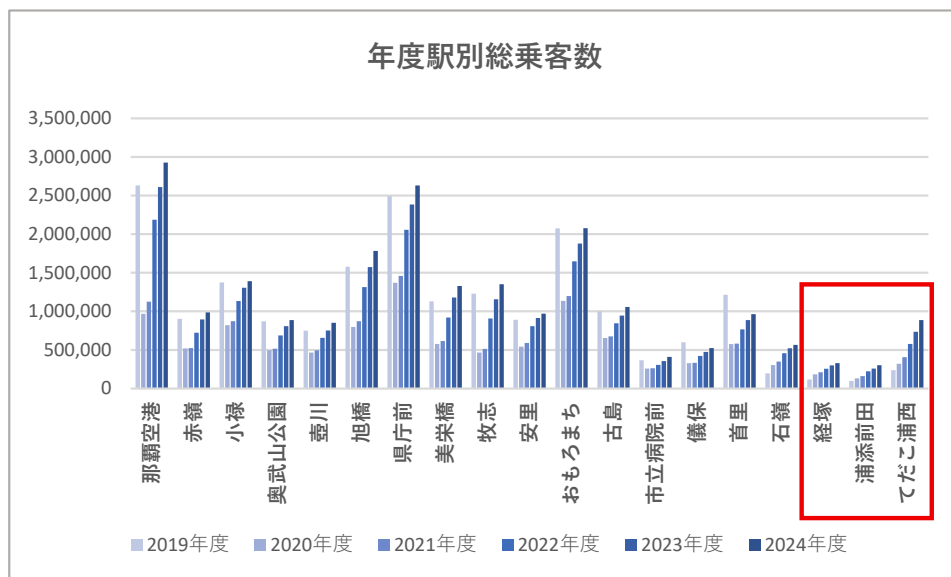


①浦添市地域公共交通計画計画推進に向けた今年度の取組

- 本市では、モノレール延長区間開業から6年が経過し、さらなる利用促進の必要性が高まっている。
- 令和6～10年度を計画期間とする地域公共交通計画の推進にあたり、今年度はモノレールの利用促進を見据え、計画に位置付ける22の施策のうち、下記に示す施策の視点から取組を実施した。



資料：沖縄都市モノレールHP (R7.4閲覧時点) に基づき作成

施策 No.	浦添市地域公共交通計画の施策	
⑧	多様な公共交通ネットワークを有機的に連携させ、公共施設や商業施設、観光施設などへのアクセス性向上を図る交通結節点の配置検討	アクセス向上 利便性向上 (官民連携)
⑪	シェアサイクルや電動キックボード等のパーソナルモビリティの利用環境整備と利用促進に向けた検討	市内交通充実 (支線)
⑭	沖縄県や周辺自治体が取組む公共交通関連施策との広域的、有機的な事業連携	広域連携

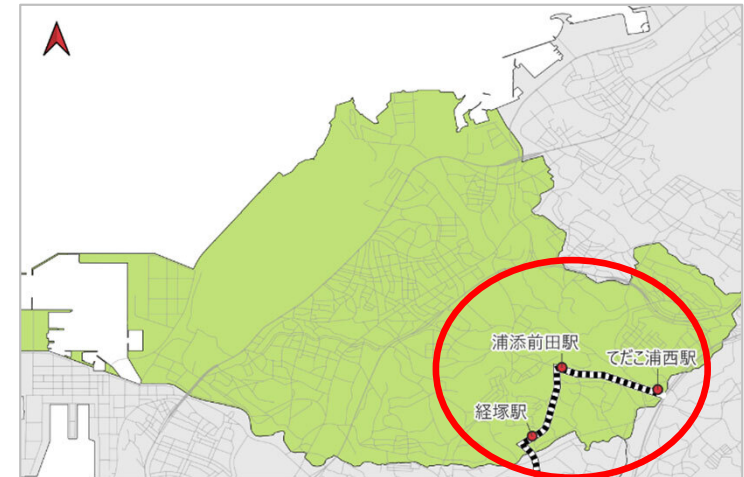
②今年度実施調査

- 地域公共交通計画に基づくモノレール利用促進の取組として、今年度は利用実態やニーズの把握を目的に、以下の調査を実施した。
 - アンケート調査① (モノレール利用者アンケート)
 - アンケート調査② (モノレール駅圏域アンケート)
 - カウント調査 (乗継・交通広場利用調査)

■浦添市と沖縄都市モノレール

- 2019年10月1日、那覇市ー浦添市延長区間が開業。
- 市内には「経塚駅」「浦添前田駅」「てだこ浦西駅」の3駅を有し、市域の東端部に立地。
- てだこ浦西駅では、関連事業として「てだこ浦西駅交通結節機能強化調査検討事業」が進行しており、浦添市は県とともに共同事務局を担っている。

▼市内3駅の立地



【てだこ浦西駅】



出典：沖縄都市モノレールHPより

- 1日平均乗客者数*
(R6年度)：2,431人
- P&R (パークアンドライド) 駐車場が併設。

【浦添前田駅】



出典：沖縄都市モノレールHPより

- 1日平均乗客者数*
(R6年度)：827人
- 周辺に「浦添城址跡」等が立地。

【経塚駅】



出典：沖縄都市モノレールHPより

- 1日平均乗客者数*
(R6年度)：902人
- 周辺に「経塚公園」等が立地。

【 調査実施概要 】

■ 目的

- ・各駅における利用状況、利用目的、交通手段、課題等の実態を把握する

■ 調査対象

- ・各駅の実利用者（乗車客）

■ 実施日時

- ・R7年10月5日（休日）、R7年10月9日（平日） ※計2日間
- ・各日 5:00～24:00

■ 実施場所

- ・モノレール3駅（経塚駅、浦添前田駅、てだこ浦西駅 各駅改札前）

■ 実施方法

- ・各駅に配布員1名を配置
- ・改札前にてWEB回答用アンケートチラシを配布

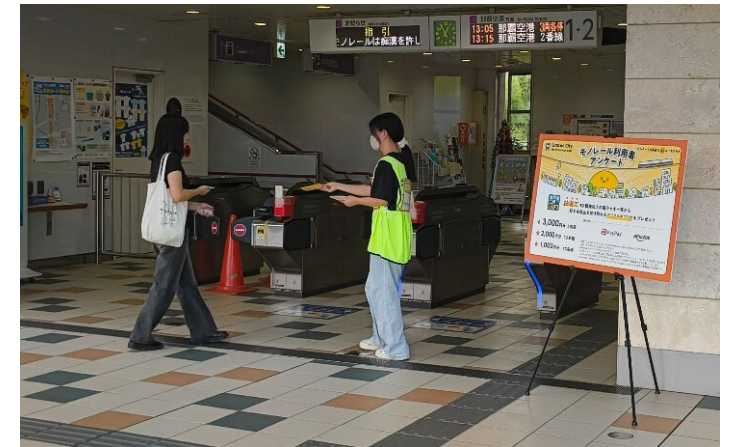
■ 主な調査内容

- ・利用頻度／利用目的／利用交通手段（アクセス交通）／乗継状況／利用時の課題 等

■ アンケート回答期間

- ・R7年10月5日～R7年10月16日 ※WEB回答

▼実施状況



〈配布数・回収状況〉

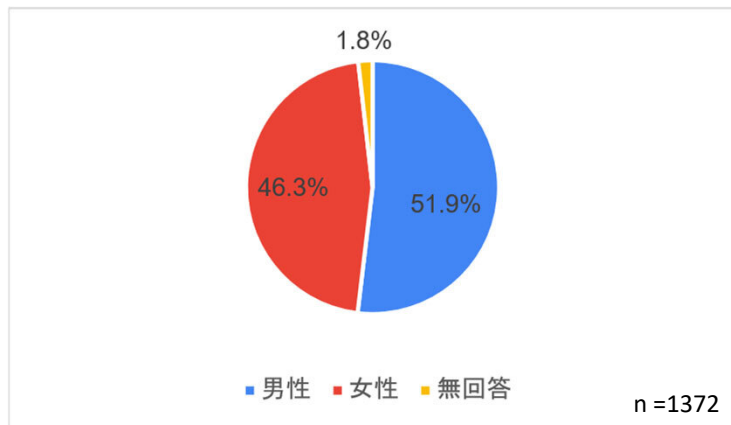
	入場者数（2日間合計）	配布数	WEB回答数	配布に対する回答率
てだこ浦西駅	3,593	2,162	765	35.4%
浦添前田駅	1,100	853	297	34.8%
経塚駅	1,315	919	322	35.0%
全体	6,008	3,934	1,384	35.2%

