

第2回 沖縄交通リ・デザインシンポジウム

# GW2050 PROJECTSの 取組みについて

---

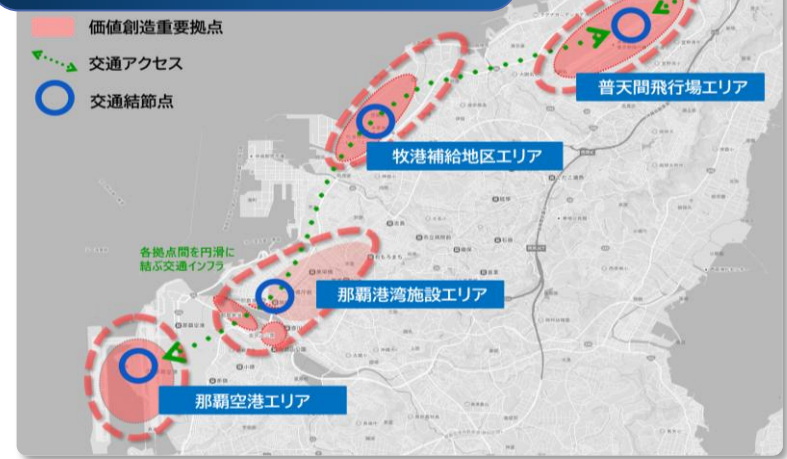
～沖縄交通リ・デザインに対して期待すること～

GW2050 PROJECTS 推進協議会

2026年2月17日

- GW2050 PROJECTSは、成長著しいアジアに近接する沖縄の立地優位性等を背景に、今後広大な基地が返還されるポテンシャルを「沖縄の進化」に変えるチャンスと捉え、那覇空港から普天間飛行場に至るエリアを価値創造重要拠点と位置づけ、国際競争力を高め日本を牽引する沖縄の経済発展を目指す「地域成長モデル」
- 3つの基地返還予定地を、世界に選ばれる沖縄を目指した中心的なフィールドとして、沖縄県全体での役割・機能分担を見据えた機能的なまちづくりに繋げていく

価値創造重要拠点の全体像(イメージ)



個別の跡地利用計画ではなく  
一体的な成長戦略を描くことで、  
魅力的な将来像を描き、早期の基地返還を実現

## 推進体制

### GW2050 PROJECTS 推進協議会

(経済団体)

沖縄県経済団体会議  
(共同代表)

(民間企業)

沖縄未来創造協議会  
(共同代表)

(関係自治体)

那覇市

(関係自治体)

浦添市

(関係自治体)

宜野湾市

(関係団体)

沖縄懇話会

(関係団体)

那覇空港拡張整備  
促進連盟

## 検討テーマ



沖縄の課題

低所得水準 全国と比較して7割にとどまる所得水準	こどもの貧困 教育機会の喪失と貧困の連鎖	交通渋滞 年間1,500億円相当の経済機会損失	離島の過疎化 慢性的な人口減少
-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------

2050年の世界の産業潮流と沖縄らしさを踏まえた成長産業を創出し、  
沖縄の課題解決を図りながら地域の成長モデルを構築

## 成長産業の創出

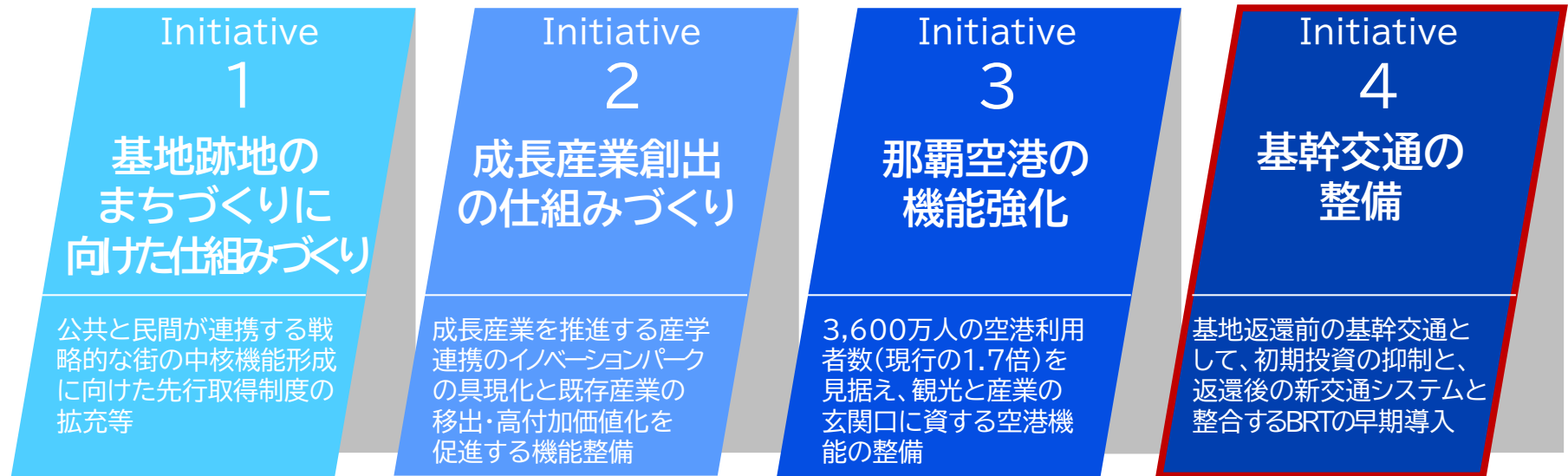
既存産業		<b>【高付加価値化・市場拡大】</b> アジアを中心とした ヒト・モノの交流促進	高付加価値な観光体験 既存産業・伝統技術等の 高付加価値化と移出・輸出	
		新興産業		<b>【ブルーエコノミー】</b> 自然・海洋資源を 活かした情報集積拠点
	<b>【先端医療】</b> 高齢社会・離島を支え、 住まう価値の向上			医療データを活用した 創薬・デジタル医療 研究開発拠点化 遠隔医療実証フィールド化
				<b>【航空・宇宙】</b> 日本をリードする フロンティア領域の開拓

