

沖縄交通リ・デザインについて (昨年度の実施内容、参考資料集)

令和6年8月
沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

内閣府沖縄総合事務局

PI第1フェイズ実施結果報告

実施概要について

■対面インタビューの実施

場所	日程	時間
うるマルシェ	11/16(木)	15:00-19:00
県庁前	11/17(金)	15:00-19:00
南城市役所	11/20(月)	17:00-19:00
那覇空港内 (ブース設置)	11/23(木・祝)	11:00-18:00
	11/24(金)	11:00-15:00
那覇メイン プレイス (ブース設置)	11/24(金)	16:00-18:00
	11/25(土)	11:00-18:00
	11/26(日)	11:00-18:00

多様な方から意見を聴くため、下記の組織、場所でもヒアリング・インタビューを実施

沖縄県立首里高等学校
なんじょう市民大学
那覇地区老人クラブ連合会
NPO法人バリアフリーネットワーク会議
公益社団法人那覇市母子寡婦福祉会
国頭村、大宜味村、東村 (道の駅ゆいゆい国頭、大宜味村喜如嘉集落、 東村道の駅サンライズひがし)



■特設ページの設置

【沖縄総合事務局HPより】

沖縄交通リ・デザインに向けた取組

■パンフレットの活用

■オンラインアンケートの実施

対面インタビュー等で得られた意見を提示し、これに対する考え方などを回答いただく形で幅広く声を収集

【対面インタビュー】

実施場所	日程	回答件数
うるマルシェ	11/16	13件
県庁前	11/17	20件
南城市役所	11/20	10件
那覇空港	11/23,24	42件
那覇メインプレイス	11/24,25,26	58件
東村	12/6	5件
国頭村	12/7	5件
オンライン回答	11/15～12/1	98件
合計7地点※	10日程※	251件

【オンラインアンケート】

実施場所	日程	回答数
オンラインアンケート	12/8～12/11	643件

(内訳: 沖縄県民343件、観光客300件)

【意見交換会】

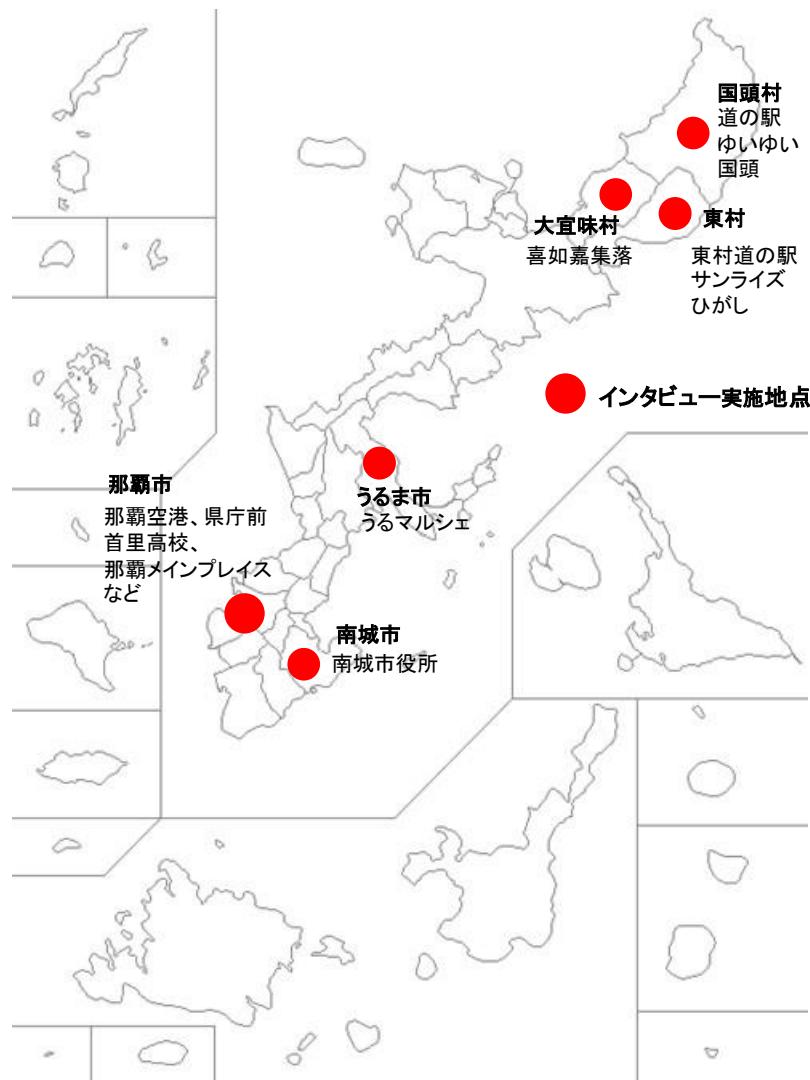
※地点、日程数はオンライン回答含めず

実施場所・参加団体	日程	ステークホルダー
沖縄県立首里高等学校	11/15	学生(高校生)
なんじょう市民大学	11/20	市民
バリアフリーネットワーク会議	11/28	障がい者支援者
那覇地区老人クラブ連合会	12/1	高齢者
大宜味村喜如嘉集落	12/7	市民(北部)
那覇市母子寡婦福祉会	12/14	シングルマザー支援者
合計6地点	6日程	

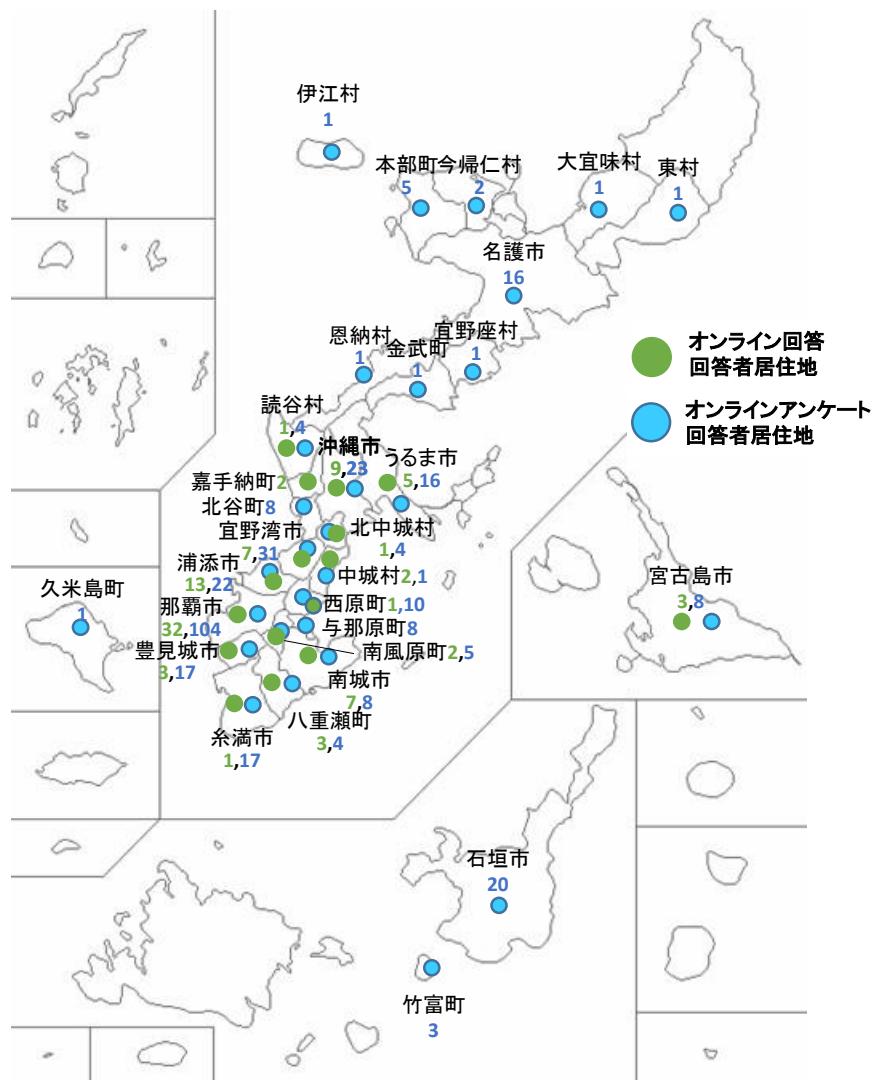
【実施方針の概要】

- 対面インタビューで住民・観光客の皆様との深い対話を通じて課題感やありたい姿を聴取
- 街頭でのインタビューでは集めきれない声も収集すべく、様々なステークホルダーとの意見交換会を実施
- オンラインアンケートを通じて幅広い方からの声を収集

