

「沖縄本島内における陸上交通の現状と課題」について



沖縄振興開発金融公庫
THE OKINAWA DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION



琉球大学
UNIVERSITY OF THE RYUKYUS

令和7年3月10日（月）

(1)目的

沖縄県では、過度なマイカー依存により交通渋滞が慢性化し、生産性に悪影響をもたらしている。また、沖縄においても人口減少・少子高齢化は不可避であり、高齢者や子どもをはじめ、誰にとっても豊かで暮らしやすい地域づくりのためには、公共交通ネットワークの充実と活用が求められる。

このような中、全国では地域交通を「リ・デザイン」し、地域の足(モビリティ)を確保する取組が進められており、沖縄でも「沖縄県地域公共交通計画」が令和6年5月に策定される等、公共交通の充実に向けた取組が進んでいる。

これらの社会的な動向を踏まえ、本調査では、沖縄本島内陸上交通の現状と課題を整理し、今後必要な取組を提言することで、関係機関の公共交通の充実と活用に向けた取組を促進することを目的としている。

(2)調査内容

ア 調査対象 本島内を運行する公共交通機関(路線バス・モノレール)、行政機関等

イ 調査方法 各種統計の確認、調査対象へのアンケート調査・ヒアリング

ウ 調査項目
・現状の確認(社会環境・路線バス・モノレール・行政・事業者等)
・抽出した課題の整理

エ 調査時期 令和6年11月8日～令和7年2月28日

オ 実施主体 沖縄振興開発金融公庫 調査部 地域連携情報室(平良 貴洋、宮平 秀悟)

琉球大学 工学部 准教授 神谷 大介

琉球大学 工学部 社会基盤デザインコース 神谷研究室

上間 大輔(修士2年)

新里 莉理、安部 徳哉、羽生 陽向、比嘉 悠(学部3年)



(3) 確認方法

「社会環境」、「陸上交通」、「行政・事業者」の3つの観点から確認事項を設定。各種統計や実地確認、行政・事業者へのヒアリング等により得た情報を基に現状を確認。

具体的調査事項(第3章:現状の確認)



区分	確認事項	確認方法	趣旨
社会環境	(1)沖縄県の渋滞	R5沖縄交通リ・デザイン協議会資料	渋滞の程度、生産性の低下について他都道府県と比較
	(2)公共交通分担率	R2国勢調査結果(通勤・通学時の主な交通手段・種類)	公共交通の利用率を確認(分担率及び利用する種類)
	(3)自家用車保有台数の推移	自動車保有台数の推移・伸び率(自動車検査登録情報協会)	自家用車保有台数及びその伸び率を他都道府県と比較
	(4)運転免許保有者数の推移	令和4年交通白書ダイジェスト(沖縄県警察)	運転免許保有者数及びその推移を他都道府県と比較
	(5)通学手段	沖縄県地域公共交通計画(図2-44、2-45)	小中学生の通学における公共交通の利用状況を確認
陸上交通	(1)運行状況	「バスロケーションシステム」、「のりものNaviOkinawa」、「OTTOP」を参考に整理	大まかなマップ上での路線図、交通空白地域、重複区間の確認等
	(2)利用者数の推移	沖縄県地域公共交通計画(図2-78)	利用者数の推移を確認
	(3)営業収入とバス路線への補助額の推移	運輸要覧、2022年度版(令和4年度)日本のバス事業、県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)	路線バス事業の営業収入と運行赤字に対する補助額の推移を確認
	(4)時刻表の設定と実際の定時性	県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)、実地調査(一部路線)	時刻表と実際の到着時間の差を確認
	(5)通勤コスト・定期券利用率	沖縄県地域公共交通計画(図2-55・図2-56)	公共交通利用のコスト、定期券の利用率等を確認
	(6)利用環境	バス各社HPより確認	バリアフリー等対応状況を確認
	(7)乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇	りゅうぎん総研「沖縄県におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」、沖縄県地域公共交通計画(図1-8)、求人票	乗務員数の推移の確認、路線バス運転手の待遇を類似業務従事者や県外事業者と比較
	(8)バスターミナルの状況	R5運輸要覧	沖縄県内にあるバスターミナルを確認
モノレール	(1)運行本数	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」	運行本数の推移を確認
	(2)乗客数の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」、沖縄都市モノレール株式会社HP	総数・駅・種別ごとの利用者の推移を確認
	(3)収益の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」	収益の推移を確認
	(4)てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移	指定管理者制度導入施設モニタリングシート	てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移を確認
	(5)利用環境	沖縄都市モノレール株式会社HPより確認	バリアフリー等対応状況を確認
その他	乗り継ぎ案内(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)	実地確認	(バス・モノレール又はバス間の)乗り継ぎにあたり、わかりにくいものとなっていないか実地確認
行政・事業者	現状認識	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における現状認識を確認
	方針・計画	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における方向性を確認
	取組の進捗状況	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における取組の状況を確認

※「行政・事業者」のヒアリング対象は、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市、沖縄市、名護市、南城市、沖縄都市モノレール株式会社、沖縄県バス協会。

(1) 社会環境

ア 沖縄県の渋滞

○渋滞は全国ワーストクラス。人口1人あたり年間55時間の可処分時間の減と生産性の低下をもたらしており、生活の質が低下。

イ 公共交通分担率

○通勤・通学の交通手段は66.1%が自家用車。人口密度の近い兵庫県(36.1%)と比較すると、2倍近い。他方、公共交通の利用率は1割に満たない。

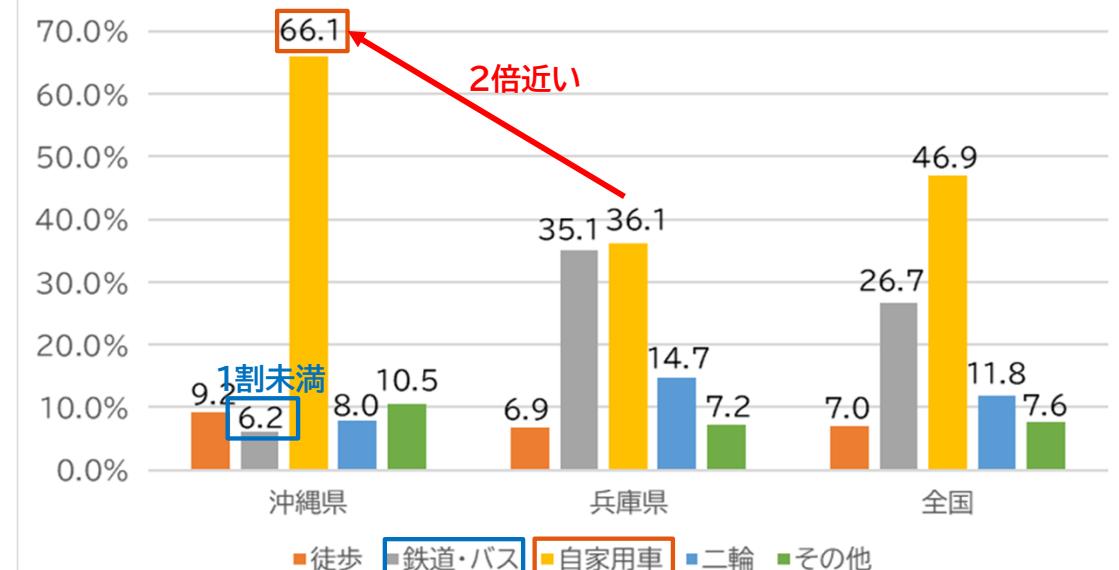
○通勤・通学において複数の交通手段を使用する(乗り継ぐ)のは、全国のが10.3%、兵庫県が13.6%に対し、沖縄県では4.5%に留まる。

