

# 次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)

## 骨子案

—現状を踏まえた未来像、課題—

令和8年2月

# 目次

1. はじめに .....	1
2. ビジョンの位置づけ .....	2
3. 検討プロセスとステップ 0・1 の県民参画 .....	3
4. 県民が望む未来像 .....	6
5. 未来像の実現に向けた課題 .....	11
6. ステップ2に向けて .....	31

# 1. はじめに

沖縄県を取り巻く社会環境は、人口減少・少子高齢化の進行、観光需要の変動、エネルギー価格や物価の変動、気候変動や自然災害リスクの高まりなど、今後も大きく変化していくことが想定されています。こうした変化は、人々の暮らし方や地域のあり方とともに、移動の需要や交通の使われ方にも影響を与えていきます。

これまで沖縄県では、自動車の普及や道路整備をはじめ、渋滞対策、モノレール整備などを通じて、県民の生活や産業、観光を支える交通基盤の充実に取り組んできました。一方で、交通を取り巻く状況が変化する中で、これまでの取組の延長だけでは対応が難しい課題も顕在化しつつあります。

このような状況の中で、将来に向けて沖縄の交通がどのような役割を果たしていくべきかについて、改めて整理、共有し、必要な取組みを推進していくことが求められています。次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)は、そのためのビジョンを定めるものであり、このビジョン策定に向け、県民参画のプロセスを通じ、沖縄県が目指す将来の姿や、現在の交通・都市構造が抱える課題を整理したものが、本資料です。

次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)の検討は 4 つのステップから構成されます。現在進めているステップ 1 では、将来の交通の具体的な姿を一つに定めるのではなく、まず「県民がどのような社会を望んでいるのか」「その未来像を実現するうえで、現在の交通・都市構造にはどのような課題があるのか」を共有することを目的としました。このため、オープンハウス、意見投稿フォーム、こども・若者モニターなどから、幅広い声を集めています。

本資料で整理した未来像や課題は、こうした県民参画の結果をもとにまとめた「現時点での整理」であり、今後の議論の出発点となるものです。次のステップ 2 では、本資料を共通の土台として、複数の将来の交通の姿を比較・検討し、地域の実情や価値観の違いを踏まえながら、より具体的な方向性を県民とともに議論していきます。

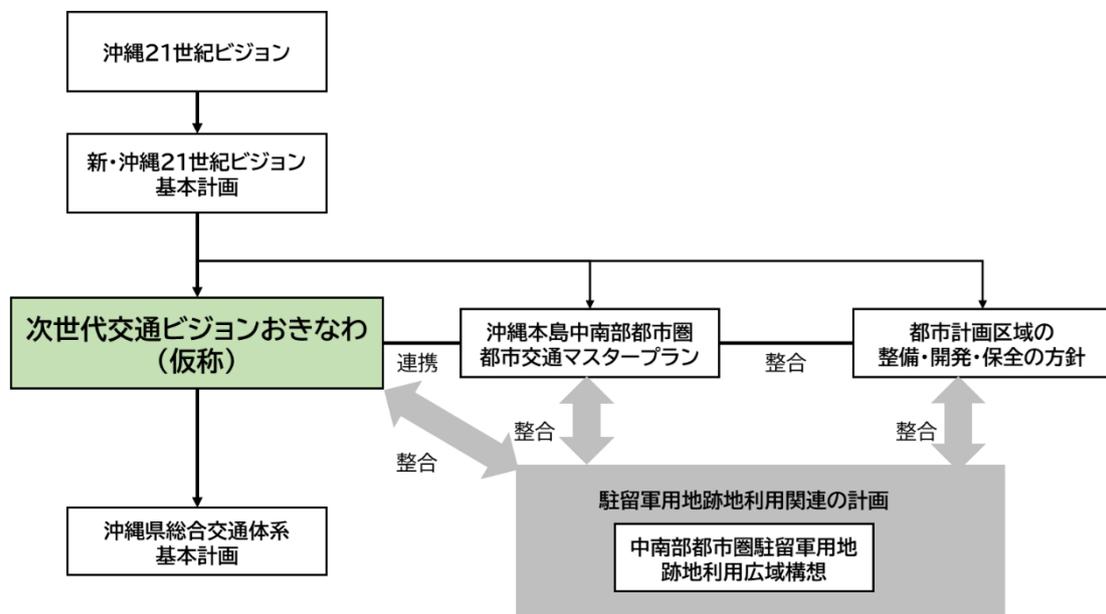
本資料に示した内容は最終的な結論を示すものではなく、今後の検討の中で修正・深化していくことを前提としています。本資料が、県民一人ひとりが将来の沖縄の交通と暮らしについて考え、対話を重ねていくための共通の材料となることを期待します。

## 2. ビジョンの位置づけ

次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)は、上位計画となる「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」に即して策定されるビジョンであり、その成果は「沖縄県総合交通体系基本計画」に反映されます。

また、次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)は、「沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン」と連携して作成されるものです。さらに、駐留軍用地跡地利用関連の計画と整合を取りながら作成されるものでもあります。

以下に、関連する各計画との関連性を示します。



次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)の位置づけ

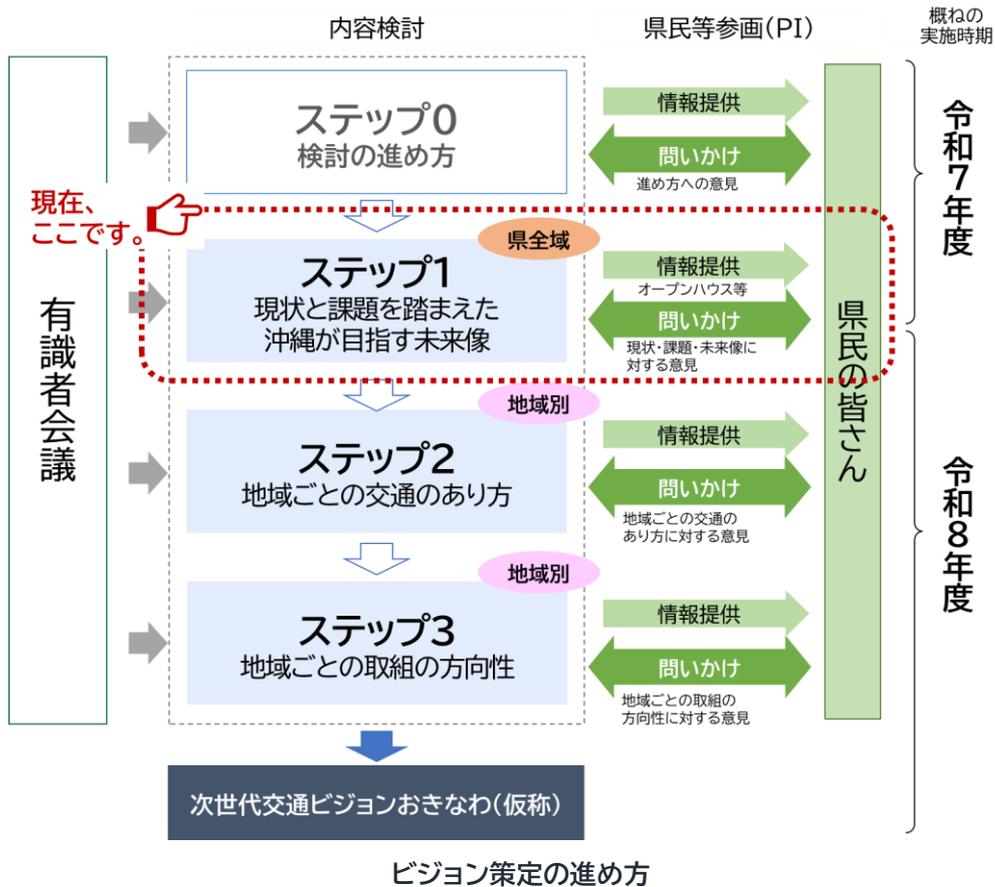
### 3. 検討プロセスとステップ0・1の県民参画

次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)の検討は、下図に示すような4つのステップで検討を進めており、現在はステップ0・1の段階にあたります。

ステップ0・1では、「沖縄が目指す未来像」に関して検討するための県民参画を実施しました。具体的には、オープンハウス、意見投稿フォーム、こども・若者モニターを対象としたアンケートを実施しました。

オープンハウスは、全11カ所で開催し、延べ1536名へのチラシ配布、530人からの意見聴取を行いました。こうしたオープンハウス、意見投稿フォーム、こども・若者モニターによる意見聴取の結果、合計1,106件の意見が寄せられました。

本資料は、これらの活動を通じて得られた意見から意見要旨を抽出し、その意見要旨を活用してとりまとめたものです。



### 3.1 オープンハウスの実施

県民の皆さんの交通に対する考え方や大切にしている価値観を幅広く把握するため、パネル展示による情報提供と対話を通じて来場者の方の意見を把握する「オープンハウス」を2025年11月14日(金)から12月23日(火)まで県内11か所で開催し、延べ530人の意見を収集しました。



展示したパネル(例)

#### オープンハウスの実施個所

	会場	期間
①	サンエー西原シティ	11月14日(金)、15日(土)
②	サンエー那覇メインプレイス	11月21日(金)~11月22日(土)
③	てだこ浦西駅	11月26日(水)
④	カフーナ旭橋	11月27日(木)
⑤	イオン具志川店	12月5日(金)~12月6日(土)
⑥	イオン名護店	12月11日(木)~12月12日(金)
⑦	イオン南風原店	12月12日(金)~12月13日(土)
⑧	マックスバリュ宮古西里店	12月19日(金)~12月20日(土)
⑨	石垣市役所	12月19日(金)
⑩	まちなか交流館ゆんたく家	12月20日(土)
⑪	泊ふ頭旅客ターミナル「とまりん」	12月22日(月)~12月23日(火)



オープンハウスの様子  
(サンエー西原シティ)



オープンハウスの様子  
(イオン南風原店)

## 3.2 Web 意見投稿フォーム、子ども・若者モニターへの意見聴取の実施

オープンハウスへの来場が難しい方も含め、より幅広い県民の皆さんから意見を募るため、2025年11月14日(金)から2026年1月15日(木)の間、特設ホームページに意見投稿フォームを設置し、延べ567件の意見を収集しました。

さらに、若年層の意見を幅広く聴取するため、2025年12月18日(木)から2026年1月15日(木)の間、沖縄県に登録している小学生から20代までの子ども・若者モニターを対象に意見投稿フォームを設置し、35件の意見を収集しました。



