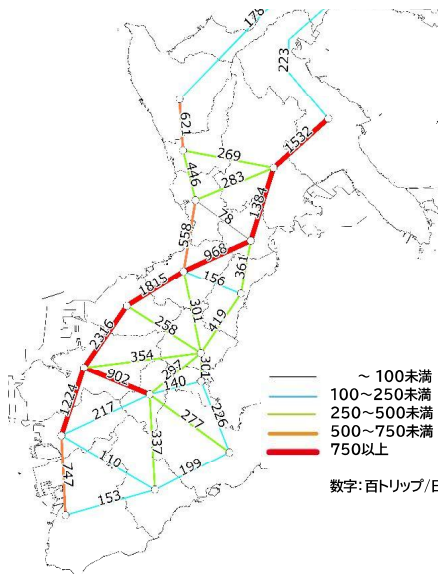


3-4 都市交通の現状

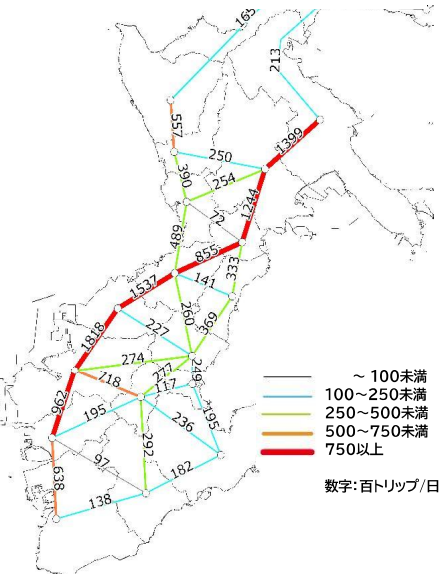
(1) 交通需要が集中する南北軸

都市圏の市町村間で束ねた全手段の移動流動量は、都市圏南北軸（豊見城～那覇～宜野湾～沖縄～うるま）で1日あたり10万トリップ以上（市町村内々トリップを除く）の大きな需要の軸が存在し、そのうち自動車の移動流動量が多くを占めています。

市町村間で束ねた移動流動量(全目的、**全手段**)

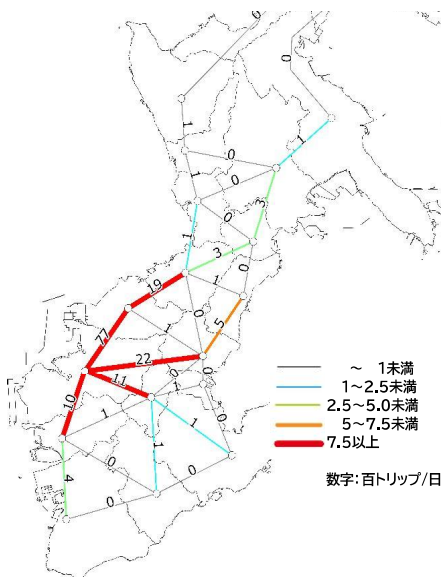


市町村間で束ねた移動流動量(全目的、**自動車**)

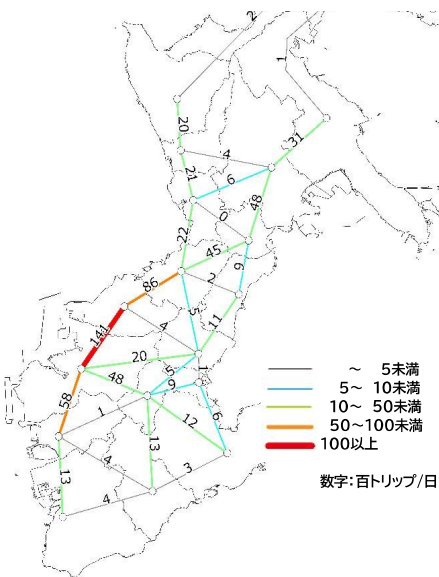


※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

市町村間で束ねた移動流動量(全目的、**モノレール**)



市町村間で束ねた移動流動量(全目的、**バス**)



