

# 沖縄県総合交通体系基本計画 (案)

沖縄県企画部交通政策課

令和4年9月16日



## 【目次】

第1章	計画の策定にあたって.....	1
第2章	交通の現状と課題及び社会情勢の変化.....	3
第1節	陸上交通に関する現状と課題.....	3
第2節	離島交通に関する現状と課題.....	6
第3節	国内及び国際の旅客・貨物に関する現状と課題.....	7
第4節	社会情勢の変化.....	10
第5節	将来交通需要の展望.....	11
第3章	沖縄の将来像.....	14
第1節	新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における県土の グランドデザインについて.....	14
第2節	県土の基本構造について.....	17
第3節	沖縄本島の構造について.....	20
第4節	離島地域の構造について.....	22
第4章	計画の目標.....	24
第1節	目標設定の考え方.....	24
第2節	計画の目標.....	25
第3節	重点的に取り組む施策.....	35
第5章	計画の体系と施策.....	40
第1節	計画の施策分野について.....	40
第2節	分野別の施策体系について.....	42
第6章	計画の推進.....	82
第1節	計画推進のための組織づくりと進捗確認.....	82



# 1 第1章 計画の策定にあたって

## 2 1 策定の背景

- 3 ● 本県は、沖縄21世紀ビジョン（平成22年3月策定）の実現に寄与するため、沖縄21  
4 世紀ビジョン基本計画（平成24年5月策定・平成29年5月改定）を上位計画とした交  
5 通分野に関する基本施策の具体的な構想を示した沖縄県総合交通体系基本計画（平成24  
6 年6月）（以下「前計画」という。）を策定し、陸・海・空の各交通施設整備や交通ネッ  
7 トワークの拡充整備に取り組んできた。
- 8 ● 前計画は策定以来10年が経過しており、その間、日本における人口の減少（少子高齢  
9 化）や気候変動に伴う異常気象の発生、本県の入域観光客の急増など社会情勢が様々に  
10 変化していることに加え、世界共通の持続可能な開発目標（SDGs）や我が国の新たな  
11 目指すべき社会像であるSociety5.0、カーボンニュートラルの実現、新型感染症の流行  
12 など新たな潮流への対応も求められていることから、このタイミングで交通分野の計画  
13 目標等を確認する必要がある。
- 14 ● このため県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画等総点検報告書（令和2年3月）と新  
15 沖縄発展戦略：新たな振興計画に向けた提言（令和2年3月）を踏まえたうえで、前計  
16 画の目標や施策分野、施策体系等の進捗状況を点検するとともに、沖縄21世紀ビジョ  
17 ンに基づき、今後10年間の沖縄振興のあり方を定める新・沖縄21世紀ビジョン基本  
18 計画と整合性を図りながら、新たな沖縄県総合交通体系基本計画（以下「本計画」とい  
19 う。）を策定する。

## 21 2 計画の意義

- 22 ● 本県が抱える様々な課題を解決するため、また県土の均衡ある発展を目指すために、交  
23 通体系の基本計画を定め、総合的、体系的に整備していくことが不可欠である。
- 24 ● 特に島しょ県である沖縄では、日本本土とアジア・太平洋地域等との交流はもとより、  
25 県内地域内の文化や人々の交流、県内各地域の均衡ある発展、離島の定住環境の確保と  
26 いった点で、交通体系は県民生活、経済を支える生命線である。

## 28 3 計画の役割

- 29 ● 本計画は、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の実現に寄与するとともに、沖縄の総合  
30 交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針となるものであ  
31 り、県民、民間企業や組織、市町村を含めた関係者全員が協働して取り組むものである。  
32 また、市町村で作成している交通計画の内容や地域毎の具体的な状況を踏まえ、具体的  
33 な陸上交通の内容については沖縄本島地域公共交通計画（仮称）等で取り扱う。
- 34 ● 本計画で示された施策や事業の早期実現のためには、限られた財源をより有効に活用す  
35 ることに加え、PPPやPFI等の新たな資金調達や多様な事業手法の適用も重要であり、  
36 各関係者が一体となって取り組むことを目指す。

1 4 計画の期間

- 2 • 沖縄21世紀ビジョンが令和12年（2030年）を目途とする将来像を定めた構想である  
 3 こと、“新・沖縄21世紀ビジョン基本計画”が令和4年度からスタートすること、交通  
 4 関連の施策の中には検討を始めてから実現するまでに10年以上の期間を要するものが  
 5 あること、以上の点から、本計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和23年度  
 6 （2041年度）までの20年間とする。

8 5 本計画の構成



図 1-1 本計画の構成

## 1 第2章 交通の現状と課題及び社会情勢の変化

### 2 第1節 陸上交通に関する現状と課題

#### 3 第1 中南部圏域

##### 4 1 現在の状況

- 5 ● 中南部圏域は、県内の主要な都市機能が集積し、政令指定都市並みの密度の高い市街地  
6 が連坦しており、今後もその受け皿となる地域である。
- 7 ● 道路網は、那覇空港自動車道豊見城東道路や沖縄西海岸道路豊見城道路、糸満道路など  
8 が供用開始しており、ハシゴ道路や2環状7放射道路の整備による機能強化とともに、  
9 渋滞緩和、空港までのアクセス時間の短縮、港湾地区の連携強化等が図られた。
- 10 ● モノレールのでだこ浦西駅までの延長やモノレール駅と結節した那覇バスターミナル、  
11 てだこ浦西駅におけるパーク・アンド・ライド駐車場等の整備などにより、既存公共交  
12 通の乗り継ぎ利便性が向上し、バスレーン延長や基幹急行バスの運行など、路線バスの  
13 速達性の向上が図られた。
- 14 ● これらの取組に加え、バスロケーションシステムの導入やわった～バス党による広報活  
15 動等に取り組んだところ、急激な減少傾向が続いていた路線バスの利用者数について  
16 も、下げ止まりの傾向となっている。
- 17 ● また、ゆとりある歩行空間の確保等の観点から、沖縄観光の象徴的な場所である国際通  
18 りにおいて、歩道の拡幅やポケットパークの設置等を行うとともに、那覇市においては  
19 毎週日曜日にトランジットモールを実施している。
- 20 ● 相乗り、時差出勤等については、沖縄県庁や那覇市役所、浦添市役所では、時差通勤が  
21 制度化されるとともに、民間企業における時差通勤やノーマイカーデー導入などの取組  
22 も進みつつある。
- 23 ● MM（モビリティ・マネジメント）施策については、わった～バス党などによる広報活  
24 動や、沖縄総合事務局と県などの関係機関が連携した「わった～バス大実験」などの広  
25 報活動等に取り組んだほか、那覇・浦添・宜野湾・沖縄市では、小学校の副読本におい  
26 て交通問題を取り上げるなど、各市町村における取組がなされた。

##### 28 2 課題

- 29 ● 幹線道路網の整備については、渋滞緩和が図られているものの、依然として慢性的な交  
30 通渋滞が発生していることから、引き続き各拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を進め  
31 る必要がある。
- 32 ● 都市機能を強化する駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備については、跡地利用計  
33 画の策定に向けた検討状況を踏まえながら、引き続き取り組む必要がある。
- 34 ● モノレールについては、新型コロナウイルス感染症の拡大以前、観光客の増加等により  
35 車両や駅舎等での混雑が課題となっていたことから、収束後の観光客の需要回復に備

- 1 え、増加する需要に対応できるよう輸送力の増強等について、引き続き取り組む必要が  
2 ある。
- 3 ● 路線バスについては、基幹バスシステムの導入、これに伴うバスレーンの拡充や交通結  
4 節点の整備、バス停上屋等の整備による乗り継ぎ環境改善等、引き続き利便性向上に取り  
5 組む必要がある。
  - 6 ● 公共交通への利用転換に向けては、公共交通の運行情報等の動的データを含めた経路検  
7 索機能の充実などにより、更なるサービス水準向上に向け取り組むとともに、シェアサ  
8 イクル等の多様な交通手段の導入に取り組む必要がある。
  - 9 ● また、交通渋滞緩和に向けた行動変容を促すため、小学校からのライフステージに応じ  
10 たMM（モビリティ・マネジメント）の実施や、ピーク時に集中する自動車交通量の削  
11 減に寄与する時差通勤の促進に取り組む必要がある。
- 12

## 13 第2 北部圏域

### 14 1 現在の状況

- 15 ● 北部圏域は、恵まれた自然景観を活かした観光関連産業とともに、畜産や果樹等の農業  
16 が盛んな地域である。
  - 17 ● また、世界中から研究者が集う沖縄科学技術大学院大学（OIST）、公立大学法人化され  
18 た名城大学、国立沖縄工業高等専門学校等の高等教育機関が立地し、地域の振興と科学  
19 技術の発展を担う人材育成が図られている。
  - 20 ● 道路網としては、北部地域を縦断する国道 58 号恩納南バイパスや名護東道路などの道  
21 路が整備されるとともに、主要観光地を結ぶ路線バスの運行等、観光拠点間の周遊性を  
22 高める取組が進展した。
- 23

### 24 2 課題

- 25 ● 世界自然遺産への登録により更なる観光客の増加が見込まれており、本部港で国際ク  
26 ルーズ船の寄港が可能な岸壁の整備を実施して、観光地としての基盤強化を進めている  
27 他、観光拠点や公共施設、各物流拠点へのアクセス性の向上、交通渋滞緩和及び交通安  
28 全対策に取り組むとともに、自然と共生を図る交通施設整備が必要である。
  - 29 ● 陸上交通においては、増加する入域観光客及び多様なニーズに対応するため、レンタ  
30 カーの次世代自動車への切り替えや、既存公共交通の利用環境改善に向けた取組とあわ  
31 せて、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  
32 ワークの構築に向けて、市町村と協働で取組を進める必要がある。
  - 33 ● 北部圏域の路線バスについては、定住条件整備を図る観点から、生活交通の確保・維持  
34 のみならず、観光客の移動手段の確保・維持についても図る必要がある。
  - 35 ● また、案内標識については、訪日外国人旅行者の受入体制の強化を図るため、翻訳ルー  
36 ルに基づく多言語観光案内サインの統一を図る必要がある。
- 37



## 1 第3 県土全体

### 2 1 現在の状況

- 県土の均衡ある発展などを図る観点から、平成 30 年 5 月に鉄軌道の概ねのルートを含む概略計画及びフィーダー交通ネットワークのあり方等を取りまとめた「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定した。
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の構築に向けて、ノンステップバスの導入や交通結節点のバリアフリー化、市町村によるコミュニティバスの運行など、公共交通サービスの充実を図り、ノンステップバスの導入率は全国平均と比較しても高水準となった。
- また、歩道やガードレール等の交通安全施設の計画的な整備補修や自転車通行環境の整備により、安全性の向上が図られた。
- 景観や環境に配慮した交通環境の整備については、主要道路及び観光地へのアクセス道路の重点管理及び飾花、無電柱化、ロードキル対策に取り組んだ。
- 交通基盤の長寿命化対策については、空港や港湾施設の長期的視点での更新計画、点検・修繕計画及び緊急対応について定めるとともに、災害時の対応計画である津波避難計画や空港・港湾 BCP を策定した。
- 沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画に指定された道路に優先的に無電柱化を推進するとともに、国道 331 号などの緊急輸送道路における落石防止対策・法面崩壊防止対策に取り組んだ。

### 21 2 課題

- 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入については、鉄軌道とフィーダー交通が連携する公共交通ネットワークの構築を見据え、北部・中部・南部の各圏域において、市町村と協働で公共交通の充実に向けた取組を推進する必要がある。
- 特に中南部都市圏においては、関係市町村と連携の下、持続可能な都市圏の形成に資する都市計画や交通政策の総合的かつ計画的な推進が必要である。
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の構築に向けて、あらゆる人が自らの運転だけに頼らず移動できる多様な交通手段の確保等に取り組む必要がある。
- 沖縄らしい風景の創出やアメニティ空間の創出を図るため、街路樹を含む歩道空間の適正な管理、ボランティア等の民間活力活用推進などによる効率的・効果的な道路の維持管理を行う必要がある。
- また、橋梁をはじめとする交通インフラ施設は、本土復帰後建設された施設が多く、それらが今後老朽化することから、長寿命化修繕計画に基づいた効果的・効率的な点検、修繕、更新が必要である。
- 災害時の緊急輸送道路や避難経路の確保などの課題に対し、駐留軍用地の返還も視野に入れた体系的な道路網の早期整備や、緊急輸送道路や避難経路において、優先的に無電柱化を行う必要があるほか、市町村におけるハザードマップ等の普及啓発等により、災害発生時の住民の迅速な避難行動に資する取組が必要である。

## 1 第2節 離島交通に関する現状と課題

### 2 1 現在の状況

- 離島地域の生活を支える航路、航空路などの交通手段を確保するため、平成25年3月に新石垣空港を開港、平成31年3月には下地島空港国際線等旅客施設が供用を開始し、平良港、石垣港等においては、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁等を整備するなど、必要な空港、港湾・漁港、道路を整備したほか、空港や港湾などの交通拠点間の連結強化、本島離島間の航路及び航空路の交通ネットワークの充実を図るための取組を行った。
- 航空路の確保・維持を図るため、欠損に対する運航費補助及び離島航空路線に就航する航空機の購入費補助を行い、航路に関しても運航費補助及び老朽化に伴う船舶の建造または購入費補助を行った。その結果、離島空港の年間旅客数は大幅に増加する結果となった。
- 離島住民等の負担軽減を図るため、船賃及び航空運賃の低減を行った。この結果、低減化した路線における航路・航空路の利用者数は大幅に増加している。離島地域における道路については、伊良部大橋や川平高屋線などの供用開始により、離島住民の生活利便性の向上及び観光地へのアクセス性の向上等が図られた。
- また、宮古・八重山圏域においては、電動レンタルバイクや相乗りワゴン、定額運賃制等の新たなサービスに加え、自動運転や日本版MaaS等の実証も行われており、新技術等を活用した新たな交通システムの可能性が芽生えつつある。

### 19 2 課題

- 離島地域の生活や産業振興を支える交通体系を確保するため、離島空港や港湾等の必要な施設整備に取り組む必要がある。
- 特に小規模離島の生活や産業振興を支える安全・安心な物資輸送の確保が必要である。
- 離島航空路の確保・維持は、生活の利便性確保の観点から、高速移動手段は重要であるものの、小規模離島の航空路線は需要に限られるため座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが課題となっている。
- このため、地元自治体、航空会社及び県等の関係者が連携して航空需要の創出に取り組むとともに、不採算路線についての運航費補助や航空機購入などの支援が必要である。
- 離島航路の確保・維持については、航路収支が赤字となっている航路の多くが、燃料費、人件費、船舶取得等の費用の節減が困難であることに加え、利用者の減少や船員の確保など経営面の課題を抱えている。このため、引き続き、航路事業者に対する運営費補助や船舶の建造・購入に対する支援などにより、離島航路を確保する必要がある。
- また、交通コストの低減については、引き続き、離島住民等を対象とした船賃及び航空運賃を低減し、安定的かつ継続的に離島住民の負担軽減に取り組む必要がある。
- 離島地域のバス路線は、その多くが不採算となっているものの、離島・過疎地域の定住条件の整備を図る観点から、生活交通の確保・維持を図る必要がある。
- 離島地域においては、今後急速に高齢化が進展する可能性があり、空港や港から集落までの住民の移動手段及び物資の輸送手段の確保が重要となることから、地域の特性・課題に適合したサービスの提供が求められている。

## 1 第3節 国内及び国際の旅客・貨物に関する現状と課題

### 2 第1 国内及び国際旅客

#### 3 1 現在の状況

- 4 ● 沖縄では、国内外との交流を促進するため、那覇空港の第二滑走路や際内連結ターミナルの供用開始、那覇港のクルーズターミナルの整備など、その玄関口となる空港・港湾の整備や、新規航空路線の拡大・拡充を進めてきた結果、平成23年度には552万人だった観光客が平成30年度には初の1,000万人台を突破するなどの増大に繋がった。
- 8 ● 特に、海外航空路線を拡充したことや、大型旅客船が寄港可能な岸壁の整備を実施し国際クルーズ船を誘致したことにより、平成30年度の外国人観光客数は平成23年度と比べて約10倍に近づく値となった。
- 11 ● 観光拠点へのアクセス交通網の強化では、那覇空港自動車道等の道路整備の進展により、渋滞箇所数が減少した。また、観光客の利便性向上に向けた取組（バス、タクシー、モノレールなどの運行状況のオープンデータ化、大手検索サイト等で検索できる仕組みづくりなど）が実施された。
- 15 ● 総合交通結節機能の強化では、那覇空港において、モノレール駅等までの立体連絡通路の整備を行うとともに、那覇バスターミナルにおいても、モノレール駅との連絡通路の整備やバス時刻表のデジタル化、沖縄観光情報センターが設置されるなど、観光客の移動利便性の向上が図られた。

#### 19 2 課題

- 20 ● 那覇空港については、新型コロナウイルス感染症の流行拡大の影響があるものの、収束後の更なる需要増を見据えた機能拡張の検討が必要であるほか、今後は新型感染症対策など新しい生活様式を踏まえた機能を拡充する取組も併せて必要である。
- 23 ● また、国際線が就航する離島空港や国際クルーズ船が寄港する港湾施設においては、更なる観光需要に対応できる施設整備を進めるとともに、新型感染症対策など新しい生活様式を踏まえたCIQ機能等の拡充、交通結節システムの強化、観光客数の速やかな把握や移動手段の確保等の受入体制の強化に取り組む必要がある。
- 27 ● 加えて中南部都市圏では、空港・港湾と市街地内の産業地間の円滑な移動を可能にするため、新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2環状7放射道路等の幹線交通網や大規模な駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備を図り、臨空・臨港型産業の集積を促進するシームレスなアクセス交通網により産業振興を支える必要がある。
- 31 ● 観光拠点へのアクセス交通網の強化に向け、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進める必要がある。
- 33 ● 道路網は、道路整備に伴い渋滞が緩和された箇所もある一方で、人口増加や観光客の増加に伴い、道路等整備を上回る伸びで自動車保有台数等が増加し、慢性的な交通渋滞が生じていることに加え、那覇空港においては、利用者増加に伴う乗降帯・周辺道路の混雑が課題となっており、引き続き道路整備に取り組むとともに、過度な自家用車利用から公共交通への利用転換が必要となっている。

- 1 ● 今後、公共交通への利用転換を図るためには、渋滞情報、交通規制情報、公共交通の運  
2 行情報等の動的データを含めた経路検索機能の充実に取り組む必要がある。
- 3 ● 外国人旅行者を含めた、あらゆる人が快適な周遊を可能とするため、多言語観光案内サ  
4 インの統一を図るとともに、世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成や無電  
5 柱化に引き続き取り組む必要がある。
- 6 ● 北部圏域については、世界自然遺産に登録されたことで更なる観光客の増加が見込まれ  
7 ており、本部港で国際クルーズ船の寄港が可能な岸壁の整備を実施して、観光地として  
8 の基盤強化が進められている他、観光拠点や公共施設、各物流拠点へのアクセス性の向  
9 上、交通渋滞緩和及び交通安全対策に取り組む必要がある。

## 11 第2 国内及び国際貨物

### 12 1 現在の状況

- 13 ● 那覇空港は、令和2年3月に第二滑走路が供用開始し滑走路処理能力が年間 13.9 万回  
14 から 24 万回に拡大し、航空物流を支える空港機能の強化が図られた。
- 15 ● 那覇港では、付加価値型産業の集積を図るため、令和元年5月に那覇港総合物流セン  
16 ターを供用開始し、港湾機能の強化が図られた。また、中城湾港新港地区においては、  
17 平成28年度に東ふ頭を供用開始し、産業支援港湾としての機能強化が図られた。
- 18 ● 国際物流拠点産業集積地域那覇地区においては、平成27年4月にロジスティクスセン  
19 ターを整備したほか、令和3年1月に、従来の貨物専用機に加え旅客機の貨物スペース  
20 を活用する沖縄国際物流ハブの新モデルを発表した。
- 21 ● 道路網については、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路の他、各圏域における骨格幹線  
22 道路の整備が進められ、主要道路の渋滞緩和や那覇空港から名護までの所要時間が大幅  
23 に短縮される等、那覇空港や港湾へのアクセス性が向上するとともに、沿線周辺の開発  
24 等も促進された。
- 25 ● 加えて、国道58号恩納南バイパスや国道329号金武バイパスなどが整備されたこと  
26 により、中南部圏域から北部へのアクセス性の向上、北部圏域間における交通の円滑化が  
27 図られた。