次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）  
意見投稿フォーム

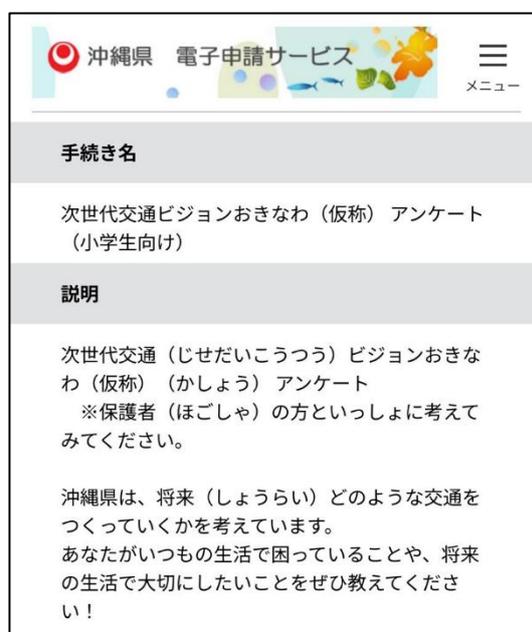
沖縄県は、将来に向けた沖縄の新しい交通のあり方を描くため「次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）」の検討に着手しました。検討にあたり、県民の皆さんのご意見を幅広くお聞きするため、本意見投稿フォームを設置しました。

沖縄が抱える課題、持続可能な交通の在り方を描くうえで大切にしたいこと、等について、幅広くご意見をお伺いできればと考えています。

ご意見を投稿いただく際、誠に恐れ入りますが、オープンハウスのパネルをご一読いただけますと幸いです。いただいたご意見をふまえ、県民の皆様とともに次世代ビジョンおきなわを策定していきたいと考えています。ぜひ忌憚のないご意見をお寄せください。

本フォームには個人情報記入しないようお願いいたします。また、お寄せいただいた意見の分析・とりまとめにあたり、回答データをクラウド上に保存し、生成AIを活用して分析する場合がありますことご了承ください。

WEB 意見投稿フォーム



沖縄県 電子申請サービス

手続き名

次世代交通ビジョンおきなわ（仮称） アンケート  
（小学生向け）

説明

次世代交通（じせだいこうつう）ビジョンおきなわ（仮称）（かしょう）アンケート  
※保護者（ほごしゃ）の方といっしょに考えてみてください。

沖縄県は、将来（しょうらい）どのような交通をつくっていくかを考えています。  
あなたがいつもの生活で困っていることや、将来の生活で大切にしたいことをぜひ教えてください！

子ども・若者モニターへの意見聴取

## 4. 県民が望む未来像

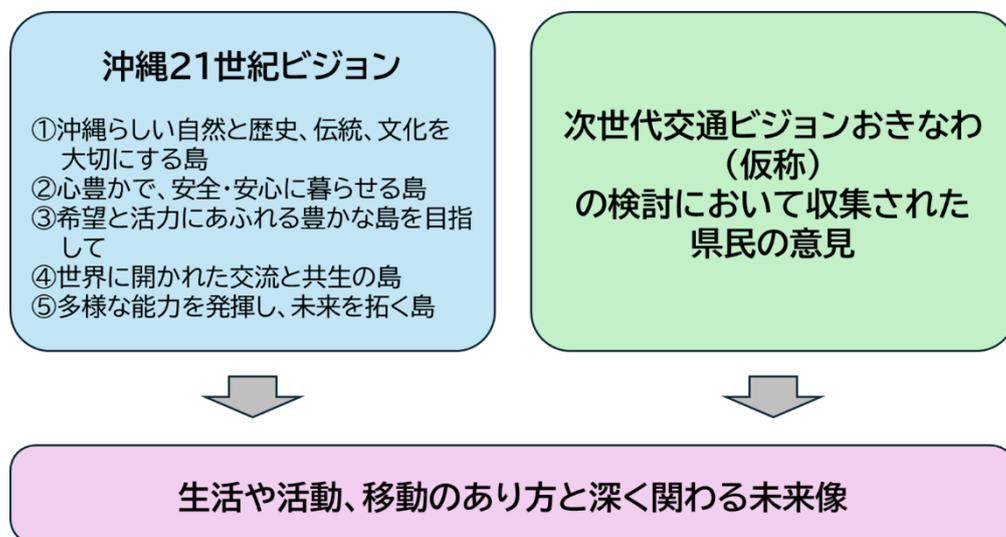
本章では、次世代の交通の在り方の検討の前提となる、生活や活動、移動の在り方と深く関わる未来像を整理します。

### 4.1 未来像のつくり方

次世代の交通ビジョンを作成するにあたっては、交通分野単独の将来像ではなく、沖縄県全体が目指す暮らしや社会の姿を前提とすることが重要です。

沖縄県では、「沖縄 21 世紀ビジョン」において、県民が望む沖縄の将来像が示されています。この将来像は、交通分野に限らない沖縄県の全体像、かつ、全分野を対象としたものです。

そこで、沖縄 21 世紀ビジョンで示された将来像を基本としつつ、ステップ 1 で実施した県民参画を通じて寄せられた意見や問題意識も踏まえながら、生活や活動、移動のあり方と深く関わる将来の姿について、交通との関わりを踏まえながら整理を行いました。



未来像とりまとめの流れ

## 4.2 生活や活動、移動のあり方と深く関わる未来像

### (1)住む地域に関わらず、誰もが、どんなライフステージにおいても自分らしい生き方や挑戦を選べる社会

- 中南部都市圏、北部、島しょ部といった住む地域や年齢、身体状況などに関わらず、誰もが学びや仕事、地域活動、余暇などの機会に無理なくアクセスできることで、自分らしい生き方や挑戦を選べる社会が一つの姿として考えられます。
- 進学や就職といった人生の節目に限らず、妊娠・子育て期、介護期、高齢期、障害のある状況など、人生のどの段階においても、外出や移動が過度な負担や不安を伴わず、島ごと・地域ごとに異なる暮らしのリズムの中で、活動の場に参加したり、新しいことに取り組んだりできる状態が広がっていくことが大切になると考えられます。
- また、日々の生活の中で「今日は出かける」「少し行き先を変えてみる」といった行動を無理なく重ねられることが、自然や地域行事が身近にある沖縄の暮らしの中で、生きがいや前向きな挑戦につながる要素になると捉えられます。

#### 県民の声

- こどもたちが遠くても通いたい学校に通え、学校の友達と交流を深め、のびのびと生きられることを大切にしたい
- 図書館や博物館などで新しいことを知る、学びの機会を大切にしたい
- 高齢者やこども・若者、女性、障害者も含めて、日常生活で気軽に、不自由なく移動できることを大切にしたい
- スポーツや習い事、芸術鑑賞、興行、ボランティア活動などの余暇活動に自由に行けることを大切にしたい
- 遊びや買い物、飲みに出かけるなど、家族や友人と共に過ごすことを大切にしたい
- 様々な人が、自分らしく、生きがいを持って生きられることを大切にしたい
- 子育てしやすく、また、仕事と両立できることを大切にしたい
- 車を運転できない人・歩いている人がかっこ悪いと思われたい価値観や、免許がなくとも就職で不利にならないことを大切にしたい
- 自然にふれあうことを大切にしたい

## (2)人や地域の力が十分に発揮される、活力ある社会

- 人や地域が持つ多様な力が引き出され、人の活動が広がり、仕事やサービス、観光といった地域経済の動きへと自然につながっていく社会が、一つの将来像として想定されます。
- とりわけ沖縄では、若者や高齢者をはじめ様々な立場の人の力が生かされ、地域の祭りや行事、助け合い、役割を分かち合うユイマールが息づく中で、地域の活動や取組が広がっていくことが、沖縄全体の活力につながると捉えられるのではないのでしょうか。
- 活力は、一部の地域や人に集中するものではなく、中南部都市圏の集積力に加え、北部・島しょ部の自然や文化、人や物のつながりが、それぞれの特性に応じて生かされることで広がっていくものと考えられます。さらに、地域の中で人の交わりに加え、訪れる人と暮らす人が日常の中で交わり合い、交流や学びを通じて地域の活動を支える担い手が次々と生まれていくことが、沖縄らしい活力の姿として描かれます。
- また、アジアをはじめとする周辺地域との歴史的・地理的な近さを背景に、人や文化が行き交う国際的な交流が日常の中にあることも、沖縄の活力を形づくる要素の一つと捉えられます。

### 県民の声

- 県民が沖縄の魅力や個性に関心を持ち、よりよい沖縄に変えていけることを大切にしたい
- 離島や地方を含む沖縄全体が経済格差なく成長し、所得が拡大していくことを大切にしたい
- 自立した沖縄(地元の人が地元のために働いて暮らせる、食の安全保障など)を大切にしたい
- 観光客と共存し、沖縄の観光が発展していくことを大切にしたい

### (3)心身ともに健やかで、安心して暮らせる社会

- 心身ともに健やかで、安心して暮らせることを、暮らしの質を支える基盤とする社会が、一つの姿として考えられます。
- 経済的負担、事故、災害等への不安を感じにくい環境があることで、買い物や通院、子どもの送り迎え、高齢者の外出など、日々の行動が過度な危険や緊張を感じることなく行えるようになります。「行けるかどうか」を常に心配せずに外出できる状態が、日常生活を無理なく続けていくための重要な条件になると考えられます。
- また、日常的に身体を動かして健康であることや、海や森といった身近な自然に触れながら生活できることが、日常生活のゆとりや心の安定をもたらすものと考えられます。
- さらに、安心は平和を大切にする意識が地域の中で共有されていることや、顔が見える関係の中で声を掛け合える地域のつながりによって支えられるものとして捉えられます。

#### 県民の声

- 病院や買い物などの必要な施設に確実に、経済的負担が少なく行けることを大切にしたい
- 決まった時間に効率的に行動でき、自分のリズムで移動・生活できることを大切にしたい
- 事故や事件がなく、安全・安心に生きられることを大切にしたい
- 明るいまちの雰囲気大切にしたい
- 日常生活で身体を動かし、健康で、長生きすることを大切にしたい
- 地域の住民同士での交流や助け合いを大切にしたい
- 今住んでいる地域に住み続けられることを大切にしたい

## (4)社会の変化に柔軟に対応し、将来世代に引き継ぐことができる社会

- 将来世代にわたって安心して暮らし、様々な活動が続けられることを見据え、日々の暮らしや活動が無理なく次の世代につながっていく社会が、一つの姿として考えられます。
- 人口構成や社会環境の変化が進む中であっても、気候変動や自然災害などの影響にも向き合いながら、暮らしや地域の営みが特定の人や世代に過度な負担を集中させることなく、支え合いながら続いていくことが重要になると捉えられます。
- また、地域の暮らしや文化、自然との関わりの中で培われてきた知恵や経験が、日常の活動や学びを通じて次の世代に受け継がれ、地域や社会の力として積み重なっていくことが、沖縄らしい持続の姿として描かれます。
- そのためには、移動や外出、学びや仕事、地域活動といった日常の行動が、環境への配慮や災害時の安全性にも留意しつつ将来にわたって無理なく続けられるよう、暮らしを支える基盤が地域の実情に応じたかたちで保たれていることが、持続可能な社会を支える前提になると考えられます。