## 成長目標



GW2050 PROJECTSでは、①基地跡地のまちづくりに向けた仕組みづくり、②成長産業創出の仕組みづくり、③那覇空港の機能強化および④基幹交通の整備からなる4つの柱(4 Pillar Initiatives)と4つの柱を支える次世代プラットフォーム分野や人材育成分野、環境関連分野等の施策を通じて世界と日本のゲートウェイとして日本を牽引し、真に自立した沖縄経済の実現を目指していく

## GW2050 PROJECTS 4つの柱 (4 Pillar Initiatives)



## 柱を支える3つの基盤分野 (3 Bases)

### 次世代プラットフォーム分野

- ・官民連携PF
- ・海洋バイオものづくりPF
- ・医療データ活用PF
- ・リモートセンシングPF

### 人材関連分野

- ・経営マネジメント能力の向上
- ・観光人材の高付加価値化
- ・産業に紐づく専門能力強化
- ・グローバル教育の導入拡充
- ・海外人材受入れ環境整備

### 環境関連分野

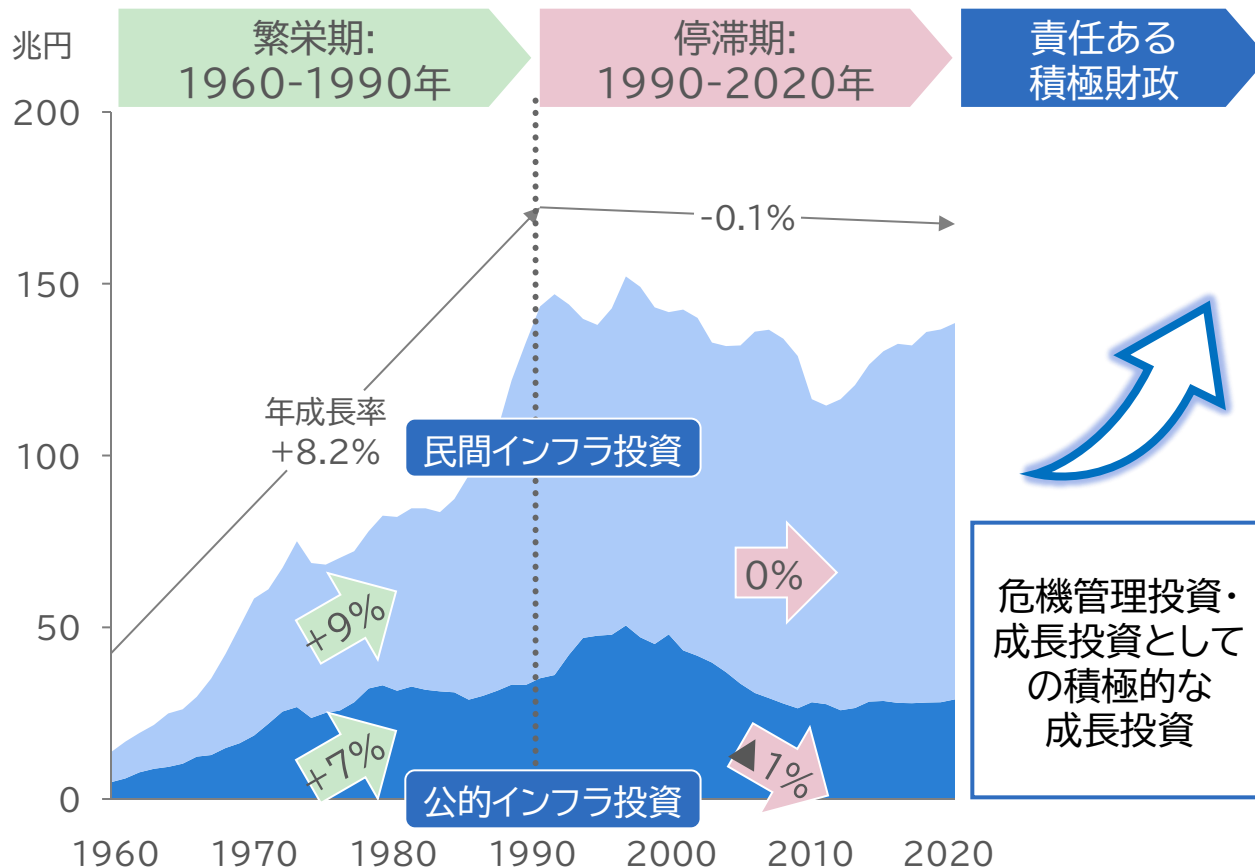
- ・次世代再エネ技術の確立
- ・水素アンモニア利用環境整備
- ・ヨウ素等地域資源の活用