### 28 2 課題

- 29 ● 本県の島しょ性に起因する片荷輸送等による割高な海上輸送コストが課題となってい  
30 る中で、国際物流ネットワークの拡充、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及  
31 び国際流通港湾機能の強化などにより、アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点  
32 の形成と臨空・臨港型産業の集積を図る必要がある。
- 33 ● また、国際物流ネットワークの強化に向けては、沖縄国際物流ハブの新モデルによる国  
34 際物流ネットワークの拡充を図るため、国際線の復便及び新規路線の誘致に向けた取組  
35 を行う必要があるほか、物流機能の拡充を図る上では、消費者ニーズに即したサプライ  
36 チェーンの構築が必要となっているため、市場に近接した立地での出荷調整等を行うた  
37 めの物流貯蔵施設等の確保や、船舶輸送を基本とするコールドチェーン体制の構築など  
38 総合的な物流の効率化に向けた取組を推進する必要がある。

- 1       • 沖縄本島の物流を支える道路網では、新たな道路整備に伴い渋滞が緩和された箇所もある一方、人口や観光客の増加に伴い、自動車保有台数等が増加し、慢性的な交通渋滞が生じている。
- 2
- 3
- 4       • 加えて中南部都市圏では、市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされていることから、新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2環状7放射道路等の骨格的な幹線交通網や大規模な駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備・充実を図るとともに、臨空・臨港型産業の集積・活性化を促進するため、那覇空港、那覇港、中城湾港へのシームレスなアクセス環境を充実させる重要物流道路等の強化により、産業振興を支える必要がある。
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

## 1 第4節 社会情勢の変化

---

### 2 1 交通政策を取り巻く動向

- 3 • 世界的に歩行者中心の道路空間構築に向けた空間整備の動きが加速している。
- 4 • 日本でも道路法の改正により、歩行者中心の道路空間構築や自動運転への対応が進めら
- 5 れている。
- 6 • 国は令和3年5月に第2次交通政策基本計画を策定し、交通サービス・インフラの維持
- 7 や技術革新への対応、ライフスタイルの変化への対応等に向けた取組が進められてい
- 8 る。

### 10 2 災害や疫病等のリスク

- 11 • 国内外で自然災害（台風、豪雨、地震など）により甚大な被害が発生している。
- 12 • 新型コロナウイルス感染症による変化（ウィズコロナ、ポストコロナ）への対応が急務
- 13 となっている。
- 14 ▶ リモートワークや交通手段の転換による公共交通利用の減少
- 15 ▶ 災害発生に備えた強靱な地域づくりやデジタル化の推進、新型コロナウイルス感染
- 16 症による変化を契機としたまちづくり

### 18 3 新技術の利活用

- 19 • Society5.0の実現による経済発展と社会的課題の解決の両立を目指し、スマートシティ
- 20 やスーパーシティ、MaaS、自動運転等の官民連携による取組が実施されている。

### 22 4 気候変動を取り巻く動向

- 23 • 国内外において気候変動による影響が顕在化しており、気候変動に適応したインフラ整
- 24 備が求められている。
- 25 • 国は令和2年10月に2050年までに脱炭素社会の実現を目指すと宣言しており、運輸部
- 26 門においても2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%の実現を掲げるなど、
- 27 関連する取組を強化するとしている。

## 1 第5節 将来交通需要の展望

### 1 新型コロナウイルス感染症による影響と収束後の展望

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、世界的に観光需要が大幅なマイナスとなった。
- 入域観光客に関しては、短期的には新型コロナウイルスの影響を受け、回復する時期を見極める必要があるものの、中長期的な予測はあまり変わらないと想定される。
- 第6次沖縄県観光振興基本計画が目指す沖縄観光の将来像「世界から選ばれる持続可能な観光地」の実現に向け、各地域社会が受忍できる一定の量を求めながら、滞在型観光の推進や観光産業の高付加価値化など、質の向上による沖縄観光の変革が必要である。  
⇒短期的には感染症拡大前の水準を目指すことが必要であり、顕在化している課題も解決しながら進めることが重要である。  
⇒また、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、実施計画を3年ごとに策定するため、本計画もその時期に合わせてモニタリングを実施し、将来交通需要を確認する。  
⇒新型コロナウイルス感染症の収束後は、関係機関と連携し、安全・安心な観光施策の実施、推進を検討していくとともに、受入環境の整備等により沖縄観光の付加価値を高め、観光産業のさらなる発展と雇用拡大への貢献が期待される。  
⇒観光における脱炭素化やSDGsに適応した観光地としてのブランド力の強化を図るため、環境容量等を踏まえた持続可能な観光施策が必要である。  
⇒コロナ禍で利用客が減少した交通事業者の体力回復を図り、県民の足としての機能を維持することが必要である。

### 2 航空旅客

- 那覇空港の旅客数は、2018年度に2,155万人/年（2016年度から8%増）、同発着回数は16.4万回/年（同26%増）まで伸長した。
- 航空旅客輸送を取り巻く環境は、近隣の東アジア諸国の経済発展に伴う国際観光需要の増加、LCCによる小型多頻度の国際航空ネットワークの拡充、本県の観光施策の充実など大きく変化しており、新型コロナウイルス感染症の収束後においては、本県を発着する航空旅客数の増加が予想される。
- 本県への入域観光客は、東アジア諸国の国際観光需要の増加やインバウンド観光施策の充実等により、さらなる増加が想定される。  
⇒際内連結によるターミナルビル一体化、第二滑走路の供用に続き、駐機スポットの新設、再配置など更なる空港機能強化に取り組むことで、将来の航空需要にも対応可能となる。  
⇒また、第二滑走路の供用によって、滑走路処理容量が大幅に拡大し、滑走路閉鎖など有事の際の代替性も確保された。
- 一方、生活路線としての離島航空路の航空旅客数は、離島人口は減少傾向にあるものの、多様な観光需要等を踏まえると、概ね横ばい程度で推移すると見込まれる。

1 3 海上旅客

- 2 ● 2019年の県内へのクルーズ船の寄港回数は、那覇港が260回を記録するなど全国第1位  
3 となっている。
- 4 ● 今後、高齢者世代の富裕層の増加や、近隣の東アジア諸国における所得水準の向上等に  
5 より、新型コロナウイルス感染症の収束後においては、国際観光需要、国際クルーズ船  
6 需要の回復・増加が見込まれる。
- 7 ● また、那覇港における旅客ターミナル整備や、本部港における岸壁の新設及び改良等の  
8 取組により、沖縄の国際クルーズ船需要は着実に増加することが見込まれる。
- 9 ● スーパーヨットについては、寄港する地域等への高い経済効果が期待されるため、係留・  
10 停泊する棧橋等の整備、日本の南のゲートウェイとして沖縄の認知を高めるなど、寄港  
11 需要を創出する必要がある。
- 12 ● 生活路線としての離島航路の海上旅客数は、離島人口の減少に伴い減少する可能性が高  
13 いが、多様な観光需要やその他の関係人口の増加を含め、概ね横ばいで推移すると見込  
14 まれる。
- 15

16 4 航空貨物

- 17 ● 那覇空港における国内貨物輸送量は概ね横ばいで推移し、国際貨物輸送量は平成21年  
18 の「ANA 沖縄貨物ハブ」の開始以降、概ね増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス  
19 感染症の世界的な拡大に伴う航空物流を取り巻く環境の変化等により大幅な減少に  
20 転じていることから、貨物専用機に加え旅客便の貨物スペースを活用した新たな航空貨  
21 物ネットワークの拡充が必要である。
- 22 ● 一方、離島空港（県管理空港）の国内線の貨物輸送量は概ね横ばいで推移しており、離  
23 島住民への生活関連物資の輸送のため、空路による貨物輸送需要は今後も現在の水準で  
24 推移するものと想定される。
- 25

26 5 海上貨物

- 27 ● 本島港湾の海上貨物は、令和元年度時点では輸出入および県外への移出が減少傾向、県  
28 外からの移入が増加傾向にある。
- 29 ⇒東アジア・東南アジア主要港と国内をつなぐ中継拠点（サブハブ）の形成に向けた取  
30 組の推進等により、貿易が活性化され、貨物の増加が期待される。
- 31 ● 一方、離島港湾の貨物取扱量は概ね横ばいで推移しており、離島住民への生活関連物資  
32 の輸送のため、船舶による貨物輸送需要は今後も現在の水準で推移すると想定される。
- 33 ● 貨物取扱量の増加や物流コストの低減に向けては、物流効率化を図る施設整備や集貨・  
34 創貨の取組による貨物の増大など、生産性向上を高めるためのハード・ソフトが一体と  
35 なった取組の強化が必要である。
- 36



## 1 6 陸上交通

2 • 2030年の沖縄本島の将来人口は、135万人（県全体147万人）と推計されており、中南部圏域は人口が増加してその後は横ばい、北部圏域は減少傾向、宮古・八重山圏域の人口は大きく減少することが予想されている。

3 ⇒少子高齢化社会の本格的な到来を受けて、年齢構成や地域ごとの特性の違いを踏まえた取組が重要である。南城市では公共駐車場を活用してバスターミナルを整備し、令和元年10月に民間バス会社3社と協力して公共交通ネットワークの再編を実現した。各自治体が主体となり、周辺市町村と連携しながら、公共交通の利用拡大に向けた取組が重要である。

10 • 本県においては人口増加に伴い、住宅地はやや増え続けるものと考えられ、その他の宅

11 地（事務所店舗用地等）も増えると想定される。

12 • また、嘉手納基地より南の駐留軍用地の大規模返還を機に、本島中南部では、那覇市と

13 沖縄市を中心とした2つの都市圏域が一体となった、長大な都市圏軸が形成されていく

14 と予想される。

15 ⇒以上の点から、本島については、当面増加する人口と観光客の円滑な移動を支える

16 シームレスな交通体系を実現する効率的で快適な移動手段の提供が望まれる。

17 • さらに、入域観光客数は日本人・外国人共に2030年まで増加傾向と想定される。

18 ⇒新型コロナウイルス感染症の収束後における多様な観光需要等を念頭に置いた取組

19 を行っていく必要がある。

20

## 1 第3章 沖縄の将来像

---

2 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりを  
3 目指し、県土全体の基本方向と圏域の枠を超えた広域的な観点からの施策展開の方向性が示  
4 されている。本計画では、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示された県土のグランドデ  
5 ザインの実現に向けて交通分野の観点から県土の構造について整理する。

### 6 第1節 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における県土のグランドデ 7 ザインについて

---

8 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の県土の方向性と広域的な観点からの施策展開の方向  
9 性について整理する。

#### 10 第1 県土全体の基本方向

##### 11 1 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

12 県土全体では、我が国の新たな拠点「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成や SDGs  
13 やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）に対応し、DX の推進や人口減少・超  
14 高齢化社会に対応した多様性と包摂性のある持続可能な県土づくり、対流促進型の県土構造  
15 に向けたネットワーク強化と先端技術を活用した未来志向型の県土づくり、県土全体を俯瞰  
16 した駐留軍用地の有効利用、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  
17 土づくり、沖縄らしい風景づくりと世界遺産の価値を更に高める取組の推進、強大化する自  
18 然災害や様々なリスク等を想定し、災害に強い強靱な県土づくり等の方向性が示されている。

##### 19 2 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成

20 世界に開かれた我が国の南の玄関口として、地域社会、経済、環境の3つの側面が適切な  
21 バランスを持った観光地マネジメントを図り、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進  
22 及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充など、那覇空港や那覇港を  
23 核にアジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成等の方向性が示されている。  
24

#### 25 第2 県土の広域的な方向性

##### 26 1 中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用

27 県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、我が国の南の玄関口として、  
28 世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路  
29 ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を  
30 図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成が示されている。

31 このため、西海岸地域においては、魅力と個性、国際性を備えた高度な都市機能を有する  
32 まちづくりや都市型オーシャンフロント・リゾート等の形成が示され、また、東海岸地域に

1 おいては、良好な住環境の形成、歴史・自然資源と産業・観光振興が調和する土地利用やス  
2 ポーツコンベンション拠点、南部地域においては新たな物流拠点や観光拠点の形成及び、戦  
3 跡として唯一の国立公園である沖縄戦跡国立公園を中心に、世界の恒久平和の構築に貢献す  
4 る平和発信地域の形成が示されている。

5 また、中南部都市圏において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  
6 新たな発展のための貴重な空間であり、当該跡地の有効利用は、県土における広大な駐留軍  
7 用地の存在に起因する都市構造の歪みを是正し、県民の安全・安心と良好な生活環境の回復  
8 に向けた県土構造の再編につながる大きなインパクトを有している。そのため、長期的視点  
9 に立ち、将来の沖縄の発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のランドデザ  
10 インの下、跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地から、  
11 広域的な幹線道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入及び新技術等を先駆  
12 的に導入・利活用するスマートシティ等の近未来の都市づくり等の方向性が示されている。

## 13 2 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開

14 本島東海岸地域では、県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展  
15 開に向けて、東海岸一帯に連なる IT イノベーション拠点の形成、中城湾港新港地区を中心とす  
16 る国際物流拠点産業集積地域における臨港・臨空型産業の集積、中城湾港の物流及び人流機  
17 能を強化・拡充した臨港都市・東海岸サンライズポートの形成、マリンタウン MICE エリア  
18 における大型 MICE 施設整備の推進やスマートシティの形成、沖縄本島の南北軸を東西に連  
19 結する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を結び観光振興にも寄与  
20 する新規幹線道路の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワーク  
21 の構築等の方向性が示されている。

## 22 3 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展

23 北部圏域においては、OIST を核とした国際的な学術研究や世界から選ばれる持続可能な  
24 観光地の形成等に取り組み、地域住民の利用はもとより、国内外の来訪者等の増大にも対応  
25 する体系的な道路整備や鉄軌道の導入を含めた新たな公共交通システムの導入などシームレ  
26 スな交通体系の整備・拡充の方向性が示されている。

27 宮古・八重山圏域においては、宮古島や下地島、石垣島は、那覇を経由せずに「世界と直接  
28 つながる国際的な離島」として持続可能な発展に向けた取組や宮古・八重山圏域が一体となっ  
29 た戦略的な取組を促進し、地域間連携の相乗効果を高めることによって、活力ある地域圏の  
30 形成を図ることが示されている。また、北部圏域及び八重山圏域においては、世界自然遺産  
31 登録地にふさわしい人と自然が共生する環境共生型社会の構築を図り、北部圏域並びに宮古・  
32 八重山圏域における諸課題の解決に向けては、新技術・システムを積極的に導入・活用し、  
33 遠隔教育、遠隔診療、低速で走行する電気自動車など、島しょ型モビリティの導入といった  
34 スマートアイランドの実現に向けた取組が示されている。

## 35 4 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり

36 小・中規模離島や過疎地域等においては、持続可能な離島地域社会を形成するために、生  
37 活基盤や交通基盤の整備など条件不利性の克服及び地域振興に資する取組の推進が示されて

1 おり、地域特性を活かした交流・関係人口の増大に向けた取組の推進やレスポンシブル・ツー  
 2 リズム（責任ある観光）、関係人口との連携による新しい地域づくり、新技術等を活用した新  
 3 たな地域づくり、シームレスな島しょ型交通体系の整備等の方針が示されている。

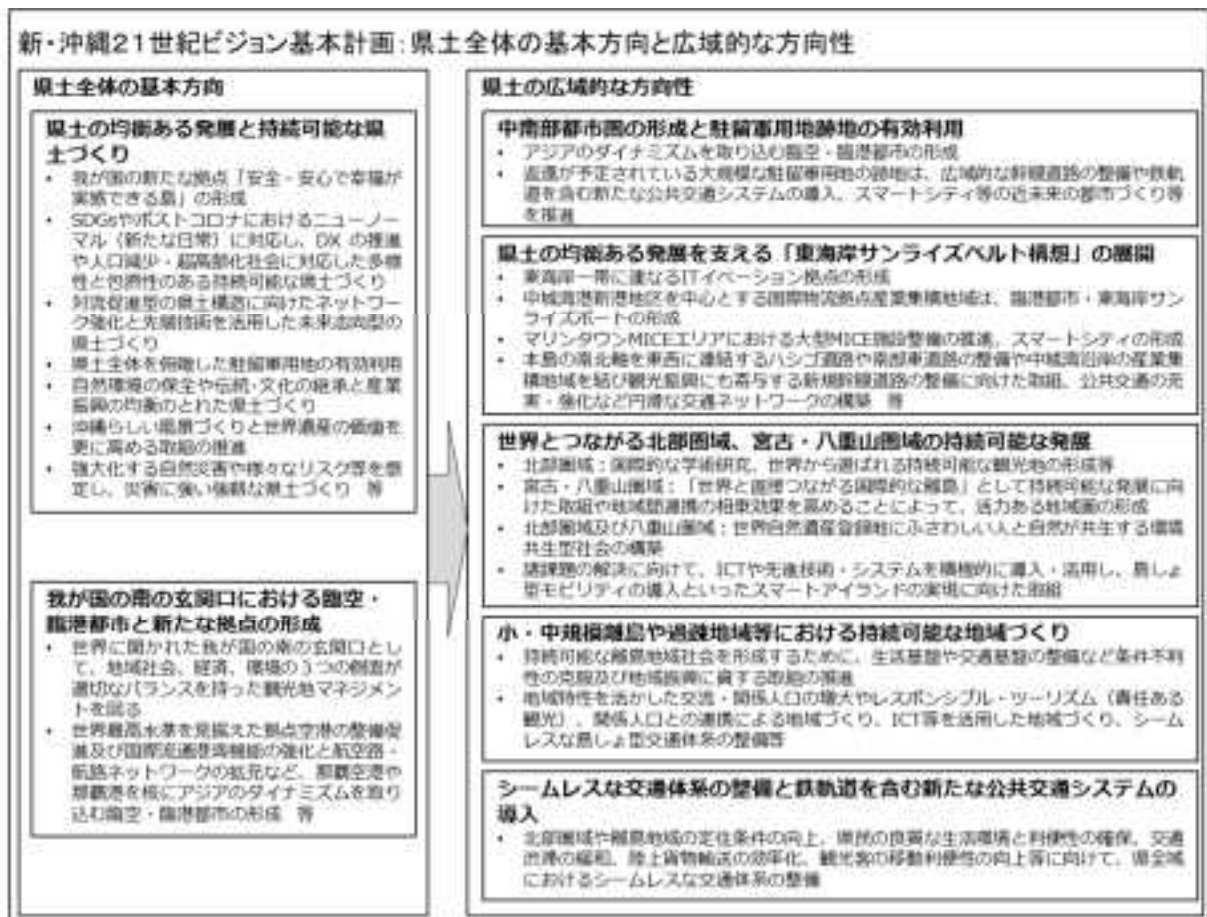
4

5 **5 シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入**

6 北部圏域や離島地域の定住条件の向上をはじめ、県民の良質な生活環境と利便性の確保、  
 7 交通渋滞の緩和等に向けて、県全域におけるシームレスな交通体系の整備を図るため、県土  
 8 の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの  
 9 導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワーク  
 10 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ことが示されている。

