

第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

都市交通マスタープラン

～「次世代交通ビジョンおきなわ」と連動した
新たな価値創造に向けて～



2026年5月

沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会





巻頭言

沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会 委員長 久保田 尚



第4回パーソントリップ調査の結果に基づき、このたび都市交通マスタープランをまとめることができました。調査にご協力頂いた県民の方々をはじめ、関係各機関の皆様のご尽力に心から敬意を表します。特に今回は、国をはじめとする関係機関の格段のご理解のもと、フルサイズの調査を実施できたことにより、沖縄県の交通の状況や課題をきわめて詳細かつ的確に捉えることができました。これは、沖縄県にとっただけでなく、パーソントリップ調査の今後の可能性を拓いたという点でも非常に意義深いことだったと思います。中学生以下の子どもでも移動の半分近くは自動車利用であること、朝ピーク時に走行している自動車の約14%が子どもの送迎目的であることなど、沖縄の著しい特徴を初めてデータとして捉えることができました。また、郊外化の進展によって自動車依存がさらに加速している一方で、自動車保有が低所得者層の家計に大きな負担となっているという、沖縄の交通を考える上で恐らく最も重要な課題も浮き彫りになりました。委員の絶妙な人選も相俟って、「貧困と交通」、「まちづくりと交通」といった独自の切り口の議論が行われたことも特筆に値します。

その結果、「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」という、やや刺激の強い表現ながらデータに基づく現状認識を示すこととなりました。そして、その社会を「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」へと変貌させることを目標に据え、その先に『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』というスローガンを打ち出すこととなったわけです。今回の調査はまた、これまで実施されてきた都市交通整備の効果も明らかにしました。モノレールについては、利用者が順調に増加していることだけでなく、てだご浦西駅のパーク&ライドが計画通り機能して、沖縄市・うるま市まで含めた利用があることが確認できました。また、国道58号を中心とする基幹バスの整備により、その沿線でのバス分担率が増加していることもわかりました。

ただ、そうはいっても、やはりバスに頼らざるを得ない沖縄の現実を克服しがたい壁として存在しています。沖縄市と那覇市の距離は約20kmで、首都圏では東京と川崎の距離に相当します。川崎から東京までバスで通勤する人はほぼいないと思いますが、沖縄にはバスしかありません。料金も、距離が長くなればなるほど鉄道とバスとの差が大きくなります。沖縄で公共交通で通勤するということは、渋滞に巻き込まれながら高料金のバスを利用するしかないのです。

「自動車依存から公共交通へ」というスローガンは、ここ数十年、全国どこでも言われてきたことではありますが、沖縄の場合、その切実さ、そしてそのハードルの高さは、全く比較にならないほど深刻なのです。

今後は総合交通戦略の具体化を目指すこととなりますが、『『強力な公共交通サービス』をどのように獲得していくか』が、沖縄交通の最大のテーマであることは間違いありません。

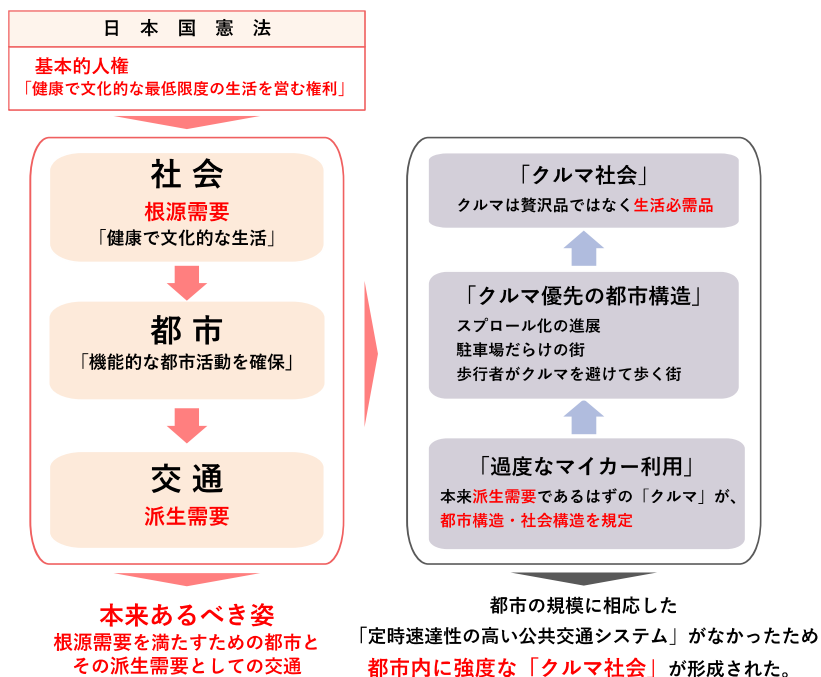
その一方で、たとえ所得が低くても、車を運転できない高齢者・障がい者でも、あるいは子どもであっても、自由に移動できる環境を整えることの必要性、また、移動した先、あるいは途中で、心地よく滞在できる拠点を作ることが喫緊の課題であることも、多くの委員から指摘され共有されたことを申し添え、今後への期待とお礼の言葉とさせていただきます。

