

参考資料

# 沖繩市地域公共交通基礎調査報告書

令和8年3月

# 目次

1.	地域特性および地域公共交通の現状	1
1-1.	沖縄市の地域特性	1
1-1-1.	位置・地勢	1
1-1-2.	人口・世帯数等	2
1-1-3.	道路交通状況	7
1-1-4.	住民の移動特性	8
1-1-5.	観光の動向	30
1-2.	公共交通の現状	38
1-2-1.	高速バス・路線バスの概要	40
1-2-2.	コミュニティバスの概要	52
1-2-3.	交通空白地域・交通不便地域	66
1-2-4.	乗り継ぎ利用の実態	68
1-2-5.	その他	71
2.	アンケート調査結果等（概要）	81
2-1.	アンケート調査結果	81
2-1-1.	アンケート調査	81
2-1-2.	民生委員アンケート調査	89
2-1-3.	送迎サービス実施事業者アンケート調査	94
2-2.	ワークシヨップ結果	101
3.	沖縄市地域公共交通網形成計画の検証	103
4.	地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	105
4-1.	地域が目指す将来像	105
4-2.	関連分野における公共交通への期待	106
4-3.	公共交通に求められる役割	111

# 1. 地域特性および地域公共交通の現状

## 1-1. 沖縄市の地域特性

### 1-1-1. 位置・地勢

沖縄市は、沖縄本島の中部に位置し、うるま市や北中城村に囲まれています。また、那覇市の中心市街地と約 20 km 圏内に位置しています。



図 1 沖縄市の位置 資料：国土数値情報

本市の地勢は、海岸部の東部地域に低地が広がり、中部から北部にかけて標高が高くなっており、市内で約 130m の高低差が見られます。

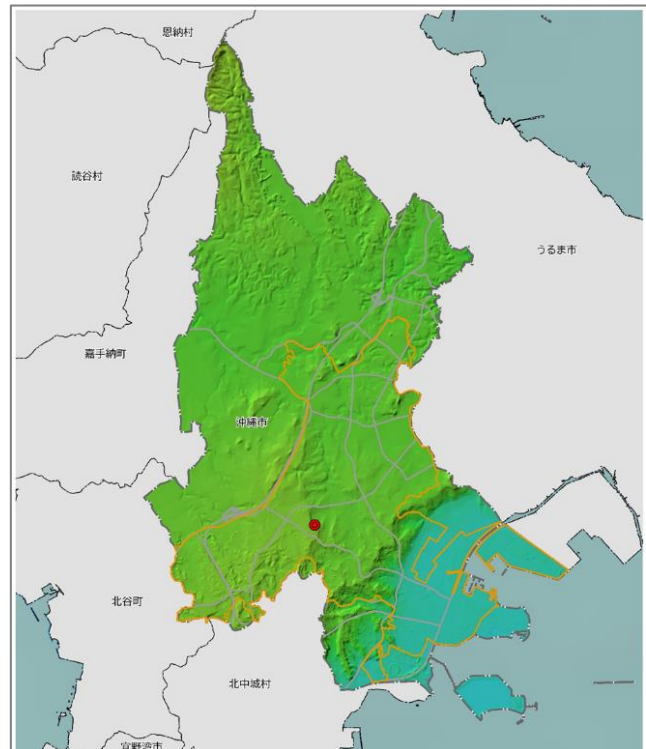
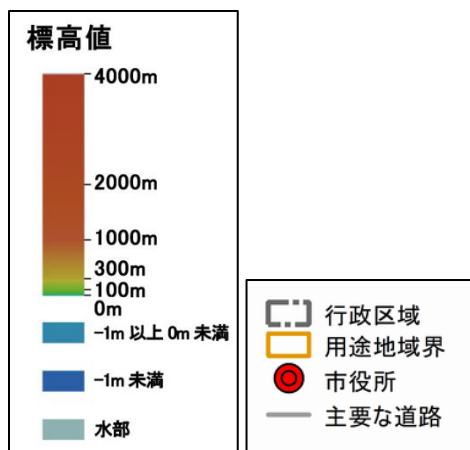


図 2 沖縄市の地勢

出典：国土地理院・色別標高図（海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成）

## 1-1-2.人口・世帯数等

### (1) 人口分布および推移

沖縄市の総人口は昭和 60（1985）年の 101,210 人から、令和 2(2020)年の 142,752 人と約 1.4 倍増加しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、令和 22(2040)年以降減少に転じる見込みであり、年少人口（0～14 歳）の推移については、令和 12(2030)年以降減少に転じる見込みとなっています。

一方で、高齢化率は上昇傾向にあり、令和 2(2020)年の 21.1%から今後 30 年間で 33.8%まで上昇する予測となっています。

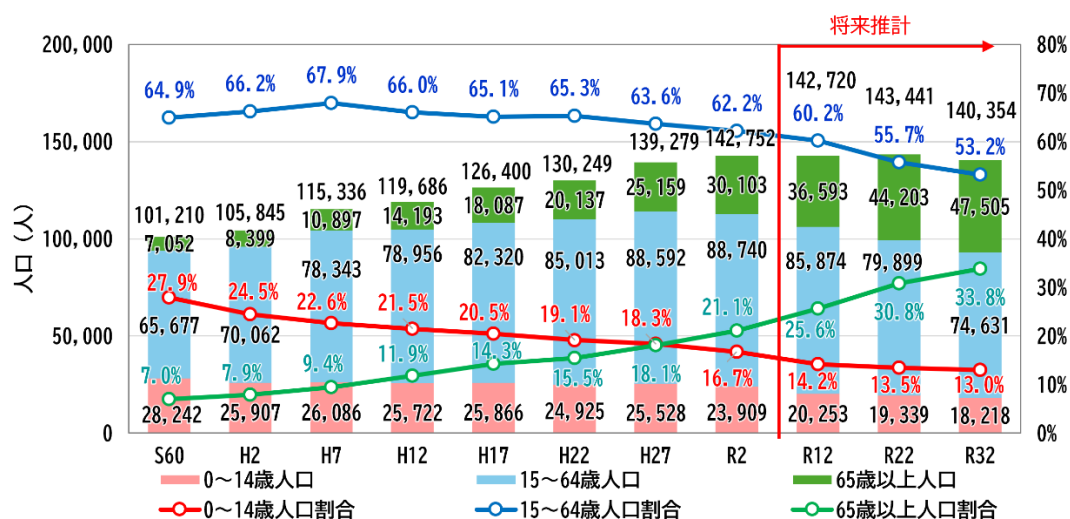


図 3 人口の推移と将来推計 資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

本市の人口分布状況は、主に用途地域内に集中しており、中部地域・西部地域の国道 330 号沿道の住宅地や東部地域の泡瀬や高原で人口集積が見られます。

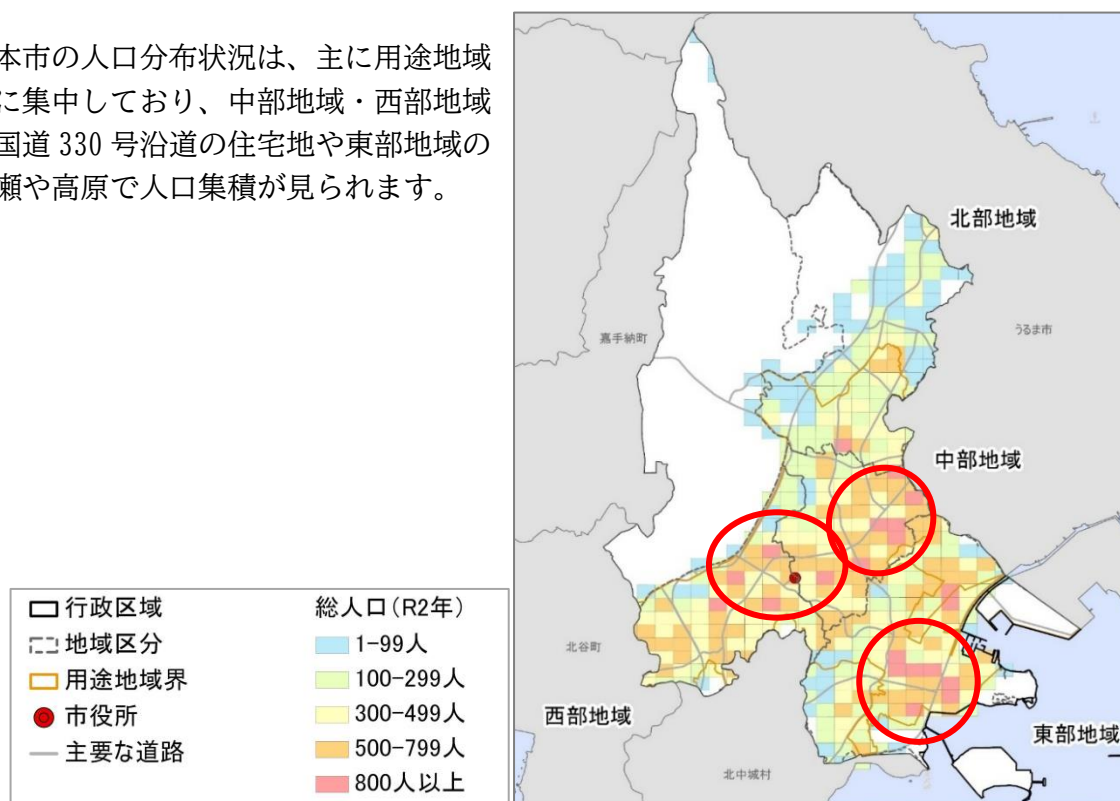


図 4 総人口の分布状況(250m メッシュ)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、国勢調査（令和 2 年）

高齢化率については、市役所周辺の中心部と北部地域で高くなっており、特に北部地域登川では高齢化率が40%を超えるエリアが分布しています。

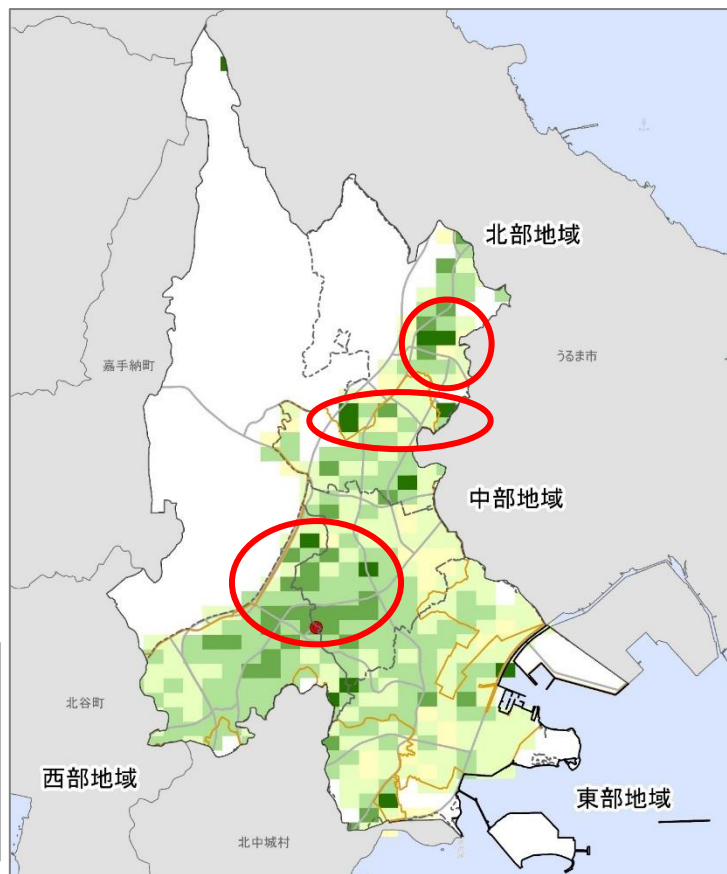


図 5 高齢化率の状況(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、国勢調査（令和2年）

年少人口は、市中心部よりも郊外部において人口集積が見られ、特に中部地域の美里や東地区、東部地域の大里、高原地区で200人以上のエリアがみられます。

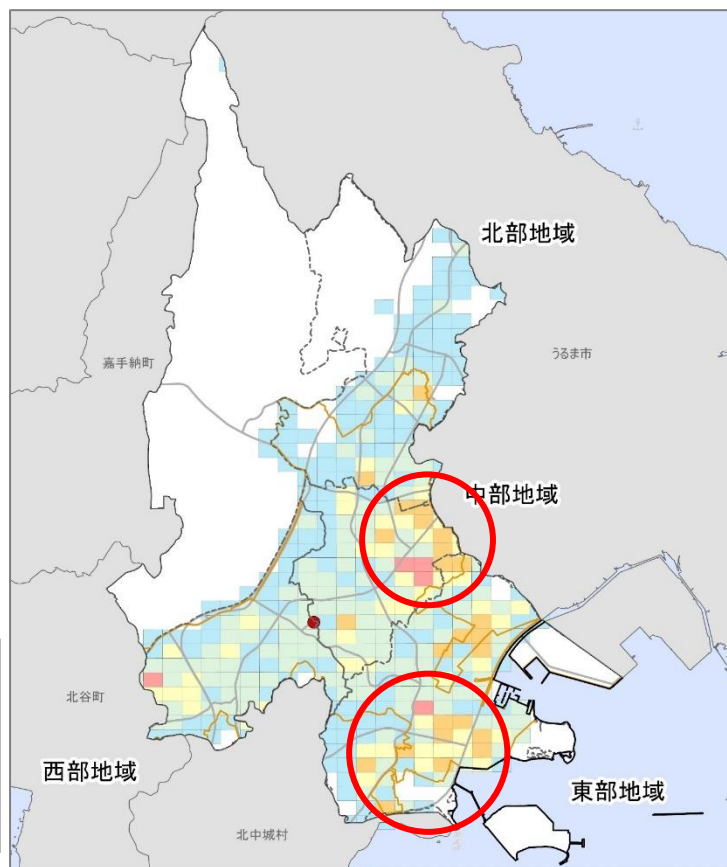


図 6 年少人口分布(令和2年)

出典：国勢調査\_250m人口メッシュ（令和2年）

## (2) 地域別の状況

令和2（2020）年時点では、東部地域の人口が最も多く、総人口の3割を占めています。次いで中部、西部、北部地域の順に多くなっています。

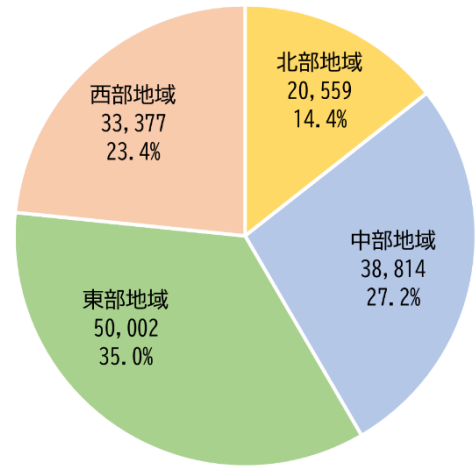


図 7 地域別人口(令和2年)

出典：国勢調査（令和2年）

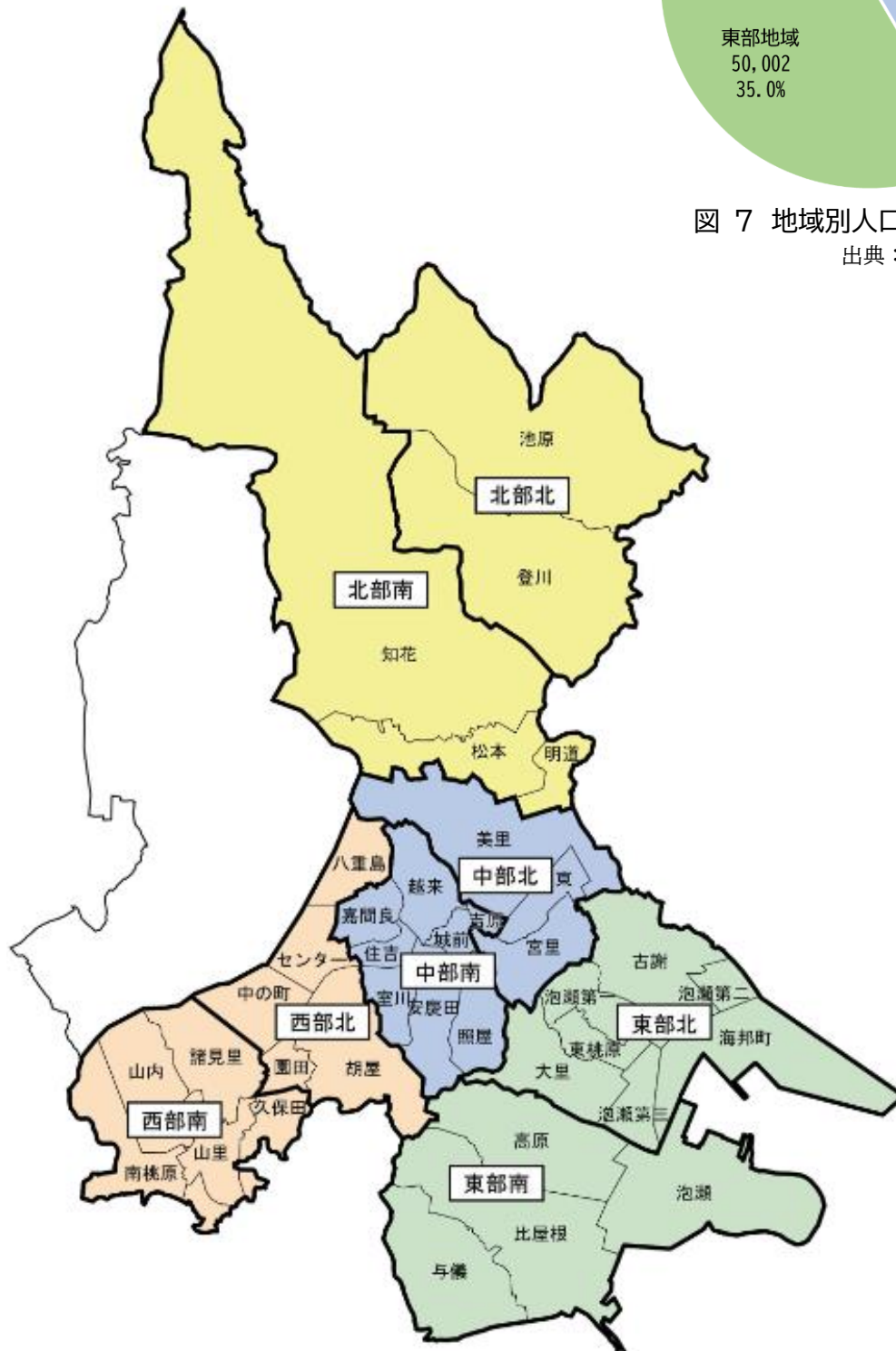


図 8 地域区分の図

資料：都市計画マスタープラン

西部地域では 65 歳以上の人口が 27%と比較的高くなっています。

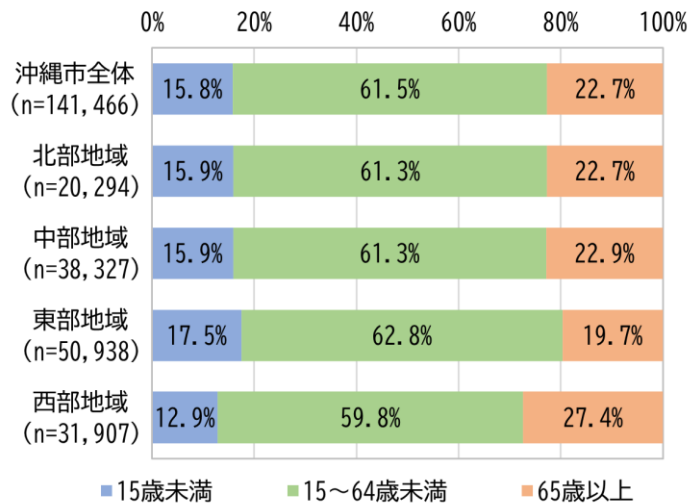


図 9 地域別の年代別人口の割合(令和7年)

資料：住民基本台帳（令和7年11月）

東部地域では、いずれの年代でも増加傾向にあります。

老年人口は全地区で増加傾向となっており、特に東部地域と北部地域では、平成 12 (2010) 年から令和 2 (2020) 年の 20 年間で約 2.5 倍以上増加しています。

西部地域では、年少人口・生産年齢人口が減少傾向にあります。

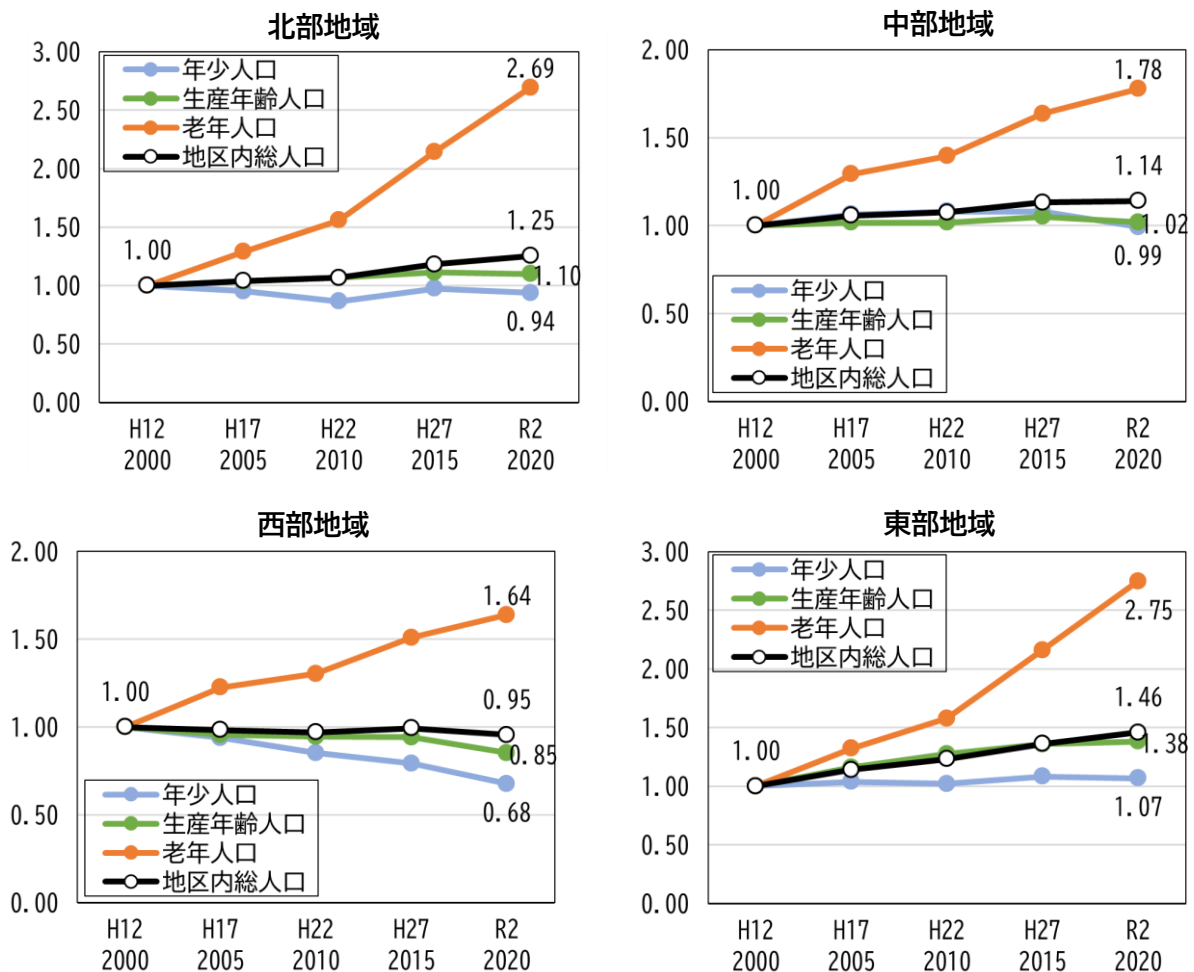


図 10 地域別の年代別人口の推移 (H12=1.00)

資料：国勢調査

### (3) 世帯数等

世帯数は一貫して増加傾向にあり、昭和 60（1985）年から令和 2（2020）年にかけて 2 倍以上に増加しています。

世帯人員（1 世帯当たりの平均世帯員数）は、昭和 60（1985）年の 3.57 人から令和 2（2020）年の 2.31 人に減少しています。

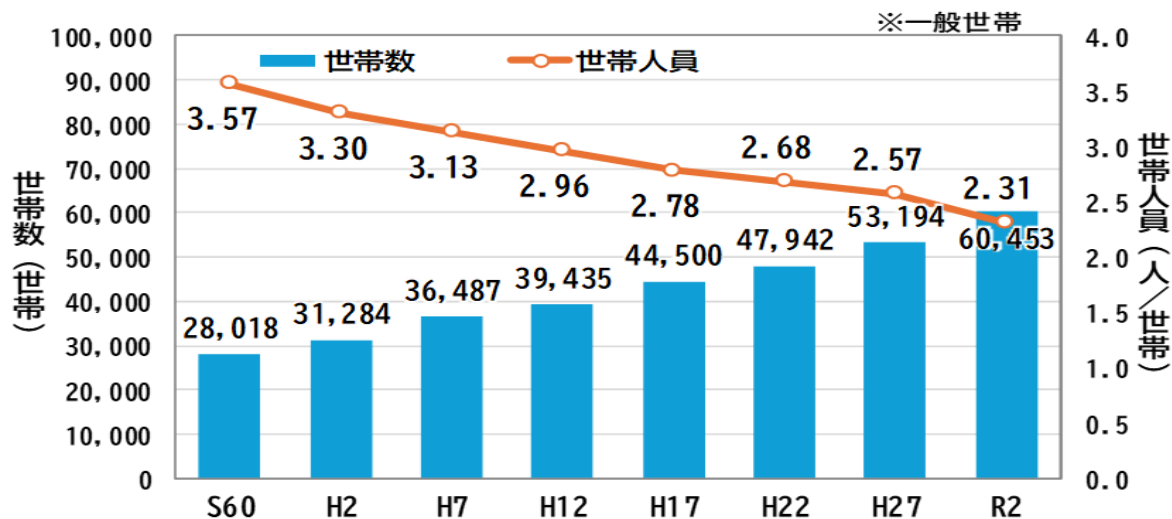


図 11 世帯数および世帯人員の推移

出典：国勢調査

### 1-1-3. 道路交通状況

本市の渋滞状況をみると、現在主要渋滞箇所は11箇所、3区間となっており、そのうち2区間の1部で解除されていますが、以前として、県内でも渋滞が発生している状況です。



図 12 主要渋滞箇所の状況

資料：令和6年度第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料（R6年7月31日開催）

## 1-1-4. 住民の移動特性

### (1) 使用データ

本計画では、国勢調査、市民アンケート調査、PT調査、人流データを用いて、住民の移動特性を分析しました。

使用したデータの概要について以下に示します。

表 1 アンケート調査の概要

データ	令和6年住民アンケート調査	令和7年市民アンケート調査
調査対象	・ 18歳以上の住民3,000人（無作為抽出）	・ 15歳以上89歳未満の住民2,800人（無作為抽出）
調査実施時期	・ 2025年8月	・ 2026年10月
主な調査項目	・ コンパクトなまちづくりに対する考え方や居住地、公共交通等に関する意向 など	・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など
回収結果	・ 607件（回収率20.2%）	・ 834件（回収率29.8%）

表 2 ビックデータの分析概要

データ	
対象データ	・ 令和6年10月の平日1日の平均移動状況 ・ 沖縄市全域に発・着のいずれかのデータがあるトリップ
トリップ	・ 15分以上の滞在があった場所間の移動を1トリップとしてカウント
データ項目	・ 移動目的： ➢ 滞在先の位置情報、同位置にある施設情報、滞在時間情報より推定 ・ 移動時間 ・ 属性（20歳以上） ➢ 居住者：直近1ヶ月の夜間（22～29時）の最頻滞在地 ➢ 勤務者：平日一日を選択し、8時～20時の間に合計6時間以上いる場所等 ➢ 来訪者：上記を除く対象エリアに15分以上滞在があった人 など
地域	・ 都市計画マスタープランの8地域で整理

表 3 PT調査の分析概要

データ	
対象データ	・ 令和4年9月2日～令和5年1月2日のある1日（平日）の交通を対象としたアンケート調査結果
トリップ	・ ある目的を持った出発地から到着地までの移動を1トリップとする
調査項目	・ 移動目的 ・ 時間帯 ・ 移動した「交通手段」 ・ 属性（調査対象世帯の5歳以上の人全員が対象） など
対象区域	・ Cゾーン（全131ゾーン）

## (2) 通勤・通学流動の概要（令和2年国勢調査）

### 1) 通勤流動

通勤による人の移動は、流出超過の状況にあります。

市外への流出は、うるま市、那覇市、宜野湾市の順に多く、市外からの流入は、うるま市、宜野湾市、読谷村の順に多くなっており、隣接するうるま市との結びつきが強くなっています。

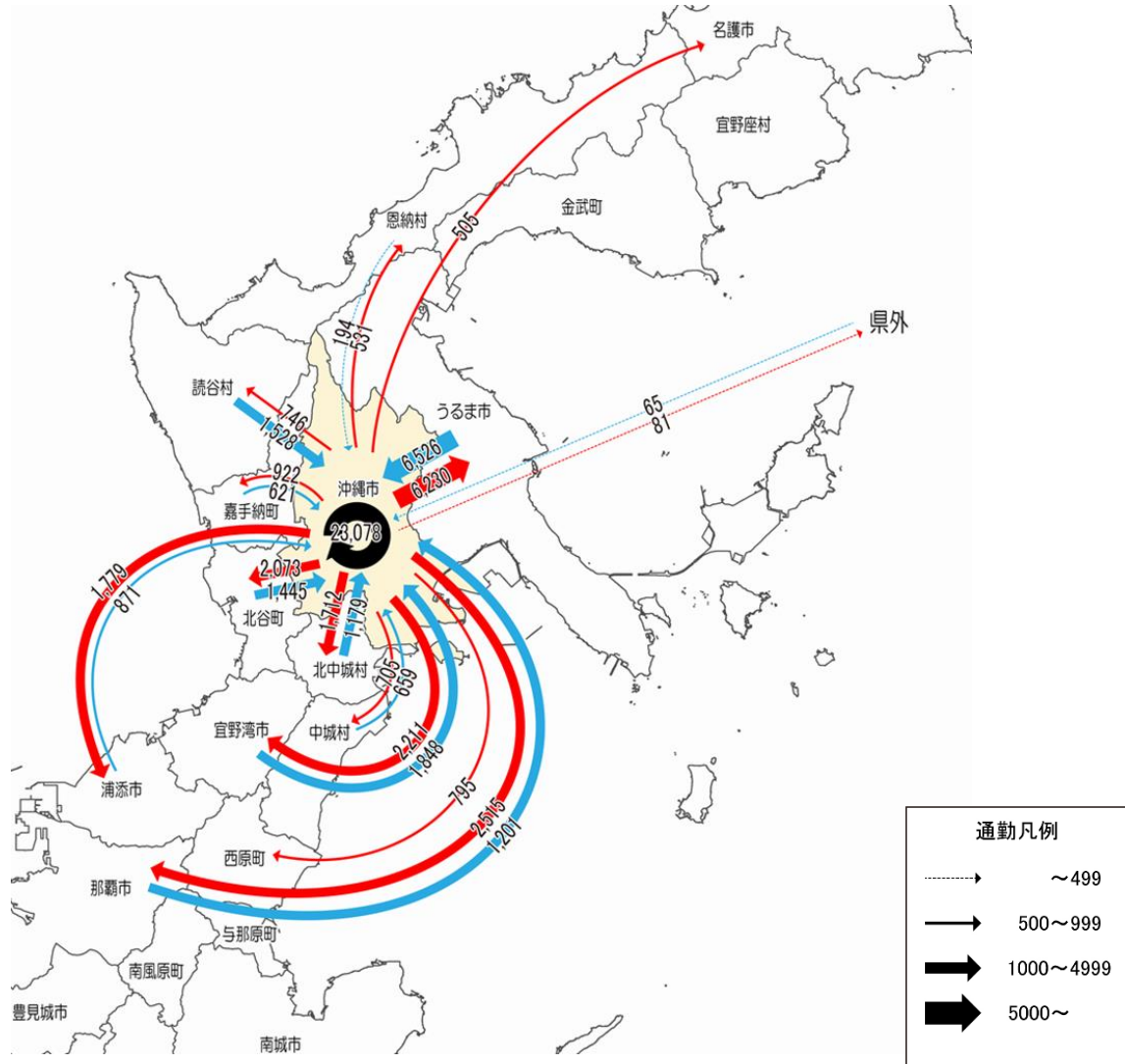


図 13 通勤による流入・流出図

出典：国勢調査（令和2年）

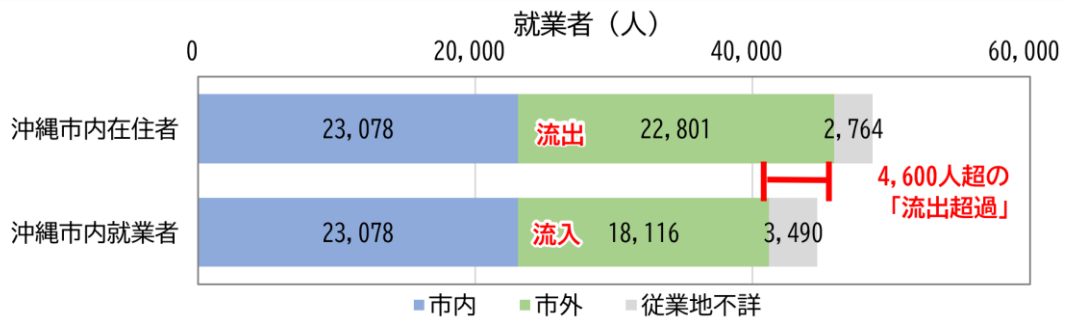
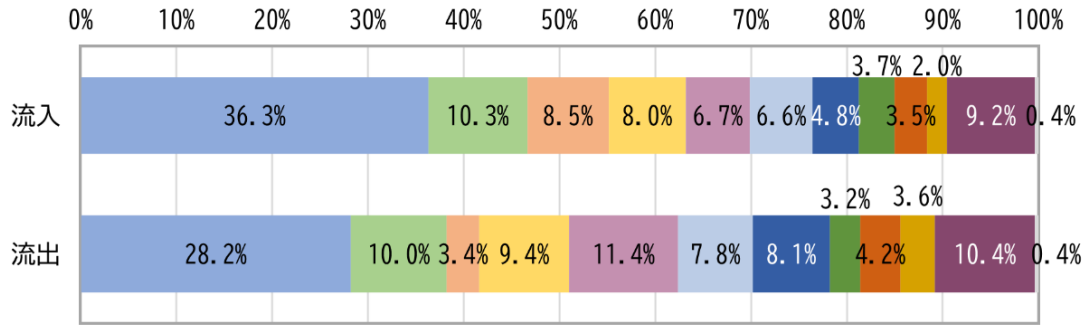


図 14 通勤による人口流動

※15歳以上就業者  
資料：国勢調査（令和2年）



※流出先が600人未満の沖縄県内の市町村はその他県内表示

- うるま市
- 宜野湾市
- 読谷村
- 北谷町
- 那覇市
- 北中城村
- 浦添市
- 中城村
- 嘉手納町
- 西原町
- その他市町村
- 県外

図 15 通勤による人口流動の内訳

※15歳以上就業者

※その他：通学市区町村「不詳・外国」を含まない

資料：国勢調査（令和2年）

## 2) 通学流動

通学による人の移動は、流出超過の状況にあります。

市外への流出は、宜野湾市、うるま市、那覇市の順に多く、市外からの流入は、うるま市、宜野湾市、読谷村の順に多くなっています。

通学時の移動手段は自家用車が41.5%と最も多くなっていますが、公共交通も約26%利用されています。

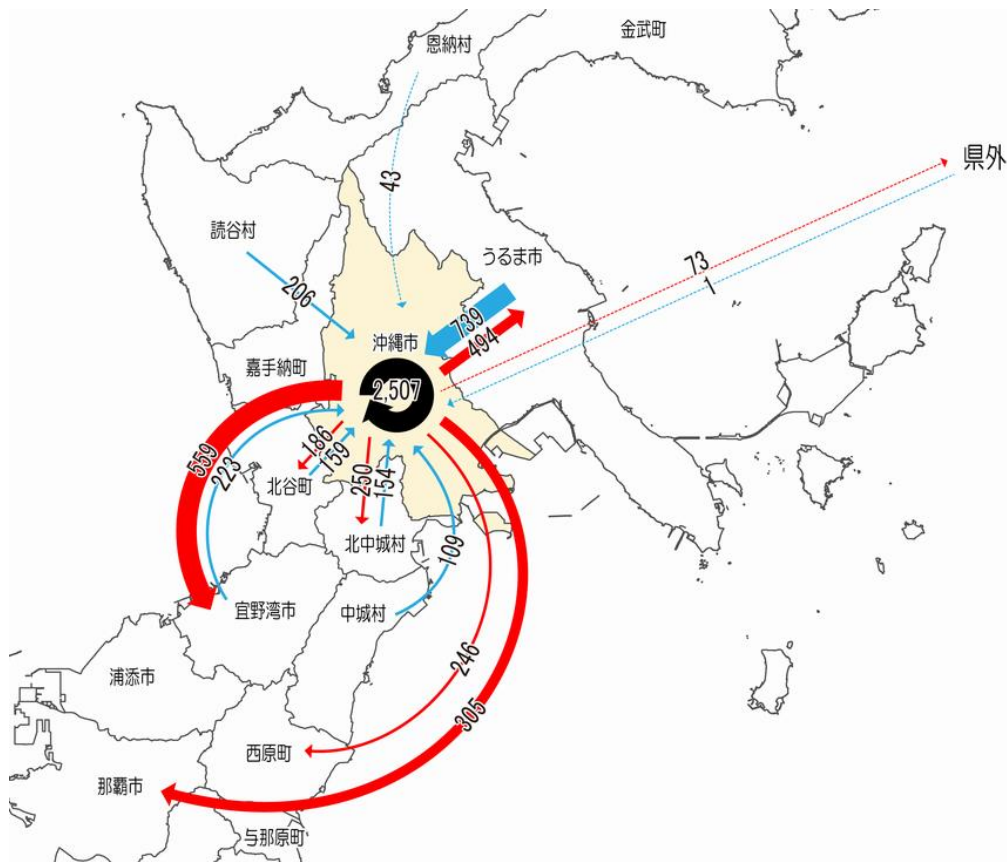


図 16 通学による流入・流出図

出典：国勢調査（令和2年）

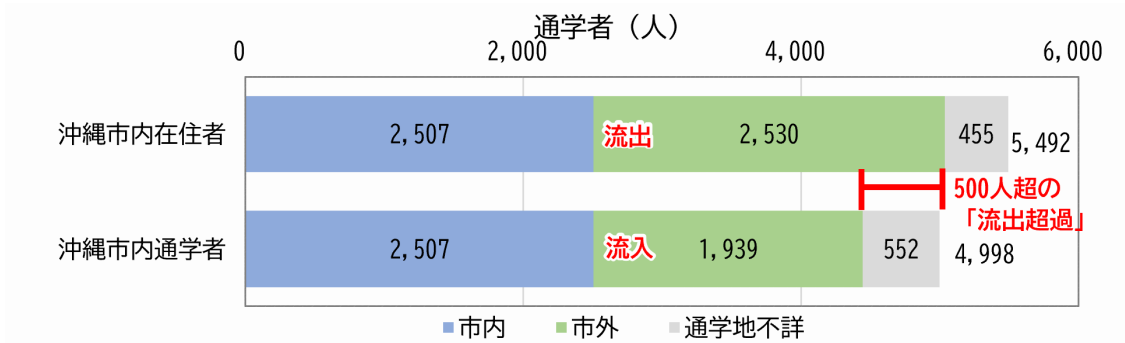
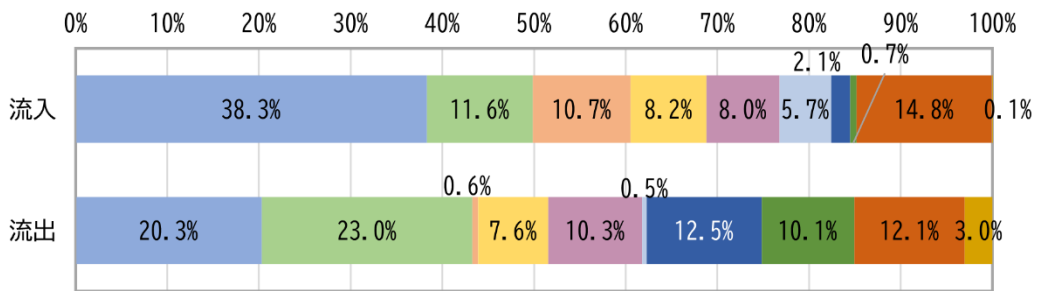


図 17 通学による人口流動

※15 歳以上通学者  
資料：国勢調査（令和 2 年）



※流出先が100人未満の沖縄県内の市町村はその他県内表示

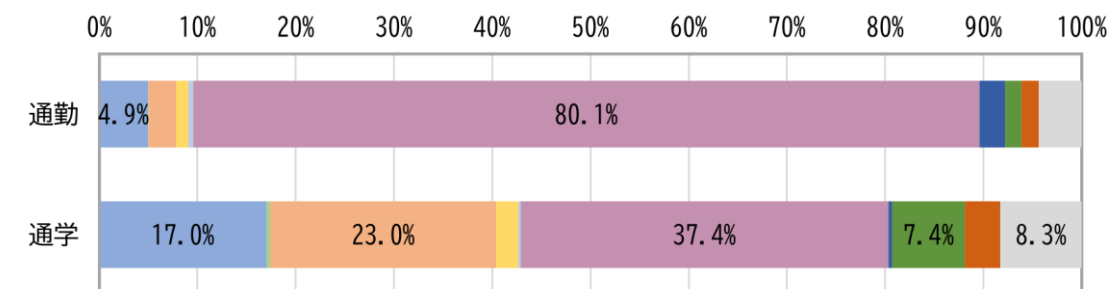
- うるま市
- 宜野湾市
- 読谷村
- 北谷町
- 北中城村
- 中城村
- 那覇市
- 西原町
- その他市町村
- 県外

図 18 通学による人口流動の内訳

※15 歳以上通学者  
※その他：通学市区町村「不詳・外国」を含まない  
資料：国勢調査（令和 2 年）

### 3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時は自家用車が 80% を占めていますが、通学時の公共交通利用率は全体の約 26% を占め、高くなっています。



※ラベルは5.0%以上を表示

- 徒歩のみ
- 鉄道・電車
- 乗合バス
- 勤め先・学校のバス
- ハイヤー・タクシー
- 自家用車
- オートバイ
- 自転車
- その他
- 利用交通手段「不詳」

図 19 通勤・通学時の移動手段(沖縄市常住者)

資料：国勢調査（令和 2 年）

### (3) 生活の行動別の移動状況

#### 1) 日々の買い物

日々の買い物では、各地域ともに60%以上が市内の商業施設を利用しており、全体では約77%が市内の商業施設を利用しています。

地域別に見ると、北部地域では、約1/4以上が市外の施設を利用しており、中部、北部地域はうるま市への流出がやや多くなっています。

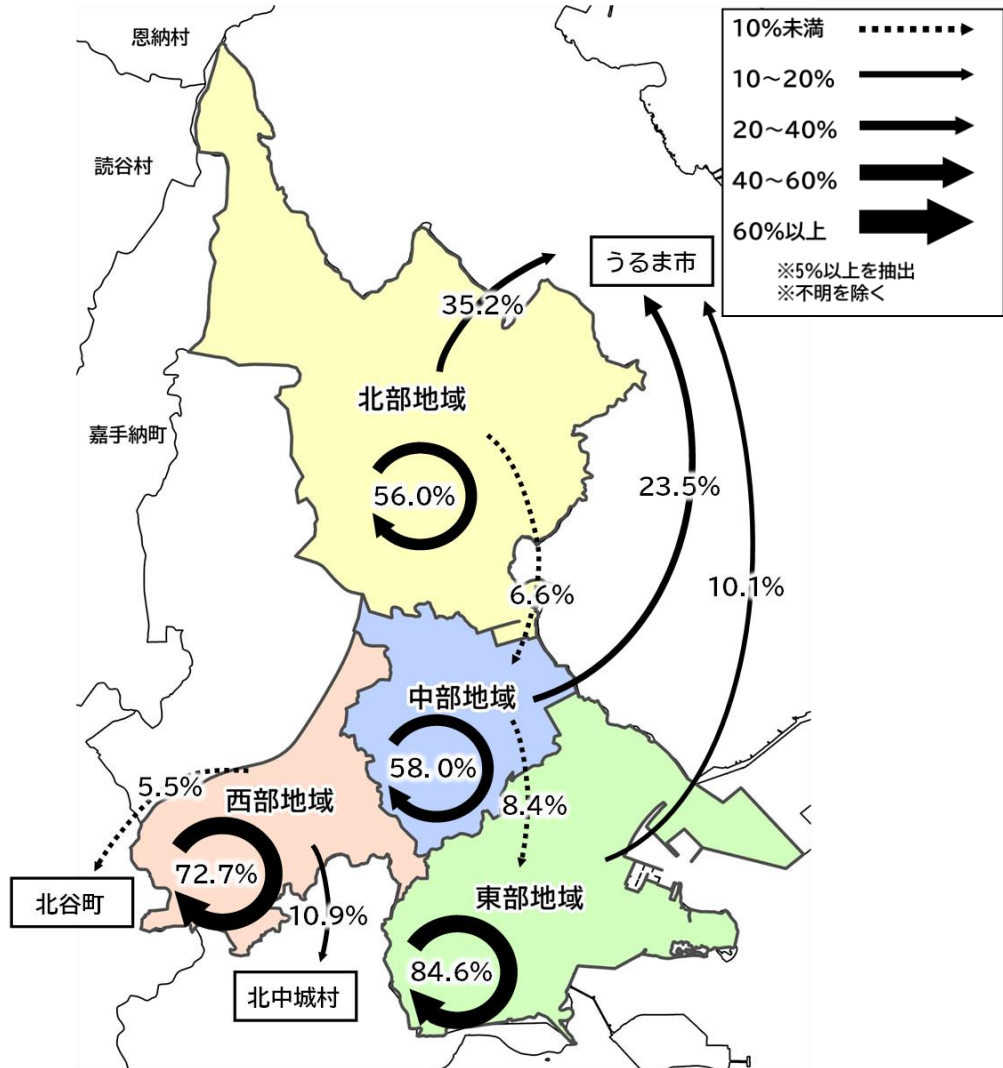


図 20 日々の買い物での外出先

出典：住民アンケート調査結果（令和6年）

なお、店舗名が明らかな具体的な外出目的地としては、サンエー具志川メインシティが最も多くなっており、ついで、サンエー中の町タウン店となっています。東部地域の買い物施設に対して、回答が多くみられます。

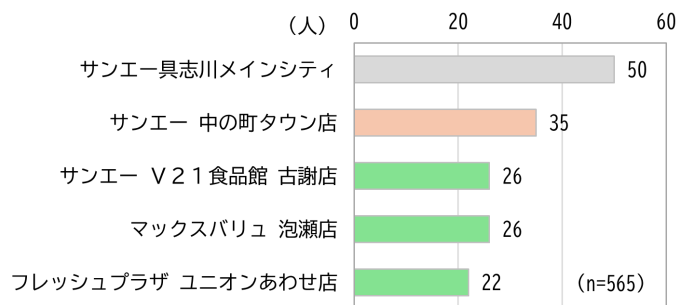


図 21 「日々の買い物」の外出目的地:上位5位

資料：住民アンケート調査結果（令和6年）

① 日々の買い物（高齢者）

高齢者の日々の買い物の移動状況を見てみると、特に後期高齢者（70歳以上）については、高齢化率の高いエリアが分布する北部地域・中部地域で、全体の移動と比べて地域内の移動が多い傾向が見られます。

