

### 第3章 公共交通基礎調査・分析

「アップデートガイダンス Ver1.0」(国土交通省総合政策局)の現状診断の記載事項を基に、公共交通に関する調査・分析を行った。

その他、地域公共交通計画策定にあたって必要と考えられる項目についても現状調査・分析を行った。

表 3-1 「アップデートガイダンス Ver1.0」の現状診断の記載事項を基づいた調査・分析

現状診断の項目	ねらい	分析項目	報告書の項目
① 人口情報	どのような地域交通サービスを必要とするのかを検討するためには、「どこに」「どのような属性の人々が」「どれだけ」居住しているのかの情報が必要のため	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 居住人口(夜間人口)</li> <li>• 高齢人口</li> <li>• 従業者数</li> </ul>	第2章 国・県・うるま市における交通関係計画及び都市計画の把握・整理 3.1 本市の概況
② 地域特性情報	通院や買い物などの活動別に、活動機会の獲得地点となっている目的地を把握し、地域交通サービスを確保すべき地点を明確にするため	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通軸・拠点</li> <li>• 事業所数</li> <li>• 標高・勾配</li> <li>• 土地利用</li> <li>• 医療機関・福祉施設</li> <li>• 学校</li> <li>• 文化施設、公共施設</li> <li>• 集客施設等</li> <li>• 工業用地</li> <li>• 観光資源</li> </ul>	3.2 公共交通網の概況 3.3 道路交通状況 3.4 沖縄県の公共交通に関する実態
③ 交通ネットワーク情報	「交通空白」の実態の状況確認のため	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス</li> <li>• 公共施設間連絡バス</li> <li>• タクシー区域</li> <li>• 日本版ライドシェア区域</li> <li>• 公共ライドシェア区域(津堅島の自家用有償旅客運送)</li> <li>• 航路</li> </ul>	3.5 市民の生活行動(P T調査) 3.6 市内在学生移動実態(高校生アンケート) 3.7 市内観光周遊の実態)
④ 交通サービスの利用情報	サービスの見直しを検討する際に最も直接的かつ基本的な情報となるため	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バスの利用実績</li> <li>• 公共施設間連絡バスの利用実績</li> <li>• 航路の利用実績</li> </ul>	3.8 路線バス等の利用実態 3.9 路線バス乗込調査
⑤ 潜在需要	人口増加や施設来訪者の需要の変動も併せて確認が必要のため	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 将来人口</li> <li>• 開発計画等</li> <li>• 交通手段別の発生集中交通量・分布交通量</li> <li>• 移動が不便なことにより諦めている行動の実態</li> </ul>	3.10 関係者ヒアリング(未掲載) 3.11 クロスセクター効果分析

### 3-1 本市の概況

#### (1) 居住人口（夜間人口）

##### 1) 推移・高齢化率推移

うるま市独自推計では2030年（R12）頃をピークに人口は緩やかに減少、社人研推計ではピークが2025年（R7）で、それ以降は減少傾向がより急で、市独自推計よりも減少幅が大きい。

総人口は2025年（R7）頃をピークに減少するが、高齢人口（老年人口）は増加を続け、2060年（R42）には全人口の約3分の1以上を占める。生産年齢人口と年少人口が共に減少している。

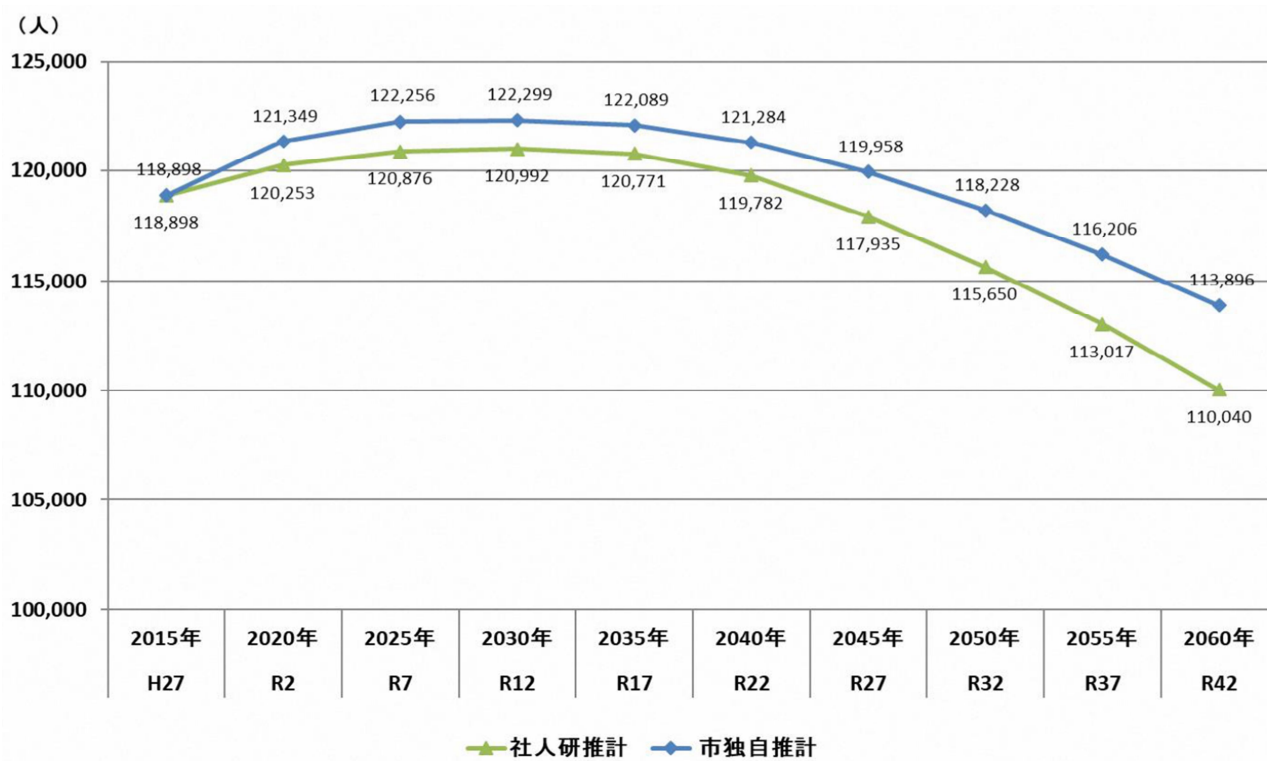


図 3-1 人口推移

出典：第2次うるま市まち・ひと・しごと創生総合戦略

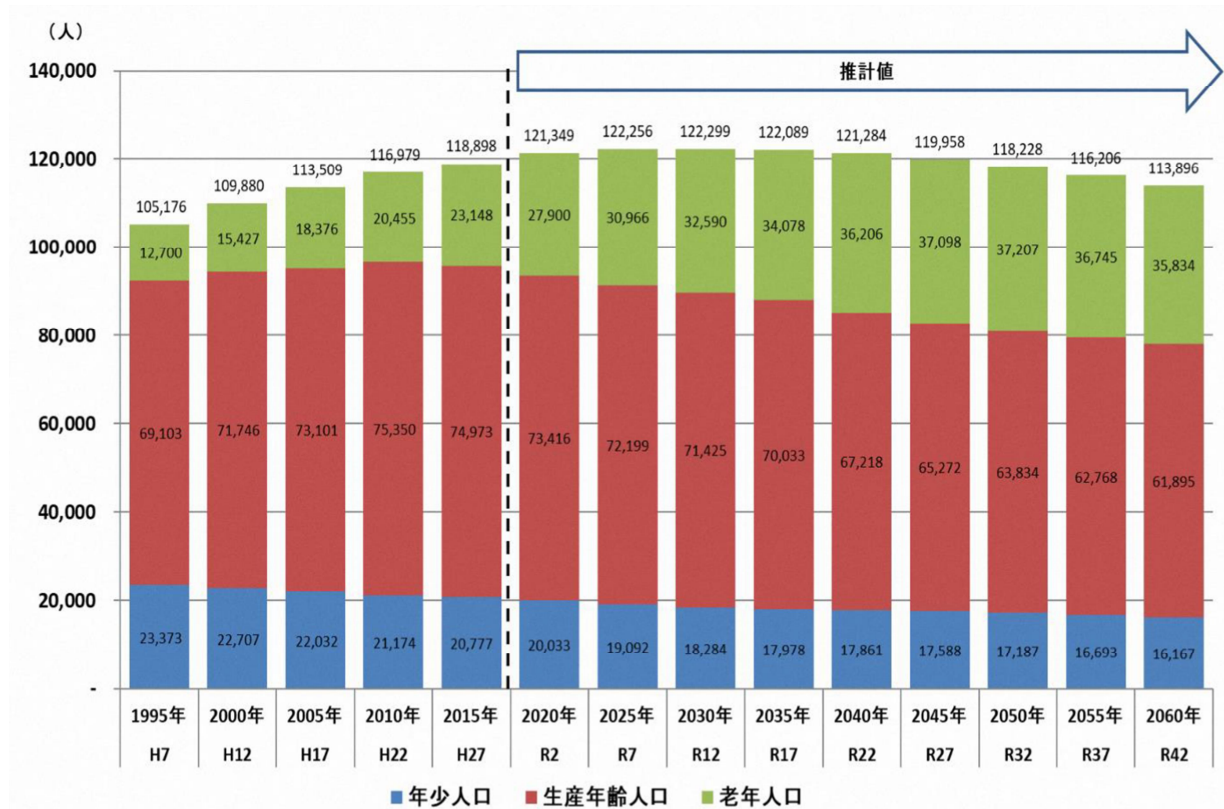


図 3-2 人口階層別推移

出典：第2次うるま市まち・ひと・しごと創生総合戦略

## 2) 分布・高齢人口分布

うるま市の居住人口は、具志川周辺（市中心部）や石川東部エリアに多い。  
高齢人口は具志川周辺（市中心部）、石川東部のほか、勝連半島内陸部も多い。

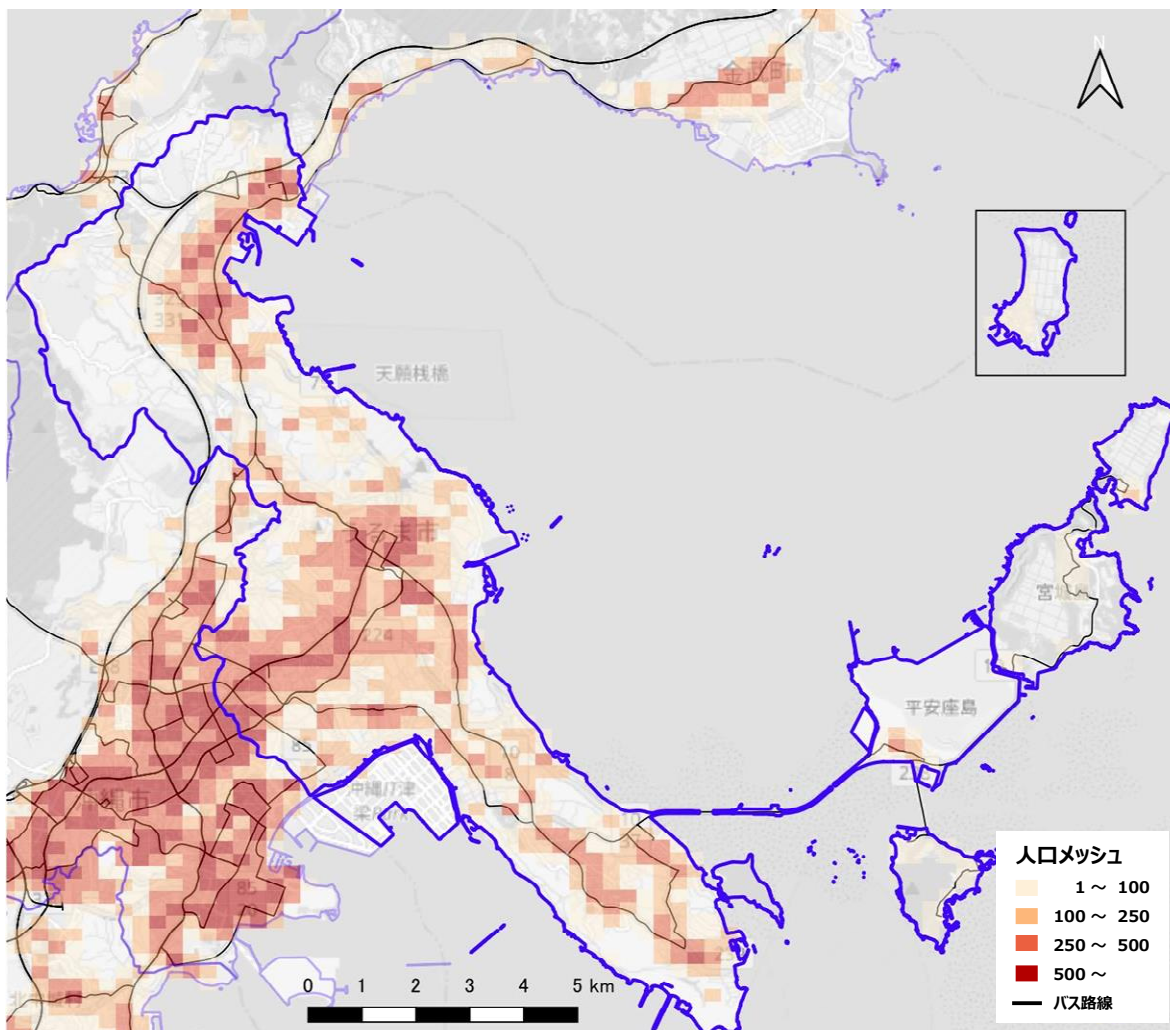


図 3-3 250m メッシュ居住人口（夜間人口）（R2 年）

出典：国勢調査を基に作成

下図：OpenStreetMap

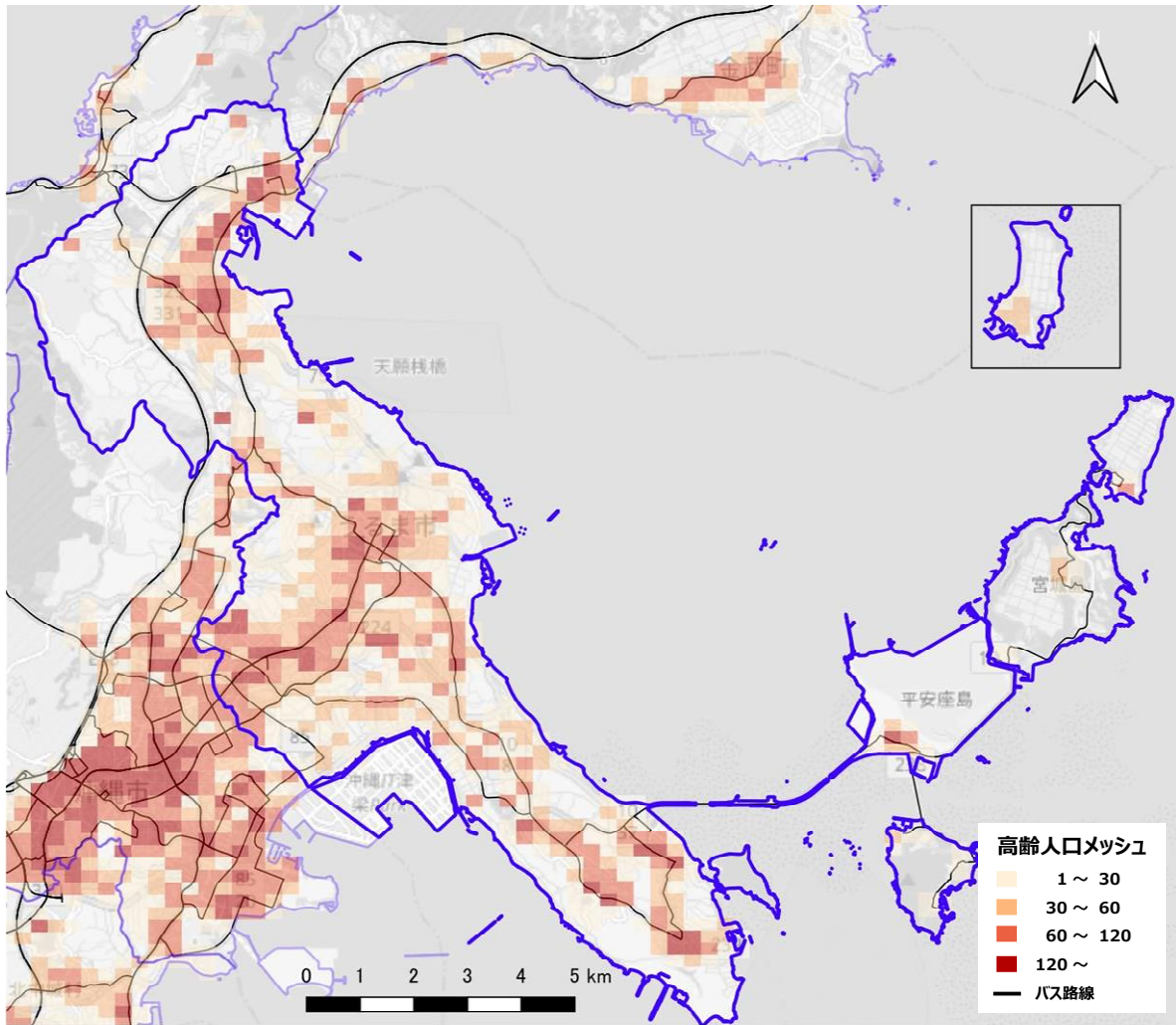


図 3-4 250m メッシュ高齢人口 (R2 年)

出典：国勢調査を基に作成

下図：OpenStreetMap

(2) 非免許保有者の分布（高校生以下、大学生以上）

非免許保有者（18歳未満）が市街地・人口密集地域に集中している。  
非免許保有者（18歳以上）は全体的に少ない。

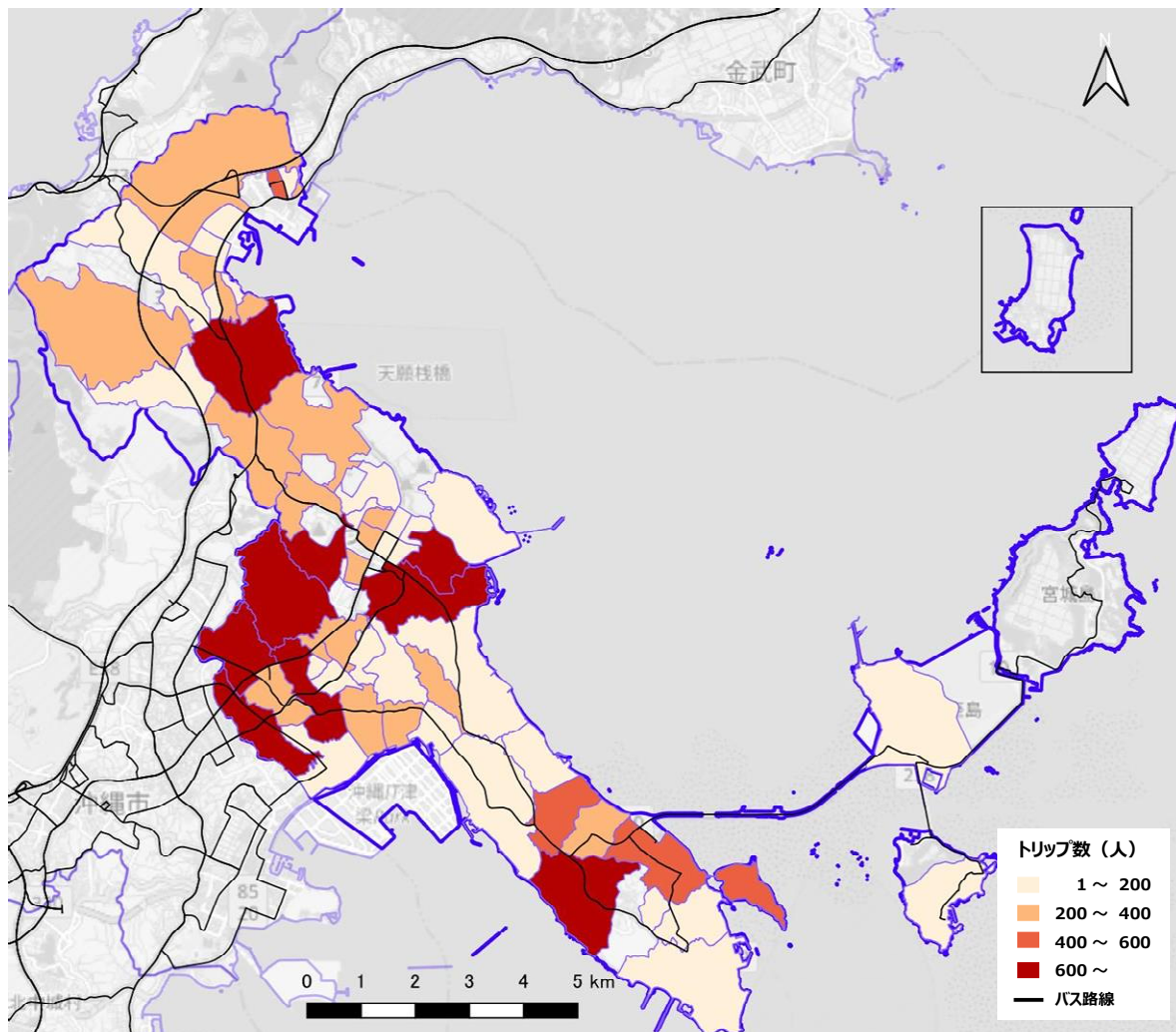


図 3-5 非免許保有者の分布（18歳未満）

出典： R05\_沖縄PT

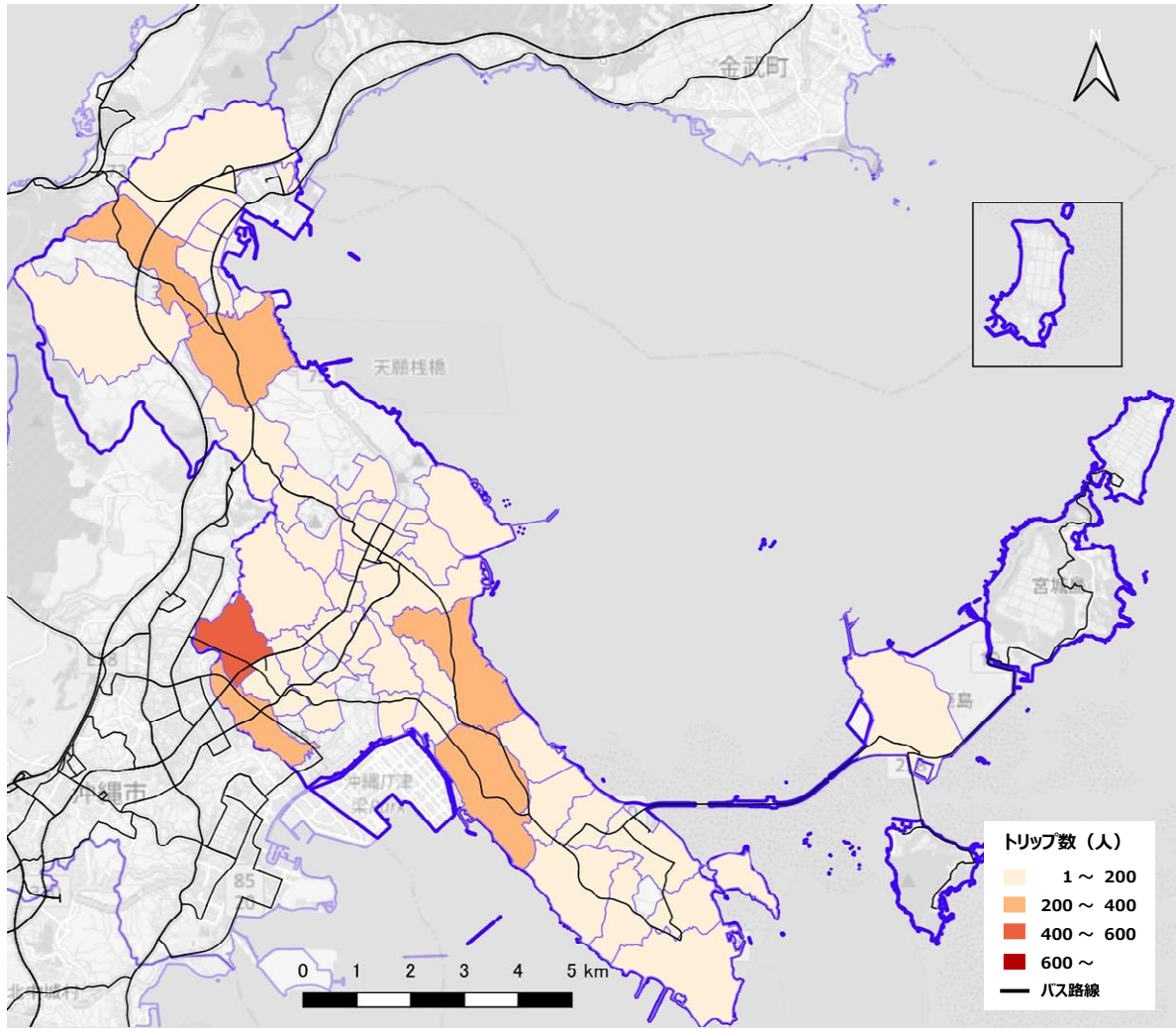


図 3-6 非免許保有者の分布 (18 歳以上)

出典： R05\_沖縄 PT

### (3) 従業者数・事業所数

うるま市の従業者数は、中城湾港、県道 75 号線沿い、石川東部に多い。  
事務所数は県道 75 号線沿い、石川東部に多い。

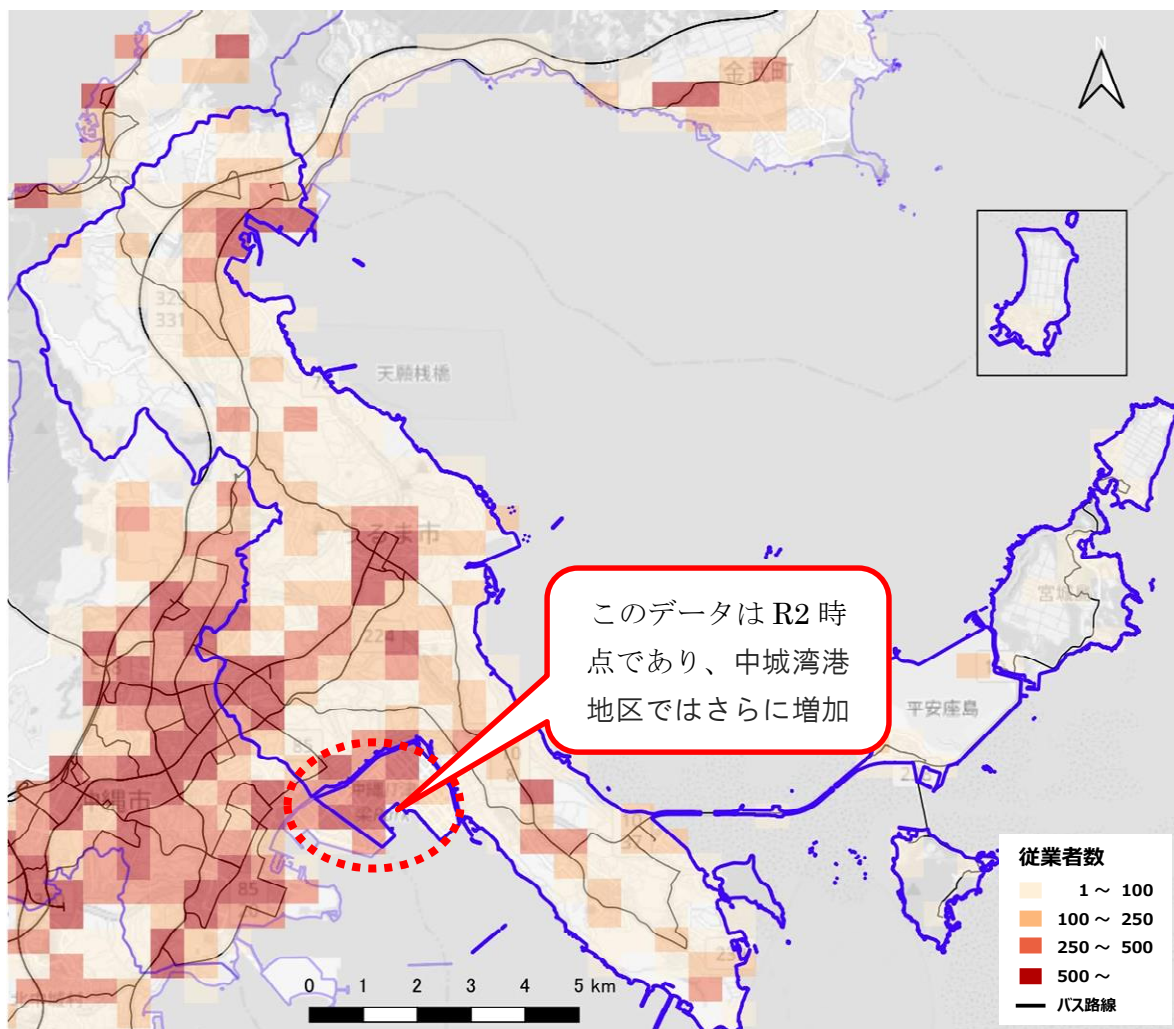


図 3-7 500m メッシュ従業者数 (R2 年)

出典：経済センサスを基に作成

下図：OpenStreetMap

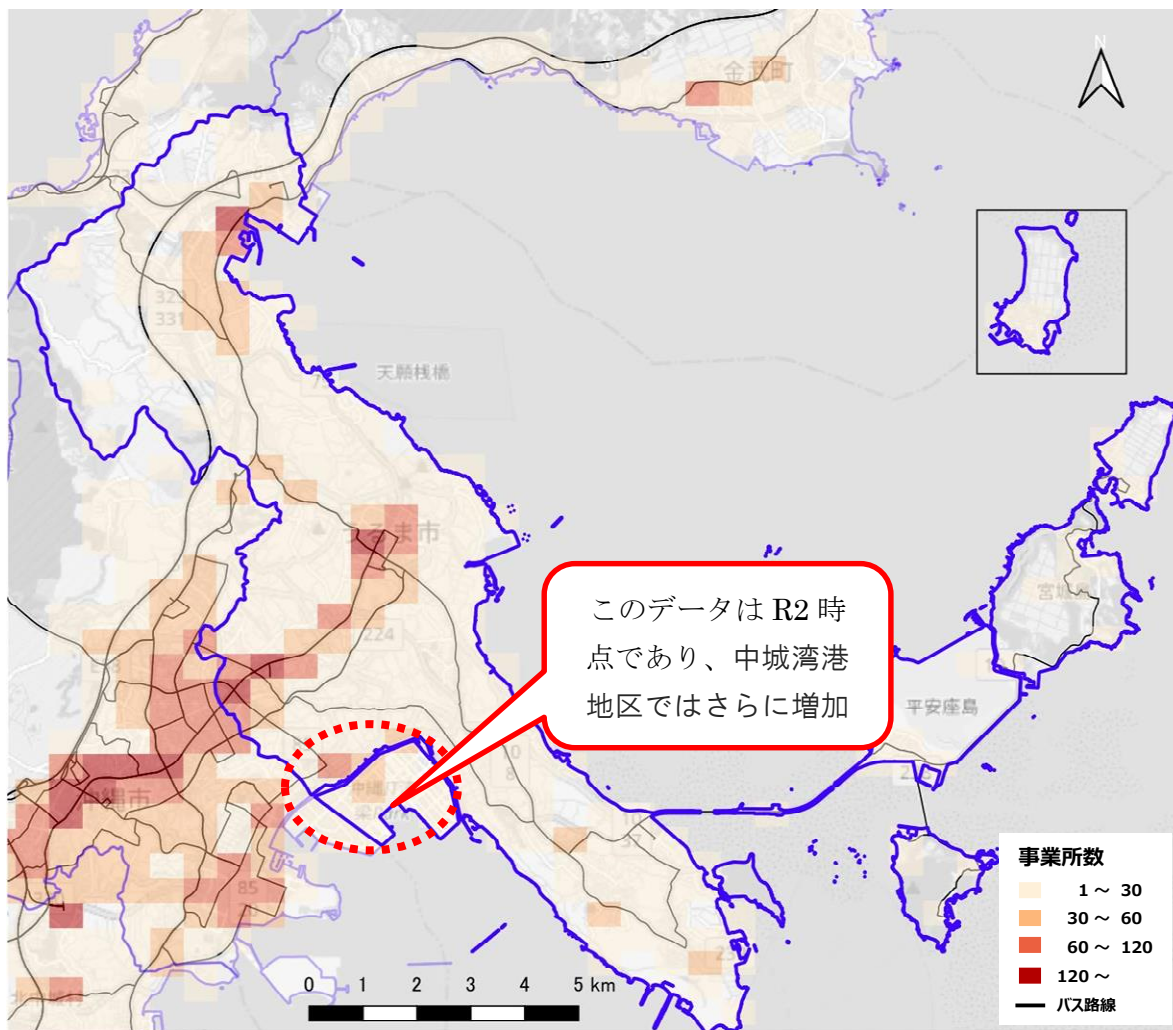


図 3-8 500m メッシュ事業所数 (R2 年)

出典：経済センサスを基に作成

下図：OpenStreetMap

#### (4) 中城湾港新港地区の雇用状況

調査を開始した平成16年度の94社から、令和6年度では271社が立地する状況となり、176社の増加となっている。

平成16年度の1,832人から令和6年度では7,373人5,541人増となっている。

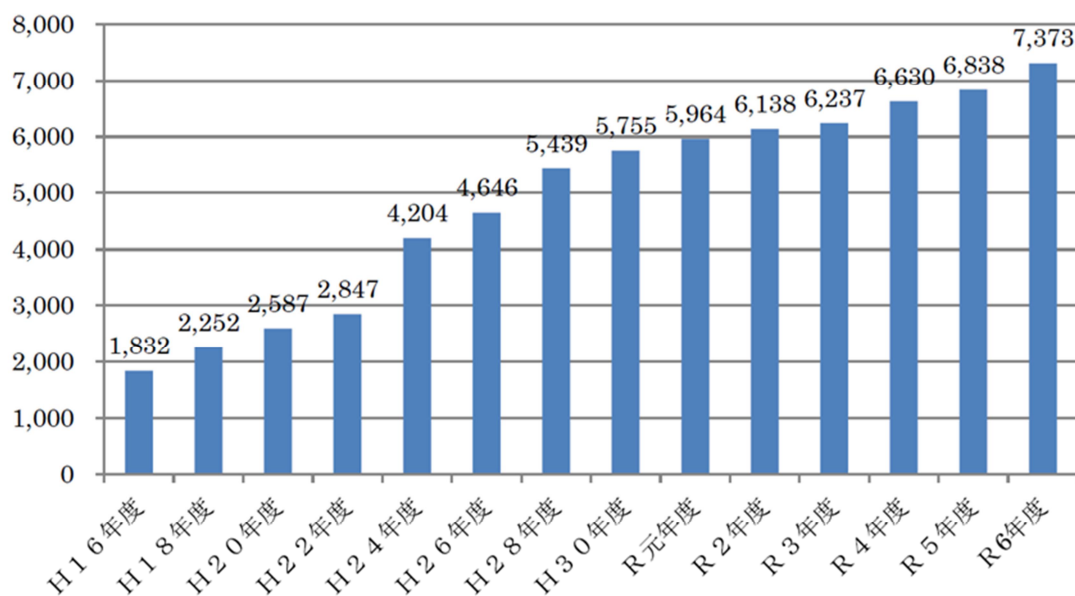


図 3-9 雇用者総数

出典：令和6年度中城湾港新港地区雇用状況等調査レポート

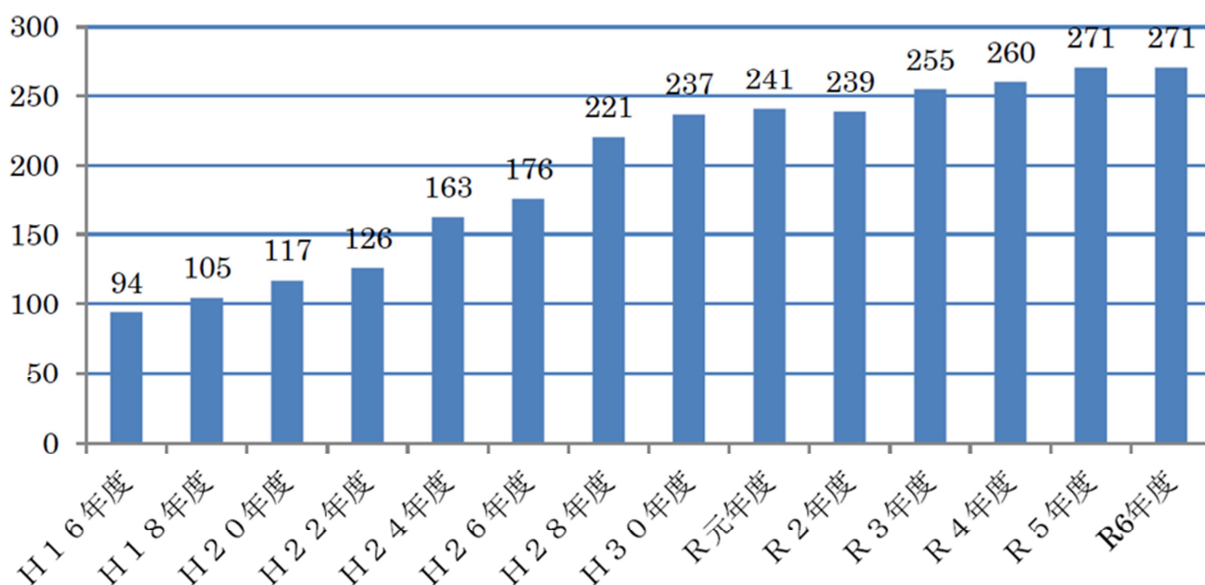


図 3-10 立地企業数

出典：令和6年度中城湾港新港地区雇用状況等調査レポート

## (5) 地勢

うるま市の標高は、市の中央部や南部内陸部には50m以上の高地（赤色～濃赤色）が分布している。特に、宮城島中部や勝連半島中央部では標高70mを超える地域も見られる。

うるま市の傾斜度は、3度以上の傾斜が多くが見られ、徒歩や自転車での移動には一定の負担がある。また、地域によっては登り降りが感じられる場所もあり、車の走行にも影響が出ることがある。

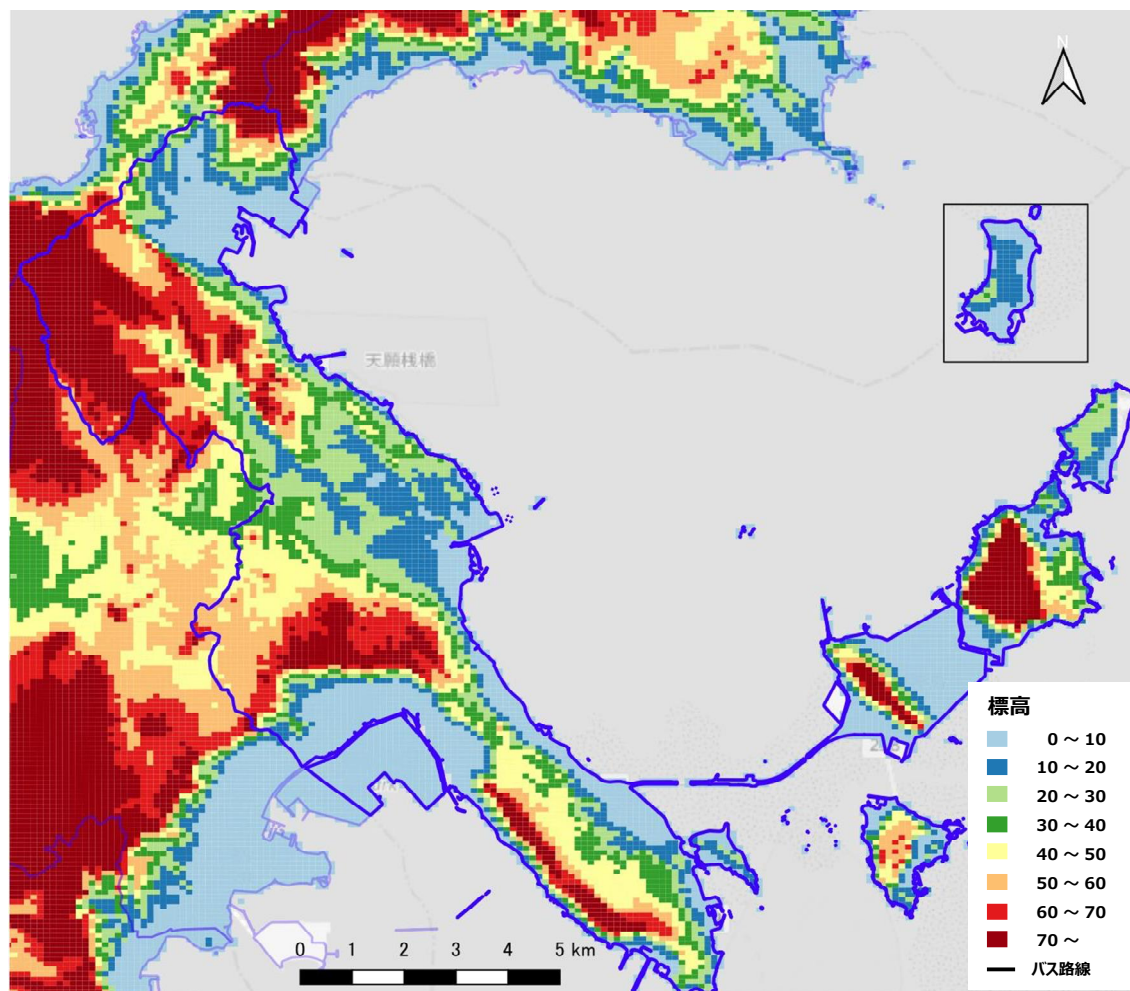


図 3-11 100m メッシュ標高 (H23 年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

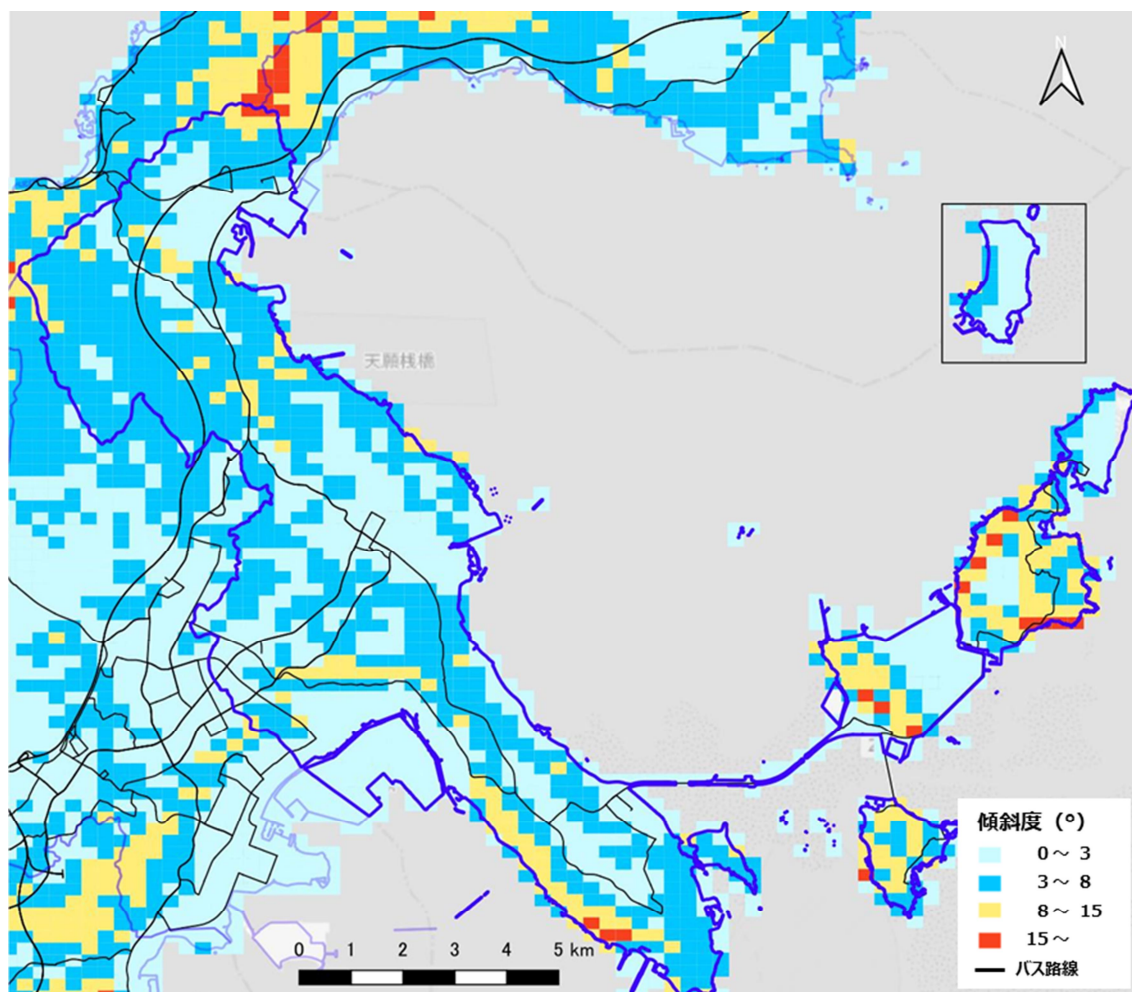


図 3-12 250m メッシュ傾斜度 (H23 年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## (6) 用途地域と土地利用

うるま市の土地利用は、市域全体にわたって建物用地（赤色）が広く分布しており、特に具志川や石川東部、勝連半島内陸部で顕著である。また、森林（濃緑）やその他の農用地（黄緑）は内陸部や島しょ部に多く、自然環境も一定程度保持されている。

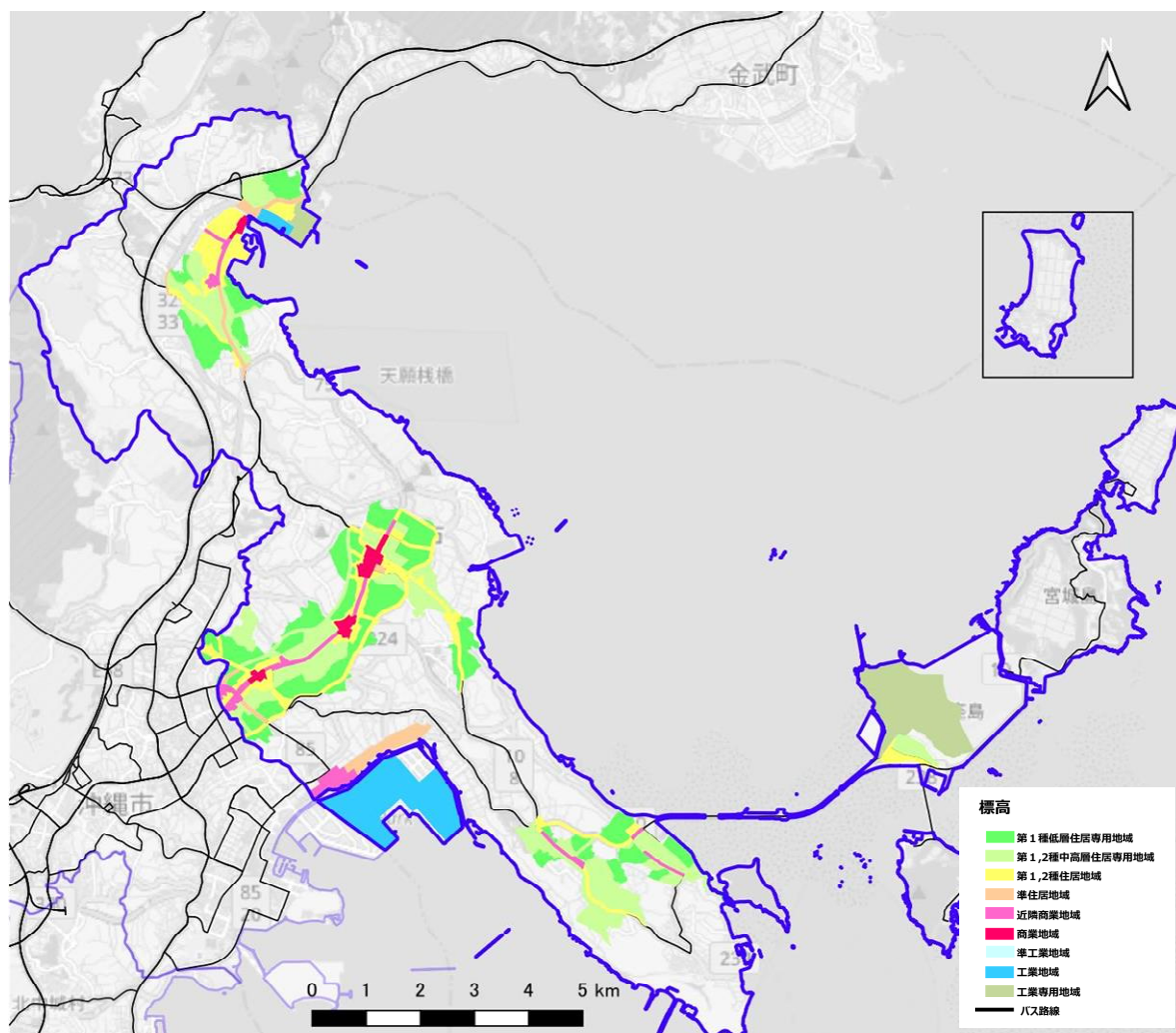


図 3-13 用途地域

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

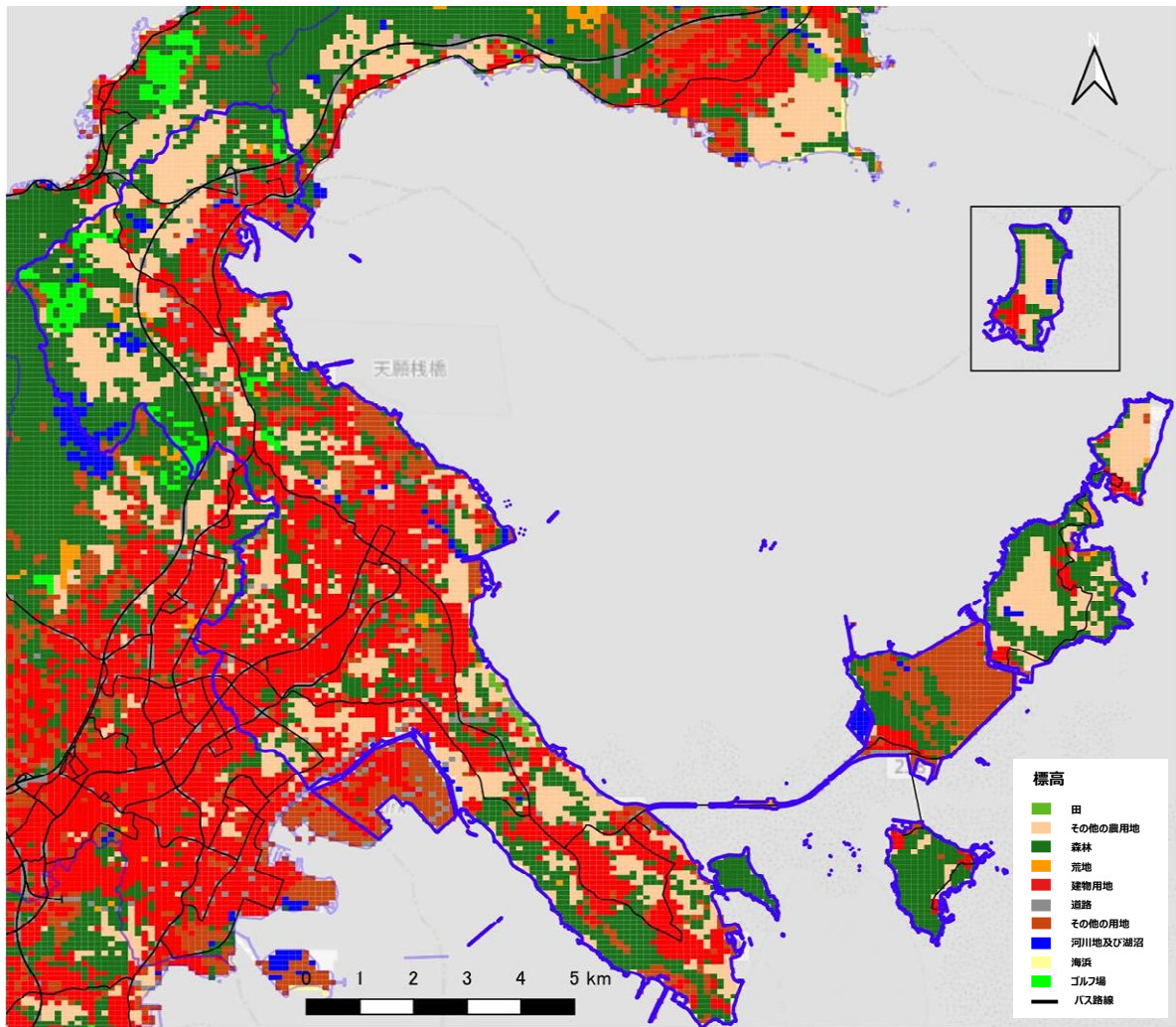


図 3-14 100m メッシュ土地利用 (R3 年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## (7) 施設立地

### 1) 学校・公共・文化施設

うるま市内の高等学校は、具志川の市街地などを中心に分布しており、市街地や交通の便が良い場所に集中している。

うるま市内の公共・文化施設は、市域にバランスよく配置されている。

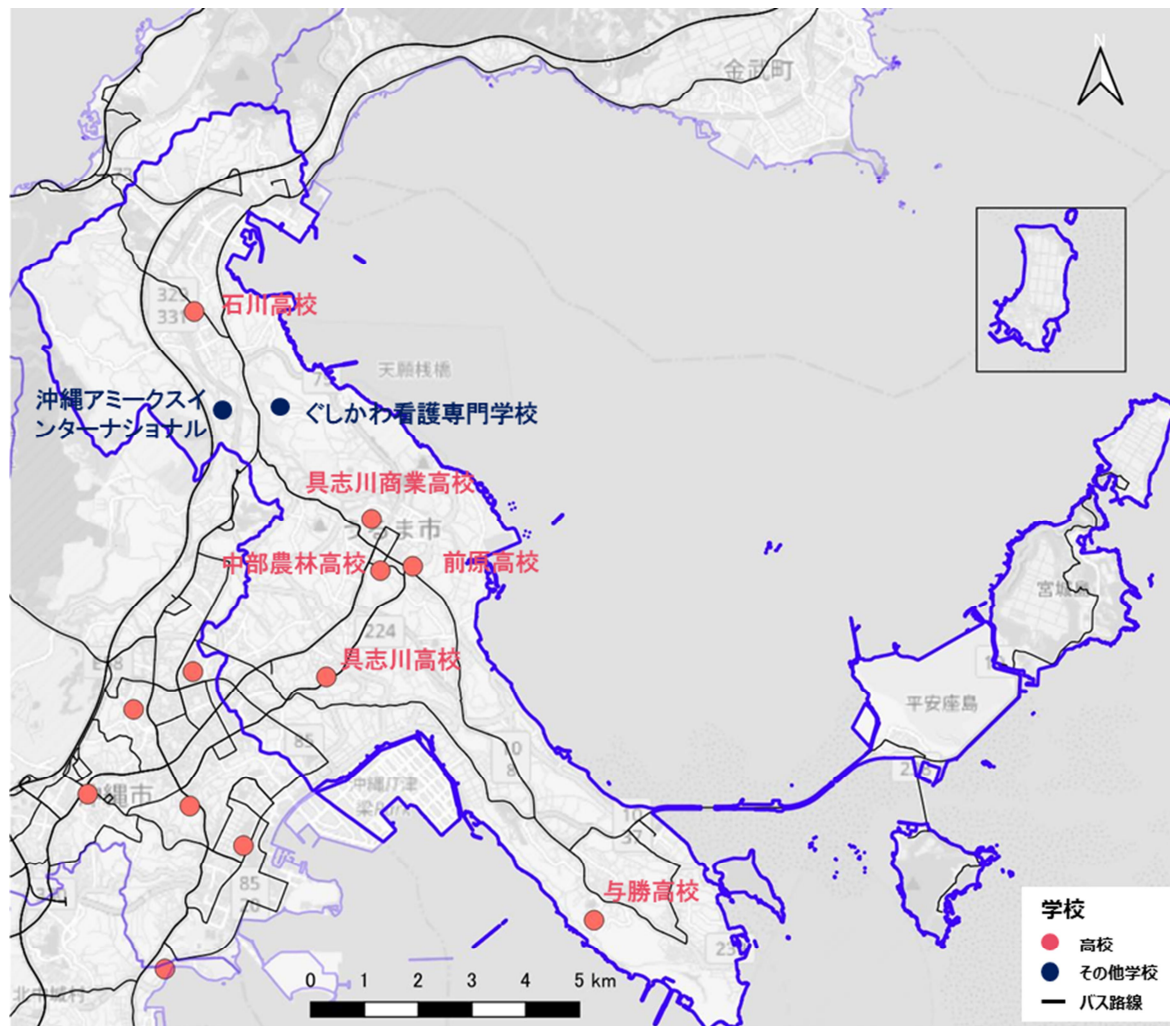


図 3-15 高等学校等 (R5 年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

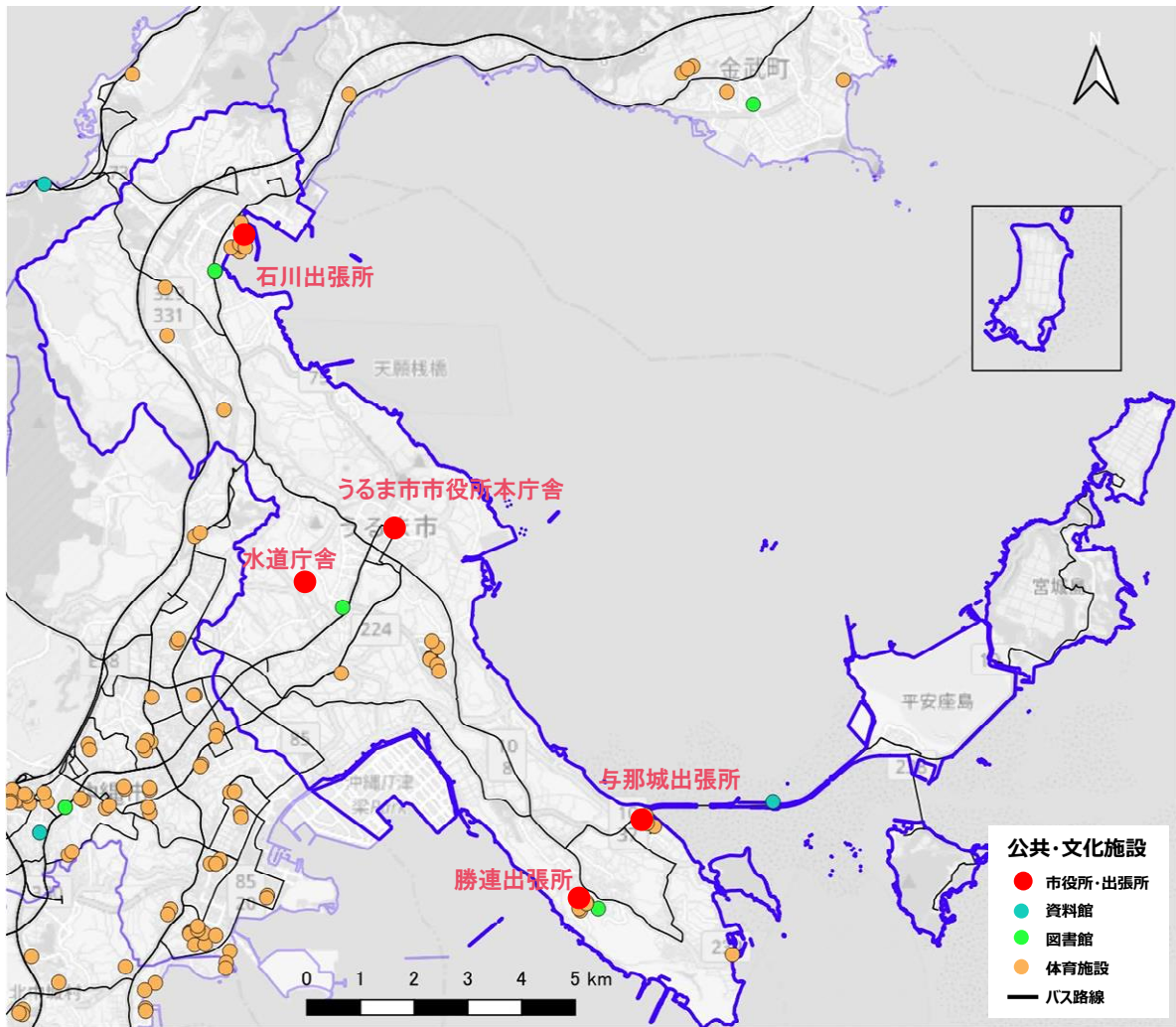


図 3-16 公共・文化施設 (H25年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## 2) 医療機関・福祉施設

うるま市の医療機関は、市の中心部を中心に診療所が分布しており、病院はうるま記念病院、県立中部病院などが主要な医療拠点となっている。

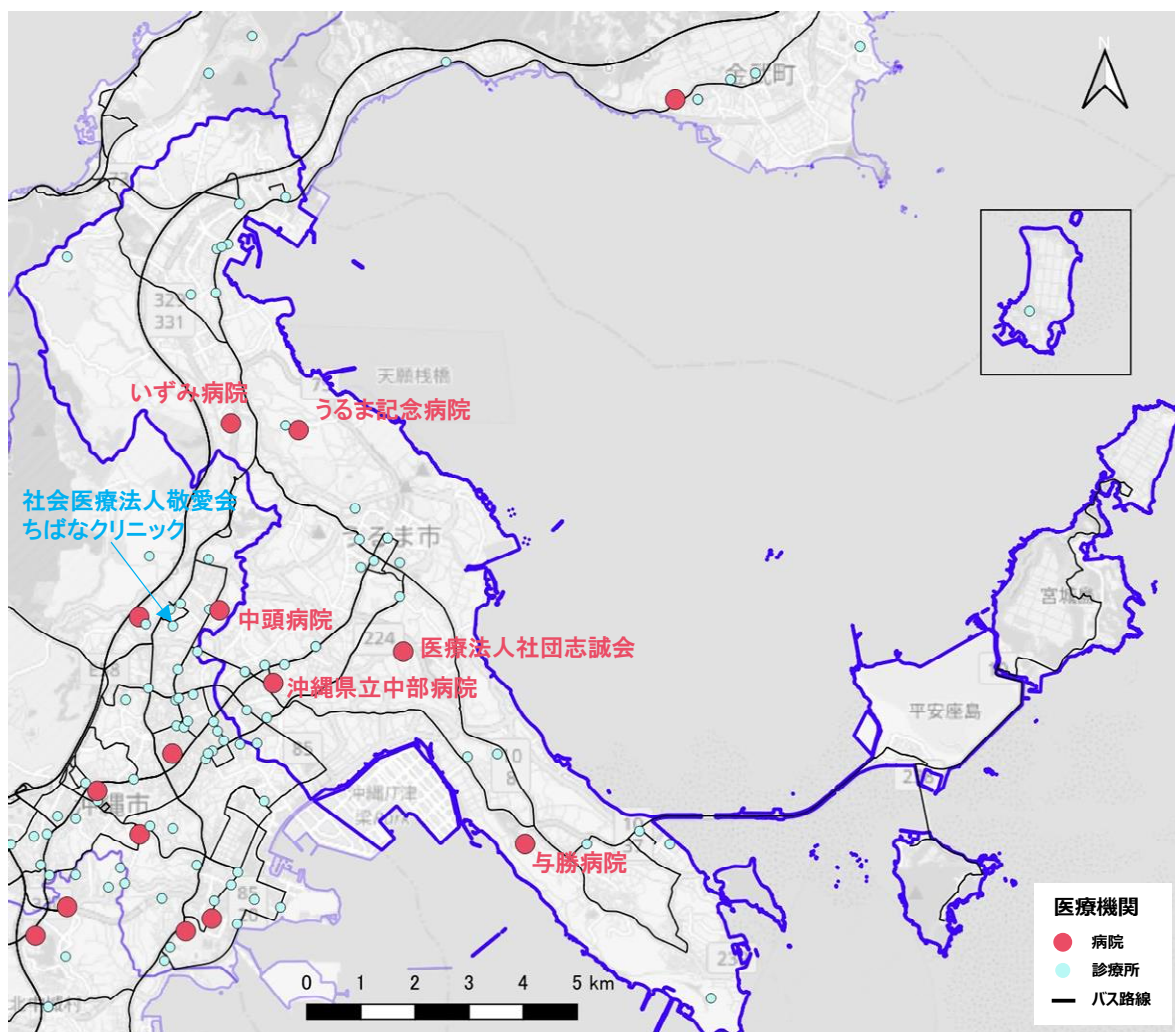


図 3-17 医療機関（内科・外科のみ）（R2年）

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

### 3) 観光資源・集客施設等

うるまの観光資源については、自然・伝統文化：東部・島しょ部に集中、都市型・商業施設：中南部の市街地に集中している。

うるま市内の商業施設は、主要なバス路線沿いに設置されており、公共交通機関によるアクセス性も確保されている。

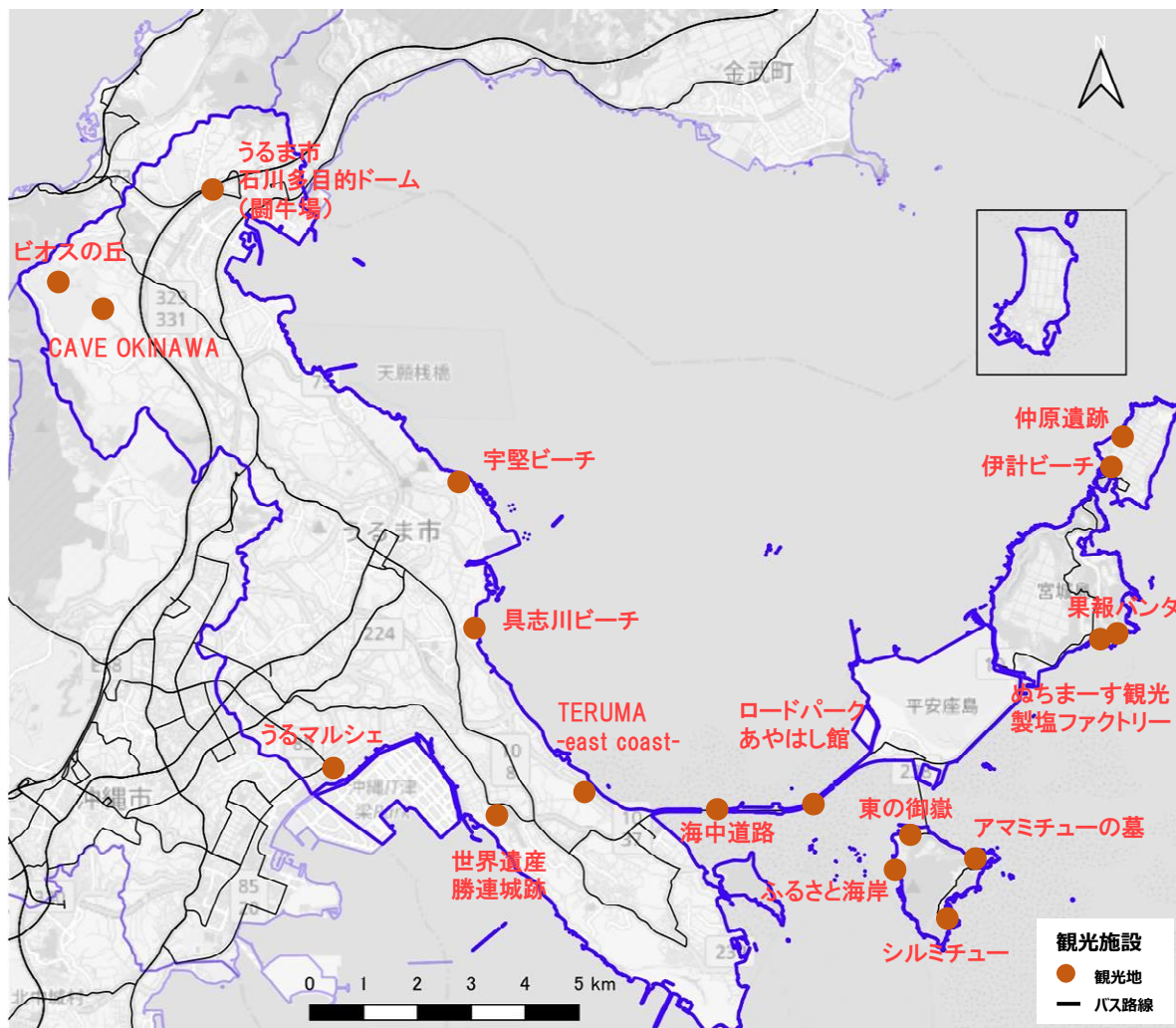


図 3-18 観光地

出典：うるま市観光物産協会  
うるま市ガイドブック「うるま trip」

下図：OpenStreetMap

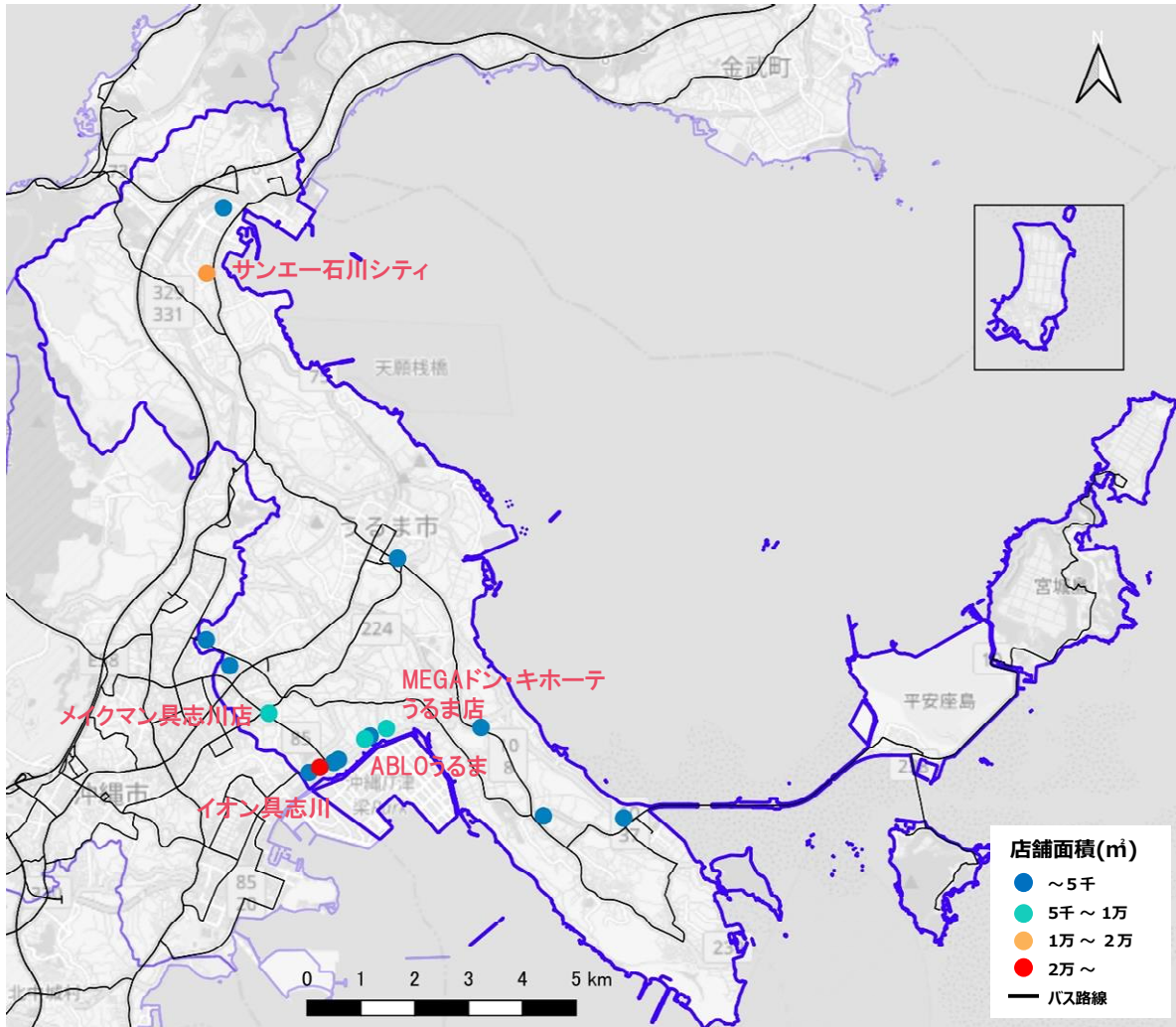


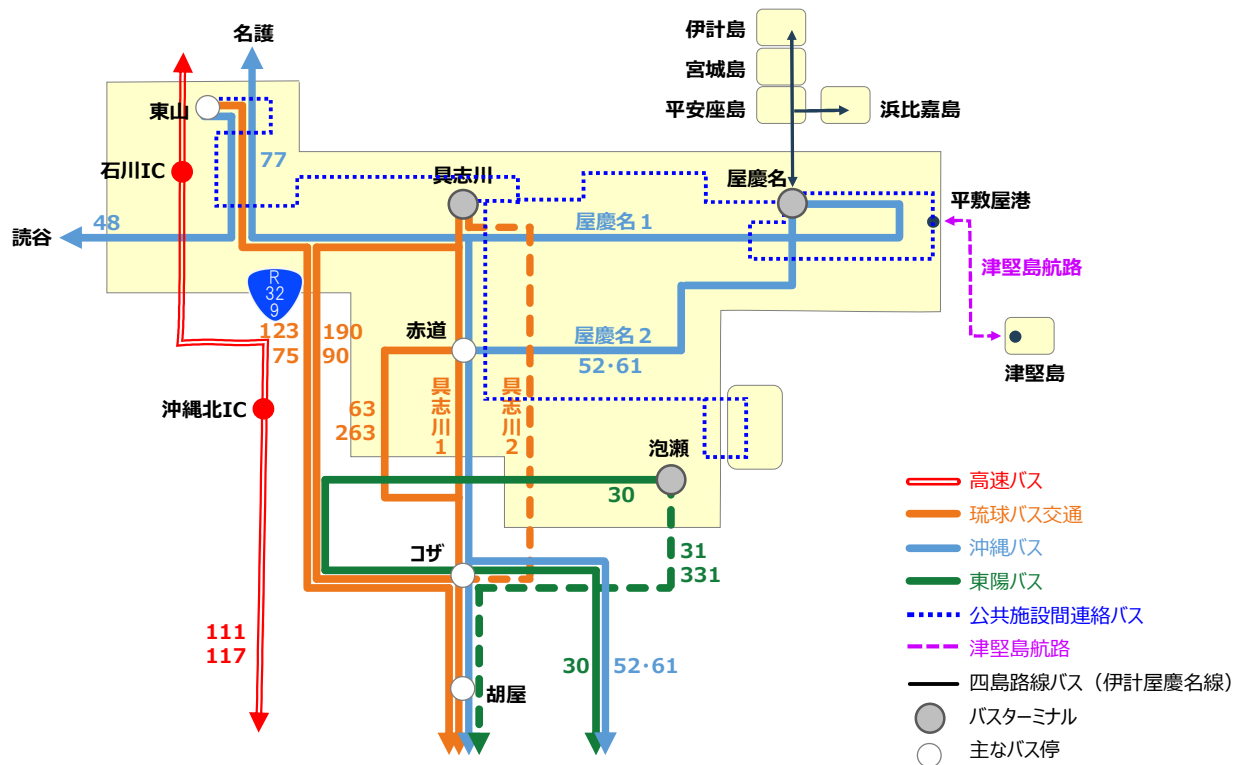
図 3-19 商業施設（大規模小売店舗）

出典：うるま市資料 大規模小売店舗を基に作成

下図：OpenStreetMap

### 3-2 公共交通網の状況

(1) うるま市の公共交通ネットワークの全体像



(2) うるま市の公共交通の系統及び航路一覧

分類1	分類2	系統	起点	終点	琉球バス 交通	沖縄バス	東陽バス	那覇バス	その他	平日 (回/日)	日祝 (回/日)
高速(沖縄南～那覇)	具志川1	113	具志川バスターミナル	那覇空港	●					5.0	0.0
基幹急行	具志川1	23	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					4.0	0.0
路線バス	具志川1	23	具志川バスターミナル	那覇空港・那覇バスターミナル	●					35.0	29.5
路線バス	具志川1	223	具志川バスターミナル	おもろまち駅前広場	●					2.0	1.0
路線バス	具志川1	21	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					19.5	13.0
路線バス	具志川1	24	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					16.0	8.5
路線バス	具志川1	63	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					16.0	12.0
路線バス	具志川1	263	具志川バスターミナル	おもろまち駅前広場	●					2.0	2.0
路線バス	具志川1	112	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					7.5	3.0
路線バス	具志川2	110	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					18.5	10.0
高速(沖縄南～那覇)	屋慶名1	127	屋慶名バスターミナル	那覇バスターミナル		●				1.5	0.0
基幹急行	屋慶名1	777	屋慶名バスターミナル	那覇バスターミナル		●				1.5	0.0
路線バス	屋慶名1	27	屋慶名バスターミナル	豊見城営業所・那覇バスターミナル		●				17.0	9.0
路線バス	屋慶名1	227	屋慶名バスターミナル	おもろまち駅前広場		●				0.0	1.0
路線バス	屋慶名1	80	屋慶名バスターミナル	那覇バスターミナル		●				0.5	0.0
路線バス	屋慶名1	93	屋慶名バスターミナル	イオンモール沖縄ライカム		●				0.0	2.0
路線バス	屋慶名2	52	屋慶名バスターミナル	那覇バスターミナル		●				17.0	11.0
路線バス	屋慶名2	61	屋慶名バスターミナル	サンエーパルコシティ前		●				2.0	4.0
基幹急行	泡瀬	331	泡瀬営業所	那覇バスターミナル			●			1.0	0.0
路線バス	泡瀬	31	泡瀬営業所	那覇バスターミナル			●			18.0	12.0
路線バス	泡瀬	30	泡瀬営業所	那覇バスターミナル			●			17.0	12.0
路線バス	R329	90	具志川バスターミナル	那覇バスターミナル	●					19.0	22.0
路線バス	R329	190	具志川バスターミナル	那覇空港	●					13.0	5.0
高速(沖縄南～那覇)	R329	123	東山駐車場	那覇空港	●					1.0	0.0
路線バス	R329	75	東山駐車場	北谷町老人福祉センター前	●					13.0	8.0
路線バス	北部方面	48	東山入口	読谷バスターミナル		●				11.5	7.0
路線バス	北部方面	77	屋慶名バスターミナル	名護バスターミナル		●				13.0	10.0
高速(名護～那覇)	高速バス	111	名護バスターミナル	那覇空港	●	●	●	●		12.5	12.5
高速(名護～那覇)	高速バス	117	オリオンホテルモトブリゾート	那覇空港	●	●		●		8.5	8.5
	市内	公共施設間連絡バス(具・石)	うるま市役所	石川出張所					●	6.0	0.0
	市内	公共施設間連絡バス(具・与)	うるま市役所	うるマルシェ					●	5.0	0.0
	市内	公共施設間連絡バス(具・与)	うるま市役所	与那城出張所					●	5.5	0.0
	市内	公共施設間連絡バス(与勝)	与那城出張所	与那城出張所					●	2.5	0.0
	市内	四島路線バス	JA与那城支店前	伊計共同売店前					●	7.0	6.0
高速船	津堅島航路		平敷屋港	津堅港					●	2.0	2.0
フェリー	津堅島航路		平敷屋港	津堅港					●	3.0	3.0

