平成29年11月16日
沖縄県測量建設コンサルタンツ協会
50周年記念特別講演

沖縄の観光振興とインフラ整備

内閣府　沖縄総合事務局　次長
菊地　春海

沖縄総合事務局

1. 沖縄の観光施策と観光客の動向
2. 観光とインフラ整備（ストック効果）
3. 新たな交通環境の創造
   （道路渋滞削減の取組）
4. ビッグデータの活用
   （効果的かつ迅速な分析と対策）
5. 道路ネットワーク整備と道路空間の再構築
6. 生産性革命に向けて
7. 防災対応

1．沖縄の観光施策と観光客の動向

沖縄県観光振興基本計画について①

○「第5次沖縄県観光振興基本計画」を策定。計画期間は、平成24年度から平成33年度の10年間。

目指す将来像

「世界水準の観光リゾート地」

将来実現の核となる３要素

「島の海・森・生物多様性（自然）」
「島の歴史・文化芸能（文化）」
「島の安全・安心・快適性（人・環境）」

施策の基本方向と展開

● 基盤となる旅行環境の整備

＜施策の展開＞

- 交通網の整備を推進します
- 観光地としての景観形成を進めます
- ユニバーサルデザインを推進します
- 緊急時の対応を強化します

● 多様で魅力ある観光体験の提供

インフラが基盤

● 効果的なマーケティング　● 観光産業の安定性確保　● 推進体制の再構築

沖縄県観光振興基本計画について②

目標フレーム

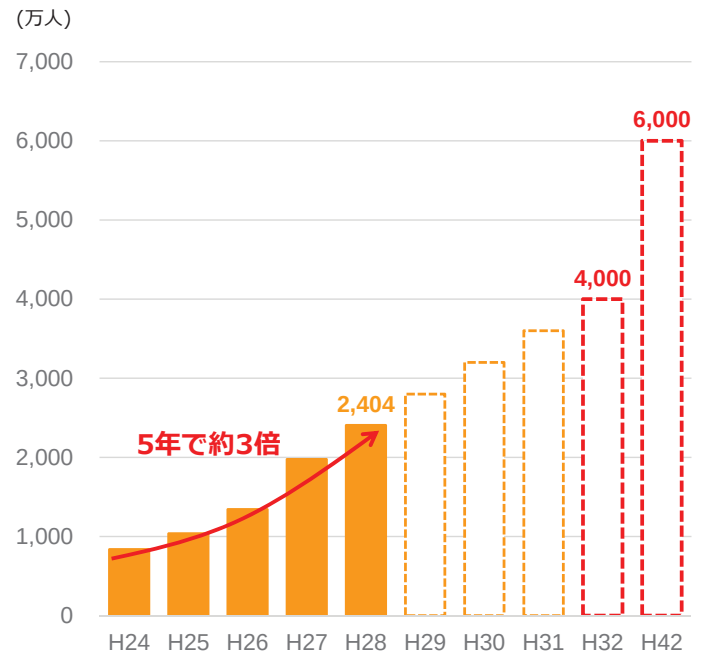
平成33年度（2021年度）目標

項　　目	平成33年度目標値	平成28年度実績	アメリカ・ハワイ州の事例
入域観光客数	1，200万人	876万人	741万人
（うち外国人観光客）	400万人	213万人	—
観光収入	1．1兆円	6，603億円	—
観光客一人当たり県内消費額	93，000円	75，297円	174，606円
平均滞在日数	4．5日	3．71日	8．99日
人泊数	4，200万人泊	2，377万人泊	—

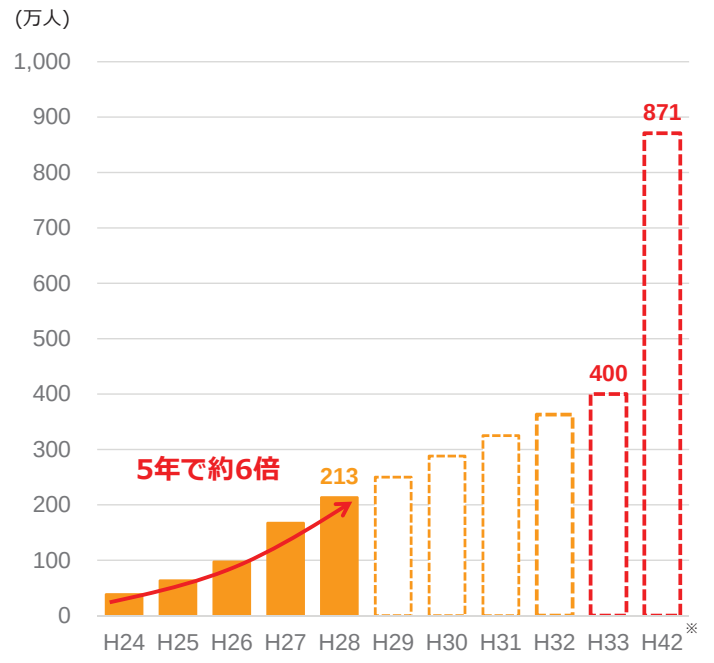
沖縄県及びハワイ州観光局の資料を基に沖縄総合事務局が作成

今後のインバウンド観光

(全国)訪日外国人観光客数の推移と計画



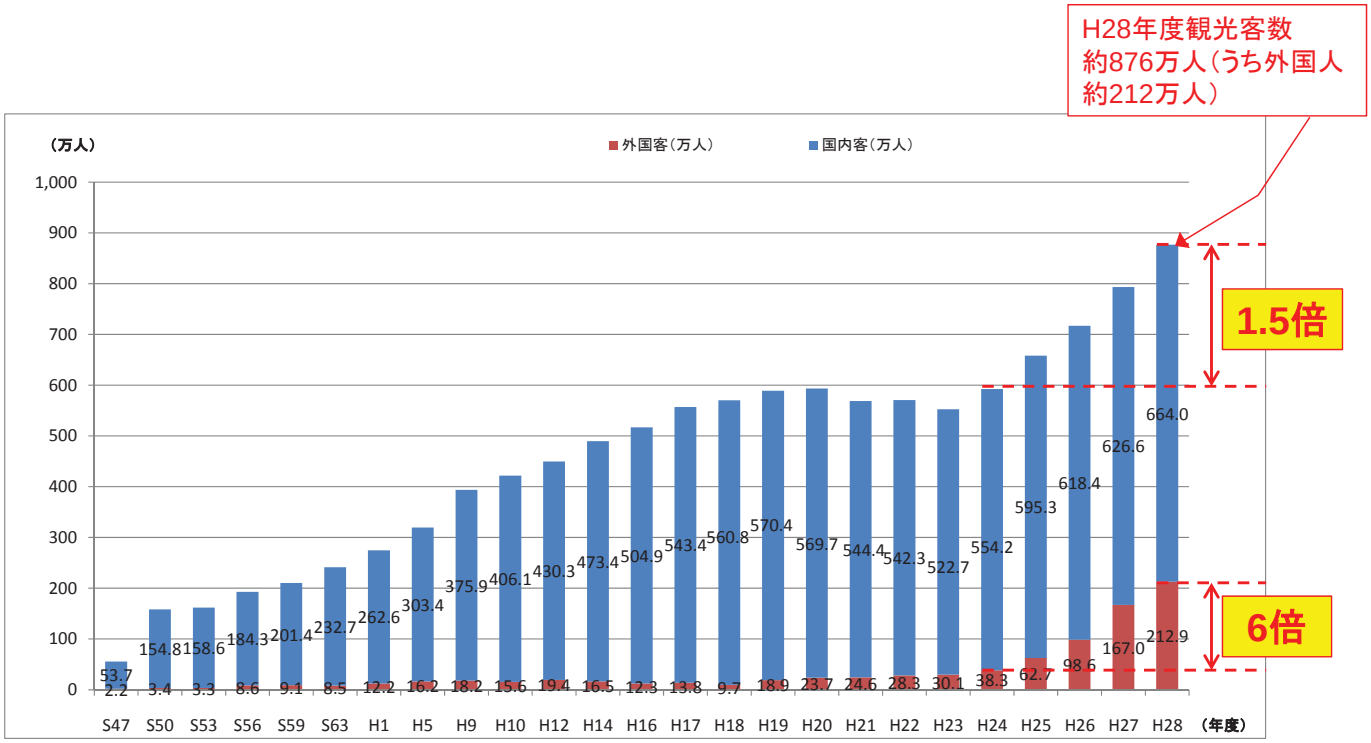
沖縄県内の訪日外国人観光客数の推移



※平成29年度に目標値を上方修正(200→400万人)
※OCVBの資料を元に沖縄総合事務局で作成

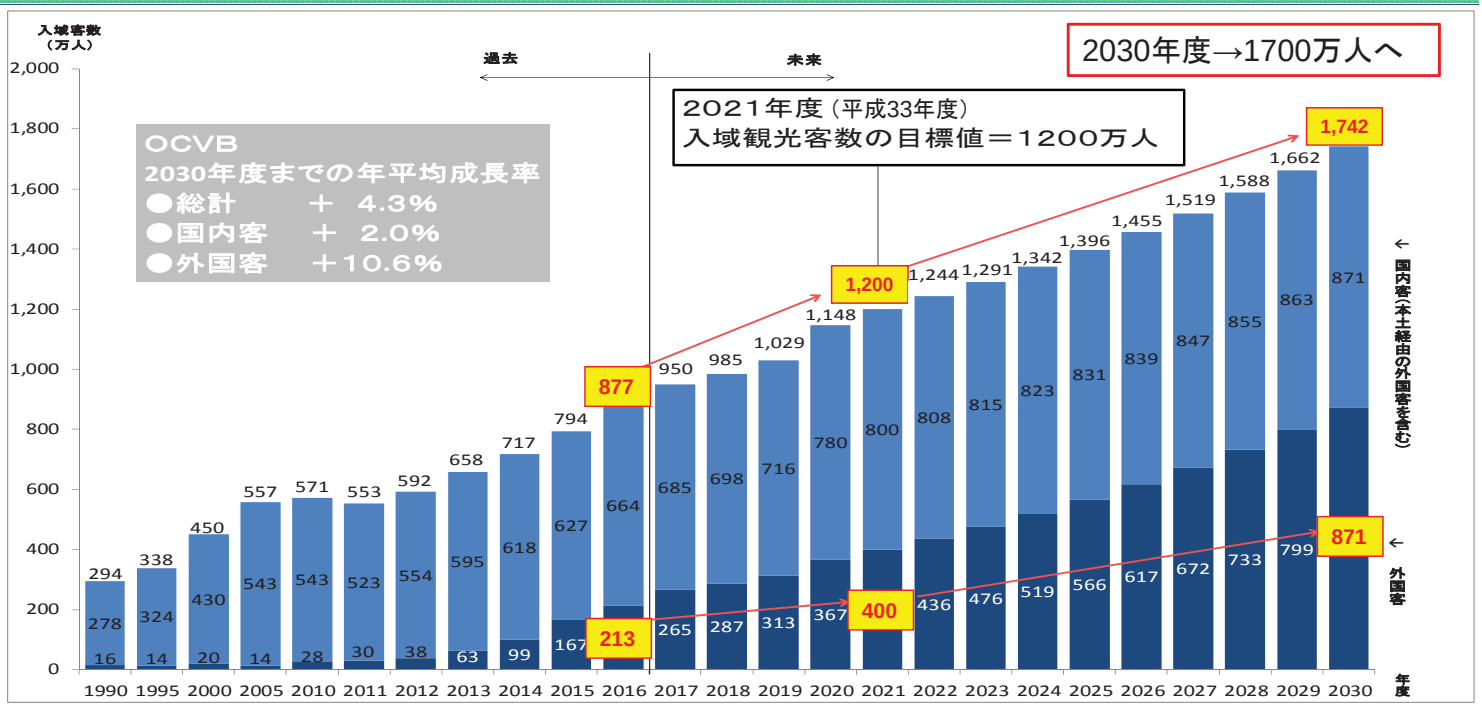
増加する沖縄への観光客

○平成28年度に沖縄を訪れた観光客は約876万人（うち外国人約212万人）で過去最高を記録。



【年度別観光客数・観光収入の推移】

2030年度までの沖縄入域観光客数予測 （OCVBより）



		1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
前年比（%）	総計	－	－	－	－	－	－	－	－	－	110.7%	110.5%	108.3%	103.7%	104.5%	111.5%	104.6%	103.7%	103.8%	104.0%	104.1%	104.2%	104.3%	104.5%	104.7%	104.8%
	国内計	－	－	－	－	－	－	－	－	－	101.5%	105.9%	103.2%	101.9%	102.6%	108.9%	102.6%	101.0%	100.9%	101.0%	101.0%	101.0%	101.0%	100.9%	100.9%	100.9%
	外国計	－	－	－	－	－	－	－	－	－	168.7%	127.5%	124.4%	108.3%	109.1%	117.3%	109.0%	109.0%	109.2%	109.0%	109.1%	109.0%	108.9%	109.1%	109.0%	109.0%

		1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
構成比（%）	国内計	95%	96%	96%	97%	95%	95%	94%	90%	86%	79%	76%	72%	71%	70%	68%	67%	65%	63%	61%	59%	58%	56%	54%	52%	50%
	外国計	5%	4%	4%	3%	5%	5%	6%	10%	14%	21%	24%	28%	29%	30%	32%	33%	35%	37%	39%	41%	42%	44%	46%	48%	50%

出典：沖縄観光コンベンションビューロー資料より沖縄総合事務局が作成

都道府県別延べ宿泊者数について

沖縄総合事務局

【都道府県別延べ宿泊者数】
平成23年

沖縄県
全国9位

【都道府県別延べ宿泊者数】**平成28年**
※全国4位

（単位：人泊）

都道府県別延べ宿泊者数推移表
平成28年（1月～12月）

		合　計
	全　国	494,184,440
1位	東京都	57,195,220
2位	北海道	34,475,770
3位	大阪府	31,418,630
4位	沖縄県	22,199,120
5位	千葉県	21,557,730

※他都道府県が平成28年と同程度で推移した場合

【都道府県別延べ宿泊者数】**平成42年予測**
※全国2位になる試算

（単位：人泊）

都道府県別延べ宿泊者数推移表
平成42年【予測】

		合　計
	全　国	516,079,979
1位	東京都	57,195,220
2位	沖縄県	44,094,549
3位	北海道	34,475,770
4位	大阪府	31,418,630
5位	千葉県	21,557,730

【うち都道府県別外国人延べ宿泊者数】
平成23年

沖縄県
全国9位

【内都道府県別外国人延べ宿泊者数】**平成28年**
※全国5位

（単位：人泊）

都道府県別外国人延べ宿泊者数推移表
平成28年（1月～12月）

		合　計
	全　国	70,883,420
1位	東京都	18,058,900
2位	大阪府	10,255,330
3位	北海道	6,921,170
4位	京都府	4,823,750
5位	沖縄県	4,482,880

※他都道府県が平成28年と同程度で推移した場合

【内都道府県別外国人延べ宿泊者数】**平成42年**
※全国1位になる試算

（単位：人泊）

都道府県別外国人延べ宿泊者数推移表
平成42年【予測】

		合　計
	全　国	84,731,974
1位	沖縄県	18,331,414
2位	東京都	18,058,900
3位	大阪府	10,255,330
4位	北海道	6,921,170
5位	京都府	4,823,750

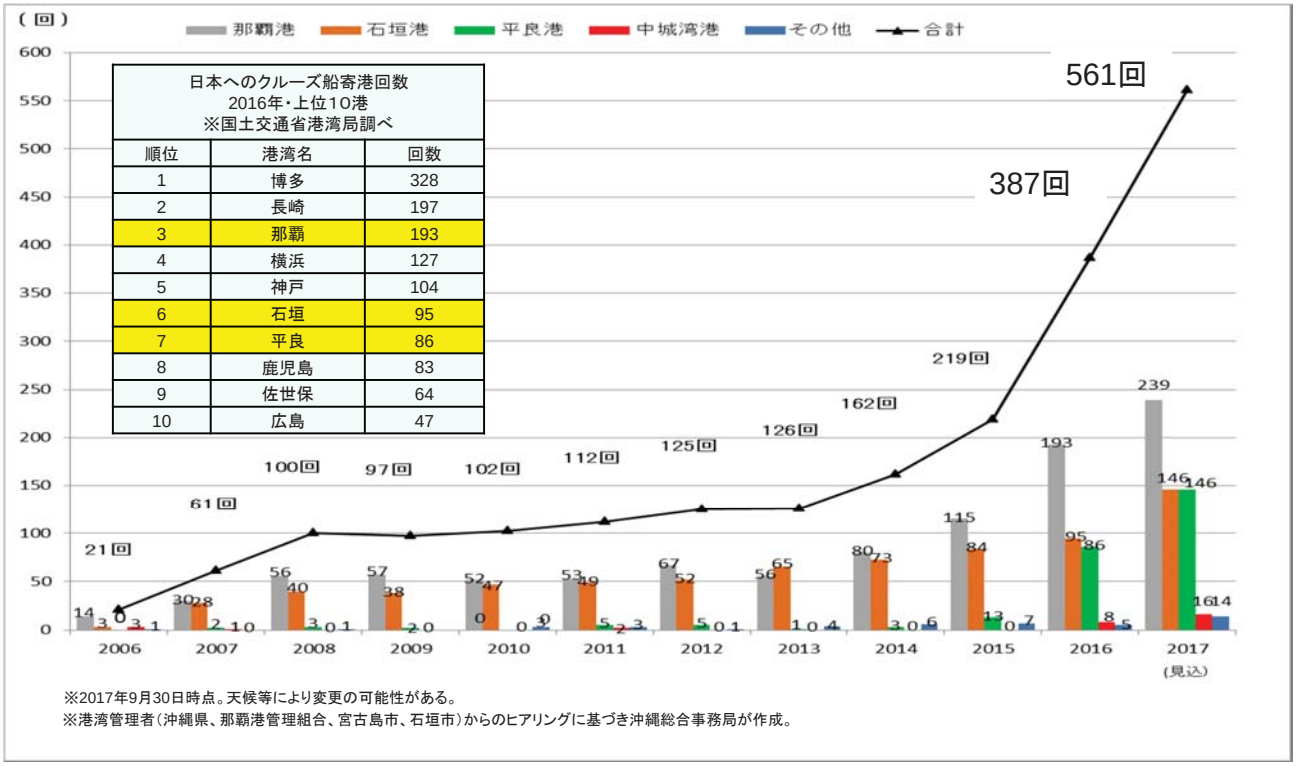
※沖縄コンベンションビューロー及び観光庁の資料を基に沖縄総合事務局が作成

寄港増加・大型化する沖縄のクルーズ船

沖縄総合事務局

○平成28年の沖縄へのクルーズ船の寄港は387回と過去最多、都道府県別では全国1位を記録。
○平成29年も561回見込まれ、各港とも過去最多の寄港見込み。

【沖縄へのクルーズ船の寄港回数の推移】



日本へのクルーズ船寄港回数
2016年・上位10港
※国土交通省港湾局調べ

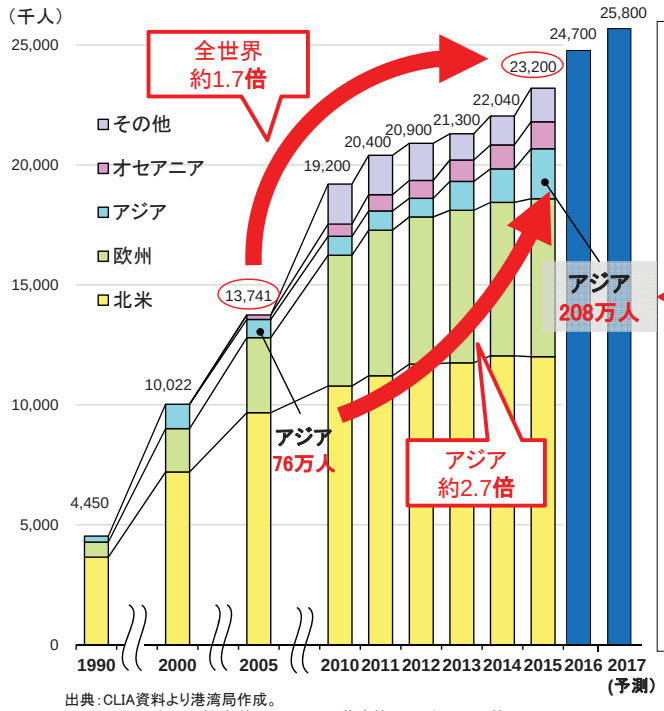
順位	港湾名	回数
1	博多	328
2	長崎	197
3	那覇	193
4	横浜	127
5	神戸	104
6	石垣	95
7	平良	86
8	鹿児島	83
9	佐世保	64
10	広島	47

※2017年9月30日時点。天候等により変更の可能性がある。
※港湾管理者（沖縄県、那覇港管理組合、宮古島市、石垣市）からのヒアリングに基づき沖縄総合事務局が作成。

世界のクルーズ人口の推移

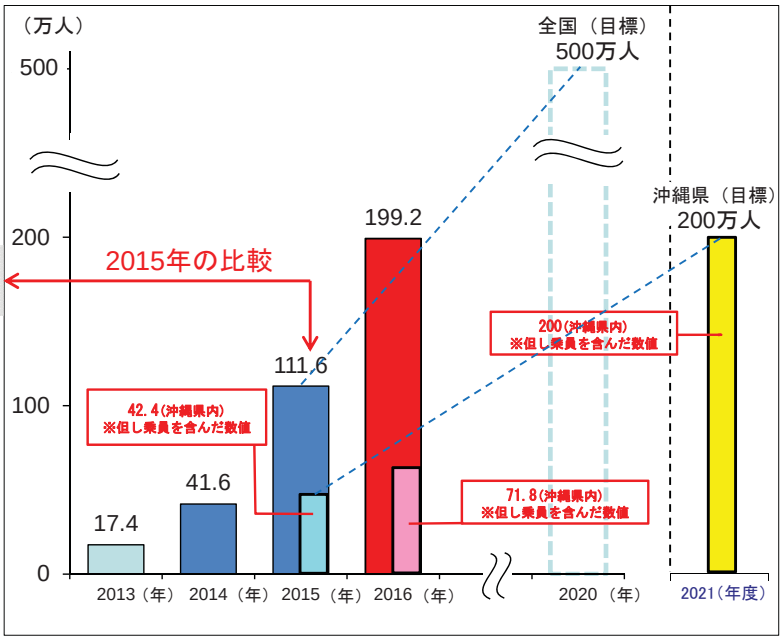
〇2017年の世界のクルーズ人口は2,580万人と予想されており、近年急速に増加中。
〇2016年中に我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は**前年比1.8倍の約199.2万人**（概数）。

世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA資料より港湾局作成。
※ 2011年以前のアジア数値はCLIAによる推定値。2017年は予測値。

日本におけるクルーズ船による外国人入国者数（概数）



注1） 全国値は法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。
注2） 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。
注3） 沖縄県2021年度の目標値は、「H28年度沖縄クルーズ戦略策定事業報告書（沖縄県）」による。

世界のクルーズマーケット

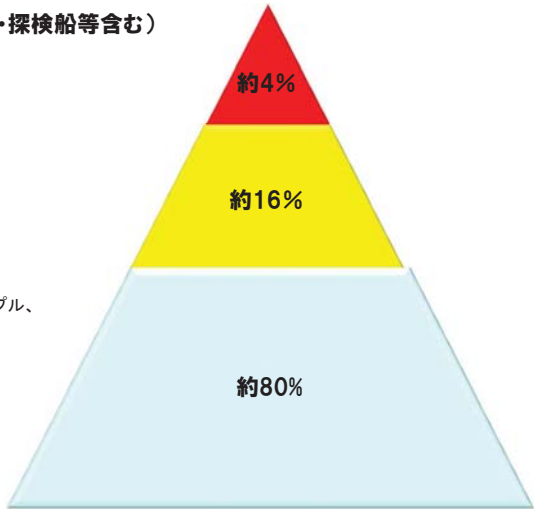
〇クルーズは、価格やサービスによってラグジュアリー、プレミアム、カジュアルなどのタイプがあり、カジュアルクラスがマーケット全体の約8割を占めている。

世界のクルーズマーケットのイメージ

ラグジュアリー（ブティック※・探検船等含む）
10泊以上のクルーズ中心
1泊：＄400～
年齢層：50代以上、
タイプ：リタイア、アニバーサリー

プレミアム
7泊以上のクルーズ中心
1泊：＄200～
年齢層：30代以上
タイプ：熟年以上、リタイアしたカップル、友人、ハネムーン

カジュアル
3～7泊のクルーズ中心
1泊：＄70～
年齢層：20代以上、
タイプ：現役～熟年、友人、ファミリー



※小型の豪華客船によるクルーズ。料金は1泊あたり600米ドル以上。

出典：クルーズ教本（平成27年版）（JOPA）より港湾局作成

カリブ海周辺の母港と寄港地（フライ＆クルーズ）

「沖縄観光ステップアップ戦略2017」について

●「沖縄観光ステップアップ戦略2017」の策定（平成29年5月16日公表）

・内閣府沖縄担当部局により、沖縄県の目標値達成後押しのため策定
・有識者へのヒアリングを行い、3つの重点化アクションを選定

「沖縄観光ステップアップ戦略2017」
重点化アクションー3つのチャレンジー

①新「大航海時代」の創出に向けた受入環境整備
・クルーズ船の新たな受入体制の構築

②新たな体験型観光の開発・回遊性向上に向けた交通モードの多様化
・高速船、小型飛行機等の交通モードにおける実証実験等の実施に向けた検討
・自動運転の実証実験の実施

③スポーツ・ヘルスケアを軸とした沖縄観光の新展開

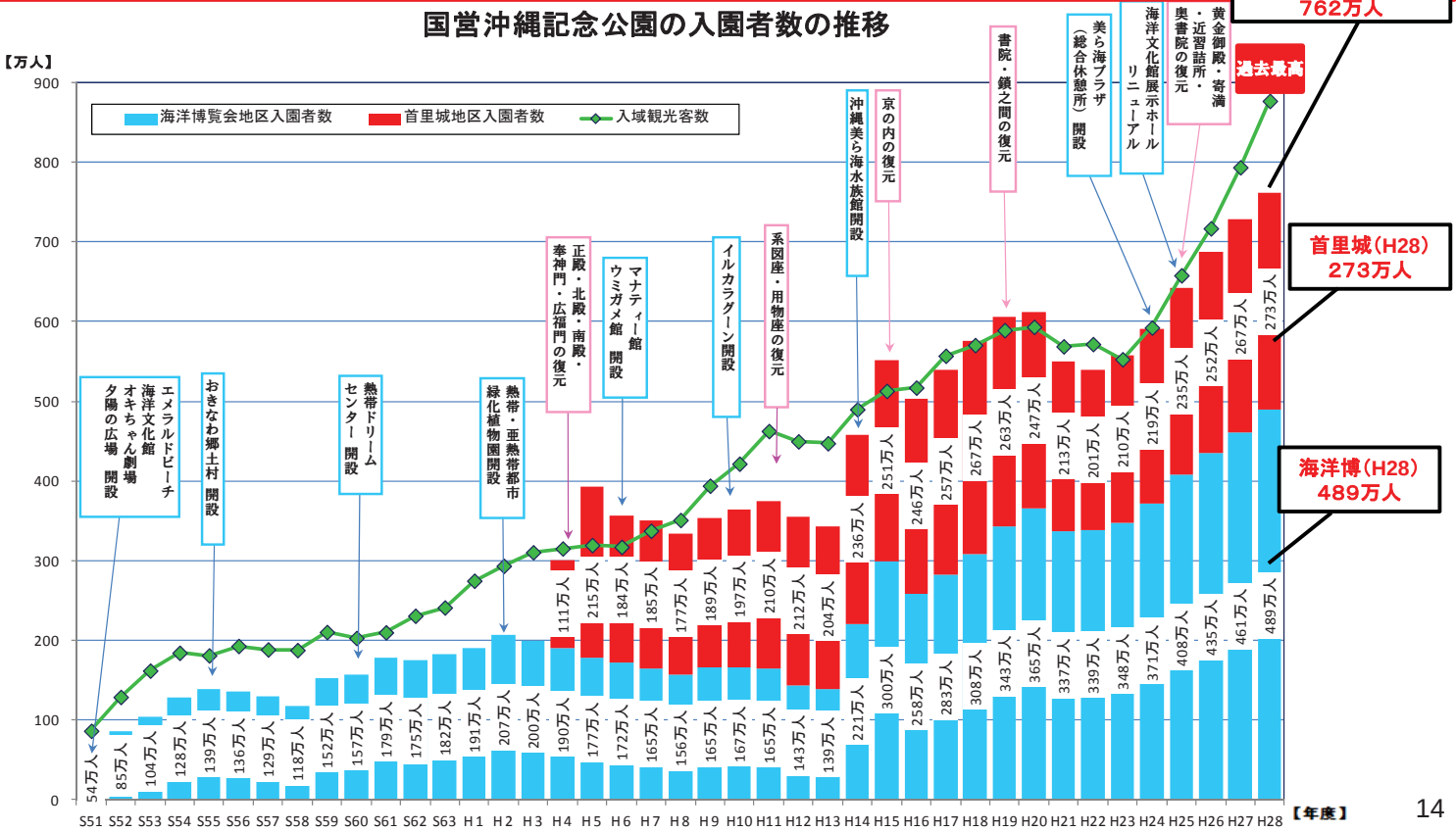
沖縄総合事務局

2. 観光とインフラ整備

国営沖縄記念公園による観光振興への貢献

沖縄総合事務局

○国営沖縄記念公園の平成28年度入園者数は762万人と4年連続で過去最高を更新。
海洋博覧会地区は489万人（前年度比 2．2%増）、首里城も273万人（前年度比 6．0%増）と両地区とも増加



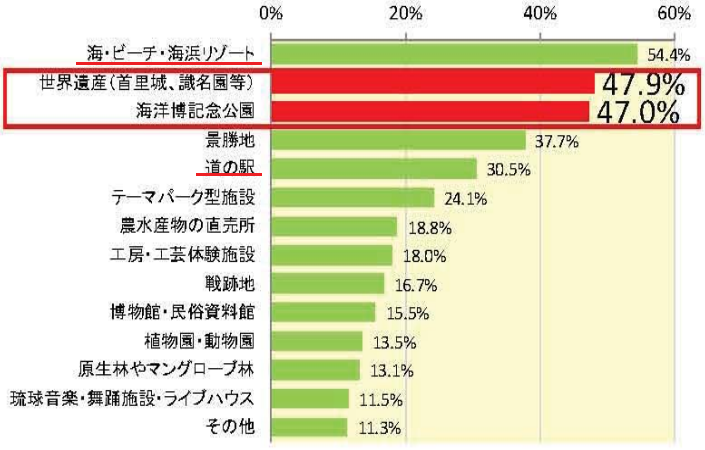
国営沖縄記念公園は沖縄観光の中核施設

沖縄総合事務局

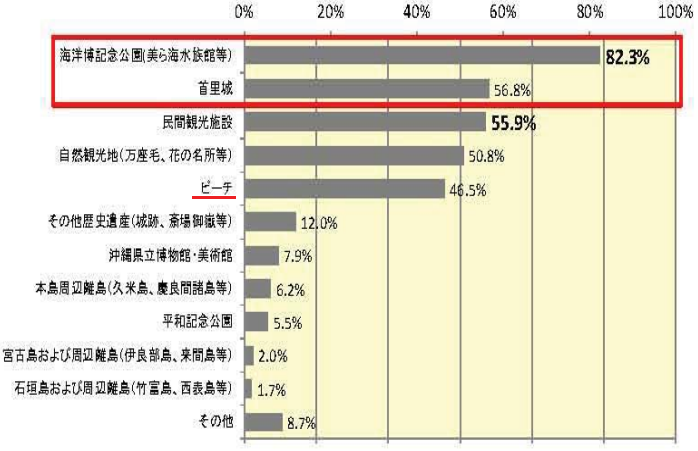
○国営沖縄記念公園（海洋博覧会地区、首里城地区）は、沖縄を訪れる県外観光客の約半数、外国人観光客の約8割が訪れる沖縄観光の中核施設となっている。また、国営沖縄記念公園の平成28年度入園者数は762万人と4年連続で過去最高を更新した。
海洋博覧会地区は489万人（前年度比 6．1%増）、首里城も273万人（前年度比 2．1%増）と両地区とも増加