■ インタビュー・意見交換会実施箇所



■ オンラインで回答いただいた方の居住地分布



※緑字はインタビューのオンライン回答者数、青字はオンラインアンケートの回答者数

PI第1フェイズ実施結果報告

得られた声について

【社会のあり方について】

企業活動・働き方について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 働き方については、近隣での勤務や、時短での勤務など、勤務場所や労働時間の制約が生じているとの声が多くあった。 ➢ このため、フレックス等の時間に柔軟な働き方を望む声や、公共交通を利用しやすくなるよう通勤支援を求める声もある。 ➢ ビジネス面では時間損失による生産性の低下やビジネス機会の損失に繋がっているとの声があった。
くらし方について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 移動や送迎による時間損失が家事などの生活面にも影響しているとの声が多くあり、移動中の時間も有効活用したいという声もあった。また、送迎や車の有無によって生活が制限されるといった声もあった。 ➢ 家計への影響については、購入費、駐車場費、ガソリン代などが固定費となり可処分所得が上がらないという声もあった。 ➢ このため、公共交通の利用したくらしを求める声があった一方、これまで通り自家用車を利用したいという声もあった。
まちのあり方について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ まちづくりが車優先になっているのではないかという意見が多かった。 ➢ 特に、買い物について歩いて回れる環境を求める声や、商業施設や子育て施設が駅などの交通結節点の近くにあるとよいという声があった。 ➢ また、歩行、自転車で移動しやすい環境や、もっと公園・緑地が近くにある街を望む声があり、駐車場は車を呼び込み都市の魅力を低下させるといった声もあった。また、地元向けの商店など沖縄らしいくらしが残るまちを望む声もあった。
環境について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 沖縄らしい自然を残してほしいとの声が多く、現在の自家用車社会や運輸部門のCO₂排出量増加を懸念する声もあった。 ➢ このため、電動車などの環境に配慮した移動手段が必要との声があった。
学びについて	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 保護者からは、子供の成長や将来のために友人とともに自立的に通学できる環境を望む声が多く、また、保護者自身の送迎負担を訴える声もあった。 ➢ 学生からは、親の負担なく、自由な課外活動等を行えるよう自ら通学・移動できる環境を求める声があった。 ➢ 一方で、費用負担・安全性・親子のコミュニケーション等の観点から、送迎を望む声もあった。
高齢者について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 健康維持などのためにも外出機会の確保が重要である一方、高齢者が運転を続けるのは安全面から望ましくなく、家族による送迎も家族の負担が大きいため、送迎に頼らず出かけやすい環境を求める声が多くあった。
観光について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 滞在やレンタカーでの移動によって、訪問機会や消費機会を損なっているとの声があった。また、もっと沖縄の自然や文化、くらしなどをゆっくり楽しみたいとの声もあった。 ➢ レンタカーだけでなく公共交通機関やレンタサイクルなど多様な手段で観光を楽しみたいとの声があった。 ➢ また、観光客増加にともなう車の増加を懸念し、地元住民が使いやすく、観光客も活用できる公共交通を望む声が双方からあった。

【交通サービスについての声（※）】

路線・ダイヤ、交通結節について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線に関しては、駅との接続などネットワークの構築を求める声があった。また、地域循環ルートの導入やバスの小型化、バス停の増設などによるきめ細かなサービスを求める声もあった。 ➤ ダイヤに関しては、通勤・通学や帰宅時の需要に合わせた運行を求める声や重複路線のダイヤ効率化を求める声があった。 ➤ バス路線がわかりにくく、路線名称や空港・駅等での表示など、利用者に伝わりやすい表示を求める声があった。 ➤ 複数の交通機関がまとまった結節点を求める声があり、また、結節点にはスーパーや子育て施設など、生活・商業施設を備えるべきなどの声があった。 ➤ また、そうした結節点で乗継の利便性が向上するよう、バス同士や、バスとモノレールのダイヤの調整などを求める声があった。また、パークアンドライドのような自家用車との乗り継ぎの促進や拠点整備を求める声が見られた。
サービスの向上について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 決済に関しては、OKICA導入により利便性が増したとの声もあるものの、住民・観光客双方が使いやすいよう、全国交通ICやクレジットカードなどのさらなる互換性の向上を望む声が多かった。 ➤ 運賃に関しては、通勤通学を支える支援を求める声があった。また、観光用には利便性が高いバスであれば値段をそれほど気にしないとの声もあった。 ➤ その他、バス待ち環境の整備や路線情報の案内等の充実を求める声があった。
新たなサービスの導入について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 小さくても地域を巡回するバスや、乗合タクシーなど、送迎に代わるような近距離の移動サービスの充実を求める声があった。 ➤ モノレールの輸送力強化を求める声のほか、更なる延伸、鉄軌道整備などの声も挙げられていた一方、要する期間やコストの観点から既存のバスの充実を求める声もあった。 ➤ 将来的には自動運転や空飛ぶ車の導入を期待する声もあった。 ➤ このほか、観光客のニーズとして、レンタカー以外の交通手段の充実やレンタカーと公共交通の組み合わせ、それらを活用した観光の促進を望む声あった。

※くらしや旅行のあり方に関する声を伺う中で得られた声

PI第2フェイズ実施結果報告

得られた声について

■対面インタビューの実施

場所	日程	件数
南城市役所 (南城市民フェスタ)	2/4(日)	27
那覇メインプレイス (ブース設置)	2/9(金) 2/10(土)	31
那覇空港内 (ブース設置)	2/12(月・祝)	22
具志川メインシティ	2/21(水)	12

【南城市(南城市民フェスタ)】



【那覇空港】



【那覇メインプレイス】



■HPを通じたオンライン回答

所在地	件数
那覇市、浦添市、宜野湾市、うるま市等にお住いの方々	71

第1フェイズに得られた声から描き出されたありたい姿については、沖縄らしさを守りつつ、生活や観光、経済の質の向上に資する交通を目指すことについて共感の声が寄せられた。

そのための方向性としては、便利な自家用車を今後も利用したいという声や、公共交通の利便性向上が必要という声もあった一方、自身のライフスタイルを含め全員で交通・社会を変える必要があるとの声が多かった。

＜ありたい姿を実現するための方向性に関する声＞

「C: 皆でライフスタイル自体から変えていく」

- ・ハード面だけを整備しても、個人の意識が変わらなければよい変化は生まれないと思う
- ・現状の生活スタイルでは変化しない。自己中心ではなく皆で行動を起こすべき
- ・今のまま座して待つ状態では効率化が図れないし、一方的な働きかけだけでは何も変わってこなかった
- ・バスに乗ったことがないからBの生活が分からない、でもAだと免許返納したときに困るのが分かっている
- ・ライフスタイルが変われば、買い物など生活が近所で完結するまちづくりが出来るし、環境への負荷も減る
- ・行政と民間の間でうまく役割分担ができれば。民間のフットワークの軽さを活用してほしい
- ・ひとりひとりのライフスタイルを変えていくためには、社会皆の取り組みが必要だと思う
- ・市町村や事業者と一緒に変えていけると良い。使える選択肢が多いと良い

「A: 現在のライフスタイル、交通環境を維持する」

- ・通勤や買い物の移動手段として自家用車は必須アイテムである
- ・各々の組織と個人にとってのメリットがなければ実現は難しいように思える

「B: 行政等が公共交通の利用を促進する」

- ・ライフスタイルを変えるには環境の整備が不可欠で、それには行政による利用促進を先行すべき
- ・公共交通の利便性を向上すれば自然と公共交通を利用したライフスタイルに変化すると考える

⇒自家用車を使いたい方、自家用車での移動ができない方などの意見へも配慮しつつ、交通手段の選択肢が多い社会をライフスタイル、行政・企業・交通一体となって目指していく方向性を確認