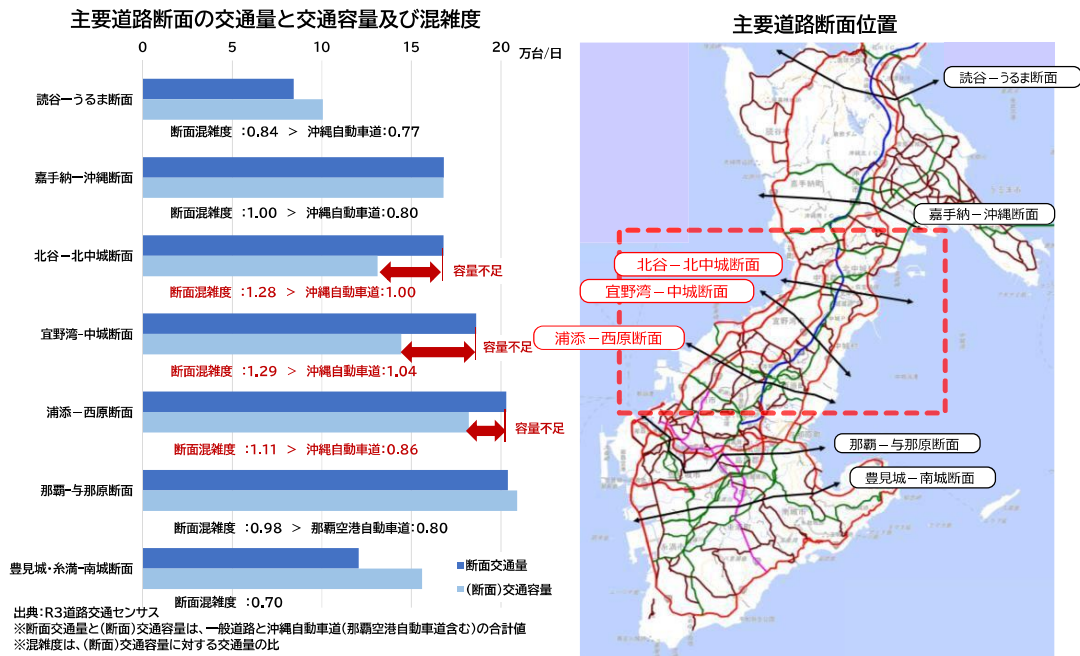
※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示