11 また、ハシゴ道路や2環状7放射道路の整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセ  
 12 ス強化に資する重要物流道路の整備など、体系的な幹線道路ネットワークの構築を図り、「移  
 13 動」に関わる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念と方向性を踏まえ、官民一体で  
 14 のデータ及び提供サービス等の連携、安心・快適・円滑な乗り継ぎ等を支えるシステムや運  
 15 賃体系の構築を推進する方針が示されている。

16



17

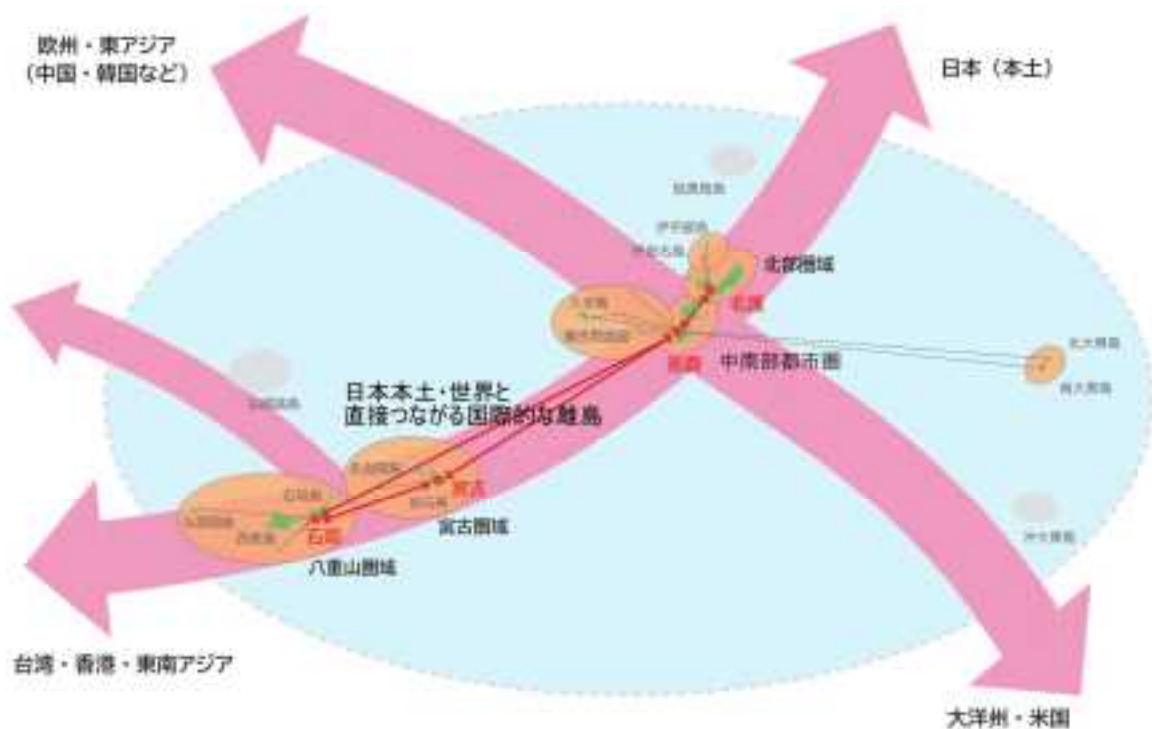
18 図 3-1 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における県土のグランドデザイン

1 **第2節 県土の基本構造について**

2 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示された県土の将来像の実現に向けて交通分野の観  
 3 点から県土の基本構造、県土の圏域構成について整理する。

4 **第1 県土の基本構造**

- 5 ● 県土と本土、海外（アジア、太平洋地域）間は、交流機能の強化とネットワークの拡充  
 6 を図り、特に成長著しいアジアと国際空港、港湾等により直結し、成長を取り込む。  
 7 （施策分野1）
- 8 ● 多核連携型の国づくりを支える我が国の南の拠点として、アジアの主要都市に比肩する  
 9 国際的にも特色ある高度な都市機能を有する120万都市圏の形成。（施策分野2）
- 10 ● 県土は、医療、教育、商業、文化等の高度な機能を中心部に持つ4つの圏域で構成し、  
 11 それぞれの特性を活かしながら相互に連携。（施策分野2）
- 12 ● 離島は、我が国の領域、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に  
 13 重要な役割を担っている。国土管理の拠点となる場所に人が住み続けることが重要であ  
 14 り、特に外海の遠距離離島（いわゆる国境離島）に住民が住み続けることは我が国及び  
 15 国民にとっての利益につながる。（施策分野4、6）
- 16 ● 本県の離島が、今後とも重要な役割を果たしていくためには、離島住民の生活に必要な  
 17 不可欠な離島航路及び航空路の確保、維持及び改善、並びに離島住民の交通コストの低減  
 18 など定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要である。  
 19 （施策分野4）



21  
 22 図 3-2 県土の基本構造  
 23

## 1 第2 県土の圏域構成

- 県民が日常生活や都市活動を営むために必要な交通を確保する。そのために、日常生活や都市活動のエリアを想定し、地域にあった交通施設の整備や手段の確保が必要。
- また、基幹産業である観光業では、近年の観光客数の増加や個人旅行の増加など、観光客のニーズの多様化によって、観光客の移動が県民生活にも影響している。
- そのため、県民の生活圏域を基本に県民と観光客の移動を総合的に考える必要がある。

### 1 過度に車に依存せずに暮らせる1次生活圏の形成

- 歩行空間の整備や多様な移動手段の導入を促進し、安全で快適な空間を構築することにより、県民は暮らしやすく、観光客は滞在しやすいまちを目指す。

10

### 2 2次生活圏内の移動制約の緩和

- 運転免許を持たない人や高齢者等の交通弱者を含めた全ての人が、高度医療や高等学校などへアクセスしやすい、公共交通サービスが充実した圏域構造を構築する。
- 観光客がレンタカーだけでなく、多様な交通手段で移動できる交通環境を構築する。また、地域によっては公共交通サービス利用者として観光客の割合が多いことから、県民と観光客の利用による持続可能な公共交通サービスの構築を図る。
- 離島においては、離島間の自由な移動を実現する事で、個々の島が有する機能を分担し、圏域全体の流動性を高めて、活性化を図るだけでなく、観光客や関係人口の増加による地域振興を図る。

20

### 3 那覇を中心とした中心都市間1時間圏の構築

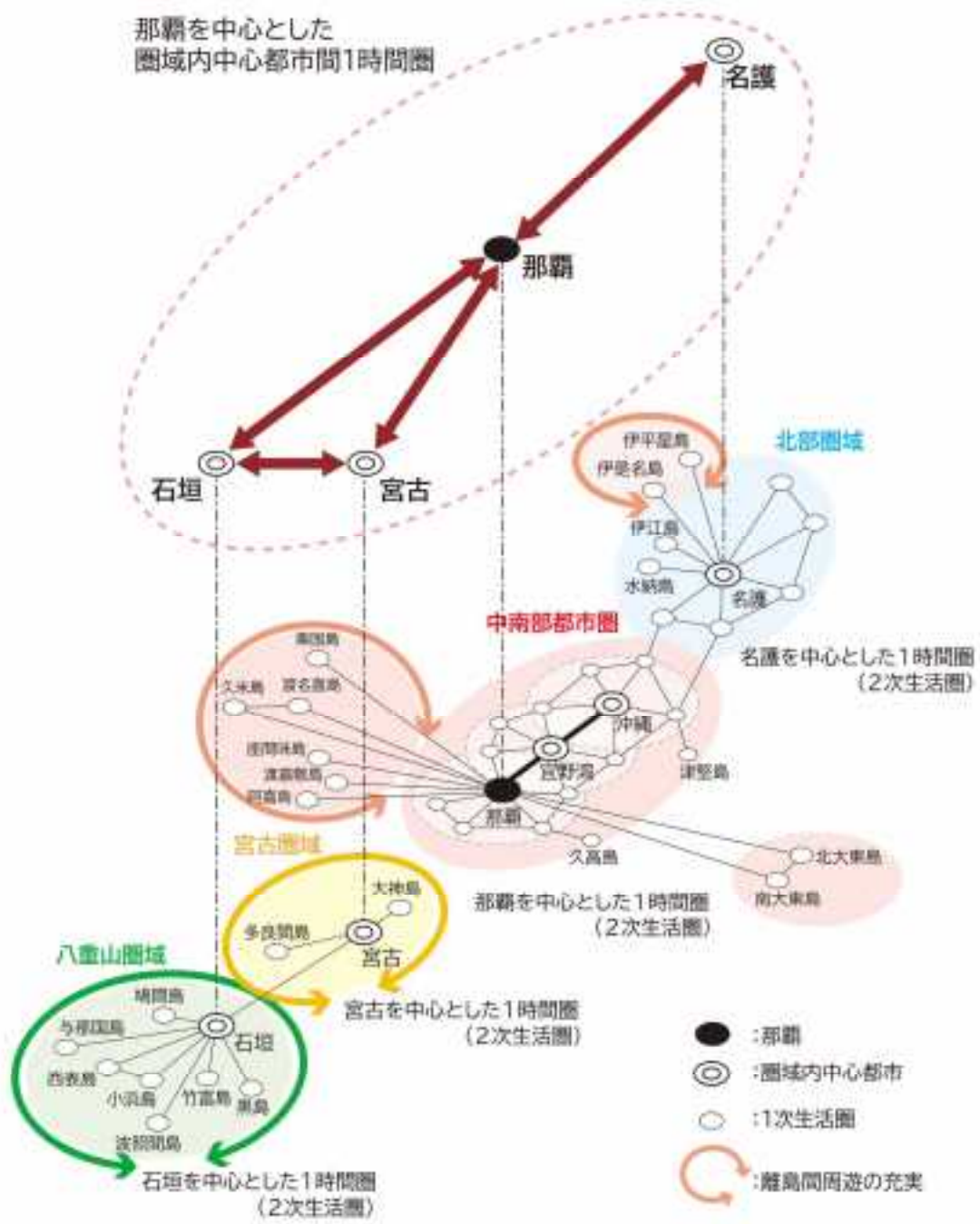
- 県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点有する那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造を構築する。
- 観光客の移動においては、県内の移動効率を高めることで入域観光客の本島と離島間の移動時間を短縮するとともに、滞在日数の延長および観光消費額の向上を図る。

27

28

1次生活圏：市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏
2次生活圏：救急告示病院、高等学校及び商店街等を有する生活圏
3次生活圏：様々な業種が集積し、高度かつ多様なサービスを県民及び観光客に提供することが可能な那覇を核とする生活圏

29



1  
2  
3

図 3-3 県土の圏域構成

## 1 第3節 沖縄本島の構造について

---

### 2 第1 北部圏域

- 3 ● 人と自然が共生する環境共生型社会の構築や国際的な学術研究、世界から選ばれる持続  
4 可能な観光地の形成等に取り組む。
- 5 ● 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新  
6 たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィー  
7 ダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推  
8 進する。
- 9 ● 名護を中心とした生活利便性を向上する北部定住圏を確立する。
- 10 ● 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

11

### 12 第2 中南部都市圏（中部圏域及び南部圏域）

- 13 ● 県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、各地域の個性や特長を生  
14 かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図り、  
15 多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組む。
- 16 ● 玄関口である空港、港湾との交通結節機能の強化・拡充や拠点都市間の移動の円滑化を  
17 図り、人やモノの広域的な交流の活発化を図る。
- 18 ● 那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北都市軸を構築する。
- 19 ● 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

20

### 21 第3 駐留軍用地跡地

- 22 ● 駐留軍用地跡地は、広域的かつ総合的なビジョンの下、交通インフラを含む都市基盤の  
23 整備など、県土構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進し、本県全体ひいては我  
24 が国の未来を牽引する新しい都市づくりに向けて、駐留軍用地跡地の有効利用を具体化  
25 していく。

26

27

28

29





1

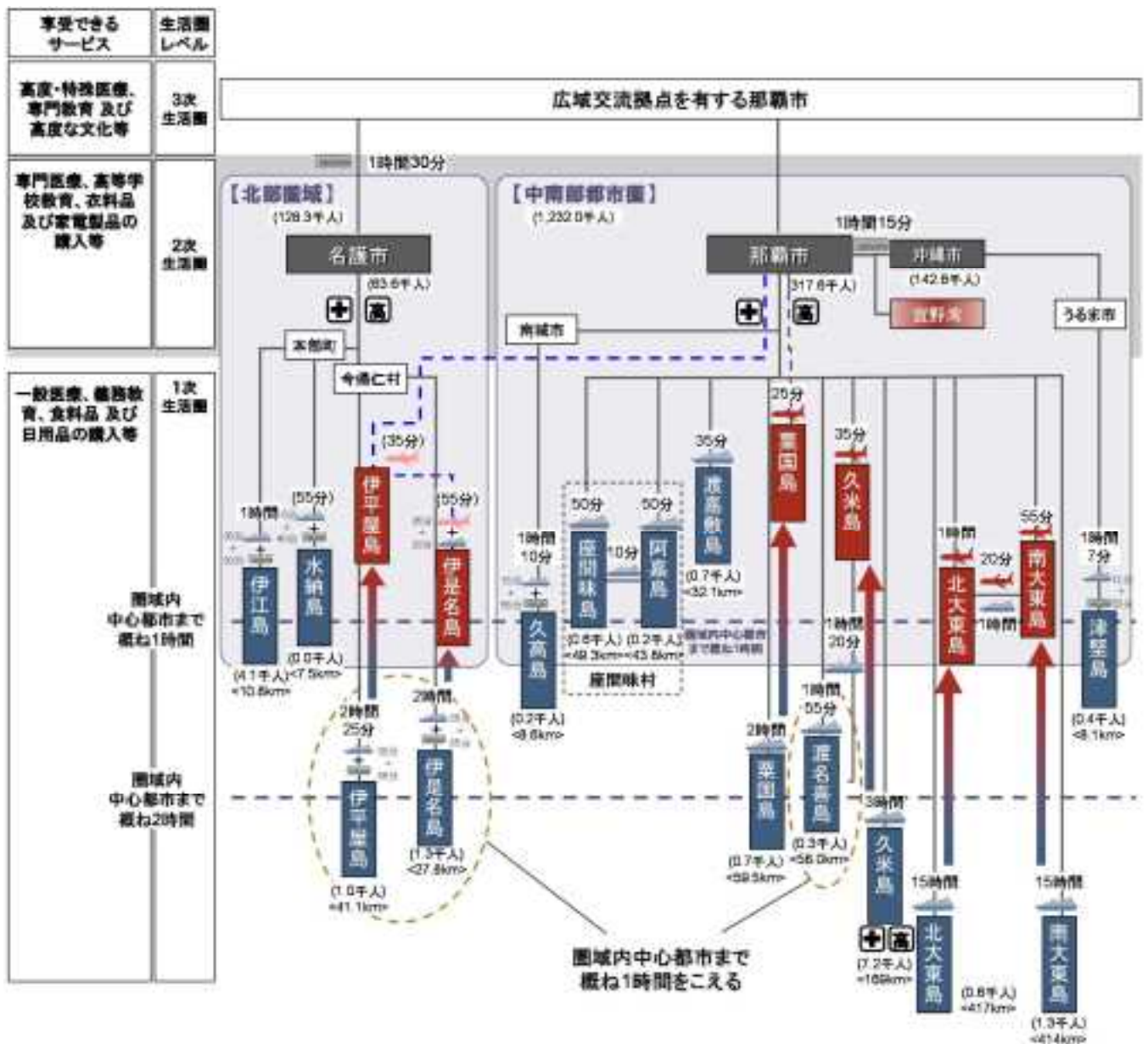
2

図 3-4 沖縄本島の構造

1 第4節 離島地域の構造について

- 2 • 離島と各圏域中心都市への到達時間は、多くの島において概ね1時間での移動が可能と  
 3 になっている。ただし、伊平屋島、伊是名島、渡名喜島等については、圏域中心都市への  
 4 移動が1時間を超えていることから、所要時間の短縮するための対応が必要である。

5  
6

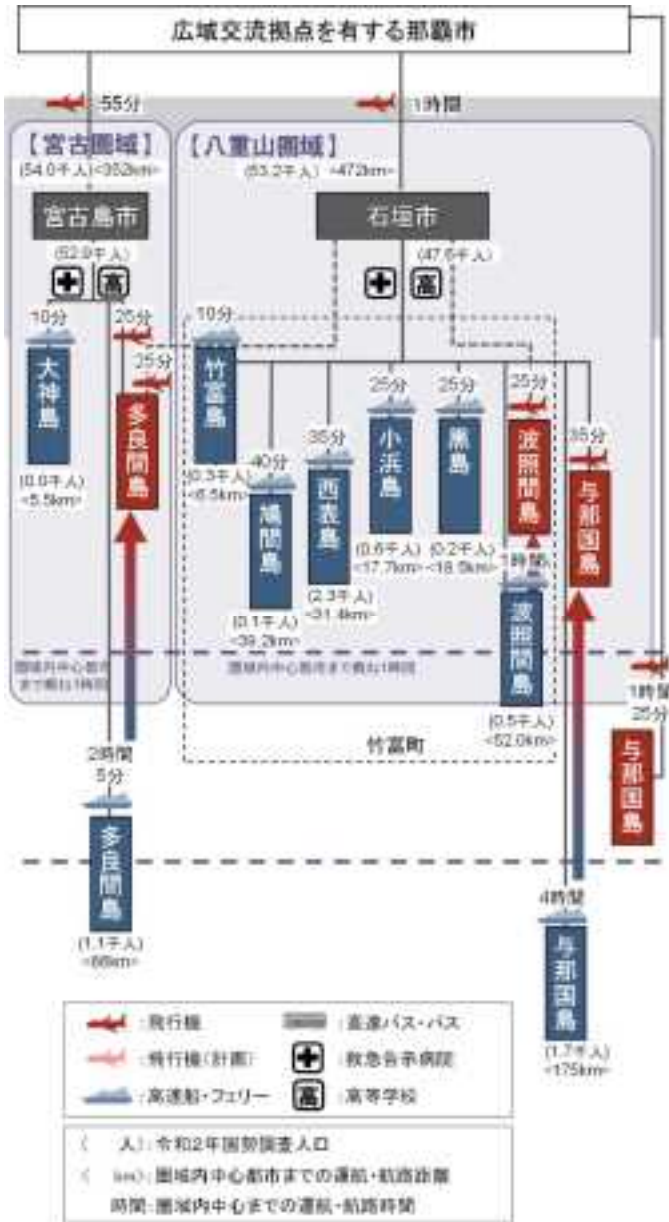


7  
8  
9  
10

図 3-5 離島地域の構造と交通ネットワーク (1/2)

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8

- 全ての1次生活圈（市町村、離島）の空港、港湾から県土中心となる那覇への移動については、概ね3時間での移動を確保する。離島住民にとって利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークの確保が、定住条件の整備につながるほか、離島の魅力を高め、離島における観光振興、ひいては、我が国の領海、領空、排他的経済水域等、国家的利益の確保にもつながる。



※有人離島（指定離島）かつ定期便（航路）がある島を対象。航空路については、不定期便も含む  
 ※航空機の所要時間は、国土交通省「航空輸送統計年報」、高速船・フェリーの所要時間は、(一社) 沖縄旅客船協会公式 WEB サイトによる。  
 なお、ここでは最速の交通機関の所要時間のみを示した。  
 ※人口は令和2年国勢調査人口による。

