

1 5-6 目指す都市圏の構造

- 2 超高齢社会への対応や持続可能性のあるまちづくりを進めるため、都市圏全体で合理的な活動によ
3 り県民等がより豊かで安心して暮らせるよう、コンパクト・プラス・ネットワークの概念を取り込んだ
4 **那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に、都市圏全域で『多核連携・軸上都市構造』を目指す。**
5

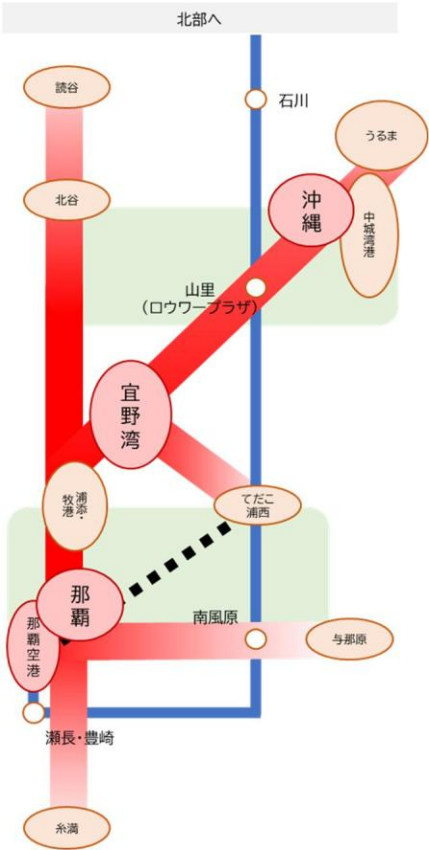
拠点の位置づけ	
都市拠点	都市圏における 多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し 、様々な文化や交流が集う拠点
地域拠点	各生活圏の中心として 日常の生活活動を支える生活機能が集積し 、多様な人びとの居場所となり得る 包摂性の高い 拠点
駐留軍用地跡地利用拠点	交通インフラと一体的な面整備等、県土構造の再編により、新たな産業の誘導による産業振興、緑地空間、住環境等を創出し、 本県の振興・発展に寄与する拠点
広域交通拠点	県内外からの来訪者や物資のスムーズな結節を図るための必要なインフラが整備され、 県内への優れたアスセシビリティを備えた拠点
観光・交流拠点	広域的な観光機能を有し、 多彩な文化交流を創出する拠点

6

都市軸の位置づけ	
南北骨格軸 その他の主な交通流動軸	都市拠点、基地跡地利用拠点、広域交通拠点、高密度な都市的な土地利用が連担した中南部都市圏の主要なエリアであり、 都市圏における様々な活動が特に集中する軸
拠点連携軸	都市圏各地域における各生活圏、地域拠点相互、あるいは都市 拠点間との活動を担う軸
1 次生活圏	買物や通院、コミュニティ活動といった 最低限の日常生活を送ることができる範囲 であり、地域拠点を中心に面的に広がる生活圏
観光・交流軸	広域交通拠点、主要な観光・交流拠点間で多くの観光・交流が行われる軸
産業・物流軸	那覇港、那覇空港、中城湾港の広域交通拠点、その周辺に形成される産業・物流ゾーン間等を結び、県内の産業と物流活動を担う軸

(1) 公共交通ネットワークの整備方針

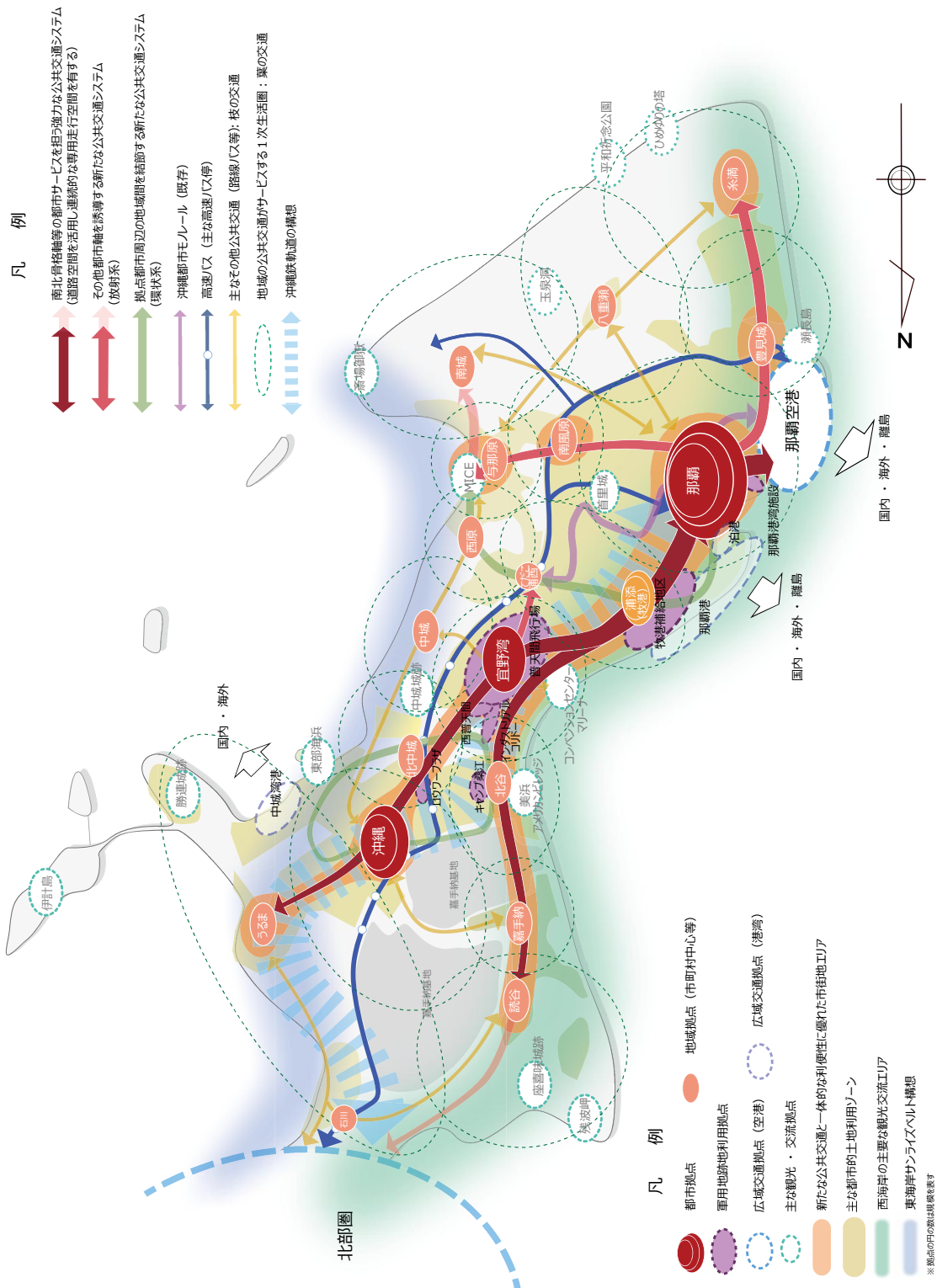
将来公共交通ネットワークの考え方



1

<div></div> <p>南北骨格軸等を担う強力な公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 那覇－宜野湾－沖縄を中心とする都市圏骨格軸やその他の都市軸を強力に結ぶ、高い輸送力を持つ公共交通 ● 専用空間などの整備で、高速・高頻度かつ定時性の高い交通を実現 ● 特に那覇－沖縄市間は需要も大きいため、自動車の混雑の影響を受けない専用走行空間を構築して安定性を確保 ● 観光需要も考慮して、西海岸北谷方面も強力に推進
<div></div> <p>高速道路を走行する公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● より速達性が高く、目的地間を直接結ぶ高速バス ● 乗換拠点を設定し、他の公共交通と結節することで、長距離移動・北部への移動の円滑化を実現
<div></div> <p>都市拠点周辺をサービスする公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点周辺の拠点間の移動円滑化や交流を促進する新たな公共交通 ● 都市拠点周辺の移動を支える高頻度で利便性の高い公共交通

