

2.現状・課題

2-1.地域の現状

2-1-1.人口

(1) 人口推移と分布

- 那覇市の人口推移は、2015(平成27)年をピークに減少に転じており、20年後の2040(令和22)年には総人口が約2万人減の29万8千人と予測されています。
- 地域別では、新都心地区で人口増加が予測される一方、真和志地域などでは人口減少が予測されており、地域により将来人口予測の増減が異なっています。

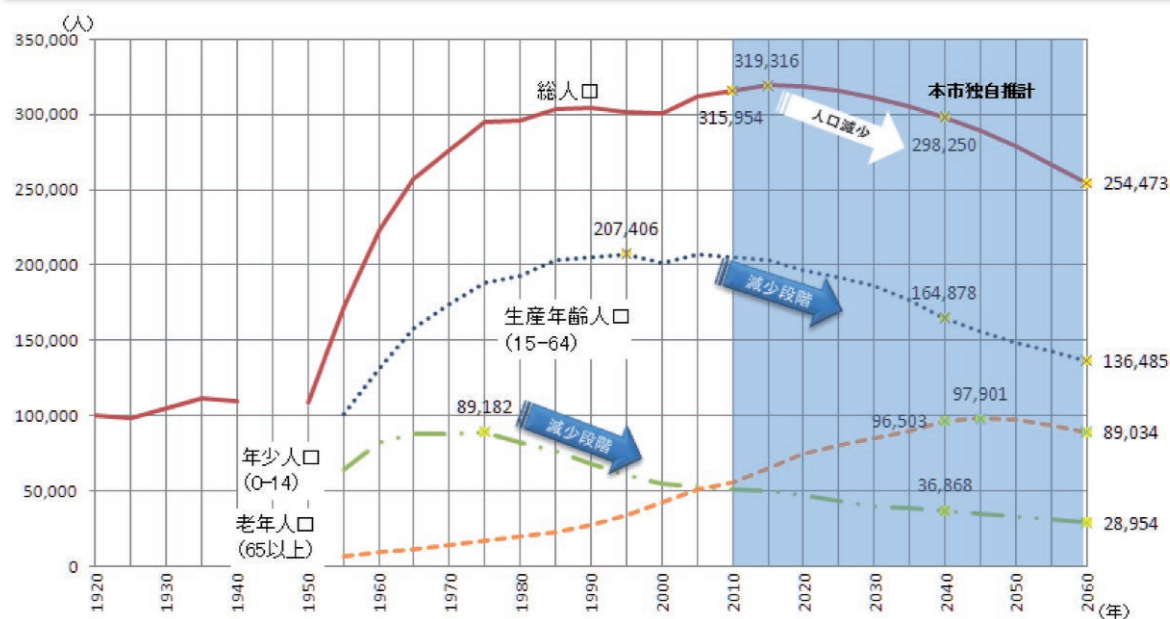


図 2-1.那覇市の人口推移と将来予測

出典: 那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2015(H27))

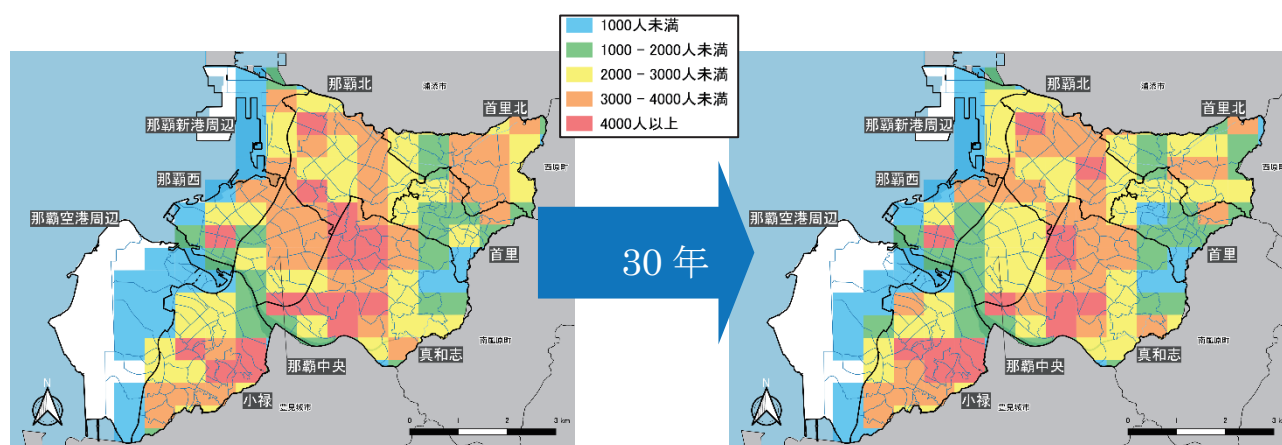


図 2-2.那覇市の人口(500m)の予測

参考: 国勢調査(2020(R2))、国土数値情報(将来人口)(2018(H30))

- 那覇市には 2024(令和 6)年 5 月現在で 313,776 人の方が住んでおり、地域別では真和志地域が約 8.5 万人と市全体の 3 割近くを占めています。
- その他では小禄地域が約 5.8 万人、那覇北地域が約 4.7 万人と多くなっています。
- 人口密度は、真和志地域の国道 330 号から東側のエリアに人口密度 16,000 人/km² 以上の高密度な地域が広がっており、その他にも、那覇北地域や、小禄地域にも高密度な地域が点在しています。

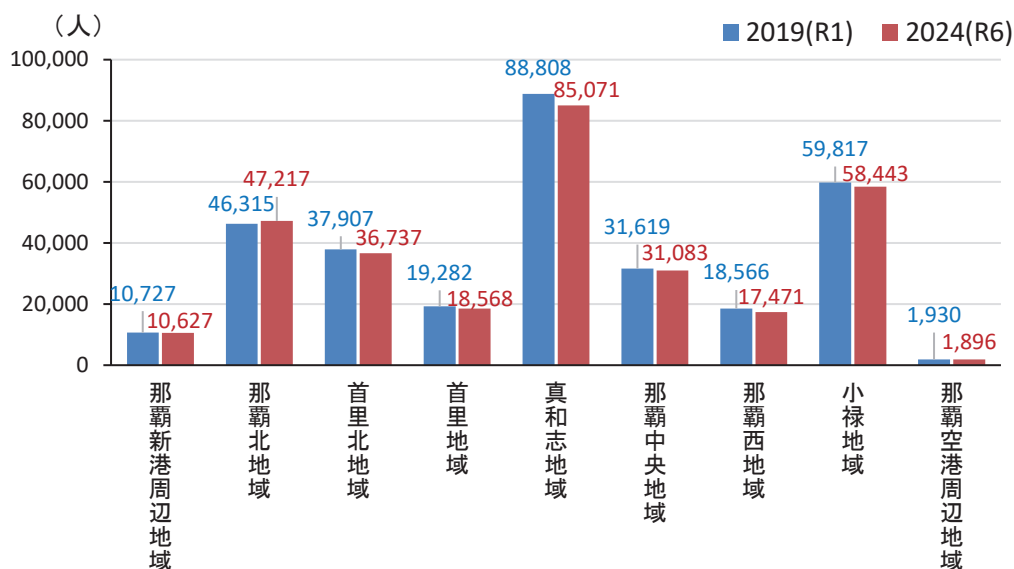


図 2-3.那覇市の地域別人口

参考:住民基本台帳、各年 5 月

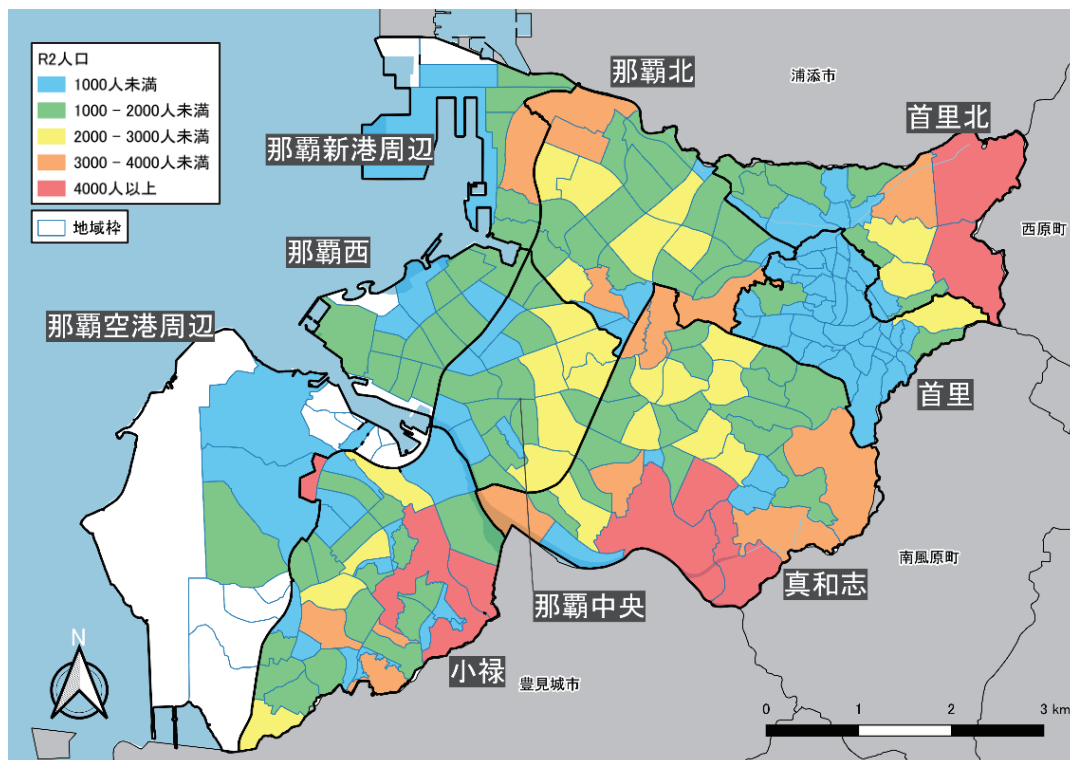


図 2-4.那覇市の人口分布

参考:国勢調査(2020(R2))

(2) 高齢化率

- 高齢化の状況をみると、首里北地域、首里地域、真和志地域に高齢化率 30%以上の地区が多くみられます。
- 一方、那覇北地域や小禄地域は 15%以下の地区が多くなっています。

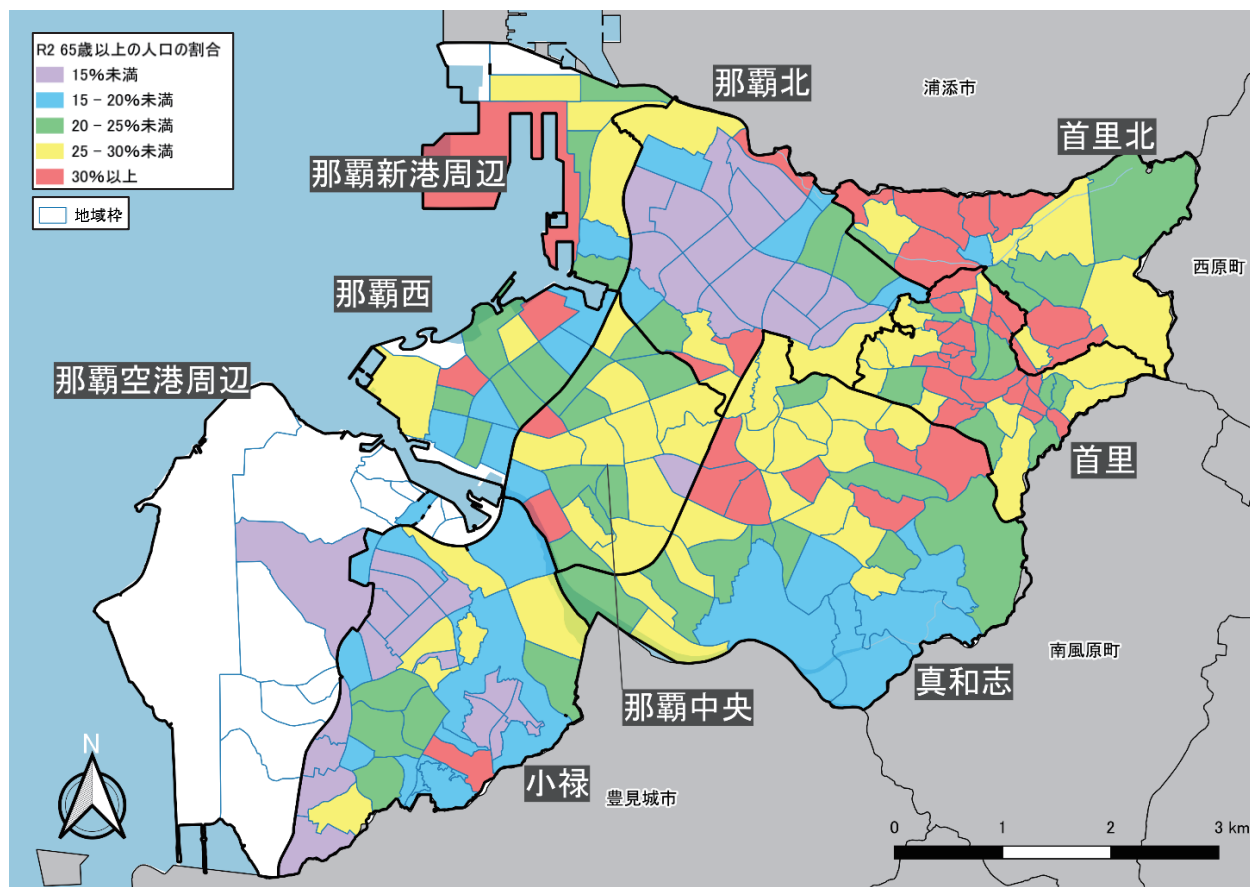


図 2-5.那覇市の高齢化率(地域別)

参考:国勢調査(2020(R2))

(3) 地域別の年齢層別人口割合

- 地域別の年齢層別人口をみると、真和志地域が84,981人と最も多く、次いで小禄地域が58,351人、那覇北地域が47,258人の順となっています。
- 年齢層別の割合をみると、首里北地域、首里地域、真和志地域、那覇中央地域、那覇西地域に高齢化率20%以上の地区が多くみられます。
- 一方、那覇北地域は20%未満の地区が多くなっています。

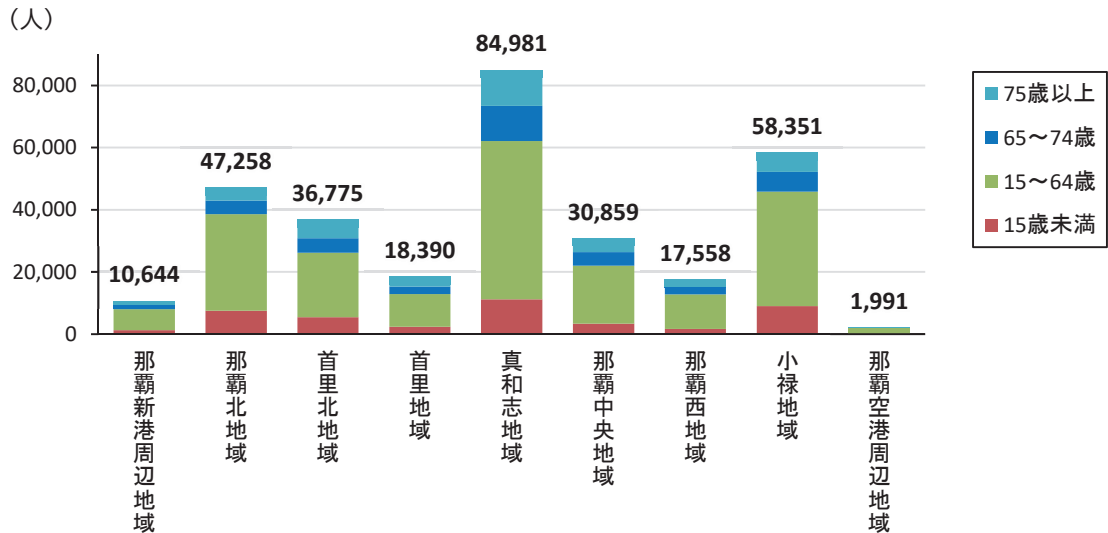


図 2-6.那覇市の年齢層別人口(地域別)

参考:住民基本台帳(2025(R7).1)

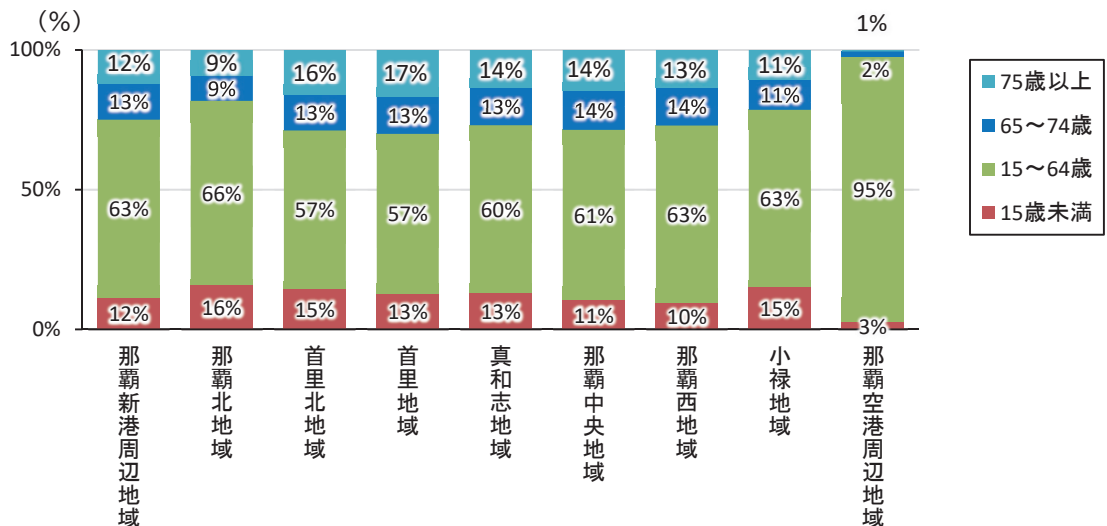


図 2-7.那覇市の年齢層別人口割合(地域別)

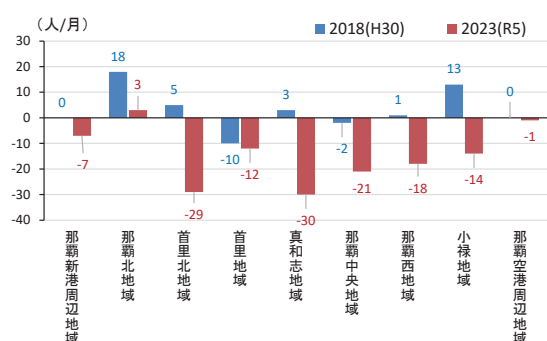
参考:住民基本台帳(2025(R7).1)

〔4〕地域別の人口動態の推移

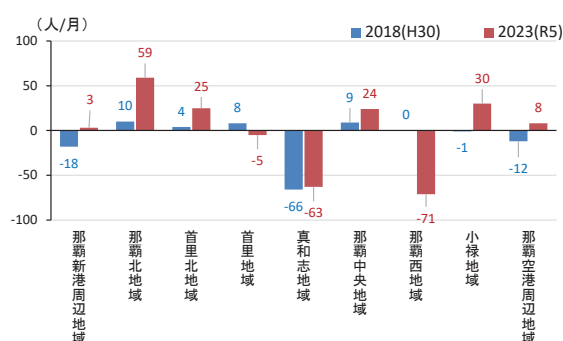
●2018(平成30)年と2023(令和5)年における地域別の自然動態※1をみると、那覇新港周辺地域、首里北地域、真和志地域、那覇西地域、小禄地域、那覇空港周辺地域の6地域で自然減に転じており、2023(令和5)年で自然増となっているのは、那覇北地域のみにです。

●社会動態※2は、那覇北地域、首里北地域、那覇中央地域、小禄地域などで社会増となっており、増加幅も2018(平成30)年よりも2023(令和5)年が大きくなっています。一方、真和志地域は2018(平成30)年、2023(令和5)年ともに、60人/月以上の減、那覇西地域は2018(平成30)年の±0人/月から、2023(令和5)年は71人/月の減と大きく減少に転じており、地域により社会動態の状況が異なります。

■自然動態の増減



■社会動態の増減



※1 自然動態：出生と死亡によって人口が変化することを指し、出生数と死亡数の差(自然増減)を表します。

※2 社会動態：転入と転出によって人口が変化することを指し、転入数と転出数の差(社会増減)を表します。

図 2-8.那覇市の人口動態の増減の推移(地域別)

参考：那覇市統計書(2018(H30)、2023(R5)年版)各年12月

■自然動態と社会動態の増減計

●自然動態と社会動態を合わせた人口増減をみると、那覇北地域、小禄地域で人口の増加幅が大きくなっています。

●一方、真和志地域や、那覇西地域などでは人口の減少幅が大きくなっています。

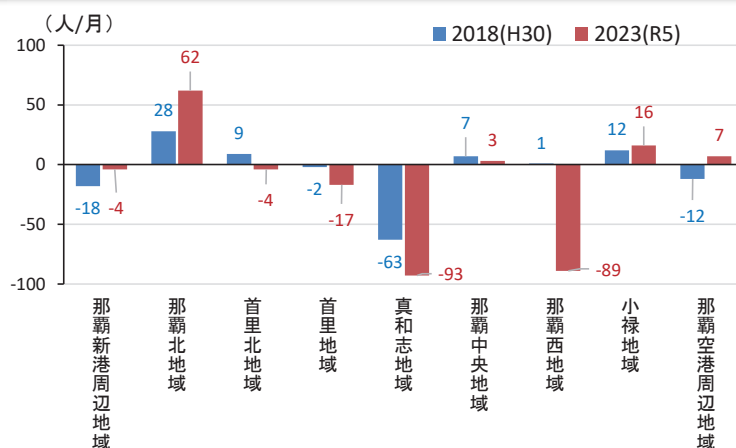


図 2-9.那覇市の人口動態と社会動態の増減計の推移(地域別)

参考：那覇市統計書(2018(H30)、2023(R5)年版)各年12月

(5) 地域別の従業者数の推移

- 地域別の従業者数をみると、2021(令和3)年時点では、那覇中央地域が約39,000人と最も多く、次いで、那覇北地域が約32,000人と多くなっています。その他では真和志地域が約22,000人、那覇西地域が約19,000人と多くなっています。
- 2016(平成28)年と比べると、ほとんどの地域で従業者数は増加傾向にありますが、那覇中央地域、那覇空港周辺地域では従業者数が減少しています。

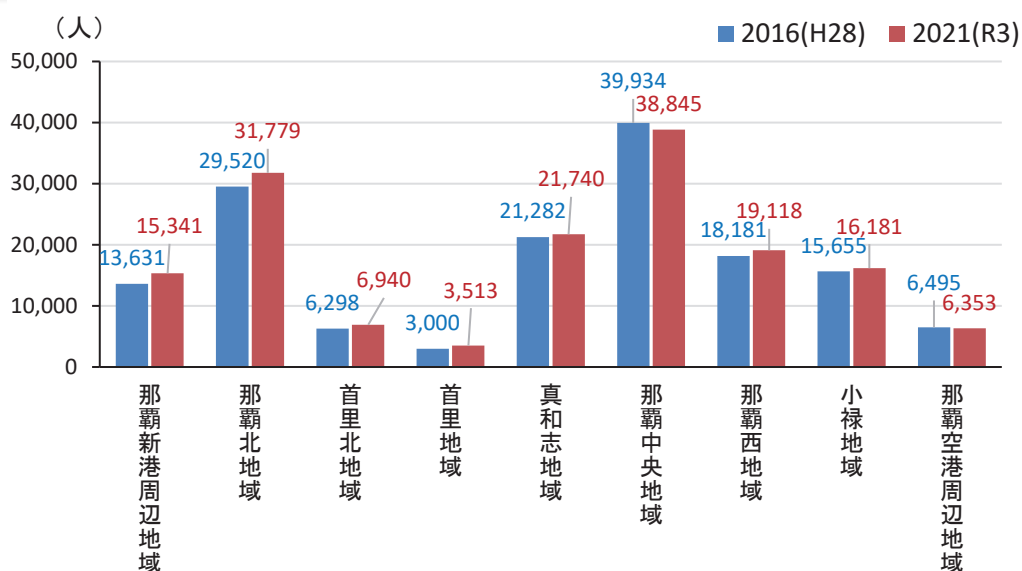


図 2-10.那覇市の産業人口の推移(地域別)

参考: 那覇市統計書(2016(H28)、2021(R3)年版)

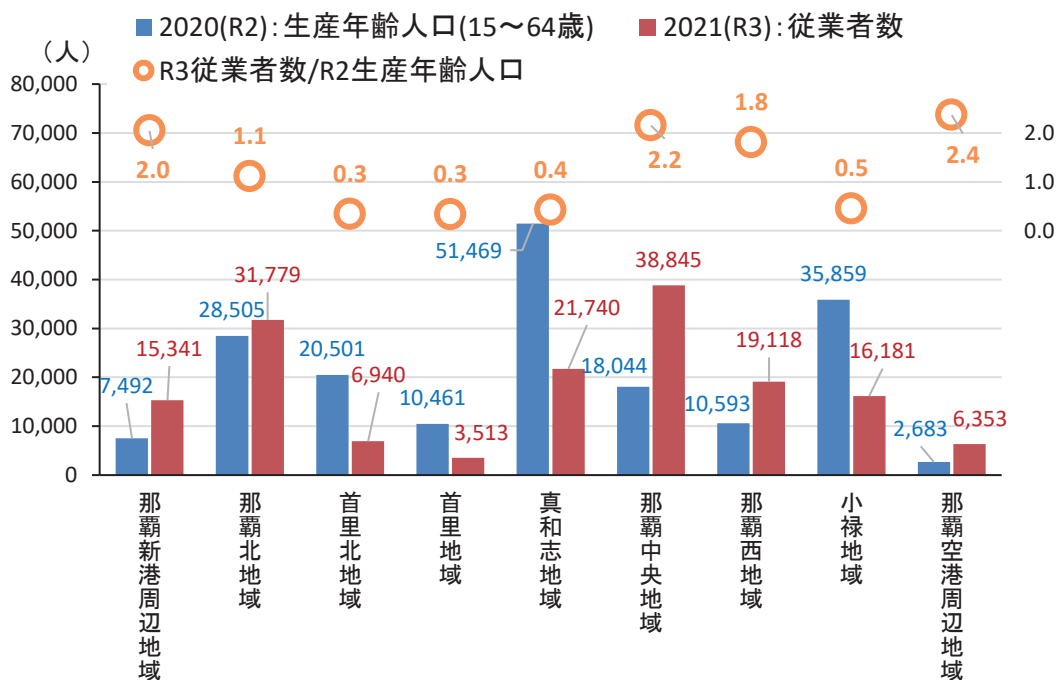


図 2-11.那覇市の生産人口と産業人口の推移と比率(地域別)

参考: 那覇市統計書(2020(R2)、2021(R3)年版)、国勢調査(2020(R2))

2-1-2.人の動き

(1) 那覇市への通勤・通学流動

- 国勢調査より、通勤流動をみると、浦添市との流動が多く、那覇市から9,054人、浦添市から13,206人が通勤しています。
- 豊見城市とは4,930人と大幅な流入超過であり、宜野湾市、糸満市、南風原町など周辺市町村との流動も流入超過となっています。
- 広域では、沖縄市や、うるま市からは1,000人以上が那覇市に通勤しており、中部圏域からの通勤流動も多くなっています。

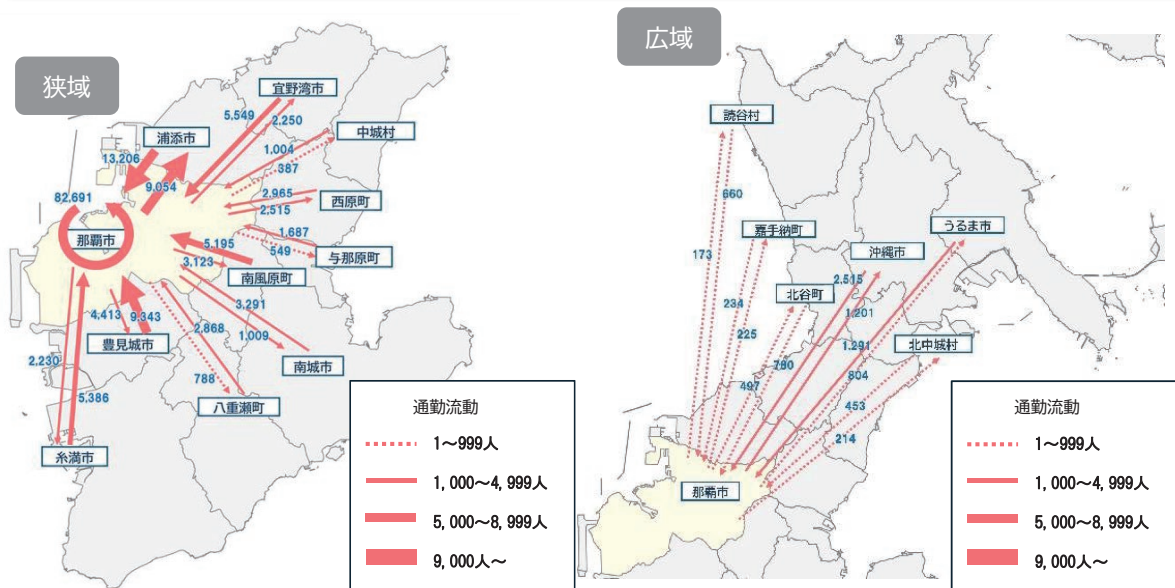


図 2-12.那覇市の通勤流動

参考: 国勢調査(2020(R2))

- 通学流動も同様に、周辺市町村のみならず、中部圏域からも多くの流動がみられます。

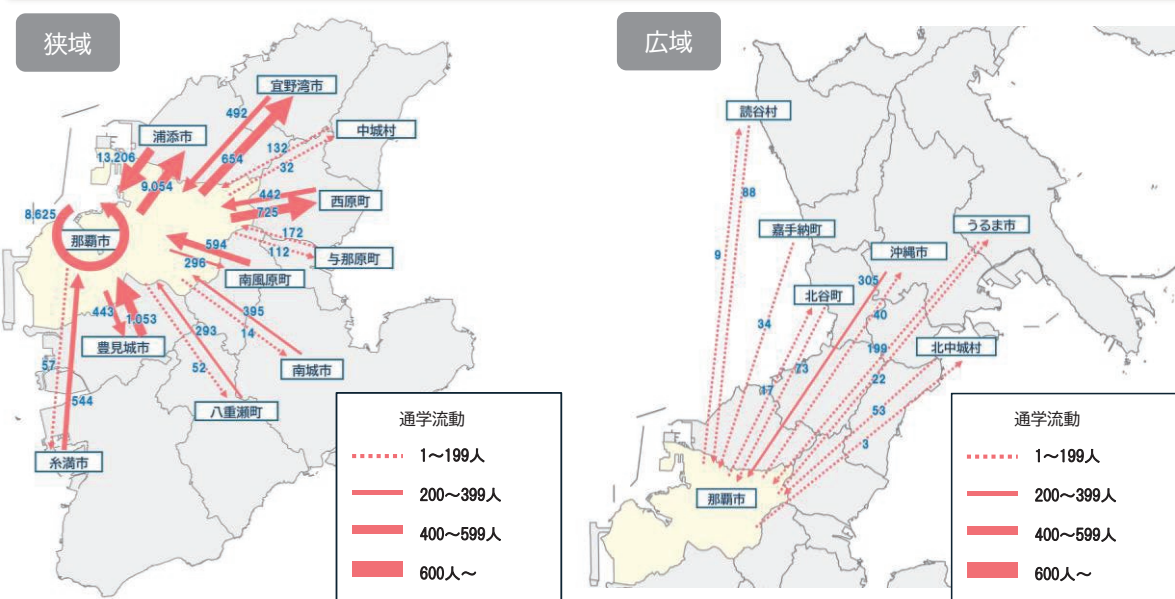


図 2-13.那覇市の通学流動

参考: 国勢調査(2020(R2))

- 国勢調査より、人口 10 万人以上の都市の那覇市への通勤通学手段をみると、自家用車の利用率は浦添市が 55.2%、宜野湾市が 65.3%、沖縄市が 76.4%、うるま市が 79.1%となっており、半数以上が自家用車利用となっており、多くの自動車交通が通勤通学時間帯に流入し、帰宅時間帯に流出しています。
- 公共交通の利用率は、浦添市が 26.0%、宜野湾市が 23.0%、沖縄市が 15.7%、うるま市が 12.9%と 30%以下となっています。
- 那覇市からの距離と自家用車、公共交通の利用率との関係を見ると、距離が近いほど公共交通の利用率が高く、距離が短くなると自家用車の利用率が高くなることがわかります。

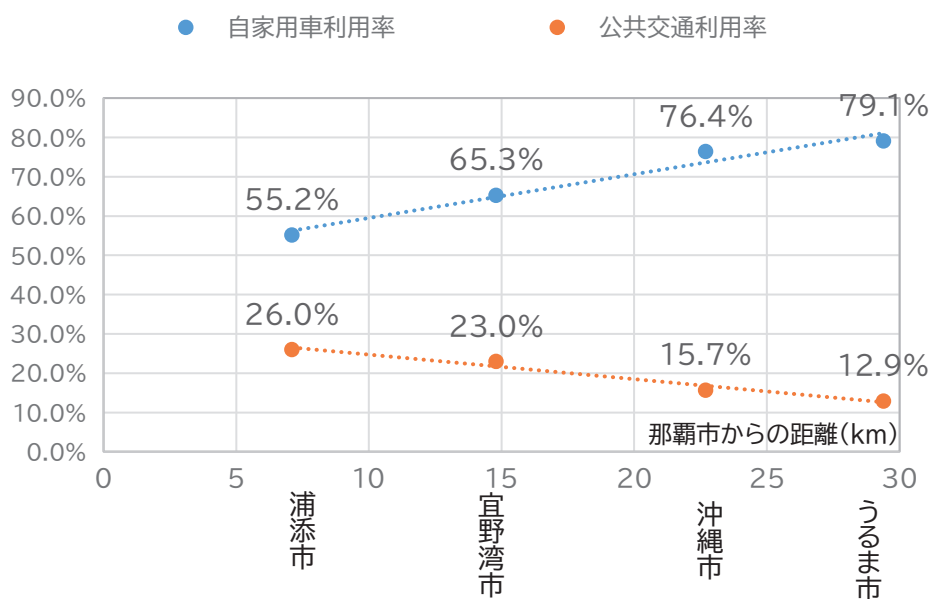


図 2-14.人口 10 万人以上の都市から那覇市への通勤通学手段の割合

参考：国勢調査(2020(R2))

