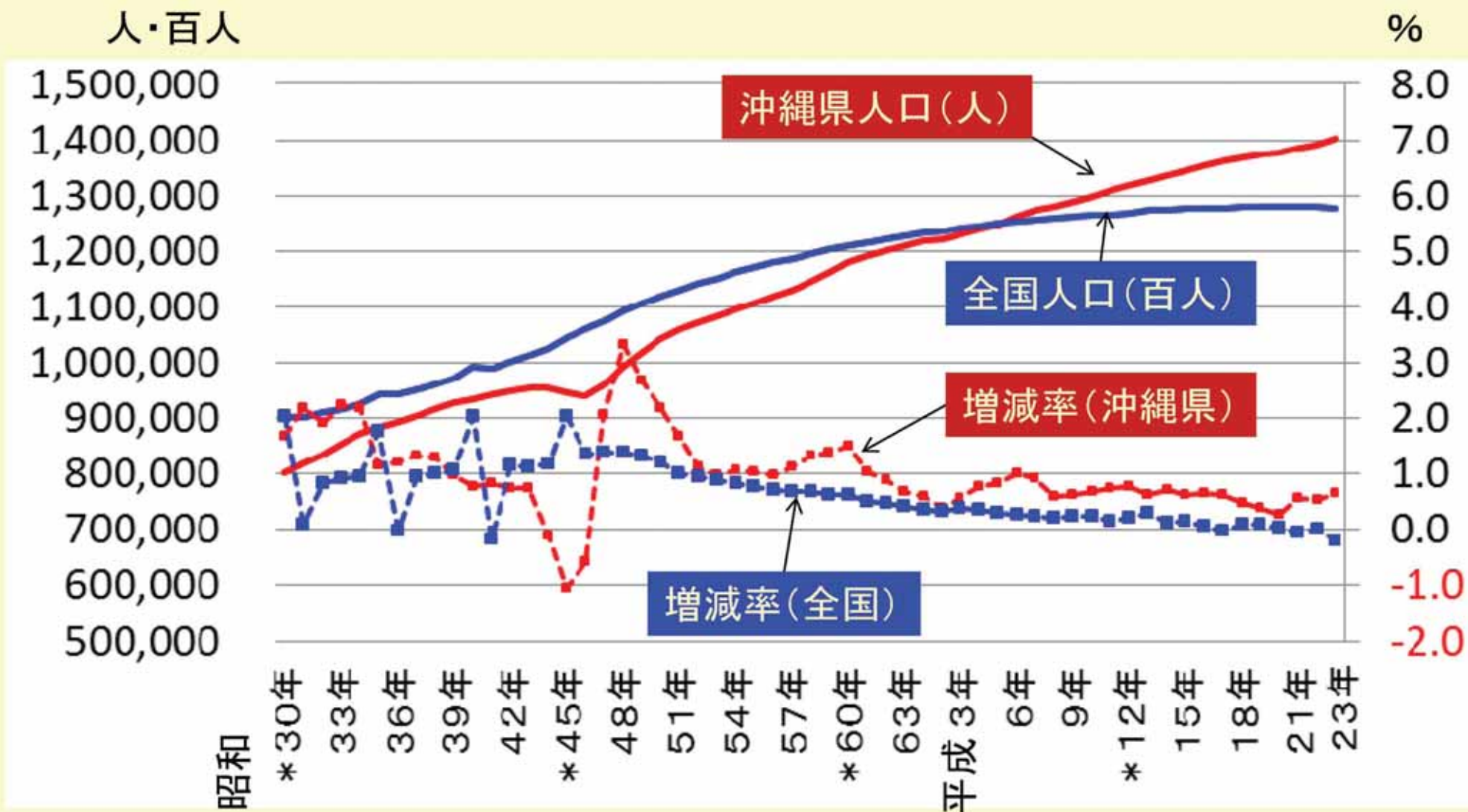


# 沖縄の道路交通の現状と課題

沖縄総合事務局 道路建設課

# 1. 沖縄県夜間人口, 対前年増加率の推移(全国との比較)



昭和30年～平成23年

資料: 沖縄県統計年鑑, 日本統計年鑑

## ■都市圏内では、人口の郊外化が進行

— 凡 例 —



昭和55年 87.2万人

平成12年 107.5万人

平成17年 111.3万人

平成22年 114.5万人

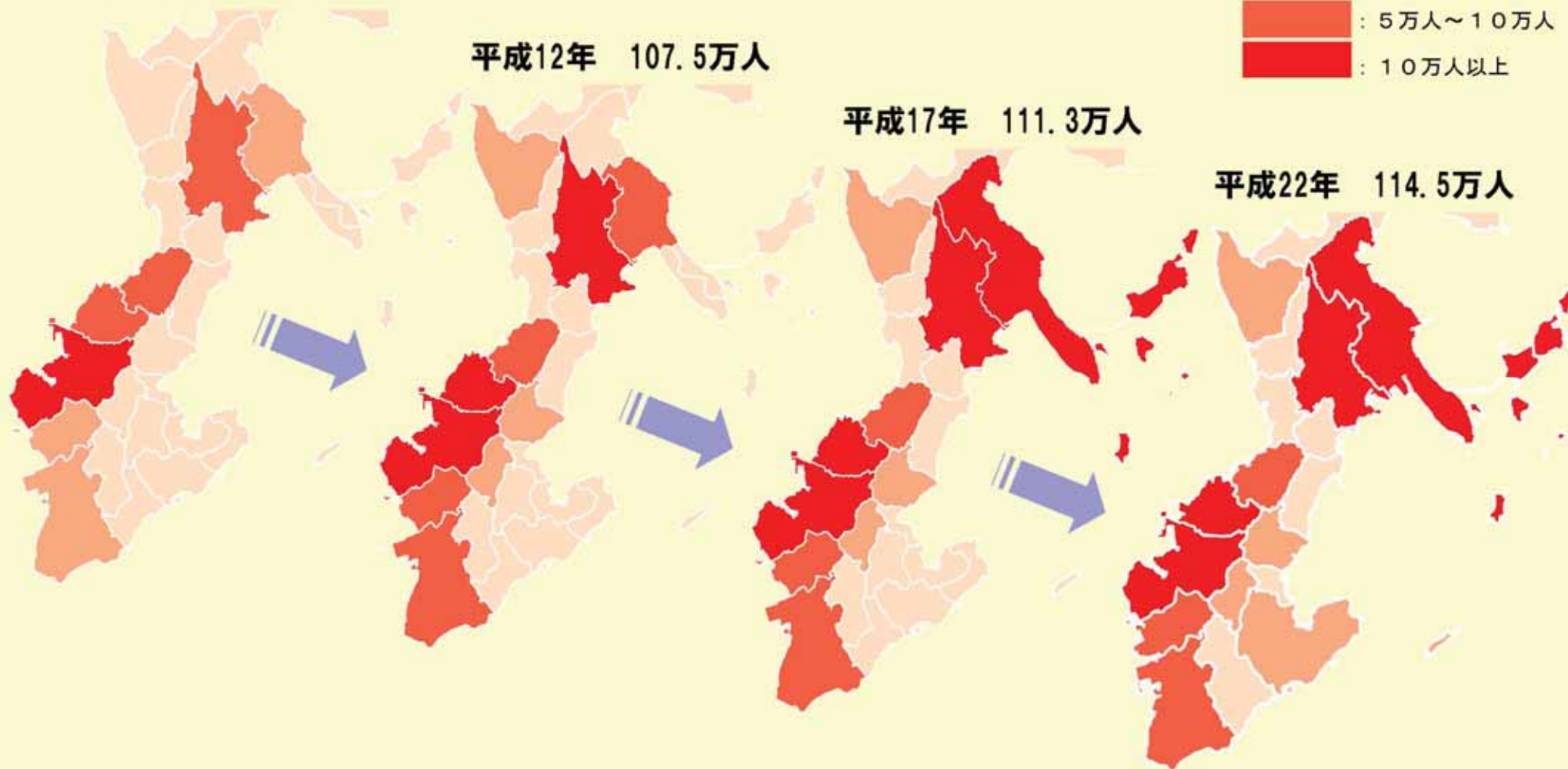


図 都市圏夜間人口の市町村別推移

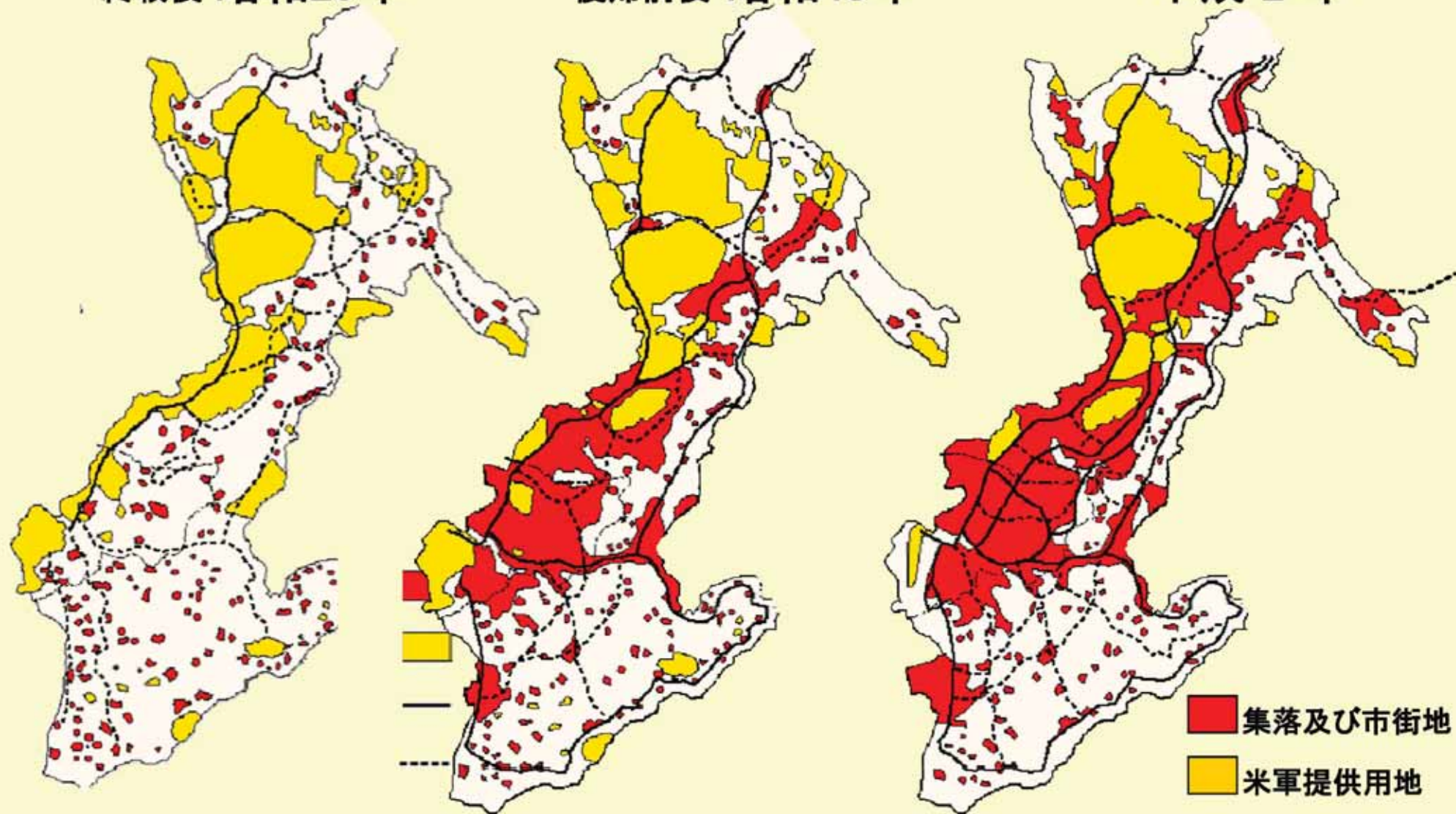
資料：平成22年国勢調査

## 2. 市街地の変遷と米軍

終戦後 昭和29年

復帰前後 昭和48年

平成2年



資料: 沖縄県, 中南部圏域総合開発整備基本構想, 平成9年3月

### 3. 都市圏や南部に多く住む高齢者

- 100歳以上の人口割合は全国で5位(九州地区:2位)と高い
- 65歳以上の人口割合は平成22年において全国で最も低い
- 高齢者は那覇都心周辺部や島尻などで居住している割合が高い

