

**沖縄県総合交通体系基本計画
点検・評価報告書**

(対象年度：令和4年度～令和6年度)



**沖縄県企画部交通政策課
令和8年3月**

評価検証の概要

沖縄県では、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」を上位計画とし、交通分野における基本施策の具体的な構想を示した「沖縄県総合交通体系基本計画」を令和4年10月に策定した。

本計画は、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の実現に寄与するとともに、沖縄の総合交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針となるものである。

基本計画策定から4年が経過する中、国内外の情勢変化とともに、本県を取り巻く社会経済情勢も大きく変化している。

例えば、県内総人口は、令和4年に初めて減少に転じてから3年連続で減少し、今後は全国と同様に人口減少・少子高齢化の加速化が見込まれるなど社会構造の変化にも直面している。

このような状況下において、これら社会経済情勢や交通を取り巻く環境の変化を的確に捉えるとともに、計画策定以降に生じた新たな課題等に対して柔軟に対応していく必要がある。

本点検・評価は、これら要素を踏まえたうえ、基本計画策定後の令和4～6年度分の点検・評価を行うものであり、これまでの成果や今後の課題等を整理することにより、必要に応じて計画の見直しにつなげることを目的として実施するものである。

具体的には、基本計画で定める各種指標の達成状況や主な取組の実施状況等の評価・点検結果を基に、これまでの施策による成果や今後の課題を整理することで、残る計画期間に向けた施策展開の方向性を示す。

1 交通を取り巻く社会経済情勢の変化

(1) 人口減少・高齢化

本県においても、人口減少・高齢化の進行により人口構造が大きく変化している。高齢者の増加に伴い、買物や通院等の日常生活における公共交通の重要性が一層高まっており、移動手段の確保と利便性の向上がより重要な課題となっている。

(2) 観光客数の回復

新型コロナウイルス感染症の影響により減少した観光客数は、コロナ禍以前の水準まで回復している。一方で、観光形態は個人旅行化が進み、周遊行動の多様化が進展していることから、観光二次交通の確保や、分かりやすい情報提供、乗継利便性の向上、キャッシュレス対応など、サービス水準の向上が課題となっている。

(3) エネルギー価格の高騰

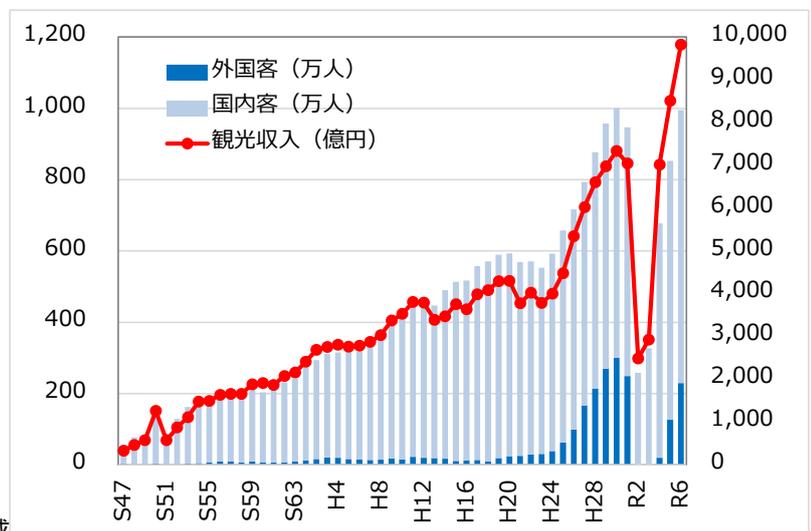
燃料・電力等の価格変動は、交通事業者の運行コストや家計における移動コストに大きな影響を及ぼしている。こうした状況を踏まえ、省エネルギー化や運行の効率化と併せ、脱炭素化の観点からも交通分野における対応が求められている。

(4) バス・タクシー等の運転手不足

人口減少・高齢化を背景として、バス・タクシー等の運転手不足が深刻化しており、輸送力の低下への対応が大きな課題となっている。運転手不足の影響が顕在化する中、公共交通の運行を確保するため、担い手の確保、生産性の向上、運行体系の見直し等に総合的に取り組む必要がある。



資料：沖縄県推計人口(市町村別推計人口(10月1日現在))をもとに作成



入域観光客数と観光収入の推移

資料：令和2年版観光要覧統計データ集、入域観光客概況の公表(令和6年度統計データ)を基に作成

(5) 自動運転

AI・IoT等の技術進展により、自動運転を含む次世代型交通システムの構築可能性が拡大している。運転手不足や移動制約への対応として期待される一方、沖縄の道路・都市構造や離島特性等を踏まえつつ、段階的な社会実装に向けた取組が進められている。

