

GW2050 成長戦略

～より豊かな暮らしの実現に向けて～

GW2050 PROJECTS 推進協議会

2026年6月25日

はじめに

GW2050 PROJECTSについて

- GW2050 PROJECTSは、那覇港湾施設・牧港補給地区・普天間飛行場・那覇空港の4つのエリアを沖縄成長の「価値創造拠点」と位置づけ、世界に誇るゲートウェイとして戦略的に機能分担し、一体的な跡地開発を進める取り組みです
- 県民の心豊かな平和な暮らしを大切に、沖縄の魅力をさらに高めるために、労働生産性向上や付加価値の高い産業構造の構築、まちづくりの中核となる人材育成を進め、2050年までに県内総生産と県民所得を現在の2倍以上に押し上げ、「自立型経済」の実現を目指します

本書の位置づけ

- グランドデザイン(2024)、実行計画(2025)を踏まえ、「GW2050成長戦略」として取り纏めました
- 本戦略の早期実現に向け、多くの県民の皆様と共に取り組んでまいります



GW2050 PROJECTS

価値創造重要拠点の全体像(イメージ)



GW2050 PROJECTS 推進協議会

沖縄県経済団体会議
(共同代表)

沖縄未来創造協議会
(共同代表)

那覇市

浦添市

宜野湾市

沖縄懇話会

那覇空港拡張整備
促進連盟

GW2050 成長戦略 ストーリー



01 沖縄の現状・課題

02 GW2050が掲げる成長目標

03 成長目標実現に向けた取り組み

- (1) 既存産業の高付加価値化
- (2) 新たな成長産業創出
- (3) 沖縄の成長を支えるひとづくり
- (4) 基幹交通整備による沖縄の発展**
- (5) 経済成長に必要なまちづくり
- (6) 那覇空港の機能強化

04 4つの柱、3つの基盤分野

05 実行計画(28の打ち出し策)

01 沖縄の現状・課題

成長戦略
ストーリー

01
現状・課題

02
成長目標

03
目標実現の
取り組み

04
4つの柱
3つの基盤

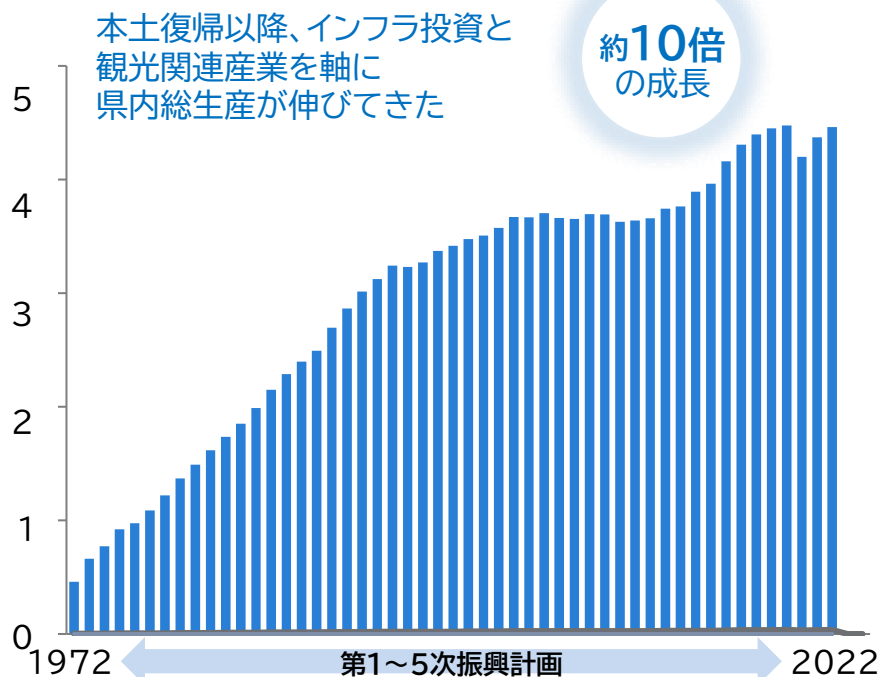
05
実行計画
(打出策)

県内総生産は復帰後約10倍に拡大してきた一方、
低い「労働生産性」と「域内自給率(県内総生産/総需要)」が起因し、
沖縄県の一人あたり県民所得は全国の約7割(全国最下位)

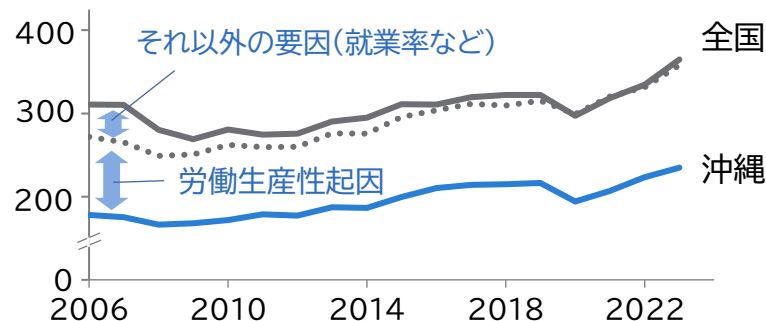
主な
要因

- ・労働生産性の低い労働集約型産業に大きく依存した産業構造
- ・県内で生まれる経済的価値が県外に流出し、県内に利益が留まらない

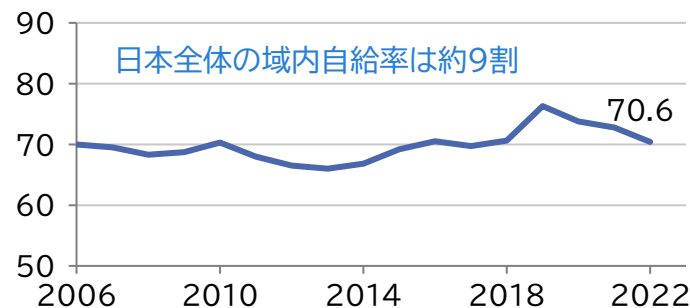
名目県内総生産(兆円)



一人あたり県民所得(万円/人)



域内自給率(%) [県内総生産/総需要]



01 沖縄の現状・課題

成長戦略
ストーリー

01
現状・課題

02
成長目標

03
目標実現の
取り組み

04
4つの柱
3つの基盤

05
実行計画
(打出策)

こどもの貧困の連鎖や若者の県外流出、慢性的な渋滞、離島の過疎化など、構造的課題が続いている



低い県民所得水準

- ・ 労働生産性の低さにより、県民所得は全国水準の約7割(全国最下位)



こどもの貧困の連鎖

- ・ 生活環境や家庭の事情により教育機会に格差が生じている
- ・ 高等学校・大学等への進学率は全国低位に留まる



若者の県外流出

- ・ 進学・就職を機に若年層が県外へ転出
- ・ 過去10年間で10代・20代の約2万人が県外へ



急速に進む離島の過疎化

- ・ 生活利便性、医療、就職機会の限定により慢性的に人口が流出
住民千人あたりの医師数
離島:1.7人 本島:2.7人(R4)



不動産の高騰・郊外化

- ・ 県内住宅地価格の上昇による居住環境の制約
※ここ10年で住宅地価格(県内平均)が約7割上昇



交通渋滞の深刻化

- ・ 郊外化により自家用車の利用が増加し、深刻な交通渋滞が慢性化
- ・ 年間1,500億円相当の経済機会損失

02 GW2050が掲げる成長目標

成長戦略
ストーリー

01
現状・課題

02
成長目標

03
目標実現の
取り組み

04
4つの柱
3つの基盤

05
実行計画
(打出策)

労働生産性と域内自給率の改善に向けて以下の取り組みを実施することで、成長目標として**県内総生産と県民所得を足元の「2倍以上」に押し上げ**、県民の豊かな生活の実現に向けスピード感を持ち全県的に進めていく

成長目標実現に向けた主な取り組み

GW2050では
「**飛躍的な産業発展**」
を成長目標実現の軸
として右の通り整理

- 1 経済成長に向けた産業高付加価値化・新たな産業創出
- 2 「世界に挑戦できる沖縄」を目指したひとづくり(人材育成)
- 3 基幹交通の整備
- 4 戦略的なまちづくり
- 5 沖縄の成長のボトルネックとならない空港機能の強化
- 6 カーボンニュートラルの取り組み
- 7 競争力強化に向けた次世代プラットフォームの構築

名目県内総生産



一人当たりの県民所得



(1)既存産業の高付加価値化

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

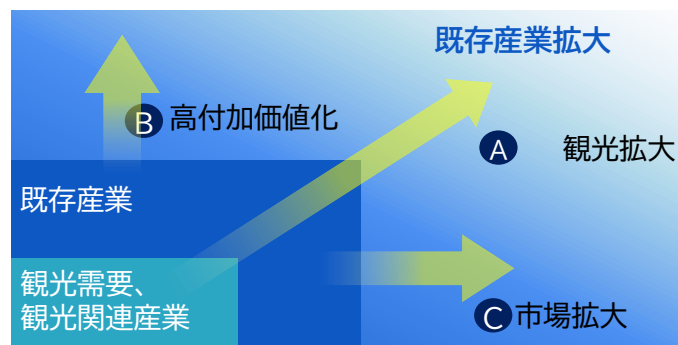
既存産業の価値最大化こそ「地域成長のエンジン」



基幹産業である観光関連産業の成長を起点に、「観光依存」から「観光を起点に多産業が連動する循環型モデル」へ進化させ、産業の持続的発展を目指す

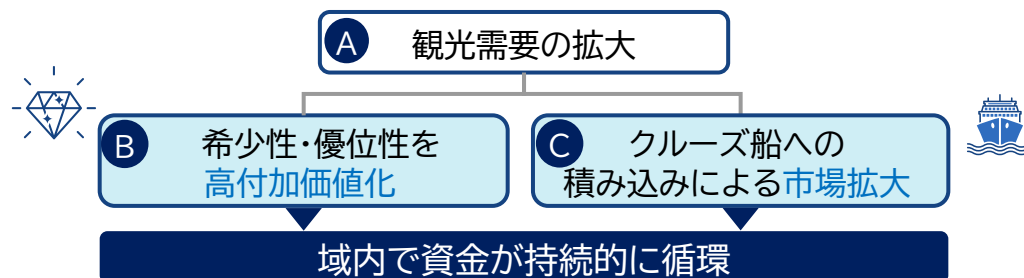
取り組みの方向性

基幹産業である観光関連産業の成長を取り込み、既存産業の市場拡大と高付加価値化、海外からの投資呼び込みなどを通じて既存産業を拡大



具体的な取り組み

- ✓ 沖縄の立地・歴史など希少性・優位性を活かした地域資源の高付加価値化(高単価化)と、クルーズ船寄港の増加等を踏まえ県外や海外市場の拡大に取り組む
- ✓ 持続的な取り組みとして、人材育成や投資促進など、地元還元と利益循環の仕組みを構築



(1)既存産業の高付加価値化

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

Pick up

高付加価値化と域外展開に向けた「商社機能」の設立



高付加価値化と域外展開に必要な機能を集約し、地域一体となった展開がカギ
県内での利益循環を図るため、「商社機能」の設立を目指す

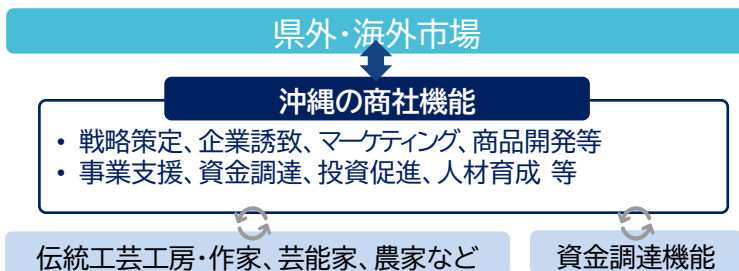
インバウンド活用による高付加価値化

- ・沖縄独自の歴史を背景とした伝統工芸や芸能、食材等は、独自性・希少性・文化的価値の高さから、**県外・海外**でさらに高く評価される**ポテンシャル**を有する



チャレンジ

グローバル対応の付加価値化やブランド構築、海外投資家との連携など、小規模事業者では難しい領域を経済界で集約し、**域外展開の窓口**となる「**商社機能**」を設置



クルーズ需要を取り込んだ市場拡大

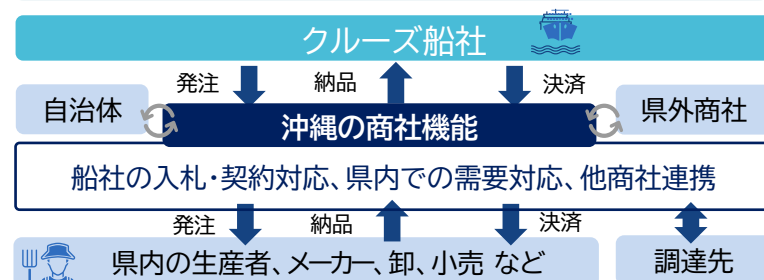
- ・沖縄のクルーズ船寄港数は、**世界・アジアのクルーズ市場拡大**を背景に急速に増加しており、今後も更なる増加が見込まれる

課題

- ・クルーズ船受入が増加する一方、県内生産品の積み込み割合は**沖縄出発便でも2割程度**に留まっている

チャレンジ

世界のクルーズ需要増・沖縄への寄港増加を好機に、沖縄の生産品（農水産品・酒類・工芸品等）の積み込み割合向上を目指し、**船社と地元生産者等を繋ぐ「商社機能」**を設置



(2)新たな成長産業創出

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

世界潮流を踏まえた新たな産業分野・産業構造を展開



2050年の世界の産業潮流と沖縄の強みを踏まえ、沖縄が世界と勝負できる
3つの成長領域(ブルーエコノミー、先端医療、航空宇宙)において、
 労働生産性の高いR&D(研究開発)を軸とした**知財型の産業創出**に取り組む

