

# 沖縄交通リ・デザインの狙いについて

---

令和5年11月  
沖縄交通リ・デザイン実現検討会

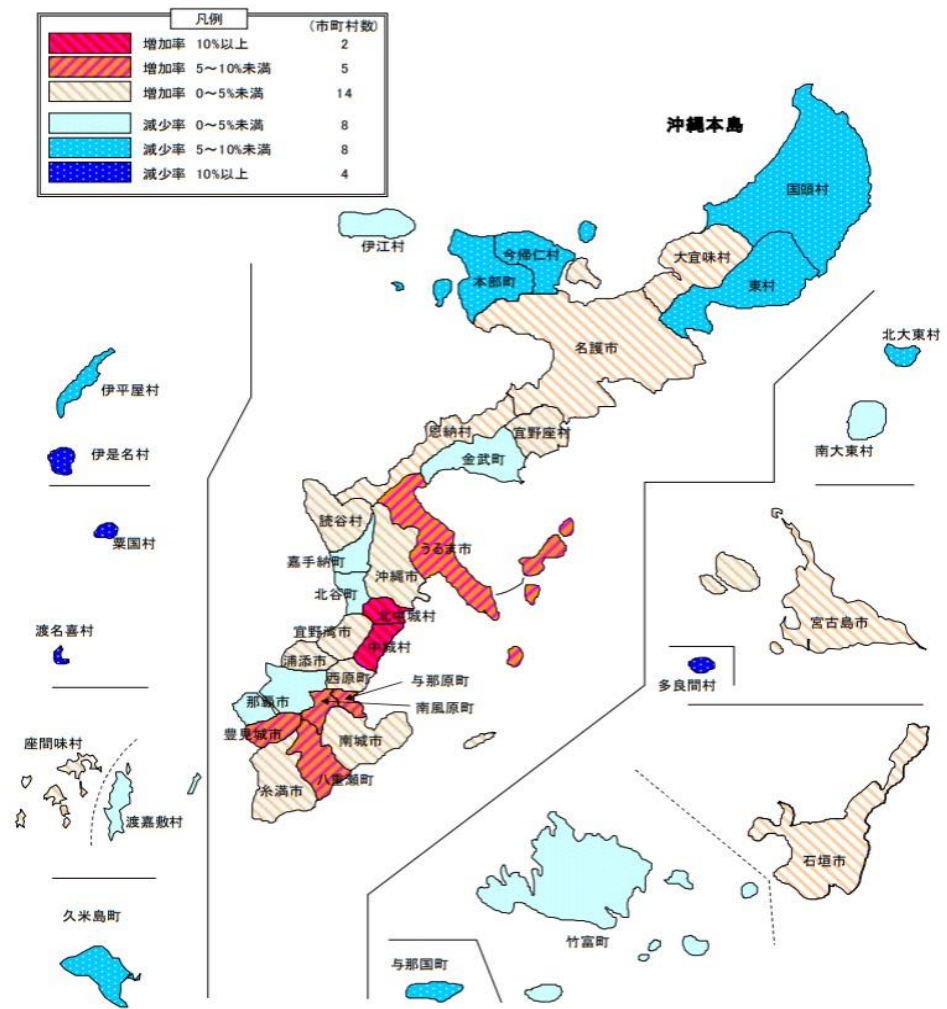
内閣府沖縄総合事務局



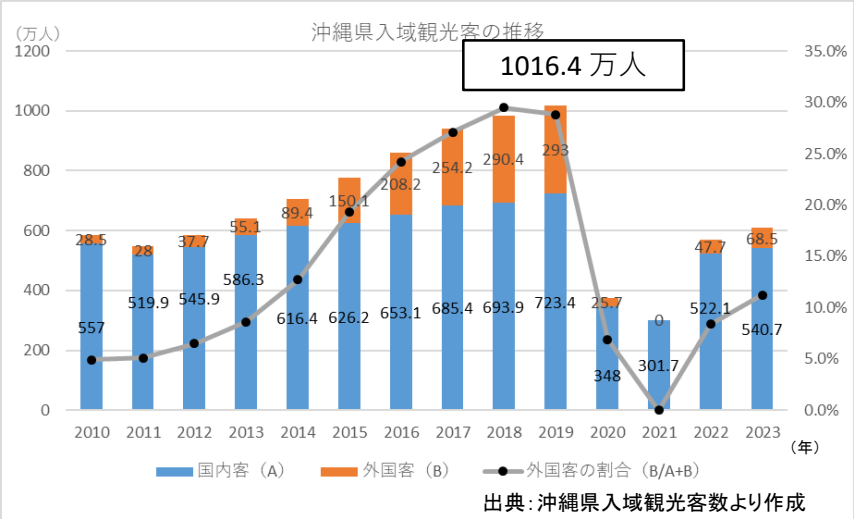
# 人口動態と入域観光客数の推移

- 沖縄の人口は、約150万人に増加する中で、石垣、宮古など首都圏等からの転入超過で人口増。同時に、本島北部や離島において本島中南部への転出、過疎化が加速(那覇から周辺へのスプロールアウトも発生)。
- また、入域観光客数がこの10年で170%へ増加。運転免許を持たない観光客も増加。

## 市町村別人口の増減 (H27～R2)



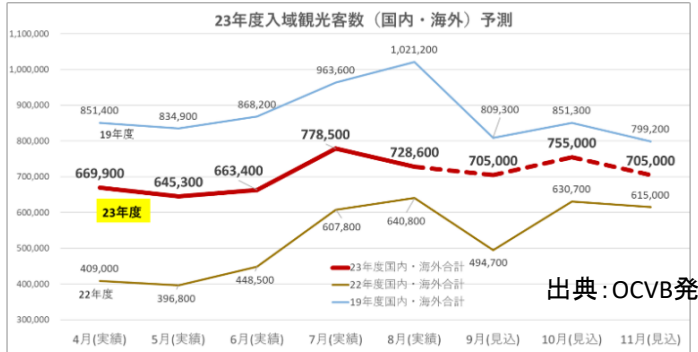
## 入域観光客の推移



### 直近の動き (年度)

	4月(実績)	5月(実績)	6月(実績)	7月(実績)	8月(実績)	9月(実績)	4-9月計	10月(見込)	11月(見込)	9-11月計
23年度国内(空路)	601,700	564,200	577,300	654,900	628,700	590,000	3,616,800	630,000	600,000	1,820,000
23年度国内(海路)	1,400	11,100	8,400	8,700	3,500	5,000	38,100	5,000	2,000	12,000
23年度海外(空路)	60,300	63,400	68,100	80,000	71,600	80,000	423,400	80,000	80,000	240,000
23年度海外(海路)	6,500	6,600	9,600	34,900	24,800	30,000	112,400	40,000	23,000	93,000
23年度国内・海外合計	669,900	645,300	663,400	778,500	728,600	705,000	4,190,700	755,000	705,000	2,165,000
22年度対比(国内・海外)	163.8%	162.6%	147.9%	128.1%	113.7%	142.5%	139.8%	119.7%	114.6%	124.4%
19年度対比(国内・海外)	78.7%	77.3%	76.4%	80.8%	71.3%	87.1%	78.4%	88.7%	88.2%	88.0%

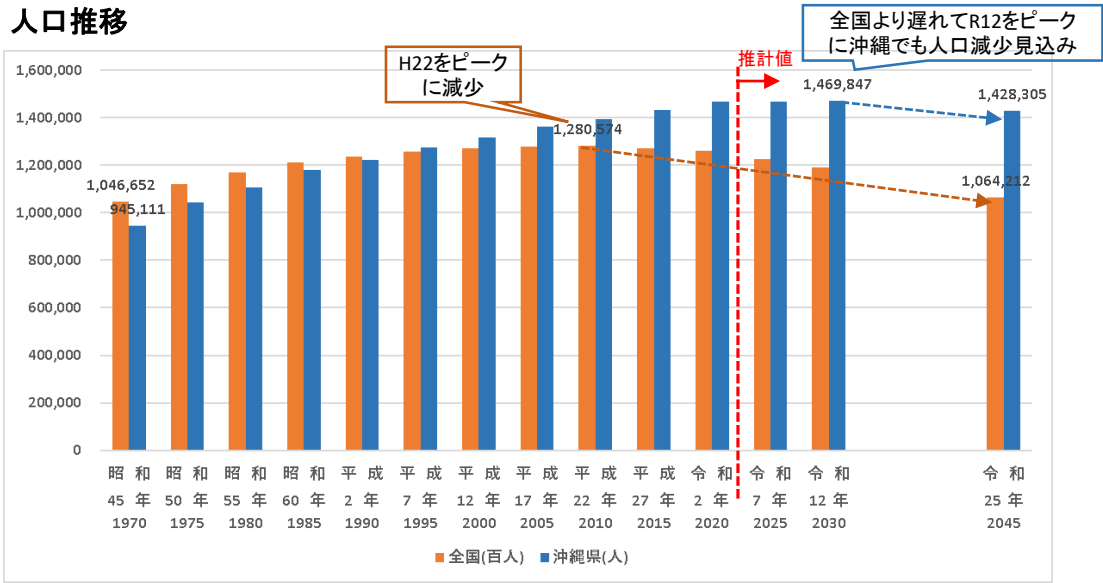
※海路については沖縄の各港で予定されているクルーズ船が全て寄港した場合を想定して算出