資料：「バスマップ沖縄」より作成

### (3) 路線バス・公共施設間連絡バスの概要

うるま市のバス交通は、本島側の市街地を中心にバス路線とバス停（緑線・緑点）が密に分布しており、主要幹線道路や住宅地へのアクセスが確保されている。

公共施設間連絡バス路線は、市街地から沿岸地域までをカバーしている点が特徴である。

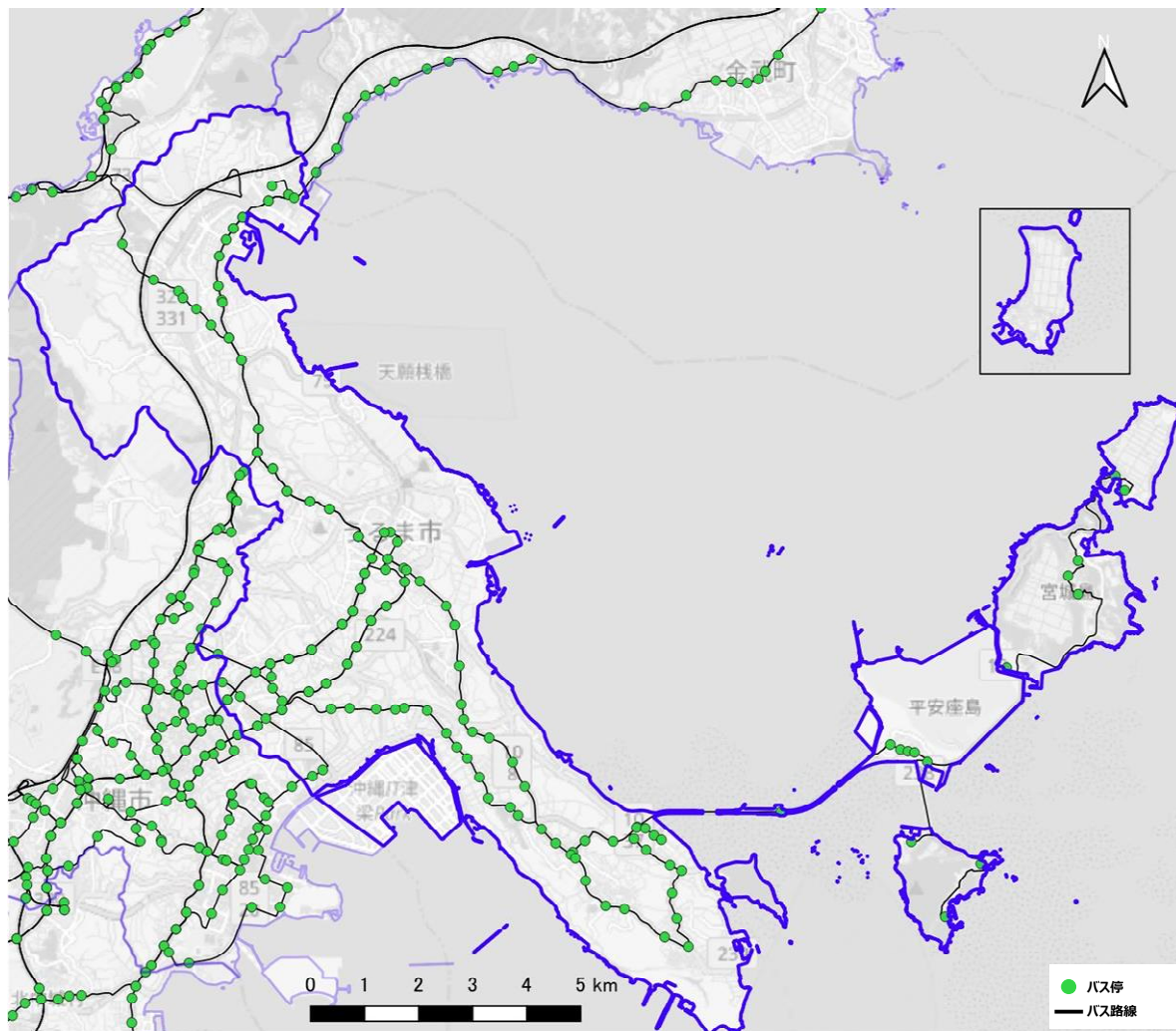


図 3-20 バス路線 (R7 年)

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

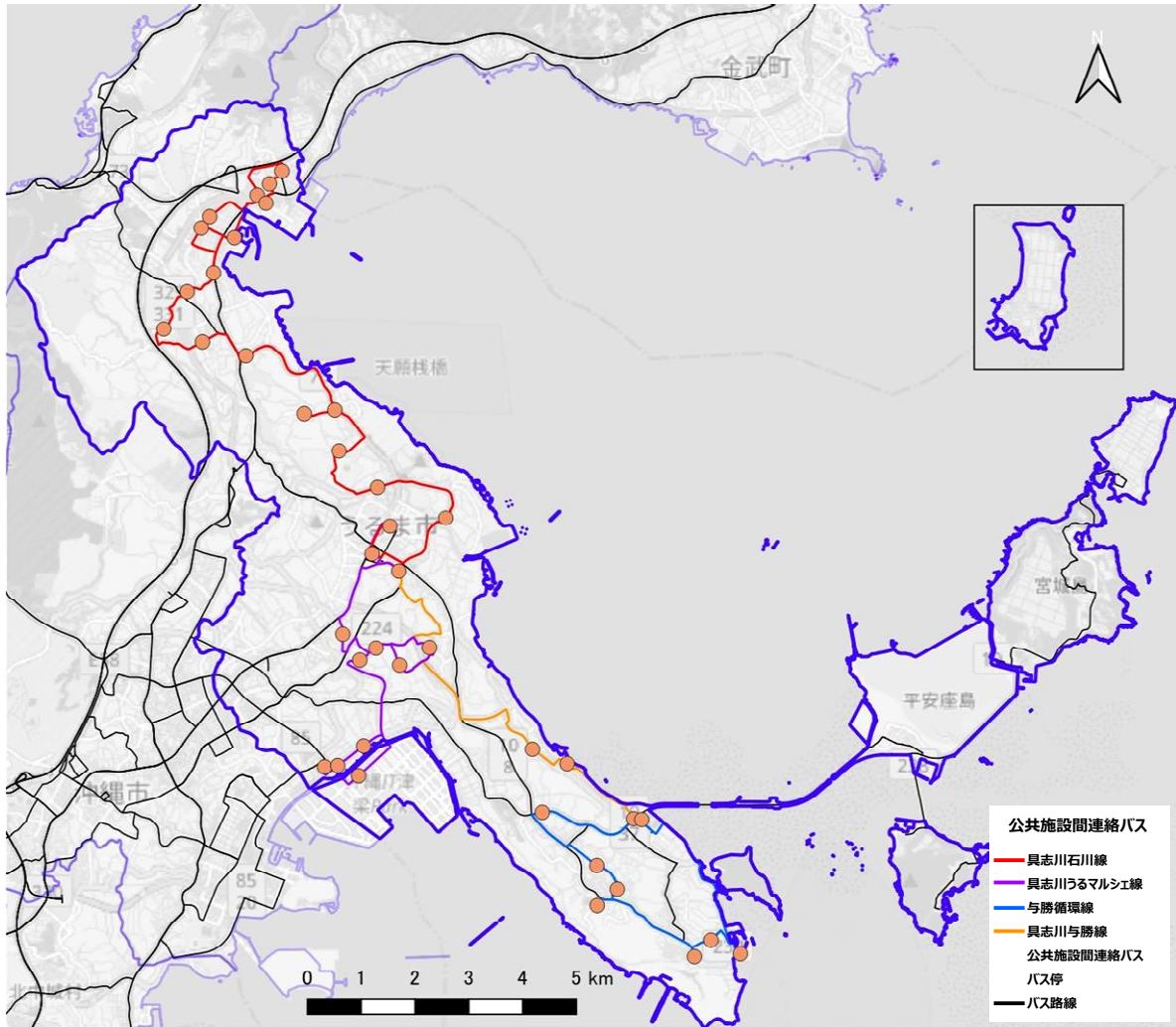


図 3-21 公共施設間連絡バス路線 (R7 年)

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

#### (4) 路線バスおよび施設間連絡バスのサービス水準

うるま市のバス交通は、本島側の市街地を中心にバス路線とバス停（緑線・緑点）が密に分布しており、主要幹線道路や住宅地へのアクセスが確保されている。

公共施設間連絡バス路線は、市街地から沿岸地域までをカバーしている点が特徴である。

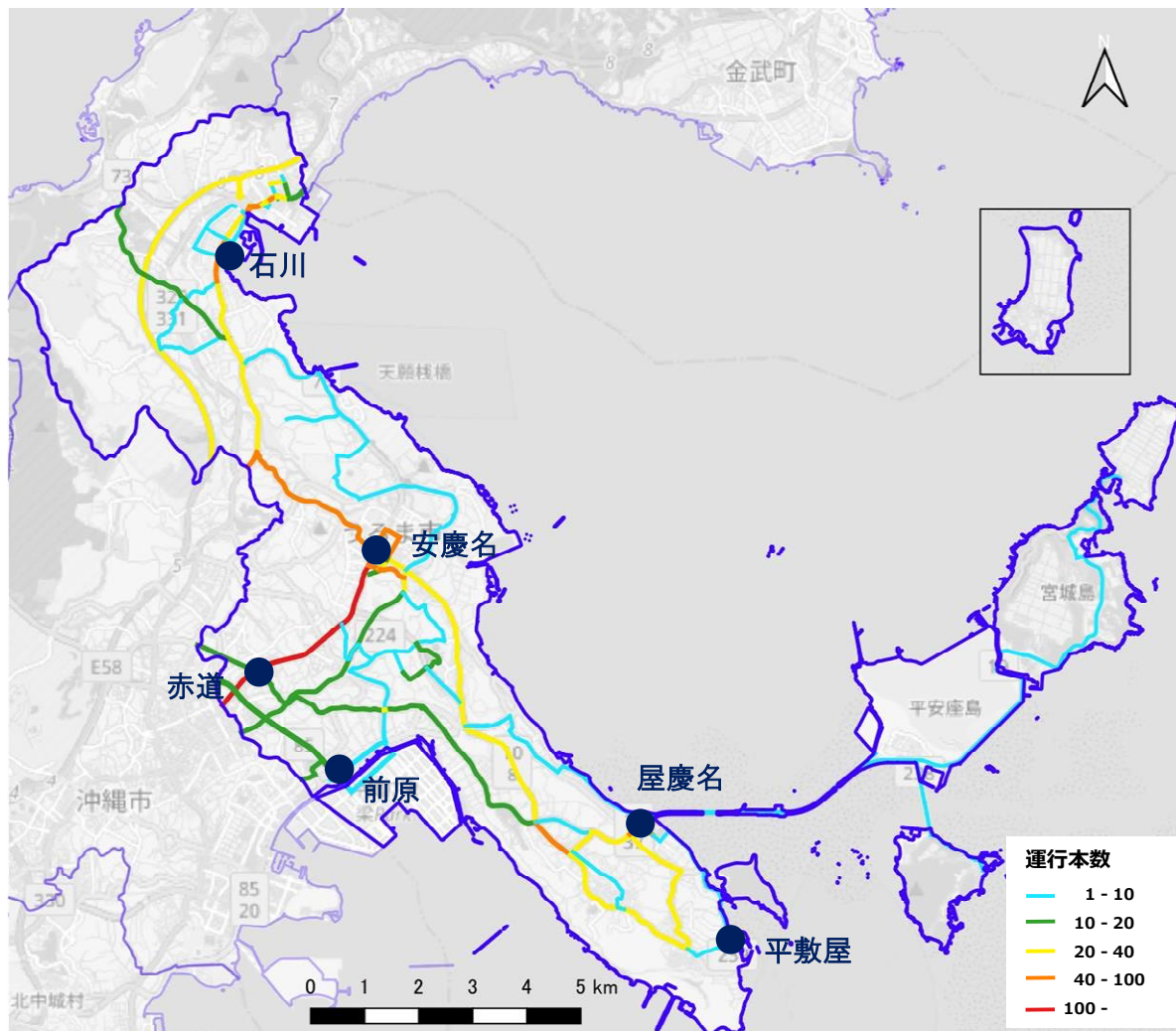


図 3-22 平日運行本数

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

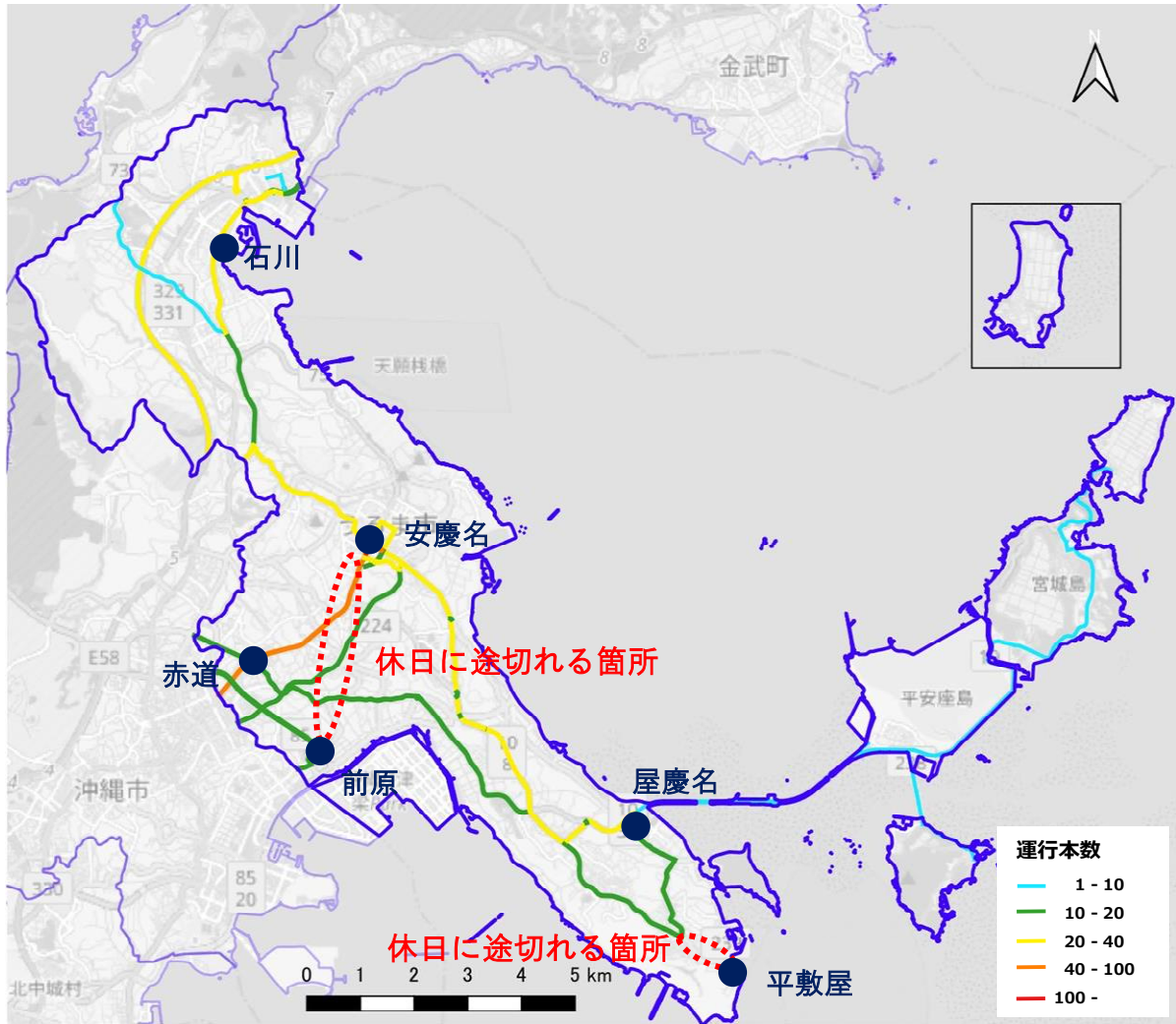


図 3-23 休日運行本数

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

(5) バス乗り継ぎ分析

1) 石川 IC

① 乗り継ぎルート

石川 IC 発着の高速バスとの乗り継ぎは、路線バスは石川電話局前（約 9 分）、公共施設間連絡バスは東山公民館入口（約 7 分）が最寄りとなっている。

石川 IC での高速バス⇄路線バス、公共施設間連絡バスの乗り継ぎは、高速バス、路線バスともに不等間隔かつ頻度も不定のため、乗り継ぎ時間が 30 分以上（移動を除いて約 20～25 分以上の待ち時間）生じたり、乗り継ぎ時間が不足している場合がある

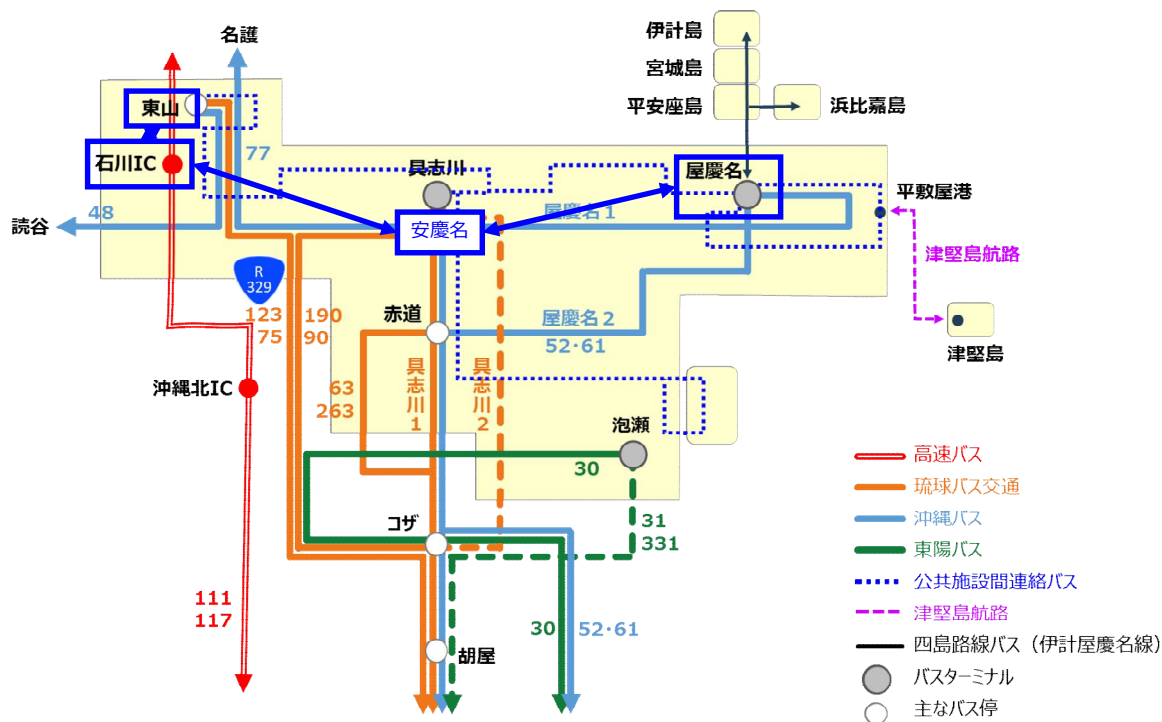


図 3-24 石川 IC からの乗り継ぎ

※徒歩の所要時間は 80m/分(端数切り上げ)で計算

乗り継ぎ時間が長い例

乗り継ぎ元		乗り継ぎ先
石川IC（那覇方面発） 9：34着	→	東山公民館入口（うるま市役所方面行） 10：41発（1時間待ち）
石川IC（那覇方面発） 9：34着	→	石川電話局前（屋慶名方面行） 11：11発（1時間28分待ち）

乗り継ぎ時間が不足している例

乗り継ぎ元		乗り継ぎ先
石川IC（那覇方面発） 14：42着	→	石川電話局前（屋慶名方面行） 14：46発（5分不足）
石川電話局前（屋慶名方面発） 19：18着	→	石川IC（那覇方面行） 19：26発（1分不足）

② 乗り継ぎ時刻表

石川 IC での高速バス⇔路線バス、公共施設間連絡バスの乗り継ぎは、高速バス、路線バスともに不等間隔かつ頻度も不定のため、乗り継ぎ時間が 30 分以上（移動を除いて約 20～25 分以上の待ち時間）生じたり、乗り継ぎ時間が不足している場合がある。

時間帯	那覇方面から名護方面へ 111/117		石川電話局前 石川・安慶名・屋慶名方面へ			石川電話局前 石川・安慶名・屋慶名方面から			東山公民館入口 うるま市役所	路線名 始発→行先
	那覇空港→名護BT 発着時刻	名護BT→那覇空港 発着時刻	48石川読谷線 東山入口→読谷BT 発着時刻	75石川北谷線 123石川空港線 東山駐車場→北谷・那覇方面 発着時刻	77名護東線 名護BT→屋慶名BT 発着時刻	48石川読谷線 読谷BT→東山入口 発着時刻	75石川北谷線 123石川空港線 北谷・那覇方面→東山駐車場 発着時刻	77名護東線 屋慶名BT→名護BT 発着時刻	具志川-石川線 うるま市役所 発着時刻	
凡例										
6		25		27 44				46		
7	04 33 48	05 58		16	23			27		
8	38			06	01 55	19 52	34		07	
9	34	12 41		16			44	55	25	
10	29 45	05 41		42		32	23	50	41	
11	17	24		17	10	07	17	45		
12	31			42	05	00 45	32			
13	09 24 53	13		42	10 45	20	32		29	37
14	42	11 37 41			50	00 46	57	09	25	
15		41		07			57	14 52	25	12 59
16	25	03 38 58		07 42	00 36	55	32		07 47	
17	00 26 53	24			56			18	37	
18		18 34		42		00 50	32	36		
19	20 37	26			26			23	18	
20	30	16		17	06		12	24 27		
21	18							21 55		
22										

乗り換えバス路線図

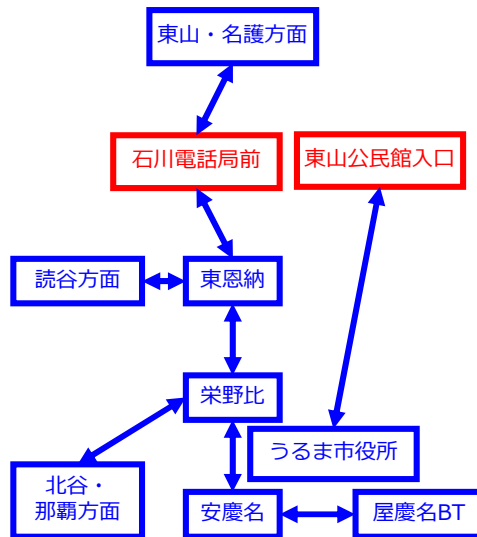


図 3-25 石川 IC から石川電話局前・東山公民館入口の乗り継ぎ

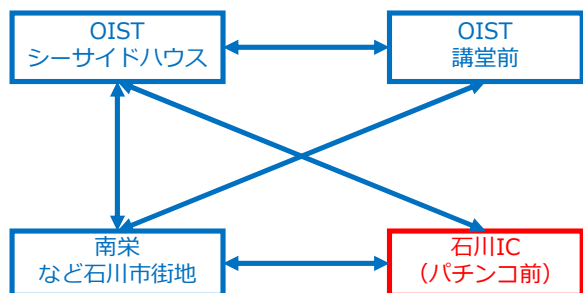
出典：各社時刻表を基に作成

③ OIST シャトルバス

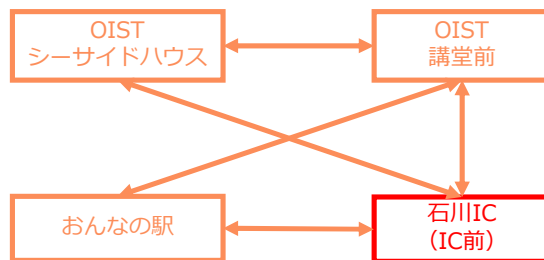
石川 IC には OIST（沖縄科学技術大学院大学）のシャトルバスも発着しており、那覇空港方面行き的高速バス接続している（平日 11.5 往復/日）。

利用にはシャトルバスパスが必要。石川市街地を経由する石川ルートで石川 IC を経由するのは午前中運行分のみとなっている。

運行ルート 主要経由地  
(石川ルート)



運行ルート 主要経由地  
(石川ICルート)



那覇空港→石川IC→OIST

石川ルート	Highway Bus		OIST Shuttle Service				Bus Route
	Naha Airport (Domestic Terminal)	Ishikawa IC	Ishikawa IC	Onna Farmers Market	Seaside House	Auditorium	
オーエール石	6:45	7:48	8:07	-	-	8:28	Ishikawa Line
	6:45	7:48	8:26	-	8:42	8:47	Ishikawa Line
	7:30	8:38	9:33	-	9:47	9:52	Ishikawa Line
	8:25	9:34	10:25	10:35	-	11:05	Ishikawa IC Line
	9:45	10:45	11:25	-	-	11:40	Ishikawa IC Line
	11:25	12:31	13:10	13:20	-	13:40	Ishikawa IC Line
	12:20	13:24	14:00	-	-	14:15	Ishikawa IC Line
	12:50	13:53	14:50	15:10	-	15:30	Ishikawa IC Line
	13:40	14:42	15:50	16:10	-	16:30	Ishikawa IC Line
	15:15	16:25	16:50	-	-	17:15	Ishikawa IC Line
	15:55	17:00	17:35	-	18:00	18:05	Ishikawa IC Line
16:40	17:53	18:55	-	-	19:10	Ishikawa IC Line	

OIST→石川IC→那覇空港

OIST Shuttle Service			Highway Bus		Bus Route	
Auditorium	Seaside House	Onna Farmers Market	Ishikawa IC	Ishikawa IC	Naha Airport (Domestic Terminal)	
7:50	-	-	8:26	9:12	10:13	Ishikawa Line
9:00	-	-	9:33	10:05	11:22	Ishikawa Line
10:05	-	-	10:25	10:41	11:42	Ishikawa IC Line
11:05	-	-	11:25	13:13	14:25	Ishikawa IC Line
12:50	-	-	13:10	14:11	15:12	Ishikawa IC Line
13:40	-	-	14:00	14:41	15:42	Ishikawa IC Line
14:30	-	-	14:50	15:41	16:45	Ishikawa IC Line
15:30	-	-	15:50	16:38	17:43	Ishikawa IC Line
16:30	-	-	16:50	17:24	18:28	Ishikawa IC Line
17:15	-	-	17:35	18:18	19:28	Ishikawa IC Line
18:35	18:40	-	18:55	19:26	20:26	Ishikawa IC Line

※画像は OIST HP より

## 2) 沖縄北 IC

### ① 乗り継ぎルート

沖縄北 IC 発着の高速バスとの乗り継ぎは、路線バスは北美小学校前（約4分）が最寄りとなっている。乗り継ぎ可能な路線バスはうるま市内では石川、東山、安慶名、具志川方面へ向かうことが可能。

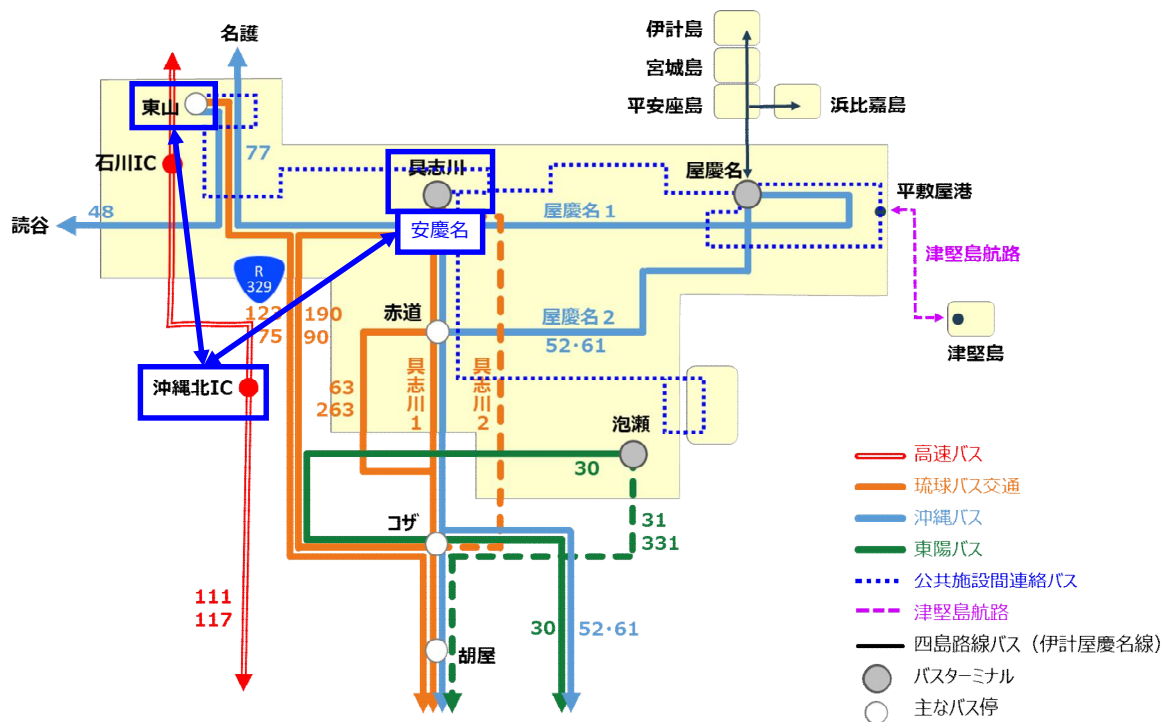
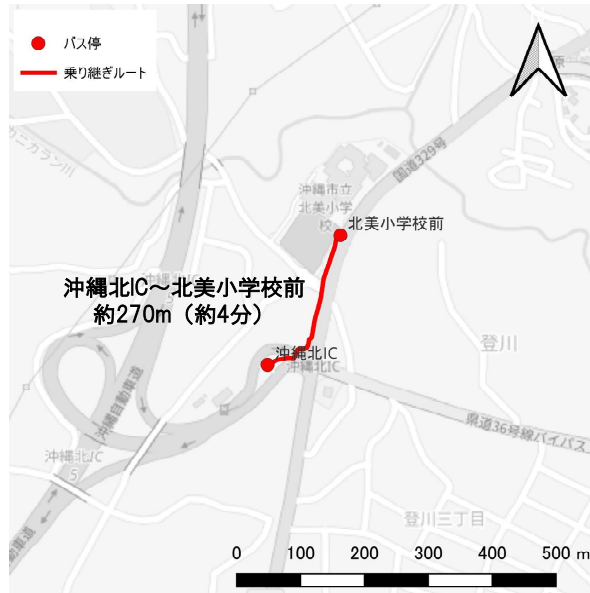


図 3-26 沖縄北 IC からの乗り継ぎ

※徒歩の所要時間は 80m/分(端数切り上げ)で計算

下図：OpenStreetMap

## ② 乗り継ぎ時刻表

沖縄北 IC での高速バス⇔路線バスの乗り継ぎは、具志川方面行のバスは比較的頻度が高く、高速バス→具志川方面の乗り継ぎは比較的容易なもの、いずれの方面でも乗り継ぎ時間が30分以上（待ち時間約25分以上）や乗り継ぎ時間が不足する場合がある。

時間帯	那覇方面から名護方面へ		東山・具志川方面へ				東山・具志川方面から				路線名
	111/117		75石川北谷線 123石川空港線		90知花線 190知花空港線		75石川北谷線 123石川空港線		90知花線 190知花空港線		
凡例	那覇空港 →名護BT	名護BT→ 那覇空港	北谷・那覇方面 →東山駐車場	那覇方面 →具志川BT	東山駐車場 →北谷・那覇方面	具志川BT →那覇方面	始発 →行先				
発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻				
6	54	35			41 57	03 22 32 41 50					
7	23 38	15		24 53	34	02 14 28 40 55					
8	29	06	18	12 41	26	13 52					
9	24	20 49	32	11 22	29	12 47					
10	19 37	15 49	11	08 23 43		07 27 47					
11	07	33	04	08 12 22 37 53 57		22					
12	22 59			22	19	43					
13	15 43	23	56	12 45	22 57	23 58					
14	32	19 46 49	49	40		39					
15		49	34	25	04	14 44					
16	14 50	13 47	57	58	15 52	09 35					
17	16 42	08 34		45		15					
18		28 43	17	10 45	17	34					
19	09 28	34	05	05 17 37 58	41	34					
20	19	24	09 11	19 43	20	33					
21	08		08 42	25		33					
22				03 43							

## 乗り換えバス路線図

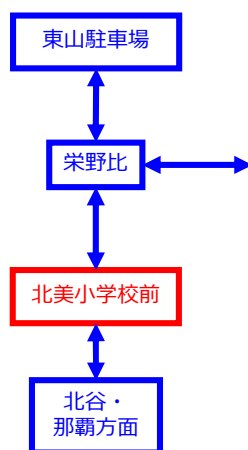


図 3-27 沖縄北 IC から北美小学校前の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

### 3) 平敷屋港

#### ① 乗り継ぎルート

平敷屋港発着の航路との乗り継ぎは、公共施設間連絡バスは平敷屋港旅客待合所（約1分）が最寄りとなっている。平敷屋港 18:00 到着、平敷屋港 7:30 出発の便は接続する公共施設間連絡バスが存在しない。

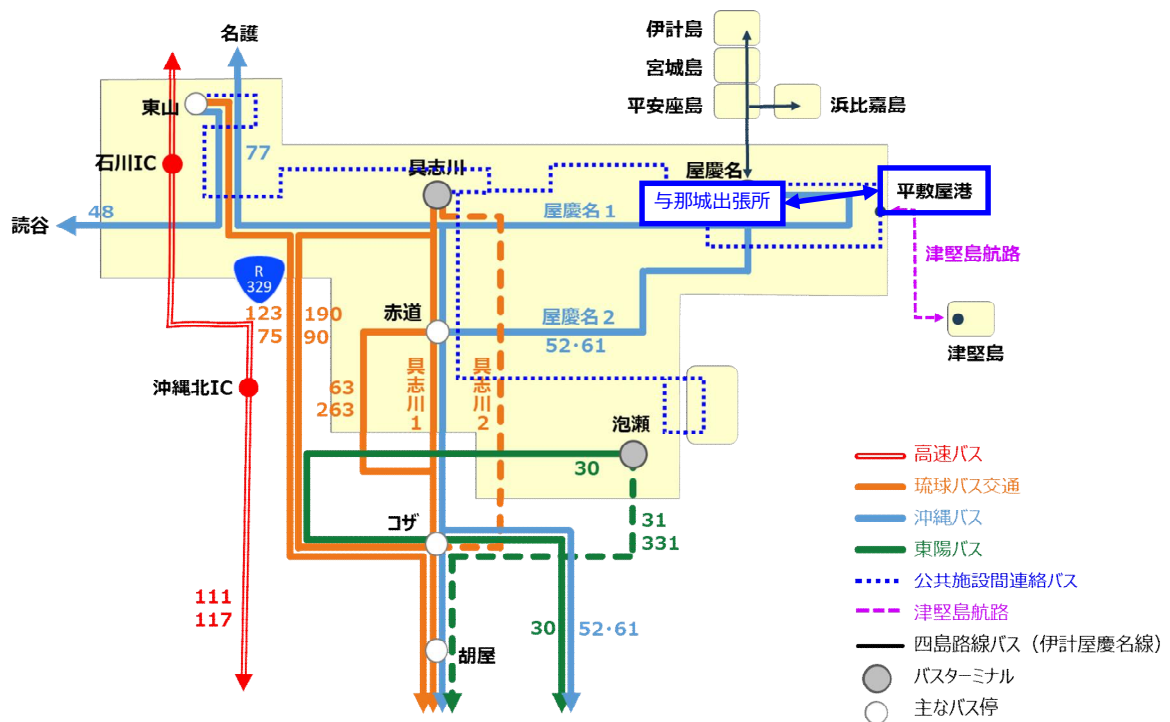
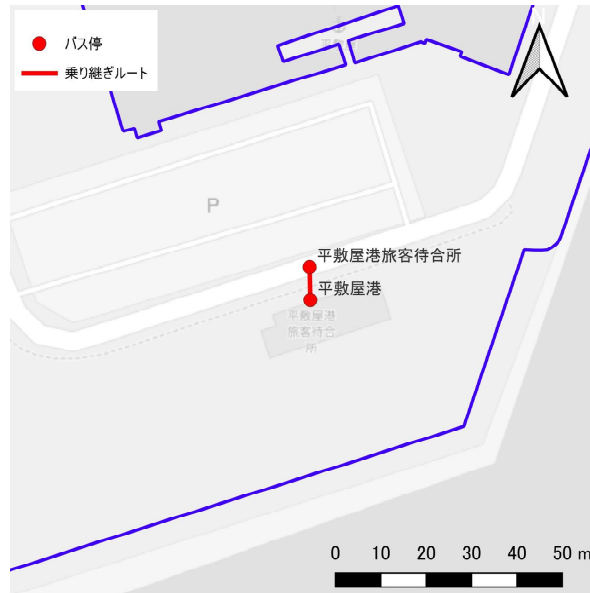


図 3-28 石川 IC からの乗り継ぎ

※徒歩の所要時間は 80m/分(端数切り上げ)で計算

下図：OpenStreetMap

## ② 乗り継ぎ時刻表

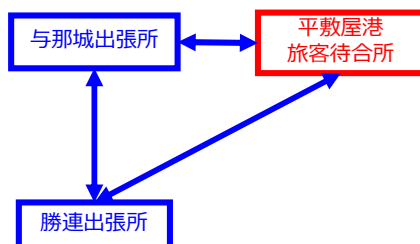
平敷屋港での路線バス乗り継ぎは、平敷屋港入港 8:15・10:30・12:30 の便は入港 10～15 分後に公共施設間連絡バスが出発するダイヤ、平敷屋港出港 9:00・11:00・14:00 の便は出港 20～26 分前に公共施設間連絡バスが到着するダイヤとなっている。

平敷屋港 18:00 到着、平敷屋港 7:30 出港の便は接続する公共施設間連絡バスが存在しない。

No.	津堅島から	→	勝連方面	与那城方面
	津堅島航路		与勝循環線	与勝循環線
	※到着		時計回り 与那城出張所	反時計回り 与那城出張所
凡例	到着時刻	→	出発時刻	-は乗り継ぎ不可
1	8:15	→	8:34	12:45
2	10:30	→	10:40	12:45
3	12:30	→	13:40	12:45
4	15:30	→	-	16:19
5	18:00	→	-	-

No.	勝連方面	与那城方面	→	津堅島へ
	与勝循環線	与勝循環線		津堅島航路
	時計回り 与那城出張所	反時計回り 与那城出張所		津堅島
凡例	出発時刻	-は乗り継ぎ不可	→	出発時刻
1	-	-	→	7:30
2	8:34	-	→	9:00
3	10:40	-	→	11:00
4	13:40	12:45	→	14:00
5	13:40	16:19	→	17:00

## 乗り換えバス路線図



※全便与那城出張所起終点  
 (与那城出張所をまたいだ運行をしないため、例えば反時計回りで平敷屋港から勝連出張所へ行くことや、時計回りで勝連出張所から平敷屋港へ来ることは不可)

図 3-29 平敷屋港から平敷屋港旅客待合所の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成



② 乗り継ぎ時刻表

JA おきなわ与那城支店前での乗り継ぎは、一部は短時間での乗り継ぎが可能なものの、経由地によっては長時間待つ路線バスが多い。

No.	伊計島から 伊計屋慶名線 ※終着	安慶名・赤道方面へ 27/777屋慶名線 屋慶名BT →平敷屋・安慶名 →那覇方面	安慶名・石川方面へ 77名護東線 屋慶名BT →平敷屋・安慶名 →名護BT	77名護東線 屋慶名BT →前原・安慶名 →名護BT	勝連城跡方面 52与勝線 51即復線 屋慶名BT →前原・勝連城跡前 →那覇方面	平敷屋港方面 与勝循環線 反時計回り 与那城出張所	うるま市役所方面 具志川与勝線 与那城出張所 →うるま市役所
凡例	到着時刻	→ 出発時刻	-は乗り継ぎ不可	-	-	-	-
1	7:46	→ 8:25	15:50	9:15	9:31	-	9:05
2	9:55	→ 10:55	15:50	10:10	10:21	-	11:12
3	11:46	→ 11:50	15:50	12:50	11:56	12:16	12:55
4	13:55	→ 14:15	15:50	14:45	14:51	15:50	14:12
5	15:46	→ 16:20急行	15:50	18:40	16:46	15:50	-
6	17:46	→ 18:05	-	18:40	18:04	-	-
7	19:46	→ -	-	-	-	-	-

No.	安慶名・赤道方面から				安慶名・石川方面から		平敷屋港方面	うるま市役所方面	伊計島へ
	27/777屋慶名線 那覇方面 →安慶名・平敷屋 →屋慶名BT	80与那城線 那覇BT →安慶名・前原 →屋慶名BT	52与勝線 51即復線 那覇方面 →勝連城跡前・前原 →屋慶名BT	127屋慶名高速線 那覇BT →安慶名・平敷屋 →屋慶名BT	77名護東線 名護BT →安慶名・平敷屋 →屋慶名BT	77名護東線 名護BT →安慶名・前原 →屋慶名BT	与勝循環線 時計回り 与那城出張所	具志川与勝線 うるま市役所 →与那城出張所	伊計共同売店前 伊計屋慶名線
凡例	到着時刻	-は乗り継ぎ不可	-	-	-	-	-	-	→ 出発時刻
1	7:41	-	-	-	-	-	-	-	→ 8:00
2	9:43	-	9:01	-	8:14	9:33	9:01	-	→ 10:00
3	11:52	-	11:46	-	8:14	11:48	11:08	10:30	→ 12:00
4	13:13	13:36	12:33	-	8:14	13:56	11:08	13:30	→ 14:00
5	15:20	13:36	15:54	-	8:14	15:22	14:08	15:46	→ 16:00
6	17:29	13:36	17:45	-	8:14	17:31	14:08	16:49	→ 18:00
7	19:42	13:36	19:52	19:28	8:14	19:29	14:08	16:49	→ 20:00

乗り換えバス路線図

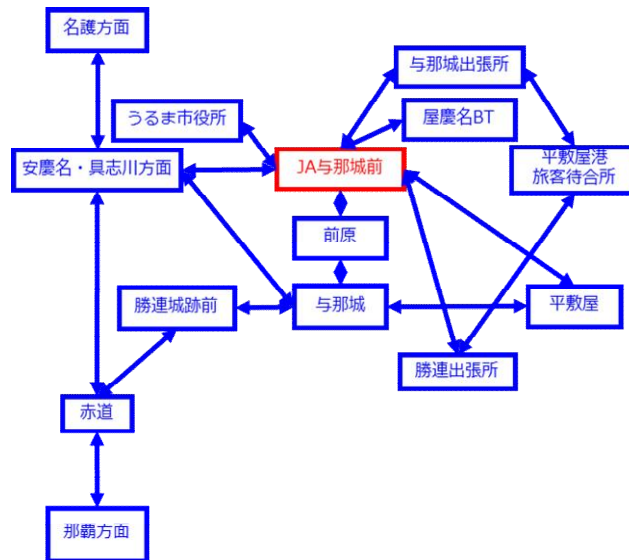


図 3-31 平敷屋港から平敷屋港旅客待合所の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

乗り継ぎ時間が長い例

乗り継ぎ元		乗り継ぎ先
(伊計島発) 7:46着	→	(安慶名・赤道方面行) 8:25発(39分待ち)
〃	→	(うるま市役所方面行) 9:05発(1時間19分待ち)
〃	→	(安慶名・石川方面行) 9:15発(1時間29分待ち)
〃	→	(勝連城跡方面行) 9:31発(1時間45分待ち)
〃	→	(平敷屋港方面行) 12:16発(4時間30分待ち)

## 5) 栄野比

### ① 乗り継ぎルート

栄野比発着の 77 番（安慶名方面）と 75・90 番ほか（コザ方面）の乗り継ぎは、約 2 分（※信号待ち除く）の距離となっている。

今回は 77 番と 75・90 番ほか（コザ方面）の乗り継ぎについて特に着目した。

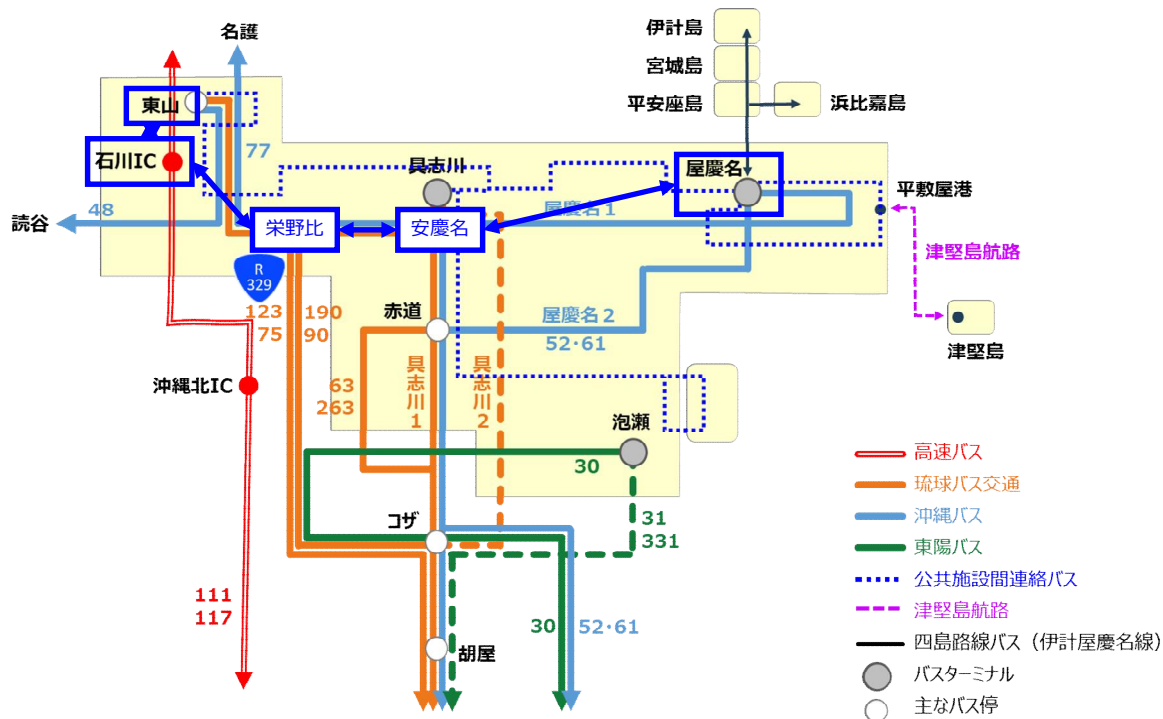


図 3-32 栄野比の乗り継ぎ

※徒歩の所要時間は 80m/分(端数切り上げ)で計算

下図：OpenStreetMap

## ② 乗り継ぎ時刻表

栄野比での77番と75・90番ほか（コザ方面）の乗り継ぎは、10月18日のダイヤ改正で朝7時台の東山・石川方面→コザ・那覇方面の乗り継ぎが改善され、10分未満での乗り継ぎが可能になった。なお、それ以外の時間帯では現在でも乗り継ぎ時間が長い傾向にある。

No.	東山・石川から 77名護東線	北谷方面へ 75石川北谷線	那覇方面へ 90知花線 190知花空港線	No.	北谷方面から 75石川北谷線	那覇方面から 90知花線 190知花空港線	東山・石川へ 77名護東線	路線名 始発 →行先 出発時刻
	名護BT →屋慶名BT	名護BT →北谷方面	具志川BT →那覇・空港方面		北谷方面 →名護BT	那覇・空港方面 →具志川BT	屋慶名BT →名護BT	
凡例	到着時刻	→	出発時刻	-は乗り継ぎ不可	凡例	到着時刻	→	出発時刻
1	7:13	→	7:26	-	1	-	→	6:34
2	7:39	→	8:17	-	2	-	→	7:01
3	8:08	→	8:17	8:43	3	8:25	→	9:23
4	9:11	→	9:25	9:42	4	10:15	→	10:38
5	11:26	→	12:15	12:37	5	11:08	→	11:38
6	12:43	→	13:18	13:17	6	11:08	→	13:18
7	13:26	→	13:53	13:52	7	14:00	→	14:15
8	14:26	→	15:00	14:33	8	15:03	→	15:17
9	15:16	→	16:11	15:38	9	15:39	→	16:07
10	17:12	→	18:07	18:28	10	15:39	→	16:47
11	18:16	→	19:36	18:28	11	17:03	→	17:22
12	19:13	→	19:36	19:28	12	18:24	→	19:13

## 乗り換えバス路線図

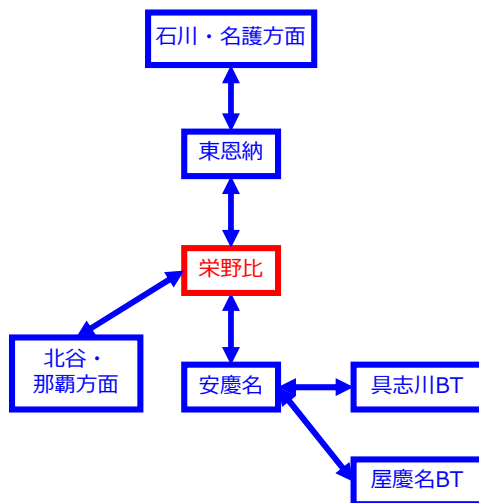


図 3-33 栄野比の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

## 6) 安慶名

### ①-1 乗り継ぎルート

安慶名発着の路線バス同士の乗り継ぎは、4方面（栄野比、具志川、屋慶名、コザ）にわたり、うるま市内では東山、石川、栄野比、具志川、屋慶名、赤道方面へ向かうことが可能。このうち安慶名バス停から徒歩10分未満の具志川方面を除く3方面の乗り継ぎについて整理。

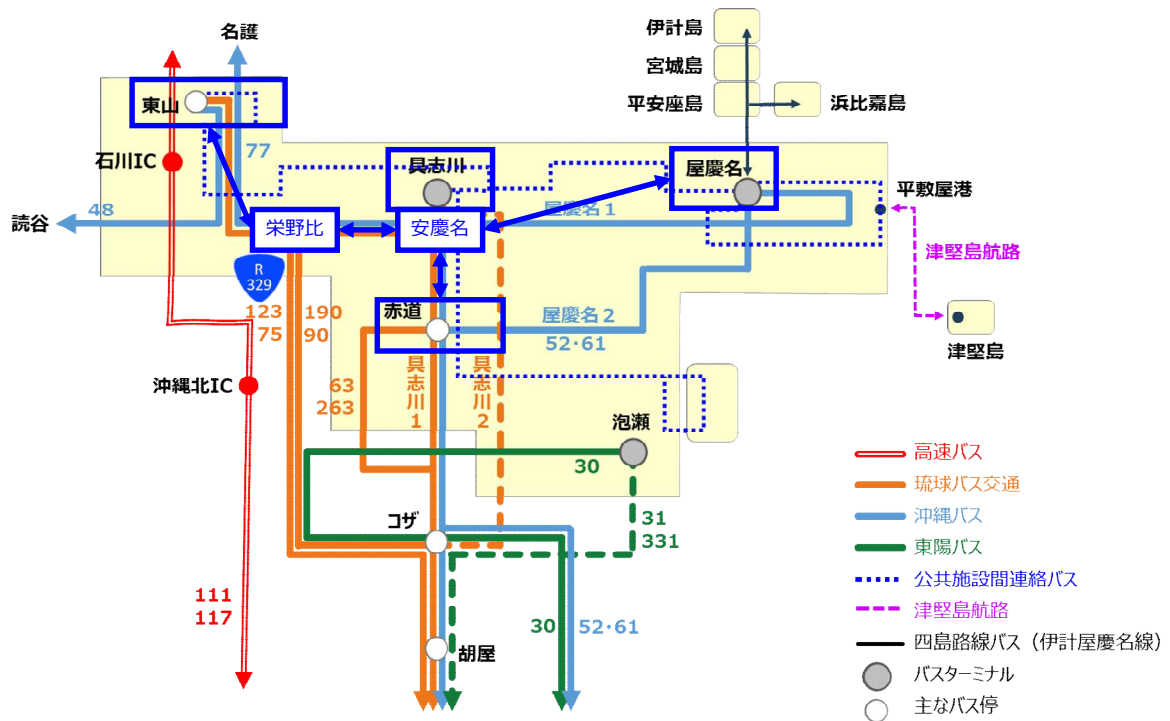


図 3-34 安慶名からの乗り継ぎ

※徒歩の所要時間は80m/分(端数切り上げ)で計算

下図：OpenStreetMap

①-2 乗り継ぎルート

安慶名発着の路線バス同士の乗り継ぎのうち、安慶名バス停から徒歩10分未満の具志川方面を除く3方面（栄野比、屋慶名、コザ）の乗り継ぎについて整理。

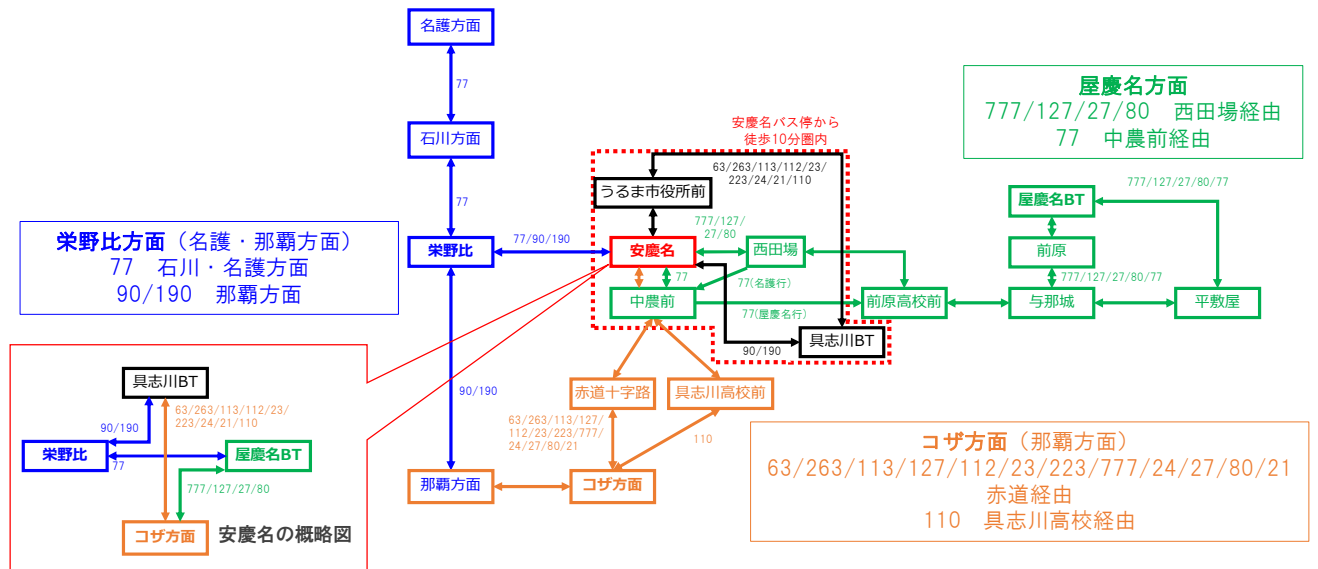


図 3-35 乗り換えバス路線図

※※安慶名バス停を経由しないルートは省略

②-1 乗り継ぎ時刻表 コザ方面から栄野比、屋慶名方面へ

安慶名での路線バスの乗り継ぎは、コザ方面から各方面へは乗り継ぎ先の運行本数が毎時0～2本程度のため、時間帯によっては乗り継ぎ時間が30～60分以上になってしまう場合がある。また、21時台以降到着では乗り継ぎ先の終バス後となる。

時間帯	コザ方面から (赤道経由)	コザ方面から (具志川高校経由)	栄野比方面へ		屋慶名方面へ		路線名 始発 →行先
	63/263/113/127/112/23/223/777/24/27/80/21 コザ・那覇方面 →具志川BT・屋慶名BT	110長田具志川線 コザ・那覇方面 →具志川BT	77名護東線 屋慶名BT →栄野比経由 →東山・石川方面	90知花線 190知花空港線 具志川BT →栄野比経由 →那覇方面	77名護東線(前原経由) 77(平敷原経由) 東山・石川方面 →中農前経由 →屋慶名BT	777/127/27(平敷屋経由) 80(前原経由) 那覇方面 →西田場経由 →屋慶名BT	
凡例	発着時刻	発着時刻	凡例	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻
5			5		49		
6			6	28 55	08 17 26 35 47 59		
7	12 16 29 29 41 43 50	20 57	7		12 24 39 54	23 51	12 41
8	06 10 12 15 24 27 35 39 42 46		8		34 59	20	15
9	01 10 15 18 30 36 45 52 58	21	9	17	34 54	20	18
10	04 05 10 24 30 30 34 35 36 45 45 50 53 55	11	10	32	14 34		36
11	03 03 05 08 20 21 22 25 26 32 42 46 47 57	10 28 48	11	32	09	35	25 57
12	25 42 42 47	58	12		29	51	47
13	05 14 19 22 38 45		13	12	09 44	34	19
14	03 10 21 49 54	43	14	08	24 59	34	03 49
15	01 06 13 14 26 41 45 50	35	15	10	29 54	24	45
16	05 15 26 28 53 59	16	16	00 40	19 59		
17	22 27 31 34 56 59	16	17	15		22	34
18	01 06 07 15 17 21 49 50 57	18	18		19	25	15 50
19	03 08 09 15 27 28 34 50 56	18	19	06	19	22	08 15
20	01 03 16 17 19 36 38 30 50 54	11 55	20		19		03 50
21	01 09 21 44 54	49	21		19		
22	16 24 53	42	22				
23	20		23				

図 3-36 安慶名の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

②-2 乗り継ぎ時刻表 栄野比、屋慶名方面からコザ方面へ

安慶名での路線バスの乗り継ぎは、各方面からコザ方面へは乗り継ぎ先の運行本数が非常に多いため、経由地を問わなければほとんど待ち時間は生じない。ただし 21 時台以降は乗り継ぎ先の終バス後となる。

時間帯	栄野比方面から		屋慶名方面から		時間帯	コザ方面へ (赤道経由)		コザ方面へ (具志川高校経由)		路線名 始発 →行先
	77名護東線 →東山・石川方面 →栄野比経由 →屋慶名BT	90知花線 190知花空港線 →那覇方面 →栄野比経由 →具志川BT	77名護東線(前原経由) 77(平敷屋経由) 屋慶名BT →中農前経由 →東山・石川方面	777/127/27 (平敷屋経由) 屋慶名BT →西田場経由 →那覇方面		63/263/113/127/112/23/223/777/24/27/80/21 具志川BT・屋慶名BT →コザ・那覇方面	110長田具志川線 具志川BT →コザ・那覇方面			
凡例	発着時刻	発着時刻			凡例	発着時刻	発着時刻			
5				40	5	30 40 45 55	49			
6			28 55	46	6	01 03 05 07 09 15 18 20 22 30 31 35 38 39 46 46 52 53 54	40			
7	23 51	39		05 21 40	7	03 04 05 07 08 14 16 21 26 28 33 40 48	01 34			
8	20	08 27 55			8	08 13 28 36	08			
9	20	25 36	17	02 33	9	02 03 13 13 16 28 33 33 36 38 51	18 48			
10		22 37 57	32	30	10	03 21 23 30 51	33			
11	35	22 25 35 50	32	24	11	18 24 28 28 46 53	38			
12	51	07 10 35		16 56	12	01 13 16 23 43 56	13 48			
13	34	25 58	12	26	13	01 16 18 18 26 26 33 38 41 53	48			
14	34	53	08	41	14	01 03 06 18 31 33 38 38 41 43 58	08 33			
15	24	38	10	20	15	03 08 18 18 18 20 38 41 43 51 53	28			
16			00 40		16	03 03 12 28 33 38 38 58	08			
17	22	13	15	00 42	17	00 18 33 42 48	18			
18	25	00 24 59		42	18	03 23 33 42 43 52	33			
19	22	19 31 51	06	44	19	07 31 44 53	33			
20		12 33 56			20	03 31				
21		38			21	06				
22		16 56			22					

図 3-37 安慶名の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

②-3 乗り継ぎ時刻表 栄野比方面⇄屋慶名方面

安慶名における栄野比方面⇄屋慶名方面は、77番・名護東線が直通しているが、90/190番と777/127/27番を乗り継ぐ場合、30分以上の待ち時間が生じる場合や、77番と乗り継ぎになる場合がある。

栄野比方面から		屋慶名方面へ		屋慶名方面から		栄野比方面へ		路線名 始発 →行先
77名護東線 東山・石川方面 →栄野比経由 →屋慶名BT	90知花線 190知花空港線 那覇方面 →栄野比経由 →具志川BT	77名護東線(前原経由) 77(平敷屋経由)	777/127/27 80(前原経由)	77名護東線(前原経由) 77(平敷屋経由)	777/127/27 (平敷屋経由)	77名護東線 屋慶名BT →栄野比経由 →東山・石川方面	90知花線 190知花空港線 具志川BT →栄野比経由 →那覇方面	
時間帯	時間帯	時間帯	時間帯	時間帯	時間帯	時間帯	時間帯	
発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	発着時刻	
5		5		5	40	5	49	
6		6		6	28 55	6	28 55	08 17 26 35 47 59
7	23 51	39	7	23 51	12 41	7		12 24 39 54
8	20	08 27 55	8	20	15	8		34 59
9	20	25 36	9	20	18	9	17	34 54
10		22 37 57	10		36	10	32	14 34
11	35	22 25 35 50	11	35	25 57	11	32	09
12	51	07 10 35	12	51	47	12		29
13	34	25 58	13	34	19	13	12	09 44
14	34	53	14	34	03 49	14	08	24 59
15	24	38	15	24	45	15	10	29 54
16			16			16	00 40	19 59
17	22	13	17	22	34	17	15	
18	25	00 24 59	18	25	15 50	18		19
19	22	19 31 51	19	22	08 15	19	06	19
20		12 33 56	20		03 50	20		19
21		38	21			21		19
22		16 56	22					

図 3-38 安慶名の乗り継ぎ

出典：各社時刻表を基に作成

乗り継ぎ時間が長い例

乗り継ぎ元		乗り継ぎ先
(コザ方面発) 11：32着	→ 同一箇所	(栄野比方面行) 12：29発 (57分待ち)
〃	→ 同一箇所	(石川方面行) 13：12発 (1時間40分待ち)
(栄野比方面発) 8：27着	→ 150m移動	(屋慶名方面) 9：18発 (51分待ち)

## (6) タクシーの概要

本市には4つのタクシー事業者があり、各営業所から15分の圏域になると、概ね本島地区をカバーできる。島しょ地域への配車にあたり、タクシー事業者に1回あたり300～2,100円の支援金が給付されている。

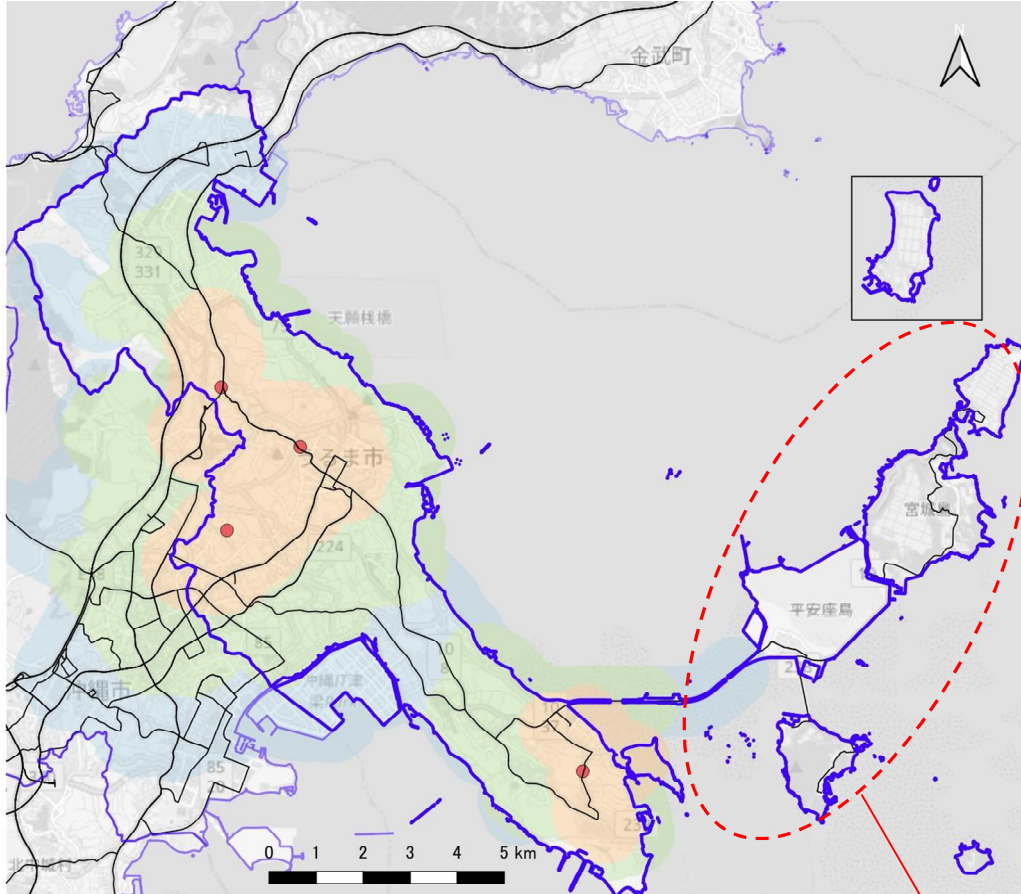


図 3-39 タクシー営業所

### 【配車いタクシー！】島しょ地域 タクシー配車支援事業

#### 目的：

島しょ地域の持続的な公共交通維持確保を図るため、タクシー事業者に対し、当該地域へのタクシー配車負担軽減を目的とした島しょ地域タクシー配車支援金を予算の範囲内で給付する。