(6) 新技術（ドローン、空飛ぶ車等）

ドローン等の新たなモビリティ技術については、その活用可能性が検討されており、離島・過疎地域における物流、防災、医療等の分野への応用も期待されている。今後は、中長期的な技術動向を踏まえた検討が求められる。

(7) 関連計画・調査との連動

令和5年に実施されたパーソントリップ調査により、自家用車依存の更なる進展や慢性的な渋滞などの課題が確認されている。

現在、沖縄県の戦後100年にあたる2045年を見据え、新たな交通のあり方や将来像を描く構想として「次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）」の検討が進められているほか、PT調査結果を踏まえ、都市圏の根本的な課題を整理し、20年後の都市交通のあるべき姿を示す「第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン」等の関連計画の策定が進められている。本計画の総点検・評価にあたっては、これらの関連計画との整合を図り、計画改定に適切に反映していく必要がある。

(8) 民間における関連活動の動向

経済団体や市町村が連携したまちづくりの動きとして、経済団体や那覇市、浦添市、宜野湾市等の自治体が参画する「GW2050 PROJECTS推進協議会」を中心に、那覇空港、那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場周辺を「価値創造重要拠点」と位置付け、基地返還跡地を含めた一体的な開発構想の検討が進められている。



沖縄県自動運転交通サービス社会実装推進プロジェクト

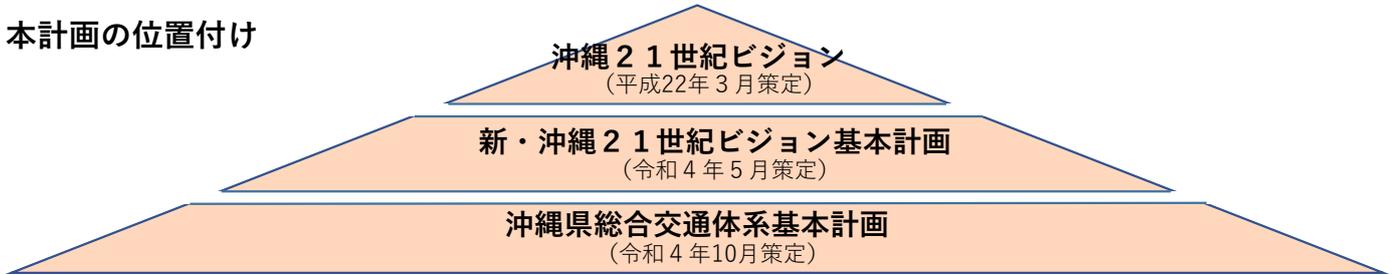
無人航空機	航空機
航空の用に供することができるものであって、構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの	人が乗って航空の用に供することができるもの
 出典：YAMAHA ドローン (マルチロータ型)	無操縦者航空機 操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機 出典：海上保安庁 無人操縦者の固定翼機 出典：海上保安庁 回転翼航空機
 ラジコン機	次世代航空機 (空飛ぶクルマ) (電動・垂直離着陸型 将来的に無操縦者化の方向) 出典：AIRBUS 出典：SKYDRIVE

出典：国土省「空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組について」(令和7年10月) 空飛ぶクルマ

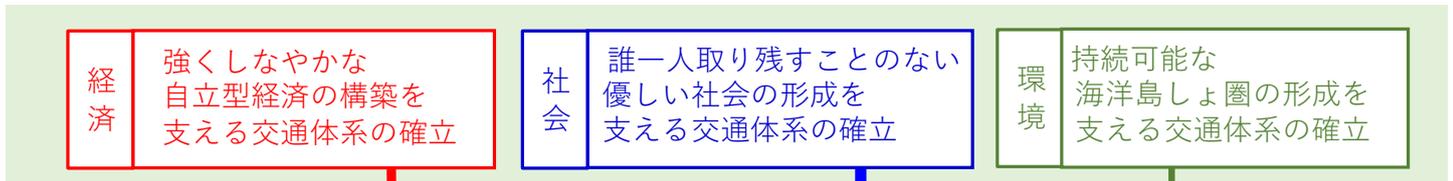
沖縄県総合交通体系基本計画とは（S.56年～,20年計画）

- ① 本計画は、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」を上位計画とし、交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示したもの。
- ② 社会情勢の変化や新たな潮流に対応するため、約10年ごと改定（直近：R4.10月改定）してきたところ。
- ③ 本計画に示した施策展開の方針により、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の実現に寄与するとともに、沖縄の総合交通体系のビジョンとして、交通施策を推進する際の指針となるもの。