➤ 日本成長戦略と共通の理念・方向性の下で、沖縄の「GW成長戦略」の具体化検討を進めている

	新たな日本成長戦略	沖縄のGW成長戦略
理念	<ul style="list-style-type: none"> <li>責任ある積極財政により官民連携の成長投資・需要の拡大を重視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇・浦添・宜野湾に位置する3つの基地返還予定地と那覇空港を「価値創造重要拠点」と位置づけ、民間を中心に3市と連携した、沖縄らしい経済発展モデルを構築</li> </ul>
投資対象の戦略分野	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界共通の課題解決への貢献、及び日本経済の新たな成長のエンジンという観点から、17の戦略分野を定義</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界の潮流と沖縄の優位性を基に、観光/海洋/先端医療/航空・宇宙等の成長産業を定義</li> </ul>
分野横断的課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術立国・競争力強化、人材育成、スタートアップ、金融、労働市場改革等の分野横断的な課題に取り組む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産学官連携でのイノベーションパーク、全県的な労働生産性向上、高度人材育成等の仕組みづくりに取り組む</li> </ul>

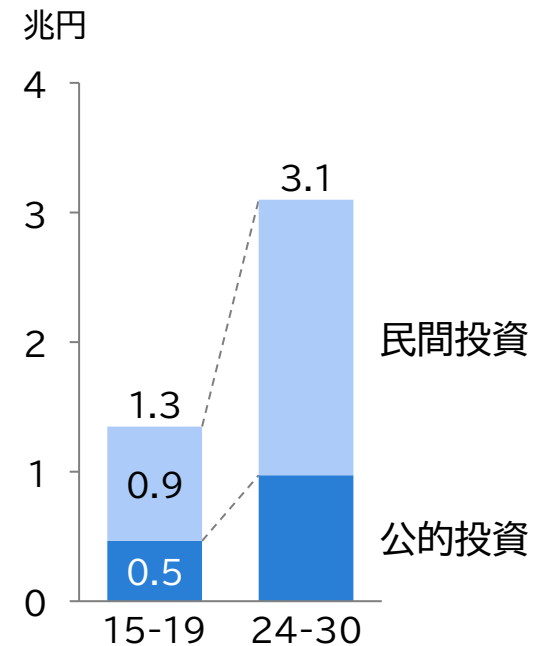
- 日本では、高度経済成長時代を支えていたインフラ投資の拡大がバブル崩壊を契機に停滞傾向にあったが、これからは責任ある積極財政として再び拡大を進める方針と認識
- 沖縄においても、飛躍的な成長に向けて民間・公共による成長投資の拡大が必要

## 日本における成長投資<sup>1</sup>の推移



## 沖縄の成長投資<sup>2</sup>

飛躍的な成長に向けて、空港機能強化及び基地跡地開発を中心とした成長投資を拡大



1. IMF「Investment and Capital Stock Dataset」及びその他公表情報を基に1ドル110円として推計；2. インフラ投資として沖縄県の名目総固定資本形成(住宅投資、設備投資、公共投資など固定資産の追加分)を参照。沖縄の将来成長目標(県内総生産11兆円)から逆算する形で必要となるインフラ投資規模を算出



# アジェンダ

1. GWが目指す将来交通ビジョン
2. 返還前のBRT構想

- 沖縄がグローバルで勝てる視点で将来の交通ビジョンを描きながら、早期に県民生活の利便性と県全体の生産性向上を目指す手段としてのBRT構想と、その先の次世代基幹交通を検討