将来公共交通ネットワーク計画

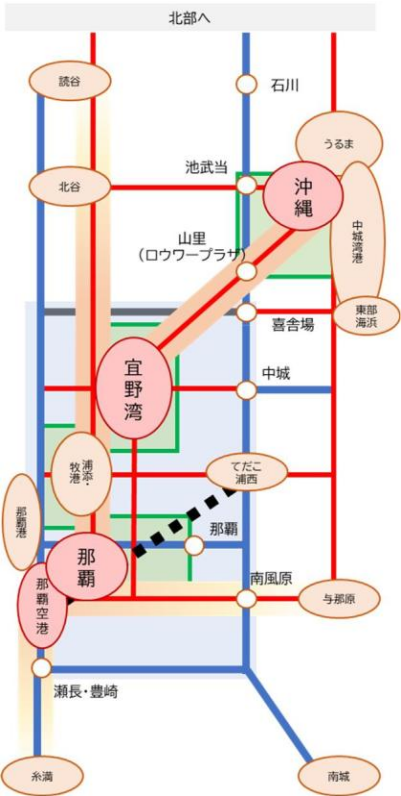


1


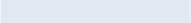



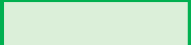

2

(2) 道路ネットワークの整備方針

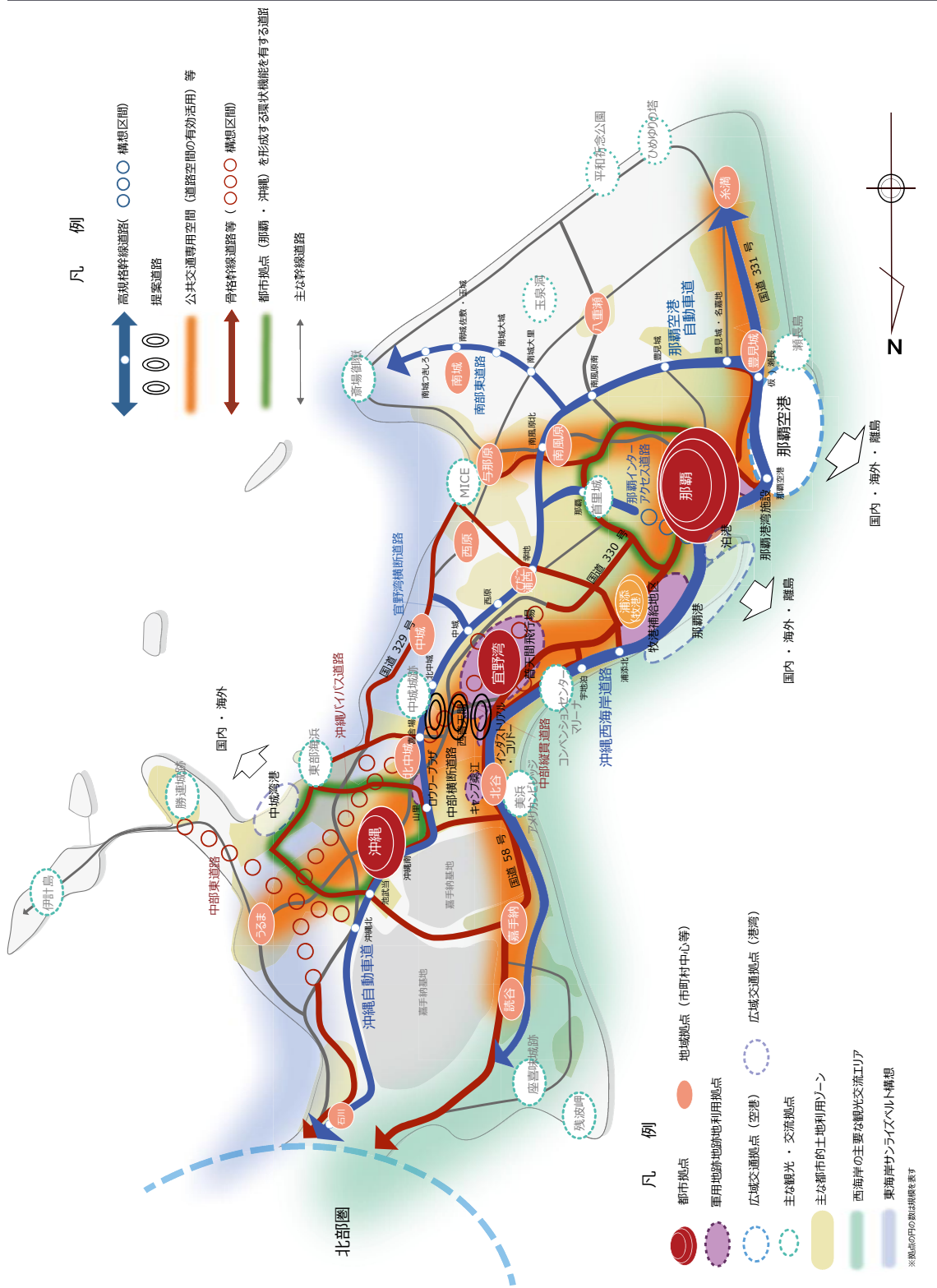
将来道路ネットワークの考え方



1

 	主要都市間の長距離移動のための道路 <ul style="list-style-type: none">高規格幹線道路の整備によって通過交通の流入を抑制する区域
 	都市骨格軸上に位置する都市拠点や空港・港湾等の重要拠点重要拠点をつなぐ道路 <ul style="list-style-type: none">高規格幹線道路と合わせてハシゴ道路を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保ハシゴ道路をスムーズに連絡するIC・SICを整備東西連絡道路と沖縄自動車道を結節し、リダンダンシーを確保
	公共交通の快適な走行を支える道路空間 <ul style="list-style-type: none">既存の道路空間を自動車と公共交通が共存する空間に再編
	都市拠点を形成する環状道路 <ul style="list-style-type: none">那覇市を中心とした2環状7放射道路沖縄・普天間・牧港などの都市拠点の外周を囲う環状道路市街地内への交通流入を抑制
	提案区間 <ul style="list-style-type: none">東西方向の移動を確保し、都心部の通過交通の流入を抑制

将来道路ネットワーク計画

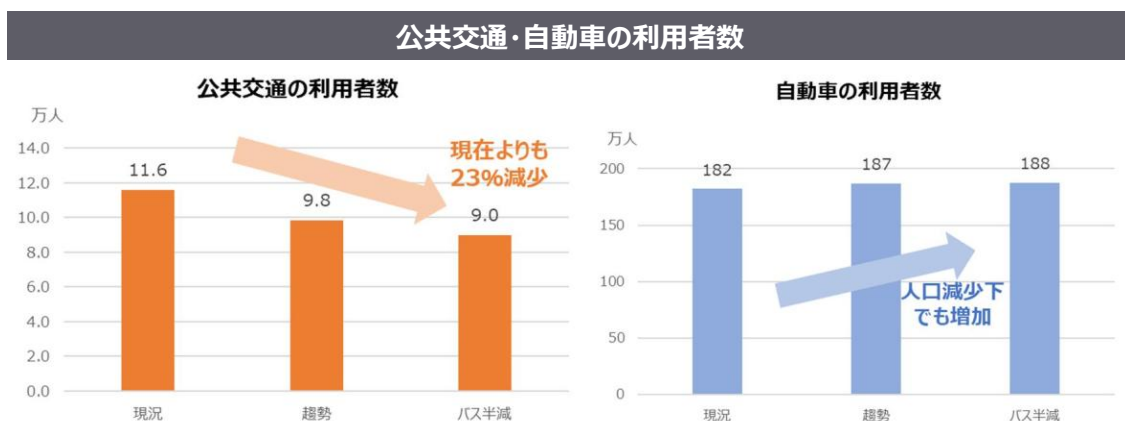


6. マスタープランの実現効果と目標

6-1 将来交通需要の見通し

マスタープランで示す、目指す都市圏の姿や交通ネットワークが実現した時に都市圏にどのような変化が起こるのかを定量的に示すため、交通需要予測モデルを用いてシミュレーションを行いました。その結果から、マスタープランの方向性や施策の妥当性を確認するとともに、施策を進めるにあたっての目指すべき目標水準を設定しました。

(1) 何にも取り組まなかった場合の見通し



※各ケースの考え方
※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります
現況ケース：パーソナルトリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。
趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。
バス半減ケース：趨勢ケースの状態を前提に、さらにバスの運行本数が半減した状態を想定。

本都市圏では今後 20 年で、少子高齢化や郊外化が進むことが予測されています。生産年齢人口の減少で、比較的公共交通の利用の多い通勤・通学のトリップの割合が減り、高齢者の増加で、自動車利用の多い私事トリップの割合が増加します。また、郊外化が進むと公共交通の利便性の低い地域の人口が増加するため、自動車トリップはさらに増加します。何もせず、将来の人口が予測通り推移した場合、公共交通の利用者数は現在と比べて 1.8 万人程度減少する見通しです。

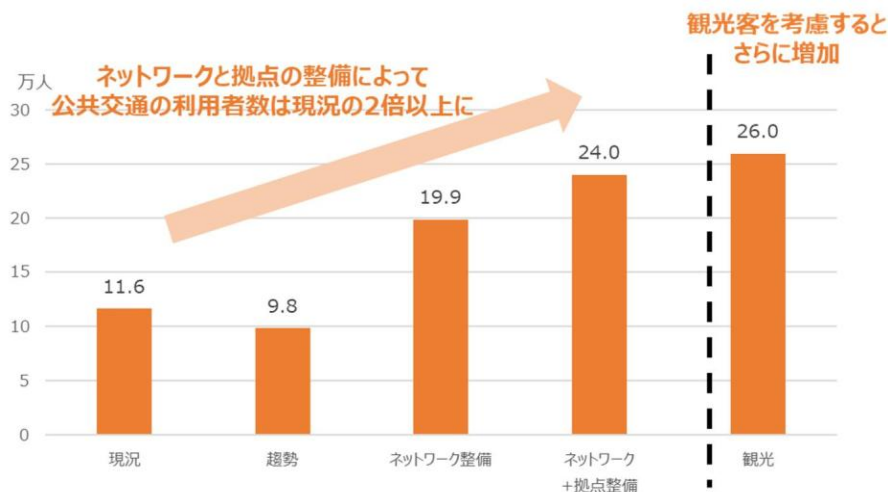
また、バスの利用者が減少すればサービスの維持が困難となり、運行本数の減少や路線の廃止などが起こる可能性があります。仮にバスの運行本数が現在の半分となった場合、公共交通の利用者数は現在より約 2.6 万人（23%）減少する見通しです。バスの利便性が低下することで、全世代において自動車への依存度はより高まり、自動車を利用できない人の移動はさらに制限されます。

このように、公共交通利用者が減少する一方、自動車の利用者数は 6 万人程度増加する見込みで、渋滞が現在以上に悪化する可能性があり、自動車利用者にとっても移動負担が高まります。

(2) マスタープランが実現した際の効果

● 公共交通利用者数の増加

公共交通利用者数



※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

※各ケースの考え方

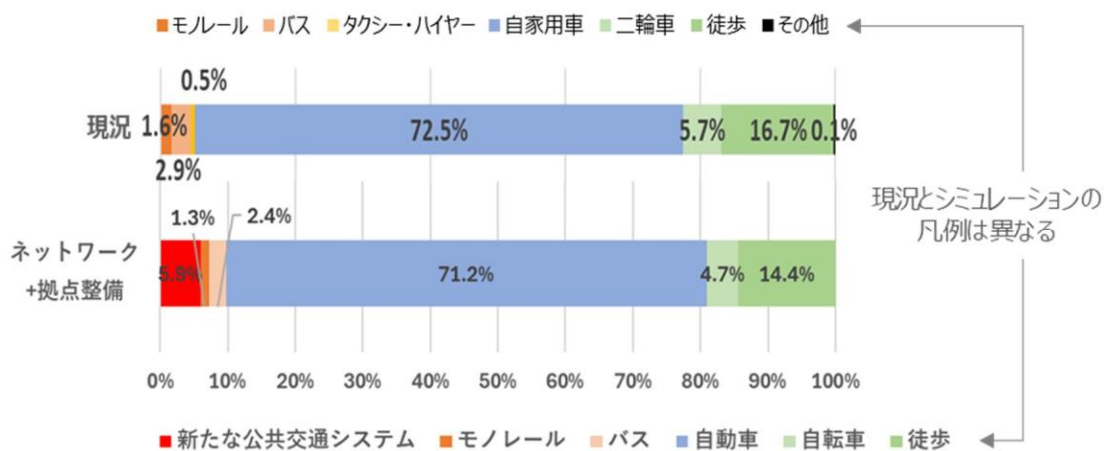
現況ケース：パーソナルリサーチ調査を実施した 2023 年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

