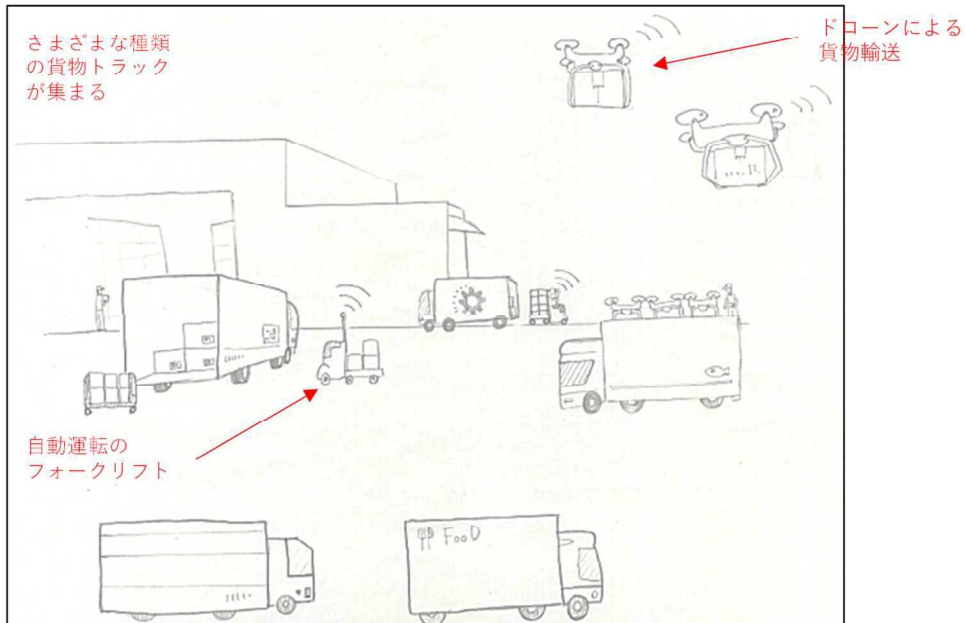


1 3 施策展開後の姿

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

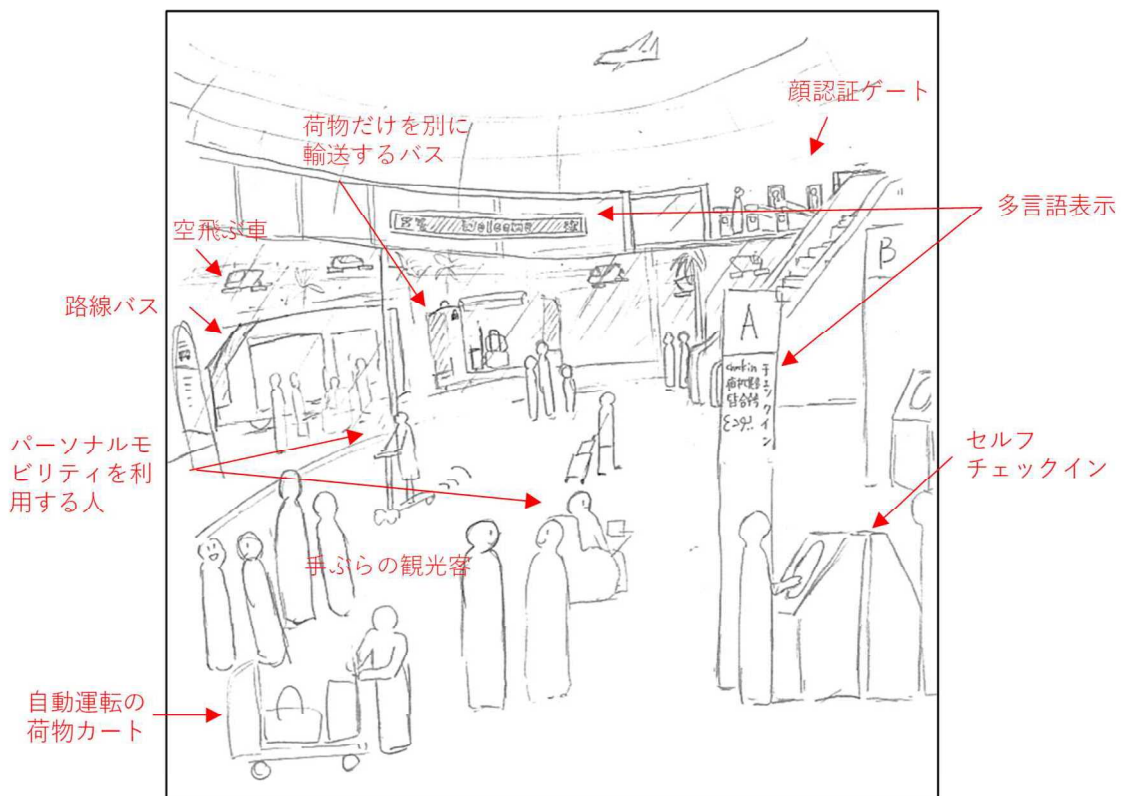
3 世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路
4 ネットワークの拡充により、沖縄の地理的な優位性を活かした、国内やアジア・太平洋地域
5 等をはじめとする国内外との交流が一層活発になる。

