

沖縄の新たな交通環境の創造に向けて
(中間とりまとめ)

平成 28 年 11 月

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

1. 懇談会の趣旨

- ・ 沖縄振興策の一環としてこれまで積極的に取り組まれてきた社会資本整備は、住民の暮らしの安全安心の確保や質の向上、経済活動の発展に大きく貢献している。
- ・ しかしながら、交通状況に目を向けると、沖縄本島中南部都市圏では、3大都市圏より深刻な道路渋滞が慢性的に発生している。
- ・ これが、県民の日常生活のみならず、観光や物流、産業に大きく影響し、県民一人一人が沖縄振興の成果を実感できていない要因ともなっている。
- ・ 道路渋滞の削減に向け、官民が一体となって実効的な取組を速やかに推進することが強く求められている。
- ・ 本懇談会は、こうした認識の下、関係する行政機関、事業者、経済界、学識者等からなる有識者が、早期に効果が期待出来る取組を中心に沖縄の新たな交通環境の実現に向けた取組の方向性を検討するために開催したものである。

2. 沖縄の交通事情と目指すべき方向性

- ・ 沖縄の中南部、とりわけ那覇都市圏の市街地は、幹線道路に沿って、郊外に拡大する形で形成・発展し、今日、本島人口の約6割が集中するに至っている。
- ・ 増大する交通需要に対応するため、これまで、道路の新設や拡幅等の取組を計画的に行っているものの、自家用車の登録台数は、これを上回り顕著に増加しているほか、蒸暑地であることもあって、旅客運送の約9割が自家用車に依存し、モノレールを含めても、公共交通機関の分担率は、わずか3.2%（全国平均で29.9%）に留まっている。
- ・ この結果、各地で深刻な道路渋滞が発生しており、那覇市内の混雑時平均速度は、16 km/h程度と国内県庁所在地最低の水準となっている。
- ・ また、こうした過度の自家用車依存と慢性的な渋滞に伴う温室効果ガスの過大な排出は、地球温暖化対策の観点としても大きな課題となっている。
- ・ こうした中で、今後増加が見込まれる高齢者(国立社会保障・人口問題研究所の推計(平成25年3月推計)によると、平成32年には沖縄県においても超高齢社会になると予測されている)や児童・生徒、障害者、生活困窮者(いわゆる「交通弱者」)などにとって、自家用車のみには依存しない人にも環境にも優しい交通環境を構築することが急務となっている。

- ・また、近年、急増するクルーズ船やLCC等によりインバウンド(外国人観光客)が沖縄圏域全体で大幅に増加しているほか、空港や港湾の整備に伴い、臨空・臨港型産業とあいまって日本と東アジア(東南アジアを含む)の架け橋としての重要性が増している。
- ・深刻な道路渋滞は、沖縄を訪れた観光客が地域の生活文化に触れ、住民との交流を楽しむ機会を奪うだけでなく、観光地としての魅力そのものを損なうことになりかねない。また、観光・物流を始め沖縄のリーディング産業の生産性向上にとって大きな阻害要因となっている。アジア諸国を始めとした世界各国の観光地間の国際観光競争力の増進や生産性向上の観点から、圏域全体を俯瞰しつつこれまで以上に戦略的に取り組んでいく必要がある。
- ・定住人口と交流人口の増加や基地跡地などで展開される新たなまちづくり、貴重な自然環境との調和が求められるといった沖縄の地域特性を踏まえれば、公共交通ネットワークのフレキシブルな再編や交通利用者の行動に効果的に働きかける取組を、スピード感を持って行っていくことが求められている。

3. 交通環境の改善に向けた取組の方針

- ・道路や公共交通基盤の交通容量拡大に向けたハード面の取組は重要であるが、ハード整備の効果を迅速かつ効果的に発揮するためにも、ソフト施策を適切に組み合わせ、自動車交通量を抑制しつつ、ストックを効果的に利活用するための取組を一体として行い、スピード感を持って取組む。
- ・これまでの自家用車中心の交通環境を脱却し、公共交通で移動可能な都市圏を目指す。
- ・自転車、歩行者にも配慮した、多様な移動環境を整える。
- ・増加する観光客に対応し、ユニバーサルデザインを取り入れた、快適な移動環境を整える。
- ・道路等既存ストックを有効活用し、賢く使う取組を推進する。
- ・県民や企業が自ら考え、取組に参加しやすい環境を整える。
- ・官民が保有するビッグデータも活用して交通に関連する多様なデータの収集分析を行い、交通を取り巻く環境変化を的確に捉えて効果的な対策を実施していく。また、IoT[※]や自動運転などの最先端の取組を積極的に導入し、地方創生のモデルとなるような取組を展開し、日本国内、世界へ発信していく。

