

次世代交通ビジョンおきなわ

【第4回 有識者会議】

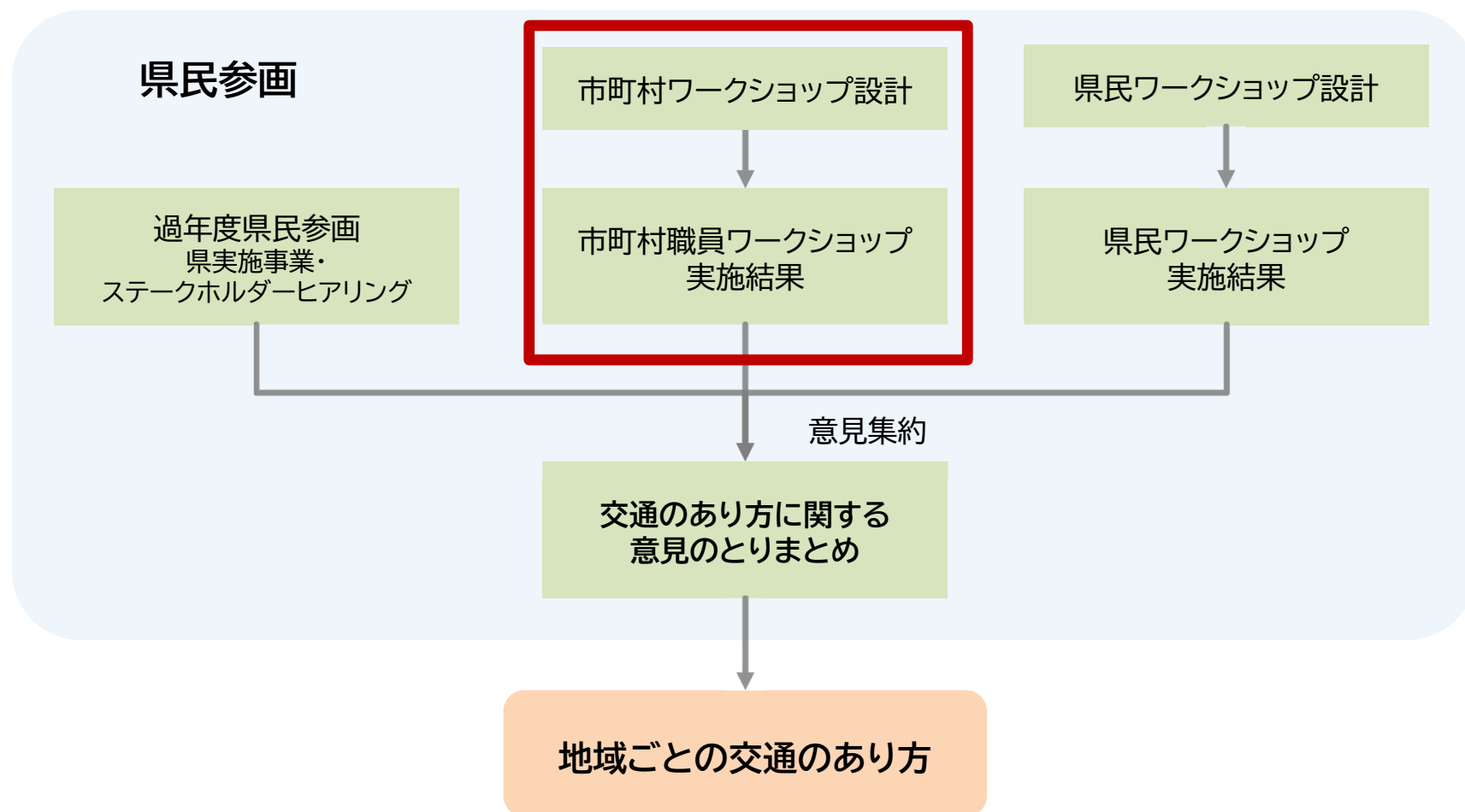
～ 市町村職員ワークショップ 実施結果～

1. ステップ2の県民参画とアウトプットの関係性
2. 開催概要
3. 市町村職員WS 意見取りまとめ（エリア別）

令和8年7月10日
沖縄県 交通戦略推進課

1.ステップ2の県民参画とアウトプットの関係性（再掲）

- ステップ2のアウトプットである「地域ごとの交通のあり方」は、市町村職員ワークショップ、県民ワークショップ及び他の取組で聴取した県民意見を集約した「交通のあり方に関する意見のとりまとめ」を踏まえて検討を行う。