6 これにより、沖縄県は、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
7 を深めながら発展し、多面的な協力による共生関係を強力に築いていく。



8
9

将来の物流ハブ拠点のイメージ



10
11

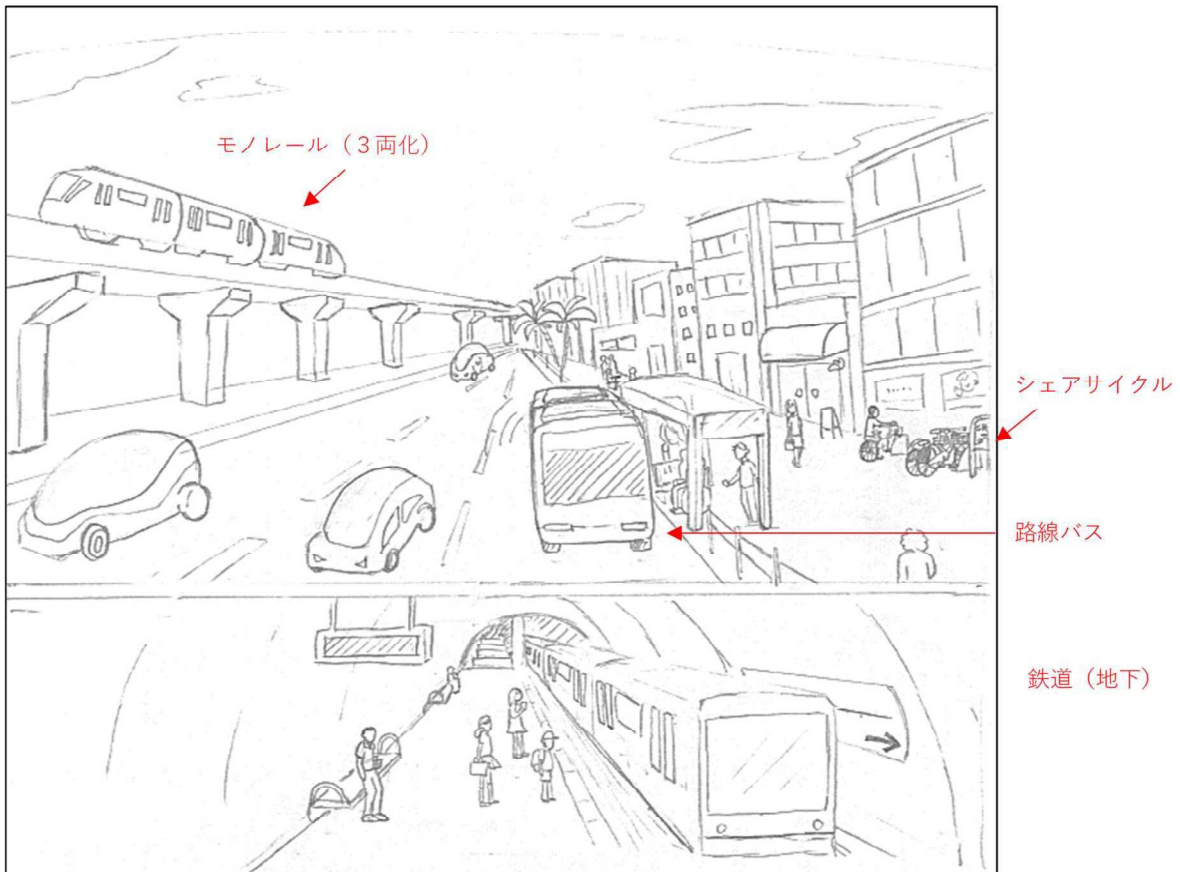
将来の空港のイメージ

1

2 (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

3 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、
4 物流、通勤等の移動がシームレスで快適になり、賑わいのある街、環境負荷が軽減された効
5 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。

6 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
7 害時においても県民の安定した生活が確保される。



8

9

10

将来の公共交通のイメージ

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

11

12

13

将来の観光客の交通手段のイメージ

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 4 目標の背景と意義

3 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
4 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
5 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
6 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。

7 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
8 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）
9 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
10 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
11 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
12 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
13 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。

