

次世代交通ビジョンおきなわ

【第3回 策定本部】

～「地域ごとの交通のあり方」に関する県民意見のとりまとめ～

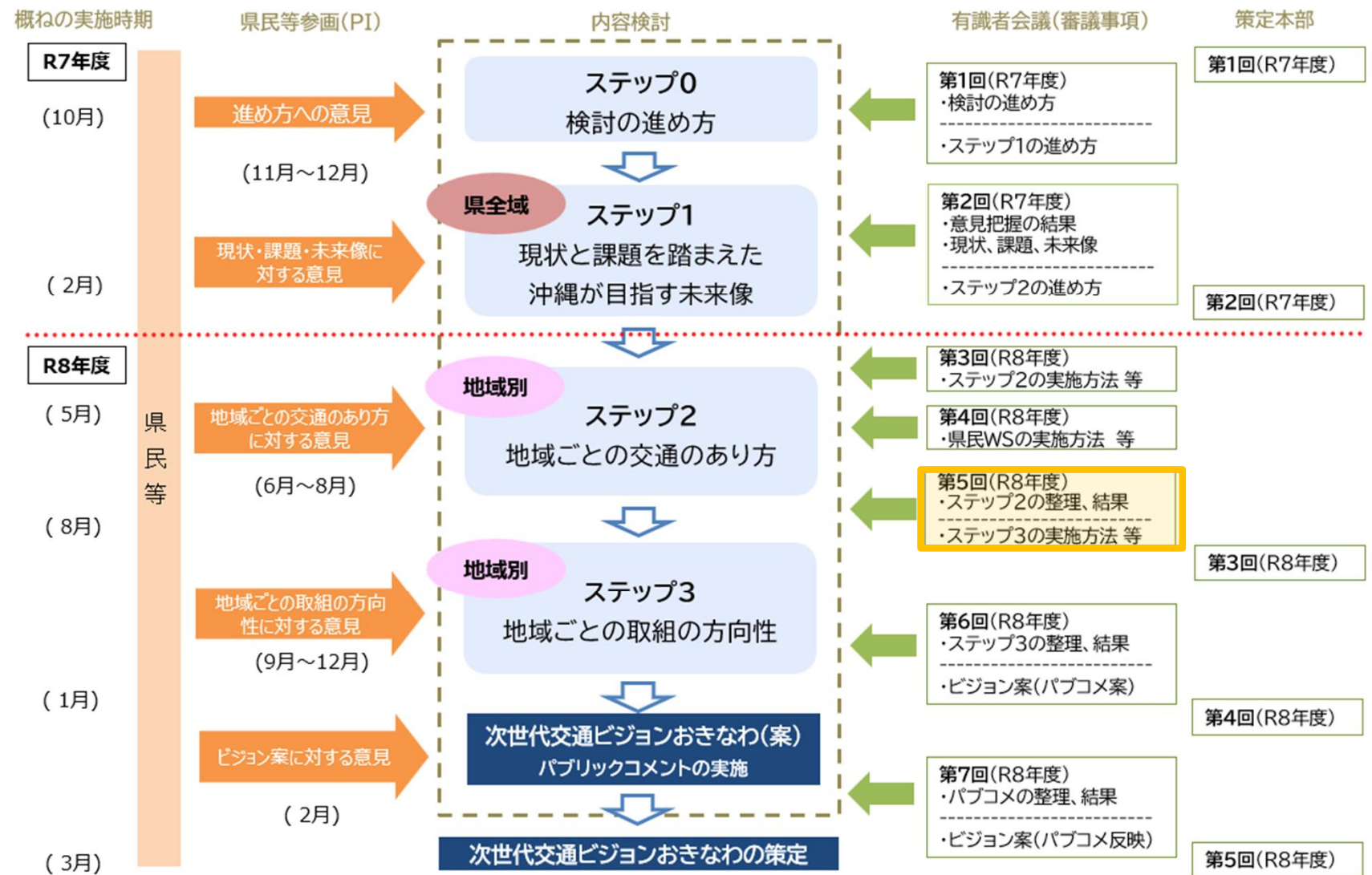
1. 検討プロセス・県民参画の全体像
2. 市町村職員ワークショップ概要・実施結果
3. 県民ワークショップ概要・実施結果
4. ステップ2の県民意見のとりまとめ

