

次世代交通ビジョンおきなわ

【第5回 有識者会議】

～ ステップ2「地域ごとの交通のあり方」とりまとめ ～

1. クルマ社会の現状
2. 各地域で目指す姿

令和8年8月18日
沖縄県 交通戦略推進課

ステップ1で整理した未来像の実現に向け、ステップ2では「地域ごとの交通のあり方」を整理する。
パート1で「クルマ社会の現状」を整理し、パート2で「地域ごとの交通のあり方」に当てはめる。

パート1 | クルマ社会の現状

その1

クルマ中心に
なった沖縄



その2

そこで生まれた
問題



その3

解決の鍵



パート2 | 地域ごとの交通のあり方

地域の状況に合わせて、整理する。

県土全域

南部

那覇周辺

中部

北部

離島
拠点島・周辺離島

沖縄21世紀ビジョン 5つの未来像

- 将来像Ⅰ 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- 将来像Ⅱ 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- 将来像Ⅲ 希望と活力にあふれる豊かな島
- 将来像Ⅳ 世界に開かれた交流と共生の島
- 将来像Ⅴ 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

未来像に関する県民意見

活動機会の確保に関する意見

- ・通院や通学などの移動
- ・買い物など生活に不可欠な移動

自己実現に関する意見

- ・学びや余暇・娯楽
- ・多様性のある社会

地域の活力に関する意見

- ・新たな文化
- ・経済振興や格差是正
- ・地域の自立性
- ・観光の発展と共存

安全・安心に関する意見

- ・日常生活での移動
- ・まちの安全
- ・県民の健康
- ・地域コミュニティ

社会の持続性に関する意見

- ・多様性のある社会
- ・歴史文化の尊重
- ・自然環境の維持
- ・地球環境の維持

ありたい将来の姿を、移動によって実現する社会を切り口に整理

活動機会の確保

(1)誰もが、場所や状況に関わらず、生活に必要な活動へ無理なくアクセスできる

多様な主体が、住む場所や置かれた状況にかかわらず、通院や通学、買い物など生活に不可欠な活動を確実にできる状況が求められている

自己実現

(2)多様な活動にアクセスできることで、自分らしさや挑戦を広げられる

学びや余暇、交流などの多様な活動にアクセスできることで、自分らしく生きがいをもち、心豊かに暮らせることが求められている

地域の活力

(3)人や地域が繋がることで、地域の力や魅力が発揮される活力を生み出せる

人の往来や交流を通じて、地域の個性や資源が活かされ、経済や観光、歴史・文化の発展や地域の自立が促され、地域の活力がみなぎる状態が求められている

安全・安心

(4)質の高い移動が実現することで、安心安全な日常のもと、健やかさや交流を育める

事故や不安がない移動環境のもと、安全・安心に日常を営むことができ、健康や自然とのふれあい、地域の繋がりがコミュニティが育まれることが求められている

社会の持続性

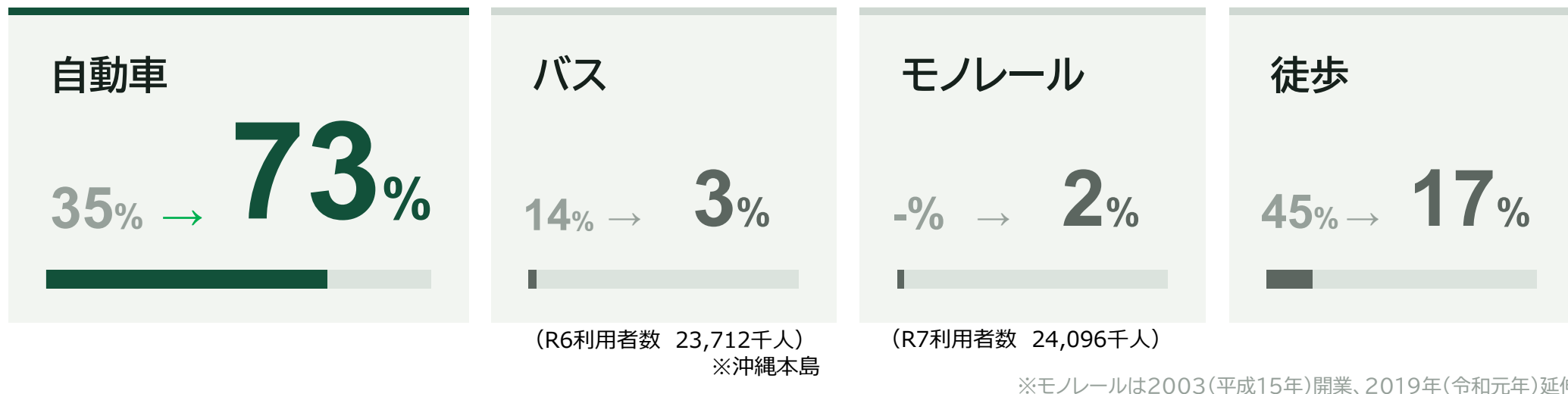
(5)将来にわたって移動が支えられ、暮らしや活動を次世代へ繋ぐ地域を築ける

将来世代にわたり、暮らしや営みが無理なく受け継がれ、地域の力として積み重なる持続可能な地域が求められている

1 沖縄の移動は、クルマ中心になった

中南部都市圏の代表交通手段の変遷

1977年(昭和52年) → 2023年(令和5年)