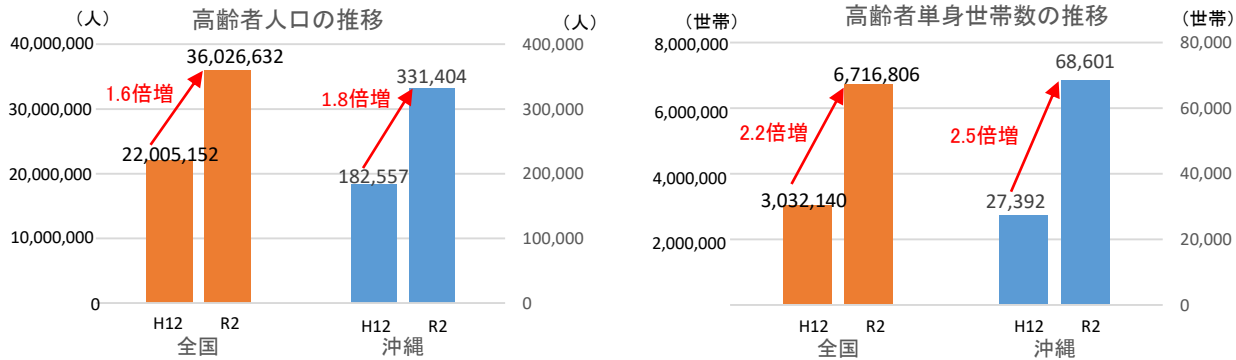
○ そのような中で、沖縄も、他都道府県と同様、高齢化や生産年齢人口の減少が顕著になる見通し。

## 人口推移



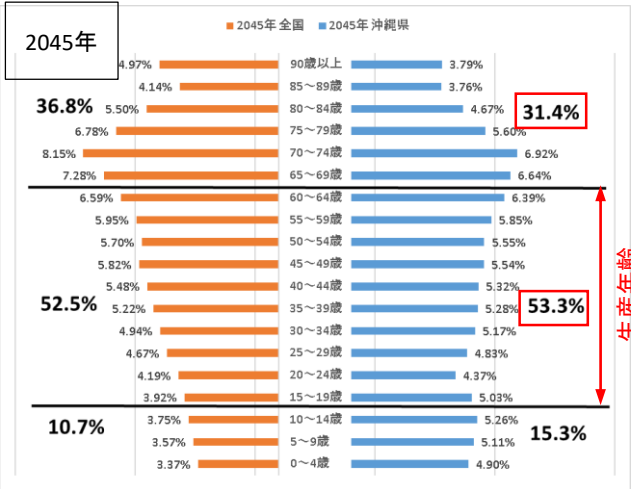
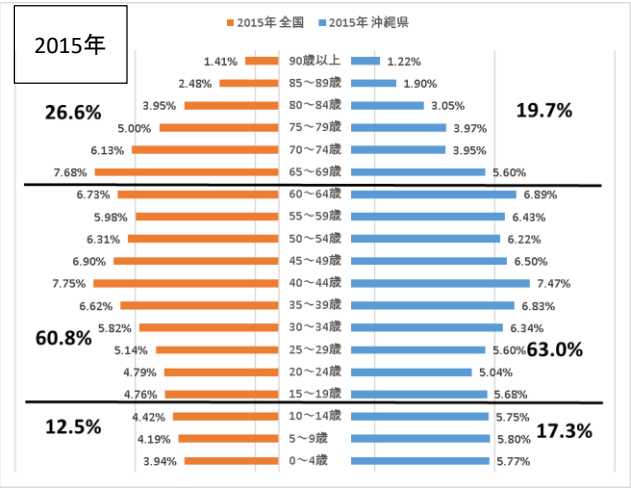
出典：国勢調査、社会保障・人口問題研究所

## 高齢化の状況



出典：国勢調査

## 人口構成割合

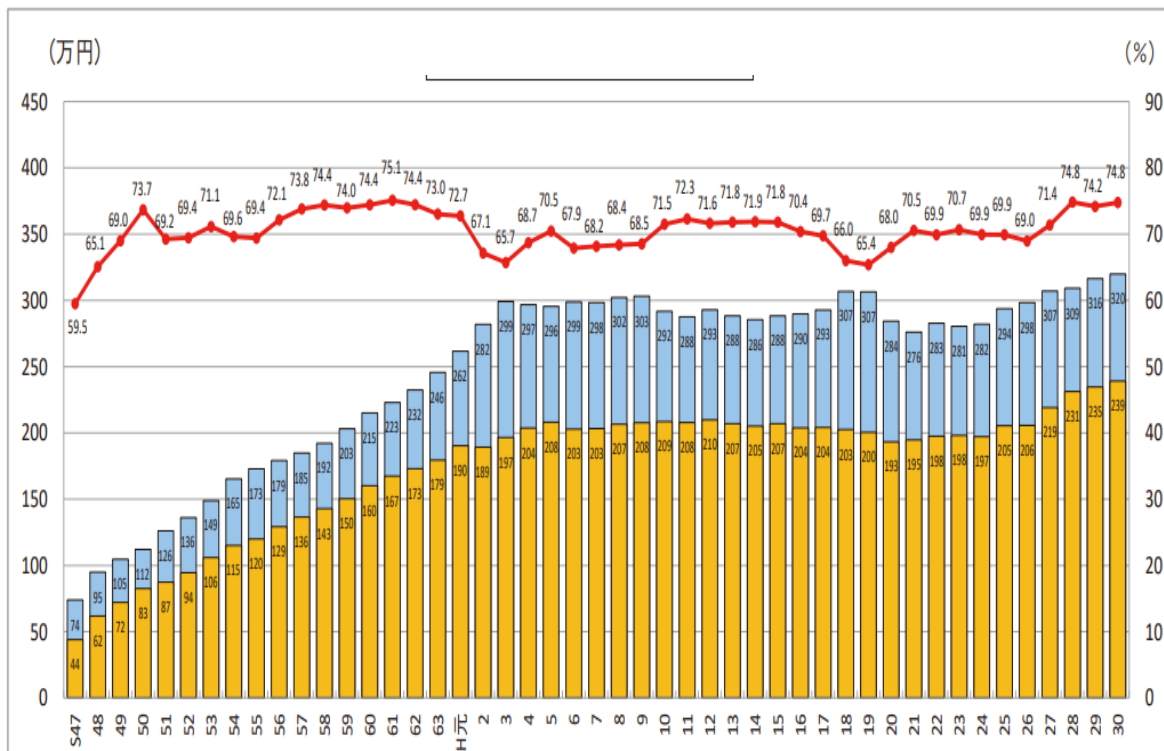


出典：国勢調査 (H27)、社会保障・人口問題研究所 (日本の地域別将来推計人口)



- 平成30年の沖縄の一人当たり県民所得は239万円。過去最高を記録したものの依然として全国最下位。
- 所得分布をみると全国に比べ低い水準に多くの世帯が分布しており、300万円未満の所得の世帯が全体の約50%を占める。