令和8年8月24日
沖縄県 交通戦略推進課

1. ビジョンの検討プロセス・県民参画の全体像

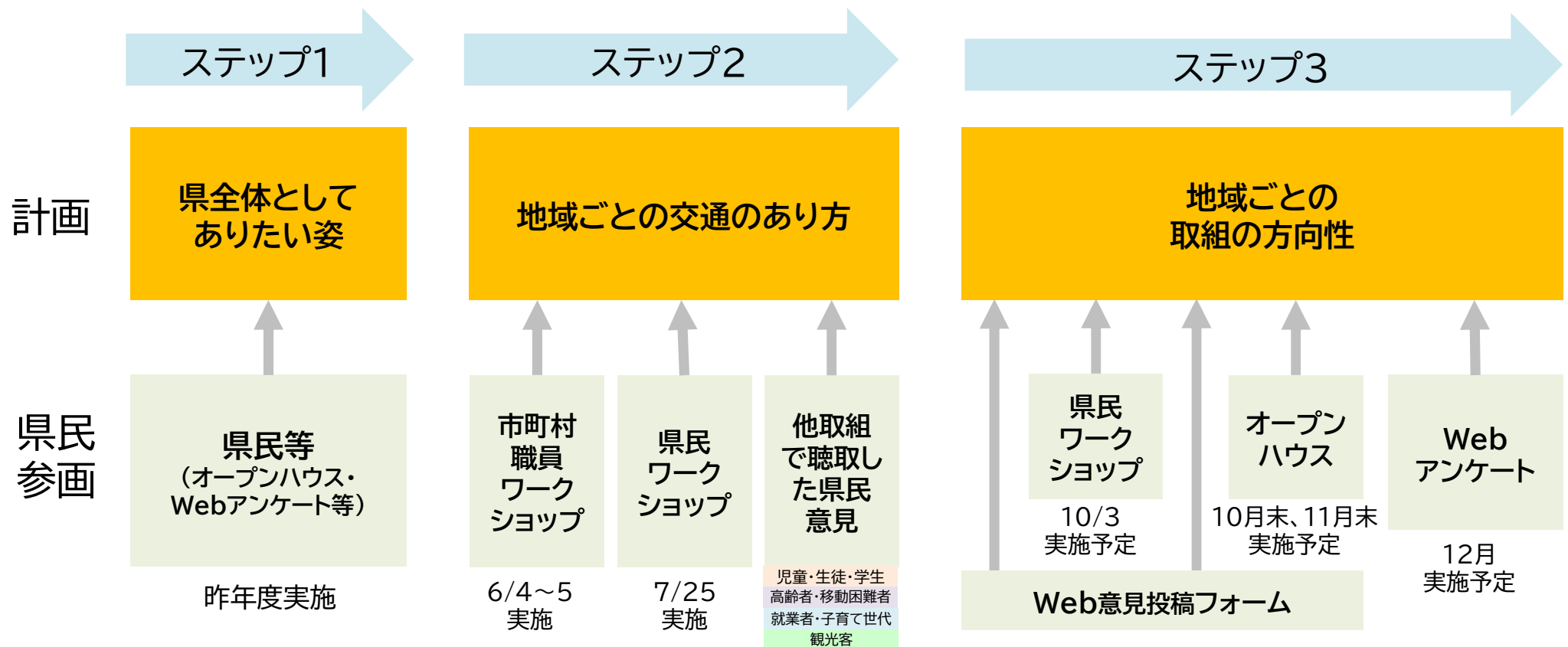
1-1. ビジョンの検討プロセス

- 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

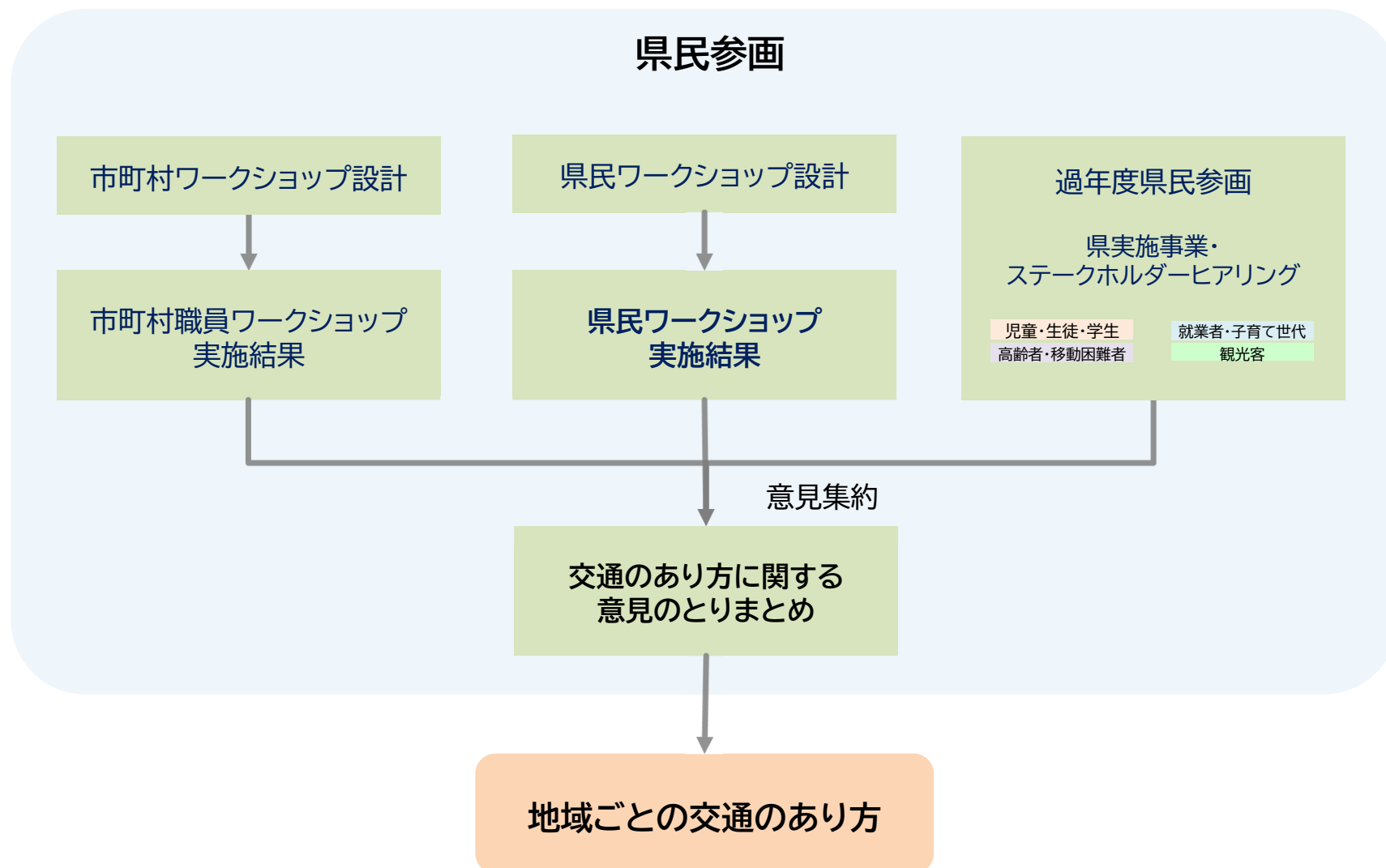
- 昨年度実施したステップ1では、県全体としての「沖縄が目指す移動の未来像」を整理するため、オープンハウス等を通じて、広く県民参画を実施した。
- ステップ2では、市町村職員を対象としたワークショップ、県民ワークショップ、他取組で聴取した県民意見を踏まえ、県全体のありたい姿を実現するための「地域ごとの交通のあり方」の整理を実施した。
- 今後実施するステップ3では、Web意見投稿フォーム、県民ワークショップ、オープンハウス、Webアンケートを通じて、「地域ごとの取組の方向性」を検討する。



※必要に応じ今後意見交換等を実施

1-3. 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。



2. 市町村職員ワークショップ概要・実施結果

2-1. 市町村職員ワークショップ概要

- 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
- ワークショップのテーマ(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(南部・那覇・中部・北部)の市町村職員(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	
南部	グループ 1	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)
	グループ 2	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)
中部	グループ 1	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 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)
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)
	グループ 2	6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)

2-2. 市町村職員ワークショップ実施結果（南部）

・南部では、自治体間での広域連携、那覇方面の定時・速達性の確保、南部エリア内での移動性の向上、既存リソースを活用した交通サービスの効率化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
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。	
移動時間の短さ	● 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される</u>
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される</u> ● <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できる</u>
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る、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される</u> ● <u>既存の交通設備をより活用できる移動環境が整備される</u> ● 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される</u>
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することで、生活交通の費用負担が上がらない</u>
移動に関する情報のわかりやすさ	● 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が存在する</u>
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