クルマは、沖縄の暮らしを大きく広げてきた

行きたいところへ
自由に行ける

学び・余暇・交流など
遠くの活動にも参加できる

出発時間も、荷物も、家族連れも
自分の都合で決められる

2 クルマ社会が生んだ問題 ～ 地域で影響が異なる ～

① 速く、時間どおりに移動できない

渋滞

時間が読めない

早めに家を出ても渋滞で間に合わない。日によって混み方が異なり、いつ出れば着くのか分からない。路線バスも同じ道路を運行するため、渋滞にはまる。

時間がかかる

移動に時間を取られ、その分、趣味や学びの時間、家族や友人と過ごす時間が短くなる。

レンタカーの増大

観光客の多くがレンタカーを利用するため、来訪者が増えるほど渋滞は深刻になる。

② クルマや公共交通で移動できない

交通空白

移動に制約がある

クルマを運転できない高齢者や子ども・学生、障がいのある人、経済的にクルマを持たない人は、移動に制約がある。

公共交通を利用できない

路線バスが運行していない地域、バス停まで遠い地域、路線バスの頻度が少ない地域の人は、公共交通を利用できない。

観光客も同じ構造

レンタカーを運転できない観光客も、公共交通が無いと県内を移動できない。

※場面は県民の声やこれまでの調査をもとにした典型例で、特定の個人や地域を指すものではありません。

どちらも「行きたいところに行けない・行きづらい」ということを表している。
クルマが広げたはずの活動の機会が、今度はクルマ中心ゆえに狭められている。

2 クルマ社会が生んだ問題 ～全地域で共通～

③ 安全・安心が脅かされる

クルマが増えれば事故のリスクも増える。歩道が整備されていない道では歩行者や自転車が危ない。子どもの通学路に抜け道のクルマが入り込む。

運転に不安を感じ始めた高齢者も、やめれば買物・通院ができないため、不安を抱えたまま運転を続けざるを得ない。

④ お金と時間の負担が大きい

購入費、燃料費、保険料、車検代、駐車場代などクルマを所有する費用が家計を圧迫している。仕事の都合で1世態2台必要な場合も。

沖縄県は所得が全国より低い一方、バスの運賃は割高で定期的購入費用では全国よりも数万円も多く支出せざる得ないケースがある。

渋滞による経済的損失は県全体で年間1,455億円となっている。

⑤ クルマ以外での移動は不便

路線バスは、どの系統に乗れば、目的地へ行くのか、また、乗り継ぎを行う場合など、情報が分かりにくい。

クルマの利用増に伴い、路線バスの縮小・廃止が進むと、結局はクルマに頼ざる得なくなる悪循環を招く。

※場面は県民の声やこれまでの調査をもとにした典型例で、特定の個人や地域を指すものではありません。

公共交通を抜本的に改善しなければ、クルマ社会をさらに助長することに！

参考 「クルマ社会が生んだ問題」と「交通のあり方を検討する視点」との関係

クルマ社会が生んだ問題について、未来像の実現に向けた「交通のあり方を検討する視点」との関係性を整理した。

