

次世代交通ビジョンおきなわ

【第3回 策定本部】

～ ステップ2「地域ごとの交通のあり方」とりまとめ ～

0. ビジョン策定の目的

1. 検討プロセス
2. ステップ1「沖縄が目指す未来像」
3. ステップ2「地域ごとの交通のあり方」
4. ステップ3「地域ごとの取組の方向性」
(参考)

参考①次世代交通ビジョンおきなわの構成案

参考②公共交通ネットワークの考え方（案）

参考③ビジョンの推進に向けて

参考④新たな部のイメージ

令和8年8月24日
沖縄県 交通戦略推進課

0. ビジョン策定の目的

0. ビジョン策定の目的

沖縄県では、これまで自動車の普及に対応するための道路整備（国道や市町村道の整備を含む）や渋滞対策、路線バスの維持・確保、速達性等の向上を図るためのバスレーンの導入・延長、基幹バスシステムの整備、ノンステップバスの導入、キャッシュレス対応としてのOKICA導入のほか、都市内交通として、定時性、速達性を備えた沖縄都市モノレールの整備・延長など、県民生活や観光を支える交通基盤の充実に取り組んできました。

また、県土の均衡ある発展のため、那覇と名護を結ぶ沖縄本島の骨格軸となる鉄軌道の導入に向けた調査・検討等を行ってきました。

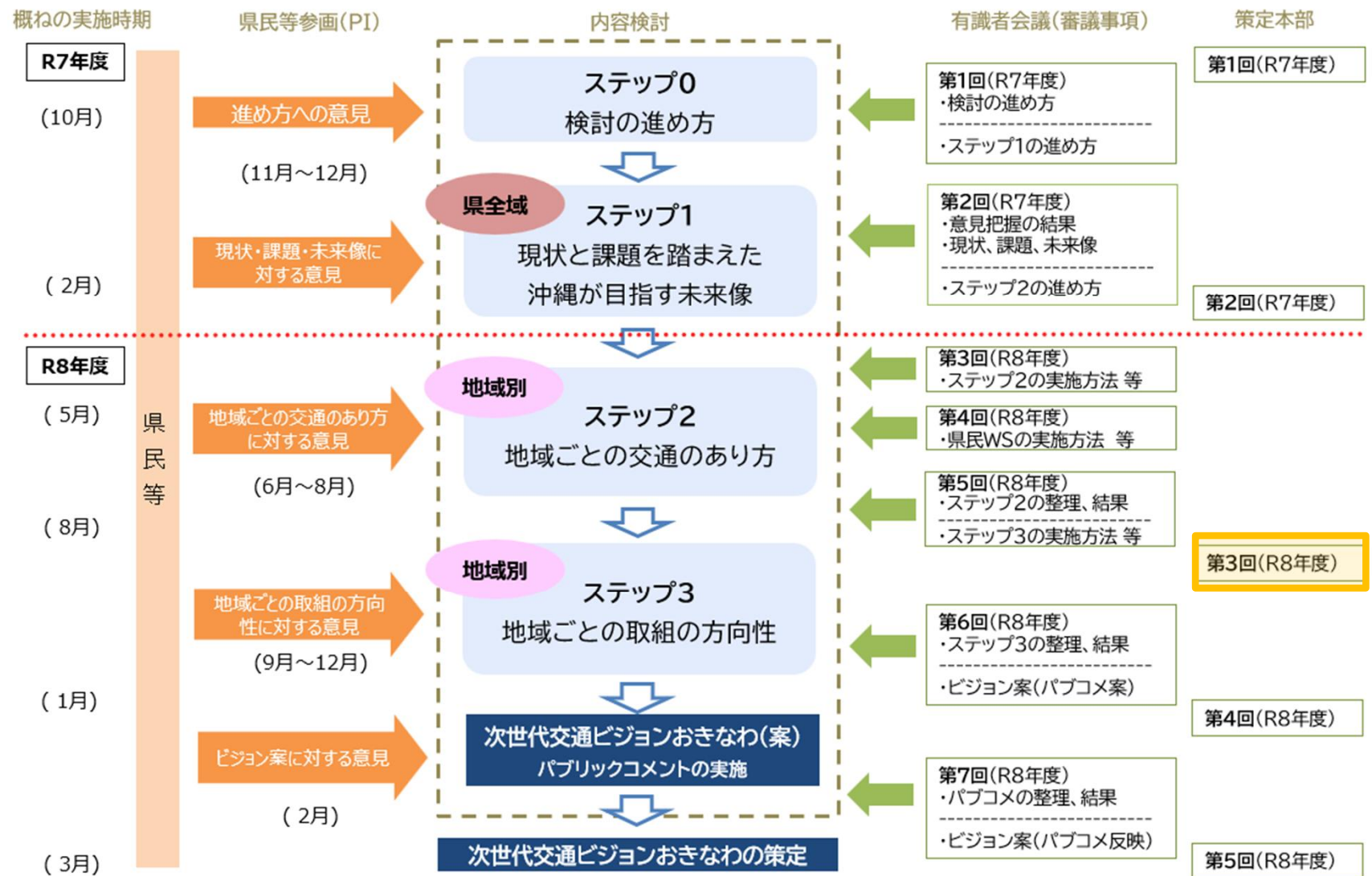
一方、沖縄における交通を取り巻く状況が急激に変化する中で、バスの減便等による公共交通空白地域の発生など、これまでの取組の延長だけでは対応できない課題が顕在化していることから、深刻化する交通渋滞への対応、自動車を運転できない高齢者や増加する観光客の交通手段の確保など、早急に対応策を検討し、実行する必要があります。

そのため、「中南部都市圏の交通渋滞の解消」及び「公共交通空白地域の解消」の2本の柱を中心に、戦後100年（2045年）を見据えた陸上交通（本島・離島）のグランドデザインを描く「次世代交通ビジョンおきなわ（以下「ビジョン」）」を策定する必要があります。

