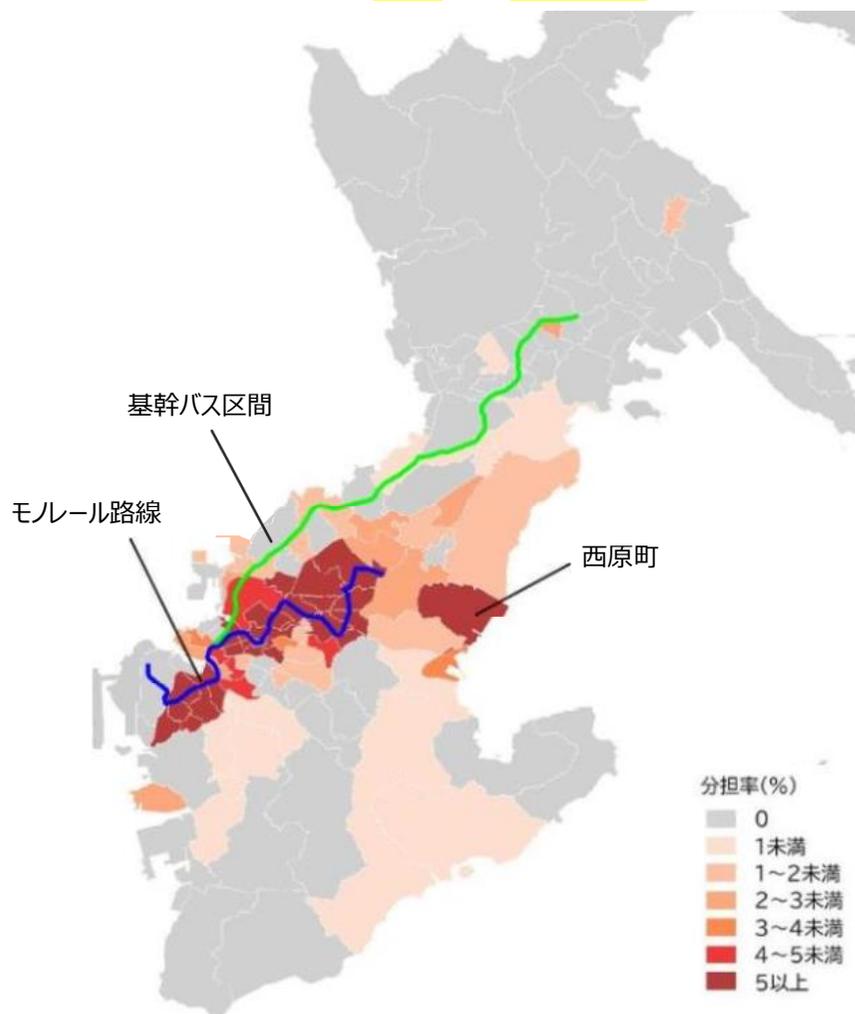


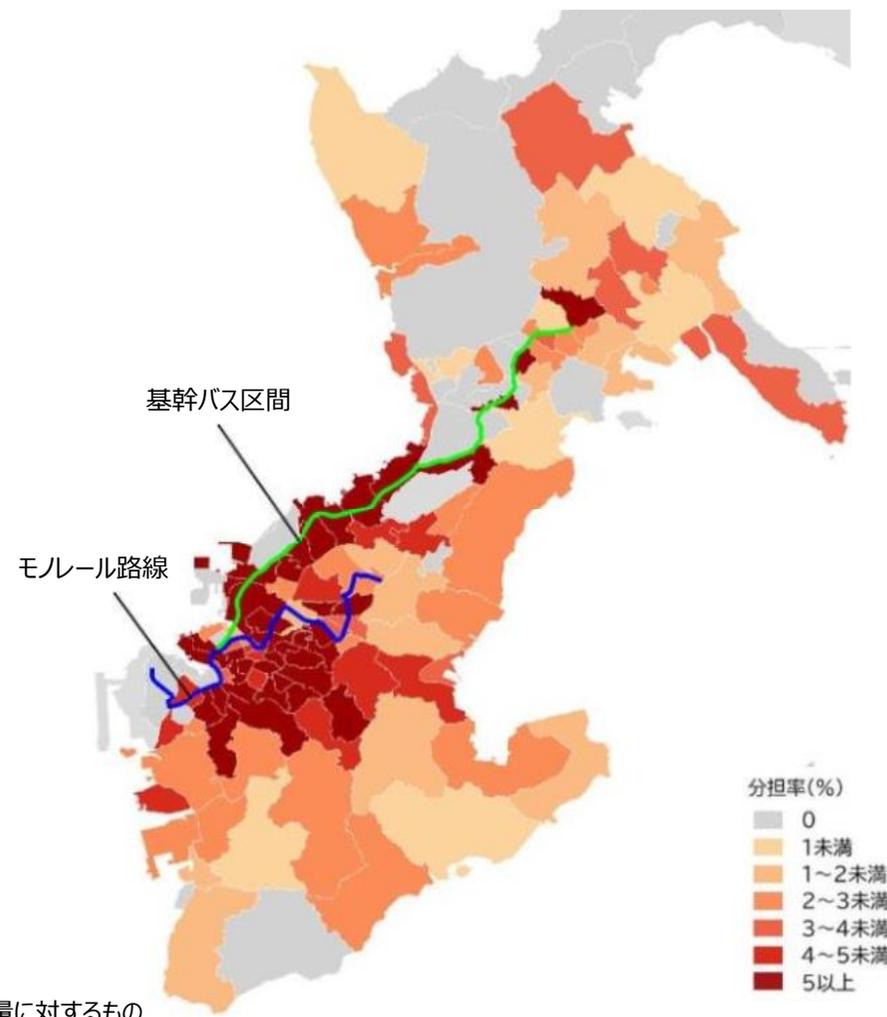
- 通勤目的のモレールの分担率は、延伸したエリアも含め、モレール沿線やてだこ浦西駅に近接する西原町で高い傾向にある。今後、てだこ浦西駅周辺の開発により更なる利用が見込まれる。
- バスの分担率は、那覇市周辺や基幹バス（バスレーン延長・基幹急行バス等）の取組が進められた国道58号沿線エリアで高い傾向。



Cゾーン別通勤目的モレール分担率



Cゾーン別通勤目的バス分担率

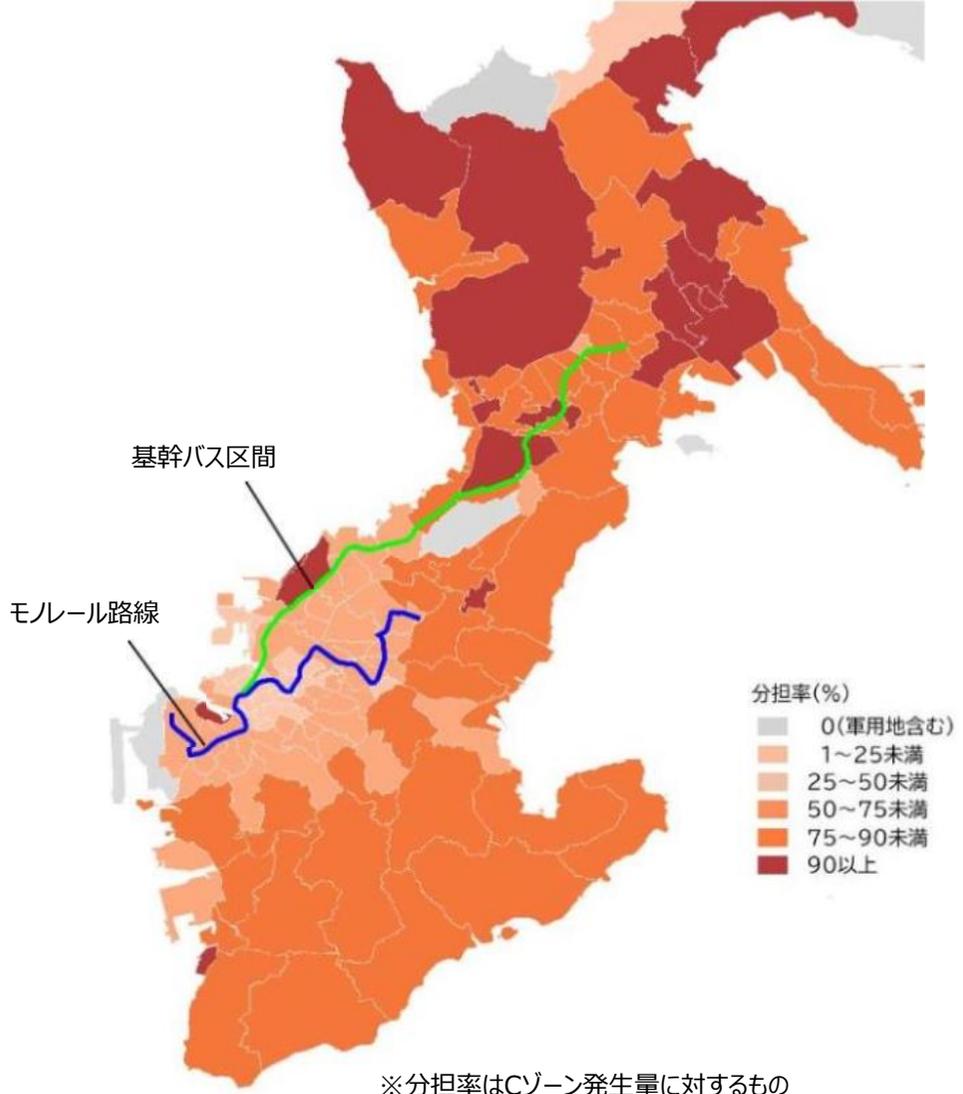


※分担率はCゾーン発生量に対するもの

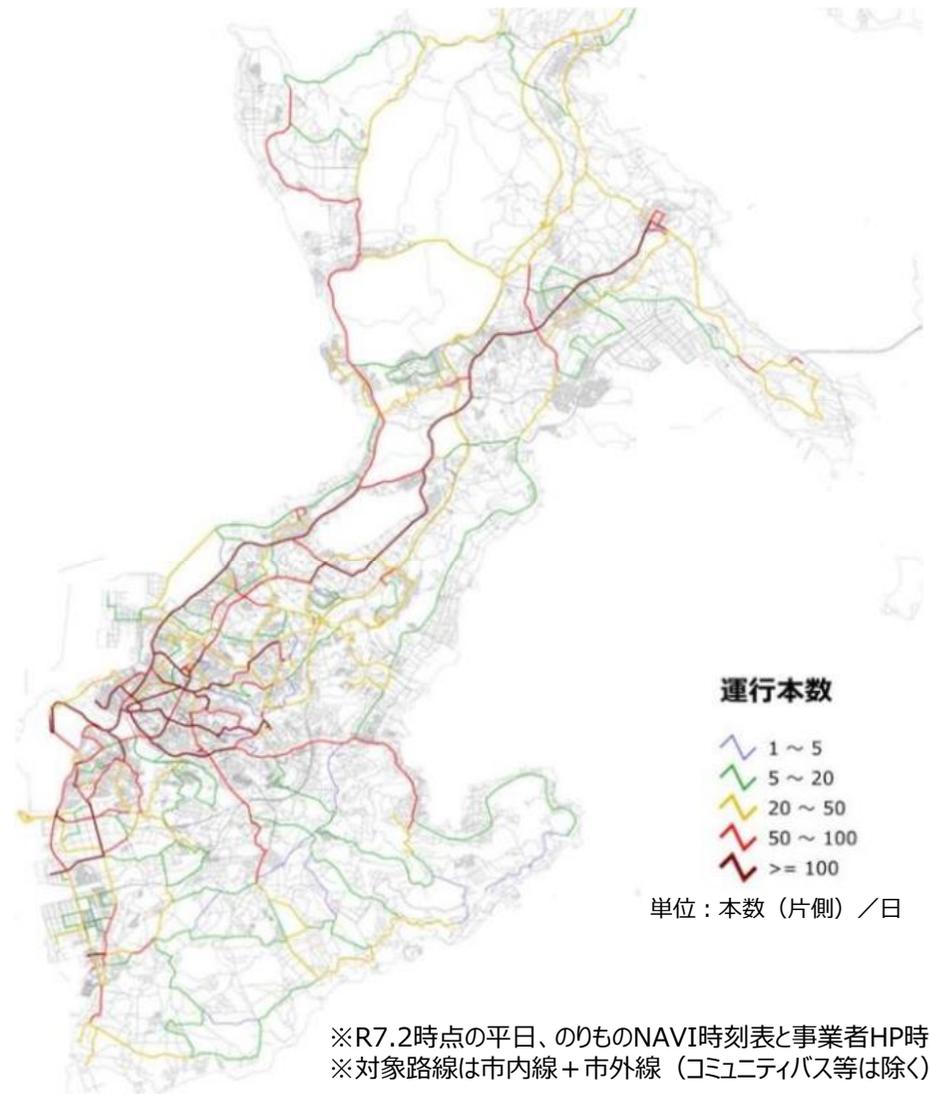
### 3-1. 交通渋滞の慢性化 自動車利用率の高い郊外部

- 通勤目的の自動車分担率は、那覇市中心部やその周辺で低く、郊外部ほど高い傾向。
- また、基幹バスの取組や路線バスの運行本数が多いエリアでは低い傾向。

Cゾーン別通勤目的自動車分担率



バスの運行本数



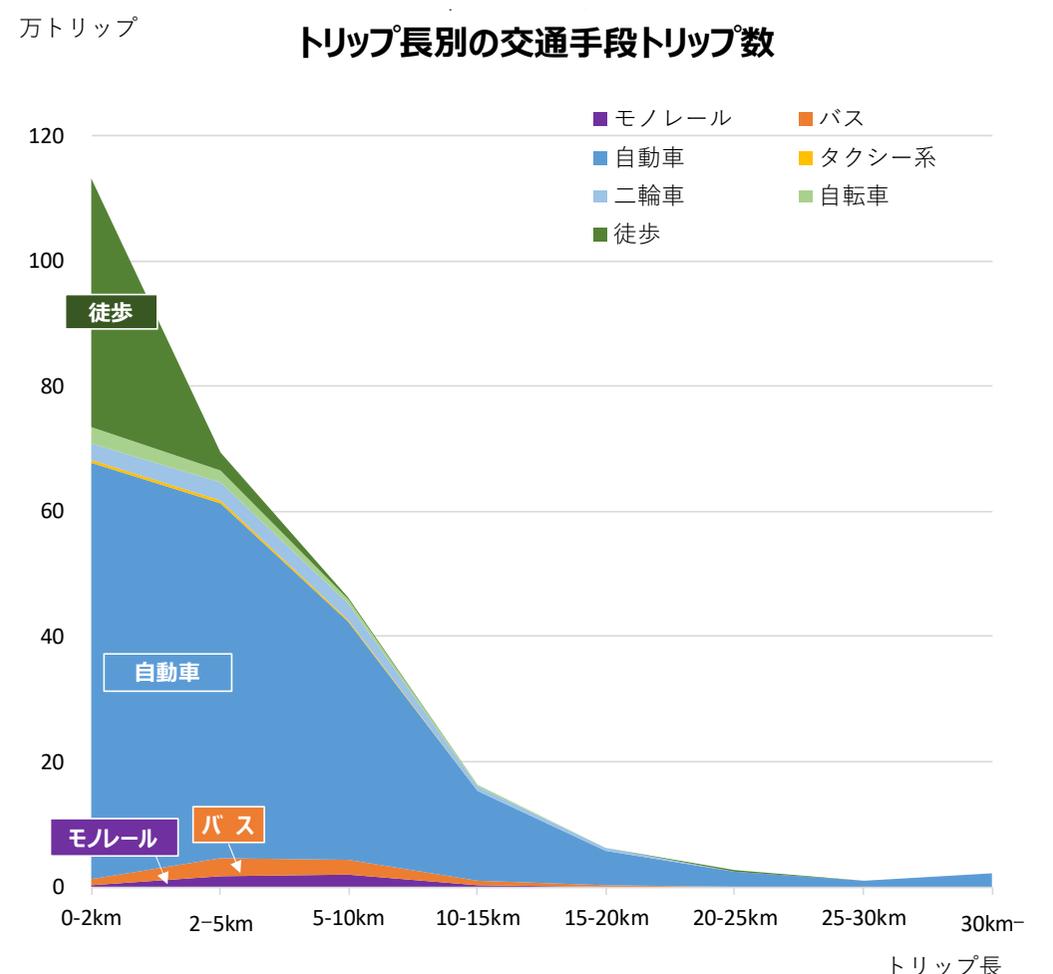
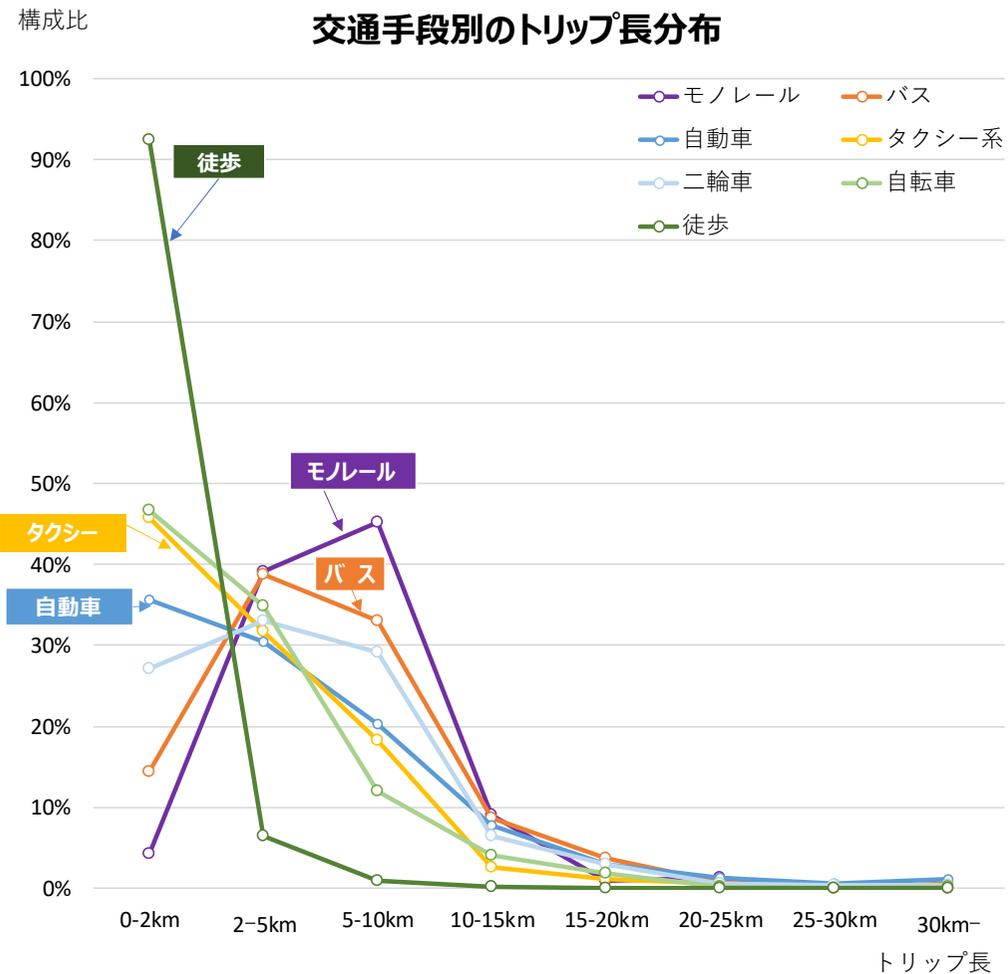
※R7.2時点の平日、のりものNAVI時刻表と事業者HP時刻表より作成  
※対象路線は市内線+市外線(コミュニティバス等は除く)



