

1

2

3 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

4

5

6

7 都市交通マスタープラン

8

9

10

11

～「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」と連動した
新たな価値創造に向けて～

(素案)



2025年12月

沖縄本島中南部都市圏 総合都市交通協議会

1

はじめに

3

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。

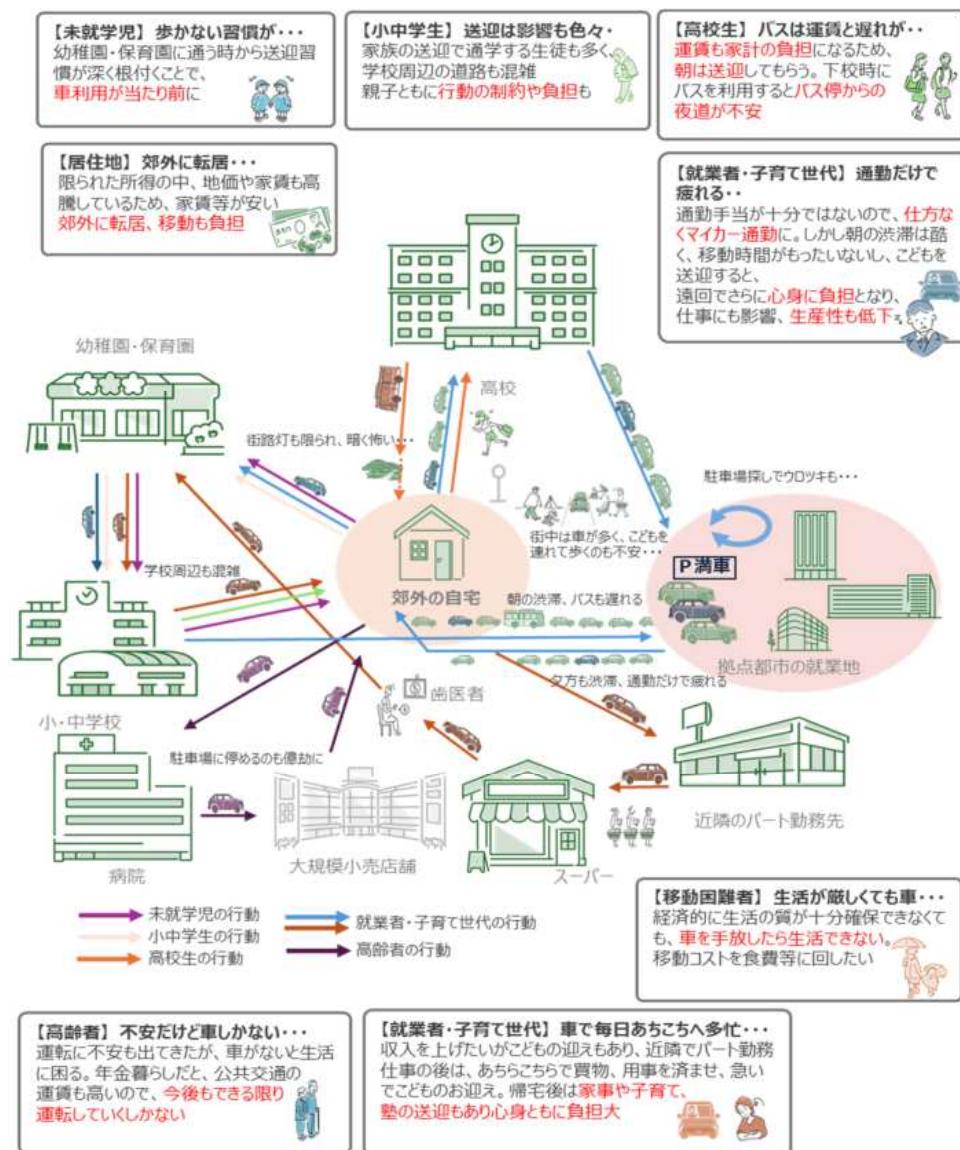
10

現在の日常生活

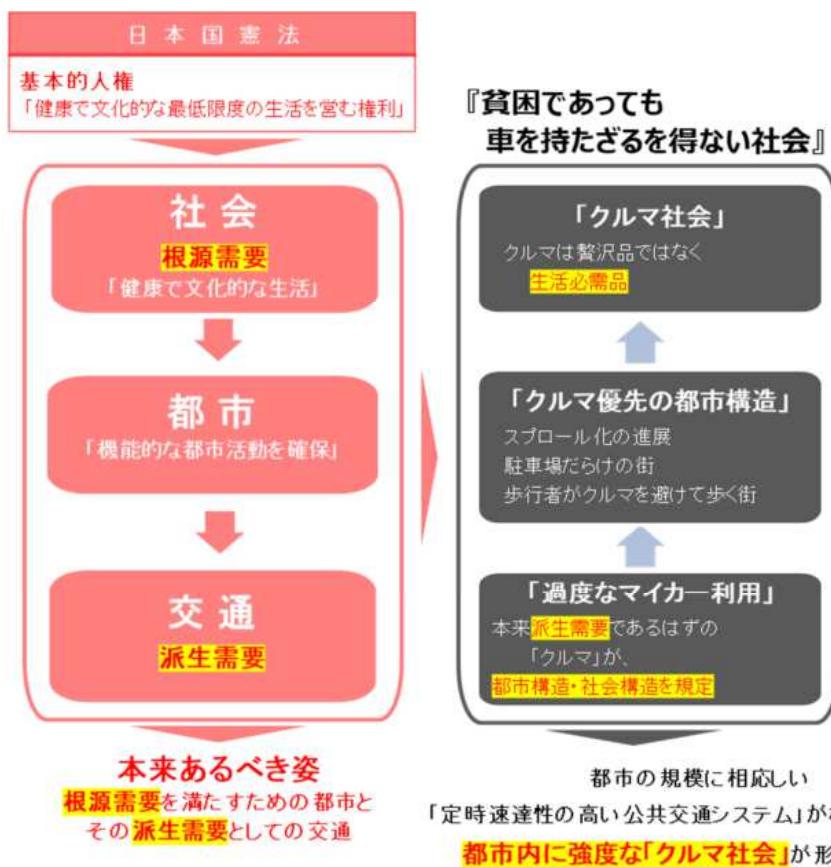
※PTデータからみた交通行動及び関連調査で得られた住民の声等を踏まえた姿

11

12



1 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
2 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。
3 そのような状況からの脱却に向けて、令和4年度から4回目となるPT調査を行い、都市圏内の課
4 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
5 根本的な課題を整理しました。
6



7 調査結果から導かれた「都市交通マスターplan」は、20年後の都市交通のありべき姿のみならず、
8 人を中心とした都市構造・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
9 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(仮
10 称)」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んとともに、安全・安心で
11 暮らしやすい地域をつくるための道しるべとなります。
12
13
14
15
16
17

- 1 本マスターplanは、全7章で構成されています。
- 2 ● 1章では、PT調査の概要とマスターplanの位置づけを示します。
- 3 ● 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。
- 4 ● 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。
- 5 ● 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。
- 6 ● 5章では、都市交通マスターplan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planが実現された後の生活のイメージを共有します。
- 7 ● 6章では、マスターplan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。
- 8 ● 7章では、マスターplan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
- 9 向けた検討事項を示します。
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



《 目 次 》

1	1. パーソントリップ調査の体系	7
2	1-1 パーソントリップ調査の概要.....	7
3	1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割	8
4	2. 都市圏の構造上の課題	9
5	2-1 都市構造上の課題	10
6	2-2 社会構造上の課題	12
7	3. 都市圏の現状	14
8	3-1 都市圏の移動の現状	14
9	3-2 都市構造から見た移動の実態	16
10	3-3 社会構造から見た移動の実態	18
11	3-4 都市交通の現状.....	22
12	3-5 都市交通整備と近年の変化	29
13	4. 都市圏の課題と改善の方向性	34
14	4-1 都市圏の複合的な課題.....	34
15	4-2 特に対応が必要な課題.....	35
16	5. 都市交通マスタープラン	39
17	5-1 都市交通マスタープランの基本方針	39
18	5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル.....	40
19	5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性.....	45
20	5-4 階層化された総合交通ネットワークへの再構築	51
21	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	58
22	5-6 目指す都市圏の構造	64
23	6. マスタープランの実現効果と目標	70
24	6-1 将来交通需要の見通し	70
25	6-2 将来目標の設定	75
26	7. マスタープランの実現に向けて	76
27	7-1 上位計画等との連動	76
28	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	78
29	7-3 都市総合交通戦略の柱	81
30	参考	87

1. パーソントリップ調査の体系

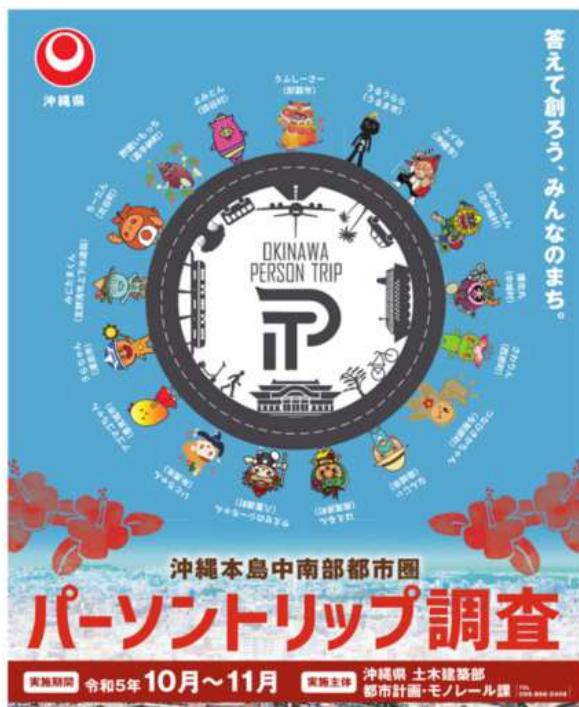
1-1 パーソントリップ調査の概要

2 「パーソントリップ調査」とは

3 **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
4 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
5 ような時間帯に移動したか」を把握するための調査です。

6 沖縄本島の読谷村・うるま市以南の中南部都市圏 17 市町村の住民を対象に、5 歳以上の対象
7 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
8 し、約 2.8 万世帯、約 5 万人の回答を得ました。

9 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
10 協力のもと、円滑に調査を実施することができました。



1 1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割

2 (1)「都市交通マスタープラン」とは

3 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
4 20年後の中南部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。
5 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。
6 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。

11 計画策定の目的と役割

12 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。

17 (2)「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」との関係性

18 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・都市計画であるのに対し、次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)は、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。
19 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、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(仮称)はバックキャストの手法を用いて、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想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に繋がります。

	都市交通マスタープラン	次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)
検討手法	フォアキャストによる定量的分析	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

2.都市圏の構造上の課題

沖縄県には、本県が有する4つの特殊事情があり、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つたこと等の「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」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。



1 2-1都市構造上の課題

2 (1) 高密度な都市構造

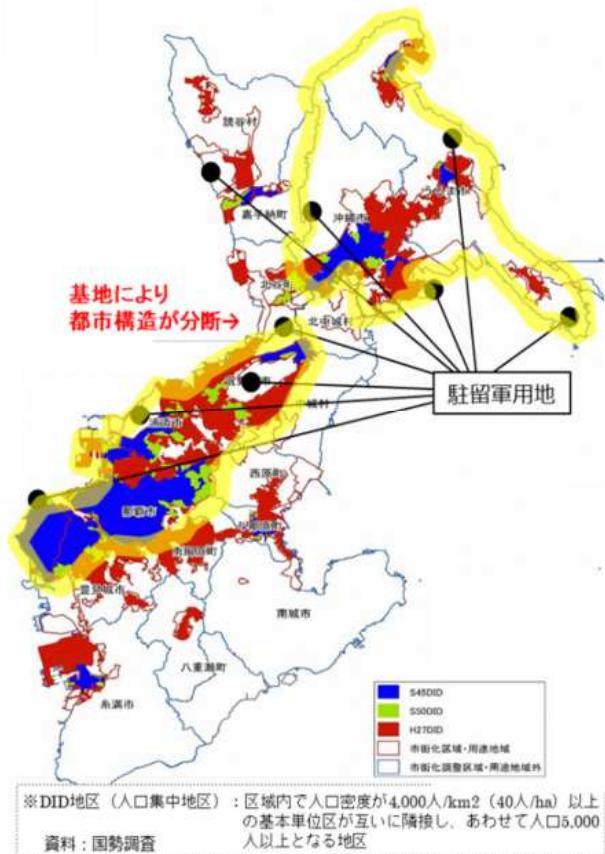
- 沖縄県人口（約 145 万人）の約 8 割（約 122 万人）が中南部都市圏に集中しています。
- 中部圏域の約 23% の面積を駐留軍用地が占めており、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、市街地は拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並みとなっています。

都市名	面積 (㎢)	人口 (人)	人口密度 (人/km²)
沖縄県中南部都市圏 (基地を除く)	483.54 (415.98)	1,220,271 (1,220,271)	2,524 (2,933)
北九州市	491.69	939,029	1,909
広島市	906.69	1,200,754	1,324
神戸市	557.02	1,525,152	2,738

9 (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。
- 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。

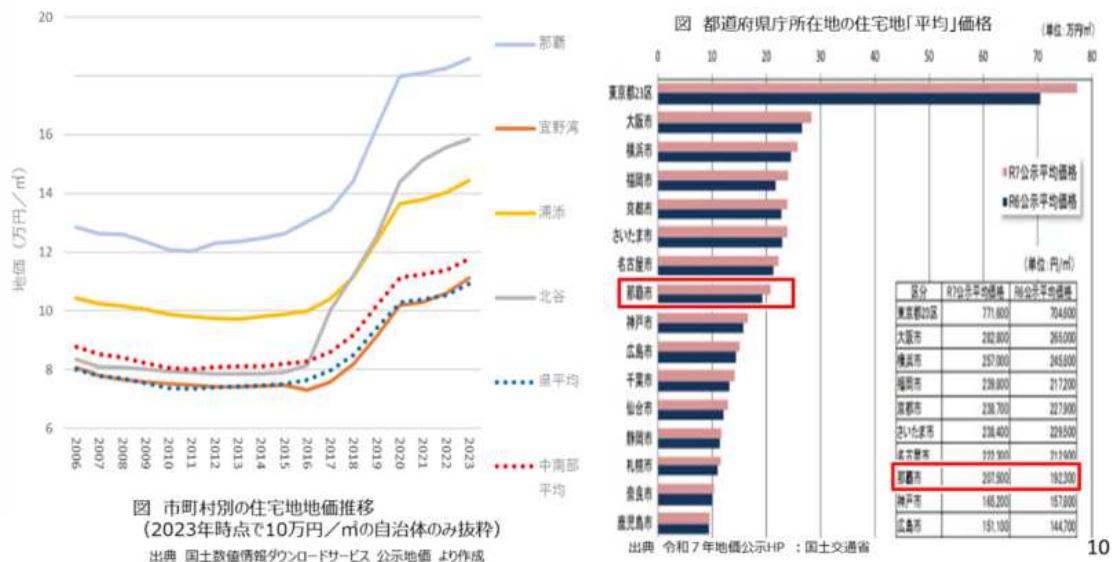
図 DIDの変遷と都市構造の分断



1 (3)急拡大する都市圏

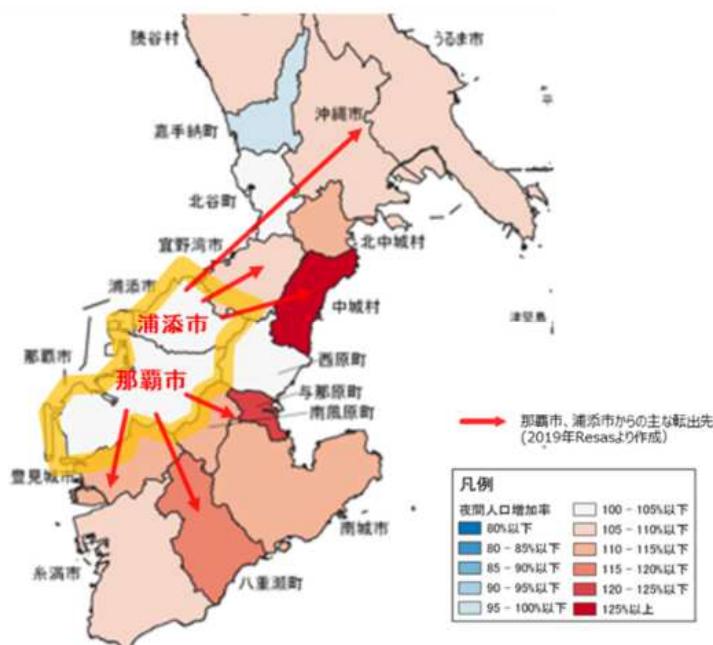
- 沖縄県では 2016 年前後から地価が急激に上昇し、那覇市の住宅地地価は、令和 7 年時点で、都道府県庁所在地として全国 8 位の高水準となっています。
- 地価・家賃の上昇に加え、県民の低所得等を背景に郊外への転出が進展しています。

5



6

夜間人口密度増加率(2020年/2010年)



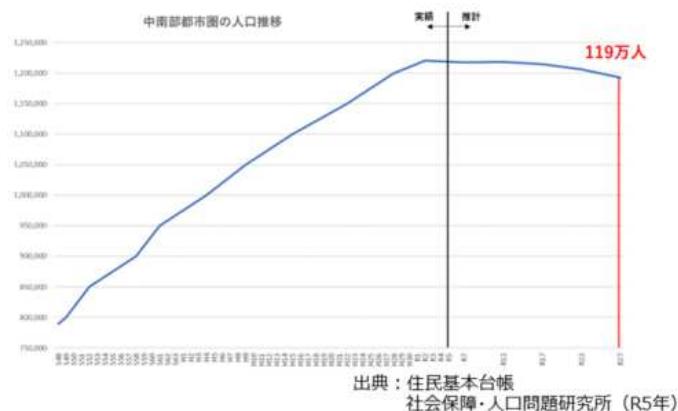
7

1 2-2社会構造上の課題

2 (1)超高齢社会の到来と急速な進展

- 2045 年(R27)の中南部都市圏の人口は、現在の約 122 万人から約 119 万人へと徐々に減少していきます。
- 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、超高齢社会(65 歳以上の人口が 21%以上)への移行が急速に進展し、2045 年には 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、平成 30 年（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、急速に超高齢社会の進展が進むことから、高齢ドライバー（75 歳以上）や交通弱者の急増が課題となります。PT 調査年である R5（2023 年）とマスターplanの目標年次である R27（2045 年）の人口推計値を比較すると、高齢者の割合が約 10 ポイント増加し、人口の約 3 分の 1 が高齢者になります。

14



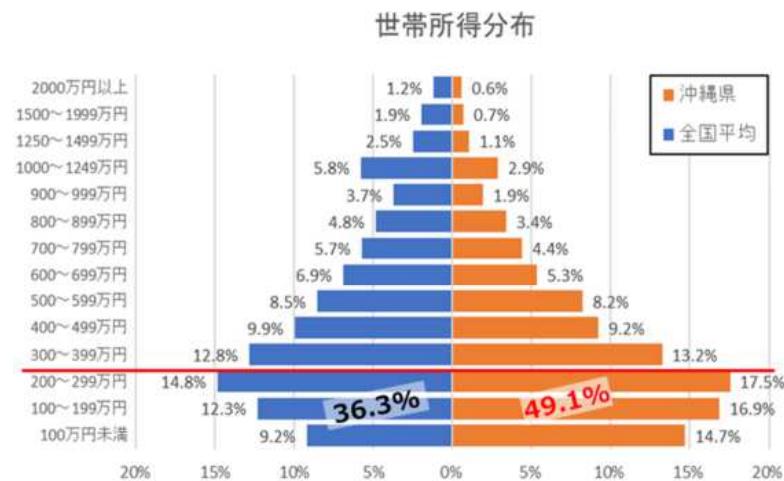
15



16

1 (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、自他共にハイリスクな自家用車保有の状況となっています。



6

出典：令和4年就業構造基本調査より作成

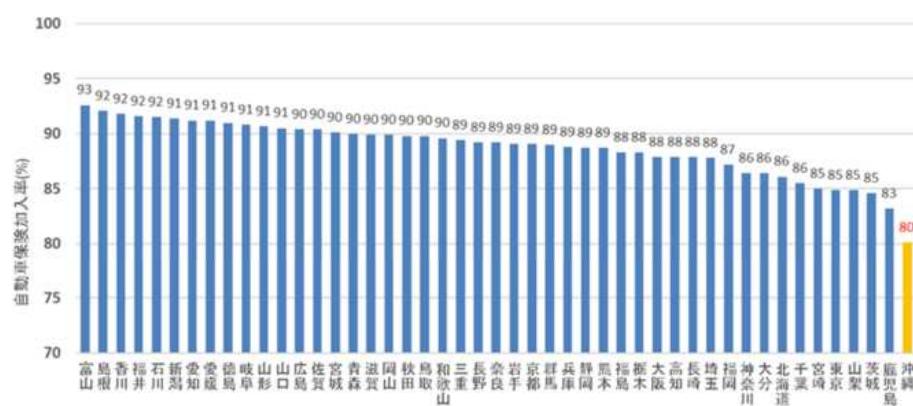


図 自動車共済・自動車保険 都道府県別対人賠償普及率<2023年3月末>
出典 損害保険料率算出機構：自動車保険の概況（2023年度）より作成

7

8

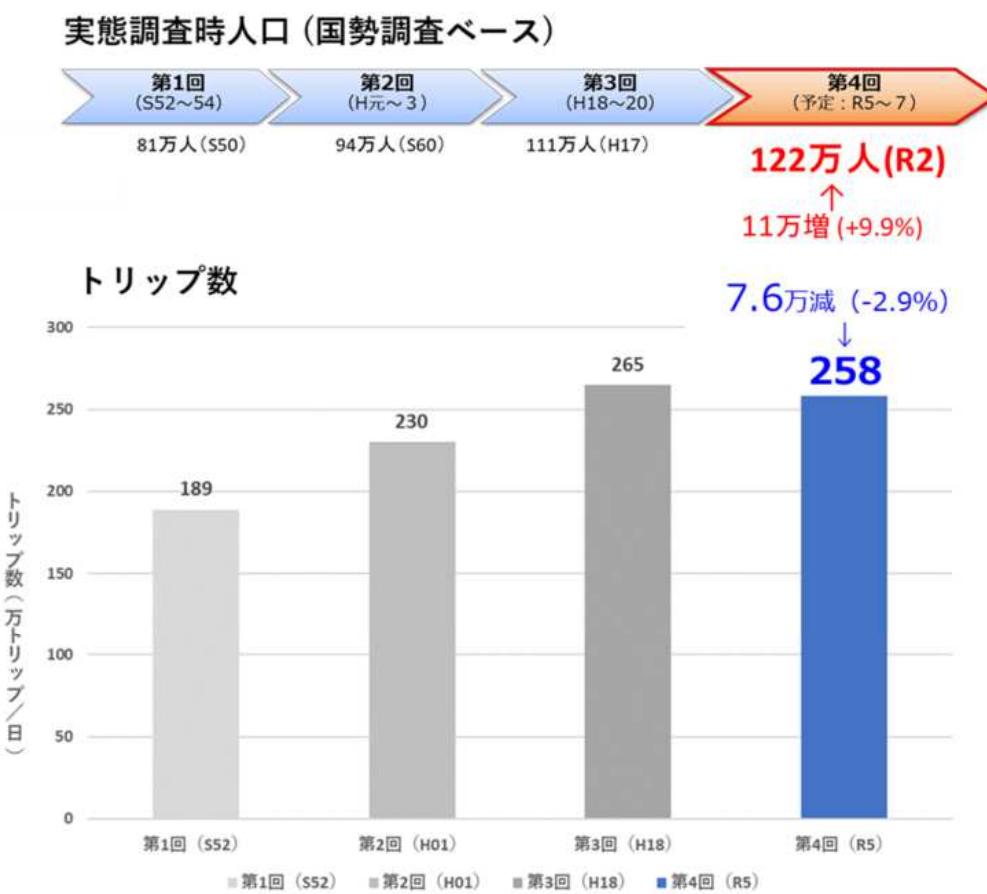
3.都市圏の現状

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・トリップ数は共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。

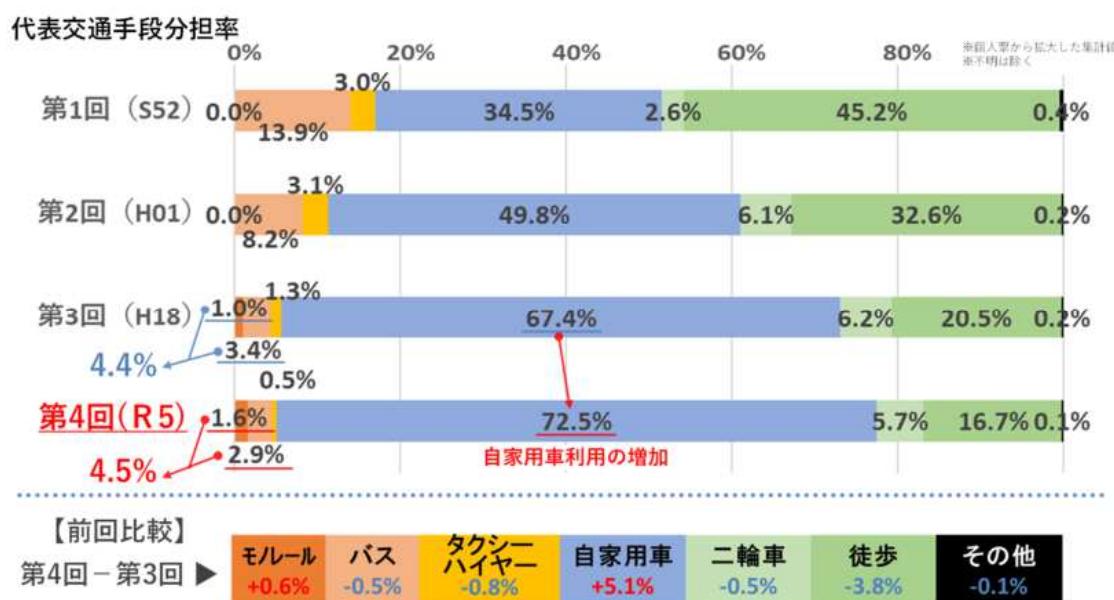
更なる少子高齢化が予想されるなかで、誰もが安全・安心・快適に移動し、活動できる都市を構築・維持していく必要があります。人口減少局面では、都市や交通インフラを維持するための財政制約も生じると想定されるため、将来の人の移動の変化を踏まえた都市デザインの重要性がより高まっています。



※個人票から拡大した集計値

(2) 自動車に頼らなければ成り立たない都市圏での生活

- 1 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
2 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。
- 3 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、
4 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。
- 5 「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%
6 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
7 減少しました。
- 8