2-2. 市町村職員ワークショップ実施結果（那覇）

・那覇では、需要集中区間での定時・速達性の確保、南北軸（那覇⇄中北部）や東西交通軸の充実、基幹交通軸までの移動手段確保、交通拠点や乗継環境の整備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
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、渋滞だけでなくそもそも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>
移動時間の短さ	● 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> ● <u>首里駅から南へ向かい、旭橋駅までを繋ぐような支線（環状路線）</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
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。</u>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>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>
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 ● 自転車が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しか使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こと</u>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>（西海岸とモノレールでだこ浦西駅） ● <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により、利用時の不安や身体的負担が軽減される</u> ● <u>混雑を抑制し、安心して利用できる環境が整えられる</u>
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>
移動に関する情報のわかりやすさ	● 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した公共交通体系となる</u> ● <u>幹線交通へ円滑に接続できる環境が存在する</u>
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> ● <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の診断等も兼ねる</u>

2-2. 市町村職員ワークショップ実施結果（中部）

・中部では、地域内移動の定時性の確保、那覇方向の定時・速達性、輸送力の確保、東西交通軸の強化、商業集積地(拠点)と幹線・地域内の接続確保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
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される</u>
移動時間の短さ	● 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が確保される</u> ● 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できる</u>
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がある</u> ● 需要に応える<u>東西方向の交通軸</u>が強化される
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される</u> ● 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
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
移動に関する情報のわかりやすさ	● 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を導入する</u> ● <u>路線は短い方が望ましい</u> ● <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

2-2. 市町村職員ワークショップ実施結果（北部）

・北部では、地域内移動の定時性の確保、名護⇄那覇を結ぶ広域交通軸の形成、必要な施設と接続する効率的な移動手段の確保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
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される</u>
移動時間の短さ	● 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が確保される</u>
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が形成される</u> ● <u>北部内の拠点間を周遊する地域内交通</u>（今帰仁、本部を周遊） ● <u>拠点と住宅や生活に必要な施設などを接続する、低密な移動需要に効率的に対応できる移動手段が整備される</u>
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	
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。	
移動に関する情報の わかりやすさ	● 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されており、シームレスに公共交通を利用できる</u> ● <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される</u>
持続可能な 移動環境		● <u>自動運転が積極的に導入され、拠点間の移動手段などで活用される</u>

