等の検証が可能なタイミングで実施する。

（例：施策取組度合、公共交通の利用者数 等）

#### (3) 県民への分かりやすい説明と事業実施過程の透明性を確保する

進捗確認や評価結果の公表により、基本計画の目標や施策実施の効果を県民に対して明らかにし、事業成果の分かりやすい説明とその実施過程の透明性を確保する。

### 3 進捗確認の対象

本計画で掲げた各施策のうち、重点的に取り組む施策を選定して実施する。

### 4 進捗確認の実施時期

実施計画のPDCAサイクルの基本的考え方に準じ、概ね前年度末までの実績について、毎年度秋頃を目途に実施する。