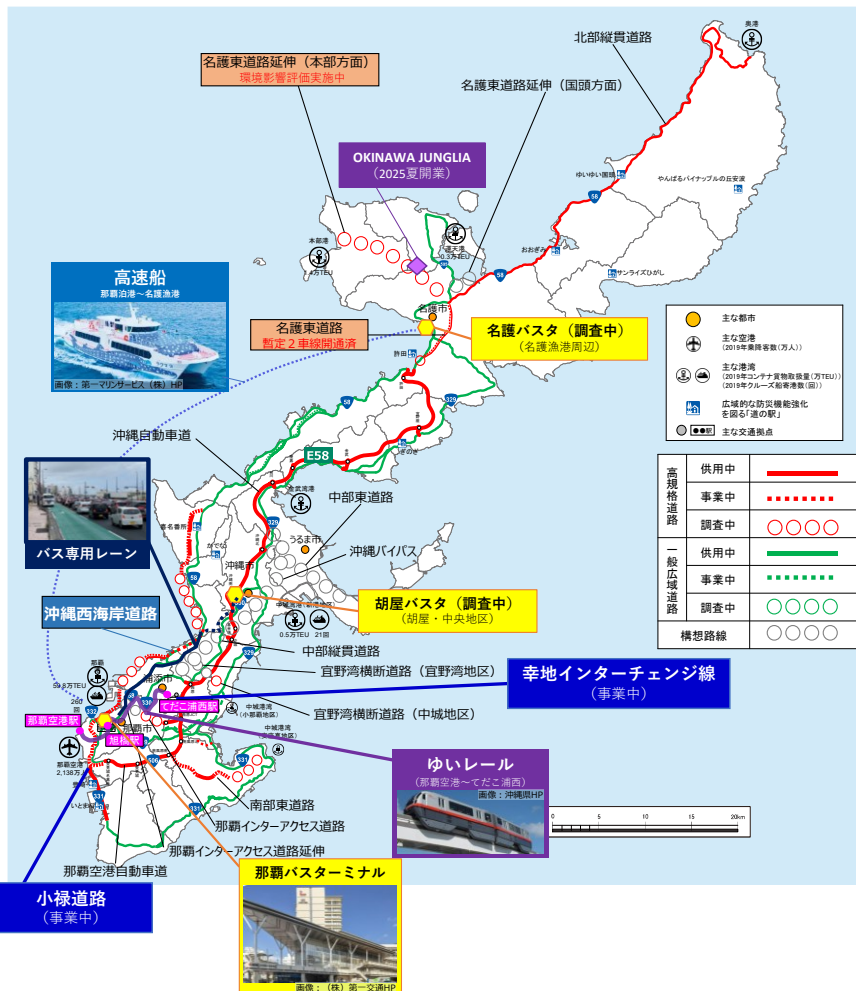


# 沖縄における「WISENET2050」の 実現に向けた検討

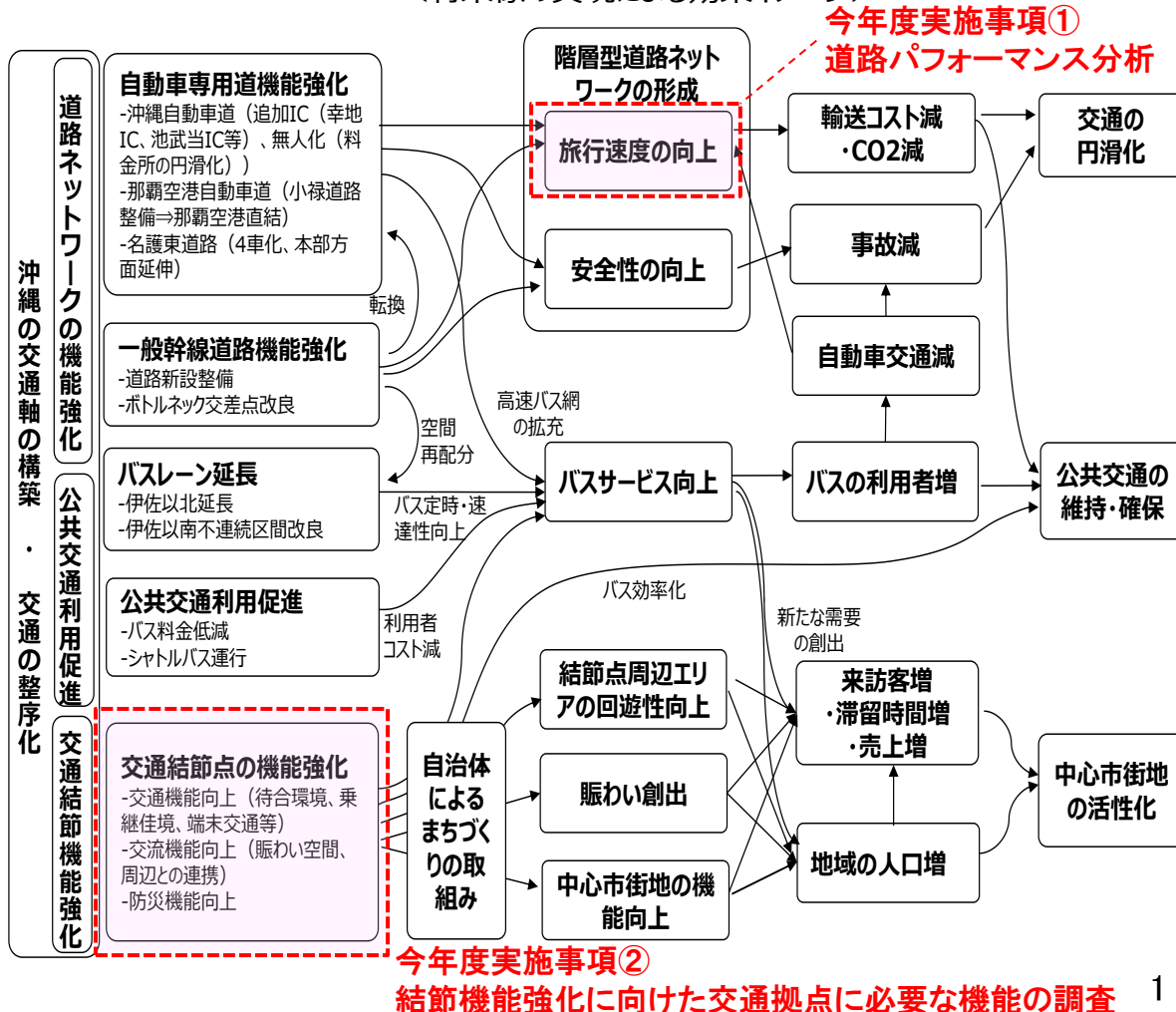
令和8年3月  
沖縄地方研究会

- 昨年度は、道路ネットワークの機能強化、公共交通利用促進、交通結節機能強化の各施策を総合的に進めることが位置付けられた。
- 今年度は、これまでの検討結果や各種施策を取り巻く関連動向を踏まえて、道路ネットワークの機能強化、交通結節機能強化を目的とした調査・分析を実施。

