

第3章 沖縄の将来像

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりを目指し、県土全体の基本方向と圏域の枠を超えた広域的な観点からの施策展開の方向性が示されている。本計画では、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示された県土のグランドデザインの実現に向けて交通分野の観点から県土の構造について整理する。

第1節 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における県土のグランドデザインについて

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の県土の方向性と広域的な観点からの施策展開の方向性について整理する。

第1 県土全体の基本方向

1 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

県土全体では、我が国の新たな拠点「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成やSDGsやポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）に対応し、DXの推進や人口減少・超高齢化社会に対応した多様性と包摂性のある持続可能な県土づくり、対流促進型の県土構造に向けたネットワーク強化と先端技術を活用した未来志向型の県土づくり、県土全体を俯瞰した駐留軍用地の有効利用、自然環境の保全や伝統・文化の継承と産業振興の均衡のとれた県土づくり、沖縄らしい風景づくりと世界遺産の価値を更に高める取組の推進、強大化する自然災害や様々なリスク等を想定し、災害に強い強靱な県土づくり等の方向性が示されている。

2 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成

世界に開かれた我が国の南の玄関口として、地域社会、経済、環境の3つの側面が適切なバランスを持った観光地マネジメントを図り、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充など、那覇空港や那覇港を核にアジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成等の方向性が示されている。

第2 県土の広域的な方向性

1 中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用

県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、我が国の南の玄関口として、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成が示されている。

このため、西海岸地域においては、魅力と個性、国際性を備えた高度な都市機能を有するまちづくりや都市型オーシャンフロント・リゾート等の形成が示され、また、東海岸地域に

においては、良好な住環境の形成、歴史・自然資源と産業・観光振興が調和する土地利用やスポーツコンベンション拠点、南部地域においては新たな物流拠点や観光拠点の形成及び、戦跡として唯一の国立公園である沖縄戦跡国立公園を中心に、世界の恒久平和の構築に貢献する平和発信地域の形成が示されている。

また、中南部都市圏において返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地は、本県の新たな発展のための貴重な空間であり、当該跡地の有効利用は、県土における広大な駐留軍用地の存在に起因する都市構造の歪みを是正し、県民の安全・安心と良好な生活環境の回復に向けた県土構造の再編につながる大きなインパクトを有している。そのため、長期的視点に立ち、将来の沖縄の発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のランドデザインの下、跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地から、広域的な幹線道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入及び新技術等を先駆的に導入・利活用するスマートシティ等の近未来の都市づくり等の方向性が示されている。

2 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開

本島東海岸地域では、県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開に向けて、東海岸一帯に連なる IT イノベーション拠点の形成、中城湾港新港地区を中心とする国際物流拠点産業集積地域における臨港・臨空型産業の集積、中城湾港の物流及び人流機能を強化・拡充した臨港都市・東海岸サンライズポートの形成、マリンタウン MICE エリアにおける大型 MICE 施設整備の推進やスマートシティの形成、沖縄本島の南北軸を東西に連結するハシゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネットワークの構築等の方向性が示されている。

3 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展

北部圏域においては、OIST を核とした国際的な学術研究や世界から選ばれる持続可能な観光地の形成等に取り組み、地域住民の利用はもとより、国内外の来訪者等の増大にも対応する体系的な道路整備や鉄軌道の導入を含めた新たな公共交通システムの導入などシームレスな交通体系の整備・拡充の方向性が示されている。

宮古・八重山圏域においては、宮古島や下地島、石垣島は、那覇を経由せずに「世界と直接つながる国際的な離島」として持続可能な発展に向けた取組や宮古・八重山圏域が一体となった戦略的な取組を促進し、地域間連携の相乗効果を高めることによって、活力ある地域圏の形成を図ることが示されている。また、北部圏域及び八重山圏域においては、世界自然遺産登録地にふさわしい人と自然が共生する環境共生型社会の構築を図り、北部圏域並びに宮古・八重山圏域における諸課題の解決に向けては、新技術・システムを積極的に導入・活用し、遠隔教育、遠隔診療、低速で走行する電気自動車など、島しょ型モビリティの導入といったスマートアイランドの実現に向けた取組が示されている。

4 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり

小・中規模離島や過疎地域等においては、持続可能な離島地域社会を形成するために、生活基盤や交通基盤の整備など条件不利性の克服及び地域振興に資する取組の推進が示されて

おり、地域特性を活かした交流・関係人口の増大に向けた取組の推進やレスポンスブル・ツーリズム（責任ある観光）、関係人口との連携による新しい地域づくり、新技術等を活用した新たな地域づくり、シームレスな島しょ型交通体系の整備等の方針が示されている。

5 シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

北部圏域や離島地域の定住条件の向上をはじめ、県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和等に向けて、県全域におけるシームレスな交通体系の整備を図るため、県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィーダー（支線）交通の機能強化を図ることが示されている。

また、ハシゴ道路や2環状7放射道路の整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路の整備など、体系的な幹線道路ネットワークの構築を図り、「移動」に関わる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念と方向性を踏まえ、官民一体でのデータ及び提供サービス等の連携、安心・快適・円滑な乗り継ぎ等を支えるシステムや運賃体系の構築を推進する方針が示されている。

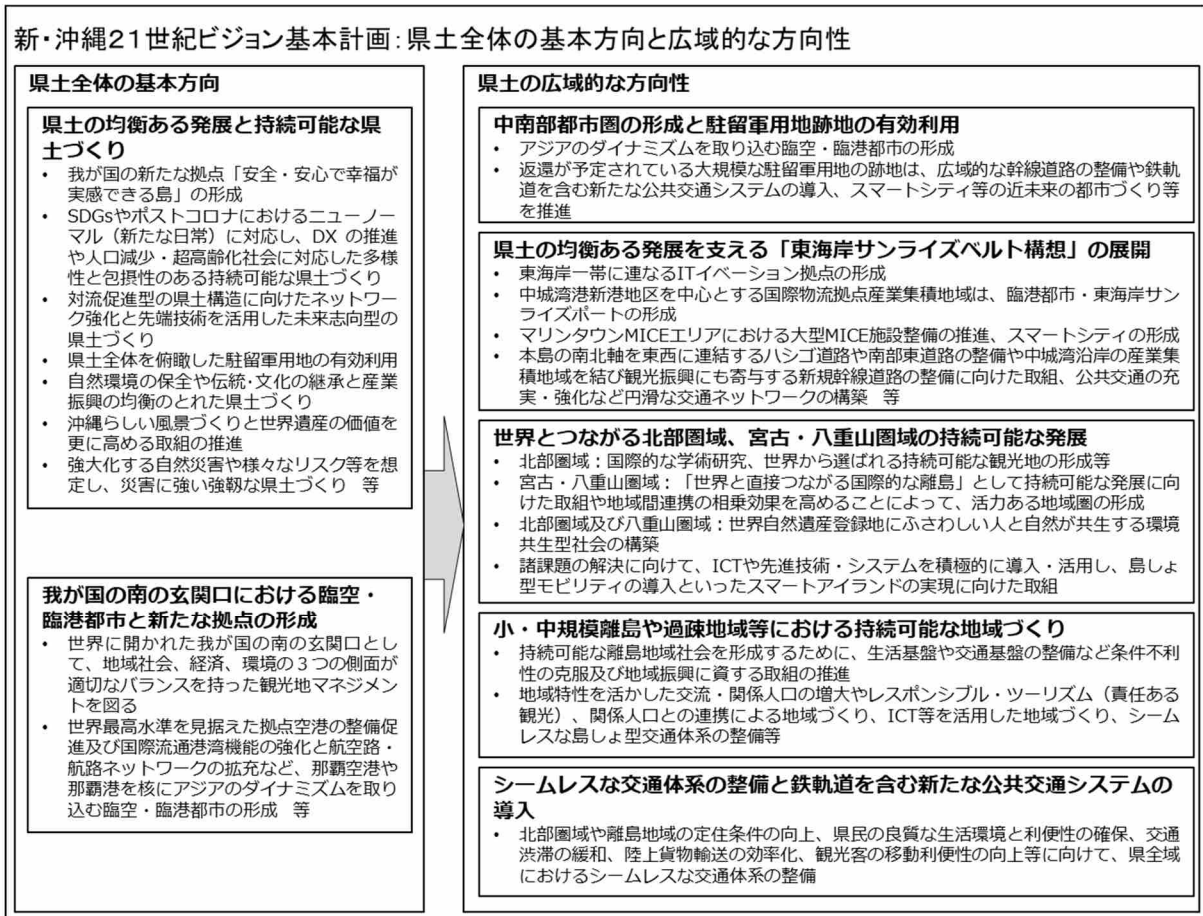


図 3-1 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における県土のグランドデザイン

第2節 県土の基本構造について

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示された県土の将来像の実現に向けて交通分野の観点から県土の基本構造、県土の圏域構成について整理する。