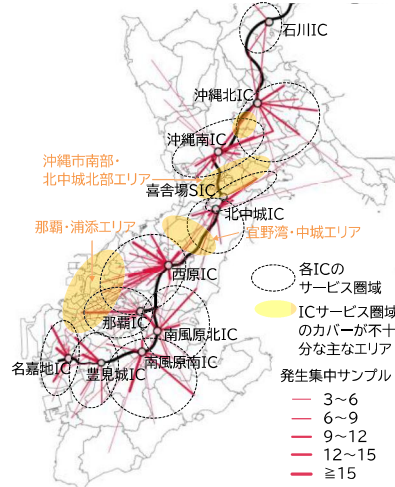
(2) 道路容量を超過する「那覇-沖縄間」

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

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



利用IC別にみた通勤目的トリップの発生集中分布



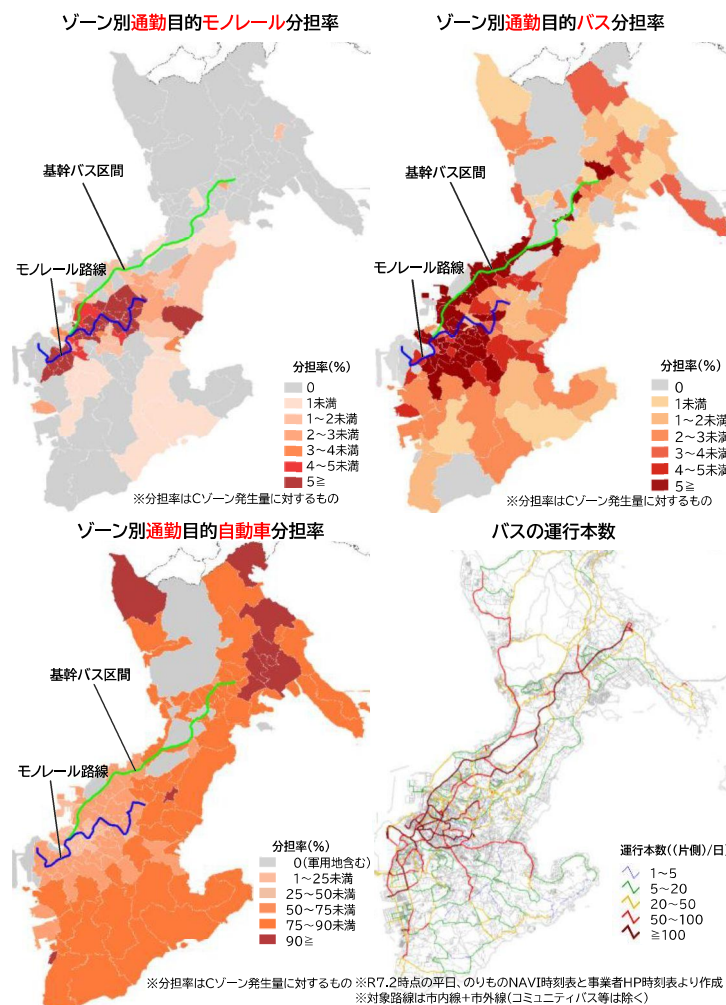
(3) 那覇を中心に公共交通の利用率が高いモノレール・基幹バス沿線

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

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

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

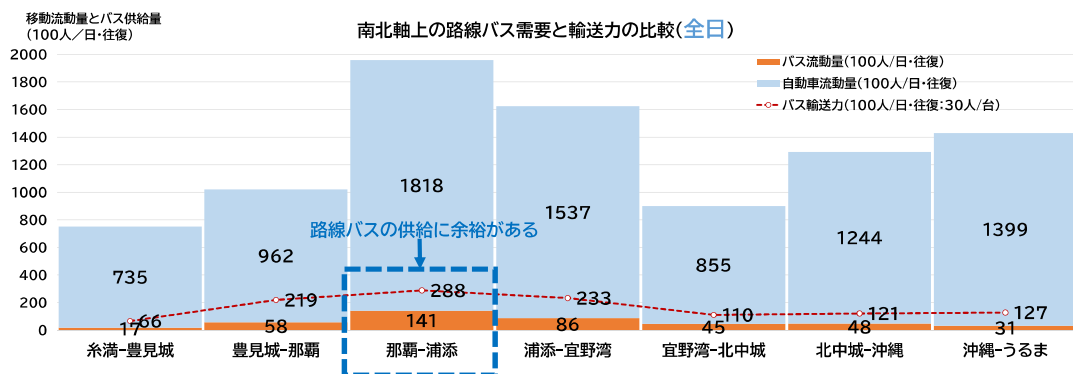
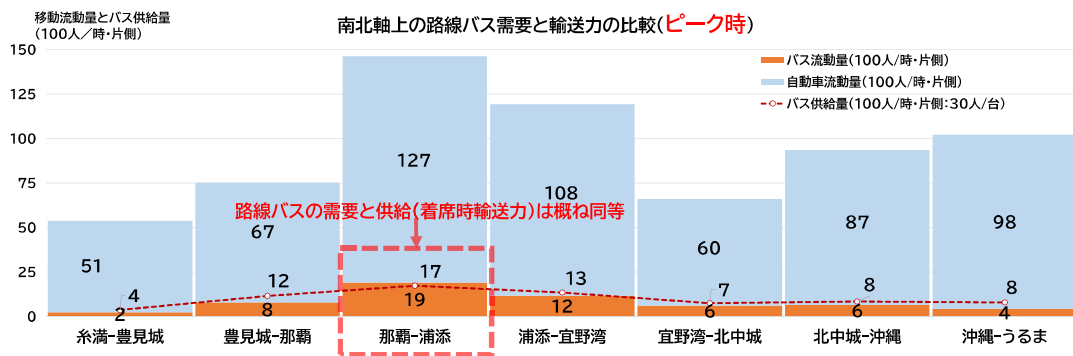
バス利用者の減少や運転手不足によるバス減便等の新たな社会課題も生じるなか、バス路線の再編を含む公共交通ネットワークの機能維持と、より使いやすいサービスへの改善が重要な課題です。



