

沖縄県総合交通体系基本計画 点検・評価報告書

(対象年度：令和 4 年度～令和 6 年度)

令和 8 年 3 月

沖縄県企画部交通政策課

目 次

第1章 総説	1
1 評価検証の概要	1
2 交通を取り巻く社会経済情勢の変化	2
第2章 現基本計画の施策の推進による成果と課題	4
1 国内外との交流促進を支える交通体系	4
(1) 国内外に開かれた拠点空港の整備	4
(2) 産業振興を担う港湾の機能強化	4
(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化	6
(4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化	6
2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系	9
(1) 本島の県土構造を支える骨格交通網の強化	9
(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築	9
(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築	10
(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開	11
3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系	12
(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築	12
(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備	12
(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略	13
(4) 交通需要マネジメント	14
(5) 健康で快適に暮らす環境整備	16
4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系	17
(1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築	17
(2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保	17
(3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持	18
5 安全、安心な暮らしを支える交通体系	19
(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備	19
(2) 大規模災害時等にも強靱性を発揮する交通体系の構築	19
(3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新	20
6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系	21
(1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築	21
(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築	21
第3章 点検・評価の総括	23
1 基本的な考え方	23
2 課題に対応した今後の取組の方向性	23

第1章 総説

1 評価検証の概要

沖縄県では、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」を上位計画とし、交通分野における基本施策の具体的な構想を示した「沖縄県総合交通体系基本計画」を令和4年10月に策定した。

本計画は、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の実現に寄与するとともに、沖縄の総合交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針となるものである。

基本計画策定から4年が経過する中、国内外の情勢変化とともに、本県を取り巻く社会経済情勢も大きく変化している。

例えば、県内総人口は、令和4年に初めて減少に転じてから3年連続で減少し、今後は全国と同様に人口減少・少子高齢化の加速化が見込まれるなど社会構造の変化にも直面している。

このような状況下において、これら社会経済情勢や交通を取り巻く環境の変化を的確に捉えるとともに、計画策定以降に生じた新たな課題等に対して柔軟に対応していく必要がある。

本点検・評価は、これら要素を踏まえた上、基本計画策定後の令和4～6年度分の点検・評価を行うものであり、これまでの成果や今後の課題等を整理することにより、必要に応じて計画の見直しにつなげることを目的として実施するものである。

具体的には、基本計画で定める各種指標の達成状況や主な取組の実施状況等の評価・点検結果を基に、これまでの施策による成果や今後の課題を整理することで、残る計画期間に向けた施策展開の方向性を示す。

2 交通を取り巻く社会経済情勢の変化

(1) 人口減少・高齢化

本県においても、人口減少・高齢化の進行により人口構造が大きく変化している。高齢者の増加に伴い、買物や通院等の日常生活における公共交通の重要性が一層高まっており、移動手段の確保と利便性の向上がより重要な課題となっている。

(2) 観光客数の回復

新型コロナウイルス感染症の影響により減少した観光客数は、コロナ禍以前の水準まで回復している。一方で、観光形態は個人旅行化が進み、周遊行動の多様化が進展していることから、観光二次交通の確保や、分かりやすい情報提供、乗継利便性の向上、キャッシュレス対応など、サービス水準の向上が課題となっている。

(3) エネルギー価格の高騰

燃料・電力等の価格変動は、交通事業者の運行コストや家計における移動コストに大きな影響を及ぼしている。こうした状況を踏まえ、省エネルギー化や運行の効率化と併せ、脱炭素化の観点からも交通分野における対応が求められている。

(4) バス・タクシー等の運転手不足

人口減少・高齢化を背景として、バス・タクシー等の運転手不足が深刻化しており、輸送力の低下への対応が大きな課題となっている。運転手不足の影響が顕在化する中、公共交通の運行を確保するため、担い手の確保、生産性の向上、運行体系の見直し等に総合的に取り組む必要がある。

(5) 自動運転

AI・IoT等の技術進展により、自動運転を含む次世代型交通システムの構築可能性が拡大している。運転手不足や移動制約への対応として期待される一方、沖縄の道路・都市構造や離島特性等を踏まえつつ、段階的な社会実装に向けた取組が進められている。

(6) 新技術（ドローン、空飛ぶ車等）

ドローン等の新たなモビリティ技術については、その活用可能性が検討されており、離島・過疎地域における物流、防災、医療等の分野への応用も期待されている。今後は、中長期的な技術動向を踏まえた検討が求められる。

(7) 関連計画・調査との連動

令和5年に実施されたパーソントリップ調査により、自家用車依存の更なる進展や慢性的な渋滞などの課題が確認されている。

現在、沖縄県の戦後100年にあたる2045年を見据え、新たな交通のあり方や将来像を描く構想として「次世代交通ビジョンおきなわ（仮称）」の検討が進められているほか、PT調査結果を踏まえ、都市圏の根本的な課題を整理し、20年後の都市交通