2050年
世界の潮流
【メガトレンド】

<爆発的成長期待>
 AI・データ分析
 次世代エネルギー
 航空・宇宙
 先端医療
 次世代モビリティ
 精密機器(半導体)
 物流・倉庫

<継続成長>
 ブルーエコノミー
 フードテック
 金融(フィンテック)
 観光・スポーツ・
 エンタメ
 ソフトウェア
 建設

琉球の時代
から続く
独自の
歴史・文化

<強み>

- ・国内唯一の「亜熱帯性気候」
- ・自然豊かな島国・日本を代表するエリア

<強み>

- ・世界に誇るかつての長寿地域ブランド「ブルーゾーン」

<強み>

- ・最南である地理的優位性を活かした戦略拠点



【ブルーエコノミー】

自然・海洋資源を
活かした情報集積拠点

食を支える陸上養殖

海洋研究・資源活用

海洋バイオものづくり

マリーナ/船舶MRO



【先端医療】

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・デジタル医療拠点遠隔医療の
先行実装フィールド

【航空・宇宙】

日本をリードする
フロンティア領域の開拓

リモートセンシング
付加価値サービス

HAPS拠点化

航空産業クラスター形成

(2)新たな成長産業創出

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

産業を飛躍的に拡大するための仕組み



知財型の産業分野の創出・拡大に向け、R&D(研究開発)やスタートアップ、企業等が集積する**イノベーションパーク機能**を構築し、持続的にイノベーションが生まれ、県内に知財や収益が残る仕組みを構築する

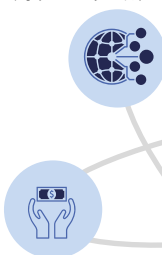
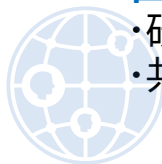
イノベーションパーク機能(イノベーション創出・拡大の仕組み)

世界水準のアカデミア研究開発環境

- ・研究開発拠点と高度人材の集積により持続的に研究
- ・共同研究・交流の促進による研究機関や企業を誘致

持続可能な
資金循環モデル

- ・沖縄の成長に繋がる成長投資が
持続的に回る仕組み

イノベーショ
ンパーク機能社会実装・産業化を推進する
制度・インフラ環境

- ・世界最先端の実証/実装を迅速・柔軟に
実施可能なビジネスフレンドリーな制度



知財型の産業創出に必要な基盤

AI × 量子 × 次世代光通信(APN) × データセンター

基盤の整備および高度専門人材育成の先導拠点を目指す

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

イノベーションパーク イメージ



(2)新たな成長産業創出

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

Pick up

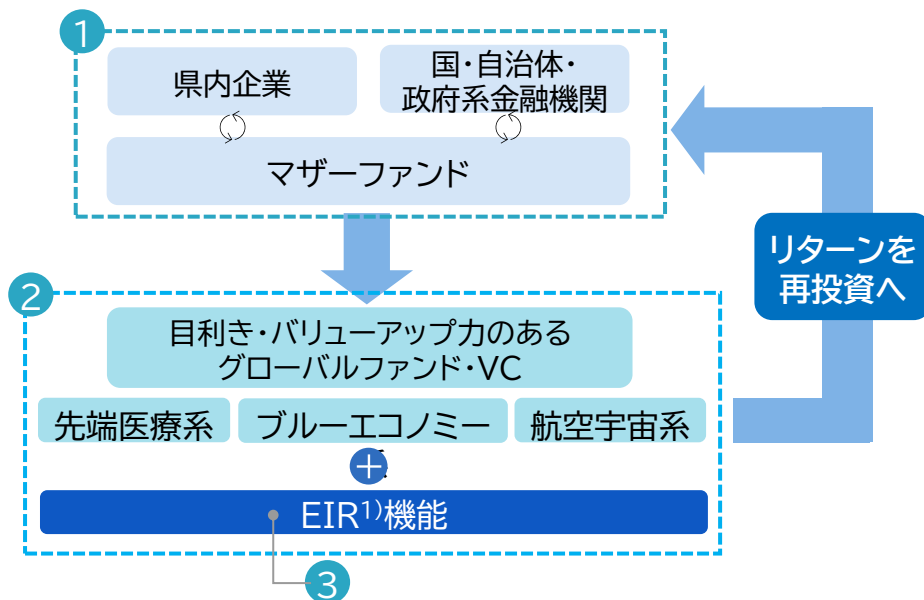
持続的な資金循環モデル:「Fund of funds」



イノベーション創出には、成長が見込める分野に**一定規模以上の県内資本を継続的に投じつつ**、沖縄にグローバル水準のファンド誘致およびEIR機能¹⁾を整備することで**投資成功率を高め、リターンを成長産業に再投資する仕組み**構築が重要

スキーム イメージ

- ① 一定規模以上の県内資本を確保
 - ・ 県内資本をまとめるマザーファンド設立
 - ・ リターンを成長産業に再投資することでファンドを成長させる仕組み作り
- ② 沖縄にグローバル水準のファンド誘致
 - ・ 投資しやすい環境づくり
 - 国際標準のファンドが活動しやすい
 - 投資契約・ファンド運営の規制特区化
 - ・ 税制優遇などの措置による誘致
- ③ EIR機能による投資成功率の向上
 - ・ 県内支援体制構築
 - 再現性検証などを実施できる人材育成・設備整備
 - ファンドと県内シーズの接続支援



足元の具体的な取り組み

- ✓ 企業会7社が連携し、先端医療分野に強みを持ち優れた目利きができる**グローバルファンドへの投資**を通じ、イノベーションパーク構想の実現に着手
- ✓ 2026年度中に**マザーファンド**を設立し、**全県的に取り組みを拡大**していく

¹ Entrepreneur in Residence: 起業を目指す人材がVCや企業、大学などの組織に所属し、所属組織のネットワークを活用しながら起業を目指す制度

(3) 沖縄の成長を支えるひとづくり

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

「世界に挑戦する沖縄」を支えるひとづくり



沖縄の未来と持続的な発展の中心となるのは私たち県民

「世界に挑戦する沖縄」の実現に向けて、経営人材、専門人材、グローバル人材などの育成を通じて、人が育ち・集まり・活躍する循環を生み出す

「ひとづくり」は「まちづくり」



5つの人材領域

経営
人材

沖縄の経済を牽引するリーダー

・国際MBA¹⁾ ・ビジネススキル育成観光
人材

観光の高付加価値化を実現する人材

・観光経営人材育成

専門
人材

成長産業を支える高度人材

・産業と連動した専門教育 ・AI/データ技術育成

次代の
人材

沖縄の未来を支える子どもたち

・グローバル教育

人材
誘致

世界中から沖縄に定住する優秀な人材

・ワンストップ受入 ・コミュニティ形成支援 ・現地の人材育成

1. Master of Business Administration:経営学修士。経営に必要なスキルを体系的に学ぶ大学院の学位

(3) 沖縄の成長を支えるひとづくり

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

Pick up

経営人材とグローバル人材の取り組みをスタート



沖縄を牽引する経営人材

沖縄を牽引する地域ビジネス
リーダー創出を目指す

プログラムイメージ

地域経済に則した
実践的経営スキルの
育成アジア連携による
国際ビジネス力の強化沖縄の歴史、
社会構造を踏まえた
科目設計経済界との
協働による継続的
取り組み

足元の具体的な取り組み

県民向け国際MBAビジネススクール
早期開学に向けて取り組む

未来を支える子供たち

デジタルを活用した日本一の
グローバル教育の構築を目指す

3つの素養

英語

論理的思考

沖縄の
アイデンティティ学校内
活動グローバル
体験活動

足元の具体的な取り組み

公立小学校からのグローバル教育
導入に向けて取り組む

沖縄全域に広がる成長モデルへ

(4)基幹交通整備による沖縄の発展

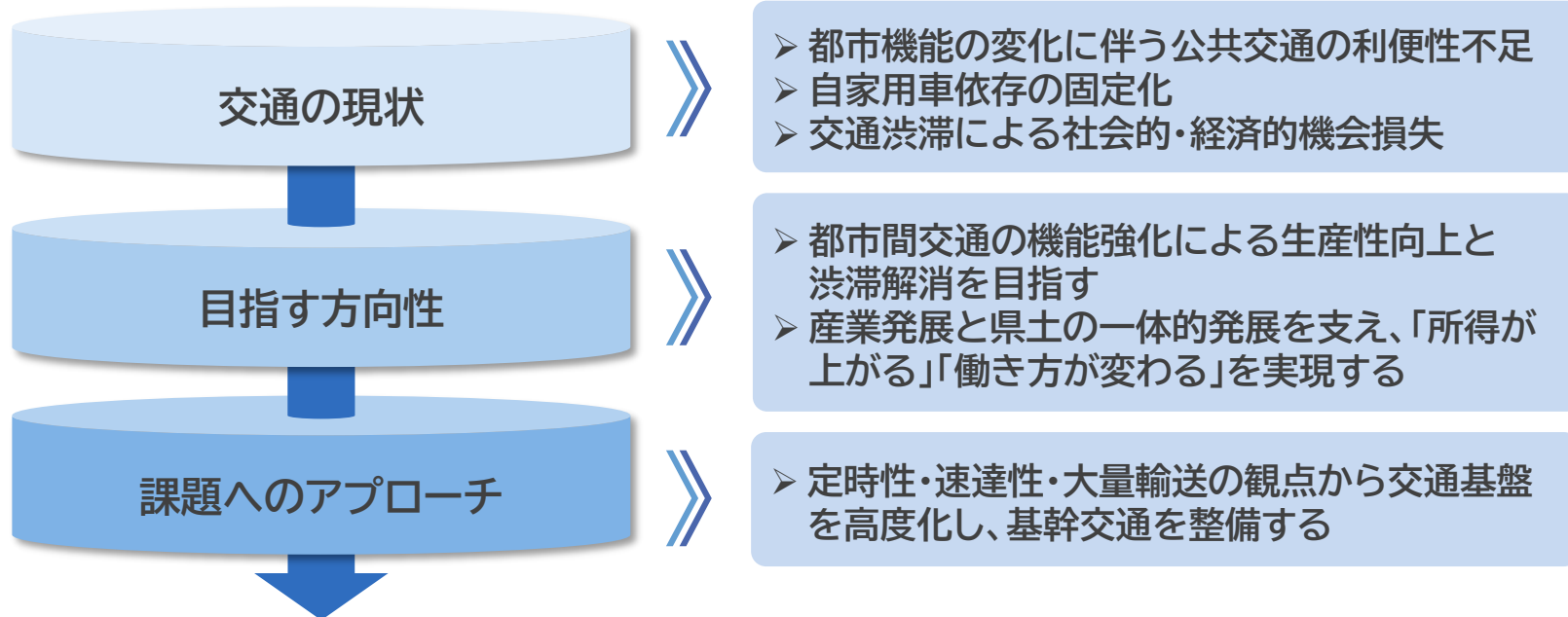
成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

交通渋滞解消に向けたアプローチ



慢性化する交通渋滞による年間1,500億円相当の経済機会損失が生じており、県土の均衡ある発展と生産性向上の観点から基幹交通を整備し、県内の移動効率を高め、産業競争力と県民生活の質向上を目指す

GWが目指す姿



「もっと動きやすく、もっと働きやすく、もっと暮らしやすい社会へ」

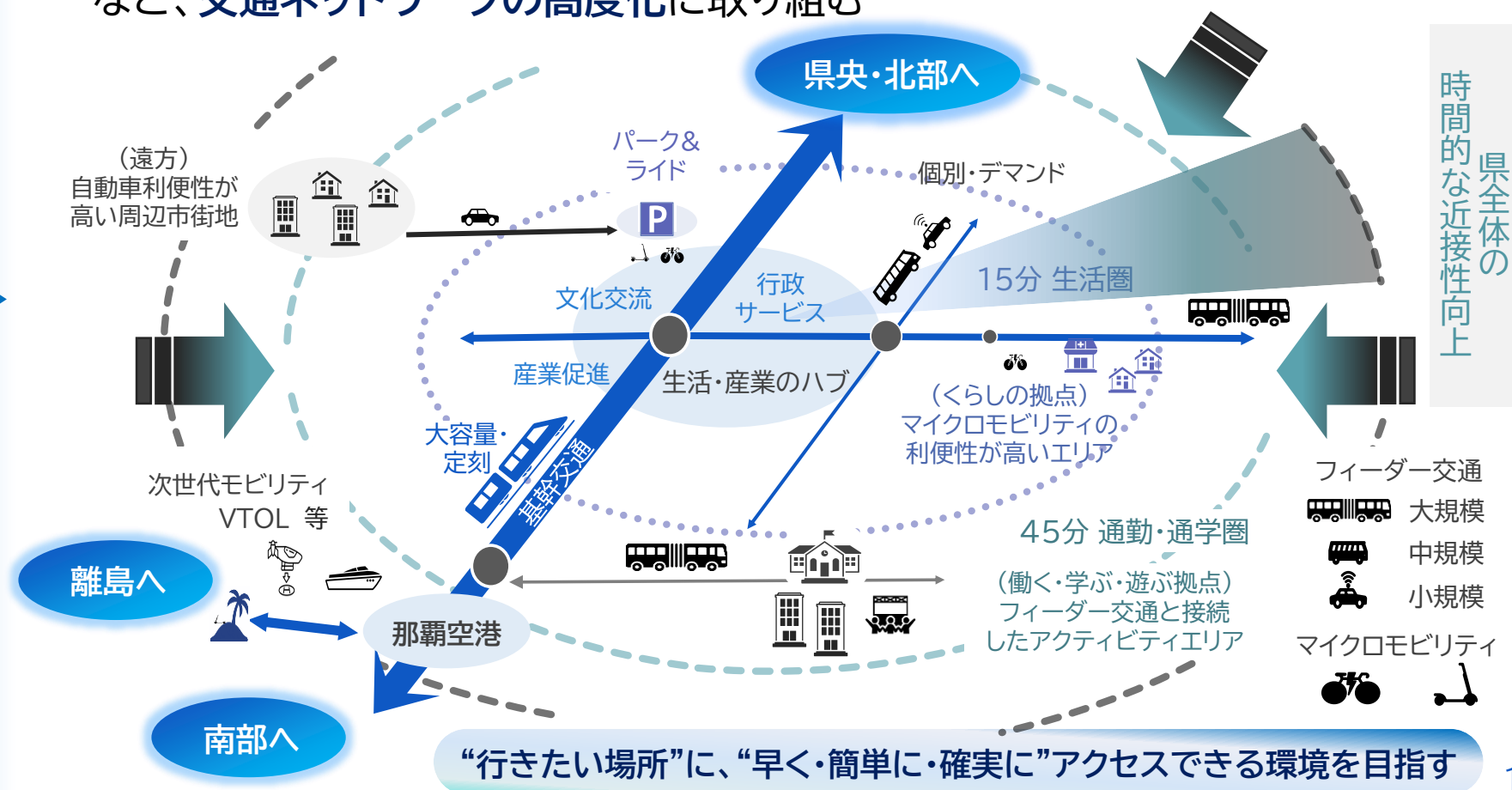
(4) 基幹交通整備による沖縄の発展

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

まちづくりと連携した交通ネットワーク



「躍動する沖縄」を目指し、北部も含め基地返還後の戦略的なまちづくりと一体的に都市間をつなぐ基幹交通と地域の実情に合ったフィーダーとの接続など、交通ネットワークの高度化に取り組む