(4) 路線バス需要と供給量のバランス改善の必要性

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

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



※バス輸送力

R7.2 時点の市町村間バス運行本数に、30人/台（着席数）を乗じて試算

※ピーク需要

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

※ピーク時輸送力

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

※バス（自動車）流動量

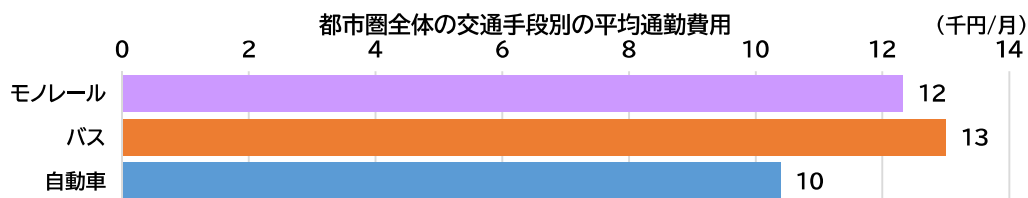
バス（自動車）の市町村間流動量を市町村間ネットワーク上に束ねたもの

(5) コストに応じて選択される交通手段と中長距離で割高なバスの運賃

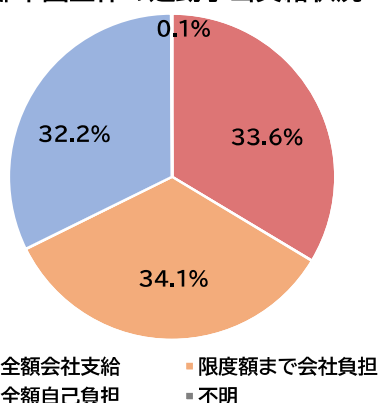
1) 通勤手当の支給状況と交通手段の選択

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

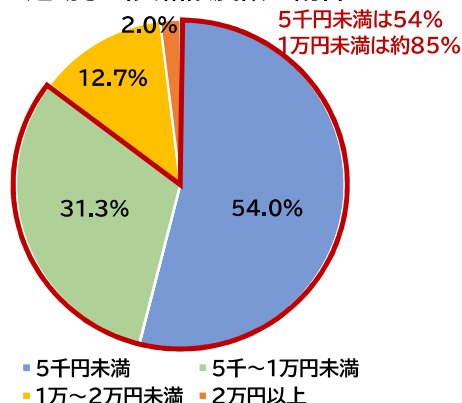
また、交通手段別利用者の通勤手当支給状況を見ると、自動車利用者は全額支給者が約3割である一方、公共交通利用者の全額会社支給は約7割であることから、通勤時の公共交通利用にあたっては、通勤手当の支給が大きな選択要因となっている可能性が考えられます。