## ＜沖縄本島プロジェクトマップ＞



## ＜将来像の実現による効果イメージ＞



# 1.道路パフォーマンス分析

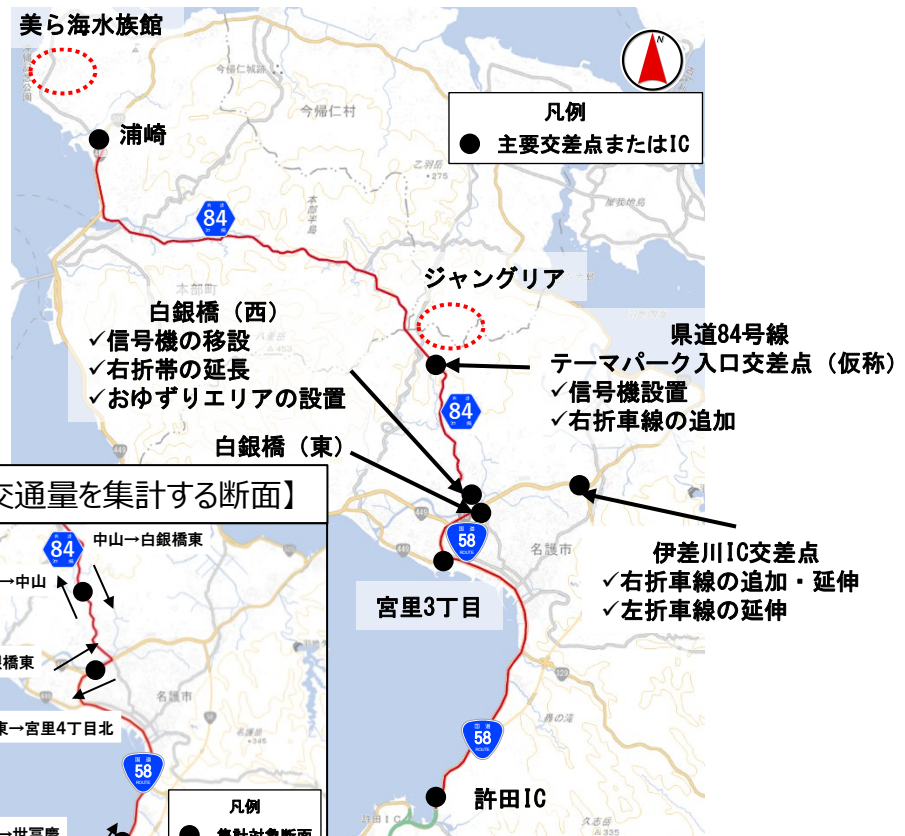
## (1)本部半島における道路パフォーマンス計測によるサービスレベルの把握

- 今年度、北部の主要な観光地である美ら海水族館への経路上に「ジャングリア」が開業した。「ジャングリア」は開業前から周辺の交通混雑の悪化などが懸念されており、国・県・周辺自治体・高速道路会社・県警が参加する北部地域公共交通円滑化WGでは、主要な交差点において右折車線の追加・延伸、信号機の設置・移設などの交通対策のとりまとめが行われた。
- ジャングリアへのアクセスで最も利用が多いと考えられる県道84号及び交通対策が実施された交差点を含む区間で道路パフォーマンスの分析を行い、ジャングリアの開業が北部の主要な観光地への経路の交通状況にどの程度影響を与えたのかを明らかにする。

【道路パフォーマンス分析の概要】

利用データ	① ETC2.0 ② 方向別交通量データ（JARTIC公開のオープンデータ）
対象時点	2024年8月 2025年8月 ※平日（沖縄のお盆の期間は休日とする）
対象路線	① 国道58号・県道84号線（許田IC付近ー浦崎交差点） ② ジャングリアまでのアクセスに用いられるものうち主要な地点
時間帯	① 全時間帯（1時間ごとに集計） ② 全時間帯
方向	那覇方面、本部方面
指標	① 速度構成比 （評価方法） ・ 短い区間での渋滞発生箇所の特定をする指標である。 ・ 速度帯ごとに、どの程度の通過車両が特定の速度帯で走行可能であるかを評価する。 ・ 基準速度の達成度としても評価可能である。 ② 断面交通量 （評価方法） ・ テマパーク開業による周辺交通量の変化を評価する指標である。

【①速度構成比分析対象路線図】



【②断面交通量を集計する断面】



# 1.道路パフォーマンス分析

## 《参考》テーマパーク開業に向けた関係機関の交通対策

○ 沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化WG（事務局：沖縄総合事務局北部国道事務所）では、関係者間で開業に向けた交通対策勉強会を行い、対策を実施。

● 琉球新報 テーマパーク関連記事より（R8.1.29）

**入場者半年で65万人**  
 ジャングリア、1日平均3500人  
 今帰仁村のジャングリア沖縄が昨年7月25日に開業してから、25日で半年が過ぎた。開業から今年1月24日までの半年間で、パーク全体入場者数は約65万人、1日平均だと3500人程度だったことが分かった。施設を運営するジャパンエンターテインメントが琉球新報の取材に答えた。このうちスパのみの利用者は約10万人。パークだけの来場者だと約55万人で、1日平均3千人程度で推移している。

● 案内標識の整備  
 写真①宮里4丁目（北）交差点手前（国道58号）



▲テーマパーク位置と周辺交通対策 ※1 画像提供：ジャパンエンターテインメント

● テーマパーク駐車場の満空情報やアクセスルート情報の提供  
 （左：道の駅許田、中：伊芸SA下り、右：道路情報誌）



● 県道82号線テーマパーク入口交差点（仮称）への右折帯設置、信号機設置



# 1.道路パフォーマンス分析

## 《参考》テーマパーク開業に向けた事業者独自の対策例

- テーマパーク事業者では、開業後の交通渋滞を懸念して、課題解決に向けた多岐にわたる対策を実施。
- 渋滞抑制策のコンセプトとして、供給（公共交通機関の容量、駐車台数等）を可能な限り最大化した上で、供給の範囲内で需要（来場者数、自家用車来場比率等）をコントロールすることを掲げている。

### ◆課題解決に向けた対策の一例

#### ■JUNGLIA EXPRESSの運行開始

- 毎日6路線、50～57便を運航
  - ・ 主要交通結節点やオフィシャルホテル、漁港等に接続
  - ・ 外部駐車場への送迎バスを随時運行
- わかりやすい料金設定
  - ・ 那覇発着便→大人2,500円、小人1,250円、外部駐車場送迎便→無料
  - ・ 上記以外の便→全て1乗車1席500円で統一化（大人・小人同一料金）
- “JUNGLIA EXPRESS”として統一ブランド化