クルマ社会が生んだ問題

① 速く、時間どおりに移動できない

② クルマや公共交通で移動できない

③ 安全・安心が脅かされる

④ お金と時間の負担が大きい

※送迎のための時間が負担だという声があり、「時間」を追加

⑤ クルマ以外の移動は不便

※公共交通の情報がわかりにくいこと、クルマ利用が増えたことで公共交通利用が減り、減便などが生じるなど、クルマ社会を助長した要因として1つにまとめた

交通のあり方を検討する視点

1

移動時間の見通しやすさ

道路の渋滞や公共交通の遅延が少なく、移動にかかる時間が見通しやすい

2

移動時間の短縮

乗車時間や待ち時間を含め、目的地まで短時間で移動できる

3

誰もが移動できる環境

年齢、身体状況、居住地域等にかかわらず、誰もが移動できる

4

多様な移動手段

目的や状況に応じて、多様な移動手段を利用できる

5

移動時の安全・安心

慣れない地域でクルマの運転や事故の可能性、道路や歩行空間の狭さ、夜間の暗さなどによる不安が少なく、安全に移動できる

6

移動に伴う経済的負担

移動にかかる費用負担が過度なものとならない

7

移動に関する情報のわかりやすさ

移動に必要な情報を、理解しやすい形で入手できる

8

持続可能な移動環境

運転手不足やインフラ老朽化、環境負荷等に対応しながら、将来にわたって移動環境を支えることができる

3 解決の鍵

《クルマがなくても移動できる社会》をつくる

クルマを使えるかどうかで暮らしが左右されない、ということ。

クルマの否定ではありません。

クルマが広げてきた活動の機会は保ったまま、「クルマがないと移動できない社会」の構造を変える。

① 速く、時間どおりに移動できる

渋滞に左右されず、見通しをもって、かつ、素早く、目的地まで移動することができる。

② 誰もが移動できる

免許の保有やクルマを使えるかどうかに関わらず、必要な場所まで移動することができる。

③安全に移動できる

運転に自信がない人も、目的地まで安全に移動することができる。

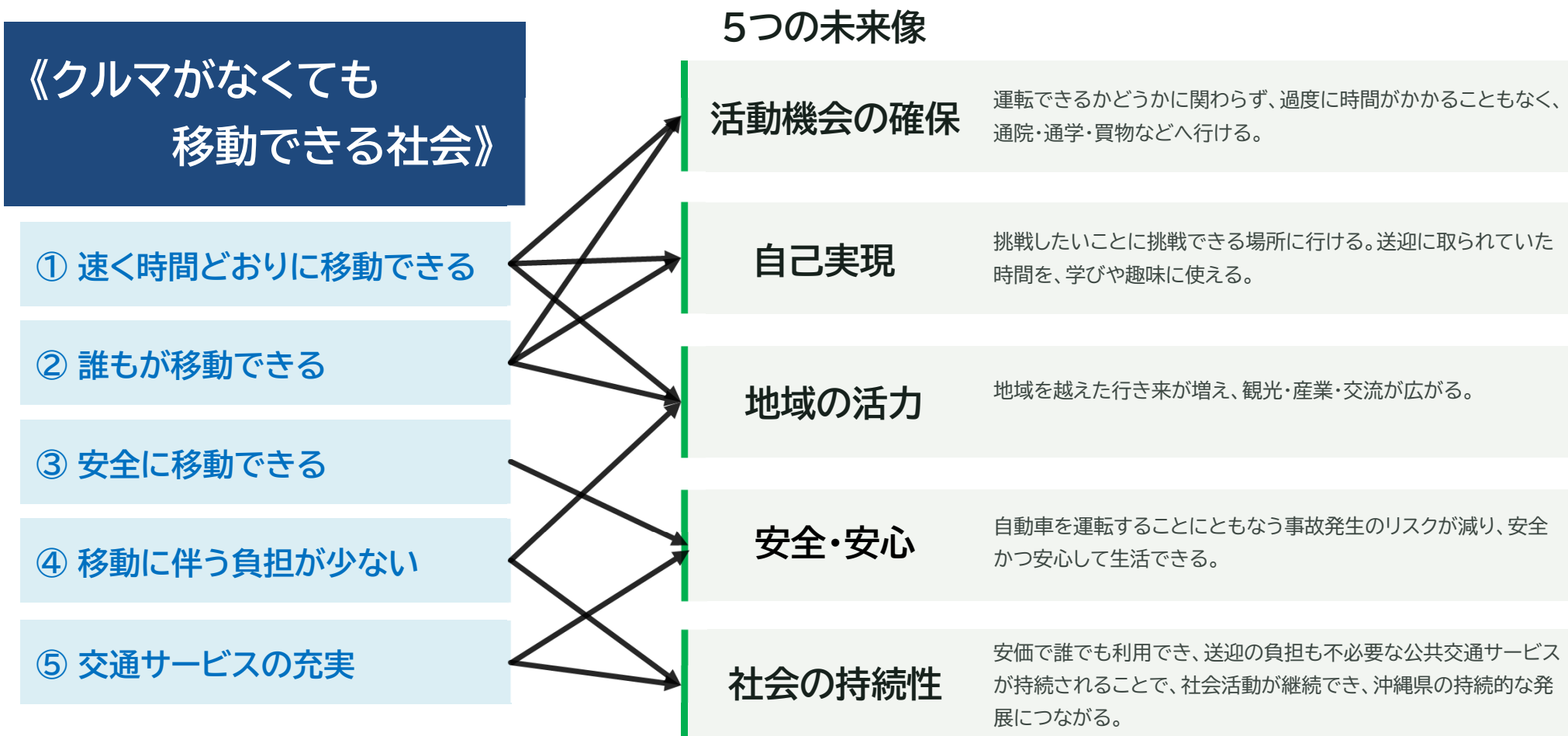
④ 移動に伴う負担が少ない

移動にかかる費用が高くなく、送迎などによる負担も少ない。

⑤ 交通サービスの充実

移動する際にクルマ以外の交通手段の選択肢が増える。

4 クルマがなくても移動できる社会が、5つの未来像の実現につながる



地域によって
交通のあり方も異なります

都市部と交通空白地域とでは大きく事情が異なることから、交通のあり方を整理する際は、地域の状況に十分配慮する必要があります。

2. 各地域で目指す姿

県土全域

中南部都市圏を中心に、北部や離島をつなぐ

県民ワークショップでは、圏域を越えて「行きたい場所」「将来してみたい移動」が数多く挙げられました。
共通するのは、離れた地域どうしが、もっと近く結ばれてほしいという望みです。