平日朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）



那覇市内の速度は全国ワーストクラス

通勤・通学時の主な交通手段(公共交通分担率)



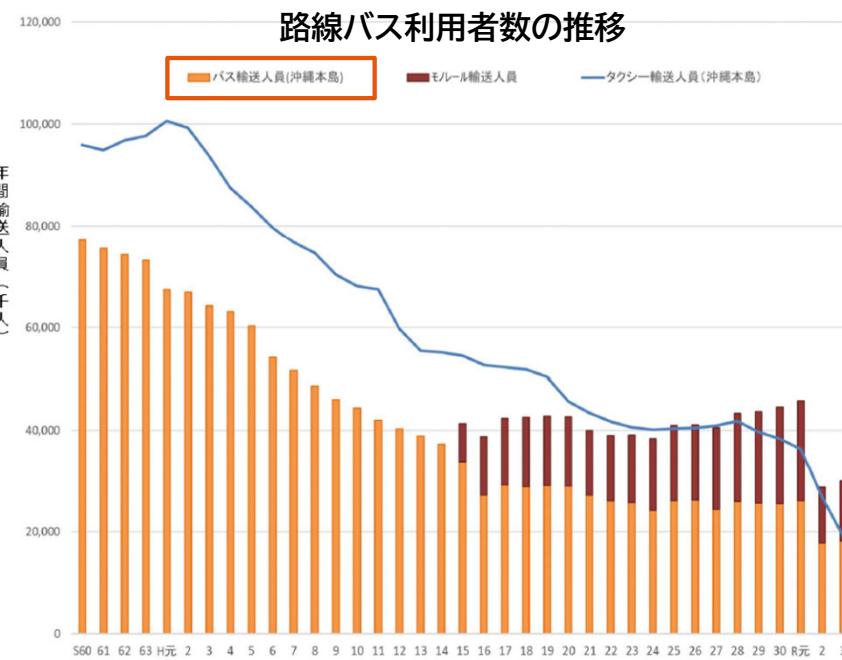
(2) 陸上交通(路線バス)①

ア 利用者数の推移

○沖縄本島の路線バス利用者数は減少傾向が長く続き、令和4年(2022年)の利用者数は約2,130万人と昭和60年(1985年:約7,720万人)に比べて約72.4%も減少。

イ 時刻表の設定と実際の定時性

○県内各地での渋滞の慢性化から、バス事業者は時間帯によって所要時間を調整して時刻表を設定しているが、サンプルによる実地調査の結果、起点から終点までの所要時間は、ピーク時にはいずれの便も9分以上の遅れが見られた。利用客の乗降に係る時間も運行の遅れに影響。



<実地調査の概要>

主要路線2路線と基幹急行バス1路線を選び、ピーク時及びオフピーク時の各バス停の到着時刻を確認(調査日時:令和7年1月24日(金))。

<対象路線>

21番(具志川BT-那覇BT)
89番(糸満BT-那覇BT)
23番(コザ-那覇BT) ※基幹急行バス

【実地調査(定時性)結果まとめ】

系統番号	起点	終点	調査日・天候	ピーク/オフピーク	経由バス停	所要時間(分)			備考
						設定	実績	遅れ	
21	具志川BT	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:01発)	67	137	146	9	
21	具志川BT	那覇BT	2025/1/24(金) 晴れ(小雨:11時頃)	オフピーク (10:00発)	67	90	94	4	
89	糸満BT	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:05発)	41	67	94	27	
89	糸満BT	那覇BT	2025/1/24(金) 晴れ(小雨:11時頃)	オフピーク (10:40発)	41	54	59	5	
23	コザ	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:31発)	15(対象区間)	72	91	19	基幹急行

(出所)調査結果を公庫・学生で整理

(出所)沖縄県地域公共交通計画

2. 現状の確認

(2) 陸上交通(路線バス)②

ウ 通勤コスト・定期券利用率

○沖縄県の路線バスの6ヶ月通勤定期代は、他の国内都市における同距離帯の公共交通(鉄道・バス等)と比較して高い水準にあり、10km圏で約13万円、20km圏だと約20万円に達する。また、定期券利用率は11%と全国で最も低い。

エ 乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇

○県内のバス運転者数は平成29年度(2,900人)をピークに減少傾向となり、令和4年度には過去最低の1,641人となった。また、令和12年には運転手の平均年齢が62.9歳に達する見込み。

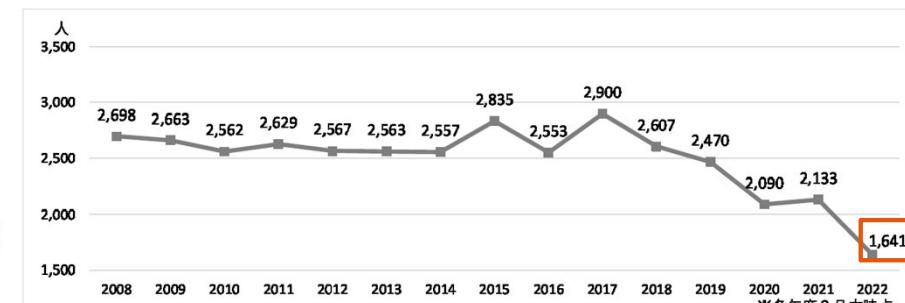
○令和6年10月時点の県内路線バス・観光バス・ホテル及び県外路線バス運転手の待遇を比較したところ、県内路線バス運転手の待遇は決して良い条件とはいえず、特に年間休日数は比較対象と比べて年間30～40日も少ない。

都道府県の定期券利用率



(出所)沖縄県地域公共交通計画

県内のバス運転者数の推移



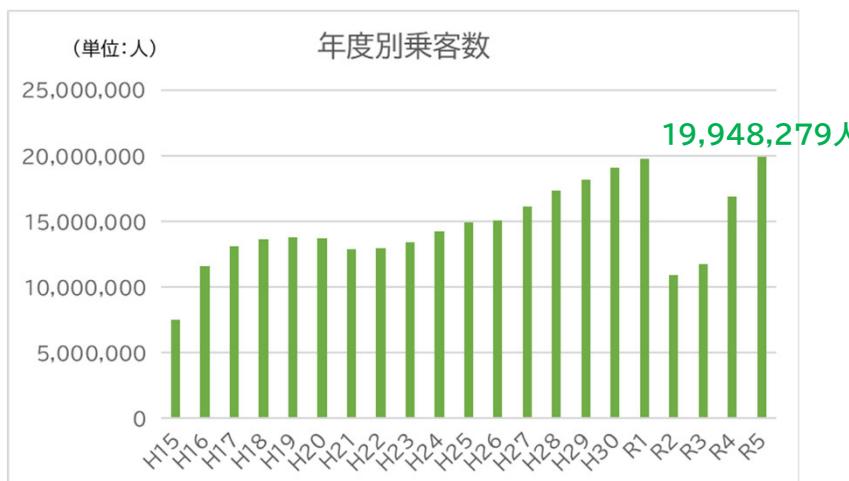
(出所)りゅうぎん総研「沖縄県内におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」より

