

第4回 次世代交通ビジョンおきなわ策定に関する有識者会議 議事要旨

日時：令和8年年7月10日

場所：南部合同庁舎4階会議室

報告事項（資料1・資料2）

南木委員：

- 資料2の市町村職員ワークショップ参加者にある県・総合事務局職員は、参加エリアに関係のある業務の担当者と理解してよい。

事務局：

- 基本的に参加エリアに関係する職員が参加。ただし北部など居住地外のエリアは、広域的観点から参加したグループもある。

議題（資料3・資料4）

1. ペルソナ設定について

福田委員：

- ペルソナやワークショップは難しい問題設定である。予行練習済みか。
- 資料4の「どの地域とどの地域を結ぶべきか」の提案につなげるなら、ペルソナは居住地に加え学校・通勤先・病院など目的地まで想定しないと、地域間連結の提言に直結する結論は得にくい。ペルソナは「十代の高校生」等の大まかな設定でなく、より詳細に設定したほうがよいのではない。

事務局：

- 参加者に事前資料を配布し、ペルソナ設定も説明予定。県に過去の実施事例があり、委託事業者と共に設定することで多様な意見が得られる。
- ペルソナ詳細も各地域での議論には詳細な設定が必要。資料未掲載だが、例として北部は「特定の集落に居住し特定の病院へ通う高齢者」等で設定予定。
- 予行練習は未実施。25日まで時間があり、しっかり取り組む。

安藤委員：

- ペルソナ設定について、那覇・北部・南部と地域間で状況は大きく異なるが、同様の属性の人が感じる課題を地域間で比較する視点もある。地域間のペルソナ設定の関係性をどう考えるか。PT調査を参考にするため詳細は異なると思うが、大枠の構成を共通とするのか、完全に地域ごとに変えるのか。

事務局：

- ワークショップは地域ごとに行うため、ペルソナは地域ごとに全く異なる属性を想定。例として北部は「国頭村奥間に居住し免許を返納、月2回は辺土名周辺の診療

所、月 1 回は名護市の県北部病院に通院、週 1 回村内で買い物。バス停までの移動や名護方面のバス便の少なさに不安」等。恩納村のホテル勤務者など就労が観光に寄った地域もあり、各地域に即した詳細な設定を検討。

石垣委員：

- ・ ペルソナは具体的な地点間の移動を設定するよう依頼し、根拠として PT（パーソントリップ調査）や各市町村 WS の結果を反映し、現状を捉えたペルソナが反映されると期待。
- ・ 今回の参加者は参加可能な属性に限られるため、発言・参加がしにくい方のペルソナを組み込み、参加者に多様な立場から意見を述べてほしい。

2. ワークショップの進め方・参加者編成について

石垣委員：

- ・ ワークショップの進め方は別の場で意見済み。なじみのない市町村グループに配置される参加者もやむを得ず生じるため、地域編成の現状を伺いたい。

事務局：

- ・ なじみの薄い地域は議論しづらいため、できるだけ希望を尊重して編成。地域が変わる方には事前説明し、納得いただける形で進めたい。

南木委員：

- ・ 参加者の属性が細かく分類されているが、1 人が 1 地域に参加する形か、1 人が各ブロックすべてに参加する形か。

事務局：

- ・ ワークショップは午前に那覇周辺・南部、午後に中部・北部を行うため、同一時間帯に同じ人が複数に出るのは難しく、那覇周辺・南部は属性に応じて一人ずつグループに割り振る。

南木委員：

- ・ 資料 3 ページの進め方について、事務局が地域ごとの特性を事前に情報提供し、それをイメージして参加いただくのか。
- ・ 貴重な参加者なので、誘導するより自ら発言していただく形が望ましく、ファシリテーターが引き出すことになる。
- ・ 自分ごとに限らず、家族や友人など身近な人も踏まえた「こうあってほしい」という発言や、交通に限らず環境なども含めどのようなまちが望ましいかを参加者自身の意見として述べてもらうのもよい。

