

沖縄中南部都市圏PT調査 計画課題に関する現況分析

2025年6月

沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課

 PT調査から得られた
一般的な分析マーク

 今回特有の分析マーク

沖縄本島中南部都市圏 PT調査概要



都市計画区域を主体とした中南部都市圏 (17市町村)

沖縄県

OKINAWA PERSON TRIP

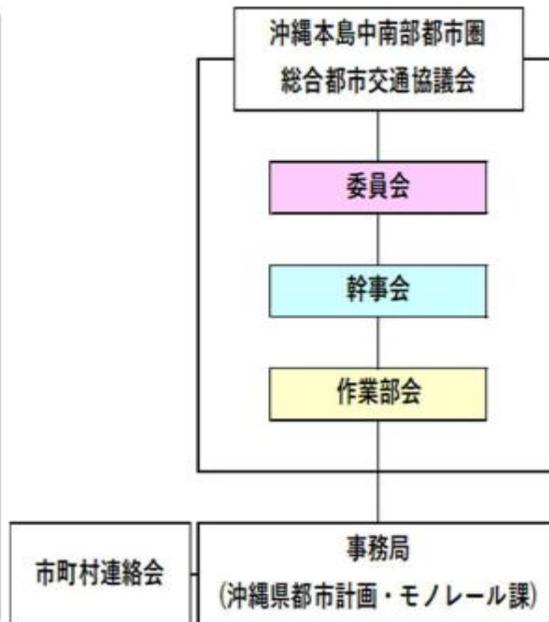
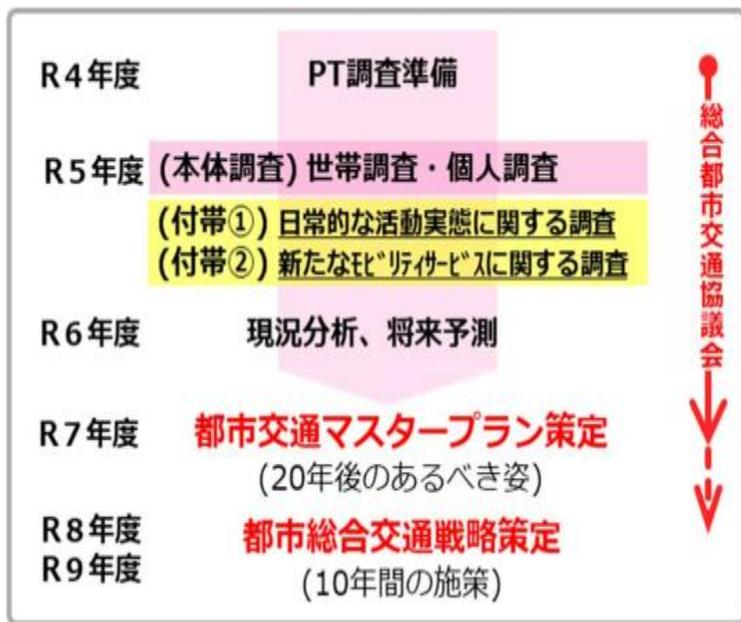
答えて創ろう、みんなのまち。

実施期間 令和5年10月~11月 実施主体 沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 TEL 098-966-2408

- ・都市圏内に居住する人を対象に
- ある1日 (10~11月頃) の移動を調査
- ・郵送やWebによるアンケート形式で行い
- 対象世帯のうち5歳以上の人全員が対象

| | |
|-------|------------|
| Who | どのような人が |
| Why | どのような目的で |
| Where | どこから どこへ |
| When | どのような時間帯に |
| How | どのような交通手段で |





