

高校生から始める沖縄交通リ・デザイン

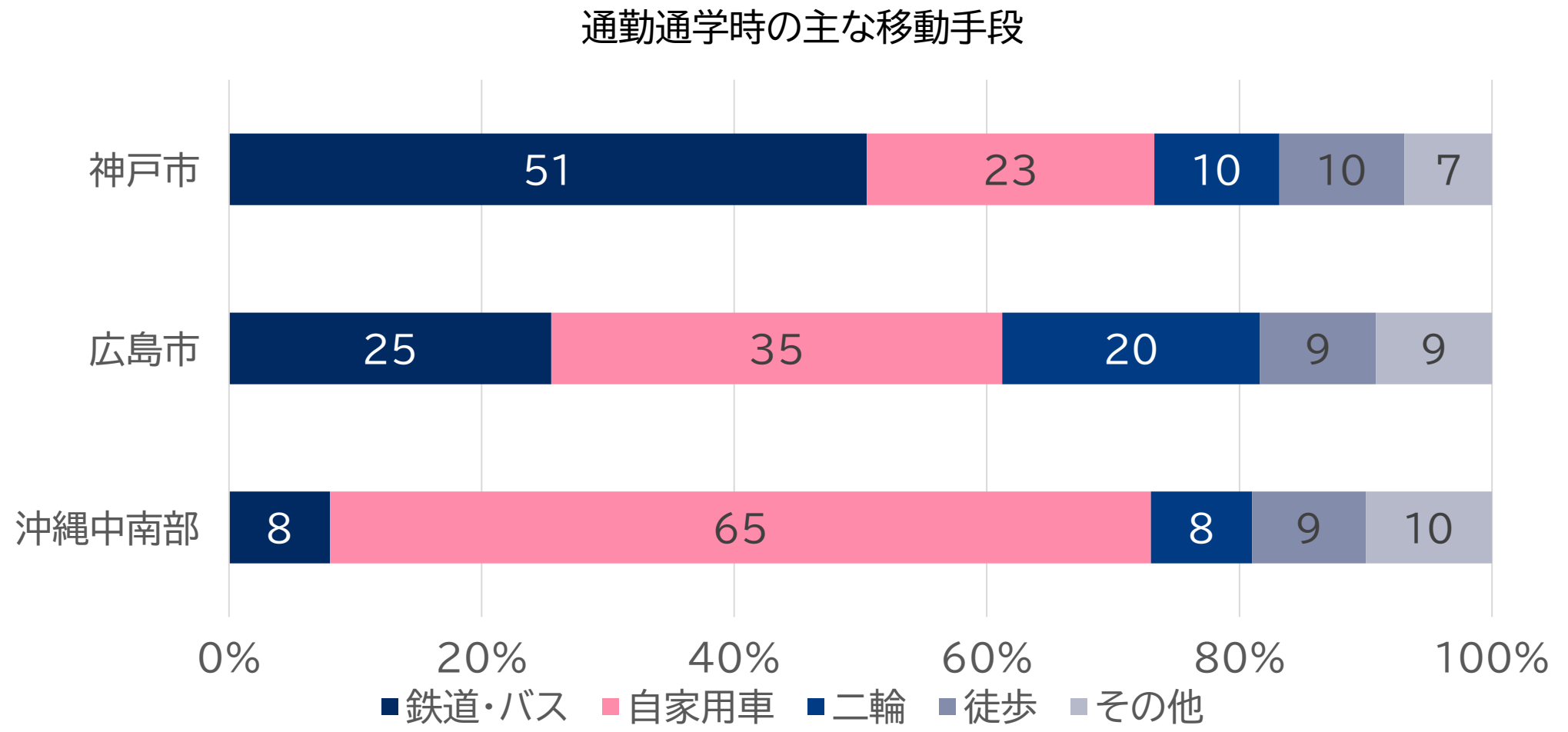
内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