9  
10

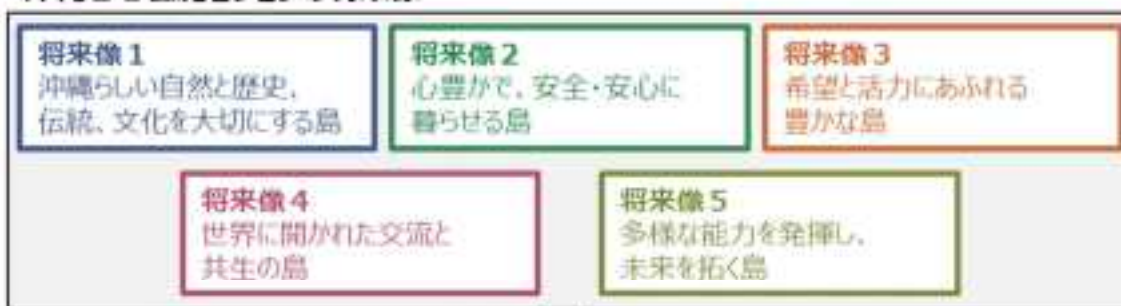
図 3-6 離島地域の構造と交通ネットワーク (2/2)

# 1 第4章 計画の目標

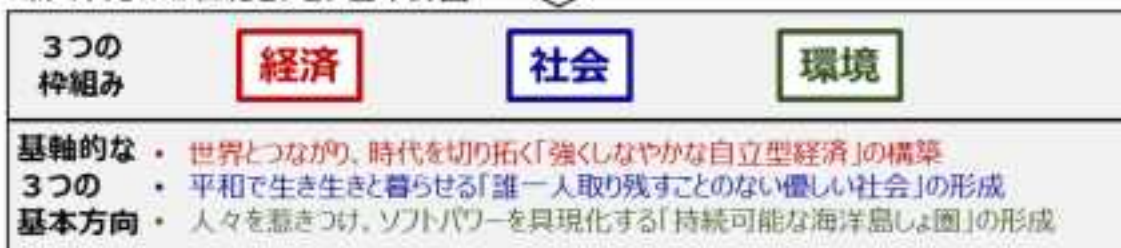
## 2 第1節 目標設定の考え方

- 3 • 本計画の上位計画である新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、「沖縄21世紀ビジョ  
4 ン」で示す将来像の実現と新たに SDGs の推進に向けて、社会・経済・環境の3つの  
5 枠組みを設定している。
- 6 • 3つの枠組みを一体不可分のものとし、統合的な取組を進めるため、各施策展開に通底  
7 する基軸的な3つの基本方向が示されている。
- 8 • 本計画は新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の実現に寄与することを目的としていること  
9 から、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示されている3つの枠組み及び基本方向  
10 をもとに計画の目標を設定することとする。

### 沖縄21世紀ビジョンの将来像



### 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画



### 本計画の目標



図 4-1 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画と本計画の目標の関係

## 1 第2節 計画の目標

2 ここでは、本計画の目標が設定された背景とその意義を示すとともに、目標を実現する  
3 ための施策展開により、本県がどのように変わるのかを示すこととする。

### 4 目標1：強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立

#### 5 1 目標の背景と意義

6 島しょ経済である本県は、「規模の不経済性」や「市場の狭小性」の課題を抱えていること  
7 から、強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、人、モノ、資金、情報が集積する‘アジアの結節点’  
8 として、国内や世界とのネットワークを更に強化する必要がある。また、本県  
9 経済の成長のエンジンともいえるリーディング産業を複数振興することにより、域外需要を  
10 取り込み、雇用の受け皿である域内産業の活性化につなげることで、経済発展の好循環を創  
11 出していく必要がある。

12 そのためには、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進、及び国際流通港湾機能の強  
13 化を図るとともに、人口が集中する本島中南部地域が一体として生産性を高め、120万都市圏  
14 を形成する公共交通の基幹軸として、速達性・定時性及び大量輸送の機能を備えた鉄軌道を  
15 含む新たな公共交通システムの導入や陸・海・空を紡ぎ、海洋島しょ圏をつなぐ交通ネット  
16 ワークの構築が必要である。

17 また、出生率及び年少人口割合が全国一高く、若い世代が多い本県が、持続的に発展して  
18 いくためには、その成長力を県土全体に波及させることが重要であることから、那覇から名  
19 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した都市間交通と並行  
20 して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネッ  
21 トワークの構築に取り組む。

22

#### 23 2 目標を実現するための主な施策分野

24 本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記の2つがあ  
25 げられる。

- 26 ・ 施策分野1：国内外との交流促進を支える交通体系
- 27 ・ 施策分野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

28

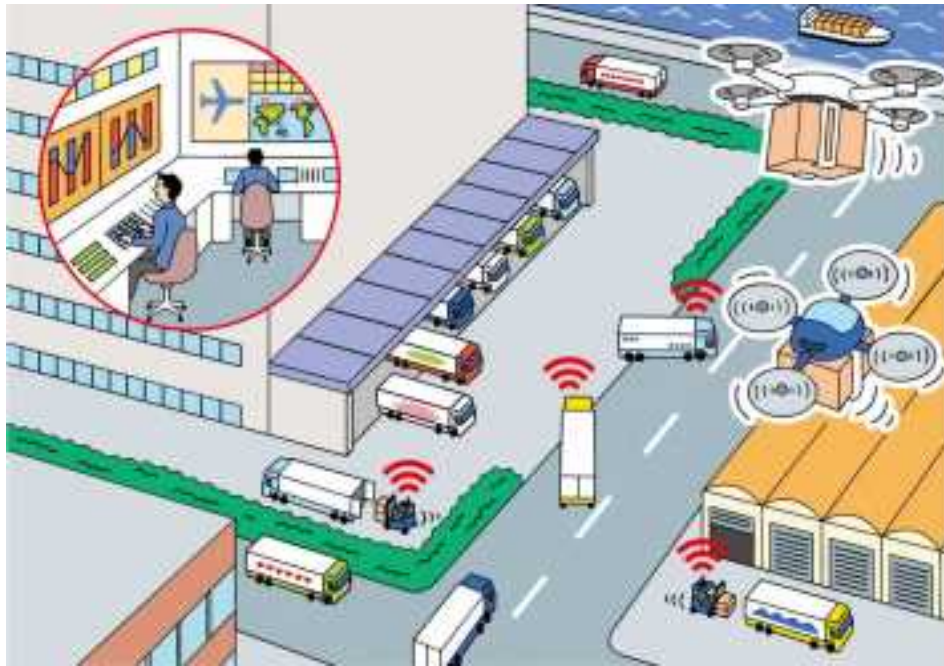
29

1 3 施策展開後の姿

2 (1) アジア・太平洋地域をはじめ世界との交流が広がり、沖縄の経済発展が加速していきます

3 世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路  
4 ネットワークの拡充により、沖縄の地理的な優位性を活かした、国内やアジア・太平洋地域  
5 等をはじめとする国内外との交流が一層活発になる。

6 これにより、本県は、国内外と経済、学術、文化、スポーツ等の様々な分野で交流と連携を  
7 深めながら発展し、多面的な協力による共生関係を強力に築いていく。



8  
9 図 4-2 将来の物流ハブ拠点のイメージ



10  
11 図 4-3 将来の空港のイメージ  
12  
13

1 (2) 企業の稼ぐ力が強化され、多様な都市活動がスムーズになります

2 経済活動や県民生活を支える体系的な幹線道路網や基幹軸となる公共交通網が形成され、  
 3 物流、通勤等の移動がシームレスで快適になり、賑わいのあるまち、環境負荷が軽減された  
 4 効率的な都市活動が実現するとともに、生産性が向上し、自立型経済が構築される。

5 また、物流ネットワークについても、円滑で確実な輸送が確保され、通常時のみならず災  
 6 害時においても県民の安定した生活が確保される。

7



8

9

図 4-4 将来の公共交通のイメージ

10

1 (3) 世界から選ばれる持続可能な観光地域として魅力が高まります

2 沖縄の貴重な自然的・歴史的・文化的な資源と調和した持続可能な観光地域づくりが展開  
3 される中、国内外からの観光客は陸・海・空の交通手段が切れ目なくスムーズにつながる「島  
4 しょ型シームレス」が実現した交通体系や観光資源化された交通システム等の多様な交通手  
5 段により、離島などを含めた様々な観光地に円滑に移動でき、地域固有の資源や魅力に触れ  
6 ることができる。これにより、新たな沖縄の魅力を体感し、何度でも訪れ、住んでみたいと  
7 思われる場所が県土全域に広がっている。

8



9

10

図 4-5 将来の観光客の交通手段のイメージ

11

12

13



## 1 目標2：誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立

### 2 1 目標の背景と意義

本県は自動車への依存度が高く、県民の買物、通院等の日常生活においても過度な自家用車利用が見られる。また、2040年には3人に1人が高齢者となる中では、運転免許の返納が年々増加することが見込まれることから、高齢者が安心して日常生活を送るための受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっている。

こうした状況の中で、高齢者や障がい者、学生等を含む交通弱者の通院や通学等の移動ニーズに即して、1次生活圏から各圏域の中心都市（那覇、宜野湾、沖縄、名護、宮古島、石垣）へ自らの運転だけに頼らずにアクセスでき、地域住民の生活・福祉の向上を支える、より利便性の高い地域公共交通を地域自ら検討していくことが重要である。また、本県の基幹産業である観光産業をより発展させ、観光客を県土全体に分散させる観点からも、訪日外国人旅行者を含むすべての人が公共交通を利用しやすいユニバーサルデザイン化や心のバリアフリーの更なる推進とともにシームレスな交通体系の構築が求められている。

また、離島の不利性克服と持続可能な島しょ地域の形成のためには、離島航路及び航空路の確保、維持、改善を図るとともに、安全性・安定性の更なる向上が必要であり、そのため、離島住民が島外へ移動する際の交通コストの低減化による、船賃及び航空運賃の経済的負担の軽減を図るとともに、交流人口や関係人口の拡大並びに農林水産業等の地場産業との連携による地域活性化を支える交通体系の構築を推進する。

更に、大規模災害や老朽化への備えを万全とするために新技術の活用や関係機関との連携による危機管理体制の強化やインフラの計画的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

### 2 2 目標を実現するための主な施策分野

本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記の3つがあげられる。

- ・ 施策分野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
- ・ 施策分野4：離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系
- ・ 施策分野5：安全・安心な暮らしを支える交通体系

1 3 施策展開後の姿

2 (1) 人々が賑わうコミュニティが形成され、移動にも便利な地域づくりが進みます

3 基幹バスシステムや鉄軌道を含む新たな公共交通システムの交通結節点（地域拠点）を中  
4 心としたまちづくりが進み、フィーダー交通との乗り換えが便利になる。また、周辺には、  
5 商業施設、医療・介護の福祉施設や事業所など、日常生活を送る上で必要な機能が集まり、  
6 人々が集う賑わいとコミュニティが生まれる。

7



8

9

図 4-6 将来の交通結節点のイメージ

10

1 (2) 離島・過疎地域でも不利性を感じない生活が送れ、定住化や観光振興が進みます

2 離島における航路、航空路の確保・維持や新技術等を活用した域内移動手段の拡充、安定  
 3 的な物流輸送システム等の基盤整備が拡充されるなど、離島・過疎地域の定住条件が整備さ  
 4 れ、観光客などの多様な人々が訪れ、地域の活性化が図られる。



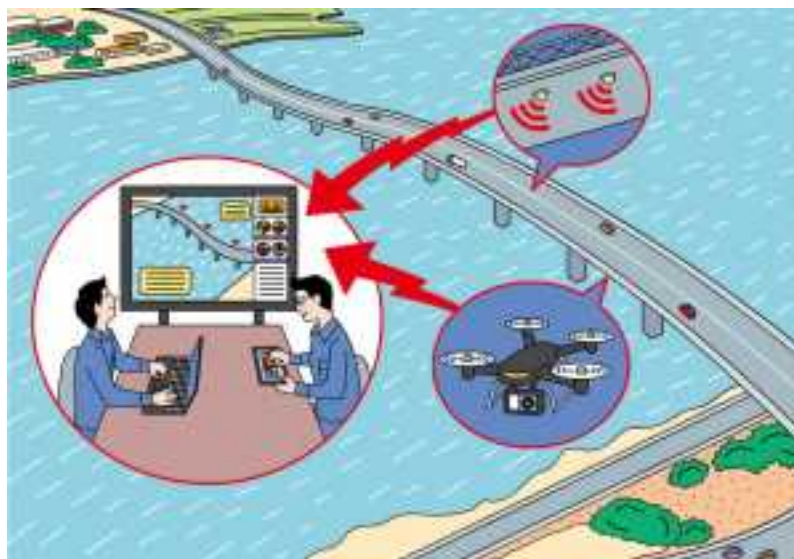
5  
 6 図 4-7 将来の離島地域のイメージ

7  
 8 (3) 誰もが安全に、安心して暮らせる地域づくりが実現します

9 地域における防災力が強化され、大規模災害等のあらゆるリスクに対応する安全・安心な  
 10 島づくりが進んでいる。

11 県土の経済活動と県民生活を支えている社会基盤施設については、新技術等の活用や民間  
 12 活力等も導入しながら、膨大な施設の維持・更新が効果的かつ効率的に進められている。

13 また、幹線道路や生活道路等においては、自動運転技術などの導入も進み、交通事故防止  
 14 対策が進められ、誰もが安心して移動できる道路交通が確保されている。



15  
 16 図 4-8 将来の社会基盤維持管理のイメージ

1 目標3：持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立

2 1 目標の背景と意義

3 我が国においては、2050年までのカーボンニュートラルを宣言するとともに、地球温暖化  
4 対策計画を改定し、2030年度までに温室効果ガスを2013年度比で46%削減するため、運輸  
5 部門においては、同年度比で35%減とする目標を示した。本県の部門別二酸化炭素排出量の  
6 排出構成に占める運輸部門の割合は、全国と比較しても高いことから、その削減に向けて、  
7 EV（電気自動車）など次世代自動車の普及促進とともに、自動車の依存度が高い状況を抜本  
8 的に転換する取組が必要である。さらに、海上交通や航空分野においても脱炭素化を進めて  
9 いくことが必要である。

10 このため、環境に配慮した持続的なまちづくりと一体的に、自らの運転だけに頼らず、多  
11 様な交通手段でシームレスに移動できるような交通ネットワークの構築を目指し、利用者の  
12 行動変容を促す取組等を継続的に進めながら、より利便性の高い移動環境を創出していく。

13 また、沖縄島北部及び西表島の世界自然遺産や首里城跡等の世界文化遺産といった、自然・  
14 歴史・伝統・文化が豊かな地域を有する本県においては、その普遍的価値を維持できるよう  
15 努めることが欠かせない。このため、周辺環境に調和し、まちづくりと一体となった良好な  
16 景観を創出する取組とともに、自然環境保全のための体制づくりや適正な観光地マネジメン  
17 トに取り組み、地域住民生活と環境・経済・社会の調和に資する交通体系の確立を図る。

18 2 目標を実現するための主な施策分野

19 本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記があげられ  
20 る。

- 21 ・ 施策分野6：沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

22

## 1 3 施策展開後の姿

## 2 (1) 脱炭素社会に向けた都市づくりと次世代インフラの利用が進みます

3 脱炭素島しょ社会に向け、水素ステーションやEV充電器等の次世代自動車の普及拡大に  
4 向けた環境整備や交通インフラにおける省エネルギー化が進み、資源循環型の社会生活、人  
5 と環境に優しいまちづくりが進んでいる。県内の交通網は、自家用車・路線バス等が電気自  
6 動車（EV）など次世代自動車に転換が進むとともに、モノレールや基幹バスシステム及び  
7 鉄軌道を含む新たな公共交通システムが県民や観光客の足として定着するなど、地球環境に  
8 優しい交通体系が確立されている。

9  
10 図 4-9 将来の公共交通システムのイメージ  
11

1 (2) 沖縄が世界に誇れる自然環境と文化資源がいつまでも大切に守られています

2 観光需要等の適切な交通マネジメント等により、持続可能な観光地域づくりが展開され、  
3 世界自然遺産地域や復興した首里城等、本県の自然的・歴史的・文化的な遺産や資源が後世  
4 まで大切に守られている。その貴重さを沖縄の人々が実感し、さらに世界の人々が共感する  
5 ことにより沖縄の魅力がさらに広まり、その普遍的な価値が高まっている。



6

7

図 4-10 将来の持続可能な観光地域のイメージ

## 1 第3節 重点的に取り組む施策

### 2 重点的な取組方針

#### 3 1 県土の均衡ある発展を支え、120万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入

- 5 ● 沖縄は、戦後鉄道の復旧がなされないまま、大都市圏並みの高密度市街地と120万人規模まで成長した大都市圏（中南部都市圏）を形成しているが、我が国で唯一、基幹的公共交通システムである鉄道を有していない県となっている。
- 6
- 7
- 8 ● このため、自動車への依存度が高く、那覇市を中心とした中南部都市圏においては、自家用車やレンタカー利用の増加等により、大都市圏並みあるいはそれ以上に慢性的な交通渋滞が起こっており、時間的・経済的に甚大な損失を招いている。
- 9
- 10
- 11 ● また、2050年までのカーボンニュートラルを目指し、今後、基幹産業である観光産業をより発展させ、日本とアジア・太平洋地域の交流拠点として、国内外からの観光客を拡大させて、県土全体に誘客していく上でも、温室効果ガスを抑えた手段で移動できる交通体系の構築が重要である。
- 12
- 13
- 14
- 15 ● このため、本県が県土の均衡ある発展および自立型経済の構築を実現する上では、県民や観光客の移動利便性を向上させて、経済活動の波及効果を県土全体に拡大させることが重要であり、「速達性」、「定時性」と「大量輸送」を実現し、安全・安心に環境負荷を少なく移動できる骨格的な公共交通システムの導入に向けて、戦略的に取り組むことが重要である。
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20



図 4-11 骨格的な公共交通システムの導入

21  
22  
23



図 4-12 中南部都市圏の交通体系

1  
2  
3  
4



2 公共交通の持続可能性の確保

- 地域において、自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出するには、多様な関係者が連携しつつ、公共交通の維持・活性化に取り組む必要があるが、地域公共交通は人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより厳しい状況に置かれている。こうした状況を踏まえ、令和2年11月に施行された地域公共交通活性化再生法等の一部改正法により、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を最大限に活用し、地域の移動ニーズに対応した地域旅客輸送サービスの提供を目的とする地域公共交通計画の作成が努力義務化された。このため、各市町村や隣接市町村連携での地域公共交通計画の策定を促進・支援するとともに、沖縄本島における地域公共交通計画の策定に取り組み、利用者の実態を踏まえた交通圏単位で、基幹バスシステム導入の取組等と連携しながら、持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