1. 検討プロセス

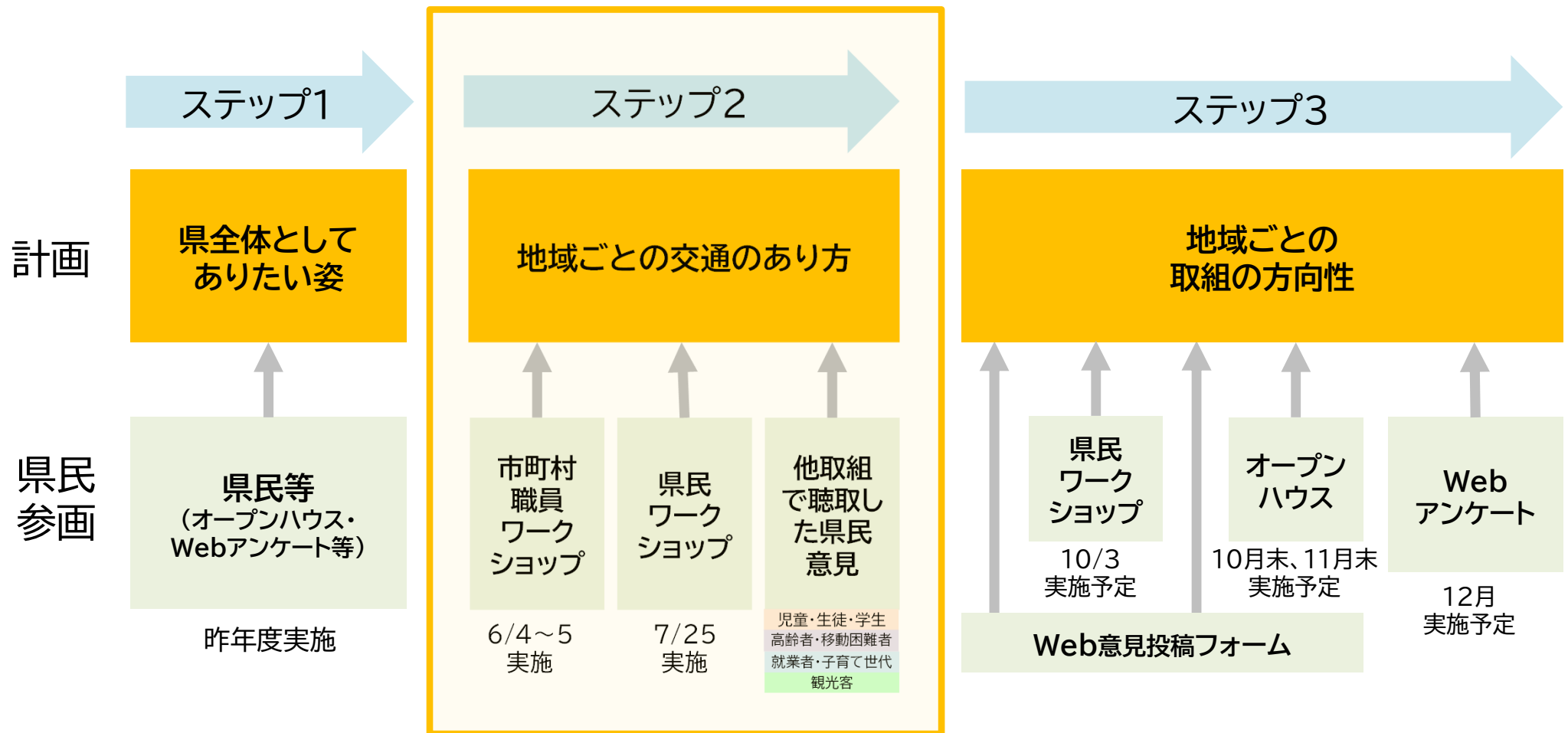
1-1. ビジョンの検討プロセス

- ビジョンは大きく4つのステップから構成され、昨年度はステップ0「検討の進め方」、ステップ1「沖縄が目指す未来像(案)」の検討を実施した。
- 現在は、地域ごとの特性に応じた「地域ごとの交通のあり方」を検討している段階であり、今年度中に「地域ごとの取組の方向性」の検討まで進め、次世代交通ビジョンおきなわを策定する。



1-2. ビジョン検討と県民参画の関係性

- 昨年度実施したステップ1では、県全体としての「沖縄が目指す移動の未来像」を整理するため、オープンハウス等を通じて、広く県民参画を実施した。
- ステップ2では、市町村職員を対象としたワークショップ、県民ワークショップ、他取組で聴取した県民意見を踏まえ、県全体のありたい姿を実現するための「地域ごとの交通のあり方」の整理を実施した。
- 今後実施するステップ3では、Web意見投稿フォーム、県民ワークショップ、オープンハウス、Webアンケートを通じて、取組の方向性を検討する。



2. ステップ1「沖縄が目指す未来像」

2. ステップ1における検討成果 「沖縄が目指す未来像」

- ・昨年度に実施したステップ1では、沖縄21世紀ビジョンの将来像や、オープンハウス等を通じて収集した県民意見を踏まえ、「移動」を切り口として将来の姿を具体化し、沖縄が目指す5つの未来像を整理した。

沖縄21世紀ビジョン 5つの将来像

- 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け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することで、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することで、自分らしく生きがいを持ち、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

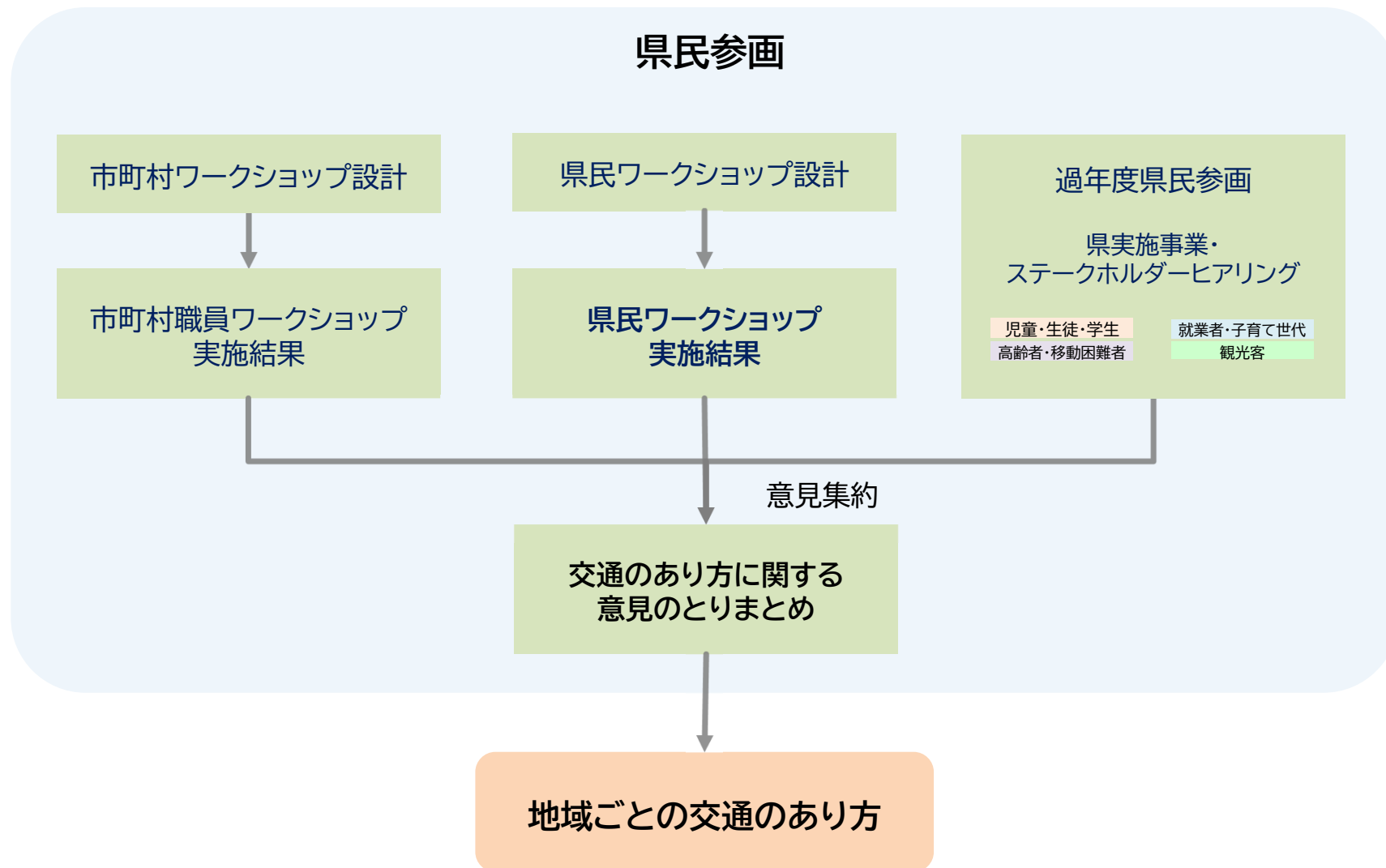
(5)将来にわたって移動が支えられ、暮らしや活動を次世代へ繋ぐ地域を築ける

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

3. ステップ 2「地域ごとの交通のあり方」

3-1. ステップ2の県民参画とアウトプットの関係性

- 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。



3-2. 「地域ごとの交通のあり方」の整理方法

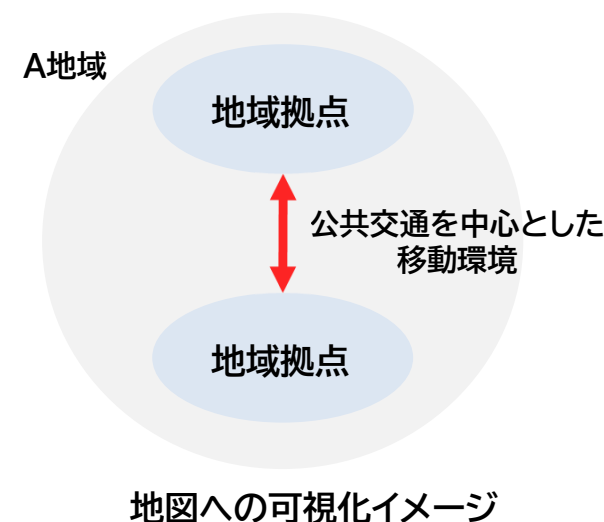
- ・ステップ2「地域ごとの交通のあり方」では、県民意見等を踏まえ、「結ぶべき地域間の移動」と、それを担う「交通の役割」を議論し、地域ごとの交通のあり方を整理する。
- ・「交通の役割」については、様々な視点(サービスレベル等)から整理する。