※ IoT (Internet of Things) : 自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。

4. 取り組むべき施策

① 道路ネットワーク整備等

慢性的な渋滞を解消するためには、まずは絶対的に不足している道路交通容量の拡大を図ることが不可欠であり、こうした観点で幹線道路ネットワークの整備や交差点の改良、高速道路の有効活用等の下記事項に積極的に取り組む必要がある。

○幹線道路ネットワーク整備

- ・ 2環状7放射（浦添北道路、南部東道路など）、ハシゴ道路等既存計画道路ネットワークの整備
- ・ MICE*施設や新たな拠点整備に対応したアクセス環境の整備
 - ※ Meeting（会議・研修）、Incentive（招待旅行、travel, tour）、Conference（国際会議・学術会議）または Convention、Exhibition（展示会）または Event の4つの頭文字を合わせた言葉であり、ビジネスと関わりがあり多数の人の移動を伴う行事を指す。

○主要幹線道路の渋滞対策箇所を対象とした交差点の改良、立体化

- ・ 渋滞ボトルネック箇所における交差点改良（安次嶺・奥間など）、立体化（旭橋など）

○沖縄自動車道の有効活用

- ・ 幸地インターチェンジの整備の推進、及び沖縄市池武当、北中城村喜舎場等のインターチェンジの整備の検討
- ・ ETC(ETC2.0)の普及、利用促進
- ・ 高速道路の利用促進に向けた割引制度の継続・拡充の検討

○物流の分散化

- ・ 中城湾港等の港湾活用による物流拠点の分散化
- ・ 効率的なトラック輸送のための物流センター整備

○ビッグデータを活用した分析及び対策

- ・ ETC2.0やOKICAカード、スマートフォン等による人や自動車、バス等のビッグデータを活用した道路渋滞の分析及び対策

② 地域の公共交通システムの再編・活性化

過度な自家用車依存から脱却し、交通弱者も含め人に優しい公共交通環境を構築するためには、公共交通ネットワークの整備・再編や歩行者や自転車などにも優しい道路空間の再編・創出等の下記事項に積極的に取り組む必要がある。

1)公共交通の整備・再編（交通弱者等に優しい公共交通環境の構築）

- 沖縄都市モノレール運用の効率化

- ・ 運行間隔の短縮（増便）などの混雑対策の推進、車両数増加の検討
- 基幹バスの導入、バス網再編
 - ・ 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画に基づく基幹バス(BRT※等)の導入に向けたバス網再編
 - ※ BRT(Bus Rapid Transit) バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、利便性・快適性を高めたバスシステム。
 - ・ 県民及び観光客にとって使いやすくわかりやすいバス網再編の検討
 - ・ 都市圏における LRT 導入可能性の検討
- バスの運行定時性の確保
 - ・ 浦添北道路、臨港道路浦添線の開通にあわせた、バスレーン延長の検討
 - ・ 与那原、南風原バイパスの供用に併せたリバーシブルレーン延長の検討
- コミュニティバス等の活用
 - ・ モノレール、基幹バスの結節点における二次交通(モノレール駅や基幹バスのバス停から観光地等への交通)の整備
 - ・ 公共交通不便地域へのコミュニティバスやデマンドバス等導入の推進
 - ・ 自動運転技術を活用したバス交通（基幹バス、コミュニティバス）の活性化を図るための社会実験の実施
- 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)
 - バスターミナル等の整備
 - ・ 旭橋バスターミナルやてだこ浦西駅といったモノレール結節点や伊佐、コザ等の基幹バス結節点における乗り継ぎバスターミナルの整備の推進
 - ・ 基幹バスルートのコザから胡屋のリニアバスターミナル※区間におけるハイグレードなバス停、バス停上屋の整備及び結節点であるコザにおけるリニアバスターミナルと一体となったバスターミナル施設等の整備に向けた検討
 - ・ 既存または今後新たに整備される大規模複合商業施設等（例えばライカム）を活用したバスターミナル等の整備の検討
 - ※ 一般的なターミナルが、交通結節点という文字通り“点（ポイント）”で整備されるものと認識されていることに対して、リニアターミナルは交通結節点の機能を“線”においても整備するというコンセプトであり、乗換機能を線で受け持つため、必ずしも大きな交通結節点施設は必要なく、ターミナル施設の整備を最小限にすることができる。