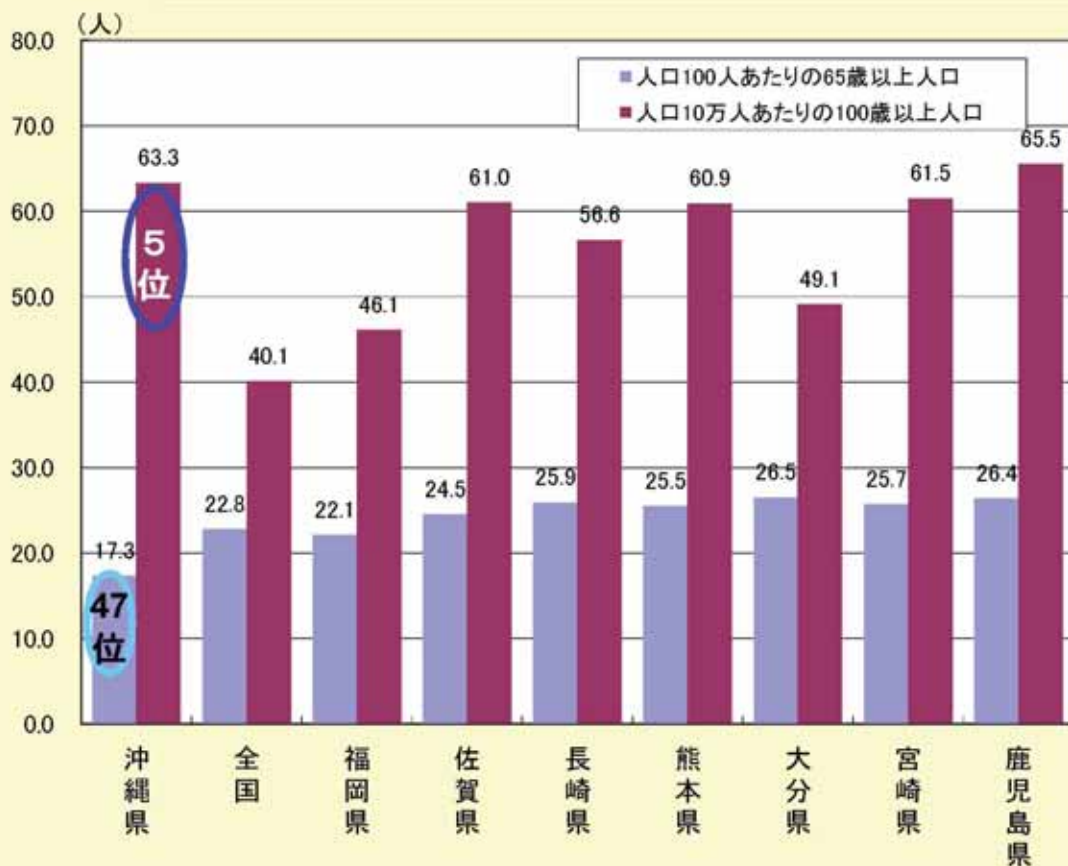


図 2012年9月高齢者人口(九州他県・全国平均との比較)

資料:総務省統計局推計人口・厚生労働省報道資料

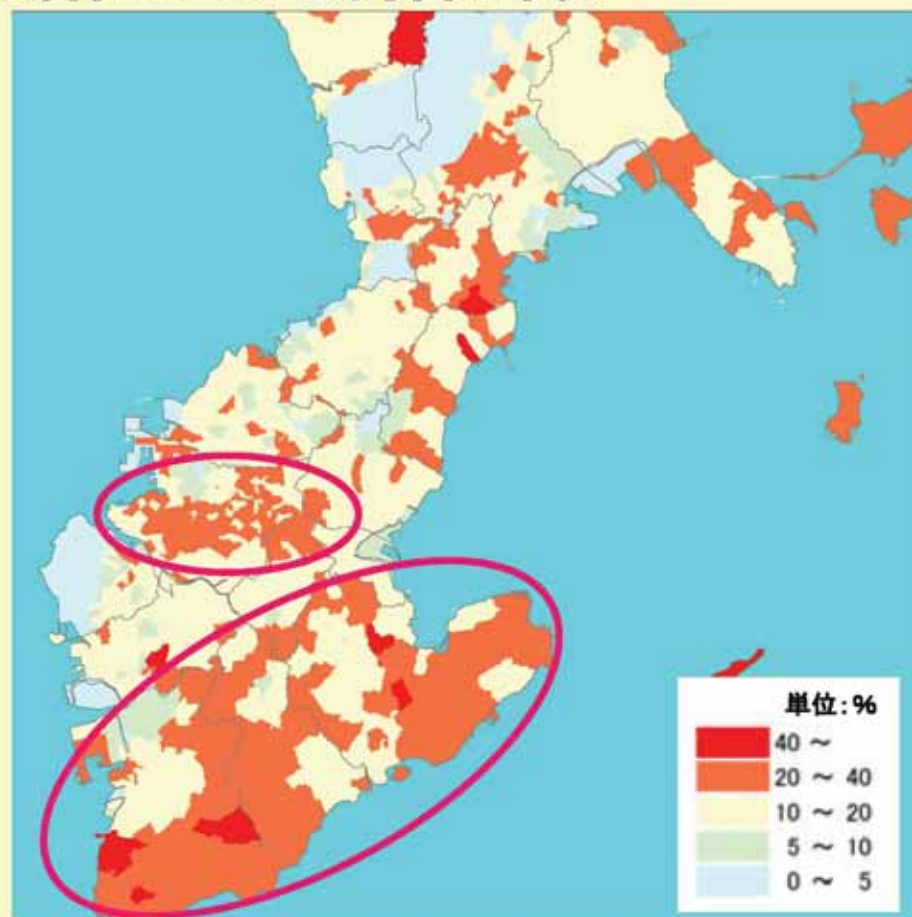


図 65歳以上人口が占める割合(大字単位)

資料:平成22年国勢調査

## 4. 高密な都市圏と地形的制約

■本都市圏の人口は、那覇市とその周辺部、沖縄市に集中

■本都市圏は、地形的な制約により、人口密度が高い

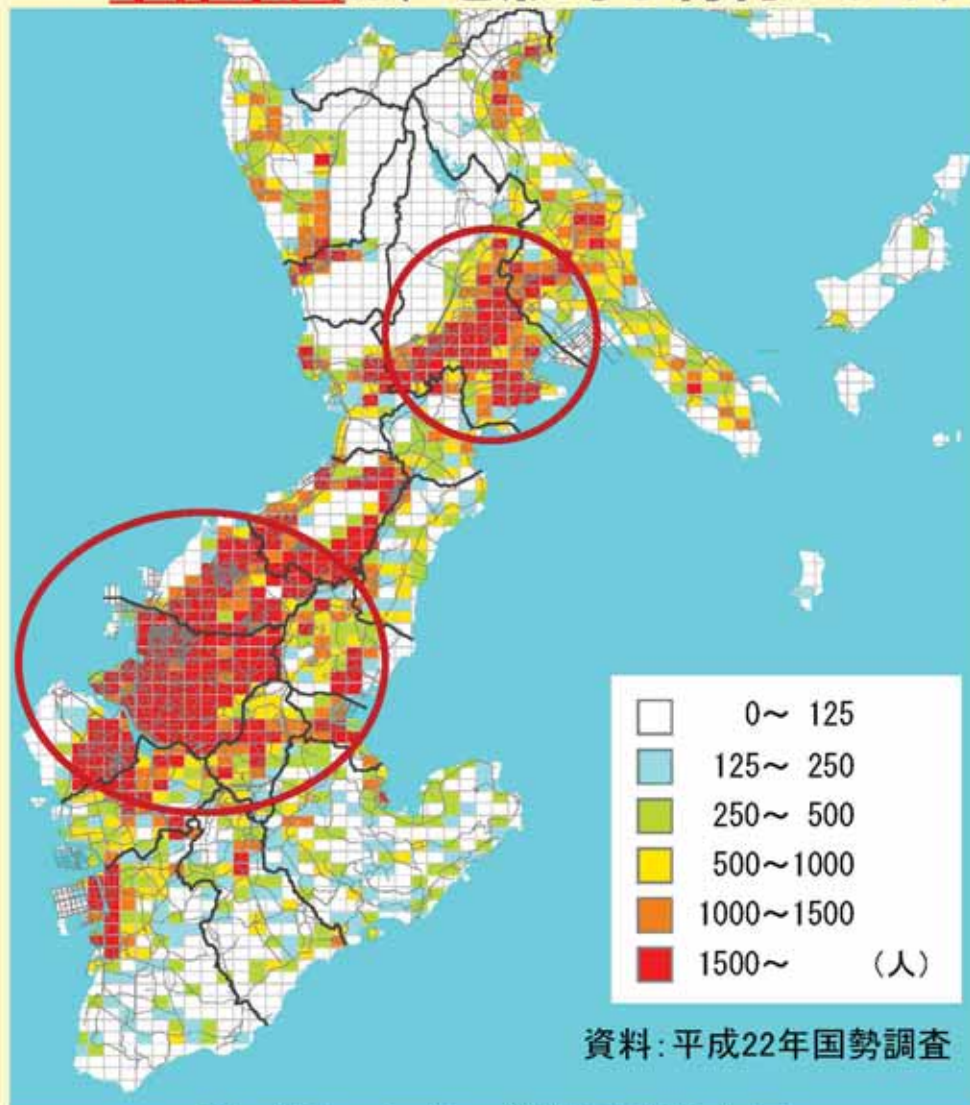
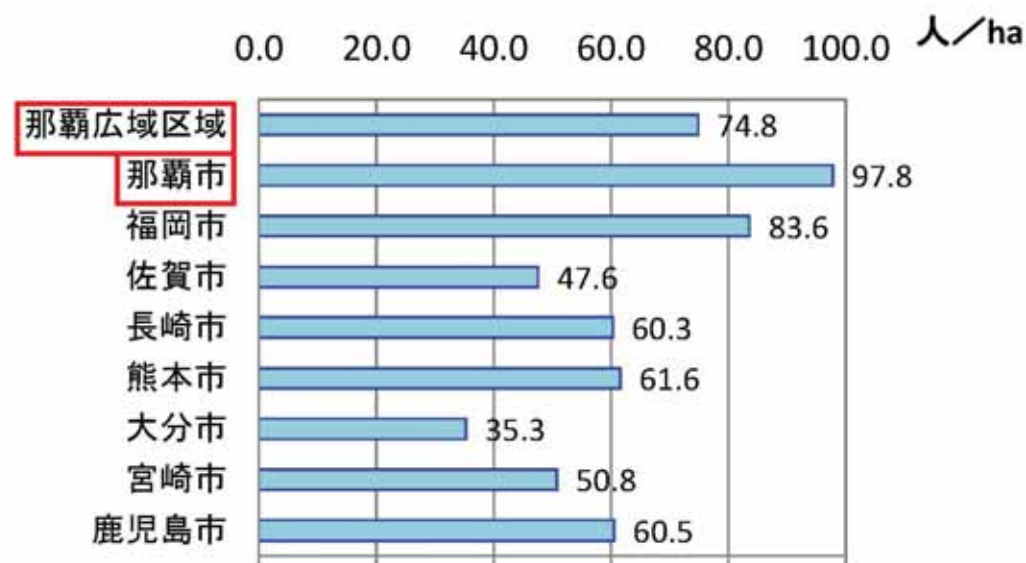