住民・観光客自身のアクションによりライフスタイルを変えていくという声とともに、それを実現するための企業や行政、交通事業者それぞれに対する期待の声が寄せられた。

＜今後のアクションに関する声＞

○住民・観光客のアクション

- ・公共交通や自転車、徒歩などでの通勤の実践ならできそう
- ・子供にバスで出かけさせてみたい
- ・観光、お出かけに便利な公共交通機関があれば使いたい
- ・たまにはバスを使って移動してみたい、健康のためにも歩いて移動してみたい
- ・まちづくりワークショップなど、交通や社会を考える機会に参加してみたい



○企業・行政に期待するアクション

- ・在宅勤務やフレックスタイムを導入し、柔軟な働き方を認めてほしい
- ・公共交通機関で通学しやすいよう、通学費用の支援を充実させてほしい
- ・レンタカー以外の観光手段の情報発信を強化してほしい
- ・公共交通に触れるきっかけを増やしてほしい
- ・徒歩や自転車で移動しやすいよう、まちや道路を整備してほしい



○交通事業者に期待するアクション

- ・バス、モノレールの路線網・ダイヤを充実させてほしい
- ・乗り継ぎの利便性を向上させてほしい
- ・通学時間帯の便数増加や定期の機能拡充によって、通学に利用しやすくしてほしい
- ・決済手段を多様化し、利便性を向上させてほしい
- ・観光地を巡れるバスがほしい
- ・バスの路線図やアプリなど案内をわかりやすくしてほしい
- ・バス停等の環境を改善し、バスを待ちやすくしてほしい
- ・駅やバスの拠点にまちの機能を集約してほしい

持続可能な沖縄社会の構築に向けて（ありたい姿）

沖縄経済の発展・生産性向上

- ✓ 時間損失が少なく、企業の事業効率が高い沖縄
 - ・朝夕のラッシュがなくなり、移動や輸送が効率化
- ✓ 時間や居住地の制約がなく、誰もが担い手となれる沖縄
 - ・時短勤務などが少なくなり、人材が確保が円滑化
- ✓ 環境負荷の少ないサステナブルな企業活動
 - ・移動により発生するCO2排出量の削減に寄与
 - ・渋滞が少なくなり、燃料費などのコスト削減に寄与

～持続可能な沖縄社会の構築に向けて～

互いを思いあう、沖縄らしさを体現し、
住まう人、訪れる人にとっての
沖縄の価値を高め
次の世代に引き継いでいく

選ばれる持続可能な観光地

- ✓ 誰もが訪れたくなる沖縄
 - ・沖縄らしいまちや文化が残り、住民や観光客の交流が生まれる
 - ・車に乗らないインバウンド客や若年層にも旅行先として選ばれる
 - ・環境や社会のサステナビリティに配慮した旅への関心にも対応。
- ✓ 地域内消費の向上
 - ・滞在時間の増加や周遊を通じた訪問・消費機会の増加。
 - ・地域にお金が落ちる高循環の創出。

沖縄らしさの残る豊かな暮らし・まちの実現

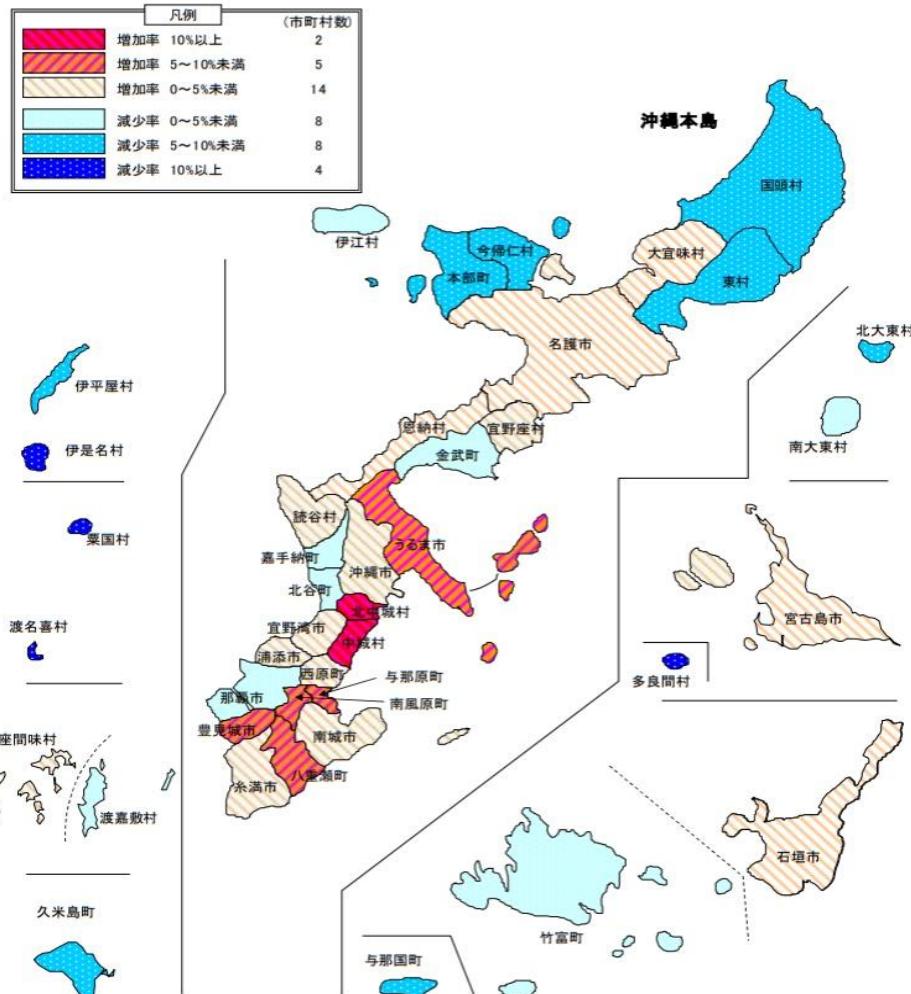
- ✓ 受け継いできた沖縄らしさの維持・発展
 - ・豊かな自然や家族を思う文化などを残していく。
 - ・昔ながらのコミュニティや街並みの中で暮らすことができる。
- ✓ 生活の質の向上
 - ・自分や家族との時間を大切にできる
 - ・学生が自立して友人らとともに経験を積むことができる。
 - ・高齢者等であっても送迎や運転に頼らず気軽に外出できる
 - ・歩きやすく、緑地や公園が身近にある健康的な暮らしができる
 - ・人口減少が進む地域でも送迎に頼らず生活できる。
- ✓ 県民の所得・実質所得の向上
 - ・希望する勤務地、時間で働くことができる
 - ・自家用車保有による固定費の削減に寄与

參考資料

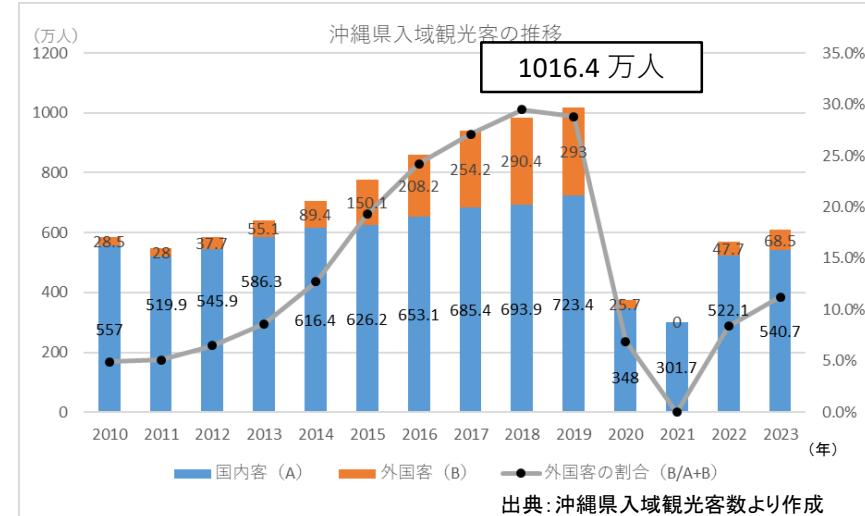


- 沖縄の人口は、約150万人に増加する中で、石垣、宮古など首都圏等からの転入超過で人口増。同時に、本島北部や離島において本島中南部への転出、過疎化が加速(那覇から周辺へのスプロールアウトも発生)。
- また、入域観光客数がこの10年で170%へ増加。運転免許を持たない観光客も増加。