事務局：

- ・ 資料 3 の 4 ページで当日説明する資料として、資料 2 で交通の現状課題を地域ごとに説明する予定。これまでの市町村 WS の意見も整理して机上に置く。
- ・ ただし参照するよりも、自身の生活や身近な交通の困りごとをイメージして参加す

る方が多いと考える。

- 土日で長時間のため参加者は少ないと見込んでいたが、申込フォームの意見欄に多くの記入があり、交通改善への思いのある方が多く参加するため、多様な意見を期待。

3. 圏域・地域別の課題（宮古・八重山／北部）について

石垣委員：

- 市町村・職員 WS を含め宮古・八重山圏域は未実施とのことだが、今後、個別ヒアリング以外に沖縄島圏域同様の集の意見交換の場も想定しているか。
- ビジョンは沖縄県全域が対象のため、地域間でレベル感に差が出ないように進めてほしい。

事務局：

- 宮古・八重山では WS 形式は現時点で想定なし。まず個別の意見交換・ヒアリングを行う。市町村等から開催を望む声があれば検討。

親川委員：

- 北部は公共交通の空白地帯であり、その解消を大きなテーマにしてほしい。

事務局：

- 北部の交通空白地域は、民間路線バスが採算上運行しない地域が多いとの意見が市町村から多い。市町村がコミュニティバス等を運行するが、例えば国頭村から他市町村を経由して名護まで運行する場合、既存事業者と調整しないと客の奪い合いとなり持続性が難しいとの意見もある。地域を越えたコミュニティバスのようなものの運行を県も含め整理したい。

4. 地域拠点の設定とネットワークについて

安藤委員：

- 資料 4 の 2 ページ「結ぶべき地域間の移動」について、地域拠点は事前に指定してするのか、ワークショップで参加者から抽出するのか。

事務局：

- 地域拠点はワークショップで白地図を用意し、役所・病院・商業施設など主要な場所をあらかじめマークして示し議論。参加者から拠点が挙げれば、それを中心にネットワークが形成され则认为。拠点を議論しやすい環境を整えたい。

安藤委員：

- 地域拠点は具体的な目的地や施設程度の小さな単位か。
- 地域により状況や拠点間距離が大きく異なるため、その点を考慮して進めてほしい。

事務局：

- 沖縄県は交通結節点が少なく、面積の狭い市町村では地域拠点の有無自体に意見も

ある。行政と住民が想定する拠点にずれが生じ得るため、こちらから拠点を断定せずワークショップを進めたい。

神谷座長：

- 拠点は、沖縄の自治体は非常に小さく計画上 2～3 拠点を挙げるが、そうではなく例えば 3 自治体で 1 拠点と捉え、人流・買い物圏・通勤圏から大きく 4～5 地区に分ける。具体施設名は書かずとも拠点間を軸で結ぶ。現在の軸は那覇～普天間、与那原方面、モノレールで、基幹バスでは北谷方面の話もある。
- 拠点と軸について、例えば 10 分に 1 本など最低限のサービスレベルで定時性を担保し、手段としてまず終日バスレーンを目指し、2045 年を見据えれば専用空間での自動運転も現実的では、という議論をするのかしないのか。

安藤委員：

- 最後にネットワーク概略図を打ち出す点が気になる。地域拠点について、今あるものをどうつなぐだけでなく「ここに拠点があってほしい」、交通結節点に地域拠点や別の機能を備えた場所、住む地域に他にどんな機能が欲しいか、拠点はどこあるべきか、も一緒に抽出できる聞き方をすると最後のビジョンに役立つ。
- 参加者は現状イメージが強いため、新しい視点が出やすいファシリテーション・情報提供・進め方にするとよい。

神谷座長：

- 拠点は今ある「スーパー」「病院」の具体名が挙がるだろうが、そうした機能を持つ場所へ月 1 回・2 週に 1 回行く、それらを集約させる（例：駅前に病院や商業施設を集める、新設もよい）、そこに軸を通す。
- 与那原の結節点に MICE 施設や港湾で検討中のものがあるようだが、どんな機能を集約し、与那原町・西原町の人だけが使うのか、南城市・中城村も含めて考えるのか、というレベルで、今ある具体施設でなく、どんな機能をつなぎ拠点に持たせるかを WS で引き出してほしい。

