

第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

# 都市交通マスタープラン

～「次世代交通ビジョンおきなわ」と連動した  
新たな価値創造に向けて～

(案)



2026年3月

沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会







## 卷頭言

本文 1,344 文字

顔写真

令和 8 年 3 月

沖縄中南部都市圏都市交通協議会 委員長

久保田 尚



1



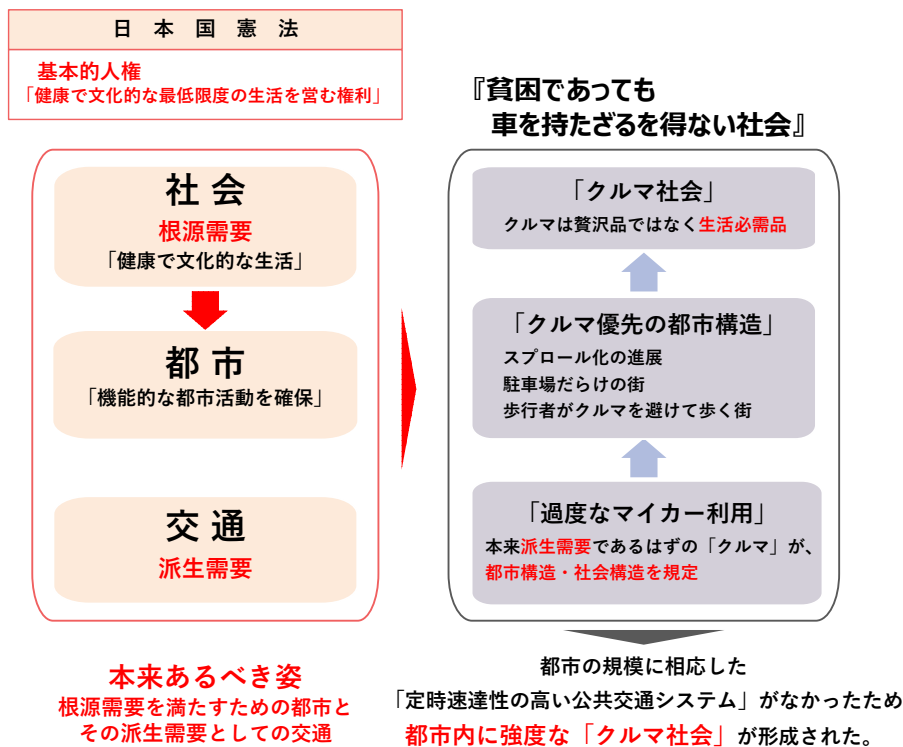


## はじめに

沖縄県では、本島中南部都市圏（以下、都市圏）において、これまで3回のパーソントリップ調査（以下、PT 調査）を実施し、時代に応じた都市交通施策を推進してきました。前回の調査から17年が経過し、都市圏内の人口は約11万人増加し、沖縄都市モノレールの延長、道路ネットワークの整備など、交通環境・道路環境の改善が図られる一方、依然として交通渋滞は慢性化しており、都市圏内に形成された自動車依存度が極めて高い社会は、住民生活の隅々にまで影響し、それが新たな課題を誘引しています。

本来、移動の多くは、ある目的のための派生需要ですが、その移動を時間的・空間的な自由度に優れた自動車にばかり頼ることで、本都市圏はクルマ中心の都市構造・社会構造となっています。

そのような状況からの脱却に向けて、2022年度（R4）から4回目となるPT調査を行い、都市圏内の根本的な課題を、構造的な側面（都市構造・社会構造・都市交通・近年の変化）から分析することで、都市圏の課題を整理しました。

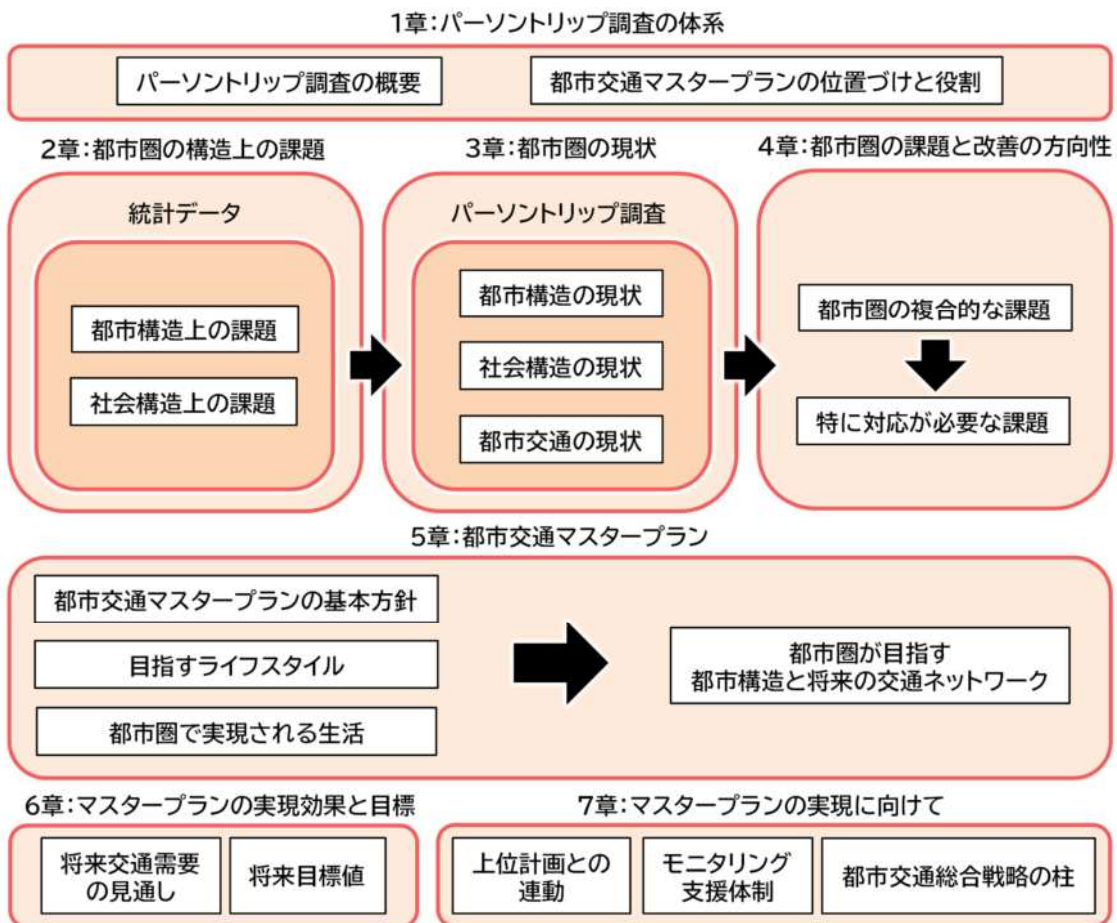


調査結果から導かれた「都市交通マスタープラン」は、都市交通の将来（20年後を想定）のあるべき姿のみならず、人中心の都市構造・社会構造を視野に、他分野連携の方向性を示す計画で、バックキャストの手法を用いて、県民や様々なステークホルダーの意見を踏まえ策定される「次世代交通ビジョンおきなわ」とともに、総合的な計画づくりや施策を促進し、都市圏内にお住いの皆さまとともに、安全・安心で暮らしやすい地域をつくっていくための道しるべとなります。



本マスタープランは、全7章で構成されています。

- 1章では、PT 調査の概要とマスタープランの位置づけを示します。
- 2章では、統計データから沖縄県の有する特殊事情に起因する都市構造上、社会構造上の課題を示します。
- 3章では、調査で得られたデータの分析から都市圏の現状を明らかにします。
- 4章では、沖縄県の特殊事情や PT 調査の分析を踏まえた都市圏の課題と対策の方向性を示します。
- 5章では、都市交通マスタープランとして都市圏が目指すまちの姿やライフスタイルを都市構造と交通ネットワークの両面から提案すると同時に、マスタープランが実現された後の生活のイメージを共有します。
- 6章では、マスタープラン実現による都市圏の課題に対する改善効果を示し、具体的な数値目標を掲げます。
- 7章では、マスタープランを実現するためのモニタリング・支援体制及び、都市交通総合戦略へ向けた検討事項を示します。





## 《 目 次 》

<b>1. パーソントリップ調査の体系</b> .....	<b>7</b>
1-1 パーソントリップ調査の概要.....	7
1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割.....	8
<b>2. 都市圏の構造上の課題</b> .....	<b>11</b>
2-1 都市構造上の課題 .....	12
2-2 社会構造上の課題 .....	15
<b>3. 都市圏の現状</b> .....	<b>17</b>
3-1 都市圏の移動の現状 .....	17
3-2 都市構造から見た移動の実態 .....	19
3-3 社会構造から見た移動の実態 .....	21
3-4 都市交通の現状 .....	25
3-5 都市交通整備と近年の変化 .....	32
<b>4. 都市圏の課題と改善の方向性</b> .....	<b>37</b>
4-1 都市圏の複合的な課題.....	37
4-2 特に対応が必要な課題 .....	38
<b>5. 都市交通マスタープラン</b> .....	<b>43</b>
5-1 都市交通マスタープランの基本方針 .....	43
5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル.....	44
5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性.....	48
5-4 階層化されたシームレスな総合交通ネットワークへの再構築 .....	54
5-5 マスタープラン実現により変わる交通とまちのすがた .....	61
5-6 目指す都市圏の構造 .....	66



<b>6. マスタープランの実現効果と目標</b> .....	<b>73</b>
6-1 将来交通需要の見通し.....	73
6-2 将来目標の設定.....	78
<b>7. マスタープランの実現に向けて</b> .....	<b>79</b>
7-1 上位計画等との連動.....	79
7-2 マスタープランの実現に向けたモニタリングの方針.....	81
7-3 都市総合交通戦略の柱.....	84
<b>参考</b> .....	<b>91</b>
<b>用語集</b> .....	<b>95</b>
<b>ゾーンについて</b> .....	<b>104</b>







# パーソントリップ調査の体系

# 1





# 1. パーソントリップ調査の体系

## 1-1 パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査で、世帯や個人属性に関する情報と、1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人がどのような目的・交通手段で、どこからどこへ、どのような時間帯に移動したか」を把握するための調査です。

沖縄本島の読谷村・うるま市以南の都市圏 17 市町村の住民を対象に、5歳以上の対象人口約 112 万人に対して、無作為に選ばれた約 13 万世帯、約 28 万人にアンケート調査表を配布し、約 2.8 万世帯、約 5 万人の回答を得ました。

大規模な調査でしたが、住民基本台帳からの調査対象者抽出や戦略的な広報など、17 市町村の協力のもと、円滑に調査を実施することができました。



## 1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割

### (1) 「都市交通マスタープラン」とは

パーソントリップ調査の結果から、都市交通の現況を把握・分析し、将来交通の予測を行い、概ね20年後の都市圏の都市交通のあり方を提案する「都市交通マスタープラン」を策定します。

都市交通マスタープランは、都市と地域の将来像を示し、**人とモノの移動を計画的・総合的に整備・改善するための中長期的な計画**であり、「**誰もが移動しやすいまち**」や「**快適で持続可能な都市交通システム**」の実現に向けた取組みを進める**指針**を示すものです。

都市交通マスタープランの策定の意義は、住民の実際の移動範囲（行政界を超える都市圏）を対象として、実態調査から得られた結果を基に、**都市構造（居住地・都市機能）と交通ネットワーク（道路網・公共交通網）**の両面から中長期的な都市・交通計画の指針を示すことにあります。

### (2) 計画策定の目的と役割

パーソントリップ調査から明らかにされた、都市構造・社会構造・都市交通における**課題の解決策を、定量的根拠をもって示す**と同時に、目指す暮らし方とまちのすがたを、まちづくりの主体である、「**住民・事業者・行政**」が共有できるよう**分かりやすく示します**。これにより、まちづくりへの多様な主体の参画を促します。また、課題解決のための具体的な取組を実現するための**実現体制**や、**都市計画法に基づく都市計画の決定や変更を行う際の方針を示す**計画として位置づけられます。

### (3) 「次世代交通ビジョンおきなわ」との関係

「都市交通マスタープラン」が、数理モデルに基づいた需要予測を伴う定量的な交通計画・都市計画なのに対し、「次世代交通ビジョンおきなわ」は、主にバックキャストの手法を用いて、県民や様々なステークホルダーの意見を踏まえ策定される構想となります。

互いの特徴は以下のように区別され、目標年次は同一ですが、都市交通マスタープランは主にフォアキャストによる定量的な分析から、これから先20年後に目指すべき都市圏を検討するのに対し、次世代交通ビジョンおきなわは主にバックキャストによる定性的な手法により、20年後の沖縄の望ましい公共交通の将来の姿を描きます。これらのアプローチの違いにより、データから定量的に導かれた都市像と県民の思いから示された望ましい姿が重なり、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造が統合した施策の立案が図られます。

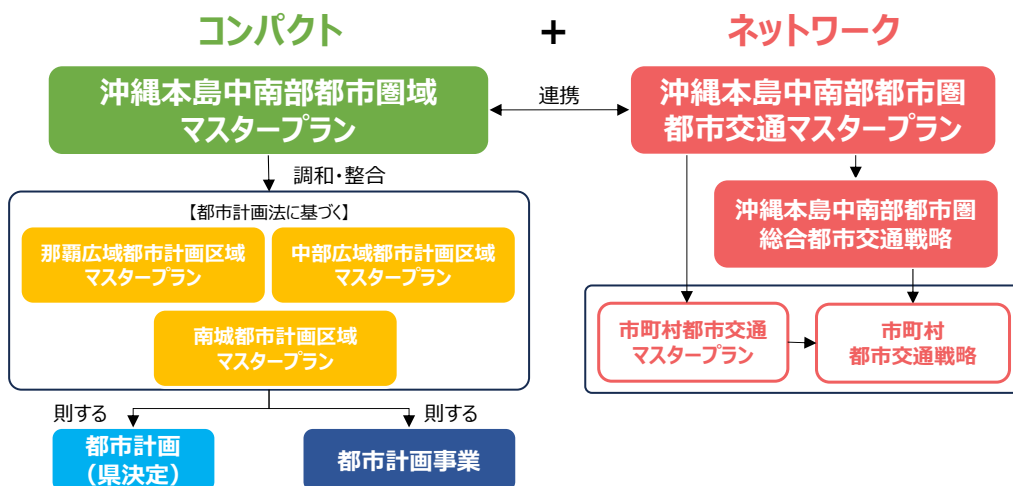
	都市交通マスタープラン	次世代交通ビジョンおきなわ
検討手法	主にフォアキャストによる定量的分析	主にバックキャストによる定性的分析
対象区域	沖縄本島中南部都市圏	沖縄県全圏の陸上交通
目標年次	2045年(これから先20年後)	2045年(未来から振り返った20年後)
将来像	目指すべき都市圏	望ましい公共交通の将来の姿

#### (4) 「沖縄本島中南部都市圏域マスタープラン」との連携

「都市交通マスタープラン」の策定と並行して、都市圏を一体として捉え、将来の都市圏の広域的な役割分担や方向性等を示し、持続可能な都市圏形成に資する「沖縄本島中南部都市圏域マスタープラン」（以下、圏域マスタープラン）が策定されます。

その関係は下図に示す通りで、都市圏における「都市交通」と「まちづくり」のマスタープランが連携することで、コンパクト+ネットワークの具体化に向けた施策展開が図られます。

また、圏域マスタープランにおいて、都市圏域に共通するまちづくりの方向性を示し、各都市計画区域の範囲や制度等の考え方を整理することで、法定の各都市計画区域マスタープランとの調和・整合が図られます。



##### 【圏域マスタープラン策定意義】

- 沖縄本島中南部は、駐留軍用地等の社会的事情、南北に細長く東西に急峻な地理的事象等から南北に分断され、これまで別々の都市計画区域の下で発展してきた。
  - 嘉手納以南の 1,000ha を超える駐留軍用地の返還が見込まれており、成熟した都市に、大規模で優良な都市機能用地が生み出されることの都市機能へのインパクトは甚大である。
  - 跡地と周辺を含む都市の拡大、跡地を活用した交通基盤の整備が完了し、都市の拡大と平坦、移動の円滑化は、中南部都市圏が一つの都市として機能することを想定させる。
  - 一方、超高齢社会や人口減少による社会構造の変化は、都市部・地方部それぞれのまちづくりのあり方に影響を与えることが想定される。
- ▼
- 沖縄県の都市計画においては、法定の 20 年後を超え、駐留軍用地跡地と跡地周辺の都市化や交通基盤が概成した 20 年後 +α の将来を見据え、それぞれの都市計画区域の範囲や制度等の考え方を整理し、中南部都市圏域に共通するまちづくりの方向性を示す必要がある。