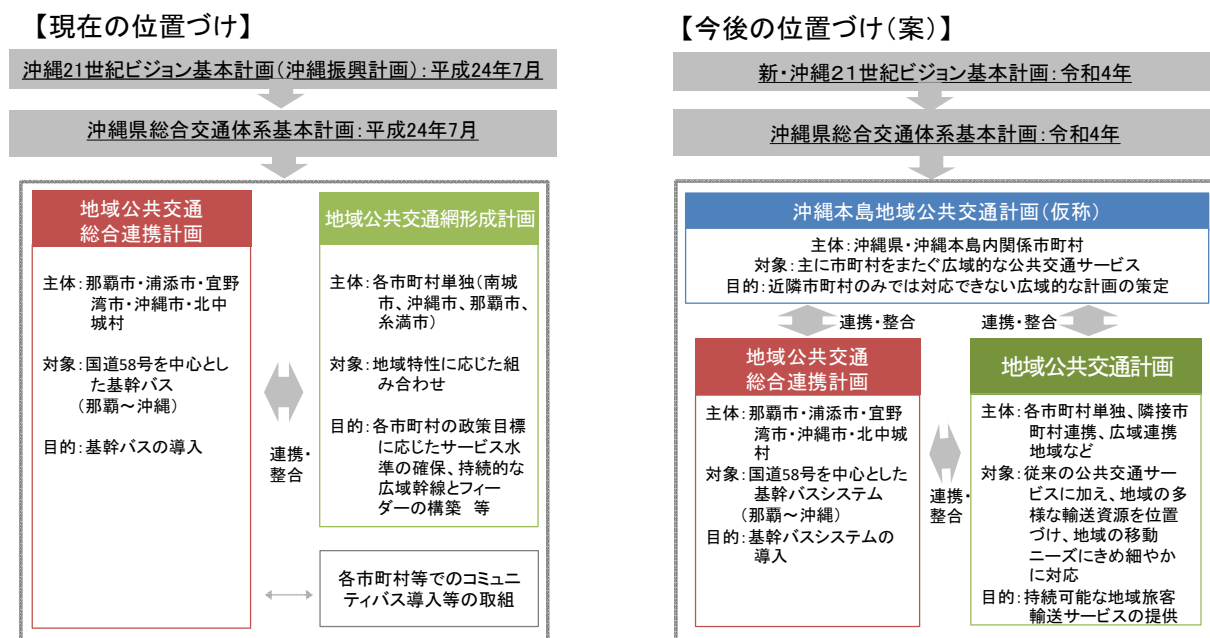
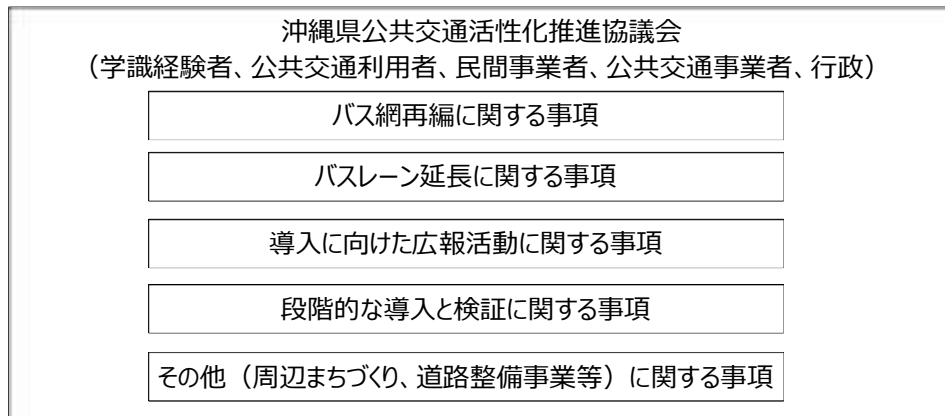


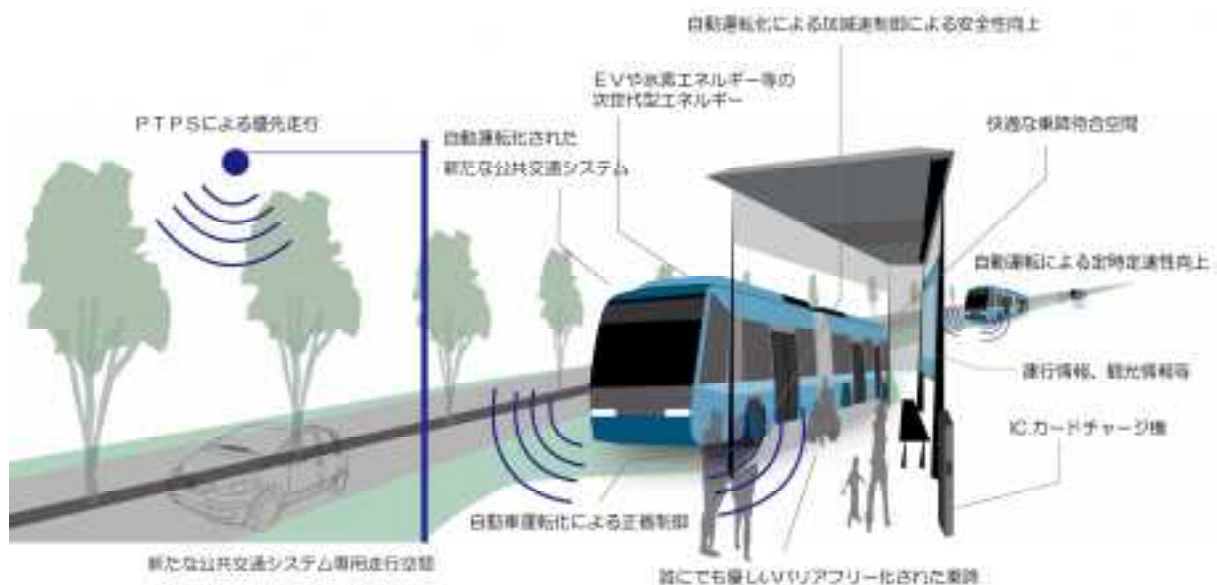
図 4-13 地域公共交通計画の進め方 (案)

基幹バスシステム導入に向けては、沖縄県公共交通活性化協議会において国道58号を中心とした地域公共交通総合連携計画に基づく取組が進められているが、その実現には、県民の理解を得ながら、地域の関係者と連携した総合的な取組が必要である。各地域における交通課題や道路整備の状況を踏まえながら、まちづくりと連携しつつ、関係者が主体的に取組を進めやすくなるように、戦略的に基幹バスシステムの導入を目指す。



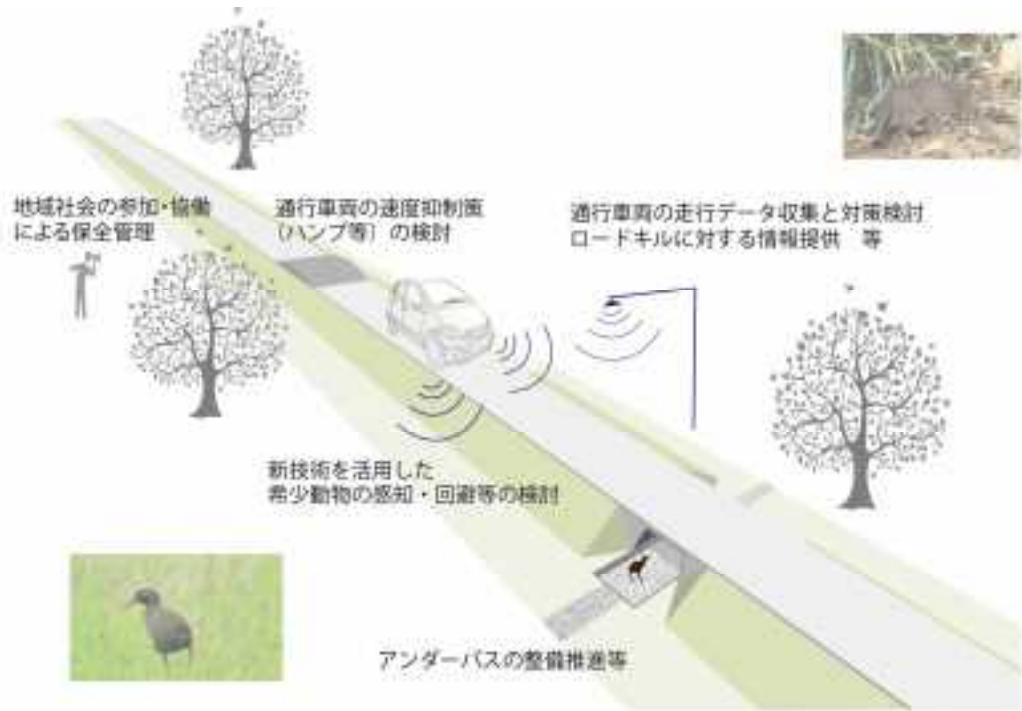
1  
2 図 4-14 基幹バスシステム導入に関する既往組織体制と主な協議事項

- 3
- 4 ● また、AI や IoT 技術等は目覚ましく進展しており、交通分野においても自動運転、ド
  - 5 ローン等の多様なモビリティサービスの可能性が広がっている。持続的で強靱、高度な
  - 6 サービスを提供する次世代型の交通システムの構築にあたっては、関係者が相互に連携
  - 7 する意識を持ちつつ、県民及び観光客等の目線に立った官民一体でのデータ及び提供
  - 8 サービス等の連携や、より利便性の高い乗り継ぎを実現するシームレスな交通体系の整
  - 9 備に向け、協議する体制づくりが求められている。
  - 10 ● このような情勢を踏まえ、本県においては公共交通、観光振興、離島振興等の各分野で
  - 11 抱える課題に対応した新技術の活用可能性を見定めながら、地域のニーズに即して様々
  - 12 な負担の軽減や、既存道路空間の幅員構成再配分を含む道路空間の柔軟な活用など、各
  - 13 種取組を推進する。また、返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地では、長期
  - 14 的な観点で県土構造の再編とスマートシティ等の近未来の都市づくりを推進する。



16  
17 図 4-15 自動運転化された新たな公共交通システムの展開イメージ (例)

18



1  
2  
3

図 4-16 新技術を活用したロードキル対策の展開イメージ (例)



4  
5  
6  
7  
8

図 4-17 新技術を活用した新たなモビリティと道路空間の展開イメージ (例)

## 1 第5章 計画の体系と施策

---

### 2 第1節 計画の施策分野について

---

- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 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）。

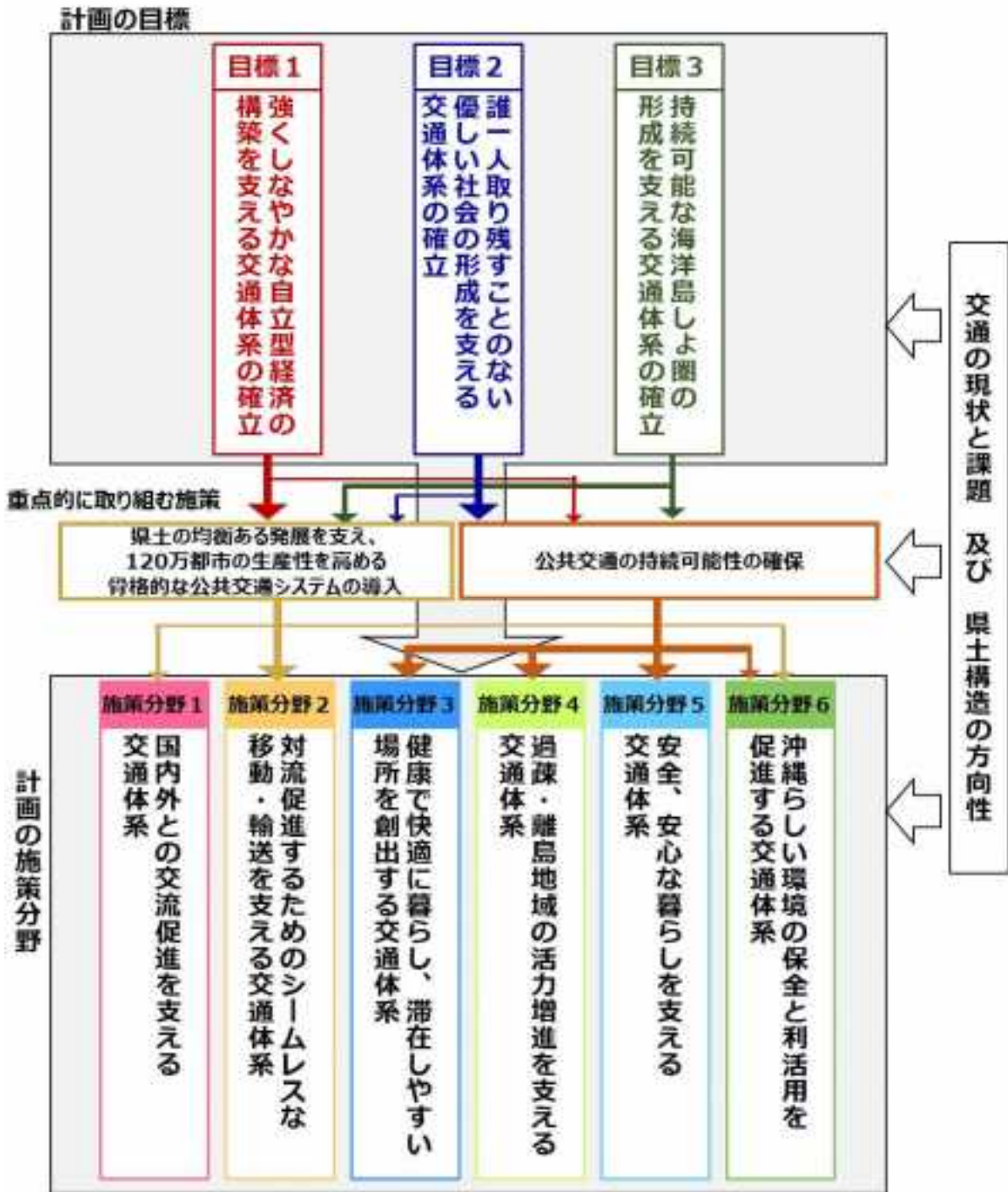


図 5-1 本計画の目標と施策分野

1  
2  
3  
4

## 1 第2節 分野別の施策体系について

### 2 第1 国内外との交流促進を支える交通体系

#### 3 1 施策分野の意義

- 4 ● 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  
5 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  
6 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  
7 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  
8 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  
9 要な取組である。
- 10 ● 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  
11 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  
12 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  
13 せない重要な施策分野である。

#### 14 2 施策展開の方針

##### 15 (1) 国内外に開かれた拠点空港の整備

- 16 ▶ 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  
17 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  
18 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。

##### 20 ア 那覇空港の更なる機能強化

21 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  
22 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  
23 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  
24 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  
25 図る。

- 26 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  
27 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  
28 施設整備を促進する
- 29 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

##### 31 イ 新石垣空港及び下地島空港の機能強化

32 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  
33 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  
34 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。

- 35 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  
36 係る取組を支援する

1           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

2  
3           **ウ 主な拠点となる空港の機能強化**

4           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  
5           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  
6           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。

7           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  
8           開・拡充に取り組む

9  
10          **(2) 産業振興を担う港湾の機能強化**

11          ▶ 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  
12          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  
13          な役割を果たしている。

14          ▶ 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  
15          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  
16          分担・連携強化等を展開する。

17  
18          **ア 那覇港の機能強化**

19          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  
20          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  
21          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  
22          「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  
23          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・  
24          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  
25          図る。

26          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  
27          設の拡充を推進・促進する

28          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  
29          推進する

30          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  
31          ネス拠点形成のための環境整備を推進・促進する

32  
33          **イ 中城湾港の機能強化**

34          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  
35          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、  
36          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  
37          親水空間の提供を図る。

- 1 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
- 2 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
- 3 b 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携を推進する
- 4 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
- 5 浜開発事業等を推進する
- 6

#### 7 **ウ 圏域の拠点港湾の機能強化**

8 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  
9 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  
10 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  
11 取り組む。

- 12 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
- 13 推進及び促進する
- 14 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
- 15 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
- 16 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
- 17

#### 18 **(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化**

- 19 ▶ 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
- 20 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
- 21 を図る。
- 22 ▶ 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・港湾周辺の環境
- 23 整備等を展開する。
- 24 ▶ 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
- 25 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。
- 26 ▶ 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
- 27 へ人・モノを移動させるための環境整備が必要である。
- 28

#### 29 **ア 航空路や航路の拡充に向けた取組強化**

30 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  
31 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  
32 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。

- 33 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
- 34 b 航空路線の就航を促進する
- 35 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
- 36 助施設利用料の料金体系の見直しを行う
- 37 d クルーズ船の寄港・発着を推進する
- 38



1 **イ 物流ハブとしての機能強化及び物流の効率化**

2 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  
3 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  
4 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  
5 り、物流コストの低減を推進する。

- 6 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  
7 する

8  
9 **ウ 販路拡大に向けた取組及び環境整備**

10 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  
11 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。

- 12 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  
13 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  
14 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  
15 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  
16 e 臨空・臨港型産業の集積を促進する

17  
18 **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**

19 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  
20 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  
21 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  
22 の基盤整備を推進する。

- 23 a 那覇空港自動車道の整備を促進する  
24 b 沖縄西海岸道路の整備を促進する  
25 c 名護東道路延伸（本部方面）の整備を促進する  
26 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  
27 する

28  
29 **(4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化**

30 ▶ 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  
31 備や、快適に移動を楽しむ環境整備等の取組を展開する。

32  
33 **ア 安全・安心な島沖縄の構築に向けた受入体制整備**

34 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  
35 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  
36 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  
37 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  
38 (Quarantine))機能等の体制の強化を図る。

- 1 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
- 2 スのない玄関口として、CIQの迅速化等に取り組む
- 3 b 新型感染症等の水際対策を推進する
- 4

5 **イ 多様な手段で快適に移動を楽しめる環境の充実**

6 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

7 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。

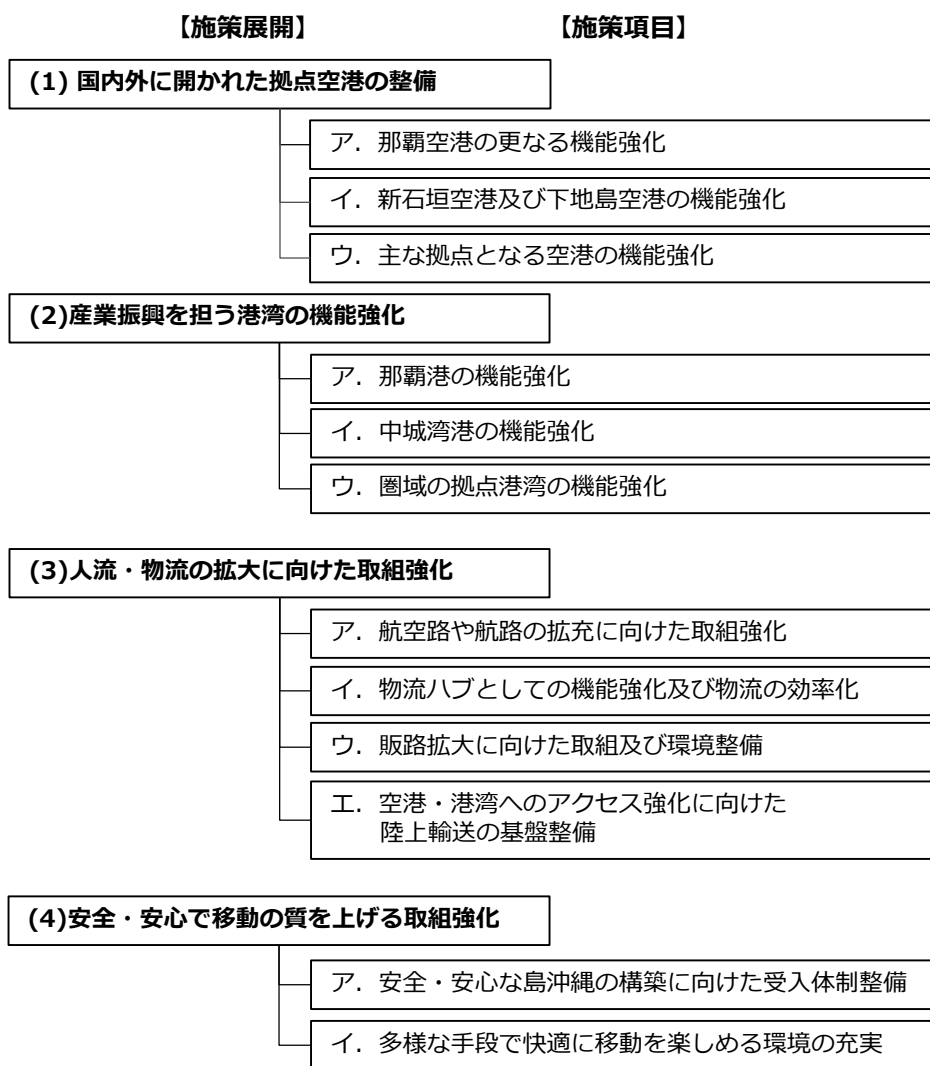
8 また、観光拠点エリアへの移動が円滑に行えることにより、観光客の周遊性の拡大・向