沖縄の交通と課題



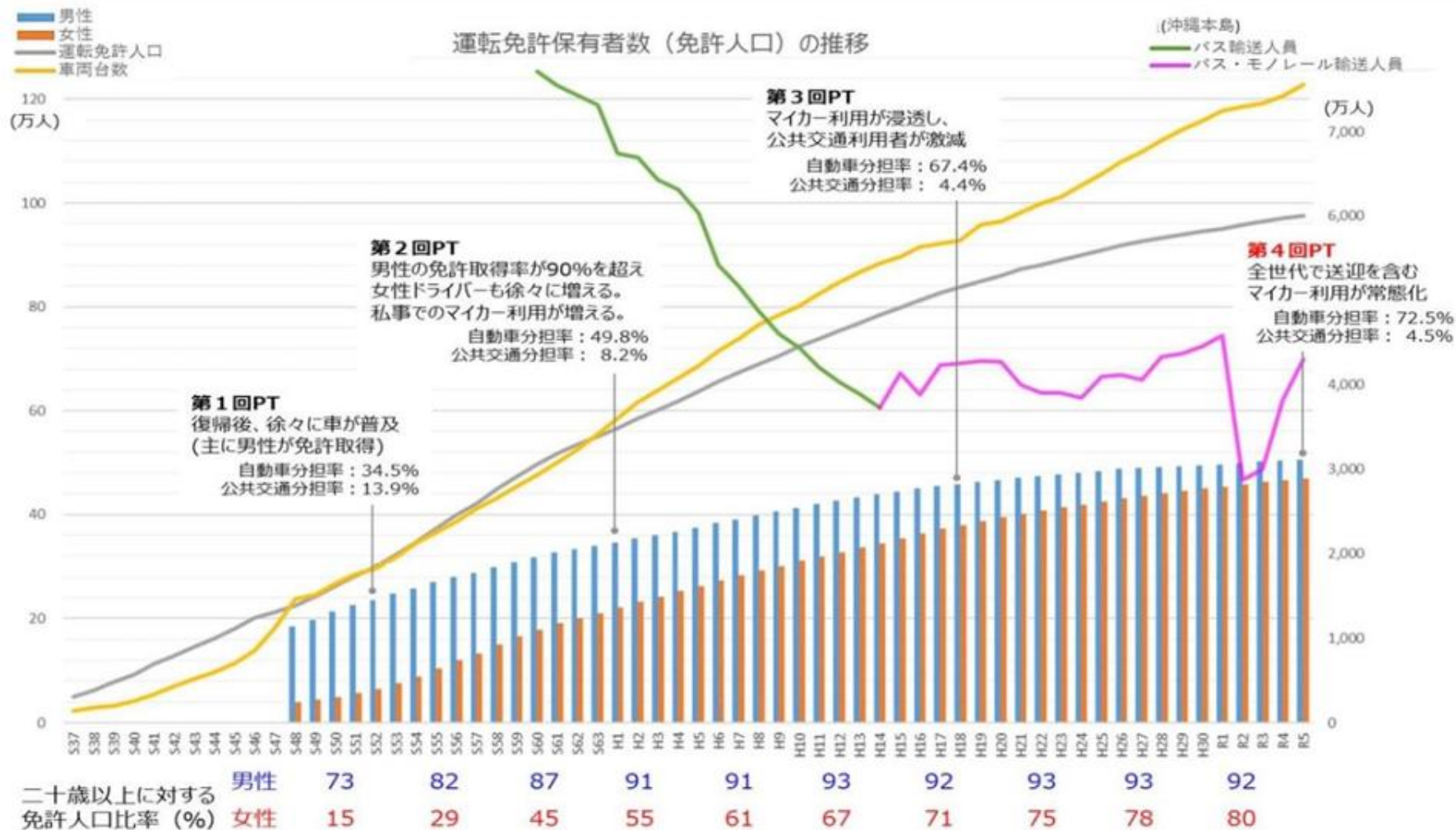
出典：内閣府沖縄総合事務局ホームページ, <https://www.dc.ogb.go.jp/road/index130110.htm>、閲覧日2025年1月17日

- 沖縄中南部では通勤通学時の移動手段の大半が「自家用車」による移動となっている。



免許人口と公共交通利用の推移－第4回PT調査の結果から

- 復帰後、**女性の免許保有者は急速に増加し**、二十歳以上に対する免許人口比率は**80%**となっている。なお、**男性は平成2年頃から90%台で推移**。
- 免許保有者が増加する一方、**公共交通利用者は激減**。近年は**モノレール開業により若干の増加傾向**。