つながりがもたらすもの

圏域間の移動は1時間程度に

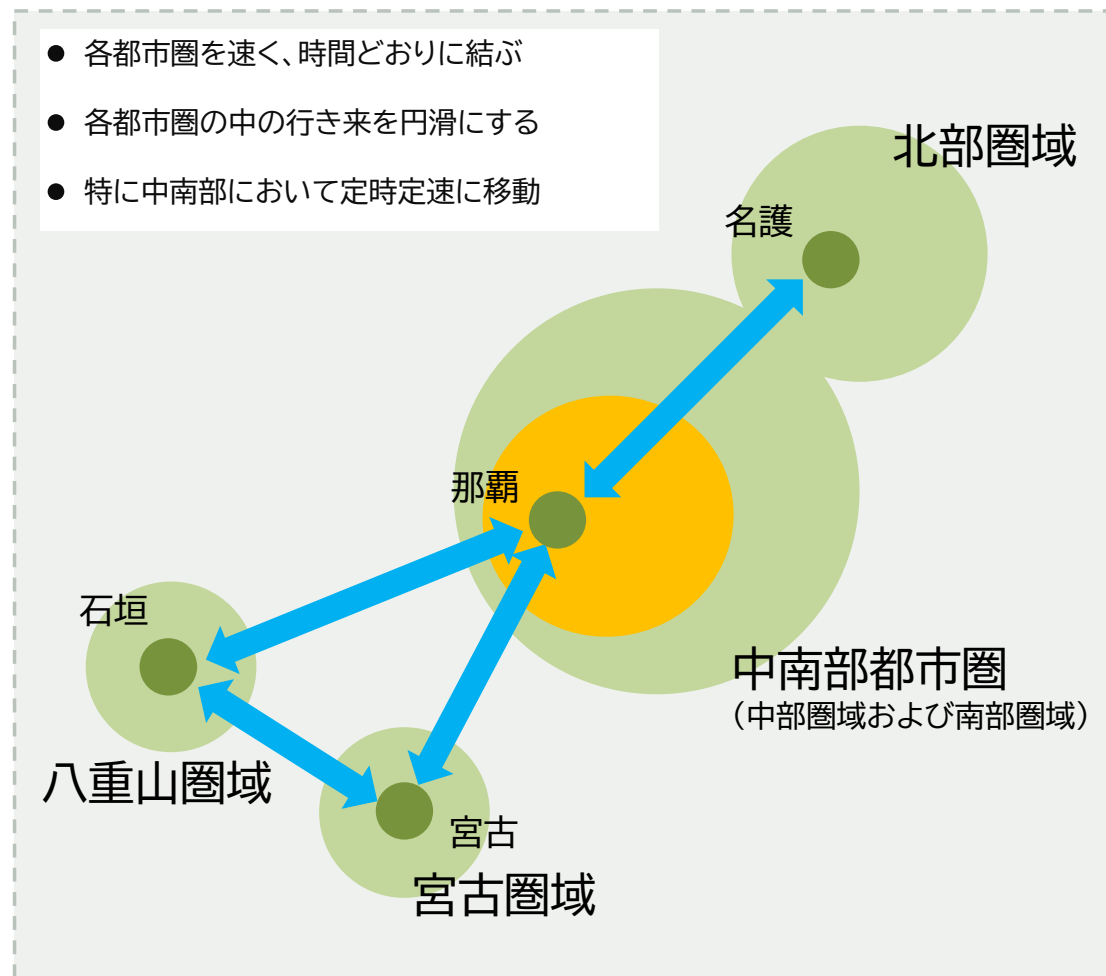
北部・離島からは専門的な医療や高等教育、専門性の高い仕事へおおむね1時間程度で移動できる。

各圏域の中も、滞りなく移動できる

中南部都市圏では、渋滞に阻まれず目的地まで移動できる。
北部・宮古・八重山圏域においても、拠点から目的地にスムーズに移動できる。

県土全体で支えあう関係へ

圏域間の移動がスムーズになり、仕事をはじめ、様々な活動の機会や選択肢が増え、これまで出会えなかった人との交流も活発になるなど、各圏域の繋がりがひいては県土全体の発展にも寄与する。



県土全域の移動の模式図

南部

那覇と速く結び、地域拠点を中心に集落まで支える

ワークショップでは、朝の渋滞で那覇まで1時間かかること、那覇の駐車場代が高くクルマでは行きにくいこと、部活や塾の送迎が家族の負担になっていることが挙げられました。