# 都市圏の構造上の課題

# 2





## 2. 都市圏の構造上の課題

沖縄県には、4つの特殊事情を有しており、それに鑑み、沖縄振興特別措置法等に基づく各種特別措置が講じられてきました。

その4つの特殊事情とは、先の大戦中に苛烈な戦禍を被ったことや戦後四半世紀余にわたり我が国の施政権の外にあったこと等の「**歴史的事情**」、東西約1,000km、南北約400kmに及ぶ広大な海域に多数の離島が散在し、本土から遠隔にあること等の「**地理的事情**」、我が国でも稀な亜熱帯海洋性気候にあることによる特殊病害虫の存在や塩害、台風の常襲地帯ということ等の「**自然的事情**」及び我が国における米軍専用施設・区域が集中していること等の「**社会的事情**」となります。

そのうち「**社会的事情**」では、市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされている状況や、「**歴史的事情**」等を背景に、一人当たりの県民所得は依然として全国最下位の水準にあり、加えて、非正規雇用者割合や子どもの貧困率の高さ等は全国と比べて厳しい状況にあります。

こうした特殊事情に起因した都市構造・社会構造上の課題が、都市交通上の課題にも影響していることが、パーソントリップの調査の分析から明らかになりました。



## 2-1 都市構造上の課題

### (1) 高密度な都市構造と脆弱な交通インフラ

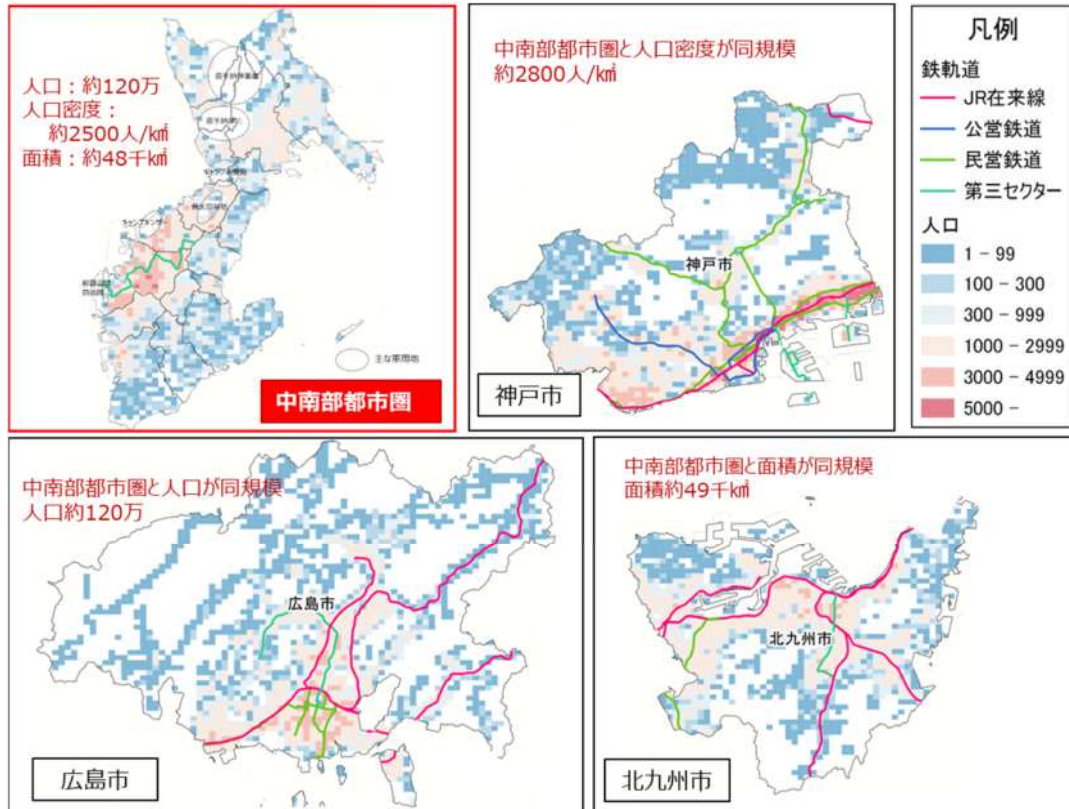
沖縄県人口（約 145 万人）の約 8 割（約 122 万人）が本都市圏に集中しています。土地利用に関しては、中部圏域の約 23%の面積を駐留軍用地が占めており、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、市街地は拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並みとなっています。全国の政令指定都市は、高密度な都市構造と一体となった、骨格的な公共交通インフラが形成されていますが、本都市圏は公共交通インフラが脆弱となっています。

中南部都市圏と主な政令指定都市の人口密度

都市名	面積 (km <sup>2</sup> )	人口(人)	人口密度(人/km <sup>2</sup> )	公共交通分担率
沖縄県中南部都市圏	483.54	1,220,271	2,524	4.5% (2023年)
北九州市	491.69	939,029	1,910	13.5% (2021年)
広島市	906.69	1,200,754	1,324	11.8% (2021年)
神戸市	557.02	1,525,152	2,738	31.1% (2021年)

出典：2020年国勢調査、公共交通分担率は第7回全国都市交通特性調査(2021年)より(中南部都市圏のみ第4回PT調査)

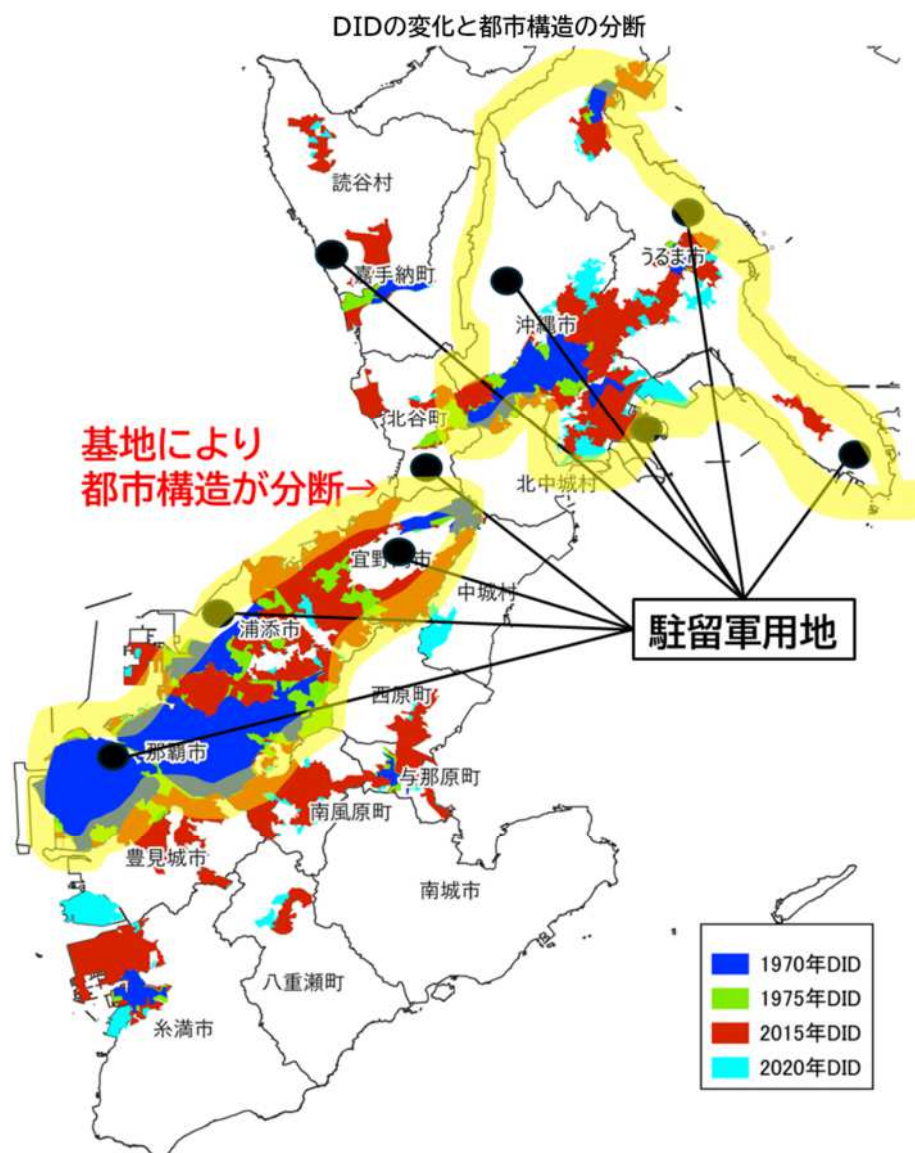
中南部都市圏と主な政令指定都市の公共交通ネットワーク



出典：公共交通NW(国土数値情報(R1)、人口(国勢調査 H27))

## (2) 分断された都市構造

市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされている状況にあります。今後、駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可能性があることから、その影響について把握し将来の都市構造を検討しておく必要があります。

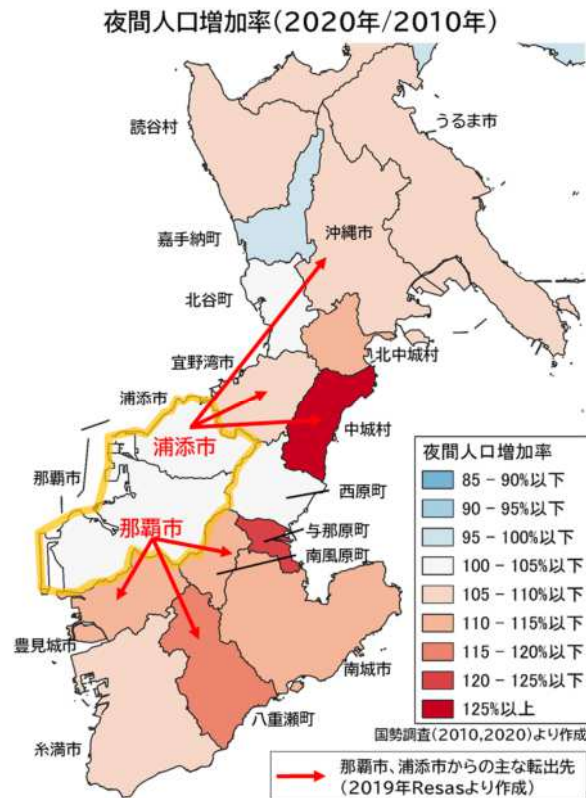
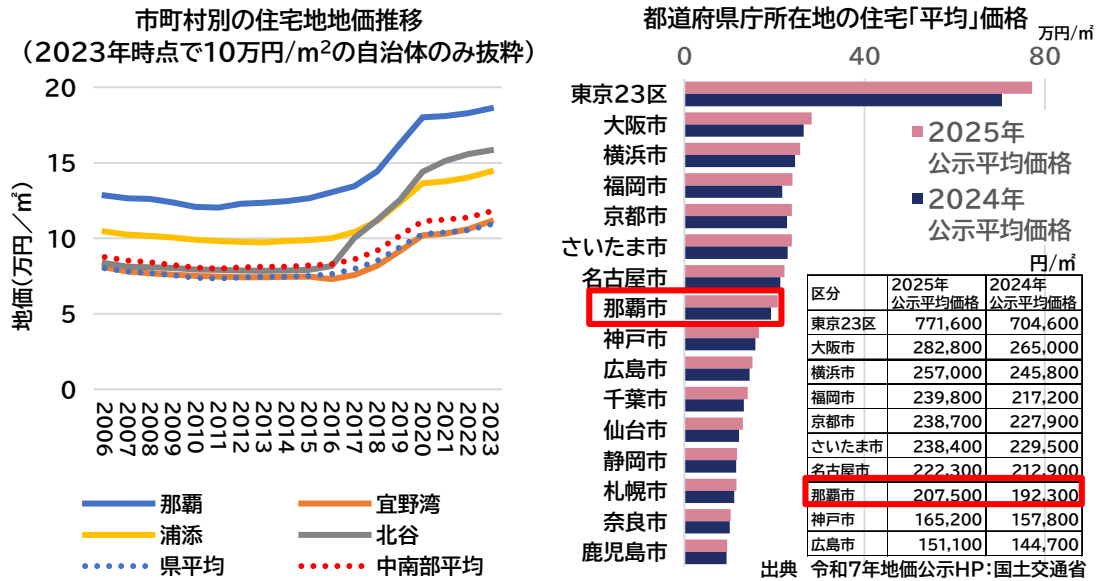


※DID地区(人口集中地区):区域内で人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>(40人/ha)以上の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区  
出典:国勢調査



### (3) 急拡大する都市圏

沖縄県では 2016 年前後から地価が急激に上昇し、那覇市の住宅地地価は、2025 年時点で、都道府県庁所在地として全国 8 位の高水準となっています。地価・家賃の上昇に加え、県民の低所得等を背景に郊外への転出が進展しています。

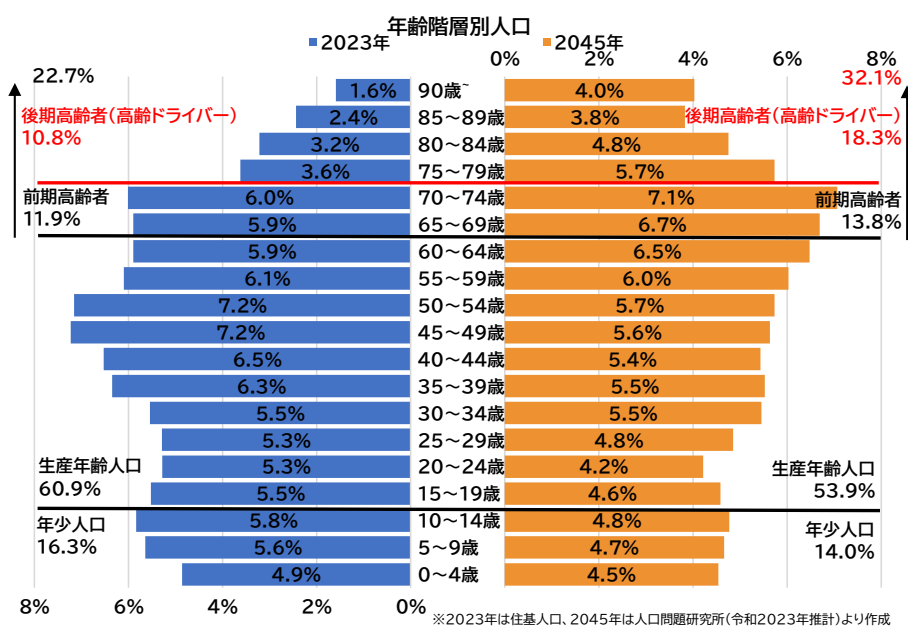
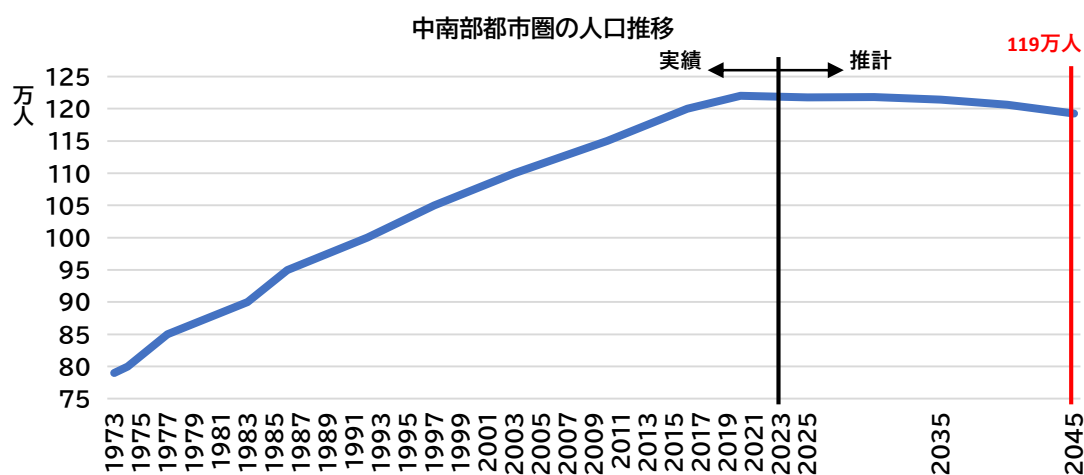


## 2-2 社会構造上の課題

### (1) 高齢化の急速な進展

2045年(R27)の都市圏の人口は、現在の約122万人から約119万人へと徐々に減少します。県民の4人に1人が亡くなった沖縄戦で、多くの子供たちが犠牲となった影響もあり、沖縄県はこれまで全国に比べ高齢者が少ない状況にありましたが、今後、高齢化が急速に進展し、2045年には高齢者（65歳以上）の人口は、約3人に1人の割合まで増加します。