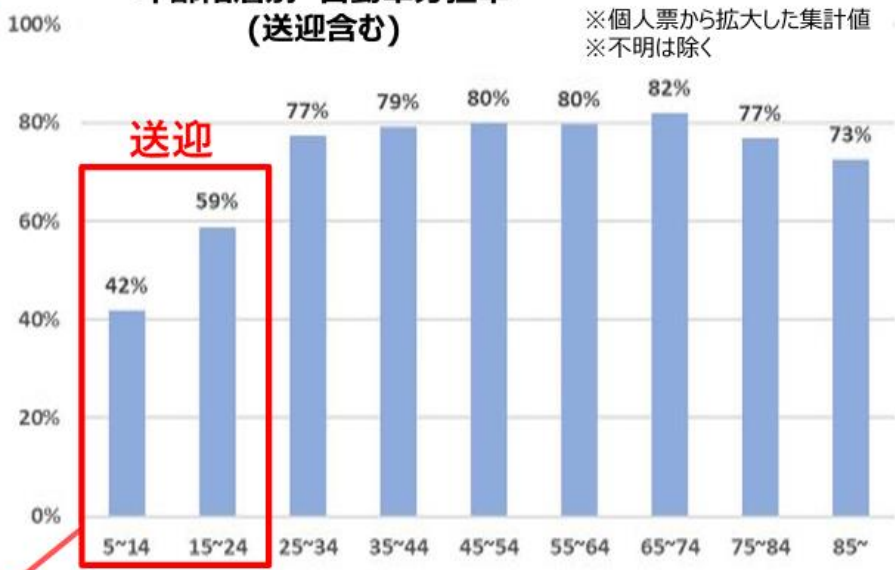


出典：運輸要覧、運輸概況、都市計画・モノレール課HP、沖縄県警察交通白書

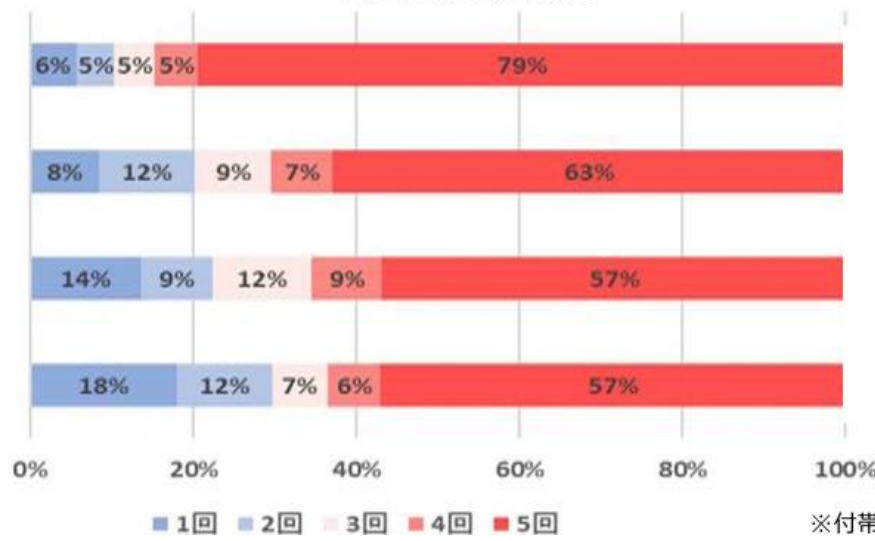
- 自動車分担率を年齢階層別にみると、**25歳以下についても自動車分担率が4割を超えている。**
 - 子供を送迎している世帯のうち、平日に子供を送迎している方の割合は、保育所・幼稚園で約8割、小学校～高校で約6割程度と非常に高く、保護者の負担も大きい。
 - 送迎理由は、**遠い・通勤のついでに加え、中学生までは防犯・安全上の不安、高校では定時性などが見られる。**
- ⇒ 小中学生：学区があり（多くは徒歩自転車の圏内であり）**通学路や見守りなどの環境整備・構築**が必要。
- ⇒ 高校生：授業開始や終了時刻に合う路線バス等**公共交通網や自転車走行空間の整備**が必要。



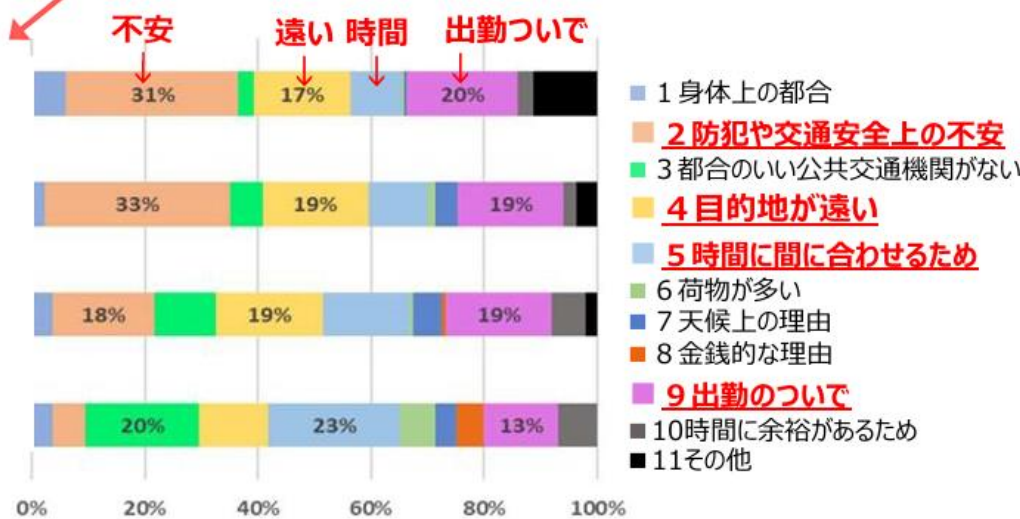
年齢階層別 自動車分担率
(送迎含む)