南部地域では、那覇まで素早く移動できること、地域拠点と集落を多様な交通手段で支えること、レンタカーを使わなくても観光地を周遊できることを目指します。

移動がもたらすもの

那覇まで、渋滞に関係なく移動できる

那覇まで速達性の高い交通で結ばれ、朝・夕の渋滞に時間を取られずに通勤・通学ができる。

家族送迎に頼らず、自分で移動できる

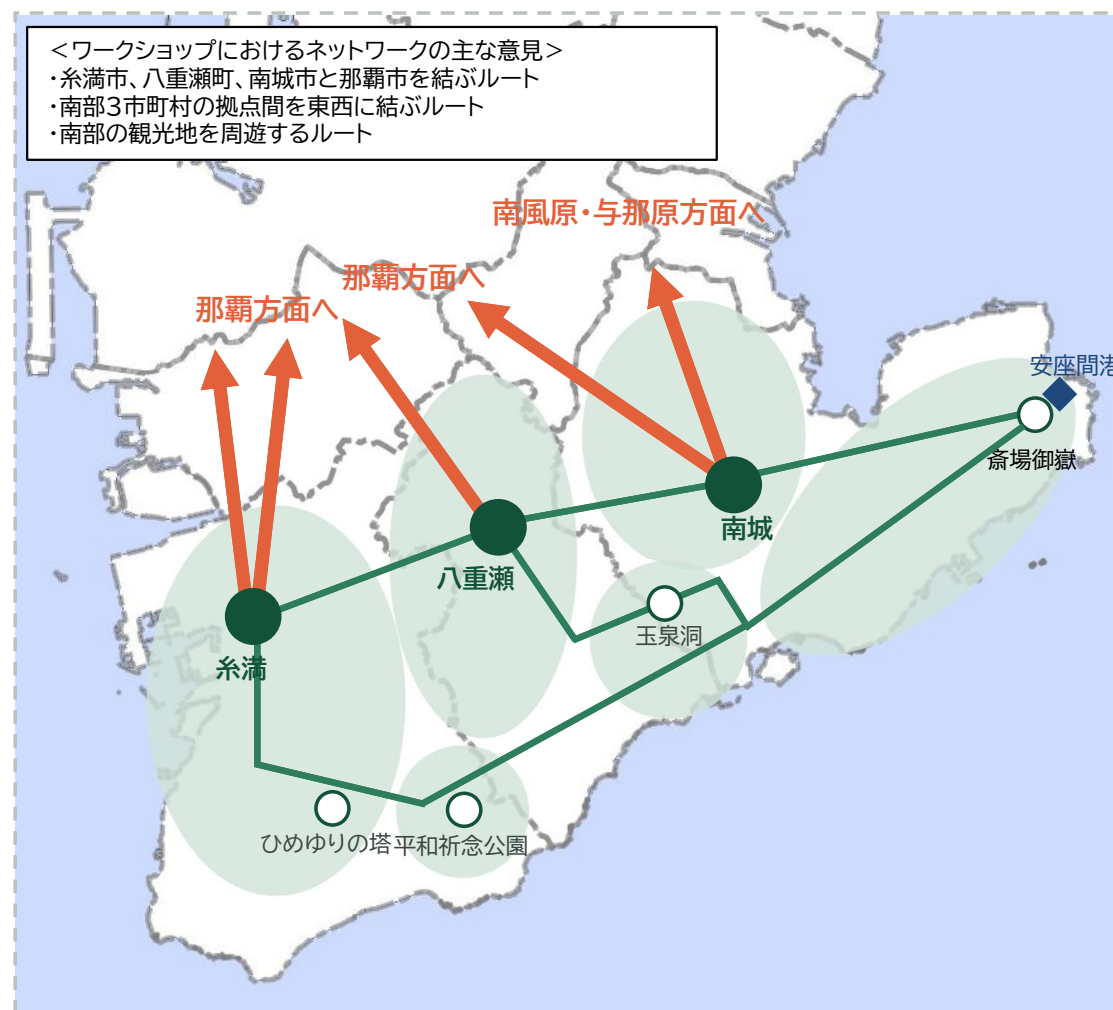
地域拠点から自宅まで多様な交通手段で支え、子ども・学生が自分で学校・部活、塾に行けるとともに、高齢者が免許を返納しても通院・買物ができる。

クルマなしで観光地を移動できる

観光地が公共交通で結ばれ、レンタカーを使わなくとも移動ができる。

＜ワークショップにおけるネットワークの主な意見＞

- ・糸満市、八重瀬町、南城市と那覇市を結ぶルート
- ・南部3市町村の拠点間を東西に結ぶルート
- ・南部の観光地を周遊するルート



- ①圏域の外とつなぐ：南部地域と那覇方面を結ぶ
- ②市町村どうしをつなぐ：地域拠点や観光地を結ぶ
- ③市町村の中をつなぐ：地域拠点和集落を結ぶ

●圏域を繋ぐ結節点 ○地域の拠点 ◇空港・港湾 緑の面=市町村の中を支える範囲

那霸周辺

南北の軸に東西を加え、クルマがなくても移動できる都心へ

ワークショップでは、渋滞で移動時間が読めないこと、東西に公共交通で移動しづらいこと、那覇空港に人の流れが集中することが挙げられました。

那覇周辺地域では、南北への移動を強化すること、那覇空港と都心部の分散移動ができること、東西・環状線を整備すること、クルマを持たなくても移動できることを目指します。