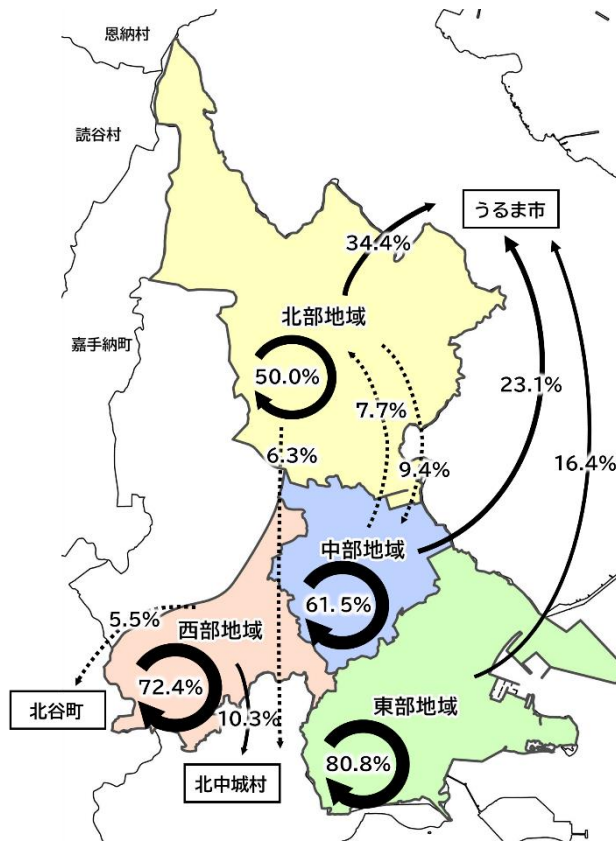


図 22 日々の買い物での外出先(前期高齢者(50歳以上)) N=184

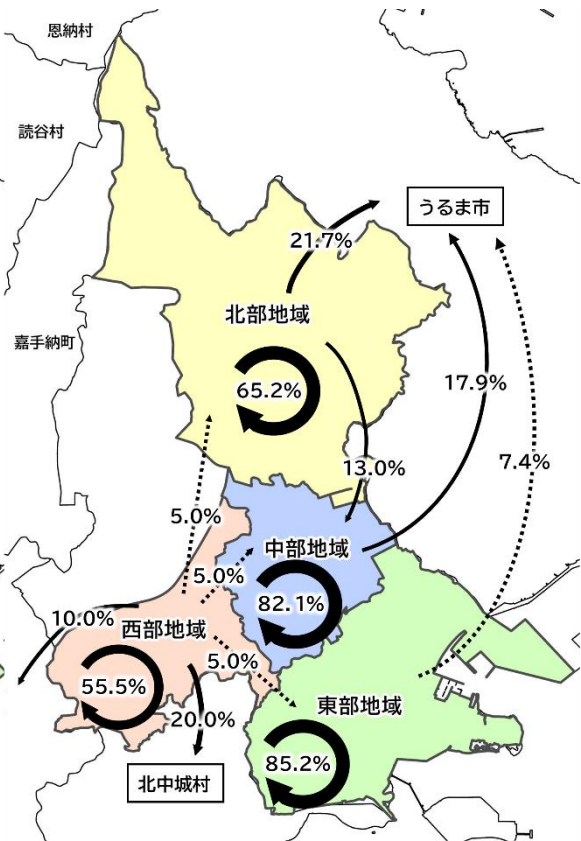
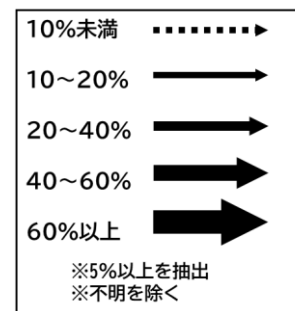


図 23 日々の買い物での外出先(後期高齢者(70歳以上)) N=98



出典：住民アンケート調査結果（令和6年）

## 2) 特別な買い物

特別な買い物では、市内の商業施設の利用は約 20%にとどまり、約 80%が市外の施設を利用しています。隣接市町村のうるま市が約 44%、北中城村が約 33%と多くっており、県南部の利用も約 1%存在します。

地域別に見ると、北部地域、中部地域はうるま市の施設の利用が多く、半数以上を占めており、東部地域、西部地域は北中城村の施設を利用が多くなっています。

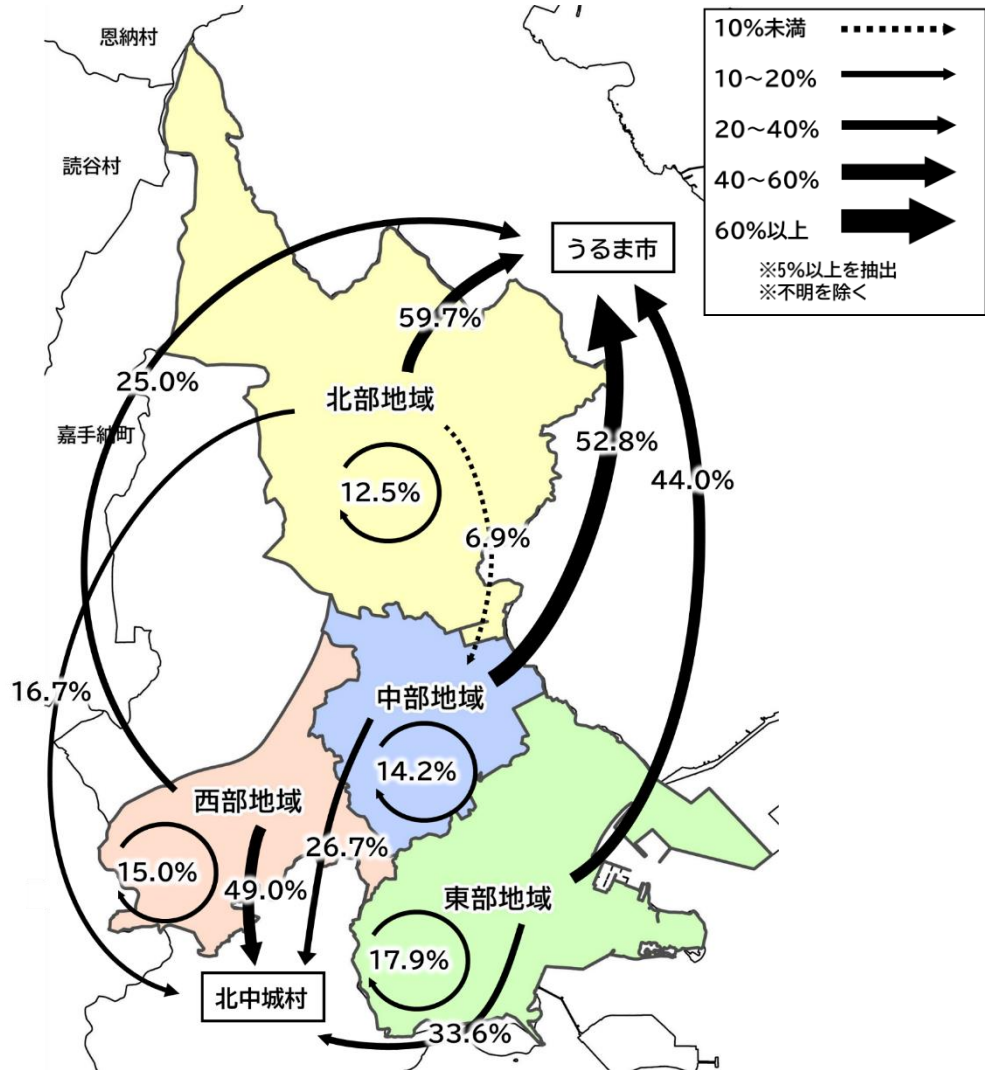


図 24 特別な買い物での外出先

出典：住民アンケート調査結果（令和 6 年度）

なお、具体的な外出目的地としては、北中城村に位置する「イオンモール沖縄ライカム」が多くなっており、全体の約 26%を占め、次いで、うるま市の「サンエー具志川メインシティ」が多くなっています。

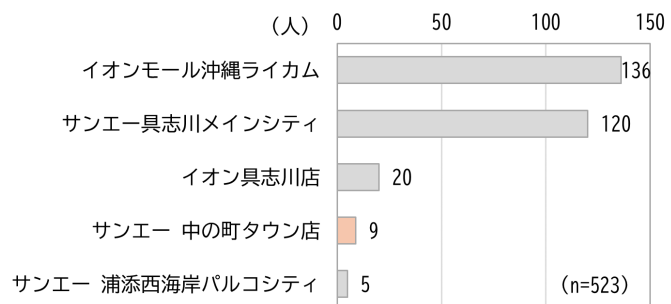


図 25 「特別な買い物」の外出目的地:上位 5 位

資料：住民アンケート調査結果（令和 6 年度）

### 3) 通院

通院では、約75%が市内の医療施設を利用しており、北部地域と西部地域では、地域内の医療施設の利用が多く、約半数を占めています。

市外の施設の利用は、隣接市町村のうるま市が約7%、北中城村が約12%となっており、地域別に見ると、北部地域はうるま市、西部地域は北中城村の施設の利用が比較的多くなっています。

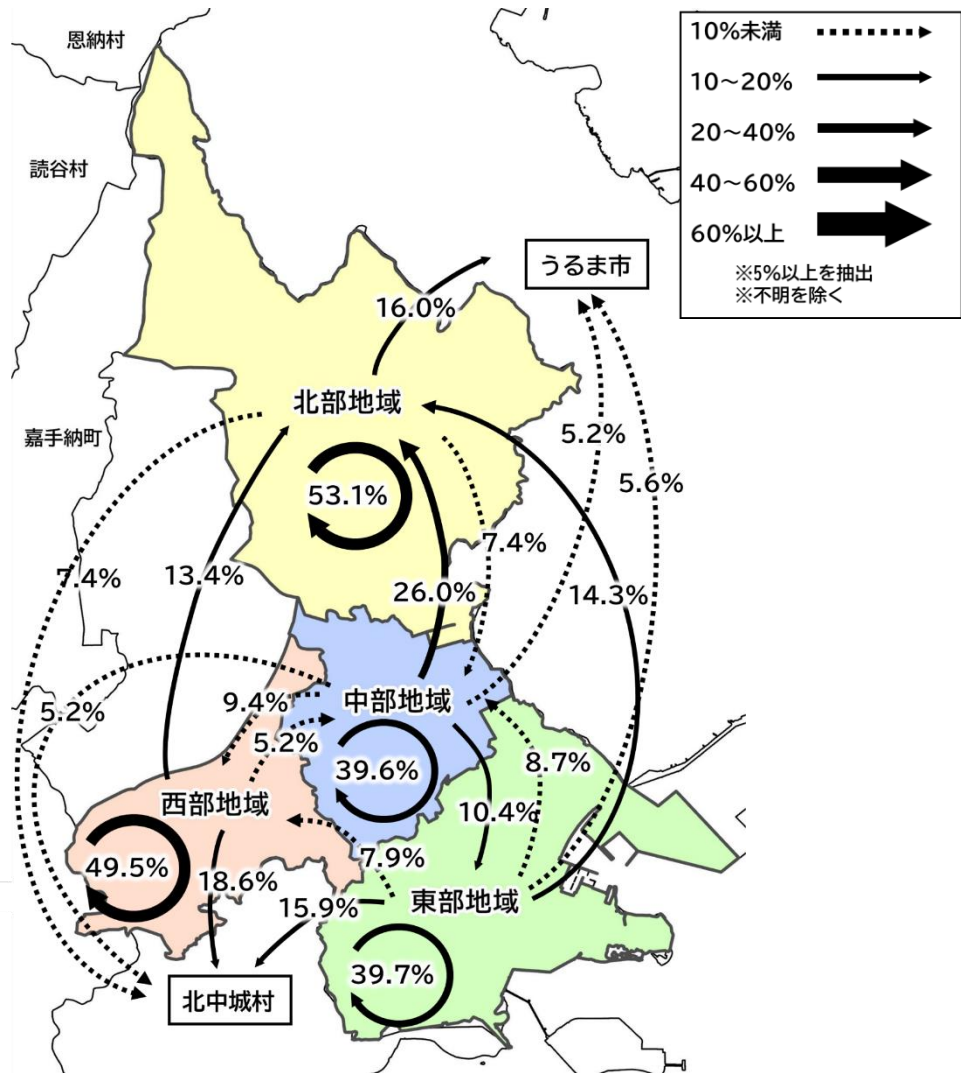


図 26 通院での外出先

出典：住民アンケート調査結果（令和6年）

なお、具体的な外出目的地としては、ちばなクリニックや中頭病院など、北部地域の病院が多くなっています。

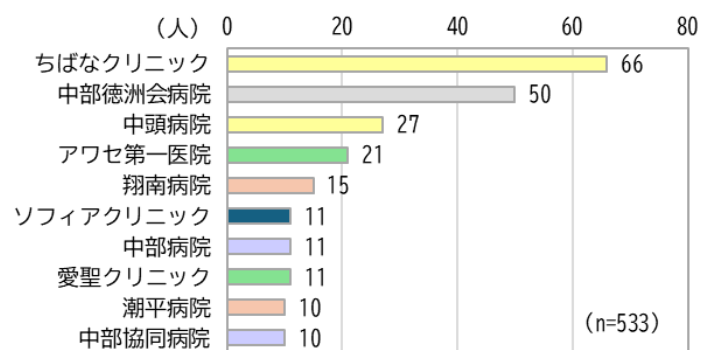


図 27 「通院」の外出目的地: 回答数 10 件以上

資料：住民アンケート調査結果（令和6年度）

#### (4) 運転免許保有状況

市民の運転免許保有状況を見ると、全体としては、高齢者も含めて住民の約9割が運転免許を所有し、実際に運転しています。

男女別・年齢別の運転免許保有状況を見ると、男性の20～70歳未満、女性の20～69歳未満で85%以上が運転免許を保有しています。

60歳以上では、免許保有率に男女差が見られるものの、女性でも約68%が「運転免許保有し、実際に運転している」と回答しています。一方で、80歳以上では男女ともに約3割が「以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した」と回答しています。

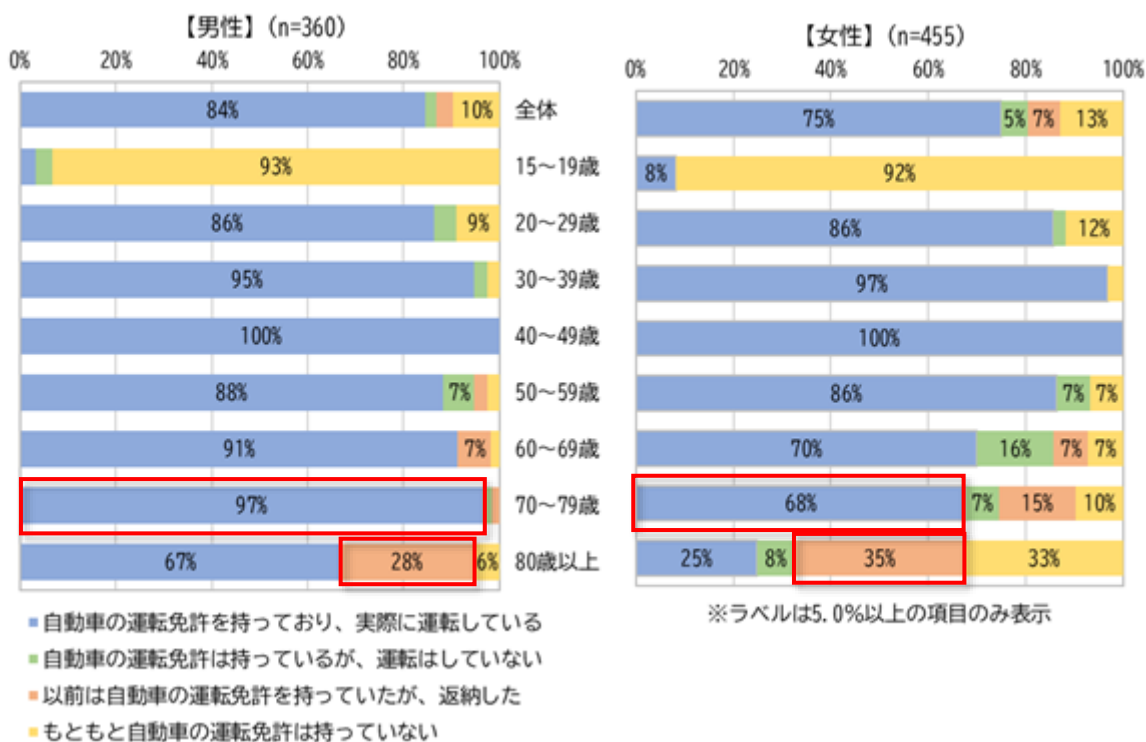


図 28 運転免許の保有状況

資料：市民アンケート調査結果（令和7年）

## (5) 公共交通分担率

### 1) 沖縄市全体の移動傾向

沖縄市に発又は着地点があるトリップをみると、近隣市町村のうち、うるま市や北中城村、北谷町との結びつきが強い傾向がみられます。

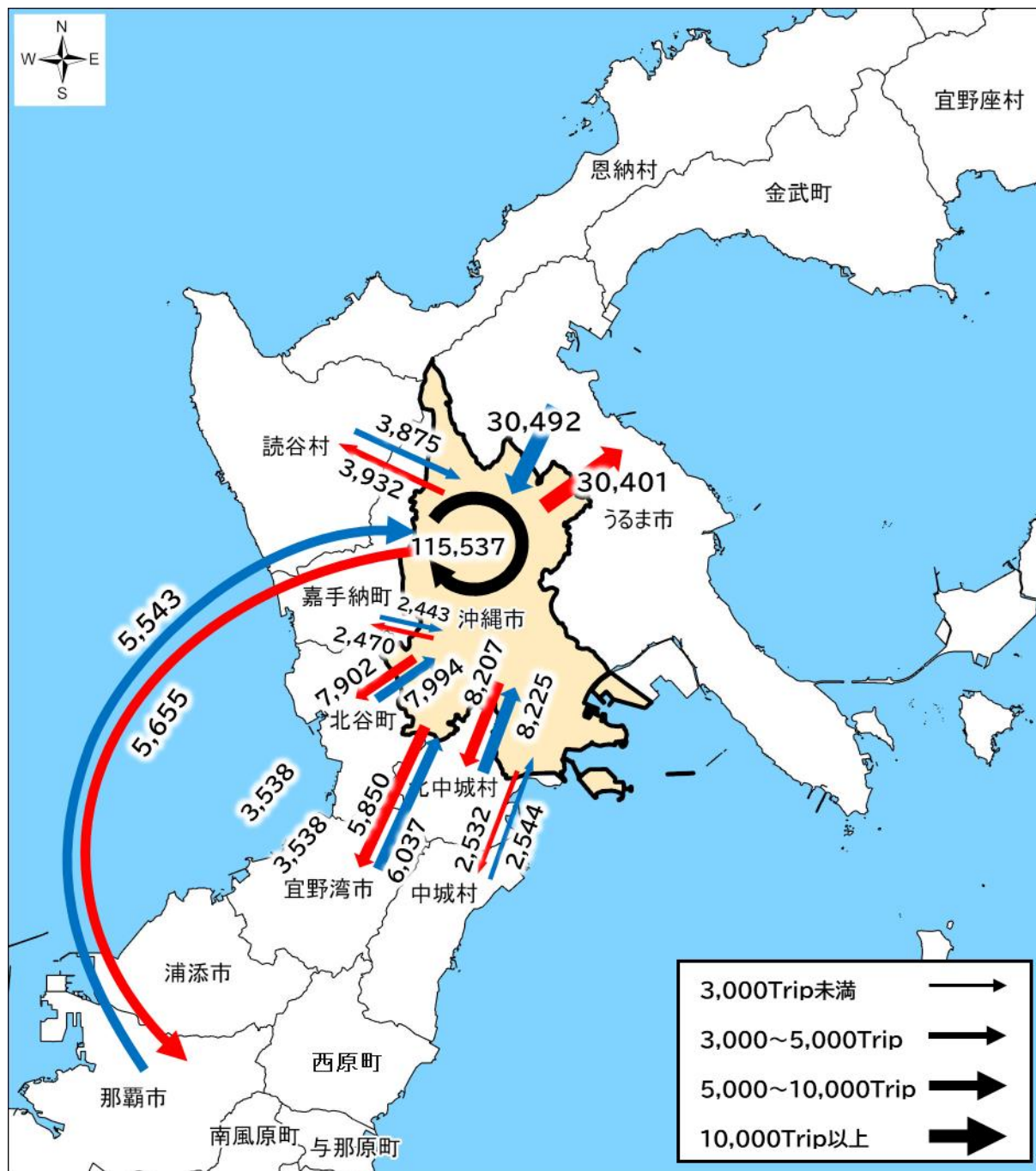


図 29 沖縄市と周辺市町村の移動傾向

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

## 2) 地域間の移動傾向

地域を 8 地域に区分し、移動傾向をみたところ、国道 330 号が通る西部南～西部北～中部南～中部北で強い結びつきがみられます。

また、東部南地域は、地区内の移動量が最も多く、東部北地域との結びつきが強くなっています。

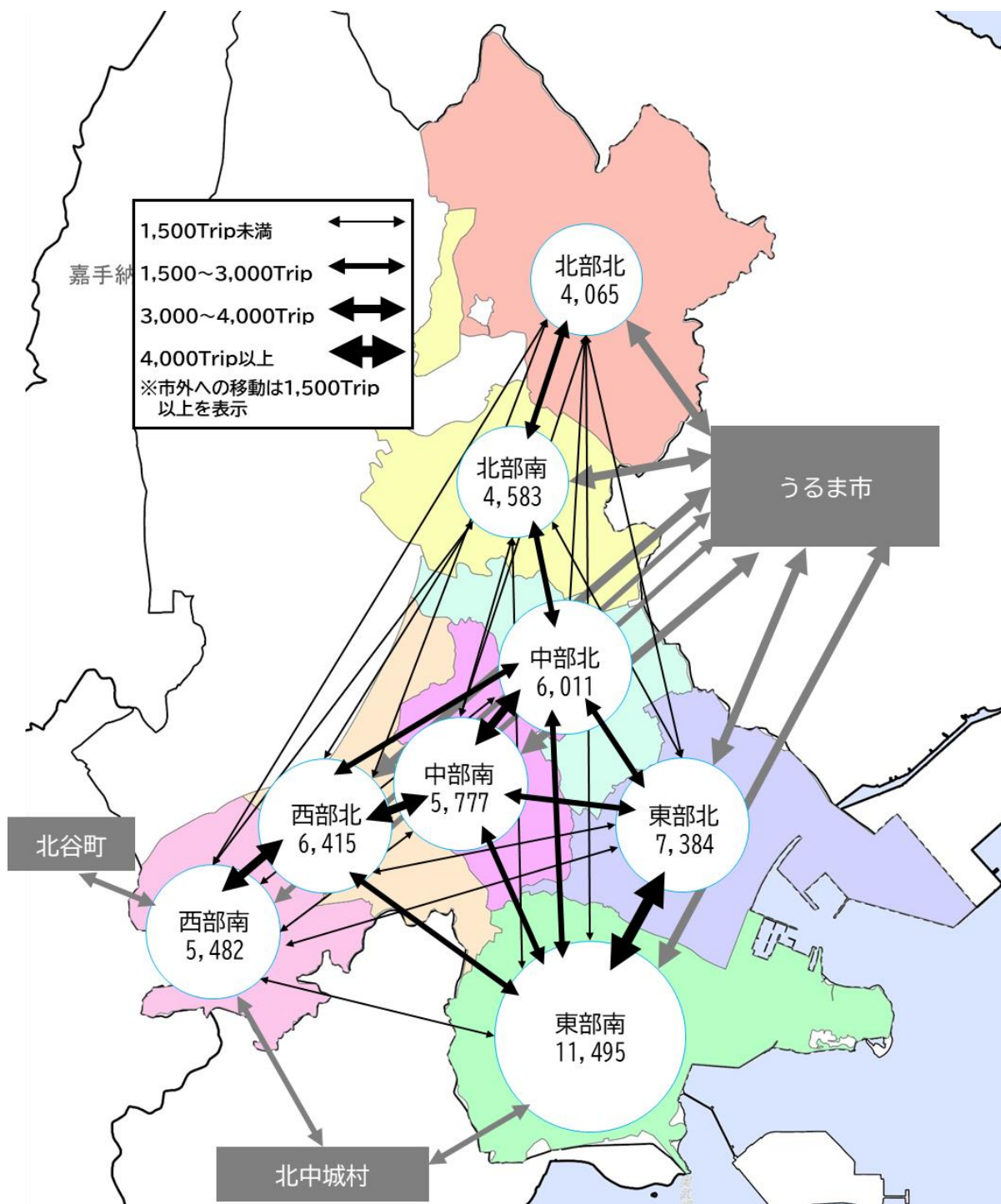


図 30 地域間の移動傾向

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)



#### 4) 方面別公共交通分担率

沖縄市を出発地とする方向別の交通手段は、全ての市町村への移動で自動車の利用割合が最も高くなっています。

沖縄市内での移動については、徒歩が約 22%存在しており、那覇市、宜野湾市、西原町など広域の移動については、バスの利用割合が若干高くなっています。

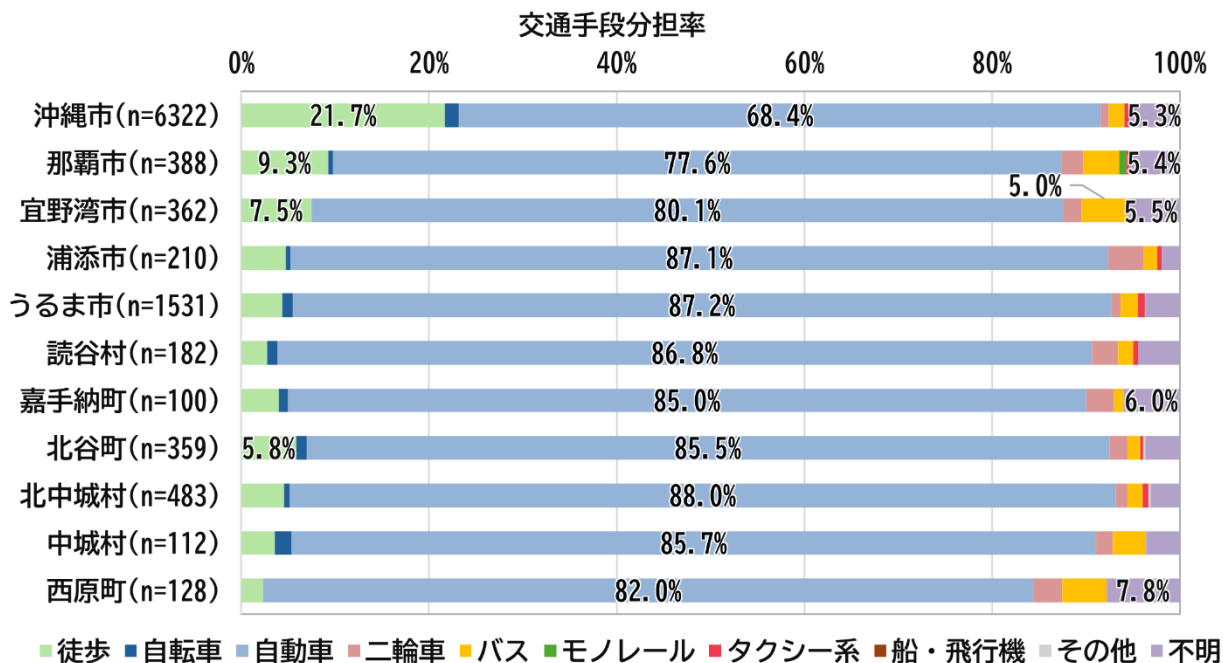


図 32 方面別公共交通分担率

#### 5) 沖縄市内の自動車分担率

自動車の利用割合は全体的に高い傾向がみられますが、中部地域のコザ十字路～胡屋十字路を含むゾーンにおいて、分担率が比較的低くなっています。

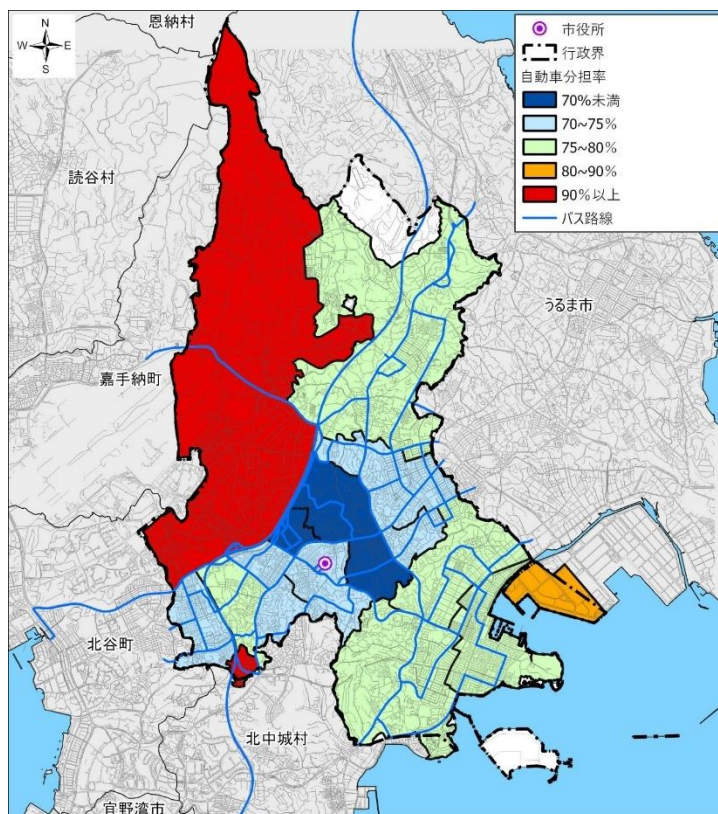


図 33 発ゾーン別交通手段分担率(自動車)

出典：いずれも PT 調査

## 6) 時間帯別の移動量

沖縄市を出発地とする移動のトリップ数、時間帯別交通手段をみると、トリップ数は、7時台、8時台と通勤、通学の時間帯が高くなっており、次いで、16時台、17時台、18時台の帰宅時間帯の順に多くなっています。

交通手段はすべての時間帯で自動車が多ですが、通勤通学、帰宅時間帯では徒歩やバス等の公共交通での移動も一定割合存在します。

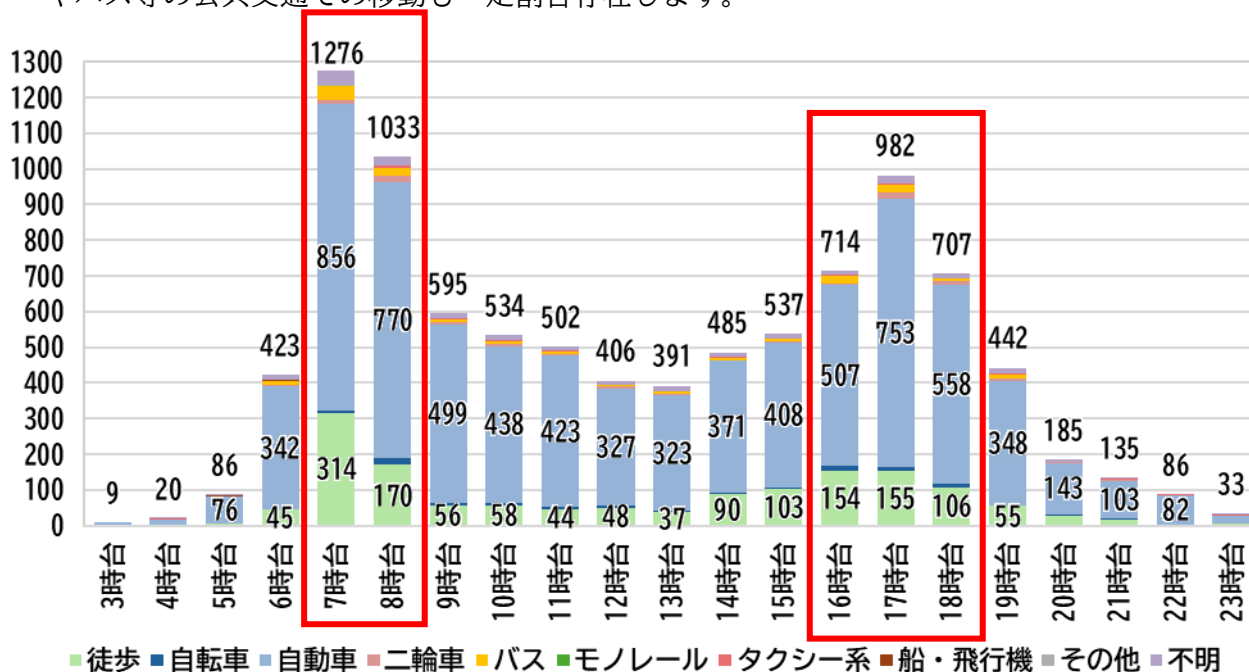


図 34 出発時間帯別交通手段

出典：PT 調査

移動量の多い朝の時間帯をみると、通勤・通学で一定数バスを利用した移動がみられます。

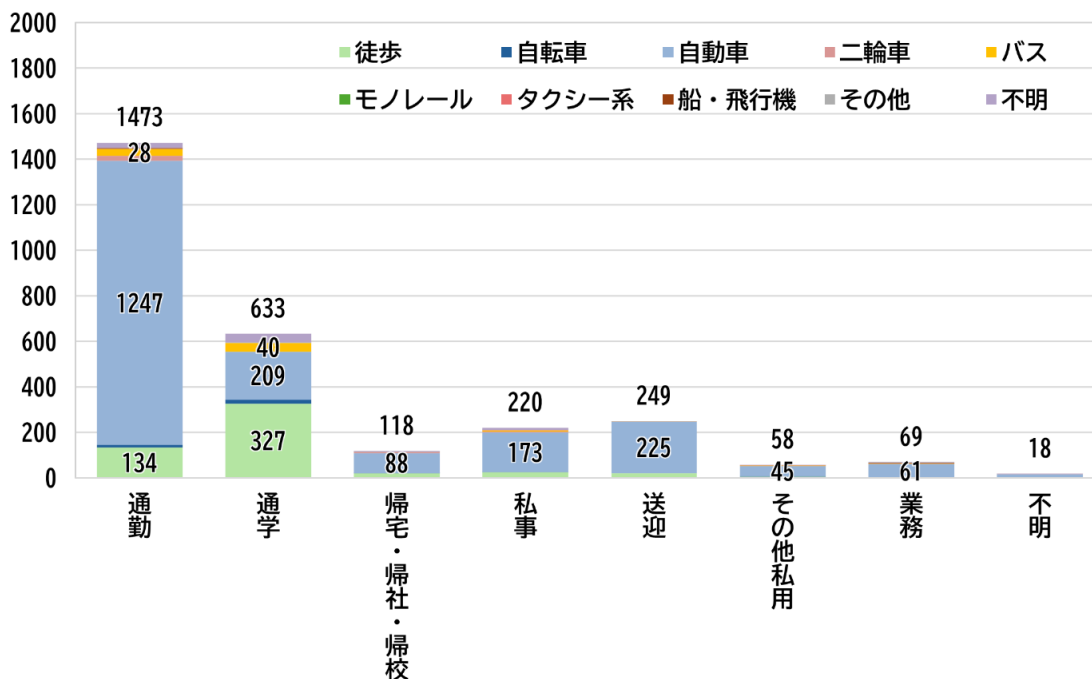


図 35 目的別交通手段(4時～8時)

出典：PT 調査

## 7) 地域別の移動の傾向

各地域にトリップの始点又は終点が存在する移動を対象に、地域別の移動の特性を整理しました。平日のトリップを対象とし、50トリップ以上を図示しています。

### ② 北部地域

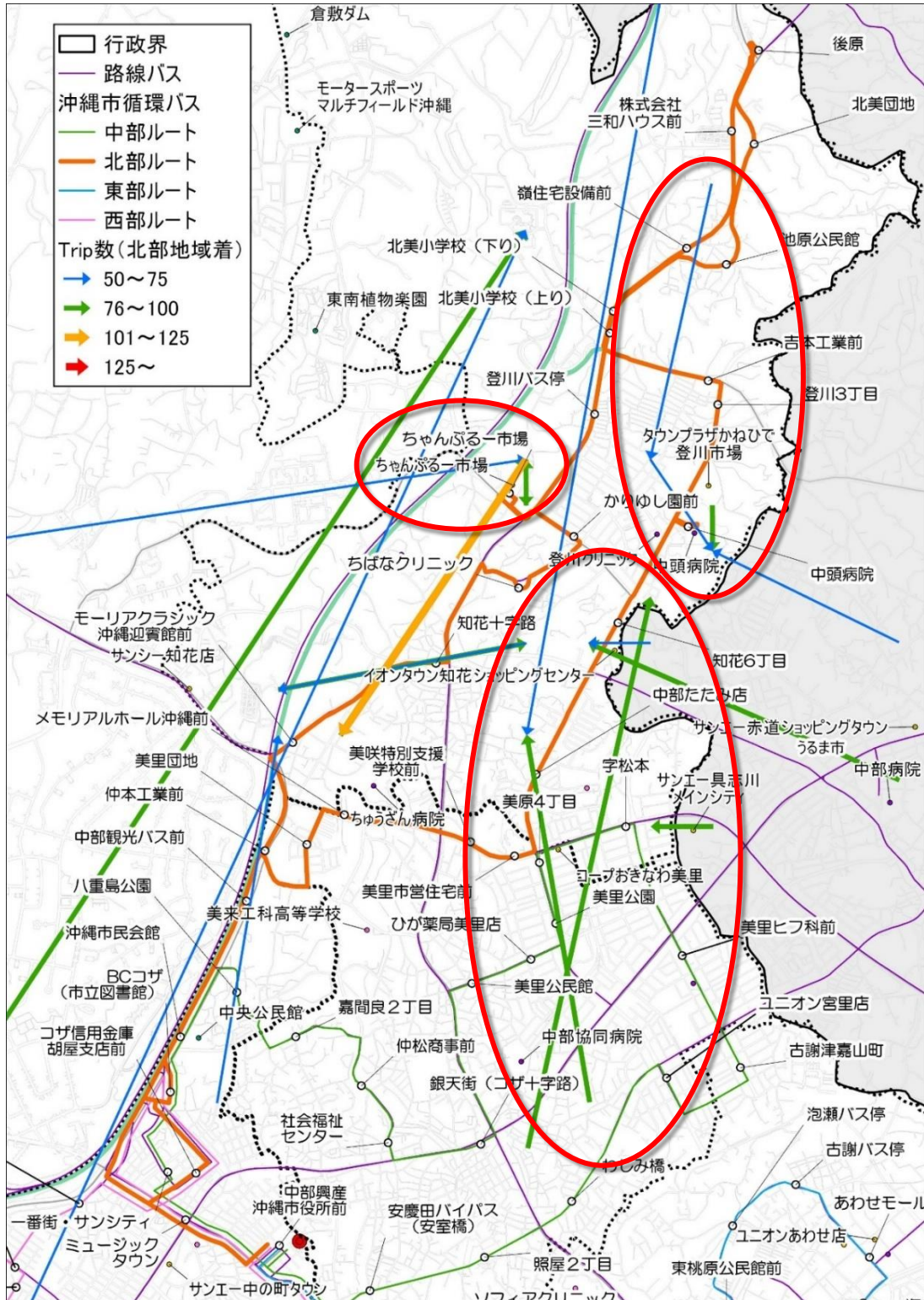


図 36 北部地域を到着地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

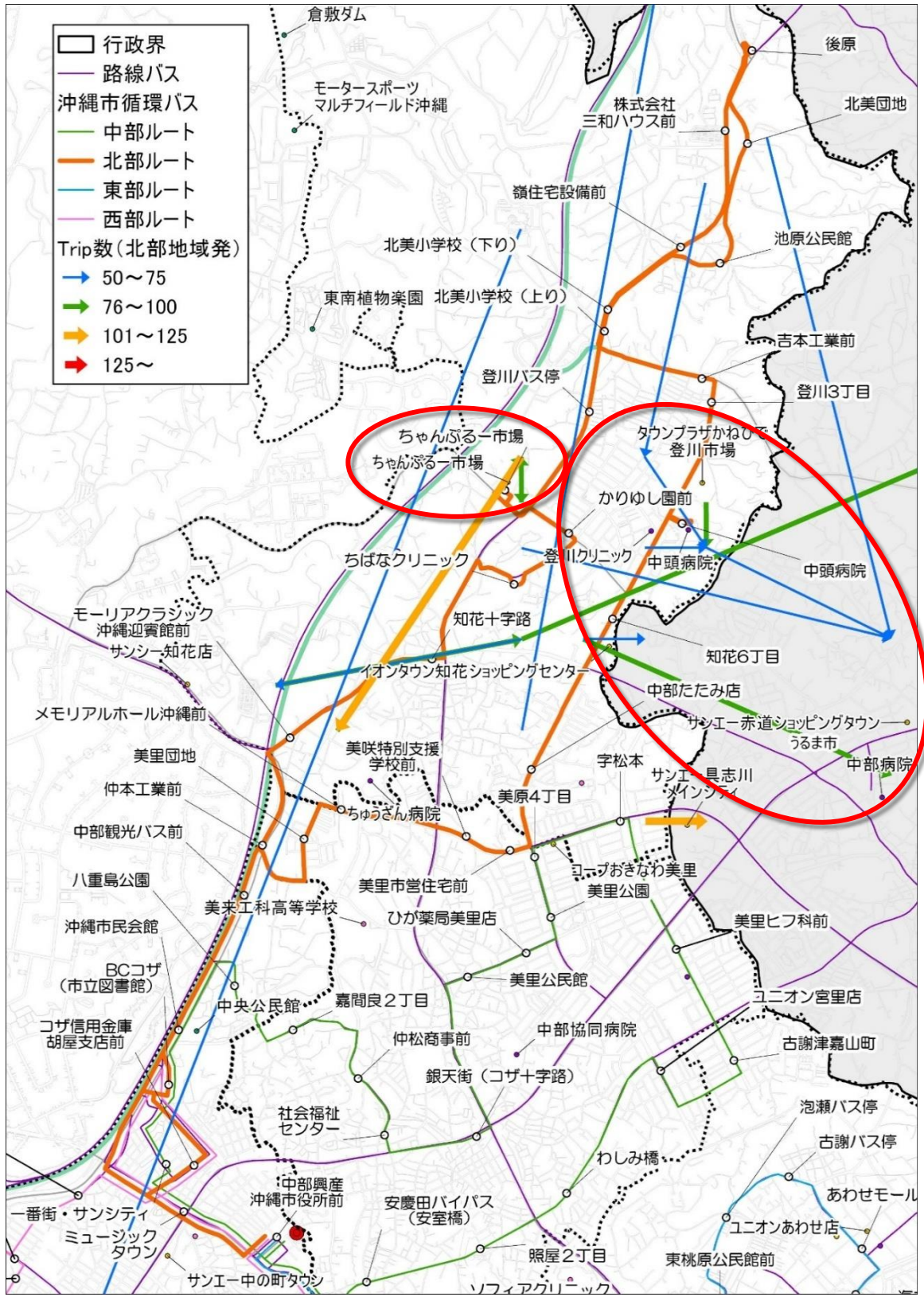


図 37 北部地域を出発地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

③ 東部地域



図 38 東部地域を到着地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)



図 39 東部地域を出発地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

④ 中部地域



図 40 中部地域を到着地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

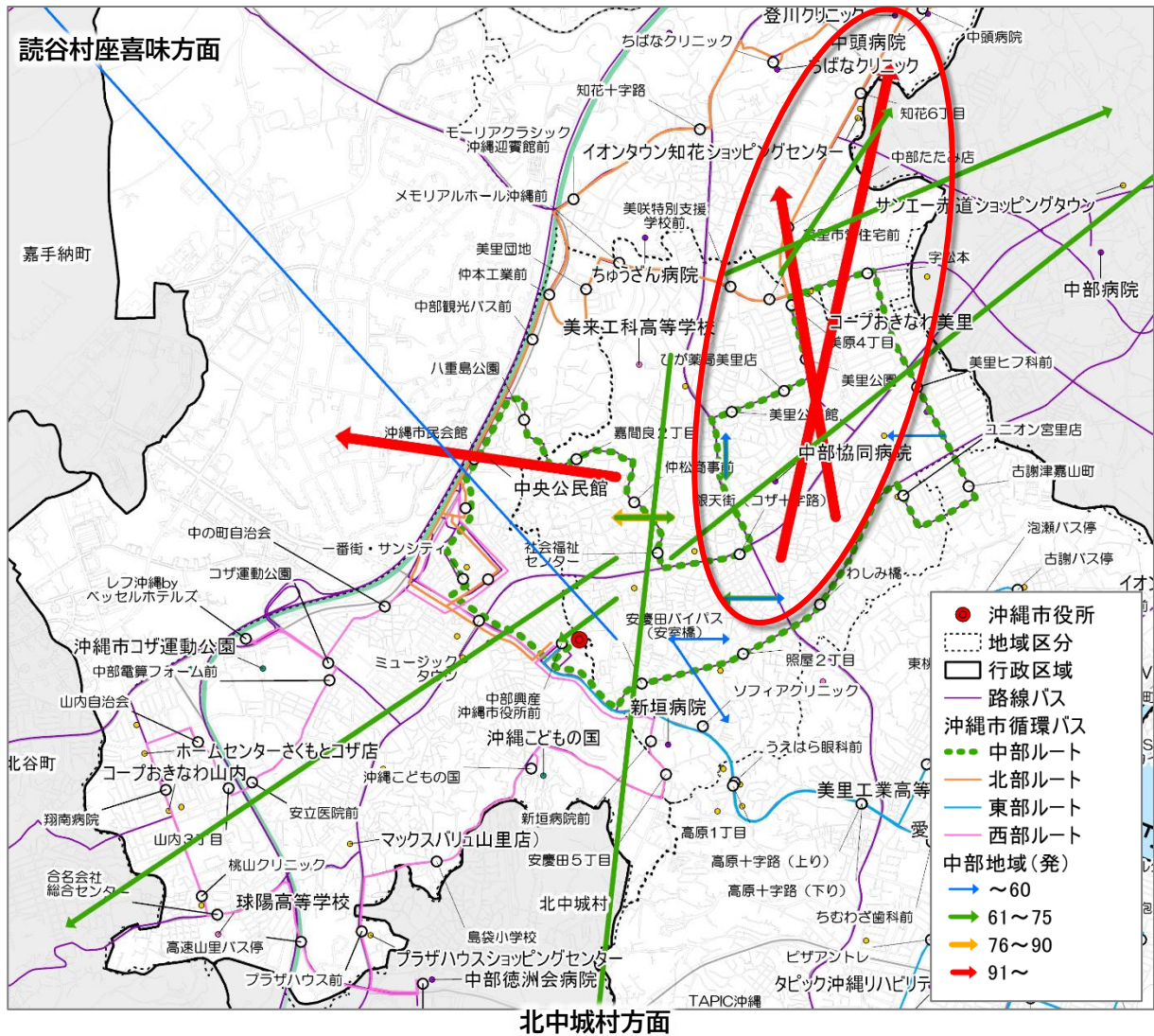


図 41 中部地域を出発地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

⑤ 西部地域

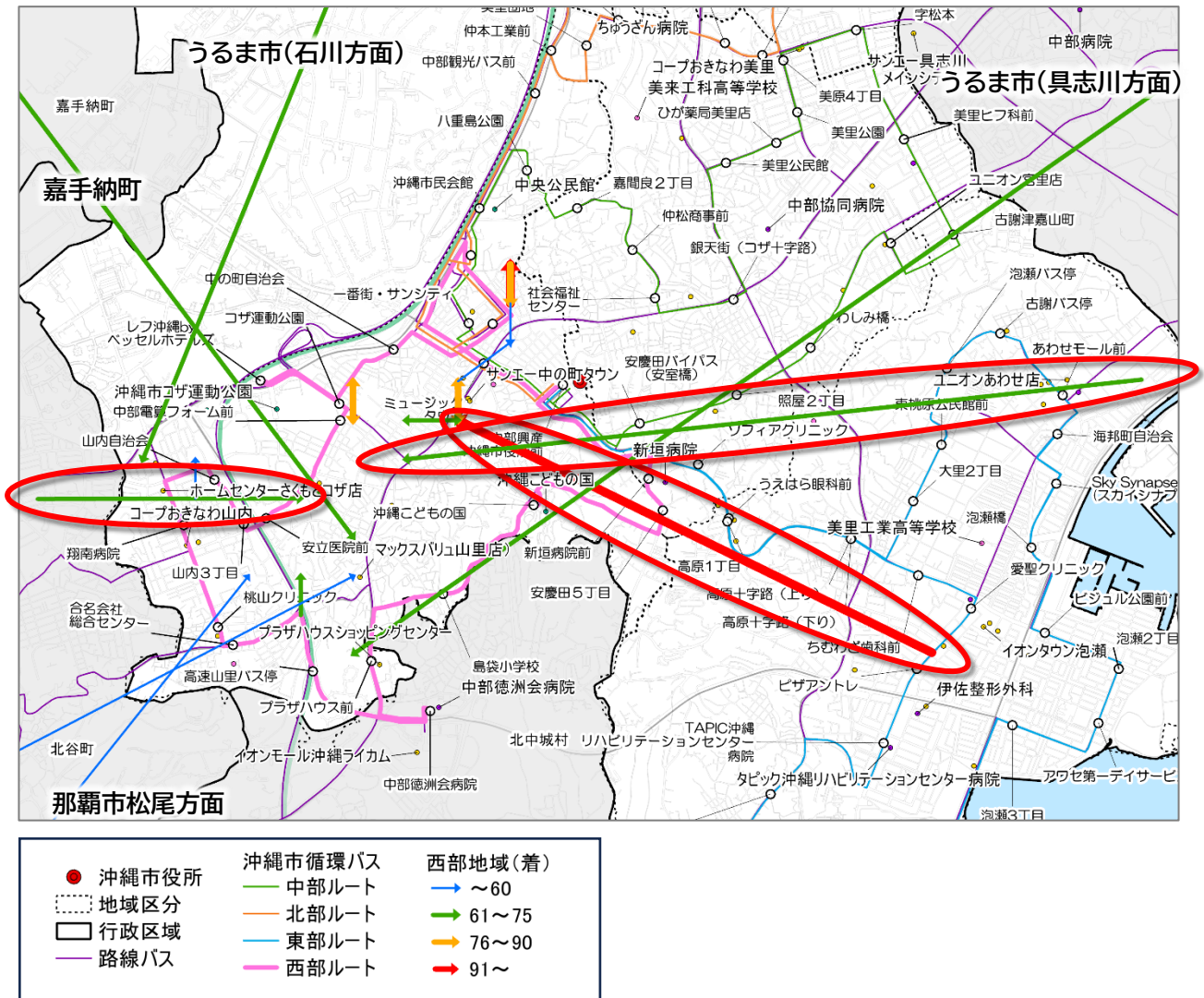


図 42 西部地域を到着地とする移動の傾向(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

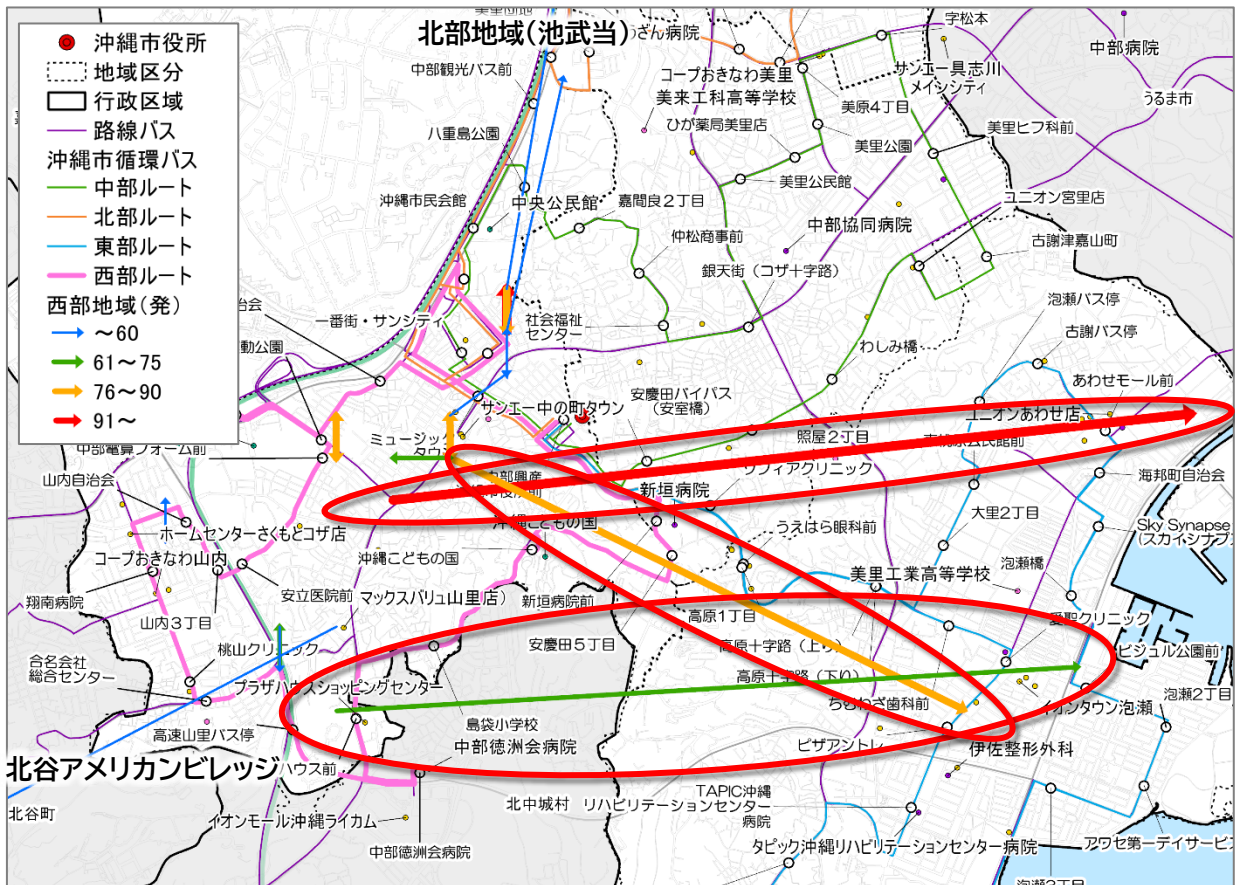


図 43 西部地域を出発地とする移動の傾向(拡大図)