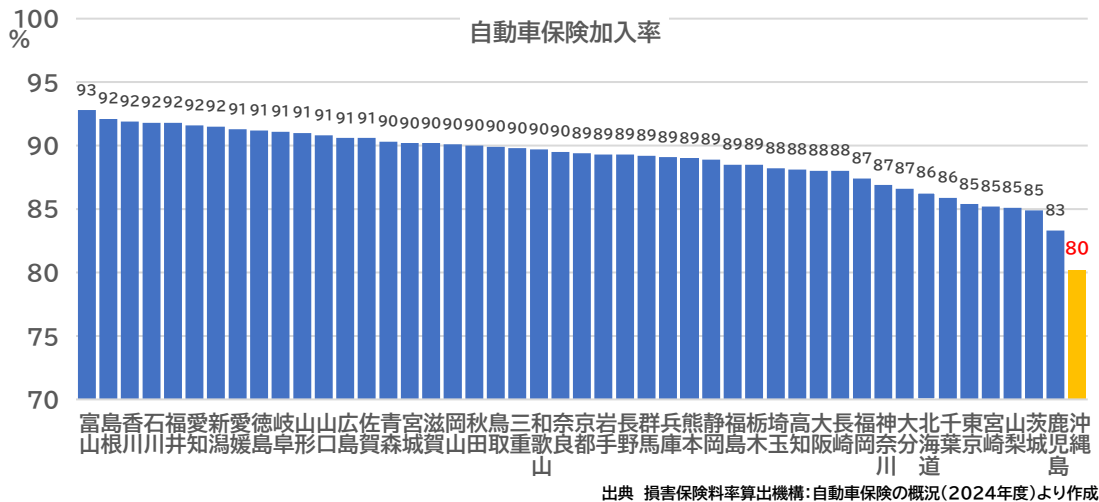
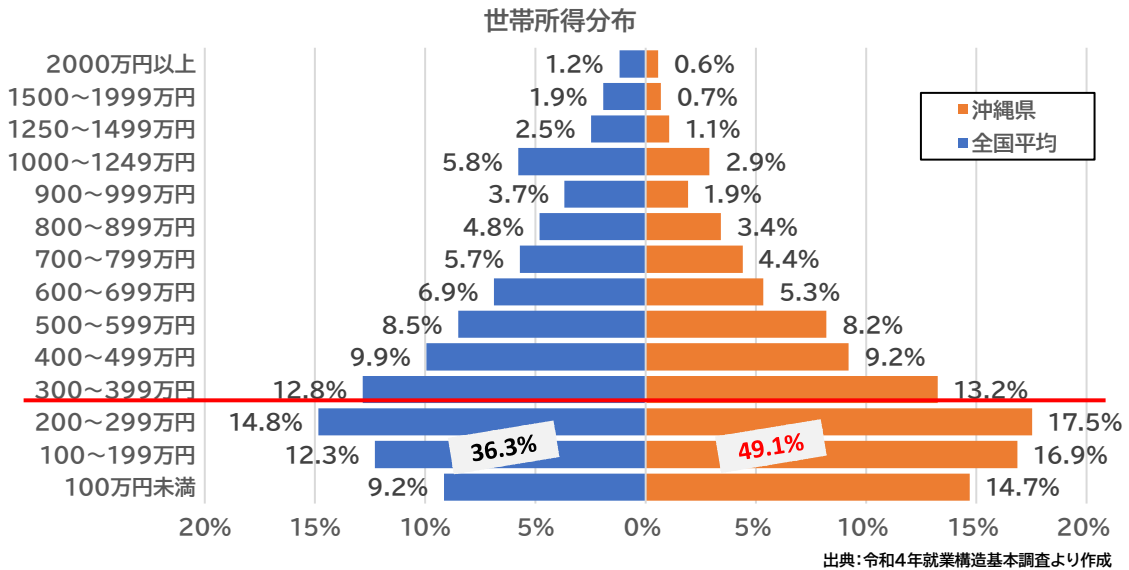
沖縄県は、2018年に超高齢社会（65歳以上の人口が21%以上）となって以降、今後さらに高齢化が進行することから、高齢ドライバー（75歳以上）や移動困難者の急増が課題となります。



## (2) 貧困問題

沖縄地方は、全国に比べ家計の収入が15万円/月以上少なく、世帯の約半数が世帯所得300万円以下となっています。

任意自動車保険加入率は全国最下位の80%で、5台に1台は無保険車となっており、自他ともにハイリスクな自家用車保有の状況となっています。





# 都市圏の現状

# 3





## 3. 都市圏の現状

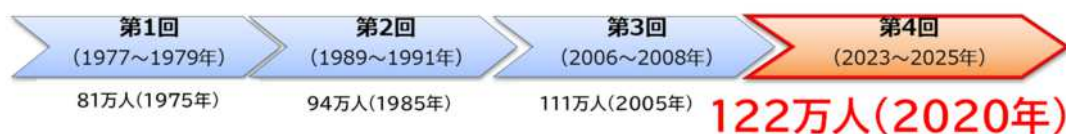
### 3-1 都市圏の移動の現状

#### (1) 都市圏の人の移動は減少

過去 3 回の調査では、人口・トリップ数はともに増加してきましたが、今回調査では前回に比べて、人口が約 11 万人（約 9.9%）増加しているのに対し、トリップ数は約 7.6 万（約 2.9%）減少しています。

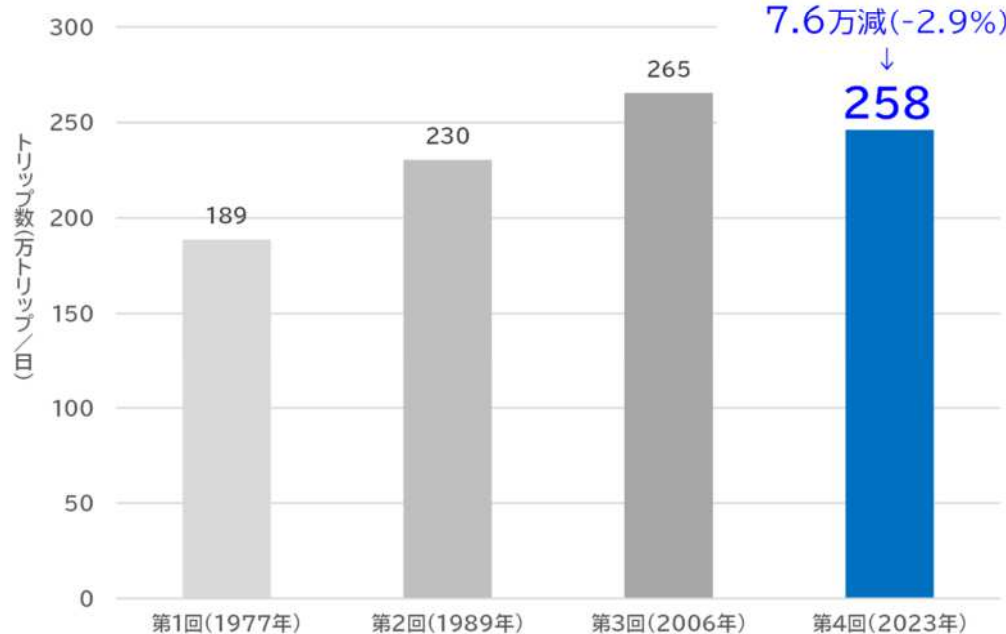
更なる少子高齢化が予想されるなかで、誰もが安全・安心・快適に移動し、活動できる都市を構築・維持していく必要があります。人口減少局面では、都市や交通インフラを維持するための財政制約も生じると想定されるため、将来の人の移動の変化を踏まえた都市デザインの重要性がより高まっています。

#### 実態調査時人口(国勢調査ベース)



↑  
11万増(+9.9%)

#### トリップ数

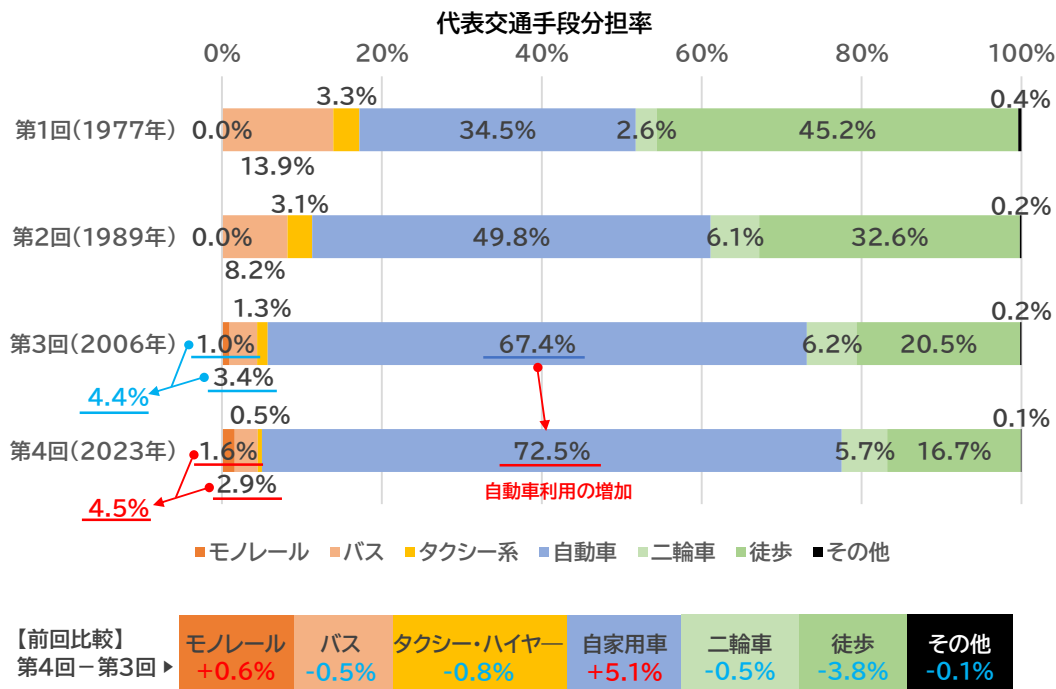


## (2) 自動車を中心とした都市圏での生活

鉄軌道のような利便性の高い公共交通機関が存在しない沖縄県では、極めて高い自動車依存型社会が形成されており、日常生活の移動の大半を自動車に頼っている状況にあります。

都市圏の交通手段の構成比は、自家用車の分担率が72.5%と、前回調査の67.4%から増加し、自家用車への依存傾向が更に進展しました。これに対応して、徒歩での移動は減少しました。

「公共交通（バス+モノレール）」の分担率は4.5%で、公共交通全体としては前回調査の4.4%から大きな変化は生じていないものの、モノレールの分担率は1.6%に増加し、バスの分担率は2.9%に減少しました。



※個人票から拡大した集計値  
※不明は除く

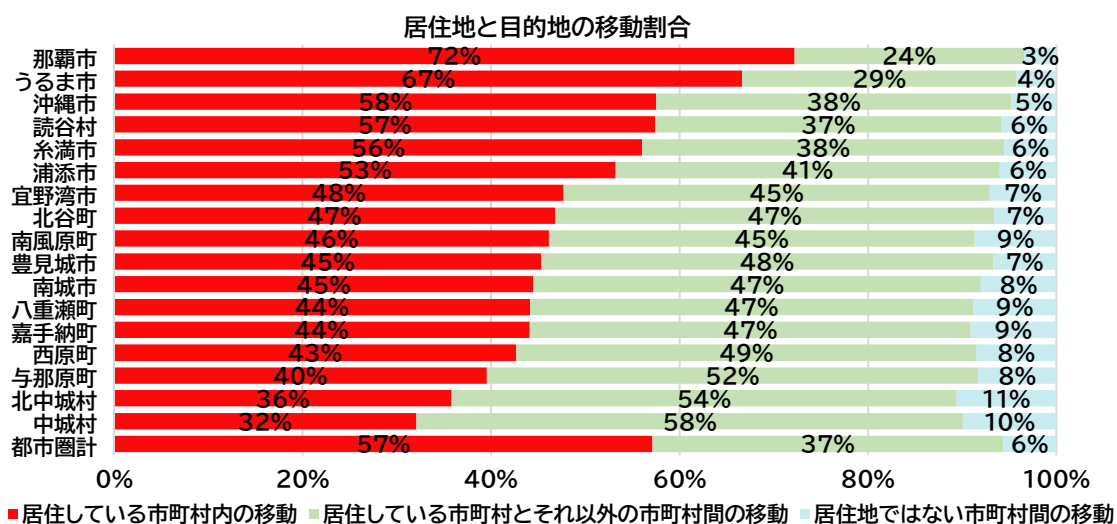
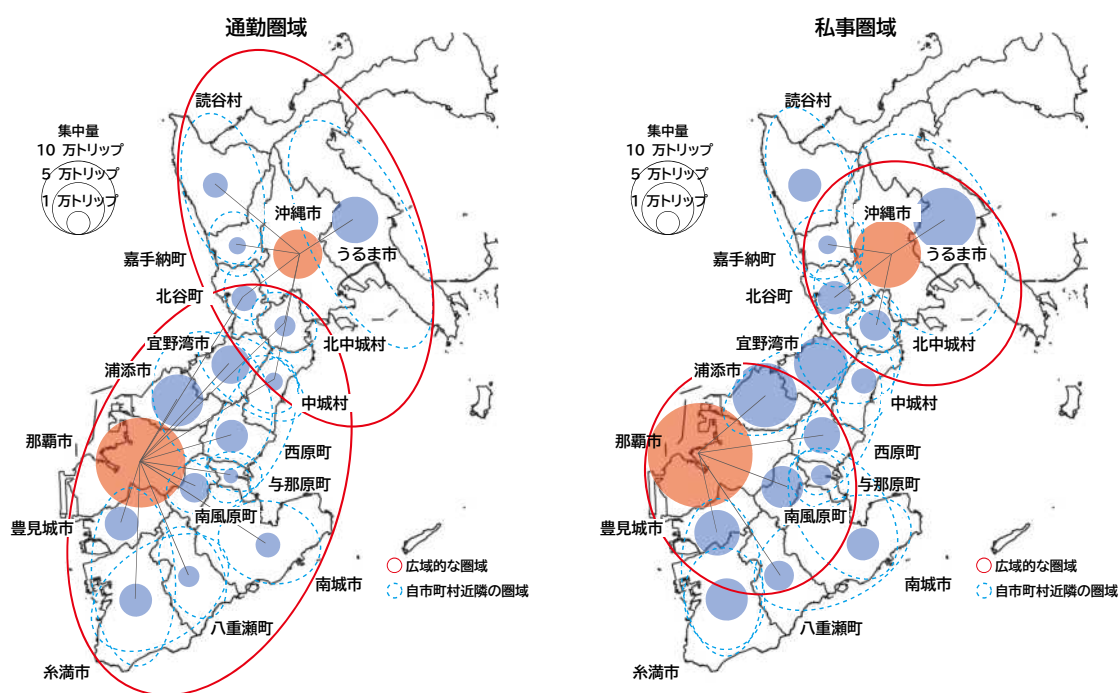
以降では、「都市構造」、「社会構造」、「都市交通」、及び、「近年の変化」の4つの観点で、都市圏の移動の実態と改善すべき課題を示していきます。

## 3-2 都市構造から見た移動の実態

### (1) 那覇市、沖縄市を中心とした2つの行動圏域

現在の都市圏では、那覇市と沖縄市が通勤や私事の主たる目的地であり、それぞれに対し複数の市町村からの移動が集まる広域的な移動圏域が形成されています。一方、那覇市と沖縄市以外の市町村への移動は、各市町村若しくは隣接する1つの市町村程度までが行動範囲となっています。