2. 現状の確認

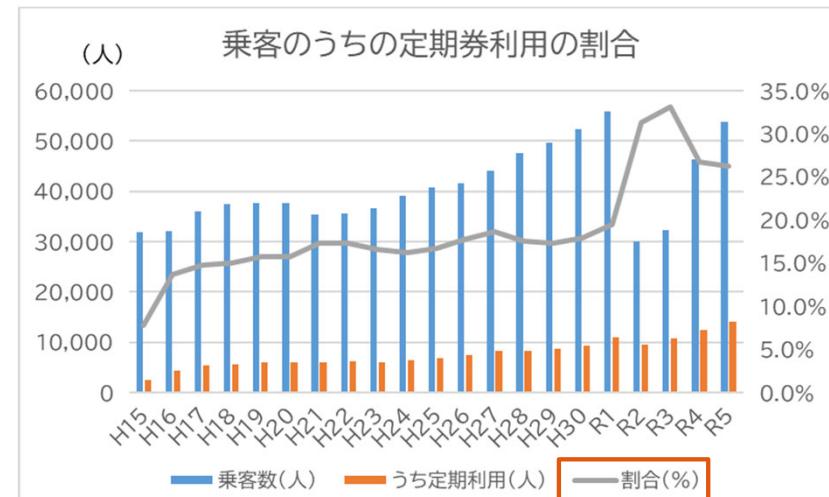
(3) 陸上交通(モノレール)①

ア 乗客数の推移

- 乗客数は運行を開始した平成15年当時の年間749万7,788人から、令和5年度の1,994万8,279人へ大幅に増加(約2.7倍)。定期券利用率は運行当初の7.8%から令和元年度のてだこ浦西駅開業以降は25%を超えて推移しており、大幅に増加。
- 令和5年度の乗客数は、旭橋駅、おもろまち駅、赤嶺駅では運行開始時の2倍以上となっており、駅を中心としたまちづくりが利用促進に重要であることがわかる。



(出所)沖縄都市モノレール株式会社HPを基に作成



(出所)「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」を基に作成

駅別乗客数の推移

(単位:人)

	那覇空港駅	赤嶺駅	小禄駅	奥武山公園駅	壺川駅	旭橋駅	県庁前駅	美栄橋駅	牧志駅	安里駅	おもろまち駅	古島駅	市立病院前駅	儀保駅	首里駅	石嶺駅	経塚駅	浦添前田駅	てだこ浦西駅
H15(運行開始)	4,127	1,052	3,050	1,262	1,131	1,694	4,559	1,986	1,843	1,496	2,065	2,018	854	1,383	3,386				
R1(てだこ開業)	7,191	2,469	3,754	2,383	2,051	4,308	6,813	3,082	3,355	2,435	5,672	2,728	1,000	1,636	3,316	1,075	640	548	1,308
R5	6,960	2,410	3,536	2,155	2,062	4,223	6,452	3,159	3,060	2,500	5,019	2,586	973	1,288	2,394	1,434	817	697	2,018

運行開始時からの増減率 168.6% 229.1% 115.9% 170.8% 182.3% 249.3% 141.5% 159.1% 166.0% 167.1% 243.1% 128.1% 113.9% 93.1% 70.7% 133.4% 127.7% 127.2% 154.3%

(出所)「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」を基に作成

(3) 陸上交通(モノレール)②

イ 収益の推移

○沖縄都市モノレールは平成28年度に黒字化。コロナ禍により赤字転落したものの、徐々に赤字額を減少させており、今後の黒字化が期待される。

ウ てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場

○令和元年10月に県が設置した「てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場」は、令和5年度には定期契約実績が745台に達し、現在はキャンセル待ちの状況。令和4年度からは受託事業者が県からの指定管理料を得ることなく黒字で運営し、県に納付金を納めている。

てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移

	R1	R2	R3	R4	R5
定期駐車契約実績(台)	377	403	478	647	745
収入計(千円)	42,632	51,879	53,105	61,095	93,636
うち指定管理料	18,878	24,132	16,167	0	0
うち利用料金収入	23,754	27,747	36,378	60,471	92,916
うちその他(自販機収入等)	0	0	560	624	720
管理費計(千円)	33,996	44,512	48,810	58,471	79,562
うち県への納付金	0	0	0	14,500	31,897
うち業務運営費	33,996	44,512	48,810	43,971	47,665
収支(千円)	8,636	7,367	4,295	2,624	14,074

(出所)「指定管理者モニタリングシート(てだこ浦西駅)」を基に作成



(出所)「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」

(4) 乗り継ぎ案内等の確認(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)①

○バス停、バスターミナル及びモノレール駅について乗り継ぎ案内等の乗車環境を実地調査した結果、調査対象のうち一部のバスターミナルを除き、わかりやすい乗り継ぎの案内がなされていないことを確認した。

<実施概要>

対象箇所について、乗り継ぎ環境等を実地調査。①乗り継ぎ案内、②バス待ち環境、③待ち時間に利用できる周辺施設等の3点を確認。

<対象箇所>

①バス停(5箇所) ②バスターミナル等(4箇所) ③モノレール(6駅)

①バス停実地調査まとめ

確認事項	バス停					総括(課題)
	胡屋	普天間	与那原	牧港	沖縄タイムス前	
路線バス間の乗り継ぎ案内	路線図の掲示	一部案内板あり ※同名のバス停が4箇所あり、わかりづらい	特になし ※同名のバス停が3箇所あり、わかりづらい	特になし ※近隣の「牧港ブルーシール本店北側」バス停には路線図・系統図の案内板あり	デジタルサイネージ・案内板あり	デジタルサイネージや路線図等の案内板があるバス停もあれば、全く案内のないバス停もあり、バス停毎に差が大きい。高規格ではなくとも、どの方面へ行くにはどのバス路線に乗る必要があるのか、最低限わかりやすい案内が求められる。 また、同じ名称のバス停が複数ある箇所については、乗り場の誤認を防ぐため、名称の変更などの工夫が必要ではないか。
バス待ち環境	上屋又はベンチの設置あり(両方ではない)	一部上屋の設置あり	一部上屋・ベンチの設置あり	なし ※近隣の「牧港ブルーシール本店北側」バス停には上屋あり	上屋の設置あり ※一部デジタルサイネージ・ベンチあり	上屋と椅子が設置されているのは一部のみ。バス待ち環境の充実が期待される。
待ち時間に利用できる周辺施設等	コンビニ、飲食店、映画館等	スーパー、飲食店、コンビニ等	飲食店、業務用量販店	コンビニ、スーパー、飲食店等	コンビニ・飲食店等多数	各バス停の立地により様々であるが、多くのバス停付近にはコンビニやスーパーが立地している。