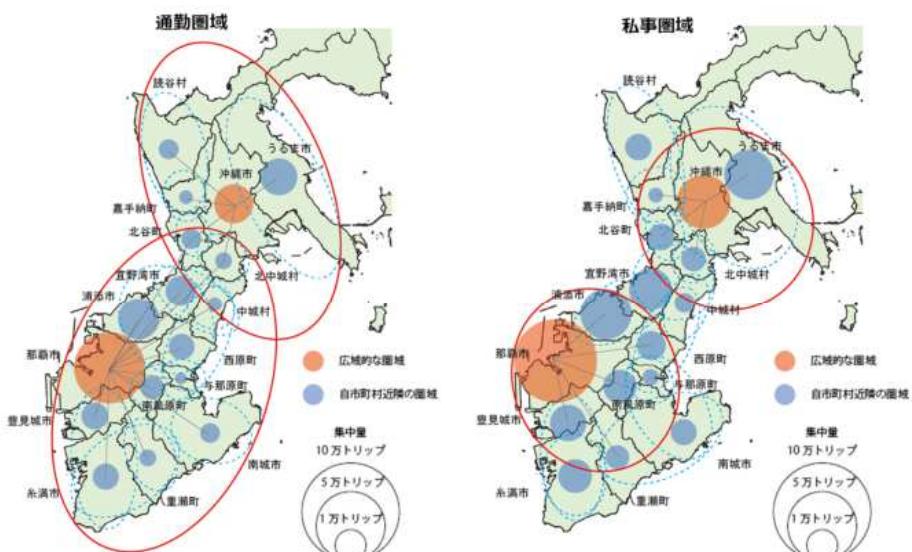


3-2 都市構造から見た移動の実態

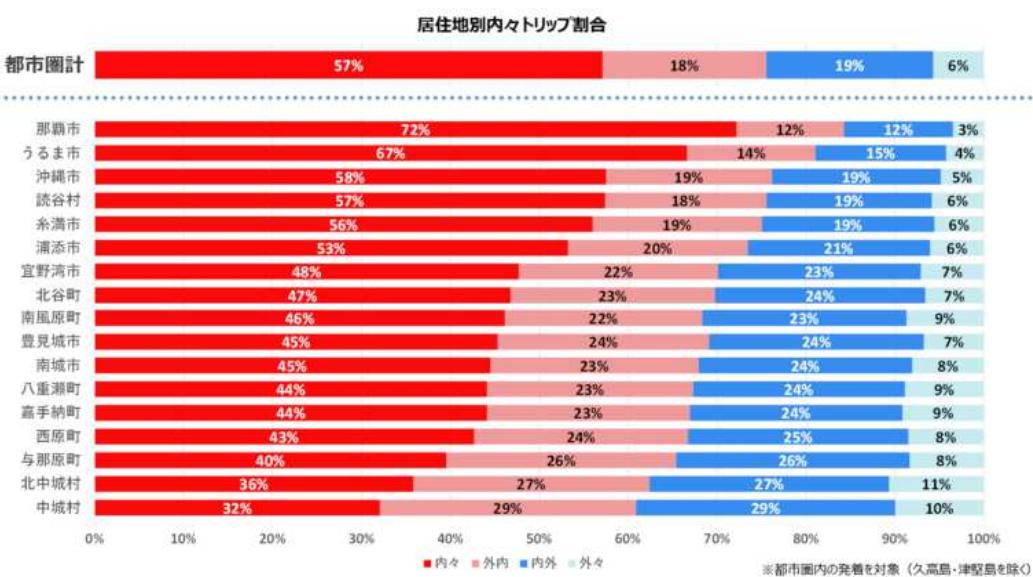
(1) 那覇市、沖縄市を中心とした2つの行動圏域

- 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行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、自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。

6



7



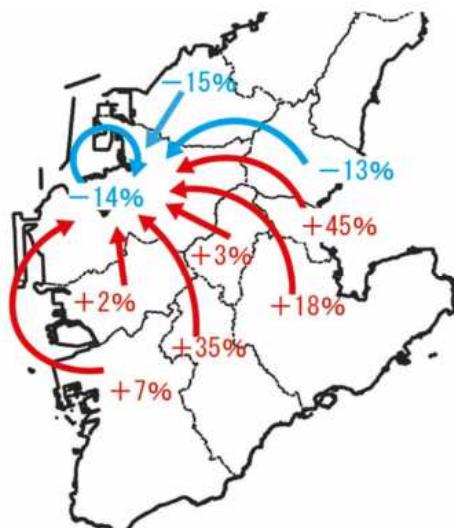
8

(2) 郊外化の進展とさらなる自動車依存

1 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
2 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
3 面からは増加しています。

4 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
5 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、道路混雑增加の一因にも
6 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
7 に使える時間にも影響を及ぼし、本来は楽しみに使えるはずであった余暇の充実を阻害する要因にもな
8 ってしまいます。

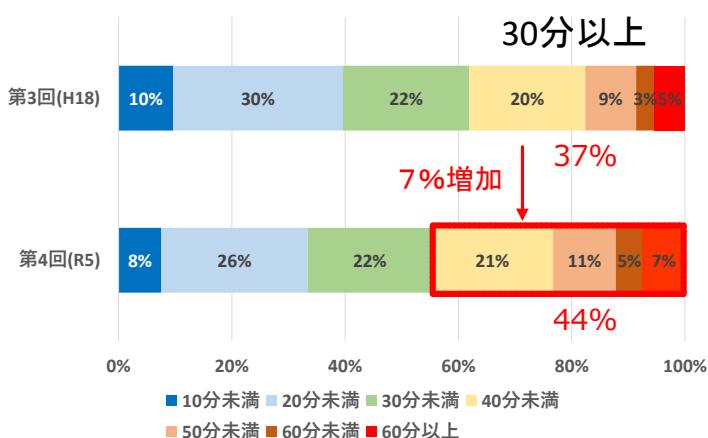
市町村別那覇着の通勤トリップ数増減率（自動車）



※都市圏内発着のトリップを対象として、津堅島、久高島を除く
※出発時刻不明、到着時刻不明を除く
※移動目的が通勤（帰社含む）のうち、現住所と出発地が一致するものを対象

9

第3回調査と第4回調査の通勤時間の構成比の比較



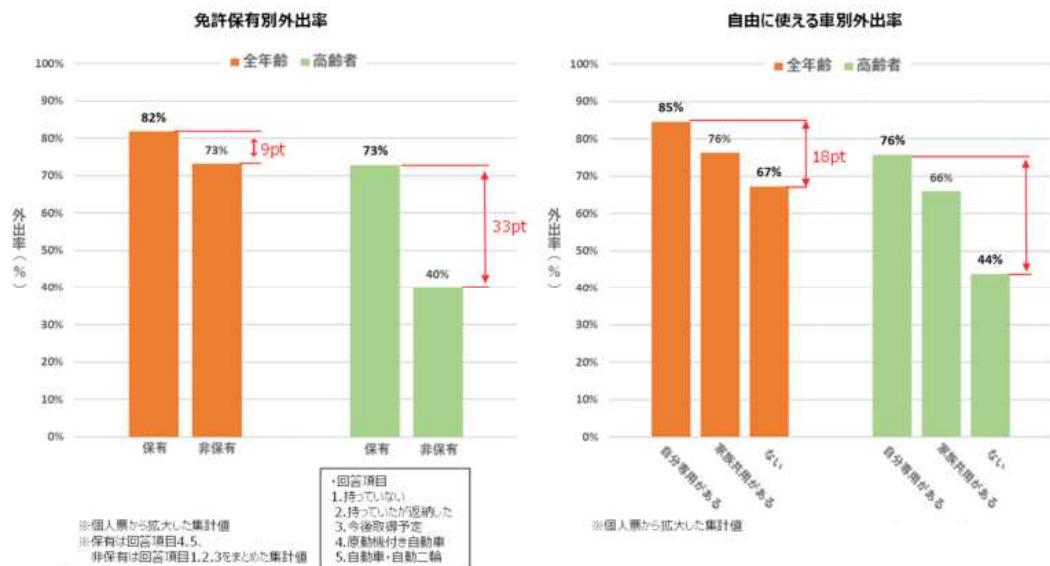
10

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、個人の行動に大きな影響を与えていました。

5



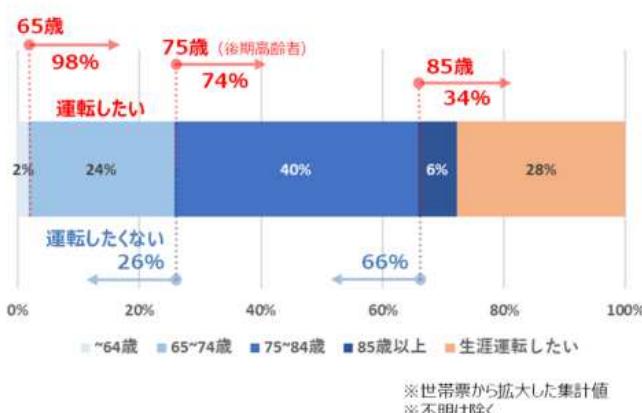
6

7

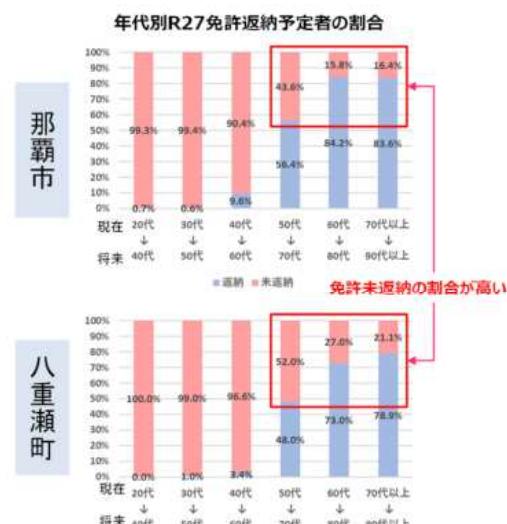
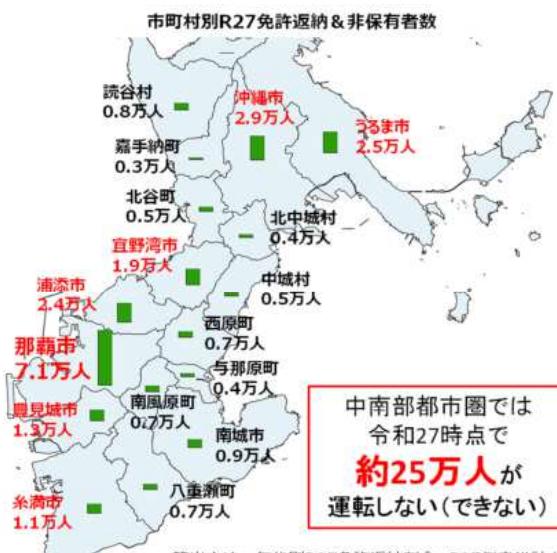
8

1 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
2 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
3 人（26%）います。そして、R27（2045年、計画目標年次である20年後）には、都市圏全体で
4 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。
5 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
6 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。
7 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
8 交通サービスの充実を図ることが重要です。
9

自動車の運転意向（何歳まで運転したいか）



10
11



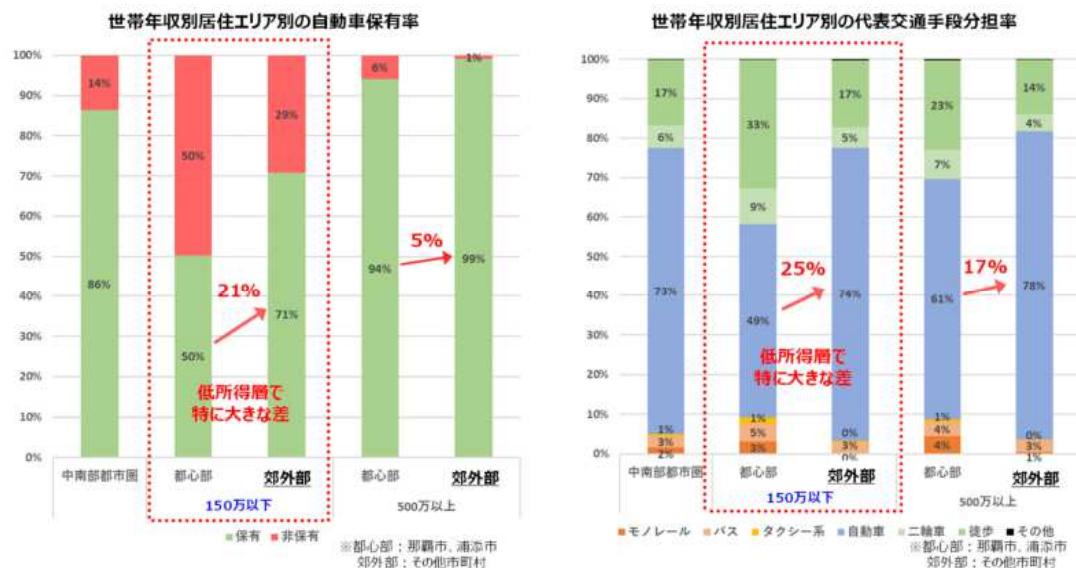
12

(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。

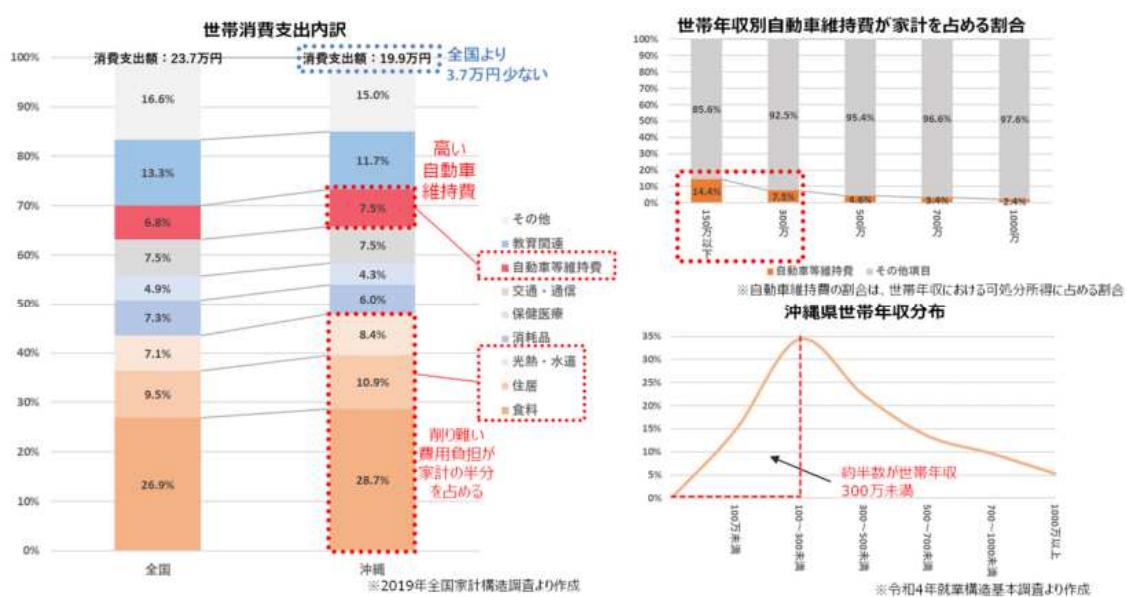
沖縄県の消費支出額は、全国に比べ約 3.7 万円低く、その支出内訳を比較すると、食料、住居、光熱・水道等に加えて自動車等維持費が高く、教育関連・保険医療が低くなっています。約半数の世帯年収が 300 万円を下回る沖縄県において、世帯支出に占める自動車の維持費は、世帯年収が 150 万の場合は 14%、300 万で 7.5% と非常に高い割合を占めています。

8



9

10



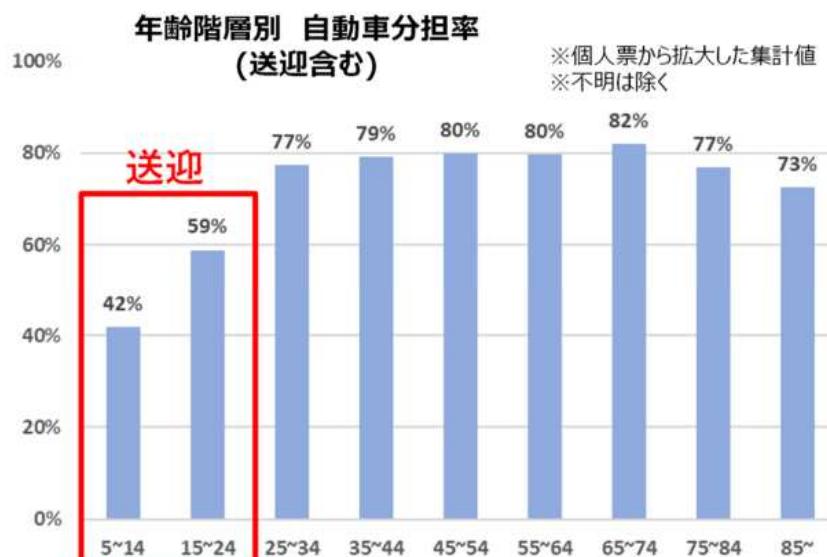
11

1 (3) 朝の通勤時間帯の移動の14%は自動車送迎による通学

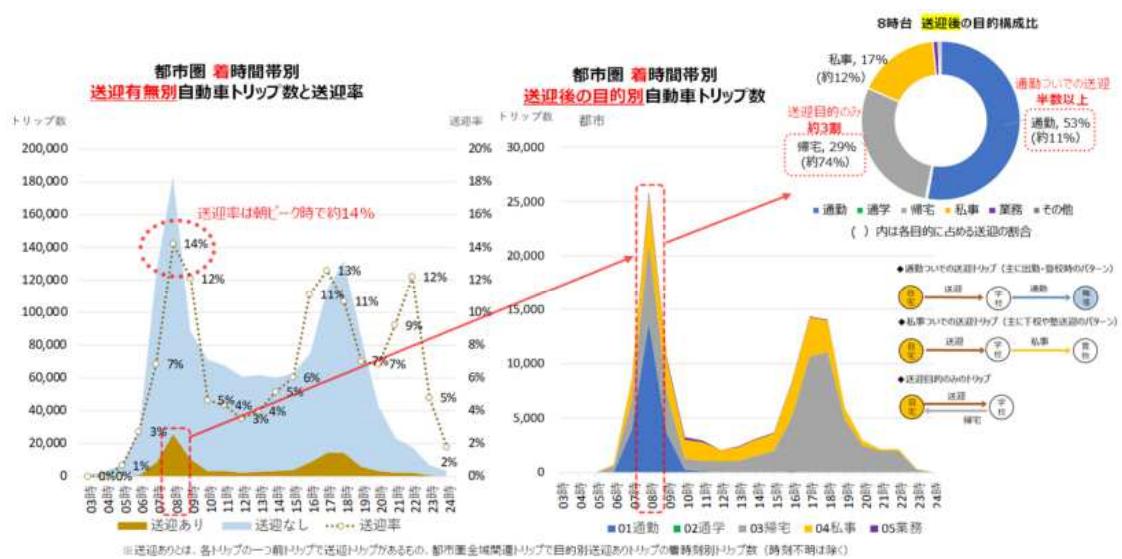
2 沖縄県では義務教育の世代において、自動車による通学が約半数を占めています。都市圏全体の
3 自動車トリップ数に占める送迎交通の割合は、朝ピーク時で約 14%に及んでおり、送迎後の移動目的
4 は、朝ピーク時では通勤（通勤ついでの送迎）が約 53%と最も多くなっています。

5 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
6 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
7 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。

8



9
10



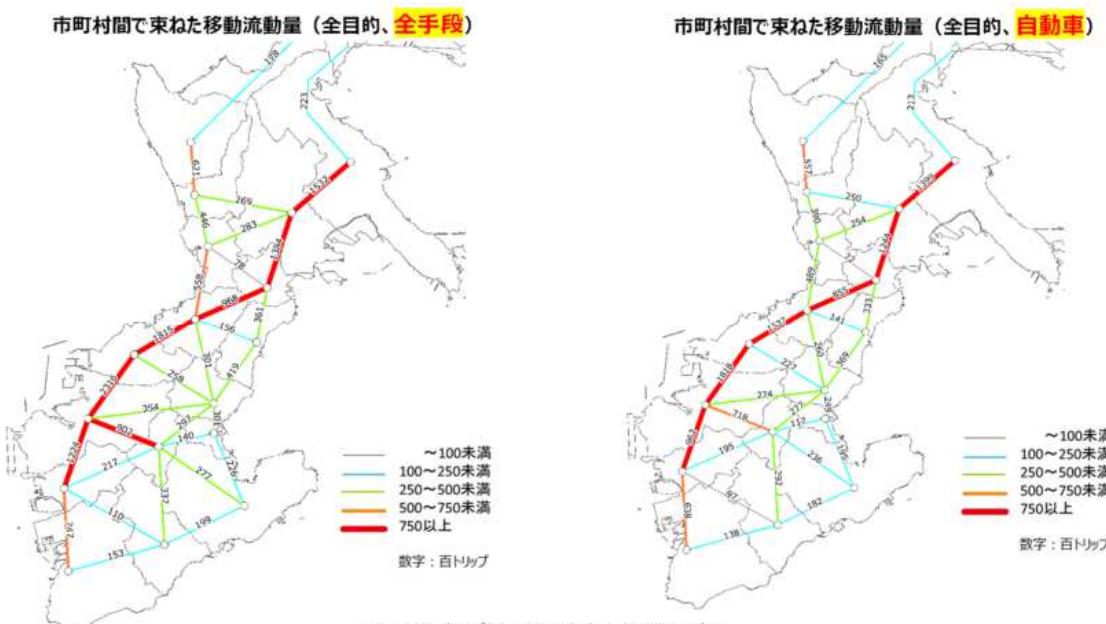
11
12

1 3-4 都市交通の現状

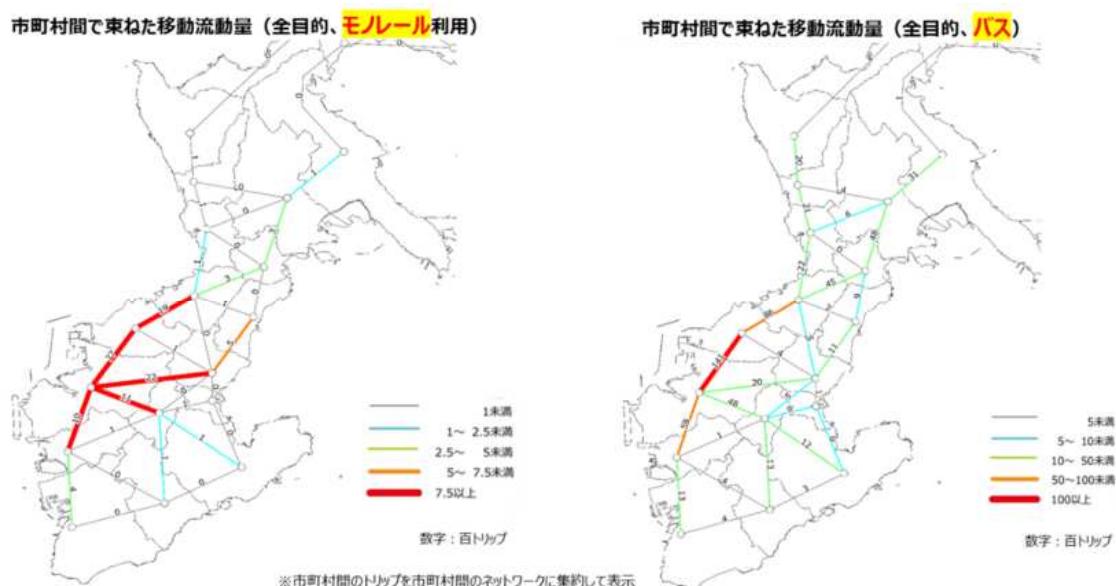
2 (1) 交通需要が集中する南北軸

3 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
4 ～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
5 うち自動車の移動流動量が多くを占めています。

6



7

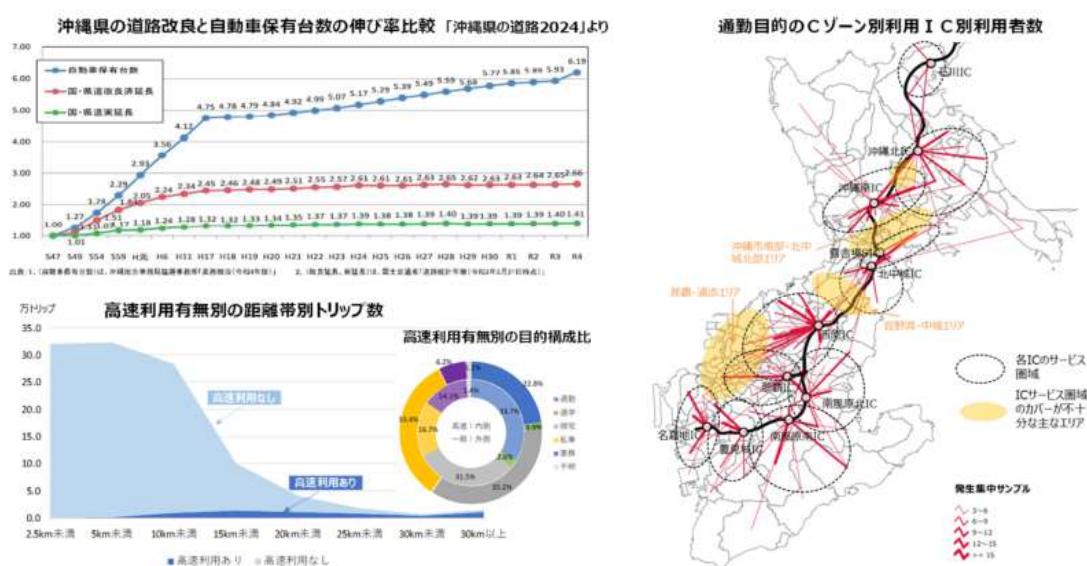
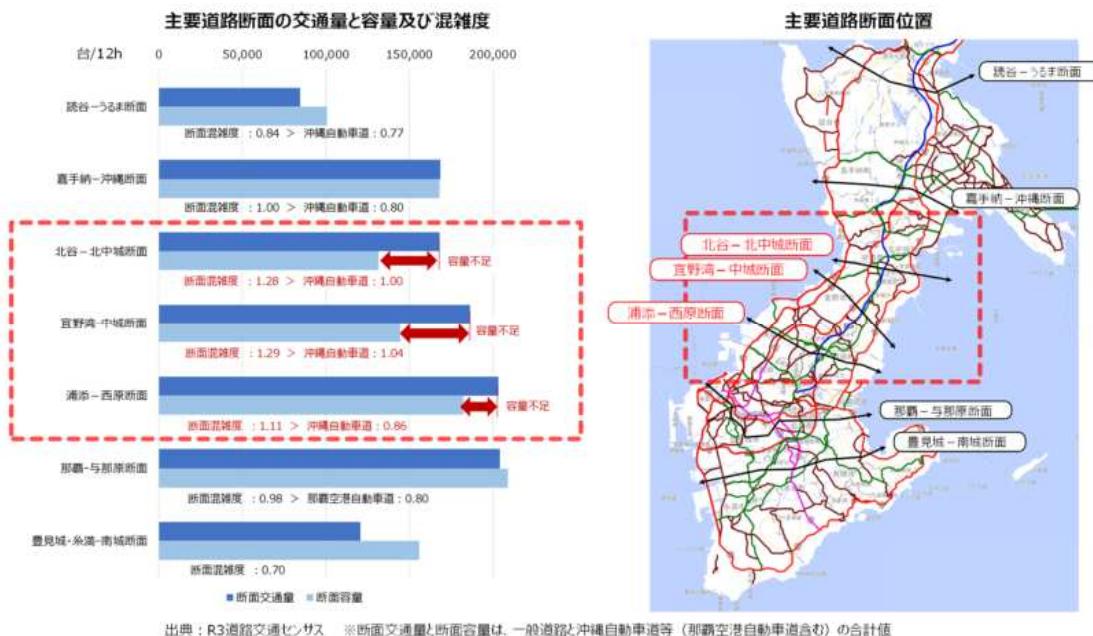