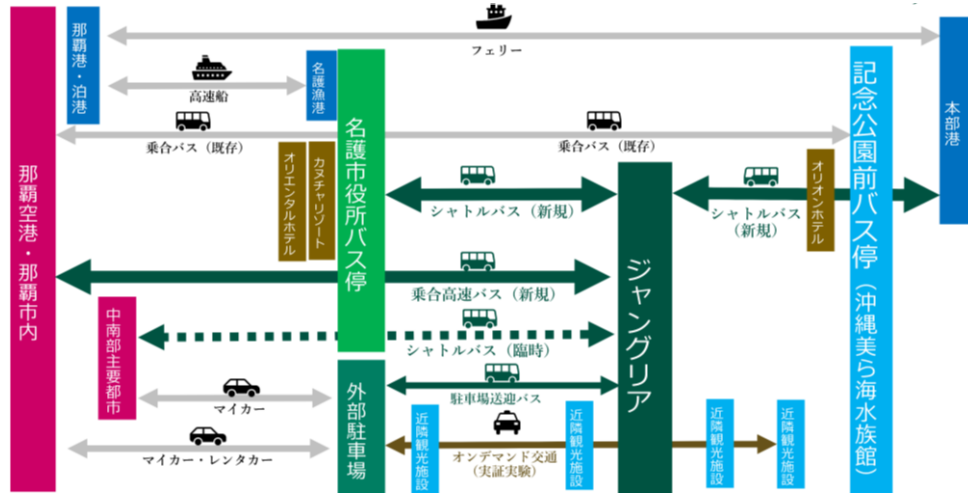
公式ロゴマーク



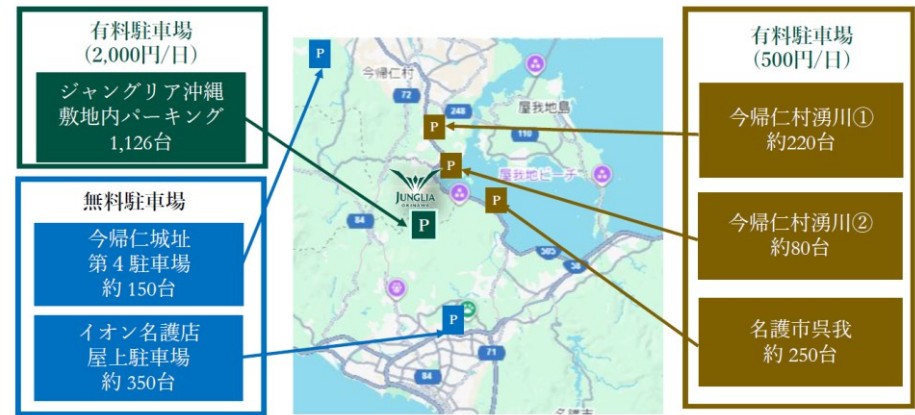
バスデザイン（イメージ）

#### ■公共交通容量の最大化

～ ジャングリアへのアクセス全体イメージ ～



#### ■駐車場容量の最大化



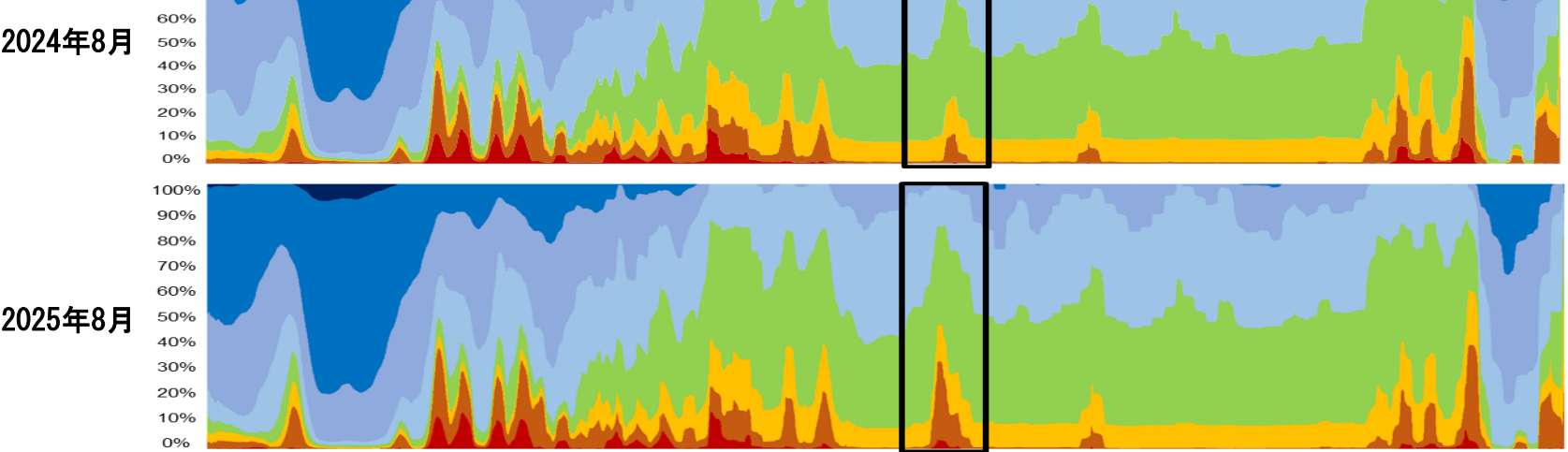
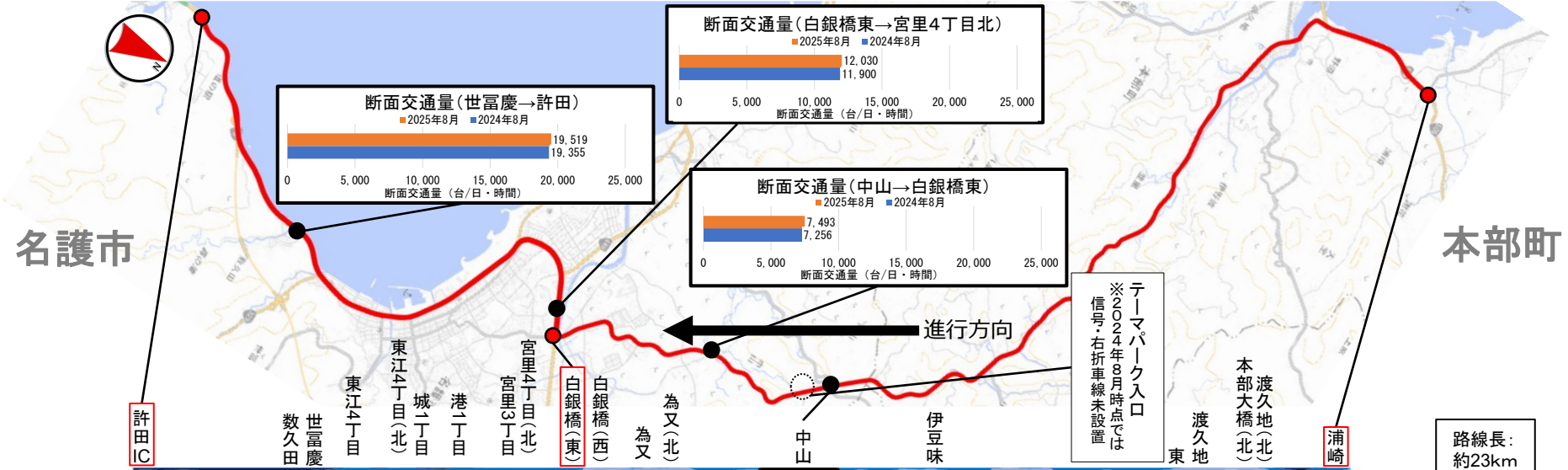
出典：株式会社ジャパンエンターテインメント提供資料

注意：本対策例は、2025年6月25日時点での対策案の一部であり、実際の対策とは異なる場合があります。

# 1.道路パフォーマンス分析

## (1)本部半島における道路パフォーマンス計測によるサービスレベルの把握

- 浦崎から県道84号線を通じて許田ICに向かう平日那覇方面の全時間帯の速度構成比を示す。
- 2024年8月と2025年8月に大きな変化は無く、対策に一定の効果があったと考えられる。

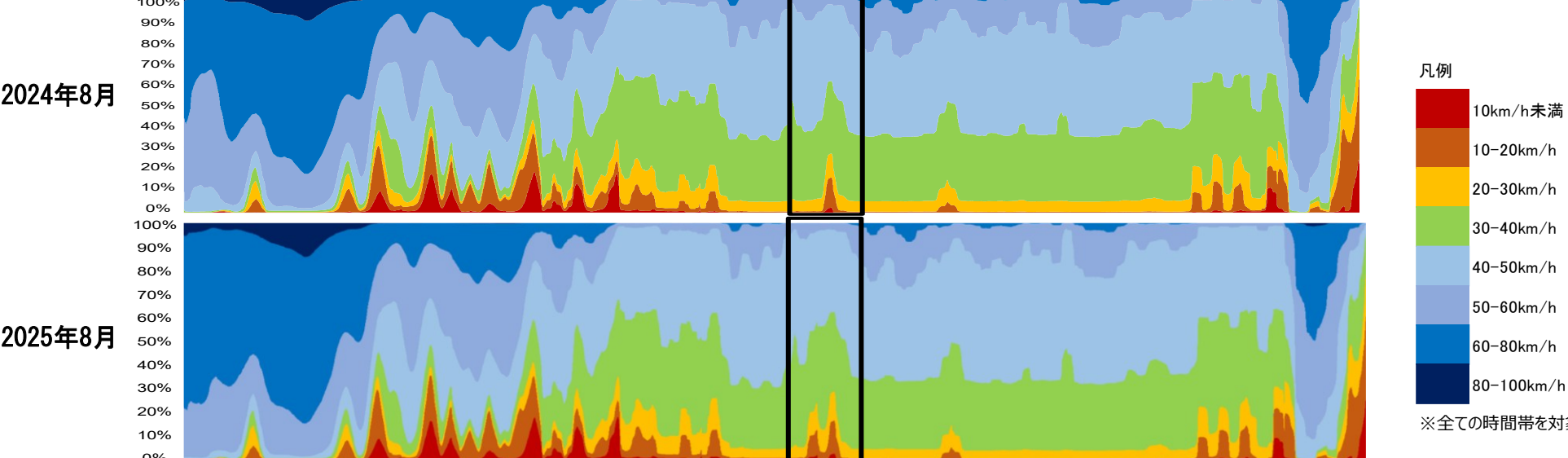
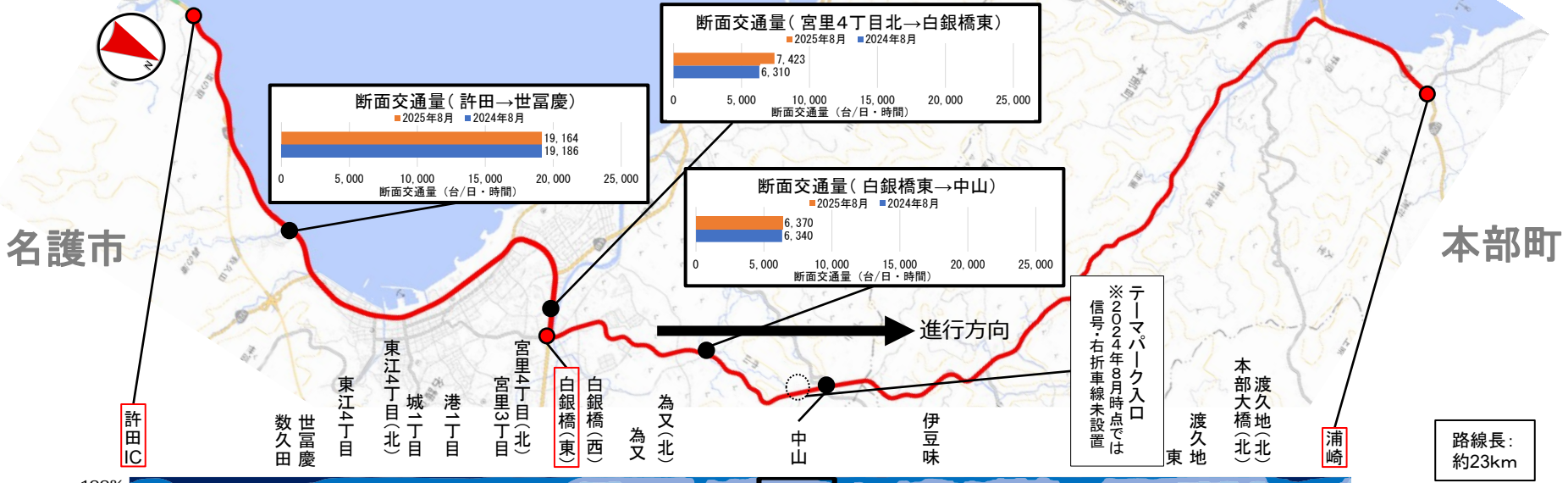