(出所)実地調査結果を公庫・学生で整理

2. 現状の確認

(4) 乗り継ぎ案内等の確認(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)②

② バスターミナル等実地調査まとめ

確認事項	バスターミナル等					総括(課題)
	那覇バスターミナル	具志川バスターミナル	名護バスターミナル	南城市役所		
路線バス間の乗り継ぎ案内	<ul style="list-style-type: none"> 1階待合所に大型のバス乗り場総合案内板が設置されており、目につきやすい場所にある。 案内板には行きたい場所を選択するなどの路線に乗ればいいのか案内する機能があるほか、コンシェルジュの窓口も設けられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 待合所に貼られている運行系統図には、どの方面に行きたい場合には、どのバス停で何番に乗り換えるということが表示されている。 近隣にある前原高校前バス停(距離100M程度)を通過するバスとの乗り継ぎの案内はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 各乗り場に路線図の案内はあるが、事務所横の掲示板には路線バスの時刻表の掲示のみで経由地の表示はない。また、国頭村営バスの時刻表も掲示されているが、名護バスターミナルから運行する路線バスとの乗り継ぎの情報は特に示されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 南城市的循環バスであるNバス(市内線)と市外線(沖縄バス・東陽バス)の系統名(便名)及び発車時刻、乗り場が南城市役所入口及び沖縄バス南城出張所においてデジタルサイネージで確認できるようになっている。 令和6年3月まではバスを適切に案内できるよう、交通アテンダント(Nバス娘)を配置していた。 	<p>近年整備された那覇バスターミナル及び南城市役所では、デジタルサイネージによりバスの発車時刻、ルート、乗り場といった情報を確認することができる。具志川、名護のバスターミナルにおいても一定の案内がなされているが、周辺を通過する「自社以外のバス」への乗り継ぎに係る案内はなく、利用者視点に立った案内が求められる。</p>	
バス待ち環境	<ul style="list-style-type: none"> 待合所には50席程度のソファ席があるほか、複数台のテーブルと椅子でくつろげる環境が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 待合所にはベンチが6台程度ある。 	<ul style="list-style-type: none"> 各乗り場にはベンチや屋根が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 南城市役所には1~3番までのバス乗降場が整備されており、上屋及びベンチが設置されている。 	<p>各バスターミナルには待合所、乗り場にベンチや屋根等が設置されており、バス待ち環境は整っている。</p>	
待ち時間に利用できる周辺施設等	<ul style="list-style-type: none"> 待合所のフロアにはコンビニがあり、カフーナ旭橋の中には多くの飲食店や県立図書館がある。また、周辺にもコンビニや飲食店が多数ある。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺にはザ・ビッグやコンビニ、ダイレックス等の量販店が多く立地。 	<ul style="list-style-type: none"> 当該バスターミナルの道向かいにコンビニがあるほか、バスターミナル内に食堂と売店がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 南城市役所バス停の隣には飲食店(カフェなんじいJr.)や沖縄バス南城出張所がある。 	<p>那覇バスターミナルは入居するカフーナ旭橋内に多くの飲食店等があり、待ち時間を有効に活用することができるが、その他のバスターミナルでは、飲食や買い物等ができるものは多くなく、利用促進に向けた周辺環境の整備・連携による賑わいの創出が期待される。</p>	

(出所)実地調査結果を公庫・学生で整理

③ モノレール駅実地調査まとめ

確認事項	モノレール駅						総括(課題)
	那覇空港駅	旭橋駅	県庁前駅	おもろまち駅	首里駅	てだこ浦西駅	
路線バスとの乗り継ぎ案内	国内・国際ターミナルからバス・モノレール等への案内あり(デジタルサイネージ・コンシェルジュ配置等)	なし	なし	なし	なし	周辺バス停・高速バス停への案内はあるものの、見つけづらく、分かりにくい。	各駅において周辺のバス停から各地への乗継が可能であるが、 起終点以外の駅には基本的に乗り継ぎに係る案内はなく、てだこ浦西駅は案内はあるものの、見つけづらく、分かりにくい。
周辺バス停のバス待ち環境	ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置 休憩スペースあり	駅周辺のバス停には概ね上屋やベンチの設置がなされており、バス待ち環境は比較的整っている。
待ち時間に利用できる周辺施設等	空港内コンビニや売店等	コンビニ、飲食店等	百貨店、コンビニ、飲食店等	コンビニ、商業施設、飲食店等	コンビニ、飲食店等	商業施設、飲食店、家電量販店等	どの駅にも周辺にはコンビニや飲食店が立地しており、店舗数や種類に差はあるものの、待ち時間にそれらを利用することが可能。

(出所)実地調査結果を公庫・学生で整理

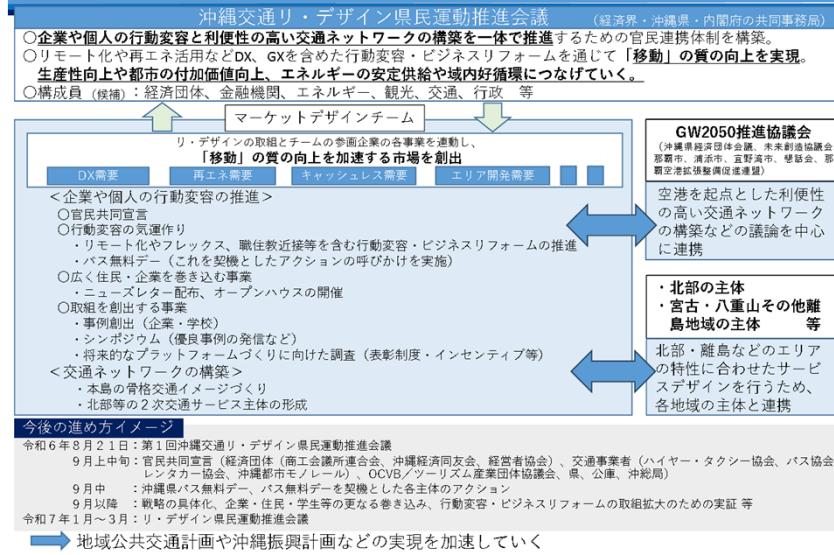
(5) 行政・事業者等①

- 近年、沖縄本島では各圏域での交通結節点整備に向けた取組が盛んになっていることから、行政や事業者等における本島内公共交通(バス・モノレール)の現状・課題の認識と、方針・計画、取組状況等について、ヒアリングにより情報を補完した。
- 各ヒアリング対象において、公共交通機関の利用促進や交通結節点の整備に向けた取組が進められていることを確認した。

<実施対象>

- ・行政機関(内閣府沖縄総合事務局・沖縄県・那覇市・沖縄市・名護市・南城市)
- ・沖縄都市モノレール株式会社
- ・一般社団法人沖縄県バス協会

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議の体制・進め方



(出所)沖縄交通リ・デザイン資料より引用(一部加工)



(出所)内閣府沖縄総合事務局「Muribushi11月12月号」



2. 現状の確認

(5) 行政・事業者等②

3-1. 公共交通の利用を促進する取り組み



(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状と課題について」

那覇市LRT整備計画案素案（概要版）



(出所) 那覇市LRT整備計画案素案(概要版)

3-2. バスサービスレベル向上に向けた取り組み



○ 基幹バスシステムの導入に向けた継続的な取り組み

- ✓ 高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並みのグレードを備えたバスシステム

⇒ 定時性、速達性の向上

バスレーンの延長

- ・定時速達性の確保
- ・過度な自動車利用を抑制



○ 利用環境改善

- ✓ バスの走行性、乗降性、待合環境の改善
⇒ 乗降性、待合環境等の向上

バス停のグレードアップ



IC乗車券システムの導入



ノンステップバスの導入



バスロケーションシステムの導入



(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状と課題について」



(出所) 那覇市HP

2. 現状の確認

(5) 行政・事業者等③

5. 基本構想

沖縄市

基本構想

- 沖縄市では交通拠点整備基本構想として、(仮称) 胡屋バスターミナルの機能及び、4つの方面での取り組み方針等を以下のようにします。

沖縄市中心市街地活性化基本計画 基本方針 (第3期 R6.4~R11.3)

- (1) 歴史文化やまちの個性、人々を魅了するエンターテインメントの力を活かしたにぎわいづくり
- (2) 地域・住民・来訪者にとって快適で良好なまちづくり

交通拠点整備基本構想 (案)

将来像: KOZAのみんなで作る、活力に満ちたまち

- 【方針①】誰もが楽しめる、居心地のいい場づくり
- 【方針③】まちなかの結びつきを強くる場づくり
- 【方針④】KOZAの歴史・文化が感じられる場づくり
- 【方針⑤】より安全で安心なまちづくり

- ①沖縄アリーナ方面
- ・スポーツを楽しむ、盛り上げる環境の創出
 - ・まちの個性(商業・文化・歴史)を生かしてにぎわいの創出
 - ・安心して暮らせる環境の創出