図 500mメッシュ単位の夜間人口

市街化区域人口密度の比較



資料:平成23年都市計画年報

## 5. 交通流動と移動交通手段

■都市圏の通勤、通学流動は、**那覇市と沖縄市が中心**。特に那覇市の圏域は都市圏全域に広がる  
資料：平成22年国勢調査

図 那覇市、沖縄市が通勤・通学先第1位の市町村

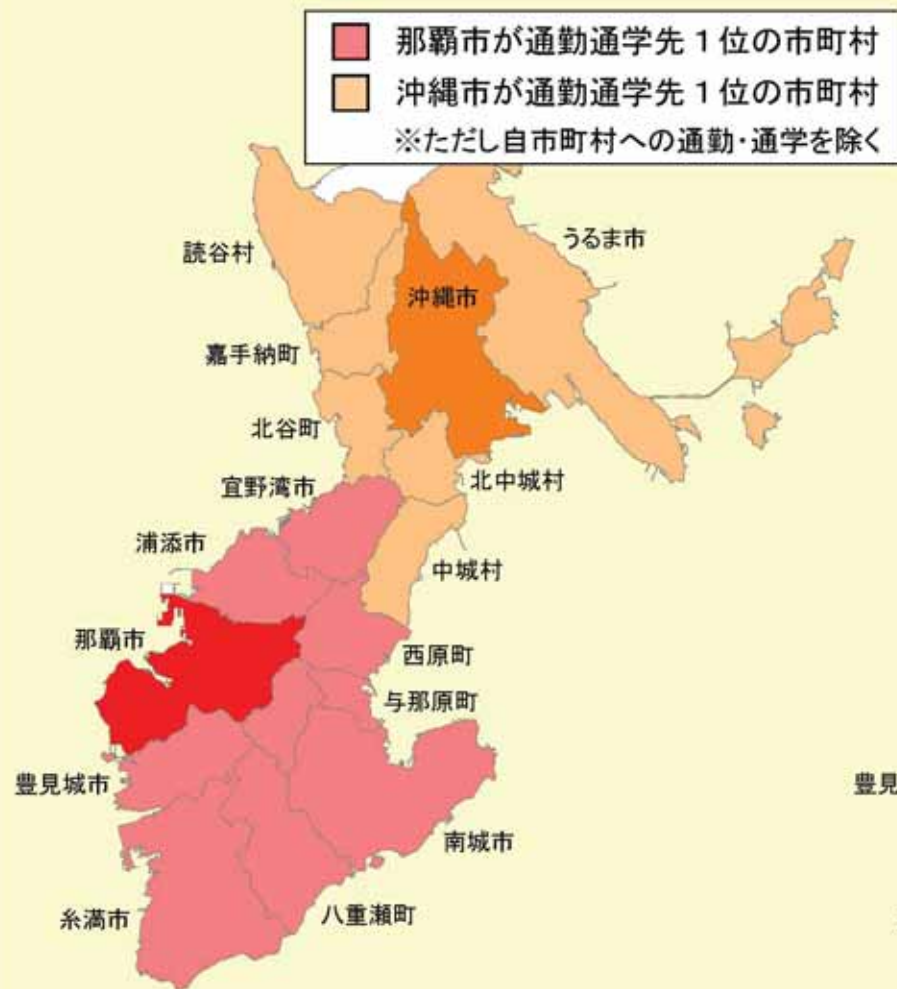
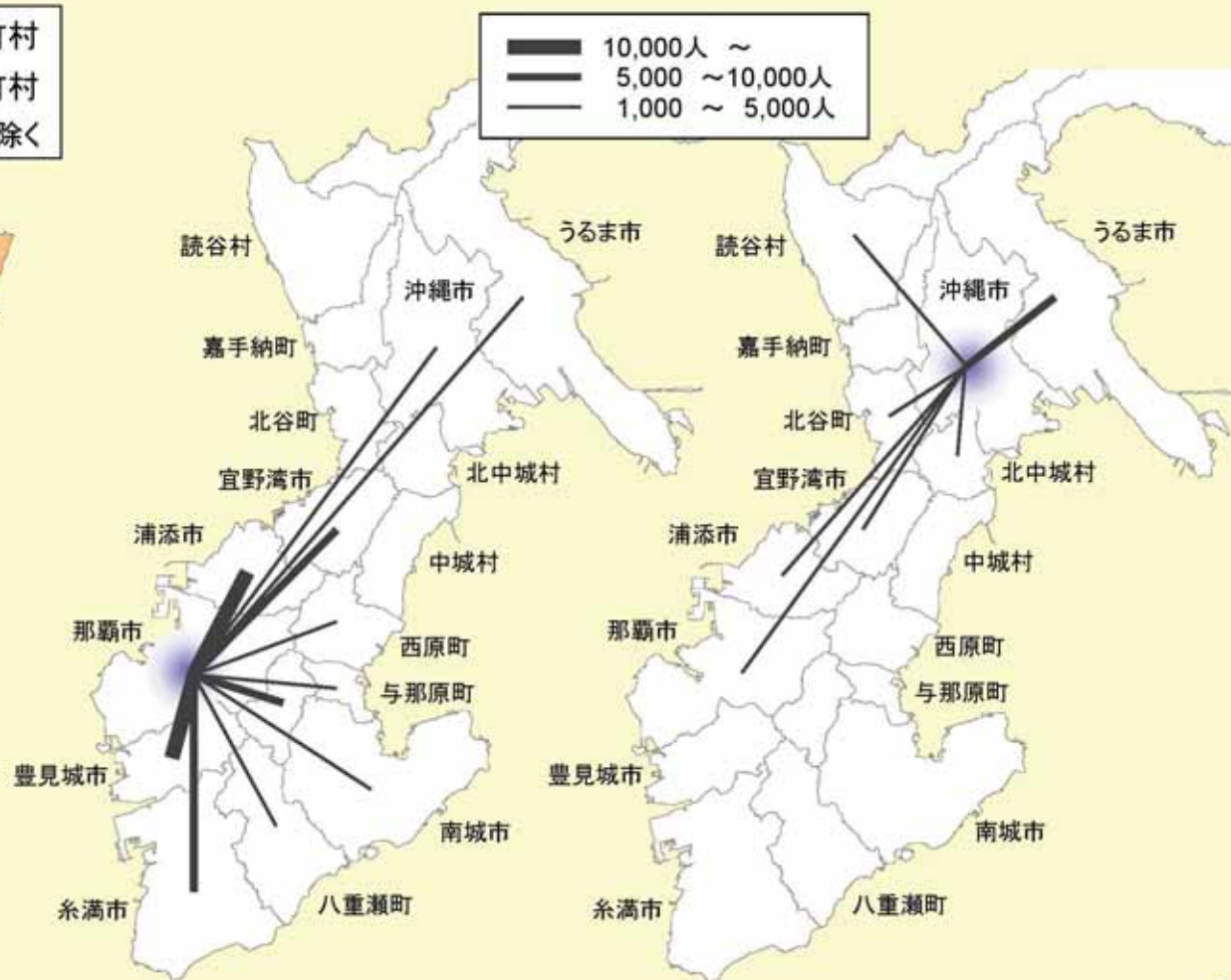


図 那覇市、沖縄市への通勤・通学流動



■沖縄県の移動の約90%は自動車に依存している。全国では、約66%を自動車  
 自動車が、約25%を鉄道が分担している

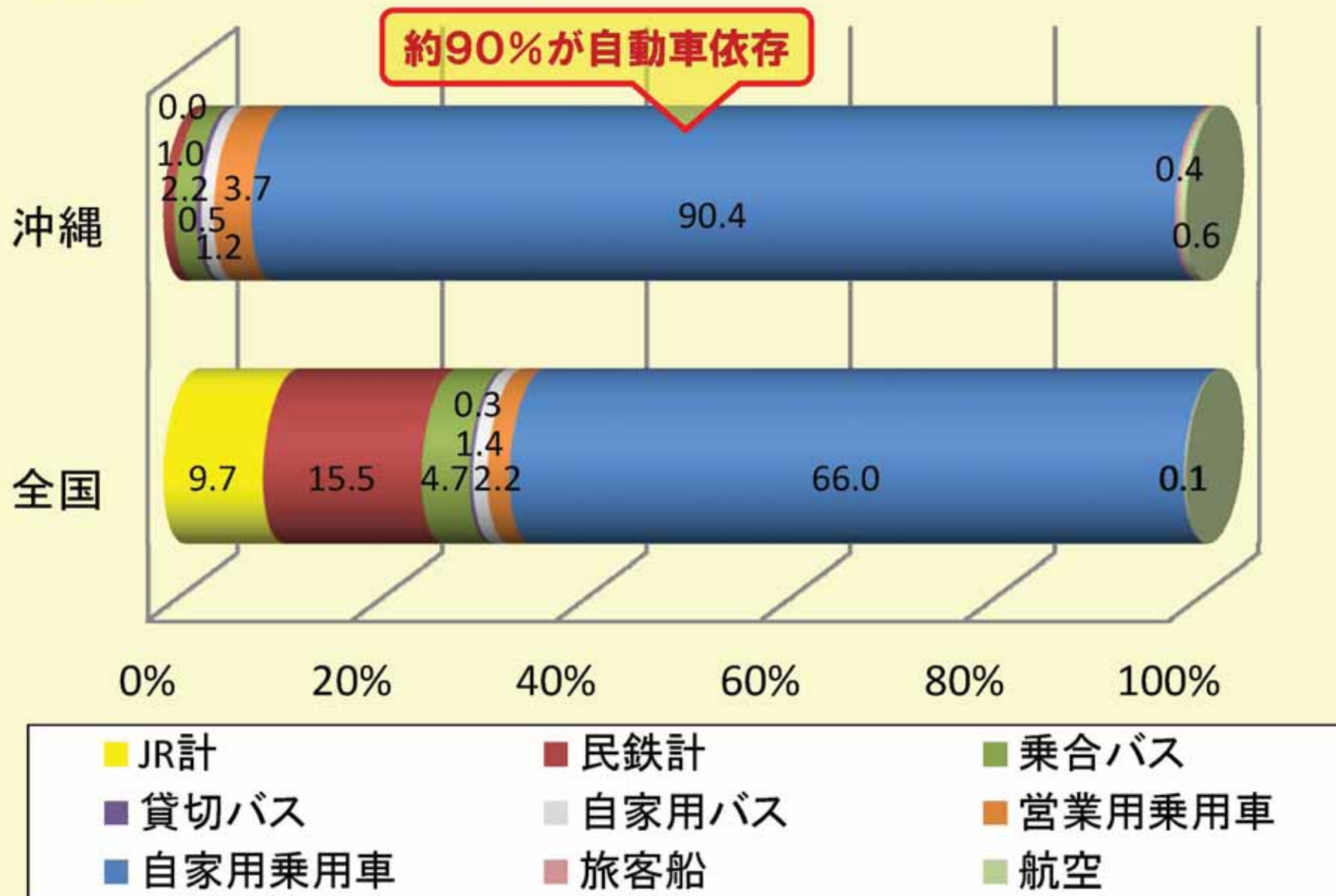


図 旅客地域流動調査による交通手段分担率(H21)