のあるべき姿を示す「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」等の関連計画の策定が進められている。本計画の総点検・評価にあたっては、これらの関連計画との整合を図り、計画改定に適切に反映していく必要がある。

(8) 民間における関連活動の動向

経済団体や市町村が連携したまちづくりの動きとして、経済団体や那覇市、浦添市、宜野湾市等の自治体が参画する「GW2050 PROJECTS 推進協議会」を中心に、那覇空港、那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場周辺を「価値創造重要拠点」と位置付け、基地返還跡地を含めた一体的な開発構想の検討が進められている。

第2章 現基本計画の施策の推進による成果と課題

基本計画では、計画推進のための進捗確認方法として、(1) 計画に掲げる施策の戦略的・効果的な実施を図ること、計画の目標の達成度合いを評価すること、(3) 県民への分かりやすい説明と事業実施過程の透明性を確保することが方針とされている。

本章では、基本計画で定める各種指標の達成状況や主な取組の実施状況等の評価・点検結果を基に、これまでの施策による成果や今後の課題を整理する。

1 国内外との交流促進を支える交通体系

(1) 国内外に開かれた拠点空港の整備

主な施策の成果

- ▶ 那覇空港において、年間旅客数が令和4年度の16,229千人から令和6年度は19,524千人と約3,000千人増加しており、各離島空港でも増加し今後も更なる需要の拡大が予測される。空港施設や各種機器（サイネージ・監視カメラ）について、整備を実施し機能強化を図った。
- ▶ 各離島空港においては、空港施設の維持補修・機能向上に係る整備を実施するとともに、国に対して、CIQ「審査体制の強化」及び「指定港化」の要望を3回実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
那覇空港の年間旅客数	7,999千人 (R3年度)	16,229千人	16,230千人	19,524千人	前進
貨物輸送を行う国際航空路線数	0路線 (R2年度)	2路線	3路線	5路線	前進
離島空港の年間旅客数	284.1万人 (R3年度)	472万人	523万人	553.8万人	前進

主な課題

- 拠点空港の利用者数が増加する中、今後もさらなる需要の拡大が予測される。
- 那覇空港においては、引き続き受入体制の整備、機能強化を図るとともに、離島空港においては、CIQ体制の必要性について、経済効果や地域振興などへの貢献度を、具体的なデータを示し、国に対し要望を行っていく。

(2) 産業振興を担う港湾の機能強化

主な施策の成果

- ▶ 年間旅客数は、令和4年度の約50万人から令和6年度は153万人と、約103万人増加している。また公共取扱貨物量は令和4年度の17,821千トンから令和6年度の19,348千トンと約1,500千トン以上増加した。
- ▶ 那覇港において、国による新港ふ頭14号岸壁の整備及び第2クルーズバースが整備された。

(3) 人流・物流の拡大に向けた取組強化

主な施策の成果

- 那覇空港国際線については、令和4年度に約2年5か月振りに国際線が再開し、海外市場において商談会やプロモーションを実施。
- 戦略開拓市場及び新規開拓市場において、旅行博、セミナー、商談会、市場プロモーション等を実施したことにより県内輸出事業者等による沖縄からの年間輸出額が減少していた令和5年度の16,335百万円から令和6年度の24,013百万円と大幅に増加した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
那覇空港の国際路線数（就航都市数）	0 路線	3 路線	8 路線	13 路線	前進
那覇空港における国際貨物量	1 万トン (R2 年)	0.1 万トン	0.2 万トン	0.3 万トン	後退
那覇港における定期外国航路（海外） 寄港地数	13 寄港地 (R2 年度)	13 寄港地	14 寄港地	14 寄港地	前進
県内輸出事業者等による 沖縄からの年間輸出額	19,346 百万円 (R3 年)	19,951 百万円	16,335 百万円	24,013 百万円	前進
臨空・臨港型産業における 新規立地企業数（累計）	0 社	15 社	15 社	55 社	前進
航空関連産業企業数（累計）	6 社	7 社	7 社	8 社	前進
主要渋滞箇所数	173 箇所 (R3 年度)	169 箇所	166 箇所	166 箇所	前進
那覇港～中城湾港新港地区の所要時間	45 分 (R3 年度)	45 分	45 分	45 分	前進
那覇空港～中城湾港新港地区の所要時間	50 分 (R3 年度)	50 分	50 分	50 分	前進

主な課題

- 海外からの旅客者数が増加しており、更なる海外路線の回復や海外観光客誘客等を図りながら、現地機能を活用したプロモーション等を推進する。
- また物流においても、輸出増加に向けた県産品の高付加価値化や認知度向上を図るため、引き続き海外ビジネス展開の支援や県産品のプロモーションを実施する。