- ②沖縄こどもの国方面
- ・沖縄こどもの国へ流れやすい環境、にぎわいの創出
 - ・安心して暮らせる環境の創出

- 胡屋バスターミナル機能
- 【基本機能】
 - 【交通結節機能】
 - 【防災機能】

- ③一番街・八重島方面
- ・まちの個性(商業・文化・歴史)を生かしてにぎわいの創出
 - ・安心して暮らせる環境の創出

- ④沖縄市役所・コザ方面
- ・安心して暮らせる環境の創出
 - ・まちの個性(商業・文化・歴史)を生かしてにぎわいの創出

- 【サービス機能】

- 【景観機能】

26

(出所) 沖縄市交通拠点整備基本構想



(出所) 沖縄市HP



(出所) 沖縄市HP



(出所) 南城市HP

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。(前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載)
- 関係者意見等も踏まえ、北部地域・名護漁港周辺のボテンシャルや課題に基づく総合交通ターミナル整備の方針を整理。[図5.1]
- 「暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ」[図5.1]

ボテンシャル

- 【北部地域】
- ◆ 北部地域の中心都市
 - ◆ 道路交通の移動需要が増加
 - ◆ 豊富な自然・文化的資源
 - ◆ 観光・経済・医療の集積、更なる発展



- 【名護漁港周辺】
- ◆ 広域的な交通軸のクロスポイント
 - ◆ 防災上重要な道路との近接性
 - ◆ まちづくり運動した中心市街地の玄関口

課題

- ◆ 北部地域における公共交通(バス・タクシー等)の利便性の課題
- ◆ 国道58号を含む周辺道路の安全性・円滑性の課題
- ◆ 自家用車への依存
- ◆ 中心市街地の活力低下
- ◆ 防災機能強化の必要性



暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ



- ①円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用の実現

- ②周辺道路の安全性・円滑性の確保

- ③自家用車からの利用転換

- ④回遊促進に賛わいの創出

- ⑤防災機能の強化

(出所) 第3回名護市総合交通ターミナル検討部会資料



44

12

3. 抽出した課題の整理

(1) 確認した現状と抽出した課題

第3章: 現状の確認の結果の整理と抽出した課題

区分	確認事項	確認方法	現状の確認結果	抽出した課題
社会環境	(1)沖縄県の渋滞	R5沖縄交通リ・デザイン協議会資料	全国ワーストの渋滞により年間約55時間の可処分時間が減少。	公共交通の利用の低さが可処分時間の減をもたらし、沖縄県民の生産性及び生活の質の低下を招いている。 →県民がより公共交通機関に利用転換する必要性。そのために陸上交通の現状・課題を確認。
	(2)公共交通分担率	R2国勢調査結果(通勤・通学時の主な交通手段・種類)	自動車使用率は全国より約20%高く、自動車中心の移動。また、複数の交通手段を使用しての移動は4.5%に留まる。	
	(3)自家用車保有台数の推移	自動車保有台数の推移・伸び率(自動車検査登録情報協会)	自動車保有台数の伸びは全国平均より高く、平成12年から令和2年までの伸びは全国9.7%に比べ、沖縄県は42.1%の増。	
	(4)運転免許保有者数の推移	令和4年交通白書ダイジェスト(沖縄県警察)	沖縄県の運転免許保有者数は右上がりに増加。平成25年と比較すると令和4年の保有者は7.9%増加。	
	(5)通学手段	沖縄県地域公共交通計画(図2-44、2-45)	27.6%もの小中学生が自家用車で通学。移動は5分~15分の移動が多い。	
陸上交通	(1)運行状況	「バスロケーションシステム」、「のりものNaviOkinawa」、「OTTOP」を参考に整理	中南部都市圏には路線が張り巡らされており、特に国道58号、国道330号沿線の運行本数が多い。他方、北部は交通空白地域が目立つ。	交通空白地域への対応と運行の効率化
	(2)利用者数の推移	沖縄県地域公共交通計画(図2-78)	利用者は減少傾向が続き、令和4年の利用者数(約2,130万人)は昭和60年(約7,720万人)に比べると約7割も減少。	路線バスの利用促進による利用者の増加
	(3)営業収入とバス路線への補助額の推移	運輸要覧、2022年度版(令和4年度)日本のバス事業、県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)	営業収入は減少傾向。令和4年の営業収入(約64億円)は、平成11年の営業収入(約94億3,000万円)の2/3程度。	採算性の確保(利用者の増に伴う運賃収入の増)
	(4)時刻表の設定と実際の定時性	県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)、実地調査(一部路線)	ピーカク時にはどの路線においても終点の到着時間に9分以上の遅れがあり、定時性に課題。また、利用客の乗降に係る時間も運行の遅れに影響を及ぼしている。	定時性の確保
	(5)通勤コスト・定期券利用率	沖縄県地域公共交通計画(図2-55・図2-56)	県内路線バスの6ヶ月通勤定期代は県外都市に比べて高い水準。定期券利用率は全国で最も低い水準(11%)。	通勤・通学における路線バスの利用促進
	(6)利用環境	バス各社HPより確認	パリアフリー法整備に伴う取組が進む。ノンステップバスの導入率(70.1%)は平成30年3月現在、全国8位。	誰でも利用しやすい環境整備
	(7)乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇	りゅうざん総研「沖縄県におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」、沖縄県地域公共交通計画(図1-8)、ハローワークにおける求人票	県内バス運転者数は減少基調にあり、令和4年には過去最低の1,641人にまで減少。県内路線バス運転手の給与や待遇の水準は、他と比較して決して良い条件とはいえない。	人手不足、魅力ある職場づくり
	(8)バスターミナルの状況	R5運輸要覧	本島には自動車ターミナル法における一般バスターミナルが1箇所、専用バスターミナルが3箇所ある。	
モノレール	(1)運行本数	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p54	運行当初の202本から令和5年には264本まで増加。	
	(2)乗客数の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p80、沖縄都市モノレール株式会社HP	令和5年度の乗客数は1,467万2,350人と運行開始当初(749万7,788人)に比べて倍以上に増加。今後も増加が見込まれる。商業施設が隣接・近接する駅の利用者が特に増加。	駅を中心としたまちづくりの必要性(乗客数の増と周辺施設との関係)
	(3)収益の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p82	運行開始当初の赤字から、乗客数の増加とともに赤字額は減少、平成28年度には黒字化。コロナ禍で再び赤字転落したものの、年々赤字額は減少。	採算性の確保(利用者の増に伴う運賃収入の増)
	(4)てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移	指定管理者制度導入施設モニタリングシート	定期契約実績は年々増加し、令和5年度には収容台数の75%に達し、現在は新規契約ができない、キャンセル待ちの状況。令和4年度からは指定管理料の収入なく黒字化達成。	てだこ浦西駅におけるパーク＆ライド駐車場の更なる整備の検討、当該駅を中心としたまちづくりの促進
	(5)利用環境	沖縄都市モノレール株式会社HPより確認	パリアフリー法整備に伴う取組が進む。固定スロープやオストメイト対応設備等。	誰でも利用しやすい環境の整備
その他	乗り継ぎ案内(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)	実地確認	モノレール駅・バス停ともにわかりやすい乗り継ぎの案内がなされていない。	公共交通機関の乗り継ぎ利用の促進に向けた利用車両の適切な案内・周辺まちづくりへの寄与
行政・事業者	現状認識	ヒアリング	各対象のヒアリングメモを参照	県・市町村・事業者等の関係機関が連携して認識・方向性を共有し、課題解決に向けた取組を進めていく必要性
	方針・計画	ヒアリング		
	取組の進捗状況	ヒアリング		

