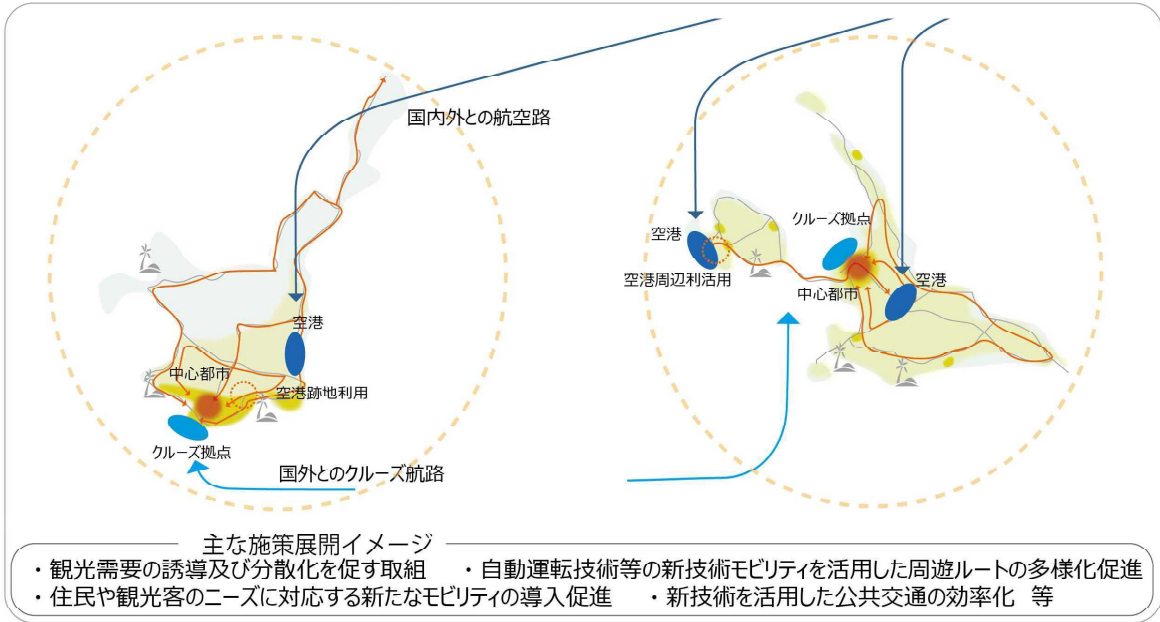
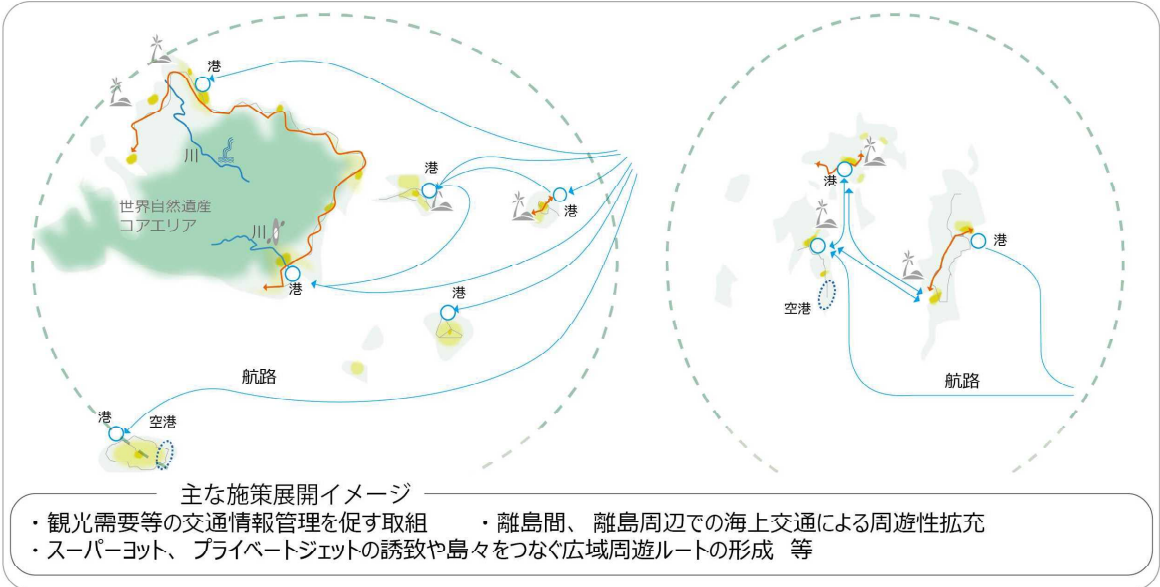