### 3-1. 交通渋滞の慢性化 短距離でも自動車を利用

- モノレール、バスは2-10kmの利用が多いが、トリップ数（利用者）が少ない。
  - 自動車は相対的に短距離利用が多いが、トリップ数（利用者）が圧倒的に多い。
- ⇒ 短い距離帯においても自動車に過度に依存しない交通環境の整備・構築等が課題。

【比較参照】P11 交通手段別トリップ時間



※交通手段及び距離不明は按分処理、Cゾーン内々は0-2kmとしている、その他手段は未記載、構成比は手段毎の距離帯構成比

- 道路センサスから、「北谷-北中城断面」から「浦添-西原断面」で、交通量に対して道路容量が大きく不足する一方、各断面の沖縄自動車道等は、一般道路に比べ道路容量に余裕がある状況。  
⇒ 沖縄自動車道等の有効活用による交通量の平準化等が課題。

主要道路断面の交通量と容量及び混雑度



主要道路断面位置

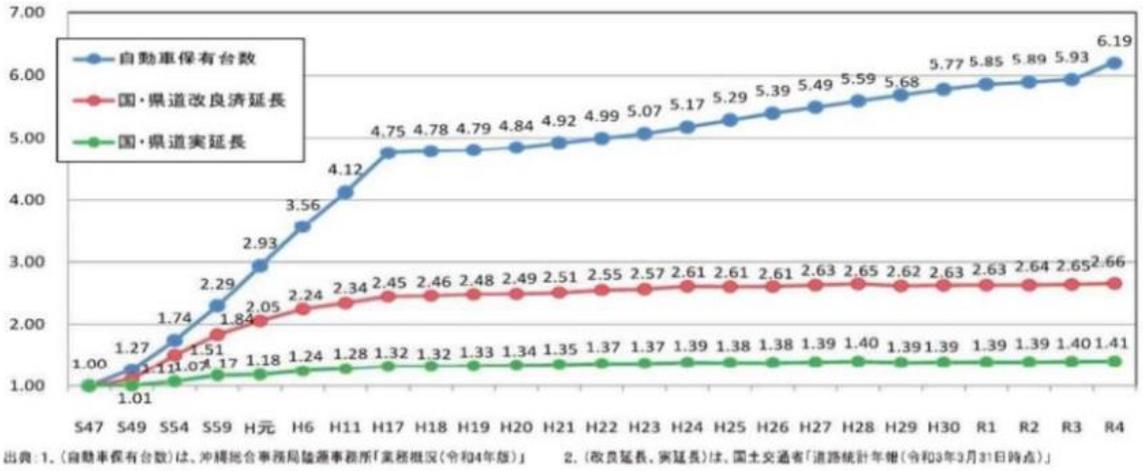


出典：R3道路交通センサス ※断面交通量と断面容量は、一般道路と沖縄自動車道等（那覇空港自動車道含む）の合計値

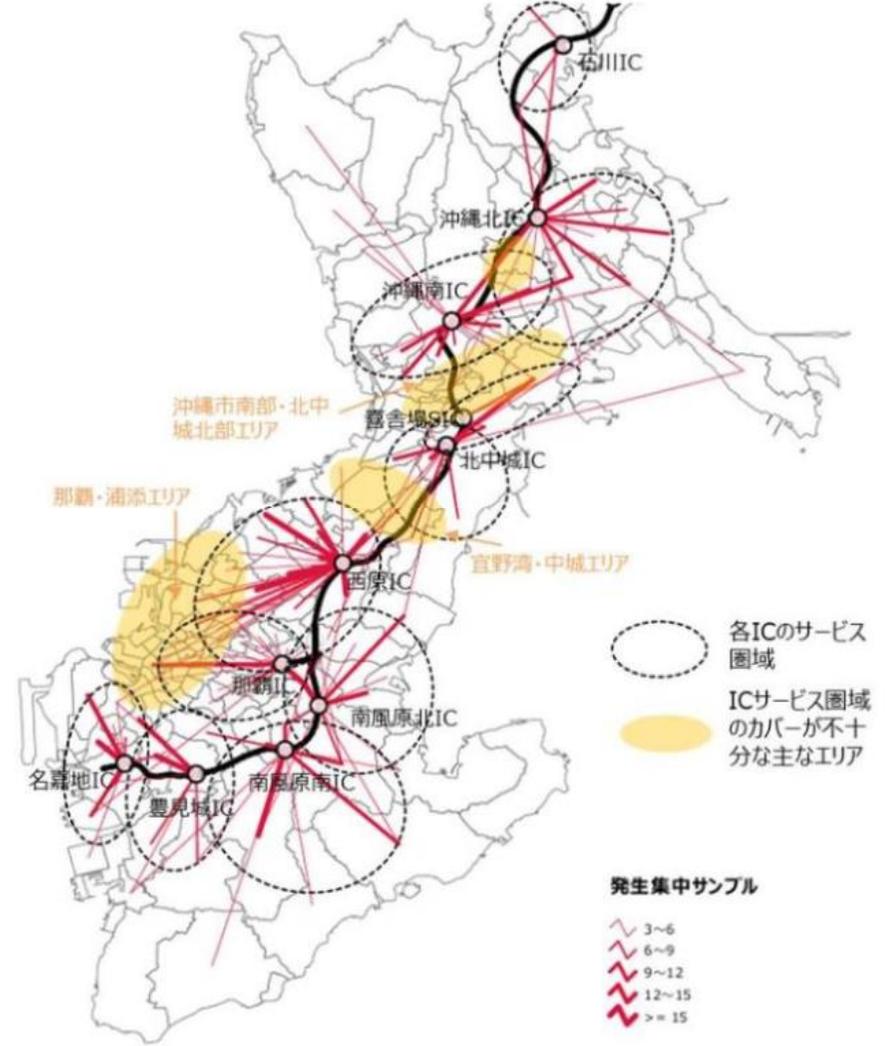
### 3-1. 交通渋滞の慢性化 沖縄自動車道の有効活用

- 沖縄県では渋滞解消に向け道路整備を進めてきたが、整備を上回るペースで自動車保有台数が増加し、一般道路の混雑が大きな課題となっている。
  - 沖縄自動車道は、中長距離を円滑に移動でき利便性が高いが、ICのサービス圏域が不十分なエリアが存在。
- ⇒ 道路交通需要の低減に向けた取組に加え、沖縄自動車道の有効活用等の取組も課題。

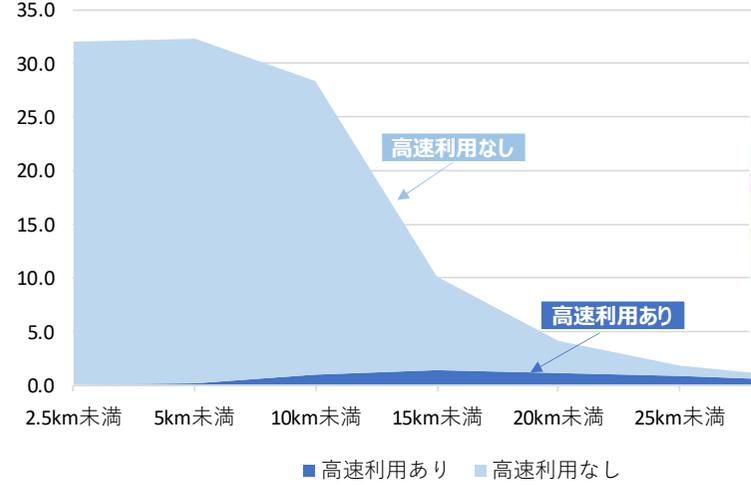
沖縄県の道路改良と自動車保有台数の伸び率比較 「沖縄県の道路2024」より



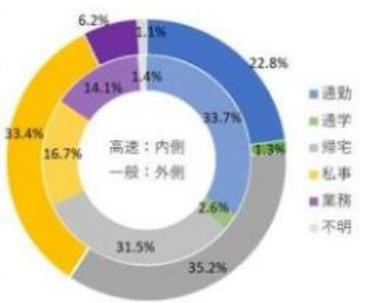
通勤目的のCゾーン別利用 I C別利用者数



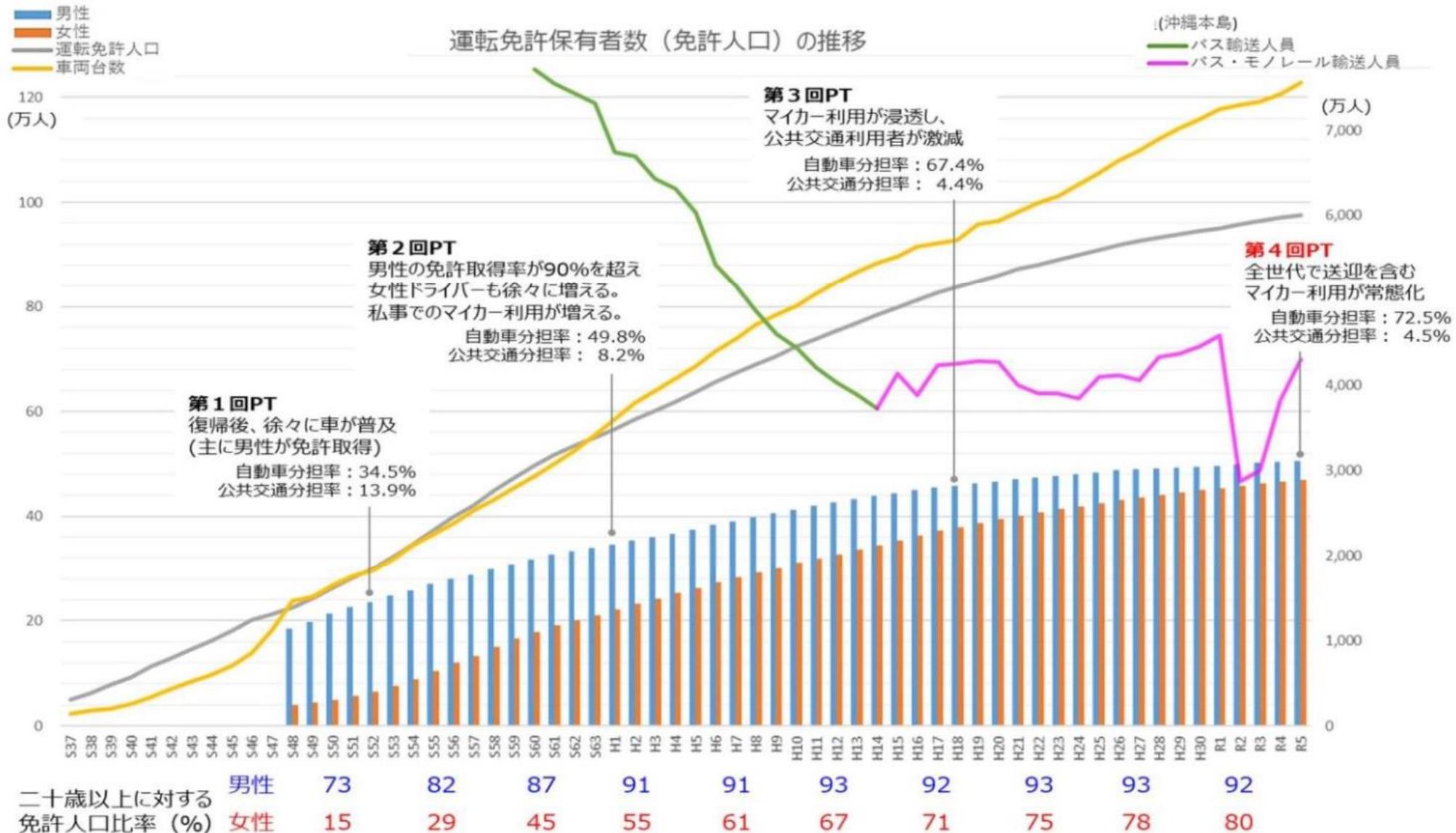
高速利用有無別の距離帯別トリップ数



高速利用有無別の目的構成比



- 復帰後、女性の免許保有者は急速に増加し、二十歳以上に対する免許人口比率は80%となっている。なお、男性は平成2年頃から90%台で推移。
- 免許保有者が増加する一方、公共交通利用者は激減。近年はモルルール開業により若干の増加傾向。

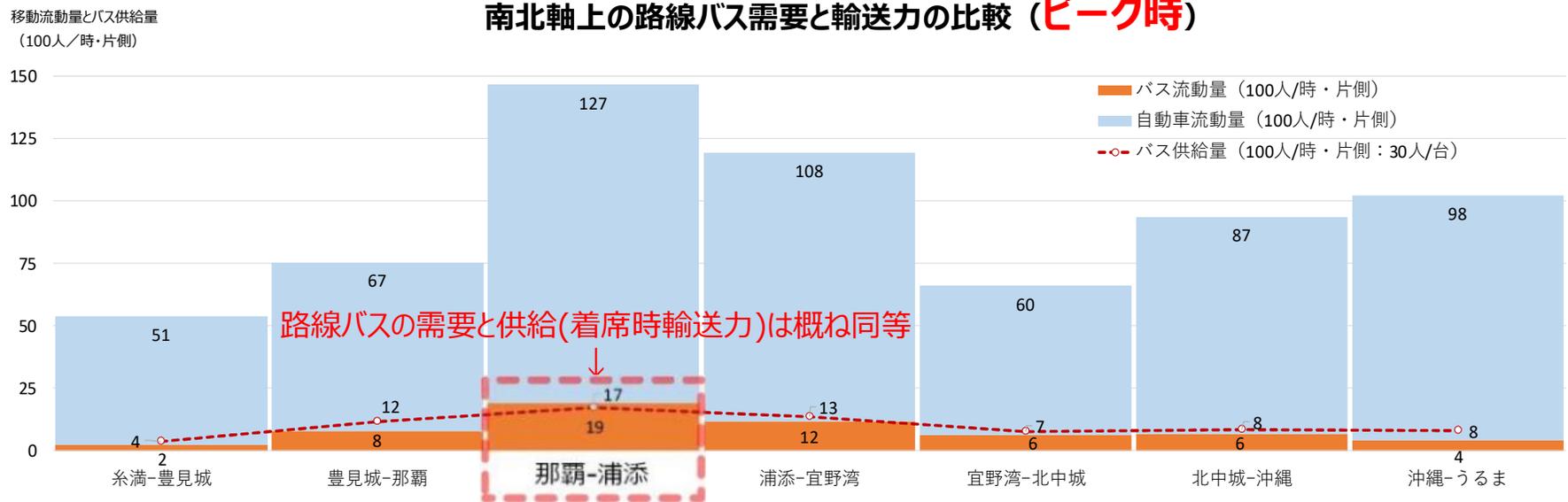


### 3-2. 公共交通利用者の減少 ピーク時需要に合わせた路線バスの供給

● **路線バスのピーク時の需要(必要量)と供給(着席時輸送力)は概ね同等**で、**需要に合わせた路線バスの運行が図られている**。一方、**全日では供給過多(余裕がある)**となっている。  
⇒ 今後、路線バスの利用促進においては、**ピーク時の輸送力強化が課題**。