(4) 安全・安心で移動の質を上げる取組強化

主な施策の成果

- 那覇空港から運行する観光系路線バスのキャッシュレスの実証事業を通して、コンタクトレス決済を導入した。「おきなわのりもの旅」（WEBサイト）や那覇空港国際線のデジタルサイネージを活用した情報発信を行った。
- また、北谷町に観光2次交通結節点を設置し、実証実験を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
観光客が「沖縄は安全・安心であると 感じる」割合	91.8%	90%	90%	87.8%	後退
旅行中に利用した公共交通機関の割合	67.3% (R3 年度)	78.5%	78.5%	79.0%	前進
プレミアム/ラグジュアリークラスの クルーズ船の寄港回数の割合	0% (R2 年度)	100%	45%	35.5%	前進



「おきなわのりもの旅」(WEB サイト) による情報発信

2. 現時点での事業効果

(1) 那覇空港 - 北谷ゲートウェイ路線の新設

- 北谷ゲートウェイの設置と併せて、沖縄県による「空港北谷ノンストップバス」、東京バスによる「北谷直行シャトルバス」の2路線が那覇空港-北谷ゲートウェイ間を結ぶ実証運行を行った。
- また、沖縄バスが既存の「路線バス43系統」の起終点を北谷町役場から北谷ゲートウェイへ移行している。
- 令和6年12月21日より、東京バスの「北谷直行シャトルバス」が定期路線化(道路運送法21条による実証運行から道路運送法4条による定期路線としての運行へ移行)するとともに、令和7年1月19日より、沖縄バスが那覇空港と北谷ゲートウェイを結ぶ「路線バス143系統」が新設された。
- 加えて、令和7年4月1日より、沖縄バスによる既存の「空港リムジンバス」の北谷ゲートウェイ乗り入れが予定されている。
- これらを含めて、**那覇空港と北谷町美浜エリアを結ぶバスは、13便/日⇒最大43便/日へ増加した。**

【北谷町へのアクセス強化】

令和7年4月時点で、**2社4路線**が北谷ゲートウェイへ乗り入れ



令和6年7月
(北谷ゲートウェイ設置前)

那覇空港と美浜エリアを結ぶバス
13便/日

- 【既存路線】
- ・ 空港リムジンバス (沖縄バス)
 - ・ らくらくバス (カーリ-観光)

令和7年4月見込
(北谷ゲートウェイ設置後)

那覇空港と美浜エリアを結ぶバス
最大43便/日

- 【新設】
- ・ 12/21~北谷直行シャトルバス (東京バス)
 - ※実証運行を経て定期路線化
 - ・ 1/19~路線バス143系統 (沖縄バス)

- 【既存路線乗り入れ】
- ・ 7/25~路線バス43系統 (沖縄バス)
 - ・ 4/1~ 空港リムジンバス (沖縄バス)



主な課題

- 観光地間を結ぶ公共交通機関の利便性向上を図るため、コンタクトレス決済や、観光2交通結節点の実証実験が行われており、これらの取り組み状況を分析・評価しながら、引き続き利便性の高い、観光地間を周遊できる環境の構築を進める。

2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

(1) 本島の県土構造を支える骨格交通網の強化

主な施策の成果

- 道路ネットワークの構築に向け、国において、那覇空港自動車道等の整備が進められたほか、南部東道路、幸地インター線等の整備を実施した。
- 主要渋滞箇所数については、渋滞ボトルネック対策を推進し、令和4年度の169箇所から令和6年度の166箇所へ減少した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
那覇港～中城湾港新港地区の所要時間	45分 (R3年度)	45分	45分	45分	前進
那覇空港～中城湾港新港地区の所要時間	50分 (R3年度)	50分	50分	50分	前進
主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所	前進
モノレール乗客数	年間平均利用 客数 30,044 人/日 (R2年度)	46,326人/日	54,803人/日	60,898人/日	前進

主な課題

- 引き続き、慢性的な交通渋滞の緩和に向けて、広域的な交通網の整備による抜本的な対策として、国と連携し、ハシゴ道路ネットワークの構築に取り組むとともに、短期的な渋滞ボトルネック対策に取り組む。

(2) 本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築

主な施策の成果

- 公共交通利用者数は令和4年度の29,960千人から令和6年度の43,055千人と約13,000千人増加している。
- モノレール3両編成車両の運行の開始やバスのコンタクトレス（非接触型）決済の実証実験を実施した。また伊佐以北へのバスレーン延長に向けた協議会の実施等が行われた。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
モノレール乗客数	年間平均利用 客数 30,044 人/日 (R2年度)	46,326人/日	54,803人/日	60,898人/日	前進
公共交通利用者数	29,561千人 (R2年度)	29,960千人	38,248千人	43,055千人 (R5年度)	前進
乗合バス利用者数	17,785千人 (R2年度)	20,974千人	21,339千人	23,107千人	前進