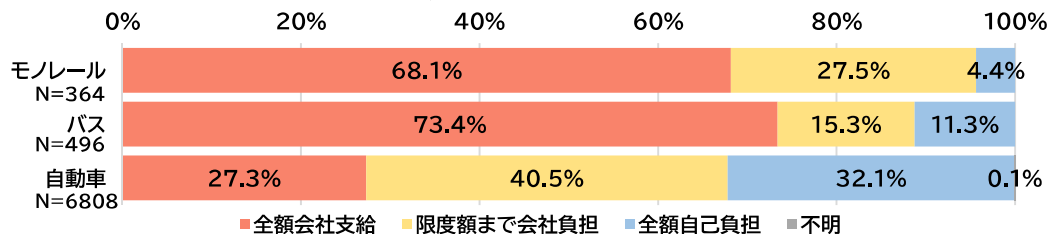
都市圏全体の通勤手当支給状況



通勤手当支給限度額の割合



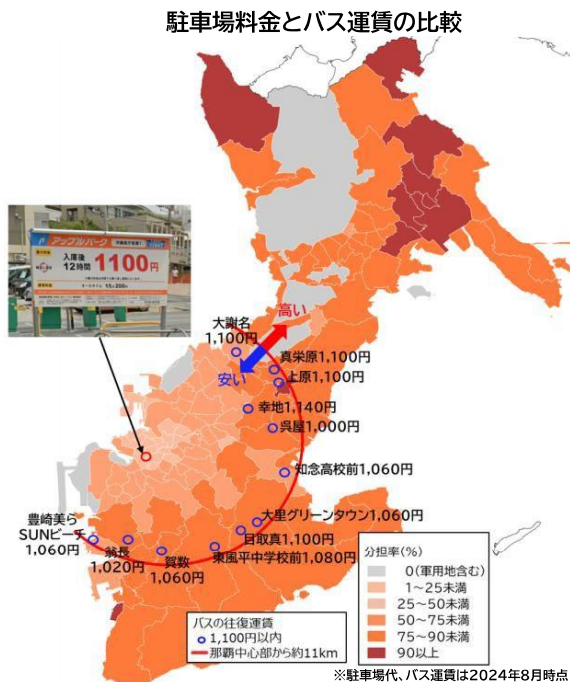
手段別利用者の通勤手当支給状況



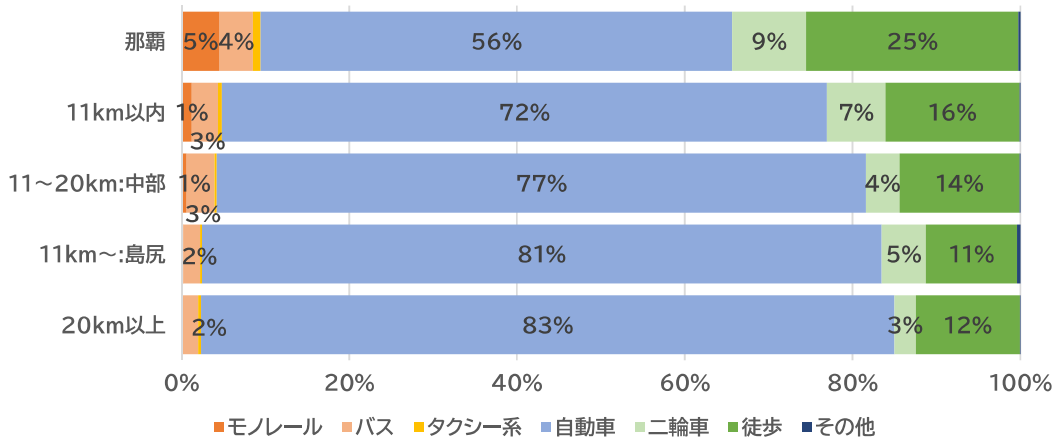
2) 駐車料金と往復のバス運賃

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

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



距離帯別那覇着の代表交通手段分担率



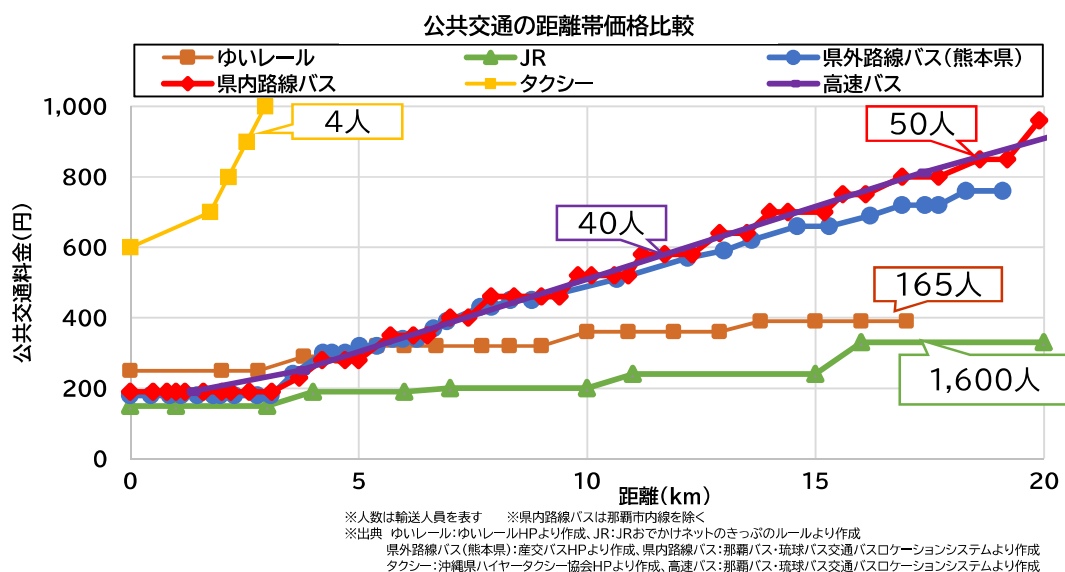
※11km以内(浦添市・西原町・与那原町・南風原町・豊見城市)、11~20km:中部(宜野湾市・北谷町・北中城村・中城村) 11km~:島尻(糸満市・八重瀬町・南城市)、20km以上:(沖縄市・うるま市・嘉手納町・読谷村)

3) 鉄道に比べ中長距離では割高な路線バス運賃

公共交通の運賃は、サービスを提供するためにかかったコスト(原価)に、一定の利益を乗せて料金を決める「総括原価方式」に基づき、国の運輸機関への認可や届出による審査で決まりますが、鉄道と路線バスの距離帯別の運賃を比較すると、モノレールや大量輸送機関である鉄道に比べて、路線バスでは5kmを超えると距離が長くなるほど運賃差が広がっていきます。