## ■ 一人当たり県（国）民所得

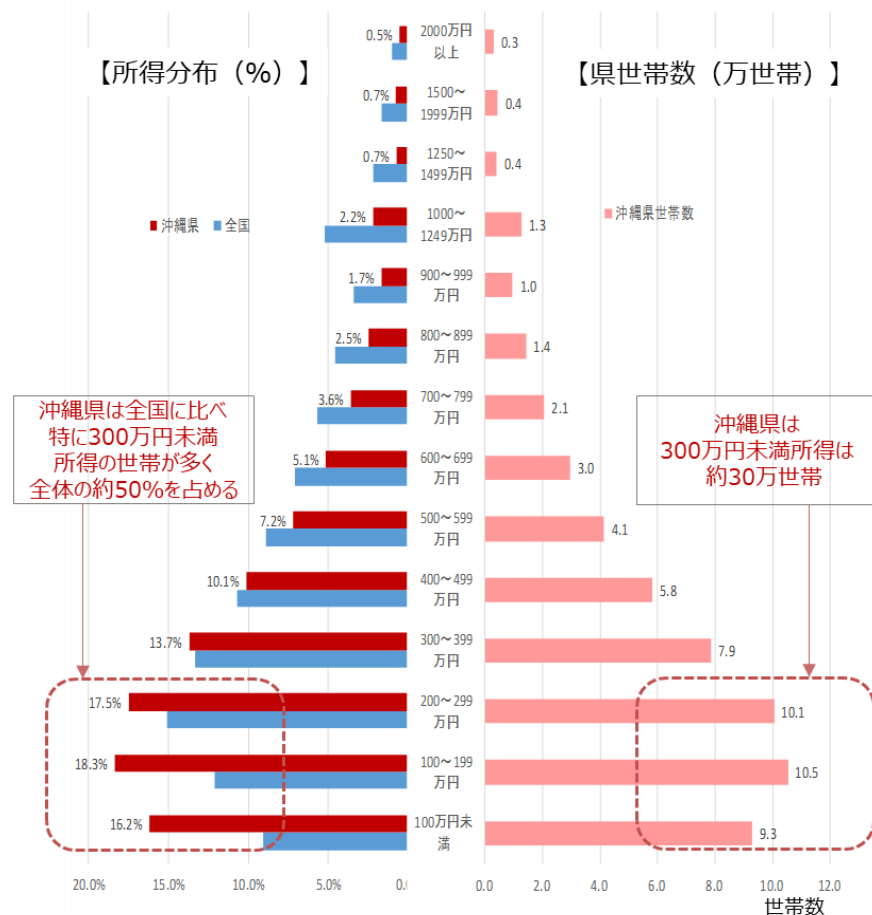


資料：県統計課「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」

(注) 1：「一人当たりの県（国）民所得」は左側目盛り、「所得格差」は右側目盛りによる。

2：所得格差は国民所得=100

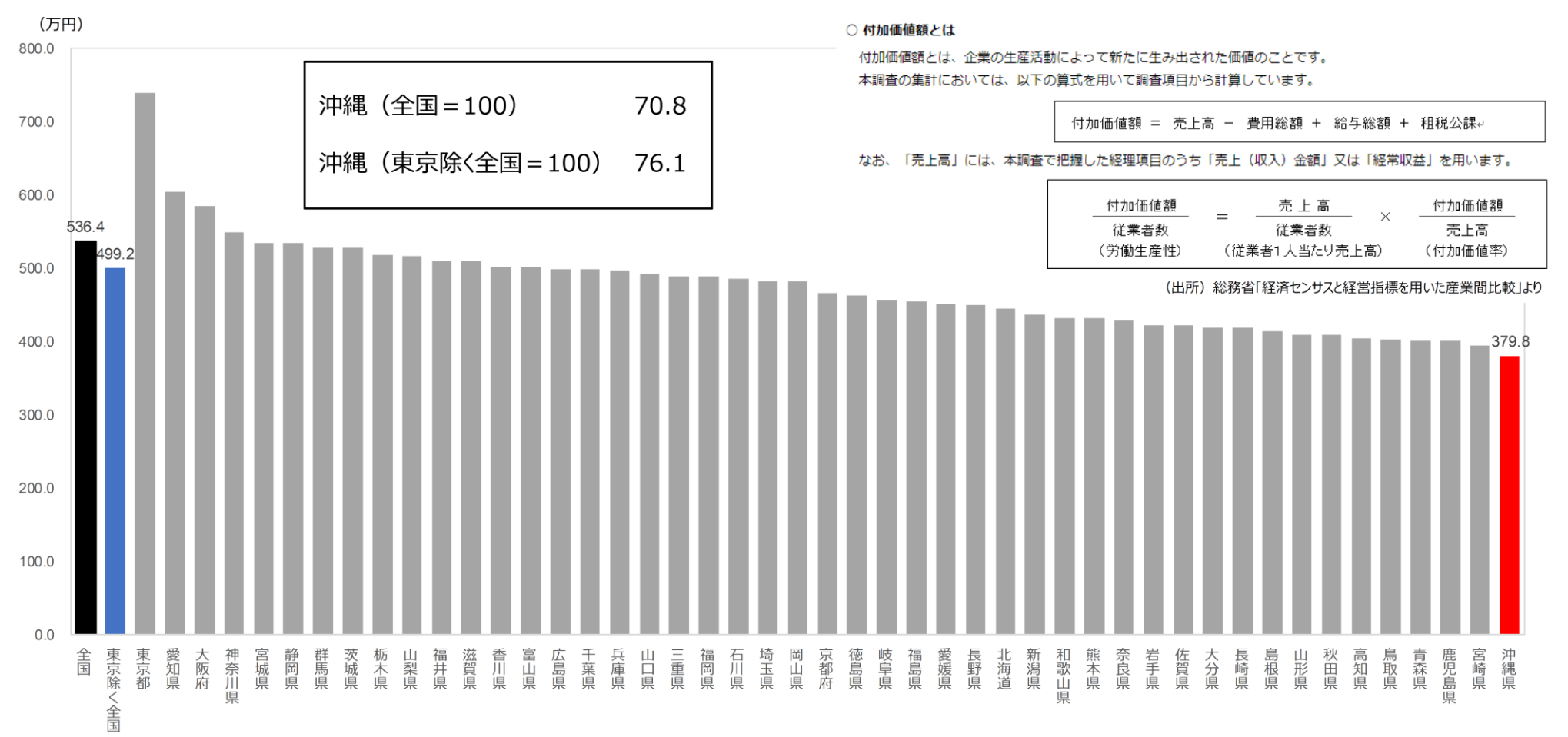
## ■ 沖縄家の所得分布（全国平均との比較）と世帯数



出典：平成29年就業構造基本調査



○労働生産性は都道府県別で最下位。



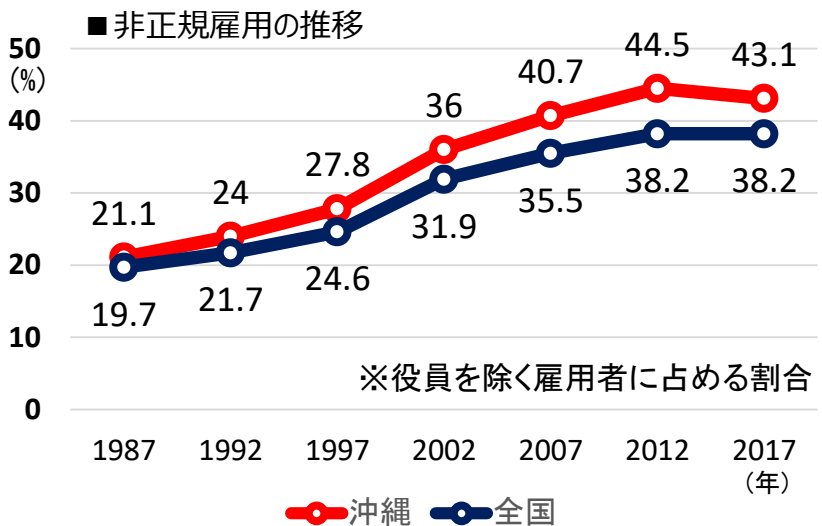
出典：沖縄総合事務局「平成30年度 沖縄における生産性向上に向けた労働生産性分析調査 報告書」