島しょ地域	給付金の額
平安座島	300円/回
宮城島	1,200円/回
伊計島	2,100円/回
浜比嘉島	600円/回

※圏域は令和3年度の一般交通量調査による  
沖縄県の一般道の昼間の平均旅行速度 26km/h  
から距離換算した

下図：OpenStreetMap

(7) 公共・日本版ライドシェアの概要

地域交通の新しい形に向けた実証実験として、令和6年12月から津堅島では電動モビリティによる乗合タクシー（公共ライドシェア）が実施されている（貸切タクシーも合わせて実施）。

沖縄本島では、令和7年6月から時間帯を限定した日本版ライドシェアの実証実験も実施されている。



図 3-40 公共ライドシェア（津堅島）

出典：うるま市

沖縄営業所における日本版ライドシェアの実証実験につきまして

開始：令和7年6月から（予定） 期間約1年間

台数：1日最大6台まで

車種：アルファード・ハイエース・コンフォート（乗用車種を活用）

配車アプリ；国内既存アプリを使用予定

時間帯；13時～19時

エリア；沖縄本島内かつ供給不足であるエリア（那覇近郊および北谷近郊）

RSドライバー候補；自社社員（契約社員）のバスガイド

または業務委託契約中の社外のバスガイド※ ※別途アルバイト契約を締結（20時間/週まで）

売上目標；1台あたり15,000円/日（例；13時～19時の稼働）

運行管理体制；営業所点呼場にてアルコールチェックや点呼を行う、運行中の対応についても運行管理者が行う



【検証したい内容】

○目標を達成するだけの需要があるか

○ORSドライバーという業務を社員に納得して続けてもらえるか

○観光関連の知識等を活かしたRSドライバーとして特色を出し、選んでもらえるようになるか

⇒今夏開業するテーマパークのある北部エリア等、需要を見極め活動エリアを広げていきたい

東京バス TOKYO BUS

図 3-41 日本版ライドシェア（沖縄本島）

出典：国交省

## (8) 航路の状況

本島と津堅島は高速船及びフェリーで結ばれており、平敷屋港と津堅港の所要時間はフェリーで約30分、高速船で約15分である。

平敷屋港		
航海番号	出港時間	船便
1便	07:30 発	✓ 高速船
2便	09:00 発	フェリーくがに
3便	11:00 発	フェリーくがに
4便	14:00 発	フェリーくがに
5便	17:00 発	✓ 高速船

津堅港		
航海番号	出港時間	船便
1便	08:00 発	✓ 高速船
2便	10:00 発	フェリーくがに
3便	12:00 発	フェリーくがに
4便	15:00 発	フェリーくがに
5便	17:30 発	✓ 高速船

図 3-42 運航ダイヤ

出典：(有) 神谷観光HP (令和8年2月現在)

フェリーくがに (約30分)			
往復		片道	
大人	小人	大人	小人
1,240 円	630 円	650 円	330 円
障がい者		障がい者	
大人	小人	大人	小人
660 円	340 円	330 円	170 円

※ 大人運賃は中学生以上、小人運賃は小学生までが適用となります。

※ 未就学児(幼児)は、大人1名につき未就学児1名まで無料。未就学児2人目以上から小人料金を頂きます。

※ 障がい者チケットをご希望の際は、障がい者手帳をご提示ください。なお、同乗者1名は介護者付添えとして割引運賃が適用されます。

✓ 高速船 ニューくがに (約15分)			
往復		片道	
大人	小人	大人	小人
1,530 円	790 円	800 円	410 円
障がい者		障がい者	
大人	小人	大人	小人
820 円	420 円	410 円	210 円

※ 大人運賃は中学生以上、小人運賃は小学生までが適用となります。

※ 未就学児(幼児)は、大人1名につき未就学児1名まで無料。未就学児2人目以上から小人料金を頂きます。

※ 障がい者チケットをご希望の際は、障がい者手帳をご提示ください。なお、同乗者1名は介護者付添えとして割引運賃が適用されます。

※ 高速船の往復チケットを購入後、復路をフェリーでご利用になった場合でも差額(大人80円/小人50円)の返金はございません。あらかじめご了承ください。

図 3-43 料金体系

出典：(有) 神谷観光HP (令和8年2月現在)

### (9) スクールバスの状況

小・中学校の学区を見ると、概ね小学校は2km圏内、中学校は3km圏内（いずれも文科省基準の半分）に収まる。

川崎、照間、島しょ部には上記の圏外の地区があり、それぞれの地区でスクールバスが運行されている。なお、与那城小は令和7年度から下校時のみの運行となったが、これは利用者減少によるものである。

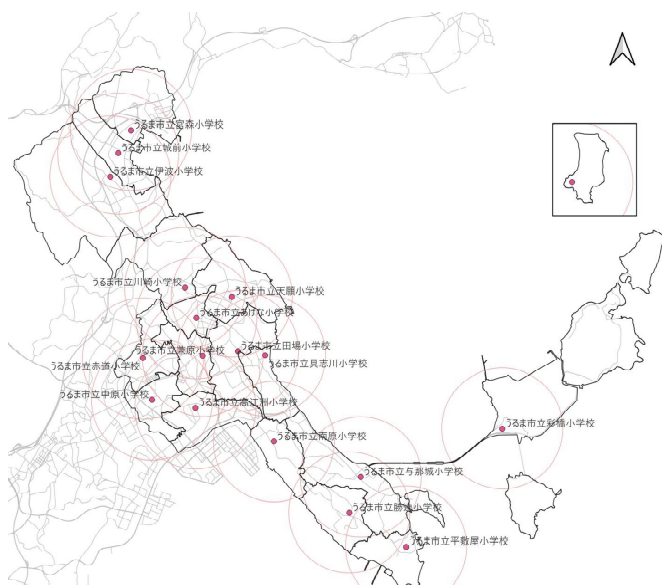


図 3-44 各公立小学校の学区と 2km 圏域

### スクールバスの運行・利用状況

	仕様(R7)	実績(R6)
川崎小 安慶名中	登校時 2 回 (延べ 2 便) 下校時 3 回 (延べ 3 便)	70.6 人/日 14.6 人/便
与那城小	下校時 4 回 (延べ 4 便)	28.8 人/日 5.8 人/便 ※R6は往復で運行
彩橋小 彩橋中	登校時 1 回 (延べ 4 便) 下校時 4 回 (延べ 11 便) ※4台使用	74.1 人/日 5.5 人/便



図 3-45 各公立中学校の学区と 3km 圏域

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## (10) 買い物支援の状況

うるま市では買い物支援として送迎交通を行っている。

路線バスとルートが重複するものの、月に1回だけであり、地域住民との交流の促進等を目的としているため、公共交通とは性質が異なるものである。

運行開始時期	令和4年度
導入経緯、目的	①大型スーパーの進出により、近隣で歩いて行ける店舗がなくなったこと。 ②運転免許証返納などにより車を利用できず、さらに手伝ってくれる人もいないといった物理的な問題を補うこと。 ③何名かで出かけることで、地域住民との交流を促進し、高齢者の孤独・孤立を防ぐことを目的としていること。
運行区間	i. 具志川自治会→与勝シティ→各自宅 ii. 上江洲自治会→与勝シティ→上江洲自治会 iii. 美原自治会→与勝シティ→美原自治会 iv. 桃原→宮城島コミュニティセンター→(屋慶名)マックスバリュ→コミュニティセンター v. ブドウの木→宇堅自治会→与勝シティ→宇堅自治会 ※ivは、令和7年4月から、vは、令和7年10月から開始
運行時刻	各月1回 (i. 10:00~12:00、ii. 9:30~11:30、iii. 10:00~12:00、iv. 12:30~14:40)
利用状況	i~iii: 5~6名、iv: 7~8名、v: 9名
課題	①利用者負担に関する課題について i~ivでは、事業所の協力のもと、利用者負担を無料として運営しています。しかし、事業所からは、「せめてガソリン代程度の金銭支援はほしい」という意見が寄せられています。vでは、利用者負担を200円(ガソリン代として)徴収する形で、継続実施を進めています。また、i~ivについても、今後の利用者負担のあり方を検討する段階に入っています。 ②保険について 現在は、事業所の保険を代用している形で対応していますが、事業所によっては、買い物支援中の事故等に備え、別途保険加入を求める考えもあります。 ③利用者に関する課題について 利用者は同じメンバーが繰り返し参加している状況で、新規利用者の広がりがあまりみられません。特に男性の利用者が少ないことが課題です。

(11) 病院送迎バスの状況

中頭病院、ちばなクリニックを発着する送迎バスは、路線バス（52番線、61番線）のルートと概ね重複しているが、赤道十字路で分岐し、病院送迎バスは知花方面に、路線バスはコザ方面に向かう。

52、61番線を利用して赤道十字路で乗り継いでも中頭病院、ちばなクリニックにアクセスするには最寄バス停から1km程度歩く必要があり、路線バスでは利用しづらい。

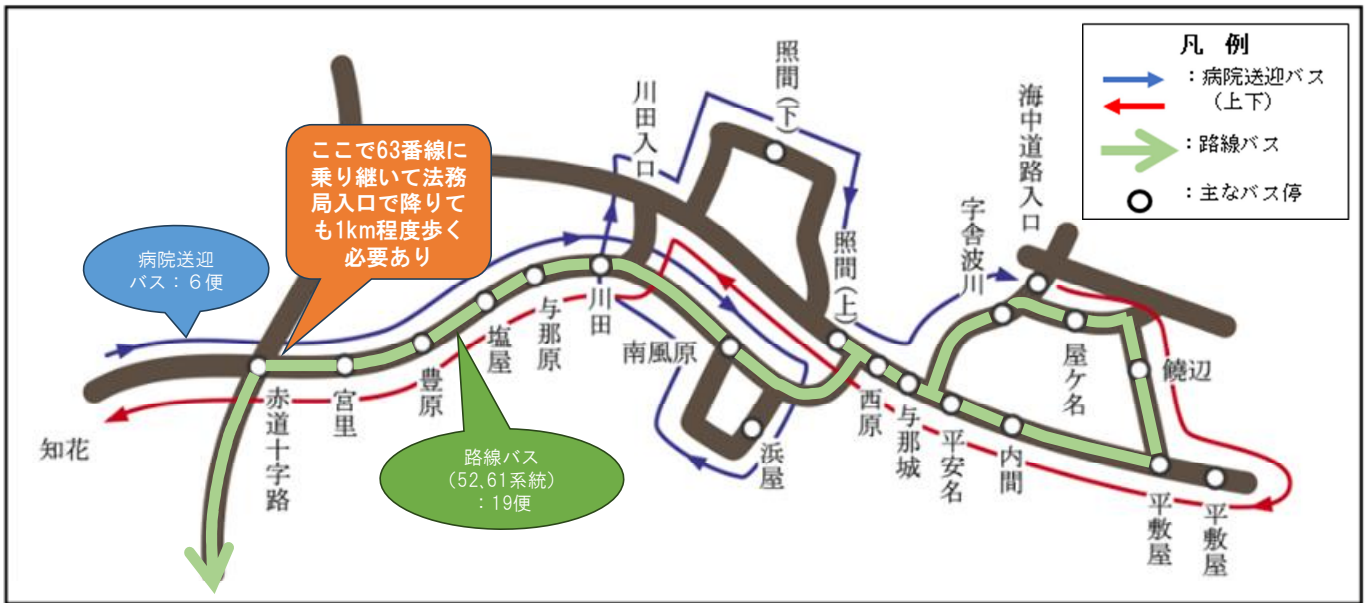


図 3-46 図 病院送迎バス等の運行ルート

## (12) 交通空白地域の状況

路線バスのみを見ると幹線道路以外の広い範囲で公共交通空白地域があるが、施設間連絡バスを加えると、山城、昆布、照間、平敷屋地区等の公共交通空白地域が解消されていることが確認できる。

一方で、兼箇段、大田、中城湾港地区等に公共交通空白地域が残っている状態である。

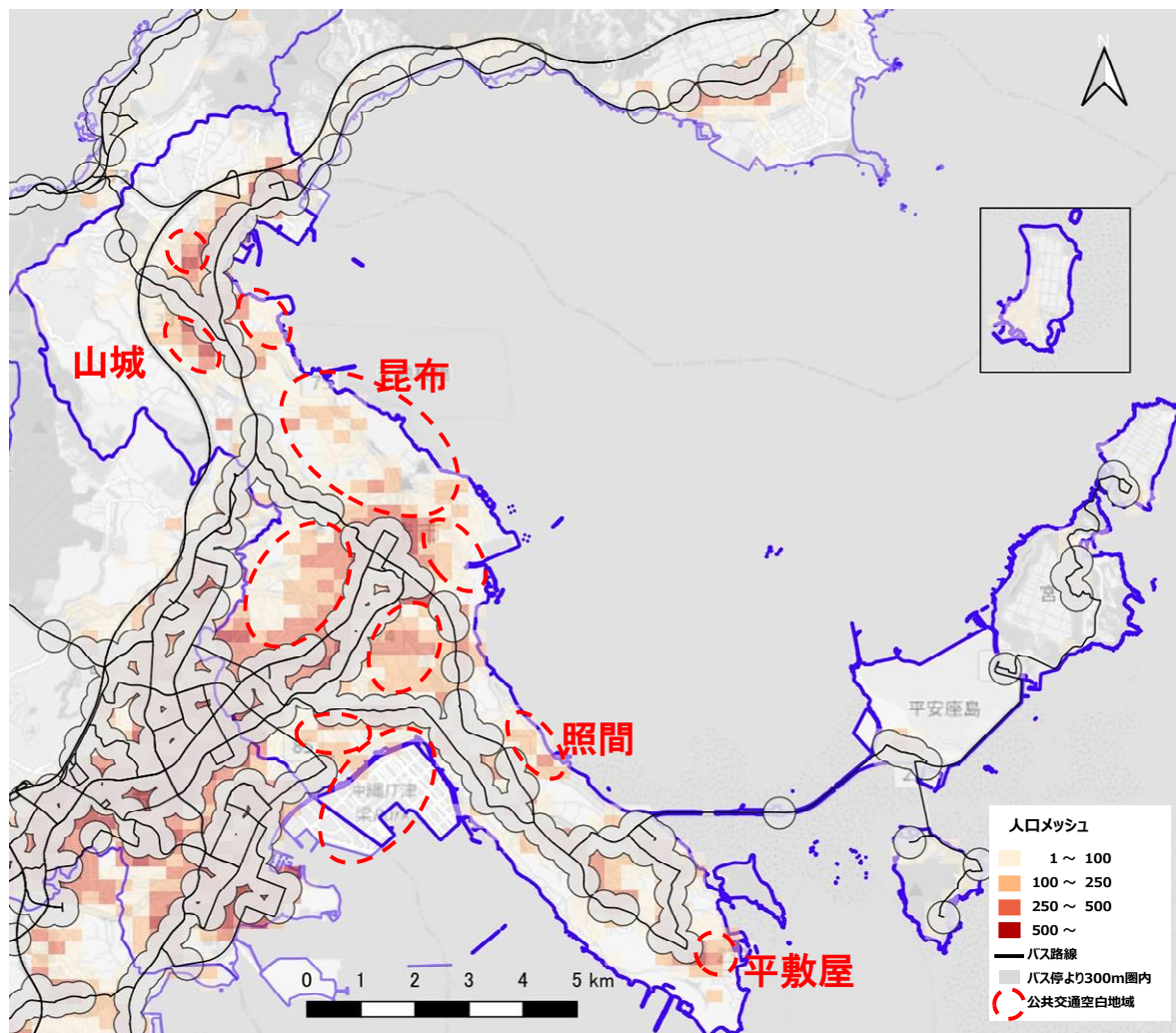


図 3-47 公共交通空白地域（路線バス）

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

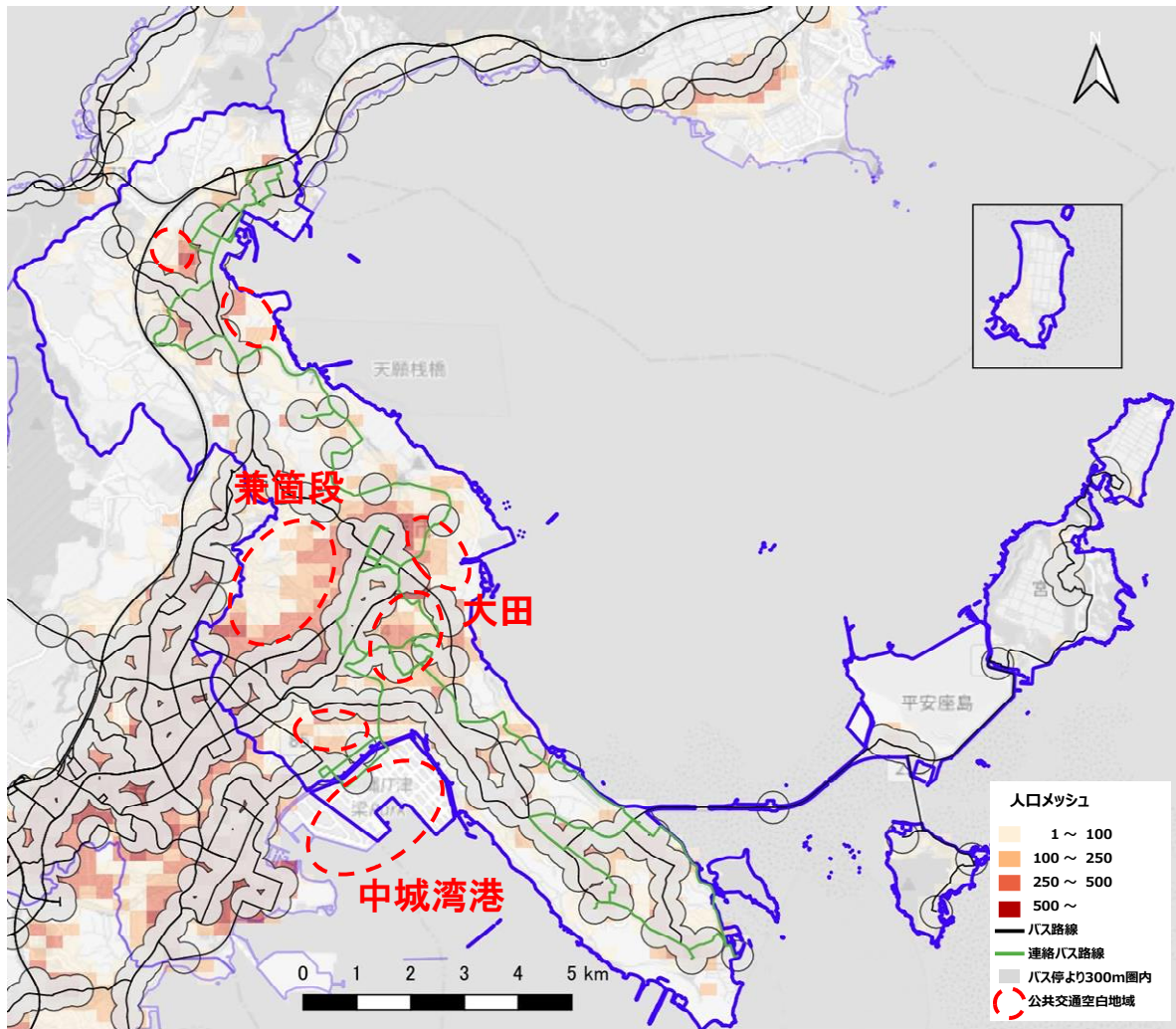


図 3-48 公共交通空白地域（路線バス+施設間バス）

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

### (13) 公共交通空白地域の状況（通勤・通学の目的地となる地区・施設）

通勤者が多いと考えられる商業、工業、準工業地域を見ると、州崎地区が公共交通空白地域となっている。

市内の高校については、公共交通空白地域内にはない。

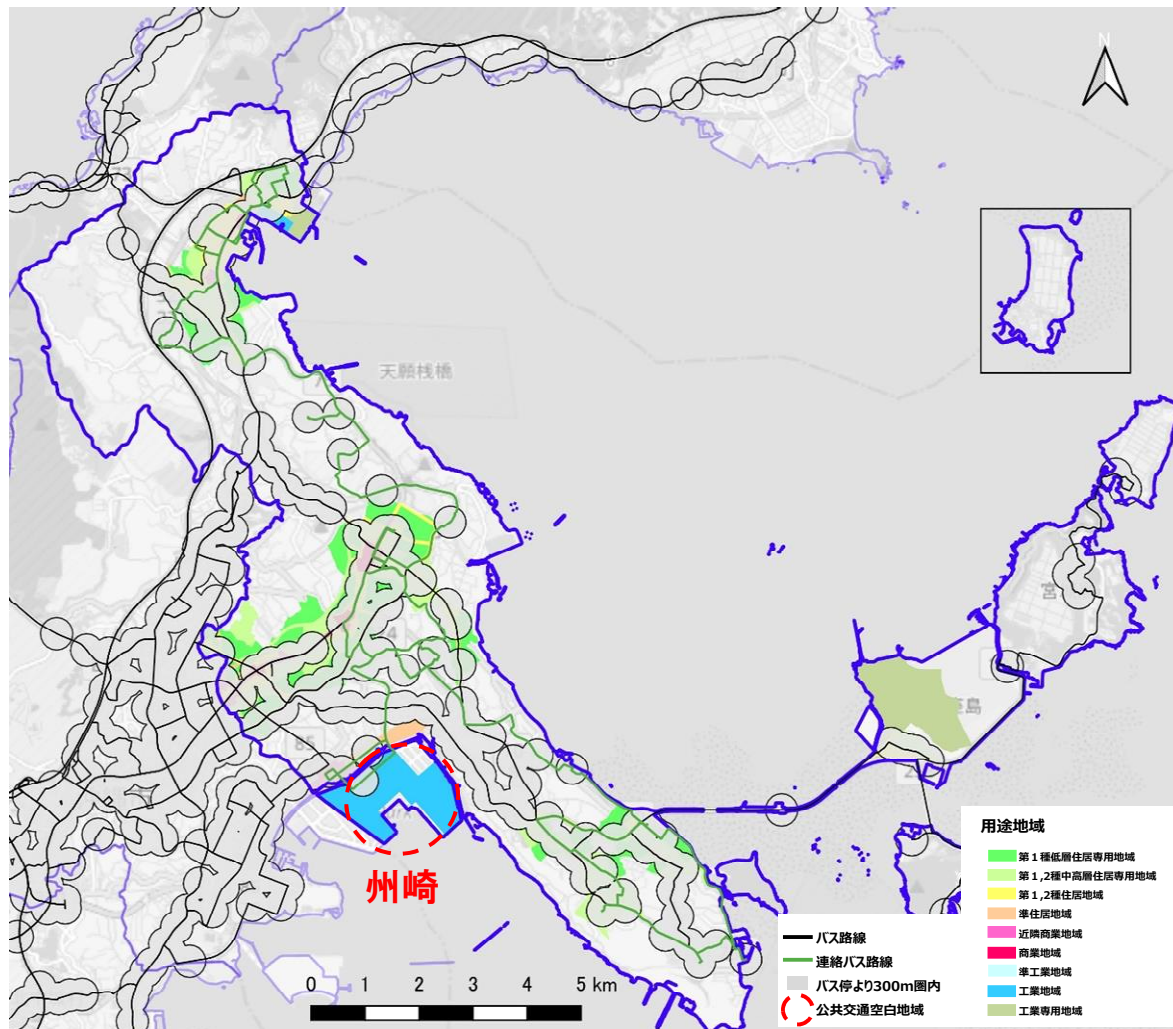


図 3-49 通勤の目的地となる地区

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

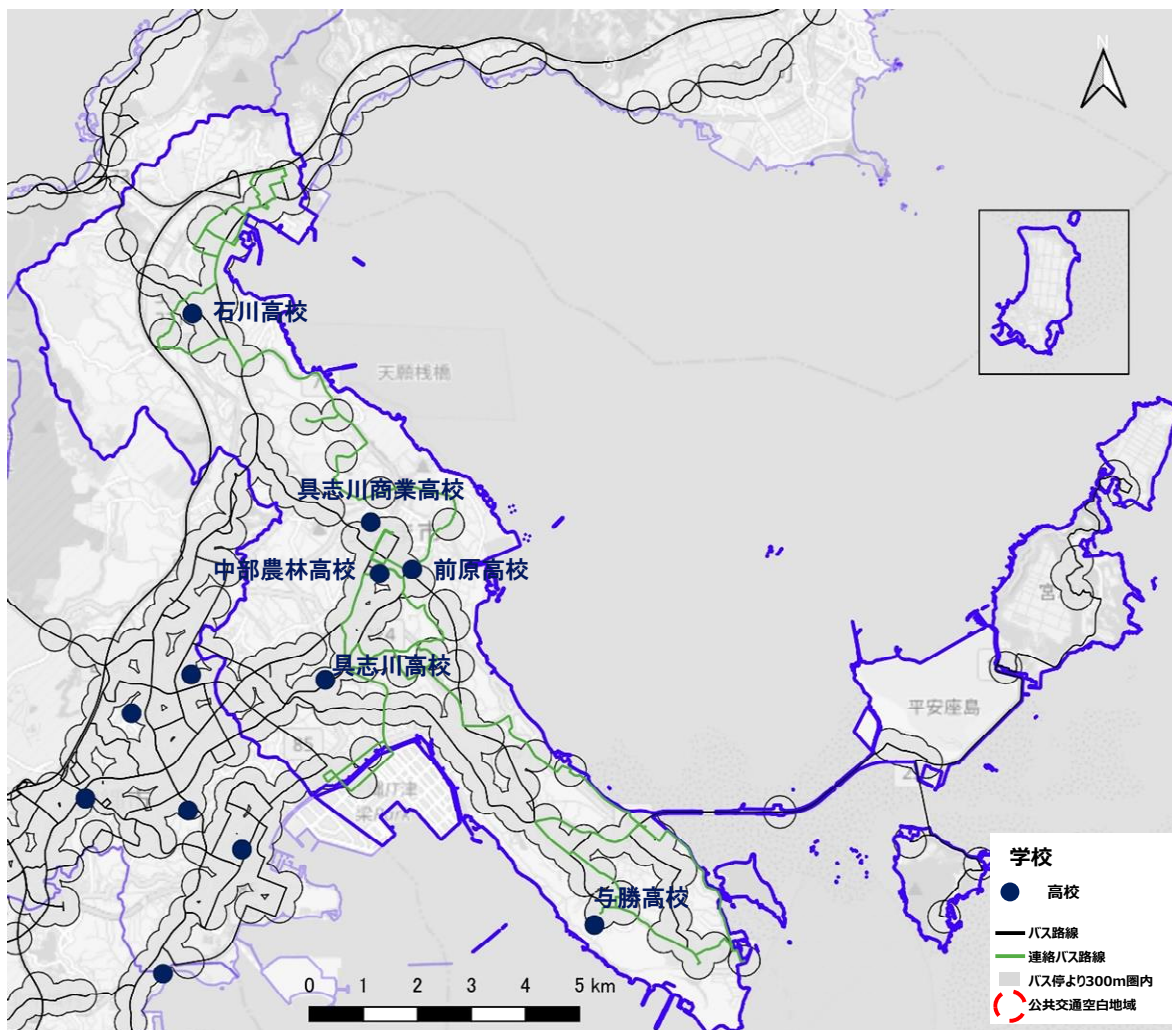


図 3-50 通学の目的地となる施設（高校）

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

#### (14) 分析対象外となる施設の把握

買物客が多いと考えられる大規模小売店舗では MEGA ドン・キホーテうるま店が公共交通空白地域となっている。

内科・外科のある病院・診療所をみるといずみ病院、志誠会が公共交通空白地域となっている。

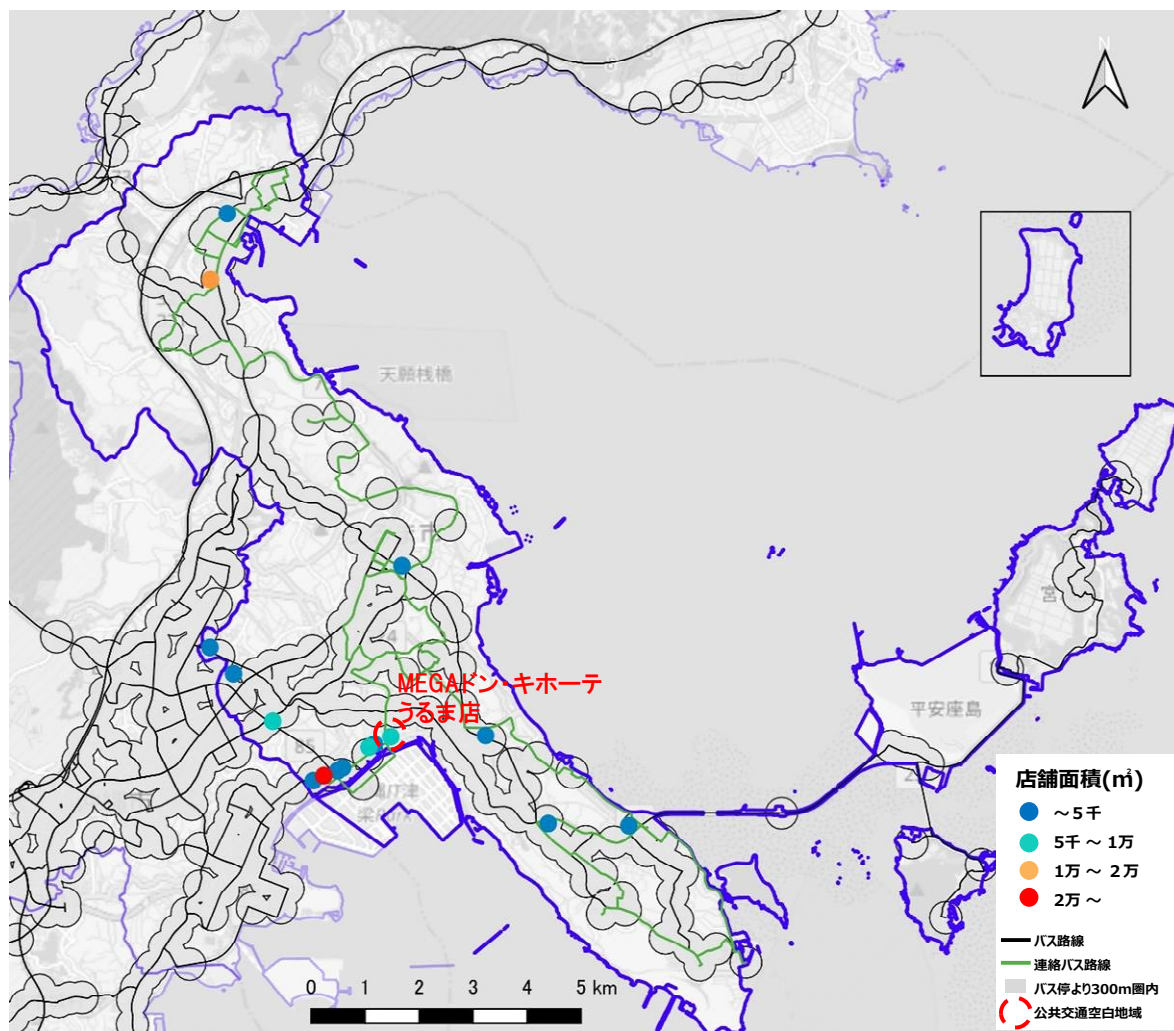


図 3-51 買物目的

出典：うるま市資料 大規模小売店舗を基に作成

下図：OpenStreetMap

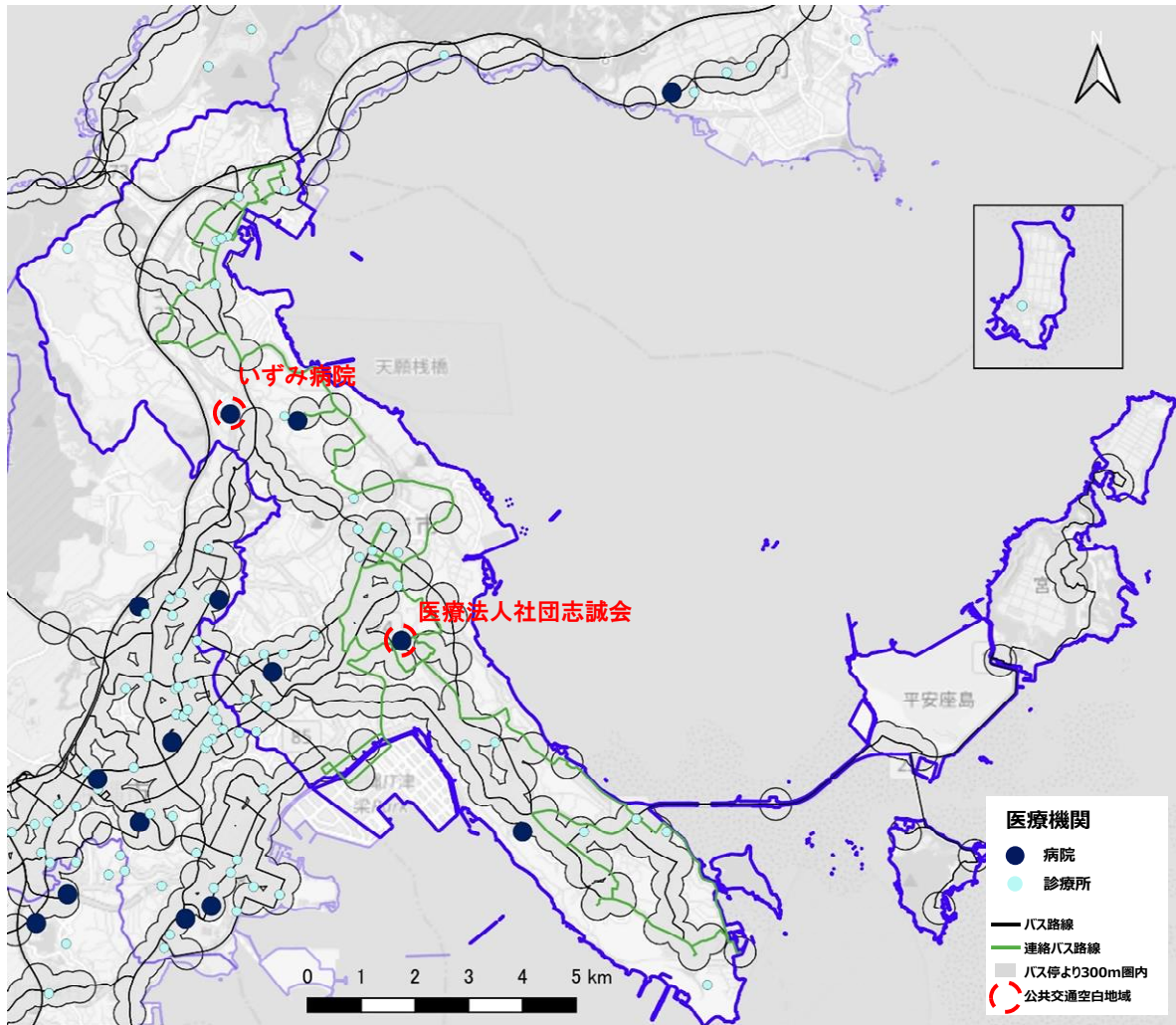


図 3-52 通院目的

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## (15) 不便地域の分析

不便地域の把握にあたり、目的別に条件を設定して分析を行った。

### 1) 分析対象施設

目的別に対象施設を設定するが、居住地側からみて各施設へのアクセスが不便かを分析するため、前ページのように公共交通空白地域の中にある施設は、分析対象外とする。

表 3-2 分析対象施設

目的	対象施設	除外される施設
通勤	商業地域、工業地域、準工業地域	州崎地区
通学	市内の高等学校	(除外なし)
買物	市内のスーパー	MEGA ドン・キホーテうるま店
通院	市内の内科、外科*のある病院、診療所、中頭病院、ちばなクリニック	いずみ病院、志誠会
主要な公共施設利用	うるま市役所、うるま市健康福祉センターうるみん	(除外なし)

※国交省「立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例」に基づき、医療機関は内科又は外科を有する病院・診療所とした。

### 2) 不便度の把握

①で除外されなかった対象施設（地区）へのアクセスについて、居住地側から見て選択肢があるか、乗り換え回数が少ないかという点で以下の表のように評価する。

表 3-3 通勤・通学目的

不便度	条件
0	9時までバスで対象施設に2つ以上アクセスできる居住地
1	9時までバスで対象施設に1つしかアクセスできない居住地
2	バス停まで300m以上歩かないと対象施設にアクセスできない居住地
※1 安慶名のみ乗り換えを許容する	

表 3-4 買物・通院目的

不便度	条件
0	乗り換え0回でアクセスできる
1	乗り換え1回でアクセスできる
2	乗り換え2回以上またはバス停まで300m以上歩かないとアクセスできない
※ すべて乗り換えを許容しない	

表 3-5 主要な公共施設利用目的

※用途が異なるため施設ごとに分析する

不便度	条件
0	乗り換え0回でアクセスできる
1	乗り換え1回でアクセスできる
2	乗り換え2回以上またはバス停まで300m以上歩かないとアクセスできない

### 3) 通勤・通学目的の不便地域

通勤目的においては基本的に路線バスがある地域であれば9時までに石川東部、県道75号沿い(通勤者が集中する地区)にアクセスできる(不便度0)が、豊原、南風原地区は県道75号線沿い、伊波地区は石川東部のみとなるため不便度1とした。島しょ地域、昆布、大田、照間、平敷屋地区はバス利用による通勤に難がある不便度2となる。

通学目的の不便地域をみると、伊波地区は通勤同様に不便度1、豊原、南風原地区は市内のどの高校にも行けないため島しょ地域、昆布、大田、照間、平敷屋地区とあわせて不便度2となる。

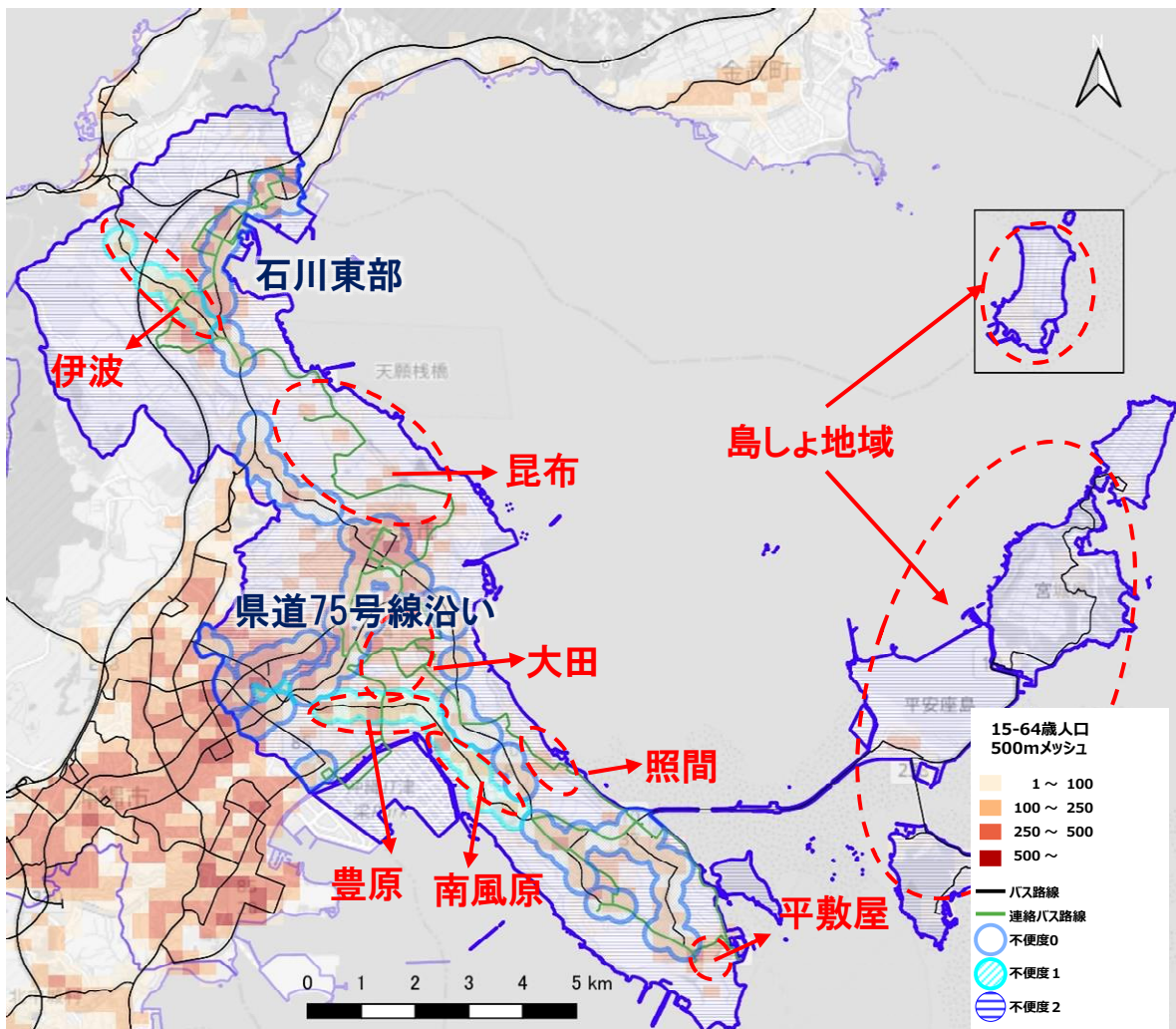


図 3-53 通勤目的の不便地域

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

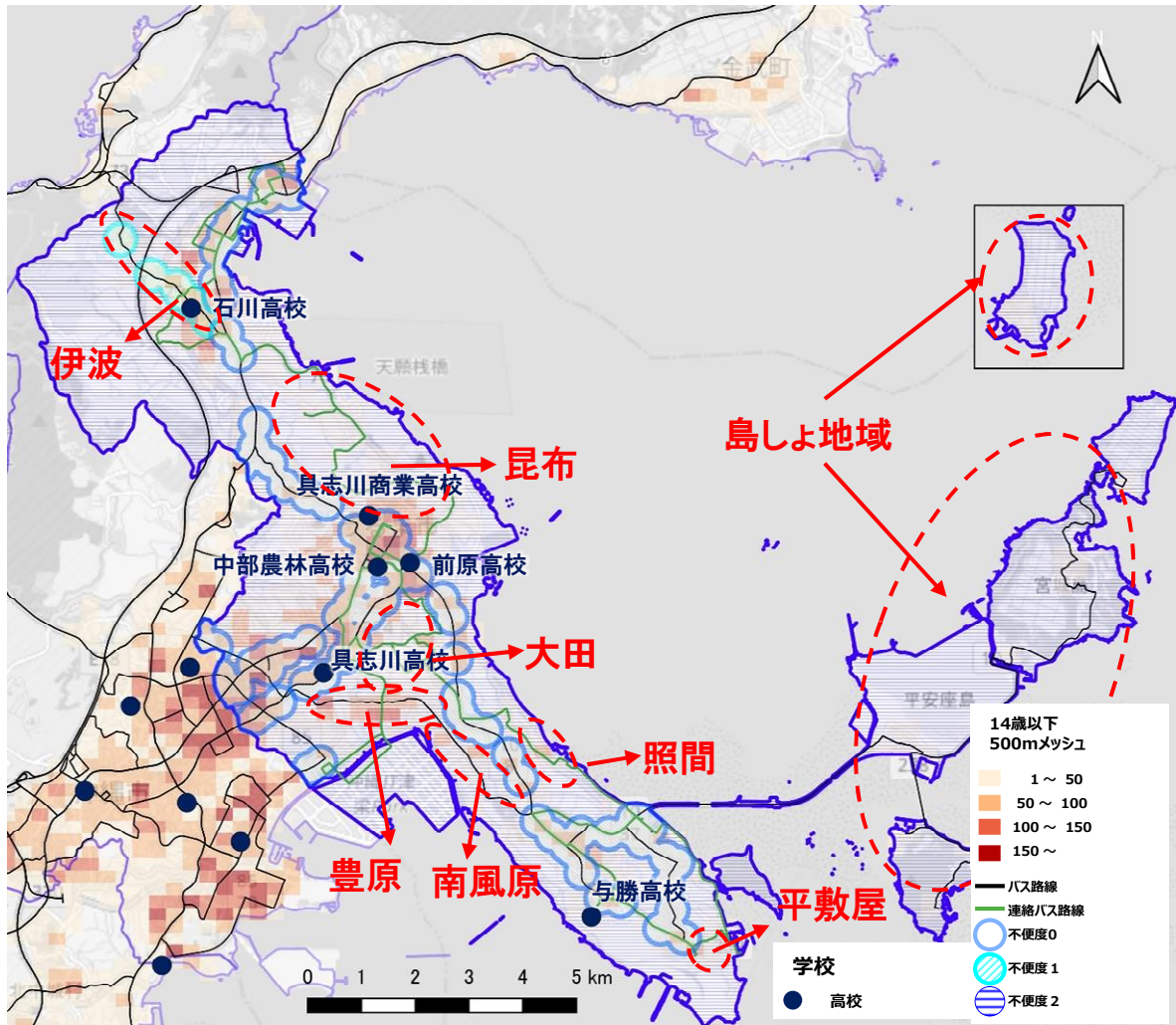


図 3-54 通学目的の不便地域

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

#### 4) 買物・通院目的の不便地域

買物目的においては基本的に路線バス、施設間連絡バス、伊計屋慶名線がある地域であれば大規模小売店舗にアクセスできる（不便度0）が、公共交通空白地域はバス利用の買物に難がある不便度2となる。

通院目的の不便地域をみると、買物目的同様に公共交通空白地域がバス利用の通院に難がある不便度2の地域になる。

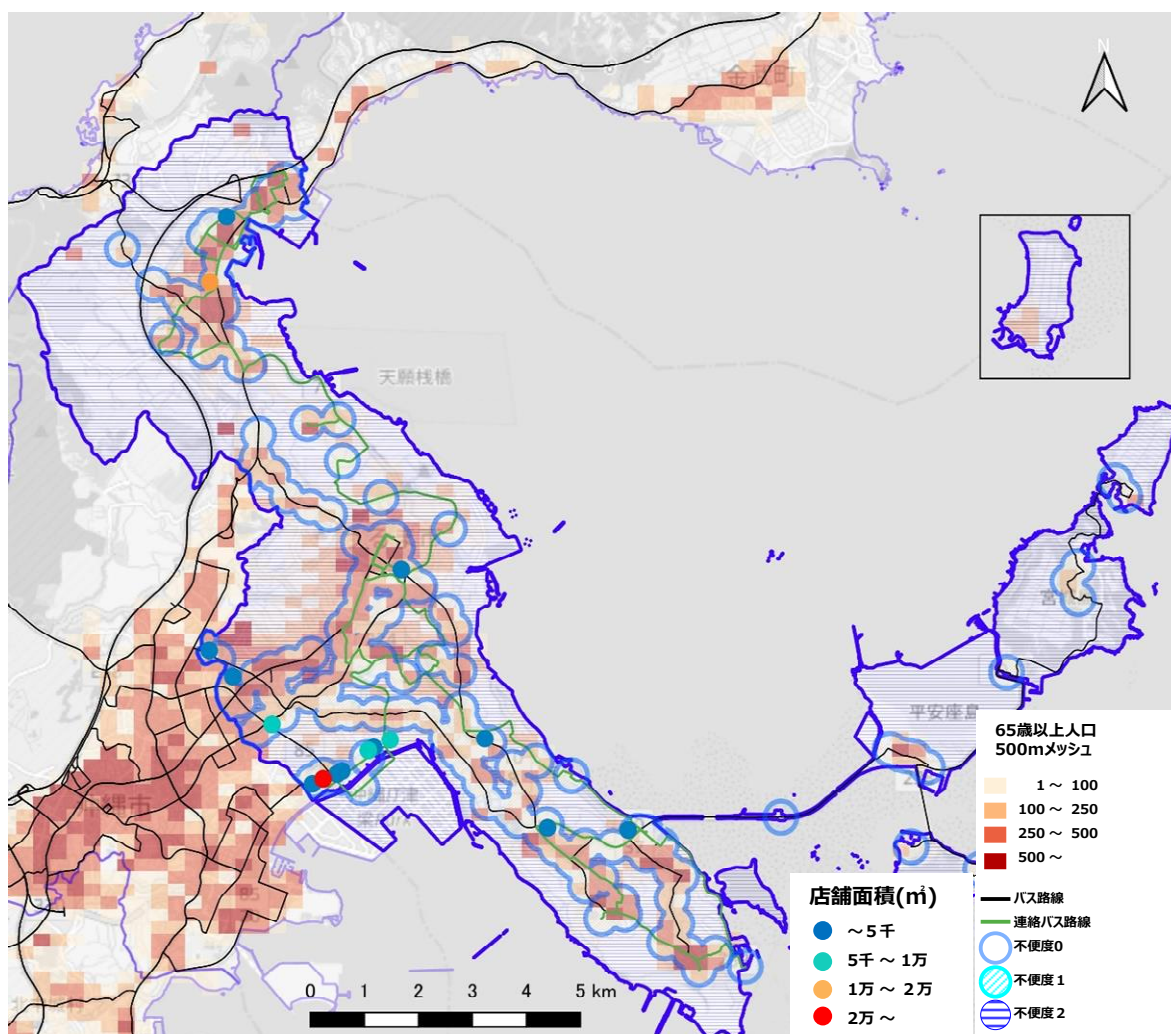


図 3-55 買物目的

出典：うるま市資料 大規模小売店舗を基に作成

下図：OpenStreetMap

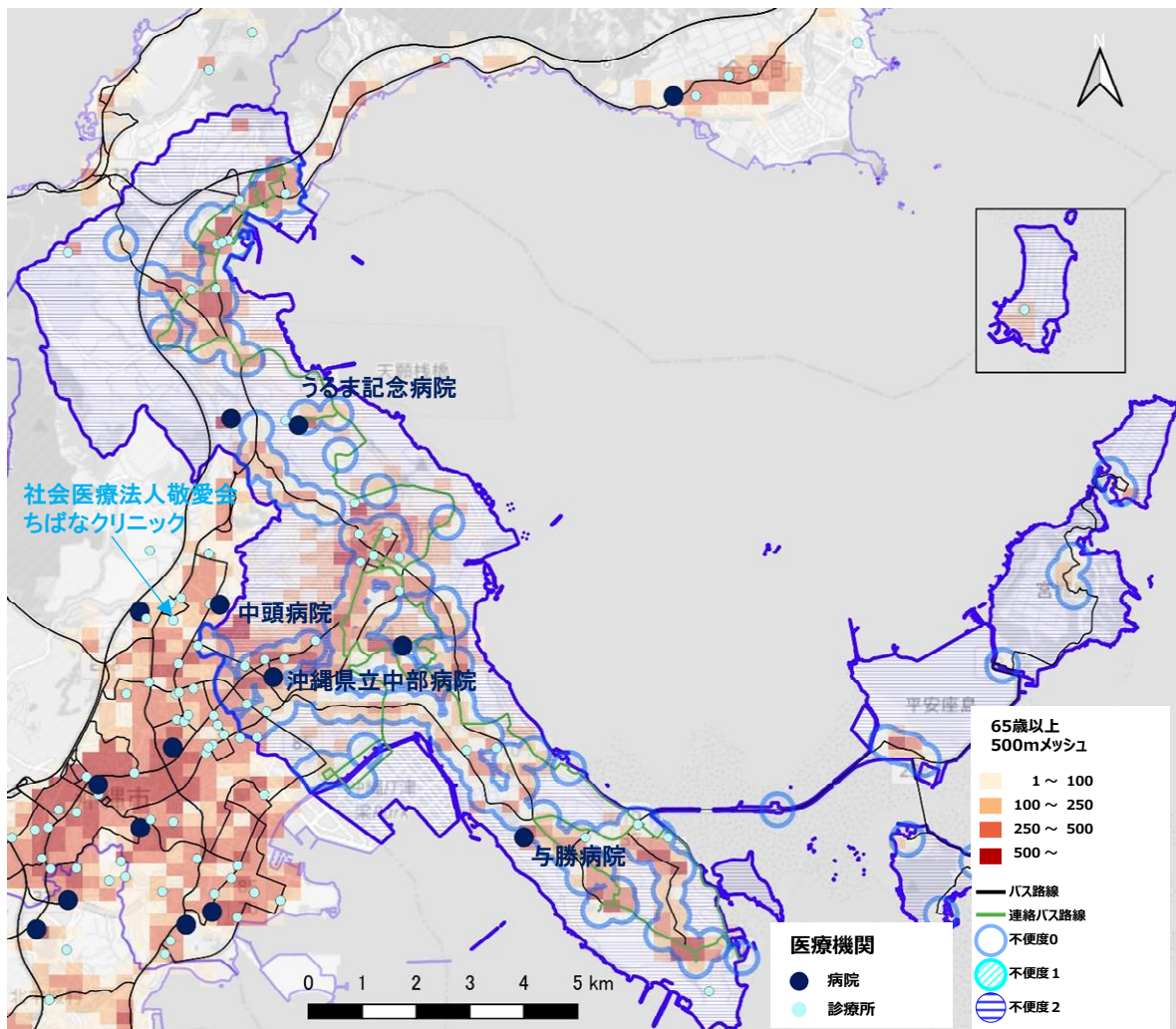


図 3-56 通院目的

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

## 5) 主要な公共施設利用目的の不便地域

主要な公共施設利用目的（うるま市役所）においては、市役所を経由する路線バス、施設間連絡バスがある地域なら乗り換えなしでアクセスできる（不便度0）が、それ以外の地域では乗り換え1回を要する（不便度1）ほか、伊波地区は乗り換え2回を必要とするため不便度2となる。また、公共交通空白地域も不便度2となる。

主要な公共施設利用目的（うるみん）では、伊波、豊原、南風原地区、島しょ地域が乗り換え1回を要する（不便度1）。また、公共交通空白地域が不便度2となる。

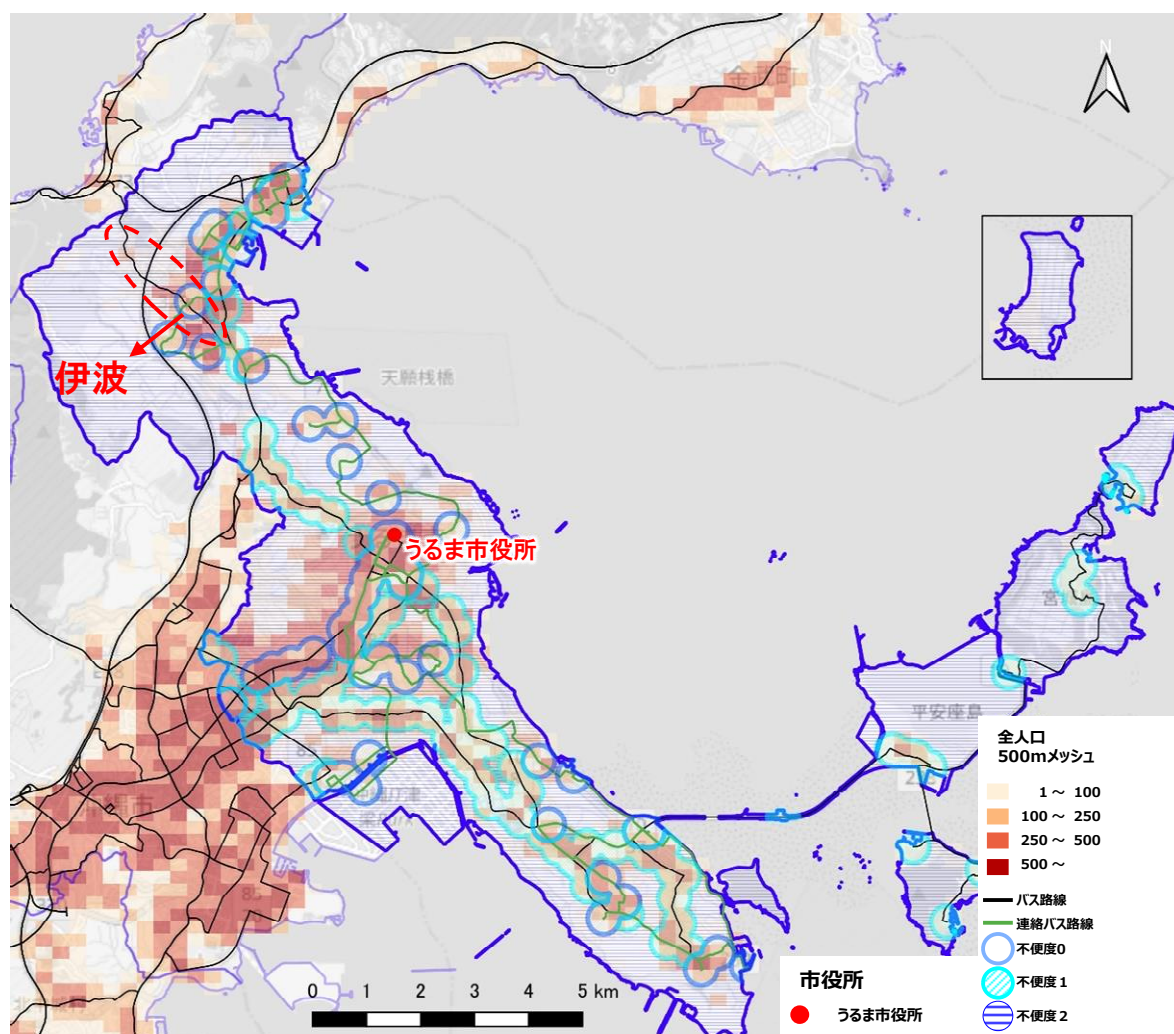


図 3-57 主要な公共施設利用目的（うるま市役所）

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

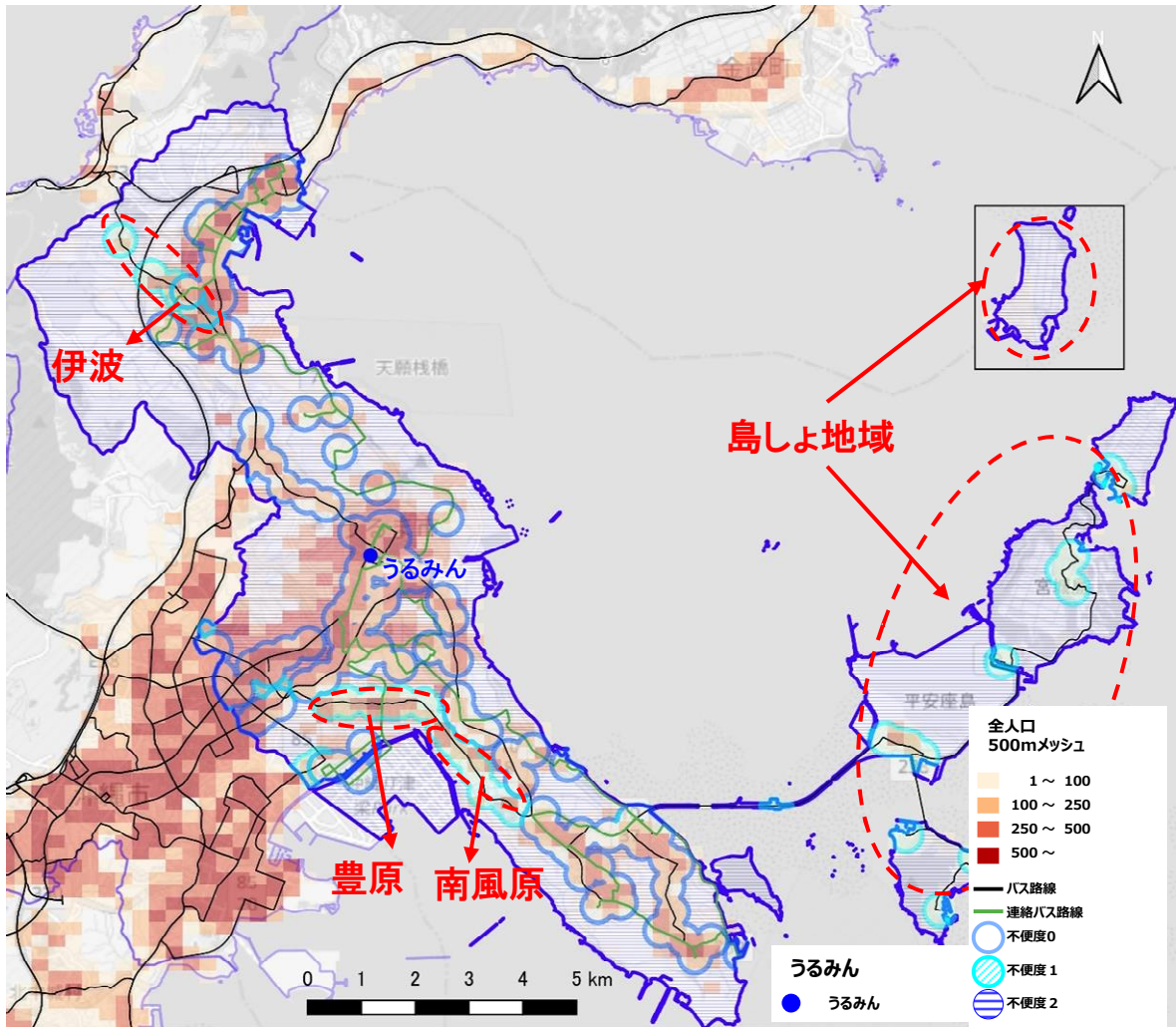


図 3-58 主要な公共施設利用目的 (うるみん)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

### 3-3 道路交通の状況

#### (1) 渋滞状況

令和3年度の道路交通センサスによると、ピーク時には県道75号に接続する道路で10km/hとなり渋滞している状況がうかがえる。

(ただしコロナ禍であったため、前原交差点などの渋滞状況を反映できていないとみられる)