#### 南北軸上の路線バス需要と輸送力の比較 (ピーク時)

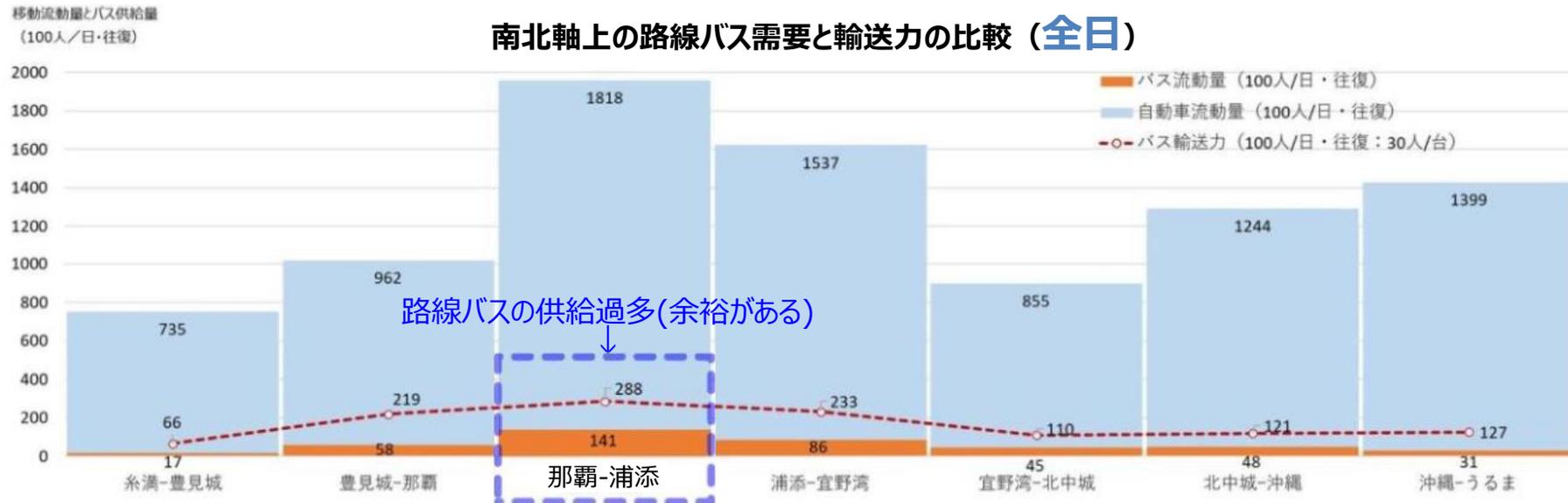


※市町村間流動量  
自動車とバスの市町村間ネットワーク上に需要を束ねたもの

※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)

#### 南北軸上の路線バス需要と輸送力の比較 (全日)



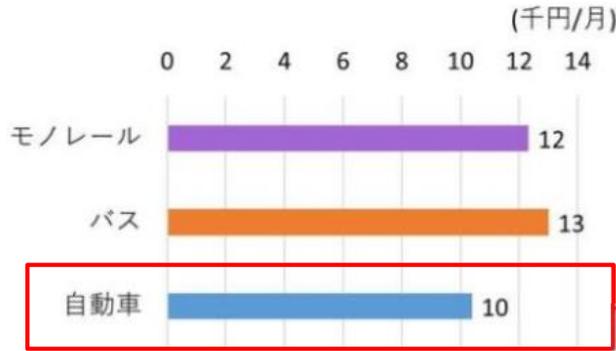
※ピーク時輸送力  
全日輸送力に**ピーク率11%**(沖縄タイムス前バス停の那覇BT向け8時台運行本数比)を乗じて試算

コストに応じて選択される通勤手段 ～通勤手当～

- 通勤時の費用は、公共交通利用が自動車利用に比べて高く、公共交通利用者の約7割は通勤手当が全額支給されている。一方、自動車利用者は全額支給が3割弱にとどまり、全額自己負担や限度額支給が約7割を占める。
- 通勤手当の限度額については、半数以上が5千円未満で、約85%が1万円未満。
- 自動車利用の平均通勤費用1万円に照らすと、通勤手当の範囲内で通勤していることが伺える。

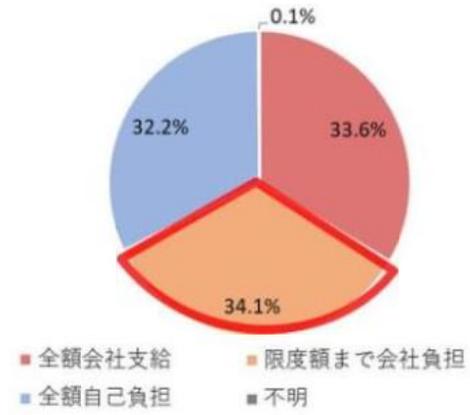


都市圏全体の交通手段別の平均通勤費用



※サンプル集計（都市圏内々トリップ、駐車場代、ガソリン代、運賃を含む）

都市圏全体の通勤手当支給状況

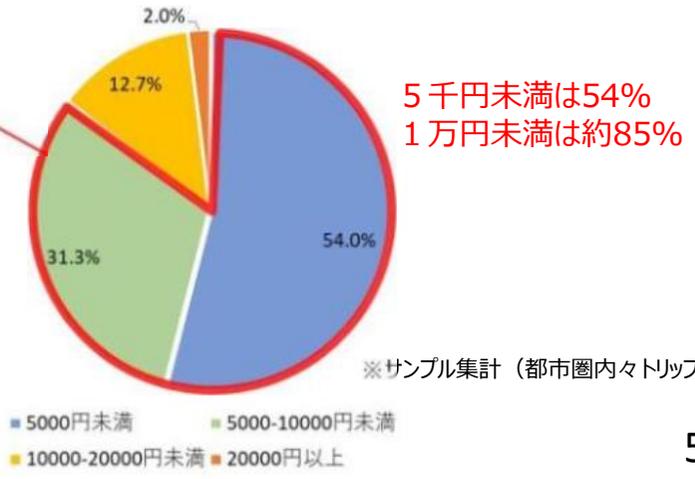


都市圏全体の代表交通手段別会社通勤手当支給状況



※サンプル集計（都市圏内々トリップ、個人票で通勤トリップが複数ある場合は1番目トリップを集計）

都市圏全体の通勤手当の限度額の割合



※サンプル集計（都市圏内々トリップ）

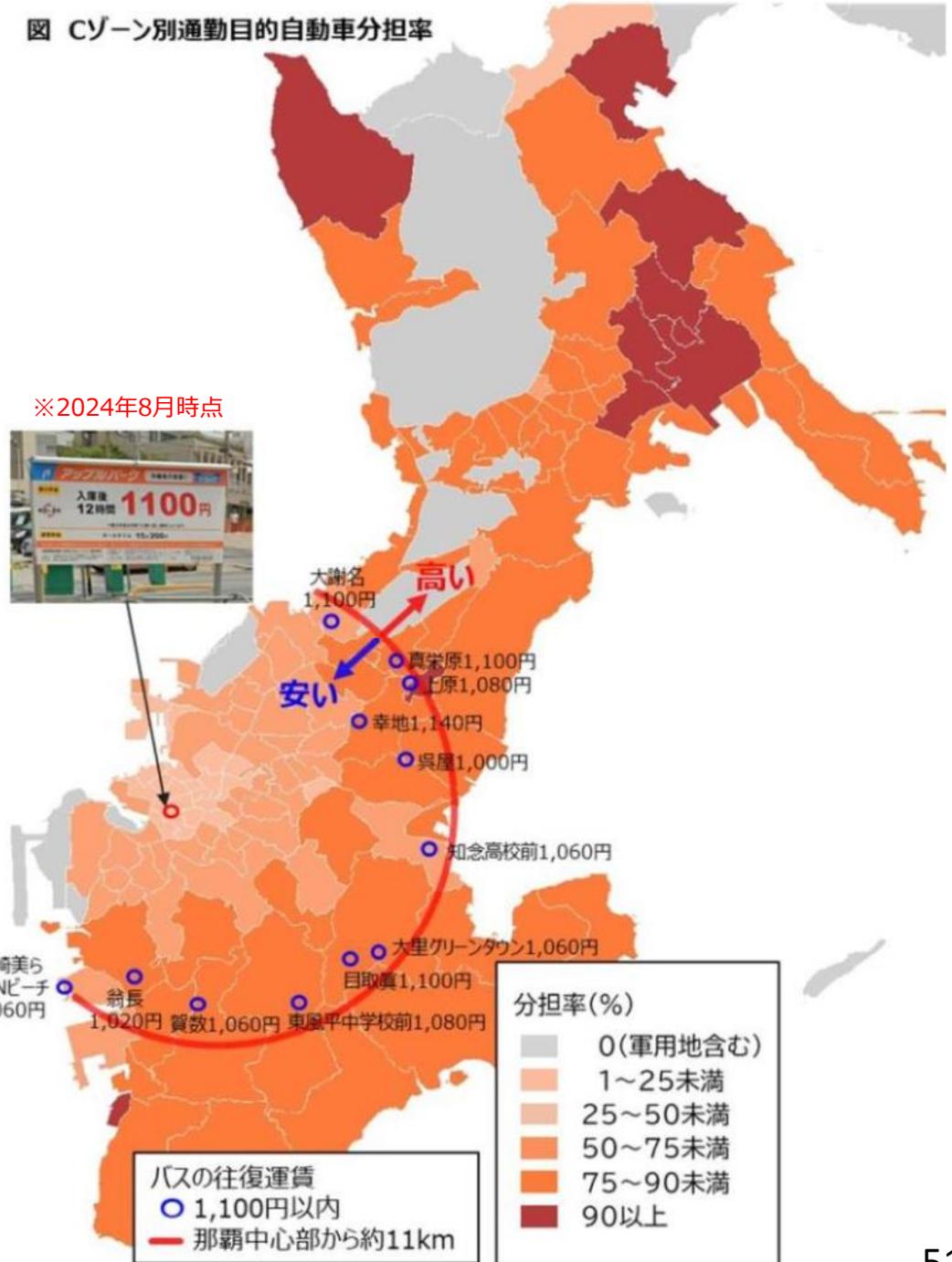
### 3-3. 割高な移動コスト

## コストに応じて選択される通勤手段 ～駐車料金 vs 往復バス運賃～

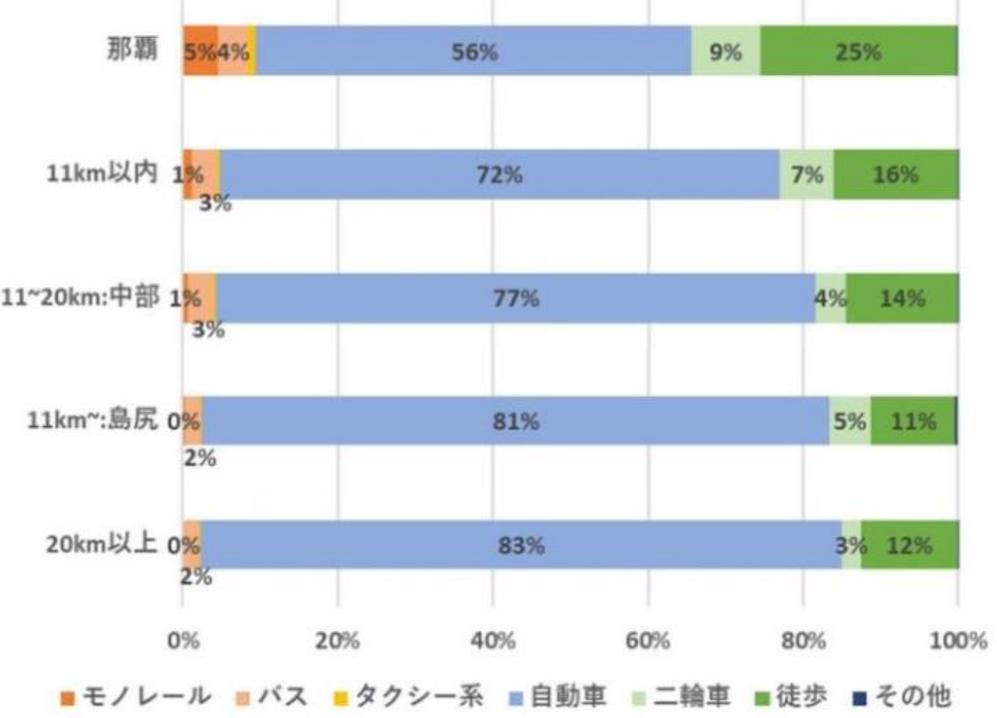
- 那覇市中心部から離れるに従い、自動車の分担率は上昇傾向にある。
  - 往復のバス運賃が、那覇中心部の**駐車場料金**よりも高くなるエリアは、概ね中心部から**11kmより外側**となっている。
- ⇒ 自動車分担率が低いエリアは、概ね那覇中心部から11km以内に収まることから、**移動コストも移動手段選択の一要因**だと考えられる。



図 Cゾーン別通勤目的自動車分担率



距離帯別那覇着の代表交通手段分担率



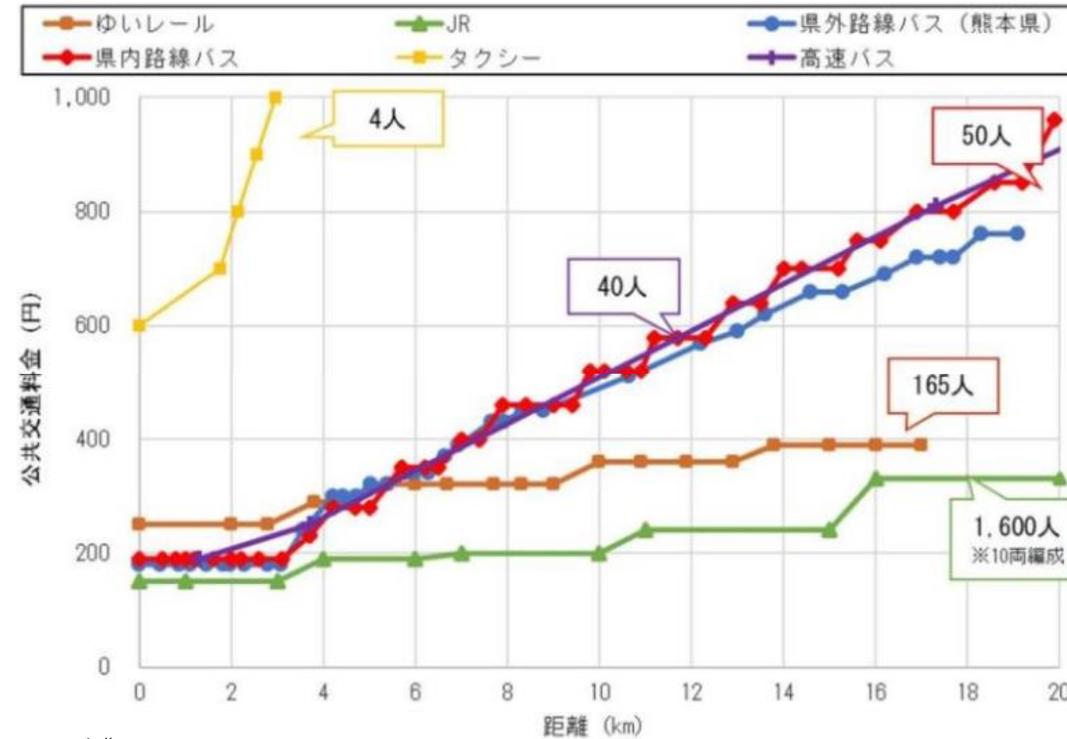
※11km以内 (浦添・西原・与那原・南風原・豊見城)  
 11~20km: 中部 (宜野湾・北谷・北中城・中城)  
 11km~: 島尻 (糸満・八重瀬・南城)  
 20km以上 (沖縄・うるま・嘉手納・読谷)

- 公共交通の距離帯価格について、鉄道と路線バスの運賃を比較すると、**距離が長くなるほど運賃差が広がる傾向にある。**
- 那覇市-沖縄市間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運賃（東京-川崎間）と比較すると、**通常運賃で3倍、通勤定期（1年）だと約5倍となる。**