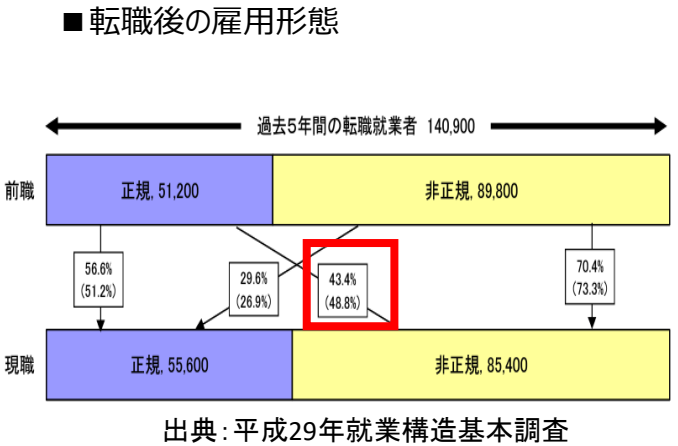
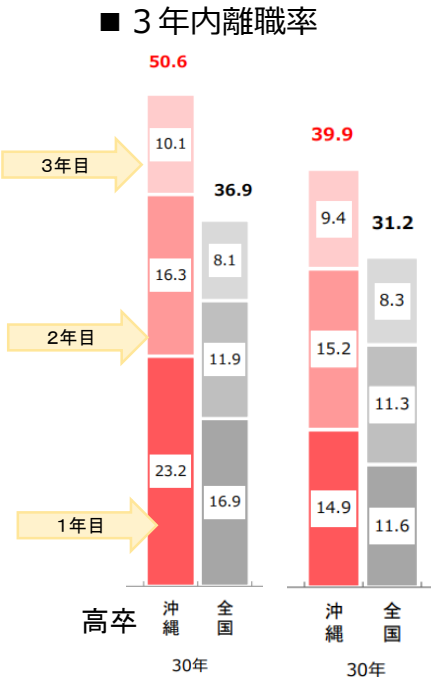
- 全国に比して給与水準が低く、離職率が高い。過去5年間の正規雇用からの転職者のうち、43.4%が非正規雇用への転職。
- 非正規雇用の割合は減少したものの、依然全国に比して高い。時間や家事等との両立などが主な選択理由。

	沖縄	全国
現金給与総額	250,796円／月	319,461円／月
総実労働時間	139.9時間	136.1時間
離職率	2.14%	1.93%

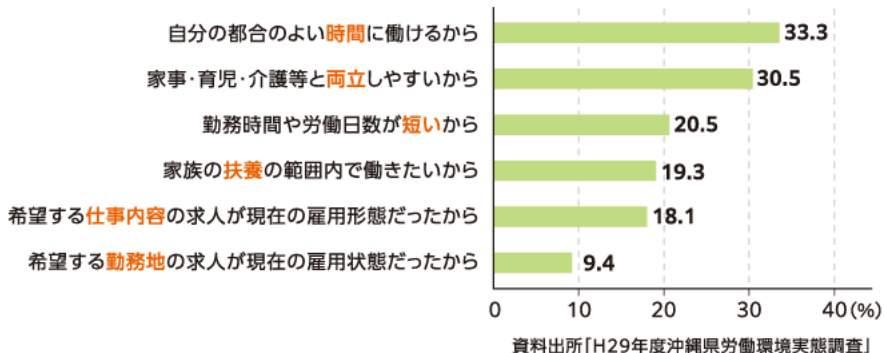
出典：毎月勤労統計（令和3年平均）



出典：平成29年就業構造基本調査



■ 非正規の選択理由

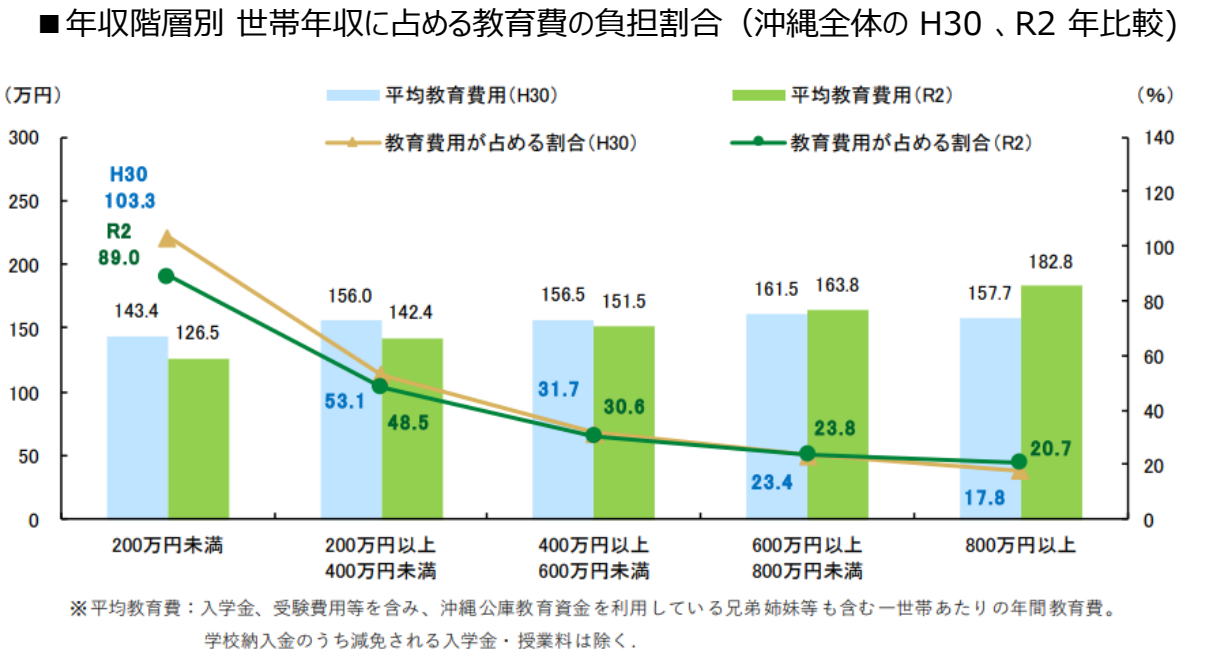




- 沖縄の子供の相対的貧困率は全国と比して高い。その背景には非正規雇用の多さや、母子世帯の多さなどが挙げられる。
- そうした世帯の年収は低く、教育費が大きな負担に(結果、十分な教育機会を得られない可能性も)。

指標	沖縄	全国	順位
子供の相対的貧困率	29.9%	13.5%	—
非正規の職員・従業員率	43.1%	38.2%	1位
母子世帯出現率	2.6%	1.4%	1位
就学援助率	24.8%	14.9%	2位
高校中退率	2.2%	1.4%	1位

進学率	沖縄	全国	順位
高校進学率	97.3%	98.8%	▲1位
大学進学率	39.6%	54.7%	▲1位



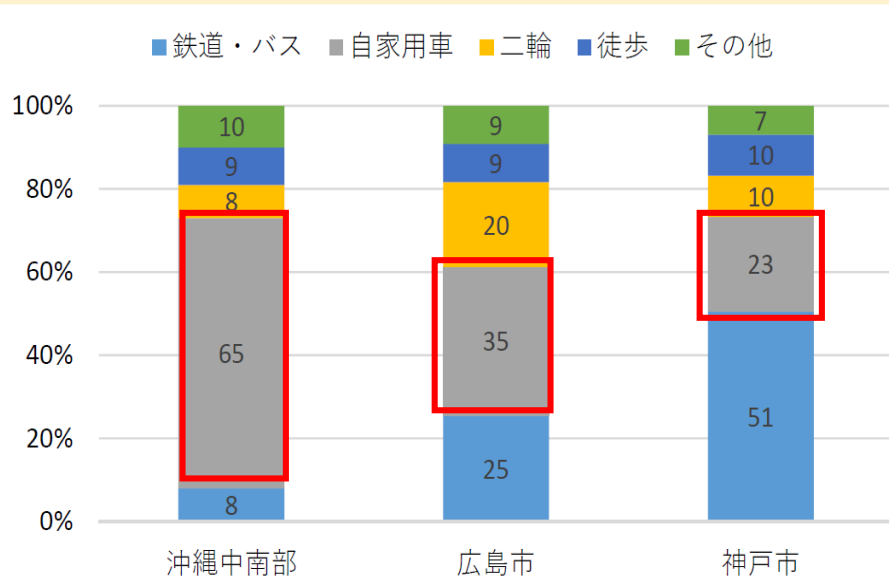
出典:「令和2年度沖縄公庫教育資金利用者調査報告」について

出典: ○ 子供の相対的貧困率(%) (全国: H30 沖縄: H26)  
全国: 「令和元年国民生活基礎調査(厚生労働省)」 沖縄: 「平成27年度沖縄県子どもの貧困実態調査(小中学生等)について(沖縄県)」  
○ 非正規の職員・従業員率(%) (H29) 「平成29年就業構造基本調査(総務省統計局)」  
○ 母子世帯出現率(%) (H27) 「社会・人口統計体系/社会生活統計指標—都道府県の指標—2020(総務省統計局)」より算出  
○ 就学援助率(%) (H30) 「就学援助実施状況等調査(文部科学省)」  
○ 高校中退率(%) (H30) 「児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査結果(平成30年度)(文部科学省)」  
○ 進学率(%) 高校進学率/大学等進学率/専修学校進学率 > (R元.5) 「学校基本調査(文部科学省)」