翌年令和4年度には前原交差点と、赤崎1丁目交差点が主要渋滞箇所として追加された。

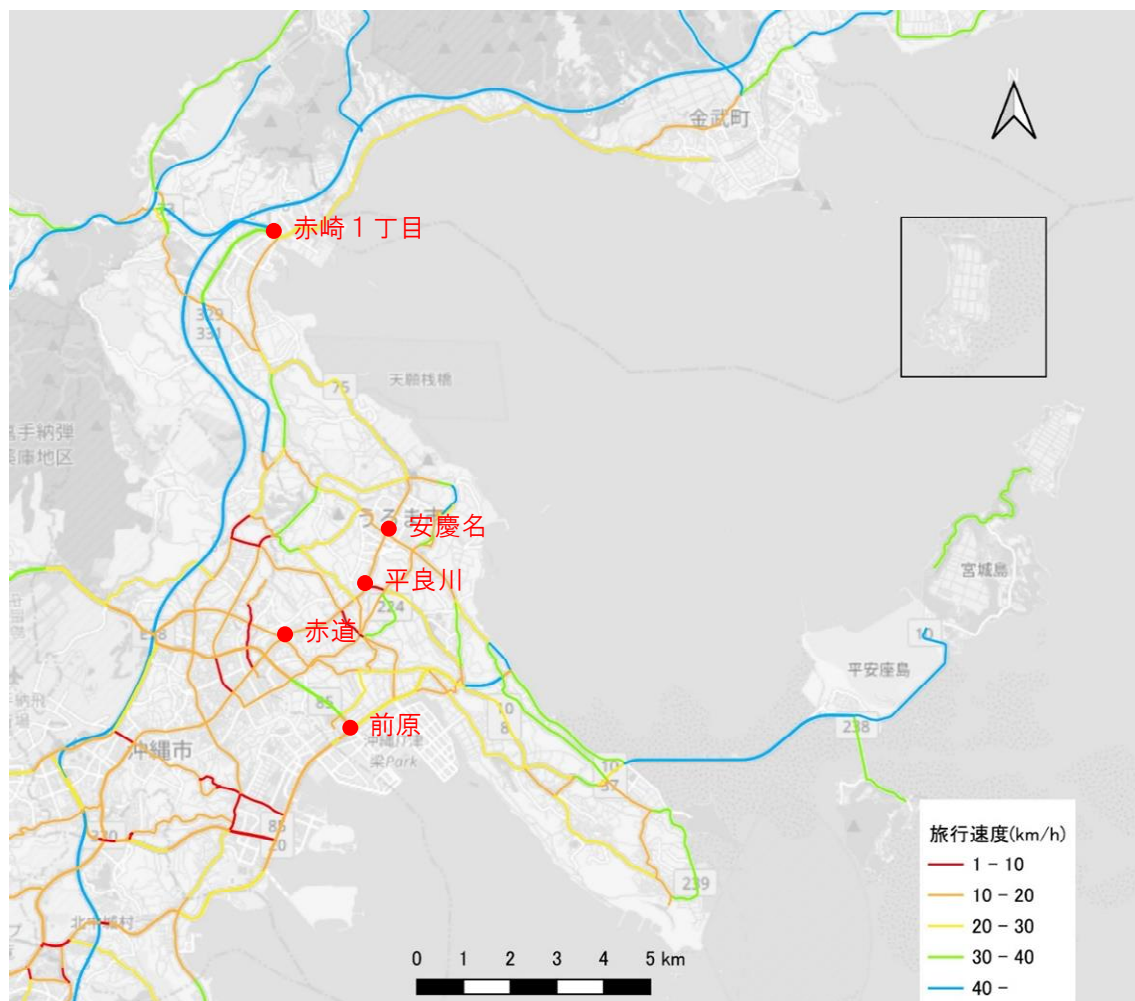


図 3-59 ピーク時旅行速度

出典：令和3年度道路交通センサスを基に作成

下図：OpenStreetMap

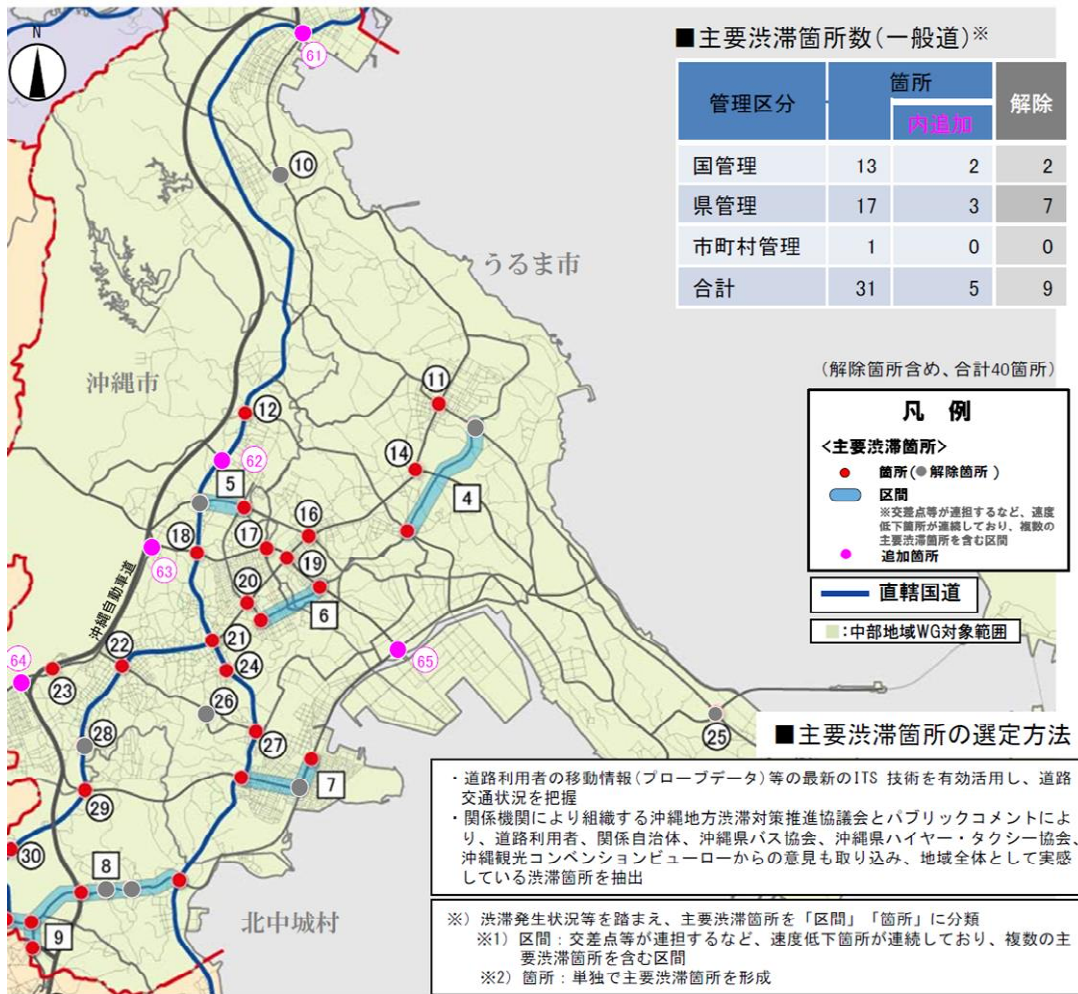


図 3-60 主要渋滞箇所

出典：令和7年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会

## (2) 送迎交通における影響分析

### 1) (対象学校)

500m 周辺を算出対象とし、平均旅行速度、旅行速度の内訳、旅行速度 10km/h 未満の渋滞長の分析を行った。

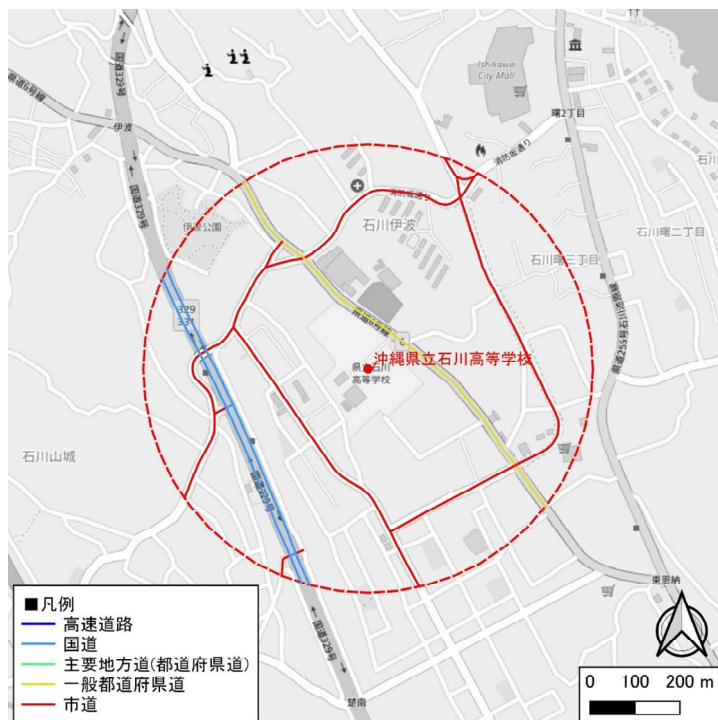


図 3-61 沖縄県立石川高等学校

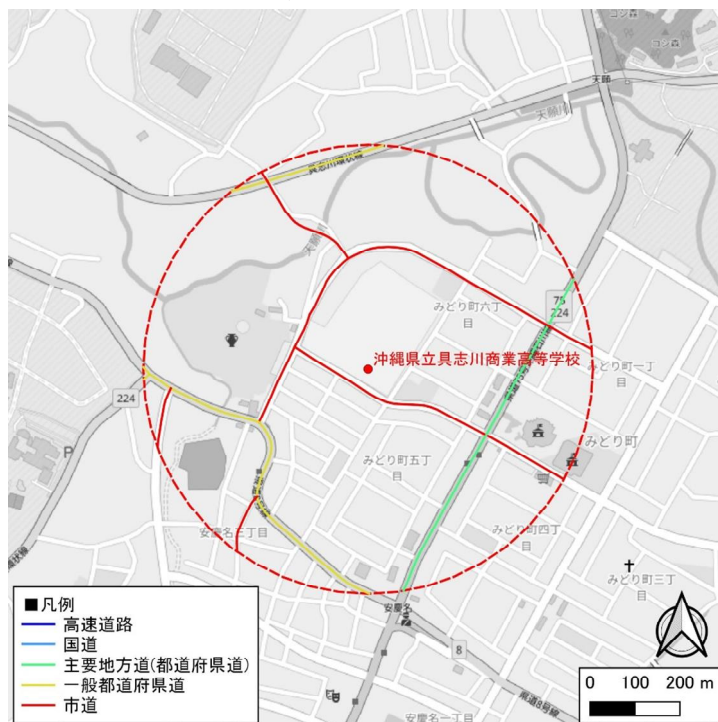


図 3 6 沖縄県立具志川商業高等学校

下図 : OpenStreetMap



図 3-62 沖縄県立前原高等学校

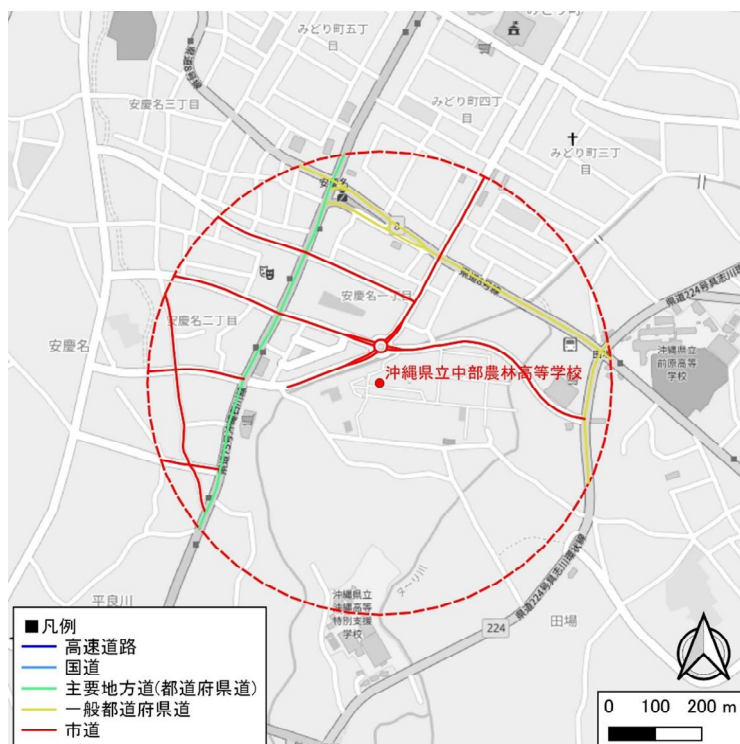


図 3-63 沖縄県立中部農林高等学校

下図：OpenStreetMap

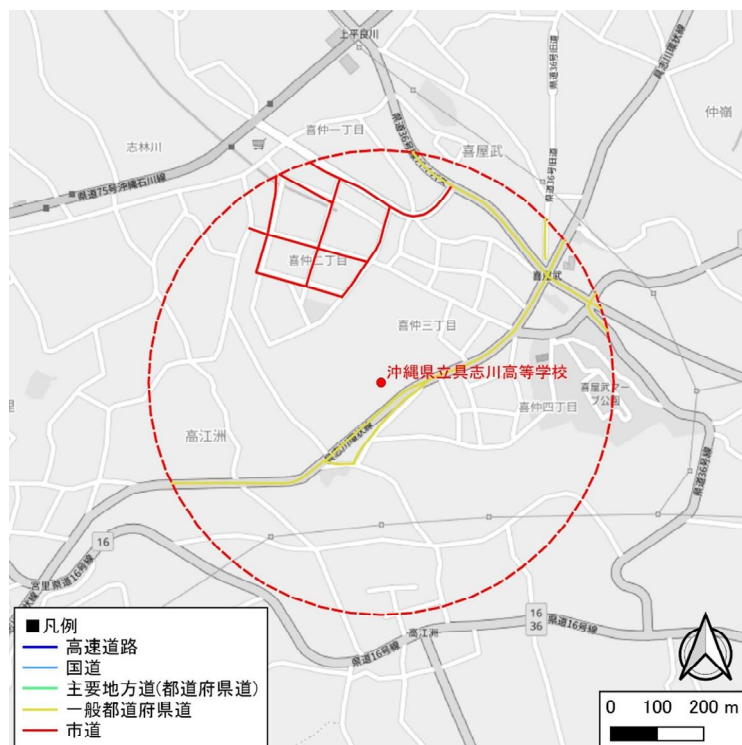


図 3-64 沖縄県立具志川高等学校



図 3-65 沖縄県立与勝高等学校高校

下図：OpenStreetMap



図 3-66 うるま市立石川中学校



図 3-67 うるま市立高江洲小学校

下図：OpenStreetMap

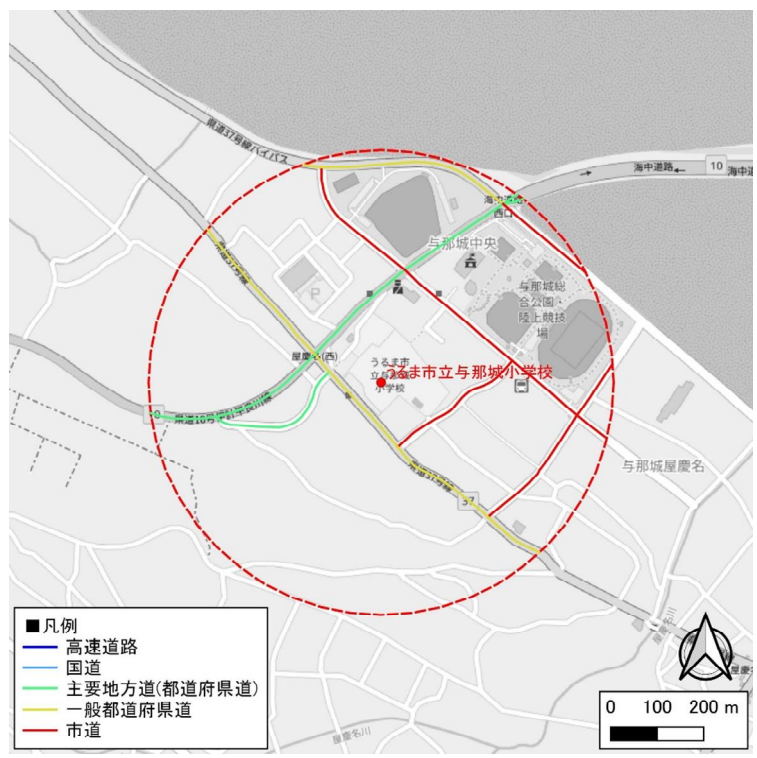


図 3-68 うるま市立与那城小学校

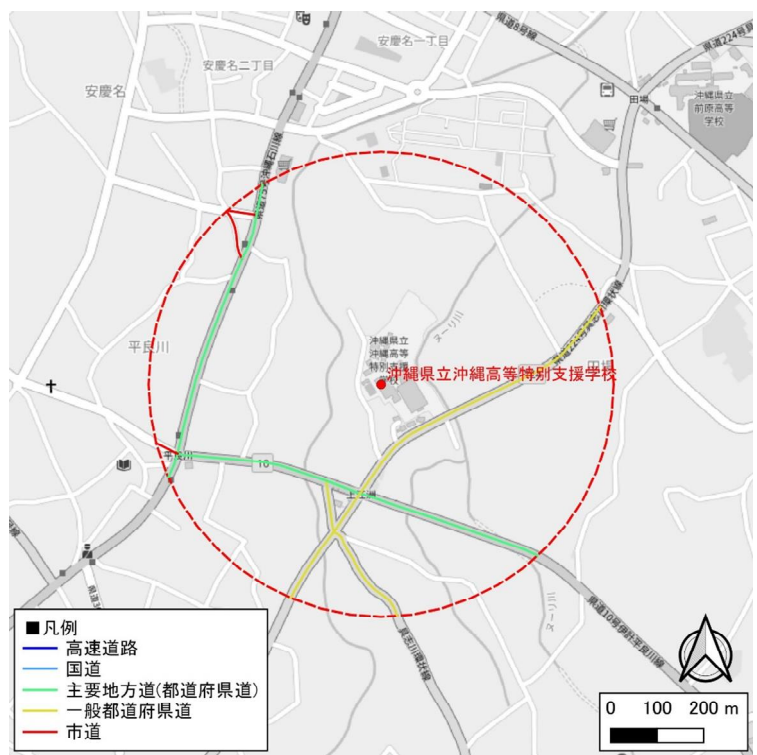


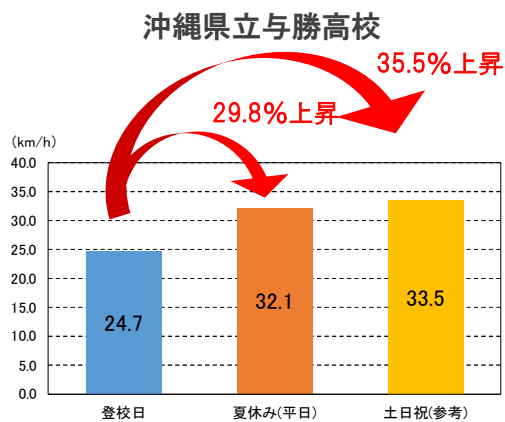
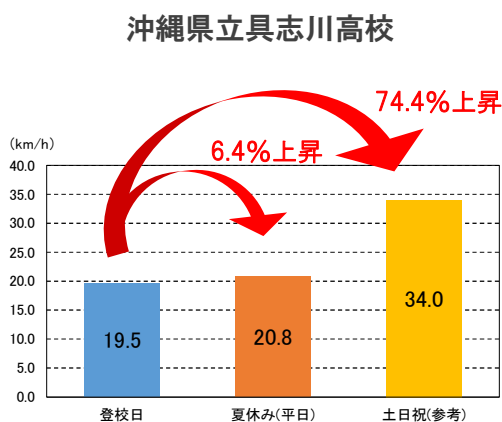
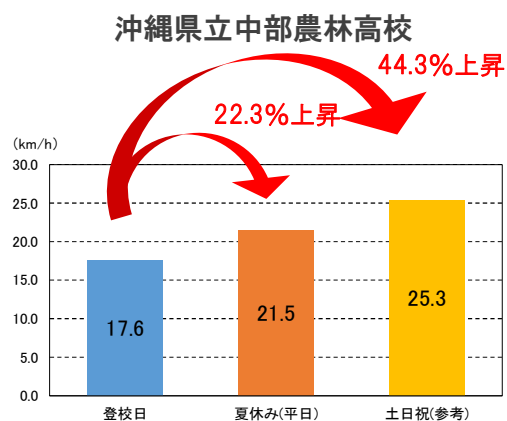
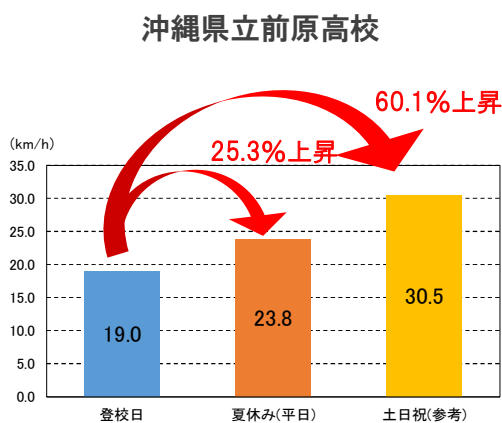
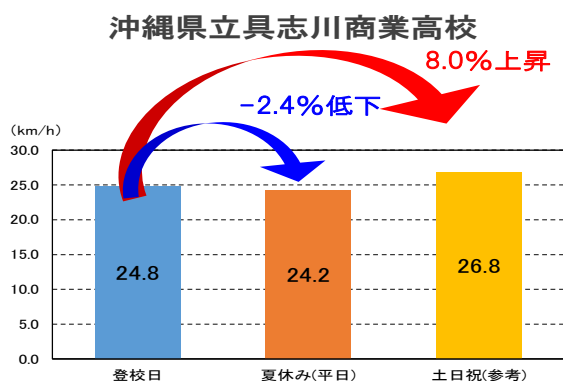
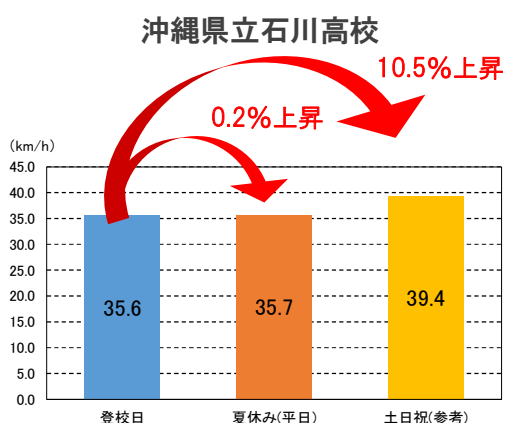
図 3-69 沖縄県立沖縄高等特別支援学校

下図：OpenStreetMap

## 2) 500m 周辺の平均旅行速度

高校周辺の7・8時台の旅行速度は、登校日と比較すると夏休み（平日）が基本的に上昇しており、送迎による速度低下の影響が考えられる。

とくに前原高校、中部農林高校、与勝高校は上昇幅が大きく、登校日は送迎交通+通勤交通での速度低下が発生していると考えられる。



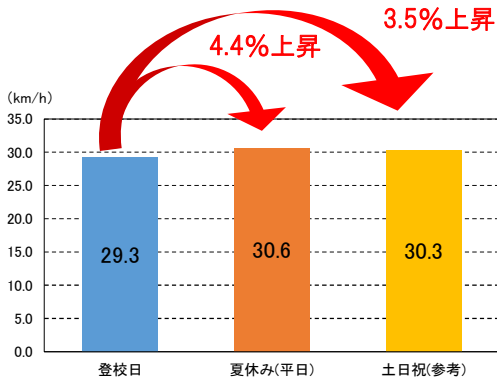
使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）

登校日：2024年7月8日（月）～12日（金） 夏休み（平日）：2024年7月22日（月）～26日（金） 土日祝（参考）：2024年7月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7時台～8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりの平均旅行速度

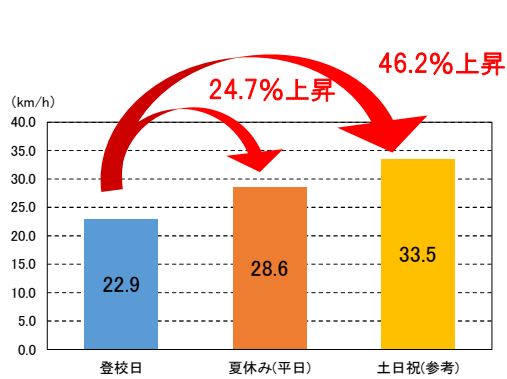
市内の各種学校の周辺でも登校日と比較すると夏休み（平日）は旅行速度が上昇しており、送迎による速度低下の影響が考えられる。

とくに高江洲小学校、沖縄高等特別支援学校は上昇幅が大きく、登校日は送迎交通+通勤交通での速度低下が発生していると考えられる。

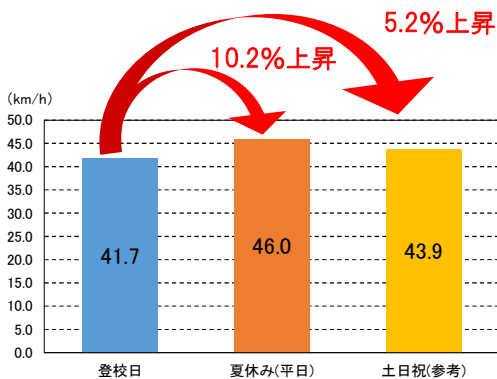
うるま市立石川中学校



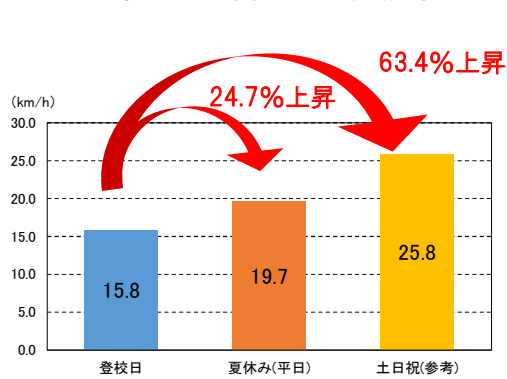
うるま市立高江洲小学校



うるま市立与那城小学校



沖縄県立沖縄高等特別支援学校



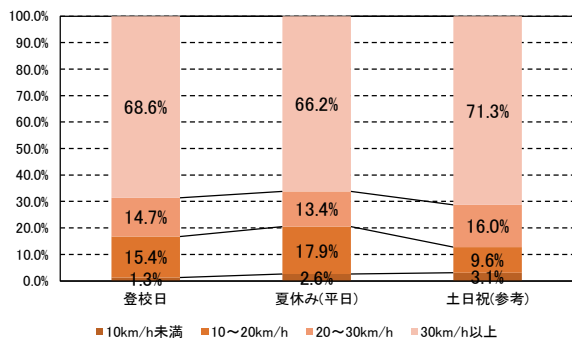
使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）

登校日：2024年7月8日（月）～12日（金） 夏休み（平日）：2024年7月22日（月）～26日（金） 土日祝（参考）：2024年7月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7時台～8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりの平均旅行速度

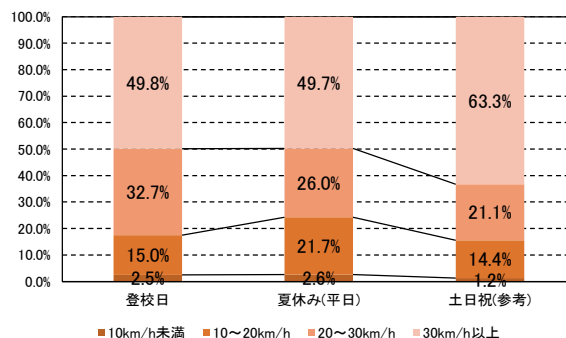
### 3) 旅行速度の内訳

旅行速度の内訳は、高校によって傾向の違いはあるものの、登校日と夏休み（平日）の旅行速度差の大きい前原高校、中部農林高校、与勝高校周辺では登校日と夏休み（平日）では20km/h以上の速度域が占める割合が夏休み（平日）のほうが高い。

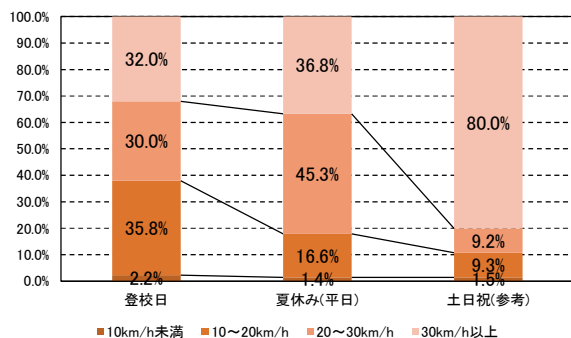
沖縄県立石川高校



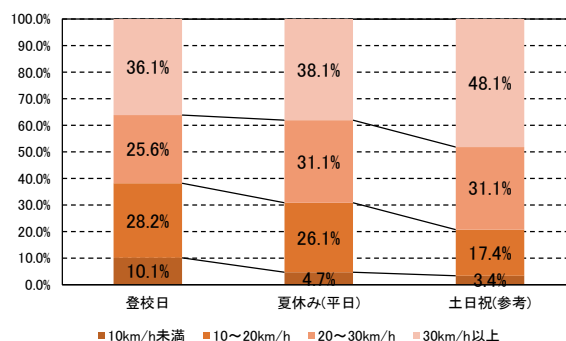
沖縄県立具志川商業高校



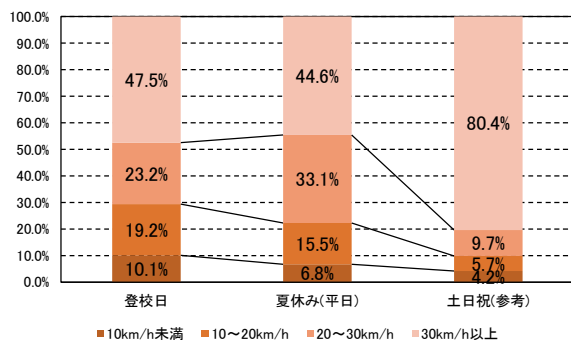
沖縄県立前原高校



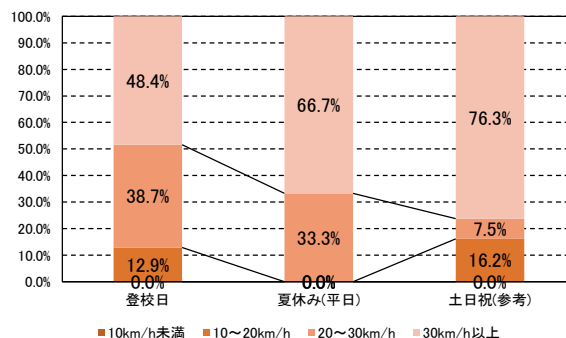
沖縄県立中部農林高校



沖縄県立具志川高校



沖縄県立与勝高校

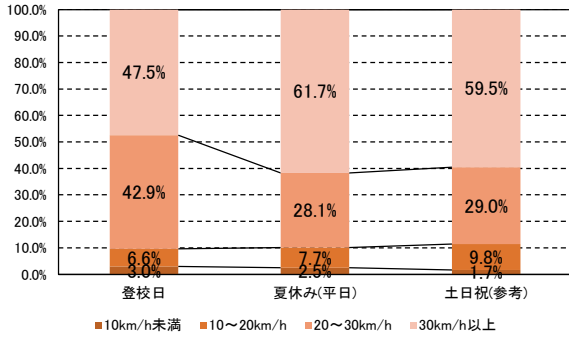


平均旅行速度の内訳：平均旅行速度の算出できる区間長の総計を100%とし、各平均旅行速度帯の区間長を集計した。使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）

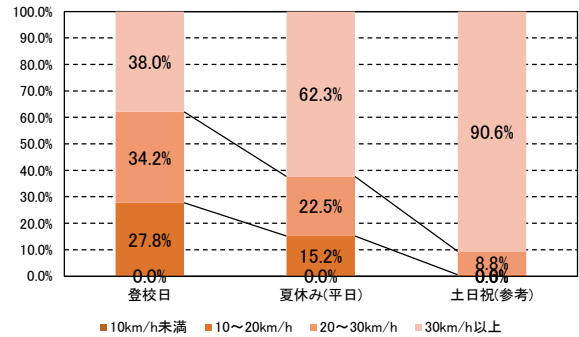
登校日：2024年7月8日（月）～12日（金） 夏休み（平日）：2024年7月22日（月）～26日（金） 土日祝（参考）：2024年7月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7時台～8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりの平均旅行速度

市内の各種学校の周辺でも夏休み（平日）のほうが登校日より高い速度域の占める割合が上昇している。とくに沖縄高等特別支援学校の周辺では10km/h未満の速度域が占める割合の差は2倍以上になっている。

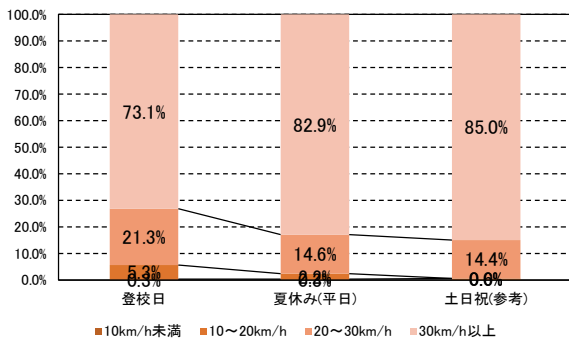
うるま市立石川中学校



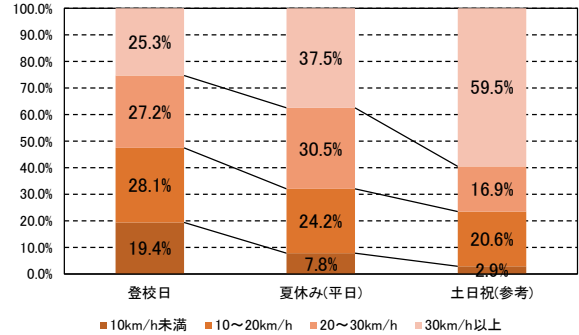
うるま市立高江洲小学校



うるま市立与那城小学校



沖縄県立沖縄高等特別支援学校

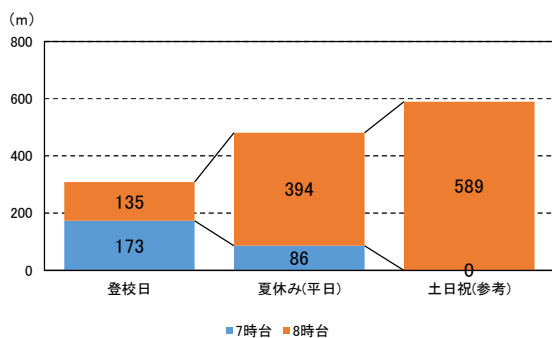


平均旅行速度の内訳：平均旅行速度の算出できる区間長の総計を100%とし、各平均旅行速度帯の区間長を集計した。使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）  
 登校日：2024年7月8日（月）～12日（金） 夏休み（平日）：2024年7月22日（月）～26日（金） 土日祝（参考）：2024年7月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7時台～8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりの平均旅行速度

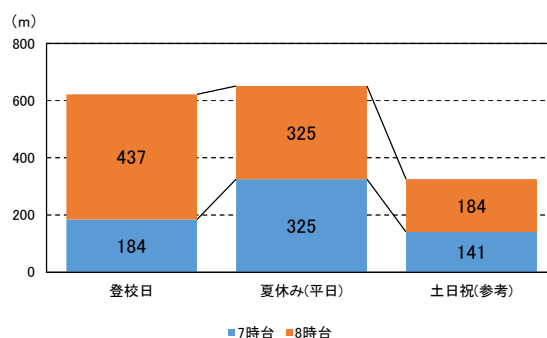
#### 4) 渋滞長

渋滞長（10km/h 未満の速度域の総計リンク長）を比較すると、8 時台に渋滞が発生しやすい傾向がみられた。なお、与勝高校は 10km/h 未満の渋滞長はなかった。

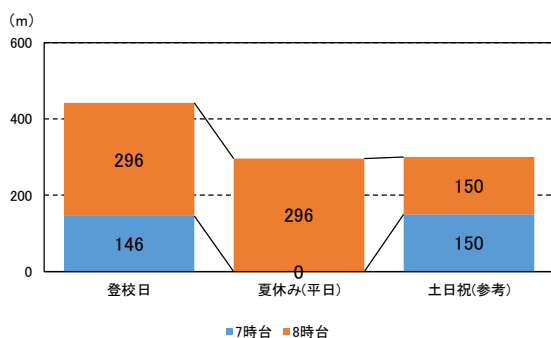
沖縄県立石川高校



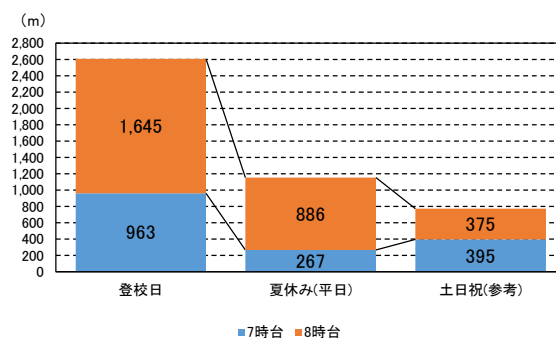
沖縄県立具志川商業高校



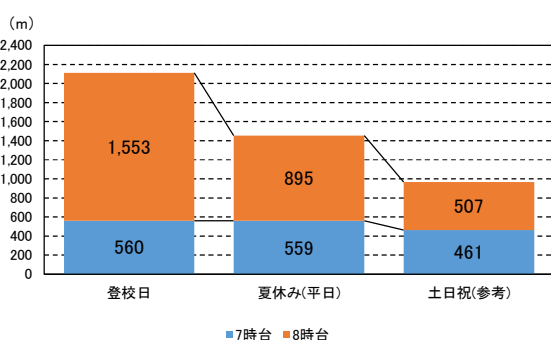
沖縄県立前原高校



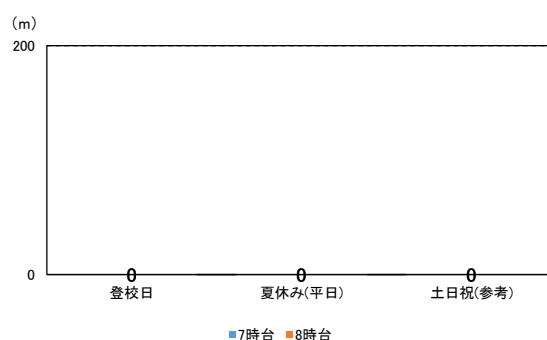
沖縄県立中部農林高校



沖縄県立具志川高校



沖縄県立与勝高校

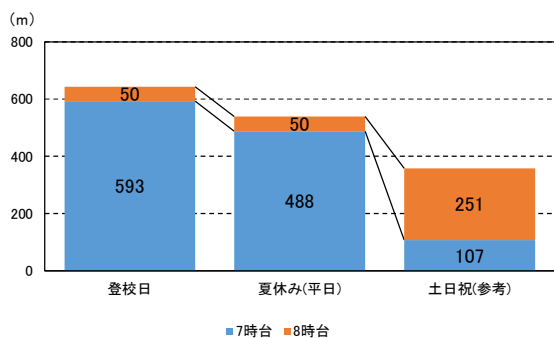


渋滞長：7 時台、8 時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の 1 日当たりのリンク別の平均旅行速度が 10km/h 未満のリンク長を積み上げたものを渋滞長とした。 使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）

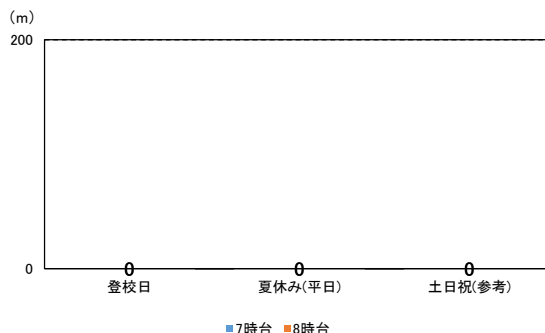
登校日：2024 年 7 月 8 日（月）～12 日（金） 夏休み（平日）：2024 年 7 月 22 日（月）～26 日（金） 土日祝（参考）：2024 年 7 月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7 時台～8 時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の 1 日当たりの平均旅行速度

市内の各種学校の周辺では、石川小学校の周辺は7時台、沖縄高等特別支援学校の周辺は8時台に渋滞長が長い傾向がみられた。なお、高江洲小学校は10km/h未滿の交通がなかった。

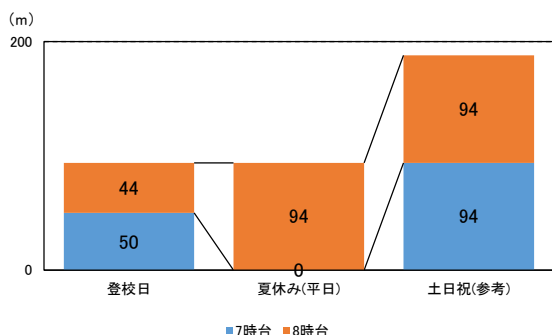
うるま市立石川中学校



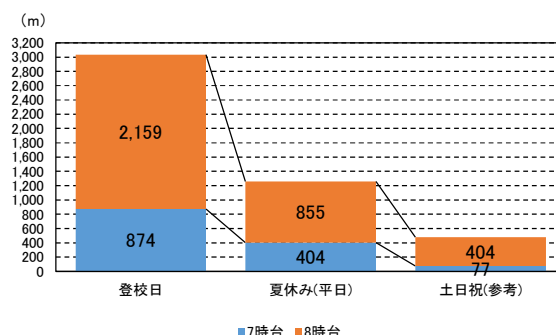
うるま市立高江洲小学校



うるま市立与那城小学校



沖縄県立沖縄高等特別支援学校



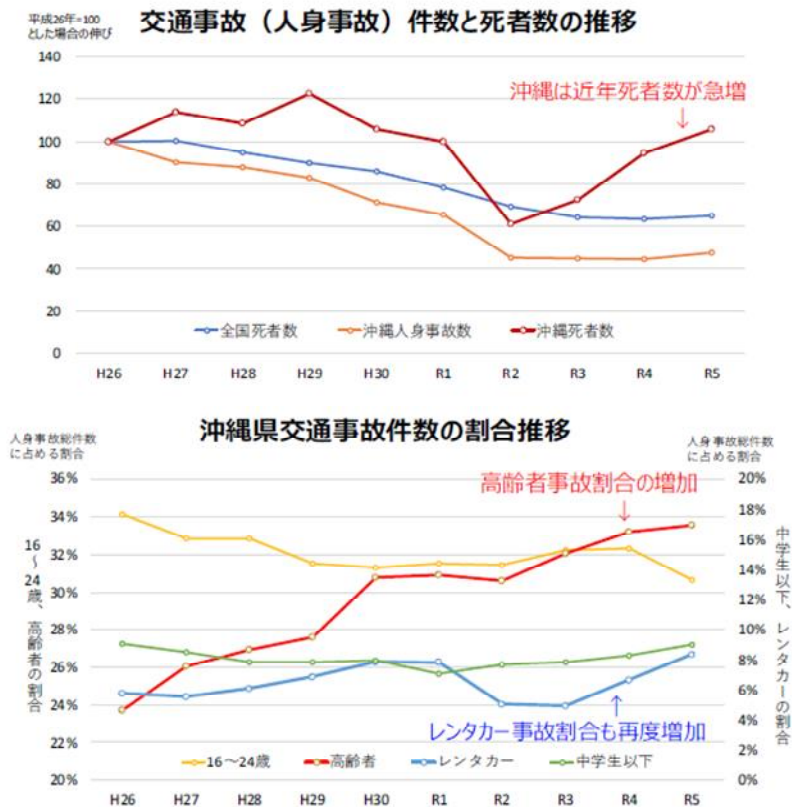
渋滞長：7時台、8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりのリンク別の平均旅行速度が10km/h未滿のリンク長を積み上げたものを渋滞長とした。使用データ：方面別リンク旅行時間データ（住友電工ソリューション株式会社）

登校日：2024年7月8日（月）～12日（金） 夏休み（平日）：2024年7月22日（月）～26日（金） 土日祝（参考）：2024年7月の土曜日、日曜日及び祝日 平均旅行速度：7時台～8時台の登校日、夏休み（平日）、土日祝の1日当たりの平均旅行速度

### 3-4 沖縄県の公共交通に関する実態

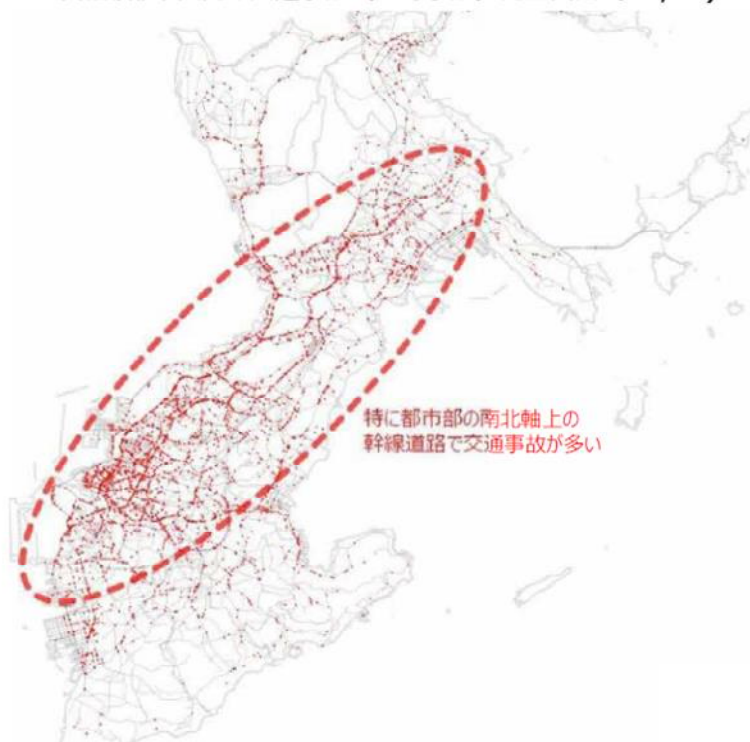
#### (1) 交通事故の発生状況

沖縄県交通事故件数は減少傾向にあるが、県内死者数はコロナ禍後に急増した。交通事故発生割合は、高齢者が増加しており、レンタカー事故もコロナ禍後に再度増加した。交通事故の発生箇所は、都市圏の交通量の多い幹線道路で多い傾向にある。



出典：令和5年版交通白書（沖縄県警）より作成

中南部都市圏内の交通事故（人身事故）発生箇所（R4,R5）



出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より作成

## (2) 公共交通等の利用者数推移

沖縄本島の公共交通利用者数は、モノレール開業前まで一貫して減少してきたが、平成15年以降はモノレール利用者も徐々に増加し、路線バス利用者数も横ばい傾向がみられた。

しかし、令和2年以降は新型コロナの影響もあり、モノレール、路線バス、タクシーともに利用者数が大きく減少し、令和2年と令和元年の比較ではモノレール利用者数は約55%、路線バス利用者は約68%の水準まで低下した。その後令和3年にはやや持ち直しの傾向も見られるが、依然として対令和元年比で、モノレールは約60%、路線バスは約70%の水準となっている。

タクシー利用者数については、コロナ禍を経たタクシー車両数の減少もあり、利用者の減少が継続している。

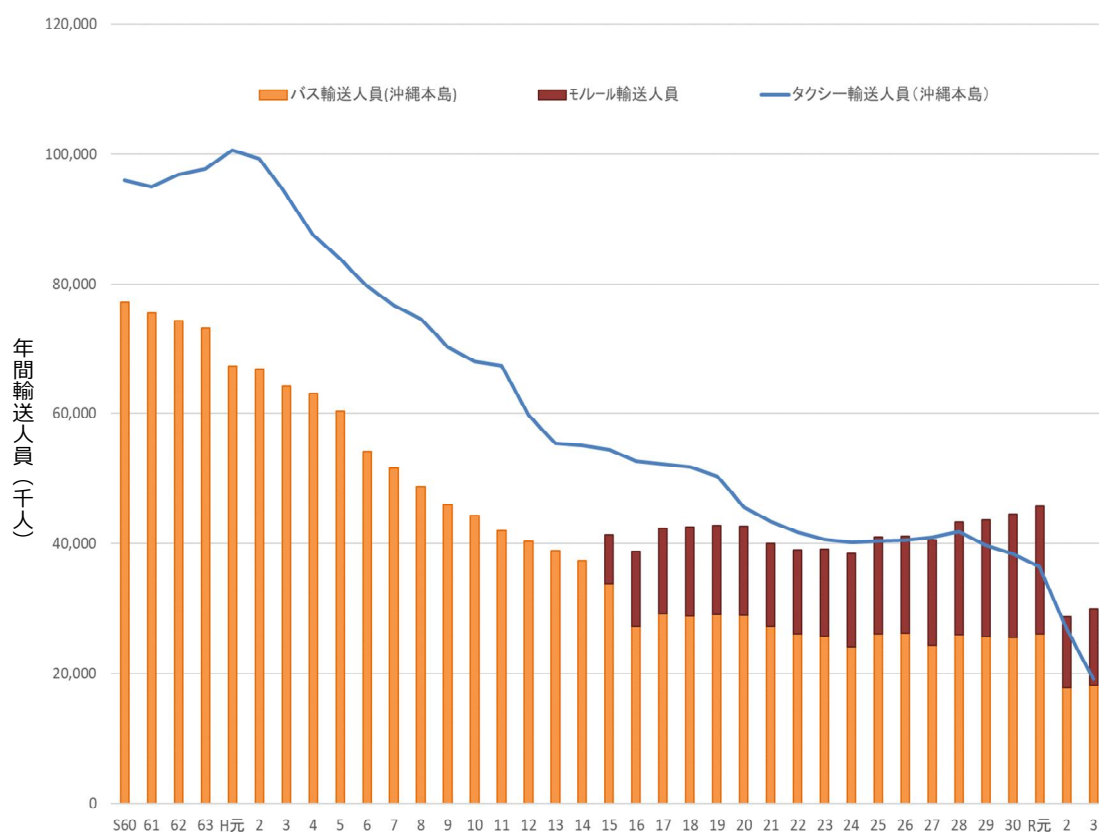


図 3-6 沖縄本島の路線バス、モノレール、タクシーの利用者数推移

出典：出典：運輸要覧、沖縄県HPより作成

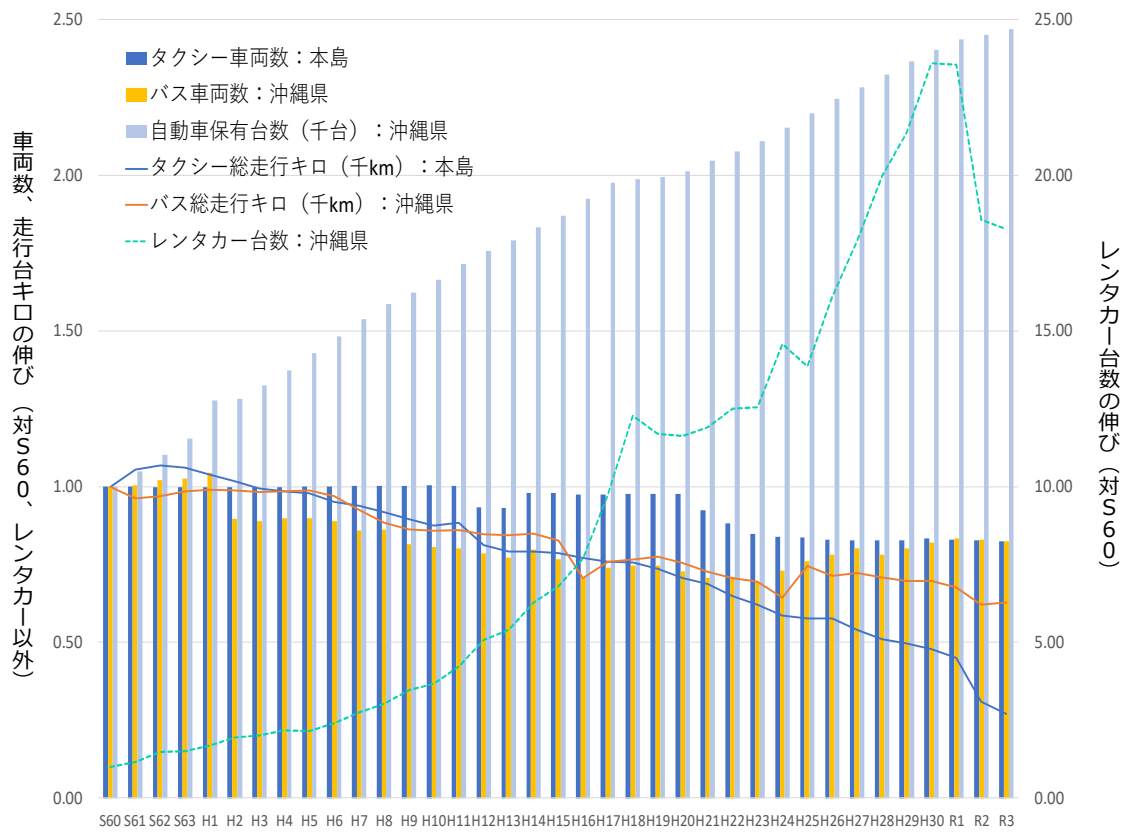


図 3-7 沖縄の路線バス、タクシー、自動車、レンタカー車両数等の推移

出典：運輸要覧、自動車検査登録情報協会より作成

### (3) 公共交通の収益と支援等

沖縄本島路線バス事業者4社及びモノレールの収益は、コロナ前までは収入の増加基調もあり、コロナ前には収支がプラスに好転していたが、コロナ禍の令和2年度以降は利用者減少に伴う収入減少により、収支が大幅なマイナスとなっており、厳しい経営状況が続いている。

陸上交通関連の地域公共交通確保維持事業補助は、平成23年度以降一貫した増加基調にあり、令和3年度は6億円を超過している。

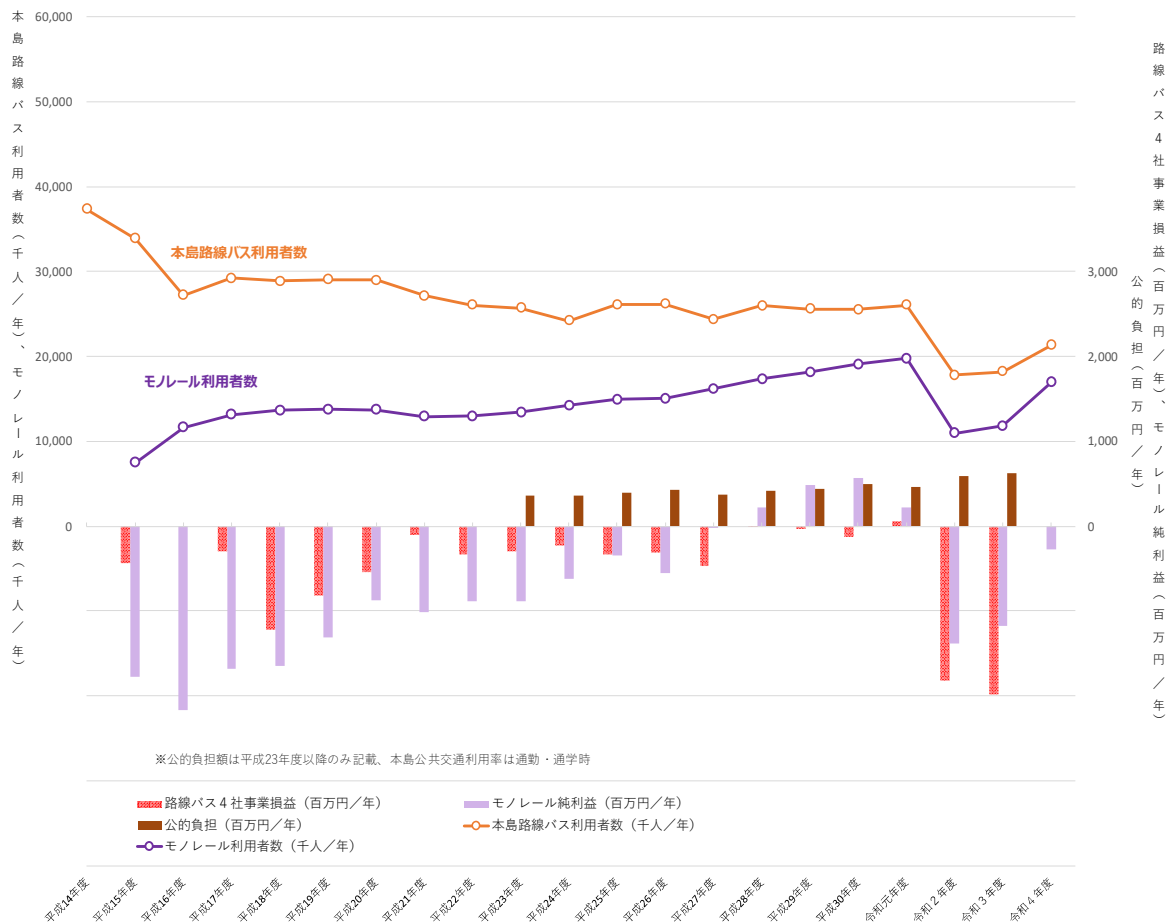


図 3-8 沖縄本島路線バス4社とモノレールの収益

出典：乗合バス事業の収支状況は（国土交通省）の沖縄ブロックより作成  
モノレールは(株)沖縄都市モノレールHPより作成

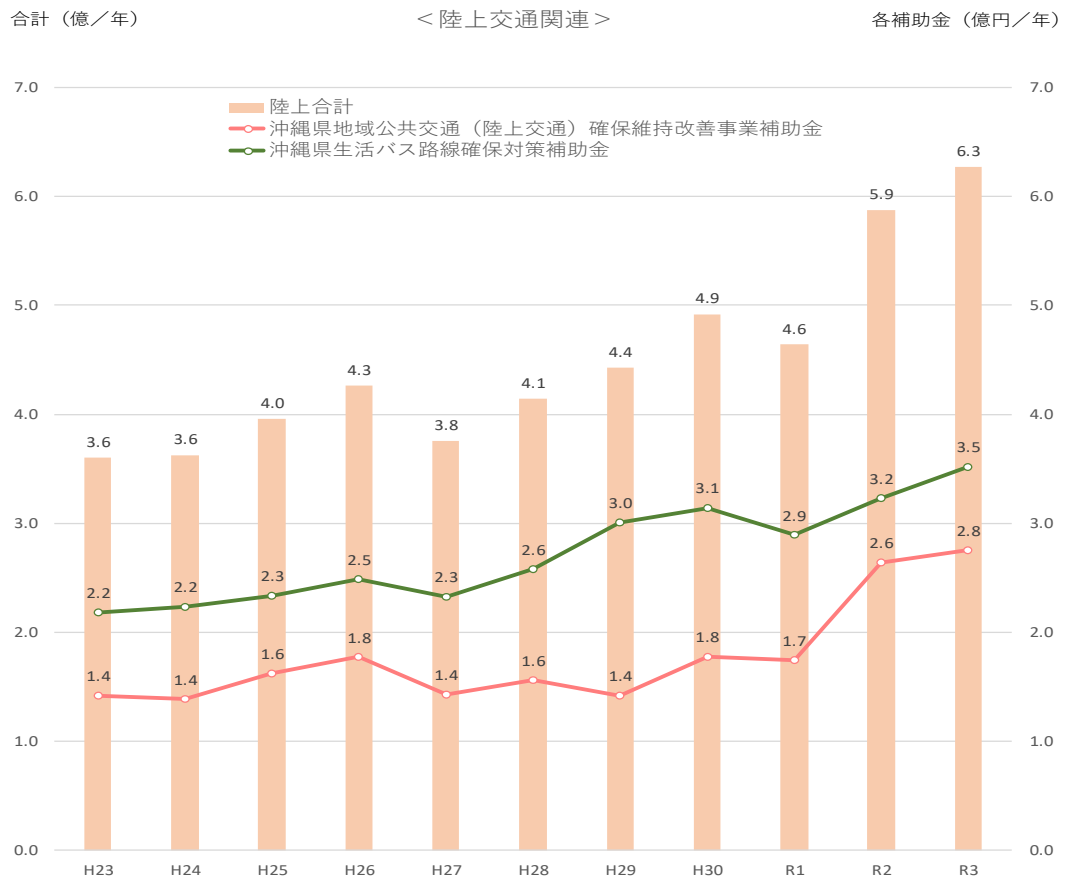


図 3-9 地域公共交通確保維持事業補助金の推移

出典：沖縄県交通政策課、国（沖縄県生活バス路線確保対策補助金以外）  
 ・ 県・市町村の負担を含めた合計値

#### (4) 本島路線バスの補助対象

路線バス利用者の減少により路線の維持が厳しくなっている中、これまで中部圏域の路線バスについても、地域間幹線系統補助と沖縄県の補助が適用されている。

うるま市内を運行する路線においても、各種補助対象となっている。



図 3-10 沖縄本島路線バスの地域間幹線系統補助対象路線 (令和5年度)



図 3-11 沖縄本島路線バスの沖縄県補助対象路線 (令和5年度)

### (5) 運転手不足を踏まえた将来予測

路線バスの運転手は高齢化が著しく、今後、運転手の減少に伴い路線バス運行サービスへの影響が懸念される。

将来的な運転手不足に伴う公共交通サービスレベルの維持・確保が課題として挙げられているため、運転手数の今後の見通し等を踏まえた中で、将来的な路線バス運行サービスへの影響を把握し、バス網のあり方検討に向けた課題を検討。

概ね10年後（R15年度）について、コーホートの概念や諸条件を考慮した運転手数の見通し等を踏まえ、路線バスの走行キロが約2割減少した場合を想定し影響を試算。

既存バス路線を、サービス水準（運行本数）と収益性（平均乗車密度）の関連性で特性分類し、路線バス走行キロ減少による特性分類ごとのサービス水準への影響を把握する必要がある。



図 3-12 公共交通を支える運転手等の年齢構成

出典：『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』りゅうぎん総研調査レポート

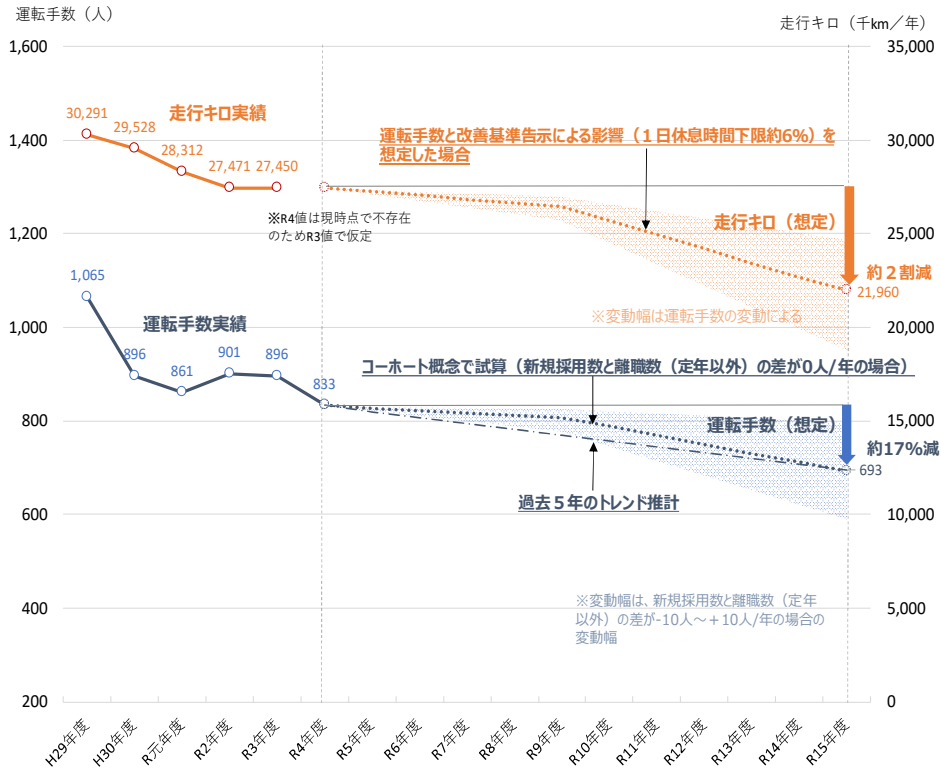


図 3-13 路線バス運転手数と走行キロの見通し（一定条件下での想定）

※運転手実績値は運輸要覧、走行キロ実績値は輸送実績報告書で何れも本島バス4社

## (6) 将来の免許返納&非保有者数

20年後、中南部都市圏全体で約25万人(免許返納予定者：約19万人+免許非保有者：約6万人)が、自分で自動車を運転しない(できない)状況になると想定される。

うるま市では、中南部都市圏の10%にあたる2.5万人が運転しない(できない)状況になると想定される。

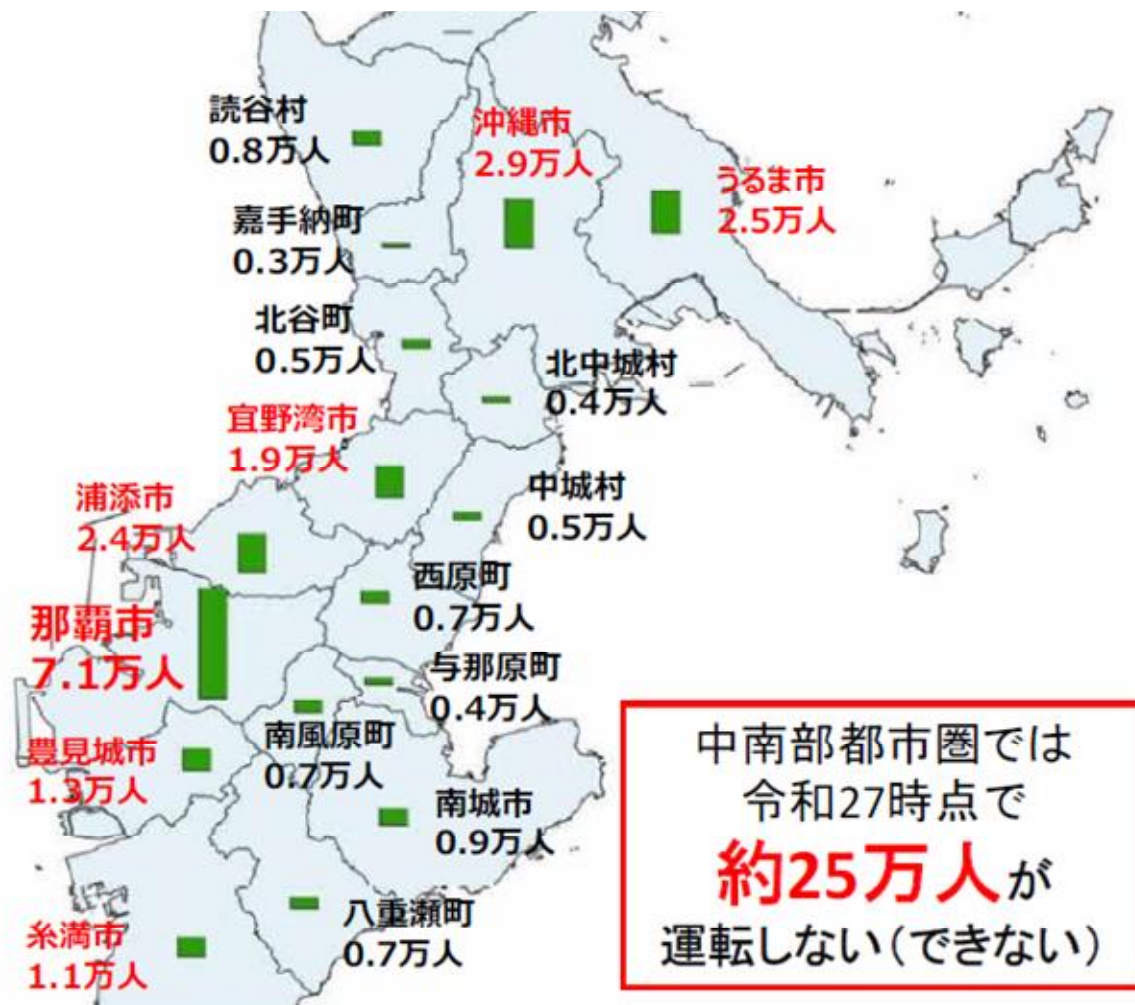


図 3-14 市町村別R27 免許返納&非保有者数

算出方法：年代別 R27 免許返納割合×R27 将来推計人口=R27 車が使えなくなる人の割合 (年代別 R 許返納割合は、PT の質問票にて「何歳まで運転するか」を聞いており、そこから算出している)

(7) 若年層の運転抵抗

若年層では旅先で運転したくないと考える人も多く、公共交通が不便であることを理由に沖縄へ旅行に行きたいと思わない人が一定数存在。

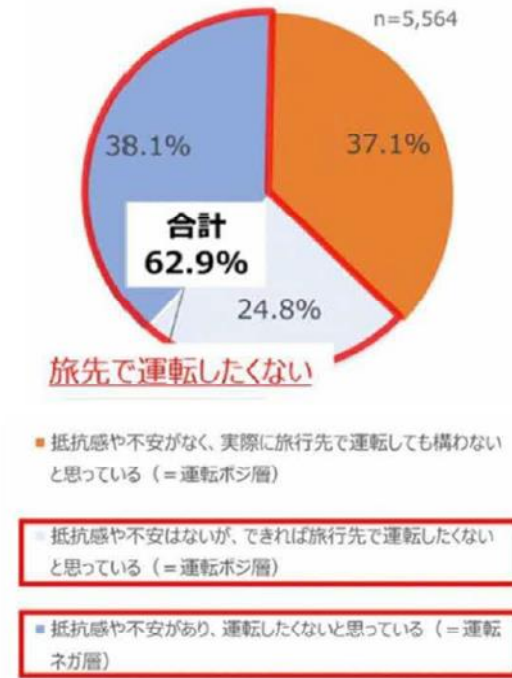


図 3-15 旅先での運転へのハードルとマインド

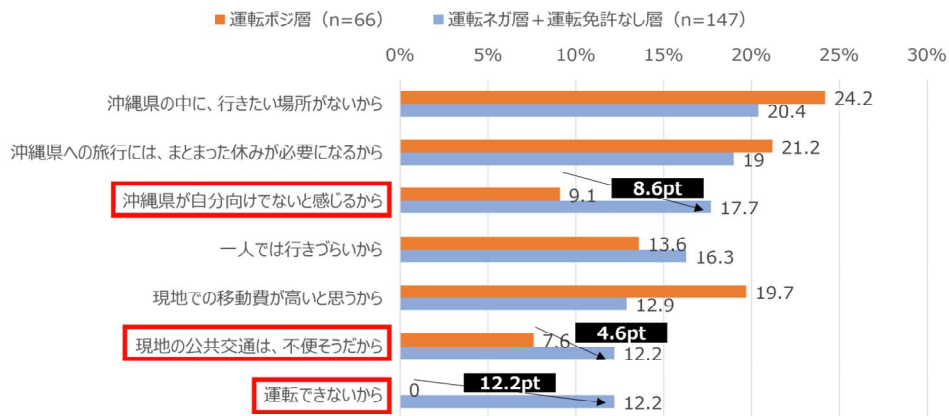


図 3-16 沖縄県に行きたいと思わない理由

第 6 次沖縄県観光振興基本計画（令和 4 年 7 月）

[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/011/752/6keikaku2.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/011/752/6keikaku2.pdf)

沖縄旅行における移動手段に関する意識調査結果：沖縄県・一般社団法人沖縄観光コンベンションビューロー

<https://drive.google.com/file/d/1LoYu7p094zBJeHBKNFpmoyrnrU0MgTm/view>

### 3-5 市民の生活行動（PT 調査）

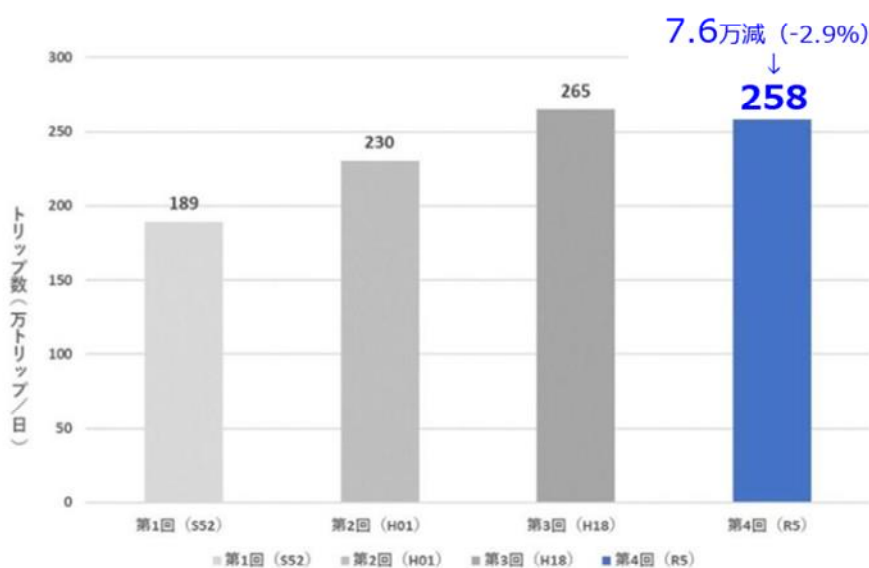
#### (1) 都市圏全体のトリップ数の推移

過去3回の調査では、人口・トリップ数は共に増加してきたが、今回調査では前回に比べ、人口は約11万人（約9.9%）増加しているのに対し、トリップ数は約7.6万（約2.9%）減少した。

実態調査時人口  
(国勢調査ベース)



トリップ数



※個人票から拡大した集計値

図 3-70 都市圏全体のトリップ数の推移

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

## (2) 都市圏全体の代表交通手段分担率の推移

自家用車の分担率は72.5%と、前回調査の67.4%から増加し、自家用車への依存が更に進展した。「公共交通（バス+モノレール）」の分担率は4.5%で、前回調査の4.4%から大きな変化はなかった。一方で、モノレールの分担率は1.6%に増加し、バスの分担率は2.9%に減少した。

### 代表交通手段分担率

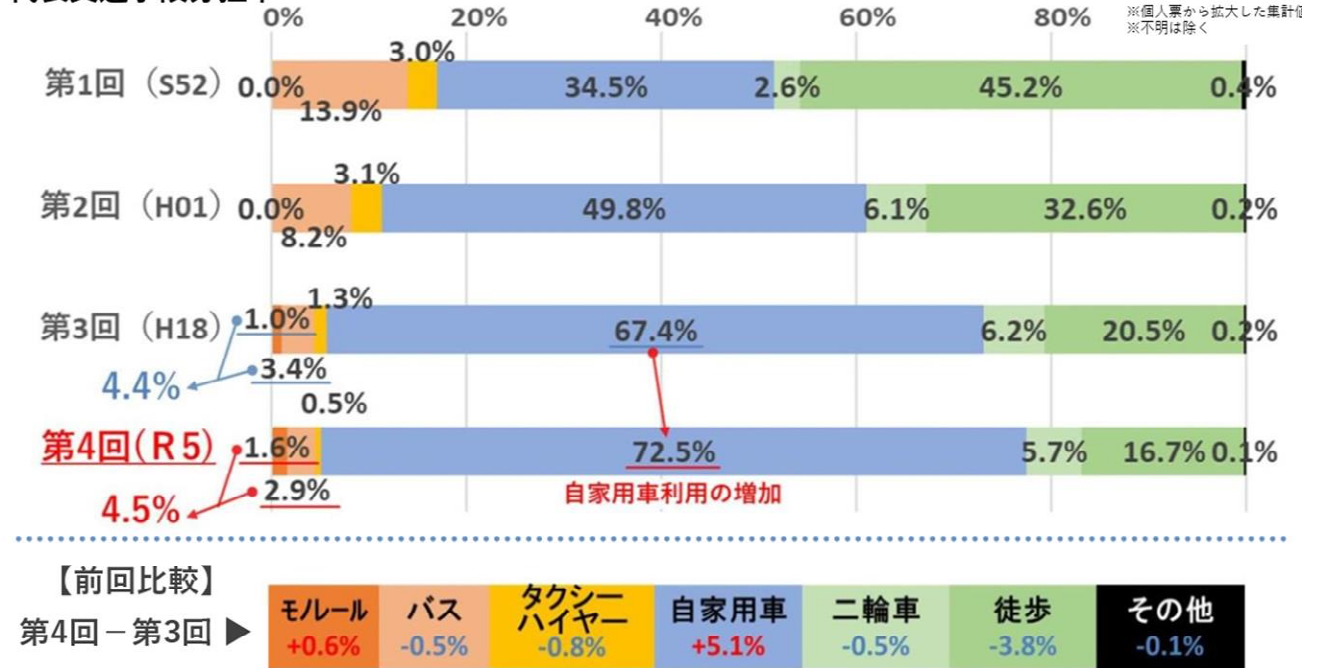


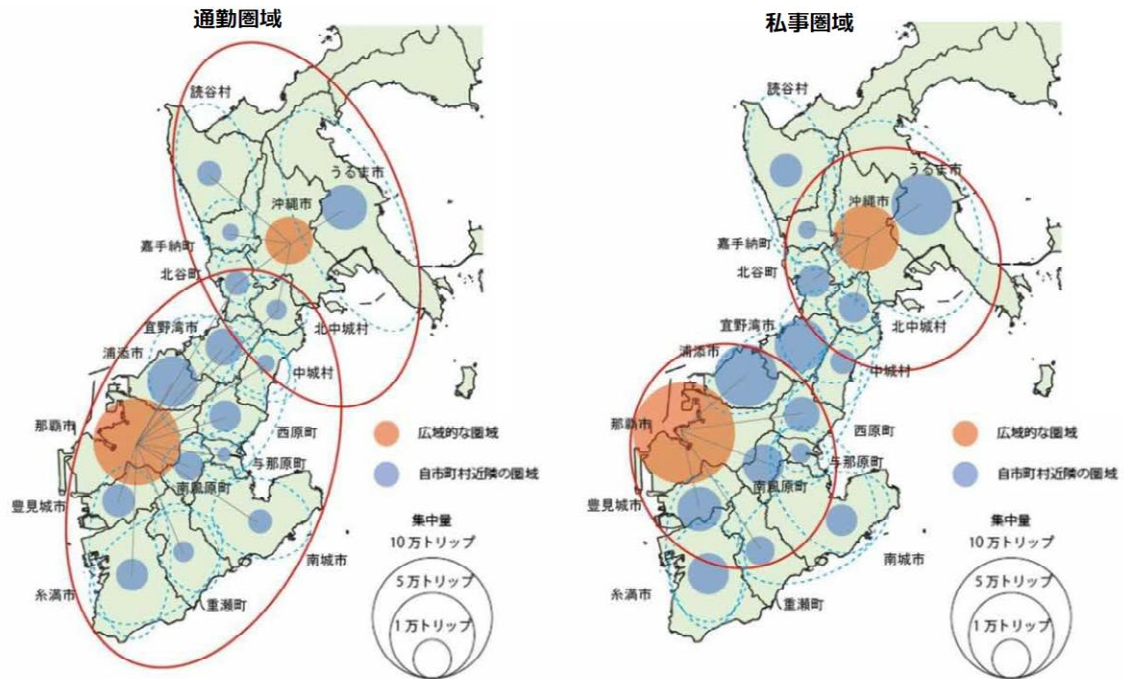
図 3-71 都市圏全体の代表交通手段分担率の推移

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

### (3) 行動圏域（通勤目的、私事目的）

那覇市と沖縄市は複数の市町村を圏域として持つ広域的な圏域を形成している一方、那覇市と沖縄市以外の市町村は、自市町村若しくは隣接する1つの市町村程度までが行動範囲となっている。

通勤のほうがやや行動圏域が広く、私事の移動は隣接市町村程度の範囲に留まる。



※市町村ごとの圏域を、「ある市町村から発生するトリップのうち、10%以上のトリップが対象の市町村へ向かう場合、トリップの出発地となった市町村を対象の市町村の圏域」として定めた。

図 3-72 行動圏域

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

#### (4) 市町村毎トリップの割合と交通分担率

那覇市と沖縄市は複数の市町村を圏域として持つ広域的な圏域を形成している一方、那覇市と沖縄市以外の市町村は、自市町村若しくは隣接する1つの市町村程度までが行動範囲となっている。通勤のほうがやや行動圏域が広く、私事の移動は隣接市町村程度の範囲に留まる。

