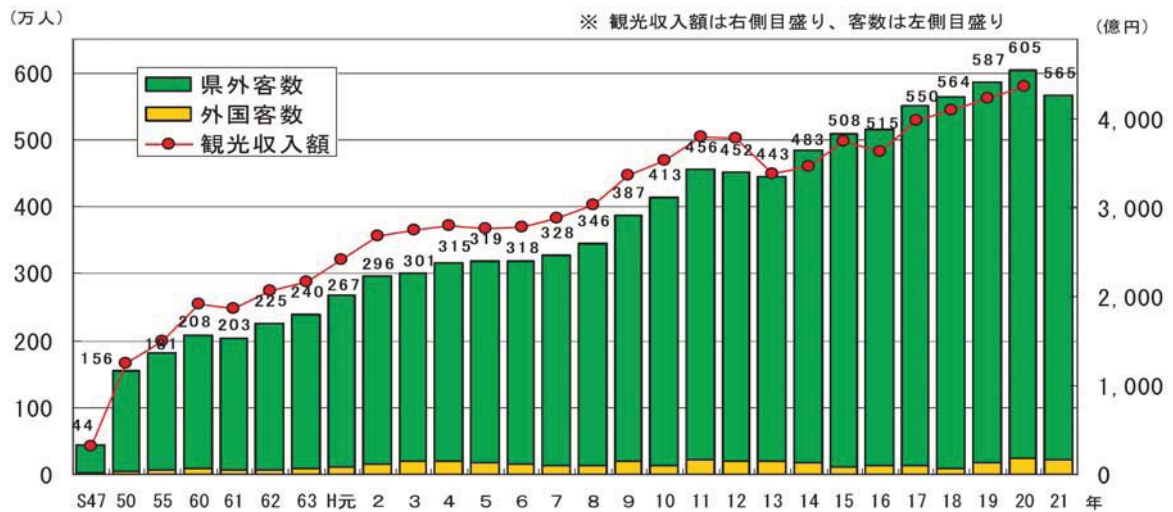


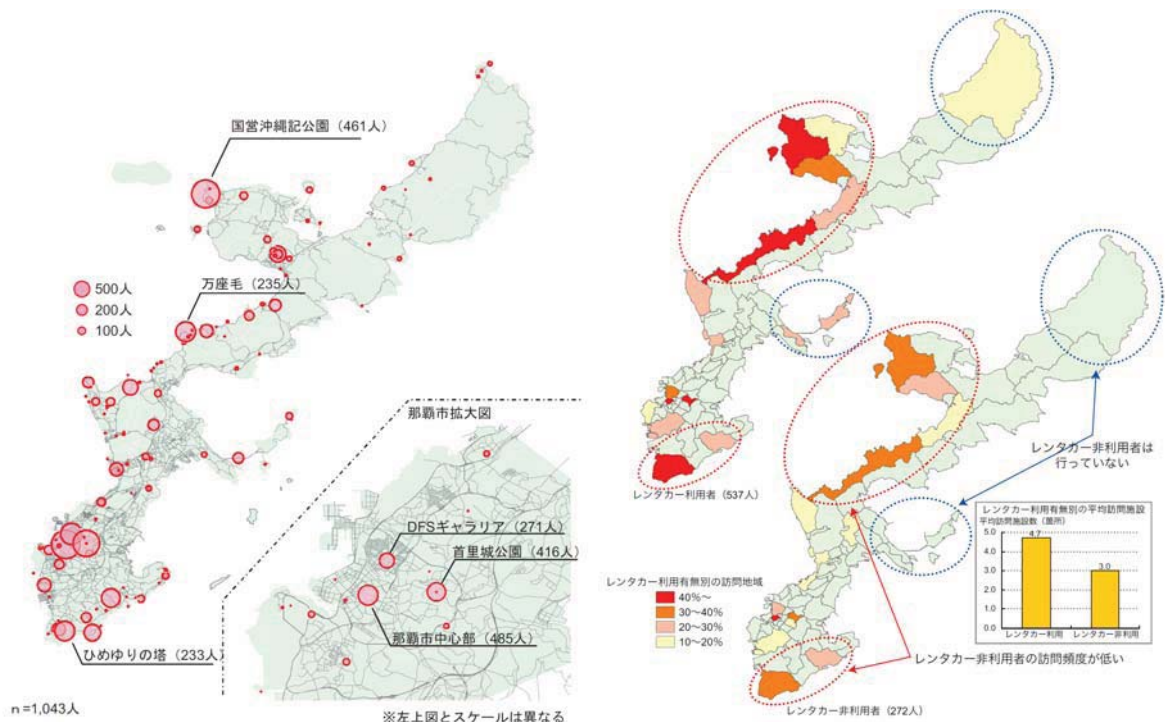
沖縄県の観光入込み客数は平成 20 年度に 600 万人を突破し、10 年間で 200 万人（約 5 割）増加しており、沖縄の主要産業の一つとなっている。観光施設は全県に分布しており、観光客の訪問者箇所は、那覇中心部・北部の国営沖縄記念公園・南部のひめゆりの塔などが多く、中部から北部にかけての西海岸エリアも比較的多くなっている。観光客の移動手段は、特に、北部・南部方面でレンタカーでの利用が多くなっている。