表 2-1.人口 10 万人以上の都市から那覇市への通勤通学手段

項目		浦添市	宜野湾市	沖縄市	うるま市
那覇市への通勤通学者数		14,685	6,041	2,820	1,490
単独の移動手段	自家用車のみ	8,108	3,947	2,155	1,178
	鉄道のみ	586	15	1	
	乗合バスのみ	1,747	774	264	112
	ハイヤー・タクシーのみ	34	20	3	
2種類以上の移動手段		1,277	507	167	72
3種類以上の移動手段		178	76	8	8
公共交通利用者		3,822	1,392	443	192
自家用車利用割合		55.2%	65.3%	76.4%	79.1%
公共交通利用割合		26.0%	23.0%	15.7%	12.9%

参考：国勢調査(2020(R2))

(2) 県外居住者の流動

●おきなわ観光地域カルテより、本市を訪れた観光客をはじめとする県外居住者の沖縄本島での移動先をみると、北部の恩納村や本部町、名護市から、南部の豊見城市、糸満市、南城市など広範囲にわたっており、本市を拠点に沖縄本島を周遊している状況がうかがえます。

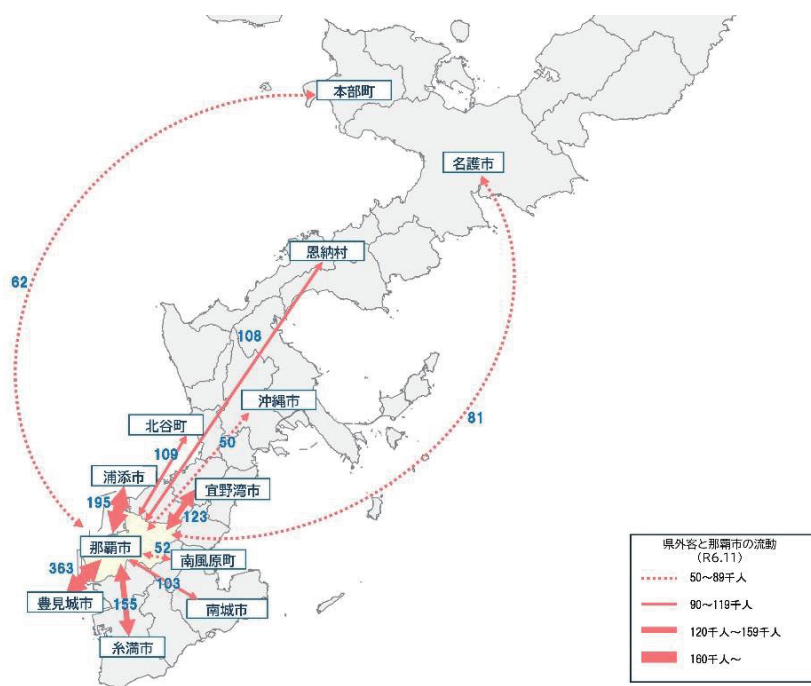


図 2-15.那覇市への県外からの来訪者の流入出入 (R6.11)

参考: おきなわ観光地域カルテ (沖縄観光コンベンションビューロー)

- 那覇市の観光統計より観光客の市内での移動手段をみると、「レンタカー」が54.0%と最も多く、過半数の観光客が市内の移動にレンタカーを利用しています。
- 一方で、公共交通の利用も多くみられ、「モノレール」を39.1%、「路線バス」を20.2%が利用しています。「タクシー」の利用率も18.9%と路線バス並みに利用されています。
- 2022(令和4)年度と、2023(令和5)年度を比較すると、「モノレール」、「路線バス」の利用率が低下し、「レンタカー」の利用率が高まっています。

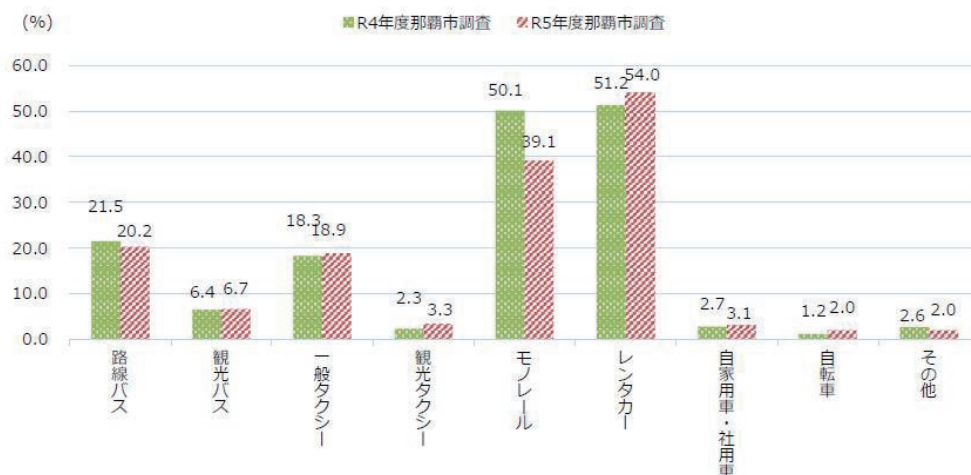


図 2-16.観光客の那覇市内での移動手段(複数回答)

出典: 那覇市の観光統計(2023(R5)年度版)

2-1-3.施設立地

(1) 公共施設

●公共施設は、市内各地に分散して立地しています。



図 2-17.公共施設の立地状況(学校、公園、市営住宅など除く)

参考:国土数値情報

(2) 商業施設

- 市内では、那覇新都心、小禄地域に集客力の高い大規模な商業施設が立地しています。
- 那覇新港周辺地域、首里地域、那覇西地域は、商業施設が少なくなっています。

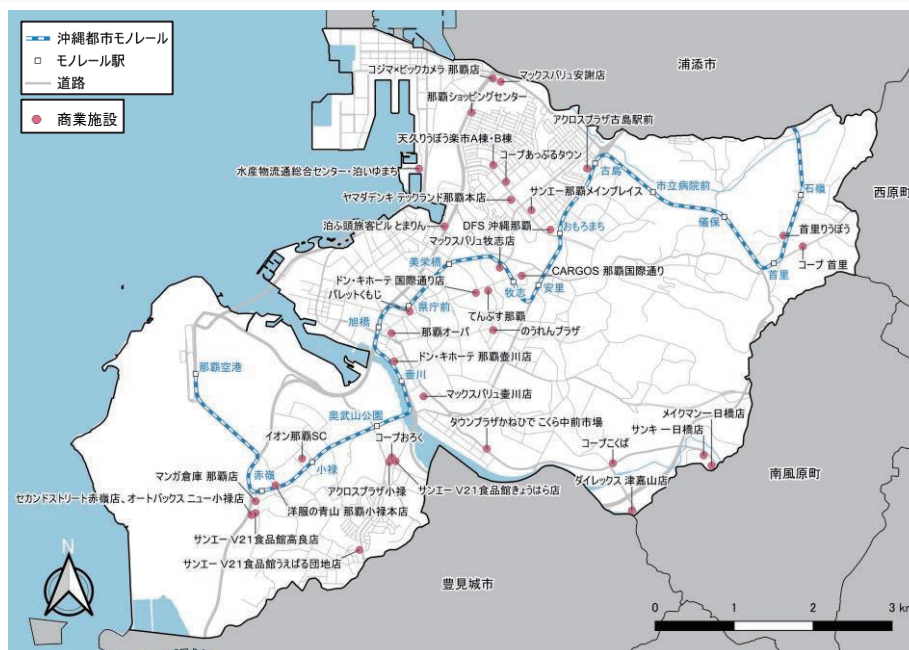


図 2-18.商業施設の立地状況

参考:全国大型小売店総覧 2024

（５）観光施設

- 市内には国際通り、首里城公園、県立博物館・美術館、波の上うみそら公園など集客力の高い文化・観光施設が点在しています。
- コロナ禍後の観光入込客数は、順調に回復してきています。

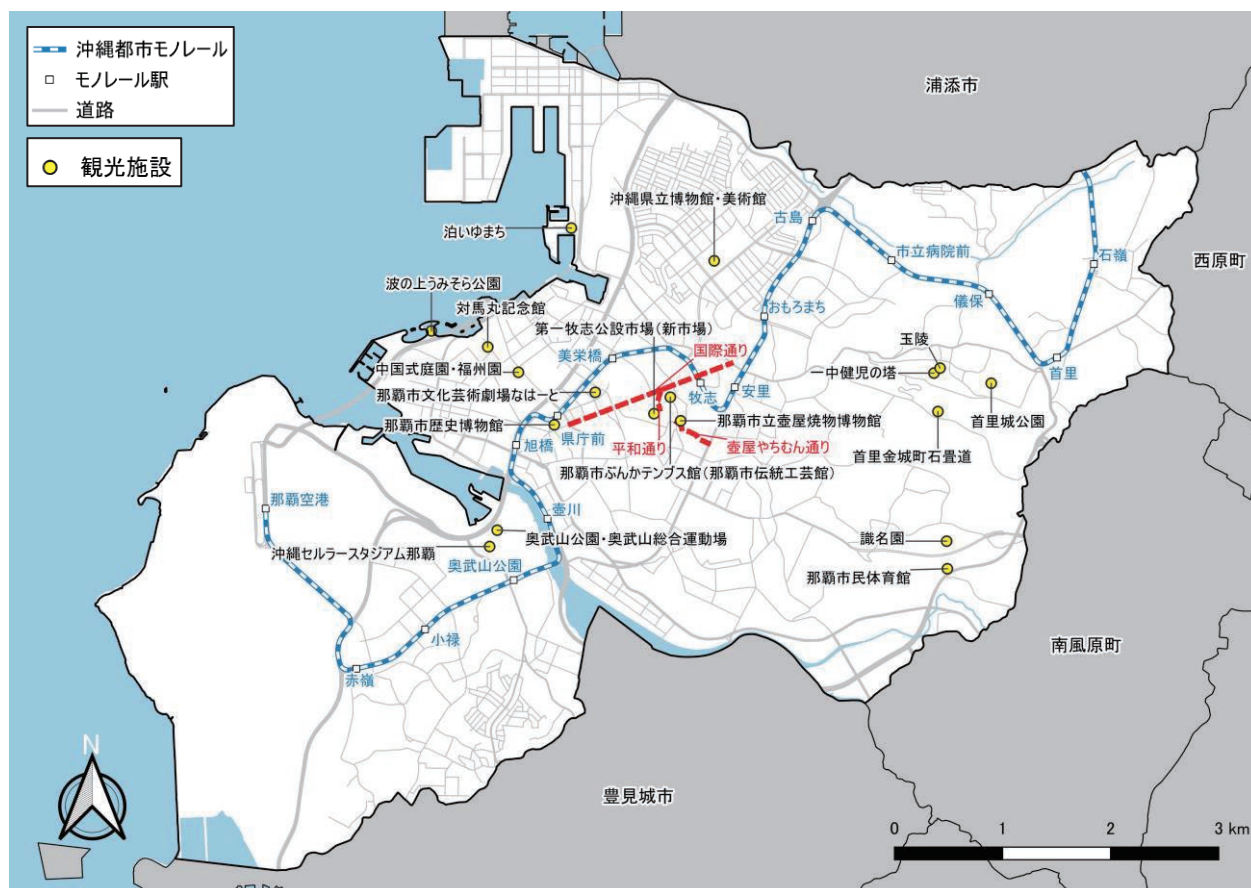


図 2-21.観光資源の立地状況

参考：那覇市の観光統計(2023(R5)年度版)

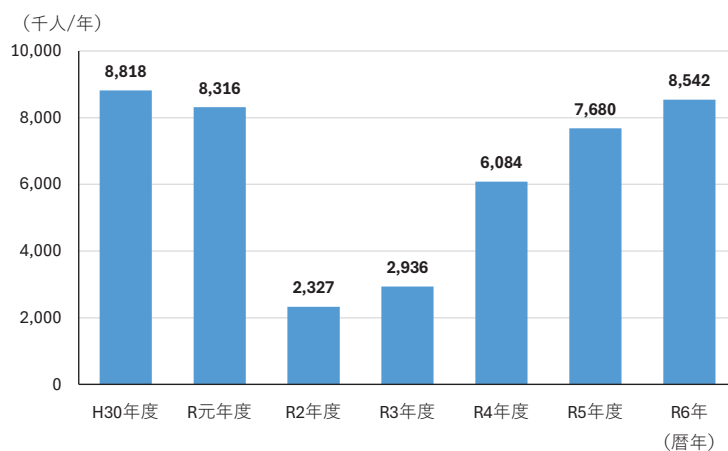


図 2-22.那覇市の観光入込客数の推移

参考:那覇市の観光統計(2023(R5)年度版)、那覇市提供資料

2-1-4.地形（標高）

- 地形は東側の標高が高く、西原町、南風原町の境界付近は、標高が100mを超えています。
- 西側の海岸線に向けて標高は低くなっていますが、那覇北地域や、那覇中央地域、小禄地域には丘陵地があり、起伏のある地形となっています。

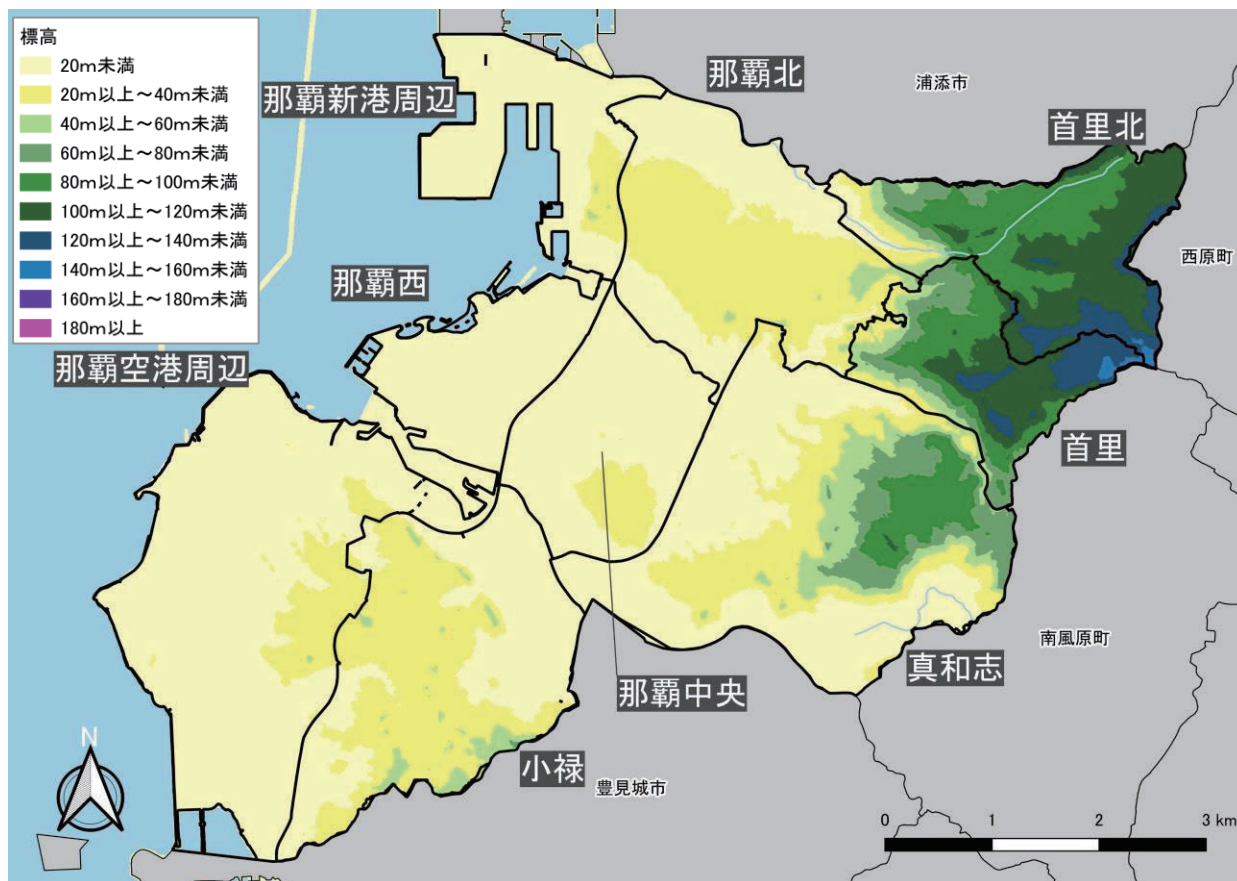


図 2-23.那覇市の標高の状況

参考:那覇市

2-1-5.道路状況

(1) 道路ネットワーク

- 沖縄本島では、「沖縄ブロック新広域道路交通計画」にもとづき広域道路の整備が進められており、那覇市においては、沖縄自動車道と沖縄西海岸道路が高規格道路に位置付けられています。
- 那覇都市圏においては、2環状7放射道路の整備が進められており、環状道路では、小禄道路、那覇北道路が、放射状道路では、南風原バイパスが事業中となっています。

沖縄本島の広域道路ネットワーク計画



那覇都市圏の2環状7放射道路

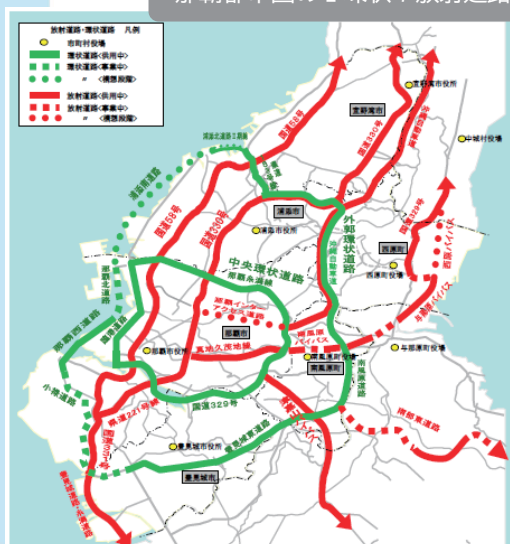


図 2-24.沖縄本島の広域道路ネットワーク計画と那覇都市圏の2環状7放射道路

出典：沖縄ブロック新広域道路交通計画(2021(R3))

- 那覇市の道路ネットワークは、国道58号、国道329号、国道330号、国道331号、国道390号を中心に形成され、中北部や周辺市町村と結ばれています。

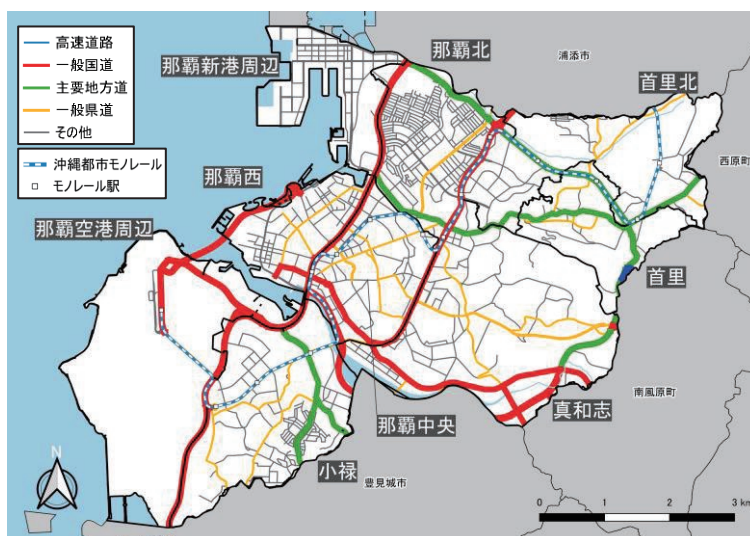


図 2-25.那覇市の道路状況

参考：日本デジタル道路地図(DRM)

(2) 道路幅員

●幅員 5.5m以上の道路は、那覇北地域や、小禄地域の一部地域では密に整備されていますが、全般にまばらで、連続性が確保されていない地域が多く、特に首里北地域や、首里地域、真和志地域でそのような傾向がみられます。

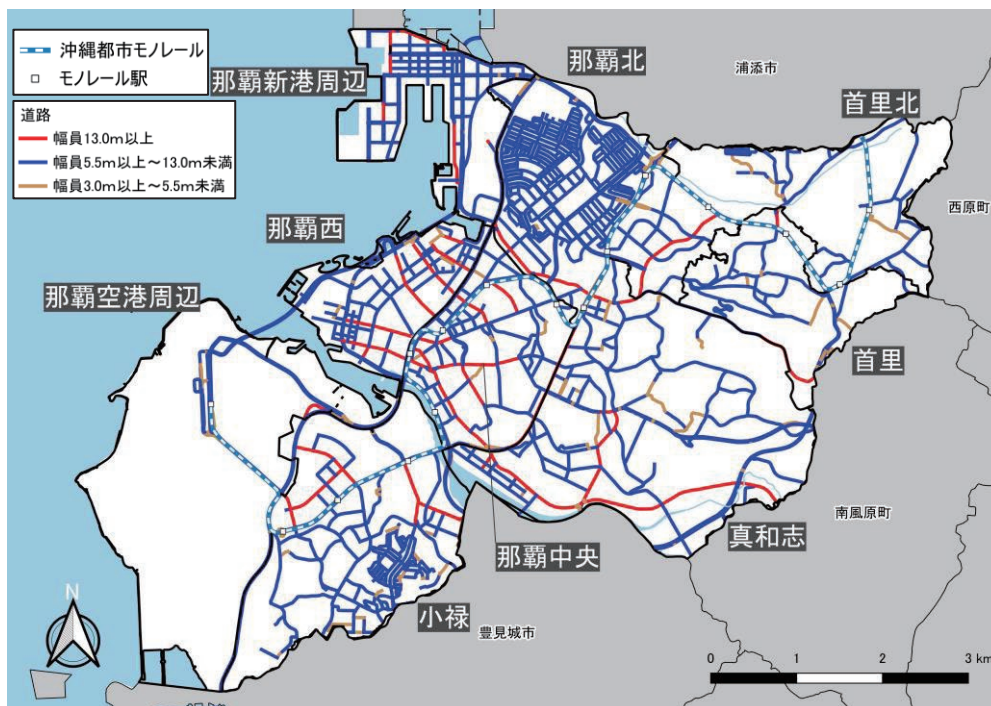


図 2-26.那覇市の道路網の状況

参考：日本デジタル道路地図(DRM)

(3) 自動車保有

●那覇市の自動車保有台数(乗用)は年々増加しています。また、人口一人当たりの保有台数も年々増加しており、2022(令和4)年度では、0.47 台/人とおよそ2人に1台の割合で自動車を所有している状況となっています。

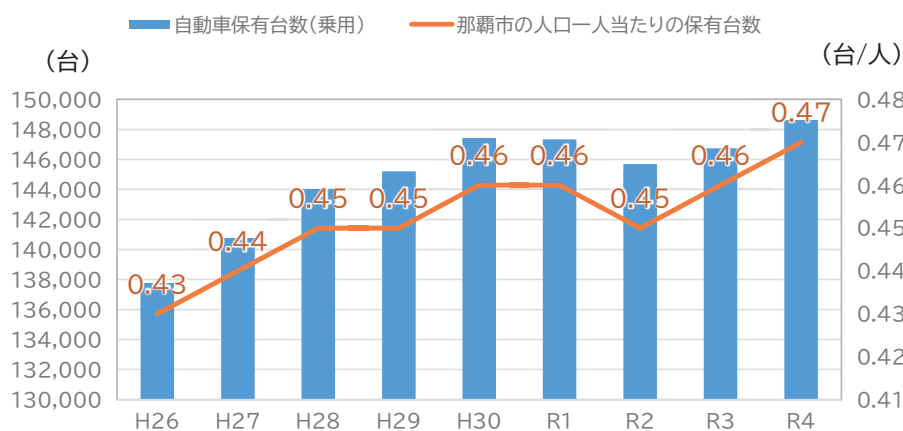


図 2-27.那覇市の自動車保有台数と人口一人当たりの保有台数の推移

参考：那覇市統計書(2018(H30)～2023(R5)年版)

(4) 渋滞発生状況

- 沖縄県の自動車分担率は 90.4%と全国の 66.0%、3 大都市圏以外の 86.5%に比べ高くなっています。
- 那覇市の平日混雑時の平均旅行速度は 10.8km/h と全国平均の 32.0km/h を大きく下回り、さらには、大都市の東京 23 区や大阪市、名古屋市よりも低くなっています。

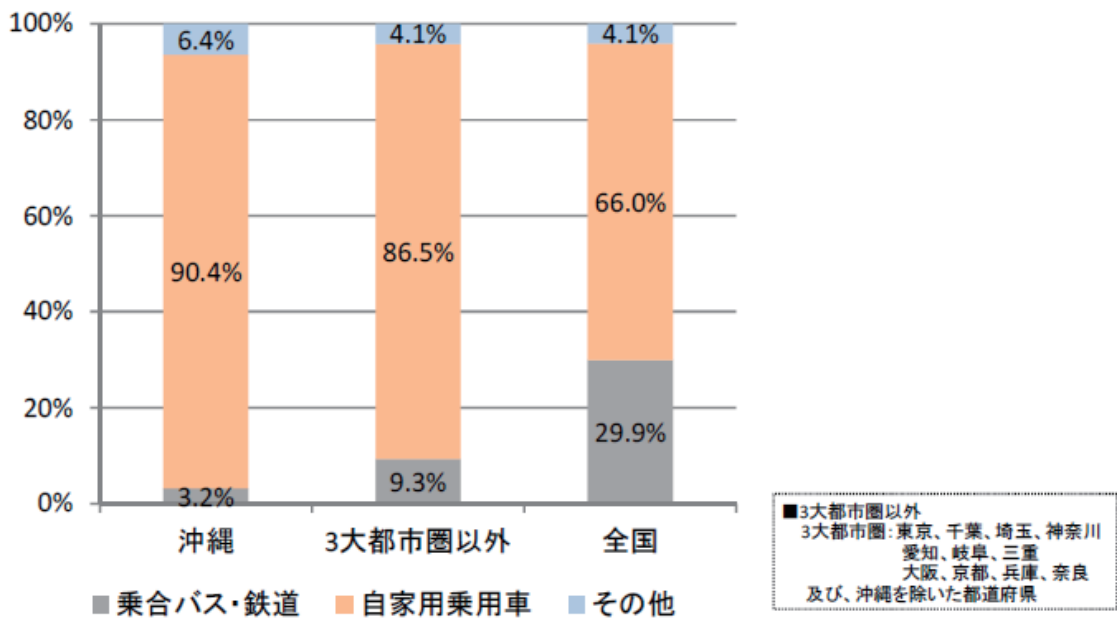


図 2-28. 沖縄県と全国の交通分担率

出典: 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(2021(R3)) (データは地域旅客流動調査)

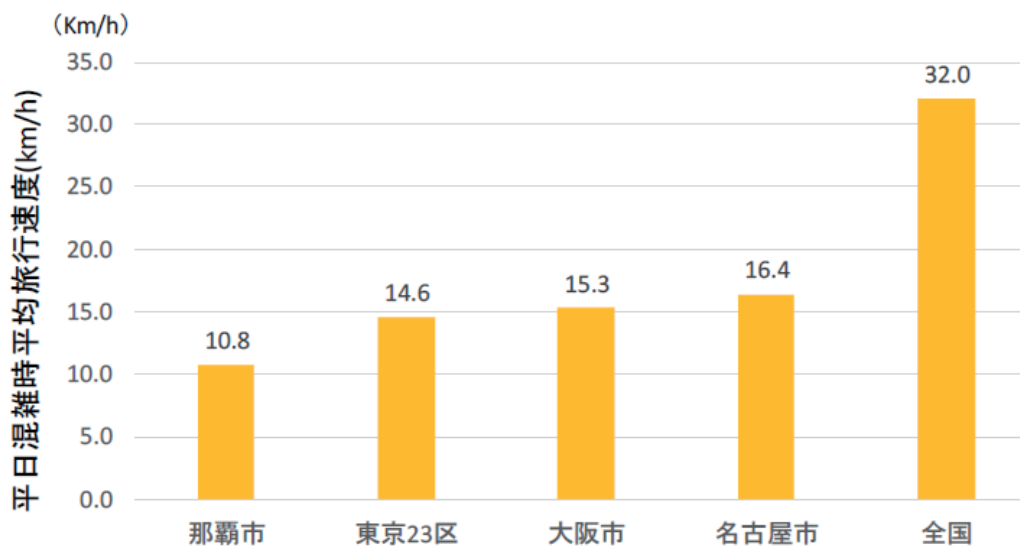


図 2-29. 平日混雑時の平均旅行速度

出典: 沖縄ブロック新広域道路交通計画(2021(R3)) (データは道路交通センサス 2015(H27))

●那覇市をはじめとする沖縄本島中南部には多くの主要渋滞箇所があり、那覇市内では、国道 58 号、国道 330 号、県道 82 号線などに主要渋滞箇所が連なっています。

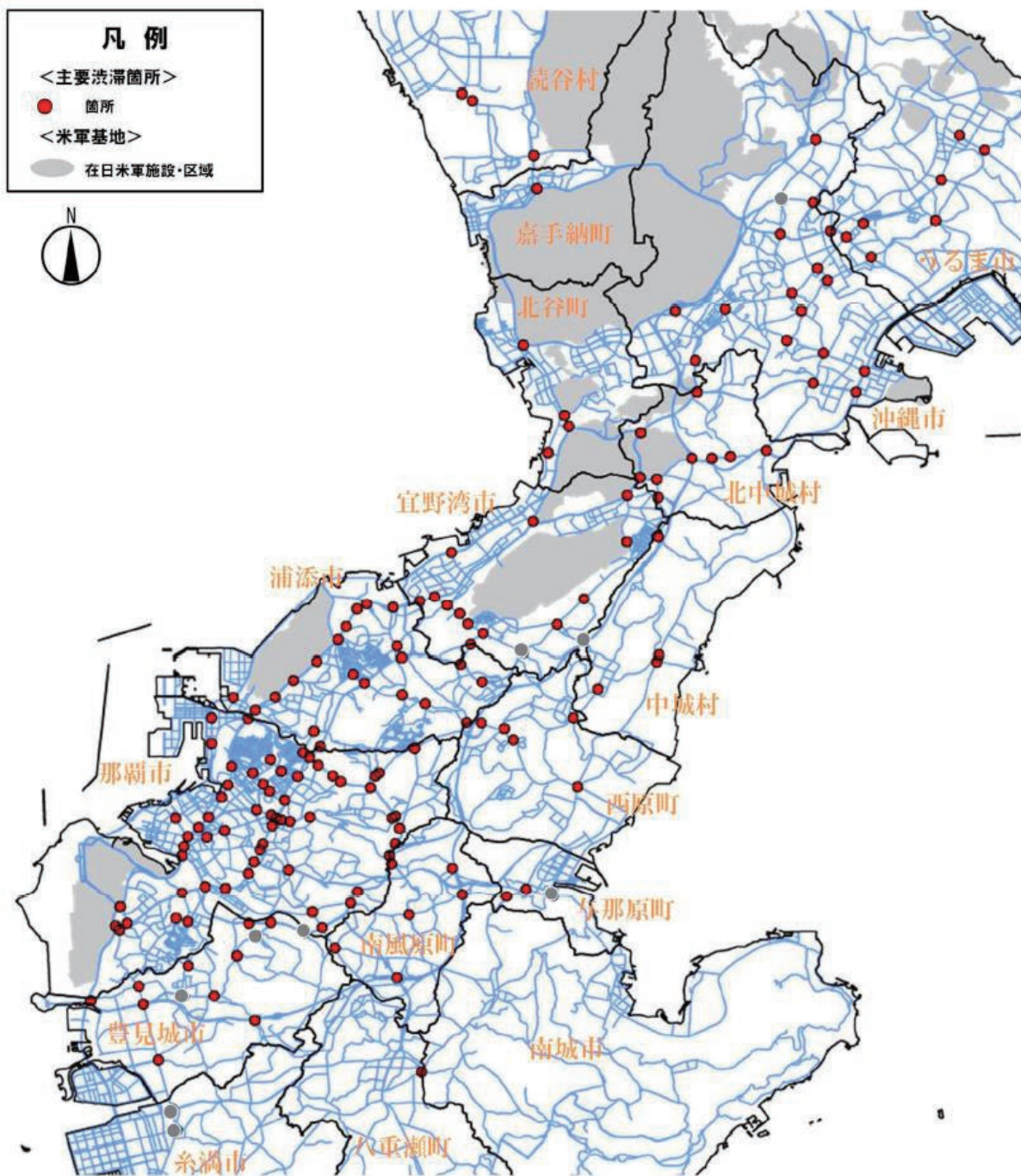


図 2-30. 沖縄本島南部の主要渋滞箇所

出典：沖縄ブロック新広域道路交通計画(2021(R3)) (データは沖縄地方渋滞対策推進協議会資料)

2-1-6.土地利用

- 市街地の大部分は住宅用地や文教厚生用地、商業用地などとして利用され、建築物が建てられており、市域のほとんどが市街化されています。
- 傾斜地を中心に緑地が点在しています。