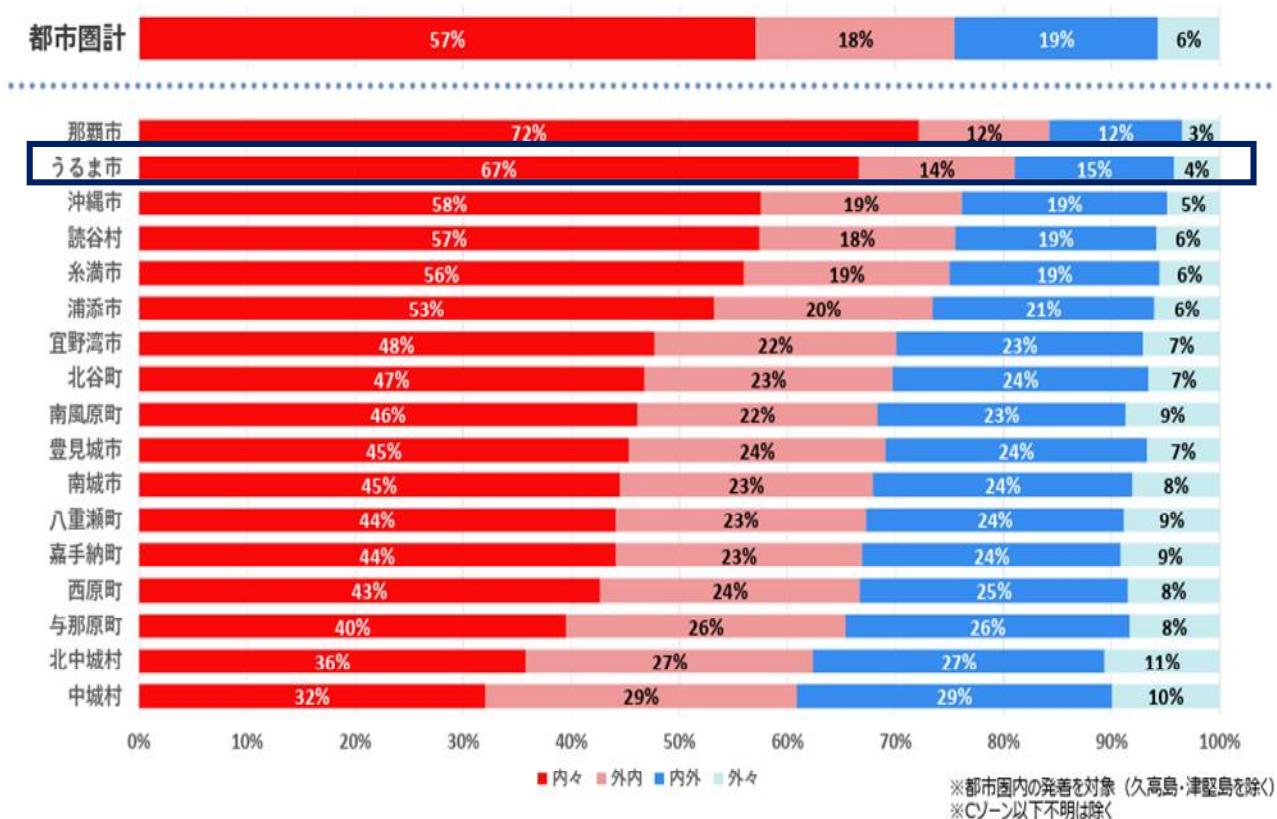


図 3-73 居住地別内々トリップ割合

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

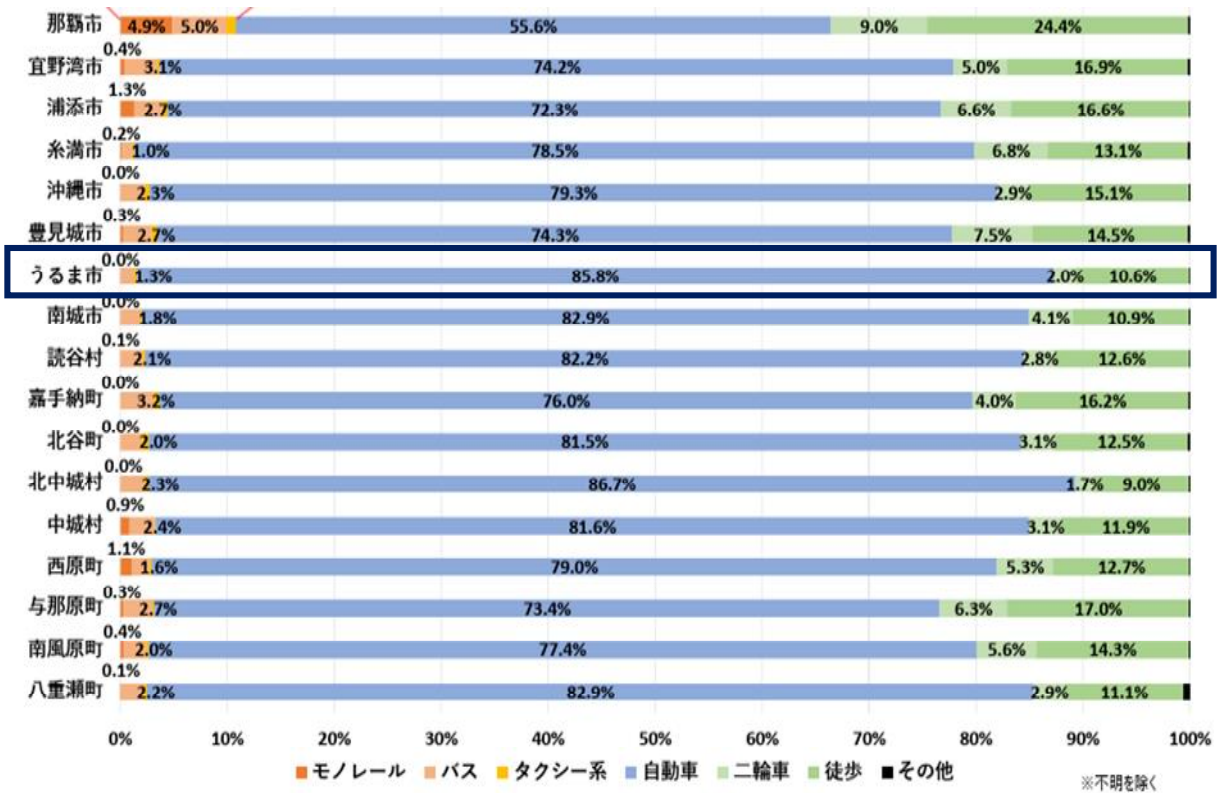


図 3-74 到着地別交通分担率

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

## (5) 送迎交通の状況

都市圏全体の自動車トリップ数に占める送迎交通の割合は、朝ピーク時で約14%に及ぶ。送迎後の移動目的は、朝ピーク時では通勤（通勤ついで送迎）が約53%と最も多い。

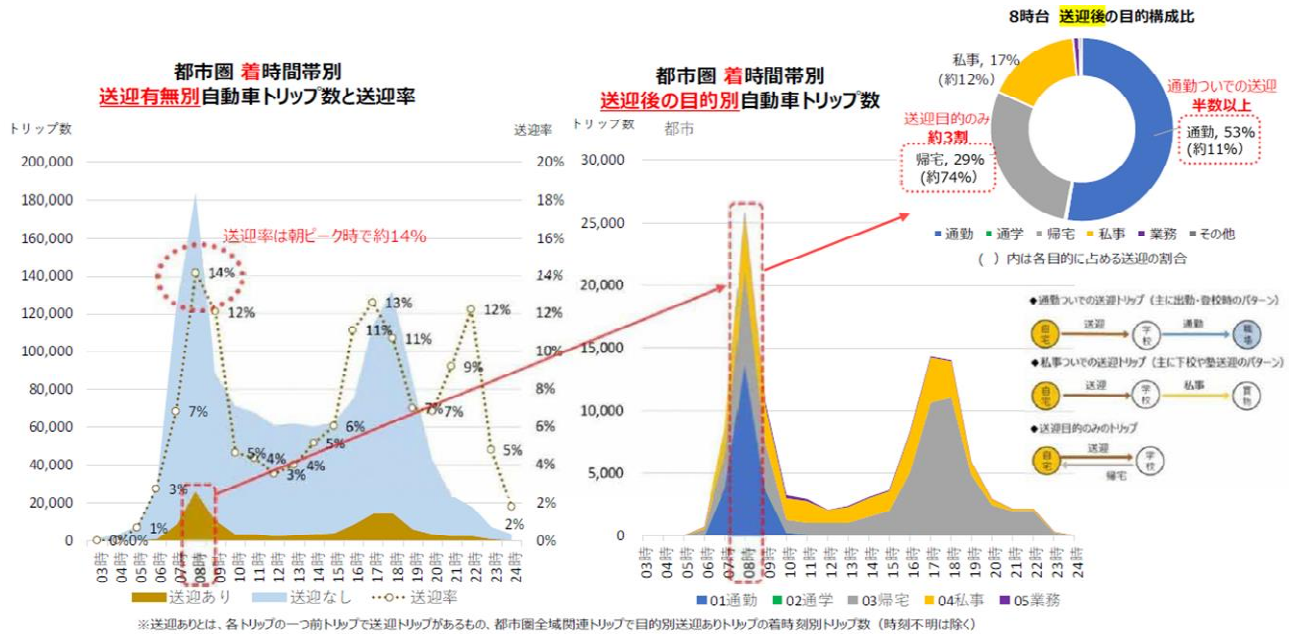


図 3-75 時間帯別の送迎交通の割合とその目的別の内訳

出典：沖縄中南部都市圏 PT 調査

(6) うるま市のトリップ状況

1) 発生集中量

うるま市に関連するトリップ数は、うるま市からの出発が人、うるま市での到着が人であり、うち市内々利用が人（7割）となっている。このうち市内外（外内）移動で利用が多いのは、沖縄市関連が約16%、南部関連が約7%を占めており、既存のバス系統に沿った市町村での利用となっている。

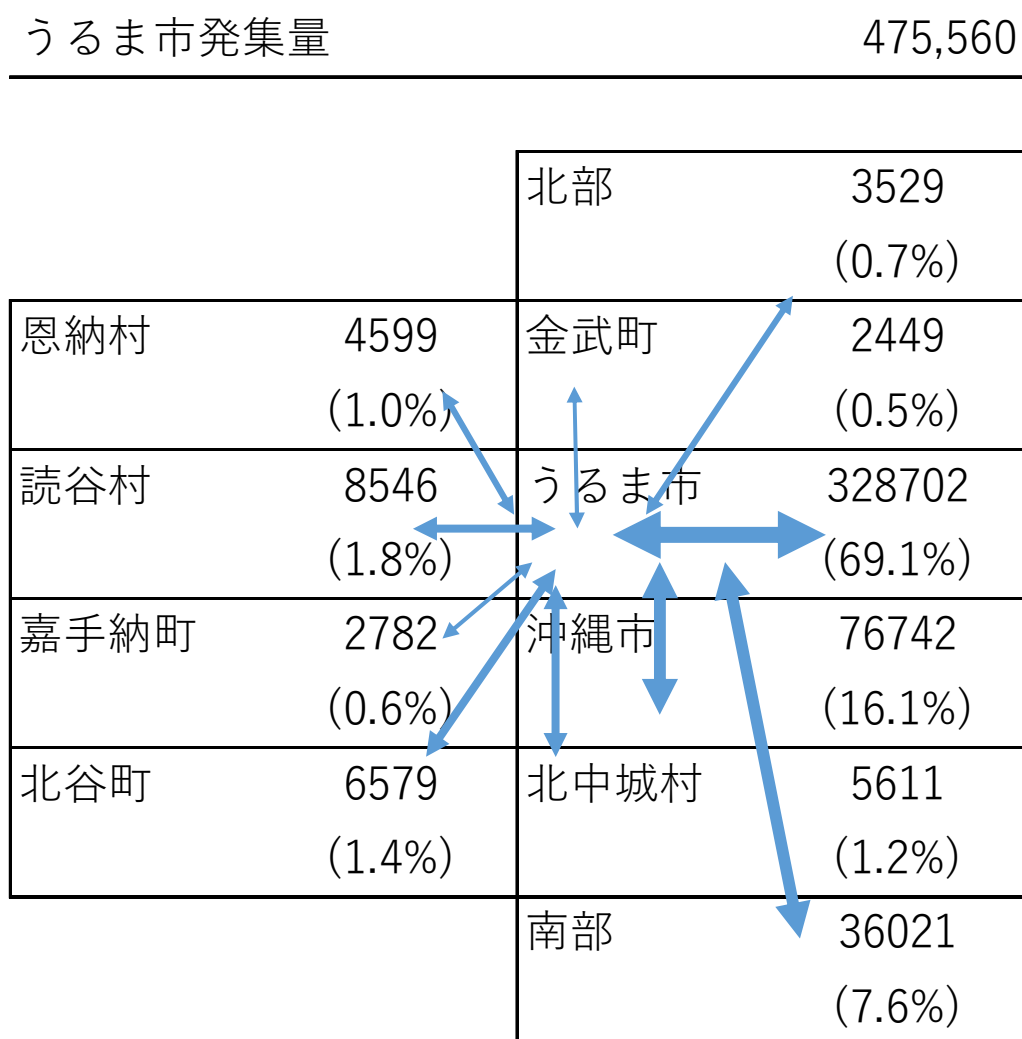


図 3-76 うるま市の発生集中量

出典：R05\_沖縄 PT

## 2) 市町村間の移動

うるま市発では通勤目的が中心になっている。特に北部、金武町、恩納村で6割を超えている。うるま市着も通勤が多数で、周辺市町村からの通勤流入が多い。沖縄市・南部方面は業務・私事目的が比較的多い。

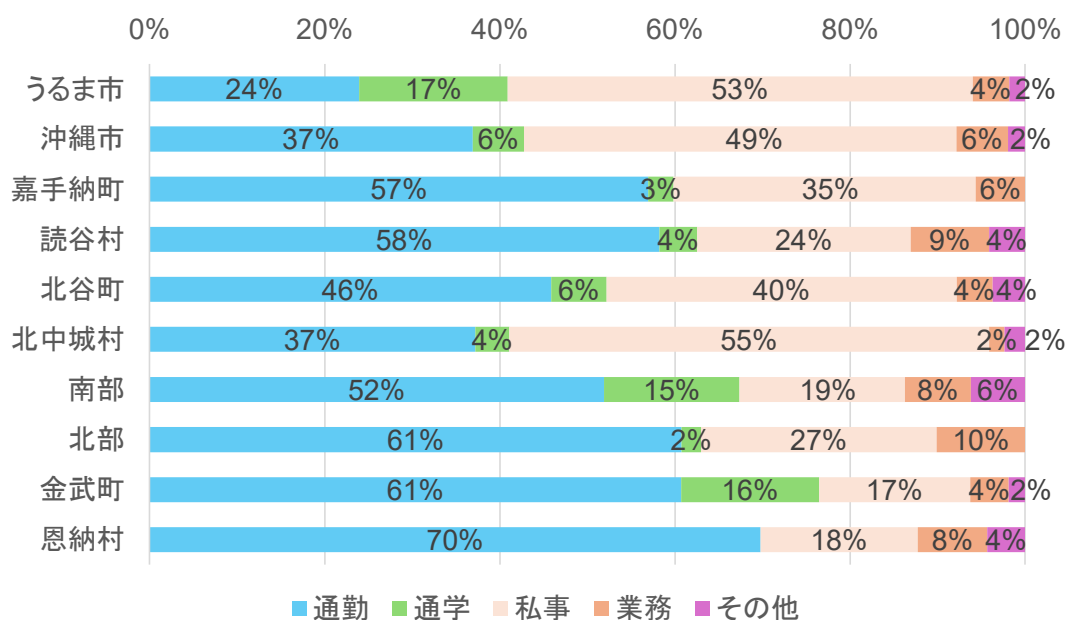


図 3-77 うるま市→各市町村目的構成（帰宅除く）

出典：：R05\_沖縄 PT

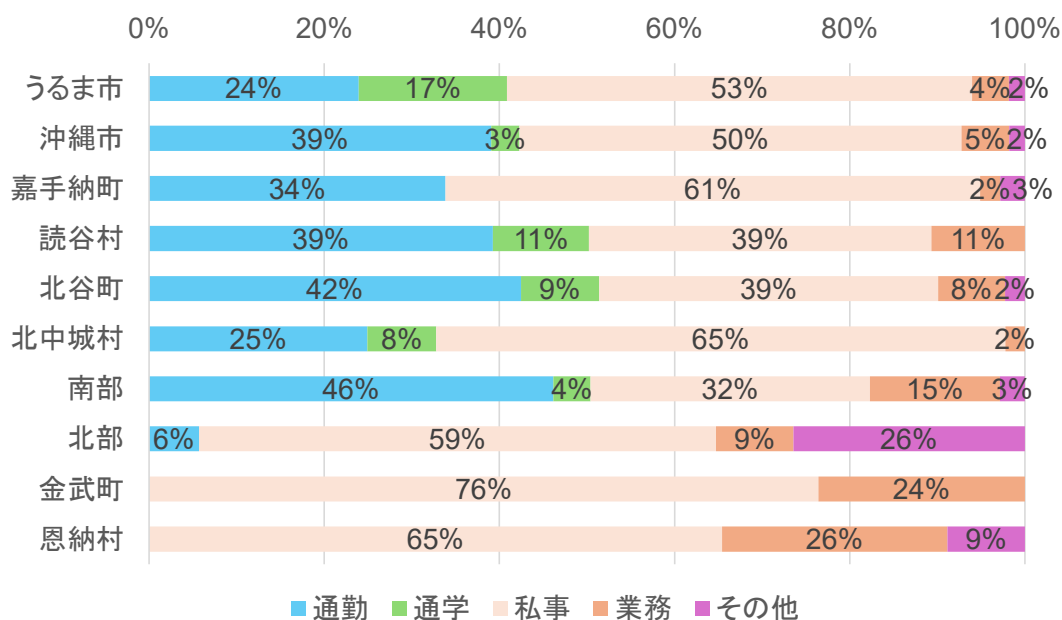


図 3-78 うるま市→各市町村目的構成（帰宅除く）

出典：：R05\_沖縄 PT

自動車利用が圧倒的に多く（9割以上）、バス利用や徒歩はごくわずかで、公共交通の利用は限定的である。

うるま市内間では徒歩割合が比較的高いが、周辺市町村間移動はほぼ自動車依存している。

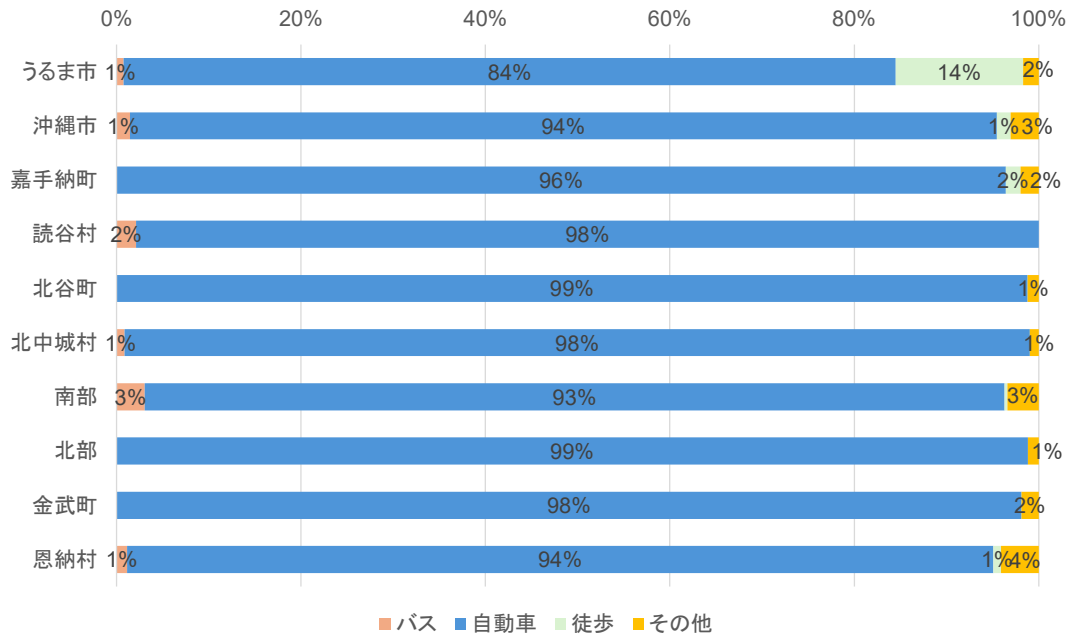


図 3-79 うるま市→各市町村手段構成（帰宅除く）

出典：：R05\_沖縄 PT

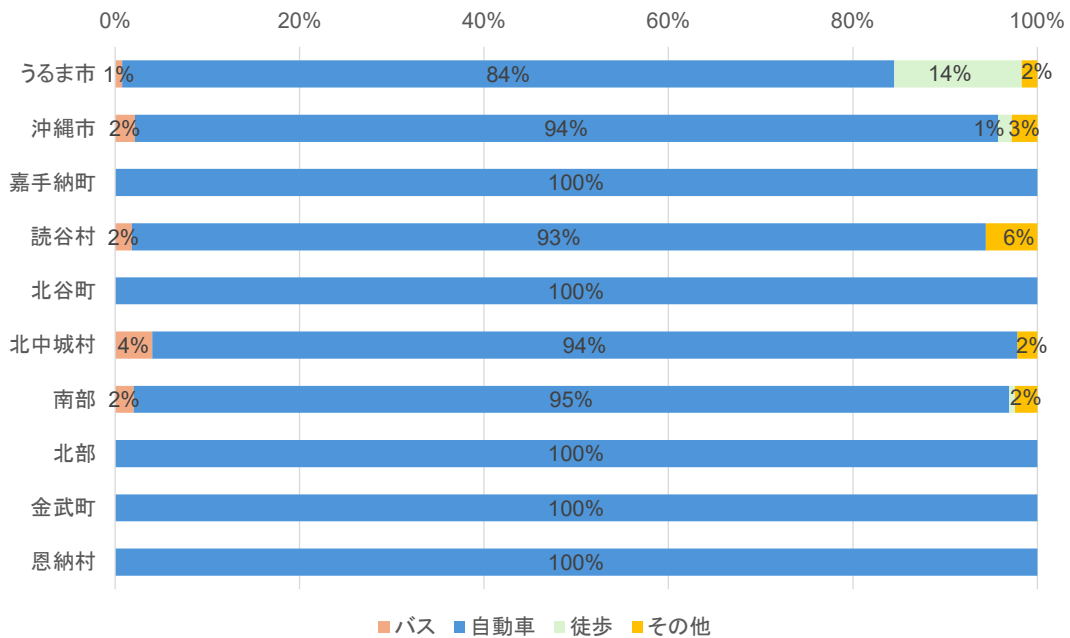


図 3-80 各市町村→うるま市手段構成（帰宅除く）

出典：：R05\_沖縄 PT

### 3) 地域間の移動

都市計画マスタープランの地域区分を参考に地域間の移動を見ると安慶名を含む中部南部地域から周辺地域への移動が多くなっている。また石川方面との往来も比較的多い。

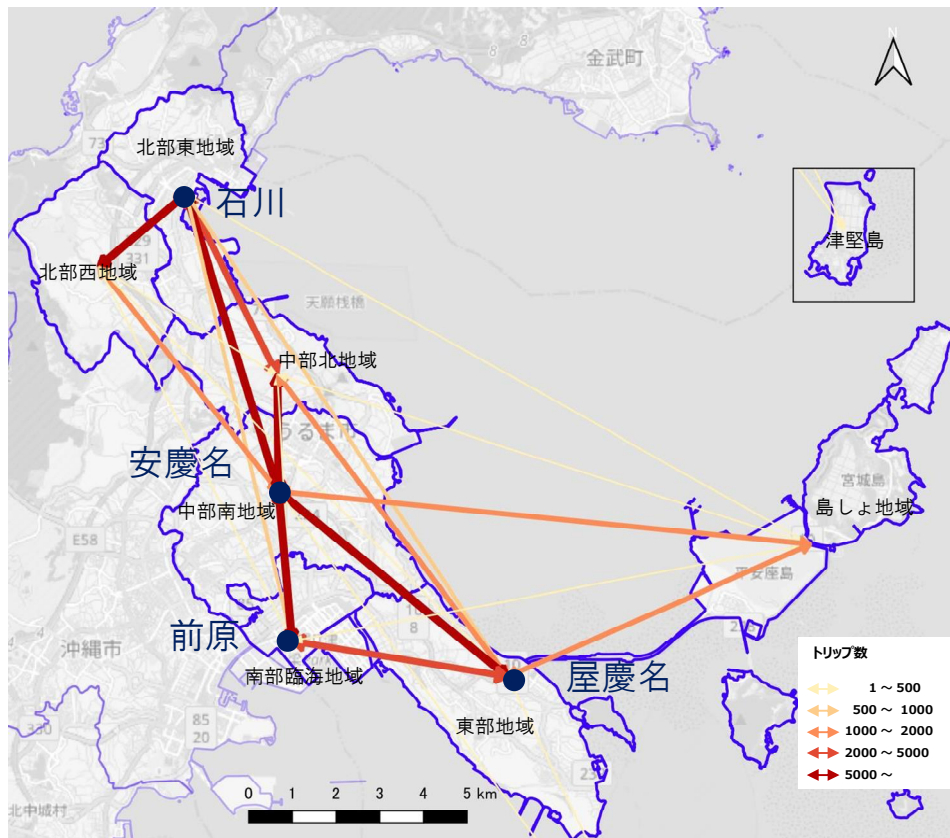


図 3-81 都市計画マスタープランの地域区分による地域間の移動の状況

出典：R05\_沖縄PT

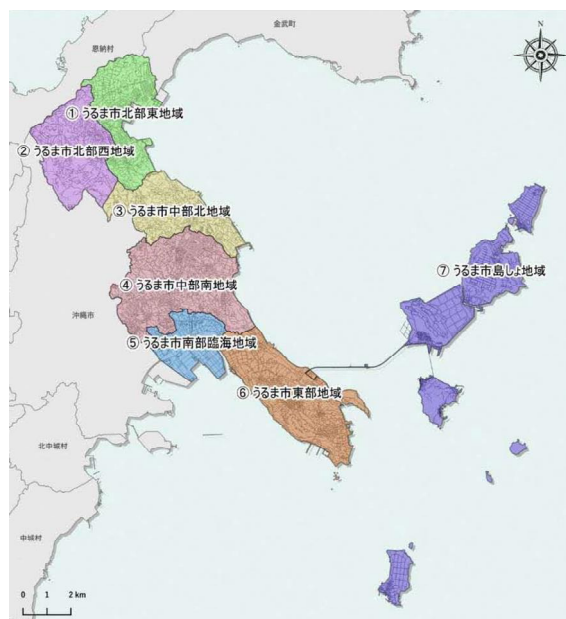


図 3-82 都市計画マスタープランの地域区分

出典：第2次うるま市都市計画マスタープラン

#### 4) 拠点への移動目的

拠点への目的構成は、私事・通勤目的が中心である。

拠点への手段構成は、自動車利用が9割前後と圧倒的だが、徒歩は約10%前後である。

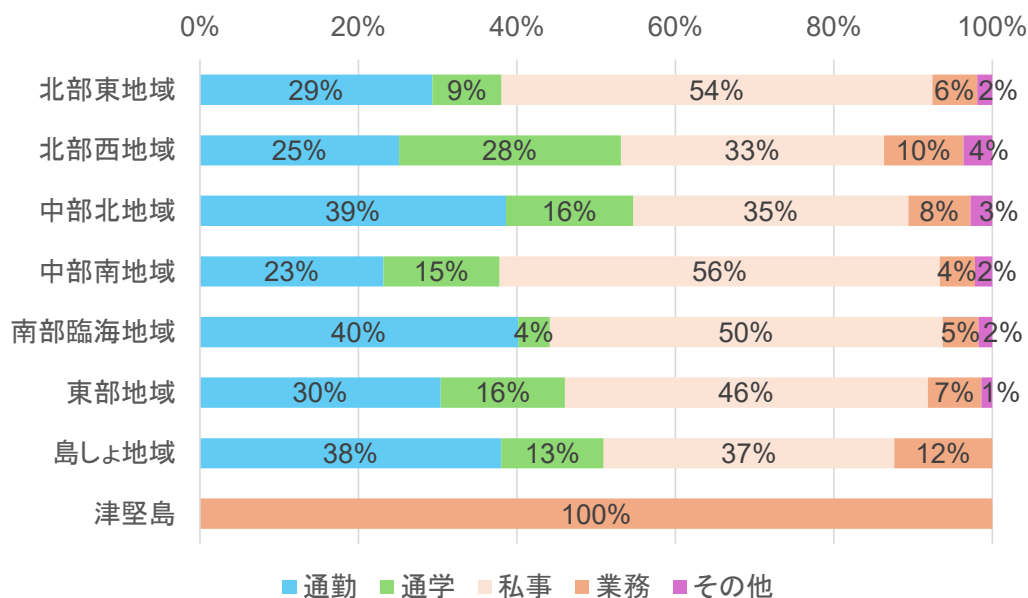


図 3-83 到着地別交通分担拠点への到着地別目的構成（帰宅除く）

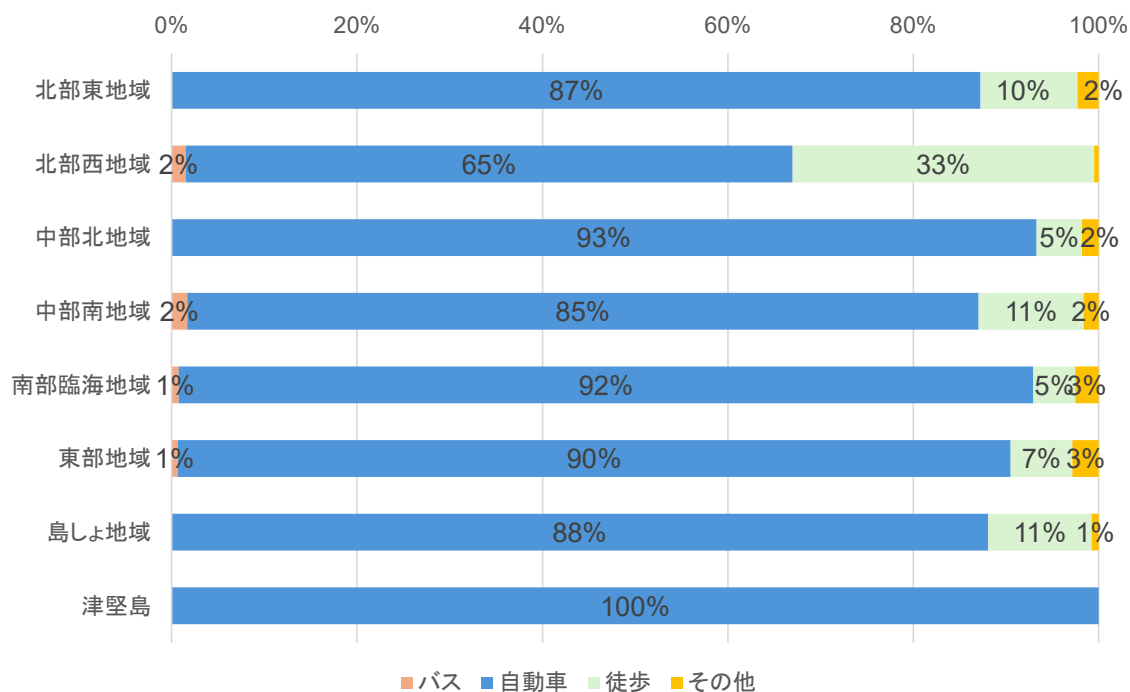


図 3-84 拠点への到着別手段構成（帰宅除く）

出典：R05\_沖縄PT

## 5) 公共交通空白地域とそれ以外の移動

公共交通空白地域の分析のため、以下に示すように公共交通空白地域とそれ以外にわけて分析を行う。

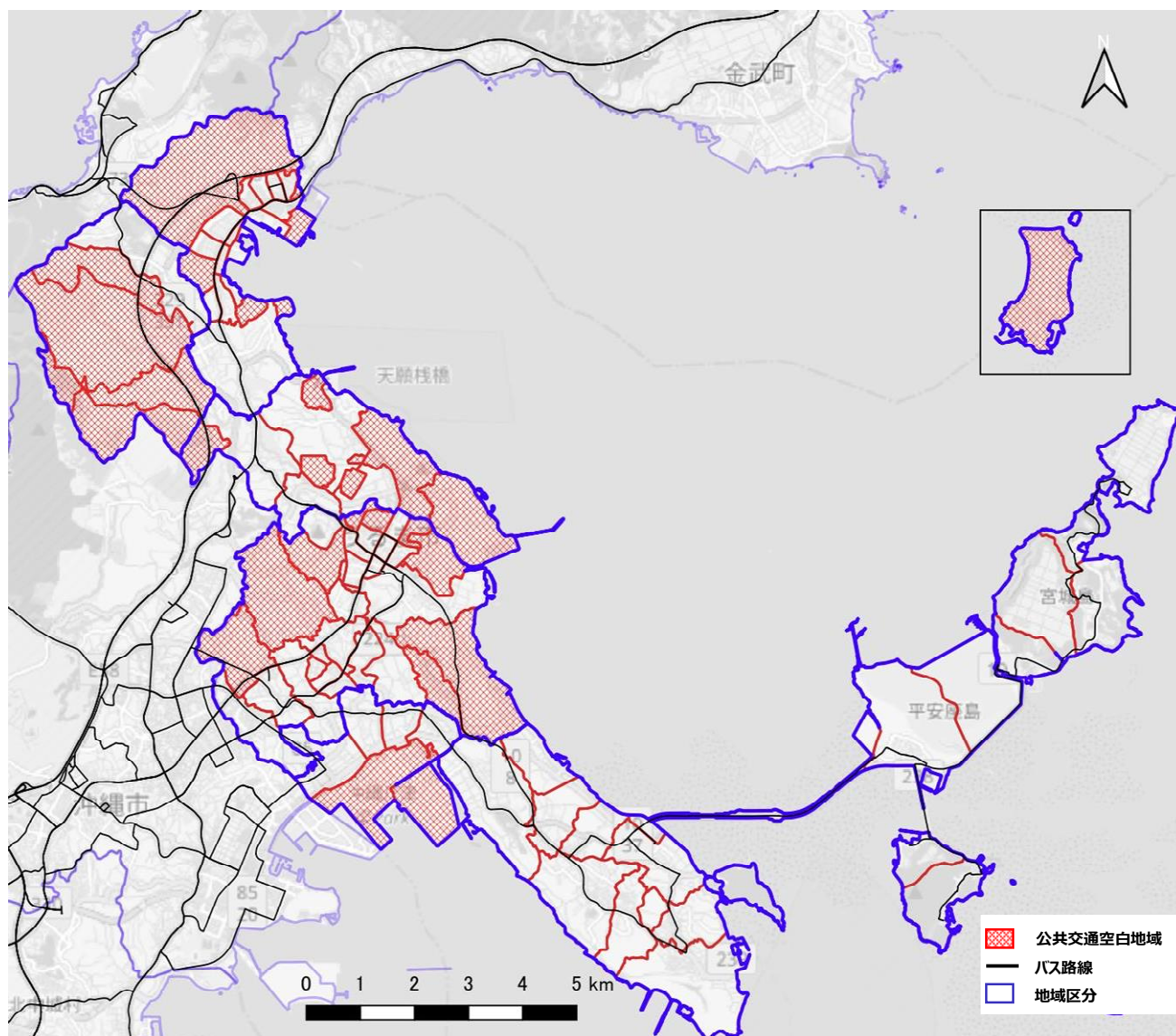


図 3-85 公共交通空白地域に区分するゾーン (Dゾーン)

公共交通空白地域・それ以外の目的構成は大きな差はない。  
 公共交通空白地域・それ以外の手段構成は、いずれも自動車利用が9割近く、バスはごく少ない。  
 バス利用の8割は公共交通空白地域以外で発生している。公共交通空白地域のバス利用は限定的である。