本計画の位置付け



計画の目標（経済・社会・環境の3つの枠組みによる各施策の展開）



重点的に取り組む施策

県土の均衡ある発展を支え、120万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入

公共交通の持続可能性の確保

計画の施策分野

施策分野1	施策分野2	施策分野3	施策分野4	施策分野5	施策分野6
国内外との交流促進を支える交通体系	対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系	健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系	離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系	安全、安心な暮らしを支える交通体系	沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系
施策展開の方針 (1) 国内外に開かれた拠点空港の整備 (2) 産業振興を担う港湾の機能強化 (3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化 (4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化	施策展開の方針 (1) 体系的な道路ネットワークの構築 (2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築 (3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築 (4) 東海岸サンライズベルト構想の展開	施策展開の方針 (1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築 (2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備 (3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略 (4) 交通需要マネジメント (5) 健康で快適に暮らす環境整備	施策展開の方針 (1) 離島・過疎を結び、経済振興を支える交通体系の構築 (2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保 (3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持	施策展開の方針 (1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備 (2) 大規模災害時等にも強靱性を発揮する交通体系の構築 (3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新	施策展開の方針 (1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築 (2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

今回の推進委員会では、本計画に示した「施策展開の方針」を「新・沖縄21世紀ビジョン実施計画」の交通分野等に係る成果指標に紐づけ、客観的に進捗状況を確認する。

① 成果指標とは

沖縄県総合交通体系基本計画で示した各施策の取組に対する成果、県民生活の向上への効果等、沖縄県等が実施する活動の成果を表す指標。施策効果を検証する際の基準や物差しとしての役割を持つ。

成果指標では、沖縄県総合交通体系基本計画策定時の現状を表す「基準値」と、R6年度の「目標値」を掲げている。

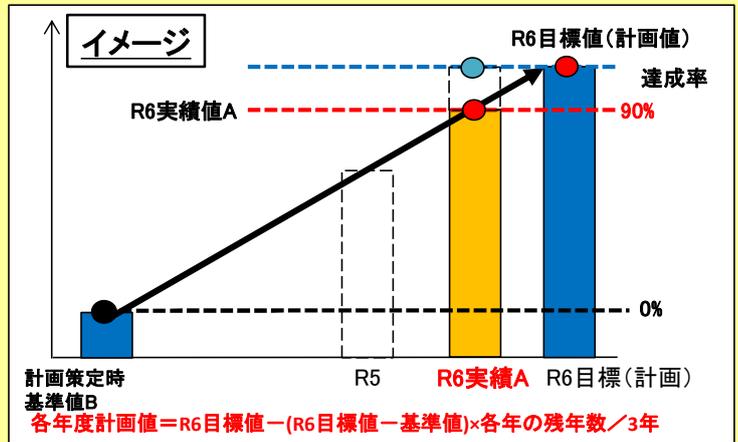
○ 成果指標の達成状況の判定方法

ア 基準値とR6実績値(直近の値)の比較

- 「前進」 : 基準値と比較して良くなっている
- 「横ばい」 : 基準値と比較して変わらない
- 「後退」 : 基準値と比較して悪くなっている

イ R6計画値に対するR6実績値(直近の値)の割合

「達成率」: 「R6計画値」と「R6実績値」を比較して、どの程度達成したかを示した割合



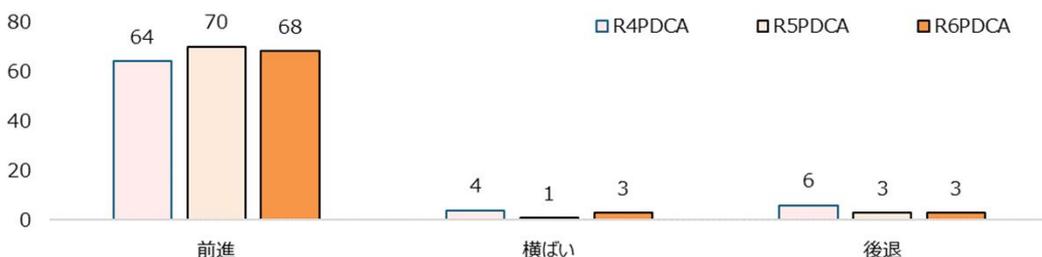
$$\text{達成率} = \frac{A \text{ R6実績値} - B \text{ 基準値}}{C \text{ R6計画値} - B \text{ 基準値}}$$

※「計画値」を設定した理由: R6目標値の達成に向けて、各年度に達成すべき成果指標の値を示す「計画値」を設定し、達成状況を毎年度、進捗管理することで、継続的な改善を図っていく。