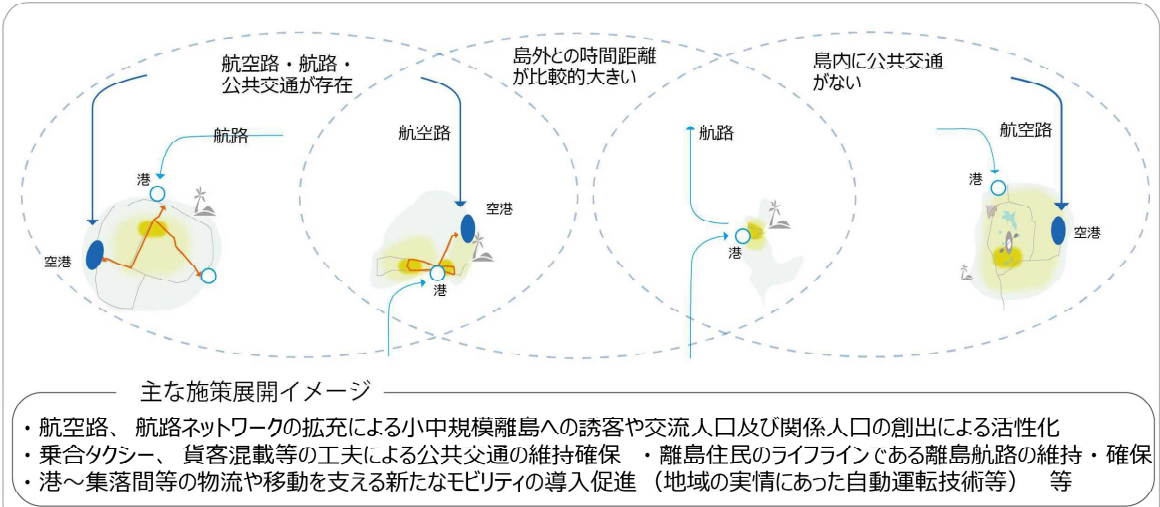
中心都市を有する大規模離島



中心都市から近く観光利用が多い離島

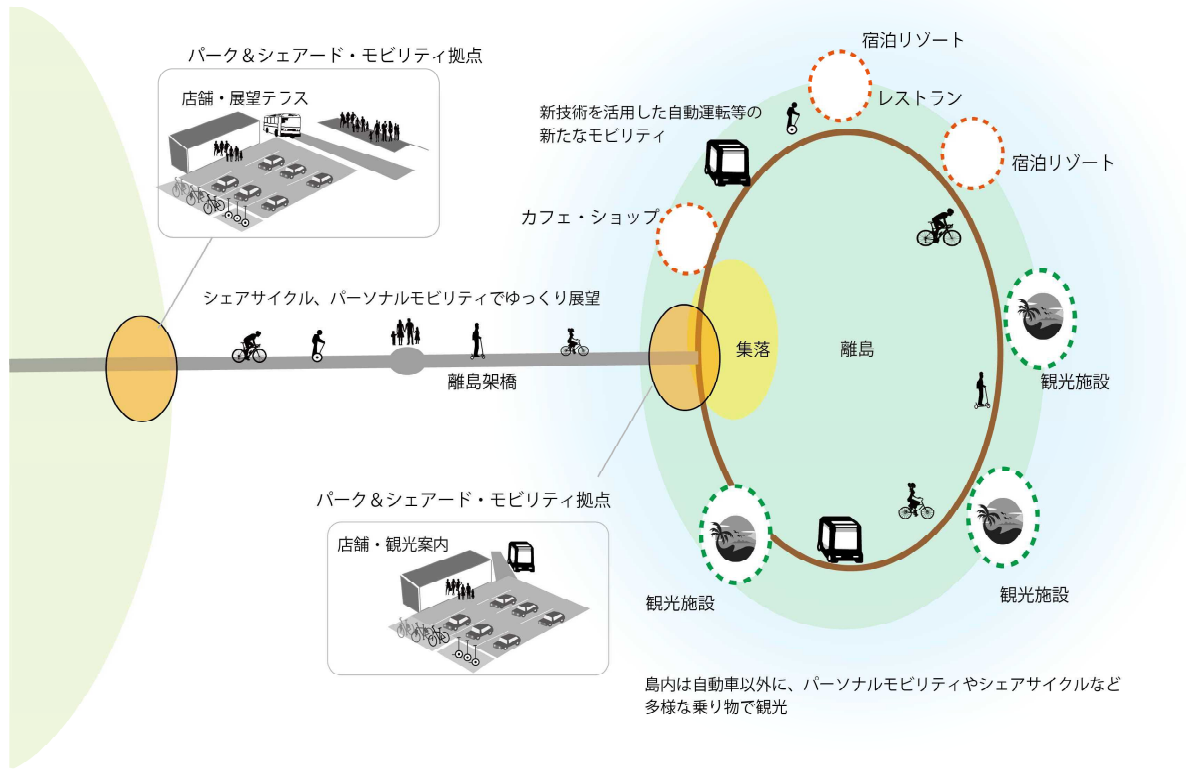


中心都市から時間距離がある離島



凡例 ● 集落、市街地等 ● 主な農地 ← 既存バス路線 ← 既存航空路 ← 既存航路

図 離島振興に向けた交通体系



1  
2  
3  
4  
5

図 離島観光における新たなモビリティ等の展開イメージ (例)

## 1 第5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

### 2 1 施策分野の意義

- 誰一人取り残すことのない優しい社会の形成のためには、高齢者や障害のある人等の移動制約者やインバウンドを含めた観光客等、誰もが安心して安全に暮らせる公共交通の維持や交通サービスの拡充、交通事故を無くすための交通安全対策を進めることが喫緊の課題である。また、地震、台風、集中豪雨などの自然災害や感染症など様々な災害に対する危機管理体制の強化や、亜熱帯海洋性気候による紫外線や塩害等の影響から老朽化の進行が早い状況において、本土復帰直後に集中的に整備された社会基盤が大量に更新時期を迎えていることから、県民生活の基盤となる交通施設の長寿命化対策等を進めることも極めて重要である。
- このような、様々なリスクに対して安全、安心な暮らしを支える交通体系に関する取組は、欠かすことのできない重要な施策分野である。