○各地域の結節点の創出に向けた戦略的な展開

- ・モノレール駅やバスターミナルへの P&R (パーク・アンド・ライド) 用駐車場の整備
- ・まちの拠点(公共・公益施設[役場や病院等]や道の駅など)において路線バス、コミュニティバス、レンタカー、レンタサイクル等を利用できるような結節点機能創出の検討
- ・県民の自家用車から公共交通への転換を促すようなインセンティブ等(料金体系から企業の通勤手当まで)の検討
- ・結節点への商店の誘致等にぎわいの創出方法の検討

○高速バス停の整備

- ・高速バス停における P&R 駐車場等高速バスを利用しやすい環境整備の検討

3)歩行者や自転車などにも優しい道路空間の再編・創出

○国際通りの再編

- ・観光客に対する沖縄の玄関口として安全に楽しく歩ける空間を目指し、トランジットモールの展開やフリンジパーキング[※]の整備、荷さばき車両、違法駐車対策など道路空間の再編による中心市街地の活性化に向けた検討

※フリンジパーキング:都心部や特定の地域の周辺に駐車場を整備して、当該地域への車の流入を抑制するまちづくりの手法。

- ・国際通り周辺道路での観光バスの駐停車による渋滞を解消するため、待機場を活用した取組

○自転車利用の促進

- ・自転車専用通行帯の整備等自転車走行環境の整備の推進
- ・コミュニティサイクル(レンタサイクル、シェアサイクル)導入
- ・企業等における自転車利用環境(シャワールーム等)の整備の推進

○無電柱化

- ・自転車や歩行者にとって快適で安全な通行空間の確保、観光地にふさわしい良好な景観の形成や道路の防災性の向上の観点からの無電柱化

③ 公共交通の使いやすさの向上

過度な自家用車依存から脱却し、公共交通や自転車への転換を進めるため、さらに使いやすさの向上対策や IC カードの利活用、観光客の公共交通活用対策、民間企業、県民を主体とした賢い道路の利用等の下記事項について、推進することが必要である。

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

○利用者向けの利便性向上策

- ・バスロケーションシステムの改良、整備（バス停での表示、スマホアプリ改善）
- ・バスベいの改良及びバス停上屋の整備等、バス待ち環境の改善

○ユニバーサルデザインの導入等

- ・高齢者等の公共交通を利用した外出を促すようなユニバーサルデザインを取り入れた施設整備の推進、ICカードを有効に活用した高齢者割引等の導入の検討
- ・空港やその他の交通結節点において、IoTを活用した移動支援（観光客、外国人への情報提供等）の導入に向けた取組

2)ICカード等を活用した公共交通の利用促進に向けた取組

○公共交通利用促進への活用

- ・フェリーやコミュニティバス、タクシー等多様な交通機関での利用
- ・モノレール及び路線バスにおける乗り継ぎ割引、時間帯割引、高齢者向け割引や観光客向けの割引の充実など公共交通利用のインセンティブを高める仕組みの拡充の検討

○地域の活性化への活用

- ・商店街等における買物利用時の決済機能の導入、ポイント活用や社員証・学生証との相互利用による活用の検討

3)観光客の公共交通活用対策

○自動車の利用支援

- ・外国人にもわかりやすい案内標識の整備
- ・てだこ浦西駅等交通結節点の有効活用（レンタカー施設の整備等）
- ・外国人が運転するレンタカーの交通事故増加に対応し、外国人が運転するレンタカーの運転特性のETC2.0等のビッグデータによる分析、こうした分析を踏まえた道路渋滞対策や交通安全対策、及び駐車場満空情報のカーナビへの提供

○人の移動支援

- ・観光地や観光地周辺での案内標識の整備
- ・Wi-Fi利用環境の整備による観光情報等の提供
- ・観光客向けの路線バスの分かりやすい利用方法、活用方策の情報提供の実施