## 6. 増大する交通量と都市圏に集中する交通

■ 沖縄県内の平均交通量は11,325台／24h, 全国平均の約1.45倍



図 道路交通センサスによる平均交通量の推移

# 中南部圏域

■ 都市圏に集中する交通, 浦添市では相変わらず9万台を超えている。

浦添市沢岬  
96,335台/日

那覇市前島  
75,227台/日

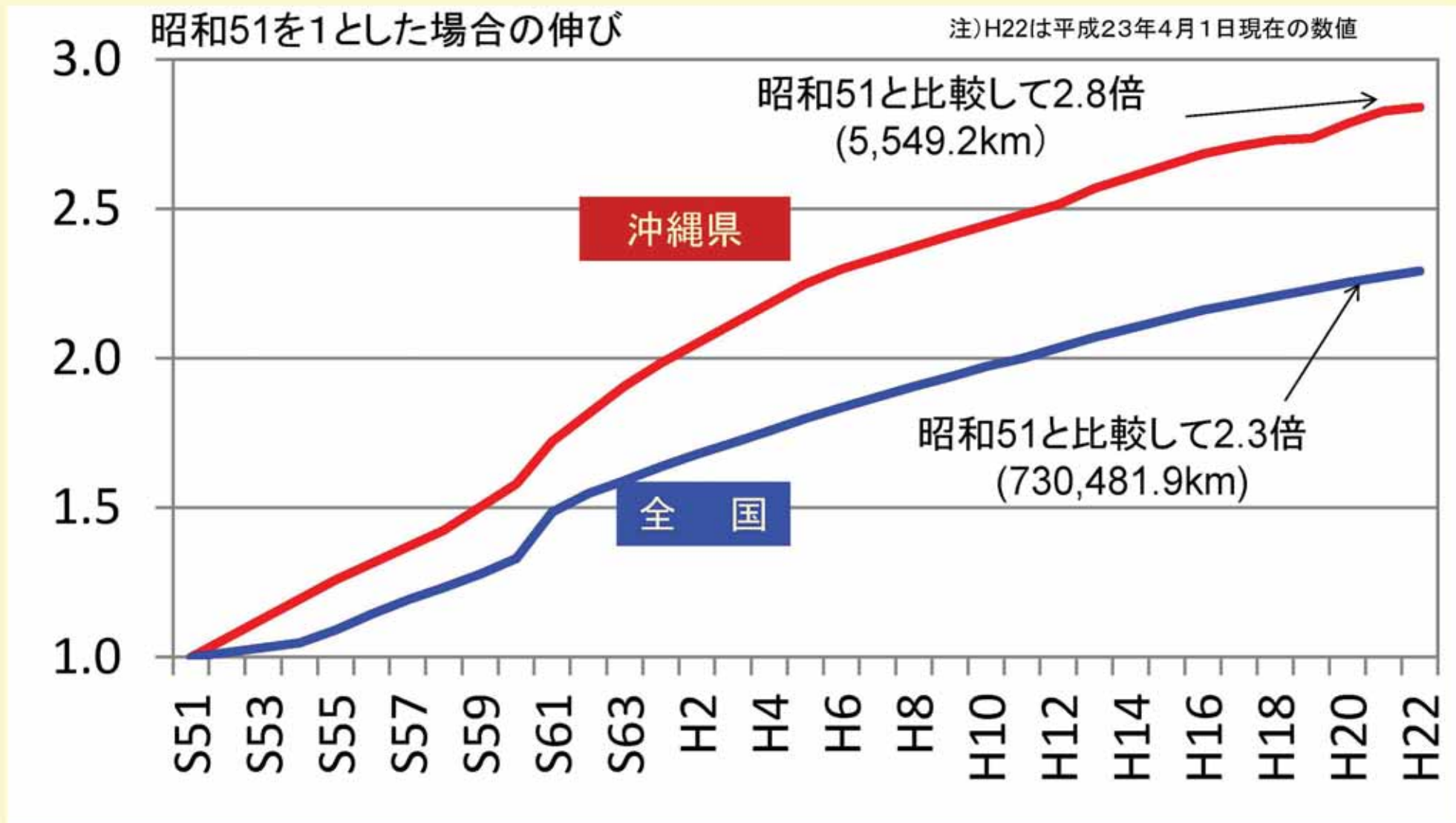


注) H22の交通量は高速無料化社会実験中の値である。

図 平成22年度区間別交通量図

資料: H22道路交通センサス

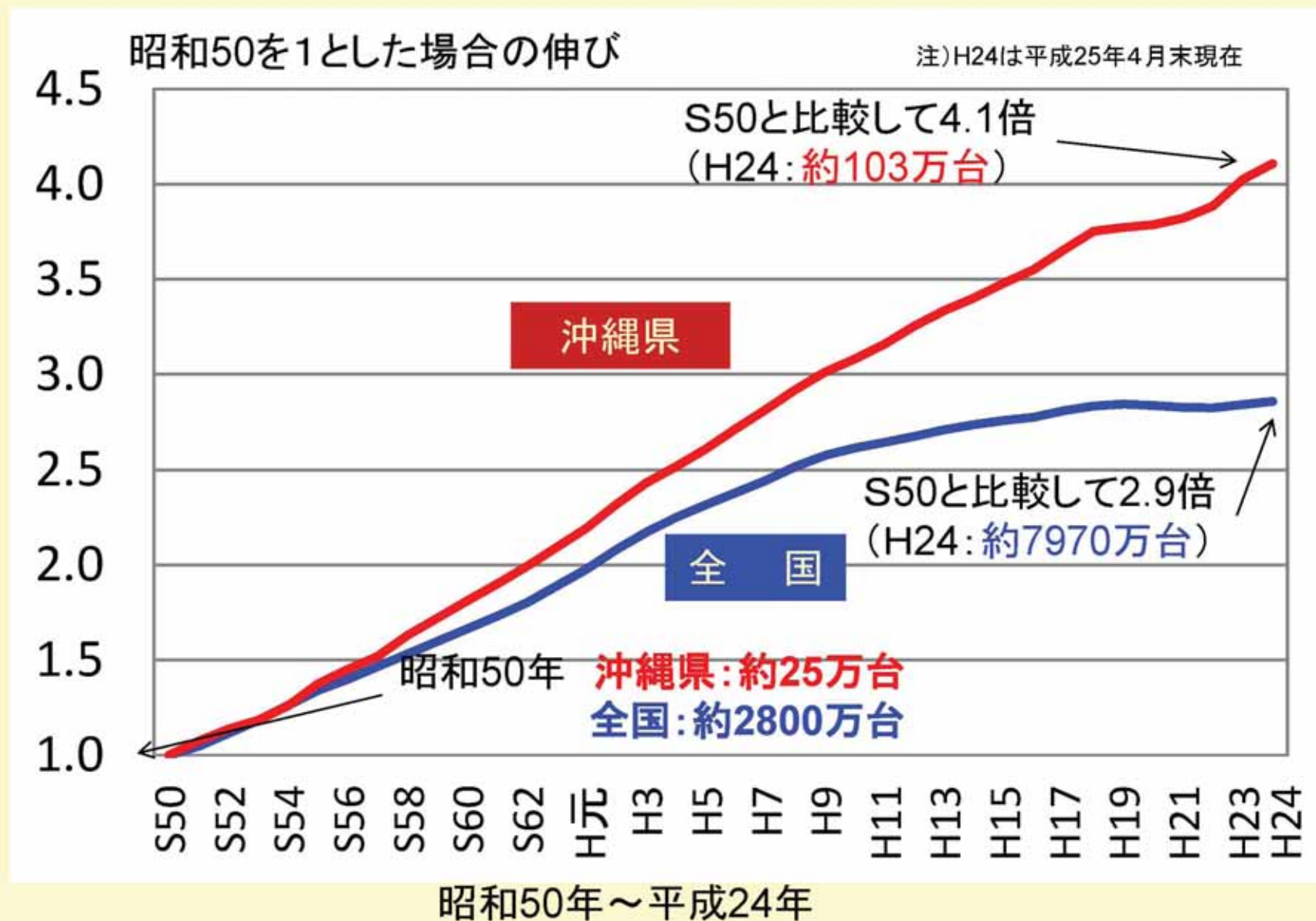
## 7. 沖縄県改良済道路延長の推移(全国との比較)