「交通のあり方」記載方針

- ・ どの地域を結ぶ必要があるのか
- ・ どのような役割を持った交通で結ぶ必要があるのか

記載(例)

- ・ A地域では、地域拠点間を住民・観光客を含む誰もが、円滑かつ速やかに移動できる、公共交通を中心とした移動環境が求められる。
- ・ また、運行ルートや乗り場、ダイヤ・運行情報が分かりやすく、初めて訪れる人でも迷わず利用できる環境を形成するとともに、限られた運転手や車両を活かしながら持続的に運行できる仕組みが求められる。



交通のあり方に関する 意見のとりまとめ

交通のあり方に関する意見(例)

- ・県民(観光客)の車利用を減らして渋滞を減らすべき
- ・県民(観光客)が路線バスで素早く移動できるべき
- ・県民(観光客)の足を確保すべき
- ・バスのルート・ダイヤ情報が分かりやすく伝えられるべき
- ・バス運転手が少なくとも、運行できる体制が整っているべき

未来像の実現に向けた視点

- 移動時間の見通しやすさ
- 移動時間の短縮
- 誰もが移動できる環境
- 移動に関する情報のわかりやすさ
- 持続可能な移動環境

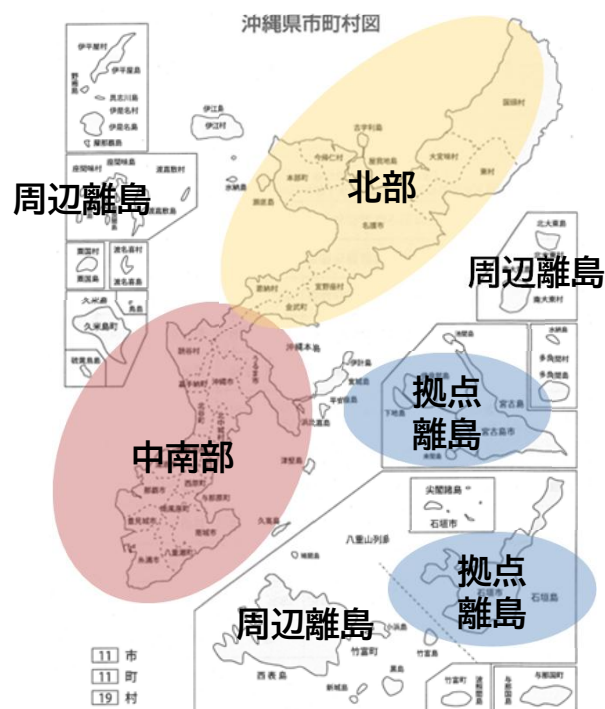
3-3. 移動に関する未来像の実現に向けた視点

- 未来像の実現のため、下記の視点で「地域ごとの交通のあり方」を整理する。
- 各視点は、これまでの県民参画で得た移動に関する課題をもとに、交通のあり方を確認する観点として整理したものである。
- 各地域において、視点を一律に満たすことを前提とせず、地域特性に応じて必要な視点を整理する。
- 視点は、今後の県民参画で得られる意見も踏まえ、必要に応じて更新(再整理)する。



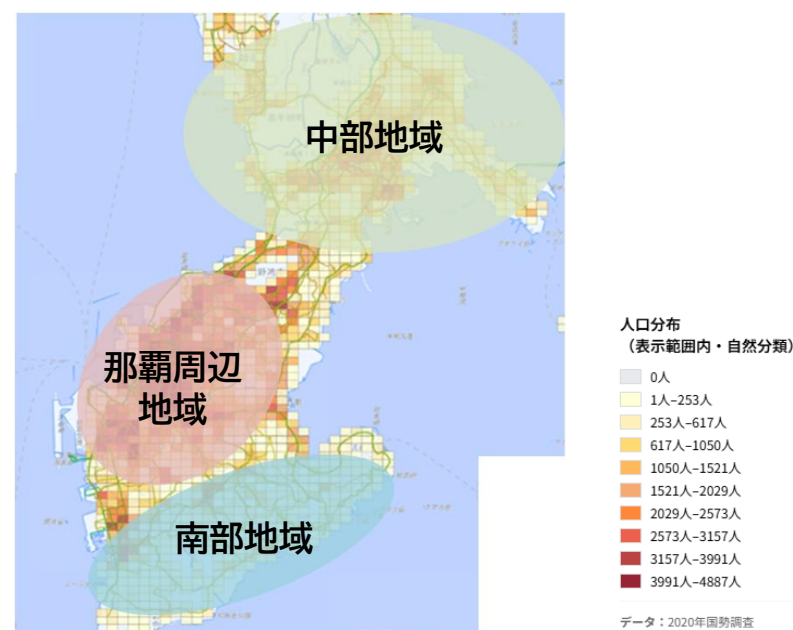
3-4. 検討地域の整理

- ・沖縄県は、地理的特性や人口分布、公共交通の整備状況等により、地域ごとに移動特性や交通課題が異なるため、地域特性を踏まえた交通のあり方の検討が必要である。
- ・本ビジョンでは、県全体を北部・中南部・離島に区分して検討しており、中南部については、人口集積や那覇との関係性、地域内拠点の有無等を踏まえ、さらに3圏域に区分する。
- ・また、離島地域については、交通インフラの整備状況や生活サービスの集積状況等を踏まえ、宮古・八重山などの「拠点離島」と「周辺離島」に区分する。



検討地域の区分

資料：沖縄県「沖縄県市町村図」をもとに作成



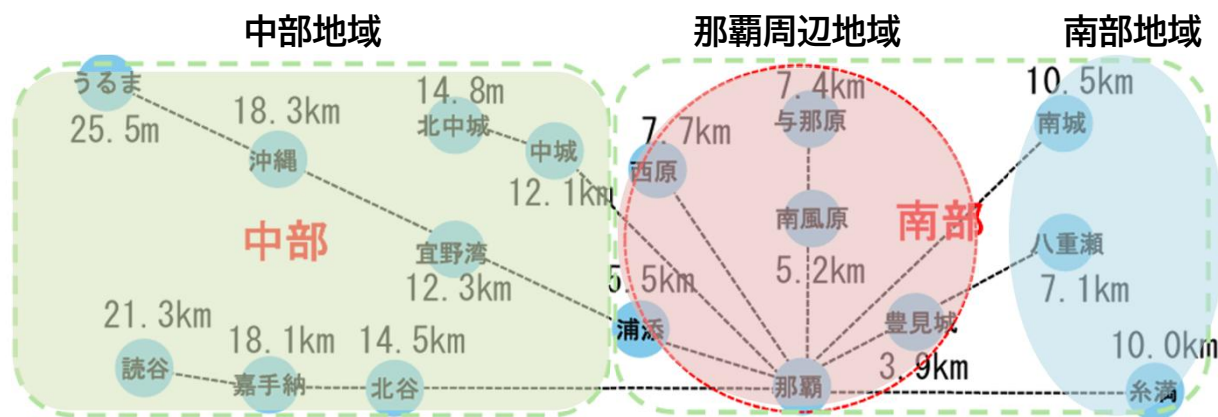
中南部都市圏の検討地域区分

※人口密度や鉄軌道・バスの運行状況を加味して区分

資料：国土交通省「現状可視化ツール」をもとに作成

3-5. 中南部圏域の区分の考え方

- ・中南部地域は一体的な都市圏を形成しているが、那覇との距離、人口規模・密度、地域内拠点の有無などにより、地域ごとに交通課題の性格が異なるため3区分に分類した。
- ・那覇周辺地域は那覇に近接し、人口規模・密度が大きい6市町村で構成される。路面電車や新交通が導入されている広島市中心部とも比較しやすく、渋滞等を含む都市型の交通の検討対象として区分する。
- ・南部地域は那覇へのアクセスが考えられる一方、那覇周辺地域に比べて人口規模が小さく、距離もある3市町村で構成される。都市型交通に加え、交通空白解消等の観点が必要な地域として区分する。
- ・中部地域は那覇から連続する市街地を形成し、宜野湾市・沖縄市・うるま市など地域核を有する8市町村で構成される。那覇方面への移動に加え、米軍基地の跡地利用のまちづくりを含めた検討が必要な地域として区分する。