② 成果指標の達成状況

- R4年度からR5年度は、前進が86.5%から94.6%へ上昇した。一方、R6年度は前進が91.9%へ低下し、横ばいが4.1%(3件)に増加、後退が4.1%(3件)と同数であった。
- ただし、成果指標別の達成状況でみた場合、R5年度からR6年度で「前進」、「横ばい」、「後退」いずれも同数となっている。

PDCA 対象年度	成果 指標数	成果指標の達成状況					
		68	前進			横ばい	後退
			100%以上 (達成)	100%未満 60%以上	60%未満 0%超	0%	0%未満
R6年度	74	68	41	16	11	3	3
	100%	91.9%	55.4%	21.6%	14.9%	4.1%	4.1%
R5年度	74	70	40	14	16	1	3
	100%	94.6%	54.1%	18.9%	21.6%	1.4%	4.1%
R4年度	74	64	41	9	14	4	6
	100%	86.5%	55.4%	12.2%	18.9%	5.4%	8.1%



主な「成果指標」の達成状況

基本計画 施策分野	施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6	R6年度の 達成状況
施策分野1	(1) 国内外に開かれた拠点空港の整備 (基本計画：P42掲載)	那覇空港の年間旅客数	7,999千人 (R3年度)	16,229千人	16,230千人	19,524千人	前進
	(2) 産業振興を担う港湾の機能強化	那覇港の年間旅客数・公共取扱貨物量	旅客数 27万人 (R2年) 貨物量 13,190千トン (R2年)	50万人 17,821千トン	57万人 18,459千トン	153万人 19,348千トン	前進
	(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化	県内輸出事業者等による 沖縄からの年間輸出額	19,346百万円 (R3年)	19,951百万円	16,335百万円	24,013百万円	前進
	(4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化	旅行中に利用した公共交通機関の割合	67.3%	78.5%	78.5%	79.0%	前進
施策分野2	(1) 体系的な道路ネットワークの構築	主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所	前進
	(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築	公共交通利用者数	29,561千人 (R2年度)	29,960千人	38,248千人	43,055千人 (R5年度)	前進
	(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築	先行取得による土地取得面積	68.6ha (R2年度)	79.7ha	86.8ha	94.6ha	前進
	(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開	主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所	前進
施策分野3	(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築	フィーダー（支線）交通 検討実施エリア数	3	3エリア	4エリア	3エリア	横ばい
	(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備	乗合バス利用者数	17,785千人 (R2年度)	20,974千人	21,339千人	23,107千人	前進
	(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略	首里城公園来場者数	337,884人 (R2年度)	997,368人	1,446,286千人	1,671,691人	前進
	(4) 交通需要マネジメント	てだこ浦西駅パークアンド ドライブ駐車場入庫台数	85,826台 (R2年度)	153,440台	199,393台	245,768台	前進
施策分野4	(1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築	離島港湾における定期航路の数	22航路 (R3年)	22航路	22航路	22航路	前進
	(2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保	離島における乗合バスの利用者数	498千人 (R2年度)	678千人	1,120千人	1,043千人 (R5年度)	前進
	(3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持	低減化した路線に成果指標名 おける航路・航空路の利用者数 (離島住民)	航空路 292千人 航路 468千人	航空路418千人 航路528千人	528千人 567千人	527千人 582千人	前進
施策分野5	(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備	交通事故重傷者数	交通事故重傷者数 434人 (R3年)	434人	429人	407人	前進
		交通事故死者数	交通事故死者数 26人 (R3年)	34人	38人	44人	後退
	(2) 大規模災害時等にも強靱性を発揮する交通体系の構築	緊急輸送道路における無電柱化率	5.4% (R2年度) 【参考】 5.3% (R元年度)	5.6%	5.7%	5.8%	前進
(3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新	社会基盤等の個別施設計画更新数 (累計)	3計画 (R3年度) 【参考】 3計画 (R元年度)	2計画	5計画	7計画	前進	
施策分野6	(1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築	無電柱化整備総延長	164.5km (R2年度)	172.3km	175.7km	184.0km	前進
	(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築	電動車 (EV・PHV) 普及率	0.221%	0.249%	0.28%	0.34%	前進

施策展開の方針

- (1) 国内外に開かれた拠点空港の整備
- (2) 産業振興を担う港湾の機能強化
- (3) 人流・物流の拡大に向けた取り組み強化
- (4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 国内外に開かれた拠点空港の整備 (基本計画：P42掲載)	那覇空港の年間旅客数	7,999千人 (R3年度)	16,229千人	16,230千人	19,524千人
(2) 産業振興を担う港湾の機能強化	那覇港の年間旅客数・公共取扱貨物量	旅客数 27万人 (R2年) 貨物量 13,190千トン (R2年)	50万人 17,821千トン	57万人 18,459千トン	153万人 19,348千トン
(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化	県内輸出事業者等による沖縄からの年間輸出額	19,346百万円 (R3年)	19,951百万円	16,335百万円	24,013百万円
(4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化	旅行中に利用した公共交通機関の割合	67.3%	78.5%	78.5%	79.0%