ネットワーク整備ケース：「強力な公共交通システム」「新たな公共交通システム」と、構想路線・提案路線をすべて整備した場合を想定。公共交通システムはモノレールよりも高速な 30km/h で設定。

ネットワーク+拠点整備ケース：ネットワークの整備に加え、都市拠点・地域拠点の整備を行った場合を想定。各市町村の中心に地域拠点を形成し、そこへ居住地を集約。那覇・宜野湾・沖縄の 3 つの都市拠点に業務機能を集約

交通手段分担率



※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

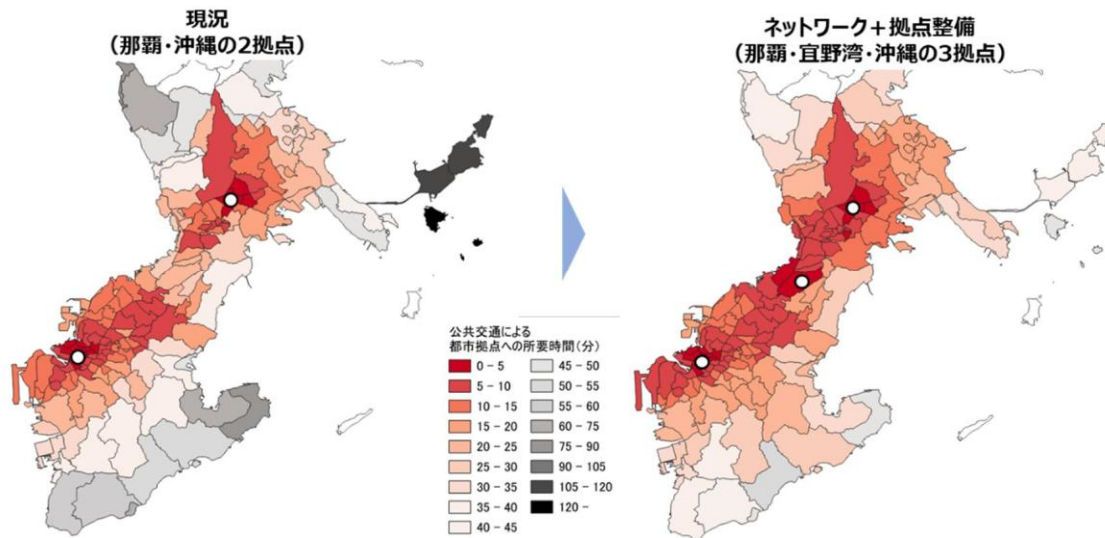
1 交通ネットワークの整備を行った場合、公共交通の利用者は現況に比べて 8.3 万人、趨勢と比べて
2 10.1 万人増加します。このことから、公共交通利用者数の増加のためには、交通ネットワークの整備が
3 効果的であり、路線バスやモノレール以上の規格を持つ公共交通機関の必要性が示されました。

4
5 また、交通ネットワークの整備に加えて拠点の整備を行った場合、公共交通の利用者は交通ネットワ
6 ーク整備だけを行った場合と比較して 4.1 万人増加します。これは現況と比べると 12.4 万人、趨勢と
7 比べると 14.2 万人の増加となり、2 倍以上に増加します。公共交通手段の分担率は合計 9.6%にな
8 ります。このことから、交通ネットワークの整備に加え、拠点の整備を行うことの効果が示されました。

9
10 さらに、沖縄県は観光客も多いため、実際の公共交通利用者はさらに増える見込みです。観光客の
11 交通手段の選択が住民の私事トリップと同様だと仮定した場合、公共交通の利用者は 2 万人程度見
12 込まれます。しかし、土地勘のない場所で自動車を運転したくない人や、免許を取得しない世代の増加
13 などにより、観光客の公共交通の利用者数はまだ増えると見込まれます。

● 公共交通利用圏域の拡大

公共交通の利用圏域



※新たな公共交通、モノレール、バスのいずれかによる、各ゾーンの中心から都市拠点ゾーンの中心までの所要時間

※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

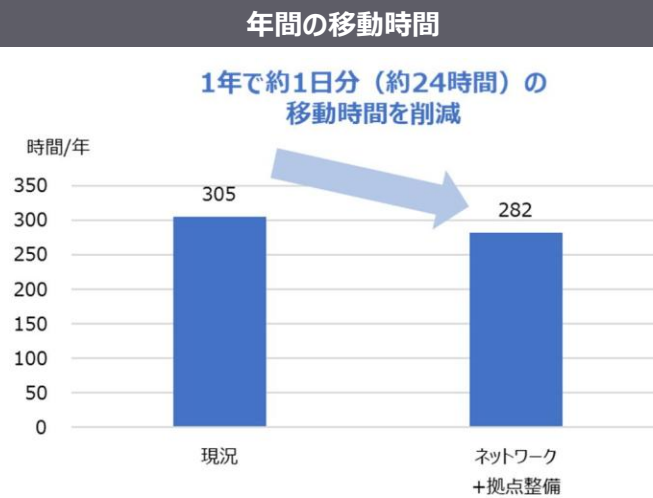
現在の公共交通ネットワークでは、30分で都市拠点（那覇・沖縄）へ行ける圏域は限定的でしたが、強力な公共交通システムでは高速な移動が可能になるため、公共交通の利用圏域が拡大します。

また、安定した交通サービスで都市拠点と地域拠点を結ぶことで、地域拠点の周りに人が増えれば、都市拠点へアクセスできる人口はさらに増加します。

さらに、普天間飛行場の返還後には宜野湾が新たな都市拠点となるため、都市拠点まで30分以内で到達できる人は、現況の90万人から106万人へと16万人増加します。

これによって、車を利用できない・したくない人でも都市拠点での多彩な活動へ容易にアクセスできるようになります。

1 ● 移動時間の減少



2

3 ※交通量配分を行うことで道路混雑の影響も考慮

4

5 交通ネットワークの整備によって移動速度が向上し、1 トリップ当たりの所要時間は平均 18 分から

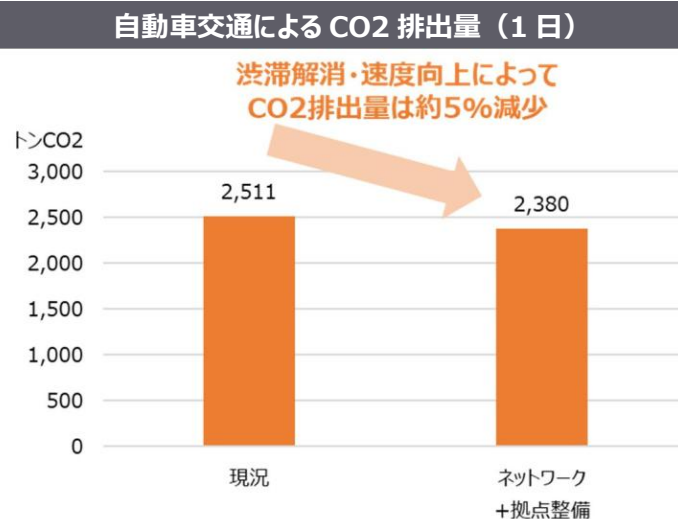
6 16.6 分へと 1.4 分（8%）短縮されます。これは 1 日 2.8 トリップ（調査時の外出者平均）とすると

7 年間で約 24 時間の削減になり、今まで移動に使っていた約一日分の時間を別のことで自由に使えるよ

8 うになります。

9

10 ● CO2 排出量の削減



11

12 ※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

13 道路整備の進展や公共交通への転換によって、渋滞が緩和し速度が向上することで、CO2 の排出

14 量は約 5%減少します。マスタープランで示す施策は環境にもやさしく、持続可能性も高いです。

6-2 将来目標の設定

以上の予測結果を踏まえ、「公共交通利用環境の向上」「移動時間・環境負荷の削減」の2つの観点より将来の目標を定めました。これらの目標を達成できるよう交通ネットワークの整備や拠点づくりを進めていきます。

将来の目標値の設定

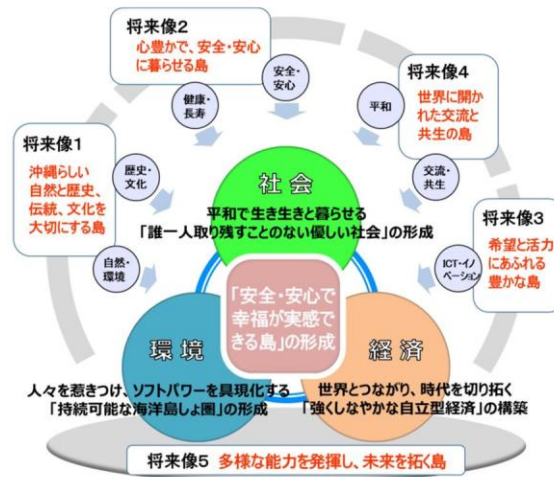
項目	現況	将来の目標
公共交通利用環境の向上		
公共交通分担率	4.5%	10%
30分で公共交通だけで 都市拠点へアクセス可能な人口	90万人	108万人 (20%増)
移動時間・環境負荷の削減		
1人当たりの平均年間移動時間	305時間	281時間 (24時間減)
自動車からのCO2排出量（1日）	2,511トンCO2	2,385トンCO2 (5%減)

7. マスタープランの実現に向けて

7-1 上位計画等との連動

(1)新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における都市・交通整備の方向性

概念図に示す「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」では、県民が望む 5 つの将来像の実現に向け、社会・経済・環境の 3 つの枠組みの統合的取組による各施策展開を図っており、そのうち都市・交通整備の方向性をまとめると表のように要約されます。