※有効回答数：1,372

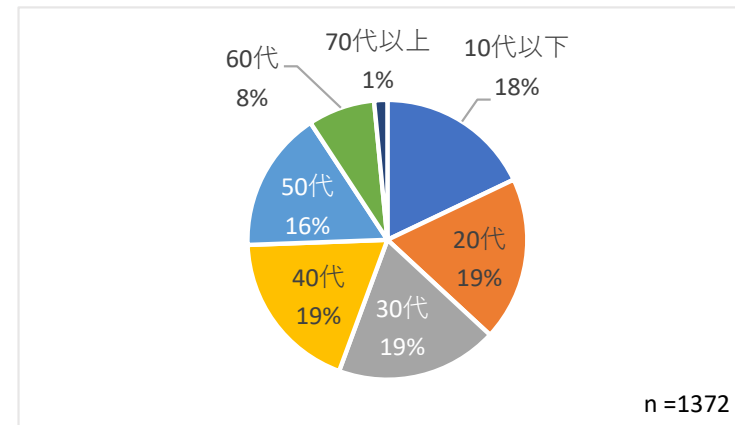
【 アンケートに答えた人はどんな人？ : 回答者の属性と利用目的 】

- 性別・年代に大きな偏りは見られず、幅広い層から回答が得られた。
- 利用目的は通勤・通学が約75%を占め、モノレールが日常的な移動手段として利用されている実態がうかがえる。

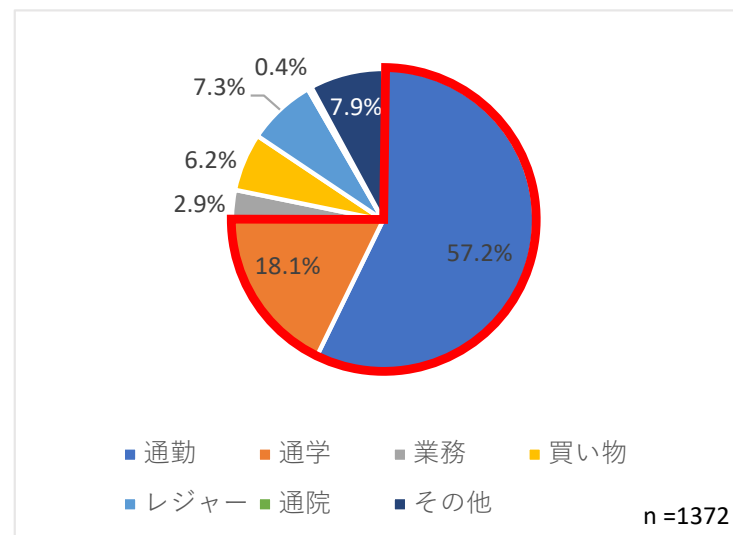
▼性別



▼年代



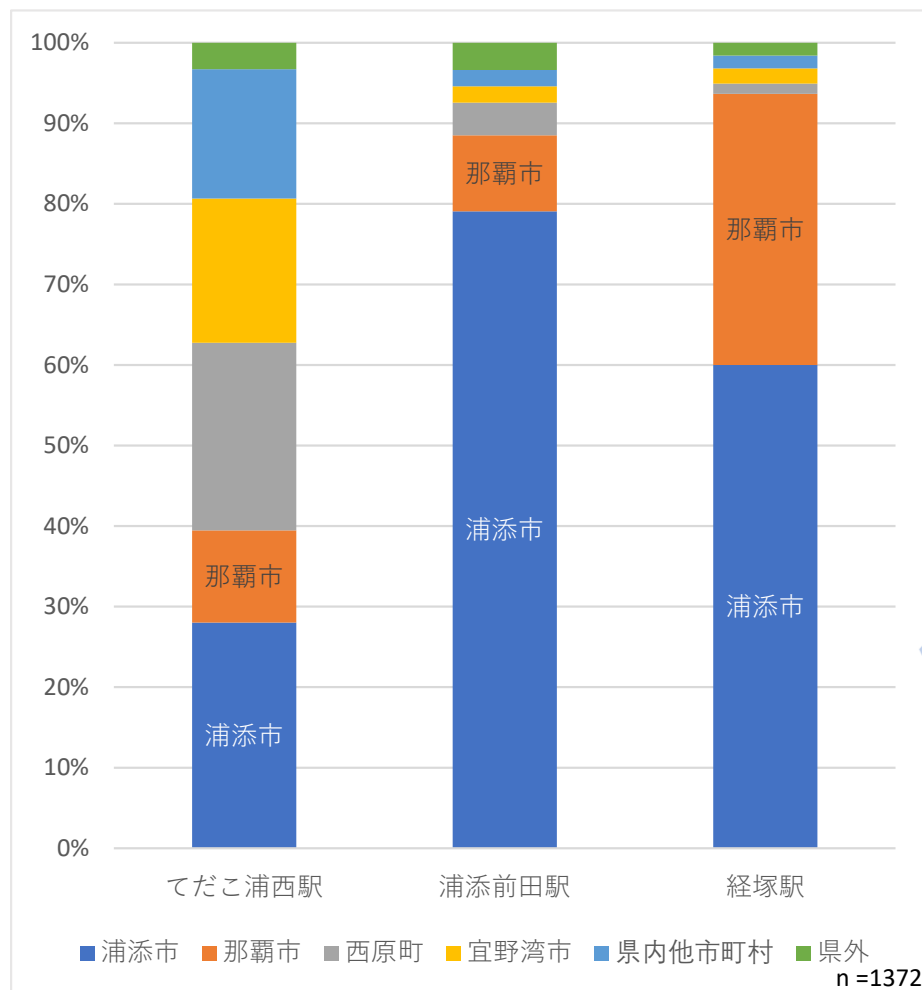
▼利用目的



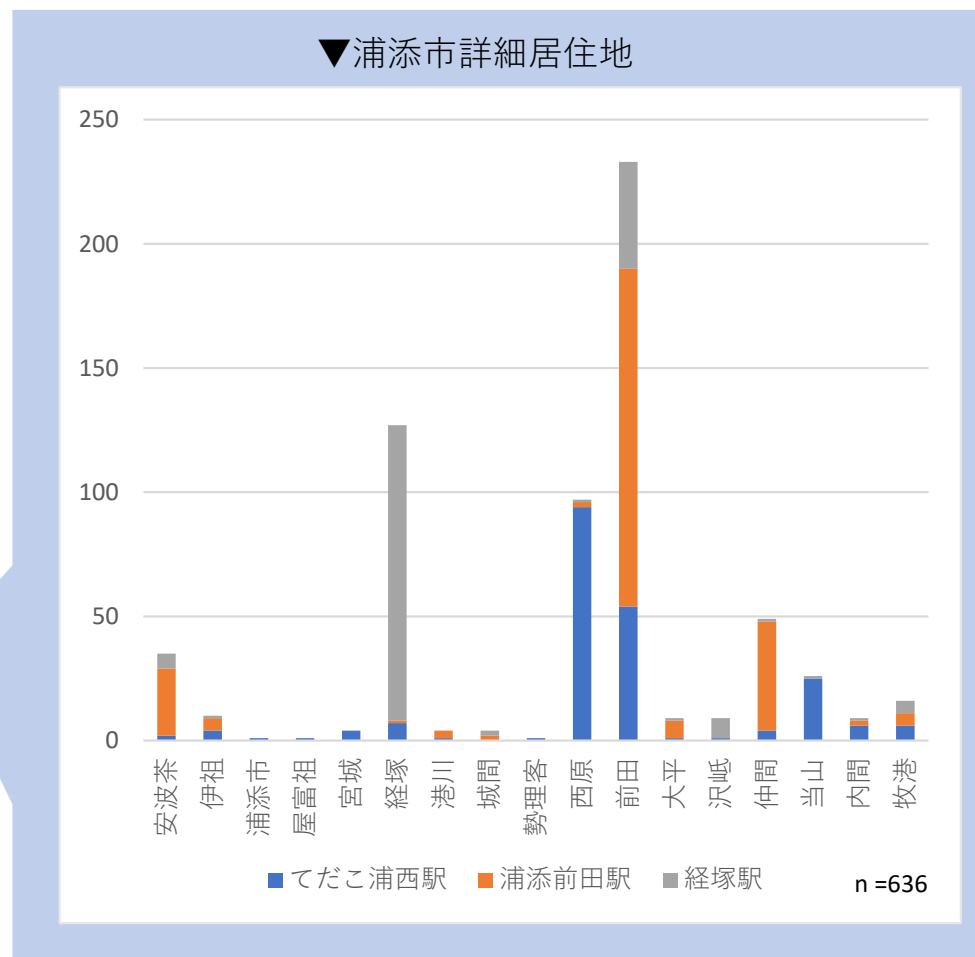
【 どこから来ている？ : 駅利用者の居住地 】

- てだこ浦西駅では、複数市町村からの広域利用がみられる一方、浦添前田駅・経塚駅は浦添市民の利用割合が中心である。
- また、経塚駅は那覇市との境界付近に位置していることから、那覇市居住者の利用割合が高い。