送迎先別送迎頻度

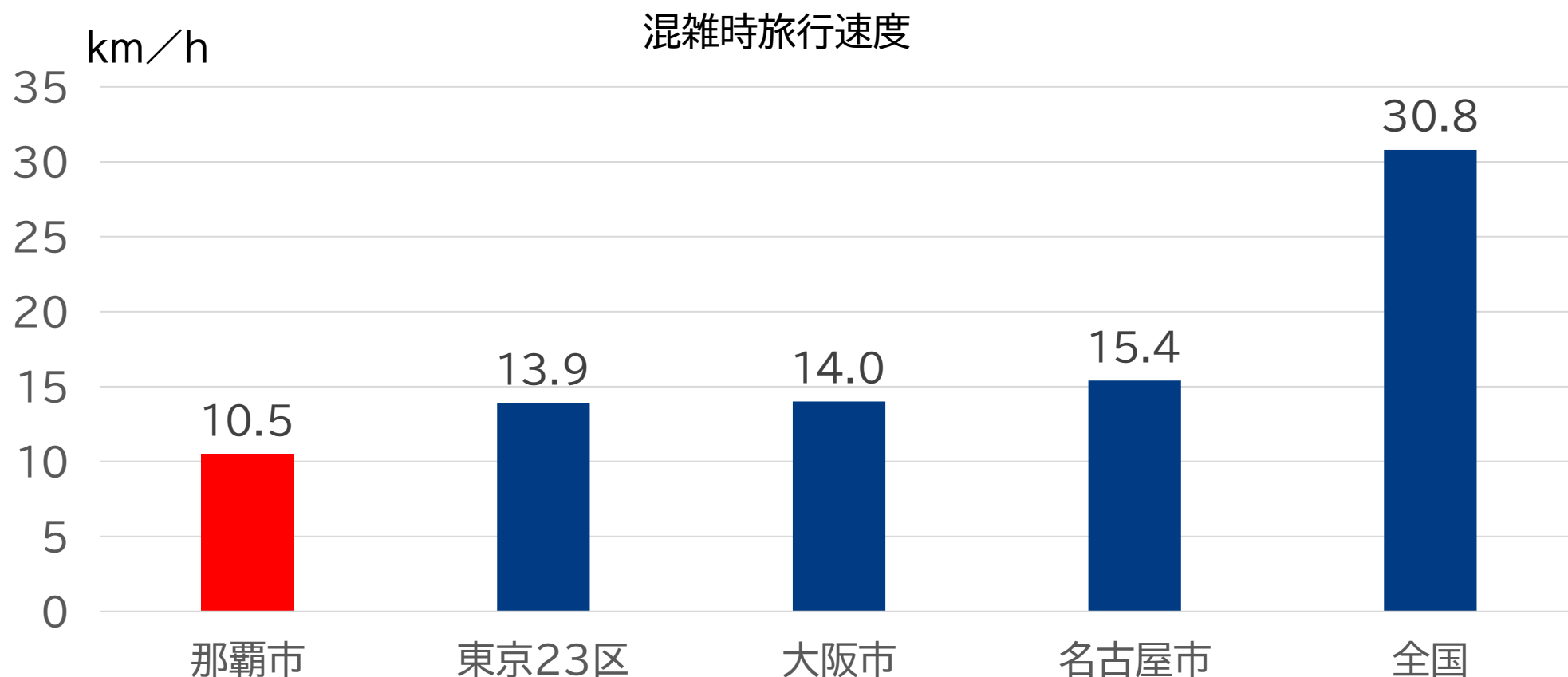


送迎先別送迎理由



※付帯票よりサンプル集計

- 「旅行速度が遅い」 = 「交通集中による渋滞がひどい」と解釈できる。
- 那覇市の混雑時旅行速度は全国と比較し、大幅に低い水準となっている。



乗用車50台



路線バス1台(50人)



富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団

・渋滞や公共交通の縮小がこのまま続くとどうなる・・・？



渋滞がひどい・・・

バスは
廃止や減便...

出所)内閣府沖縄総合事務局, 沖縄地方における渋滞対策の
進め方,
https://www.dc.ogb.go.jp/road/jutai/12th/03_shiryou4.pdf,
2025年1月21日閲覧

お客様各位

令和4年2月1日

系統87番 赤嶺てだこ線 減便およびルート変更に伴う 一部区間廃止のお知らせ

「系統87番 赤嶺てだこ線」につきまして、令和4年5月1日より減便して運行
する事となりました。また、「田原～田原公園前～小禄市営住宅前～赤嶺駅前広場」の
区間を「田原～小禄駅前～赤嶺駅前～高良～与根入口～道の駅豊崎～豊見城営業所」
に変更・延伸し、下記バス停は廃止となりますのでお知らせ致します。

下記バス停をご利用されているお客様には大変ご不便をお掛け致しますが、
何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 変更実施日 : 令和4年5月1日
2. 廃止バス停 : 田原公園前、小禄市営住宅前、赤嶺、赤嶺駅前広場

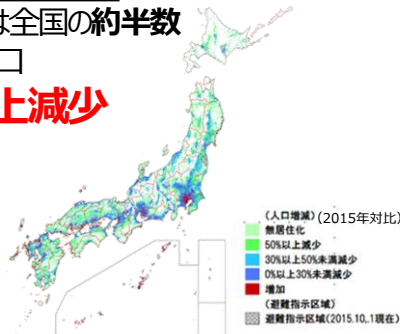
沖縄バス株式会社

出所)沖縄バス株式会社,【お知らせ】系統87番 赤嶺てだこ線
減便およびルート変更に伴う一部区間廃止について,
https://okinawabus.com/wp/ma_news/9145/, 2025年1月21日
閲覧

人口減少や高齢化による免許返納が進展する地方では、買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まっている。