○結節点における観光客向けのサポートサービスや情報発信機能の強化

- ・旭橋バスターミナル等の結節点における、外国人を含む観光客向けのサポートサービスの提供(例えば「手ぶら観光」の推進)や情報発信

機能の強化

○那覇空港国際線旅客ターミナルと国内線旅客ターミナルの移動利便性の向上

- ・那覇空港の国際線と国内線の旅客ターミナル間の移動について歩行空間の連続性の改善やバス、タクシーへの乗り継ぎ利便性の改善の取組

○クルーズ船の観光客の受入環境の整備

- ・クルーズターミナルから市街地中心部までの標識案内設置や路面のカラー舗装等による歩行動線整備、及び、歩行者移動のための上屋等新たな設備の検討（那覇港大型旅客船バース～パレット久茂地）
- ・クルーズ寄港時におけるバス、タクシー等の二次交通対策(港湾から観光地等への交通)の検討
- ・本部港等におけるクルーズ寄港に対応した港湾活用

4)民間企業、県民を主体とした賢い道路の利用

○県民意識への効果的な働きかけ

- ・県民の意識に働きかける取組（MM*等）
- ・民間企業の取組支援（わったーバス党の活用等）
- ・県民の自家用車から公共交通への転換を促すようなインセンティブ等（料金体系から企業の通勤手当まで）の検討[再掲]
- ・交通環境改善に積極的に取り組む企業に対する表彰制度の創出の検討

○時空間的な交通需要の分散、平準化（TDM**施策の推進）

- ・国、県、市町村、民間企業への時差出勤の拡大及び導入
- ・バス専用レーンのHOVレーン***運用の検討

* MM（Mobility Management）：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組。

** TDM（Transportation Demand Management）：自動車利用者の交通行動の変化を促すことにより、都市や地域レベルの交通渋滞等の様々な交通問題を改善する手法。

***HOVレーン（High-Occupancy Vehicles Lane）：指定の人数以上が搭乗する車のみ走行可能な車線。相乗りを促すことで車両数を減らし渋滞を緩和する。

④ まちづくり等と連携した取組

上記①から③の施策の推進や検討に際し、道路整備やまちづくりとの連携や災害への対応、景観形成、交通安全対策等の下記事項について推進することが必要である。

○道路整備やまちづくり計画と連携した公共交通網の再編

- ・各市町村において中長期的な道路ネットワーク整備やコンパクトな

まちづくりと連携した、各地域の居住者が自家用車のみならず、公共交通を利用して広域に移動することが可能となるような公共交通ネットワークの見直し・再整備

- ・ その際、行政界及びその付近において公共交通における利便性が低下しない広域的な調整・連携

○災害への対応

- ・ 災害発生時における観光客への情報提供手法や誘導手法の検討
- ・ 大規模災害時における円滑な救援活動を支援するための道路啓開計画の策定
- ・ 沖縄の災害特性に応じた道路・港湾等の交通施設及び物流施設の耐災害性の向上対策

○観光地にふさわしい景観形成

- ・ 観光地やその周辺、空港・港湾から観光地への誘導ルートに関する地域特性に応じた緑化などによる景観形成

○生活道路の交通安全対策

- ・ 幹線道路の渋滞を原因とする生活道路への自家用車の流入による、通学路などでの交通事故を防ぐための生活道路への流入抑制対策等の交通安全対策
- ・ 安全な自転車利用や公共交通機関利用の習慣化を促進するための、幼稚園・小学校世代からの自転車や公共交通機関の利用方法等の交通安全等教育

5. 新たな交通環境の実現に向けて

前章で示された新たな交通環境創出のための諸施策を実現していくためには、国、県、市町村の各行政機関は、相互の連携を一層密にしつつ、関係する道路利用者や交通事業者との連絡調整もそれぞれ強化し、すべての関係者が総力を挙げて取り組んでいくことが必要である。このため、以下のような考え方に基づき、関係者が問題意識を共有し、課題を一つ一つクリアしながら、強い意志をもって継続的に取り組むことを期待したい。

- ・ 沖縄地方渋滞対策推進協議会、沖縄県公共交通活性化推進協議会、TDM 施策推進協議会など、既存の交通環境整備に関連する協議会等の枠組みを有効に活用して、官民の関係者が取り組むべき具体的な対策やそのアクションプランを速やかに明確化し、実行に移す。また、この際、枠組み自体や枠組みの中で定められた計画等について、必要に応じて見直しを行う。
- ・ 一般の民間企業や商業施設は、地域の交通環境改善が、業務の効率化や顧客