※全ての時間帯を対象に整理

# 1.道路パフォーマンス分析

## (1)本部半島における道路パフォーマンス計測によるサービスレベルの把握

- 許田ICから県道84号線を通過して浦崎に向かう平日本部方面の全時間帯の速度構成比を示す。
- 信号や右折車線を設置した位置で低速車両の割合が増加しているものの、路線全体では大きな変化は見られなかった。

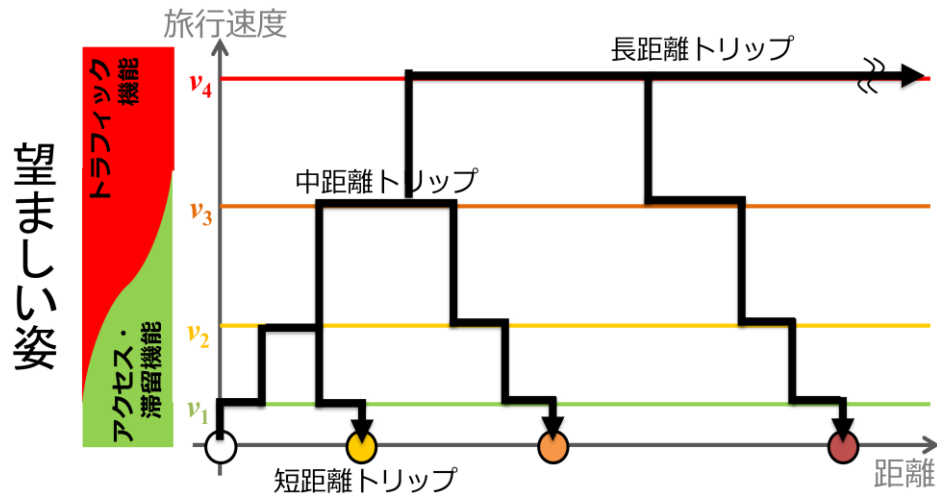


# 1.道路パフォーマンス分析

## (2)階層性の指標化による路線の役割の把握

- 道路の持つ機能は、自動車などを、安全・円滑・快適に通行させる移動機能と、自動車などが沿道施設に容易に出入りさせるアクセス機能、自動車の駐車等のための滞留機能に大別される。
- それらの役割の違いにより階層構造が形成されている状態が望ましいと考えられている。そして、階層区分は拠点間を結ぶ連絡スケールに基づいて定められており、幹線道路は本来拠点間の長距離移動に用いられるべきである。
- 長距離の移動を主に「移動機能」、短距離の移動を主に「アクセス機能」とみなして、それらの比率（距離帯別トリップ構成比）を指標とすることで、各路線の役割を把握する。（移動に関係しない滞留機能は考慮しない。）
- 当初想定された役割を果たしていない場合には、新たに別の役割を検討したり、本来の役割を果たさせるために経路転換を促していくことが対策として想定される。

### 【階層化の概念】

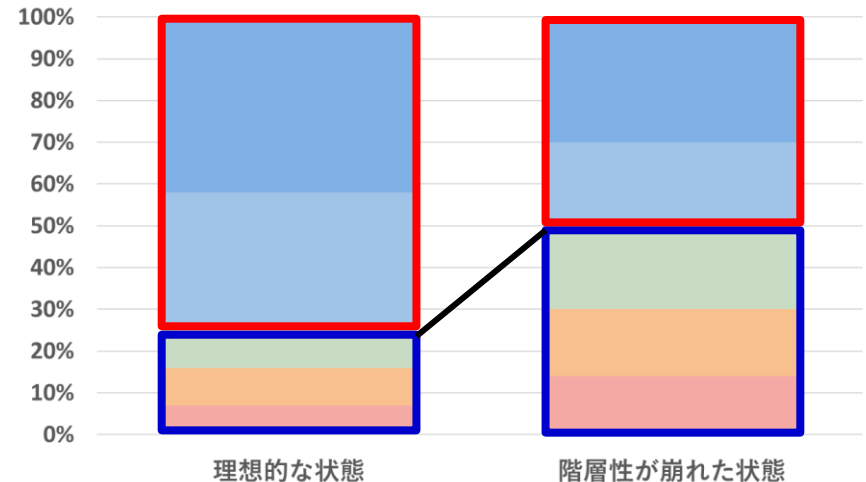


出典：名古屋大学大学院環境学研究科中村英樹教授提供資料

### 【指標のイメージ】

幹線道路の理想的な状態では  
長距離トリップの割合が増加する

幹線道路で階層性が崩れると  
短距離トリップの割合が増加する



# 1.道路パフォーマンス分析

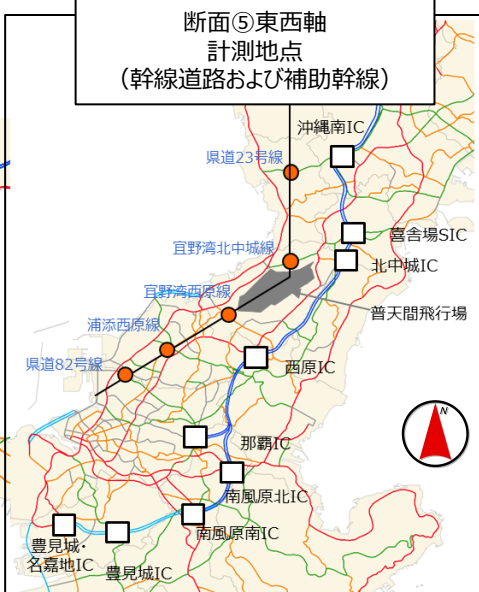
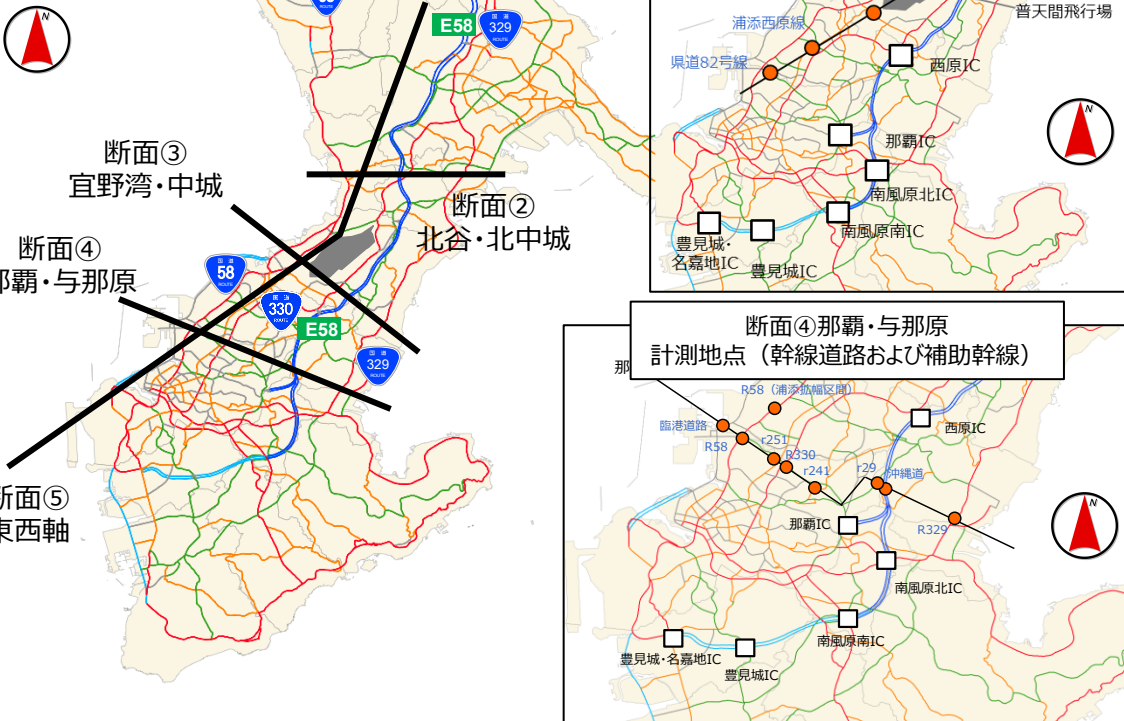
## (2)階層性の指標化による路線の役割の把握