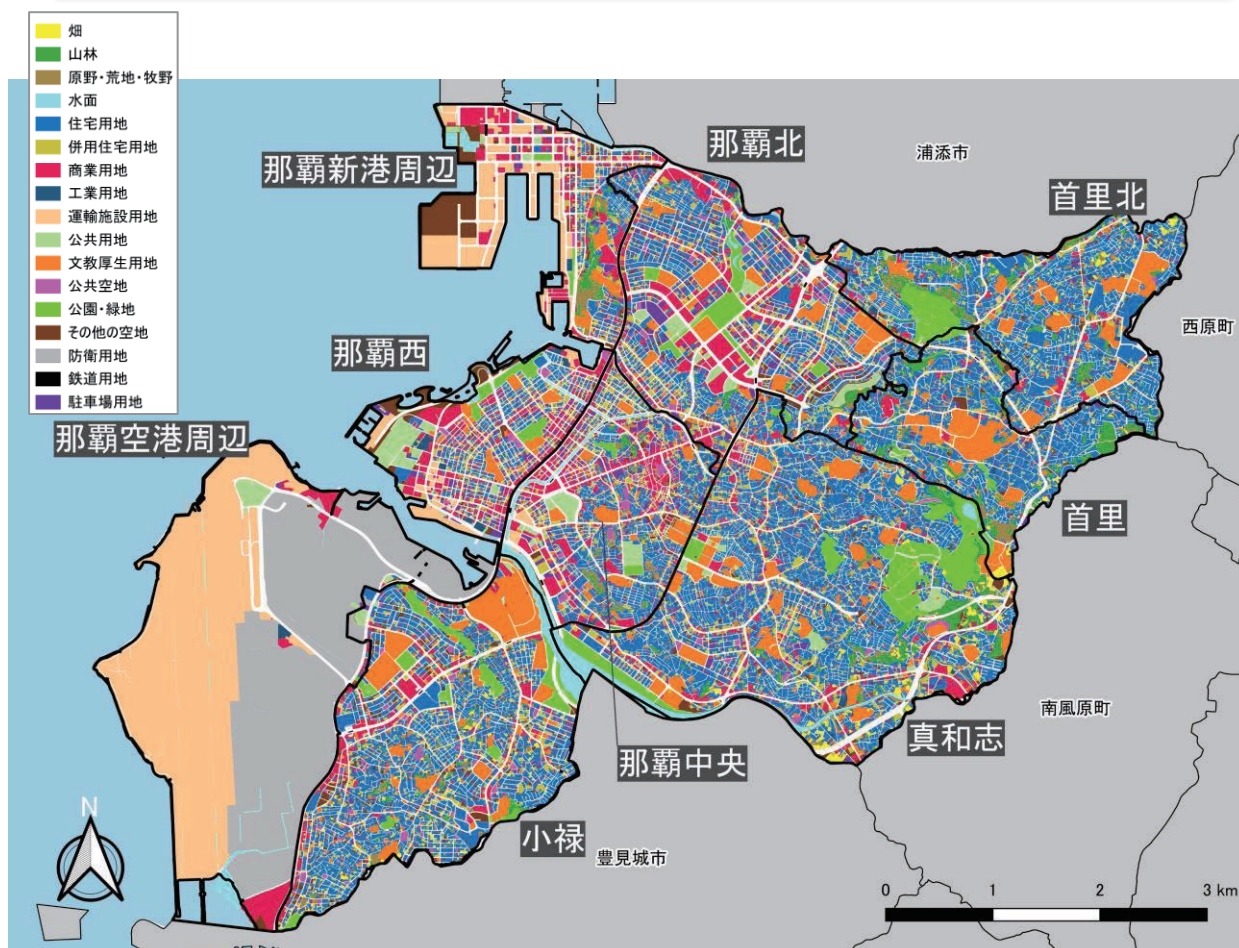


図 2-31.那覇市の土地利用の状況

参考：那覇市都市計画基礎調査

2-2.那覇市地域公共交通網形成計画の評価

2-2-1.施策の達成状況

(1) 網形成計画に示されている施策

網形成計画では下表に示す 13 の施策・取組が示されています。

表 2-2.網形成計画における施策

取組の方向性	No	施策名	主な取組内容
—	1	LRT など基幹的公共交通の導入	・利用の多い主要バス路線における大量輸送に対応できるような交通モードへの置換え ・関係する実施主体間での協議
方向性1 「誰もが移動しやすいまち」をささえる交通ネットワーク	2	路線バスネットワークの再編	・LRT などの基幹的公共交通の導入と合わせた路線バスネットワークの再編 ・LRT などの基幹的公共交通で代替した分のリソースを活用した利用しやすいネットワークの構築
	3	フィーダーとなる移動手段の提供	・利用需要の少ない地域へのフィーダーとなる移動手段の提供
方向性2 観光都市としての新たな魅力の創出	4	誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供	・バスマップを活用した情報提供 ・観光客にもわかりやすい公共交通の利用案内 ・MaaS 等の導入検討 ・乗継割引等のソフト施策
	5	那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討	・那覇港に寄港したクルーズ船の乗客に対する市中心部までの移動手段検討
	6	観光目的に対応したバス運行の検討	・市内主要観光施設等を周遊する路線バスの運行検討 →例) 沖縄県ではジャンボタクシーを活用して、AI により最適な走行ルートを決める観光周遊シャトルバスの実証実験を実施 →沖縄県の実証実験の結果も参考にして、特に需要の多いルートへの路線バスの導入を検討 →バス事業者が実施している定期周遊観光バスを参考にして、那覇市内の観光周遊に特化したルートの検討等を調整
方向性3 まちづくりへ寄与する公共交通の実現	7	利用しやすい交通結節点の整備	・モノレールと路線バス、自動車との結節場所における利用しやすい交通結節点の整備 ・雨除けや風除けができる設備、バリアフリー設備の整備
	8	バス停上屋の整備	・主要なバス停留所の上屋整備の推進、利用環境の改善 ・民間施設の一部提供など地元の積極的な参画 ※) 年 1 箇所程度のペースで順次整備
	9	おでかけ支援策の充実	・高齢者公共交通割引制度の活用 ・高齢者以外も対象とした割引制度の検討 ・事業者提供の割引制度の周知

取組の方向性	No	施策名	主な取組内容
方向性4 広域的な公共交通ネットワークの連携	10	広域を担うバス路線の維持に向けた連携	他市町村を結ぶ広域バス路線におけるLRTなどの基幹的公共交通で代替した分のリソースの活用、路線維持に向けた那覇市と周辺地域の連携 →例) 補助の実施、事業者と協力した運転手確保等の取組、行政発信の利用促進等
	11	周辺自治体との意見交換等の実施	- 周辺自治体と協力した広域的ネットワーク形成のための意見交換会や勉強会の定期的な実施 - 問題意識や将来像の共有
方向性5 みんなの協働でつくり、育てることによる地域公共交通の維持・確保	12	体系的なモビリティマネジメントの実施	- 市内における体系的なモビリティ・マネジメント(MM)の実施、住民意識の醸成 →例) 転入者MM、学校MMなどの同時期実施による相乗効果の期待 - MMの一環としてのワークショップや講演会の実施 ※) 市内36小学校について年2～3校の学校MM実施を予定
	13	協議会等による定期的な意見交換の実施	- 関係する実施主体での問題意識や将来像、施策の進捗状況を共有するための協議会等の定期的な実施による意見交換 - 必要に応じた議論の深堀のためのワーキンググループや作業部会の実施 ※) 年2回程程度のペースで協議会を実施

(2) 網形成計画の施策の実施状況

網形成計画に示された各施策の実施状況は下表の通りであり、概要を以下に示します。

- 【LRT など基幹的公共交通の導入】については、関係機関で協議を実施しているところです。
- 【方向性1：「誰もが移動しやすいまち」をささえる交通ネットワーク】については、路線バス事業者との間で路線バスネットワークの再編に向けた官民連携検討会議を実施するとともに、フィーダーとなる真和志地域乗合タクシーや福祉バスを継続運行しており、概ね計画通りの実施となっています。
- 【方向性2：観光都市としての新たな魅力の創出】については、バスマップやHP等を活用した情報提供や、第2クルーズバスへ寄港するクルーズ船に対する市街地までのシャトルバスの運行義務条件付与による那覇港と市中心部を結び移動手段の検討は実施できているものの、MaaS等の導入検討や観光目的に対応したバス運行の検討が未実施です。
- 【方向性3：まちづくりへ寄与する公共交通の実現】については、バス停上屋の整備が当初予定の年1箇所を上回るペースで実施されてきましたが、バス停上屋に関する意見交換で議論されているように、近年の資材高騰の影響で、1箇所あたりの整備費が上がってきており、限られた財源の中での持続的なバス停上屋の整備に向けた検討を行う必要があります。
また、運転免許返納者への公共交通運賃割引等によるおでかけ支援策の充実を実施していますが、交通結節点の利便性向上に向けた整備が未実施です。
- 【方向性4：広域的な公共交通ネットワークの連携】については、沖縄県生活交通確保維持協議会（県）に参画するとともに、沖縄県公共交通活性化推進協議会で基幹バスを軸に検討を実施しており、概ね計画通りの実施となっています。
- 【方向性5：みんなの協働でつくり、育てることによる地域公共交通の維持・確保】については、スマートムーブに関するパネル展やエコドライブ体験会等による啓発事業を実施するとともに、官民連携検討会議や都市交通協議会における定期的な意見交換の実施を行っており、概ね計画通りの実施となっています。

表 2-3. 網形成計画における施策の実施状況

取組の方向性	No	施策	実施状況 (2024(令和6)年度時点)
—	1	LRT など基幹的公共交通の導入 - 利用の多い主要バス路線における大量輸送に対応できるような交通モードへの置換え - 関係する実施主体間での協議	関係機関協議
方向性1 「誰もが移動しやすいまち」をささえる交通ネットワーク	2	路線バスネットワークの再編 - LRTなどの基幹的公共交通の導入と合わせた路線バスネットワークの再編 - LRTなどの基幹的公共交通で代替した分のリソースを活用した利用しやすいネットワークの構築	路線バス事業者と再編に向けた官民連携検討会議を実施
	3	フィーダーとなる移動手段の提供 利用需要の少ない地域へのフィーダーとなる移動手段の提供	- 真和志地域乗合タクシー運行 - 福祉バス運行

取組の 方向性	No	施策	実施状況 (2024(令和 6)年度時点)
方向性2 観光都市としての新たな魅力の創出	4	誰もが分かりやすい地域公共交通の案内等の提供 ・バスマップを活用した情報提供 ・観光客にもわかりやすい公共交通の利用案内 ・MaaS等の導入検討 ・乗継割引等のソフト施策	・のりものNAVI Okinawaの案内による情報提供 ・那覇市デザインの上屋を設置したバス停へバスマップを掲示
	5	那覇港と市中心部を結ぶ移動手段の検討 ・那覇港に寄港したクルーズ船の乗客に対する市中心部までの移動手段検討	・第2クルーズバースへ寄港するクルーズ船については、ターミナル予約時に那覇港管理組合から以下条件を付している。 「船社もしくは船舶代理店にて市街地まで誘導するシャトルバスを運行させること」
	6	観光目的に対応したバス運行の検討 ・市内主要観光施設等を周遊する路線バスの運行検討 →例) 沖縄県ではジャンボタクシーを活用して、AIにより最適な走行ルートを決める観光周遊シャトルバスの実証実験を実施 →沖縄県の実証実験の結果も参考に、特に需要の多いルートへの路線バスの導入を検討 →バス事業者が実施している定期周遊観光バスを参考に、那覇市内の観光周遊に特化したルートの検討等を調整	・現状、検討無し
方向性3 まちづくりへ寄与する公共交通の実現	7	利用しやすい交通結節点の整備 ・モノレールと路線バス、自動車との結節場所における利用しやすい交通結節点の整備 ・雨除けや風除けができる設備、バリアフリー設備の整備	・実施なし
	8	バス停上屋の整備 ・主要なバス停留所の上屋整備の推進、利用環境の改善 ・民間施設の一部提供など地元の積極的な参画 ※) 年1箇所程度のペースで順次整備	・12箇所整備(2020(令和2)年度以降)
	9	おでかけ支援策の充実 ・高齢者公共交通割引制度の活用 ・高齢者以外も対象とした割引制度の検討 ・事業者提供の割引制度の周知	・一部のタクシーでOKICA導入 ・運転免許返納者の公共交通運賃割引を実施

取組の方向性	No	施策	実施状況 (2024(令和6)年度時点)
方向性4 広域的な公共交通ネットワークの連携	10	広域を担うバス路線の維持に向けた連携 他市町村を結ぶ広域バス路線におけるLRTなどの基幹的公共交通で代替した分のリソースの活用、路線維持に向けた那覇市と周辺地域の連携 →例) 補助の実施、事業者と協力した運転手確保等の取組、行政発信の利用促進等	沖縄県生活交通確保維持協議会(県)に参加
	11	周辺自治体との意見交換等の実施 - 周辺自治体と協力した広域的ネットワーク形成のための意見交換会や勉強会の定期的な実施 - 問題意識や将来像の共有	沖縄県公共交通活性化推進協議会で基幹バスを軸に検討
方向性5 みんなの協働でつくり、育てることによる地域公共交通の維持・確保	12	体系的なモビリティマネジメントの実施 - 市内における体系的なモビリティ・マネジメント(MM)の実施、住民意識の醸成 →例) 転入者MM、学校MMなどの同時期実施による相乗効果の期待 - MMの一環としてのワークショップや講演会の実施 ※) 市内36小学校について年2～3校の学校MM実施を予定	- スマートムーブNAHAパネル展を実施 - 市内への転入者へ公共交通ハンドブック配付 - スマートムーブ、エコカーに関する動画を放映、エコドライブチラシ配布を行った他、ドライブシミュレーターによるエコドライブ体験会などの啓発事業を実施
	13	協議会等による定期的な意見交換の実施 - 関係する実施主体での問題意識や将来像、施策の進捗状況を共有するための協議会等の定期的な実施による意見交換 - 必要に応じた議論の深堀のためのワーキンググループや作業部会の実施 ※) 年2回程度のペースで協議会を実施	- 官民連携検討会議の年4回実施 - 都市交通協議会の年2回実施

2-2-2.目標値の達成状況

(1) 網形成計画における目標

網形成計画では、4つの目標のもと、下表の評価指標における目標値が示されています。

表 2-4.網形成計画における目標

評価指標		網形成策定時 (年度)	期間中の目標値 2024(R6)	長期の目標値 2030(R12)	指標の把握方法
目標 1 地域公共交通の利用しやすさの向上					
公共交通利用者数		2,262 万人/年 (2016(H28))	3,143 万人/年	3,788 万人/年	那覇市統計書
那覇市民 1 人あたりの 週間公共交通利用回数		1.3 回/週 (2016(H28))	1.9 回/週	2.3 回/週	公共交通利用者 数と総人口（住 民基本台帳）か ら単純換算
目標 2 地域公共交通の観光利用の活性化					
市内移動 に占める 割合	路線バス	10.7% (2018(H30))	15.0%	15.0%	航空乗客調査 （那覇市の観光 統計）
	モノレール	44.8% (2018(H30))	45.0%	45.0%	
目標 3 地域公共交通の満足度の向上					
地域公共交通に満足し ている方の割合		34.4% (2018(H30))	40.0%	50.0%	那覇市民意識調 査
目標 4 関係主体の積極的な参画					
LRT など基幹的公共 交通の運営体制の確立 件数		0 件 (2019(R1))	1 件 (累積)	1 件 (累積)	合意形成件数を 年度ごとに記録
ネットワークのあり方 を考えるための協議会 等の実施件数		1 件 (2019(R1))	10 件 (累積)	22 件 (累積)	実施件数を年度 毎に記録

(2) 網形成計画の目標値の達成状況

網形成計画に示された評価指標に対する達成状況は次々頁に示す表の通りであり、概要を以下に示します。

目標1：地域公共交通の利用しやすさの向上について

- 公共交通利用者数について、市内バスはコロナ禍による落ち込みから回復はしてきているものの、2016(平成28)年度(530万人/年)に比べると8割程度(431万人/年)しか回復していません。一方、モノレールはコロナ禍により落ち込む前の2016(平成28)年度(1,732万人/年)よりも増えており、15%程伸びています(1,995万人/年)。全体としても2,426万人/年と、コロナ禍により落ち込む前の2016(平成28)年度(2,262万人/年)よりも7%程伸びていますが、期間中の目標値に対しては大きく及んでいません。
- 那覇市民1人あたりの週間公共交通利用回数についても、コロナ禍により落ち込む前の2016(平成28)年度(1.3回/週)よりも15%弱程伸びていますが、期間中の目標値に対しては大きく及んでいません。

目標2：地域公共交通の観光利用の活性化について

- 観光客の市内移動における公共交通利用に対して、路線バスについては利用されている割合が2016(平成28)年度よりも増えており、年1ポイントずつの増加を見込んで設定された目標値も上回っていることから、路線バスへの転換が図られてきていることが分かります。
- 一方、モノレールを利用されている割合については、2022(令和4)年度に大きく増加し、高い利用割合を占めていた2018(平成30)年度を維持する形で設定された目標値を上回っていたものの、翌2023(令和5)年度には2割程度落ち込み目標値を下回っており、直近ではモノレールから他の移動手段へ転換されてしまっていることが分かります。

目標3：地域公共交通の満足度の向上について

- 地域公共交通に対する満足度は、2021(令和3)年度に若干向上したものの、2023(令和5)年度には2018(平成30)年度よりも下回り、満足度が低下していることが分かります。
- 同那覇市民意識調査では、「不満」及び「非常に不満」と回答した方を対象にその理由を聞いており、その理由としては、「バスが時間通りに来ない」、「バスの路線がわかりづらい」、「バスの便数が少ない」といったバスに関する内容が多く、いずれも2023(令和5)年度において4割以上を占めています。
特に、「バスの便数が少ない」ことが理由になっている回答者数は、2018(平成30)年度から微増しています。

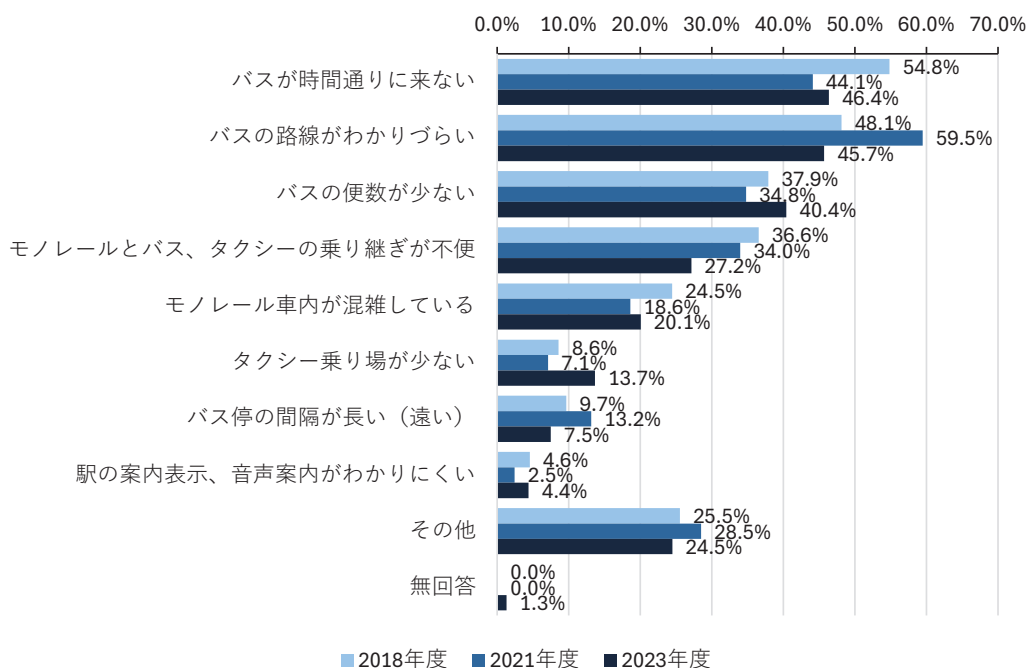


図 2-32.那覇市民意識調査における公共交通に対する不満理由

参考：各年度の那覇市民意識調査報告書

目標4：関係主体の積極的な参画について

- LRT など基幹的公共交通の運営体制の確立件数は0件であり、目標を達成できていません。
- ネットワークのあり方を考えるための協議会等の実施件数は、2024(令和6)年度において4件実施し、2020(令和2)年度から2024(令和6)年度までの累計で9件となりますが、目標値の10件に対して一歩及んでおらず、実施していない年も2ヵ年あります。

表 2-5.網形成計画における目標

評価指標		網形成 策定時 (年度)	各年度の実績値				期間中 の 目標値	長期の 目標値
			2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2030 (R12)
目標 1 地域公共交通の利用しやすさの向上								
公共交通 利用者数 (万人/ 年)	市内バス	530	379	353	410	431	—	—
	モノレール	1,732	1,094	1,178	1,691	1,995	—	—
	合計	2,262 (2016 (H28))	1,473	1,531	2,101	2,426	3,143	3,788
那覇市民 1人あたり の週間 公共交通 利用回数	総人口(人)	324,157	320,467	318,339	317,030	315,485	—	—
	1年間あたりの週数(週)	52.3	52.3	52.1	52.1	52.1	—	—
	利用回数 (回/週)	1.3 (2016 (H28))	0.88	0.92	1.27	1.47	1.9	2.3
目標 2 地域公共交通の観光利用の活性化								
市内移動 に占める 割合(%)	路線バス※1	10.7 (2018 (H30))	16.1	19.2	21.5	20.2	15.0	15.0
	モノレール※1	44.8 (2018 (H30))	21.3	22.7	50.1	39.1	45.0	45.0
目標 3 地域公共交通の満足度の向上								
地域公共 交通に満 足してい る方の割 合(%)	非常に満足 している※2	2.3	非調査	2.9	非調査	2.4	—	—
	満足してい る※2	16.1		17.1		14.3	—	—
	合計	18.4 (2018 (H30))		20.0		16.7	40.0	50.0
目標 4 関係主体の積極的な参画								
LRT など基幹的公共交通 の運営体制の確立件数 (件)		0 (2019 (R1))	0	0	0	0	1 (累積)	1 (累積)
ネットワークのあり方を 考えるための協議会等の 実施件数(件)		1 (2019 (R1))	2	0	0	3	10 (累積)	22 (累積)

※1 那覇市観光統計の「市内移動手段」の路線バスとモノレールの利用割合

※2 那覇市市民意識調査の地域公共交通に「非常に満足している」、「満足している」の回答割合
(2年に1回の調査のため2020(R2)年度と2022(R4)年度は非調査としている)

各指標の把握方法

【公共交通利用者数】

那覇市統計書

→那覇市統計書における「Ⅺ 運輸・通信」の「137.モノレール利用状況」及び「138.市内バス運輸状況」の合計値（ただし、市内バスについては那覇バスのみが対象）

※）那覇市統計書は、前々年分の数値が掲載されている前年度分が毎年5月に刊行

【那覇市民1人あたりの週間公共交通利用回数】

公共交通利用者数と総人口（住民基本台帳）から単純換算

→公共交通利用者数／住民基本台帳の各年12月末の総人口／1年間あたりの週数※

※）1年間あたりの週数＝365（閏年は366）／7

【市内移動に占める割合】

那覇市の観光統計

→那覇市の観光統計に掲載されているアンケート調査結果における「(9)市内移動手段」の那覇市調査結果の路線バス及びモノレールの割合

※1）アンケート調査結果について、2018(平成30)年度時点は網形成計画に記載されている通り航空乗客調査を実施していたが、その後、Webによる観光（旅行）調査に変更

※2）2020(令和2)年度は那覇市調査結果がなかったため、沖縄県調査結果の数値を使用

※3）2021(令和3)年度は観光統計の2021(令和3)年度版と2022(令和4)年度版とで数値が異なっていたため、新しい方の2022(令和4)年度版の数値を使用（2021(令和3)年度版では路線バスが17.7%、モノレールが18.8%）

【地域公共交通に満足している方の割合】

那覇市民意識調査

→那覇市民意識調査報告書における「Ⅳ.日常生活等に関する意識調査結果」の「誰もが移動しやすいまちについて」の公共交通満足度の質問に対して「非常に満足している」及び「満足している」と回答した割合

※）2018(平成30)年度について、網形成計画においては34.4%となっていたが、内訳から算定すると $2.3+16.1=18.4\%$ となり大きく乖離します。実績値を算定するにあたっては内訳からの算定が必要になるため、当該数値についても考え方を統一し、内訳から算定した18.4%を採用しました。

【LRT など基幹的公共交通の運営体制の確立件数】

合意形成件数を年度毎に記録

【ネットワークのあり方を考えるための協議会等の実施件数】

実施件数を年度毎に記録

2-3.公共交通の現状

2-3-1.公共交通の概況

(1) 公共交通ネットワーク

- 那覇市の公共交通ネットワークは、那覇空港駅～首里駅～てだこ浦西駅方面に延びる沖縄都市モノレール、市内各地域を結ぶ路線バス、及び、真和志地域を運行している乗合タクシーにより構成されています。
- これらに加え、タクシーも市内の主要な移動手段であり、那覇市には18社（タクシー・ハイヤー協会加盟会社、2024(令和6)年7月1日現在）のタクシー会社があります。県庁前駅、おもろまち駅などにはタクシー乗り場も整備されています。
- 市内には、沖縄本島と各地を結ぶ那覇空港、那覇港（那覇ふ頭、泊ふ頭（若狭バース含む）、新港ふ頭）といった空港や港も整備されています。
- モノレールと路線バスの重複、さらには路線バスの中でも市内線と市外線の重複路線が多く見られます。

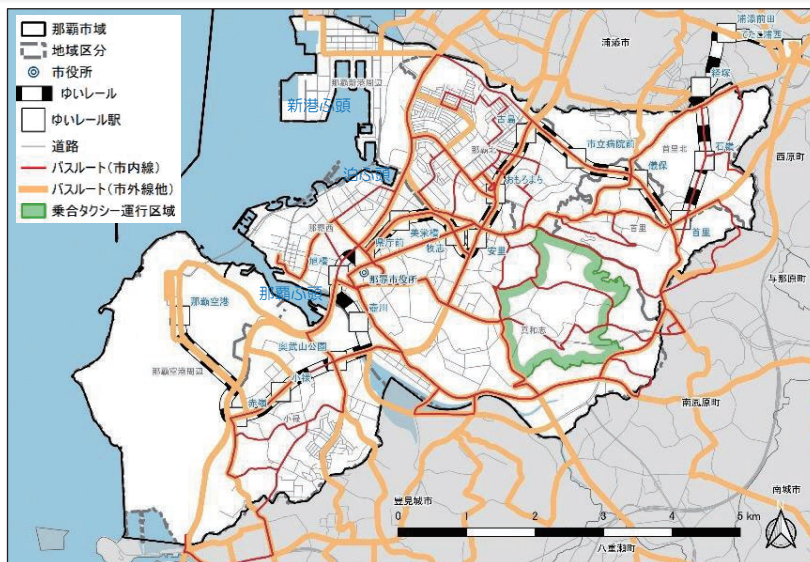


図 2-33.那覇市の公共交通ネットワーク

参考:国土数値情報

(2) 公共交通分担率

- 市内の交通渋滞は、大きな経済損失を生み出すだけでなく、市内への人の流れを阻害する要因となっています。
- 本市は狭い面積のなかで公共交通が充実したコンパクトなまちですが、市内居住者の通勤・通学の交通手段は自家用車が最も多く、公共交通は2割以下と低くなっています。

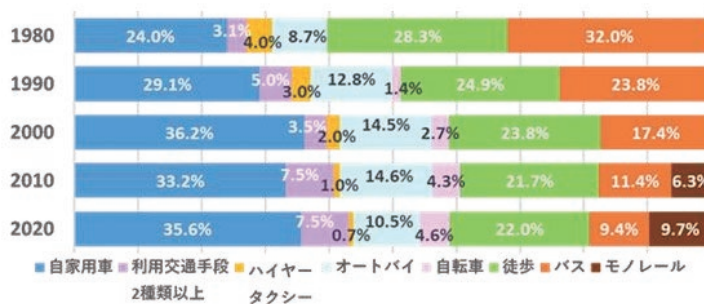


図 2-34.那覇市の公共交通分担率

参考:国勢調査(1980(S55)～2020(R2))

2-3-2.沖縄都市モノレール（ゆいレール）の現状整理

（1）ネットワークの概要

- 2003(平成15)年の開業から2019(令和元)年度まで安定的に利用者は増加してきましたが、コロナ禍の影響により、2020(令和2)年度より減少しています。現在は、コロナ禍以前の水準まで回復してきている状況です。
- 沖縄都市モノレールの乗降客数は、「那覇空港駅」が11,725人/日、「県庁前駅」が11,644人/日と約12,000人/日弱であり非常に多く、その他では「おもろまち駅」が9,185人と多いです。

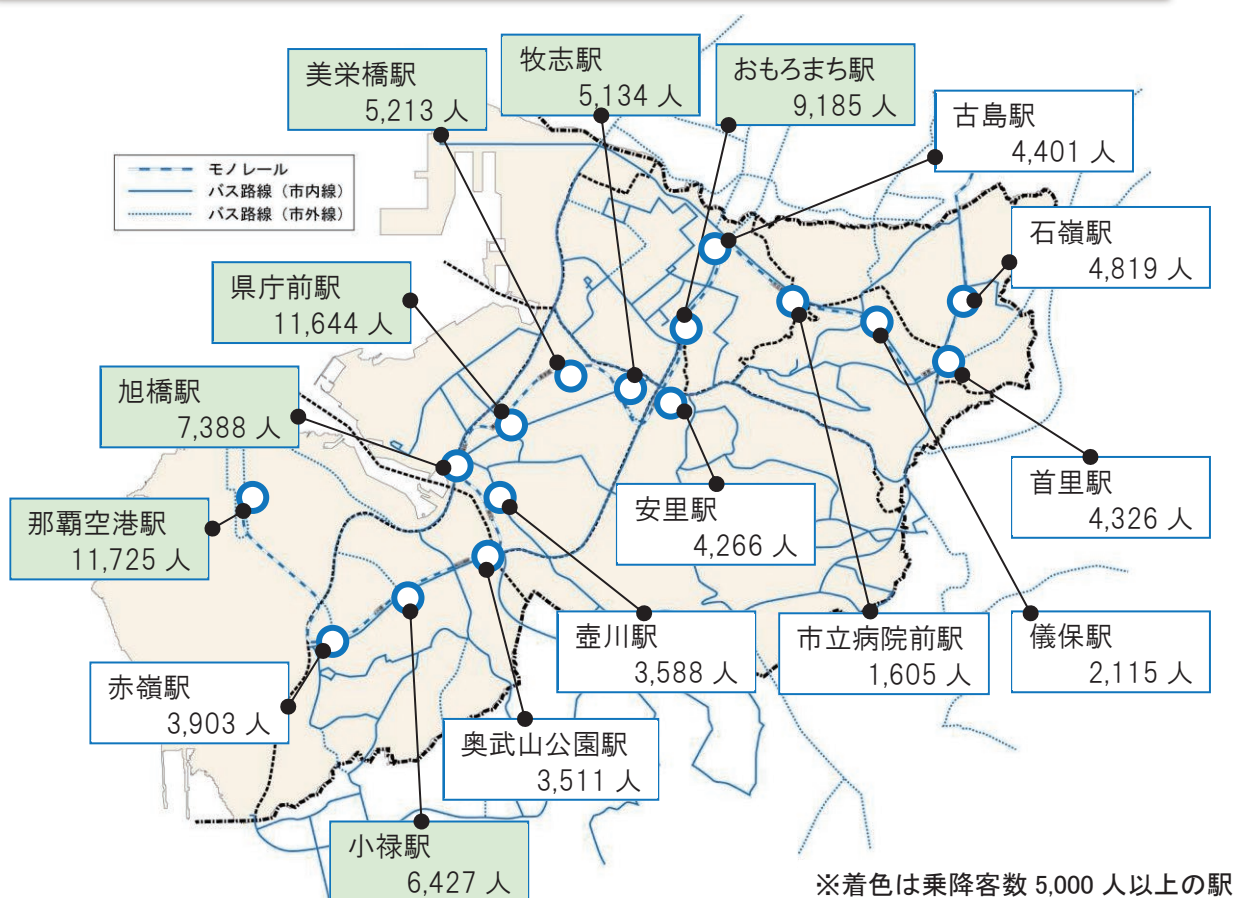


図 2-35.沖縄都市モノレールの路線図・駅別乗降客数(2022(R4)年度)

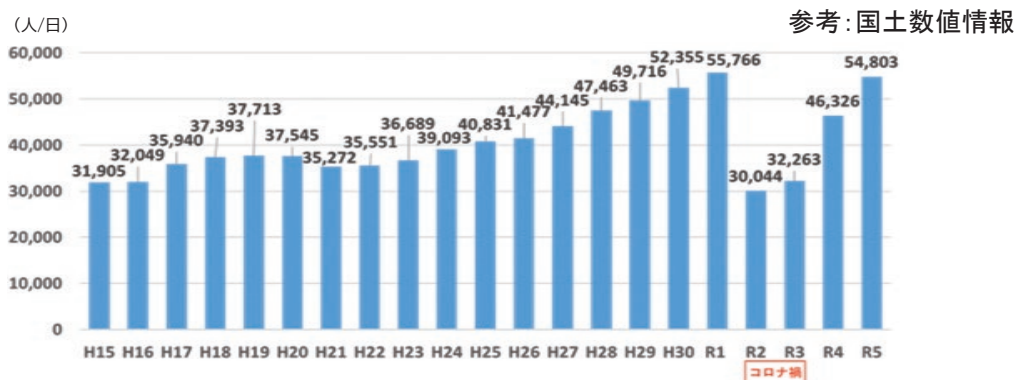


図 2-36.沖縄都市モノレール乗客数の推移

参考:沖縄県 HP

(2) 駅別乗客数

●1日の平均乗客数の推移は、コロナの影響で2020(令和2)年度に大幅に減少しましたが、その後回復傾向にあり、儀保駅及び首里駅以外は、2023(令和5)年度においてコロナ前の2019(令和元)年度の9割強からそれ以上に回復しています。しかし、儀保駅及び首里駅は回復の傾向が乏しく、2019(令和元)年度の7～8割程度までしか回復していません。

表 2-6.各駅の利用者数の推移(1日平均)

	2019 (R1) 年度	2020 (R2) 年度	2021 (R3) 年度	2022 (R4) 年度	2023 (R5) 年度	2023年度 2019年度	参考値	
							2024 (R6) 年度	2024年度 2019年度
那覇空港駅	7,191	2,662	3,082	5,995	7,175	99.8%	7,107	98.8%
赤嶺駅	2,469	1,428	1,441	1,981	2,464	99.8%	2,573	104.2%
小祿駅	3,754	2,258	2,391	3,102	3,585	95.5%	3,676	97.9%
奥武山公園駅	2,383	1,367	1,413	1,884	2,222	93.2%	2,330	97.8%
壺川駅	2,051	1,284	1,356	1,802	2,071	101.0%	2,078	101.3%
旭橋駅	4,308	2,194	2,392	3,598	4,321	100.3%	4,559	105.8%
県庁前駅	6,813	3,764	3,996	5,632	6,549	96.1%	6,800	99.8%
美栄橋駅	3,082	1,592	1,686	2,524	3,238	105.1%	3,373	109.4%
牧志駅	3,355	1,282	1,410	2,492	3,176	94.7%	3,464	103.2%
安里駅	2,435	1,494	1,622	2,217	2,514	103.2%	2,632	108.1%
おもろまち駅	5,672	3,119	3,281	4,517	5,158	90.9%	5,440	95.9%
古島駅	2,728	1,802	1,855	2,318	2,602	95.4%	2,882	105.6%
市立病院前駅	1,000	713	723	842	980	98.0%	1,132	113.2%
儀保駅	1,638	908	917	1,158	1,306	79.7%	1,387	84.7%
首里駅	3,316	1,583	1,597	2,106	2,442	73.6%	2,542	76.7%
石嶺駅	1,075	839	962	1,256	1,436	133.6%	1,574	146.4%
経塚駅	640	505	582	703	827	129.2%	889	138.9%
浦添前田駅	548	365	444	612	714	130.3%	815	148.7%
てだこ浦西駅	1,308	885	1,112	1,587	2,023	154.7%	2,366	180.9%
合計	55,766	30,044	32,263	46,326	54,803	98.3%	57,618	103.3%