や従業員の利便性・満足度の向上に大きく寄与するという認識の下、積極的に交通環境改善に資する取組を行うとともに、行政の取組に必要な協力を行う。

- ・ 県民一人一人は、誰もが暮らしやすい持続可能な地域社会の実現に向けて、過度の自家用車依存型のライフスタイルからの転換を図りつつ、自動車と公共交通の賢い使い方を追求する。
- ・ こうした様々なレベルでの取組が着実に進むよう、フォローアップのための体制を整え、KPI[※]等を取り入れて継続的に進捗状況をモニタリングする。
- ・ なお、新しい交通環境を導入するためのこうした取組の具体化に当たっては、ビッグデータ等を活用して客観的なデータに基づいた調査・分析等を行い、効果的な対策を打ち出していくことが重要である。また、自動運転の社会実験など沖縄が全国のモデルとなるような先進的な取組を導入して、県民全体の問題意識を高めていくことも重要である。

※ KPI(Key Performance Indicators) 「重要業績評価指標」という意味であり、政策目標等の実現を目的として、業務プロセス等のモニタリングに用いる指標のこと。

○具体的な施策の例

分類	提言内容	
①道路ネットワーク整備等	幹線道路ネットワーク整備	・ 2環状7放射、ハシゴ道路等幹線道路網の整備（浦添北道路、南部東道路など） ・ MICE 施設、クルーズターミナル等整備に対応したアクセス環境の整備
	交差点等改良	・ 渋滞ボトルネック箇所での交差点改良、立体化（安次嶺・旭橋など）
	沖縄自動車道の有効活用	・ 幸地インターチェンジの整備の推進及び沖縄市池武当・北中城村喜舎場等のインターチェンジの整備の検討 ・ ETC(ETC2.0)の普及、利用促進 ・ 高速道路の利用促進に向けた割引制度の継続・拡充の検討
	物流の分散化	・ 中城湾港等の港湾活用による物流拠点の分散化 ・ 物流センターの整備
	ビッグデータの活用	・ ETC2.0 や OKICA カード等のビッグデータを活用した道路渋滞の分析及び対策
②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	
	モノレールの運用効率化	・ 運行間隔の短縮（増便）などの混雑対策の推進、車両数増加の検討
	基幹バスの導入、バス網再編	・ 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画に基づく基幹バス(BRT 等)の導入に向けたバス網再編 ・ 県民及び観光客にとって使いやすくわかりやすいバス網再編の検討 ・ 都市圏における LRT の導入可能性の検討
	バス運行定時性の確保	・ 浦添北道路・臨港道路浦添線開通にあわせた、バスレーンの延長（既存バスレーンの不連続区間、高架下等）の検討 ・ 与那原、南風原バイパスの供用に併せたリバーシブルレーン延長の検討
	コミュニティバスの活用	・ モノレール、基幹バスの結節点における二次交通の整備 ・ 公共交通不便地域へのコミュニティバス、デマンドバス等導入 ・ 自動運転技術を活用したバス交通（基幹バス、コミュニティバス）の活性化を図るための社会実験の実施
	2) 交通結節点の整備	
	バスターミナル等の整備	・ モノレール結節点（旭橋バスターミナル、てだこ浦西駅等）の整備 ・ 基幹バス結節点（コザ等）の整備に向けた検討 ・ 商業施設等を活用したバスターミナル等の整備の検討
	各地域の結節点の創出に向けた戦略的な展開	・ P&R(パーク・アンド・ライド)用駐車場やレンタカー活用できる結節点の整備 ・ まちの拠点（公共・公益施設）において路線バス等を利用出来るような結節点機能創出の検討 ・ 県民の自家用車から公共交通への転換を促すようなインセンティブ等（料金体系から企業の通勤手当まで）の検討 ・ 結節点への商店の誘致等にぎわいの創出の検討
	高速バス停の整備	・ P&R 用駐車場、レンタカー活用拠点及び高速バスを利用しやすい環境整備に向けた検討
	3) 歩行者や自転車等にもやさしい道路空間の再編・創出	
	道路空間の再編	・ 国際通りのトランジットモールの新たな展開、フリンジパーキングの整備、荷さばき車両、違法駐車対策の検討
	自転車利用の促進	・ 自転車走行環境の整備 ・ コミュニティサイクル（レンタサイクル、シェアサイクル）の導入 ・ 企業等における自転車利用環境の整備
	無電柱化	・ 自転車や歩行者に快適で安全な通行空間の確保、観光地にふさわしい良好な景観の形成や道路の防災性の向上の観点からの無電柱化
	③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
利用者向けの利便性向上策		・ バスロケーションシステム改良、整備（バス停での表示、スマートフォン用アプリ改善）の推進 ・ バスベイの改良及びバス停上屋の整備等、バス待ち環境の改善
ユニバーサルデザインの導入等		・ 高齢者等の公共交通を利用した外出を促すためのユニバーサルデザインを取り入れた施設整備の推進、IC カードを有効に活用した高齢者割引や身体障害者割引等の導入の検討
2) IC カード等を活用した公共交通の利用促進に向けた取組		
公共交通利用促進への活用		・ フェリーやコミュニティバス、タクシー等多様な交通機関での利用 ・ モノレール及び路線バスにおける乗り継ぎ割引、時間帯割引、高齢者向け割引や観光客向けの割引の充実等の公共交通利用のインセンティブを高める仕組みの拡充の検討
地域の活性化への活用		・ 買物でのポイント活用、社員証・学生証との相互利用など地域活性化への活用の検討
3) 観光客の公共交通活用対策		
自動車の利用支援		・ 外国人にもわかりやすい案内標識整備 ・ てだこ浦西駅等交通結節点の有効活用 ・ 外国人が運転するレンタカーの交通事故増加に対応して、外国人が運転するレンタカーの運転特性を ETC2.0 等のビッグデータによる分析を行い、道路渋滞