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

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

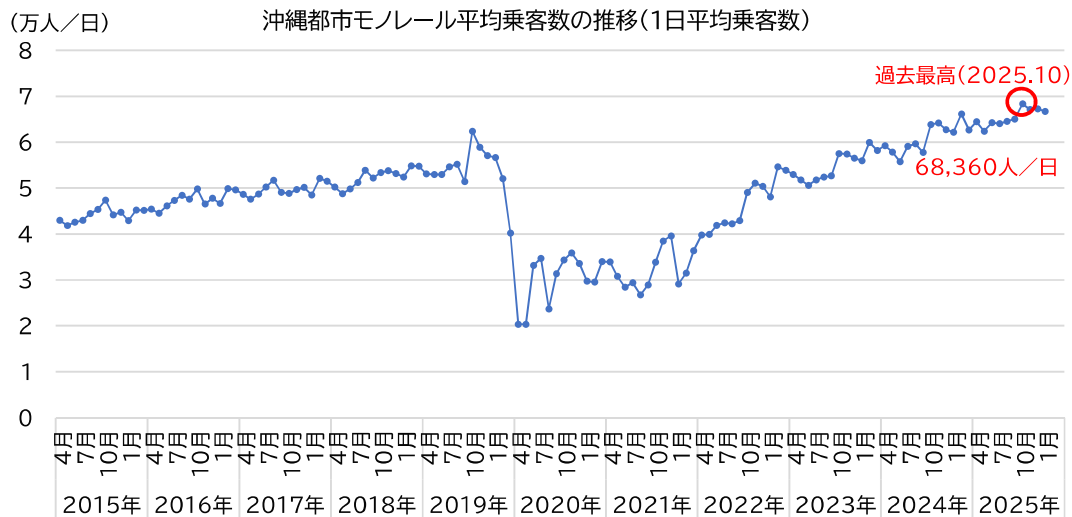


3-5 都市交通整備と近年の変化

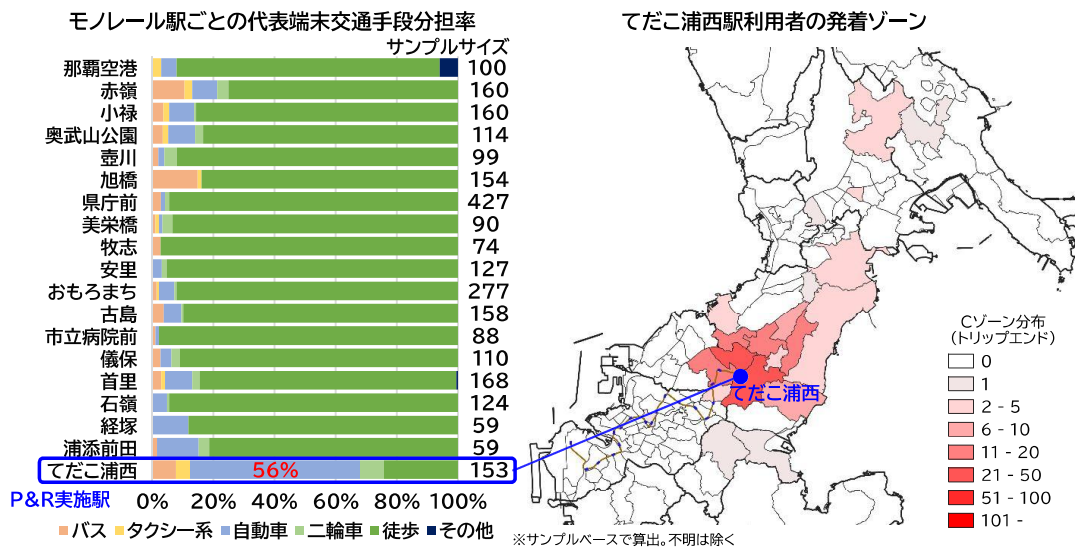
(1) モノレール運行区間が延長し乗客数は年々増加

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

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



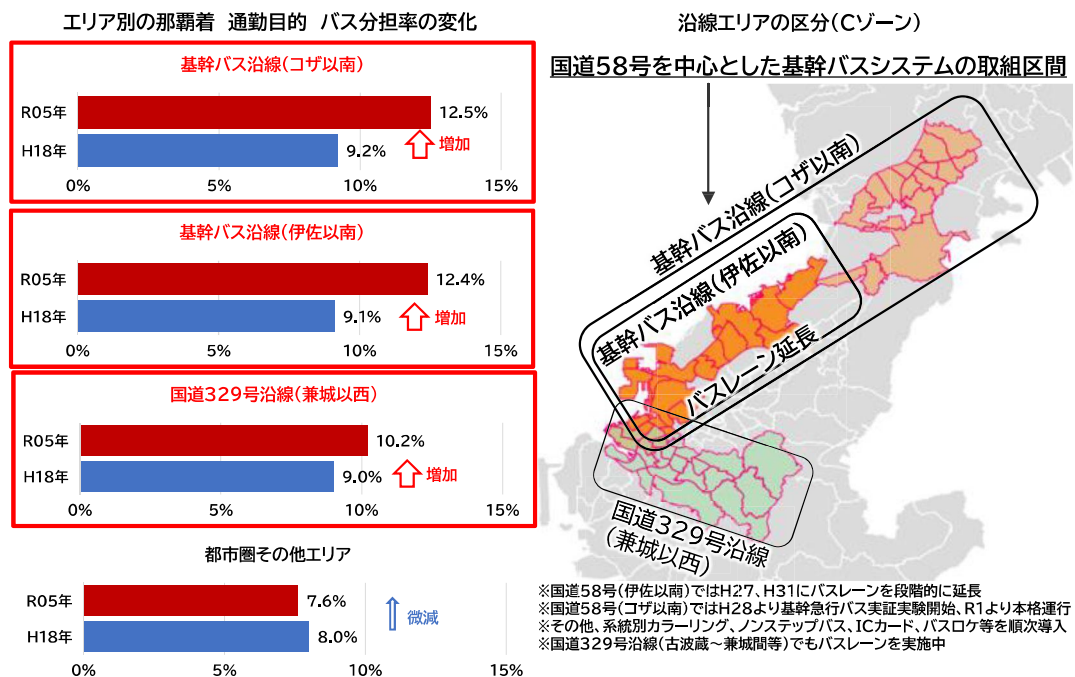
沖縄県HP(2026/02/12更新)をもとに作成
https://www.pref.okinawa.jp/res/projects/default_project/_page/001/012/755/262.pdf