はじめに

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

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

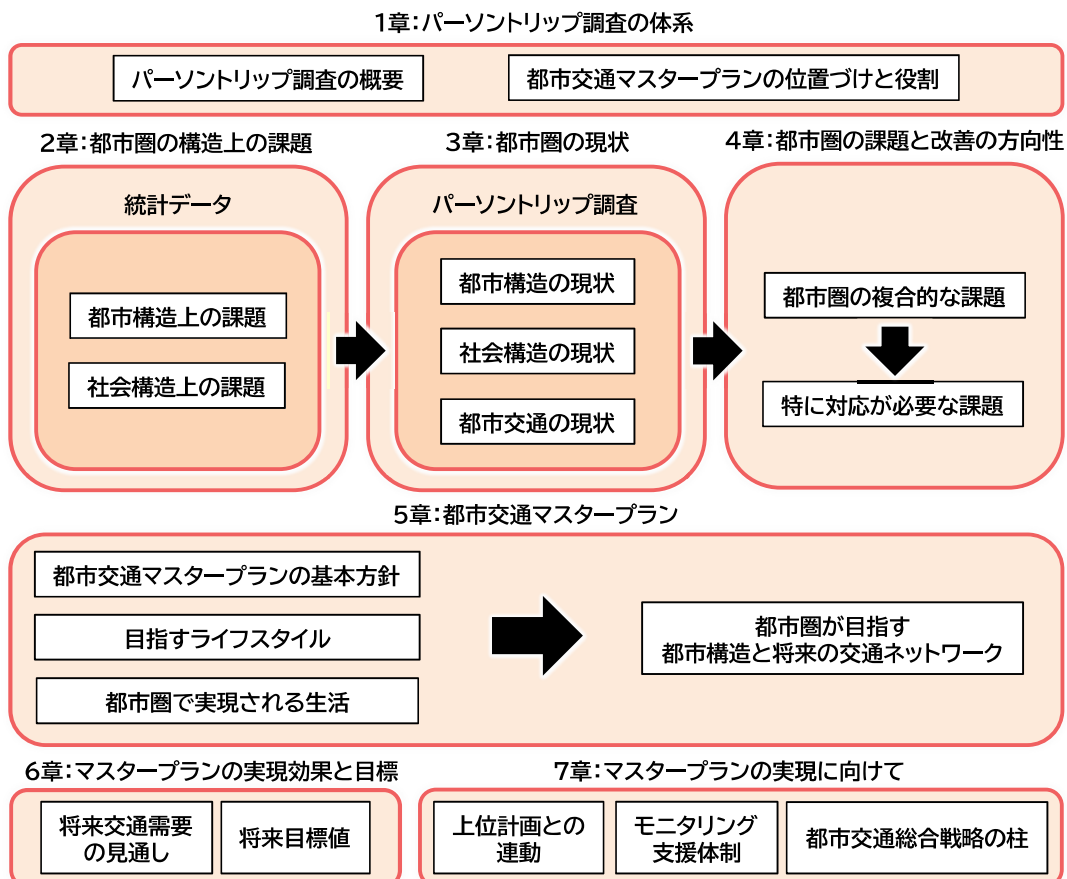
そのような状況からの脱却に向けて、4回目となるPT調査を2022年度（R4）から行い、都市圏の根本的な課題を、構造的な側面（都市構造・社会構造・都市交通・近年の変化）から分析することで整理しました。



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

本マスタープランは、全7章で構成されています。


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





《 目 次 》

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



6. マスタープランの実現効果と目標	73
6-1 将来交通需要の見通し	73
6-2 将来目標の設定	78
7. マスタープランの実現に向けて	79
7-1 上位計画等との連動	79
7-2 マスタープランの実現に向けたモニタリングの方針	81
7-3 都市総合交通戦略の柱	84
参考	97
協議会概要	97
委員からのコメント	98
都市交通マスタープランに関する Q&A	100
用語集	104
ゾーン設定について	113