3. 県民ワークショップ概要・実施結果

3-1. 県民ワークショップ概要

- 開催日程・場所
 - 7月25日(土)10:00～13:00/ 14:00～17:00
 - 沖縄県立図書館3階ホール

- ワークショップのテーマ(問いかけ)
 - ① 地域に望ましい移動・交通のあり方

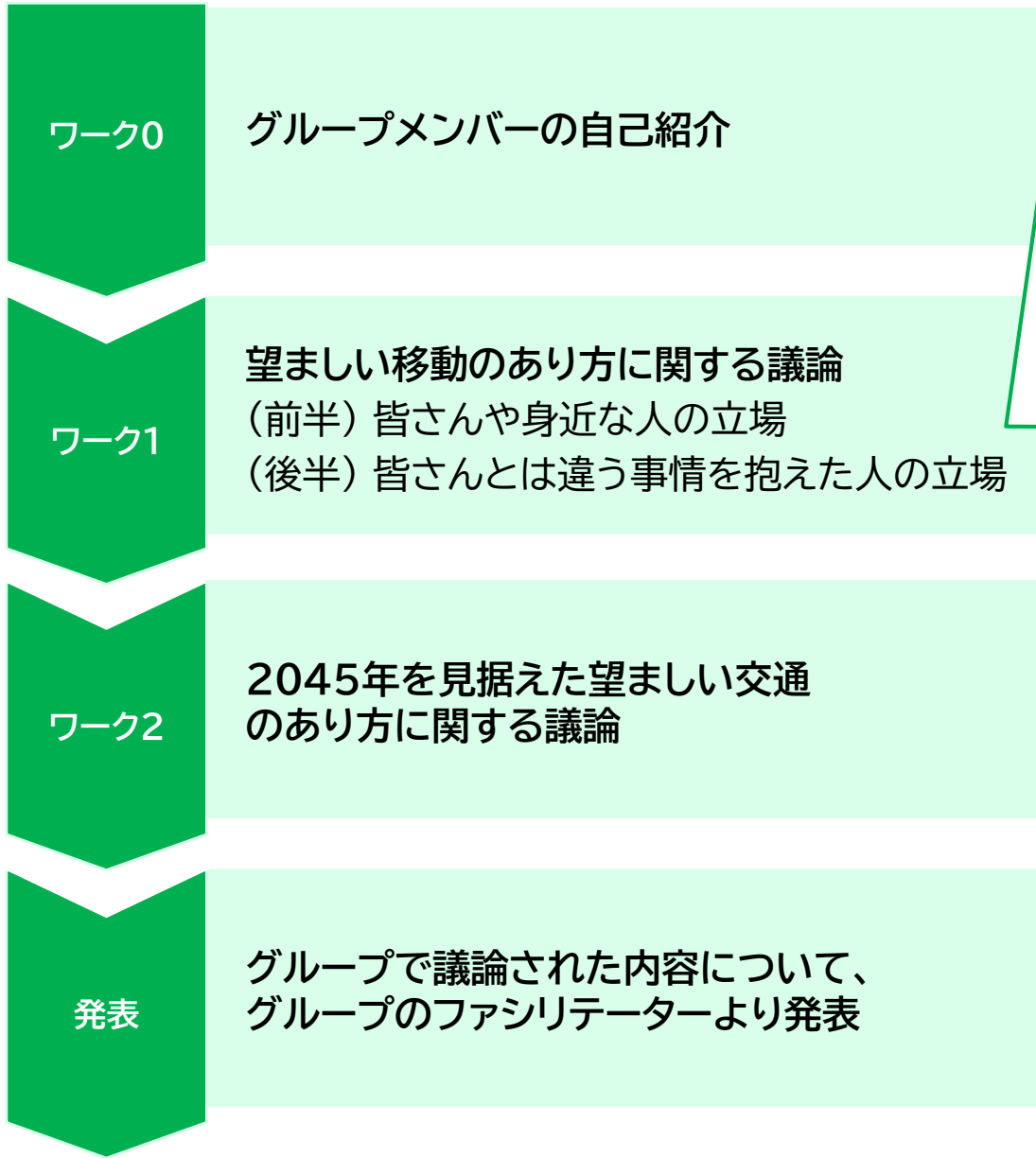


- 参加者概要
 - 1グループあたり4～5名で、10グループに分かれて実施。
 - 参加人数47名（男性34名、女性13名）

グループ	参加人数	年齢構成	男女比	グループ	参加人数	年齢構成	男女比
南部A	5名	20代 1名 30代 1名 40代 2名 60代 1名	男：女 3：2	南部B	5名	30代 2名 40代 1名 50代 1名 60代 1名	男：女 3：2
那覇A	5名	30代 2名 40代 1名 50代 1名 60代 1名	男：女 3：2	那覇B	5名	20代 1名 40代 2名 50代 1名 60代 1名	男：女 4：1
那覇C	5名	20代 1名 40代 3名 50代 1名	男：女 4：1	那覇D	4名	10代 1名 20代 1名 30代 1名 60代 1名	男：女 2：2
中部A	5名	20代 2名 30代 1名 40代 1名 60代 1名	男：女 4：1	中部B	4名	10代 1名 20代 1名 40代 1名 50代 1名	男：女 3：1
北部A	5名	30代 2名 40代 2名 50代 1名	男：女 4：1	北部B	4名	20代 2名 40代 1名 70代 1名	男：女 4：0

3-2. 県民ワークショッププログラム

● プログラム



- ワーク1の後半では、ペルソナカードを各班人数分配布し、ペルソナになりきったときに望ましい移動のあり方について議論した
- 各班に配布したペルソナの概要は下記のとおり

エリア	配布したペルソナ	
南部	○ 高齢者 ○ 高校生 ○ 子育て世帯の通勤者 ○ シルバーカー利用の高齢者	○ 高齢者 ○ 高校生 ○ 子育て世帯の通勤者 ○ 観光客
那覇	○ 大学生 ○ 働き盛り通勤者 ○ 高校生 ○ 高齢パート ○ 白杖利用者	○ 高齢者 ○ 子育て通勤者 ○ 観光客 ○ 高齢パート ○ ホテル従業員
	○ 高齢者 ○ 子育て通勤者 ○ 高校生 ○ 高齢パート ○ 店舗経営者	○ 働き盛り会社員 ○ 観光客 ○ ホテル従業員 ○ 白杖利用者
中部	○ 高齢者 ○ 高校生 ○ 会社員 ○ 子育て世帯の通勤者 ○ 観光客	○ 子育て世帯の通勤者 ○ 観光客 ○ パート勤務の女性 ○ 車いす利用の高齢者
北部	○ 高齢者 ○ 高校生 ○ 子育て世帯の通勤者 ○ 離島を訪れる男性 ○ 車いすを利用する会社員	○ 高校生 ○ 会社員 ○ 働き盛りの観光客 ○ 車いすを利用する会社員

・南部では、定時性・速達性の高い公共交通の充実、車に頼らず誰もが移動できる環境、地域拠点と多様な交通手段の連携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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時間の 見通しやすさ	▶ 定時性のある鉄道・路面電車・モノレール延伸(糸満・中部へ、バスは時間通り来ない) ▶ バスの本数増・定時性・ルートのわかりやすさ(終バスが早い、時間が読めない) ▶ モノレールの混雑緩和・増結(3～4両化、朝満員でホーム滞留、座って移動したい)	● バスは渋滞にはまるリスクが怖い(自動運転専用レーンで渋滞なく時間通りに)
移動時間の短さ	▶ 都市間の速達性(豊見城→那覇をモノレールで15分、那覇～コザ/南城を20分程度) ▶ 渋滞解消による那覇までの移動時間の短縮 ▶ 那覇まで30分で移動できる交通システムの導入 ▶ 待ち時間を楽に(停留所の屋根など)	● モノレール・鉄軌道の延伸で速達移動(赤嶺～豊見城方面を30分、沖縄一周、真玉橋～豊見城市役所) ● 縦貫鉄軌道で名護～那覇～糸満まで延伸(糸満から那覇へ10分) ● BRT・LRTで那覇～空港～豊崎～糸満方面を接続(那覇BT⇒赤嶺⇒豊崎⇒西崎⇒潮崎) ● 上部空間の高架活用で速達(大阪のように電車上部に車道)
誰もが移動できる 環境	▶ 市と市の間を幅広い時間帯で早く安く移動(那覇中心の生活、代行代が飲食代より高い) ▶ 車でなくても快適に移動(寝ていても着ける、子どもだけで移動できる環境) ▶ バス停の屋根・ベンチ等の待合改善、障がい者も安心して移動できる環境 ■ 免許返納者が自由に移動(家の近くにバス停、好きなタイミング、割安なタクシー・デマンド) ■ 子育て世帯が安全に移動(保育園がバス路線内にない、子どもだけで移動、送迎当番の負担) ■ 荷物が多くても気にせず運べる公共交通(部活・学校の荷物)	● 車がなくても生活できるまち(自動運転が実現すれば免許返納も不要かも) ● 役所発コミュニティバスで、自宅と市町村内の病院・スーパーを結ぶ(八重瀬の役場～病院、高齢者の足、デマンドも) ● 大学生が通学しやすい公共交通(てだこ浦西～琉大・沖縄へ延伸、南部から大学が現状厳しい)
多様な移動手段	▶ シェアサイクル・レンタルバイクの設置(台湾は安いシェアサイクルが多い) ▶ 始発を早く・終バスを遅く(始発でも始業に間に合わない、帰宅時間帯に使えない) ▶ 飲酒後・疲労時にも使える交通(タクシーが捕まらない、バス通勤したい) ▶ 自転車・歩行環境の整備、安く使えるコミュニティバス(歩道が狭い、古島駅の乱横断、以前は100円) ■ 観光で使いやすい交通(タクシー周遊、観光地近隣のレンタサイクル・バイク) ■ モノレール延伸で自家用車から転換(琉大・西海岸の環状線、大学・病院アクセス)	● 市町村役場をつなぐことで、各市町村の移動の拠点とする ● 市町村役場を自動運転専用レーンで結ぶ拠点間交通(赤嶺～各市町村役場～てだこ浦西、役場と公民館を支線でつなぐ) ● 自動運転周回バス・ライドシェア・拠点駐車場(北谷のゴルフカート型、運転手不足を補い始発終発を延長) ● 各市に1～2か所の大型バスターミナル(車で乗り継ぐ拠点) ● 観光地付近のレンタサイクル設置と自転車専用道路の整備