沖縄観光の中核施設

沖縄での県外観光客訪問先（空路調査）



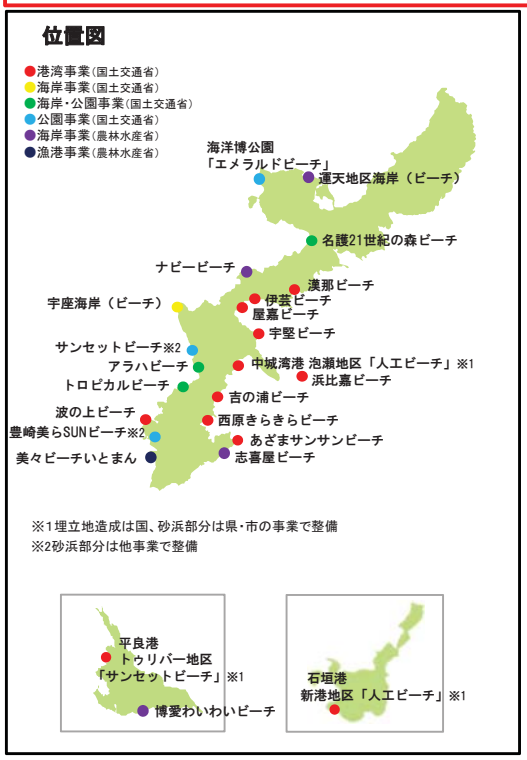
沖縄での外国人観光客訪問先（空路調査）



（出典：沖縄県データ）

砂浜「ビーチ」の整備

○港湾事業（平良港・中城湾港・石垣港）においては、護岸、防波堤、浚渫で発生した土砂による埋立地造成などの港湾整備と併せて県・市が人工ビーチや緑地を整備。
○海岸事業において、砂浜の復元・創出・利便施設等について整備。
○公園事業において、人工ビーチと一体となった安心・快適な都市公園を整備。
○これにより、地元や多くの観光客で賑わい、魅力ある観光拠点にもなっている。



中城湾港泡瀬地区「人工ビーチ」
沖縄本島中部東海岸地域の活性化を図るため、泡瀬地区人工島を活用したスポーツコンベンション拠点の形成を図る。
泊地の浚渫で発生した土砂を国が有効活用して埋立地を造成、県が人工ビーチ、緑地、マリーナ、市が上下水道、民間でホテル、コテージ、商業施設を整備し、観光拠点を形成する。

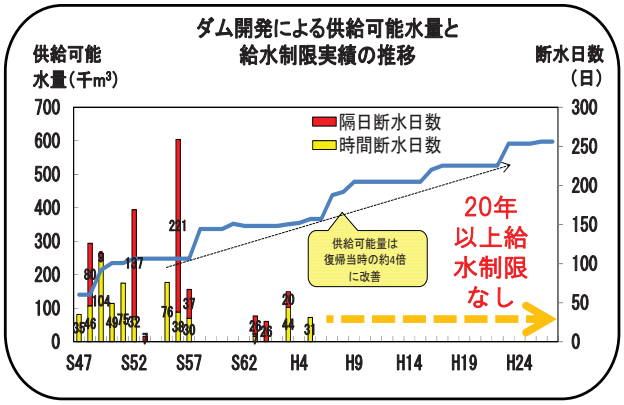
石垣港新港地区「人工ビーチ」
国際的な観光リゾート地としての基盤強化を図り、地域住民へのレクレーションの提供を行うため、国の航路浚渫で発生した土砂を人工ビーチの一部として活用し、石垣市が人工ビーチ、緑地を整備する。
また、国が大型旅客船に対応した岸壁を整備し、ビーチと一体となって魅力ある観光拠点を形成することで、地域の活性化を図る。

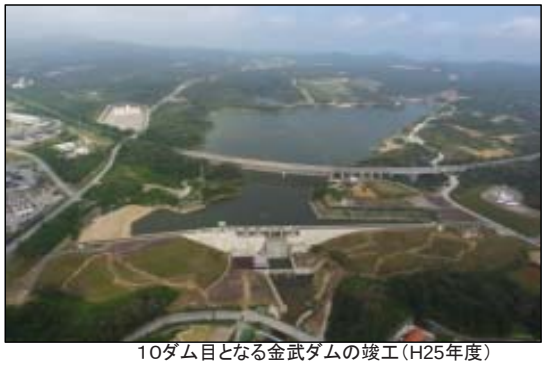
トロピカルビーチ（宜野湾海浜公園）
トロピカルビーチは、海岸事業において整備された海浜で、海水浴の他、ビーチサッカー大会や花火大会など地元のお祭りにも利用。また、ビーチ一帯は宜野湾海浜公園として整備され、グラウンドや体育館、アスレチック遊具なども充実。
※宜野湾海浜公園は公園事業で整備。

豊崎美らSUNビーチ（豊崎海浜公園）
埋立事業によって創出された砂浜と一体となった公園を整備。
豊崎美らSUNビーチは、全長約700mと県内最大級の大きさ。きれいな海での海水浴の他にも散歩、ビーチサッカー、バスケットボールなどを楽しむことができる。
※豊崎海浜公園は公園事業で整備。

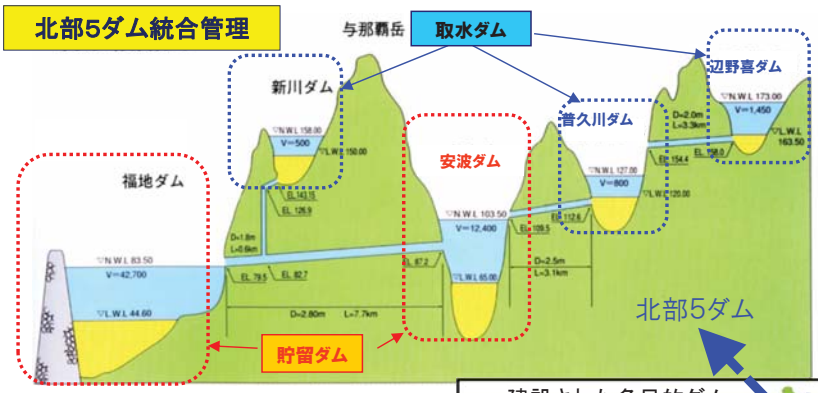
観光や県民生活を支える直轄ダム

○北部の５ダムを導水路で連結することでダム供給量の２０％を新たに開発。
○多目的ダムによる水源開発の結果、平成６年度以降、２０年以上給水制限が実施されていない。
○５年ごとに実施の「県民意識調査（くらしについてのアンケート）」で、約７０項目中「水利用」は昭和５４年の調査開始以降、連続して満足度が第１位（平成２年調査以降は不満足も連続して最下位）。





10ダム目となる金武ダムの竣工（H25年度）



【北部5ダム統合管理の効果】

単独運用供給量 ⇒ 216,000 m3／日
統合管理供給量 ⇒ 259,000 m3／日

43,000 m3／日 の供給能力の増加
（ダム供給量の20%に相当）

県民意識調査（平成２８年６月）

沖縄総合事務局

生活の各側面についての充足度

県民の日常生活に必要な事柄を74の質問項目に整理して、それぞれの項目について県民がどの程度満たされていると考えているかを尋ねた。

74項目の質問中、前回と比較可能な72項目のうち67項目（93.1%）で充足度が前回よりも向上。

上位・下位の10位までは、概ね前回調査と同様の項目だが、上位・下位10位の、全ての項目で充足度は向上。

上位・下位の10位以外の項目でも、充足度が向上。例えば

- 離島と本島間の移動が気軽にできる
  22.4% → 27.7% 5.3ポイントUP
- 県産食材を購入（消費）する機会が増えている
  37.2% → 43.8% 6.6ポイントUP
- 自分に適した仕事や、やりがいのある仕事ができる
  25.8% → 32.1% 6.3ポイントUP

充足度上位10位（括弧内は前回調査の数字）

１位	安心して家庭で水が使える	80.3%（78.8%）
２位	下水道が整備されている	68.2%（65.3%）
３位	身近に生活に必要な施設がある	58.1%（56.6%）
４位	住環境が良好	50.5%（45.3%）
５位	豊かな自然が保全されている	47.6%（39.0%）
６位	公園や親しめる自然がまわりにある	46.3%（39.6%）
７位	犯罪がない安心なくらしの確保	45.9%（38.6%）
８位	食の安全・安心が確保されている	45.6%（41.9%）
９位	商品等の品質等が確保されている	44.3%（39.1%）
９位	地域の特産品がある	44.3%（39.3%）

充足度下位10位（括弧内は前回調査の数字）

65位	物価が安定している	18.1%（16.5%）
66位	障害者の社会参加が拡大している	17.7%（14.2%）
67位	元気な中小企業等が増えている	17.5%（14.7%）
68位	能力や感性を育む教育環境の充実	16.2%（13.3%）
69位	老後に不安のない年金が得られる	15.6%（13.6%）
70位	沖縄の産業発展を担う人材の育成	15.6%（12.8%）
71位	地域づくりに取り組む人材の育成	15.4%（14.0%）
72位	外国語教育が充実している	14.9%（12.7%）
73位	収入が着実に増える	14.3%（10.0%）
74位	基地等の問題対策が講じられている	12.7%（ 9.1%）

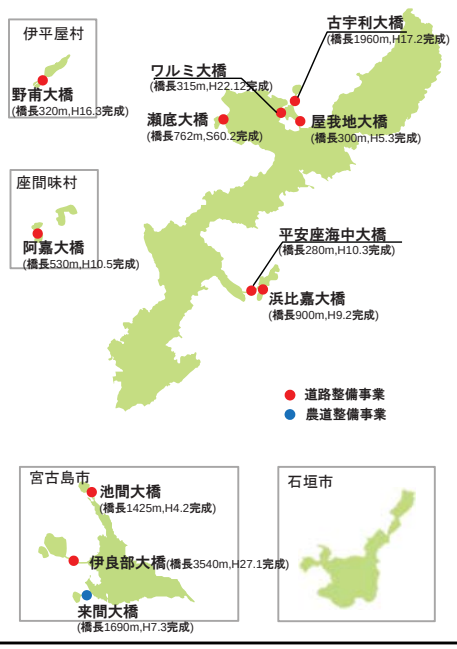
沖縄県　第9回県民意識調査報告書　平成28年6月概要抜粋

離島架橋（補助事業）

沖縄総合事務局

○沖縄県は、全国でも有数の島嶼県。沖縄本島を除く、宮古島、石垣島等の39の有人離島がある。
○離島架橋の推進により、産業基盤の確立、観光資源の開発、文化交流、教育・医療・福祉の向上など 地域振興を支え、「島チャビ（離島苦）」を解消。
○観光資源としては、「橋」及び周辺が、魅力ある観光拠点にもなっている。

主な離島架橋位置図



ワルミ大橋
ワルミ大橋の開通により、屋我地島や今帰仁村の移動時間が大幅に短縮され、地域間の連携・交流が促進される。
さらに、観光客にとっては、国営沖縄記念公園や今帰仁城跡方面から屋我地島、古宇利島を訪ね、国頭地域へ辿る、新たな観光周遊ルートが形成され、より魅力ある北部観光の発展も期待される。また、駐車場も整備され、ここから羽地内海が一望でき、この風景は格別で、多くの観光客等が訪れている。

伊良部大橋
伊良部大橋は、宮古島と伊良部島を結ぶ離島架橋であり、H27.1開通。本橋は新北九州空港連絡橋を上回り、通行料金を徴収しない橋としては日本最長となる。宮古島と伊良部島が道路でつながり一体となることで、伊良部島の生活環境や福祉の向上、宮古圏域の観光や産業などの活性化が期待される。
また、2015.4.19に開かれる全日本トライアスロン大会のコースにも新たに採用されスポーツ振興にも貢献する。

古宇利大橋
古宇利大橋は、今帰仁村古宇利島と名護市屋我地島を結ぶ橋梁であり、架橋後は、沖縄本島と一体となった生活環境を整えることができ、更に、古宇利島特有の豊かな自然環境を目的に訪れる人々が増え、観光産業も盛んになっている。
なお、古宇利島の橋のたもとにはきれいなビーチがあり、また、橋の両側は美しい沖縄のマリンブルーが展望でき、沖縄本島北部を代表する景観にもなっている。

池間大橋
池間大橋は、宮古島と池間島を結ぶ橋梁であり、コバルトブルーの雄大な海に架かるダイナミックな橋梁景観となっている。
橋のたもとには展望所を備えた駐車場があり観光スポットになっている。 また、池間島の北沖5～15kmに、旧暦3月3日の大潮の干潮で、面積約25k㎡に渡って、珊瑚礁群が海底から姿を現す「幻の大陸」八重干瀬はダイビング・シュノーケルの絶好の場所となっている。

魅力あるまちづくりの支援

○街路事業：豊かで公共空間を備えた良好な市街地の形成等
○街なみ環境整備事業：住民が協力して美しい景観の形成、良好な居住環境の整備を行う事を支援
○区画整理事業：中心市街地の活性化、商業、業務等の拠点市街地の形成等
○市街地再開発事業：細分化された敷地の統合、共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等
○都市再生整備計画事業：地域の歴史、文化、自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくり等
○電線共同溝事業：安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、景観の向上等

街路事業　：　龍潭線（県道29号線）

市街地再開発　：　牧志・安里地区第一種市街地再開発事業

都市再生整備計画事業　：　南風原町、浦添市

電線共同溝事業：那覇市（一般国道58号）

沖縄らしい風景づくりの推進

○ 沖縄総合事務局では、美しい国づくり、地域づくりを進めるため、様々な施策に取組んでいます。その一環として、沖縄県と連携して、市町村が「景観行政団体」となり景観行政の担い手となることを推奨しています。
○ 市町村では、景観計画の策定などを通じて、地域の特色に応じたきめ細かな規制や誘導方策を取り入れ、居住環境の向上や観光資源の創出などを図っています。国は、各種の事業、制度を整備し、市町村による取り組みを支援しています。

※「景観行政団体」とは、景観法により定義される景観行政を担う主体。政令市、中核都市、都道府県は自動的に景観行政団体となり、その他の市町村は、都道府県知事との協議・同意により景観行政団体になることが可能。

平成15年度　**美しい国づくり政策大綱**
平成16年度　**景観法制定**

↓

平成24年 5月　**沖縄21世紀ビジョン基本計画を策定**
【施策展開】 沖縄らしい風景づくり

沖縄の各地域で個性溢れる風景・景観を創出
（ 歴史・文化的な景観や伝統的な集落、街なみの景観は、季節を問わない重要な観光資源 ）

↓

【景観行政団体の形成推進】
市町村による景観法などに基づく取組みが有効
＜景観形成＞
・地域の合意形成、景観計画の策定、景観地区の指定
・景観協力工事の負担軽減に係る助成
＜景観管理＞
・地域景観協議会の設立
・自立した地域活動に係る人材育成
・建設や建築など景観にかかわる開発の規制、誘導
＜景観配慮＞
・地域景観に適した市町村公共事業実施

街なみ環境整備事業
（建造物の外観修景、塀・樹木等の移設、道路の美装化、電線の地中化、集会所の整備など）

琉球石灰岩による舗装の美装化や赤瓦による ファサードの統一感を創出

2007年頃　【事例：龍潭通り（那覇市）の街なみ】　現在

空き家再生等推進事業　（空き家の取得（用地費除く）、移築、増改築など）

＜活用のイメージ＞
空き家の古民家を交流・展示施設や体験宿泊施設に改築

空き家の古民家　【イメージ写真】　改築して再生活用

○沖縄県の景観団体等状況（H27.5 末現在）
景観行政団体 ・・・ 30 団体
景観計画策定 ・・・ 23 団体、　景観条例策定 ・・・ 23 団体

沖縄らしさや伝統を表現する施設づくりの推進

○「国立劇場おきなわ」は、沖縄総合事務局が施設整備を担当。平成26年1月開場10周年を迎えた。
○沖縄らしさがあり、組踊をはじめとする沖縄の伝統芸能を継承、アジア・太平洋地域へ発信するための劇場のあり方などを検討しながら取り組んだ、全国で6番目の国立劇場整備事業。
○海外の民俗芸能等の多彩な公演行事が行われるだけでなく、伝承者の養成・研修、沖縄伝統芸能に関する資料を収集し、保存・活用している。
○今後も、沖縄の歴史、風土、環境、景観に配慮した魅力のある官庁施設等の整備事業を展開。

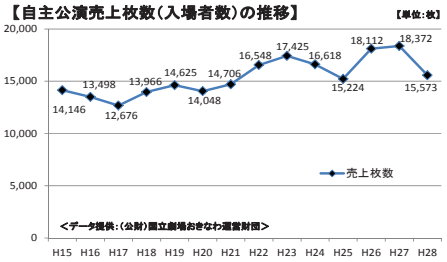
■沖縄らしい形態の表現

長大な庇が深い影をつくる「雨端」

格子状や網代状に竹を組んだ「チニブ」

（受賞歴）
平成18年　第47回建築業協会賞（BCS賞）
平成20年　第11回公共建築賞受賞

大劇場



那覇空港滑走路増設

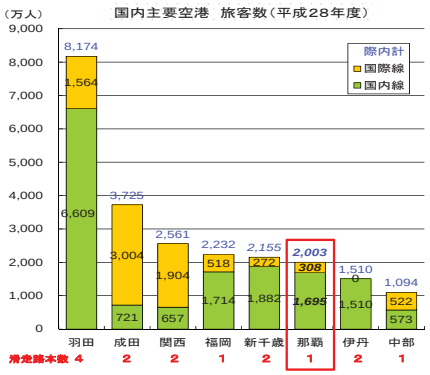
○那覇空港滑走路増設事業については、平成26年1月に工事着手しており、現在は護岸工事、埋立工事を実施。
○平成32年3月末に供用開始することをめざし、引き続き事業を推進。

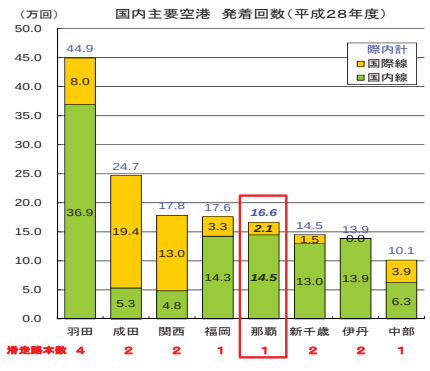
○ 現況

・滑 走 路 ： 3，000m
・旅客実績 ： （国内）1，695万人、（国際） 308万人
※平成28年度速報値
・主要路線 ： （国内） 163往復/日
（平成29年夏ダイヤ） 東京(32)、福岡(21)、関西(12)、中部(13)、
成田(8)、石垣(18)、宮古(15)等
（国際） 202往復/週
ソウル(49)、台北(56)、香港(24) 等
（貨物） 63往復/週
成田(9.5)、羽田(6)、関西(6)、
上海(6)、香港(6)、ソウル(6)、台北(6) 等
・国内LCC就航状況： ｼﾞｪｯﾄｽﾀｰｼﾞｬﾊﾟﾝ（成田(5)、関西(2)、中部(1)）
ﾋﾟｰﾁ･ｱﾋﾞｴｰｼｮﾝ（関西(3)、福岡(2)）
ﾊﾞﾆﾗｴｱ（成田(2)）

○ 空港整備事業の概要

那覇空港は、国内の滑走路1本の空港としては旅客数・発着回数とも第2位





那覇空港　国際線ターミナル地域再編事業

沖縄総合事務局

○ 那覇空港では、国際航空需要の増加に伴う施設の狭隘化・老朽化に対応するため、平成２１年度から国際線ターミナル地域再編整備を実施しており、国際線旅客ターミナルビルを国及び民間にて整備し、平成２６年２月に供用を開始した。

○ 供用開始後も国際線旅客数は急激に増加しており、国際線ターミナルビルにおいて混雑が発生している。

○ 国際線需要の増加による混雑及び増設滑走路の供用により増加が見込まれる航空需要へ対応するため、エプロン拡張、国際線ターミナルビルの機能向上（ＣＩＱ施設、際内連絡施設）等に必要な整備を引き続き実施する。

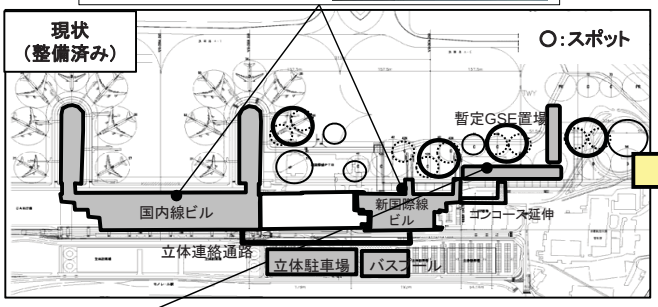
国内線ビル、国際線ビル入国審査場の混雑状況

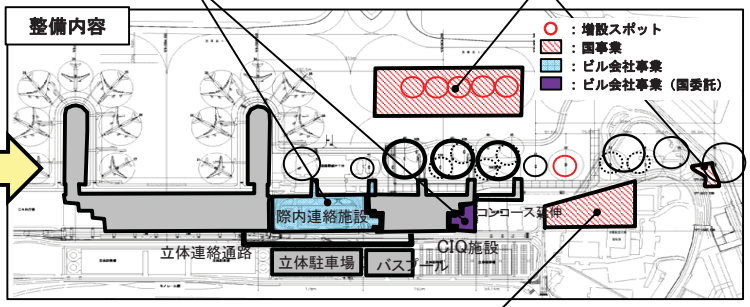
ターミナルビルの機能向上

国際線ターミナルビルの機能向上（CIQ※1施設、際内連絡施設）に必要な整備を実施し、ターミナルビルの旅客処理能力等を向上します。

エプロンの拡張

エプロン拡張を実施し、将来的に増加が見込まれる航空需要へ対応します。





暫定ＧＳＥ置場の状況

※1 CIQ：税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）
※2 GSE：地上支援機材(Ground Support Equipment)

GSE置場の新設

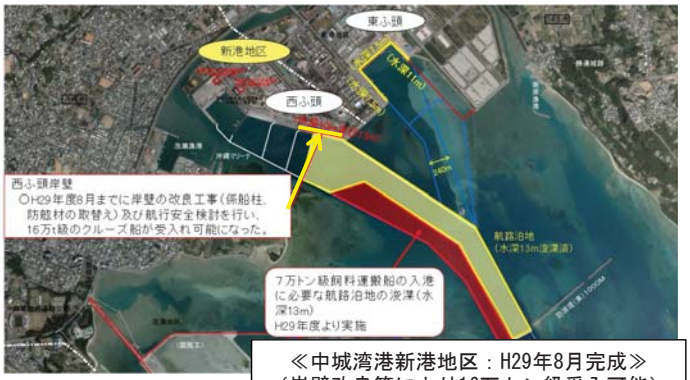
GSE※2置場を新設します。これにより、暫定GSE置場を航空機の駐機スポットとして使用できるようになります。

既存施設を賢く使うインフラ整備（港湾事業）

沖縄総合事務局

○**那覇港等**では急増・大型化に対応するため、岸壁の拡張やコンテナターミナルの活用など既存施設を有効活用する整備を推進。

≪那覇港泊ふ頭地区：H21年9月暫定供用≫



≪中城湾港新港地区：H29年8月完成≫
（岸壁改良等により16万トン級受入可能）

≪那覇港新港ふ頭地区：H30年完成≫

≪平良港：H29年度暫定供用≫

≪石垣港： H30年春暫定供用≫

「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成（本部港、平良港）

沖縄総合事務局

○国土交通省港湾局は「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に全国６港湾を選定
○県内から本部港と平良港が選定された。
○平成29年7月国土交通大臣より指定
○今後、同省港湾局、港湾管理者、クルーズ船社等は、計画書の内容を踏まえ、必要なハード・ソフト両面の取組を進めていく。

【本部港】

応募者：沖縄県、ゲンティン香港
寄港回数目標：88回(H32)、104回（H42）

■本部地区
○ゲンティン香港が、中国・台湾発着クルーズの拠点としての利用。
◆本部地区岸壁
（20万トン級対応（整備中））
◆旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ<ゲンティン香港>
○ゲンティン香港がCIQホール、待合所、観光案内所等を有する旅客ターミナルビルを整備。

ゲンティン・ドリーム
（15万トン級、全長335m
乗客定員3,352人）
※20万トン級は、2020年竣工予定

【平良港】

応募者：沖縄県宮古島市、カーニバル・コーポレーション&ＰＬＣ（カーニバル社）
寄港回数目標：250回(H32)、310回(H38)

■漲水地区
○カーニバル社が、中国発着クルーズの拠点としての利用。
◆漲水地区岸壁
（14万トン級（計画））

◆旅客施設<ｶｰﾆﾊﾞﾙ社>
○快適なCIQ手続が受けられる旅客施設を整備。

マジェスティック・プリンセス
（14万トン級、全長330m、
乗客定員3,460人）

■漲水地区
◆漲水地区岸壁（整備中）

出典：国土交通省資料より

道路ネットワーク【ハシゴ道路・2環状と放射道路】

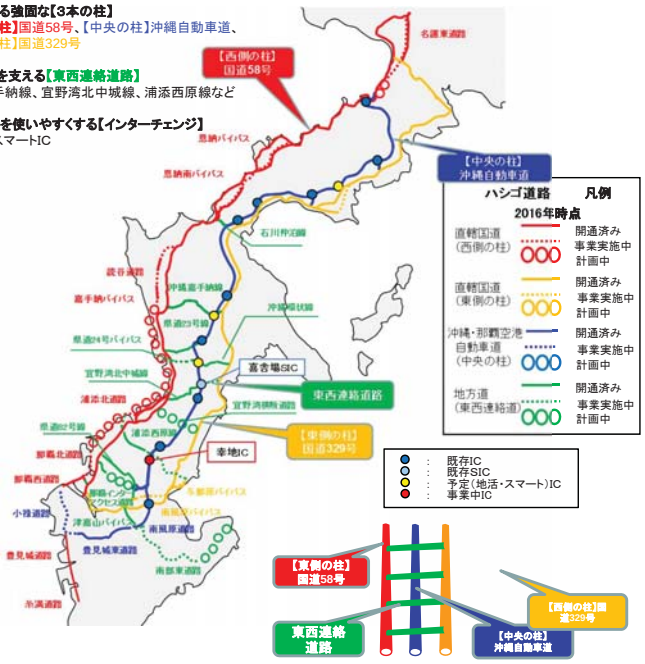
沖縄総合事務局

『ハシゴ道路ネットワーク』の整備

■南北を走る強固な【3本の柱】
【西側の柱】国道58号、【中央の柱】沖縄自動車道、
【東側の柱】国道329号

■3本の柱を支える【東西連絡道路】
沖縄嘉手納線、宜野湾北中城線、浦添西原線など

■高速道路を使いやすくする【インターチェンジ】
喜舎場スマートIC



『2環状と放射道路』の整備

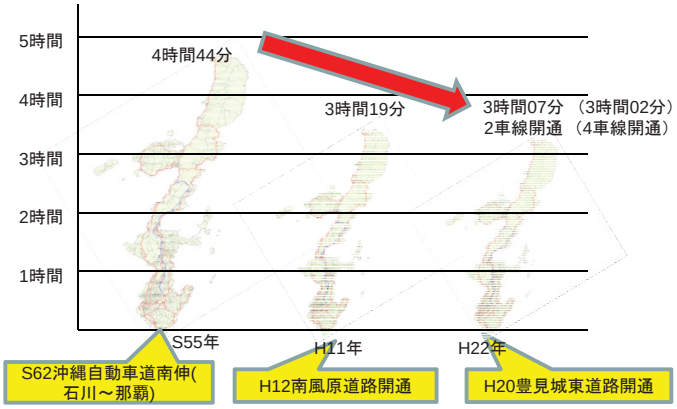
■環状・放射道路を整備することにより、交通経路の分散を図り、
那覇市内の混雑時旅行速度（16.9km/h）の全国ワースト1脱却を目指す。

【2環状道路】
①中央環状道路
国道329号、臨港道路、県道82号線（那覇糸満線）
②外郭環状道路
国道330号、沖縄自動車道、那覇空港自動車道（南風原道路、豊見城東道路、小禄道路）、那覇西道路、那覇北道路、浦添南道路、浦添北道路、県道153号線

【放射道路】
1 国道58号
2 国道330号
3 那覇インターアクセス道路、沖縄自動車道
4 県道222号線（真地久茂地線）、南風原バイパス、与那原バイパス、国道329号
5 国道507号（津嘉山バイパス）、南部東道路
6 国道507号（津嘉山バイパス）
7 県道221号線、国道331号、豊見城道路、糸満道路

観光振興を支援する道路整備

○道路ネットワーク整備により、沖縄本島北端から南端までの所要時間が短縮し、観光振興にも寄与。
○沖縄の玄関である那覇空港からの時間距離が短縮し、行動範囲が拡大。
○渋滞が緩和し、スムーズに観光地巡りが可能に。



【沖縄本島縦貫所要時間(国頭村奥～糸満市伊原)】

▲那覇空港～海洋博公園への所要時間

<使用データ> 開通前:H17道路交通センサスの平日混雑時旅行速度
全線2車線開通時:旅行速度調査(H20.12)
全線4車線開通後:民間プローブデータ(H27.4～6)

【美浜アメリカンビレッジ】

【中城城跡】

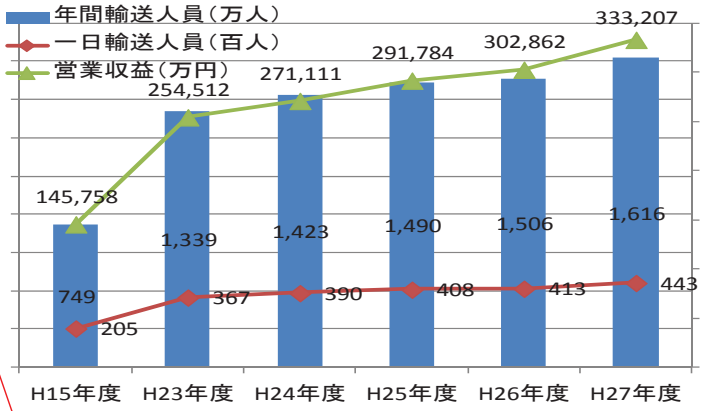
【ひめゆりの塔】

【平和記念公園】

【斎場御嶽】

公共交通等の利用促進の取組：手段の分散(モノレールの延長と高速道路との連携強化)

○沖縄県における戦後初の軌道計交通機関として、沖縄都市モノレール(愛称:ゆいレール)が平成15年8月から運行している。(那覇空港から首里区間の全駅15駅、12.9km、所要時間27分)
○現在、首里駅から沖縄自動車道西原インター付近までの約4.1km、4駅を延長工事中。(平成31年春の開業目標)



○モノレールと高速道路との結節点整備。
(モノレールと高速バス・パーク&モノライド・パーク&バスライド)

「道の駅」による地域活性化（物産、観光、防災）

沖縄総合事務局

○沖縄県内の「道の駅」は8駅（全国1,117駅 ※平成29年4月時点）。
○地域の個性・魅力を活かして、物産、観光、防災面で、地域活性化に貢献。

「行ってよかった！道の駅ランキング2016」： 県内8駅中3駅がランクイン
8位「道の駅」許田、14位「道の駅」いとまん、23位「道の駅」ゆいゆい国頭
（旅行口コミサイト「トリップアドバイザー」発表）