5. 将来ビジョン（2045 年）の視点と最終アウトプット

神谷座長：

- これは 2045 年を目標とした議論のはずだが、現状の話に終始し、将来社会のあるべき姿の議論がほとんど出ておらず、現状に偏っているように思う。
- 最終的に示す絵が現状課題への回答ばかりになりそうで、最後にどこへ落とし込むイメージか。

事務局：

- 2045 年を見据える点はワークショップでも参加者に意識してもらいたく、鉄軌道や現在・今後の取り組みも含めその場で情報提供し、意識した意見を出してもらおう想定。

- ・ 離島も自動運転導入が話題に上ってよく、現在ない技術でも 2045 年には存在する前提で意見をいただく想定。

神谷座長：

- ・ ビジョンの最終アウトプットとして、この会議体として「ここを通すべき」と明示するのか、言葉だけの表現にとどめるのか。

事務局：

- ・ ネットワーク概略図では「この辺りをしっかり通す」「バスレーンをここまで延ばす」等や、軸は県が責任を持って整備する部分も多いため、ある程度県が示した上で意見をいただき、多少の修正はあってよいと考えている。
- ・ 与那原方面など新しい地域拠点・交通結節点も位置づけ、新しいモードも含めたネットワーク図を示したい。

神谷座長：

- ・ その叩き台はどこで出てくるのか。会議は第 7 回までであるのか。

事務局：

- ・ 資料 1 のビジョン検討プロセスでは現在ステップ 2「地域ごとの交通の在り方」を議論中。結ぶべき拠点間を議論の上、そのサービスレベル（頻度か速達性か）をステップ 2 からステップ 3 で取り組みの方向性として検討。
- ・ 県には那覇～名護間を 60 分で結ぶ考え方があり、達成には速い交通モードしかないため鉄軌道を導入すべきという考え方。
- ・ 今回は 2045 年にどの拠点間を結ぶ必要があるかに加え、頻度・速達性・渋滞等も含め、どの交通モードでどのサービスレベルまで達成できるかをステップ 3 の地域ごとの取り組みの方向の中で議論する想定。

神谷座長：

- ・ 叩き台は第 6 回に出てくるイメージか。

事務局：

- ・ 第 5 回と第 6 回の間で、ステップ 2 の整理の進捗や県民意見にもよるが、遅くとも第 6 回にはある程度のものが出てくる。

石垣委員：

- ・ 未来の話は今の流れでは抜け落ちており指摘のとおり。ただワーク 2 の最後に「どんな交通があればよいか」を議論する時間を確保しており、その時点で現在の問題解決でなく、将来どこがどうつながり、どこで何ができればよいかという聞き方ができれば解決する。
- ・ ワーク 1 は現在の問題意識で行うが、ワーク 2 は将来のビジョンを作ると各グループに伝えた上で、冒頭に事務局が用意する各圏域の課題資料の説明を踏まえ、「将来どのようなものがあるとよいか」の視点で考えてもらうよう各ファシリテーターが指示するプロセスは必要。その中で「どこが結節点になるとよいか」「この辺りに集

約するとよい」という話が出れば望ましい。

大谷委員：

- 県民ワークショップで制約がないと、アンダーパス新設やインターチェンジ拡大など実現に大きな制約を伴う意見も多く出るかもしれない。前提となる制約を何らかの形で位置づけることは想定しているか。

事務局：

- ビジョンの性質上、予算的制約で議論範囲を限定することは想定せず、県民の意見をしっかりと伺いたい。整備を求める意見の根底にある課題・背景を整理し、代替案も含め交通の在り方を多角的に議論したい。

