

観光客と県民を対象とした 広域・域内移動の検討

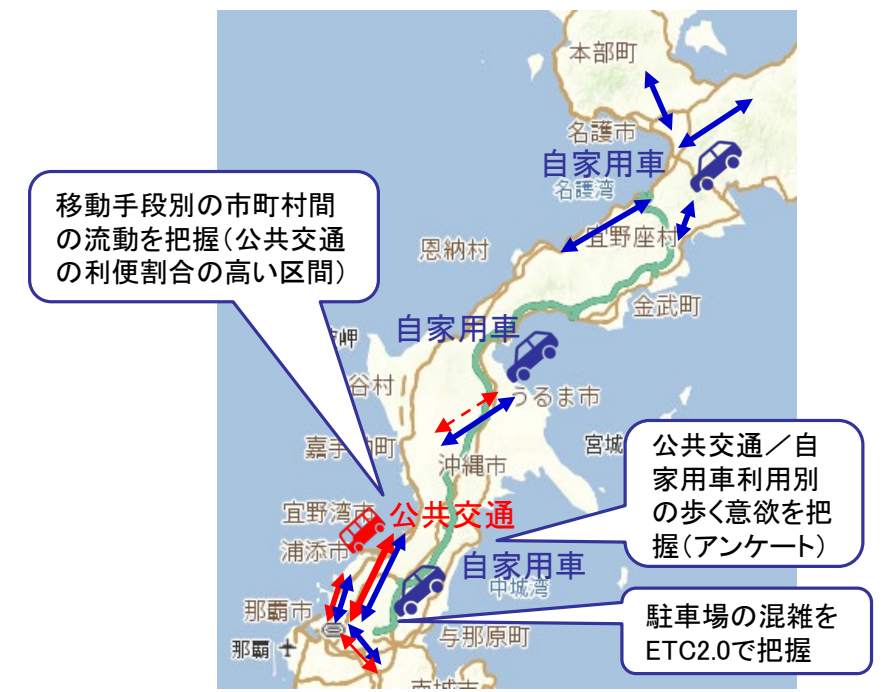
令和6年3月
沖縄地方研究会

1. 沖縄地域の検討状況

- ・沖縄道路経済戦略研究会では、令和2年度から、コロナ禍・収束後の新たな日常や観光振興等の動向を踏まえつつ、沖縄の地域特性（自然環境、社会環境）を考慮したうえで、歩行者の回遊性の検討を行っている。
- ・令和5年度は、**基本的な人の動きを把握**するため、対象者は「**県民**」と「**観光客**」、移動範囲は「**広域**」、**「域内」**」に分類し、「**現状及び課題**」を整理した。

<令和5年度検討概要>

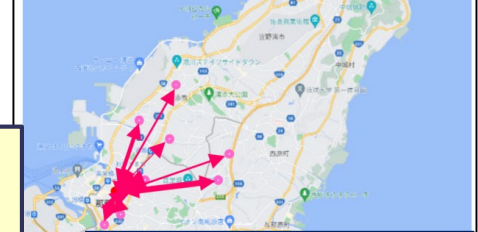
① 県民・観光客の目的地までの移動実態を把握
既存公表資料、Webアンケート、ETC2.0等から整理



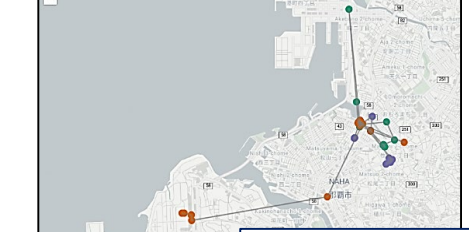
② 観光客の「来訪回数/属性別」で立ち寄り先の傾向を把握
沖縄県観光統計実態調査、ヒアリング、Webアンケート等から整理