(1) 拠点空港の整備

那覇空港において、年間旅客数が令和4年度の16,230千人から令和6年度は19,524千人と約3,000千人増加しており、各離島空港でも増加し今後も更なる需要の拡大が予測される。空港施設や各種機器（サイネージ・監視カメラ）について、整備を実施し機能強化を図った。

各離島空港においては、空港施設の維持補修・機能向上に係る整備を実施するとともに、国に対して、CIQ「審査体制の強化」及び「指定港化」の要望を3回実施した。

(2) 港湾の機能強化

那覇港において、国による新港ふ頭14号岸壁の整備及び第2クルーズバースが整備された。各港湾において、大型旅客船ターミナル等の港湾施設を整備したことにより港湾の機能強化が図られた。

(3) 人流・物流の拡大

那覇空港国際線については、令和4年度に約2年5か月振りに、国際線が再開し、海外市場において商談会やプロモーションを実施。戦略開拓市場及び新規開拓市場において、旅行博、セミナー、商談会、市場プロモーション等を実施したことにより県内輸出事業者等による沖縄からの年間輸出額が減少していた令和5年度から6年度においては大幅に増加した。

(4) 安全・安心(移動の質の向上)

那覇空港から運行する観光系路線バスのキャッシュレスの実証事業を通して、コンタクトレス決済を導入した。「おきなわのりもの旅」(WEBサイト)や那覇空港国際線のデジタルサイネージを活用した情報発信を行った。

また、北谷町に観光2次交通結節点を設置し、実証実験を実施した。

現状と成果

課題と対策

- ・ 拠点空港の利用者数が増加する中、今後もさらなる需要の拡大が予測される。那覇空港においては、引き続き受入体制の整備、機能強化を図るとともに、離島空港においては、CIQ体制の整備について、経済効果や地域振興などへの貢献度を、具体的なデータを示し、国に対し要望を行っていく。
- ・ 年間旅客数及び公共取扱貨物量が増加しており、今後、クルーズ寄港回数等の増加が見込まれることから、引き続き、国による新港ふ頭14号岸壁の整備及び国直轄による第2クルーズバース背後ふ頭用地の埋立等の早期整備による受入環境整備を着実に推進する。
- ・ 県内輸出事業者等による年間輸出額が増加しており、さらなる販路拡大に向けて、引き続き海外ビジネス展開の支援や県産農林水産物のブランディングを図る。
- ・ 観光地間を結ぶ公共交通機関の利便性向上を図るため、コンタクトレス決済や、観光2交通結節点の実証実験が行われており、これらの取り組み状況を分析・評価しながら、引き続き利便性の高い、観光地間を周遊できる環境の構築を進める。

施策分野2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

施策展開の方針

- (1) 体系的な道路ネットワークの構築
- (2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築
- (3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築
- (4) 東海岸サンライズベルト構想の展開

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 体系的な道路ネットワークの構築	主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所
(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築	公共交通利用者数	29,561千人 (R2年度)	29,960千人	38,248千人	43,055千人 (R5年度)
(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築	先行取得による土地取得面積	68.6ha (R2年度)	79.7ha	86.8ha	94.6ha
(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開	主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所

(1) 道路ネットワークの構築
道路ネットワークの構築に向け、国において、那覇空港自動車道等の整備が進められたほか、南部東道路、幸地インター線等の整備を実施した。

また、主要渋滞箇所については、渋滞ボトルネック対策を推進し、令和4年度の169箇所から令和6年度の166箇所へ減少した。

(2) シームレスな移動

公共交通利用者数は令和4年度の29,960千人から令和6年度の43,055千人と約13,000千人増加している。

モノレール3両編成車両の運行の開始やバスのコンタクトレス（非接触型）決済の実証実験を実施した。また伊佐以北へのバスレーン延長に向けた協議会の実施等が行われた。

(3) 県土構造再編交通体系構築

県が道路整備に向け取得した普天間飛行場内土地の面積は令和4年度末時点で約13.9ha、令和6年度末時点で約17.1haである。また、県及び関係市町村が全7地区の特定駐留軍用地において計94.6haの土地を取得したことから、円滑な跡地利用に向けた用地取得が進められた。

(4) サンライズベルト構想の展開

沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワークの構築を推進するため、南部東道路等の整備を実施した。