昭和51年～平成22年

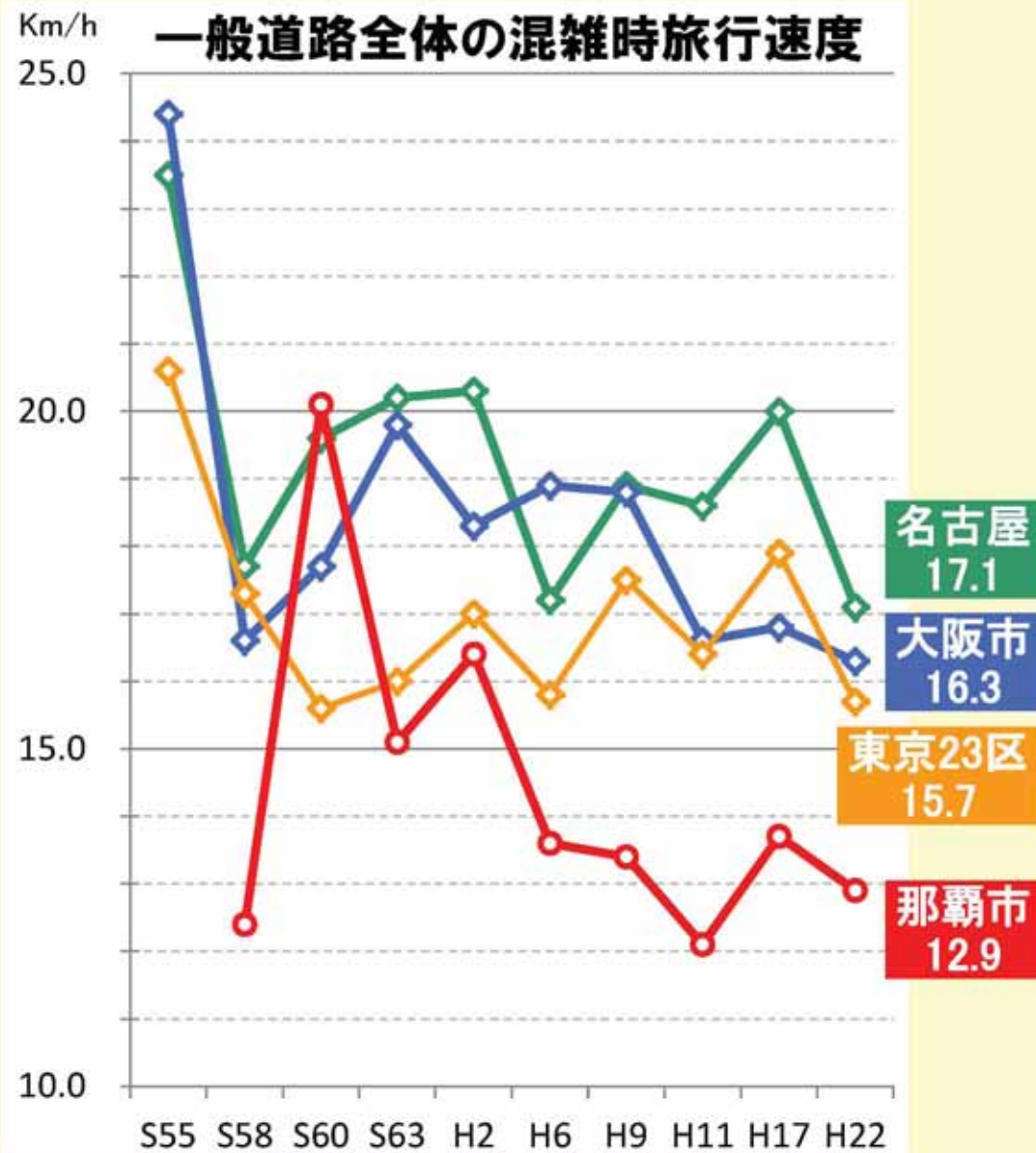
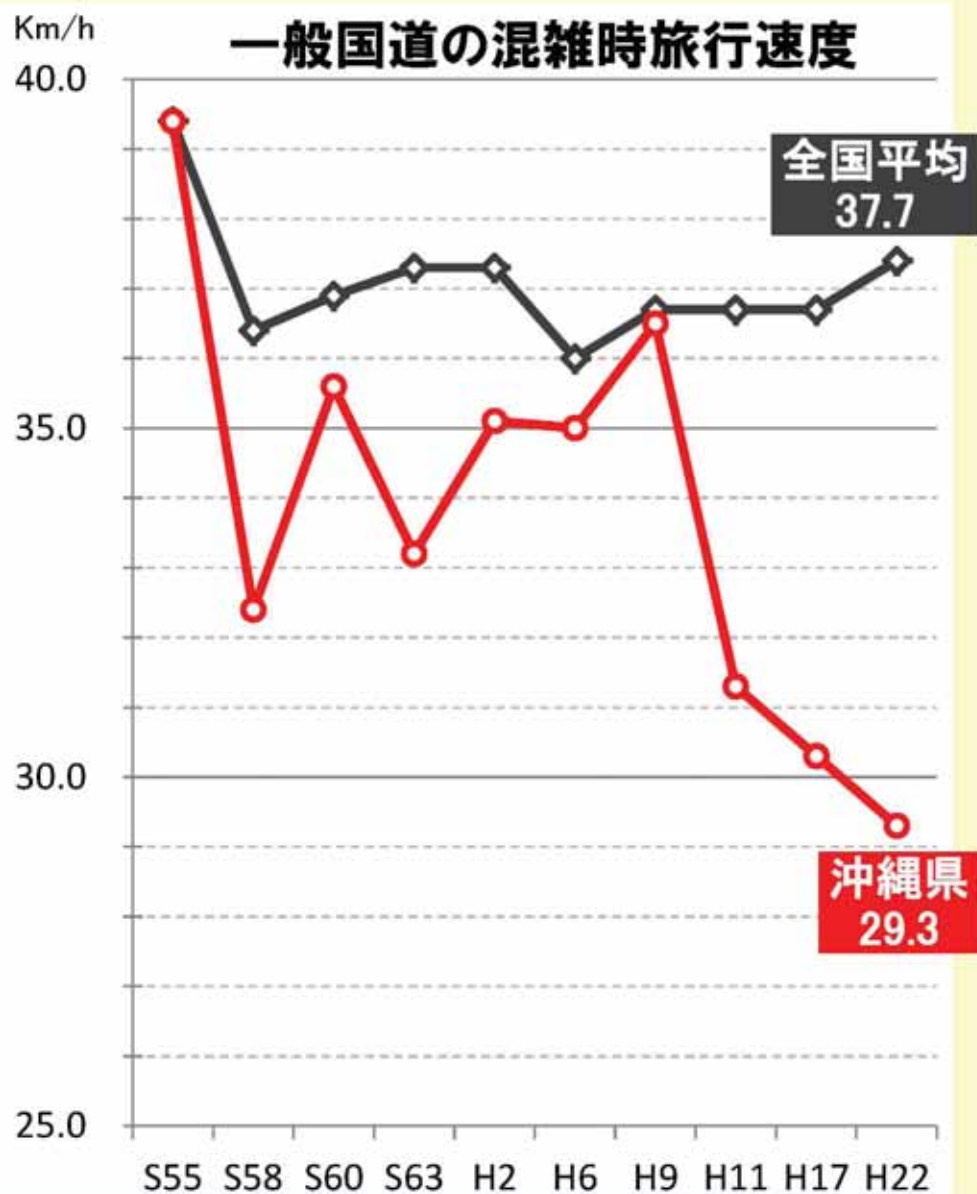
資料:道路統計年報2012

## 8. 沖縄県自動車保有台数の推移(全国との比較)



資料: 沖縄県, 自動車検査登録協力会(軽自動車, 二輪車を含む)

## 9. 道路の混雑時旅行速度の推移（全国、大都市圏との比較）



資料：道路交通センサス

## ■ 那覇市着のピーク時交通量の約61%が、通勤目的自動車

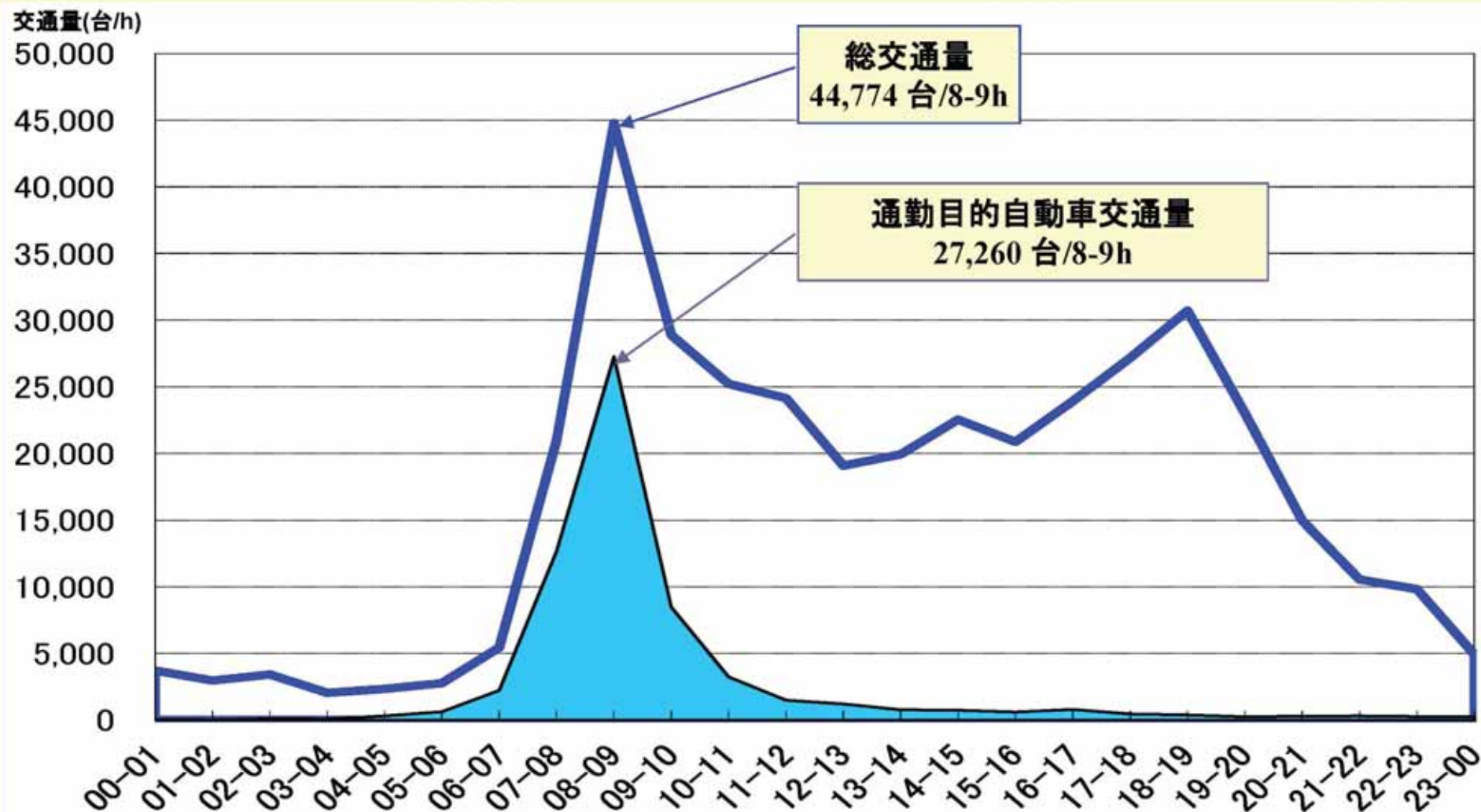
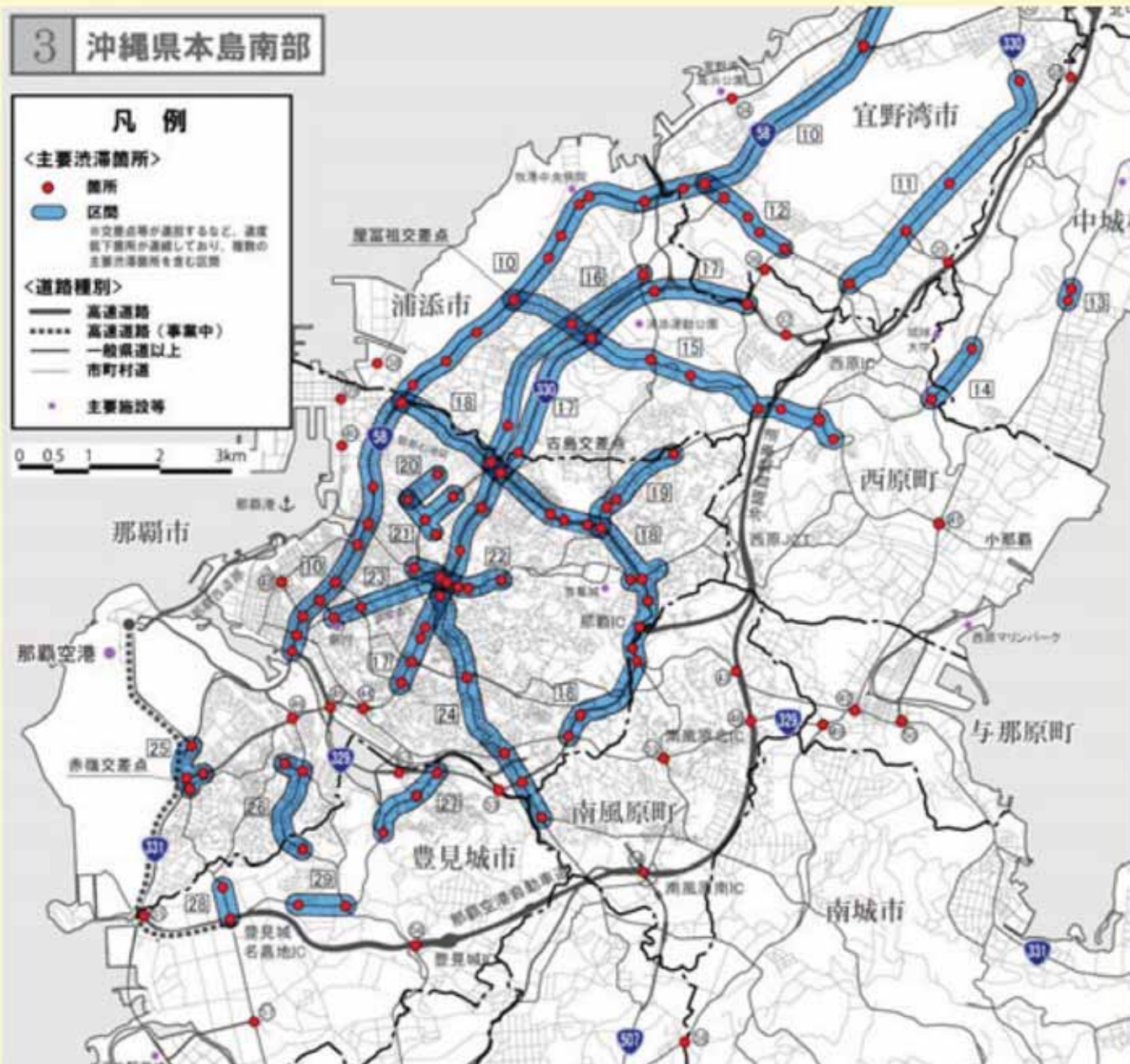