「広域移動」の分析イメージ



「域内移動」の分析イメージ



③ ビッグデータを使い県民・観光客の移動を分析

- ・広域移動: 市町村単位での流動
- ・域内移動: 移動経路や周遊範囲

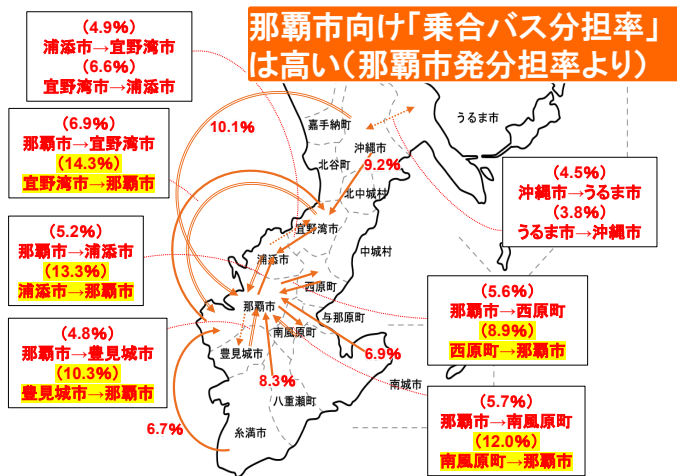
2. 県民・観光客の広域・域内の移動実態

1) 目的地までの移動実態の把握

県民

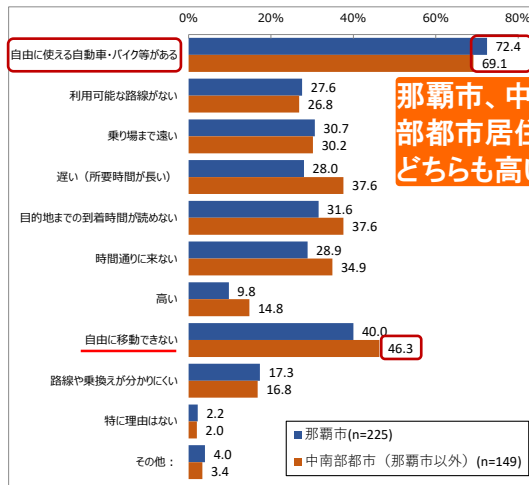
- ・流動が多い那覇市向けの「乗合バス分担率」は**最大14.3%**。
- ・公共交通を利用しない理由は、「自由に使える自動車やバイク等がある、自由に移動できない」。公共交通利用者は「交通費の節約」より「健康に良い」「運動」を意識。

【国勢調査「乗合バス分担率」】



※出典：令和2年度国勢調査

【公共交通を利用しない理由】



那覇市、中南部都市居住者どちらも高い

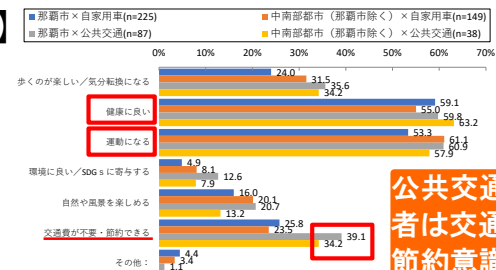
【歩く意欲】

	歩いている	どちらともいえない	あまり歩かない(歩かない)	ほとんど歩かない(歩かない)
那覇市×自家用車(n=225)	51.1	21.8	17.3	9.8
中南部都市(那覇市除く)×自家用車(n=149)	59.1	15.4	16.1	9.4
那覇市×公共交通(n=87)	89.7	2.4	6.1	2.8
中南部都市(那覇市除く)×公共交通(n=38)	78.9	18.4	2.6	2.6

公共交通利用者の意識は高い

【歩く理由】

通勤・通学者／車・公共交通利用者・居住地別で集計



公共交通利用者は交通費の節約意識が高い

※令和5年度 本研究会事務局にて調査 (Webアンケート)

観光客

- ・首里城周辺のうろつきの事例は、駐車場を「通過」、「満車」、「探す」ことが想定される。

【観光地周辺の走行挙動 (ETC2.0特定プローブデータ)】

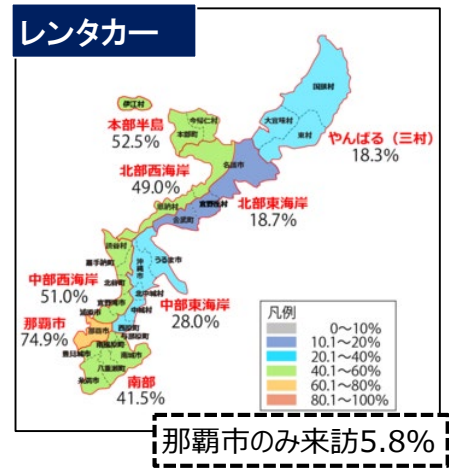
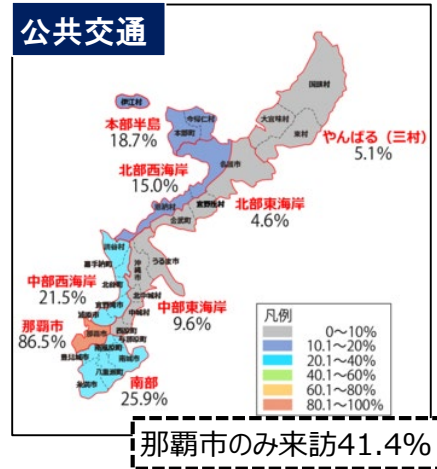