14 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
15 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、
16 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
17 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
18 による地域活性化を支える交通体系の構築を推進する。

19 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
20 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。

21 5 目標を実現するための主な施策分野

22 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
23 げられる。

- 24 ・ 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
- 25 ・ 施策分野4：過疎・離島地域の活力増進を支える交通体系
- 26 ・ 施策分野5：安全・安心な暮らしを支える交通体系

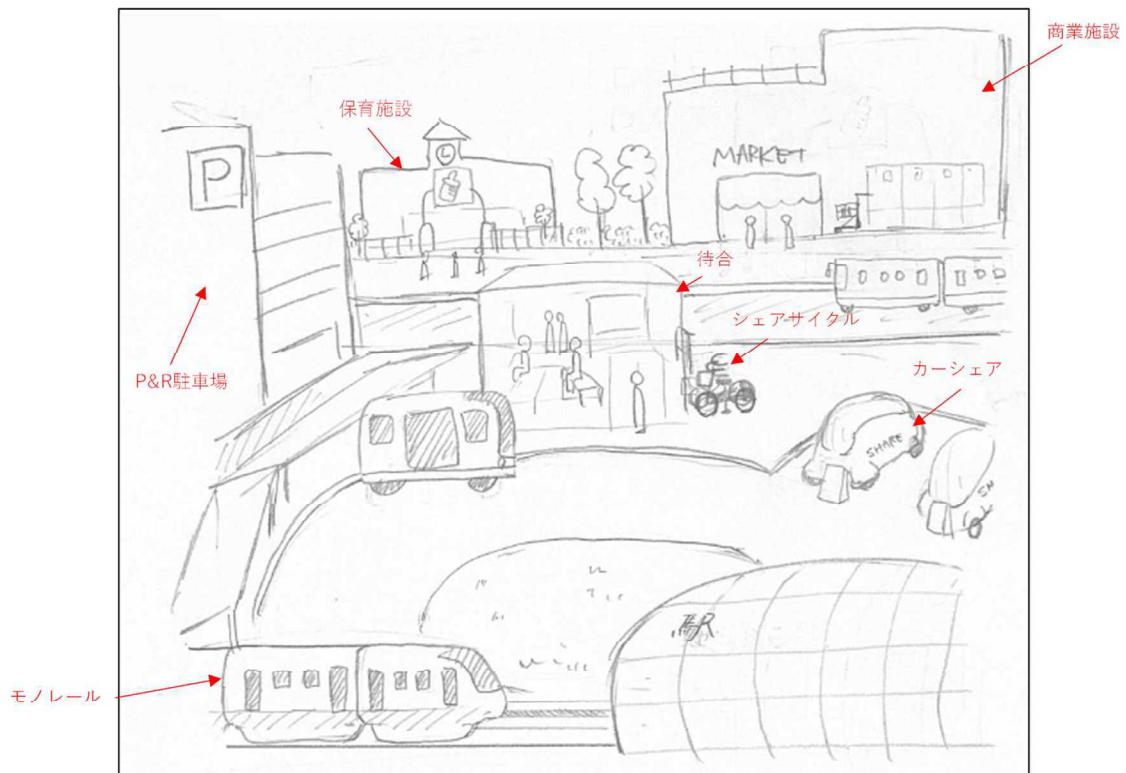
27

1 6 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 心とした街づくりが進み、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、商
5 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、人々
6 が集う賑わいとコミュニティが生まれる。