那覇市(県庁・市役所周辺)から各市町村(市役所・役場)への直線距離

中南部都市の概要

都道府県	市町村	人口 (人)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
沖縄県(沖縄本島)	中部17市町村	1,220,507	483.49	2,524
	中部8市町村	492,737	247.92	1,987
沖縄県(沖縄本島)	読谷村	41,656	35.28	1,181
	嘉手納町	13,124	15.12	868
	うるま市	126,607	87.02	1,455
	沖縄市	141,933	49.72	2,855
	北谷町	28,380	13.91	2,040
	宜野湾市	100,032	19.80	5,052
	北中城村	18,185	11.54	1,576
	中城村	22,820	15.53	1,469
	那覇周辺6市町村	588,885	112.07	5,255
	浦添市	115,666	19.44	5,950
	那覇市	312,433	41.46	7,536
	豊見城市	65,163	19.33	3,371
	南風原町	40,844	10.76	3,796
	与那原町	19,608	5.18	3,785
	西原町	35,171	15.90	2,212
沖縄県(沖縄本島)	南部3市町村	138,885	123.50	1,125
	糸満市	61,257	46.60	1,315
	八重瀬町	32,020	26.96	1,188
沖縄県(沖縄本島)	南城市	45,608	49.94	913

資料: 沖縄県「沖縄経済ハンドブック2024年度版」

3-6. 県民ワークショップの概要 開催日程・参加者

- 地域ごとの交通のあり方について、**多様な属性・立場の県民と意見を交わしながら検討を深めることを目的**とし、県民ワークショップを**7月25日（土）**に実施した。
- 実施にあたり、**6月11日の知事定例記者会見で周知**を行い、**県のHPやSNS等を用いて広く公募**を行った。
- また、高齢者を支援する方々やひとり親世帯を支援する団体、観光事業者など、個別に声掛けを行った。

2026夏・秋
次世代交通ビジョン
おきなわ
沖縄県

県民ワークショップ開催

ひととまちをつなぐ、 次世代交通を考える。

～交通が変われば、まちが変わる～

沖縄県では、将来に向けた沖縄の新しい交通のあり方を描くため、
「次世代交通ビジョンおきなわ」の検討に着手しています。

交通ビジョンを描くため、

「県民ワークショップの参加者」を募集します

申込期間延長
しました！

令和8年7月7日
まで受付中！

ワークショップ①（地域ごとの交通のあり方）

開催日時：令和8年7月25日（土）10～13時 または 14～17時

開催場所：沖縄県立図書館3階ホール（那覇市泉崎1-20-1）

参加条件：ワークショップ①と②の両方に参加できる方

募集人数：40名程度 参加決定者には改めてご連絡します

ただし、参加希望者多数の場合は、所在地、勤務地、年齢などを考慮し、事務局において選定します。
また、ワークショップは、議論を深めるため、北部・中部・那覇周辺・南部の4グループに分けて開催します。

ワークショップ②（地域ごとの取組の方向性）

開催日時：令和8年10月3日（土）10～13時 または 14～17時

※地域ごとに開催時間を振り分けます。
開催時間については、選考結果とあわせてお知らせします。

開催場所：沖縄県立図書館3階ホール

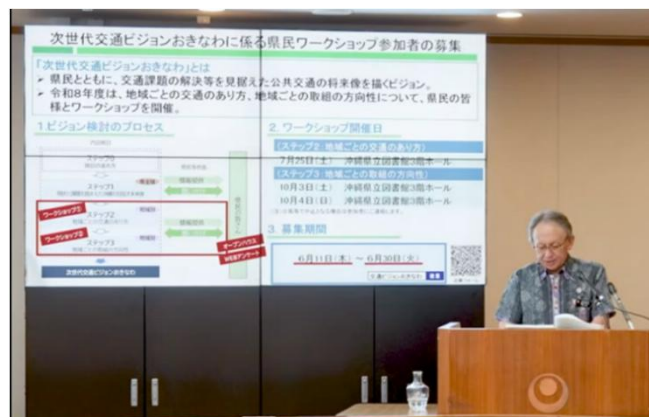
参加条件：ワークショップ①の参加者

オープンハウス、WEBアンケートも実施予定です

令和8年11月～12月頃予定

皆様のご意見やお考えをお聞かせください！

県民ワークショップ開催案内チラシ



令和8年6月11日 知事定例記者会見



わったーバス党ホームページでの募集案内

【参加申込期間】

令和8年6月11日（木）～7月7日（火）

【参加者】

47名（うち女性13名）

（年齢別内訳）

10代	2名	20代	9名
30代	9名	40代	14名
50代	6名	60代	6名
70代	1名		



県民ワークショップの様子

3-7.ステップ^o2における意見のとりまとめ

・各種県民参画で聴取した意見から作成したステップ2「地域ごとの交通のあり方」を地域ごとに示す。

南部

- ・那覇方面と速達性の高い移動手段で接続
- ・南部の自治体で広域的に連携し、市街地間の接続
- ・那覇までの移動時間の短縮
- ・市町村役場をつなぐ
- ・南部の観光地を結ぶ周遊ルート
- ・大学生が通学しやすい公共交通
- ・自宅と市町村内の病院、スーパーを結ぶ
- ・役場から観光地への移動

中部

- ・那覇方面に接続する速達性や輸送力の高い交通
- ・那覇と沖縄市を安く速く移動
- ・定時性の高い基幹交通で那覇、中部、名護の拠点間を結ぶ
- ・うるま市と浦添市を速達性の高い交通で結ぶ
- ・大学、病院にアクセスできる公共交通
- ・てだこ浦西駅から中部の地域拠点への移動
- ・モノレールの環状線化(大学、西海岸方面への延伸)
- ・読谷村方面から沖縄市・うるま市方面(東西方向)を結ぶ交通
- ・那覇と北谷を速達性の高い交通で移動
- ・商業施設から各方面への移動
- ・地域拠点と港(平敷屋港)を結ぶ移動
- ・普天間飛行場返還後にモノレールが跡地まで延伸

那覇周辺

- ・首里駅から南へ向かい旭橋までをつなぐような支線(環状路線)
- ・南北の幹線交通により那覇と中北部を結節
- ・東西交通軸が強化され混雑が分散(西海岸とモノレールてだこ浦西駅)
- ・那覇(赤嶺駅)から豊見城、糸満まで速達性のある交通でつなぐ
- ・東西や環状方向の移動しづらいため速達性のある都市を循環する交通
- ・那覇空港から旭橋までの循環する交通
- ・西海岸(浦添～豊崎)の交通再編
- ・那覇と名護間の鉄道
- ・てだこ浦西駅と大学間のアクセス改善
- ・那覇空港と都心部、MICE施設の循環交通
- ・バス停やモノレール駅と拠点間のアクセス改善
- ・那覇空港から沖縄市までを循環する交通
- ・東海岸側から西海岸側までの交通