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）

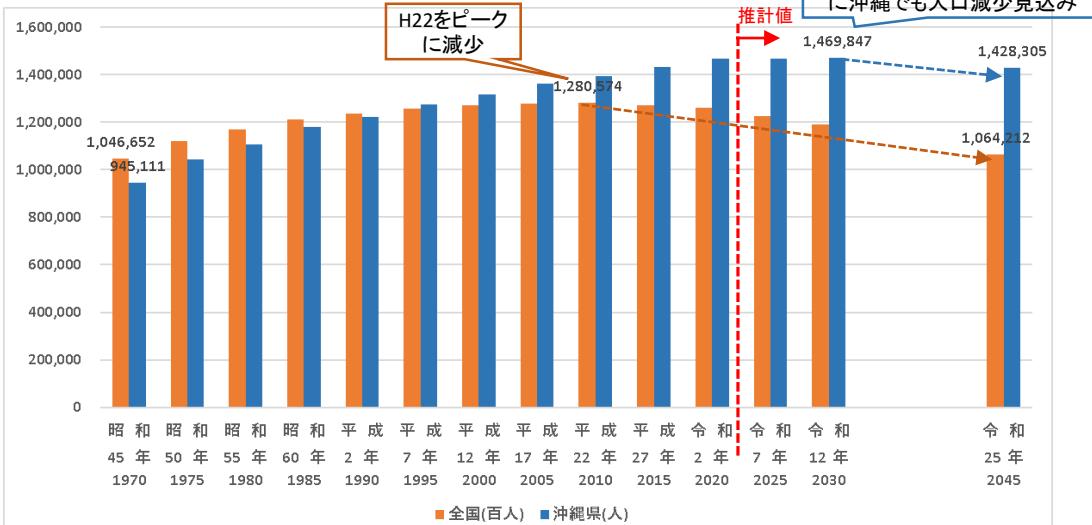
	4月(実績)	5月(実績)	6月(実績)	7月(実績)	8月(実績)	9月(実績)	10月(実績)	11月(実績)	12月(実績)	
23年度国内(空路)	601,700	564,200	577,300	654,900	628,700	590,000	3,616,800	630,000	600,000	1,820,000
23年度国内(海路)	1,400	11,100	8,400	8,700	3,500	5,000	38,100	5,000	2,000	12,000
23年度海外(空路)	60,300	63,400	68,100	80,000	71,600	80,000	423,400	80,000	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	705,600	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



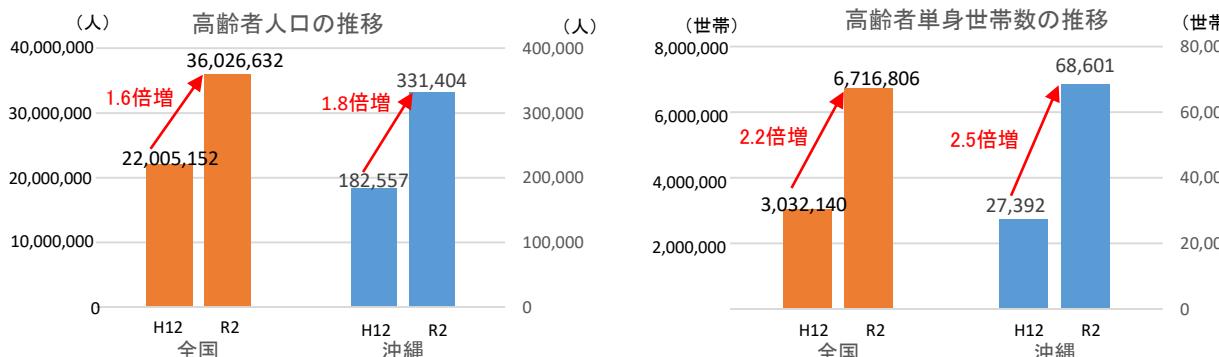
- そのような中で、沖縄も、他都道府県と同様、高齢化や生産年齢人口の減少が顕著になる見通し。

人口推移



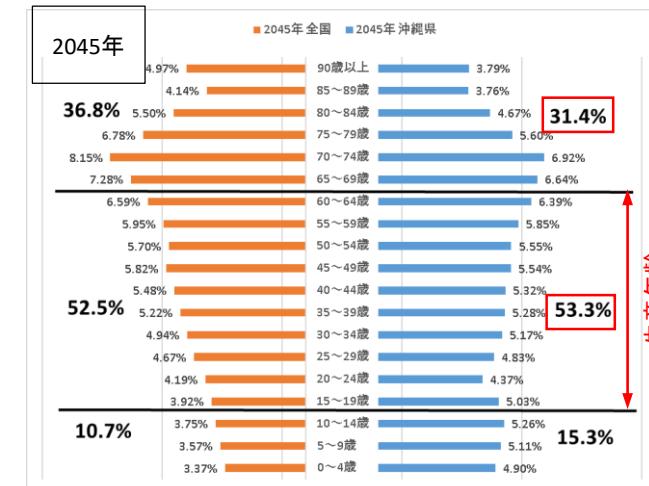
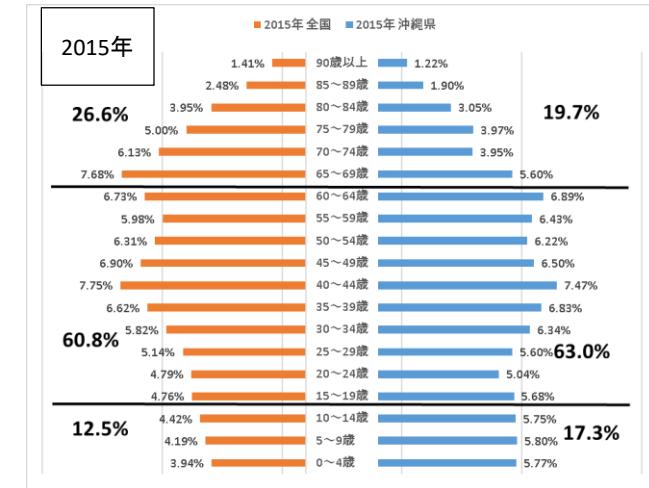
出典:国勢調査、社会保障・人口問題研究所