## GWが目指す交通機能とアプローチ

中南部メガリージョンの実現による県民の生活利便性と、生産性向上による更なる経済成長



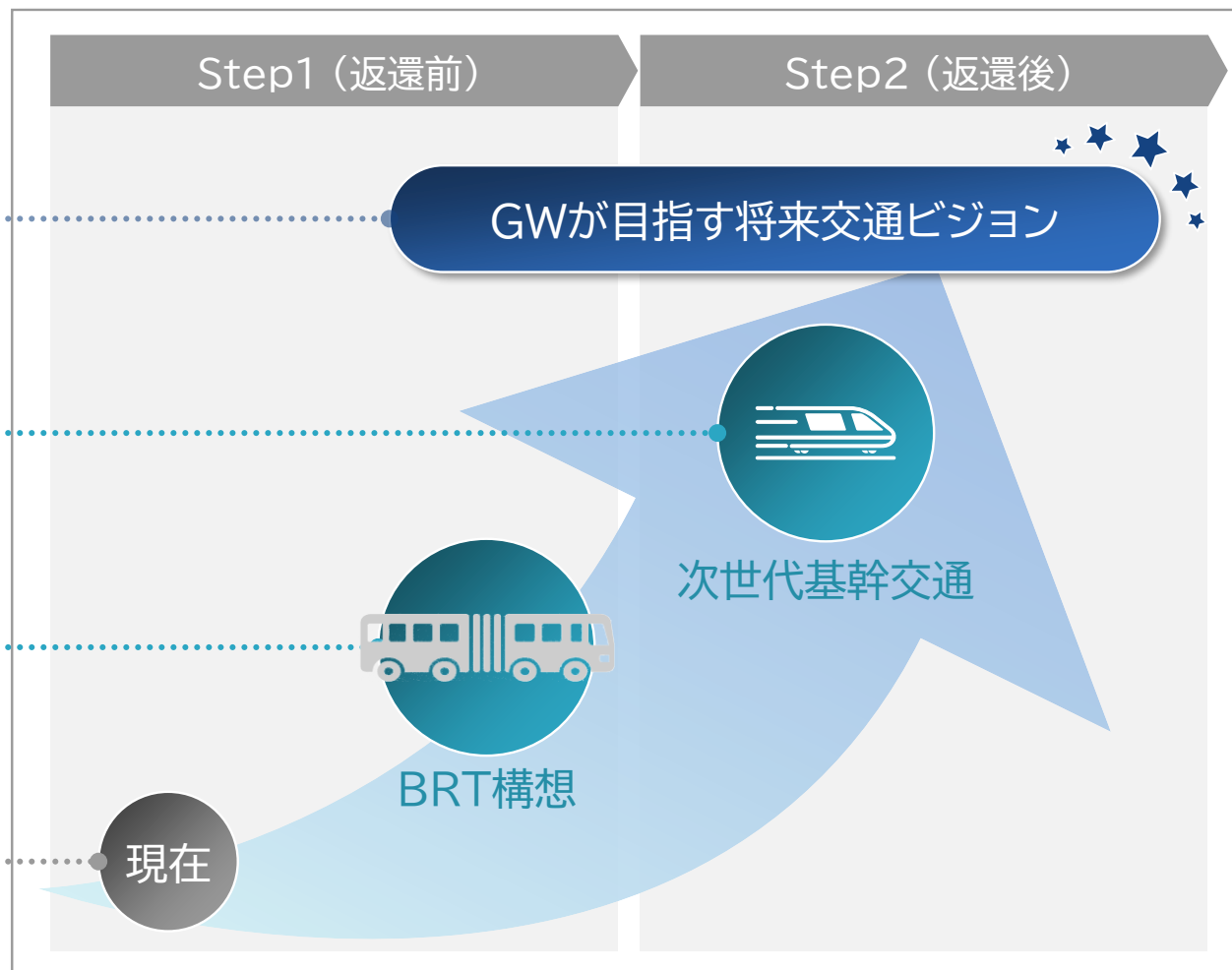
中南部都市圏を30分以内に接続する次世代基幹交通の実現



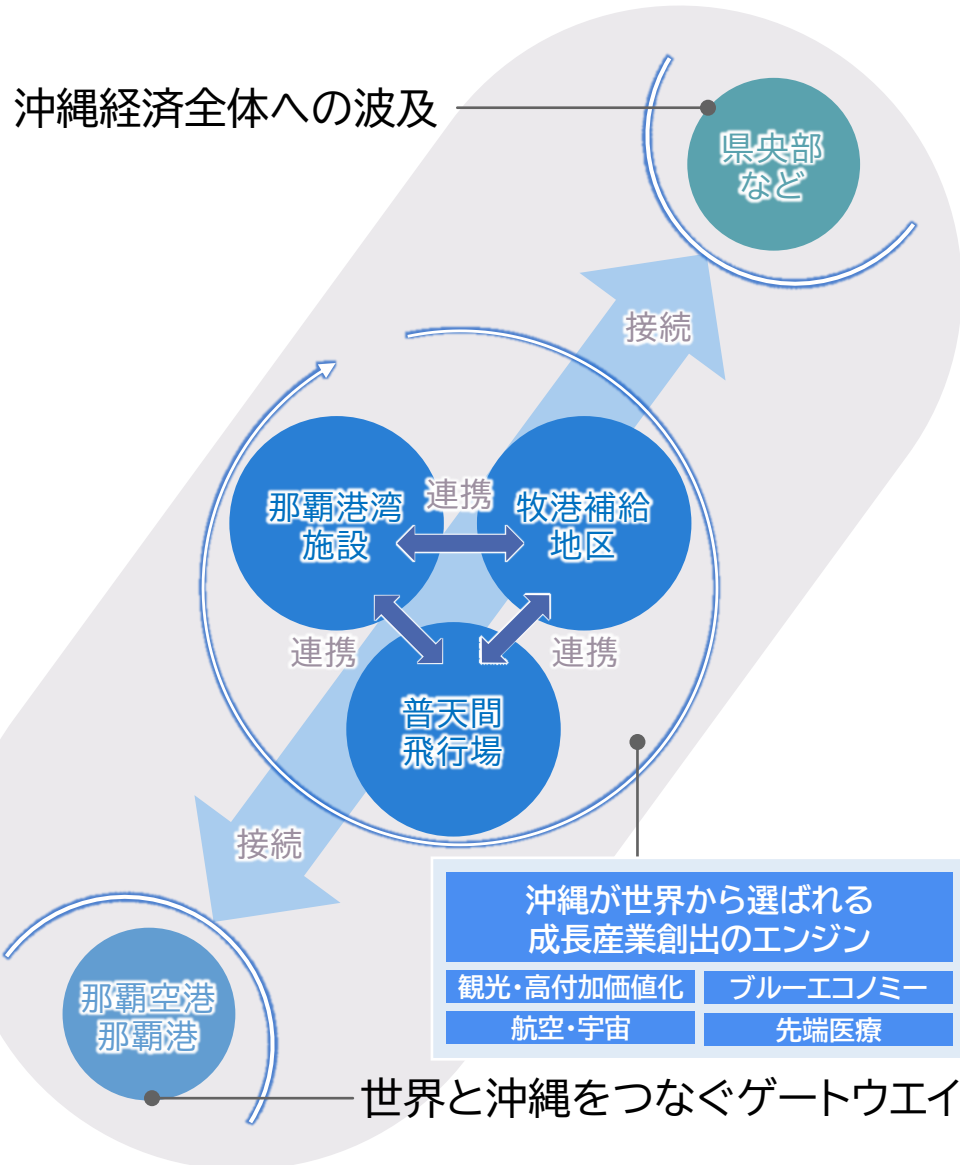
国内最高水準のBRT早期実現による交通渋滞解消と次世代基幹交通実現に向けた機運づくり