7



8

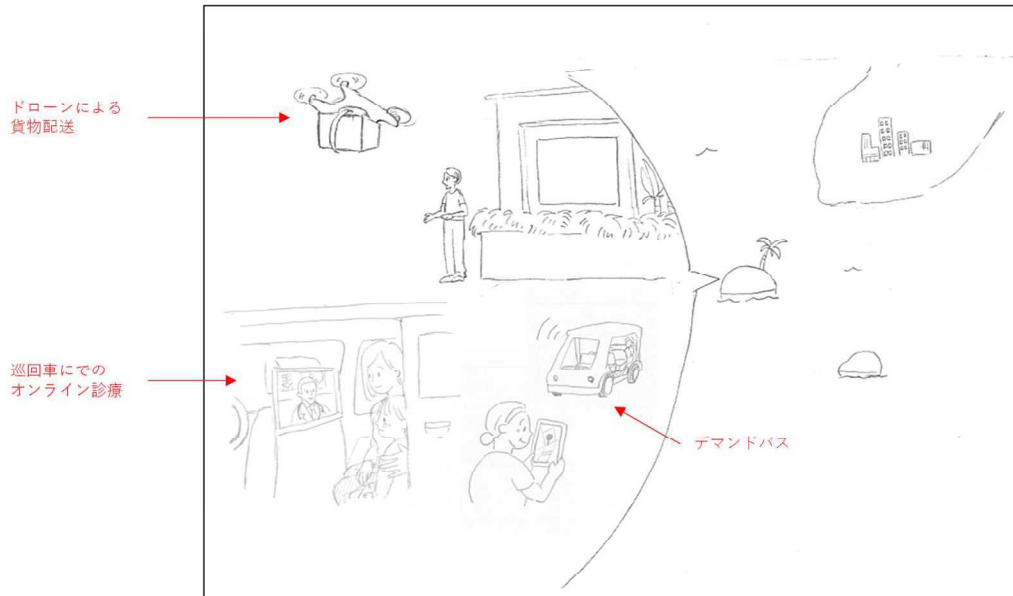
9

10

将来の交通結節点のイメージ

1 (2) 過疎・離島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
7

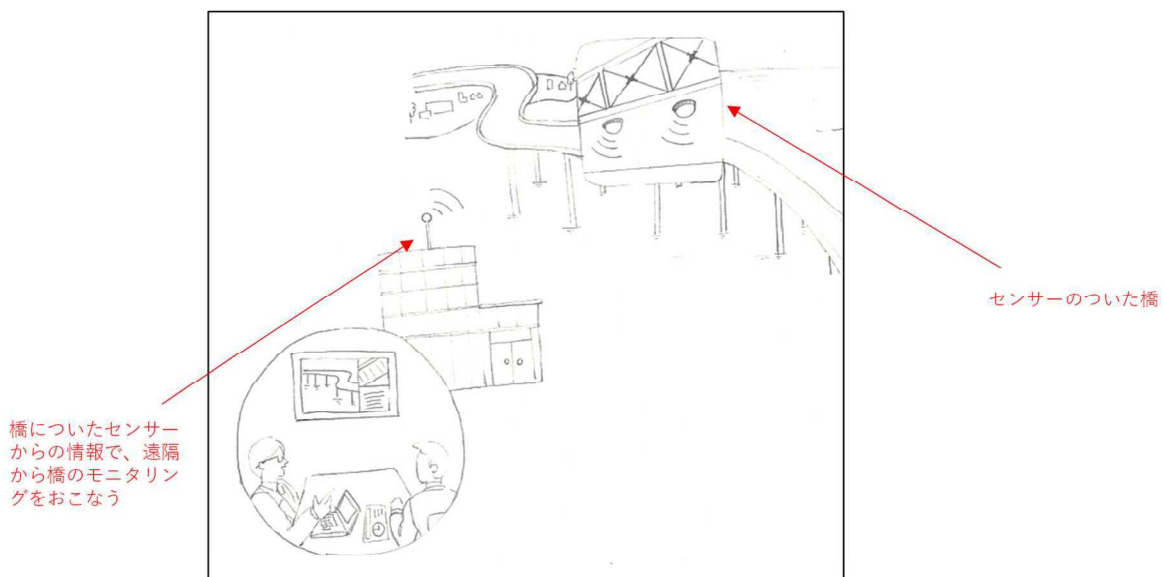
将来の離島地域のイメージ

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

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。沖縄県の部門別二酸化炭素排出量
6 の排出構成に占める運輸部門の割合は、全国比と比較しても高いことから、その削減に向け
7 て、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
8 抜本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
9 めて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群といった、自
14 然・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
15 よう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
16 好な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
17 メントに取り組み、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。