### 県民の声

- それぞれの人が自分の好きな移動手段を選べることを大切にしたい
- 沖縄の歴史や、緩やかな時間、各地域特有の文化、平和を尊重する心を大切にしたい
- 沖縄の自然環境を大切にしたい
- 地球環境を大切にしたい

## 5. 未来像の実現に向けた課題

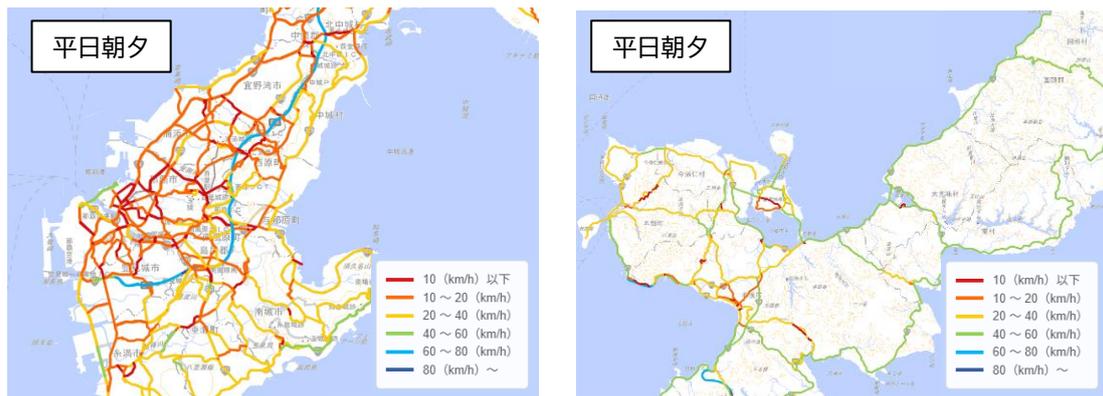
ここでは、これまでに整理した未来像の実現に向けて、現在の交通・都市構造がどのような課題を抱えているのかを整理するとともに、今後、社会の暮らしを取り巻く条件が変化した場合に、交通にどのような影響が生じるのかを整理します。

### 5.1 交通システムに見られる課題

現在の都市構造と交通体系のもとでは、未来像の実現を支えるうえで、いくつかの重要なギャップが存在します。県民参画を通じて得られた意見からは、例えば、渋滞等で移動時間が読みづらいことや、目的地へのつながりにくさ、安全・安心への不安などが多く示されました。これらを手がかりに、現在の交通システムにみられる主な課題を整理しました。

#### (1) 移動時間の確実性の確保

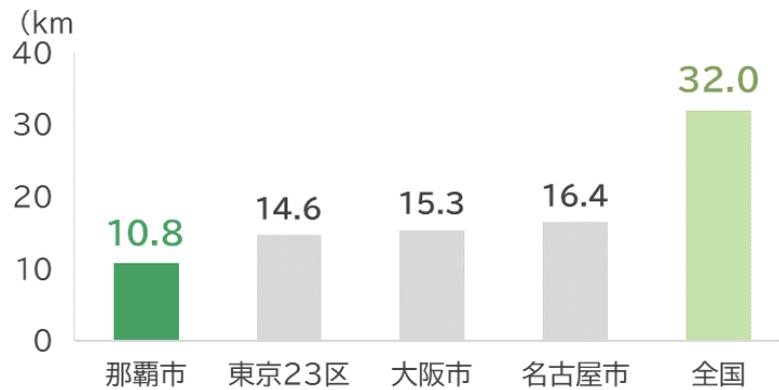
- 自動車利用の集中や道路ネットワークの制約により、慢性的な渋滞が発生し、移動時間が読みにくい状況が続いています。
- 自動車だけでなく、道路状況の影響を受けるバスにおいても定時性の確保が難しく、通勤・通学、業務、物流、観光など、日常的な活動全体の効率性を低下させています。
- 実際、中南部の主要な道路の多くは、平日朝夕の走行速度が10km/h以下となっています(下図)。



平日混雑時における、車両の平均走行速度

資料：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)」、  
[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census\\_visualizationR3/index.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/index.html) をもとに作成

- 全国と比べてみても、那覇市の平日混雑時における平均走行速度は 10.8km/h と、全国平均を大きく下回っています(下図)。



那覇市と他都市の、平日混雑時における車両の平均走行速度の比較

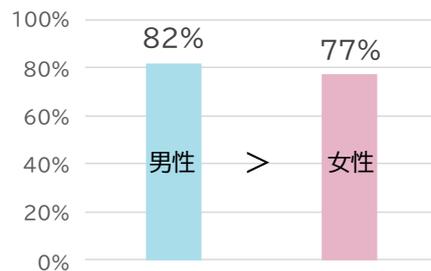
資料：沖縄県「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン」をもとに作成

#### 県民の声

- 自動車利用率の高さや特定の道路への集中、信号待ち、路上駐車などにより渋滞が発生し、時間が読めない上、人やモノの移動時間ももたない。
- 観光客の集中や、一部の観光客の運転の不慣れ等により、渋滞や事故のリスクが増加している
- 今後ますます渋滞が悪化し、移動しづらくなったり、人命救助に影響が出てしまうことが心配

## (2)生活や活動の場へのつながりの確保

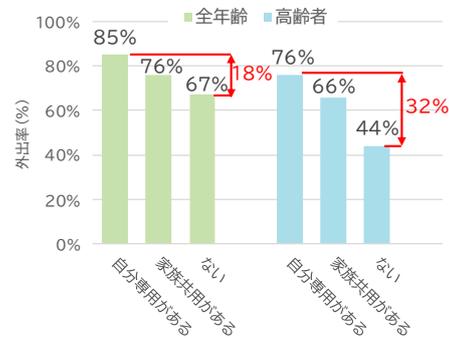
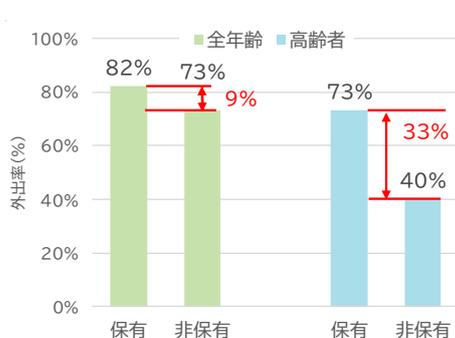
- 公共交通の路線や運行本数、接続の弱さなどにより、医療、教育、商業、仕事といった生活サービスへのアクセスが十分に確保されていない地域や人が存在しています。
- 特に高齢者、子育て世帯、運転できない人、観光客などにとっては、移動そのものが活動参加の制約となり、地域やライフステージによる格差を生じさせています。
- 沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査によると、ある日のうちに1回でも移動(外出)した人の割合を示す外出率は、男性の方が女性よりも約5%高くなっています。



本島中南部都市圏における性別外出率

資料：沖縄県「沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析」をもとに作成

- また、免許(原動機付自動車・自動車・自動二輪)の保有状況や、自由に使える自動車の有無によって外出率は大きく異なり、特に高齢者においてその傾向が顕著となっています。



本島中南部都市圏における免許保有別外出率

資料：沖縄県「沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析」をもとに作成

本島中南部都市圏における車所有別外出率

資料：沖縄県「沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析」をもとに作成

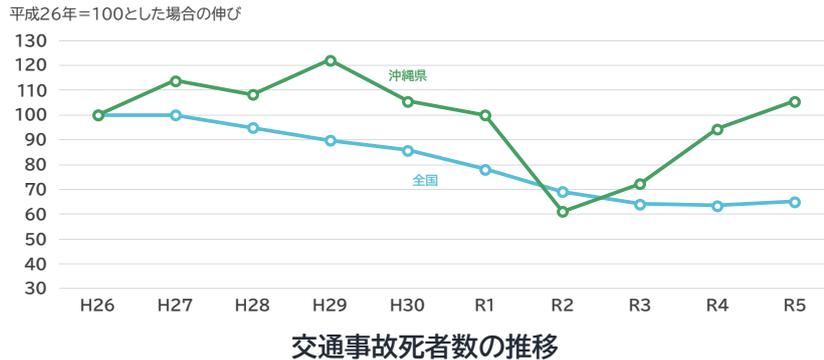
- 離島や本島北部では、こうした状況が定住や地域の持続にも影響を及ぼすことが懸念されています。

### 県民の声

- 公共交通の路線や運行本数が少なく、また接続が悪いため、車に頼らざるを得なかったり、仕事や生活に支障が出たりしている
- 公共交通の定時性が低く、時間通りに移動できない

### (3)安全・安心な移動環境の確保

- 交通の集中や、自動車・歩行者・自転車・観光客など多様な交通主体の混在により、事故リスクが高い状況が見られます。
- 下図に示すのは、平成 26 年の値を 100 としたときの、各年における沖縄県と全国の交通事故死者数です。横ばい傾向の全国に対し、沖縄県では令和 2 年度以降、増加傾向にあります。



資料：沖縄県警「令和5年版交通白書」をもとに作成

- また、道路や歩行空間の老朽化、夜間の暗さなどが、外出時の不安を高めています。
- さらに、台風や大雨などの自然災害時には、道路の寸断や公共交通の停止により移動が困難となる可能性があり、平常時・非常時を通じた安心の確保が十分とは言えません。



平成 13 年台風 16 号による県道 10 号線の被害状況

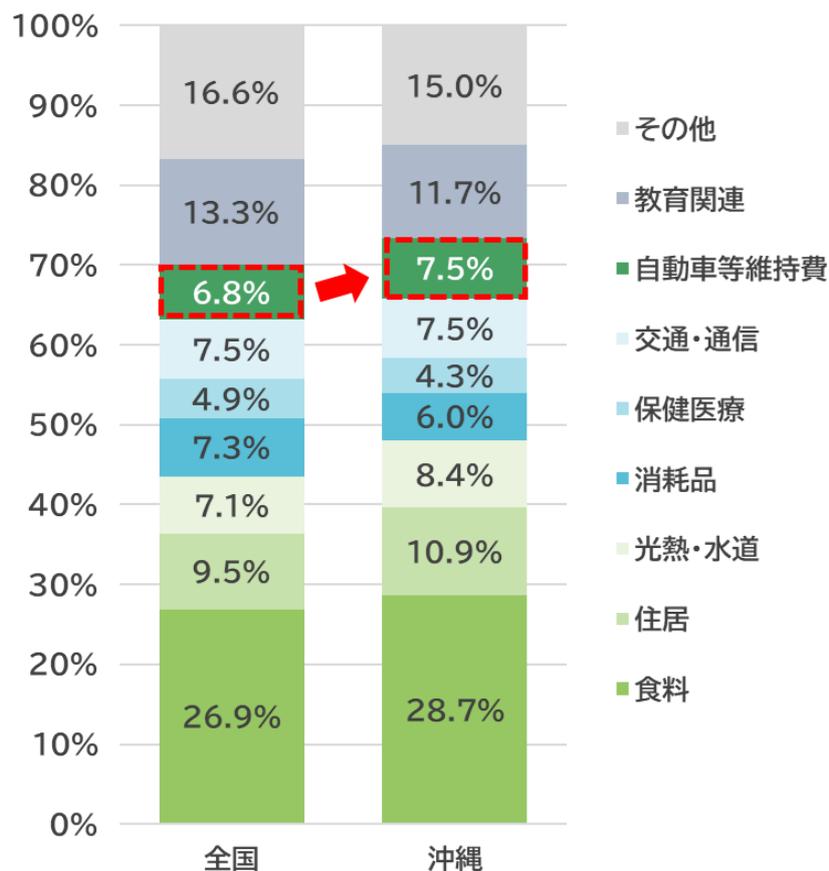
出典：沖縄県

#### 県民の声

- 交通の混在やマナーの悪さなどにより事故が多く、安全面が心配なので、移動に抵抗を感じてしまう
- 観光客の集中や、一部の観光客の運転の不慣れ等により、渋滞や事故のリスクが増加している
- 台風接近時など公共交通機関が止まってしまう、帰れなくなってしまうことがある
- 今後ますます渋滞が悪化し、移動しづらくなったり、人命救助に影響が出てしまうことが心配
- 渋滞や道路の老朽化が事故の増加につながり、低所得者層の増加が治安の悪化につながってしまうことが心配