13

### 14 2 施策展開の方針

#### 15 (1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備

- ▶ 県民の安全・安心な生活や安全・安心な観光地の形成のため、交通安全対策の強化や誰一人取り残さない移動環境の整備・支援等の取組を推進する。

18

#### 19 ア 交通安全対策の強化

20 交通事故の防止や安全で円滑な道路交通を確保するため、道路管理者と連携し、幹線道  
21 路や生活道路において交通安全施設等を重点的に整備・更新するとともに、最先端の技術  
22 を活用した高度道路交通システム（ITS）の整備等に取り組む。

23 関係機関やボランティア等と連携した交通安全教育や交通安全活動を推進するととも  
24 に、飲酒運転根絶を図るため、「沖縄県飲酒運転根絶条例」に基づき、各季の交通安全運動  
25 における広報啓発や飲酒運転防止に向け、県民一体となった各種対策を推進する。

26 a ハンプ等の交通安全施設及び歩行空間を整備する

27 b 交通安全の取組を推進する

28 c 交通事故防止及び飲酒運転根絶を図るため広報啓発等を推進する

29

#### 30 イ 誰一人取り残さない移動環境の整備・支援

31 障がい者、高齢者、外国人など、多様な性質を持つ人々が安全に安心して移動するた  
32 めには、各施設のユニバーサルデザインの導入に取り組む等のハード整備とあわせて、道路  
33 標識等、移動情報に関しても誰にでもわかりやすく、入手しやすい情報の発信に取り組む。  
34 生徒が安心して教育を受けられるよう、バス通学費等の支援に取り組む。

35 a ノンステップバスの導入を支援する

36 b 道路標識等の多言語化等ユニバーサルデザインを推進する

- 1 c 時刻表やウェブサイトの多言語化を促進する
- 2 d バス通学費等の支援を行う
- 3 e 信号機等の交通安全施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進する
- 4 f オープンデータを活用した観光客への臨時ダイヤやアラート情報を発信する体制
- 5 の構築を推進する
- 6

## 7 (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

- 8 ▶ 自然災害リスクの更なる増大への対応のため、大規模災害に備えた交通環境や災害時に
- 9 おける避難支援や復旧・復興への対応等の取組を展開する。
- 10

### 11 ア 大規模災害時等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進

12 地球温暖化に伴う気候変動が進むと、台風の強大化や海面上昇等を引き起こすとされて  
13 おり、自然災害リスクの更なる増大が懸念される。沖縄県は島しょ県であり、他の都道府  
14 県と地理的な距離があるため、大規模災害など様々な状況に対応できる実行力のある危機  
15 管理体制が求められている。

- 16 a 安全・安心な道路ネットワークを形成するため、落石等の恐れがある箇所では災害を
- 17 未然に防止する対策を実施する
- 18 b 緊急輸送機能を持つ港湾施設の整備を推進する
- 19

### 20 イ 復旧・復興への対応と被災時のすべての人の避難支援

21 災害発生時においては、救援・救助活動を支える緊急輸送体制を早急に確保し、住民や  
22 観光客が迅速かつ的確な避難行動を取ることが重要であるため、避難経路の確保及び緊急  
23 輸送道路の無電柱化など緊急輸送機能を持つ施設の整備に取り組む。

24 空港・港湾が災害時の支援物資輸送等の拠点となることから、地震・津波や高潮・高波  
25 など様々な災害に対して、空港・港湾機能の最低限維持・早期回復に資する取組を推進す  
26 る。

- 27 a 道路啓開計画に基づく連絡・連携体制を立ち上げ、速やかに道路啓開を実施できる
- 28 体制作りを推進する。
- 29 b 緊急時における輸送機能を確保するための無電柱化を推進する
- 30 c 空港・港湾BCPの実効性を高める取組を推進する
- 31 d 離島空港の施設の耐震性及び耐浪性の確保等を推進する
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38

1 (3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

2 ▶ 本県は厳しい塩害環境下にあるため施設の老朽化の進行が早く、また本土復帰後、急速  
3 に整備された交通インフラ施設が老朽することから、計画に基づいた交通基盤の維持・  
4 更新等の取組を展開する。

5 ▶ また、少子高齢化等を背景に交通関連事業の担い手不足等への対応等の取組を展開す  
6 る。

7

8 **ア 計画的な社会基盤の整備**

9 長期的な視点に立った公共施設マネジメントを推進するため、施設毎に長寿命化計画等  
10 を策定し、適切な点検や診断の結果に基づき、予防的な補修・補強や計画的な施設の更新  
11 を進めることで、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化に取り組み、財政負  
12 担の軽減と平準化を図る。