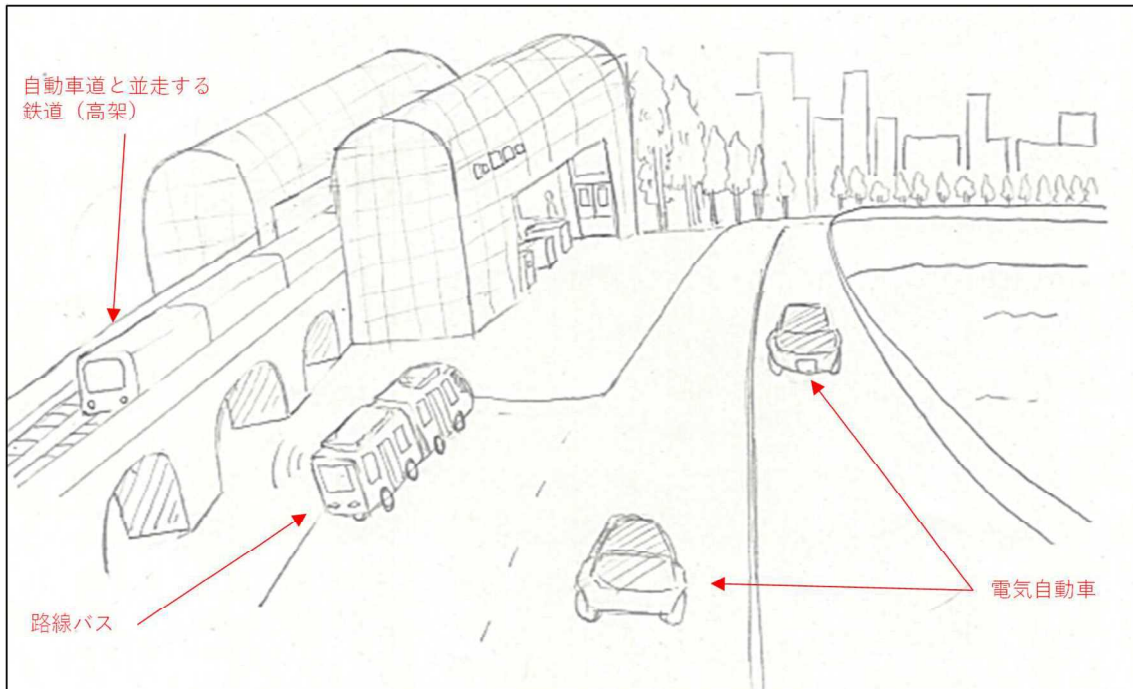
- 21 ・ 施策分野6：沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

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んでいます

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

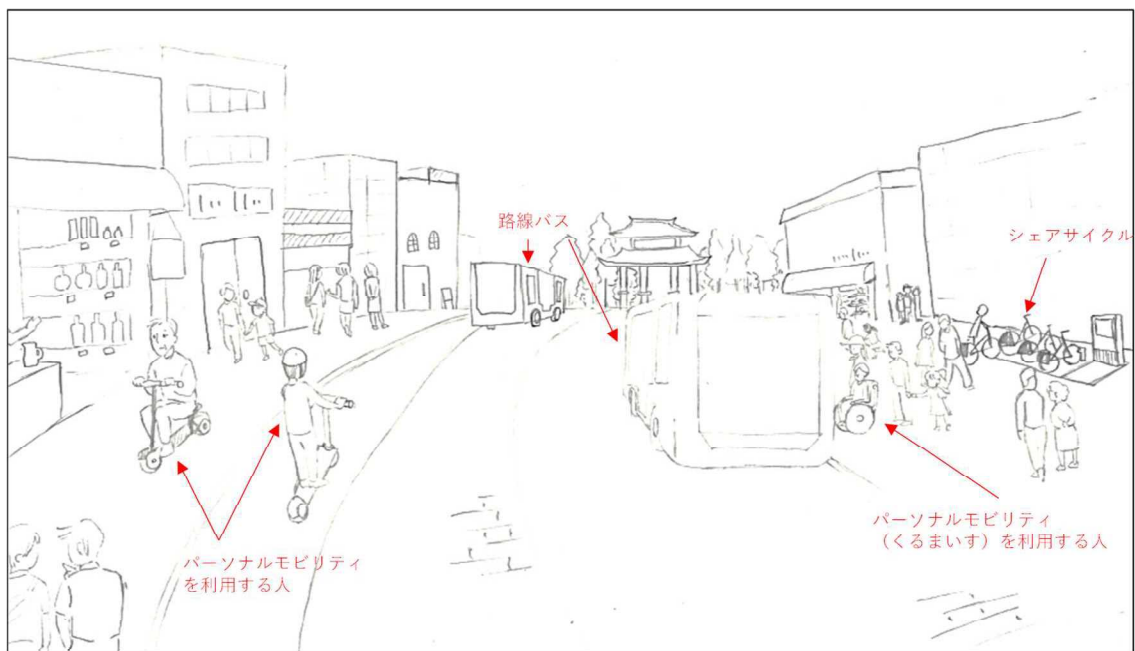
10

11

将来の公共交通システムのイメージ

12 (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

13 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、
14 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
15 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
16 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。