8

(2) 道路容量の足りない「那覇-沖縄間」

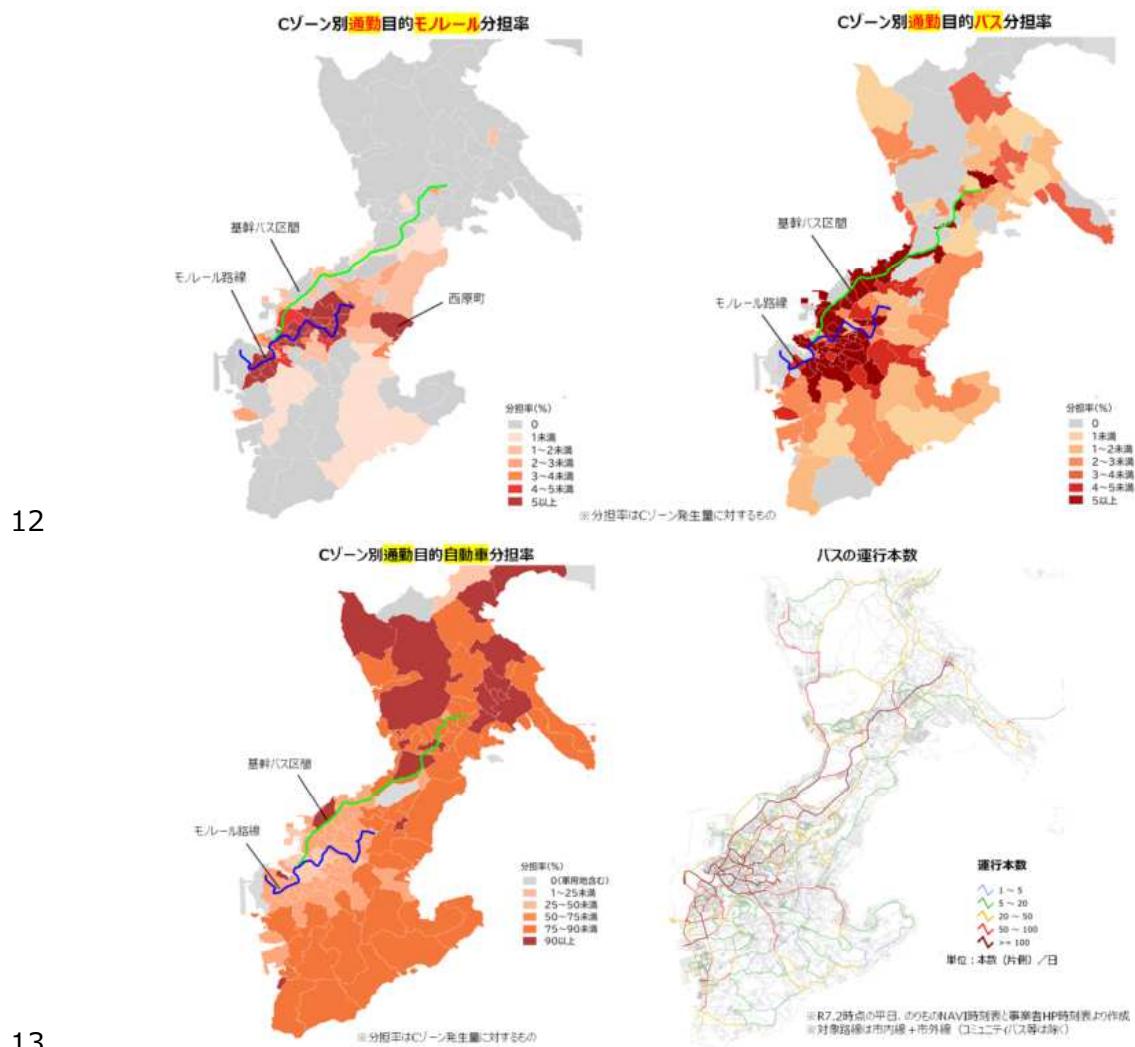
1 都市圏の主要な移動は、那覇市、沖縄市を目的として西海岸に南北方向に連なっています。地形
2 や駐留軍用地の影響もあり整備可能な道路の容量が限られるため、「北谷-北中城断面」から「浦添-
3 西原断面」では、交通需要に対して道路の容量が大きく不足しています。一方、沖縄自動車道等は、
4 一般道路に比べ道路の容量に余裕があります。

今後は、ICの追加整備等サービス圏域の拡大など、沖縄自動車道を有効に活用した交通量の平準化や、一般道において、主に自動車走行の空間として使われている道路の空間を有効に活用した公共交通のサービス向上等対策を進め、道路の交通渋滞を軽減し、都市圏内の移動を円滑にしていく必要があります。



(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

- 1 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
2 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
3 との結節強化により更なる利用が見込まれます。
- 4 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た沿線）
5 で高い傾向にあり、通勤目的の自動車分担率は、基幹バスや路線バスの運行本数が多いエリアでは低
6 い傾向を示しています。
- 7 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
8 交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、
9 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。
- 10 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
11 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

1 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
 2 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
 3 も対応するようにサービスを提供しているため、全日でみると供給が過多（席の余裕がある）な状況にあ
 4 ります。

5 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
 6 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
 7 化や需要に合わせた柔軟なバス運用形態への改善を図っていく必要があります。

8



※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

※バス輸送力

R7.2 時点の市町村間バス運行本数をベースに、30 人/台（着席数）を乗じて試算

※ピーク需要

自動車 14%、バス 27%（いずれも那覇着 8 時台ピーク率を全日需要に乗じたもの）

※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 BT 向け 8 時台運行本数比）を乗じて試算

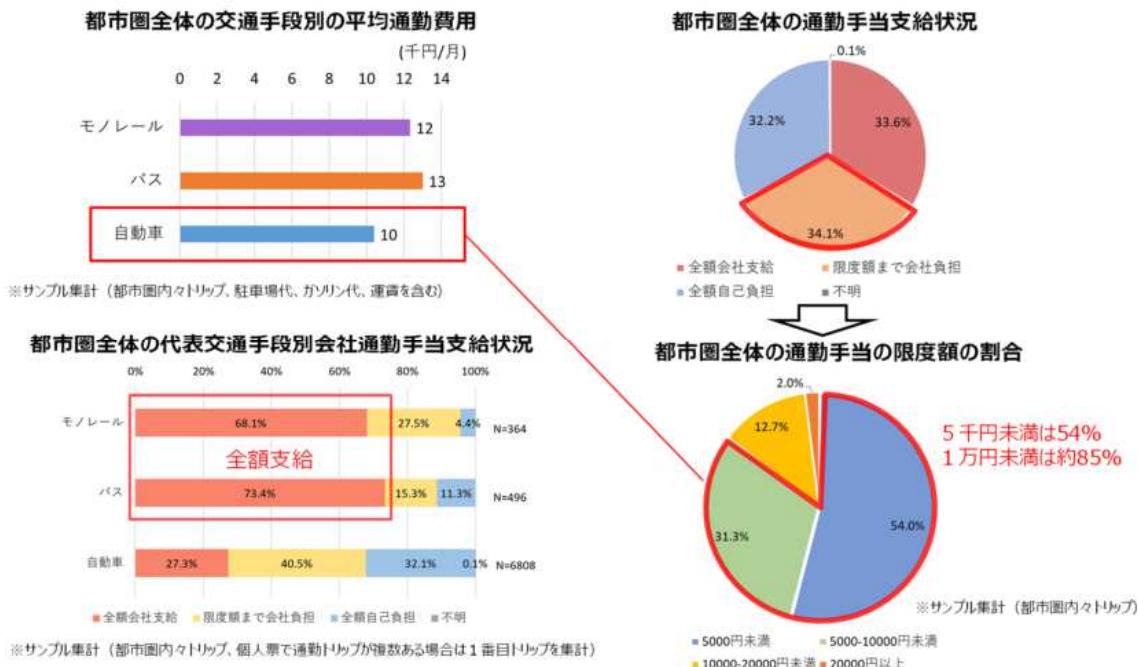
(5) コストに応じて選択される交通手段と中長距離で割高なバスの運賃

1 1) 通勤手当の支給状況と交通手段の選択

2 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、都市圏の通勤手当支給状況は、全額
3 支給、限度額支給、全額自己負担が3分の1ずつとなっています。
4 また、通勤手当支給状況において、公共交通利用者の約7割が全額支給される一方、自動車利用
5 者は、全額自己負担や限度額支給が約7割を占め、その支払い限度額は、5千円未満が54%と最
6 多で、次いで約85%が1万円未満となっています。

7 1万円の通勤手当の範囲内で通勤手段を選択する際、1万円以上かかる公共交通は選択されず、
8 自動車が選択され易い状況にあり、その結果、自動車利用の平均通勤費用が1万円という結果に結
9 びついていることが分かります。

10



11

12

13

14

15

16

17

18

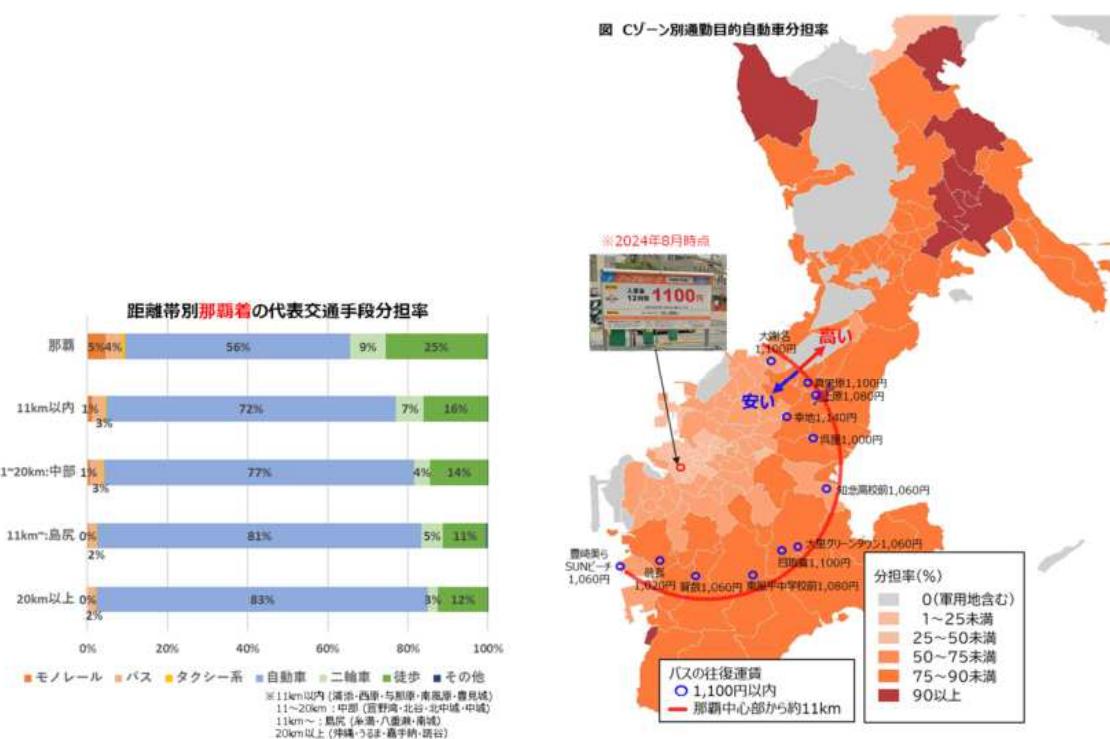
19

20

1 2) 駐車料金と往復のバス運賃

2 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
3 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
4 いエリアは、概ね中心部から 11km より内側で、自動車の分担率が低いエリアと概ね一致します。
5 バスの運賃と駐車料金の比較で移動手段が選択されている傾向にあることから、特に都市部において、
6 駐車料金やエリアマネジメントによる自動車交通需要の調整が、慢性的な交通渋滞の解消に向けた対
7 策の一つとして有効である可能性が伺えます。

8



9

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21

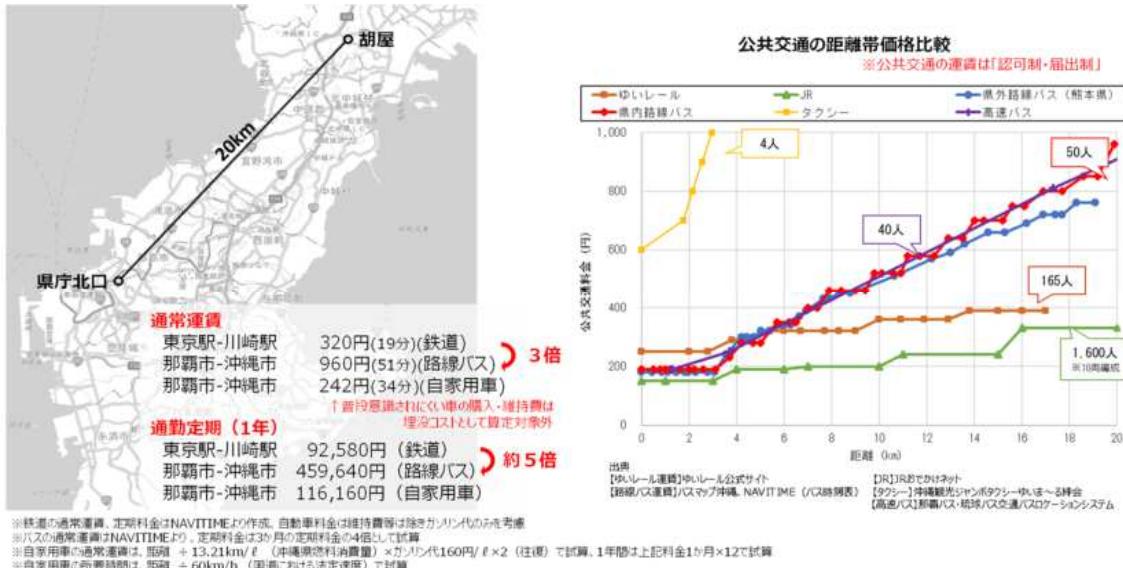
1 3) 鉄道に比べ中長距離では割高な路線バス運賃

2 公共交通の運賃は認可制や届出制となっており、鉄道と路線バスの距離帯別の運賃を比較すると、
3 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
4 差が広がっていきます。

5 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
6 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。

7 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
8 300 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
9 きない理由の一つになっていることが示唆され、大量輸送が可能な軌道系交通による移動コストの低減
10 が利用促進に向けた重要な課題であることが分かります。

11



12
13



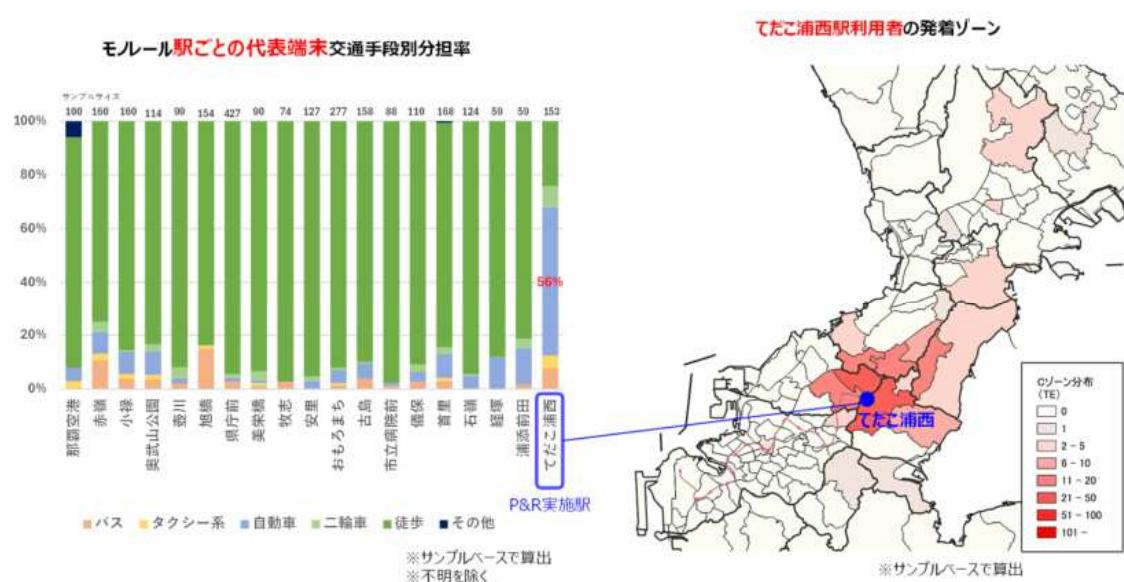
14

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

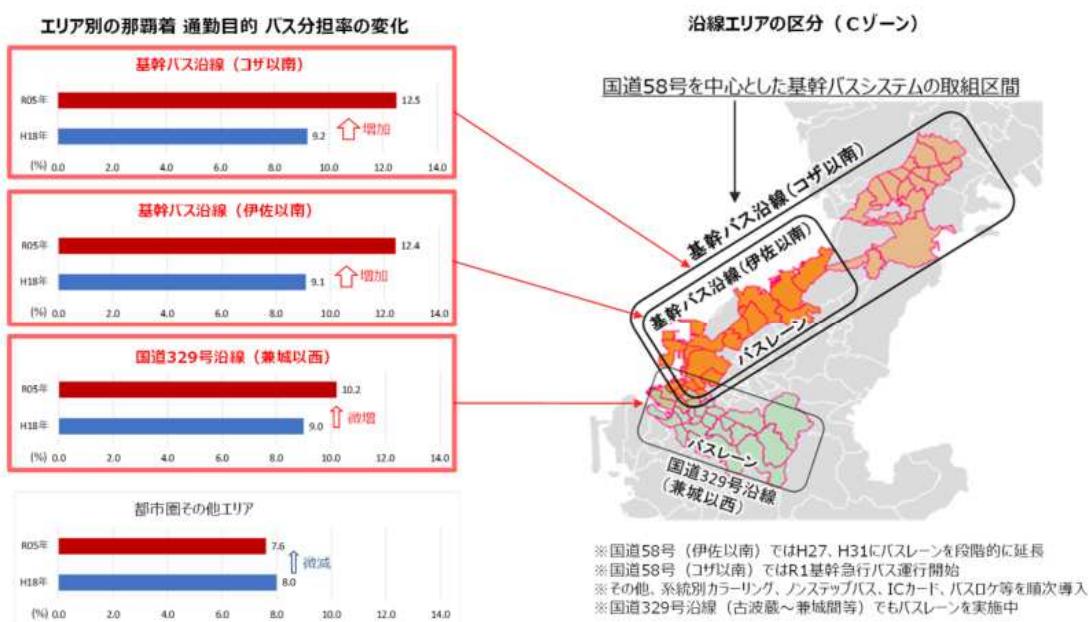
ゆいレールの乗客数は、コロナ禍の影響で大きく減少したものの、2023年に3両化車両の運行が開始して以降、以前の水準まで回復し、2025年2月には月乗客数の過去最多記録を更新し、延長区間の利用も順調に増加しています。

4 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
5 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 駐車場の整備等より、沿線のみ
6 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、更にモノレールの利用が増えています。



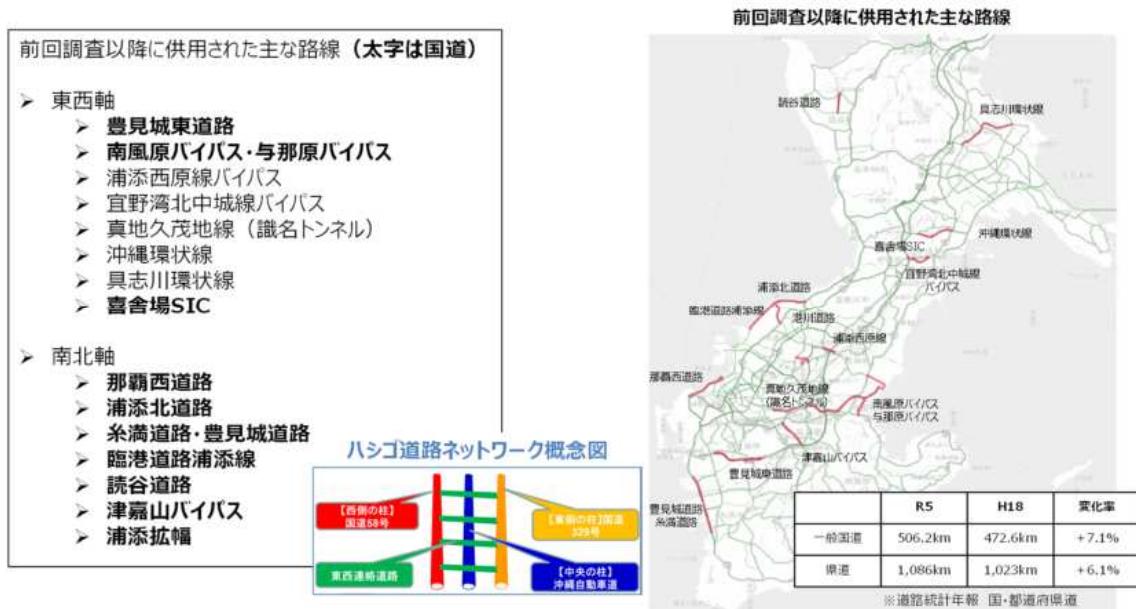
(2) 基幹バスの導入が進み沿線地域でバスの分担率が向上

- 1 前回調査のマスターplan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
2 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
3 められてきました。基幹急行バス導入区間の沿線等では、バスのサービスレベルが大きく向上し、那覇方
4 面への通勤目的のバス分担率は大きく向上しました。
- 5 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
6 組を拡充していくことが重要です。
- 7



(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

- 1 前回調査時（H18）と比較して、道路（国道・県道）の整備延長はおよそ 6%増加しています。
- 2 中南部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。
- 3 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。
- 4
- 5
- 6
- 7



8



2 環状 7 放射道路の整備（2021.3 時点）

9

10

11

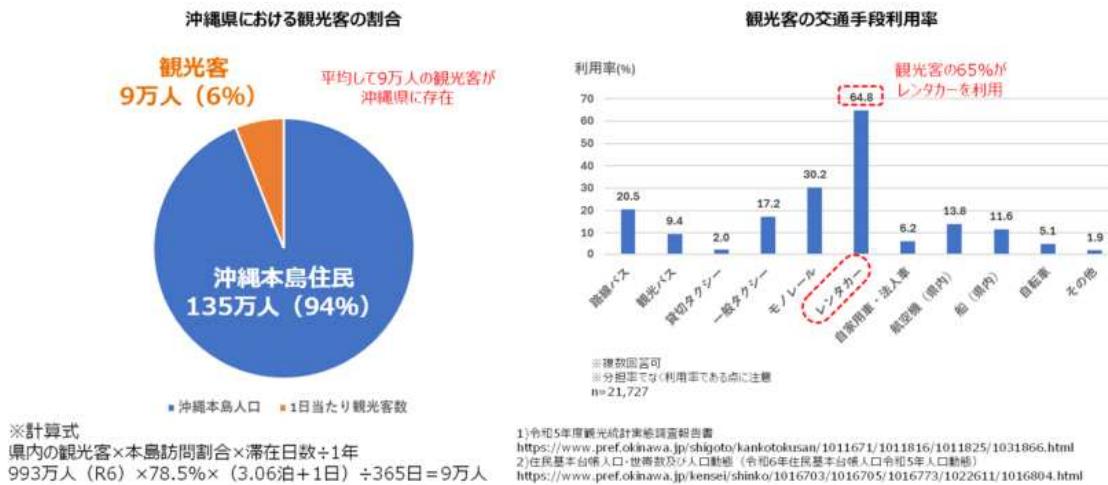
(4) 観光需要の大幅な増加とそれに伴う多様な二次交通整備の必要性

1 R1（2019年）に沖縄県を訪れる観光客は1000万人を超え、コロナ禍で一時落ち込むもR5時
2 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、R5時点で平均宿泊数は3泊
3 を超えることから、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。

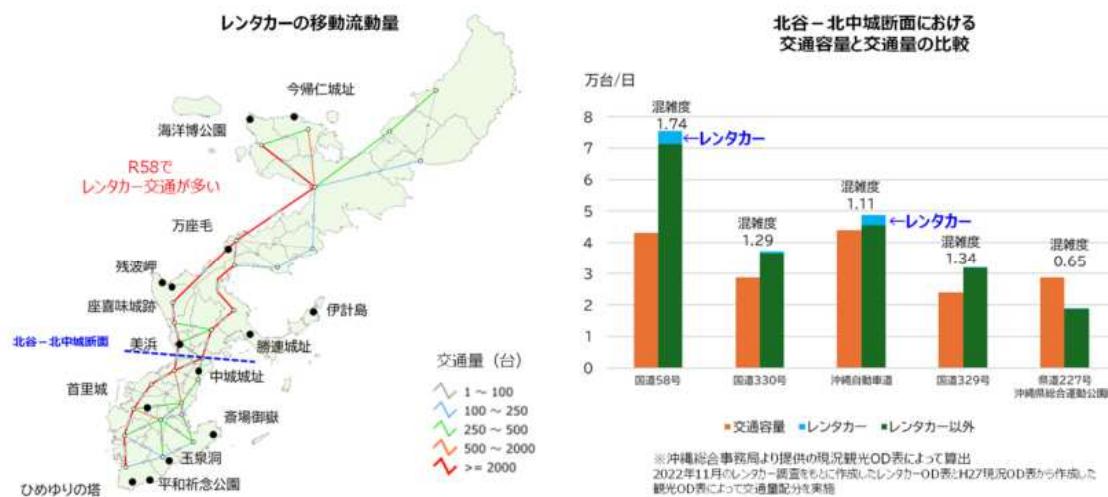
4 また、観光客は、限られた滞在期間に、点在する観光地等を効率よく周遊するため、約65%はレンタ
5 カーを活用しています。一方、レンタカーの流動は那覇-北谷-名護を結ぶ西海岸方面に集中しているこ
6 とから、国道58号をはじめとする観光客が多く利用する路線は、交通容量が不足し渋滞が生じる区間
7 と重なってしまい、レンタカーによる観光客の移動快適性も阻害されています。

8 那覇空港周辺の道路混雑の緩和や、自動車を利用できない／したくない観光客の円滑な移動促
9 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）等における乗換機能の強
10 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
11 いくことも重要です。