#### (4)移動に伴う経済的・時間的負担の軽減

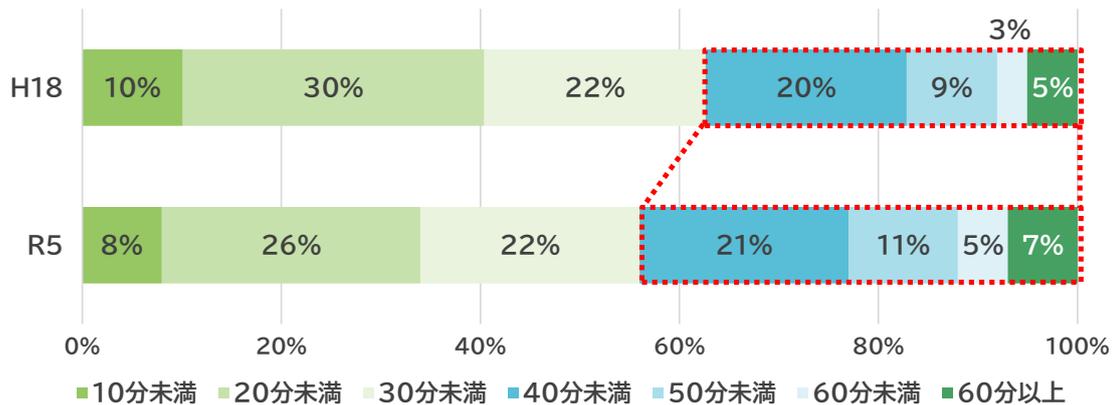
- 自動車に依存した都市構造のもとで、車両保有や燃料費、維持費といった家計負担が大きくなっています。
- 実際、家計支出に占める自動車等維持費の割合は、全国と比較して沖縄県では高い傾向にあります。



全国と沖縄県での家計支出の構成

資料：総務省「2019年全国家計構造調査」をもとに作成

- また、公共交通の運賃や乗継時の負担、送迎に要する時間なども、日常生活や就労に影響を与えています。
- 都市機能の分散により移動距離が長くなりやすいことも、時間的・経済的な負担を増大させる要因となっています。実際、平成18年から令和5年にかけて、30分以上の通勤移動の割合が増加しており(下図)、これには郊外部からの自動車通勤の増加が影響している可能性が指摘されています。



### 本島中南部都市圏における通勤時間の構成比の変化

資料：沖縄県「沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析」をもとに作成

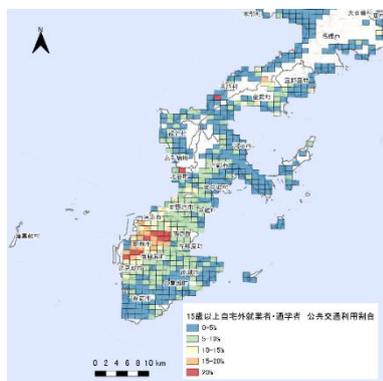
#### 県民の声

- 自家用車に依存しているため、維持費や燃料費の出費が大きい
- 公共交通の運賃が高く(特に乗継時)、出費や利用への抵抗が大きい
- 経済的な負担からタクシーは使いづらい
- 公共交通やスクールバスがないことや安全面から送迎せざるを得ず、その時間をもたない他、仕事の制約もでている
- 近隣の移動手段はあるが、都市間を移動するための手段が少なく、広域的な移動がしづらい
- 都市機能が分散しており、移動の負担が大きい

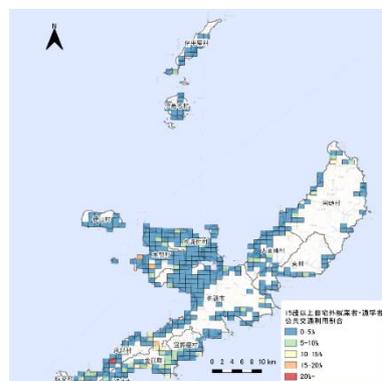
## (5)状況に応じて選べる移動手段の確保

- 自動車以外の移動手段が十分に整っていない地域が多く、公共交通、徒歩、自転車などを状況に応じて使い分けることが難しい状況です。
- 離島や一部地域では、バスやタクシーなどの選択肢自体が限られています。こうした環境は、外出機会の減少や歩かない生活につながり、健康や社会参加、地域の活力への影響が懸念されています。
- 沖縄県の15歳以上の通勤・通学時の公共交通利用割合<sup>※</sup>は、那覇市周辺を除く県内の多くの箇所で5%未満となっています。

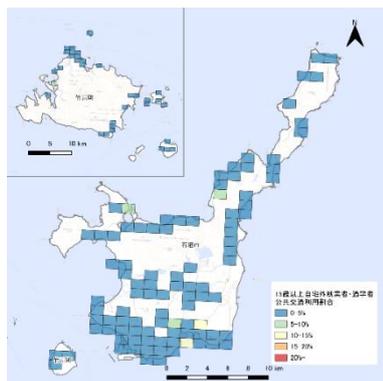
※公共交通利用割合：国勢調査における15歳以上の自宅外就業者・通学者を対象に、利用交通手段別の利用者数を分母とし、鉄道・電車または乗合バスの利用者数を分子として算出した割合。



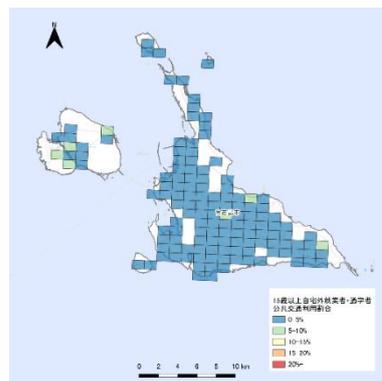
15歳以上自宅外就業者・通学者  
公共交通利用割合(中南部)



15歳以上自宅外就業者・通学者  
公共交通利用割合(北部)



15歳以上自宅外就業者・通学者  
公共交通利用割合(八重山諸島)



15歳以上自宅外就業者・通学者  
公共交通利用割合(宮古島)

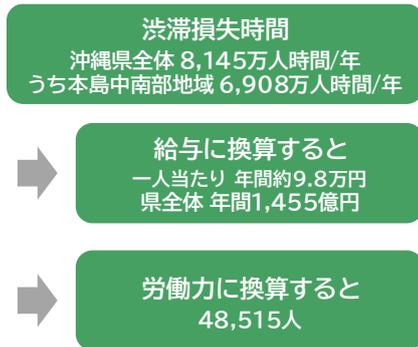
資料：総務省「令和2年国勢調査」をもとに作成

### 県民の声

- 離島に行くとバスやタクシーが少ない地域が多く不便
- 交通手段が確保されないことによる離島住民の減少や無人島化、国防への影響が心配
- 歩かない習慣や外出機会の減少、医療サービスの低下により、県民の健康が悪くなってしまうことが心配

## (6)人やモノが動く上での経済性の向上

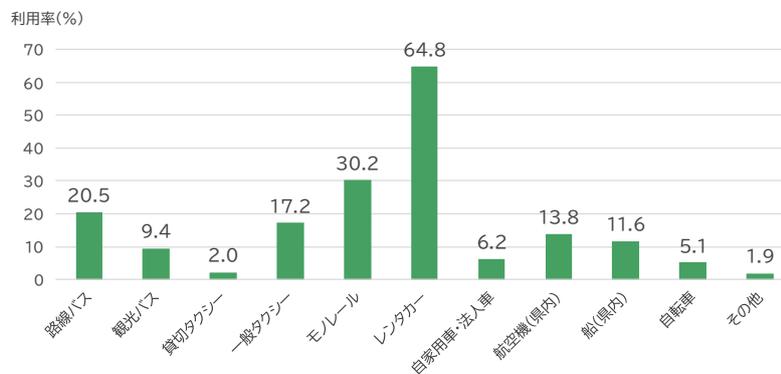
- 渋滞や移動効率の低さにより、物流コストの増加や観光回遊性の低下が生じ、地域全体の生産性に影響を与えています。
- 企業活動や就労の効率さが下がることで、所得や雇用の不安につながる可能性があります。
- こうした状況は、若年層や生産年齢人口の県外流出を招く要因の一つとして懸念されます。



国道58号の混雑の様子

資料：内閣府沖縄総合事務局  
 「第2回沖縄交通り・デザイン実現検討会参考資料1  
 PI 第1フェイズパンフレット」をもとに作成

- 特にレンタカーの利用が多い観光客にとって、渋滞は回遊性を下げる主な要因と言えます。



### 沖縄県における観光客の交通手段利用率

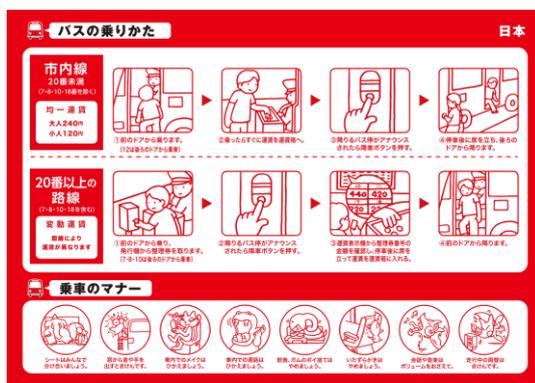
※複数回答可 ※分担率でなく利用率である点に注意 n=21,717  
 資料：沖縄県「令和5年度観光統計実態調査」をもとに作成

#### 県民の声

- 移動に時間がかかることで、企業の活動や労働の効率が落ち、経済的な損失が出ていると感じる
- より豊かな経済を求めて、若者や生産年齢層が県外に流出し、沖縄が高齢化してしまうことが心配
- 移動効率が悪いことで経済発展を阻害したり、所得が減少することが心配
- 移動効率が悪いことで観光消費額が落ち、県内の観光業が縮小してしまうことが心配
- 県外資本が増加し、沖縄の企業の経営状況が悪くなってしまうことが心配