「道の駅」おおぎみ

道路情報・観光情報提供

「道の駅」ゆいゆい国頭

やんばる3村観光連携施設

「道の駅」喜名番所

観光案内所

「道の駅」ぎのざ

特産品加工直売センター

「道の駅」許田

道路情報ターミナル

「道の駅」いとまん

お魚センター

「道の駅」豊崎

空港の離発着情報提供

「道の駅」かでな

展望台から嘉手納基地一望

地域に根ざした「道の駅」

沖縄総合事務局

○「道の駅」では、そこでしか買えない、新鮮な地元特産品等を販売。
○高齢者農家や地元高校との連携など、地元と密着した活動を推進（農家の育成や収入増にも貢献）。

○「道の駅」で、地産地消を促進するイベントを開催
○規格外農産物（イチゴ）をケーキに加工し販売、農家の収益に寄与

地産地消を促進するイベント開催
（宜野座村産業祭り）

人気商品となった地元フルーツを使ったショートケーキ

規格外農産物を加工販売
地元農家の収益に寄与

○高齢者農家支援として、「道の駅」職員による集荷作業を実施
（「道の駅」ゆいゆい国頭、「道の駅」許田）

・輸送費軽減及び新たな収益の場の提供
農家の収益が増加することにより、安定して農業に従事することが出来、農業離れの歯止めを図る。

農産物直販所が無かったときの流れ

農家 → 中央市場へ出荷（出荷 輸送費は農家負担） → 売り立て後精算（販売）

（パインの集荷）

売り立て確定後、2週間～1ヶ月後にまとめて精算。
売上金から手数料を差し引かれ振り込まれる。
県外等に販売の場合、輸送費も差し引かれる。

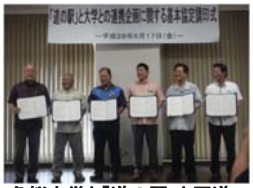
農産物直販所での流れ

（野菜の納入）

農家 → 直販所にて販売、即精算
直接出荷・陳列
身近な場所にあるため輸送費が軽減
搬入が困難な高齢者は集荷作業をサポート

売り立て確定後、即精算。
売上金から手数料を差し引かれ振り込まれる。
輸送費が押さえられるので少量でも出荷が可能

○「道の駅」と大学が連携し、大学生のアイディアによる観光プランや情報発信手法の提案や新たな特産品の商品開発などを進める
○地元農林高校と老舗菓子店による特産品を活用した商品開発
（ちんすこうにアグー脂を使った「きんそこう」）（「道の駅」許田）



名桜大学と「道の駅」と国道事務所との連携協定調印式

（地元高校生による商品の製造と販売PR）

○地元特産品の販売（「道の駅」喜名番所を除く各駅）

（賑わう販売所）

（野菜）

（魚）

（果物）

（地元特産・マンゴー）

（地元特産・パイン）

インフラツーリズム（自然や文化を楽しむニューツーリズム）

ダム管理施設を活用した取組み

ダム堤体見学

ダム資料館見学

ダム湖面や周辺の自然環境を活かした地域の活動

亜熱帯ジャングルカヌー

大保ダムノルディックウォーキング

ダム下流における川遊び

県民意識調査・パーソントリップ調査

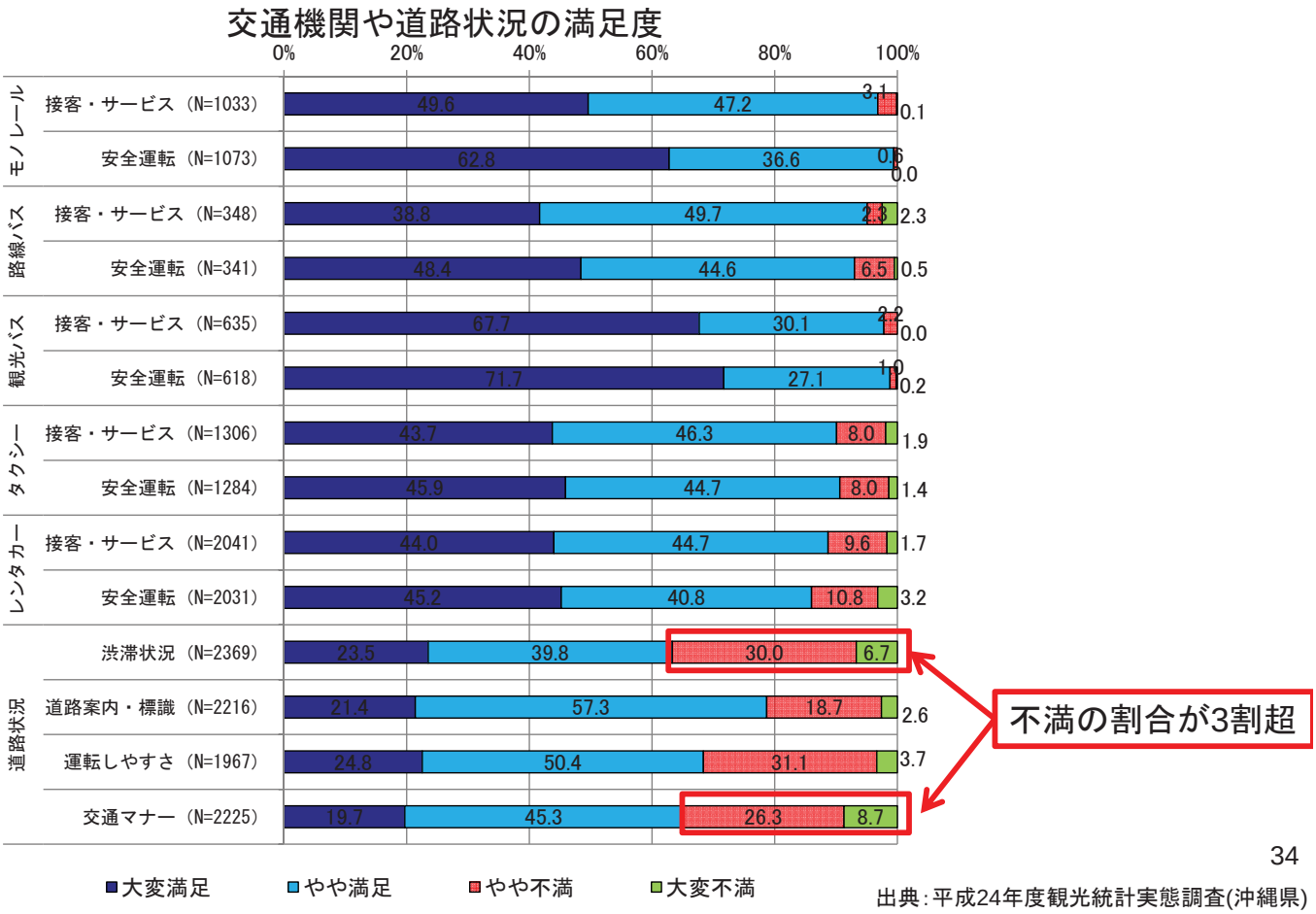
【地域別　充足度比率(%)】
(あまり満たされていない＋全く満たされていない)

	【　南　部　地　区　】	
	項目	%
1	(25) 老後に不安のない年金が得られる	51.30
2	(59) 収入が確実に増える	48.40
3	(12) 目的地まで円滑に移動できる	38.40
4	(11) 公共交通機関が利用しやすい	37.40
5	(61) 物価が安定している	36.70
6	(58) 失業の不安がなく働ける	35.30
7	(41) 基地等の問題対策が講じられている	34.50
8	(60) 近くで希望する仕事につける	33.10
9	(71) 外国語教育が充実している	32.80
10	(32) 費用の心配がなく、医療を受けられる	31.30

充足度不足

出典：第9回県民意識調査報告書

沖縄観光の満足度



出典：平成24年度観光統計実態調査(沖縄県)

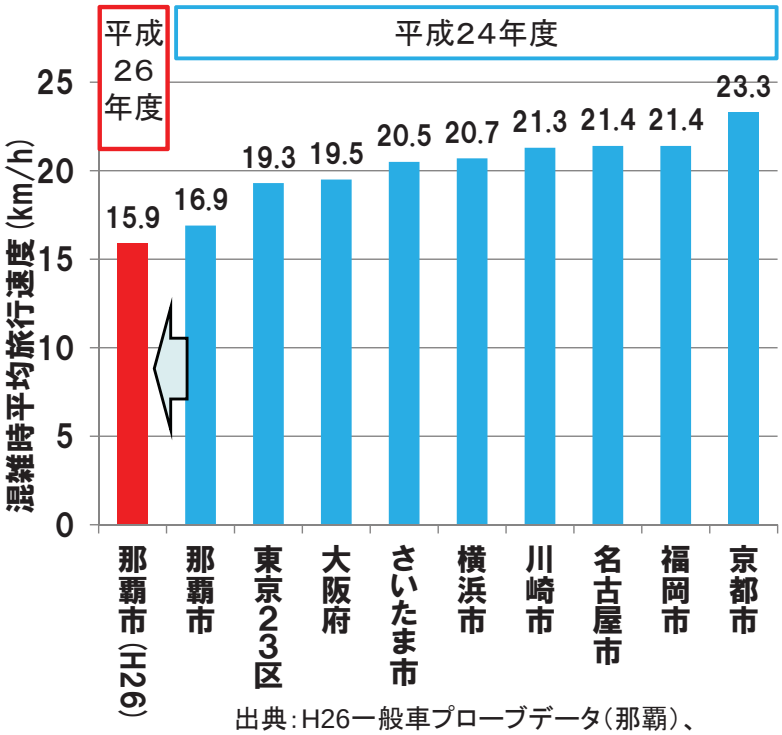
沖縄総合事務局

3. 新たな交通環境の創造
（道路渋滞削減の取組）

現状：沖縄県の旅行速度及び機関別旅客輸送分担率

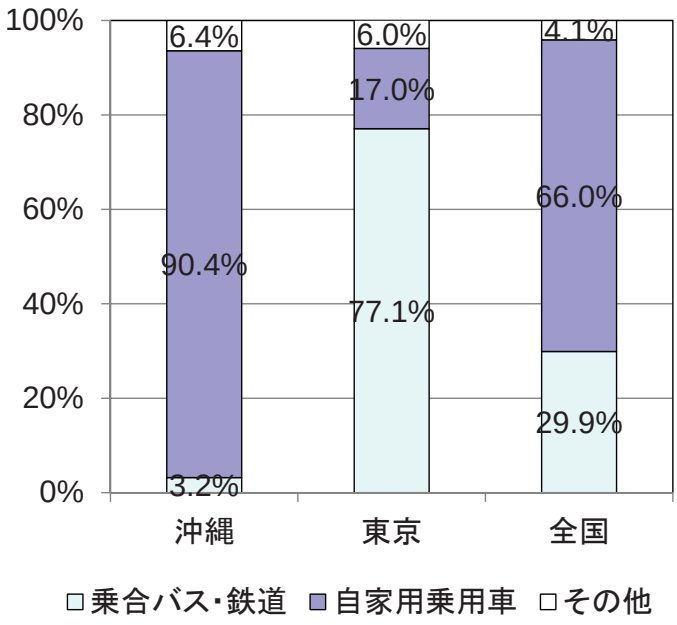
沖縄総合事務局

◆平日混雑時旅行速度の比較



出典：H26一般車プローブデータ（那覇）、
H24一般車プローブデータ

◆機関別旅客輸送分担率



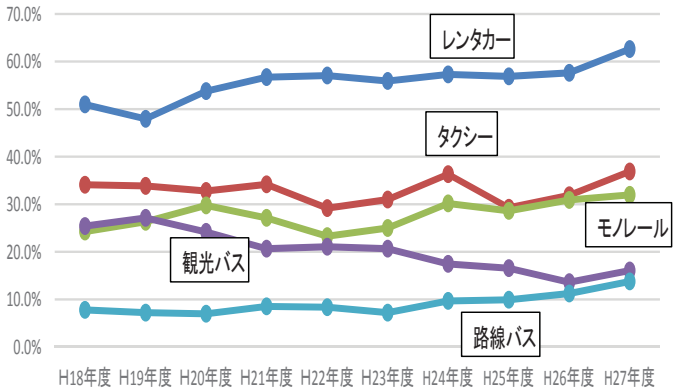
出典：旅客地域流動調査（H21年度）

現状：沖縄県の旅行速度及び機関別旅客輸送分担率

沖縄総合事務局

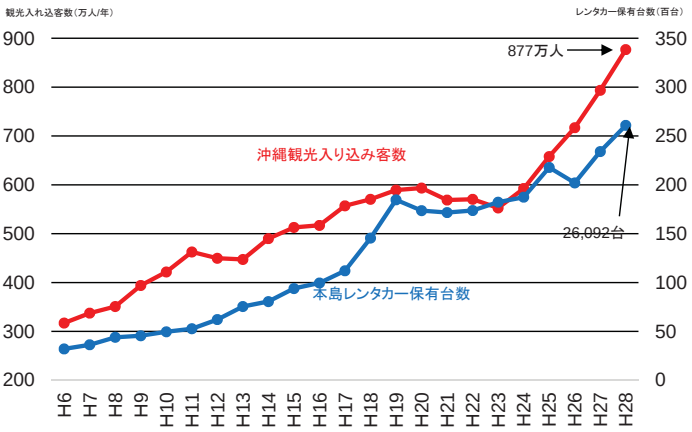
○観光客の利用する交通手段はレンタカーが多く、本島でのレンタカー利用も年々増加

◆沖縄県滞在中に利用した交通手段



出典：沖縄県「観光統計実態調査（H18～H27年度）」

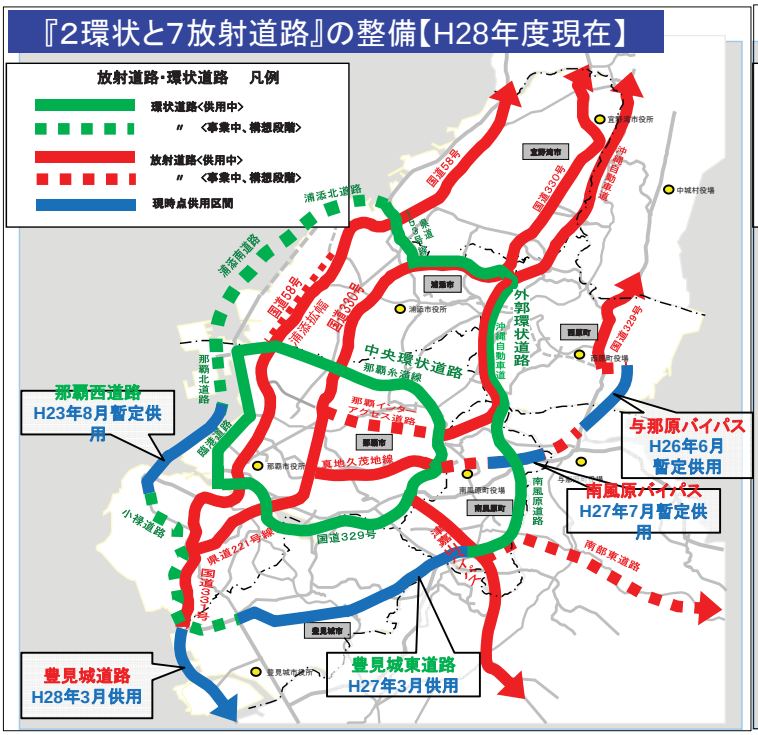
◆観光客の移動手段はレンタカー（約6割）

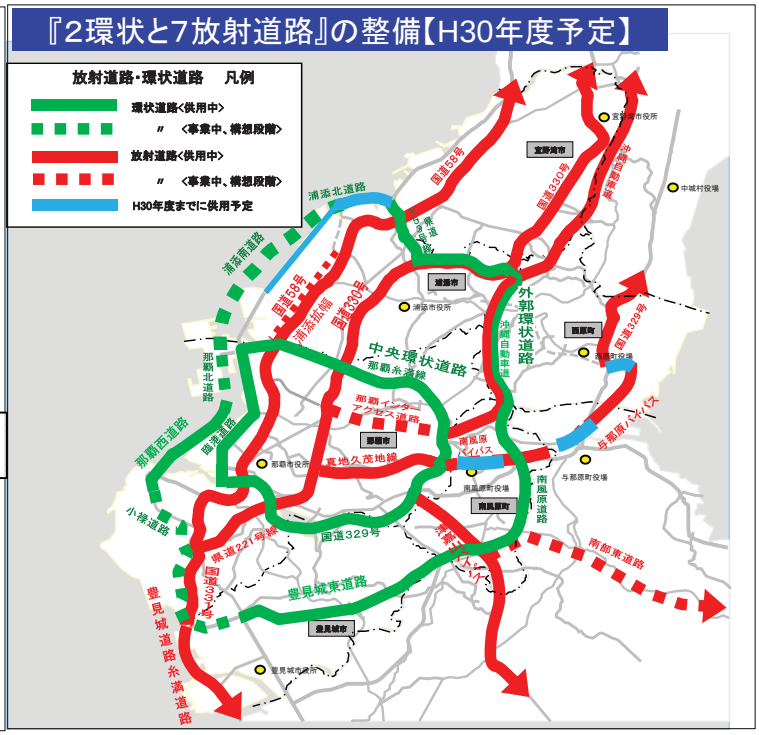


【県外観光入込客数とレンタカー保有台数の推移
資料：運輸要覧、入域観光客統計概要

道路整備の取組：容量拡大施策（2環状7放射道路）

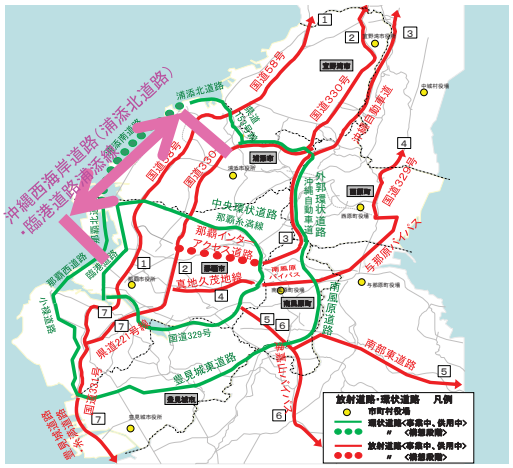
【2環状7放射道路】
○通過する交通を迂回させる環状機能と集中する交通を分散させる放射機能の強化





道路整備の取組：容量拡大施策（2環状7放射道路）

○沖縄西海岸道路（浦添北道路）・臨港道路浦添線は、平成29年度に開通予定



建設中の浦添北道路（牧港高架橋）

公共交通等の利用促進の取組：手段の分散（バス利用促進①）

共通IC乗車券の導入

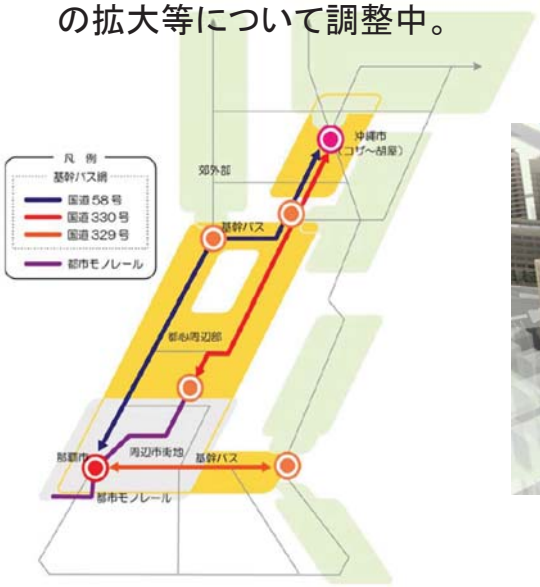
沖縄都市モノレール（株）と沖縄本島バス事業車4社が平成27年4月に共通IC乗車券を導入。

（モノレールは26年10月から先行導入済）

IC乗車券：名称「オキカ」

基幹バス構想

定時運行と利便性向上のため国道58号（那覇市～沖縄市）において、平成31年度を目途に基幹バスを導入する計画がある。現在は、バス専用レーンの拡大等について調整中。

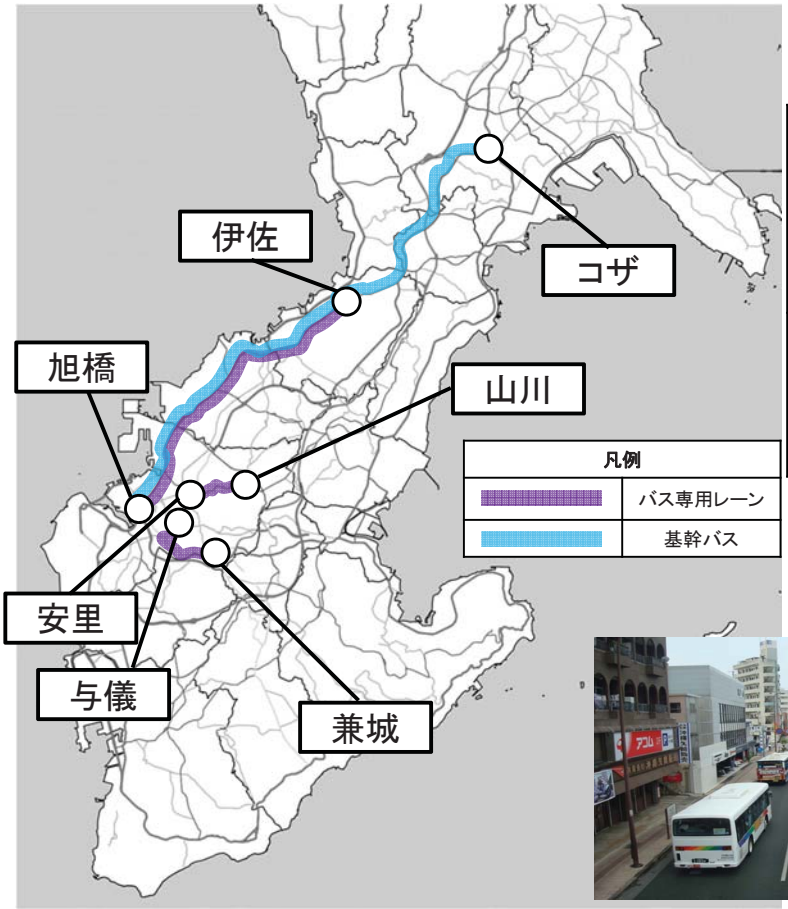


那覇バスターミナル地区の再開発

安全・快適な街づくりの一環として交通結節点機能を強化するため、バスターミナル地区の再開発事業が進められている。

バスターミナルは1階。平成30年度開業予定。

公共交通等の利用促進の取組：手段の分散（バス利用促進②）



＜バスレーン実施状況＞

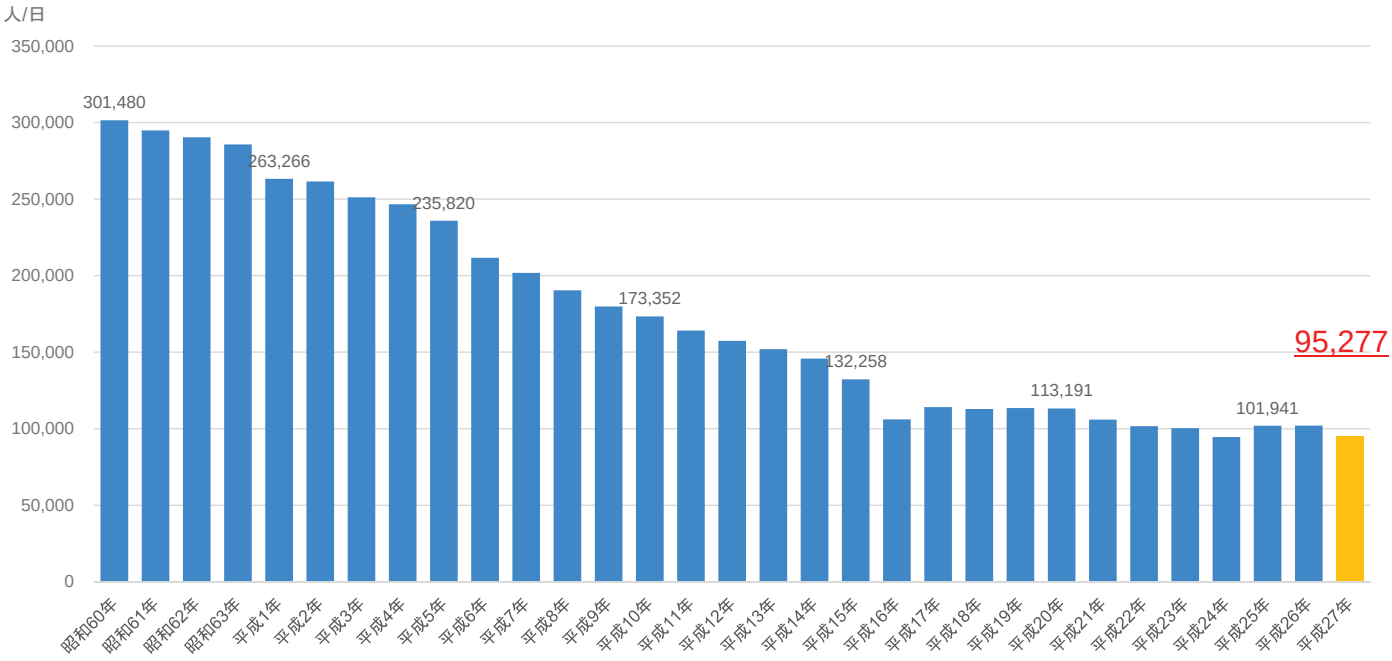
平成27年2月2日よりバスレーンを延長

延長距離（国道58号）	北向：2.2km → 6.8km （4.6km延長） (那覇市久茂地～那覇市天久) 南向：8.8km → 10.4km （1.6km延長） (宜野湾市伊佐～那覇市久茂地)
整備効果（国道58号）	北向所要時間：44.7分に（8.1分短縮） (那覇市旭橋 → 宜野湾市伊佐) 南向所要時間：43.8分に（4.1分短縮） (宜野湾市伊佐 → 那覇市旭橋)

平成28年10月3日から急行バスの運行における実証実験を行っている。（停車箇所を通常より少なくする）

公共交通(バス)の利用者数の経年推移

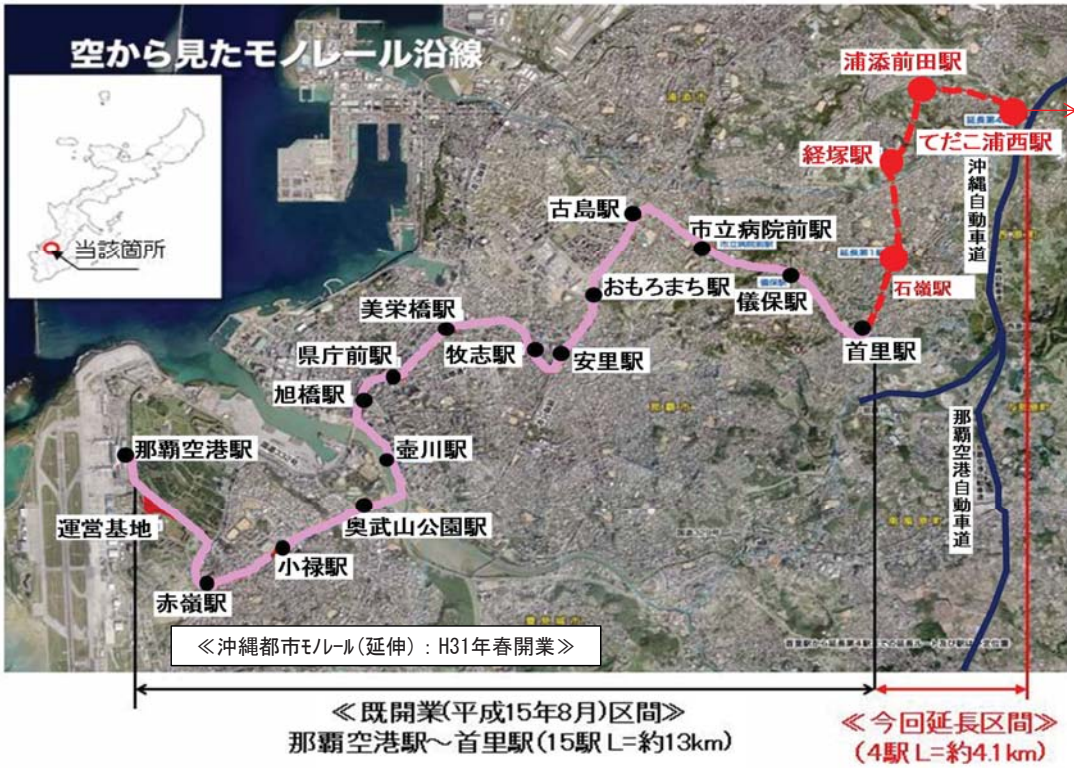
- バス輸送人員は、昭和60年と比較して、平成27年には約1/3に減少



資料：沖縄総合事務局運輸要覧（S60～H28.12）

公共交通等の利用促進の取組：手段の分散（モノレールの延長と高速道路との連携強化）

○沖縄県における戦後初の軌道計交通機関として、沖縄都市モノレール（愛称：ゆいレール）が平成15年8月から運行している。（那覇空港から首里区間の全駅15駅、12.9km、所要時間27分）
○現在、首里駅から沖縄自動車道西原インター付近までの約4.1km、4駅を延長工事中。（平成31年春の開業目標）

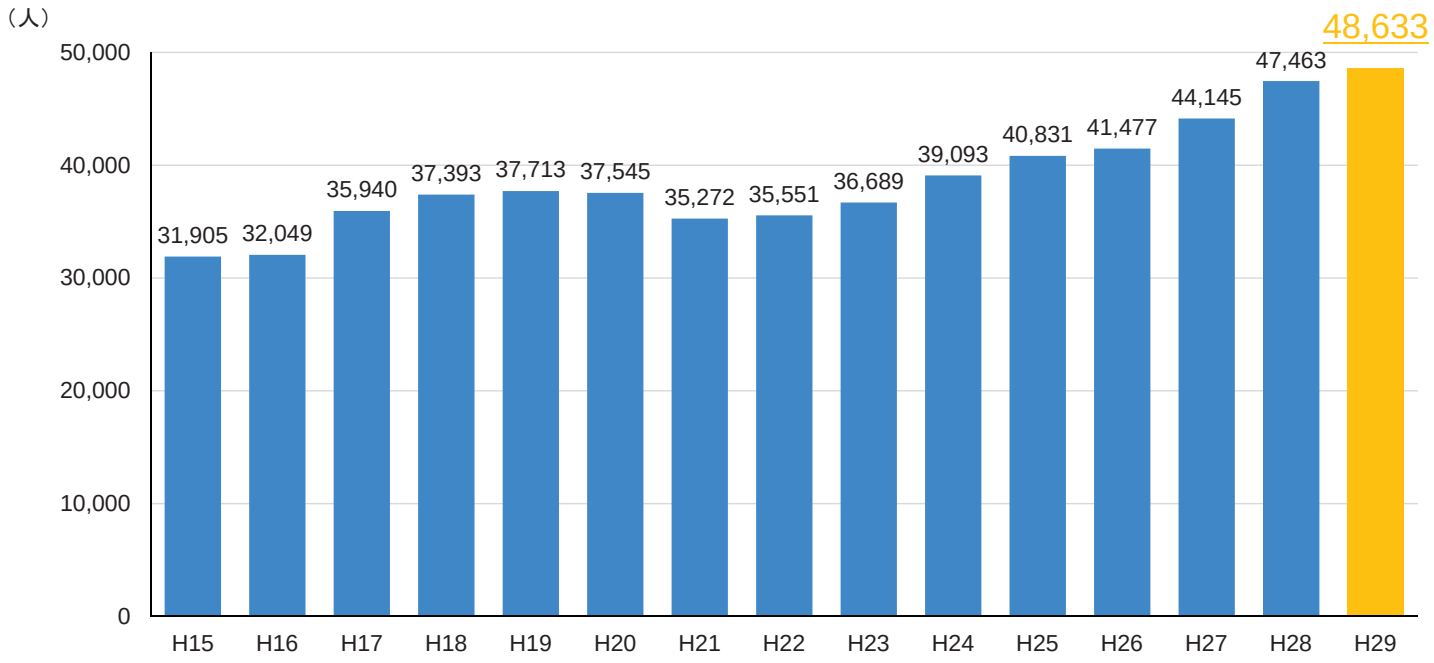


○モノレールと高速道路との結節点整備。
（モノレールと高速バス・パーク＆モノライド・パーク＆バスライド）

出典：沖縄都市モノレールパンフレット

公共交通（モノレール）の利用者数の経年推移

- 沖縄都市モノレールは、観光客の増加に伴い利用者も増加
- 乗客数は平成29年4月末日時点で4.9万人



資料：沖縄県都市モノレール課HP
駅別乗客数　年度比較表（1日当たり平均）H29.4月末日現在より合計値を抜粋

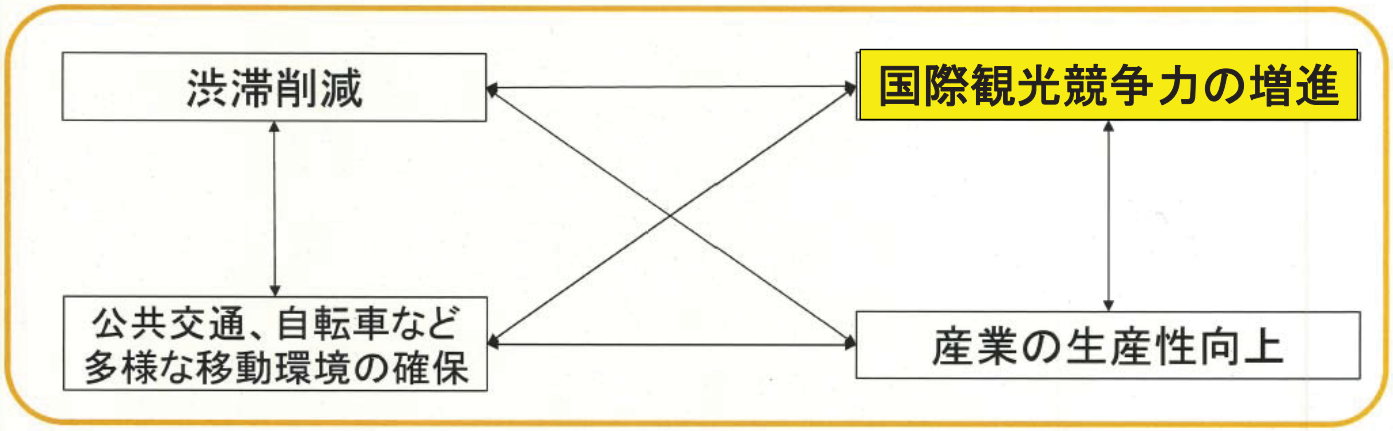
沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会