500m程度の短い距離のトリップが多くなっており、中の町エリアや330号沿道、山内の住宅街等を中心とした、近距離での移動が特徴として挙げられます。

特に中の町エリアや330号沿道は、トリップが連続していることから、施設間を周遊するような移動が生じていると考えられます。また、地域内で完結するのではなく、北部地域や東部地域への移動への移動に繋がる接続地点となるようなエリアが見られます。

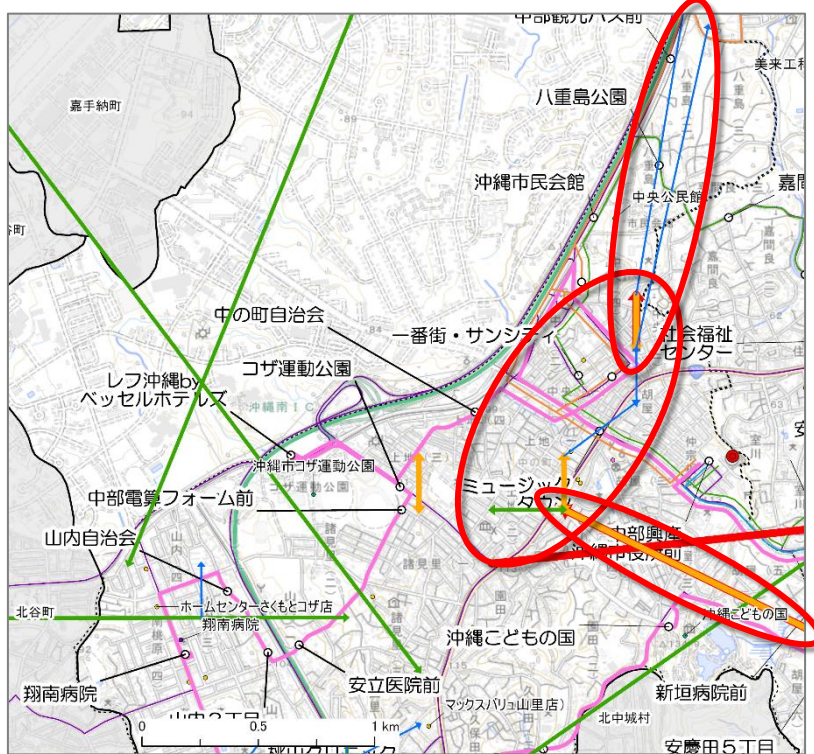


図 44 西部地域の移動の拡大図

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)  
 ※発着地点が西部地域にある移動

## 1-1-5. 観光の動向

### (1) 観光客数等の状況

沖縄市の観光入込客数は、平成30年度まで増加傾向にあったが、令和2年度より新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少に転じ、令和3年度は249万人となった。しかし、令和2年度と比較すると39万人程度増加しており、回復の兆候が伺えます。

また、沖縄市における延べ宿泊者数の推移を見ると、令和3年から令和4年にかけて増加傾向にあり、約8万人増加しています。

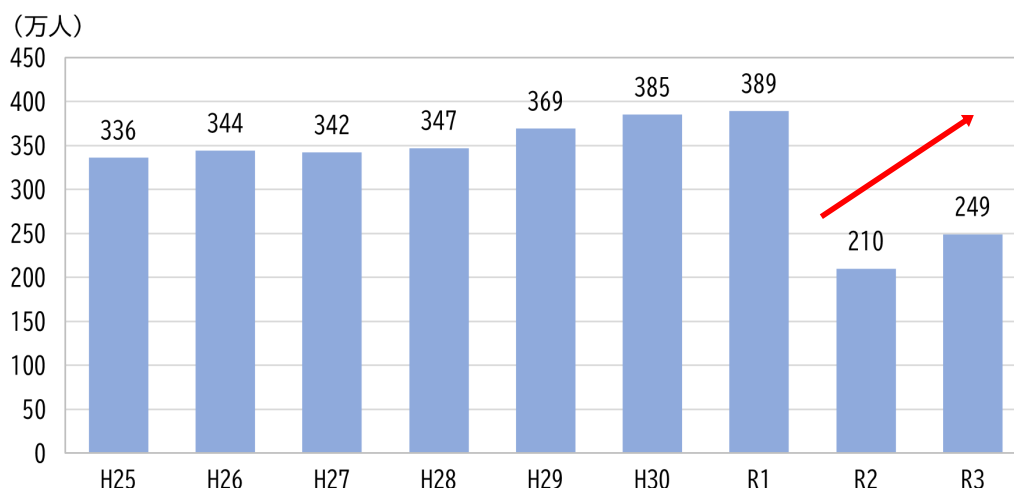


図 45 観光客数の推移

資料：令和4年度沖縄市観光統計

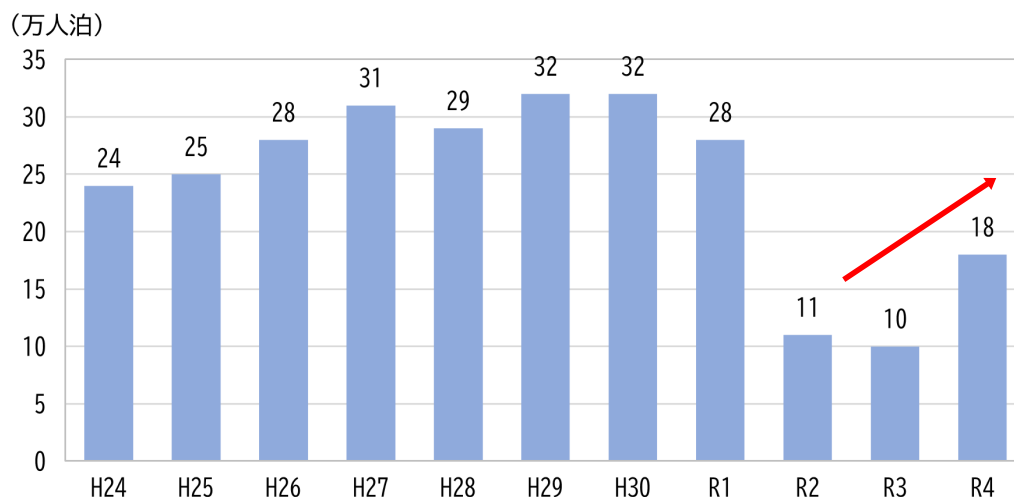


図 46 沖縄市における延べ宿泊者数の推移

資料：宿泊統計調査（沖縄市観光物産振興協会）

## (2) 観光施設等の立地状況と施設間の移動の状況

市内には、市の中心部にコザ一番街や中央パークアベニュー、コザゲート通りなど、沖縄市ならではの景観を有する商業施設・商店街が集中している他、市境部や市街地縁辺部に東南植物楽園や総合運動公園、沖縄こどもの国、沖縄アリーナなどの大型施設が立地しています。

観光に関する移動状況を見ると、胡屋バス停等中心市街地周辺の市南側のエリアに施設が集中しており、施設間移動も多く見られる一方、中心市街地から外れた市北側の施設等の間では移動が見られない状況があります。また、北側の施設周辺には、公共交通が運行しておらず、市外から自家用車以外で訪れた観光客の移手段が不足している状況です。

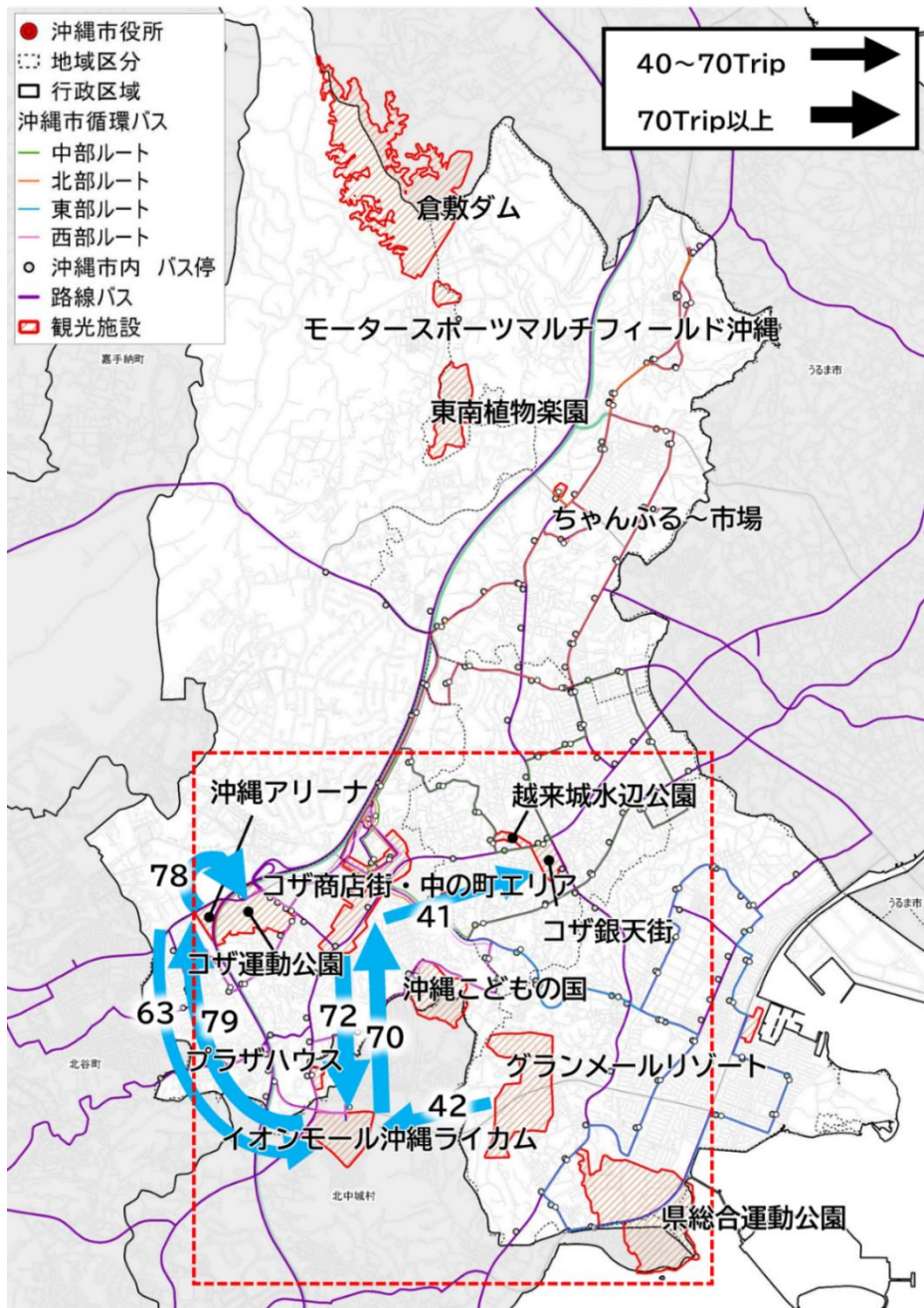


図 47 沖縄市内の主要観光地と観光地間の移動について(休日)

資料：国土数値情報、沖縄市 HP  
※40Trip 以上かつ上位 20 位までの移動を表示

### (3) 沖縄アリーナに関する移動状況

沖縄アリーナに関しては、各種イベントが開催されており、特にBリーグの開催時期については、1試合につき約6,000人の観戦客が来訪しています。事業者ヒアリングやアンケート等では、「沖縄アリーナのイベント前後で送迎等による渋滞が発生する」といった意見も見られることから、Bリーグの試合前後の時間帯を基準として移動状況を整理しました。

沖縄アリーナを出発地とする休日20時以降の移動状況を見てみると、アリーナ周辺の駐車場やコザ商店街・中の町エリアやキングスが運営するシャトルバスの利用によるイオンモール沖縄ライカムへの移動がみられます。

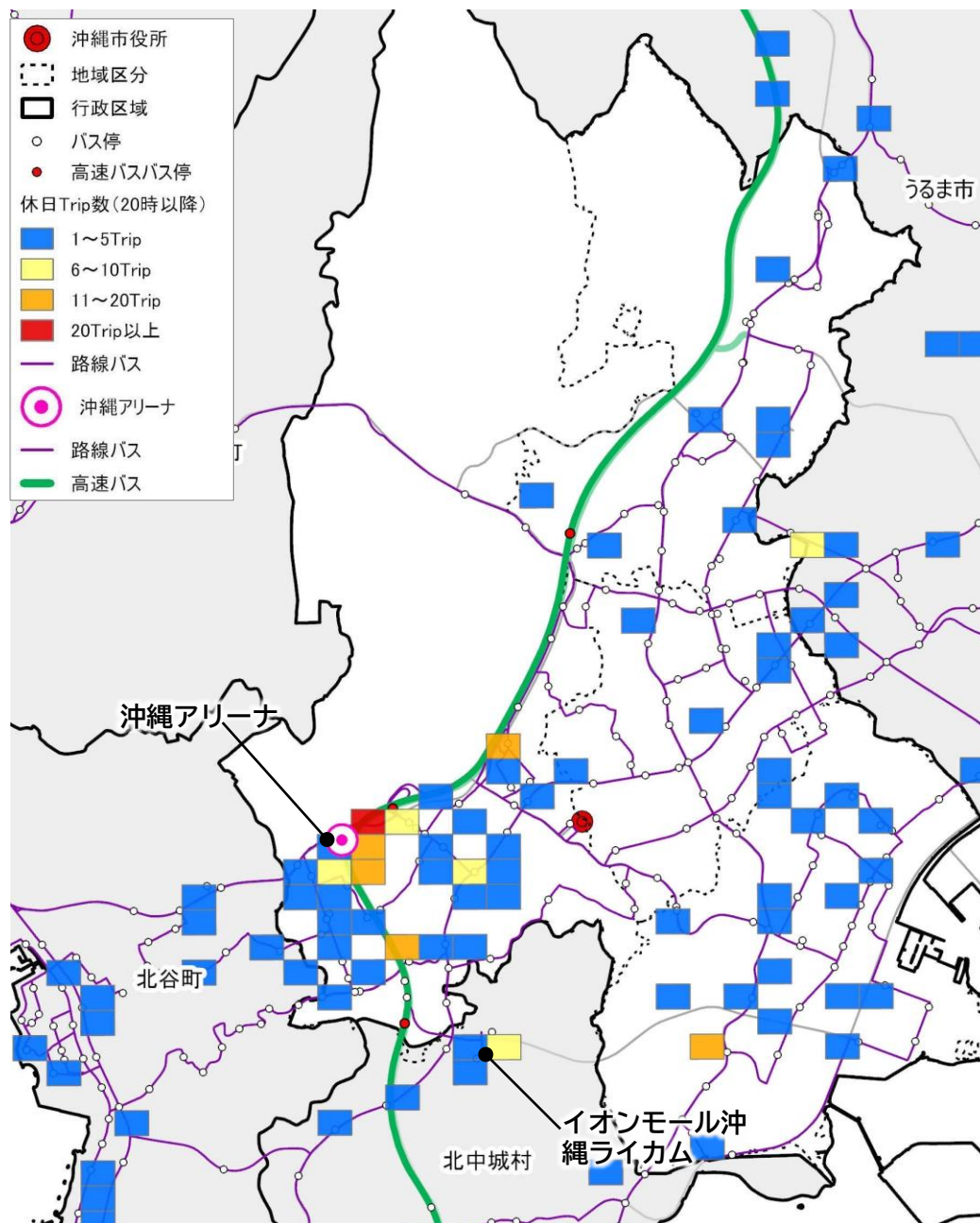


図 48 沖縄アリーナを出発地とする移動(休日・20時以降)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

沖縄アリーナ周辺の総合運動公園等の駐車場やBC コザ等の駐車場が立地するエリアにトリップ数が集中している他、園田バス停があるエリアも多くなっており、帰宅時の公共交通の利用が考えられます。

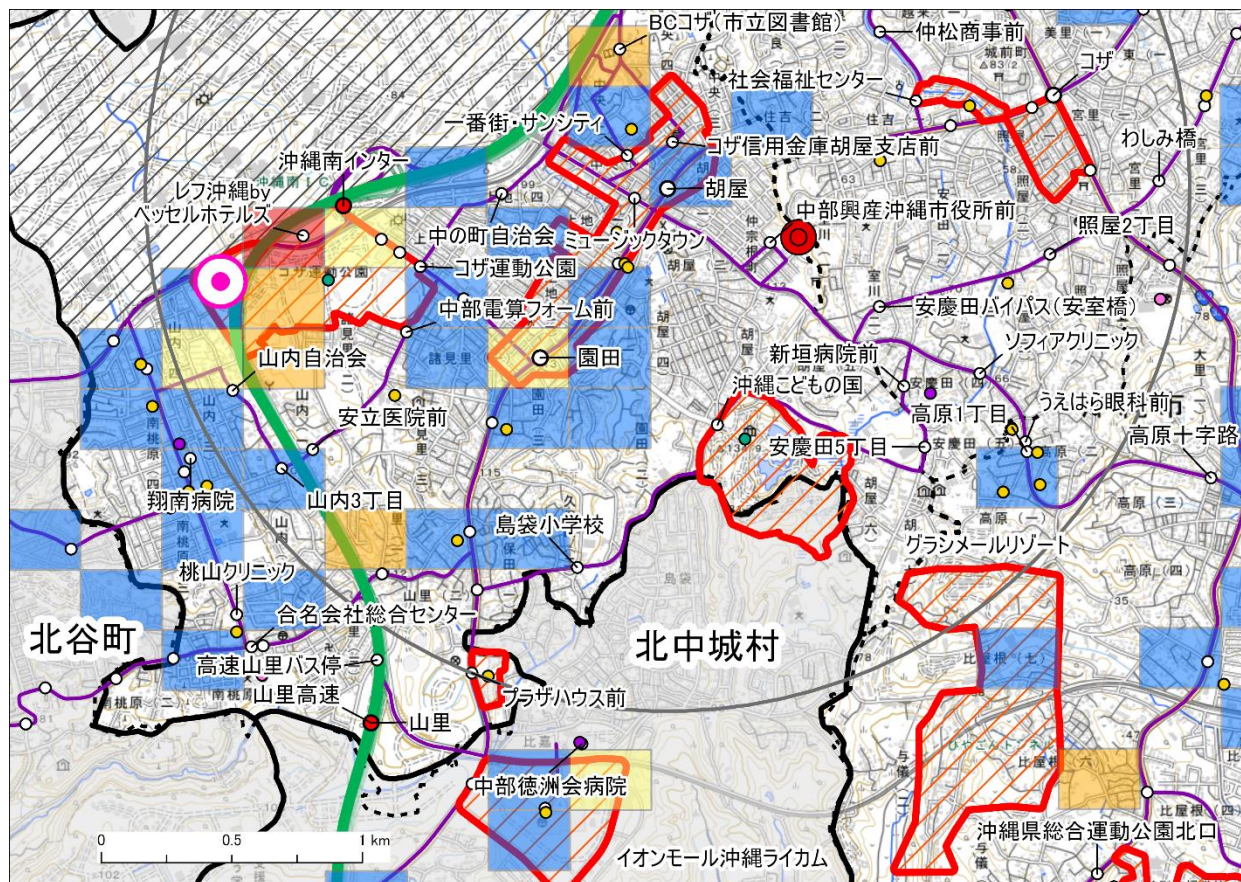


図 49 沖縄市内の主要観光地と観光地間の移動について(休日)

資料：国土数値情報、沖縄市 HP

※40Trip 以上かつ上位 20 位までの移動を表示

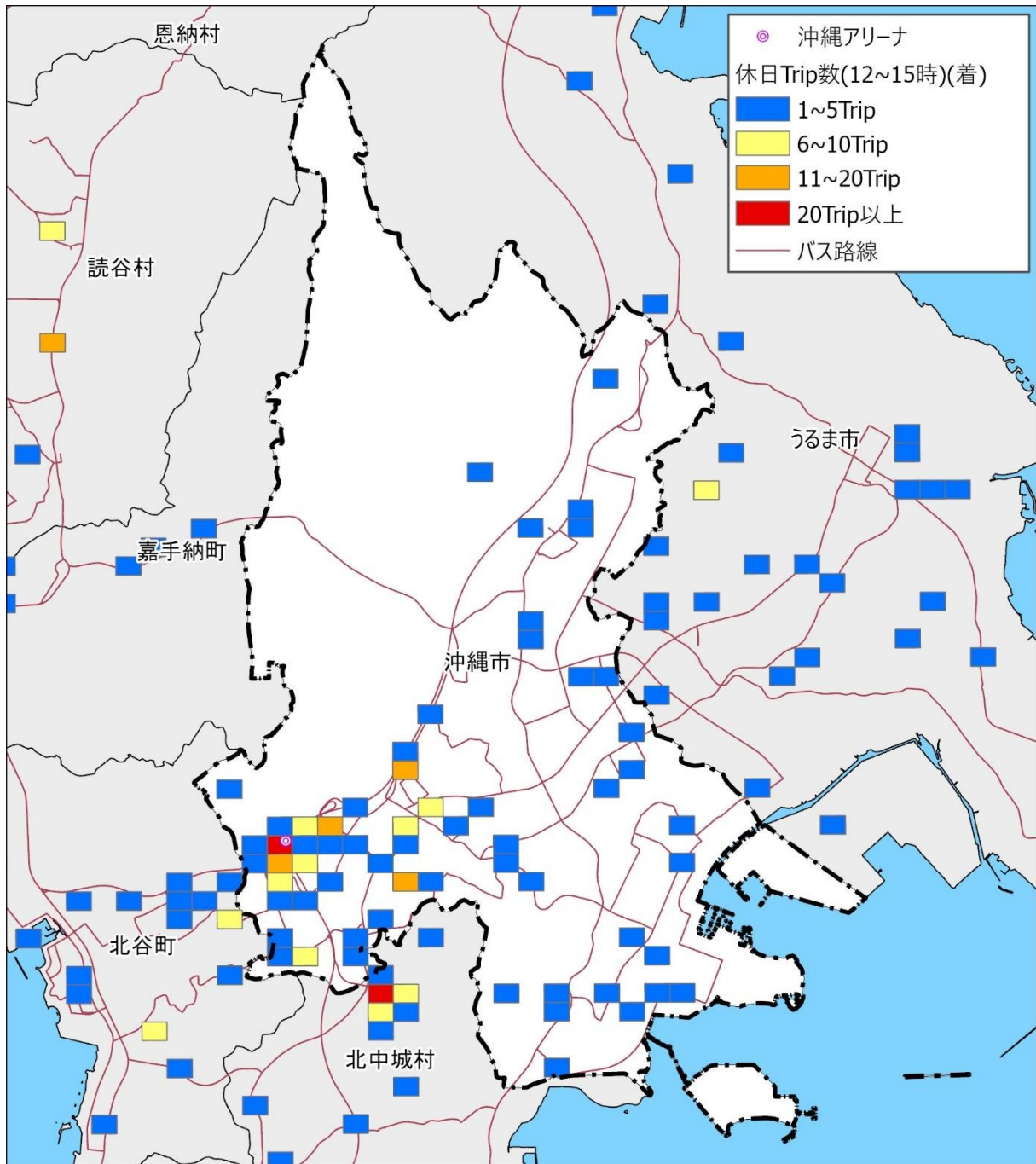


図50 沖縄アリーナを目的地とする移動(休日・12~15時)(拡大図)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

#### (4)市外の観光施設への移動状況

網形成計画では、周辺市町村の観光地と沖縄市を結ぶバス路線数が評価項目の1つに位置付けられていたことを踏まえて、市外の観光地として、北谷町の北谷アメリカンビレッジとうるま市の勝連城との移動の状況を整理しました。

##### 1) 北谷アメリカンビレッジとの移動状況

北谷アメリカンビレッジとの移動についてみると、直接公共交通で移動できない場所で移動ニーズが高いメッシュが分布しています。

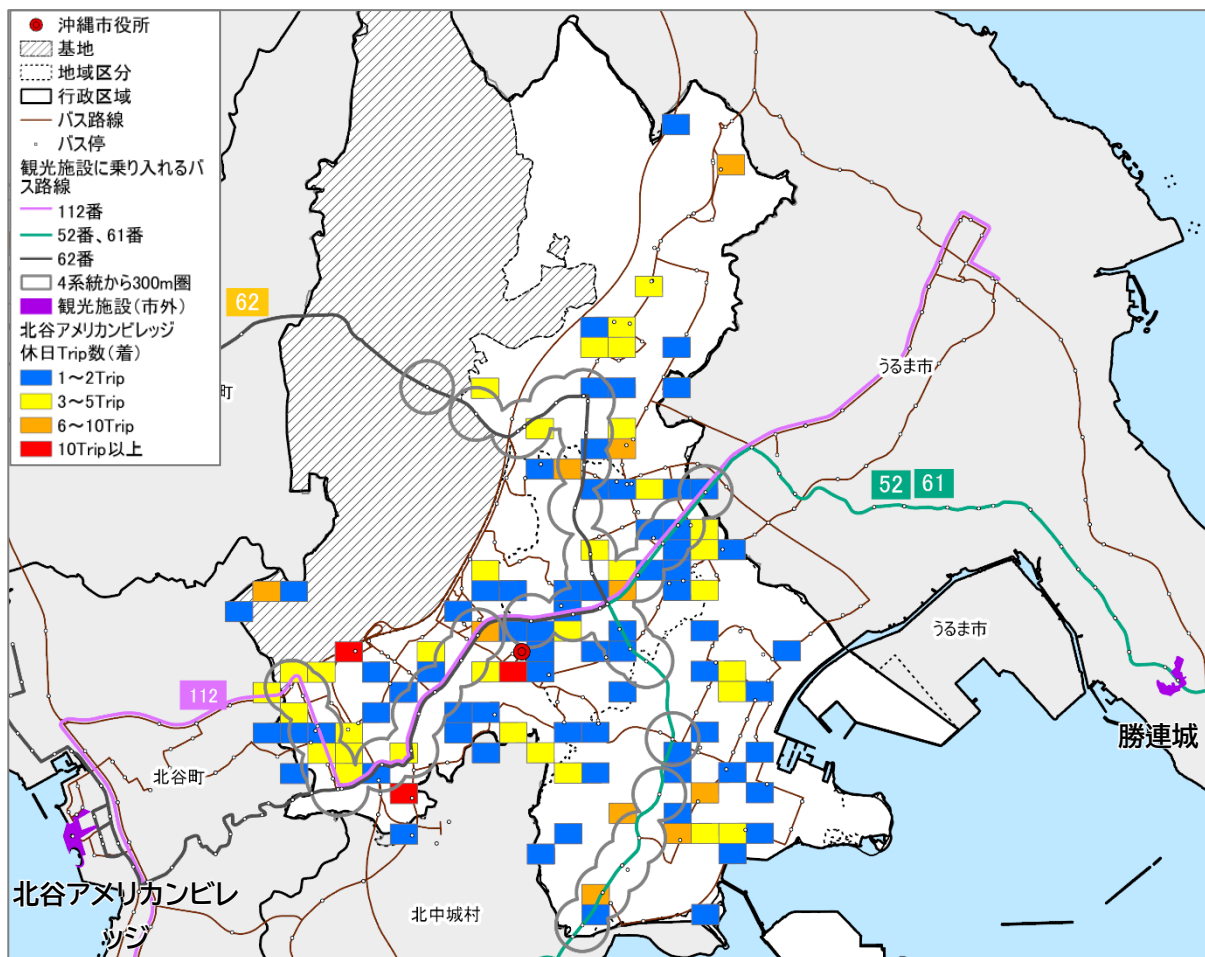


図 51 北谷アメリカンビレッジを到着地とする移動(休日)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

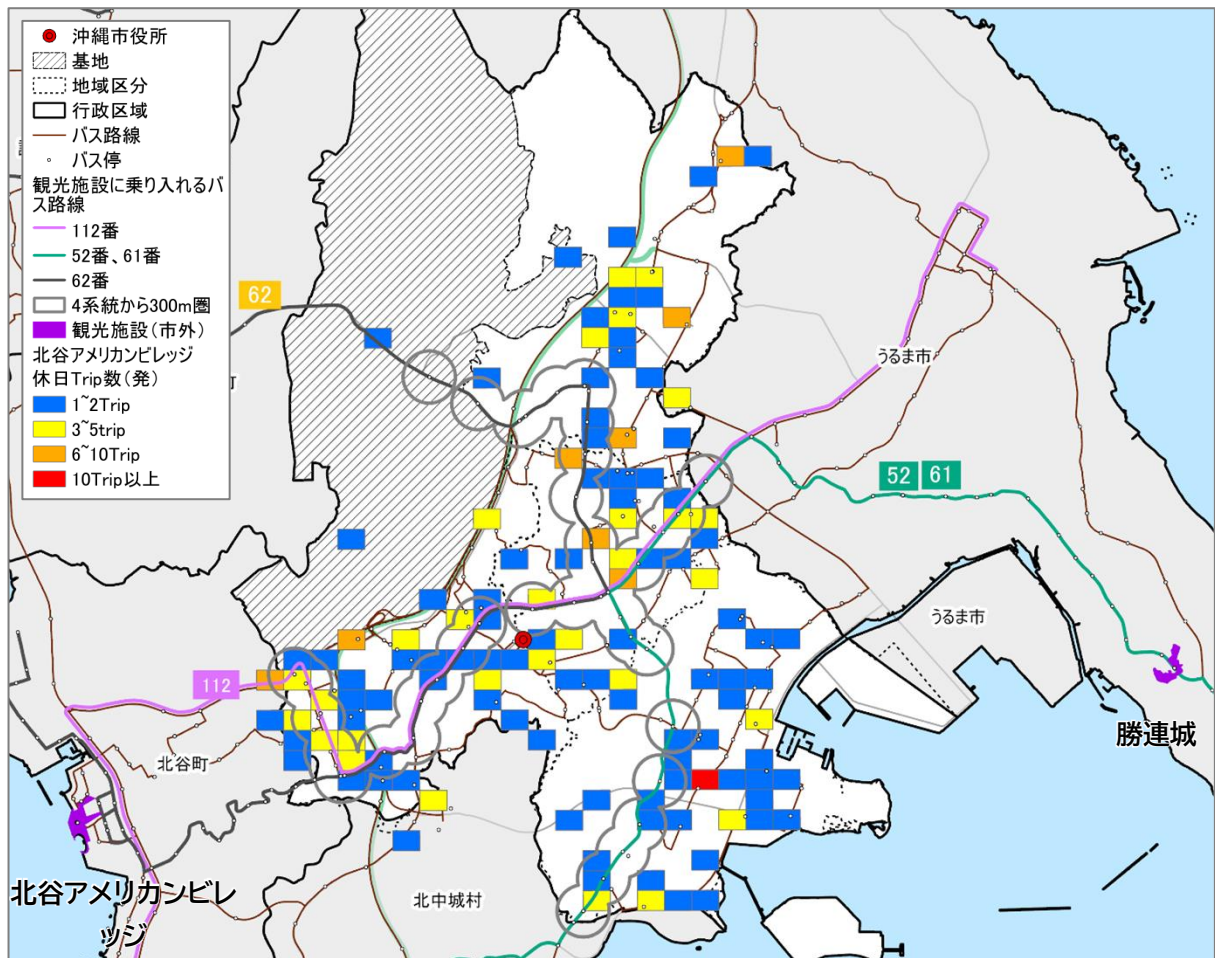


図 52 北谷アメリカンビレッジを出発地とする移動(休日)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

## 2) 勝連城との移動状況

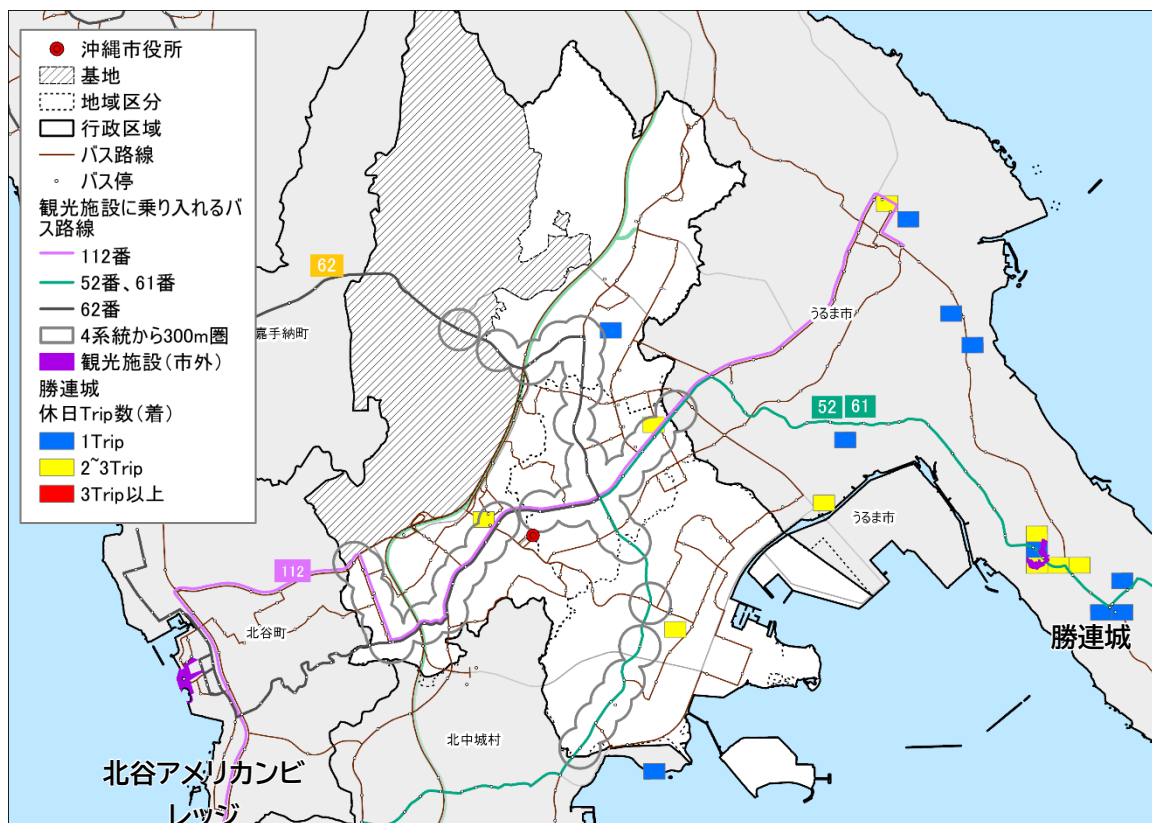


図 53 勝連城を到着地とする移動(休日)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

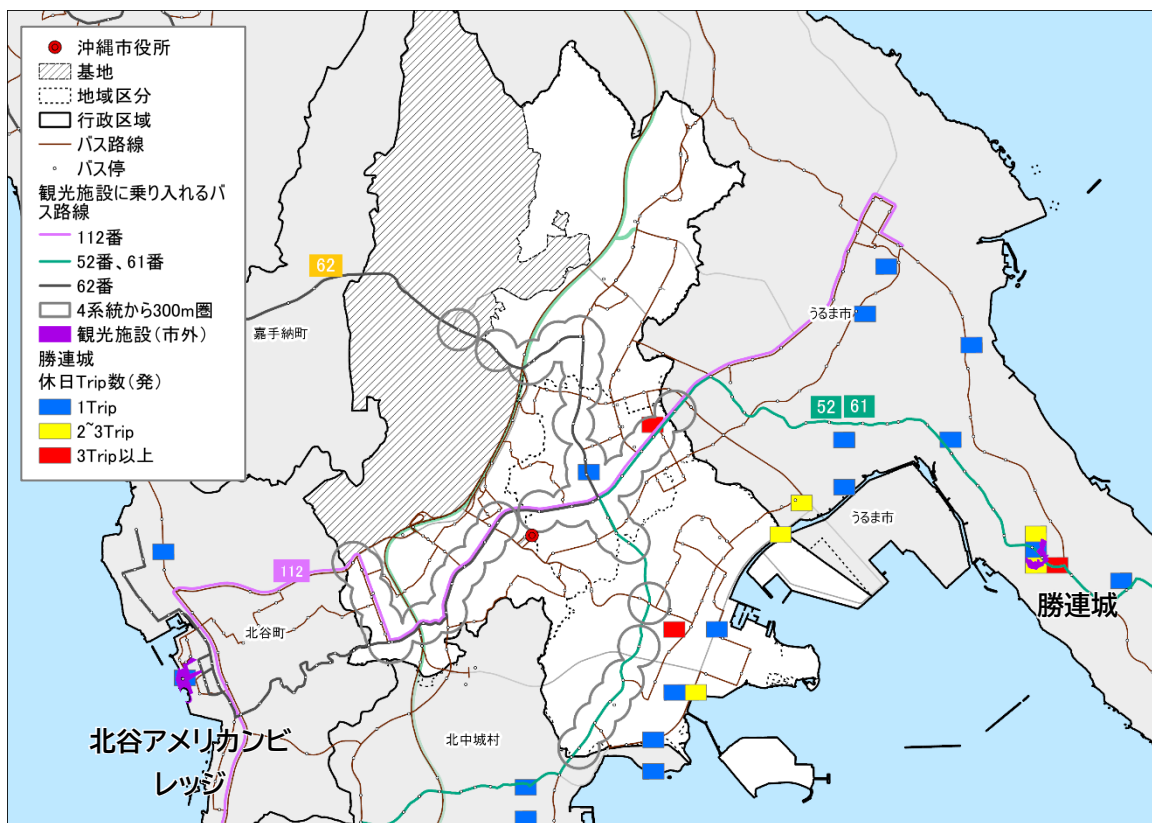


図 54 勝連城を出発地とする移動(休日)

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

## 1-2. 公共交通の現状

沖縄市内では、国道 329 号及び国道 330 号などの主要道路を中心に民間の路線バスが運行しており、南北に通過する沖縄自動車道を高速バスが運行しています。また、路線バスが運行していない区域をカバーする形で沖縄市役所を中心に循環で運行するコミュニティバス「沖縄市循環バス」が運行しています。

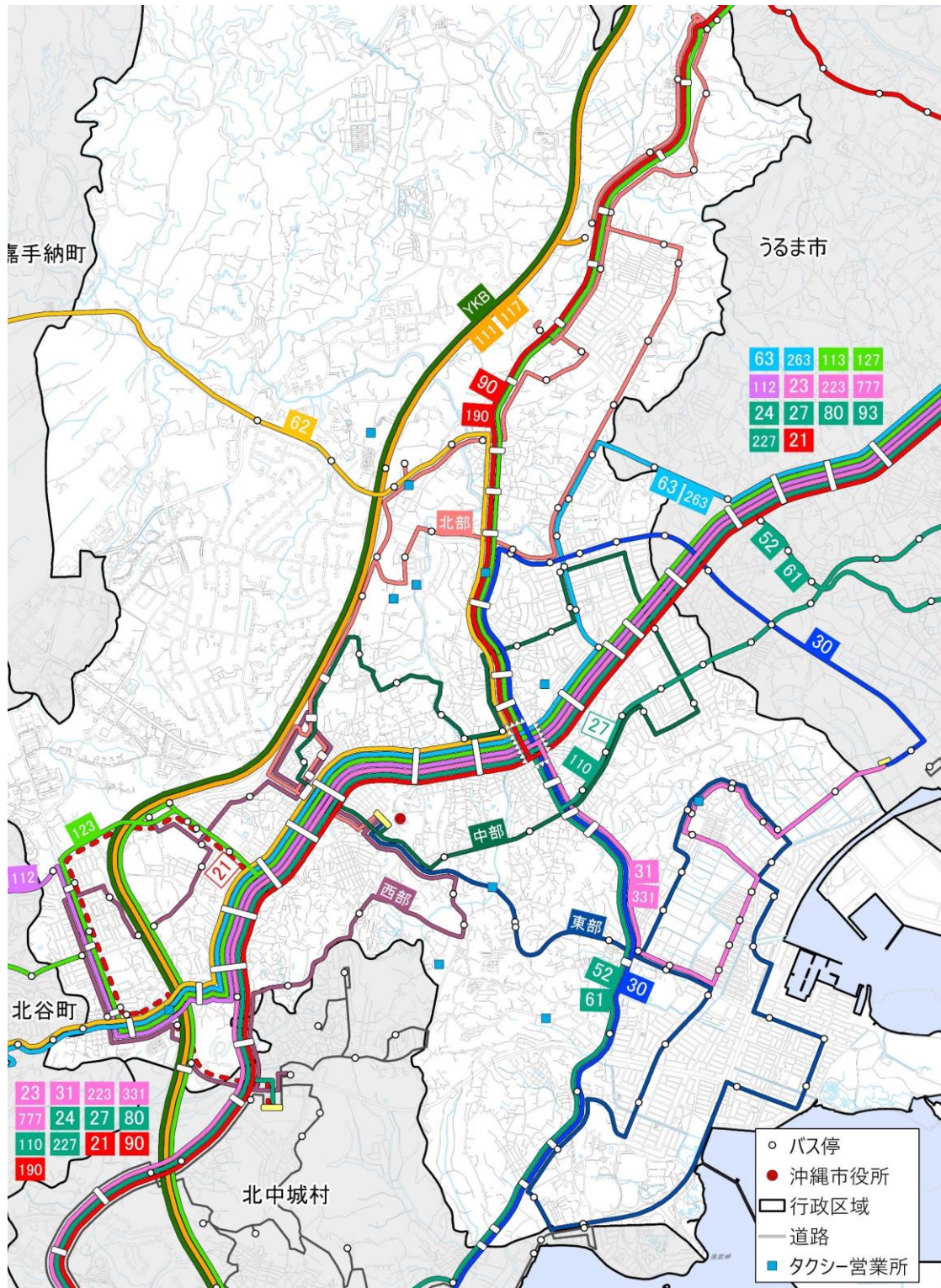


図 55 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

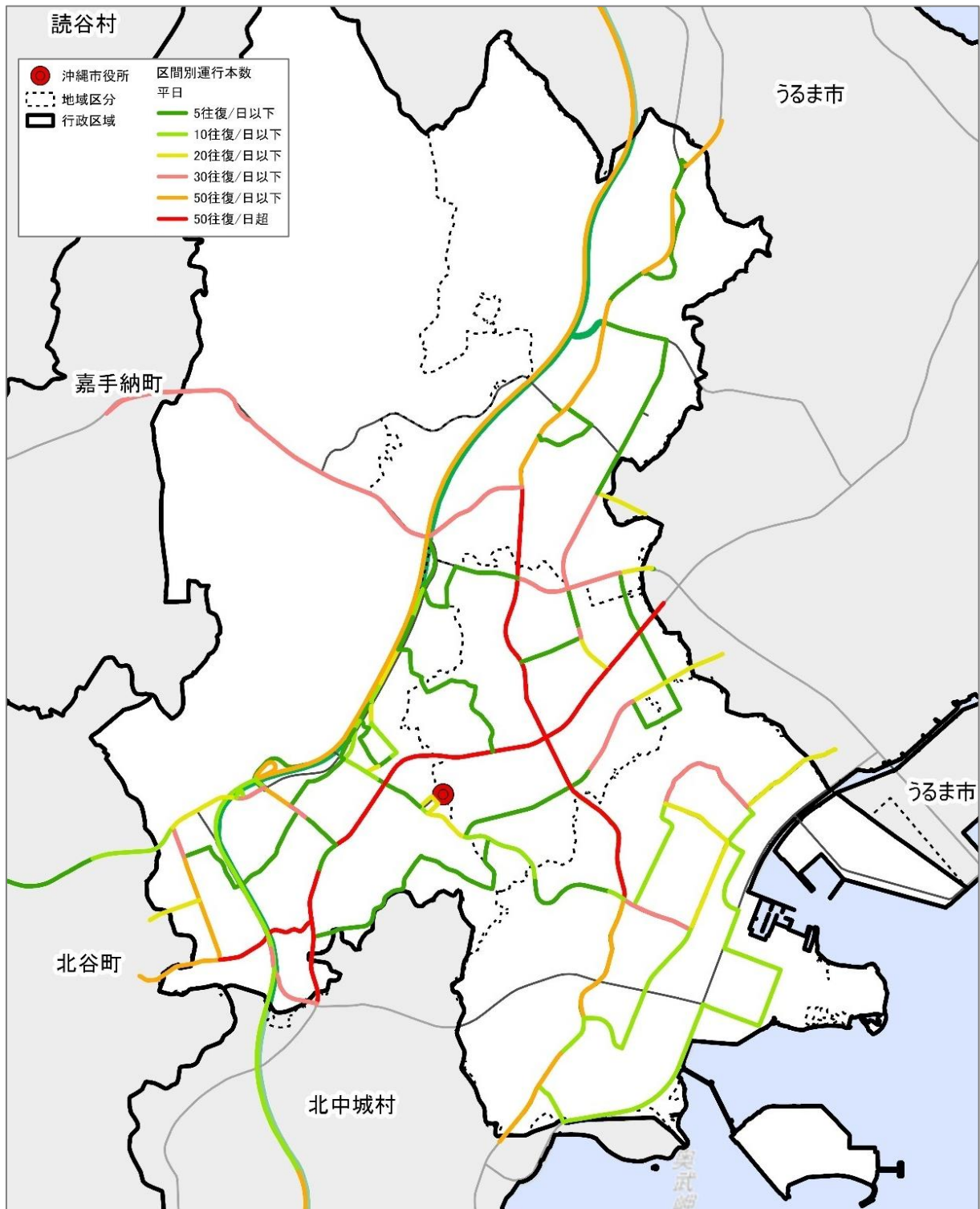


図 56 高速バス・路線バス・循環バス運行頻度図

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

## 1-2-1. 高速バス・路線バスの概要

### (1) 高速バスの運行概要

沖縄市内の高速バスの停留所は、沖縄自動車道内に「山里（高速内）」、「沖縄南 I C」、「池武当（高速内）」、「沖縄北 I C」の 4 カ所あり、5 路線が運行しています。ただし、113 番、123 番、127 番の 3 路線については、那覇～山里（高速内）間は沖縄自動車道を運行していますが、山里（高速内）以降は、国道 330 号を運行しています。