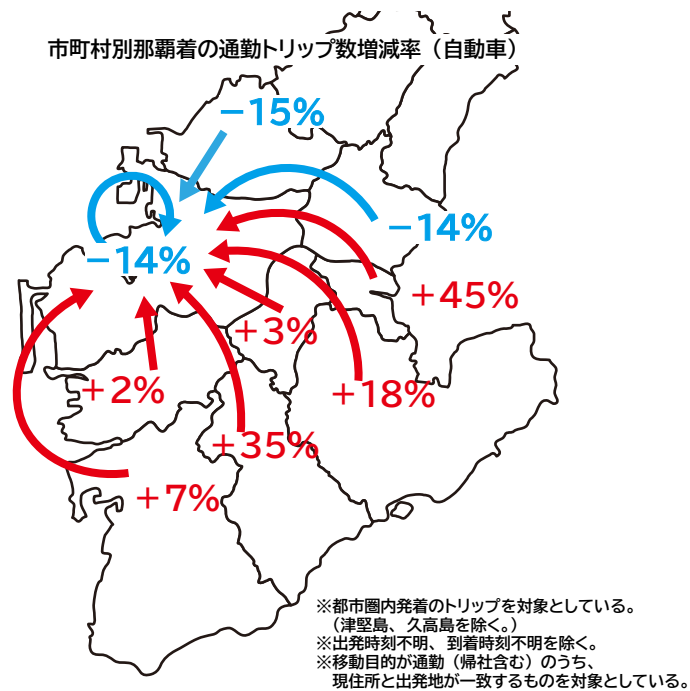
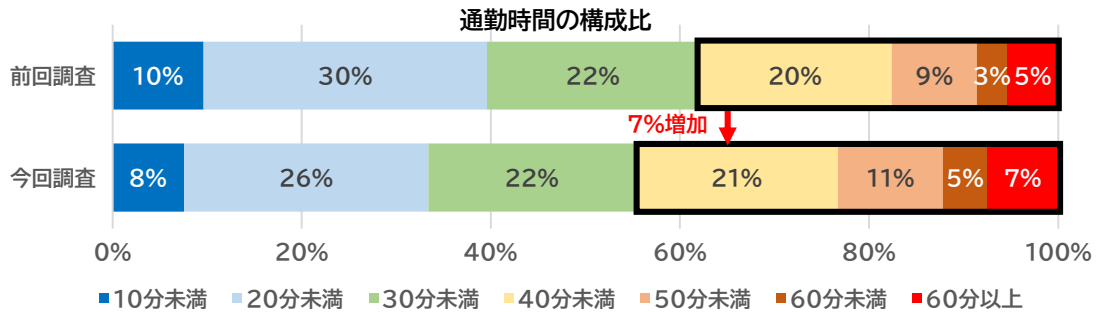
通勤のほうがやや行動圏域が広く、買い物に代表される日常的な私事の移動は隣接市町村程度の範囲に留まっています。



## (2) 郊外化の進展とさらなる自動車依存

那覇市内への自動車通勤に着目すると、那覇市、浦添市、西原町など公共交通（基幹バスやモノレール）を利用しやすい地域では減少し、与那原町や八重瀬町など公共交通網の十分でない島尻方面からは増加しています。

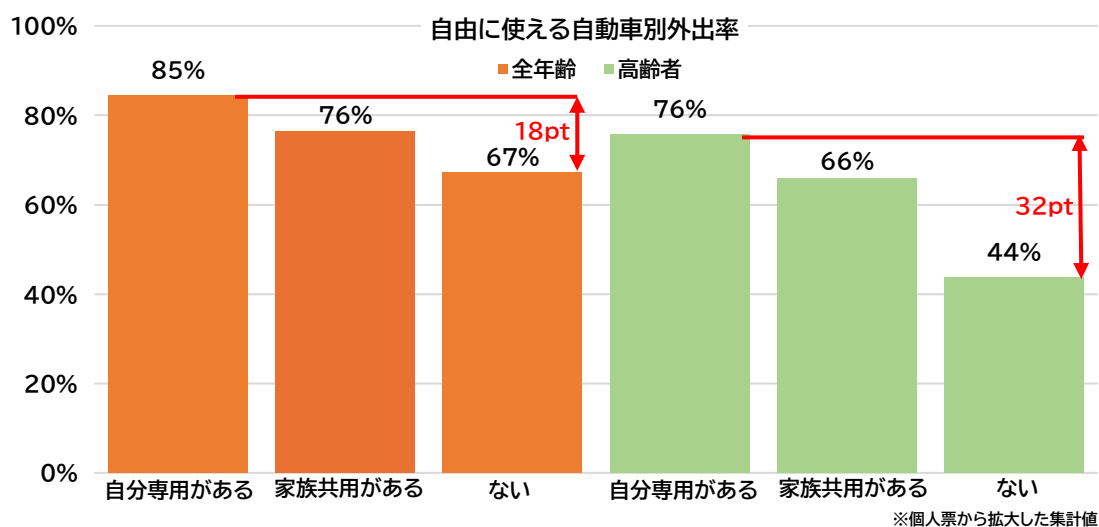
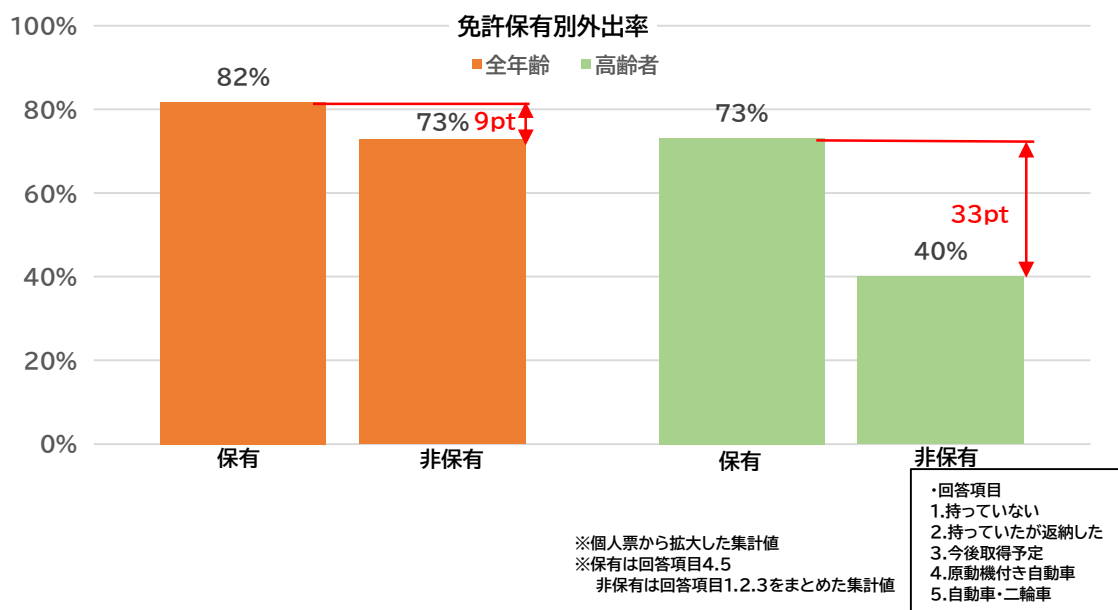
前回調査と通勤時間の分布を比較すると、30分以上のトリップ割合が増加しており、郊外居住増加による通勤の長距離・長時間化に加え、自動車利用に拍車がかかることは、道路混雑増加の一因にもなっています。道路混雑の悪化は、県全体の生産効率の低下を招くだけでなく、県民一人ひとりが自由に使える時間にも影響を及ぼし、個人の有意義な活動を阻害する要因にもなってしまいます。



### 3-3 社会構造から見た移動の実態

#### (1) 外出機会を失わないための環境整備の必要性

免許の保有と非保有での外出率は、全年齢で 9 ポイント、高齢者で 33 ポイントと高齢者で大きな差が見られました。同様に、自由に使える自動車の有無でも、全年齢で 18 ポイント、高齢者で 32 ポイントと高齢者で大きな差が見られ、自動車を自由に使える環境の有無が、個人、特に高齢者の行動に大きな影響を与えていることが分かりました。

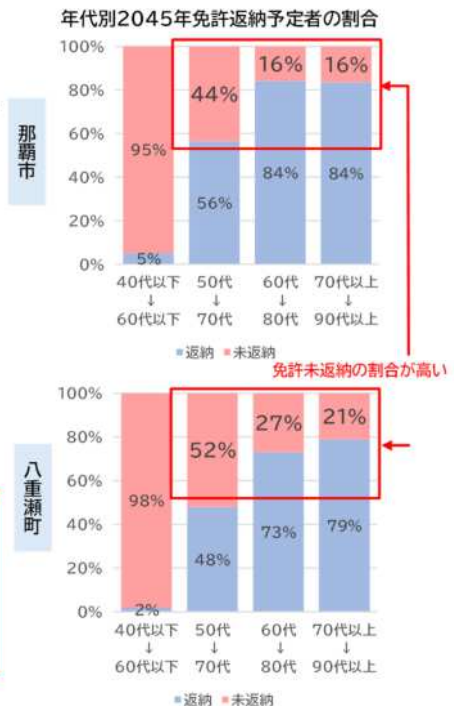
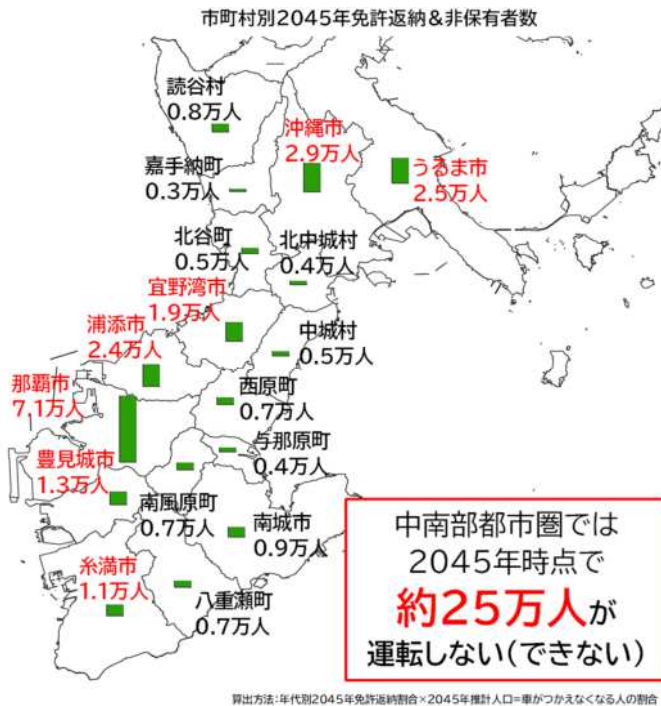
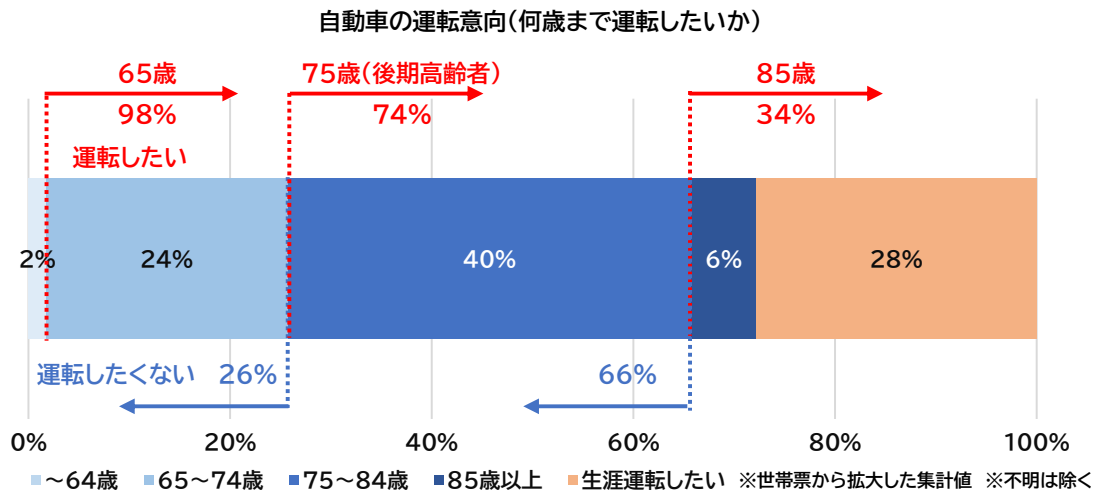


※外出率: 都市圏人口に対して、ある一日に外出した人の割合

また、今回調査した「免許保有者に対する自動車の運転意向」からは、多数の方が「可能な限り運転を続けたい」と考える一方、「後期高齢者（75歳）になると、運転したくない」と考える方が4人に1人（26%）います。そして、2045年（R27、計画目標年次である20年後）には、都市圏全体で約25万人が、自身で自動車を運転しない（できない）状況になる可能性があることが推定されました。

さらに、都市部（那覇市）と郊外部（八重瀬町）の比較において、郊外部ほど免許未返納の割合が高いことから、生活のために自動車を運転せざるを得ないといった実態が見えてきました。

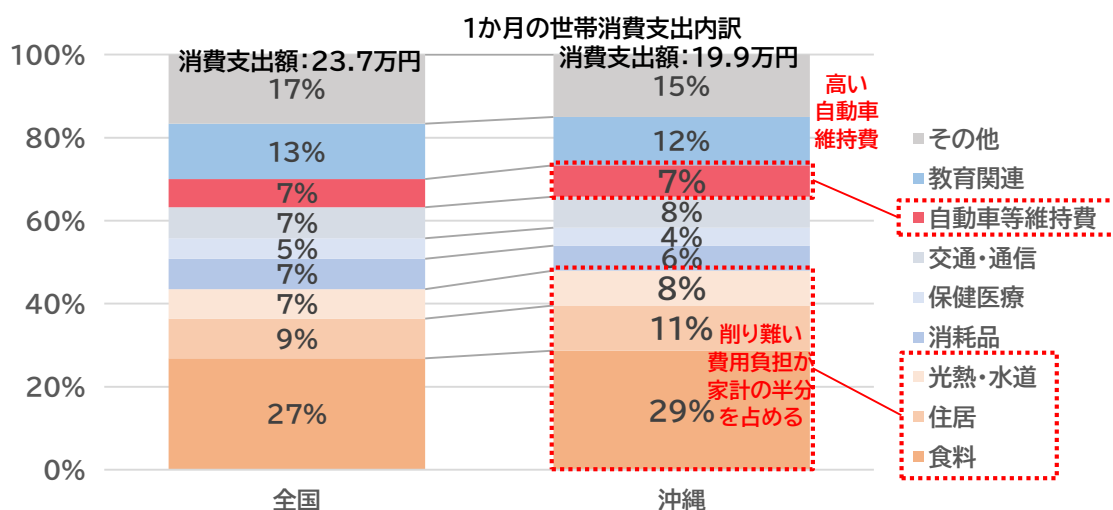
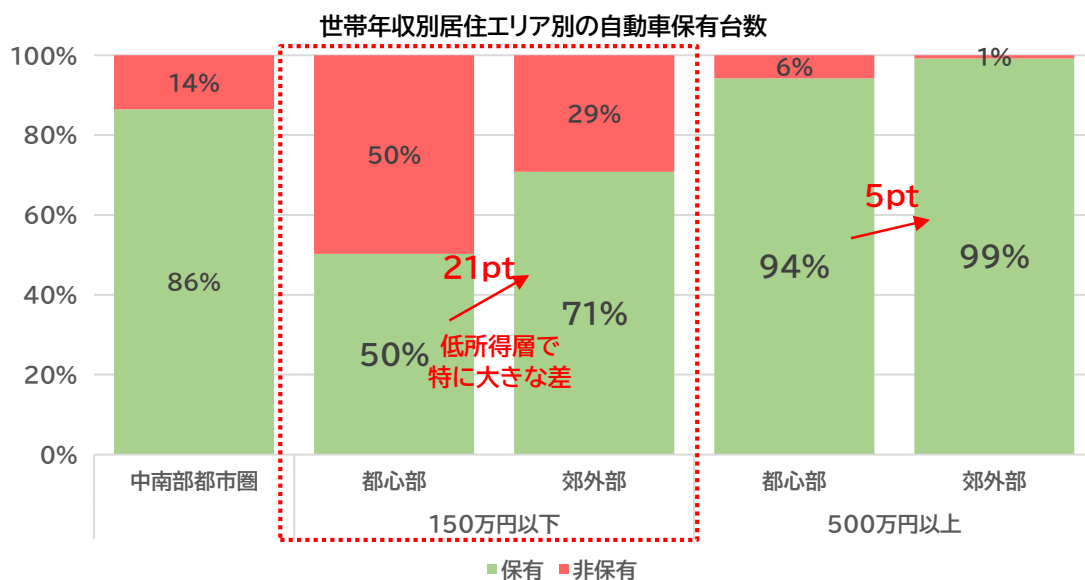
今後、運転しない（できない）状況になった方々が、安心して免許を返納できるように、まちづくりや交通サービスの充実を図ることが重要です。



## (2) 自動車は必需品だが家計への負担も大きい

自動車保有率は、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収による差も大きく出ています。郊外部は都心部に比べると、公共交通網の整備が十分でないことから、自動車を保有せざるを得ない実態が明らかになりました。