9 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

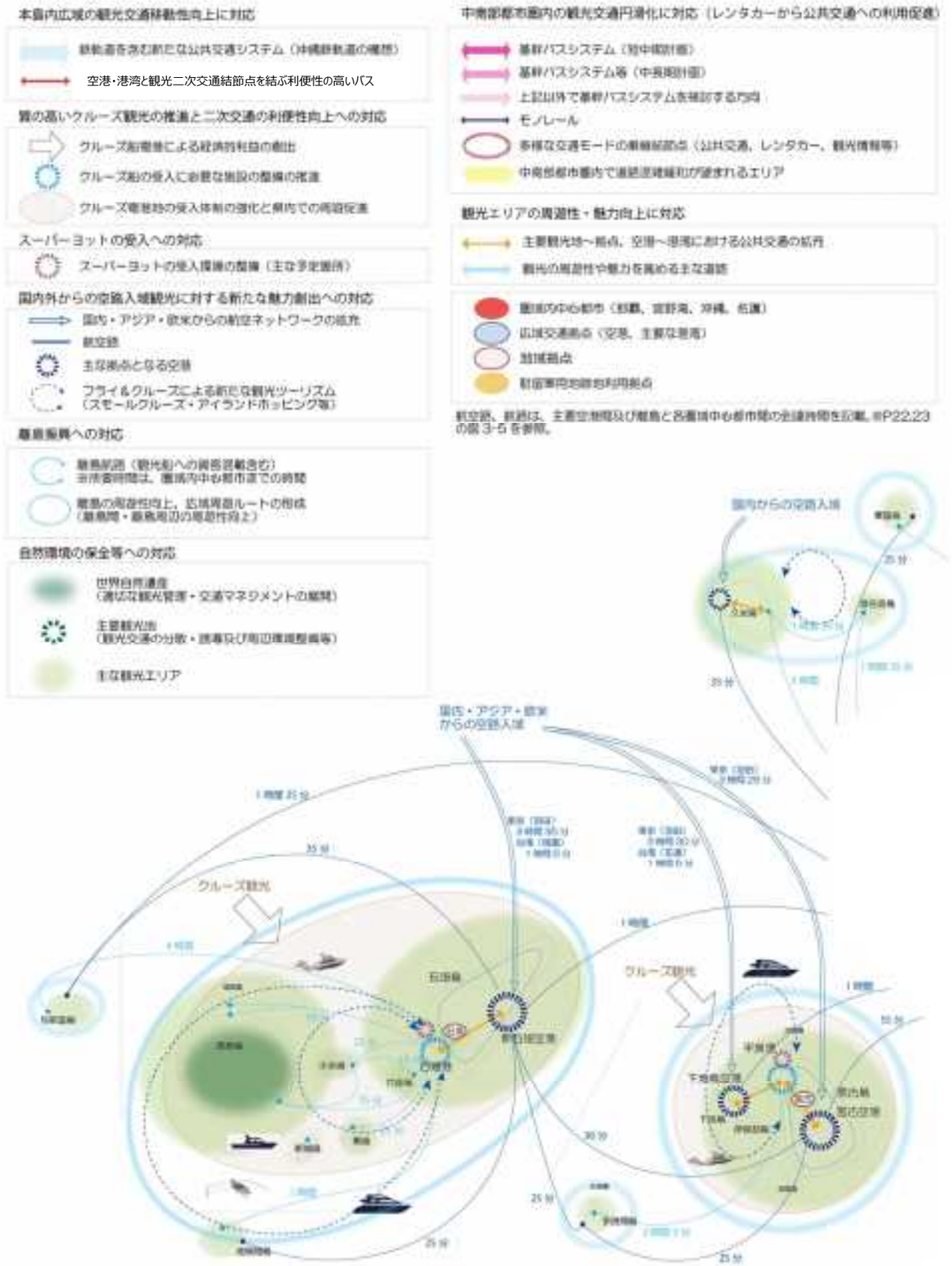
10 点エリア）を結ぶ二次交通の利便性向上に取り組む。

- 11 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
- 12 上に向けた取組を推進する
- 13 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
- 14

15 **施策の体系**







1  
2

図 5-3 沖縄観光の魅力向上を支える交通体系 (1/2)







1  
2

図 5-6 拠点間の多様な活動を支える骨格的な交通軸

## 1 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

### 2 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。

- 那覇空港自動車道の整備を促進する
- 沖縄西海岸道路の整備を促進する
- 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。



- 1 a 幸地 IC の整備を推進する
- 2 b 池武当 IC の整備を推進する
- 3 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

4

## 5 ウ 渋滞ボトルネック対策

6 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  
7 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  
8 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  
9 いく。

- 10 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

11

## 12 (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

- 13 ▶ 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  
14 新たな公共交通システムの導入に取り組む。
- 15 ▶ 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  
16 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。

17

## 18 ア 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

19 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  
20 クの構築に向けた取組を推進する。

- 21 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  
22 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  
23 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  
24 とした都市間交通の取組を推進する

25

## 26 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

27 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  
28 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  
29 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  
30 整備を促進する。

31 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  
32 い基幹バスを導入する。

33 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  
34 通を利用した観光周遊モデルルートの提案を行う。

- 35 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
- 36 b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する
- 37 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

38

1 **ウ 交通結節拠点の整備**

2 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  
3 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  
4 やモノが集まる拠点となる環境整備が必要である。

5 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  
6 の乗降場所の利用環境の改善を図る。

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

10

11 **(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築**

12 ▶ 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  
13 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、  
14 県土構造の再編にもつながる大きなインパクトを持つ。

15 ▶ 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  
16 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  
17 に向けた取組を展開する。

18

19 **ア 駐留軍用地跡地を活用した骨格的な道路網の検討**

20 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  
21 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  
22 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  
23 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  
24 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。

- 25 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  
26 組む

27

28 **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**

29 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  
30 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  
31 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。

- 32 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  
33 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  
34 視野に入れた取組を進める

35

36 **(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開**

37 ▶ 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  
38 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

1           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  
2           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。

3  
4   **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**

5           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  
6           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  
7           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。

- 8           a  **国道329号西原バイパス等の整備を促進する**  
9           b  **南部東道路等の整備を推進する**  
10          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**

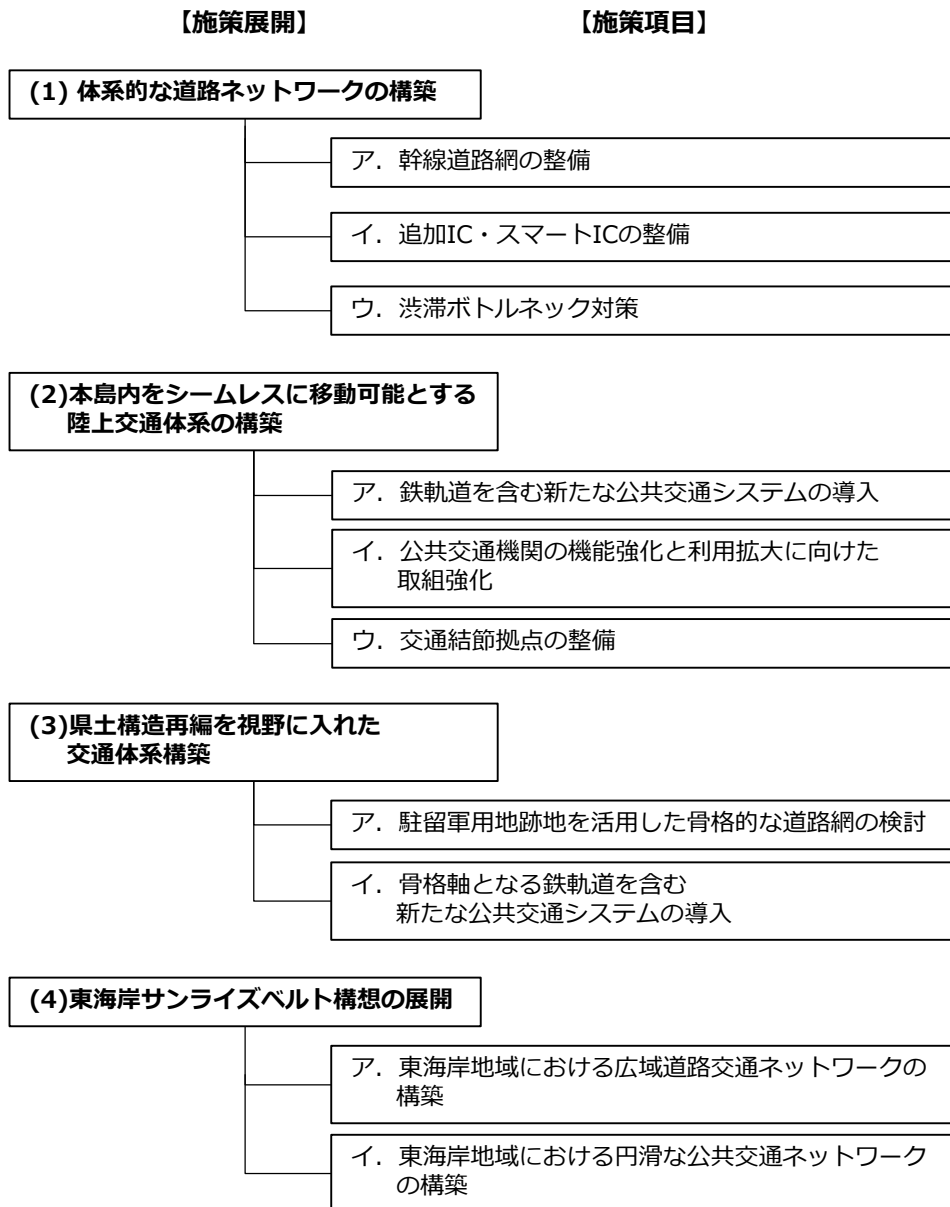
11  
12   **イ 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築**

13           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  
14           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  
15           豊かな島しょ地域が存在する。

16           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  
17           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  
18           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  
19           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  
20           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。

- 21          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  
22           に向けた検討を促進する**  
23          b  **市町村における地域交通の拠点化を促進する**

1 施策の体系



2

3

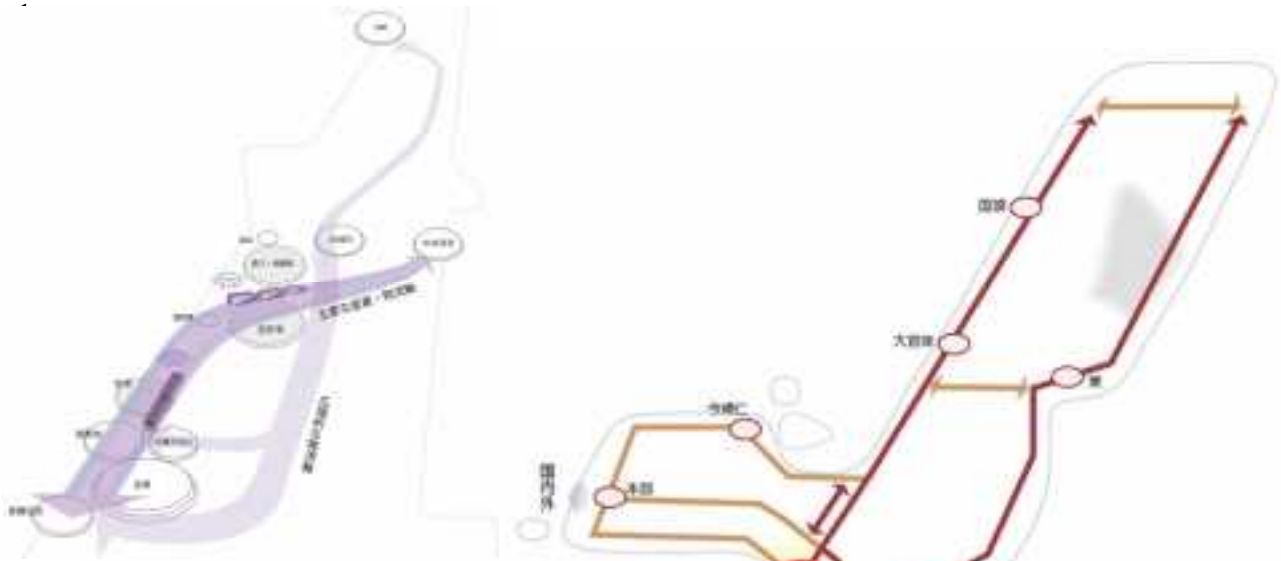


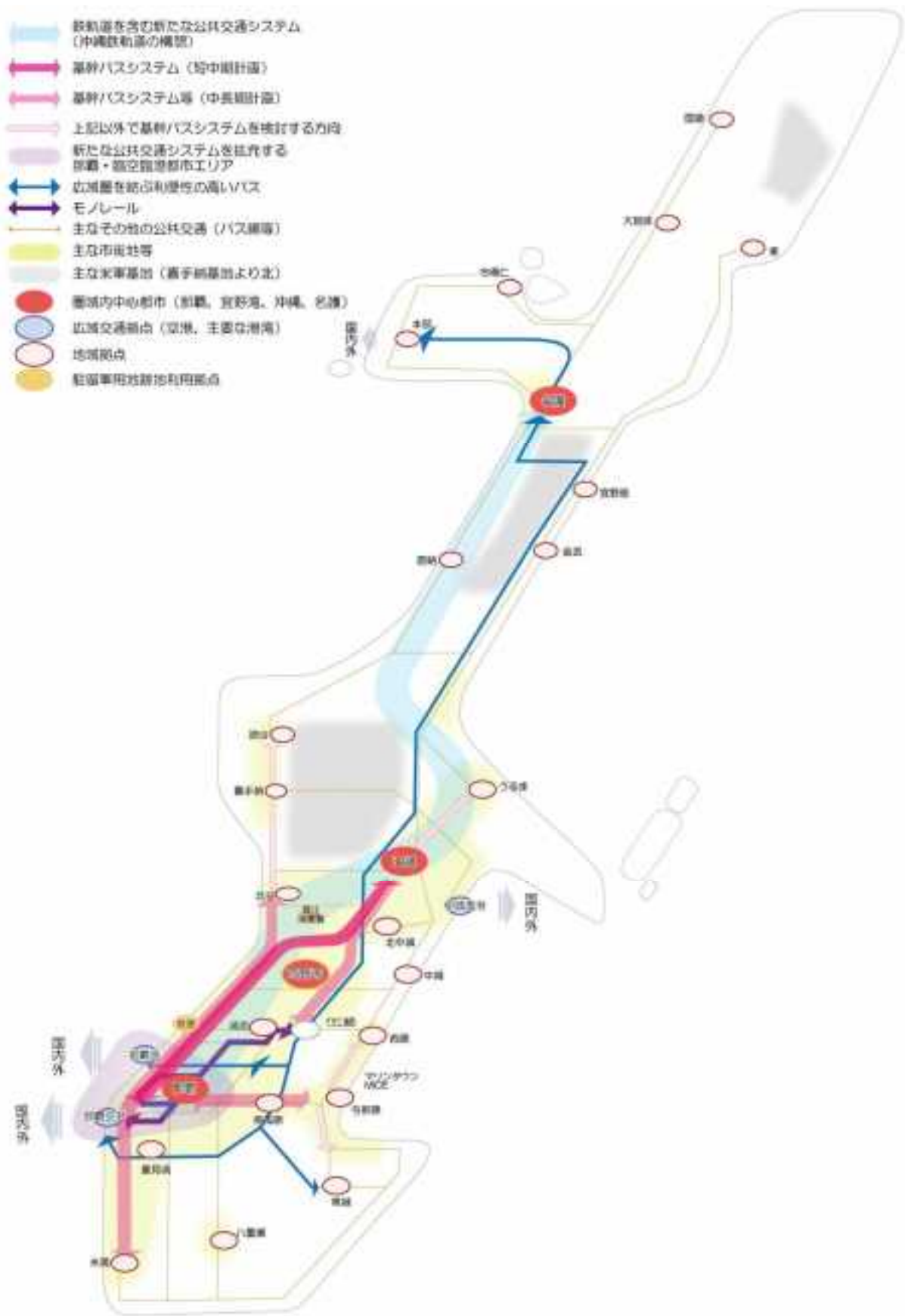
図 5-7 円滑な物流輸送の展開イメージ (例)



図 5-8 南北軸、東西軸の骨格を形成する道路網体系

2  
3

1



2

3

図 5-9 本島の骨格を形成する公共交通体系

### 1 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

#### 2 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 2 施策展開の方針

##### 13 (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。

##### 18 **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**

19 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  
20 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  
21 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  
22 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  
23 取り組む等、長期的な取組が重要である。

- 24 a 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  
25 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  
26 ワークの構築に向けて取り組む
- 27 b 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  
28 進するとともに、地域間の連携を強化する
- 29 c 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
- 30 d 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

##### 32 (2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

- 33 ➤ 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  
34 取組を展開する。
- 35 ➤ 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  
36 点の形成を促す。

## 1 ア 既存公共交通の利用環境改善

2 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  
3 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  
4 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  
5 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  
6 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  
7 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。

- 8 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
- 9 b 国内外の利用者に対応した決済サービスの充実
- 10 c 公共交通コスト負担軽減の検討

11

## 12 イ エリア内交通結節機能の強化

13 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  
14 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  
15 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、  
16 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  
17 を検討する。

- 18 a ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する

19

## 20 ウ 新技術等を活用した交通サービスの充実

21 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  
22 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・  
23 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  
24 促進するための環境整備が必要である。

- 25 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
- 26 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

27

## 28 (3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略

29 ▶ 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、  
30 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  
31 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  
32 する。

33

## 34 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

35 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  
36 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  
37 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。

- 38 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



1           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

2  
3 **イ 新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開**

4           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  
5           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、  
6           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  
7           め、長期的な道路空間の再編を目指す。

8           a スマートシティ導入に向けた取組を促進する

9           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

10  
11 **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**

12           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  
13           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  
14           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  
15           移動を確保する。

16           a 域外と域内を結ぶ交通結節機能の構築を促進する

17           b 域内にふさわしいモビリティの導入を促進する

18  
19 **エ 地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備**

20           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  
21           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  
22           を行う。

23           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

24  
25 **(4) 交通需要マネジメント**

26           ▶ 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  
27           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  
28           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  
29           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  
30           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  
31           おけるモビリティの効率的な利用を目指す。

32  
33 **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**

34           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  
35           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  
36           ビリティに対応した道路空間を構築する。

37           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

38           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

1           c 交通流の効率化に向けた取組を推進する

2  
3 **イ TDM 施策の推進**

4 「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  
5 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  
6 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  
7 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  
8 動変容を促すための活動を推進する。

9           a ライフステージに応じた効果的な TDM 施策を促進する

10           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

11  
12 **(5) 健康で快適に暮らす環境整備**

13           ➤ 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  
14           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  
15           保に向けた取組を推進する。

16           ➤ 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。

17  
18 **ア 健康で快適な暮らしを支える道路環境整備**

19 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  
20 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  
21 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  
22 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  
23 ジョギングをしやすい環境を計画的に整備する。