「中間とりまとめ」の概要　（平成28年11月28日中間とりまとめ）

【検討の背景】

全国一の渋滞	極端なマイカー依存	観光客の急増	高齢化の進展
全国県庁所在地で最低ピーク時の速度：16km/h	・自家用車依存率：90.4% ・公共交通利用率：3.2%	・H27年度：約800万人 ・観光収入H24→H27で約1.5倍	今後5年間で超高齢社会に[高齢化率：22.9%(H32)]

【目指すべき方向性】



沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会

沖縄総合事務局

【取り組むべき施策（主な対策例）】

道路ネットワーク整備等

・ハシゴ道路ネットワーク等、幹線道路網の整備
・渋滞ボトルネック箇所における交差点改良及び立体化
・インターチェンジの整備推進

地域の公共交通システムの再編・活性化

1）公共交通の整備・再編（都市モノレールの効率化、基幹バス（BRT等）の導入、バス網の再編）
2）交通結節点の整備（異なる交通モード間の接続[モーダルコネクト]の強化）
　各地域の結節点の創出に向けた戦略的展開（てだこ浦西駅P&R、旭橋BT）
3）歩行者や自転車などにも優しい道路空間の再編・創出（国際通り再編、自転車利用の促進）

公共交通の使いやすさの向上

1）使いやすさの向上に向けた情報提供システム等の整備
2）ICカード等を活用した公共交通利用促進策
3）観光客の公共交通活用対策（結節点の有効活用、分かりやすい情報提供、ビッグデータやIoT活用など最先端の取り組み、クルーズ船の観光客受け入れ体制の整備）
4）賢い道路の利用（県民意識への効果的な働きかけ）

【新たな交通環境の実現に向けて】

・フォローアップ体制の整備
・新しい交通環境を導入するためのビッグデータ等を活用した調査・分析の推進
・自動運転など全国のモデルとなる先進的取組の導入

沖縄の道路渋滞対策について

沖縄総合事務局

沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会
「沖縄の新たな交通環境の創造に向けて（中間とりまとめ）」（H28.11.26）
・交通渋滞の削減に向けた62プロジェクトについて提言

↓

第1回　沖縄の新たな交通環境創造会議（H29.1.22）
・33主要プロジェクト（18テーマ）の選定
・ロードマップを作成することを会議で確認

↓

第2回　沖縄の新たな交通環境創造会議（H29.5.11）
・主要プロジェクトのうち、早期成果実現課題（6テーマ）を選定
・平成29年度の新たな取り組みについて
・「早期成果実現課題」の具体案を提示
・各プロジェクトのロードマップ策定

所属	氏名	所属	氏名
沖縄県経営者協会会長	安里　昌利	那覇市長	城間　幹子
琉球大学工学部長	有住　康則	旭橋都市再開発株式会社代表取締役社長	平良　敏昭
沖縄振興開発金融公庫理事長	川上　好久	日本旅行業協会（JATA）理事	東　良和
（一社）沖縄県バス協会会長	合田　憲夫	沖縄都市モノレール株式会社代表取締役社長	美里　義雅
沖縄県市長会会長	古謝　景春	沖縄県公安委員、元那覇市副市長	與儀　弘子
沖縄県企画部長	川満　誠一		

6つの早期成果実現課題

早期実現課題１　：　渋滞ボトルネック対策

早期実現課題２　：　基幹バスの導入、バス網再編

早期実現課題３　：　バス運行定時性の確保

早期実現課題４　：　バスターミナル等の整備促進

早期実現課題５　：　道路空間の再編（国際通り）

早期実現課題６　：　県民意識の効果的な働きかけ

6つの早期成果実現課題

早期実現課題１：渋滞ボトルネック対策

・主要渋滞ポイントの交通状況、周辺の用地について調査し、短期で対策できる交差点を抽出し、対策を実施、検討（45箇所（国道14、県道31））

H29予定：
◆新規に9箇所の対策に着手
◆検討中の箇所の早期の事業化に向けた検討

早期実現課題２：基幹バスの導入、バス網再編

・H31年度の基幹バス導入を目指し、急行バス実証　実験、バス網再編に向けた検討を実施
・自動走行技術などを活用した沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）にむけた取り組みも実施

H29予定：
◆沖縄次世代都市交通システム検討会設置を発足し、検討開始

6つの早期成果実現課題

早期実現課題３：バス運行定時性の確保

・基幹バス区間の定時・速達性を高めるため、全区間（久茂地～コザ）にバスレーン延長拡充を実施
・H30～H31年度に第2段階バスレーン延長、H33年度以降に第3段階バスレーン延長に向けた取組みを実施

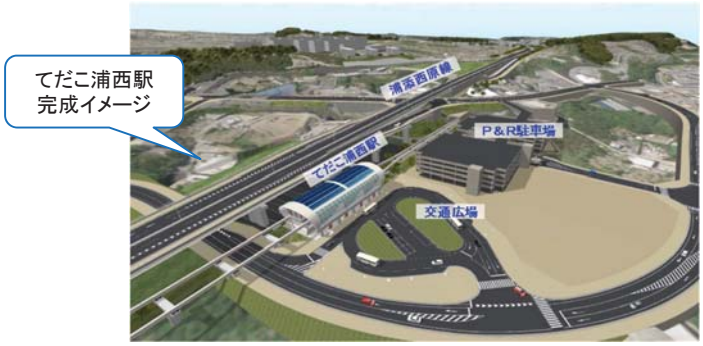
H29予定：
◆基幹バス導入の効果についてｼﾐｭﾚｰｼｮﾝにより検証
◆浦添北道路供用後の影響についても検証

第2段階
（久茂地～伊佐）
・ﾊﾞｽﾚｰﾝ延長（夕方）
・専用時間以外の優先レーン化
（伊佐～コザ）
・朝夕優先レーン化
第3段階
（久茂地～伊佐）
・終日専用レーン化
（伊佐～コザ）
・終日優先or専用レーン化

早期実現課題４：バスターミナル等の整備促進

・異なる交通モード間の乗り継ぎ、基幹バス及び支線バスの乗り継ぎに必要となる交通結節点の整備
・モノレール延長区間てだこ浦西駅では、追加IC整備、P&R等、多様な交通モードの乗り継ぎが可能となる交通結節点を整備

H29予定：
◆商業施設等を活用した交通結節機能の創出及び交通結節点における観光客向けの移動支援情報の強化に関する実証実験等を実施



6つの早期成果実現課題

沖縄総合事務局

早期実現課題５：道路空間の再編（国際通り）

・国際通りは過度な自家用車依存から脱却を図るためのシンボル的な道路空間として、歩行者や自転車などにも優しい道路空間の再編や創出に向けた検討を実施

H29予定：
◆荷捌き車両、違法駐車の対策等、道路空間の環境改善に向け、H29前期に調査、対策検討、H29後期に実証実験等の実施

早期実現課題６：県民意識の効果的な働きかけ

・沖縄県において、毎月1日、20日をノーマイカーデーに設定
・那覇市において、9月16日から9月22日までをカーフリーデーの期間として設定

H29予定：
◆前期に沖縄県・沖縄総合事務局等によるWGを設置し、表彰方法、普及啓発策を検討。後期に表彰を実施。

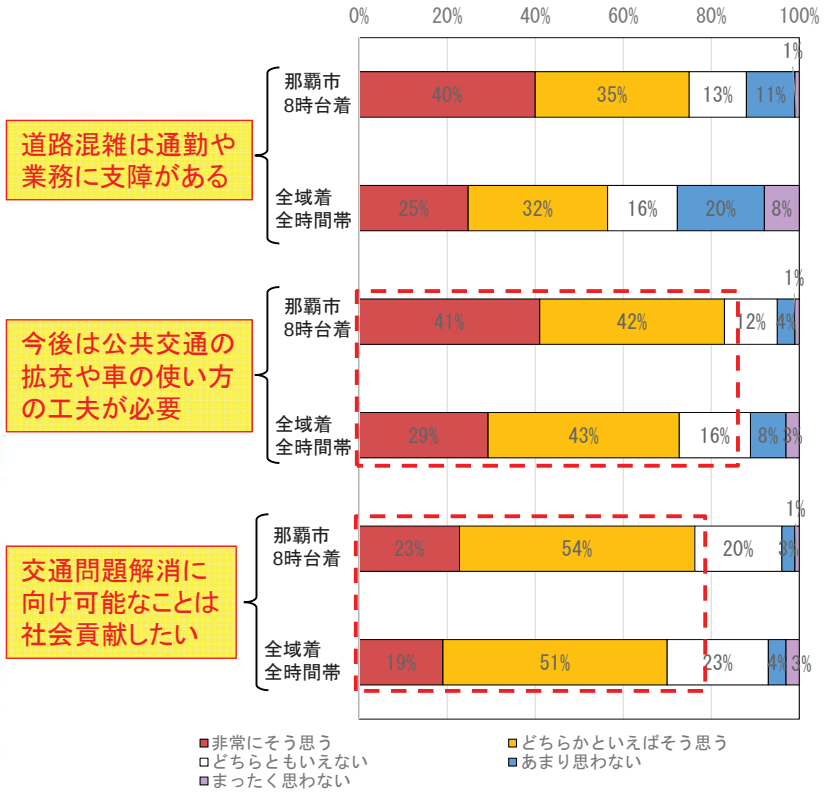
県民意識調査・パーソントリップ調査

【地域別　充足度比率(%)】
(あまり満たされていない＋全く満たされていない)

	【 南 部 地 区 】	
	項目	%
1	(25)老後に不安のない年金が得られる	51.30
2	(59)収入が確実に増える	48.40
3	(12)目的地まで円滑に移動できる	38.40
4	(11)公共交通機関が利用しやすい	37.40
5	(61)物価が安定している	36.70
6	(58)失業の不安がなく働ける	35.30
7	(41)基地等の問題対策が講じられている	34.50
8	(60)近くで希望する仕事につける	33.10
9	(71)外国語教育が充実している	32.80
10	(32)費用の心配がなく、医療を受けられる	31.30

出典：第9回県民意識調査報告書

【自動車通勤者の交通問題や今後の取組に対する意識】



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（平成21年3月）

沖縄総合事務局

4. ビッグデータの活用
（効果的かつ迅速な分析と対策）

※ビッグデータの活用

・カーナビ等に蓄積された走行中の車両の位置情報を集約し、車両の移動実態を統計的に処理することにより、客観的データに基づいた道路交通状況を把握

わった～バス大実験

～　一人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう!!　～

1. 企業へ参加呼びかけ

わった～バス党、党員、サポーター等

従業員数が多い企業

160社（沖縄総合事務局、沖縄県は部署単位）、1913人　が参加

2. 参加企業（参加者）による取組み（案）

・参加企業の社員に、渋滞解消に向けた目標を決めてもらう

・参加者は特定の期間（9月16日（土）～22日（金））に、目標に沿った行動を心がける

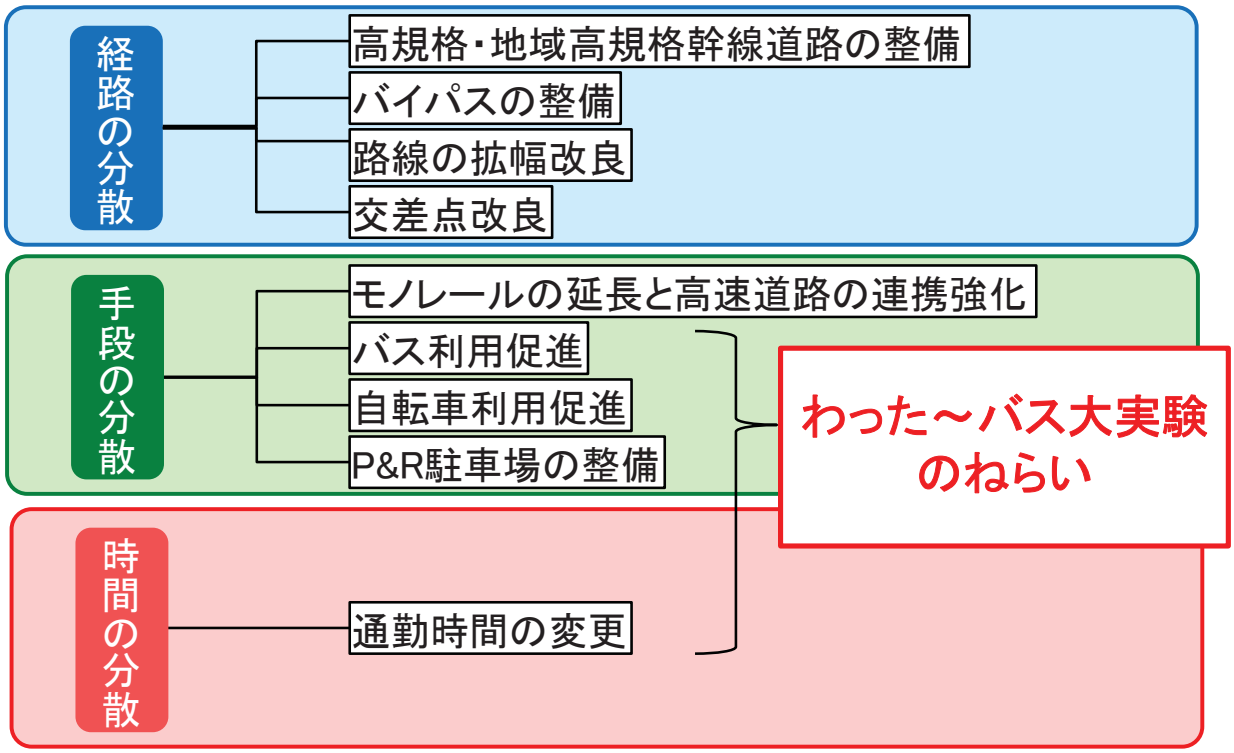
目標の例）　・マイカー通勤をバス通勤にする
・渋滞の時間をさけて出勤する（時差出勤）

3. 結果のとりまとめ

参加企業（参加者）に対してアンケート調査を実施し、実施結果や課題を把握

ビッグデータ（交通量、速度）等を用いて削減効果や今後の対策について分析

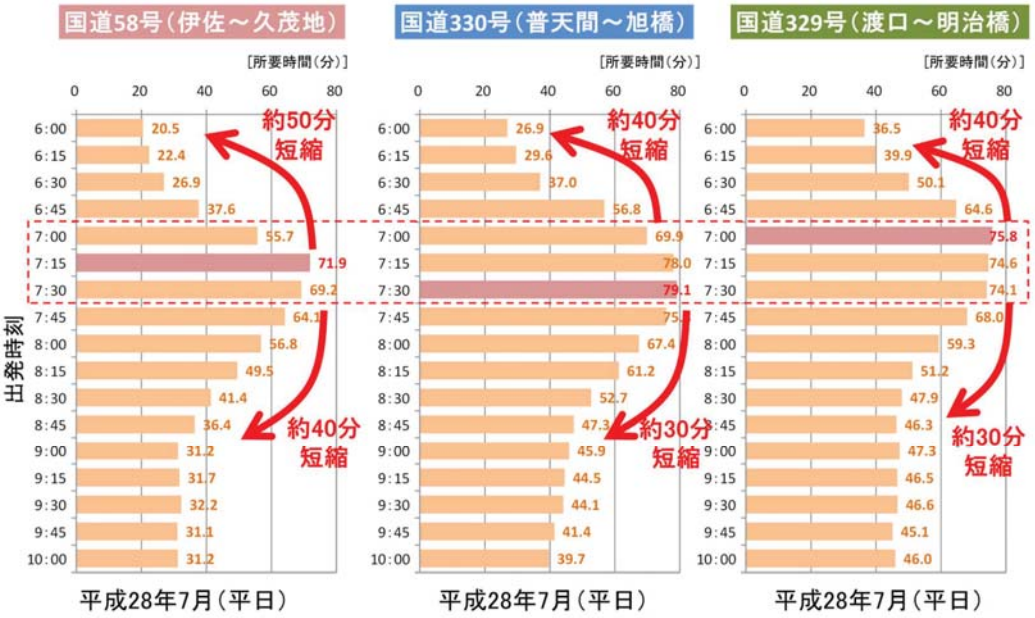
【3つの分散】



わったーバス大実験の評価

○ビッグデータを用いて、路線別の所用時間を分析したところ、出発時間を少し変えると、所要時間が大幅に短縮されることが分かりました。
○所要時間がピークとなる7時台から30～60分ほど時間を遅らせることで、渋滞を回避してスムーズな移動ができる可能性が高まります。

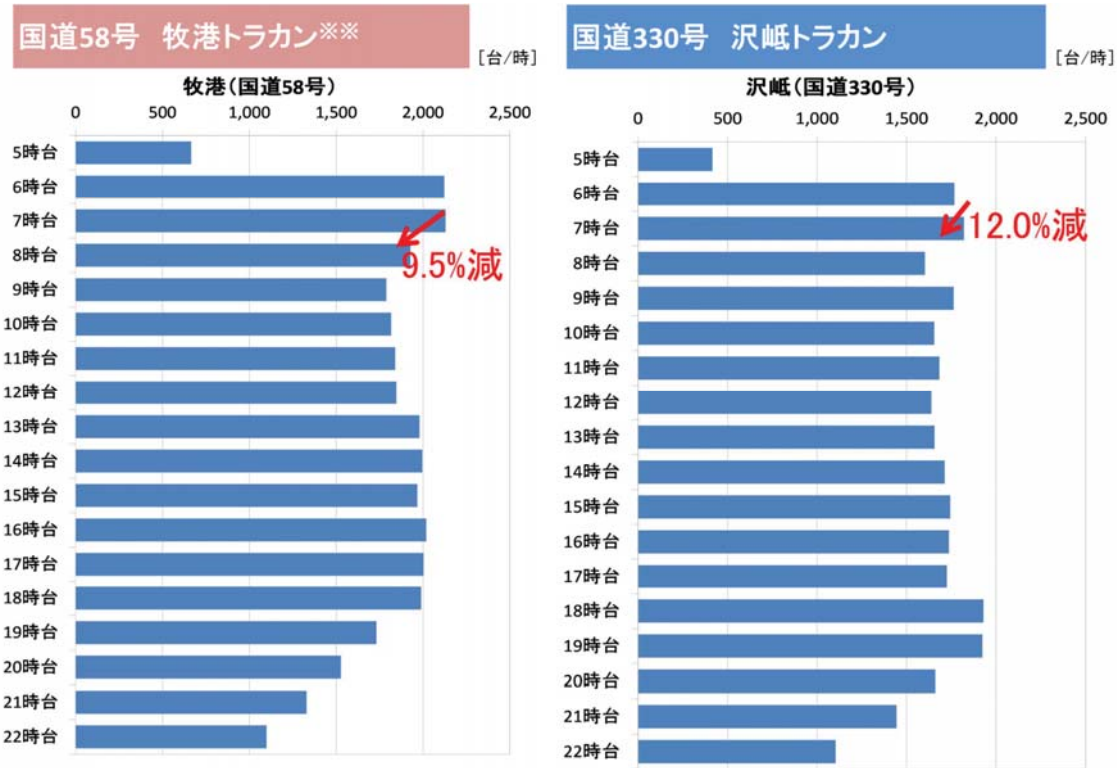
※都心部から10～20km離れた場所 （伊佐・普天間・渡口）を出発する場合



※ 平日20日間を対象に集計（土日祝日を除く）

わったーバス大実験の評価

○主要な国道を対象に7時台と8時台の交通量※を比較すると、交通量の差は約1割です。
○もし、渋滞区間を利用する自動車を1割削減することができれば、いつもの渋滞を緩和できる可能性が高まります。

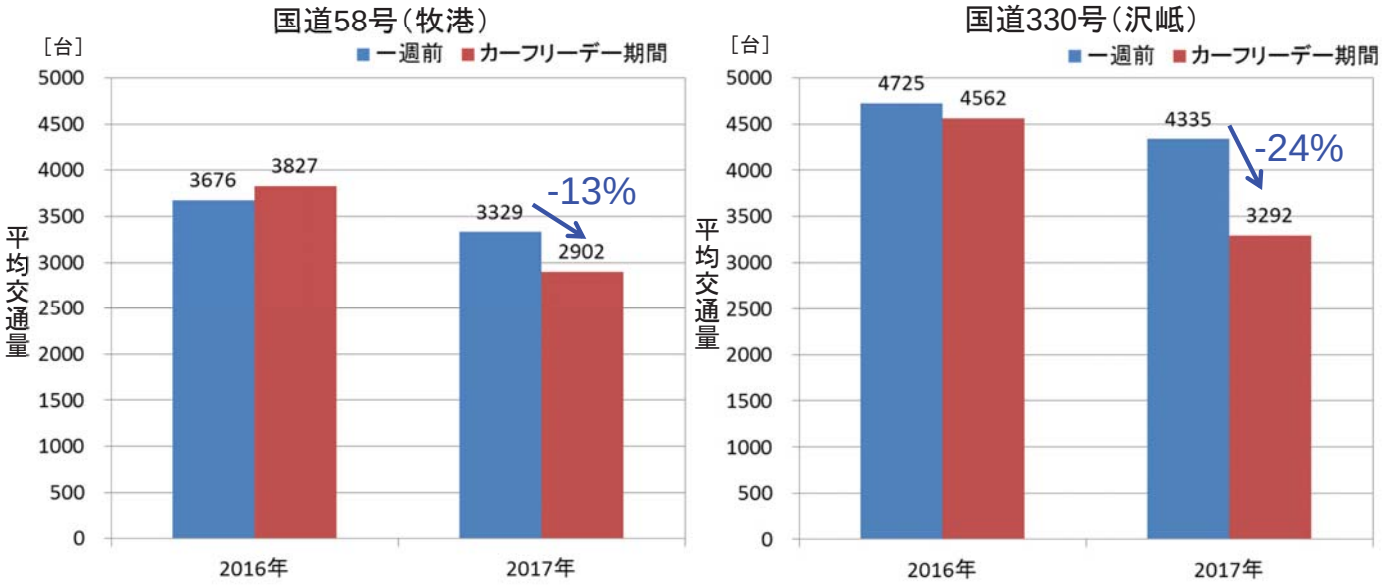


※国道58号の7～8時台は、バスレーンの設置により自動車が利用できる車線数が少なくなっています。グラフの7～8時台の交通量は、利用できない車線分を上乗せした推計値です。

※※トラカン：道路上に設置された交通量を観測するための機器

わったーバス大実験の評価

○トラカン交通量でみると、わったーバス大実験（カーフリーデー）期間中は実験前に比べ、1割以上の交通量減
○国道58号に比べ、国道330号の方が交通量の減少量が大

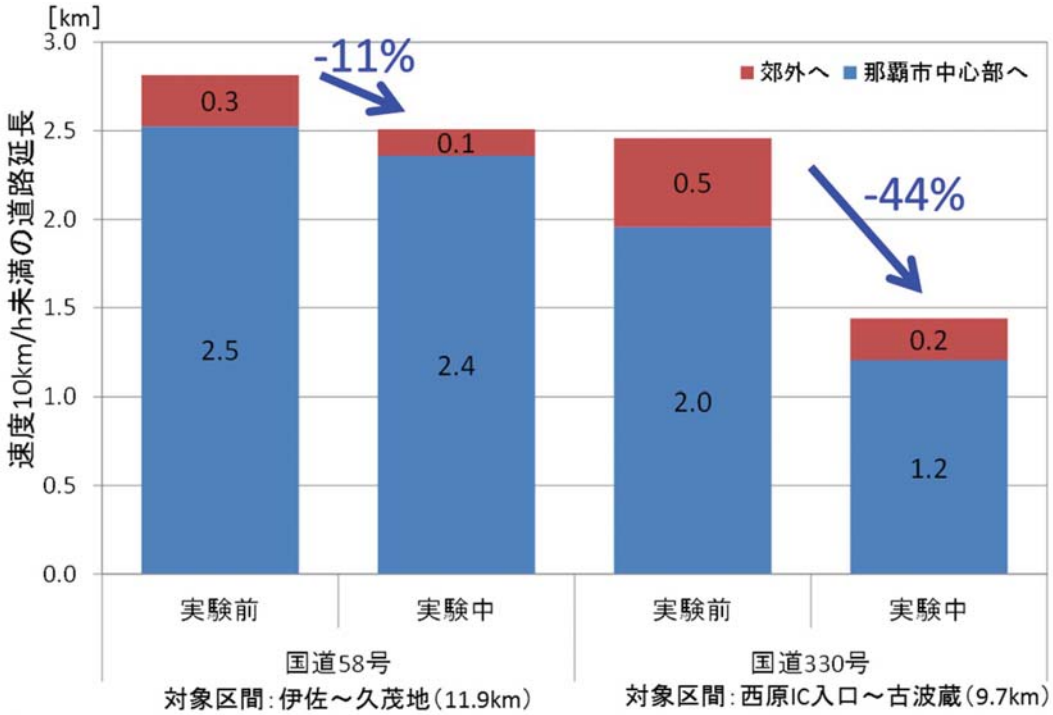


※交通量は平日7時台の平均交通量（上下計）

2016年　1週前：9.12～9.16　　カーフリーデー期間：9.20～9.21、9.23
2017年　1週前：9.12～9.14　　カーフリーデー期間：9.19～9.22　※データ欠損日（9.15）、データ異常日（9.12）は除外

わったーバス大実験の評価

○国道58号・国道330号の7時台の交通量が減少したことにより、渋滞（速度10km/h以下の区間の延長）も削減
・国道58号は7時台の渋滞長が約1割減少
・国道330号は7時台の渋滞長が半減
→国道58号に比べ国道330号において渋滞削減効果がみられた



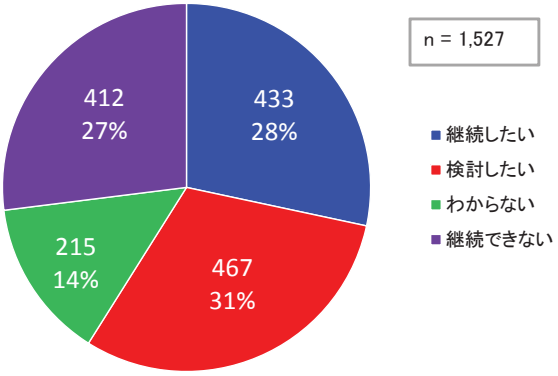
対象期間　実験前：2017.9.7～9.15の平日　　実験中：2017.9.16～9.22の平日

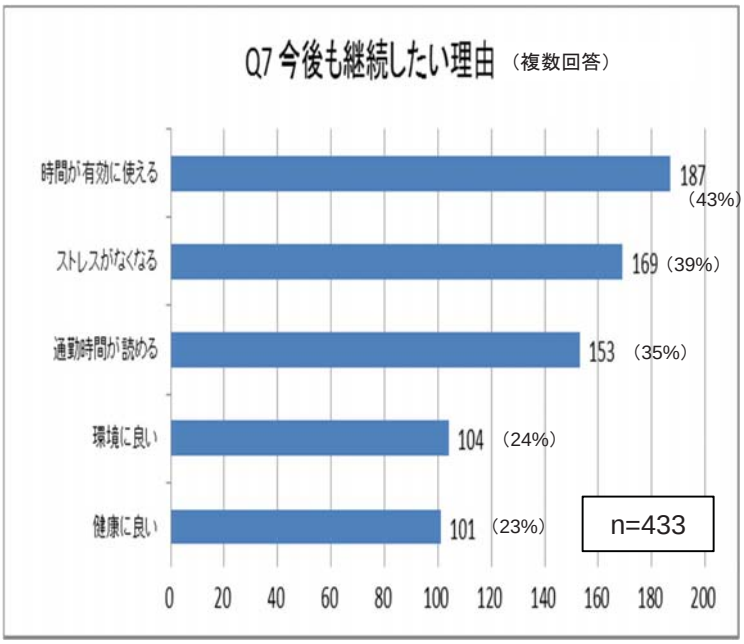
わったーバス大実験の評価

沖縄総合事務局

〇実験中に取り組んだ通勤手段を今後も「継続したい」「検討したい」が約6割
〇継続したい理由は、「時間が有効に使える」「ストレスがなくなる」「通勤時間が読める」などの回答が多かった

今後の継続



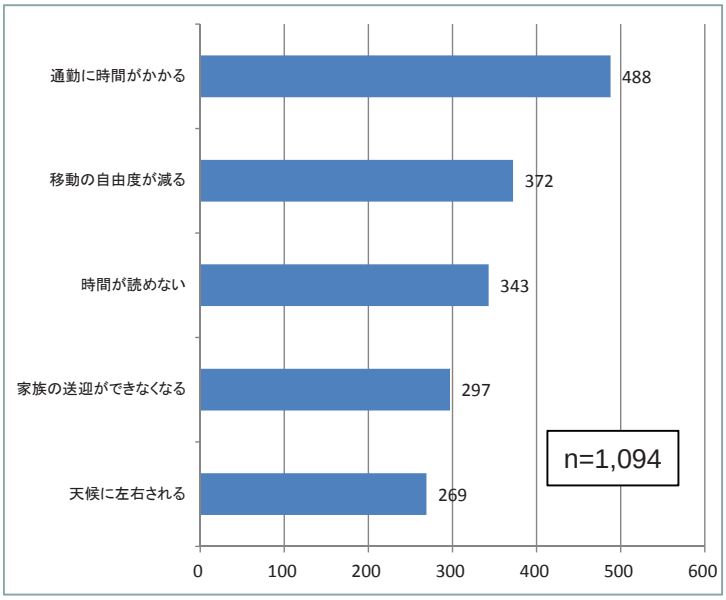


わったーバス大実験の評価

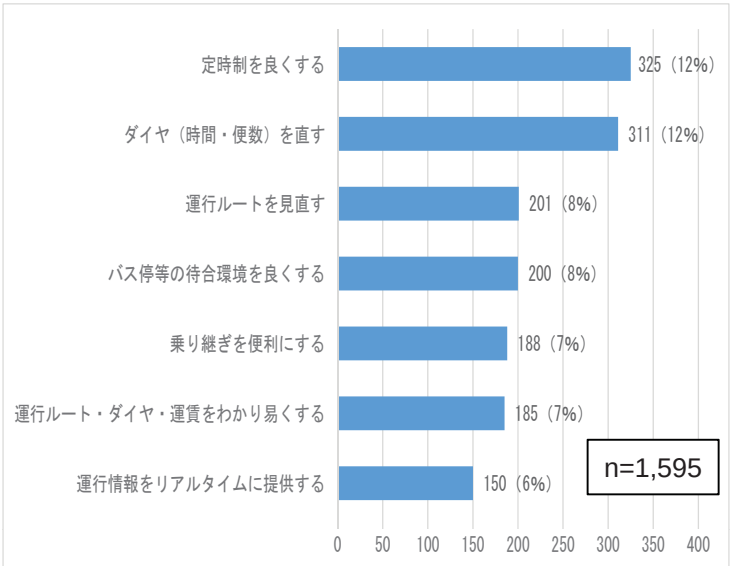
沖縄総合事務局

〇実験中に取り組んだ通勤手段の取組継続の障害となっている理由としては、「通勤に時間がかかる」「移動の自由度が減る」「家族の送迎が出来なくなる」などの意見があった。
〇改善してほしい内容としては「定時性をよくする」「ダイヤを見直す」などの意見があった