凡例▶ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ●ワーク2にて出た意見

・南部では、定時性・速達性の高い公共交通の充実、車に頼らず誰もが移動できる環境、地域拠点と多様な交通手段の連携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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時の安全・安心	▶ バス停までの安全な移動手段(自転車専用レーン、バス停に駐輪場、シニアカー可) ■ シルバーカー等での走行の安全(追い抜きの恐怖、排気ガス・熱風、天候に左右される) ■ モノレール乗車時の安全(混雑での出入り、段差)、歩きやすい環境(沖縄の激しいアップダウン)	● 首里城近辺など観光地に車両乗り入れ禁止エリア(渋滞緩和)
移動に伴う経済的負担	▶ 公共交通運賃への公的補助(車よりバスで通勤したいが負担が課題) ▶ バス運賃が高く車を使わざるを得ない ▶ 徒歩・公共交通で通学しにくく親の送迎が多い(学校周辺の渋滞) ■ 高校生までの運賃無料・割安(無料定期券の配布)	● 料金に差をつけ持続可能性を高める(観光客は高く・県民は割引) ● 那覇中心部は駐車場代が高い(中心部は自動車で行くべきでない)
移動に関する情報のわかりやすさ	▶ 行き先がわかる路線案内(経由地・最終到着地が不明、番号のみで不明、地図が難しい) ▶ バスロケ・運行情報のわかりやすさ(見づらい、到着時刻が読めない、現金の札で不安) ▶ 乗り継ぎ情報のわかりやすさ・接続改善(バス同士が接続せず公共施設アクセスが悪い) ■ 観光客向けのルート・マップ案内の充実(道路看板等) ■ モノレールは行き先が明確で安心して利用できる	● バス路線をわかりやすく整備(どこを通過するか不明) ● 観光案内ナビ付きの交通(周遊バスに観光ナビ)
持続可能な移動環境	■ 鉄道駅を拠点にバスと乗り継げる交通網(鉄道の定時性、小規模輸送力から柔軟に拡張) ■ 鉄軌道整備+沿線に住宅・企業を集積(大学需要でピーク分散、駅近に住宅、好循環) ■ 中遠距離は鉄道・短距離はバスの役割分担(鉄道は中心部、東西にバス、路線整理) ■ 拠点駅から各方面へ延びる軌道系(てだこ浦西・基地返還地を核に西/東/南部ルート) ■ 基地返還後の南北新国道で渋滞解消(国道330号)、観光鉄道で賑わい	● 拠点整備による地域活性化(拠点周りが商店街化、車がなくても生活できるまち) ● 南部の観光地を結ぶ周遊ルート ● 役場から観光地への移動(南城など、周遊バス+役場発モノレールで効率的に周遊) ● 自動運転で運転手不足を補完し持続的運行

凡例▶ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ●ワーク2にて出た意見

・那覇では、渋滞に左右されない定時性・速達性、東西への移動(環状線含む)、モノレール駅と拠点をつ結ぶ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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時間の見通しやすさ	➢ バスの定時性・正確さの確保(Google通り動けず遅れ前提、団子運行、58号沿いは間隔バラバラ、仕事では定時性が重要) ➢ 運行本数・間隔を増やし多頻度運行(1本前だと1時間前着、終バス早い、時刻と出勤が合わない) ➢ 渋滞の緩和・見通し(朝夕/土日、58号・宮城付近、那覇IC、通勤50分で読めない、フレックス出社) ➢ スムーズな乗降で定時性確保(前乗り前降り→後乗り前降り、観光客の荷物でモノレールに乗れない) ➢ モノレール・バスの乗継改善、バスレーン増設(ゆいレール連携不足、石嶺駅)	● 普天間と那覇の定時性・速達性の高い交通(宜野湾～国道58号に地下鉄で渋滞解消、中央分離帯にバス停) ● 通勤時に渋滞しない定時性の高い移動手段(勾配に強い交通も) ● フレックス・リモートワークで渋滞を避けられる社会 ● 幹線交通が機能する「メリハリ」あるまち(幹線でも渋滞し機能を発揮できていない) ● 東海岸側から西海岸側までの交通
移動時間の短さ	➢ 都市間の速達性と地域交通の階層化(宜野湾～久茂地の地下鉄、循環交通、役割分担の明確化) ➢ 渋滞に影響されない軌道系(軽便鉄道復活・ゆいレール嘉手納延伸、地下鉄+パークアンドライド) ➢ 拠点間シャトル/ドアツードア補完(メインブレイス～浦添パルコ、レンタサイクル・電動バイク、バス停が遠い) ➢ バス路線拡充と道路整備(目的地まで遠い、電柱で道狭く渋滞、停車帯確保、与那原→琉大を乗換少なく) ■ モノレールの延伸・増便で渋滞回避(おもろまち渋滞、1時間5本程度)	● 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 ● 那覇～沖縄市20分・名護まで速達(南北にAGTで50分、支線に東西LRT/BRT、1～2回の乗換で各地へ) ● 那覇・名護間の鉄道・ゆいレール延伸+駅に大型駐車場でP&R(南部方面も延伸、高速道活用の路面電車) ● 観光の速達性で滞在時間延伸・経済効果(許田IC～美ら海1時間、ジャングリアが行きづらい) ● 那覇中心部から高速道路ICへのアクセス改善(安謝からICが遠い)
誰もが移動できる環境	➢ 減便を補うバス本数・接続の確保(1時間1本、最終18:30が早い、積み残し、運行時間見直し) ➢ キャッシュレス・多様な支払い(交通系IC、OKICA/クレカ/Suica、観光客が不便) ➢ 交通弱者・高齢者が移動できる環境、駅から先をつなぐ(コミュバスで返納可能に、駅からバス、琉大へ延伸) ■ 免許返納後も移動できる支援(平日通院、勤務先への足、送迎・企業巡回バス) ■ 子どもが送迎に頼らず移動できる、子連れ・荷物があっても移動しやすい(豊崎～赤嶺の本数、7時台の便復活) ■ 早朝深夜の移動手段(始発終電くりあげ、公共交通がゆいレール範囲に限定)	● 免許返納後も誰もが出かけやすい(郊外は本数少、東西・環状の移動、待ちストレスの少ない接続) ● 交通弱者・免許返納者を支える利用しやすいバス(都心部の運転に抵抗) ● 段差の少ない乗り物で高齢者・身障者も利用しやすく(路面電車など) ● 高齢者の足としてのオンデマンド交通 ● バスの本数増で誰でも移動しやすい環境(那覇都心部全般) ● 那覇空港から沖縄市までを循環する交通(空港、MICE、沖縄市)
多様な移動手段	➢ 交通ネットワークの階層性の明確化(徒歩/自転車/バスの範囲、乗継の発生) ➢ 東西や環状方向の移動がしづらいため、速達性のある都市を循環する交通 ➢ 時間帯で車両サイズを変える地域循環バス(通勤は大型・日中はコンパクト) ➢ 大学・教育施設への公共交通、自転車で生活できるインフラ(専用道・駐輪) ■ 多様な手段の組合せ(24時間カーシェア、行き帰りで別手段、コミュニティ内ライドシェア) ■ 観光拠点へのバス拡充、駅周辺の駐車場(アリーナ～ライカム・北谷、既存駐車場は高い)	● 巡回・コミュニティバスの充実(ワゴン・マイクロバスでも、免許ハードル低下) ● レンタカーに頼らず観光できるまち(渋滞原因、使わず観光したいニーズ) ● モノレールの延伸・結節機能の強化(赤嶺・てだこ浦西・与那原を結節点に、東西・琉大方面、3両化) ● ゆいレールの快速化・利用目的別運行(積み残し、赤嶺始発、観光/通勤の分離、駐輪場) ● てだこ浦西駅と大学間のアクセス改善(沖国/琉大) ● バス停やモノレール駅と拠点間のアクセス改善(直通・乗換、おもろまち～商業施設シャトル、イオン南風原延伸+フィーダー) ● 自転車専用レーン・駐輪場整備(電動アシスト利用の増加)