公共交通の距離帯価格比較

※公共交通の運賃は「認可制・届出制」



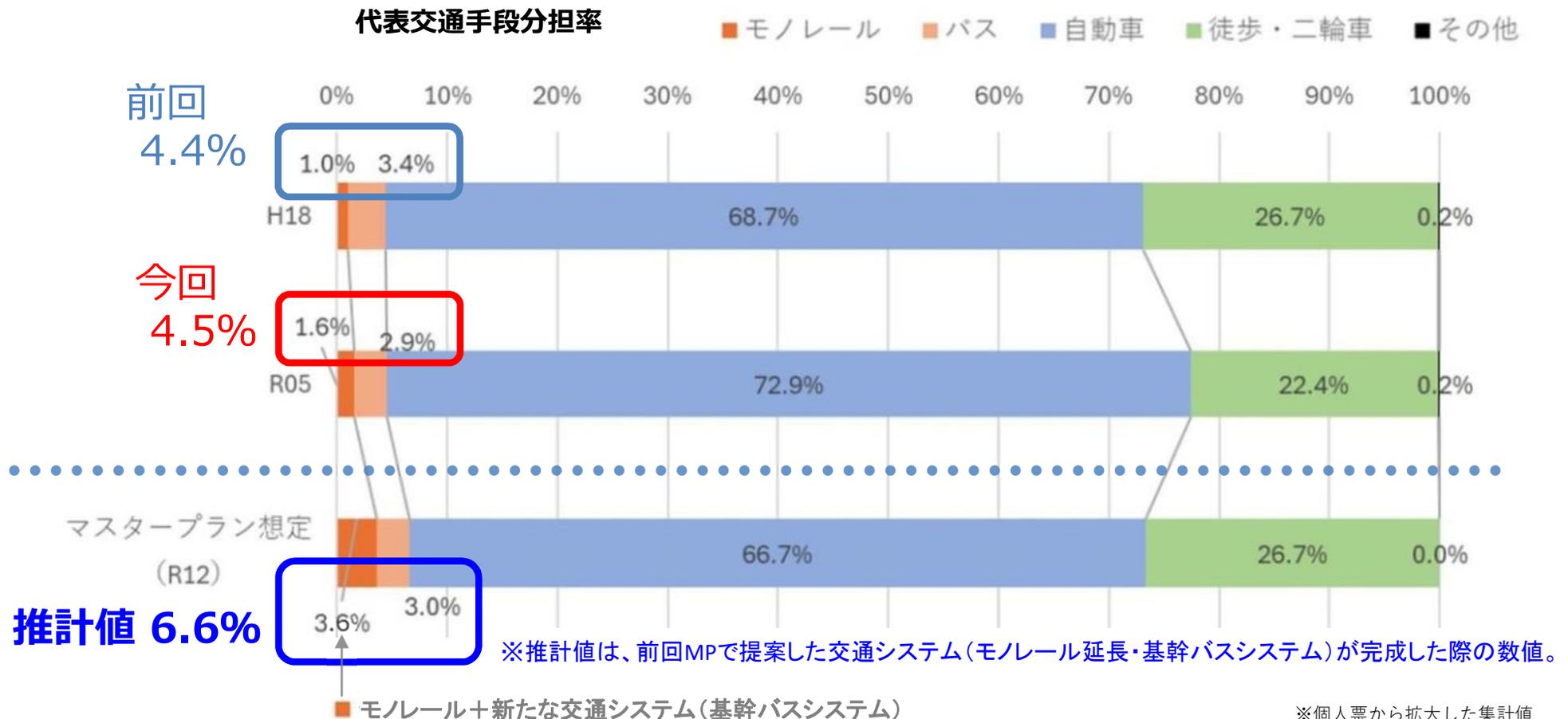
出典  
 【ゆいレール運賃】ゆいレール公式サイト  
 【JR】JRおでかけネット  
 【路線バス運賃】バスマップ沖縄、NAVITIME（バス時刻表）  
 【タクシー】沖縄観光ジャンボタクシーゆいま～る絆会  
 【高速バス】那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

※鉄道の通常運賃、定期料金はNAVITIMEより作成、自動車料金は維持費等は除きガソリン代のみを考慮  
 ※バスの通常運賃はNAVITIMEより、定期料金は3か月の定期料金の4倍として試算  
 ※自家用車の通常運賃は、距離 ÷ 13.21km/ℓ（沖縄県燃料消費量）×ガソリン代160円/ℓ×2（往復）で試算、1年間は上記料金1か月×12で試算  
 ※自家用車の所要時間は、距離 ÷ 60km/h（国道における法定速度）で試算

## 4.近年の変化を踏まえた課題

## 公共交通分担率は維持するも、推計値には及ばず

- 前回マスタープランでは、将来都市交通ネットワーク計画の実施によって、H42（R12）年度に公共交通の分担率を6.6%に増加させ、その分自動車分担率を減少できると推計されていた。
- 達成に向けて、これまでモノレール延長や基幹バス導入などの公共交通利用促進施策を実施してきた。
- 今回調査時点では目標年次まであと7年あるが、公共交通分担率は微増にとどまり、自動車の分担率は大きく増加している状況。



※個人票から拡大した集計値  
 ※不明は除く  
 ※タクシー系は自動車に統合

- 前回マスタープランの策定後、モノレールは4駅分の延長、3両化、てだこ浦西駅などでのP&Rといった施策が実施されている。
- バスに関しても、基幹急行バスの導入やバスレーンの延長などの施策が積極的に行われている。

モノレールの延長



てだこ浦西駅でのP&R



基幹急行バス導入・バスレーン延長



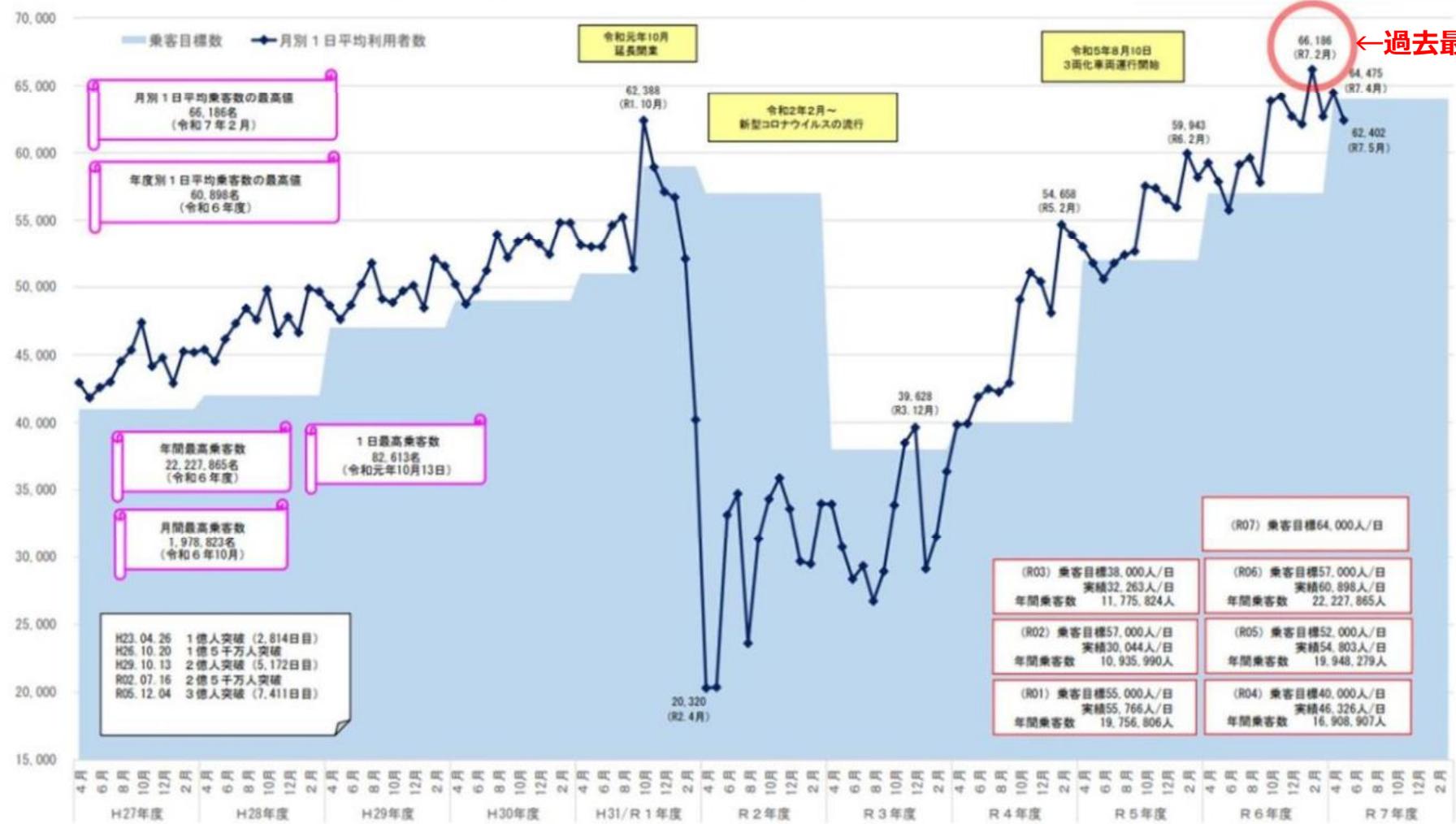
沖縄県HP  
[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/012/747/monoennsenn.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/012/747/monoennsenn.pdf)  
 てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場  
<https://uranishi-park.oki-daiken.co.jp/>  
 わった〜バス党HP  
<https://www.watta-bus.com/express/>  
<https://www.watta-bus.com/buslane/>

# モノレール利用者数は年々増加し過去最高

- ゆいレールの利用者数は、2019年10月の延長時には順調に増加していたが、2020年からのコロナ禍の影響で大きく減少。
- 2023年に3両化車両の運行が開始し、乗客数は延長前の水準まで回復。2025年2月には月乗客数の過去最多記録を更新。

沖縄都市モノレール平均乗客数の推移（1日平均乗客数） 統計ベース

2025年5末日現在

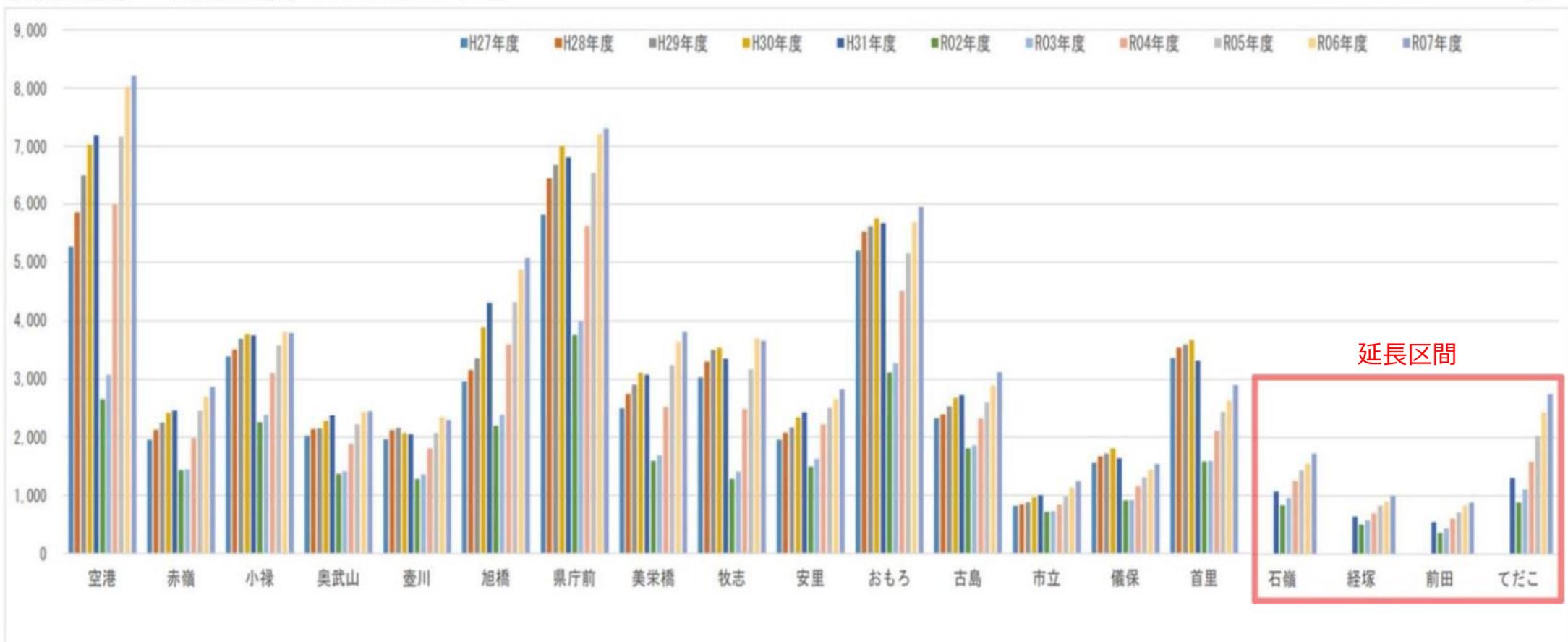


- 延長4駅（石嶺・経塚・浦添前田・てだこ浦西）の1日あたり平均利用者は増加傾向にあり、R5年度時点で開業初年度である**R1年度（H31年度）の利用者数を大幅に超えている**。
- 既存駅でもコロナ禍以前の水準まで乗客数は回復しているが、首里駅・儀保駅は減少したまま。  
⇒ 首里駅・儀保駅を利用していた乗客が延長先の新駅を利用するようになった可能性がある。

駅別乗客数 年度比較表（1日あたり平均）

2025年5月末日現在

統計ベース



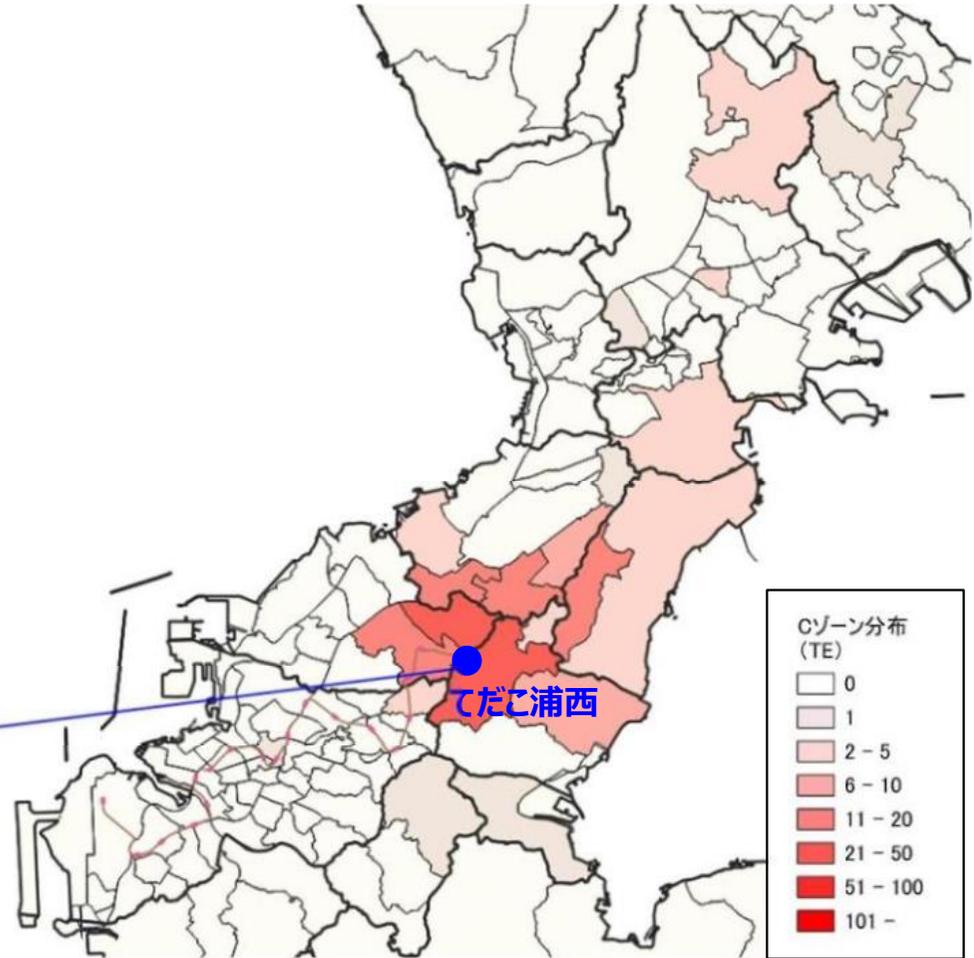
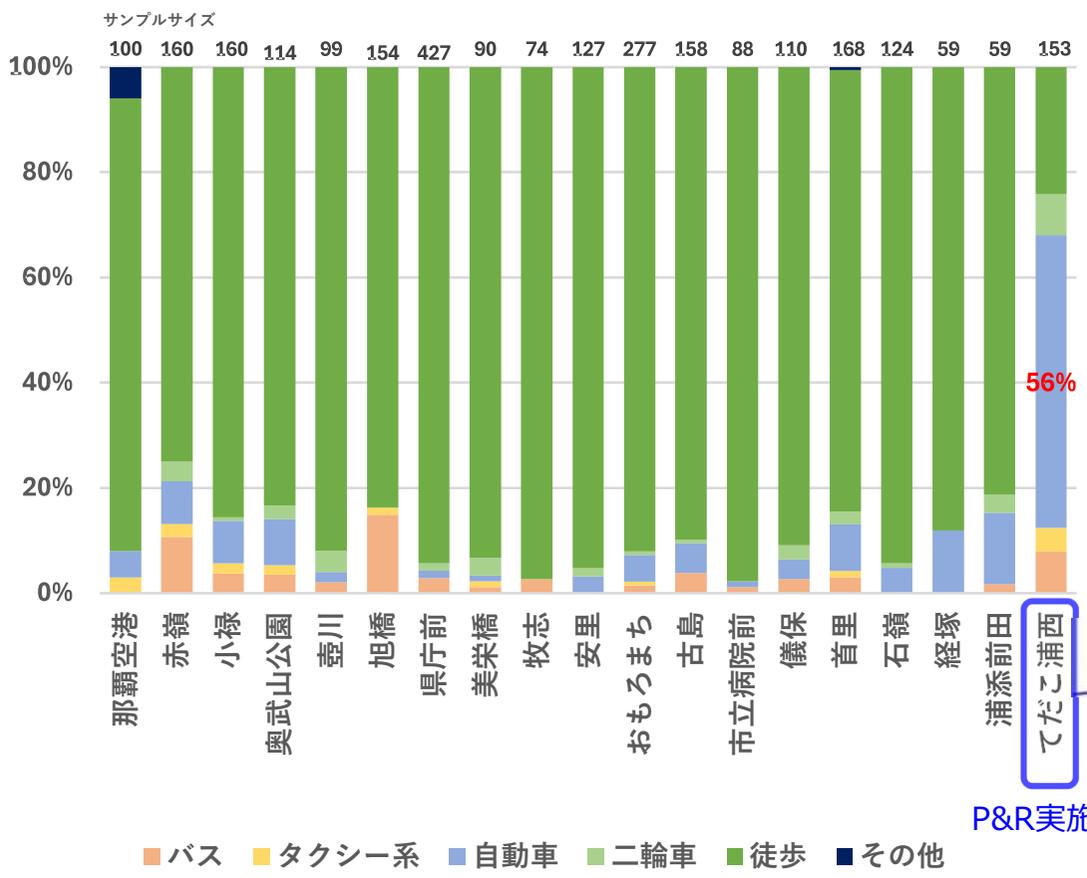
てだこ浦西駅ではパークアンドライドが定着