# 交通渋滞による損失（生産性の低下）

通勤通学時の主な交通手段（公共交通分担率）



出典：令和2年国勢調査結果より作成

## 渋滞損失時間

沖縄県全体 81,446,875人時間／年

（人口一人当たり 約55時間／年）

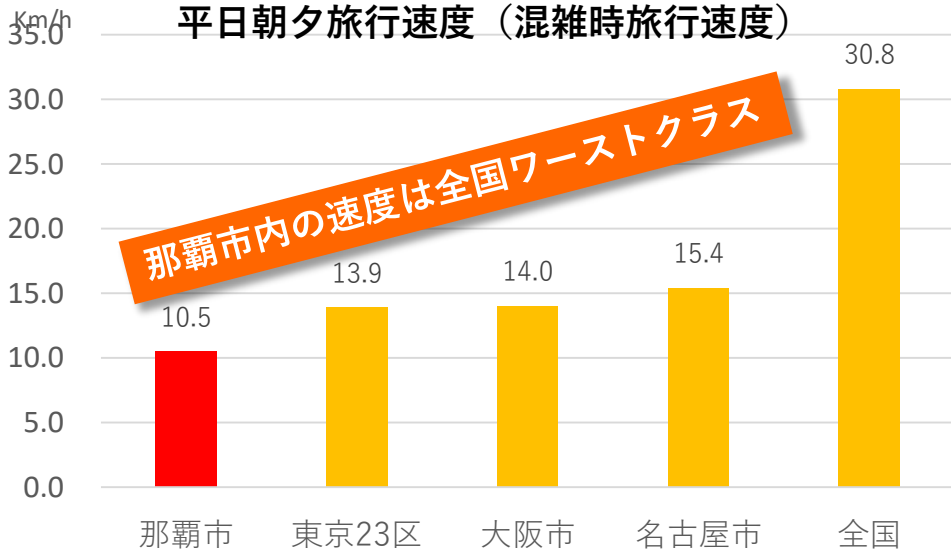
うち本島中南部地域 69,080,192人時間／年

（出典）ETC2.0（2021年1月～12月）データを基に算出

労働力に換算すると、48,515人の労働力（生産年齢人口の5.5%）に相当

（毎月勤労統計調査地方調査（沖縄県）における総実労働時間 139.9時間／月（令和3年平均）を使用）

## 平日朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）



那覇市内の速度は全国ワーストクラス

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査



# (参考) 沖縄本島（宜野湾市～中城村）の断面交通量

■ 沖縄本島の宜野湾市～中城村は、陸地わずか6kmの幅しかなく、南北を縦断する幹線道路の沖縄自動車道（4車線）、直轄国道（国道58号（6車線）、国道58号宜野湾バイパス（4車線）、国道330号（4車線）、国道329号（4車線））、主要地方道的那覇北中城線（2車線）の合計24車線で約23万台／日の交通量となっている。



国道58号

330 T<sub>27</sub> = 37,722台/日

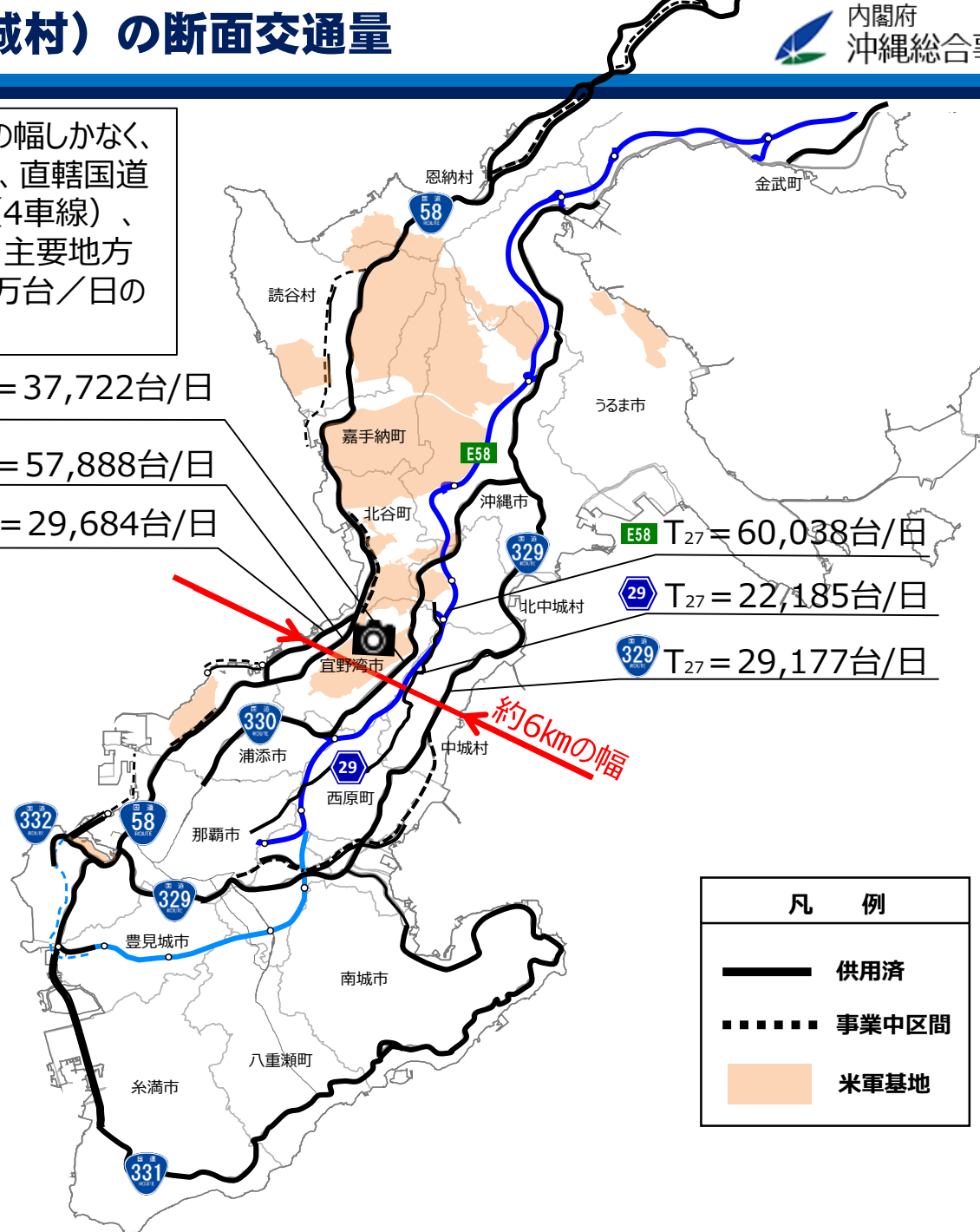
58 T<sub>27</sub> = 57,888台/日

58 T<sub>27</sub> = 29,684台/日

E58 T<sub>27</sub> = 60,038台/日

29 T<sub>27</sub> = 22,185台/日

329 T<sub>27</sub> = 29,177台/日



凡 例	
	供用済
	事業中区間
	米軍基地

路線名	車線数	日交通量
国道58号	6車線	57,888台
国道58号宜野湾バイパス	4車線	29,684台
国道330号	4車線	37,722台
沖縄自動車道	4車線	60,038台
国道329号	4車線	29,177台
主要地方道 那覇北中城線	2車線	22,185台
合計	24車線	236,694台