凡例➤ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ●ワーク2にて出た意見

・那覇では、渋滞に左右されない定時性・速達性、東西への移動(環状線含む)、モノレール駅と拠点をつなぐ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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時の安全・安心	➢ 安全な歩道・道路環境(自転車安心して走れる、段差・凸凹の解消) ➢ 乗り物の乗降しやすさ(バス停と車両がフラット、車いす対応) ➢ 待ち時間を快適に、運転手の丁寧な対応(日よけ・屋根、駅で疲れない、店舗) ■ 歩行空間の整備・夜間の安全(アップダウン/暑さ、街灯、女性・子どもの帰宅、高速バス停の暗さ) ■ 視覚障害者・高齢者・ベビーカーへの配慮(点字ブロック通行、横断歩道、広い歩道、混雑車内の出入り)	● 歩道整備・木陰で歩きやすく、移動を楽しめる空間(景色・水のせせらぎ、高齢者の健康) ● 横断歩道の少なさ・逆車線バス停への移動困難(中央分離帯で待つ高齢者、浦添～豊見城) ● 高速道路工事の状況が把握しづらい(県民・レンタカーとも困惑)
移動に伴う経済的負担	➢ 運賃の引き下げ・定額制(値上げで徒歩増、東京のような定額でわかりやすく) ➢ 乗継しても高額にならない料金(初乗りが毎回、バス・モノレールの乗換割) ■ 学生・若者・返納者への支援(学割、琉大～那覇700円、バス無料・タクシチケット) ■ 時間帯別料金・夜間補助(早朝割で混雑分散、通学バスの日中活用、夜間の通勤/タクシー補助)	● 通勤に公共交通で移動できる料金設定(女性の寄り道に対応する定期・料金) ● 車以外の移動が得する仕組み(会社補助の定期を休日も使える)
移動に関する情報のわかりやすさ	➢ 行き先がわかる路線表示(ナンバリングが番号のみ、路線・バス停名が似て分かりづらい) ➢ バス停名称は地名で(ネーミングライツをやめる) ➢ バスロケ・検索の充実、事業者間連携(到着遅れの把握、変則ルートの明示) ➢ 国内外観光客向けの多言語案内 ■ 観光客の乗り口・行き先のわかりにくさ、案内人の配置(Suica不可・前後払い、市内/市外線、美ら海への複数社)	● 案内サインのわかりやすさ・AIコンシェルジュ機能(バス停からどこへ行くか不明) ● 市町村を跨ぐわかりやすい移動手段(複数事業者で路線が複雑) ● バスとモノレールの使い分け(区間によりモノレール利用でバス利用率向上)
持続可能な移動環境	➢ 運転手不足への対応 ➢ 利用されやすい交通の運行(コミュバス利用者少、行政境界を越えられない) ➢ 那覇空港から旭橋までの循環する交通 ➢ 那覇空港の集中分散(普天間の民間空港化) ■ 利用したくなるバス停づくり・効率的運行(デザイン性/クリチバ事例、通学バスの日中活用)	● 空港・基地跡地を結節点とする広域ネットワーク(那覇空港+那覇軍港/キンザー/普天間をシャトルで接続) ● 那覇空港と都心部、MICE施設の循環交通(滞留する観光客をさばく、地下鉄案) ● 機能分担・階層化された都市構造(居住分散+移動手段セット、幹と枝のバス分け、動線の棲み分け) ● 空港の増設・分散(伊江島空港+本部への海底トンネル、普天間の民間空港化) ● 西海岸(浦添～豊崎)の交通再編(パルコ周辺の渋滞、キンザー返還後の道路、58号沿いにP&Rでバス) ● 公共交通の利用文化づくり・カーボンゼロ等のまちづくり(子どもの頃から、オーバーツーリズム対応、幹線道路再編)