13 a 「個別施設計画」に基づく修繕・更新によるライフサイクルコストの最小化及び長寿  
14 命化を推進する

15 b 信号機の計画的な更新を推進する

16

17 **イ 公共交通等の移動手手段の確保・維持**

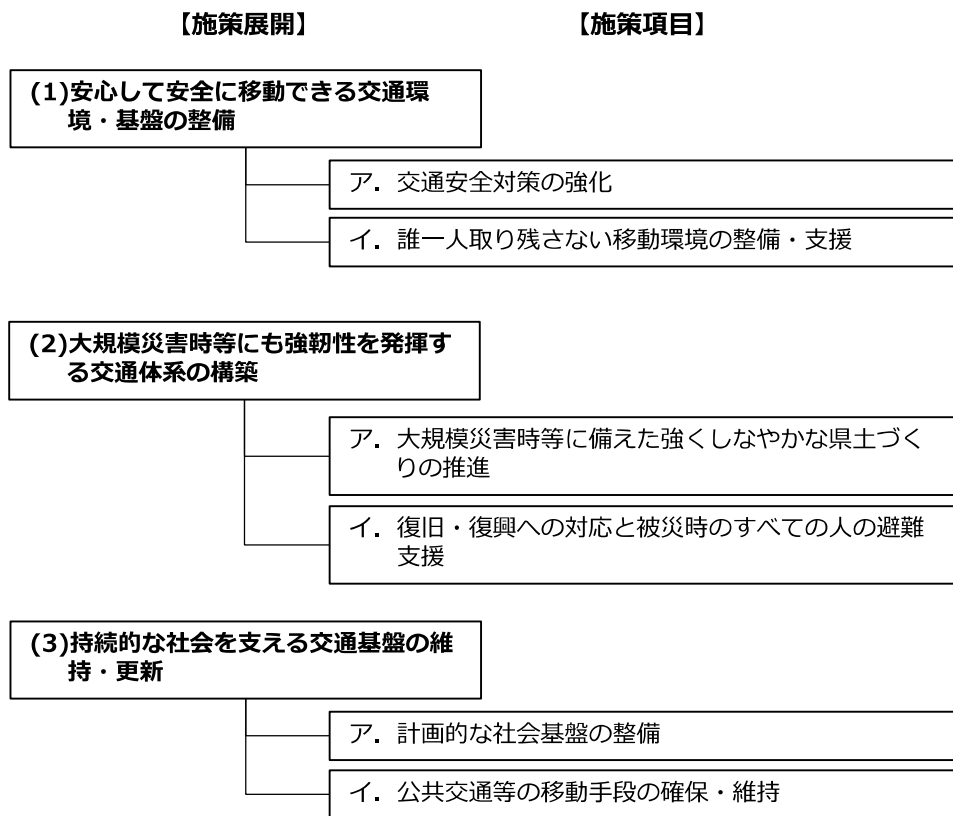
18 地域住民の日常生活に不可欠な路線バスの確保・維持を図るため、事業者に対する車両  
19 購入費等の補助や運転士確保等の支援に取り組み、事業者において持続的な公共交通サー  
20 ビスが提供できるよう、引き続き、公共交通の利用環境改善に向けた取組を行う。

21 a 生活バス路線の確保・維持を図る

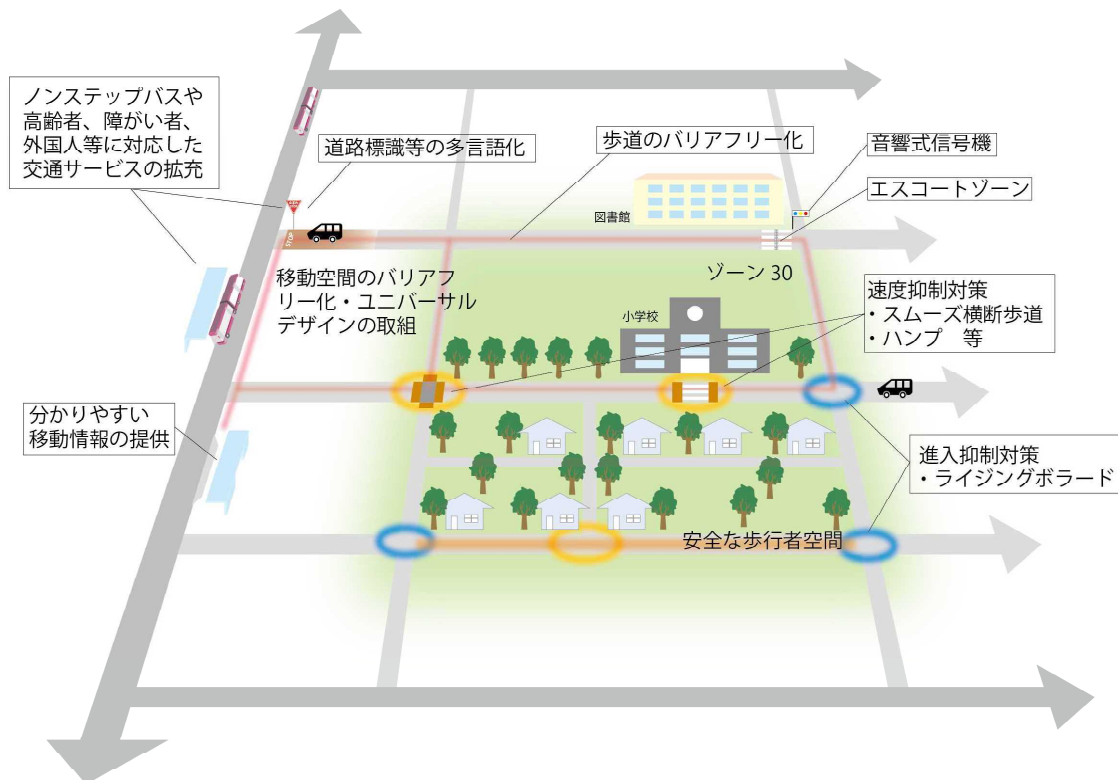
22 b 路線バスの運転士の確保を図るため、バス事業者が行う運転士確保の取組に対する  
23 支援を推進する