▼（駅別）居住地



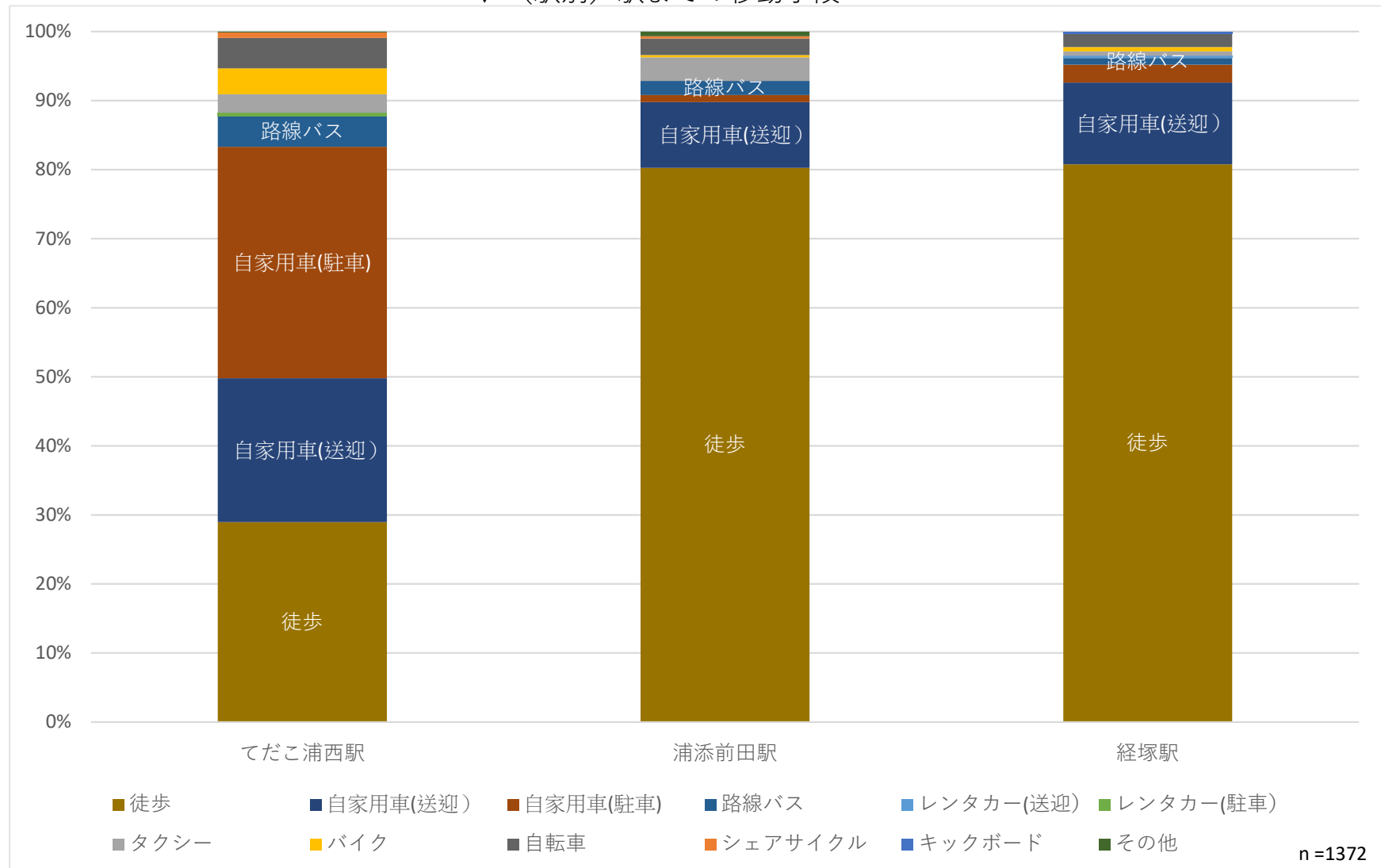
▼浦添市詳細居住地



【 駅まではどう来ている？ : アクセス手段 】

- P&Rが整備されている てだこ浦西駅では「自家用車（駐車）」によるアクセスが多い一方、浦添前田駅・経塚駅では「徒歩」が大半を占める。

▼（駅別）駅までの移動手段

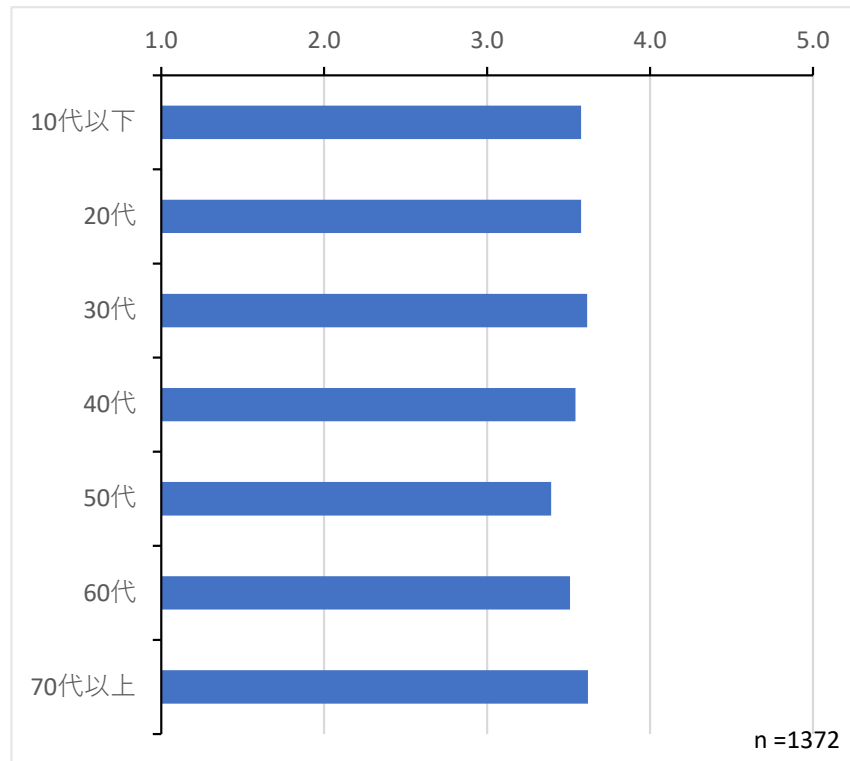


【 駅までの移動の満足度は？ : アクセス満足度 】

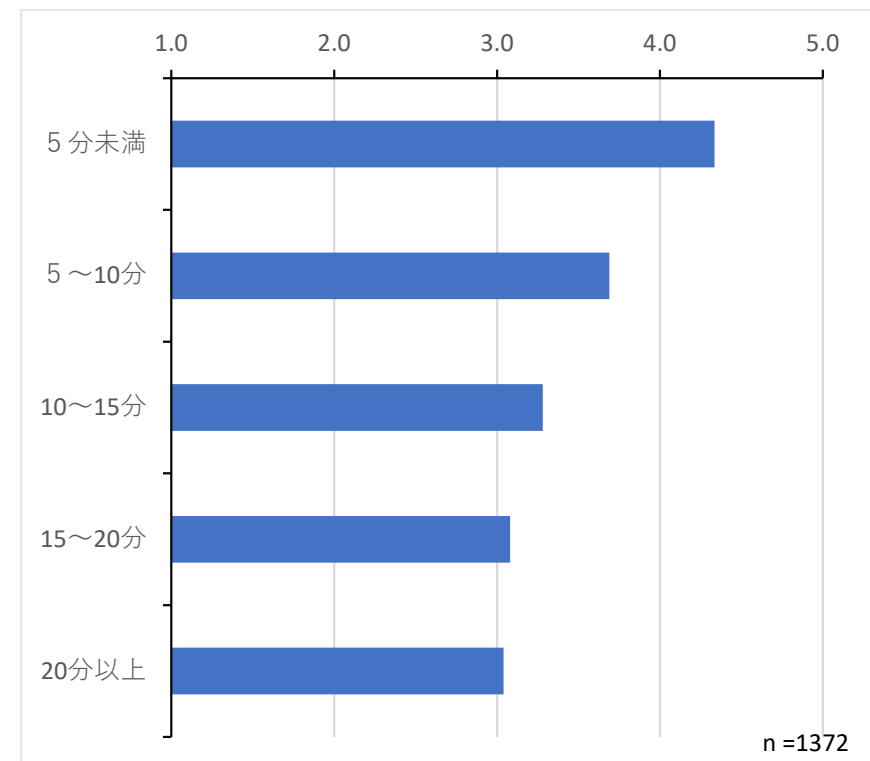
- 駅までの移動に関する満足度（アクセス満足度）は、年代別に見ても平均値はおおむね3～4に収まり、年代による大きな差は見られない。
- 一方、移動時間別では、5分未満で4以上、20分以上で3程度となり、満足度は「年代」よりも「駅までの所要時間」の影響が大きく、移動時間が短いほど高まる傾向が明確である。