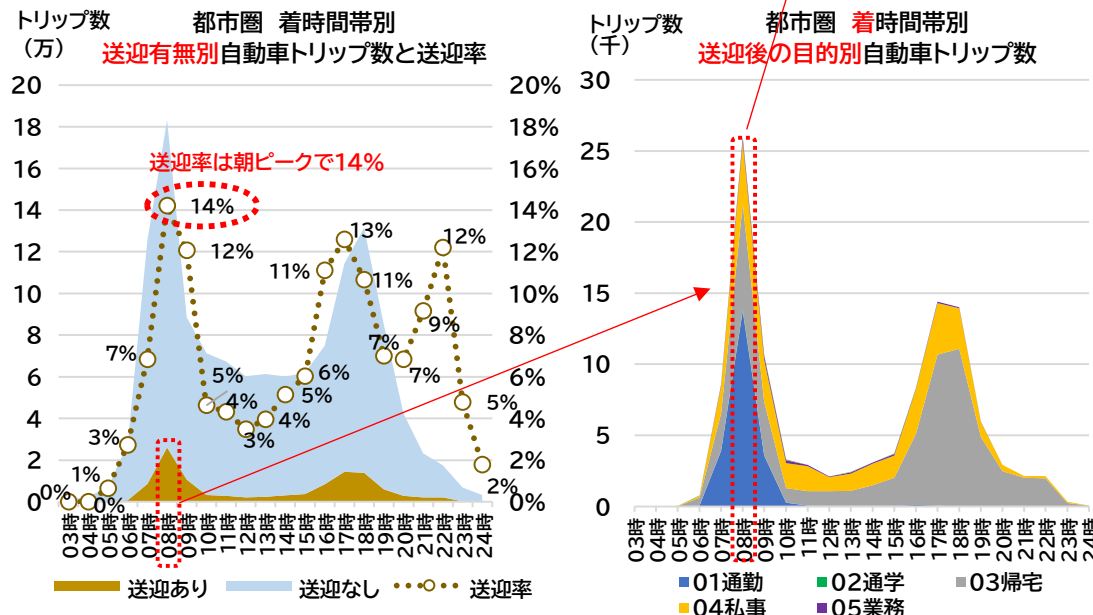
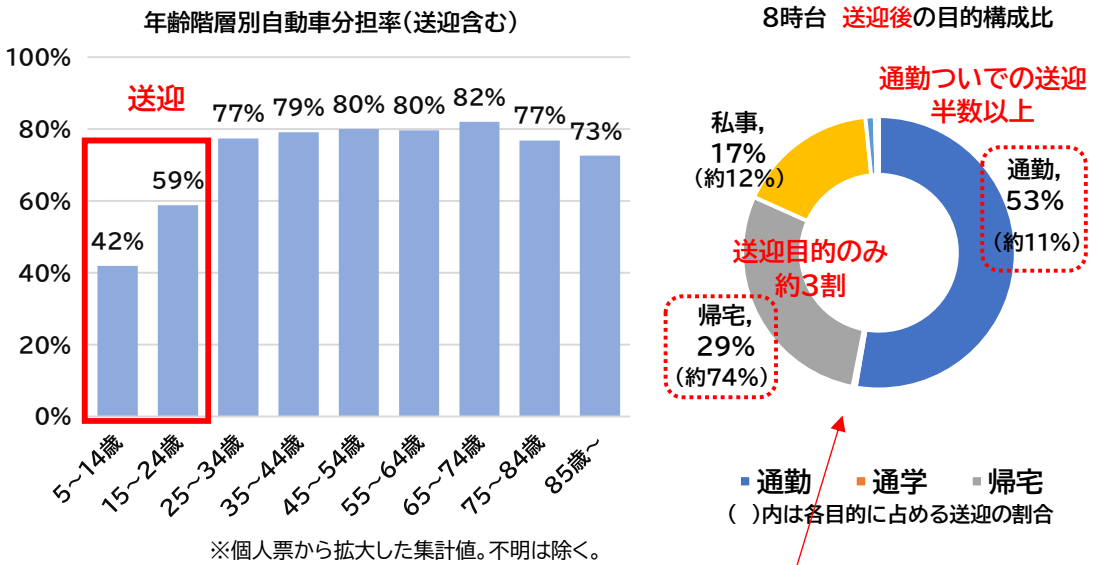
沖縄県の消費支出額は、全国に比べ1か月で約3.7万円低く、その支出内訳を比較すると、食料、住居、光熱・水道等に加えて自動車等維持費が高く、教育関連・保険医療が低くなっています。約半数の世帯年収が300万円を下回る沖縄県において、世帯支出に占める自動車の維持費は、世帯年収が150万円以下の場合には14%、300万円以上で7.5%と非常に高い割合を占めています。



### (3) 朝の通勤時間帯の移動の14%は自動車送迎による通学

沖縄県では義務教育の世代においても、自動車の利用が約半数を占めています。都市圏全体の自動車トリップ数に占める送迎交通の割合は、朝ピーク時で約14%に及んでおり、送迎後の移動目的は、朝ピーク時では通勤（通勤ついでの送迎）が約53%と最も多くなっています。

保護者等の送迎負担の軽減に資する交通環境の構築や、送迎による渋滞の緩和、また、通勤や帰宅ピーク時に集中する交通需要の平準化を進める必要があり、その対応として道路や公共交通インフラの整備と併せて、TDM（交通需要マネジメント）施策等に引き続き取り組む必要があります。



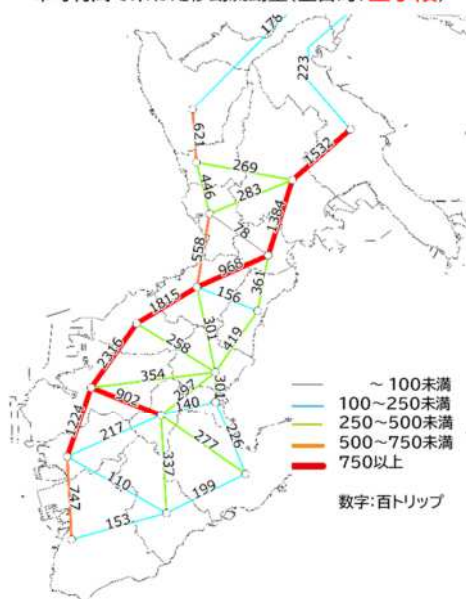
※送迎ありとは、各トリップの一つ前トリップで送迎トリップがあるもの、都市圏全域関連トリップで目的別送迎トリップの着時刻別トリップ数(時刻不明は除く)

### 3-4 都市交通の現状

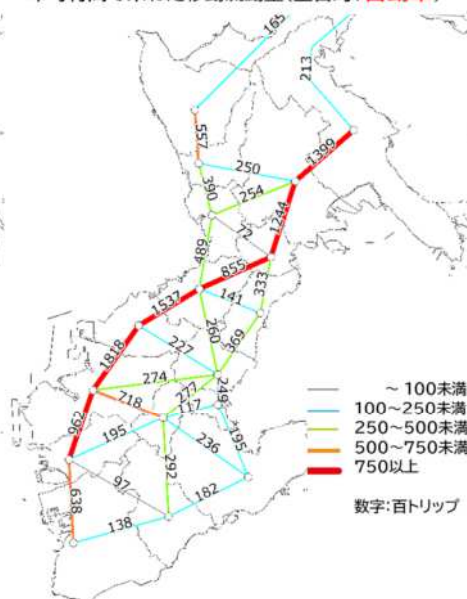
#### (1) 交通需要が集中する南北軸

都市圏の市町村間で束ねた全手段の移動流動量は、都市圏南北軸（豊見城～那覇～宜野湾～沖縄～うるま）で10万トリップ以上（市町村内々トリップを除く）の大きな需要の軸が存在し、そのうち自動車の移動流動量が多くを占めています。

市町村間で束ねた移動流動量(全目的、全手段)

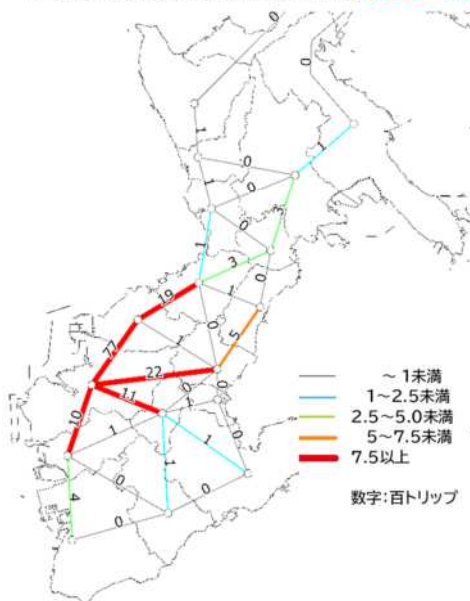


市町村間で束ねた移動流動量(全目的、自動車)

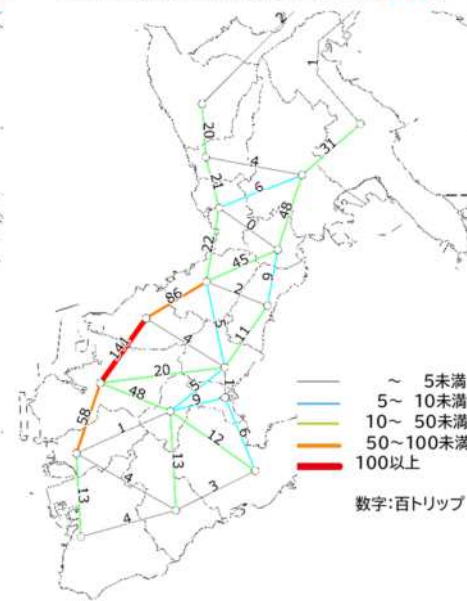


※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

市町村間で束ねた移動流動量(全目的、モノレール)



市町村間で束ねた移動流動量(全目的、バス)



※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

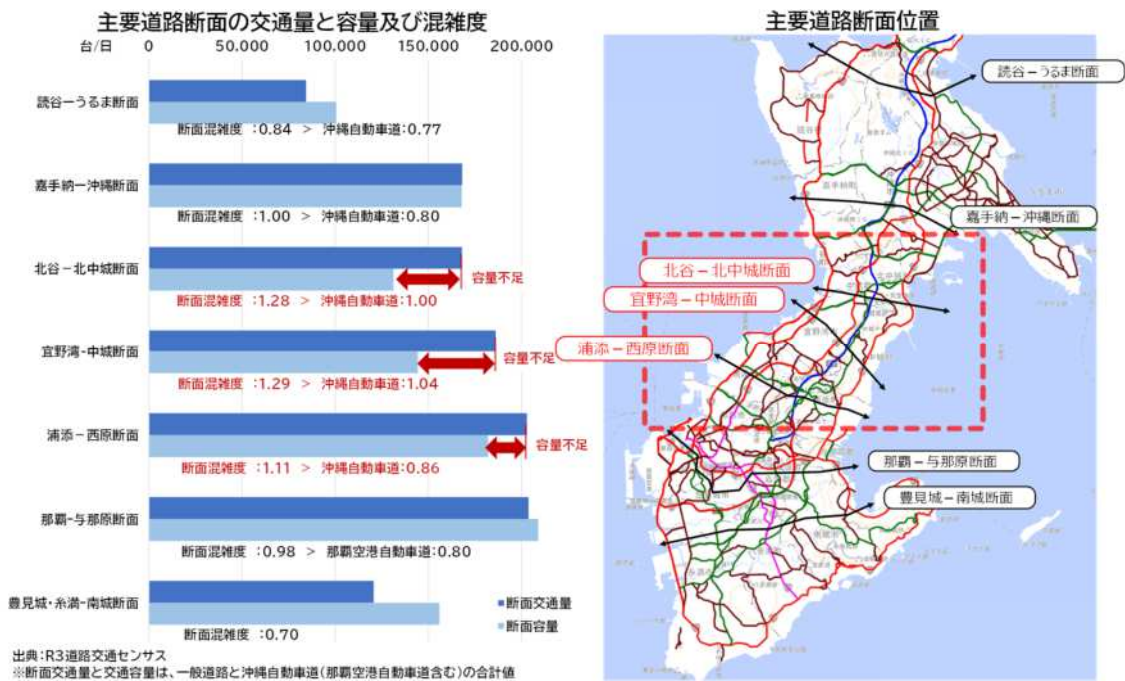
※市町村間流動量：自動車とバスの市町村間ネットワーク上に需要を束ねたもの



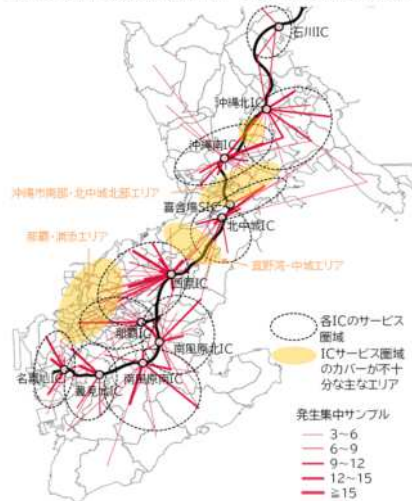
## (2) 道路容量を超過する「那覇-沖縄間」

都市圏の主要な移動は、那覇市、沖縄市を目的として西海岸に南北方向に連なっています。地形や駐留軍用地の影響もあり整備可能な道路の容量に限られるため、「北谷-北中城断面」から「浦添-西原断面」では、交通需要が道路の容量に対して大きく超過しています。一方、沖縄自動車道等は、一般道路に比べ道路の容量に余裕があります。

今後は、インターチェンジの追加整備等によるサービス圏域の拡大を通じて沖縄自動車道を有効活用し交通量の平準化を図るとともに、一般道では道路空間を有効活用した公共交通サービスの向上とその利用促進を進め、交通渋滞を軽減し、都市圏内の円滑な移動を実現していく必要があります。



利用IC別にみた通勤目的トリップの発生集中分布



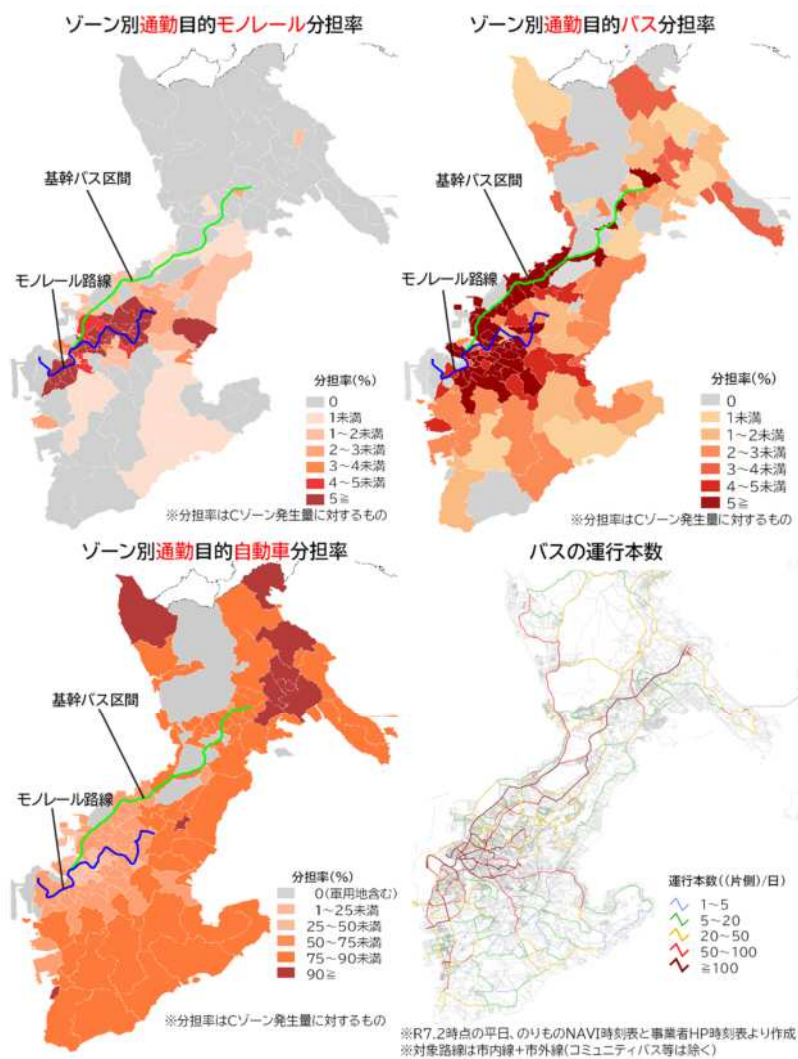
### (3) 那覇を中心に公共交通の利用率が高いモノレール・基幹バス沿線

通勤目的のモノレールの分担率は、延伸したエリアも含め、モノレール沿線やてだこ浦西駅に近接する西原町で高い傾向にあり、今後、てだこ浦西駅周辺の開発や幸地インターチェンジによる沖縄自動車道との結節強化により更なる利用が見込まれます。

また、バスの分担率は、那覇市周辺や国道 58 号沿線エリア（基幹バスの取組が進められている沿線）で高い傾向にあり、通勤目的の自動車分担率は、基幹バス沿線や路線バスの運行本数が多いエリアでは低い傾向を示しています。

公共交通のサービスレベルが向上したエリアでは、県民の移動利便性が大きく向上し、自家用車と公共交通を使い分けられるようになってきました。一方、いまだ公共交通の利便性の低い郊外部においては、通勤目的の自動車分担率は高い傾向にあり、自家用車に頼らざるを得ない状況にあることが伺えます。