成長戦略 ストーリー

01 現状・課題

02 成長目標

03 目標実現の 取り組み

04 4つの柱 3つの基盤

05 実行計画 (打出策)

Pick up

GW2050が目指すBRT構想



足元の年間1,500億円相当の機会損失に対する取組みとして、将来の基幹交通とも整合しつつ、既存インフラの活用により、初期投資を抑えたBRT¹⁾(専用レーン、優先信号、無人運転等)の早期導入に取り組む



基幹交通の文化を育む中核的役割として、「速い・迷わない・疲れない・不安がない」という、移動時のストレスを取り除き、日常的に使いたくなる公共交通を目指す

移動体験を形づくる要素

1.速度・定時性

時間の読みやすさ

2.分かりやすさ

迷わない設計

3.快適性・安心感

身体的・心理的負担の軽減

4.料金・アクセス

使い続けたいくなる仕組み

好循環を形づくる要素

1.大量輸送

運営効率化の改善

2.自動運転化

運転士不足の解消

1. BRT:Bus Rapid Transitの略。専用レーン等を用いた高速バス輸送システム

(5) 経済成長に必要なまちづくり

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

沖縄全域へ波及効果を生み出すまちづくり



返還後の飛躍的な経済成長を見据え、具体的な取り組みを県全域で進める
個々の都市開発ではなく、3拠点が連動した一体的かつ魅力的な成長戦略を
描くことで、早期の基地返還実現を目指す

各拠点においてイノベーションパーク等のコア機能を整備し持続的に発展する
まちを目指す



那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場の3拠点発展が
沖縄エリア全域に波及効果を生み出していく

(5)経済成長に必要なまちづくり

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

戦略的なまちづくり



国際競争力を高め日本を牽引する沖縄の成長・発展のエンジンとするために、那覇・浦添・宜野湾の各基地跡地の担うべき役割・コンセプトを明確化し、戦略的な機能分担による一体的な発展を進める

戦略的な機能分担(役割・コンセプトの明確化)

那覇港湾施設

コンセプト

沖縄の玄関口としての
グローバルビジネスと迎賓拠点

担
う
べ
き
役
割

グローバルな
ヘッドクォーター機能

都市プロモーションの拠点

24時間動き続ける
賑わいと交流の拠点



牧港補給地区

コンセプト

グローバルな都市型リゾート
エリアと海洋産業拠点

担
う
べ
き
役
割

沖縄文化や海洋系レジャー産業

国際水準の
都市型レジデンシャルリゾート

海洋産業のバリューチェーンを
横断する複合機能拠点



普天間飛行場

コンセプト

グローバル人材の育成と
先端医療のイノベーション拠点

担
う
べ
き
役
割

国際交流・研究開発・
グローバル人材育成の拠点

豊かなライフスタイル形成型の
都市の創出

だれもが安全で豊かな暮らしを
享受することのできる環境



世界から選ばれる成長・発展のエンジン

(6)那覇空港の機能強化

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

まちと空港の一体的発展



経済が持続的に成長・発展する沖縄の実現には、空港機能の強化が重要

空港は単なる交通インフラにとどまらず、まちづくりや経済成長を支える基盤と位置づけられ、今後返還が見込まれる基地跡地のまちづくりと那覇空港の一体的発展を進めることで、人・投資・ビジネスを呼び込み、経済成長につなげる

戦略的まちづくり

高付加価値産業への展開

競争力・基盤強化

産業グローバル化



成長都市の事例

シンガポールや台湾では、空港・港湾が「都市成長エンジン」として機能し、経済戦略・人材誘致・観光政策と連動しながら、持続的な発展を遂げている

空港機能強化

ハード整備(新設・設備増設など)

ソフト整備(自動化・DX化など)

(6)那覇空港の機能強化

成長戦略
ストーリー01
現状・課題02
成長目標03
目標実現の
取り組み04
4つの柱
3つの基盤05
実行計画
(打出策)

那覇空港が担う役割と機能強化の必要性

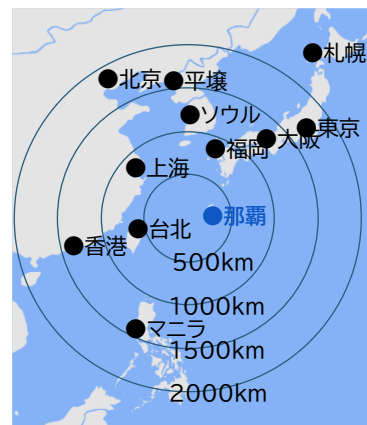


那覇空港は「沖縄振興」「離島振興」を支える重要拠点

那覇空港は国内においてアジアの主要都市を
連結できる航空ネットワークの中心となっている

空港は産業と生活の玄関口であり、ヒト・モノを
世界とつなぐ重要な役割を担う

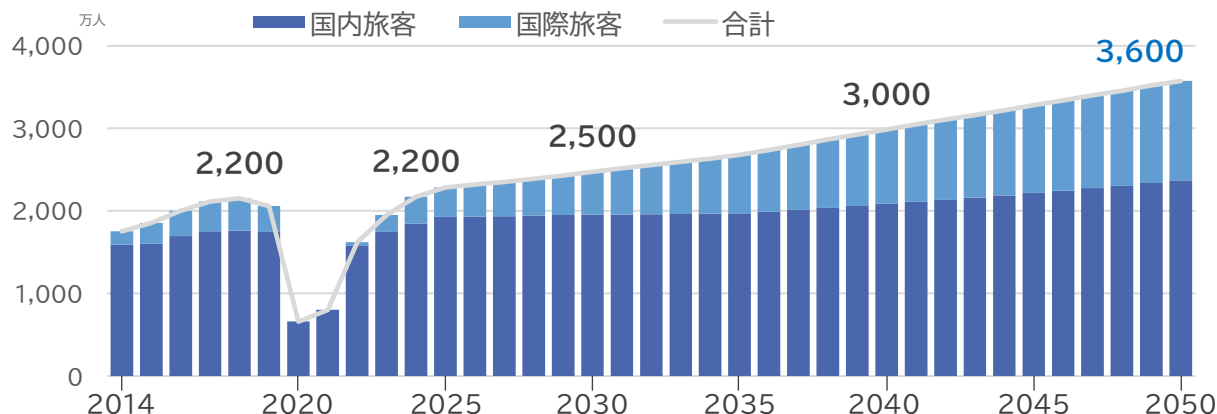
とりわけ那覇空港は、経済振興だけでなく、離島
住民の生活や経済をも支える要となっている



2050年度には年間旅客者数が3,600万人規模まで拡大

観光・ビジネス需要の増加
により、那覇空港の年間旅
客数は3,600万人規模ま
で増加すると見込まれる

空港が経済成長のボトル
ネックとならないよう空港
機能の強化が求められる



※年間旅客者数は乗降客数を示す

※本項の記載は、GW2050 PROJECTS 推進協議会 における内部検討段階の内容です

Pick up

世界最高水準の国際リゾート・ビジネス空港へ

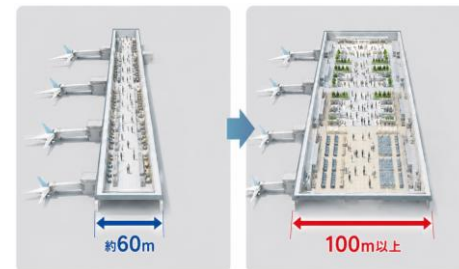


3,600万人対応に向けた空港機能

質と量を高め、航空機の混雑や待機を減らし、円滑な発着を実現するためには、**現在の約2倍のスポット（駐機場）が必要**



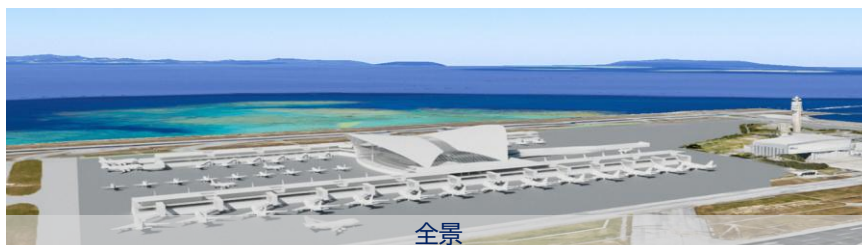
旅客・航空会社双方の利便性向上に向け、**出発・到着毎のワンフロア構成が可能な空間（奥行100m以上）が必要**



参考イメージ

目指す姿は「世界最高水準の国際リゾート・ビジネス空港」

現在の2倍のスポット数や十分なターミナル空間（奥行100m以上）を確保するため、**第一滑走路と第二滑走路の間にターミナルを配置し、『世界最高水準の国際リゾート・ビジネス空港』の実現を目指す**



全景



五感で感じるリゾート(到着・出発口)



次世代バゲージ連携(手ぶら観光)



東側外観



西側外観



おもてなしコンシェルジュ



次世代保安検査(複合生体認証)

04 4つの柱、3つの基盤分野

成長戦略
ストーリー

01
現状・課題

02
成長目標

03
目標実現の
取り組み

04
4つの柱
3つの基盤

05
実行計画
(打出策)

成長目標の実現に向け、以下の通り体系的に取りまとめた

4 Pillar Initiatives: GW2050 PROJECTS 4つの柱

Initiative 1

基地跡地の
まちづくりに
向けた仕組みづくり

戦略的なまちの中核
機能の形成と持続的な
まちの進化を実現する
ための官民連携や
早期まちづくりの
仕組みの構築

Initiative 2

成長産業創出
の仕組みづくり

成長産業を推進する
産官学連携のイノベー
ションパークの具現化と
既存産業の高付加
価値化・市場拡大を
促進する機能整備

Initiative 3

那覇空港等の
機能強化

3,600万人の空港利用
者数（現行の1.7倍）
を見据え、観光と産業
の玄関口に資する
空港機能の整備

Initiative 4

基幹交通の
整備

県土全体の振興に
資する基幹交通の
整備足元では、返還後
の新交通とも整合し
初期投資を抑えた
BRTの早期導入

まちや産業発展を支える
人材育成

カーボンニュートラルの
取り組み

競争力強化に向けた
次世代プラットフォーム

3 Bases: 柱を支える3つの基盤分野

05 実行計画(28の打ち出し策)

戦略方針

打ち出し策

成長戦略 ストーリー

01 現状・課題

02 成長目標

03 目標実現の 取り組み

04 4つの柱 3つの基盤

05 実行計画 (打出策)