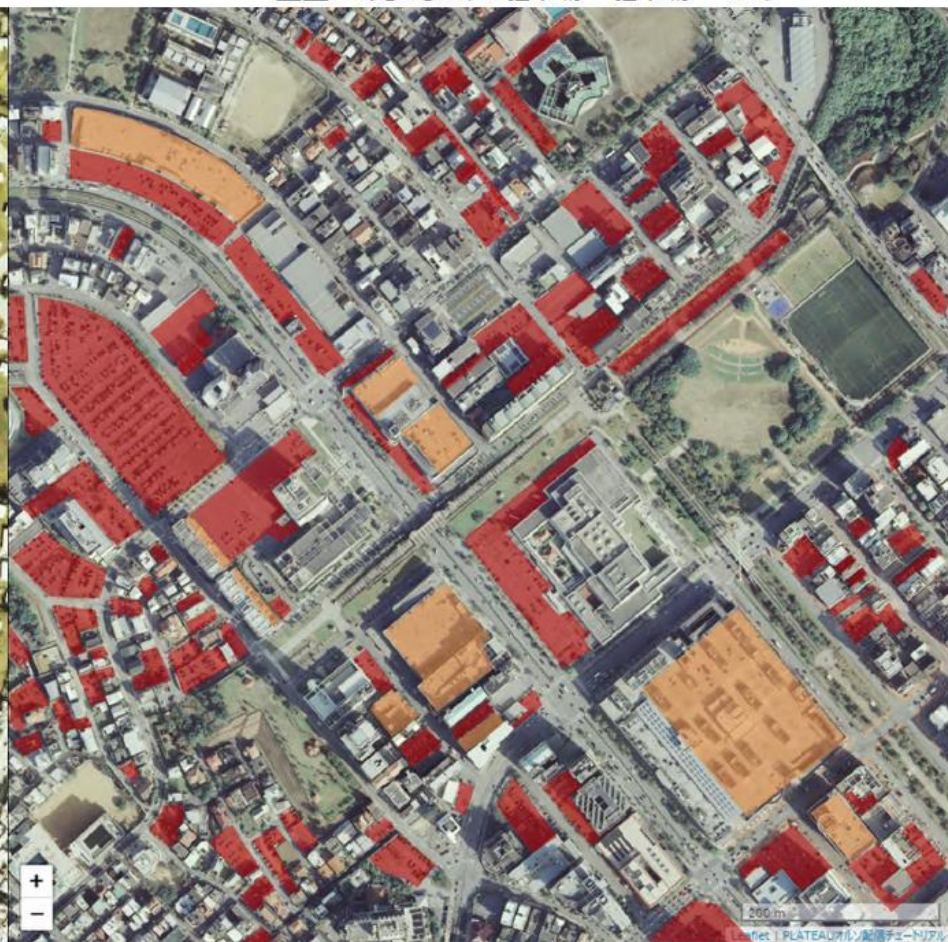


- 住民や旅行者の移動手段の中心が自家用車(レンタカー)。結果、都心部においても、需要にこたえる形で、企業や商業施設なども平面駐車場を設置。
- 効率的な土地利用、まちなみ整備(周遊環境、緑地等)等の観点からは課題も。

復帰直後の現おもろまち

図 那覇市おもろまち周辺の今昔

上空から見えるだけで駐車場・・・駐車場・・・の今



出典：「今昔マップ on the web」<https://ktgis.net/kjmapw/>

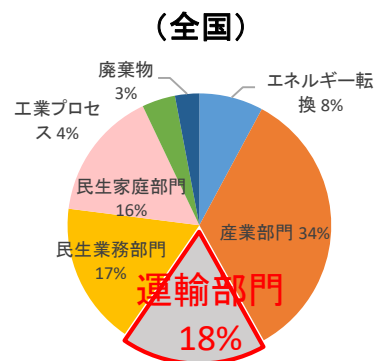
平面駐車利用  
建物屋上駐車利用

※何れも写真上で駐車利用されていると思われる概ねの範囲を事務局で着色したものであり、現時点での実際の土地利用、建物利用とは異なる場合がある。



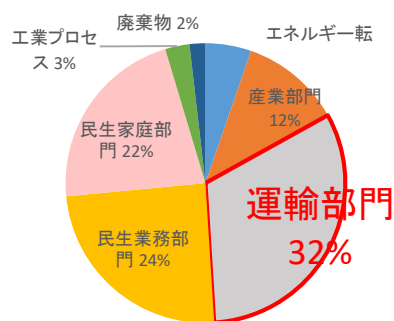
- 沖縄は運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量の割合が最も高く、他部門は削減が進む中で運輸部門は増加傾向にあり、沖縄の脱炭素社会実現に向けた課題
- エネルギーコストという形で、企業や家計にも影響

CO<sub>2</sub>の部門別排出量のシェア



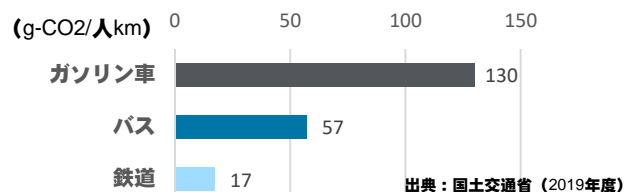
出典：国立環境研究所ウェブサイト  
日本の温室効果ガス排出量データ確報値

(沖縄)

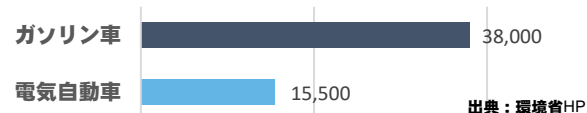


出典：沖縄県環境部

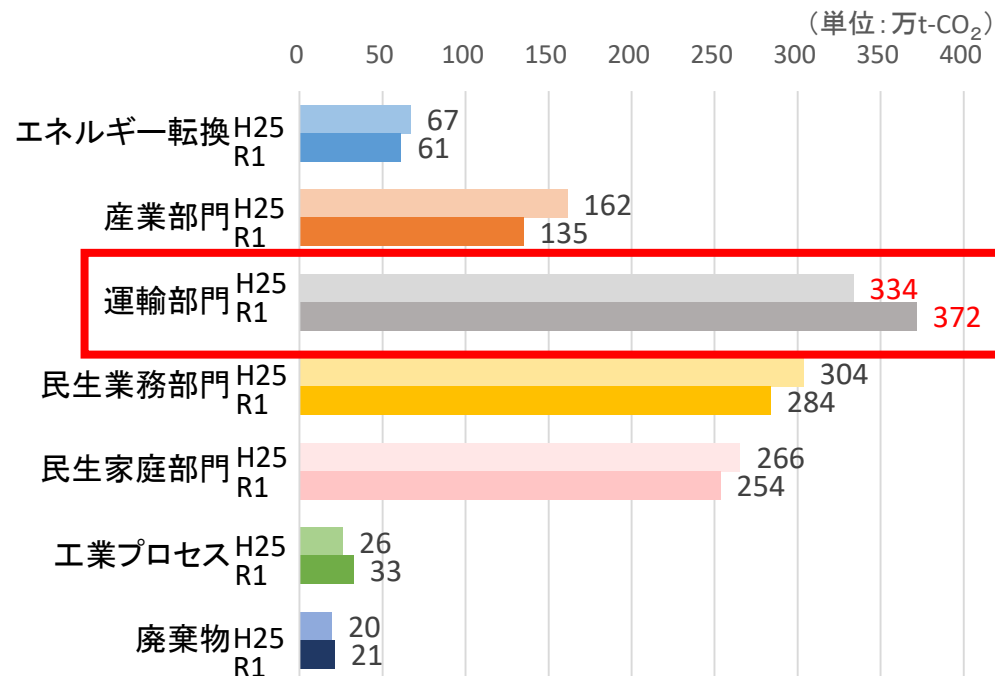
(参考) 輸送量当たりの二酸化炭素排出量



燃料費 (1年あたり5,000km走行した場合)  
(円)



CO<sub>2</sub>の部門別排出量の推移(沖縄県)

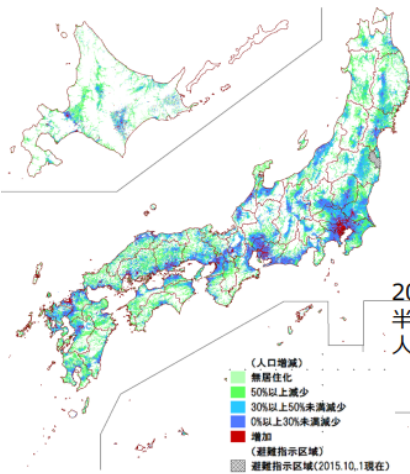


出典：沖縄県環境部



- 地方部を中心に、居住地域における移動に関する不安が高まるなど、地域の移動手段の確保が大きな課題。
- 公共交通事業者は、長期的な人口減やコロナ禍に係るライフスタイルの変化等による利用者減により、サービス水準の維持が困難。