12



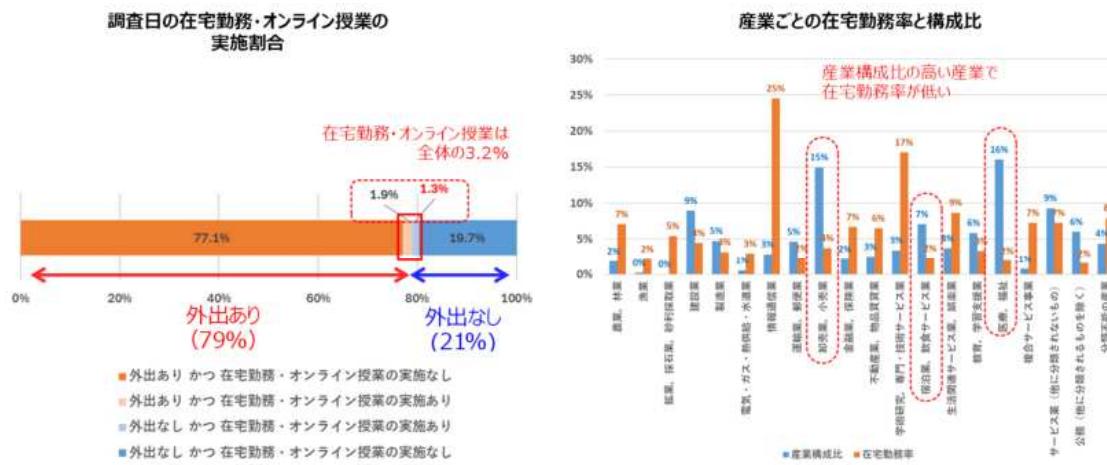
13



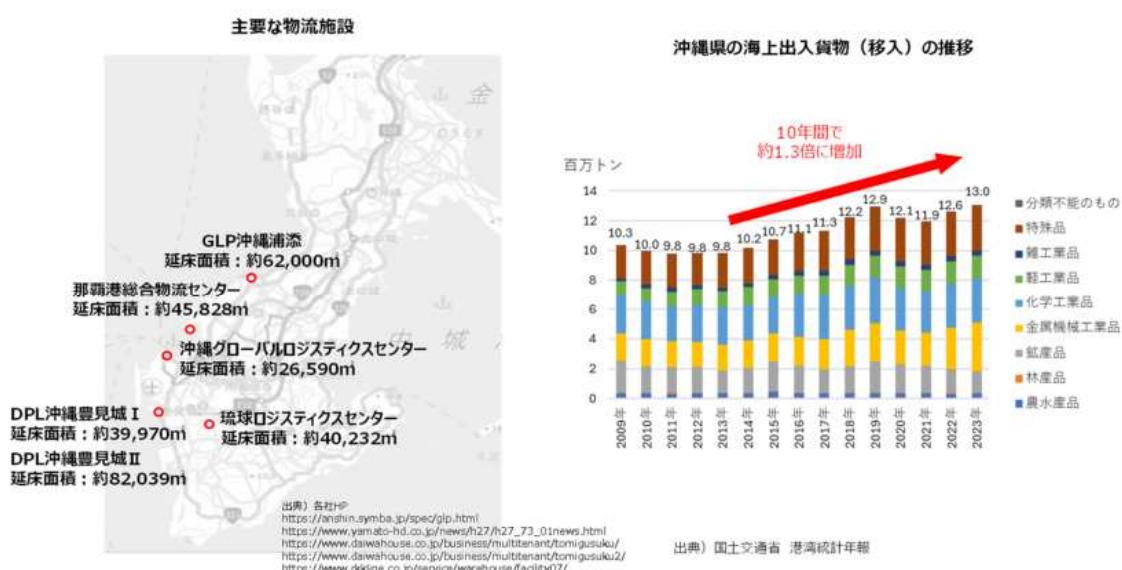
14

(5) アフターコロナの県民のライフスタイル変化

1 調査日在宅勤務・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
2 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
3 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 ~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分かりました。
5



6 また、中南部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
7 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
8 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分かります。
9
10
11



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

以上、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、クルマ中心から人を中心の都市構造・社会構造への転換を図り、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」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">○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○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○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➡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	<ul style="list-style-type: none">○超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が急増。車を使える環境の有無が外出機会に影響○県民の運転意向から、4分の1は75歳以上、半数以上は85歳以降は運転を控えたいと考え○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○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○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➡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	<ul style="list-style-type: none">○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○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○構築途上にある道路網の偏った利用形態○モノレ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○軌道系交通に比べると、中長距離帯で割高なバス運賃や、安価な駐車場料金、満額支給されない乗車手当等が交通手段選択に影響➡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	<ul style="list-style-type: none">○基幹バスやモノレ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○P&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○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○来訪者の移動も車(レンタカー)が主体、観光にも資する交通環境が必要○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➡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

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
<ul style="list-style-type: none">都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制 →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都心部の魅力向上低密度化の改善 →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	<ul style="list-style-type: none">高齢者も安心してお出かけできる環境の構築 →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通学のための環境充実と送迎負担の軽減 →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	<ul style="list-style-type: none">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 →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→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 →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→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	<ul style="list-style-type: none">観光二次交通にも資する交通環境の構築 →レンタカーを使えない来訪者も利用しやすい交通環境の構築や、観光満足度の向上→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運用の最適化多様なライフスタイルの支援 →ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用

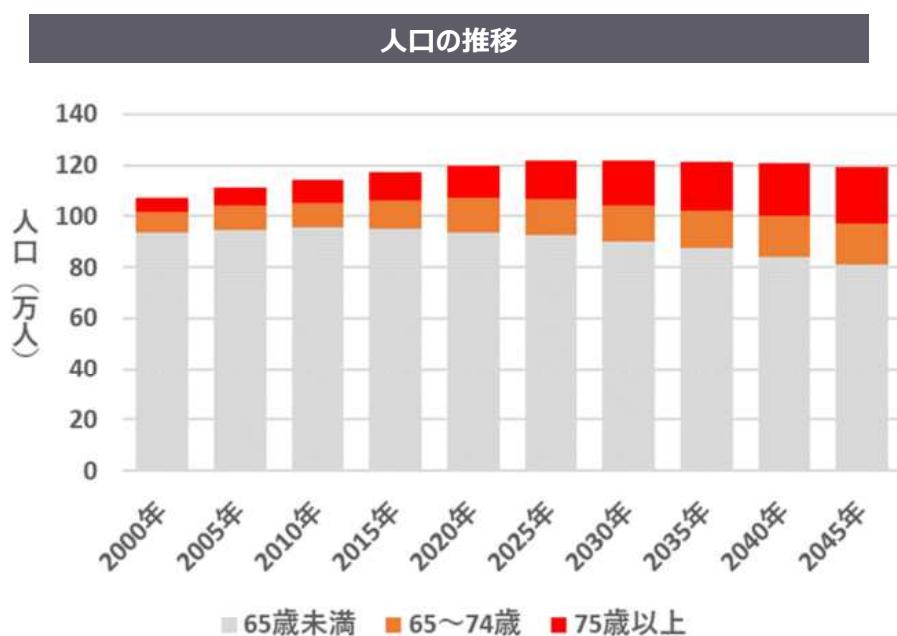
人を中心の都市構造・社会構造

「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

1



2

3

(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）

4

5

- 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
- 7 運転をできない（したくない）人は推計 25 万人

8

9



クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要

10

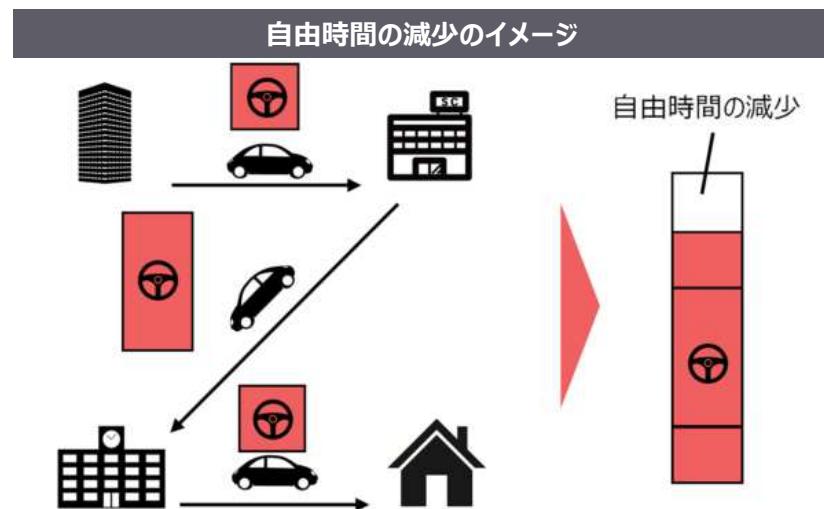
11

12

13

(2) 増える渋滞・移動時間により自由時間が減っている

1



2

3

- 4 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、自動車を使った移動が増える
- 5 • 4割強の人が通勤に片道30分以上かけている ※那覇市内への通勤
- 6 • 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車

7

8

9 **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**

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

12

13

14

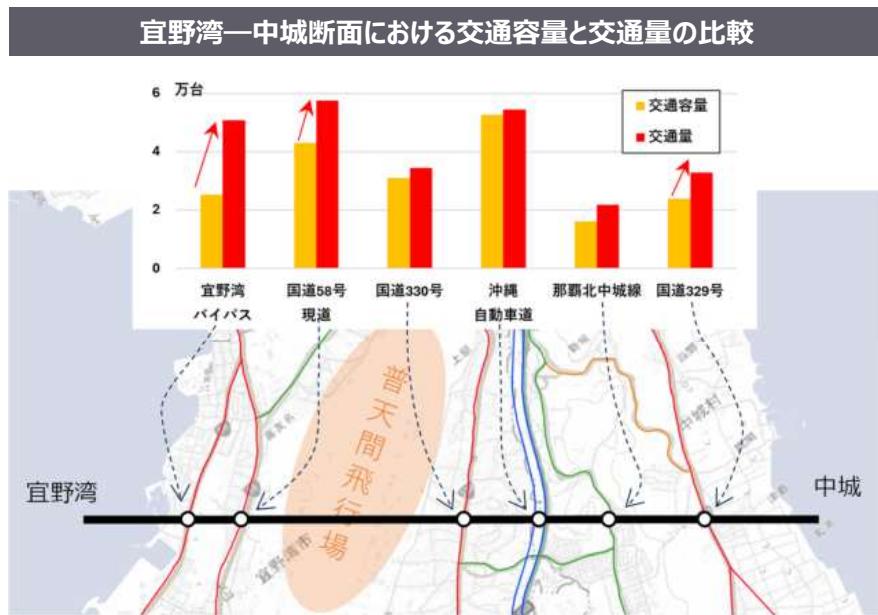
15

16

17

(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

1



(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

2

3

4

5

- 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

11

12

13

道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要

14

15

16

17

18

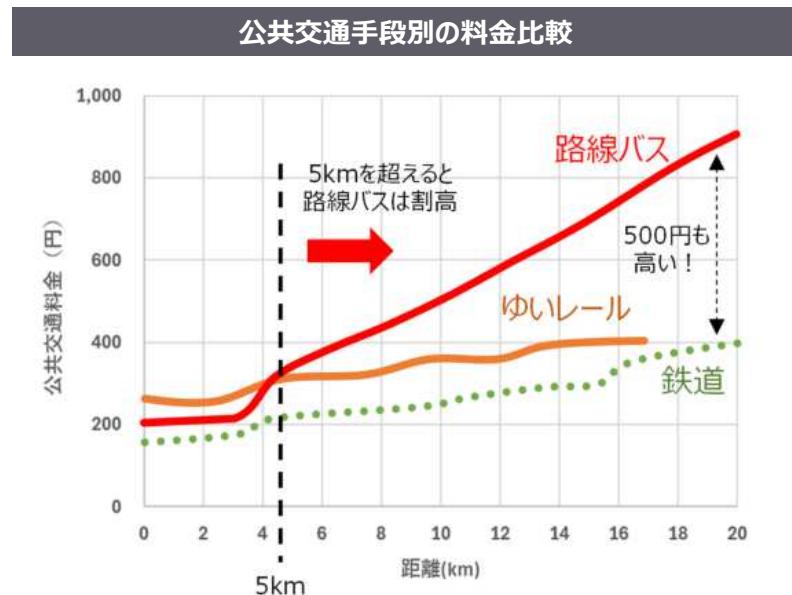
19

20

21

(4) 公共交通を使いたくても、コスト負担に耐えられない

1



2

3

4

5

(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

6

- 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となり、公共交通しか使えない人の金銭負担が大きい
- 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

11

12

13

通勤や通学で公共交通を利用しやすくする支援が必要

14

15

16

17

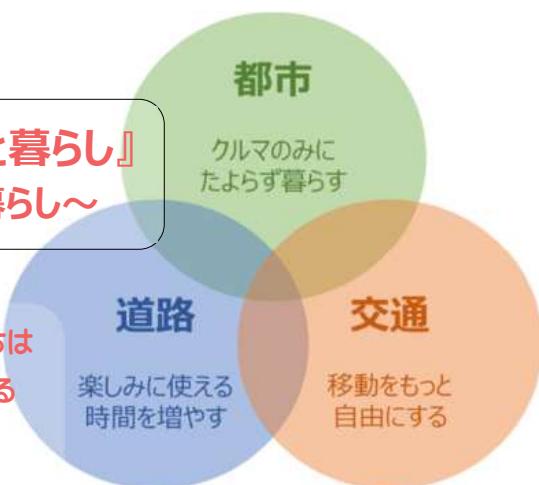
5. 都市交通マスタープラン

5-1 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏が持つ課題と目指すまちの姿を踏まえ、将来の都市交通マスタープランの基本方針を以下のように示し、都市・道路・交通セクションが戦略的に連携しつつ、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」と連動して、交通から都市を変える『交通まちづくり』を推進します。

基本方針
『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』
～乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし～

『交通まちづくり』によりデザインされたまちは
意識せずとも そこに住んだり訪れたりする
人びとの行動を変え その行動が
人びとの生活を変えていきます。



基本方針は、こうした『交通まちづくり』の概念を表現しています。

3つのセクションの連携	
都市 クルマのみに頼らず暮らし (安心・安全性の向上)	<ul style="list-style-type: none">必要な機能をまちの中心に集め、歩いて活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくすクルマ送迎に頼らず自由に行きたい所に行ける交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で交通弱者を生まない
道路 楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)	<ul style="list-style-type: none">運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で増加を続ける混雑を緩和便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →「遅延なく確実に」行きたい場所に行ける
交通 移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)	<ul style="list-style-type: none">費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす地図で分かれる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する

1 5-2目指す暮らしと変わるライフスタイル

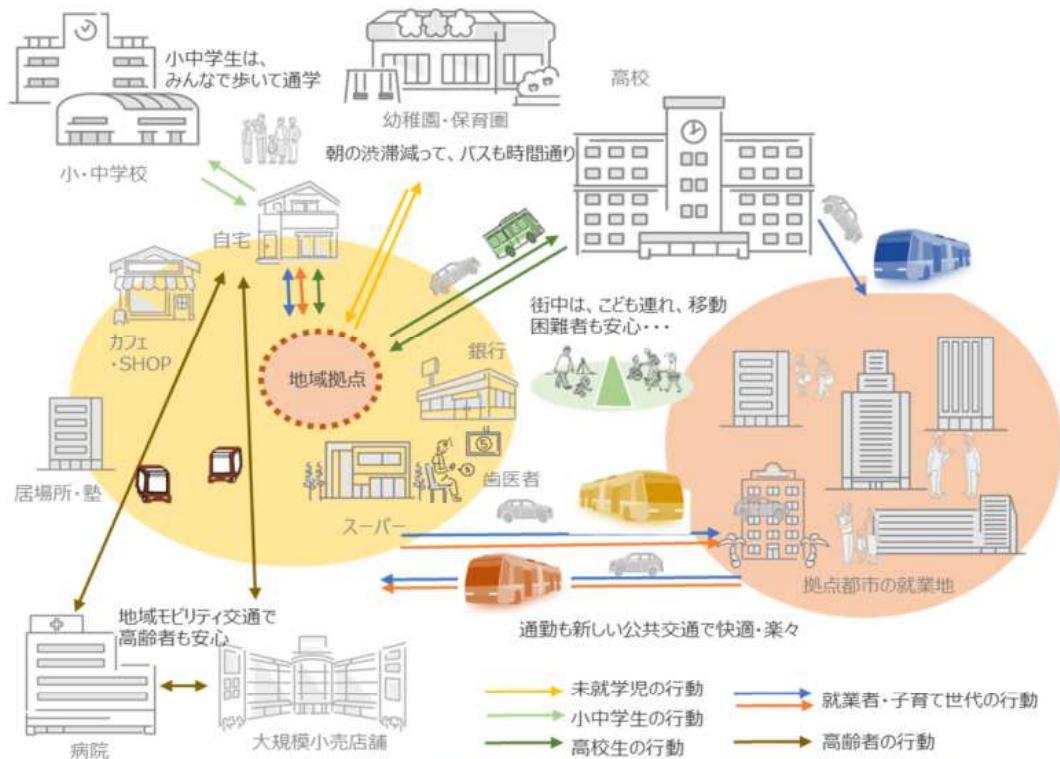
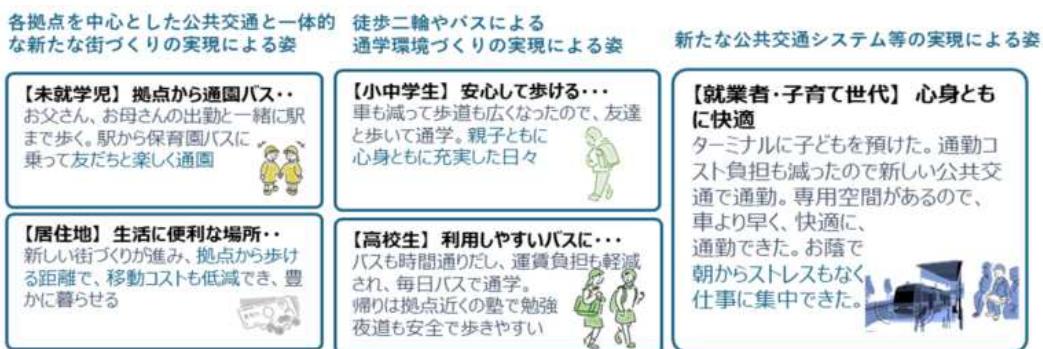
2 ~クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会~

3 都市交通マスターplanの実現により、都市圏内に住む皆様のライフスタイルが変わります。

4

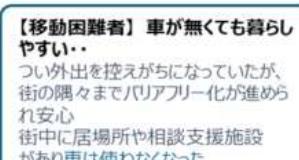
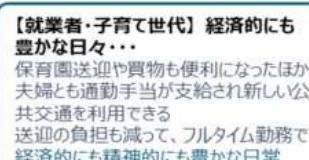
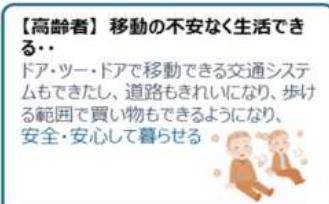
将来の日常生活

※現状の日常生活の課題を踏まえ、将来のまちの姿、将来交通ネットワーク計画の実現により描かれる姿



各生活圏の地域公共交通の実現による姿

拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿



(1) 学生のライフスタイル

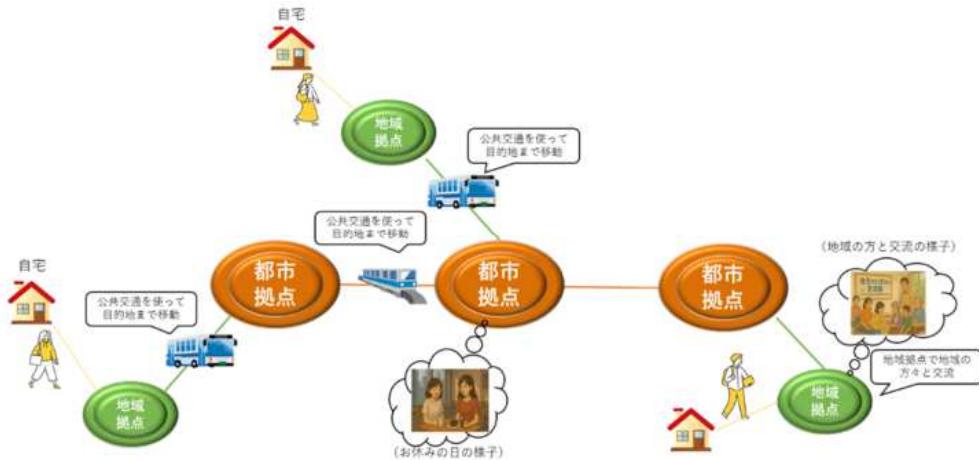
- 1 ● シームレスな公共交通網の整備により、移動の制約なく活動できる範囲が広がる。
2 各拠点間が公共交通で結ばれることで、進学先の選択肢が増えるとともに、送迎する人の都合
3 に合わせずに、好きな時間に好きな場所へ行くことができます。
4 また、公共交通の定時性が向上することで、待ち時間が減り、遅刻を心配せず通学できます。



- 7 ● 都市拠点や地域拠点の整備により、活動の選択肢が増える。

地域拠点に趣味や習い事などの交流の場ができ、自宅からその場所への移動手段が整備されることで、気軽に交流の場へアクセスし地域の人との交流ができます。

また、都市拠点の商業機能を高めたり、地域拠点からビーチや公園、スポーツ施設などへのアクセス性を向上させたりすることで、公共交通を使って友達と遊びに行く場所が増えます。

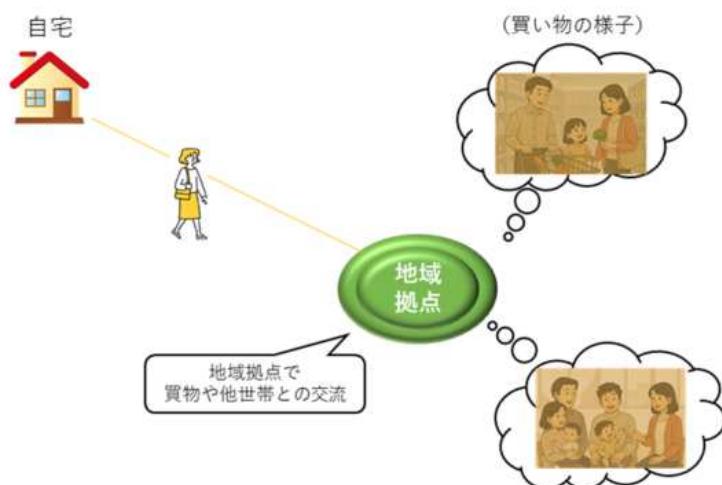


(2) 子育て世代のライフスタイル

- 1 ● シームレスな公共交通の整備により、送迎の負担が減る。
公共交通の整備により、学生や高齢者が送迎に頼らず移動できるようになり、送迎をしていた方はその時間を自分の自由時間に使えます。
- 2 また、送迎による時間の制約がなくなり、就業形態や就業場所の選択肢が増えます。
- 3 さらに、通勤・通学時の送迎目的の移動が減少することで、渋滞が緩和されます。

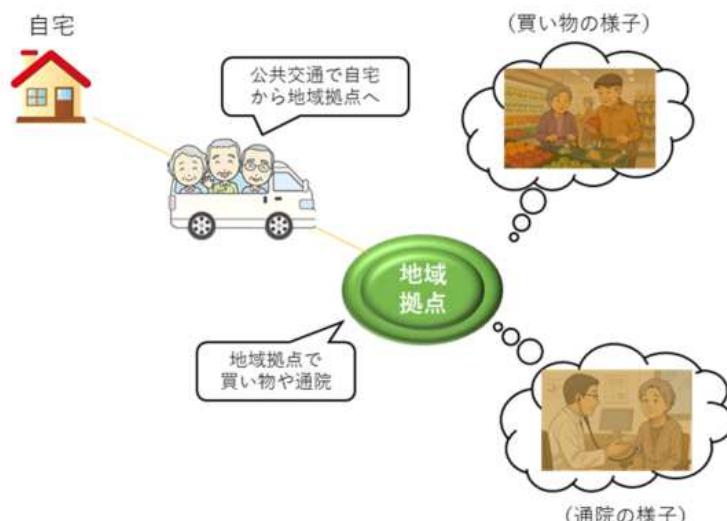


- 6
- 7
- 8 ● 地域拠点への施設の集約により、移動の負担が低減する。
日常生活機能（買い物・通院・交流など）を地域拠点に集約することで、目的ごとに自動車で移動する必要がなくなり、移動の負担が減ります。
- 9 また、地域拠点の包摂性が高まることで、多様な人びとの居場所となったり、交流や様々な経験
- 10 にアクセスしやすくなったりします。

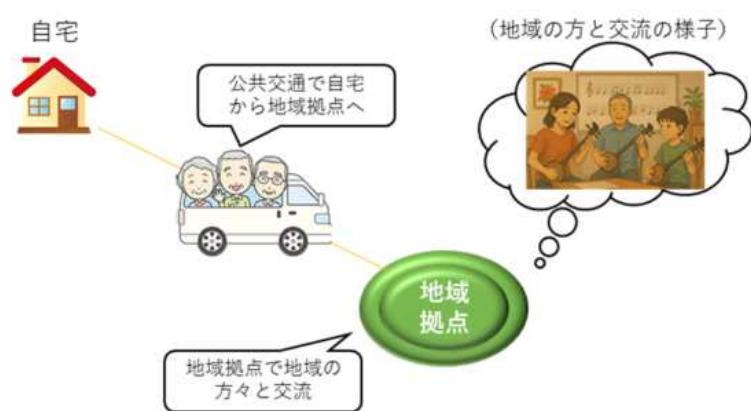


(3) 高齢者のライフスタイル

- 1 ● 公共交通で地域拠点まで気軽に移動できる生活が可能に。
- 2 地域拠点まで他人の送迎に頼らず、自ら公共交通を使って移動できるため、安心して免許を返
3 納し、その後も買い物や通院といった日常生活を問題なく行えます。
- 4 また、免許返納後も移動手段があることで、外出機会が失われることがなく、安心してお出かけで
5 きます。



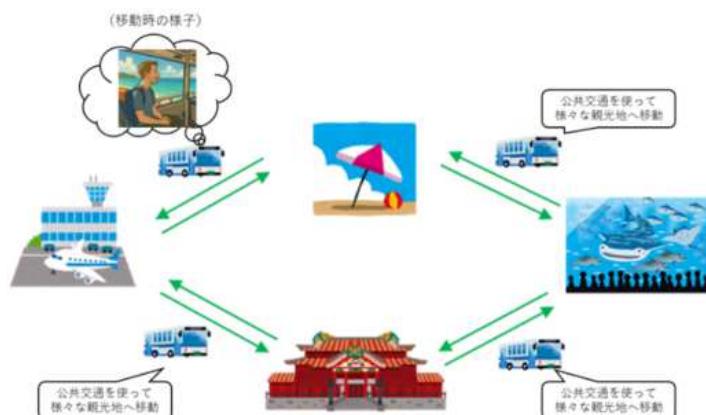
- 6
- 7 ● 地域拠点の包摂性を高めることで、他者との交流が増える。
- 8 同世代や多世代の他者との交流等から、「今日行くところ、今日の用事」ができ、外出機会が増
9 えます。
- 10



11
12
13
14

(4) 観光客の行動

- 1 ● シームレスな公共交通の整備により、主要な観光地への交通手段が増える。
- 2 空港から主要な観光地を公共交通で結ぶことで、自動車を運転しない/できない観光客も自由
- 3 に観光を行えます。
- 4 また、公共交通への転換が進むことで渋滞が緩和され、観光客のレンタカー移動も円滑になり、
- 5 滞在時間を有効に活用できます。
- 6 さらに、拠点間の公共交通が集約され見える化することで、地図上で観光地までの公共交通で
- 7 の移動ルートが分かり易くなります。