## (7)交通サービスの使いやすさ・分かりやすさの向上

- 公共交通の乗継や案内、料金体系、情報提供が分かりにくく、利用に慣れるまでの心理的・実務的な負担が大きい状況です。
- 待ち環境やバリアフリー対応、混雑、運転手不足などにより、サービス水準が低下している可能性があります。
- 歩行空間や自転車環境の未整備も含め、移動手段が「使えるかどうか」以前に「使いにくい」と感じられている状況があります。
- 沖縄県では、こうした路線バスの利用しにくさや利便性・分かりやすさに関する課題を認識し、バス待ち環境の改善や案内・情報提供の充実などを通じて利用しやすさの向上を図るため、「わった～バス党」を立ち上げ、各種施策に取り組んでいます。



わった～バス党 HP を通じたバスの乗り方の周知

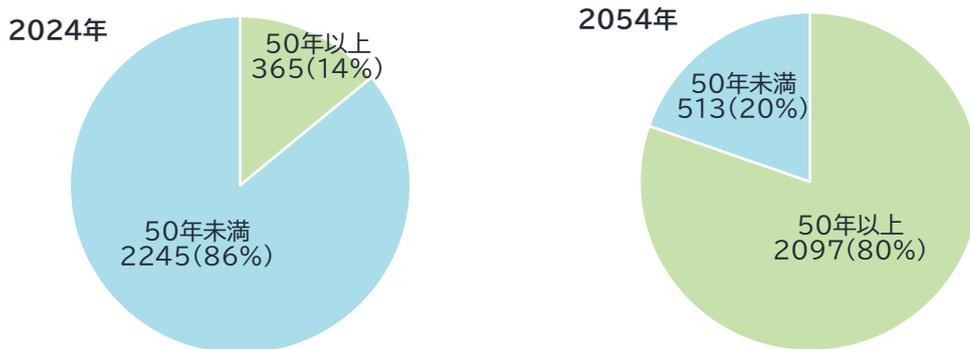
出典：わった～バス党 <https://www.watta-bus.com/>

### 県民の声

- 駐車場の不足や複雑な道路構造、バスレーンの分かりづらさなどのため、都市部で車の移動がしづらい
- 道路に凹凸がある、植栽が手入れされていない、道路標識・標示が見づらいなど、道路の老朽化が進んでおり、運転がしづらい
- 公共交通の利用環境(待ち環境や車内混雑、バリアフリー・キャッシュレス対応、運転手のマナーなど)が悪く、利用に抵抗を感じたり移動を躊躇してしまう
- 居住地分散による公共交通の輸送効率低下や、運転手不足などで、公共交通のサービスが低下し使いづらくなっている
- タクシーが捕まりづらかったり、距離が短いと乗車拒否されることがあり、移動がしづらくなっている
- 公共交通の情報や乗り方が分かりづらく、慣れるまでが不便
- 近隣の移動手段はあるが、都市間を移動するための手段が少なく、広域的な移動がしづらい
- 公共交通を使うとなると移動の制約ができてしまうため、免許の返納がしづらい
- 歩道が少ない、街灯が少なく暗い、路面状況が悪いことなどのために歩行者(特にこどもの通学)や自転車、電動カートが使いづらい

## (8)交通システムや地域の持続性の確保

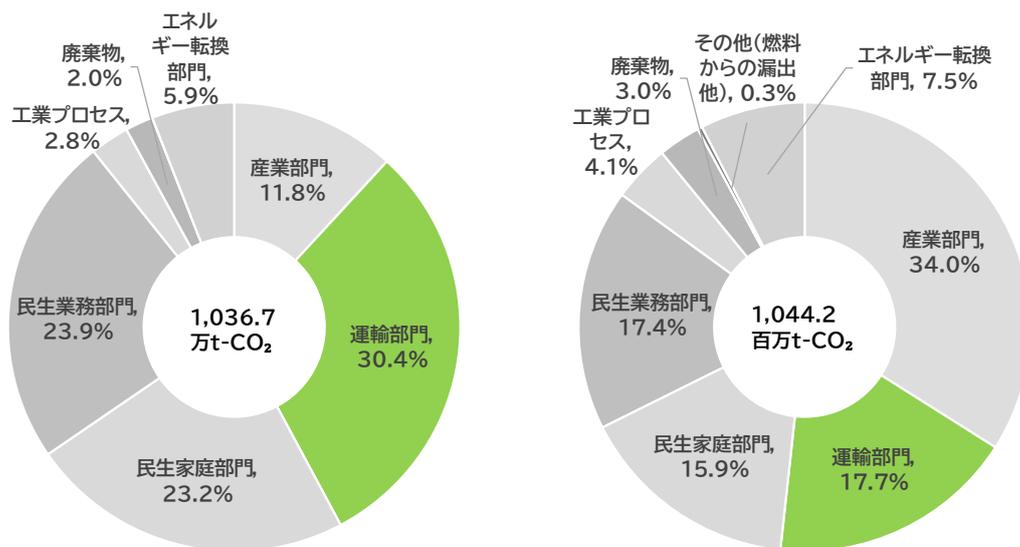
- 人口減少や利用者の減少、燃料費高騰、運転手不足などにより、道路や公共交通サービスをこれまでと同じ形で維持していくことが難しくなりつつあります。
- インフラの老朽化や維持管理コストの増大に加え、自動車依存による環境負荷の増加も懸念されています。
- 例えば、下図に示すように、今後、建設後 50 年以上の橋梁が急増していきます。



本島における建設後 50 年以上の橋梁の割合  
(国道・補助国道・県・市町村道の合計)

資料：沖縄総合事務局「沖縄県内の道路橋の現状と損傷状況」  
<https://www.ogb.go.jp/kaiken/michi/007596> をもとに作成

- 気候変動の原因となる二酸化炭素排出量について、沖縄県は全国と比較して運輸部門の排出量が高い傾向にあります。



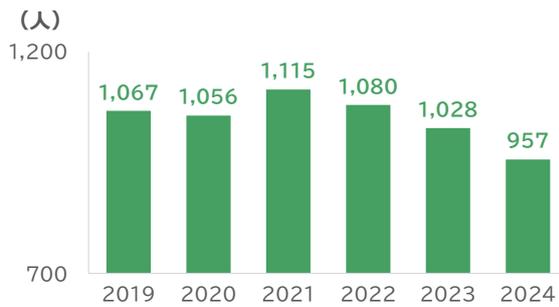
部門別二酸化炭素排出量(沖縄県)

資料：沖縄県「第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画」  
をもとに作成

部門別二酸化炭素排出量(全国)

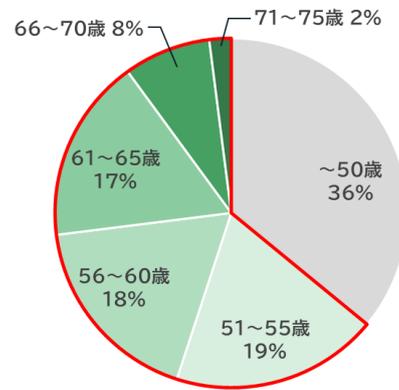
資料：沖縄県「第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画」  
をもとに作成

- また、交通のあり方が、地域の定住や自然環境、将来世代への負担に影響する可能性があります。
- 公共交通の担い手であるバス運転手は、ここ数年で減少傾向にある上、51 歳以上が半数を占めています(下図)。



沖縄県におけるバス運転者数※

※一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者数  
資料：内閣府沖縄総合事務局「運輸要覧」をもとに作成



本島 4 社のバス運転者年齢構成※

※琉球バス交通・沖縄バス・那覇バス・東陽バス  
2020 年時点  
資料：沖縄県「TDM 施策推進アクションプログラム」  
をもとに作成

## 県民の声

- 公共交通の利用者の減少や燃料費高騰、運転手不足により公共交通が減少し、自分の将来や周りが移動できなくなってしまうことが心配
- 公共交通が減少することで、地方の定住者が減少してしまうことが心配
- インフラの維持管理が追いつかなくなり、老朽化が激しく進んでしまうことが心配
- CO2 排出などによる地球環境への影響が心配
- CO2 排出により環境への負担が増加することが心配
- 自動車依存が続き、廃車処分に伴う環境負荷が増加することが心配
- 交通整備が無秩序な開発や自然環境の破壊を助長するのではないかと心配

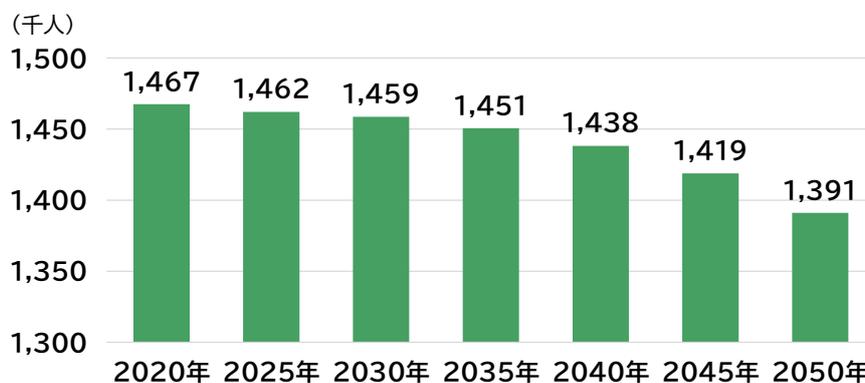
## 5.2 将来の様々な状況変化によりもたらされる影響

将来の交通のあり方を考えるにあたっては、現在の課題だけでなく、これから社会や暮らしの前提条件がどのように変化する可能性があるのかをあらかじめ見据えておく必要があります。