分類		提言内容
		対策や交通安全対策の実施に向けた取組 ・ 駐車場満空情報のカーナビへの提供
人の移動支援		・ 観光地や観光地周辺での案内標識の整備 ・ Wi-Fi 利用環境の整備、活用 ・ 観光客向けの路線バスの分かりやすい利用方法、活用方策の情報提供
結節点における観光客向けのサポートサービスや情報発信機能の強化		・ 旭橋バスターミナル等の結節点における、外国人を含む観光客向けのサポートサービスの提供(例えば「手ぶら観光」の推進)や情報発信機能の強化
那覇空港国際線旅客ターミナルと国内線旅客ターミナルの移動利便性の向上		・ 那覇空港の国際線と国内線の旅客ターミナル間の移動について歩行空間の連続性の確保やバス・タクシーへの乗り継ぎ利便性の改善の取組
クルーズ船の観光客の受入環境の整備		・ クルーズターミナルからの標識案内設置等による歩行動線整備の検討 ・ クルーズ寄港時におけるバス、タクシー等の二次交通対策(港湾から観光地等への交通)の検討 ・ 本部港等におけるクルーズ寄港に対応した港湾活用
4) 民間企業、県民を主体とした賢い道路利用		
県民意識への効果的な働きかけ		・ 県民の意識に働きかける取組み (MM 等) ・ 民間企業の取組み支援 (わったーバス党の活用等) ・ 県民の自家用車から公共交通への転換を促すようなインセンティブ等 (料金体系から企業の通勤手当まで) の検討[再掲] ・ 協力企業の取組みに対する表彰制度の創出の検討
時空間的な需要分散、平準化 (TDM)		・ 国、県、市町村、民間企業への時差出勤の導入 ・ バス専用レーンの HOV 運用の検討
④まちづくり等と連携した取組み	道路やまちづくり計画と連携した公共交通網の再編	・ 各市町村において中長期的な道路ネットワーク整備やコンパクトなまちづくりと連携して、各地域の居住者が自家用車だけに依存せず、公共交通を利用して広域に移動することが可能となるような公共交通ネットワークの見直し、再整備 ・ その際、行政界及びその付近において公共交通における利便性が低下しない広域的な調整・連携
	災害への対応	・ 観光客への災害情報提供、誘導情報提供の検討 ・ 大規模災害時における道路啓開計画の策定 ・ 沖縄の災害特性に応じた道路・港湾等の交通施設及び物流施設の耐災害性の向上対策
	観光地にふさわしい景観形成	・ 空港周辺、観光地への誘導ルートの景観形成、緑化
	生活道路の交通安全対策	・ 生活道路の交通安全対策 ・ 幼稚園・小学校世代からの自転車や公共交通機関の利用方法等の交通安全等教育