2. 県民・観光客の広域・域内の移動実態

2) 観光客の来訪回数別等での傾向の整理

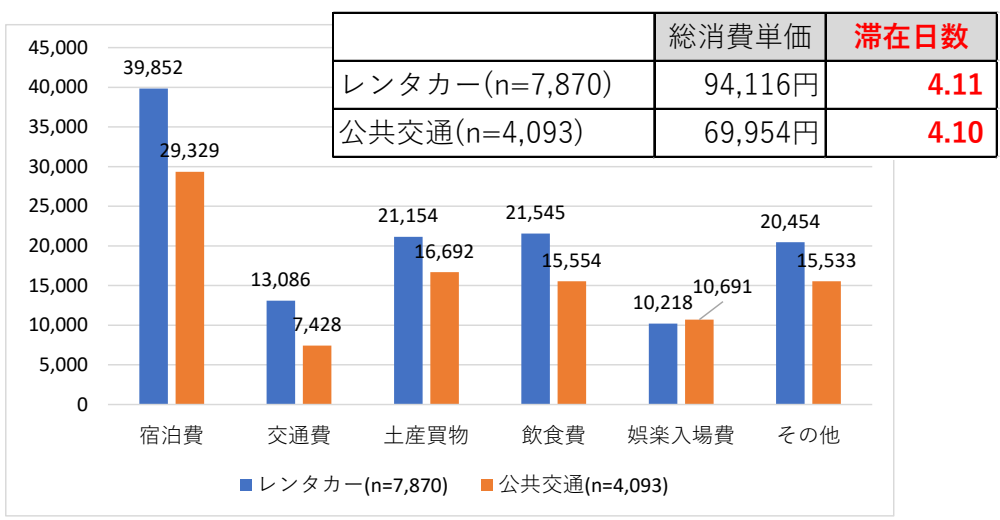
- ・公共交通：「西海岸・那覇市」の来訪が高い。「那覇市のみ」来訪は41.4%。
- ・レンタカー：「やんばる地域を含めた東海岸」エリアの来訪が高い。「那覇市のみ」の来訪も5.8%。
- ・消費額は総じてレンタカー利用者の方が消費額は高い。滞在日数は公共交通・レンタカーとも4日程度。
- ・移動手段・来訪回数では、初心者は海洋博公園、レンタカーは海・道の駅に、公共交通上級者はSCに立ち寄る。