旅行中に利用した公共交通機関の割合	67.3% (R3 年度)	78.5%	78.5%	79.0%	前進
フィーダー（支線）交通検討 実施エリア数（累計）	3 エリア	3 エリア	4 エリア	3 エリア	横ばい
電動車（EV・PHV）普及率	0.221% (R2 年度)	0.249%	0.28%	0.34%	前進
てだこ浦西駅パークアンドライド 駐車場入庫台数	85,826 台 (R2 年度)	153,440 台	199,393 台	245,768 台	前進

主な課題

- 公共交通利用者のさらなる利用を促進するため、3両編成の車両増加や運行時間等の変化による、利用状況を分析・評価し、今後の取り組みの検討をする。
- また、令和8年度の協力型バスレーンの実証実験に向けて、周辺の公共交通との連携強化を図り、公共交通を利用したシームレスな移動による利用者の利便性向上を図る



沖縄都市モノレール3両編成の車両の運行

(3) 県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

主な施策の成果

- 県が道路整備に向け取得した普天間飛行場内土地の面積は令和4年度末時点で約13.9ha、令和6年度末時点で約17.1haである。また、県及び関係市町村が全7地区の特定駐留軍用地において計94.6haの土地を取得したことから、円滑な跡地利用に向けた用地取得が進められた。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
先行取得による土地取得面積	68.6ha (R2 年度)	79.7ha	86.8ha	94.6ha	前進
プロジェクト件数 (検討含む)	2件	2件	2件	2件	前進

主な課題

- 7地区の特定駐留軍用地において、土地取得目標値は計113.4haで、令和6年度末までに94.6haの土地を取得した。地権者から土地売却の申出を受けてから買取りの交渉が始まるため、今後も制度の周知や地権者に対する戸別訪問の件数を増やすなどの取り組みを実施する。

(4) 東海岸サンライズベルト構想の展開

主な施策の成果

- 沖繩本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワークの構築を推進するため、南部東道路等の整備を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
主要渋滞箇所数	173箇所 (R3年度)	169箇所	166箇所	166箇所	前進

主な課題

- ネットワークの構築により、特定の区間やインターチェンジ周辺への交通が集中することで新たな渋滞ポイントが発生する可能性を考慮し、事前に渋滞箇所の予測や交通量の変化を注視する。

3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

(1) 多様なニーズに対応する交通体系の構築

主な施策の成果

- ▶ 周辺道路ネットワークの整備状況を踏まえて実施予定の事業箇所、早期効果発現が見込まれる箇所に重点的に資金配分を行う。
- ▶ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムとフィーダー（支線）交通のネットワーク構築に向け、令和4年度から6年度において圏域別（北部・中部・南部）に市町村連携交通会議を継続的に行った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
公共交通利用者数	29,561 千人 (R2 年度)	29,960 千人	38,248 千人	43,055 千人 (R5 年度)	前進
フィーダー（支線）交通検討 実施エリア数（累計）	3 エリア	3 エリア	4 エリア	3 エリア	横ばい

主な課題

- 県の地域公共交通計画のもと、市町村連携交通会議を踏まえ、鉄軌道を含む新たな公共交通システムとフィーダー交通のネットワーク構築に向け、市町村連携交通会議を踏まえた上で、各圏域の交通課題及び共通の課題に対して、協力体制のもと、対策を講じる必要がある。

(2) シームレスで利便性の高い利用環境の整備

主な施策の成果

- ▶ 乗合バス利用者数が、令和4年度の 20,974 千人から令和6年度は 23,107 千人と約 2,000 千人増加している。バス路線を確保するための補助や運転手確保の取り組みを実施した。
- ▶ また、県管理施設2箇所にシェアサイクルステーションを設置した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
乗合バス利用者数	17,785 千人 (R2 年度)	20,974 千人	21,339 千人	23,107 千人	前進
電動車（EV・PHV）普及率	0.221% (R2 年度)	0.249%	0.28%	0.34%	前進
旅行中に利用した 公共交通機関の割合	67.3% (R3 年度)	78.5%	78.5%	79.0%	前進

主な課題

- 県民及び観光客の移動手段確保のため、運転手確保の対策や路線バスを維持するための補助を行っているが、路線維持の財政的な制約があり、今後の高齢化等に伴う、運転手不足も深刻化することが見込まれる。