※)2019(R1)年度の石嶺駅・経塚駅・浦添前田駅・てだこ浦西駅は10月1日開通のため、それ以降を対象とした数値

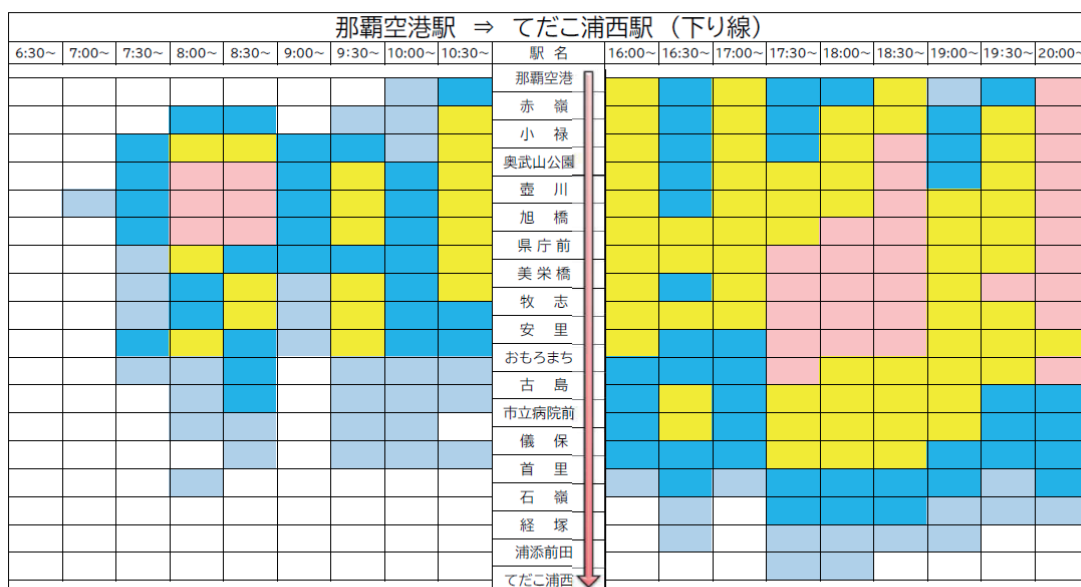
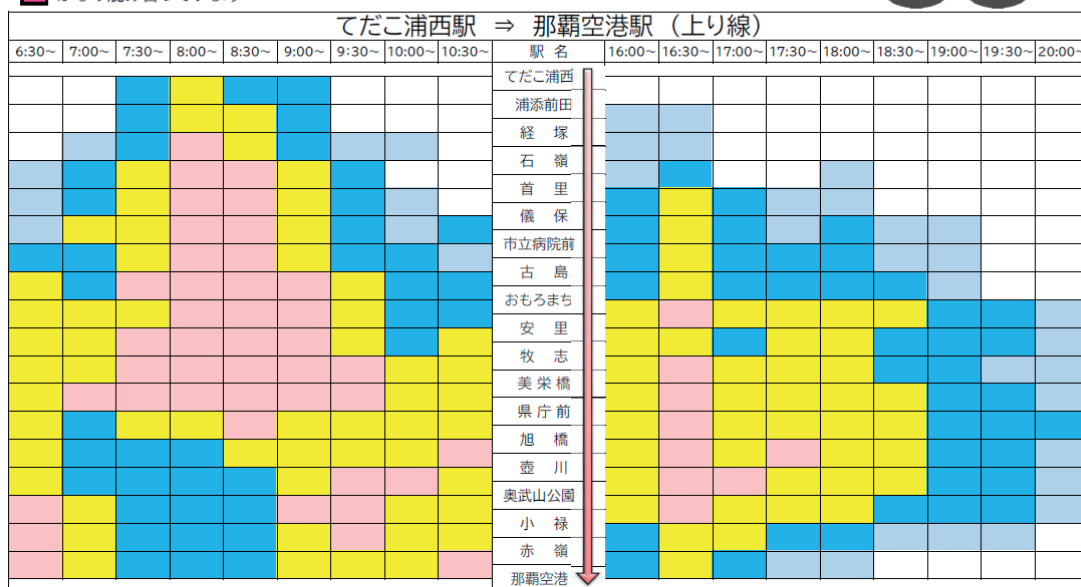
※)2024(R6)年度は6月末時点までの参考値

参考:ゆいレール HP(2024(R6)年度の数値は沖縄県 HP)

●モノレールの利用者数の増加に伴い、混雑もみられるようになっており、朝ピークの上りは石嶺駅⇒那覇空港駅で、夕ピークの下りは那覇空港駅⇒古島駅間で混雑が生じています。

平日の朝・タラッシュ時間帯の混雑の目安

- : 座席に余裕がある
- : 適度な間隔で座ることができる
- : 間隔をあけて立つことができる
- : 肩が触れ合わずに立つことができる
- : 隣のお客さまと触れ合う
- : かなり混み合っています



※ 2025年2月13日 のデータです。

※ 上記データは、朝・タラッシュ時間帯の各駅集札機を通過されたお客さまの人数を基に、車内の混雑状況を示したものです。
目安としてご利用ください。

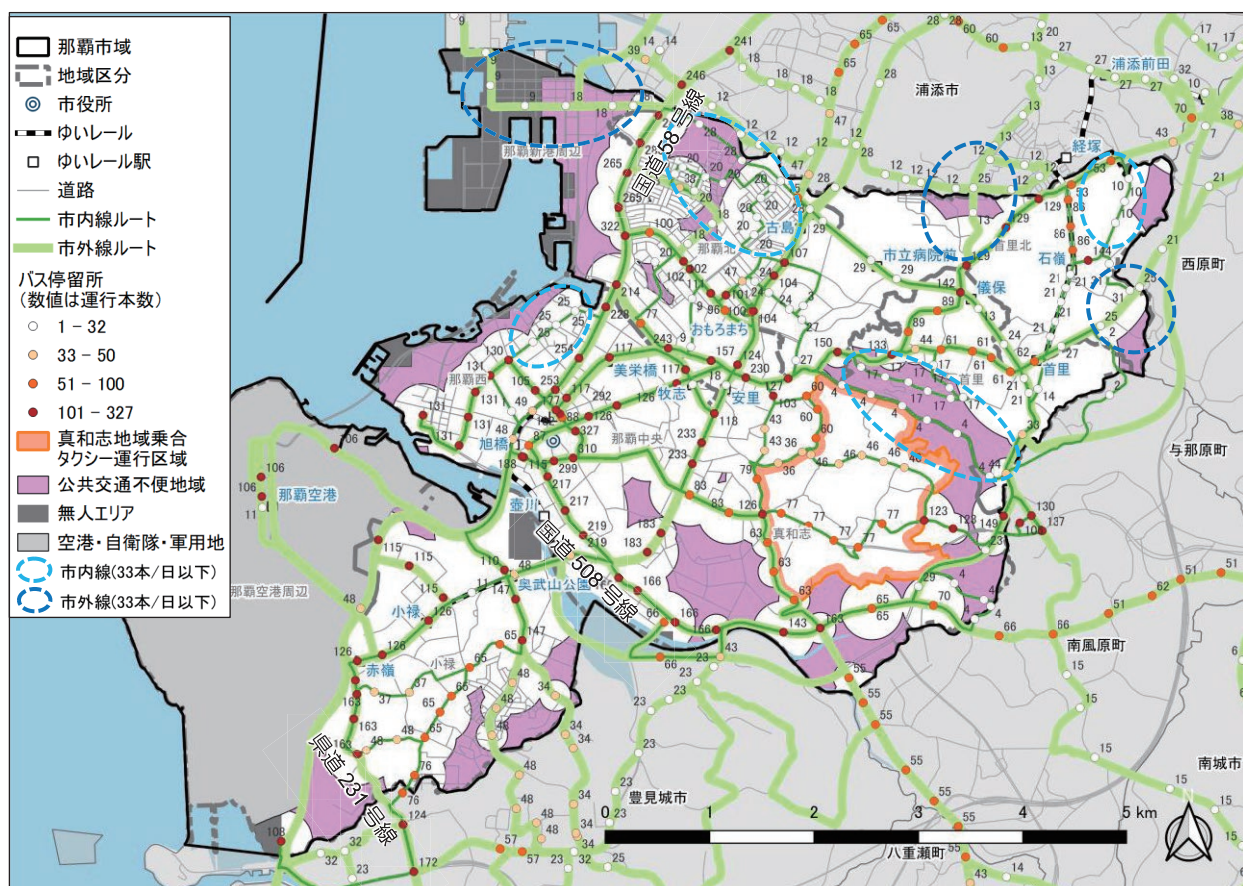


図 2-37. 沖縄都市モノレール混雑状況

出典: 沖縄都市モノレール HP

2-3-3.路線バス

- 那覇市域全体で見ると、市内線と市外線が重複して運行している路線が多い中、その多くは公共交通不便地域の基準値とした 33 本/日以上 の運行があり、特に、那覇市中央地域や、国道 58 号線、国道 508 号線、県道 231 号線は運行本数が多いです。
- 市内線のための運行路線は、首里北地域の石嶺地区、真和志地域の安里・三原・識名地区、小禄地域の宇栄原・小禄地区では 33 本/日以上 の運行がある一方、那覇北地域の安謝・古島地区、首里北地域の石嶺北地区、真和志地域の繁多川地区、那覇西地域の松山地区は運行本数が少ないです。
- 市外線のための運行路線は、那覇新港周辺地域の曙地区、真和志地域の与儀地域・古波蔵地域、小禄地区の小禄東地区、那覇空港周辺地域に見られ、那覇空港周辺地域、真和志地域の与儀地域・古波蔵地域、小禄地区の小禄・小禄東地区は、33 本/日以上 の運行がある一方、那覇新港周辺地域の曙地区、首里北地域的大名地区・石嶺南地区は運行本数が少ないです。



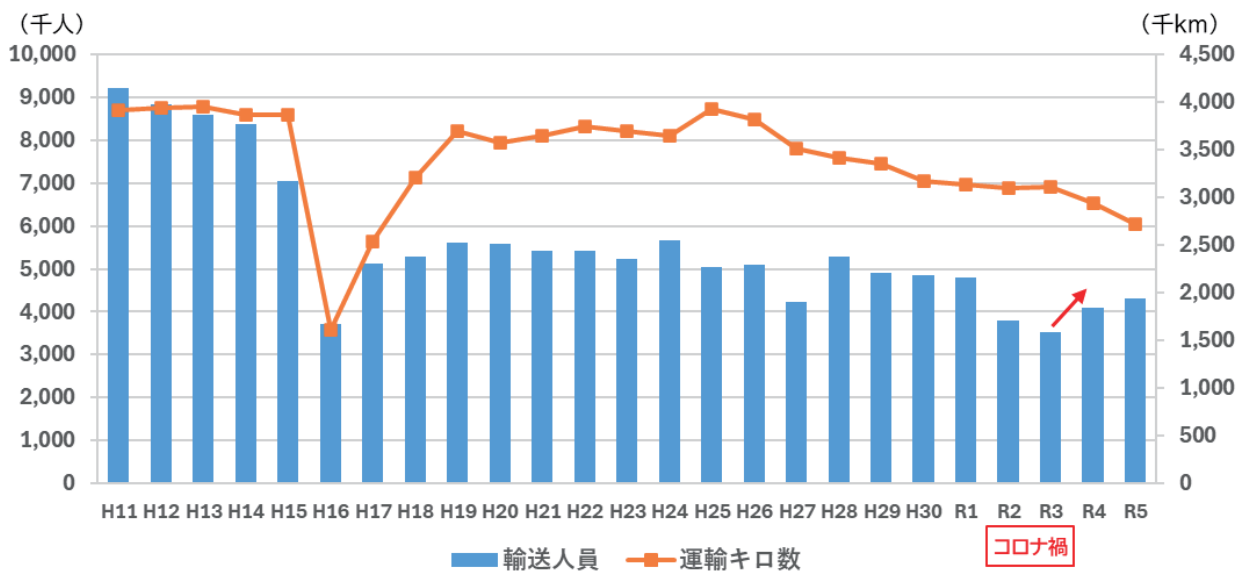
※)バスは 2024(R6)年 10 月末時点の情報

※)図中の公共交通不便地域については、後述する公共交通不便地域の項の考え方により設定

図 2-38.路線バス(市内線・市外線)のバス運行本数

参考:国土数値情報、バスマップ沖縄 HP

- 市内バス利用者について、ゆいレール開通後に減少し、その後は横ばいに推移してありました。
- 2020(令和2)年度からはコロナ禍の影響により減少しており、2022(令和4)年度からは回復傾向がみられるものの、長期的には自動車保有台数の増加等により減少傾向にあります。



※H16年度は、平成16年7月18日～平成17年3月31日の運輸状況

図 2-39.市内バス路線利用者数の推移

参考：那覇市統計書(2003(H15)～2023(R5)年版)

(1) 路線バス(市外線)

●路線バス(市外線)は、那覇市からの直線距離が50kmを超える名護市の「名護バスターミナル」等までを運行している長距離路線と、その手前の読谷村の「読谷バスターミナル」やうるま市の「屋慶名バスターミナル」等までを運行している中距離路線があります。



図 2-40. 路線バス(市外線)のバスマップ

出典: バスマップ沖縄 HP

- 市外線は那覇市に向かって8放射方向から流入しており、その多くは那覇バスターミナルに集中しているため、重複路線が多くなっています。
- そのため、市域外へ流出する際は、行先方面が認識しづらくなっています。



図 2-41. 路線バス(市外線)のバス路線図

参考: 国土数値情報

（2）路線バス（市内線）

●路線バス（市内線）は、「那覇バスターミナル」、「三重城」、「おもろまち駅前広場」、「新川営業所」、「石嶺営業所」、「具志営業所」等を起終点に19の系統が運行しています。

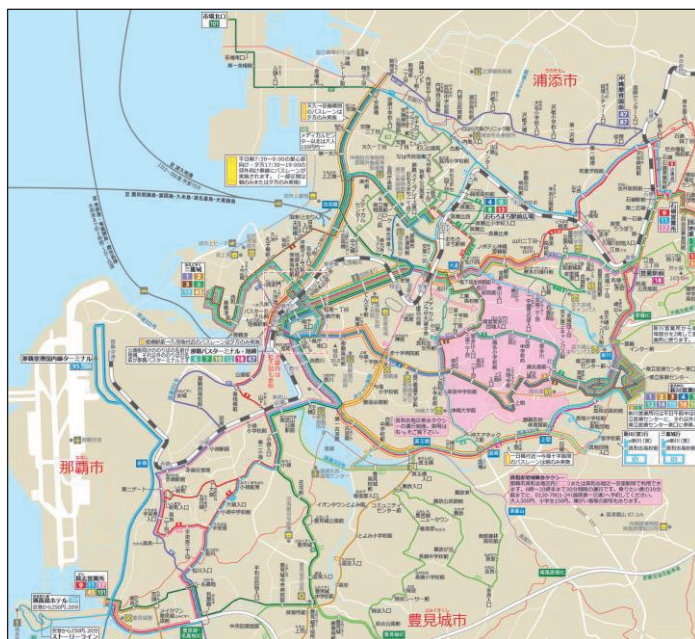


図 2-42. 路線バス（市内線）のバスマップ

出典：バスマップ沖縄 HP

●市内線のネットワークについて、三重城・市中心部と新川営業所・石嶺等を結ぶ東西方向の路線は多く見られますが、市東部を中心に南北方向の路線が少ない傾向にあります。

●国際通りをはじめ、市内線同士の重複路線が多く見られ、ネットワークが複雑であることから、観光客のみならず、那覇市民にとっても、当該路線に慣れていない利用者には利用が難しい状況にあります。

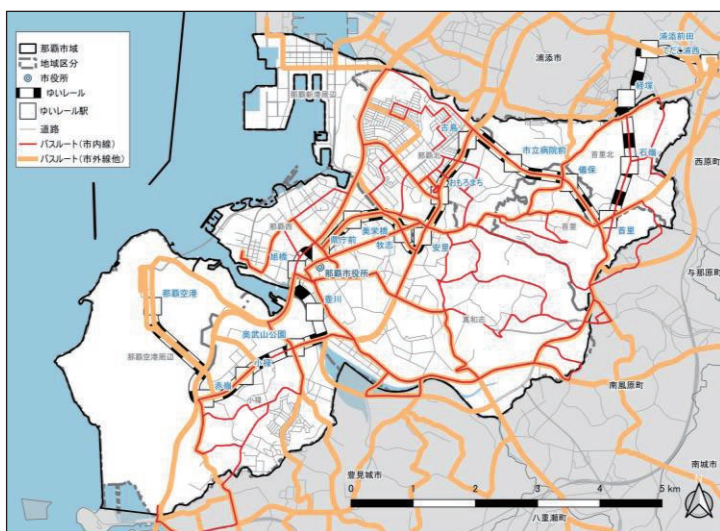


図 2-43. 路線バス（市内線）のバス路線図

参考：国土数値情報

表 2-7. 路線バス（市内線）の系統

路線番号	運行区間		路線番号	運行区間	
1	三重城	新川営業所	11	石嶺営業所	具志営業所
2	三重城	新川営業所	12	那覇バスターミナル	新川営業所
3	三重城	新川営業所	13	おもろまち駅前広場	石嶺団地東
4	おもろまち駅前広場	新川営業所	14	新川営業所	新川営業所
5	三重城	新川営業所	15	三重城	新川営業所
6	那覇バスターミナル	おもろまち駅前広場	16	新川営業所	石嶺団地東
7	那覇バスターミナル	石嶺団地東	17	石嶺営業所	具志営業所
8	おもろまち駅前広場	石嶺団地東	18	那覇バスターミナル	首里駅前
9	石嶺営業所	具志営業所	19	新川営業所	新川営業所
10	那覇バスターミナル	那覇市新都心地区			

参考：バスマップ沖縄 HP

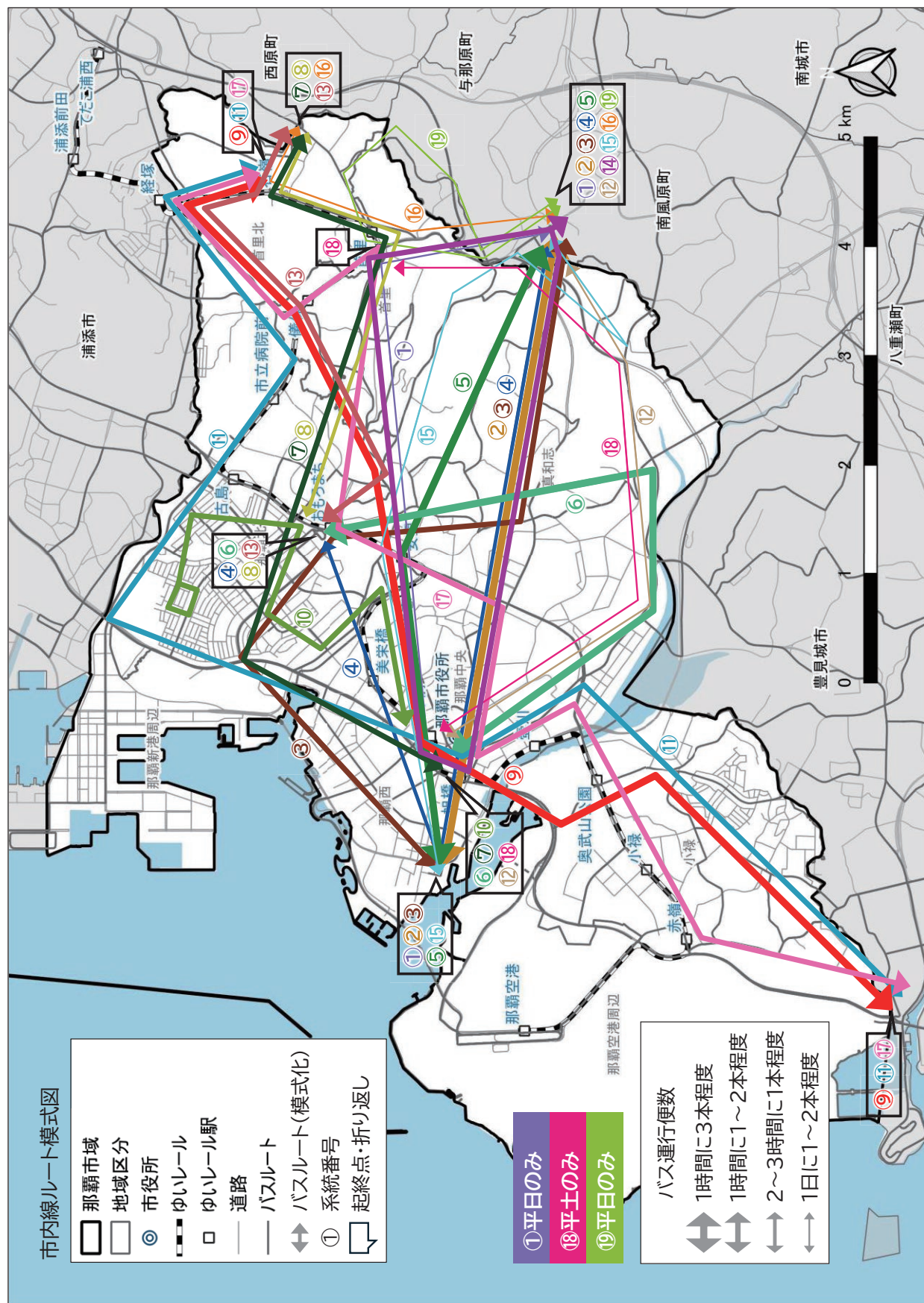


図 2-44.路線バス(市内線)のバスルート模式図

参考:バスマップ沖縄 HP

2-3-4.タクシー

(1) 実車率

●沖縄本島のタクシーの実車率については、コロナ禍の影響で落ち込む以前の2019(令和元)年度以上まで回復したものの40.2%にとどまっており、空車で走行が6割に達している状況にあります。

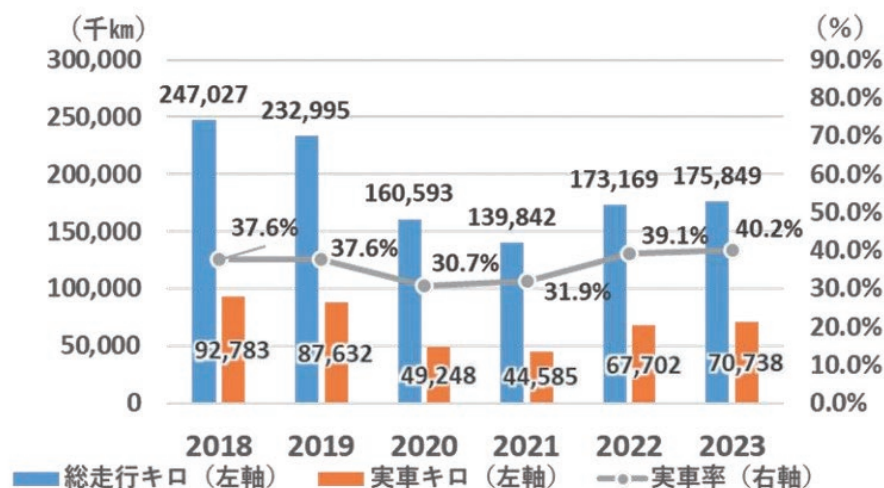


図 2-45.沖縄本島におけるタクシーの実車率の推移

参考: 運輸要覧(2023(R5)~2024(R6))

(2) 輸送人員

●2023(令和5)年度の沖縄本島のタクシーの輸送人員は約2,920万人、輸送回数は約1,900万回であり、コロナ禍の影響で落ち込む以前の2019(令和元)年度の約8割までしか回復していない状況です。



図 2-46.沖縄本島におけるタクシーの輸送人員の推移

参考: 運輸要覧(2023(R5)~2024(R6))

2-3-5.乗合タクシー

(1) 運行状況

- 本市では、真和志地域で乗合タクシーが運行されています。
- 本地域の地形の高低差が大きく、狹隘な道路が多く存在するため、公共交通をより利用しやすくすることを目的として、2017(平成29)年1月に導入されました。その後、利便性のさらなる向上に向け、翌2018(平成30)年6月から運行システムの一部(運行時間帯の変更等)が改善されました。
- 運行概要及び運行区域は以下の通りであり、安里駅と運行区域内であればどこでも乗降可能です。
- 行政からの財政支援は受けずに運営を行っています。
- 2018(平成30)年5月までは1日最大52台、6月以降は60台の運行台数を確保している中、1日あたりの平均運行回数を運行台数で除した平均稼働率については、コロナ禍の影響で落ち込む以前の2019(令和元)年度の約1.2倍まで伸びているものの、全体の約2割しか稼働しておらず、稼働率が低い状況です。

表 2-8.真和志地域乗合タクシーの運行概要

項目	内容
運行日	毎日
運行時間	6時から20時半まで(30分ごとに最大2台運行:1日最大60台運行)
運行主体	那覇市 ※) (株)鏡原第一交通に運行委託
運賃	大人:300円 小学生:150円 未就学児:無料 【支払方法】現金・タクシーチケット・クレジットカード・Edy 【運賃割引制度】障がい者割引、免許自主返納者割引
利用方法	事前予約が必要 【予約時間】利用日の1週間前から発車時刻の30分前まで 【予約方法】電話、FAXまたは乗合タクシー車内にて予約(毎日24時間受付)

参考:那覇市 HP



図 2-47.真和志地域乗合タクシーの利用例

出典:那覇市 HP

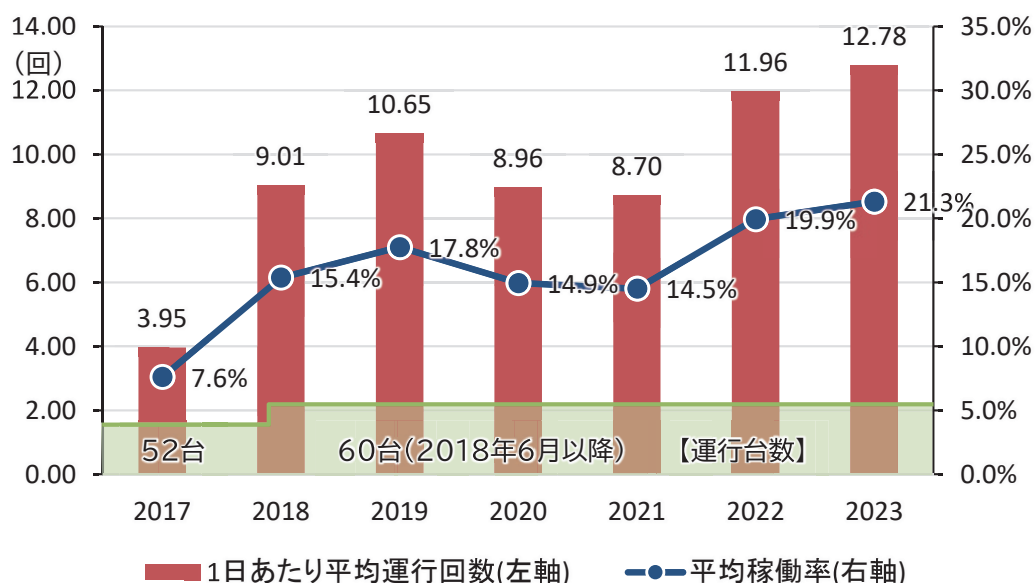


図 2-49.真和志地域乗合タクシー平均稼働率の推移

参考:事業者提供資料

(2) 利用状況

- 本格運行した2017(平成29)年度から令和元年度にかけて、利用者数(予約数)や乗合率は増加してきましたが、コロナ禍の影響により、2020(令和2)年度より減少しています。
- 現在の利用者数(予約数)については、コロナ禍以前の水準まで回復してきている状況ですが、乗合率については、利用者数(予約数)と比較して回復が鈍化傾向にあります。

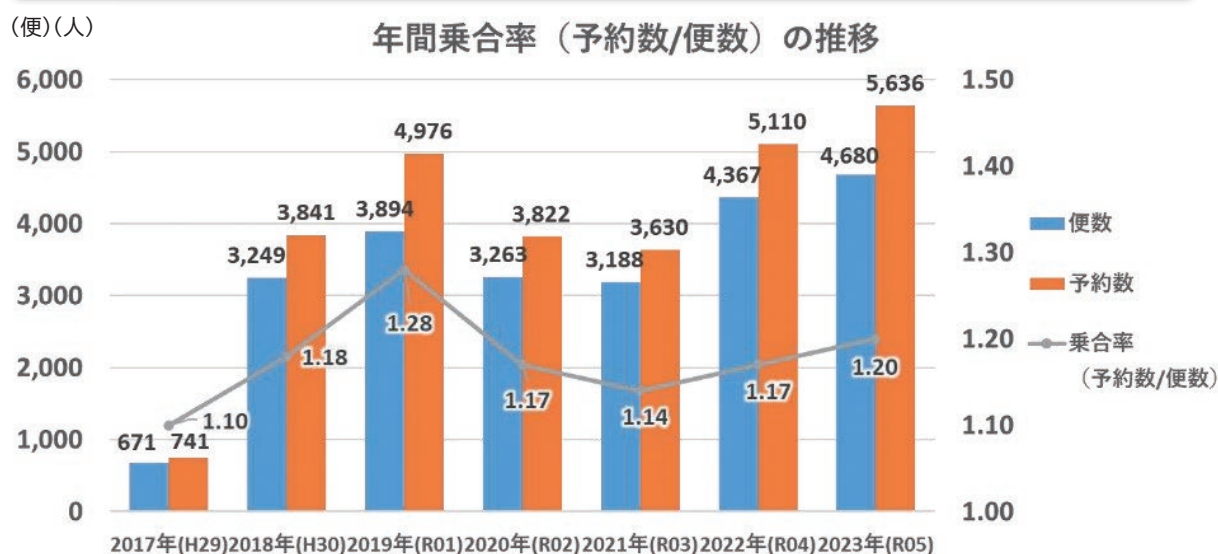


図 2-50.真和志地域乗合タクシー利用者の推移

参考:事業者提供資料

2-3-6.シェアサイクル

(1) 設置状況

- 本市のシェアサイクルには、Open Street（株）が運営している「HELLO CYCLING」{CYCY（サイサイ）}、及び、（株）ドコモ・バイクシェアが運営している「ちゅらチャリ」があります。
- シェアサイクルポートについて、「HELLO CYCLING」は、ゆいレールの駅前等を中心に94箇所、市域全体にわたって点在しており、「ちゅらチャリ」は、国際通り等の市中心部を中心に13箇所設置されています。
- 「HELLO CYCLING」は、2023(令和5)年度現在、ステーション数93箇所、ラック数551台、自転車数626台であり、いずれも増加傾向にあります。特に自転車台数は2020(令和2)年度の288台から2倍以上に増加しています。

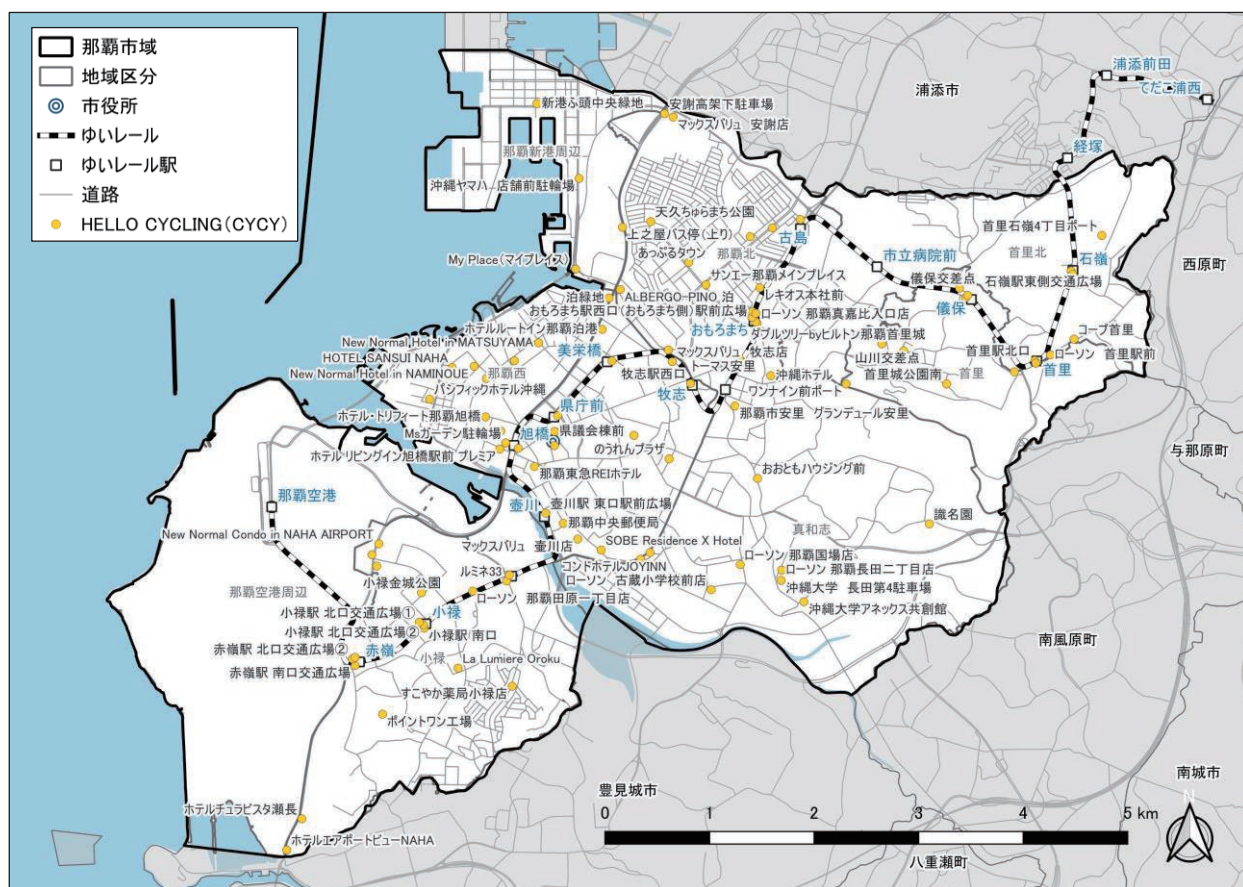


図 2-51.シェアサイクル「HELLO CYCLING」のサイクルポートの分布状況

参考:HELLO CYCLING HP

(2) 利用状況 (HELLO CYCLING)

- 2023(令和5)年度現在、シェアサイクル「HELLO CYCLING」の利用者数は約2万5千人、利用回数は約15万5千回です。いずれも増加傾向にあり、2020(令和2)年度からの4年間で、利用者数は約8倍、利用回数は約9倍に伸びています。一方、1人あたりの平均利用回数は2021年度の8回/人をピークに減少に転じており、2023(令和5)年度において6.1回/人です。
- 利用距離については1.5kmまでで半数近くを、2.5kmまでで8割近くを占めており、利用時間については、15分までで半数近くを30分までで8割近くを占めています。