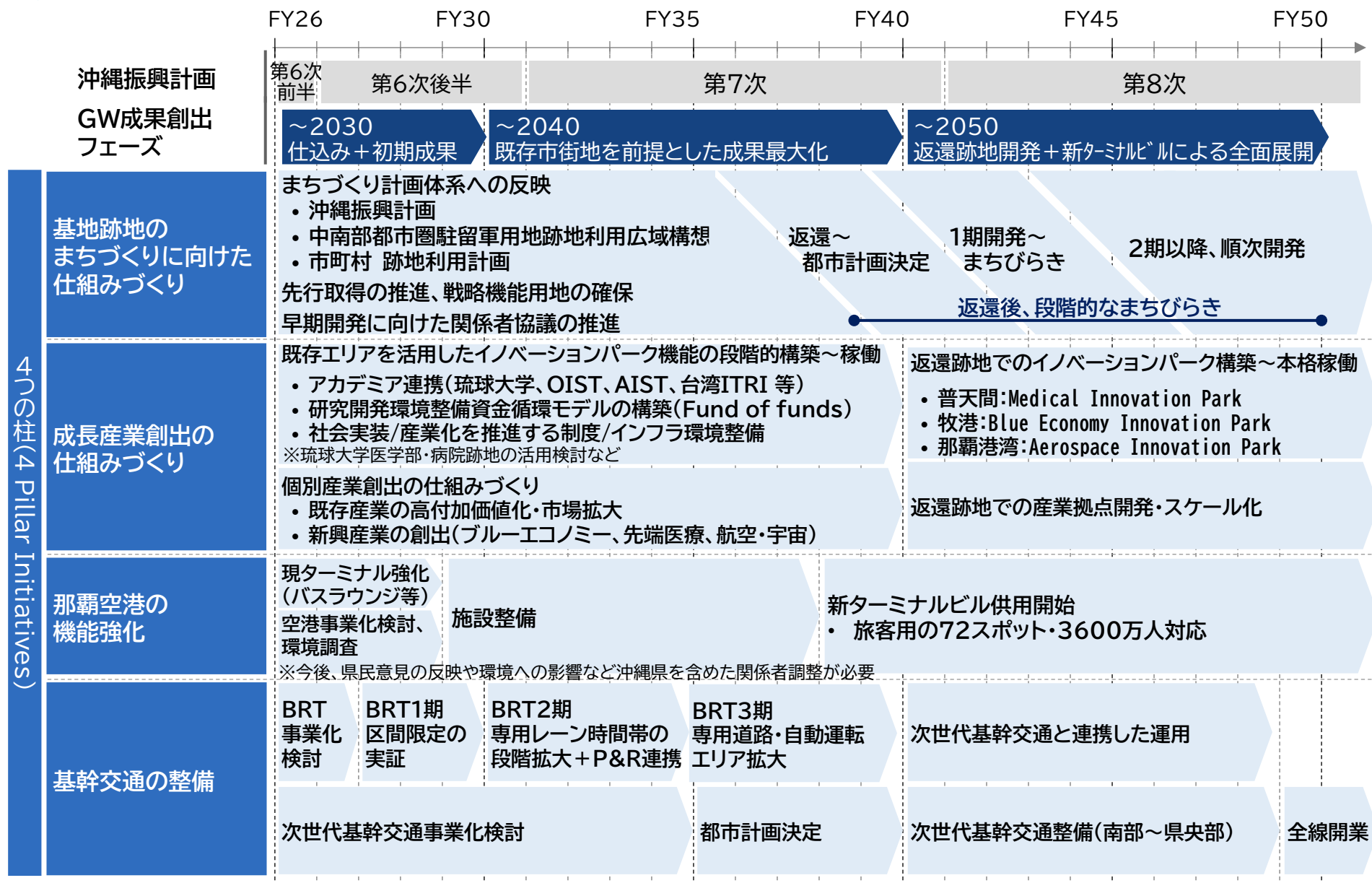
4つの柱 (4 Pillar Initiatives)	成長産業創出の仕組みづくり	既存産業	高付加価値化	1	沖縄の地域資源を高付加価値化し、域外マーケットを広げていく商社機能を設立
			市場拡大	2	
		ブルーエコノミー	陸上養殖	3	産学官連携による一貫したバリューチェーンの構築
			海洋バイオ	4	DBTLサイクル活用可能なバイオリブライ構築とR&D環境整備
			船舶MRO	5	ゼロエミッション船やスーパーヨット向け船舶MRO機能整備
		先端医療	創薬(CRO機能誘致)	6	医療データ、AI・量子技術、資金循環モデル、インキュベーション施設
			遠隔医療	7	遠隔医療モデル構築
		航空宇宙	リモートセンシング	8	リモートセンシング付加価値サービスに向けたユースケース調査
			HAPS	9	HAPS拠点化を目指し、地域協力体制を含めた研究開発の環境整備
		イノベーションパーク	アカデミア連携	10	世界水準のアカデミアや研究機関との連携基盤づくり
			資金循環モデル	11	Fund of funds機能構築とグローバルファンド連携の仕組みづくり
			制度・インフラ環境	12	イノベーションパークを実現する制度の検討
	基地跡地のまちづくりに向けた仕組みづくり		まちづくり計画反映	13	国・県・自治体との関連する上位計画反映に向けた検討
			早期まちびらきに向けた制度	14	国・県・自治体との制度に関する協議体制の構築
	那覇空港等の機能強化		那覇空港機能強化	15	関係者からなる機能強化検討体制を構築し、早期の事業化を目指す
			港湾機能	16	那覇港機能の分散(中城湾港の利活用)
			物流機能	17	物流倉庫の拡充、高度化・集約化・最適化
	基幹交通の整備		BRTの早期実現	18	BRTの早期実現に向けた推進協議会の立上げ、導入計画策定
3つの基盤分野 (3 Bases)	人材育成		経営マネジメント能力向上	19	ビジネススクール開学に向けた環境整備と中核機能の構築
			観光経営マネジメント能力向上	20	観光経営人材育成プログラムの構築
			成長産業を牽引する専門人材育成	21	成長産業と連動した専門教育、AI・データ技術者育成に向けた環境整備
			グローバル教育体系構築	22	グローバル教育の実現に向けた仕組みづくり
			外国人材活躍環境整備	23	ワンストップ受入体制整備、コミュニティ形成支援、現地での人材育成
	カーボンニュートラル		次世代再エネ技術	24	次世代通信技術を活用した次世代再生可能エネルギー技術の構築
			水素・アンモニア等利用環境	25	クリーン燃料の拠点整備・SCの構築に向けた調査、利活用技術の確立
			地域資源活用	26	地域資源(ヨウ素 等) 活用モデル事業化検討
	次世代プラットフォーム		官民連携プラットフォーム	27	パイロットモデル実証を通じ、官民連携プラットフォーム構築
			次世代通信	28	次世代通信(6G)基盤の社会実装に向けた検討

(参考) 2050年の成長目標

GW2050成長戦略の各施策を着実に実行し、目標を達成する



(参考) 2050年までの全体ロードマップ





GW2050 PROJECTS

本報告書は、GW2050構想を進めていく上でGW2050 PROJECTS推進協議会の検討内容を取りまとめたものであり、今後、国や沖縄県等の関係者と調整・連携しながら検討を進める際の基礎資料となります。

【利用上の注意】

本報告書に掲載されている文章、図表、写真等の内容について、無断での転載、複製、改変、配布を禁止します。

【情報の取り扱い】

本報告書は、現時点で入手可能な情報をもとに作成しています。内容は、今後の検討状況等により変更される場合があります。

GW2050 PROJECTS 調査報告資料 一抜粋版一

第三章:実行計画(4つの柱)

- 産業
- まちづくり
- 空港・港湾機能
- 交通機能

※ページ番号は、【調査報告書】R7年度調査報告資料に記載している番号を示しております。

- 那覇都市圏の拡大に伴う自家用車依存と渋滞の深刻化は、移動効率を低下させ、労働生産性や県民所得の向上を阻む要因となっている
- この構造的課題に対応するため、空港起点の基幹交通と地域交通を一体的に再構築する交通機能の検討が求められている

沖縄における交通の現状

都市構造の変化

- ・ 都市圏中心部の不動産価格が高騰して、郊外部へと住むエリアが拡大
- ・ 一方、行政区域を超えた都市計画と公共交通の連携が十分になされておらず、広域的な移動効率が低下



自家用車利用への更なるシフト

- ・ 郊外から中心部への通勤・通学において自家用車利用が増加
- ・ 自家用車の分担率は近年も増加傾向
 - 06年:67.4%→23年:72.5%



交通渋滞による社会的損失

- ・ 西海岸を中心に、渋滞が悪化し、移動時間が増大
- ・ 渋滞による経済・機会損失は年間1,500億円相当に達し、生産性向上の大きな阻害要因となっている



課題解決が進まなかった構造的要因

①公共交通の利便性不足

- 地域交通の空白や減便、乗り継ぎ拠点の不足、ダイヤ連携の弱さに加え、運行主体間の連携・運賃体系の調整が不十分であったことから幹線交通へのアクセス環境が整わず、公共交通の利便性が低下
- さらに、減便・遅延・運転手不足によるサービス水準の低下、モノレールの面的不足も重なって公共交通が生活の選択肢として機能しにくい状況

②自家用車依存の固定化

- 地域交通が整わず幹線交通へつながらない状況が続いた結果、公共交通の利用が広がらず、「車が最も便利」という生活構造が固定化し、自家用車依存からの転換が進まなかった

③需要形成の停滞

- 幹線交通につながる利用環境が整わず需要形成が進まなかったことから、整備・拡大の投資判断が難しく、限定的な整備にとどまったことで、公共交通全体の改善サイクルが働かず、需要形成が停滞

- 沖縄県では、交通渋滞により年間約1,500億円相当の経済・機会損失が生じ、労働生産性も全国平均の約7割にとどまっている。特に、南部～県央部を高速かつ確実に結ぶ幹線交通が存在しないことが、生産性向上を阻む要因となっている

GW2050における基幹交通の位置づけ及び導入の意義

- この現状を踏まえ、GW2050では、将来の鉄軌道導入を視野に入れつつ、BRTを「基幹交通としての利用文化」を育む中核的な交通基盤整備の第一歩として位置づけ
- 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」を先行的に構築する意義がある



段階的高度化とGW2050が目指す将来像

- 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・データなどの基盤を整備する
- これにより、将来の中南部30分基幹交通が現実的かつ持続可能な形で実現し、誰もが安心して移動できる次世代交通体系が確立される
- その結果、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、生活利便性と生産性の向上を通じて、県全体の持続的な経済成長につながる将来像が描かれる

GW構想の独自性と実効性

- これまで沖縄では、基幹交通の重要性は認識されていたものの、地域交通の課題や自家用車依存の強さから利用シフトが進まず、基幹交通への投資判断が停滞してきた。GW2050では、この構造的停滞を打破するため、既存インフラを活用したBRTを“基幹交通の実体”として先行整備し、従来の地域交通改善では対応しきれなかった構造的課題に直接アプローチする
- さらに、国・県・市町村や事業者と連携し、地域交通との接続改善と、将来の鉄軌道等の導入を見据えた段階的な移行プロセスを設計することで、幹線交通へアクセスしにくい構造を転換し、基幹交通の整備・高度化を持続的に進めるための体制と基盤を構築する