▼年代×アクセス満足度（平均値）



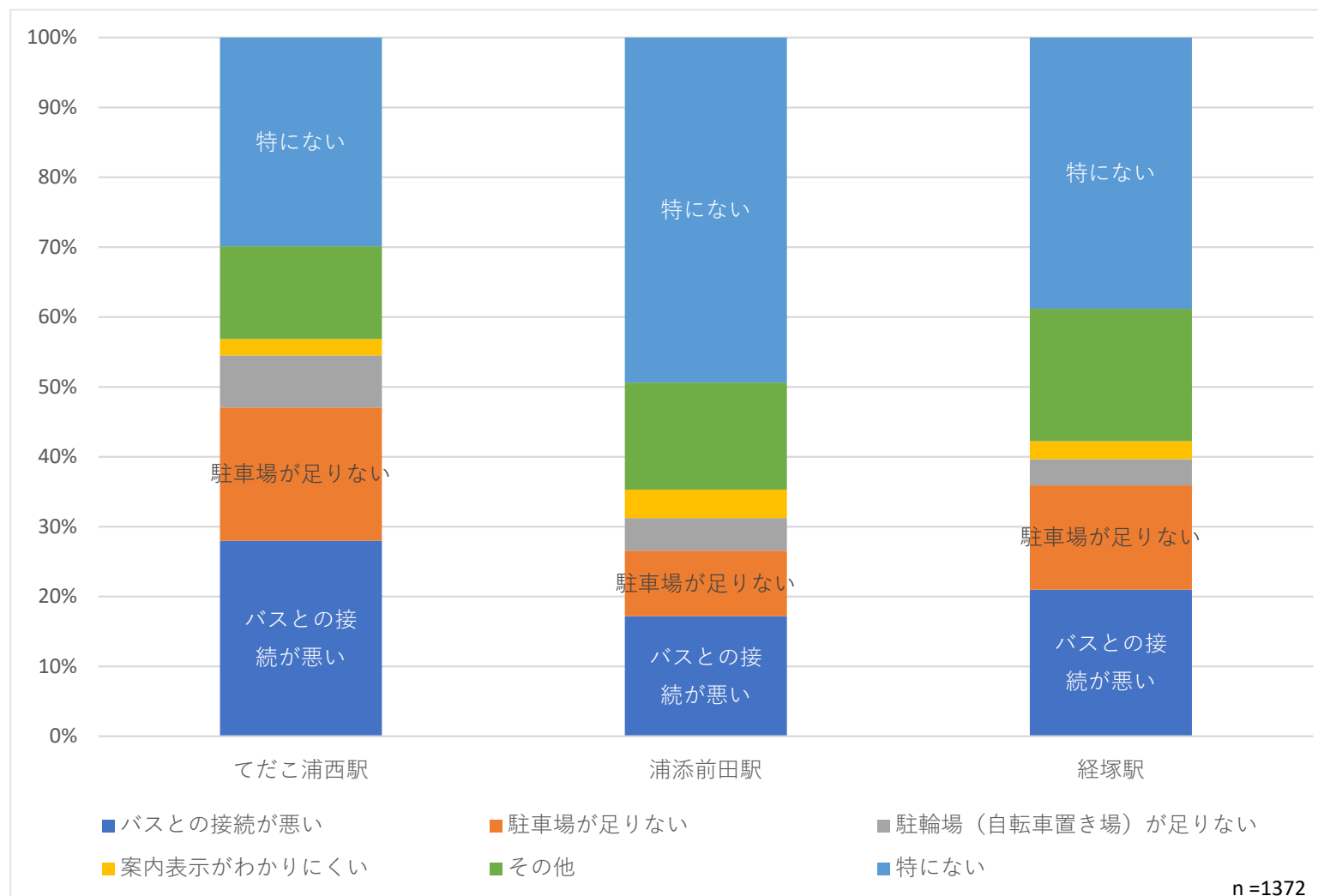
▼移動時間×アクセス満足度（平均値）



【 どんな課題を感じている？ : 課題 】

- 3 駅共通して「特にない」を除くと、「バスとの接続が悪い」が最も多く選択され、次いで「駐車場が足りない」が多く選択されている。

▼（駅別）課題



n=1372
※複数回答

【 どんな課題を感じている？ : 課題（その他：自由回答） 】

- **てだこ浦西駅**：駅まで遠く坂が多く、延伸や駐輪場整備、商業施設への導線改善、運賃や案内の利便性向上が必要とされている。
- **浦添前田駅**：駅員不在時間帯の不安解消や歩きやすい環境整備、坂や距離負担の軽減が望まれている。
- **経塚駅**：売店や駅員配置など施設充実、夜間の安全確保、坂や距離負担の軽減、駐輪場や案内改善が求められている。

▼（駅別）自由回答整理

■てだこ浦西駅

- 距離・地形（8）...坂が多い／自宅から遠い／徒歩40分等の徒歩負担。
- 延伸・路線（7）...北部方面への延伸など広域アクセスの要望。
- 駐輪場（7）...屋根不足／放置自転車。
- 商業アクセス（6）...イオン直結動線や近隣施設への右折進入・動線の不便。
- 料金・決済（6）...運賃高負担／電子決済・定期の購入利便。
- アクセス道路・渋滞／サイン・案内（各5）...駅までの道路渋滞、案内表示の分かりづらさ。



■浦添前田駅

- 施設・サービス（4）...駅員不在／無人時間帯の不安／涼めるスペースなど駅運営・快適性。
- 歩行環境・段差（4）...水たまり／冠水／階段の長さ／舗装不備など歩行者の苦勞。
- 距離・地形（4）...最寄りまでの坂／距離負担。



■経塚駅

- 施設・サービス（11）...売店・コンビニの不足／駅員不在／設備の快適性（暑さ・清掃）。
- 安全・照明（7）...街灯不足／夜道の暗さ／治安不安（とくにトンネル側動線）。
- 距離・地形（7）...目的地までの坂・距離負担。
- 駐輪場・商業アクセス・サイン（各2～3）...放置自転車／商業への動線／案内の分かりづらさ。