Q8　継続するにあたって何が障害となっているか

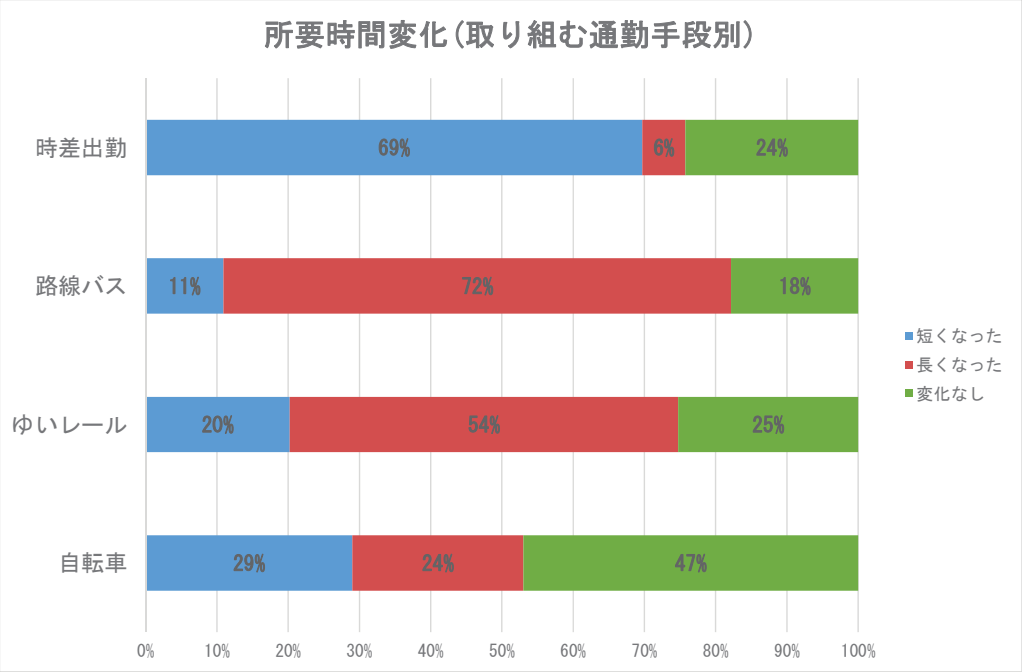


Q10 「改善して欲しい」と感じたこと



わったーバス大実験の評価

○所要時間が短縮した割合の高い通勤手段は、時差出勤（約7割）であった。
○所要時間が長くなった割合が最も高い通勤手段は路線バス（約7割）であった。

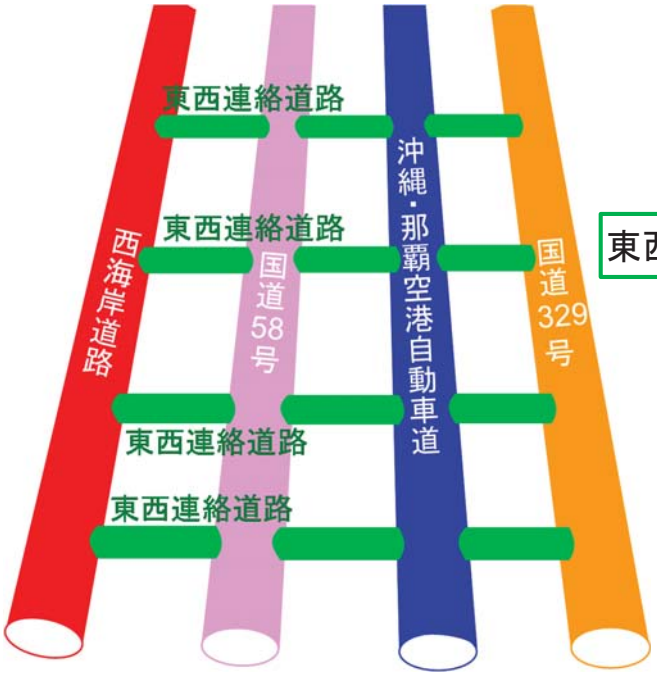


5. 道路ネットワーク整備と道路空間の再構築

１）今後の道路ネットワーク対応イメージ
２）公共交通への転換
３）交通結節点
４）生活道路対策
５）自転車対策
６）景観

１）今後の道路ネットワーク対応イメージ

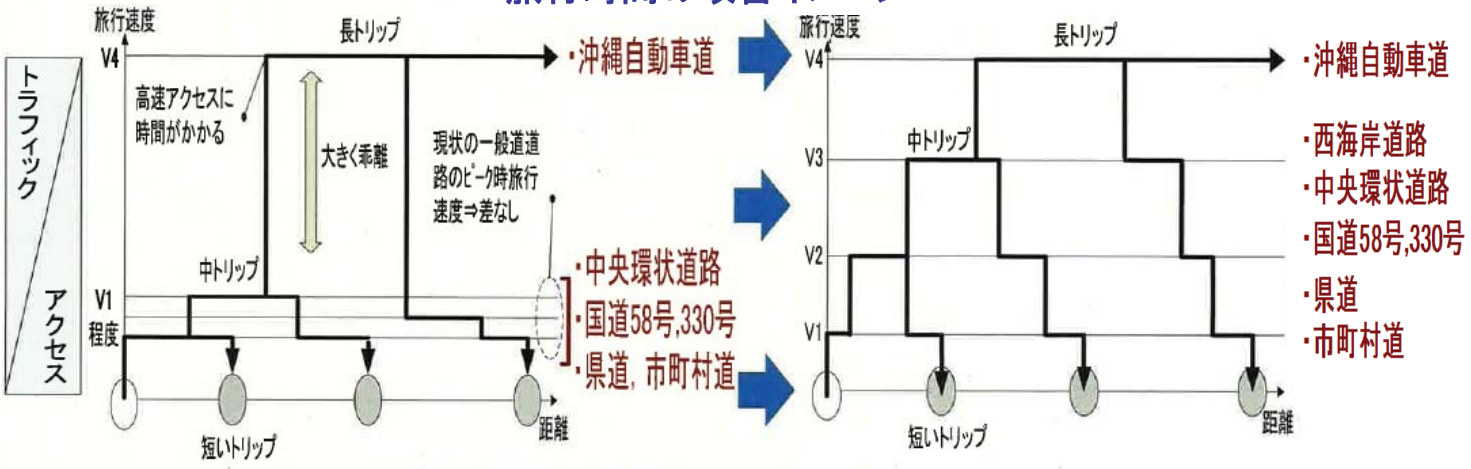
今後の道路ネットワーク対応イメージ



今後の道路ネットワーク対応イメージ

○道路階層型道路ネットワーク(道路の機能に応じたサービスの提供)では、利用者の交通特性(階層毎に異なる要求性能)を踏まえ、提供すべきサービス目標を設定
⇒都市・拠点間の連絡:目標旅行速度の達成
⇒中心市街地・生活道路:通過交通の排除等による安全性の確保
⇒非常時のリスク管理、迅速な機能回復 etc

階層型道路ネットワークにより平均旅行速度の差別化
⇒旅行時間の改善イメージ



今後の道路ネットワーク対応イメージ

○公共交通優先、自転車走行に配慮した空間に再配分
○幹線道路に囲まれたエリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ

■道路空間の再配分のイメージ

- 車道の1部を公共交通(バス専用)に転用
- 路側の駐車スペースを歩道に転用

【整備前区間】

【整備後のイメージ】

■生活道路の整備イメージ

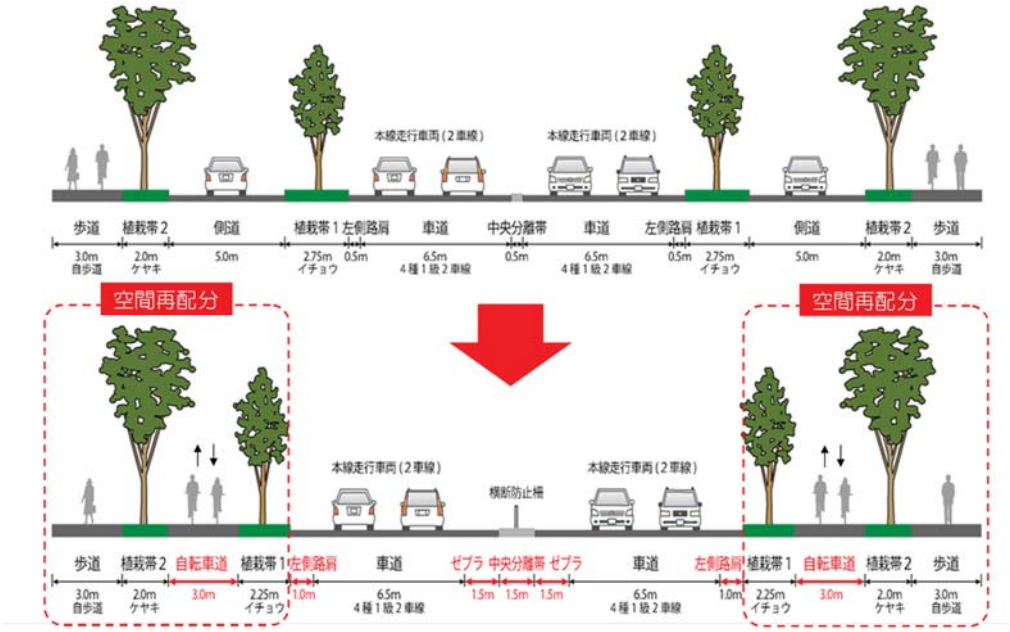
- 幹線道路に囲まれたエリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ

事例:サンフランシスコ(ミッションストリート)

道路空間再配分事例（国内）

○国道16号相模原周辺地区では、歩行者の安全確保及び自転車通行環境の向上を目的とし、既存道路空間を再配分
○側道で利用していた空間を、自転車走行空間に再配分
○バス停付近では、公共交通利用者との動線に配慮したデザインとして、公共交通待合空間の安全性を確保

●道路空間再配分イメージ（上段：再配分前、下段：再配分後）



資料：相武国道事務所HP
http://www.ktr.mlit.go.jp/sobu/06busine_r/route16/sagamihara_eki/index.htm

沖縄総合事務局

2）公共交通への転換

公共交通への転換

○基幹バスシステムの全体イメージ及び各方面別のバス交通を取り巻く現状を踏まえ、国道58号を中心とした基幹バスシステムの導入を推進

中南部都市圏における基幹バスシステム

◇基幹バスシステムのイメージ

◆需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバスを目指す
→国道58号、国道330号、国道329号など、都市圏の骨格的な交通軸3方向に導入
→基幹バス網は、シンプルでわかりやすくする

◆基幹バス網では、高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステムを目指す
→運行頻度は需要規模を踏まえつつ、運行時刻を気にすることなく利用できる水準を目標
→必要に応じて急行運行の導入により、モビリティの向上を図る
→専用走行空間等による定時性と方面別カラーリングなどにより、シンプルで且つ斬新な車両等によるシンボル性を持たせる

<名古屋での基幹バス導入事例>

<専用走行空間確保のイメージ>

国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

地域公共交通総合連携計画の基本的な方針

①バス網再構築計画（H17）の3方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、国道58号沿線地域を中心にバス網再構築を推進する

②当該地域の需要形態への適合を考慮して、那覇市～沖縄市（コザ）間において基幹バスシステムの導入を図る

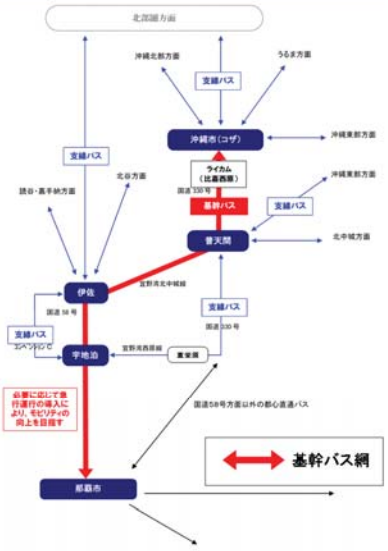
国道58号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針

【基幹バス】
→主に国道58号の那覇市～沖縄市（コザ）間で展開
→必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る

【支線バス】
→コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築

【結節点】
→コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成
→普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用

【バス走行環境の確保】
→バスレーンの段階的拡充等の実施



出典：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（H29.3）

定時性・速達性 ◇これまでの取組（急行バス）

1 国道58号を中心とする基幹バスシステムの実現に向け、速達性や採算性等について検証

2 通常の各停バスより平均約14分短縮(※1)し、約6ヶ月間で24,676名(※2)が利用

※1 H28年11月1日～30日の平均値　※2 H28年10月3日～H29年3月31日までの乗客数

■実証期間：H28～30年度予定
H28.10/3～（平日のみ）

■運行区間：基幹バスルート
（那覇BTーコザ（各営業所））

■バス停数：45→13（8/1から14バス停）

■運行系統：23急行、331、777
各4往復運行

■ 運賃　各停バスと同額
（参考：那覇BTーｺｻﾞ870円）

停車バス停（那覇バスターミナル⇆コザ）

★ 8/1より停車します
● 8/1より停車しません

公共交通への転換

○国道58号を中心とした基幹バスシステム（BRT）導入に向けた取り組みと連携を図り、自動運転技術や情報通信技術等の最新技術を活用するとともに、道路インフラ施設等がもつパフォーマンスを最大限活用
○全国における次世代都市交通システムのモデルとなるべく、速達性・定時性、安全性・快適性、利便性、シンボル性を兼ね備えた、沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）の導入に向けた検討を実施

次世代都市交通システム
ART(Advanced Rapid Transit)

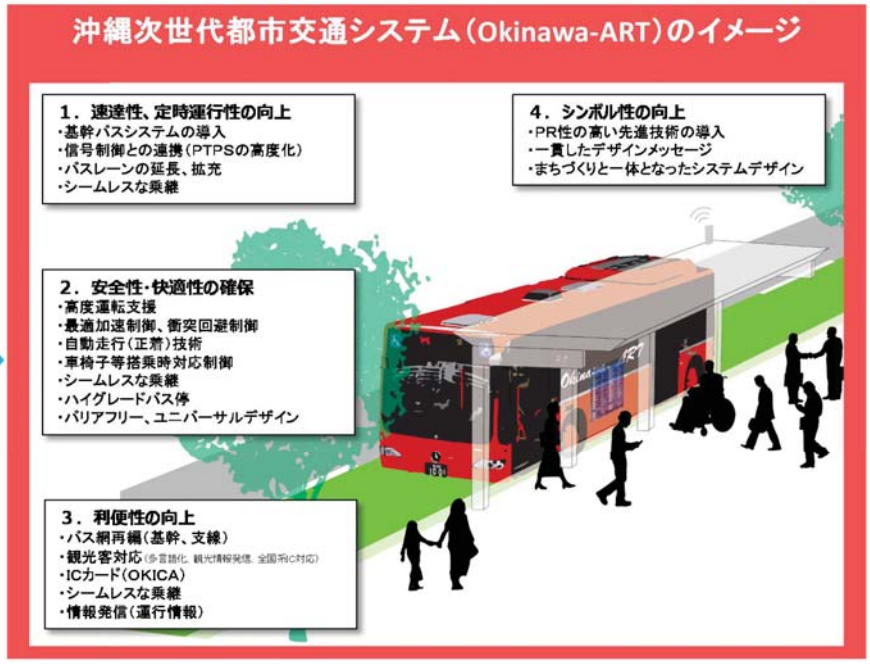
BRTに加えて自動運転技術等を活用してドライバーの運転を補助し、常に正確で、安全、快適な運行を目指し、滑らかな交通流動の実現や車いす利用者等もスムーズに乗降可能な隙間と段差の実現等への取り組み。

BRT(Bus Rapid Transit)

速達性・定時性の確保や輸送力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム

【車両・設備の高度化】
-車両・設備の高度化を図り、利便性・快適性を向上
・連結ノンステップバス（大容量、バリアフリー、快適性）
・バス停のハイグレード化（雨天時の快適性、円滑な乗降）
・バスロケーションシステム（バス待ち時のイライラ解消）等
【運行の効率化】
-運行の効率化を図り、最適な交通ネットワークを構築
・急行運行
・バス路線の再編（幹線・支線）
【定時・速達性の確保】
-走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保
・専用走行路
・専用レーン、優先レーン（バスレーンのカラー塗装）
・PTPS等による信号制御（参照）BRTの導入促進等に関する検討会（H25.10 国土交通省）

沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）のイメージ



参考）沖縄次世代都市交通システム検討会　第一回検討会資料

バス自動運転実証実験

○自動運転の実現に向け、全国各地で自動運転に関する研究が行われています。
○沖縄県内では、今年3月に南城市、6月に石垣市で実験が実施され、11月からは沖縄本島内（北中城村～宜野湾市）の比較的交通量が多い公道での実証実験を実施しています。

◆南城市実証実験(H29.3～4)
全国初となる公道での自動運転

- 正着制御の精度、車線維持制御の検証
- 走行状況データ収集・モニタリング、運行管理等のシステム検証　　等

◆石垣市実証実験(H29.6～7)
公道での自動運転距離が日本最長

- 正着制御の精度、車線維持制御の検証
- 自動的な車線変更による障害物回避の検証
- 信号情報を活用した速度抑制制御の検証　　等

◆沖縄本島内における実証実験(H29.11.1～12.13※予定)
交通量が多い公道での実験

- 準天頂衛星を利用した車線走行制御性能の検証
- 高精度三次元地図を利用した走行制御の検証
- 磁気マーカーを利用した正着制御性能の検証
- 制御技術・センシング技術の向上に向けた AI技術の活用可能性の検証
- 加減速制御の活用による車内転倒事故の減少、乗り心地改善の検証

等

公共交通への転換

フランス・ルーアン
○光学式ガイドウェイ（白線検知システム）により、バス停前後を自動操舵とし、狭い幅員での公共交通の導入、道路空間の再配分、安全性の確保を実現
○車両とインフラの一体的な整備を行うことにより質の高いサービスを提供。車両床とバス停の高さを合わせバリアフリーを実現、優先信号と対応車両導入により、ピーク時を含めた定時性を確保

○白線検知による自動操舵

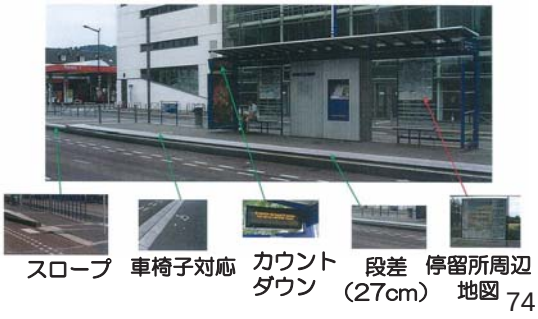
・制御システム

・バス停への停車

○車両とバス停の高さの整合

・車窓から見た白線

・バス停付近の状況



公共交通への転換

フランス・メッス
○バスのイメージを刷新したトラムバス、導入の際、バス網の再編実施

参考）計量計画研究所提供資料

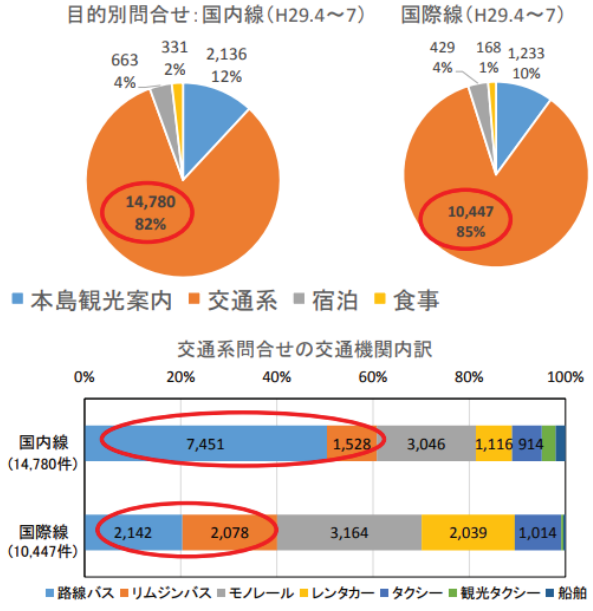
3)交通結節点

交通結節点

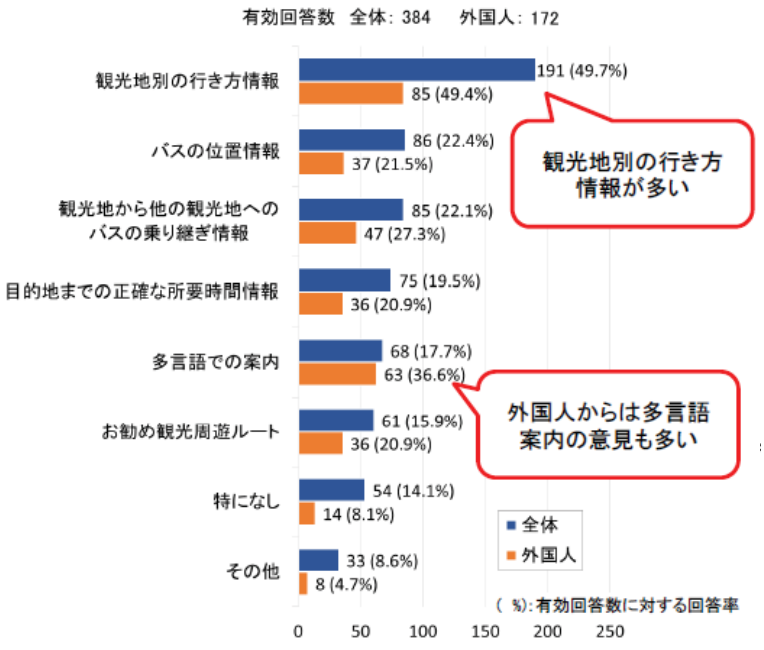
〇観光客からの交通系に関する問合せが増加しており、特に交通結節点では今後その対応が課題
〇結節点で、提供してほしい情報として、「観光地別の行き方情報」「バスの位置」「乗り継ぎ情報」といった路線バスでの周遊観光を支援する情報のニーズが高い。また、外国人については「多言語での案内」のニーズも高い

那覇空港案内所　問合せ内容(沖縄県資料)

- 国内線、国際線ともに8割以上が交通系に関する問合せである。
- バス関係(路線バス、リムジンバス)に関する問合せが最も多い。



Q. バスターミナルで提供してほしい情報内容は？(複数回答)



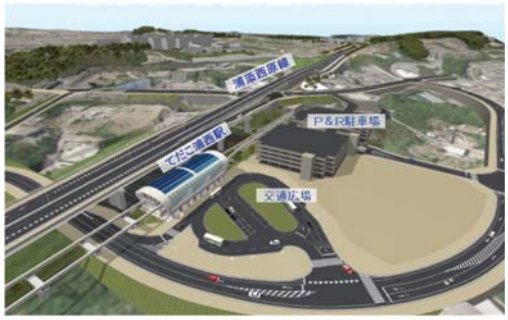
交通結節点

〇モノレールてだこ浦西駅では、モノレールと高速バス、パーク＆モノライド、パーク＆バスライド等、総合的な交通結節点の整備が進められている
〇安全・快適な街づくりの一環として交通結節点機能を強化するため、バスターミナル地区の再開発事業が進められている。バスターミナルは1階。平成30年度開業予定。

那覇バスターミナル地区の再開発

モノレールと高速道路との結節点整備

てだこ浦西駅　完成イメージ

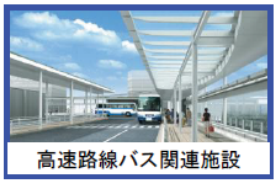


てだこ浦西駅　近郊イメージ

交通結節点

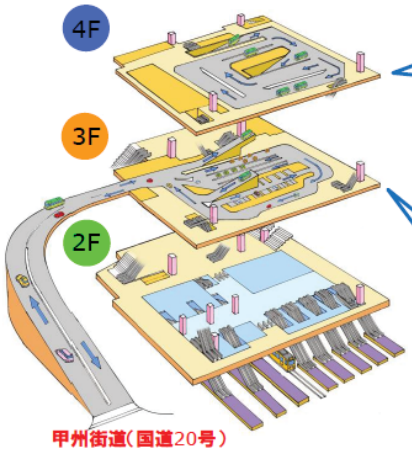
〇日本最大級のバスターミナルとして、19箇所のバス停を集約した「バスタ新宿」が、2016年4月にオープン
〇高速バス、タクシー、鉄道を直結し、乗り換え利便性を向上するとともに、観光客に向けたサービスを強化

高速バス、タクシー、鉄道が直結。乗り換えがスムーズに


高速路線バス関連施設

タクシー乗降場等

駅施設



観光サービスの充実

〇インフォメーションカウンターを設置（ターミナル4階）

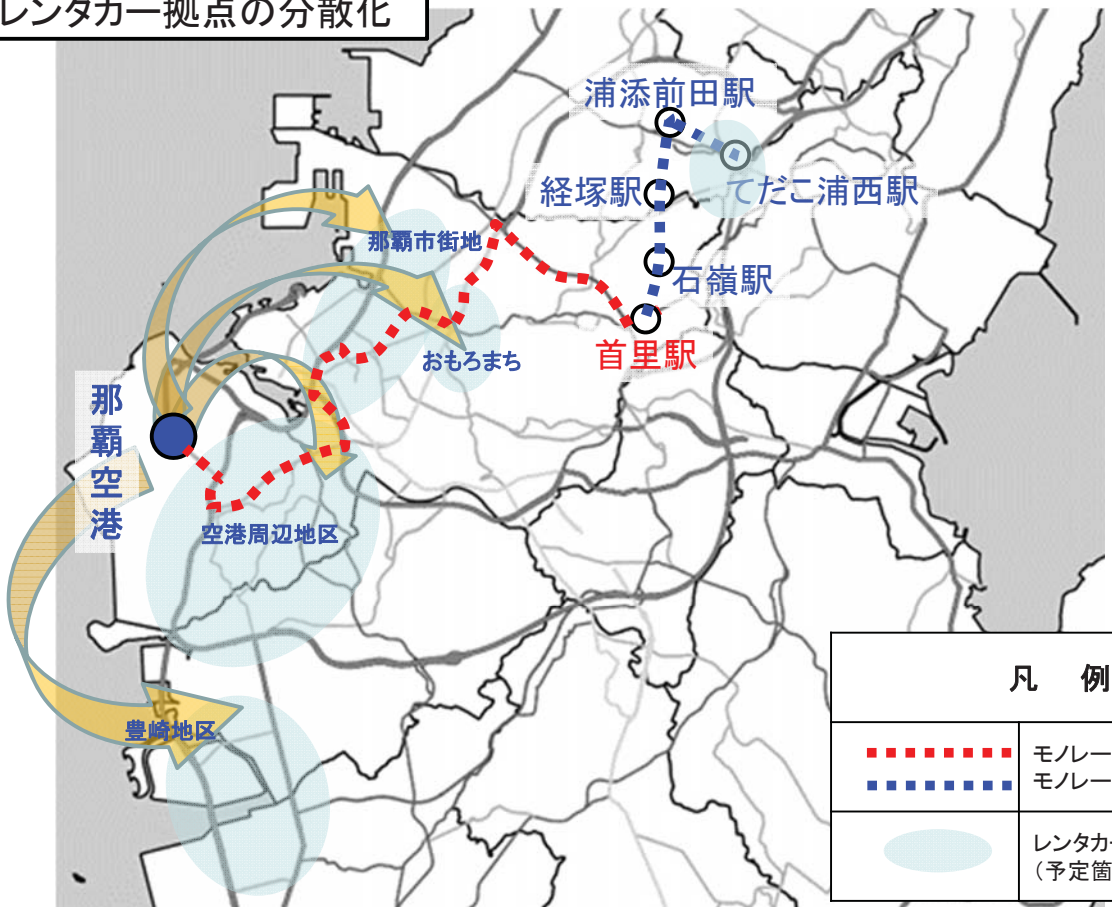
インフォメーションカウンターを設置し、
利用者にきめ細かく丁寧に対応

〇東京観光情報センターを設置（ターミナル3階）

国内外から東京を訪れる旅行者の方々へ全国の
観光情報を提供（多言語案内（日・英・中・韓））

交通結節点

○レンタカー拠点の分散化



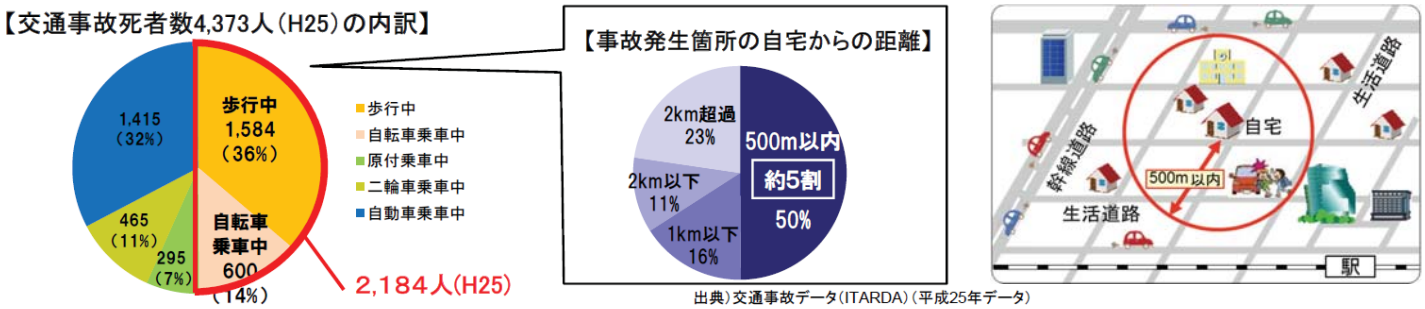
80

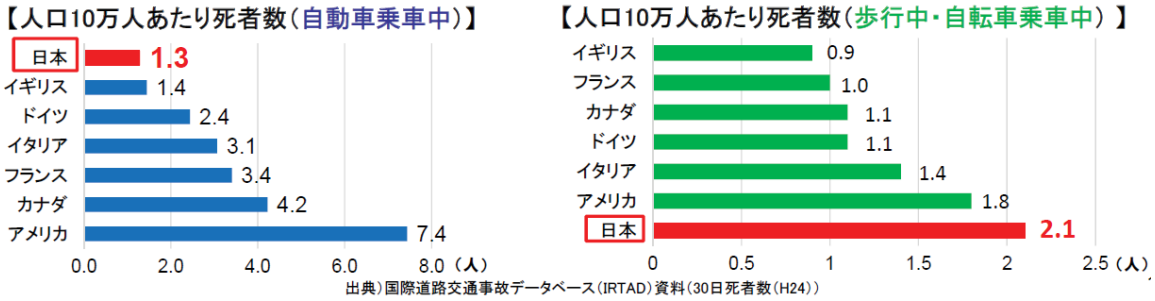
沖縄総合事務局

4）生活道路対策

生活道路対策

○交通事故死者数は、S45年のピーク時の1万6千人より4分の1の4,373人まで減少
○人口あたり自動車乗車中死者数は先進国で最小。歩行中・自転車乗車中は先進国で最下位
○交通事故死者数のうち約半数の2,184人が、歩行中・自転車乗車中に発生、そのうち約半数が、自宅から500m以内の身近な場所で発生



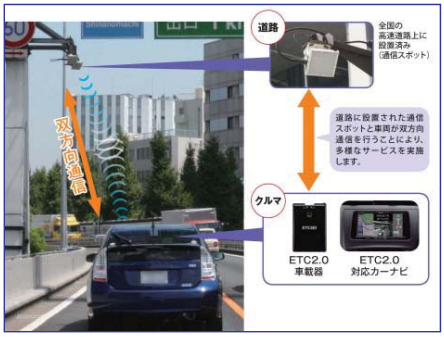


出典：国土交通省資料

生活道路対策

○ ビッグデータを活用して、生活道路における速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の急所を事前に特定し、効果的な速度低減策を実施する等の技術的支援を実施

【ETC2.0データの概要】
- 道路沿いに設置された機器と車両との双方向通信により速度、急減速等のビッグデータの収集、道路交通情報提供等が可能（道路管理者が収集）