移動がもたらすもの

南部や中部・北部へ、スムーズに移動できる

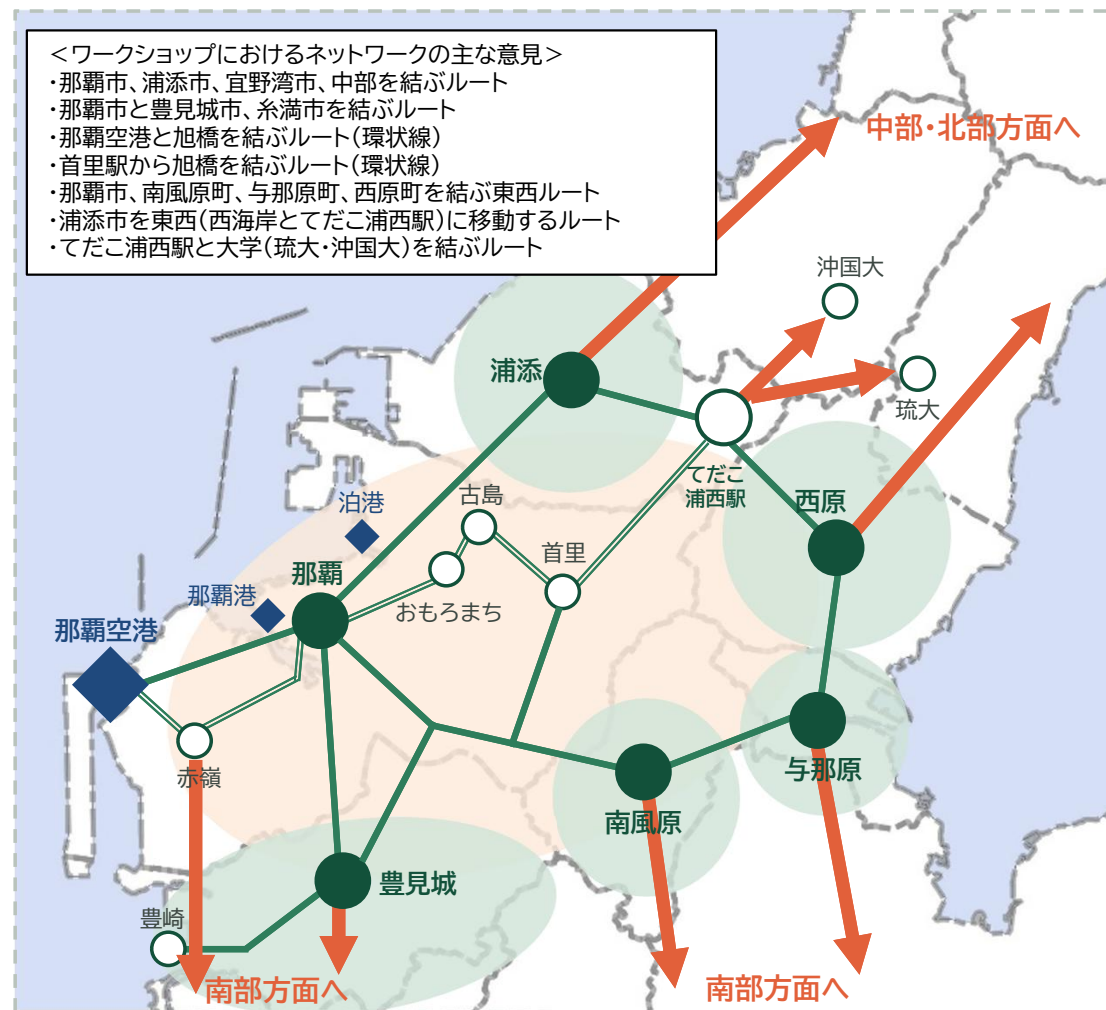
南北の交通軸をつくることで、都心部から南部や中部・北部方面にスムーズに移動ができる。また、那覇空港と都心部が分散して移動でき、渋滞やモノレールの混雑を抑制できる。

公共交通で東西に移動できる

那覇・豊見城と南風原・与那原、浦添と西原など、東西の拠点を結び、環状線をつくることで、那覇周辺地域を一体の都市として、気軽に移動ができる。

クルマを持たなくても移動できる

バス停やモノレール駅から目的地や自宅等まで、徒歩や自転車を
含めた多様な移動手段が選択できる。都心部の移動を公共交通
で担うことで、郊外から都心部へのクルマの流入を抑え、都心部
ではクルマに頼らない移動ができる。



-  ①圏域の外とつなぐ：那覇周辺地域と南部、中部・北部を結ぶ
 ②市町村どうしをつなぐ：那覇周辺地域を環状線として結ぶ
 ③市町村の中をつなぐ：バス停やモノレール駅と目的地や自宅等を結ぶ
 ④都心部の移動を公共交通で担う：郊外から都心部へのクルマの流入を抑える
-  圏域を繋ぐ結節点
  地域の拠点
  空港・港湾
 緑の面＝市町村の中を支える範囲
 橙の面＝渋滞緩和エリア

中部 南北の軸の強化に加え、地域拠点を中心に移動できる

ワークショップでは、那覇や北部へ向かう南北の移動に加え、西海岸と東海岸を結ぶ東西に移動できる公共交通が少ないこと、大学への移動手段(渋滞を含む)の強化が挙げられました。