2. 市町村職員WSの概要

- **開催日程・場所**
 - 6月4日(木)13:30～16:00/ 6月5日(金)9:30～12:00
 - 沖縄県庁13階 第1,2会議室
- **WSのテーマ（問いかけ）**
 - ① 移動に関する困りごと・課題
 - ② 地域に望ましい交通のあり方
- **参加者概要**
 - 4地域（那覇・中部・南部・北部）の市町村職員等(31名)及び沖縄県職員、沖縄総合事務局職員の計40名



グループ			メンバー	
6月4日	北部	グループ1	8名	・国頭村（総務課2名） ・北部広域（3名） ・沖縄やんばるDMO（1名） ・沖縄総合事務局（1名） ・沖縄県（1名）
	中部	グループ2	8名	・沖縄市（都市交通課2名） ・うるま市（都市政策課2名） ・中城村（教育総務課1名、都市建設課1名） ・沖縄総合事務局（1名） ・沖縄県（1名）
		グループ3	6名	・読谷村（都市計画課2名） ・北谷町（企画財政課2名） ・沖縄総合事務局（1名） ・沖縄県（1名）
6月5日	那覇	グループ1	5名	・那覇市（都市計画課1名） ・浦添市（都市計画課1名） ・与那原町（企画政策課1名） ・南風原町（まちづくり振興課1名） ・沖縄県（1名）
		グループ2	6名	・那覇市（都市計画課1名） ・浦添市（都市計画課2名） ・豊見城市（都市計画課1名） ・西原町（企画財政課1名） ・沖縄県（1名）
	南部	グループ3	7名	・糸満市（市民生活環境課1名） ・南城市（交通政策課2名） ・八重瀬町（企画財政課1名、都市整備課1名） ・南部広域（1名） ・沖縄県（1名）

3. 市町村職員WS意見 取りまとめ（北部）

・北部では、那覇方面への接続や交通空白の解消という観点に加えて、観光客の移動手段、自治体境界にこだわらない生活圏に応じた交通などの観点から議論が展開された。テーマごとの参加者の意見は下表のとおり。

	① 交通の課題に関する意見	② 交通のあり方に関する意見
誰もが移動できる環境	● バス停と集落が離れている、そもそもバスがないなどにより、公共交通を使えない環境が存在する。 ● 村営バスと路線バスについて、ダイヤによって利用可能な時間帯が限られる。タクシーも台数が少なく、時間帯によって乗車できない ● 生活圏に応じ、自治体をまたがる公共交通が必要。	● <u>名護と那覇を結ぶ広域交通軸</u>が形成される ● 名護を始めとした<u>北部内の拠点間を周遊する地域内交通</u>が存在する ● 拠点と住宅や生活に必要な施設などを接続する、<u>低密な移動需要に効率的に対応できる移動手段</u>が整備される
移動時の安全・安心	● ヤンバルクイナのロードキルの発生 ● バス待ち環境の不備（雨除け、休憩設備など） ● 高速道路への交通集中	—
多様な移動手段	● 通学に必要な時間に公共交通が存在しない ● バスの本数が少ない ● 観光客が使える移動手段が少ない。路線バスを利用して観光地へ行くのに時間がかかるため、観光客がレンタカーの利用に集中し、渋滞の要因となっている。	● 広域移動と地域内の移動などで交通手段が分けられ、<u>階層化</u>されている ● 通学や観光、通院など、<u>利用目的や目的地に応じた移動手段の選択ができる</u> ● 拠点から目的地までは、<u>柔軟性が高く身体的負担の少ない</u>ドアtoドアの交通などで接続される
移動に伴う経済的負担	● ガソリンスタンドが少なく、給油のたびに時間とお金がかかる ● 公共交通が費用面、所要時間面でコストがかさむため、車はないと生活できない。	—
移動手段の短縮	● 北部から空港までの移動時間の短縮が求められる。 ● 中南部へのアクセス性向上のため、北部と中南部をつなぐネットワークと結節点での接続が必要。	● <u>名護と那覇の交通軸において、速達性の高い移動手段</u>が確保される
移動時間の見通しやすさ		● <u>定時性の高い移動手段によって、北部内の拠点間の移動が接続</u>される
移動に関する情報のわかりやすさ・利便性	● 運天港においてバスとフェリーの接続（時刻）が向上されるとよい。 ● 村営バスと路線バスのダイヤの接続が向上されるとよい。 ● バスのダイヤ・ルートの情報がまとめられておらず、利用しづらい。	● <u>移動手段のダイヤやルートが利用者目線で統合</u>されており、シームレスに公共交通を利用できる ● <u>広域交通と地域内交通の乗継情報が分かりやすく提供</u>される
持続可能な移動環境		● <u>自動運転が積極的に導入</u>され、拠点間の移動手段などで活用される