資料：県観光企画課「観光要覧」等
 (注)：推計方法の改訂等により、昭和 51 年から平成 13 年までの観光収入を遡及修正した。

出典：おきなわのすがた（沖縄県企画部企画調整課、平成 22 年 3 月版）

図 2.6 沖縄県の観光入込み客数の推移

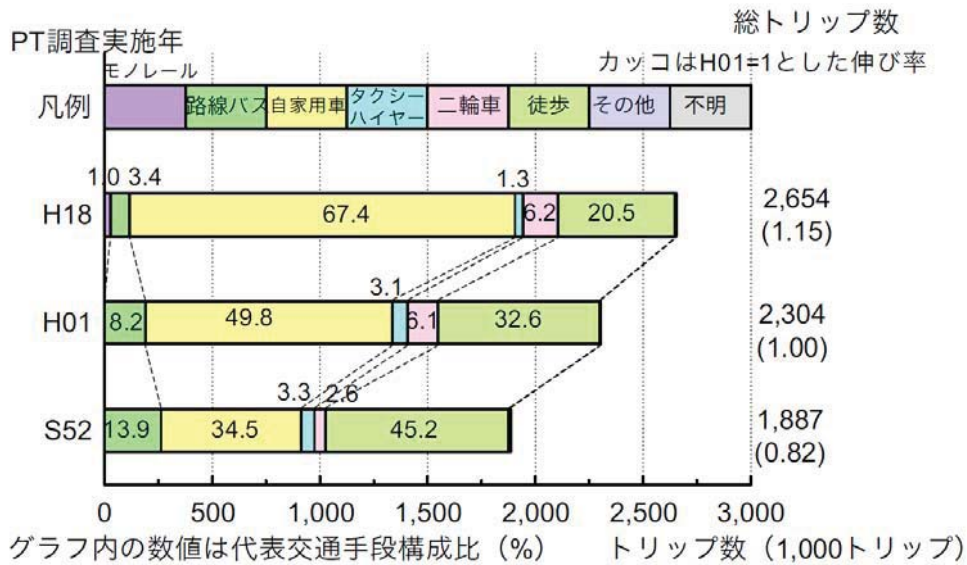


出典：第 3 回沖縄本島中南部都市圏 PT 調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

図 2.7 観光客の訪問箇所・レンタカー利用の有無と訪れた地域（フリープラン型と個人旅行）

③交通状況

沖縄県（中南部都市圏）の交通手段分担は、自動車分担率が高く平成元年の約5割から平成18年の約7割へと大幅に増加している。一方、公共交通網は那覇中心部のモノレール（ゆいレール）と主要国道を中心に高頻度のバス路線があるが、それ以外では公共交通の利用が不便な地域が存在したり、運行頻度や運賃などのサービス水準が低い、定時性や速達性が低いなどの要因から利用者は減少に推移しており、公共交通分担率はわずかに約4%程度（うち、ゆいレールが1%）となっており、本土の都市と比較しても自動車への依存が高くなっている。