ここでは、県民参画を通じて寄せられた意見や問題意識に加え、専門的な知見等を踏まえ、将来想定される主な状況変化と、それによって考えられる交通への影響を整理します。

### (1)人口減少・少子高齢化が進んだ場合

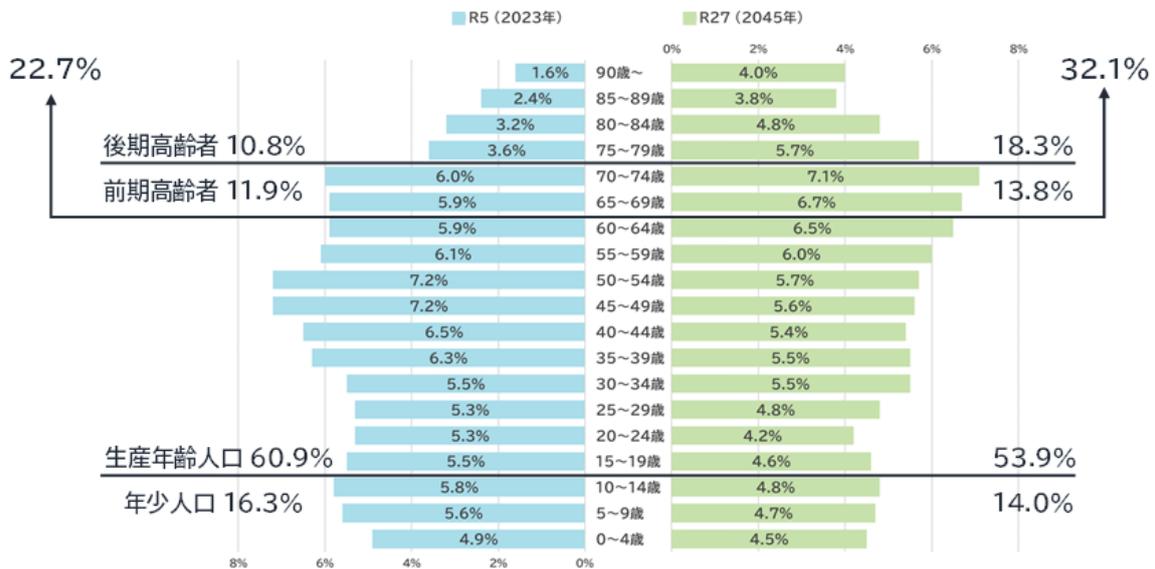
- 人口減少や少子高齢化が進むことで、通勤・通学などの移動需要は全体として減少し、交通需要の量や時間帯の分布が変化する可能性があります。
- 地域によっては、利用者の減少により公共交通や物流サービスの維持が難しくなり、移動手段の選択肢がさらに限られることも想定されます。
- 一方で、高齢期を迎える人が増えることで、自動車の運転が難しくなる人や、近距離での移動や生活サービスへのアクセスを必要とする人が増加することも想定されます。
- 全体の移動量は減っても、身近で確実な移動への需要は高まり、移動の質や支え方がより重要になることが考えられます。
- 実際、沖縄県の人口は今後減少することが見込まれています。



沖縄県における将来人口推計

資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計（令和5年）」をもとに作成

- 2045 年にかけては、年少人口が 16.3%から 14.0%、生産年齢人口が 60.9%から 53.9%、高齢者人口が 22.7%から 32.1%に変化することが見込まれています。



### 沖縄県における 2023 年(左)と 2045 年(右、推計)の年齢階層別人口

資料：2023 年は住民基本台帳人口、2045 年は国立社会保障・人口問題研究所（令和 5 年推計）をもとに作成

#### 県民の声

- 人口減少により、車利用が減少し、渋滞や事故などの課題は自然と解決するのではないか
- 公共交通が減少し、自家用車の利用や都市部への集中がさらに加速して交通渋滞などの諸問題が悪化することが心配
- 急激な人口減少と公共交通・物流サービス低下の負のスパイラルにより、生活の質の低下や地方の衰退、治安の悪化につながることを心配
- 高齢化が進み、高齢者の事故が増加してしまうことが心配
- 多疾患併存など高齢者の健康が悪化し、外出が減少、まちの活力が低下していくことが心配

## (2) 都市構造や土地利用が変化した場合

- 基地返還や都市開発の進展などにより住宅や職場、商業施設の立地が変化すると、人や車の動き方もこれまでとは異なる形で生じる可能性があります。特定の地区や時間帯、方向に交通が集中し、混雑や負荷が新たに生じることも想定されます。
- 一方で、拠点の集約や生活機能の近接が進めば、移動距離が短くなり、日常的な移動量が抑えられる可能性もあります。
- 都市構造の変化は、交通需要を一律に増減させるものではなく、地域ごとに移動の量や質を大きく変える要因になると考えられます。



### 駐留軍用地跡地の利用について

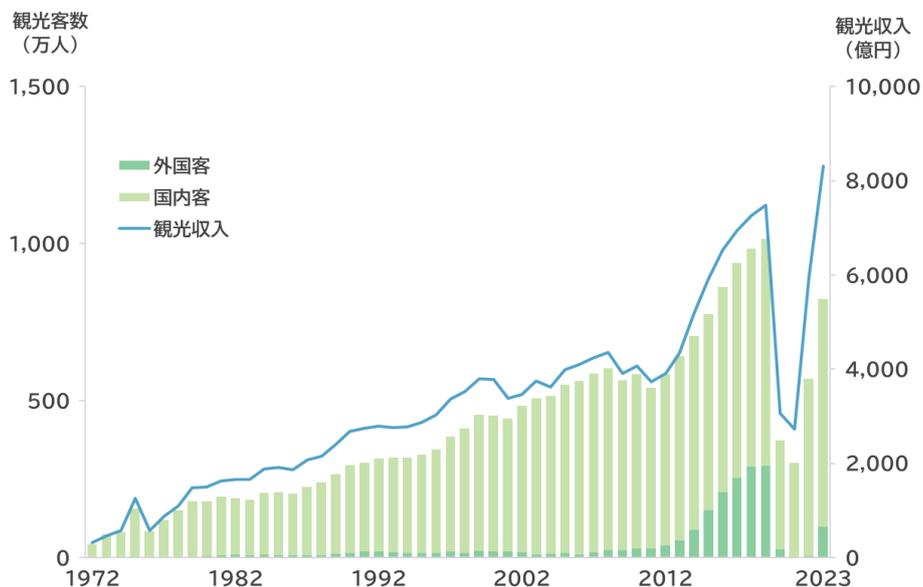
出典：沖縄県「普天間飛行場跡地 未来予想図」

#### 県民の声

- 都市部の人口の急増や地価の高騰により、都市部に住めなくなってしまうことが心配
- 基地の返還による都市の変化も見据える必要があるのではないか

### (3)観光需要の変動や移住の動きが変化した場合

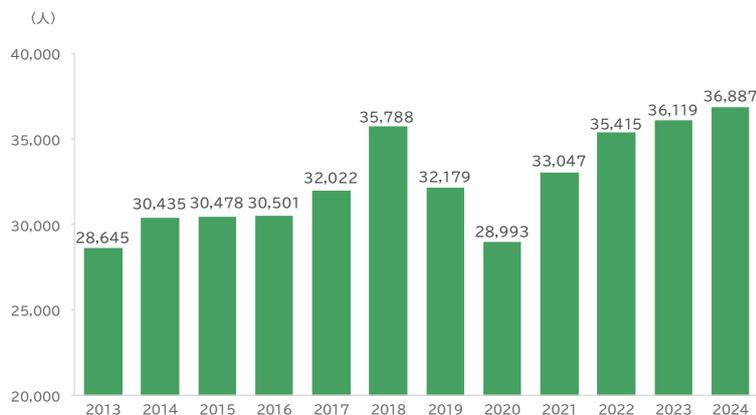
- 観光客が増加した場合、レンタカー利用や観光地周辺での混雑が生じやすくなり、県民の日常的な移動と重なることで、時間帯や場所によって交通負荷が高まる可能性があります。



観光客数・観光収入の変化

資料：沖縄県「令和5年版観光要覧」をもとに作成

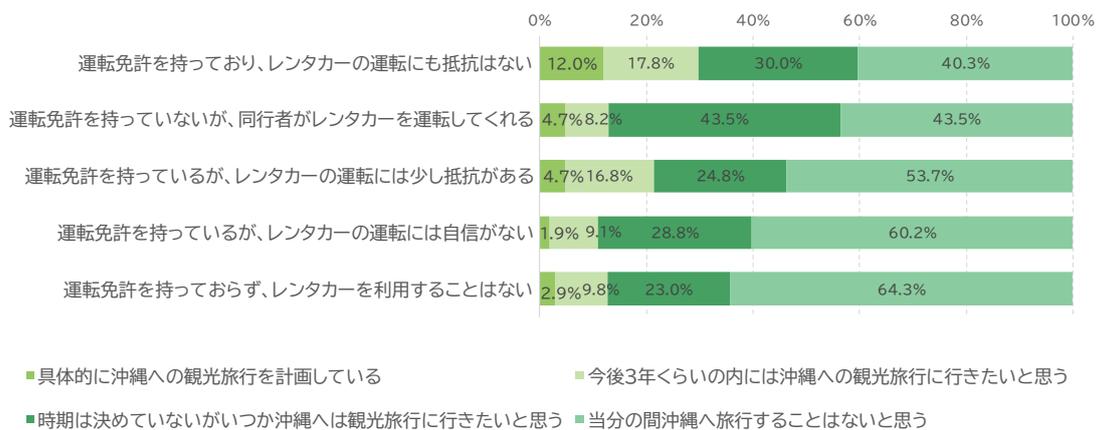
- また、外国人観光客や移住者が増加した場合、案内表示や利用方法への配慮など、交通サービスの利用環境に影響が生じるとともに、担い手の確保や運営体制への負担が増す可能性もあります。
- 実際、ここ数年における沖縄県への転入者数は増加傾向にあります。



県外からの転入者数の推移

資料：沖縄県企画部統計課「長期時系列統計データ」をもとに作成

- 一方で、観光の動き方や移動手段の選択が変化すれば、公共交通や新たな移動サービスの活用が進み、交通の使われ方そのものが変わる可能性もあります。
- 観光や移住の動きは、移動需要を増やす側面と、移動の仕方を変える側面の両方を持つと捉えられます。
- 近年の調査では、運転免許を持っていない人やレンタカーの運転に自信がない人が沖縄県への来訪傾向が低いことが明らかとなりました。これは観光に関するサービスを見直すきっかけとなるかもしれません。



### 沖縄への観光旅行での来訪意向(運転免許保有・レンタカー利用に対する意向別)

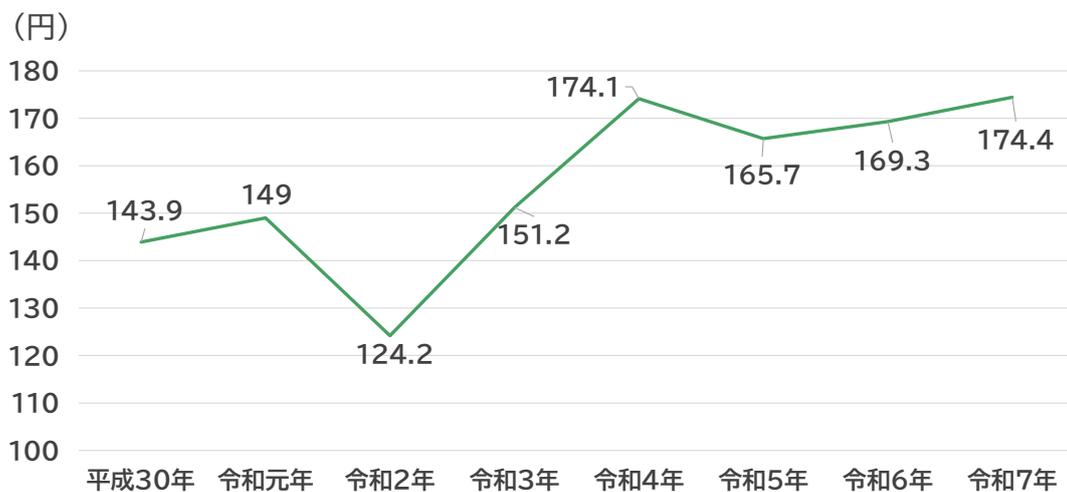
資料：沖縄進行開発金融公庫「公庫レポート 2022.6 No.179」をもとに作成