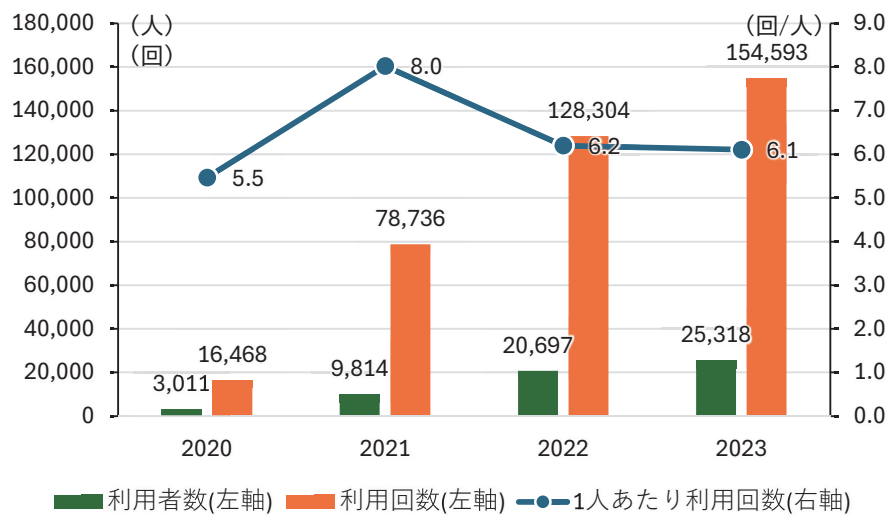
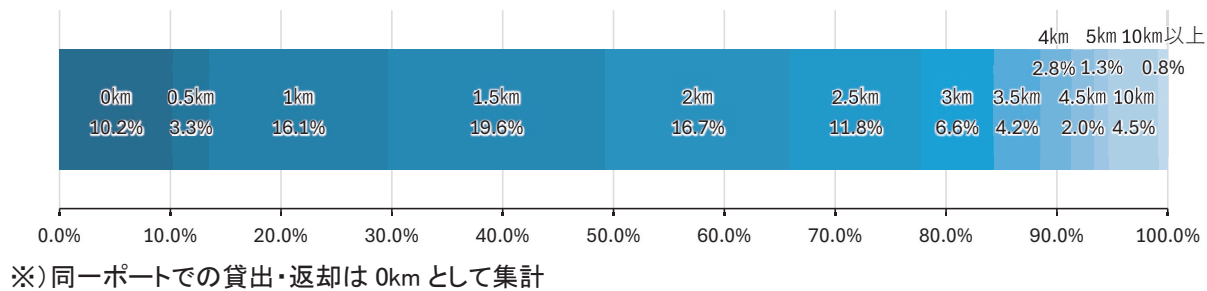


図 2-54.シェアサイクル「HELLO CYCLING」の利用状況推移

参考:事業者提供資料



※)同一ポートでの貸出・返却は0kmとして集計

図 2-55.シェアサイクル「HELLO CYCLING」の利用距離別利用回数(2023(R5)年度)

参考:事業者提供資料

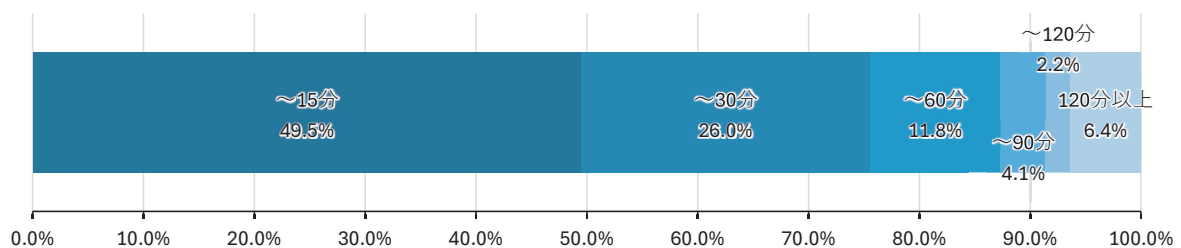


図 2-56.シェアサイクル「HELLO CYCLING」の利用時間別利用回数(2023(R5)年度)

参考:事業者提供資料

2-3-7.その他輸送資源

- 本市においては、公共交通以外の輸送資源として、福祉部チャージがんじゅう課が運行している福祉バス「ふくちゃん号」の他、学校や病院、商業施設、観光施設等、民間施設が運行している移動サービスがあります。

(1) 福祉バス

- 福祉バス「ふくちゃん号」は、高齢者や障がい者の積極的な社会参加を支援するため、老人福祉センターや老人憩の家等の福祉施設、地域包括支援センター等の介護予防拠点等を巡回しています。なお、病院や買い物などにも利用可能です。
- 那覇市民で 60 歳以上の高齢者又は障がいのある方（付き添い 1 人まで）が無料で乗れます。
- 本庁コース、小禄コース、首里コース、真和志コースの 4 ルートがあり、本庁コース及び首里コースは月・水・金の、小禄コース及び真和志コースは火・木・土の決まった時間に運行しています。（運休日：日曜、祝日（敬老の日を除く）、慰霊の日、12 月 29 日～1 月 3 日）



図 2-57.福祉バス「ふくちゃん号」全域マップ

出典：那覇市 HP

(2) その他民間施設が運行している移動サービス

- 本市において、学校や病院、商業施設、観光施設等、民間施設が運行している主な移動サービスとして、以下のものがあります。

表 2-9.民間事業者が運行している目的別の主な移動サービス

目的	移動サービス
通学	興南学園 通学バス
	沖縄尚学高校 通学バス
	昭和薬科大学付属高校 通学バス
通院	大浜第一病院 シャトルバス
	沖縄協同病院 送迎バス
買物	コープおきなわ 送迎サービス
宿泊・観光	那覇バス・琉球バス交通 定期観光バス
	HOTEL SANSUI NAHA 琉球温泉 波之上の湯 那覇空港ーホテル間無料送迎サービス (運行区間：那覇空港～HOTEL SANSUI NAHA シャトルバス)

参考:各事業者 HP



図 2-58.興南学園 通学バスルートマップ

出典:学校法人 興南学園 HP

2-4.ヒアリング・アンケート結果

2-4-1.市民アンケート

(1) 調査実施概要

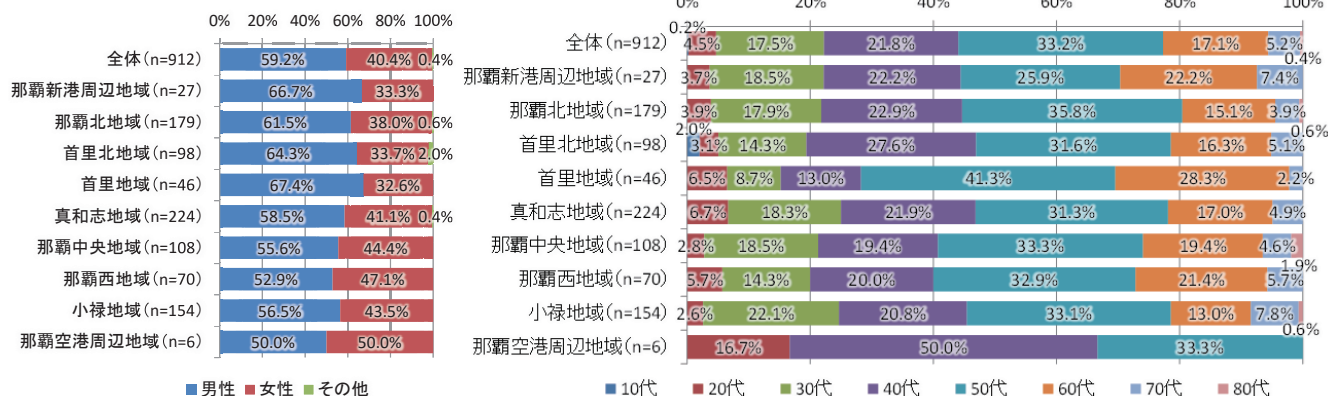
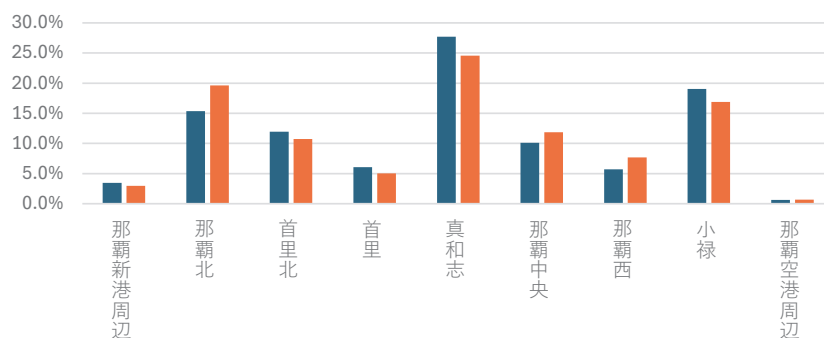
表 2-10.市民アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	買物や通院、通勤、通学などの日常的な移動実態、公共交通の利用実態、改善要望などを把握するとともに、網形成計画の評価指標（満足度等）の達成状況を把握。
調査対象	15 歳以上那覇市民
実施方法	楽天インサイトを活用した Web 形式によるアンケート調査
調査期間	2024(令和 6)年 10 月 4 日（金）～10 月 21 日（月）
回答票数	912 票（妥当性あり）

(2) 回答者の属性

- 回答者の地域別の分布は、概ね人口分布に合致しています。
- 男女比は 6:4 で男性がやや多く、年代は「50 代」が 33%と多く、その他では「30 代」、「40 代」、「60 代」がそれぞれ 2 割前後を占めています。

人口と回答者数の構成比の比較



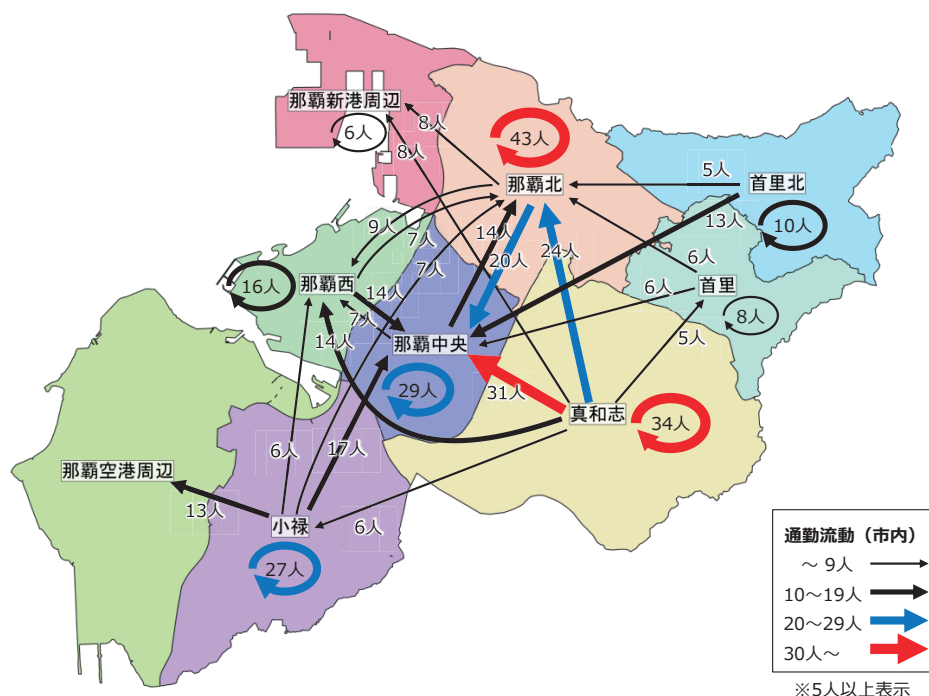
(3) 目的別の移動実態

1) 通勤先

- 自地域内での通勤割合は、「那覇中央地域」が49%、「那覇北地域」47%と高く、その他では「那覇西地域」、「小禄地域」が35～37%と高くなっています。
- 一方、「首里北地域」、「首里地域」、「真和志地域」は自地域内での通勤が30%を下回っています。
- 「那覇中央地域」は、他地域からの流入が多く、各地域の20～30%が「那覇中央地域」に通勤しています。

		n	那覇新港周辺地域	那覇北地域	首里北地域	首里地域	真和志地域	那覇中央地域	那覇西地域	小禄地域	那覇空港周辺地域
全体		485	7.4	22.5	3.9	2.9	9.7	27.6	11.8	10.1	4.1
居住地（9地域）	那覇新港周辺地域	13	46.2	7.7			7.7	23.1		15.4	
	那覇北地域	91	8.8	47.3	1.1		2.2	22.0	9.9	4.4	4.4
	首里北地域	40	7.5	12.5	25.0	2.5	2.5	32.5	10.0	7.5	
	首里地域	30	6.7	20.0	10.0	26.7	6.7	20.0	3.3	3.3	3.3
	真和志地域	126	6.3	19.0	2.4	4.0	27.0	24.6	11.1	4.8	0.8
	那覇中央地域	59	3.4	23.7			5.1	49.2	11.9	6.8	
	那覇西地域	43	4.7	16.3	2.3		2.3	32.6	37.2	2.3	2.3
	小禄地域	78	5.1	9.0	1.3		3.8	21.8	7.7	34.6	16.7
	那覇空港周辺地域	5	20.0	40.0				20.0		20.0	

- 票数でみると、地域をまたぐ通勤は、「真和志地域⇒那覇中央地域」が31人、「真和志地域⇒那覇北地域」が24人と真和志地域から他地域への通勤が多くみられます。
- 「那覇中央地域」と「那覇北地域」は双方向で通勤者が多くなっています。

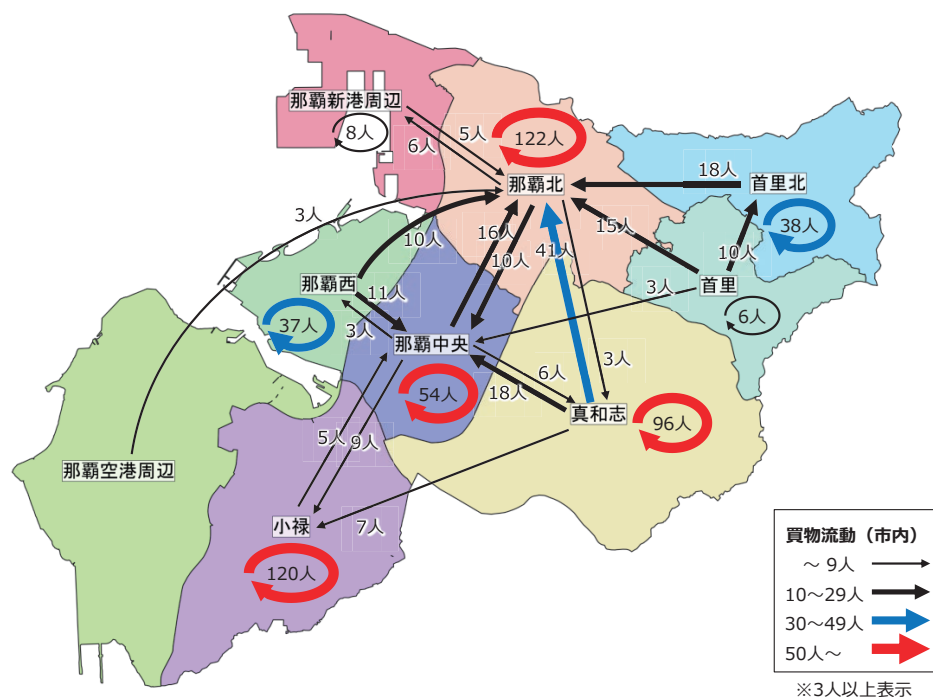


3) 買い物先

- 自地域内での買い物は、「小禄地域」が92%、「那覇北地域」が85%と高く、その他では「首里北地域」が64%、「那覇中央地域」、「那覇西地域」が61%、「真和志地域」が58%と高くなっています。
- 一方、「首里地域」は自地域内での買い物が18%と低くなっています。
- 「那覇北地域」は、他地域からの流入が多く、特に「首里地域」からは居住者の44%が買い物で流入しています。

		n	那覇新港周辺地域	那覇北地域	首里北地域	首里地域	真和志地域	那覇中央地域	那覇西地域	小禄地域	那覇空港周辺地域
全体		702	2.8	33.0	7.1	1.3	15.2	14.5	5.8	20.1	
居住地（9地域）	那覇新港周辺地域	16	50.0	31.3			12.5	6.3			
	那覇北地域	143	4.2	85.3	0.7		2.1	7.0		0.7	
	首里北地域	59	1.7	30.5	64.4	1.7				1.7	
	首里地域	34		44.1	29.4	17.6		8.8			
	真和志地域	165		24.8	0.6	1.2	58.2	10.9		4.2	
	那覇中央地域	89	1.1	18.0			6.7	60.7	3.4	10.1	
	那覇西地域	61	3.3	16.4				18.0	60.7	1.6	
	小禄地域	130	1.5	1.5				3.8	0.8	92.3	
	那覇空港周辺地域	5		60.0						40.0	

- 票数でみると、地域をまたぐ買い物は、「真和志地域⇒那覇北地域」が41人と非常に多く、その他では、「首里地域⇒那覇北地域」19人、「首里北地域⇒那覇北地域」18人、「那覇中央地域⇒那覇北地域」16人と那覇北地域への買い物が多くみられます。
- また、那覇中央地域も真和志地域、那覇北地域、那覇西地域の10人以上が買い物先と回答しており、買い物で来訪が多くなっています。

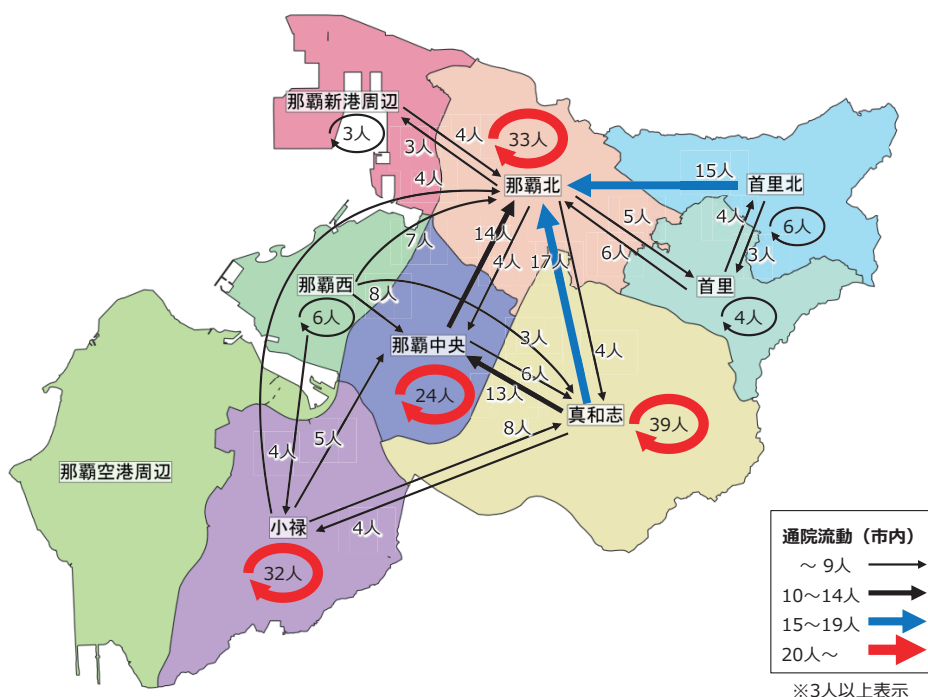


4) 通院先

- 自地域内での通院は、「小禄地域」が63%、「那覇北地域」が61%と高く、その他では「那覇中央地域」が52%、「真和志地域」が50%と高くなっています。
- 一方、「首里北地域」、「首里地域」、「那覇西地域」は自地域内での通院が21~27%と低くなっています。
- 「那覇北地域」は、他地域からの通院での流入が多くみられます。

		n	那覇新港周辺地域	那覇北地域	首里北地域	首里地域	真和志地域	那覇中央地域	那覇西地域	小禄地域	那覇空港周辺地域
全体		313	2.6	32.6	4.8	4.8	19.5	18.5	2.9	14.1	0.3
居住地（9地域）	那覇新港周辺地域	9	33.3	44.4				22.2			
	那覇北地域	54	5.6	61.1	3.7	9.3	7.4	7.4	1.9	3.7	
	首里北地域	26		57.7	23.1	11.5		7.7			
	首里地域	15		40.0	26.7	26.7	6.7				
	真和志地域	78	1.3	21.8	1.3	1.3	50.0	16.7	1.3	5.1	1.3
	那覇中央地域	46		30.4	2.2		13.0	52.2		2.2	
	那覇西地域	29		24.1		3.4	10.3	27.6	20.7	13.8	
	小禄地域	51	2.0	7.8		2.0	15.7	9.8		62.7	
	那覇空港周辺地域	5		40.0	20.0				20.0	20.0	

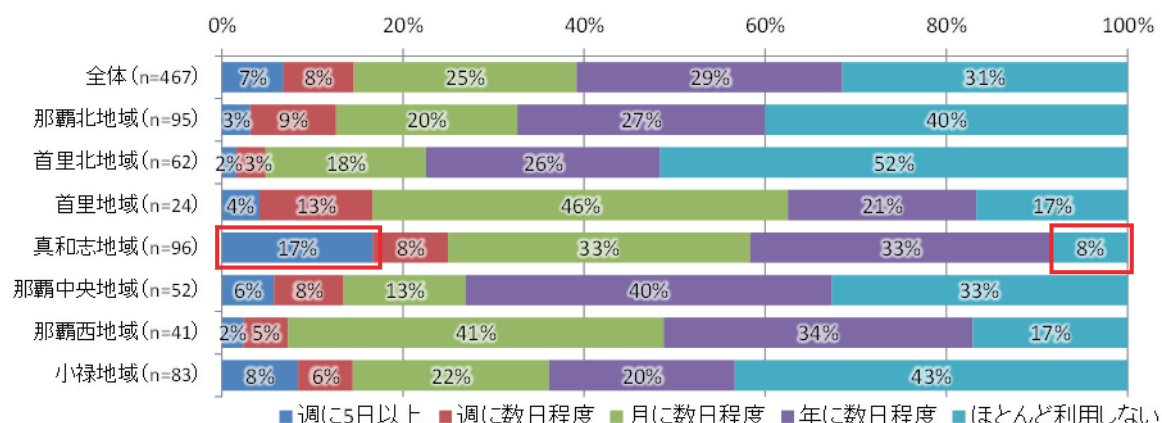
- 票数でみると、地域をまたぐ通院は、「真和志地域⇒那覇北地域」が17人、「首里北地域⇒那覇北地域」が15人と那覇北地域への通院が多くみられます。



（４）公共交通の利用状況

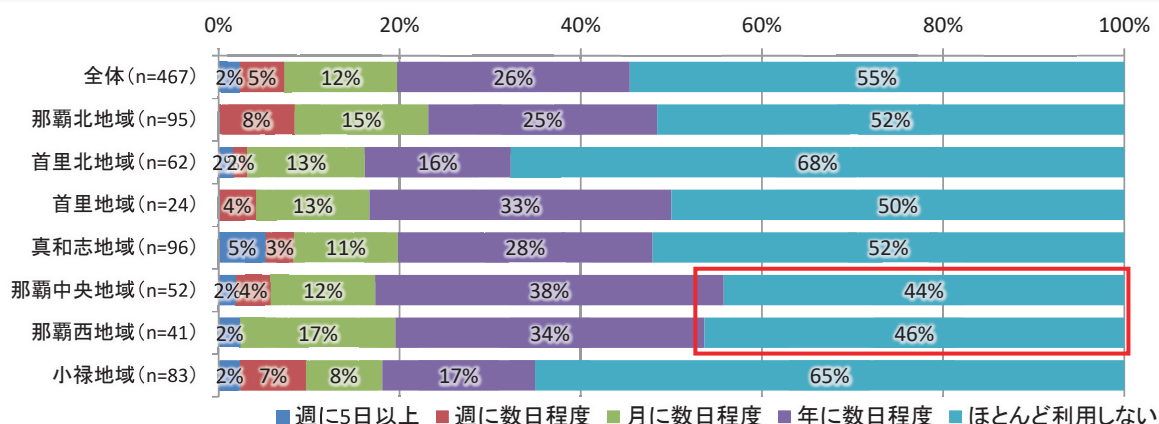
1) 路線バス(市内線)

- 路線バス（市内線）の利用状況は、「ほとんど利用しない」が31%と最も多く、次いで「年に数日」が29%、「月に数日」が25%と利用頻度が少ない人が多くなっています。
- 全体では「週に5日以上利用」は7%ですが、「真和志地域」は17%と全体よりも10ポイント高く、また、「ほとんど利用しない」の割合は8%と全体よりも23ポイントも低くなっており、真和志地域においては路線バス（市内線）の利用が定着している人が多いことがわかります。



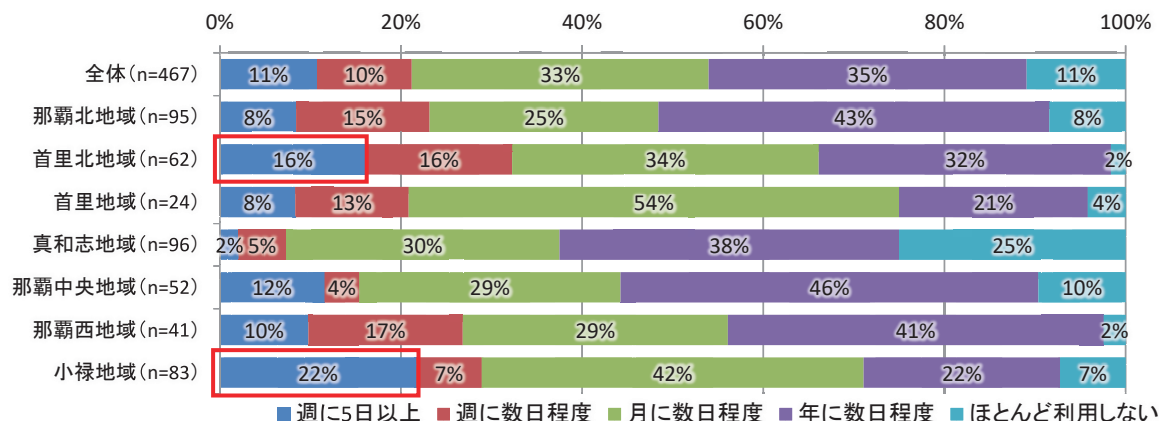
2) 路線バス(市外線)

- 路線バス（市外線）の利用状況は、「ほとんど利用しない」が55%と最も多く、次いで「年に数日」が26%、「月に数日」が12%と利用頻度が少ない人が多くなっています。
- 多くの路線が集中する「那覇中央地域」及び「那覇西地域」は「ほとんど利用しない」の割合が44～46%と、その他の地域と比べると、やや低くなっています。



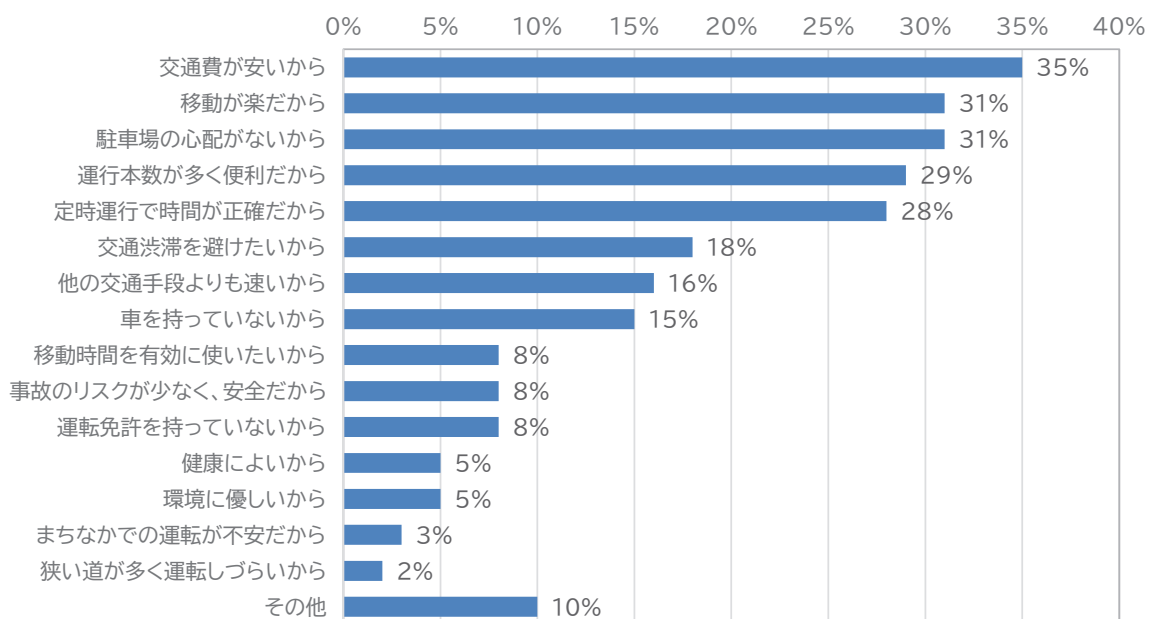
3) モノレール

- モノレールの利用状況は、「年に数日程度」が35%、「月に数日程度」が33%と時々利用する人が多くなっていますが、路線バス（市内線・市外線）と異なり「ほとんど利用しない」は11%にとどまっており、多くの市民がモノレールを利用しています。
- 「週に5日以上利用」は、「小禄地域」で22%、「首里北地域」で16%とモノレールの両端区間で高くなっており、那覇中央地域などへの沿線の通勤等で日常的に利用されていると思われます。



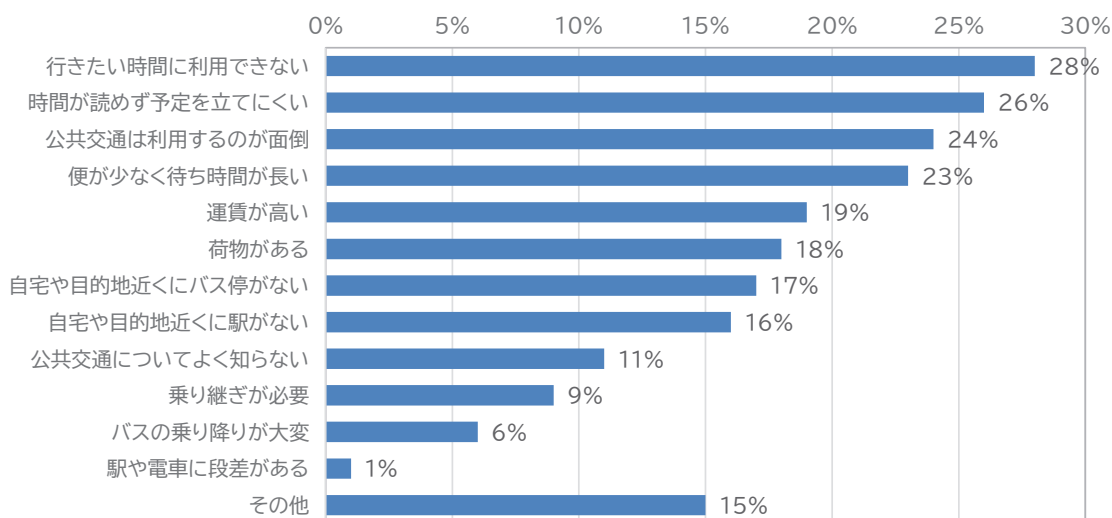
4) 公共交通の利用理由

- 公共交通の利用理由としては「交通費が安いから」が35%と最も多く、次いで「移動が楽だから」、「駐車場の心配がないから」が31%、「運行本数が多く便利だから」が29%、「定時運行で時間が正確だから」が28%と多くなっています。



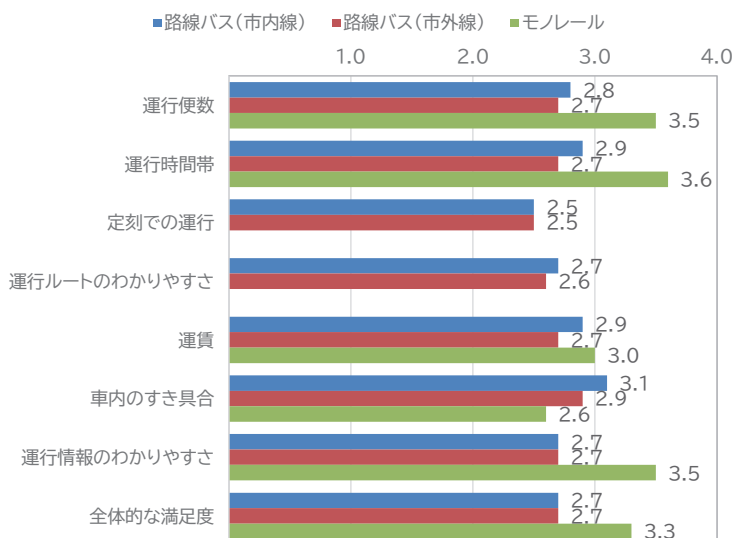
5) 公共交通を利用しない理由

- 一方で、公共交通を利用しない理由としては「行きたい時間に利用できない」が28%と最も多くなっています。次いで、「時間が読めず予定を立てにくい」が26%と多く、「便が少なく待ち時間が長い」も23%と多くなっており、ダイヤの制約や、定時性の低さにより、スケジュールを立てにくいところが、公共交通を利用しない理由として多くあげられています。
- その他では「公共交通は利用するのが面倒」が24%、「運賃が高い」が19%、「荷物がある」が18%と多くなっています。



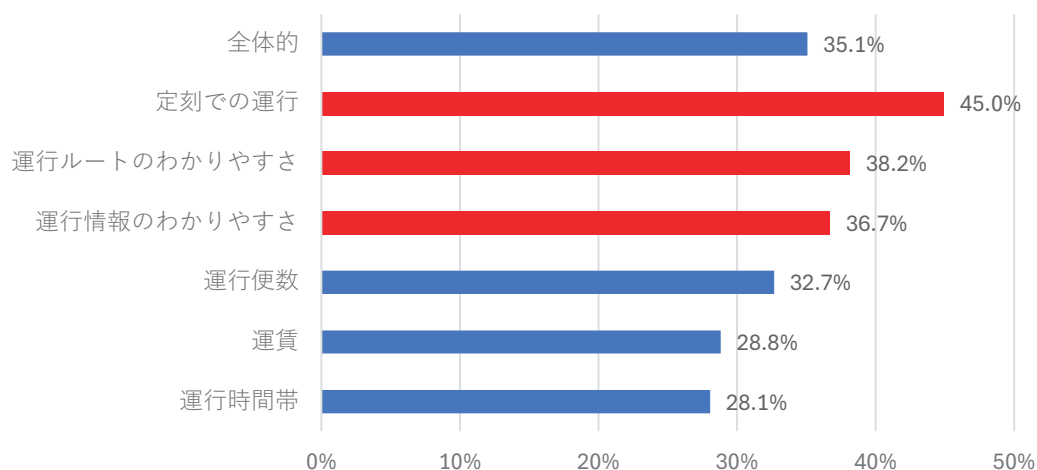
6) 公共交通の満足度

- 5点満点で公共交通の満足度をみると、モノレールは「全体的な満足度」が3.3点と高く、各項目の満足度もおおむね高いですが、「車内のすき具合」については、満足度が2.6点と最も低くなっています。
- 路線バスは、市内線、市外線ともに、「全体的な満足度」が2.7点と低く、特に、「定刻での運行」については、ともに2.5点と満足度が低くなっています。