24

1 施策の体系



2



3

4

図 安全・安心な暮らしを支える交通体系

## 1 第6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

### 2 1 施策分野の意義

- 3 ● 沖縄県は、亜熱帯海洋性気候の下、豊かな自然環境や特有の歴史的風土と伝統に根ざした個性豊かな文化により人を惹きつける魅力「ソフトパワー」を有している。その源泉
- 4 である自然環境の保全や伝統・文化の継承と経済振興の均衡のとれた県土づくりに取り
- 5 組むことは重要である。
- 6
- 7 ● このため、自然環境が有する多様な機能を保全しつつ、沖縄らしい景観に配慮した空間
- 8 の創出や、道路・空港・港湾の緑化等の取組、2050年度に向けた脱炭素社会の実現に資
- 9 する次世代自動車の導入促進などの交通環境の構築が重要である。
- 10 ● このような沖縄らしい自然・歴史・伝統・文化と調和する交通体系の取組は、人々を惹
- 11 きつけ、ソフトパワーを具現化する「持続可能な海洋島しょ圏」の形成を目指す上で重
- 12 要な施策分野である。
- 13

### 14 2 施策展開の方針

#### 15 (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

- 16 ▶ 沖縄県の豊かな自然・歴史・伝統・文化を保全しながら利活用することで次世代に継承
- 17 していくために、自然環境に負荷を与えない交通インフラの整備・維持管理等の取組を
- 18 展開する。
- 19

#### 20 ア 生物多様性保全に資する環境整備

21 やんばる（沖縄島北部）や西表島をはじめとした自然豊かな地域においては、生物多様

22 性を保全するコアエリア（自然公園の特別保護地区等）と、住民生活及び持続的観光を両

23 立させる周辺地域とを分けて考える必要がある。コアエリアにおいては、観光客等の通行

24 制限やルール作り等の取組を検討することにより、自然環境への悪影響を抑制する。周辺

25 地域においては、受入体制の構築が必要であるため、観光事業者や交通事業者等の理解醸

26 成に努め、入域者の総量把握及び分散化の取組を行う。また、人の移動や物流の活発化等

27 により、車両とともに外来生物等が運ばれる可能性があることから、外来種の拡散を防止

28 するための取組を推進していく。

- 29 a 世界自然遺産登録地への入域管理のため、関係者間で人流データ等の指標を統一し
- 30 て管理し、共有するといった体制作りを検討する
- 31 b 観光客等に対して、特定のエリアにおいては環境に配慮した交通手段を選択するこ
- 32 とや、エコツーリズムの推進等、関係者への理解醸成のため、各事業者と連携した
- 33 取組を推進する
- 34 c 生物多様性を保全する地域との人の往来や物流などによる外来種の拡散を防止す
- 35 るため、各事業者と連携した取組を推進する
- 36

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38

## イ 沖縄の歴史と景観に配慮した空間の創出

首里城をはじめとした歴史・伝統・文化が豊かな地域においては、景観に配慮した無電柱化の推進や、市町村の景観計画に基づき、歴史と景観に配慮した道路等の潤いのある公共空間を創出する。

- a 道路等の公共空間において、地域の歴史、文化に配慮し、調和の取れた景観形成を促進する
- b 良好な景観創出のための無電柱化を推進する

## ウ 自然環境に配慮した交通環境の構築と緑化や植栽の維持管理

豊かな自然の中で生息する希少種等に配慮した道路整備・管理は、地域特性を踏まえて推進していく必要があり、ロードキルの防止や密猟対策として通行規制の検討、道路標識の設置、空港・港湾の緑化、良好な沿道景観の形成の推進については、地域住民や観光事業者等と協力しながら、観光地に相応しい良好な景観の維持管理を推進していく。

- a 希少生物種のロードキルを防ぐために道路標識やアンダーパスの設置等を推進する
- b 希少種に配慮した林道の維持管理を推進する
- c 空港・港湾の緑化、良好な沿道景観の形成を推進する

## (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

- 国内外で気候変動による影響が顕在化しており、地球温暖化対策の推進が一層求められている。
- 沖縄県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きいことから、次世代自動車の導入や自動車利用から公共交通や自転車利用への転換等の取組を展開する。

## ア 運輸部門における脱炭素化及び省エネルギー化に向けた交通インフラの強化

本県の地理的特性や公共交通システムの整備の遅れ等から、沖縄県の部門別二酸化炭素排出量の排出構成では、運輸部門の割合が最も大きくなっており、運輸部門の脱炭素化に向けた取組を進めることが重要である。

運輸部門の脱炭素化に向け、環境負荷の少ない自動車や船舶、航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及を推進する。そのため、必要な充電設備や水素ステーション等のインフラシステムの構築や、シェアリングのサービスの普及促進、港湾や空港における脱炭素化を推進していく必要がある。

また、海上交通や航空分野及びバス・トラック・タクシーの事業者等と協力し、デジタル技術の活用を含め、交通・物流サービスの効率化・生産力向上と環境配慮を両立して促進していく。