- てだこ浦西駅の利用者は、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た。
  - てだこ浦西駅の端末交通手段は**自動車利用が56%**を占めている。
- ⇒ P&R駐車場の整備などによって、モレールの利用が促進されている。



てだこ浦西駅利用者の発着ゾーン

モレール駅ごとの代表端末交通手段別分担率



※サンプルベースで算出  
※不明を除く

※サンプルベースで算出

てだこ浦西駅ではパークアンドライドが定着



- 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。

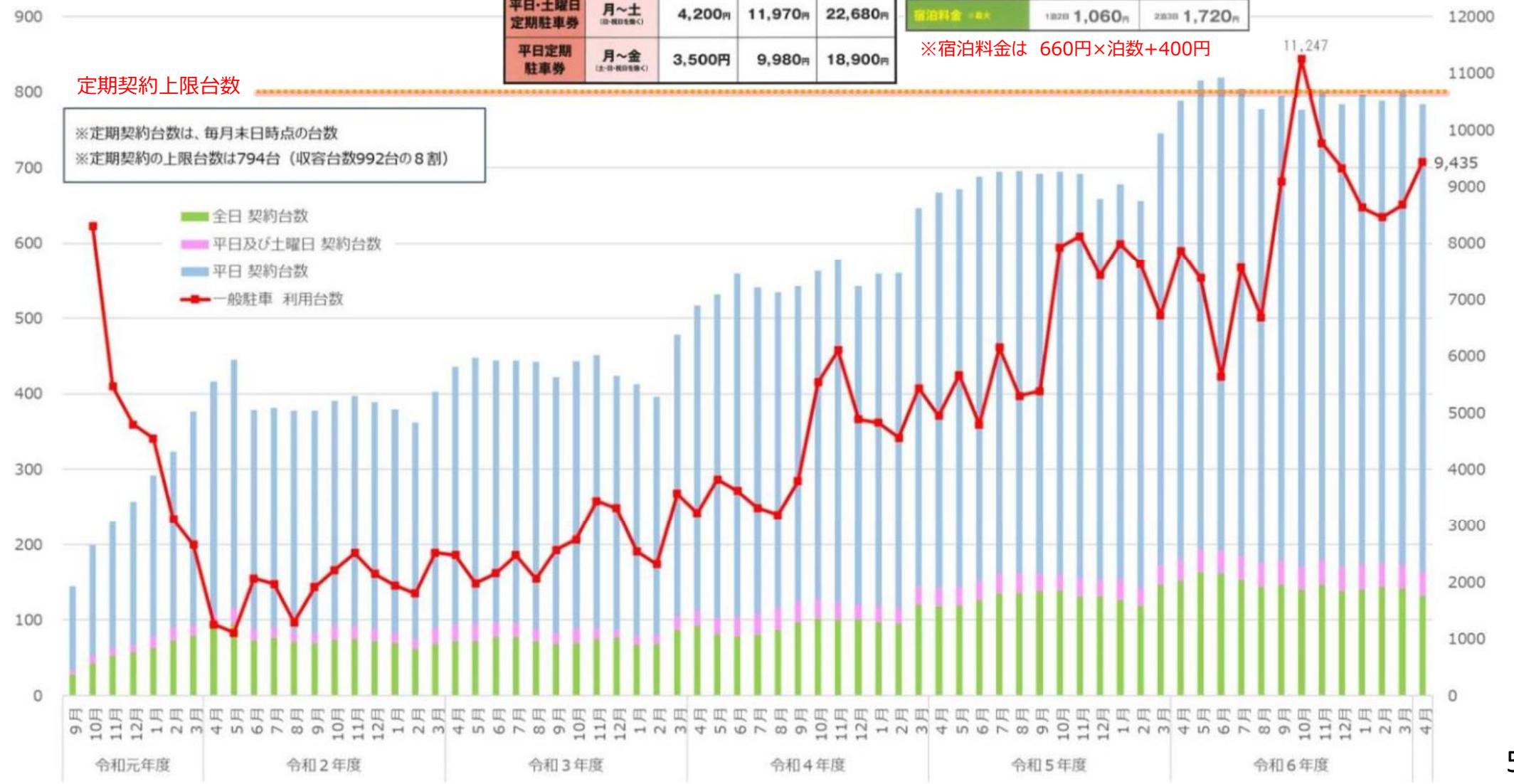
てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場利用状況

出典：沖縄県土木建築部 都市計画・モノルール課

定期利用	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 <small>5%割引</small>	27,000円 <small>10%割引</small>
平日・土曜日 定期駐車券	月～土 (土・日・祝日を除く)	4,200円	11,970円	22,680円
平日定期 駐車券	月～金 (土・日・祝日を除く)	3,500円	9,980円	18,900円

一般利用	基本料金 1泊目	追加料金 1泊目以降	最大料金
5:00～25:00	100円	100円	400円
1:00～5:00	260円	—	260円
宿泊料金（最大）	1泊目 1,060円	2泊目 1,720円	

※宿泊料金は 660円×泊数+400円



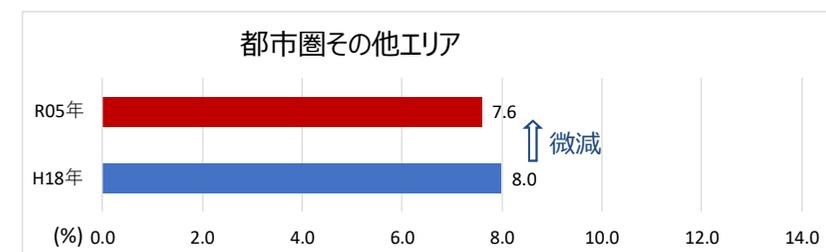
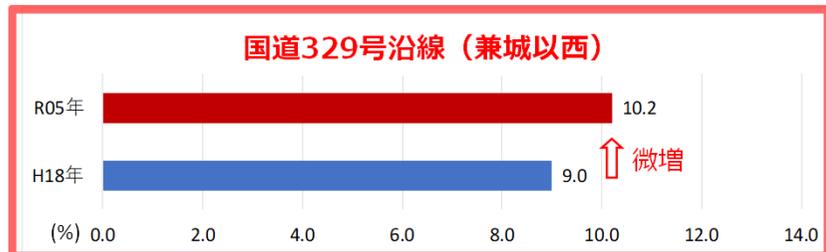
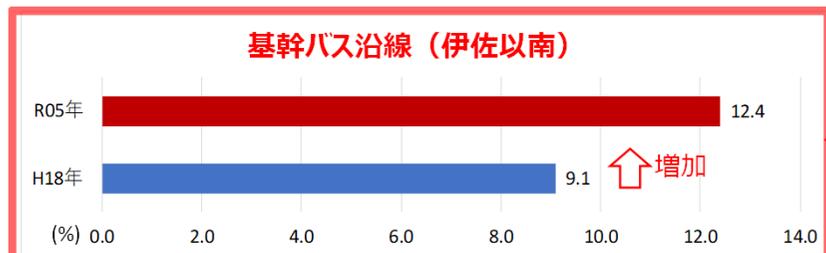
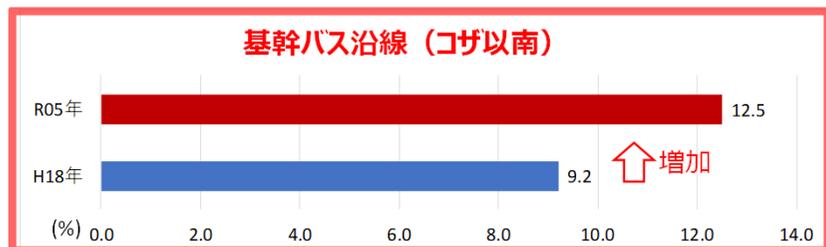
- バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められた**基幹バス沿線等**では、那覇着通勤目的の**バス分担率が向上**している。

⇒ **バスレーン等基幹バスの取組成果が確認**され、引き続き**取組を拡充していくことが重要**と考えられる。

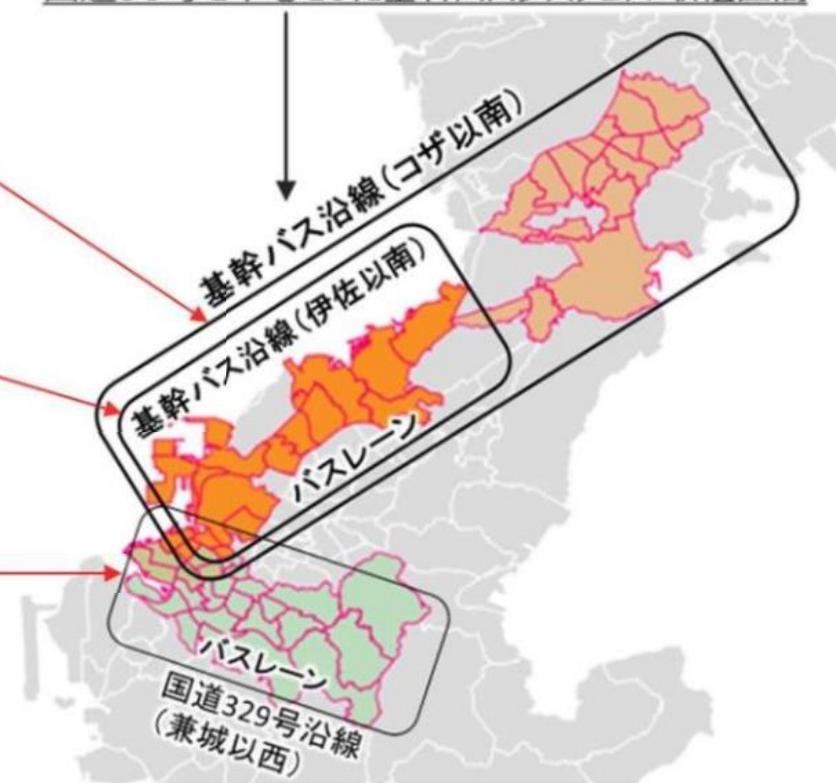


エリア別の那覇着 通勤目的 バス分担率の変化

沿線エリアの区分 (Cゾーン)



国道58号を中心とした基幹バスシステムの実施区間



- ※国道58号 (伊佐以南) ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
- ※国道58号 (コザ以南) ではR1基幹急行バス運行開始
- ※その他、系統別カラーリング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を順次導入
- ※国道329号沿線 (古波蔵～兼城間等) でもバスレーンを実施中

- 前回調査時（H18）と比較して、道路の整備延長はおよそ6%増加した。（国道・県道のみ）  
⇒ 中南部都市圏においては道路整備が着々と進み、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が順次供用されている。

前回調査以降に供用された主な路線（太字は国道）

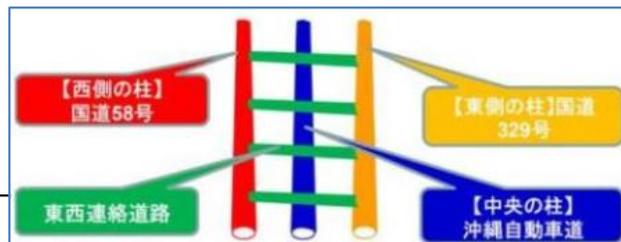
➤ 東西軸

- 豊見城東道路
- 南風原バイパス・与那原バイパス
- 浦添西原線バイパス
- 宜野湾北中城線バイパス
- 真地久茂地線（識名トンネル）
- 沖縄環状線
- 具志川環状線
- 喜舎場SIC

➤ 南北軸

- 那覇西道路
- 浦添北道路
- 糸満道路・豊見城道路
- 臨港道路浦添線
- 読谷道路
- 津嘉山バイパス
- 浦添拡幅

ハシゴ道路ネットワーク概念図

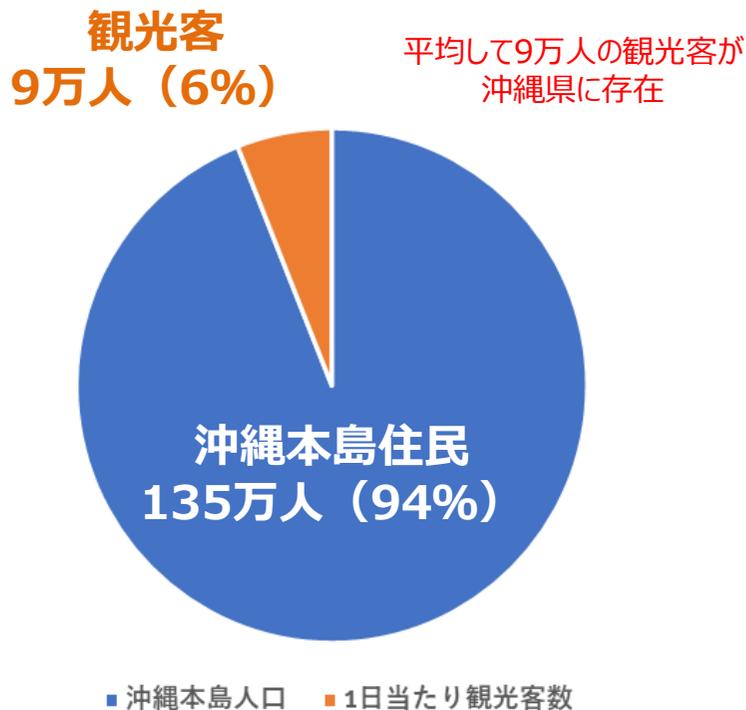


前回調査以降に供用された主な路線

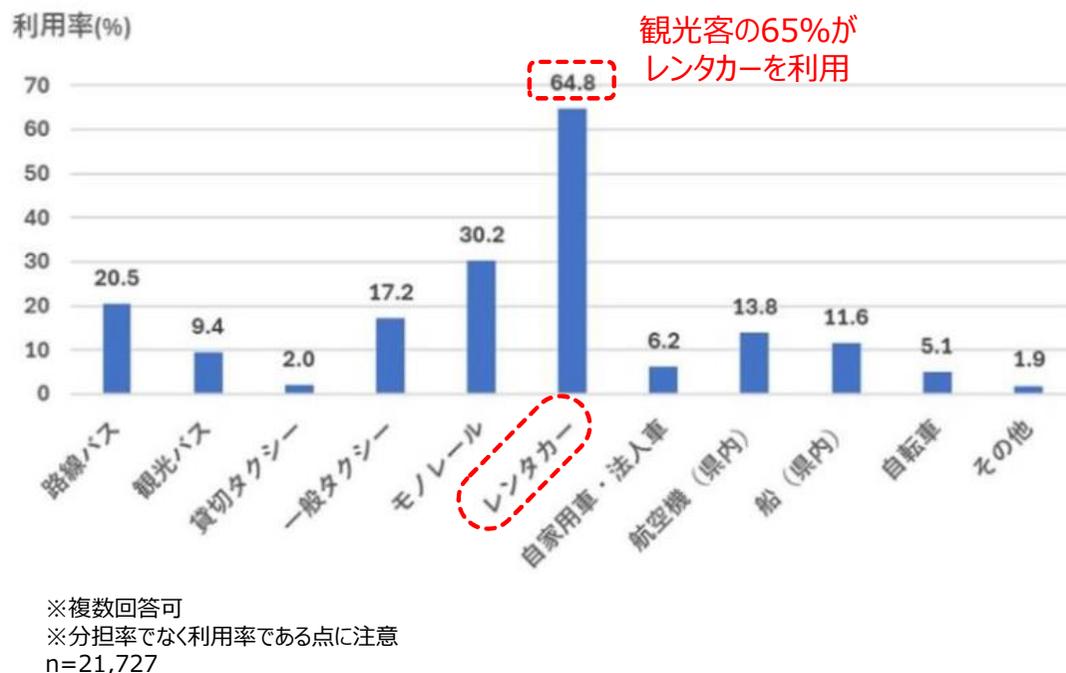


- R1（2019年）には沖縄県を訪れる観光客は1000万人を突破し、コロナ禍で一時落ち込んだもののR5時点で国内客はほぼ回復している。そのうち本島の訪問者は76%となっている。<sup>1)</sup>
- R5時点で平均宿泊数は3泊を超えており<sup>1)</sup>、沖縄本島には毎日、**平均約9万人の観光客が滞在している**試算となる。
- 観光客の**約65%はレンタカー**を使用しており<sup>1)</sup>、限られた滞在期間に、点在する**観光地等を効率よく周遊するのにレンタカーが活用されている状況。**

沖縄県における観光客の割合



観光客の交通手段利用率



※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

1)令和5年度観光統計実態調査報告書

<https://www.pref.okinawa.jp/shigoto/kankotokusan/1011671/1011816/1011825/1031866.html>

2)住民基本台帳人口・世帯数及び人口動態 (令和6年住民基本台帳人口令和5年人口動態)

<https://www.pref.okinawa.jp/kensei/shinko/1016703/1016705/1016773/1022611/1016804.html>