図 那覇市着交通量の時間帯別変動

注)各時間帯に不明Dataを含む。

資料:H22 道路交通センサス

# 10. 都市圏に集中する渋滞対策交差点



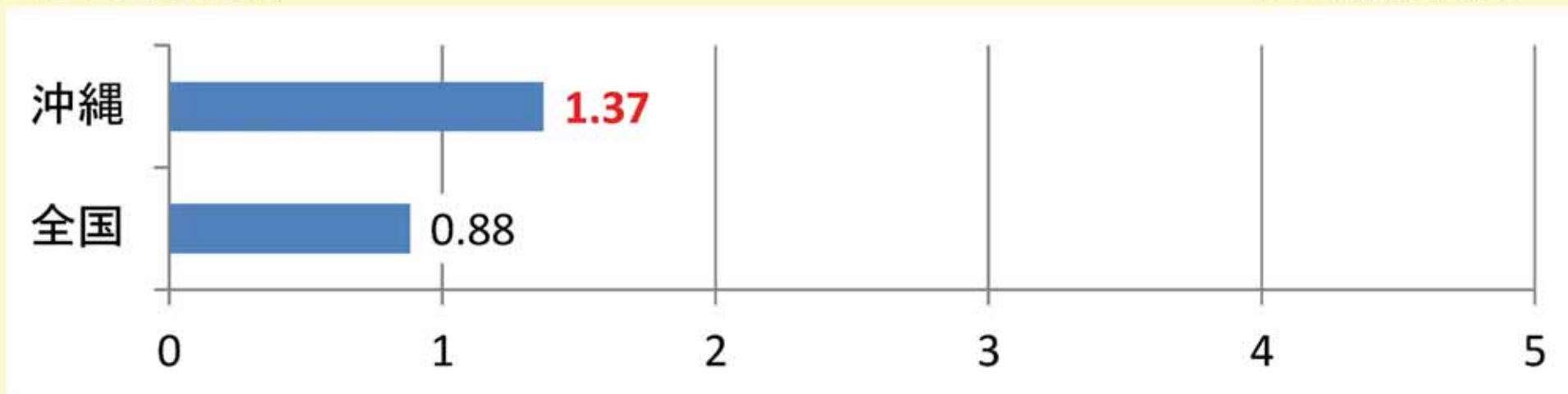
■区間(一部抜粋)

区間名	箇所名
10 国体道路入口 ~ 明治橋	国体道路入口
	謝湾
	北谷
	伊佐
	大謝名
	宇地泊
	牧港
	港川
	無名(ヤマダ電機浦添店近く)
	無名(メイクマン浦添店前)
	城間
	屋富祖
	宮城
	仲西
	勢理客
安謝	
上之屋	
治心頭入口	
松山	
久茂地	
泉崎	
旭橋	
明治橋	
11 無名(宜野湾市役所前) ~ 我如古	無名(宜野湾市役所前)
	無名(愛知交番前)
	長田
12 大謝名 ~ 真栄原	我如古
	大謝名
	無名(大謝名交差点東側)
	無名(真栄原十字路~大謝名)
13 奥間 ~ 無名(奥間交差点近く)	無名(真栄原交番前)
	真栄原
14 上原 ~ 無名(西原町上原交差点 ~ 中城村南上原)	奥間
	無名(奥間交差点近く)
15 屋富祖 ~ 無名(坂田小学校前)	上原
	無名(西原町上原交差点 ~ 中城村南上原)
	屋富祖
	無名(山城石油前)
	大平
	安波茶
	無名(浦添警察署近く)
	西原入口
無名(オキコ近く)	
坂田	
無名(坂田小学校前)	

■ 全国と比べて交差点の密度が高い。

■ 信号交差点

単位:箇所/km



■ 信号無し交差点

単位:箇所/km

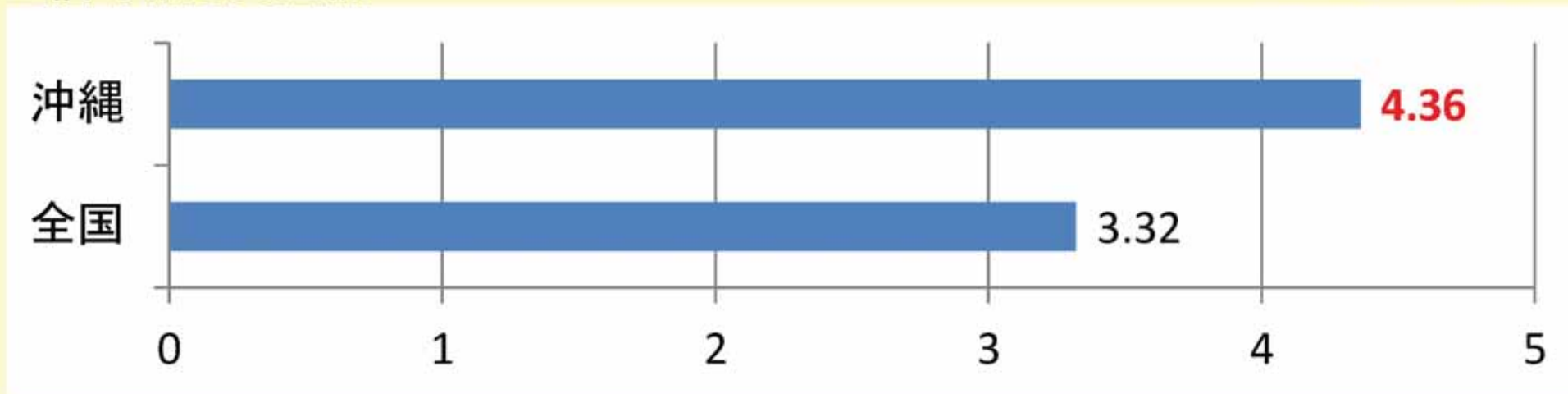
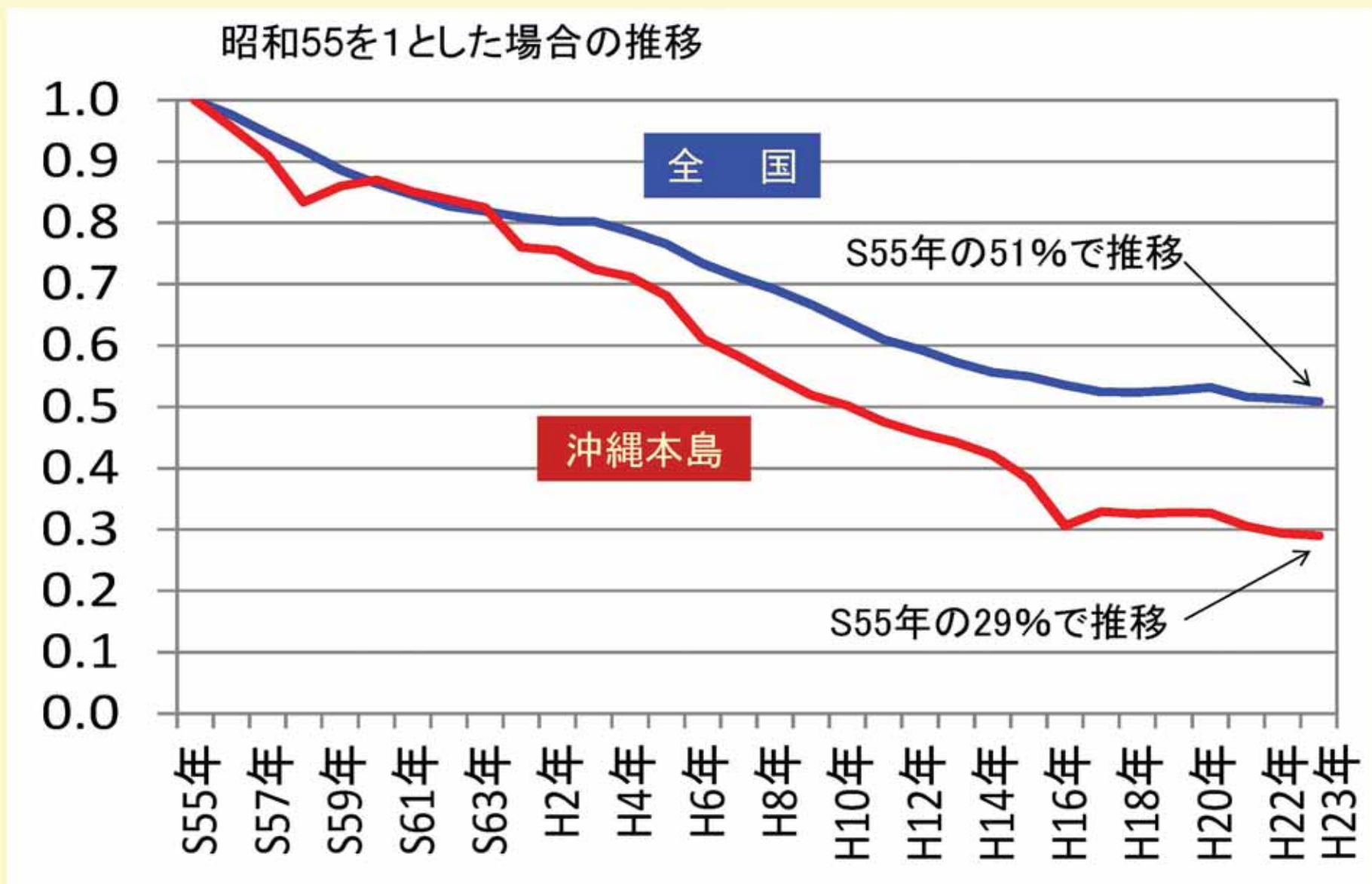