- 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



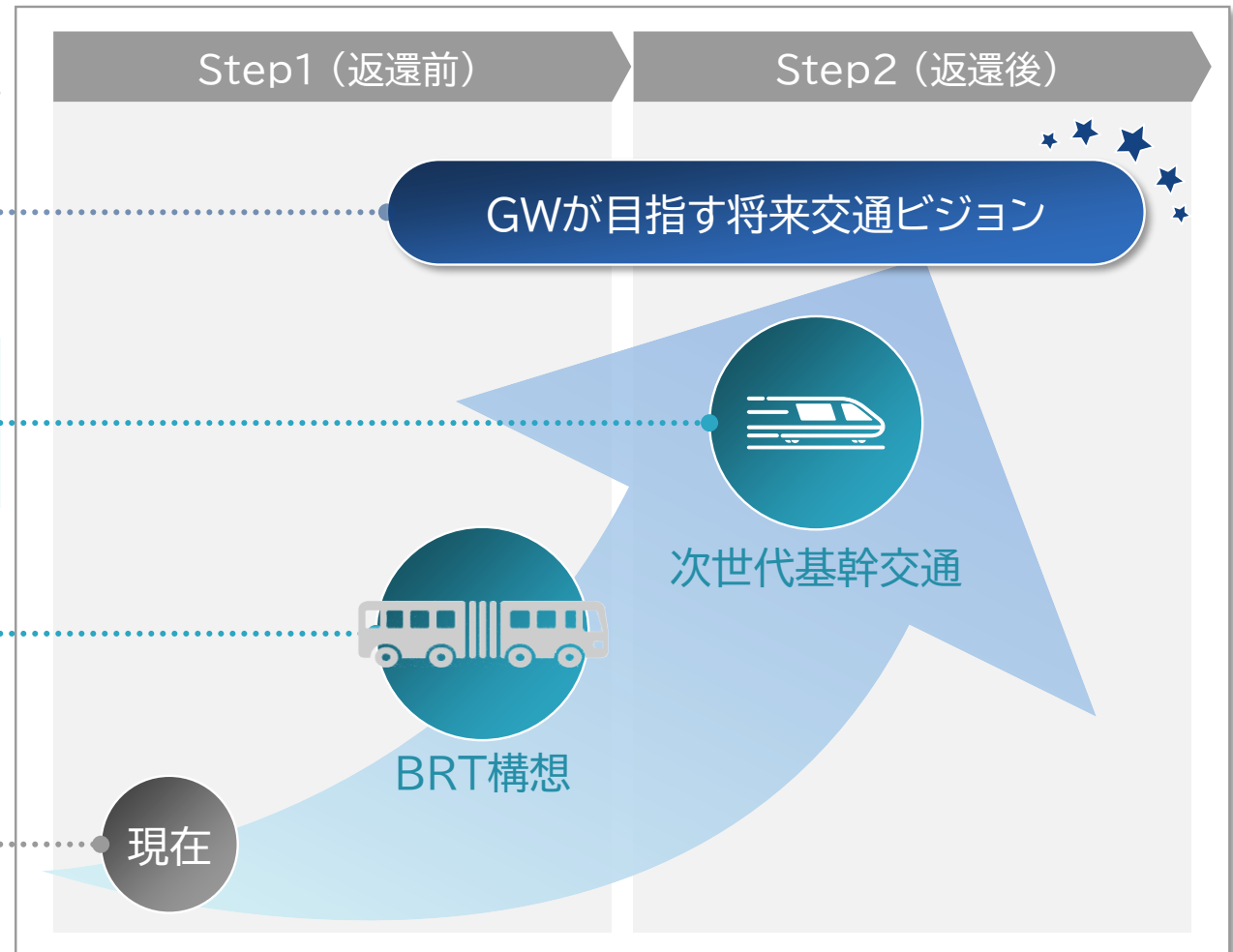
中南部都市圏を30分以内に
接続する次世代基幹交通の実現



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

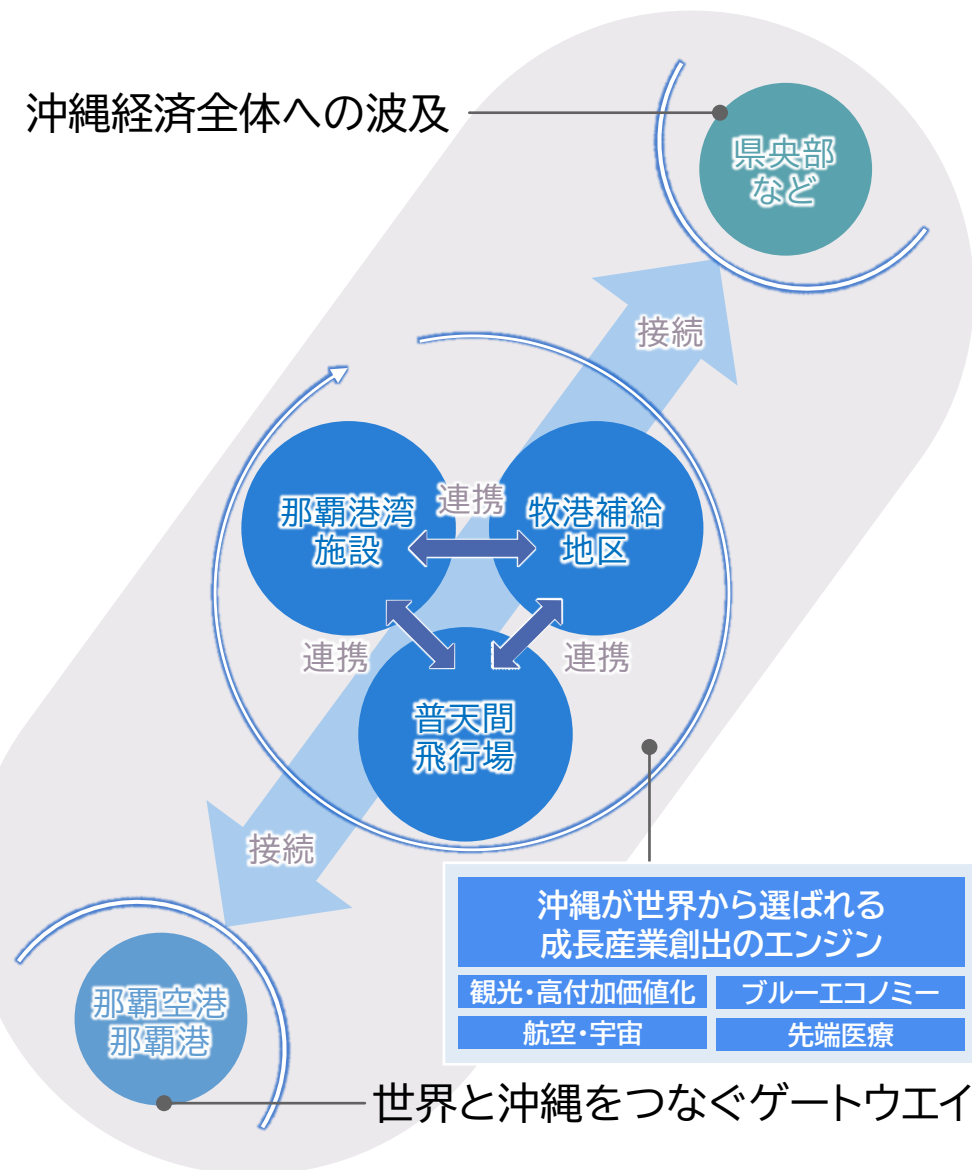


交通渋滞深刻化による
年間1,500億円相当の経済損失



- 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

沖縄経済全体への波及



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

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

A 都市間30分接続による中南部メガリージョン

将来交通ビジョン

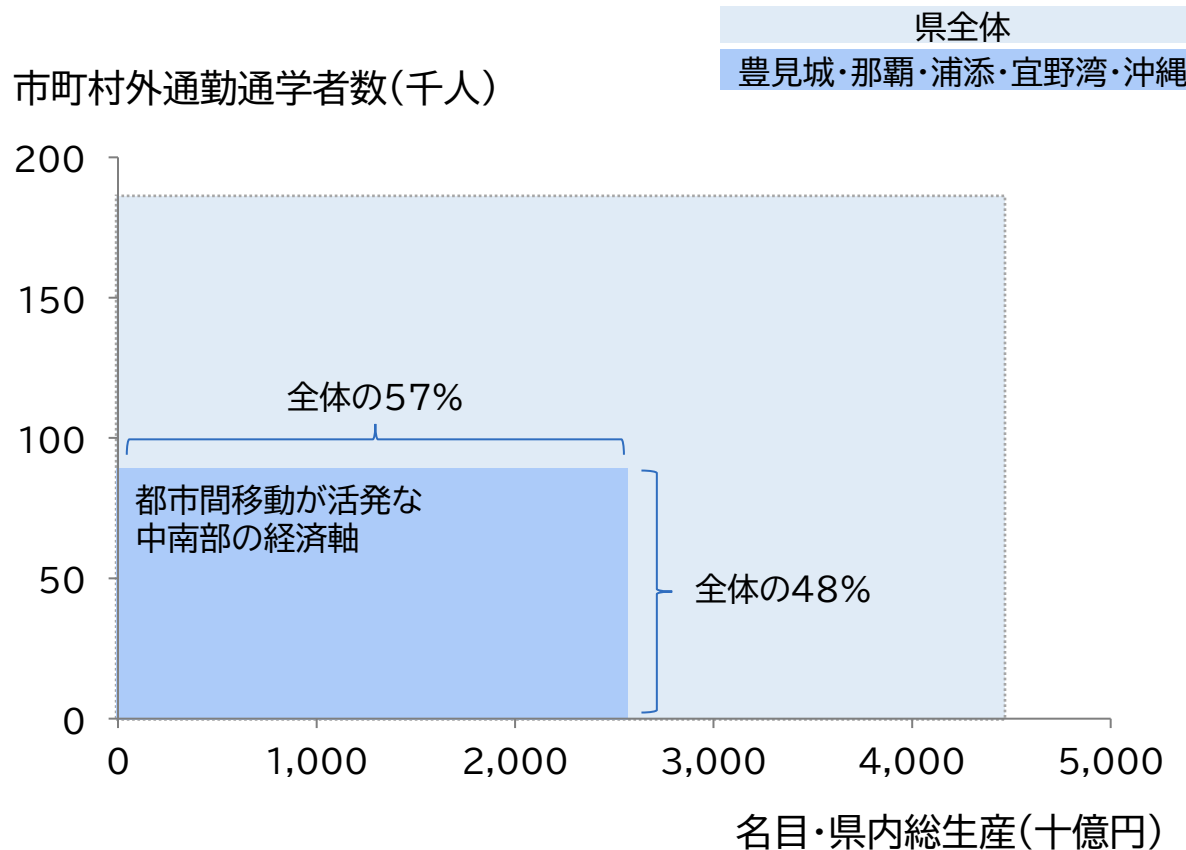
(STEP1)
BRT構想

(STEP2)
次世代基幹交通

GW2050 PROJECTS

- 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」

A 都市間30分接続による中南部メガリージョン

将来交通ビジョン

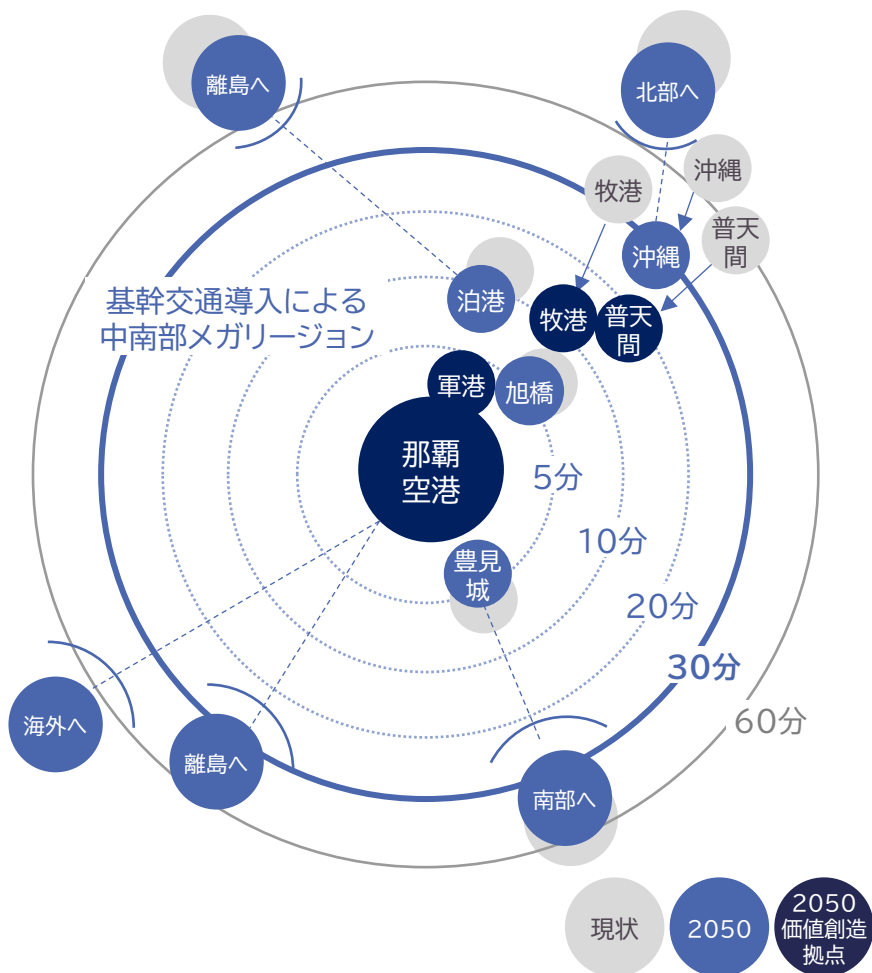
(STEP1)
BRT構想

(STEP2)
次世代基幹交通

GW2050 PROJECTS

- 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

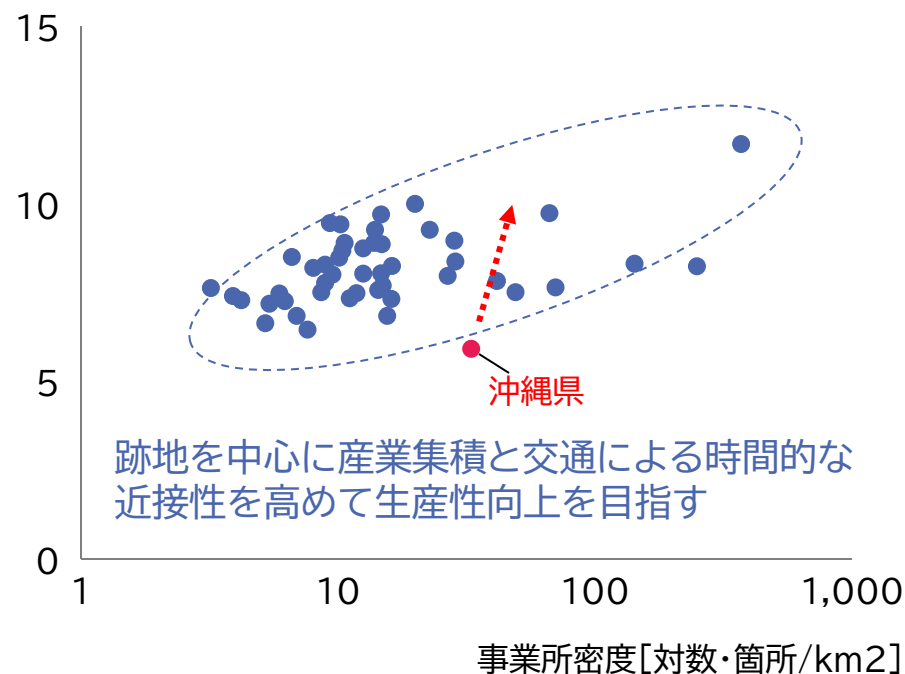


都市間のアクセス向上による生産性向上

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、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

将来目指す交通ネットワーク像

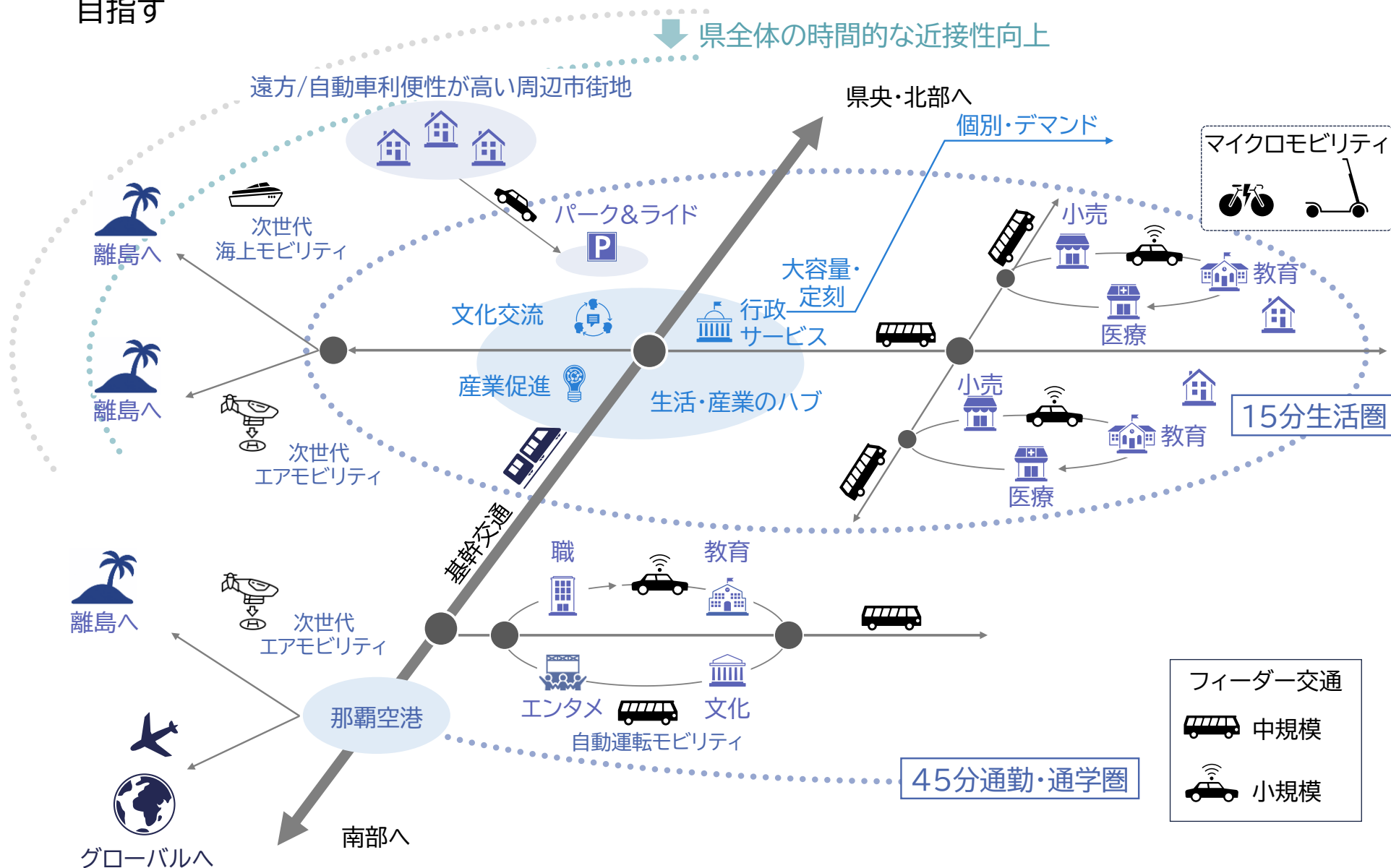
将来交通ビジョン

(STEP1)
BRT構想

(STEP2)
次世代基幹交通

GW2050 PROJECTS

- 基幹交通を軸に、まちづくりと連携した県全体のアクセス向上に資する交通ネットワークの形成を目指す



- 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・全屏乗降
- ・ 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