凡例➢ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ● ワーク2にて出た意見

・中部では、定時性・速達性の高い基幹交通、東西への移動、地域拠点から自宅や大学等を結ぶ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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時間の見通しやすさ	▶ 通勤にちょうど良いダイヤがない(1本前は早すぎ、1本後は始業に間に合わない) ▶ 時間通りに来ず遅れがばらばらで予定が立てづらい・仕事で使えない(前乗り後降り・乗降/両替時間が遅延要因、乗る側の意思表示も必要) ▶ 大学周辺の交通渋滞(授業後の学生の車通学)	● 定時性の高い基幹交通で那覇、中部、名護の拠点間を結ぶ ● 鉄軌道までのつなぎにBRT・バスレーンを導入(沖縄市) ● 交通結節点である呉屋バスタを中心とした地域内交通の充実 ● 中央分離帯への幹線バス停設置で定時性・アクセス改善(反対車線へ渡るのが困難)
移動時間の短さ	▶ 那覇と沖縄市を安く早く移動できれば車を手放せる(維持費を節約できる) ▶ 西海岸の読谷村方面から沖縄市・うるま市方面への移動(西海岸から東海岸へ出やすくなると良い) ▶ 読谷、北谷から宜野湾、那覇方面への移動 ▶ 那覇と北谷を速達性の高い交通で移動したい(30分での移動。現状50分～1時間25分と変動大)	● 中遠距離は鉄道・短距離はバスの役割分担(鉄道は中心部、東西にバス、長距離ほどバスの定時性が低下) ● うるま市と浦添市を速達性の高い交通で結ぶ(うるま～浦添を20分で移動。拠点駅で地域内交通に接続) ● モノレール延伸で速達性向上(速達便+各駅便、大学生の自家用車から転換)
誰もが移動できる環境	▶ 沖縄市・うるま市の飲食店へ行きづらい(路線がわかりにくい、深夜バスがほしい) ▶ 運転は集中力が必要でバスが良いが、減便・混雑で積み残し・1時間待ち(今の利用者を賄う供給を) ■ 子供が一人で使える移動手段がなく送迎の運転時間が長い ■ 子供や大きな荷物(ベビーカー)を抱えての移動が大変 ■ 車いす利用者への支援(道路整備、タクシーチケット、電動車椅子支給、デマンド交通、乗車時の運転手負担、本土・ゆいレールのような乗車支援) ■ バス停までの道がガタガタ、車いすで通しやすい歩道・ノンステップバスがほしい	● 大学、病院にアクセスできる公共交通(駐車場混雑の解消、高齢者の通院、中部～南部の大学アクセス) ● 観光客向けと地元向けで対象を分けた交通(北谷ゲートウェイを広域接続拠点) ● 商業施設から各方面へ移動できるとよい ● 地域拠点と港(平敷屋港)を結ぶ移動
多様な移動手段	▶ 自転車で移動しやすい環境・中高生の自転車通学文化(歩道がガタガタ、送迎渋滞) ▶ シェアリング(レンタカー・カーシェア・キックボード)を気軽に使えるとよい ▶ 駅発着のバス路線を増やす(てだこ浦西・石嶺・浦添前田、転回場はあるが本数少/なし) ▶ 沿岸と内陸の交通断絶(コミュバスが村外で使えない) ■ 大荷物時はタクシー、配車アプリ(Grab類)がほしい ■ 予約できるコミュニティ交通で免許返納後も自由に移動(ついでに用事にも) ■ 事業所集積地への通勤アクセス路線がほしい	● 鉄道駅を拠点に鉄道とバスが乗り継げる交通網(鉄道の定時性、小規模輸送力から柔軟に拡張) ● てだこ浦西駅から中部の地域拠点への移動(基地返還地を核に西/東/南部ルート、跡地延伸) ● モノレール環状線化(琉大など大学・西海岸を通る、行き先が明確で安心) ● 幹(都市間の速達交通)と枝(地域内の路線バス等)を分けた木の幹・枝構造 ● 新技術で人手不足を補完(自動運転・人が乗るドローン等、2045年を見据える)

凡例▶ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ● ワーク2にて出た意見

・中部では、定時性・速達性の高い基幹交通、東西への移動、地域拠点から自宅や大学等を結ぶ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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時の安全・安心	■ 自転車専用道路がほしい(車が怖い) ■ 夜道が暗く不安、街灯がほしい	● 地下鉄は不発弾・地下水の懸念があり慎重に
移動に伴う経済的負担	➢ 家族が多いと運賃負担が大きく自家用車に(ハンドルキーパーが我慢) ➢ バス運賃の値下げ(2,000円は高い、1,000円以下に、公約の財源も気になる) ■ 通学運賃を安くしてほしい	● 鉄道は運賃収入で将来的に維持可能(道路は収入源がない、高速道路2階に鉄道を載せる案) ● 大学需要を取り込みピーク分散で料金を抑制
移動に関する情報のわかりやすさ	➢ バス接近情報をわかりやすく(ブラウザ版が見づらい、旧アプリが良かった) ➢ バス路線・乗換をわかりやすく(複雑、最終行先表示がない、検索でも間に合わない、来訪者に使いづらい) ➢ OKICA普及(現金・両替が無駄、チャージ場所が少ない、熊本はSuica統一) ■ 通学の時間・運賃・経路を子供にもわかりやすく ■ 子供運賃や行先地名がわかりにくい(対象年齢・計算・土日無料、屋慶名行等が北谷を通るか不明) ■ 初めての場所でバスを間違えるリスクへの抵抗	● 行き先がわかるバス案内(路線が長大・広域すぎて目的地と合わず不明、番号のみで直感的でない) ● 観光客にわかりやすいバス(青/ピンクライン等の色分けの認知、経由地の説明) ● バス停QRでバス停ページが直接開くよう改善(以前は表示、改悪された印象)
持続可能な移動環境	➢ バス利用のインセンティブ(ビール1杯無料等、運賃高・時間かかり使いづらい、1000円超で高い) ➢ 普天間飛行場が中心部にあり交通を阻害している ■ 雇用主がシフトをバス時間に合わせる工夫があってもよい	● 鉄道沿線に住宅・企業を集積(アクセス向上で人口増の好循環、駅近の住宅・勤務地分散、駐車/駐輪整備で効果波及) ● 観光鉄道など乗ること自体が目的の路線で賑わい ● 基地返還を契機としたまちづくり(普天間跡地・南北新国道で330号渋滞解消、嘉手納返還後の新しい町) ● 普天間飛行場返還後に、モノレールが跡地まで延伸 ● 拠点結節の再構築(コリドー返還で伊佐集約を解消する結節点、街の中心を明確化) ● 東西2本の鉄道+中心部は高速バスが骨格を担う構想