3. 市町村職員WS意見 取りまとめ（中部）

・中部では、都市圏に位置する商業施設等の拠点間接続、中部都市圏や那覇方面へ移動する際の渋滞の解消などの観点から議論が展開された。テーマごとの参加者の意見は下表のとおり。

	① 交通の課題に関する意見	② 交通のあり方に関する意見
誰もが移動できる環境	● 商業集積地や工業地域においても交通空白地が存在する ● 東西方向に接続する移動手段がない ● バス停と集落が離れており、使いづらい ● 自家用車以外の移動手段がそもそも思いつかない。	● <u>場所や時間に依らず、自家用車なしで生活施設や広域交通軸に移動できる</u> ● <u>那覇方面に移動するための基幹交通軸</u>がある ● 需要に応える<u>東西方向の交通軸</u>が強化される
移動時の安全・安心	● 高齢者の運転が多い ● 村道が狭く、歩行者と自動車が悪く交錯するため危険 ● バス停の落書きが多く、安心してバスを利用できない。	● 公共交通を利用するにあたって、<u>利用中や利用前に危険や恐怖、不快感を感じない</u> ● <u>歩行者が危険を感じることはない道路環境</u>が実現する
多様な移動手段	● 終バスが早く、夜間に移動ができない ● バスの本数が少なく、移動のスケジュールを立てるのが困難 ● 国道58号線沿いのバスは観光客が多く使うため、キャパオーバーとなっている	● 那覇方面にいたる幹線で広域移動を集約、<u>商業集積地などを拠点として幹線と地域内の移動手段が接続</u>される ● 市町村境界に捕らわれず、周遊する移動手段によって<u>拠点間を乗り換えなく移動できる</u> ● 通勤・通学・観光など、<u>利用目的に応じて使いやすい交通サービス</u>が提供される ● 既存の交通手段を活用し、<u>鉄軌道までたどり着きやすい交通</u>を確保する
移動に伴う経済的負担	● タクシーが高価で使いづらい ● 那覇方面にバスで移動すると距離が長くなり、費用負担が増大する ● 那覇の駐車場が少なく、迂回などでコストがかかる	● <u>距離が長くなっても運賃が高くなりすぎない</u> ● タクシーに頼らず移動手段が存在する
移動手段の短縮	● 中部都市圏内で、通勤や学校への送迎といった交通により渋滞が発生、移動に時間がかかる ● バス停までの移動や乗り継ぎに時間を要するため、公共交通での移動に時間がかかる ● 米軍基地を迂回するため、時間がかかる	● <u>那覇方面に接続する速達性や輸送力の高い交通手段</u>が確保される ● 渋滞でも素早く移動でき、<u>定時性の高い移動手段で地域内を移動</u>できる
移動時間の見通しやすさ	● バスの定時性が低い	● 自動車の抑制、優先・専用レーンの活用により、<u>地域内の移動に定時性が確保</u>される
移動に関する情報のわかりやすさ・利便性	● バスの乗り換え時に徒歩移動が生じるため負担が大きい ● バスに関する情報提供は行われているものの、高齢者などには不十分 ● バス停と主要施設が離れており、不便 ● バス停の上屋がついたバス停が国道58号沿線のみであり、バス停の待ち時間が夏は暑く、冬は寒い	● <u>乗車場所が分かりやすく、乗降時に身体的負担の少ない移動手段</u>を導入する ● 路線は短い方が望ましい ● <u>快適に待つことのでき、情報を入手しやすい待合環境</u>が実現される
持続可能な移動環境		● <u>那覇に依存しない都市圏</u>が形成される ● 生活に必要なサービスが自宅に提供され、<u>不必要に移動しなくて良い社会</u>が実現する ● スクールバスなどが移動手段として幅広く活用され、リソース制約下でも交通サービスが提供される