- そのため、交通事業者と継続的な意見交換を行いながら、効率的な運行等を検討していく。

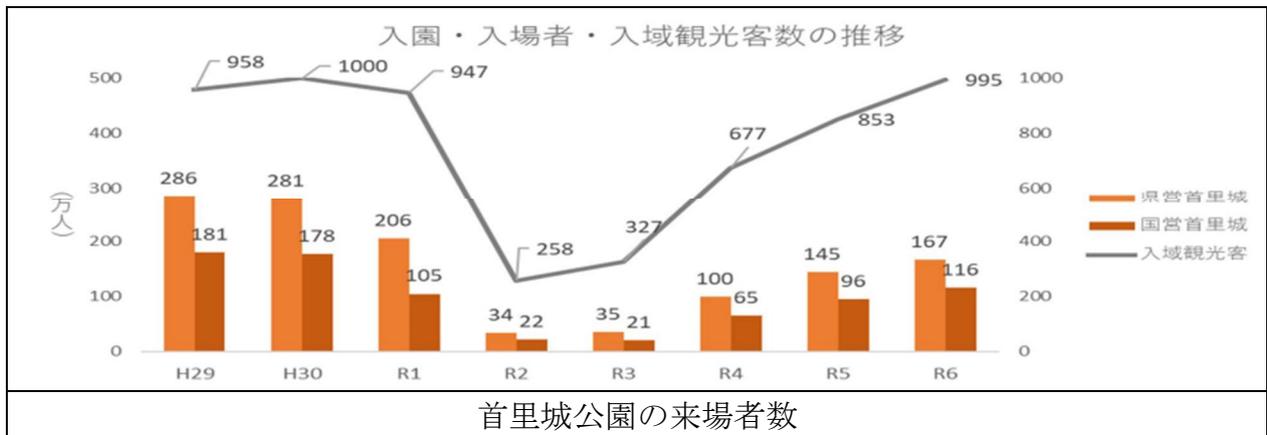
(3) まちづくりと一体となったモビリティ戦略

主な施策の成果

- ▶ 首里城公園の来場者数は、令和4年度の997,368人から令和6年度の1,671,691人と約67万人増加した。首里地域の交通需要の適正化に向けた取組として、交通・観光マネジメント計画を策定した。
- ▶ また首里杜館駐車場大型バス予約システムの本格運用を開始、周辺民間駐車場の位置情報の発信と満空情報発信を行った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
首里城公園来場者数	337,884人 (R2年度)	997,368人	1,446,266千人	1,671,691人	前進
1,000人以上のMICE開催件数	11件 (R2年)	70件	70件	119件	前進
県管理道路の整備済延長	0km (R3年度末をゼロに設定)	1.1km	1.5km	4.24km	前進



首里城公園 駐車場
ログイン

2025.01.23

予約確認をスムーズに行うために

【ご協力依頼】
ご利用当日に添乗している方が予約番号、予約時間、ツアー名、依頼元の旅行会社名を把握していないことにより、予約確認ができない事象が発生しています。
当日に同行される添乗員やバス運転手とバスガイド等へ予約情報を確実に連絡していただきますよう、ご協力をお願いいたします。

ログイン

利用者登録済みの方はこちらからログインできます。マイページから予約状況の確認ができます。

初めての方へ

初めてご利用の方はこちらをご覧ください。

利用マニュアル

本システムの利用マニュアル(PDF)です。

予約する

2025年
12月

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6

エリアかツアー区分のどちらかは指定してください。

エリア

首里城公園駐車場の予約システム導入

主な課題

- 首里城公園の来場者数は増加しており、令和8年に首里城正殿が供用開始することにより、今後も増加が見込まれる。
- 現在、大型バス予約システム利用の周知を図るとともに、観光交通による過度な集中が起きないように、首里杜地区整備基本計画に基づく「暮らしと観光の両面からの交通環境の継続的改善」を推進する。

(4) 交通需要マネジメント

主な施策の成果

- ▶ パンフレット・ラジオ・デジタルサイネージ等の周知活動を継続して行ってきたことで、てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場の利用者数は、令和4年度の153,440台から令和6年度は245,768台と約9万台増加している。
- ▶ また小学校などの送迎交通について、調査分析し、各市町村などに情報提供を行い、TDM施策の促進につなげた。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
てだこ浦西駅パークアンドライド 駐車場入庫台数	85,826台 (R2年度)	153,440台	199,393台	245,768台	前進

- てだこ浦西駅のパークアンドライド利用者は、着実に増加し、令和6年5月以降、定期契約台数は上限に達しており、一般駐車についても増加傾向にある。

てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場利用状況
 出典：沖縄県土木建築部 都市計画・モジュール課



定期利用

てだこ浦西駅 パークアンドライド駐車場

パークアンドライド駐車場とゆいレールの利用でより便利に!

以下のようなお悩みのアナタには、【定期利用】がオススメです!

通勤にかかる費用を節約したい!!

毎朝の通勤時の渋滞を回避したい!!