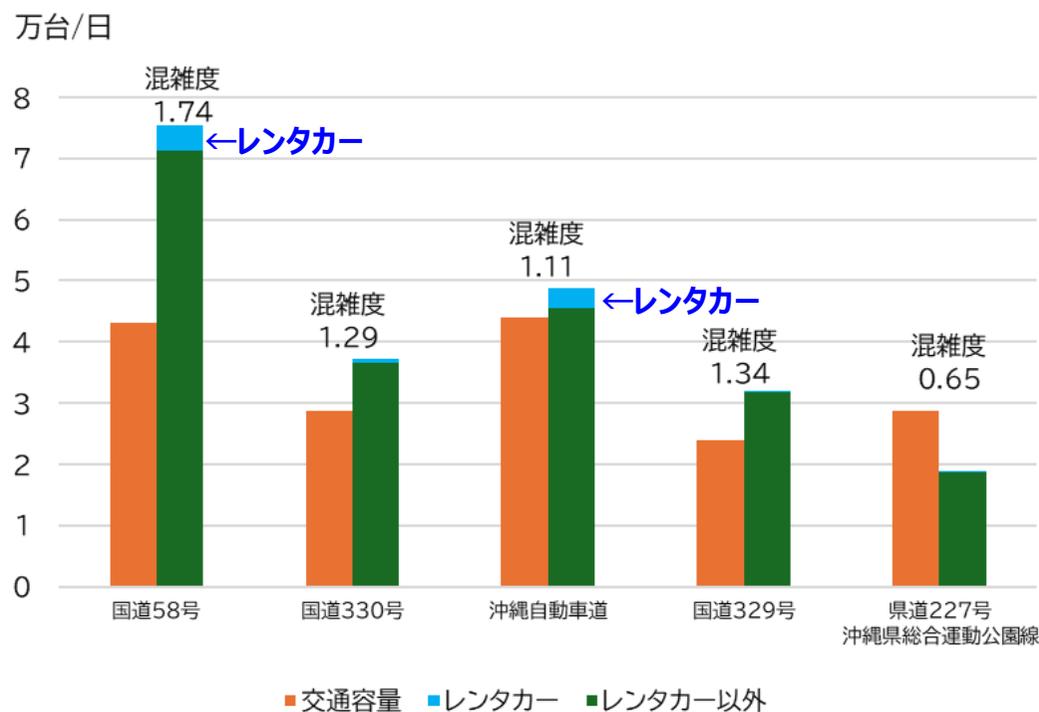
## 4-2. 観光客数の大幅な増加 西海岸に集中するレンタカー利用

- レンタカーの流動は**那覇-北谷-名護を結ぶ西海岸方面**に集中しており、「北谷-北中城断面」をみると、国道58号をはじめとする多くの路線で交通容量を超える交通量があり、レンタカーも一定数確認。  
⇒ 那覇空港における混雑緩和や、観光客の円滑な移動促進のためにも、**公共交通の活用や交通結節点(観光拠点)等における乗換え機能の強化が求められる。**

レンタカーの移動流動量



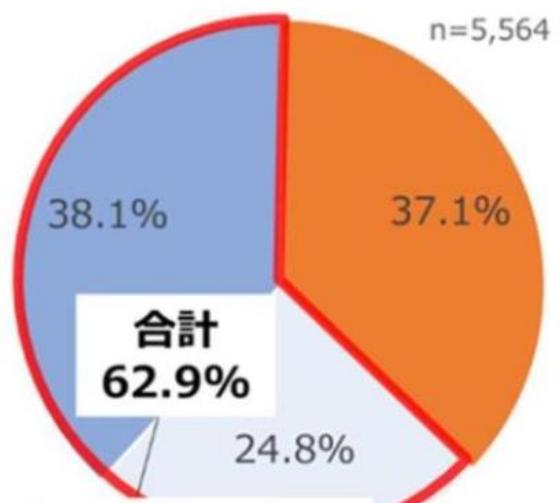
北谷-北中城断面における交通容量と交通量の比較



※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

● 若年層では旅先で運転したくないと考える人も多く、公共交通が不便であることを理由に沖縄へ旅行に行きたいと思わない人が一定数存在。  
⇒ 今後の持続的な観光振興のためにも、観光客が利用できる公共交通の整備は重要である。

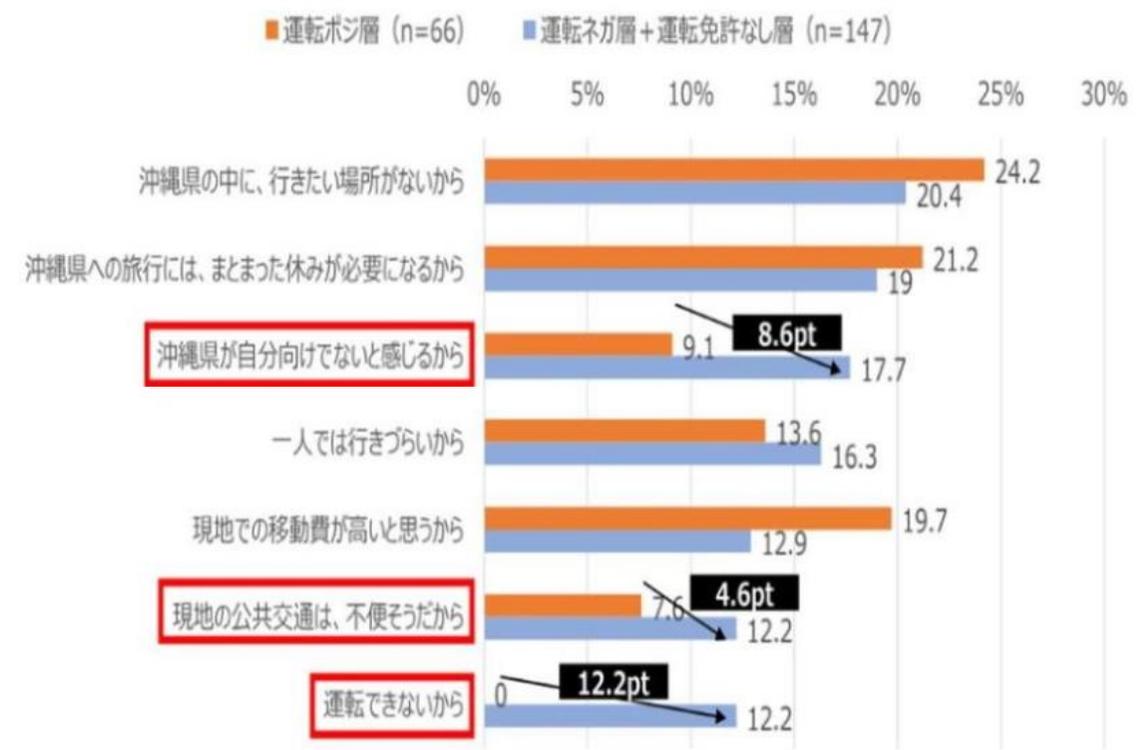
旅先での運転へのハードルとマインド



旅先で運転したくない

- 抵抗感や不安がなく、実際に旅行先で運転しても構わないと思っている (= 運転ポジ層)
- 抵抗感や不安はないが、できれば旅行先で運転したくないと思っている (= 運転ポジ層)
- 抵抗感や不安があり、運転したくないと思っている (= 運転ネガ層)

沖縄県に行きたいと思わない理由

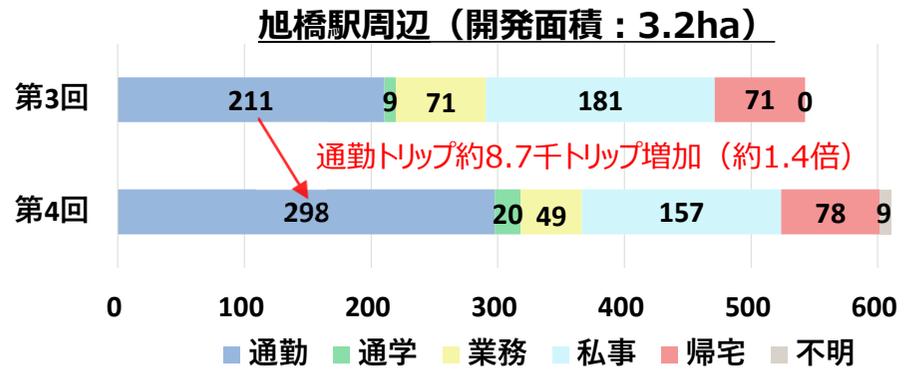
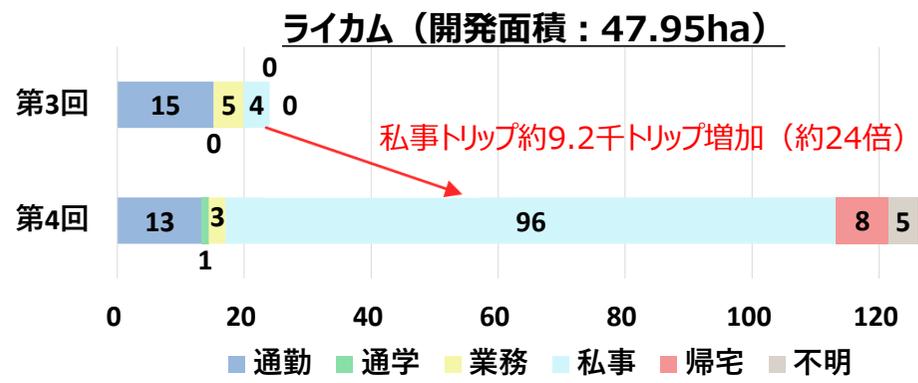


第6次沖縄県観光振興基本計画（令和4年7月）  
[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/011/752/6keikaku2.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/011/752/6keikaku2.pdf)  
 沖縄旅行における移動手段に関する意識調査結果：沖縄県・一般社団法人沖縄観光コンベンションビューロー  
<https://drive.google.com/file/d/1LoYu7p094zBJeHBKNFpmoyrnrvU0MgTm/view>

基地返還を見据えた大規模開発予定地と交通網の整備

- 基地跡地に開業した大型商業施設ライカムのあるゾーンでは、私事トリップが約9.2千トリップ増加。
  - 再開発によりオフィスや商業施設が整備された旭橋駅周辺ゾーンでは、通勤トリップが8.7千トリップ増加。
  - 統合計画で返還が予定されている米軍基地は1,048haあり、大規模な開発用地が残されている。
- ⇒ 基地跡地開発で大幅なトリップの増加が見込まれることから、跡地開発計画に合わせた交通網の整備が重要である。

開発の行われたゾーンの目的別トリップ数の変化



嘉手納飛行場以南の土地の返還が予定されている米軍基地

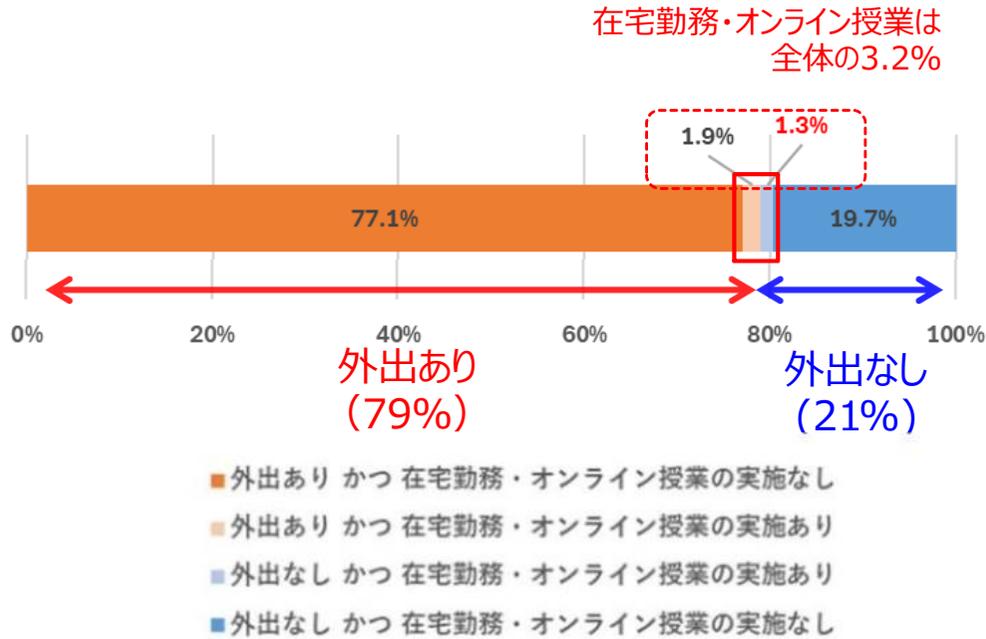


※沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画 防衛省・自衛隊 <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saco/okinawa.html>

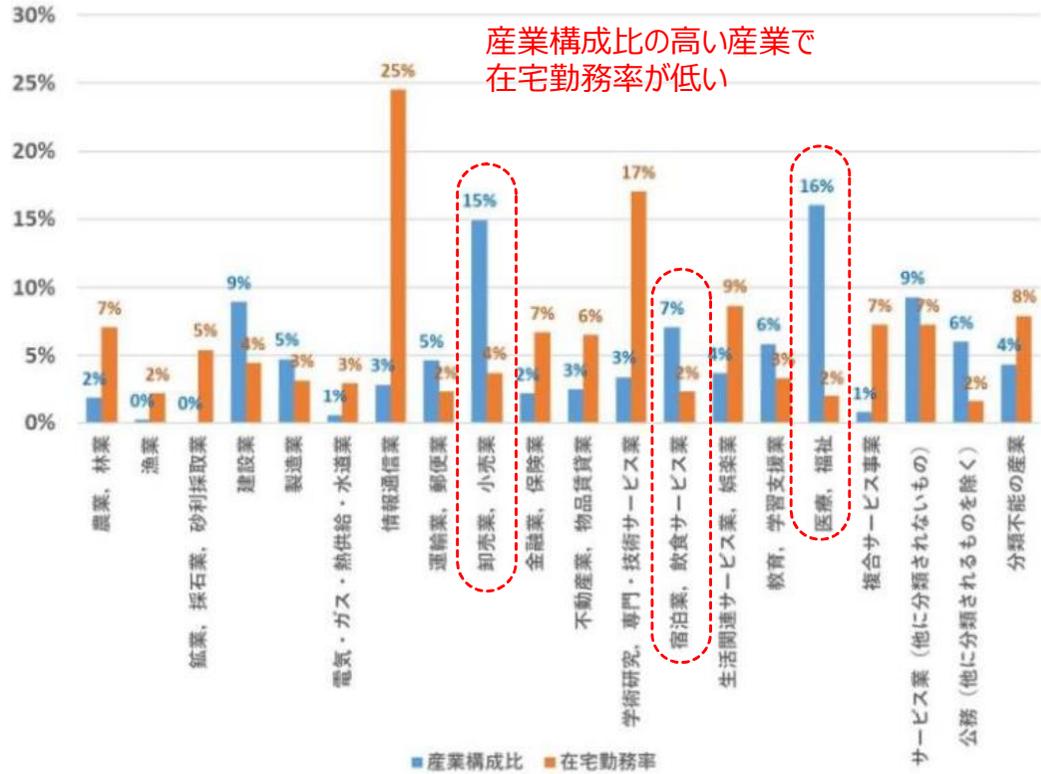


- 調査日に、在宅勤務・オンライン授業を実施した割合は全体の3.2%。
- そのうち、在宅勤務・オンライン授業が原因で外出しなかった人は全体の1.3%しかいなかった。
- ⇒ 本都市圏においては、在宅勤務・オンライン授業は、ほぼ定着していないとみられる。
- 産業別にみると、沖縄県における産業構成比の高い「医療・福祉、卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス業」では、在宅勤務率が2~4%程度と低い。
- ⇒ 沖縄県特有の産業構造が在宅勤務率の低さに影響している可能性がある。

調査日の在宅勤務・オンライン授業の実施割合



産業ごとの在宅勤務率と構成比



※個人票から拡大して集計  
※不明は除く

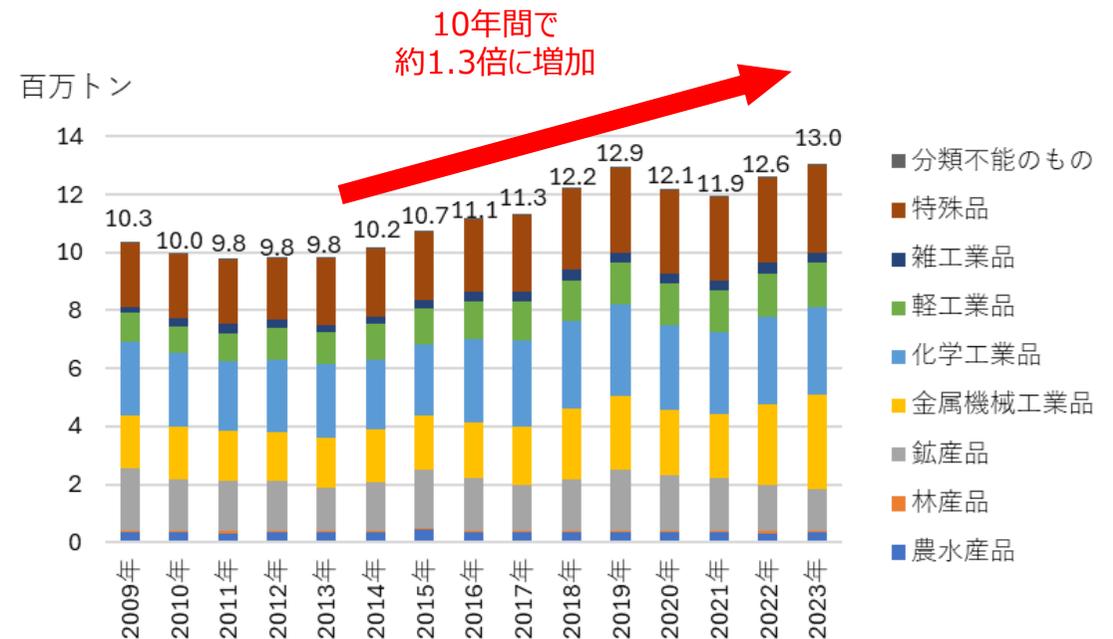
- 中南部都市圏では近年西海岸を中心に大型物流施設が相次いで開業している。
  - 沖縄県の海上出入貨物は10年前と比較して約1.3倍に増加している。
- ⇒ オンラインショッピングの増加などが要因と考えられ、県内の道路交通にも影響を与えている可能性がある。