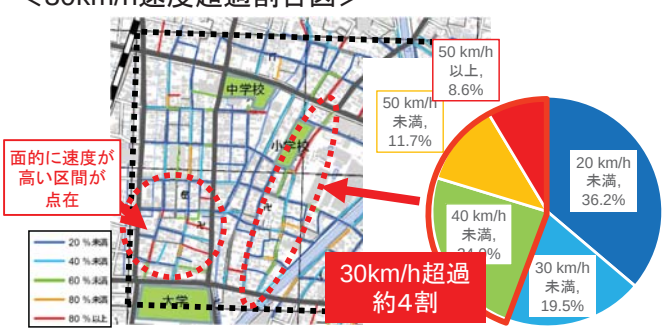


出典：国土交通省HP
「関東のETC2.0サービス」

●ビッグデータによるエリア分析のイメージ（国）

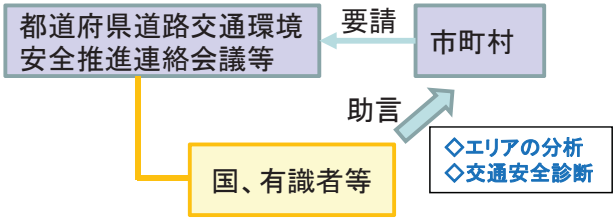
＜事故・急減速位置図＞

＜30km/h速度超過割合図＞



●有識者等による技術的助言

対策エリアは市町村からの要請に応じ、有識者等を紹介



◇交通安全診断の試行

現地診断の試行状況
（H27.8　岡山市内）

出典：国土交通省資料

生活道路対策

〇暮らしのみちを安全にする対策により、エリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ

進入口を入りにくくする

スムース歩道

ライジングボラード

走行速度を抑制する

凸部（ハンプ）

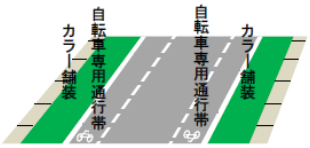
狭さく

シケイン

〇公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

ゾーン30
（都道府県公安委員会）

歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



（イメージ）

危険箇所を対策する

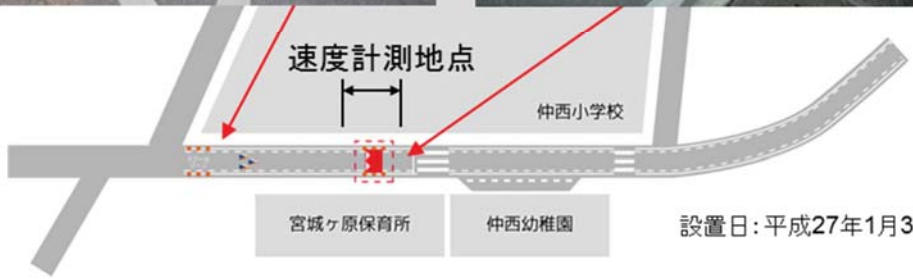
防護柵

生活道路対策

〇バス専用レーン延長（H27.2）にあわせて、並行する生活道路（浦添市仲西小前）に浦添市と沖縄県が連携して、通行車両の走行速度の抑制を図る狭さく及びハンプを整備
〇国の技術基準に基づいた形状のハンプ設置は国内初

・狭さく、イメージハンプ

・ハンプ



設置日：平成27年1月31日

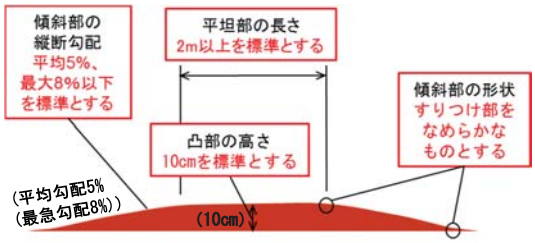
出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会

生活道路対策

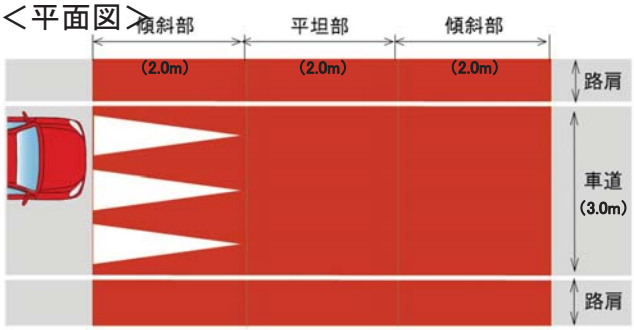
○浦添市に設置されたハンプおよび狭さくは、国の技術基準に基づく形状を採用
○設置後、30km/h以上の速度で走行する車両が大幅に減少
○設置後は事故も発生しておらず、沿線の仲西小学校からは速度抑制の効果が発揮されているとの意見があり、対策を歓迎

■凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準
（H28.3国土交通省都市局長・道路局長通知）

＜断面図＞



＜平面図＞



（　）：浦添市に設置されたハンプの寸法・形状

■ハンプ等の設置後の速度変化

＜設置前＞

・平均速度：26km/h
・30km/h
超過割合：30%

※H27.1　3261サンプル

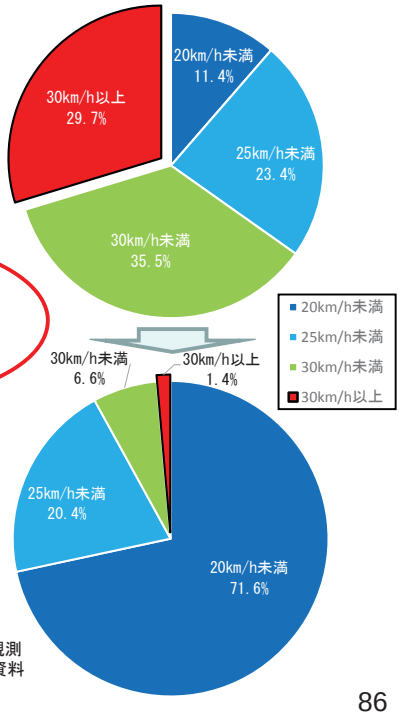
沿線（仲西小）の声
○ハンプ設置以降事故は発生していない
○速度抑制対策の効果が発揮されているのでは

＜設置後＞

・平均速度：17km/h
・30km/h
超過割合：1%

※H27.2　3652サンプル

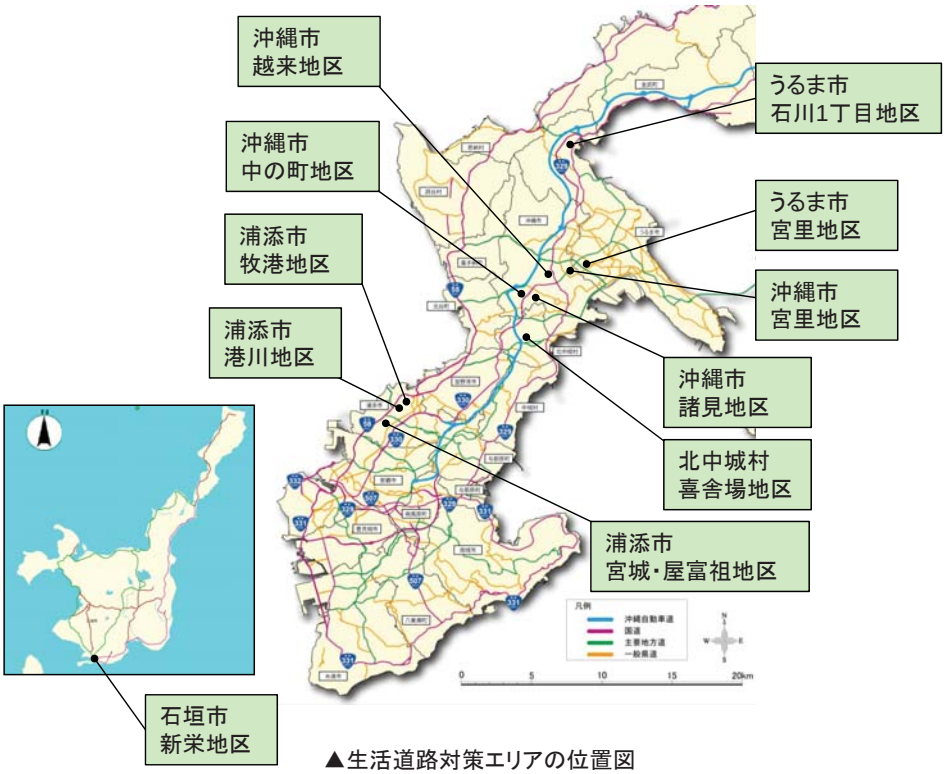
（注）



注　：モバイルトラフィックカウンターによる観測
出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料
データを詳細に分析

生活道路対策

○ **沖縄では11箇所**を生活道路対策エリアとして登録（平成28年12月現在）
○ 現在、ETC2.0などのデータを用いて、国で分析を実施中



▲生活道路対策エリアの位置図

生活道路対策エリア一覧表

	市町村	地区名
平成27年登録	うるま市	石川１丁目地区
	うるま市	宮里地区
	沖縄市	宮里地区
	沖縄市	諸見地区
	沖縄市	越来地区
	沖縄市	中の町地区
	北中城村	喜舎場地区
平成28年登録	浦添市	牧港地区
	浦添市	港川地区
	浦添市	宮城・屋富祖地区
	石垣市	新栄地区

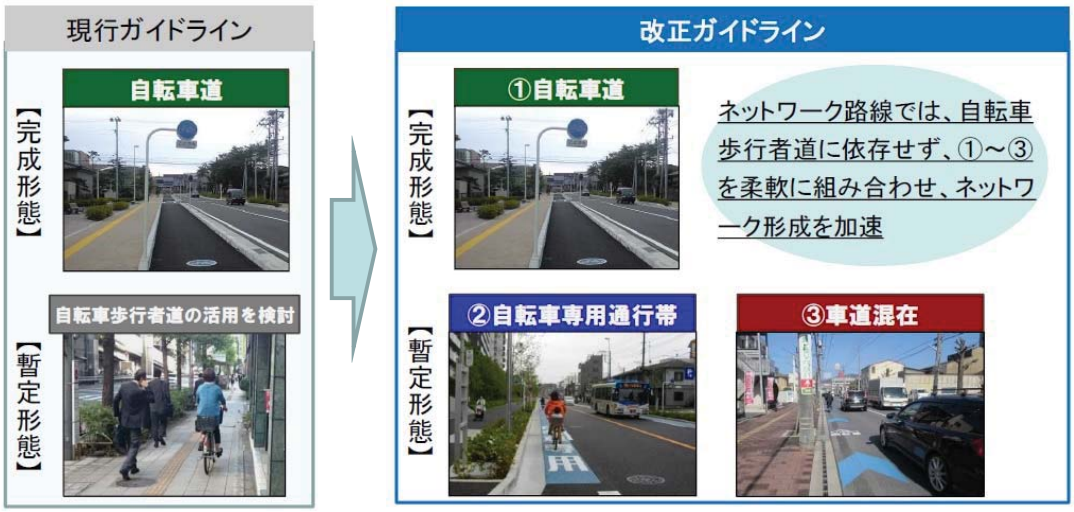
平成28年12月現在

5）自転車対策

自転車対策

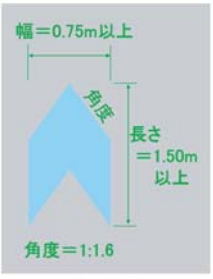
○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改定（平成27年7月）
（主な改定内容）
○車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用
○自転車のピクトグラムや矢羽根型路面表示の仕様の標準化

■整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）



※自転車道として整備できない場合、車道通行を基本とした暫定形態を検討

■路面表示の標準化



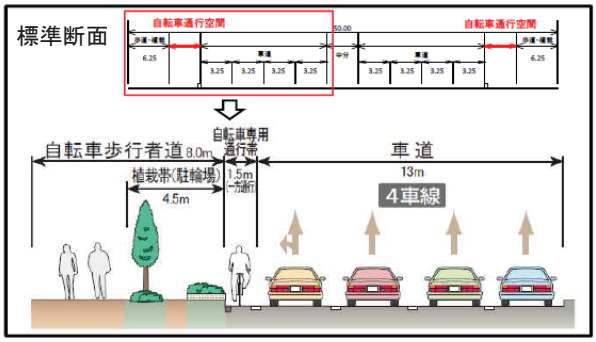
【矢羽根】

【ピクトグラム】

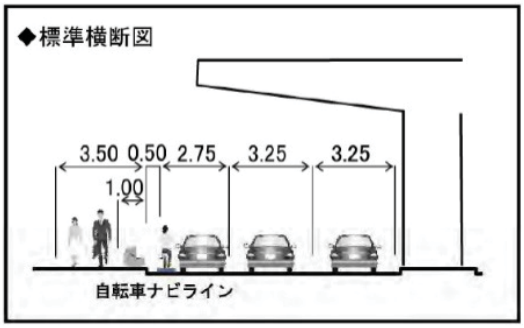
自転車対策

〇車道の一部に自転車専用通行帯を整備［愛知県］
〇バスレーン専用通行帯に自転車の通行空間（矢羽根型の路面表示）を整備［東京都］

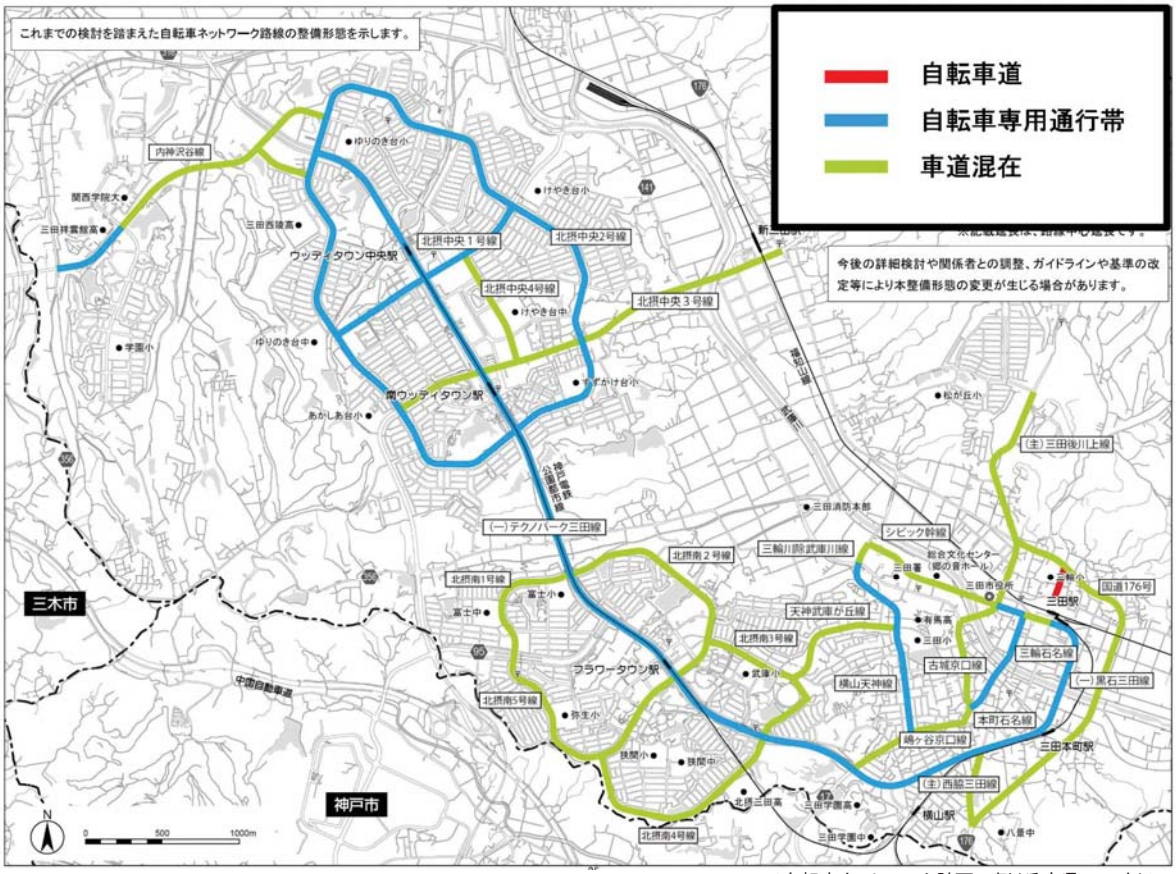
■愛知県名古屋市（国道19号）



■東京都世田谷区（国道246号）



自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備



＜自転車ネットワーク計画の例（兵庫県三田市）＞

【出典：「三田市自転車ネットワーク（平成29年1月）」抜粋（凡例は国土交通省にて加工）】

自転車対策

「やまなみ街道サイクリングロード」（広島県尾道市～島根県松江市）の事例
○自転車通行環境の整備

・利用者の利便性向上を図る（距離標、ルート案内の設置）

距離標の表示

起終点までの距離を表す「距離標」を5km間隔で路面に表示

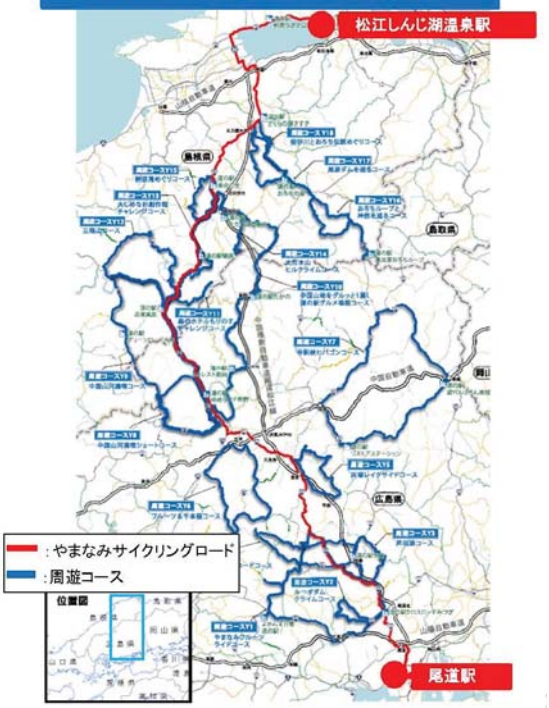
・松江国道管内：全26箇所
（上下線合計）

ルート案内の表示

周遊ルートを案内する標識を、分岐点に位置する箇所に設置

・松江国道管内：全28基

「やまなみ街道サイクリングロード」全体図



【出典：国土交通省中国地方整備局】

・「道の駅」赤来高原におけるレンタサイクル

赤来高原に訪れるサイクリスト

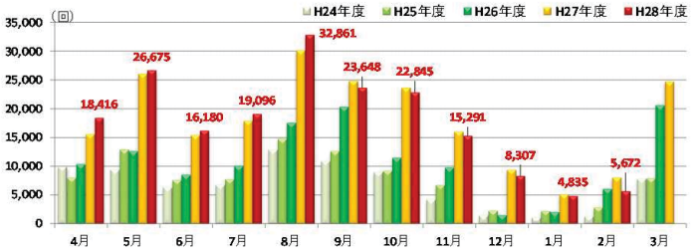
赤来高原で貸し出しを行っているクロスバイク

自転車対策

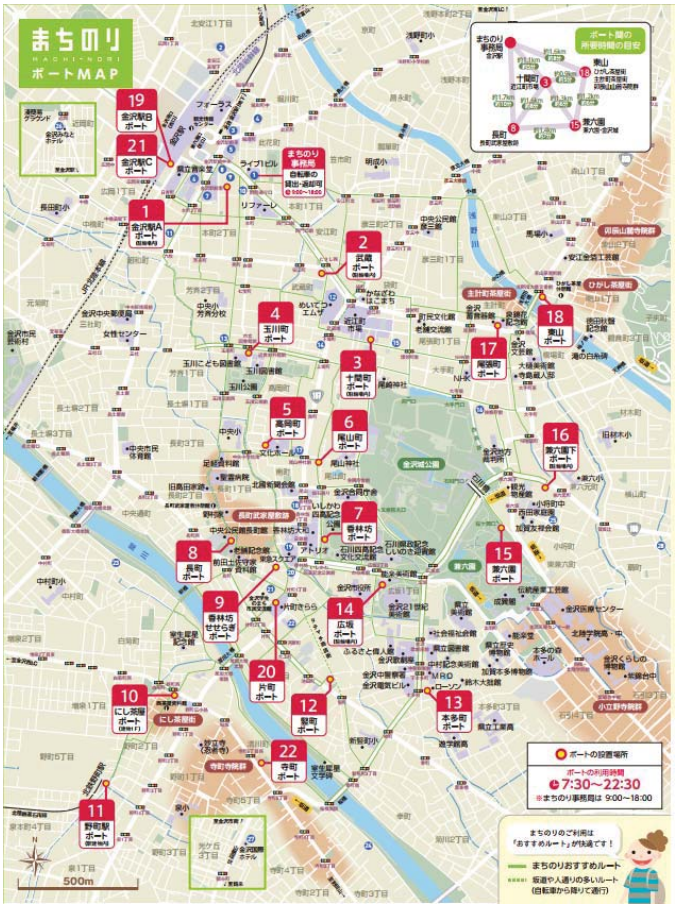
沖縄総合事務局

金沢市の事例
○市民の足としての目的に加えて、来訪者の二次交通の充実を図り市内点在する観光スポットの回遊性を高めるために、コミュニティサイクルを導入
○平成27年3月の北陸新幹線開業にともない、利用者が大幅に急増

【月別利用回数の推移】(H24.4～H29.2)



出典：全国コミュニティサイクル担当者会議（国土交通省）



出典：まちのりHP

自転車対策

○2015年12月に台湾を一周する「環島」（ファンダオ）の自転車ルートとして開通
○環境政策の一環として2014年5月に内閣から2015年末までの台湾一周の自転車ルートの整備が指示され、交通部と教育部体育局、内政部建設局及び各地方政府が一体的に推進
○全長968km、122箇所の補給・休憩スポットを設置、沿線の鉄道駅11駅からのサイクルトレインサービス利用も可能

※ただし、交通部観光局では花蓮（ファリェン）～蘇奥（スーアオ）間についてはルートである蘇花公路（台湾省道9号線）が危険であるため、同区間で鉄道を利用を推奨している。また同様の理由で福隆～基隆～台北間のルートも異なる。（全長は観光局推奨ルートでは866km）

高雄市内の環島1号線

出典：台湾交通部運輸研究所（MOTC）資料に加筆

自転車対策

沖縄総合事務局

目的

平成28年12月9日成立

基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

国等の責務

公共交通関係事業者の責務等

基本方針

自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備、路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し、シェアサイクル施設の整備、交通安全に係る教育及び啓発、自転車と公共交通機関との連携の促進、観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

○政府は、基本方針に則し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
○都道府県、市町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

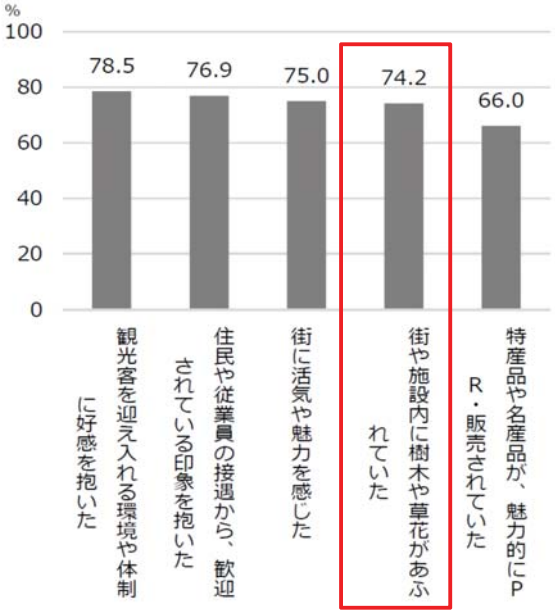
国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚をもって充てる

6）景観

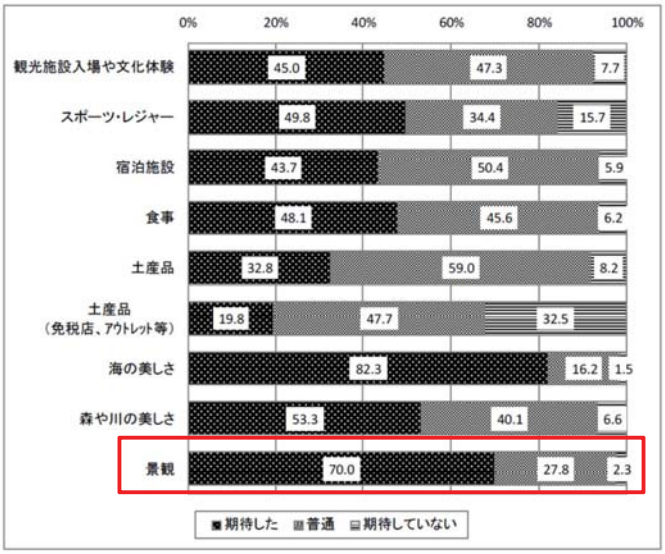
沖縄の緑化に対するイメージ (アンケート調査結果より)

〇観光客を迎え入れる環境や体制について「街や施設内に樹木・草花があふれていた」ことを評価。
〇沖縄旅行をするにあたっての期待度では、「景観」への期待度も高い。

【迎え入れる環境や体制の評価　ベスト５】



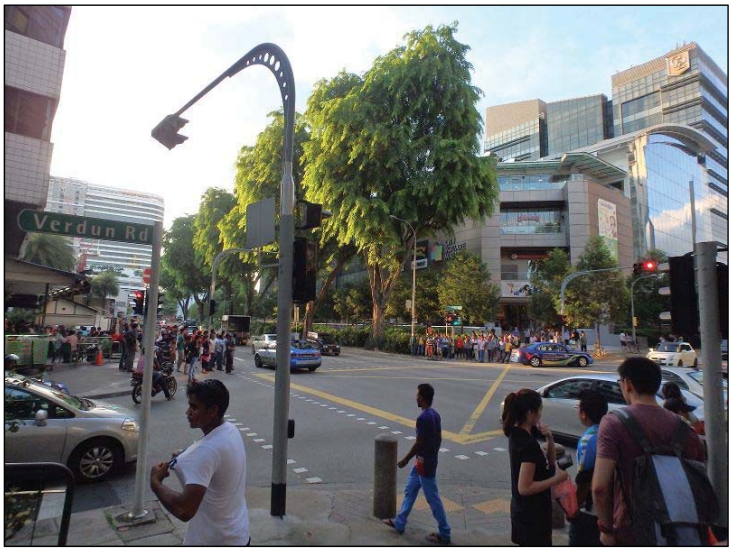
出典：H28年度版那覇市の観光統計（那覇市）



出典：H27年度観光統計実態調査（沖縄県）

○シンガポール
「City in a Garden」(緑に囲まれた都市)を目指した緑化政策を推進

- 広幅員歩道の中央に設けられた大型の植樹桝に大型緑陰樹が植栽。
- 自然樹形の植栽木は、十分な枝葉を広げ歩道全体に緑陰を提供。



- 大型の緑陰樹が大通り沿いの大型建築物に見劣りしない景観を呈す。
- 緑陰樹が歩行者に快適な緑陰を提供。

○ ハワイ
行政が管理するのは中央分離帯のみ。民間敷地の前面に位置する歩道の植栽部は、敷地オーナーや地域が管理する制度になっている。

- 市街地の道路にて狭小幅員の植栽帯にヤシ・低木・芝を配植。
- 低木植栽箇所には、雑草防止・乾燥防止対策としてマルチングが施されている。

- 両側に植栽帯が設けられる歩道。
- 芝と高木のシンプルな構成で道路景観に瑞々しさを加えている。

景観

世界で最も美しいシンガポール・チャンギ国際空港

景観

- 沖縄の道路緑化は、本土復帰以降、観光立県として「沖縄らしさ」を感じさせる道路緑化を目指してきた。
- しかし、自然条件の厳しさに加え、生長が旺盛な雑草の繁茂等により、魅力的な道路景観の形成や維持が課題。
- 加えて、高齢化、巨大化した樹木の更新も課題（国土交通省の「道路緑化技術基準」の改正）。

【沖縄の道路緑化のあり方について】

- ■ 効果的な道路緑化箇所等の整理
- ■ 観光地沖縄として望ましい目標イメージ
- ■ 限られた予算の中メリハリをつけた重点路線・区間の設定
- ■ 官民協働による緑化手法

景観

観光推進を目的としたゾーニング別の緑化テーマ

- 効果的な道路緑化箇所、沿道の土地利用や景観面などの地域特性を踏まえ、
  「**玄関口**」
  「**都市域**」
  「**郊外域**」
  「**山間・丘陵・海岸リゾート域**」
  の４つにゾーニング

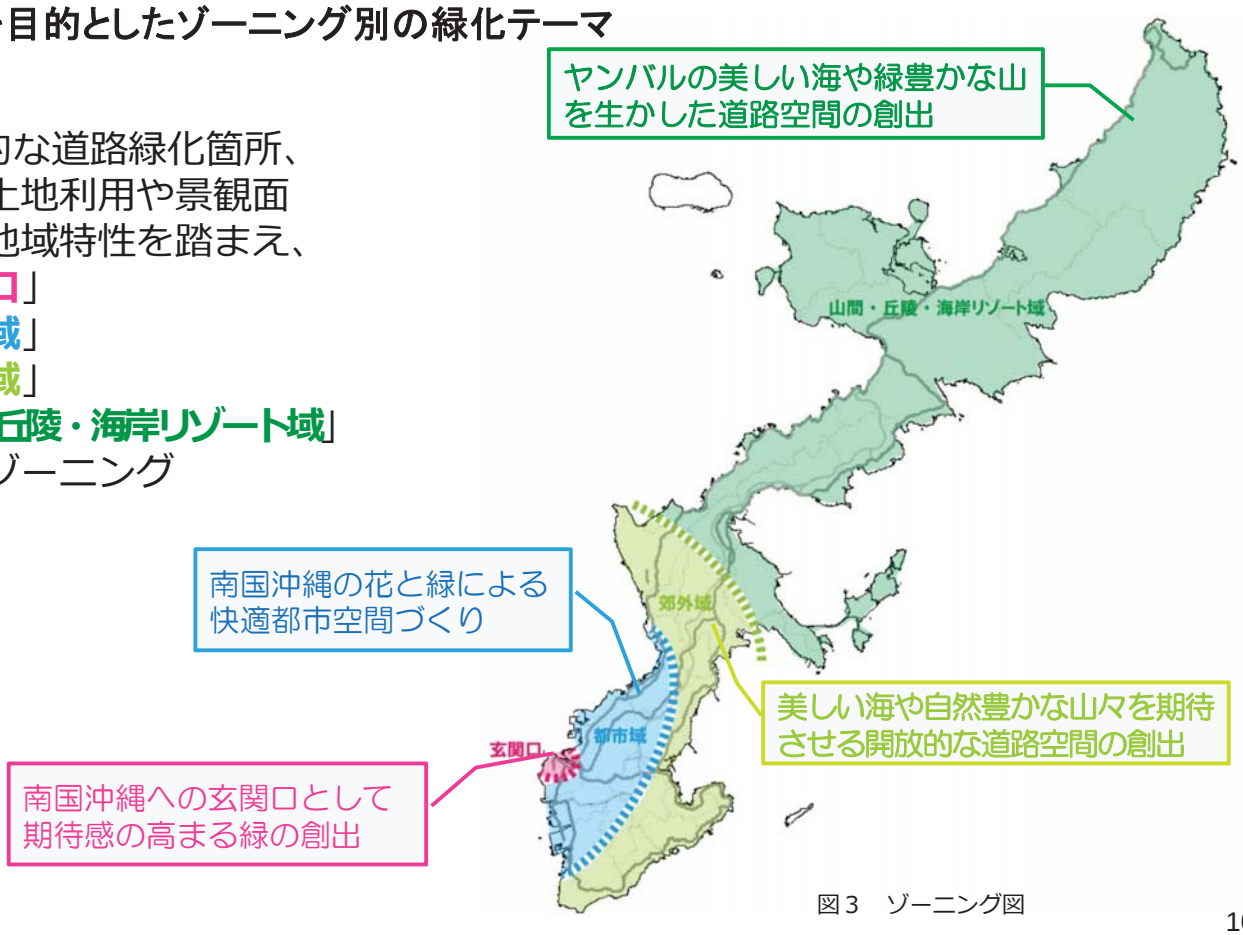


図３　ゾーニング図

〇国道332号は、那覇空港を起点として、市街地に接続することから、来訪者が空港から出て最初に見る沖縄の道路景観であり、沖縄のウェルカムロードとして重要な路線。
〇現状は、煩雑な印象、街路樹の健全性が低下、倒木などの安全性の低下、管理費など様々な課題が存在。