- ・ 全屏乗降
- ・ 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

Note:国内鉄道は5分以上の遅延で証明書が発行されることが一般的であり、5分の遅れが遅延の水準と認識

出所:那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村「地域公共交通総合連携計画」(令和4年3月)、国土交通省「道路空間を活用した公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン」、その他二次情報

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

沖縄らしい連節バス

- 高い輸送力
- 親しみやすいデザイン

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

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



➤ 2030年から段階的に導入し、返還後の次世代基幹交通導入に対する県民の機運をつくる

		Step1（返還前）		
		導入期（～2030）	浸透期（～ 2035）	定着期（～ 2040）
目的		BRT利便性経験による 既存バス利用者の獲得	新たな移動体験による 自動車ユーザーのBRT転換	返還後の基幹交通導入に 向けた県民全体の機運づくり
実装の考え方		基幹バスの部分代替・強化	区間限定フルスケールBRT	乗継利便性を確保した 全区間フルスケールBRT
区間		既存幹線道路を中心とした西 海岸ルート、沖縄自動車道 を中心とした中央ルートなど	連節バス追加導入に伴う 段階的延伸	豊見城-那覇空港-県央部
主要 施策 ¹⁾	車両	朝夕ピーク時の需要を踏まえ 10台前後を初期導入 ²⁾	段階的な追加導入/運転支援・自動運転化	
	道路	時限的な専用レーン運用/ 追越運用等のオペレーション	専用レーン時間帯延長/ オペレーションの高度化	全線・全時間帯専用レーン化
	停車駅	バス待ち環境の改善	全扉乗降導入	ノンステップ乗降方式導入
	基盤 システム	オペレーションの高度化 (情報案内・運行システム/決済システム導入 等)		フィーダー交通との決済等の 連携強化
	フィーダー 交通	既存インフラの活用 自動運転モビリティの導入	パーク&ライド環境導入	多様なデマンド交通等との 接続

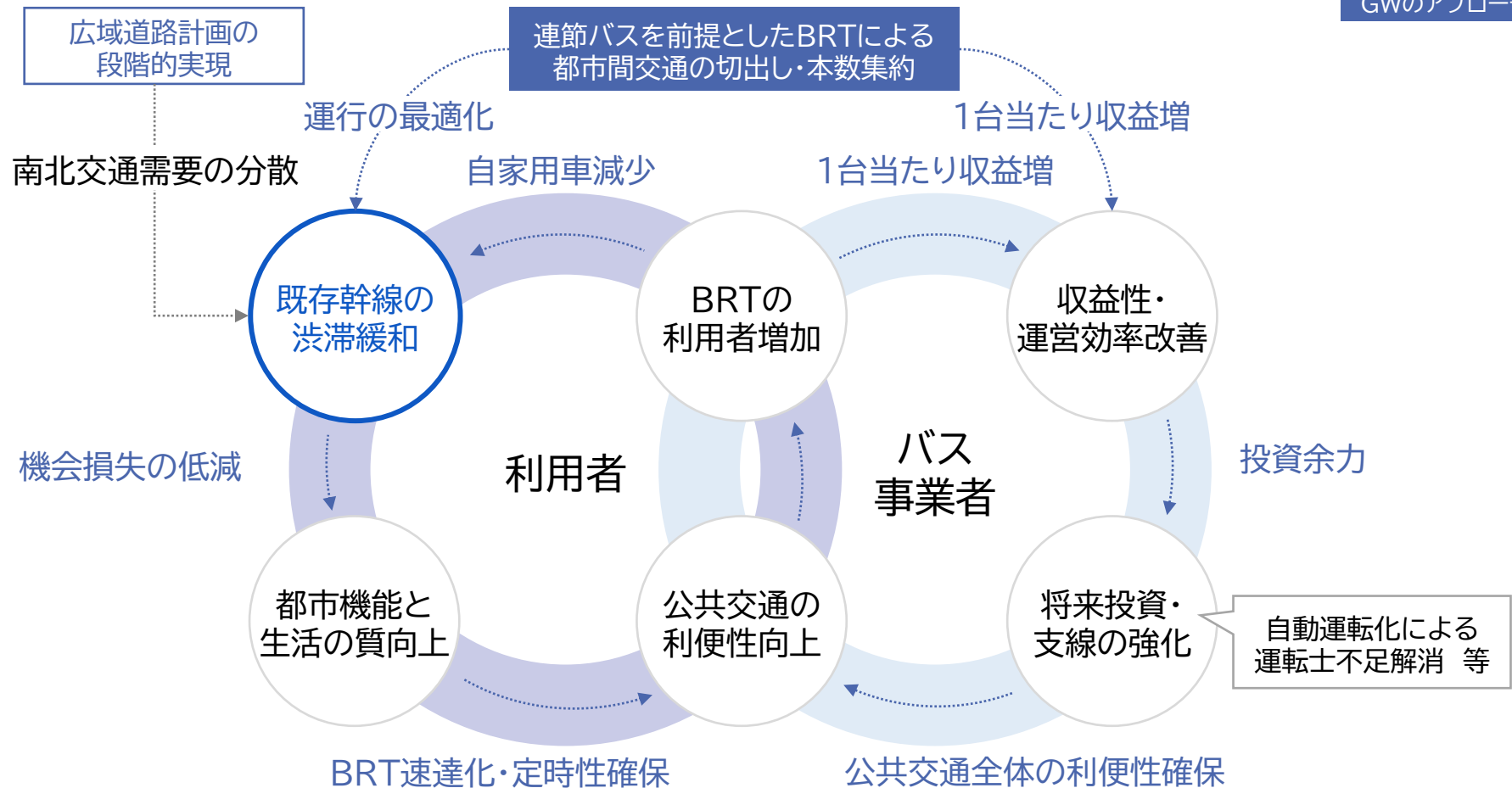
1:制御システムは車両/道路それぞれに係るものを内包

2:導入期の連節バス台数は、現状の基幹バスのピーク時輸送密度約4台/時間(平均14分間隔)を参考に朝夕ピーク時間の運用を前提に計上。段階的な速度向上を前提とし、当初は表定速度約20km/hを前提。旭橋、伊佐両ターミナルでの折返し時間は5分必要と仮定(1周回で合計81分要する)。整備期間の代替活用1台(予備)を含む。

- 広域道路計画の段階的な実現とBRT導入による既存幹線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

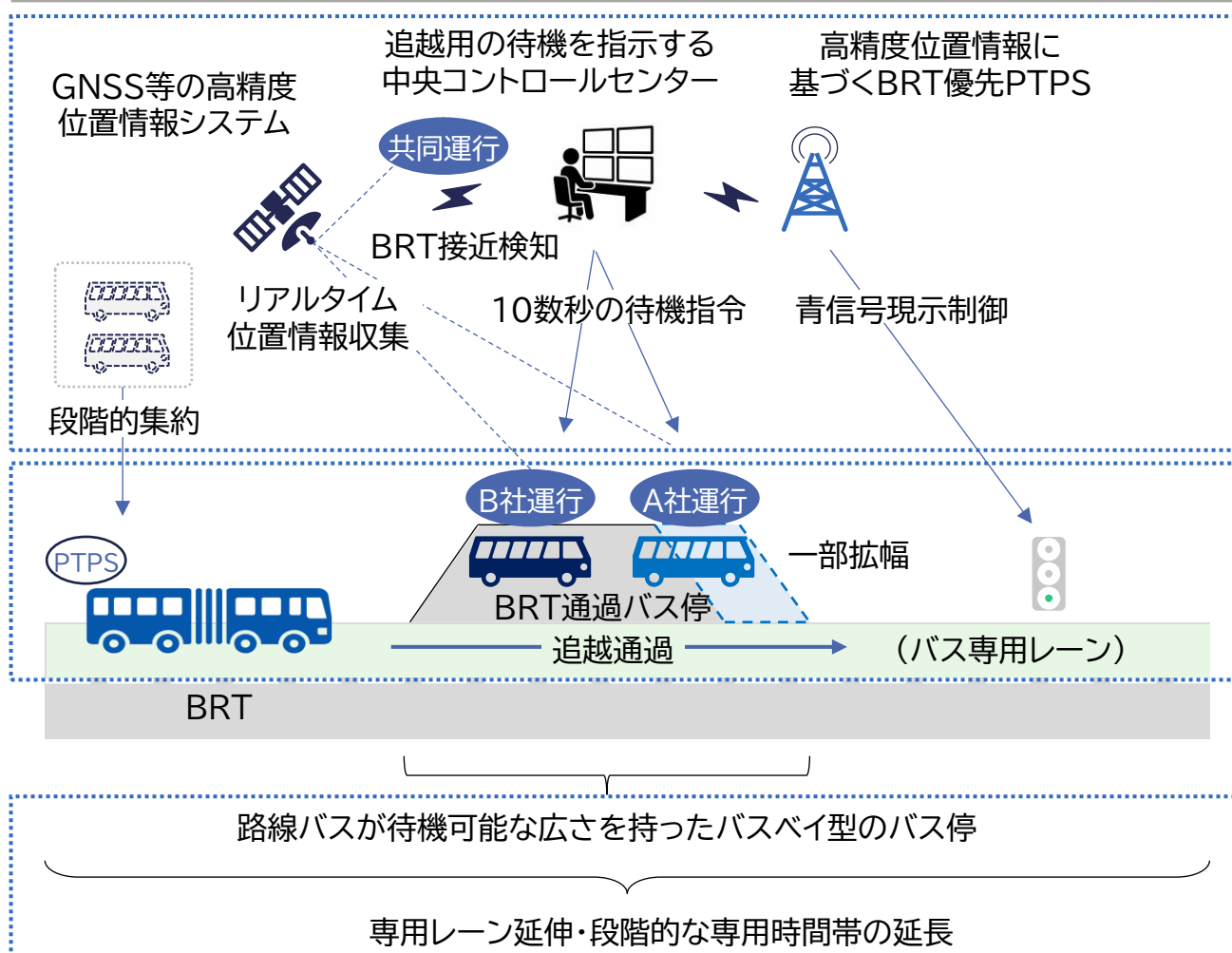
行政のアプローチ

GWのアプローチ



- 既存のバス専用レーンを活用し、バス事業者横断でオペレーションの高度化や路線バス網の再編、インフラ改良によりBRT走行環境を構築することで表定速度30km/h超を目指せないか

バス専用レーンを活用したBRT展開イメージ



施策方向性

バス事業者横断でのオペレーションの高度化



連節バスを活用した段階的な路線バス網の本数集約・合理化



道路・バス停インフラの段階的な改良

- 返還後の基幹交通は、都市間30分接続の速達性と定時性を大前提に、3拠点の各機能へのアクセスを最大限高めつつ、BRTによる公共交通文化を発展的に継承することが求められる

1



中南部メガリージョンを形成するため、30kmを30分以内で接続可能な基幹交通を整備する

- ・ 鉄道水準の定時性を担保できる専用走行環境
- ・ 豊見城市（名嘉地） - 沖縄市（胡屋）の約30kmを30分で接続可能な走行速度
 - 名嘉地、胡屋は各市の交通結節点として仮置き
- ・ 高速走行に合った駅間距離（2.5km以上）・曲線が少ない経路線形
- ・ 需要に応じた快速・折返し等の柔軟な運行形態
- ・ 専用走行環境は、低炭素で環境負荷の少ない次世代型の動力方式や自動運転技術の導入にも適しており、環境負荷の低減と省人化の双方を実現する運行基盤となる

2



新たな産業創出機能を最大限に引き出すため、各拠点内の中心地に駅を配置し各機能へのアクセスを高める

- ・ 各拠点内は可能な限り中心部に駅を配置し、フィーダー交通による各機能へのアクセス・回遊性を確保
- ・ 拠点内の移動には、環境に配慮した次世代型の動力方式や自動運転技術に対応したフィーダー交通を活用し、低炭素で効率的な面的アクセスを実現

3



BRT沿線で根付いた県民の生活利便性と公共交通利用を後退させず、更に高めるためにBRTの停車駅は可能な限り基幹交通で継承する

- ・ 既成市街地では、県民の基幹交通文化を発展的に継承するための58号経路・BRT停車駅と接続
- ・ 各拠点とBRT停車駅が近接している地域では、各拠点内の駅配置を優先
 - 各拠点と既成市街地はフィーダー交通による円滑な乗継を確保
- ・ BRT文化を継承しつつ、環境負荷の少ない次世代型の動力方式や自動運転技術を活用したフィーダー交通を組み合わせることで、低炭素で効率的な乗継環境を構築し、自家用車依存の抑制と環境負荷の低減を促進

4



各拠点だけでなく、離島との交通結節点や、既存の産業クラスターとも接続し、県全体への波及効果を生む経路を通る

- ・ 泊港や、経路に近接する既存産業クラスター（琉大病院 等）との接続による交流・需要の促進も検討
- ・ 中南部メガリージョン構想を実現するための30分接続が大前提のため、駅数の増加や極端な迂回は検討外
- ・ 県全体の移動利便性向上と環境負荷の低減を両立するため、離島結節点や産業クラスターとの接続においても、環境に配慮した次世代型の動力方式や自動運転技術に対応した運行体系を検討

次世代基幹交通の需要特性(2050年時点)