・那覇では、通勤需要による渋滞の解消、モノレールの有無など地域間における交通手段の偏り、東西交通や環状交通の充実などの観点から議論が展開された。テーマごとの参加者の意見は下表のとおり。

	① 交通の課題に関する意見	② 交通のあり方に関する意見
誰もが移動できる環境	● バス停が遠く、公共交通を利用できない交通空白地が存在する ● 免許返納後の移動手段が不安 ● モノレール沿線や幹線道路沿いとそれ以外の地域で公共交通に格差がある	● <u>基幹交通軸から離れた地域でも、生活拠点や基幹交通軸までの移動手段が確保される。郊外の交通空白地については、面的に需要に対応できる移動手段が導入される</u> ● <u>東西方向の交通軸が存在する</u> ● <u>放射方向に偏重しすぎない交通ネットワークが形成される</u>
移動時の安全・安心	● 道が狭く、自動車と歩行者の両者が危険である ● 通勤時や、学生・インバウンドの利用集中が生じた際にモノレールの混雑が激しい ● 乗り継ぎ時に長距離の徒歩移動が要求される ● バス停で待つ人がいるのに通過するバスが存在する	● <u>交通拠点や乗継環境の整備</u>により、利用時の不安や身体的負担が軽減される ● 混雑を抑制し、安心して利用できる環境が整えられる
多様な移動手段	● バスの減便により公共交通が不便となり、利用しづらい。コミュニティバスの利用者也限定されている ● 自転車を使いやすい環境が必要である ● モノレールまでの移動手段ないため、車をつかえる人のみが見える移動手段となっている ● 学生や親が公共交通を使い慣れておらず、送迎が一般的である	● <u>南北の幹線交通により、那覇と中北部が結節される</u>ことで自家用車による通過交通混雑が縮減される ● <u>東西交通軸が強化され、混雑が分散される</u> ● <u>大量輸送手段や個別輸送、自家用車等で結節点で接続して組み合わせ</u>、多様な需要に対応する
移動に伴う経済的負担	● バス利用金が高く、値上げが続いている ● 乗り継ぎをしたときに運賃が高い	● <u>幹線交通が低廉な運賃で利用できる</u> ● 複数の交通手段を利用する際には、<u>乗継割引等により負担が軽減される</u> ● <u>自家用車を利用できない人の費用負担を軽減される</u>
移動手段の短縮	● 那覇都市圏のスムーズな移動が必要である ● 通過交通によって渋滞が生じており、移動速度が低下することによる経済損失や体力消耗が課題である	● <u>需要集中区間で速達性の高い幹線交通軸が形成される</u> ● 幹線交通に加え、道路NWの改良で混雑を分散し、渋滞が抑制される
移動時間の見通しやすさ	● 渋滞により定時で移動できない ● 慢性的にバスが遅延しており、渋滞だけでなくそのダイヤ設定が課題である	● 自動車の移動を抑制・縮減し、道路交通の定時性が改善される ● <u>交通需要の多い区間において、専用・優先走行空間を有する移動手段により定時性が確保される</u>
移動に関する情報のわかりやすさ・利便性	● バス路線が複雑でどこを経由するかわかりにくい ● 交通拠点がどこなのかわかりづらい	● <u>経路や目的地、乗換え時の分かりやすさが向上</u>した公共交通体系となる ● 幹線交通へ円滑に接続できる環境が存在する
持続可能な移動環境	● 運転手不足により、運行本数減少や運行時間の短縮が進行している	● <u>階層的な交通体系の形成により、運転手不足でも効率的にサービスが運用される</u> ● 地下を活用する移動手段を作り、昨今の地下構造物の劣化（上下水道管等）の診断等も兼ねる