1

2

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

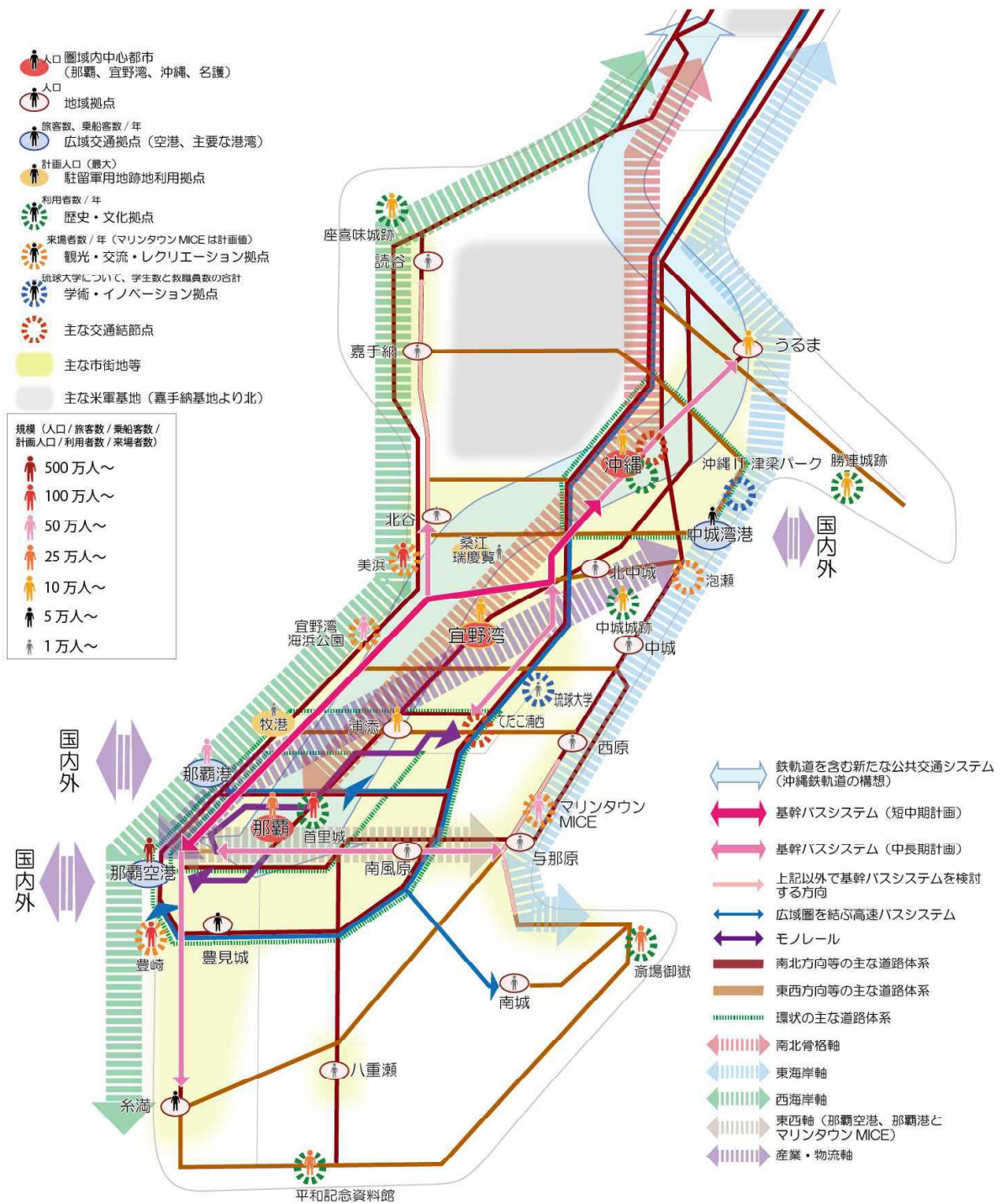
2 重点的な取組方針

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。
- 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。
- 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。
- 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。