#### 県民の声

- 観光客急増による、交通混雑や、公共交通でのトラブル、交通事故の多発、治安の悪化、県民に必要な施設の減少が心配
- インバウンド観光客や外国からの移住者の増加により、第二言語への対応が求められ、公共交通の担い手の負担や不足につながるものが心配
- インバウンド観光客増加により日本人観光客が減少し、世界情勢による影響を受けやすくなるものが心配
- 外国等からの移住者が増加し、交通事故などのトラブルにつながるものが心配

## (4)エネルギー価格や物価が大きく変動した場合

- エネルギー価格や物価が上昇した場合、自動車利用や物流にかかる費用が増加し、家計や事業者の移動負担が重くなる可能性があります。これにより、外出の頻度や移動距離を控える動きが広がり、交通需要が抑制されることも考えられます。
- 一方で、移動手段の選択を見直す動きが進み、公共交通や徒歩、自転車などへの転換が進む可能性もあります。
- コストの変化は、移動量そのものだけでなく、どの手段で移動するかという需要構造を変える要因になると考えられます。



レギュラーガソリンの価格推移(本島、1リットル当たり、税込価格、各年4月)

資料：沖縄県「県内石油製品価格調査」をもとに作成

### 県民の声

- ガソリン代や公共交通の料金高騰やEV車導入義務化などにより、出かけづらくなったり、経済格差や貧困層が拡大してしまうことが心配。

## (5)新たなモビリティサービスが進展した場合

- 自動運転、オンデマンド交通、ライドシェア、小型モビリティなどの新たなサービスが普及すると、これまで移動が難しかった地域や人にとって移動の選択肢が広がり、通院・買い物・通勤通学など日常の移動を支える可能性があります。
- 一方で、導入のされ方によっては、既存の公共交通の利用が分散・減少し、サービスの維持が難しくなる地域が生じることも考えられます。
- 新たなモビリティの普及は、移動のしやすさを高める側面と、交通体系全体の構成や持続性に影響及ぼす側面の両方をもたらす要因になると考えられます。



自動運転車両

資料：豊見城市「令和7年度自動運転EVバスの運行開始について」をもとに加工



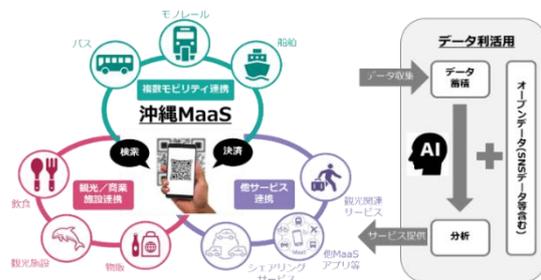
オンデマンド交通

出典：国土交通省「共創・MaaSプロジェクト 令和6年度【実証運行事業】事業ピックアップ事例一覧」



カートタイプ車両による移動サービス

出典：国土交通省「共創・MaaSプロジェクト 令和6年度【実証運行事業】事業ピックアップ事例一覧」



MaaS

出典：国土交通省「沖縄全域における観光型MaaS実証実験」

### 県民の声

- LRT や自動運転、小型モビリティなどの新しい交通の導入により、却って渋滞や事故が増加したり、利便性が下がることが心配。
- 環境に優しいクルマの導入が義務化され、レンタカー業が圧迫されることが心配
- デジタル化・モビリティ技術の進展により、自動運転やライドシェアなど効率的な新たな移動手段が提供されることを期待。

## (6)気候変動、自然災害等のリスクが高まった場合

- 気候変動の影響により、台風や大雨などの自然災害が頻発・激甚化すると、道路の通行止めや交通の寸断が発生しやすくなり、日常的な移動や物流に影響が及ぶ可能性がある。
- 災害時には、移動が制限され需要が急激に低下する局面がある一方、避難・復旧・支援の局面では一時的に移動が集中することも考えられる。
- また、国際情勢の変化など予測が難しい要因によって、人や物の移動が制限される可能性もある。平時には顕在化しにくい一方、発生時には生活物資の確保や移動の優先順位が変わるなど、交通に求められる役割が大きく変化すると想定される。
- 気候変動や自然災害等のリスクの高まりは、平時と非常時で交通に求められる役割や需要の現れ方を大きく変える要因になると考えられます。
- 沖縄県では直近 10 年の間に台風や大雨による災害が発生しています。

直近 10 年程度の主な沖縄県の災害

年次	名称
2015	台風第21号強風害
2018	西表島付近の地震
	伊江島で竜巻被害
	台風第24号災害
2019	与那国島で大雨
2020	本島中部で竜巻被害
	本島南部で突風災害
	八重山地方で大雨
	石垣島で大雨
2021	沖縄本島で大雨
	福德岡ノ場海底噴火
2022	沖縄本島で大雨
2023	台風第2号災害
	台風第6号災害
2024	台湾付近の地震
	本島北部で線状降水帯
2025	大東島地方で記録的大雨

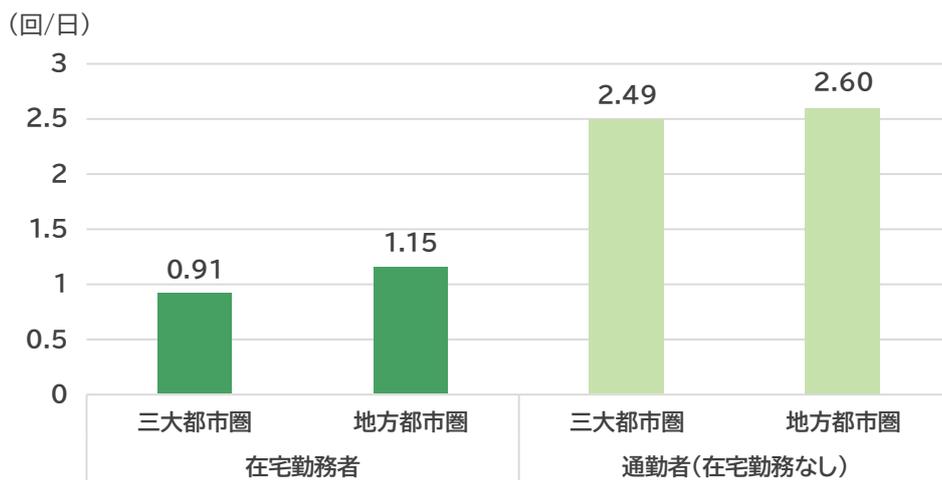
資料：気象庁「沖縄防災カレンダー-災害等記載名称補足説明資料」を基に作成

### 県民の声

- 地球温暖化による気候変動によって災害が激甚化し、災害時の交通手段がなくなってしまうことが心配
- 近隣諸国との有事の際の生活が心配

## (7)移動需要そのものが大きく変化した場合

- 体験や交流、学びといった価値を求める動きが強まれば、余暇や地域間の移動が増え、交通需要が拡大する可能性があります。一方で、リモートワークやオンライン活動の進展、生活様式の変化により、移動の必要性そのものが低下し、移動の量や質を変える要因になると考えられます。
- 実際に下図の通り、在宅勤務者の移動回数は通勤者と比べて少なくなっています。



在宅勤務者と通勤者の一日あたり移動回数(令和3年)

資料：国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室「都市における人の動きとその変化  
～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～」をもとに作成

- このような価値観や行動様式の変化は、移動需要を一律に増減させるのではなく、目的や場面によって移動の量や性質を変える要因になると考えられます。

### 県民の声

- 体験することの付加価値の増加や、移動コストの削減などにより、ますます移動する人が増えて混雑してしまうことが心配
- 移動負担の削減のため、リモートワークやリモート授業が普及することを期待
- AI や量子コンピュータ等により雇用形態が変わったり、雇用が減少することが心配

## 6. ステップ2に向けて

これまで沖縄の交通は、自動車の普及や道路整備、モノレールの導入などにより発展し、県民の生活や産業・観光を支えてきました。

一方で、現状の交通システムには、移動時間の確実性や、生活・活動の場へのつながりが確保されていないなど、未来像を実現するうえで向き合うべき課題が見られました。さらに、人口減少・少子高齢化、都市構造の変化、観光需要や移住の動きなど、将来の様々な状況変化によって課題の現れ方や交通への影響が変わりうることもわかってきました。

ステップ2では、将来の変動要因を考慮しつつ、こうした課題に対応するため、沖縄が将来どのような交通システムを目指すべきかを、県民とともに考えていく議論の段階に進みます。

### 6.1 ステップ2の検討事項

#### (1)「評価軸」と「複数の将来の交通の姿」の設定

ステップ2では、将来の様々な状況変化を考慮しつつ、現状で整理した課題にどのように対応していくかを踏まえ、沖縄が将来目指すべき交通システムの姿を具体的に検討していきます。

まず、将来の交通システムの評価軸(交通パフォーマンスの計り方)と、複数の将来の交通の姿を整理します。これらは、いずれも、ステップ1で整理した未来像の実現に向けて、交通システムに見られる課題の解決につながるものとなるよう考えていく必要があります。

その上で、定めた評価軸を用いて各案を比較します。複数の将来の交通の姿を同じ物差しで横並びに評価し、それぞれの長所や課題を整理した上で、総合的な観点から、沖縄にとって望ましい交通システムの方向性を検討していきます。

なお、次頁に示すパフォーマンスの視点および将来の交通の姿は、ステップ1で整理した未来像や課題を参考に、現時点で考えられる案を整理したものです。これらに限定して検討を進めるものではなく、今後の県民参画を通じた意見や、地域ごとの実情を踏まえながら、新たな案を加えたり、案の組み合わせや整理の仕方を見直したりしていくことを想定しています。

交通システムの評価軸(たたき台)

視点	目指したい状態
① 確実に	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞や遅延が少なく、移動時間が予測できる</li> <li>・通勤・通学・物流・観光が安定して行える</li> </ul>
② つながる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な場所へ無理なく到達でき、アクセスが確保される</li> <li>・地域や立場による移動の制約が小さい</li> </ul>
③ 安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車、自動車が安心して移動できる</li> <li>・災害時にも移動や輸送が確保される強さがある</li> </ul>
④ 負担が 少なく	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家計や事業者の移動コストが過度な負担とならない</li> <li>・送迎や遠回りなど、日々の負担が小さい</li> </ul>
⑤ 選べる 手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・状況に応じて移動手段を使い分けられる</li> <li>・運転しない人の移動も確保されている</li> </ul>
⑥ 経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流や人の移動が効率化され、地域の生産性が高まる</li> <li>・産業や観光の活動を下支えする</li> </ul>
⑦ 使い やすさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内や乗継、料金が分かりやすく、迷わず使える</li> <li>・誰にとっても利用のハードルが低い</li> </ul>
⑧ 持続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人材・財源・環境の面で無理なく維持できる</li> <li>・将来世代に過度な負担を残さない</li> </ul>