将来の人口増減状況



2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少(2015年対比)

出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」等をもとに国土交通省作成。

居住地域に対する不安(地域別)

公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない

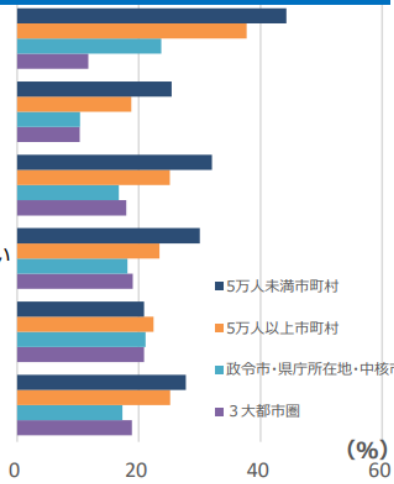
大都市へのアクセスが悪い

徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない

趣味・娯楽など楽しめる場所がない

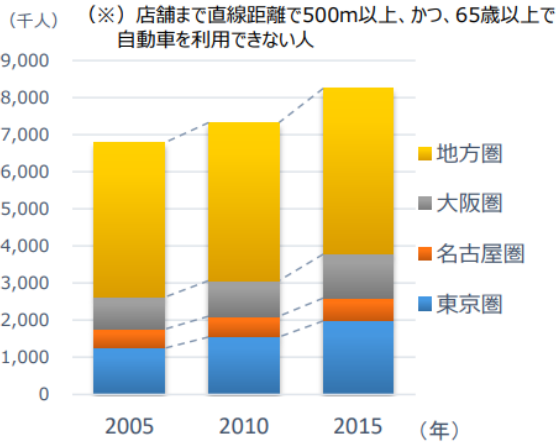
コミュニティが弱く頼れる人がいない

住民の高齢化や減少によりコミュニティの維持が不安



出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

食品アクセス困難人口(※)の推移



出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

3つの共創

官民の共創

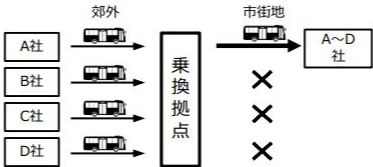
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 → ネットワークの統合 → エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



地域の公共交通リ・デザイン実現会議(国土交通省を中心に関係省庁・有識者で構成)

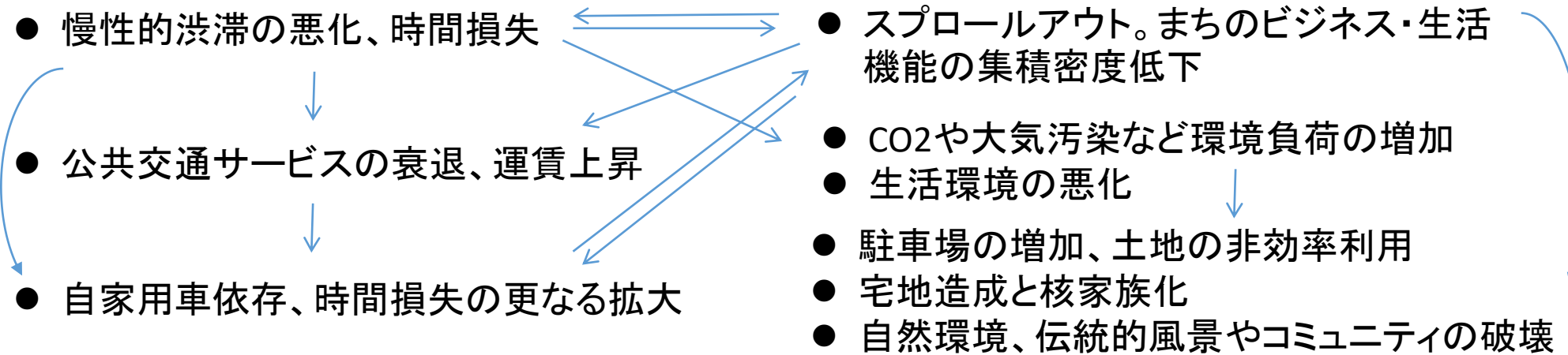
(趣旨・目的)

関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上を促進することにより、地域の公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を一体的に推進する。



# 我々の現代のライフスタイルは、自身の生活や経済、未来の沖縄を良くしているか。

交通は、生産財として、沖縄の経済、環境、社会の好循環に貢献できているか。  
このままでは、むしろ好循環を阻害、悪循環を加速する要因になりえるか。



- 生産性低迷による所得水準の低下
- 所得・可処分所得の圧迫（エネルギーコスト増×労働時間短縮）
- 低所得層でも自家用車が必要に
- 子供や大人の学ぶ機会や質の高い生活を営む権利の喪失
- 貧困層の拡大、貧困の連鎖加速

生活・社会の質の低下

- 働ける時間の減少と人手不足の深刻化
- 生産活動の縮小
- 勤務・居住地の制約
- 移動・輸送コストの増大と稼いだ富の県外流出増大（車両、燃料など）

ビジネスの質の低下

- 訪れる価値・魅力の低下
- 地域文化の喪失
- 遠方への来訪意欲・可能性の低下
- 実質滞在時間短縮
- 地域内消費の低迷

観光の質の低下



# 沖縄のライフスタイルの未来価値から、統合的方策、そして「移動」を考える

- 通勤、送迎、買い物、仕事など、車前提のライフスタイルは深く根付き、戦後の経済成長を支えてきた。一方で、そのライフスタイルが、生活、社会、経済活動の質を低下させ、心豊かで持続可能な経済社会づくりを阻害する要因ともなりつつある。
- 人に会い、モノを運ぶ「移動」は、本来、心豊かで包摂性の高い社会を実現し、1時間・1人あたりの生産額の高い高付加価値型経済を実現するための大切な生産財の一つ。重要な地域共通資産。

## リ・デザインの2本の柱

### 沖縄のありたい姿 (パブリックインボルブメント)

- ✓ インタビューや意見交換会などの対話を通じ、住民や観光客の潜在意識を掘り起こし。
- ✓ 今の需要ではなく、本当に望む生活や旅行の姿を問いかけ、その実現に必要な交通の形を彼ら自身が選択できるよう対話を行う。



(イメージ)

### 沖縄に必要なアクション (ステークホルダーの巻き込み(検討会))

- ✓ 経済界や金融機関などを巻き込み、沖縄の社会課題や企業活動に貢献できる交通の形を議論。
- ✓ 住民や観光客から掘り起こした声も踏まえつつ、必要なアクションを検討していく。

経済

金融

観光

交通

エネルギー

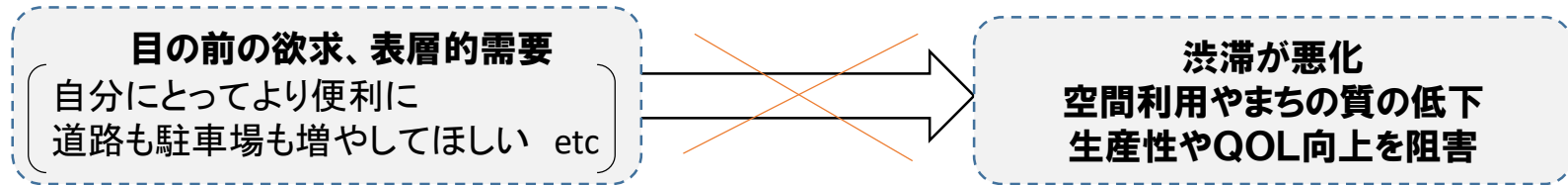
行政

幅広い経済界、住民や観光客、地域のステークホルダーとともに、暮らしや企業活動のあり方、それに貢献するまちや移動のあり方を議論し、トータルでのリ・デザインに取り組む。