- 中南部都市圏の主要な移動経路となっており、かつバスレーンも導入されている**国道58号**を対象として距離帯別トリップ構成比を算出して、現状の**国道58号の担っている役割を把握**するとともに、今後**交通軸を形成していくにあたって必要な施策を検討**する。
- 国道58号上の複数地点を対象として距離帯別トリップ構成比を算出するとともに、**路線ごとの役割の違いを把握**するために、対象地点を通過する断面を設定して、**並行する他の路線の距離帯別トリップ構成比も算出**する。

【距離帯別トリップ構成比を計測する断面】  
※各道路の詳細についてはp16に掲載

道路種別

- 高速道路 (有料)
- 地高・高速 (無料)
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他



【分析条件】

利用データ	ETC2.0
対象時点	2025年4月 (平日)
対象路線	南北方向 国道58号、宜野湾バイパス、 国道329号、国道330号、沖縄自動車道 県道251号、県道241号、県道29号、臨港道路
	東西方向 沖縄嘉手納線、県道23号線、 宜野湾北中城線、宜野湾西原線、 浦添西原線、県道82号線
時間帯	7時台～9時台
方向	那覇方面 (東西方向は方向を区別しない)
対象車種	普通車以下、中型車以上

【対象車種】

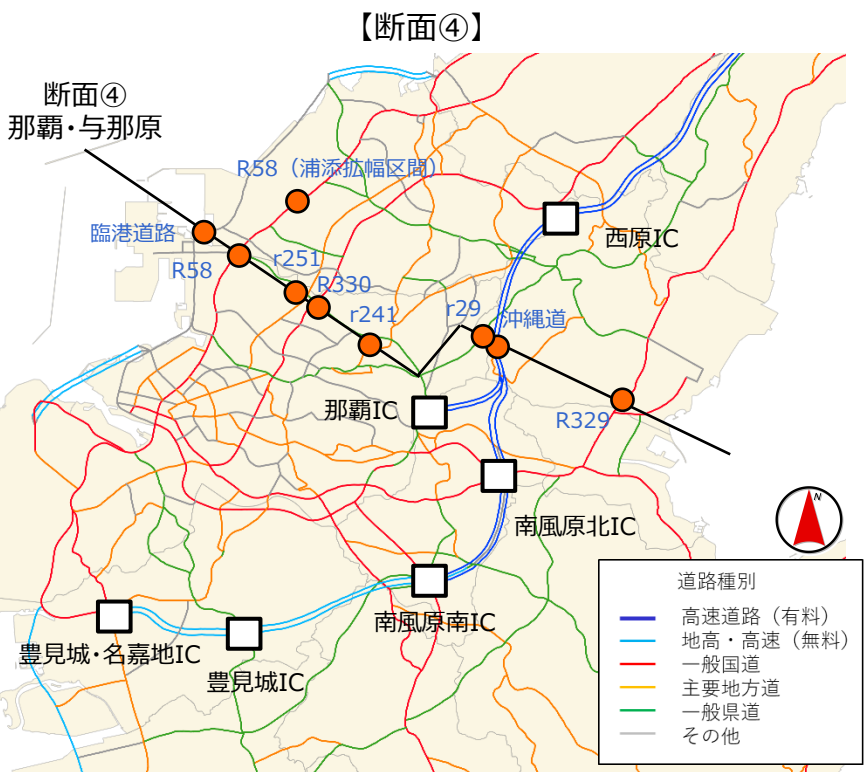
種別	用途			
	乗用	貨物	特種	乗合
大型	—	—	—	—
普通	普通車以下	中型車以上	中型車以上	中型車以上
小型	普通車以下	普通車以下	中型車以上	普通車以下
軽自動車	普通車以下	普通車以下	中型車以上	—

※ETC2.0のデータ車種情報に基づき、トリップ長に違いがみられると考えられる区分で車種を分類

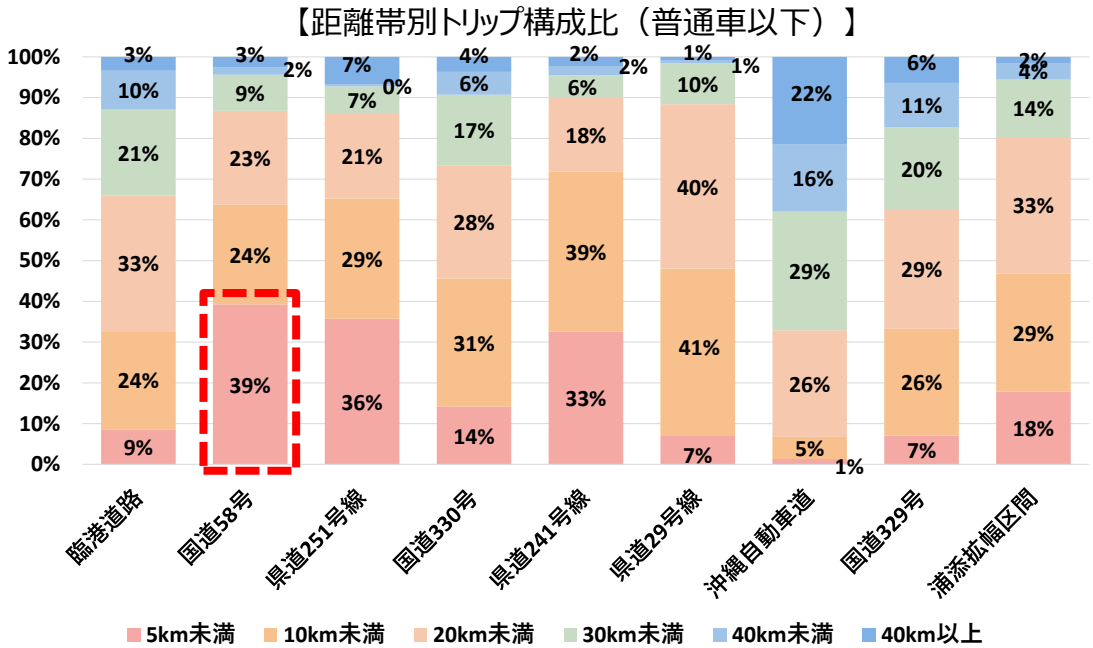
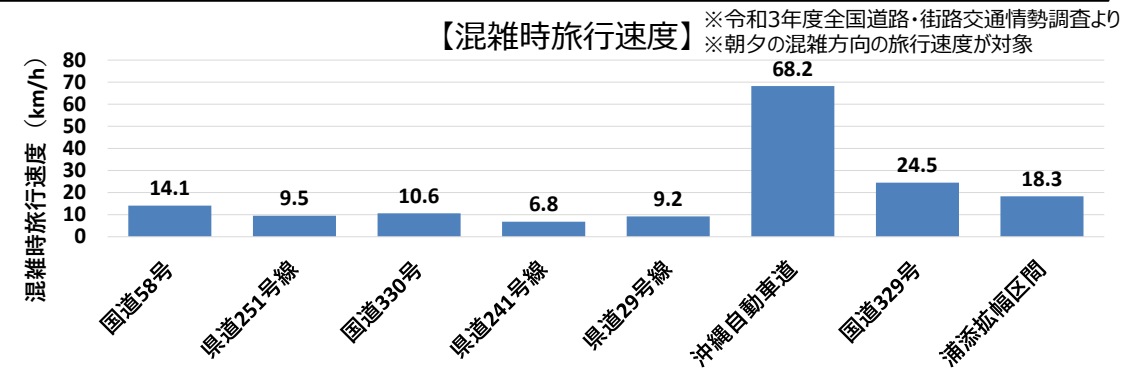
# 1.道路パフォーマンス分析

## (2)階層性の指標化による路線の役割の把握

- 国道58号においては、普通車以下の5km未満のトリップは4割弱であり、並行する臨港道路、県道251号、県道241号よりも**短距離トリップの構成比が高くなっている**一方で、浦添拡幅区間ではその割合は**相対的に低い**。
- パフォーマンスが低下している区間（平均旅行速度の低い区間）と短距離トリップの構成比が高い地点が一致しており、**幹線道路の短距離利用により交通量が増加していることがパフォーマンスの低下の一因となっている可能性が考えられる**。