図 骨格的な公共交通システムの導入



1
2
3
4

図 中南部都市圏の交通体系

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。

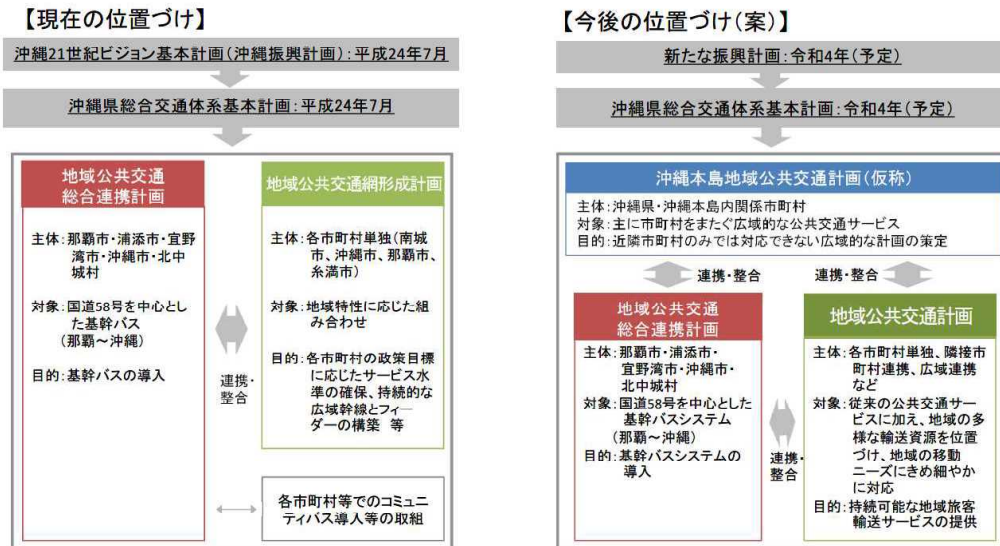


図 地域公共交通計画の進め方（案）

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。

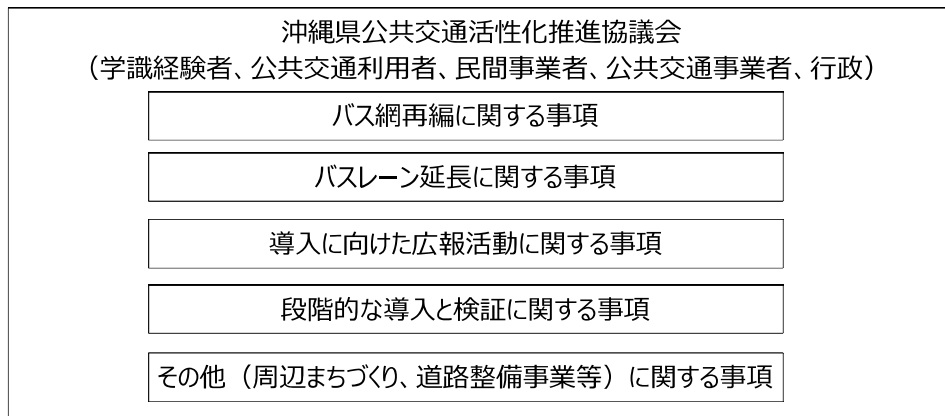


図 基幹バスシステム導入に関する既往組織体制と主な協議事項

- 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備に向け、協議する体制づくりが求められている。
- 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、各種取組を推進する。また、今後返還が予定されている広大な駐留軍用地の跡地では、長期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。