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

図 2.8 代表交通手段別分担率の推移

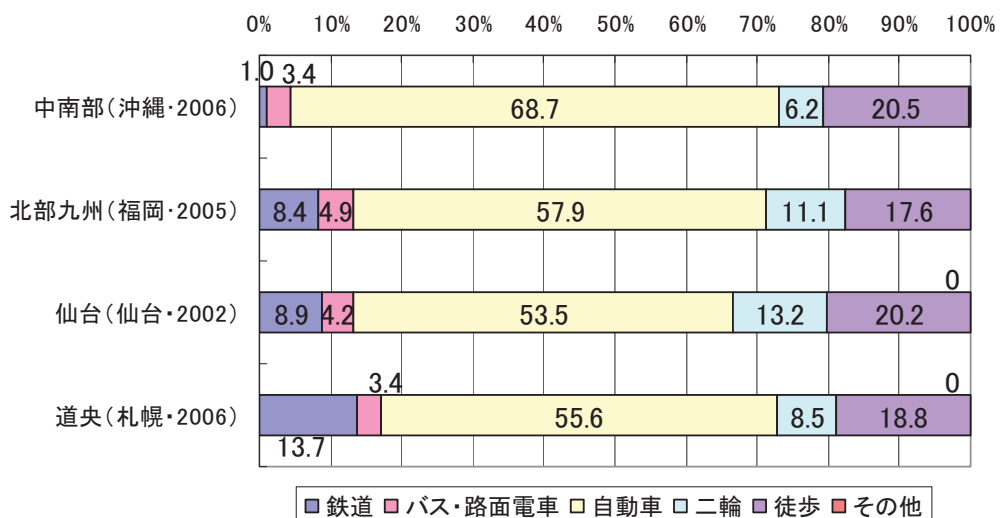
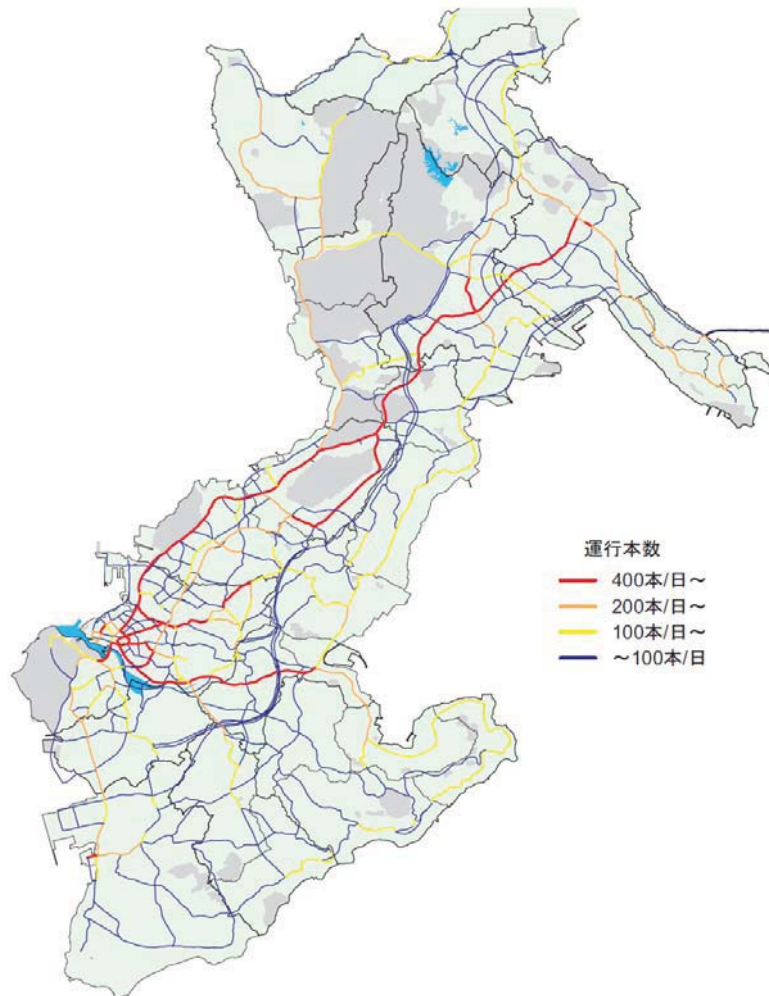