那覇市～名護市を結ぶ 111 番、117 番と、那覇市～沖縄市を結ぶ 113 番、那覇空港と本島北部を結ぶ YK888 は、沖縄総合事務局の幹線バスに係る調査報告書において幹線バス\*として位置づけられており、特に那覇空港～名護バスターミナルを結ぶ 111 番は、上りが 1 日 12 回、下りが 13 回運行しています。

\*沖縄総合事務局運輸部企画室 沖縄本島における幹線バス路線網のあり方に係る調査事業報告書

表 4 沖縄市内を経由する高速バスの系統一覧(令和 7 年 11 月時点)

路線	系統	起点	経由地	終点	運行事業者	系統 キロ	バス停数	うち沖縄市 内バス停数	運行日	1日あたりの 運行回数 <sup>※1</sup> (往復)
111	高速バス	国内線 旅客ターミナル前	沖縄南 IC	名護 BT	那覇バス	76.4km	21	2	平日・ 土日祝	2.0 回/日
					琉球バス	76.5km				3 回/日
					沖縄バス	76.0km				2.5 回/日
					東陽バス	76.0km				5.0 回/日
113	具志川 空港線	那覇空港	コザ	具志川	琉球バス	39.6km	[上り]51 [下り]52	13	平日・ 土	平日：5.0 回/日 土：6.0 回/ 日
117	高速バス (美ら海直 行)	国内線 旅客ターミナル前	石川 IC	ホテルオ リオモン トブ & ス パ	那覇バス	97.9km	24	2	平日・ 土日祝	4.0 回/日
					琉球バス	98.0km				3.0 回/日
					沖縄バス	97.5km				1.5 回/日
123	石川空 港線	那覇空 港	コザ	石川東 山	琉球バス	48.9km	[上り]63 [下り]64	27	平日	1.0 回/日
127	屋慶名 高速線	屋慶名 BT	喜舎 場	那覇 BT	沖縄バス	47.7km	[上り]70 [下り]72	13	平日	1.5 回/日
YKB	那覇空 港～運 天港	那覇 空港	古島 駅前	運天 港	やんばる 急行バス	114.7km	33	2	平日・ 土日祝	11.0 回/日

資料：沖縄総合事務局提供資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス 琉球バス交通バスロケーションシステムより作成

## (2) 急行バスの運行概要

定時速達性が高く多頻度で運行する「基幹バスシステム」の実現に向けて、令和元年9月24日より、基幹急行バス「でいごライナー」の運行を開始しており、交通量の多い「那覇バスターミナル」～「コザ」間を基幹区間として、23番具志川線、331番急行バス（久茂地経由）線、777番急行バス（屋慶名）線の3社3系統が運行しています。

23番具志川線については、上り（那覇バスターミナル方面）41便のうち5便、下り（具志川バスターミナル方面）37便のうち3便が基幹急行バスとして運行されています。運行概要や利用状況については、次頁の路線バスで整理しています。

表 5 沖縄市内を經由する急行バスの系統一覧(令和7年1月時点)

路線	系統	起点	経由地	終点	運行事業者	系統キロ	バス停数	うち沖縄市内バス停数	運行日	1日あたりの運行回数※1（往復）
331	急行バス（久茂地経由）線	那覇バスターミナル	久茂地 コザ	泡瀬 営業所	東陽バス	28.9km	30	18	平日	平日：1.0回/日
777	急行バス（屋慶名）線	屋慶名BT	コザ	那覇BT	沖縄バス	42.7km	58	7	平日	平日：1.5回/日

資料：沖縄総合事務局提供資料、東陽バス HP（運行系統案内）、沖縄バス HP、那覇バス 琉球バス交通 バスロケーションシステム。沖縄県わったーバ党 HP より作成  
 ※1 運行回数は、上り・下りの平均値を使用

### (3) 路線バス

#### 1) 運行概要

沖縄市内を運行する路線バスは、全部で 20 路線あり、国道 330 号を經由して、那覇市～うるま市間を結ぶ系統が全体の半数以上を占めています。その他の路線としては、国道 329 号を經由して、北部地域からうるま市（石川）に運行する路線や東海岸を經由して那覇市方面に向かう路線がみられます。また、沖縄市の西側に位置する北谷町～読谷村間を運行する路線は 1 路線のみとなっています。

75 番石川北谷線を除き、いずれの路線でも系統キロが 25 km を超える長大路線となっています。

表 6 沖縄市内を經由する路線バスの系統一覧(令和7年1月時点)

路線	系統	起点	経由地	終点	運行事業者	系統キロ(km)	バス停数	うち沖縄市内バス停数	運行日	1日あたりの運行回数※1(往復)
21	新都心 具志川 線	那覇	新都心 パイパス	具志川	琉球 バス	32.3km	[上り]68 [下り]71	17	平日・ 土日祝	平日：19.5回/日 土：13.0回/日 日祝：13.0回/日
23	具志川 線	那覇	伊佐 コザ	具志川	琉球 バス	30.2km	63	13	平日・ 土日祝	平日：39.0回/日 土：29.5回/日 日祝：30.5回/日
24	那覇 大謝名 線	那覇	大謝名	具志川	琉球 バス	31.8km	70	13	平日・ 土日祝	平日：16.5回/日 土：8.5回/日 日祝：8.5回/日
27	屋慶名 線	那覇BT 豊見城 営業所	真栄原	屋慶名BT	沖縄 バス	47.0km	98	12	平日・ 土日祝	平日：14.0回/日 土：8.5回/日 日祝：8.5回/日
30	泡瀬東 線	那覇バ スター ミナル	与那原 第一江 洲	泡瀬 営業所	東陽 バス	36.4km	79	15	平日・ 土日祝	平日：17.0回/日 土：16.0回/日 日祝：12.0回/日
31	泡瀬西 線	那覇バ スター ミナル	大山 コザ	泡瀬 営業所	東陽 バス	31.2km	[上り]67 [下り]69	24	平日・ 土日祝	平日：18.0回/日 土：16.0回/日 日祝：12.0回/日
52	与勝線	那覇BT	高江洲	屋慶名BT	沖縄 バス	39.4km	[上り]86 [下り]87	13	平日・ 土日祝	平日：17.0回/日 土：17.0回/日 日祝：11.0回/日
61	前原線	屋慶名 BT	渡口	サンエー パルコシ ティ前	沖縄 バス	34.2km	70	13	平日・ 土日祝	平日：2.0回/日 土：2.0回/日 日祝：4.0回/日
62	中部線	読谷BT	コザ	砂辺駐機 場	琉球 バス	30.5km	[上り]62 [下り]63	20	平日・ 土日祝	平日：22.5回/日 土：15.5回/日 日祝：15.5回/日

路線	系統	起点	経由地	終点	運行事業者	系統キロ(km)	バス停数	うち沖縄市内バス停数	運行日	1日あたりの運行回数※1(往復)
63	謝苺線	那覇	謝苺コザ	具志川	琉球バス	31.8km	[上り]68 [下り]71	17	平日・土日祝	平日：16.0回/日 土：15.0回/日 日祝：12.0回/日
75	石川北谷線	東山駐車場	コザ	北谷	琉球バス	21.5km	[上り]45 [下り]47	25	平日・土日祝	平日：13.0回/日 土：8.0回/日 日祝：8.0回/日
80	与那城線	那覇BT	与那城	屋慶名BT	沖縄バス	41.7km		88	平日	平日：1.0回/日
90	知花線	那覇	バイパス知花	具志川	琉球バス	35.5km	[上り]72 [下り]70	23	平日・土日祝	平日：19.0回/日 土：22.0回/日 日祝：31.0回/日
93	屋慶名～イオンモール線	屋慶名BT	山里	イオンモール沖縄ライカム	沖縄バス	24.5km	[上り]54 [下り]53	13	土日祝	土：1.0回/日 日祝：2.0回/日
110	長田具志川線	那覇	真栄原コザ	具志川	琉球バス	33.4km		74	平日・土日祝	平日：18.5回/日 土：10.0回/日 日祝：10.0回/日
112	国体道路線	那覇BT	伊祖	具志川	琉球バス	34.8km	[上り]71 [下り]73	17	平日・土日祝	平日：7.5回/日 土：3.0回/日 日祝：3.0回/日
190	知花空港線	那覇空港	バイパス知花	具志川	琉球バス	39.9km	[上り]77 [下り]76	23	平日・土日祝	平日：13.0回/日 土：5.0回/日 日祝：6.5回/日
223	具志川おもろまち線	おもろまち駅前広場	伊佐コザ	具志川	琉球バス	29.3km		63	平日・土日祝	平日：2.0回/日 土：1.0回/日 日祝：1.0回/日
227	屋慶名おもろまち線	屋慶名BT	屋富祖	おもろまち駅前広場	沖縄バス	44.2km		98	土日祝	土：1.0回/日 日祝：1.0回/日
263	謝苺おもろまち線	おもろまち駅前広場	謝苺コザ	具志川	琉球バス	30.9km	[上り]72 [下り]73	17	平日・土日祝	平日：2.0回/日 土：2.0回/日 日祝：2.0回/日

資料：沖縄総合事務局提供資料、東陽バス HP（運行系統案内）、沖縄バス HP、那覇バス 琉球バス交通 バスロケーションシステムより作成

※1 運行回数は、上り・下りの平均値を使用

※2 23番具志川線は、331、777と合わせた3系統で基幹急行バスとして運行されているが、便別に輸送人員の算出ができないため、路線バスとして基幹運行の路線もまとめて利用状況を整理。

## 2) 路線バスの利用状況（輸送人員・平均乗車密度等）

沖縄市を通る路線のうち、国道 330 号を經由して、那覇市～うるま市間を結ぶ系統の中でも運行便数が平日 1 日 70 便（1 時間に片道 2 便以上）を超える 23 番具志川線において、利用者数が最も多くなっており、令和 5 年度は約 108 万人が利用しています。

次いで国道 329 号線を經由して那覇市と泡瀬営業所を結ぶ 30 番泡瀬東線が約 65 万人、北部地域を經由して、那覇市とうるま市（具志川）を結ぶ 90 番知花線が約 56 万人と多くなっています。

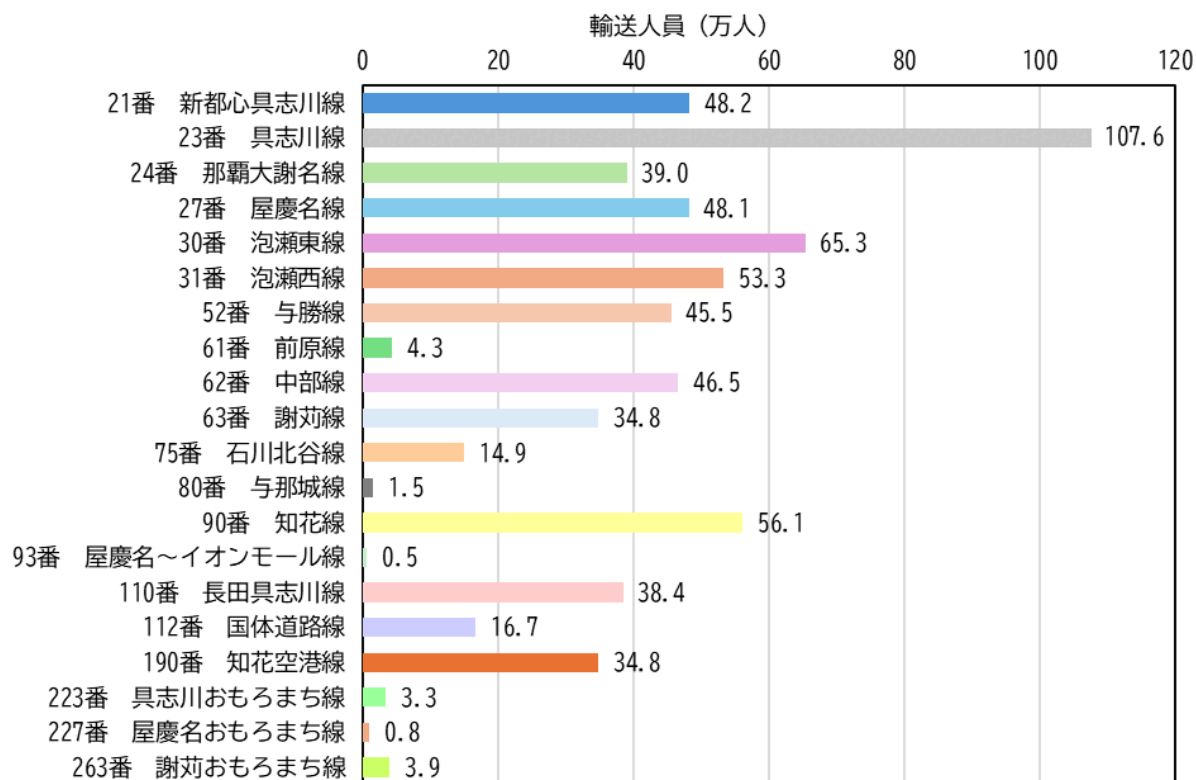


図 57 路線別の輸送人員(令和6年)

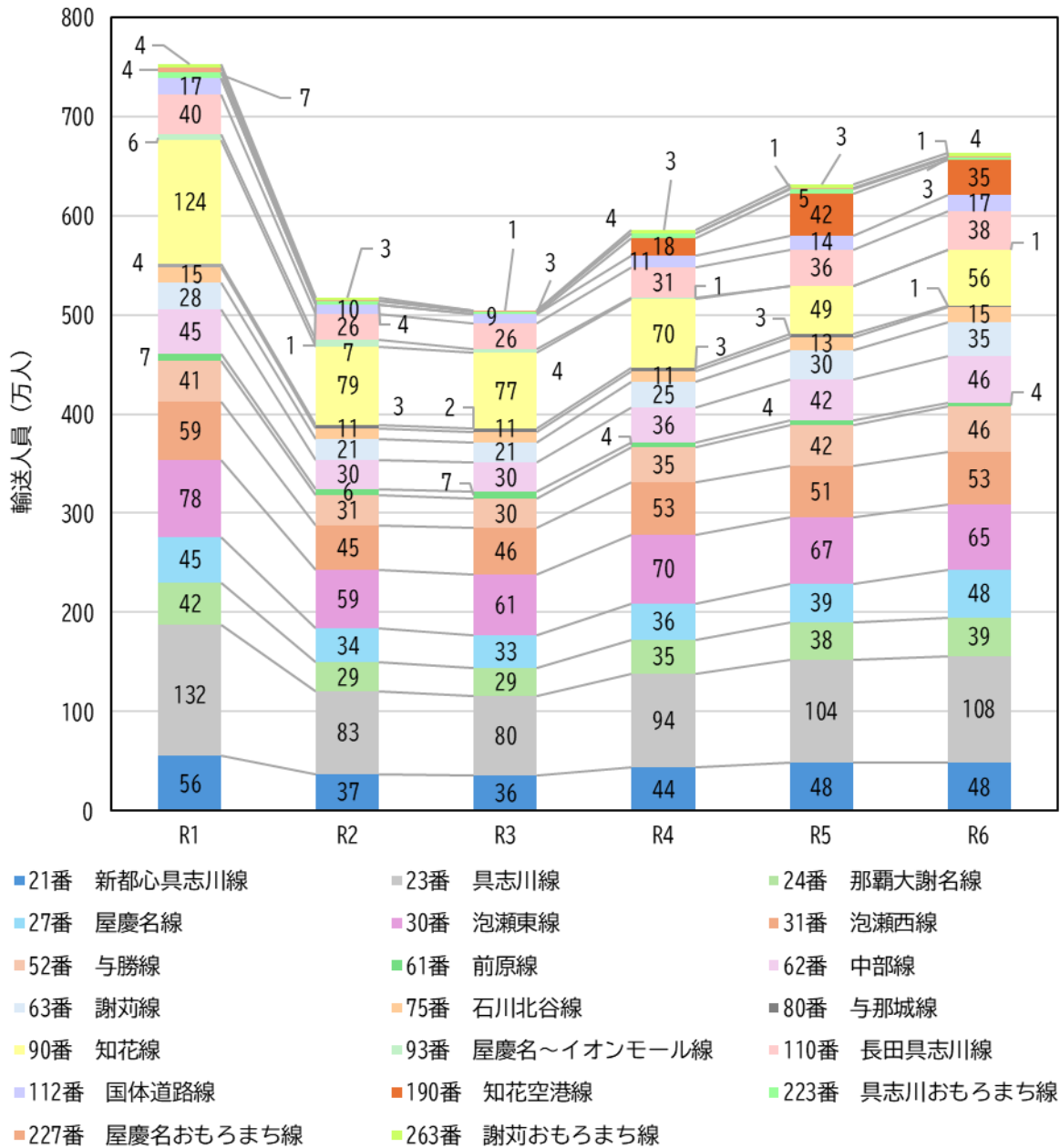


図 58 路線別の輸送人員の推移

資料：沖縄総合事務局提供資料

輸送人キロは23番具志川線が最多となっていますが、一人あたり平均乗車キロは、30番泡瀬東線が9.5kmで最多となっており、国道329号を運行する単独区間を持つ路線として、1回の利用あたりの移動距離が比較的長いと考えられます。

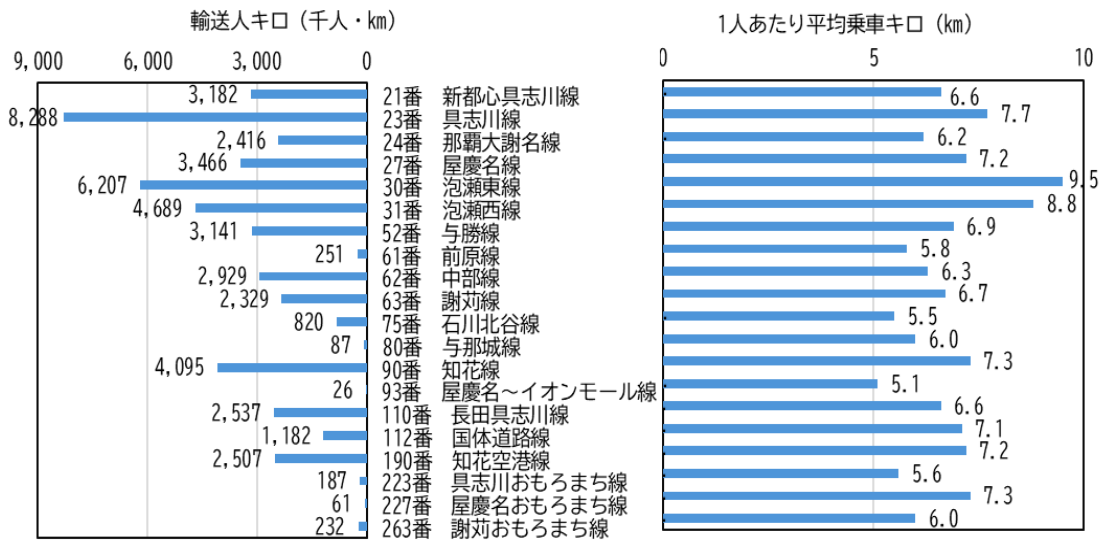


図 59 路線別の輸送人キロと一人あたり平均乗車キロ

資料：沖縄総合事務局提供資料

平均乗車密度（運行1kmあたりの1日平均利用者数）は、30番泡瀬東線が12.9人で最多となっており、次いで、31番泡瀬西線が11.4人、23番具志川線が9.8人となっており、安定した利用が確保されているといえます。

一方で、93番屋慶名～イオンモール線では2.7、61番前原線や223番具志川おもろまち線は4人前後と運行効率性が高いとは言えない路線も存在します。

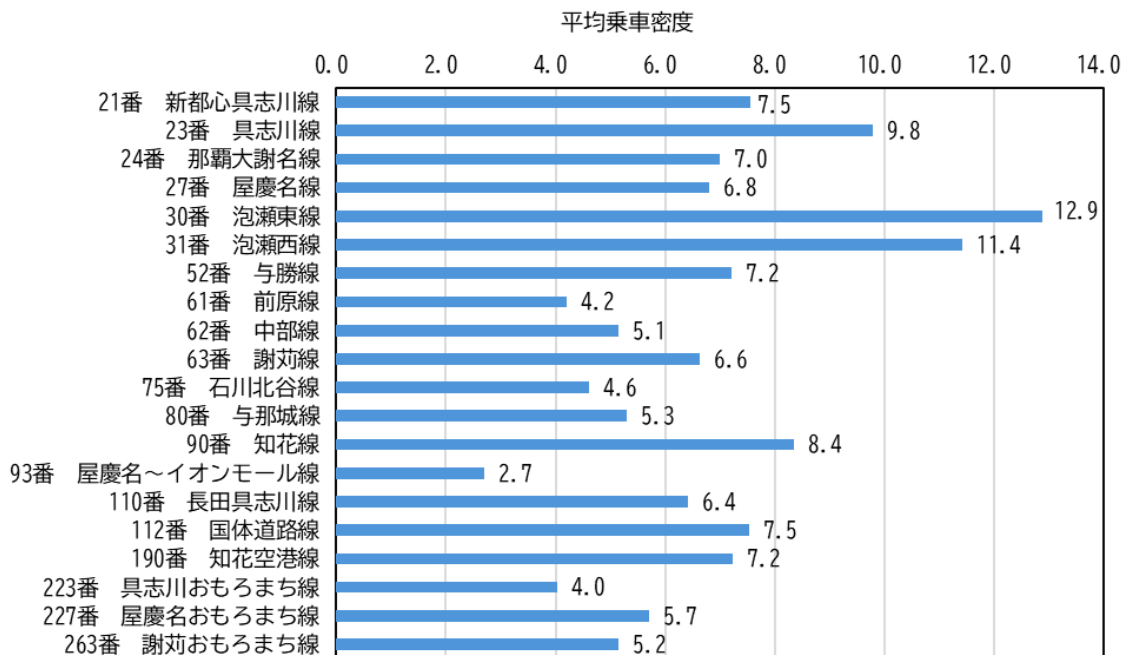


図 60 路線別の平均乗車密度

資料：沖縄総合事務局提供資料

#### (4) 運行便数等

##### 1) 運行便数の変化

2024年11月から2025年11月の1年間の運行便数の変化をみると、平日で、平日で607便/日から569便/日へと38便/日(6%)減少、土曜日で556便/日から430便/日へと126便/日(23%)減少、日祝日で501便/日から383便/日へと118便/日(24%)減少しており、特に土日祝で大きく減少しています。

また、網形成計画策定時点(平成30年度)より、一部又は全区間廃線となったのは、60番泡瀬イオンライカム線(全区間)、77番名護東線(那覇バスターミナル~コザ~具志川郵便局間)であり、90番の一部便を那覇空港まで乗り入れる190番知花空港線(那覇バス)と117番高速線(美ら海直行)が新設されています。

表 7 路線バスの運行便数の変化

運行区間	系統	名称	起終点		区分	2024年11月時点運行本			2025年11月時点			増減			運行会社	備考	
						平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日			
①330号經由 ：那覇市～うるま市	21	新都心具志川線	那覇	具志川	路線バス	38	32	29	39	26	26	1	▲6	▲3	琉球バス		
	23	具志川線	那覇	具志川	路線バス	70	86	85	78	59	61	8	▲27	▲24	琉球バス		
	24	那覇大謝名線	那覇	具志川	路線バス	33	29	30	33	17	17	0	▲12	▲13	琉球バス		
	63	謝苅線	那覇	具志川	路線バス	32	30	24	32	30	24	0	0	0	琉球バス		
	77	名護東(辺野)	屋慶名BT	名護BT	—	36	36	36	0	0	0	▲36	▲36	▲36	沖縄バス		
	80	与那城線	那覇BT	屋慶名BT	路線バス	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	沖縄バス	
	93	屋慶名～イオンモー	屋慶名BT	イオンモー	路線バス	0	2	4	0	2	4	0	0	0	0	沖縄バス	
	112	国道道路線	那覇BT	具志川	路線バス	15	8	8	15	6	6	0	▲2	▲2	琉球バス		
	113	具志川空港線	那覇空港	具志川	高速バス	10	12	0	10	12	0	0	0	0	琉球バス		
	123	石川空港線	那覇空港	石川東山	高速バス	2	0	0	2	0	0	0	0	0	琉球バス		
	223	具志川おもろまち線	おもろまち駅前広場	具志川	路線バス	4	8	8	4	2	2	0	▲6	▲6	琉球バス	沖縄市内 区間廃線	
	227	屋慶名おもろまち線	屋慶名BT	おもろまち駅前広場	路線バス	0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	沖縄バス	
	263	謝苅おもろまち線	おもろまち駅前広場	具志川	路線バス	4	4	4	4	4	4	0	0	0	琉球バス		
777	急行バス(屋慶)	屋慶名BT	那覇BT	急行バス	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	沖縄バス		
②330号→75号經由 (東部地域) ：那覇市～うるま市	27	屋慶名(大謝)	那覇BT	屋慶名BT	路線バス	33	18	18	28	17	17	▲5	▲1	▲1	沖縄バス		
	110	長田具志川線	那覇	具志川	路線バス	37	29	24	37	20	20	0	▲9	▲4	琉球バス		
③330→329号經由 (北部地域) ：～うるま市	75	石川北谷線	東山駐車場	北谷	路線バス	26	16	16	26	16	16	0	0	0	琉球バス		
	90	知花線	那覇	具志川	路線バス	38	30	41	38	44	62	0	14	21	琉球バス		
	127	屋慶名(高速)	屋慶名BT	那覇BT	高速バス	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	沖縄バス	
④330→329号經由 ：泡瀬営業所(東部地域)～那覇市	31	泡瀬西線	那覇BT	泡瀬営業所	路線バス	36	32	24	36	32	24	0	0	0	東陽バス		
	331	急行バス(久茂地)	那覇BT	泡瀬営業所	急行バス	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	東陽バス	
	30	泡瀬東線	那覇BT	泡瀬営業所	路線バス	34	32	24	34	32	24	0	0	0	東陽バス		
⑤329号經由・北中城村經由	52	与勝線	那覇BT	屋慶名BT	路線バス	34	34	22	34	34	22	0	0	0	沖縄バス		
	61	前原線	屋慶名BT	サンエーバルコシティ	路線バス	4	4	8	4	4	8	0	0	0	沖縄バス		
⑥330号經由：読谷～北谷	62	中部線	読谷BT	砂辺駐機場	路線バス	51	52	52	45	31	31	▲6	▲21	▲21	琉球バス		
		沖縄市循環バス				35	30	0	35	30	0	0	0	0	沖縄市	4ルート合計	
		計				607	556	501	569	430	383	▲38	▲126	▲118			

資料：東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム、沖縄市資料

※高速バスの111番・117番・YKB(やんばる急行)については、沖縄自動車道を通る路線であるため、運行便数の整理の対象外とする

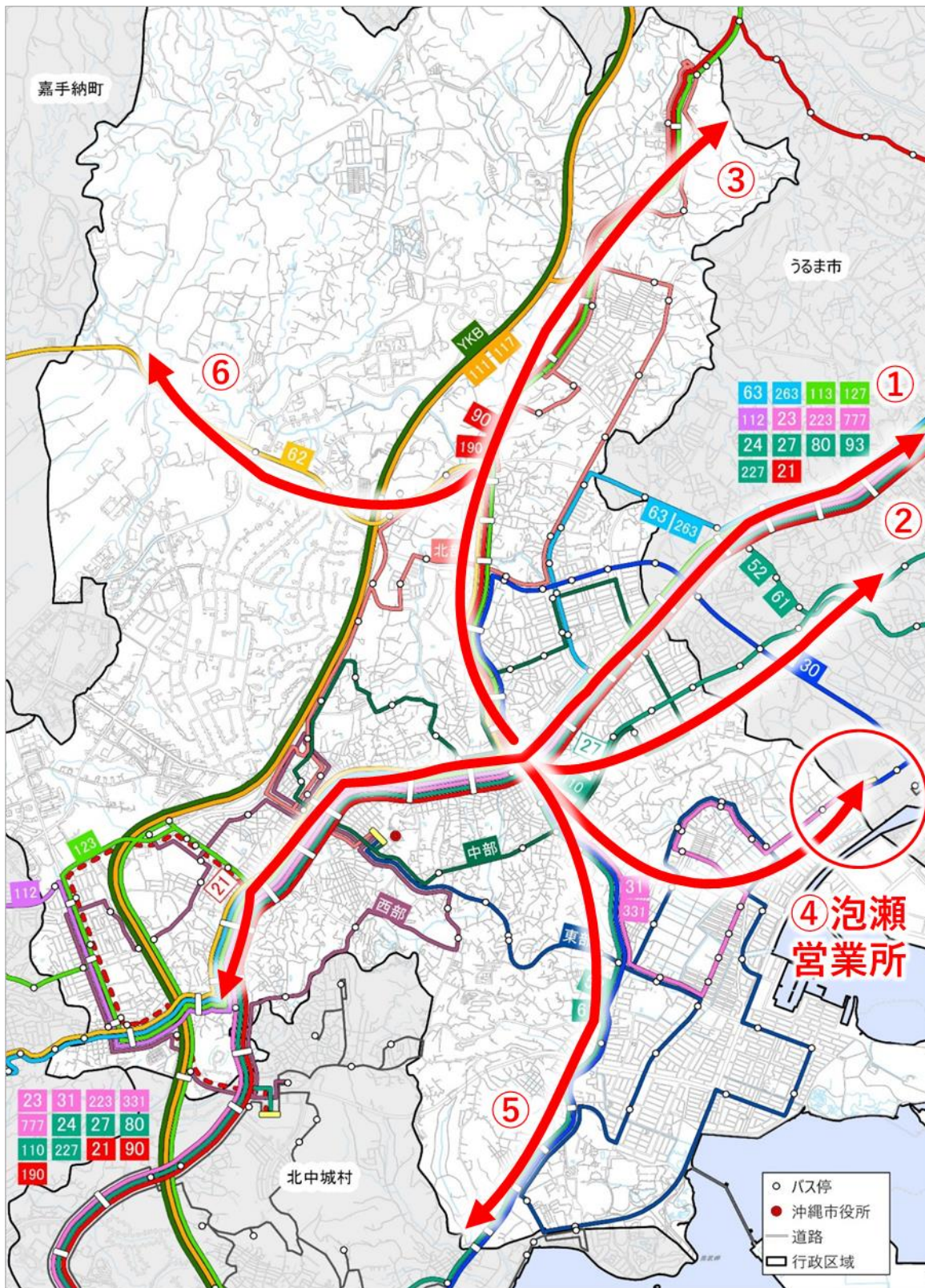


図 61 運行区間

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

## 2) 時間帯別の運行頻度

沖縄市内のバスの運行時間帯を平日のコザバス停の時刻表を用いて整理しました。

上りのピークは、6時～7時台であり、区間①の那覇市～うるま市間の区間を運行する系統の便数に着目すると、ピーク時は10便以上みられますが、8時台は半減しており、同一区間を運行する系統で見ても、運行便数に偏りが見られます。

下りのピークは、早朝の7時台、午前中の10時～11時台、帰宅時間帯の17時及び19時～20時台の3回に分けられます。上りと同様に17時台・19時台の運行便数は多い一方で、18時台は区間②の北中城村を經由して浦添市や那覇市に向かう系統は運行しておらず、区間によっては、時間帯によって利用しづらい時間帯が存在します。

### ⑥ 上り：那覇市・北谷・浦添市方面

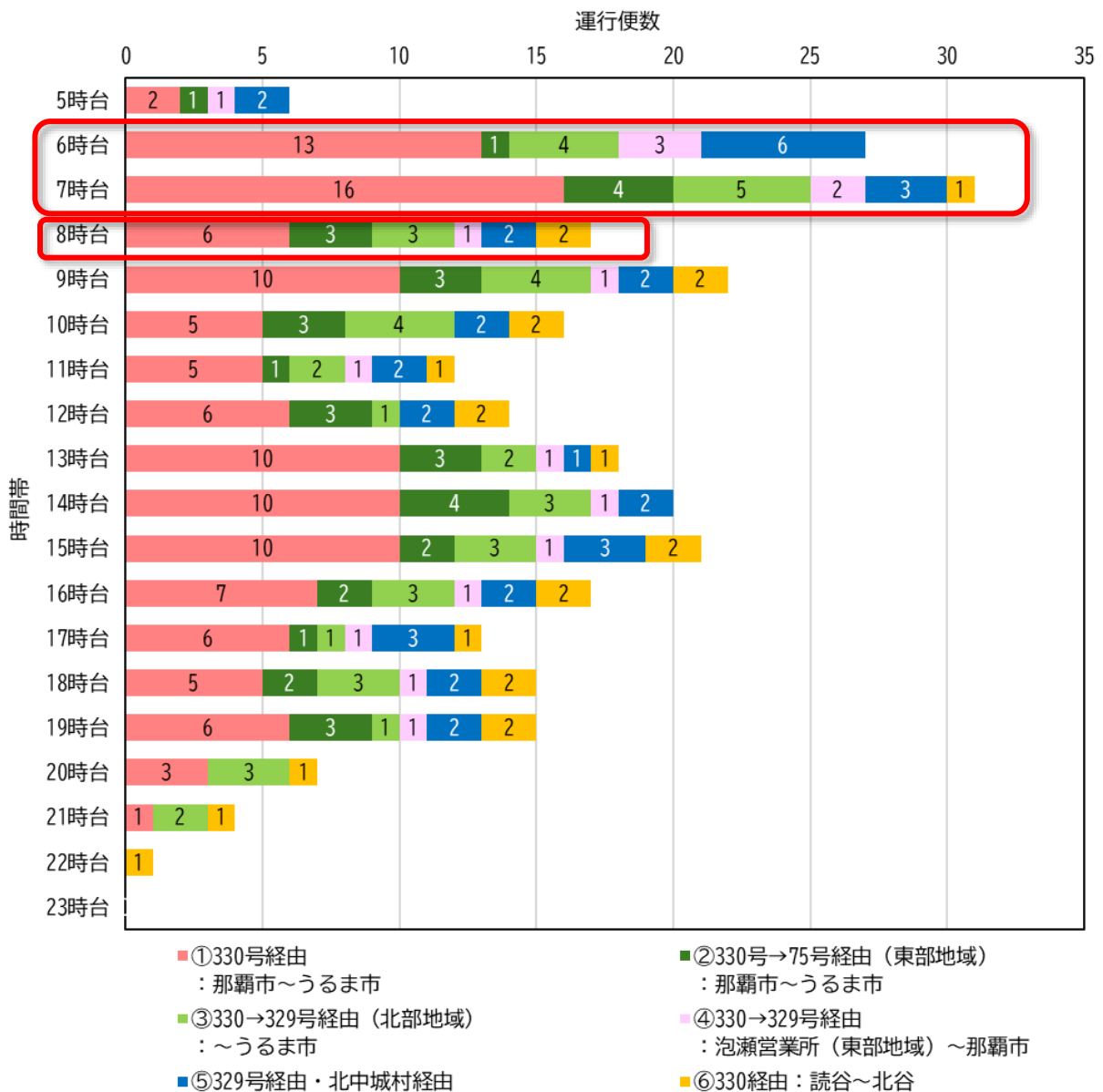


図 62 上りの区間別の時間帯別の運行便数(路線バス・急行バス・高速バス)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム  
 ※高速バスの111番・117番・YKB(やんばる急行)については、沖縄自動車道を通る路線であるため、運行便数の整理の対象外とする。

⑦ 下り：うるま市・読谷村方面

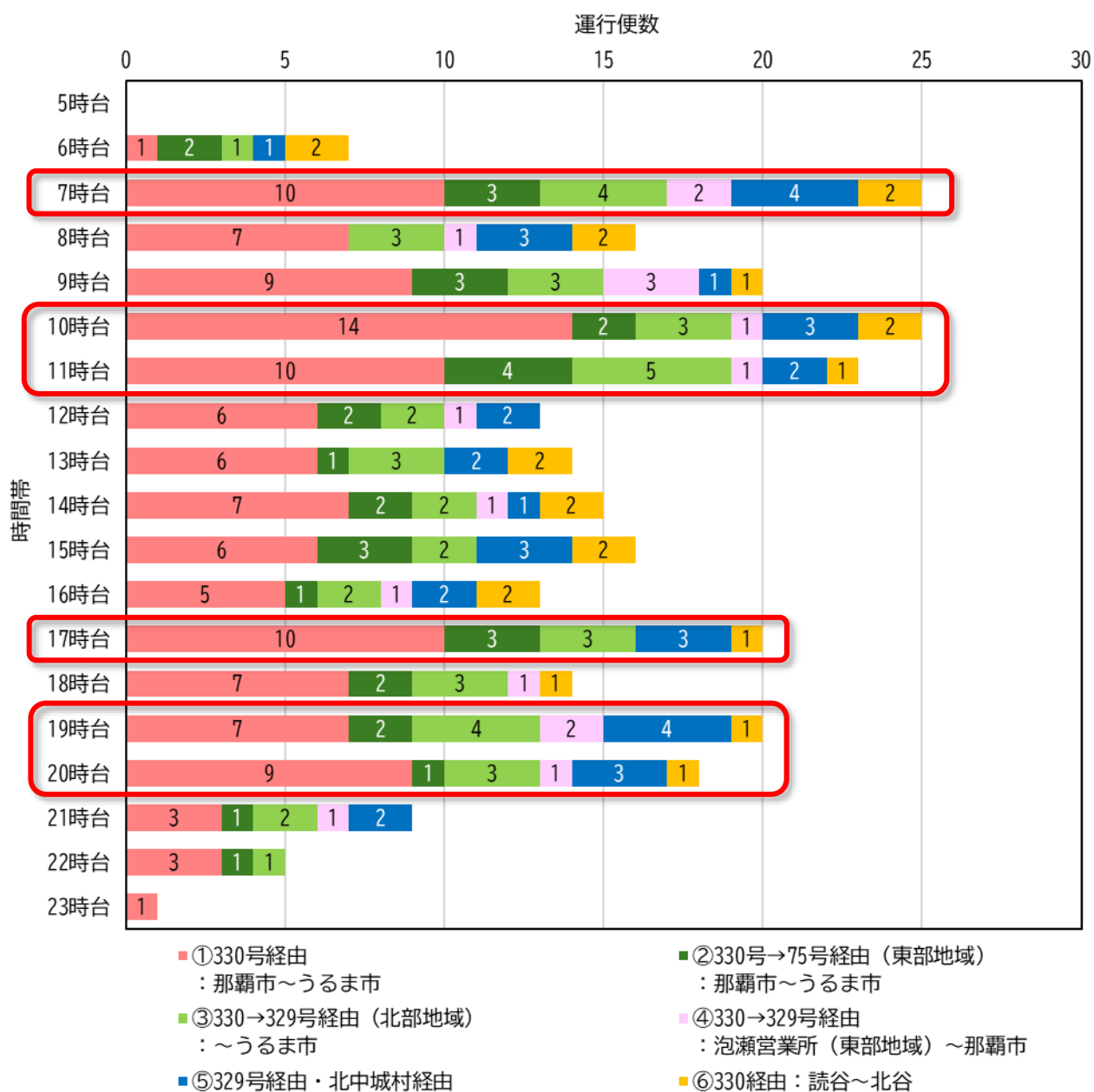


図 63 上りの区間別の時間帯別の運行便数(路線バス・急行バス・高速バス)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム  
 ※高速バスの111番・117番・YKB(やんばる急行)については、沖縄自動車道を通る路線であるため、運行便数の整理の対象外とする

## 1-2-2. コミュニティバスの概要

### (1) 運行概要

沖縄市内では、沖縄市役所を中心に循環で運行するコミュニティバス「沖縄市循環バス」が運行しています。沖縄市循環バスの概要は下記のとおりです。

表 8 コミュニティバス路線一覧

路線	始点	終点	1日あたりの 運行回数	バス 停数	走行 距離※
西部 ルート	中部興産沖縄市役所前	中部興産沖縄市役所前	9.0 回/日 〈循環〉	21	13.7 km
中部 ルート	中部興産沖縄市役所前	中部興産沖縄市役所前	8.0 回/日 〈循環〉	21	11.5 km
北部 ルート	中部興産沖縄市役所前 (1 便のみ後原)	中部興産沖縄市役所前 (7 便のみ後原)	7.0 回/日 〈循環〉	31	20.6 km
東部 ルート	中部興産沖縄市役所前 (1 便のみ海邦町自治会)	中部興産沖縄市役所前 (11 便のみあわせモール前)	11.0 回/日 〈循環〉	26	20.9 km

※走行距離は GIS より算出

表 9 コミュニティバスの概要

	西部ルート (ピンク色バス)	中部ルート (緑色バス)	北部ルート (オレンジ色バス)	東部ルート (青色バス)
運行 車両				
運行 日等	運行日：平日 (7:15~19:10) 運休日：日祝日、1月1日~1月3日 ※土曜日の1便の運行はなし			
運行 事業者	西部ルート・北部ルート		株式会社 琉球バス交通	
	中部ルート・東部ルート		沖縄交通運輸 株式会社	
運賃	現金	運転免許証を自主返納した方		50 円
		小学生~高校生、65 歳以上の高齢者、障がい者		100 円
		一般		200 円
		小学生未満	保護者同伴の場合、1 人目無料 2 人目から 100 円を徴収	
回数券	50 円券	500 円(11 枚綴り、1 枚あたり約 45.5 円)		
	100 円券	1,000 円(11 枚綴り、1 枚あたり約 91 円)		
	200 円券	2,000 円(11 枚綴り、1 枚あたり約 182 円)		

資料：沖縄市資料

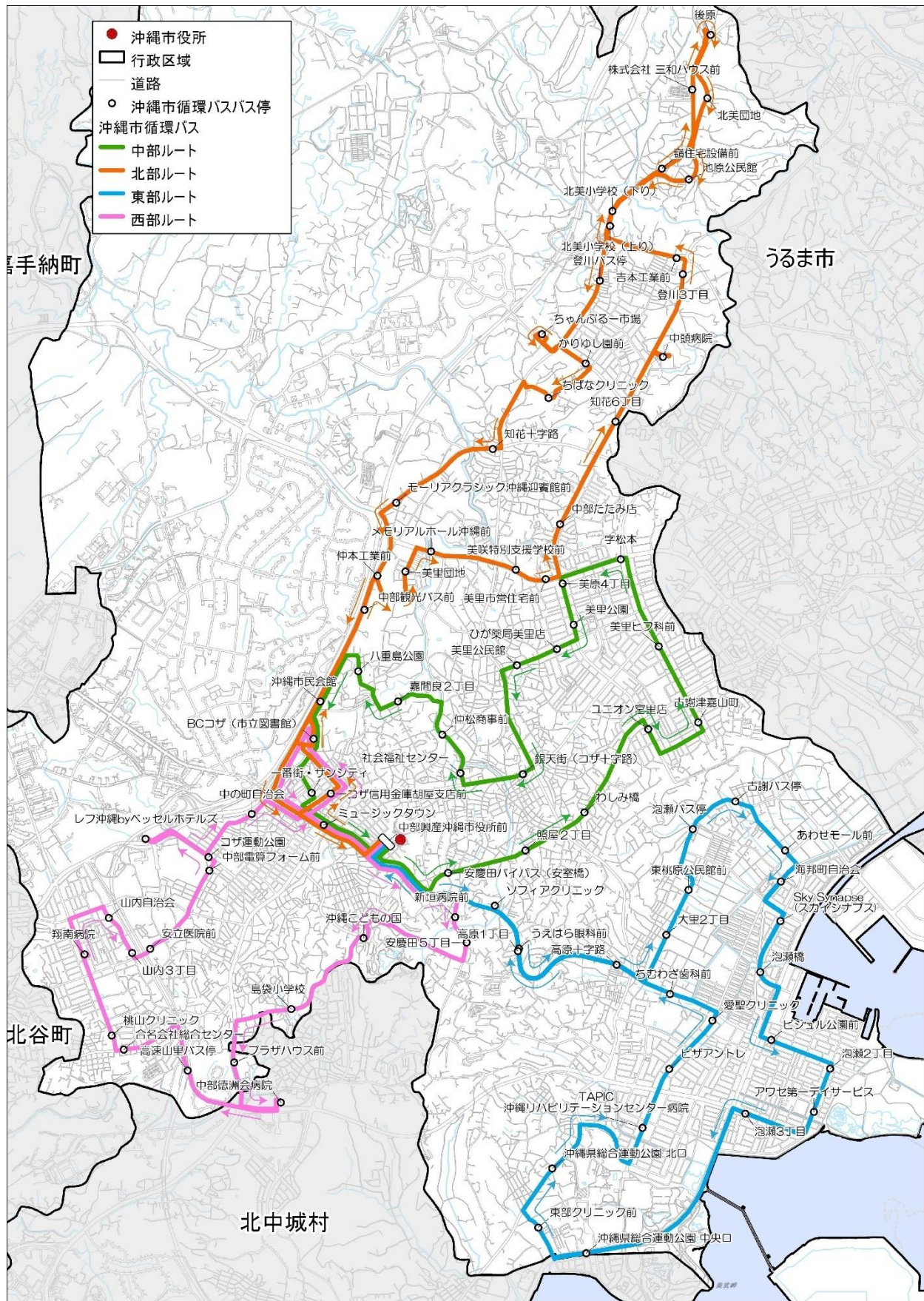


図 64 コミュニティバスの路線図

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料

## (2) コミュニティバスの利用状況

### 1) 利用概況

沖縄市循環バスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度から令和2年度で8割まで減少しましたが、令和2年度より4ルートでの運行を開始したこともあり、令和3年度以降は徐々に回復してきています。5類感染症へと移行した令和5年度の年間の利用者数は、78,828人、令和6年度の利用者数は102,150人と4ルートでの運行開始以降増加の一途をたどっています。

歳出については、令和2年度からの4ルートでの運行に合わせて、バス車両を新車で購入したため、令和2年度の財政負担額は高くなっていますが、以降は減少傾向にあり、令和6年度は3,354万円となっています。