第1 県土の基本構造

- 県土と本土、海外（アジア、太平洋地域）間は、交流機能の強化とネットワークの拡充を図り、特に成長著しいアジアと国際空港、港湾等により直結し、成長を取り込む。（施策分野1）
- 多核連携型の国づくりを支える我が国の南の拠点として、アジアの主要都市に比肩する国際的にも特色ある高度な都市機能を有する120万都市圏の形成。（施策分野2）
- 県土は、医療、教育、商業、文化等の高度な機能を中心部に持つ4つの圏域で構成し、それぞれの特性を活かしながら相互に連携。（施策分野2）
- 離島は、我が国の領域、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている。国土管理の拠点となる場所に人が住み続けることが重要であり、特に外海の遠距離離島（いわゆる国境離島）に住民が住み続けることは我が国及び国民にとっての利益につながる。（施策分野4、6）
- 本県の離島が、今後とも重要な役割を果たしていくためには、離島住民の生活に必要な離島航路及び航空路の確保、維持及び改善、並びに離島住民の交通コストの低減など定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要である。（施策分野4）

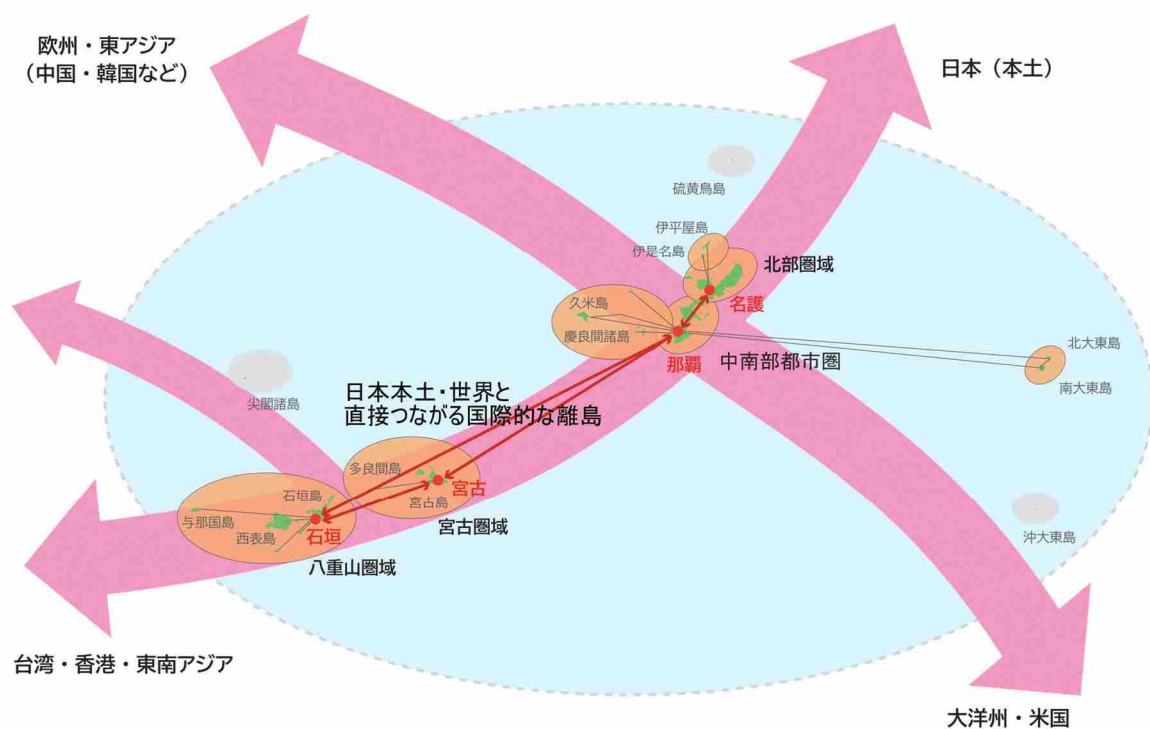


図 3-2 県土の基本構造

第2 県土の圏域構成

- 県民が日常生活や都市活動を営むために必要な交通を確保する。そのために、日常生活や都市活動のエリアを想定し、地域にあった交通施設の整備や手段の確保が必要。
- また、基幹産業である観光業では、近年の観光客数の増加や個人旅行の増加など、観光客のニーズの多様化によって、観光客の移動が県民生活にも影響している。
- そのため、県民の生活圏域を基本に県民と観光客の移動を総合的に考える必要がある。

1 過度に車に依存せずに暮らせる1次生活圏の形成

- 歩行空間の整備や多様な移動手段の導入を促進し、安全で快適な空間を構築することにより、県民は暮らしやすく、観光客は滞在しやすいまちを目指す。

2 2次生活圏内の移動制約の緩和

- 運転免許を持たない人や高齢者等の交通弱者を含めた全ての人が、高度医療や高等学校などへアクセスしやすい、公共交通サービスが充実した圏域構造を構築する。
- 観光客がレンタカーだけでなく、多様な交通手段で移動できる交通環境を構築する。また、地域によっては公共交通サービス利用者として観光客の割合が多いことから、県民と観光客の利用による持続可能な公共交通サービスの構築を図る。
- 離島においては、離島間の自由な移動を実現する事で、個々の島が有する機能を分担し、圏域全体の流動性を高めて、活性化を図るだけでなく、観光客や関係人口の増加による地域振興を図る。

3 那覇を中心とした中心都市間1時間圏の構築

- 県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点有する那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造を構築する。
- 観光客の移動においては、県内の移動効率を高めることで入域観光客の本島と離島間の移動時間を短縮するとともに、滞在日数の延長および観光消費額の向上を図る。

1次生活圏：市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏
2次生活圏：救急告示病院、高等学校及び商店街等を有する生活圏
3次生活圏：様々な業種が集積し、高度かつ多様なサービスを県民及び観光客に提供することが可能な那覇を核とする生活圏

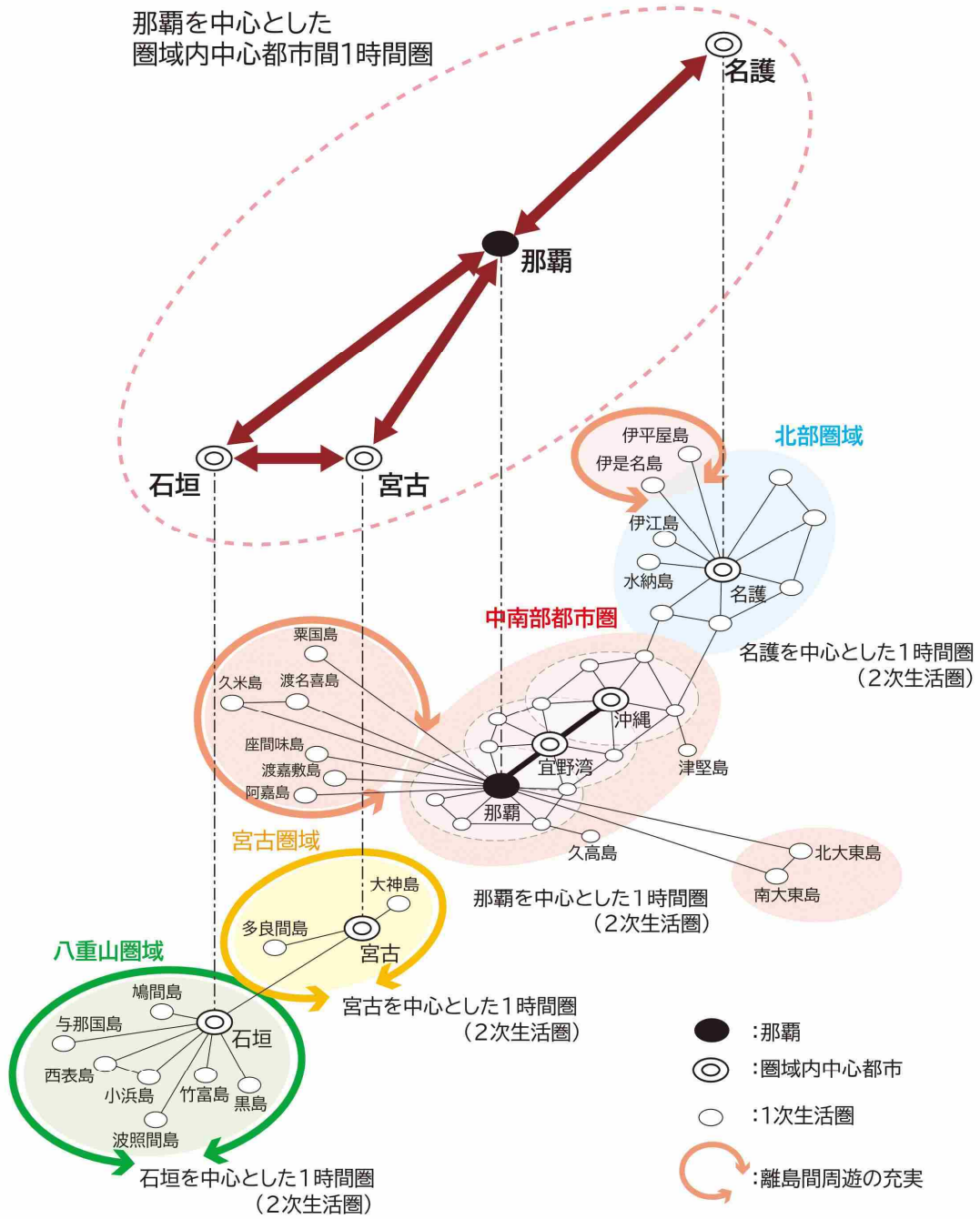


図 3-3 県土の圏域構成

第3節 沖縄本島の構造について

第1 北部圏域

- 人と自然が共生する環境共生型社会の構築や国際的な学術研究、世界から選ばれる持続可能な観光地の形成等に取り組む。
- 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進する。
- 名護を中心とした生活利便性を向上する北部定住圏を確立する。
- 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