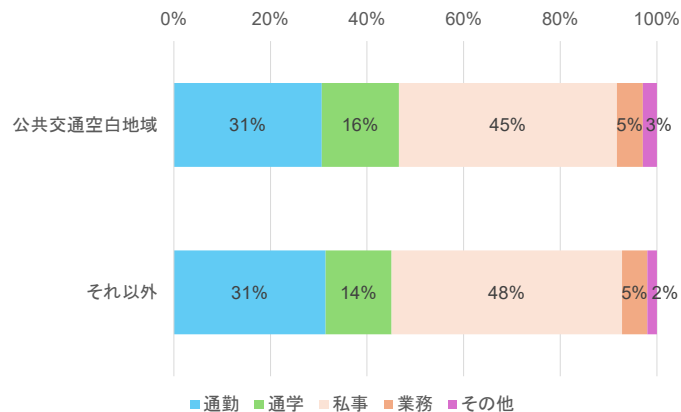


図 3-86 公共交通空白地域とそれ以外の出発地別目的構成（帰宅なし）

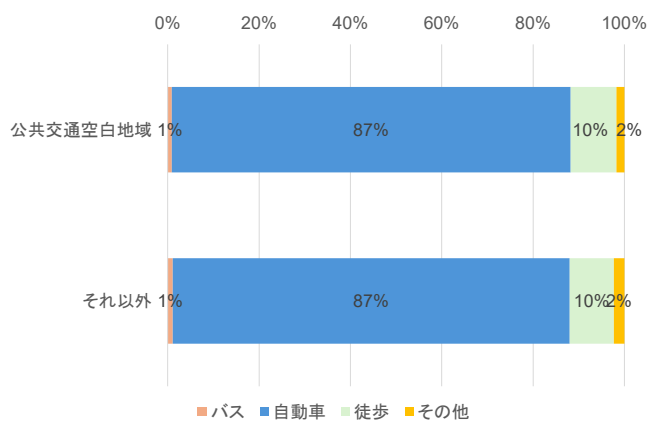


図 3-87 公共交通空白地域とそれ以外の移動の出発地別手段構成（帰宅なし）

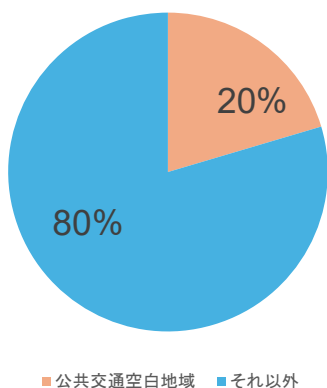


図 3-88 手段構成の内バスの分担率

出典：R05\_沖縄 PT

## 6) 免許保有なしの移動

### ①通勤目的

免許を持たない通勤者は、東部から中部にかけての地域で発生量が集中している。市中心部で到着が集中しており、周辺地域から中心部への通勤流動が顕著。

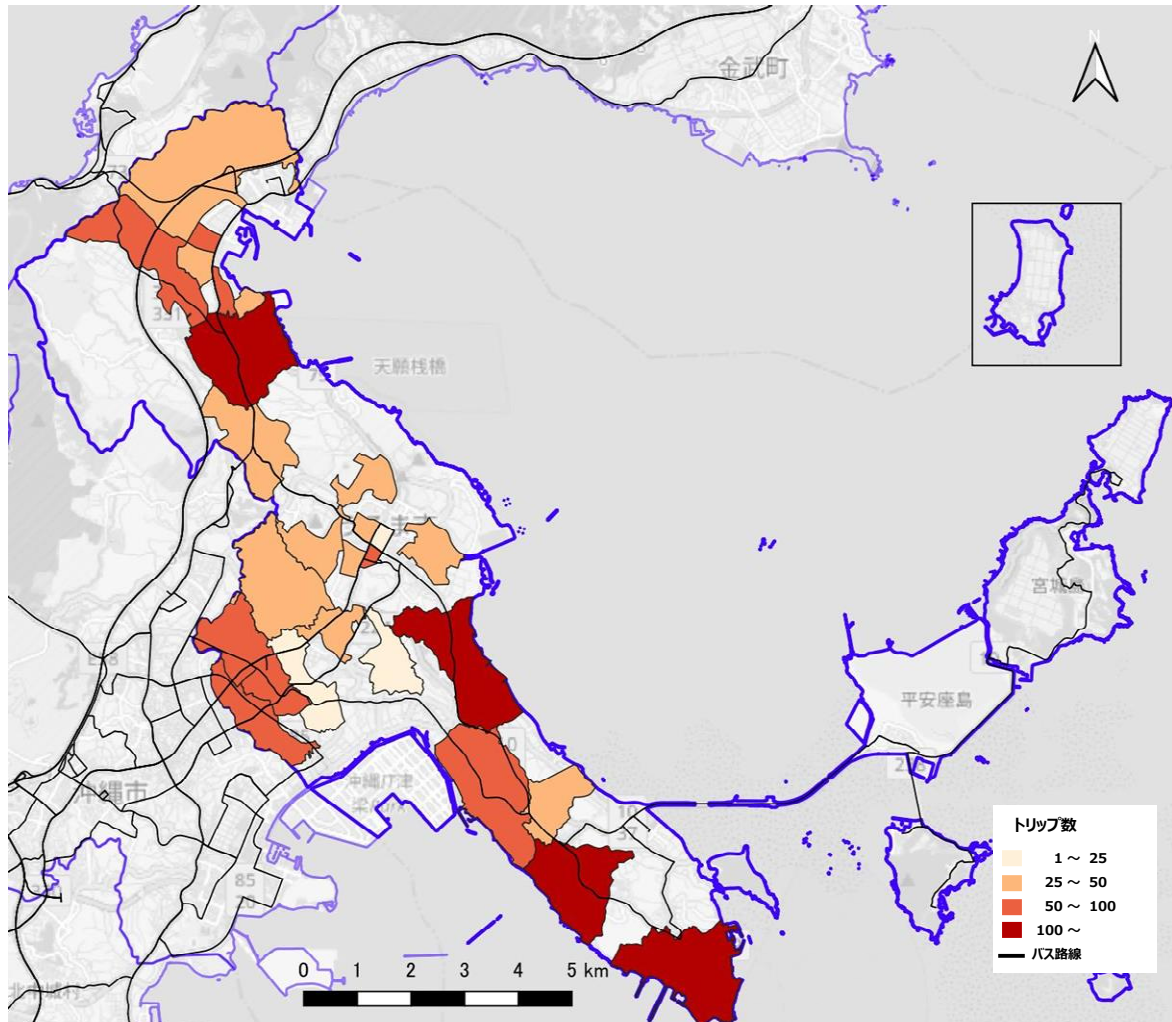


図 3-89 免許を持たない通勤者の出発地発生量

出典：R05\_沖縄PT

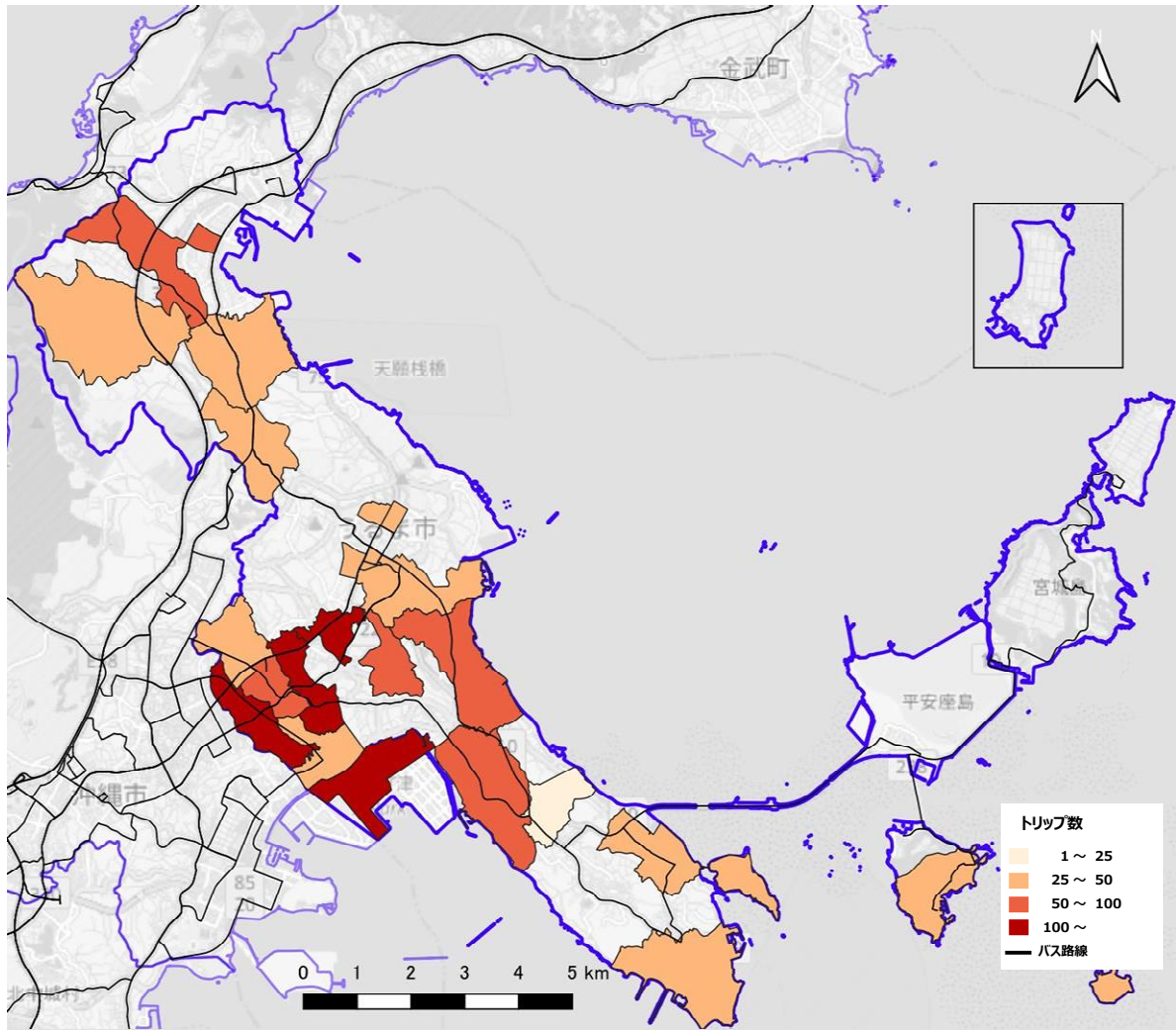


図 3-90 免許を持たない通勤者の到着地別集中量

出典：R05\_沖縄PT

②私事目的

免許を持たない人の私事について、北部と中部で発生量が集中している。

市中心部で到着が顕著に集中している。買い物やサービス利用などの目的で市中心部に集まる傾向がある。

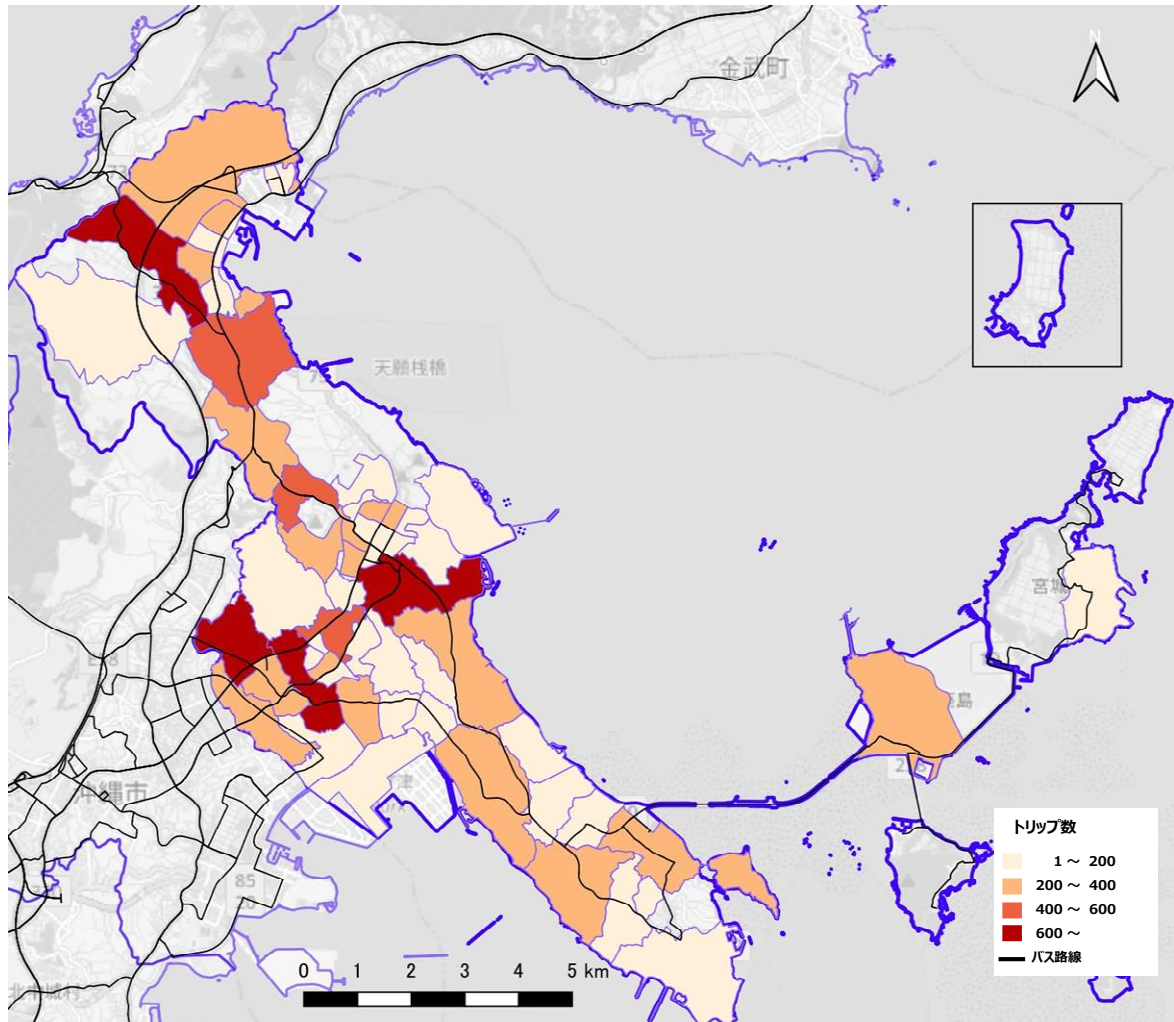


図 3-91 免許を持たない人の私事出発地発生量

出典：R05\_沖縄 PT

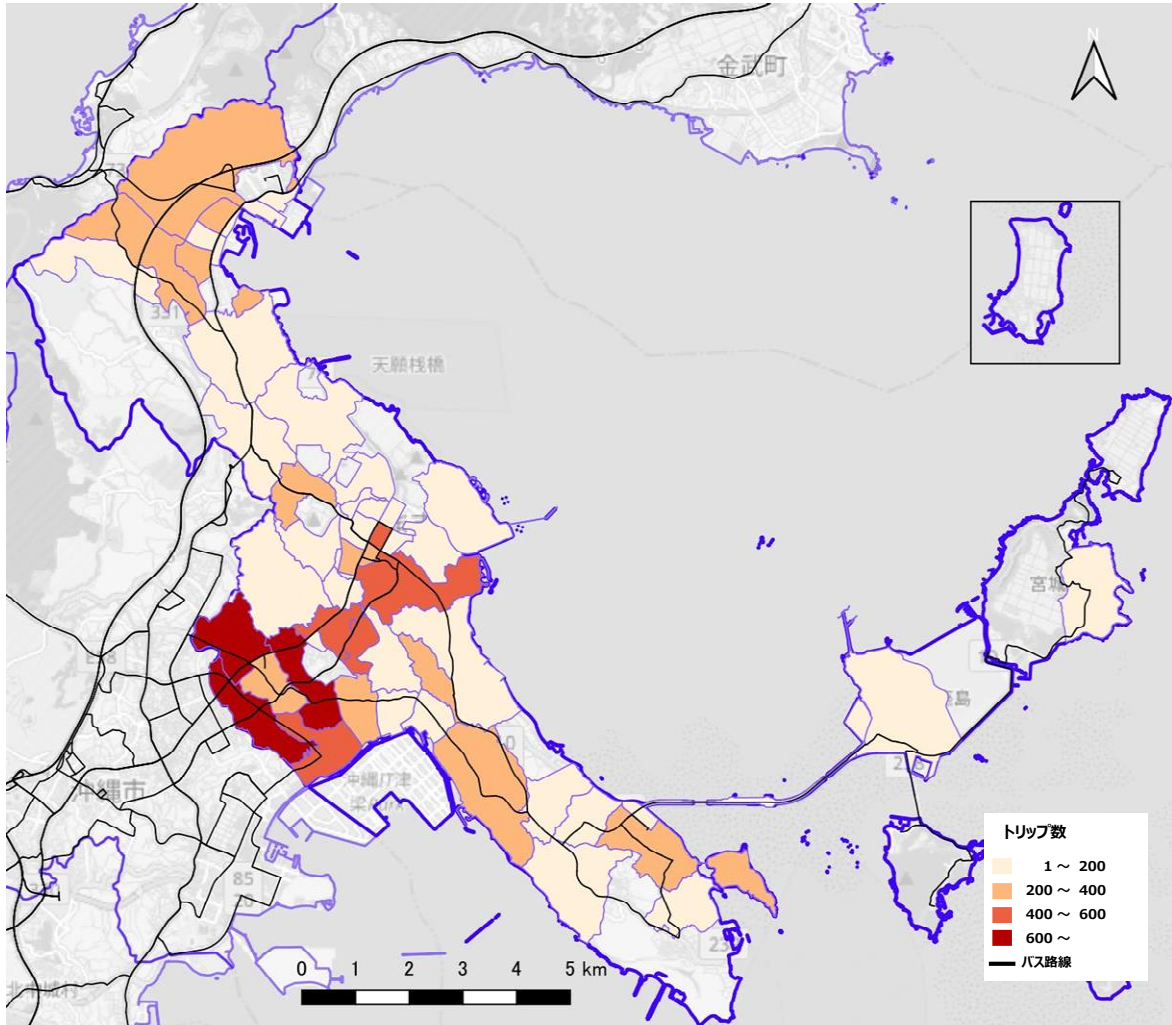


図 3-92 免許を持たない人の私事到着地別集中量

出典：R05\_沖縄PT

## 7) 高齢者の移動

### ①通勤目的

高齢の通勤者は、東部から中部にかけての地域で発生量が集中している。

市中心部で到着が顕著に集中している。周辺地域から中心部への通勤流動が強い。

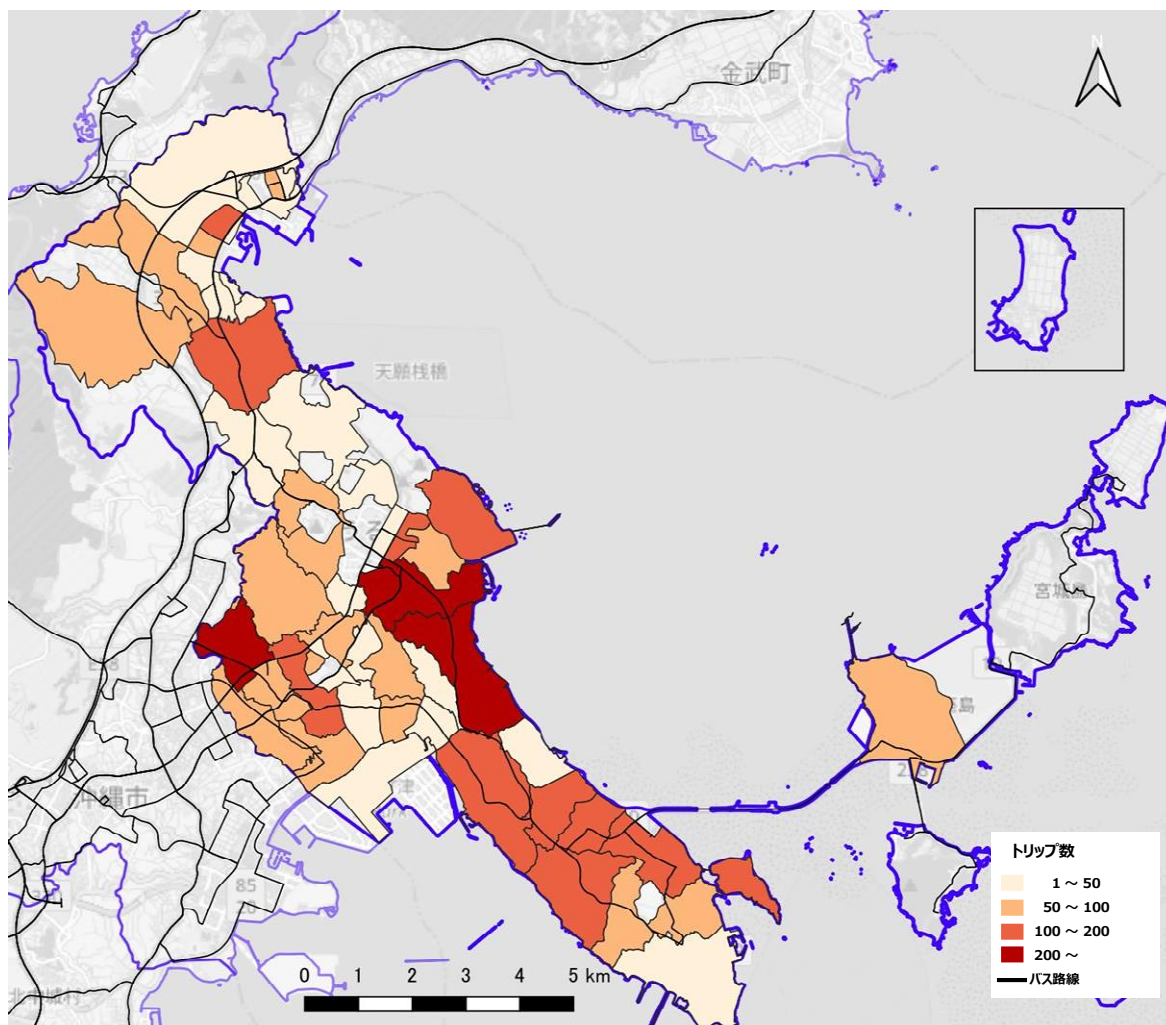


図 3-93 高齢者の通勤出発地別発生量

出典：R05\_沖縄PT

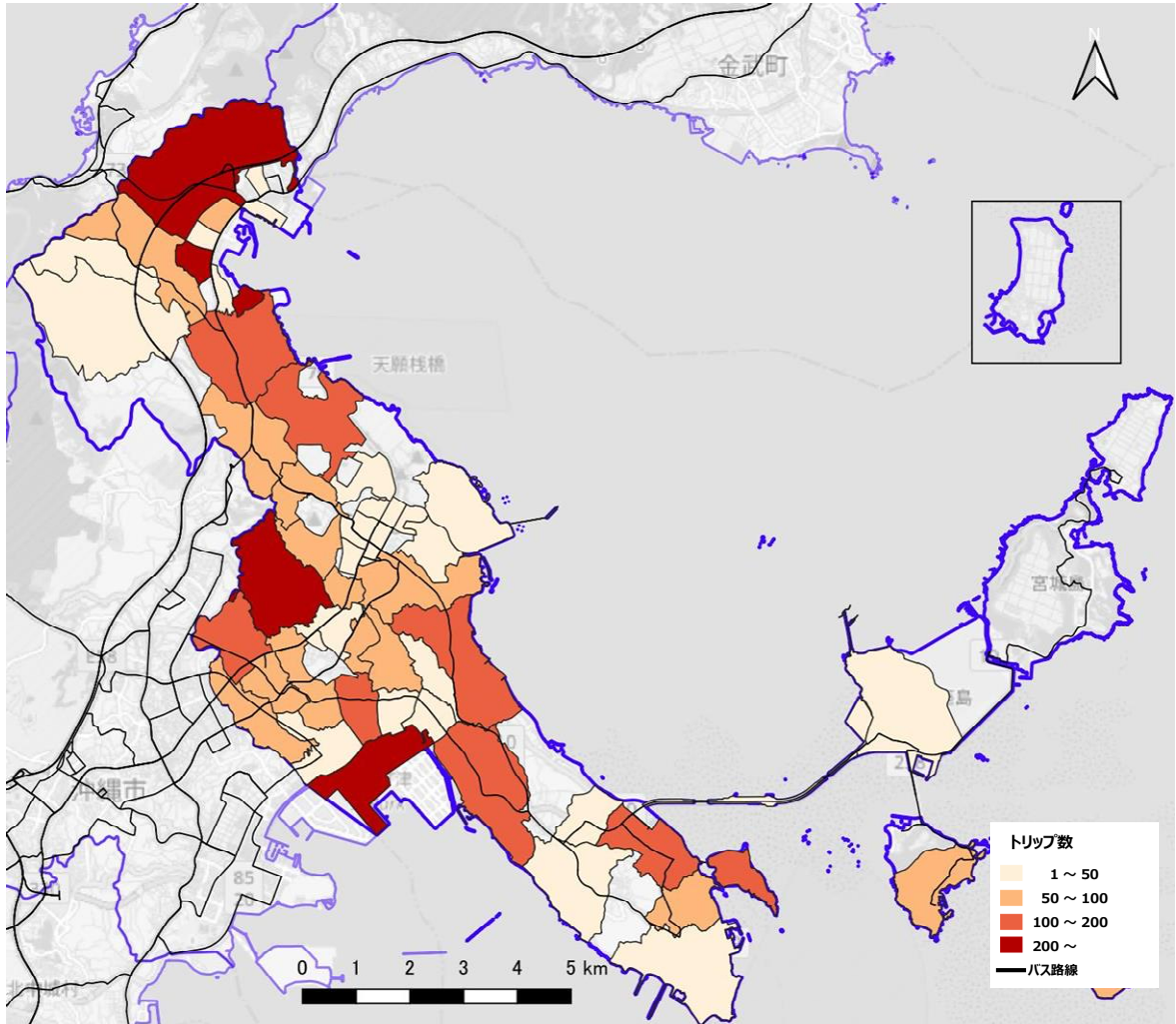


図 3-94 高齢者の通勤到着地別集中量

出典：R05\_沖縄PT

②私事目的

高齢者の私事について、市中心部で発生量が集中している。

市中心部で到着が顕著に集中している。買い物やサービス利用などの目的で市中心部に集まる傾向がある。

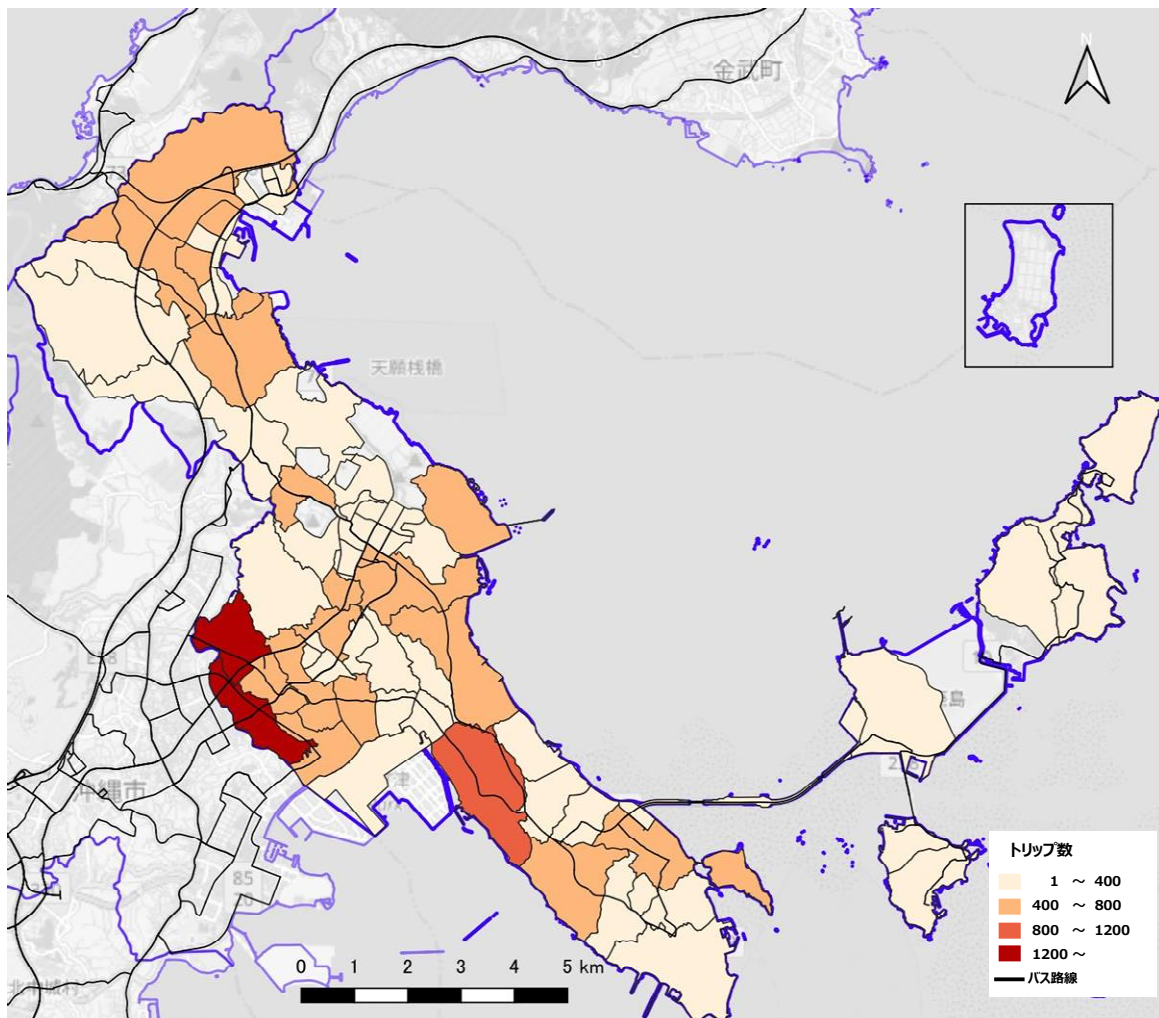


図 3-95 高齢者の私事出発地別発生量

出典：R05\_沖縄 PT

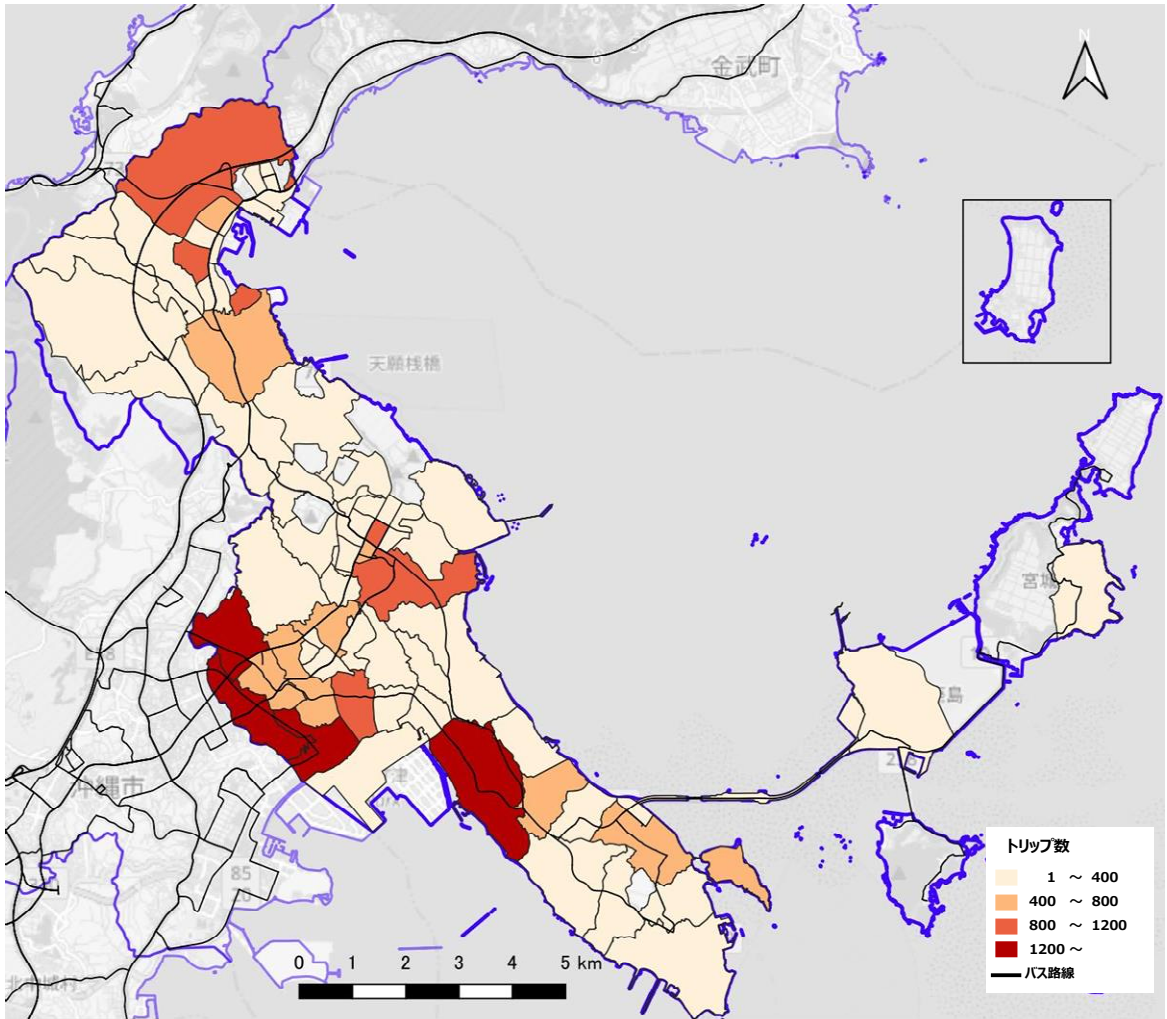


図 3-96 高齢者の私事到着地別集中量

出典：R05\_沖縄PT

## 8) 小中学生移動実態（習い事）

小中学生の習い事について、北部と中部で発生量が集中している。  
市中心部で到着が顕著に集中している。北部から中部への移動している状況がうかがえる。

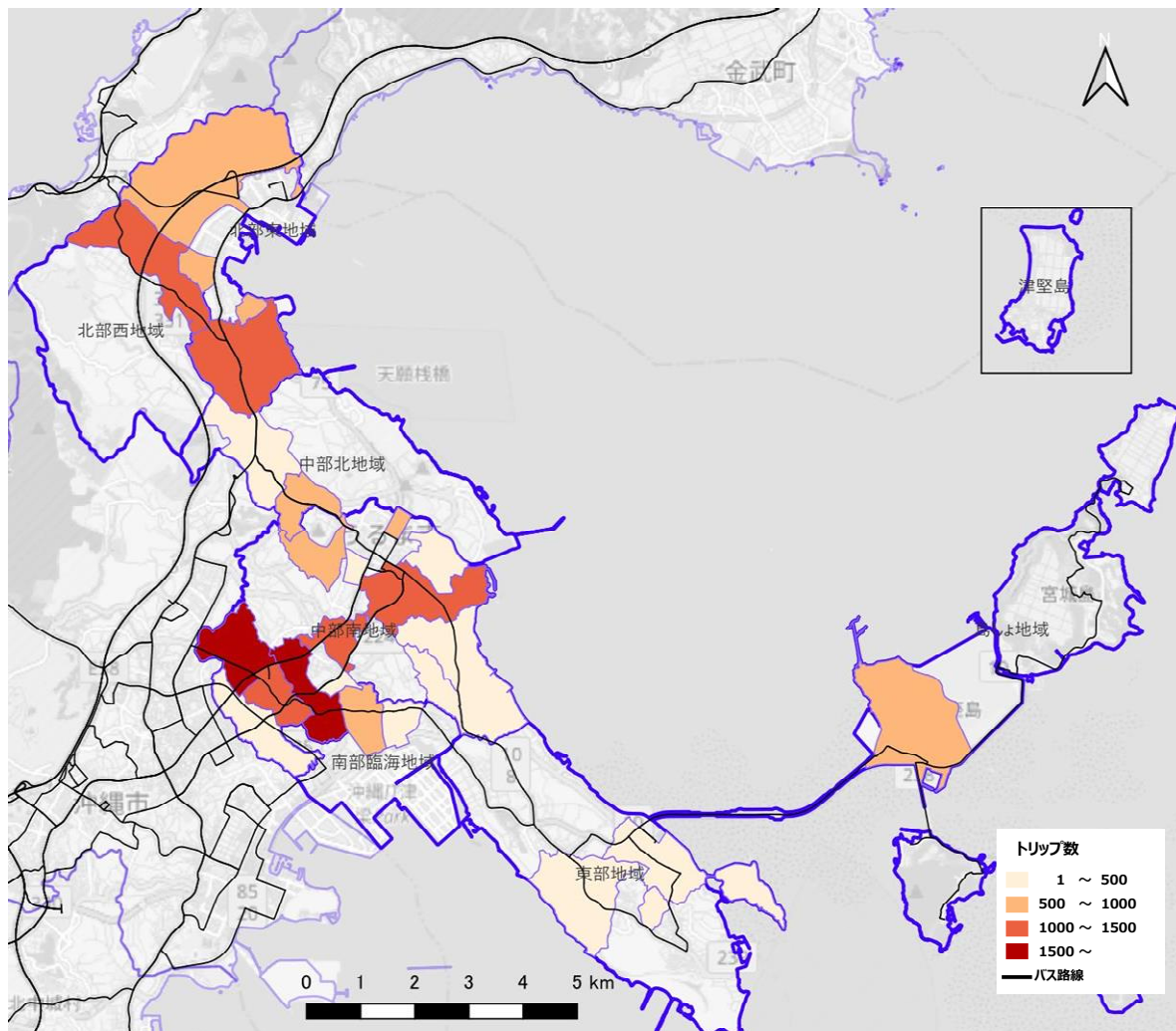


図 3-97 小中学生の習い事における出発地別発生量

出典：R05\_沖縄PT

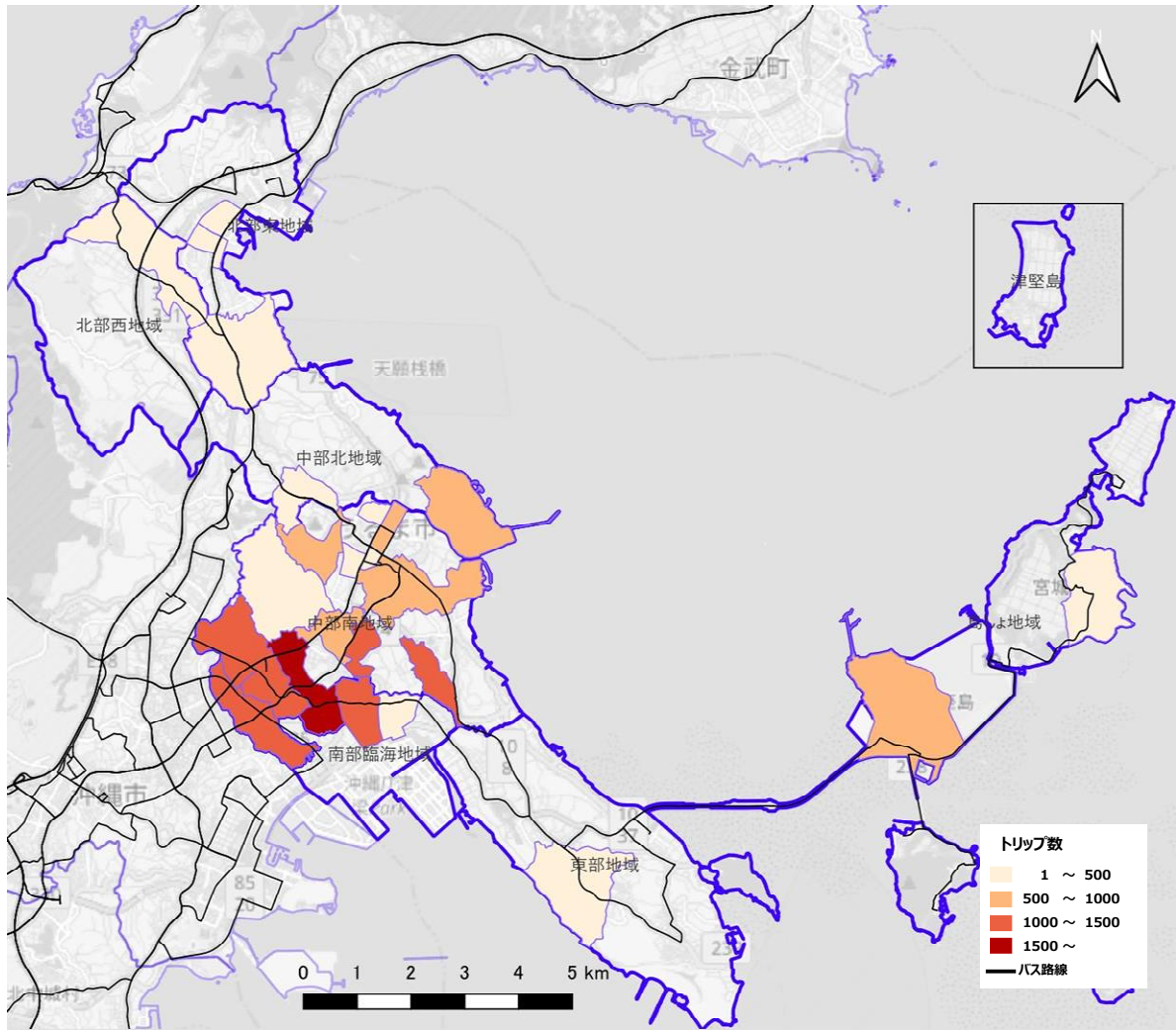


図 3-98 小中学生の習い事における到着地別集中量

出典：R05\_沖縄 PT

### 9) 免許保有・非保有者の比較

市内の移動のパターンをみると、免許保有者では様々な移動パターンがあるのに対し、非免許保有者では移動パターンが限定され、行動範囲が狭くなっている。

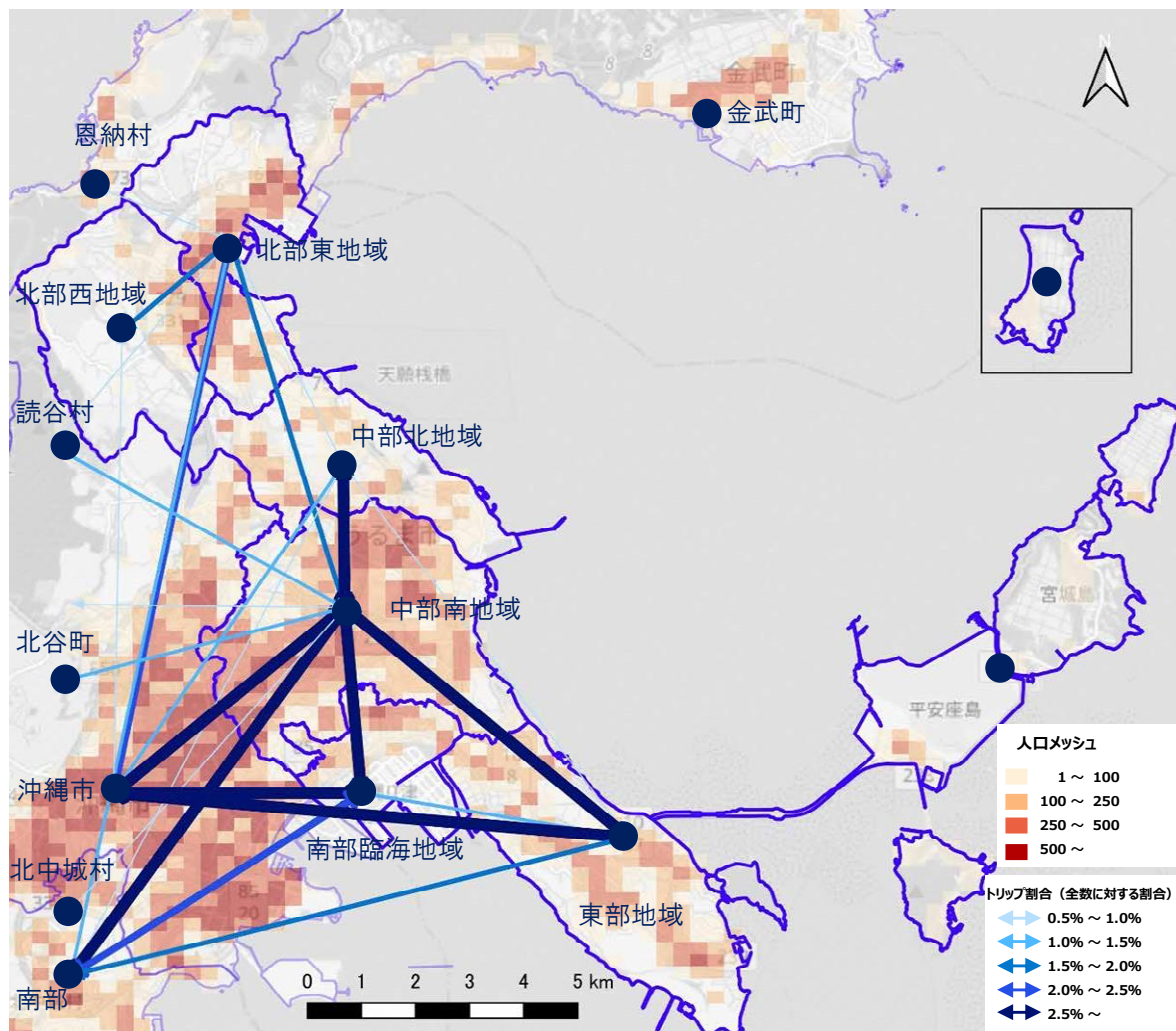


図 3-99 免許保有者の移動（うるま市発着 全 249,000 トリップ）

出典：R05\_沖縄PT

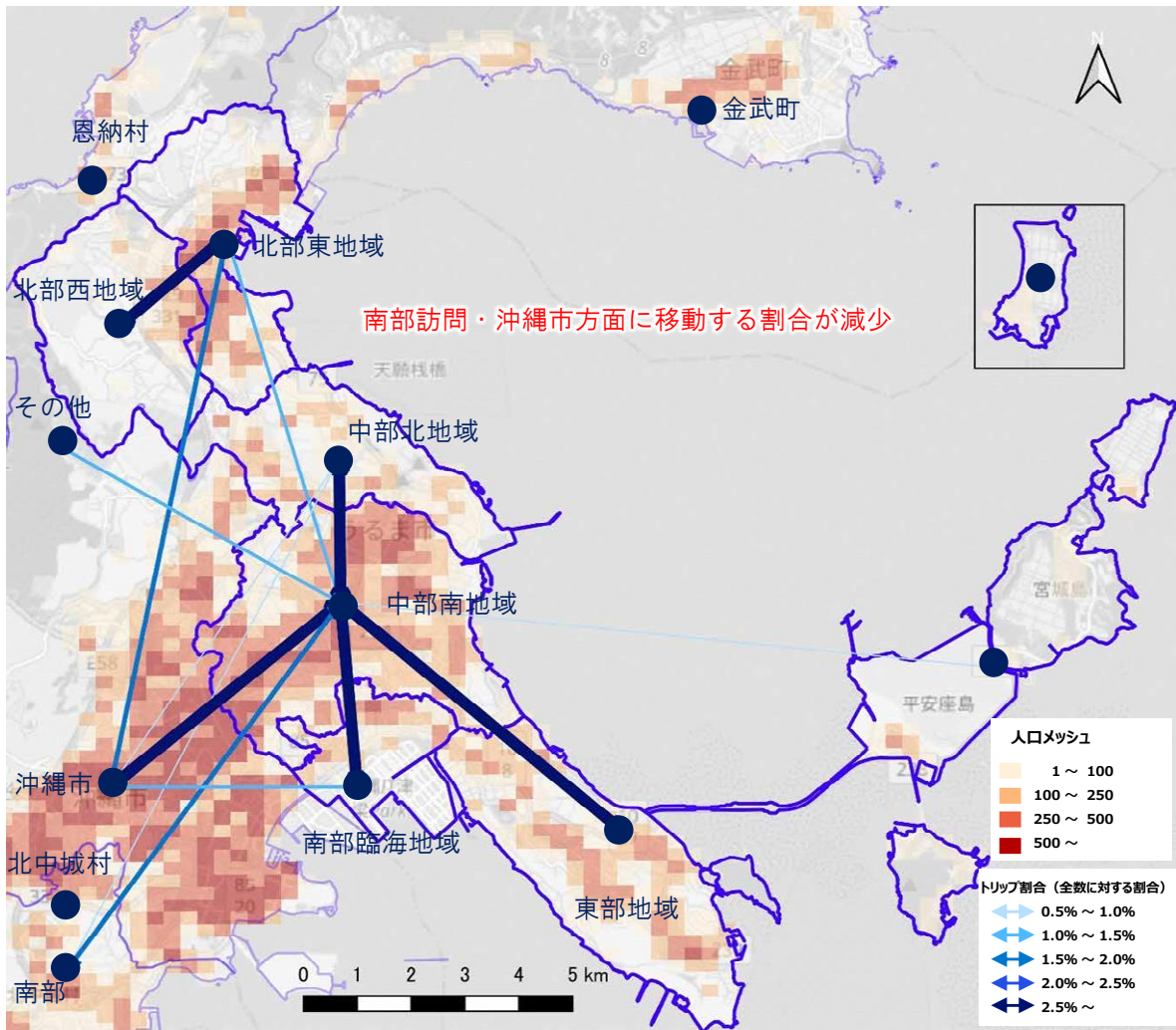


図 3-100 非免許保有者の移動（うるま市発着 全 61,900 トリップ）

出典：R05\_沖縄 PT

## 10) バス・バス以外の比較

「バスの移動」をみると、石川 IC 乗り継ぎや栄野比乗り継ぎが必要な OD 等で「バス以外の移動」よりも減少している。

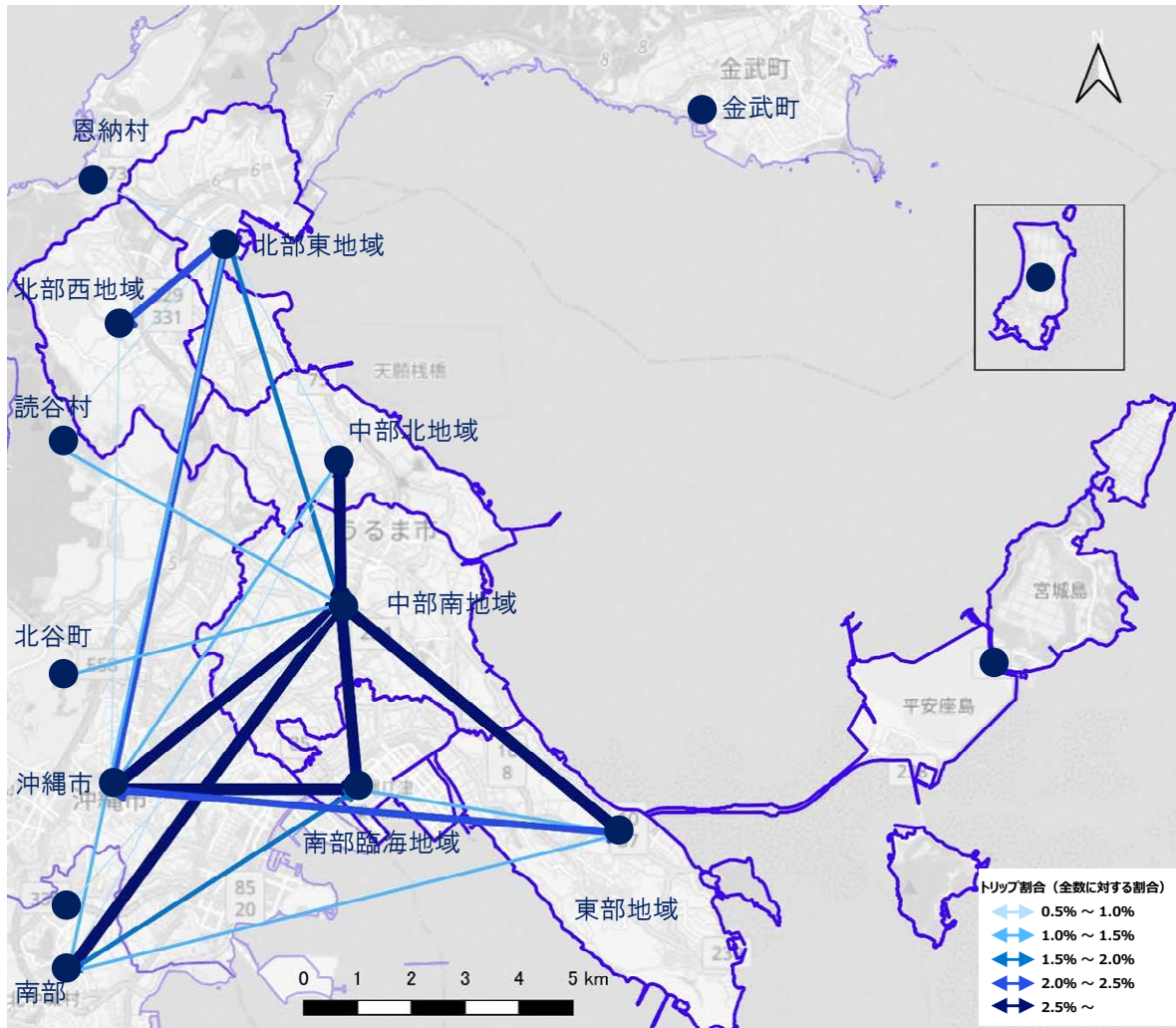


図 3-101 非免許保有者の移動 (うるま市発着 全 61,900 トリップ)

出典：R05\_沖縄 PT

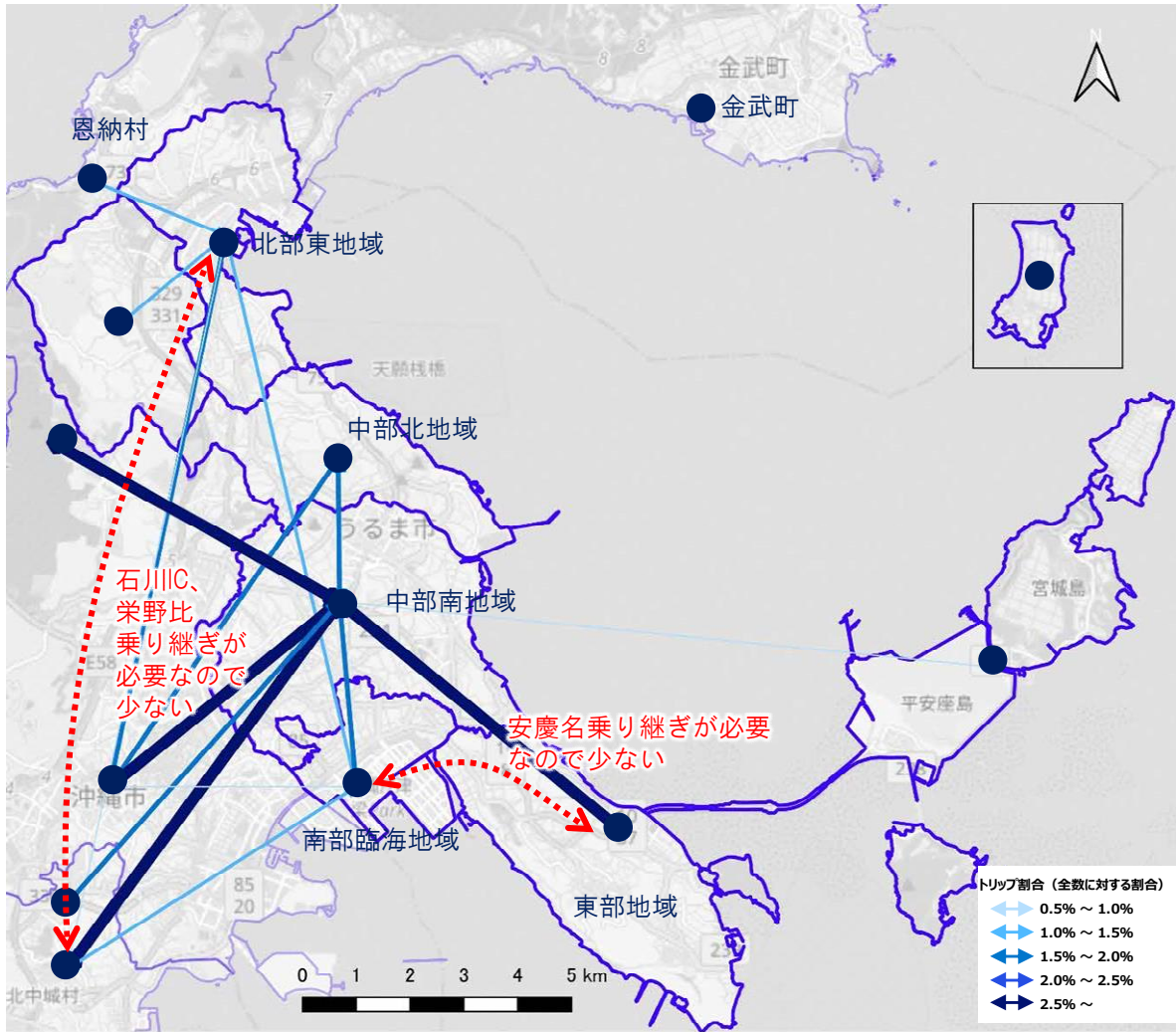


図 3-102 バスの移動 (うるま市発着 全4,500 トリップ)

出典 : R05\_沖縄 PT

### 11) 通勤目的の自動車・自動車以外の比較

自動車以外の通勤移動をみると、公共交通空白地域が多い南部臨海地域への移動が自動車の通勤移動よりも減少していることが確認される。

北部西地域からの自動車以外の通勤移動は、48番線沿線（恩納村や北部東地域）に偏っていることが確認される。

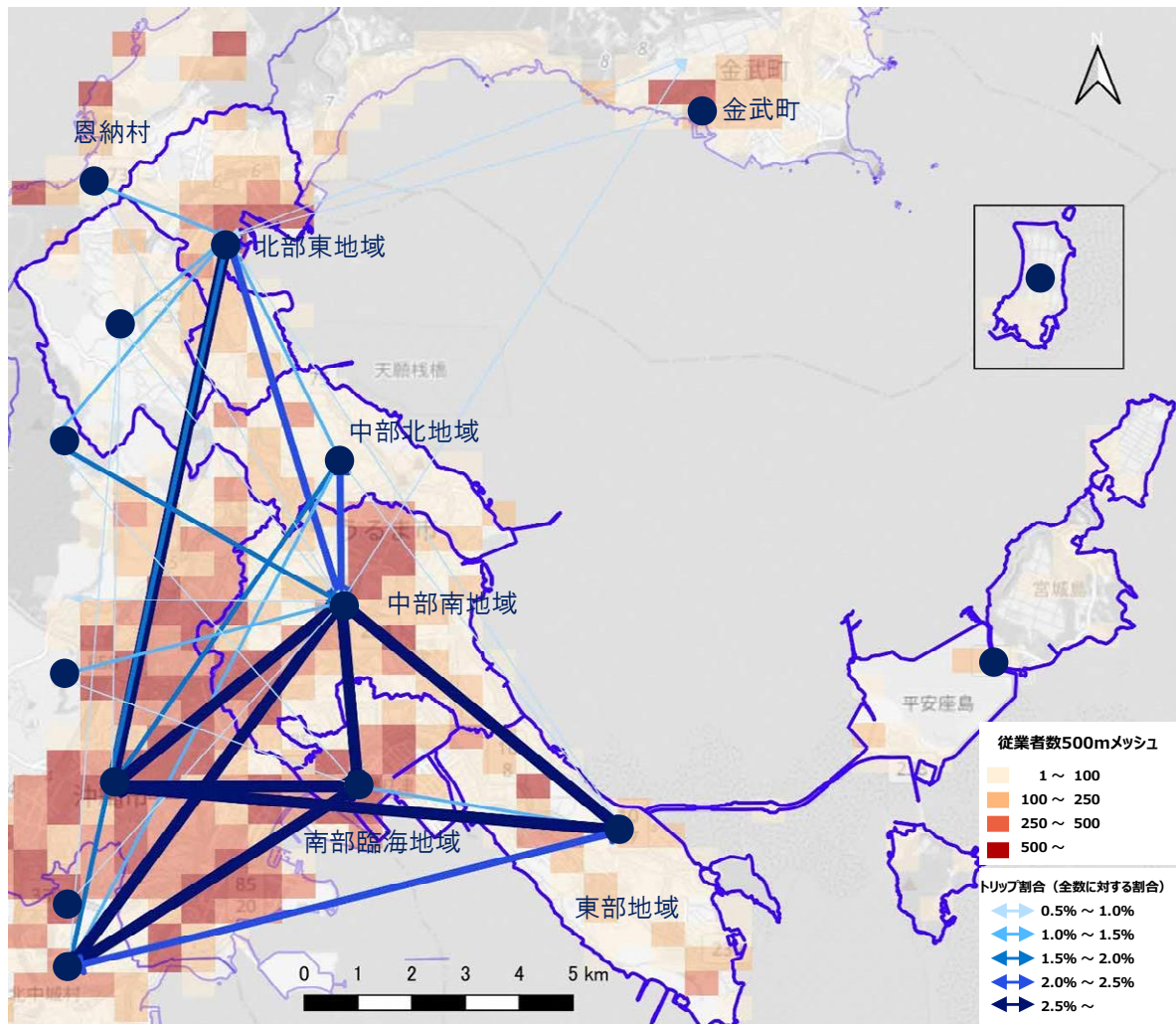


図 3-103 自動車の通勤移動（うるま市発着 全 65,300 トリップ）

出典：R05\_沖縄PT

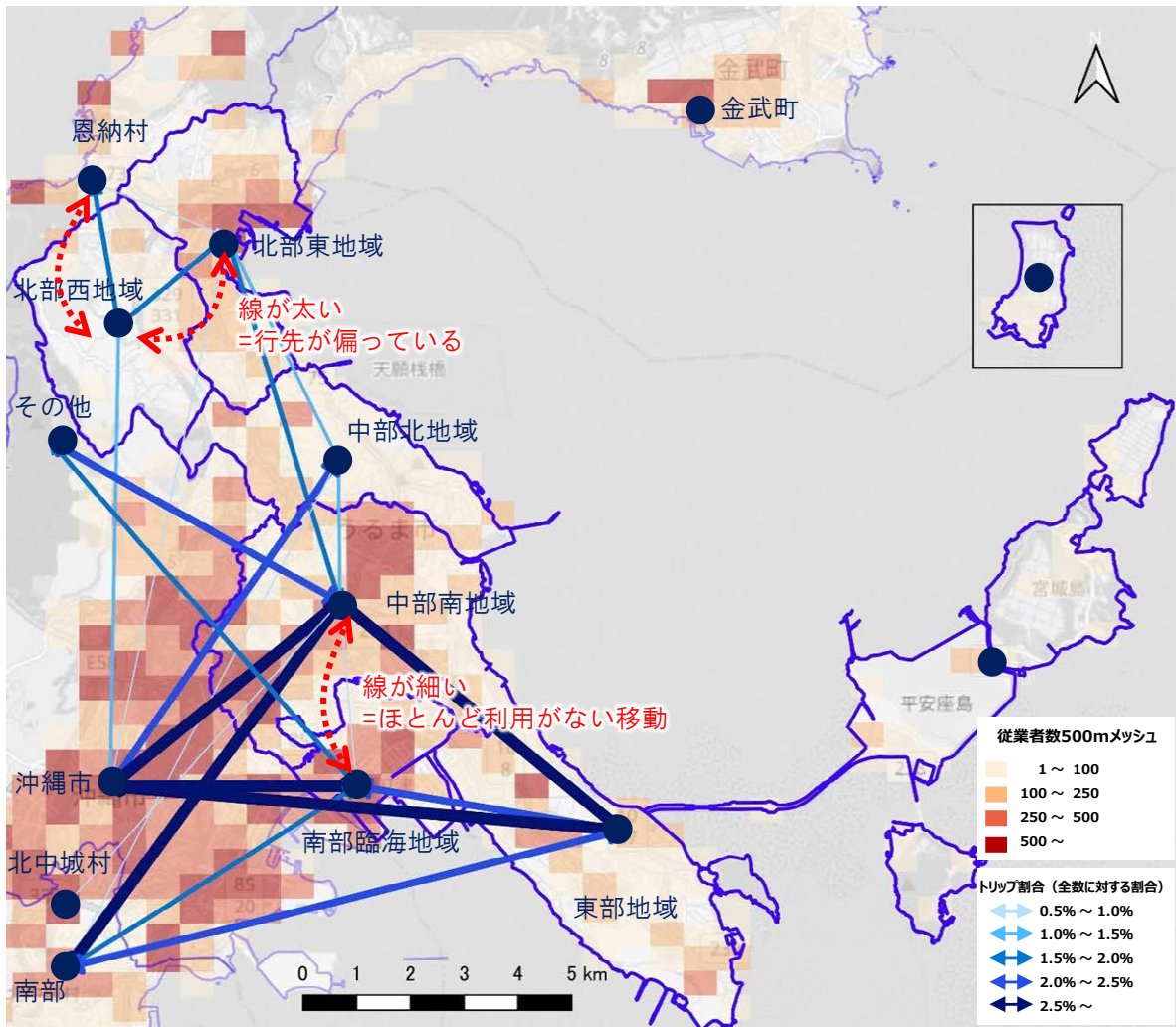


図 3-104 自動車以外の通勤移動（うるま市発着 全 5,900 トリップ）

出典：R05\_沖縄 PT

## 12) 通学目的のバス・バス以外の比較

バス停まで300m以上歩かないと対象学校にアクセスできない居住地（不便度2）の割合が多い中部北地域で「バス以外の通学移動」よりも「バスの通学移動」の方が行先が減少し、行動範囲が制限されていることが確認される。

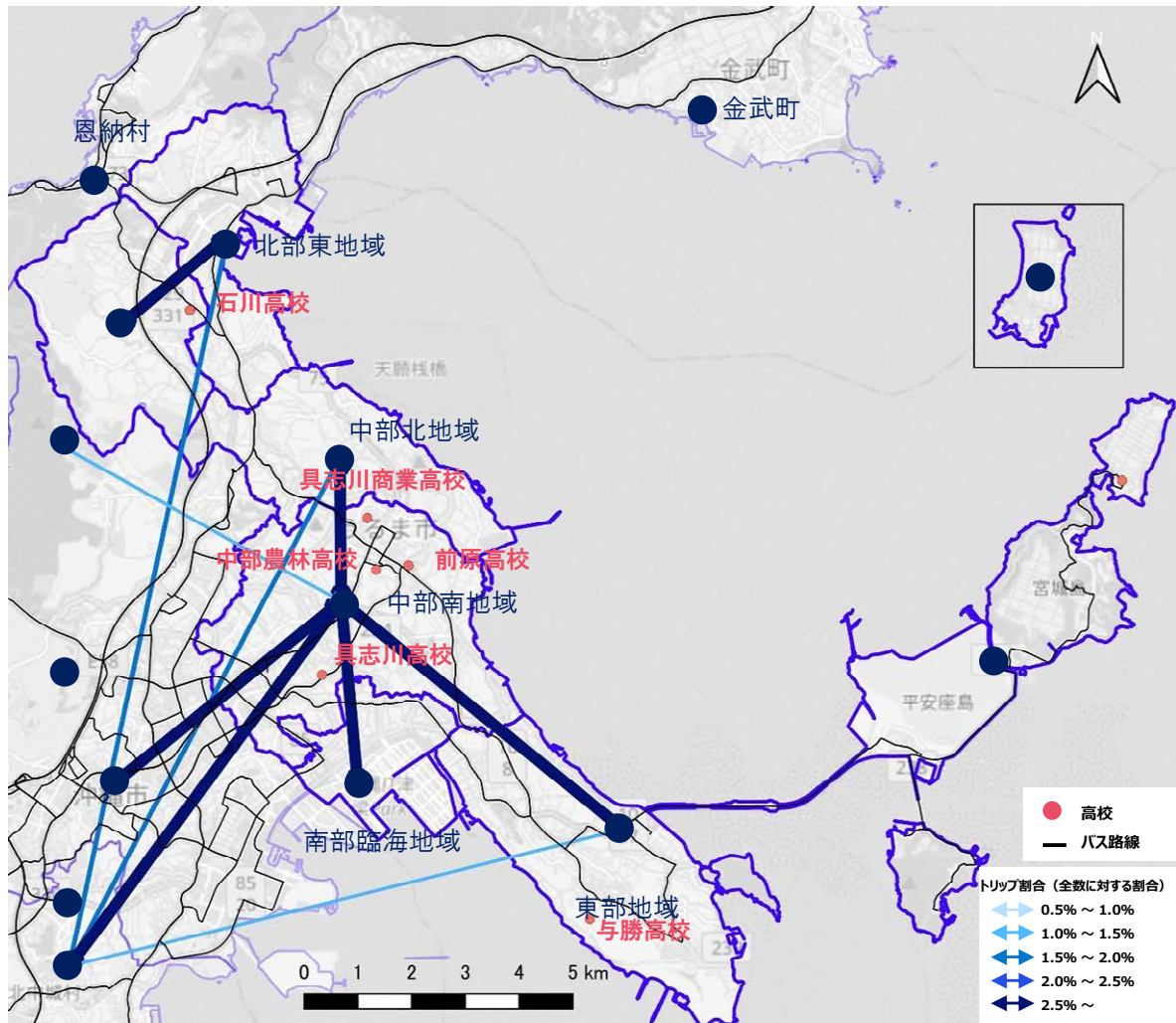


図 3-105 バス以外の通学移動（うるま市発着 全 20,900 トリップ）

出典：R05\_沖縄PT

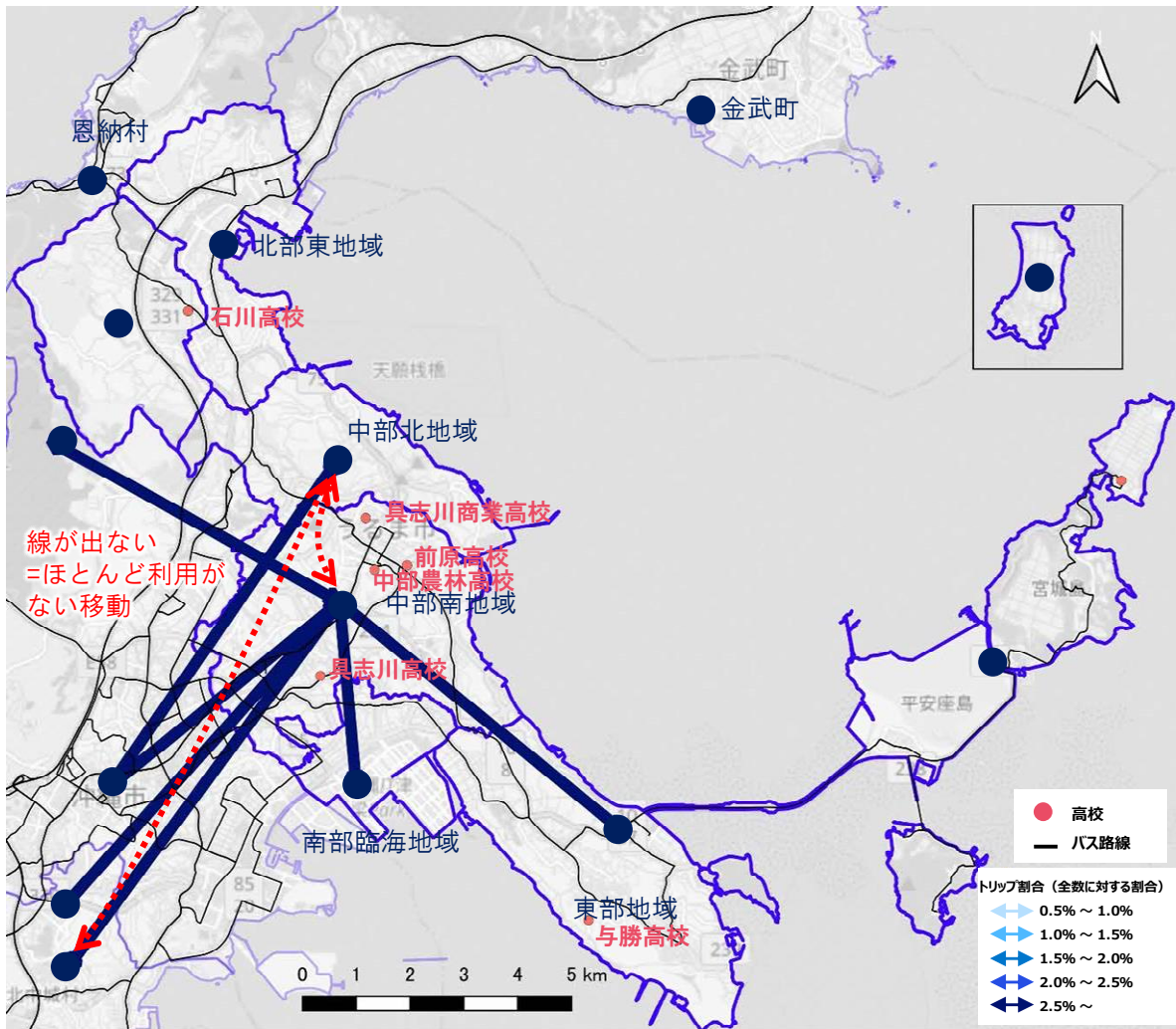


図 3-106 バスの通学移動 (うるま市発着 全 800 トリップ)

出典 : R05\_沖縄 PT

### 3-6 市内在学生移動実態（高校生アンケート）

#### (1) 令和6年度全県立高校生アンケート調査

##### 1) 高校生の移動状況

沖縄本島全体的に登校時の送迎の割合が下校時の送迎の割合よりも高くなっている。

中部圏では他の圏域よりも下校時にバスを利用する割合が高くなっている。

沖縄市、うるま市方面の通学圏域をみるとバス、送迎ともに概ね隣接市町村圏となっているが、送迎は東西方向で多い傾向にある。

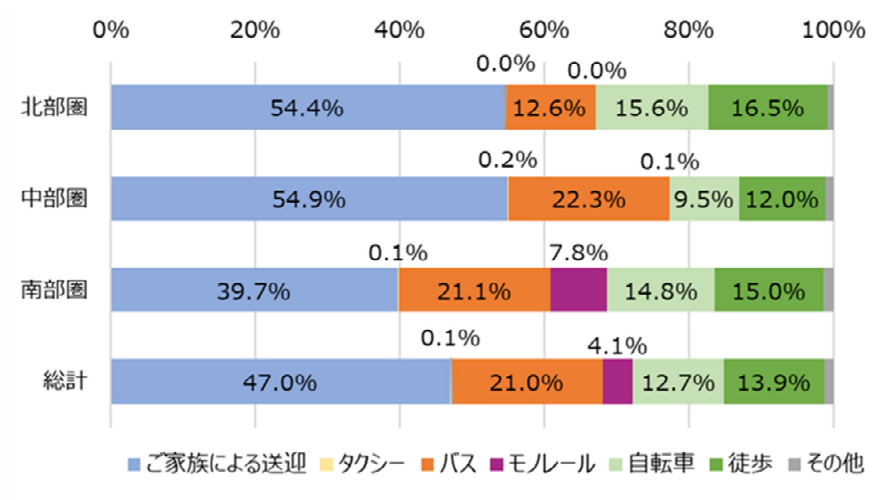


図 3-107 圏域別 登校時の主な交通手段構成比

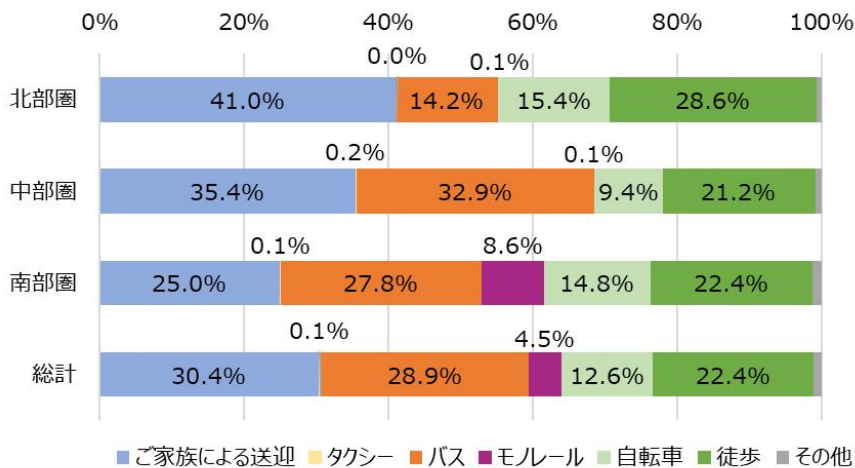


図 3-108 圏域別 下校時の主な交通手段構成比

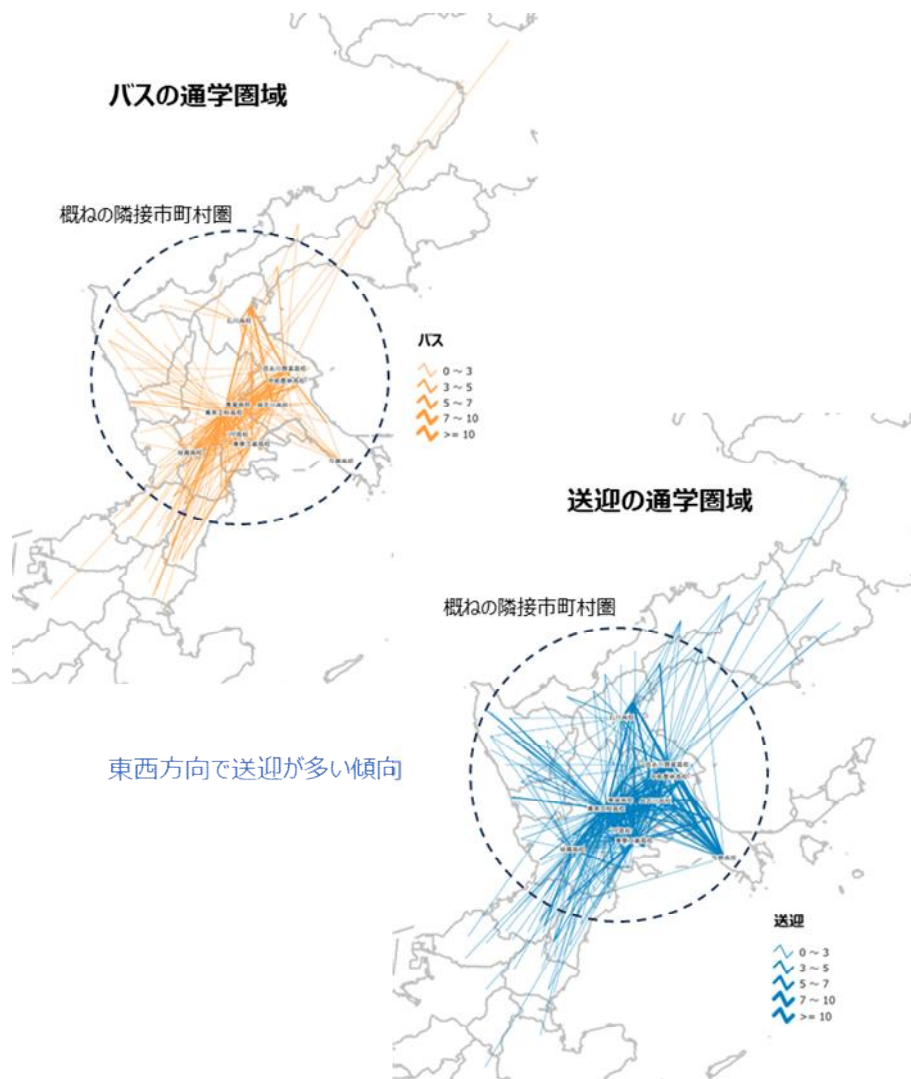


図 3-109 沖縄市、うるま市方面の高校別通学圏域

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

2) (参考) 中部圏の高校の所在地

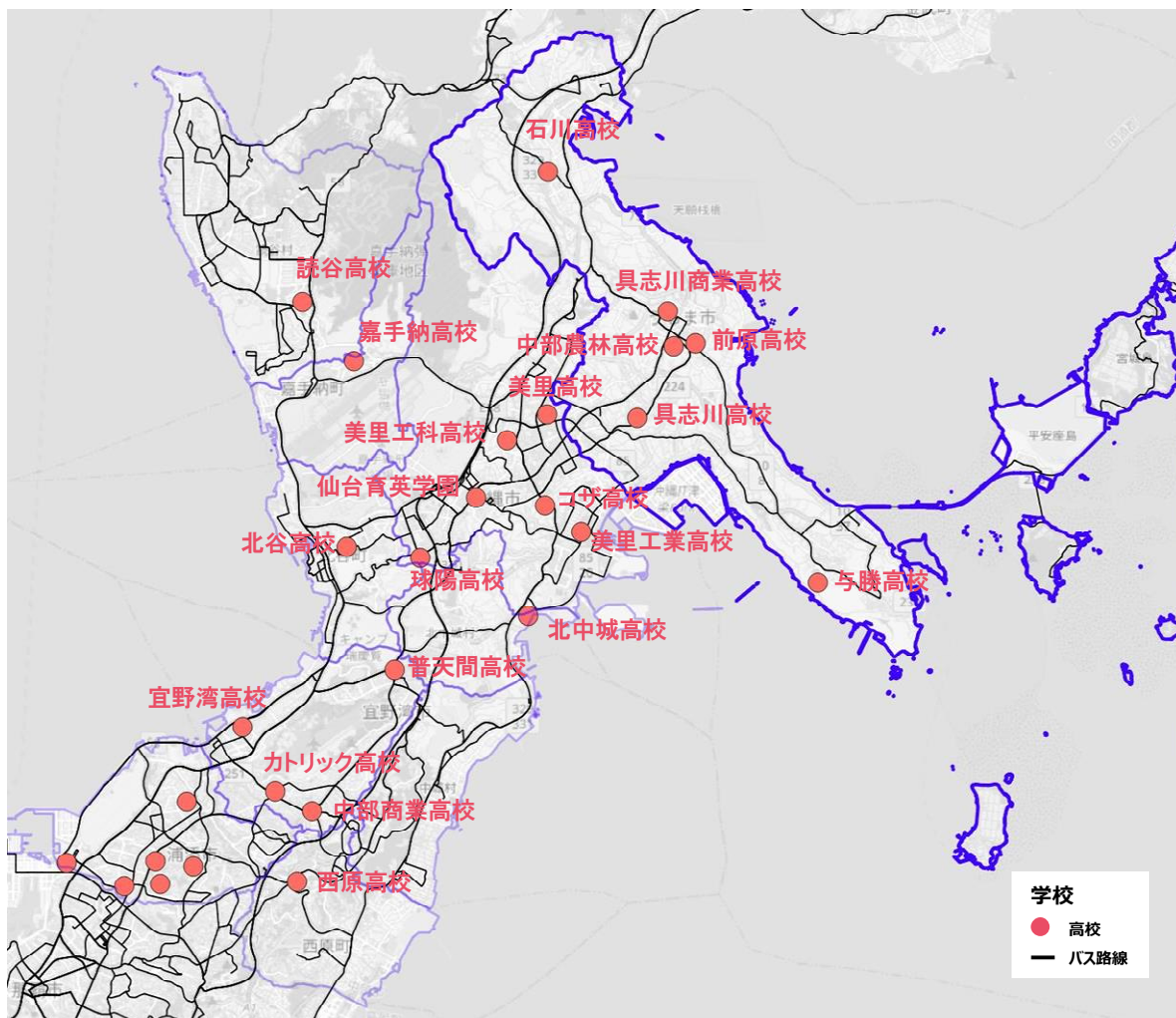


図 3-110 中部圏\_学校所在地 (R5 年)

出典：国土数値情報を基に作成

下図：OpenStreetMap

### 3) 登校手段

うるま市内々では「家族の送迎」が主な通学手段であり、自家用車依存度の高さが見受けられる。徒歩圏内の生徒が多い学校もあるものの、全体的には公共交通の利用は限定的になっている。

市外から通う生徒にとっては、公共交通機関よりも「家族の送迎」に頼る割合が非常に高く、特に遠方からの通学では、車が事実上の必須手段となっている。

うるま市から市外へ通う生徒の多くが、「家族の送迎」の割合が一番高い。ただし、北中城村方面への通学ではバスの活用も見られる。

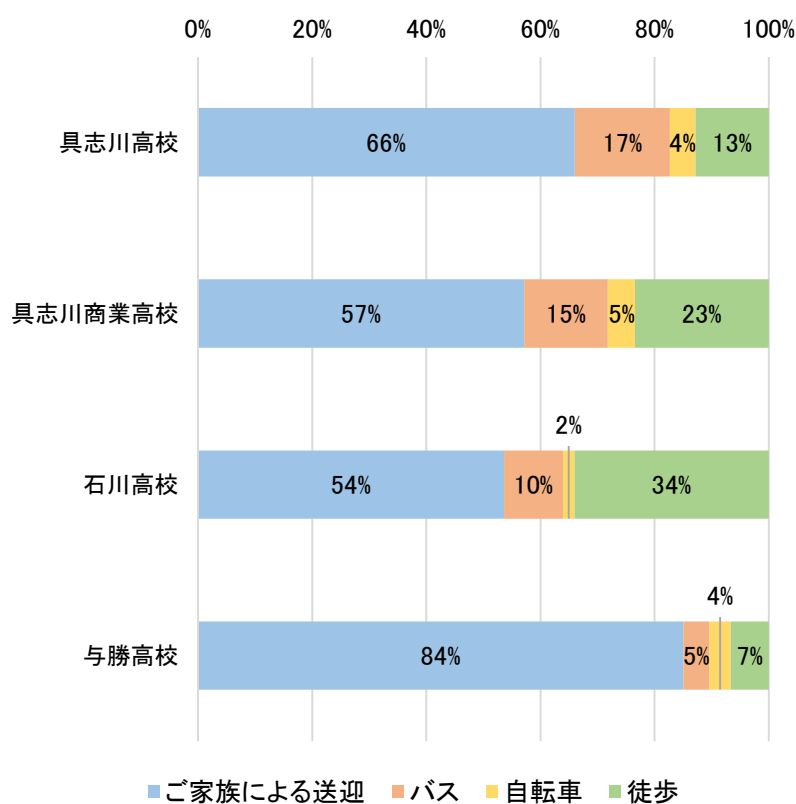


図 3-111 登校手段（うるま市内々）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

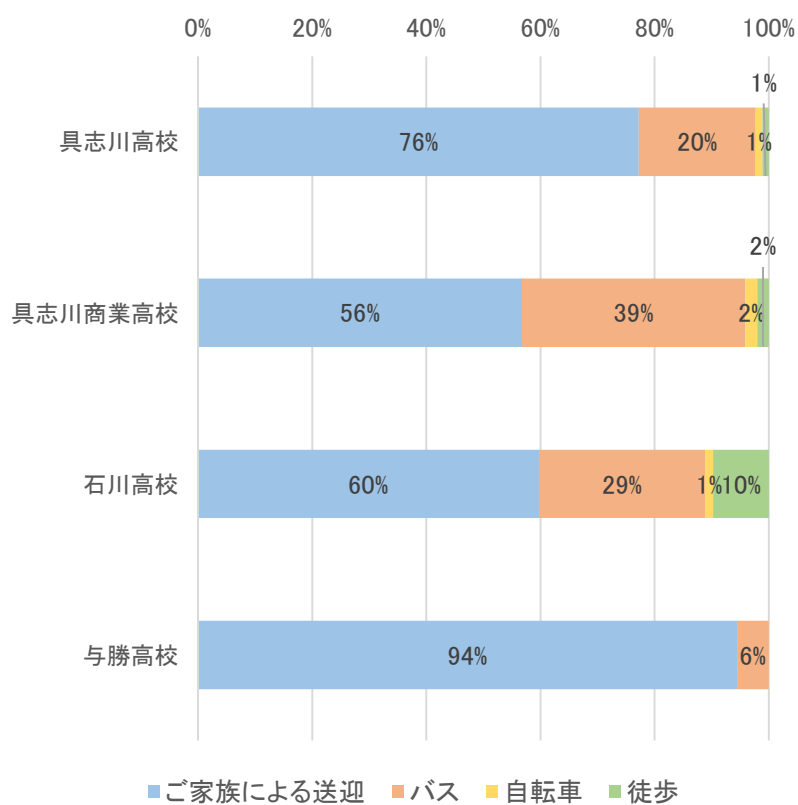


図 3-112 登校手段（外からうるまへ通う）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

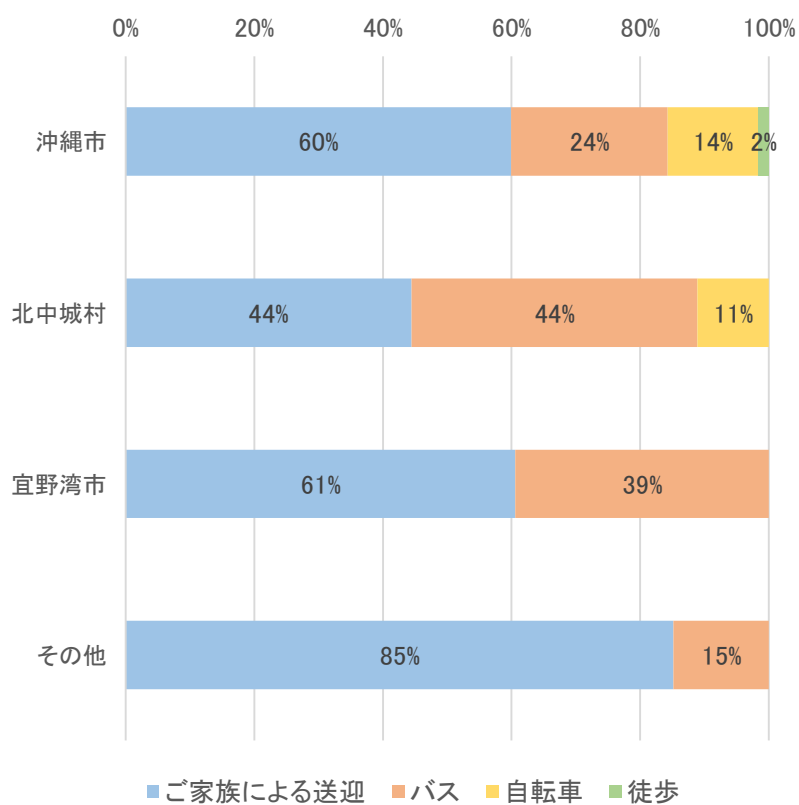


図 3-113 登校手段（うるま居住で外に通う）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

#### 4) 下校手段

うるま市内々の下校手段は、徒歩・自転車と送迎のバランスが取れている。

市外から通う生徒の多くはバスや送迎に依存していると思われる。

市外に通学する生徒もバスと送迎が主要手段となっている。通学距離が遠いほど、バス依存度が高まる。

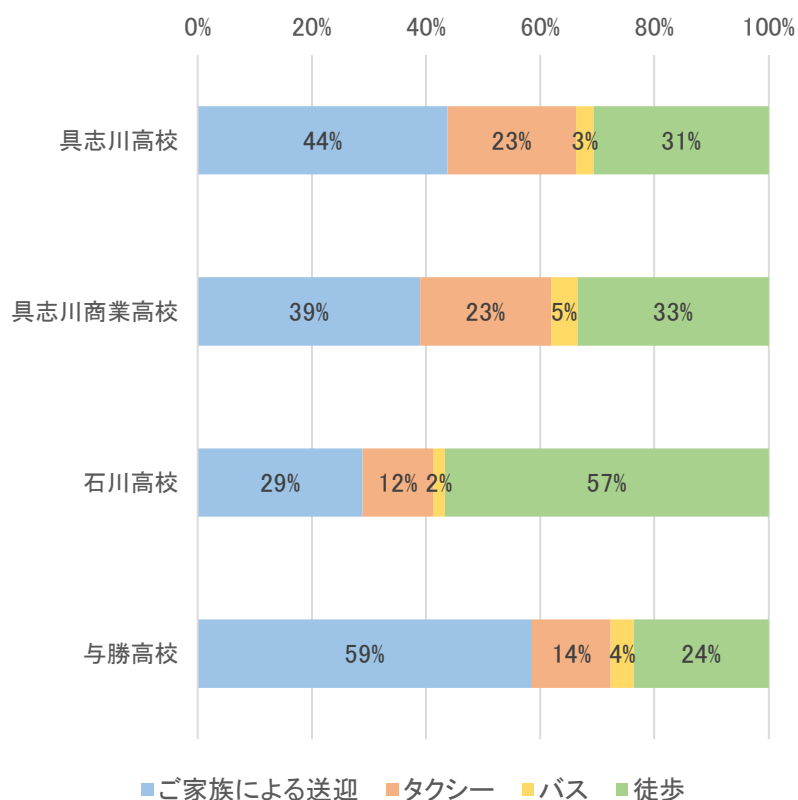


図 3-114 下校手段（うるま市内々）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

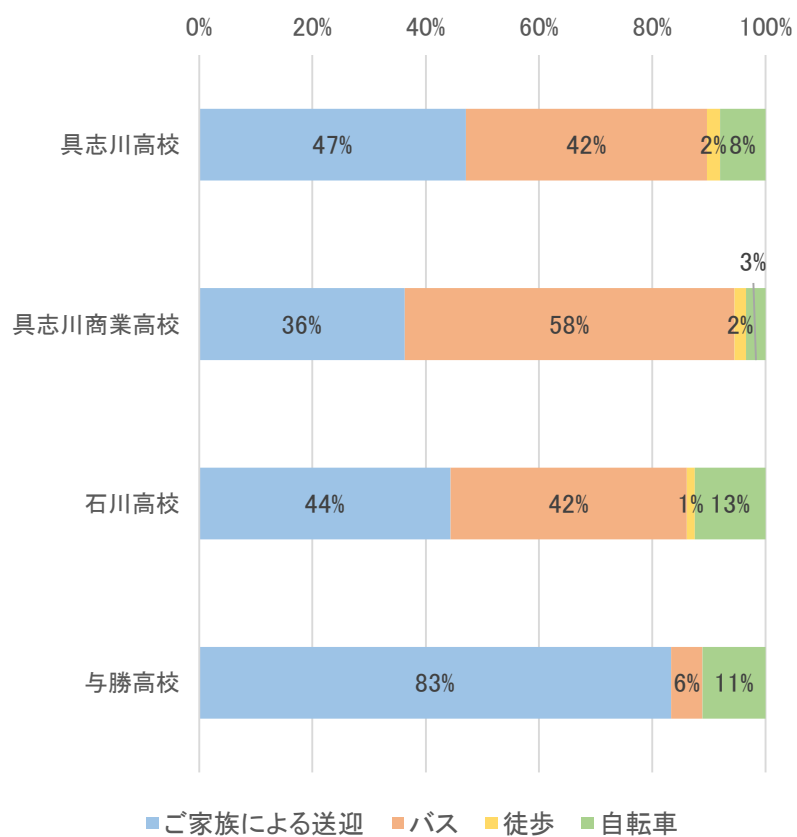


図 3-115 下校手段（外からうるまへ通う）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

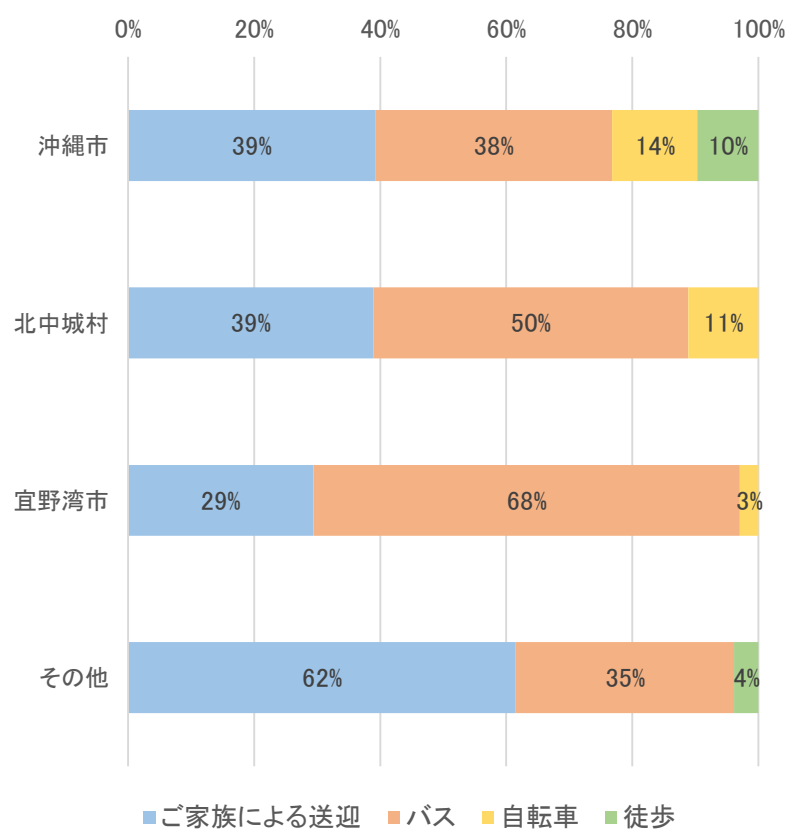


図 3-116 下校手段（うるま居住で外に通う）

出典：令和6年\_全県立高校生アンケート調査結果

## 5) 送迎の理由

うるま市内々の送迎理由としては、「自転車を持っていない」、「バス路線はあるがバスの料金が高い」が最も多い。

外からうるま市に通う場合は、「バス路線はあるがバスの料金が高い」、「高校に行けるバス路線はあるが通学時間にバスが走っていない」が最も多い。

うるま市に居住し外に通う場合は、「バス路線はあるがバスの料金が高い」、「自転車を持っていない」が最も多い。

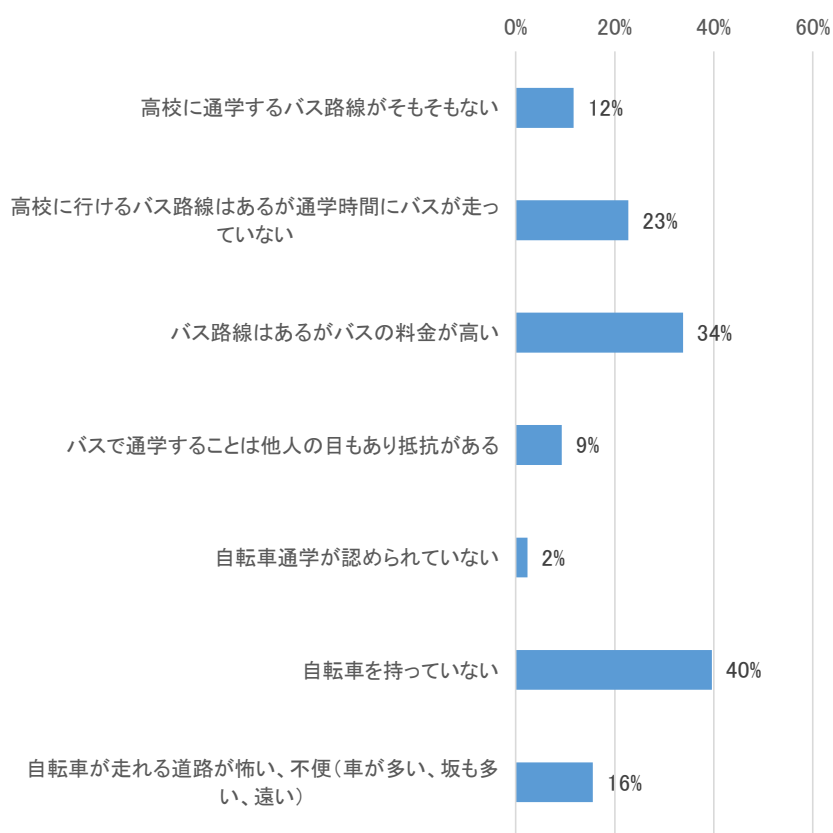


図 3-117 送迎（うるま市内々）

※送迎を利用している 462 人のうちの各回答の割合

出典：令和 6 年\_全県立高校生アンケート調査結果

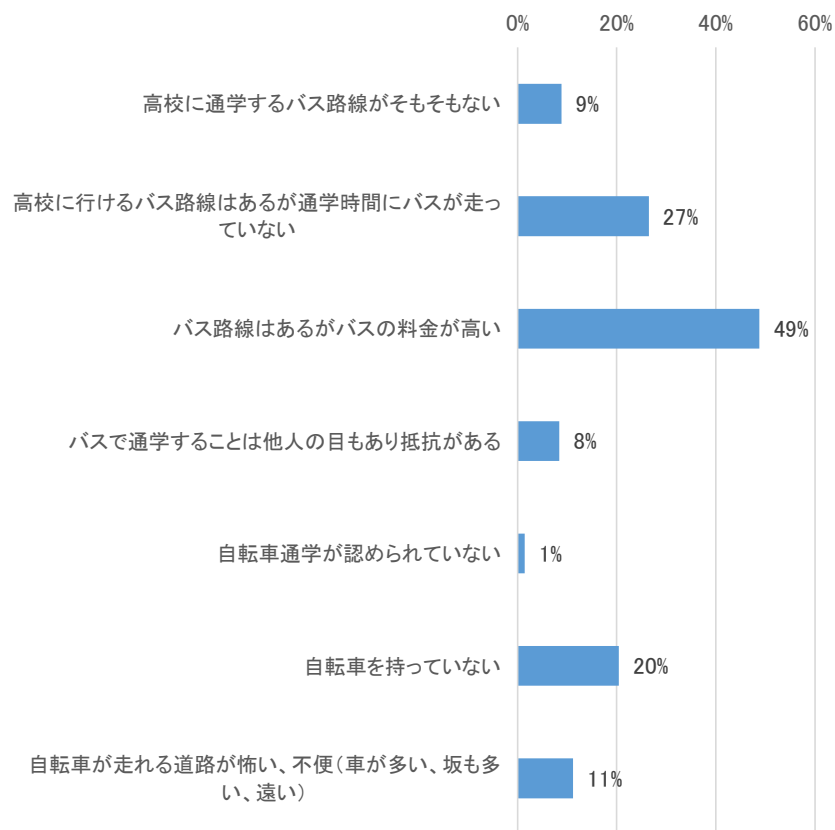


図 3-118 送迎の理由（外からうるまへ通う）

※送迎を利用している 215 人のうちの各回答の割合

出典：令和 6 年\_全県立高校生アンケート調査結果

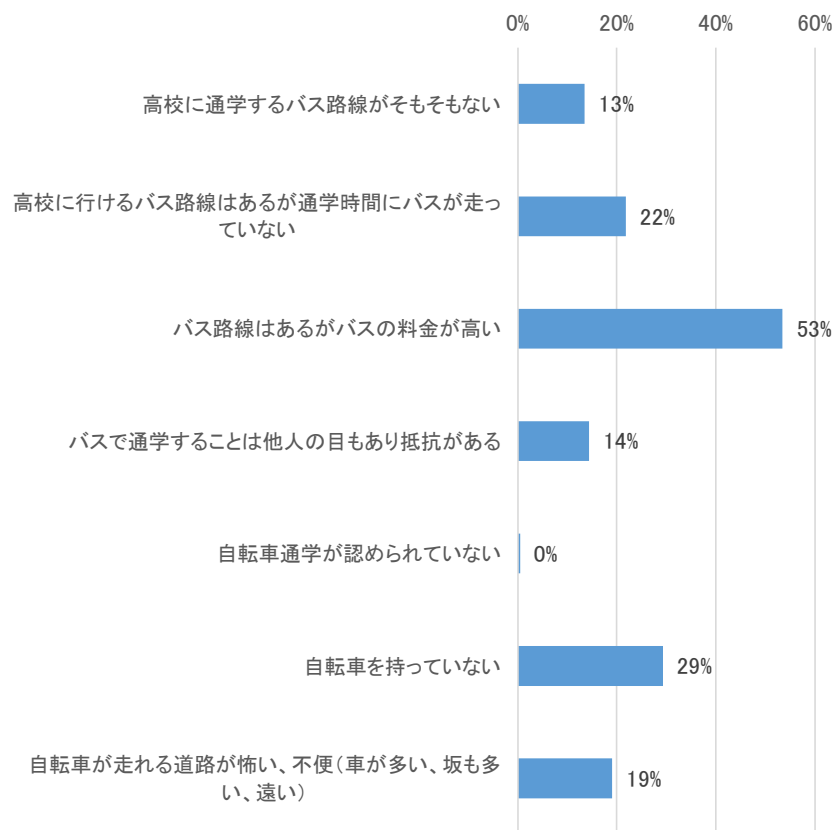


図 3-119 送迎の理由（うるま居住で外に通う）

※送迎を利用している 215 人のうちの各回答の割合

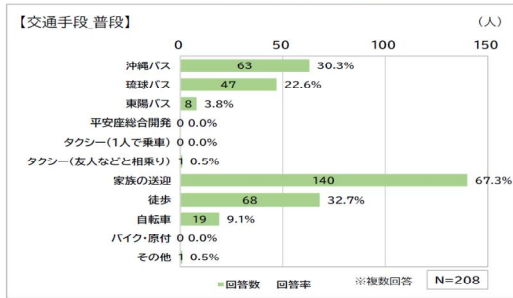
出典：令和 6 年\_全県立高校生アンケート調査結果

## (2) 令和3年度うるま市高校生アンケート調査

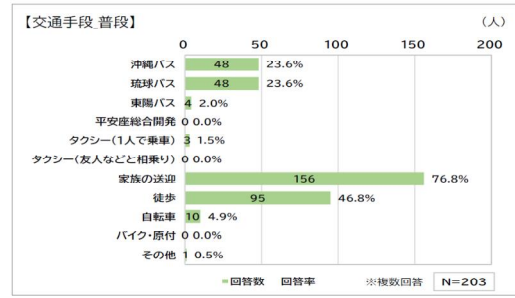
### 1) 普段の交通手段（雨天時以外）

普段の交通手段は「家族の送迎」が主な通学手段であり、自家用車依存度のの高さが見受けられる。徒歩圏内の生徒が多い学校もあるものの、全体的には公共交通の利用は限定的になっている。バス利用については、具志川高校、沖縄高等特別支援学校を除く5校で沖縄バスの利用が最も多い。

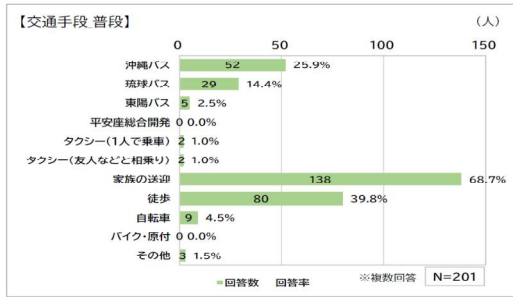
(i) 前原高等学校



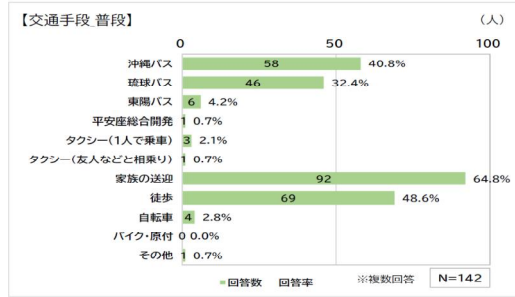
(ii) 具志川高等学校



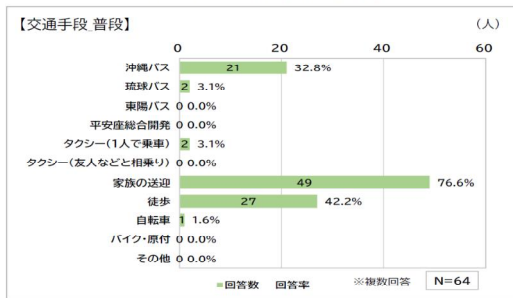
(iii) 具志川商業高等学校



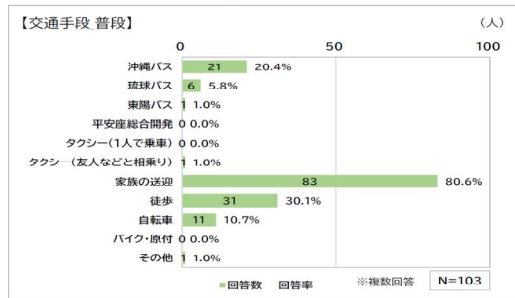
(iv) 中部農林高等学校



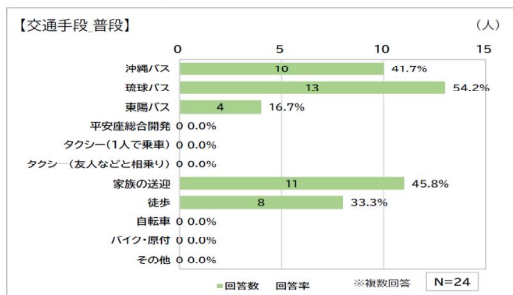
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校

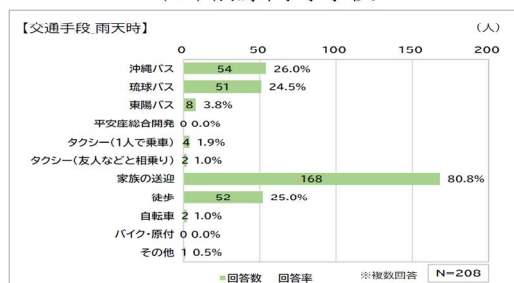


出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

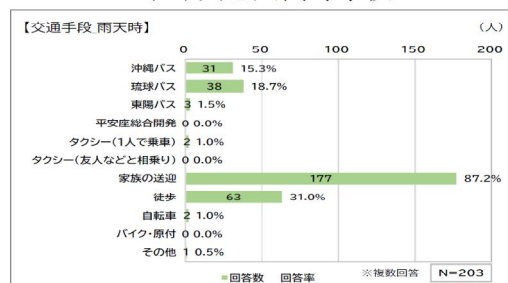
## 2) 普段の交通手段（雨天時）

普段（雨天時）の交通手段も「家族の送迎」が主な通学手段であり、前ページの雨天時以外よりも公共交通利用・徒歩の割合が低下し、家族の送迎の割合が上昇している。

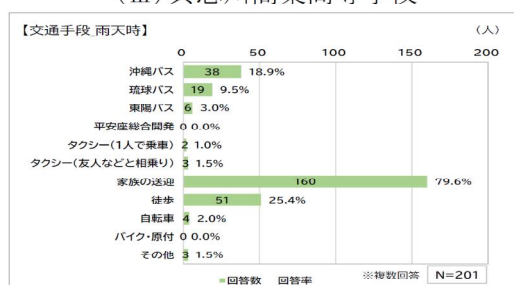
(i) 前原高等学校



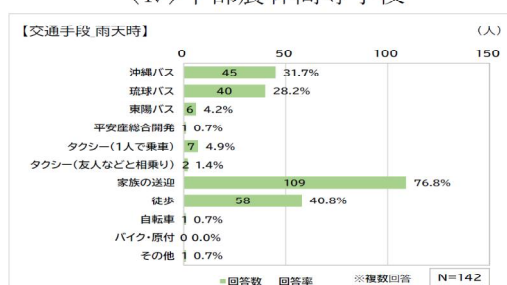
(ii) 具志川高等学校



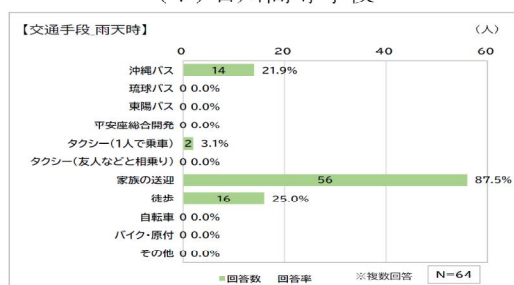
(iii) 具志川商業高等学校



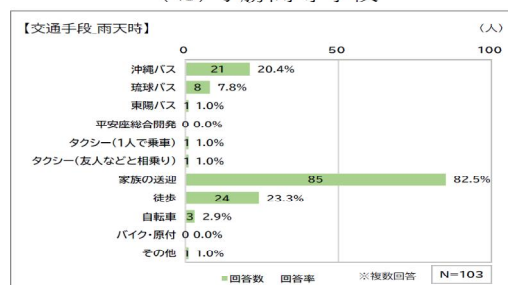
(iv) 中部農林高等学校



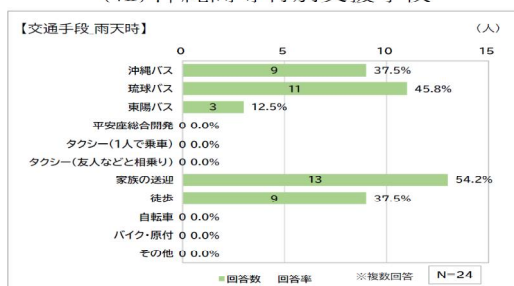
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校

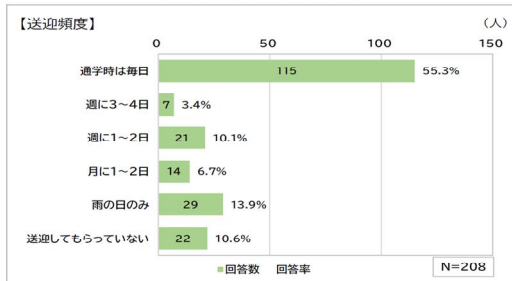


出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

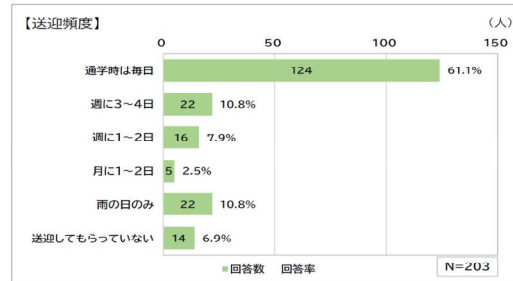
### 3) 送迎頻度

送迎頻度は、沖縄高等特別支援学校以外の6校では「通学時は毎日」が最大の割合を占めており、うち5校で半数以上の通学者が毎日自家用車によって送迎されている状況にある。