高齢化の状況



出典:国勢調査

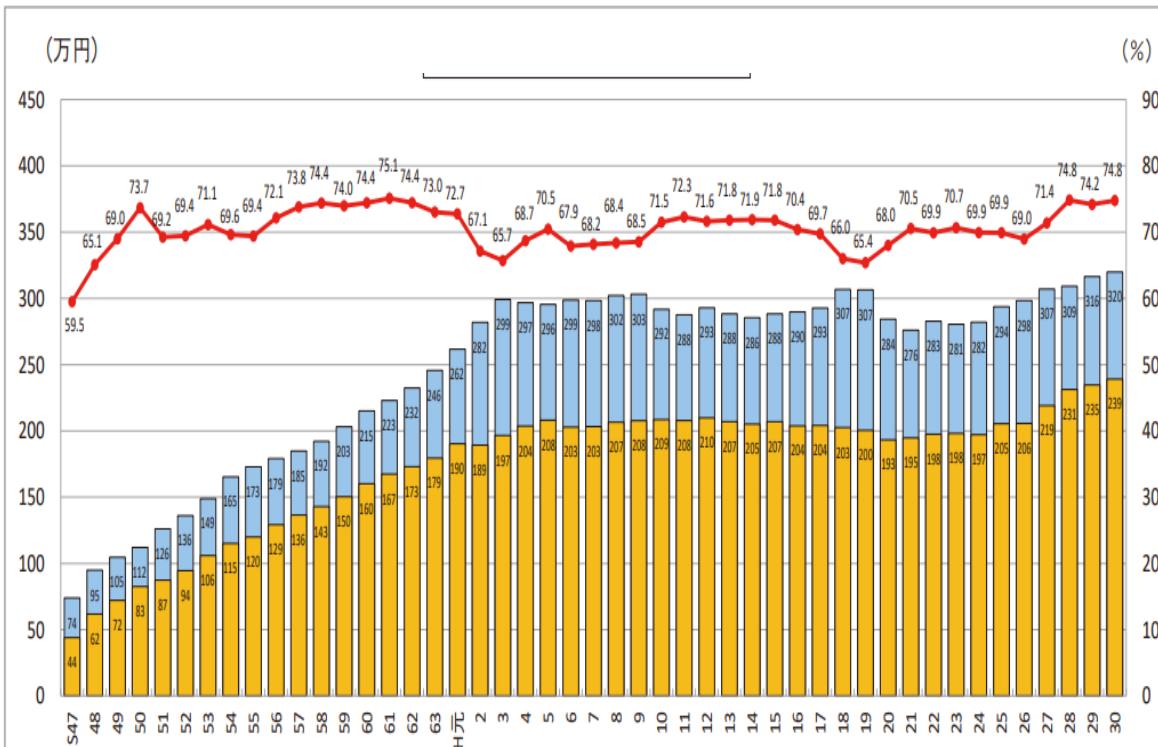
人口構成割合



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

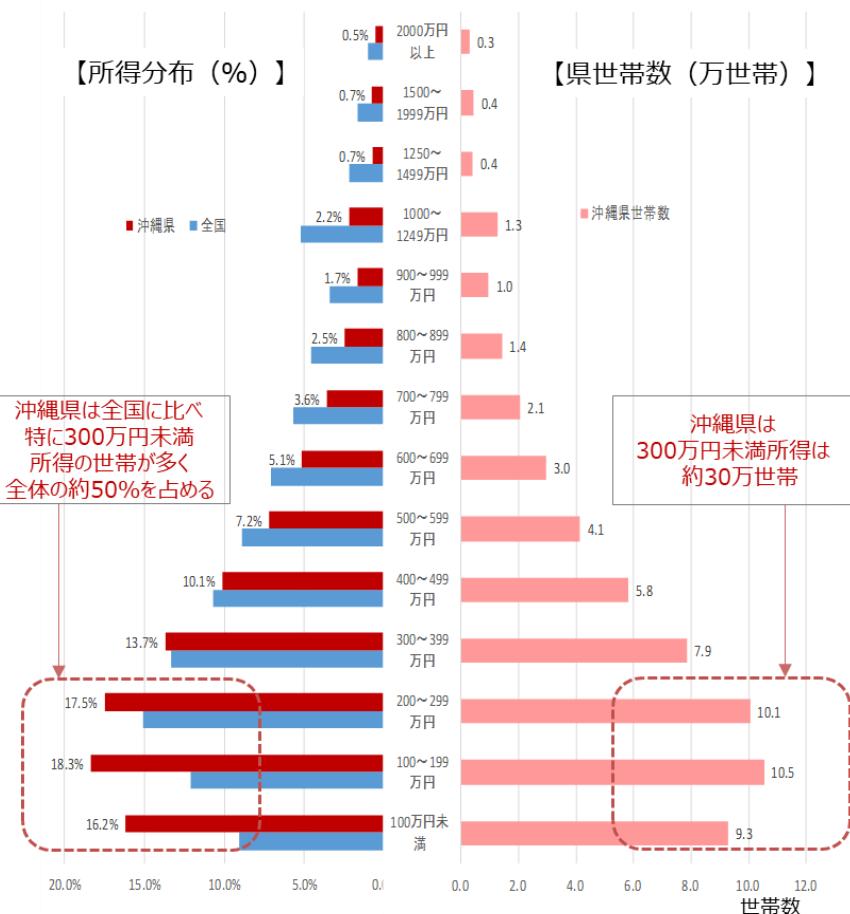


資料：県統計課「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」

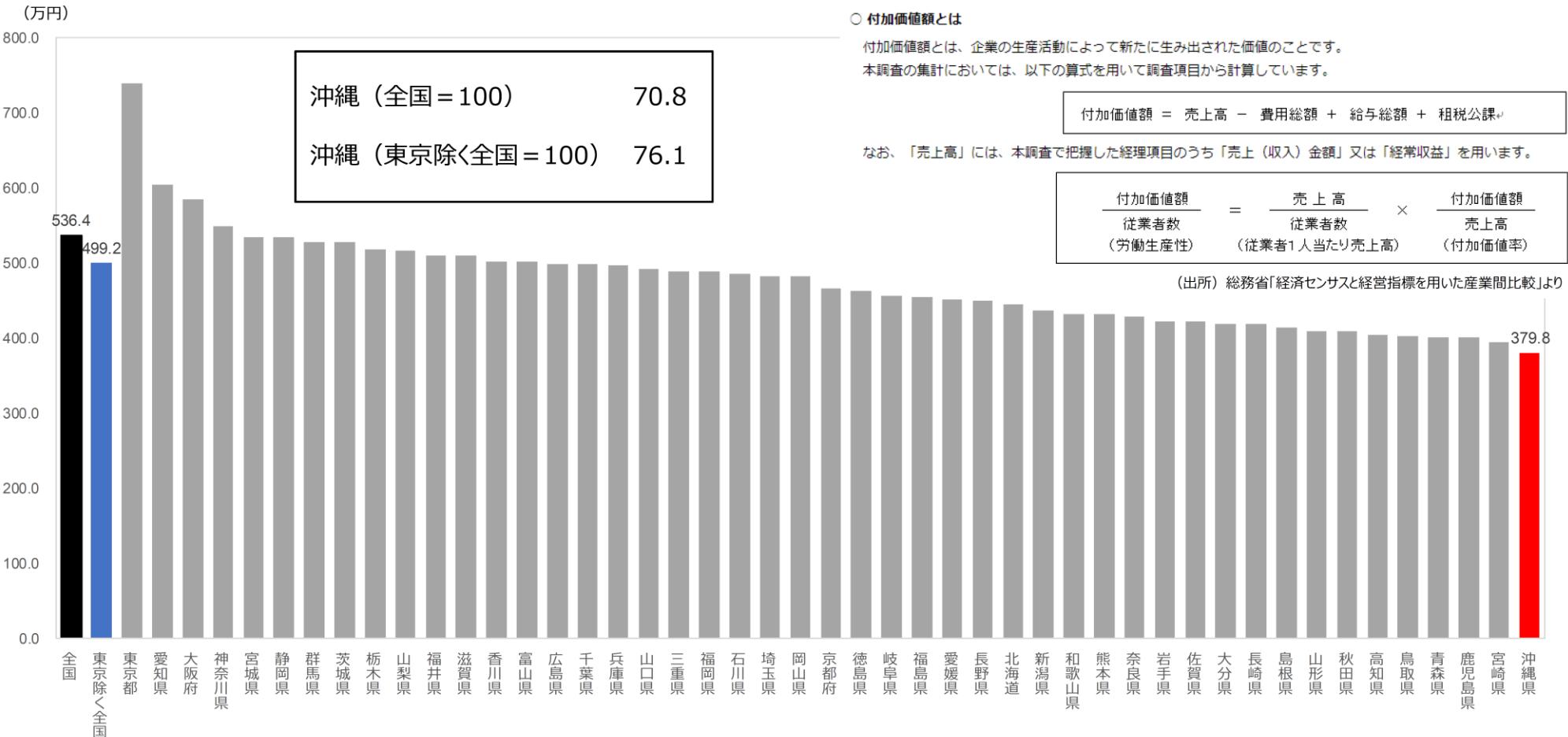
(注) 1:「一人当たりの県(国)民所得」は左側目盛り、「所得格差」は右側目盛りによる。

2:所得格差は国民所得=100

■ 沖縄県の所得分布（全国平均との比較）と世帯数



○労働生産性は都道府県別で最下位。



○ 付加価値額とは

付加価値額とは、企業の生産活動によって新たに生み出された価値のことです。

本調査の集計においては、以下の算式を用いて調査項目から計算しています。

$$\text{付加価値額} = \text{売上高} - \text{費用総額} + \text{給与総額} + \text{租税公課} + \dots$$

なお、「売上高」には、本調査で把握した経理項目のうち「売上（収入）金額」又は「経常収益」を用います。

$$\frac{\text{付加価値額}}{\text{従業者数}} = \frac{\text{売上高}}{\text{従業者数}} \times \frac{\text{付加価値額}}{\text{売上高}}$$

(従業者1人当たり売上高) (付加価値率)