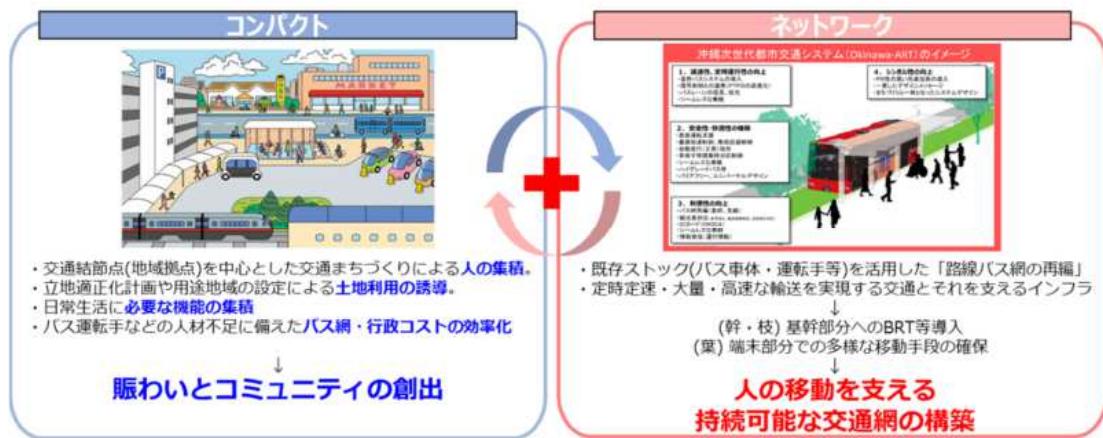


- 8
- 9
- 10 ● 都市拠点・地域拠点の整備により、観光客にとっても魅力的な都市圏を実現する。
- 11 通過交通の抑制と土地の高度利用等により、まちの中を安全に歩けるようになることで、地域の
- 12 回遊性が高まり、観光客がその地域固有の文化を楽しみながら、地域の魅力をより満喫できるよう
- 13 になります。
- 14 また、都市圏内の 17 市町村に、個性豊かで魅力的な地域拠点ができることで、都市圏全体の
- 15 観光価値が相乗的に高まります。
- 16



5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性

- 1 都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、都市拠点や生活拠点に各種の機能を集約するコンパクト化に加え、それらを結ぶ強靭な交通ネットワークを構築することで、コンパクト+ネットワークの相乗効果により、都市圏の持続的発展を目指します。
- 2
- 3
- 4

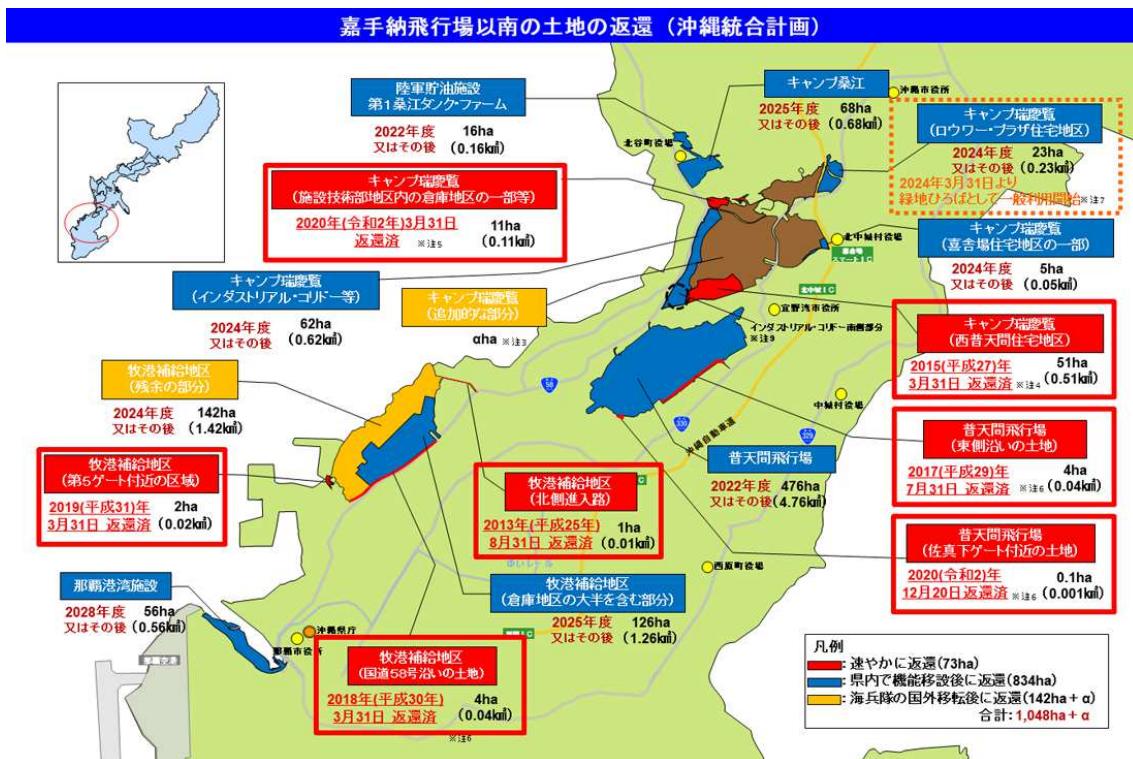


- 5
- 6
- 7

1 (1) 基地返還を見据えた都市構造

2 1,000ha にも及ぶ本県固有の課題である駐留軍用地跡地利用は、都市構造を大きく改変する可
3 能性があることから、長期的視点に立ち、今後及び将来の本県発展の推進力となる魅力・活力の創出
4 と均衡ある県土のグランドデザインや、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」で検討される望ましい公共
5 交通の将来像を見据え、当該跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地
6 から、広域的な幹線道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等に取り組む必要が
7 あります。

8



9

10

1 **多核連携・軸上都市構造** ~那覇・宜野湾・沖縄をつなぐ都市軸の形成~

2 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想では、基地返還後は沖縄県の新たな都市拠点
3 (振興拠点) として位置付けられ、また、沖縄県総合交通体系基本計画においても、那覇、宜野湾、
4 沖縄の3つの拠点を中心とした南北軸の構築を目指しています。

5 これらの構想・計画を踏まえ、本マスタープランにおいても、那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を都市軸
6 の形成を図ります。那覇市～沖縄市（約20km）の中間に位置する宜野湾市に新たな都市拠点
7 (振興拠点) ができることで、約10km間隔で3つの都市拠点が連なる軸が生じることから、この都市
8 拠点を都市軸とし、複数の生活拠点が連携した都市圏を形成します。

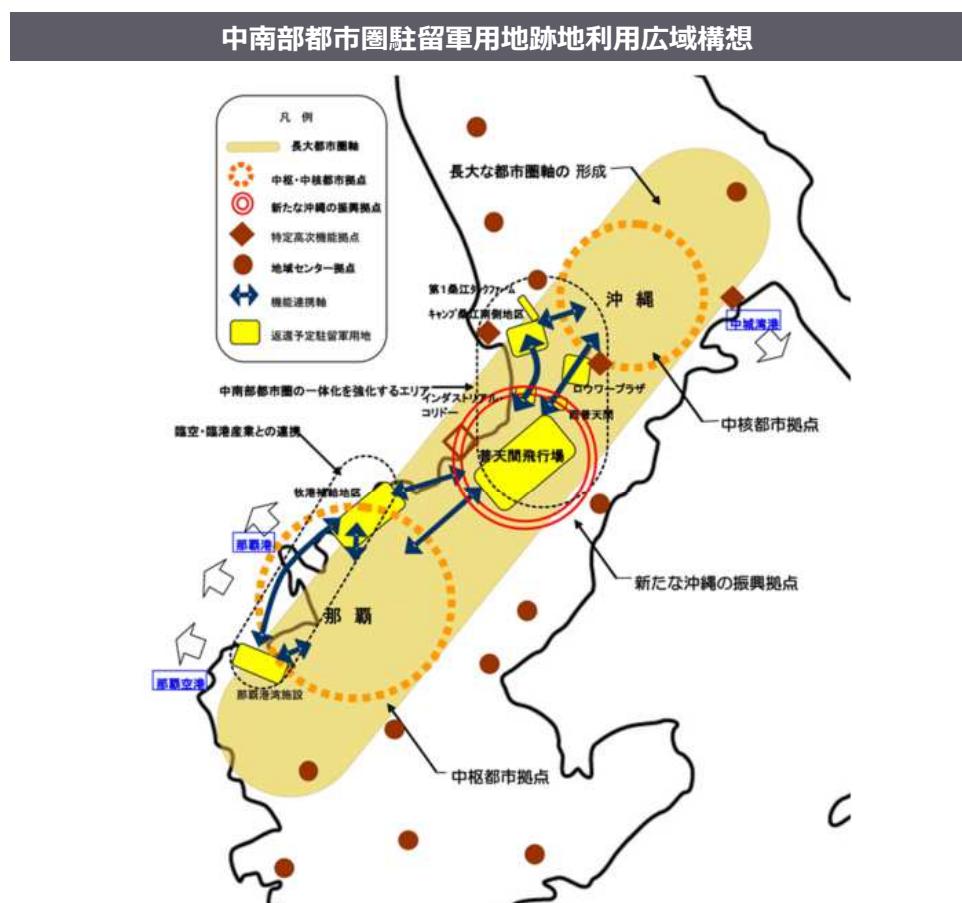
9

10

11 **那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に都市圏全域で**

12 **「多核連携・軸上都市構造」を形成する**

13



14

15

16

17

(出典) 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想 (平成25年1月)

※平成31年3月改訂版を一部修正

※沖縄県、関係市町村 (那覇市、宜野湾市、沖縄市、浦添市、北谷町、北中城村)

1 変わる人の動き

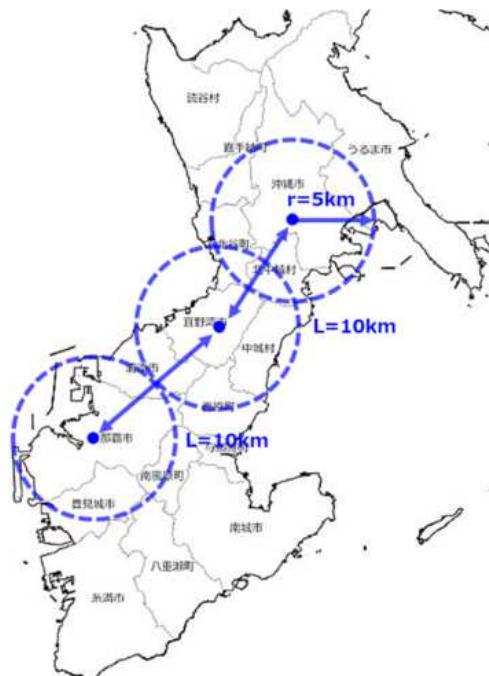
- 2 中南部都市圏の主要な市街地である那覇市と沖縄市の間は約 20km 離れており、路線バスで移動すると 1 時間以上かかっていますが、「多核連携・軸上都市構造」への転換により、都市拠点への距離が短縮され、短い時間で都市拠点へアクセスできるようになります。
- 5

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none">目的地が那覇・沖縄に偏り、移動距離・移動時間が長い2つの都市拠点が離れており、基地により交通上のボトルネックが発生	<ul style="list-style-type: none">3つ目の新たな都市拠点、宜野湾ができることで、目的地が分散され、移動距離・移動時間が短縮都市拠点が連携することで、都市拠点間の移動が円滑になります。

6
7 那覇・沖縄の 2 拠点
8 **2 眼レフ構造**



9
10
11
12 那覇・宜野湾・沖縄の 3 拠点
多核連携・軸上都市構造



1 (2) コンパクトな市街地の形成（都市拠点・地域拠点への機能集約）

2 多彩な活動を支える都市拠点：都市機能を集約し、歩いて楽しめる空間に

3 中南部都市圏では、仕事・買い物・食事などの場所が分散し、移動には車が必須で、都心部へ行く
4 も車が前提となっており、歩行者等にとって不便なまちになっています。

5 そこで、都市圏の中心としてオフィスや商業施設の集まる那覇市・沖縄市に加え、駐留軍用地の返還
6 により開発が見込まれる宜野湾市に都市機能を集約することで、仕事・買い物や外食など多彩な活動
7 を徒歩で行えるようになります。

8 また、地域拠点からの交通のターミナルとして目的地となる魅力あるまちづくりを行い、多様な人が集
9 い、多彩な活動ができるようになります。

10

これまで…	これから
<ul style="list-style-type: none">用事のたびにクルマで別の施設へと移動 (仕事・買い物・食事など、その都度クルマで移動)	<ul style="list-style-type: none">都市拠点に多彩な活動を支える機能を集約公共交通や徒歩で様々な活動ができるようになります。



11

12

多彩な活動を支える都市拠点の機能
都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点 <ul style="list-style-type: none">県内外から広域的に人が集まり、ビジネス機会の創出や文化交流など「人の集まり・交流の場」の機能を有し、「生活・経済・文化」を支えるインフラを集約機能例：商業・業務機能、文化機能、高度医療、観光・国際交流機能等

13

14

1 **生活活動を支える地域拠点：必要最低限の日常の機能を地域の拠点に集約**

2 これまで地域の中の移動も自動車が前提で、それぞれの場所にそのつど寄る必要がありました。そこで、地域に必要な機能を、各地域の中の中心拠点（地域拠点）に集約することで、日常の買い物や通院などを一度にできるようにします。

5 また、地域拠点と都市拠点結ぶ交通手段の乗換場所となる交通結節点の役割を担うことで、都市拠点での多彩な都市活動へのアクセス性を高めます。

7

都市拠点と地域拠点間のアクセスのイメージ

8



9

10

生活活動を支える地域拠点が備える機能

各生活圏の中心として、**日常生活を支えるための機能**が集積する拠点

- 地域の人々が集まり、日常的な買い物・学習やコミュニティ活動など、「生活圏の身近な基盤」の機能を有し、住民の暮らしを支える多面的な役割を担うインフラを集約
- 立場や世代を超えた人々との交流による包摂性に満ちた場の提供
- 機能例：生活支援・福祉機能、行政・公共サービス機能、地域医療、防災・安全機能等

11

1 5-4 階層化された総合交通ネットワークへの再構築

2 目指すまちの姿の実現に向けて、次のような考え方で**道路ネットワークと公共交通ネットワークの整備**を進めていきます。

4 (1) 交通ネットワークの階層化

5 道路ネットワークの階層化による交通の整序化

6 中南部都市圏においては、目的地間のスムーズな移動のための通過機能（トライック機能）を担う
7 はずの路線が、沿道の商業施設などへの出入りにより、円滑な移動が阻害されるなど、交通の整序化が
8 課題となっています。

9 路線ごとに役割を設定し、それに応じた道路整備することで階層化された道路ネットワークを構築し、
10 交通の整序化を図ります。

11

道路ネットワークの階層化		
道路の種類	求められる機能	利用目的のイメージ
高規格幹線道路	トライック機能（快適な走行性） 都市拠点間を連結 都心からの通過交通排除	長距離トリップ (都市拠点間移動・物流・観光など)
骨格幹線道路	アクセス機能の一部 高規格幹線道路間の接続	都市圏内の移動 (通勤・私事など)
その他の幹線道路	アクセス機能 (沿道施設へのアクセス)	市町村内・近隣市町村間の移動 (通学・日常私事など)

12

交通の整序化		
機能	内容	具体例
円滑性	道路の果たす役割を明確にして、幹線道路から沿道出入り利用を排除することで、長距離の円滑な移動を実現する。	都市間の移動時間短縮
安全性	高規格道路ネットワークを整備して長距離移動を適切に誘導することで、生活道路への通過交通の流入を防ぐ。	人身事故発生率の低減
公平性	自動車中心の空間から公共交通・歩行者空間への再配分を行い、移動手段の公平な選択を可能とする。	公共交通の利便性向上

1 公共交通ネットワークの階層化による交通の効率化

現在、那覇市周辺部以外における代表的な公共交通手段は路線バスとなっており、その路線は系統や番号などで示されていますが、複雑で分かりにくい状況にあります。また、中南部都市圏においては、自動車によるパーソナルな移動が前提で、目的地が分散していることから、都市圏内の移動を合理化するための交通の効率化が課題となっています。

例えば、都市拠点・地域拠点を整備し、その間を結ぶ形で公共交通を運行することで、路線が分かり易くなり、気軽に利用できるようになります。このような階層化された公共交通ネットワークを木に例えると、都市拠点間を結ぶ交通は「幹の交通」、都市拠点と地域拠点を結ぶ交通は「枝の交通」、地域拠点とその周辺の住居を結ぶ交通は「葉の交通」と表現されます。そして、その役割に応じた機能や手段を整備することで、階層化された交通ネットワークを構築し、交通の効率化を図ります。

公共交通ネットワークの階層化



11

階層	役割	求められる機能	公共交通手段
幹の交通	都市拠点間を結ぶ	高速・大容量 高頻度	強力な公共交通システム (専用空間を走行)
枝の交通	都市拠点と地域拠点を結ぶ	定時・定速	新たな公共交通システム モノレール、路線バス
葉の交通	地域拠点と住居などを結ぶ	利用可能性	オンデマンド交通など 地域の公共交通

12

交通の効率化

機能	内容	具体例
定時性	公共交通の専用空間を整備し、自動車や交差点などの遅延要因を排除することで、時刻表通りの運行を実現する。	幹の交通の専用空間化
速達性	主要拠点間のみを結ぶ快速運行や専用空間走行により、目的地までの移動時間を短縮する。	都市拠点間を結ぶ快速運行
効率性	時間的・空間的な輸送密度の最適化により、交通需要の変動に柔軟に適応した効率性の高い交通を実現する。	輸送密度の最適化による効率的な運行

1 **幹の交通（都市拠点を結ぶ強力な公共交通システム）**

2 現在は目的地が分散しバスの路線が複雑なことや、那覇～沖縄間の都市拠点間が約 20km 離
3 れ、路線バスでは約 1 時間かかることなど、公共交通サービスのレベル向上が困難な状況にあります。

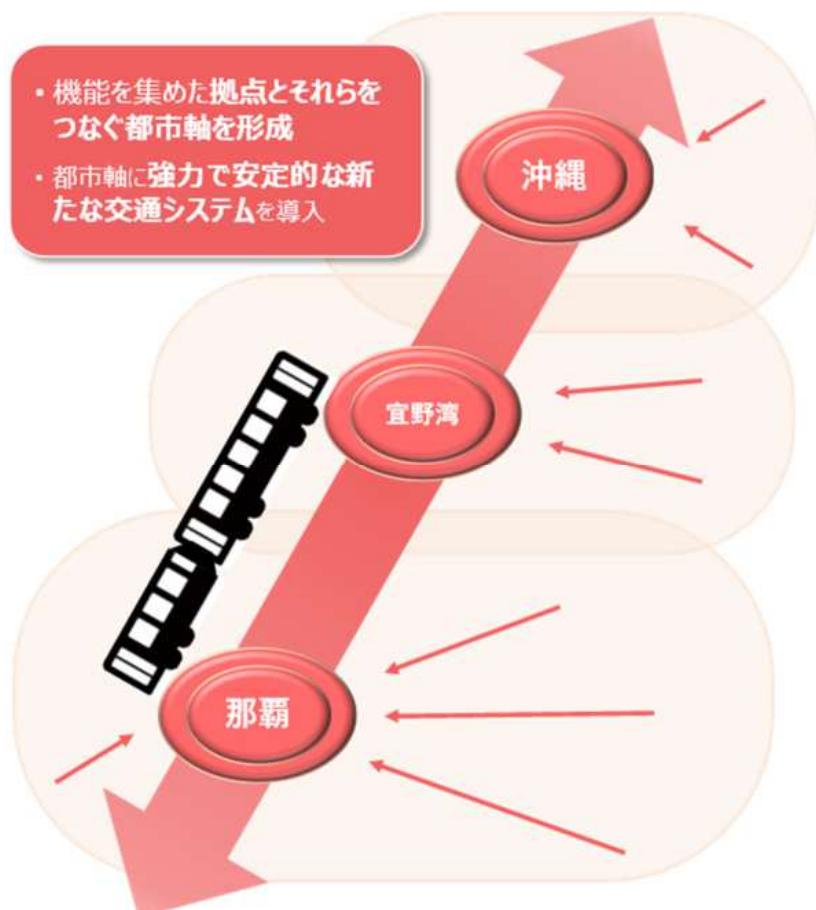
4 しかし、那覇・沖縄の都市拠点の中間地点に、新たな都市拠点の宜野湾が加わり、3つの都市拠
5 点が連携した都市軸を形成すると、高度な都市機能が軸上に集まり、併せて移動需要も都市軸上に
6 集約されます。

7 こうして都市軸上に集約した移動需要は、強力な公共交通システムが成立する基盤となります。

8

幹の交通（強力な交通システム）イメージ

9



1 **枝の交通（都市拠点と地域拠点を結ぶ安定的な公共交通サービス）**

2 多彩な活動を支える都市拠点と、生活活動を支える地域拠点の間は、拠点間のある程度集約された交通需要により効率性の高い公共交通の運行が可能となることから、通勤・通学や余暇等に快適に使える、定時・定速性の高い安定的な交通サービスを提供します。

5

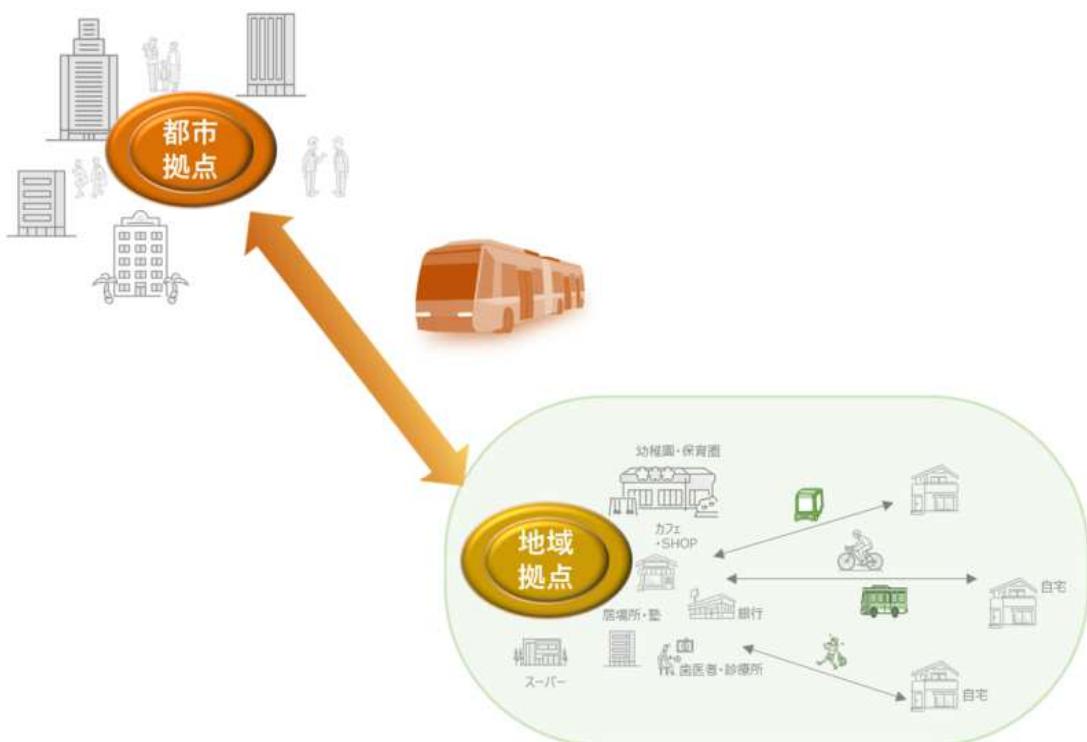
6 **葉の交通（地域拠点内の出かけやすい移動手段）**

7 地域の中の移動は、地域拠点を中心として面的に広がる移動手段の充実により、家から地域拠点まで車以外でも気軽にアクセスできるようになります。例えば、定時定路線のコミュニティバス、オンデマンド交通やパーソナルモビリティ・自転車・歩行者環境の整備など、地域に応じた交通の特性を踏まえ、利用者像を明確にした出かけやすい移動手段を提供します。

11

12

枝の交通（安定的な公共交通サービス）・葉の交通（出かけやすい移動手段）イメージ



13

14

15

(2) 多様な交通手段のための道路空間へ

1
2 中南部都市圏では、国道 58 号などの主要な道路は慢性的に渋滞しており、快適な移動が難しい
3 状況です。また、定時性に優れたモノレールは、那覇市—浦添市の限られた区間で運行されています
4 が、那覇市—沖縄市の拠点都市間の代表的な公共交通は路線バスとなっています。

5 今後、高規格道路の整備が進み、交通の整序化による機能分担が図られると、既存の主要な道路
6 の渋滞緩和が期待されます。その際、車道として利用していた道路空間を、多様な交通手段の活用を
7 図る空間に再編することで、公共交通の円滑化や公共交通の利用促進による更なる渋滞の緩和を図
8 ります。

9

現状
<ul style="list-style-type: none">国道 58 号などの主要な道路で激しい渋滞自動車の渋滞に巻き込まれてバスも時間通りに来ない朝夕のバスレーン活用時はバスがスムーズになり、利用者も増えている

10

道路の整備・機能分担	道路空間の再編
<ul style="list-style-type: none">都市の外側に規格の高い道路を整備することで、通過交通の都市内への流入を抑制物流・観光を含む長距離移動など速達性を重視する自動車交通を転換都市拠点同士を結ぶ路線や、その他需要の大きい路線は、自動車でも公共交通でも快適に移動できるように整備し、移動の選択肢を増やす	<ul style="list-style-type: none">道路空間の一部を公共交通専用空間にすることで、公共交通の速度・定時性を向上公共交通は自動車よりも空間効率が良いので、既存の道路空間内で移動できる人数が増加公共交通へ転換により、自動車の混雑も緩和今後の自動運転化の対応も見据えると、専用空間を作ておくことで導入がスムーズに

11

12

13

1

道路空間再編のイメージ

2

●道路空間再編前



道路空間の再編



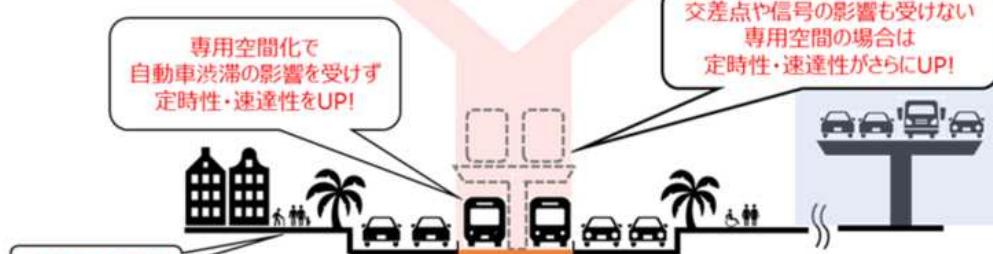
道路の整備・機能分担

●道路空間再編後

①バス走行車線を確保



②公共交通専用空間を確保



3

4

5

(出典) Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition

1 (3)運用・支援体制

2 誰にも使いやすい交通サービスを推進する体制づくり

3 都市圏の交通課題に対応し、持続可能な移動環境を実現していくためには、都市や交通の基盤整
4 備だけでなく、交通サービスの利便性を高める情報の提供や、交通コストの負担軽減等の課題を改善す
5 る仕組みの検討など、ソフト面からの対策も不可欠です。

6 その実現に向けては、TDM（交通需要マネジメント）やMM（モビリティ・マネジメント）の取組を効
7 果的に推進する体制の整備が重要です。行政、交通事業者、企業、学校、地域団体などが連携し、そ
8 れぞれの立場から交通行動の改善や公共交通利用の促進に取り組むことで、各地域や都市圏全体の
9 移動環境の改善を図ることができます。そのため、関係主体が協働し、計画的かつ継続的にTDM・MM
10 を進めるための体制を、関連計画の既存協議会等と連携し構築していきます。