※沿道利用の少ないと考えられる国道58号の浦添拡幅区間も比較対象として追加

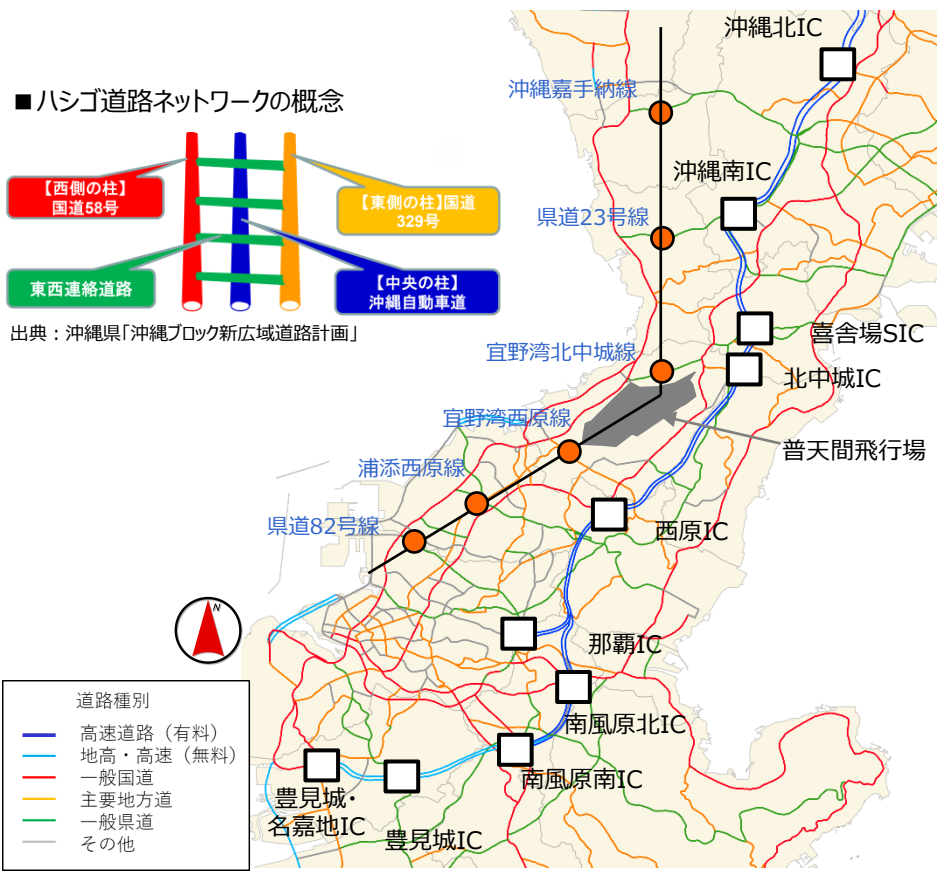


# 1.道路パフォーマンス分析

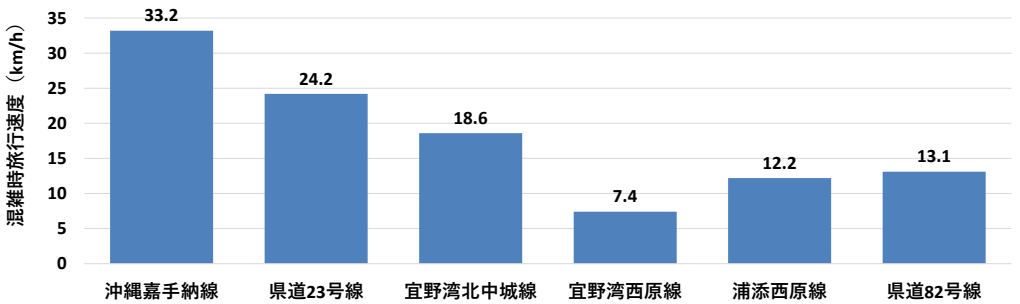
## (2)階層性の指標化による路線の役割の把握

- 那覇市の都心に近いほど5km未満のトリップの割合が高くなり、宜野湾西原線や浦添西原線では3割を超える。
- 宜野湾西原線以南の東西軸が階層化されていないため、沖縄自動車道と西海岸道路を移動する車両が沿道利用の多い路線を通らざるを得なくなり、長距離トリップの高規格道路へのアクセスの役割を果たしていない可能性が示唆される。

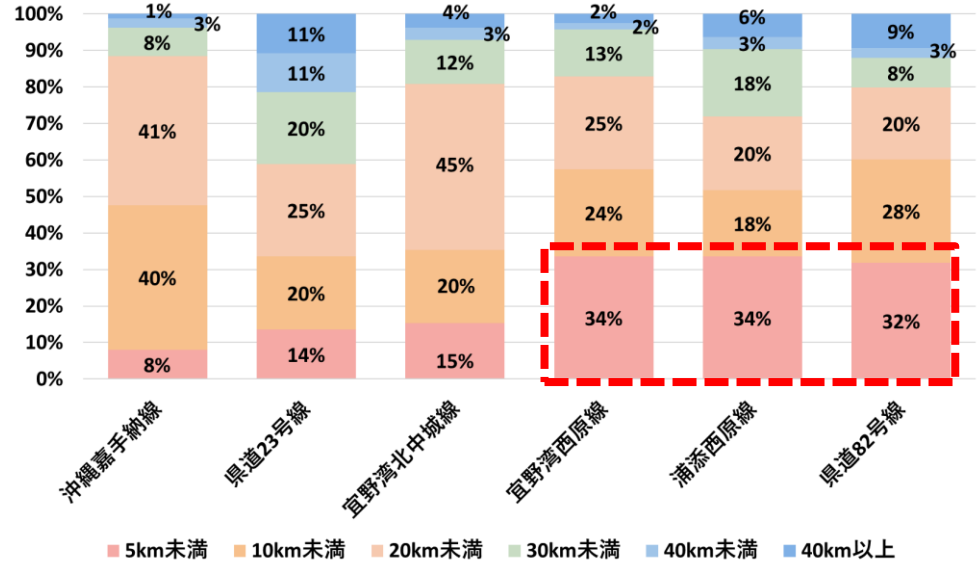
【断面⑤】



【混雑時旅行速度】 ※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より ※朝夕の混雑方向の旅行速度が対象



【距離帯別トリップ構成比 (普通車以下)】



# 1.道路パフォーマンス分析

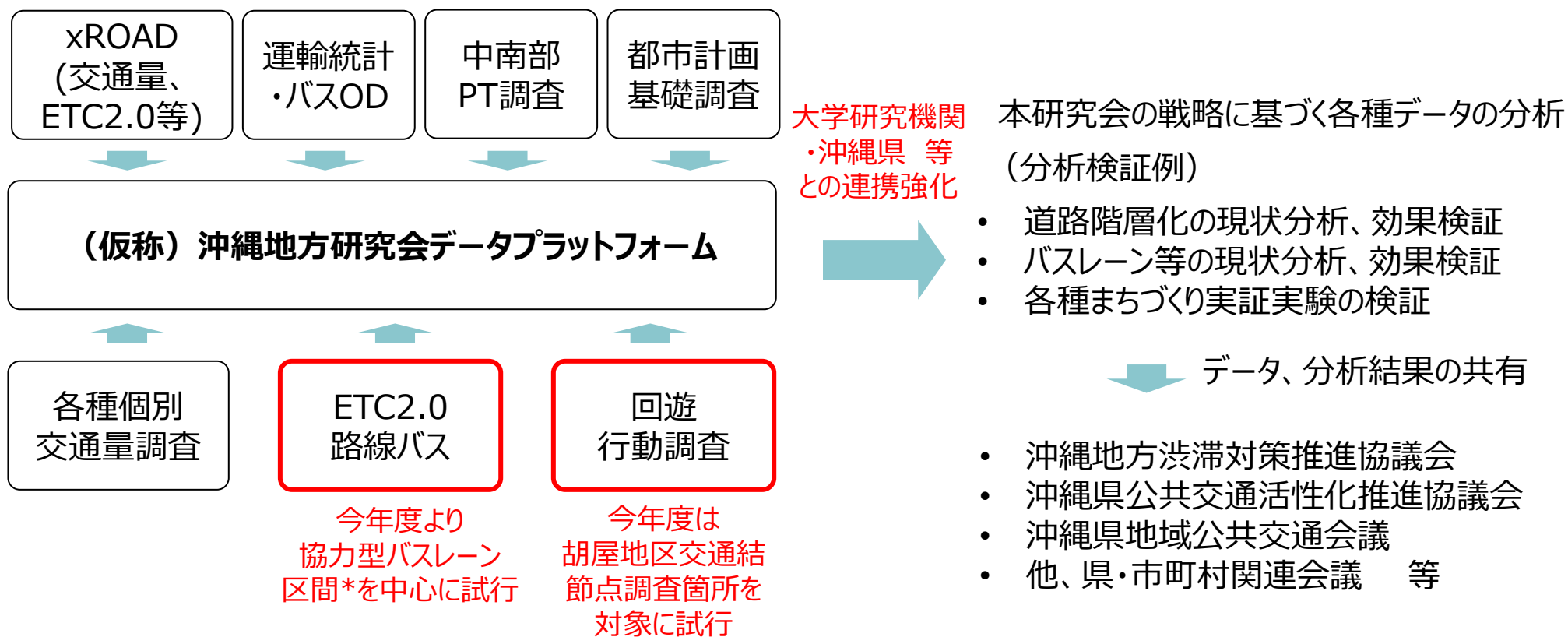
## ○分析結果と今後の課題

- 那覇市内では普通車以下の短距離の利用が多く存在しており、**幹線道路としてではない利用が常態化している状況**にあり、パフォーマンスの低下に影響を与えている可能性が示唆された。東西方向の道路も短距離トリップの利用が多く存在しており、**長距離トリップの高規格道路へのアクセスの役割を果たしていない可能性**もある。
- 公共交通軸を形成して公共交通の利便性を高めるため（バスレーン延長など）にも、**短距離利用のための補助幹線の整備や移動機能を別の路線に担わせる**ことで国道58号に公共交通のための空間を確保することや、**東西方向の移動機能を重視する路線を設定**して長距離移動で高規格道路を利用しやすくするなど、**路線の役割の再定義が必要**であると考えられる。
- 今後は、パフォーマンスの低下と階層化の程度の因果関係の解明や、経路転換が可能なトリップを明らかにするための同一OD間の経路分担分析、公共交通軸形成に向けバスの利便性を明らかにするためのパフォーマンス分析などが必要であると考えられる。