将来交通ビジョン

(STEP1)
BRT構想

(STEP2)
次世代基幹交通

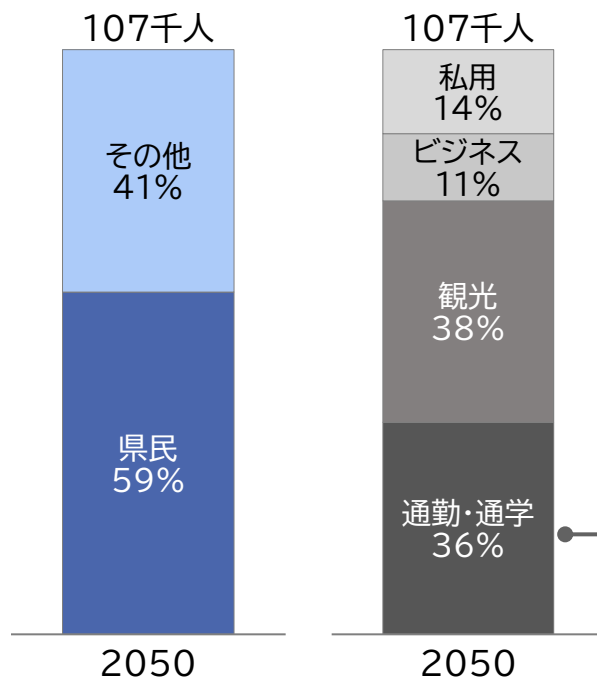
GW2050 PROJECTS

- 基幹交通は県民、観光・ビジネス旅客に幅広く利用され、沿線市町においては通勤・通学の公共交通分担率が2倍近い水準まで改善する

利用者特性別 需要構成比

空港との接続により、県民だけでなく観光・ビジネス旅客の需要を取り込む

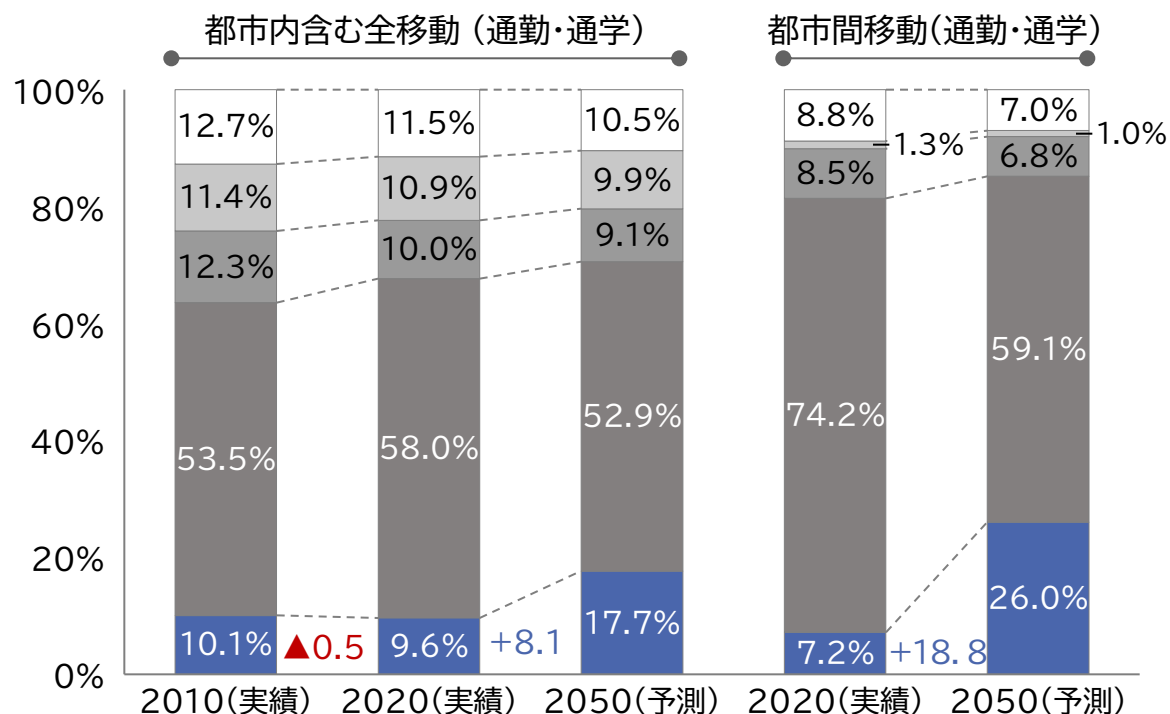
(1日平均)



基幹交通沿線6市町¹ 通勤通学 主な交通分担率

基幹交通整備により沿線市町の公共交通分担率は2倍程度まで上昇する見込み

公共交通 自家用車 二輪 徒歩 その他



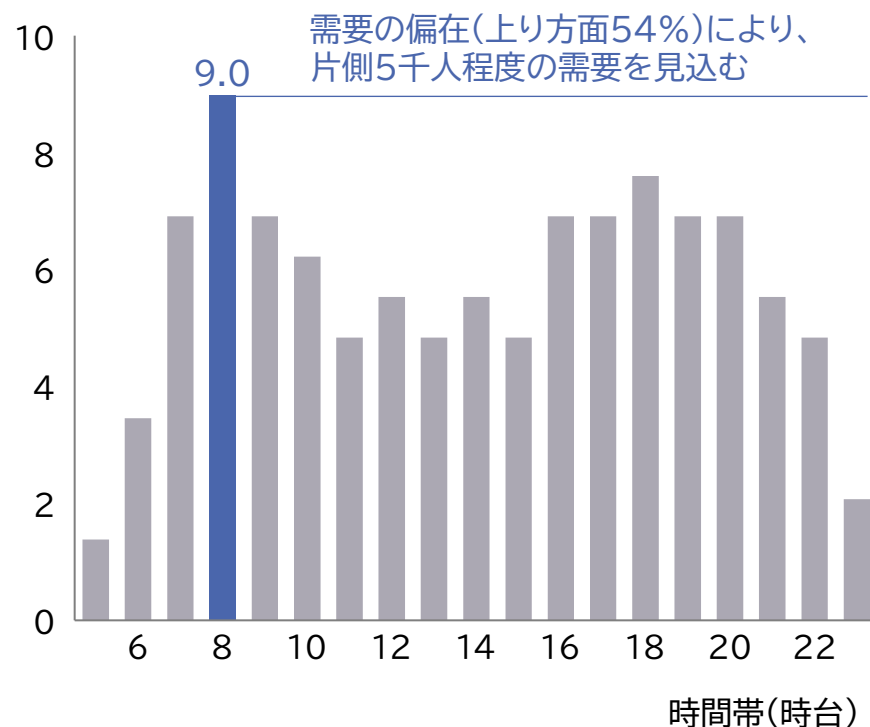
1:沿線市町:豊見城市、那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市
出所:総務省「国勢調査」

- 次世代基幹交通は、時間当たり5千人の需要に応える輸送力と、最高速度80km/h以上を備えた方式が理想

輸送力要件

基幹交通 時間別需要想定

両側利用者数¹(千人/h)



【前提条件】総需要をゆいレール時間帯別運行本数で按分

1:利用者数は上下線合計のため、片側の需要量は8千人以下。需要地の偏在や単線/複線等の整備条件により片側需要量は変動

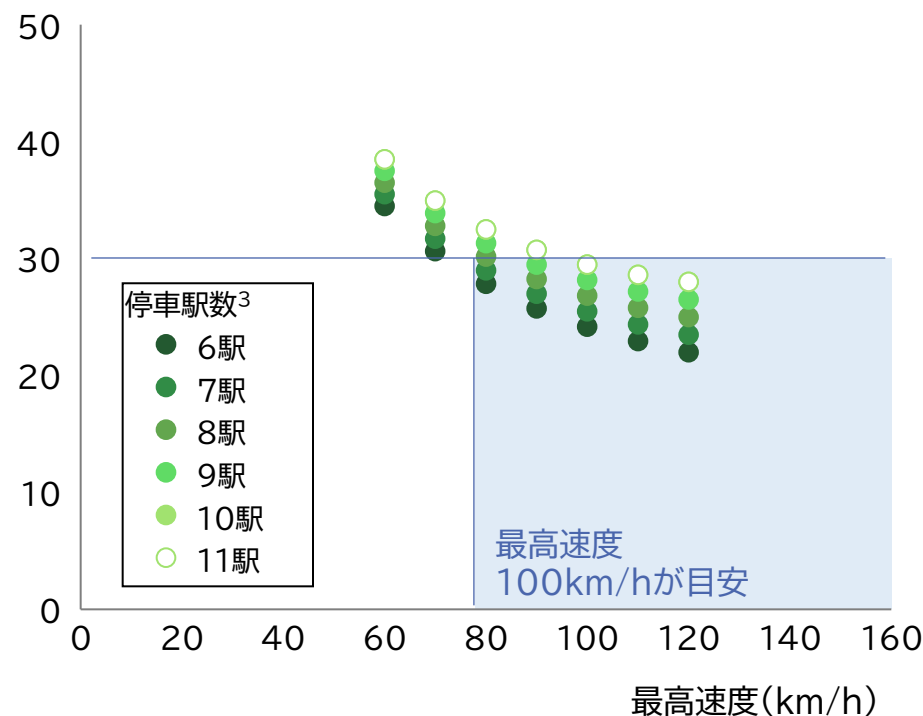
2:豊見城市は名嘉地周辺、沖縄市は胡屋周辺を交通結節点として仮置き試算

3:設置駅数ではなく、快速運用時を含む停車駅数として満たすことで所要時間30分実現を目指す想定。

速達性要件

豊見城市ー沖縄市 想定所要時間²

所要時間(分)

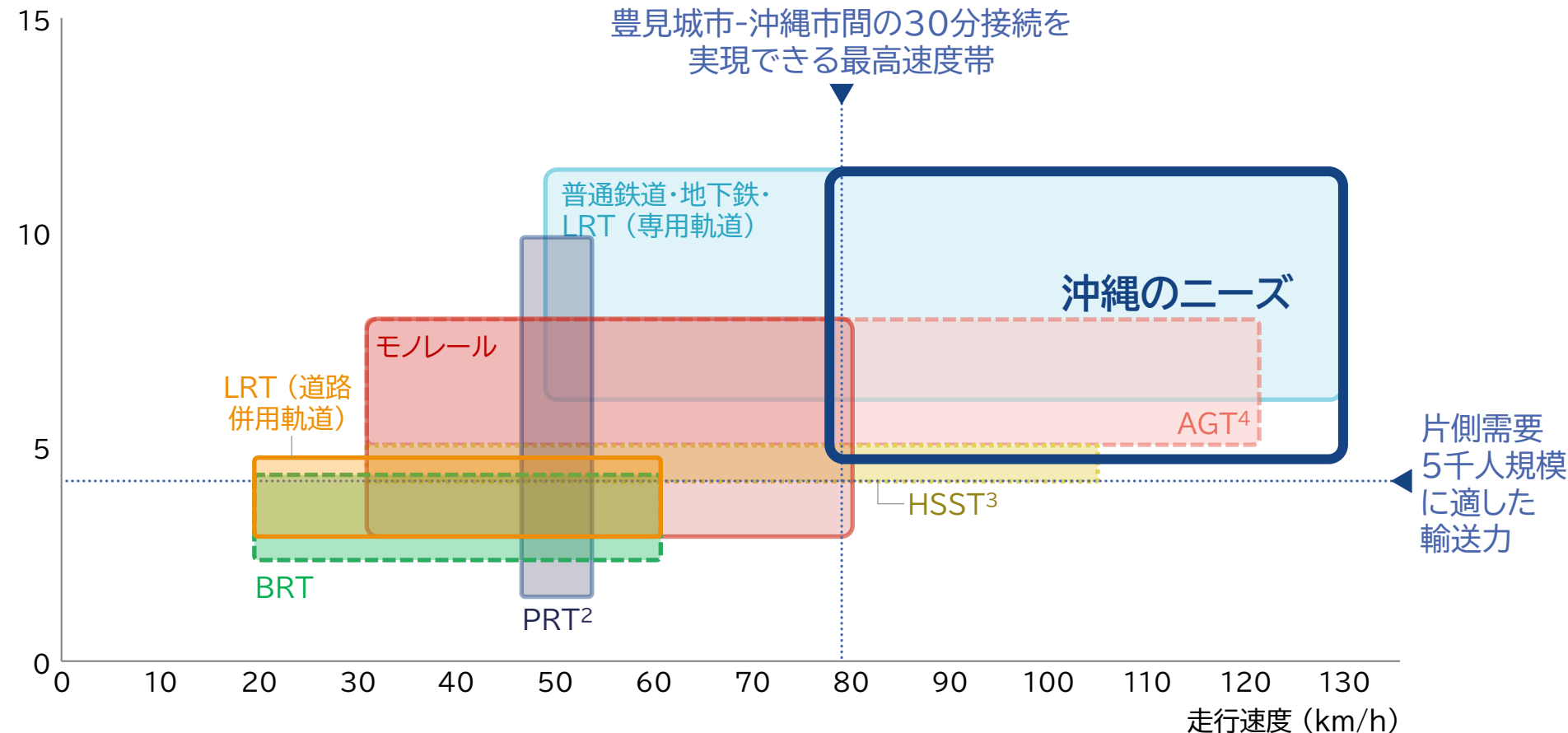


【前提条件】路線延長 30km・加減速度 2.0km/h/s・停車時間 30 秒

- 次世代基幹交通に必要な速達性・輸送力の条件より、普通鉄道・地下鉄・LRT(専用軌道)に加えてAGT(ゴムタイヤ走行式)やHSST(磁気浮上走行式)も候補

整備方式別の特性分類

標準輸送力¹(片側・千人/h)



1. 沖縄県資料より、人口100-200万人規模の都市にて整備された鉄軌道事例を中心に整理された標準的な輸送力。表定速度は沖縄県「沖縄鉄軌道プロセス運営委員会資料」より、国内営業線の表定速度と最高速度の範囲を参照。LRT (専用軌道) は沖縄県調査資料より、海外実績100km/hを想定 2. PRT; Personal Rapid Transit(都市交通として実証が進むGlydways社の個別車両を大量に導入することで都市交通として活用するシステム)を参考に記載 3. HSST (磁気浮上式の専用軌道走行システム)は東部丘陵線(リニモ)を参照 4. AGTの最高速度は三菱重工「Urbanismo」を参照し、120km/hに設定
出所: 沖縄県; 内閣府; 宇都宮市; 三菱重工; Linimo; Glydways社HP