11

12 地域の交通を「一緒に使って考える」

13 地域の公共交通は、通勤・通学や買い物、通院など、自動車で移動できない方々などの暮らしを支
14 える大切な“生活の足”となっていますが、コミュニティバス、オンデマンド交通など、利用者数が少ないと、
15 運行の維持が難しくなってしまいます。

16 地域の公共交通は、その規模感から比較的改善がしやすいと考えられるため、まずは使ってみてその
17 良し悪しを判断頂き、それをフィードバックすることで「一緒に使って育てる」ことが可能だと考えます。また、
18 利便性が高まることで、より多くの人が使いやすくなり、利用者数の増加や安定的な運行へと繋がります。

19 さらに、「一緒に使って育てることができる」といった実感は、交通のみならず「まちづくり」にも生かされ、
20 地域内の人との繋がりや交流を促進し、より包摂性の高い地域環境の構築へも繋がっていくことが期待さ
21 れます。

22

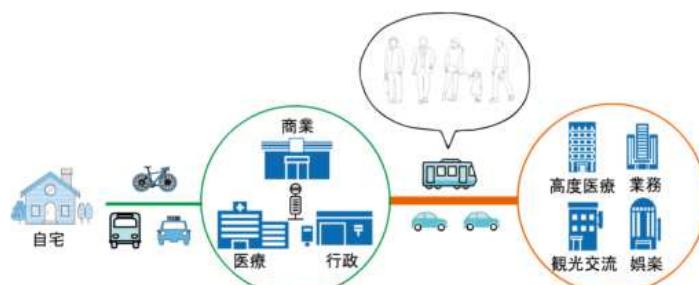
23

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

(1) 公共交通ですべての場所がつながる

● 誰もが自由にどこへでも移動できる

自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点、都市拠点間を相互につなぐわかりやすい公共交通網へと再構築することで、クルマを利用できなくても都市圏の行きたい場所に移動ができるようになります。また、公共交通の利便性が自動車並みの移動手段となることで、学生や今後増加する免許返納する方も、移動できずに困ることがなくなります。さらに、公共交通網の再構築による効率化や公共交通の自動化を進めることで、将来の運転手不足が解消されます。



● 送迎しなくてもよくなる

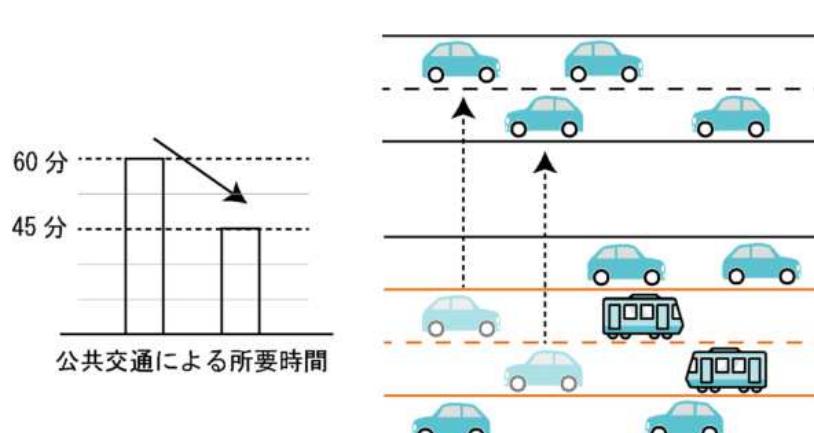
公共交通で自由に移動できる環境を整備することで、「買物に行きたい、友達と遊びたい、進学先を自由に選びたい、でも送迎をしてもらわないと行く事ができない。」という心配なく、公共交通で行きたいところに、行きたいときに行けるようになります。また、送迎されていた人たちが自由に移動できるようになることで、送迎のために早起きしなければいけない、送迎をしなければいけないので思うように働けない、といった働き方や働く場所の制約がなくなります



(2) 道路をかしこく使い渋滞が解消

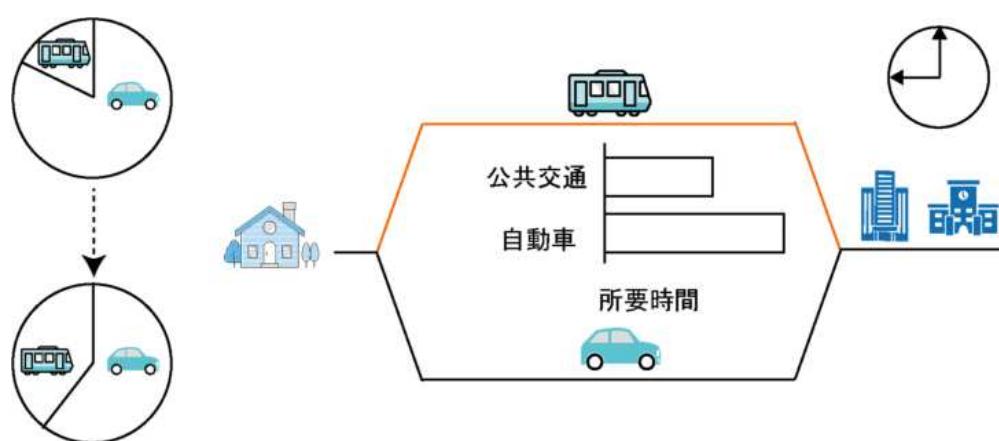
● 渋滞に悩まない生活が実現

西海岸道路をはじめとした高規格道路をネットワークとして整備し、都市間の移動と地域内の移動を分離することで、沿道店舗への出入りや交通容量不足による慢性的な渋滞がなくなります。また、高規格道路の整備が進み、自動車交通が転換高規格道路へ転換することで、既存の道路空間を公共交通のための空間として使えるようになります。



● 自動車と公共交通を使い分けて移動できる

都市軸に公共交通の専用空間を整備することで、公共交通で自動車以上に早く・快適な移動ができるようになります。また、都市間を公共交通で自由に移動できるようになることで、自動車と公共交通を使い分けられるようになります。このように、自動車から公共交通への転換が進むことで、道路の渋滞がなくなり、公共交通が時間通りに走行でき、通勤・通学などで安心して公共交通を選択しやすくなります。

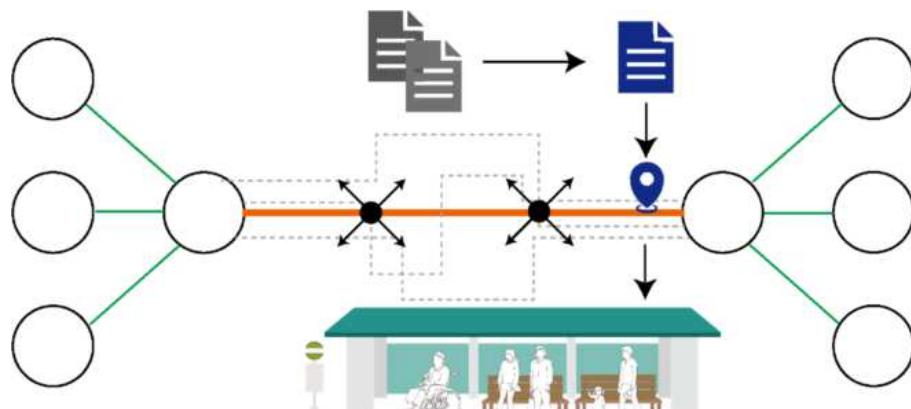
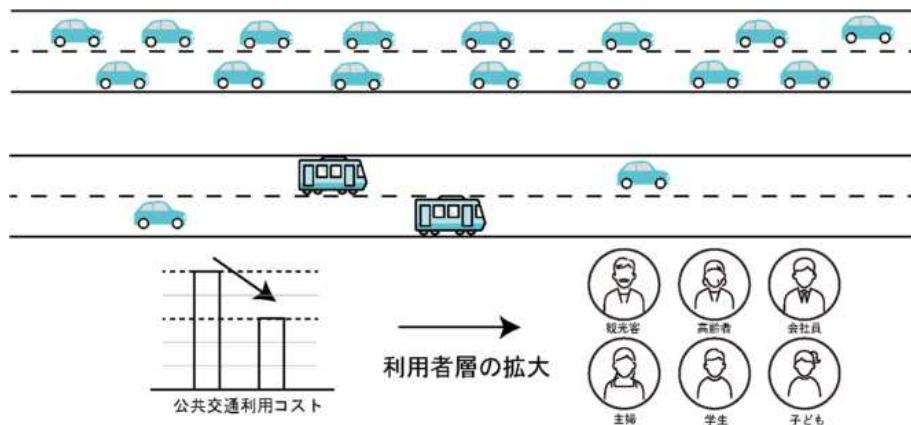


(3) 公共交通による移動の制限がなくなる

1 ● コストが原因で移動が制限されなくなる

2 都市軸に新たな公共交通システムが整備され、大量輸送を実現することで、安価な利用コスト
3 で公共交通を利用できるようになります。また、安価な利用コストが実現すると、利用コストの問題
4 で公共交通を利用できなかった人たちも、公共交通利用が移動手段の選択肢になります。

5



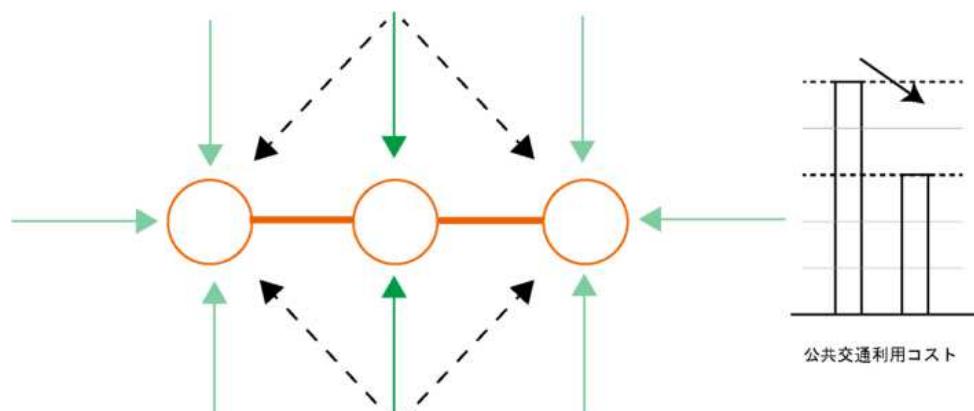
15

(4) 魅力ある都市の拠点ができる

- 1 ● 都市拠点に気軽にアクセスできるようになります

2 那覇・宜野湾・沖縄を結ぶ都市軸を中心とした都市機能の集約により、魅力ある都市拠点まで
3 の距離や時間が短くなり、気軽にいけるようになります。また、都市拠点が増えて移動距離が短くな
4 ることで、中南部都市圏内の誰もが、安価に都市拠点へアクセスすることができるようになります。

5



6

7

8

- 9 ● 歩いて楽しめる魅力的な都心に生まれ変わります

10 道路網の階層化を行い、都心部に歩行空間を整備することで、都心部の歩ける範囲に賑わい
11 が生まれ、飲食・買い物・娯楽を楽しむことができるようになります。また、土地の高度利用により、業
12 務機能や商業機能を高めることで、高い労働生産性や娯楽が充実した生活ができるようになります。

13



14

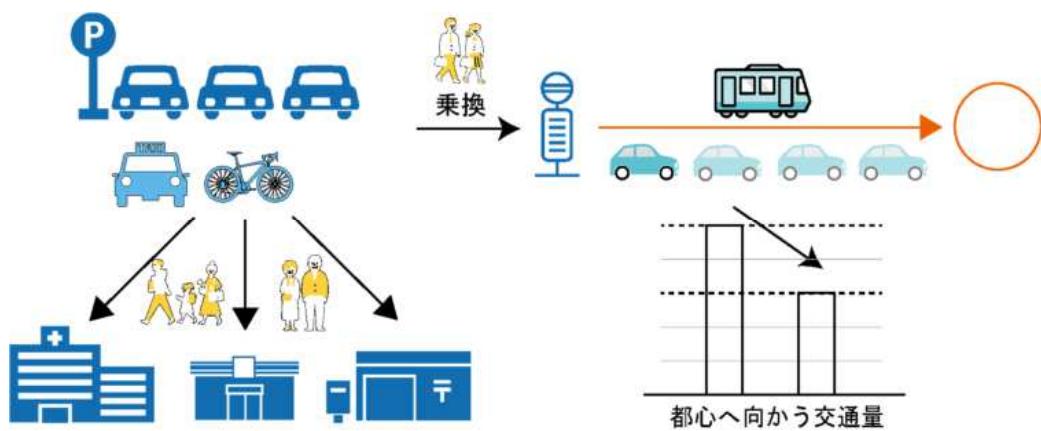
15

16

(5)地域に交通と交流の拠点ができる

● 地域の拠点をハブに都心へスムーズにアクセスできる

地域拠点までの交通と地域拠点から都市拠点を結ぶ交通の整備及び、それらの乗り換え環境を整備することで、自宅から都心部まで公共交通でもスムーズに移動できるようになります。また、郊外部からの移動が公共交通に転換されることで、都心部への自家用車の流入が減少し渋滞が緩和されます。



● 地域の拠点を中心に日々の生活が充実する

地域拠点に日常生活機能を集約して、自宅から地域拠点までの交通手段を整備することで、自家用車に頼らなくても日常生活を送れるようになります。また、日常生活機能を集約することで、目的ごとに移動する必要がなくなり、移動の負担が軽減されます。さらに、地域拠点を中心に居住地を集約することで、徒歩圏内で日常生活を送れるようになります。



1

1 5-6目指す都市圏の構造

- 2 超高齢社会への対応や持続可能性のあるまちづくりを進めるため、都市圏全体で合理的な活動により県民等がより豊かで安心して暮らせるよう、コンパクト・プラス・ネットワークの概念を取り込んだ
3
4 那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に、**都市圏全域で『多核連携・軸上都市構造』を目指す。**
5

拠点の位置づけ

都市拠点

都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、様々な文化や交流が集う拠点

地域拠点

各生活圏の中心として日常の生活活動を支える生活機能が集積し、多様な人びとの居場所となり得る包摂性の高い拠点

駐留軍用地跡地利用拠点

交通インフラと一体的な面整備等、県土構造の再編により、新たな産業の誘導による産業振興、緑地空間、住環境等を創出し、**本県の振興・発展に寄与する拠点**

広域交通拠点

県内外からの来訪者や物資のスムーズな結節を図るために必要なインフラが整備され、**県内への優れたアセシビリティを備えた拠点**

観光・交流拠点

広域的な観光機能を有し、**多彩な文化交流を創出する拠点**

6

都市軸の位置づけ

南北骨格軸　その他主な交通流動軸

都市拠点、基地跡地利用拠点、広域交通拠点、高密度な都市的な土地利用が連担した中南部都市圏の主要なエリアであり、**都市圏における様々な活動が特に集中する軸**

拠点連携軸

都市圏各地域における各生活圏、地域拠点相互、あるいは都市拠点間との活動を担う軸

1次生活圏

買物や通院、コミュニティ活動といった最低限の日常生活を送ることができる範囲であり、地域拠点を中心に面的に広がる生活圏

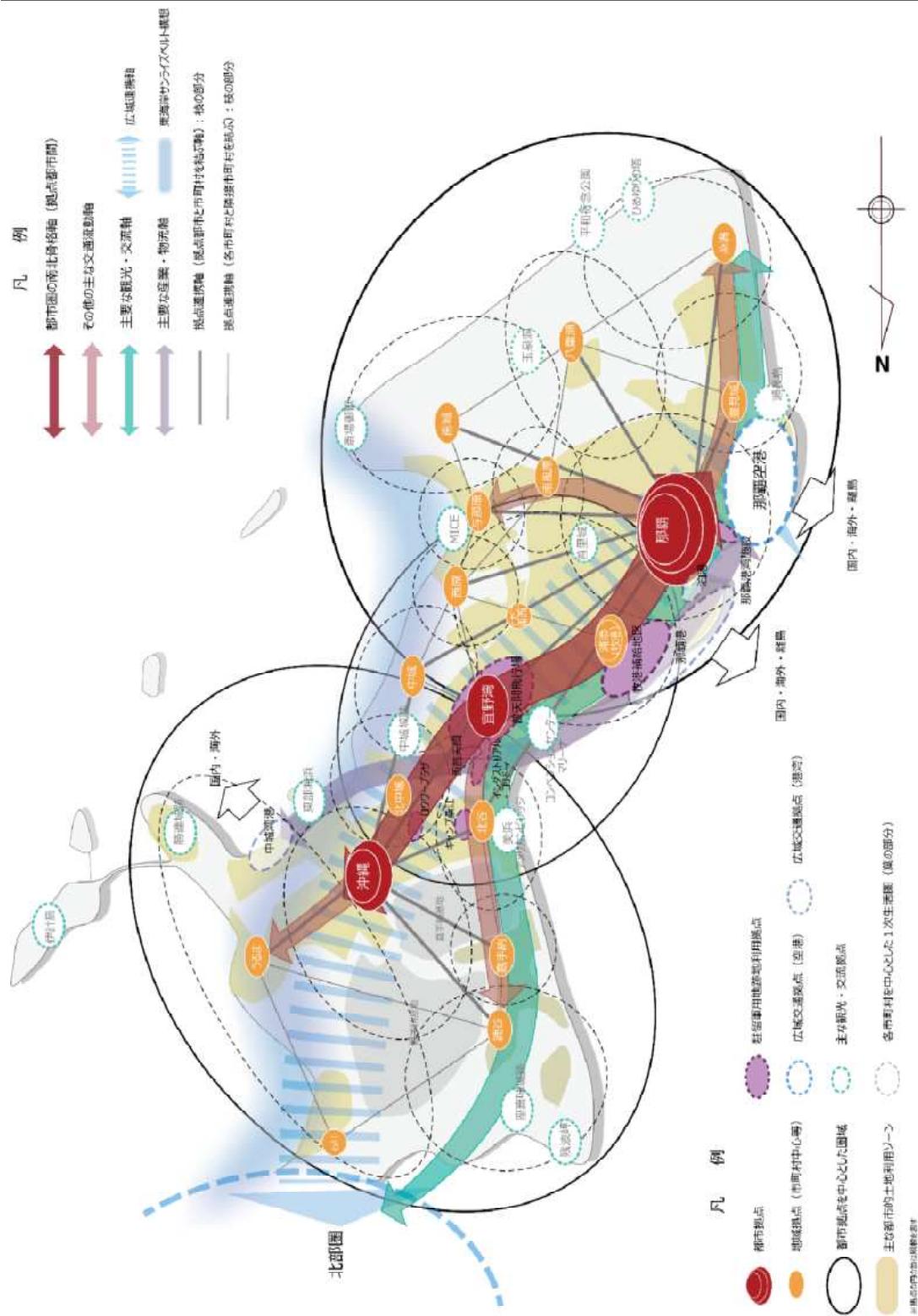
観光・交流軸

広域交通拠点、主要な観光・交流拠点間で多くの観光・交流が行われる軸

産業・物流軸

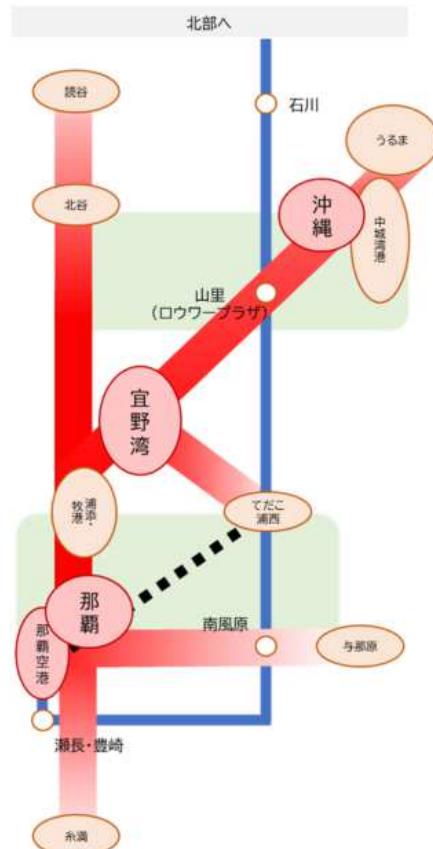
那覇港、那覇空港、中城湾港の広域交通拠点、その周辺に形成される産業・物流ゾーン間等を結ぶ、県内の産業と物流活動を担う軸

目指す都市圏の構造



(1) 公共交通ネットワークの整備方針

将来公共交通ネットワークの考え方

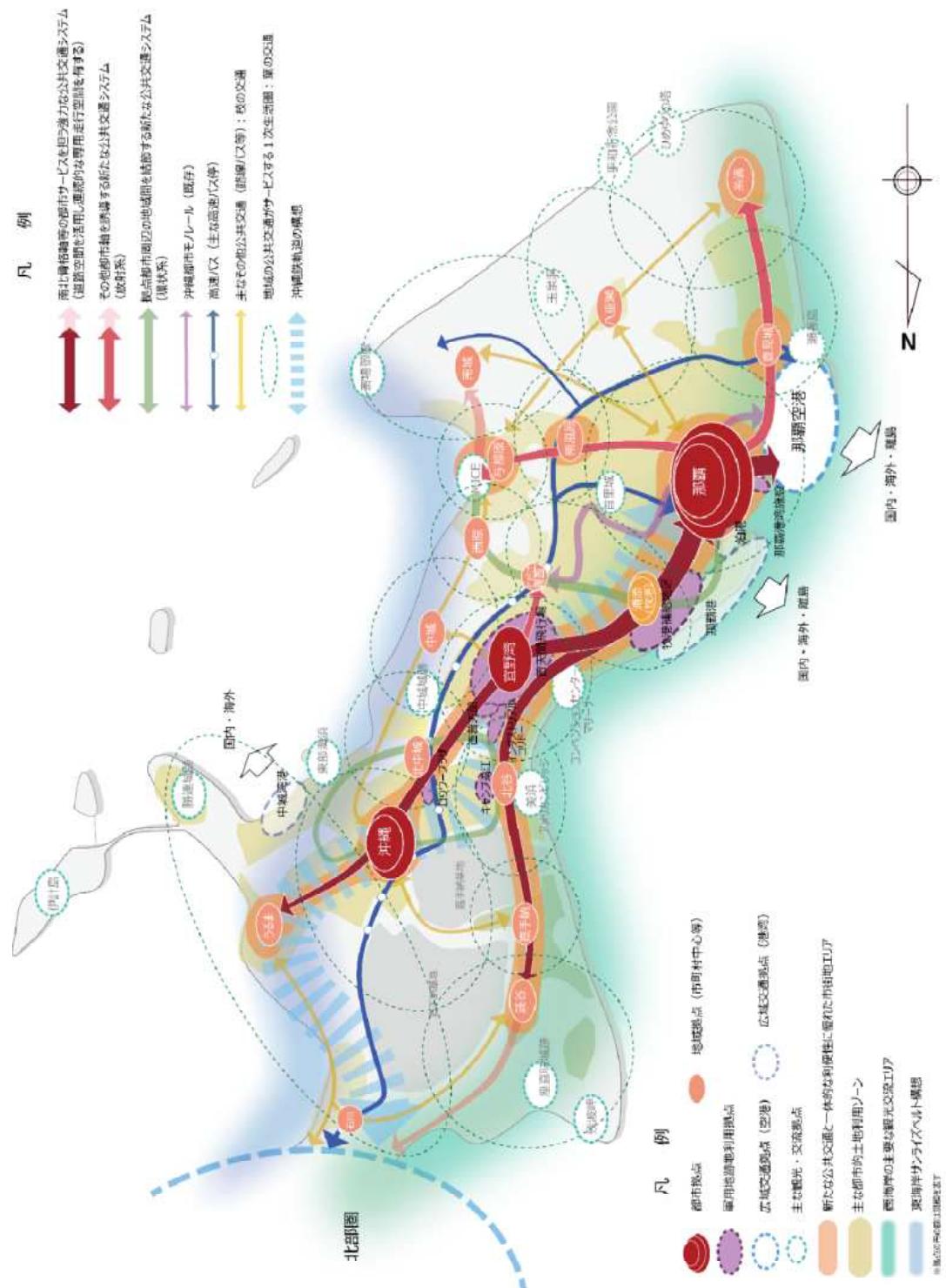


1

南北骨格軸等を担う 強力な公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 那覇－宜野湾－沖縄を中心とする都市圏骨格軸やその他の都市軸を強力に結ぶ、高い輸送力を持つ公共交通 専用空間などの整備により、高速・高頻度かつ定時性の高い交通を実現 特に那覇－沖縄市間は需要も大きいため、自動車の混雑の影響を受けない専用走行空間を構築して安定性を確保 観光需要も考慮して、西海岸北谷方面も強力に推進
高速道路を走行する 公共交通	<ul style="list-style-type: none"> より速達性が高く、目的地間を直接結ぶ高速バス 乗換拠点を設定し、他の公共交通と結節することで、長距離移動・北部への移動の円滑化を実現
都市拠点周辺をサービスする公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点周辺の拠点間の移動円滑化や交流を促進する新たな公共交通 都市拠点周辺の移動を支える高頻度で利便性の高い公共交通