図 一般国道の交差点密度

資料:H22 道路交通センサス

# 11. 沖縄本島バス輸送人員の推移(全国との比較)



資料:運輸要覧H24.12、国土交通省自動車輸送統計年報H23

## 12. 都心部に集中するバスと住民ニーズ

■ バスの運行は、那覇都心部に集中

■ バス利用は、都市圏全域に渡って利用者数や利用率が概ね半減している



図 バスの運行本数（地域公共交通総合連携計画H24.3）

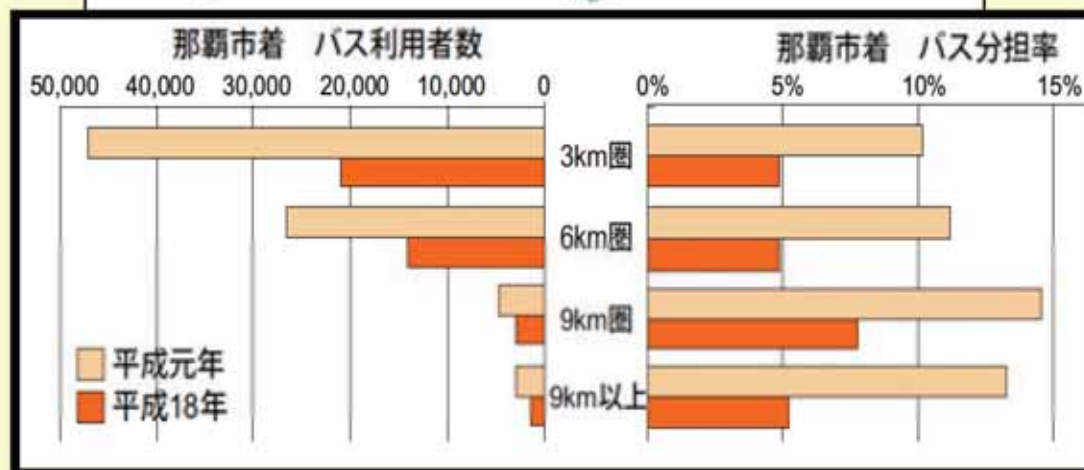
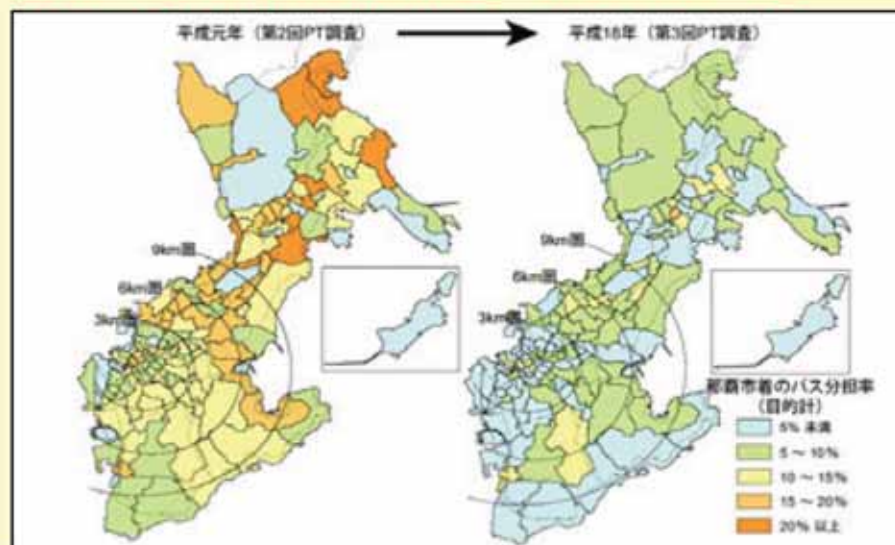
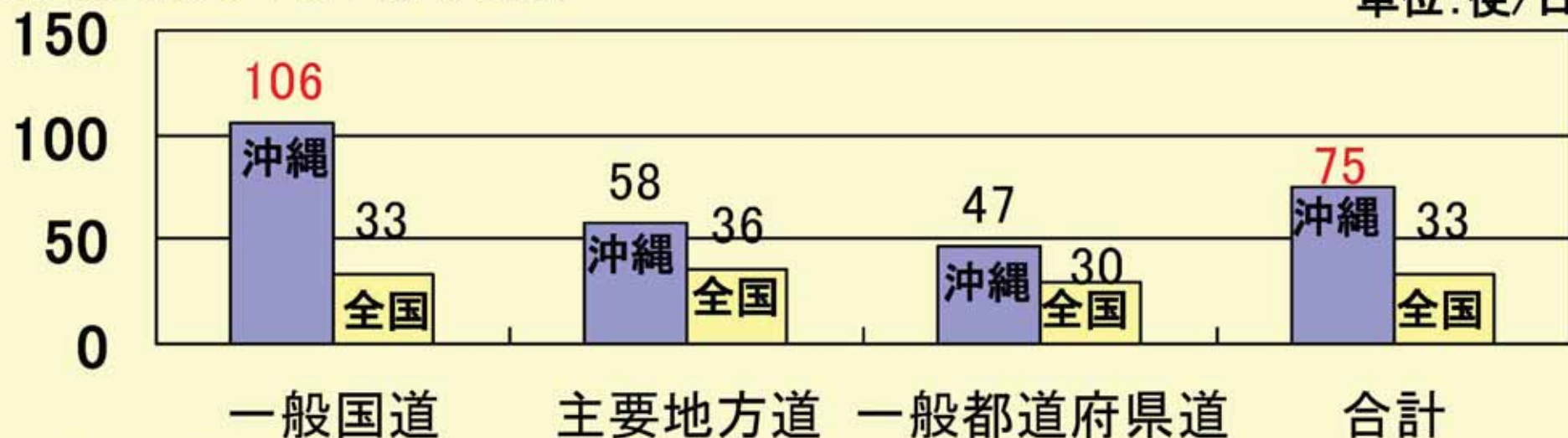


図 那覇市着のバス分担率の推移  
第7回PT委員会資料

## ■バス利用者は減少しているが、バスのサービス水準は低くない。

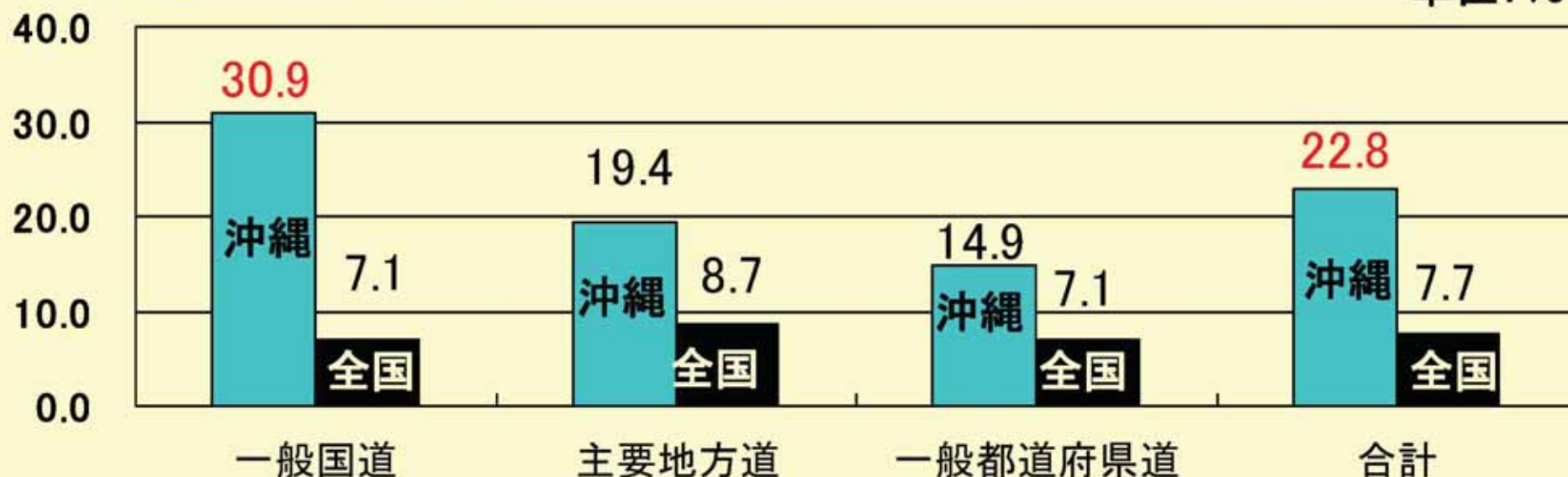
停留所当たりの平日平均バス便数

単位:便/日



100便以上運行のバス停の割合

単位:%



## ■住民からはバスの定時性に対するニーズが高い

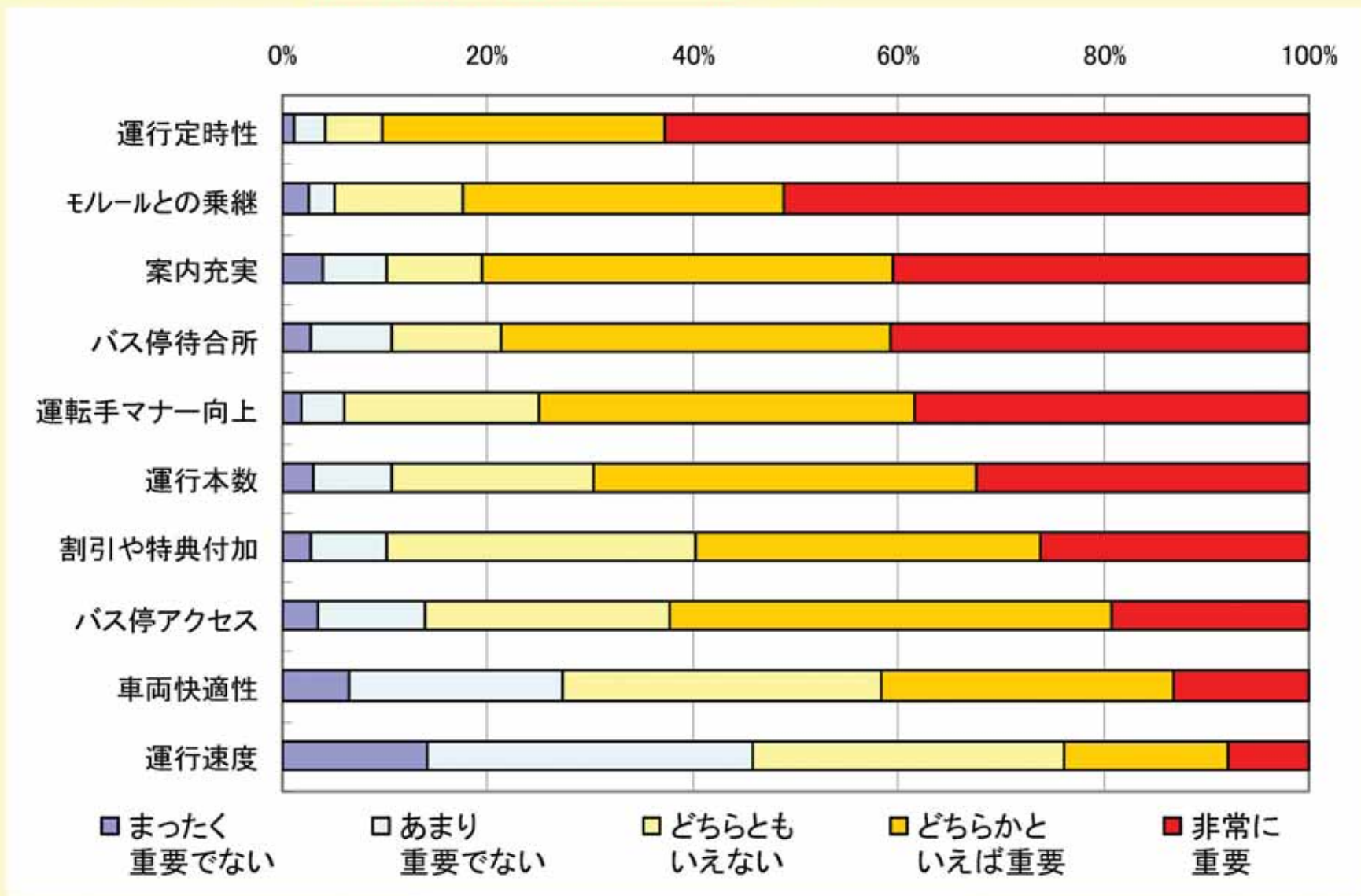


図 バスに対する住民ニーズ

資料: 沖縄本島公共交通利用促進方策等検討調査(H17.3)