3. 市町村職員WS意見 取りまとめ（南部）

・南部では、自治体間での広域連携、南部エリア内での移動性の向上、那覇方面の通勤需要、既存リソースを活用した交通サービスの提供などの観点から議論が展開された。テーマごとの参加者の意見は下表のとおり。

	① 交通の課題に関する意見	② 交通のあり方に関する意見
誰もが移動できる環境	● タクシーもバスもない過疎地域がある ● 自宅や目的地からバス停まで距離があり、高齢者や障がい者は公共交通を利用しづらい。 ● 移動したい時間に移動できない。	● <u>南部の自治体で広域的に連携し、市街地間の接続が強化</u>される ● <u>需要へ柔軟に対応できる移動手段で、自宅と市街地や施設が移動</u>できる
移動時の安全・安心	● 道路交通法が改正されたものの、周知が不足している。 ● 自転車での移動や歩道の安全性が低い ● 住宅街のなかまで混雑することがあり、危険。	● <u>自転車や徒歩で安全に移動できる環境が整備</u>される
多様な移動手段	● 中高生の部活動の送迎は親がする必要があり、時間がかかることが課題。 ● 公共交通の便数が少なく、利用したい時間に来ない。郊外にいくほどバスの本数が少なくなるため時間の使い方が困難。路線バスの減便により、市外への移動が難しい。 ● バスの路線が那覇方面を中心に作られていて、南部の市町村間の移動が不便。また、東西の移動を踏まえた公共交通拠点の設定が困難。 ● 雨の日に渋滞がひどくなる	● 集落と市街地、南部の市街地間をそれぞれ接続する移動手段がある ● 南部の中で、通勤や通学・観光など<u>目的に応じて使いやすい移動手段が実現</u>される ● <u>既存の交通設備をより活用できる移動環境が整備</u>される ● リソースの共有化を行う移動手段の導入も検討する
移動に伴う経済的負担	● バス・タクシーが値上げされ、学生・高齢者に影響がでている。 ● 那覇BTまでの交通費が高額。	● <u>観光交通で収益を確保</u>することで、生活交通の費用負担が上がらない
移動手段の短縮	● 東西を移動する際に那覇を経由することになり移動に時間がかかる。	● <u>那覇方面と、速達性の高い移動手段で接続</u>される
移動時間の見通しやすさ	● 交通渋滞により移動時間が読めない。 ● バスについて、時間が読めない場合もあり不安。また、遅れにより乗車時間が予定通りにいかない。	
移動に関する情報のわかりやすさ・利便性	● 公共交通を用いたルートの検索がしづらい。 ● バス停の位置や時刻が分かりづらい。 ● 外国人観光客などはグーグルマップなどのアプリを用いて公共交通のルートを調べて利用しており、今後も観光客が増加していくことを考えると外国人観光客への案内を充実していく必要がある。	● <u>快適に過ごせて乗り継ぎが分かりやすい交通結節点</u>が存在する
持続可能な移動環境	● 公共交通を維持するには費用負担がかかるため、持続性に課題がある。	● <u>貨客混載や市町村でのリソース共用</u>などによりサービスが効率化される ● 観光客向けの交通を高付加価値化し、収益性を高める