また、歳入については、令和元年度より「車両・車外広告費」「バス停オーナー制度」を導入しており、全体の歳入全体の約6割を占めています。

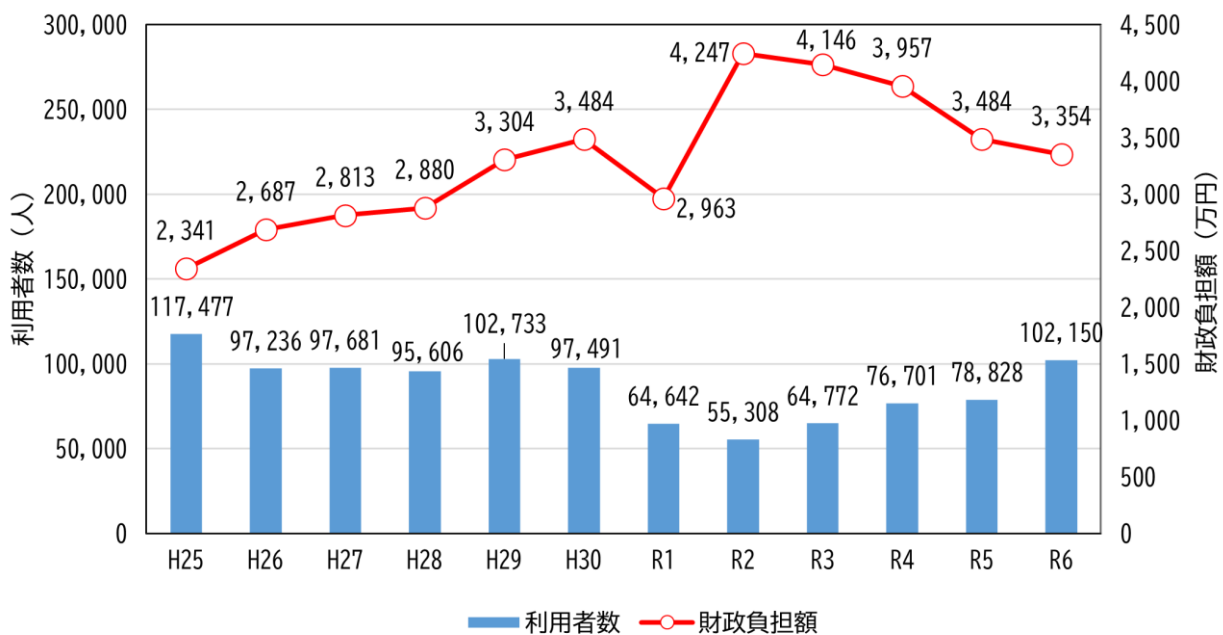


図 65 コミュニティバスの利用者数と財政負担額の推移

資料：沖縄市資料

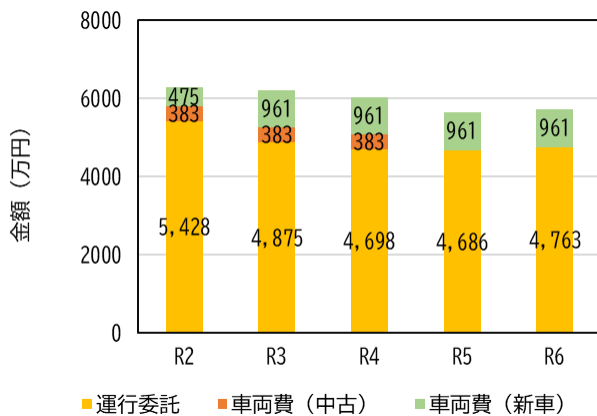


図 66 歳出の内訳の推移

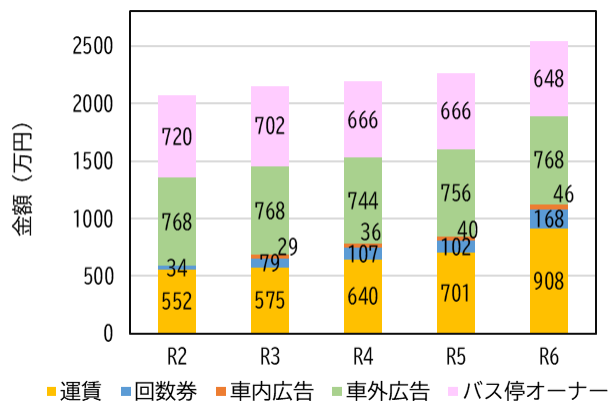


図 67 歳入の内訳の推移

資料：沖縄市資料

### (3) 路線別の利用状況等

#### 1) 利用者数の推移

年間の輸送人員(利用者数)は、[東部ルート]が最も多く、令和6年度は約36,100人で、全体の約35%を占めています。

[中部ルート][西部ルート]では、令和4年から令和5年にかけて利用者数が減少しましたが、4ルートでの運行開始以降利用者数は増加傾向にあります。

利用者の年代別構成比をみると、一般の利用者の比率が増加傾向にあり、令和5年度から令和6年度にかけては、学生の比率も増加しています。

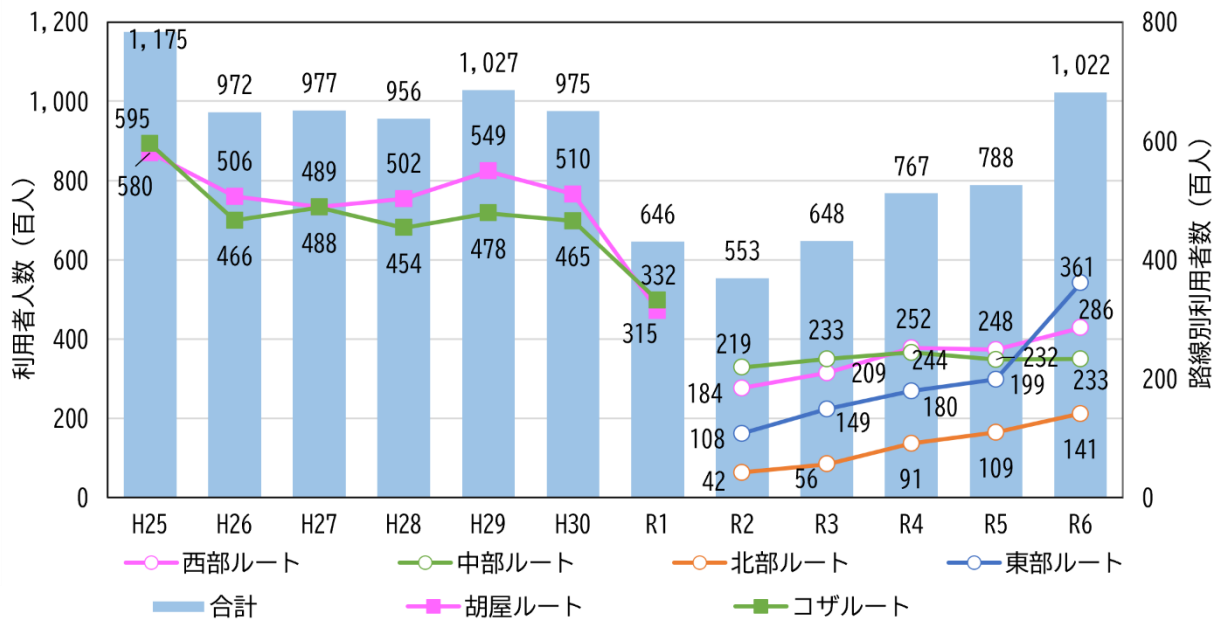


図 68 利用者数の推移

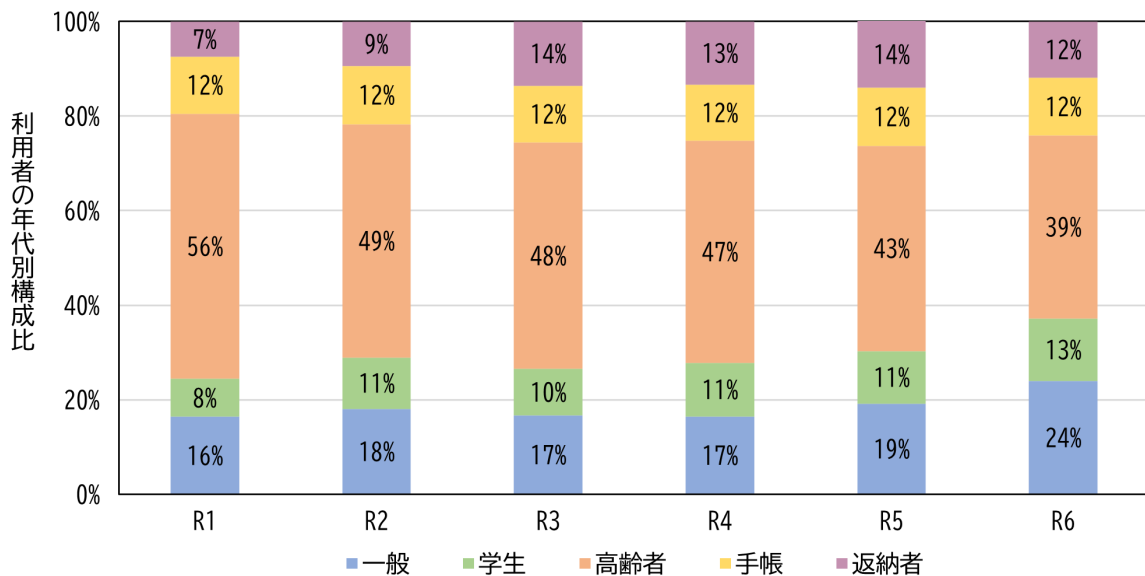


図 69 利用者の年代別構成比の推移

資料：沖縄市資料

※以下の分析では、最新のデータである令和6年度（令和6年4月～令和7年3月）のデータにより分析を行っています。

## 2) バス停別の利用状況

1日あたりの乗車数と降車数を合算した値を乗降者数とします。

中部興産沖縄市役所前は4路線全てが乗り入れているため、乗降者数が171.4人/日と多くなっており、つづいて、中部徳洲会病院が31.9人/日、BCコザ（市立病院前）が25.3人/日となっています。

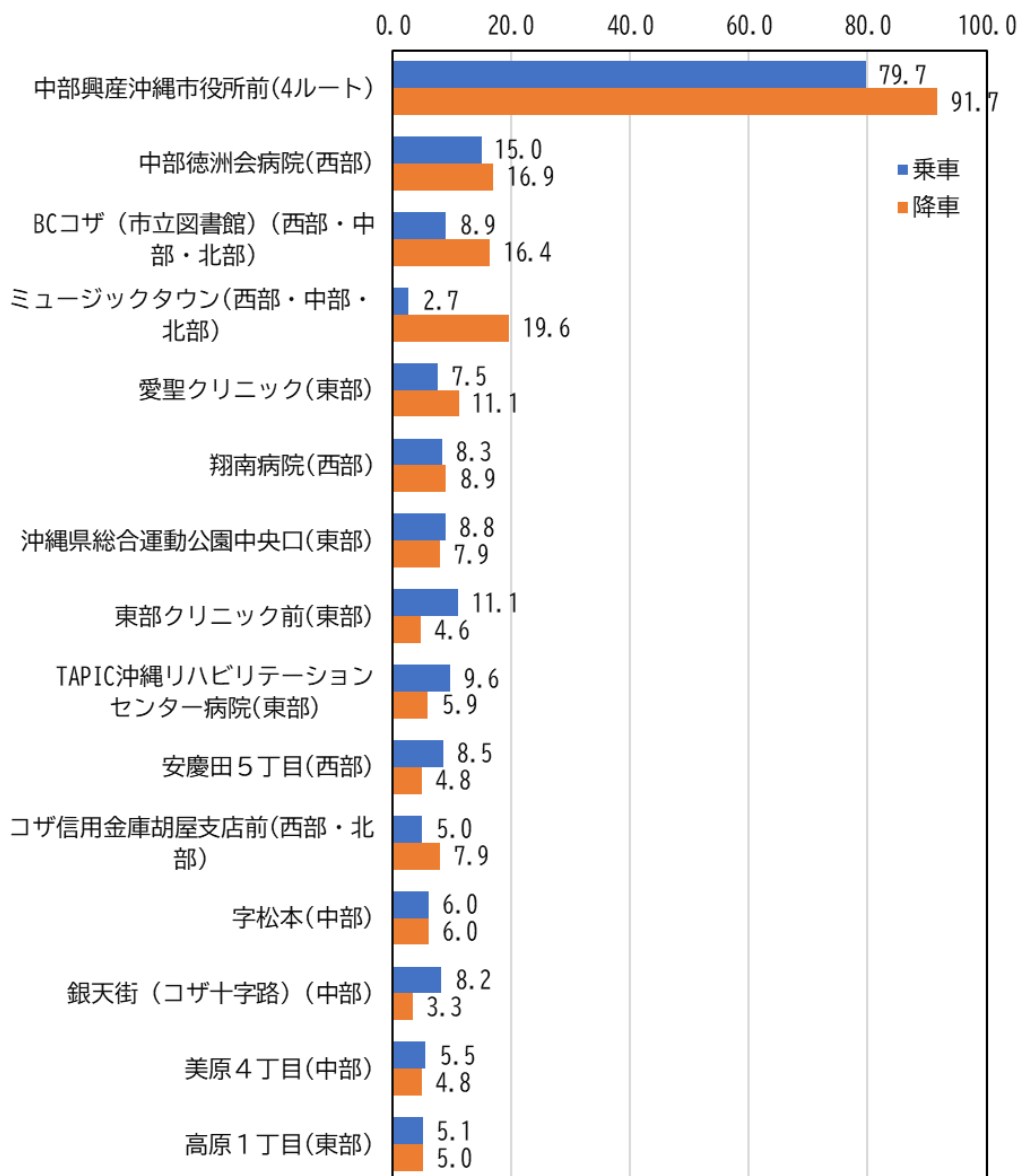


図 70 バス停別の乗降者数(令和6年度)

資料：沖縄市資料

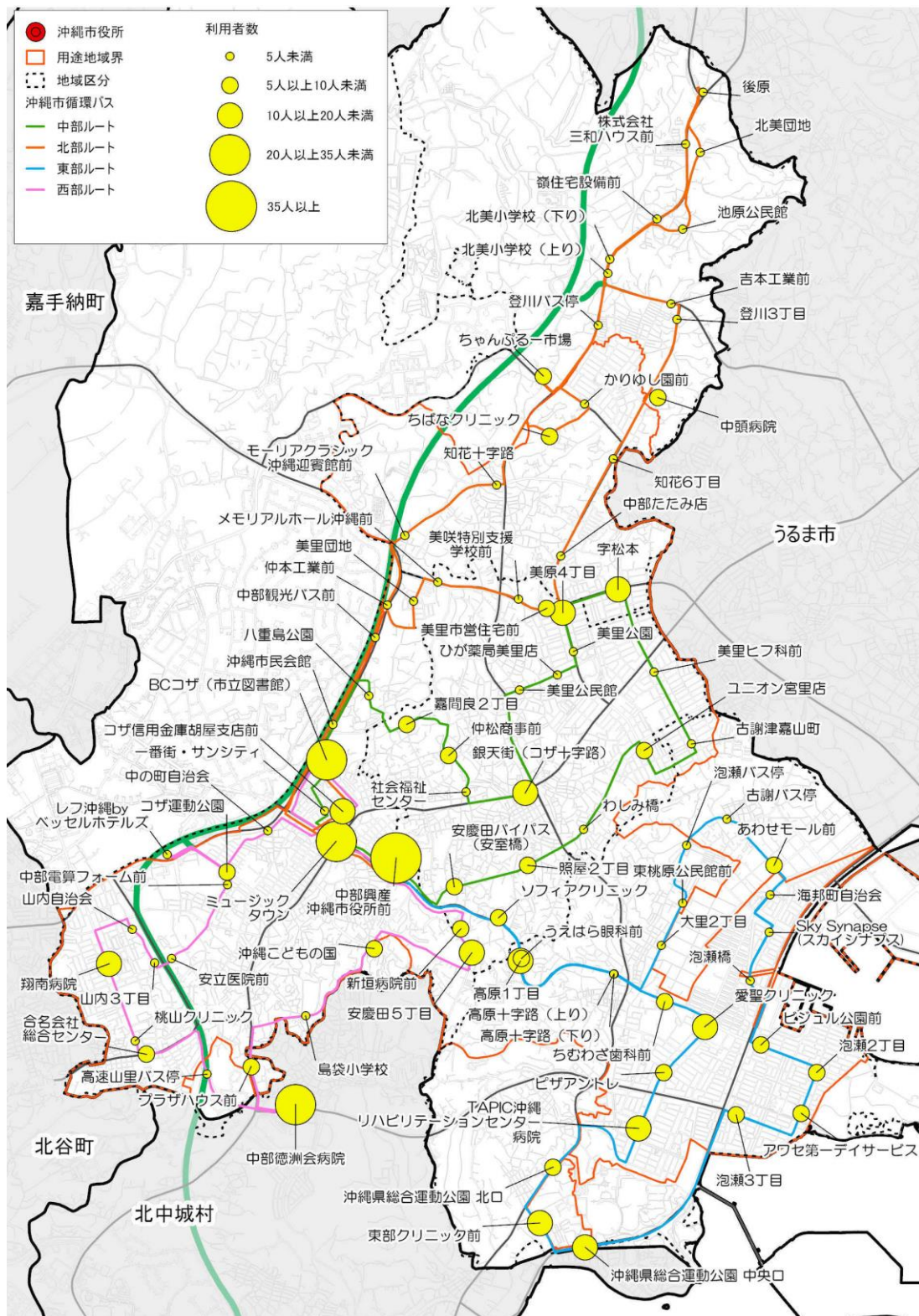


図 71 1日あたりのバス停別の乗降者数(令和6年度)

資料：沖縄市資料

### 3) 路線別の利用特性

1 便当たりの利用者数は、[北部ルート]を除いて約 10/便前後となっています。

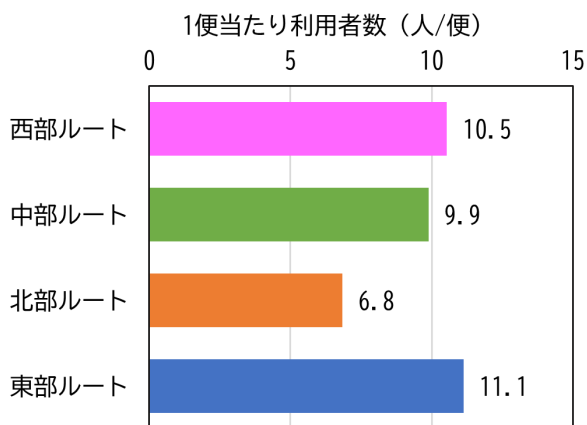


図 72 路線別 1 便あたりの利用者数

資料：沖縄市資料

路線ごとの年代別利用者は、[東部ルート]では他のルートと異なり、学生の利用が約 2 割みられる他、高齢者の利用は約 3 割となっています。他の 3 ルートは、高齢者が 4 割以上を占めています。

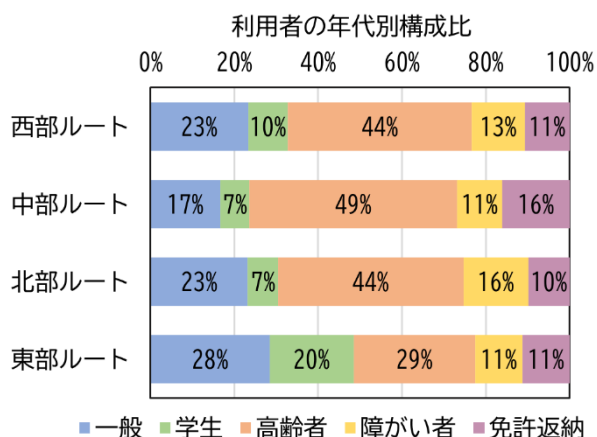


図 73 路線別利用者の年代別構成比

資料：沖縄市資料

### 北部ルート利用実態調査結果

#### 【北部ルートの利用者の利用目的構成】

- ・ 主に市役所等の公共施設や買い物や通院、通学など日常生活における外出に利用されています。

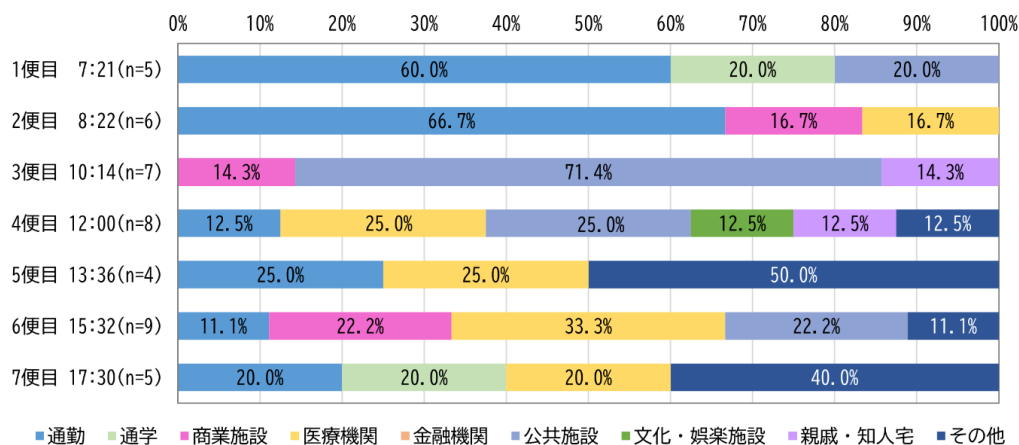


図 74 利用目的(便別)

#### 4) 路線別の利用状況

##### ■西部ルート

- ・ 7 便の利用が最も多く、そのうち高齢者が半数以上を占めます。

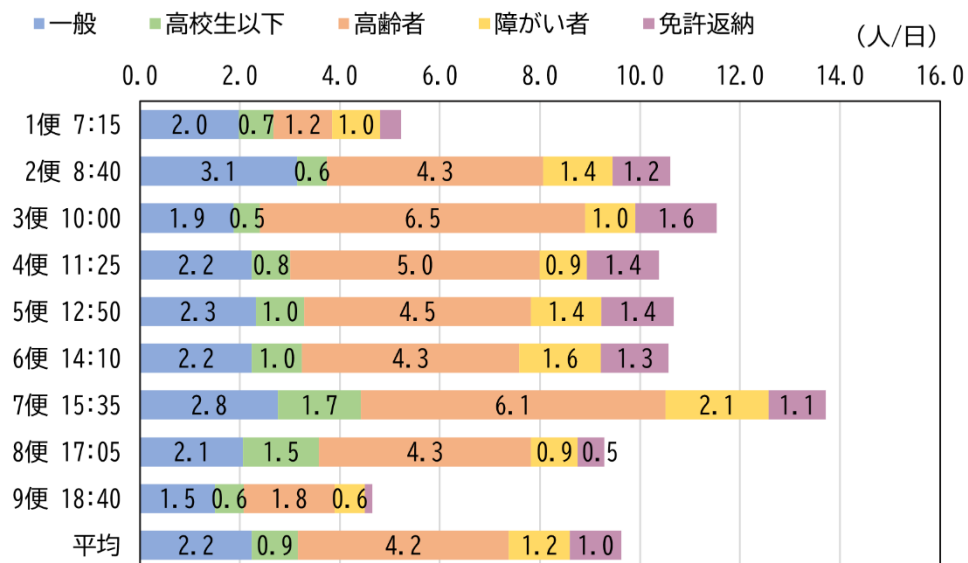


図 75 年代別 1 日当たりの平均利用者数(西部ルート)

##### ■中部ルート

- ・ 1 便は一般の利用者が多く、通勤手段として利用されていることが考えられます。
- ・ 2 便の利用者が最も多く、半数以上を高齢者が占めます。

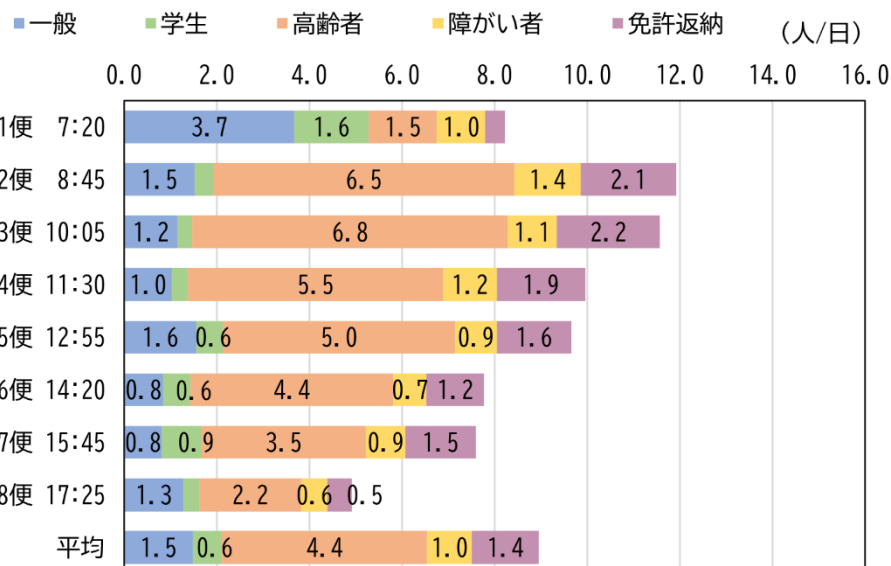


図 76 年代別 1 日当たりの平均利用者数(中部ルート)

## ■北部ルート

- ・他のルートと比べると昼間の3便4便の利用が多く、高齢者の移動手段として利用されています。

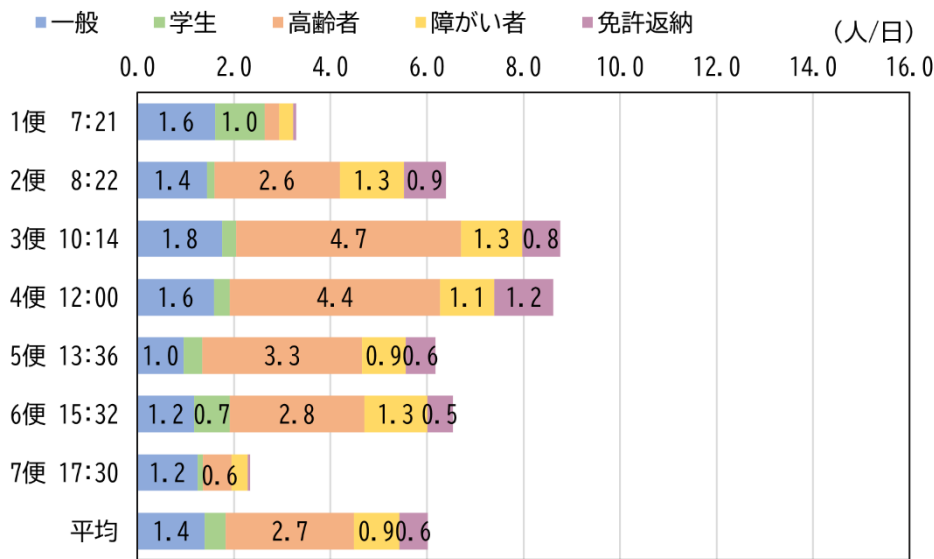


図 77 年代別 1 日当たりの平均利用者数(北部ルート)

## ■東部ルート

- ・1便と8便の利用者数が突出しています。
- ・1便と8便では学生の利用が約半数を占めており、学生・一般の利用割合の高い1便、8便、9便は学生の通学手段および通勤手段として利用されていることが考えられます。

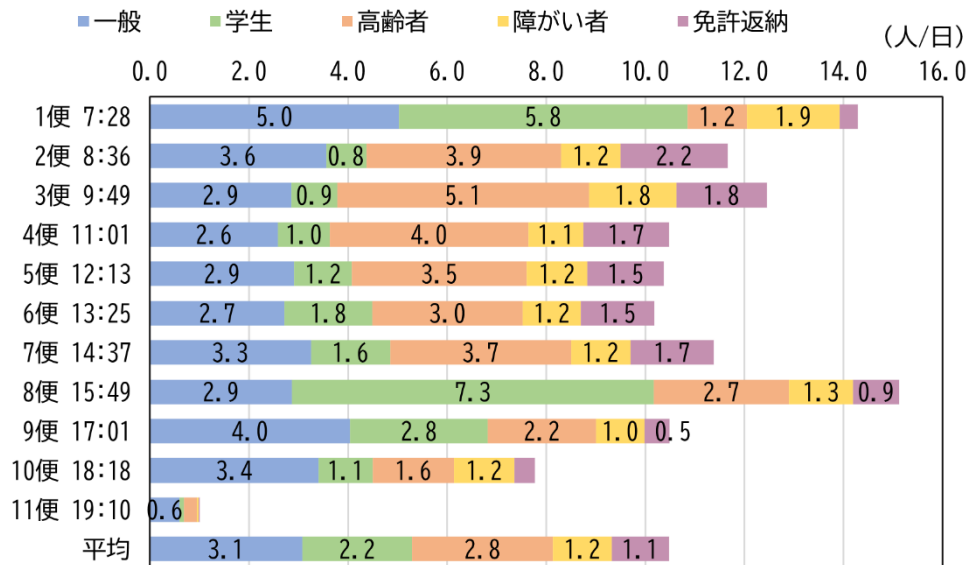


図 78 年代別 1 日当たりの平均利用者数(東部ルート)

資料：いずれも沖縄市資料

■西部ルート

- 中部徳洲会病院、翔南病院で利用者が入れ替わっている可能性が考えられます。

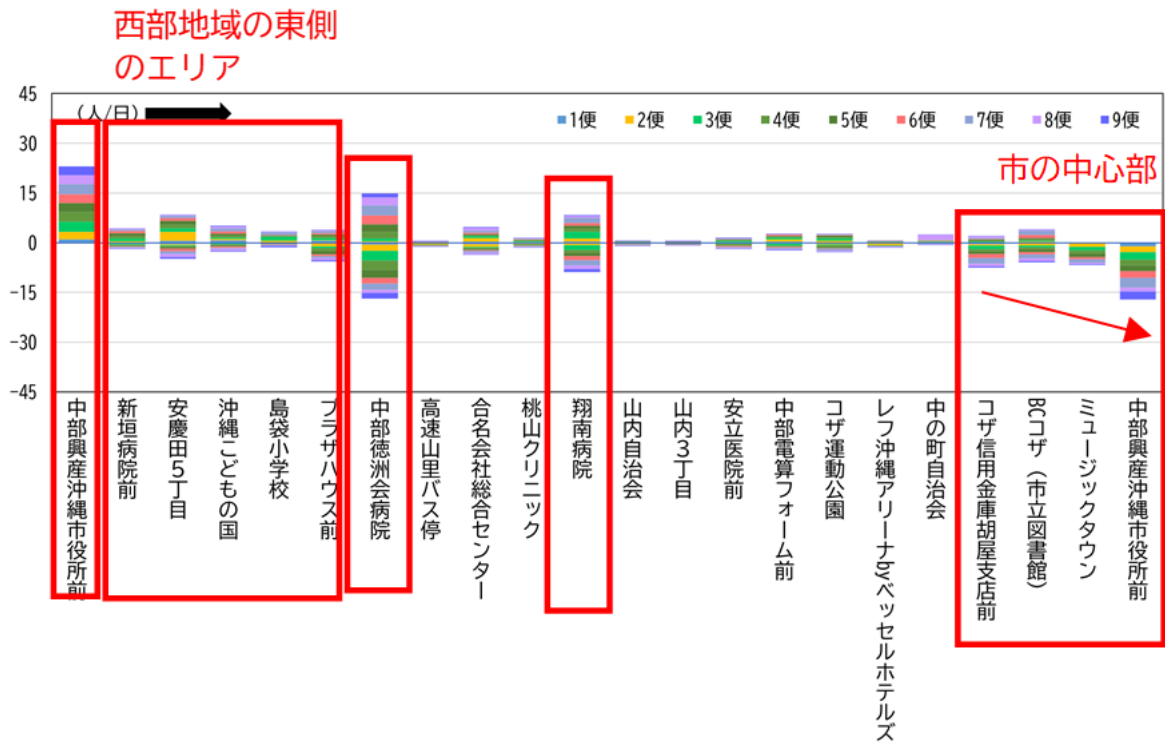


図 79 バス停別乗降者数

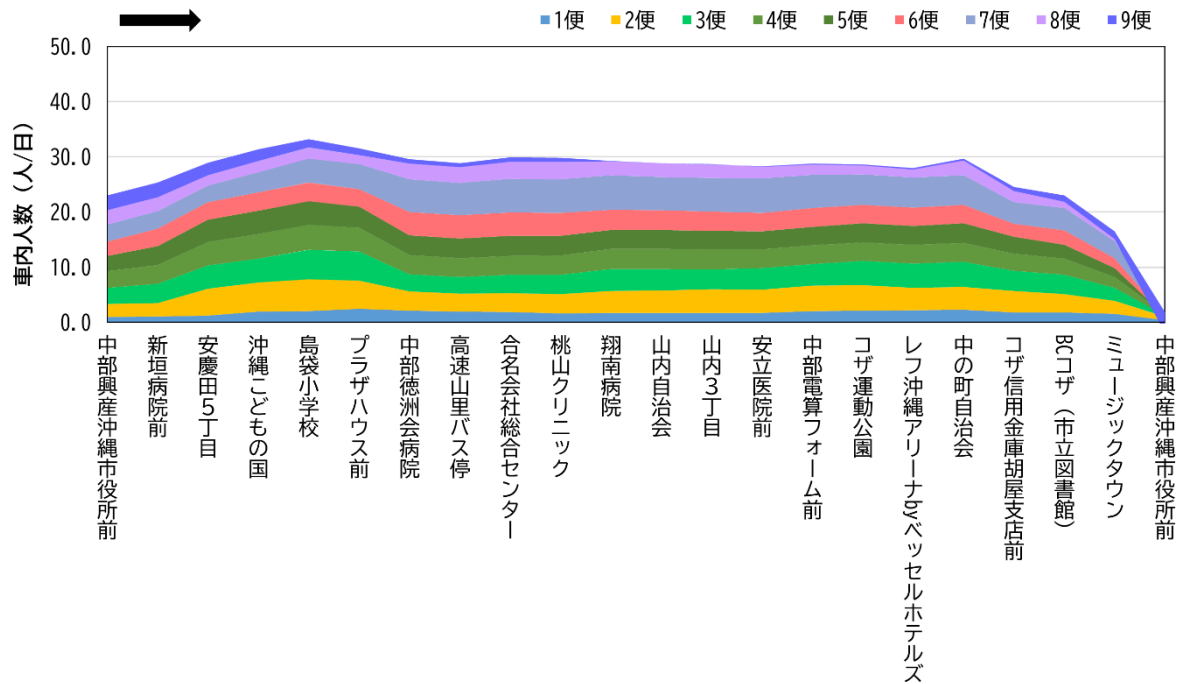


図 80 区間別車内人員

資料：いずれも沖縄市資料

■中部ルート

- ・ 銀天街（コザ十字路）で、乗車が多くなっており、新たな利用者層が乗車していると考えられます。
- ・ 北部ルートとの乗り継ぎ地点である美原4丁目において、乗車・降車ともに多くなっています。

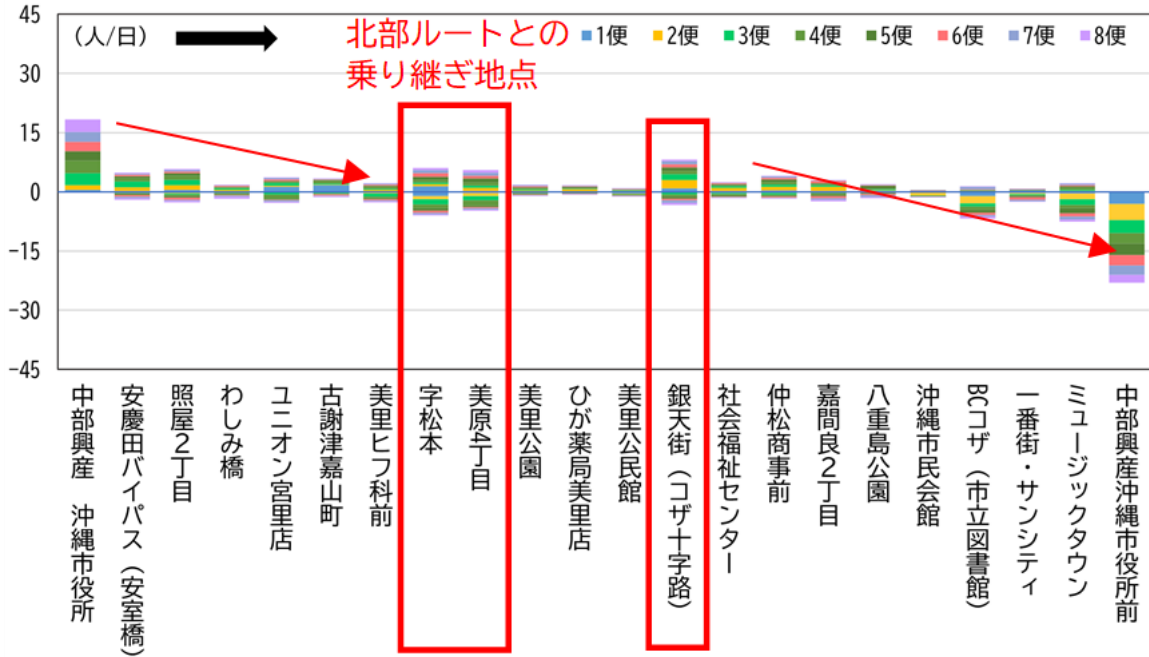


図 81 バス停別乗降者数

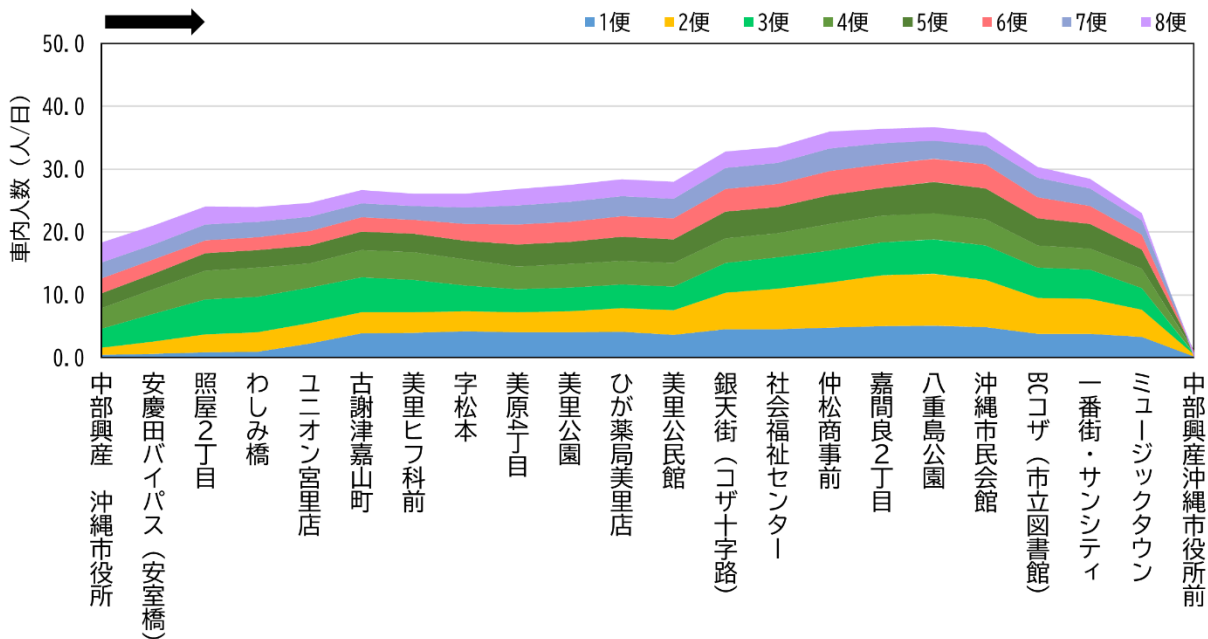


図 82 区間別車内人員

資料：いずれも沖縄市資料

## ■北部ルート

- ・ 北部地域の南側のエリアと北側のエリアで特性が異なります。  
(北側のエリア⇔南側のエリア、南側のエリア⇔市の中心部という2つの移動に分かれます。)
- ・ いずれのエリアも市役所等の市の中心部との移動に利用されていると考えられます。

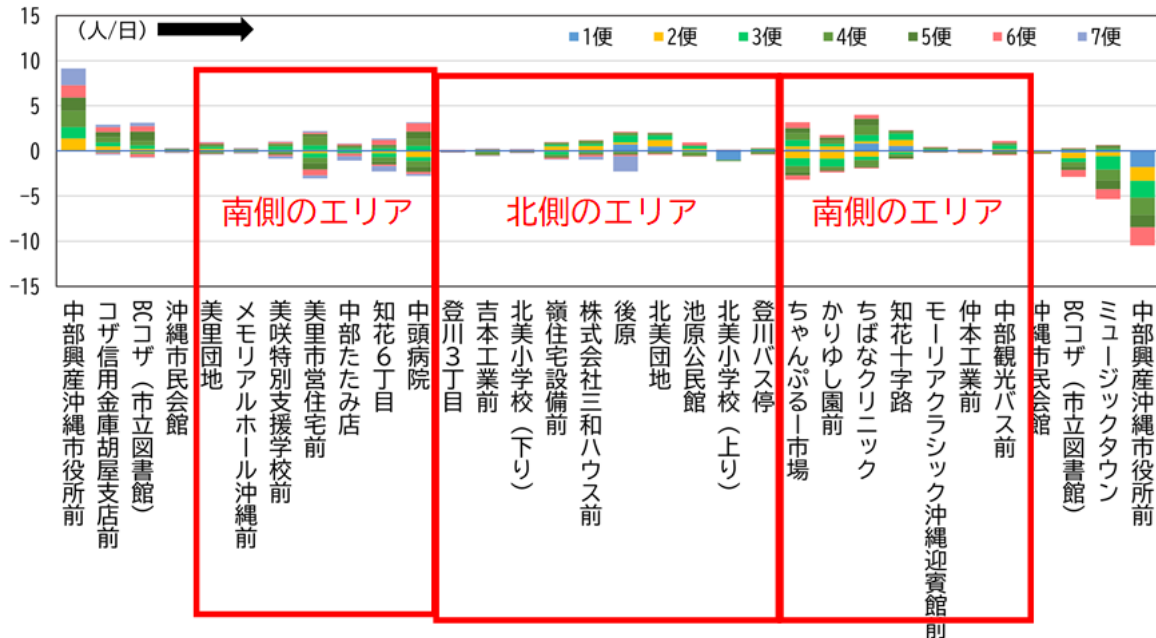


図 83 バス停別乗降者数

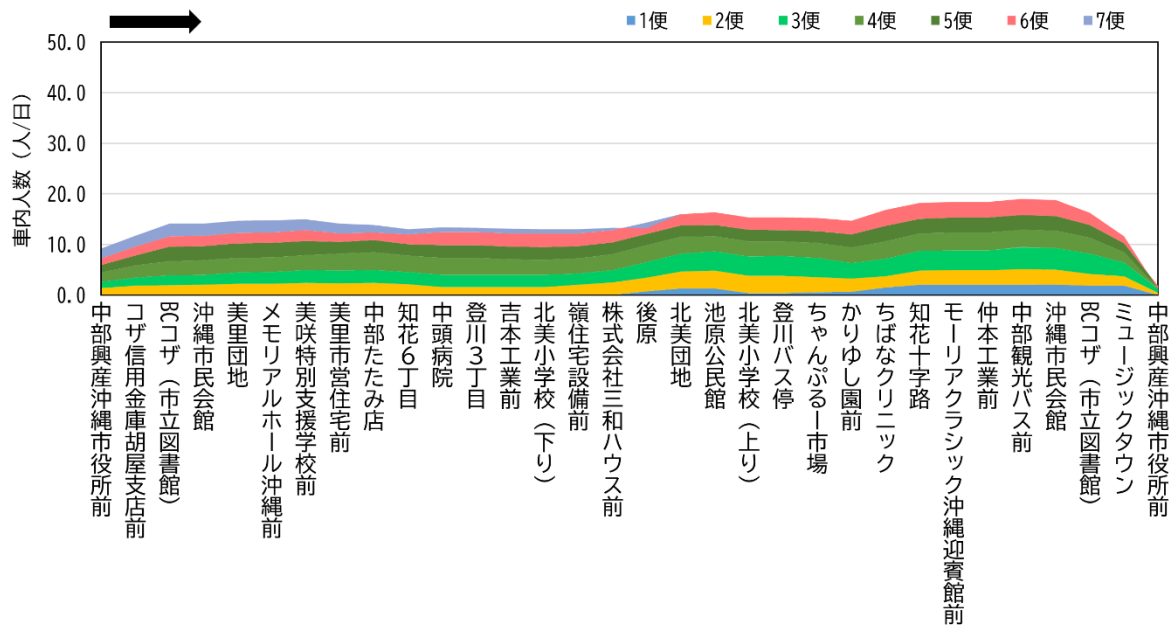


図 84 区間別車内人員

資料：いずれも沖縄市資料

## ■東部ルート

- ・ 市役所からあわせモールまでの利用が少なくなっており、特に乗車はほとんど見られない状況となっています。
- ・ 一方で、あわせモール以降、特に沖縄県総合運動公園中央口以降は乗降ともに多く、東部地域の南側の地域での短距離移動や、市役所との行き来を利用されていると考えられます。

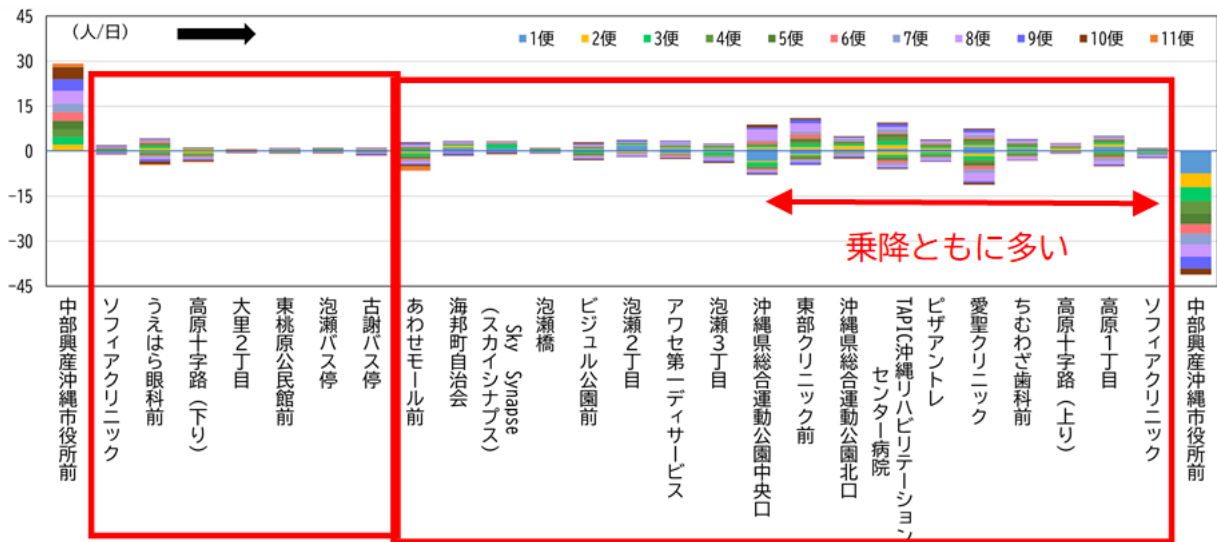


図 85 バス停別乗降者数

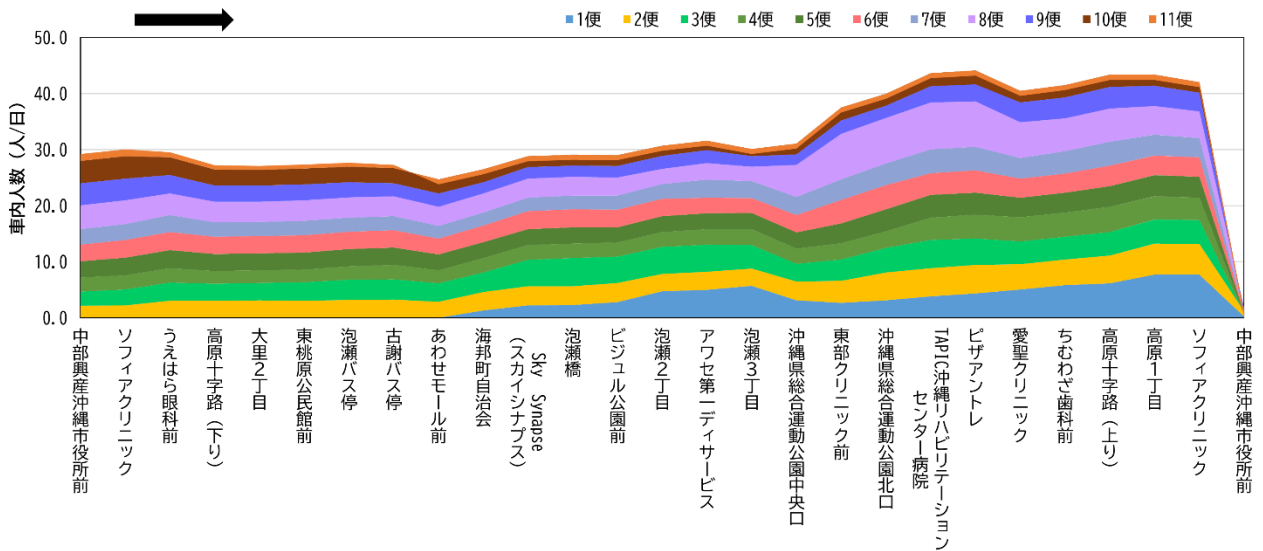


図 86 区間別車内人員

資料：いずれも沖縄市資料

### 5) 利用経路の特徴

- ・ 北部ルートの運行結果から、得られた意見として、運行ルートが遠回りである、片方向であるため、帰りは、別の移動手段とする必要があるという意見が見られます。
- ・ 実際にちやんぷる一市場～美里団地間では、自動車で 10 分ほどの距離にあるのに対し、循環バスを利用すると約 34 分かかることから、運行経路が遠回りである可能性が考えられます。
- ・ また、往復の利用状況を見てみると、行きか帰りに別の移動手段を利用するという回答が 3 割程度見られ、徒歩や送迎、路線バスと組み合わせて利用される状況がみられます。

表 10 乗降地点と所要時間

乗車	降車	移動数	所要時間
美里市営住宅前	ちやんぷる一市場	2	34分
嶺住宅設備前	中部興産 沖縄市役所前	2	46分
中部興産 沖縄市役所前	かりゆし園	2	58分
BCコザ	かりゆし園	1	47分
中部興産 沖縄市役所前	ちばなクリニック	1	約1時間
美里団地	中部興産 沖縄市役所前	1	約1時間
登川3丁目	中部興産 沖縄市役所前	1	54分
中部興産 沖縄市役所前	嶺住宅設備前	2	36分