【公共交通とレンタカーの来訪先】



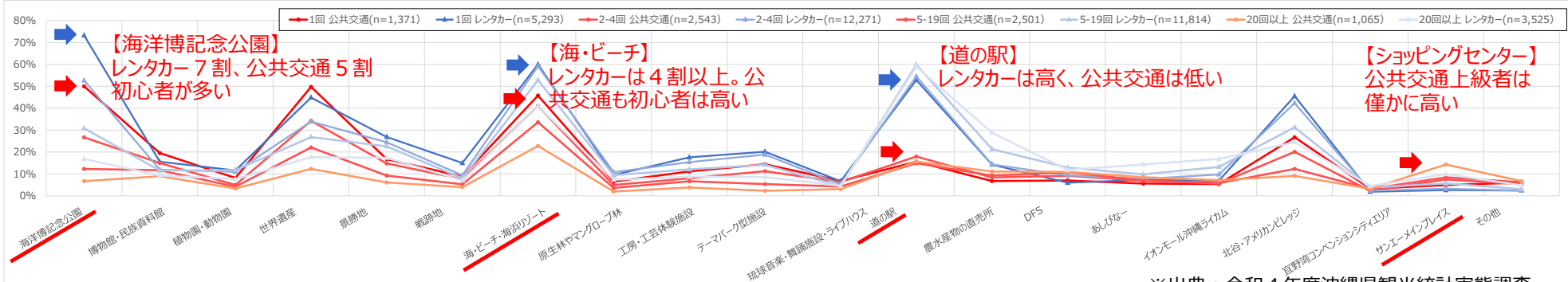
※出典：令和4年度沖縄県観光統計実態調査

【全体消費額及び費目消費額（移動手段別）】



※出典：令和4年度沖縄県観光統計実態調査

【立寄り先の来訪割合（移動手段・来訪回数別）】



※出典：令和4年度沖縄県観光統計実態調査

2. 県民・観光客の広域・域内の移動実態

3) ビッグデータを使った移動実態の分析(1)

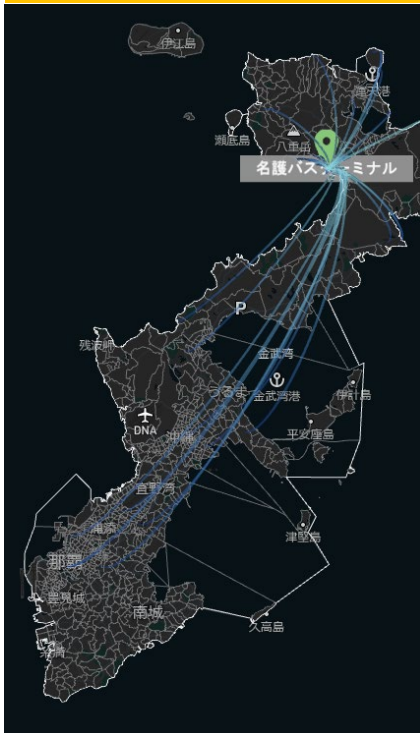
- ・那覇 B T 及び豊崎レンタカー営業所から、**中部地域までの移動が広範囲にあることを確認**。名護 B T からは北部域内のほか、中部地域から那覇方面への移動は薄い。**那覇・名護 B T、レンタカーとも中部地域との結びつきは強い**。レンタカーの移動平均距離は**10km程度**。
- ・那覇市街地周辺をみると休日の買物施設が増加。

那覇BTの前後立寄



335トリップ
移動距離平均7.6km

名護BTの前後立寄



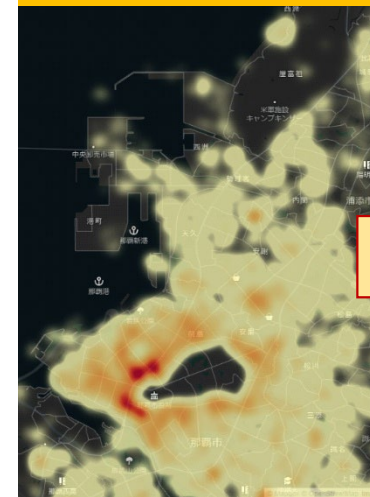
94トリップ
移動距離平均11.0km

豊崎レンタカー営業所の前後立寄



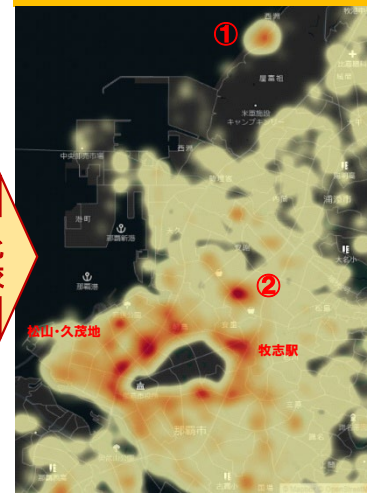
149トリップ
移動距離平均9.3km

平日の国際通りへの移動



■ 平日:37,18本トリップ

休日の国際通りへの移動



■ 休日:32,257トリップ

比較

那覇市街地周辺の買物の立ち寄りが増加

休日に増加した箇所例(買物)

①サンエーパルコシティ(買物施設)



②サンエーメインプレイス(買物施設)



2. 県民・観光客の広域・域内の移動実態

3) ビッグデータを使った移動実態の分析(2)