第2 中南部都市圏（中部圏域及び南部圏域）

- 県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、各地域の個性や特長を生かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図り、多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組む。
- 玄関口である空港、港湾との交通結節機能の強化・拡充や拠点都市間の移動の円滑化を図り、人やモノの広域的な交流の活発化を図る。
- 那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北都市軸を構築する。
- 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

第3 駐留軍用地跡地

- 駐留軍用地跡地は、広域的かつ総合的なビジョンの下、交通インフラを含む都市基盤の整備など、県土構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進し、本県全体ひいては我が国の未来を牽引する新しい都市づくりに向けて、駐留軍用地跡地の有効利用を具体化していく。

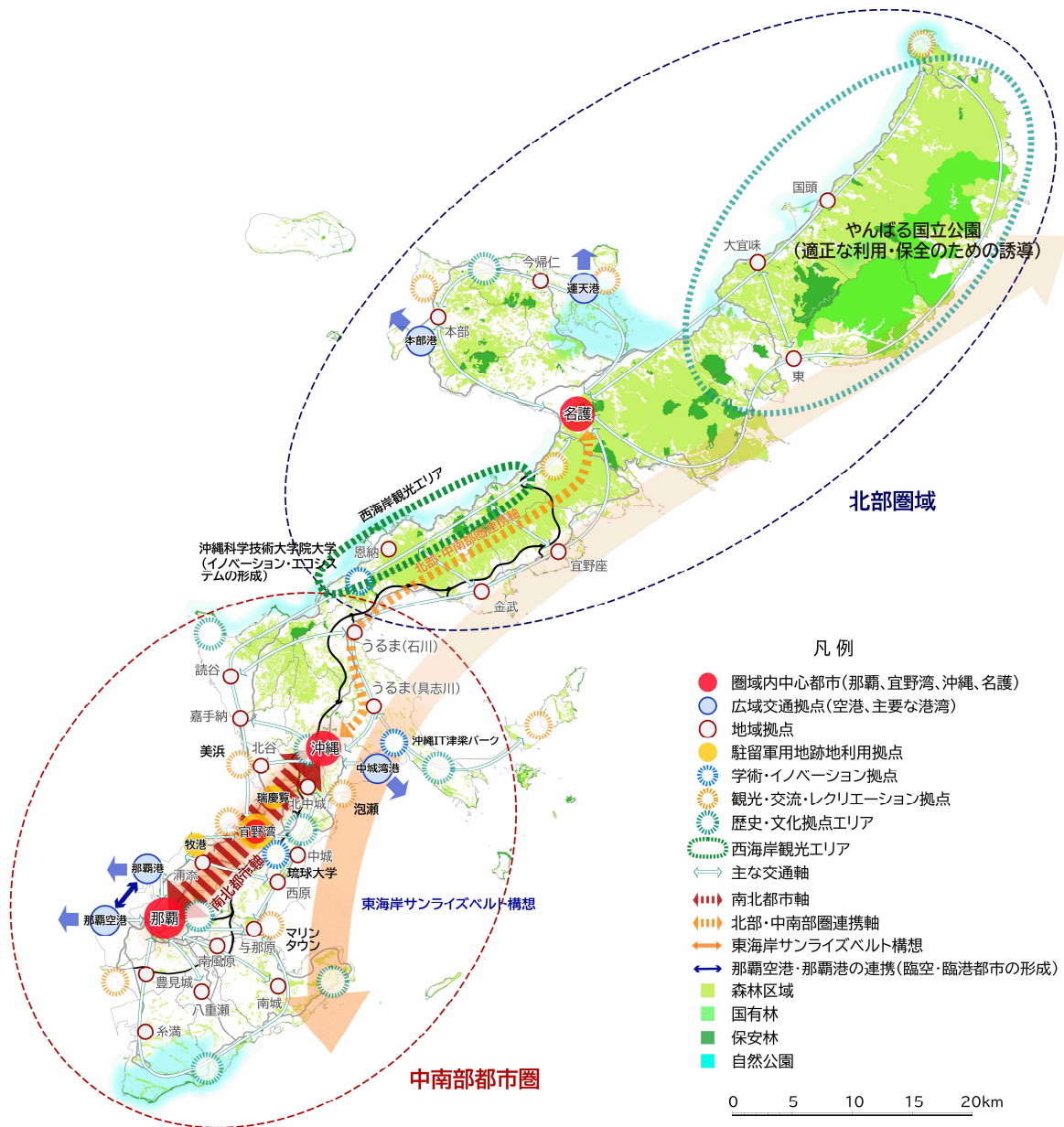


図 3-4 沖縄本島の構造

第4節 離島地域の構造について

- 離島と各圏域中心都市への到達時間は、多くの島において概ね1時間での移動が可能となっている。ただし、伊平屋島、伊是名島、渡名喜島等については、圏域中心都市への移動が1時間を超えていることから、所要時間の短縮するための対応が必要である。

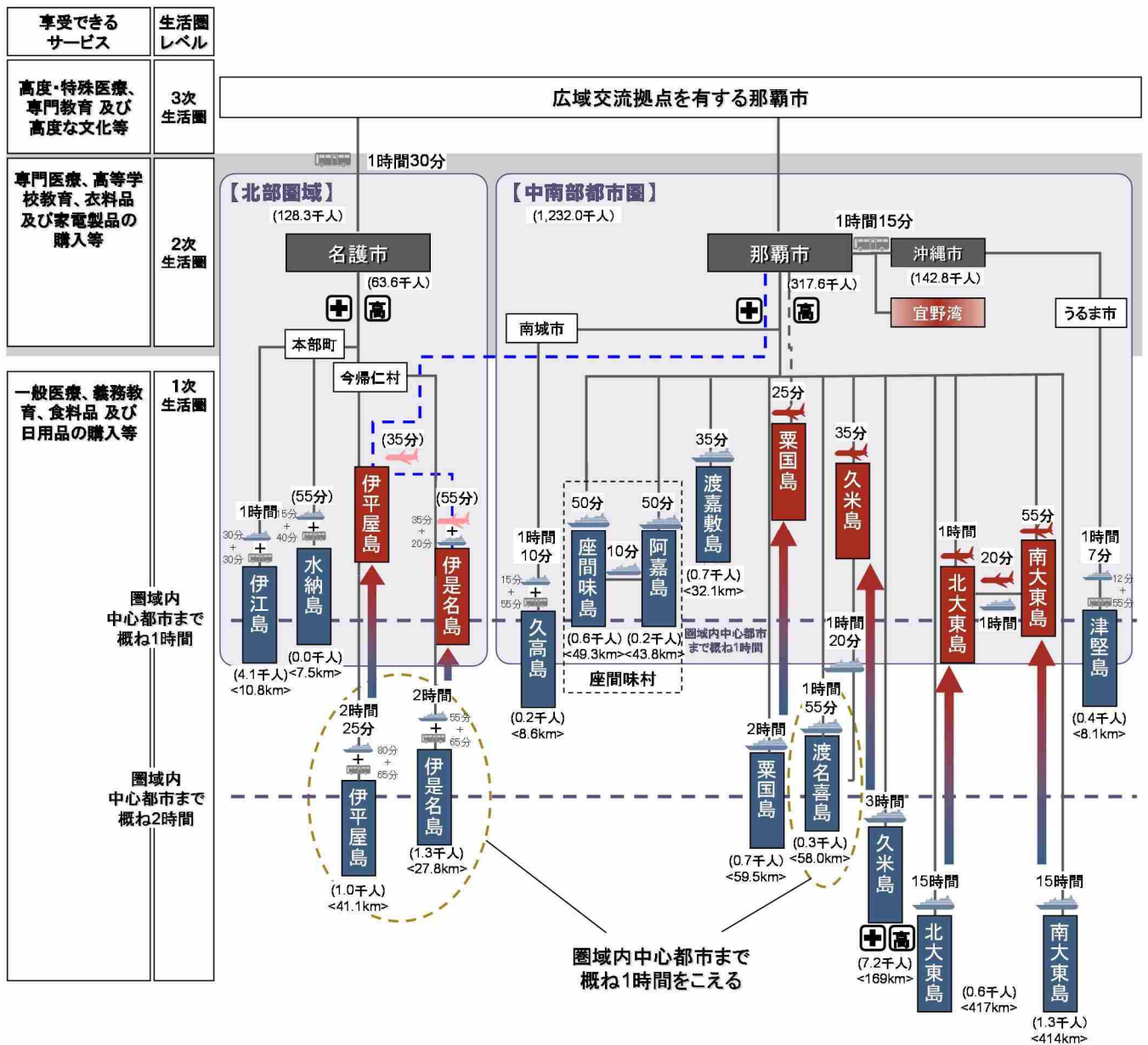
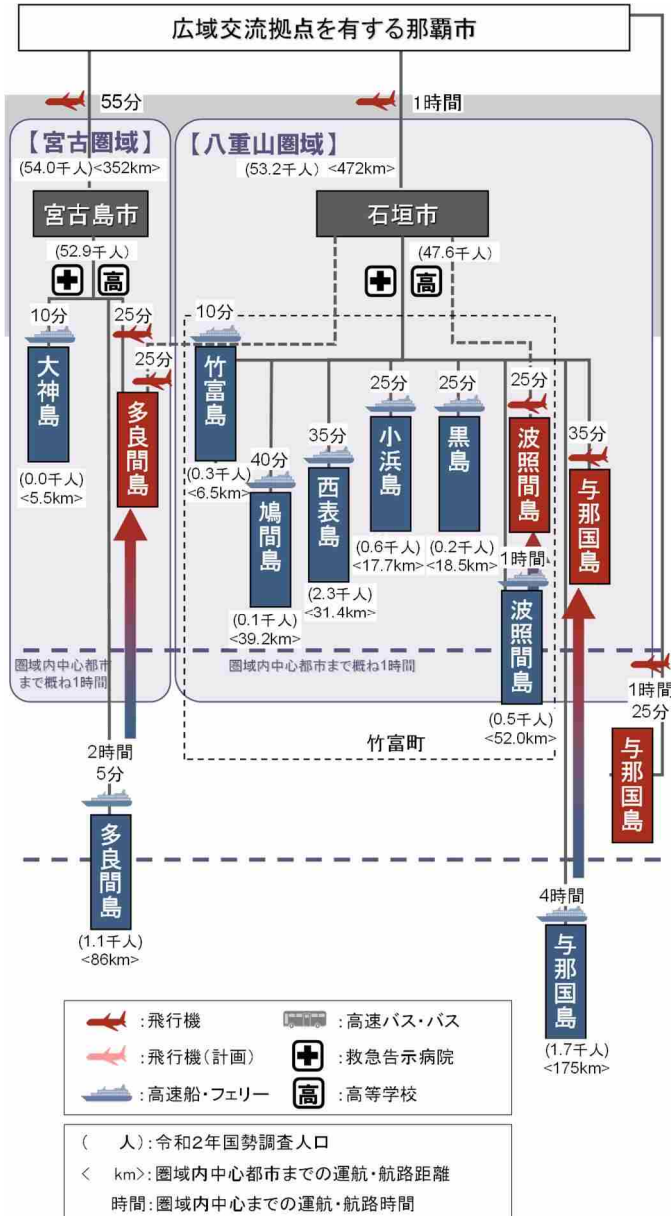