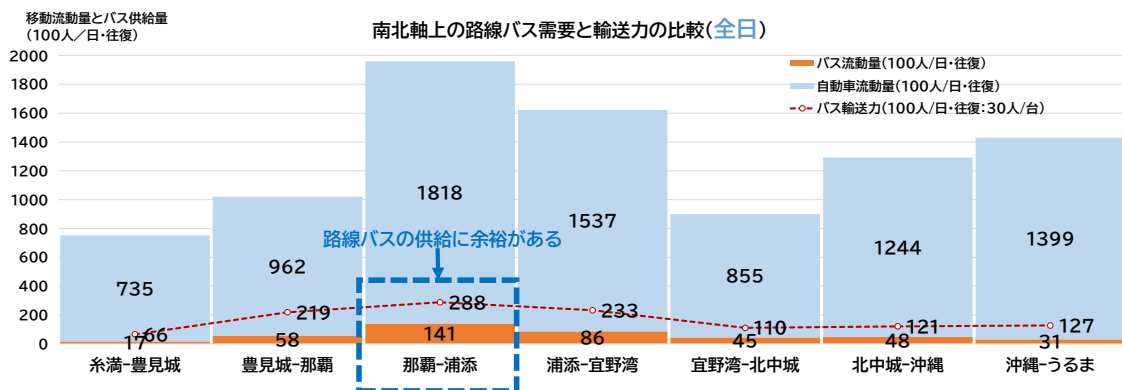
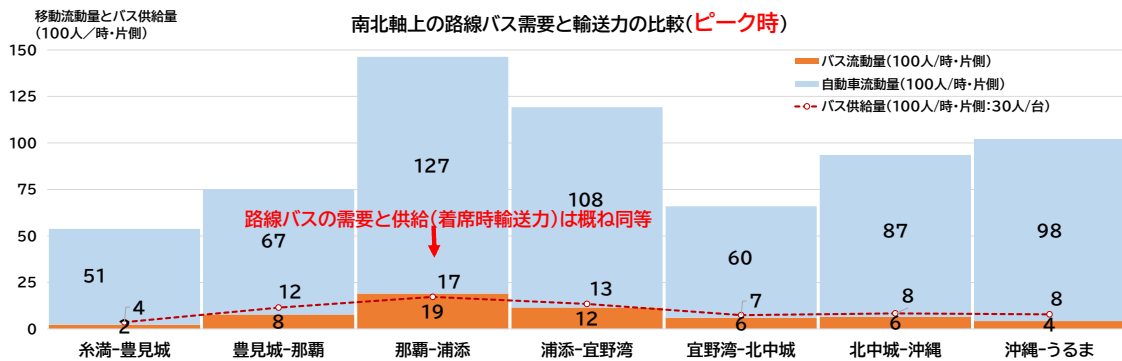
バス利用者の減少や運転手不足によるバス減便等の新たな社会課題も生じるなか、バス路線の再編を含む公共交通ネットワークの機能維持と、より使いやすいサービスへの改善が重要な課題です。



#### (4) 路線バス需要と供給量のバランス改善の必要性

路線バスのピーク時の需要（利用者数）と供給（着席時輸送力）は概ね同等で、時間帯や場所の需要に合わせた路線バスの運行が図られています。一方、路線バスは可能な限り日中の少数ニーズにも対応するようにサービスを提供しているため、全日でみると供給に余裕がある状況にあります。

今後は、潜在的な公共交通需要（路線バスを利用したいけど、適当なサービスがないため利用できない）の取り込みや、路線バスのサービスレベル向上と更なる利用促進に向けて、ピーク時の輸送力強化や需要に合わせた柔軟なバス運用形態への改善及び限られた供給量を有効に活用するためオフピークの利用促進を図っていく必要があります。



##### ※バス輸送力

R7.2 時点の市町村間バス運行本数に、30人/台（着席数）を乗じて試算

##### ※ピーク需要

1 日の中で最も需要の多い時間帯（ピーク時）の需要の大きさ。那覇向けでは 8 時台がピークとなり、1 日の需要に占めるピーク時の需要の割合（ピーク率）は自動車では 14%、バスでは 27%

##### ※ピーク時輸送力

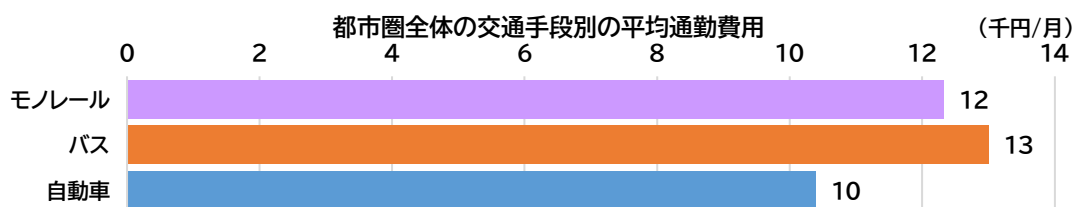
全日輸送力にピーク率 11%（沖縄タイムス前バス停の那覇バスターミナル向け 8 時台運行本数比）を乗じて試算

## (5) コストに応じて選択される交通手段と中長距離で割高なバスの運賃

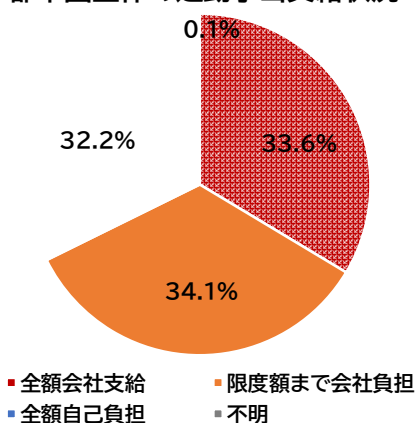
### 1) 通勤手当の支給状況と交通手段の選択

通勤にかかる費用は、公共交通利用が自動車利用より高くなっています。一方で、都市圏の通勤手当支給状況は、全額支給、限度額支給、全額自己負担が3分の1ずつとなっており、さらに、その支払い限度額は、5千円未満が54%と最多で、約85%が1万円未満となっています。

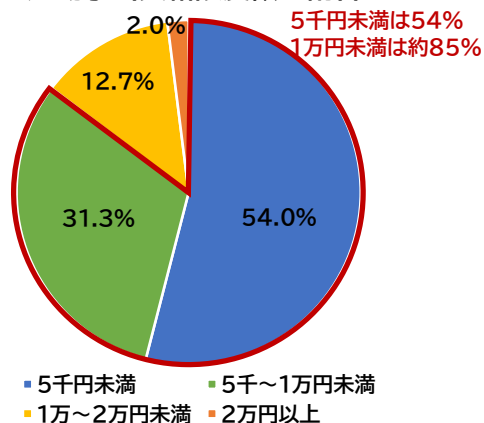
また、利用交通手段別の通勤手当支給状況を見ると、公共交通利用者の約7割が全額会社支給である一方で、自動車利用者は、全額自己負担や限度額まで会社負担が約7割を占めており、手当の支給状況が通勤の交通手段として公共交通を選択する際の障壁となっている可能性が考えられます。



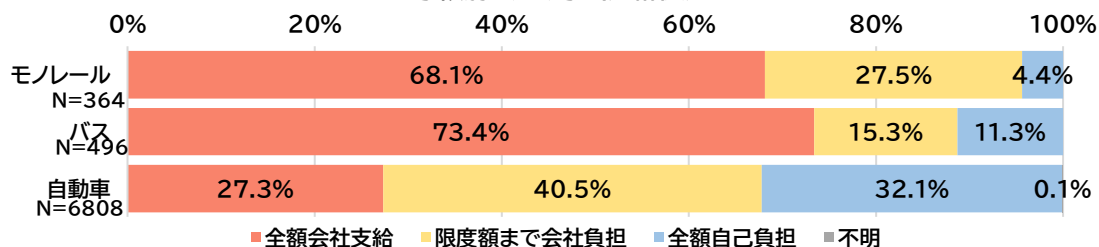
都市圏全体の通勤手当支給状況



通勤手当支給限度額の割合



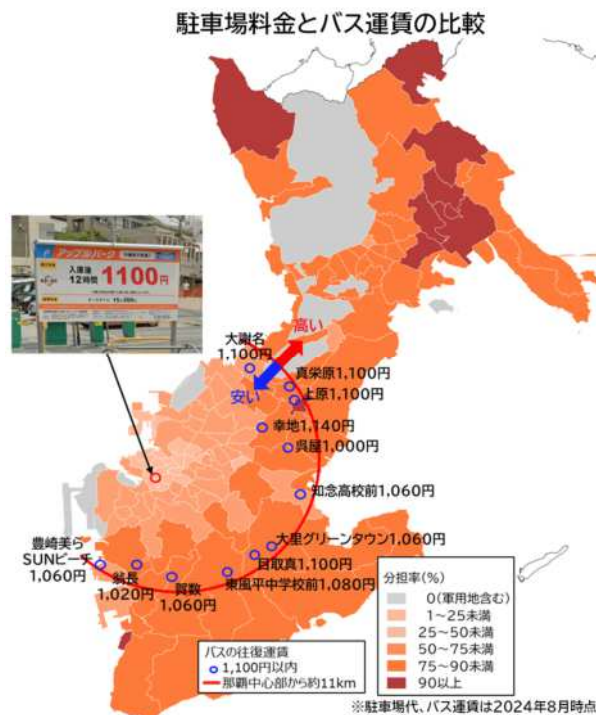
手段別の通勤手当支給状況



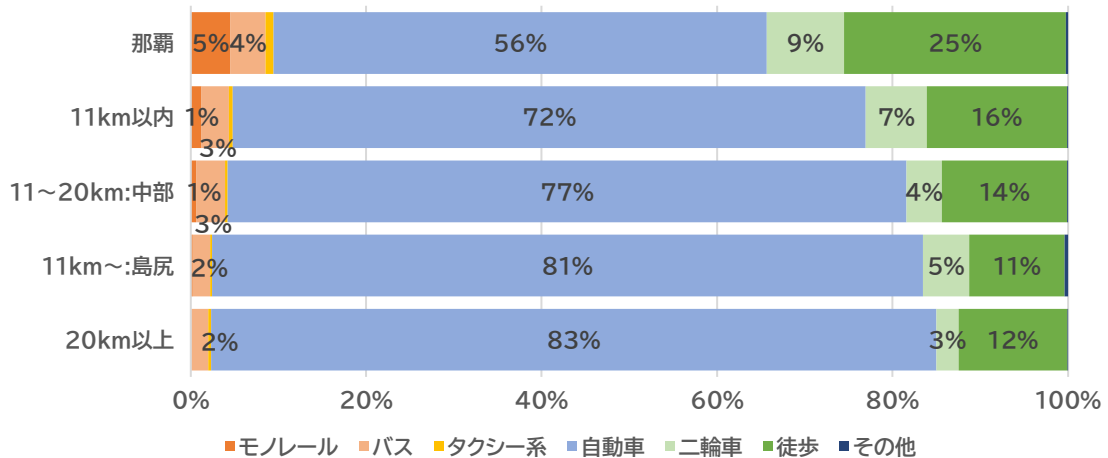
## 2) 駐車料金と往復のバス運賃

那覇市の中心部から離れるに従い、自動車の分担率が上昇する傾向にあり、往復の路線バス運賃と那覇中心部の駐車場料金を比較すると、往復の路線バス運賃が那覇中心部の駐車場料金よりも安いエリアは、概ね中心部から11kmより内側です。これは、自動車の分担率が比較的低いエリアと概ね一致しており、安価な駐車料金が自動車利用に拍車をかけている可能性が考えられます。

中心市街地の活性化や人中心の持続可能なまちづくりの観点からも、都市部への過度な自動車の流入を抑制することが求められており、駐車場マネジメントやエリアマネジメントによる交通需要の調整について検討の必要性が伺えます。



距離帯別那覇着の代表交通手段分担率



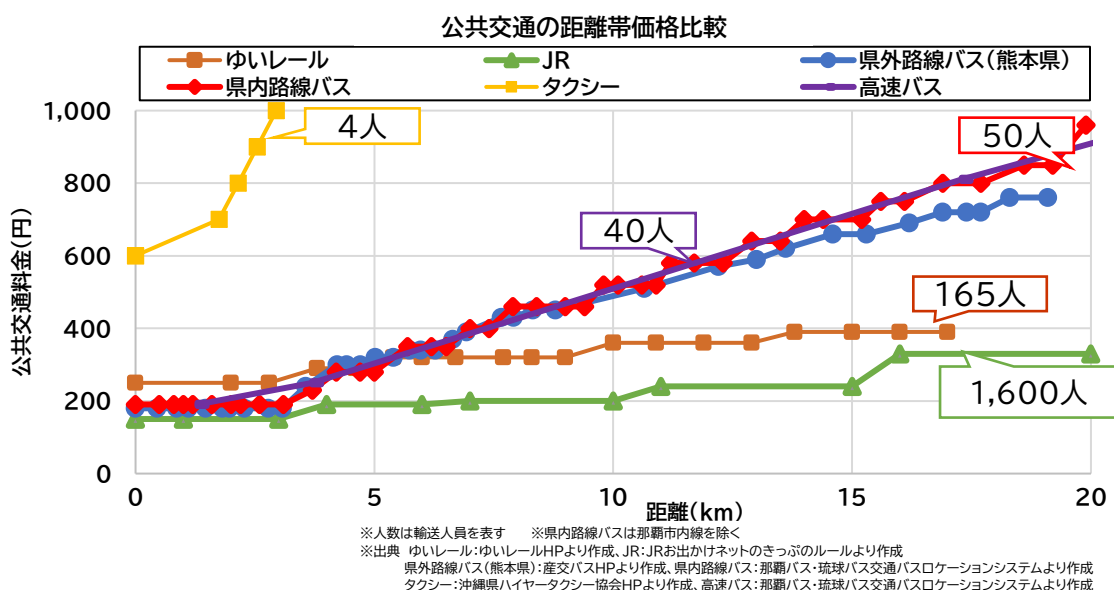
※11km以内(浦添市・西原町・与那原町・南風原町・豊見城市)、11~20km:中部(宜野湾市・北谷町・北中城村・中城村)  
11km~:島尻(糸満市・八重瀬町・南城市)、20km以上:(沖縄市・うるま市・嘉手納町・読谷村)

### 3) 鉄道に比べ中長距離では割高な路線バス運賃

公共交通の運賃は、運行事業者が自由に決めることはできず、総括原価方式に基づく国の運輸機関への認可や届出による審査で決まりますが、鉄道と路線バスの距離帯別の運賃を比較すると、モノレールや大量輸送機関である鉄道に比べて、路線バスでは 5km を超えると距離が長くなるほど運賃差が広がっていきます。

那覇市-沖縄市間約 20km を移動する際のバス運賃は、東京都市圏で同距離を移動する際の鉄道の運賃（東京-川崎間）と比較して、通常運賃では 3 倍、通勤定期(1 年)では約 5 倍となります。

一方、沖縄地方は、全国に比べ家計の収入が 15 万円/月以上少なく、世帯の約半数が世帯所得 300 万円以下といった家計の状況から、路線バスの割高な運賃が、路線バスを移動手段として選択できない理由の一つになっていることが示唆されます。バス運賃負担の低減策や、中長期的には、需要に応じたより効率的な大量輸送手段の導入を含めた検討が重要な課題であることが分かります。