国道332号

①景観形成
●街路樹の連続性、統一性に欠けている。
●雑草等の繁茂力が非常に強いことにより、煩雑な印象を与える時期がある。

②街路樹の健全性の現状
●整備後40年が経過し、健全性が低下している樹木が発生。
●強風の影響で、枝折れ、倒伏等が発生し、安全性の低下が懸念
●コバノナンヨウスギは、シロアリによる食害等があり、内部が空洞になっている固体もある。

③管理
●管理費が限られているなかで、高い管理頻度を求められている。
●樹木が大径木化し、１本あたりの管理費が年々増大している。

○道路緑化は、道路交通の安全性と快適性を高めるとともに、沿道環境と一体となって良好な道路景観を創り・育てていくことが重要
○国道332道では、「沖縄への期待が高まる緑」として、沖縄のウエルカムロードらしい道路景観を再生・更新

基本的考え方

沖縄のウェルカムロードとして「沖縄への期待が高まる緑」へ再生・更新する。

方針

方針１：沖縄のウェルカムロードとして"沖縄らしさ"を強調する景観の再生を行う。

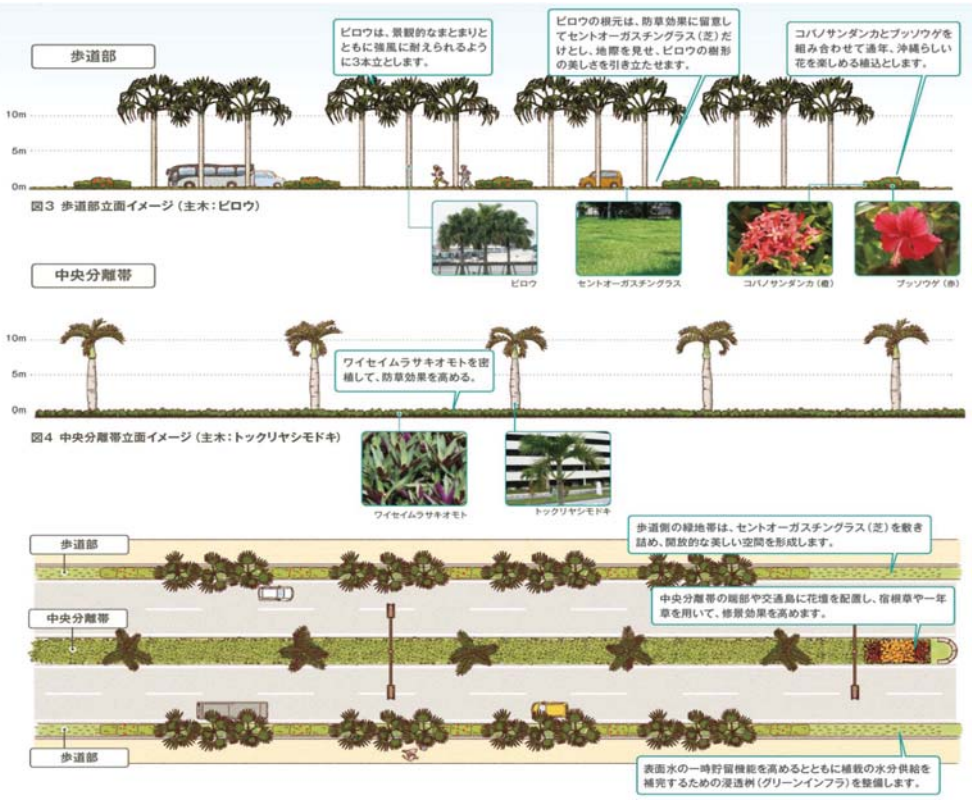
- 観光地としてのインパクトを与える景観構成
- 沖縄のイメージを彷彿とさせる樹種構成

方針２：良好な景観と適正な管理が継続する配植デザインとする。

- 車利用者の視線移動に留意したシンプルな植栽構成
- 管理作業の効率化や草刈等が軽減される配色デザイン

方針３：環境の健全性を確保する植栽基盤等の整備や管理を行う。

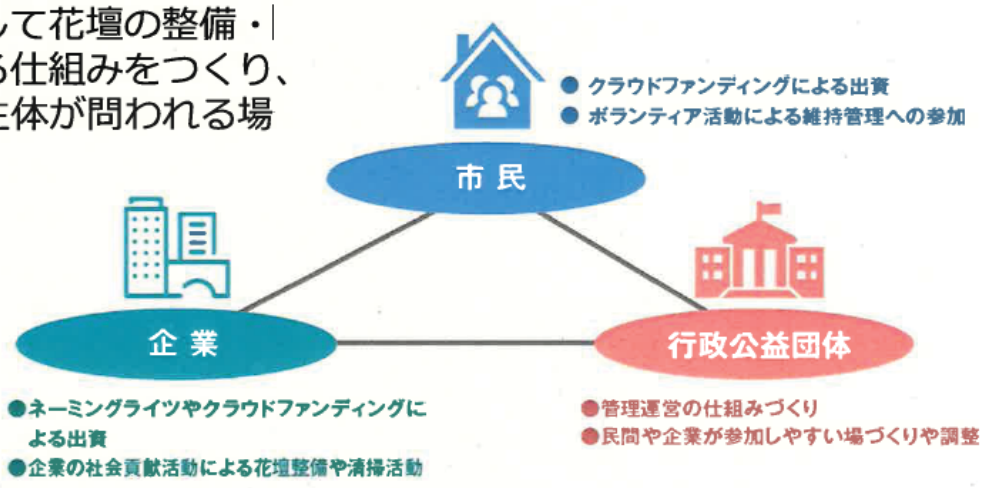
- 植物の健全性と根系の十分な生育を確保する植栽基盤の整備
- グリーンインフラとして、環境調節機能等を植栽帯に付帯



官民連携による道路緑化の形成・維持管理

○観光立県を目指す沖縄県にとつて美しい道路景観は、観光客に観光リゾート地沖縄を印象づける上で極めて重要。
○「沖縄21世紀ビジョン基本計画改定案答申」においても「花と緑あふれる道路空間の形成」が掲げられており、道路景観の魅力アップは今後ますます重要。
○ 観光リゾート地沖縄にふさわしい道路景観形成のために、行政・企業・県民が連携して持続的に道路緑化の形成。維持管理に取り組むことが必要。

○官民連携による体制づくり
官民が連携して花壇の整備・管理に関われる仕組みをつくり、地域の多様な主体が問われる場を創出



■事例名称：ボランティアサポートプログラム(沖縄総合事務局南部国道事務所)
■活動団体： 沖縄ツーリスト株式会社 那覇南部営業部
■実施内容：
○国道331号鏡水交差点付近の歩道・植樹帯の、清掃活動、植樹帯の管理、花の管理を実施
○鏡水交差点の歩道部に色とりどりの植樹

官民連携による維持管理の事例：神戸市

■事例名称：**神戸市・スポンサー花壇**
■実施内容：
○「美しいまち神戸」の実現に向けて、企業・団体との協働と参画による花とみどりのまちづくりを積極的に推進
○都心地域のビューポイントにある花壇を「スポンサー花壇」として、企業・団体の協賛を得て維持管理を実施

■スポンサー企業（平成29年3月現在）：12社
ＮＴＴ西日本、株式会社ダイエー、株式会社ノーリツ、株式会社日の出造園土木、
株式会社阪急阪神ホテルズ、阪神園芸株式会社、日新信用金庫　他

株式会社ノーリツ

阪神園芸株式会社

神戸製鋼グループ

景観

■事例名称：ボランティアサポートプログラム（沖縄総合事務局北部国道事務所）
■活動団体：**ブセナクリーンロード**
(ブセナリゾート株式会社、ザ・テラスホテルズ株式会社)
■実施内容：
○国道58号喜瀬交差点付近（200m）の歩道・植樹帯・芝生地の、清掃活動、植樹帯の管理、芝生地の管理（潅水、芝刈、除草、清掃）を実施
○リゾート施設入口をより高い管理を行うことで、地域への貢献及び企業イメージ向上を図っている

喜瀬交差点（那覇向け）

喜瀬交差点（名護市街向け）

景観

○無電柱化は、「①防災」、「②安全・快適」、「③景観」の観点から推進

道路の
防災性能の向上

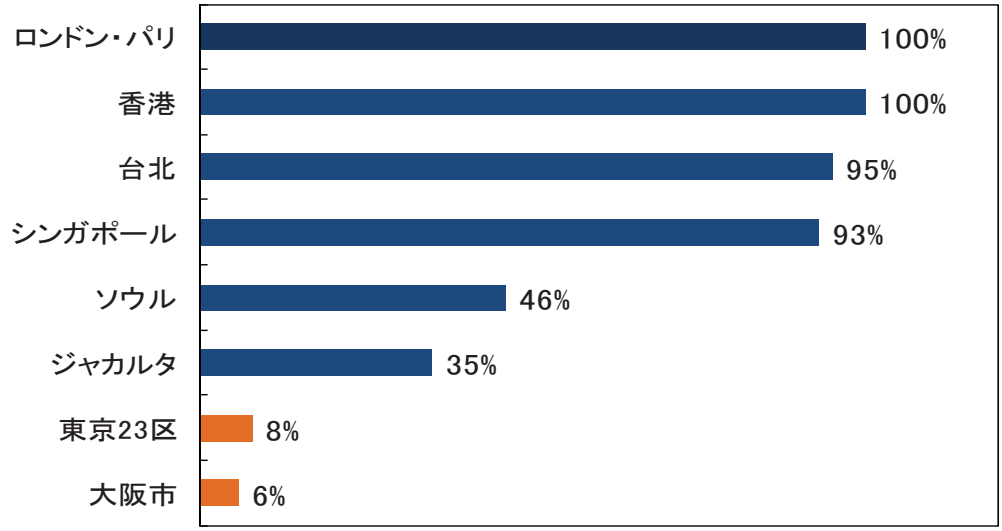
通行空間の
安全性・快適性の確保

良好な景観形成

無電柱化の整備状況（国内、海外）

○ロンドン・パリなどのヨーロッパの主要都市や香港・シンガポールなどのアジアの主要都市では無電柱化が概成しているのに対して、日本の無電柱化率は東京23区で8%、大阪市で6%と立ち遅れています。

【欧米やアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状】



※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況（ケーブル延長ベース）
※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況（ケーブル延長ベース）
※3 台北は国土交通省調べによる2013年の状況（道路延長ベース）
※4 シンガポールは海外電気事業統計による1998年の状況（ケーブル延長ベース）
※5 ソウルは国土交通省調べによる2011年の状況（ケーブル延長ベース）
※6 ジャカルタは国土交通省調べによる2014年の状況（道路延長ベース）
※7 日本は国土交通省調べによる2016年度末の状況（道路延長ベース）

景観

○ヨーロッパの主要都市では、無電柱化により良好な景観を創出

ロンドン

パリ

ベルリン

景観

○アジアの主要都市でも、無電柱化により良好な空間を形成

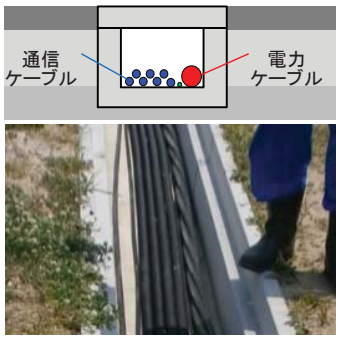
シンガポール

香港　※ストリートビューを基に作成

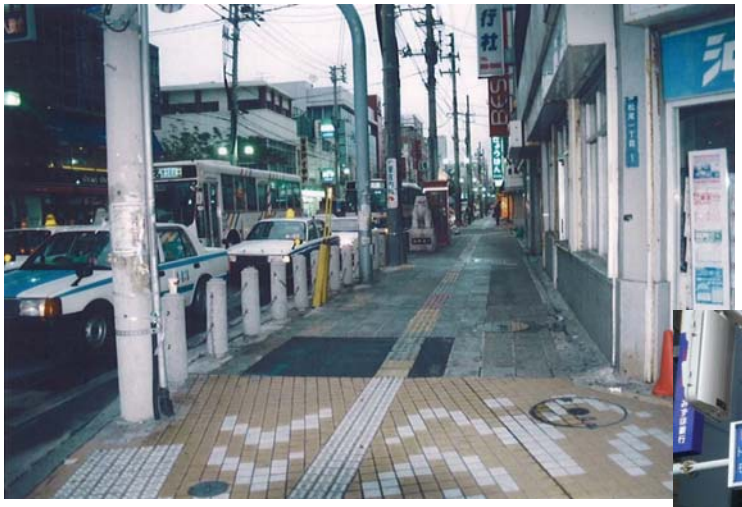
景観

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	
地震	1995年1月	阪神淡路大震災 （兵庫県南部地震）	電力：**約4,500基**※1 通信：**約3,600基**※2 （供給支障に至ったもののみ） →倒壊した電柱や電線が道路の通行を阻害。生活物資の輸送に影響を与えたほか、緊急車両の通行にも支障。 ※1「地震に強い電気設備のために」（資源エネルギー庁編） ※2 NTT調べ	
台風	2003年9月	台風14号	宮古島市全体 **電柱800本** →倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。 ※沖縄電力調べ	 出典：NPO法人電線のない街づくり支援ネットワーク
津波	2011年3月	東日本大震災 （東北地方太平洋沖地震）	電力：**約28,000基**※1 通信：**約28,000基**※2 （供給支障に至ったもののみ） →断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。 ※1 経済産業省HP ※2 NTT調べ	
竜巻	2013年9月	—	埼玉県 越谷市**46本**※1 千葉県 野田市**5本**※2 ※1 越谷市HP ※2 内閣府HP	

景観

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
現行より浅い位置に埋設 管路の事例（国内） ・浅層埋設基準を緩和（平成28年4月施行） ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」を作成（平成29年3月発出）	小型化したボックス内にケーブルを埋設  小型ボックスの事例 ・モデル施工（平成28年度～） ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準を改定（平成28年9月施行） ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」を作成（平成29年3月発出）	ケーブルを地中に直接埋設 直接埋設の事例（パリ） ・直接埋設方式導入に向けた課題のとりまとめ（平成27年12月） ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査（平成28年度） ・モデル施工に着手（平成29年度予定）

景観



2006年撮影

県道39号線（国際通り）

2011年撮影

景観

目的

平成28年12月9日成立

災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化（※）の推進に関し、基本理念、国の責務等、推進計画の策定等を定めることにより、施策を総合的・計画的・迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全に貢献

基本理念

国の責務等

（※）電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱又は電線（電柱によって支持されるものに限る）の道路上における設置を抑制し、及び道路上の電柱又は電線を撤去することをいう。

無電柱化推進計画（国土交通大臣）

基本的な方針・期間・目標等を定めた無電柱化推進計画を策定・公表
（総務大臣・経済産業大臣等関係行政機関と協議、電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取）

都道府県・市町村無電柱化推進計画

都道府県・市町村の無電柱化推進計画の策定・公表（努力義務）
（電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取）

無電柱化の推進に関する施策

〇無電柱化の日（11月10日）
〇国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
〇道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施　等

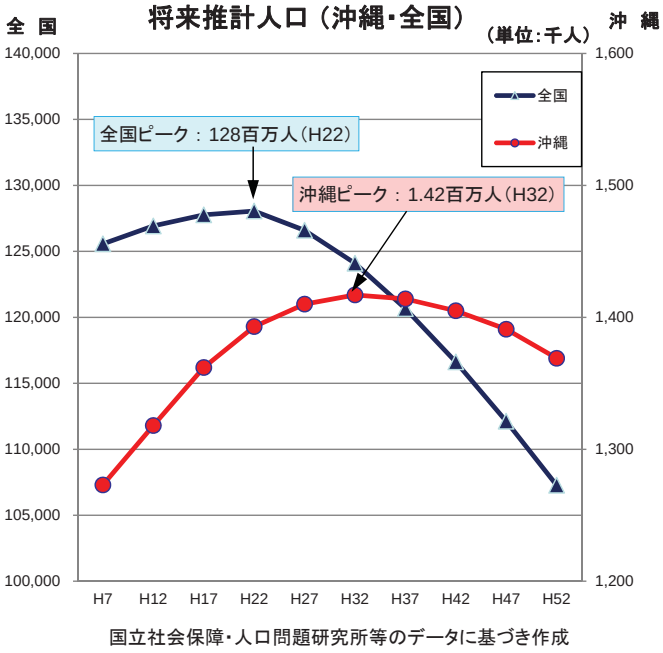
沖縄総合事務局

6. 生産性革命に向けて

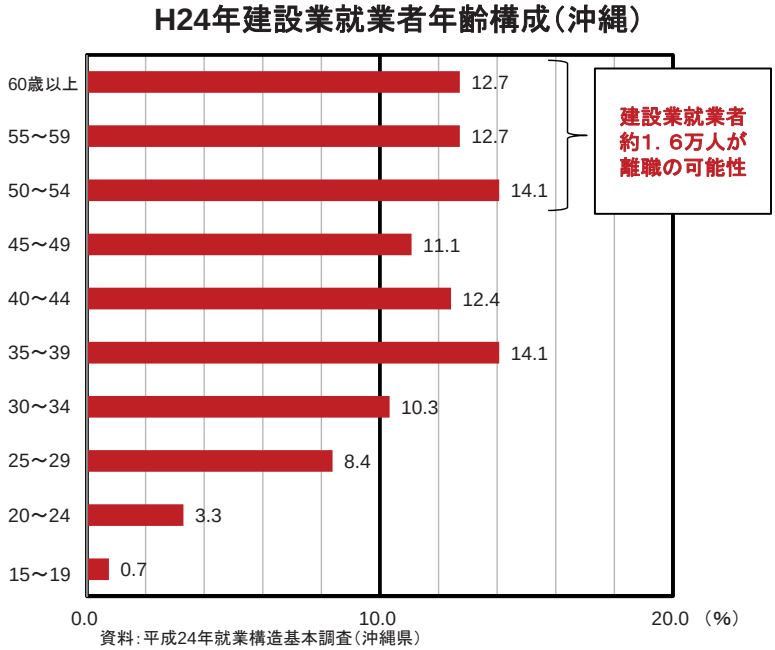
1）「i-Construction」について
2）老朽化対策と長寿命化設計

1）「i-Construction」について

沖縄の現状と特徴（建設業者の年齢構成割合、予想される労働力不足）



国立社会保障・人口問題研究所等のデータに基づき作成



資料：平成24年就業構造基本調査（沖縄県）
日本建設業連合会「再生と進化に向けて」の試算と同じ方法により算定
（H24　50～59歳の約4割が離職、60歳以上は全員が離職で試算）

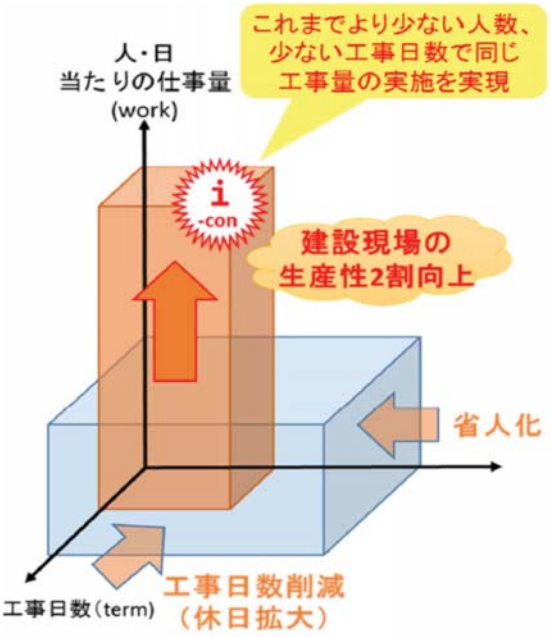
i－Constructionの推進

○建設業は社会資本の整備を支え、社会の安全・安心の確保を担う「地域の守り手」。

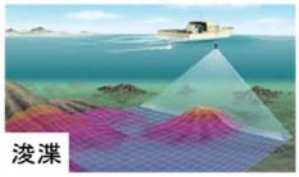
○今後懸念される担い手不足に対応するため、建設生産プロセス全てを対象として、ICT などを活用する「i-Construction」を推進。

○これにより、2025年度までに建設現場の生産性の2割向上を目指す。

【生産性向上のイメージ】



【ICT活用の拡大】

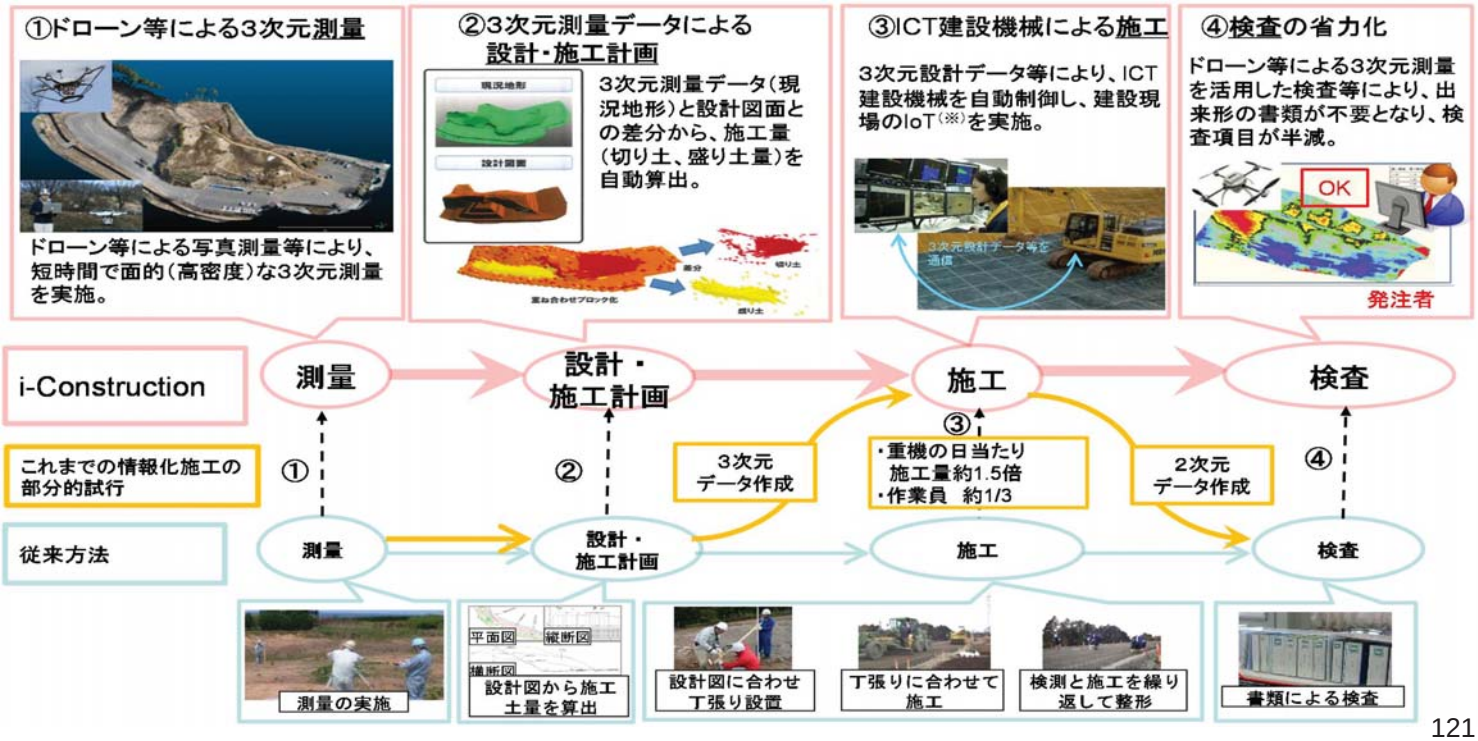


⇒ドローン等を用いた3次元測量や自動制御可能な建機の導入等のICT活用を、平成29年度から土工に加えて舗装工・浚渫工に拡大

ICT技術の全面的な活用の概要

○平成28年度より「ICT土工」に取組み、平成29年度より新たに「ICT舗装工」を取組み開始

【 ICT土工　:(H28) 14件(全国584件)】



平成28年度伊平地区舗装工事（沖縄 第1号）

沖縄総合事務局

○ICT活用工事県内第1号工事。
参考　測量開始：8/9
ICT建機土工開始：11月予定
○UAVを用いた起工測量、3次元データ作成、ICT建機による施工を全て県内企業（地元）で実施。
○UAV測量について、「これが次世代の工事」との現場からの意見。

UAV（ドローン）による施工前の測量（8月9日撮影）

現場の声（(株)鏡原組）

●**工期**：「通常10日間かかる施工測量がUAV測量では4時間に短縮。」
●**精度**：「機械オペレーターの熟練度に関係なく精度が向上する。」
●**施工**：「丁張が不要で、検測作業が省略（省力化、省人化）できる。」
●**品質**：「従来より均質かつ高品質を確保できる。」
●**安全**：「オペレーターの機械操作が半減することで、周囲の安全確認が十分行える。」（安全性向上）

ICT建機（MCブルドーザ、MGローラ）による実施施工（敷き均し、転圧）

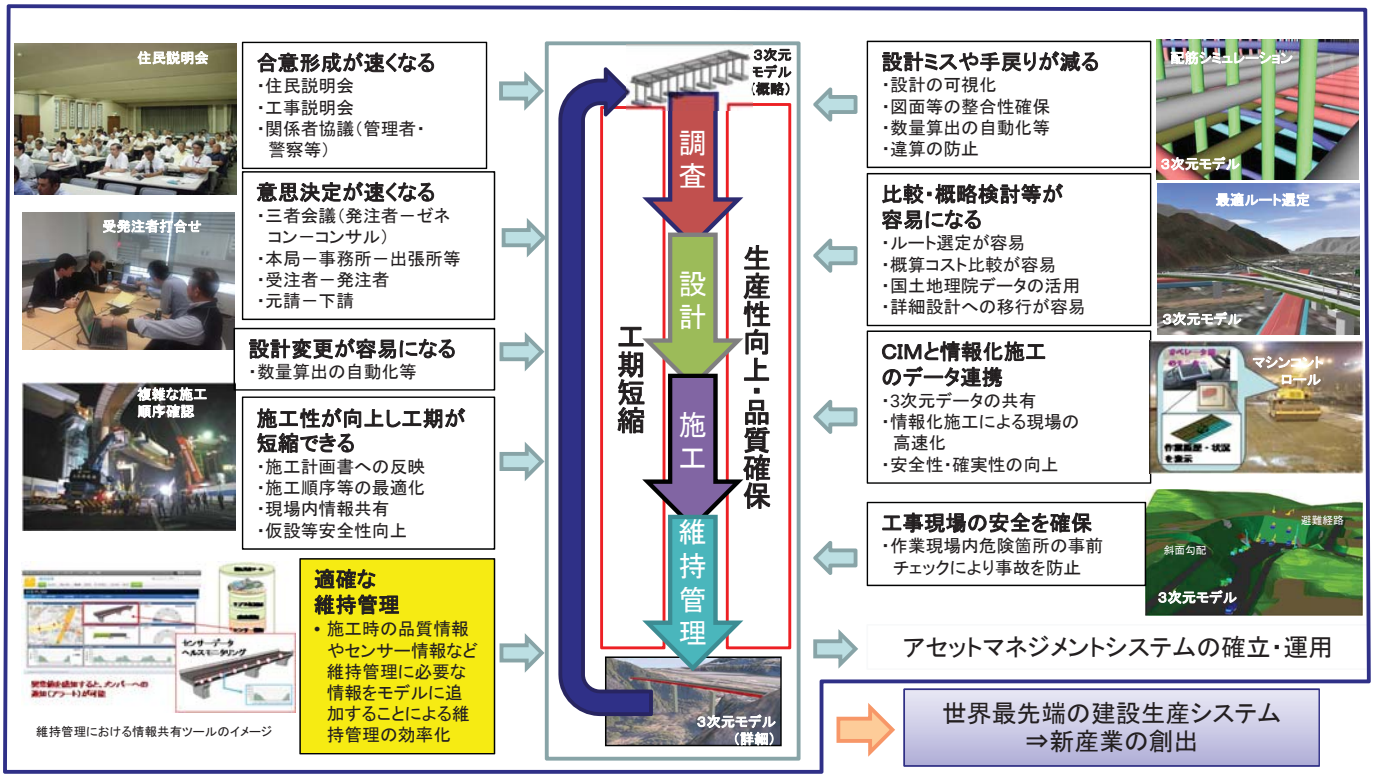
工事看板によるICT活用工事をPR

CIM導入による効果

沖縄総合事務局

導入効果　3次元モデルを活用した①合意形成の迅速化、②フロントローディングの実施

※ フロントローディング・・・初期工程に重点を置き、集中的に労力・資源を投入して検討し、品質向上や工期短縮を図ること



２）老朽化対策と長寿命化設計

重大な損傷事例

国道58号・大宜味村・旧津波橋　　65歳（推定）
、平成22年4月頃崩落

重大な損傷事例

・国頭村・辺野喜橋
28歳
平成21年7月崩落

・23歳で全面交通止め

・耐候性鋼材・鋼板桁橋

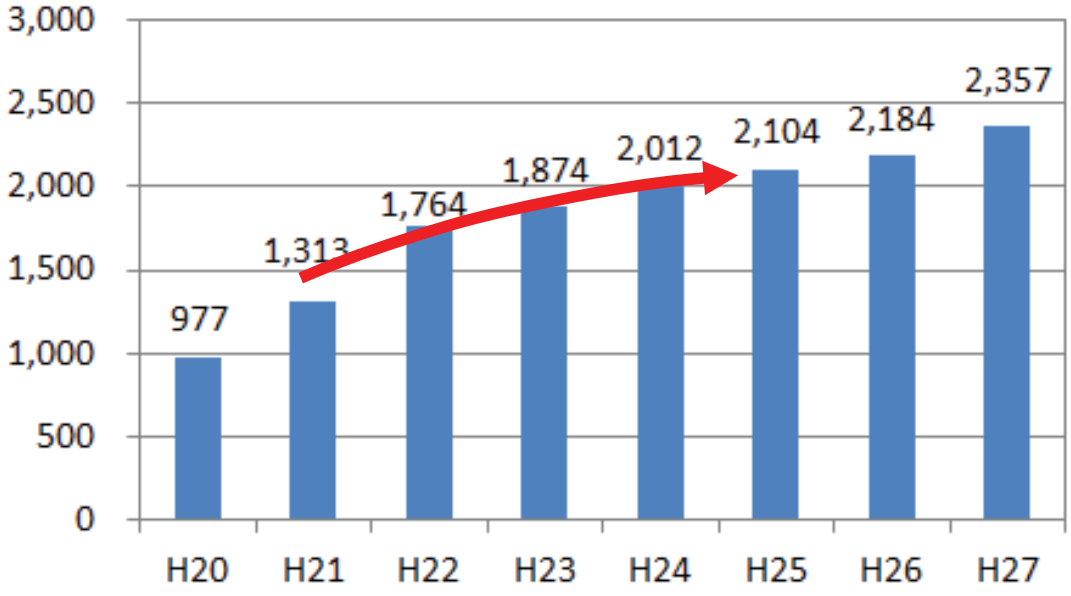
・橋長35m
・幅員6．5m

外桁の状況（フランジ・ウェブ間破断、座屈）　中桁の状況（下フランジ破断）

通行規制橋梁の増加

通行規制橋梁（全国）

（橋）　○地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移（2m以上）



通行規制橋梁（沖縄）

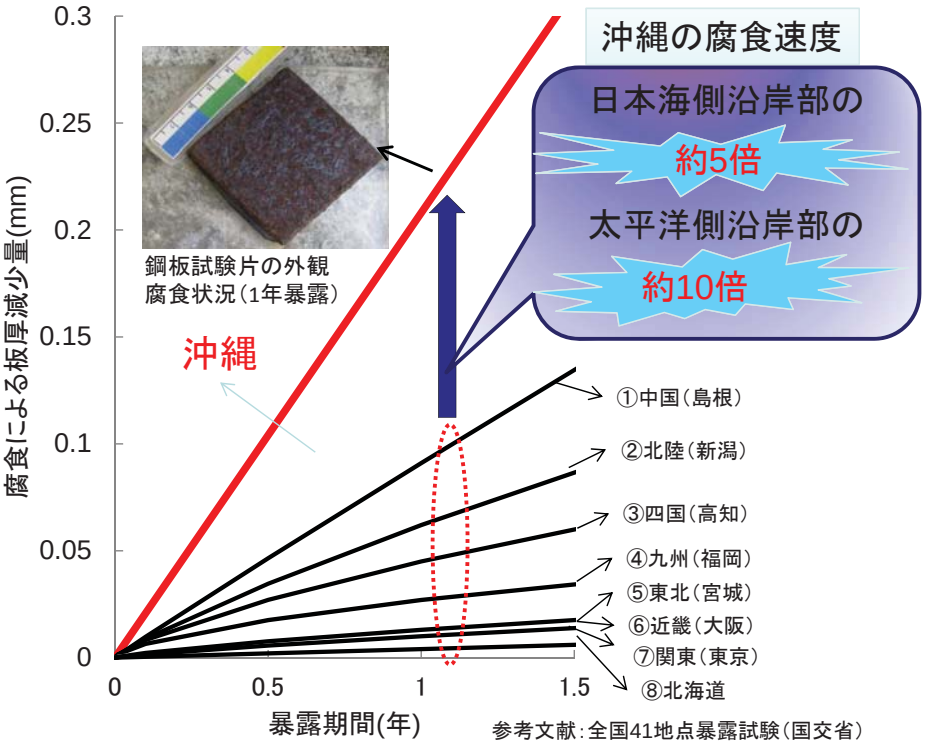
通行止め橋梁数	10
通行規制橋梁数	13
合計	23

平成27年4月1日現在

新たなマネジメント技術の開発

日本一過酷な塩害環境の沖縄

＊琉球大学下里准教授のデータ引用



参考文献：全国41地点暴露試験（国交省）

沖縄の1日平均飛来塩分量

関東(東京)の約 35倍
近畿(大阪)の約 6倍
九州(福岡)の約 6倍
東北(宮城)の約 6倍

沖縄の最大の月当たり塩分量

関東(東京)の 約137倍
近畿(大阪)の 約 24倍
九州(福岡)の 約 24倍
東北(宮城)の 約 23倍

特に離島架橋や海岸部橋梁の高耐久化

道路老朽化対策に関する取組み経緯

○笹子トンネル天井板落下事故［H24.12.2］

○道路法の改正［H25.6］：点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

○定期点検に関する省令・告示公布［H26.3.31］：5年に1回、近接目視による点検

○道路の老朽化対策の本格実施に関する提言［H26.4.14］

○道路メンテナンス会議設立［H26.4～］：地方公共団体の取組みに対する体制支援

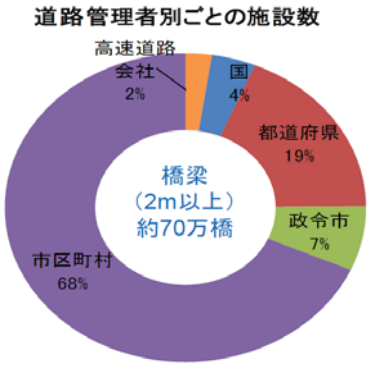
○定期点検要領　通知［H26.6.25］：円滑な点検の実施のための具体的な点検方法等を提示