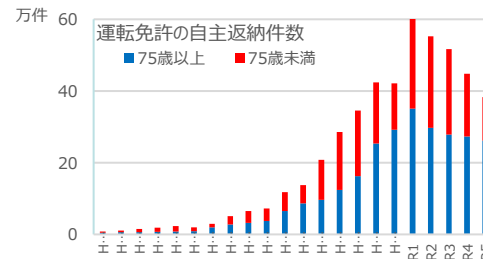
将来の人口減

- ・2050年には全国の約半数の地域で人口50%以上減少



免許返納の進展

- ・令和5年度には、年間約40万件返納。



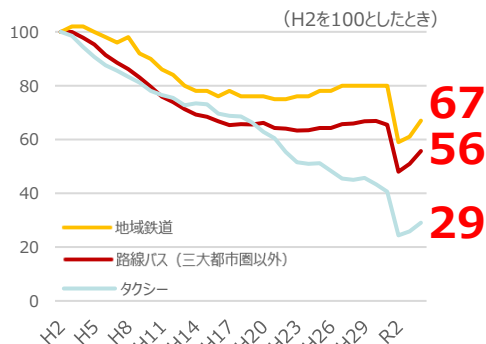
居住地域に対する不安

- ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：約40%
- ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約30%

※国土交通省「平成29年度国民意識調査」より

一方、地域鉄道・路線バスの減便・廃止やバス・タクシー運転者の不足により、地域交通は危機的な状況。

利用者の減少



休廃止する路線の増加

- 【鉄軌道】計625.1km、18の路線が廃止
- 【乗合バス】計23,193kmの路線が廃止

(2008年度→2023年度の対比)