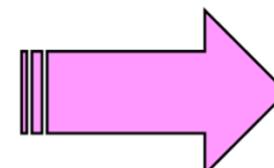
※「行政・事業者」のヒアリング対象は、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市、沖縄市、名護市、南城市、沖縄都市モノレール株式会社、沖縄県バス協会。

3. 抽出した課題の整理

(2)課題類型の整理

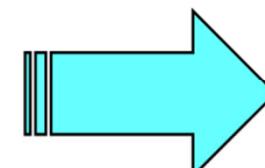
○各事項から抽出した課題について、その性質・類似性を踏まえ、課題類型を以下の3つに整理。

抽出した課題
定時性の確保(路線バス)
交通空白地域への対応と運行の効率化(路線バス)
県・市町村・事業者等の関係機関が連携して認識・方向性を共有し、課題解決に向けた取組を進めていく必要性(行政・事業者)。



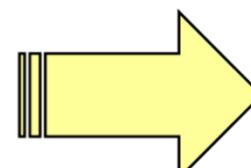
課題類型
①定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等

抽出した課題
採算性の確保(利用者の増に伴う運賃収入の増)(路線バス・モノレール)
路線バスの利用促進による利用者の増加(路線バス)
通勤・通学における路線バスの利用促進(路線バス)
公共交通機関の乗り継ぎ利用の促進に向けた利用者目線の適切な案内・周辺まちづくりへの寄与(路線バス・モノレール)
人手不足、魅力ある職場づくり(路線バス)



課題類型
②持続可能な運行に向けた取組(利用転換の促進・人材の育成・確保等)

抽出した課題
駅を中心としたまちづくりの必要性(乗客数の増と周辺施設との関係)(モノレール)
てだこ浦西駅におけるパーク＆ライド駐車場の更なる整備の検討、当該駅を中心としたまちづくりの促進(モノレール)
公共交通機関の乗り継ぎ利用の促進に向けた利用者目線の適切な案内・周辺まちづくりへの寄与(路線バス・モノレール) ※再掲
誰でも利用しやすい環境の整備(路線バス・モノレール)



課題類型
③利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

4. 先進事例の紹介(課題類型ごとに確認)

(1) 定時制の向上と運行効率化に向けたバス路線の再編と関係機関相互の連携等

ア バス路線の再編に合わせたバス乗換拠点施設の整備(田名バスターミナル:神奈川県相模原市)

○以前は上田名バス停を経由していたバス路線を、田名バスターミナル発着にまとめて再編することで、田名バスターミナルを中心とした各駅へのバス網を整理。

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

③ 地域のバスタ(バス×バス)

バス路線の再編と併せたバス乗換拠点施設の整備:田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

事例概要

- 市内の鉄道駅まで結ぶバス路線の再編と併せて、バスの乗換拠点を新たに整備



路線バス	駅
タクシー	乗車1箇所、タクシープール4台
一般車	乗降場1箇所
自転車	80台(サイクル&バスライド用)

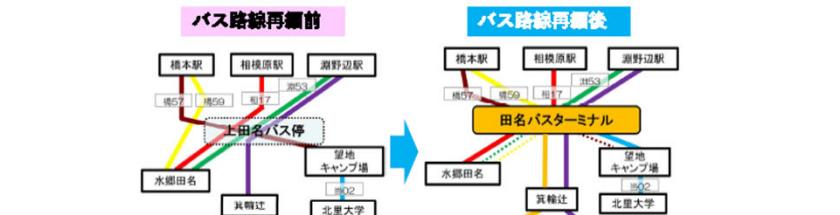
(出所)バスを中心とした交通結節点に関する参考事例(国土交通省)

所在地	整備	運営	バス	バス駅	集約交通	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
72.8万人	公共	公共	5	橋本駅	相模原駅	淵野辺駅	水郡田名	北里大学	田01	田02	田03	●

事例のポイント

地域のバス路線の再編と併せた新たなバスターミナルの整備による路線バスネットワークの最適化

- 自治体と交通事業者が連携し、バスターミナルの整備【官】と、バス路線の再編【民】を両輪で実施し、路線バスネットワークの最適化と乗換利便性の向上を実現
- バスターミナルの待合所にバスの運行情報をリアルタイムで表示するデジタルサイネージを設置
- ICカードを利用した乗継割引も導入し、バスの乗換抵抗を軽減
- タクシー乗降場や自転車駐車場も併設し、バス以外のモードとの接続にも配慮



待合所

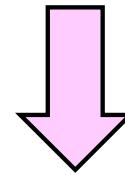


バス運行情報案内表示機



自転車駐車場
(サイクル&バスライド)

出典: 田名バスターミナルの整備 (相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成31年2月28日)、 10
モーダルコネクト検討会資料 (国土交通省) より作成



<効果>

- 長距離路線を分割することで定時性が向上
- 拠点施設を中心とした路線網となり、各方面へのアクセス性が向上
- タクシー乗り場等の整備により他の交通手段との乗り継ぎの利便性が向上

4. 先進事例の紹介(課題類型ごとに確認)

(1) 定時制の向上と運行効率化に向けたバス路線の再編と関係機関相互の連携等

イ 駅前空間の再編による各交通手段の接続強化(富山駅前バスターミナル:富山県富山市)

○富山駅の高架化に併せて区画整理を行い、駅周辺に分散していたバス停を集約した新たなバスターミナルを駅前広場に整備。

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

①マルチモードバスタ(鉄道×バス)

駅前空間の再編による各モード間の接続強化:富山駅前バスターミナル(富山県富山市)

事例概要

■ 北陸新幹線の整備を契機とした富山駅の高架化に併せて、区画整理事業により駅南口の空間を再編し、駅前広場を整備



事例のポイント

区画整理事業により駅前空間の再編・機能の再配置によるモード間の接続を強化

- 区画整理事業に伴い、駅周辺に分散していたバス停を集約して、駅前広場に新たなバスターミナルを整備
- 駅前広場内にバス・タクシー乗場を一体的に配置
- バス・タクシーと一般車の走行空間を分離し、ゆとりある歩行者空間を創出
- タクシー・バス案内所を新たに整備し、利用者の利便性を向上



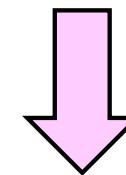
<利用状況>

高速バス	22路線
路線バス	76路線
鉄道	乗車客数: 20,173人/日
タクシー	乗車1箇所、タクシープール35台

出典(バス路線): ジョルダン(株)資料
出典(鉄道乗車客数): 第15回 富山市統計書
(令和元年度版、あるいは風とやま鉄道、高木本線、新幹線の乗車客の合算)



(出所)バスを中心とした交通結節点に関する参考事例(国土交通省)



<効果>

- 分散していたバス停の集約や駅前広場へのバス・タクシー乗り場の一体的な配置により**乗り換え利便性を改善**
- 新たにタクシー・バス案内所を整備し、**利用者の利便性を向上**

4. 先進事例の紹介(課題類型ごとに確認)

(2)持続可能な運行に向けた取組(利用転換の推進・人材の育成・確保等)

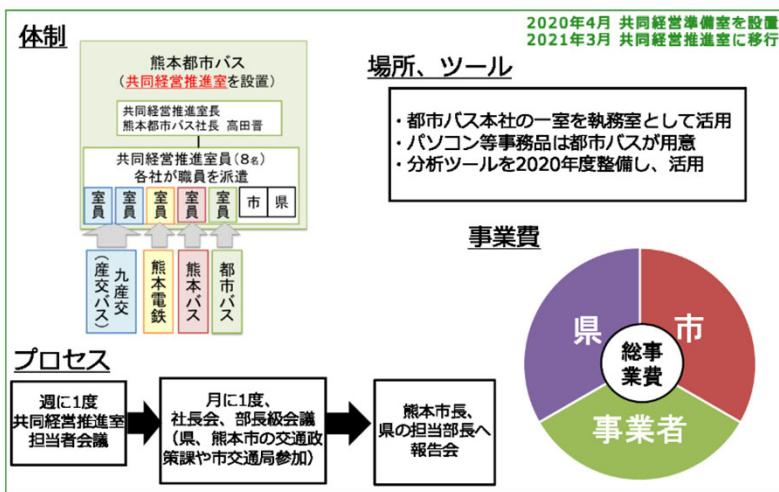
ア 複数の路線バス事業者による共同経営(熊本県熊本市)