主要な物流施設



出典) 各社HP  
<https://anshin.symba.jp/spec/glp.html>  
[https://www.yamato-hd.co.jp/news/h27/h27\\_73\\_01news.html](https://www.yamato-hd.co.jp/news/h27/h27_73_01news.html)  
<https://www.daiwahouse.co.jp/business/multitenant/tomigusuku/>  
<https://www.daiwahouse.co.jp/business/multitenant/tomigusuku2/>  
<https://www.rkkline.co.jp/service/warehouse/facility07/>

沖縄県の海上出入貨物（移入）の推移

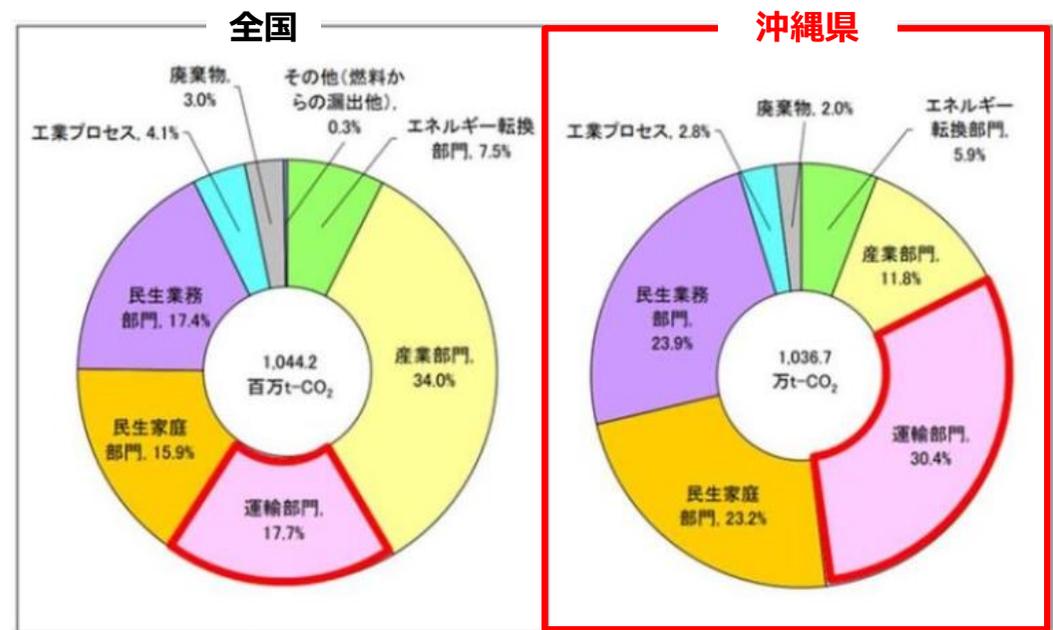


出典) 国土交通省 港湾統計年報

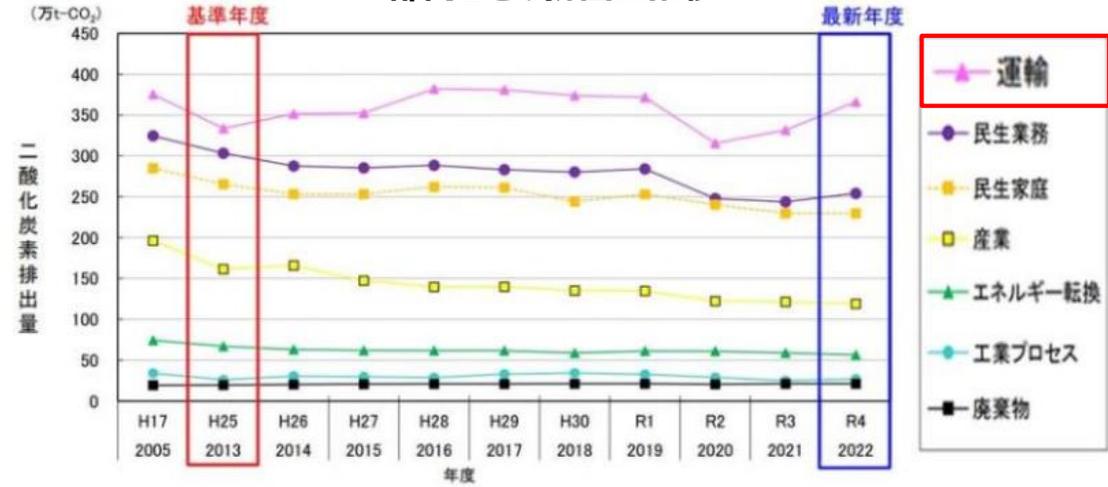
# CO<sub>2</sub>排出に占める自動車の割合が大きい沖縄

- 全国と比較して、沖縄県ではCO<sub>2</sub>排出に占める運輸部門の割合が大きく、近年も増加傾向。
  - 運輸部門において、**島嶼県**の特性から**航空・船舶が約4割**を占めるが、**自動車の割合は6割**を超える。
- ⇒ 2050年のカーボンニュートラル達成に向けては、一人当たりの排出量の多い**自家用車利用**から、排出量の少ない**公共交通に転換**するような施策が求められる。

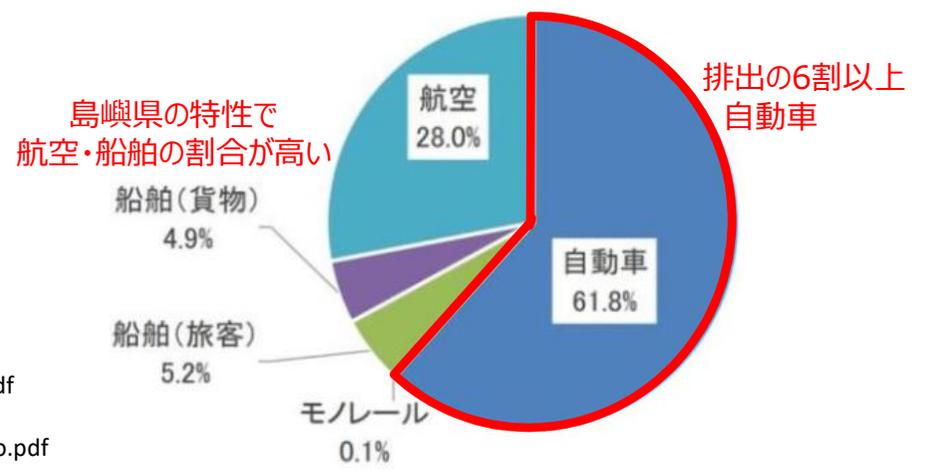
### 部門別二酸化炭素排出量（2020年度）



### 部門ごとの排出量推移



### 運輸部門の排出量内訳（2021年度）



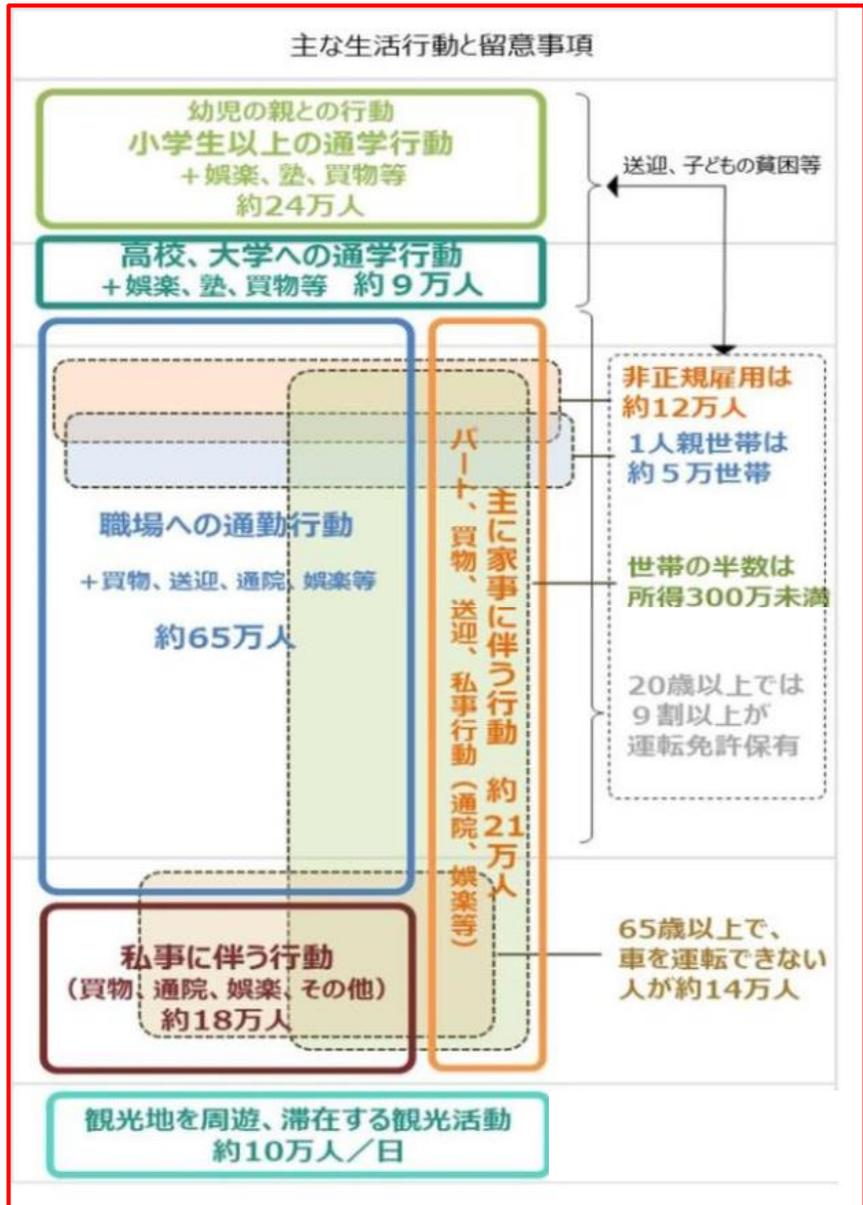
沖縄県地球温暖化対策実行計画(沖縄県気候変動適応計画)進捗管理報告書(2021年実績)  
[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_001/004/523/r5\\_sintyokukanri\\_houkoku.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page_001/004/523/r5_sintyokukanri_houkoku.pdf)  
 沖縄県地球温暖化対策実行計画(沖縄県気候変動適応計画)進捗管理報告書(2022年実績)  
[https://www.pref.okinawa.lg.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_001/004/523/r6sintyokukanrihoukokusyo.pdf](https://www.pref.okinawa.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_001/004/523/r6sintyokukanrihoukokusyo.pdf)

# 沖縄本島中南部都市圏における 課題まとめ

# 県民活動の人口規模

● 県内では、性別・年代などにより多様な生活行動が存在し、その規模感は以下の通り。

	男女計／人口	男性／人口	女性／人口
15歳未満 歩行者	約24万人 (16.6%)	約12万人	約12万人
15歳～25歳未満 学生、家族	約15万人 (10.4%)	約8万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約5万人 家事・他：約1万人	約7万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約4万人 家事・他：約1万人
25歳～65歳未満 働く人、主婦	約74万人 (50.4%)	約37万人 主に仕事：約31万人 主に家事：約1万人 その他/：約4万人	約37万人 主に仕事：約23万人 主に家事：約10万人 その他：約3万人
65歳以上 高齢者	約33万人 (22.6%)	約15万人 主に仕事：約5万人 主に家事：約1万人 その他/：約9万人	約18万人 主に仕事：約2万人 主に家事：約7万人 その他/：約9万人
合計	約147万人 (100%)	約72万人	約74万人



出典：夜間人口、労働力状態別人口は令和2年国勢調査、観光人口は1(3)参考より  
 労働力状態：主に仕事には休業者を含む、主に通学には通学がたわら仕事を含む、主に家事には家事のほか仕事(パート等)を含む、その他は完全失業者と家事・通学以外の非労働力人口を含む