現状と成果

- 引き続き、慢性的な交通渋滞の緩和に向けて、広域的な交通網の整備による抜本的な対策として、国と連携し、ハシゴ道路ネットワークの構築に取り組むとともに、短期的な渋滞ボトルネック対策に取り組む。
- 公共交通利用者のさらなる利用を促進するため、3両編成の車両増加や運行時間等の変化による、混雑度を分析・評価し、今後の取り組みの検討をする。また、令和8年度の協力型バスレーンの実証実験に向けて、周辺の公共交通との連携強化を図り、公共交通を利用したシームレスな移動による利用者の利便性向上を図る。
- 7地区の特定駐留軍用地において、土地取得目標値は計113.4haで、令和6年度末までに94.6haの土地を取得した。地権者から土地売却の申出を受けてから買取りの交渉が始まるため、今後も制度の周知や地権者に対する戸別訪問の件数を増やすなどの取り組みを実施する。
- ネットワークの構築により、特定の区間やインターチェンジ周辺への交通が集中することで新たな渋滞ポイントが発生する可能性を考慮し、事前に渋滞箇所の予測や交通量の変化を注視する。

課題と対策

施策展開の方針

- (1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築
- (2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備
- (3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略
- (4) 交通需要マネジメント
- (5) 健康で快適に暮らす環境整備

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築	フィーダー（支線）交通検討実施工リア数	3	3エリア	4エリア	3エリア
(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備	乗合バス利用者数	17,785千人（R2年度）	20,974千人	21,339千人	23,107千人
(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略	首里城公園来場者数	337,884人（R2年度）	997,368人	1,446,266千人	1,671,691人
(4) 交通需要マネジメント	てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場入庫台数	85,826台（R2年度）	153,440台	199,393台	245,768台

現状と成果

(1) 多様なニーズに対応

鉄軌道を含む新たな公共交通システムとフィーダー（支線）交通のネットワーク構築に向け、令和4年度から6年度において圏域別（北部・中部・南部）に市町村連携交通会議を継続的に行った。

(2) シームレスな利用環境整備

乗合バス利用者数が、令和4年度の20,974千人から6年度は23,107千人と約2,000千人増加している。バス路線を確保するための補助や運転手確保の取り組みを実施した。また、県管理施設2箇所シェアサイクルステーションを設置した。

(3) まちづくり・モビリティ戦略

首里城公園の来場者数は、令和4年度の997,368人から6年度の1,671,691人と約67万人増加した。首里地域の交通需要の適正化に向けた取組として、交通・観光マネジメント計画を策定した。また首里杜館駐車場大型バス予約システムの本格運用を開始、周辺民間駐車場の位置情報の発信と満空情報発信を行った。

(4) 交通需要マネジメント

てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場の利用者数は、パンフレット・ラジオ等の周知活動を継続して行ってきたことが、利用者数の増加につながったと推測される。また小学校などの送迎交通について調査分析し、各市町村などに情報提供を行い、TDM施策の促進につなげた。

(5) 快適に暮らす環境整備

歩行者空間等の確保に向けた取り組みとして、胡屋泡瀬線等の整備を推進。自転車通行空間の整備を推進した。

課題と対策

- ・ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムとフィーダー交通のネットワーク構築に向け、市町村連携交通会議を踏まえた上で、各圏域の交通課題及び共通の課題に対して、協力体制のもと、対策を講じる必要がある。
- ・ 県民及び観光客の移動手段確保のため、運転手確保の対策や路線バスを維持するための補助を行っているが、路線維持の財政的な制約があり、今後の高齢化等に伴う、運転手不足も深刻化することが見込まれる。そのため、交通事業者と継続的な意見交換を行いながら、効率的な運行等を検討していく。
- ・ 首里城公園の来場者数は増加しており、令和8年に首里城正殿が供用開始することにより、今後も増加が見込まれる。観光交通による過度な集中が起きないように、首里杜地区整備基本計画に基づく「暮らしと観光の両面からの交通環境の継続的改善」を推進する。
- ・ てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場の利用者増による、駐車場入口や周辺道路の渋滞による利便性の低下が懸念されるため、リアルタイムの満空情報を提供することで、利用時間帯の分散を促す。
- ・ 歩行者空間確保に向けては、早期効果発現に寄与する計画的な用地取得、街路工事及び資金配分を検討していく。また、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を進める。

施策分野4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系

施策展開の方針

- (1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築
- (2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保
- (3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築	離島港湾における定期航路の数	22航路 (R3年)	22航路	22航路	22航路
(2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保	離島における乗合バスの利用者数	498千人 (R2年度)	678千人	1,120千人	1,043千人 (R5年度)
(3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持	低減化した路線に成果指標名における航路・航空路の利用者数 (離島住民)	航空路 292千人 航路 468千人	航空路418千人 航路528千人	528千人 567千人	527千人 582千人