# 13. 増えるレンタカー、観光客の約8割以上がリピーター

■観光客のリピーターは年々増加傾向に、滞在日数は3～4日が中心

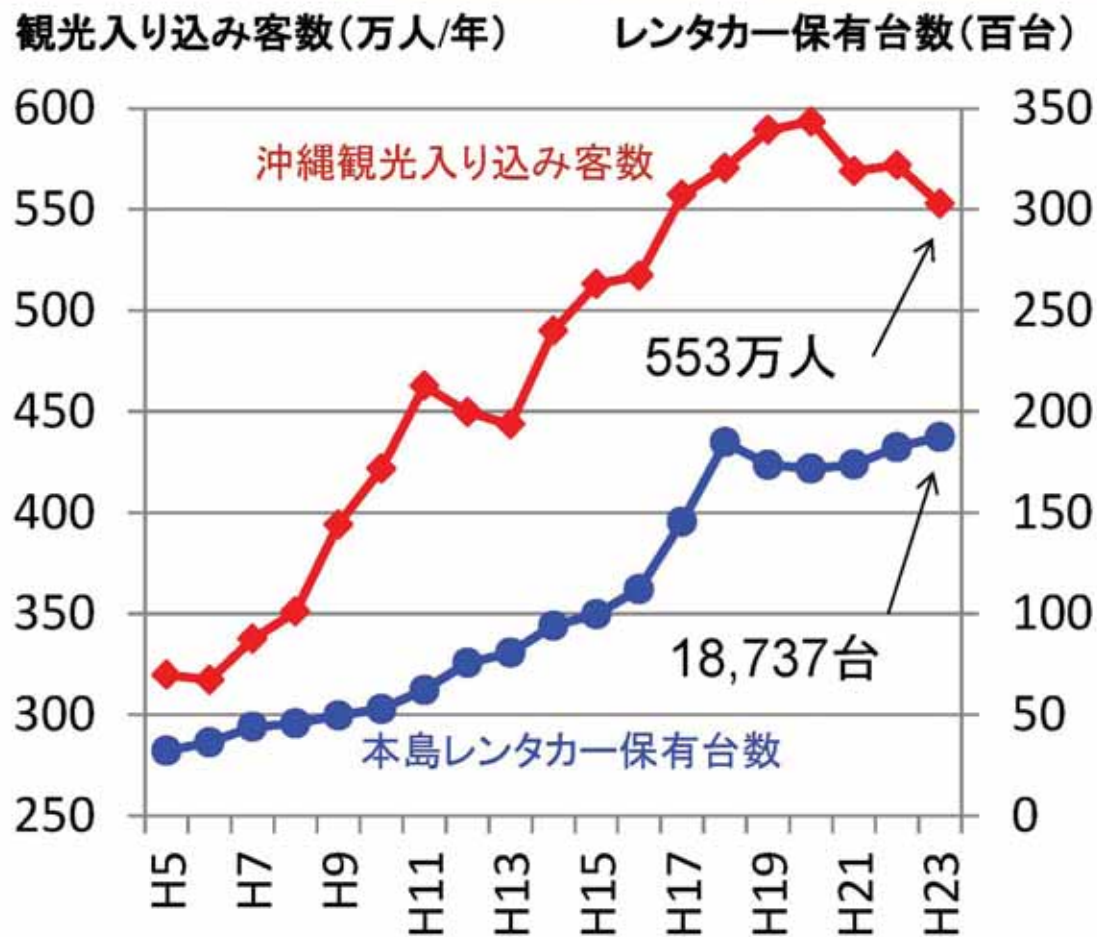


図 県外観光入り込み客数とレンタカー保有台数の推移  
(平成5年～平成23年)

資料: 沖縄県観光企画政策課, 運輸要覧(H23)

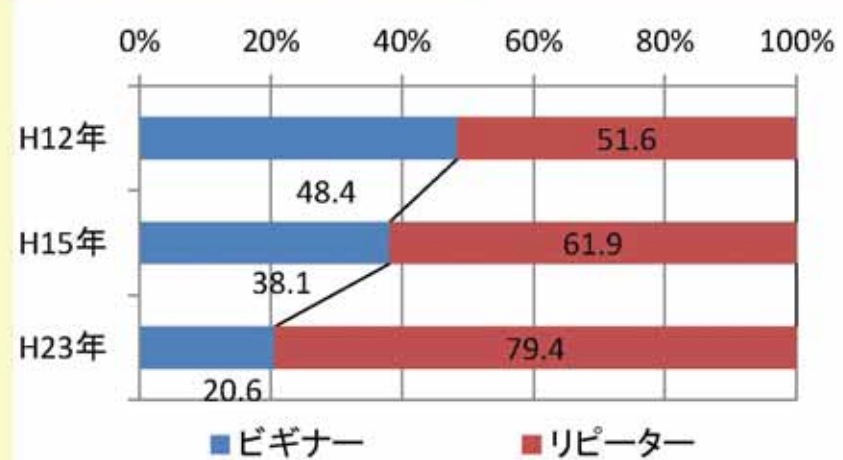


図 観光客のビギナー・リピーターの推移

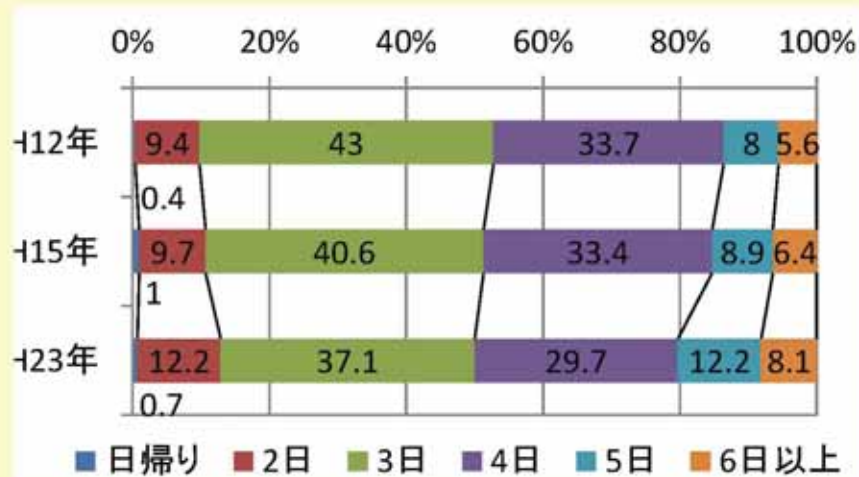


図 観光客の滞在日数の推移

資料: 上記2つ共に観光要覧(H23)

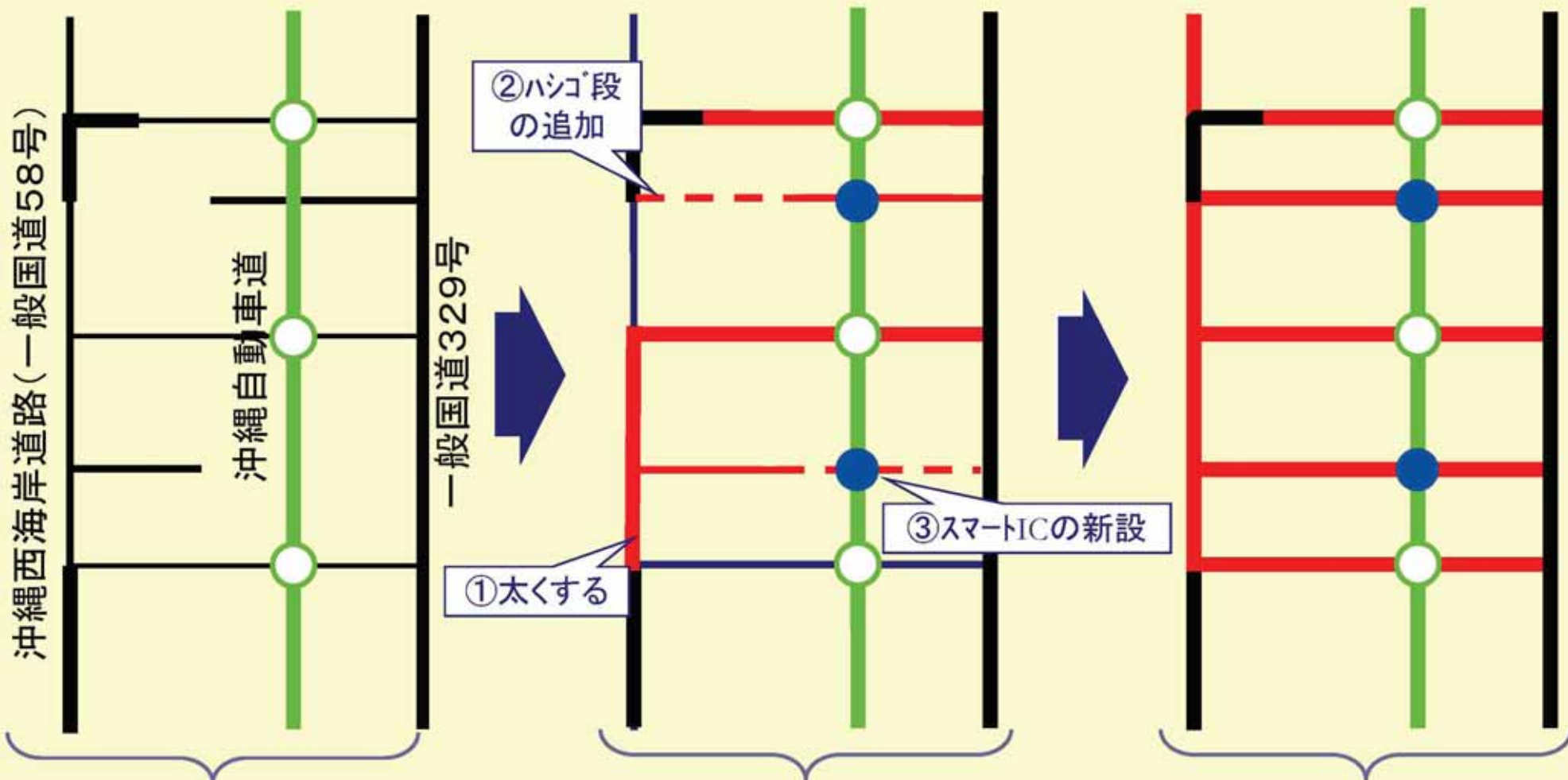
# 14. ハシゴ道路の構築

## ■合理的な道路ネットワークとは？

①現況

②改善

③完成形



ネットワークが途切れており、交通需要に対応できない。

主軸の強化や追加により、ネットワークの充実を図る。

強固なネットワークは、県民の需要を満たし、環境にやさしく、災害に強い道路網である。

## 「ハシゴ道路」を構成する4つの要素

- ①南北を走る強固な『3本の柱』  
(国道58号、329号、沖縄自動車道)
- ②柱を支える『東西連結道路』  
(浦添西原線、県道24号バイパスなど)
- ③高速を使いやすくするICの増設  
(スマートICの整備)
- ④モノレールと高速バスの連携  
(シームレスな乗換えを可能とする)

国道58号・  
沖縄西海岸道路

名護東道路

沖縄自動車道

国道329号

南部東道路

那覇空港自動車道

- 直轄国道
- 沖縄・那覇空港自動車道
- 西海岸道路
- その他の道路
- 沖縄都市モノレール
- 各IC



## 15. まとめ

■都市部は、高密化が著しく、高齢化が着実に進展している。

■交通は、都市部に集中しているが、バス離れは著しく、乗用車に依存する交通は、都市圏に深刻な渋滞問題をもたらしている。

■近年、レンタカーの増大も著しく、観光振興のためにも都市圏の交通の円滑化を考える必要がある。

■これまで、道路整備は着実に行われてきたが、東西方向に弱いネットワークとなっている。

■有機的なネットワークの構築のため、ハシゴ道路の構築が計画され、モノレールと連携した公共交通網の議論も始まっている。

■しかしながら、増大する乗用車への需要と依存体質による交通問題に対しては、道路の量的な整備だけでは改善が追いつかない。

■P & BRや時差出勤等のTDM施策をはじめ、新たなバス交通や路面電車を含む鉄軌道の導入も視野に入れ、短期、中期、長期の各ステージにおける交通政策を市民、行政が一体となって取り組む必要がある。

■道路整備の方針やプライオリティを幹線協等へオーソライズし、ブレない統一的な思考で国、県、市で道路ネットワークの整備を進めていく必要がある。