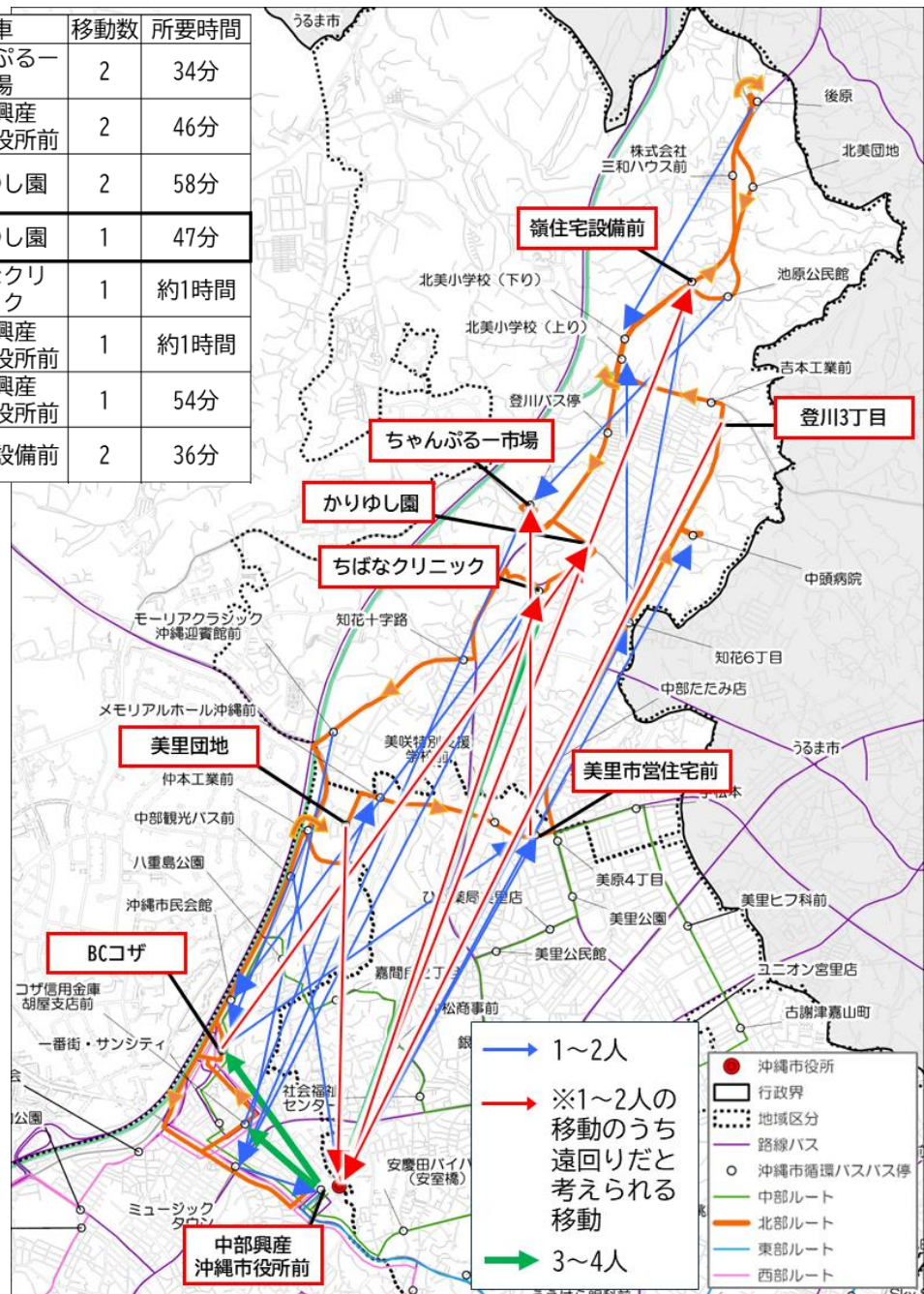


図 87 北部ルートの乗降バス停の関係性

資料:沖縄市循環バス(北部ルート)利用実態調査結果

### 1-2-3. 交通空白地域・交通不便地域

#### (1) 交通空白地域

公共交通による人口カバー率は 86.4% となっています。

人口 300 人以上のエリアは概ね全域がカバーされているものの、東部地域の高原地区や北部地域のなどで公共交通の運行がないエリアが存在しています。

表 11 交通空白地域の人口・面積

	人口 総数※1	構成 比
全体	139,927	100%
交通サービス圏域	120,923	86.4%
交通空白地域	19,004	13.6%

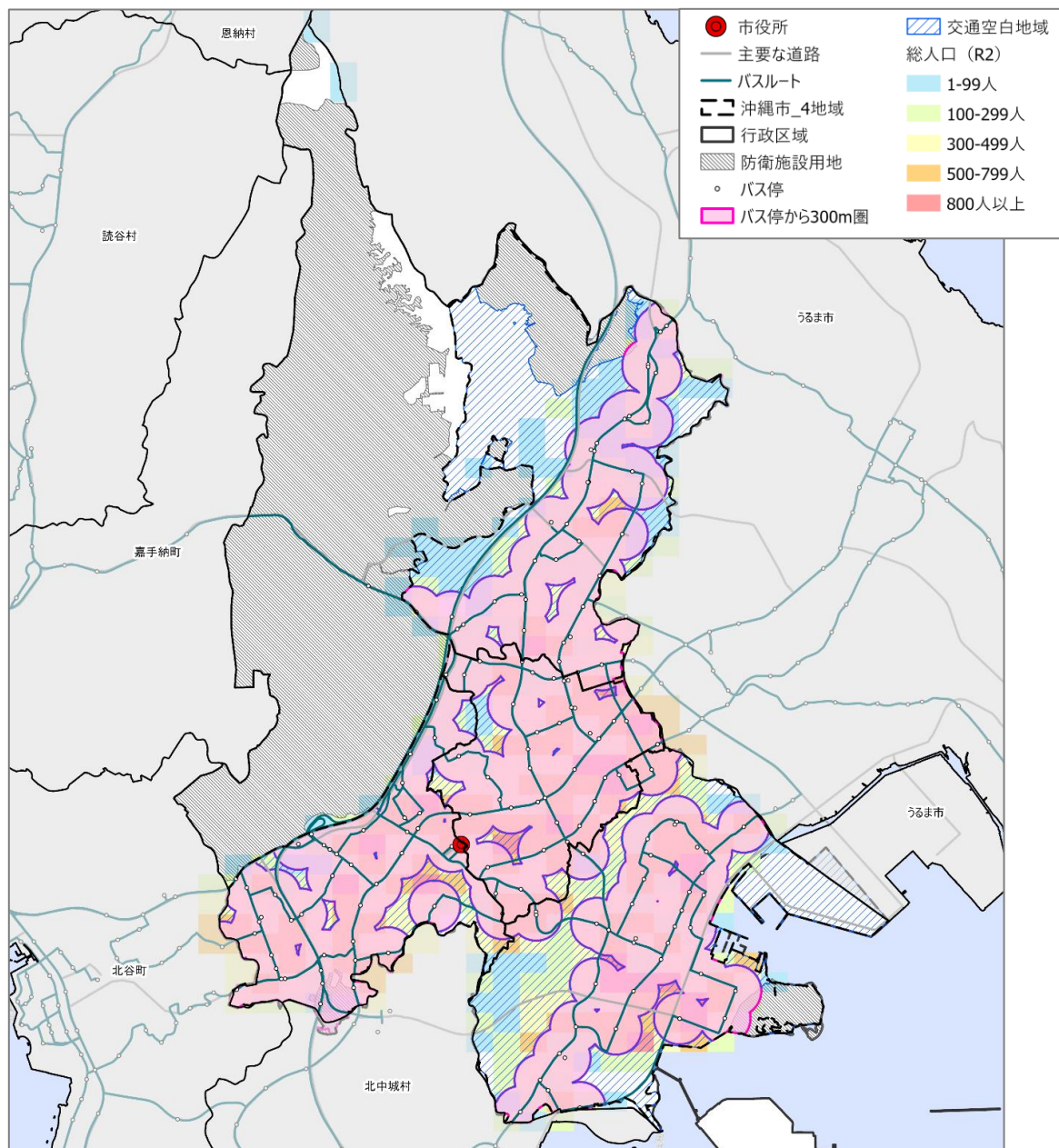


図 88 公共交通空白地域の人口分布状況

出典：国土数値情報、国勢調査（令和 2 年）

※1 国土数値情報の小地域（字山内・字倉敷・字白川を除く）（令和 2 年）から都市計画基礎調査（令和 5 年）の防衛施設用地を除外した面積を市域人口の算出対象面積とする。市域人口は ArcGIS にて、国土数値情報 250m メッシュの人口（令和 2 年）を市域で按分し、算出。

## (2) 公共交通利便地域・不便地域

バスの運行回数が1日30回以上のバス停から300m圏域を交通利便地域<sup>\*</sup>とすると、交通利便地域のカバー率は、45.7%となっています。

バスの運行回数が1日30回以下のバス停から300m圏域を交通不便地域<sup>\*</sup>とします。交通不便地域は、東部地域や北部地域など郊外部を中心に分布しており、市の中心部でも国道330号の沿線上以外の地域で見られます。

※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（令和8年1月）」において、1日30本以上の運行頻度の鉄道・バス路線を『基幹的交通軸』としていることから、30本/日を基準として、利便地域・不便地域を整理した。また、本資料では往復の運行数を本ではなく、回表記で統一する。いずれも往復の運行数（片道1便、往復1回）を示す。

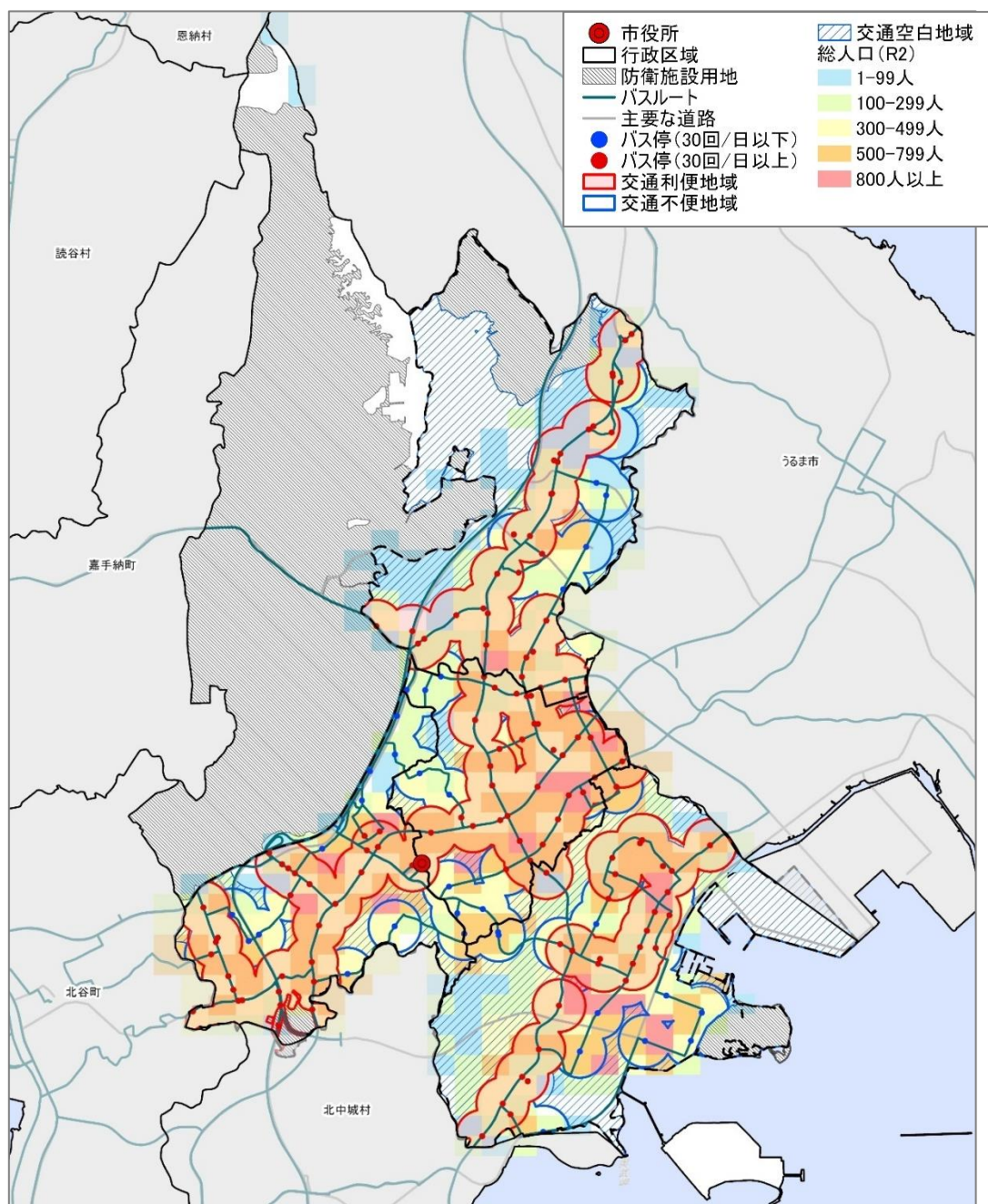


図 89 公共交通利便地域・不便地域

出典：国土数値情報、国勢調査（令和2年）基盤地図情報、沖縄市資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

## 1-2-4. 乗り継ぎ利用の実態

### (1) 乗り継ぎ実態

公共交通の利用者のうち、約16%が「乗り継ぎ利用をすることがある」と回答しています。また、乗り継ぎで利用する公共交通機関については、「路線バス」が約62%と高く、次いで、「タクシー」が約54%で、特に高齢者では「タクシー」の回答割合が高くなっています。

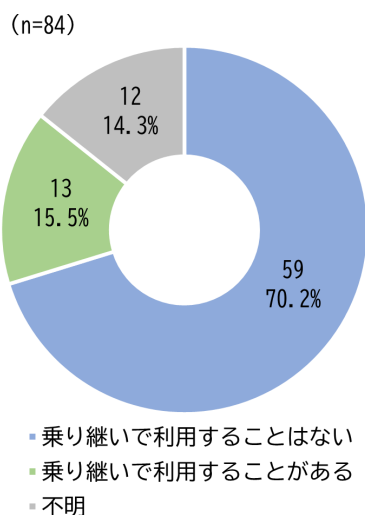


図 90 乗り継ぎの有無

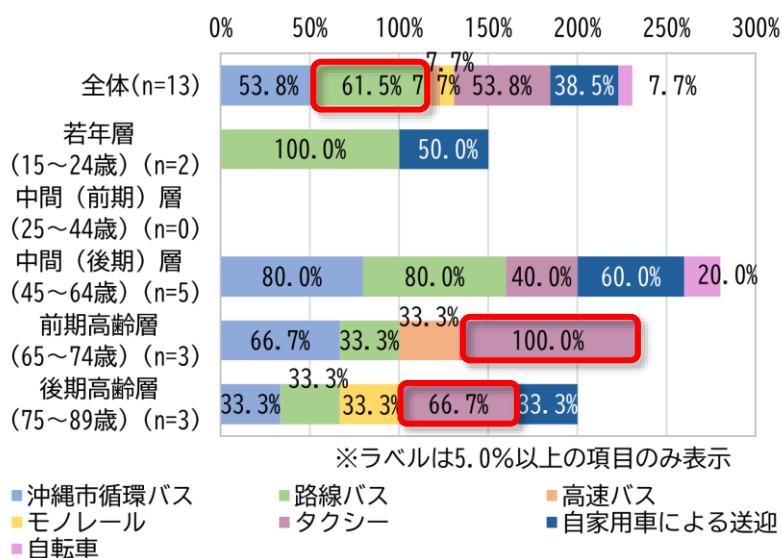


図 91 前後の乗り継ぎで利用する公共交通

資料：市民アンケート調査結果(令和7年)

### 1) 乗り継ぎ地点

市民アンケートで乗り継ぎが確認されたバス停は以下の通りです。

表 12 乗り継ぎバス停(回答3件以上)

NO	乗り継ぎバス停	件数	乗り継ぎ手段
1	てだこ浦西駅	17件	モノレール
2	コザ・銀天街(コザ十字路)	14件	
3	胡屋	7件	
4	山里	7件	
5	イオンモール沖縄ライカム	6件	
6	高速山里バス停	4件	高速バス
7	法務局入口	3件	路線バス(うるま市方面)
8	高原	3件	路線バス(東陽バス)

資料：市民アンケート結果(令和7年)

## (2) 沖縄市循環バス（北部ルート）における乗り継ぎ実態

沖縄市循環バス（北部ルート）において実施した利用実態調査において、回答のあった44名のうち、12名（約27%）が「乗り継ぎ利用をすることがある」と回答しています。また、乗り継ぎで利用する公共交通機関については、「循環バス」が約83%と高く、特に高齢者で「循環バス」の回答割合が高くなっています。

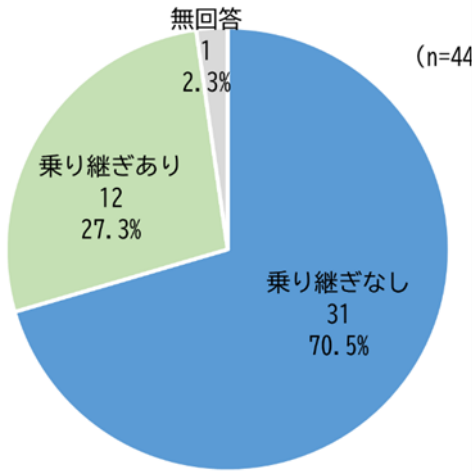


図 92 乗り継ぎの有無

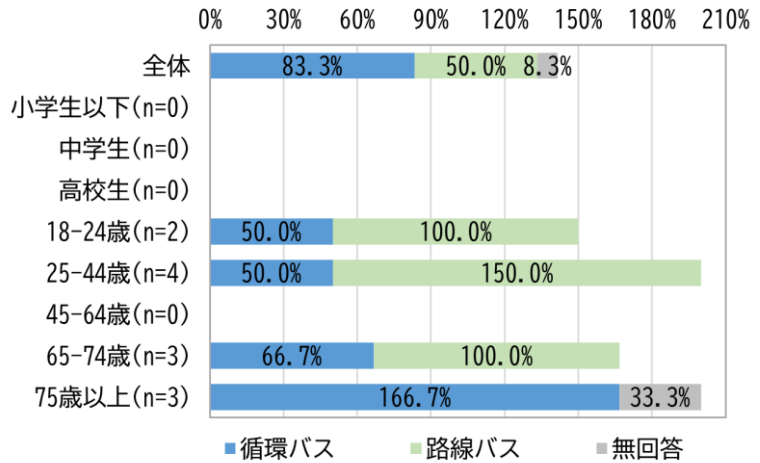


図 93 乗り継ぎで利用する公共交通

資料：沖縄市循環バス（北部ルート）利用実態調査結果  
※循環バスの乗車前と降車後の乗り継ぎ移動手段をそれぞれ足し合わせた

### 1) 乗り継ぎバス停・路線

利用実態調査で乗り継ぎが確認されたバス停および路線は以下の通りです。

沖縄北インターチェンジでの乗り継ぎがみられる他、コザ信用金庫胡屋支店で、北部ルート⇄西部ルート間の乗り継ぎが考えられます

桃原では北谷町に向かう路線バスとの乗り継ぎが行われていることが考えられます。

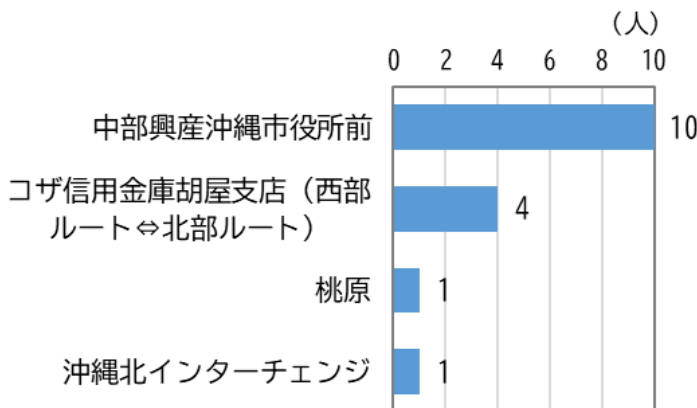


図 94 乗り継ぎで利用するバス停名

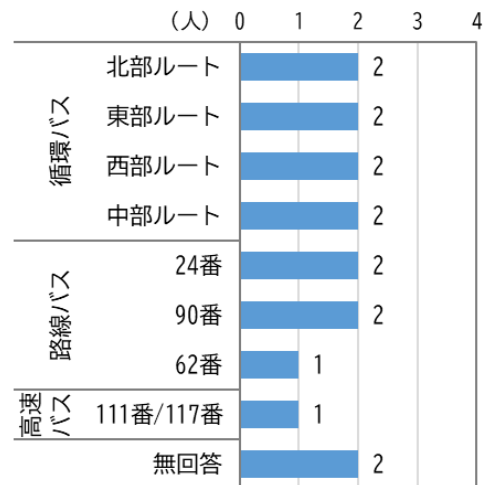


図 95 乗り継ぎで利用する路線

資料：沖縄市循環バス（北部ルート）利用実態調査結果

### (3) 沖縄市内の乗り継ぎ地点

「コザ」「胡屋」バス停を中心に高速バス・路線バス・循環バス間で乗り継ぎがみられます。

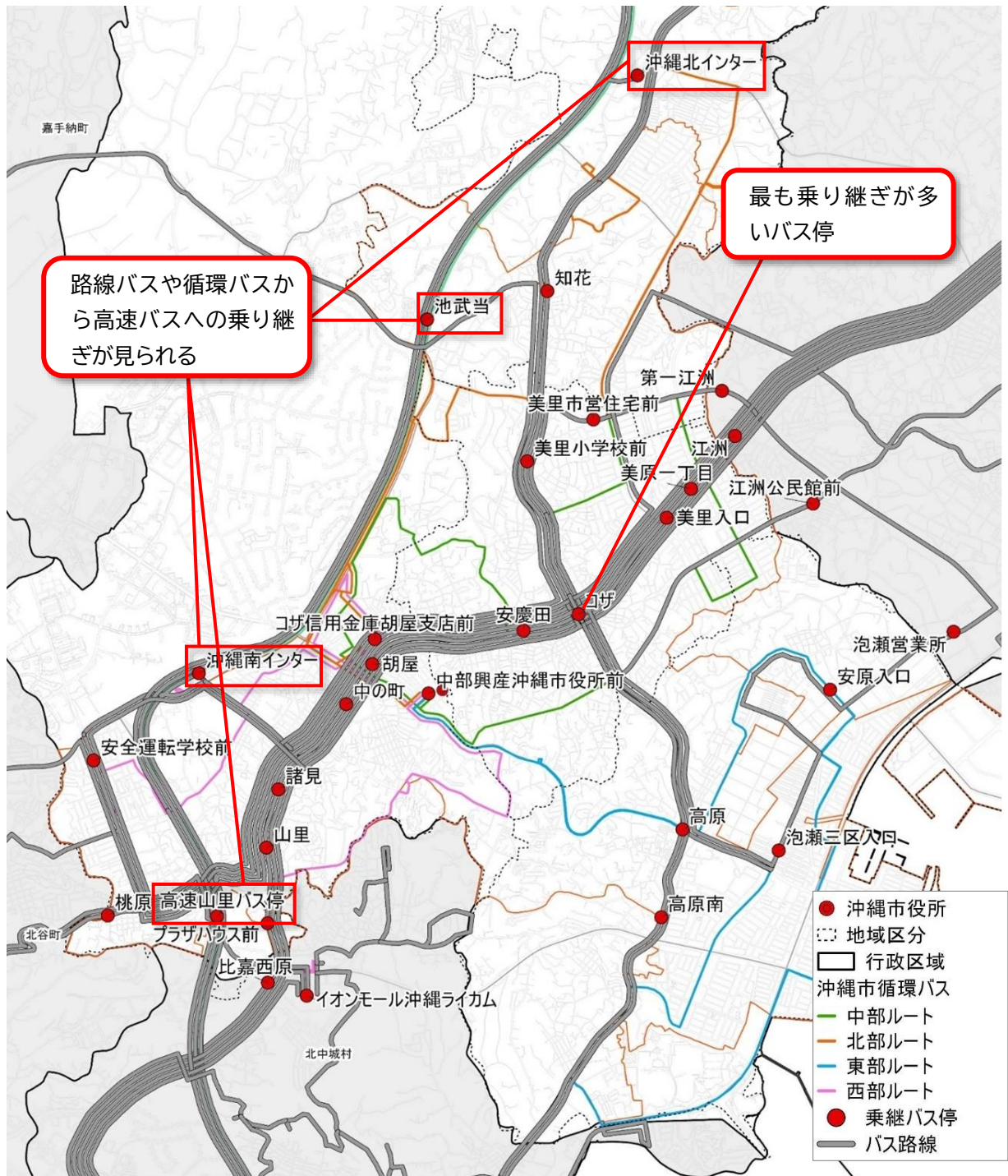


図 96 乗り継ぎ地点

資料：市民アンケート調査結果、利用実態調査結果

## 1-2-5. その他

### (1) タクシー

沖縄市内に事業所があるタクシー事業者は11社です。

表 13 タクシー事業者の概要

NO	会社名	許可年月日	住所	タクシー 一台数 (台)	運転手 (人)	輸送人員 (人/日)	備考
1	オリオン第一交通株式会社	昭和44(1969)年7月1日付	沖縄市美里1丁目31番3号	48	93		
2	光陽タクシー合名会社	昭和34(1959)年12月	沖縄市高原4-25-11	26	59		
3	有限会社ミハマタクシー	平成19(2007)年12月	沖縄市松本5丁目18番12号				安慶田交通と共通
4	美越タクシー合資会社	昭和35(1960)年1月	沖縄市美里5丁目21番10号	24	37		
5	株式会社産経タクシー	昭和34(1959)年11月6日	沖縄市胡屋6丁目13番12号	33	62		
6	株式会社安慶田交通		沖縄市安慶田4丁目15番28号				ミハマタクシーと共通
7	合名会社東宝タクシー	昭和35(1960)年4月	沖縄市八重島3丁目842番1号				
8	藤タクシー合名会社	昭和34(1959)年11月	沖縄市山里3丁目1番7号	25	40		
9	東島タクシー合名会社	昭和34(1959)年11月	沖縄市古謝2丁目1番30号				ヒアリング回答なし
10	東和タクシー合名会社	昭和34(1959)年10月	沖縄市八重島3丁目11番11号	26	50		
11	合名会社明豊タクシー	昭和34(1959)年11月	沖縄市知花4丁目3番3号	32	80		

資料：交通事業者ヒアリング、各事業者HP

※協力の得られた8社にヒアリング調査を実施した。



図 97 タクシー事業者の立地

資料：国土数値情報、基盤地図情報

## (1) 送迎サービス

### 1) 送迎サービス実施事業者の事業概要

市内に立地または市内を運行区域とするデイサービス等の送迎サービスを実施する事業者に対して、送迎サービスの運行状況や利用状況、公共交通との連携の可能性等を把握することを目的としたアンケート調査を実施しました。

対象とした52事業者のうち、18事業者から回答を得ており、各事業者の送迎サービスの実施概要は以下の通りです。

表 14 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(1/5)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	時間帯・コース	運賃	車両数	ドライバー数
1	医療法人 待望主会 安立医院	独歩行：45名 車いす利用者：5名	月～土曜日 (日曜日、祝祭日、12/31～1/3、台風による運休時を除く)	・月水金 朝7：30～ 10コース、 午後13：00～ 7コース ・火木土 朝7：30～ 10コース、 午後13：00～ 11コース	無料	車いす仕様10人乗：2台 車いす仕様軽自動車：3台 10人乗：1台	6人
2	社会医療法人敬愛会 中部協同病院	約30名	月～日曜日	朝7：30 昼13：00	無料	自家用車：8台 キャラバン8人乗り：3台 計：11台	4
3	医療法人 安心会 愛聖クリニック デイケアセンター	81名	月～土曜日	8：30～10：00 (10台) 15：15～17：00 (10台)	無料	6人乗ハイエース：4台 リフト付乗用車：2台 9人乗ハイエース：2台 乗用車：4台	18
4	医療法人 安心会 泡瀬北デイサービスセンター	25名程度	日曜日、 12/31～1/1以外の営業日	朝8：30～ 平均3回 平 夕16：00～ 平均3回	無料	ハイエース(車いす1台+7名)：1台 ハイエース(車いす2台+5名)：1台 コンパクトカー：2台	1日平均3～4名

表 15 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(2/5)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	時間帯・コース	運賃	車両数	ドライバー数
5	愛聖クリニックデイサービスセンター はる		月～土曜日	朝 8:30～ 夕 14:30～	基本サービス料に含まれている	8人乗りハイエース:3台 乗用車:3台	11人
6	医療法人 ちゅうぎん会 ちゅうぎん病院	98名程度	月～金曜日	朝(8:00、9:00)2回 夕(15:00、16:00)2回	無料	6人乗りハイエース(リフト付き):5台 リフト付き乗用車:1台 乗用車:1台 軽自動車:2台	13
7	うむい合同会社 うむいぬい ちばんじゃー ・地域密着型通所介護 うむいぬいふやー ・地域密着型通所介護 うむいぬい ちばんじゃー	うふいやー:42名 いちばんじゃー:50名	年末年始を除く	朝 8:30 夕 16:00	無料	7人乗りバネット:4台 軽スロープ:3台	うふいやー:5名 いちばんじゃー:6名
8	老人デイサービスセンター おきなわ長寿苑	デイサービス:94名 短期入所:39人	デイサービス:月～土曜日(年末年始を除く) 短期入所:毎日	デイサービス:朝 8:30、夕 16:30 各1回 短期入所:不定期 3～4回/日		【デイサービス】 10名乗:1台 14人乗:1台 10名乗リフト車:4台 軽自動車:1台 軽リフト車:2台 【短期入所】 ハイゼット:1台	デイサービス:9名 短期入所:2名

表 16 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(3/5)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	時間帯・コース	運賃	車両数	ドライバー数
9	社会福祉法人麗峰会 沖縄一条園デイサービスセンター	28名程度	平日のみ (年末年始を除く)	朝 8:30~9:30 頃1回 夕 16:15~17:30 頃1回	基本報酬に含まれている	リフト付ハイエース:2台 ヴィッツ:2台 リフト付バンネット:1台	5
10	ショッピングリハビリ@沖縄city/株式会社ユースフル	70名程度	平日のみ (年末年始を除く)	月金:8:30~9:30、10:00~11:30、11:45~12:30、16:00~17:00 火水木:8:30~9:30、11:30~12:30、12:00~13:00、16:00~17:00	無料(介護保険報酬の中に含まれている)	6人乗りボクシー:1台 6人乗りステップワゴン:1台 軽自動車:2台	5
11	合同会社空飛ぶめだか デイサービスブナガヤ	13名程度	月~土曜日(お盆(ウークイ)、年末年始を除く)	朝(8:30) 夕(16:00) 計8回(4台運行)	無料	9人乗りリフト車:3台 軽リフト車:1台	3~4
12	・通所リハビリテーションちばな ・看護小規模多機能型居宅介護愛貴	通所リハビリテーションちばな:30~40名 看護小規模多機能型居宅介護愛貴:15~18名	通所:日曜以外 愛貴:毎日	通所:朝1回、夕1回 愛貴:朝1~2回、夕1~2回	無料	【通所】 ハイエース:8台 車いす乗用車:3台 【愛貴】 ハイエース:3台 乗用車:2台	通所:8~10名 愛貴:3~5名

表 17 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(4/5)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	時間帯・コース	運賃	車両数	ドライバー数
13	株式会社 賛宝 デイサー ビス美ら さん	118名 程度	月～土曜 日(旧盆 (旧7月 15日)、 年未年始 を除く)	朝(8:30)、 夕(16:30) 各1回 朝(8:30)、 昼(12:15) 各1回 昼(12: 15)、夕 (16:30)各1 回	利用者は無料 家族さんがお 迎えの時は送 迎減等あり	6人車イス2台乗 りハイエース(リ フト付き) 3人車いす2台乗 り乗用車:2台 3人乗り軽自動 車:1台 5人乗り車イス1 台乗り乗用車:1 台 7人乗り乗用車: 1台 4人乗り乗用車: 1台 1人車イス1台乗 り軽自動車:1台 3人乗り軽自動 車:1台 4人乗り乗用車: 2台	12
14	薬正堂 アワセ第 一デイサ ービス	37名程 度	月～日曜 日(祝 日)	朝:8:30(各 1回) 夕:16:00 (各1回)	利用料金に含 まれている 利用しない場 合は、基本料 金から減算	10人乗ハイエー ス:3台 9人乗りハイエー ス(内2人リフト 付き):3台 4人乗り乗用車 (内1人車イス):1 台	11

資料：送迎サービス等実施事業者アンケート結果

表 18 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(5/5)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	時間帯・コース	運賃	車両数	ドライバー数
15	合同会社 リンクエイト 放課後等 デイサー ビス リン クエイト II	通所受給者 証をお持ち の利用児 童、登録 29 名、1 日利 用定員 10 名	月～土曜 日(祝 日、年末 年始を除 く)	月～金：午後 13：00 以降 4 ～5 回 土：朝(9： 30)、夕(16： 00) 各 1 回	無料	軽自動車：2 台 乗用車：3 台	6
16	合同会社 リンクエイト 放課後等 デイサー ビス リン クエイト III	利用児童 24 名	月～土曜 日	・学校登校日： 下校後(1 番早 い学校で、13： 30) 各 8 回、夕 (17：30) 各 1 回 ・土曜日、学校 休校日：朝(9： 30) 各 1 回、夕 (16：00) 各 1 回	無料	最大 8 人乗り セレナ：1 台 小型乗用車(5 人乗り)：1 台 軽自動車(4 人乗り)：2 台	5
17	(有)ミサ トスイミ ングスク ール	生徒 300 人	月～土曜 日	午前(9：30) 1 回 午後(15：00、 16：00) 2 回	無料	マイクロバ ス：2 台 ハイエース： 3 台	6
18	(有)ニラ イ	保育園：40 人 スイミン グ、体操教 室：580 人	平日	保育園：7：30 1 回、16：00 1 回 スイミング、体 操：午前(9： 00、10：00、 11：30) 3 回、 午後(13：00、 15：00、17： 00、18：00) 4 回	無料	14 人乗ハイ エース：9 台 10 人乗ハイ エース：2 台 マイクロバ ス：4 台	11

資料：送迎サービス等実施事業者アンケート結果

## 2) 送迎サービスのルート等の状況

p. 92 の送迎サービス実施事業者アンケート調査の対象事業者のうち、HP 上で送迎ルートが確認できた 5 施設について、送迎バスの運行概要や路線バスとの重複状況を整理した。

表 19 送迎サービス等実施事業者の概要

分類	施設	ルート		運行便数
病院	中部徳洲会病院	北谷コース（北谷まわり）	沖縄警察署前～団地入口バス停～美島通り	3回
		北谷コース（高原まわり）	美島通り～北谷病院～プラザハウス前	3回
		泡瀬コース	比屋根十字路～アワセ第一医院付近～沖縄ホンダ コザ店前	6回
		与勝コース	島袋三叉路付近～南原小学校前バス停～与勝あやはしクリニック	4回（3回は土曜のみ）
		読谷・嘉手納コース	山内三叉路～都屋バス停～三愛眼科前	4回（3回は土曜のみ）
		宜野湾・北中城コース	ふれあいの森公園～大山バス停～屋宜原バス停	6回
		中部徳洲会病院⇄ソフィアクリニック		4回
		近隣周回コース	比屋根十字路～安慶田自治会～胡屋自治会	6回
安立医院	コザ、泡瀬、砂辺、吉原、嘉手納の5コース		—	
中頭病院・ちばなクリニック	読谷コース	読谷～クリニック（上り）	6回	
		喜名公民館前～古堅小学校入り口～千貫田	5回	
	与勝コース	与勝～クリニック（上り）	6回※曜日で異なる	
		JA 与那城支所前～川田入口～赤道十字路	5回※曜日で異なる	
施設間シャトルバス	ちばなクリニック～農民研修センター前～中頭病院	約 11.5 回※曜日で異なる		
自動車学校	川畑自動車学校	八重島・美里方面	市営球場前～美里郵便局～諸見バス停付近	9回
		北中城方面	島袋公民館～北中城高校～島袋三菱ガソリンスタンド	9回
		宮里・安慶田方面	ドラッグイレブン美里店～コザ高校前～ルーテル教会付近	9回
		泡瀬方面	コザゴルフレンジ前～マンタ公園～グルメ回転寿司	9回
		北谷方面	わんぱく児童館～謝苺入口～北谷中学前	9回

分類	施設	ルート	運行便数
美池自動車学校	高原線	コザ高～美里工業～喜仲公民館	10.5 回程度
	宜野座線	松田～伊芸～東恩納	8.5 回程度
	恩納線	喜瀬武原～恩納村役場～石川高校	5.5 回程度
	宮里線	マクドナルド～宮里中学校～登川	9.5 回程度
	胡屋線	池武当～コザ十字路～登川	9.5 回程度
	具志川線	美里高校～平良川～川崎	10.5 回程度

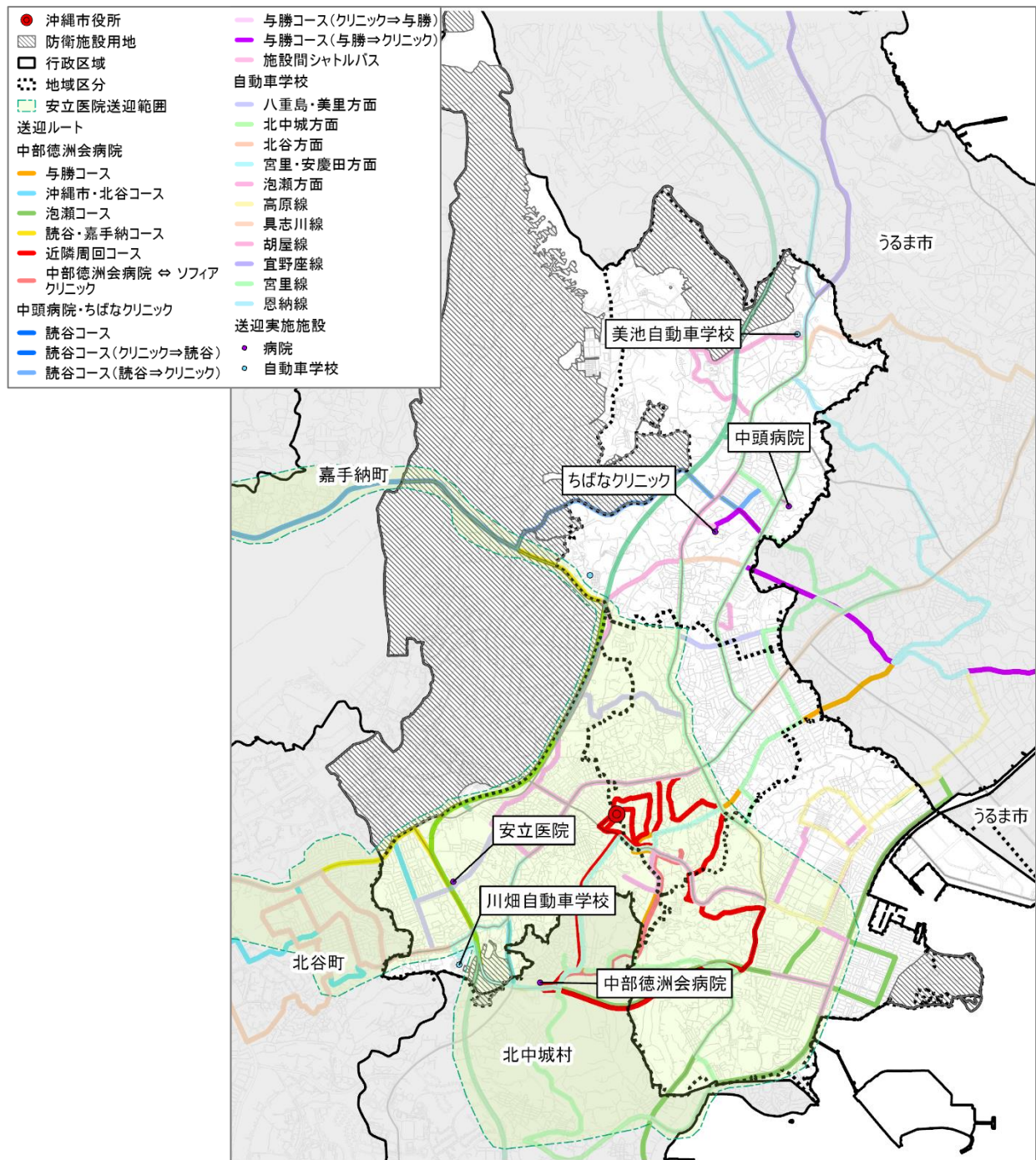


図 98 送迎サービスのルート

資料：国土数値情報、基盤地図情報、各事業者 HP

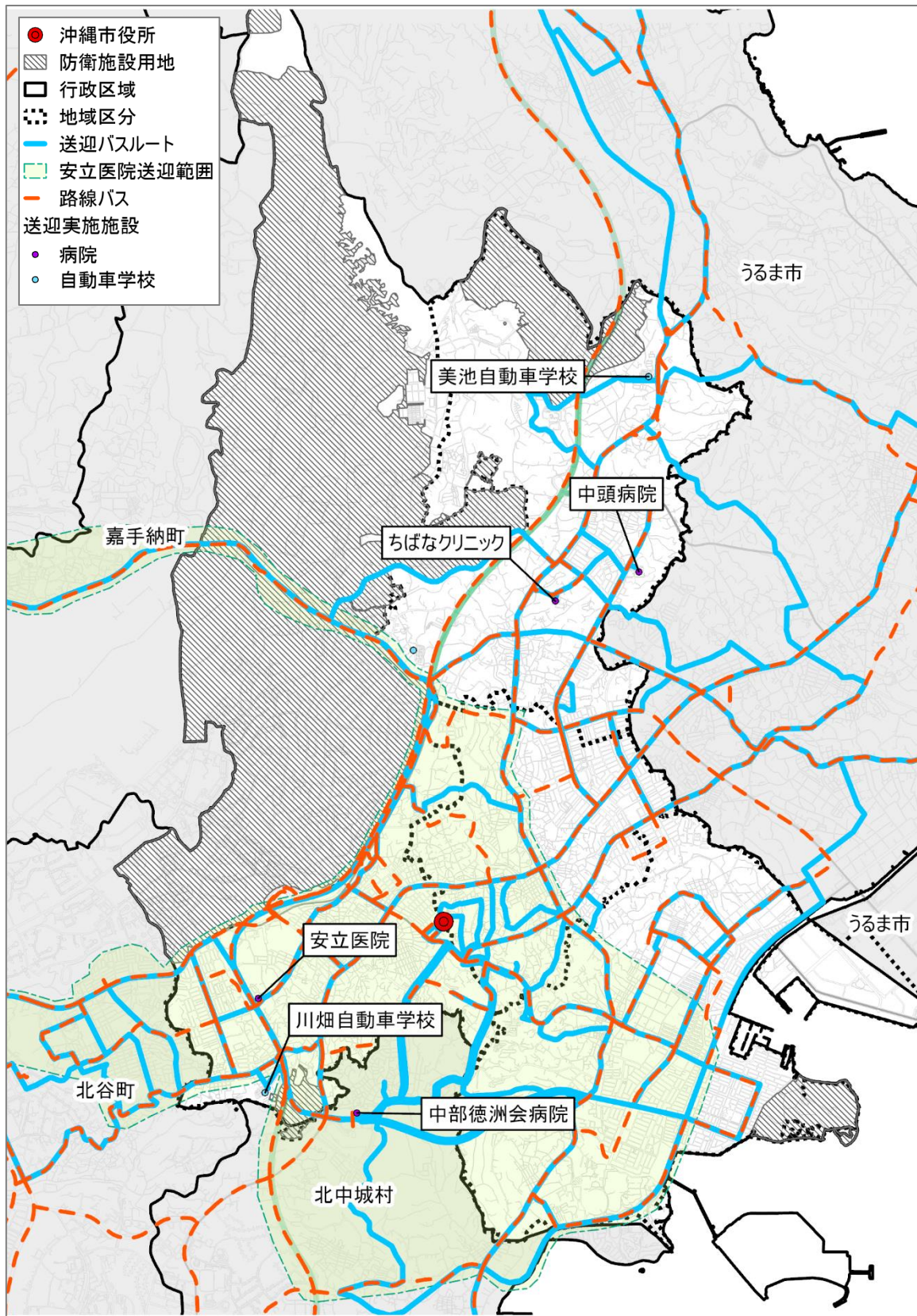


図 99 送迎サービスとバスルートの重複状況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、各事業者 HP

## 2. アンケート調査結果等（概要）

### 2-1. アンケート調査結果

#### 2-1-1. アンケート調査

##### (1) 市民アンケート調査

##### 1) 調査の概要

表 20 市民アンケート調査

	概要
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郵送による調査票の配布・回収</li> <li>・ 紙の調査票または、Web のどちらか一方で回答</li> </ul>
調査対象	・ 15 歳以上 89 歳未満の住民 2,800 人（無作為抽出）
調査実施期間	・ 10/10（金）～10/24（金）
主な調査項目	・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など
回収結果	・ 834 件（回収率 29.8%）

##### 2) 公共交通の利用状況等

直近の1か月で1度でも公共交通を利用した回答者は男性全体で、約7%程度です。

女性の10代では約半数、70歳以上では約2割が利用していますが、30代、40代は9割以上が利用していないと回答しています。

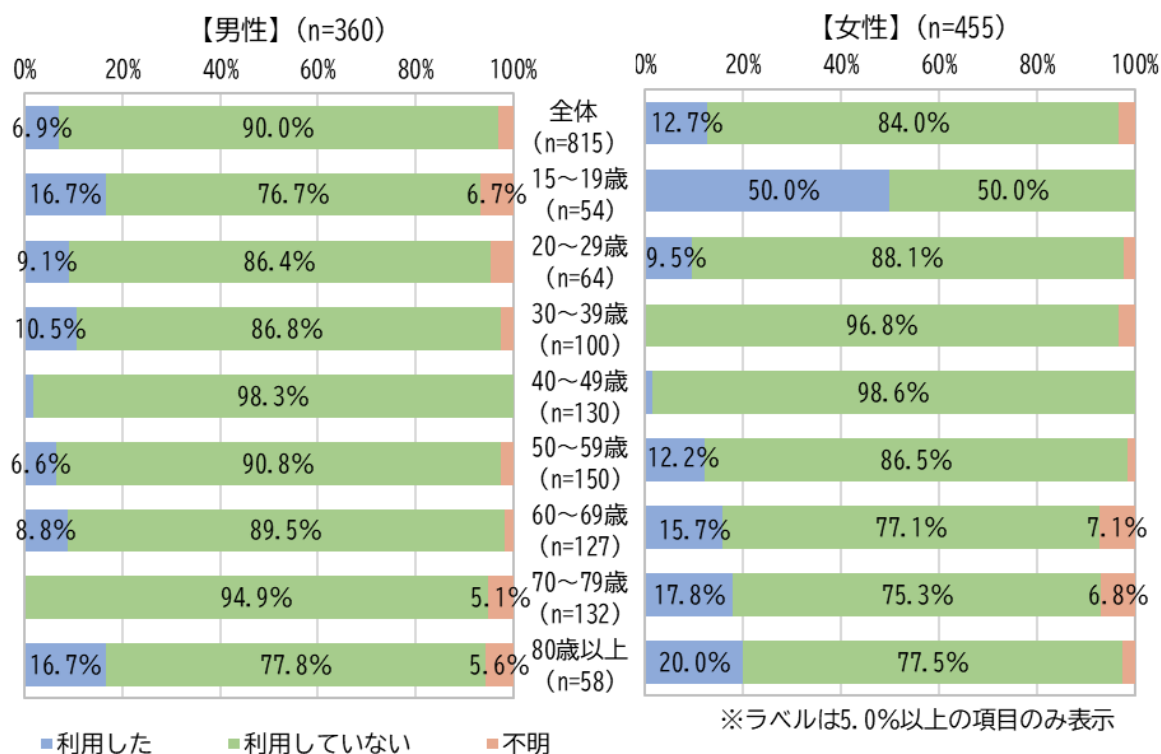


図 100 最近1か月の公共交通利用の有無

利用した公共交通機関としては約 6 割が「路線バス」と回答しており、「循環バス」と回答した割合は約 6%にとどまっています。

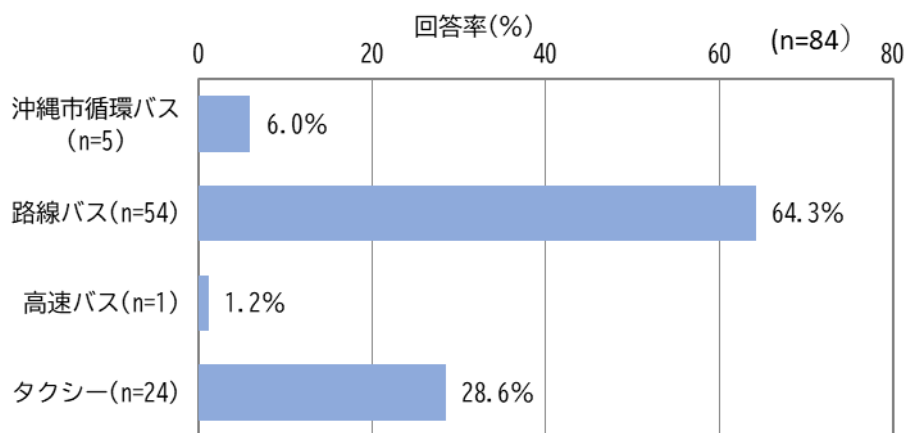


図 101 利用した公共交通機関

公共交通を利用した外出の目的として、男性全体では、「飲食」が約 20%、女性全体では「買い物」が約 27%と最も多くなっています。

年齢別にみると、10代は男性、女性ともに約 7 割が「通学」において公共交通を利用しています。

60 歳以上で、「買い物」、「通院」が占める割合が高くなっています。

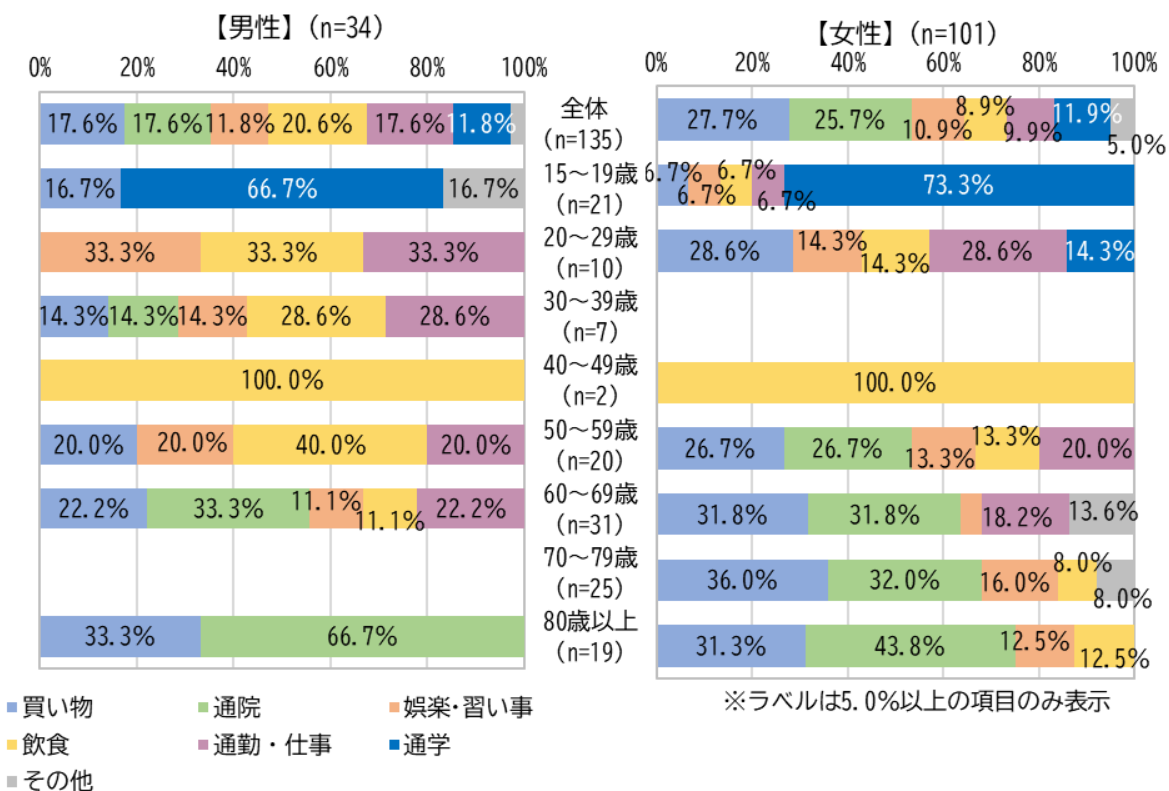


図 102 公共交通利用時の外出目的

### 3) 公共交通の満足度

循環バス・路線バス・高速バスそれぞれの満足度について把握しました。

不明の回答を除いた五段階評価の回答結果について、「満足」=5点、「やや満足」=4点、「普通」=3点、「やや不満」=2点、「不満」=1点として、各項目の点数を算出しました。