【 調査実施概要 】

■ 目的

- ・ 駅勢圏内に居住する未利用者も含めた市民のモノレール利用意向や利用促進の阻害要因を把握する

■ 調査対象

- ・ 各駅から概ね1,600m圏に居住する住民
（利用者・未利用者含む）

■ 実施方法

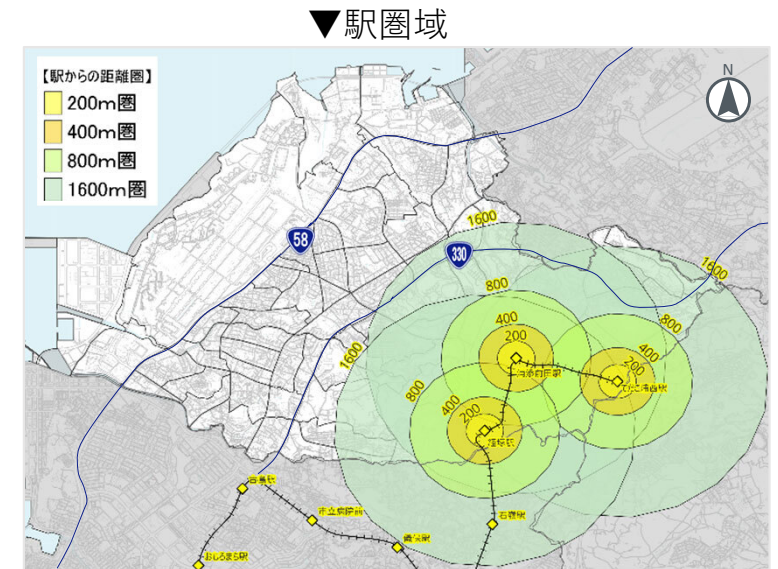
- ・ WEB誘導用アンケートチラシを各住戸にポスティング

■ 主な調査内容

- ・ 利用有無／利用意向／利用しない理由
／ラストワンマイルの移動手段／今後の利用促進条件 等

■ アンケート回答期間

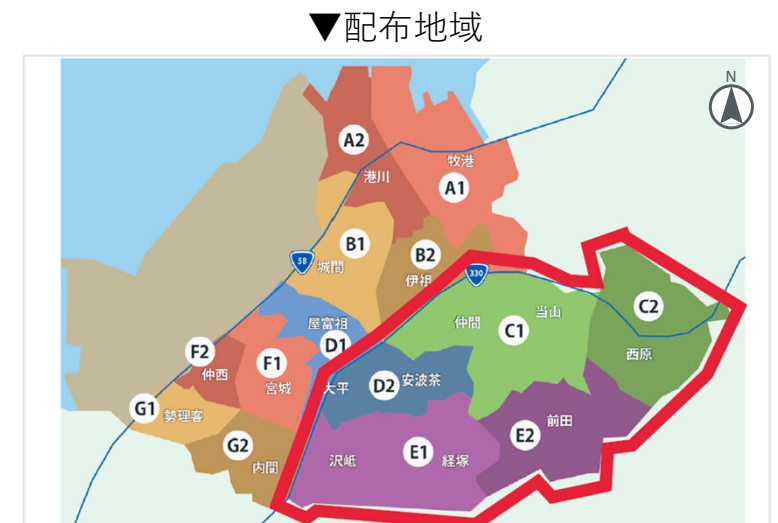
- ・ R7年11月1日～R7年11月22日 ※WEB回答



〈配布数・回収状況〉

	配布数	WEB回答数	回答率
全体	13,290	354	2.7%

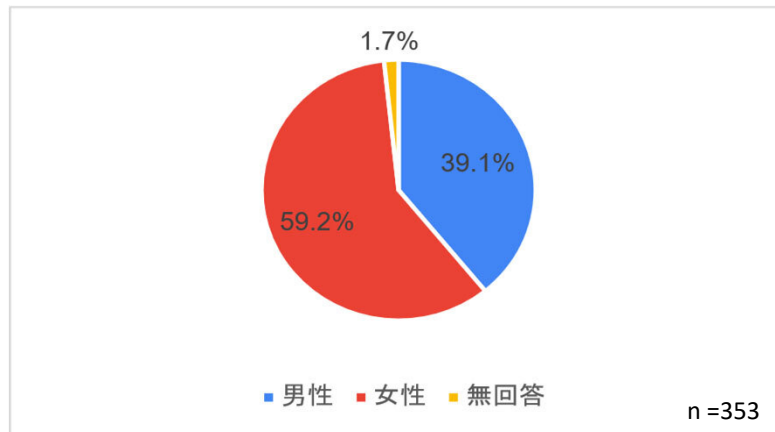
※有効回答数：353



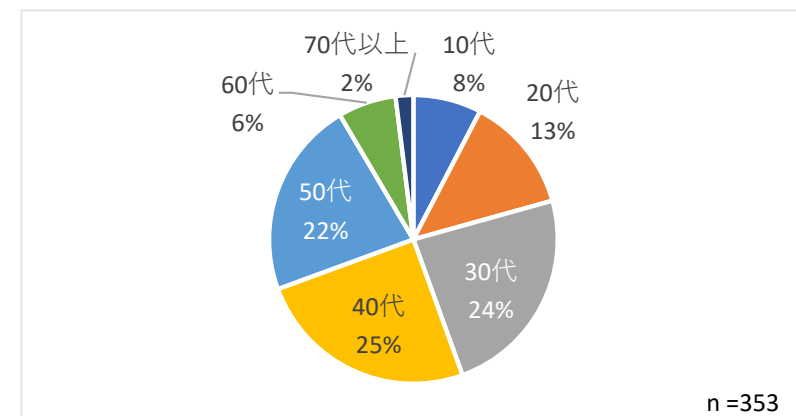
【 アンケートに答えた人はどんな人？ ： 回答者の属性と利用頻度 】

- 回答者は女性および30～50代の回答が比較的多く、チラシ配布を用いた調査手法の影響が考えられる。
- 回答者の約25%が、週2～3日以上利用している。
- 一方で、利用頻度が低い層（「ほとんど利用しない」「全く利用しない」）も約20%存在する。

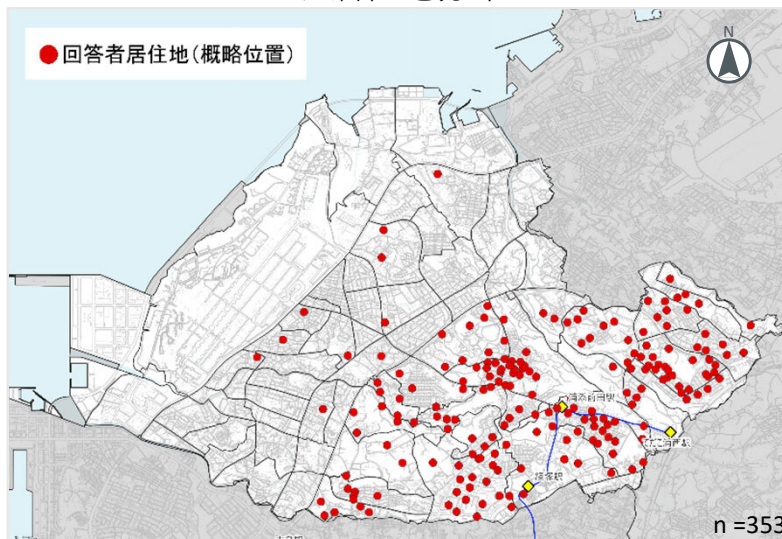
▼性別



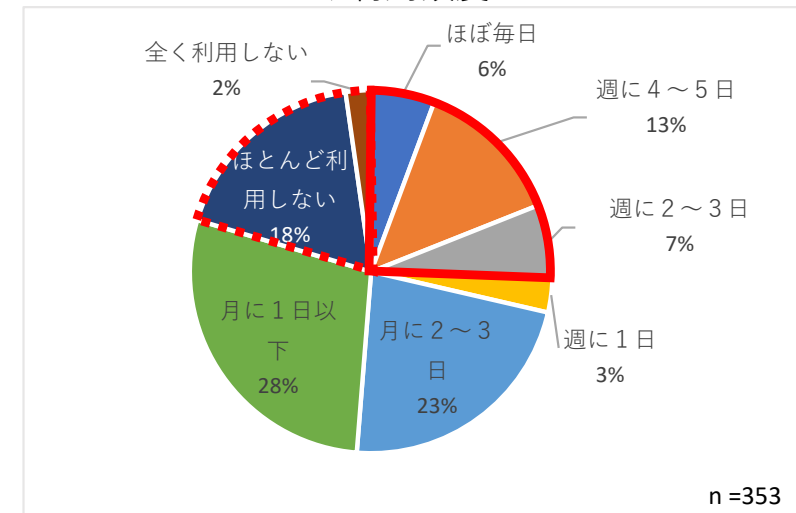
▼年代



▼居住地分布



▼利用頻度

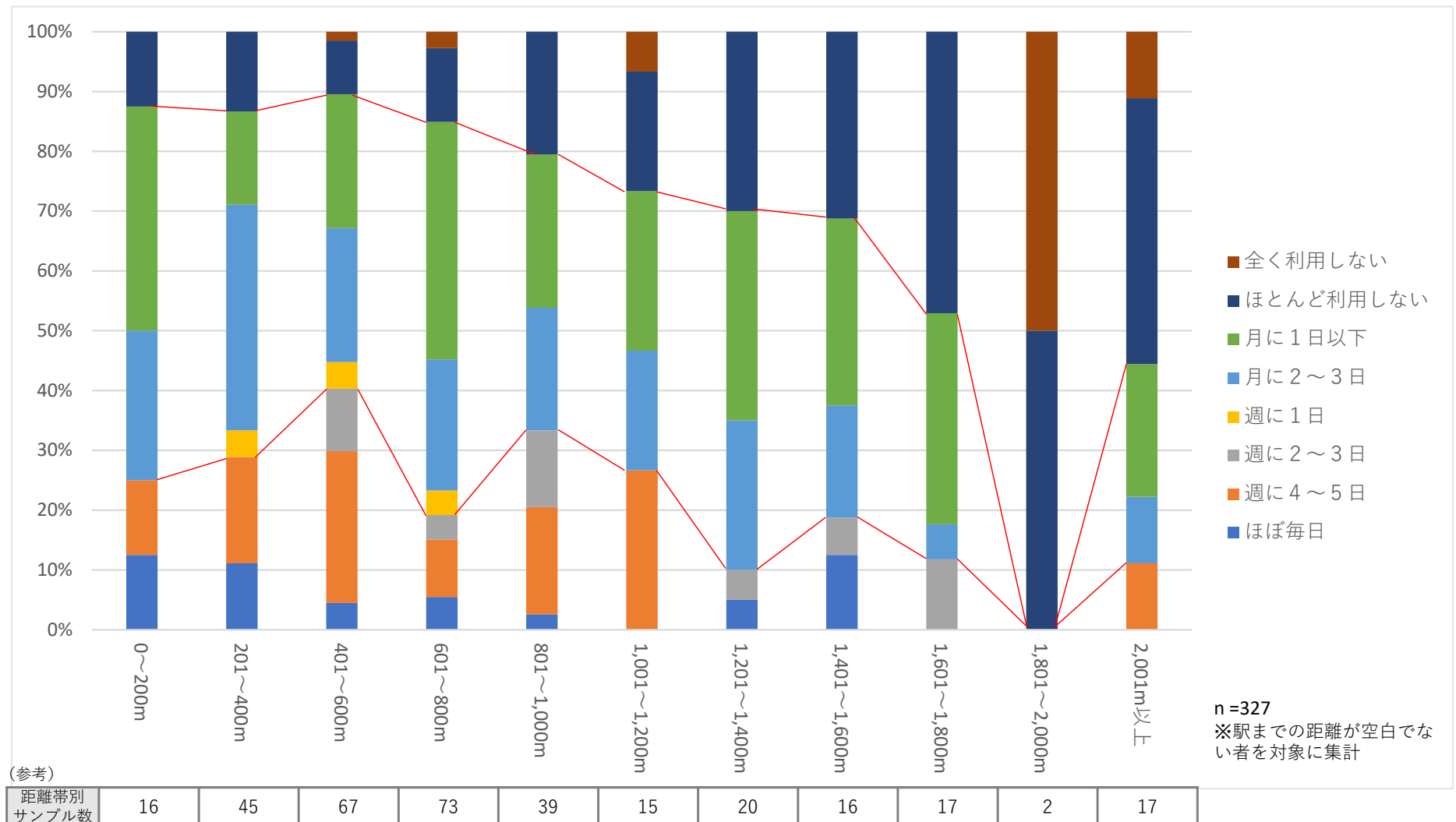


※チラシ配布地域外からの回答も一部含まれているが、分析にあたっては除外せずに取り扱っている。

【 どの距離帯から、どれくらいの頻度で利用している？ 】

- 駅までの距離が長くなるにつれて、「全く利用しない」「ほとんど利用しない」の回答割合は増加する。
- 一方、遠距離からでも日常利用（週2～3日以上）を行う層が一定数見られる。