新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画	
都市の方向性	交通整備の方向性
<ul style="list-style-type: none"> 那覇空港・那覇港を入口とし、那覇市や沖縄市、駐留軍用地の跡地（宜野湾市等）の開発地を基幹とした都市圏の形成 那覇空港、那覇港、中城湾港の機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> 慢性的な交通渋滞や、それによる効率の低下を解消していくための交通網整備 過度な自動車への依存を脱却し、適切に使い分けられる安定的で利便性の高い公共交通のネットワーク形成
<ul style="list-style-type: none"> クルマだけに依存せず、歩いて暮らせるまちづくり。そのための拠点への機能の集約 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通をより利用しやすくしていくための、ハード・ソフトの支援（拠点への機能集約や歩いて暮らせるまちづくりとの連動）
<ul style="list-style-type: none"> 世界から選ばれる観光地を作っていくためのまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 観光産業を支え、更に増加するインバウンドにも使いやすい観光二次交通の充実

（出典）新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画

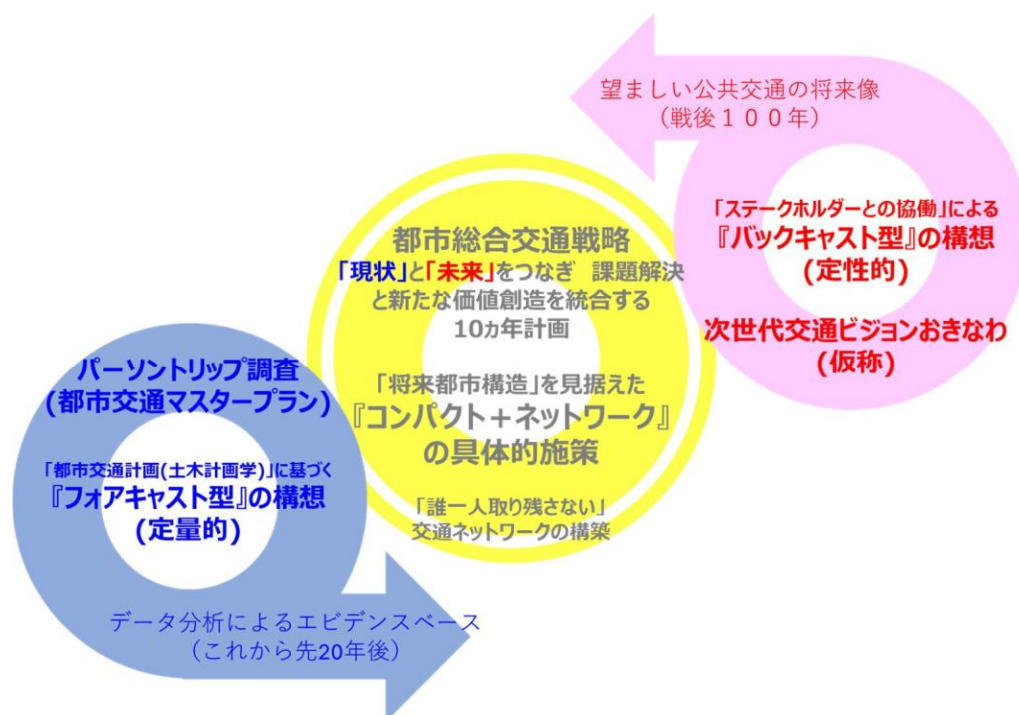
(2)県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

- 1 「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」第 6 章県土のグランドデザインと圏域別展開」では、県土全
- 2 体の基本方向として県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりが示され、県全体の持続可能な発
- 3 展を牽引する中南部都市圏の形成について、以下のように述べられています。

(県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成)

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、都市機能や産業拠点の集積とともに一体の経済圏及び生活圏が形成され、全国の政令指定都市と同程度の面積、人口を有しています。人口減少・超高齢社会の進行やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）、モビリティサービスの進展等を見据えつつ、中南部都市圏を構成する各地域の個性や特長を生かし、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るとともに、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ことが重要です。中南部都市圏については、我が国の南の玄関口として、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・臨港都市の形成を図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指します。

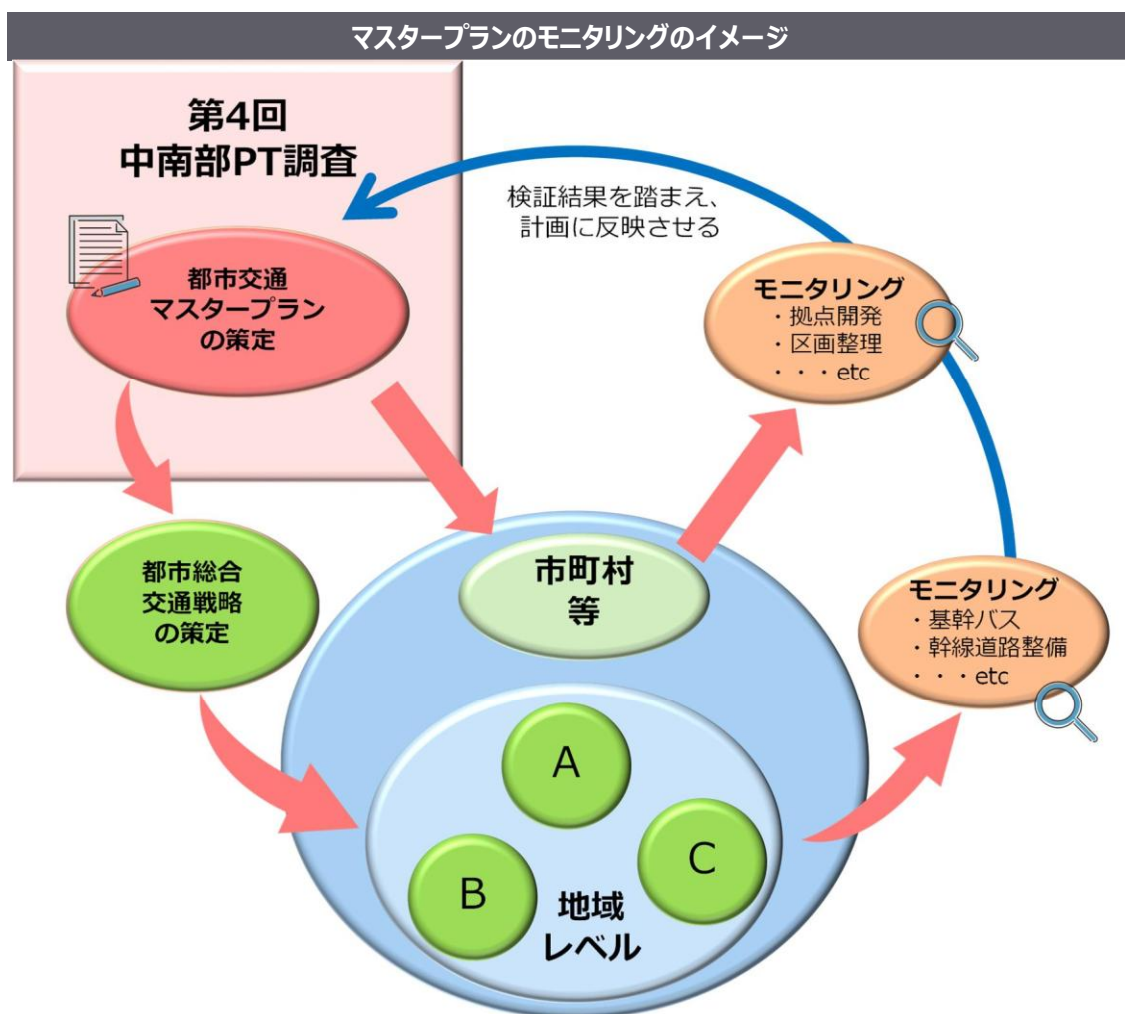
- 4
- 5 都市交通マスタープランは、上記ビジョンを踏まえ立案しており、主にバックキャストの手法を用いて、県
- 6 民や様々なステークホルダーの意見を踏まえて策定される「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、
- 7 「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する「都市総合交通戦略」における施策の
- 8 具体化を図ります。