中部地域では、南北への移動を強化すること、東西を繋ぐ公共交通を強化すること、地域拠点と目的地等を多様な交通手段で支えることを目指します。

移動がもたらすもの

那覇・南部や北部へ、スムーズに移動できる

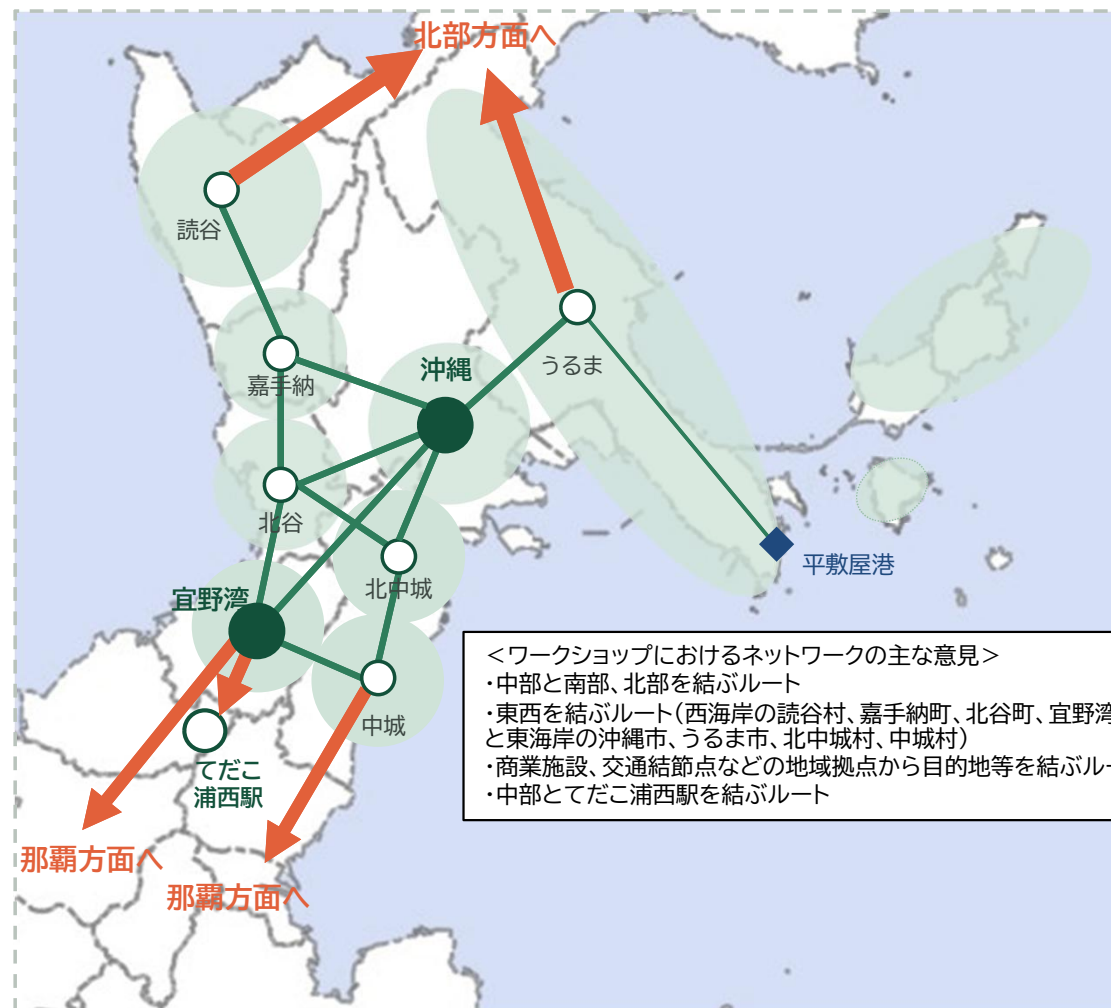
南北の交通軸をつくることで、渋滞に時間を奪われずに、那覇・南部方面に移動ができる。また、北部方面にもスムーズに移動ができる。

クルマがなくても、東西に移動できる

西海岸と東海岸を結ぶ公共交通を強化し、クルマがなくても東西に移動できる。また、基地返還後は、東西の公共交通ネットワークを強化し、近隣の市町村に移動ができる。

地域拠点を中心に、気軽に移動できる

商業施設や交通結節点(北谷GW、胡屋バスタ、てだこ浦西駅等)などの地域拠点から目的地や自宅、病院・大学等まで、多様な交通手段で支え、クルマに頼らず、通勤・通学や買物、通院ができる。



- ①圏域の外とつなぐ: 中部地域と南北を結ぶ
- ②市町村どうしをつなぐ: 中部地域の東西を結ぶ
- ③市町村の中をつなぐ: 地域拠点から目的地や自宅、病院・大学等を結ぶ
- 圏域を繋ぐ結節点 ○ 地域の拠点 ◇ 空港・港湾 緑の面 = 市町村の中を支える範囲

北部 中南部と速く結び、名護を拠点に圏域内の移動を支える

ワークショップでは、那覇・中部への通勤や通院、免許返納後の買物・通院や部活の送迎、観光客の足の確保が挙げられました。

北部地域では、中南部と素早く移動できること、名護を拠点とし、名護市と各市町村の地域拠点、市町村の地域拠点と集落を多様な交通手段で支えること、レンタカーを使わなくても観光地や離島と本島を繋ぐ港に移動できることを目指します。