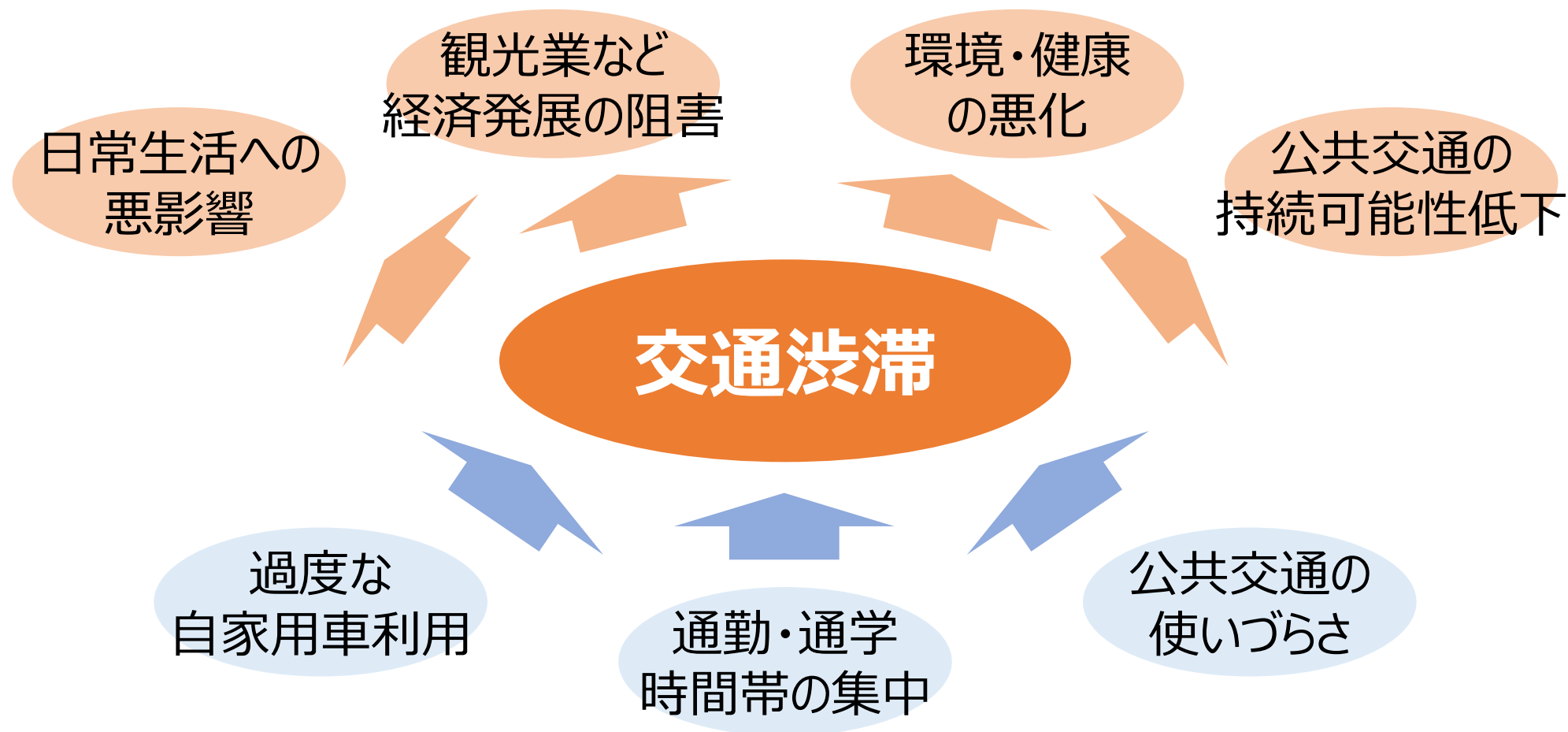
運転手の不足

- 【乗合バス】約12%減少
- 【タクシー】約18%減少

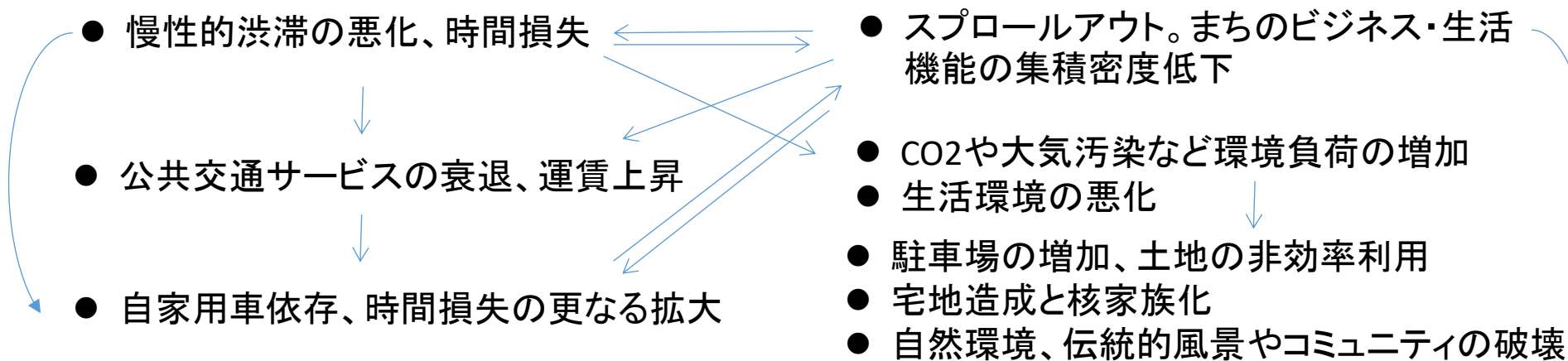
(2019年度→2022年度の対比)

日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

- 自家用車の利用を少なくするような「ライフスタイルの転換」を体験し、その結果を広く共有することで、みんなで取り組みを始めるきっかけをつくる



- 沖縄では、過度な自家用車依存が常態化し、都市部の「交通渋滞」と地方部の「交通空白」が並行して進行。
- 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

- 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。

り・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 (県民運動推進会議)

- ✓ 経済界や金融機関などを巻き込み、企業や個人の行動変容と利便性の高い交通ネットワークの構築を一体的に進める体制を構築。
- ✓ DXやGXも念頭に、移動の質の向上、生産性向上、都市の付加価値向上、エネルギーの安定供給、域内好循環等につなげる。

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、トータルでのり・デザインに取り組む。

- 行政が作成した計画を住民に説明 → 住民に納得・理解してもらう から
- 行政と住民が協働で(一緒)に作る計画へ → PI(パブリックインボルブメント)

フェーズ4: 施策の実施及びモニタリング

施策・関連行動の実施後、体系的なモニタリング、評価、市民や関係者のコミュニケーションを図る

フェーズ1: 準備及び分析

政策立案者がSUMPを作成することを明示



LRT導入による都心の活性化
(フランス、プレスト市、国政研撮影)



観光と地域輸送を両立するスイスの私鉄
(スイス、エーグル市、国政研撮影)

フェーズ3: 施策策定

合意した目的・目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化

フェーズ2: 戦略立案

市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義

出典 SUMPガイドライン第2版 Ruprecht Consult (2019)

出所:「地方都市圏におけるモード横断的な公共交通の財務と運営に関する調査研究(最終報告)」, 国土政策研究所, 2024, 3.29

フランス、スイスともに地域住民が参加する社会的合意形成の仕組みが導入されている。

沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言

～高付加価値経済と持続的な発展に貢献する交通を目指して～

交通や都市は、人々の暮らしや余暇、地域の経済活動を支え、持続可能な発展の基盤となるものです。これまで、沖縄では、自家用車を前提としたライフスタイルとともに、経済成長を実現してきました。しかしながら、慢性的な交通渋滞により、那覇市内の旅行速度は日本ワーストクラスであり、沖縄県全体では労働力に換算すると生産年齢人口の約6%相当が失われています。また、著しく低い公共交通の分担率に伴う地球や地域の環境の悪化、二次交通の利便性の低さによる観光客の沖縄離れなど、このままでは、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下につながることも懸念されます。

このような認識のもと、わたしたちは、沖縄に暮らす住民はもとより、経済・金融・エネルギー・観光・教育・交通・都市といった多様な主体も一体となって、「沖縄のありたい姿」の実現に向け、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、沖縄の交通や都市のリ・デザイン(再構築)に取り組む続けることをここに宣言します。

一、 沖縄の将来は、わたしたち沖縄に住まう人々のもの。そのことを強く自覚し、社会の変化にも対応しながら、住む人と訪れる人の誰もが満たされ、世界に開かれた「沖縄のありたい姿」を、わたしたちみんなで構想し、描いていきます。