交通渋滞深刻化による年間1,500億円相当の経済損失



➤ 各都市と那覇・牧港・普天間の三拠点が相互に連携し、沖縄が一体的な成長を実現する都市構造



## グローバル都市としての将来都市構造



1

### 一極集中ではない多極型都市立地

- 既成市街地に3拠点が加わり、一極集中ではなく多極型で成長を目指す都市構造

2

### 産業創出を促進する立地を活かした機能配置

- 各都市が立地を活かした機能を有する（産業創出・促進、観光、教育、生活等）
- 都市間のリアルな交流による産業促進

3

### 世界から選ばれる豊かな生活・交流空間

- 11兆円を実現する社会増20万人
- グローバル人材を引き付ける豊かな生活・交流を育む都市構造

- 多極型の都市が短時間で接続されることで一体的に機能し、利便性と持続的な経済成長を支える次世代交通体系の構築を目指す

## グローバル都市としての将来都市構造

- 1 一極集中ではない多極型都市立地
- 既成市街地に3拠点加わり、一極集中ではなく多極型で成長を目指す都市構造



- 2 産業創出を促進する立地を活かした機能配置
- 各都市が立地を活かした機能を有する(産業創出・促進、観光、教育、生活等)
  - 都市間のリアルな交流による産業促進



- 3 世界から選ばれる豊かな生活・交流空間
- 11兆円を実現する社会増20万人
  - グローバル人材を引き付ける豊かな生活・交流を育む都市構造



## 将来交通ビジョン

- A 都市間30分接続による中南部メガリージョン
- 都市間を30分以内かつ容易に移動でき、一体的な都市圏を形成

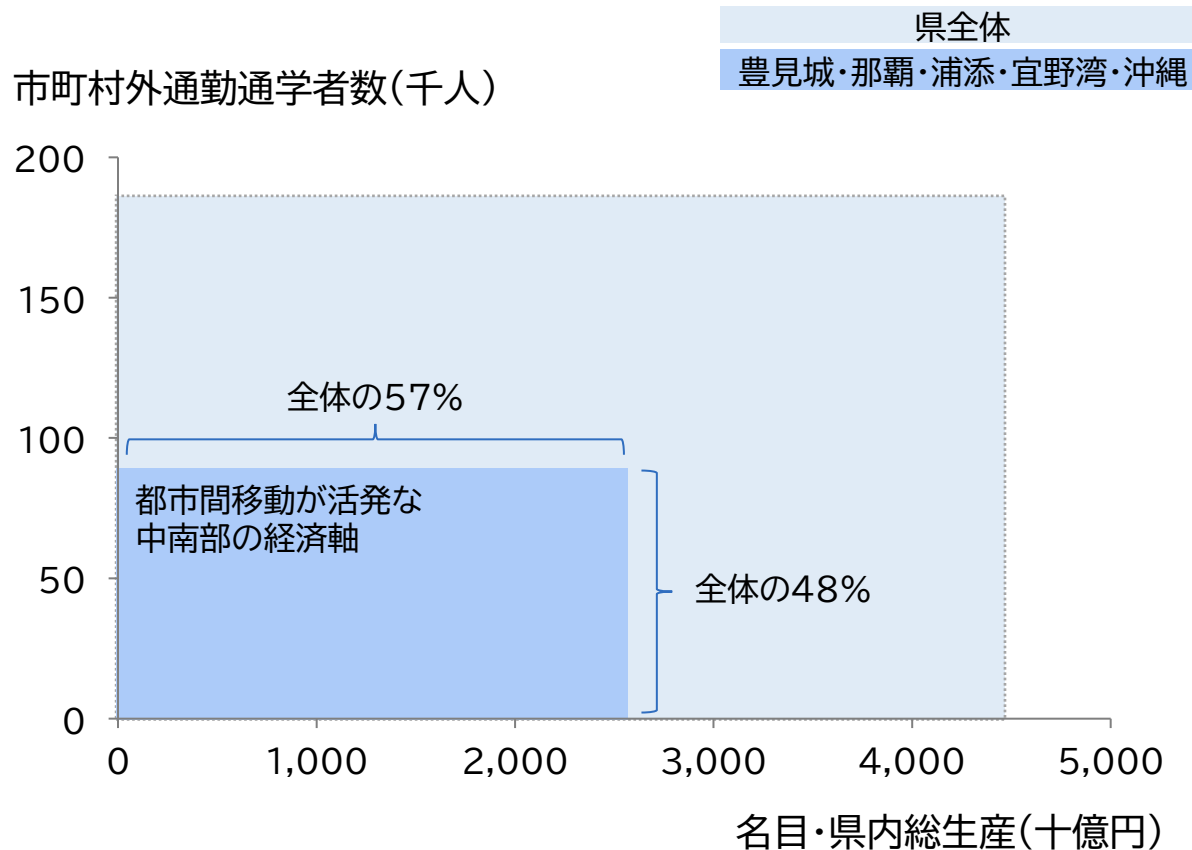
[次頁詳述](#)