(出所) 総務省「経済センサスと経営指標を用いた産業間比較」より

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」

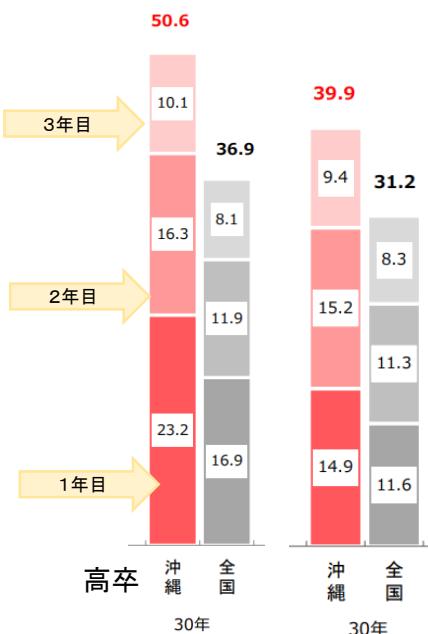
雇用状況と離職率

- 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。

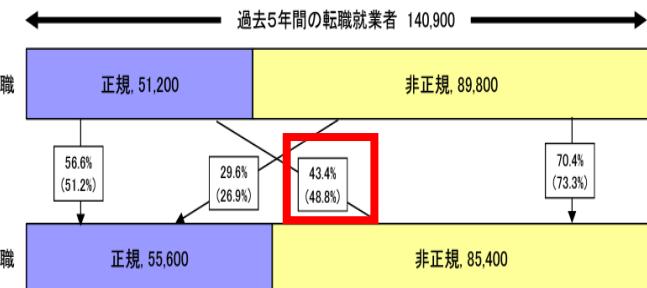
	沖縄	全国
現金給与総額	250,796円／月	319,461円／月
総実労働時間	139.9時間	136.1時間
離職率	2.14%	1.93%

出典:毎月勤労統計(令和3年平均)

■ 3年内離職率



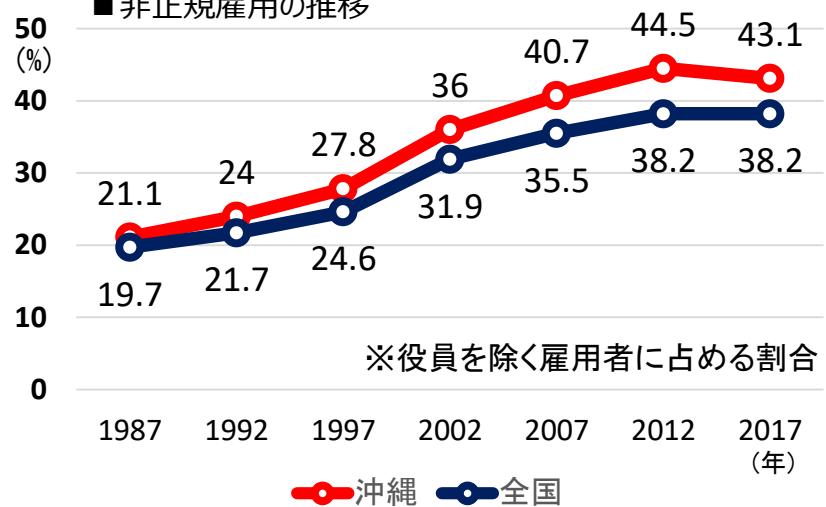
■ 転職後の雇用形態



出典:平成29年就業構造基本調査

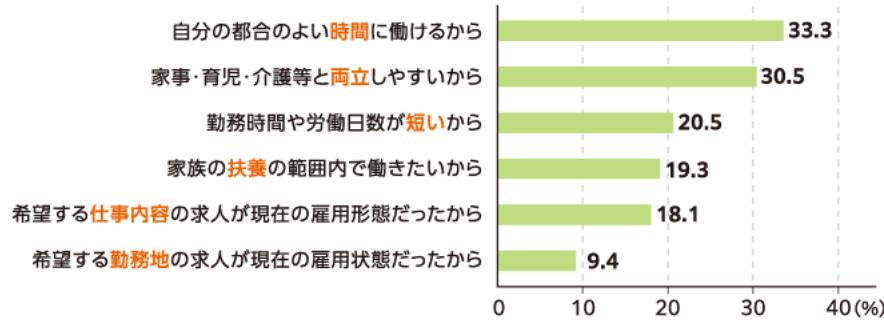
出典:沖縄労働局発表資料(令和4年)

■ 非正規雇用の推移



出典:平成29年就業構造基本調査

■ 非正規の選択理由

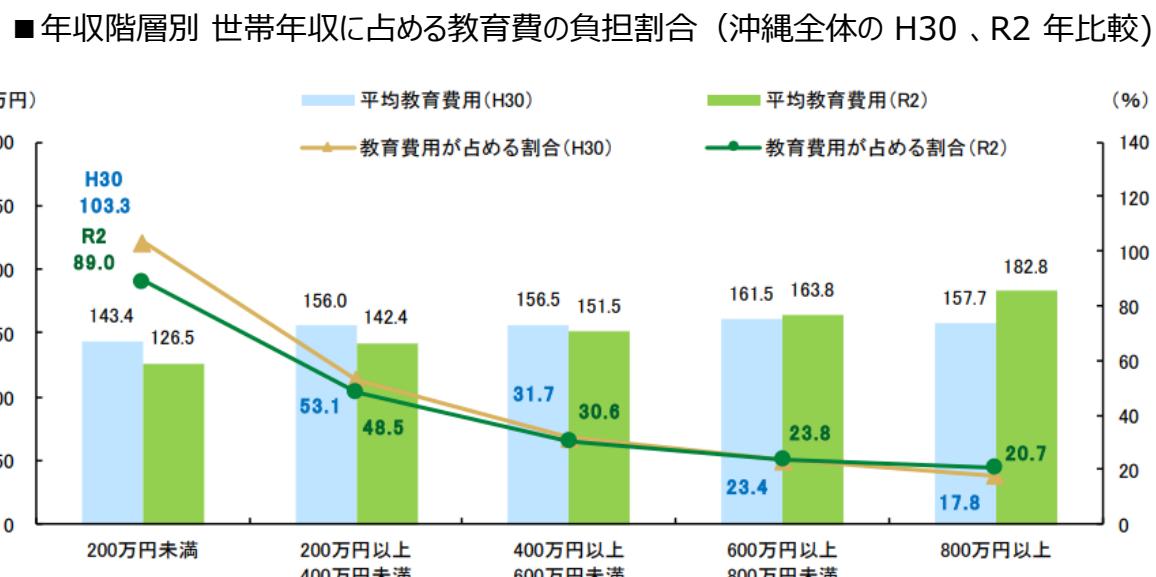


資料出所「H29年度沖縄県労働環境実態調査」

- 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



※平均教育費：入学金、受験費用等を含み、沖縄公庫教育資金を利用している兄弟姉妹等も含む一世帯あたりの年間教育費。
学校納入金のうち減免される入学金・授業料は除く。