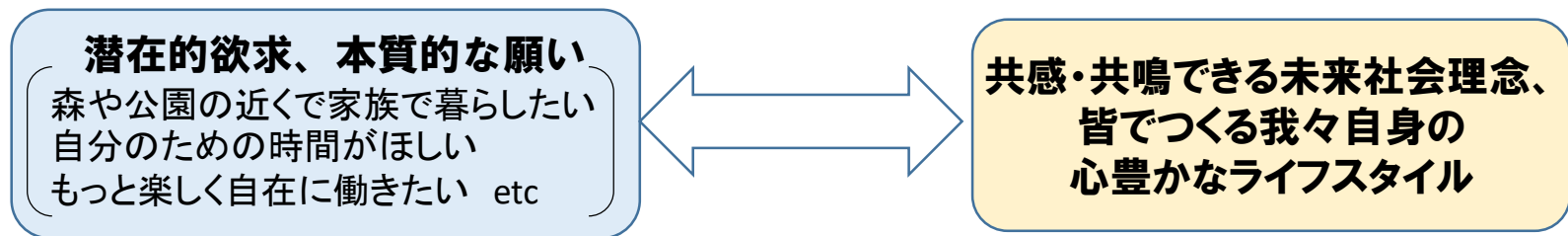


## 幅広いステークホルダーの相互理解醸成、バックキャスティングによる統合的戦略

ただ、目の前の表層的需要に応えても、ライフスタイルは変わらない、社会は良くならない



ステークホルダーとありたい姿を共に考え、  
幅広く互いの考えを共有する。

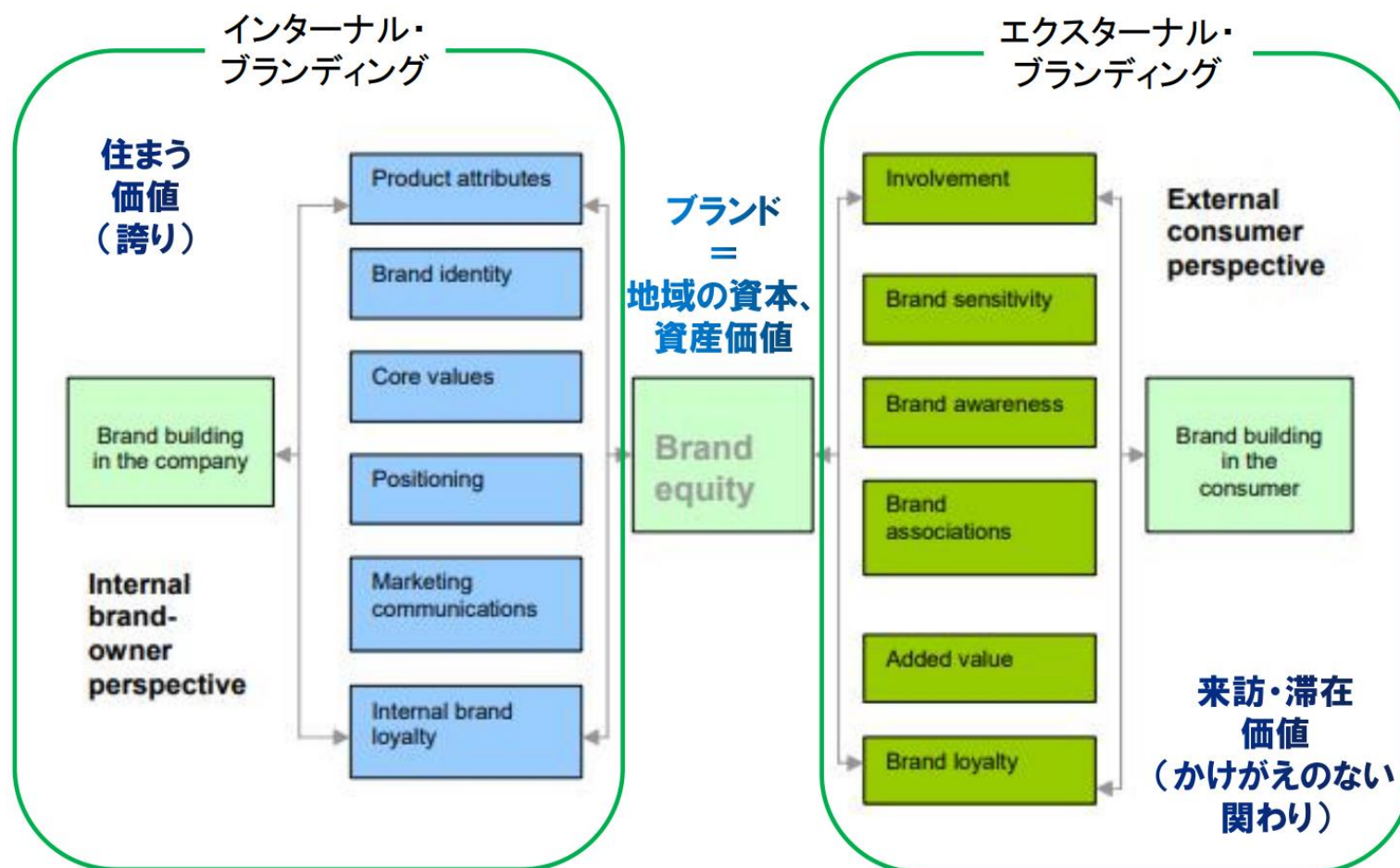


全員の「ありたい姿」から、  
バックキャスティングで統合的な戦略取組を考える。





- その地域に生まれ、住まう固有の価値を実感し、誇りとして生き方に現すから、訪れる人にかげがえのない価値を伝える。
- 失われつつある沖縄らしさ、沖縄に引き継がれた固有の価値を呼び起こし、現代の形として世界に現わしていくことが肝要。また、「訪れる人」とも共鳴しあいながら、そのような価値を更に高め、未来に伝えて行くことが我々の責務。







## SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans)

- 2013年に欧州委員会で示されたコンセプト
- 都市内及び近郊で人々及びビジネスのより良い生活・事業のため必要なモビリティ充実のため設計された戦略的計画であり、
  - ・バックカスティングでの計画策定、
  - ・市民及びステークホルダの参加、
  - ・異なるセクター(運輸、土地利用、環境、経済開発、社会政策、健康、安全及びエネルギー等)間の調整
  - ・評価指標の設定とモニタリングなどの視点が盛り込まれている。

持続可能な都市モビリティ計画の策定と  
実施のためのガイドライン

第2版





## パブリックインボルブメント

### ★第1フェイズ 11月中旬～12月上旬

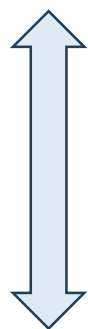
#### 【潜在意識の掘り起こし】

- ✓ 沖縄の社会や交通の現状、このままだと直面する課題を提示
- ✓ 将来の沖縄でどのような生活、旅行がしたいか、ありたい姿を問いかけ

### ★第2フェイズ 1月下旬～2月中旬

#### 【ありたい姿の実現に向けた問いかけ】

- ✓ ありたい姿の実現に必要な交通・まちのイメージについて、選択肢を提示・問いかけ



11月

12月

1月

2月

3月

## 沖縄交通リ・デザイン検討会

### ★第1回 11月2日(今回)

- ✓ 事業の狙いについて
- ✓ PI全体概要、第1フェイズの進め方について

### ★第2回 12月中旬

- ✓ PI第1フェイズの結果共有
- ✓ PI第2フェイズの進め方について

### ★第3回 1月中旬目途

- ✓ PIで示す交通・まちのイメージについて
- ✓ ステークホルダーに期待されるアクションについて
- ✓ 交通環境改善のケーススタディ

### ★第4回 年度内

- ✓ PI第2フェイズの結果共有
- ✓ 住民や地域のステークホルダーの構想段階からの参加による交通サービスデザイン手法について

住民や地域のステークホルダーの構想段階からの参加による交通サービスデザイン手法や、この実践を通して得られた交通・まちのイメージ、ステークホルダーに期待されるアクションを広く共有



○ 今年度の成果を踏まえ、県の地域公共交通計画、都市交通マスタープラン、市町村の交通・まちづくりの計画等とも連携し、リ・デザインに向けた気運醸成などを図りつつ、各主体の取組への後押しをしていく。

○リ・デザインに向けた理解促進、気運醸成  
・パブリックインボルブメントの更なる展開



- ①「自治体」によるリ・デザインの取組支援  
・交通・まちづくり計画策定支援  
・人材育成支援 等
- ②「交通事業者」によるリ・デザインの取組支援  
・データ連携、サービス連携  
サービスデザイン改善（ネットワーク、停留所、運賃設定 等） 等
- ③「企業等（教育、福祉その他公共含む）」によるリ・デザインの取組支援  
・通勤・通学のあり方見直しや、分野を超えたサービス連携 等

生産性の向上や  
CO2排出量削減など  
生活や滞在、ビジネスの  
質の向上に貢献する  
交通・まちづくりを実現  
（新・沖縄21世紀ビジョン  
の実現を後押し）