7-2マスタープランの実現に向けたモニタリングの方針

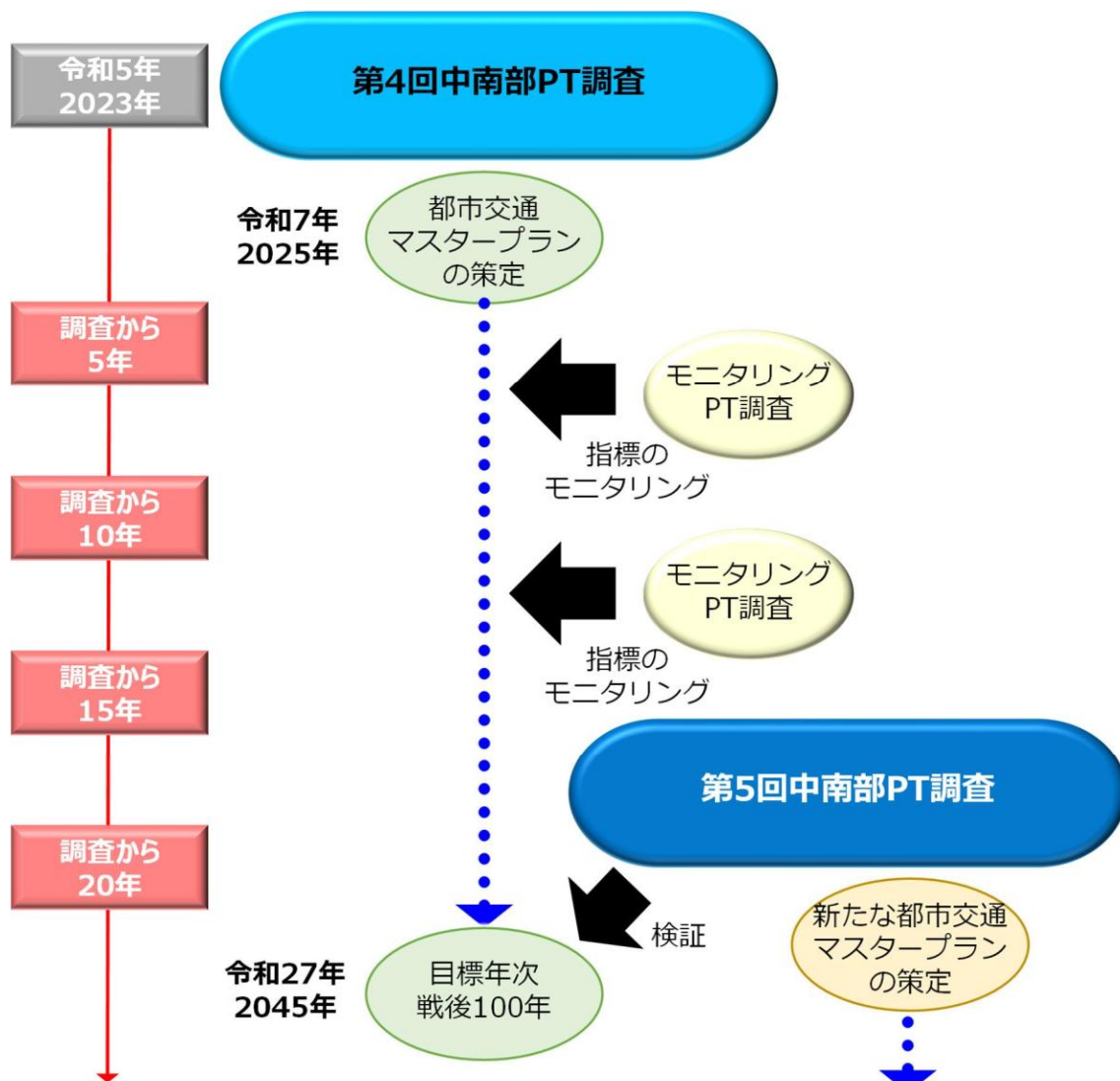
(1)モニタリングの考え方

- 1 マスタープランの実現に向けては、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、「現状」と「未来」を
- 2 つなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する都市交通戦略（具体アクションと体制）を定め、交通状
- 3 況やマスタープラン目標達成状況の継続モニタリングしていくことが重要です。
- 4 拠点開発（跡地利用拠点含む）や交通機関整備、周辺のまちづくりなど日々状況は変化するた
- 5 め、マスタープラン策定時に想定したシナリオからの変化を的確に捉え、適切にプランを更新しながら施策
- 6 を促進する体制・手段の構築が必要となります。
- 7 継続モニタリングにあたっては、都市総合交通戦略の対象となるエリアに対する簡易的な調査を行って
- 8 いきます。



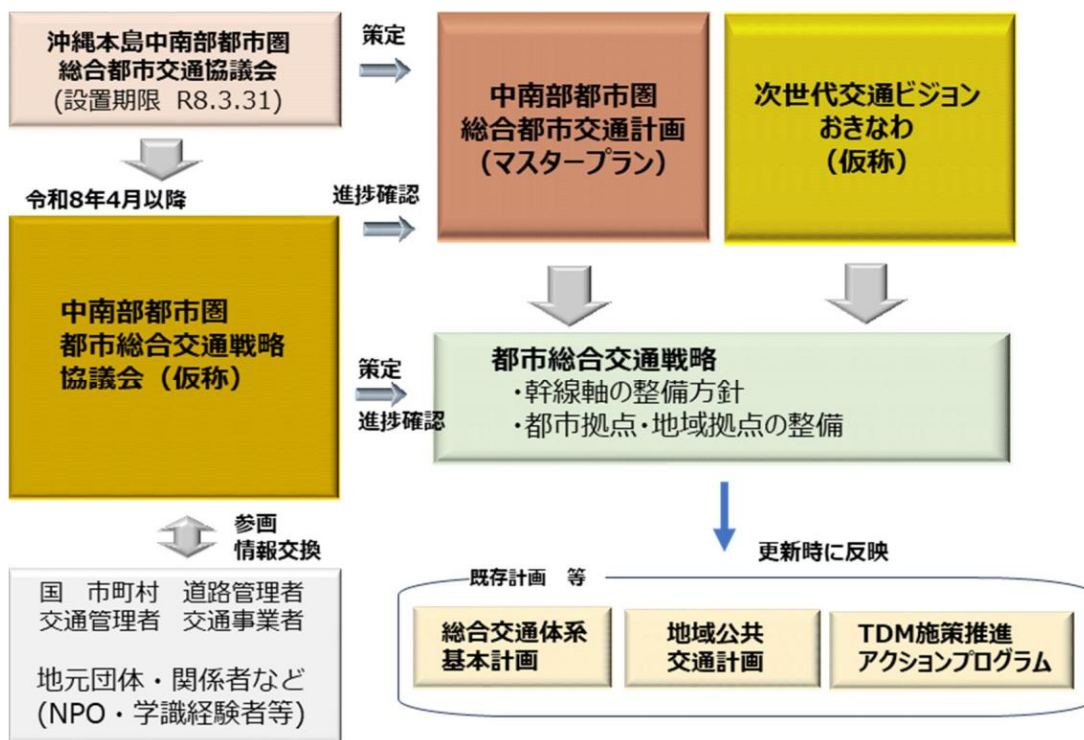
(2)データ整備・取得の考え方

- 1 将来的な第5回中南部都市圏PT調査（戦後100年（2045年））を見据え、その間を補完
- 2 するモニタリング調査（簡易的なパーソントリップ調査等）を実施し、全体傾向（交通手段分担率、原
- 3 単位、トリップ数など）をモニタリングします。
- 4 全体傾向のモニタリングは、中南部都市圏または、市町村レベルでモニタリングを行います。都市交通
- 5 戦略のモニタリングをする場合には、市町村界をまたぐ地区レベルでのモニタリングも検討していきます。
- 6



(3)検討体制の構築

マスタープランの実現に向けては、継続的にマネジメントおよびモニタリングをしていく検討組織が重要です。沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会は、令和8年3月31日までが設置期限となっており、その後の検討体制（マスタープランを組織的にマネジメントする新たな検討組織）を新たに構築する必要があります。



7-3 都市総合交通戦略の柱

課題解決と新たな価値創造を統合し具体化していく事項

(1) 地域を繋ぐ都市総合交通戦略を検討していく主なテーマ

都市交通マスタープランのシナリオ評価を踏まえると、『幹線軸の整備』と都市や地域それぞれの『拠点の整備』を併せた『交通まちづくり』の重要性が浮かび上がったところであり、『幹線軸の整備』と『拠点の整備』の2つのテーマを中心に、関係する市町村と連携し、具体的な取組を進めていくことが重要です。

併せて、観光需要や交通移動コストも考慮した都市と交通のあり様についても、この2つのテーマの取組具体化の中で考慮していく必要があります。

以上を踏まえ、ここでは都市交通マスタープランの実現に向けて、検討を具体化していく2つのテーマに関して、交通戦略を検討していく際のポイントを示します。

① 幹線軸の整備に向けたポイント

- 幹線軸の公共交通に求められる交通機能
 - ・ 走行性、輸送力等の機能のあり方
 - ・ 機能確保に必要な十分な走行空間のあり方
- 幹線軸を支える道路に求められる空間機能
 - ・ 道路における公共交通空間確保の可能性
 - ・ 道路機能への影響と課題、必要な対策等

幹線軸整備のあり方及び幹線軸整備に向けた取組課題等の明確化

② 拠点の整備に向けたポイント

- 都市拠点に求められる都市交通等の機能
 - ・ 沖縄の豊かさ、魅力を高める機能、空間のあり方
 - ・ 多様な交流を促す交通機能のあり方
- 地域拠点に求められる都市交通等の機能
 - ・ 暮らしを支えるまちの構造と機能のあり方
 - ・ 生活利便性が確保された交通機能のあり方

多彩な拠点整備のあり方及び拠点整備促進に向けた取組課題等の明確化

(2)幹線軸の整備に向けた検討イメージ

● 幹線軸の公共交通に求められる交通機能

那覇～沖縄・うるま方面

那覇～北谷・読谷方面

那覇～豊見城・糸満方面

那覇～南風原・与那原方面

走行性・
輸送力等

各方面の新たな公共交通システムについて、シナリオ分析を踏まえた各種サービス水準等を更に詳細に検討・変動させながら、以下の視点から分析・評価を行い、**方面別の走行性・輸送力等のあり方を検討**（利用コストについても必要に応じて検討）

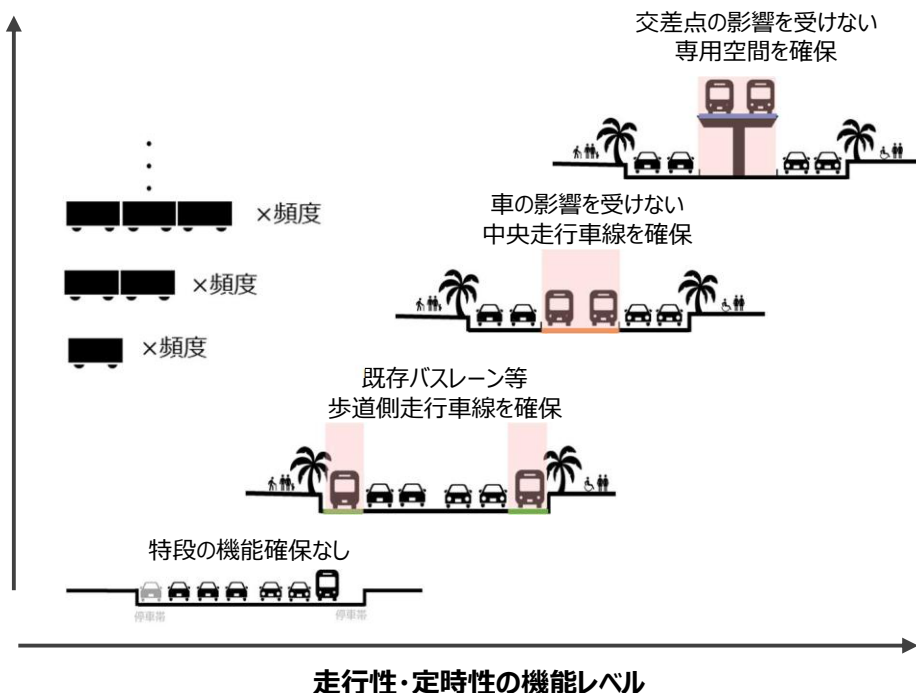
- ・都市圏各方面の移動利便性（サービス圏域）
- ・輸送ボリュームや手段選択の度合（需要規模、分担関係）
- ・道路との需給バランス（混雑緩和）等

- ◆ ○○方面は、既存モノレールかそれ以上の高い速達性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる
- ◆ △△方面は、既存基幹急行バスかそれ以上の走行性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる

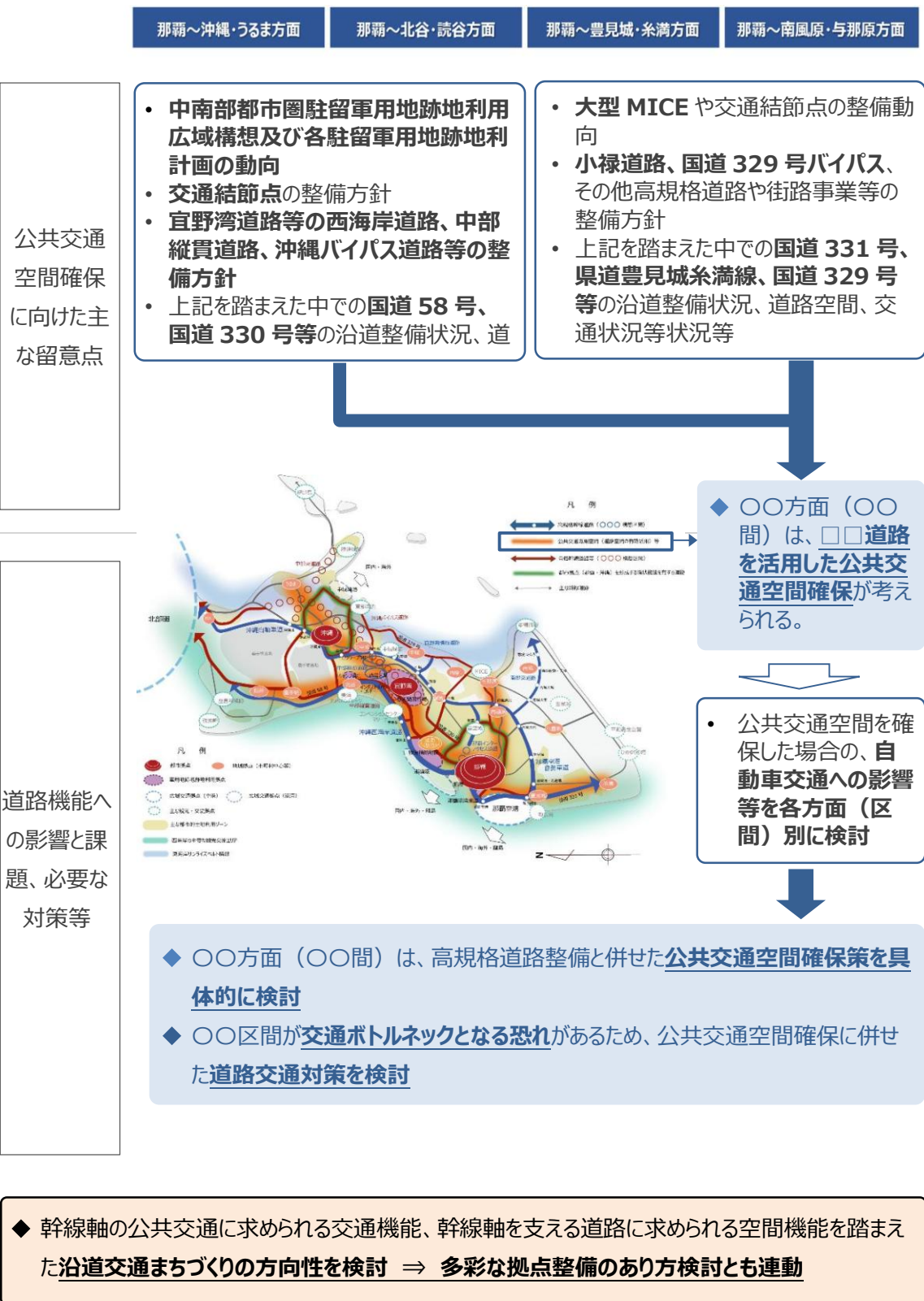
- ◆ 各方面の、走行性確保のための空間と輸送力確保のためのサービス水準のイメージを検討

機能確保に
必要十分な
走行空間

輸送力の機能レベル



● 幹線軸を支える道路に求められる空間機能



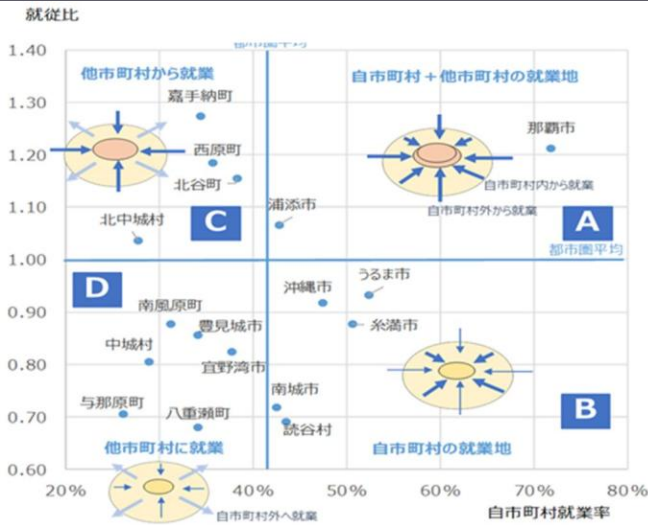
(3)拠点整備に向けた検討イメージ

●中南部都市圏の各市町村の拠点機能

地域の拠点形成や公共交通網の構築に向けては、生活や移動の状況をより詳細に分析し、地域の実情に応じた拠点機能や交通システムのあり方を検討し、「交通まちづくり」を実現していくための体制構築を各拠点の整備主体となる市町村を中心に促進します。

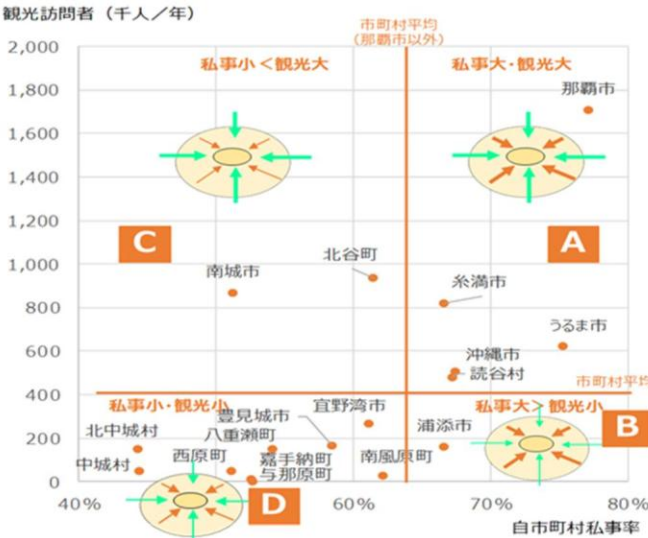
具体的には、各自治体の『就業や私事の場合としての機能』を踏まえ、都市拠点（就業・私事双方で機能大）や地域拠点（就業・私事双方で機能小）など、各自治体の特徴を捉えて検討を進めます。

就業の場としての地域分類



出典：就従比は、R2 国勢調査（不詳補完前）の市町村別従業人口／市町村別就業人口の割合。自市町村就業率は、R2 国勢調査（不詳補完前）の市町村別就業者数に占める自市町村内就業者数の割合

私事の場合としての地域分類



出典：自市町村私事率は、R5PT 調査の私事トリップに関する自市町村／全域の割合、市町村別観光訪問者は、デジタル観光統計オープンデータ（公益社団法人 日本観光振興協会）のR5 年値

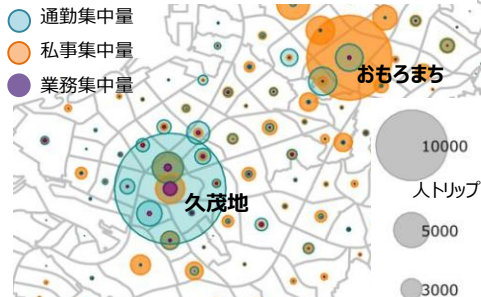
●都市拠点に求められる都市交通等の機能

県民や観光客が訪れている都市の姿

県民の拠点での活動

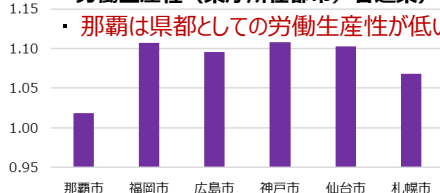
県民の日常活動の行先（那覇市内Dゾーン）

- ・県民の私事活動はおもろまち周辺に、通勤活動は久茂地周辺に集中



労働生産性（県庁所在都市／各道県）

- ・那覇は県都としての労働生産性が低い



出典：R5PT 調査、RESAS（全ての分類）より

OCVB おきなわ観光地域カルテ（2025.8 県外から来た那覇市宿泊者が来訪したスポットと滞在時間帯）

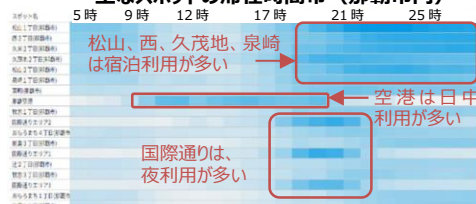
観光客の来訪地

観光客の来訪が多いスポット（那覇市内）

- ・観光客の来訪は、国際通り周辺に集中しているが、滞在時間帯は夕方が多い。
- ・日中の時間帯を含め、より多くの観光客が立ち寄り・周遊し・賑わうよう、地域の資源を活かした観光都市づくりをどう考えるか



主なスポットの滞在時間帯（那覇市内）

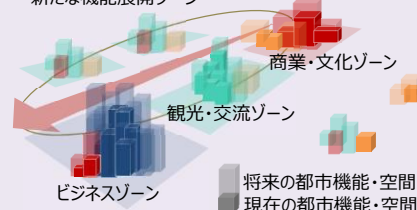


都市拠点・交通機能を考える上でポイント

◆県民の豊かさを高めるポイント

- ・県民にとって都市拠点とは何か、どんな都市機能を、どのように高めるか
- ・都市拠点で、県民が豊かさを感じる都市の機能・空間をどう創るか

新たな機能展開ゾーン



◆沖縄観光の魅力を高めるポイント

- ・地域の自然資源、景観、固有の歴史や文化の価値を認識し、魅力的に発信・演出する観光都市づくりをどう考えるか

海辺空間とまちづくり

港周辺と商業施設



◆都市拠点内の交通構築のポイント

- ・強力な公共交通、これと連携した都市拠点内の交通システム+都市内を楽しく快適に巡れる交通システム
- ・都市内を歩いて楽しい交流軸・空間づくり（道路、水辺・河川空間の活用等）