6. 過疎地・離島・高齢者の移動とまちづくりについて

神谷座長：

- 拠点・軸などのネットワークをしっかりと議論するには1時間半程度では厳しく、十分な議論の時間が必要。
- 国頭の免許返納高齢者の話に関し、厚生労働省は「住み慣れた場所で最後まで」という地域介護の考え方を示し、その方向も一つの考え方。一方でやんばるの山村は今後さらに人口が減り、そもそも介護サービスを維持できるのかという問題がある。今の場所に住み続けたい思いは理解できるが、公的サービス提供にはある程度集約して住む必要もある。
- 通院・買い物は生きる上で必要であり支えるべき移動だが、あらゆる居住地すべてへの対応は不可能。住み方・住む場所も含め「少なくとも国道58号沿線まで集まってほしい」といった議論も要る。
- 高齢化率の低い離島があるが、それは介護福祉サービスを行っていないためで、「住めない」となると島を離れるため高齢化率が低い。それが望ましい姿かどうかも論点。
- ありがたい姿は理解できるが、現実的にその選択肢を取り得るか。バスもタクシーも一度もなかった島に今から導入するのか、介護サービスや診療所のない島でそのサービスを考えるのかは厳しい問題。県の立場では厳しいが、委員からの意見として「こうした意見があった」と残すだけでも必要。

事務局：

- 介護や高齢者サービスを担う事業者の意見も伺う必要がある。過疎地・縁辺部の移動は市町村の役割が非常に重要。
- まちづくりと交通はコンパクト&ネットワークで進めるが、市町村がそこまで集約化できるかは地域により難しく、今回の議論では踏み込めない可能性がある。
- 離島も新規のバス導入というより、市町村のコミュニティバス・巡回バスの維持、地元事業者の輸送資源の活用など複数の選択肢があり、地域ごとに地元の声を聞き、

点在して居住する方の移動をどう支えるか検討が必要。

- 交通政策と介護など異なる分野の課題と必ず関連するため本ビジョンでは解決できないが、「ビジョンとして 2045 年までに解決に向けて努力すべき」と記載することは可能。

神谷座長：

- 市町村が担う部分について県が飛び越えて発言しにくいのは理解する。ただ具体的な島名は挙げずとも、人口規模・高校の有無・小学校区程度の単位でどんな選択肢があるか、既存の技術・仕組みでできること、自動運転など今後の技術を含めればここまで考えられる、と示すことはできる。最終選択は市町村でよいが、そこまでは示してほしいので検討を。

神谷座長：

- 先日訪れた佐渡ヶ島も人手不足で本土から移住者を受け入れる際、来る人は免許を持たないため、受け入れる建物自体をバスの利便のよい場所に民間借り上げも含め設置している。
- 県内離島も同様に、住む場所と働く場所がつながる施策を特に離島市町村では一緒に考えないと「行くために免許を取らねばならない」ことになる。
- 沖縄は免許保有が当たり前の前提で議論しているが、免許を持たない人が増える中でその議論が必要。交通ビジョンなので建物の話は不要だが、その考え方が必要という点はコメントとして残す必要がある。

事務局：

- 交通はまちづくりと一体で進めることが重要で、市町村との意見交換では彼らの今後のまちづくりも踏まえ「どこに新しい交通結節点・乗り継ぎ拠点が必要か」を議論したい。
- 離島は観光客に加え高齢者も増え、自ら運転できない人が増える前提から、免許がなくても移動できる環境が必要で、まちづくりや地域の在り方も含めビジョンに位置づけ可能。

7. 県民の意識に関する議論について

南木委員：

- 参加する県民に、交通がどうあってほしいかだけでなく、県民として交通にどう向き合うべきかというやり取りはするのか。公共交通を使っていない人の「こうなれば使う」や、送り迎えの多い現状をどう変えるかなど、意識を変える視点があってもよい。

事務局：

- 公共交通の利用促進は県・国等が取り組んでいるが、今回の参加者の意見欄に「県の利用促進は分かるが、朝夕はバスがないのに利用促進を強く発信するのは実態に

合っているのか」という声もある。どこで・どの時間帯に・どこへの移動が必要かを理解した上で発信しないと実態と乖離し、県民の理解は得にくい。

南木委員：

- これまでの蓄積で「こうなれば使える」というメッセージを県民から受け取っており、それを改善するのは交通事業者側というステージになっているのか。

事務局：

- 地域ごとに交通事情が異なるため、「この頻度で走れば乗れる」「これぐらいのサービスレベルを求める」等の意見を今回の WS でも積極的に伺いたい。
- それを踏まえ、路線バスが必要か、地域の巡回バスで足りるか、鉄軌道でなければならぬか等の意見が出ると考えており、今回の趣旨の一つ。