- ・国際通りでは、県庁側の往来と牧志側の2パターンに分類。移動距離は平均345m、所要時間は約6分。
- ・平日の昼と夜にて滞在拠点および移動の傾向が異なる。

【国際通り周辺（平日町丁目OD）のエリア及び属性】



【国際通り周辺（平日・時間帯ごとのOD比較）】



※使用データ：携帯GPSデータ（KDDI）や施設情報等のデータをかけあわせた合成データ（人流ビッグデータ） 提供元：株式会社GEOTRA
 データ対象期間：2023年9月 平日：884,492トリップ 休日：794,288トリップ

調査結果 (まとめ)

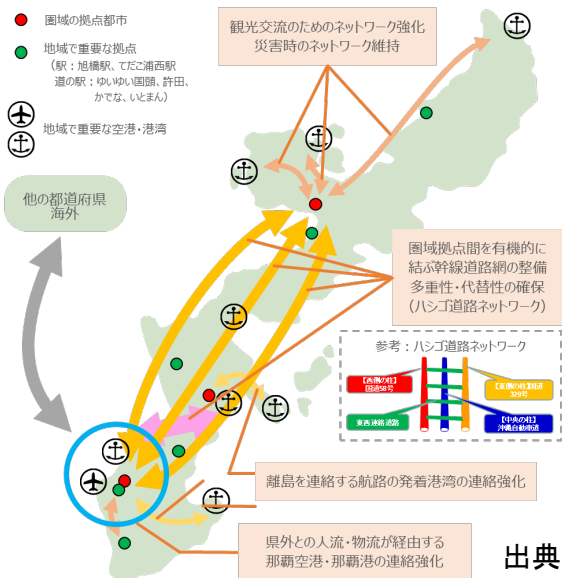
	広域移動	域内移動
県民	<p>【公共交通利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中南部都市と那覇市の移動は、乗合バス分担率は那覇市発よりも那覇市向けが高く最大14%。 ・「交通費の節約」より「健康に良い」「運動」を意識しているから利用。 ・那覇B T、名護B Tからの移動は中部地域への移動が多い（観光客も含む）。 <p>【自家用車利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自由に使える自動車やバイク等がある、自由に移動できない」ので公共交通は利用しない。 	<p>【国際通り周辺的事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際通りの端から端の流動は少なく、国際通り西側の県庁前周辺、国際通り東側の牧志周辺の流動に分かれている。 <徒歩での流動エリアが限定的> ・夜は、アーケード街の飲食施設が多いエリアの流動が多い。 <昼夜でにぎわうエリアが異なる>
観光客	<p>【公共交通利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通費が「費用が安い」から利用する。来訪上級者は「目的地までのアクセスが便利」。 <p>【レンタカー利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄は「レンタカーでしか移動できない」との思い込みあり。短距離利用者も存在。 ・公共交通の移動で十分なエリアでも利用する人もいる。 ・観光地周辺でのうろつきは「時間のロス」、「事故」につながる可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・個別に動きをみると、半径300m程度の範囲の流動が多い。 <限られた回遊エリアで消費をしている>

- 令和6年度には、令和5年度に実査を行っている沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査結果の速報や、沖縄県で実施予定の路線バス無料社会実験などの取組みが予定されている
- これまでの検討結果に加え、上記取組み等を踏まえ、沖縄における交通課題の解消を図るとともに、将来像の実現を支えるための道路ネットワークの機能を最大限に引き出すための各種取組の検討を支援し、「WISENET2050」に資する取組みを沖縄で実現するための検討を行っていく

(取組例)

- ・交通モード間の接続強化を図り、まちづくりの拠点ともなる交通結節点の整備
例：てだこ浦西駅、名護漁港周辺、沖縄市胡屋・中央地区
- ・渋滞緩和や公共交通利用促進に寄与する那覇市～沖縄市間への基幹バスシステム（バスレーン等）の導入に向けた検討

<将来像の実現に向けた広域道路ネットワークの基本方針>



実現を目指す将来像

1. 拠点連携を支える広域的交通ネットワークの強化
2. 観光・交流のための魅力的な交通 基盤の実現
3. 人に優しい交通体系の構築
4. 災害に強い交通ネットワークの構築
5. ICTを活用した交通マネジメント

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(2021年3月)

<てだこ浦西駅の交通結節点整備の取組>

- ・沖縄自動車道、浦添西原線、都市モノレールが結節。
- ・P&R駐車場や交通広場の整備とも連携して複合的な交通結節点として位置付け。



てだこ浦西駅周辺整備の概要