### 【各路線の果たす役割の検討例】

	現状	将来の役割
国道58号	都心部は幹線道路としての利用がなされていない。	長距離の移動を西海岸道路へ誘導し、沿道アクセス機能を維持する。
	自動車中心の空間として利用されている。	交通結節点を結ぶ公共交通のための空間としても利用する。
西海岸道路	整備中	国道58号から転換する長距離移動を担う。
東西方向の道路	都心部では短距離トリップが多く、南北の幹線道路を結ぶ機能が弱い。	沿道アクセス機能を維持したうえで、南北の幹線道路へのアクセス機能を強化

- 沖縄地方研究会では、令和6年度に、5年・10年後の交通軸構築、交通整序化を戦略的に進めるための、イメージや効果検証のロジックの共有化を図った。
- 目標とする「交通の円滑化」、「公共交通の維持・確保」、「中心市街地の活性化」の実現に向けては、今後実施が予定される施策の状況を踏まえつつ、戦略的に進めることが求められている。
- 今後、（仮称）沖縄地方研究会データプラットフォームを構築し、大学研究機関等との連携を図り、必要となる各種データ基盤の整備・分析等を行い、関連の協議会等へのデータ・分析結果を共有し、施策の推進を図る。



\*令和8年度には協力型バスレーンの実施が予定されている  
詳細はp17に掲載

# 《参考》2. 結節機能強化に向けた交通拠点に必要な機能の調査

## ○調査の実施

- 調査は2025年9月11日～16日に調査会社のモニターを対象にWEBアンケート形式で実施。
- 取得したカテゴリごとのサンプルは以下の通り。合計1,161サンプルを回収した。

【サンプル（結果／想定回収）】

	沖縄県民			沖縄県民以外			計
	バス利用あり	バス利用なし	小計	バス利用あり	バス利用なし	小計	
大規模	52/50	103/100	155/150	78/75	78/75	156/150	311/300
中規模	16/50	103/100	119/150	78/75	78/75	156/150	275/300
小規模	8/50	103/100	111/150	78/75	78/75	156/150	267/300
ローカル	49/50	103/100	152/150	78/75	78/75	156/150	308/300
計	125/200	412/400	537/600	312/300	312/300	624/600	1161/1200

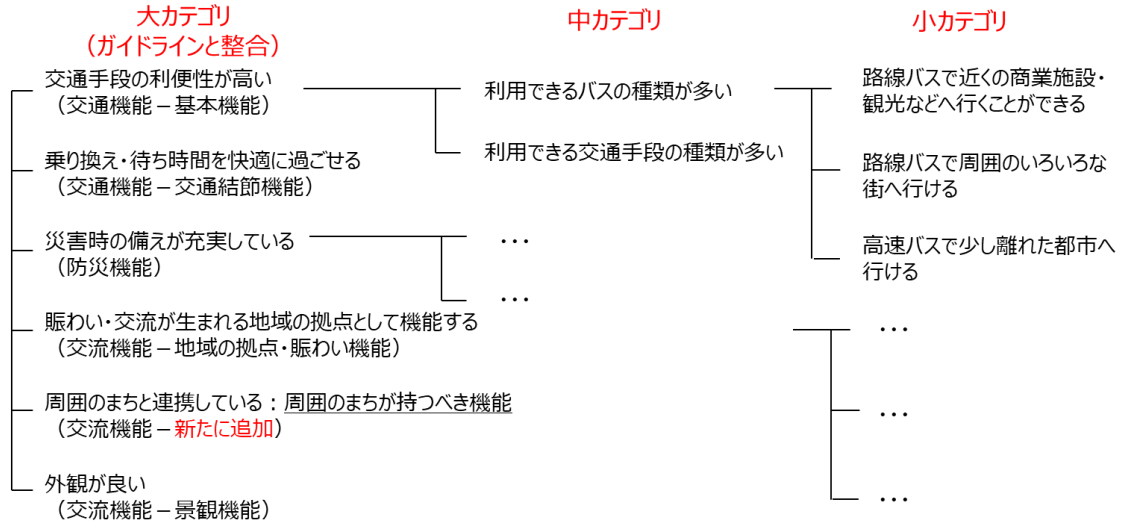
【サンプル区分の考え方】

結節点の規模	沖縄県内	県外
大規模	那覇・浦添市民	人口が40万人以上かつ 札幌・福岡・東京の 大都市雇用圏の中心都市の住民
中規模	沖縄市民	人口が40万人未満である 大都市雇用圏の中心都市の住民
小規模	名護市民	小都市雇用圏の中心都市の住民
ローカル	那覇・沖縄都市雇用圏の 郊外都市 (宜野湾市、糸満市、豊見城市、 南城市、中城村、西原町、与那 原町、南風原町、 八重瀬町、嘉手納町、北谷町、 北中城村)	大規模・中規模結節点の 調査対象都市の郊外都市

## ○調査結果の分析手法

- 調査結果にAHPを適用して、各機能の重要度（ウェイト）を算出した。
- 重要度は同じ階層に属する機能の中で相対的に算出している。
- 分析の精度を担保するために、ここでは整合度CI<0.15となるサンプルのみ使用して分析。
- 重要度はカテゴリの中の相対的な値であり、項目の数が増えると減るという特徴を持つため、カテゴリ間の比較ができない。
- ここでは重要度ではなく、重要度の乖離率  
(= (重要度 - 1/選択肢数) / (1/選択肢数 × 100)) として表すことで、カテゴリ間の比較を行えるように基準化した。

【設問構成のイメージ】



# 《参考》2. 結節機能強化に向けた交通拠点に必要な機能の調査

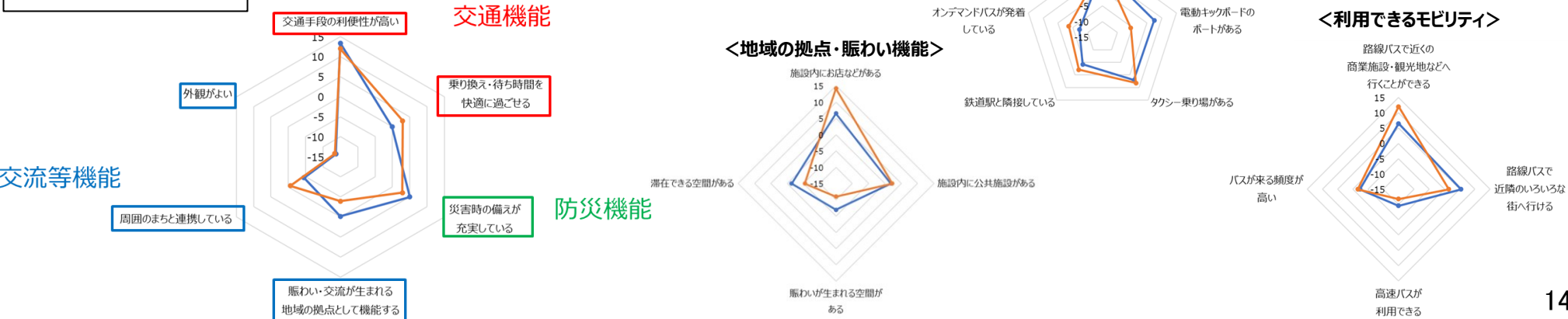
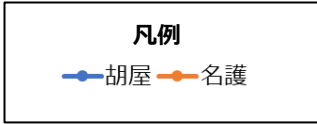
## ○分析結果(大カテゴリ)

- 都市規模が大きいほど交通機能を重視し、都市規模が小さいほど交流等機能を重視する傾向
- 交流機能において、**胡屋では地域の拠点、名護では周囲の街との連携**が求められている  
⇒胡屋は**まちの中心**としての**人が集まる施設**、名護は**名護・北部の玄関口（ゲートウェイ）**としての**回遊を促すような仕組み**が必要
- 交通機能について、胡屋ではバスに対して**近隣の街への移動機能**が期待されている一方で、名護ではバスに対して**商業施設・観光地アクセス**が期待されている。