利用内容 (条件)	利用料金		
	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
全日定期 駐車券	月～日 5,000円	14,250円 5%割引	27,000円 10%割引
平日・土曜日 定期駐車券	月～土 (日・祝日を除く)	4,200円	11,970円
平日定期 駐車券	月～金 (土・日・祝日を除く)	3,500円	9,980円

注意

- 月極契約駐車場ではありません ●料金は全て(税込)表示です。
- 駐車区間、駐車場所の指定はできません
- 定期駐車券は、営業時間内(5:00~25:00)のみの利用となります
- 閉場時間中(1:00~5:00)駐車については、夜間料金(260円)が発生します
- 年末年始(12/31~1/3)は、時間貸しのみのご利用となり、定期駐車券は利用できません

TEL. 098-870-5811 FAX. 098-870-5812

一般利用

てだこ浦西駅 パークアンドライド駐車場

パークアンドライド駐車場とゆいレールの利用でより便利に!

以下のようなお悩みのアナタには、【一般利用】がオススメです!

空港での混雑を避けたい! 時間通りに到着したい!

休日のお出かけて駐車場探しが大変だし・出庫時間が気になる!

基本料金 1時間	追加料金 1時間につき	最大料金
260円	—	260円

宿泊料金 - 最大

1泊2日	1,060円
2泊3日	1,720円

駐車場ご利用のお客様へ

- 駐車の際は必ずワイドレーンをご利用ください。
- 車内に貴重品等を放置しないでください。
- 駐車場内での車庫・破損・盗難・火災等に関して、一切責任は負いかねますのでご了承ください。
- 駐車券は必ずしっかりと持ち帰り、貸付機に投入してください。
- ご利用には、本駐車場の他、ゆいレール駅周辺に設置されている他、他種駐車場の混雑を避けるようお願いします。
- 料金は全て(税込)表示です。

※宿泊を伴う料金は660円×宿泊数+400円です。
 ※最大料金は繰り越し適用されません。
 ※閉場時間1:00~5:00は入庫できません。

てだこ浦西駅のパークアンドライドの利用者数増加

資料：第4回沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会 委員会資料(令和7年6月18日)

主な課題

- てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場の利用の需要の増加が見込まれることから、今後の取り組みの検討が必要となる。小学校の送迎交通については、引き続き全国の

事例などを参考にしながら、TDM 施策を促進する。

(5) 健康で快適に暮らす環境整備

主な施策の成果

- 歩行者空間等の確保に向けた取り組みとして、胡屋泡瀬線等の街路工事が進められた。自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画を基に、国や市町村と連携し、自転車通行空間の整備を行った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
歩いていける身近な都市公園 (街区公園) 箇所数	6 箇所 (R2 年度)	3 箇所 (R3 年度)	3 箇所 (R4 年度)	2 箇所 (R5 年度)	前進

主な課題

- 歩行者空間確保に向けては、早期効果発言に寄与する計画的な用地取得、街路工事及び資金配分を検討していく。また、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を進める。

4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系

(1) 離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築

主な施策の成果

- 離島空港においては、空港施設の維持補修・機能向上整備や保安検査対策を実施。
- 離島港湾において、定期航路数は令和4年度から6年度で22航路と変化はなかった。
- 離島港湾7地区で岸壁や防波堤浮棧橋の整備を実施。また離島への誘客に向け、メディアプロモーション等、市町村と連携した情報等の発信を行った。
- また、漁港においては、3地区で防波堤等の整備を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
離島空港の年間旅客数	284.1万人 (R3年度)	472万人	523万人	553.8万人	前進
空港における行動計画に即した 訓練、研修実施数	1回 (R3年度)	0.961回	1回	1回	前進
係留施設の機能高度化整備率	8.0% (R3年度)	9%	13%	14%	前進
本島及び離島から離島への派遣や オンラインで交流する児童数(累計)	619人	2,176人	2,567人	6,999人	前進

主な課題

- 離島空港においては、継続的な維持補修及び機能向上のための整備が必要となり、また保安検査の強化に伴う設備工事や運営費の増加にも対応をする必要があるため、最新の保安検査機器の導入を進めるとともに、それに伴う維持費用への支援策を検討する。
- 引き続き港湾施設・漁港施設の整備を実施し、離島港湾においては、定期航路の維持を図り、離島への誘客に向けたプロモーション等を行う。

(2) 地域内の特性に応じた移動手段の確保

主な施策の成果

- 離島における乗合バスの利用者数は、令和4年度の678千人から1,043千人と約400千人増加した。
- 市町村が策定する地域公共交通計画について、意見交換・助言等を実施し、県内市町村の策定が進んでいる。また県管理道路橋の定期点検・修繕・耐震補強・更新を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
公共交通利用者数	29,561千人 (R2年度)	29,960千人	38,248千人	43,055千人 (R5年度)	前進
電動車(EV・PHV)普及率	0.221% (R2年度)	0.249%	0.28%	0.34%	前進

県管理道路の整備済延長	0km (R3年度末を ゼロに設定)	1.1km	1.5km	4.24km	前進
離島における乗合バス利用者数	498千人 (R2年度)	678千人	1,120千人	1,043千人 (R5年度)	前進
乗合バス利用者数	17,785千人 (R2年度)	20,974千人	21,339千人	23,107千人	前進