凡例➢ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ● ワーク2にて出た意見

・北部では、中部・那覇方面への移動、名護を拠点とした地域内交通の充実、観光地を周遊する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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時間の見通しやすさ	▶ 到着時間が読める定時性の高い交通がほしい(定時性が低く、南部の渋滞の遅れを引きずる) ▶ 離島アクセス向上のため、本部港までの定時性の高い交通手段がほしい	● 定時性の高い交通の確保(鉄軌道が難しければBRT・バスレーンを、行楽期の交通混乱を防ぐ、とにかく定時性が重要) ● パターンダイヤの導入でバスを利用しやすく
移動時間の短さ	▶ 渋滞(那覇方面・許田IC等)による所要時間を短縮し、速達性のある移動手段がほしい ▶ 乗継改善・直行バスで時間短縮(コミュバスと辺土名線の接続、各市町村拠点への直行バス) ■ フェリーとバスの乗継をスムーズに(運天港の待ち時間2時間の解消)	● 中南部圏と北部を結ぶ都市間交通として鉄軌道を那覇～名護(可能なら石川)まで延伸(石川にバスターミナル、観光地経由) ● 名護と中南部をつなぐ基幹交通は輸送力あるバス・鉄道で支える ● 国頭、大宜味、名護をつなぐ速達性のある交通
誰もが移動できる環境	▶ 免許・車がなくても誰もが移動しやすい環境がほしい(高齢者・要介護者、バス本数が少ない) ▶ 那覇と北部をつなぐ交通を充実してほしい(やんばる急行バスは混雑) ■ バス停・待合・乗換拠点・ターミナルの環境改善(日除け・クーラー・広い室内待合、コインロッカー、フェリー乗り場付近までバス) ■ 車いす等でも利用しやすい移動手段(電動車いすごと乗車、介護保険外の世代への配慮)	● 車がなくても移動でき住み続けられる、地域格差(教育・医療・交通)を最小化した社会 ● ライドシェア普及で高齢者・女性・子どもが使いやすい環境 ● 名護と東村をつなぐ交通
多様な移動手段	▶ 多様な手段の確保(バス本数増、タクシー空白地対応、車以外・東西移動) ▶ コミュニティバス拡充・スクールバス充実(北部全域、周遊、帰り便がない、送迎負担) ▶ 通学通勤の手段拡充・アクセス道(高校生大学生、為又アクセス、やんばるアクセス道) ▶ レンタカー拠点の北部分散(南部渋滞の緩和)、鉄軌道の整備 ■ デマンド交通・ラストワンマイル(乗合デマンドの実施) ■ 目的に応じた移動(買い物・通院・余暇、移動屋台・移動売店、診療とセット) ■ 乗継・運賃のシームレス化(辺土名線との結節・共通定期券)、高速バス増便、鉄道整備	● 名護を拠点に幹(都市間)と枝葉(地域内)をつなぐ交通網(買い物拠点の結節、地域内はデマンド・自動運転、県営バスの広域オンデマンド、集合住宅で居住集約) ● 共助による地域内交通(乗り合いタクシー、公共ライドシェア) ● 広域コミュニティバスの導入 ● 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(多くの港との結節、伊江島～名護の直通) ● AI・自動運転・EV等で運行を効率化(運転手不足・労働時間対策、観光拠点を結ぶ自動運転バス) ● 高速バスの共同運行化でダイヤを効率化

凡例▶ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ● ワーク2にて出た意見

・北部では、中部・那覇方面への移動、名護を拠点とした地域内交通の充実、観光地を周遊する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。

	ワーク1 望ましい移動のあり方	ワーク2 望ましい交通のあり方
移動時の安全・安心	➤ 車内混雑の緩和(モノレール等) ➤ 雨の日の課題(渋滞悪化、自転車通勤が怖くカーシェア利用も維持費が課題) ■ 安全な歩行空間の整備(歩道が狭い・段差・ガードレール不足)	● 自動車利用者以外も移動しやすい環境(自転車が走りやすい道、名護市内のバス停整備、子どもの頃からバス利用の習慣づけ)
移動に伴う経済的負担	➤ 公共交通の料金を利用しやすく(那覇～北部の運賃が高い) ➤ 長距離でも安い交通手段の導入(鉄軌道など) ■ 安く移動できることが重要	● 交通が不便な地域は料金を安くして利用を促進 ● 幹線バスと地域コミュニティバスの運賃・乗車券を共通化し、乗継代が安くなるとよい
移動に関する情報のわかりやすさ	➤ わかりやすい情報提供(バスロケ・路線網が不明、車移動前提で使い方が不明) ■ 属性の近い利用者で交通情報を共有するアプリ(車いす搭載可否を乗車前に把握)	● 運賃が分かりやすいよう乗車券・運賃を共通化し、乗り継ぎもしやすく
持続可能な移動環境	➤ 北部広域で持続可能な移動環境を構築(広域で検討、東村GSの村運営、予約制コミュバス等の工夫) ➤ 名護バスターミナルを核にした交通ネットワーク(リニューアルを起点に中心部の賑わい創出)	● 広域で移動を支える仕組み(北部自治体の合併、医療MaaS・行政MaaS、オンライン診療・教育) ● AI・自動運転を見据えたオンデマンド交通の高度化(3年後にLv4、20年後は普及を想定) ● 観光需要を取り込み運行を支える(宿泊客の夜間外出、北部への誘客、観光地経由ルート) ● 那覇空港の需要分散へ北部(伊江島)空港、県外から名護へのアクセス向上(定住・交流人口増、フェリーにバス直載せ) ● 名護バスタを北部地区のハブ拠点にする

凡例➤ ワーク1の前半(参加者やその身近な人を想像して議論)にて出た意見 / ■ワーク1の後半(ペルソナを設定して議論)にて出た意見 / ●ワーク2にて出た意見

4. ステップ2の県民意見のとりまとめ

4-1.ステップ2における意見の反映方法

- 市町村職員ワークショップ・県民ワークショップ等の県民意見から、望ましい移動・交通のあり方に関する意見を抽出した。
- 抽出した意見を「望ましい交通のあり方」を示すものと「移動・交通の具体的な取組・手段」を示すものに区分し、前者をステップ2「地域ごとの交通のあり方」としてとりまとめた。(後者はステップ3で議論する)

県民意見の抽出

市町村ワークショップ・県民ワークショップ等の県民意見から、望ましい移動・交通のあり方に関する意見を抽出

意見を分類

「望ましい移動・交通のあり方」を示す意見

例)【南部】 市町村役場をつなぐ

【那覇周辺】 東西や環状方向に移動しやすい都市を循環する交通

【中部】 定時性の高い基幹交通で那覇、中部、名護の拠点間を結ぶ

【北部】 船便ダイヤに接続する公共交通

ステップ2
「地域ごとの交通のあり方」
でとりまとめ

「移動・交通の具体的な取組・手段」を示す意見

例)【南部】 那覇まで30分で移動できる交通システムの導入

【那覇周辺】 モノレールの延伸、結節機能の強化

【中部】 交通結節点である呉屋バスタを中心とした地域内交通の充実

【北部】 広域コミュニティバスの導入

ステップ3
「地域ごとの取組の方向性」
で議論

4-2.ステップ2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