▼利用頻度×駅までの距離**

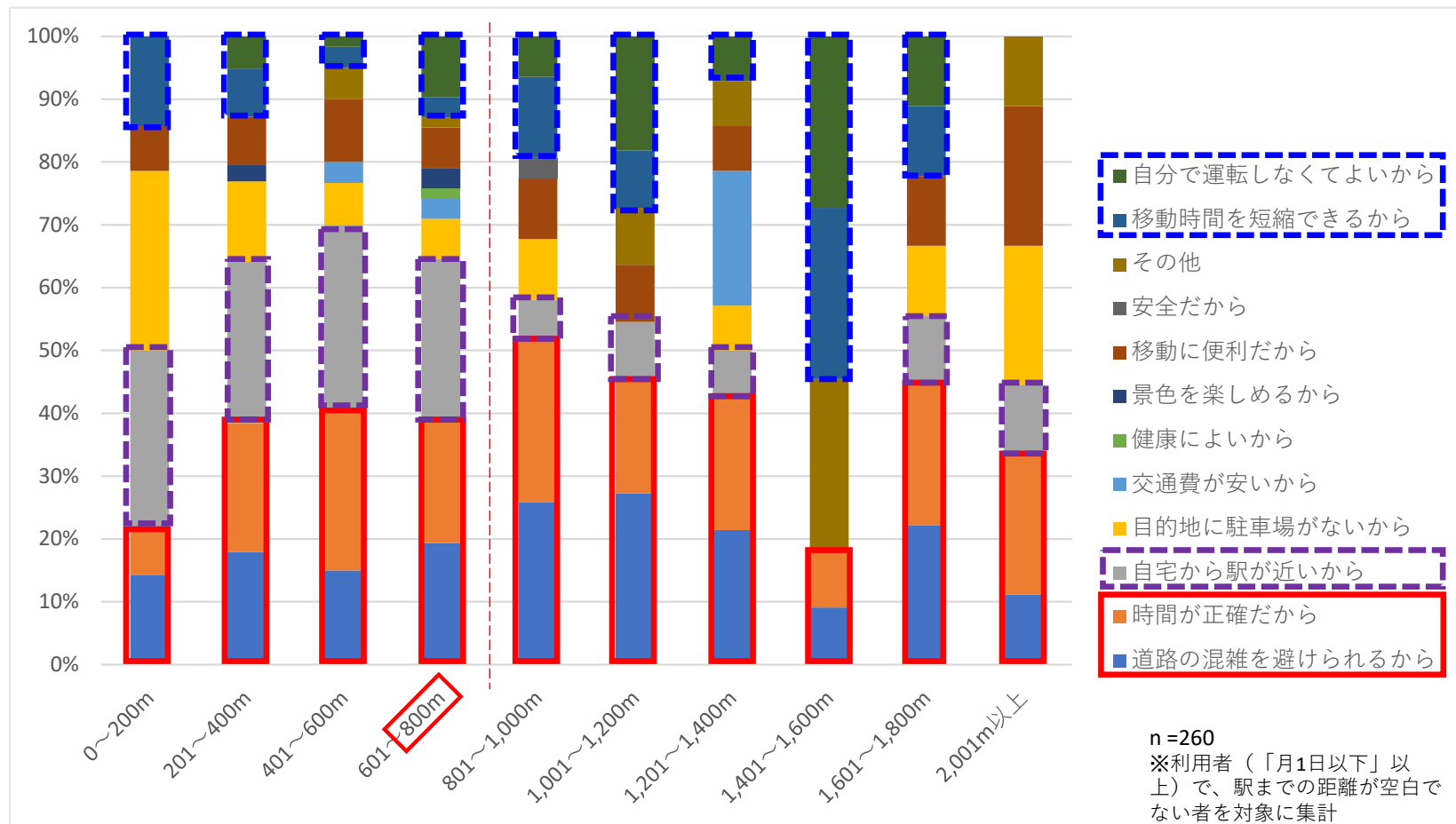


** 「駅までの距離」は、アンケート回答に基づく居住地と利用駅情報を用いて算出した値である。

【 どの距離帯で、どのような理由からモノレールが選ばれている？ 】

- 距離帯にかかわらず、「道路の混雑を避けられるから」「時間が正確だから」がモノレール選択理由として多く挙げられている。
- 一方、駅から800m以内の居住者では「自宅から駅が近いから」が最も多く、800m超の距離帯では「移動時間を短縮できるから」「自分で運転しなくてよいから」が比較的多い傾向にある。

▼ モノレール選択理由×駅までの距離**



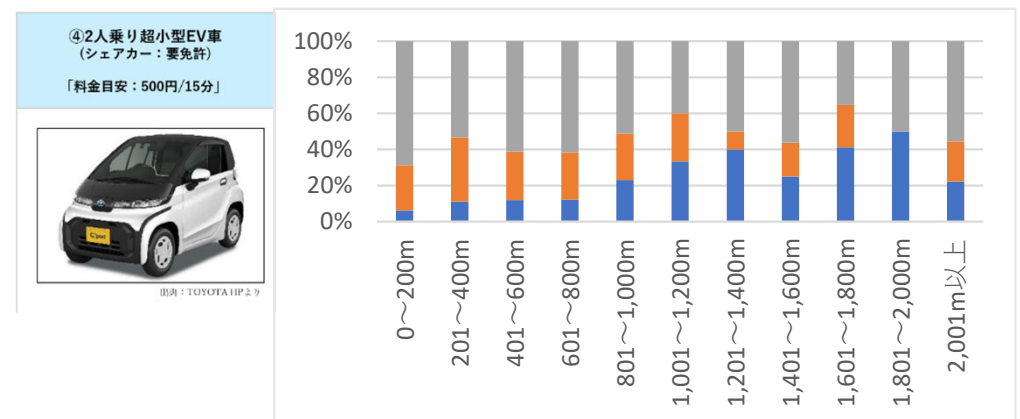
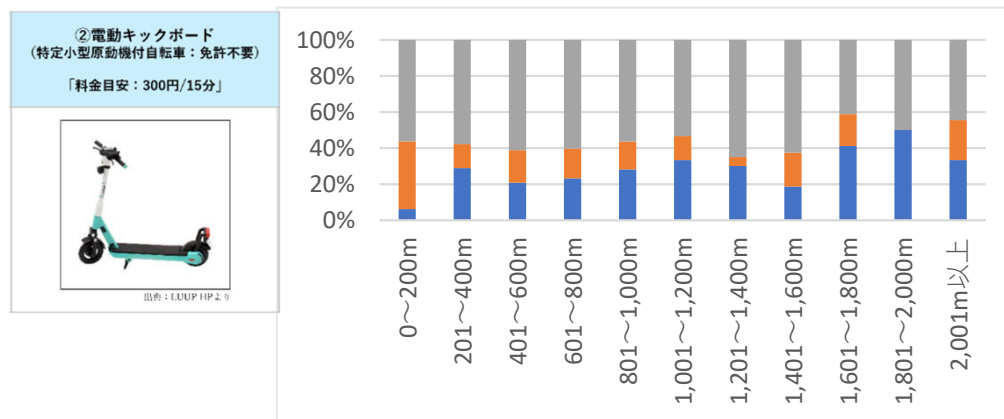
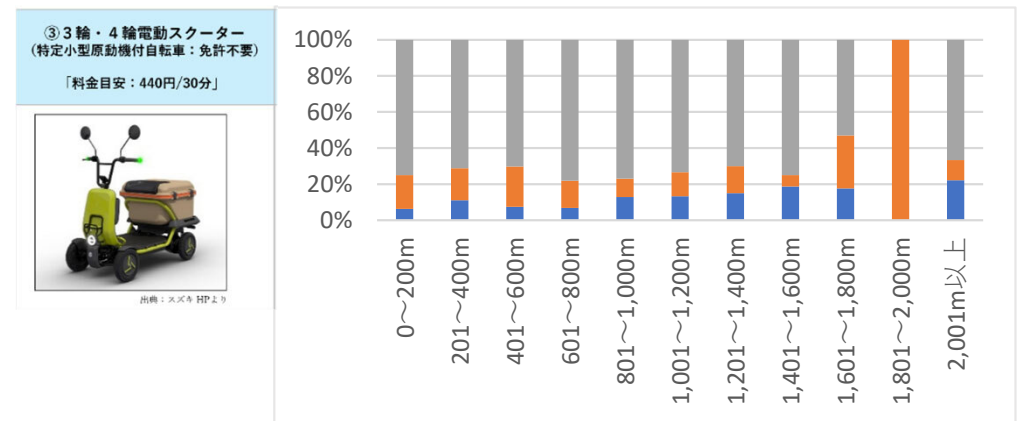
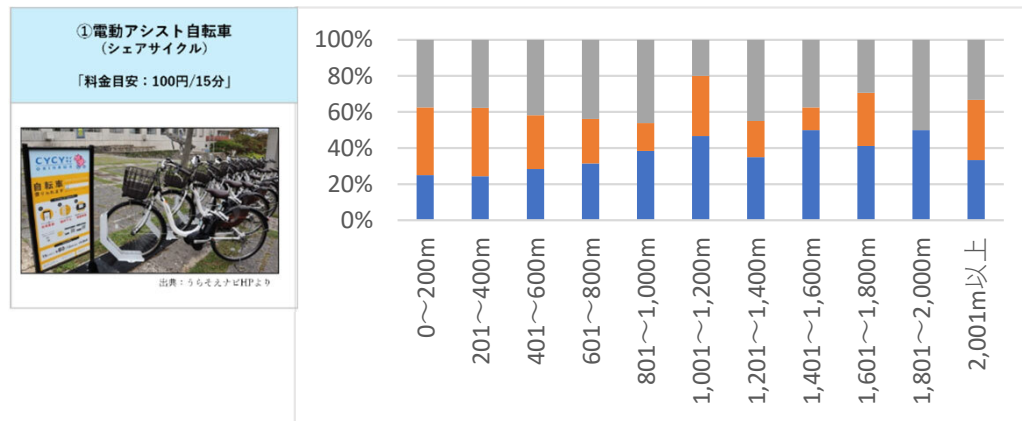
** 「駅までの距離」は、アンケート回答に基づく居住地と利用駅情報を用いて算出した値である。