図 3-5 離島地域の構造と交通ネットワーク (1/2)

- 全ての1次生活圏（市町村、離島）の空港、港湾から県土中心となる那覇への移動については、概ね3時間での移動を確保する。離島住民にとって利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークの確保が、定住条件の整備につながるほか、離島の魅力を高め、離島における観光振興、ひいては、我が国の領海、領空、排他的経済水域等、国家的利益の確保にもつながる。



※有人離島（指定離島）かつ定期便（航路）がある島を対象。航空路については、不定期便も含む

※航空機の所要時間は、国土交通省「航空輸送統計年報」、高速船・フェリーの所要時間は、（一社）沖縄旅客船協会公式WEBサイトによる。

なお、ここでは最速の交通機関の所要時間のみを示した。

※人口は令和2年国勢調査人口による。

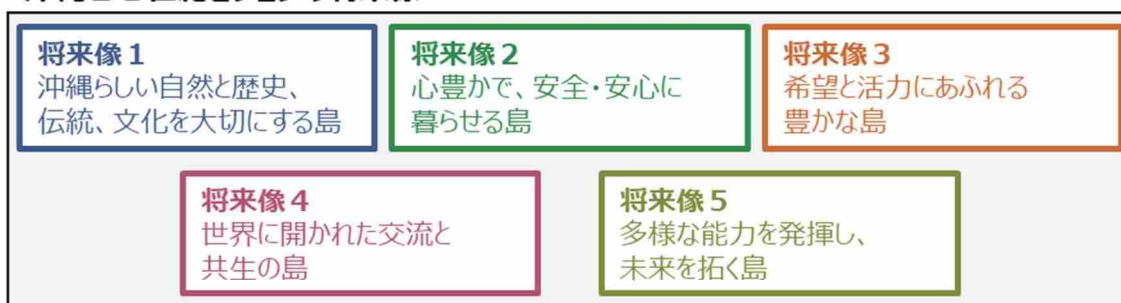
図 3-6 離島地域の構造と交通ネットワーク (2/2)

第4章 計画の目標

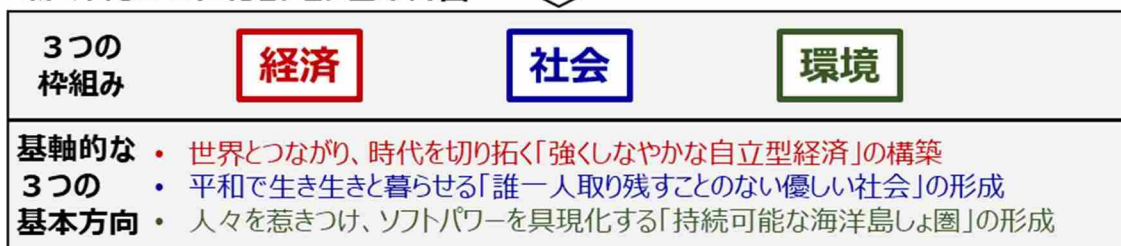
第1節 目標設定の考え方

- 本計画の上位計画である新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、「沖縄21世紀ビジョン」で示す将来像の実現と新たにSDGsの推進に向けて、社会・経済・環境の3つの枠組みを設定している。
- 3つの枠組みを一体不可分のものとし、統合的な取組を進めるため、各施策展開に通底する基軸的な3つの基本方向が示されている。
- 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ことを目的としていることから、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画で示されている3つの枠組み及び基本方向をもとに計画の目標を設定することとする。

沖縄21世紀ビジョンの将来像



新・沖縄21世紀ビジョン基本計画



本計画の目標



図 4-1 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画と本計画の目標の関係

第2節 計画の目標

ここでは、本計画の目標が設定された背景とその意義を示すとともに、目標を実現するための施策展開により、本県がどのように変わるのかを示すこととする。

目標1：強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立

1 目標の背景と意義

島しょ経済である本県は、「規模の不経済性」や「市場の狭小性」の課題を抱えていることから、強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、人、モノ、資金、情報が集積する‘アジアの結節点’として、国内や世界とのネットワークを更に強化する必要がある。また、本県経済の成長のエンジンともいえるリーディング産業を複数振興することにより、域外需要を取り込み、雇用の受け皿である域内産業の活性化につなげることで、経済発展の好循環を創出していく必要がある。

そのためには、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進、及び国際流通港湾機能の強化を図るとともに、人口が集中する本島中南部地域が一体として生産性を高め、120万都市圏を形成する公共交通の基幹軸として、速達性・定時性及び大量輸送の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入や陸・海・空を紡ぎ、海洋島しょ圏をつなぐ交通ネットワークの構築が必要である。

また、出生率及び年少人口割合が全国一高く、若い世代が多い本県が、持続的に発展していくためには、その成長力を県土全体に波及させることが重要であることから、那覇から名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提した都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築に取り組む。

2 目標を実現するための主な施策分野

本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記の2つがあげられる。

- ・ 施策分野1：国内外との交流促進を支える交通体系
- ・ 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

3 施策展開後の姿

(1) アジア・太平洋地域をはじめ世界との交流が広がり、沖縄の経済発展が加速していきます

世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充により、沖縄の地理的な優位性を活かした、国内やアジア・太平洋地域等をはじめとする国内外との交流が一層活発になる。