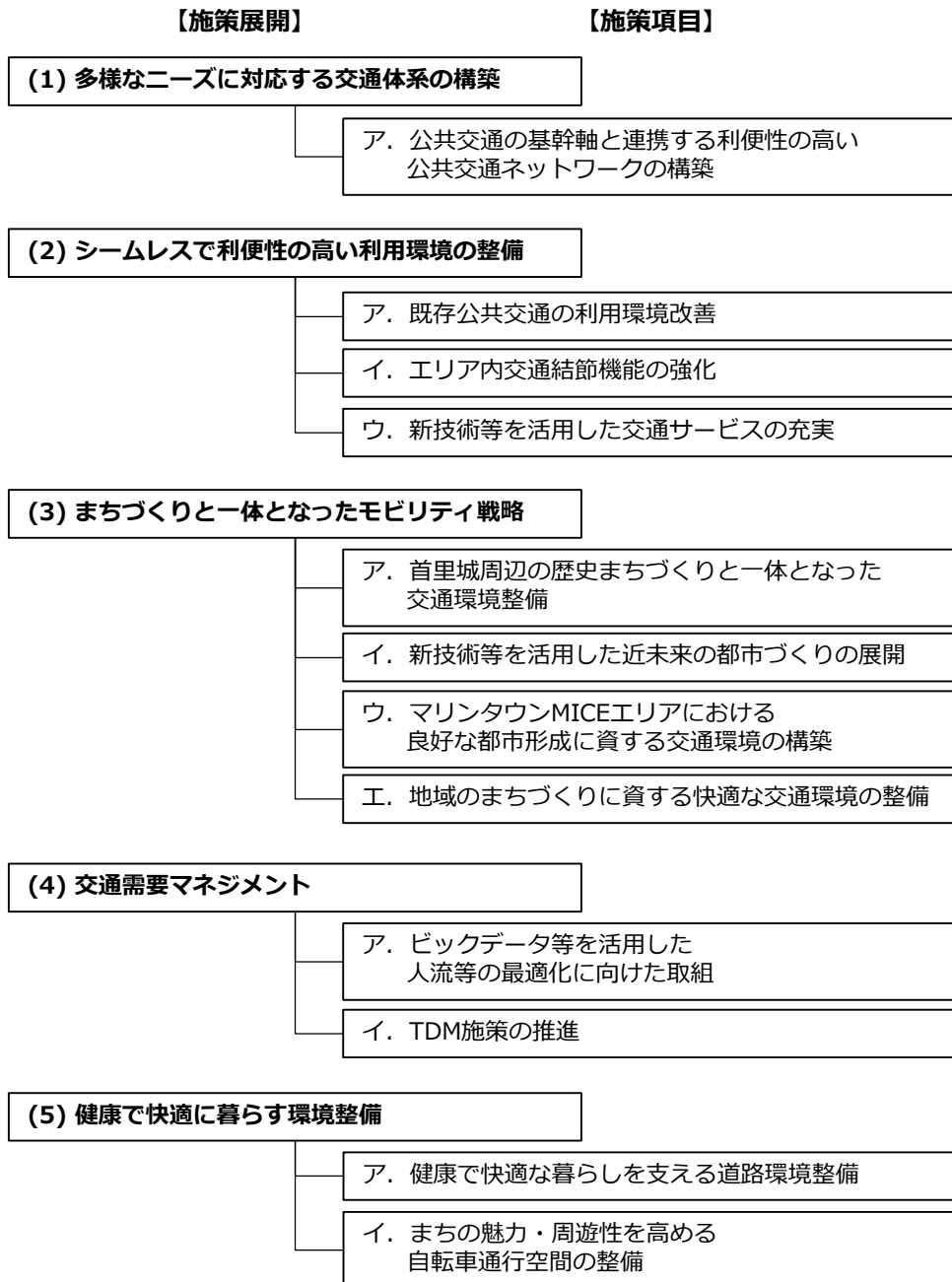
24           a 街路、生活に密着した道路の整備を推進する

25  
26 **イ まちの魅力・周遊性を高める自転車通行空間の整備**

27 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  
28 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  
29 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  
30 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  
31 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  
32 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」  
33 が設定されている。

34 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  
35 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  
36 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  
37 していく。

- 1 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
- 2 通行空間の整備を推進する
- 3 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
- 4
- 5 施策の体系

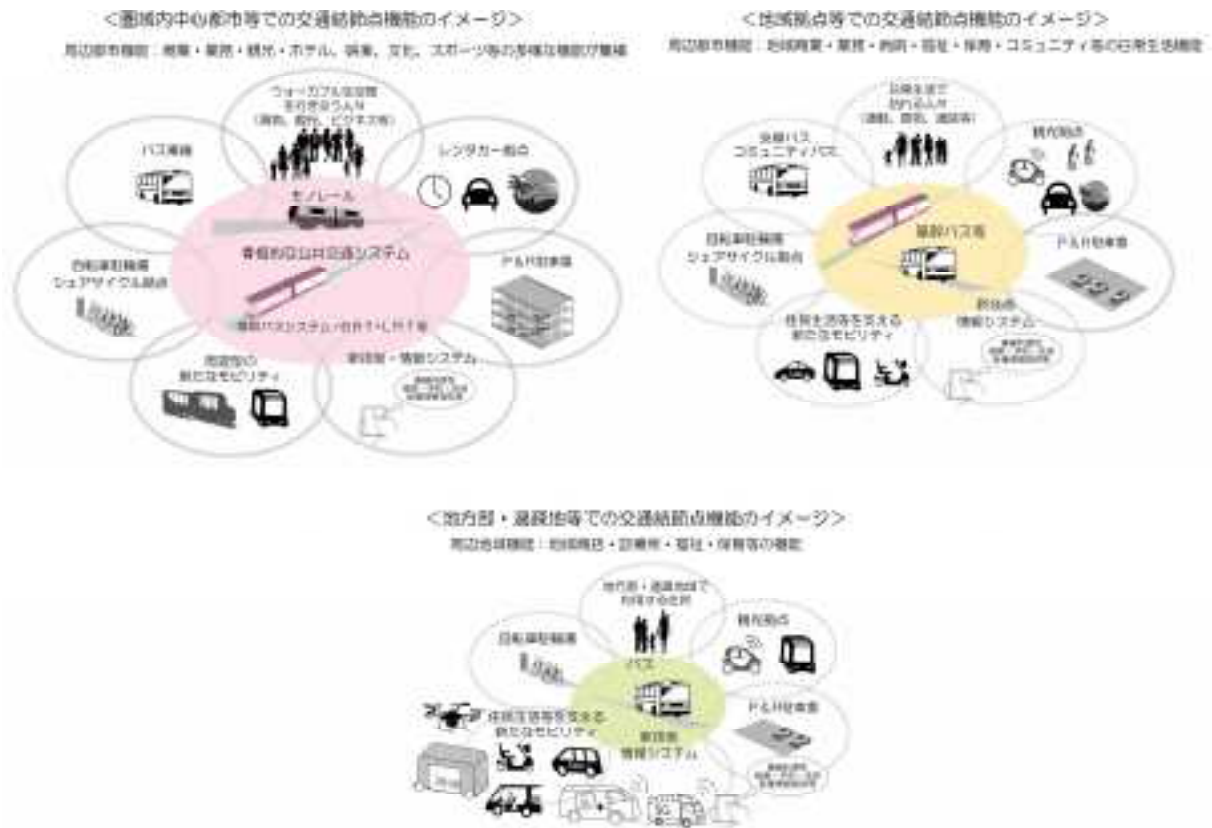


6



1  
2  
3

図 5-10 地域拠点の展開と交通体系



4  
5

図 5-11 地域づくりと一体的なシームレスな交通結節点



1  
2  
3  
4

図 5-12 公共交通システムの戦略的再編

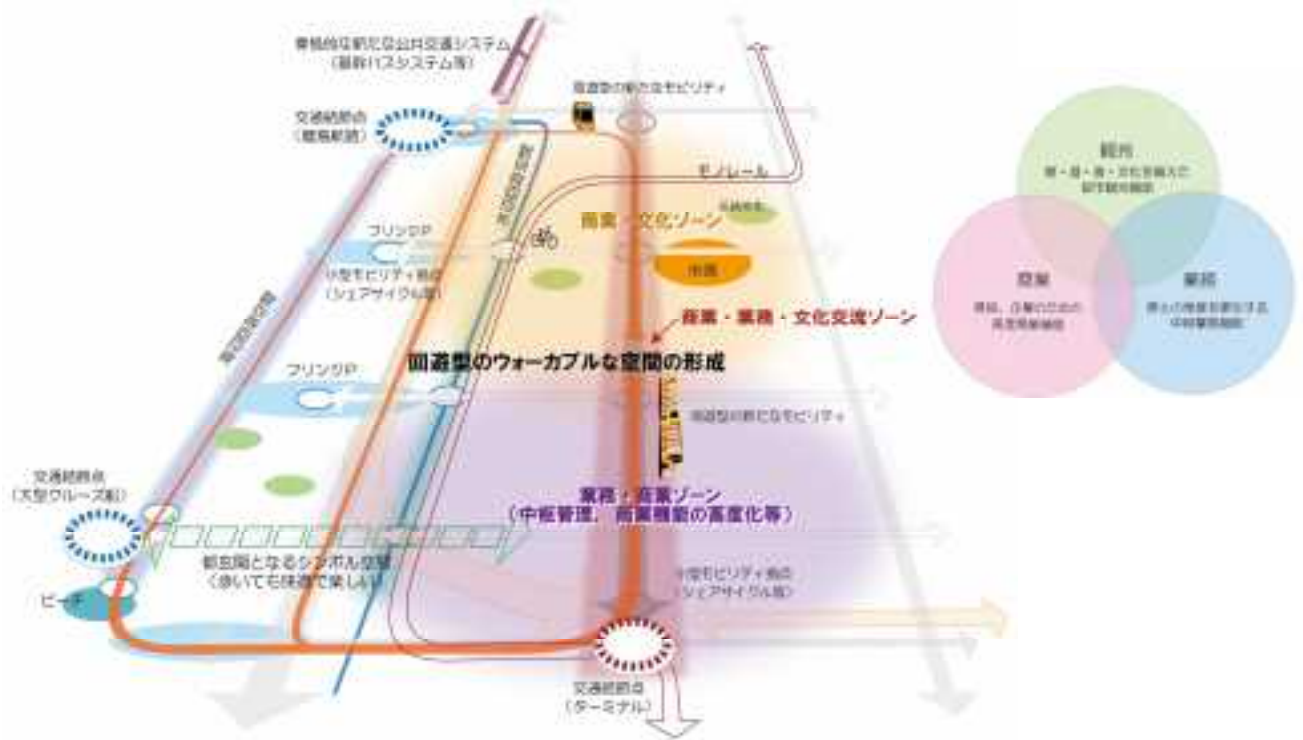


図 5-13 圏域内中心都市のまちづくりと一体となったモビリティ空間形成

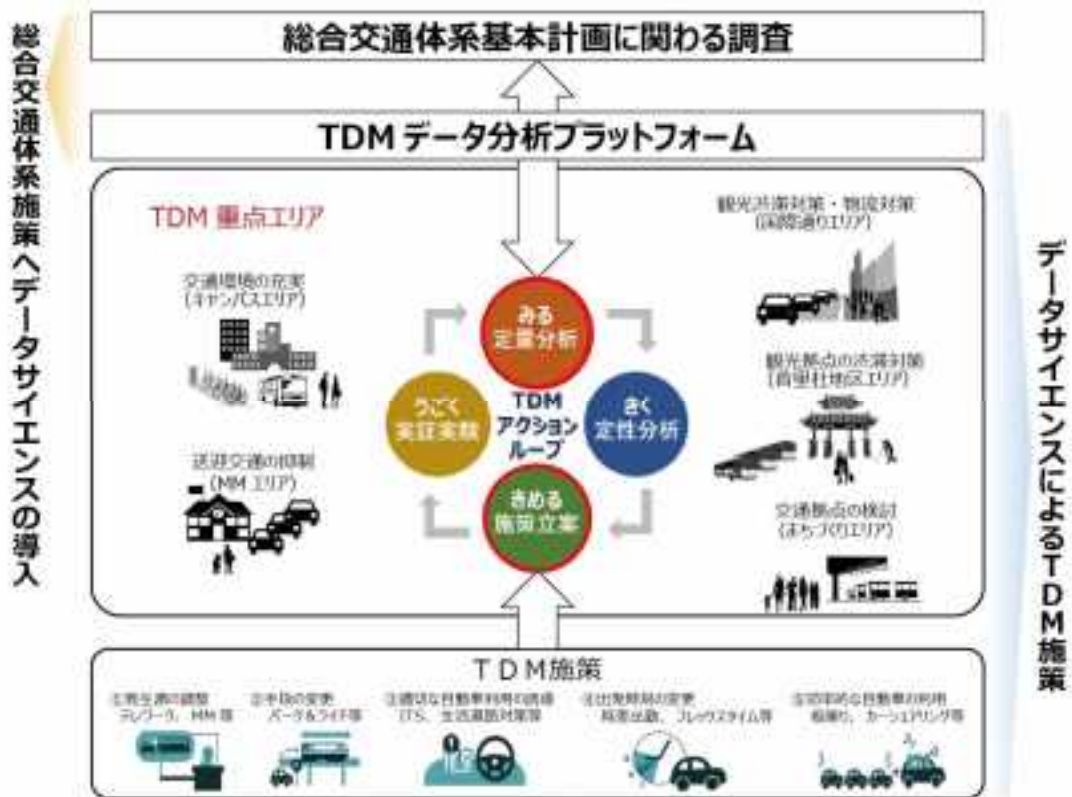
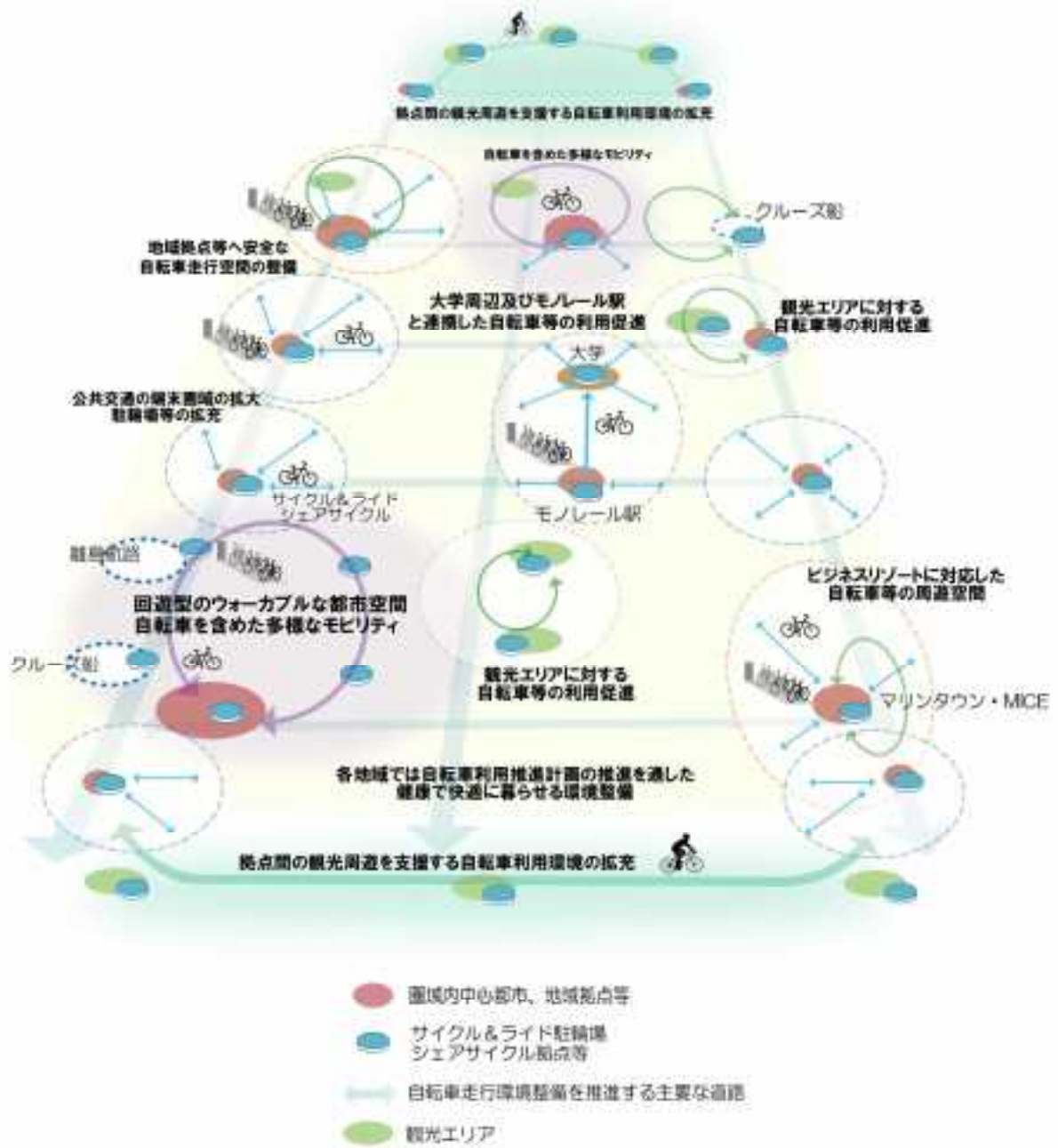


図 5-14 データサイエンスによる TDM 施策の展開イメージ



1  
2  
3

図 5-15 自転車利用促進に向けた交通体系

## 1 第4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系

### 2 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 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。

- 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
- 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
- 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
- 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



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38

## 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。

## 1 ア 地域特性に応じた移動手段の確保

2 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  
3 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  
4 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  
5 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  
6 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。

7 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

8 b 貨客混載の検討を促進する

9 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  
10 に向けた取組を促進する

11 d 自動運転技術導入の検討を行う

12

## 13 イ 道路基盤の維持・更新

14 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  
15 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。

16 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  
17 強及び更新に取り組む。

18 a 生活を支える道路整備を推進する

19 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  
20 期点検に基づく予防保全型の老朽化対策を推進する

21

## 22 ウ バス路線の確保・維持

23 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、  
24 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  
25 要である。

26 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。

27 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  
28 助や車両購入費補助等を行う

29

## 30 (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

31 ▶ 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  
32 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  
33 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。

34

## 35 ア 人流・物流に係るコスト低減化

36 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  
37 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  
38 民の負担軽減に取り組む。

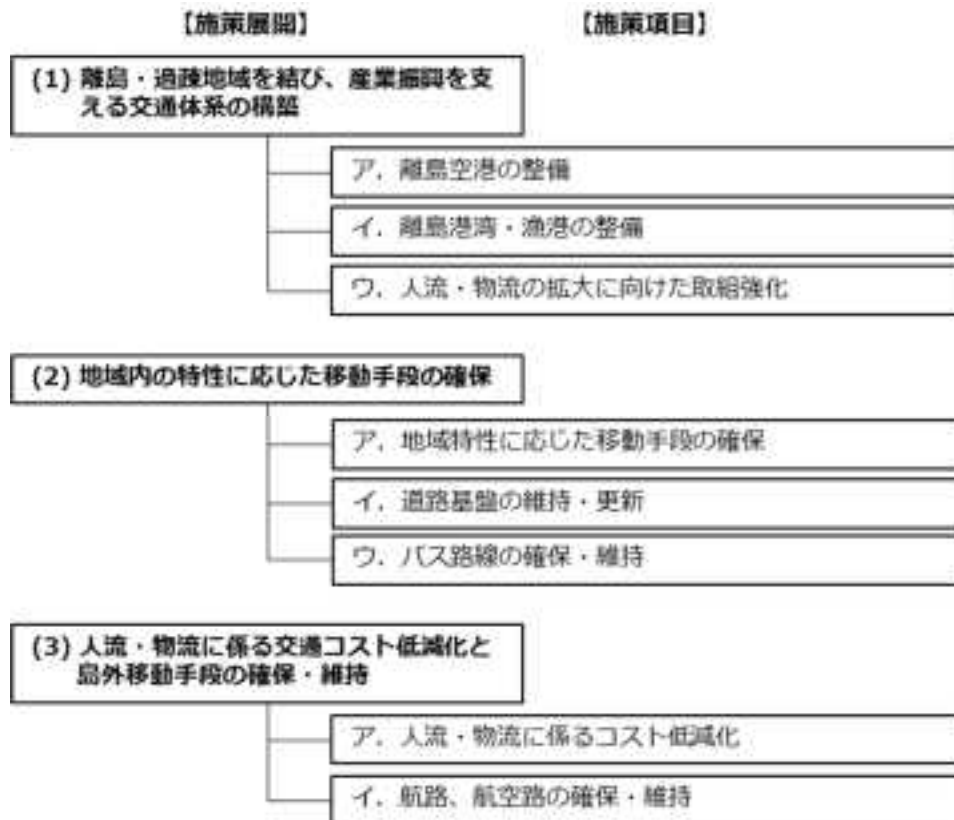
- 1 a 人流に係る交通コストについては、離島住民等の移動に係る航空運賃及び船賃を低
- 2 減し、移動に伴う負担軽減を推進する
- 3 b 生活コストについては、沖縄本島から小規模離島を中心とする県内有人離島へ輸送
- 4 される食品、日用品等の輸送経費等の低減に市町村等と連携して取り組む
- 5 c 離島における石油製品については、輸送経費等に対し補助を行い、沖縄本島並みの
- 6 価格の安定と円滑な供給に取り組む