- a EV(電気自動車)等次世代自動車の普及を促進する



- 1        b   シェアリングサービス等の普及を促進する
- 2        c   新技術導入や運航方式改善による航空機運航分野のCO<sub>2</sub>削減を促進する
- 3        d   低・脱炭素化船開発後の普及や運航効率改善による海上輸送分野のCO<sub>2</sub>削減を促進
- 4            する
- 5        e   脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等に取り組み、カーボンニュートラルポートの形成を推進・促進する
- 6            の形成を推進・促進する
- 7        f   空港の脱炭素化を推進する
- 8        g   EV等の普及による運輸部門の脱炭素化や、空港や港湾における脱炭素化に向け、
- 9            再生可能エネルギー等の導入拡大を推進する

10

#### 11    **イ 過度な自動車利用からの転換**

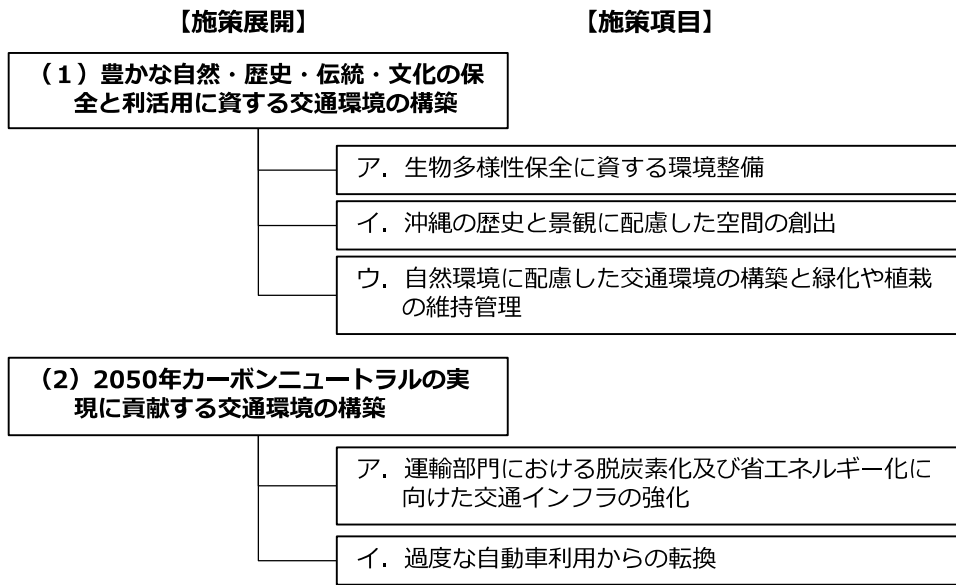
12        脱炭素社会の実現に貢献する交通環境の構築を進める上では、県民や観光客が環境に配慮した移動手段を選択することも重要であり、自家用車やレンタカー利用から公共交通機関への乗り換えを推進するため、MM(モビリティ・マネジメント)の推進や、徒歩や自転車等で快適に移動できるための歩行空間や自転車通行空間等の整備を推進する。

- 16        a   鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する
- 17        b   自転車通行空間の整備を推進する
- 18        c   観光客に対して、過度なレンタカー利用からの転換を促進する
- 19        d   ライフステージに応じたMM(モビリティ・マネジメント)を推進する