これにより、本県は、国内外と経済、学術、文化、スポーツ等の様々な分野で交流と連携を深めながら発展し、多面的な協力による共生関係を強力に築いていく。

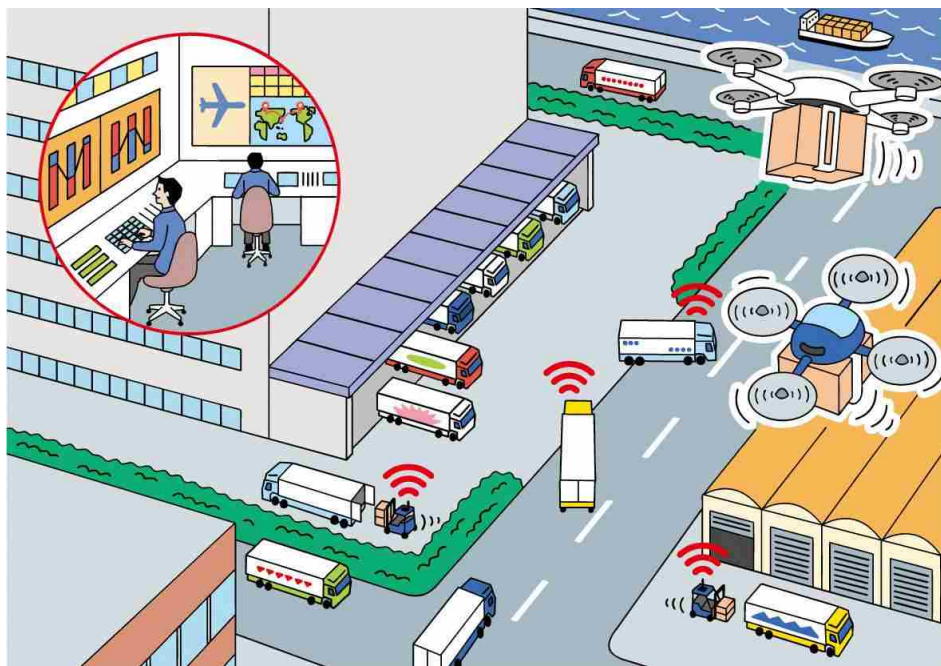


図 4-2 将来の物流ハブ拠点のイメージ



図 4-3 将来の空港のイメージ

(2) 企業の稼ぐ力が強化され、多様な都市活動がスムーズになります

経済活動や県民生活を支える体系的な幹線道路網や基幹軸となる公共交通網が形成され、物流、通勤等の移動がシームレスで快適になり、賑わいのあるまち、環境負荷が軽減された効率的な都市活動が実現するとともに、生産性が向上し、自立型経済が構築される。

また、物流ネットワークについても、円滑で確実な輸送が確保され、通常時のみならず災害時においても県民の安定した生活が確保される。

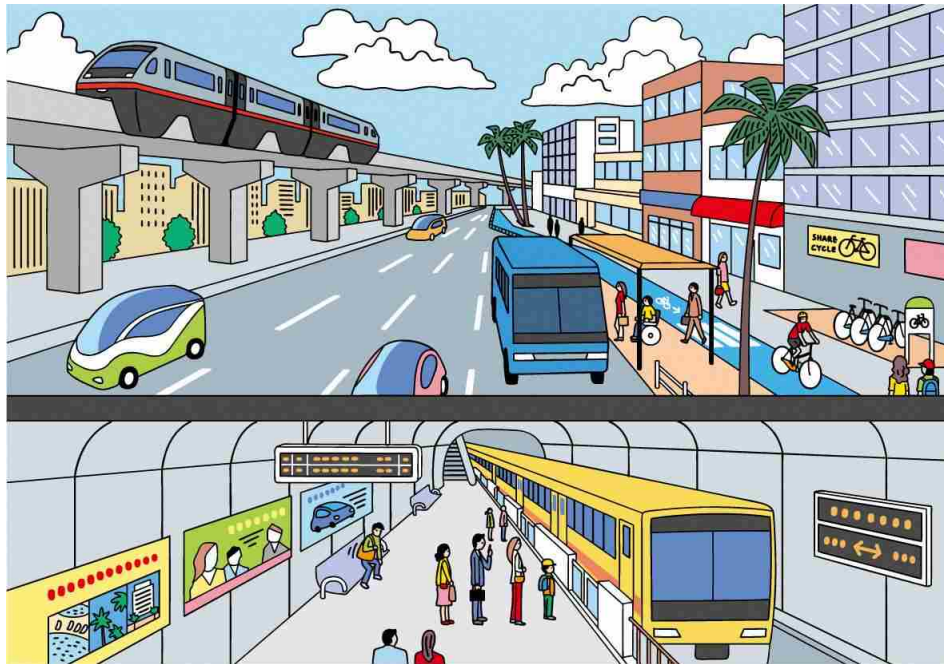


図 4-4 将来の公共交通のイメージ

(3) 世界から選ばれる持続可能な観光地域として魅力が高まります

沖縄の貴重な自然的・歴史的・文化的な資源と調和した持続可能な観光地域づくりが展開される中、国内外からの観光客は陸・海・空の交通手段が切れ目なくスムーズにつながる「島しょ型シームレス」が実現した交通体系や観光資源化された交通システム等の多様な交通手段により、離島などを含めた様々な観光地に円滑に移動でき、地域固有の資源や魅力に触れることができる。これにより、新たな沖縄の魅力を体感し、何度でも訪れ、住んでみたいと思われる場所が県土全域に広がっている。



図 4-5 将来の観光客の交通手段のイメージ

目標2：誰一人取り残すことのない優しい社会の形成を支える交通体系の確立

1 目標の背景と意義

本県は自動車への依存度が高く、県民の買物、通院等の日常生活においても過度な自家用車利用が見られる。また、2040年には3人に1人が高齢者となる中では、運転免許の返納が年々増加することが見込まれることから、高齢者が安心して日常生活を送るための受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっている。

こうした状況の中で、高齢者や障がい者、学生等を含む交通弱者の通院や通学等の移動ニーズに即して、1次生活圏から各圏域の中心都市（那覇、宜野湾、沖縄、名護、宮古島、石垣）へ自らの運転だけに頼らずにアクセスでき、地域住民の生活・福祉の向上を支える、より利便性の高い地域公共交通を地域自ら検討していくことが重要である。また、本県の基幹産業である観光産業をより発展させ、観光客を県土全体に分散させる観点からも、訪日外国人旅行者を含むすべての人が公共交通を利用しやすいユニバーサルデザイン化や心のバリアフリーの更なる推進とともにシームレスな交通体系の構築が求められている。

また、離島の不利性克服と持続可能な島しょ地域の形成のためには、離島航路及び航空路の確保、維持、改善を図るとともに、安全性・安定性の更なる向上が必要であり、そのため、離島住民が島外へ移動する際の交通コストの低減化による、船賃及び航空運賃の経済的負担の軽減を図るとともに、交流人口や関係人口の拡大並びに農林水産業等の地場産業との連携による地域活性化を支える交通体系の構築を推進する。

更に、大規模災害や老朽化への備えを万全とするために新技術の活用や関係機関との連携による危機管理体制の強化やインフラの計画的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

2 目標を実現するための主な施策分野

本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記の3つがあげられる。

- ・ 施策分野3：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
- ・ 施策分野4：離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系
- ・ 施策分野5：安全・安心な暮らしを支える交通体系

3 施策展開後の姿

(1) 人々が賑わうコミュニティが形成され、移動にも便利な地域づくりが進みます

基幹バスシステムや鉄軌道を含む新たな公共交通システムの交通結節点（地域拠点）を中心としたまちづくりが進み、フィーダー交通との乗り換えが便利になる。また、周辺には、商業施設、医療・介護の福祉施設や事業所など、日常生活を送る上で必要な機能が集まり、人々が集う賑わいとコミュニティが生まれる。



図 4-6 将来の交通結節点のイメージ

(2) 離島・過疎地域でも不利性を感じない生活が送れ、定住化や観光振興が進みます

離島における航路、航空路の確保・維持や新技術等を活用した域内移動手段の拡充、安定的な物流輸送システム等の基盤整備が拡充されるなど、離島・過疎地域の定住条件が整備され、観光客などの多様な人々が訪れ、地域の活性化が図られる。

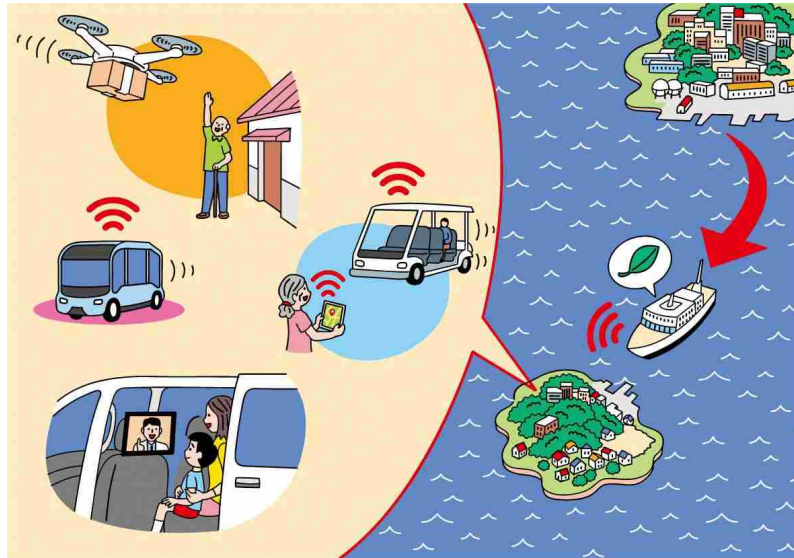


図 4-7 将来の離島地域のイメージ

(3) 誰もが安全に、安心して暮らせる地域づくりが実現します

地域における防災力が強化され、大規模災害等のあらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくりが進んでいる。