図 2.9 都市圏別分担率グラフ



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

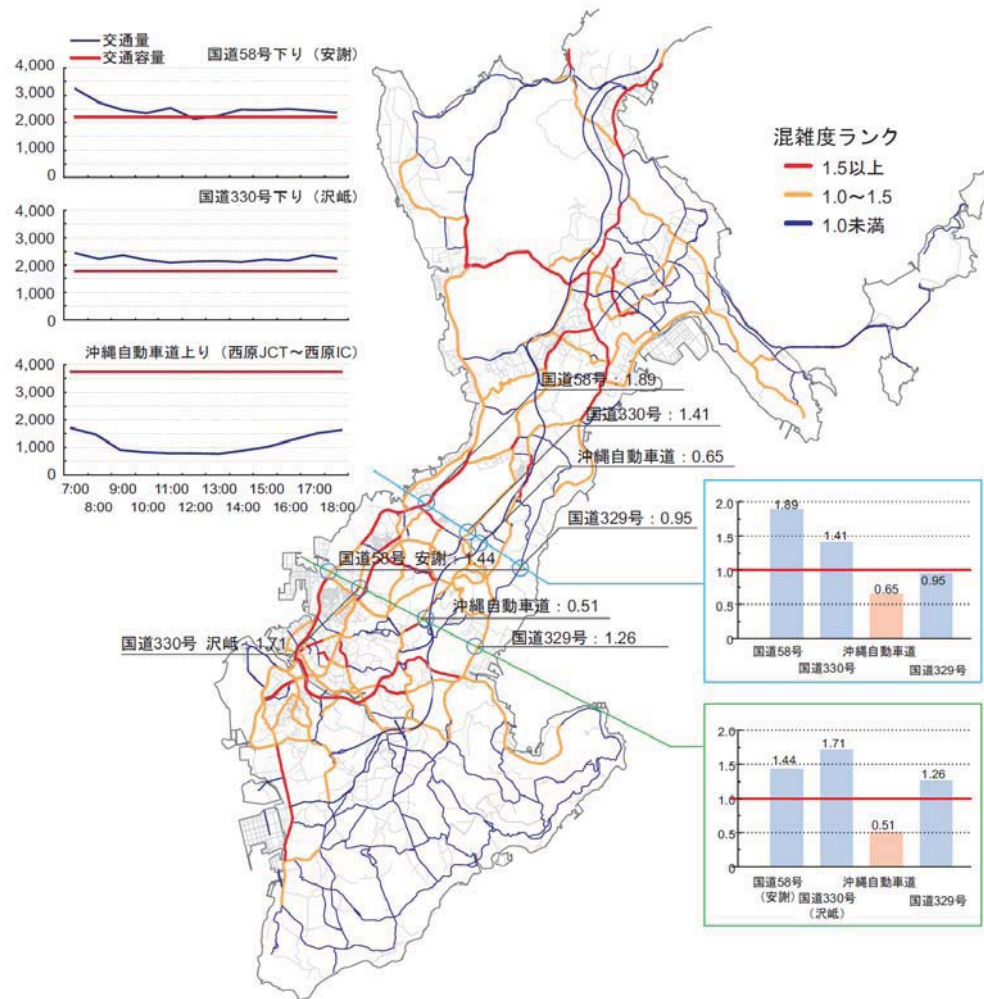
図 2.10 バス運行本数



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

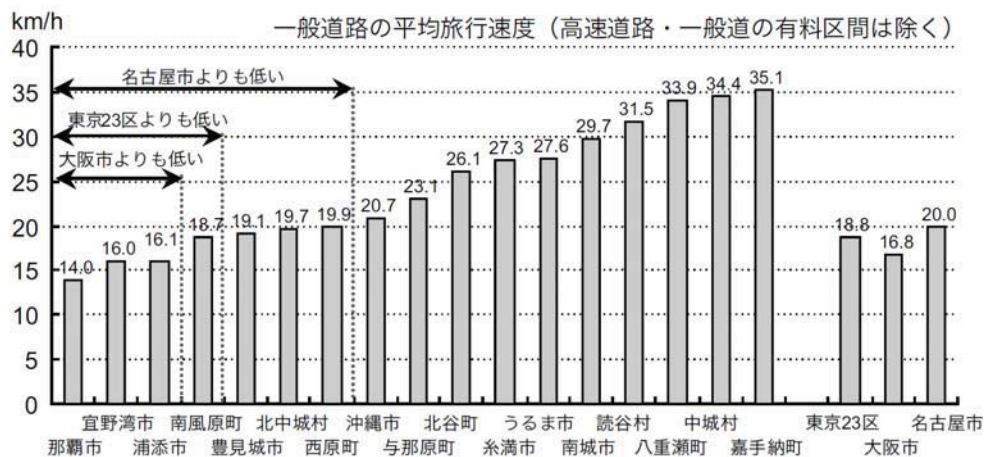
図 2.11 沖縄本島のバス輸送人員と走行台キロの推移

このような自動車に依存した交通体系のため、那覇中心部へ向かう南北幹線道路を中心に道路混雑が激しい状況となっており、平均旅行速度も那覇中心部周辺では混雑時旅行速度が大都市圏よりも低くなっている。このため、バスを主体とした公共交通は交通渋滞の影響を受け、低い速度と不定時性でモビリティが大きく低下している。



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

図 2.12 混雑度ランク図



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書・現況分析編（中南部都市圏総合都市交通協議会、H21）