- B 成長産業創出の一端を担う交通結節点
- 立地・交通集積を活かした産業創出拠点
  - 生活圏の中核に位置付けられる交流拠点

- C 利便性の高い15分生活圏&45分通勤圏
- 15分で生活圏が完結する都市空間
  - 45分で通勤・通学が完結する交通機能

- まずは都市間の回遊と県内総生産の約6割を占める都市群を短時間で結び、「中南部メガリージョン」の形成を目指す

## 市町村外通勤通学者数・市町村内総生産の関係

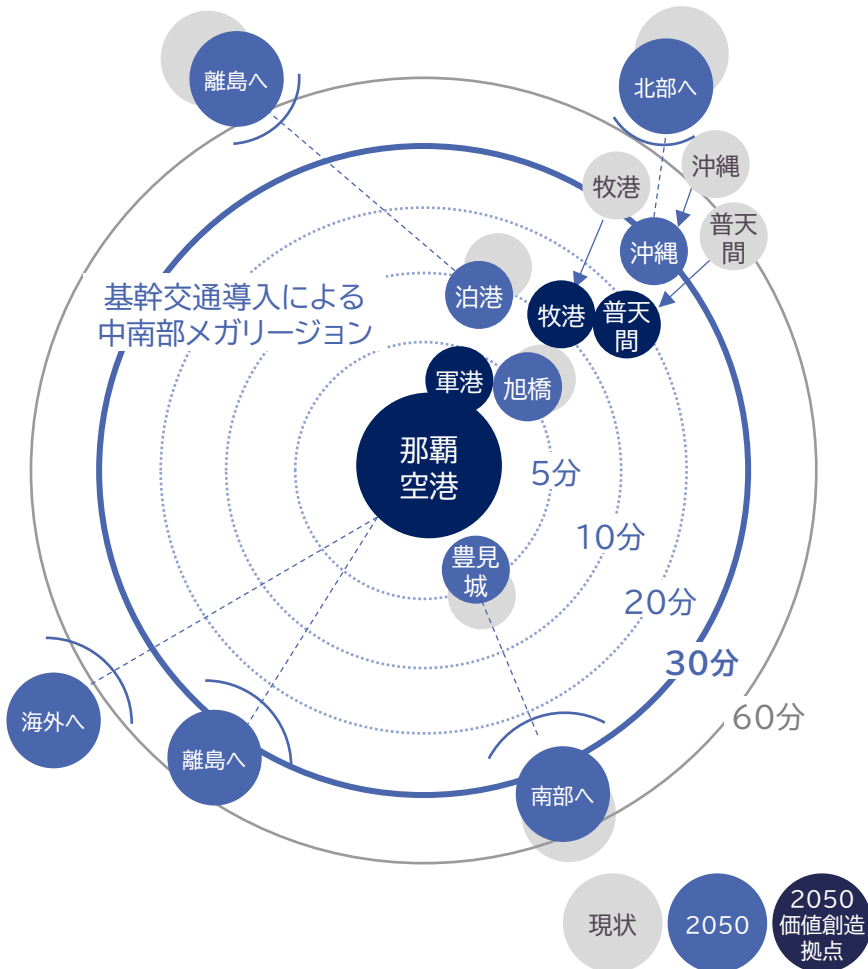


- 県内総生産の57%を占める経済圏
- 都市間通勤・通学の48%を占める回遊圏

Note:市町村外通勤通学者数は在住地以外の市町村へ通勤・通学している人口(令和2年度国勢調査に基づく)、県内総生産はR4年度の市町村内総生産の合計  
出所:沖縄県「令和4年度沖縄県市町村民経済計算」、総務省「令和2年度国勢調査」