県土の経済活動と県民生活を支えている社会基盤施設については、新技術等の活用や民間活力等も導入しながら、膨大な施設の維持・更新が効果的かつ効率的に進められている。

また、幹線道路や生活道路等においては、自動運転技術などの導入も進み、交通事故防止対策が進められ、誰もが安心して移動できる道路交通が確保されている。

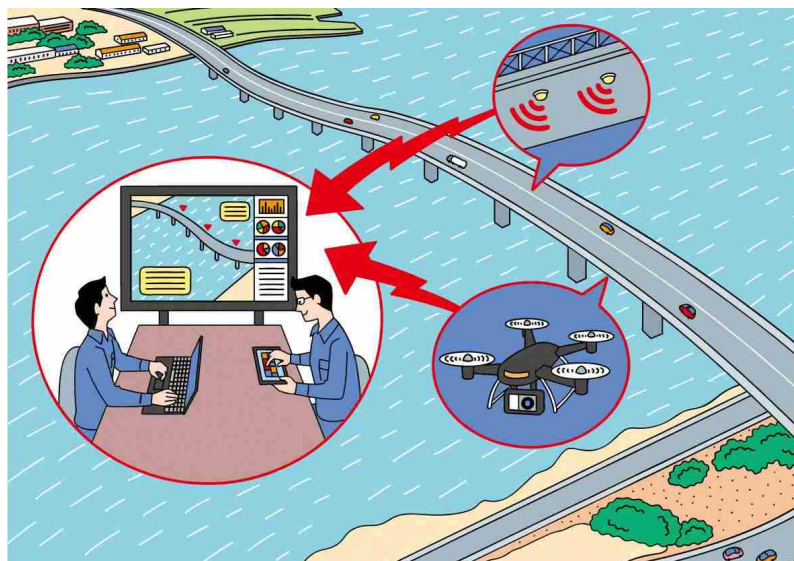


図 4-8 将来の社会基盤維持管理のイメージ

目標3：持続可能な海洋島しょ圏の形成を支える交通体系の確立

1 目標の背景と意義

我が国においては、2050年までのカーボンニュートラルを宣言するとともに、地球温暖化対策計画を改定し、2030年度までに温室効果ガスを2013年度比で46%削減するため、運輸部門においては、同年度比で35%減とする目標を示した。本県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成に占める運輸部門の割合は、全国と比較しても高いことから、その削減に向けて、EV（電気自動車）など次世代自動車の普及促進とともに、自動車の依存度が高い状況を抜本的に転換する取組が必要である。さらに、海上交通や航空分野においても脱炭素化を進めていくことが必要である。

このため、環境に配慮した持続的なまちづくりと一体的に、自らの運転だけに頼らず、多様な交通手段でシームレスに移動できるような交通ネットワークの構築を目指し、利用者の行動変容を促す取組等を継続的に進めながら、より利便性の高い移動環境を創出していく。

また、沖縄島北部及び西表島の世界自然遺産や首里城跡等の世界文化遺産といった、自然・歴史・伝統・文化が豊かな地域を有する本県においては、その普遍的価値を維持できるよう努めることが欠かせない。このため、周辺環境に調和し、まちづくりと一体となった良好な景観を創出する取組とともに、自然環境保全のための体制づくりや適正な観光地マネジメントに取り組み、地域住民生活と環境・経済・社会の調和に資する交通体系の確立を図る。

2 目標を実現するための主な施策分野

本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記があげられる。

- ・ 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

3 施策展開後の姿

(1) 脱炭素社会に向けた都市づくりと次世代インフラの利用が進みます

脱炭素島しょ社会に向け、水素ステーションやEV充電器等の次世代自動車の普及拡大に向けた環境整備や交通インフラにおける省エネルギー化が進み、資源循環型の社会生活、人と環境に優しいまちづくりが進んでいる。県内の交通網は、自家用車・路線バス等が電気自動車（EV）など次世代自動車に転換が進むとともに、モノレールや基幹バスシステム及び鉄軌道を含む新たな公共交通システムが県民や観光客の足として定着するなど、地球環境に優しい交通体系が確立されている。

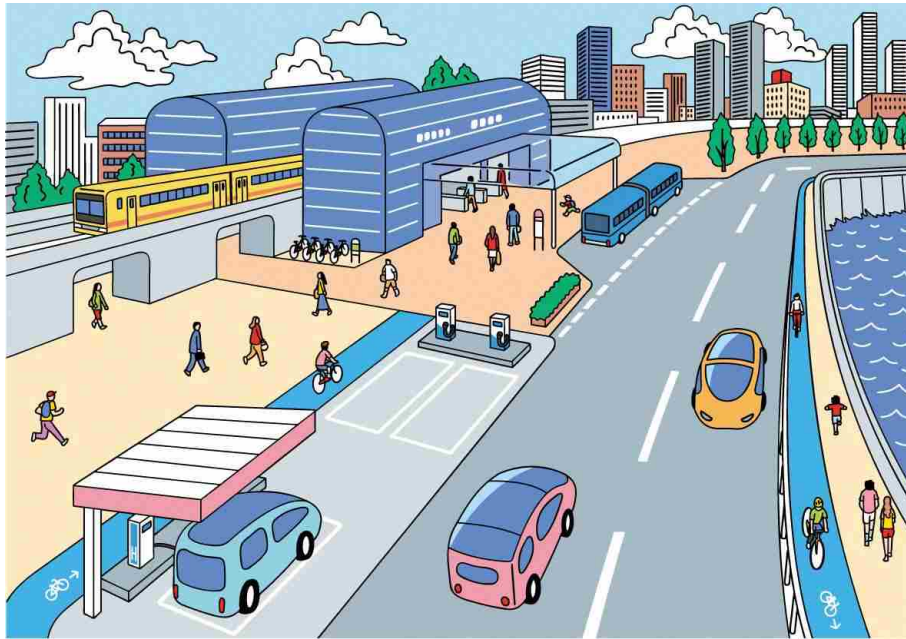


図 4-9 将来の公共交通システムのイメージ

(2) 沖縄が世界に誇れる自然環境と文化資源がいつまでも大切に守られています

観光需要等の適切な交通マネジメント等により、持続可能な観光地域づくりが展開され、世界自然遺産地域や復興した首里城等、本県の自然的・歴史的・文化的な遺産や資源が後世まで大切に守られている。その貴重さを沖縄の人々が実感し、さらに世界の人々が共感することにより沖縄の魅力がさらに広まり、その普遍的な価値が高まっている。

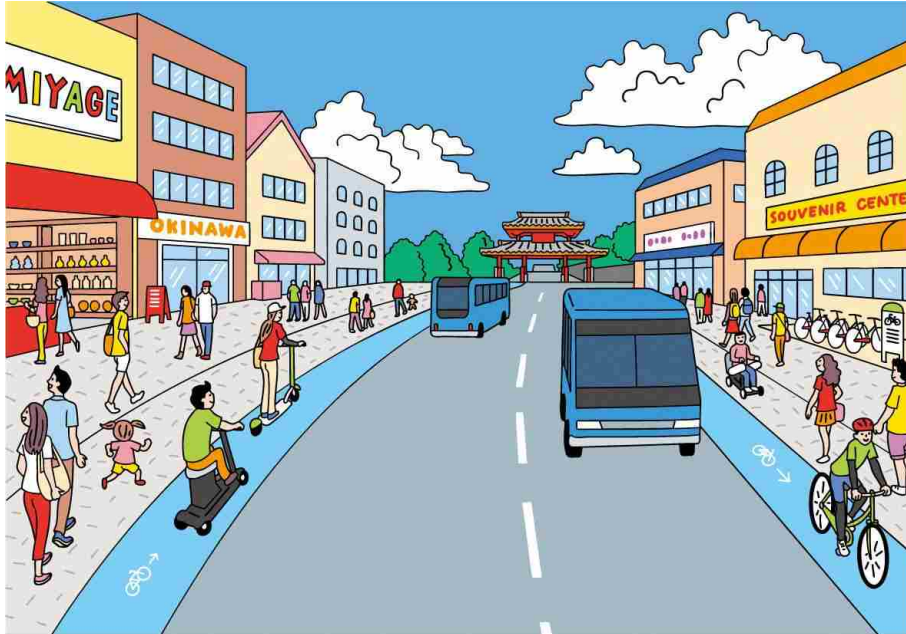


図 4-10 将来の持続可能な観光地域のイメージ

第3節 重点的に取り組む施策

重点的な取組方針

- 1 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
 - 沖縄は、戦後鉄道の復旧がなされないまま、大都市圏並みの高密度市街地と120万人規模まで成長した大都市圏（中南部都市圏）を形成しているが、我が国で唯一、基幹的公共交通システムである鉄道を有していない県となっている。
 - このため、自動車への依存度が高く、那覇市を中心とした中南部都市圏においては、自家用車やレンタカー利用の増加等により、大都市圏並みあるいはそれ以上に慢性的な交通渋滞が起こっており、時間的・経済的に甚大な損失を招いている。
 - また、2050年までのカーボンニュートラルを目指し、今後、基幹産業である観光産業をより発展させ、日本とアジア・太平洋地域の交流拠点として、国内外からの観光客を拡大させて、県土全体に誘客していく上でも、温室効果ガスを抑えた手段で移動できる交通体系の構築が重要である。
 - このため、本県が県土の均衡ある発展および自立型経済の構築を実現する上では、県民や観光客の移動利便性を向上させて、経済活動の波及効果を県土全体に拡大させることが重要であり、「速達性」、「定時性」と「大量輸送」を実現し、安全・安心に環境負荷を少なく移動できる骨格的な公共交通システムの導入に向けて、戦略的に取り組むことが重要である。