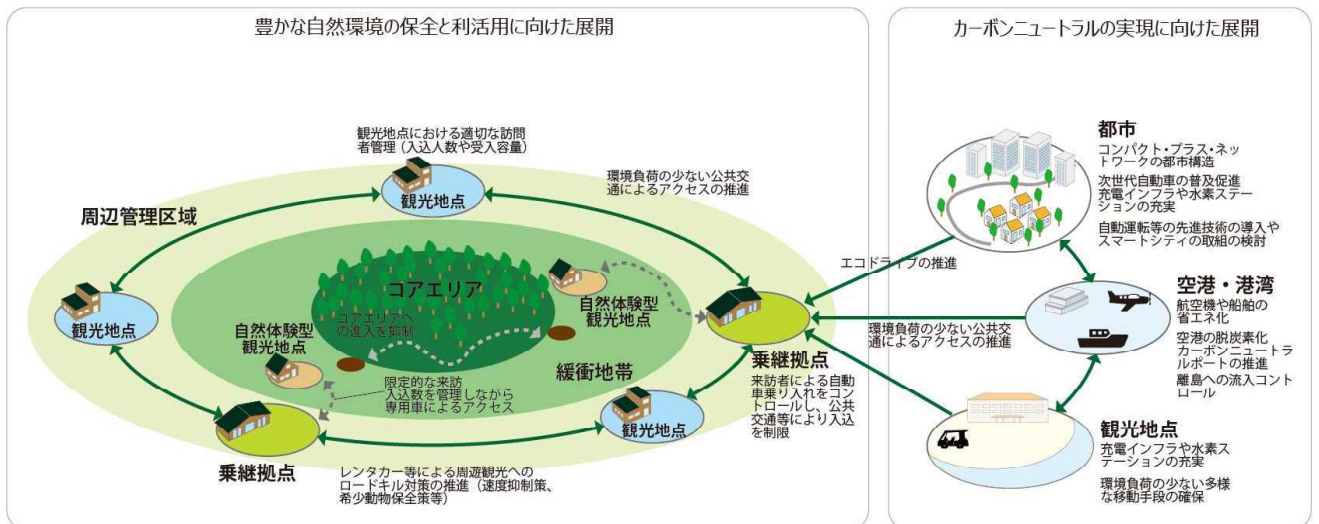
20

21

1 施策の体系



2  
3



4  
5  
6

図 自然環境及び地球環境の保全等に向けた展開イメージ

## 1 第6章 計画の推進

### 2 第1節 計画推進のための組織づくりと進捗管理

#### 3 第1 計画推進のための組織づくり

4 本計画を掲げた施策を着実に実施し計画の目標を実現するため、次の基本的考え方に  
5 基づき、本計画を推進するための組織体制を構築する。

##### 7 1 基本的な考え方

- 8 • 計画を推進するためには、交通分野のみならず、産業振興、観光振興等の多分野との  
9 連携が欠かせないため、関係各機関や各部署と連携して進めることが重要である。こ  
10 のため、庁内の関係機関で構成する組織と庁外の関係機関及び有識者等で構成する組  
11 織の二元体制とし、これらの組織が相互に情報共有と連携を図り、計画の推進に関す  
12 る情報が県民全体に広く共有できるような仕組みを構築する。
- 13 • 今後の交通施策の展開にあたっては、技術革新の進展や社会経済情勢等の諸要因によ  
14 る不確実性もあることから、常に新たな動向に対するアンテナを張り巡らせることが  
15 欠かせない。このため、計画を推進するにあたっては、新たな技術動向や国内外にお  
16 ける取組動向の調査、本県への適用可能性等を探求しつづける仕組みを構築する。
- 17 • 計画の進捗状況を定期的に確認、点検し、マネジメントが可能となるような仕組みを構  
18 築することは基本となるが、公共交通の利用促進については、施策の実施や効果の発  
19 現に至るまでのタイミング等を踏まえた評価と、そのために必要なデータプラット  
20 フォームを構築する。

##### 22 2 組織体制

###### 23 (1) 沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会

###### 24 ア 構成

25 沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会（以下「委員会」という。）は、庁内関係部の  
26 部長及びこれに相当する職にある者を委員として構成し、委員長には沖縄県企画部長の  
27 職にある者をもって充てる。

###### 29 イ 役割

30 委員会は、沖縄県総合交通体系基本計画の策定に関し、これまで庁内の意思決定機関  
31 （沖縄県総合交通体系基本計画策定推進委員会）としての役割を発展させ、計画の実現  
32 に向けた計画全体のマネジメント機能を担うものとし、具体的には次に掲げた役割を担  
33 うものとする。

- 34 • 計画で示した施策の進捗状況の確認
- 35 • 計画全体の点検及び評価の実施

- 1 • 計画の変更（新たな沖縄振興計画では、5年後を目途に必要な応じて計画の改定等を行
- 2 うことが示されており、改定等が行われた際は本計画も必要な応じて整合を図る）
- 3 • 施策の推進にあたっての重要事項の検討
- 4 • 計画の広報並びに計画に掲げた目標の実現及び施策を展開していく上で必要な事項

## 6 ウ 開催時期

7 委員会は常設の組織とし、毎年度、開催するものとする。

## 9 エ 下部組織

### 10 ▶ 幹事会

11 委員会に上程する議題及報告する内容等を整理するための組織として、委員会の  
12 下に関係課長を構成員とする幹事会（幹事長；企画部企画振興統括監）を設置する  
13 ものとする。

### 14 ▶ 作業部会

15 専門的な事項について整理するため、必要な応じて幹事会の下に班長級の職員で  
16 構成する作業部会を設置するものとする。作業部会では、幹事会で議論するための  
17 実務的な検討を進めることになるが、特に新技術等の新たな技術動向、データ整備  
18 に関する事項、施策の評価に関する事項、各地での取組動向の情報収集、沖縄への  
19 新技術の適用可能性やあり方等の実務的な検討、議論を進めるものとする。

## 21 (2) 沖縄県総合交通体系基本計画推進協議会

### 22 ア 構成

23 沖縄県総合交通体系基本計画推進協議会（以下「協議会」という。）は、国、県、市町  
24 村の関係機関、有識者、交通関連事業者、交通施設管理者、関連民間事業者や団体及び  
25 県民を代表する者で構成し、会長は委員の互選をもって定めるものとする。

### 27 イ 役割

28 協議会は、沖縄県総合交通体系基本計画の策定に関し、指導、助言する機関であった  
29 沖縄県総合交通体系基本計画策定調査策定検討委員会としての役割を発展させ、具体的  
30 には、次に掲げた役割を担うものとする。