主な課題

- 生活バス路線の運行維持のため、長期的に見て補助金に頼らない持続可能な運行体制を整える必要があり、離島では人口減少や高齢化の進行により、利用者数がさらに減少し、路線の維持が困難になる恐れがある。
- 今後はバス運行以外の収益源の確保及び、各市町村に対して、デマンド交通や乗合タクシー等、新たな公共交通導入の補助を検討する。

(3) 人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持

主な施策の成果

- 航路及び航空路の利用者数は、航路は令和4年度の528千人から令和6年度の航路582千人と約54千人増加し、航空路では令和4年度の418千人から令和6年度の527千人と約109千人の増加となっている。
- 交通コストについては、離島住民の船賃及び航空運賃の低減化を実施。また、石油製品の安定供給と本島との価格差縮減を図るため、輸送費に対し補助を実施した。過年度より実施してきたヘリチャーターへの補助は令和6年度においては実施していない。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
離島港湾における定期航路の数	22航路 (R3年)	22航路	22航路	22航路	前進
低減化した路線における航空路の利用者数(離島住民)	292千人	418千人	528千人	527千人	前進
低減化した路線における航路の利用者数(離島住民)	468千人	528千人	567千人	582千人	前進

主な課題

- 離島空港においては、継続的な維持補修及び機能向上のための整備が必要となり、また保安検査の強化に伴う設備工事や運営費の増加にも対応をする必要があるため、最新の保安検査機器の導入を進めるとともに、それに伴う維持費用への支援策を検討する。

5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備

主な施策の成果

- 交通事故重傷者数は、令和4年度の重傷者数434人、死者数34人、令和6年度の重傷者数407人、死者数44人であり、重傷者数は減少しているが、死者数は増加している。
- 交通安全教育及び指導を行うとともに、特に高齢者の死者数が多いことから、高齢運転者及び高齢歩行者に対する交通安全教育及び広報啓発活動を行った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
交通事故重傷者数及び死者数 (交通事故重傷者数)	434人 (R3年)	434人	429人	407人	前進
交通事故重傷者数及び死者数 (死者数)	26人 (R3年)	34人	38人	44人	後退
乗合バス利用者数	17,785千人 (R2年度)	20,974千人	21,339千人	23,107千人	前進
旅行中に利用した 公共交通機関の割合	67.3% (R3年度)	78.5%	78.5%	79.0%	前進

主な課題

- 今後も高齢化が進むことから、高齢運転者へ交通安全教育及び広報啓発活動を継続的に実施するとともに、高齢運転者及び高齢歩行者に対する参加・体験・実践型交通安全教育、効果的な広報啓発活動等の各種対策を推進していく。

(2) 大規模災害時等にも強靱性を発揮する交通体系の構築

主な施策の成果

- 県管理道路橋の修繕・耐震補強工事を実施、また3湾港（金武湾港、中城湾港、運天港）において、情報伝達訓練及び図上訓練を実施したことで、防災対策への意識醸成を図った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
災害時における緊急物資等の 輸送ネットワークが構築された港湾数	6港 (R2年度)	6港	6港	6港	前進
緊急輸送道路における無電柱化率	5.4% (R2年度)	5.6%	5.7%	5.8%	前進

主な課題

- 大規模災害時にも強靱な交通体系構築に向け、引き続き関係機関と連携した無電柱化の推進を図る。
- また、大規模災害等への対応を想定し情報伝達訓練及び図上訓練を継続的に実施する。

(3) 持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

主な施策の成果

- 県管理道路において、計画的な社会基盤の維持・更新として長寿命化に取り組むため、道路橋の定期点検・修繕・耐震補強・更新について、10箇所実施した。
- また、公共交通等の移動手段の確保については、地域公共交通計画に基づいて、地域の移動手段の維持確保に取り組む。
- 令和4年度からバス路線の欠損補助や「地すべり防止施設長寿命化計画策定」を策定。また分岐器の修繕及びモノレールインフラ施設の定期点検を行った。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4 実績値	R5 実績値	R6 実績値	達成状況
社会基盤等の個別施設計画更新数（累計）	3計画 (R3年度)	2計画	5計画	7計画	前進
公共交通利用者数	29,561千人 (R2年度)	29,960千人	38,248千人	43,055千人 (R5年度)	前進

主な課題

- 県管理道路等において、道路橋の点検、修繕、耐震補強、更新が進められており、引き続き、計画的に進める必要がある。また、公共交通等の移動手段確保については、地域公共交通計画に基づいて、地域の移動手段の維持確保に取り組む。