図 4-11 骨格的な公共交通システムの導入

第4章 計画の目標

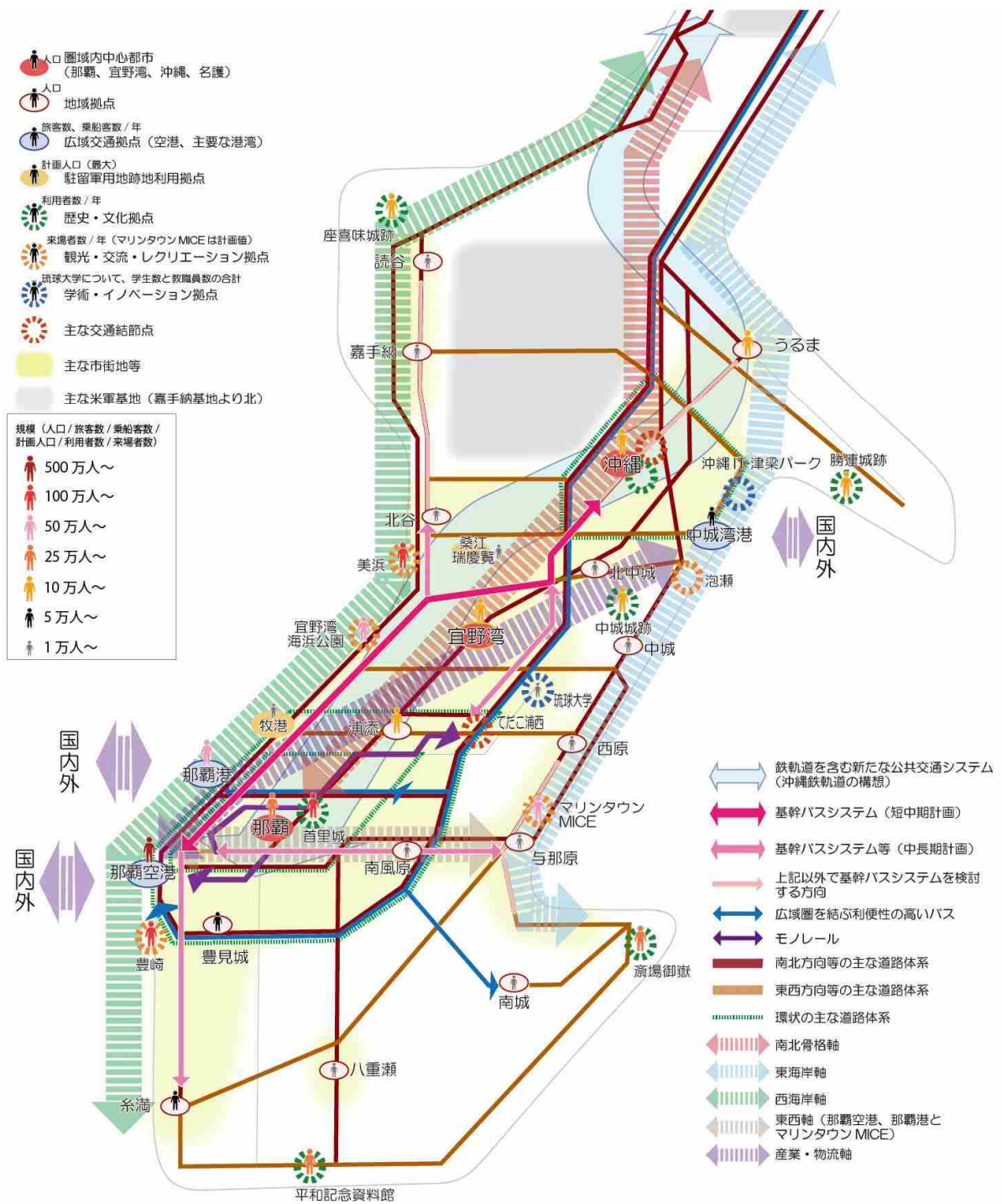


図 4-12 中南部都市圏の交通体系

2 公共交通の持続可能性の確保

- 地域において、自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出するには、多様な関係者が連携しつつ、公共交通の維持・活性化に取り組む必要があるが、地域公共交通は人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより厳しい状況に置かれている。こうした状況を踏まえ、令和2年11月に施行された地域公共交通活性化再生法等の一部改正法により、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を最大限に活用し、地域の移動ニーズに対応した地域旅客輸送サービスの提供を目的とする地域公共交通計画の作成が努力義務化された。このため、各市町村や隣接市町村連携での地域公共交通計画の策定を促進・支援するとともに、沖縄本島における地域公共交通計画の策定に取り組み、利用者の実態を踏まえた交通圏単位で、基幹バスシステム導入の取組等と連携しながら、持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

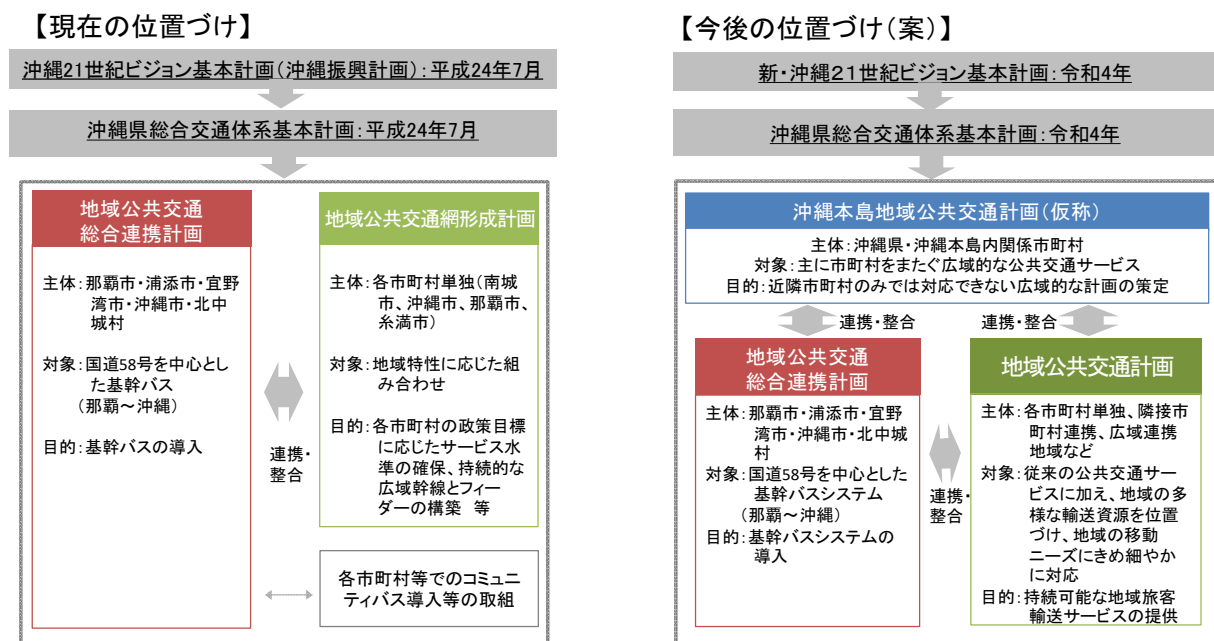


図 4-13 地域公共交通計画の進め方 (案)

基幹バスシステム導入に向けては、沖縄県公共交通活性化協議会において国道58号を中心とした地域公共交通総合連携計画に基づく取組が進められているが、その実現には、県民の理解を得ながら、地域の関係者と連携した総合的な取組が必要である。各地域における交通課題や道路整備の状況を踏まえながら、まちづくりと連携しつつ、関係者が主体的に取組を進めやすくなるように、戦略的に基幹バスシステムの導入を目指す。