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)」

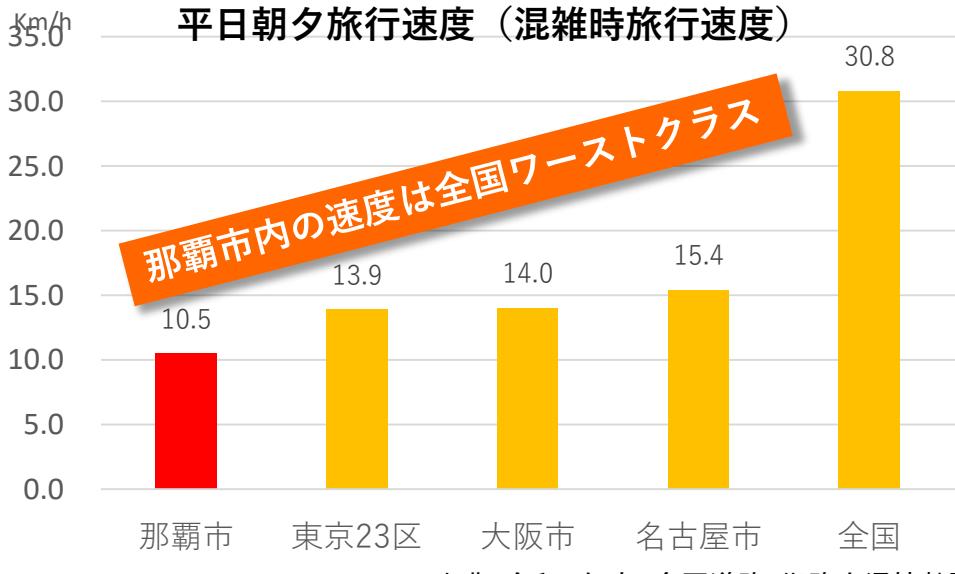
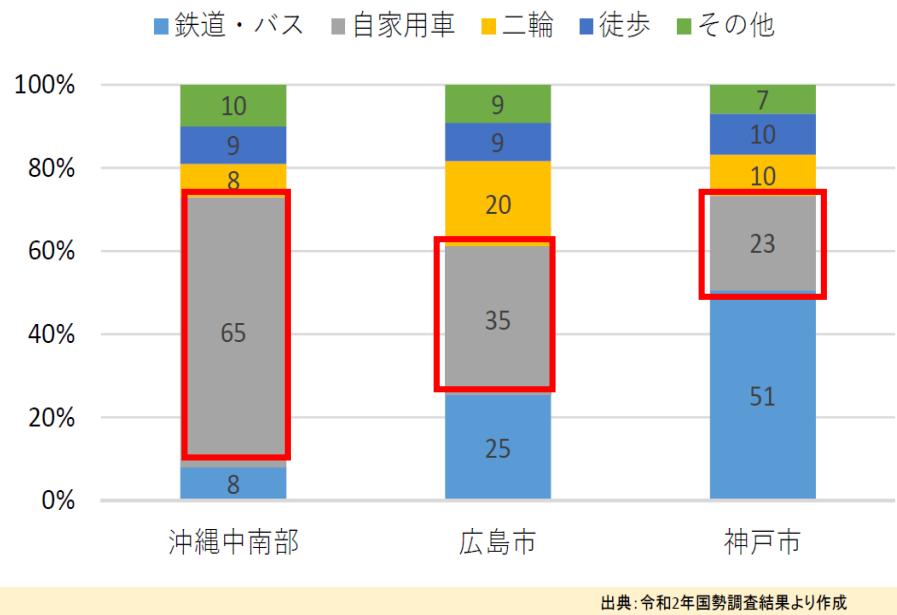
○母子世帯出現率(%) (H27)「社会・人口統計体系/社会生活統計指標—都道府県の指標—2020(総務省統計局)」より算出

○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)」

通勤通学時の主な交通手段（公共交通分担率）



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) ET02.0 (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)

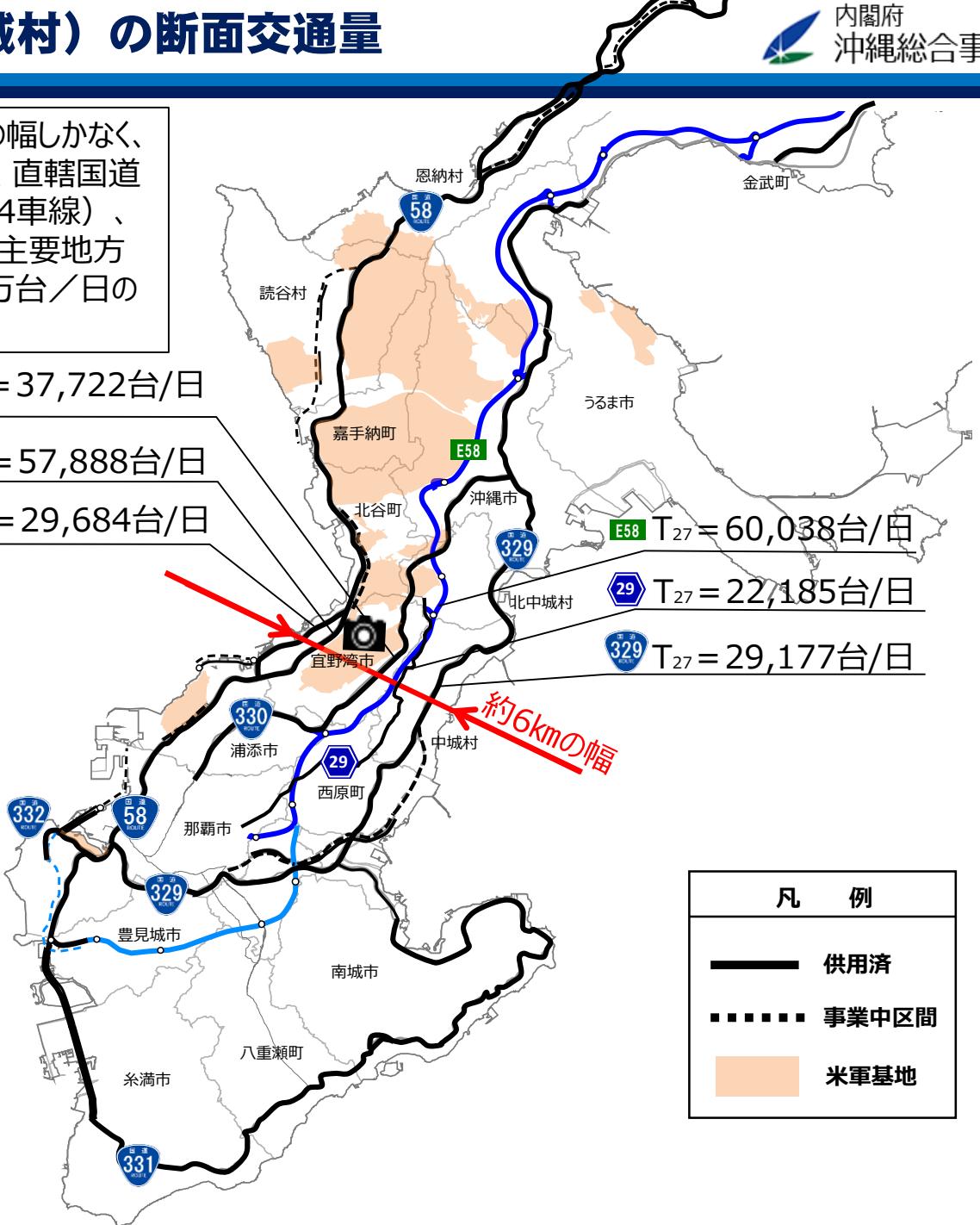
(参考) 沖縄本島（宜野湾市～中城村）の断面交通量

■ 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））、主要地方道の那覇北中城線（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