6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

(1) 豊かな自然・歴史・伝統・文化の保全と利活用に資する交通環境の構築

主な施策の成果

- 令和4年度から無電柱化推進を図ってきたが、令和6年度までに総延長184.0kmの延伸を実施している。
- また国際通りや首里城等、観光地へアクセスする主要路線において、緑化及び重点管理を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
世界自然遺産登録の更新	沖縄島北部及び西表島の世界自然遺産登録（令和3年7月）（※世界遺産委員会に登録資産の保全状況等を6年ごとに報告）	—	—	—	前進
重点対策種等の排除・根絶地域数	0地域（R3年度）	0地域	0地域	1地域	前進
景観アセスメント数（累計）	58件（R2年度）	76件	81件	87件	前進
無電柱化整備総延長	164.5km（R2年度）	172.3km	175.7km	184.0km	前進
緑化活動団体数	646団体（R2年度）	650団体	653団体	687団体	前進

主な課題

- 沿道景観形成については、主要観光地へアクセスする路線を重点的に取り組む。
- 今後は整備効果の定量的な評価に基づき、生活環境の改善や災害リスクの高い地域を重点整備箇所として事業を推進する。

(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

主な施策の成果

- 令和4年度から6年度までに県公用車182台を電動車に転換した。充電設備については、県有施設36施設の122基整備した。
- また民間の事業用バスの電動化支援を行い、令和5年度に車両1台及び専用充電設備1基、令和6年度には2台導入の支援を実施した。

<主な施策に紐づく成果指標>

成果指標名	基準値	R4実績値	R5実績値	R6実績値	達成状況
電動車（EV・PHV）普及率	0.221%（R2年度）	0.249%	0.28%	0.34%	前進

再生可能エネルギー電源比率	8.2%	11.1%	12% (R4年度)	12.5%	前進
一人当たりの二酸化炭素排出量	8.0t-CO ₂ /人 (R元年度)	7.1t-CO ₂ /人 (R2年度)	7.0t-CO ₂ /人 (R3年度)	7.3t-CO ₂ /人 (R4年度)	前進
フィーダー（支線）交通検討 実施エリア数（累計）	3エリア	3エリア	4エリア	3エリア	横ばい
てだこ浦西駅パークアンドライド 駐車場入庫台数	85,826台 (R2年度)	153,440台	199,393台	245,768台	前進

主な課題

- 公用車や民間事業者のEV車普及は着実に進んでいるが、県民のEV普及及び脱炭素化に向けた、広報活動を継続的に実施する必要がある。

第3章 点検・評価の総括

1 基本的な考え方

これまでの章で示したとおり、基本計画に掲げる各種施策に取り組んできた結果、「国内外との交流促進を支える交通体系」では、那覇空港の年間旅客数や、那覇港の年間旅客数・公共取扱貨物量、県内輸出事業者等による沖縄からの年間輸出額がいずれも増加し、交流・物流分野において施策の効果が着実に表れている。

「対流を促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系」及び「健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系」では、主要渋滞箇所数の減少、公共交通利用者数や乗合バス利用者数、てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場入庫台数等の増加が見られ、骨格道路網整備や公共交通施策、交通需要マネジメントの取組が一定の成果を上げている。

「離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系」では、離島港湾における定期航路数が維持されるとともに、離島における乗合バスの利用者数や、交通コスト低減化の対象となる航路・航空路の利用者数（離島住民）が増加しており、島外移動手段の確保や生活交通の維持に一定の効果が確認される。

「安全、安心な暮らしを支える交通体系」及び「沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系」では、交通事故重傷者数の減少、緊急輸送道路における無電柱化率や無電柱化整備総延長の着実な向上、社会基盤等の個別施設計画更新数の増加、電動車（EV・PHV）普及率の上昇等が見られ、安全性・防災性の向上や環境負荷低減に向けた取組が進展している。

一方で、人口減少・少子高齢化やバス・タクシー等の運転手不足、エネルギー価格の高騰、2050年カーボンニュートラルへの対応、新技術の進展等、交通関連計画の検討など、交通を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

また、旅行中に利用した公共交通機関の割合の低下や、交通事故死者数の増加がみられることから、これらの課題に取り組む必要があるとともに、地域公共交通・離島交通の持続可能な運行体制の構築など、新たに対応すべき課題も顕在化している。

本計画の目標の実現に向けては、これら社会経済情勢の変化と点検・評価の結果を踏まえ、基本計画に基づく各種施策をより戦略的かつ効果的に推進していくことが重要である。

本点検・評価で明らかとなった成果と課題を踏まえ、今なお課題が残る分野については施策の着実な推進と改善に努めるとともに、関連計画・調査の進捗も踏まえつつ、必要に応じて計画の見直しを行い、課題解決に向けた施策展開を図っていくこととする。

2 課題に対応した今後の取組の方向性

上記の基本的な考え方を基に、本評価検証の結果やこれまでの計画期間中における社会経済情勢の変化等を踏まえて、取り組むべき課題が明らかになったことから、これら課題に対応するため、本計画の今後の改定において個別具体の施策の追加・更新を行うこととする。