- 31 • 計画の総点検
- 32 • 施策の実施に関する指導及び助言
- 33 • 計画の変更に関する助言

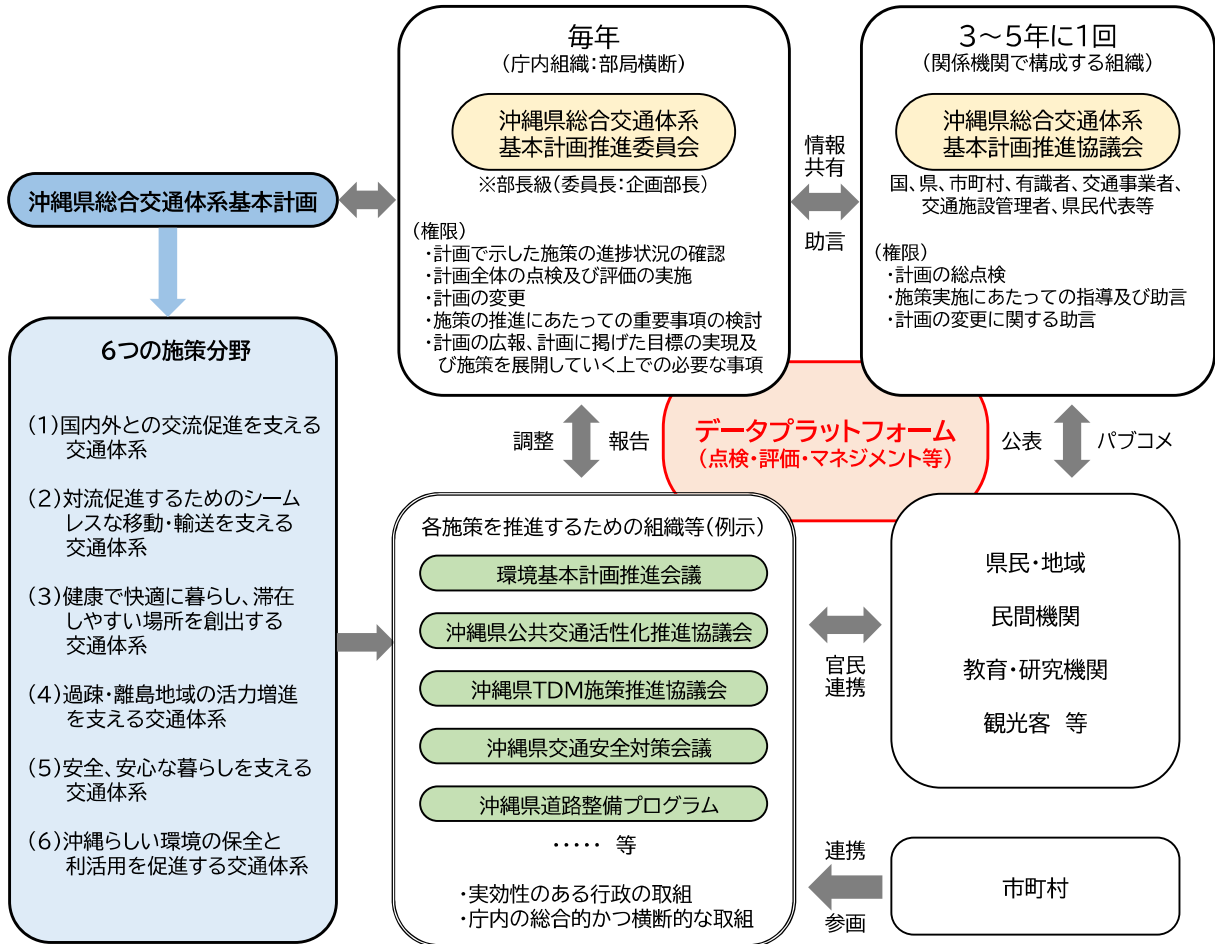
### 35 ウ 開催時期

36 3年ないし5年周期で開催するものとする。

1 エ 下部組織

2 協議会に上程する議題及び報告する内容等を整理するための組織として、協議会の下  
 3 に委員を補佐する職にある者を構成員とする幹事会（幹事長；企画部企画振興統括監）  
 4 を設置するものとする。

5



6

7

8

9

図 総合交通体系の推進に向けた組織体制

## 1 第2 計画の進捗管理

### 2 1 進捗管理の目的

3 本計画に掲げた目標の実現に向けて、以下に示す基本方針に対応するための組織体制  
4 (前述の沖縄県総合交通体系基本計画推進委員会) を構築し、各施策の着実な推進を図  
5 ることとする。また、進捗管理の結果を踏まえて、本計画に基づき展開する施策等の改  
6 善をするなど計画のフォローアップを行うことを目的とする。

### 8 2 進捗管理の基本方針

#### 9 (1) 基本計画に掲げる施策の戦略的・効果的な実施を図る

10 各施策の取組状況や課題を整理し、できる限り客観的な指標を用いて進捗管理するこ  
11 とで、行政ならびに関係主体における施策の戦略的・効果的な実施を図る。

#### 12 (2) 基本計画の目標の達成度合いを評価する

13 基本計画の目標毎の達成状況を評価することで、関係主体それぞれが進むべき方向性  
14 を共有するとともに、施策の実施が県民に対してどの程度の効果をもたらしたか（今後も  
15 たらすか）という視点に立った観点から施策を推進する。その際、施策の定量的評価を  
16 実現するためのデータプラットフォームの整備、そのために必要な調査を確実に進める  
17 ことが重要である。なお、施策の定量的評価は、実施計画の指標にあわせて施策等の検  
18 証が可能なタイミングで実施する。

19 (例：施策取組度合、公共交通の利用者数 等)

#### 20 (3) 県民への分かりやすい説明と事業実施過程の透明性を確保する

21 進捗管理や評価結果の公表により、基本計画の目標や施策実施の効果を県民に対して  
22 明らかにし、事業成果の分かりやすい説明とその実施過程の透明性を確保する。

### 24 3 進捗管理の対象

25 本計画で掲げた各施策のうち、重点的に取り組む施策を選定して実施する。

### 27 4 進捗管理の実施時期

28 実施計画の PDCA サイクルの基本的考え方に準じ、概ね前年度末までの実績につい  
29 て、毎年度秋頃を目途に実施する。

30  
31  
32