将来公共交通ネットワーク計画

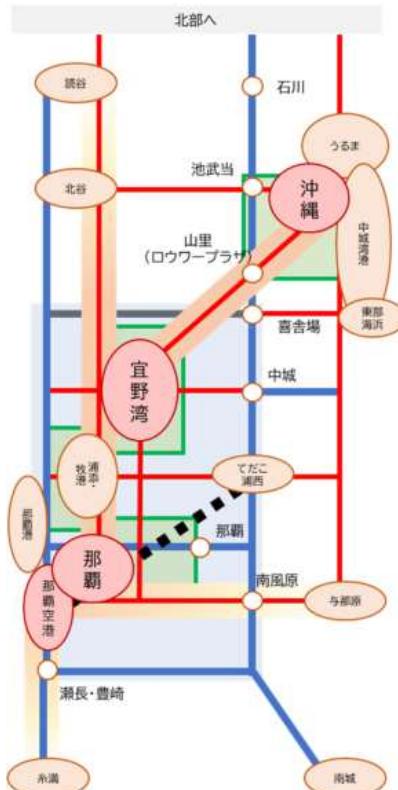
1



2
3

(2) 道路ネットワークの整備方針

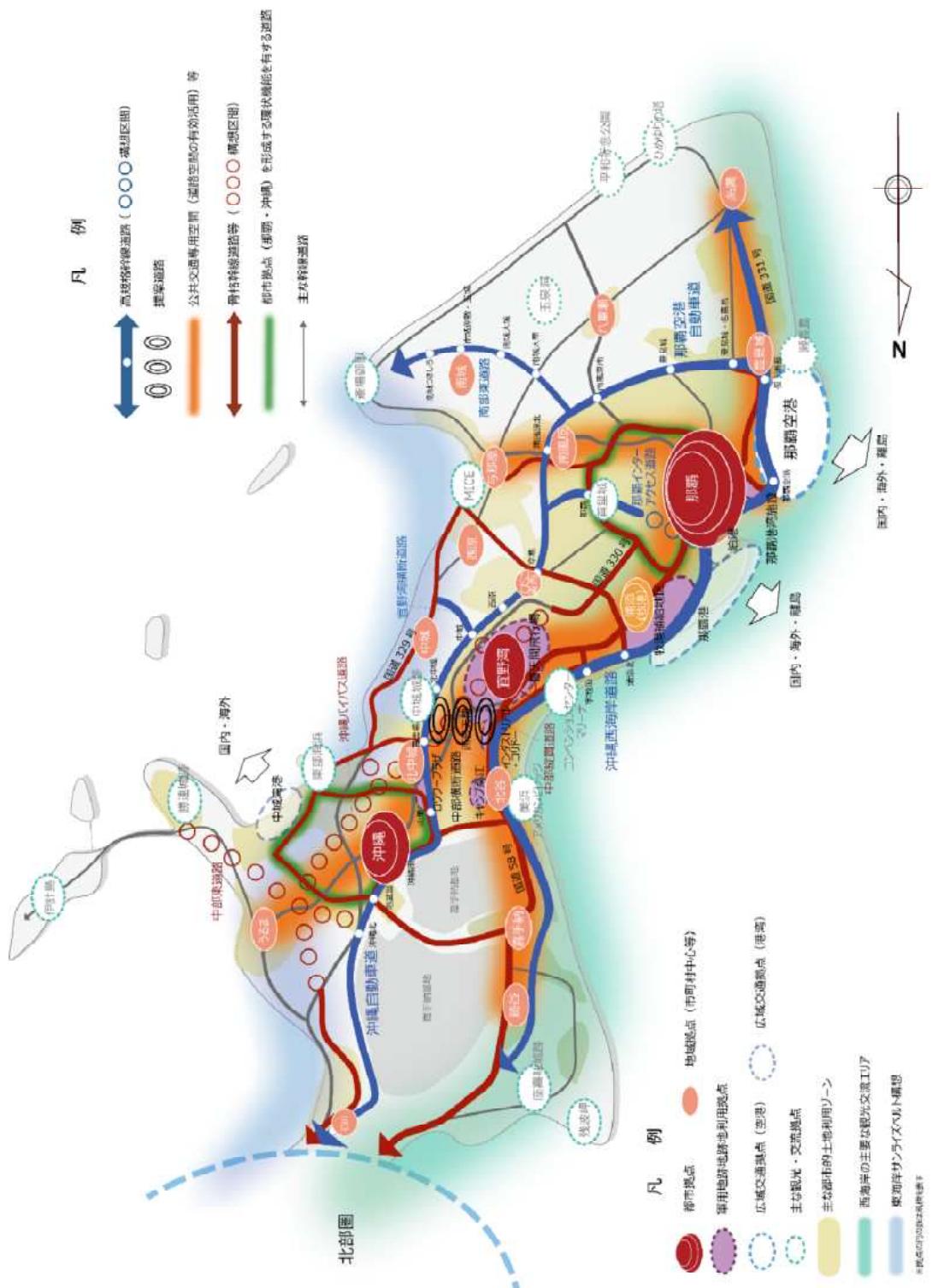
将来道路ネットワークの考え方



1

	主要都市間の長距離移動のための道路
	<p>都市骨格軸上に位置する都市拠点や空港・港湾等の重要拠点重要な拠点をつなぐ道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路と合わせてハシゴ道路を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保 ハシゴ道路をスムーズに連絡する IC・SIC を整備 東西連絡道路と沖縄自動車道を結節し、リダンダンシーを確保
	公共交通の快適な走行を支える道路空間
	都市拠点を形成する環状道路
	提案区間

将来道路ネットワーク計画



1
2

3

6. マスタープランの実現効果と目標

6-1 将来交通需要の見通し

マスタープランで示す、目指す都市圏の姿や交通ネットワークが実現した時に都市圏にどのような変化が起こるのかを定量的に示すため、交通需要予測モデルを用いてシミュレーションを行いました。その結果から、マスタープランの方向性や施策の妥当性を確認するとともに、施策を進めるにあたっての目指すべき目標水準を設定しました。

(1) 何にも取り組まなかった場合の見通し



※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

※各ケースの考え方

現況ケース：パーソントリップ調査を実施した2023年時点の状態。

趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに2045年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

バス半減ケース：趨勢ケースの状態を前提に、さらにバスの運行本数が半減した状態を想定。

本都市圏では今後20年で、少子高齢化や郊外化が進むことが予測されています。生産年齢人口の減少で、比較的公共交通の利用の多い通勤・通学のトリップの割合が減り、高齢者の増加で、自動車利用の多い私事トリップの割合が増加します。また、郊外化が進むと公共交通の利便性の低い地域の人口が増加するため、自動車トリップはさらに増加します。何もせず、将来の人口が予測通り推移した場合、公共交通の利用者数は現在と比べて1.8万人程度減少する見通しです。

また、バスの利用者が減少すればサービスの維持が困難となり、運行本数の減少や路線の廃止などが起こる可能性があります。仮にバスの運行本数が現在の半分となった場合、公共交通の利用者数は現在より約2.6万人(23%)減少する見通しです。バスの利便性が低下することで、全世代において自動車への依存度はより高まり、自動車を利用できない人の移動はさらに制限されます。

このように、公共交通利用者が減少する一方、自動車の利用者数は6万人程度増加する見込みで、渋滞が現在以上に悪化する可能性があり、自動車利用者にとっても移動負担が高まります。

1 (2) マスタープランが実現した際の効果

2 ● 公共交通利用者数の増加

3 公共交通利用者数



4 ※各ケースの考え方

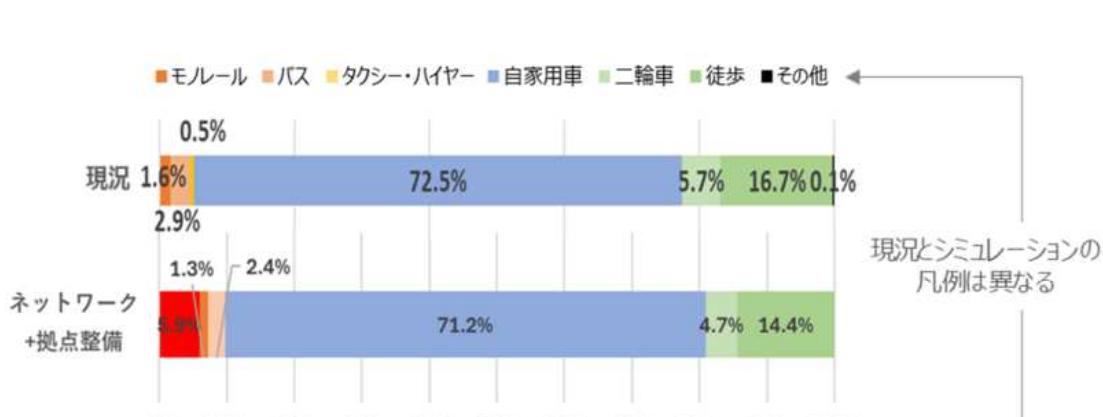
5 現況ケース：パーソントリップ調査を実施した 2023 年時点の状態。

6 趨勢ケース：マスタープランに示した施策を行わずに 2045 年を迎えたときを想定。少子高齢化や郊外化が進行している。

7 ネットワーク整備ケース：「強力な公共交通システム」「新たな公共交通システム」と、構想路線・提案路線をすべて整備した場合を想定。公共交通システムはモノレールよりも高速な 30km/h で設定。

8 ネットワーク+拠点整備ケース：ネットワークの整備に加え、都市拠点・地域拠点の整備を行った場合を想定。各市町村の中心に地域拠点を形成し、そこへ居住地を集約。那覇・宜野湾・沖縄の 3 つの都市拠点に業務機能を集約

12 交通手段分担率



14 15 ※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります

1 交通ネットワークの整備を行った場合、公共交通の利用者は現況に比べて 8.3 万人、趨勢と比べて
2 10.1 万人増加します。このことから、公共交通利用者数の増加のためには、交通ネットワークの整備が
3 効果的であり、路線バスやモノレール以上の規格を持つ公共交通機関の必要性が示されました。

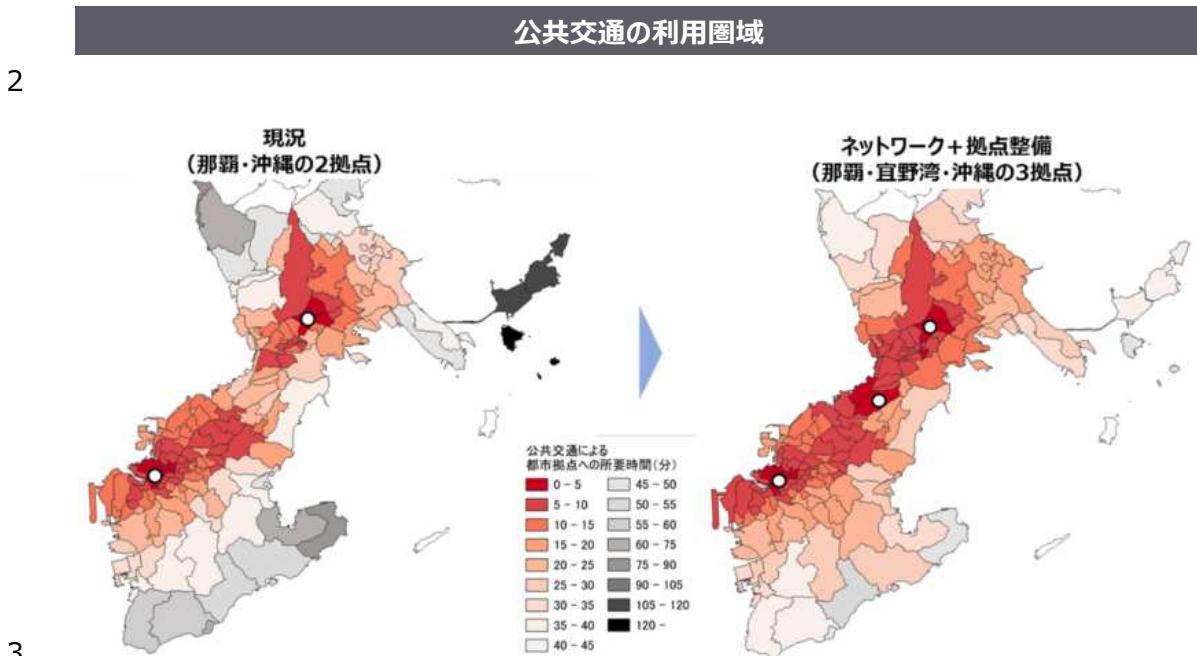
4

5 また、交通ネットワークの整備に加えて拠点の整備を行った場合、公共交通の利用者は交通ネットワ
6 ーク整備だけを行った場合と比較して 4.1 万人増加します。これは現況と比べると 12.4 万人、趨勢と
7 比べると 14.2 万人の増加となり、2 倍以上に増加します。公共交通手段の分担率は合計 9.6% にな
8 ります。このことから、交通ネットワークの整備に加え、拠点の整備を行うことの効果が示されました。

9

10 さらに、沖縄県は観光客も多いため、実際の公共交通利用者はさらに増える見込みです。観光客の
11 交通手段の選択が住民の私事トリップと同様だと仮定した場合、公共交通の利用者は 2 万人程度見
12 込まれます。しかし、土地勘のない場所で自動車を運転したくない人や、免許を取得しない世代の増加
13 などにより、観光客の公共交通の利用者数はまだ増えると見込まれます。

1 ● 公共交通利用圏域の拡大



※新たな公共交通、モルール、バスのいずれかによる、各ゾーンの中心から都市拠点ゾーンの中心までの所要時間

※今後の精査により数値が若干変わることがあります

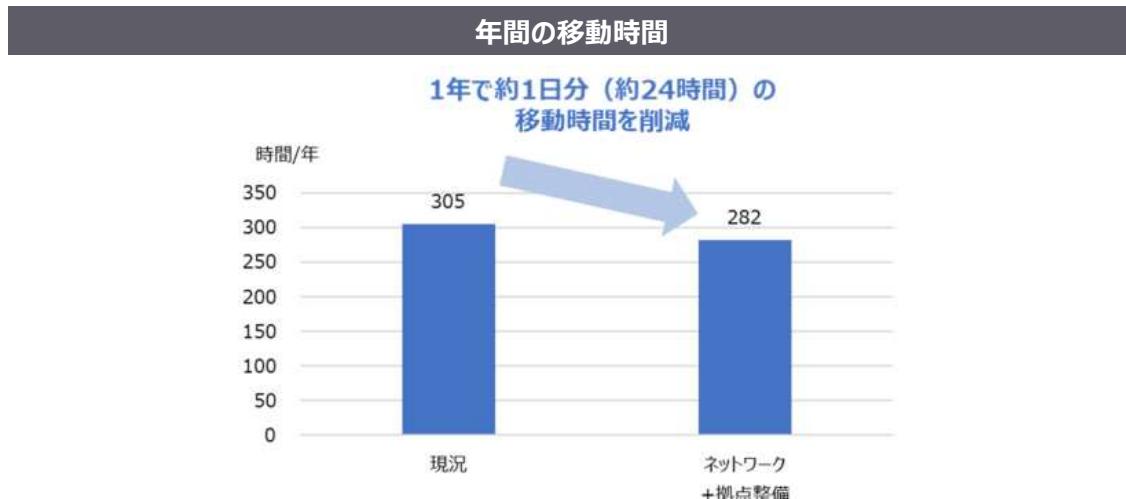
現在の公共交通ネットワークでは、30 分で都市拠点（那覇・沖縄）へ行ける圏域は限定的でしたが、強力な公共交通システムでは高速な移動が可能になるため、公共交通の利用圏域が拡大します。

また、安定した交通サービスで都市拠点と地域拠点を結ぶことで、地域拠点の周りに人が増えれば、都市拠点へアクセスできる人口はさらに増加します。

さらに、普天間飛行場の返還後には宜野湾が新たな都市拠点となるため、都市拠点まで 30 分以内で到達できる人は、現況の 90 万人から 106 万人へと 16 万人増加します。

これによって、車を利用できない・したくない人でも都市拠点での多彩な活動へ容易にアクセスできるようになります。

1 ● 移動時間の減少



2
3 ※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります
4
5

6 交通ネットワークの整備によって移動速度が向上し、1 トリップ当たりの所要時間は平均 18 分から
7 16.6 分へと 1.4 分 (8%) 短縮されます。これは 1 日 2.8 トリップ（調査時の外出者平均）とすると
8 年間で約 24 時間の削減になり、今まで移動に使っていた約一日分の時間を別のこと自由に使えるよ
うになります。

9

10 ● CO2 排出量の削減



11
12 ※今後の精査により数値が若干変わる可能性があります
13 道路整備の進展や公共交通への転換によって、渋滞が緩和し速度が向上することで、CO2 の排出
14 量は約 5% 減少します。マスタープランで示す施策は環境にもやさしく、持続可能性も高いです。

6-2 将来目標の設定

1 以上の予測結果を踏まえ、「公共交通利用環境の向上」「移動時間・環境負荷の削減」の2つの
2 観点より将来の目標を定めました。これらの目標を達成できるよう交通ネットワークの整備や拠点づくりを
3 進めていきます。

4

将来の目標値の設定

5

項目	現況	将来の目標
<u>公共交通利用環境の向上</u>		
公共交通分担率	4.5%	10%
30分で公共交通だけで 都市拠点へアクセス可能な人口	90万人	108万人 (20%増)
<u>移動時間・環境負荷の削減</u>		
1人当たりの平均年間移動時間	305時間	281時間 (24時間減)
自動車からのCO2排出量（1日）	2,511トンCO2	2,385トンCO2 (5%減)

6

7

8

1 7. マスタープランの実現に向けて

2 7-1 上位計画等との連動

3 (1)新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における都市・交通整備の方向性

4 概念図に示す「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」では、県民が望む5つの将来像の実現に向け、
5 社会・経済・環境の3つの枠組みの統合的取組による各施策展開を図っており、そのうち都市・交通整備の方向性をまとめると表のようになります。



6

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画	
都市の方向性	交通整備の方向性
<ul style="list-style-type: none">那覇空港・那覇港を入口とし、那覇市や沖縄市、駐留軍用地の跡地（宜野湾市等）の開発地を基幹とした都市圏の形成那覇空港、那覇港、中城湾港の機能強化	<ul style="list-style-type: none">慢性的な交通渋滞や、それによる効率の低下を解消していくための交通網整備過度な自動車への依存を脱却し、適切に使い分けられる安定的で利便性の高い公共交通のネットワーク形成
<ul style="list-style-type: none">クルマだけに依存せず、歩いて暮らせるまちづくり。そのための拠点への機能の集約	<ul style="list-style-type: none">公共交通をより利用しやすくしていくための、ハード・ソフトの支援（拠点への機能集約や歩いて暮らせるまちづくりとの連動）
<ul style="list-style-type: none">世界から選ばれる観光地を作っていくためのまちづくり	<ul style="list-style-type: none">観光産業を支え、更に増加するインバウンドにも使いやすい観光二次交通の充実

7

(出典) 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画

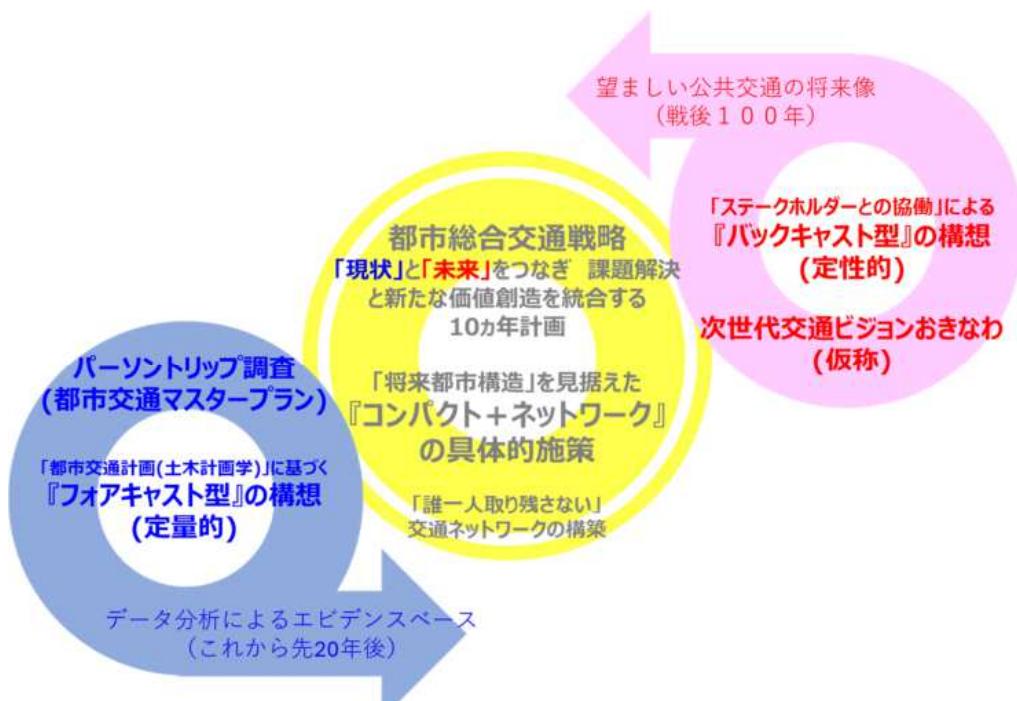
(2)県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

- 1 「新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画」「第6章県土のグランドデザインと圏域別展開」では、県土全体の基本方向として県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりが示され、県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成について、以下のように述べられています。

(県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成)

県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、都市機能や産業拠点の集積とともに一体の経済圏及び生活圏が形成され、全国の政令指定都市と同程度の面積、人口を有しています。人口減少・超高齢社会の進行やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）、モビリティサービスの進展等を見据えつつ、中南部都市圏を構成する各地域の個性や特長を生かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図るとともに、多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組むことが重要です。中南部都市圏については、我が国の南の玄関口として、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指します。

- 4
5 都市交通マスターplanは、上記ビジョンを踏まえ立案しており、バックキャストの手法を用いて、県民
6 や様々なステークホルダーの意見を踏まえて策定される「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、
7 「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する「都市総合交通戦略」における施策の
8 具体化を図ります。

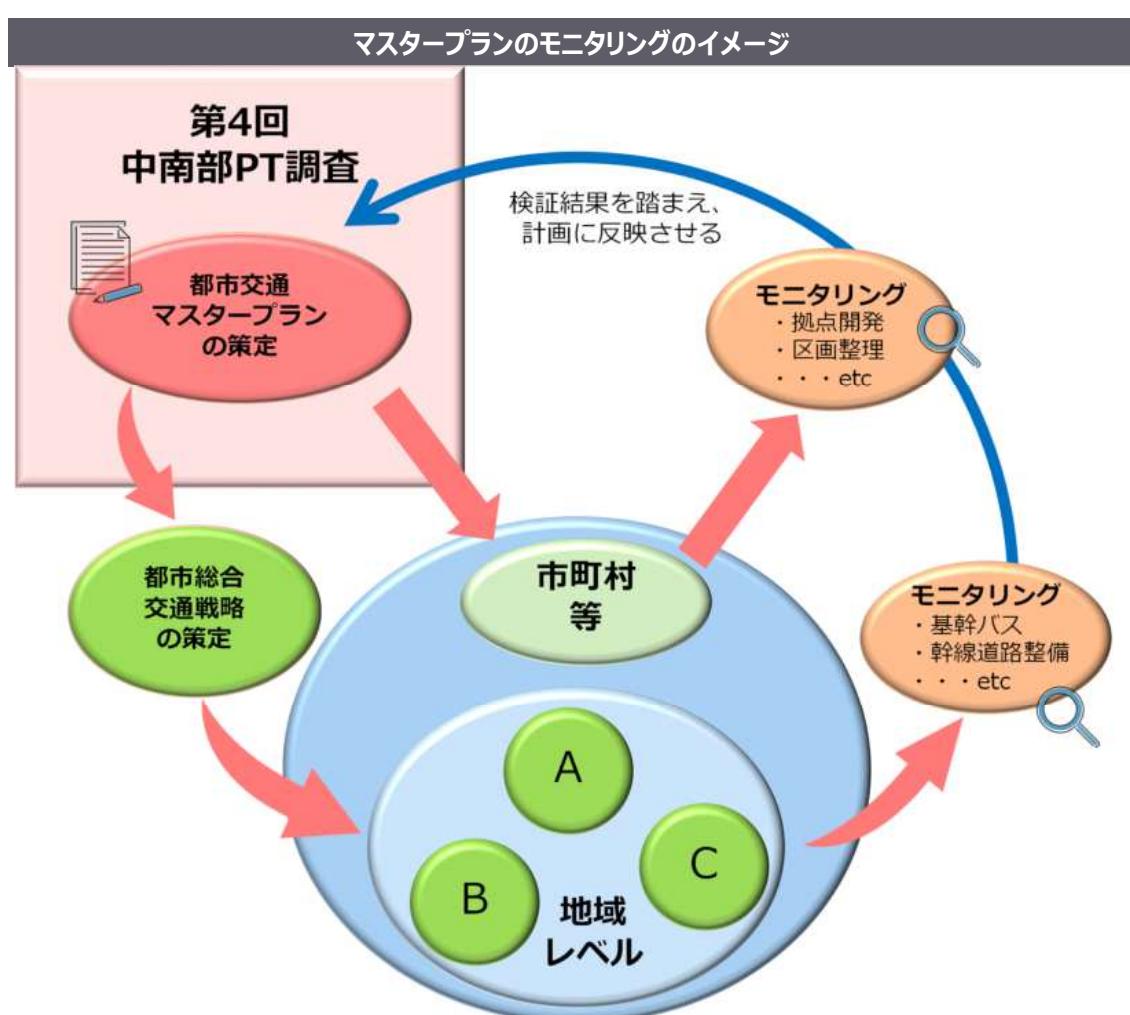


9

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

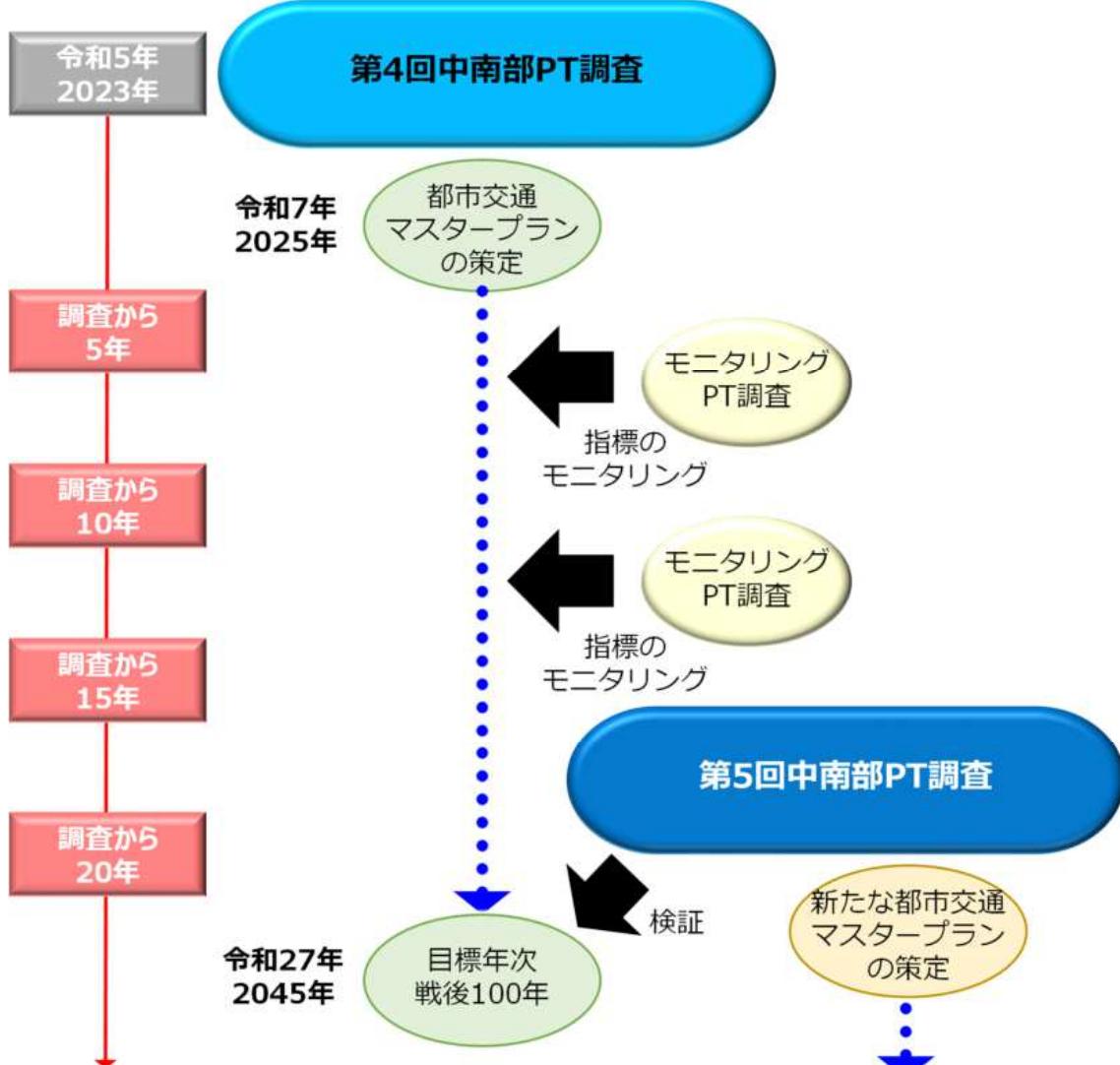
(1)モニタリングの考え方

- 1 マスタープランの実現に向けては、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造を統合する都市交通戦略（具体アクションと体制）を定め、交通状況やマスタープラン目標達成状況の継続モニタリングしていくことが重要です。
- 2
- 3
- 4 拠点開発（跡地利用拠点含む）や交通機関整備、周辺のまちづくりなど日々状況は変化するため、マスタープラン策定時に想定したシナリオからの変化を的確に捉え、適切にプランを更新しながら施策を促進する体制・手段の構築が必要となります。
- 5
- 6
- 7 継続モニタリングにあたっては、都市総合交通戦略の対象となるエリアに対する簡易的な調査を行って
- 8 いきます。
- 9