## ○今後の課題

- 現在の分析では、住民のニーズに着目していたが、特に名護の交通拠点においては観光客の利用も多く見込まれるため、**観光客による機能の重要度の評価**が課題である。
- 各機能を充実させることが、公共交通利用者の増加にどの程度寄与するか検証することが必要。

大カテゴリ	沖縄県民	沖縄県外	大規模	中規模	小規模	ローカル	バス利用あり	バス利用なし
交通手段の利便性が高い	12.271	10.509	13.285	12.087	11.724	8.810	12.686	10.840
乗り換え・待ち時間を快適に過ごせる	2.741	8.749	9.663	2.762	3.845	6.289	9.736	4.238
災害時の備えが充実している	0.828	0.928	-1.293	1.991	2.278	0.760	0.154	1.171
賑わい・交流が生まれる地域の拠点として機能する	-1.720	-3.178	-2.588	-2.737	-2.440	-2.194	-3.339	-2.115
周囲のまちと連携している	-2.251	-4.323	-4.700	-3.583	-3.669	-1.531	-4.566	-2.806
外観がよい	-11.869	-12.684	-14.367	-10.520	-11.738	-12.134	-14.671	-11.327

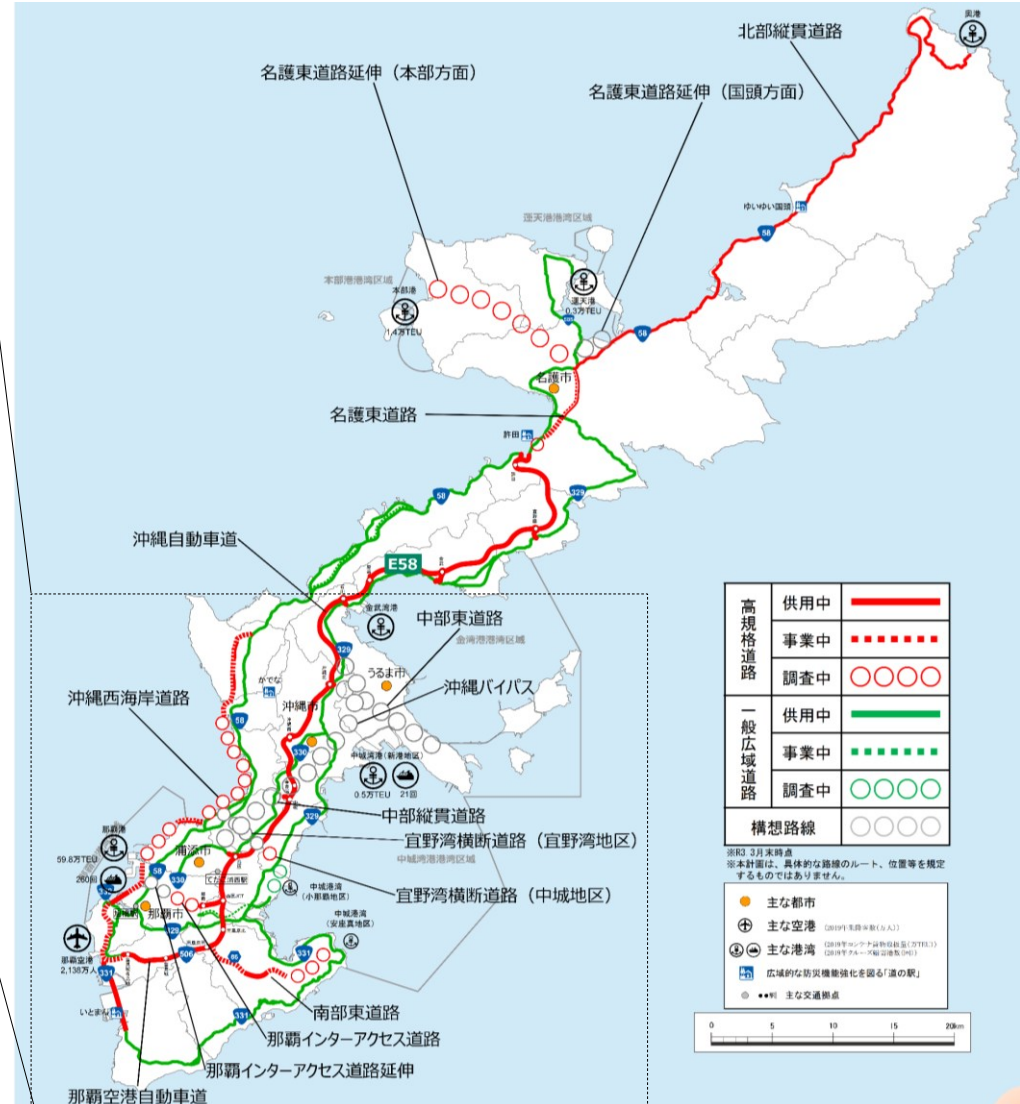


○ 沖縄ブロック新広域道路交通計画では、交通課題の解決や安定的な物流・人流を確保するため、下図の路線を広域道路として位置付けている。

【沖縄本島中南部都市圏】



【沖縄本島全域】



【各断面の属性一覧表】

断面	路線名	道路種別	車線数	代表沿道状況	観測地点名
④	臨港道路	その他	4	—	—
	国道58号	一般国道	6	人口集中地区 かつ商業地域	那覇市天久
	県道251号線	一般県道	4	人口集中地区 かつ商業地域	那覇市銘苅
	国道330号	一般国道	4	人口集中地区 かつ商業地域	那覇市真嘉比
	県道241号線	一般県道	2	人口集中地区 かつ商業地域	那覇市 首里石嶺町
	県道29号線	主要地方道	2	人口集中地区 (商業地域を除く)	那覇市 首里石嶺町
	沖縄自動車道	高速自動車 国道	4	平地部	西原JCT～ 西原IC間
	国道329号	一般国道	4	人口集中地区 (商業地域を除く)	西原町我謝
	国道58号 浦添拡幅区間	一般国道	8	人口集中地区 かつ商業地域	浦添市屋富祖
⑤	沖縄嘉手納線	主要地方道	4	その他市街部	沖縄市知花
	県道23号線	主要地方道	4	その他市街部	北谷町上勢頭
	宜野湾北中城 線	主要地方道	4	人口集中地区 (商業地域を除く)	宜野湾市 喜友名
	宜野湾西原線	一般県道	2	人口	宜野湾市 大謝名
	浦添西原線	主要地方道	2	人口集中地区 かつ商業地域	宜野湾市 安波茶
	県道82号線	主要地方道	4	人口集中地区 かつ商業地域	那覇市銘苅

【各路線の現況写真】



臨港道路



国道58号



県道251号線



国道330号



県道241号線



県道29号線



沖縄自動車道



国道329号



国道58号浦添拡幅区間



沖縄嘉手納線



県道23号線



宜野湾北中城線



宜野湾西原線



浦添西原線



県道82号線

※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査を参考に作成

## 3-2 公共交通の取組について

交通  
①-a, c, ②-a

### (3) 沖縄県の取組み

#### ■ 協力型バスレーンの検討

これまでの検討を踏まえ、協力型バスレーンの実証実験詳細計画（たたき台）を以下のように示す。

実証実験詳細計画（たたき台） ※協力型バスレーン実証は既存バスレーンに加えて実施

	内 容
区間	<b>那覇（久茂地）～胡屋（胡屋十字路）</b>
方向・車線	<b>上下両方向の第1車線</b> （既存車線内で実施）
時間帯	<b>終日</b> ※既存バスレーン区間は、規制時間以外を対象
実施期間	<b>R8年11月～R9年3月中旬（予定）</b> （年度末までに効果等を確認） （特段問題がなければ継続実施・実装も視野） ※継続実施する場合の判断手法についても検討する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面標示について、道路管理者に協力を依頼する予定</li> <li>協力・お願いの対象は、既存バスレーン区間と同様（バス・二輪車・タクシー以外）</li> <li>協力・お願いの対象車線は第1車線のみ（バス・二輪車・タクシーは第1車線以外の通行を妨げるものではない）</li> </ul>
周知・広報計画	第2回WGで議論予定（以下は現時点の想定） ・各種広報媒体での周知 ・経済界等業界団体への周知 ・外国人、レンタカー利用者への周知 ・沿道での周知（横断幕等） ・バス車両での周知（バスマスク等） 等
効果検証方法	第2回WGで議論予定（以下は現時点の想定） ・バスのモビリティ（走行性、定時性） ・バスへのゆずり（時間帯別車線別車種別交通量） ・バス利用者、自動車利用者、バス事業者（運転手）等の評価（アンケート等） 等