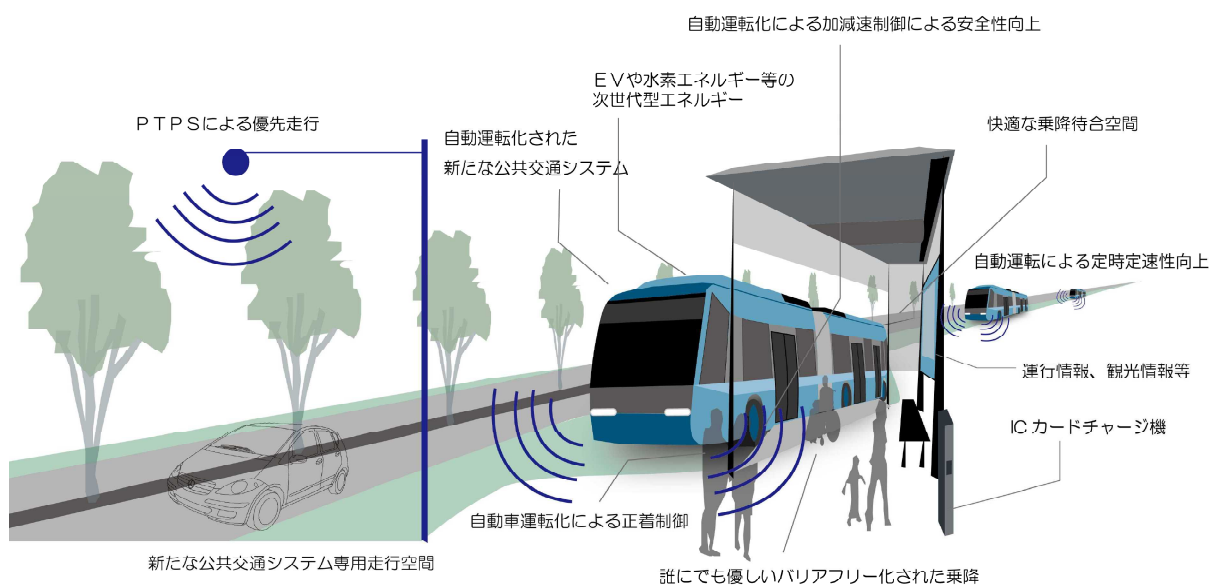
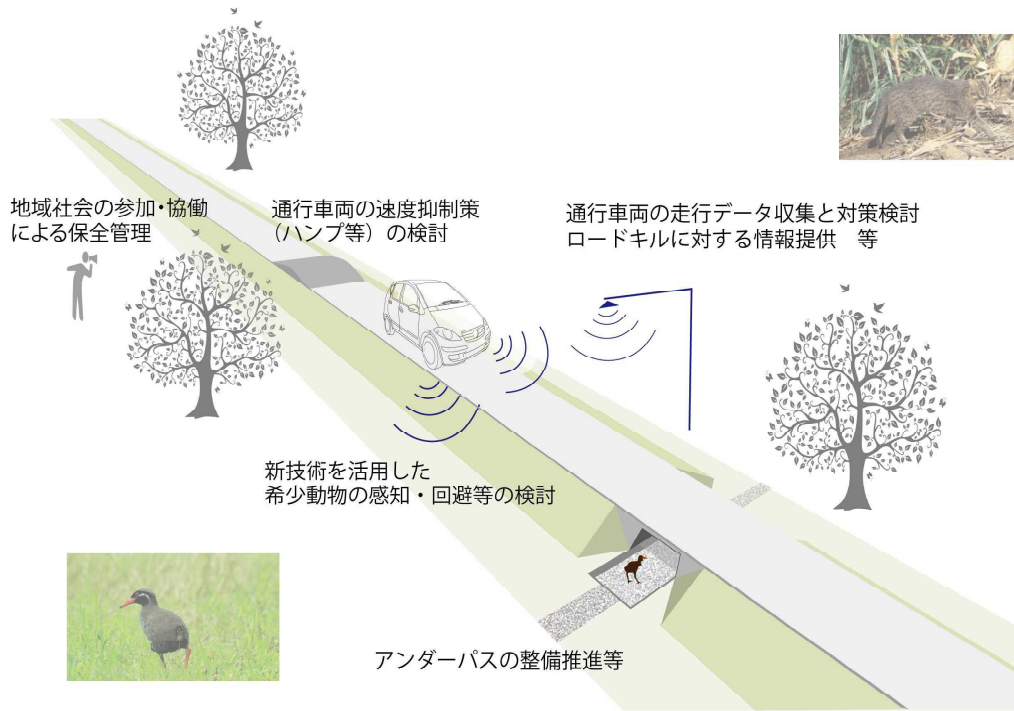
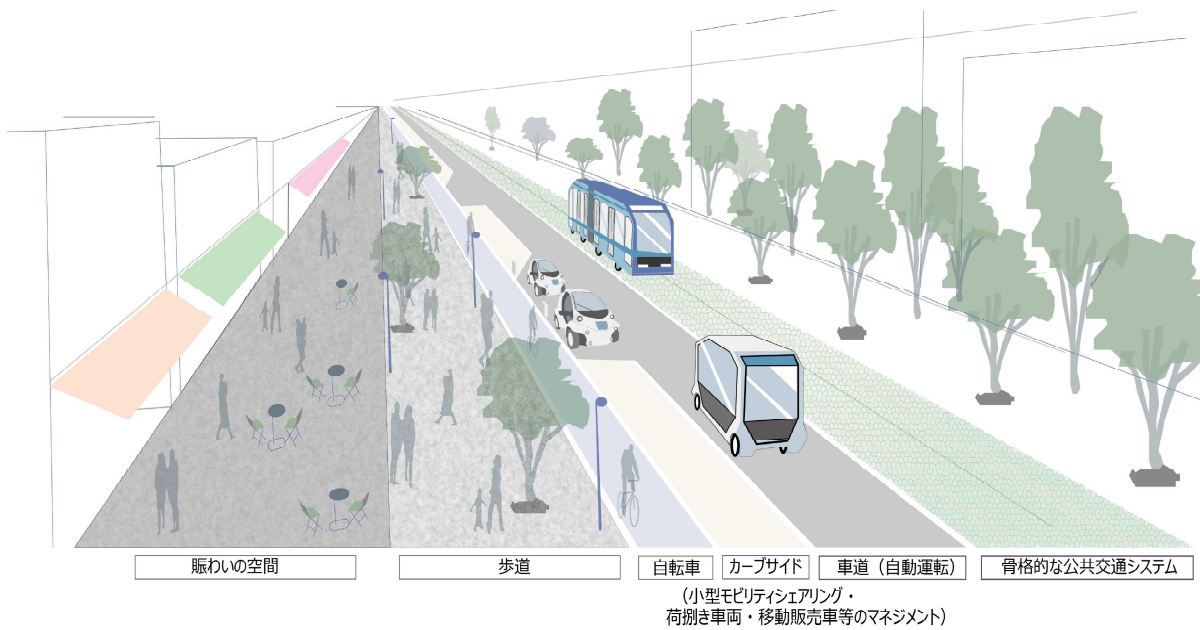


図 自動運転化された新たな公共交通システムの展開イメージ(例)



1
2
3

図 新技术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 新技术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)