【 どの距離帯で、どのようなモビリティが利用されそうか？ 】

- 「電動アシスト自転車（シェアサイクル）」は、距離帯にかかわらず利用意向が高く示されている。
- 「電動キックボード」や「2人乗り超小型EV車（シェアカー）」では一定の利用意向が確認され、特に後者は距離が長くなるほど利用意向が高まる傾向が見られる。

(凡例) ■ 利用したくない
 ■ それ以外の移動（買い物・外出など）で使いたい
 ■ モノレールを利用するための移動で使いたい

▼ モビリティ利用意向×駅までの距離**

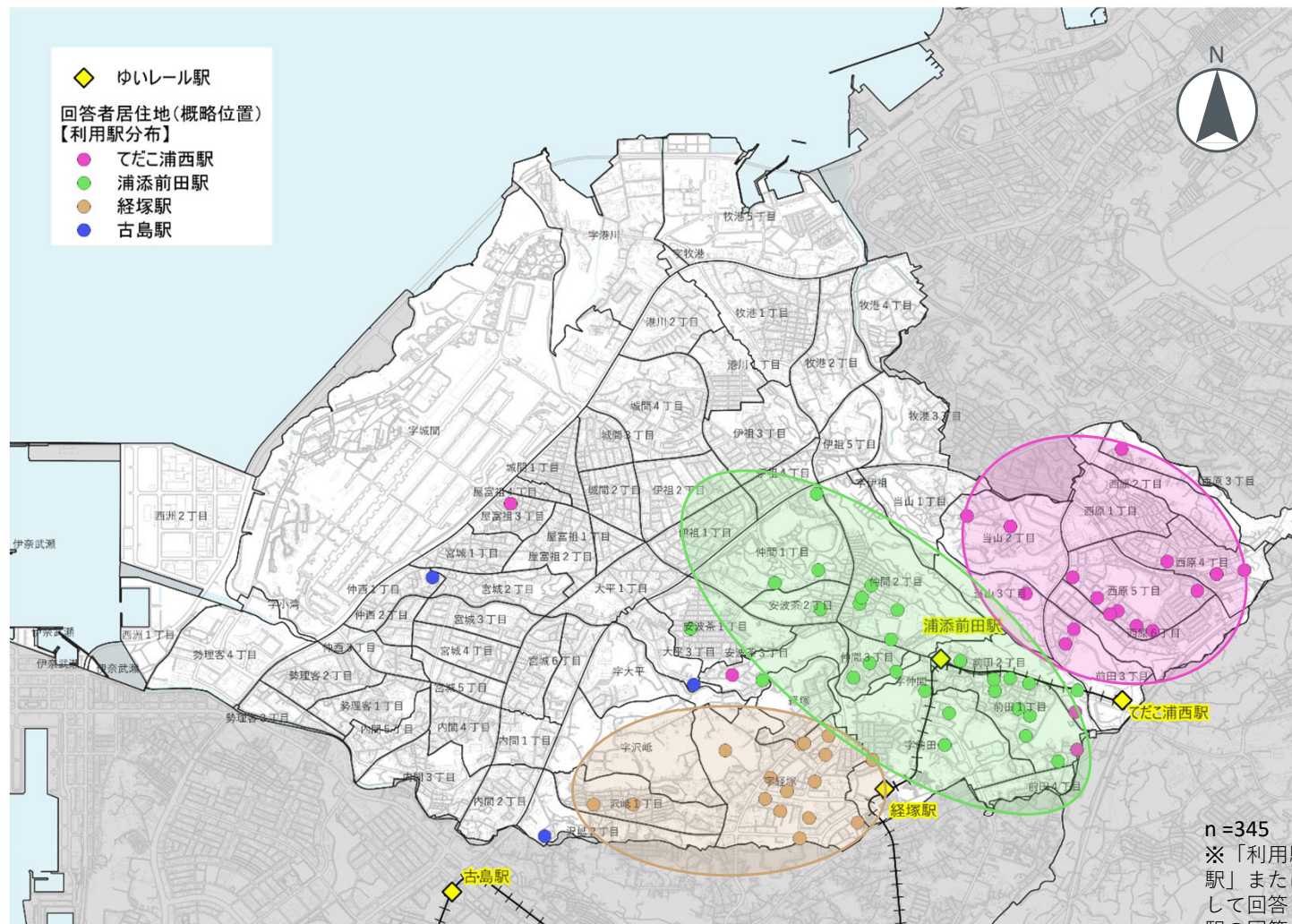


** 「駅までの距離」は、アンケート回答に基づく居住地と利用駅情報を用いて算出した値である。

【 どこからどの駅を利用している？ : 回答者の利用駅 】

- てだこ浦西駅は駅北側、経塚駅は駅西側からの利用傾向がみられる。
- 一方で、浦添前田駅は3駅の中で、利用圏が最も広く、市民の最寄り駅としての役割が大きいことから、ラストワンマイル施策の効果が期待される。

▼利用駅分布



※チラシ配布地域外からの回答も一部含まれているが、分析にあたっては除外せずに取り扱っている。

【 調査実施概要 】

■ 目的

- ・モノレールと路線バスの連携状況および駅までのアクセス手段の利用実態を把握し、結節機能上の課題を整理する

■ 調査対象

- ・各駅の乗継利用者・交通広場利用者

■ 実施日時

- ・R7年11月6日（平日）、R7年11月8日（休日） ※計2日間
- ・各日 5:00～24:00

■ 実施場所

- ・モノレール3駅（経塚駅、浦添前田駅 各駅交通広場）（てだこ浦西駅 P&R駐車場）

■ 実施方法

- ・調査員による目視カウント調査
- ・一部地点においてはカメラ観測を併用

※てだこ浦西駅は、交通広場カウント調査を過年度に実施済みのため対象外とし、県道側立体駐車場経由利用者を主対象に、駅利用確認の簡易インタビューを実施。

■ 主な調査内容

- ・モノレールと路線バスの乗継人数／駅へのアクセス手段別（貸切バス・タクシー・自家用車・自転車・バイク・徒歩）の利用者数／自家用車の送迎 等

▼ 経塚駅



▼ 浦添前田駅



▼（てだこ浦西駅）調査員ヒアリング位置



【 どのような交通手段での利用が見られる？ 】

- 経塚駅は「路肩での一般車（降車）」の件数が多く、浦添前田駅では「交通広場での一般車（乗車）」の件数が多い。
- 両駅とも、路肩での一般車の乗降にはバスベイでの乗降が含まれており、本来想定されていない（違反となる）利用形態であることから、安全面および運用面を含めた対応の検討が必要と考えられる。
- 浦添前田駅交通広場にはバス枠が設けられているが、実際には乗り入れている路線はない。
- またカウント調査実施時において、経塚駅・浦添前田駅ともに交通広場内でのタクシーの待機は確認されなかった。

▼ 経塚駅) カウント調査

経塚駅	バス停（上下）		路肩				交通広場・駐輪場								合計
	路線バス（乗車）	路線バス（降車）	タクシー（乗車）	タクシー（降車）	一般車（乗車）	一般車（降車）	タクシー（乗車）	タクシー（降車）	一般車（乗車）	一般車（降車）	バイク（乗車）	バイク（降車）	自転車（乗車）	自転車（降車）	
平日	3	1	2	0	42	124	0	0	48	29	9	14	10	19	301
休日	—	—	6	8	24	53	0	0	26	19	11	5	19	16	187

▼ 浦添前田駅) カウント調査

浦添前田駅	バス停（上下）		路肩				交通広場・駐輪場								合計
	路線バス（乗車）	路線バス（降車）	タクシー（乗車）	タクシー（降車）	一般車（乗車）	一般車（降車）	タクシー（乗車）	タクシー（降車）	一般車（乗車）	一般車（降車）	バイク（乗車）	バイク（降車）	自転車（乗車）	自転車（降車）	
平日	11	10	2	3	8	36	3	1	88	50	1	3	4	9	229
休日	5	9	4	8	11	18	9	5	49	47	1	1	2	5	174