一、 移動・行動の変容を通じて人々のライフスタイルを転換し、より健康的で充実した生活を実現するとともに、持続可能なビジネスを創出し、労働生産性を高め、暮らしとビジネスの好循環の実現に向け行動します。まずは、令和6年9月の沖縄バス無料デーを端緒として、わたしたちの各々が率先して、在宅勤務やノーマイカー通勤等の自家用車中心の生活からの脱却に向けた行動に継続して取り組みます。沖縄に住むわたしたちがオーナーシップと決意を持って、沖縄らしい自由でのびのびとした豊かな生き方を自ら実践し、訪れる人々にもその価値を広めていきます。

一、 まちづくりと一体となった交通拠点の整備や新たな公共交通システムの導入の取組と併せて、デジタル技術の活用、移動のあり方の再編、事業者や分野を超えた連携も含めて、利用者の目線に立って、今ある交通リソースのポテンシャルを最大限に引き出します。ライフスタイルの転換と持続可能なビジネスの創出の好循環を支え、沖縄の高付加価値経済の発展を促し、人々の暮らしに根差した社会共通資本として、「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」交通の空白やストレスなく、効率的に移動できる環境の創出に向け取り組みます。

高校生のみなさんとやりたいこと (令和6年度の首里高校を例に)

- ・ 12月に実施したワークショップでは、「沖縄の理想の未来」と、「そのために私たちは何ができるか」について、意見を出し合いました。

テーマ①

- ・ 自分にとって、沖縄の未来にとって、どのような「理想の未来」が実現するとよいですか？
- ・ また、そのために誰が何をすることが必要になりますか？

テーマ②

- ・ テーマ①で議論した「未来」に向かって、自分ならどんなことができますか？
- ・ それは自分ですぐにできそうですか？それとも誰かの協力が必要ですか？

・テーマ①「沖縄の理想の未来」

自由な移動

事故が少なく
安心して移動できる

みんながスムーズに
移動できる

渋滞がなく
時間的余裕がある

車がなくても
生活できる

公共交通が
持続する

観光・経済

観光客が
観光しやすい

沖縄の経済が
発展していく

環境

地球温暖化が
進行しない

空気がきれい

・テーマ②「理想の未来のために私たちは何ができるか」

すぐにできること

送迎してもらうのを
やめる

公共交通を使う

休日も公共交通で
移動する

バスの位置が
見られるアプリを
広める

友達も誘って
みんなで乗る

徒歩や自転車で
通学する

時間をずらして
通学する

誰かの協力があること

スクールバスがあれば
それで通学する

リモート授業で
通学を不要にする

- ・ワークショップで出た意見をもとに、今すぐに実践できるメニューとして下の4つを選び、首里高1年全体に呼びかけてこれらに取り組みました。

【移動手段の分散】

公共交通を使う
×遅刻の緩和



送迎場所を
変える



徒歩や自転車で
通学する



【時間の分散】

朝8時までに
登校する



- 首里高1年生400人のうち、218人が今回の実証に取り組みました。その中で元々は家族の送迎で通っていた人も79人いました。
- 多いクラスでは、40人中33人も取り組みました。



- 取り組んでみてよかったこととして「朝の時間を有効に使えたこと」、「送迎する親の負担が減ったこと」などの意見が出ました。
- 実証に取り組んだ人のうち96%もの人が、今後も公共交通機関による通学や早い時間の登校等が続けたいと感じています。