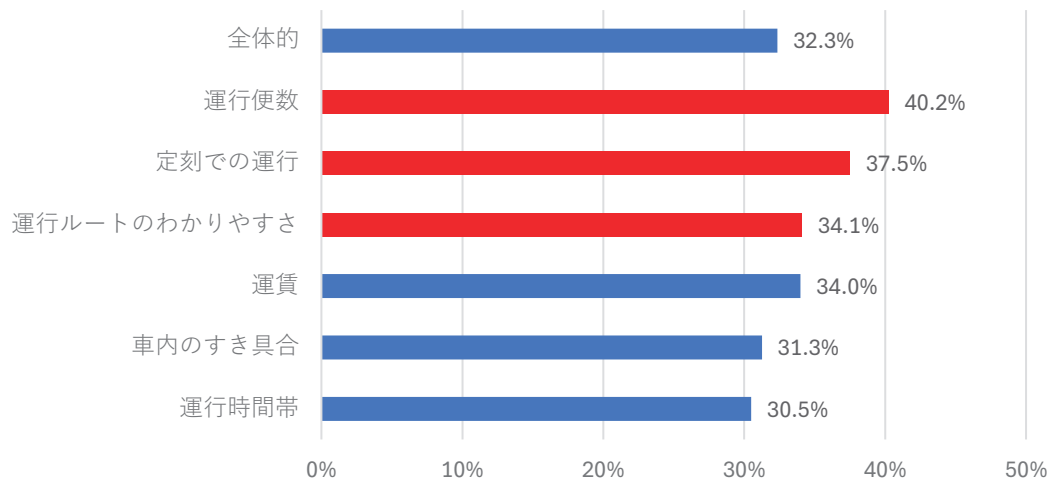


- 「とても不満」または「やや不満」と回答した方の割合に着目してみると、路線バスは市内線、市外線ともに「定刻での運行」に対して不満に感じている方が最も多く、次いで「運行ルートのお知らせ」に多く不満があげられています。
- モノレールは満足度同様に、「車内のすき具合」に不満を感じている人が44%と最も多くなっています。

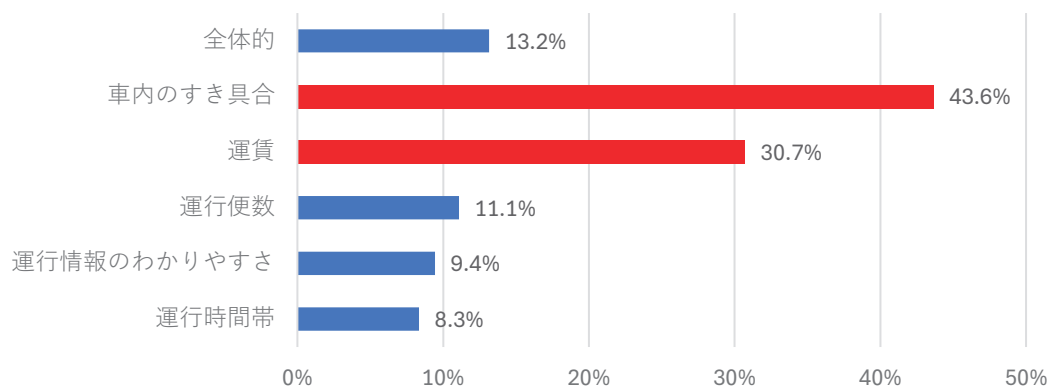
市内線の不満度合



市外線の不満度合



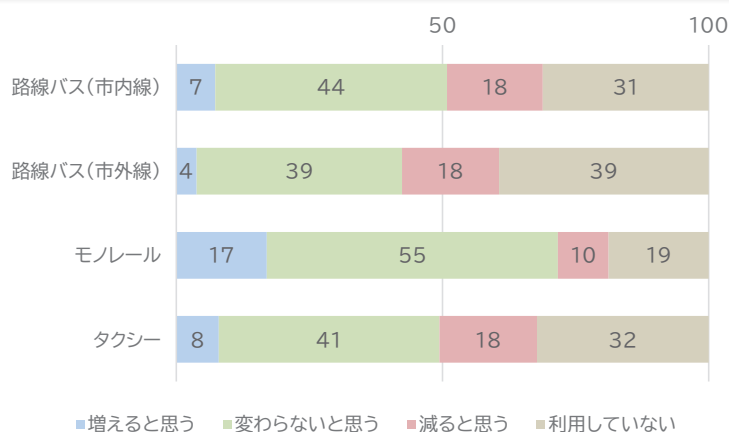
モノレールの不満度合



(5) 将来の移動について

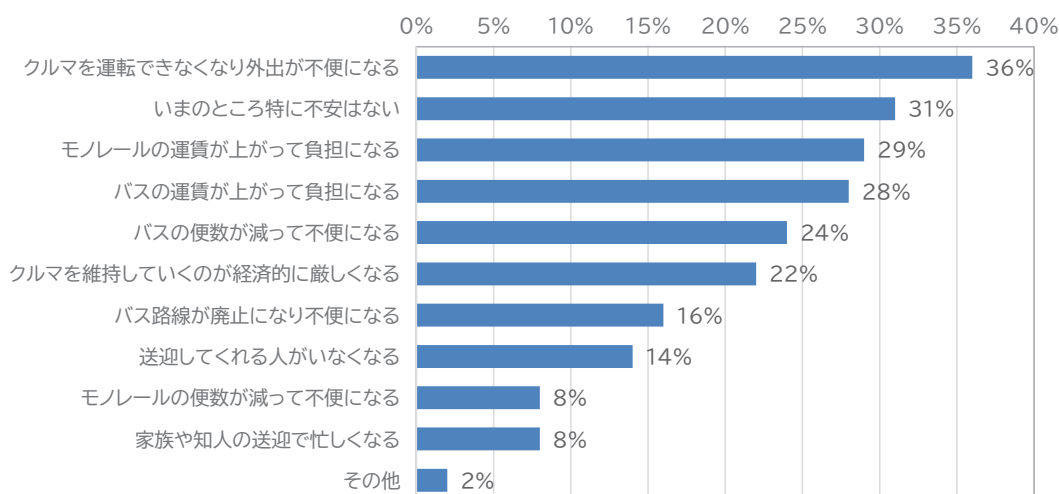
1) 将来の交通手段別の利用意向

- モノレールは、将来「減と思う」の10%に対し、「増えると思う」が17%となっており、将来、利用ニーズが高まると考えられます。
- 一方、路線バスの市内線・市外線、タクシーは、「減と思う」が「増えると思う」を10～14ポイント上回っており、将来、利用意向が低下することが懸念されます。



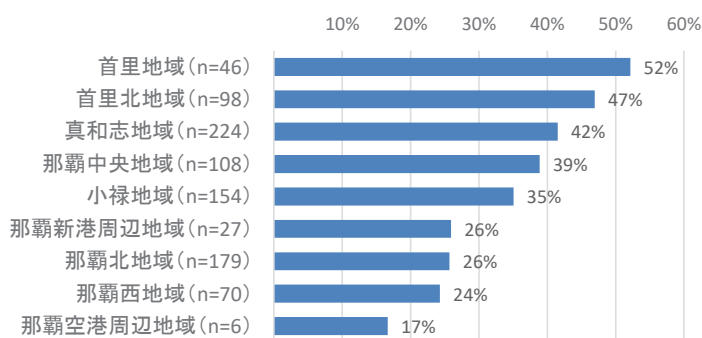
2) 将来の移動に関する不安

- 将来の不安として、「クルマを運転できなくなり外出が不便になる」が36%と最も多くなっています。
- 次いで「モノレールの運賃が上がって負担になる」が29%、「バスの運賃が上がって負担になる」が28%と多く、公共交通の運賃値上げを不安に感じている人も多くなっています。
- その他では「バスの便数が減って不便になる」が24%、「クルマを維持していくのが経済的に厳しくなる」が22%と多くなっています。
- 一方で、「いまのところ特に不安はない」も31%を占めています。



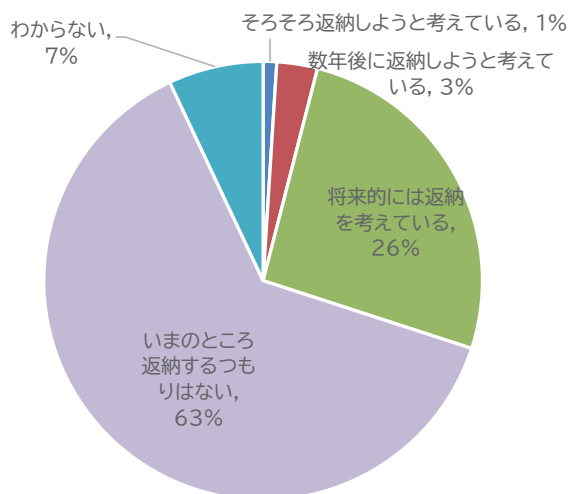
- 地域別では「クルマを運転できなくなり外出が不便になる」について、首里地域、首里北地域、真和志地域の40%以上が不安に感じています。

クルマを運転できなくなり外出が不便になる



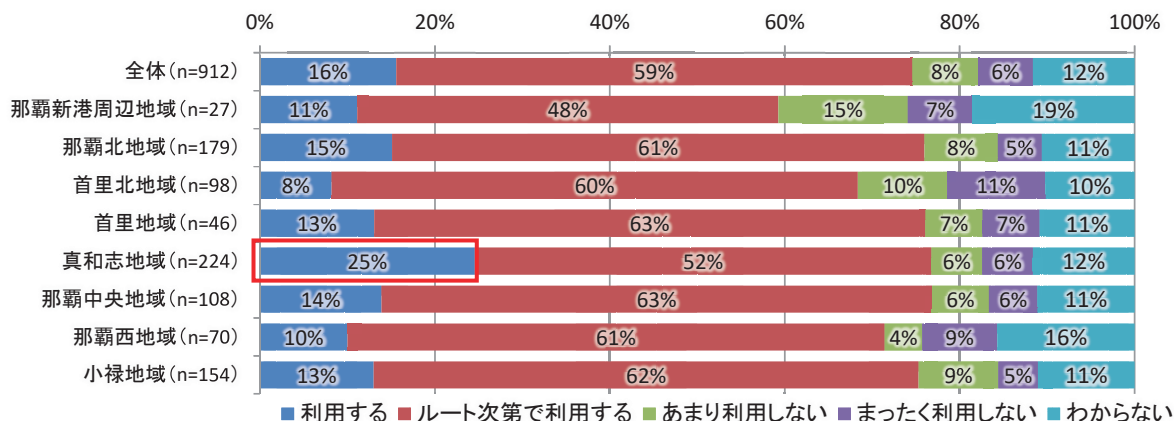
3) 運転免許証の返納意向

- 「いまのところ返納するつもりはない」が63%と2/3近くを占めています。
- 「そろそろ返納しようと考えている」は1%、「数年後に返納しようと考えている」は3%と近い将来での返納を考えている人は少ない状況です。



4) LRT の利用意向

- 全体では、「ルート次第で利用する」が59%と最も高く、「利用する」の16%とあわせると、75%が利用意向を示しています。
- LRTの東西ルートと南北ルートが交わる真和志地域においては、「利用する」が25%と多く、他地域に比べ利用意向が高くなっています。



2-4-2.バス利用者ヒアリング

(1) 調査実施概要

表 2-11.利用者ヒアリングの実施概要

項目	内容	
調査目的	バス利用者の利用実態やニーズ等を把握するために実施し、バスに関する課題把握や施策検討の基礎資料として活用する。	
調査対象	第1回目	那覇市のバスネットワークの拠点である那覇バスターミナル利用者を対象に実施
	第2回目	那覇市都市計画マスタープランにて区分けされている区域毎に、交通結節点や利用者数を踏まえ、以下の7バス停で実施 【那覇新港周辺地域】－（当該地域内のバス停、バス路線が少ないため実施しない） 【那覇北地域】おもろまち駅前広場 【首里北地域】石嶺営業所 【首里地域】首里駅前 【真和志地域】寄宮、赤十字病院前 【那覇中央地域】－（第1回目調査の那覇バスターミナルにて実施済み） 【那覇西地域】三重城 【小禄地域】小禄駅前 【那覇空港周辺地域】－（本調査では市民の利用実態等を把握するため、観光客が多いと考えられる当該地域では実施しない）
調査方法	バス利用者を対象に、調査員による聞き取り調査を実施	
調査日時	第1回目	平日：2024(令和6)年10月1日(火) 7:00～20:00 休日：2024(令和6)年10月6日(日) 7:00～20:00
	第2回目	平日：2025(令和7)年1月21日(火) 13:00～19:00 ※) 寄宮、赤十字病院前は 7:00～13:00 休日：2025(令和7)年1月19日(日) 13:00～19:00 ※) 寄宮、赤十字病院前は 8:00～14:00
主な把握項目	・利用者の属性（年代・居住地） ・利用するバス路線、降車バス停、目的地、利用目的、利用頻度、運賃支払い方法 ・路線バスの評価（満足度） ・バス利用するための条件（バス停までの許容距離、待ち時間） ・路線バスの改善要望 等 LRT 重複区間にあたる寄宮、赤十字病院前バス停については、以下についても把握した。 ・来訪頻度 ・中心部における立ち寄り先 ・路線バス要望区間	
回答数	第1回目	平日：245 票 休日：270 票 合計：515 票
	第2回目	平日：356 票 休日：224 票 合計：580 票
	合計	平日：601 票 休日：494 票 合計：1,095 票

(2) 利用状況

1) 利用目的

●平日は、全体で見ると通勤が約 1/3 を占めて最も多く、次に通学や買い物・飲食の利用目的が多く見られます。

地域別に見ると、那覇北地域では通学が最も多く、首里地域や那覇中央地域でも通学が比較的多く見られる一方、那覇西地域と小禄地域でほとんど通学に利用されていないことがわかります。

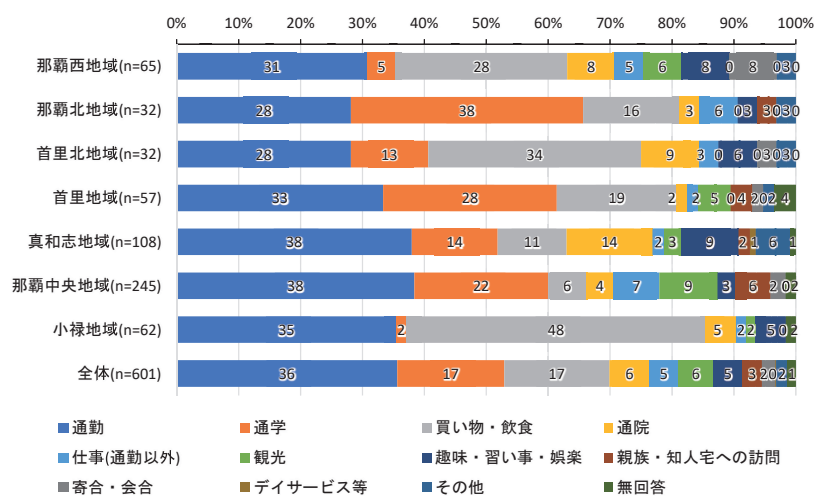
また、首里北地域や小禄地域は買い物・飲食が最も多く、那覇西地域でも買い物・飲食が比較的多く見られます。

●休日は、全体で見ると買い物・飲食が約 2 割を占めて最も多く、いずれの地域においても平日よりも多くなっています。次に通勤や趣味・習い事・娯楽、観光が比較的多く見られます。

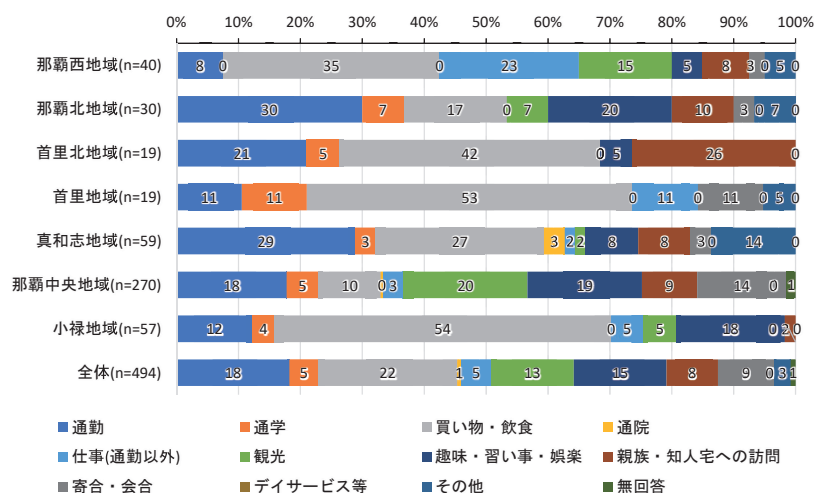
地域別に見ると、那覇北地域と真和志地域では通勤が最も多く、那覇中央地域では観光や趣味・習い事・娯楽が多い中、それ以外の地域では買い物・飲食での利用が目立ちます。

また、那覇西地域では通勤以外の仕事での利用も比較的多く見られます。

＜平日 地域別の利用目的＞

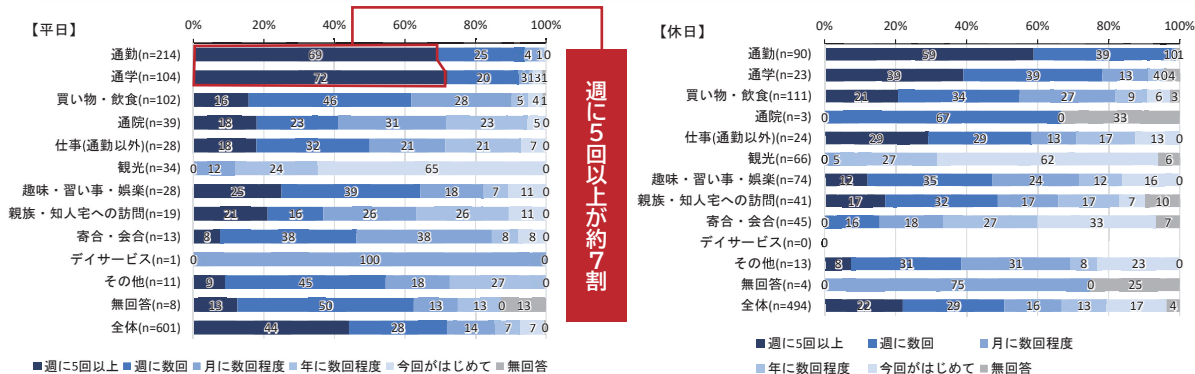


＜休日 地域別の利用目的＞



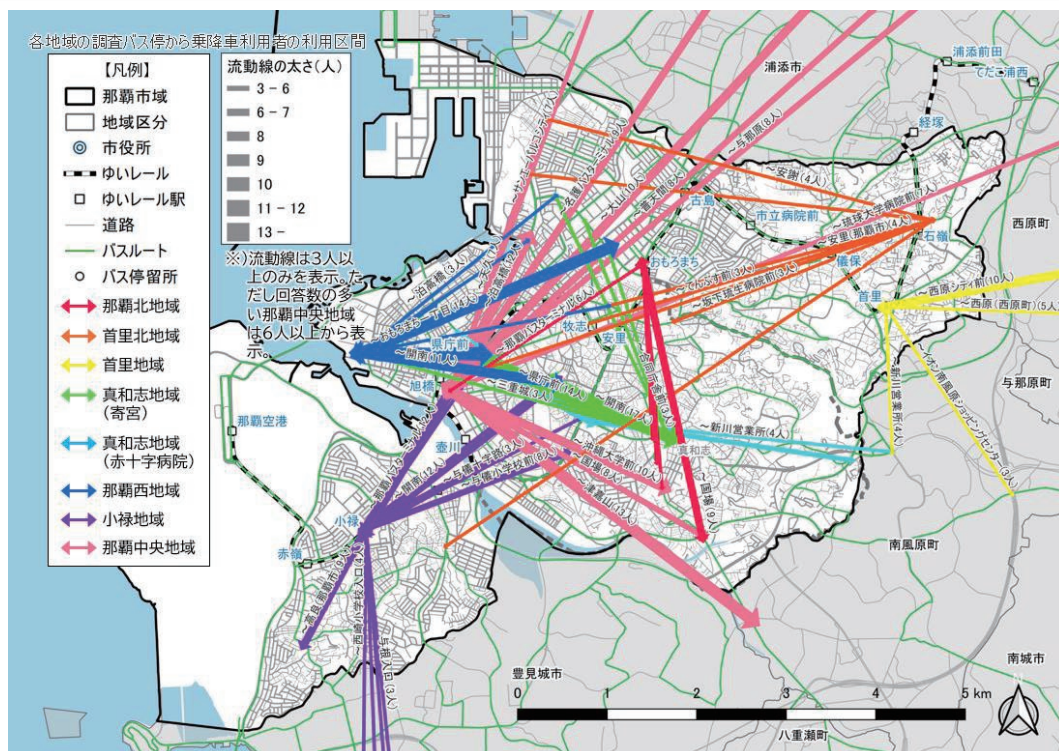
2) 利用頻度

- 平日の通勤、通学は週に5回以上の利用機会を得られることが多いですが、週に5回以上のバス利用者は約7割で、約3割の方は週に数回の程度以下の利用となっており、他の移動手段と併用していることがわかります。



3) 各地域の調査バス停からの流動

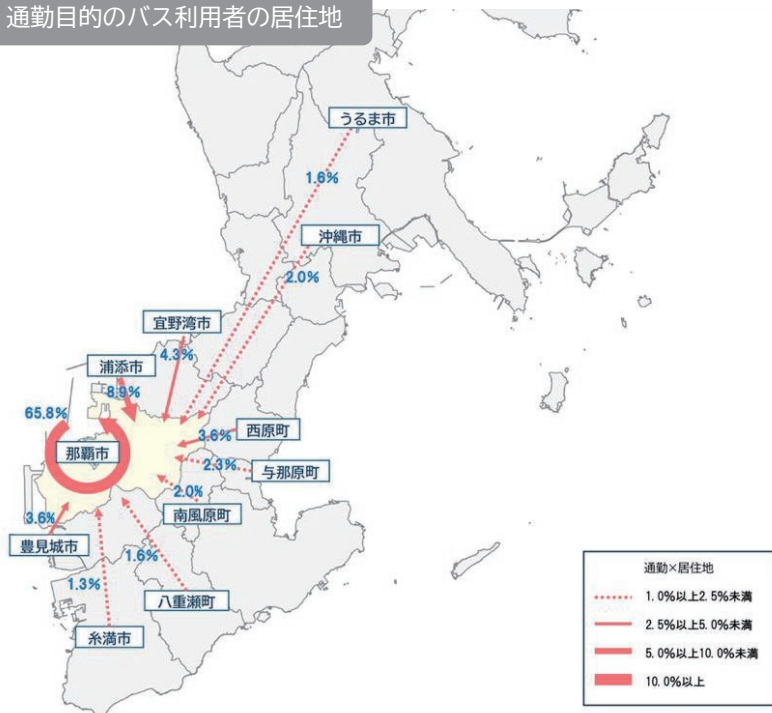
- 那覇バスターミナル（那覇中央地域）は、北東側や南東側との流動が多くなっています。北東側は市内ではおもろまちや天久、安謝等、市外では名護バスターミナル（名護）やサンエーパルコシティ（浦添市）、北谷町等との流動が、南東側は市内では沖縄大学前や国場、市外では津嘉山（南風原町）や与那原町との流動が多くなっています。
- おもろまち駅前広場（那覇北地域）は、国場や寄宮中学校前など真和志地域との流動が多くなっています。
- 首里駅前（首里地域）は東側に隣接する西原町や南風原町との流動が多くなっています。
- 小禄駅前（小禄地域）は中心市街地の他、南側に隣接する豊見城市方面との流動が多くなっています。
- その他バス停は中心市街地や新都心への流動が多くなっています。



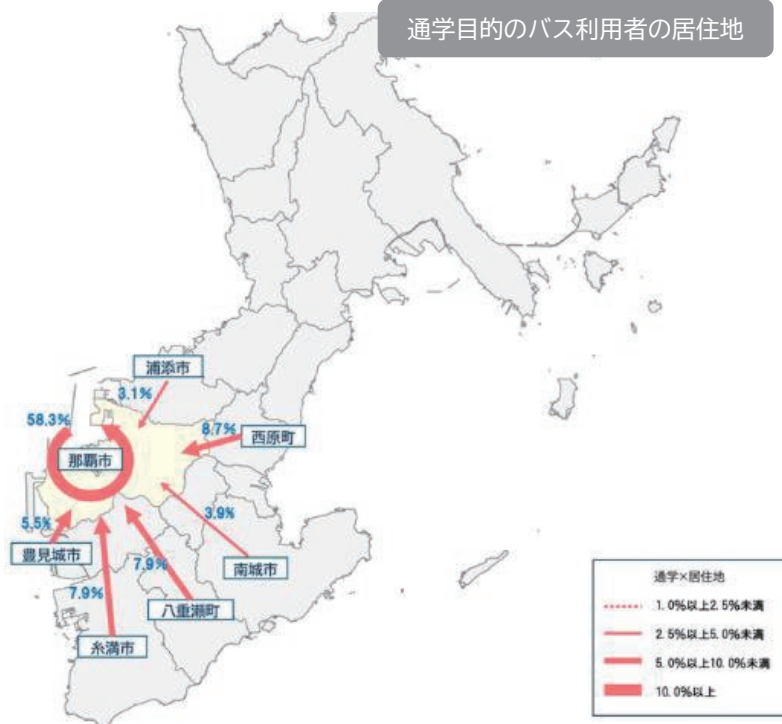
4) 移動目的別の居住地

- バス利用者アンケートによると、通勤目的でのバス利用者の34%は市外居住者であり、浦添市や豊見城市などの隣接市町村に加え、沖縄市やうるま市などの中部圏域からの利用もみられます。
- また、通学目的でのバス利用者の42%は市外居住者であり、市外からは、南部圏域の居住者の利用が多くなっています。

通勤目的のバス利用者の居住地



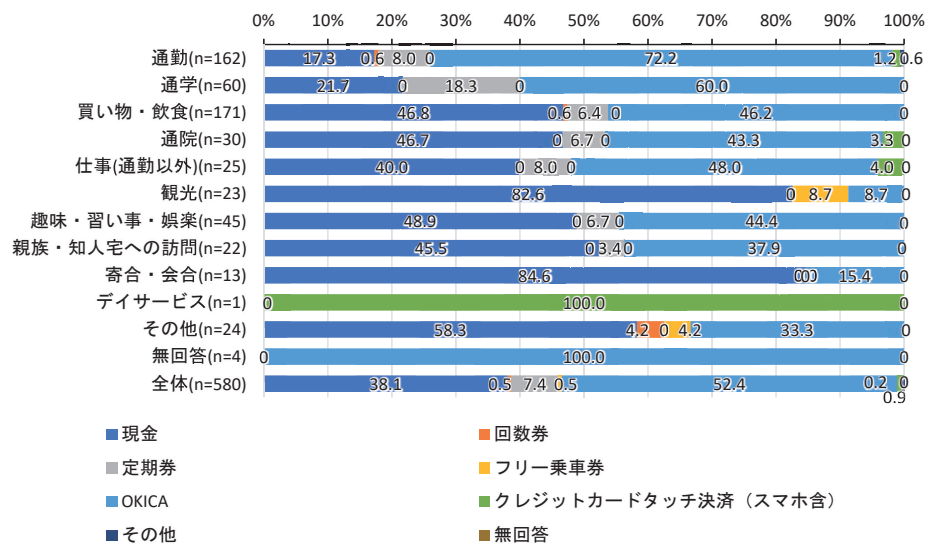
通学目的のバス利用者の居住地



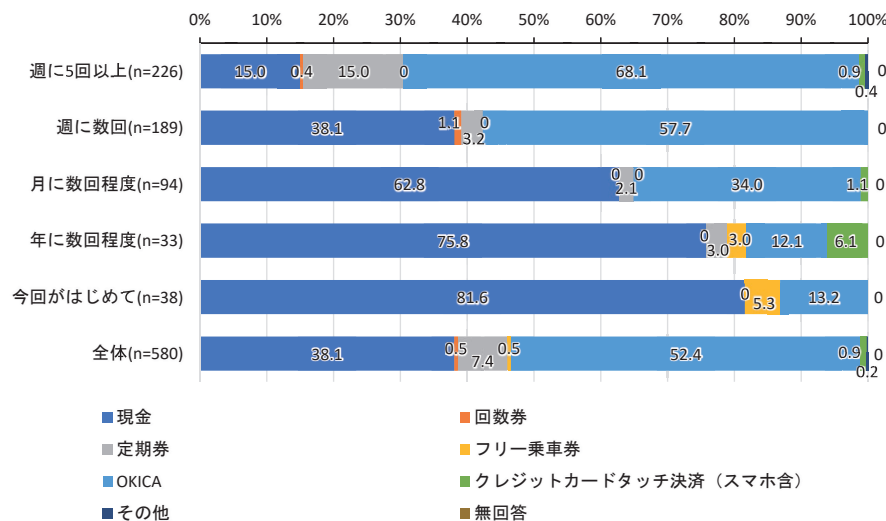
5) 運賃支払い方法

●利用頻度の高い通勤・通学では、6割～7割の方がOKICAを利用し、日常的な買い物・飲食、通院、仕事などは現金とOKICAでの利用が半数ずつ、利用頻度の低い観光や寄合・会合では現金での運賃の支払いが多いことがわかります。

＜利用目的別の運賃支払い方法＞



＜利用頻度別の運賃支払い方法＞

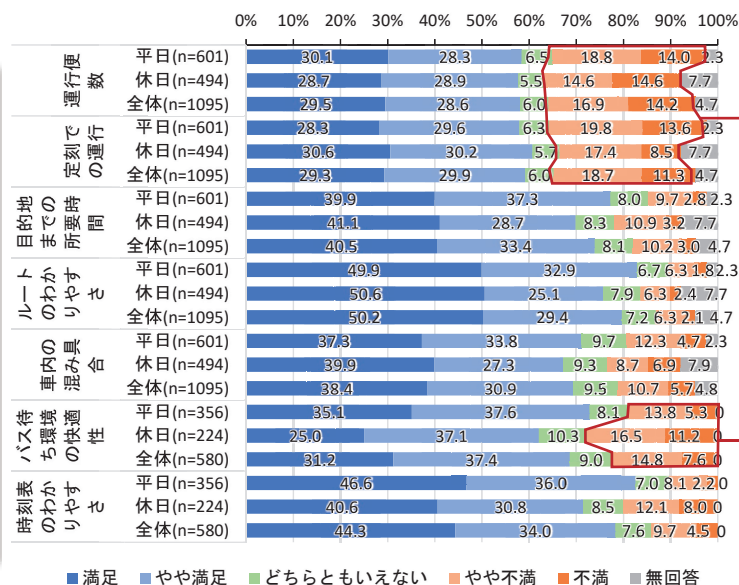


※那覇バスターミナル（那覇中央地域）においては非調査

（3）満足度

1）全体

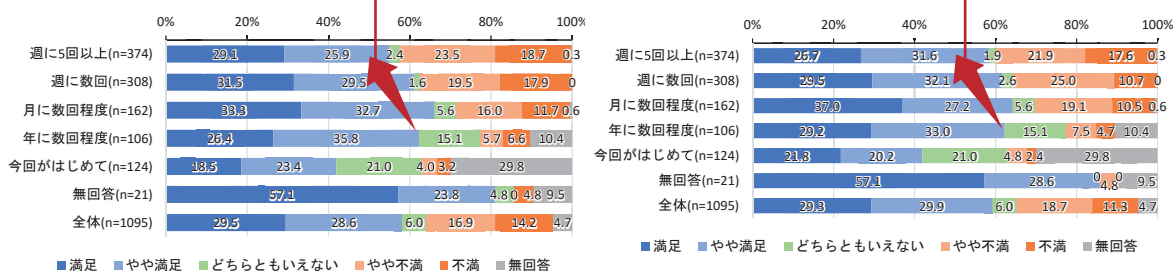
- 運行便数は休日を中心に、定刻での運行は平日を中心に不満側の回答が3割ほどみられます。また、バス待ち環境の快適性についても不満側の回答が3割近くあることがわかります。
- 利用頻度が高いほど運行便数や定刻での運行は、不満側の回答が多くなる傾向にあります。



2～3割が不満側の回答

※「バス待ち環境の快適性」、「時刻表のわかりやすさ」は那覇バスターミナル（那覇中央地域）においては非調査

■利用頻度別の満足度



<「運行便数」の満足度>

<「定刻での運行」の満足度>

2）地域別

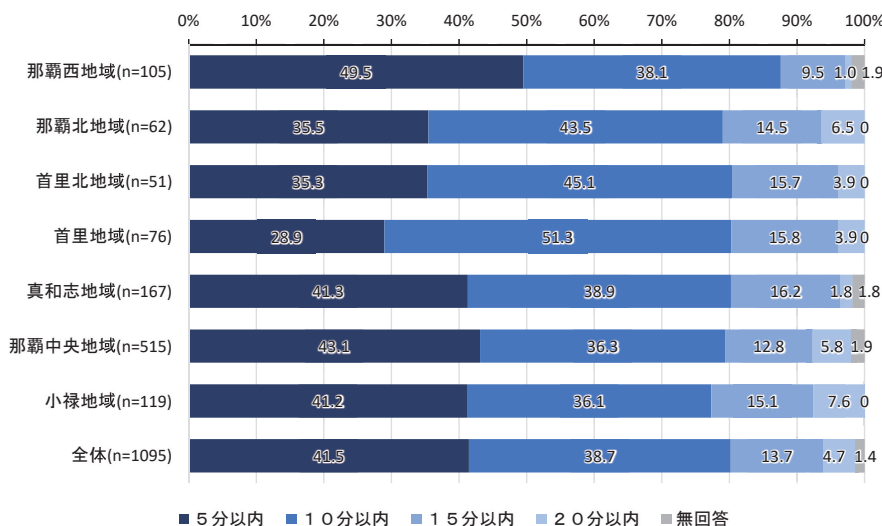
- 地域別に見ると、首里地域は運行便数や定刻での運行を中心に他地域に比べて満足度が低い傾向にあります。当該地域における意見の中で増便やバス停の改善を求める声が目立ち、これらが満足度の低下につながっていると考えられます。
- 真和志地域は車内の混み具合に対する満足度が他地域よりも低い傾向にあります。当該地域における意見の中で車内混雑や朝夕の増便要望の声が目立ち、これらが満足度の低下につながっていると考えられます。