- 基幹交通沿線だけでなく、空港・軍港・泊港を通じた県全体の時間的な近接性が高まり、生活の利便性に加えて生産性も向上することで更なる経済成長を目指す

## 沖縄全体の時間的な距離の変化イメージ

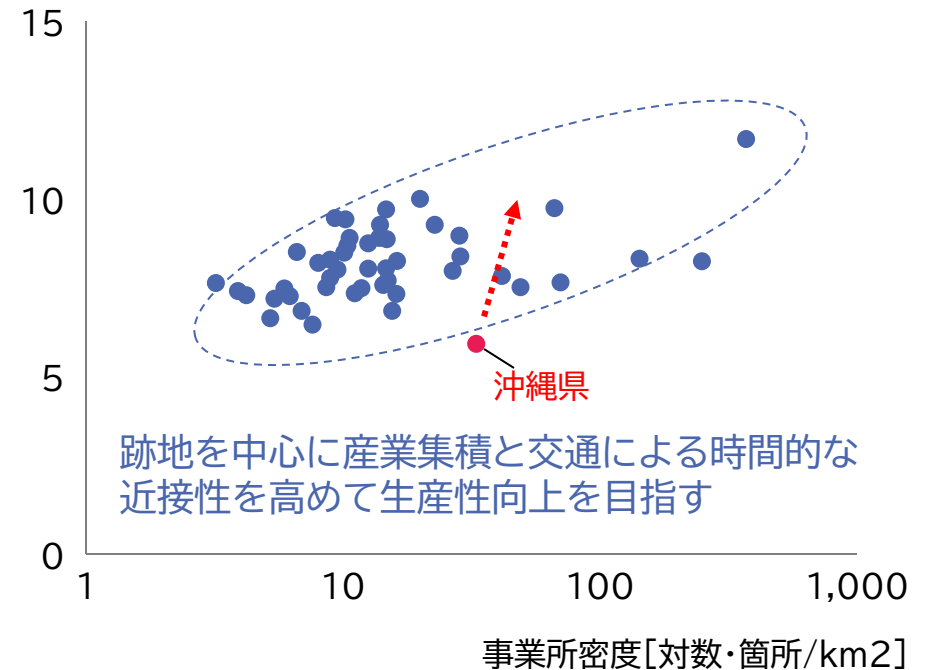


## 都市間のアクセス向上による生産性向上

生活利便性が高まるだけでなく、産業間の時間的な近接性が高まり生産性の押し上げも期待

## 労働生産性と産業集積の関係（都道府県別）

名目労働生産性[百万円/人]



- GWが目指す基幹交通は、都市圏を形成する速達性・定時性・輸送力を備えた鉄道水準の交通システムである

## 将来交通ビジョン

**A**

- 都市間30分接続による中南部メガリージョン
- 都市間を30分以内かつ容易に移動でき、一体的な都市圏を形成

**B**

- 成長産業創出の一端を担う交通結節点
- 立地・交通集積を活かした産業創出拠点
  - 生活圏の中核に位置付けられる交流拠点

**C**

- 利便性の高い15分生活圏&45分通勤圏
- 15分で生活圏が完結する都市空間
  - 45分で通勤・通学が完結する交通機能

## 将来の交通システムが満たすべきサービス要件

### 基幹交通

- 都市圏を形成する利便性
  - 速達性:都市間30分接続
  - 定時性:鉄道水準の定時性
  - 輸送力:将来需要に対応

### 交通結節点

- 乗継容易性と快適性
  - 多様なフィーダー交通との容易な乗継(e.g.駅前広場)・情報案内
  - 沖縄の気候に合わせた快適環境

### フィーダー交通

- 誰もが使える交通網
  - 個別需要に合わせたコミュニティバスやデマンド交通等の複合的なモビリティの提供

### 都市空間/制度

- 行動変容を促す都市空間
  - 徒歩+自転車で動きやすい道路整備
  - バイパス道路整備による都市部への自動車流入低減 等

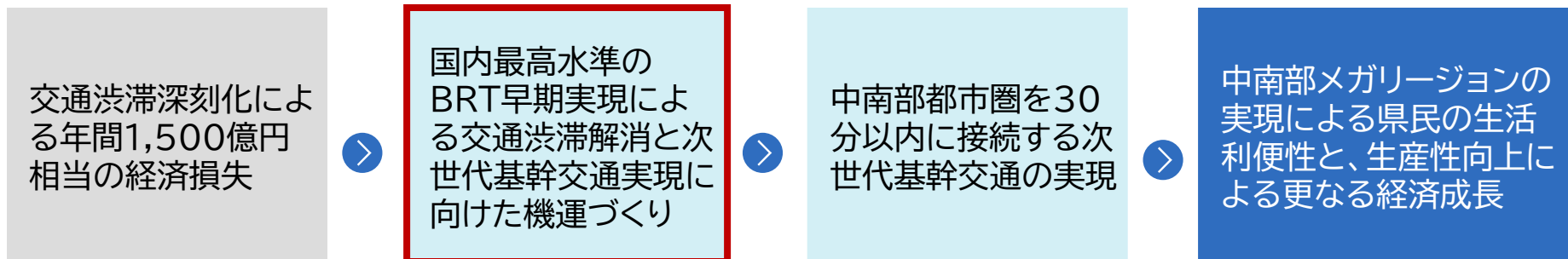
A high-speed train is shown on an elevated track, moving through a lush, green tropical environment with many palm trees. In the background, a dense urban area with various buildings is visible under a clear blue sky. The train is sleek and modern, with a large front window.