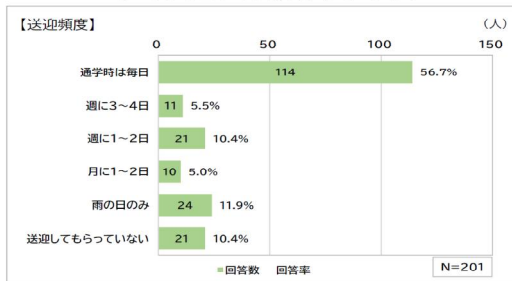
(i) 前原高等学校



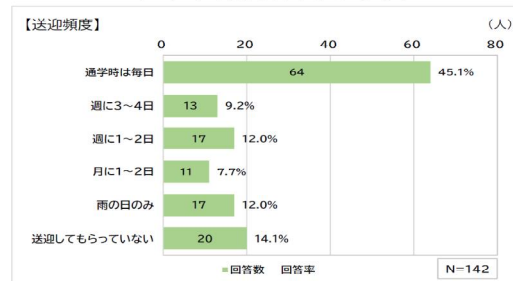
(ii) 具志川高等学校



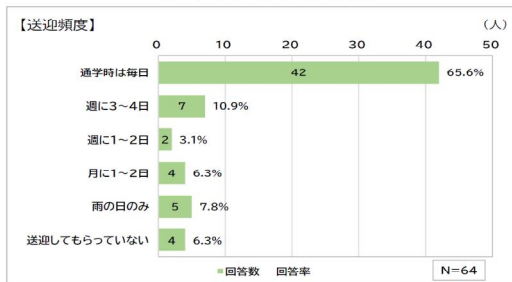
(iii) 具志川商業高等学校



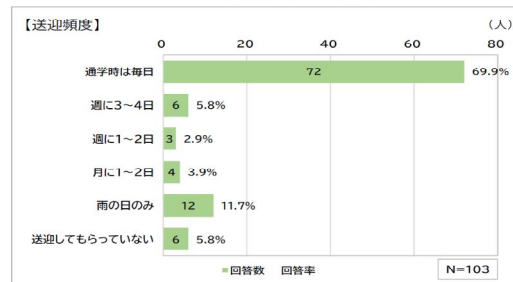
(iv) 中部農林高等学校



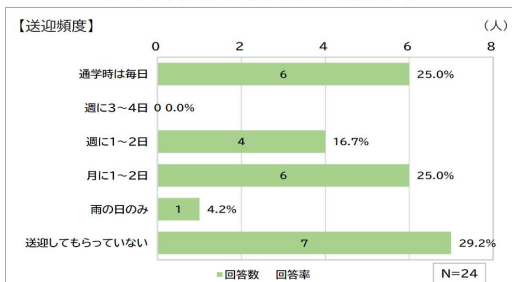
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校

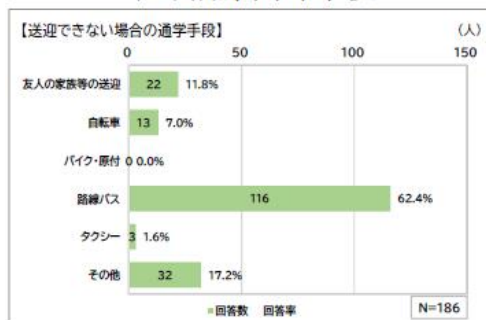


出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

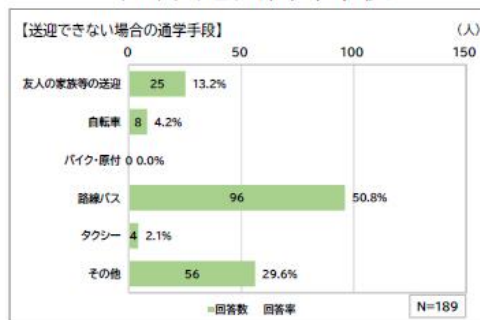
#### 4) 送迎できない場合の通学手段

家族が送迎できない場合の代替通学手段としては、全体として路線バスとの回答が最も大きく、次いで「友人の家族の送迎」との回答の割合が大きい。特に母数が100以上の高校に絞った場合、中部農林高等学校、具志川高等学校、前原高等学校は「路線バス」の割合が50%以上を占めている。

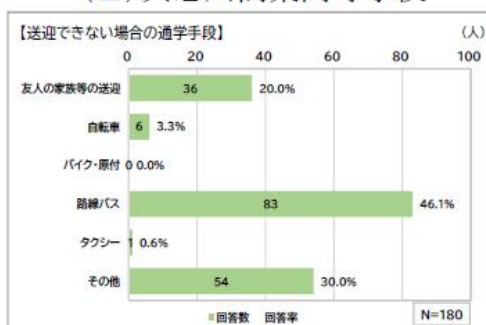
(i) 前原高等学校



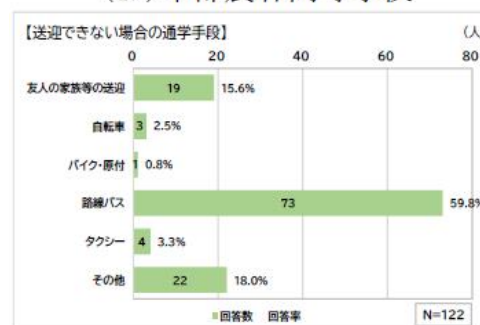
(ii) 具志川高等学校



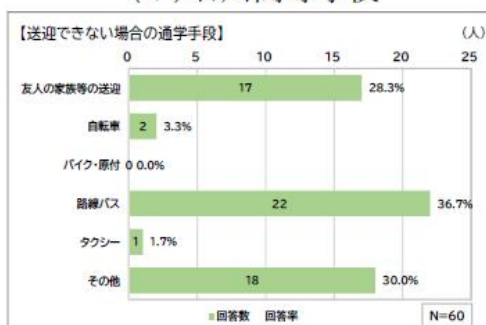
(iii) 具志川商業高等学校



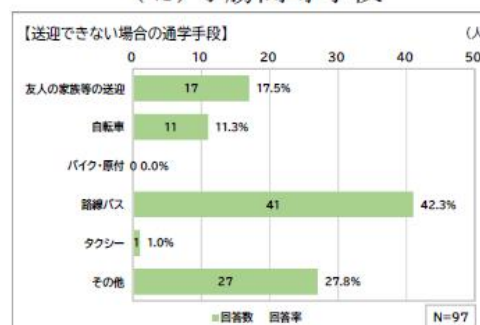
(iv) 中部農林高等学校



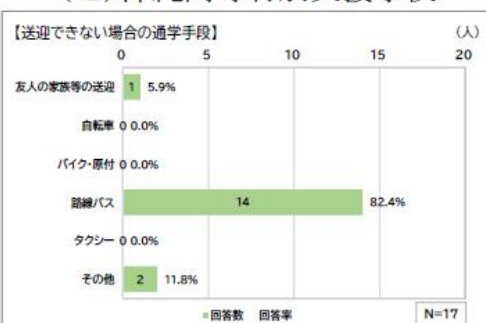
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校

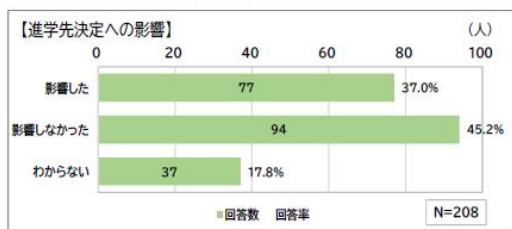


出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

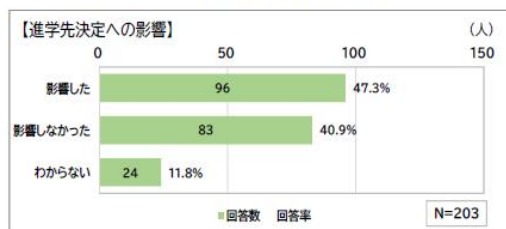
## 5) 進路先決定への通学手段の影響

具志川高等学校と石川高等学校では、「影響した」が最も多く見られ、特に石川高等学校では60%、具志川高等学校では47%を占めている。殆どの高等学校では進路を選択する上で通学手段は「影響しなかった」が割合としては最も高い。前原高等学校、中部農林高等学校については「影響した」の割合についても30%以上を占めている。

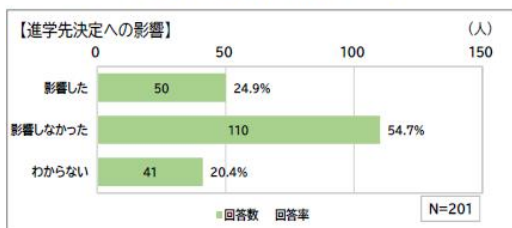
(i) 前原高等学校



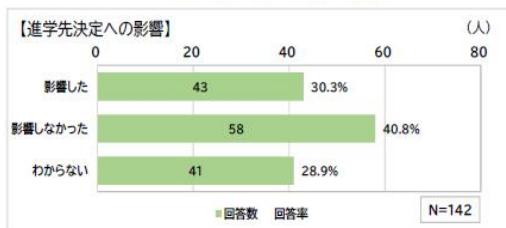
(ii) 具志川高等学校



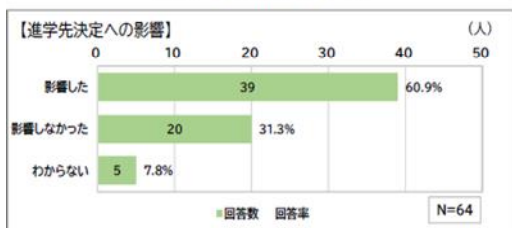
(iii) 具志川商業高等学校



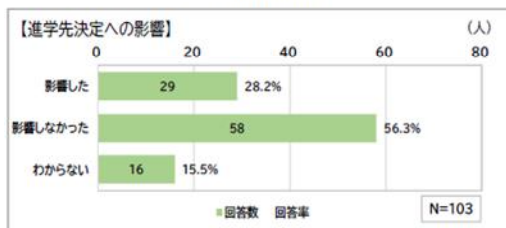
(iv) 中部農林高等学校



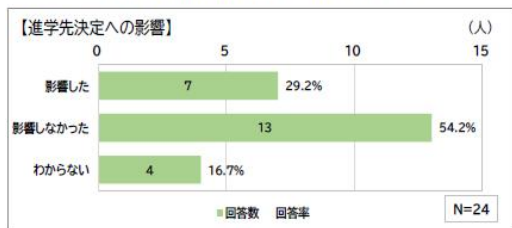
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校



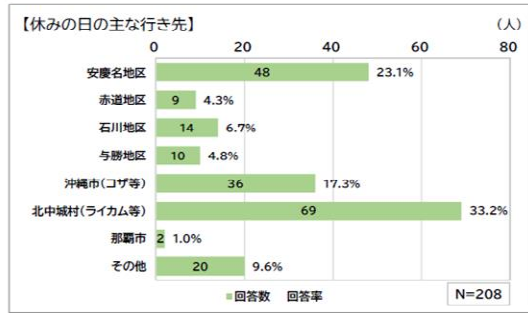
出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

## 6) 休日の移動ニーズ

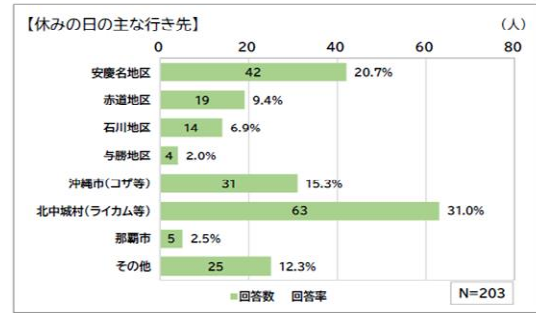
具志川高等学校、前原高等学校、中部農林高等学校については「北中城村（ライカム等）」の割合が最も高く、30%以上を占めている。

石川高等学校では「石川地区」、具志川商業高等学校では「安慶名地区」、与勝高等学校では「与勝地区」がそれぞれ最も高い割合を占めている。

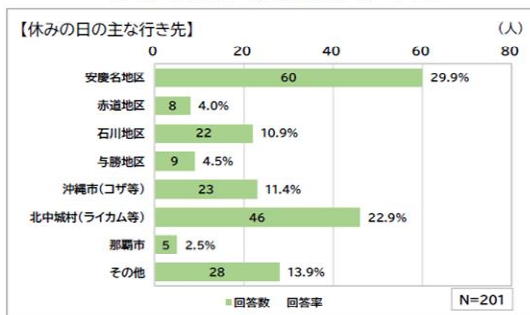
(i) 前原高等学校



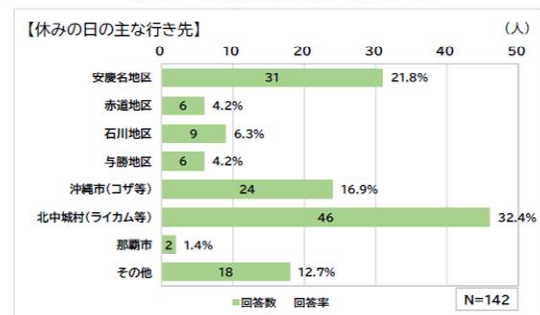
(ii) 具志川高等学校



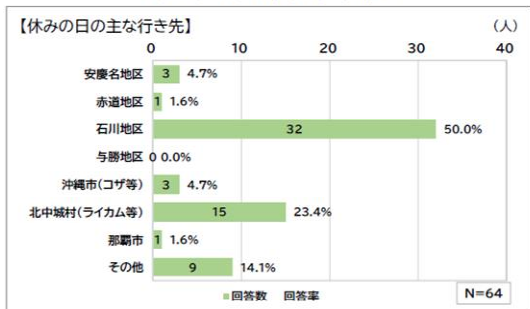
(iii) 具志川商業高等学校



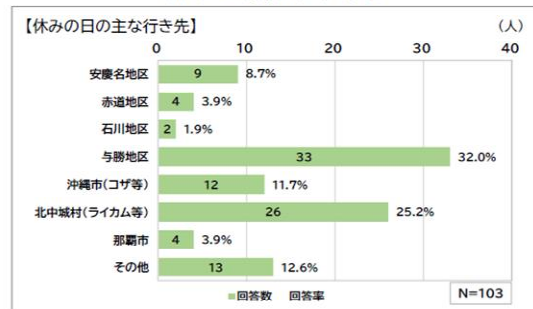
(iv) 中部農林高等学校



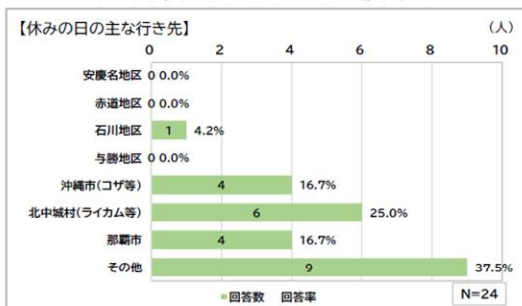
(v) 石川高等学校



(vi) 与勝高等学校



(vii) 沖縄高等特別支援学校



出典：令和3年度に実施した高校アンケート調査

### 3-7 市内観光周遊の実態

#### (1) OCV Eによる「おきなわ観光地域カルテ」及び「お役立ちデータ」を用いたの移動特性

「おきなわ観光地域カルテ」より旅行者の移動特性、「お役立ちデータ」より県内居住者の私事目的の移動特性を把握するため、以下の条件設定に基づき2項目についてデータ整理を行った。

##### 1) 条件設定

①対象都市：うるま市

②分析対象

A：県外からの旅行者（県外客）

B：県内からの観光客及び買い物客（県内客）

③平休日の分離

A：県外客は基本的に休暇をとって来ていると仮定し平休を分けない

B：県内客は休日に観光すると仮定し休日のみとする

④期間

「おきなわ観光地域カルテ」データ制約により

2024年9月～2025年8月までの1年間

##### 2) 観光客の移動特性把握項目

観光客の移動特性を把握するため、OCVBデータの3項目についてデータを収集する。

③行動分析 来訪スポットランキング

⑤宿泊分析 宿泊者が来訪したスポット

⑥時間分析 スポット別滞在時間帯の推移

表 3-17 観光客の移動特性を把握するための項目

移動特性把握項目		県外客 (平休)	県内客 (休日)	把握特性
行動分析	来訪スポット ランキング	●	●	多くの観光客が訪れる施設及び 地区の把握
宿泊分析	宿泊者が来訪 したスポット	●		県外からの宿泊者が訪れる施設 及び地区の把握
時間分析	スポット別滞在 時間帯の推移	●	●	県外客と県内客のそれぞれにつ いて、宿泊の有無によるスポッ ト別の滞在時間帯の違いの把握

※データ定義：発地から0.5km以上離れ、かつ位置情報ログ（5～15分間隔で取得）が勤務地域\*1や推定居住地域\*2ではないスポットに1日2回以上記録された人数をカウント

\*1 勤務地域：直近2ヶ月間での昼間滞在エリアの出現日数が一定を上回る場所を定義

\*2 居住地域：直近2ヶ月間での夜間滞在エリアの出現日数が一定を上回る場所を定義

※宿泊あり／なしの定義：夜間（翌日1:00～4:59）に位置情報が最も多く検知されたエリアが来訪者の発地と異なる場合、「宿泊」と判定し、最も多く検知されたエリアを宿泊地と定義し、人数をカウント

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年9月～2025年8月データ）

## (2) 来訪スポットランキング

### 1) 県外

県外客の来訪者数は海中道路が最も多く、次いで宇江洲（具志川メインシティ（大型ショッピングモール）などが立地）、海の駅あやはし館、果報バンタなどが多い。

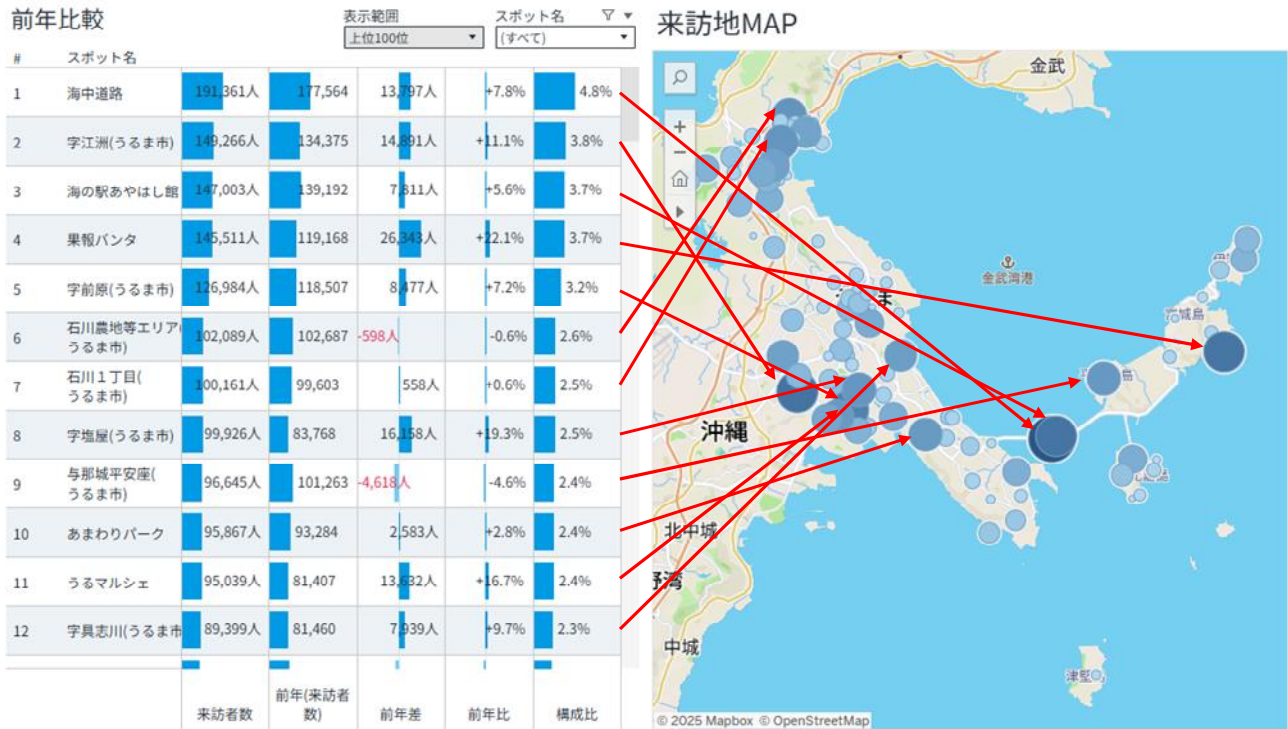


図 3-120 来訪スポットランキング（県外・平休1年間合計）

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年9月～2025年8月データ）

## 2) 県内

県内客の来訪者数は字江洲が最も多く、次いで字前原、字赤道の順となっている。

字江洲は具志川メインシティやうるまシティプラザなど大型ショッピングモールが立地し、字前原はアワセベイストリート沿いにイオン具志川ショッピングセンターなどが立地しているためと考えられる。字赤道は商業地域が存在し、宿泊施設のほか、歓楽街が形成されている。

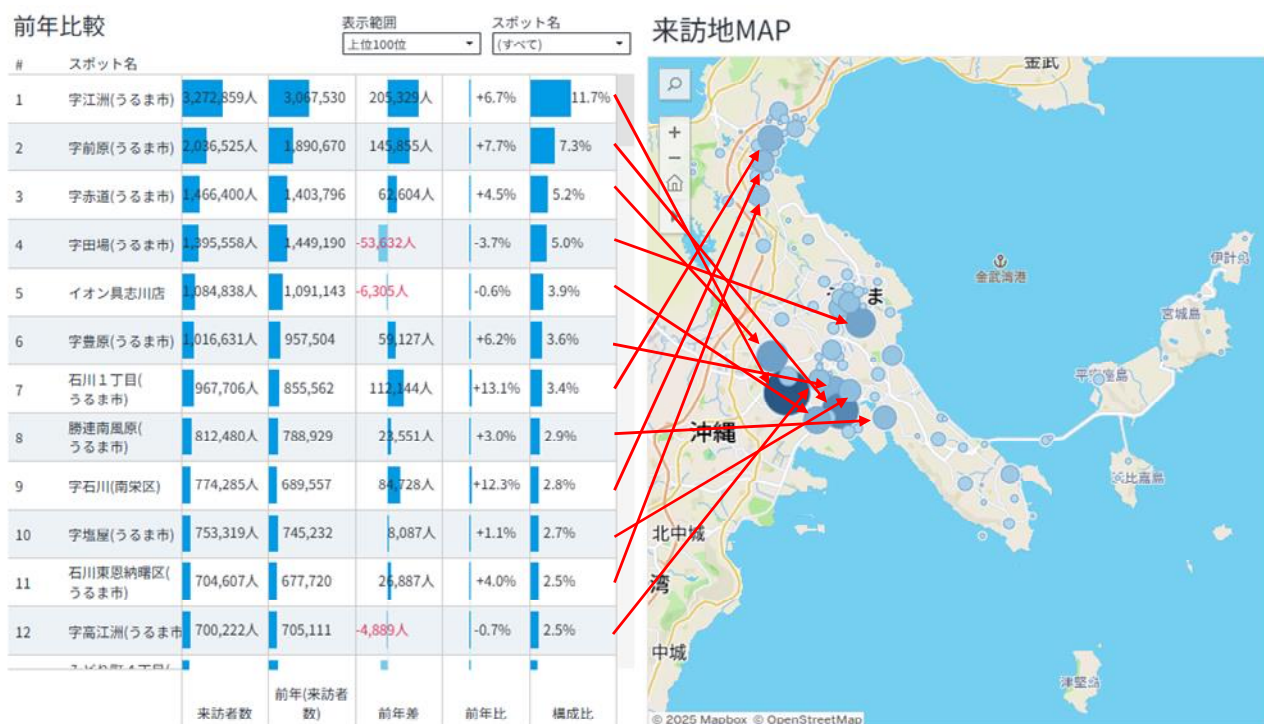


図 3-121 来訪スポットランキング (県内・休日のみ1年間合計)

出典：おきなわ観光地域カルテ (2024年9月～2025年8月データ)

### (3) 宿泊者が来訪したスポット 【県外】

県外宿泊者の来訪者数は那覇空港が最も多いのは自明であるが、次いでココガーデンリゾートオキナワ、字江洲（具志川メインシティ（大型ショッピングモール）などが立地）が多い。

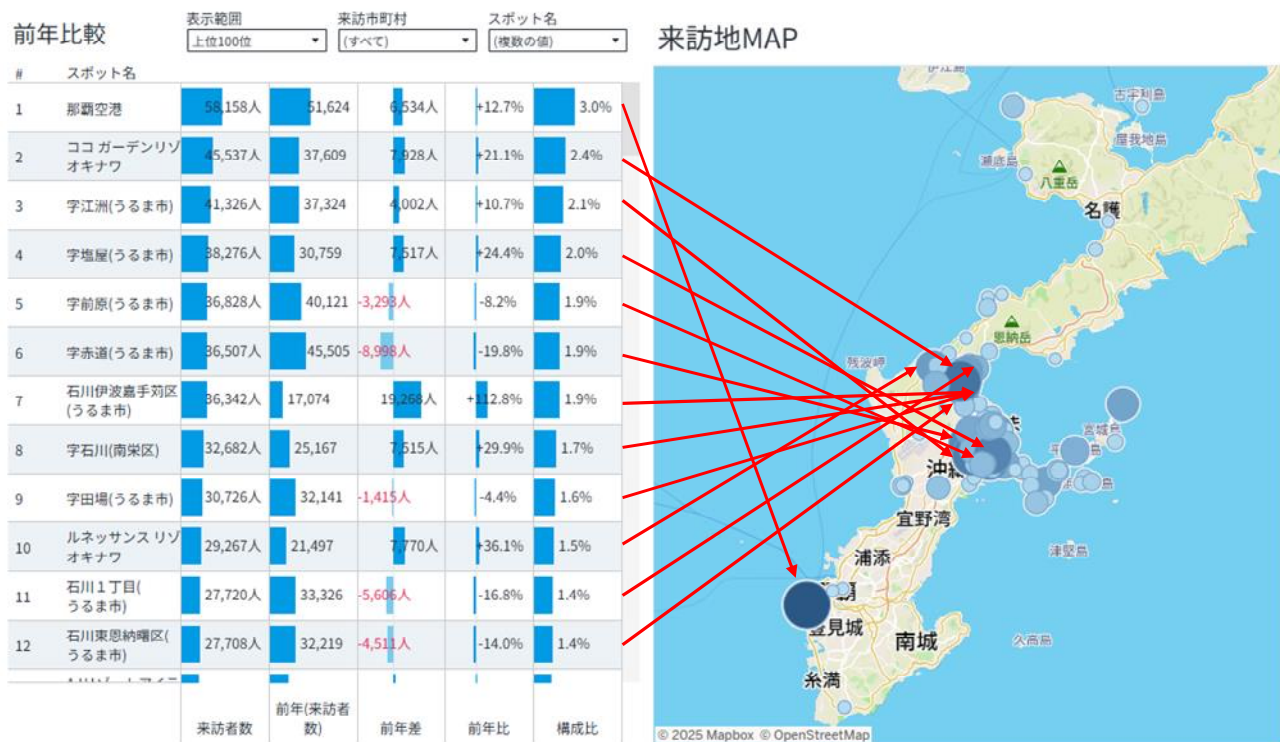


図 3-122 宿泊者が来訪したスポット（県外・平休1年間合計）

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年9月～2025年8月データ）

#### (4) スポット別滞在時間帯の推移

##### 1) 県外・宿泊あり

県外宿泊者は、ココガーデンリゾートオキナワやA Jリゾートアイランド伊計島の宿泊施設を利用するため、滞在時間帯が夕方から翌朝まで集中するのは自明である。

滞在時間帯が夕方から翌朝まで集中する字塩屋は、宿泊施設およびが深夜営業の商業施設（MEGAドン・キホーテ うるま店）が所在している。

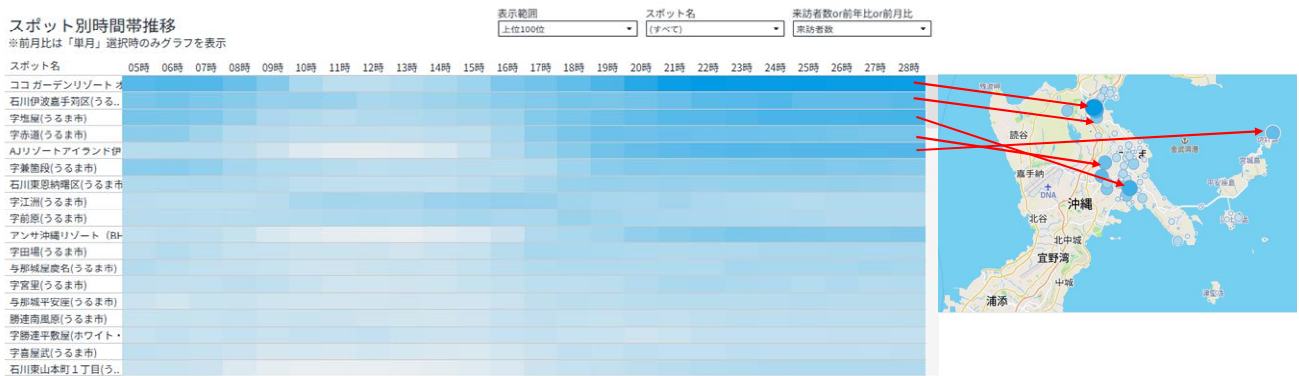


図 3-123 スポット別滞在時間帯の推移（県外・宿泊あり・平休1年間合計）

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年9月～2025年8月データ）

## 2) 県外・宿泊なし

県外客で宿泊なしの場合、日中は観光目的で海中道路や果報バンタ、海の駅あやはし館を利用している。

宇江洲は、具志川メインシティやうるまシティプラザなど大型ショッピングモールが立地しているため、買い物目的で利用していることが想定される。

宇州崎は主に工業地域であるため、業務による来訪の可能性がある。(※データ定義参照)

石川1丁目は夕方ごろに来訪が多い。商業地域が存在し、歓楽街が形成されているため飲食目的での来訪が多いと想定される。

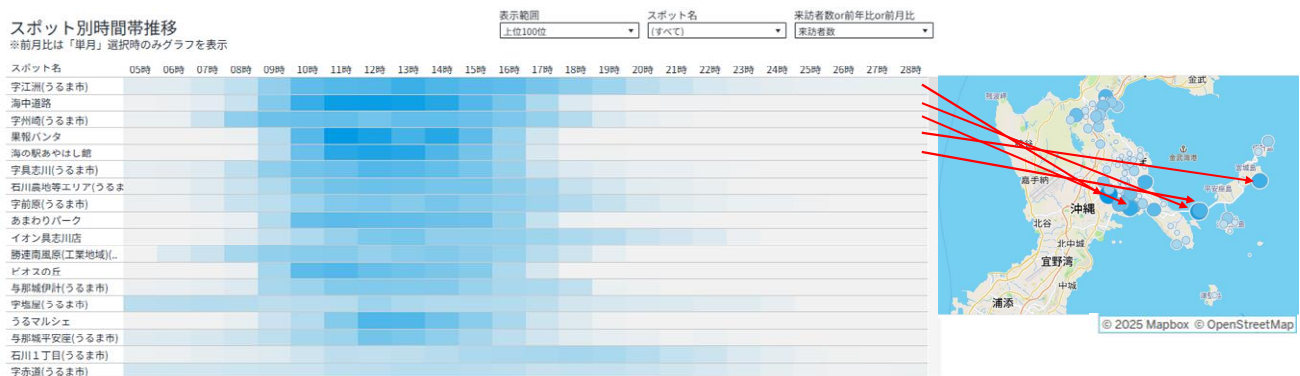


図 3-124 スポット別滞在時間帯の推移 (県外・宿泊なし・平休1年間合計)

出典：おきなわ観光地域カルテ (2024年9月～2025年8月データ)

※データ定義：発地から0.5km以上離れ、かつ位置情報ログ(5～15分間隔で取得)が勤務地域\*1や推定居住地域\*2ではないスポットに1日2回以上記録された人数をカウント。

\*1 勤務地域：直近2ヶ月間での昼間滞在エリアの出現日数が一定を上回る場所を定義 \*2 居住地域：

直近2ヶ月間での夜間滞在エリアの出現日数が一定を上回る場所を定義

→通勤通学目的の移動は排除されているが、業務目的(出張など)の移動は排除されていない可能性がある

### 3) 県内・宿泊あり

県内宿泊客の内、多くが字宮里に1日中集中しており、特に夜間の集中が強い。字宮里には中部病院が所在しており、通院目的や飲食目的での来訪が多いと想定される。また商業地域も存在している。

その他、字赤道や石川1丁目の夜間の集中が見られる。両者ともに商業地域が存在し、歓楽街が形成されているため夜間の飲食目的での来訪が多いと想定される。

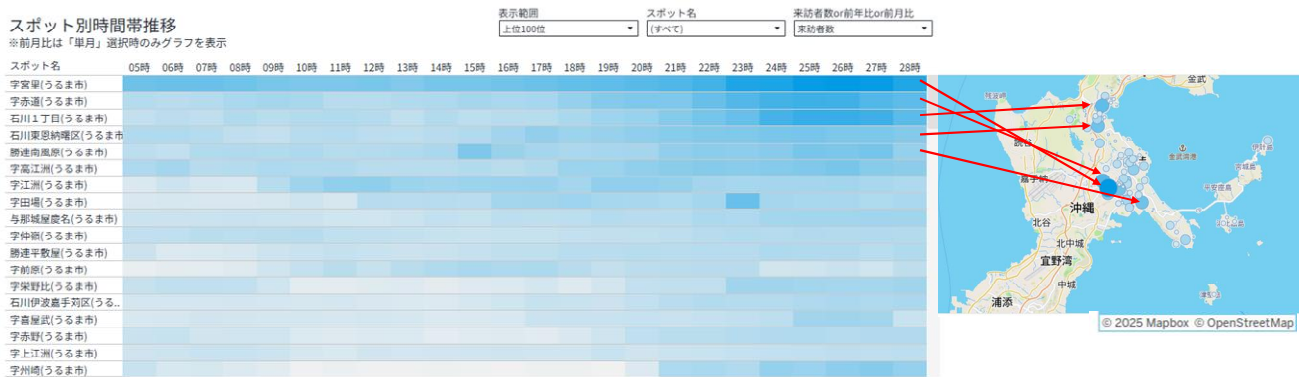


図 3-125 スポット別滞在時間帯の推移 (県内・宿泊あり・休日のみ1年間合計)

出典：おきなわ観光地域カルテ (2024年9月～2025年8月データ)

#### 4) 県内・宿泊なし

県内客で宿泊のない場合、字江洲が日中最も滞在時間が集中し、次いで字前原が集中する。

字江洲は、県外客と同様、具志川メインシティやうるまシティプラザなど大型ショッピングモールが立地しているため、買い物目的で利用していることが想定される。

字前原は、アクセバイストリート沿いにイオン具志川ショッピングセンターなどが立地しているためと考えられる。

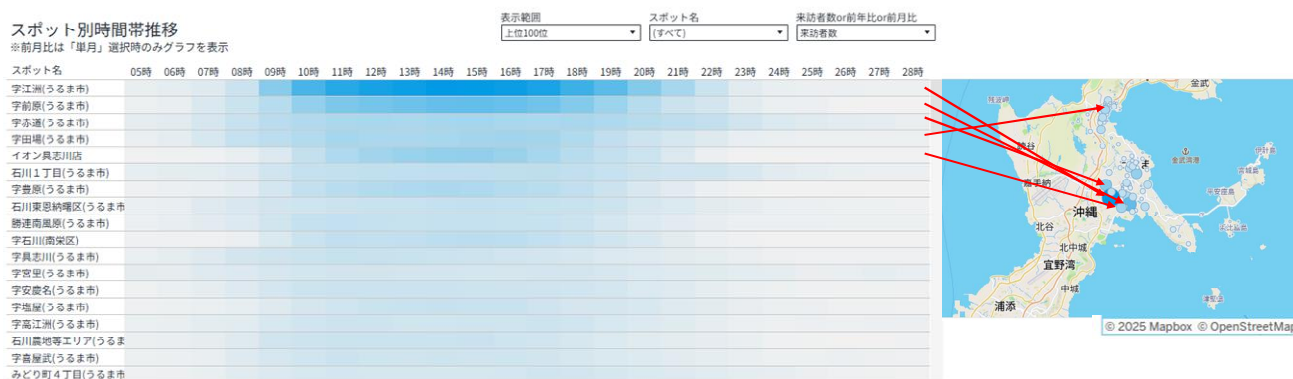


図 3-126 スポット別滞在時間帯の推移（県内・宿泊なし・休日のみ1年間合計）

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年9月～2025年8月データ）

(5) (参考) うるま市地区内主要観光・買い物スポット

来訪スポットとして施設そのものが示されている場合は分かりやすいが、字江洲など地区で示されている場合は、地区内のどのような施設に訪れているのか想定する必要がある。

そこで、下表のとおり地区内における主要観光・買い物スポットを整理した。

表 3-18 うるま市地区内の主要スポット

区分	No	地区名	主要観光・買い物スポット
字地区	1	字江洲	・具志川メインシティ（大型SM） ・うるまシティプラザ（複合型SM）
	2	字前原	・イオン具志川ショッピングセンター ・ダイレックス具志川店（DS）
	3	字塩屋	・MEGAドン・キホーテうるま店（DS）
	4	字具志川	※当該地区に特化した観光スポットなし
	5	字赤道	※商業地域・近隣商業地域あり
	6	字田場	・ザ・ビック田場店（DS） ・ダイレックス安慶名店（DS） ※近隣商業地域あり
	7	字豊原	・カインズABLOうるま店（HC）
	8	字高江洲	※近隣商業地域あり
	9	字州崎	※当該地区に特化した観光スポットなし
	10	字宮里	※商業地域・近隣商業地域あり （その他中部病院が所在）

区分	No	地区名	主要観光・買い物スポット
石川関連	11	石川農地等エリア	・2024年頃、うるま農場閉鎖 ・農場周辺で道の駅やファーマーズマーケットを営業
	12	石川町1丁目	・マックスバリュ石川店（SMK） ・ダイレックス石川店（DS） ※商業地域・近隣商業地域あり
	13	字石川（南栄区）	・サンエー石川シティ（SM） ※近隣商業地域あり
	14	石川東恩納曙区	※当該地区に特化した観光スポットなし
	15	石川伊波嘉手苅区	・ココガーデンリゾートオキナワ
その他	16	与那城平安座	・平安座島
	17	勝連南風原 （かつれんなはばる）	・勝連城跡（ユネスコ世界遺産） ・あまわりパーク歴史文化施設

【注釈】 SM：ショッピングモール DM：ディスカウントショップ  
HC：ホームセンター SMK：スーパーマーケット

## (6) 市町村間周遊ランキング

### 1) うるま市に着目した場合

県内発の場合、主に買い物等の私事目的が想定され、うるま市との行き来が最も多いのは隣接する沖縄市が突出している。

県外発の場合、主に観光目的が想定され、うるま市との行き来は沖縄市が最も多く、恩納村、那覇市がこれに準ずる。特に、恩納村は宿泊施設の収容人数が県下第2位（令和5年版観光要覧）であり、うるま市の観光スポットに立ち寄り、恩納村に宿泊したと考えられる。

表 3-19 うるま市との移動ランキング（県内発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 沖縄市	22,595,742人	20,988,196人	1,607,546人	+7.7%	51.1%
2 恩納村	2,423,122人	1,992,846人	430,276人	+21.6%	5.5%
3 那覇市	2,394,141人	2,232,440人	161,701人	+7.2%	5.4%
4 北中城村	2,247,616人	1,989,191人	258,425人	+13.0%	5.1%
5 金武町	2,071,284人	1,891,537人	179,747人	+9.5%	4.7%
6 宜野湾市	1,735,314人	1,587,268人	148,046人	+9.3%	3.9%
7 読谷村	1,663,312人	1,517,453人	145,859人	+9.6%	3.8%
8 北谷町	1,584,624人	1,516,403人	68,221人	+4.5%	3.6%
9 浦添市	1,551,768人	1,328,983人	222,785人	+16.8%	3.5%
10 名護市	1,256,078人	1,098,275人	157,803人	+14.4%	2.8%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

表 3-20 うるま市との移動ランキング（県外発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 沖縄市	840,050人	720,388人	119,662人	+16.6%	23.0%
2 恩納村	714,566人	678,019人	36,547人	+5.4%	19.5%
3 那覇市	617,173人	583,870人	33,303人	+5.7%	16.9%
4 北谷町	201,085人	174,005人	27,080人	+15.6%	5.5%
5 北中城村	161,726人	126,393人	35,333人	+28.0%	4.4%
6 名護市	159,985人	135,391人	24,594人	+18.2%	4.4%
7 金武町	148,963人	103,770人	45,193人	+43.6%	4.1%
8 読谷村	139,035人	123,004人	16,031人	+13.0%	3.8%
9 宜野湾市	104,750人	88,092人	16,658人	+18.9%	2.9%
10 豊見城市	80,044人	80,183人	-139人	-0.2%	2.2%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

## 2) 恩納村に着目した場合

県内発の場合、恩納村との行き来はうるま市が最も多く、名護市、読谷村がこれに準ずる。これは主に買い物等の私事目的でうるま市への行き来が多いと考えられる。

県外発の場合、恩納村との行き来は名護市が最も多く、次いで那覇市であり、これにうるま市、読谷村、本部町が続く。恩納村は宿泊施設の収容人数が県下第2位（令和5年版観光要覧）であることを踏まえると、各市町村の観光スポットを巡り恩納村に宿泊したと考えられる。

表 3-21 恩納村との移動ランキング（県内発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 うるま市	2,423,122人	1,992,846人	430,276人	+21.6%	25.3%
2 名護市	1,618,539人	1,511,519人	107,020人	+7.1%	16.9%
3 読谷村	1,334,703人	1,183,235人	151,468人	+12.8%	13.9%
4 沖縄市	697,178人	628,781人	68,397人	+10.9%	7.3%
5 那覇市	649,346人	599,548人	49,798人	+8.3%	6.8%
6 金武町	484,545人	378,956人	105,589人	+27.9%	5.1%
7 北谷町	389,660人	356,655人	33,005人	+9.3%	4.1%
8 浦添市	335,626人	265,917人	69,709人	+26.2%	3.5%
9 宜野湾市	266,193人	240,940人	25,253人	+10.5%	2.8%
10 本部町	219,920人	185,824人	34,096人	+18.3%	2.3%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

表 3-22 恩納村との移動ランキング（県外発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 名護市	1,409,158人	1,324,787人	84,371人	+6.4%	21.5%
2 那覇市	1,098,104人	1,124,684人	-26,580人	-2.4%	16.8%
3 うるま市	714,566人	678,019人	36,547人	+5.4%	10.9%
4 読谷村	704,267人	666,049人	38,218人	+5.7%	10.7%
5 本部町	653,790人	709,734人	-55,944人	-7.9%	10.0%
6 北谷町	489,466人	485,284人	4,182人	+0.9%	7.5%
7 今帰仁村	248,943人	180,031人	68,912人	+38.3%	3.8%
8 豊見城市	195,867人	216,427人	-20,560人	-9.5%	3.0%
9 沖縄市	171,001人	146,121人	24,880人	+17.0%	2.6%
10 金武町	117,171人	109,406人	7,765人	+7.1%	1.8%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

### 3) 金武町に着目した場合

県内発の場合、金武町との行き来はうるま市が最も多く、第2位の名護市の2倍以上の来訪者数となっている。これも恩納村と同様、主に買い物等の私事目的でうるま市への行き来が多いと考えられる。

県外発の場合、金武町との行き来は那覇市が最も多く、これに名護市、うるま市、恩納村が続く。那覇市は沖縄本島の観光拠点であり、沖縄本島北部の名護市及び中部のうるま市は観光スポットがあり、恩納村は宿泊施設が集積している。金武町はこれらの中継地点としての役割を担っていると考えられる。

表 3-23 金武町との移動ランキング（県内発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 うるま市	2,071,284人	1,891,537人	179,747人	+9.5%	31.6%
2 名護市	934,862人	870,332人	64,530人	+7.4%	14.3%
3 宜野座村	777,055人	705,987人	71,068人	+10.1%	11.9%
4 沖縄市	604,193人	549,291人	54,902人	+10.0%	9.2%
5 恩納村	484,545人	378,956人	105,589人	+27.9%	7.4%
6 那覇市	351,124人	320,884人	30,240人	+9.4%	5.4%
7 浦添市	176,606人	180,448人	-3,842人	-2.1%	2.7%
8 宜野湾市	145,048人	119,260人	25,788人	+21.6%	2.2%
9 北谷町	130,884人	114,635人	16,249人	+14.2%	2.0%
10 読谷村	129,511人	116,055人	13,456人	+11.6%	2.0%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

表 3-24 金武町との移動ランキング（県外発）

来訪市町村	来訪者数	前年 (来訪者数)	前年差	前年比	構成比
1 那覇市	213,041人	186,963人	26,078人	+13.9%	18.3%
2 名護市	191,377人	169,735人	21,642人	+12.8%	16.5%
3 うるま市	148,963人	103,770人	45,193人	+43.6%	12.8%
4 恩納村	117,171人	109,406人	7,765人	+7.1%	10.1%
5 本部町	105,408人	90,862人	14,546人	+16.0%	9.1%
6 宜野座村	96,442人	71,229人	25,213人	+35.4%	8.3%
7 沖縄市	47,938人	36,117人	11,821人	+32.7%	4.1%
8 今帰仁村	39,767人	28,263人	11,504人	+40.7%	3.4%
9 豊見城市	33,041人	32,026人	1,015人	+3.2%	2.8%
10 北谷町	30,748人	25,303人	5,445人	+21.5%	2.6%

出典：おきなわ観光地域カルテ（2024年12月～2025年11月データ）

(7) (参考) 観光客のバス利用の状況

観光客が利用する交通手段のうち、路線バスは沖縄県全体で約 21%に留まっているが、うるま市ではさらに少ない7%となっている。沖縄本島の主要観光地(世界遺産)の最寄りバス停の利用者数をみると、うるま市の勝連城跡は2人/日と非常に少ない状況にある。

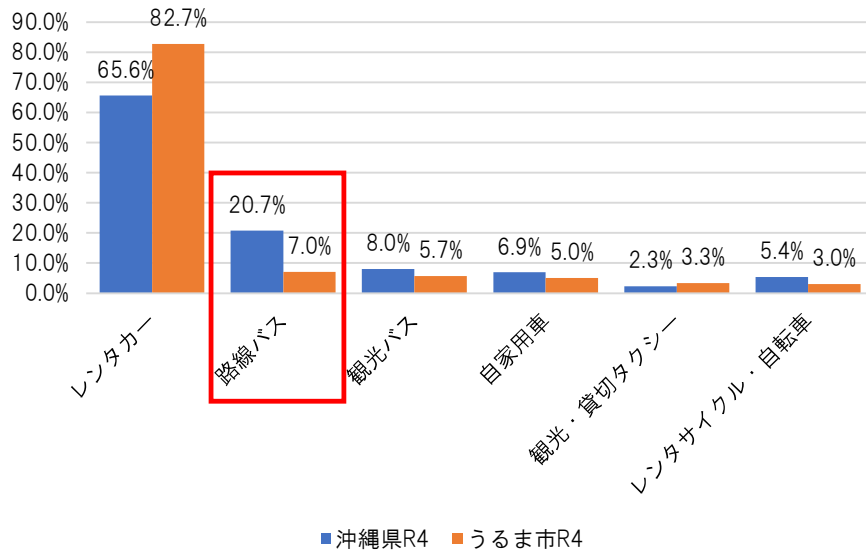


図 3-127 来訪スポットランキング (県内・休日のみ1年間合計)

※沖縄県・うるま市で共通する利用手段のみを抜粋

出典：令和4年度観光統計実態調査（沖縄県文化観光スポーツ部）、  
第2次うるま市観光振興ビジョン改訂版（うるま市）を基に作成

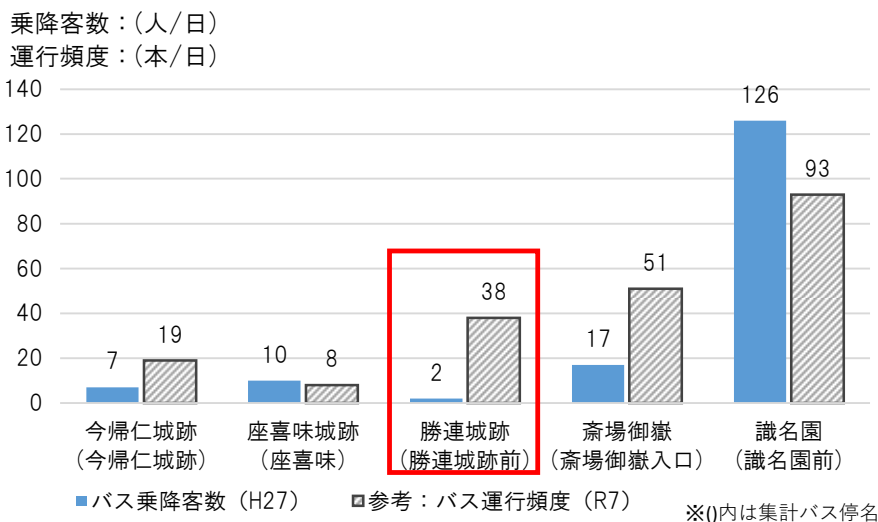


図 3-128 近隣市町村の主要観光地(世界遺産)の最寄りバス停利用者数

出典：路線バス OD 調査 (H27)

### 3-8 路線バス等の利用実態

#### (1) 市町村間の移動

うるま市に関連するバス利用者は、うるま市からの乗車が3,945人、うるま市での降車が3,763人あり、うち市内々利用が2,097人（5割強）となっている。このうち市内外（外内）移動で利用が多いのは、沖縄市関連が約30%、那覇市関連が約5%を占めており、既存のバス系統に沿った市町村での利用となっている。

うるま市から乗車合計： 3,945 人／日

名護市		16	
		(0.4%)	
恩納村	宜野座村	5	
30		(0.1%)	
(0.8%)	金武町	114	
		(2.9%)	
読谷村	うるま市	2,097	
4		(53.2%)	
(0.1%)	沖縄市	1,232	
嘉手納町		(31.2%)	
0	北中城村	43	
(0.0%)		(1.1%)	
北谷町	14		
(0.4%)	宜野湾市	134	
		(3.4%)	
中城村	2		
		(0.1%)	
浦添市	45		
(1.1%)	西原町	4	
		(0.1%)	
那覇市	205		
(5.2%)	与那原町	0	
		(0.0%)	

図 3-25 うるま市から乗車した人の「到着地」

資料：路線バス OD 調査 (H27)

うるま市での降車合計: 3,763 人/日

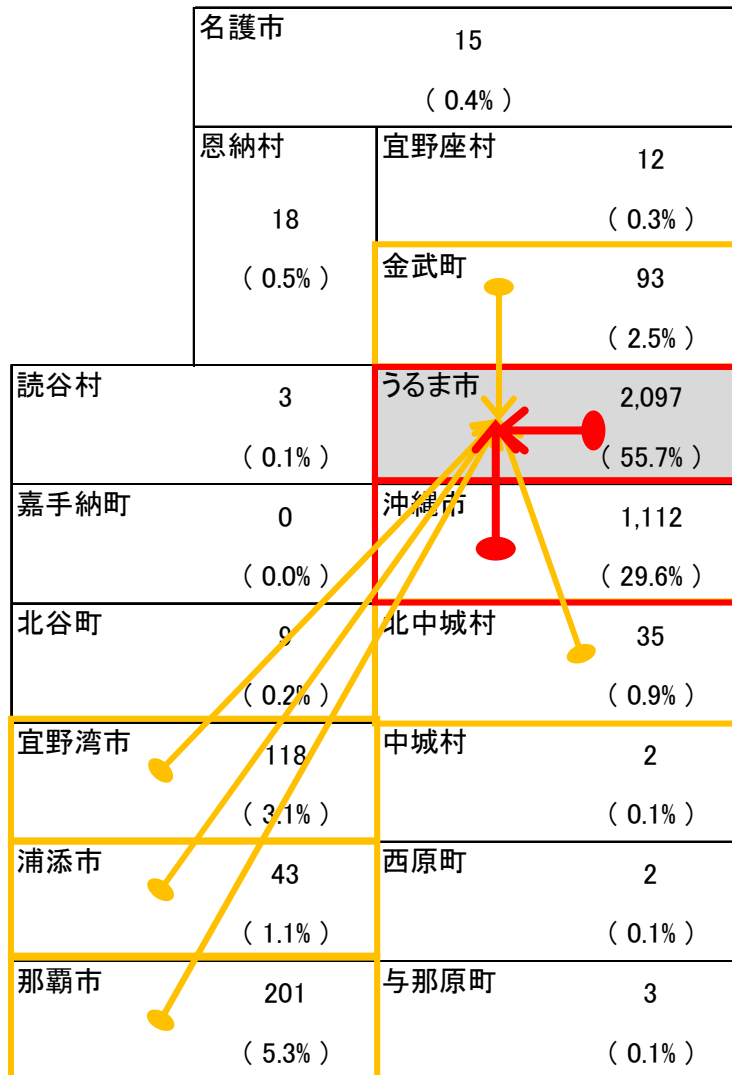


図 3-26 うるま市で降車した人の「出発地」

資料：路線バス OD 調査 (H27)

## (2) 年齢別市町村間の移動

上記のバス利用者の年齢層をみると、うるま市と周辺市町では10代が約60%、20～50代が20～30%、高齢者が15%程度を占めている。

うるま市から離れるにつれ、10代の割合が小さくなり、20～50代の割合が大きくなっている。

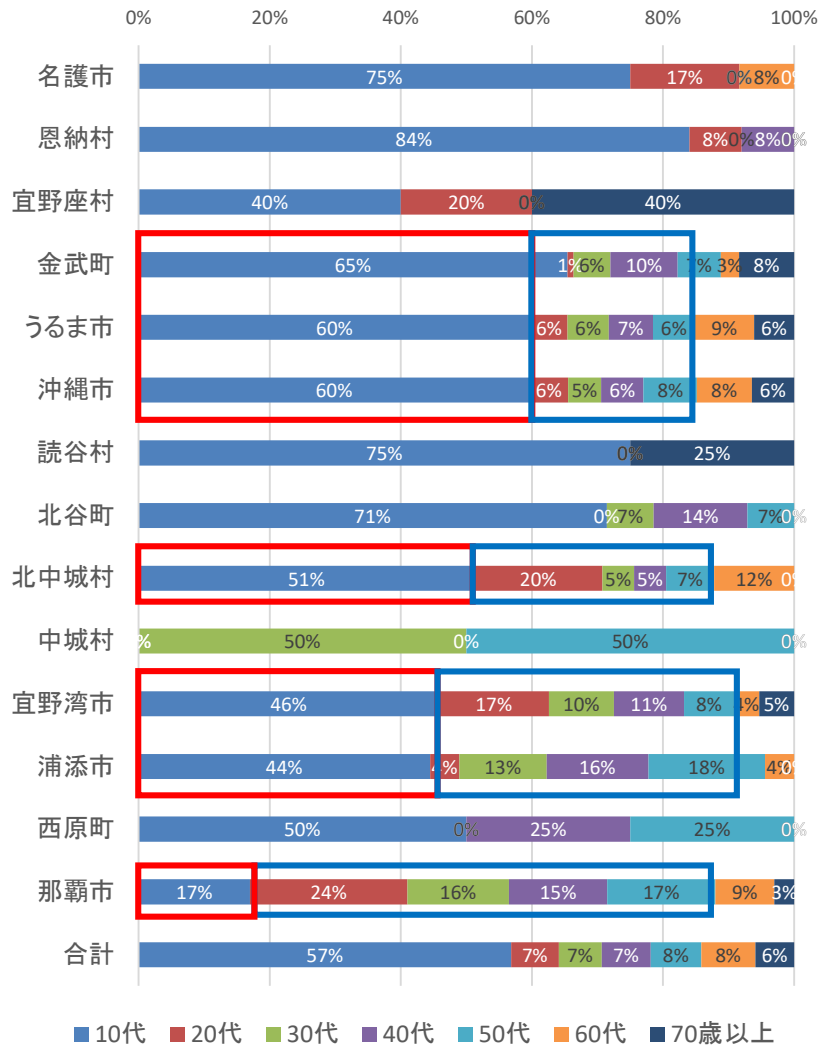


図 3-27 うるま市から乗車した人の「到着地」別・年齢層

資料：路線バス OD 調査 (H27)

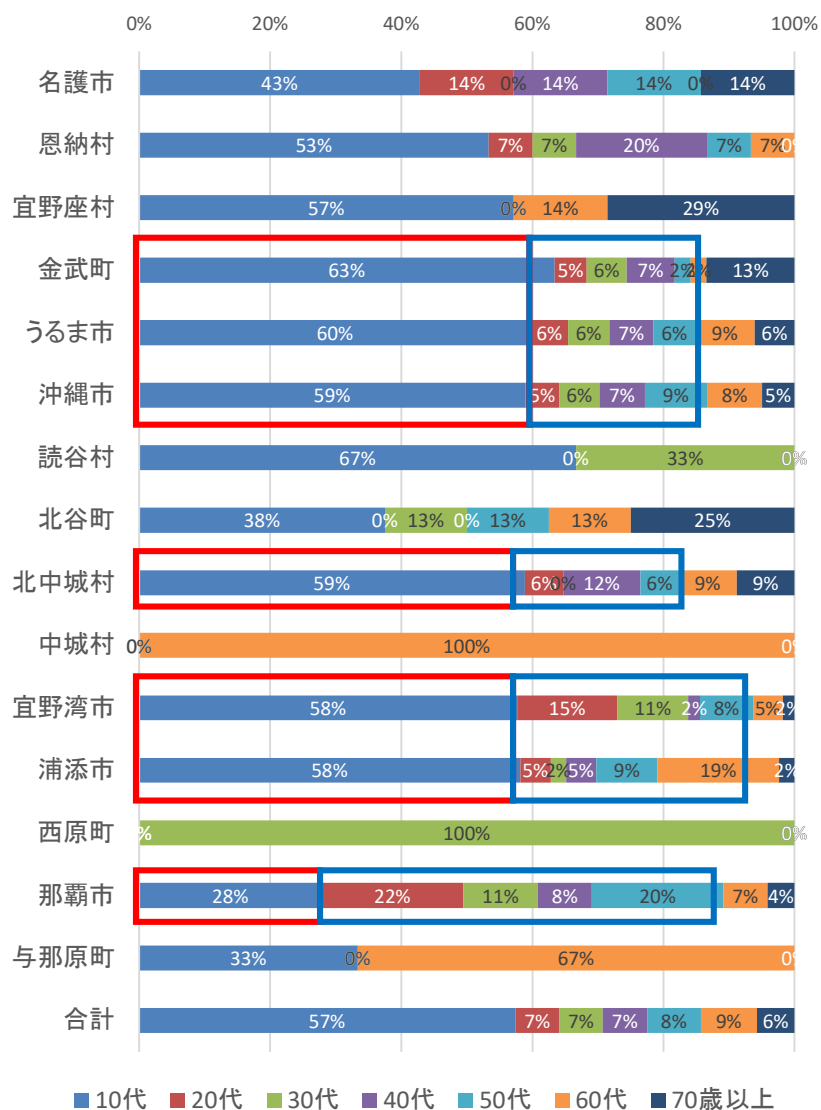


図 3-28 うるま市で降車した人の「出発地」別・年齢層

資料：路線バス OD 調査 (H27)

### (3) 目的別市町村間の移動

上記のバス利用者の利用目的をみると、うるま市と周辺市町では通学が50～60%、通勤が10～20%、通院・買物などが20%程度を占めている。

年齢層と同様、うるま市から離れるにつれ、通学の割合が小さくなり、通勤の割合が大きくなっている。

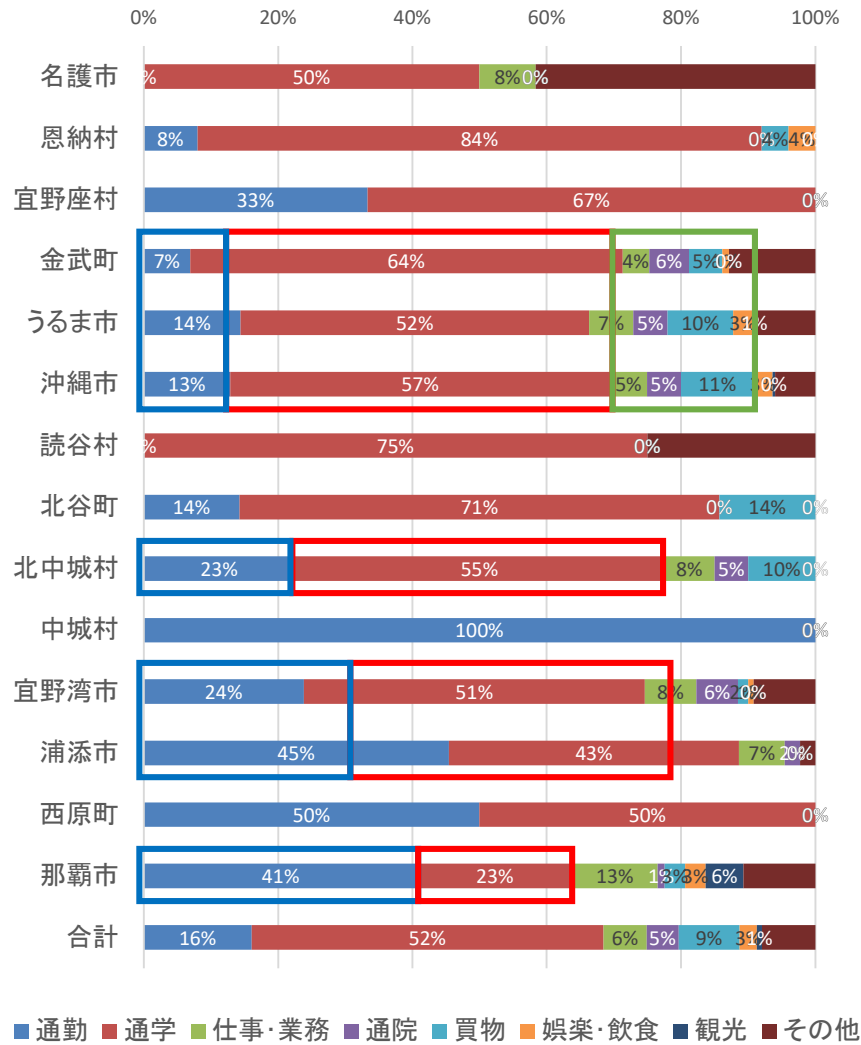


図 3-29 うるま市から乗車した人の「到着地」別・利用目的

資料：路線バス OD 調査 (H27)

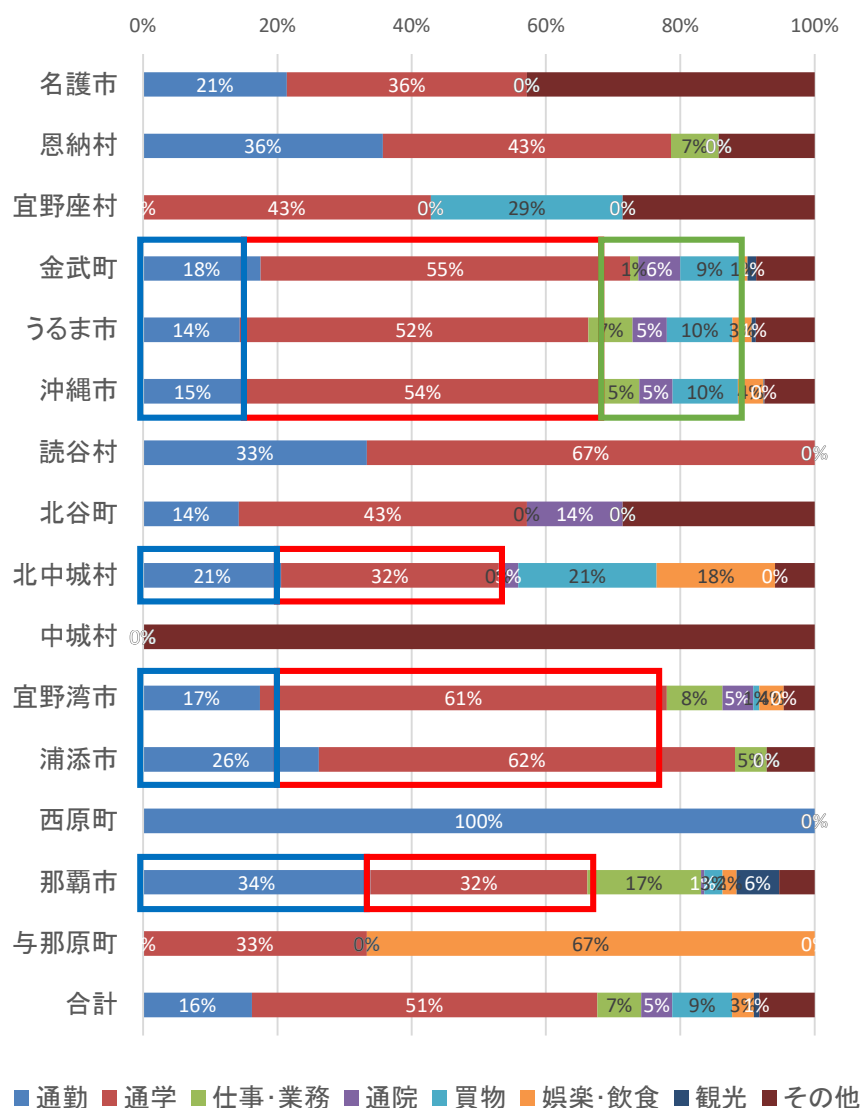


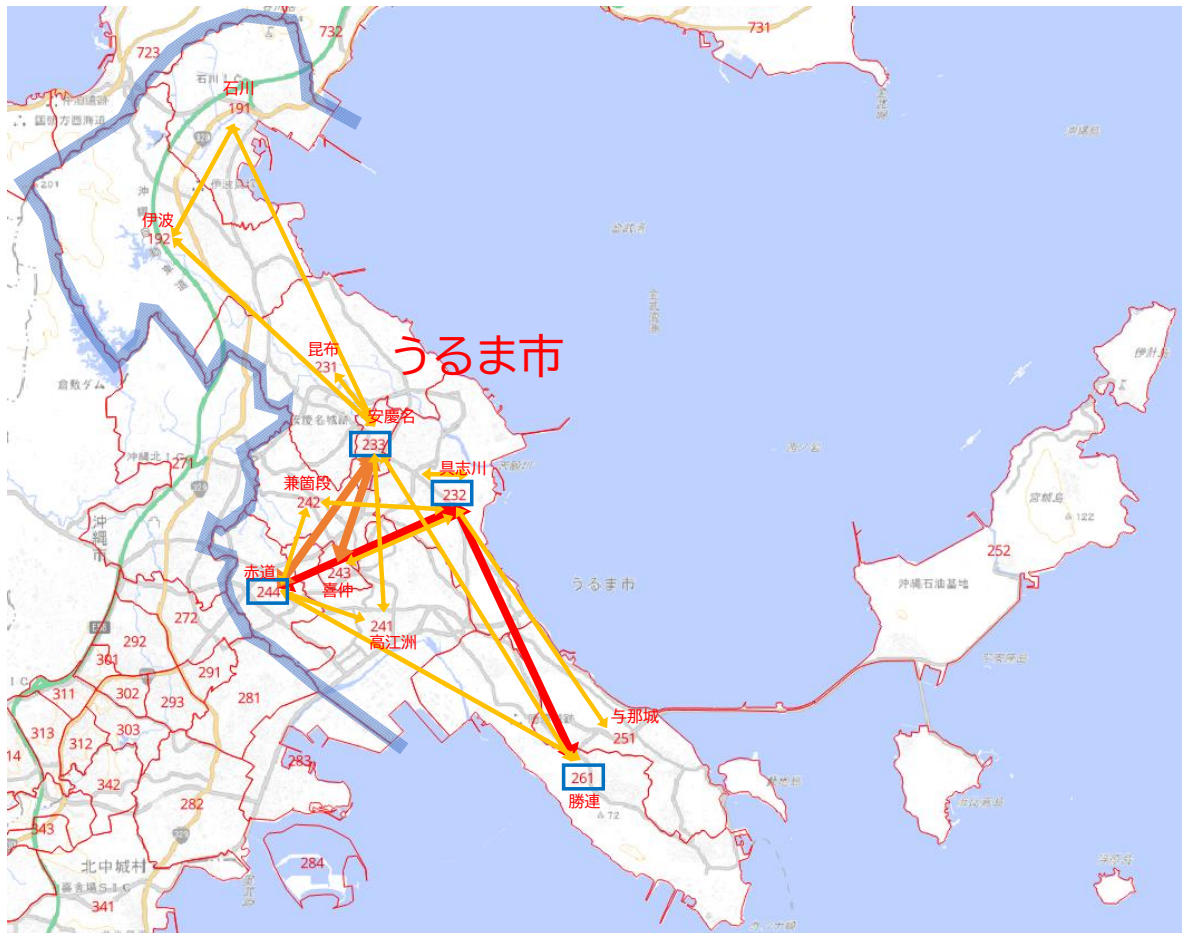
図 3-30 うるま市で降車した人の「出発地」別・利用目的

資料：路線バス OD 調査 (H27)

#### (4) 市内々の移動

うるま市内々の移動（PT 調査ゾーンに集約）をみると、発着が多いのは中心部や県道 75 号に沿った安慶名・具志川・赤道、及び勝連ゾーンとなっている。

移動方向についても、発着が多いゾーン間での移動が多くなっている。



	191	192	231	232	233	241	242	243	244	251	261	合計	発着計
	石川	伊波	昆布	具志川	安慶名	高江洲	兼箇段	喜仲	赤道	与那城	勝連		
191 石川	13	53	11	0	72	1	7	20	15	0	0	192	205
192 伊波		10	10	0	91	2	8	5	12	0	0	138	201
231 昆布			8	13	55	1	1	1	13	0	0	92	121
232 具志川				76	46	37	55	76	168	73	204	735	824
233 安慶名					7	58	42	100	147	15	50	419	690
241 高江洲						1	27	3	94	6	12	143	243
242 兼箇段							4	13	90	3	10	120	264
243 喜仲								0	36	7	7	50	268
244 赤道									22	18	54	94	691
251 与那城										39	46	85	246
261 勝連											29	29	441
合計	13	63	29	89	271	100	144	218	597	161	412	2,097	4,194

150～ 100～150 50～100 ~50

図 3-129 【うるま市内々の移動】 全利用者（年齢不明含む）

資料：路線バス OD 調査（H27）

(5) 高齢者の市内々の移動

うるま市内々のバス利用者のうち、高齢者の利用は約15%（前掲）である。  
 高齢者の移動は、安慶名・具志川・赤道に関連するゾーン間での移動が多い。



	191	192	231	232	233	241	242	243	244	251	261	合計	発着計
	石川	伊波	昆布	具志川	安慶名	高江洲	兼箇段	喜仲	赤道	与那城	勝連		
191 石川	6	9	1	0	4	0	0	0	4	0	0	24	30
192 伊波		0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	6	15
231 昆布			0	0	6	1	1	0	3	0	0	11	12
232 具志川				12	8	4	4	8	22	16	9	83	95
233 安慶名					2	14	11	12	22	0	5	66	90
241 高江洲						0	9	0	10	0	3	22	41
242 兼箇段							0	1	14	0	0	15	40
243 喜仲								0	9	2	0	11	32
244 赤道									6	5	5	16	108
251 与那城										6	3	9	38
261 勝連											4	4	33
合計	6	9	1	12	24	19	25	21	92	29	29	267	534