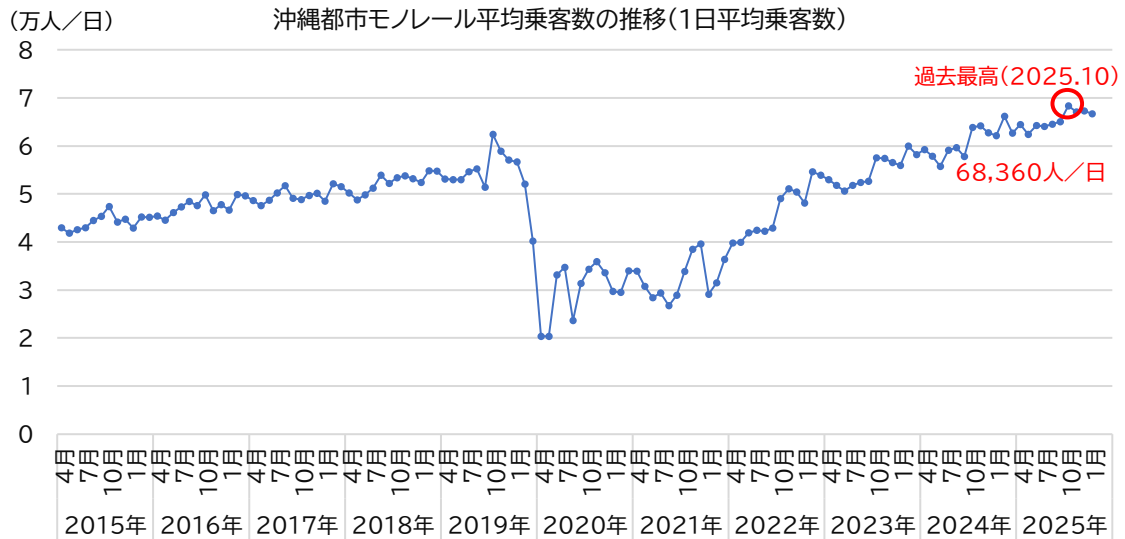


### 3-5 都市交通整備と近年の変化

#### (1) モノレール運行区間が延長し乗客数は年々増加

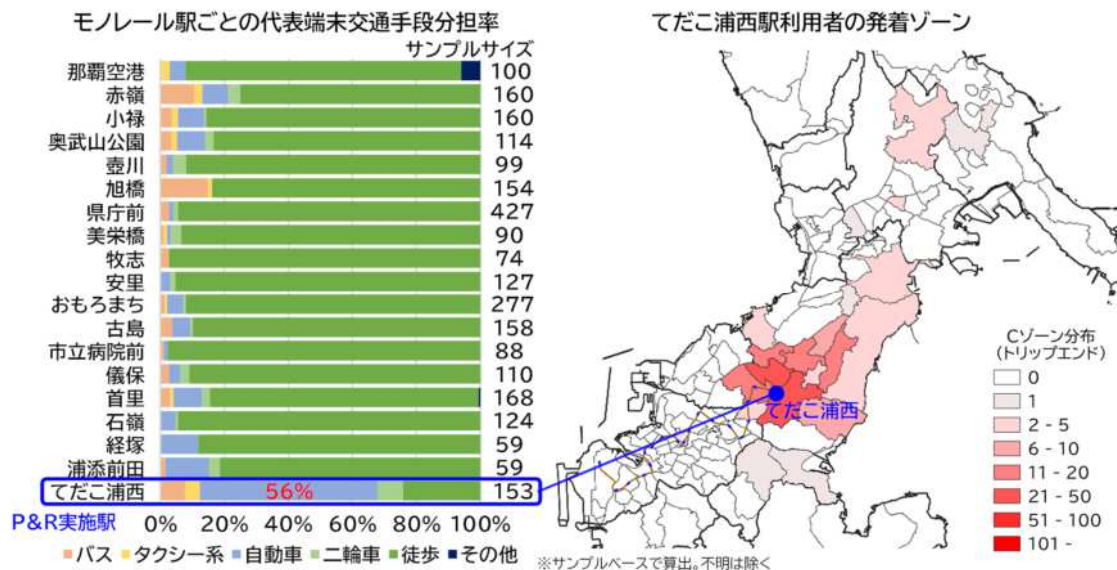
ゆいレールの乗客数は、コロナ禍の影響で大きく減少したものの、2023年に3両編成車両の運行が開始して以降、以前の水準まで回復し、2025年10月には月乗客数の過去最多記録を更新し、延長区間の利用も順調に増加しています。

終点のてだこ浦西駅では、近隣だけでなく沖縄市・うるま市まで含めた広範囲での利用が確認されており、その端末交通手段は自動車利用が56%を占めています。P&R駐車場の整備等により、沿線のみならず広範囲で公共交通利用のサービスが向上したことで、更にモノレールの利用が増えています。



沖縄県HP(2026/02/12更新)をもとに作成

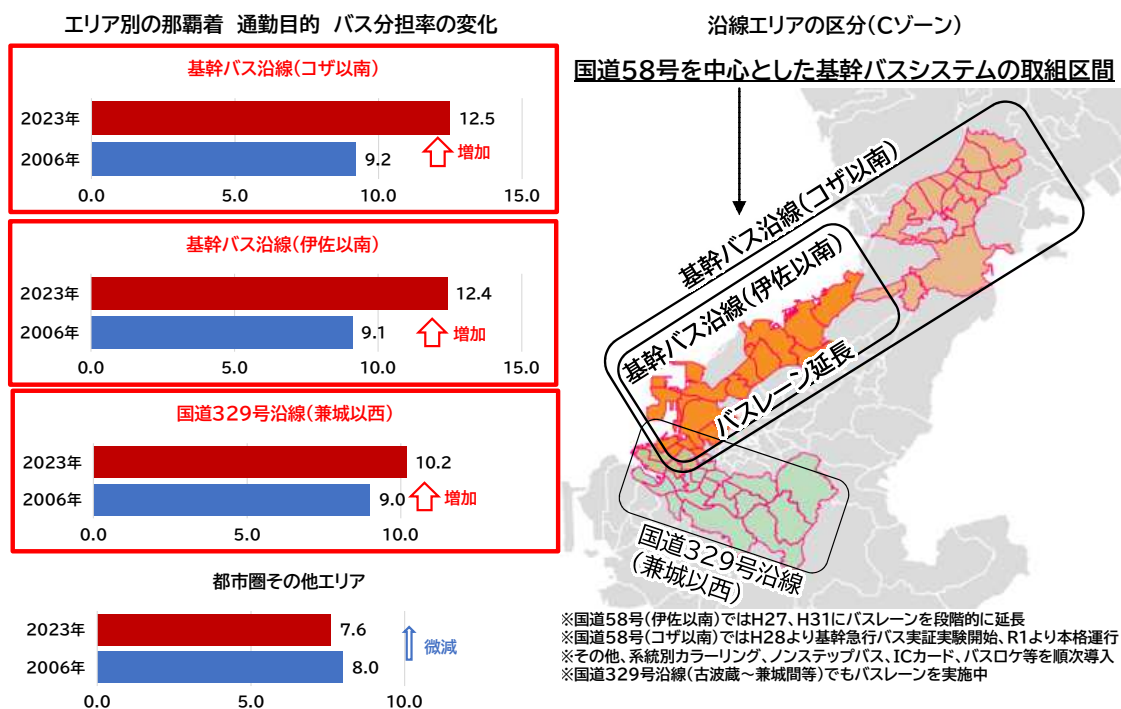
[https://www.pref.okinawa.jp/res/projects/default\\_project/page/001/012/755/262.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/res/projects/default_project/page/001/012/755/262.pdf)



## (2) 基幹バスの導入が進み沿線地域でバスの分担率が向上

前回調査のマスタープランや「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」、「TDM 施策推進アクションプログラム」を受け、バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められてきました。基幹バスシステムの実施区間等では、バスのサービスレベルが大きく向上し、那覇方面への通勤目的のバス分担率は大きく向上しました。

公共交通の利便性向上の成果が確認されたことから、引き続き公共交通の利便性向上に資する取組を拡充していくことが重要です。

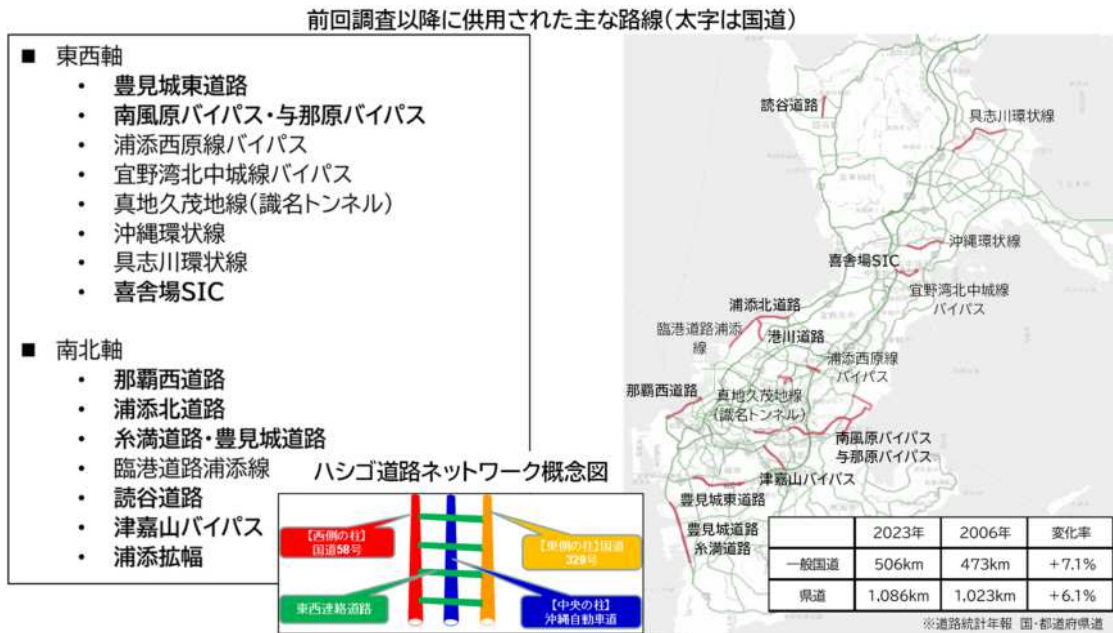


### (3) ネットワーク形成に向けて着実に進展する道路の整備

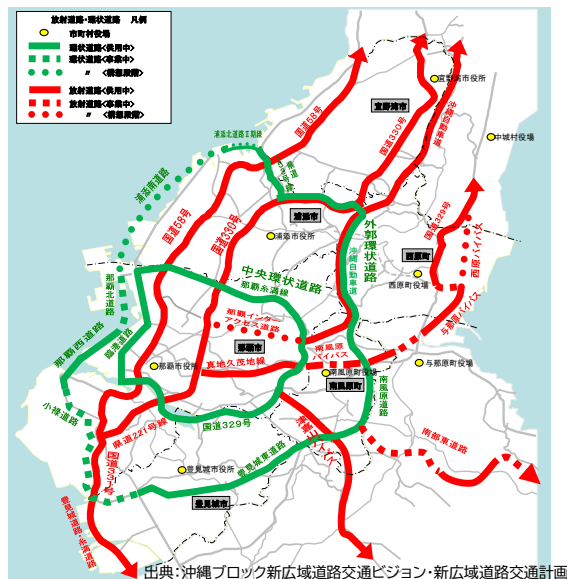
前回調査時（2006年）と比較して、道路（国道・県道）の整備延長は約6%増加しています。

都市圏の道路整備は着々と進められており、ハシゴ道路ネットワークの形成を目指して東西軸・南北軸としての役割を持つ道路や、渋滞の無い道路ネットワーク実現のために2環状7放射道路が順次供用されています。

現在も、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路等の整備が着実に進められており、交通渋滞の緩和、物流の効率化、観光・産業振興の支援効果が期待されています。



### 2環状7放射道路の整備(2021.3時点)

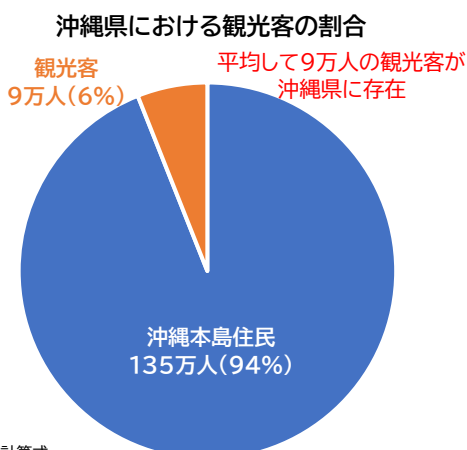


#### (4) 観光需要の大幅な増加とそれに伴う多様な二次交通整備の必要性

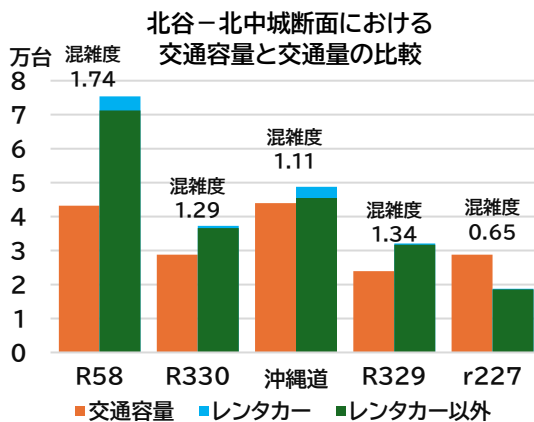
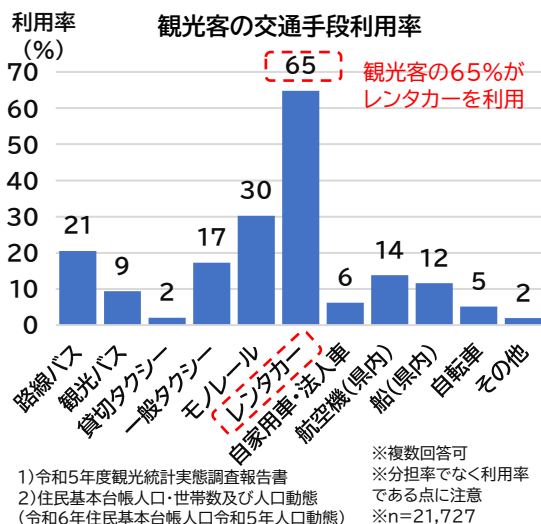
2019年に沖縄県を訪れる観光客は1,000万人を超え、コロナ禍で一時落ち込むも2023年時点で国内客はほぼ回復しました。沖縄本島へは全体の76%が訪問し、2023年時点で平均宿泊数は3泊を超えるため、試算すると沖縄本島には毎日平均して約9万人の観光客が滞在することになります。

また、観光客は、限られた滞在期間に、点在する観光地等を効率よく周遊するため、約65%はレンタカーを活用しています。一方、レンタカーの流動は那覇-北谷-名護を結ぶ西海岸方面に集中していることから、国道58号をはじめとする観光客が多く利用する路線は、交通容量が不足し渋滞が生じてしまい、レンタカーによる観光客の移動快適性も阻害されています。

那覇空港周辺の道路混雑の緩和や、公共交通を利用したい観光客の円滑な移動促進のため、那覇空港やクルーズターミナルを含む交通結節点（観光拠点）等における乗換え機能の強化等、分かり易く使いやすい総合的な交通体系へ改善し、来訪者の移動性や旅行満足度を向上していくことも重要です。



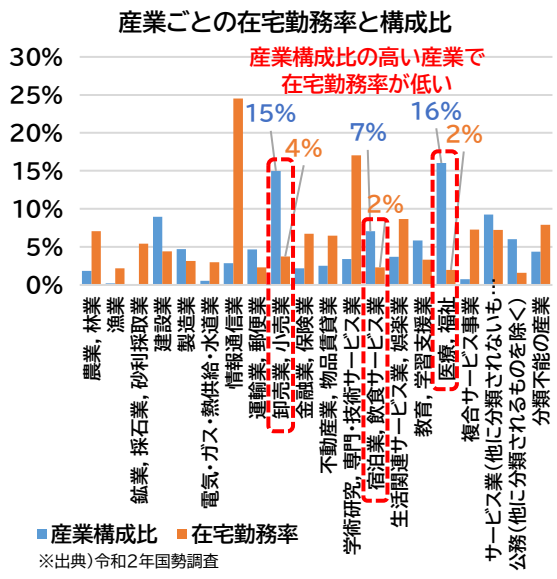
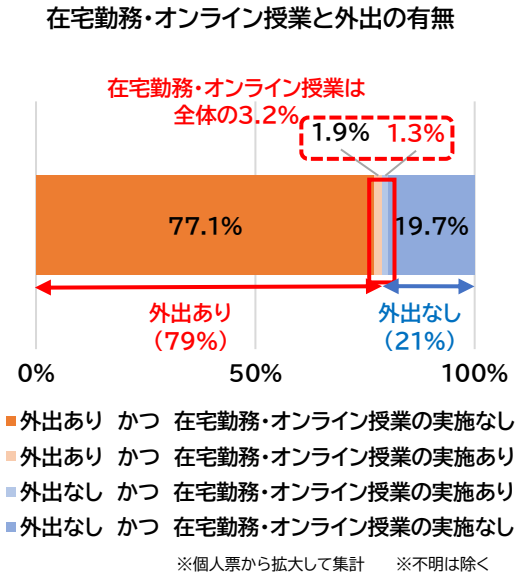
※計算式  
県内の観光客×本島訪問割合×滞在日数÷1年  
993万人(R6)×78.5%×(3.06泊+1日)÷365日=9万人