楽しく移動できる交通システム



ウォーカブルな道路空間等

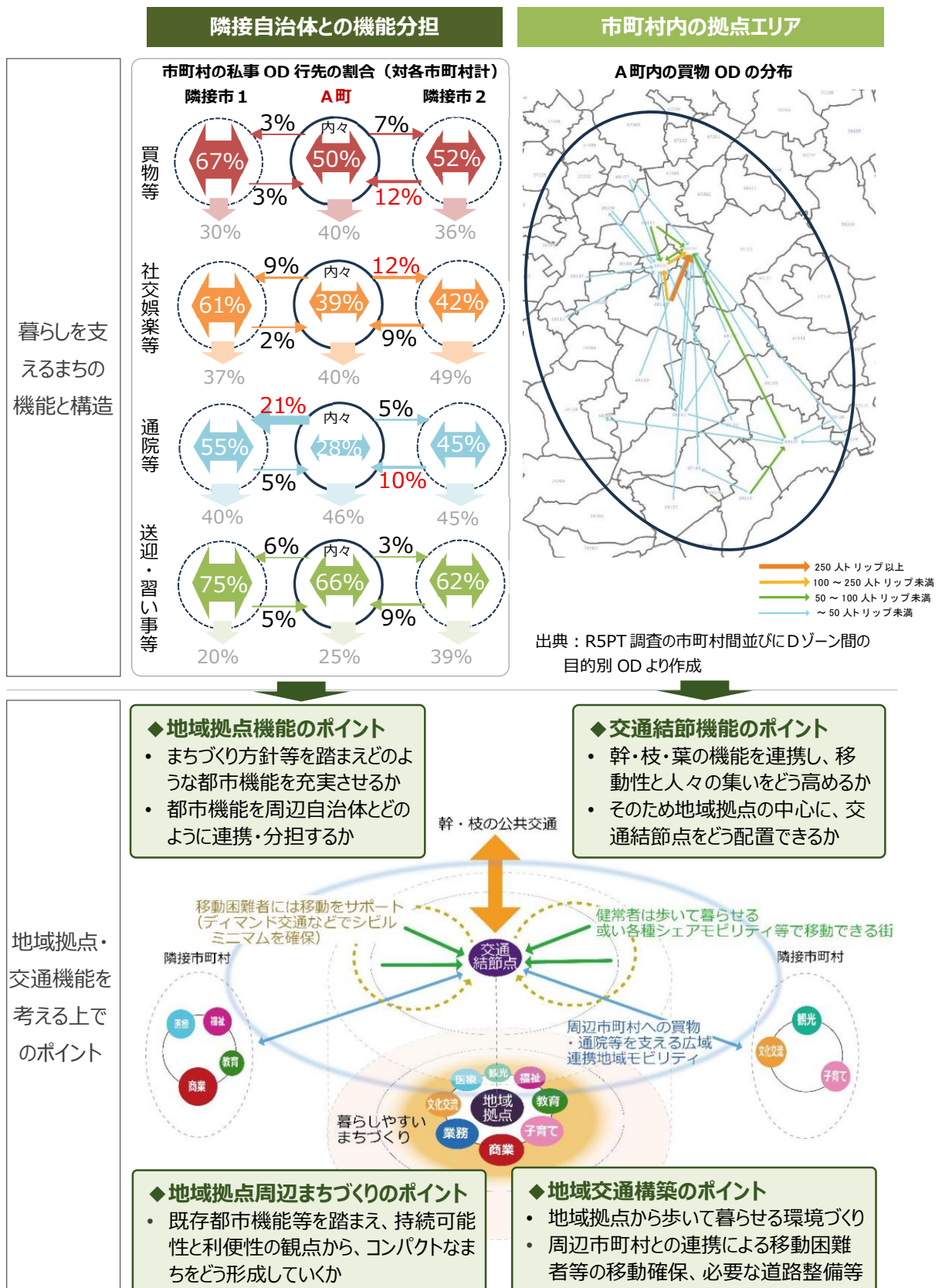


河川空間を活用した賑わい



出典：オークランド市 HP、シアトル観光局 HP、河川空間のオープン化事例集（国土交通省）

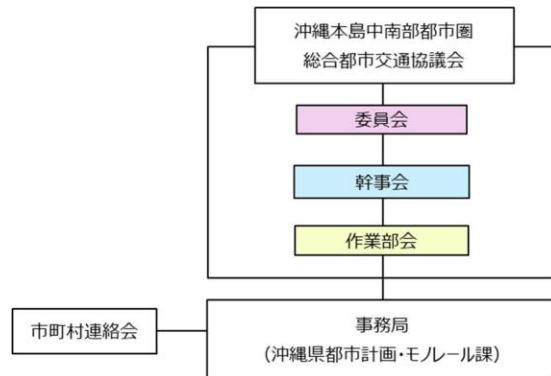
● 地域拠点に求められる都市交通等の機能



参考

協議会概要

令和４年度に、「沖縄本島中南部都市圏
総合都市交通協議会」を設置しています。
その協議会の構成や委員会名簿等について以
下に示します。



委員会（２３名）		幹事会（２５名）		作業部会（１８名）	
埼玉大学 名誉教授	久保田 尚 ◎	(一社) 沖縄県バス協会	専務理事	開発建設部 建設行政課長補佐	
琉球大学 名誉教授	池田 孝之	沖縄 都市モノレール(株)	常務取締役	内閣府 開発建設部 建設産業・地方整備課 地方整備官	
東京大学大学院 工学系研究科 教授	福田 大輔	内閣府 沖縄振興局	参事官(振興第一担当)付 専門官	開発建設部 道路建設課長補佐	
琉球大学工学部 准教授	神谷 大介	国土交通省	総合政策局 交通政策課 都市交通対策企画調整官	開発建設部 道路管理課長補佐	
まちづくりファシリテーター 「こみゆとば」主催者	石垣 綾音		都市局 都市計画課 都市計画調査室 課長補佐	運輸部 企画室長補佐	
RBCイラジオパーソナリティー	比嘉 俊次		都市局 街路交通施設課 課長補佐	南部国道事務所 調査第一課長	
社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	仲程 いづみ		道路局 企画課道路経済調査室 課長補佐	南部国道事務所 調査第二課長	
沖縄県 商工会議所連合会	会長	内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 企画調整官	警察本部交通部 交通規制課長補佐	
(一財)沖縄観光 コンベンションビューロー	会長		開発建設部 公園・まちづくり調整官	土木建築部 都市計画・モレール課長 ◎	
(一社) 沖縄バス協会	会長		開発建設部 建設行政課長	企画部企画調整課 企画班長	
沖縄都市モノレール(株)	代表取締役社長		開発建設部 建設産業・地方整備課長	企画部交通政策課 公共交通推進室主幹	
内閣府 沖縄振興局	参事官(振興第一担当)	沖縄県	開発建設部 道路建設課長	環境部環境再生課 環境対策班長	
国土交通省	総合政策局		開発建設部 道路管理課長	文化観光スポーツ部観光政策課 観光文化企画班長	
	都市局		運輸部 企画室長	文化観光スポーツ部観光振興課 受入推進班長	
	都市局		南部国道事務所長	土木建築部道路街路課 企画調整班長	
	道路局	沖縄県	警察本部交通部 交通規制課長	土木建築部道路管理課 補修班長	
内閣府 沖縄総合事務局	国土技術政策 総合研究所		企画部 企画調整課長	土木建築部都市計画・モレール課 都市モレール室 主幹	
	開発建設部長		企画部 交通政策課長	土木建築部都市計画・モレール課 企画班長	
	運輸部長		環境部 環境再生課長		
	警察本部 交通部長		文化観光スポーツ部 観光政策課長		
沖縄県	企画部長		文化観光スポーツ部 観光振興課長		
	文化観光スポーツ部長		土木建築部 建築都市統括監 ◎		
	土木建築部長		土木建築部 道路街路課長		
			土木建築部 道路管理課長		
			土木建築部 都市計画・モレール課長		

◎は委員長

◎は幹事長

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

参考資料 用語集

用語集

あ行

アクセシビリティ

公共交通機関やサービスへの到達のしやすさの状態のこと。

アフターコロナ（ポストコロナともいう）

新型コロナウイルス流行後の社会のこと。

新たな公共交通システム

都市拠点と地域拠点を結び、定時・定速性を確保した公共交通システムのこと。モノレールや路線バスと連携し、日常的な移動の利便性向上と公共交通ネットワークの強化を図る。

EC（イーシー）【Electronic Commerce】

ネットショッピングやオンラインショッピングなど、インターネットを介して行われる商品やサービスの売買のこと。

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のこと。

移動流動量

自動車、バス、モノレールなどの交通機関を使って、目的地までの移動がどれだけ行われたかを示す指標のこと。

IC（インターチェンジ）

一般道と高速道路を結ぶ出入口のこと。

インバウンド【Inbound】

主に旅行業界・観光業界で使われている言葉で、外国人が国内へ訪れる旅行のこと。

ウォークابل【walkable】

本資料では、国土交通省等で使われているワードとして用いており、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指し、車中心から人中心の空間へ転換を図る取り組み」のこと。

枝の交通

幹の交通を補完し、地域と結成する交通のこと。

エリアマネジメント

本資料では、国土交通省等で使われているワードとして用いており、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」のこと。

沖縄県総合交通体系基本計画

沖縄県における将来の交通のあり方を総合的・体系的に示す基本計画であり、令和4年（2022年）に策定された計画のこと。計画は、人口動態や社会経済情勢の変化、観光需要の増加、環境負荷の低減などを踏まえ、道路、公共交通、物流、空港・港湾等の各交通分野の役割分担と連携の方向性を明確にするとともに、持続可能で効率的な交通体系の構築を目指している。

沖縄県地域公共交通計画

沖縄本島における地域公共交通の現状と課題を踏まえ、県民生活・社会活動・都市活動・観光交流に伴う移動ニーズを適切に支えるための公共交通ネットワークのあり方を示す計画のこと。令和6年（2024年）5月に策定されたものであり、計画期間を令和6年度（2024年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間としている。