北部

- ・名護と那覇をつなぐ広域交通軸の形成
- ・北部内の拠点間を周遊する地域内交通(今帰仁、本部を周遊)
- ・名護と中南部をつなぐ基幹交通
- ・国頭、大宜味、名護をつなぐ速達性のある交通
- ・名護と東村をつなぐ交通
- ・北部3村(大宜味、国頭、東)を観光周遊する交通
- ・船便ダイヤに接続する公共交通
- ・共助による地域内交通

3-8. 交通のあり方（南部地域）

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

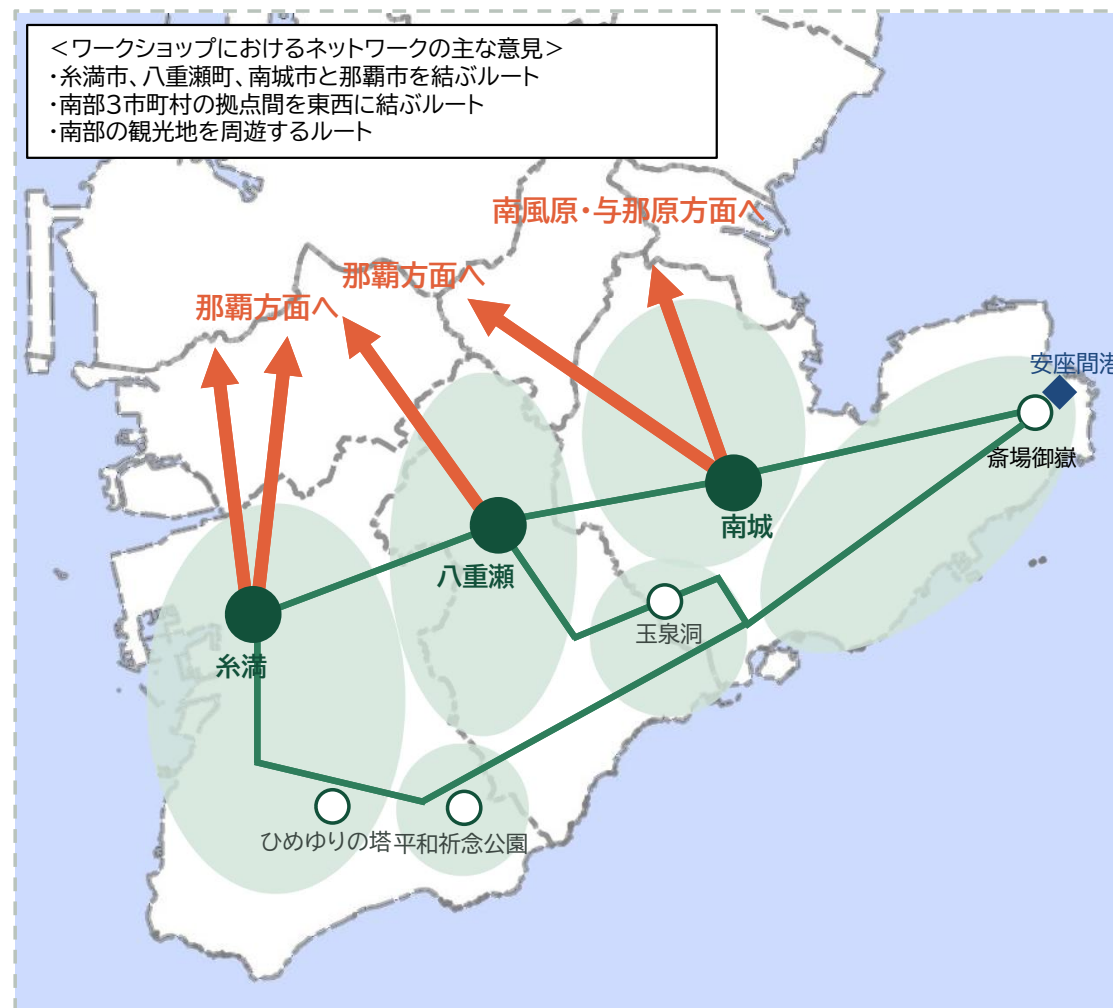
那覇まで速達性の高い交通で結ばれ、朝・夕の渋滞に時間を取られずに通勤・通学ができる。

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、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。



■ 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

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

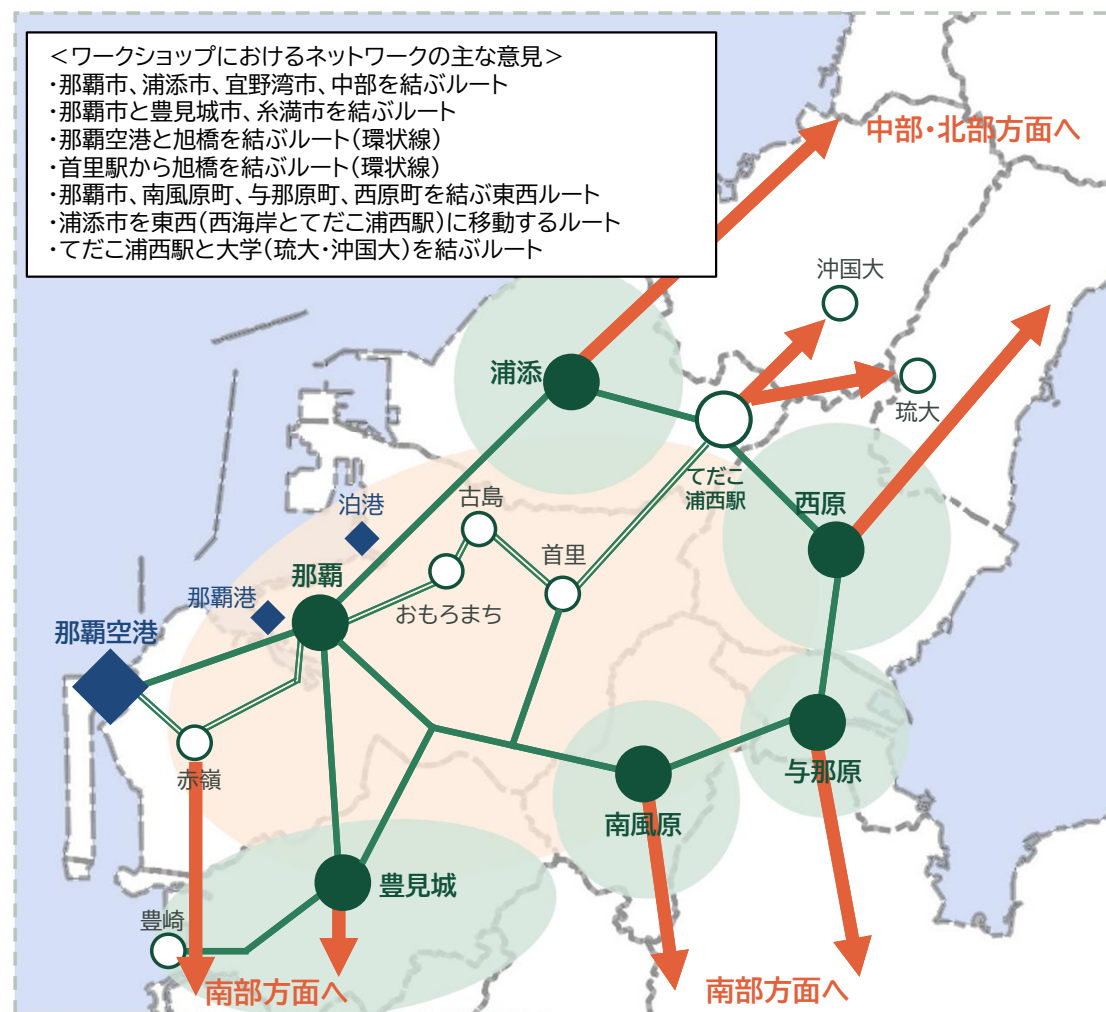
那覇・豊見城と南風原・与那原、浦添と西原など、東西の拠点を結び、環状線をつくることで、那覇周辺地域を一体の都市として、気軽に移動ができる。