## 男性 年齢階層別分担率の変化（上段：H18、下段：R05）



①自動車増加

②徒歩減少

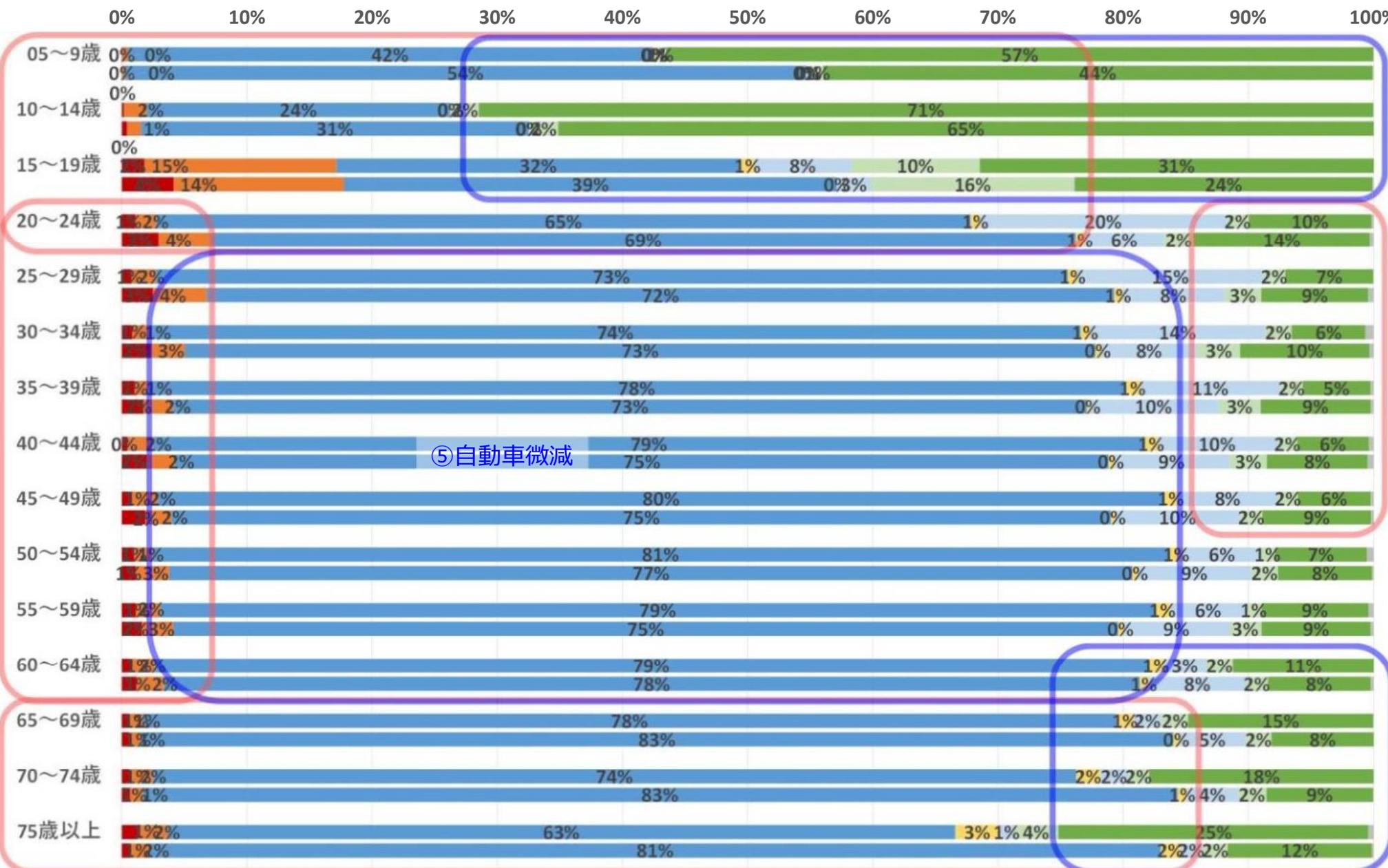
③公共交通増加

④徒歩増加

⑥自動車増加

⑦徒歩減少

■モノレール ■バス ■自動車 ■タクシー系 ■二輪車 ■自転車 ■徒歩 ■その他



⑤自動車微減

# 性年齢階層別の手段別利用者数の変化：女性

## 女性 年齢階層別分担率の変化（上段：H18、下段：R05）

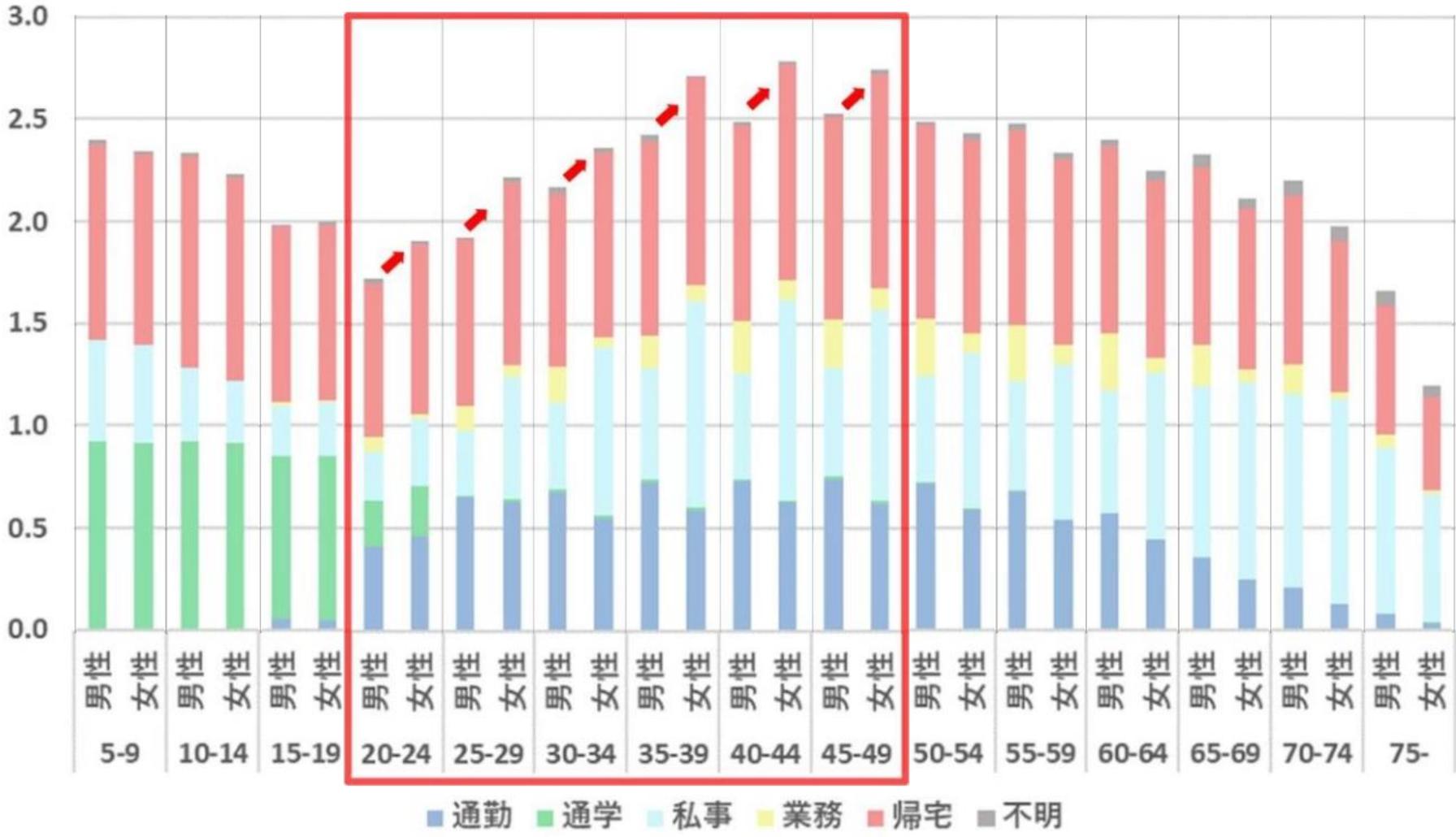


# 目的別性年齢別のグロス原単位

- 目的別性年齢別のグロス原単位を確認すると、20～49歳の女性のグロス原単位が高く、私事の割合も高い状況。家事・育児などを主に女性が担っていることが要因と考えられる。

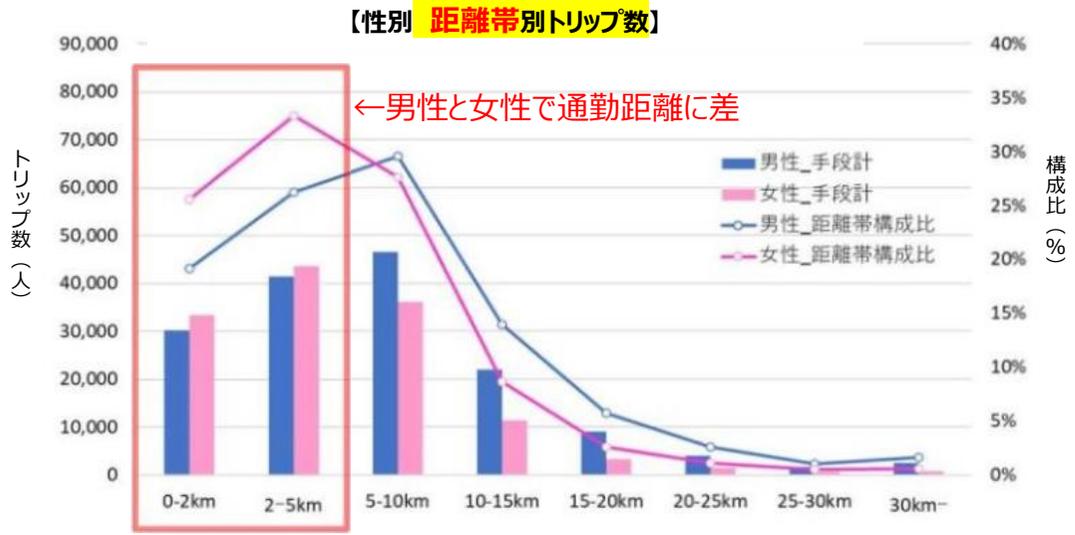


グロス原単位：外出しなかった人も含む1日平均トリップ数

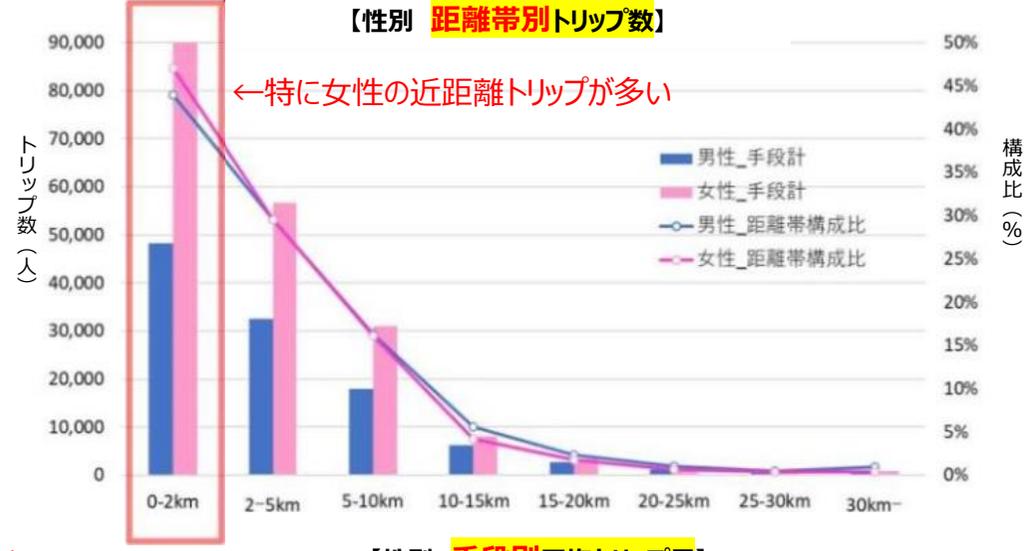


- 働き世代の通勤活動範囲は、平均で男性が7.4km、女性が5.6kmで、女性は比較的居住地に近いエリアで活動している。
- 働き世代の私事活動は、特に女性の近距離帯でのトリップ数が多く、その活動範囲は男女共平均で4km前後の範囲で活動している。

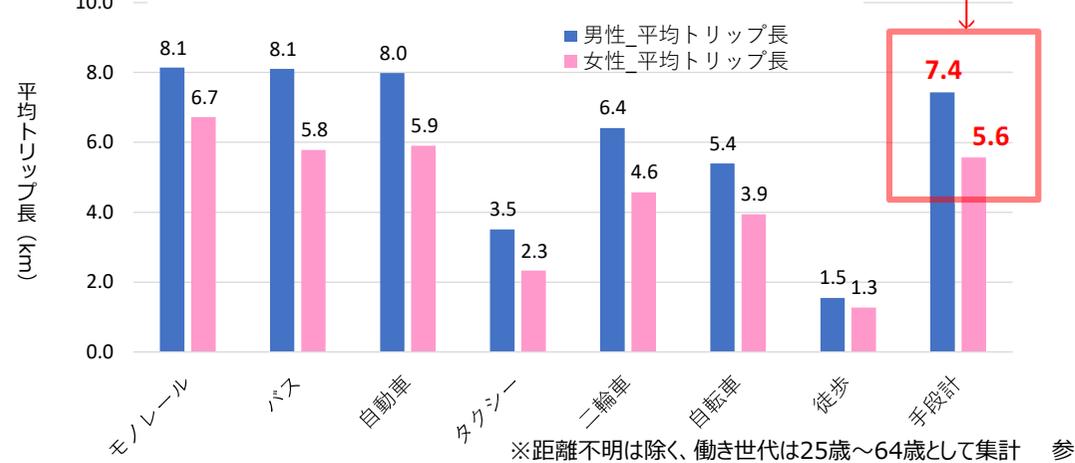
### 働き世代の通勤活動範囲



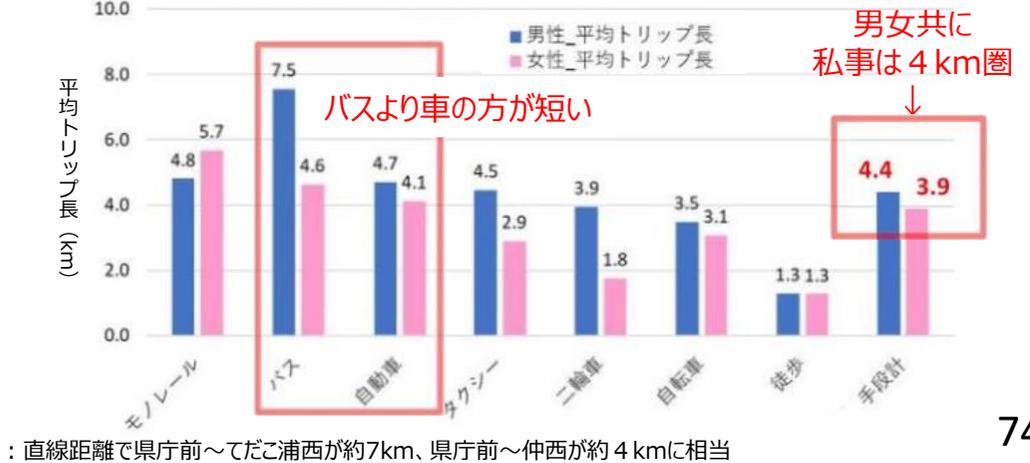
### 働き世代の私事活動範囲



【性別 手段別平均トリップ長】



【性別 手段別平均トリップ長】



※距離不明は除く、働き世代は25歳～64歳として集計 参考：直線距離で県庁前～てだご浦西が約7km、県庁前～仲西が約4kmに相当



● 昨年度、企画部交通政策課において、県内の多様な生活行動における移動に関する課題を、代表的なペルソナとして列挙し、県民とワークショップ等を実施。

出典：  
沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議  
(内閣府沖縄総合事務局)  
沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業  
(沖縄県企画部交通政策課)

小・中学生

**9歳 女性** 

小学校3年生。母親が通勤ついでに車で送迎をしてくれる。もう少し友達と自由に遊んだり、図書館で本を読む時間がほしいなと思うこともある。

**13歳 男性** 

引越してきた地域で、中学校に入学したばかり。新しい友だちと週末遊びに行きたいが、どこにどうやって行けばいいのか、まだよく分かっていない。

**12歳 男性** 

小学6年生。通学路の交通量が多いため、小学2年生の妹と通学し、放課後も学童に迎えに行く。中学生になったら部活も始めたいが、妹のことも心配。

高校・大学生

**18歳 女性** 

受験生。大学進学予定だが、自宅から通うには少し遠い。車を買ったり免許を取るお金をつくるのは厳しいため、志望校を変えるべきか悩んでいる。

**20歳 男性** 

大学2年生。毎日、大学と家と近所のバイト先を行き来する生活。飲み会に誘われることも多くなってきた。就活も始めるとなると、行動範囲が広くなりそう。

**16歳 女性** 

高校に入学したばかり。父親に毎朝送迎してもらっているが、部活の朝練があり、父親に負担を掛けているのではと心配している。

就業者

**26歳 男性** 

就職して4年目。中心地に近いアパートで一人暮らし。パートナーと同様しようと物件を探すが、家賃や互いの通勤距離を考えると、ちょうど良い場所がない。

**43歳 男性** 

派遣の仕事を変々としている。1～3年ごとに職場が変わるため、その度に出勤時間が変わり、生活サイクルが整わない。契約社員のため通勤費は出ない。

**58歳 女性** 

病院で食事の準備をする仕事についており、平日は朝5時出勤。まだ眠い中、車を運転するのは少し不安。院内の駐車場はなく、自腹で駐車場を契約している。

子育て世帯

**32歳 女性** 

出産後、元の仕事を続けたかったが、子育てのために近所のパートに切り替えた。夕方には1歳になる子どもを迎え、夕食の買い物をして家に帰る。

**44歳 男性** 

上の子が高校に入学したため、朝早く起きて学校まで送迎している。会社に早く到着するため、車内でいつも暇をつぶしている。朝練の時期はさすがに辛い…

**29歳 女性** 

育休を終えて、そろそろ職場復帰予定。保育園がなかなか探せず困っている。市内に住む親に助けをもらいたいが、足が悪いので、頼みづらい。

移動困難者

**57歳 男性** 

自宅が急な坂の上であり、免許返納した高齢の親は自分での移動が困難に。通院や買い物に連れ出す必要がある。有給などを利用しているが、限界がある。

**36歳 女性** 

ひとり親で、小学生になる子どもを育てている。保育園に職場や役所など移動が多い。車を手放したら、もう少し栄養のあるものを食べさせてあげられるのに…

**86歳 男性** 

昨年病気をし、手術後はほとんど車椅子で移動。以前は公民館で将棋の集まりなどにも参加していたが、最近はおぼろりと人の付き合いが減ってしまった。

高齢者

**72歳 男性** 

引退後しばらく経つが、まだまだ元気。週末は夫婦で外食するのが楽しみ。長年運転しているが、息子に心配されており、免許を手放そうか悩んでいる。

**68歳 女性** 

週に1回、病院に通う必要がある。パートで働く娘に車で送ってもらい、買い物もその時にすませている。本当は映画館などへ気軽に出かけたい。

**63歳 女性** 

足が悪く、徒歩で長距離の移動は大変。3kmほど離れたところに娘と孫が住んでいる。娘はそろそろ職場に復帰予定で、孫の面倒をみるのを手伝いたいが…

観光客

**23歳 女性** 

学生時代からの友人と5人で初の沖縄旅行。ペーパードライバーだが唯一免許を持っているので運転手になるはめに。美ら海水族館ってこんなに遠いの…?

**52歳 男性** 

家族で久しぶりの沖縄。子どもたちも成長し、アクティビティよりリゾートや買い物を楽しみたい様子。ホテルに来るだけなら車はいらないが、荷物は多い…

**42歳 女性** 

歴史好きで、沖縄には何度も来ているリピーター。最近新しい歴史文化施設も増えて嬉しいが、車以外では行きにくそう。もっと地域を知りたいんだけどな。

● 様々な県民等の声から想定される共通した課題は、以下の3点に集約された。

- ① **移動コスト**（移動コストの低減又は必要な支援の拡充）
- ② **移動時間**（移動の確実性の確保及び渋滞による時間損失・負担の低減）
- ③ **安心と安全性**（安心と安全性が確保された移動環境の整備）

### ① 移動コスト

（移動コストの低減又は必要な支援の拡充）

移動するためのコストに関しては、**限られた所得の中で車に大きく依存せざるを得ない社会となっているため、燃料費や維持費の負担が、県民の日常生活に影響**を与えている。

さらに、**公共交通と自動車の間での移動支払い額の開きがあることや、公共交通コストの実費負担額が大きいことも、車に依存せざるを得ない社会を形成している大きな要因**であり、**沖縄の社会全体で取り組むべき大きな課題**と考えられる。

### ② 移動時間

（移動の確実性の確保及び渋滞による時間損失・負担の低減）

移動における時間損失に関しては、まさに**全国ワーストの道路の渋滞**であり、これによる**バスの走行性、運行の確実性が確保できていない大きな要因の一つ**となっている。

**無駄のない確実な移動時間の確保**は、沖縄の**労働生産性向上を図るためにも重要**であるほか、**高校通学をはじめ、就業者や多くの世代で、バスの信頼性を高めることにも繋がるため、沖縄で取り組むべき必須課題**と考えられる。

### ③ 安心と安全性

（安心と安全性が確保された移動環境の整備）

安心と安全性に関しては、移動困難者に対応した**バリアフリー化の拡充**はもとより、**子どもから高齢者まで安心して移動できる移動環境を整えることが課題**であり、支援の面でも**様々な関連分野との連携**が求められる。これは、**高齢化社会での交通安全の確保にもつながり、その他治安・教育・福祉・まちづくり等の分野との連携により安全・安心な移動のしやすさを向上**していくことが、**沖縄の基本的な課題**と考えられる。

データ分析の結果

対応すべき課題

## 1. 都市構造上の課題

- 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

### 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

## 2. 社会構造上の課題

- 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歳以降、**半数以上は85歳以降は運転を控えたい考え**
  - 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

### 高齢者も安心して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

## 3. 都市交通上の課題

- 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、満額支給されない通勤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

### 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

## 4. 近年の変化

- 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

### 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

## 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）

- 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモノレールの利用はその沿線に留まる
- 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

### 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

- 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