20～ 15～20 10～15 ～10

図 3-130 【うるま市内々の移動】 高齢者（60代以上）

資料：路線バス OD 調査（H27）

## (6) 乗降が多いバス停

高齢者のみの乗降が多いバス停も市中心部に集中しており、特に中部病院前に顕著に集中している。うるま市乗降が多いバス停は、具志川周辺（市中心部）に集中している。

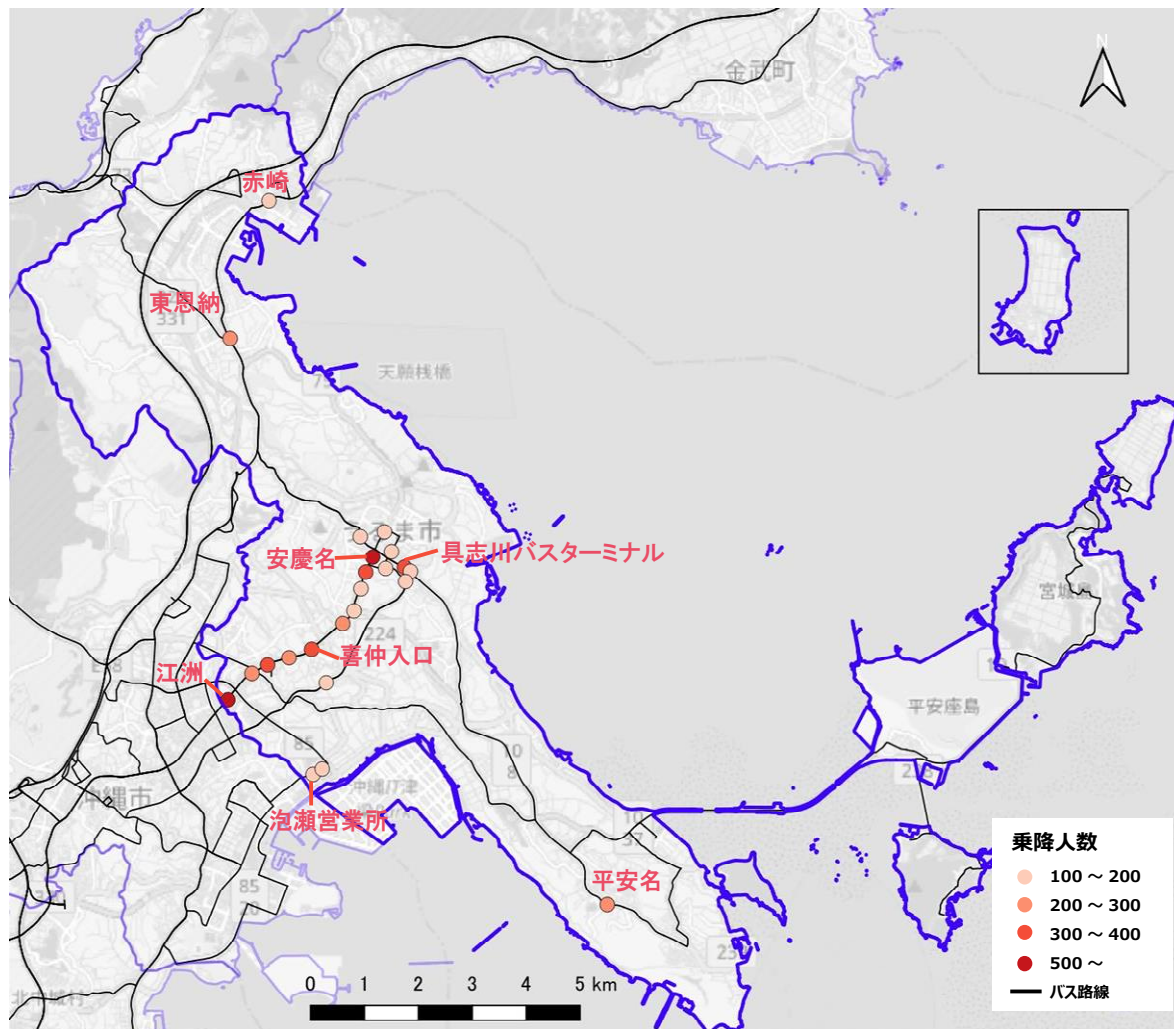


図 3-131 乗降バス停（全数）

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

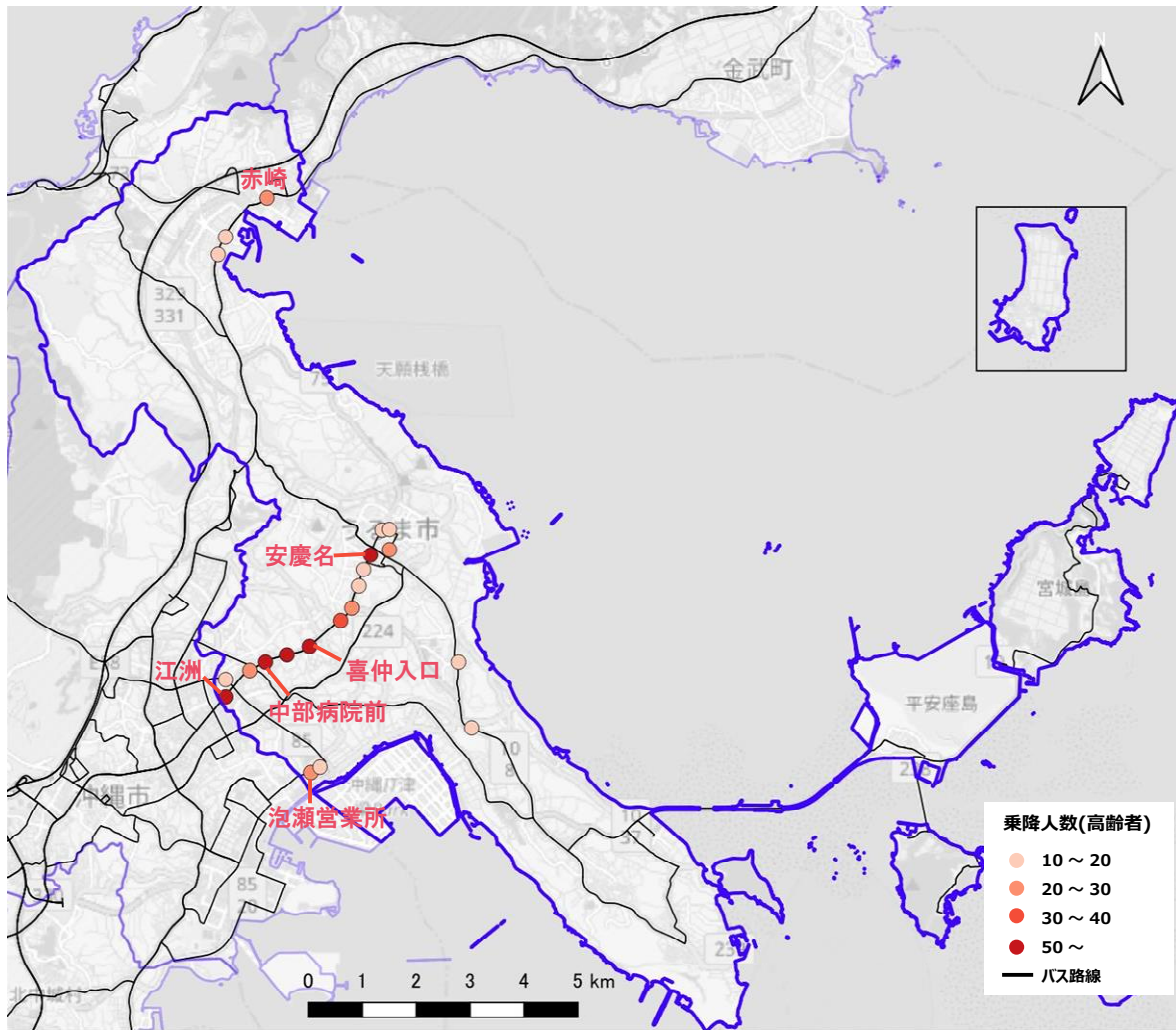


図 3-132 乗降バス停 (高齢者のみ)

出典：沖縄バスマップを基に作成

下図：OpenStreetMap

### (7) 胡屋を通過する状況

うるま市より南方面への移動をみると、沖縄市（胡屋以北）までの移動が1,839人、沖縄市（胡屋以南）～那覇市への移動が1,329人みられる。

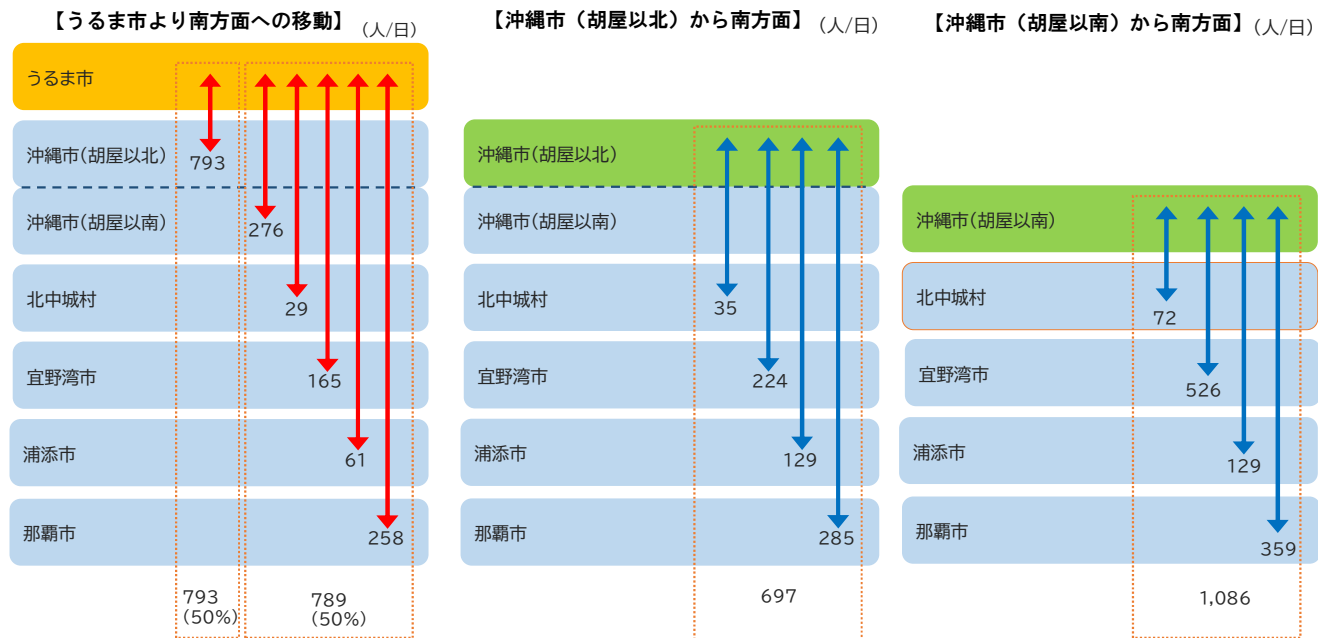


図 3-133 胡屋前後の移動状況

資料：路線バス OD 調査 (H27)

## (8) 胡屋を通過する状況（時間別）

時間別の通過状況を見ると、大半が朝または夕方の時間帯に通過している。

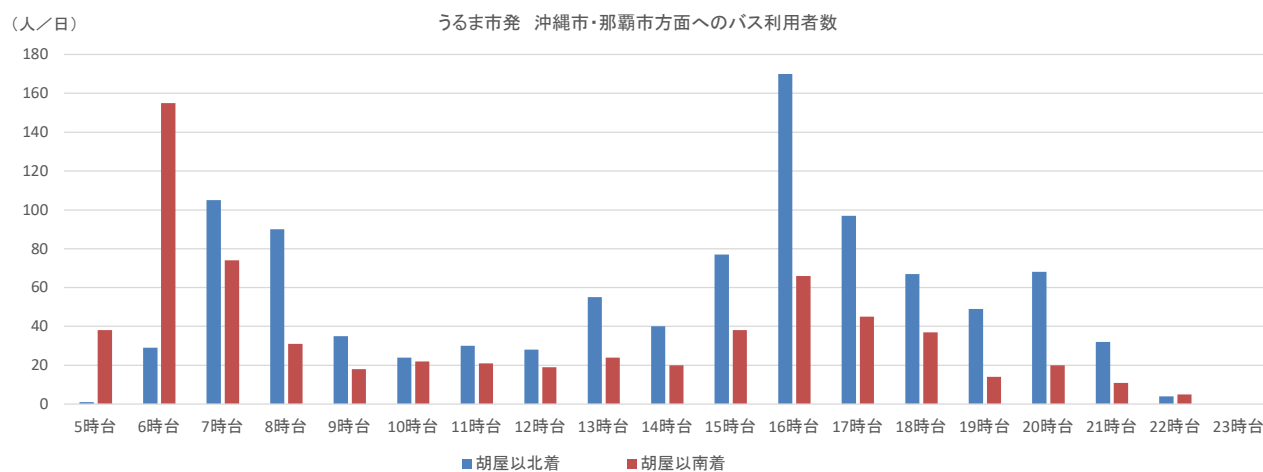


図 3-134 うるま市発沖縄市・那覇市方面へのバス利用

資料：路線バス OD 調査（H27）

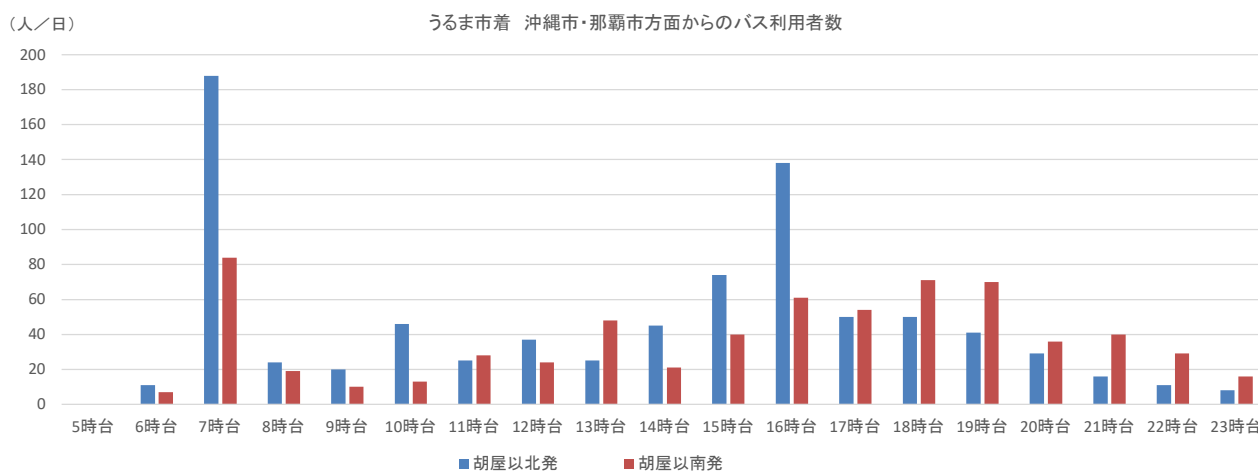


図 3-135 うるま市着沖縄市・那覇市方面からのバス利用

資料：路線バス OD 調査（H27）

### ※時間帯について

時間帯はバスの発時刻によるものであるため、胡屋を基準にすると、うるま市発と那覇市発でギャップが生じるため、那覇市→うるま市方向については、1時間後ろにずらしている。

例) 23 番線 具志川 7:00→胡屋 7:35

那覇 7:00→胡屋 8:04

(9) 基幹急行バスおよび関連路線の市町村間 OD

基幹急行バス（23、77、331、777）および関連路線（27、31、223、227）の市区町村間 OD を集計した。（※基幹急行バスとしては設定前）

基幹急行バスの拠点となっている胡屋（沖縄市）を通過する利用者数は 1,495 人/日（沖縄市内々を除く）で、隣村・北中城村を通過する利用者 2159 人/日の 2/3 ほどとなっている。なお、うるま市を通過する利用者数は 57 人/日となっている。

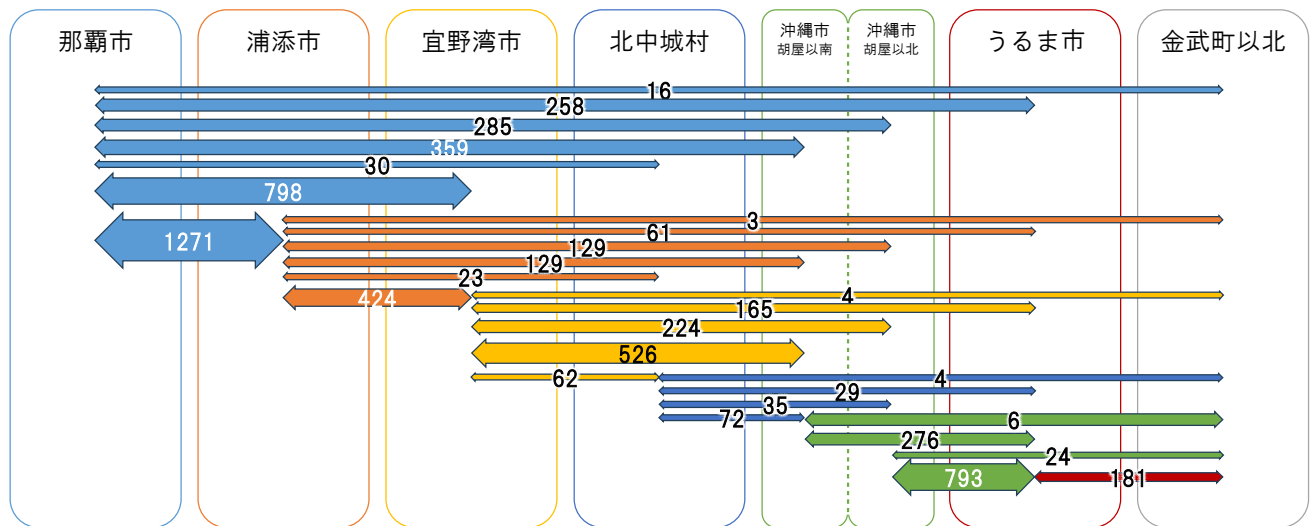


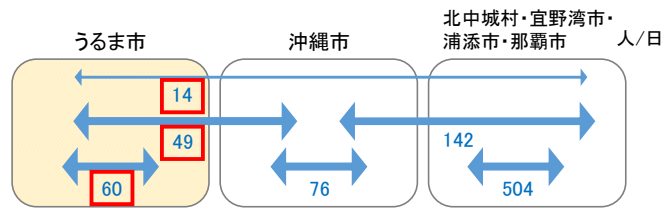
図 3-136 基幹急行バスおよび関連路線の市町村間 OD

資料：路線バス OD 調査（H27） 数値は利用者数（人/日）、色は那覇側の起終点自治体別。  
 胡屋での乗降は、胡屋より那覇側発着は胡屋以南、金武町側発着は胡屋以北に加算。



(11) 52番線の利用状況

52番線はうるま市内々の移動と、うるま市⇄沖縄市の移動が大部分を占めるが、北中城村以南からの利用も見られる。利用目的は大部分が通学となっている。



①52番線OD表 人/日

	1うるま市	2沖縄市	3北中城村・宜野湾市・浦添市・那覇市	総計
1うるま市	60	26	7	93
2沖縄市	23	76		171
3北中城村・宜野湾市・浦添市・那覇市	7	70	504	581
総計	90	172	583	845

②うるま市関連ODの目的 資料：路線バスOD調査(H27) 人/日

	うるま市内々	うるま市～沖縄市	うるま市～北中城村以南	うるま市関連計	
1.通勤	6	8	5	19	15%
2.通学	28	23	2	53	43%
3.仕事・業務	5	4	0	9	7%
4.通院	0	2	0	2	2%
5.買物	2	3	1	6	5%
6.娯楽・飲食	2	5	0	7	6%
7.観光	0	0	1	1	1%
8.その他	3	1	3	7	6%
不明	14	3	2	19	15%
合計	60	49	14	123	100%

③通学目的の利用バス停

- ・与勝高校 →与那城
- ・具志川高校 →高江洲中学
- ・美里高校 →江洲  
→美原一丁目
- ・コザ高校 →コザ高校  
→照屋入口

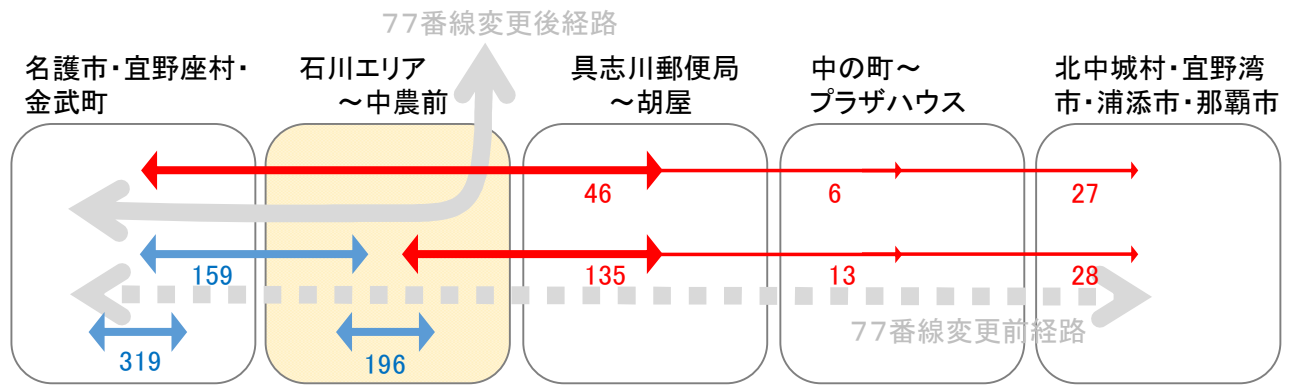
乗車バス停	降車バス停	高江洲中学校前	第二宮里
江洲	高江洲中学校前	高江洲中学校前	赤道十字路
中塩屋	西原(うるま市)	与那城	中部病院入口
JA与那城前	西原(うるま市)	江洲	照屋入口(沖縄市)
宇舎波川	西原(うるま市)	中塩屋	コザ高校前
与那城庁舎前	田佐原	中塩屋	コザ高校前
与那城庁舎前	県営与那城団地入口	中部病院入口	第一与儀
与那城	江洲	塩屋(うるま市)	コザ高校前
与那城庁舎前	西原(うるま市)	中塩屋	コザ高校前
江洲	与那城	中塩屋	照屋入口(沖縄市)
高江洲中学校前	第二宮里	赤道十字路	コザ高校前
高江洲中学校前	第二宮里	中部病院入口	照屋入口(沖縄市)
高江洲中学校前	赤道十字路	中部病院入口	高原南
高江洲中学校前	赤道十字路	中塩屋	コザ高校前
高江洲中学校前	第二宮里	中部病院入口	照屋入口(沖縄市)
与那城	中部病院入口	高原南	与那城
屋慶名バスターミナル	与那城	与儀	西原(うるま市)
与那城	高江洲	吉原入口	高江洲中学校前
高江洲中学校前	第二宮里	コザ高校前	赤道十字路
屋慶名バスターミナル	与那城	高原	江洲
屋慶名バスターミナル	与那城	コザ高校前	江洲
与那城	江洲	コザ	県営与那城団地入口
西原(うるま市)	赤道十字路	コザ高校前	西原(うるま市)
与那城	南原小学校入口	照屋入口(沖縄市)	南風原(うるま市)
与那城庁舎前	県営与那城団地入口	美原一丁目	豊原(うるま市)
与那城	江洲	美原一丁目	川田(東村)

資料：路線バス OD 調査 (H27)

(12) 77番線の便数、経路変更前の利用状況

77番線は今年1月までは名護～那覇を結んでいたが、1月以降は名護～うるま(屋慶名)になり、乗り換えなしで沖縄市方面に行けなくなった。

経路変更前（平成27年）時点のODで、減便+乗換えの影響を受ける利用者を見ると255人/日となっている。



発 \ 着	1名護市・宜野座村・金武町	2石川エリア～中農前	3具志川郵便局～胡屋	4中の町～プラザハウス前	5北中城村・宜野湾市・浦添市・那覇市	総計
1名護市・宜野座村・金武町	319	64	28	3	9	423
2石川エリア～中農前	95	196	73	6	15	385
3具志川郵便局～胡屋	18	62	80	20	33	213
4中の町～プラザハウス前	3	7	19	4	31	64
5北中城村・宜野湾市・浦添市・那覇市	18	13	34	39	336	440
総計	453	342	234	72	424	1,525

減便の影響を受けた利用者  
(合計674人)

減便+乗換えの影響を受けた利用者  
(合計255人)

資料：路線バス OD 調査 (H27)

(13) 施設間連絡バスの利用状況

公共施設間連絡バスの利用者数は令和3年度以降急増しており、定員12人に対して満員となる日も月に数日程度発生するようになっている。

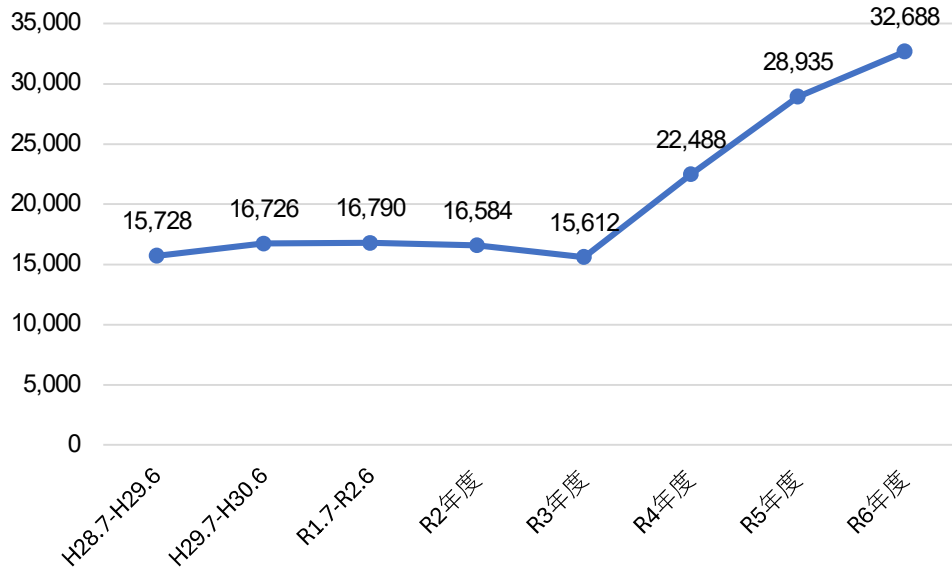


図 3-137 公共施設間連絡バスの利用者数の推移

出典：うるま市資料

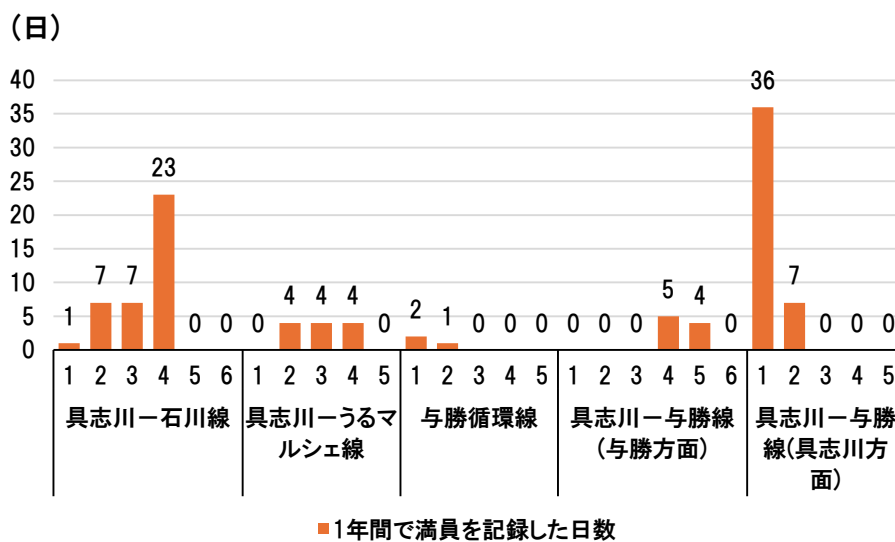


図 3-138 路線別便別1年間で満員を記録した日数

※各便1日の最大乗車人員が12人以上の日を「満員を記録した日」とした。

※集計期間：2024年9月～2025年8月(244日運行、うち欠測1日)

出典：うるま市資料

#### (14) 航路の利用状況

フェリーが1日3往復、高速船が1日2往復に対し、年間利用者は68%：32%で利用料金が安いフェリーの方が多く利用されている。

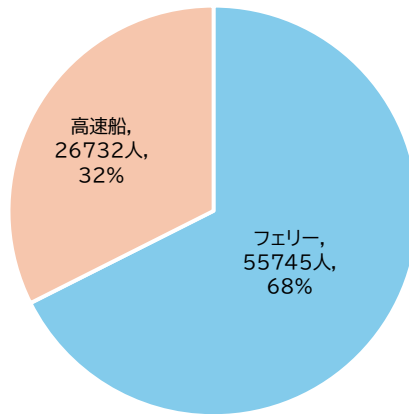


図 3-139 フェリーと高速船の年間利用者数

※集計期間：2024年10月～2025年9月

出典：(有)神谷観光提供資料より作成

### 3-9 路線バス乗込調査

#### (1) 伊計屋慶名線実施概要

調査対象	伊計屋慶名線（全区間、全便）			
		伊計共同売店		J A 与那城
	始発	7:00	→	7:46
		8:46	←	8:00
		※日中往復5便		↔
	終バス	19:00	→	19:46
		20:46	←	20:00
				
調査方法	各便に調査員が乗り込み、乗客に調査票を手渡し配布、降車までに記入してもらい、回収した。			
調査実施日	2025年10月15日（水）			

調査当日の利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屋慶名方面が44名、伊計方面が47名の利用</li> <li>・屋慶名方面は、75%が島部～JA与那城での利用、25%が島部内々での利用</li> <li>・伊計方面は、79%がJA与那城～島部での利用、21%が島部内々での利用</li> </ul>				
		利用者数	島部↔ JA与那城	島部内々	
	屋慶名方面	実数	44	33	11
		比率	100%	75%	25%
	伊計方面	実数	47	37	10
	比率	100%	79%	21%	
アンケート回収状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケートの回収率は、屋慶名方面が84%、伊計方面が81%</li> </ul>				
		アンケート回収数	利用者数	回収率	
	屋慶名方面	37	44	84%	
	伊計方面	38	47	81%	

## ■ 調査票

### バス利用実態調査

(伊計用)

これからの公共交通のあり方を考えるため、バスの利用状況を調査しています。  
大変恐れ入りますが、下記アンケートにご協力をお願いいたします。

うるま市 都市政策課 委託先: ㈱中央建設コンサルタント 098-878-4799

#### 1 あなたのことについて、うかがいます。

性別	<input type="checkbox"/> 1 男性 <input type="checkbox"/> 2 女性
年齢	<input type="checkbox"/> 10 代以下 <input type="checkbox"/> 20 代 <input type="checkbox"/> 30 代 <input type="checkbox"/> 40 代 <input type="checkbox"/> 50 代 <input type="checkbox"/> 60 代 <input type="checkbox"/> 70 代 <input type="checkbox"/> 80 代以上
職業	<input type="checkbox"/> 1 会社員・公務員等 <input type="checkbox"/> 2 自営業 <input type="checkbox"/> 3 専業主婦・夫 <input type="checkbox"/> 4 小学生 <input type="checkbox"/> 5 中学生 <input type="checkbox"/> 6 高校生 <input type="checkbox"/> 7 大学生等 <input type="checkbox"/> 8 パート・アルバイト <input type="checkbox"/> 9 無職 <input type="checkbox"/> 10 その他( )
居住地	<input type="checkbox"/> 1 うるま市 →町字 _____ <input type="checkbox"/> 2 県内→ _____ 市町村 <input type="checkbox"/> 3 県外→ _____ 県
自由に使える車	<input type="checkbox"/> 1 ない <input type="checkbox"/> 2 ある

#### 2 このバスを利用する区間はどこですか。 ※裏面にバス停一覧表あり

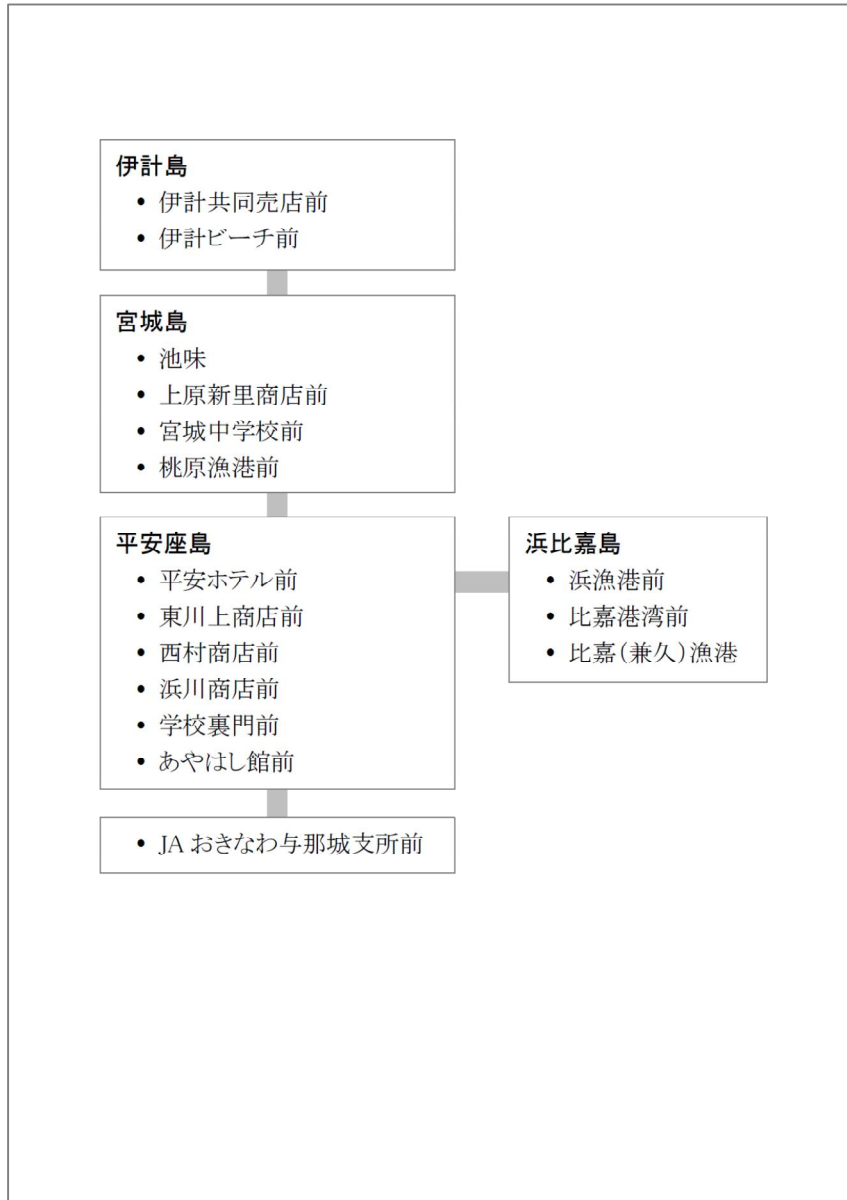
乗ったバス停	_____
降りるバス停	_____
他のバスとの乗継	<input type="checkbox"/> 1 なし <input type="checkbox"/> 2 あり →何番線と乗継: _____番

#### 3 このバスで行く場所やそこへ行く目的を教えてください。

行く場所	施設名、地名等→ _____
そこへ行く 目的	<input type="checkbox"/> 1 通勤 <input type="checkbox"/> 2 通学 <input type="checkbox"/> 3 仕事・業務 <input type="checkbox"/> 4 通院 <input type="checkbox"/> 5 買物 <input type="checkbox"/> 6 娯楽・飲食 <input type="checkbox"/> 7 観光 <input type="checkbox"/> 8 帰宅 <input type="checkbox"/> 9 その他→( )
利用頻度	<input type="checkbox"/> 1) ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 2) 週に 4-5 日 <input type="checkbox"/> 3) 週に 2-3 日 <input type="checkbox"/> 4) 週に 1 日 <input type="checkbox"/> 5) 月に 2-3 日 <input type="checkbox"/> 6) 月に 1 日以下

(調査員記入欄)

調査日 10月15日 行先 JA 与那城 / 伊計 出発時刻 \_\_\_\_時 \_\_\_\_分



(2) 伊計屋慶名線乗込調査の結果

1) 利用者属性



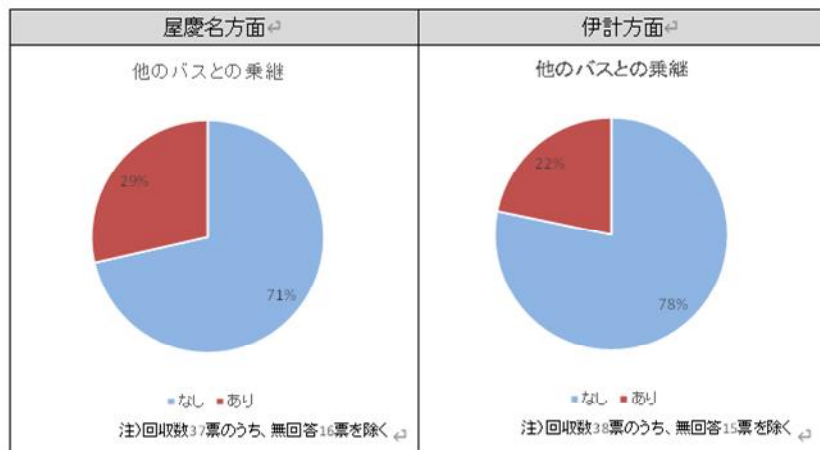
## 2) バス利用状況

### ① 利用区間

- ・島部～JA 与那城間の利用が 74%、島部内々の利用が 26%

### ② 乗り継ぎの有無

- ・JA 与那城において、他のバスと乗り継ぐ人は、2～3 割程度



### ③ 乗り継ぎ系統

- ・乗り継ぐ系統は、主に 27 番線や 77 番線

屋慶名方面		伊計方面	
乗継系統	人数	乗継系統	人数
27番線	4	27番線	4
52番線	1	52番線	0
61番線	1	61番線	0
77番線	0	77番線	3
127番線	0	127番線	1
227番線	1	227番線	0
連絡バス	1	連絡バス	0

### 3) 行く場所、目的

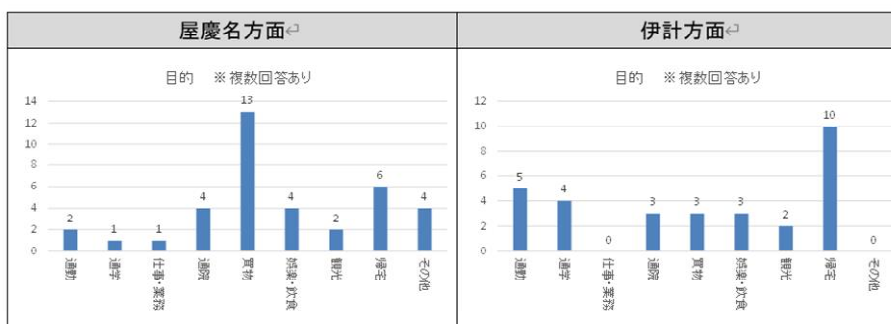
#### ① 行く場所

・伊計屋慶名線沿線以外では、サンエー与勝シティ周辺（赤枠）や安慶名周辺（青枠）がみられ、27番線や77番線との乗継利用と考えられる。

伊計共同売店	4	映画館	1
那覇市	2	学校裏門前	2
あやはし館	2	川上商店	1
指定居宅介護支援事業所りっか	1	公民館	1
与那城町漁業協同組合	1	平安座	3
サンエー与勝シティ	4	安慶名	2
マックスバリュ	6	屋慶名	3
コンビニ	3	伊計島	1
JAおきなわ与那城支店	1	市役所	1
病院	2		

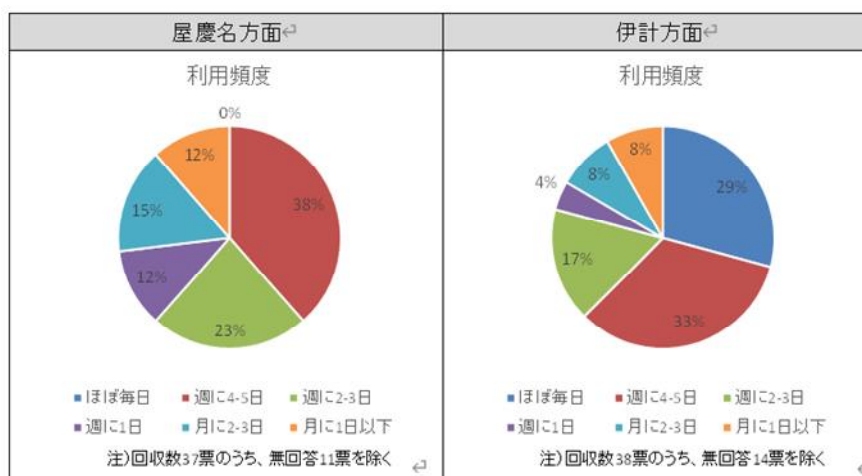
#### ② 目的

・屋慶名方面は買物、通院、娯楽・飲食が多く、伊計方面は、帰宅、通勤、通学が多く、両方面とも観光利用がみられる。




#### ③ バス利用頻度

・両方面とも、週に1日以上利用する割合が7～8割



(3) 名護東77番線乗込調査の実施概要

調査対象	名護東線（屋慶名⇔小浜区間）で実施			
		屋慶名	小浜	
	始発	6:07	→	6:53
		8:00	←	6:56
		※日中往復10便	↔	
	終バス	18:40	→	17:48
		19:45	←	18:57
				
調査方法	各便に調査員が乗り込み、乗客に調査票を手渡し配布、降車までに記入してもらい、回収した。			
調査実施日	2025年10月23日（木）			

調査当日の利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名護方面が240名、屋慶名方面が223名の利用</li> <li>・利用者全体の約7～8割が、学生の通学目的での利用</li> </ul>			
アンケート回収状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケートの回収率は、名護方面が56%、屋慶名方面が42%</li> </ul>			
		アンケート回収数	利用者数	回収率
	名護方面	134	240	56%
	屋慶名方面	94	223	42%

## ■ 調査票

### バス利用実態調査

(77 番用)

これからの公共交通のあり方を考えるため、バスの利用状況を調査しています。  
大変恐れ入りますが、下記アンケートにご協力をお願いいたします。

うるま市 都市政策課 委託先: ㈱中央建設コンサルタント 098-878-4799

#### 1 あなたのことについて、うかがいます。

性別	<input type="checkbox"/> 1 男性 <input type="checkbox"/> 2 女性
年齢	<input type="checkbox"/> 10 代以下 <input type="checkbox"/> 20 代 <input type="checkbox"/> 30 代 <input type="checkbox"/> 40 代 <input type="checkbox"/> 50 代 <input type="checkbox"/> 60 代 <input type="checkbox"/> 70 代 <input type="checkbox"/> 80 代以上
職業	<input type="checkbox"/> 1 会社員・公務員等 <input type="checkbox"/> 2 自営業 <input type="checkbox"/> 3 専業主婦(夫) <input type="checkbox"/> 4 小学生 <input type="checkbox"/> 5 中学生 <input type="checkbox"/> 6 高校生 <input type="checkbox"/> 7 大学生等 <input type="checkbox"/> 8 パート・アルバイト <input type="checkbox"/> 9 無職 <input type="checkbox"/> 10 その他( )
居住地	<input type="checkbox"/> 1 うるま市 <input type="checkbox"/> 2 金武町 <input type="checkbox"/> 3 宜野座村 <input type="checkbox"/> 4 名護市 <input type="checkbox"/> 5 沖縄市 <input type="checkbox"/> 6 県内→ _____ 市 <input type="checkbox"/> 7 県外→ _____ 県 →1~5 の方: 町字 _____
自由に使える車	<input type="checkbox"/> 1 ない <input type="checkbox"/> 2 ある

#### 2 このバスを利用する区間はどこですか。

乗ったバス停	_____
降りるバス停	_____
他のバスとの乗継	<input type="checkbox"/> 1 なし <input type="checkbox"/> 2 あり →何番線と乗継: _____ 番

#### 3 このバスで行く場所やそこへ行く目的を教えてください。

行く場所	施設名、地名等→ _____
そこへ行く目的	<input type="checkbox"/> 1 通勤 <input type="checkbox"/> 2 通学 <input type="checkbox"/> 3 仕事・業務 <input type="checkbox"/> 4 通院 <input type="checkbox"/> 5 買物 <input type="checkbox"/> 6 娯楽・飲食 <input type="checkbox"/> 7 観光 <input type="checkbox"/> 8 帰宅 <input type="checkbox"/> 9 その他→( _____ )
利用頻度	<input type="checkbox"/> 1) ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 2) 週に 4-5 日 <input type="checkbox"/> 3) 週に 2-3 日 <input type="checkbox"/> 4) 週に 1 日 <input type="checkbox"/> 5) 月に 2-3 日 <input type="checkbox"/> 6) 月に 1 日以下

→裏面もお願いします

**4** 77番系統は、本年1月に経路や時刻が変更となりました。  
これにより、あなたの日常生活に何か変化がありましたか。

- 1 バスの乗継が必要となり、時間や運賃が前より多くかかるようになった
- 2 利用したい時間が合わなくなり、バスの待ち時間が長くなった
- 3 行き又は帰りに送迎してもらおうことが多くなった
- 4 行き又は帰りに他の交通手段を使うようになった
- 5 バスの便が増えて利用しやすくなった。
- 6 石川～勝連・与那城が直通になり、乗継が不要になった。
- 7 送迎が不要になった又は回数が減った。
- 8 特に変化はない
- 9 その他→( )

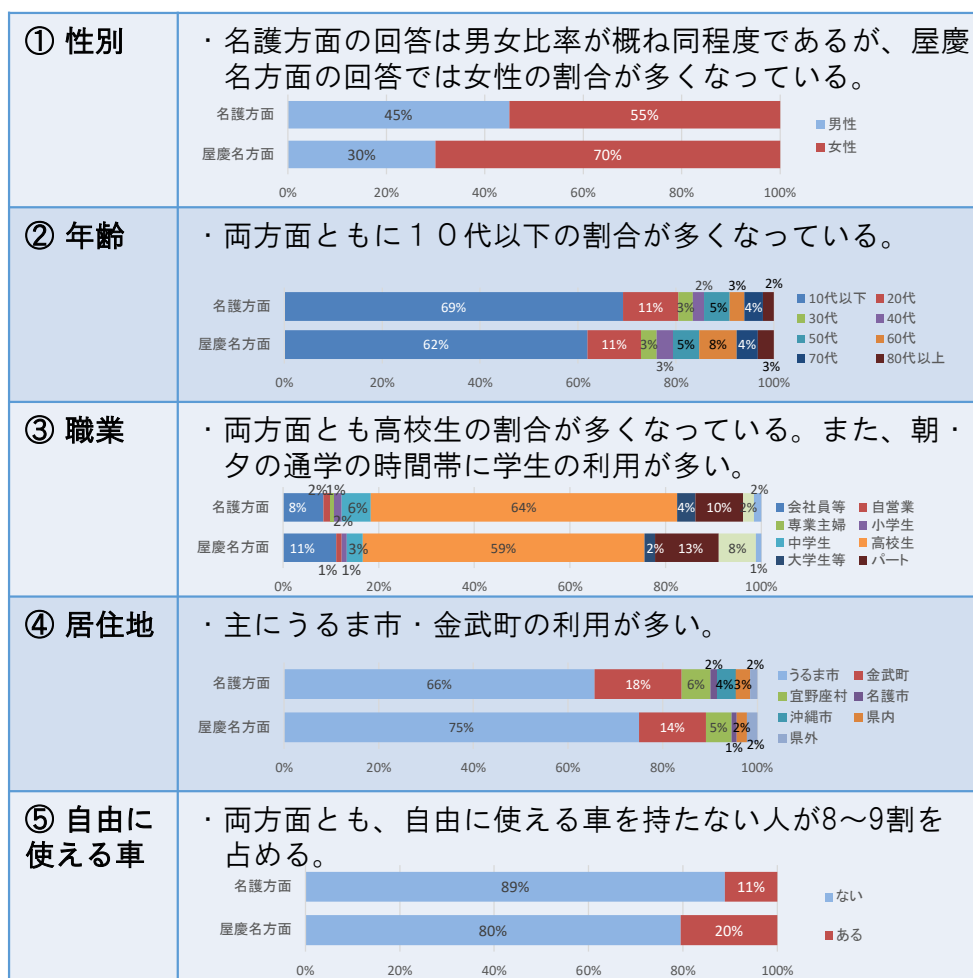
**5** このほか、77番系統に関して、ご意見・ご要望等ございましたら、自由にご記入ください。

(調査員記入欄)

調査日 10月23日 行先 名護/屋慶名 出発時刻 \_\_\_\_時 \_\_\_\_分

#### (4) 名護東77番線乗込調査の結果

##### 1) 利用者属性



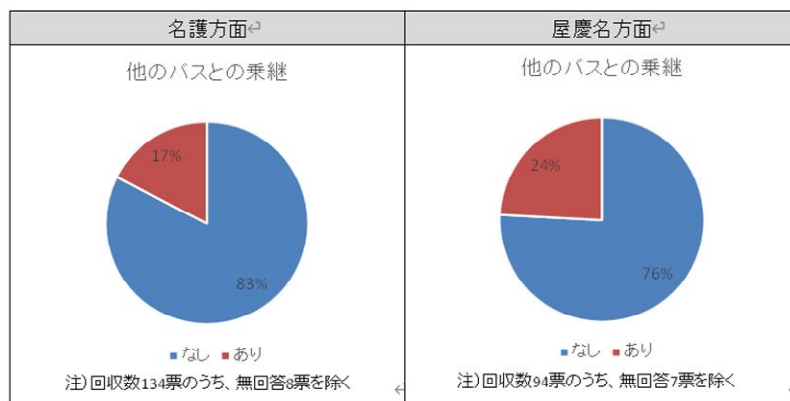
## 2) 利用者属性

### ① 利用区間

- ・前原高校前、中農前、安慶名での乗降が多い。

### ② 乗り継ぎの有無

- ・他のバスと乗継する人が2割ほどみられる。



### ③ 乗り継ぎ系統

- ・乗り継ぐ系統は、主に23番線、27番線、110番線がみられる。

名護方面		屋慶名方面	
乗継系統	人数	乗継系統	人数
23番線	4	23番線	3
24番線	1	24番線	1
27番線	4	27番線	4
48番線	2	48番線	1
52番線	1	75番線	2
65番線	1	90番線	1
75番線	2	110番線	5
90番線	1	190番線	1
110番線	4		

### 3) 行く場所、目的

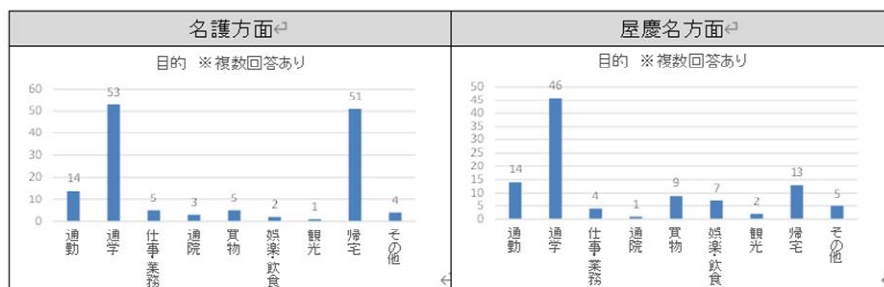
#### ① 行く場所

- ・前原高校、具志川商業高校、中部農林高校への利用が多くみられる。

行く場所			
家	33	うるま市石川曙	1
前原高校	15	うるま市役所	1
具志川高校	14	きむかたホール	1
中部農林高校	12	グループホームくぼの里	1
学校	14	ホームセンタータバタ	1
沖縄高専	7	MV屋慶名	1
安慶名	8	スタバスシロー	1
石川	8	スシロー	1
与勝緑が丘中学校	4	たんぼぼ	1
サンエー	3	ネービー棧橋	1
うるま市	2	ホワイトビーチ	1
セブンイレブン	2	マクドナルド石川店	1
勤務先	2	ユニオン安慶名店	1
金武	2	ライカム	1
具志川	2	浦添	1
高校	2	栄野比	1
志林川	2	屋嘉	1
塾	2	宜野座村	1
サンエー石川シティ	2	銀行	1
かねひで安慶名店	2	運動教室	1
		今帰仁村	1
		城の森保育園	1
		職場	1
		西原商会	1
		伊波	1
		石川火力発電所	1
		石川高校	1
		川崎	1
		中部病院	1
		東恩納	1
		東恩納、伊波	1
		病院	1
		平敷屋	1
		美来工科高等学校	1
		与勝	1
		与勝サンエー	1
		与那城	1

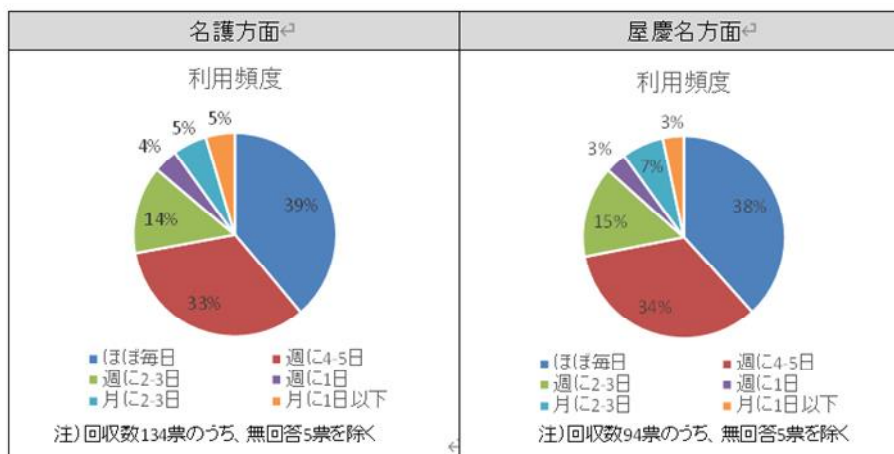
#### ② 目的

- ・通学目的が多くを占める。



#### ③ バス利用頻度

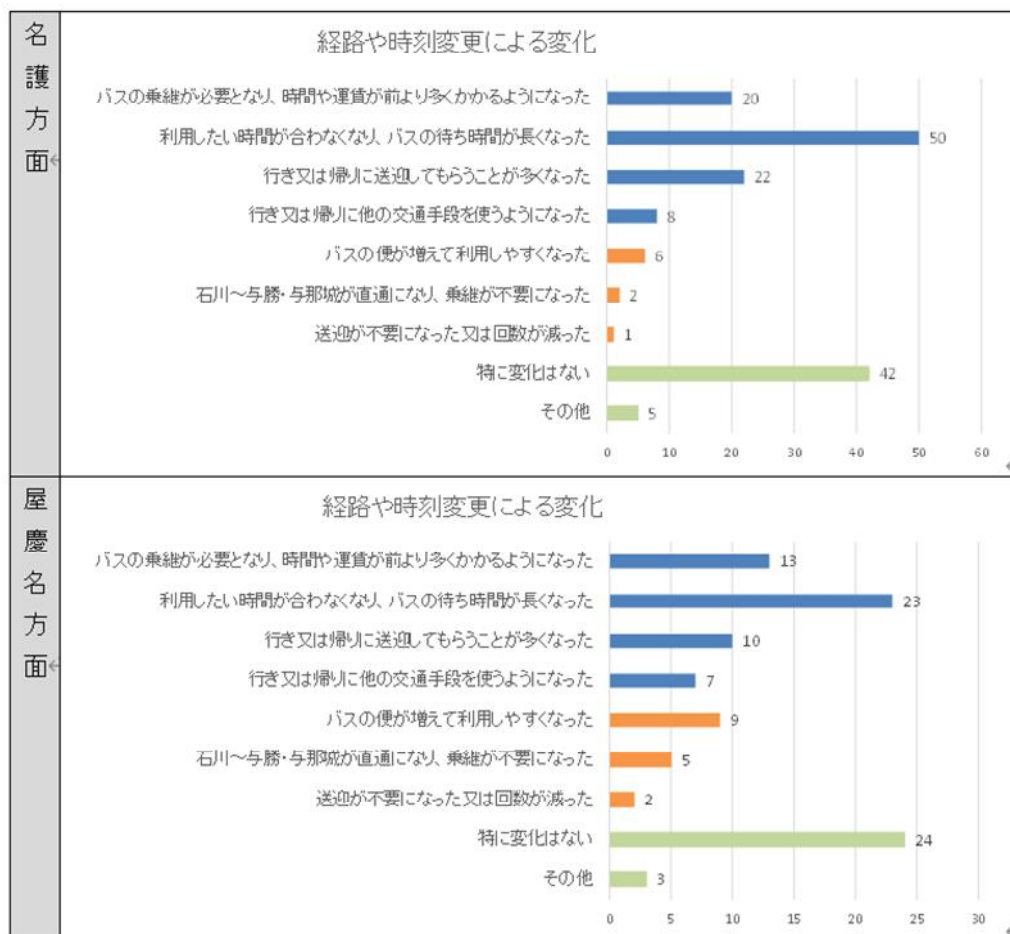
- ・両方面ともに、利用頻度は同程度である



#### 4) 77番系統の経路や時刻の変更

##### ① 変更に伴う影響

- ・利用したい時間帯が合わない人や、乗継、送迎が発生している。



② 変更に関する主な意見

・ 変更に伴う影響に関する主な意見は、以下のとおりである。

	行先	性	年齢	職業	居住地	行く場所	自由記入
不便を感じる点	屋敷名	男	10代	高校生	うるま市	中部農林高校	那覇行きがなくなって不便に感じた
	屋敷名	女	10代	高校生	うるま市	スタバ、安慶名、スシロー	ライカム行きがなくなったから使う回数が減った
	名護	男	20代	大学等	沖縄市	沖縄高専	北部に行くバスは77番だけなので前みたいにならないうるまから運行してほしい
	屋敷名	女	60代	パート	うるま市	志林川	1本でコザに行けたのに乗り換えが必要になり、不便になった
	屋敷名	女	70代	無職	うるま市	浦添	那覇に直通がなくなってとても不便、中部病院へ安慶名で乗り換えが不便
	名護	女	70代	無職	金武町	金武	金武から那覇方面に行く場合、乗り換えになったので、不便になった
	名護	女	30代	自営業	うるま市		那覇や中部病院へ行く時に乗り換えが大変
	屋敷名	女	60代	パート	うるま市	城の森保育園	朝の通勤 9:28 発(具志川バス停)がなくなり、27番線を利用しないといけなくなり少し不便
	名護	女	10代	高校生	金武町	石川シティ(サンエー)	以前は高校から最寄りのバス停まで77番1つで行くことができたが、現在は乗継や母に送迎をお願いして通っている
良くなった点	屋敷名	女	50代	パート	うるま市		朝の7時の便ができた事でゆっくりと通勤ができています
	屋敷名	男	40代	会社員	うるま市	うるま市役所	10月の時刻変更により、美原入口から7:10台のバスが増えた事で利用しやすくなった
	名護	女	30代	自営業	うるま市		以前は安慶名まで歩かないと77番に乗れなかったのが今はありがたい
	屋敷名	女	10代	高校生		家	27番しか帰りがなく、前原高校まで歩いて帰っていたので、学校近くに77番のバスが通ってくれたおかげで早く帰れたのでうれしかった

### 3-10 関係者ヒアリング

次年度の地域公共交通計画の策定にあたり、関係者とのヒアリングを実施した。  
ヒアリングの概要及び結果を次に示す。

表 3-31 ヒアリング（庁内）の概要

対象者	実施日	内容
学務課	令和7年10月23日 (書面)	スクールバスについて (1) スクールバスを導入した経緯 (2) 現在の運行内容 (3) 今後の事業継続に向けての課題
介護長寿課	令和7年10月29日 (書面)	送迎交通について (1) 送迎交通を導入した経緯 (2) 現在の運行内容 (3) 今後の事業継続に向けての課題
プロジェクト推進2課 観光・スポーツ課 企画政策課	令和7年11月4日	石川地区と恩納村・金武町の連携に向けた公共交通の課題等について (1) 環金武湾推進協議会の取組み (2) 恩納村観光客の石川地区への流入状況 (3) OISTの公共交通に対するニーズ (4) 石川IC周辺の交通結節点整備 (5) その他観光交通に対するニーズ
生産振興課 産業政策課	令和7年11月4日	駐車場不足に対応した公共交通の活用可能性について (1) うるマルシェの駐車場の混雑状況 (2) 州崎地区の駐車場の混雑状況 (3) 県道33・85号線の渋滞状況 (4) 州崎の雇用と公共交通
都市政策課都市計画係	令和7年11月4日	将来都市構造の実現に向けた公共交通の課題について (1) 将来都市構造の考え方 (2) 県道33号線の混雑 (3) その他

表 3-32 ヒアリング（交通事業者）の概要

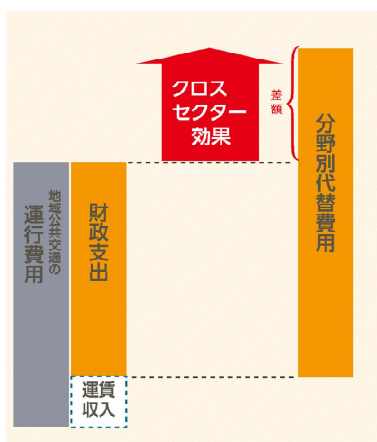
対象者	実施日	内容
東陽バス株式会社	令和 8 年 1 月 23 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 州崎地区のバス利用状況</li> <li>(2) 乗りこぼし状況</li> <li>(3) 運転手不足の状況</li> <li>(4) バスを利用しやすくする取組み</li> <li>(5) 今後の運行ルートや時刻の変更</li> <li>(6) バス利用者や運転手の増加に向けた取組み、行政の協力</li> <li>(7) バス利用のデータについて</li> <li>(8) 他の自治体での協力について</li> </ul>
株式会社琉球バス交通	令和 8 年 1 月 23 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 乗りこぼし乗り継ぎ状況</li> <li>(2) 運転手不足の状況</li> <li>(3) バスを利用しやすくする取組み</li> <li>(4) 交通結節点と連携した取組み</li> <li>(5) 今後の運行ルートや時刻の変更</li> <li>(6) バス利用者や運転手の増加に向けた取組み、行政の協力</li> </ul>
沖縄バス株式会社	令和 8 年 1 月 26 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 乗りこぼしの状況</li> <li>(2) 乗り継ぎ状況</li> <li>(3) 運転手不足の状況</li> <li>(4) バスを利用しやすくする取組み</li> <li>(5) 交通結節点と連携した取組み</li> <li>(6) 今後の運行ルートや時刻の変更</li> <li>(7) バス利用者や運転手の増加に向けた取組み、行政の協力</li> </ul>
有限会社神谷観光	令和 8 年 1 月 27 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 利用客層について</li> <li>(2) 他の交通手段との乗継状況</li> <li>(3) 航路の欠航頻度</li> <li>(4) 独自の地域支援等</li> <li>(5) 今後の事業継続</li> </ul>

### 3-11 クロスセクター効果分析

#### (1) クロスセクター効果の算出方法

クロスセクター効果とは、地域公共交通が持つ存在価値のうち、運賃収入のみでは把握できない効果を表したもので、その地域公共交通が廃止された場合に発生する代替費用による財政支出と現在の財政支出を比較した差額で表される。

クロスセクター効果は、分野別の代替費用と地価低下によって減る税収の合計額から、現在の運行補助費用などの財政支出を差し引いた差額で算出され、代替費用が高い・財政支出が低いほどクロスセクター効果は大きいとされる。



出典：地域公共交通 赤字=廃止でいいの？（近畿運輸局）

図 3-140 クロスセクター効果のイメージ

出典：路線バス OD 調査（H27）

表 3-33 クロスセクター効果の算出内容（分野別代替費用）

分野	代替手段の例（分野ごとに費用の低い手段を選択）
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行
	通学のためのタクシー券配布
産業（通勤）	行政が通勤用貸切バス（無料）を運行
	通勤のためのタクシー券配布
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行
	通院のためのタクシー券配布
	往診のための費用
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行
	買い物のためのタクシー券配布
観光	行政が観光用貸切バス（無料）を運行
	観光のためのタクシー券配布
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行
	その他施設利用のためのタクシー券配布
地価低下	地価低下による固定資産税の税収減

## (2) クロスセクター効果の算出結果

クロスセクター効果の算出では、代替貸し切りバスの運行、タクシー券配布、往診費用（医療のみ）を分野別の代替手段としており、それぞれ、現在の地域公共交通による利用状況に応じて設定した運行内容・タクシー券配布内容・実施内容から必要費用を算出し、分野ごとに発生費用が最も低い手段を選び合計する。

地価低下は、地域公共交通廃止によって利便性が低下することによる地価の低下（1.5%低下）に起因する固定資産税の減収額を加味している。

表 3-34 クロスセクター効果の考え方（分野別代替費用）

分野	代替手段	考え方（分野ごとに費用の低い手段を選択）	算出項目
通学 産業 医療 商業 観光 その他	行政が貸切バス（無料）を運行	路線バスの代替として各分野別に貸切バスを運行する (費用=①×②×③)	①1日あたり貸切バス料金 (円/日・台) →貸切バス単価、分野別の運行時間帯、運行距離から決定 ②必要台数(台) →利用者数、運行本数から決定 ③年間運行日数(日/年) →利用状況から決定(毎日運行:365日、平日運行:245日)
	タクシー券配布	路線バスの利用者に対してタクシー券を配布する (費用=①×②)	①1人あたりのタクシー券単価(円/人) →タクシー運賃、利用者数の平均移動距離から決定 ②年間利用者数(人/年)
医療のみ	往診のための費用	往診チームを路線バスの廃止地域に派遣する (費用=①×②+③)	①往診チーム単価(円/チーム) →医師1名、看護師1名の雇用単価 ②必要チーム数(チーム) →通院目的の年間利用者数を診るのに必要な人員数から決定 ③事務職員1名の人件費(円)
地価低下	地価低下による税収減	地域公共交通の廃止に起因する地価低下による固定資産税の減収 (費用=①×(②/③)×④)	①自治体全域の土地の固定資産税(円/年) ②廃止時に影響を受ける面積(m <sup>2</sup> ) ③可住地面積(m <sup>2</sup> ) ⑤地価の低下率(1.5%)

### (3) クロスセクター効果の算出結果

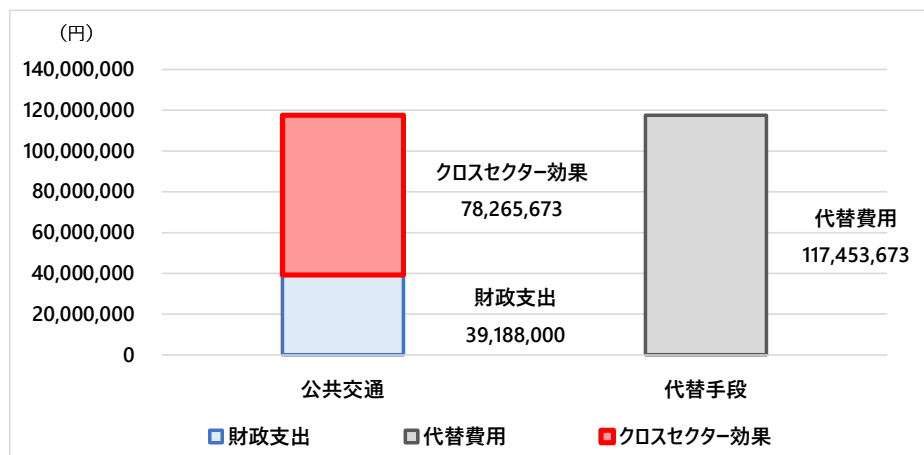
表 3-35 クロスセクター効果の算出内容（伊計屋慶名線の分野別代替費用）

分野	代替手段 （各分野内でより費用の低い手段 （赤字）を選択）	費用
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 33,874 円/日・台×1 台×245 日/年＝約 830 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	タクシー券 2,853 円/人×2,333 人/年＝約 666 万円/年
産業	行政が通勤用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 55,930 円/日・台×1 台×245 日/年＝約 1,370 万円/年
	通勤のためのタクシー券配布	タクシー券 2,334 円/人×4,487 人/年＝約 1,047 万円/年
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	貸切料金 52,458 円/日・台×1 台×297 日/年＝約 1,558 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	タクシー券 3,350 円/人×8,543 人/年＝約 2,862 万円/年
	往診のための費用	往診チーム単価約 2,181 万円/年×3 チーム（利用者数 8,543 人/1 チーム年間往診数 3,840 人）+事務職員人件費 795 万円＝約 7,338 万円/年
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	貸切料金 71,420 円/日・台×1 台×365 日/年＝約 2,607 万円/年
	買い物のためのタクシー券配布	タクシー券 4,005 円/人×13,424 人/年＝約 5,376 万円/年
観光	行政が観光用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 60,168 円/日・台×1 台×365 日/年＝約 2,196 万円/年
	観光のためのタクシー券配布	タクシー券 3,027 円/人×13,424 人/年＝約 4,064 万円/年
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	貸切料金 94,042 円/日・台×1 台×365 日/年＝約 3,433 万円/年
	その他施設利用のためのタクシー券配布	タクシー券 3,508 円/人×27,087 人/年＝約 9,503 万円/年
地価低下	地価低下による税收減	うるま市の土地の固定資産税約 24 億円/年×（廃止時に影響を受ける面積 3,312,120 m <sup>2</sup> /可住地面積 49,889,500 m <sup>2</sup> ）×低下率 1.5%＝約 239 万円/年

表 3-36 クロスセクター効果の算出内容（石川読谷線の分野別代替費用）

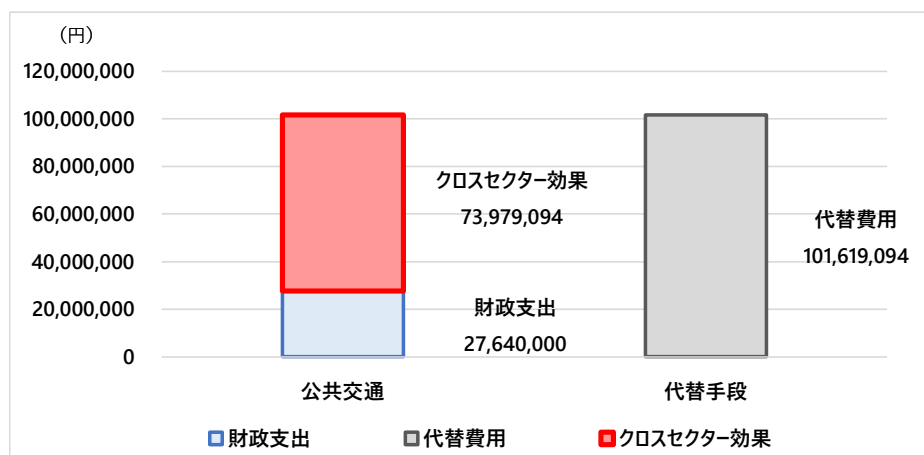
分野	代替手段 (各分野内でより費用の低い手段 (赤字) を選択)	費用
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 45,216 円/日・台×2 台×245 日/年＝約 2,216 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	タクシー券 1,369 円/人×27,463 人/年＝約 3,760 万円/年
産業	行政が通勤用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 53,132 円/日・台×2 台×245 日/年＝約 2,603 万円/年
	通勤のためのタクシー券配布	タクシー券 1,563 円/人×9,185 人/年＝約 1,435 万円/年
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	貸切料金 24,186 円/日・台×1 台×297 日/年＝約 718 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	タクシー券 1,575 円/人×7,010 人/年＝約 1,104 万円/年
	往診のための費用	往診チーム単価約 2,181 万円/年×2 チーム（利用者数 7,010 人/1 チーム年間往診数 3,840 人）+事務職員人件費 795 万円＝約 5,157 万円/年
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	貸切料金 13,218 円/日・台×1 台×365 日/年＝約 482 万円/年
	買い物のためのタクシー券配布	タクシー券 1,313 円/人×4,674 人/年＝約 613 万円/年
観光	行政が観光用貸切バス（無料）を運行	貸切料金 13,190 円/日・台×1 台×365 日/年＝約 481 万円/年
	観光のためのタクシー券配布	タクシー券 1,788 円/人×2,337 人/年＝約 418 万円/年
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	貸切料金 64,744 円/日・台×2 台×365 日/年＝約 4,726 万円/年
	その他施設利用のためのタクシー券配布	タクシー券 1,102 円/人×44,520 人/年＝約 4,905 万円/年
地価低下	地価低下による税収減	（うるま市の土地の固定資産税約 24 億円/年×（廃止時に影響を受ける面積 1,942,870 m <sup>2</sup> /可住地面積 49,889,500 m <sup>2</sup> ）×低下率 1.5%） +（東恩納村の土地の固定資産税約 5 億円/年×（廃止時に影響を受ける面積 2,158,510 m <sup>2</sup> /可住地面積 63,699,100 m <sup>2</sup> ）×低下率 1.5%）＝約 166 万円/年

伊計屋慶名線と石川読谷線において、クロスセクター効果の算出を行った。代替にかかる費用に比べて現在の財政支出は小さく、各路線ともに年間7,000万円以上のクロスセクター効果が得られていると考えられる。



項目	年間費用 (万円/年)
通学	666
産業 (通勤)	1,047
医療	1,558
商業	2,607
観光	2,196
その他	3,433
地価低下	239
①分野別代替費用 (上記計)	11,745
②現在の財政支出	3,919
(①-②) クロスセクター効果	7,827

図 3-141 クロスセクター効果のイメージ



項目	年間費用 (万円/年)
通学	2,216
産業 (通勤)	1,435
医療	718
商業	482
観光	418
その他	4,726
地価低下	166
①分野別代替費用 (上記計)	10,162
②現在の財政支出	2,764
(①-②) クロスセクター効果	7,398

図 3-142 石川読谷線のクロスセクター効果