満足度（満足+やや満足）														
地域	運行便数		定刻での運行		目的地までの所要時間		ルートのわかりやすさ		車内の混み具合		バス待ち環境の快適性		時刻表のわかりやすさ	
那覇西地域(n=105)		60%		53%		78%		81%		82%		72%		79%
那覇北地域(n=62)		69%		81%		81%		89%		79%		77%		79%
首里北地域(n=51)		57%		65%		78%		80%		78%		69%		75%
首里地域(n=76)		30%		49%		68%		78%		68%		59%		80%
真和志地域(n=167)		54%		56%		69%		80%		56%		62%		79%
那覇中央地域(n=515)		59%		60%		72%		78%		67%	非調査		非調査	
小禄地域(n=119)		72%		60%		84%		83%		78%		77%		77%
全体(n=1095)		57%		60%		76%		81%		73%		69%		78%

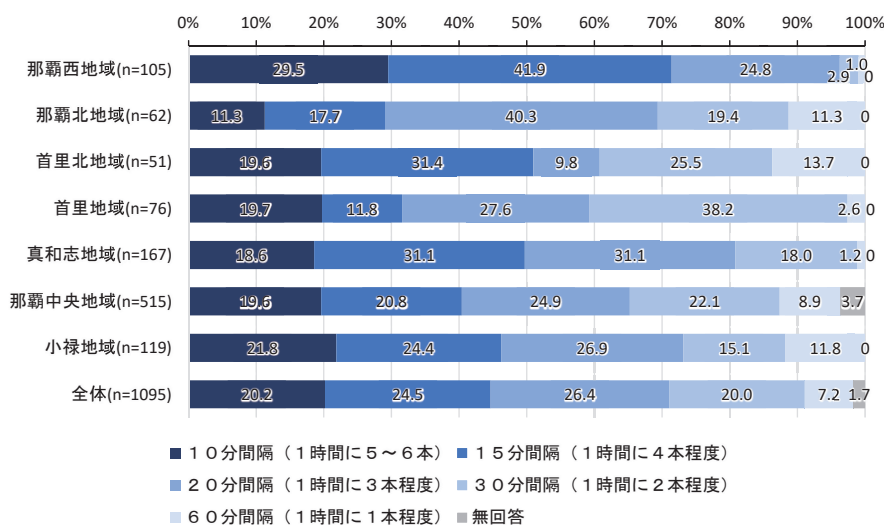
（４）路線バスの利用条件

- 全体で見ると、バス停までの徒歩所要時間は４割強の方が５分以内を、運行頻度は約１／４の方が２０分間隔を希望しており、それぞれ最も多い回答となっています。
- 地域別に見ると、希望徒歩所要時間について、那覇北地域、首里北地域、首里地域といった那覇市の北部では４～５割が１０分以内を、それ以外の地域では４～５割が５分以内を希望しています。
- 希望運行頻度について、多くの地域で１５分～２０分間隔以内の希望が多い中、首里地域では他地域よりも長い３０分間隔以内の希望が４割近くを占め最も多くなっています。一部に運行頻度が低い地域を有する首里地域では、他地域に比べて運行便数に対する満足度が低く、３０分に１本でも運行を望む利用者が多いと考えられます。なお、多くの地域では約２割が１０分間隔以内を希望しています。

＜地域別のバス停までの希望徒歩所要時間＞

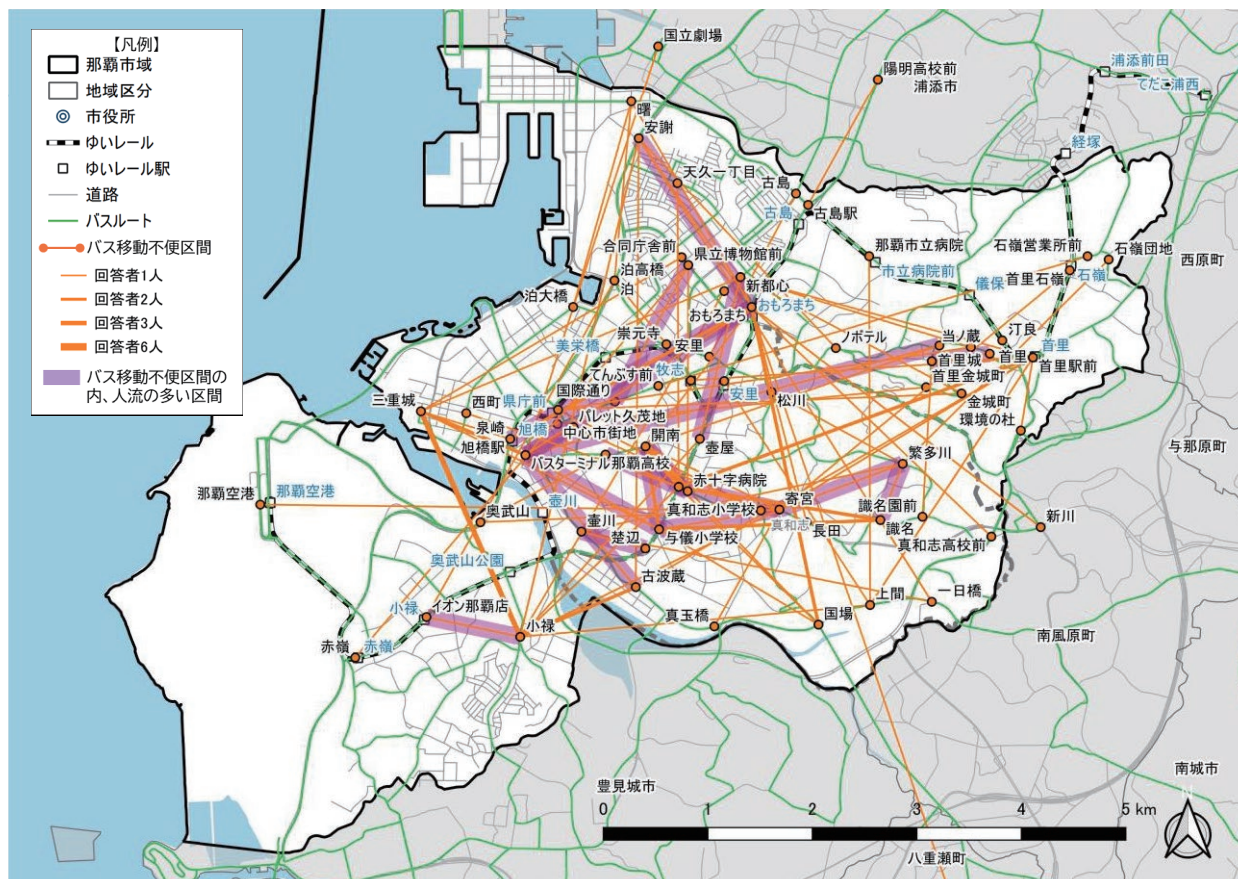


＜地域別の希望運行頻度＞



(5) バス移動が不便な区間

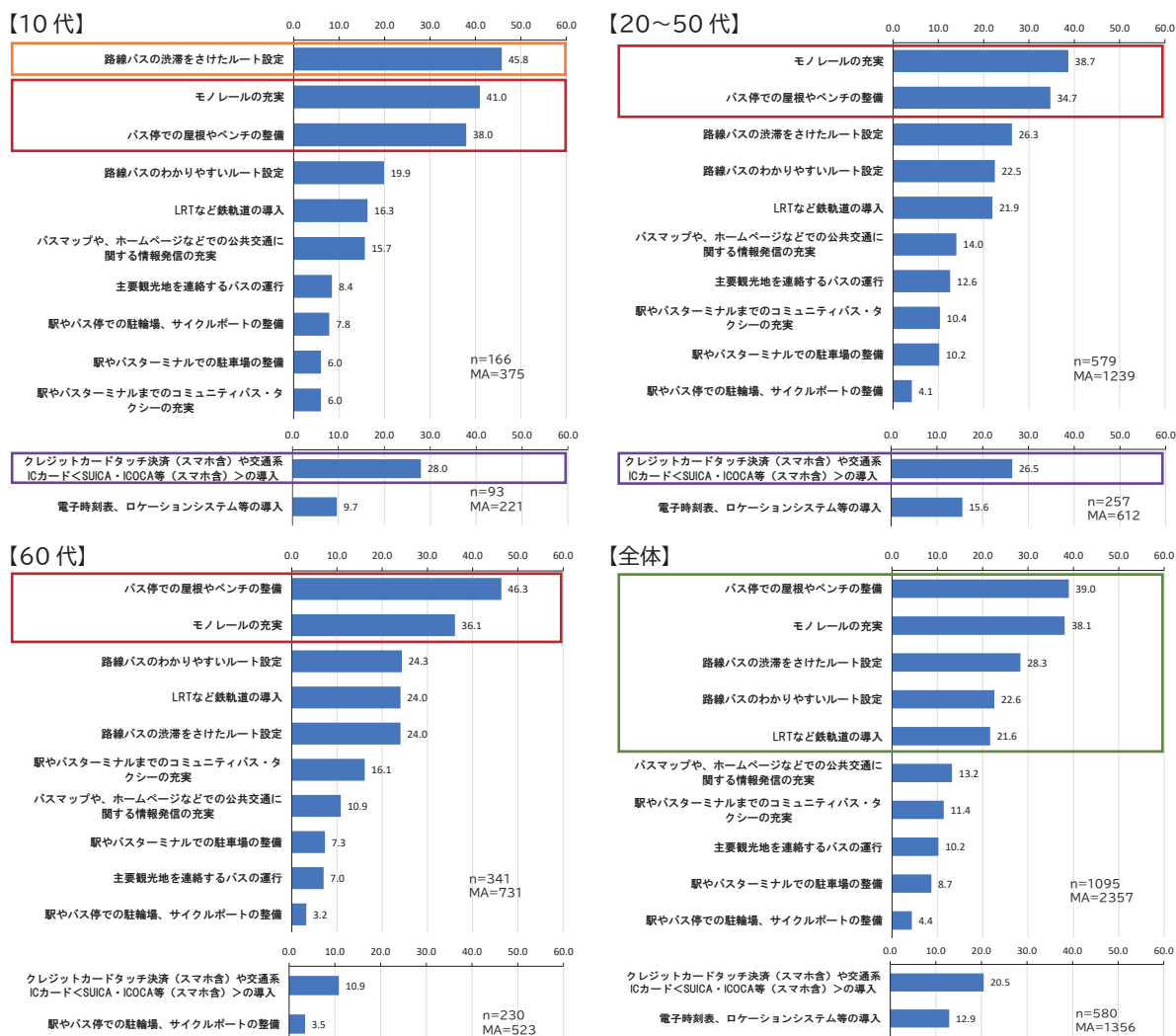
- 開南～赤十字病院・与儀、三重城～小禄・那覇バスターミナル、おもろまち～泉崎・国場、与儀～識名・首里を中心に、那覇バスターミナル、おもろまち、小禄、寄宮、国場、古波蔵、首里駅前、安謝等と他地域との間のバス移動が不便と感じています。
- 中でも下図中紫色で着色している開南～赤十字病院・与儀、識名園～繁多川、壺屋～おもろまち、那覇バスターミナル～おもろまち、寄宮～繁多川、小禄～小禄駅前、おもろまち～安謝、那覇～首里城等は人流が多い傾向にあります。
- その内、寄宮～繁多川、小禄～小禄駅前には路線バス自体が運行していないために不便さを感じていると考えられます。
- 一方、開南～赤十字病院、識名園～繁多川、壺屋～おもろまち、那覇バスターミナル～おもろまち、おもろまち～安謝、那覇～首里城は路線バスが運行しているにもかかわらず不便さを感じており、先述の満足度を鑑みると、運行頻度の低さなど、運行している上での別の要因があると考えられます。



(6) 公共交通利用のための取組

- 公共交通を利用しやすくするための取組として、「バス停での屋根やベンチの整備」や「モノレールの充実」が特に多く望まれています。その他、「路線バスの渋滞をさけたルート設定」、「路線バスのわかりやすいルート設定」、「LRT など鉄軌道の導入」に対する要望も2～3割あり、多く望まれています。
- 全世代にわたって、特に「モノレールの充実」や「バス停の屋根やベンチの整備」が多く望まれている中、通学を中心とした10代からは「路線バスの渋滞をさけたルート設定」が最も多く望まれています。
- 10代から50代は、「クレジットカードタッチ決済(スマホ含)や交通系ICカード<SUICA・ICOCA等(スマホ含)>の導入」に対する要望が約1/4あり、比較的多くの方から望まれています。

■年代別の公共交通を利用しやすくするための重要な取り組み

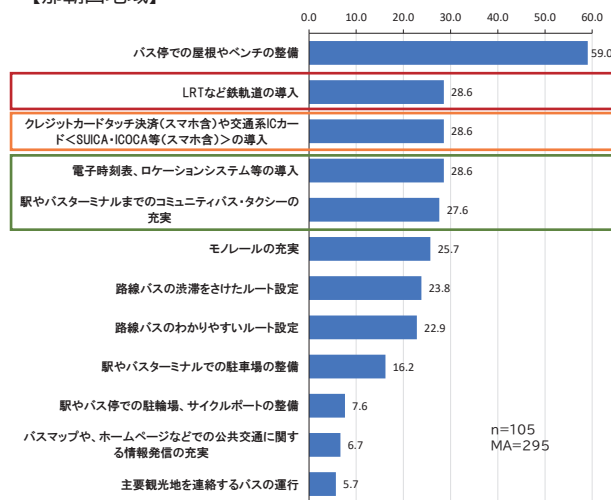


※第1回目調査の那覇バスターミナル(那覇中央地域)では、回答選択肢に「クレジットカードタッチ決済(スマホ含)や交通系ICカード<SUICA・ICOCA等(スマホ含)>の導入」や「電子時刻表、ロケーションシステム等の導入」がなかったため、別途、第2回目調査の他地域の回答のみで集計

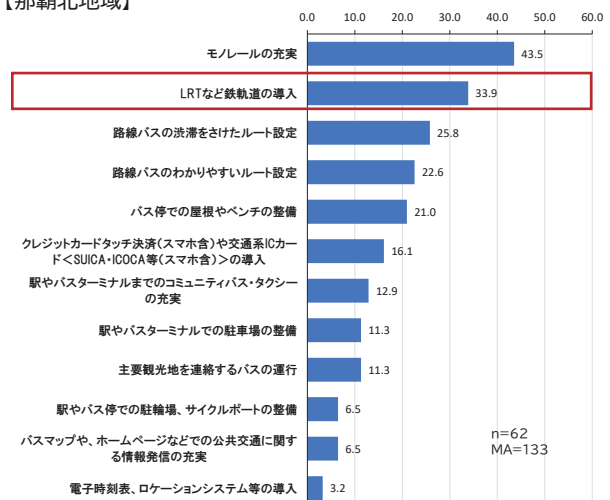
- LRT 導入予定ルートが位置する真和志地域、那覇北地域、那覇西地域では、「**LRT など鉄軌道の導入**」に対する要望が3割前後あり、他地域よりLRT 等への関心が高く、実現に向けた期待が大きいことが分かります。
- 首里地域や那覇西地域では「**クレジットカードタッチ決済(スマホ含)や交通系ICカード<SUICA・ICOCA等(スマホ含)>の導入**」に対する要望が3割前後あり、他地域よりも多く望まれています。
- 那覇西地域では「**電子時刻表、ロケーションシステム等の導入**」や「**駅やバスターミナルまでのコミュニティバス・タクシーの充実**」に対する要望も3割近くあり、他地域よりも多く望まれています。

■地域別の公共交通を利用しやすくするための重要な取り組み

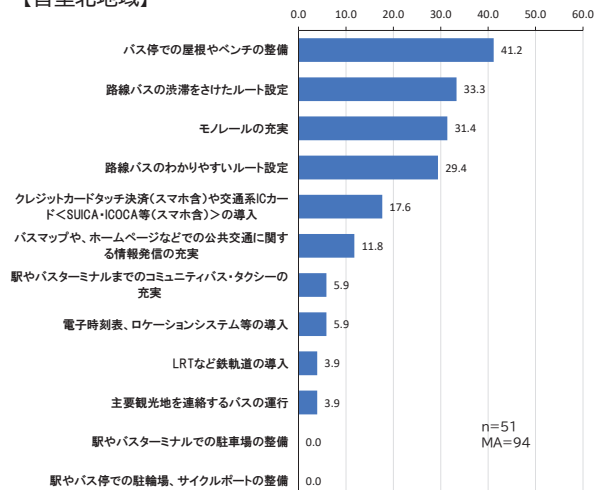
【那覇西地域】



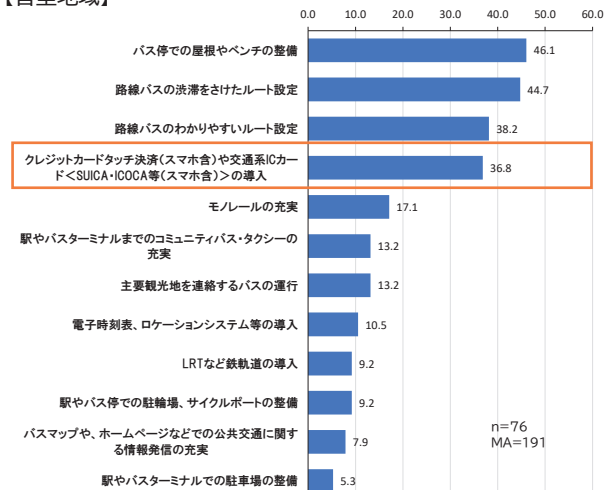
【那覇北地域】



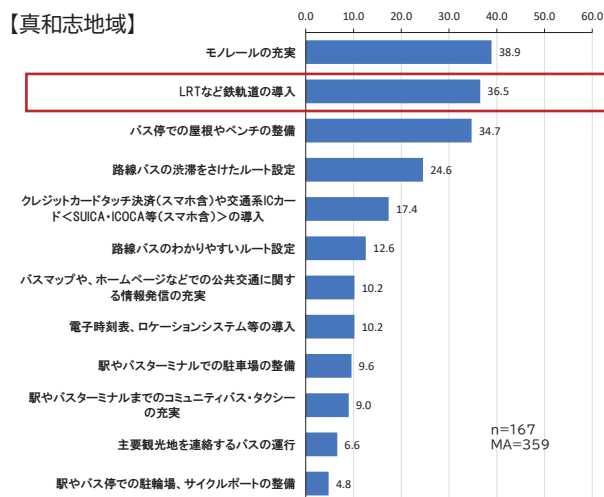
【首里北地域】



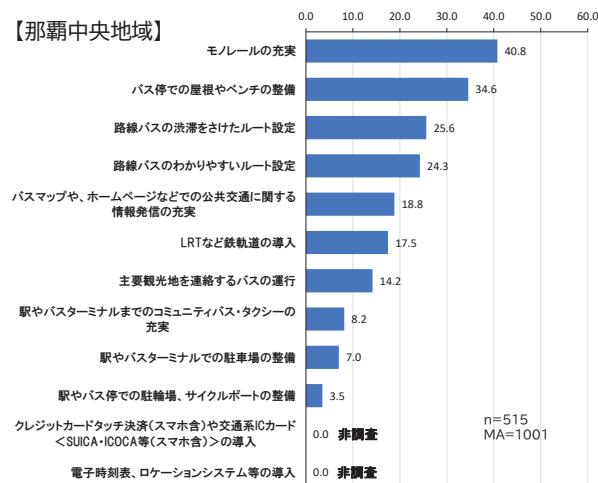
【首里地域】



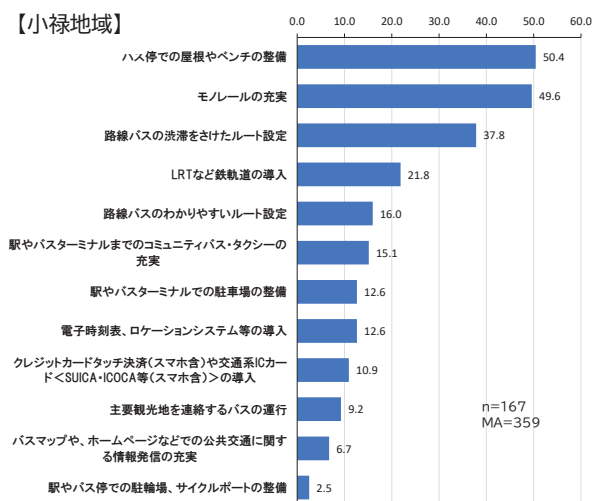
【真和志地域】



【那覇中央地域】



【小禄地域】



■公共交通を利用しやすくするための重要な取り組み（地域別）一覧

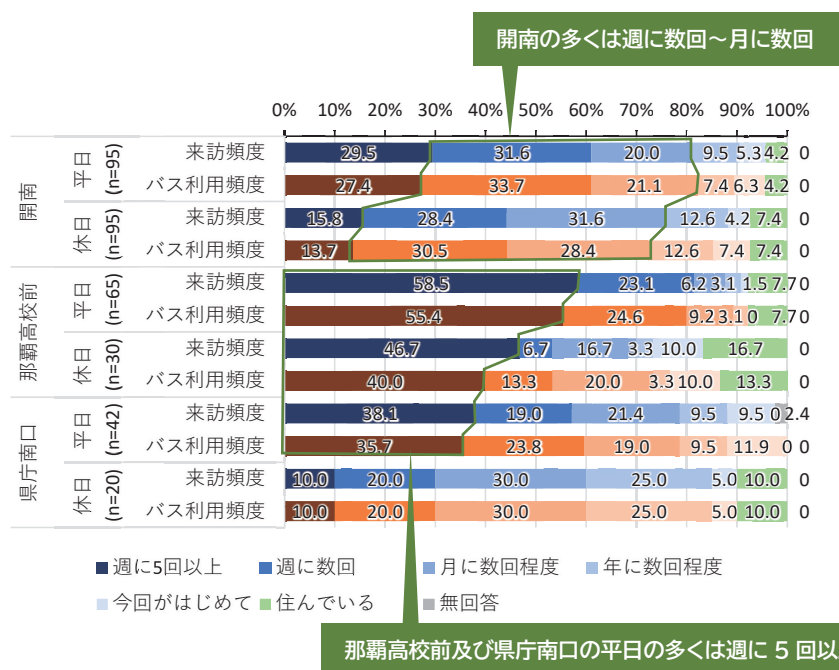
地域 重要と思われる取組み	那覇西地域 (n=105)	那覇北地域 (n=62)	首里北地域 (n=51)	首里地域 (n=76)	真和志地域 (n=167)	那覇中央地域 (n=515)	小禄地域 (n=119)	全体 (n=1095)
LRTなど鉄軌道の導入	29%	34%	4%	9%	37%	18%	22%	22%
モノレールの充実	26%	44%	31%	17%	39%	41%	50%	35%
駅やバスターミナルでの駐車場の整備	28%	11%	0%	5%	10%	7%	13%	10%
駅やバス停での駐輪場、サイクルポートの整備	8%	7%	0%	9%	5%	4%	3%	5%
路線バスのわかりやすいルート設定	23%	23%	29%	38%	13%	24%	16%	24%
路線バスの渋滞をさけたルート設定	24%	26%	33%	45%	25%	26%	38%	31%
駅やバスターミナルまでのコミュニティバス・タクシーの充実	28%	13%	6%	13%	9%	8%	15%	13%
バスマップや、ホームページなどでの公共交通に関する情報発信の充実	7%	7%	12%	8%	10%	19%	7%	10%
主要観光地を連絡するバスの運行	6%	11%	4%	13%	7%	14%	9%	9%
バス停での屋根やベンチの整備	59%	21%	41%	46%	35%	35%	50%	41%
クレジットカードタッチ決済(スマホ含)や交通系ICカード<SUICA・ICOCA等(スマホ含)>の導入	29%	16%	18%	37%	17%	非調査	非調査	23%
電子時刻表、ロケーションシステム等の導入	29%	3%	6%	11%	10%	0%	13%	10%

(7) LRT 重複区間バス停における利用実態

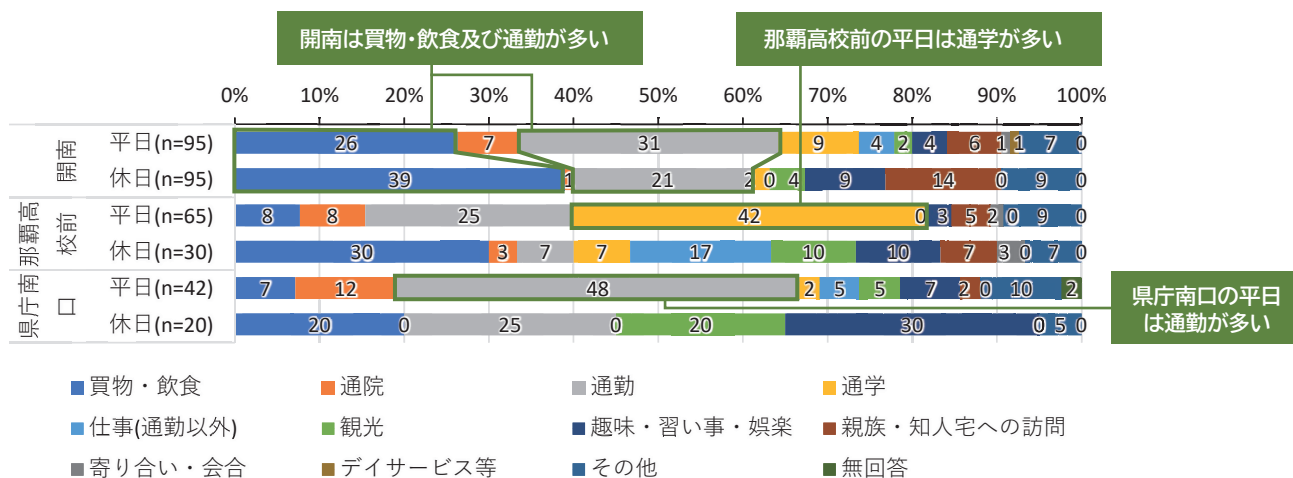
1) 第1回調査におけるバス利用頻度及び立ち寄り先【開南、那覇高校前、県庁南口バス停】

- このエリアへの来訪頻度とバス利用頻度は同様の傾向にあり、このエリアへ来訪する際はバスが利用されていることがわかります。
- 国際通りや市場等への買物・飲食や通勤が中心の開南は週に数回から月に数回の利用が多くを占めますが、那覇高校への通学が中心の那覇高校前や、泉崎一丁目への通勤が中心の県庁南口の平日は週に5回以上の利用が多くを占め、県庁南口や那覇高校までのバス路線維持の必要性が高いことが分かります。

■調査バス停ごとのこのエリアへの来訪頻度とバス利用頻度



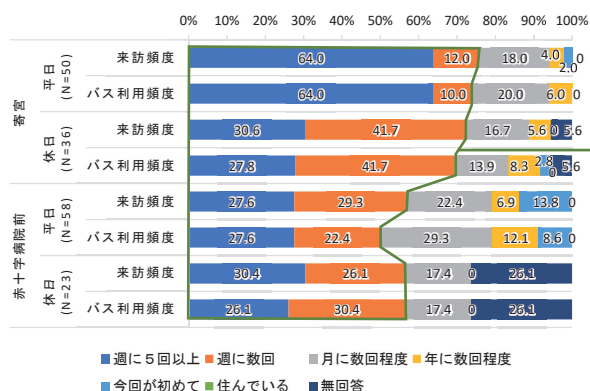
■調査バス停ごとの利用目的



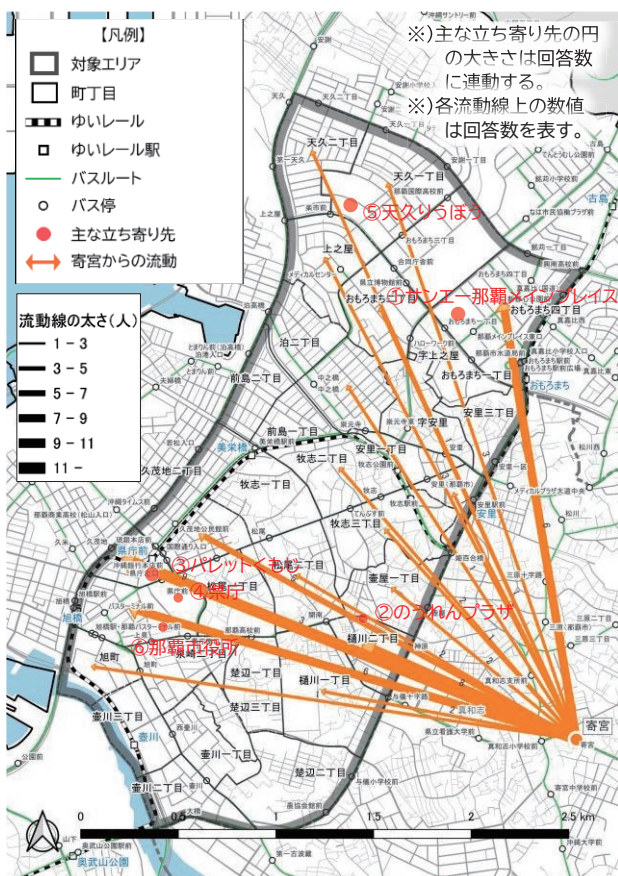


2) 第2回調査におけるバス利用頻度及び立ち寄り先【寄宮、赤十字病院前バス停】

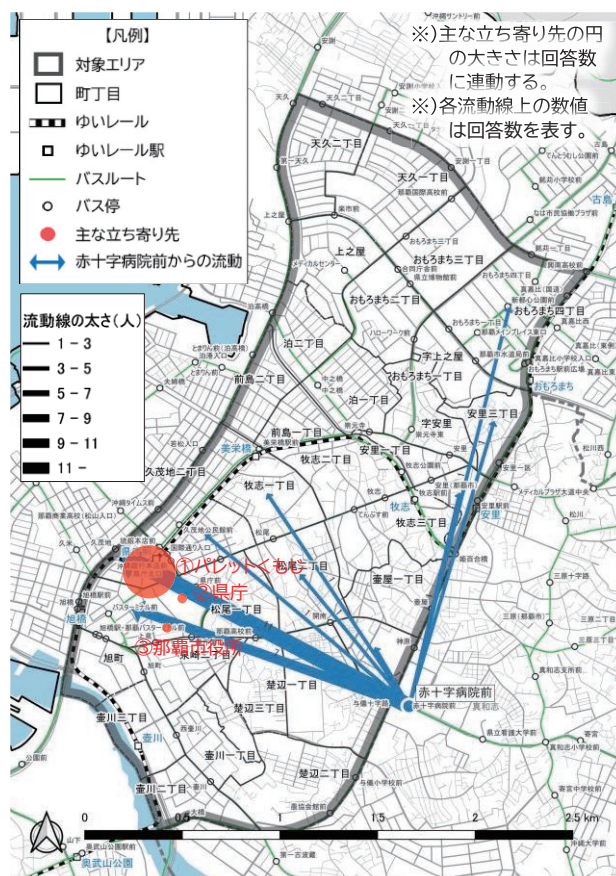
- 那覇市中心市街地や新都心への来訪頻度とバス利用頻度は同様の傾向にあり、このエリアへ来訪する際はバスが利用されていることがわかります。
 - 対象エリアへの流動及び来訪頻度について、赤十字病院前からはパレットくもじや市役所などの中心市街地への流動が多く、過半数が週に数回以上利用しています。
- 一方、寄宮からは中心市街地の他に、メインプレイスや天久りうぼうがあるおもろまちなど北部への流動も多く見られ、7割以上が週に数回以上利用しており、平日においては6割強の方が週に5回以上利用しています。以上から、バス路線維持の必要性が高いことがわかります。



多くが週に数回以上



＜寄宮からの主な立ち寄り先＞



＜赤十字病院前からの主な立ち寄り先＞

2-4-3.真和志地域乗合タクシー利用者アンケート調査

(1) 調査実施概要

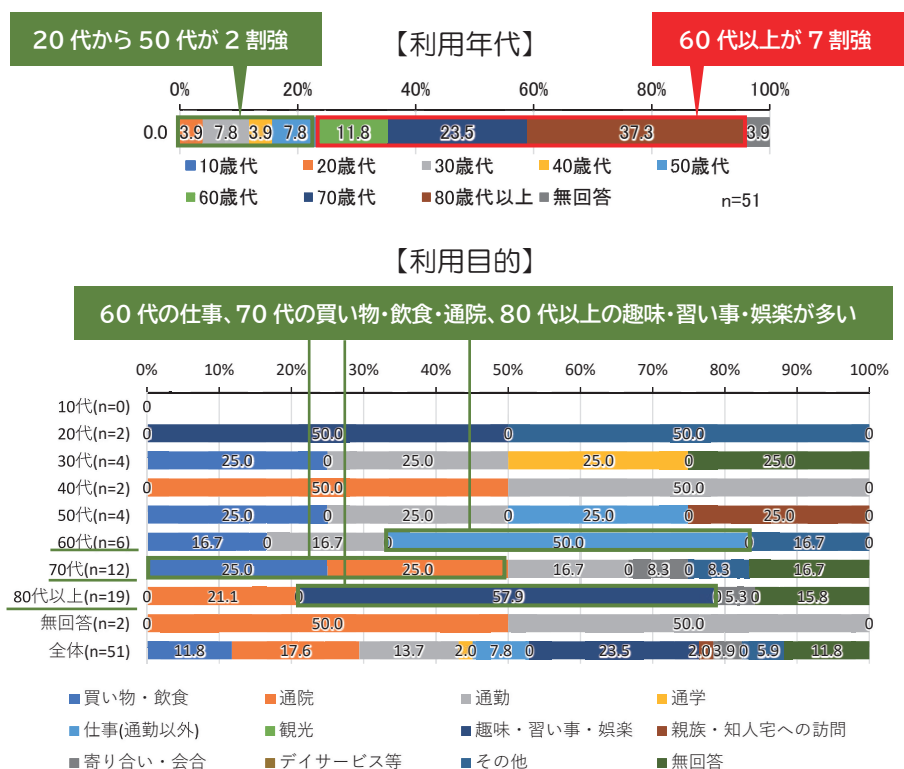
表 2-12.真和志地域乗合タクシー利用者アンケート調査の概要

項目	内容
調査目的	真和志地域乗合タクシーの利用実態や、評価を把握し、真和志地域における改善策検討や、他地域で導入する際の検討課題等に活用する。
調査対象	真和志地域乗合タクシー利用者
調査方法	タクシー会社（鏡原第一交通）の協力のもと、運転手による調査票の配布、回収
調査実施期間	2024(令和6)年10月7日(月)～11月15日(金)の約1か月半
主な把握項目	- 利用者の属性（年代・居住地） - 利用目的、降車場所、最終的な目的地 - 真和志地域乗合タクシーがなかった場合の外出の有無、移動手段 - 真和志地域乗合タクシーの評価（予約方法、運賃、エリア、運行時間帯等） - 真和志地域乗合タクシーへの要望 等
回答数	51 票