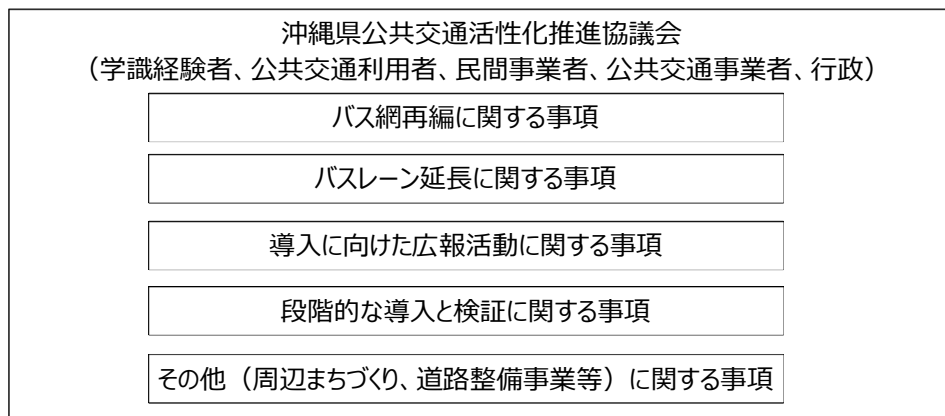


図 4-14 基幹バスシステム導入に関する既往組織体制と主な協議事項

- また、AI や IoT 技術等は目覚ましく進展しており、交通分野においても自動運転、ドローン等の多様なモビリティサービスの可能性が広がっている。持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムの構築にあたっては、関係者が相互に連携する意識を持ちつつ、県民及び観光客等の目線に立った官民一体でのデータ及び提供サービス等の連携や、より利便性の高い乗り継ぎを実現するシームレスな交通体系の整備に向け、協議する体制づくりが求められている。
- このような情勢を踏まえ、本県においては公共交通、観光振興、離島振興等の各分野で抱える課題に対応した新技術の活用可能性を見定めながら、地域のニーズに即して様々な負担の軽減や、既存道路空間の幅員構成再配分を含む道路空間の柔軟な活用など、各種取組を推進する。また、返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地では、長期的な観点で県土構造の再編とスマートシティ等の近未来の都市づくりを推進する。

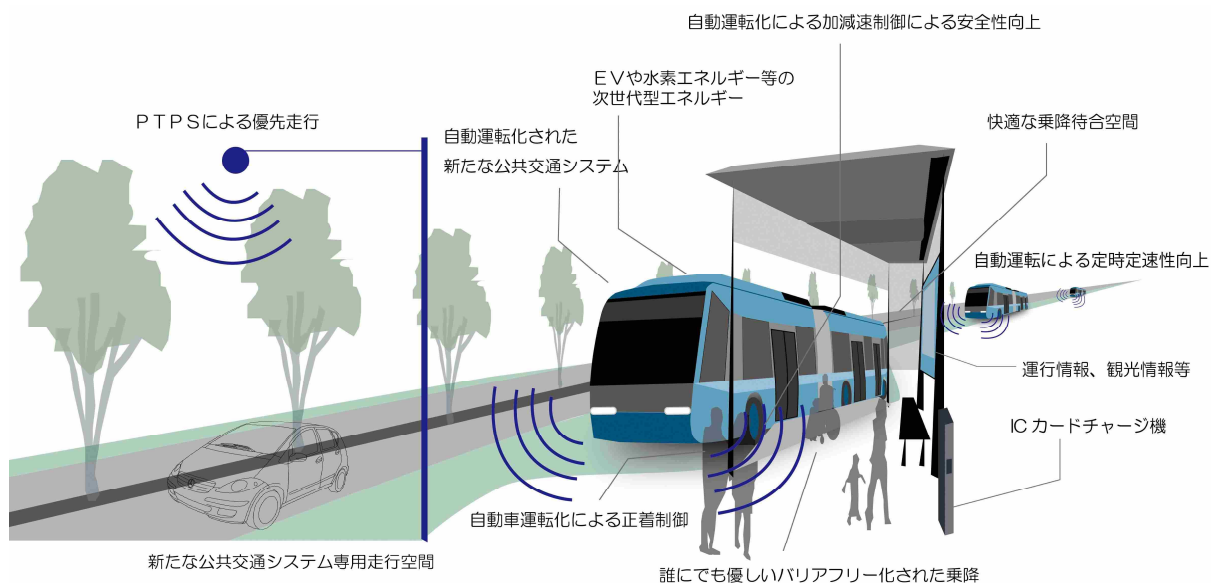


図 4-15 自動運転化された新たな公共交通システムの展開イメージ (例)

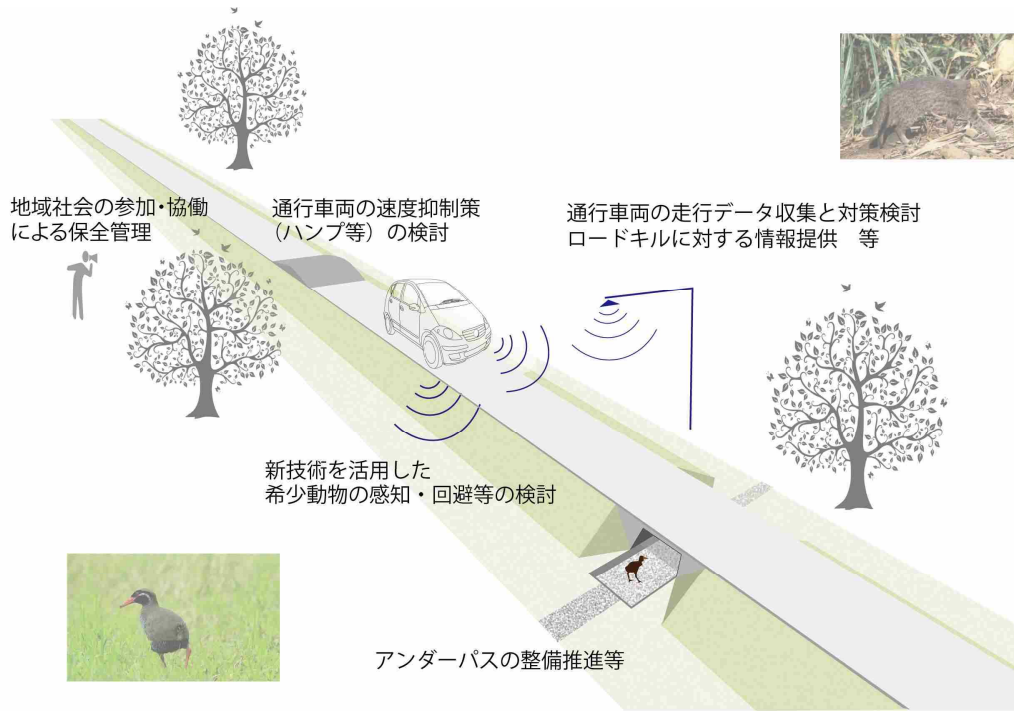


図 4-16 新技術を活用したロードキル対策の展開イメージ（例）

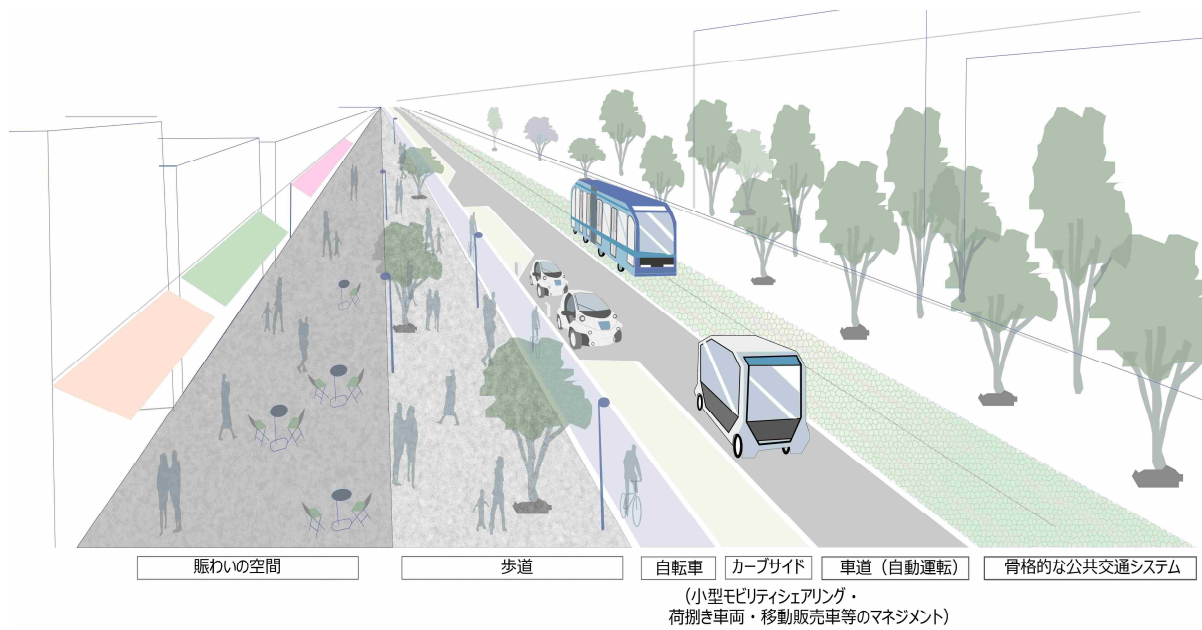


図 4-17 新技術を活用した新たなモビリティと道路空間の展開イメージ（例）