(2) 基幹バスの取組が進み沿線地域でバスの分担率が向上

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

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



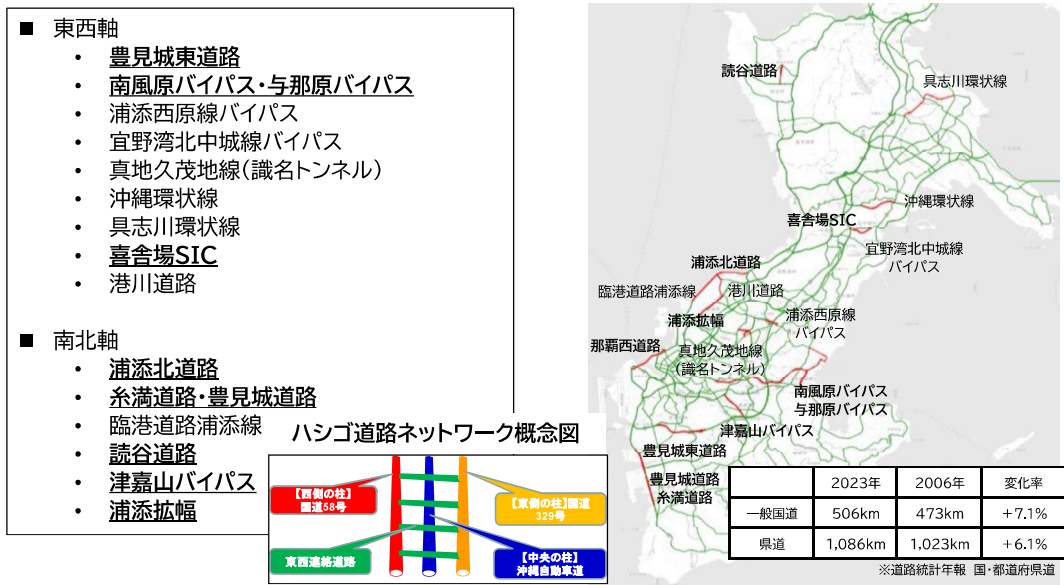
(3) ネットワーク形成に向けて着実に進展する道路の整備

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

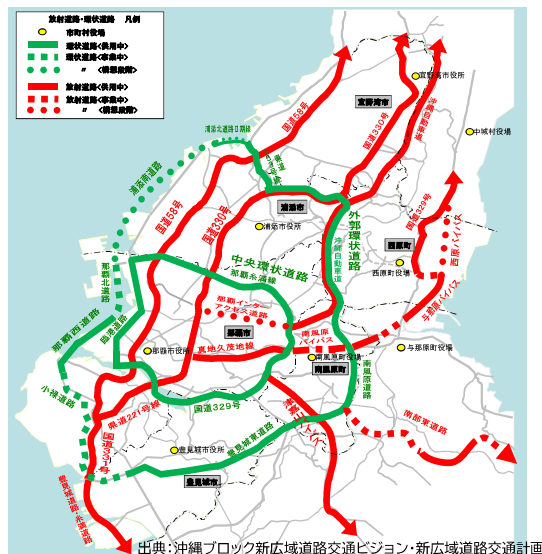
都市圏の道路整備は着々と進められており、ハシゴ道路ネットワークの形成を目指して東西軸・南北軸としての役割を持つ道路や、渋滞の無い道路ネットワーク実現のために2環状7放射道路が順次供用されています。

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

前回調査以降に供用された主な路線(太字は国道)



2環状7放射道路の整備(2021.3時点)

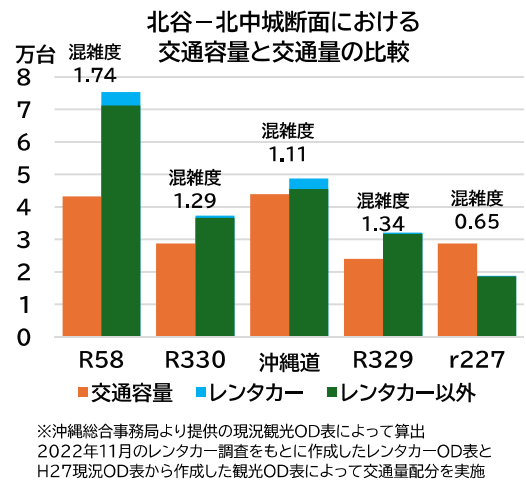
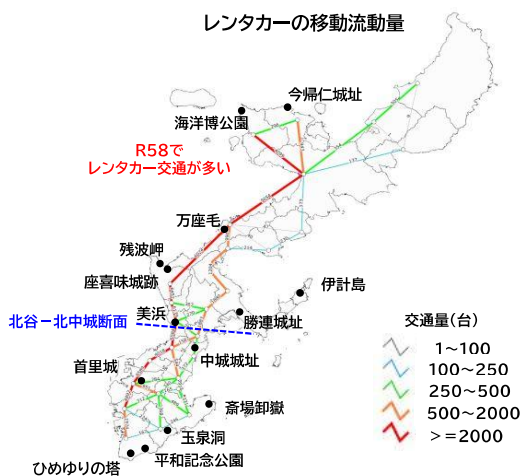
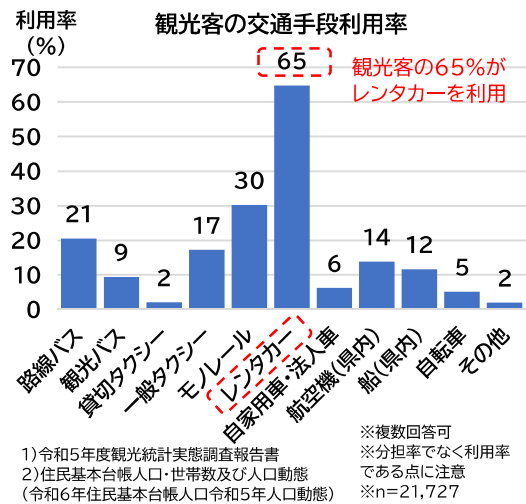
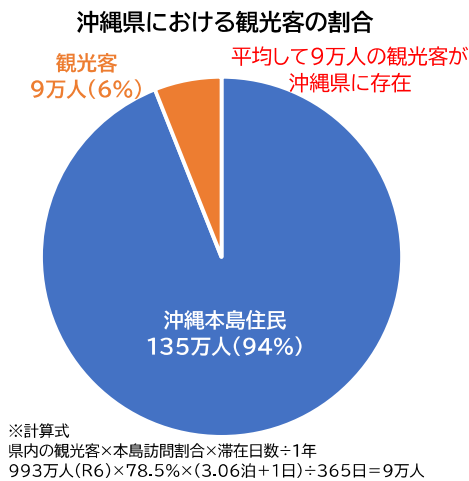