取り組んでよかったこと

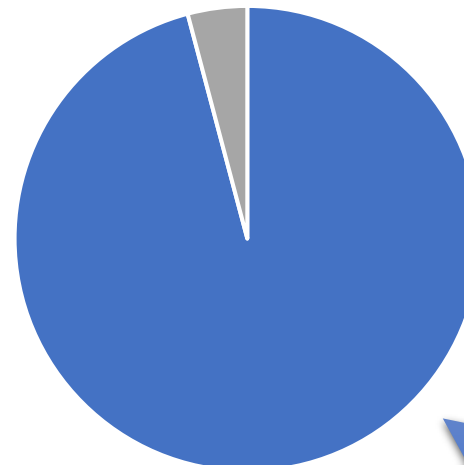
朝の時間を
有効に使えた

友達と過ごす
時間が増えた

送迎する
親の負担が減った

からだを動かす
ことができた

続けたいと思うか



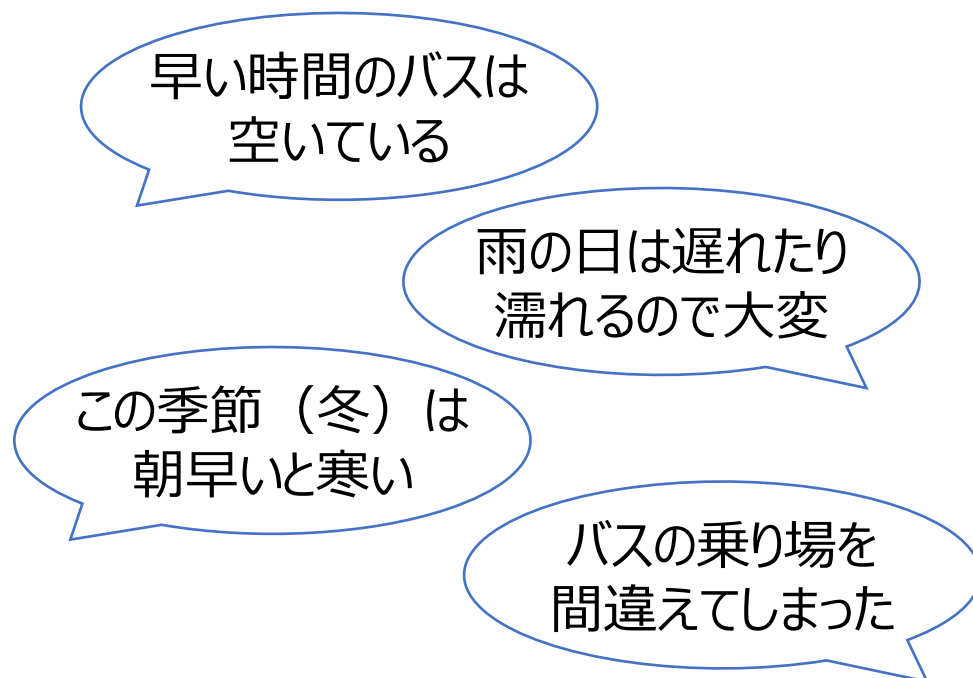
■ 続けたい

■ 続けたくない・
分からない

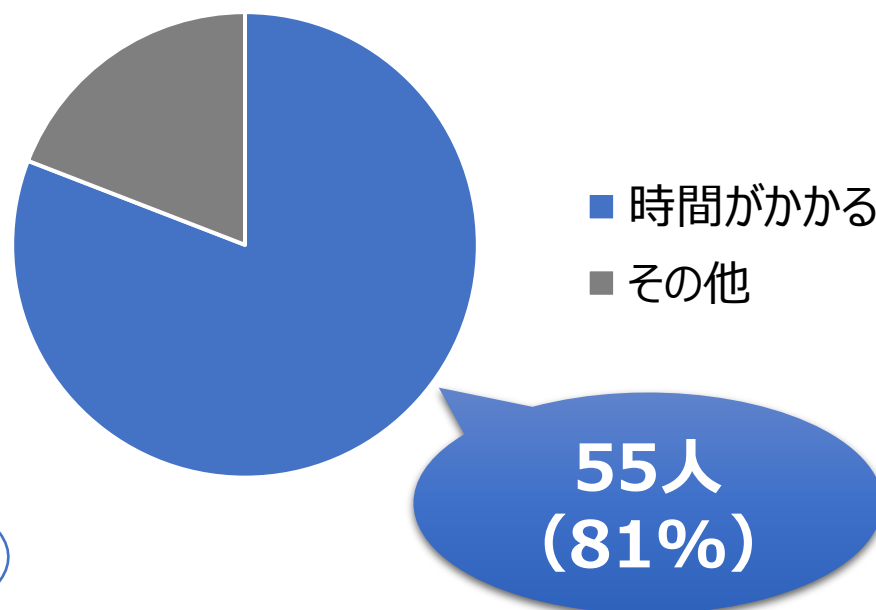
209人
(96%)

- 取り組んでみて分かったこととして、「早い時間のバスは空いている」、「天気や季節によって大変さが変わる」などの意見が出ました。
- また、通学手段を変えなかった人の理由としては、「通学手段の変更によって、通学時間が多くかかってしまうこと」が多いことがわかりました。

取り組んでみて分かったこと



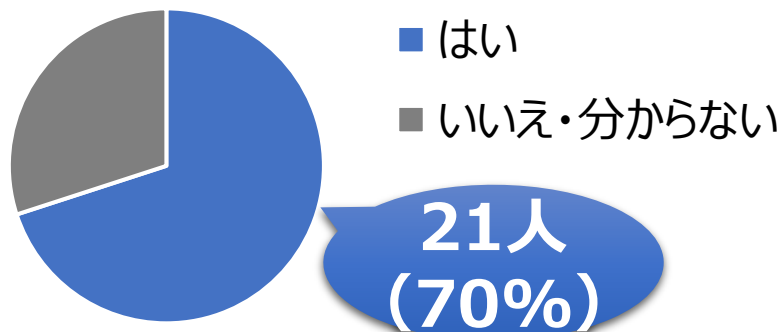
通学手段を変えなかった理由



※ 通学手段を変えなかった人のうちアンケート回答者のみ

- 今回は取り組めなかったものの、機会があれば取り組みたい生徒も多いため、周りに働きかけながら取り組みを広げていきたいと思いました。
- より多くの人々が通学手段の分散や通学時間の分散に主体的に取り組むためには、継続的にこうした機会をつくるとともに、
 - ✓ バスの時間と通学の時間をうまく合わせること
 - ✓ 金銭面を含めた負担を軽減するための工夫
 - ✓ 競争やゲーム的な要素を仕組みに組み込むこと（例：首里高校では「団ポイント」）
 ができるとういと思いました。

機会があれば取り組みたいと思うか



※「移動手段の分散」、「時間の分散」の両方に
取り組まなかった人のうちアンケート回答者のみ