(2)データ整備・取得の考え方

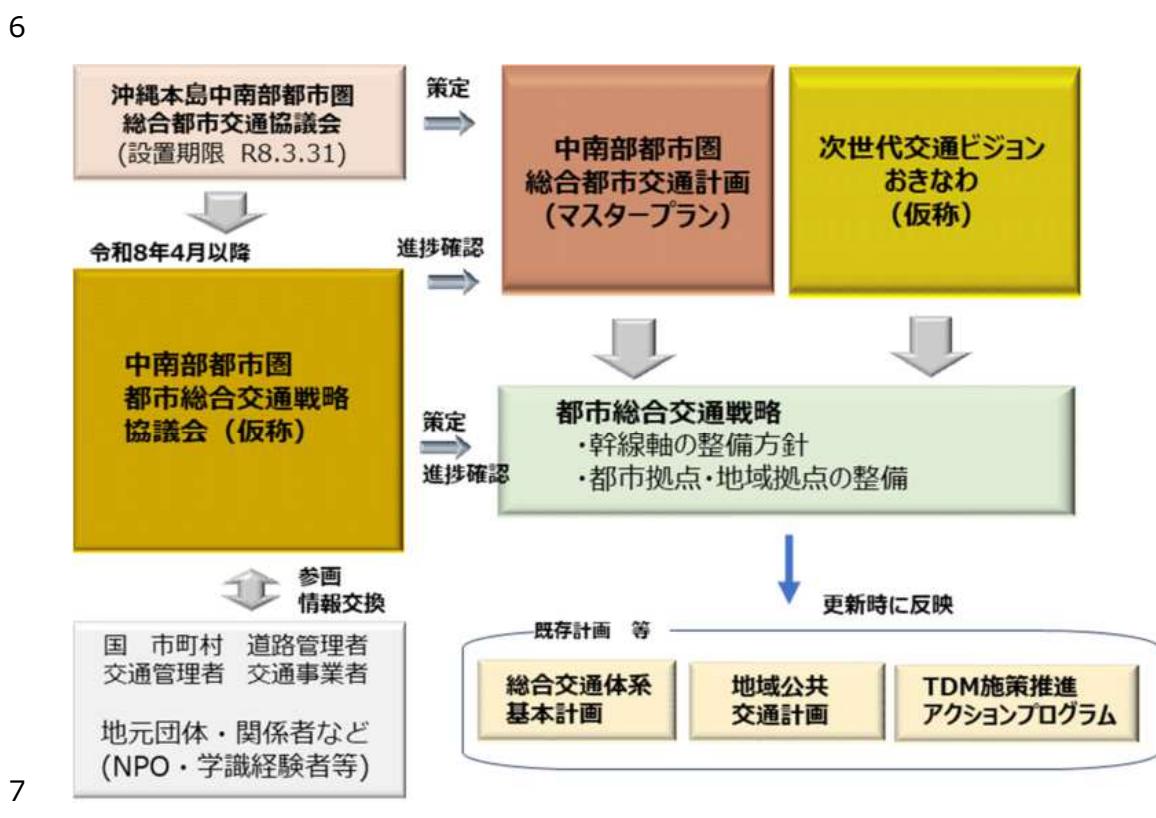
- 1 将来的な第5回中南部都市圏PT調査（戦後100年（2045年））を見据え、その間を補完するモニタリング調査（簡易的なパーソントリップ調査等）を実施し、全体傾向（交通手段分担率、原単位、トリップ数など）をモニタリングします。
- 2 全体傾向のモニタリングは、中南部都市圏または、市町村レベルでモニタリングを行います。都市交通戦略のモニタリングをする場合には、市町村界をまたぐ地区レベルでのモニタリングも検討していきます。
- 3
- 4
- 5
- 6



7
8
9
10
11

1 (3)検討体制の構築

マスター プランの実現に向けては、継続的にマネジメントおよびモニタリングをしていく検討組織が重要です。沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会は、令和 8 年 3 月 31 日までが設置期限となっており、その後の検討体制（マスター プランを組織的にマネジメントする新たな検討組織）を新たに構築する必要があります。



1 7-3 都市総合交通戦略の柱

2 課題解決と新たな価値創造を統合し具体化していく事項

3 (1)地域を繋ぐ都市総合交通戦略を検討していく主なテーマ

4 都市交通マスタープランのシナリオ評価を踏まえると、『幹線軸の整備』と都市や地域それぞれの『拠点
5 の整備』を併せた『交通まちづくり』の重要性が浮かび上がったところであり、『幹線軸の整備』と『拠点の
6 整備』の2つのテーマを中心に、関係する市町村と連携し、具体的な取組を進めていくことが重要です。
7 併せて、観光需要や交通移動コストも考慮した都市と交通のあり様についても、この2つのテーマの取
8 組具体化の中で考慮していく必要があります。

9 以上を踏まえ、ここでは都市交通マスタープランの実現に向けて、検討を具体化していく2つのテーマに
10 関して、交通戦略を検討していく際のポイントを示します。

11 ① 幹線軸の整備に向けたポイント

- 13 ● 幹線軸の公共交通に求められる交通機能
 - 14 • 走行性、輸送力等の機能のあり方
 - 15 • 機能確保に必要十分な走行空間のあり方
- 17 ● 幹線軸を支える道路に求められる空間機能
 - 18 • 道路における公共交通空間確保の可能性
 - 19 • 道路機能への影響と課題、必要な対策等

21 幹線軸整備のあり方及び幹線軸整備に向けた取組課題等の明確化

24 ② 拠点の整備に向けたポイント



- 25 ● 都市拠点に求められる都市交通等の機能
 - 27 • 沖縄の豊かさ、魅力を高める機能、空間のあり方
 - 28 • 多様な交流を促す交通機能のあり方
- 30 ● 地域拠点に求められる都市交通等の機能
 - 31 • むらしを支えるまちの構造と機能のあり方
 - 32 • 生活利便性が確保された交通機能のあり方

33 多彩な拠点整備のあり方及び拠点整備促進に向けた取組課題等の明確化

1 (2)幹線軸の整備に向けた検討イメージ

2 ●幹線軸の公共交通に求められる交通機能

3 那覇～沖縄・うるま方面 那覇～北谷・読谷方面 那覇～豊見城・糸満方面 那覇～南風原・与那原方面

4 走行性・
5 輸送力等

6 各方面の新たな公共交通システムについて、シナリオ分析を踏まえた各種サービス
7 水準等を更に詳細に検討・変動させながら、以下の視点から分析・評価を行い、方
8 面別の走行性・輸送力等のあり方を検討（利用コストについても必要に応じて検
9 討）

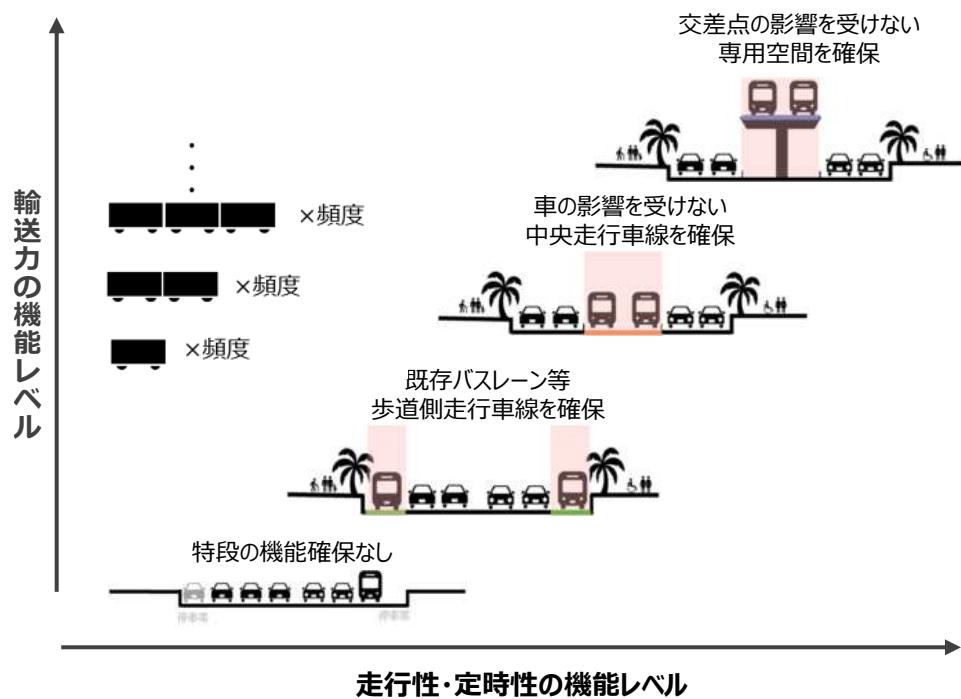
- 10 ・都市圏各方面の移動利便性（サービス圏域）
- 11 ・輸送ボリュームや手段選択の度合（需要規模、分担関係）
- 12 ・道路との需給バランス（混雑緩和）等



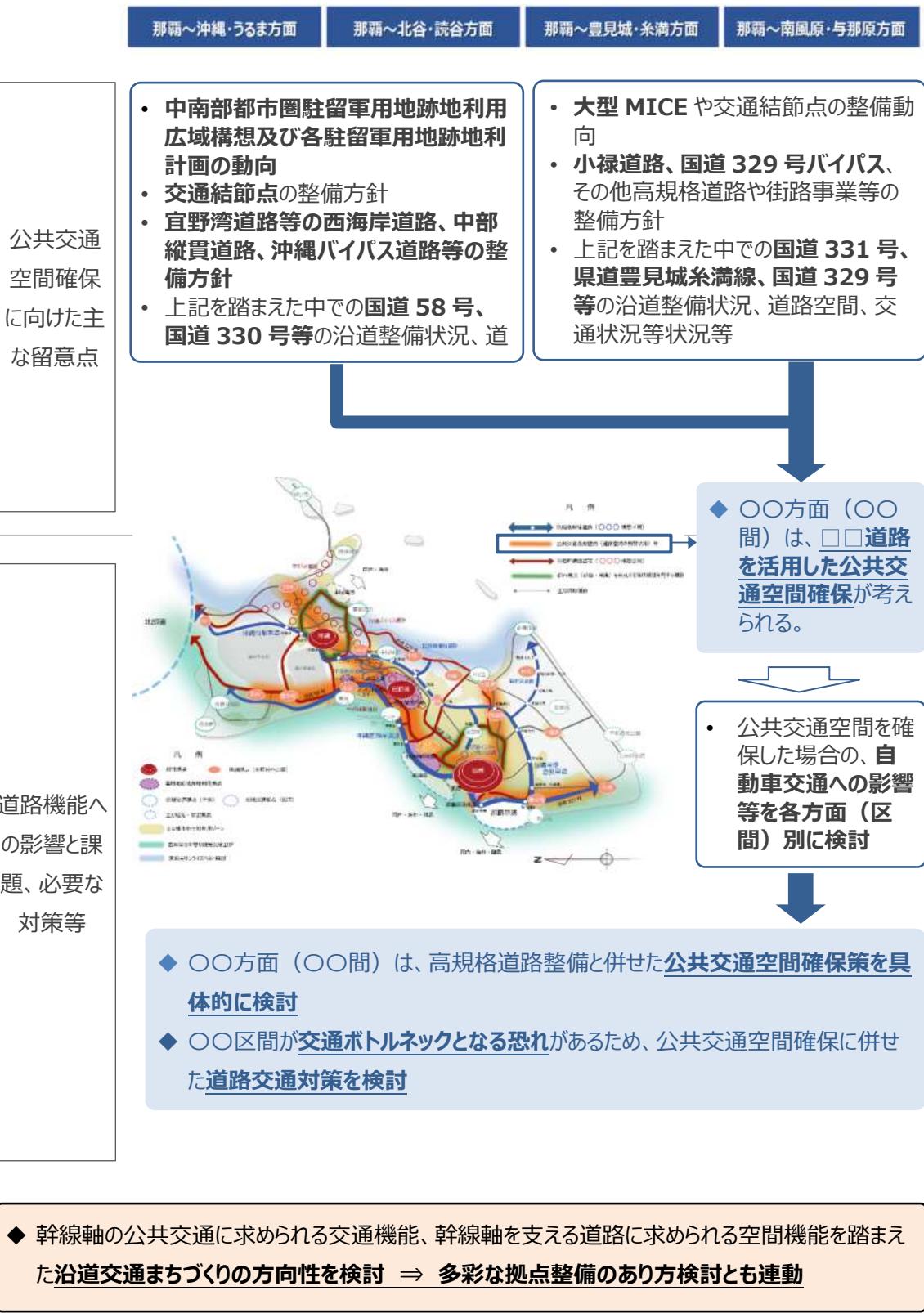
- 13 ◆ ○○方面は、既存モノレールかそれ以上の高い速達性・定時性と輸送力を兼ね
14 備えた機能が求められる
- 15 ◆ △△方面は、既存基幹急行バスかそれ以上の走行性・定時性と輸送力を兼ね
16 備えた機能が求められる

17 機能確保に
18 必要十分な
19 走行空間

- 20 ◆ 各方面的、走行性確保のための空間と輸送力確保のためのサービス水準のイ
21 メージを検討



●幹線軸を支える道路に求められる空間機能

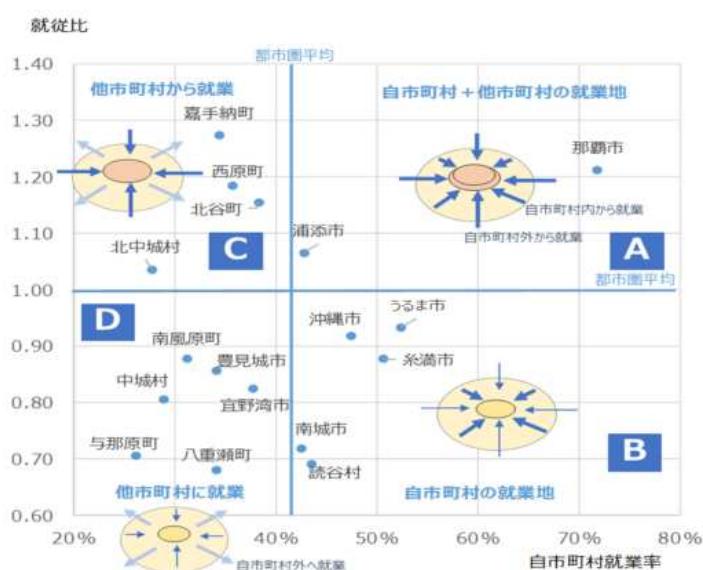


1 (3)拠点整備に向けた検討イメージ

2 ●中南部都市圏の各市町村の拠点機能

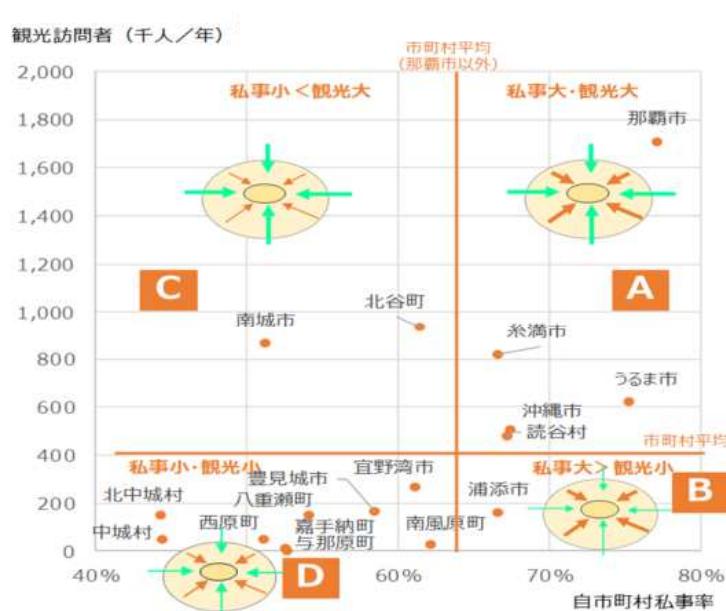
3 都市圏各市町村の『就業の場としての機能』及び『私事の場としての機能』を踏まえ、都市拠点として
4 位置づけられた自治体（就業・私事双方で機能大）、地域拠点として位置づけた自治体（就業・私
5 事双方で機能小）を例に、今後検討を進めていきます。

就業の場としての地域分類



出典：就従比は、R2国勢調査（不詳補完前）の市町村別従業人口／市町村別就業人口の割合。自市町村就業率は、
R2国勢調査（不詳補完前）の市町村別就業者数に占める自市町村内就業者数の割合

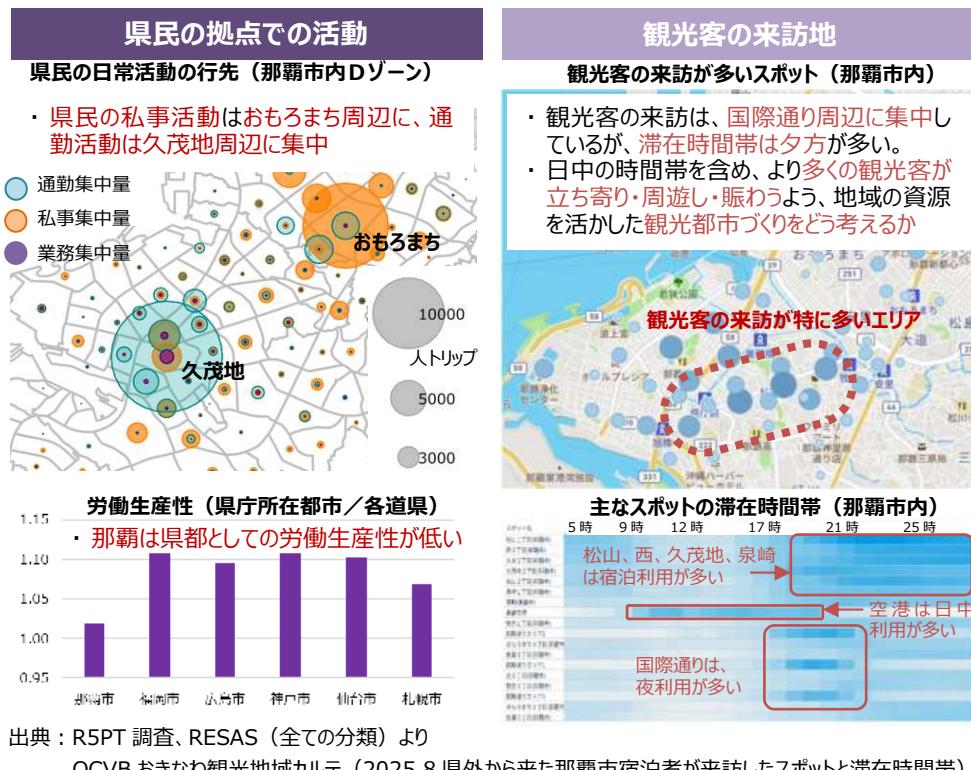
私事の場としての地域分類



出典：自市町村私事率は、R5PT 調査の私事トリップに関する自市町村／全域の割合、市町村別観光訪問者は、デジタル
観光統計オープンデータ（公益社団法人 日本観光振興協会）のR5年値

●都市拠点に求められる都市交通等の機能

県民や観光客が訪れている都市の姿

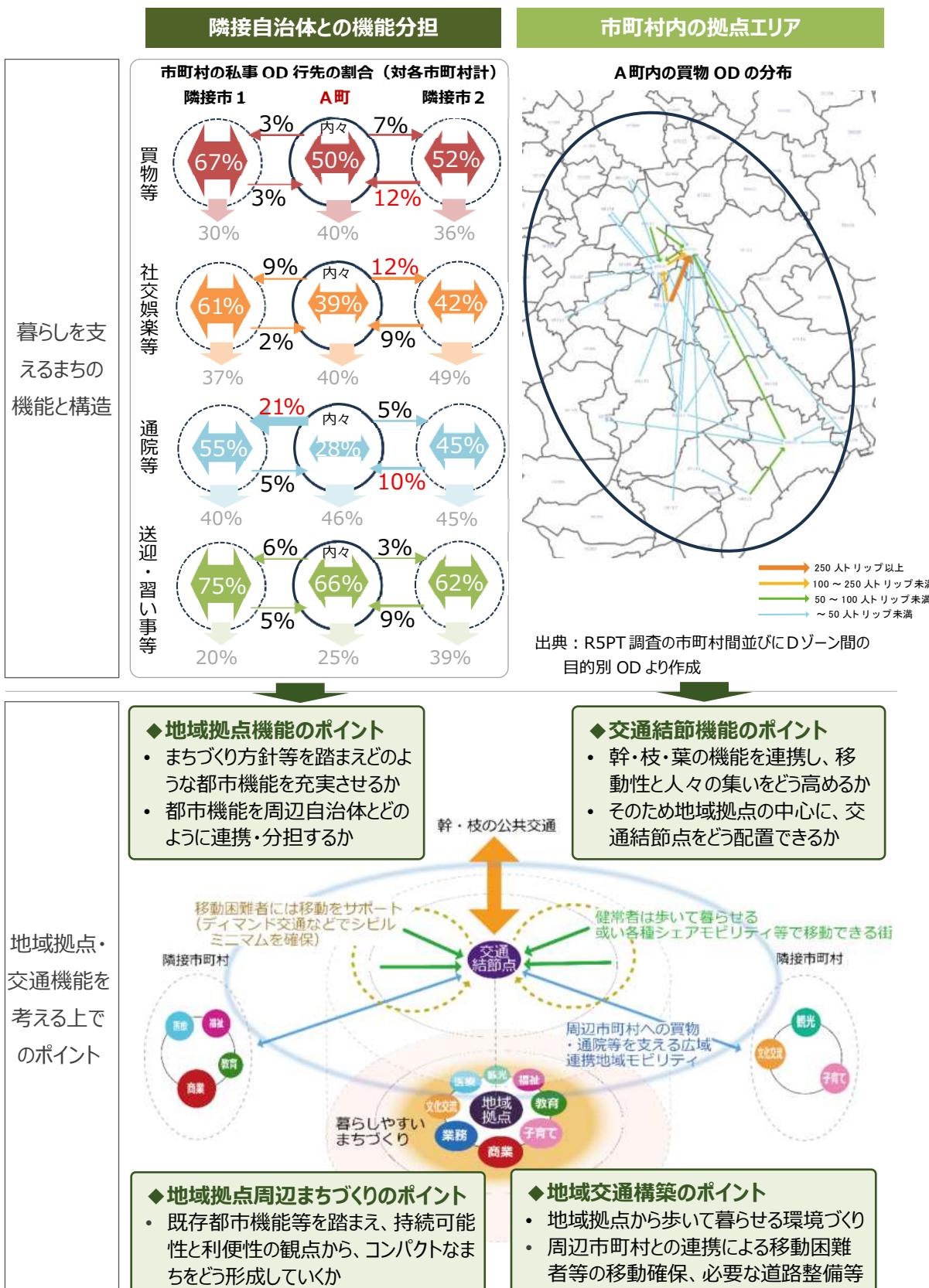


都市拠点・交通機能を考える上で
のポイント



出典：オークランド市 HP、シアトル観光局 HP、河川空間のオープン化事例集（国土交通省）

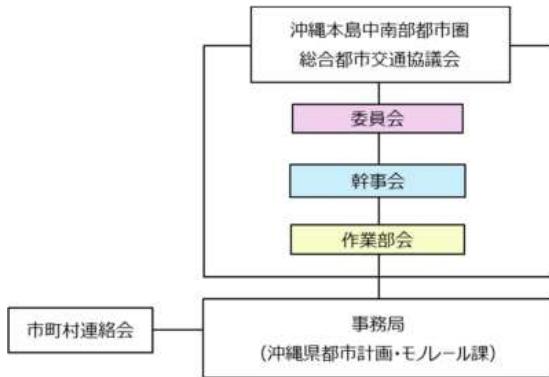
● 地域拠点に求められる都市交通等の機能



参考

協議会概要

令和4年度に、「沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会」を設置しています。その協議会の構成や委員会名簿等について以下に示します。



委員会（23名）		幹事会（25名）		作業部会（18名）	
埼玉大学 名誉教授	久保田 尚 ◎	(一社) 沖縄県バス協会	専務理事	開発建設部 建設行政課長補佐	
琉球大学 名誉教授	池田 孝之	沖縄 都市モルール(株)	常務取締役	開発建設部 建設産業・地方整備課 地方整備官	
東京大学大学院 工学系研究科 教授	福田 大輔	内閣府 沖縄振興局	参事官(振興第一担当)付 専門官	開発建設部 道路建設課長補佐	
琉球大学工学部 准教授	神谷 大介	国土 交通 省	総合政策課 都市局	開発建設部 道路管理課長補佐	
まちづくりファシリテーター 「こみゆとば」主催者	石垣 綾音		都市計画課 都市計画調査室 課長補佐	運輸部 企画室長補佐	
RBCラジオパーソナリティー	比嘉 俊次		街路交通施設課 課長補佐	南部国道事務所 調査第一課長	
社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	仲程 いづみ		企画課道路経済調査室 課長補佐	南部国道事務所 調査第二課長	
沖縄県 商工会議所連合会	会長	内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部 企画調整官	警察本部交通部 交通規制課長補佐	
(一財)沖縄観光 コンベンションセンター	会長		開発建設部 公園・まちづくり調整官	土木建築部 都市計画・モルール課長 ◎	
(一社) 沖縄県バス協会	会長		開発建設部 建設行政課長	企画部企画調整課 企画班長	
沖縄都市モルール(株)	代表取締役社長		開発建設部 建設産業・地方整備課長	企画部交通政策課 公共交通推進室主幹	
内閣府 沖縄振興局	参事官(振興第一担当)		開発建設部 道路建設課長	環境部環境再生課 環境対策班長	
国 土 交 通 省	総合政策局 都市局 都市局 道路局 国土技術政策 総合研究所		開発建設部 道路管理課長	文化観光スポーツ部 観光文化企画班長	
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部長 運輸部長		運輸部 企画室長	文化観光スポーツ部 観光振興課 受入推進班長	
沖縄県	警察本部 交通部長 企画部長 文化観光スポーツ部長 土木建築部長		南部国道事務所長	土木建築部道路街路課 企画調整班長	
				土木建築部道路管理課 補修班長	
				土木建築部都市計画・モルール課 都市モルール室 主幹	
				土木建築部都市計画・モルール課 企画班長	

◎は委員長

◎は幹事長

1 委員からのコメント

2

3

4



5

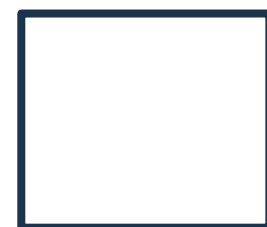
6



7

8

9



10

11

12



13

14

15

16

17

18

1 **用語集**

2 .
3 .
4 .
5 .

6 **さ行**

7 **シームレス**

8 シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。交通のシームレス化とは、交通サービス同士の乗継時に生じ
9 るあらゆる障害を、ハード・ソフト面において無くすことで、出発地から目的地までの移動全体を通した円
10 滑化を図ること。

11 .
12 .
13 .
14 .
15 .
16 .

17

18