○今後の人ロード・超高齢社会を見据えた公共交通ネットワークの維持・拡充に向け、4事業者(鉄道・バス)・熊本県・熊本市がフラットに議論・連携するため、「共同経営型の事業形態」へ移行。

<効果>

- 重複路線の最適化や共通定期券の開始、市内中心部の均一運賃導入等を実施、利便性が向上
- 運行効率化により令和3年度及び4年度の2年間で1億7,700万円の収支改善

<参考>共同経営推進室について



(出所)熊本の路線バス事業者による共同経営について(熊本都市バス株式会社)

■活動概要

■活動概要	累計利用増
通勤 通勤バス実証実験(セミコン) セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞の緩和に向けて、熊本県や沿線市、セミコン企業と連携して通勤バス実証運行を実施 第1弾 平均 165名/日 第2弾 平均 52名/日	11万人達成
通学 合格者説明会 高校通学でバス利用をもらうために、新高校1年生向けに、路線やダイヤの検索方法を紹介 2023年度 7校で実施 説明会出席者 580名 定期券販売件数 318件	2万人達成
高齢者 スマホ教室 ソフトバンクが実施する高齢者向けのスマホ体験教室の開催と併せて、バスの乗車体験を開催 バス会社 高齢者を効率的に集めたい ソフトバンク 体験教室の場所を確保したい 福祉事業所 高齢者の体験を向上させたい	9万人達成
私用 MY時刻表 複数バス会社が停車するバス停の時刻表を1枚のMY時刻表に集約するサービスを実施 利用状況 (2023.9~2024.3) ページビュー 61,572回 バス利用增加 13,515人	35万人達成
共通 共通定期券 IC定期券の区間内であれば全てのバスが利用可能 ■桜町BT~県庁前の場合 定期券金額そのままに4.6%増便 (105便→153便)	86万人達成

(出所)日本モビリティマネジメント会議HP(第19回JCOMM賞マネジメント賞資料)

4. 先進事例の紹介(課題類型ごとに確認)

(2)持続可能な運行に向けた取組(利用転換の推進・人材の育成・確保等)

イ 横浜市交通局の人財確保大作戦(神奈川県横浜市)

○バスの担い手確保が年々困難となる中、「人財の確保」を最も重要な経営課題の一つと捉え、「人財確保大作戦」と銘打って令和5年12月から待遇改善等の取組を続いている。

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

令和6年12月2日
交通局人事課



交通局では、令和7年度の職員採用に向けて、12月2日からバス乗務員（大型二種免許所持者）の募集を開始します。これに合わせ、
・過去最大級の大額なベースアップを全職種で実施
・若年層への支援を強化し、
「交通局人財確保大作戦（第3弾）」として、必要な人財の確保を進めていきます。

- 1 職員の待遇改善に向けた取組
現場で働く職員を対象に平均7.72%となる大幅なベースアップを行い、初任給を月額21,000円以上引き上げます。またバス乗務員【養成コース】（※1）の養成期間中の基本給について、12.6%とさらに大幅なベースアップを実施します。

	令和7年4月採用	（参考）令和6年4月
高卒程度	218,196円	193,372円
大卒程度	239,076円	214,252円
39歳以上	287,332円	266,220円
バス乗務員 【養成コース】	227,900円	202,400円

年齢ごとの最低保障初任給は別途（参考1）をご参照ください。
（※1）会計年度採用職員として入局後、研修を受けながら大型二種免許を取得（当局が助成）します。その後、運転実技試験を経て正規職員となります。

- 2 若年層の応募者への支援強化
バス乗務員【養成コース】について、大型二種免許の資格要件（※2）を緩和する「受験資格特例要件」を修了している方を対象に、正規職員採用後に受験費用を助成します。
（※2）受験年齢21歳、運転経験3年以上が、19歳、1年以上に緩和されます。

- 3 交通局職員による採用PR実施
当局では令和6年度より、「いいじゃん!!交通局」をコンセプトに採用活動を実施しています。交通局の各現場で働く職員が、「いいじゃん!!交通局」のバッジを着用し、市営交通で働く魅力を広く周知していきます。



（参考2）これまでの「人財確保大作戦」で取り組んだ内容

作戦項目	実施内容	実施時期
第1弾	大幅ベースアップ	6.65%の大幅ベースアップを実施
	バス整備員の手当増額	① 初任給調整手当を5,000円に増額 ② 住居手当を年間60万円に増額
	ウェルカムパック制度導入	交通局を中途退職した方に個別相談や採用選考を実施
	採用選考の改善	公務員型の一般教養試験、作文試験を廃止し、民間と同様に適性検査（SPI）を導入
第2弾	バス乗務員の採用強化・離職防止に向けた取組	① 住居手当を年間60万円に増額 ② 年齢要件の緩和 バス乗務員は60歳以下、養成コース50歳以下に ③ 大型二種免許所持者を対象として、女性採用枠を新設
	アドトレインの運行	市営地下鉄1編成の車内広告をジャックし、交通局の魅力などをPR
		令和6年5月