沖縄に求められる整備方式(2/2)

将来交通ビジョン

(STEP1)
BRT構想

(STEP2)
次世代基幹交通

GW2050 PROJECTS

- 速達性と定時性、輸送力が沖縄のニーズに適合する鉄道、AGTが有望であり、更なる具体化のためには走行経路やフィーダー交通、空港交通との親和性も踏まえた深度化が必要

	鉄道	新交通システム		
	普通鉄道・地下鉄・LRT（専用軌道）	モノレール	自動案内軌条式（AGT）	磁気浮上式（HSST）
速達性 （最高速度・km/h）	130	80	120	100
定時性	◎	◎	◎	◎
いずれの方式も専用軌道を有するため、定時性は確保される				
標準輸送力 （片側・人/h）	6,000-12,000	2,500-8,000	5,000-8,000	4,800
整備条件 （縦断・平面線形）	△ 急勾配35%程度目安	○ 急勾配対応可能	○ 急勾配対応可能	○ 急勾配対応可能
建設費 ¹ （億円/km）	（高架）100-150 （地下）200-300	（高架）90-150	（高架）80-130	（高架）100

1. 沖縄県資料を参考に記載。鉄道の建設費は普通鉄道の建設費を参照

- 2050年のピーク日旅客数は12万人を予想（観光・ビジネス・外国人の需要創出により年間旅客数3,600万人）
- 基幹交通は県土全体の成長の基軸であり、中北部、離島も含めたシームレスな交通接続を目指す

観光・ビジネスの主な二次交通

沖縄本島

北部・中部

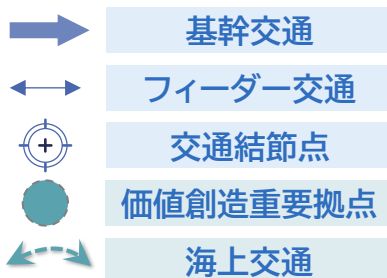
基幹交通・レンタカー・
次世代エアモビリティ 等

那覇市内

基幹交通・モノレール・LRT 等

南部

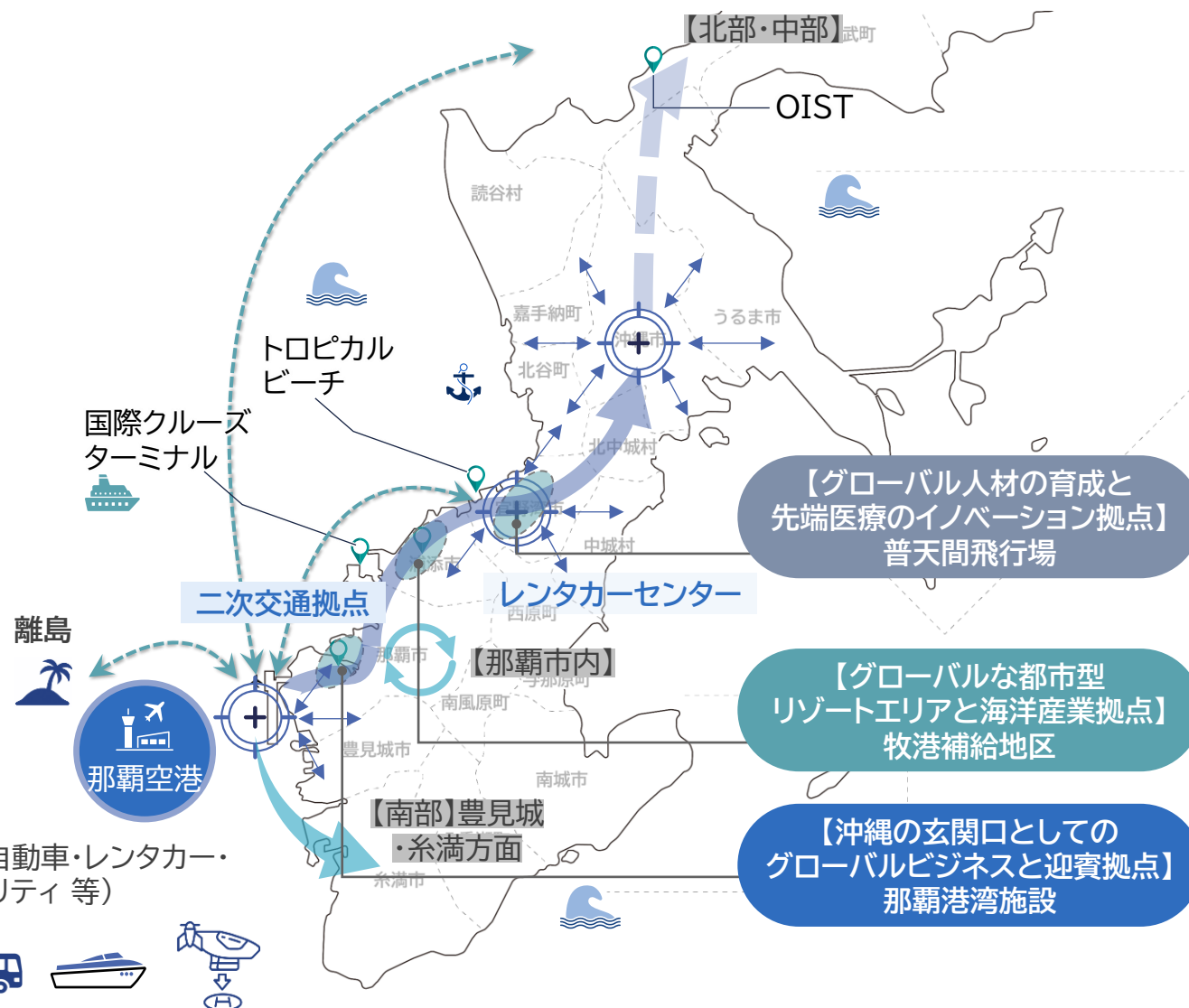
基幹交通・レンタカー 等



旅客数 12万人/日

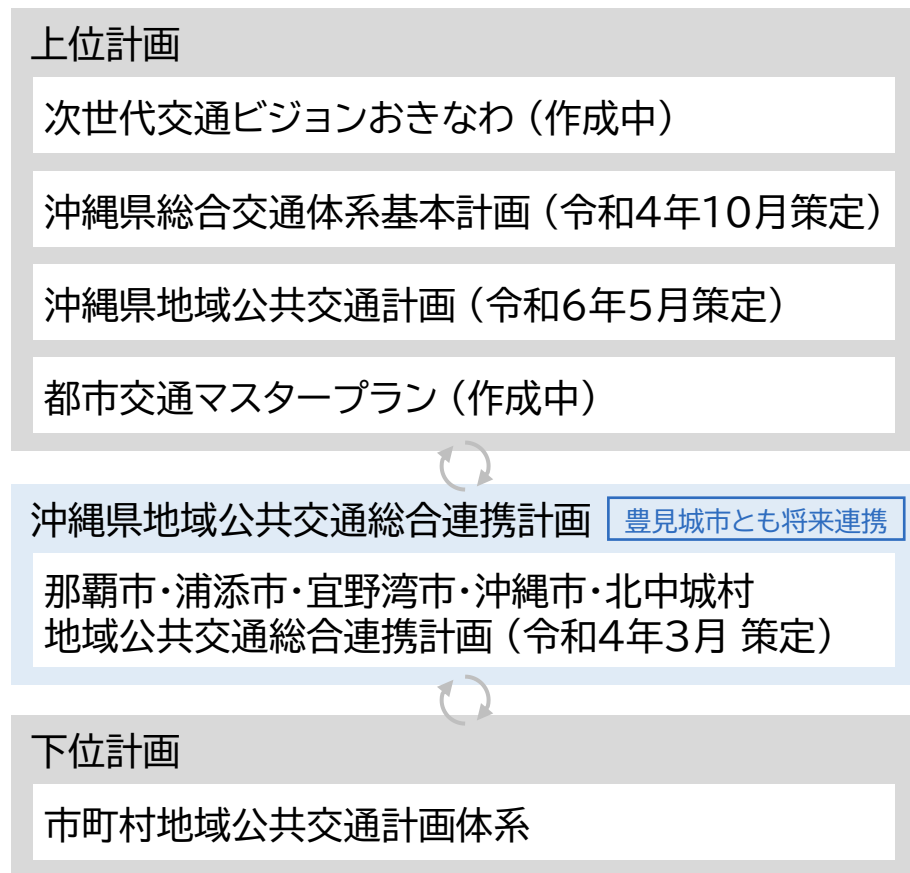
全ての二次交通が接続

(バス・タクシー・モノレール・基幹交通・自動車・レンタカー・次世代エアモビリティ・次世代海上モビリティ 等)

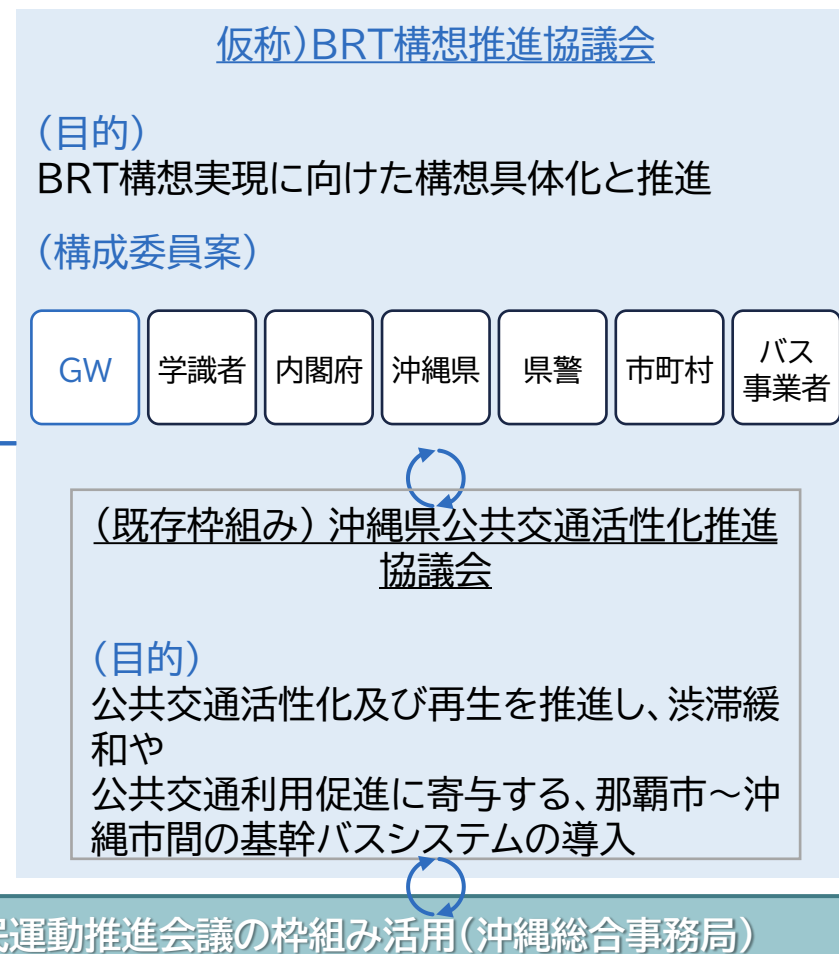


- 広域連携の交通計画との整合を図り、関係者と連携しながらBRT構想を推進

関連交通計画体系



推進体制案



「沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言」、国土交通省「交通空白」解消に向けた取組方針2025」を踏まえ、
①「交通渋滞」の解消（例：本島中南部）、②「交通空白」の解消（例：本島北部、離島）を柱に、取組を一層強力に推進

- 県民が移動やライフスタイルを多様な選択肢から自由に選べる社会を実現するためには、移動手段によって金銭的負担が左右されない仕組みづくりが不可欠
- 沖縄交通リ・デザインとも連携し、公共交通利用時の通勤手当の拡充など、インセンティブ設計を通じて“選びやすさ”を高めるとともに、行動変容を促すアプローチを官民で共創する

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議の枠組み活用した制度・仕組みづくり

制度・仕組み 多様な利用者が日常的に使いたくなる公共交通
利用促進とサービス改善が相互に高まる好循環を目指す

そのためには、次の4つの柱を同時に底上げすることが不可欠

1.速度・定時性

(時間の読みやすさ)

○通勤通学客や観光客にとって重要なのは、“早く着くこと”よりも“確実に着くこと”

○OPTPSによる遅延削減、高頻度運行など、「時間が読める交通」を実現し利用定着に繋げる

2.分かりやすさ

(迷わない設計)

○若者・観光客・高齢者など、土地勘のない利用者でも迷わず使えることが重要

○統一デザインの停留所、MaaS連携、多言語案内など、“考えなくても使える”交通が必要

3.快適性・安心感

(身体的・心理的負担の軽減)

○子育て世帯や長距離利用者にとっては、ノンステップ車両、ベビーカー・車椅子対応、連節バスによる混雑緩和、夜間の安全性など、“疲れない・不安がない”環境が利用継続の鍵となる

4.料金・アクセス性

(使い続けたくなる仕組み)

○企業の通勤手当制度見直し、パークアンドライドの割引、定額パス、自転車・徒歩との接続性など、“使うほど得をする・使いやすくなる”仕組みが行動変容を後押し

行動変容に向けた取り組み

■上記の制度・仕組みを踏まえ、サービス水準 × インセンティブ × 使いやすさの掛け算で設計し、「インセンティブ」として通勤手当の拡充や「使いやすさ」として時差出勤の促進など

➤ 2030年のBRT実現を目指し、関連計画とも連携しながら早期に各種施策の検討に着手



BRTの早期実現に向けた県内関係者によるBRT構想推進協議会を立上げ、BRT導入計画策定