(2) 利用状況

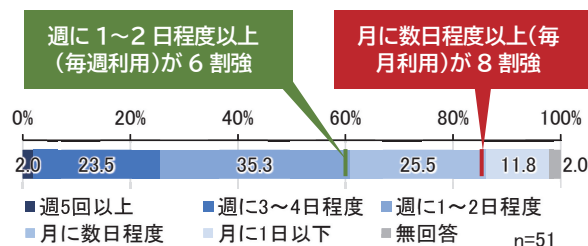
1) 利用年代・利用目的

- 回答者の内、80代以上の利用が最も多く、識名老人福祉センターへの趣味・習い事・娯楽や通院を中心に利用されているほか、70代の買物・飲食や通院、60代の仕事に多く利用されています。60代以上の利用が7割強を占め、高齢者の日常の足に利用されていることが分かります。
- 一方、通勤を中心に20代から50代の利用も2割強あり、若年層の利用もあります。



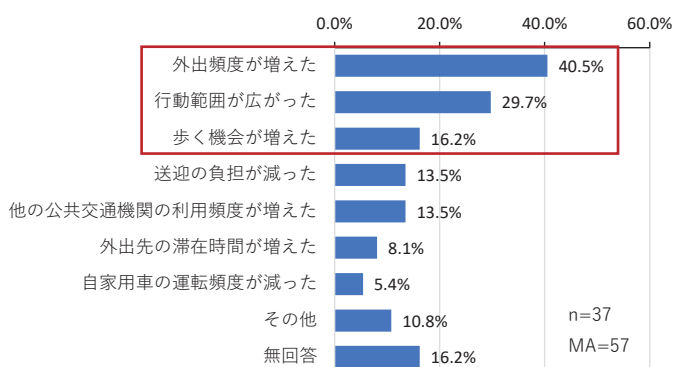
2) 利用頻度

- 6割強の利用者は毎週、8割強の利用者は、毎月利用しており、利用頻度は高い状況にあります。



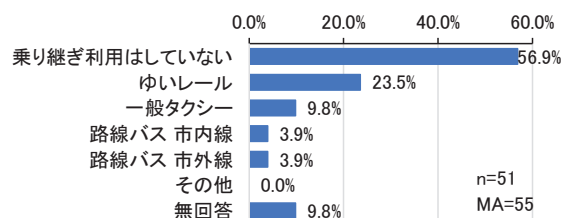
3) 60歳代以上の乗合タクシー利用による生活の変化

- 乗合タクシーの利用により、高齢者の外出頻度が増えたり、行動範囲が広がったり、歩く機会が増えていることから、高齢者を中心とした外出機会や行動範囲の拡大、健康増進に寄与する乗合タクシーの必要性は高いものと考えられます。



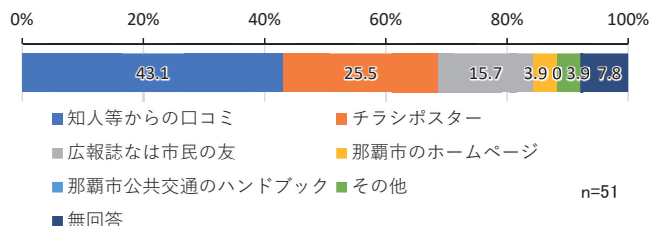
4) 乗り継ぎ

- 回答者の過半数は乗り継ぎ利用していないものの、通勤利用者の過半数（通勤利用者7名の内4名）がゆいレールに乗り継いでおり、一般タクシーへの乗り継ぎも一部に見られます。



(3) 情報取得方法

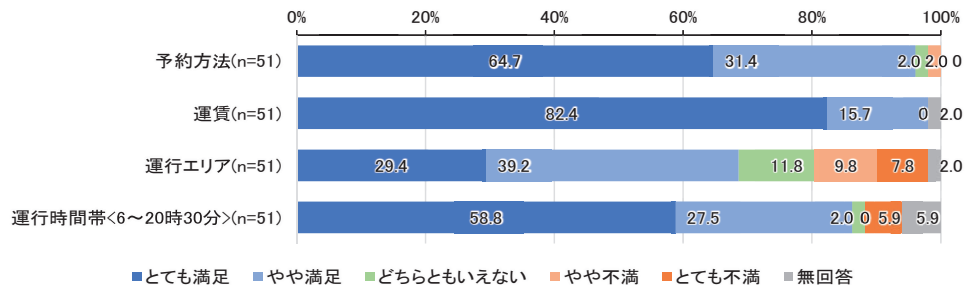
- 知人等からの口コミやチラシポスターから情報を得ている利用者が多く、口コミやアナログ媒体での情報取得が多いことが分かります。利用者拡大に向けては、チラシポスター設置の拡大が有効であると考えられます。



(4) 評価・意向

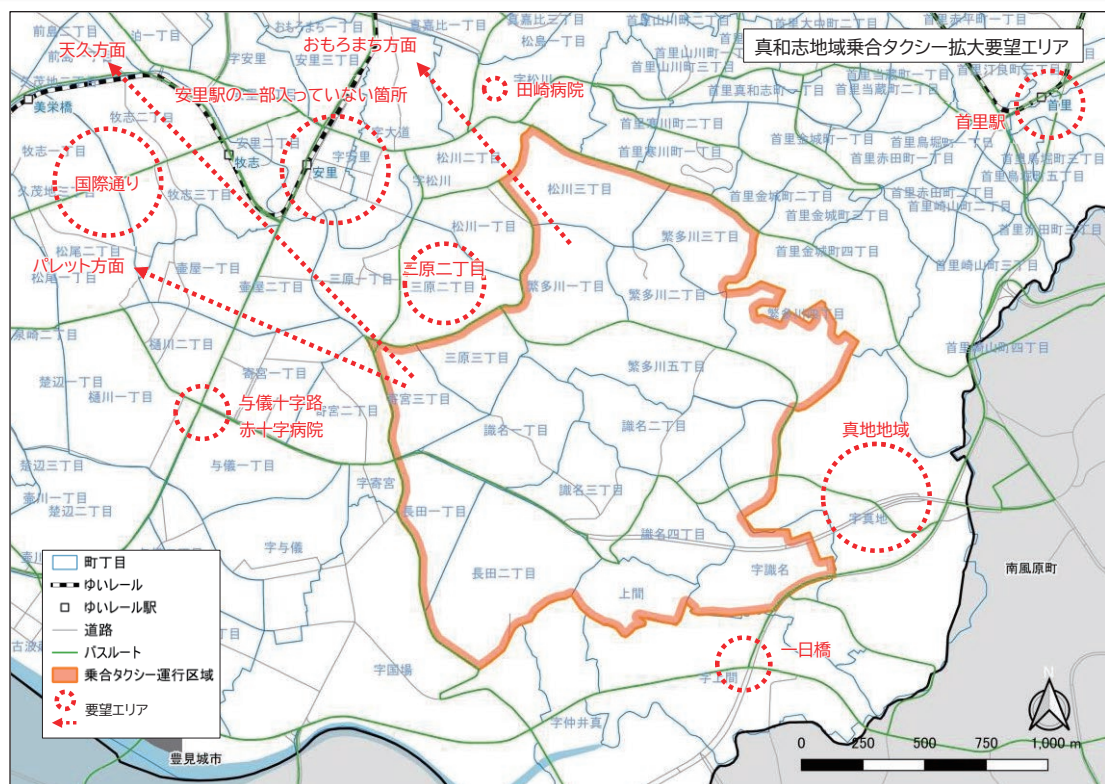
1) 満足度

●満足度は高い方ですが、運行エリアや運行時間帯に対する不満が見られます。



2) 対象区域外への運行要望

- 運行区域の周辺をはじめ、商業施設や病院等が集積している国際通り、おもろまち方面、安里駅周辺、与儀十字路、天久方面や交通結節点となる首里駅へのエリア拡大要望があります。
- 対象区域周辺への拡大要望があるものの、先述の通り、一般タクシーへの乗り継ぎ利用が一部に見られることを踏まえると、区域を拡大するのではなく、要望区域を中心とした区域外への移動時に、一般タクシーへ円滑に乗り継げるような方策を検討する必要もあると考えられます。



2-4-4.交通事業者ヒアリング

(1) 調査実施概要

表 2-13.交通事業者ヒアリングの実施概要

項目	意見の概要
調査目的	交通事業者が抱える問題や、那覇市の交通に関する施策の意向等を把握し、地域公共交通計画における課題整理や施策の検討、官民連携検討会議のテーマ検討に活用する。
調査対象	琉球バス交通・那覇バス、沖縄バス、東陽バス、やんばる急行、カーリー観光、沖縄エアポートシャトル
調査方法	調査員が調査対象を訪問し、調査票にしたがって聞き取りを行うヒアリング形式で実施
調査実施時期	2024(令和6)年9月24日～10月4日
把握項目	●バス利用者の属性、利用状況 ●現状の路線バスの問題点 ●那覇市の公共交通ネットワークに対する評価、利用者からの要望 ●那覇市の公共交通に関する現状の課題認識 ●今後想定される問題点・課題 ●将来ネットワークイメージや交通手段の役割分担についての考え ●今後の見直し・改善予定や意向 等

(2) 路線バス等の利用状況

項目	内容
コロナ禍後の利用状況	●路線バスは、コロナ禍後回復傾向にはあるが、利用者数は8～9割程度で落ち着いてきている。 ●観光系の路線は、インバウンドが好調なこともあり、コロナ禍程度まで回復したところもある。今後、中国からの観光客が復活すると、コロナ禍前を上回ることも期待される。 ●減便が続いたこともあり、利用者数が回復するとともに、朝夕の利用が多く、夕方は乗せこぼしが生じている。 ●観光系の路線は、8月の繁忙期は満席に近い状況となっており、路線バス、観光系バスともに供給に余裕がない状況である。
利用者の特徴	●路線バスは朝夕の通勤通学時間帯の利用が多く、日中は高齢者の利用が多い。 ●平日と休日では、平日は便数が多いこともあり、平日の方が利用者数は多い。 ●路線バス以外にも、高速バスや、観光系バスを利用した遠方から那覇市への高校生の通学利用もみられる。 ●観光客の路線バスの利用状況は、市内線は首里城へのアクセス、市外線はアメリカンビレッジ、恩納村、読谷村への移動に多く利用されている。 ●クルマ離れの影響もあり、若い人のバス利用も増えてきている。

(3) 那覇市の交通問題

項目	内容
渋滞	●市内のほとんどの路線で渋滞が発生している。 ●国道 58 号、国道 330 号、国際通り、県道 82 号線、空港周辺、おもろまち等で渋滞の指摘がある。 ●雨天時はさらに渋滞が激しくなり、次便の運行に支障をきたすこともある。
過当競争・不便区間	●国道 58 号、国際通りは多くの事業者、路線が運行している。 ●那覇市内～空港まではモノレールに加え、多くの路線バスも運行しているが、空港の駐車場は満杯であり、まだまだニーズはある。 ●同じ方向に向かう系統については、便の間隔をあけるなどの工夫もみられる。 ●那覇市内では路線設置、ルート見直し等の要望は寄せられていない。
利用者からの要望	●路線バス、観光系のバスともに増便の要望が寄せられている。 ●高校生の下校時の乗せこぼしや、観光系バスでの潜在的な通勤通学需要があるが、対応できていない状況である。 ●増便とあわせて、定時性確保の要望も寄せられている。県外の利用者からは空港までの定時性確保が求められている。 ●2024 年問題で減便したこともあり、最終便の繰り下げに対する要望も寄せられている。 ●那覇空港では、乗り場がわかりにくいとの苦情が寄せられている。多客期に案内人を配置しても、継続的な対応は 1 社では難しいとの意見がある。

(4) 交通事業者間の連携

項目	内容
交通事業者間の連携	●マイルートを活用した MaaS が導入されている。 ●乗継割引等の連携策を行うには、民間同士では厳しく、グループ会社間や、公営でなければ実施が難しい。 ●主要バス停などでの係員による案内や、マップの配布など、連携による案内の充実に関する意見が寄せられている。 ●クレジットカードのタッチ決済による通し運賃、エリア運賃の設定など連携策に関するアイデアもあげられており、導入のための補助を求める意見もある。 ●一方で、現状でできる連携策としては、ダイヤ調整くらいであり、運転手不足の状況もあり、新たなサービスの実施は難しく、また、乗継利用は利用者が嫌うこともあり、LRT との乗継も難しいのではないかという意見もある。

（５）運転手不足に伴う今後の問題・課題

項目	内容
運転手不足に伴う今後の問題・課題	●運転手不足に対しては、朝夕の便を確保しつつ、日中を減便することで対応している状況がみられる。 ●以前より渋滞がひどくなっており、３往復できていた区間が２往復しかできなくなるなど、運転手不足に加え、渋滞も減便の一因となっている。 ●運転手確保に向け、各社で取り組まれているが、バス業界だけでなく、他業種とも人の取り合いとなっている。 ●事業として成り立つため、行政に支援を求める意見もある。

（６）那覇市の交通施策

項目	内容
那覇市の交通施策	●結節点については、イメージ、規模感がわからないとの意見があげられている。 ●また、LRT との乗継のための調整については、壺川経由へのルート変更は日中の需要がないため難しい、与儀・真玉橋での折り返しはバス事業者の収入減の可能性がある、新川への路線バスの接続は、南風原町北部の路線を撤退した経緯があり、難しいといった意見があげられている。 ●公共交通機関の役割分担に関して、広域移動は路線バスが担い、その他の移動はコミュニティバスに置き換わるのではないかと、市内線、市外線の役割分担は利害関係があるため行政と一緒にやらないと難しい、行政でデザインし委託した方が運営しやすいといった意見があげられた。 ●道路交通に関しては、バスレーンの整備、渋滞対策についての要望があげられている。 ●ルートがわかりやすい循環バスの導入、那覇空港のバス停の方面別での再編などのアイデアもあげられている。 ●交通事業者としては短区間の系統よりも、路線長が長く単価が高い路線の方が収支が見込めるという事情もある。

2-4-5.人流データ

(1) データの概要

表 2-14.人流データの概要

項目	内容
調査目的	市内全域における定量的な移動ニーズを把握し、将来ネットワークイメージや、公共交通不便地域における移動手段等の検討の基礎資料とする。
使用データ	「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。 位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。
集計項目	250m メッシュ間の移動者数（実数と、人口比に応じた推計値）
集計区分	推定居住地（市内、市内、県外）、年代、時間帯別、曜日別
データの期間	2023(令和 5)年 11 月の 1 か月間 PT 調査の実施期間 10 月～11 月とあわせて設定 なお、期間中は以下のイベントが実施 ・10 月 7～9 日 那覇大綱挽 ・10 月 27～29 日 沖縄産業まつり ・11 月 3～5 日 首里城復興祭 ・11 月 24～26 日 陶器祭り、離島フェア

(2) 発生集中量

1) 発生集中量

- 2023(令和 5)年 1 ヶ月でのサンプル数は、那覇市での発生交通量が 281,113 トリップ、集中交通量が 282,043 トリップです。
- スマートフォンの所有者割合を考慮した、拡大推計値は、発生、集中交通量ともに、約 1,360 万トリップです。

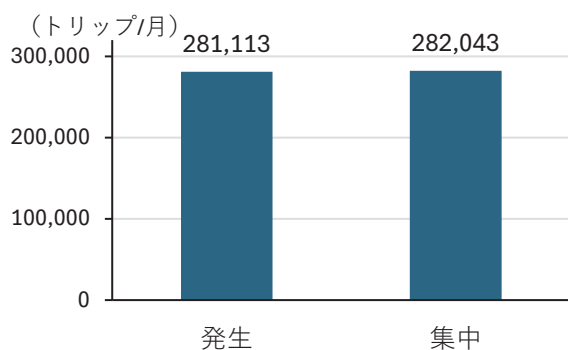


図 2-59.発生集中トリップ数(取得サンプル数)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

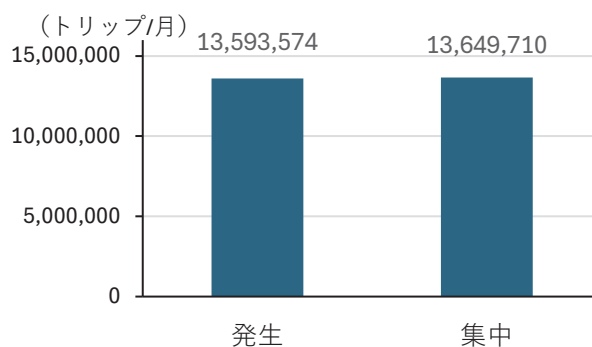


図 2-60.発生集中トリップ数(拡大推計値)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

2) 平日・休日別・時間帯別の交通量

- 平日・休日別の交通量は、平日が約310万トリップ/月、休日が約100万トリップ/月、不明が約940万トリップ/月となっており、不明の数が非常に多くなっています。
- 上記は、プライバシー保護のため、上位のカテゴリーに集約されることで生じています。ODデータは、地域間、推定居住地、年代、平日・休日、時間帯の順に集計されており、例えば、あるODで平日のデータはサンプル数が少ないため、平日・休日別では表示されず、上のランクの年代のところで曜日区分、時間帯区分不明のデータとして集計されています。
- 時間帯別の発生交通量のデータは平日の日中が多くなっていますが、時間帯は最も下位の区分で秘匿となっているデータが多いことから、データの扱いに留意が必要です。

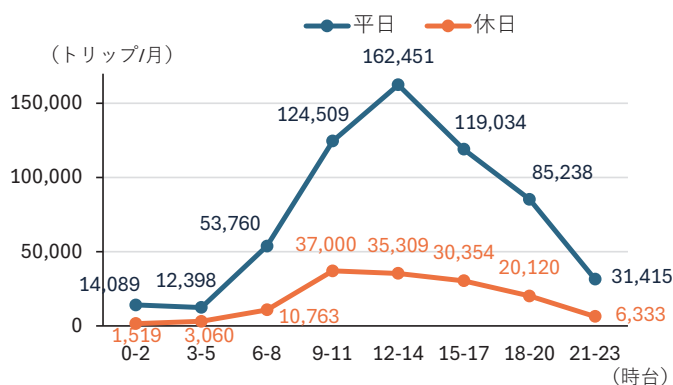
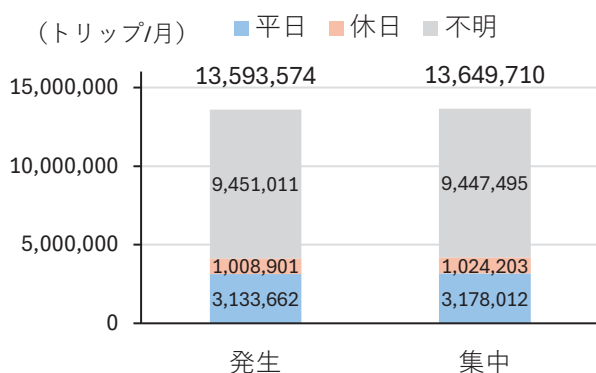


図 2-61. 平日発生集中トリップ数 (拡大推計値) 図 2-62. 平日休日別時間帯別発生交通量 (拡大推計値)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD. 「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

- 年代別の発生交通量は、不明が51%を占めているが、「39歳以下」が16%、「40～59歳」が19%、「60歳以上」が14%の構成比となっています。

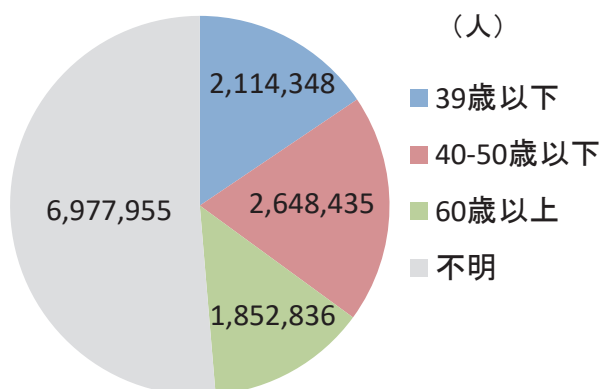


図 2-63. 年代別発生交通量 (拡大推計値)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

3) 地域別の発生・集中交通量

●那覇市内の地域別の発生・集中交通量は「那覇中央地域」が約 270 万トリップ/月と最も多く、次いで「那覇北地域」約 220 万トリップ/月、「真和志地域」約 190 万トリップ/月の順に多くなっています。

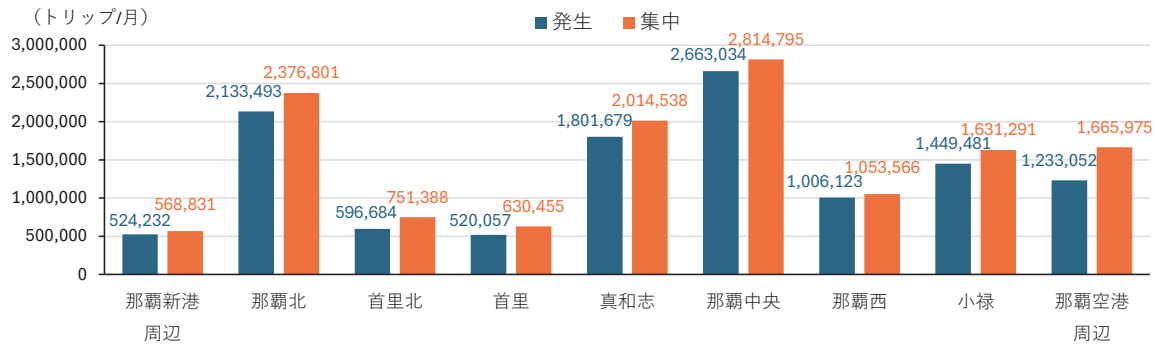


図 2-64.地域別の発生・集中交通量(拡大推計値)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

4) 市町村別の集中(流入)交通量題

●那覇市への市町村別の流入交通量は、「浦添市」が約 44 万トリップ/月で最も多く、次いで「豊見城市」約 37 万トリップ/月、「南風原町」約 24 万トリップ/月の隣接する3つの市町からが非常に多くなっています。

●その他では、西原町、宜野湾市、北谷町と中部の市町や、石垣市、宮古島市などの離島からの流入も多くみられます。



図 2-65.市町村別の流入交通量(拡大推計値)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

(3) OD 交通

1) 地域間の流動

- 那覇市9地域と周辺3市町（浦添市、豊見城市、南風原町）の移動をみると、「那覇中央地域」を中心に多く流動がみられます。
- 市外との流動は「首里北地域」⇔「経塚地域」、「真和志地域」⇔「津嘉山地域」と隣接する地域間での流動が多くなっています。

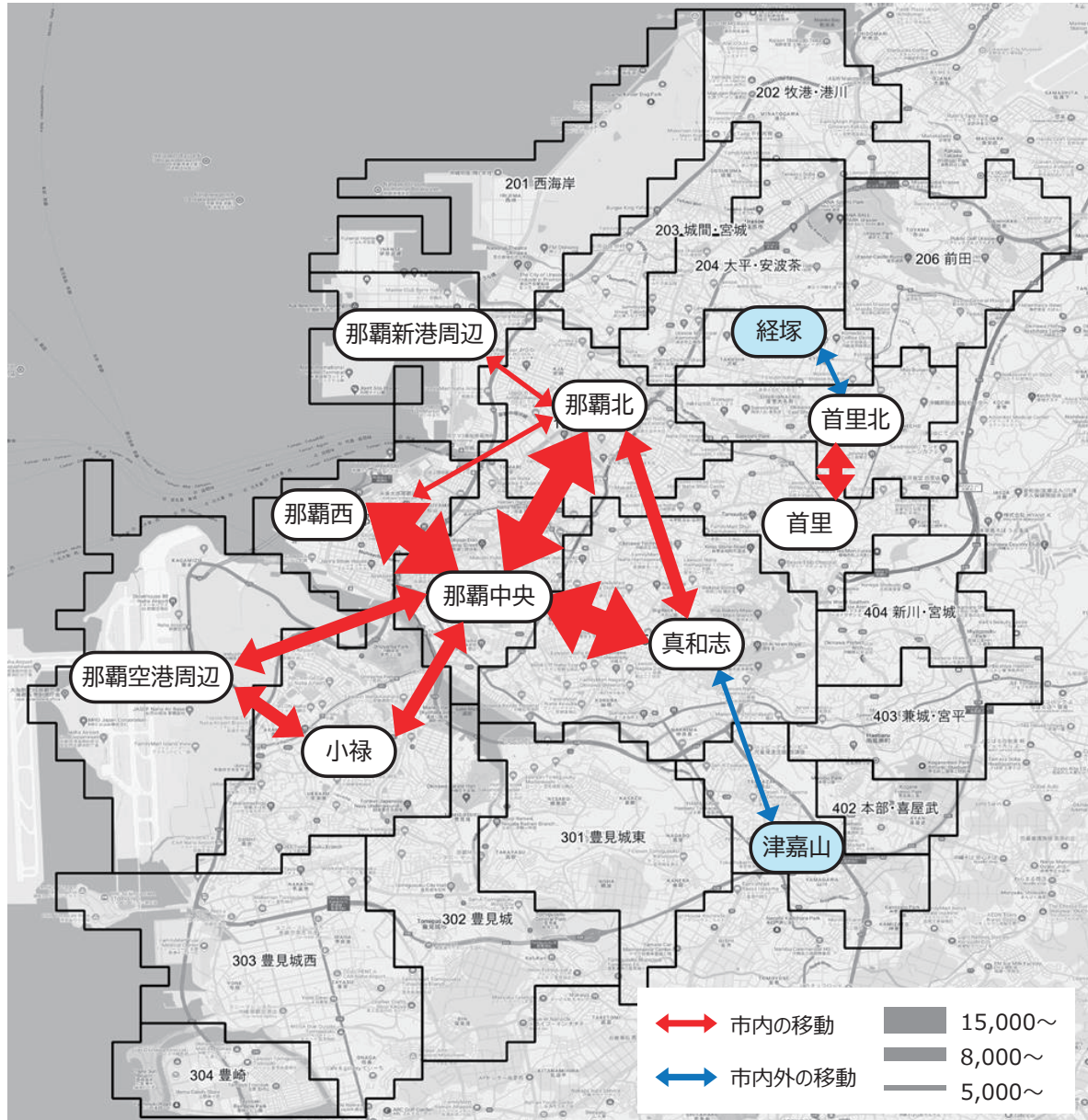


図 2-66.地域間の交通流動(拡大推計値)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

2) 地区間の流動

- 市内9地域を細分化した地区間の流動をみると、市内の流動は、「おもしろまち」、「泉崎」を中心に隣接する地域間での流動が多く、市外との流動は「那覇空港」で県外、その他県内地域への流動が多くみられ、那覇空港～泉崎～おもしろまちが一つの軸を形成しています。

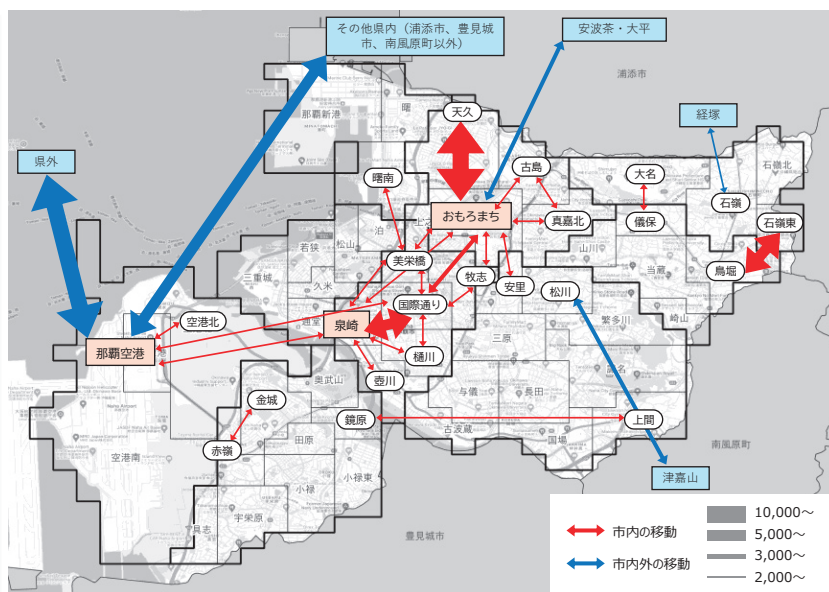


図 2-67.地区間の交通流動(拡大推計値)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

3) 推定那覇市民の流動

- 推定那覇市民の地区間の流動をみると、「おもしろまち」を中心に大きな流動がみられます。
- また、「おもしろまち」よりもボリュームは小さいが、「泉崎」を拠点とした流動も形成されています。
- 推定那覇市民の市外への流動は全体的に少ないが、「石嶺」⇔「経塚」への流動が多くなっており、地区住民が日常的に買い物等で経塚地区を訪れているものと思われます。
- なお、推定那覇市民に限定してみると、那覇空港との流動は比較的少なく、目立っていません。

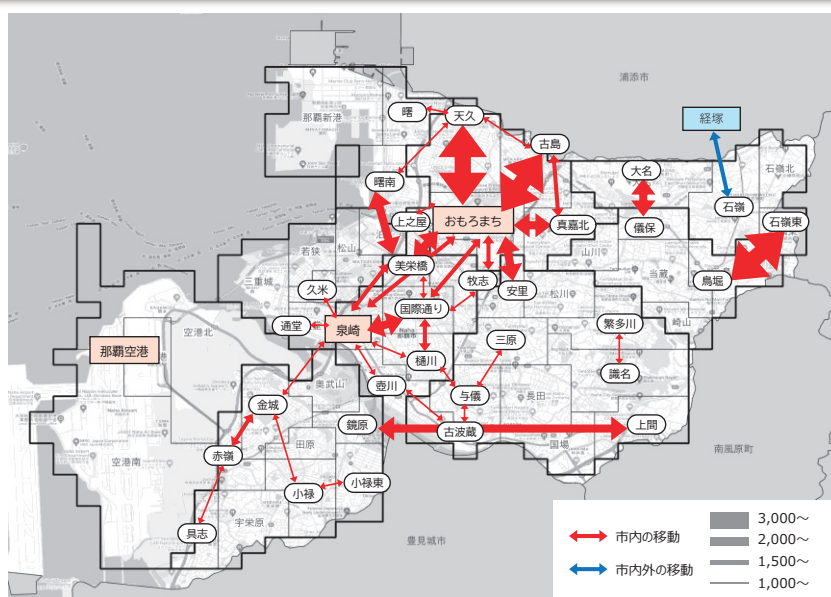


図 2-68.推定那覇市民の地区間の交通流動(拡大推計値)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

4) 市外の推定県民の流動

- 市外の推定県民の流動をみると、那覇空港との流動が非常に多くなっています。
- 「泉崎」には、3市町以外や、「兼城・宮平」、「豊見城東」などから、「おもろまち」には、3市町以外や、「城間・宮城」、「安波茶・大平」の浦添市からの流入が多くなっています。
- 市境に位置する「天久」、「上間」、「小禄」は隣接市町からの流入が多く、その他「松川」や、「金城」、「儀保」へも市外の推定県民の流動が多くなっています。

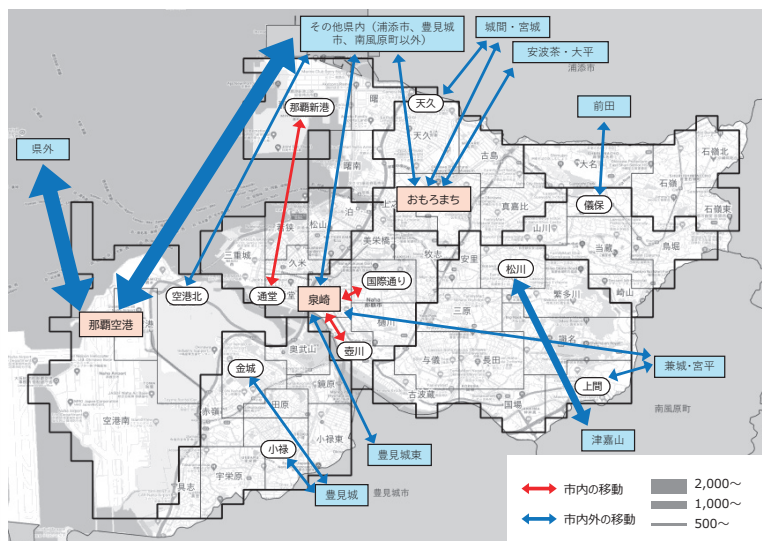


図 2-69.市外の推定県民の地区間の交通流動(拡大推計値)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

5) 推定県外居住者の流動

- 推定県外居住者の流動は、特定の地区に偏っており、玄関口である「那覇空港」を拠点に市外の市町や、国際通りに大きな流動があります。
- 市内では、「国際通り」を中心に、「泉崎」、「牧志」、「松山」、「当蔵」(首里城公園)などに流動が広がっています。
- 「国際通り」に加えて、「泉崎」、「当蔵」からも市外への流動が多くなっており、これら地区で観光又は宿泊をして沖縄本島を観光している状況がうかがえます。(反対の流れも想定されます)

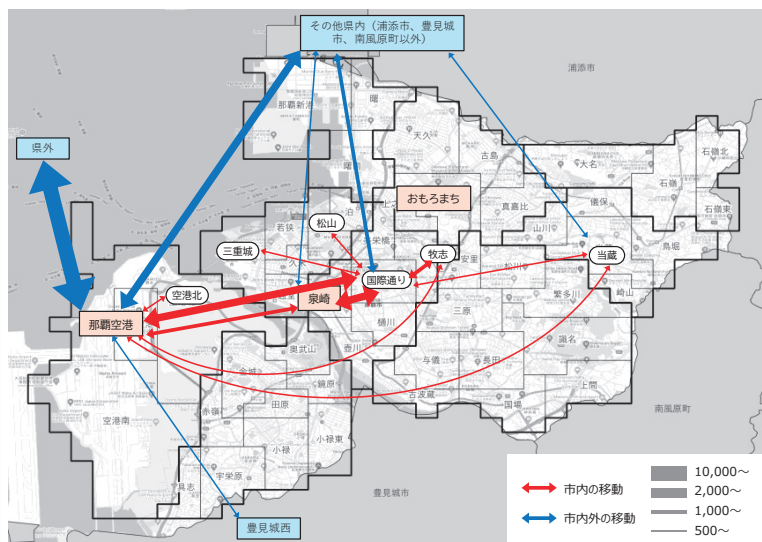


図 2-70.推定県外居住者の地区間の交通流動(拡大推計値)
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.