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。

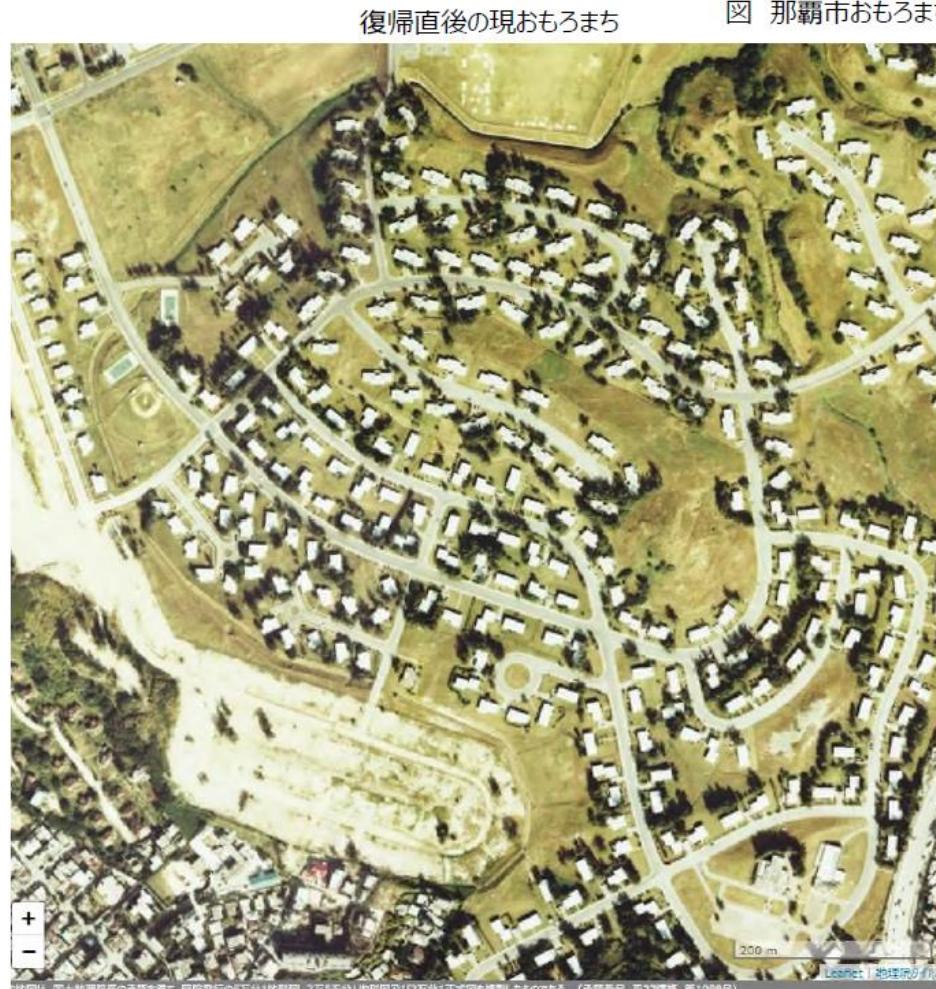
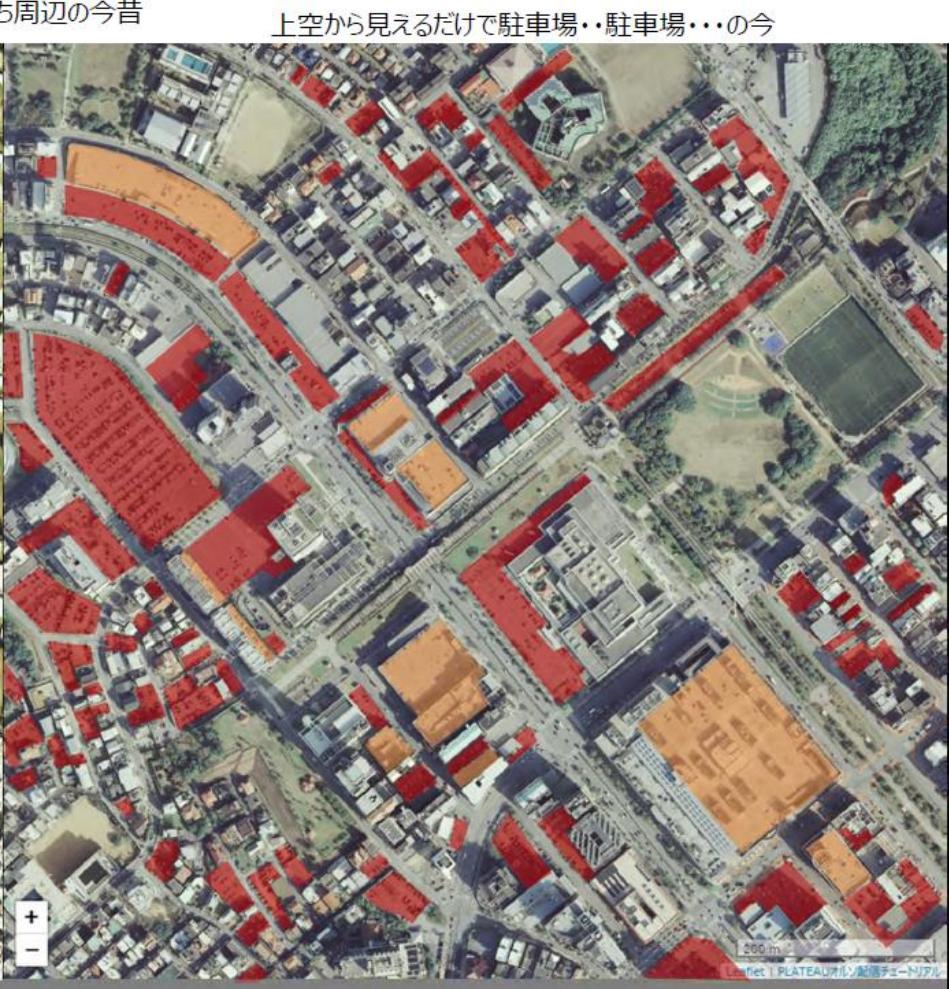


図 那覇市おもろまち周辺の今昔

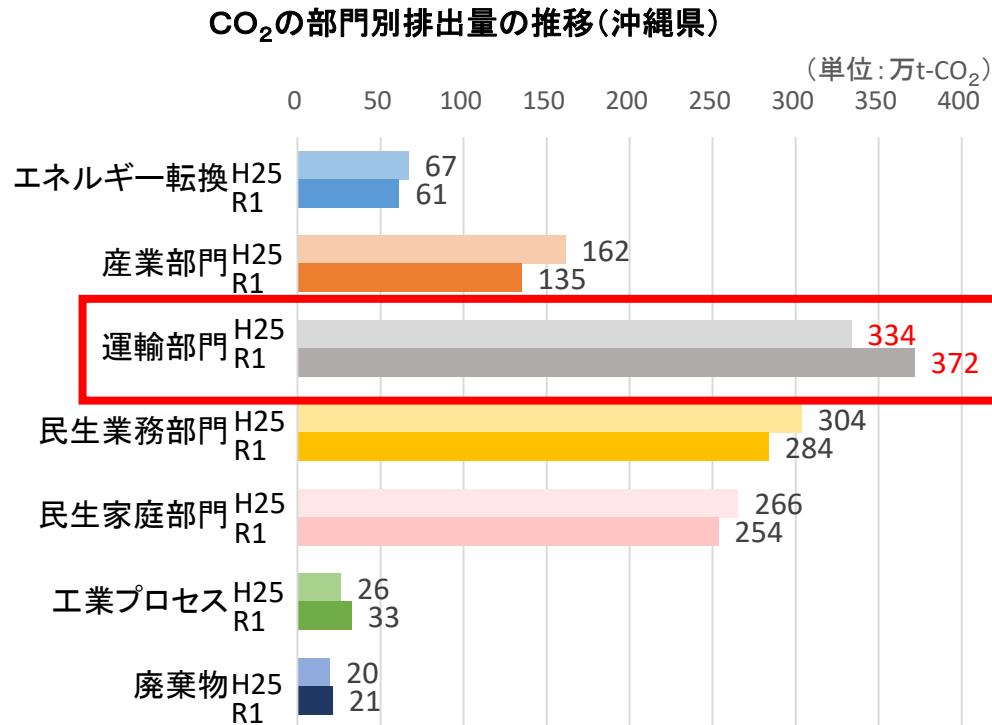
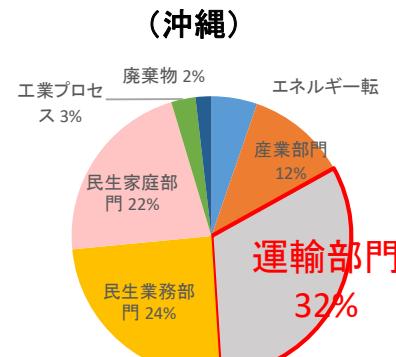
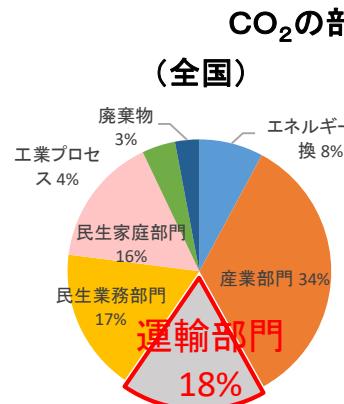


出典：「今昔マップ on the web」<https://ktgis.net/kjmapw/>

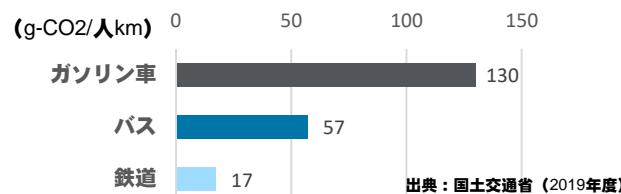
平面駐車利用
建物屋上駐車利用

※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CO2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



(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)