#### ①循環バスの満足度（点数）

循環バスの利用満足度は、5点満点で2.92点となっています。

項目別では、「バス待ち時間の快適さ（上屋・ベンチ）」が2.41点と低い。一方で「バス車両における乗り降りのしやすさ」「利用料金」では3.21点と比較的高くなっています。

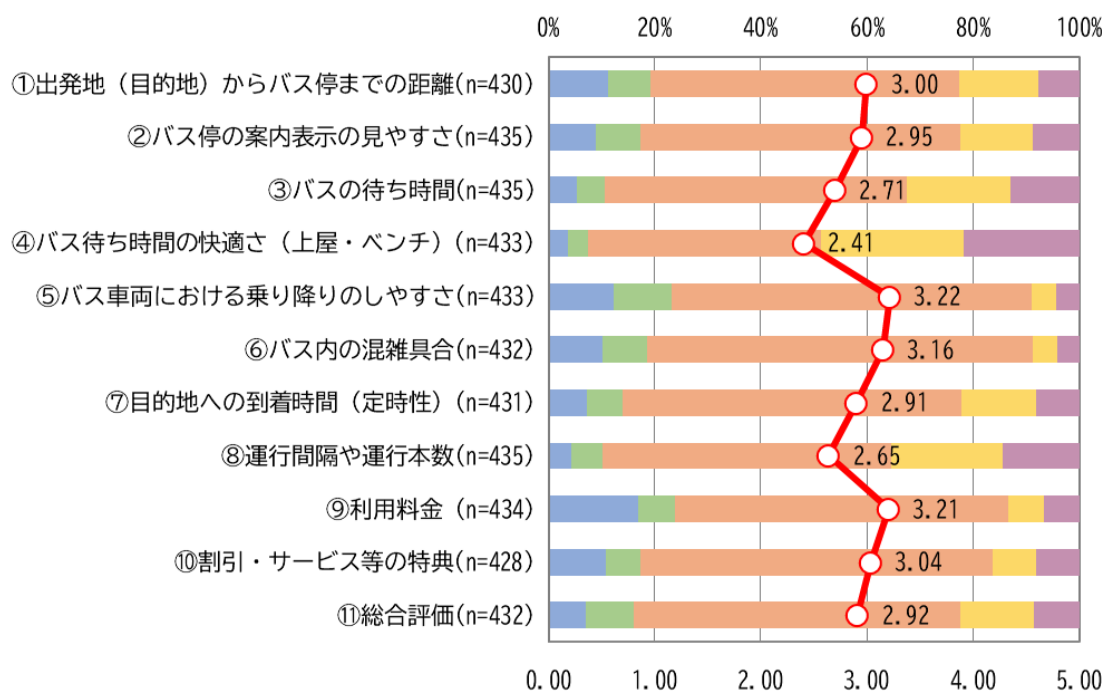


図 103 循環バスの満足度(点数)

## ②路線バスの満足度（点数）

路線バスの利用満足度は、5点満点で2.65点となっています。

項目別では、「バス待ち時間の快適さ」が2.36点と低く、「バス車両における乗り降りのしやすさ」を除き、全ての項目で3.0点（普通）を下回っています。

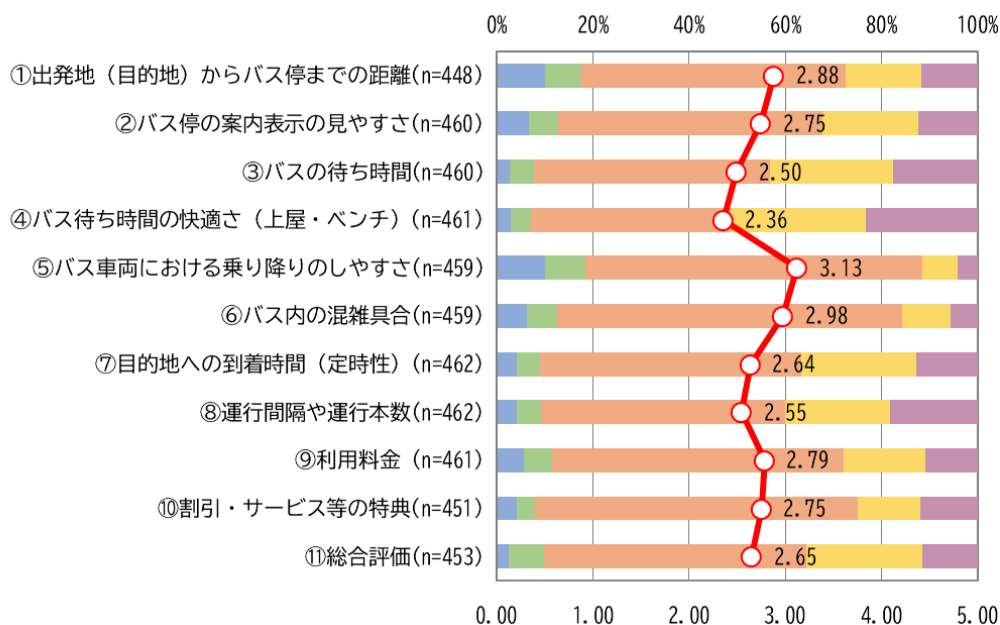


図 104 路線バスの満足度(点数)

## ③高速バスの満足度（点数）

高速バスの利用満足度は、5点満点で2.81点となっています。

項目別では、「出発地（目的地）からバス停までの距離」と「運行間隔や運行本数」が2.74点と低く、「バス車両における乗り降りのしやすさ」「バス内の混雑具合」を除き、全ての項目で3.0点（普通）を下回っています。

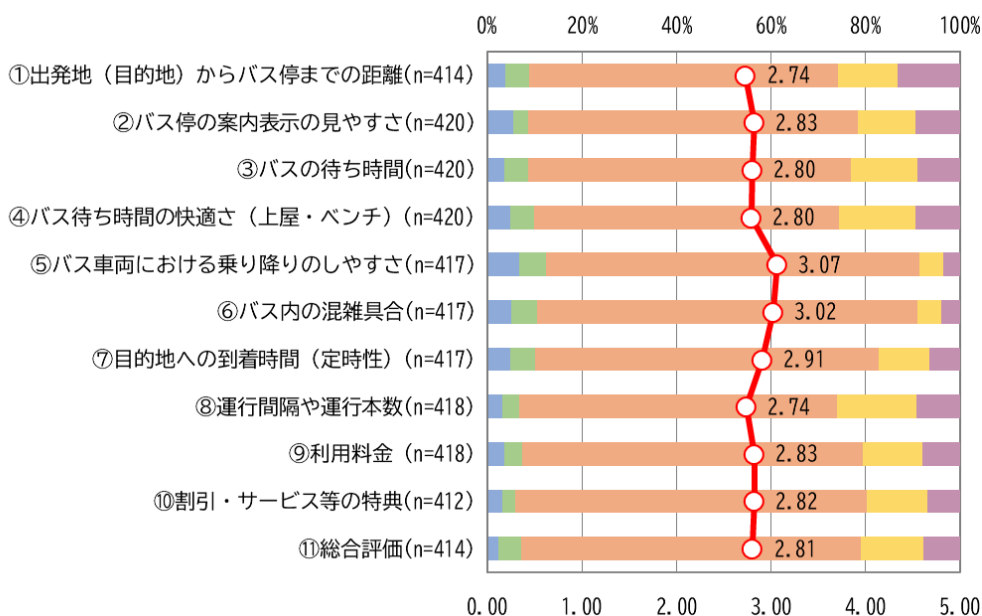


図 105 高速バスの満足度(点数)

#### 4) 公共交通を維持・確保していくことについて

公共交通を維持・確保していくことについては、「市の財政負担は現状程度を維持しながら、できる範囲のなかで公共交通を維持・確保すべきだ」が41.4%と半数近くを占めています。

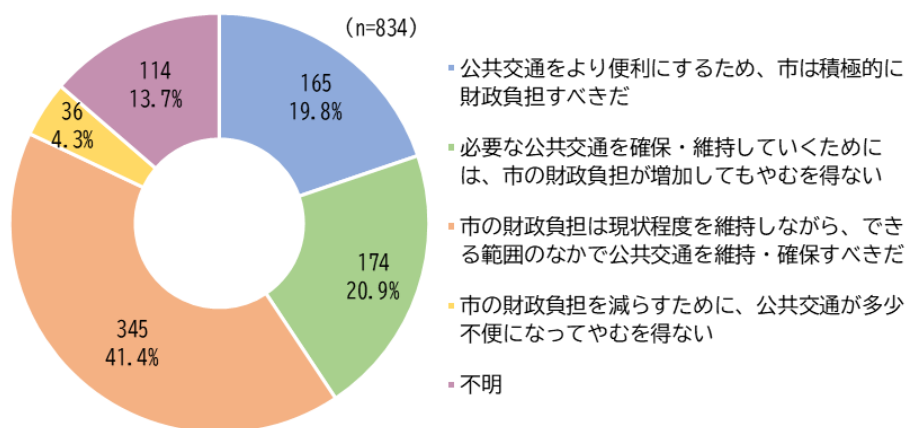


図 106 公共交通を維持・確保していくことについて

#### 5) 将来にわたって移動手段を維持・確保するために重要だと思うもの

##### ①最も重要だと思うもの

「沖縄市と他の都市やモノレール駅などを結ぶ広域交通の充実」が36.7%を占めています。次いで「沖縄市内の主要な施設などに外出するための市内交通の充実」が12.6%、「朝・夕の通勤・通学時間帯の移動サービスの充実」が10.7%となっています。

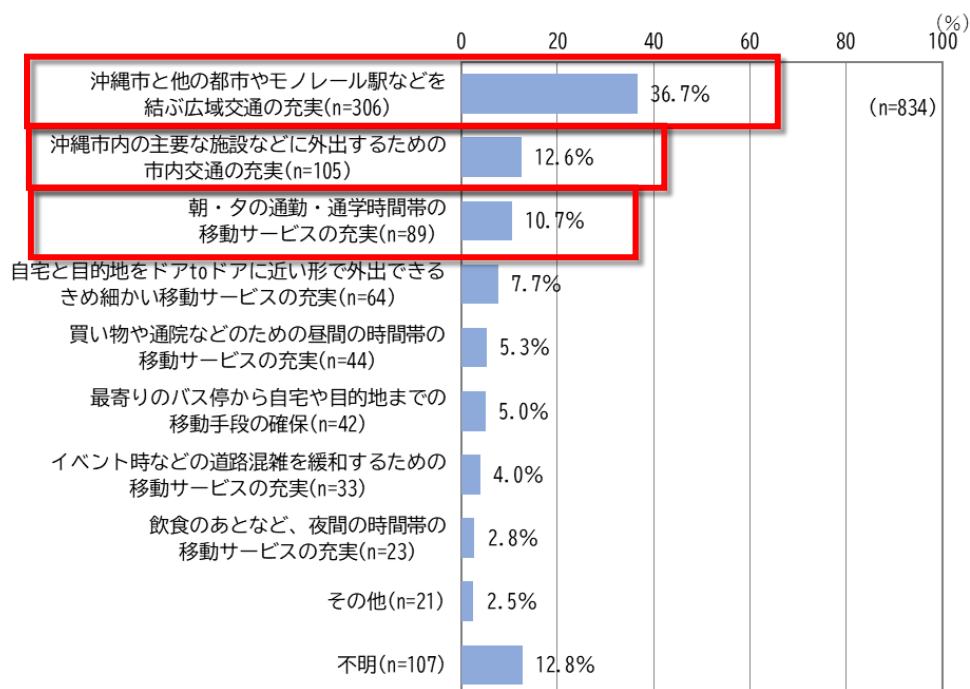


図 107 将来にわたって移動手段を維持・確保するために最も重要だと思うもの

② 2番目に重要だと思うもの

2番目に重要だと思うものは「沖縄市内の主要な施設などに外出するための市内交通の充実」が16.2%となっています。また、1番目に重要だと思うものと比べて、「イベント時などの道路混雑を緩和するための移動サービスの充実」が10.9%と比較的高くなっています。

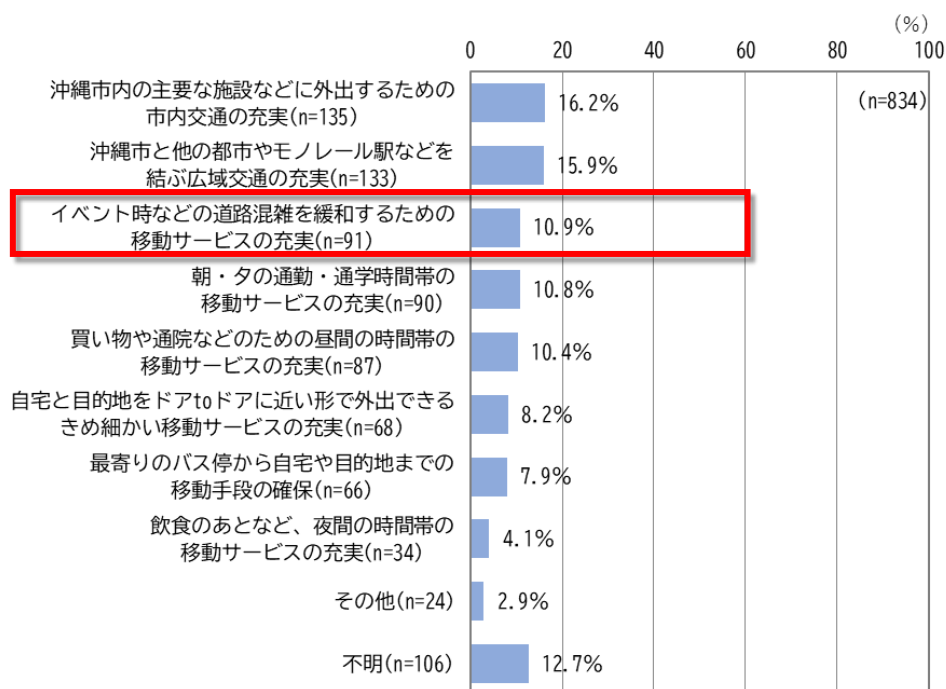


図 108 将来にわたって移動手段を維持・確保するために 2 番目に重要だと思うもの

## (2) QRコードアンケート調査

### 1) 調査の概要

表 21 QRコードアンケート調査

	概要
調査手法	<ul style="list-style-type: none"><li>QRコードを読み取り Web で回答</li><li>イベントでの調査カードの配布、施設への調査協力依頼ポスターの設置</li></ul>
調査実施期間	<ul style="list-style-type: none"><li>ポスター設置期間：10/16（木）頃～</li><li>イベント配布日： 10/26（日）：沖縄アリーナでの試合日における配布 11/22（土）：国際カーニバル、実証実験での配布</li><li>回答〆切：11/30（日）</li></ul>
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通に対する意見や改善要望</li></ul>
回収結果	<ul style="list-style-type: none"><li>118 件</li></ul>

### 2) よく利用する移動手段の最近1カ月の利用日数

移動手段の利用日数は、「17日以上（週5日～ほぼ毎日）」と回答した割合が全体の約51.7%を占めており、多くの回答者は日常的に買い物や通勤で外出しています。

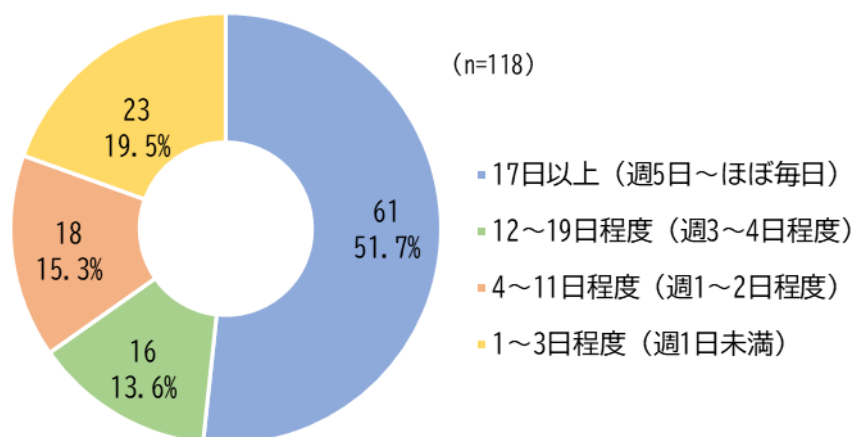


図 109 よく利用する移動手段の最近1カ月の利用日数

### (3) アンケート調査における改善要望

公共交通を含む「移動」に対する不満や不便さ、改善が必要と思うことや公共交通で対応してほしい移動について、下記の4つの意見に分類しました。

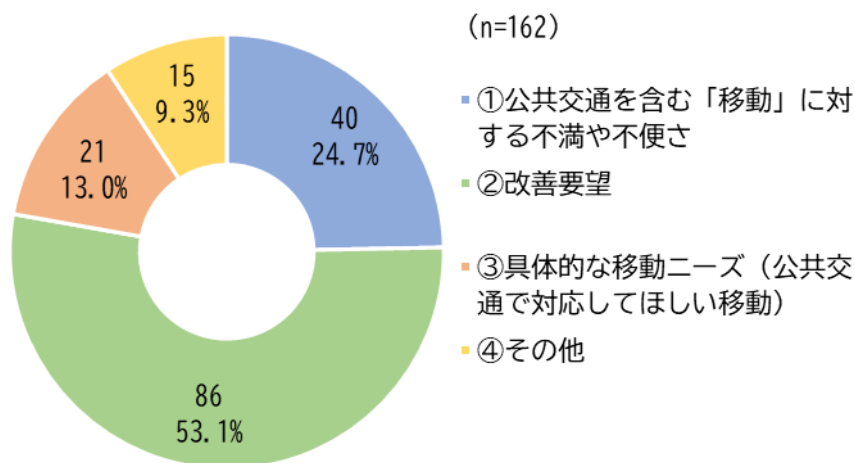


図 110 意見結果

### (4) 不満や不便さ、改善要望について

公共交通を含む「移動」に対する不満・不便や改善要望としては、朝や夜の時間帯を含む増便や定時性の確保に対する意見に加えて、乗り継ぎ利便性の強化を求める声が多くなっています。

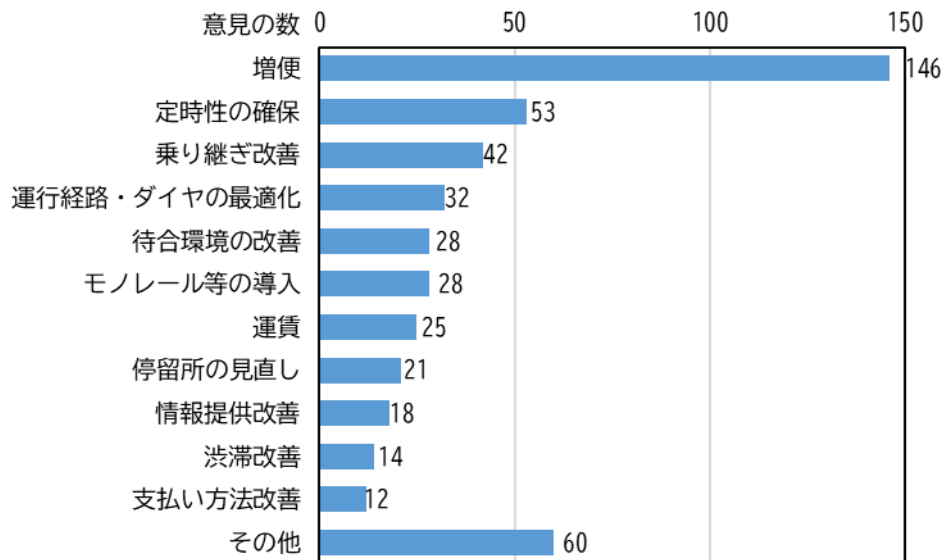


図 111 アンケートにおける改善要望の意見分類結果

## 2-1-2. 民生委員アンケート調査

### (1) 調査の概要

表 22 民生委員アンケート調査

	概要
調査手法	・ 民生委員の「定例会」で、調査票の配布・回収
調査対象	・ 沖縄市内で委嘱されている民生委員・児童委員のうち、主任児童委員を除いた 156 名
調査実施期間	・ 8 月の定例会にて配布・回収
主な調査項目	・ 担当地区における移動支援等の状況 ・ 公共交通による移動サービスを利用することができなくて困っている実態の有無およびその要因 など
回収結果	・ 77 件

### (2) 担当地区の実状

#### 1) 「買い物」の実情

ご自身で買い物に行く「以外」の方法について、「ある」という回答が北部地域、東部地域、西部地域で過半数を占めています。

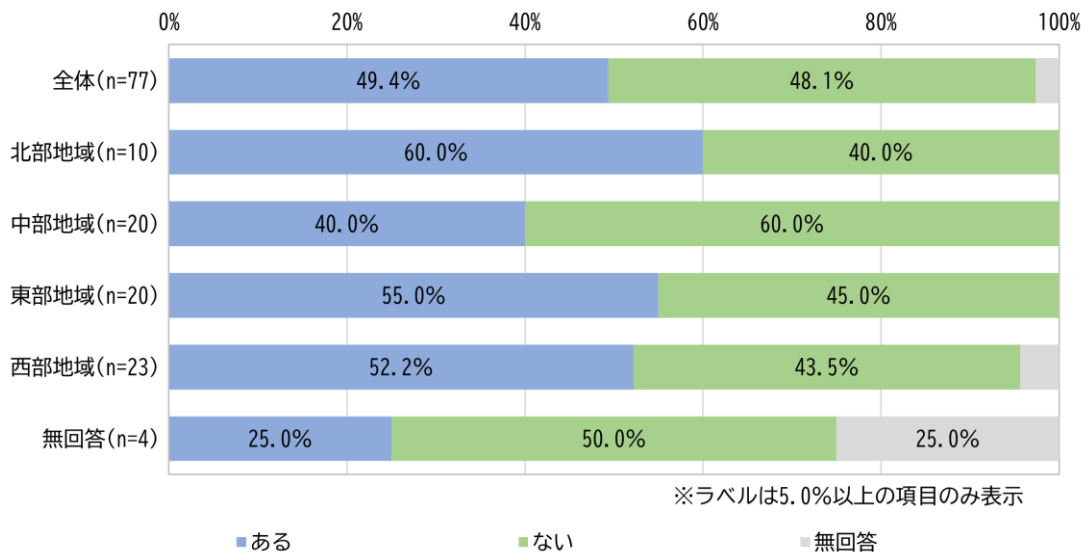


図 112 自身で行く以外の買い物の方法の有無

具体的な買い物の方法は、「親族や近所の方に代わりに買い物に行ってもらっている」ケースが多く、買い物手段が不足している状況となっています。

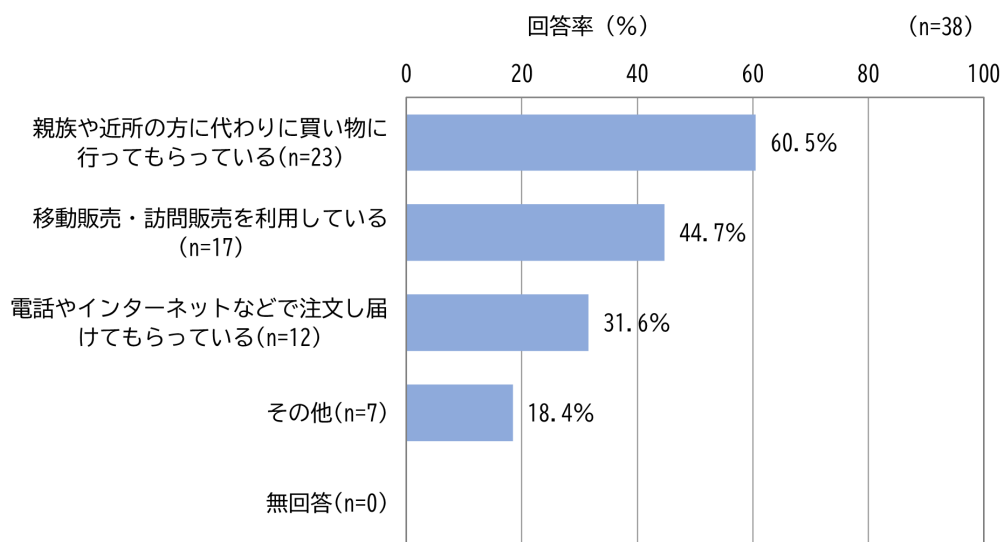
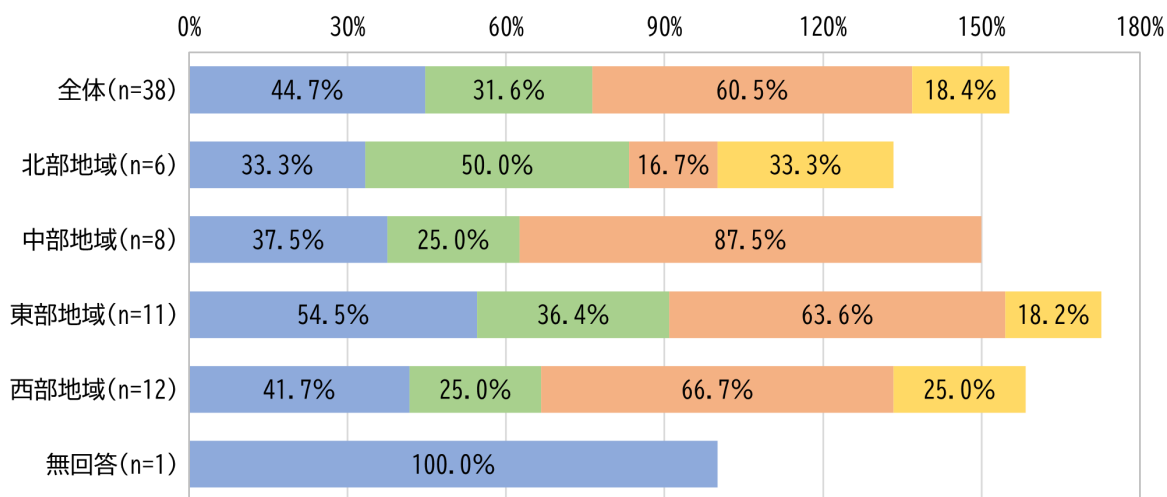


図 1 1 3 自身で行く以外の買い物の方法の内訳

地域別にみると、特に中部地域や西部地域では「親族や近所の方に代わりに買い物に行ってもらっている」ケースが多くなっています。

東部地域では「移動販売・訪問販売を利用している」ケースが多くなっています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

- 移動販売・訪問販売を利用している
- 電話やインターネットなどで注文し届けてもらっている
- 親族や近所の方に代わりに買い物に行ってもらっている
- その他
- 無回答

図 1 1 4 自身で行く以外の買い物の方法の内訳(地区別)

## 2) 「通院」の実情

ご自身で通院する「以外」の方法について、「ない」という回答が全地域で半数以上を占めています。

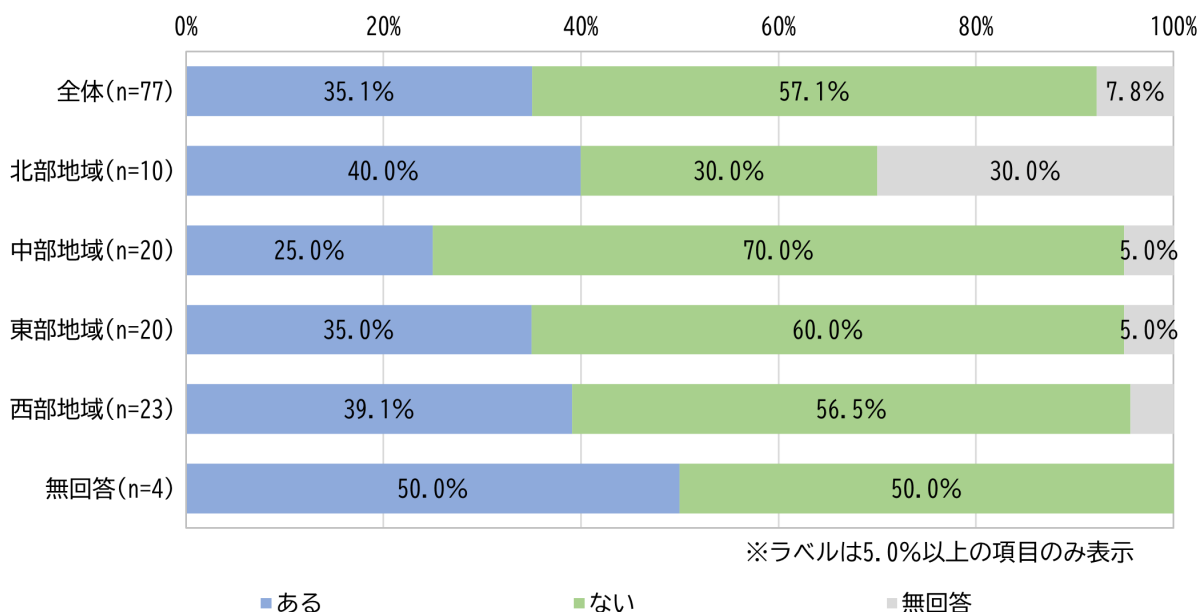


図 115 自身で通院する以外の方法による受診の有無

具体的な通院の方法は、「往診・訪問診療などを利用している」ケースの他に、「その他(家族の送迎、送迎サービスを利用)」の方法が多くなっています。

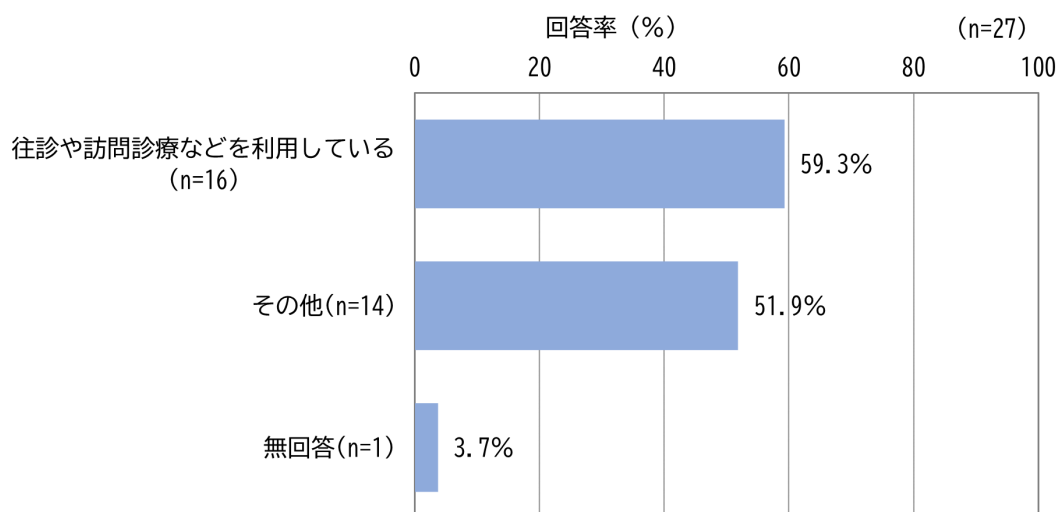


図 116 自家用車等による移動以外の方法による受診の内訳

地域別にみると、「往診・訪問診療などを利用している」ケースは、全地域で半数以上を占めています。

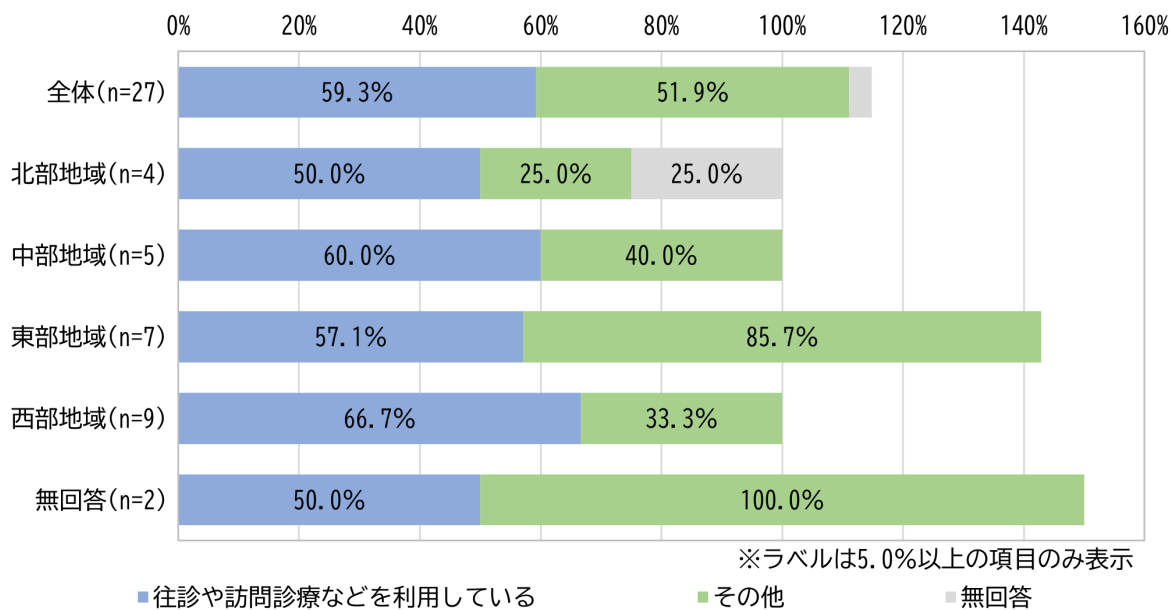


図 117 自家用車等による移動以外の方法による受診の内訳(地域別)

### (3) 移動に関する「困りごと」

#### 1) 移動サービスを利用することができない実態

移動サービスを利用することができなくて困っている状況は、全地域で「ある」との回答がみられます。

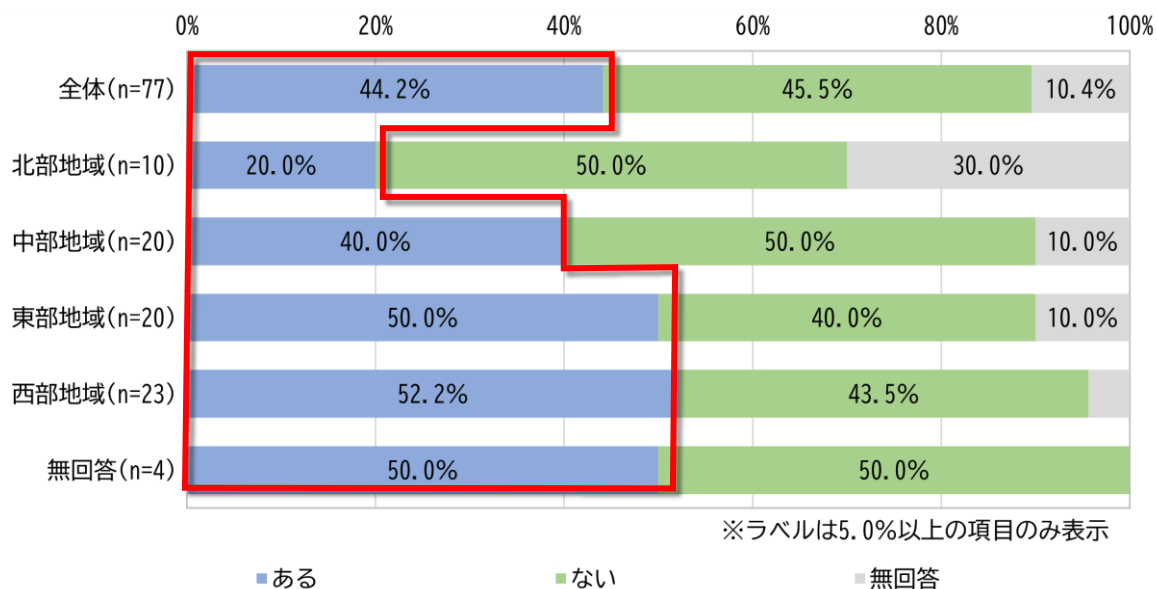


図 118 移動サービスを利用できなくて困っている実態の有無(地区別)

移動サービスを利用できない理由は、「バス停などまで歩くことができない」との回答が最も多く、次いで、「バス停などから目的地が遠い」との回答が多くなっています。

エリア別にみると、中部地域で「バス停などまで歩くことができない」との回答が多くなっています。

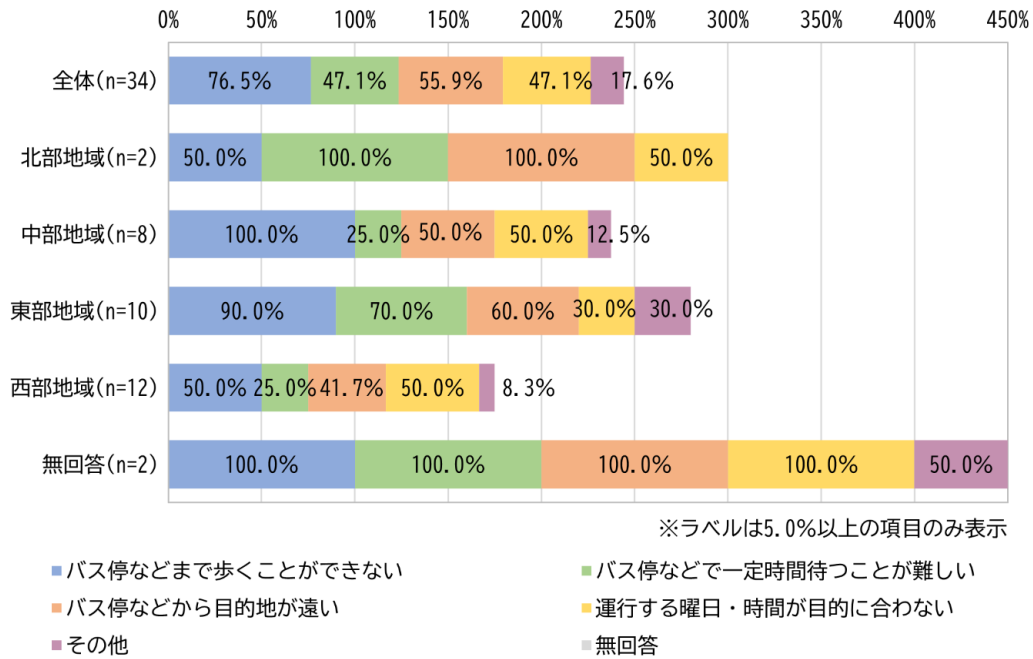


図 119 移動サービスが利用できなくて困っている理由(地区別)

## 2) 利用することができる支援・サービス

移動サービスを利用することができる支援・サービスは、地域別にみると、東部地域や西部地域において「自宅付近まできてくれる」との回答が最も多くなっています。

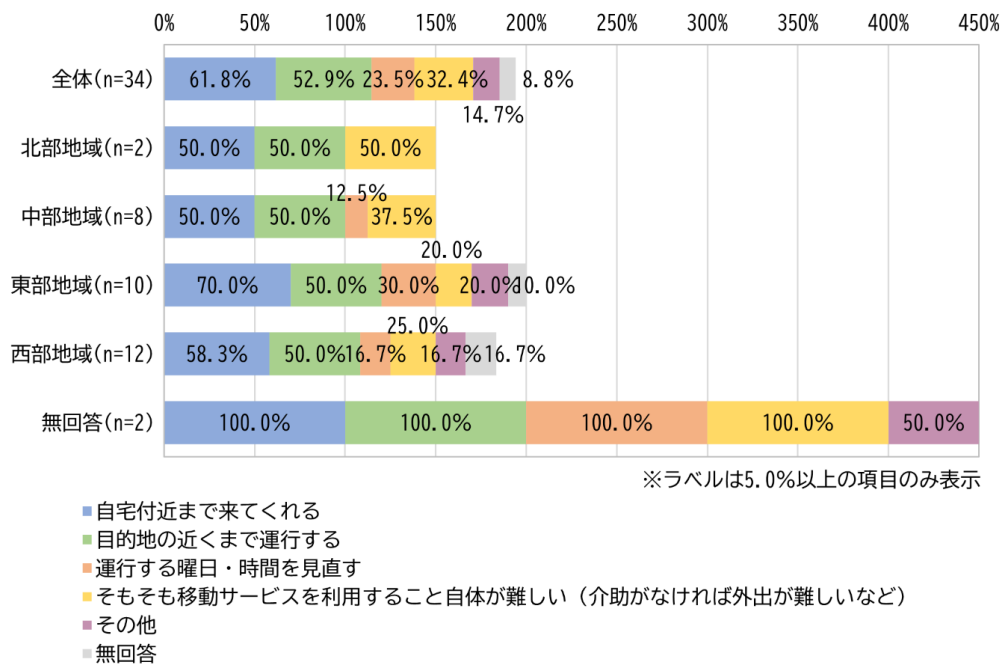


図 120 利用することができる支援・サービス(地域別)

## 2-1-3. 送迎サービス実施事業者アンケート調査

表 24 の 52 事業者を対象に送迎サービス実施事業者アンケート調査を実施しました。

### (1) 調査概要

表 23 民生委員アンケート調査

	概要
調査手法	・ 沖縄市内で送迎サービスを実施している事業者を対象に、郵送（又は FAX）により配布・回収
調査対象	・ 民生委員アンケート結果で得られた病院、及び、デイサービス施設に加えて、WEB サイト等で送迎サービスの実施を公表している市内の事業者、または、市内で送迎サービスを行っている事業者（52 事業者）
調査実施期間	・ 11/14（金）～11/24（金）
主な調査項目	・ 送迎サービスの実施概要や利用状況 ・ 今後のサービス継続に対する意向や負担 ・ 公共交通としての活用の可能性、留意事項 など
回収結果	・ 18 件

#### 1) 調査対象事業者

民生委員アンケート結果で得られた病院、及び、デイサービス施設に加えて、WEB サイト等で送迎サービスの実施を公表している市内の事業者、または、市内で送迎サービスを行っている事業者を対象として整理しました。

送迎サービス等実施事業者については、右記の分類（病院、習い事、自動車学校、デイサービス・障がい者支援等、外出支援、その他）で情報を収集しました。デイサービス・障がい者支援等については、送迎用車両を複数台所有している、または専属のドライバーを確保していることが考えられるため、複数事業を運営している事業者を主な対象として整理しました。

表 24 調査対象事業者の選定理由

番号	分類	考えられる属性	選定理由
1	病院	全年代 (特に高齢者)	・ 通院のための定時・定路線の送迎バスを運行しているケースが多い ・ 既存の送迎車両やルートを地域交通や住民の移動に活用できる可能性がある
2	習い事	若年層 (特に幼稚園や小中学校)	・ 子どもや高齢者の通所支援として送迎を実施している場合がある ・ 既存の送迎車両やルートを地域交通や住民の移動に活用できる可能性がある
3	自動車学校	若年層 (特に 10 代後半～20 代)	・ 送迎ルートや時間帯が明確である ・ 船橋市 <sup>*1</sup> や糸満市 <sup>*2</sup> の事例では、病院や自動車学校の送迎車の空席活用が行われている

番号	分類	考えられる属性	選定理由
4	デイサービス・障がい者支援等	高齢者・障がい者	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数台の送迎車両を保有し、専属ドライバーを確保している事業者が多い</li> <li>野洲市<sup>※3</sup>の事例では、ルートの共同化や空き時間の買い物支援への活用が進められている</li> </ul>
5	外出支援	高齢者・障がい者	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障がい者の移動支援を目的とした送迎を実施</li> <li>介護保険制度を活用した支援が考えられる</li> </ul>
6	その他	—	—

※1 船橋市 交通不便地域支援事業(高齢者支援協力バス)利用手引き  
 <<https://www.city.funabashi.lg.jp/kenkou/koureisha/007/p131917.html>>

※2 糸満市 プーゲンピレア号利用状況(平成30年度)  
 <<https://www.city.itoman.lg.jp/uploaded/attachment/5101.pdf>>

※3 野洲市通所介護施設共同送迎サービス「ゴイッショやす」及び高齢者移動支援モデル事業「つれだし隊」  
 <[https://www.city.yasu.lg.jp/soshiki/koureifukushi/kourei/goisshoyasu\\_unnkoukaisi.html](https://www.city.yasu.lg.jp/soshiki/koureifukushi/kourei/goisshoyasu_unnkoukaisi.html)>

表 25 調査の対象と回答の有無(1/4)

分類	NO	事業者名	住所	備考	民生委員アンケート 回答された施設	回答の有 無
病院	1	沖縄市基幹型地域包括支援センター	沖縄市役所地下2階	通院支援等を実施 市内に7カ所の地域包括支援センターが立地	○	
	2	社会医療法人敬愛会 中頭病院	沖縄市字登川610番地	なかがみ地域包括センター 通所リハビリテーションちばなを運営	○	○
	3	社会医療法人敬愛会 翔南病院 通所リハビリテーション	沖縄市山内3丁目14番28号			
	4	社会医療法人敬愛会 ちばなクリニック	沖縄市知花6丁目25番15号			
	5	沖縄医療生活協同組合 中部協同病院	沖縄市美里1丁目31番15号			○
	6	医療法人 徳洲会 中部徳洲会病院	沖縄県中頭郡北中城村字比嘉801番地		○	
	7	医療法人 徳洲会 おきなわ徳洲苑 通所リハビリテーション事業所	沖縄市胡屋6-4-19			
	8	ベースボールクリニック 北城整形外科	沖縄市山内2丁目25番41号			
	9	医療法人かなの会 コザクリニック	沖縄市仲宗根町19-1		○	
	10	医療法人待望主会 安立医院	沖縄市 山内1-7-5		○	○