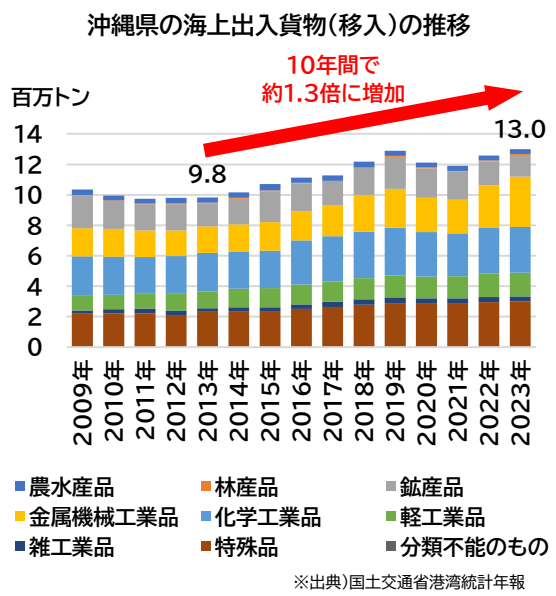
※沖縄総合事務局より提供の現況観光OD表によって算出  
2022年11月のレンタカー調査をもとに作成したレンタカーOD表とH27現況OD表から作成した観光OD表によって交通量配分を実施

### (5) アフターコロナの県民のライフスタイル変化

調査日に在宅勤務・オンライン授業を実施した方の割合は、都市圏全体の 3.2%で、在宅勤務・オンライン授業が原因で外出しなかった人は全体の 1.3%でした。産業ごとにみると、沖縄県の産業構成比で高い割合を占める「医療・福祉、卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス業」では、在宅勤務率が 2~4%程度と低く、在宅勤務やオンライン授業は、沖縄県では定着していないことがわかりました。



また、本都市圏では近年西海岸を中心に大型物流施設が相次いで開業し、沖縄県の海上出入貨物は 10 年前と比較して約 1.3 倍増加しています。オンラインショッピングの増加などが要因と考えられ、円滑な物流を支える都市交通インフラ整備の重要性が高まっていることがわかります。





# 都市圏の課題と改善の 方向性

# 4





## 4. 都市圏の課題と改善の方向性

### 4-1 都市圏の複合的な課題

3章に示した都市圏の移動実態を踏まえ、今後対応すべき課題を示したうえで、クルマ中心から人中心の都市構造・社会構造への転換を図り、「次世代交通ビジョンおきなわ」とともに、「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」から「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」を目指します。

#### クルマ中心の都市構造・社会構造

#### 「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」

データ分析の結果			
1.都市構造上の課題	2.社会構造上の課題	3.都市交通上の課題	4.近年の変化
<ul style="list-style-type: none"> <li>○那覇市と沖縄市は、複数の市町村から通勤や私事の広域的な移動が集中し、都市の拠点性を維持</li> <li>○旭橋・久茂地・牧志など、拠点再開発が進むも、那覇市～沖縄市にかけて既存市街地の人口は減少し低密度化</li> <li>○居住地不足や地価高騰を受け居住の郊外化が進展。拠点性が薄れ目的地は分散</li> </ul> <p>→ 郊外居住の増加で過度な自動車依存が進行、通勤時間も増加し都市の生産性は低下</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が増。車を使える環境の有無が外出機会に影響</li> <li>○県民の運転意向から、4分の1は75歳以降、半数以上は85歳以降は運転を控えたい考え</li> <li>○年収が低くても自動車を所有せざるを得ない状況があり、その傾向は郊外部ほど顕著</li> <li>○平均年収の低い沖縄県では、自動車維持費への家計負担が大きい</li> <li>○義務教育の年齢層でも4割が自動車利用しており、朝ピーク時の約14%が送迎交通</li> </ul> <p>→ 社会構造に起因した個人の移動環境、それに伴う交通課題の顕在化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線道路の整備は進むも、それを上回るペースで自動車利用が増加</li> <li>○自動車分担率は72.5%と高く、那覇市を中心に自動車需要が道路容量を上回る区間が存在</li> <li>○構築途中にある道路網の偏った利用形態</li> <li>○モルールや基幹バスの整備が進むも、公共交通利用は沿線に留まる</li> <li>○軌道系交通に比べると、中長距離帯で割高なバス運賃や、安価な駐車料金、高額支給されない通勤手当等が交通手段選択に影響</li> </ul> <p>→ 都市交通の未発達を要因とした過度な自動車依存の進行</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基幹バスやモルールの強化と利用促進策が奏功し、沿線利用は堅調に増加</li> <li>○P&amp;Rも順調で渋滞を回避できる公共交通へのニーズは高い</li> <li>○観光客数が回復し、コロナ前の水準に戻りつつあり、今後更に増加の見込み</li> <li>○来訪者の移動も車(レンタカー)が主体</li> <li>○観光にも資する交通環境が必要</li> <li>○産業構造も影響し、テレワークへの転換は進まなかったが、EC需要の増加など県民のライフスタイルは徐々に変化</li> </ul> <p>→ 公共交通の可能性、持続的な経済発展に向けた新たな交通課題</p>

対応すべき課題			
1.都市構造上の課題	2.社会構造上の課題	3.都市交通上の課題	4.近年の変化
<p><b>都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制</b></p> <p>→ 郊外化に伴う渋滞の悪化や、移動時間の増加による生産性の低下を防止</p> <p><b>都心部の魅力向上 低密度化の改善</b></p> <p>→ 2つの広域拠点(那覇市・沖縄市)の都市機能を強化。更なるにぎわいを創出し、都市効率(生産性や公共サービス)を向上</p>	<p><b>高齢者も安心してお出かけできる環境の構築</b></p> <p>→ 高齢で運転が難しくなっても外出機会を失わず、安心して利用できる交通手段の確保や空間整備</p> <p><b>通学のための環境充実と送迎負担の軽減</b></p> <p>→ 安心して利用できる公共交通や環境整備、制度支援等による送迎負担の軽減</p>	<p><b>過度な自動車依存からの脱却と慢性的な渋滞解消による移動性確保</b></p> <p>→ 体系的な道路整備と道路機能に応じた階層的利用の促進</p> <p>→ 高規格道路等の有効活用による交通量の平準化や、公共交通等との適正分担による交通量の低減</p> <p><b>都市圏の軸を基幹としたシームレスな公共交通網の構築</b></p> <p>→ 機能面・費用面で利用しやすい交通環境の構築と利用支援制度の拡充</p> <p>→ 基幹交通の沿線のみならず、目的地までシームレスに繋ぐ公共交通網の形成</p>	<p><b>観光二次交通にも資する交通環境の構築</b></p> <p>→ 公共交通で移動しやすい交通環境の構築や、観光満足度の向上</p> <p>→ 来訪者や県民の移動パターンや移動時間の特性に合わせた交通機関連用の最適化</p> <p><b>多様なライフスタイルの支援</b></p> <p>→ ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用</p>
<p><b>分かり易く利便性の高い交通ネットワークの構築と交通まちづくりの促進 (核となる交通拠点形成とその周辺の都市機能強化)</b></p> <p>→ 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗り継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモルールの利用はその沿線に留まる</p> <p>→ 自動車中心の都市構造では目的地が点在するため、都市拠点を中心とした機能の集積が停滞</p> <p><b>交通手段分担を適正化する総合的な交通システムの構築とその支援制度や体制づくり</b></p> <p>→ 利用シーンに応じ、多様な移動手段(自動車・公共交通・自転車・徒歩等)を使い分けて移動できる環境づくりと、その環境を気軽に利用可能な支援制度の充実が求められる</p>			

#### 人中心の都市構造・社会構造

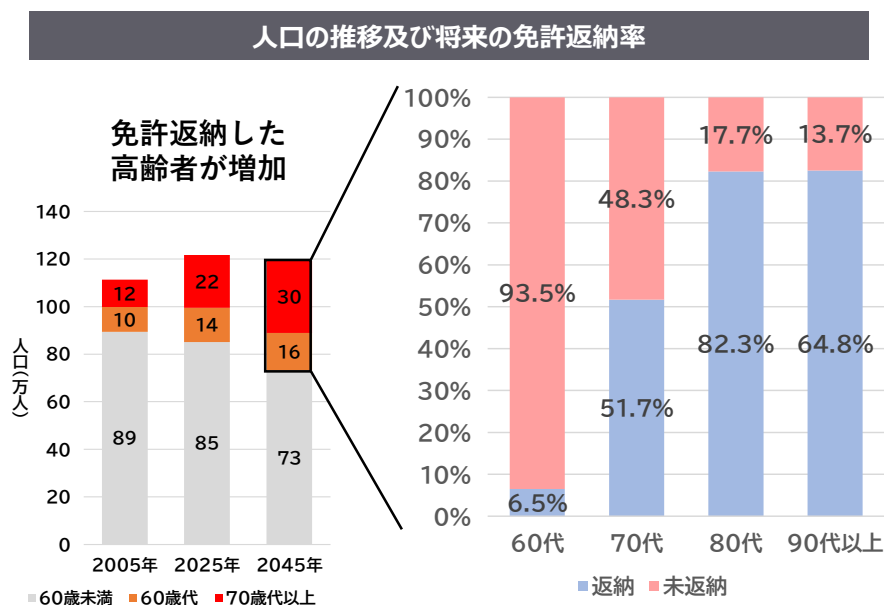
#### 「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」



## 4-2 特に対応が必要な課題

### (1) クルマだけに頼った生活を続けると、自力で移動できなくなる日が来る

2045年には3人に1人が高齢者となり、クルマを利用できない人も増えていきます。クルマが自由に使えなくなった際の生活スタイルをイメージし、いまから準備をしていくことが重要です。



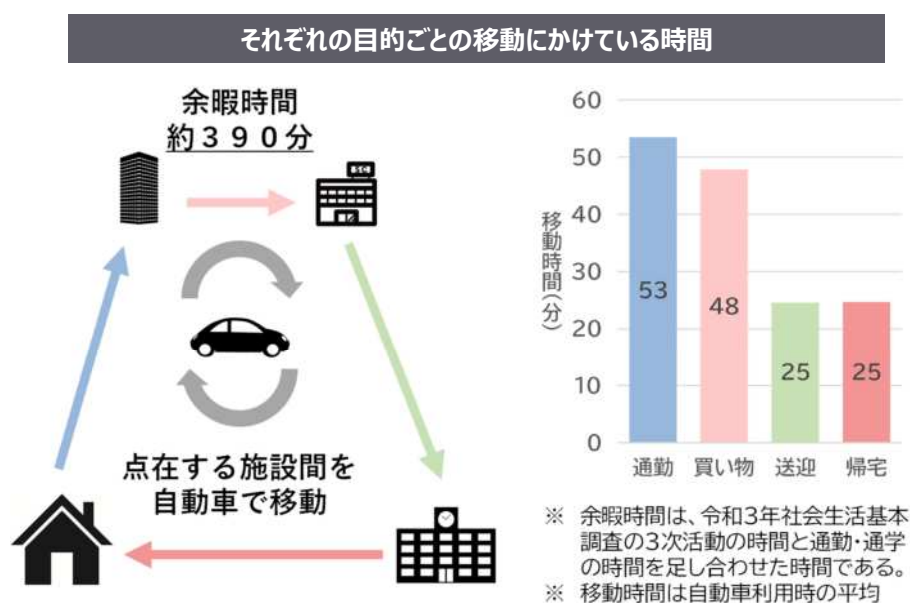
(出典) 2020年までの人口：国勢調査  
2025～2045年の人口：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）

- 65歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、2045年にはおよそ3人に1人が高齢者になる
- 運転をできない（したくない）人は推計25万人

**クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要**

## (2) 増える渋滞・移動時間により自由時間が減っている

クルマ中心で施設が分散していることが、自動車依存や渋滞に拍車をかけ、移動時間の増加にもつながっています。渋滞に巻き込まれて多くの時間を無駄にしてしまわないために、必要な都市の機能をまちの中心に集めて、クルマでの移動に頼らず様々な活動ができるようにまちを作り変えていく必要があります。



(出典) 令和3年社会生活基本調査結果(総務省統計局)

- 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、クルマを使った移動が増える
- 4割強の人が通勤に片道30分以上かけている
- 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車

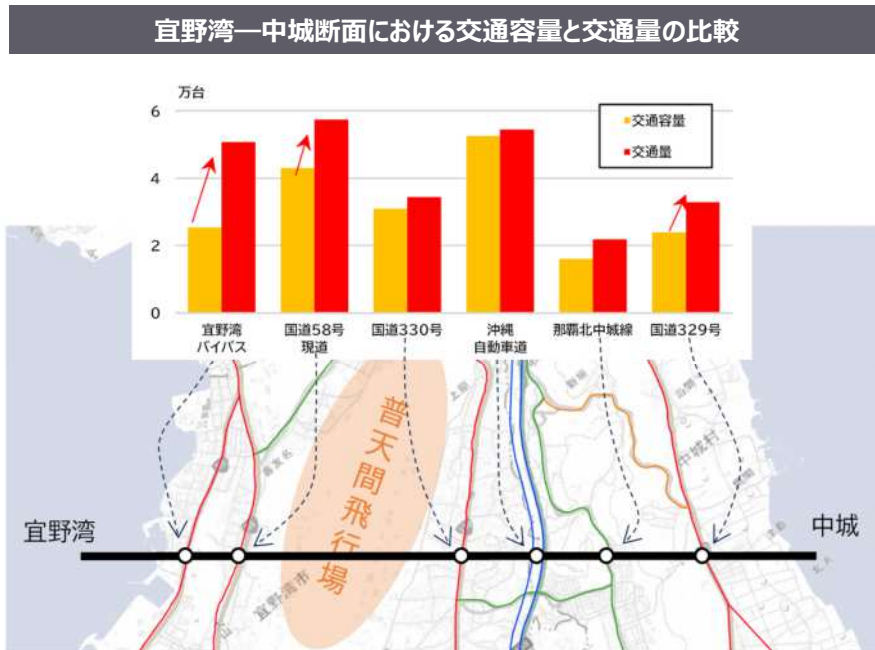
**クルマがなくても必要な場所や施設にアクセスできる環境づくりが必要**

**(都市機能の集約や都心部の高度利用、  
徒歩圏で用事を済ませられる環境づくり)**



### (3) 那覇－沖縄間の人の往来が多く、道路整備だけでは対応できない

道路をクルマの通行だけに使っていると、どれだけ整備を進めても、渋滞の解消は簡単ではありません。より多くの人スムーズに移動できるようにするためには、クルマだけでなく公共交通も含めて、道路空間の使い方を工夫していくことが大切です。



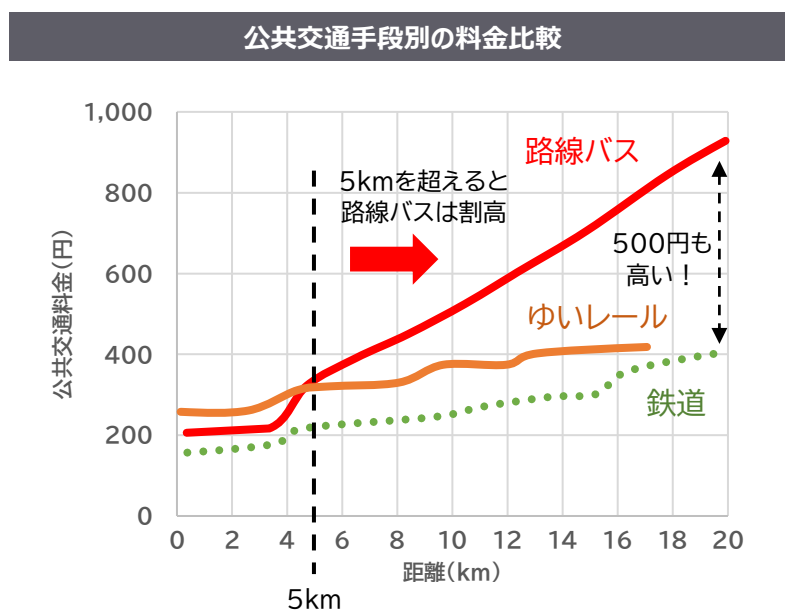
(出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査  
 ※交通量は24時間交通量、交通容量は混雑度や昼夜率を用いて算出

- 本都市圏の交通の要衝である宜野湾－中城断面では、主要路線すべてが混雑し、交通容量が不足
- 国道58号ではバスレーンが導入されているが、非実施時間はバスも自動車の混雑に巻き込まれている
- 規格の高い沖縄自動車道は比較的混雑度が低い

**道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要**

#### (4) 公共交通を使いたくても、コスト負担に耐えられない

沖縄では公共交通の多くを路線バスが担っていますが、鉄道のように大量輸送ができません。バスは地域の足として重要な役割を果たす一方で、運行効率の面では不利な部分もあり、利用者の運賃負担が大きくなりやすいという課題を解決していく必要があります。



(出典) ゆいレール：ゆいレール公式サイト、鉄道：JR おでかけネット（JR 西日本）  
 路線バス：バスマップ沖縄、NAVITIME  
 ※県内路線バス是那覇市内線を除く

- 路線バスしか使えないエリアでは、公共交通での移動が割高で金銭負担が大きい
- 本都市圏で通勤費を会社に全額負担してもらっている人は全体の 1/3 のみであり、公共交通で通勤したい人も金銭的に難しい



**誰もが公共交通を利用しやすくする支援が必要**