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。

＜ワークショップにおけるネットワークの主な意見＞

- ・那覇市、浦添市、宜野湾市、中部を結ぶルート
- ・那覇市と豊見城市、糸満市を結ぶルート
- ・那覇空港と旭橋を結ぶルート(環状線)
- ・首里駅から旭橋を結ぶルート(環状線)
- ・那覇市、南風原町、与那原町、西原町を結ぶ東西ルート
- ・浦添市を東西(西海岸とてだこ浦西駅)に移動するルート
- ・てだこ浦西駅と大宇(琉太・沖国大)を結ぶルート



-  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

3-8. 交通のあり方（中部地域）

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

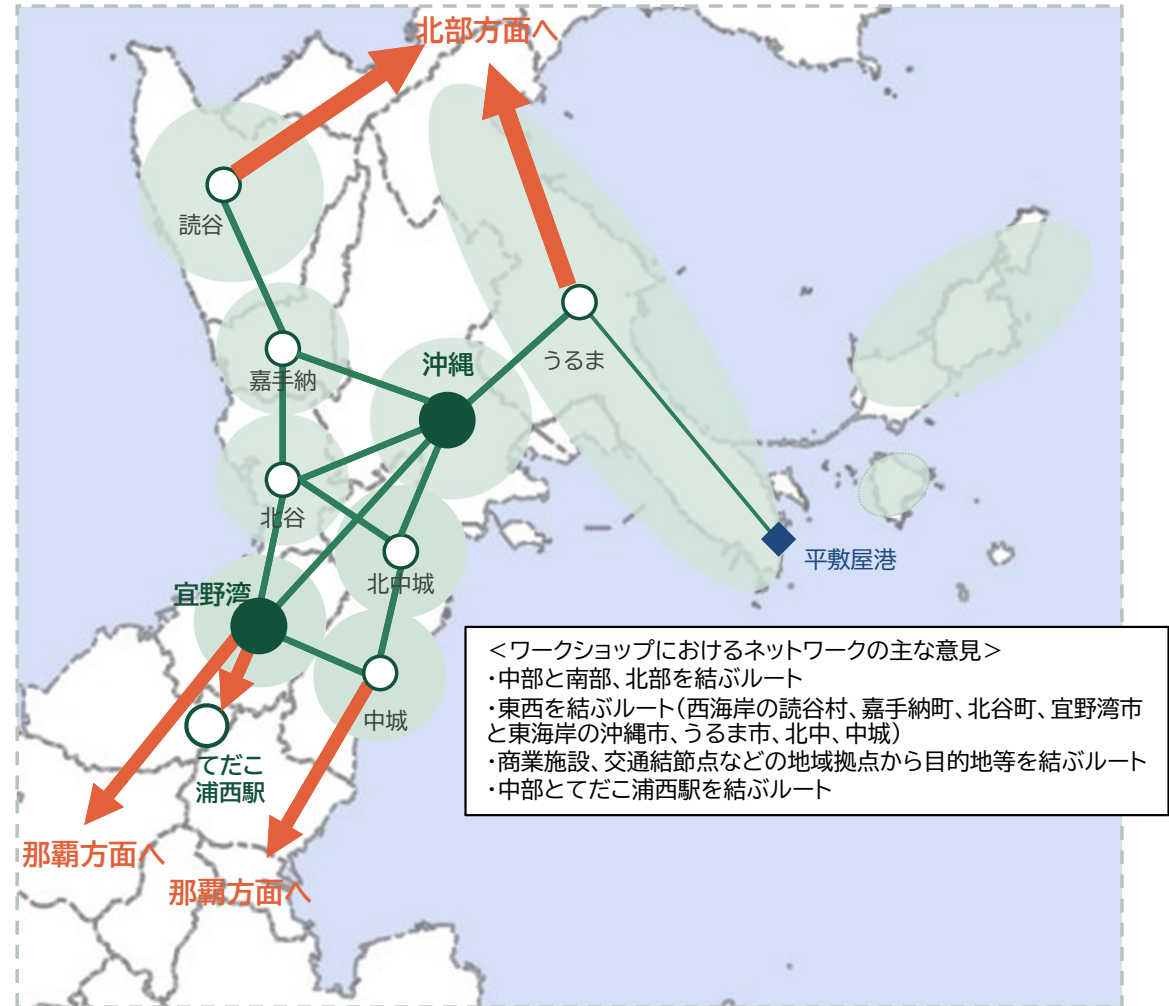
南北の交通軸をつくることで、渋滞に時間を奪われずに、那覇・南部方面に移動ができる。また、北部方面にもスムーズに移動ができる。

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

3-8. 交通のあり方（離島）

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

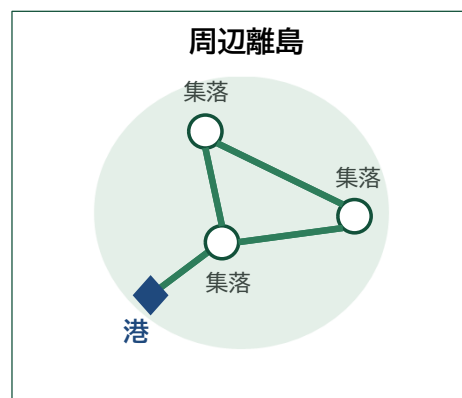
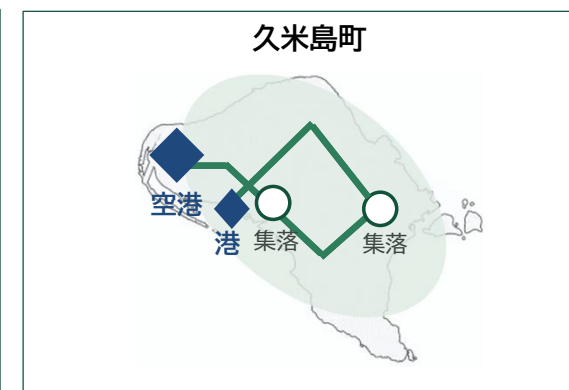
空港や港と市街地など、観光客も含めて人の行き来が多い地域間は、飛行機や船の離発着時間に公共交通のダイヤを合わせ、シームレスな移動ができる。また、クルーズ船寄港時の受入体制を強化するとともに、島民の交通手段を確保する。