複数の将来の交通の姿(たたき台)

将来の交通の姿	説明
A. 今とあまり変わらない 移動の仕方	今の交通の仕組みを大きく変えず、現在の延長線上で進んだ場合を考える方向性
B. より車で移動することが 多い毎日	自動車を主な移動手段としつつ、混雑や安全性などの課題を改善する方向性
C. よりバスやモノレールで 移動することが多い毎日	バスやモノレールなどを軸に、人の移動や観光を支える方向
D. より歩いたり、自転車で いける毎日	近距離移動をしやすくし、健康で快適な生活圈をつくる方向性

## (2)総合交通体系基本計画や都市交通マスタープランとの整合

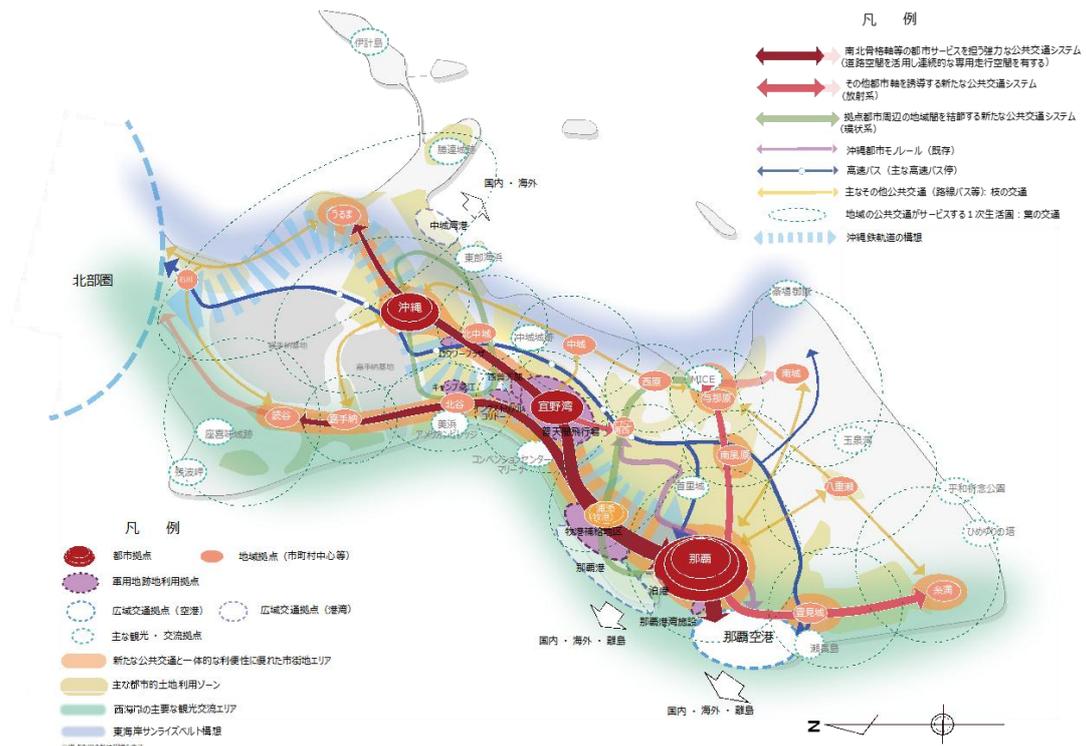
県では、沖縄県総合交通体系基本計画および都市交通マスタープランを策定しており、県の交通政策は、これらの計画を踏まえて進められています。

現在の沖縄県総合交通体系基本計画(令和4年)は、県全体の交通政策の基本的な方向性を示す計画であり、今回の次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)の検討においては、これらの内容を踏まえつつ、県民意見を最大限活かしてとりまとめを進めています。現基本計画で変更が必要な個所については、次期基本計画を改定する際に反映する予定です。

また、都市交通マスタープランは、都市構造と交通ネットワークの相互の関係性に着目し、将来の人口や交通量の変化を踏まえた定量的な分析に基づき、合理的と考えられる交通体系を整理した計画です。ステップ2では、こうした技術的検討の成果として示された交通体系図や取組イメージ等も参考に、検討を深めていきます。

## 検討材料1 沖縄県都市交通マスタープラン(令和7年度策定予定)

都市交通マスタープランは、都市と地域の将来像を示し、「誰もが移動しやすいまち」や「快適で持続可能な交通システム」の実現に向けた取組を示した中長期的な計画です。都市構造(居住地や都市の持つ機能)と交通ネットワーク(道路・公共交通網)の両面から交通まちづくりの指針がまとめられており、また、目指す暮らしやまちのすがたを“住民・事業者・行政”が共有し、一体でまちづくりを進めていくための計画でもあります。

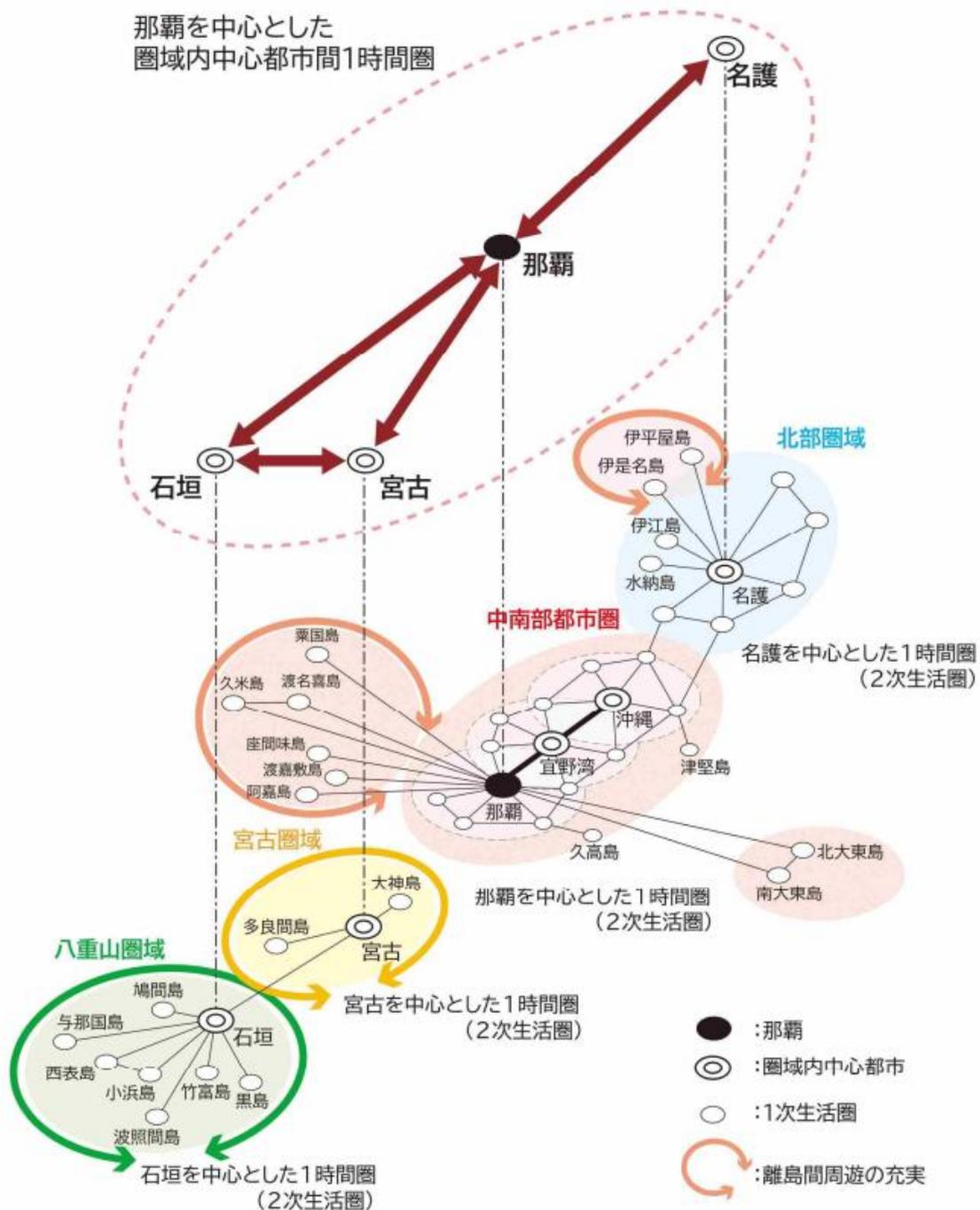


将来公共交通ネットワーク計画

出典：沖縄県「都市交通マスタープラン」

## 検討材料2 沖縄県総合交通体系基本計画(令和4年10月14日)

沖縄県が抱える様々な課題の解決や、県土の均衡ある発展を目指すために策定された陸海空を対象とした交通体系の基本計画です。



県土の圏域構成

出典：沖縄県総合交通体系基本計画

<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1012584/1012585.html>

### (3)ステップ 2 の主要な論点

交通の将来を考えるステップ 2 では、単に交通手段を選択するのではなく、複数の価値のバランスをどうとるか議論していきます。例えば、次のような問いが考えられます。

1. 移動の確実性や利便性と、長期的な持続性をどのように両立させるか？
2. 高齢者、子育て世帯、若者などが必要な場所へアクセスできる状態を確保しつつ、家計、企業、行政の負担が過度にならない支え方はどうあるべきか？
3. 移動の利便性を高めながら、平常時・非常時を通じた安全・安心をどのように確保するか？
4. 移動手段の選択肢を増やしつつ、既存公共交通も含めて、全体が持続可能な役割分担をどう設計するか？

ステップ 2 では、このような論点を明確にしなが、県民・企業・自治体・専門家と一緒に議論を深め、未来の沖縄にふさわしい交通の姿を描いていきます。

## 6.2 今後の進め方

ステップ2では、交通のあり方の複数案の比較検討を進めることから、ステップ2の中をさらに複数の段階に区切って検討を進めることとします。

まず、ステップ1で整理した沖縄が目指す未来像を改めて共有・確認し、以降の検討における前提を整えます。

次に、未来像の実現に向けて考えられる交通のあり方について、複数の案とそれらを評価するための評価項目を整理し、検討のたたき台を示します。

そのうえで、整理した評価項目を用いて複数の案を比較評価し、それぞれの特徴や課題を明らかにしていきます。

また、将来の交通の姿の検討にあたっては、それぞれの地域の事情を踏まえることが重要です。そのため、中南部都市圏、本島北部、島しょ部といった圏域を考慮して検討を進めることとします。

これらの検討にあたっては、より深い議論を継続的に行うことが不可欠であることから、ワークショップ形式を中心に継続的な意見を交わしながら検討を深めていきます。