8 **イ 航路、航空路の確保・維持**

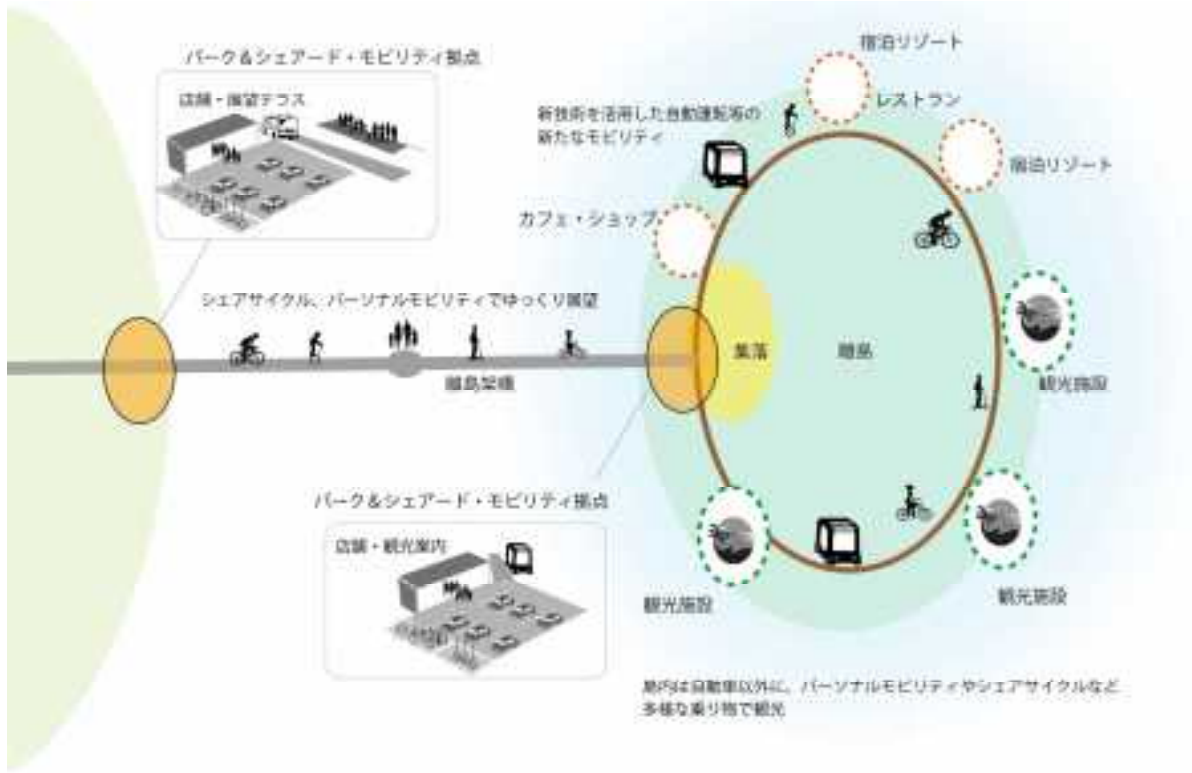
9 離島航路及び航空路は、離島住民の移動や生活必需品等の輸送など、「人流」、「物流」の  
10 両面で必要不可欠な交通手段であることから、その確保・維持に取り組む。

- 11 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
- 12 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
- 13 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
- 14 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
- 15 ける船舶欠航時の代替移動手段確保を図る

17 **施策の体系**







- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

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)

## 1 第5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

### 2 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。

13

### 14 2 施策展開の方針

#### 15 (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。

18

#### 19 ア 交通安全対策の強化

20 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  
21 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  
22 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。

23 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  
24 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  
25 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。

26 a ハンプ等の交通安全施設及び歩行空間を整備する

27 b 交通安全の取組を推進する

28 c 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

29

#### 30 イ 誰一人取り残さない移動環境の整備・支援

31 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  
32 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  
33 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。

34 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  
35 組む。

36 a ノンステップバスの導入を支援する

- 1 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
- 2 c 時刻表やウェブサイトの多言語化を促進する
- 3 d バス通学費等の支援を行う
- 4 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
- 5 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
- 6 の構築を推進する

7

## 8 (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

- 9 ▶ 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
- 10 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。

11

### 12 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

13 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  
 14 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  
 15 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  
 16 理体制が求められている。

- 17 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
- 18 未然に防止する対策を実施する
- 19 b 緊急輸送機能を持つ港湾施設の整備を推進する

20

### 21 イ 復旧・復興への対応と被災時のすべての人の避難支援

22 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  
 23 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  
 24 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。

25 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  
 26 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  
 27 る。

- 28 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
- 29 体制作りを推進する
- 30 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
- 31 c 空港・港湾BCPの実効性を高める取組を推進する
- 32 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

33

34

35

36

37

38

1 (3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

2 ▶ 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  
3 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・  
4 更新等の取組を展開する。

5 ▶ 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  
6 る。

7

8 **ア 計画的な社会基盤の整備**

9 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  
10 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  
11 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  
12 担の軽減と平準化を図る。

13 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  
14 命化を推進する

15 b 信号機の計画的な更新を推進する

16

17 **イ 公共交通等の移動手手段の確保・維持**

18 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  
19 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  
20 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。

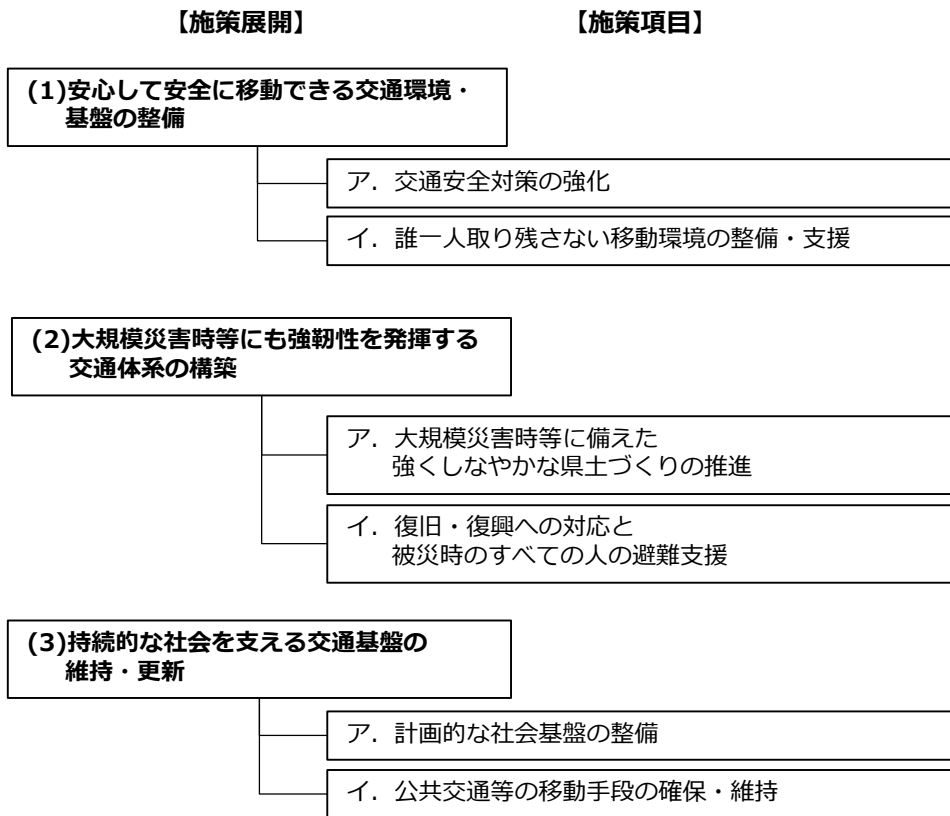
21 a 生活バス路線の確保・維持を図る

22 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  
23 支援を推進する

24



1 施策の体系



2



3

4

図 5-18 安全・安心な暮らしを支える交通体系

## 1 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

### 2 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 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。

- 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
- 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
- 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

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38

## 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

- 1           b   シェアリングサービス等の普及を促進する
- 2           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
- 3           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
- 4           する
- 5           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
- 6
- 7           f   空港の脱炭素化を推進する
- 8           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、
- 9           再生可能エネルギー等の導入拡大を推進する

10

#### 11   **イ 過度な自家用車利用からの転換**

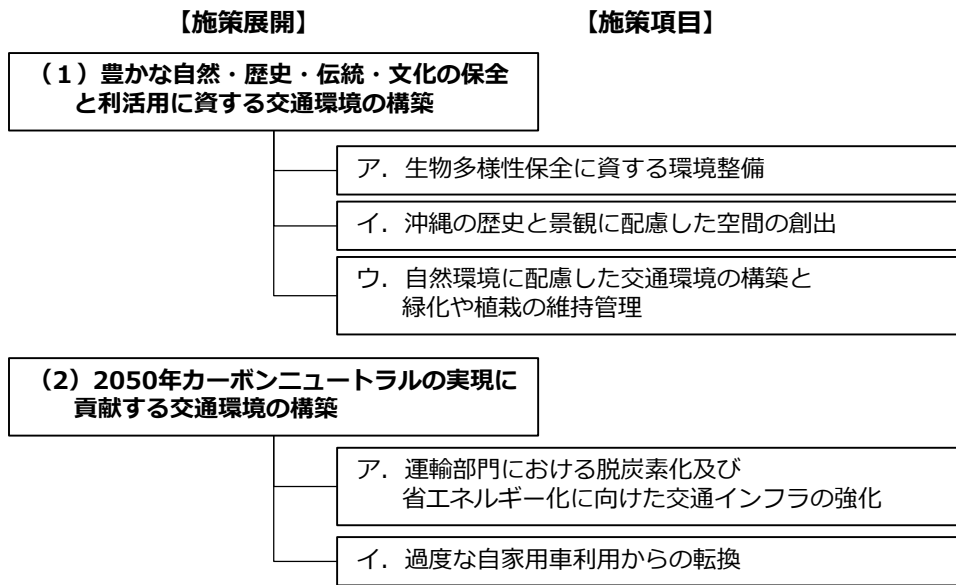
12           脱炭素社会の実現に貢献する交通環境の構築を進める上では、県民や観光客が環境に配慮した移動手段を選択することも重要であり、自家用車やレンタカー利用から公共交通機関への乗り換えを推進するため、MM(モビリティ・マネジメント)の推進や、徒歩や自転車等で快適に移動できるための歩行空間や自転車通行空間等の整備を推進する。

- 16           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
- 17           b   自転車通行空間の整備を推進する
- 18           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
- 19           d   観光客の公共交通利用を促進する取組を推進する

20

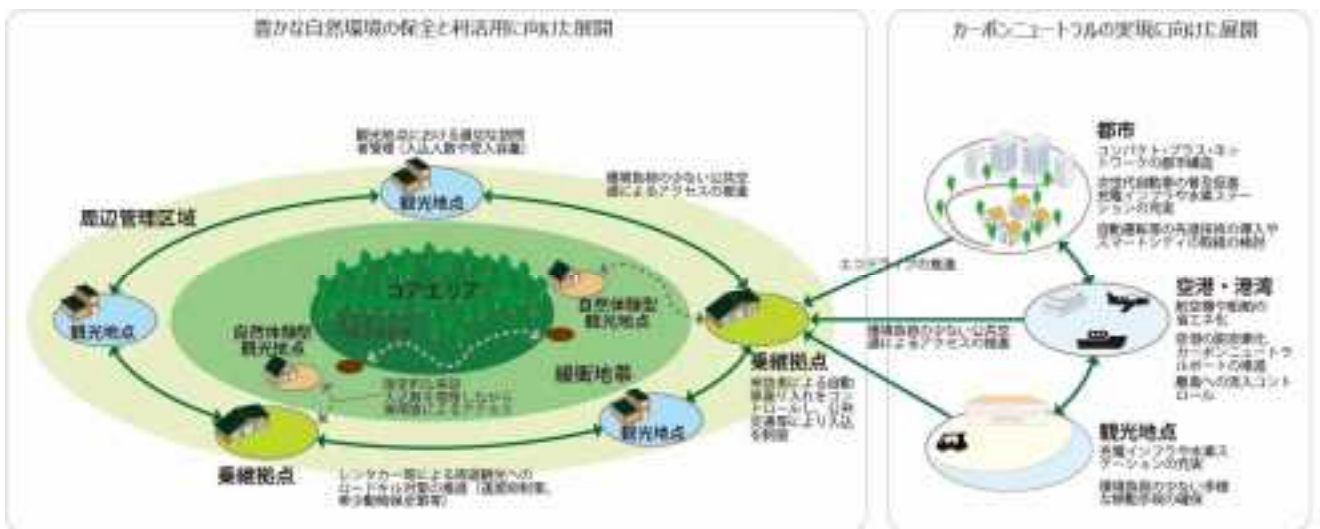
21

1 施策の体系



2

3



4

5

6

図 5-19 自然環境及び地球環境の保全等に向けた展開イメージ

## 1 第6章 計画の推進

### 2 第1節 計画推進のための組織づくりと進捗確認

#### 3 第1 計画推進のための組織づくり

4 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  
5 基づき、本計画を推進するための組織体制を構築する。

##### 7 1 基本的な考え方

- 8 • 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  
9 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  
10 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  
11 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  
12 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  
13 する。
- 14 • 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  
15 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  
16 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  
17 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。
- 18 • 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  
19 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  
20 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  
21 進する。

##### 22 2 組織体制

###### 23 (1) 沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会

###### 24 ア 構成

25 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  
26 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  
27 にある者をもって充てる。

###### 29 イ 役割

30 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  
31 には次に掲げた役割を担うものとする。

- 32 • 計画で示した施策の進捗状況の確認
- 33 • 計画全体の点検及び評価の実施

- 1 • 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応じて計  
2 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応じて整  
3 合を図る）
- 4 • 施策の推進にあたっての重要事項の検討
- 5 • 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  
6 実施

#### 8 **ウ 開催時期**

9 委員会は常設の組織とし、毎年度、開催するものとする。

#### 11 **エ 下部組織**

##### 12 ▶ 幹事会

13 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  
14 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  
15 るものとする。

##### 16 ▶ 作業部会

17 専門的な事項について整理するため、必要な応じて幹事会の下に班長級の職員で  
18 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  
19 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  
20 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  
21 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。

### 23 (2) 沖縄県総合交通体系基本計画推進協議会

#### 24 **ア 構成**

25 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  
26 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  
27 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。

#### 29 **イ 役割**

30 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  
31 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  
32 に掲げた役割を担うものとする。

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

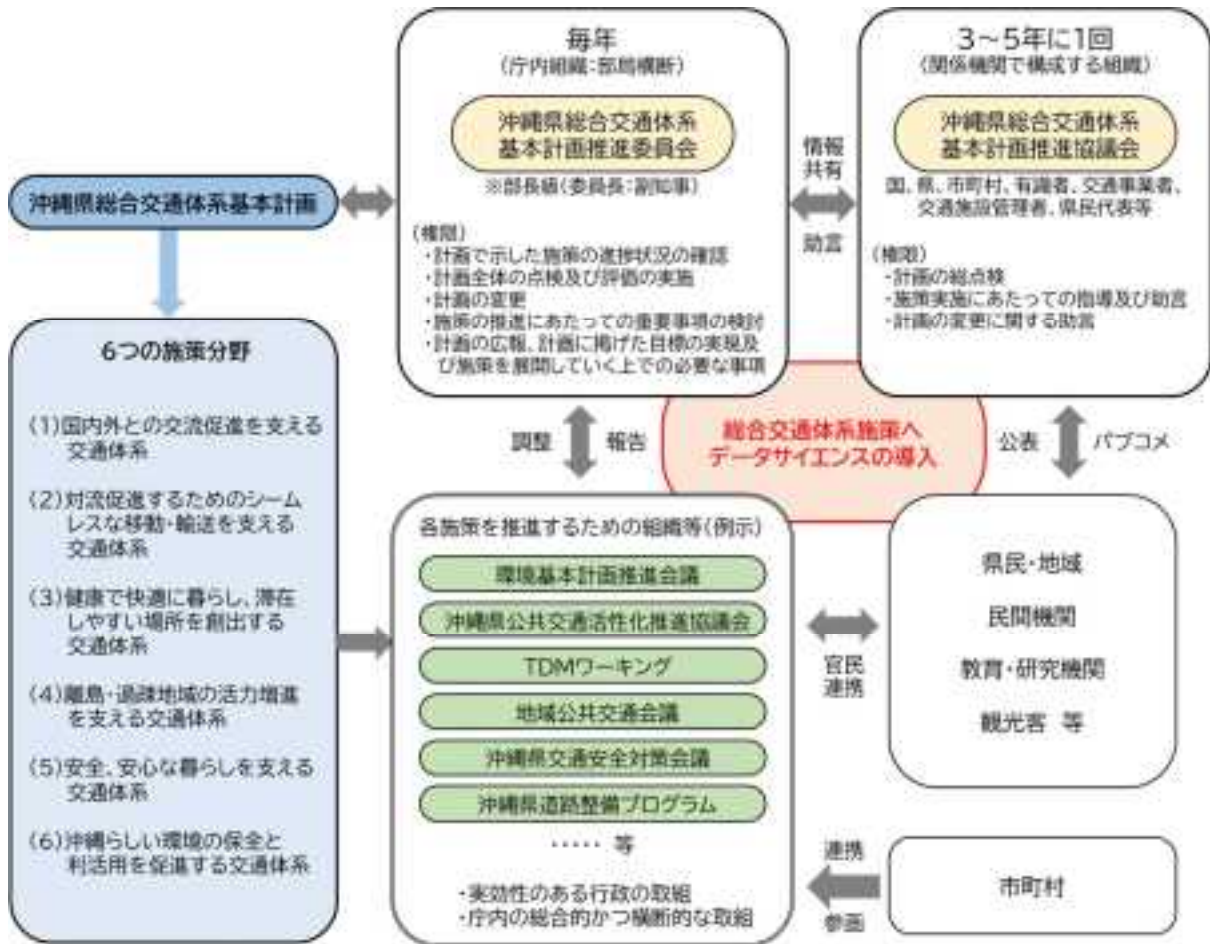
#### 37 **ウ 開催時期**

38 3年ないし5年周期で開催するものとする。

1  
2  
3  
4  
5  
6

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。



7  
8  
9  
10

図 6-1 総合交通体系の推進に向けた組織体制



## 1 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

### 2 1 各関連施策との連携と進捗確認の目的

3 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  
4 (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  
5 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  
6 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。

### 8 2 各関連施策との連携と進捗確認の基本方針

#### 9 (1) 計画に掲げる施策の戦略的・効果的な実施を図る

10 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  
11 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  
12 体における施策の戦略的・効果的な実施を図る。

#### 13 (2) 計画の目標の達成度合いを評価する

14 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  
15 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  
16 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  
17 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  
18 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  
19 なタイミングで実施する。

20 (例：施策取組度合、公共交通の利用者数 等)

#### 21 (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

22 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  
23 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。

### 25 3 進捗確認の対象

26 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。

### 28 4 進捗確認の実施時期

29 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  
30 て、毎年度秋頃を目途に実施する。

31