(1) 産業振興を支える交通体系

離島空港においては、空港施設の維持補修・機能向上整備や保安検査対策を実施。離島港湾において、定期航路数は令和4年度から6年度で22航路と変化はなかった。

離島港湾7地区で岸壁や防波堤浮棧橋の整備を実施。また離島への誘客に向け、メディアプロモーション等、市町村と連携した情報等を発信を行った。また、漁港においては、3地区で防波堤等の整備を実施した。

(2) 域内の移動手段の確保

市町村が策定する地域公共交通計画について、策定に向けた意見交換・助言等を実施し、令和6年度においては、多良間村で地域公共交通計画が策定された。また県管理道路橋の定期点検・修繕・耐震補強・更新を実施した。

(3) 交通コスト低減と島外移動手段の確保・維持

航路及び航空路の利用者数は、航路は令和4年度の528千人から令和6年度の航路582千人と約54千人増加し、航空路では令和4年度の418千人から令和6年度の527千人と約109千人の増加となっている。

交通コストについては、離島住民の船賃及び航空運賃の低減化を実施。また、石油製品の安定供給と本島との価格差縮減を図るため、輸送費に対し補助を実施した。過年度より実施してきたヘリチャーターへの補助は令和6年度においては実施していない。

現状と成果

課題と対策

- ・ 離島空港については、引き続き維持補修を実施し、離島への誘客に向けたプロモーション等を行う。引き続き港湾施設・漁港施設の整備を実施し、離島港湾においては、定期航路の維持を図り、離島への誘客に向けたプロモーション等を行う。
- ・ 生活バス路線の運行維持のため、長期的に見て補助金に頼らない持続可能な運行体制を整える必要があり、離島では人口減少や高齢化の進行により、利用者数がさらに減少し、路線の維持が困難になる恐れがある。今後はバス運行以外の収益源の確保及び、各市町村に対して、デマンド交通や乗合タクシー等、新たな公共交通導入の補助を検討する。
- ・ 島外の移動手段の確保に向けては、引き続き、離島市町村と連携し、離島住民等交通コスト負担軽減事業を安定的かつ継続的に実施し、国、市町村と連携し、航路・航空路路線の確保・維持に取り組む。

施策展開の方針

- (1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備
- (2) 大規模災害等にも強靭性を発揮する交通体系の構築
- (3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備	交通事故重傷者数	434人 (R3年)	434人	429人	407人
	交通事故死者数	26人 (R3年)	34人	38人	44人
(2) 大規模災害時等にも強靭性を発揮する交通体系の構築	緊急輸送道路における無電柱化率	5.4% (R2年度) 【参考】 5.3% (R元年度)	5.6%	5.7%	5.8%
(3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新	社会基盤等の個別施設計画更新数(累計)	3計画 (R3年度) 【参考】 3計画 (R元年度)	2計画	5計画	7計画

(1) 安心・安全な交通環境の整備

交通事故重傷者数及び死者数について、重傷者数については年々減少傾向であるが、死者数は増加している。特に高齢者の死者数が多いことから令和4年度から6年度にかけて、高齢運転者及び高齢歩行者に対する交通安全教育及び広報啓発活動を実施した。

(2) 大規模災害等への対応

令和4年から6年にかけて、県管理道路橋の修繕及び耐震補強工事を実施、また3湾港（金武湾港、中城湾港、運天港）において、情報伝達訓練及び図上訓練を実施したことで、防災対策への意識醸成を図った。

(3) 社会を支える交通基盤の維持等

県管理道路において、計画的な社会基盤の維持・更新として長寿命化に取り組むため、道路橋の定期点検・修繕・耐震補強・更新について、10箇所実施した。また分岐器の修繕及びモノレールインフラ施設の定期点検を行った。

そのほか、急傾斜地崩壊防止施設長寿命化計画や地すべり防止施設長寿命化計画を策定した。

現状と成果

課題と対策

- 今後も高齢化が進むことから、高齢運転者へ交通安全教育及び広報啓発活動を継続的に実施するとともに、高齢雲梯者及び高齢歩行者に対する参加体験実践型交通安全教育、効果的な広報啓発活動等の各種対策を推進していく。
- 大規模災害時にも強靭な交通体系構築に向け、引き続き関係機関と連携した無電柱化の推進を図る。また、大規模災害等への対応を想定し情報伝達訓練及び図上訓練を継続的に実施する。
- 県管理道路等において、道路橋の点検、修繕、耐震補強、更新が進められており、引き続き、計画的に進める必要がある。また、公共交通等の移動手段確保については、地域公共交通計画に基づいて、地域の移動手段の維持確保に取り組む。