表 26 調査の対象と回答の有無(2/4)

分類	N0	事業者名	住所	備考	民生委員アンケートで回答された施設	回答の有無
病院	11	医療法人奨進会 東部クリニック	沖縄市与儀3丁目9番1号	通所リハビリテーション運営		
	12	医療法人ちゅうざん会 ちゅうざん病院	沖縄県沖縄市松本6-2-1			○
自動車学校	13	川畑自動車学校	沖縄市南桃原1丁目22番1号			
	14	美池自動車学校	沖縄市池原3丁目1-12			
	15	コザ自動車学校	沖縄市松本7-18-22			
	16	宜野湾自動車学校	宜野湾市愛知一丁目1番2号	泡瀬線		
	17	普天間自動車学校	中頭郡北中城村字大城480番地	沖縄市線		
	18	北丘自動車学校	うるま市字昆布1841-22	ゴザコース		
外出支援	19	ショッピングリハビリ@沖縄 city/株式会社ユースフル	沖縄市安慶田2-25-20		○	○
	20	株式会社 hareruya	沖縄市胡屋7-4-5			
習い事	21	ニライススポーツクラブ	沖縄県沖縄市宮里3丁目25-15			○
	22	有限会社ミサト・スイミングスクール	沖縄県沖縄市美里5丁目19番12号			○
	23	スポーツクラブ&サウナスパ ルネサンス・ライカム24	沖縄県中頭郡北中城村字ライカム640番地			
その他	24	沖縄市ファミリーサポートセンター	沖縄市中央3丁目15番5号(1階)			
デイサービス・障がい者支援等	25	医療法人安心会 愛聖クリニックデイケアセンター	沖縄市高原6-1-13			○
	26	医療法人安心会 泡瀬北デイサービスセンター	沖縄市海邦1丁目15-10			○
	27	医療法人安心会 デイサービスセンターはる	沖縄市古謝2丁目16番10号			○
	28	医療法人安心会 障がい者多機能型支援施設チャレンジ	沖縄市泡瀬1-20-30			
	29	株式会社 賛宝 古謝ぴーす美らさん	沖縄市古謝2-32-10	地域密着型通所介護		
	30	株式会社 賛宝 デイサービス 美らさん	沖縄市高原6-2-2	地域密着型通所介護		○

表 27 調査の対象と回答の有無(3/4)

分類	NO	事業者名	住所	備考	民生委員アンケで回答された施設	回答の有無
サービス・障がい者支援等	31	合同会社リンクエイト 放課後等デイサービス リンクエイト1号店	沖縄市比屋根 6-3-13	小学校1年生～ 女の子に特化した 放課後等デイ サービス		
	32	合同会社リンクエイト 放課後等デイサービス リンクエイト2号店	沖縄市大里1- 14-25	小学校1年生～ 女の子に特化した 放課後等デイ サービス		○
	33	合同会社リンクエイト 放課後等デイサービス リンクエイト3号店	沖縄市比屋根 6-4-24	小学校1年生～ 女の子に特化した 放課後等デイ サービス		○
	34	有限会社 在宅介護サ ービス ひまわり 通所介護 ひまわり古 謝	沖縄市古謝津 嘉山町14番 20号			
	35	有限会社 在宅介護サ ービス ひまわり 通所介護 ひまわりコ ザ	沖縄市城前町 2番2号			
	36	合同会社 高山クリエ イト リハビリ型デイサービ ス がんじゅうの扉 (胡屋店)	沖縄市胡屋2- 9-2 ディアコ ート胡屋101	地域密着型通所 介護		
	37	合同会社 高山クリエ イト がんじゅうの扉 ワン デイ(室川店)	沖縄市室川2 丁目33-5 号	地域密着型通所 介護		
	38	合同会社 高山クリエ イト がんじゅうの扉 ザ・ テラス(高原店)	沖縄市高原3- 9-11	地域密着型通所 介護		
	39	うむい合同会社 おとなの寺子屋うむい ぬうふやー	沖縄市桃原2- 16-37	地域密着型通所 介護		○
	40	うむい合同会社 おとなの寺子屋うむい ぬいちばんじゃー	沖縄市高原3- 12-19	地域密着型通所 介護		○
	41	合同会社 空飛ぶめだ か デイサービスDISC O	沖縄市八重島 3-2-2	地域密着型通所 介護		
	42	合同会社 空飛ぶめだ か デイサービス ブナガ ヤ	沖縄市安慶田 3丁目6番16 号	地域密着型通所 介護		○

表 28 調査の対象と回答の有無(4/4)

分類	NO	事業者名	住所	備考	民生委員アンケートで回答された施設	回答の有無
サービス・障がい者支援等	43	合同会社 空飛ぶめだか デイサービス Rycom	沖縄市山里 1-9-7	地域密着型通所介護		
	44	医療法人タピック たびっくデイサービスセンター	沖縄市比屋根二丁目1番22号			
	45	医療法人タピック 沖縄百歳堂デイケアセンター	沖縄市比屋根 2-15-1 医療法人タピック沖縄リハビリテーションセンター病院内			
	46	医療法人タピック 介護老人保健施設 亀の里	沖縄市比屋根二丁目15番2号			
	47	株式会社 JUN デイサービスりんご	沖縄市与儀 3-3-2	代表取締役は同一		
	48	株式会社テラスホーム テラスホーム (デイサービス)	沖縄県沖縄市古謝 2-12-4			
	49	社会福祉法人麗峰会 沖縄一条園デイサービスセンター	沖縄市与儀 3丁目5番10号			○
	50	老人デイサービスセンター おきなわ長寿苑	沖縄市字登川 1403 番地		○	○
	51	アワセ第一デイサービス	沖縄市泡瀬 2丁目53番19号	すこやかグループが運営		○
	52	シントウン登川	沖縄市登川 695-1			

## (2) 調査結果

ドライバーについては、職員が業務の1つとして実施しているケースが多くなっています。

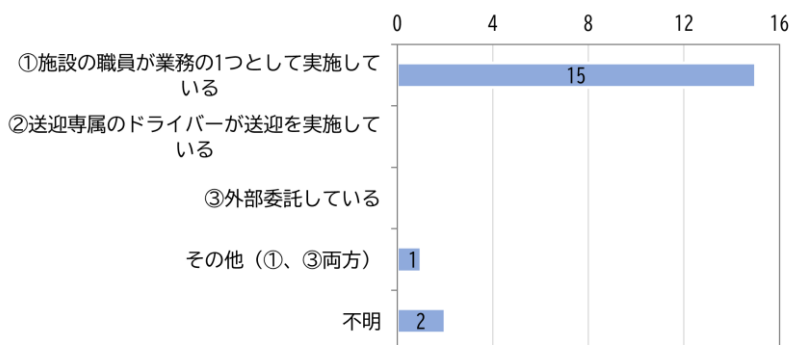


図 121 ドライバーについて

送迎サービスの運行に係る費用に対して負担については、負担に感じているが、必要経費の範疇とされているケースが多くなっています。

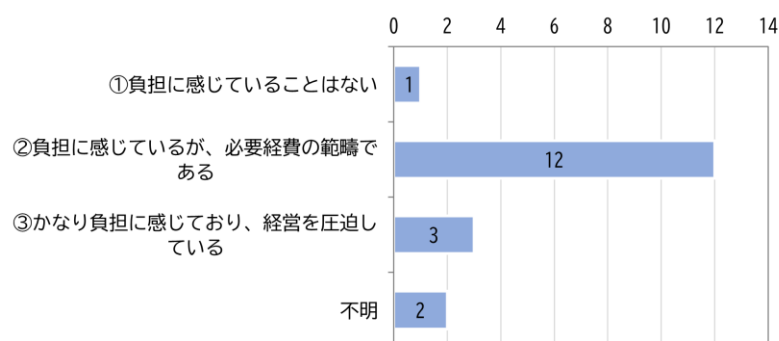


図 122 送迎サービスの運行に係る費用に対して負担について

送迎サービス事業の継続意向は、今後も継続意向だが、現状のままで継続していくことは難しいとの回答も見られます。

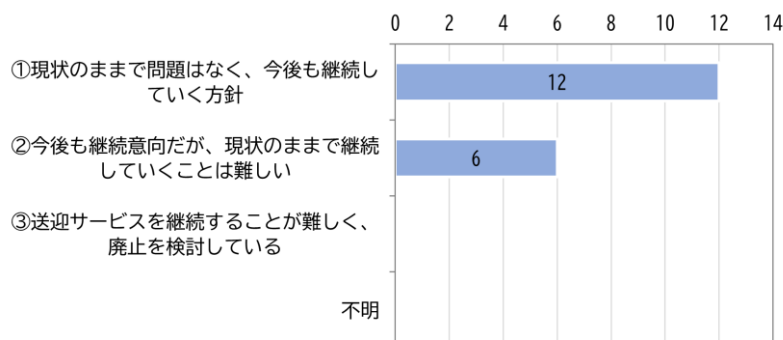


図 123 送迎サービス事業の継続意向

送迎サービス事業に関して、経営・運営上で問題・課題となっていることは、車両の維持管理費が最も多いですが、次いでドライバーの確保や送迎業務となっています。

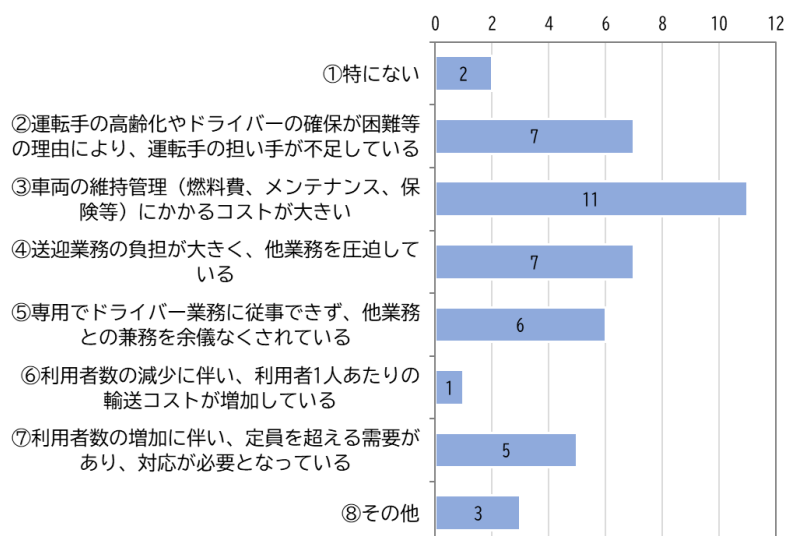


図 124 送迎サービス事業に関して、経営・運営上で問題・課題となっていること

公共交通で対応できる内容や、送迎サービスの公共交通としての活用の可能性は、「複数の施設の送迎サービスを統合し、ドライバーや車両、運行に係る費用を共同で負担し、運行する」の可能性が非常に高くなっています。

また、送迎車の空席や回送時を活用し、輸送サービスを提供できる可能性は非常に低い状況となっています。

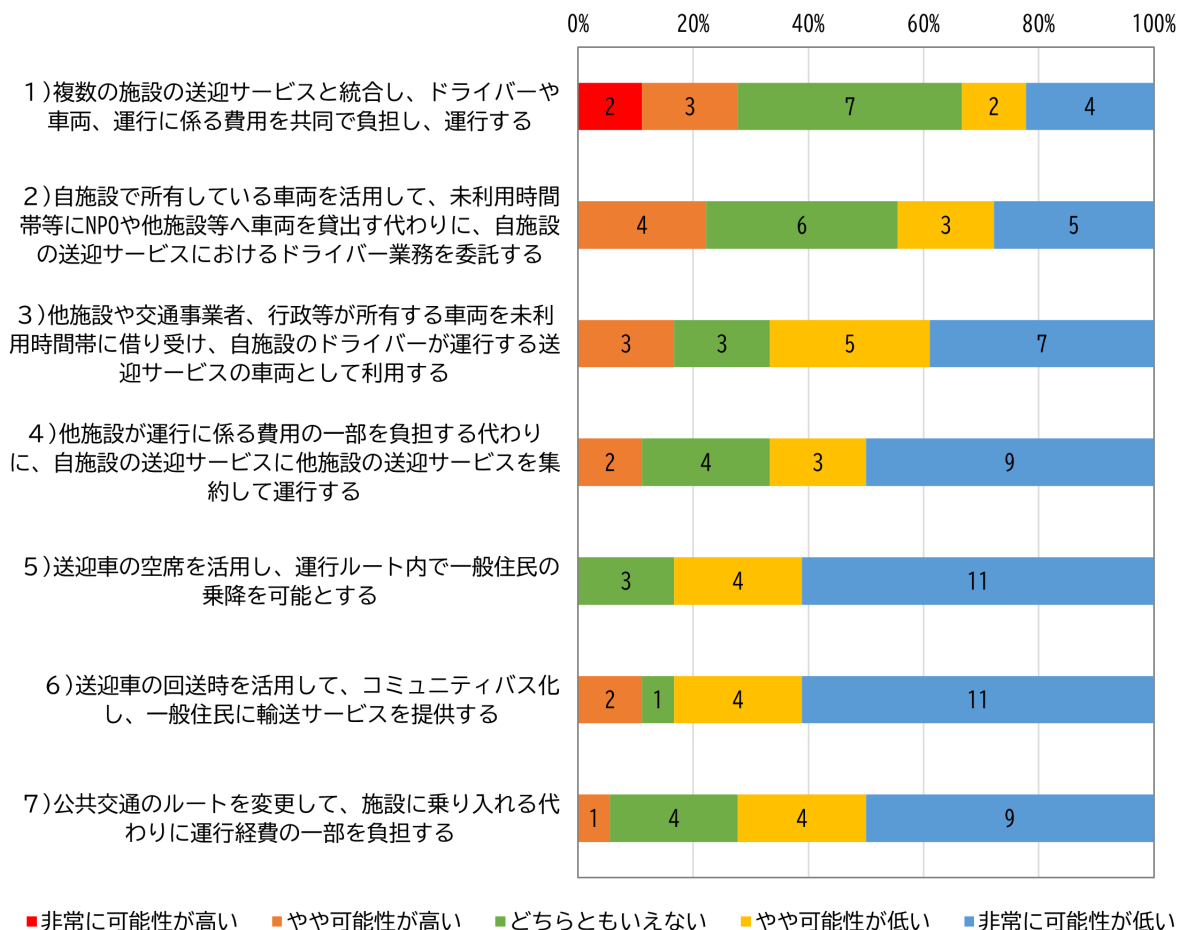


図 125 公共交通で対応できる内容や、送迎サービスの公共交通としての活用の可能性

## 2-2. ワークショップ結果

沖縄市の地域公共交通を考え、アイデアを出し合う機会として、ワークショップを実施しました。

表 29 ワークショップの概要

日時・参加者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2026年1月17日（土）</li> <li>18日（日）計4回</li> <li>・ 全11名</li> </ul>
参加者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄市の公共交通の”現状”と”課題”についての認識を共有する。</li> <li>・ 課題の解決に向けた“アイデア”を考える。</li> </ul>



図 126 ワークショップの様子

表 30 得られた意見の概要(抜粋)

現状・問題点	解決に向けたアイデア
本数・遅延・ダイヤ（運行の量と正確さ）に対する不満	まちづくり・拠点の配置と公共交通の連動
	運行ルート・内容の見直し
地域ごとのアクセスや日常生活の移動が困難な場所の存在	地域別の生活圏や移動の特徴に合わせた解決策
情報の分かりにくさ	自治会や民生委員等をハブとした伝達方法
既に実施している高齢者・障害者等の移動支援の方法	モビリティのアイデア （小型バスの活用、地域のコミュニティによる運行等）
子ども・学生・若年層の移動の現状と問題点（送迎の負担・混雑等）	
タクシーが捕まらない	
料金負担（特に学生等は運賃が高額であることが負担）	

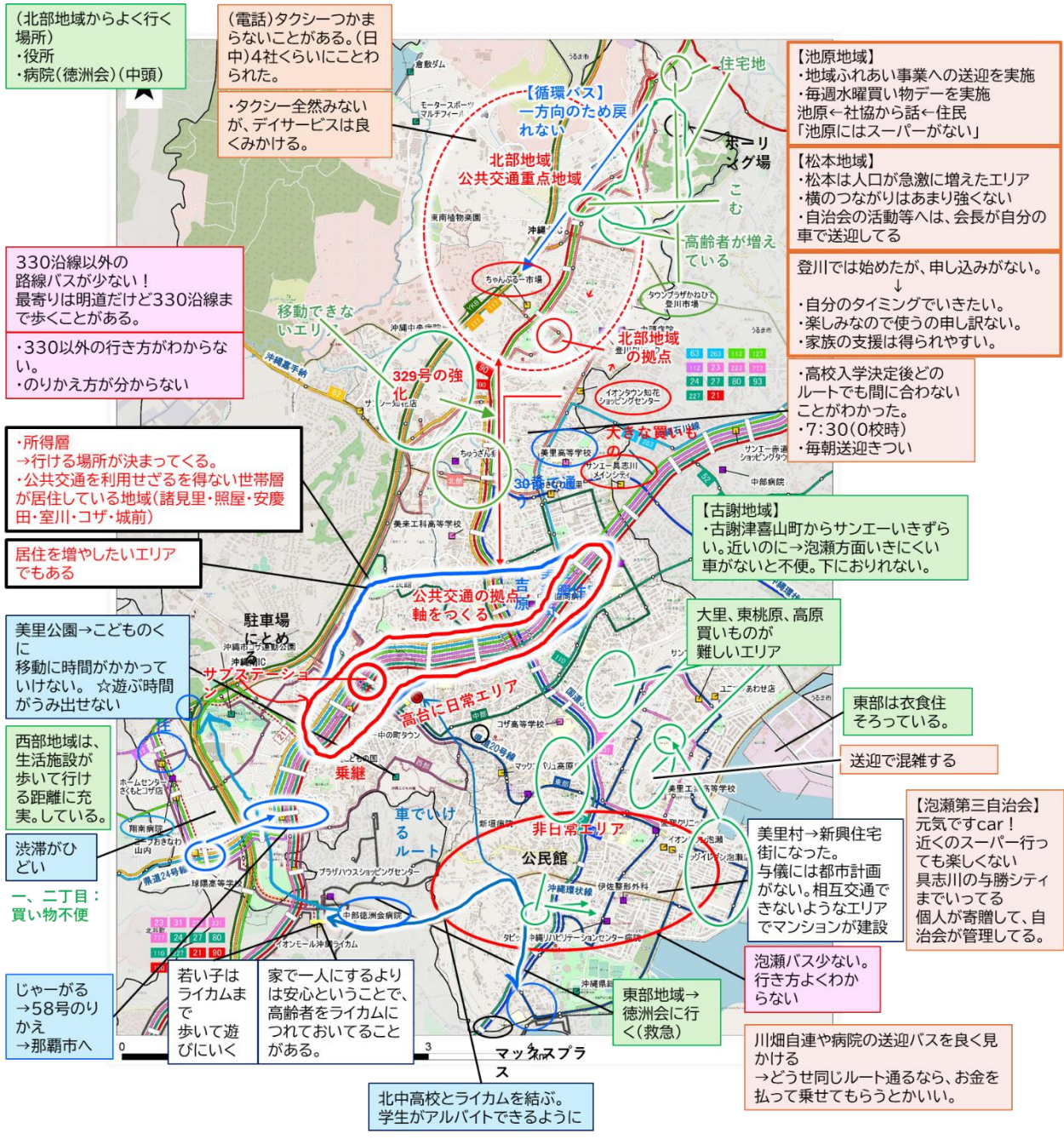


図 127 結果(具体的な場所を示す内容を抜粋)

### 3. 沖縄市地域公共交通網形成計画の検証

平成 28 年 3 月に策定した沖縄市地域公共交通網形成計画について、施策の取組状況や達成状況の検証を行いました。

表 31 沖縄市地域公共交通網形成計画の施策の実施状況の概要

方向性	施策の実施状況
方針 1： 市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点に関しては、令和 3 年度に胡屋を都市間交流拠点、コザを地区間交流拠点として交通結節点を位置づけ、市としては交通拠点まちづくりの構想検討、国においては第三者委員会の立ち上げなど、検討を進めている。胡屋・中央地区交通結節点を中心に整備に関する検討が進められているが、施設整備には至っておらず「検討中」の段階である。</li> <li>市内外を結ぶ路線については、定時速達性が高く多頻度で運行する「基幹バスシステム」実現に向け、令和元年より交通量の多い那覇～コザ間を結ぶ基幹急行バスが 3 社の共同運行により導入されている。</li> <li>基幹バスの導入を前提とした拠点整備は計画策定途中のため未実施であり、広域交通との結節強化は今後の課題として残されている。</li> </ul>
方針 2： 路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関してはコミュニティバス等の導入を検討します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>北部地区・東部地区における公共交通空白地域対策として、沖縄市循環バスの北部ルート・東部ルートが導入され、公共交通空白地域の縮小に一定の成果がみられる。路線バスによる対応が困難な地域に対しては、令和 2 年度から市内 4 ルートの循環バス（コミュニティバス）を運行しており、代替的な移動手段の確保という点では概ね実施されている。</li> <li>一方、基幹バス導入を前提としたフィーダーバスの整備は未実施であり、路線再編と役割分担の整理については、今後の計画見直しにおいて再整理が必要な状況である。</li> </ul>
方針 3： 公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用促進に向けては、モビリティ・マネジメントとして、出前講座やバスの日のパネル展、循環バス無料乗車などの取組が継続的に実施されており、ソフト施策については概ね計画どおり実施されている。また、運転免許返納者への割引制度の導入や、バスロケーションシステムによる情報提供、循環バス車両のバリアフリー化など、利用環境の改善も進められている。</li> <li>一方、バスレーン延伸や PTPS 導入、自動運転技術の活用、IC カード導入、バス停上屋整備などについては、検討段階または未実施の施策が多く、ハード施策や新技術導入の面では課題が残る。</li> </ul>
方針 4： 市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学・通院・買い物等に配慮したダイヤ見直しや、中心市街地循環バスの運行改善については、循環バスの導入・路線見直しにより実施されており、市民生活を支えるアクセス確保という点では一定の成果がみられる。また、沖縄アリーナなどの新たな拠点についても、循環バスのルート追加等により、段階的な対応が進められている。</li> <li>一方、周辺市町村の観光地と結ぶ観光向け交通については、明確な観光専用施策としては整理されておらず、既存路線やコミュニティバスによる間接的な対応にとどまっているなど、観光や開発事業との連携強化の位置づけはやや曖昧となっている。</li> </ul>

表 32 沖縄市地域公共交通網形成計画の評価項目の達成状況

対応する課題	方針	評価項目	計画策定時	目標	目標（2025年度）の現況値	
課題1： 市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり	方針1： 市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。	交通結節点整備	検討中	一部整備	検討中	
		フィーダーバスの導入		一部実施	基路線バスを再編又は新設する形でのフィーダーバスは未整備であるが、 <u>循環バスを運行し</u> 、令和2年より4ルート運行している	
課題2： 公共交通再編等による公共交通空白地域の縮小	方針2： 路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関してはコミュニティバス等の導入を検討します。	公共交通カバー人口の割合	59%	62%	86.4%	達成
		公共交通の分担率	8%	13%	10%	<u>増加している</u>
課題3： 持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築	方針3： 公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます。	公共交通利用の満足度	2.7点	3.0点	2.7点	<u>現状維持</u>
		コミュニティバス等の利用者一人当たりの財政負担	301円/年	減少	312円/年 ※3	<u>増加している</u>
課題4： まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進	方針4： 市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めまます。	周辺市町村の観光地※1と沖縄市を結ぶバス路線数	4系統	増加	4系統	網形成計画策定時点で112番運行済のため、 <u>現状維持</u>
		開発計画地※2にアクセスするバス路線数	2系統	増加	4系統	バスからの距離圏を500mとした場合、 <u>達成</u>

※1 周辺市町村の観光地（勝連城跡・北谷アメリカンビレッジ）

※2 開発計画地（沖縄アリーナ）（東部海浜開発地区（潮乃森）は整備中のため、対象外）

※3 歳出合計一歳入合計を財政負担額として算出。

## 4. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

### 4-1. 地域が目指す将来像

沖縄市の行政運営の最上位計画である「第5次沖縄市総合計画」では、『国際文化観光都市』を将来像としています。『国際文化観光都市』の宣言に掲げている、「平和で豊かな沖縄市」「健康で美しい沖縄市」「明るくて住みよい沖縄市」を基本理念とし、5つの都市像とそれに基づく基本方向および施策が示されています。

このため、本計画においても沖縄市総合計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

#### ● 沖縄市の将来像（昭和49年制定 国際文化観光都市宣言）

## 国際文化観光都市

#### ● 基本理念

「平和で豊かな沖縄市」「健康で美しい沖縄市」「明るくて住みよい沖縄市」

都市像3			都市像2			都市像1				基本構想
ともに生きる心が広がり いきいきと暮らせるまち			夢を抱き 未来を拓く こどものまち			平和への思いと豊かな文化が 息づき 一人ひとりが輝き 交流するまち				
基本方向 3	基本方向 2	基本方向 1	基本方向 3	基本方向 2	基本方向 1	基本方向 4	基本方向 3	基本方向 2	基本方向 1	
生涯の健康づくりを支える	暮らしを支え だれもが安心して暮らせる社会を築く	支えあう地域をともにつくる	豊かな心と挑戦する意欲を 育む環境をつくる	未来が輝く 生きる力を育む	こどもの育ちと子育てを 支援する	魅力ある地域社会を築く	生涯にわたる学習と スポーツを推進する	文化を活かし まちの魅力を創出する	平和と人権尊重の心を 次世代につなぐ	
都市像5						都市像4				
環境と調和し 安心して住み続けられるまち						人と産業の成長を支え 発展し続けるまち				
基本方向 5	基本方向 4	基本方向 3	基本方向 2	基本方向 1	基本方向 4	基本方向 3	基本方向 2	基本方向 1	基本方向 1	
心やすらぐ住みよい環境をつくる	暮らしや地域経済を支える 交通空間を形成する	快適で良好な都市を創出する	地域の防災力と安全力を 高める	環境と共生する社会を築く	農水産業を展開する 環境と共生する力強い	魅力的なビジネス環境 をつくる	商工業の振興を図り 地域経済の活力を高める	観光の活性化をけん引する	経済の活性化をけん引する 観光を推進する	
基本構想の推進										

図 128 地域が目指す将来像とその実現に向けた基本構想

資料：第5次沖縄市総合計画

## 4-2. 関連分野における公共交通への期待

ここでは、沖縄市の公共交通と特に関連が深い分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

各種計画との位置づけは、図●のとおりです。

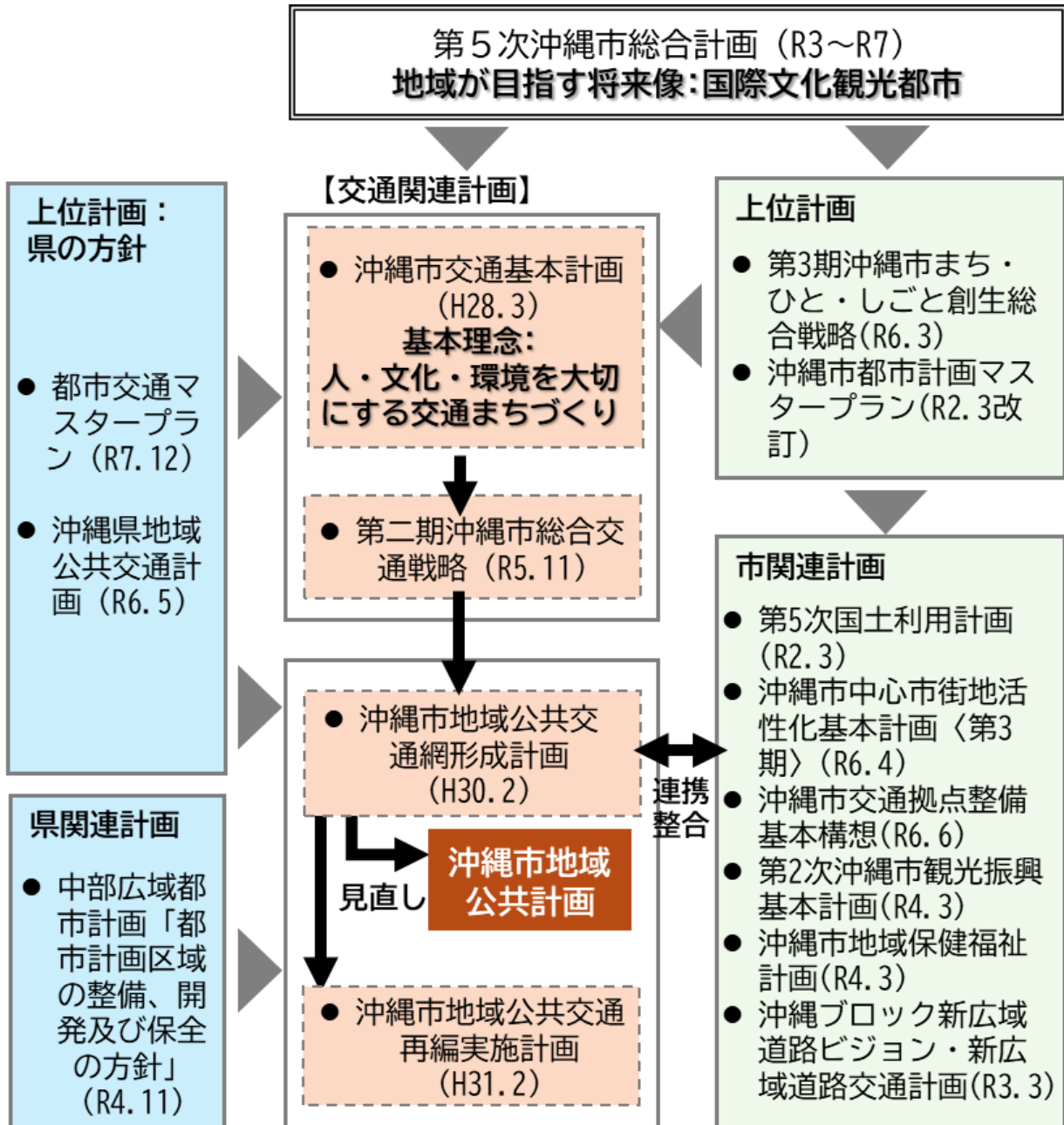


図 129 沖縄市公共交通の計画の位置づけ

## ①沖縄市都市計画マスタープラン（R2）

沖縄市における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、総合計画と同様に『国際文化観光都市』を将来像として、5つの基本目標の実現に向けた都市計画の考え方が示されています。

将来都市構造図では、コザ十字路・胡屋十字路を多様な機能が集積された沖縄市の中心拠点として設定し、これらの拠点が位置する国道330号沿線において新たな公共交通の導入や市街地開発を通じて、魅力的でにぎわいのある交流空間を創出するという考え方が示されています。また、基幹バスシステムの導入や新たな公共交通などの整備促進により、既存の都市軸を強化するという方針が示されています。

さらに、「道路・交通体系整備の方針」では、公共交通網および交通結節機能についての取組が示されており、高齢者や子ども、障がい者等の移動手段を確保するとともに、低炭素都市づくりの観点から、誰もが利用可能な公共交通の実現を目的とした公共交通網の再編や観光客を含め誰もが利用しやすい環境の整備を進めることとされています。加えて、公共交通の効率的な乗り継ぎを確保することで、様々なヒトやモノの交流の活性化を図ることが基本的な考え方として整理されています。

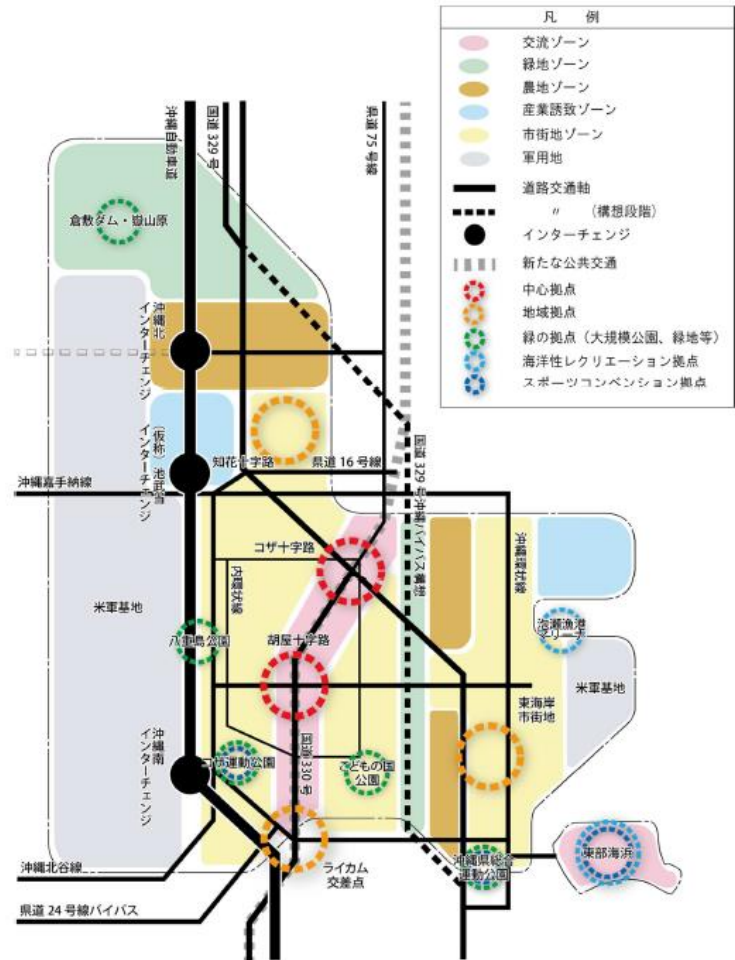


図 130 将来都市構造図

資料：沖縄市都市計画マスタープラン

- 国道330号沿線の中心拠点（コザ・胡屋）や都市軸の強化と一体となって、にぎわいと交流を生み出す都市構造の形成を支える役割が期待されます。
- 高齢者や子ども、障がい者、来訪者など多様な人が、日常生活や外出・観光の場面で安心して利用できる公共交通網と乗り継ぎ環境を確保する役割が期待されます。

## ②都市交通マスタープラン（R8～R27）

20年後の中南部都市圏の都市交通のあり方を示す指針となる「都市交通マスタープラン」では、『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～を基本方針として、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しています。

都市、道路、交通の3つのセクションが戦略的に連携し、一対で「交通まちづくり」推進することとしており、都市では、クルマのみに頼らず暮らす（安心・安全性の向上）、道路では、楽しみに使える時間を増やす（移動時間の縮減）、交通移動をもっと自由にする（移動コストの緩和）の3つの視点で整理されています。

また、公共交通ネットワークの考え方として、「幹・枝・葉の交通」のシームレスな接続により、階層化された交通ネットワークを構築し、交通の効率化を図ることが示されています。

**■拠点間を強力に接続する安定的で持続的な総合交通システムの構築**

様々な交通手段で都市拠点である那覇市と沖縄市、さらに都市拠点と各地域拠点をシームレスに接続する総合的な交通システムを構築、自動車と公共交通をベストミックスした環境の構築を目指す

**幹の交通：**都市拠点である那覇市と沖縄市を高頻度に安定的に接続する高密度な輸送機関の整備

**枝の交通：**都市拠点と地域拠点を安定的に接続する、自動車に劣らない安定的な輸送機関の整備

**葉の交通：**地域拠点と自宅や地域内の施設を安心、安全に接続するラストマイル交通を整備

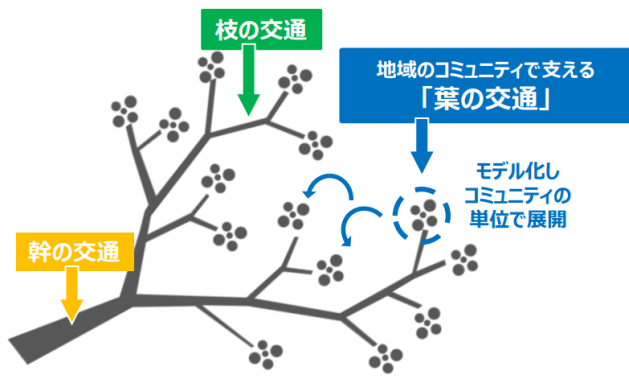


図 131 参考:「幹・枝・葉の交通」のイメージ  
資料:「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理(令和4年3月30日)

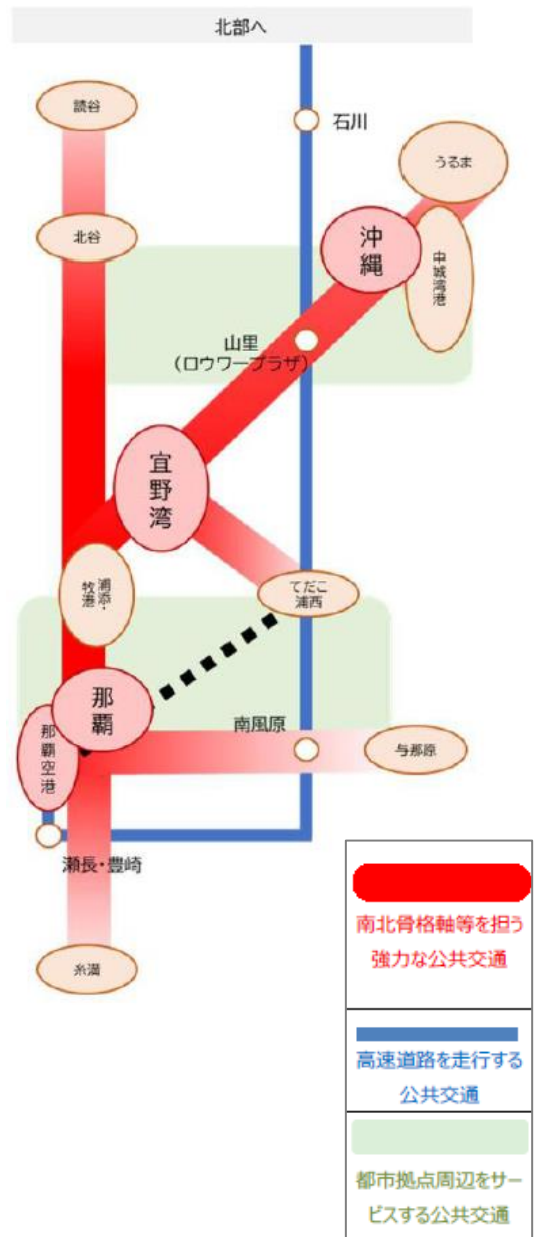


図 132 公共交通ネットワークの整備方針  
資料:都市交通マスタープラン

### ③第3期沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R6～R12）

沖縄市の今後目指すべき将来の方向を提示する「沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、地域ビジョン（目指すべき理想像）である「国際文化観光都市」の実現にむけ、3つの目標と2つの横断的な目標を定め、特に総合計画の施策のうち、地方創生に関する取組を、基本目標、基本的方向、具体的な施策に沿って再構成し、デジタル技術も活用した総合戦略として位置付けることによって、地方創生に向けた取り組みを総合的かつ計画的に進めることとしています。

#### ■基本目標3 魅力的な地域をつくる 4. 質の高い暮らしのためのまちの機能を充実する

- (4)安全で快適な交通環境を整備する
- 総合的な交通体系構築の促進と道路の整備
- 公共交通ネットワークの利便性向上

### ④沖縄市交通基本計画（H28）・第二期沖縄市総合交通戦略（R5）

「沖縄市交通基本計画」で定めた基本理念や目標像の実現に向けて、総合戦略で重点的・優先的に取り組むべき施策の実施主体や時期を明記し、施策の展開を図ることとしています。

#### 【基本理念】人・文化・環境を大切に する交通まちづくり

##### ■目標像①人の暮らしを支える、安心・安全なまち

- 基本方針3 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現

##### ⑤将来公共交通システムの導入検討

「15. 公共交通網の再編」

##### ⑥交通弱者にも配慮した公共交通のサービス水準・利便性の向上

「16. 公共交通の利用環境改善」

##### ■目標像②文化を育み、魅力あふれるまち

- 基本方針4 まちの魅力向上に向けた取り組み推進

##### ⑧魅力ある地域・観光資源等への回遊性を高める交通環境の充実

「18. 地域・観光資源等への回遊性の向上」

##### ■目標像③環境にやさしく、未来につながるまち

- 基本方針5 地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進

##### ⑩かしこくクルマを使う 環境の構築

「20. モビリティマネジメントの実施」

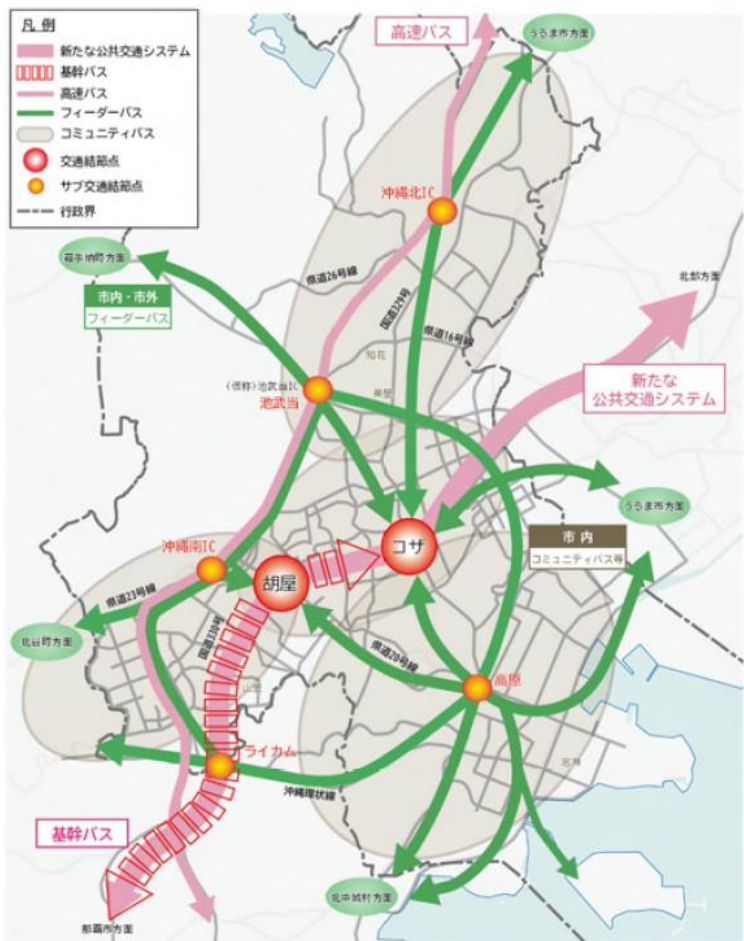


図 133 将来交通ネットワーク

資料：第二期沖縄市総合交通戦略

## ⑤沖縄市交通拠点整備基本構想（R6）

沖縄市がさらなる中核的役割を果たし、まちの活力を創出するための拠点づくりの実現に向けて、沖縄市胡屋・中央地区の交通拠点整備の基本方針を示す「沖縄市交通拠点整備基本構想」では、『K O Z Aのみんなで作る、活力に満ちたまち』を将来像として、5つの方針に基づき取組が進められています。

基本方針②まちとまちの結びつきを強くする場づくりとして、基幹バスシステムや路線バス、観光バス、高速バス、タクシー等との連携等により、**都市間のアクセス機能の強化**を図ることとしています。

また、基本方針③まちなかの結びつきを強くする場づくりとして、バス（路線、循環、シャトル）、タクシー、その他交通手段（シェアサイクル、高齢者用乗り物、観光用乗り物等）との連携等により、**地域内の回遊性向上**を図ることとしています。

## ⑥第2次沖縄市観光振興基本計画（R4～R8）

計画的かつ効率的に観光振興を図ることを目的とした「第2次沖縄市観光振興基本計画」では、本市の異国情緒漂う街並みやライフスタイル、50か国以上の外国人が暮らす国際色豊かな風土と、伝統文化と異文化が融合した個性的な文化を源泉に、内外を魅了するスポーツや芸能・音楽のエンターテインメントを活かした観光の創出で地域経済をけん引し、地域社会のさらなる発展をめざして、3つのあり方が示されています。

公共交通に関する方針としては、「Ⅲ 戦略的な地域マネジメントによる観光振興」の中で、観光来訪者の**周遊性向上**を図るため、空港や港湾、県内の周辺観光拠点から本市までのアクセス性の向上や市内各拠点を結ぶ**二次交通・交通結節の交通の充実**を図ることが示されています。

## ⑦第6次沖縄市地域保健福祉計画（R4～R8）

「第6次沖縄市地域保健福祉計画」では、今後の沖縄市における地域福祉の方向性を示し、取組を着実に推進するとともに、社会福祉協議会の地域福祉活動計画と一体的に策定することにより地域力の強化を図り、地域共生社会の実現をめざすこととしています。また、地域福祉として一体的に展開することが望ましい福祉分野以外の関連計画とも連携を図りながら、**誰もが安心して暮らすことができる社会**を築く「福祉文化」が生き続けていくまちをめざし、基本理念を『ちゅいしいじいの心でつながり福祉文化が息づく沖縄市』としています。

公共交通に関する方針としては、基本目標4の「安全に暮らせる環境を作ろう」のなかで、**誰もが自由に外出や移動ができる**よう、移動支援や市内循環バスの運行による移動等の利便性の向上を図ることとしています。交通弱者を含む市民の移動の利便性等の向上が求められています。

## 4-3. 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、沖縄市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

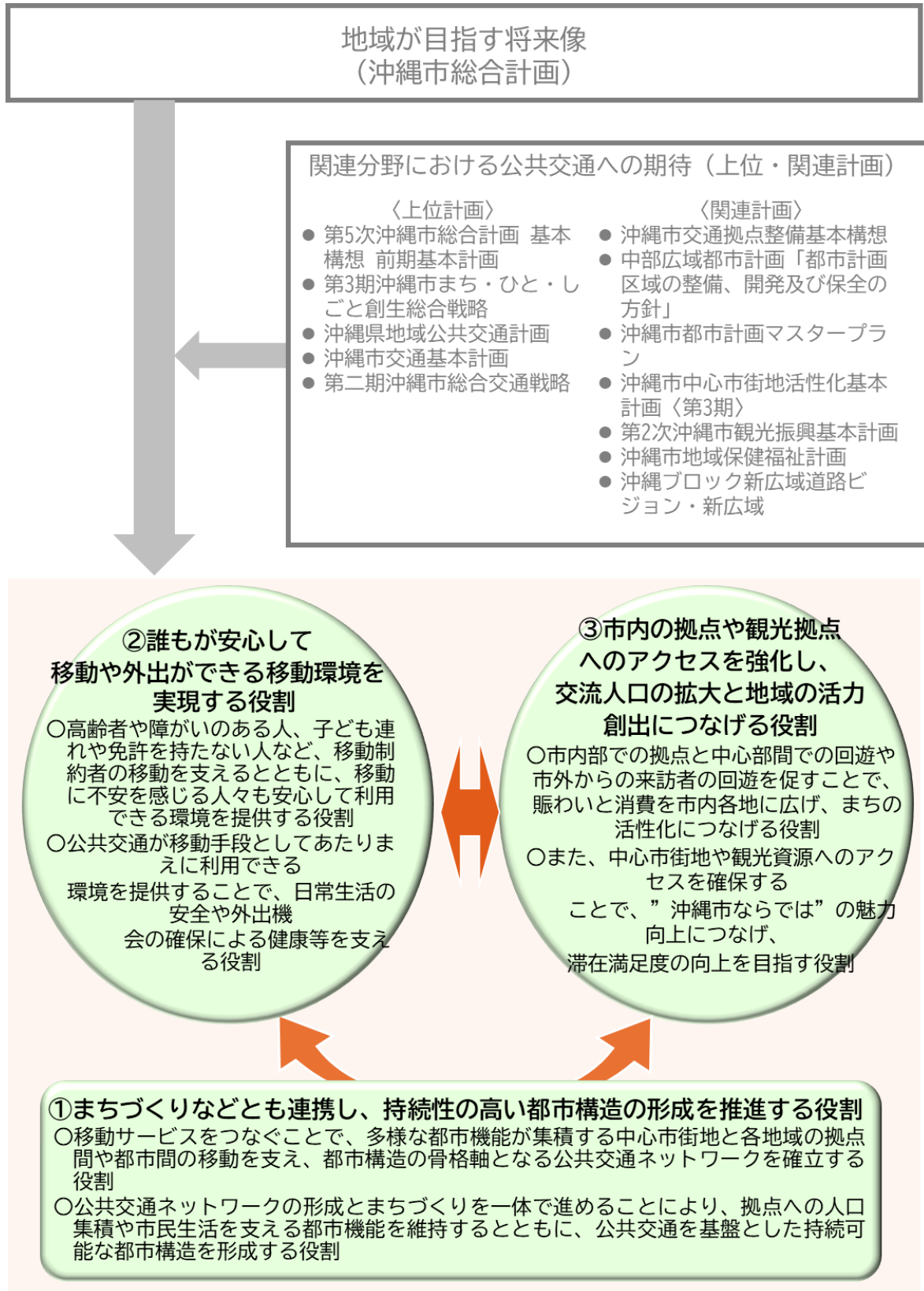


図 134 沖縄市の公共交通に求められる役割