(4) 観光需要の大幅な増加とそれに伴う多様な二次交通整備の必要性

2019年に沖縄県を訪れる観光客は1,000万人を超え、コロナ禍で一時落ち込むも2023年時点で国内客はほぼ回復しました。沖縄本島へは全体の78.5%が訪問し、2023年時点で平均宿泊数は3泊を超えるため、試算すると沖縄本島には毎日平均して約9万人の観光客が滞在することになります。

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

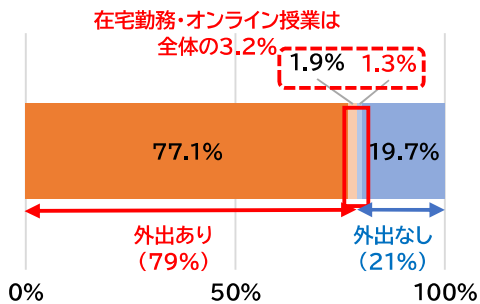
那覇空港周辺の道路混雑の緩和や、公共交通を利用したい観光客の円滑な移動促進のため、那覇空港やクルーズターミナルを含む交通結節点（観光拠点）等における乗換え機能の強化等、分かり易く使いやすい総合的な交通体系へ改善し、来訪者の移動性や旅行満足度を向上していくことも重要です。



(5) アフターコロナの県民のライフスタイル変化

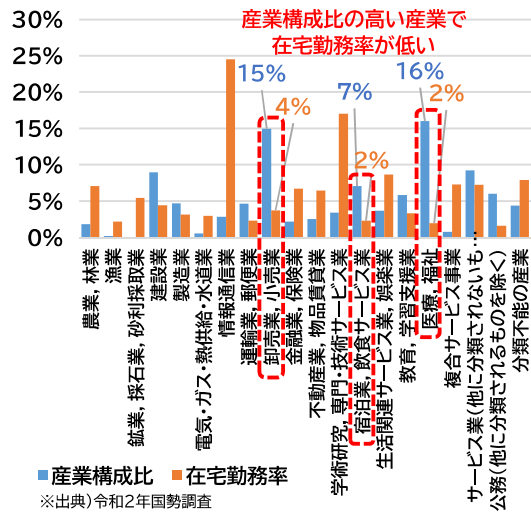
調査日に在宅勤務・オンライン授業を実施した方の割合は、都市圏全体の 3.2%で、在宅勤務・オンライン授業が原因で外出しなかった人は全体の 1.3%でした。産業ごとにみると、沖縄県の産業構成比で高い割合を占める「医療・福祉、卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス業」では、在宅勤務率が 2～4%程度と低く、在宅勤務やオンライン授業は、沖縄県では定着していないことがわかりました。

在宅勤務・オンライン授業と外出の有無



- 外出あり かつ 在宅勤務・オンライン授業の実施なし
 - 外出あり かつ 在宅勤務・オンライン授業の実施あり
 - 外出なし かつ 在宅勤務・オンライン授業の実施あり
 - 外出なし かつ 在宅勤務・オンライン授業の実施なし
- ※個人票から拡大して集計 ※不明は除く

産業ごとの在宅勤務率と構成比



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

主要な物流施設



沖縄県の海上出入貨物(移入)の推移