移動がもたらすもの

中部・南部へ、気軽に移動できる

南北の交通軸をつくることで、北部に住んでいても通勤や専門的な医療が受けられる病院への通院ができる。また、那覇空港や中部に速く移動できる。

家族送迎に頼らず、自分で移動できる

名護を拠点とし、名護市と各市町村の地域拠点、市町村の地域拠点から自宅まで多様な交通手段で支え、こども・学生が自分で学校・部活、塾に行けるとともに、高齢者が免許を返納しても通院・買物ができる。

クルマなしで観光地や港と地域拠点を移動できる

観光地が公共交通で結ばれ、レンタカーを使わなくとも移動ができる。また、周辺離島の市町村と本島を繋ぐ港と地域拠点を公共交通で結び、シームレスな移動ができる。



- ①圏域の外とつなぐ: 北部地域と中南部を結ぶ
 - ②市町村どうしをつなぐ: 名護を拠点に各市町村、観光地、港を結ぶ
 - ③市町村の中をつなぐ: 各市町村の地域拠点と集落を結ぶ
- 圏域を繋ぐ結節点 ○地域の拠点 ◇空港・港湾 緑の面=市町村の中を支える範囲

離島

シームレスな移動を構築し、多様な交通手段で島内移動を支える

離島へのヒアリングやアンケートでは、自家用車への依存、運転手不足、整備士不足、観光客の増加に伴う2次交通の確保が挙げられました。

離島地域では、空港や港など、島民や観光客が多く集まる場所と市街地を結ぶこと、島の拠点と集落を多様な交通手段で支えること、観光客の移動手段を確保することを目指します。

移動がもたらすもの

シームレスな移動ができる

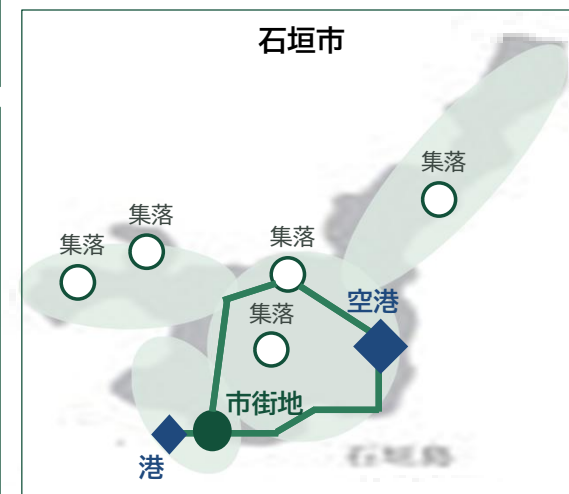
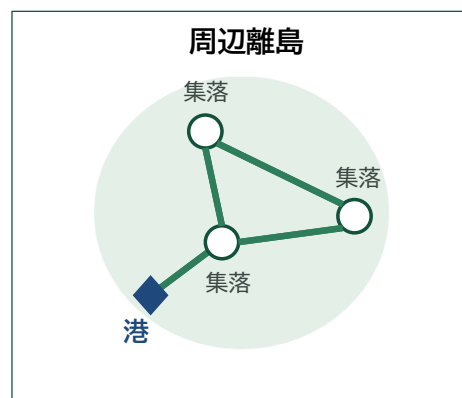
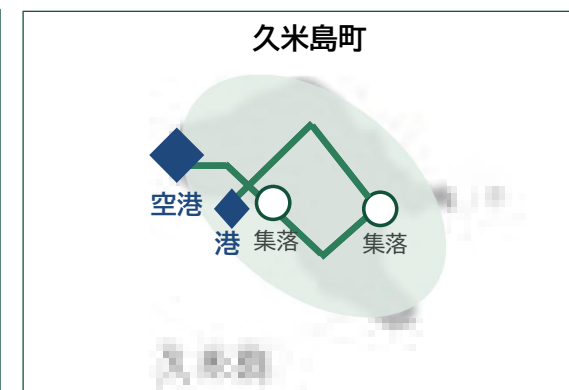
空港や港と市街地など、観光客も含めて人の行き来が多い地域間は、飛行機や船の離発着時間に公共交通のダイヤを合わせ、シームレスな移動ができる。また、クルーズ船寄港時の受入体制を強化するとともに、島民の交通手段を確保する。

島内拠点と集落を移動できる、選択肢が増える

島内拠点と分散している集落を多様な交通手段で支え、通院・買物ができる。また、地域によっては、自宅まで買物が届けられたり、自宅で診療が受けられるサービスが選択できる。

観光客が多様な交通手段で移動できる

小規模な離島は公共交通が無いこともあるため、自転車やレンタカーなども含め、公共交通以外の多様な交通手段で島内を移動することができる。



■ ①島内をつなぐ:島の玄関である港湾と中心市街地を結ぶ

■ ②島の中をつなぐ:島内拠点と分散する集落と繋ぐ

●市街地 ○集落の拠点 ◇空港・港湾 緑の面=需要に応じて支える範囲