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

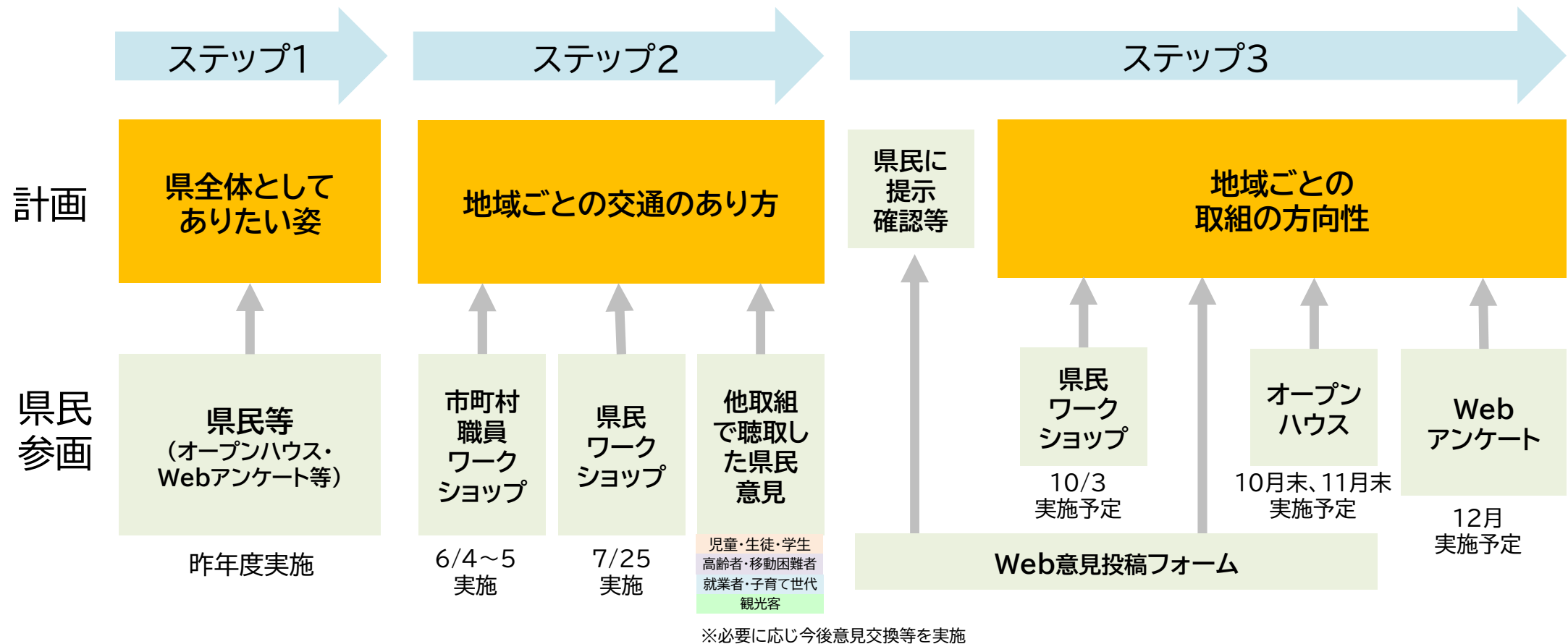
■ ②島の中をつなぐ：島内拠点と分散する集落と繋ぐ

●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

4. ステップ^o3「地域ごとの取組の方向性」

4-1. ステップ3の検討プロセス

- ステップ3「地域ごとの取組の方向性」では、ステップ2で描いた「地域ごとの交通のあり方」を県民に提示し、取りこぼしが無いかの確認を行いながら、「地域ごとの交通のあり方」を実現するための具体的な施策・取組の方向性について、県民参画を実施しながら検討を行う。



上記、ステップ3の期間中に
市町村や関係団体等との意見交換も実施
庁内においても意見照会等を行う

目指す姿を実現する「取組の方向性」を、県民参画で描く

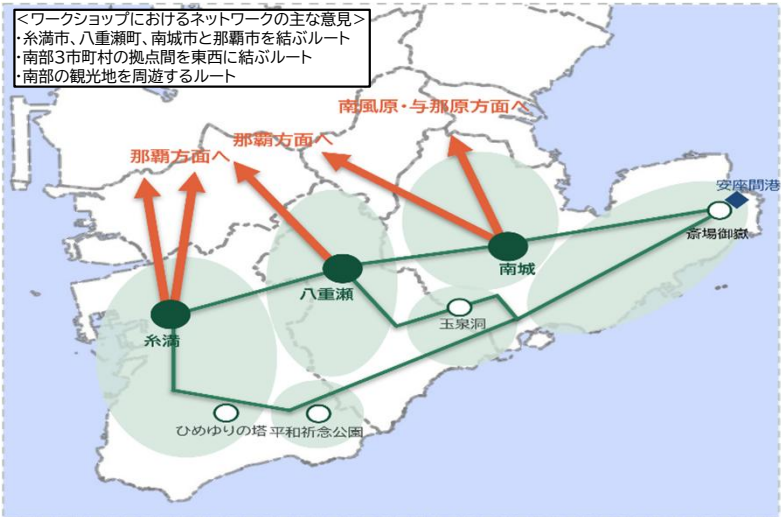
ステップ3 地域ごとの取組の方向性

目指す姿を実現するために、地域の中で具体的な地区や場所からどのような移動を希望するのか、また、公共交通を利用するための改善策など、県民意見をもとに検討する。

南部における取組の方向性(イメージ)

①	那覇方面への移動を30分以内で結ぶため、 <u>速達性が高い急行バス等を導入</u>
②	路線バスの再編による人的リソース等を活用した <u>地域の状況に対応した路線バスの運行等</u>
③	地域内の移動の <u>拠点を各市町村に設置し、市町村が連携した拠点間を結ぶ広域コミュニティバスの運行</u>
④	市町村の拠点と集落など、短い区間を素早く移動するため、 <u>デマンド交通等の強化や利用しやすい環境の整備</u>
⑤	市町村の拠点や観光地を結ぶ <u>周遊バスの運行、観光Maasなど利用者視点に立った選択可能な決済手段の整備、バス停の環境整備、バス路線の分かりやすい案内</u> 等

那覇と速く結び、地域拠点を中心に集落まで支える



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、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。

参 考

参考① 次世代交通ビジョンおきなわの構成案

第1章 はじめに

※現時点の構成案であり、今後、修正の可能性あります。

- (1)次世代交通ビジョンとは
- (2)ビジョンの基本方針、ビジョンの位置づけ

ステップ1

第2章 県民意見を集約した「交通の未来像」

- (1)ビジョン策定に係る県民参画(PI)のプロセス
- (2)県民が望む「交通の未来像」

ステップ2・3

第3章 各地域の望ましい交通のあり方・取組の方向性 ～交通渋滞と公共交通空白地域の解消に向けて～

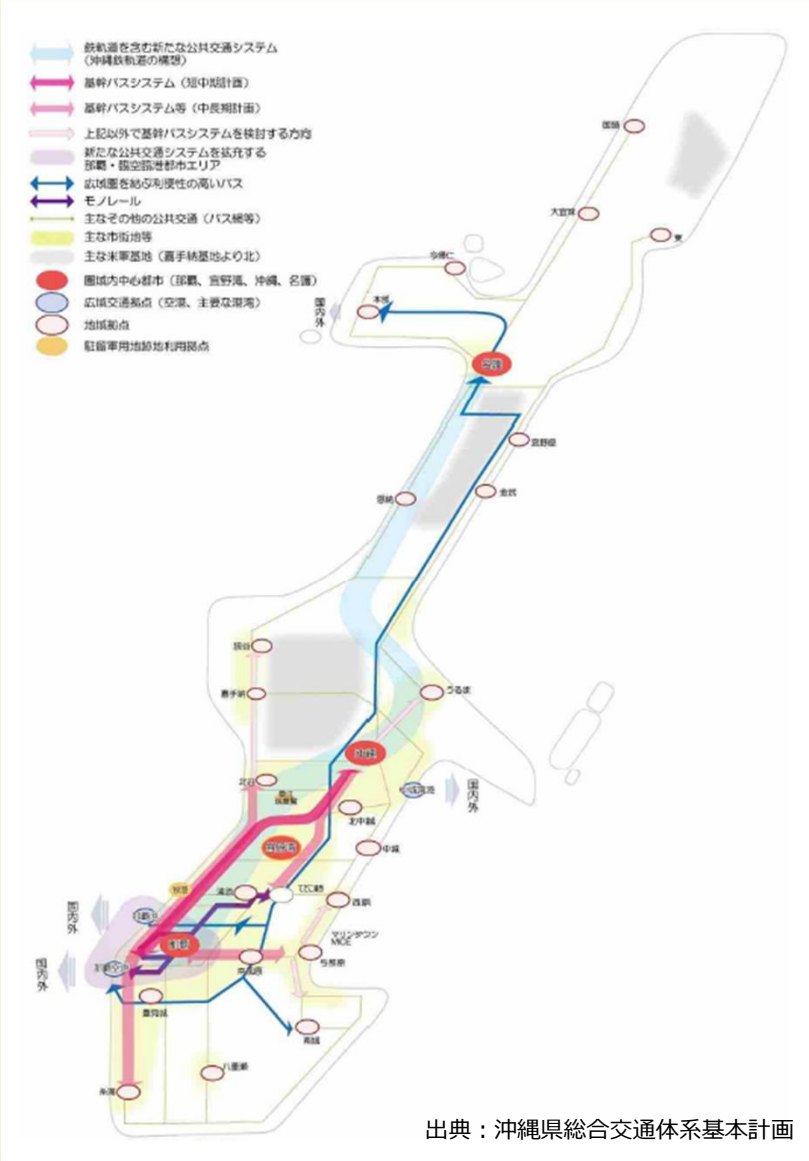
- (1)各地域の交通のあり方
- (2)交通渋滞の解消に向けた取組
- (3)公共交通空白地域の解消に向けた取組
- (4)県民意見を集約した公共交通ネットワーク概略図