沖縄西海岸道路

読谷村から糸満市に至る延長約50kmの地域高規格道路のこと。高規格幹線道路である那覇空港自動車道と、那覇空港、那覇港といった広域交通拠点と相互に連絡する。また、恩納海岸地区、南部西海岸地域の産業拠点となる糸満工業団地等と那覇市、空港等を連絡することにより観光の支援、地域の活性化、地域振興プロジェクトの支援に資する道路として整備が進められている。

OD【Origin – Destination】

Origin（出発地） – Destination（到着地）の略語であり、どこからどこへ移動しているかの移動実態を表すもの。

オンデマンド交通【on-demand】（デマンドシステム【demand】ともいう）

路線バスや電車などのように、時刻表や走行ルートがきまっている訳ではなく、予約により指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。デマンドバスの場合は、基本路線以外に利用者がいる場合に迂回ルートを走行して、デマンド（需要）に応じて弾力的なサービスを行うバスがある。

1 か行

3 基幹バスシステム

4 主要拠点間をバス専用道路等で接続し、多頻度で定時速達性が高く、シンボル性を持たせた基幹
5 バスと、基幹バス区間の主要拠点から、その他の地域へアクセスする支線バスで構成されたバスの交通ネ
6 ットワークのこと。

8 強力な公共交通システム

9 都市拠点間を結び、高速・大容量かつ高頻度で運行され、専用空間を走行する公共交通システム
10 のこと。広域的な移動を効率的に担い、都市構造の形成や自動車依存の低減に寄与する。

12 クルーズターミナル

13 クルーズ船が寄港するための専用施設であり、乗客の乗降や荷物の取り扱いを行う場所のこと。

15 高規格幹線道路

16 都市間や広域圏を高速かつ安定的に結ぶことを目的として整備される、高い走行性能と安全性を有
17 する幹線道路のこと。沖縄県では、沖縄自動車道、那覇空港自動車道などを指す。

19 後期高齢者

20 75 歳以上の高齢者のこと。

22 交通結節点

23 鉄道駅やバスターミナル等、複数の同種あるいは異なる交通サービスを一箇所に集約することで、相
24 互の円滑な乗継ぎを可能にした場所のこと。

26 交通需要マネジメント（TDM：ティーディーエム）

27 交通需要マネジメントを意味する Transportation Demand Management の頭文字をとったも
28 のであり、道路利用者に時間や利用経路、交通手段など自動車の利用方法の変更を促すことにより、
29 道路交通混雑の緩和を図る手法のこと。

31 骨格幹線道路

32 全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路のこと。通過交通の割合が高く、
33 広幅員、高規格、高速度の道路であることが多い。

35 コミュニティバス

36 地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスのこと。

コンパクト+ネットワーク

主に人口減少や少子高齢化が進む中、生活に必要な都市機能（住宅、商業、医療・福祉施設など）を一定の区域に集約し、それらを公共交通機関で結ぶという、国土交通省が推進するまちづくりの考え方のこと。

さ行

シームレス【seamless】

「継ぎ目のない」の意味であり、交通のシームレス化とは、交通サービス同士の乗継時に生じるあらゆる障害を、ハード・ソフト面において無くすことで、出発地から目的地までの移動全体を通した円滑化を図ること。

消費支出額

家庭や個人が日常生活を営むために必要な商品やサービスを購入するために支出される金額のこと。

新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画

沖縄県が掲げる将来のあるべき姿を実現するための基本的な方向性や施策の体系を示した総合計画のこと。本計画は、沖縄振興特別措置法に基づく沖縄振興計画として位置づけられ、令和 4 年（2022 年）策定された。

次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）

沖縄県が将来に向けた新しい交通のあり方を描くために策定を進めているビジョンのこと。

SIC（スマートインターチェンジ）

ETC 専用の簡易型インターチェンジのこと。

生産年齢人口

15 歳から 64 歳までの人口のこと。

前期高齢者

65 歳から 74 歳までの高齢者のこと。

た行

端末交通手段

代表交通手段の前後に利用される手段のこと。

代表交通手段

出発地から目的地までに利用した手段のうち、最も代表的な手段のこと。

地域拠点

各生活圏の中心として、日常生活を支えるための機能が集積する拠点のこと。

中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想

沖縄本島中南部都市圏における返還予定の駐留軍用地跡地の広域的な活用の方向性をまとめた構想のこと。広域構想は、中南部都市圏を一体として捉え、各跡地の特性を活かしつつ、都市構造の再編や都市機能の高度化を進めることを目的として策定されたもので、平成 25 年（2013 年）に策定された。

超高齢社会

65 歳以上の人口が全体の 21%以上を占める社会のこと。

通過交通

ある地域を単に通過するだけで、その地域内には目的地を持たない交通のこと。

TDM（ティーディーエム）施策推進アクションプログラム

交通渋滞や交通環境の改善を図るために策定した、交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策を推進するための計画のこと。令和 4 年（2022 年）に改定され策定され、沖縄県総合交通体系基本計画に掲げた施策の実施計画として位置づけられている。

テレワーク

情報通信技術を利用して、従来のオフィス以外の場所で仕事を行う働き方のこと。

DID（ディーアイディー）【Densely Inhabited District】

国勢調査で設定される統計上の都市的地域であり、1km²あたり 4,000 人以上が住む基本単位区が隣接し、その合計人口が 5,000 人以上になる地域のこと。

1 都市拠点

2 都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、経済を始め、多様な文化や交
3 流が集う拠点のこと。

5 都市軸

6 都市や地域の中で、人・モノ・情報の移動や都市機能の集積が特に強く現れる方向性を示す概念の
7 こと。都市構造を形成する骨格として位置づけられるもの。

9 都市総合交通戦略

10 PT 調査に基づき策定された都市交通マスタープランで示された将来像や基本方針の実現を、具体的
11 な施策や事業として展開するための計画のこと。

13 トリップ【Trip】

14 ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動であり、
15 同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

17 道路容量

18 特定の道路条件や交通条件の元で、道路上のある地点を通過できる最大の交通量のこと。

20 な行

22 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画

23 基幹バスシステム導入による広域的な公共交通ネットワークの活性化と利便性の向上を目指して、複
24 数の市町村が連携して策定する公共交通計画のこと。

26 南北骨格軸

27 那覇都市圏から中部地域へと南北方向に連なる、都市機能や主要交通インフラが集積する広域的
28 な基幹軸のこと。県内の人流・物流を支えるとともに、都市構造や交通ネットワークの骨格として位置づ
29 けられている。

31 2 環状 7 放射道路

32 那覇都市圏を中心に、2 本の環状道路と 7 本の放射道路で構成される幹線道路ネットワーク構想の
33 こと。交通の分散化による渋滞緩和や、都市圏内外の円滑な移動の確保を目的としている。

35 二次交通

36 拠点となる空港や鉄道駅から観光地までの交通のこと。

1
2 ニューノーマル

3 「新常態」「新常識」とも呼ばれ、社会に大きな変化が起きた後、元の状態には戻らず定着する「新し
4 い常識や生活様式・働き方」のこと。

5
6
7 **は行**

8
9 ハシゴ道路ネットワーク

10 沖縄本島の南北軸・東西軸を結ぶネットワークのこと。沖縄県内の南北・東西の移動をスムーズにし、
11 主要都市間の接続を強化することを目指している。住民の生活利便性や地域間の経済活動が活性化
12 することが期待されており、実現に向けて2環状7放射道路が順次供用されている。

13
14 葉の交通

15 地域内の移動を担う生活に最も身近な交通のこと。

16
17 バスレーン

18 車両通行帯を有する道路で路線バス等の通行のための交通規制が設けられた車線のこと。「バス専
19 用レーン」と「バス優先レーン」があり、専用レーンは指定時間帯にバス以外の一般車両は利用できない
20 が、優先レーンは走行自体は可能（ただし、バス接近時にはレーンを退避する義務がある）。

21
22 バックキャスト

23 将来における望ましい都市・交通の姿を先に設定し、その実現に向けて必要となる施策や段階的な
24 取り組みを現在から逆算して整理する手法のこと。

25
26 パーク・アンド・ライド【P&R】

27 自宅から目的地まで直接車で行くのではなく、郊外の駅やバス停近くの駐車場に車を止め（パーク）、
28 そこから電車やバスなどの公共交通機関に乗り換えて（ライド）、都心部や混雑する場所へ移動する交
29 通システムのこと。

30
31 パーソナルモビリティ

32 セグウェイや電動キックボード、電動アシスト自転車、小型電動車いすなど、1～2人乗りの小型で電動
33 の移動手段の総称のこと。

34
35 フォアキャスト

36 現在の人口構成、土地利用、交通行動、交通量などの実態や傾向を基に、将来の交通需要や交

通状況を予測し、その結果として必要となる交通施設整備や運用施策を検討する手法のこと。

ボトルネック

道路網や区間内で交通容量が前後の区間より小さく、車両の流れを妨げて渋滞の起点となる場所や区間のこと。

ま行

MICE（マイス）

企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention/ Conference）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を使った造語で、これらのビジネスイベントの総称のこと。

幹の交通

広域的・大量輸送を担う中核的な交通のこと。

モニタリング

状態を把握するために観測や測定を行うこと。

モビリティ

「動きやすさ」、「可動性」、「移動性」などを意味するが、交通においては、交通手段や移動手段に関する全般のこと。

モビリティ・マネジメント（MM）【Mobility Management】

一般の人々を対象としたコミュニケーションを通じて、交通渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度な自家用車の利用から公共交通等への利用転換を自発的に促す取り組みのこと。

や行

夜間人口

居住人口、常住人口のこと。

1	5行
2	
3	ライフスタイル
4	生活の仕方、生活様式のこと。
5	
6	リダンダンシー
7	交通インフラが自然災害や事故などの影響を受けた際に、他の経路や手段を用いて交通機能を保持
8	するための冗長性のこと。特定の交通路が使用できなくなった場合でも、全体の交通網が機能不全に陥
9	ることを防ぐ。
10	
11	リ・デザイン
12	交通や公共交通ネットワークにおいて、地域の関係者が連携して、利便性や持続性の高い、地域の
13	実情に合った最適な公共交通ネットワークへ再構築（再設計）する取り組みのこと。