施策分野6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

施策展開の方針

- (1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築
- (2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

施策展開	成果指標名	基準値	R4	R5	R6
(1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築	無電柱化整備総延長	164.5km (R2年度)	172.3km	175.7km	184.0km
(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築	電動車(EV・PHV)普及率	0.221%	0.249%	0.28%	0.34%

現状と成果

(1) 自然・歴史・伝統・文化の保全・利活用と交通環境の構築

令和4年度から無電柱化推進を図ってきたが、令和6年度までに総延長184.0kmの延伸を図っている。
また国際通りや首里城等、観光地へアクセスする主要路線において、緑化及び重点管理を実施した。

(2) 2050年カーボンニュートラルの実現

令和4年度から6年度までに県公用車182台を電動車に転換した。充電設備については、県有施設36施設の122基整備した。
また民間の事業用バスの電動化支援を行い、令和5年度に車両1台及び専用充電設備1基、令和6年度に車両2台導入の支援を実施した。

課題と対策

- ・ 緊急輸送道路や避難路確保の防災対策、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、観光振興を目的に無電柱化が整備が推進されており、引き続き関係機関と情報共有を図り、無電柱化の推進に取り組む。
- ・ 公用車や民間事業者のEV車普及は着実に進んでいるが、県民のEV普及及び脱炭素化に向けた、普及啓発を継続的に実施する必要がある。

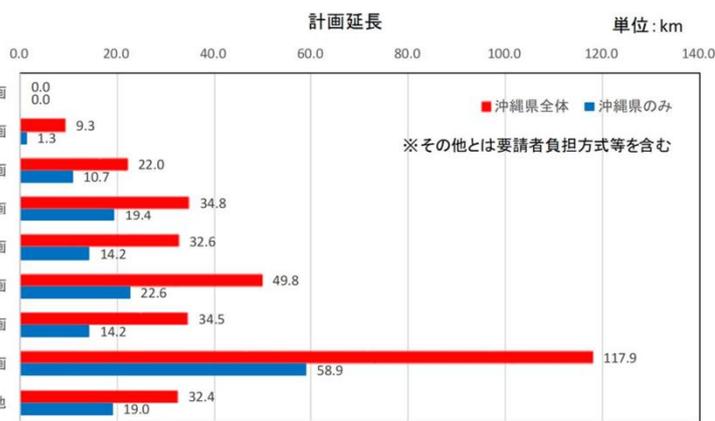


図 沖縄県における計画延長
出典: 沖縄県無電柱化推進計画(令和6年3月)

令和7年度 離島・過疎地域におけるEV導入推進事業補助金



沖縄県内の離島・過疎地域を運行する電気自動車及びプラグインハイブリッド車(以下「電気自動車等」という)への転換を促すことにより化石燃料を中心とする社会からクリーンエネルギーを中心とする社会への移行を促進するため電気自動車等及び電気自動車等と合わせて設置する充電設備又はV2Hの購入経費の一部を助成します

電気自動車等への転換促進のための支援

1 基本的な考え方

これまでの章で示したとおり、基本計画に掲げる各種施策に取り組んできた結果、各分野において施策の効果が着実に表れている。

一方で、人口減少・少子高齢化やバス・タクシー等の運転手不足、エネルギー価格の高騰、2050年カーボンニュートラルへの対応、新技術の進展等、交通関連計画の検討など、交通を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

また、旅行中に利用した公共交通機関の割合の低下や、交通事故死者数の増加がみられることから、これらの課題に取り組む必要があるとともに、地域公共交通・離島交通の持続可能な運行体制の構築など、新たに対応すべき課題も顕在化している。

本計画の目標の実現に向けては、これら社会経済情勢の変化と点検・評価の結果を踏まえ、基本計画に基づく各種施策をより戦略的かつ効果的に推進していくことが重要である。

本点検・評価で明らかとなった成果と課題を踏まえ、今なお課題が残る分野については施策の着実な推進と改善に努めるとともに、関連計画・調査の進捗も踏まえつつ、必要に応じて計画の見直しを行い、課題解決に向けた施策展開を図っていくこととする。

2 課題に対応した今後の取組の方向性

上記の基本的な考え方を基に、本評価検証の結果やこれまでの計画期間中における社会経済情勢の変化等を踏まえて、取り組むべき課題が明らかになったことから、これら課題に対応するため、本計画の今後の改定において個別具体の施策の追加・更新を行うこととする。