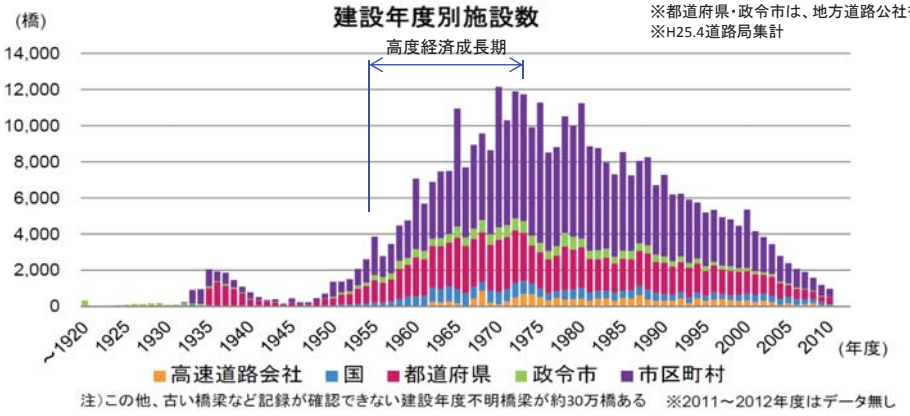
○定期点検に関する省令・告示　施行［H26.7.1］：5年に1回、近接目視による点検開始

橋梁の現状（全国）

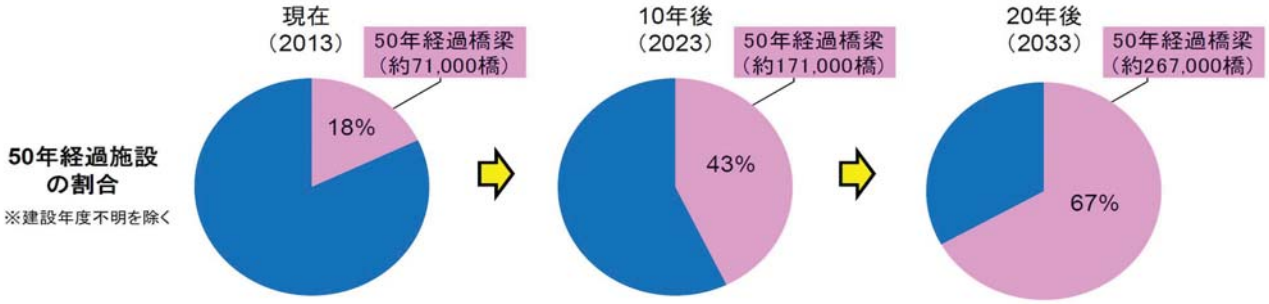
○全国の橋梁数は約70万橋。このうち、建設後50年を超えた橋梁（2m以上）の割合は、現在は18%であるが、10年後には43%、20年後には67%へと増加

※東日本大震災の被災地域は一部含まず
※都道府県・政令市は、地方道路公社を含む
※H25.4道路局集計



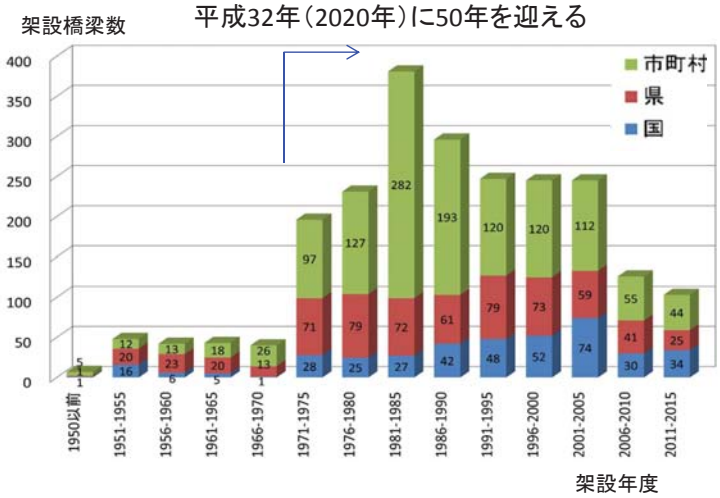


注）この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約30万橋ある　※2011～2012年度はデータ無し

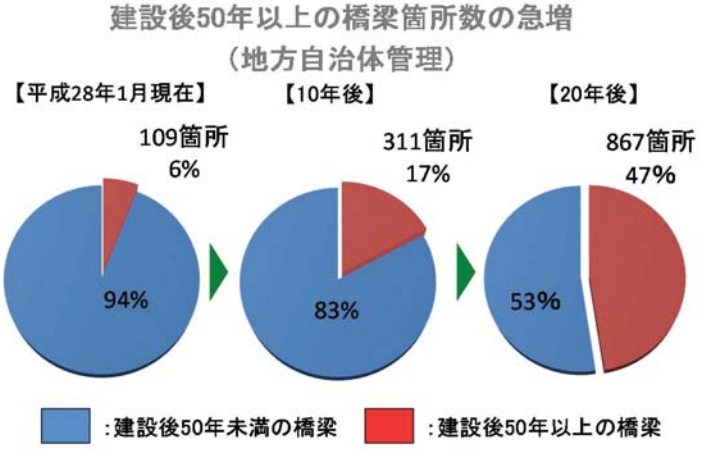


橋梁の現状（県内）

○沖縄県内における国、沖縄県、市町村が管理する橋梁は、昭和47年（1972年）日本復帰後の道路整備により橋梁数が急増している。
○全国は昭和30年（1955年）から高度経済成長を迎えており、橋梁数の増加は全国より遅い傾向にある。
○沖縄の道路管理者ごとの橋梁は、国17%、県25%、市町村58%であり、半数以上は市町村管理橋梁が占める。



架設年別の橋梁数（沖縄）

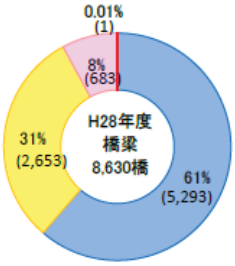


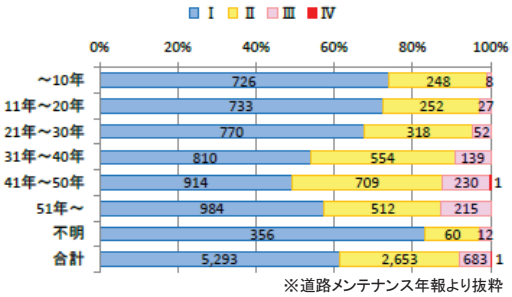
※架設年次不明は除く

平成28年度の橋梁点検実施結果（直轄）

■判定区分と建設経過年度の比較（直轄）

【全国】

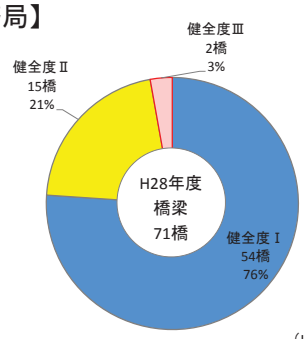




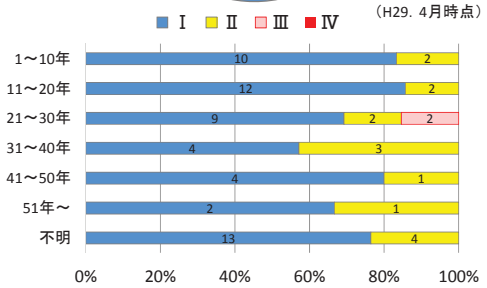
※道路メンテナンス年報より抜粋

健全度Ⅰ：道路橋の機能に支障が生じていない状態
健全度Ⅱ：道路橋の機能に支障が生じていない状態が予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい。
健全度Ⅲ：道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
健全度Ⅳ：道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

【沖縄総合事務局】



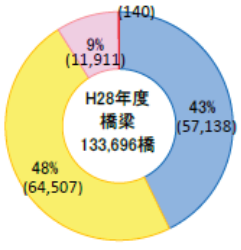
（H29. 4月時点）

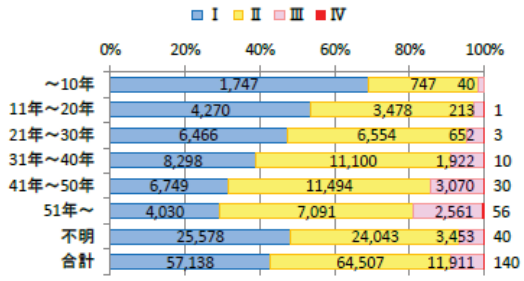


平成28年度の橋梁点検実施結果（市町村）

■判定区分と建設経過年度の比較（市町村）

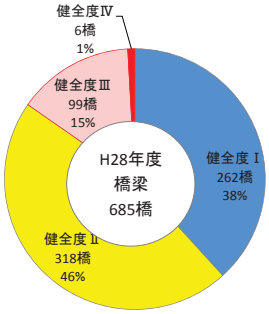
【全国】

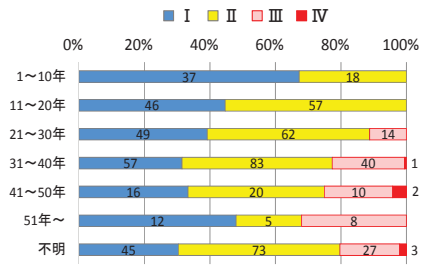




※道路メンテナンス年報より抜粋

【沖縄県内】





※健全度不明（1橋）を除く
（H29. 4月時点）

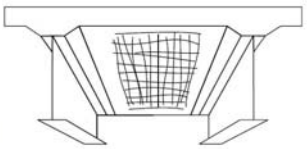
既設橋における予防保全の取組

計画的な予防保全の実施

○大切な資産である道路について、安全で安心な道路サービスの提供やライフサイクルコストの縮減等を図るため、定期点検により、早期に損傷を発見し、事故や架替え、大規模修繕に至る前に対策を実施する予防保全を推進。

事後保全

コンクリートのひびわれが深刻



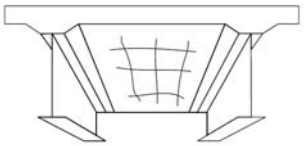
コンクリートの修繕

転換

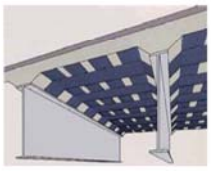
損傷が深刻化してはじめて大規模な修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも短い

予防保全

点検により、コンクリートに軽微なひびわれを発見

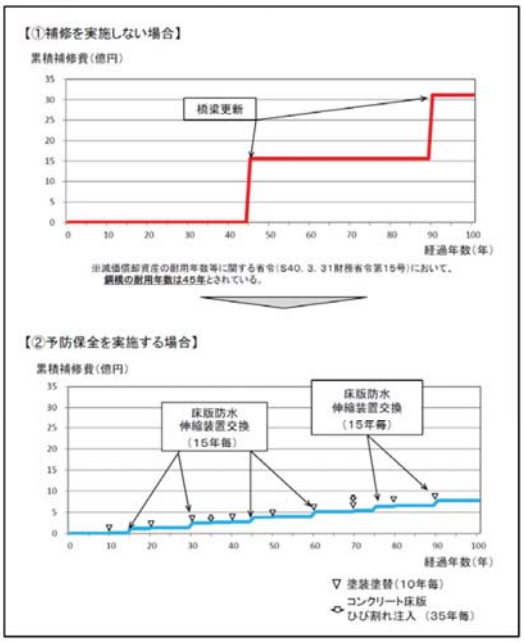


下面に炭素繊維を接着することによりひびわれの進行を抑制



きちんと点検し、損傷が深刻化する前に修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも長くなる

【予防保全の効果（イメージ）】



橋梁の長寿命化対策への取組

設計・施工段階にミニマムメンテナンスの考え方を導入

ミニマムメンテナンスの取組

①計画・設計
- 維持管理（寿命）を念頭においた橋梁計画
- 設計（ライフサイクルコスト）
- 点検・補修作業を容易にする構造
- 新技術の採用

②製作・施工
- 検査の方法及び製作・施工技術の向上

予防保全の取組

③点検・健全度診断・補修補強
○点検システムの強化
- 点検の制度化と品質確保　・モニタリング

○専門技術・高度技術の集積
- 専門家集団

④管理計画
- 蓄積された点検データなどの活用
- 適切な補修・更新の時期と規模
- 最適な補修・補強の選択
- ライフサイクルコストの最小化

PDCA（CIMの活用）

技術基準の改定の方向性（部分係数設計法）

橋、高架道路等の技術基準の改定の経緯

平成8年道示改定	■仕様規定 ■耐震性の向上	許容応力設計法
平成14年道示改定	■性能規定化型への転換 ■疲労、塩害に対する耐久性能の考え方を導入	
平成24年道示改定	■東北地方太平洋沖地震を契機とする設計地震動の見直し ■構造設計上の維持管理への配慮事項を規定 （具体的な方法はなし）	
平成29年7月改定 〔平成30年1月適用〕	■多様な条件に対応するきめ細かな設計手法の導入 （安全率細分化と目標期間の明示） ■長寿命化の確実性向上 （点検結果を踏まえた具体的な改善策）	部分係数設計法

＊部分係数は設計上見込む安全率を、荷重係数、部材係数、材料係数等の要因ごとに細分化して示すものであり、多様な条件に対応したきめ細かな設計が可能となる。

近年の改定の経緯と今回の主な改定内容（道路橋示方書改定）

平成29年改定（昭和47年制定以来の大幅な改定を実施）

① 多様な構造や新材料に対応する設計手法の導入

■橋の安全性や性能に対しきめ細やかな設計が可能な設計手法を導入
⇒「部分係数設計法」及び「限界状態設計法」を導入

② 長寿命化を合理的に実現するための規定の充実

■設計共用期間100年を標準とし、点検頻度や手法、補修や部材交換方法等、維持管理の方法を設計時点で考慮

■耐久性確保の具体の方法を規定

③ その他の改定

■熊本地震を踏まえた対応等

※道路橋示方書改定説明会（沖縄地区）

○日時：平成２９年１２月２６日（火）
○場所：那覇第２地方合同庁舎１号館

多様な構造や新材料に対応する設計手法の導入

■ 国土交通省では平成28年を「生産性革命元年」と位置づけており、建設及び維持管理コストを削減する多様な構造や新材料の開発が期待されている。
■ 必要な橋の性能を確保しつつ、多様な構造や新材料の導入促進を図るため、諸外国でも運用実績を積んできている設計手法を導入。

■ 部分係数設計法の導入

外力、抵抗力それぞれに対して、安全率を要因毎に細分化して設定することで、安全性が向上するとともに、きめ細やかな設計が可能となり、構造の合理化によるコスト縮減が期待される。

従来（許容応力度設計法）

（外力）　（抵抗力）

$$F < R \times \frac{1}{\text{安全率}(\geqq 1.0)}$$

改定（部分係数設計法）

（外力）　（抵抗力）

$$\alpha_1 F_1 + \alpha_2 F_2 + \alpha_3 F_3 + \alpha_4 F_4 \cdots < \frac{1}{\beta_1 \times \beta_2 \times \beta_3 \cdots} \times R$$

$\alpha_1 F_1$：車両　$\alpha_2 F_2$：温度　$\alpha_3 F_3$：風　$\alpha_4 F_4$：地震

β_1：材料ばらつき　β_2：解析誤差　β_3：部材挙動特性

■ 限界状態設計法の導入

大地震や様々な荷重に対して橋の限界状態（1～3）を定義し、複数の限界状態に対して安全性や機能を確保することで、橋に求める共通的な性能が明確となり、多様な構造や新材料の導入が可能となる。

橋の限界状態

橋の限界状態1	橋としての荷重を支持する能力が損なわれていない限界の状態
橋の限界状態2	部分的に荷重を支持する能力の低下が生じているが、橋としての荷重を支持する能力に及ぼす影響は限定的であり、荷重を支持する能力があらかじめ想定する範囲にある限界の状態
橋の限界状態3	これを超えると構造安全性が失われる限界の状態

荷重と橋の限界状態の関係

通常作用する荷重（自重、自動車荷重、温度や風の影響など）	橋の限界状態1 かつ 橋の限界状態3 に対して安全性を確保
滅多に作用しない荷重（大地震）	橋の限界状態2 かつ 橋の限界状態3 に対して安全性を確保

技術基準の改定の方向性（部分係数設計法）

多様な条件に対応したきめ細かな設計手法の必要性

■ 新しい構造形式の開発や複雑な形状の採用に伴い、これらに対応する荷重組み合わせや安全率を設定し、適切な照査を行う必要がある。
■ 多様な交通条件、路線条件に対応するため、従来の2種類の活荷重だけでなく、ネットワークの中で、その路線の持つ役割や重要性等に応じ、きめ細かく安全率等を変えられるようにすることが必要。

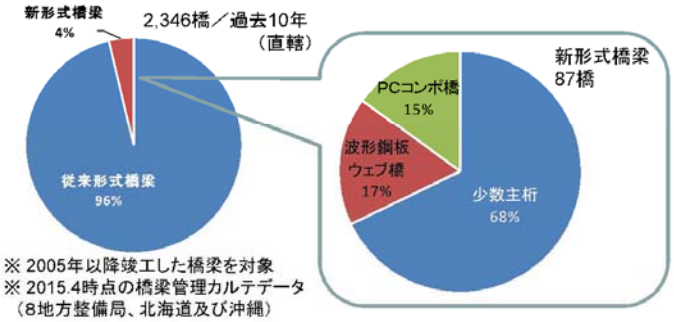
新しい構造形式

主桁の少数化

複合構造の採用

複雑な形状

コンクリートの急曲線橋



※ 2005年以降竣工した橋梁を対象
※ 2015.4時点の橋梁管理カルテデータ（8地方整備局、北海道及び沖縄）

構造形式の多様化、材料の多様化も加味して、荷重組み合せや安全率を示していくことが必要

多様な交通条件、路線条件

○大型車の多い物流ルート

○普通車の多い都市部の道路

○交通量の少ない地方部の道路

○交通量の少ない小規模な橋梁

大型車：多
B活荷重
・高速道路
・一般国道
・都道府県道
・基幹的な道路網を形成する市町村道

大型車：少
A活荷重
・その他の市町村道

従来の設計では、2種類の活荷重のいずれかを適用

交通量だけでなく、ネットワークの中で、その路線の持つ役割や重要性等も加味すべき

多様な交通条件、路線条件、社会情勢の変化に対応してきめ細かく安全率等を変えられるようにすることが必要

LCC縮減に向けた高耐久性仕様

コンクリート橋の耐久性技術

■LCC縮減と主要なポイント

1. 混和材料（高炉ｽﾗｸ・ﾌﾗｲｱｯｼｭ） ⇒塩化物ｲｵﾝ浸透やｱﾙｶﾘｼﾘｶ反応の抑制
2. エポキシ塗装鋼材、ステンレス鉄筋、ポリエチレンシース
   ⇒高耐食性・高耐久性
3. 炭素繊維補強材、炭素繊維緊張材 ⇒錆ない、高強度で、緊張できる材料
   塩害環境等で多用途に使用可能

村道　屋嘉比橋　PC中空床版橋
（沖縄総合事務局架設後移管）
高炉スラグ微粉末、エポキシ樹脂塗装PC鋼材、ポリエチレンシース、エポキシ塗装鉄筋

県道　伊良部大橋　PC箱桁橋
フライアッシュ、エポキシ樹脂塗装PC鋼材
ポリエチレンシース、エポキシ塗装鉄筋、
炭素繊維補強材

新たなマネジメント技術の開発

設計・計画段階から管理段階までの長寿命化対策

ミニマムメンテナンスの取組

①計画・設計
- 維持管理（寿命）を意識した橋梁計画
- 設計（ライフサイクルコスト）
- 点検・補修作業を容易にする構造
- 新技術の採用

⇒ 技術基準（マニュアル）の改定
⇒ 新設：高耐久性技術開発（新素材）
⇒ 新技術やCIM等の積極的な活用

②製作・施工
- 検査の方法及び製作・施工技術の向上

予防保全の取組

③点検・健全度診断・補修補強
○点検システムの強化
- 点検の制度化と品質確保　・モニタリング

○専門技術・高度技術の集積
- 専門家集団

⇒ 点検技術開発（内部欠陥の可視化、外部の点検困難箇所の点検等）
⇒ モニタリング技術開発（損傷進行）
⇒ 人材の育成

④管理計画
- 蓄積された点検データなどの活用
- 適切な補修・更新の時期と規模
- 最適な補修・補強の選択
- ライフサイクルコストの最小化

⇒ 補修：高耐久性技術開発（新素材）

7. 防災対応

道路啓開について

○2011(平成23年)3月11日　東日本大震災被災状況

道路啓開について

○道路啓開とは

・道路啓開とは、緊急車両等の通行のため、1車線（約4.5m）でもとにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることをいう。
・大規模災害では応急・緊急復旧を実施する前に救援ルートを確保するための啓開が必要である。

発災 → **道路啓開** → 応急復旧 → 本復旧 → 復興

国道45号岩手県釜石市平田地区の様子（東日本大震災）

（出典）東北地方整備局,直轄国道の道路啓開と応急復旧作業について

東日本大震災における道路啓開上の教訓

・東日本大震災では津波で大きな被害が想定される沿岸部へ進出のため、東北地方整備局が「くしの歯型」救援ルートを設定し、県等と連携し各ルートを啓開。
・様々な道路啓開上の教訓が明らかとなった。

「くしの歯作戦」の概要

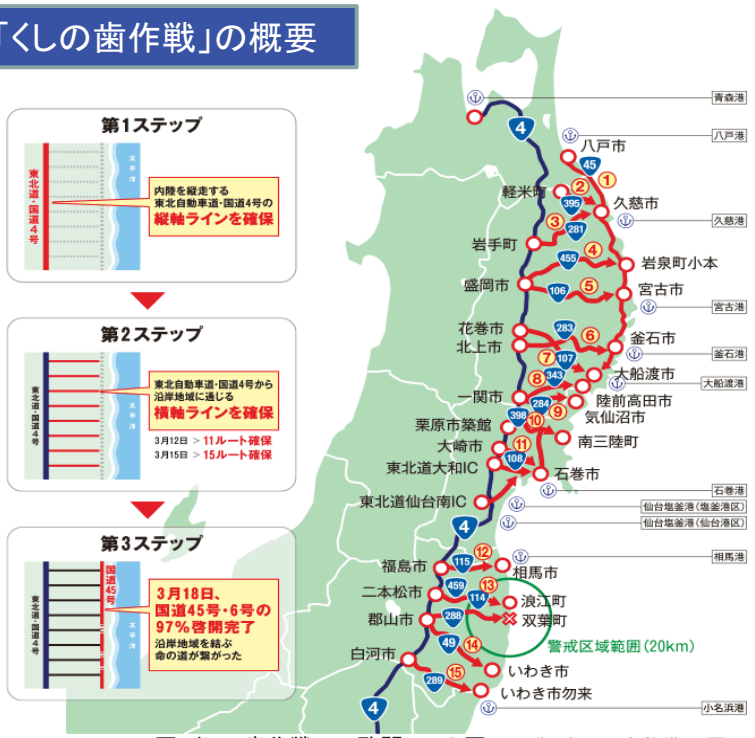


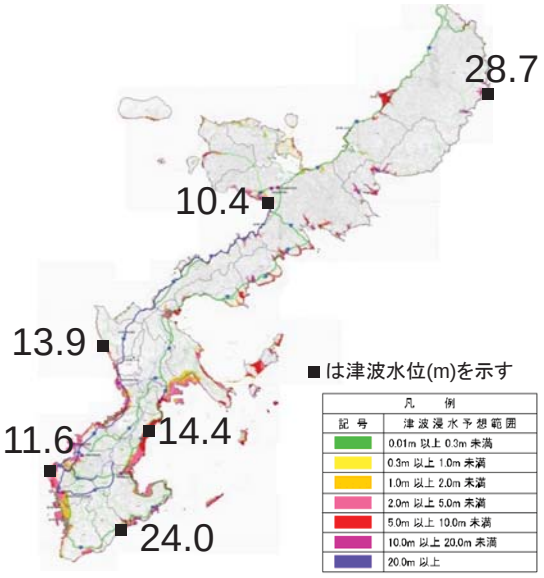
図 くしの歯作戦での啓開ルート図 （出典）東北地方整備局,震災伝承館Web

道路啓開上の教訓

- **事前に啓開ルートを設定**しておく
- 平素より**訓練**等を実施する等、臨機に対応できるよう準備する
- **災害協定の構成メンバーに対し電話不通の場合の参集先の決定や衛生携帯、優先電話や連絡網の構築をし**ておく
- 道路啓開時の財産価値のある自動車の処理方法　等

沖縄の持続的な発展を支える防災対応推進会議

沖縄県における津波被害想定



出典：沖縄県津波被害想定（平成24年度）より

○沖縄は離島県であり津波の被害が発生した場合、他府県からの支援が到着するまで一定期間が必要（1週間から10日間程度の可能性あり）
- **那覇空港の応急復旧や道路啓開が必要**
- **船舶による大量輸送のためには港湾の応急復旧が必要**。

○主要道路網は海岸低平地にも存在
- **物資輸送・緊急車両の通行に支障**の恐れ。早急な**道路啓開が必要**。

○電力供給施設の約60%、石油・ガス燃料備蓄施設の約40%、上下水道施設の約90% 低平地に立地

○地域行政機関も被災の可能性
- 那覇市の想定震度6強、名護市震度6弱。

想定される発災直後の状況

＜明和の大津波＞

○沖縄県においては、1771年（明和8年）、八重山地方で巨大津波の被害（明和の津波）

○浸水高さとして最大44m（沖縄県津波浸水想定検討委員会）

「沖縄の持続的な発展を支える防災対応推進会議」構成員

- 安里　昌利（一社）沖縄県経営者協会　会長【議長】
- 神谷　大介 琉球大学工学部工学科　准教授
- 古謝　影春 沖縄県市長会　会長
- 下地　米蔵（一社）沖縄県建設業協会　会長
- 富川　盛武沖縄県　副知事
- 石嶺　伝一郎　那覇商工会議所　会頭
- 金城　克也　（株）りゅうせき　代表取締役 会長
- 佐次田　朗　（公社）沖縄県トラック協会 会長
- 高良　文雄　沖縄県町村会　会長
- 東　良和　日本旅行業協会　本部理事

（オブザーバー）　内閣府沖縄振興局、内閣府（防災担当）部局

事前の備え

○啓開候補ルート（案）の設定

・啓開拠点（案）を結ぶ路線を啓開候補ルート（案）として設定した。
・啓開候補ルート（案）は連絡する拠点の重要度に応じて啓開優先度を設定した。

≪啓開候補ルート（案）設定基準≫
- ●設定した啓開拠点を連絡する。
- ●道路幅員が4.5m以上（自衛隊大型車両3.8mを考慮）
- ●緊急輸送道路又は緊急交通路に指定されている。

表　啓開候補ルート（案）の優先度設定

啓開候補ルート（案）の優先度	定義	啓開目標
1（第一次優先啓開候補ルート）	第一次啓開拠点を結ぶ骨格路線	1日以内に啓開
2（第二次優先啓開候補ルート）	優先度1の啓開候補ルートと第二次啓開拠点を結ぶ路線	3日以内に啓開
3（第三次優先啓開候補ルート）	優先度1、優先度2の啓開候補ルートと第三次拠点を結ぶ路線	7日以内に啓開

図　啓開候補ルート図（案）

沖縄の持続的な発展を支える防災対応推進会議

「災害時における沖縄総合事務局開発建設部所管施設の災害対策業務の支援に関する協定」
（平成29年4月10日　締結）
・（一社）沖縄県測量建設コンサルタンツ協会
・（一社）建設コンサルタンツ協会九州支部

【目　的】

災害又は発生の恐れがある場合の災害応急対策業務支援

【想定される主な業務内容】

①人材、資機材等の派遣、調達

②法面崩壊による現地調査

③構造物の被災調査

④小規模な応急復旧工法の検討

⑤地方公共団体等から要請に基づく処置

～沖縄防災連絡会シンポジウム～

沖縄の持続的な発展を支える防災対応推進

プログラム

○開催挨拶
○基調講演「沖縄で起こる大地震と大津波災害」
中村 衛（琉球大学 理学部 教授）
○パネルディスカッション「大規模地震・津波時における災害対応の課題と今後の取組について」
コーディネータ：神谷　大介（琉球大学　工学部　准教授）
＜パネリスト＞
・沖縄県トラック協会　会長　：佐次田　朗
・沖縄県建設業協会　常務理事　：源河　忠雄
・沖縄県知事公室秘書防災統括官　：大城　壮彦
・沖縄総合事務局開発建設部技術管理官　：判田　乾一

2017年**11月21日**(火)14：00～16：00
沖縄県立博物館（美術館 講堂）
那覇市おもろまち３丁目１番１号
参加無料

まとめ

○入域観光客数を876万人（2016年）から1200万人（2021年）を目指す。

○さらには、1700万人（2030年）＜ｺﾝﾍﾞﾝｼｮﾝﾋﾞｭｰﾛｰ予測＞時代への対応。
（海外観光客が増大213万人→400万人→871万人）

目標：「世界水準の観光リゾート地」の形成
（世界水準のインフラ整備を目標に）

まとめ

目標 ：「世界水準の観光リゾート地」の形成（世界水準のインフラ整備を目標に）

○空港整備、クルーズ対応港湾整備

○モノレール整備、バスの活用促進、レンタカー等の二次交通対策

○道路ネットワーク整備と道路空間の再構築
（バスの走行空間活用、自転車活用、生活道路安全対策、緑化景観等）

○結節点（空港、港湾、バス、モノレール等）の交通とまちづくり推進及び広域地域間連携

○多様な交通モード（高速船、小型機、自動運転等）の活用

○生産性向上革命の推進（ICT活用と老朽化対策、長寿命化設計）

○防災対応（観光防災の視点からも）