第4章 ビジョンの実現に向けた推進体制

参考

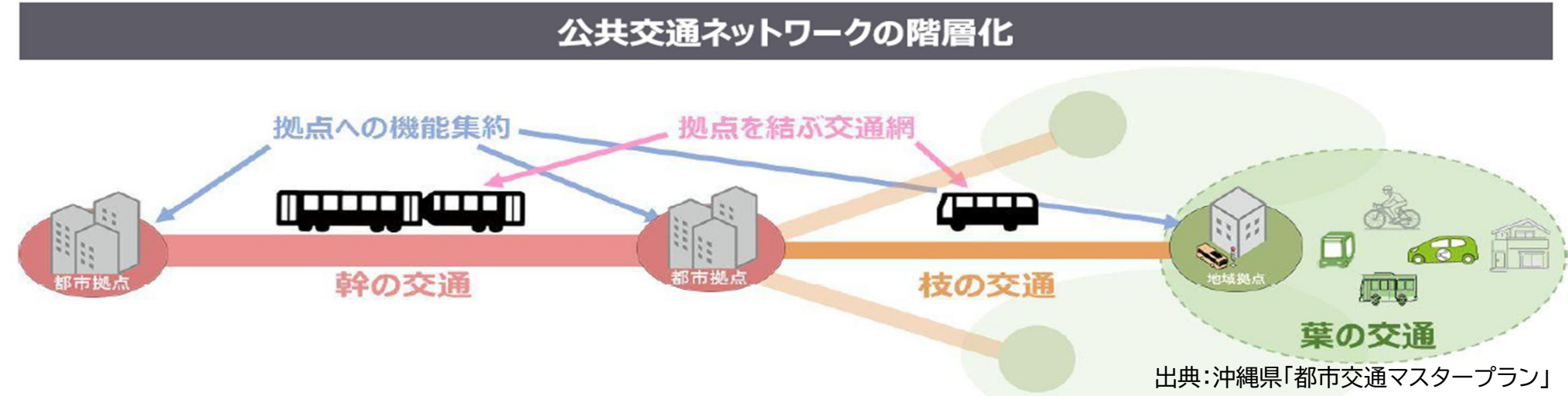
県民参画(PI)による意見等の抜粋、アンケート等の結果

(公共交通ネットワーク概略図イメージ)



出典：沖縄県総合交通体系基本計画

- 公共交通ネットワークは、骨格軸・都市拠点と都市拠点を結ぶ「**幹**」の交通、都市拠点と地域拠点を結ぶ「**枝**」の交通、地域拠点と住居などを結ぶ「**葉**」の交通として整理。
- 幹及び枝の交通**は、主に定時性、速達性等の機能が求められるため、**交通渋滞の解消等の取組**に繋がることから、今後、議論を深めていく。
- 葉の交通**は、主に利便性としての機能が求められるため、**公共交通空白地域の解消**の取組に繋がることから、今後、議論を深めていく。



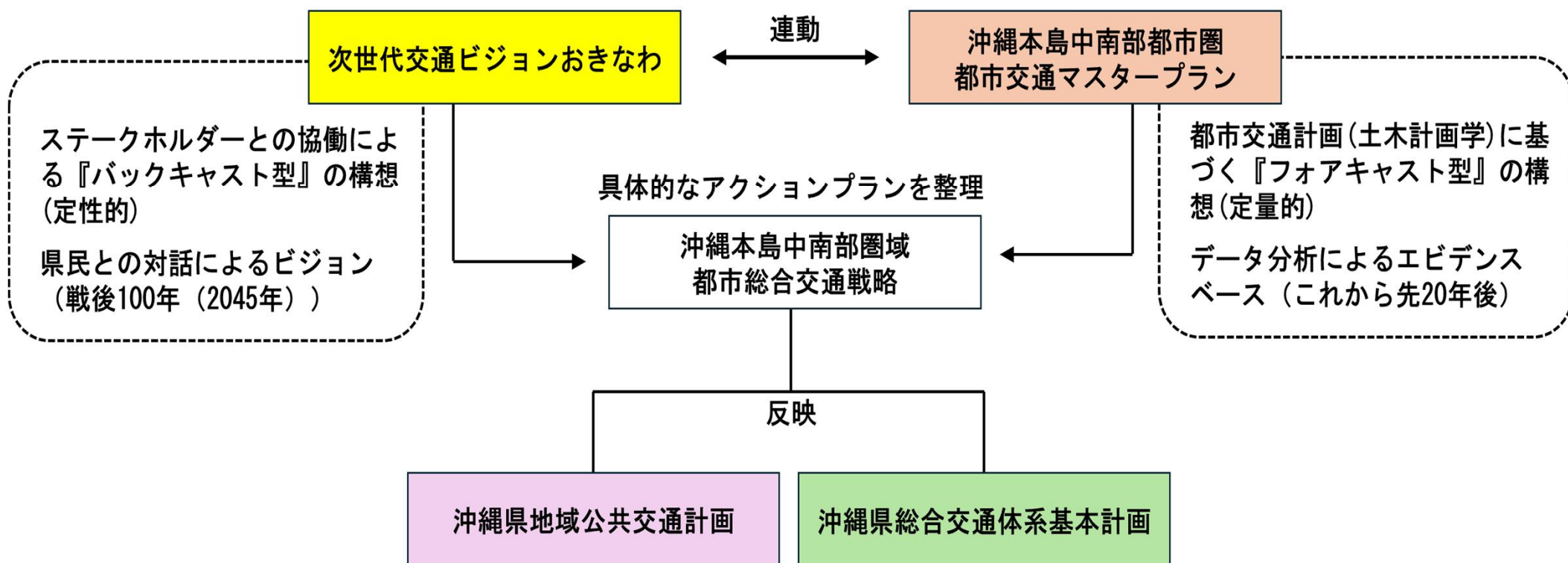
交通渋滞

交通空白

階層	主な役割	主な機能	想定される交通システム
幹の交通	骨格軸	速達性、大量輸送	鉄軌道（小型鉄道・AGT・LRT等）、BRT、高速バス
	都市拠点と都市拠点を結ぶ	速達性、高頻度	
枝の交通	都市拠点と地域拠点を結ぶ	定時性、速達性	モノレール、AGT、LRT、BRT、路線バス
葉の交通	地域拠点と住居などを結ぶ	利便性	路線バス、コミュニティバス、タクシー デマンド交通、スクールバス・送迎バス等

参考③ ビジョンの推進に向けて

- これまで沖縄県が検討してきた沖縄鉄軌道計画等に加え、令和8年6月に策定した中南部都市圏の「都市交通マスタープラン」の実現、「次世代交通ビジョンおきなわ」で目指す沖縄の未来像の実現に向けた交通政策を実行するアクションプラン(戦略)が必要。
- 具体的なアクションプラン(戦略)については、令和9年度に策定予定の「総合交通戦略」の中で整理するとともに、「沖縄県地域公共交通計画」「沖縄県総合交通体系基本計画」に反映。
- 併せて、次世代交通ビジョンの実現に当たっては、交通政策とまちづくりを一体的に推進することが重要であるため、次世代交通ビジョンを強力に推進するための新たな部の立ち上げなど、庁内での議論を始めているところ。



各種計画を着実に実行し、交通から都市や暮らしを変えるための組織体制