（出所）横浜市HP

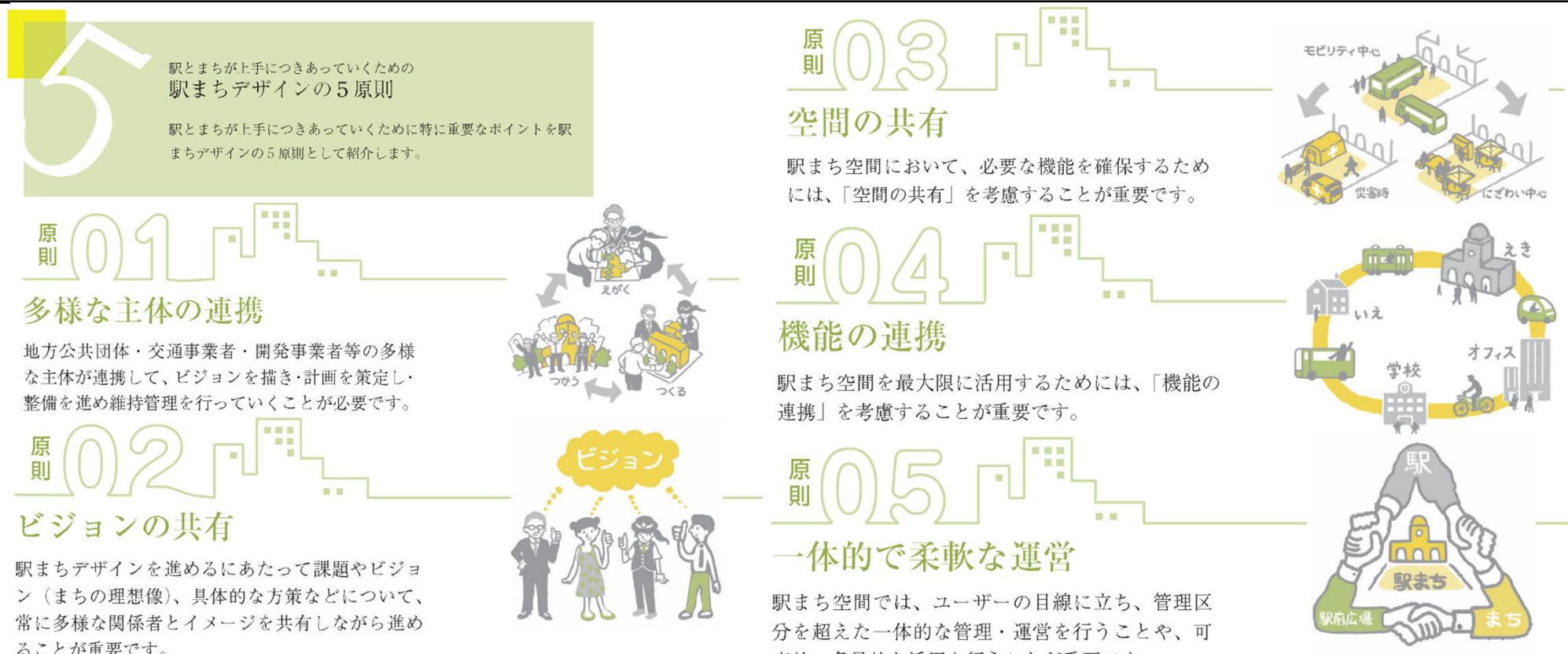
（出所）横浜市HP

4. 先進事例の紹介(課題類型ごとに確認)

(3) 利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

ア 駅まちデザインの5原則(国土交通省)

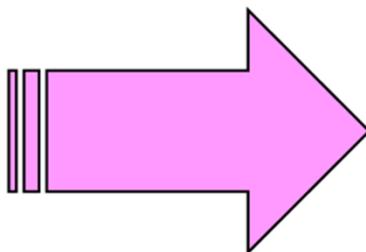
- 交通結節点の将来像の検討にあたっては「まちを良くする」視点が欠かせず、「駅まち空間」として一体的に捉え、関係者等と幅広い協議・調整をしながら柔軟な発想で検討する視点が重要と指摘。
- 「駅まち空間」の形成を目指して関係者が連携して一連のプロセスに取り組むことを「駅まちデザイン」と呼び、取り組みにあたり、駅とまちが上手に付き合っていくための5原則を紹介。



5. 提言

(1)課題類型①(定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携)に必要な対応

課題類型	必要な対応(提言)	
①定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等	ア	各圏域における交通結節点の整備と交通結節点を中心としたバス網の再編
	イ	バスレーン・基幹急行バスの拡充
	ウ	利用者の乗降に要する時間の短縮に向けた取組
	エ	県・市町村の広域的な連携による方針・計画の検討と実施



<ア:各圏域における交通結節点の整備と交通結節点を中心としたバス網の再編>

○定時性を保つには、各圏域に交通拠点となる交通結節点を整備し、そこを中心とした短距離・多頻度路線を展開していくことが必要。

<イ:バスレーン・基幹急行バスの拡充>

○遅延する要因(自家用車との競合・停車によるタイムロス)を物理的に除去することで定時性の改善が期待できる。

<ウ:利用者の乗降に要する時間の短縮に向けた取組>

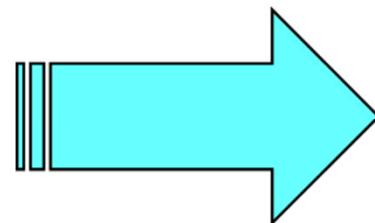
○乗降口を分ける、タッチ決済を導入する等して利用客の乗降による運行の遅れを短縮できないか。

<エ:県・市町村の広域的な連携による方針・計画の検討と実施>

○利用者にとって行政区域は関係なく、利用者目線の生活圏に即した公共交通が重要。行政にはその区域に捉われず、近隣市町村とも広域的に連携して、住民生活にとって実効性の高い施策が展開されることを期待したい。

(2)課題類型②(持続可能な運行に向けた取組(利用転換の促進・人材の育成・確保等))に必要な対応

課題類型	必要な対応(提言)
②持続可能な運行に向けた取組(利用転換の促進・人材の育成・確保等)	ア 通勤・通学における自家用車から公共交通への利用転換の啓発・機運醸成
	イ 利用促進の必要な駅周辺店舗とタイアップした取組の実施
	ウ 利用者目線のわかりやすい乗り継ぎ案内
	エ バス運転手等の待遇改善と担い手のエンゲージメントの向上



<ア:通勤・通学における自家用車から公共交通への利用転換の啓発・機運醸成>

○通勤・通学の双方において公共交通への利用転換を進めていく必要があり、継続利用者の増加にターゲットを絞り、施策を実施することが効果的ではないか。

<イ:利用促進の必要な駅周辺店舗とタイアップした取組の実施>

○効果的に実施するためには、継続的な取組が求められる。

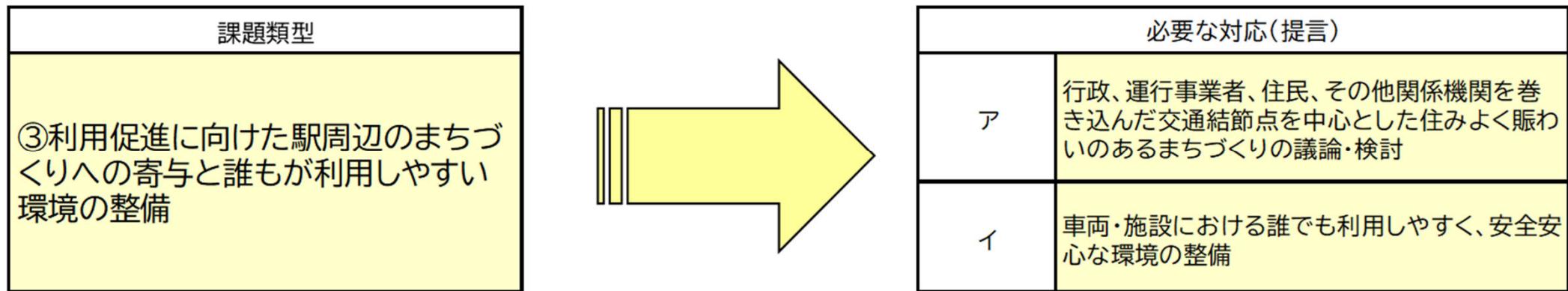
<ウ:利用者目線のわかりやすい乗り継ぎ案内>

○利用者目線に立ち、どの方面へ行くにはどのバス路線に乗り継げばよいのかをわかりやすく、目に留まりやすい場所に案内を表示する必要がある。

<エ:バス運転手等の待遇改善と担い手のエンゲージメントの向上>

○やりがいを持って業務に取り組めるよう、成果を上げた従業員に報いるなど、従業員のエンゲージメントの向上を図るとともに、処遇を上げる仕組みづくりが必要である。

(3)課題類型③(利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備)に必要な対応



<ア:行政、運行事業者、住民、その他関係機関を巻き込んだ交通結節点を中心とした住みよく賑わいのあるまちづくりの議論・検討>

○まちづくりの議論・検討にはあらゆる主体が関わる必要があり、行政や運行事業者は様々な手法を通じて住民等へ情報を発信し、住民等はその機会に積極的に関わり、意見を伝え、施策に盛り込んでいくことで、丁寧なPI(パブリック・インボルブメント)手法を通じたまちづくりが達成される。

<イ:車両・施設における誰でも利用しやすく、安全安心な環境の整備>

○上記の取り組みの過程において、高齢者や障がい者をはじめとする方々からの意見もしっかりと取り入れていき、誰でも利用しやすい安全・安心な環境整備を進めることができる。