図 2.13 市町村別の混雑時旅行速度

(2) 将来ビジョン

① 沖縄 21 世紀ビジョン

沖縄県策定の沖縄 21 世紀ビジョンにおける「陸上交通に関する交通体系」では、基地跡地等を活用した軌道系を含む新たな公共交通システムや骨格的な道路網整備により都市交通ネットワークを再編し、沖縄本島の均衡ある発展と低炭素社会実現に向けたコンパクトな都市構造の実現を目指すとしている。

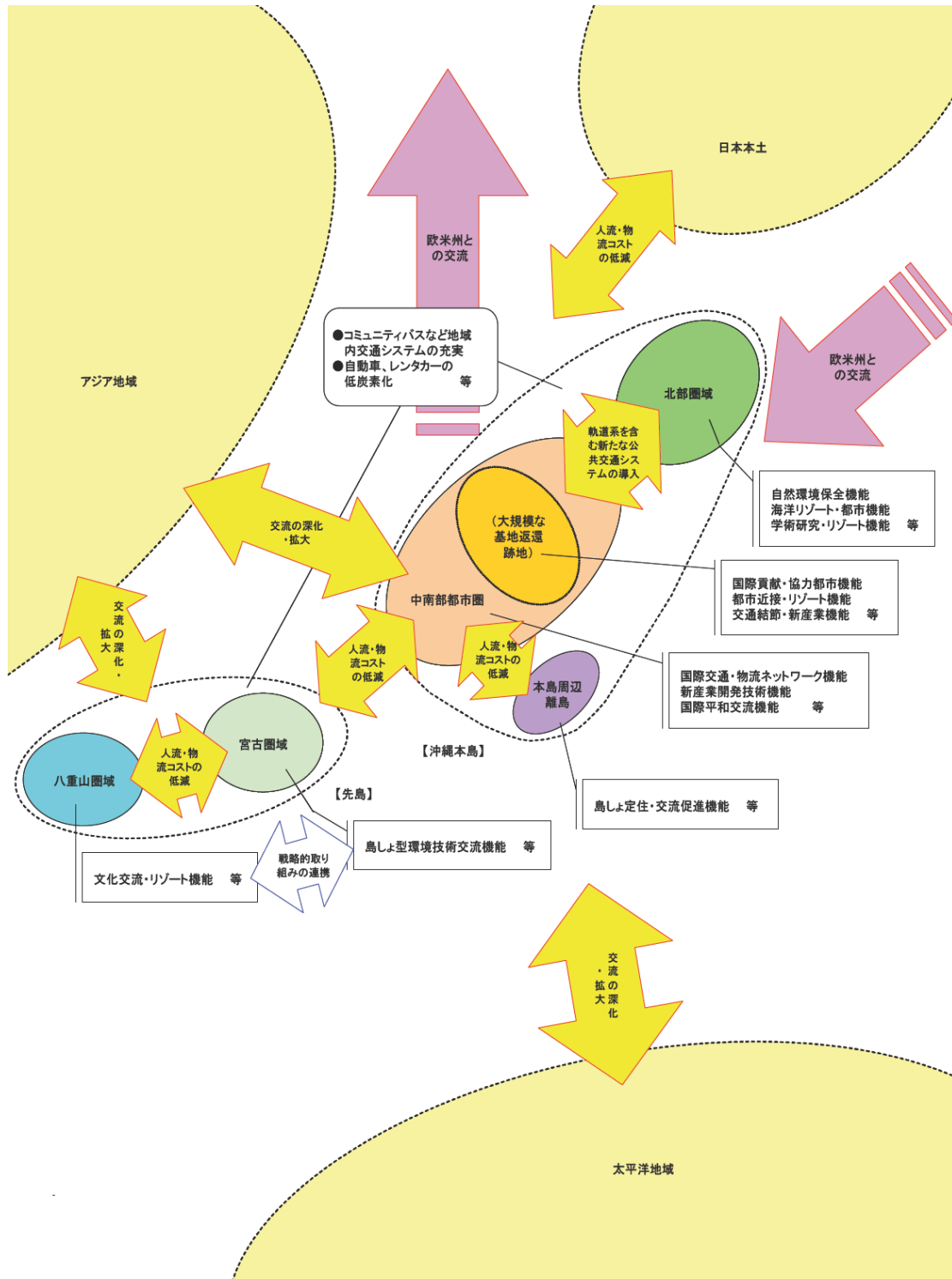
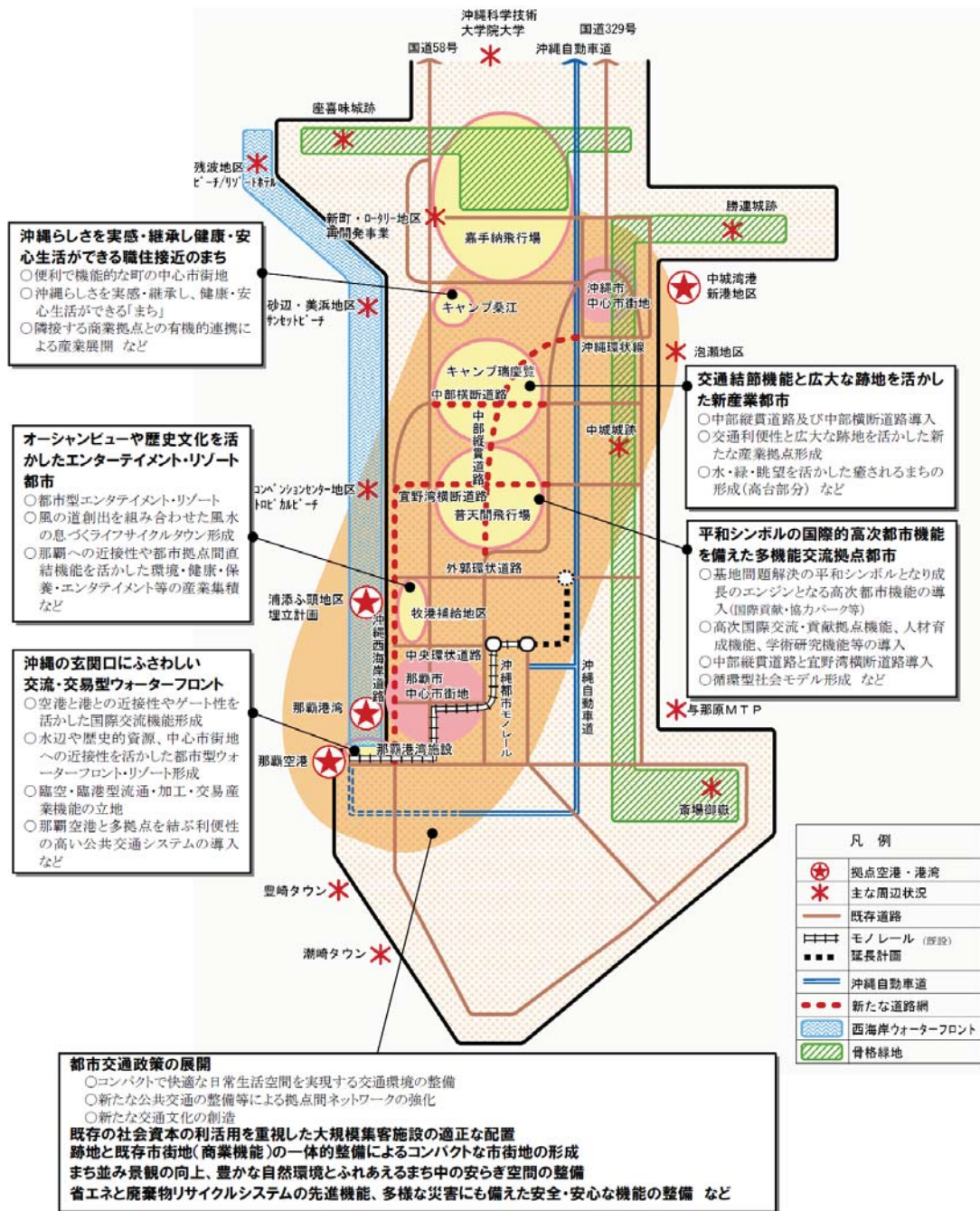


図 2.14 県土構造の概念図（沖縄 21 世紀ビジョンより）

②基地跡地有効利用ビジョン

沖縄 21 世紀ビジョンとの整合性も踏まえ、中南部都市圏の基地跡地が担う役割を整理した上で、基地跡地利用の目標を 5 つのエリア別にコンセプトを策定している。そのエリアの一つである普天間飛行場跡地は、平和シンボルの国際的高次都市機能を備えた多機能交流拠点都市を目指している。



出典：「駐留軍用地跡地に係る有効利用ビジョンの検討調査報告書（概要版）」 平成 21. 3 沖縄県

図 2.15 中南部都市圏のストラクチャープラン（案）