【 てだこ浦西駅：周辺バス停からのアクセス 】

※てだこ浦西駅は、交通広場カウント調査を過年度に実施済みのため、県道側立体駐車場経由利用者を主対象に、駅利用確認の簡易インタビューを実施。



※駅改札までの時間・距離はP&R駐車場を経由するものとしてGoogle Mapsにて算出したもの。

▼ 県道241号線からP&R駐車場入り口（左図★）



▼ P&R駐車場入り口歩行者用通路



【 P&R駐車場徒歩通過者はどのような目的で？ 】

- てだこ浦西駅へのバス乗入れは5系統（平日上下計52便／日）である一方、駅には乗り入れないものの、駅近傍の県道241号線を経由する路線が3系統（平日上下計62便／日）存在する。
- 県道側からのアクセス状況としてP&R駐車場入口の徒歩通過者を見ると、平日は通勤目的でモノレールに乗り継ぐ利用が多く、あわせて路線バスからの乗継利用も一部確認される。

▼ てだこ浦西駅）県道241号線側P&R駐車場入り口__徒歩通過者

【平日】	通学	通勤	買い物	その他	総計
モノレール乗継利用あり	8	21	3	3	35
徒歩	5	18	3	3	29
路線バス	3	3			6
モノレール乗継利用なし	2	8	7	4	21
一般車（県道沿い）	1	5		1	7
徒歩	1	3	5	2	11
路線バス			2	1	3
総計	10	29	10	7	56

▼てだこ浦西駅）調査員ヒアリング位置



▼系統一覧（平日上下方向の合計便数_20260120時点）

【休日】	通勤	買い物	観光	ゆいレールま つり (11/8)	その他	総計
モノレール乗継利用あり	8	4	4	4	9	29
徒歩	8	4	4	4	9	29
モノレール乗継利用なし	5	14			17	48
一般車（県道沿い）	1					1
徒歩	4	14		17	12	47
総計	13	18	4	21	21	77

てだこ浦西駅乗り入れ系統：5系統	県道241号線を経由する路線：3系統
>47：那覇てだこ線 （6便/日） >233：西原てだこ線 （6便/日） >256：浦添てだこ線 （6便/日）	>25：那覇普天間線（14便/日） >56：浦添線（28便/日） >125：普天間空港線（20便/日）
5系統合計：52便/日	3系統合計：62便/日

【駅利用の全体傾向】

利用者目的	<ul style="list-style-type: none">モノレール利用目的は通勤・通学が約75%で、日常移動の基幹手段として機能。 [p.4]
アクセス満足度	<ul style="list-style-type: none">アクセス満足度は駅までの移動所要時間に強く依存（短距離ほど満足度高い）。 [p.7]
課題	<ul style="list-style-type: none">課題として「バスとの接続が悪い」、次いで「駐車場不足」「駐輪場不足」が多く選択された。 [p.8]自由回答では、坂や距離負担、案内表示の分かりづらさ、安全性への不安が共通的に指摘された。 [p.9]
距離と利用頻度の相関	<ul style="list-style-type: none">自宅から駅までの距離が長くなるほど非利用の割合は高まるが、日常的に利用する層は遠距離からでも一定数みられる。 [p.12]
モノレール選択理由の傾向	<ul style="list-style-type: none">自宅から駅までの距離にかかわらず「混雑回避」「時間の正確さ」が共通して重視される一方、近距離では利便性、遠距離では運転負担軽減や時間短縮が評価されている。 [p.13]
ラストワンマイルのモビリティ意向	<ul style="list-style-type: none">シェアサイクルは、自宅から駅までの距離にかかわらず、いずれの距離帯においても利用意向が高い。 [p.14]

【今後の取組の方向性】

- 駅アクセス改善に向け、**シェアサイクルの活用・拡充を継続**しつつ、**コミュニティバスやデマンド交通を含む多様なモビリティ**について、**エリア特性や利用ニーズに応じた検討を行う。**

【立地と結節機能 : (終着／広域結節)】

- モノレール延伸を契機に、路線北端の終点駅として**広域交通の結節機能**を担う拠点となっている。[浦添市地域公共交通計画 (R6.2)]

【当該駅にみられる駅利用の特徴】

利用者傾向	• 複数市町村からの広域利用が顕著。 [p.5]
アクセス手段	• 自家用車（駐車）でのアクセスが最多。徒歩も一定。 [p.6]
県道側アクセス (P&R徒歩通過者)	• 平日は通勤目的のモノレール乗継が多く、路線バスからの乗継も一部あり。 [p.19]



【把握された課題】

- 距離や坂による負担に加え、商業施設へのアクセスや案内表示・動線の分かりにくさが、自由回答として挙げられている。 [p.9]
- 県道側からのアクセスは駅の結節機能として十分に考慮されておらず、導線整理や位置付けの不足が課題である。 [p.19]

【今後の取組の方向性】

- 広域交通結節点としての機能を有することから、**沖縄県等の関係機関と連携し、地形的制約に配慮した環境整備**や**案内表示・動線整理及び県道からのアクセス向上**等、駅利用の円滑化について検討する。

【立地と結節機能 : (歴史・文化資源近接)】

- 市の広域拠点の一つとして位置づけられ、**歴史・文化資源を活かした拠点形成**と駅周辺まちづくりを一体的に進める方針が示されている。
[浦添市都市計画マスタープラン (R8.1)]

【当該駅にみられる駅利用の特徴】

利用者傾向	<ul style="list-style-type: none">浦添市民利用が中心。 [p.5]広い地域の市民に利用されており、最寄り駅としての役割が大きい。 [p.15]
アクセス手段	<ul style="list-style-type: none">徒歩が大半。 [p.6]
交通広場の使われ方	<ul style="list-style-type: none">交通広場での「一般車の乗車 (迎え)」が多い傾向。 [p.17]



【把握された課題】

- 駅員不在時間帯の不安解消や歩きやすい環境整備、坂や距離負担の軽減が、自由回答として挙げられている。 [p.9]
- 交通広場では、一般車による乗降利用は確認されている一方、バス枠が設けられているにもかかわらず、進入・退出経路の制約から路線バスの乗り入れは実現しておらず、交通広場の利活用に課題がある。 [p.17]

【今後の取組の方向性】

- 歴史・文化拠点としての特性を踏まえ、**観光担当部局や関連事業と連携し、歴史資源への歩行回遊性向上や観光導線のサイン整備**など、**駅降車後の移動のしやすさや満足度の向上を見据えた取組**について検討を行う。
- 広範囲の市民に利用されている特性や交通広場の利活用を踏まえ、**ラストワンマイル施策**など**市民の移動満足度の向上やさらなる利用拡大につながる取組**について検討を行う。

【立地と結節機能 : (住宅・商業施設近接)】

- 住宅系と近隣商業が混在し、多様な用途地域が設定されたエリアに立地しており、周辺には福祉施設が多数立地している。[うらそえマップ等(2026/01閲覧)]

【当該駅にみられる駅利用の特徴】

利用者傾向	浦添市民利用が中心であるものの、那覇市居住者の利用割合が相対的に高い。(境界付近立地の影響)。[p.5]
アクセス手段	徒歩が大半。送迎車も一定。[p.6]
交通広場の使われ方	路肩(バスベイ)での「一般車の降車(送り)」が多い傾向。[p.17]

【経塚駅】



出典：沖縄都市モノレールHPより

【把握された課題】

- 夜間の暗さによる不安、商業施設への動線・案内の分かりにくさが、自由回答として挙げられている。[p.9]
- バスベイでの一般車の乗降は、本来想定されていない(違反となる)利用形態であることから、安全面および運用面に課題がある。[p.17]

【今後の取組の方向性】

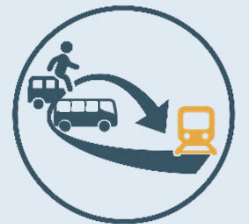
- 住宅系と近隣商業が混在するエリアに立地する駅として、周辺住宅地からの利用を支える生活交通の観点から、**夜間の安全確保(照明・防犯)**や**歩道の舗装・連続性向上**など、**歩きやすい駅アクセス環境の整備**について検討を行う。

【共通】

- ・ 駅アクセス改善に向け、**シェアサイクルの活用・拡充を継続**しつつ、**コミュニティバスやデマンド交通を含む多様なモビリティ**について、エリア特性や利用ニーズに応じた検討を行う。

■てだこ浦西駅

- ・ 広域交通結節点としての機能を有することから、**沖縄県等の関係機関と連携し、地形的制約に配慮した環境整備や案内表示・動線整理及び県道からのアクセス向上**等、駅利用の円滑化について検討する。



■浦添前田駅

- ・ 歴史・文化拠点としての特性を踏まえ、**観光担当部局や関連事業と連携し、歴史資源への歩行回遊性向上や観光導線のサイン整備**など、駅降車後の移動のしやすさや満足度の向上を見据えた取組について検討を行う。
- ・ 広範囲の市民に利用されている特性や交通広場の利活用を踏まえ、**ラストワンマイル施策**など**市民の移動満足度の向上**やさらなる利用拡大につながる取組について検討を行う。



■経塚駅

- ・ 住宅系と近隣商業が混在するエリアに立地する駅として、周辺住宅地からの利用を支える生活交通の観点から、**夜間の安全確保（照明・防犯）や歩道の舗装・連続性向上**など、歩きやすい駅アクセス環境の整備について検討を行う。