8. 観光客の移動実態について

親川委員：

- 各種ヒアリングの中で、公共交通を将来にわたり担保する意味では観光客が重要で、その扱いが課題。

事務局：

- 公共交通の維持には観光客の移動確保も重要で、県民の足と観光客の足の双方を維持できるネットワークを構築したい。県民 WS では観光事業者にも声掛けし多数の参加を得ており、事業者からも交通改善を求める意見が期待される。

神谷座長：

- 観光客について、日本全体としてインバウンドできた人がどこへどのように行っているかのデータがよく分からない。県観光部局の「どこへ行ってもほしいか」はあるが、観光客が実際どこへ行っており・どこへ行きたいか、の資料がない。
- 日本人でもレンタカー利用者の動きは分かるが約 3 割は非利用で、その層の観光の仕方は不明。県は観光客に公共交通で島を巡ってほしいと言うが、今来ている人の実態を把握できていない。実態の把握を踏まえどうしたいのかを考えたい。

事務局：

- 観光は観光部局にデータの有無を確認するが、内地では免許を持たない若い世代が増え、レンタカーがないと観光できない沖縄が敬遠されつつある危機感もあり、各観光地へ移動できる二次交通を交通政策に位置づけて進める必要がある。

大谷委員：

- WS で準備する資料について、県の実態調査の自由回答程度でもよいので、二次交通・公共交通に関する要望・不満が過去データとして相当蓄積されている。「観光客は公共交通にこうした利便性を求める」等の現状把握データを、当日準備する資料でどれだけ示すか工夫すれば参加者の自発的な判断も良い意味で広がる。

事務局：

- 観光部局が那覇空港と旭橋で観光案内所を委託運営しており、観光客から最も多い相談は「どこへどう行けばよいか」「何に乗ればよいか」「どこから乗ればよいか」等の交通相談と聞く。その相談内容を取りまとめた資料が観光部局にあると思われ、活用してWSに臨みたい。

9. 公共交通の持続について

神谷座長：

- 資料2の6ページ中ほど右側に「観光交通で収益を確保し生活交通の費用負担を上げない」旨の記載があり、解釈の幅はあるが、例えば石垣空港からのバスは観光客で成り立つ。竹富町の離島航路も民間2社が補助なしで運航するが、補助なしで運航できるのは八重山・宮古のような観光客の多い地域ぐらいではないか。エコノミーモデルとして、すべてを公的支援で行うのではなく、どのようなエコノミーモデルを考えるのか。
- 人口規模や観光客数から、拠点とネットワークを維持する意味でこうした公共交通の維持の仕方が必要。過疎地域では、ふるさと納税的に出身地に残る親等のため公共交通維持の資金を払う仕組みを持つ自治体や、リゾート施設の職員送迎バスと路線バスを組み合わせる例など様々なやり方があり、検討中のものもある。どこかの段階でエコノミーモデルの話もあった方が絵に描いた餅にならず、市町村単独では厳しいのでこの中で描きたい。

親川委員：

- 病院送迎・ホテル送迎・ボランティア輸送・タクシー等々あるが、特に公共交通空白地域でも、二次交通だけを使う観光客も一定程度いる。那覇空港で障害者等の窓口を運営しているが、高齢の方はレンタカーを怖がる、免許があっても二次交通だけで旅行したい方が一定程度いる。
- 地域により病院送迎・ホテル送迎が今後の資源になる。WSで例えば「人口が減る」怖さもしっかり見せると新しい意見も出るため取り組んでほしい。

10. 今後の進め方について

神谷座長：

- ネットワークの話は触りだけでも第6回ではなく次回会議に出してほしい。
- 経済界の「リデザインの県民会議」でも意見が出てグループワークも記載されており、その話を多少入れてもよい（丸ごと受け入れる意味ではない）。
- タクシー協会が「観光客に利用してもらった収益を活用して住民の足を確保する」取り組みを検討しているようなので、ヒアリングに行ってみてほしい。

以上