# アジェンダ

1. GWが目指す将来交通ビジョン
2. 返還前のBRT構想

- 沖縄県では、**交通渋滞が年間1,500億円規模の経済・機会損失**を生み、労働生産性が**全国平均の約7割**に留まる要因の一つとなっている。特に、**南部～県央部を高速かつ確実に結ぶ都市間交通(幹線交通)**が存在しないことが、生産性向上の阻害要因となっている。この現状を踏まえ、GW2050では、**将来の鉄軌道導入も見据えつつ、BRTを暫定措置ではなく「基幹交通文化」を育む中核的な交通基盤**として位置づけている
- また、単なる輸送サービスの改善にとどまらず、国内最高水準のBRTを早期に導入することで、**渋滞緩和と次世代基幹交通への機運醸成を同時に進め、返還前から返還後へと連続する「次世代基幹交通への移行プロセス」**を先行的に構築し、**広く社会的な受容性と実現に向けた機運を高めること**に意義がある
- さらに、BRTを基幹交通のプロトタイプとして段階的に高度化することで、**県民の移動体験を早期に改善しつつ、制度・技術・データといった基盤を確実に積み上げ、将来の中南部30分基幹交通**を現実的かつ持続可能なものにする
- その結果、**誰もが安心して移動できる次世代交通体系が確立され、地域の基幹的な移動手段として定着し、中南部メガリージョンが形成され、生活利便性の向上と生産性向上を通じて、県全体の持続的な経済成長につながる将来像が実現する**

## GWが目指すBRT構想の意義



- GW2050では、将来の鉄軌道などの導入も見据えつつ、BRTを暫定措置ではなく、県内に「基幹交通の文化」を育む中核的役割として位置づけ
- BRTは、表定速度30km/h超・鉄道水準の定時性・輸送力を備える「バスを超えた高速輸送システム」を目指す

## BRT構想の要件

## 構成要素 (次頁以降詳細)

### 速達性



国内BRT最高水準の速達性を確保  
(表定速度30km/h超)

- a 適正間隔の駅配置
- b BRT走行環境の整備

### 定時性



県民が安心して利用できる鉄道水準の定時性を確保

- c 停車時間を短縮化する駅設計
- d 正確な位置情報と連動した道路信号制御
- e 乗客を誘導するバス案内・決済システム

### 輸送力



公共交通シフトを見込んだ輸送力を確保

- f 輸送密度を高める連節バス

車両とインフラの  
一体的な整備に  
より実現する  
高速輸送システム

➤ 停車駅や道路、システムを一体的に整備することで、鉄道水準の定時性を目指す

## 鉄道の定時性を構成する要素

道路



停車不要の専用軌道

- 一般道路専用走行空間



停車駅



停車時間を短縮化する駅設計

- 定位置停車・全扉乗降
- 正着停車・ノンステップ構造
- 障害を排除するホームドア



制御システム



正確な位置情報に基づく運行制御

- 位置情報・ダイヤ管理に基づく信号・速度制御



基盤システム



円滑に旅客を誘導する基盤システム

- 乗降時車内精算不要の決済システム
- 円滑に旅客を誘導できる情報案内システム



## BRTで検討すべき要素

**b** 専用空間化によるBRT走行環境

- BRT専用レーン

**c** 停車時間を短縮化する駅設計

- 全扉乗降
- 正着停車・ノンステップ乗降構造
- 整列乗車可能なBRT待ち環境

**d** 正確な位置情報に連動した道路信号制御

- PTPSに適した正確な位置情報取得
- BRT優先の信号制御 (PTPS)
- 道路状況に応じた運転支援/自動運転

**e** 乗客を誘導するバス案内・決済システム

- 乗降時処理不要な決済システム  
例: 駅QR改札、顔認証システム
- 旅客を誘導する正確なバス情報案内

# 基地返還前のBRT実現イメージ(2040年頃)

➤ BRT要件を充足する高速輸送システムは那覇空港と県央地域を結び、地域の基幹交通として定着

**b** 完全なBRT  
専用走行環境

**c** 短時間乗降  
可能な駅設計

**d** 正確な位置情報に  
基づく停車不要の信号制御

**e** 乗客を円滑に誘導する  
バス案内・決済システム

**f** 沖縄らしい  
象徴的な連節バス

行動変容を促す報酬  
/規制制度



那覇空港から県央部まで11駅(停留所)をイメージ

**a** 平均駅間約2.5km/30-40分の到達時間为目标

Note:沖縄T前;旭橋-コザバス停間は約23km。停車駅は仮定。過去に沖縄県が実施した急行バス運行実証実験のバス停を基準に、平均駅間隔が2.5km程度となるように那覇市内のバス停を間引き。具体的な位置は計画の具体化に伴い精査。「行動変容を促す報酬/規制制度」はBRTの直接的な要件ではないが、BRT実現の姿を目指す重要概念のため記載  
出所:沖縄県「沖縄の基幹バスの取り組み」

# BRT構想の実現イメージ

交通渋滞から解放された快適な移動環境

## 公共交通横断での連携制御

- 衛星情報等を活用した交通横断でのデータ連携
- 自動運転化

## 定刻運行を支えるBRTレーン

- 交通状況に左右されないBRT専用走行空間

## 停車不要の信号制御

- BRT優先のPTPS

## 沖縄らしい連節バス

- 高い輸送力
- 親しみやすいデザイン

## 快適なBRT停車駅

- 沖縄に適した空調整備
- 乗継時間を過ごせる環境

## 誰でも使える乗継環境

- 多様な交通手段とのシームレスな乗継

## わかりやすい決済・情報基盤

- 交通横断での決済機能
- 正確な情報案内



- ▶ 広域道路計画の段階的な実現とBRT導入による国道58号の渋滞緩和と公共交通の利便性を高め、バス事業者にもメリットある好循環を目指す

行政のアプローチ

GWのアプローチ