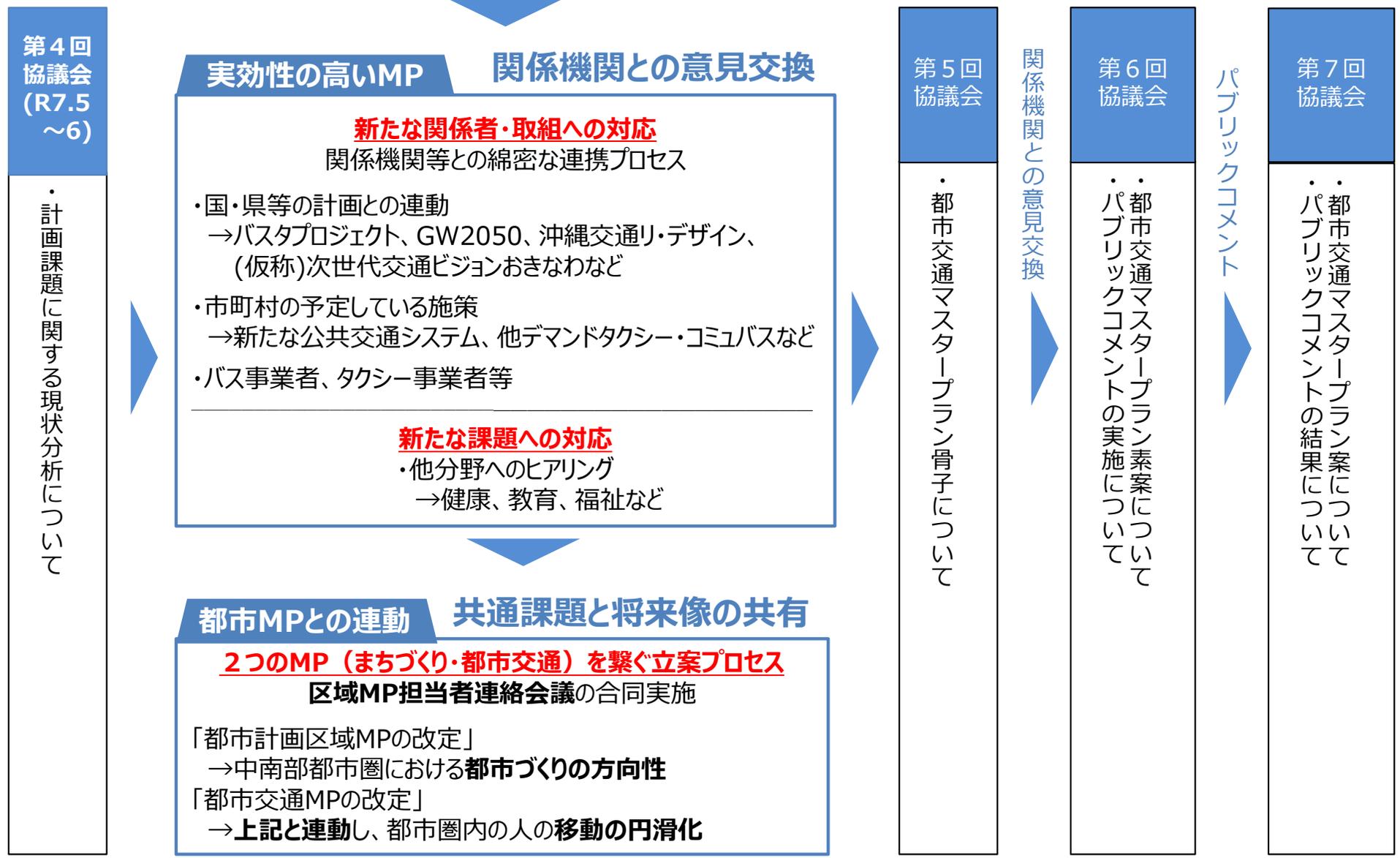
| 委員会 (23名) | |
|----------------------|--------------------|
| ◎ 埼玉大学 名誉教授 | 久保田 尚 |
| 琉球大学 名誉教授 | 池田 孝之 |
| 東京大学大学院工学系研究科 教授 | 福田 大輔 |
| 琉球大学工学部 教授 | 神谷 大介 |
| まちづくりファシリテーター | 石垣 綾音 |
| RBCラジオパーソナリティ | 比嘉 俊次 |
| 社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会 | 仲程 いづみ |
| 沖縄県商工会議所連合会 | 会長 |
| (一財)沖縄観光コンベンションビューロー | 会長 |
| (一社)沖縄県バス協会 | 会長 |
| 沖縄都市モノレール(株) | 代表取締役社長 |
| 内閣府 沖縄振興局 | 参事官(振興第一担当) |
| 国土交通省 総合政策局 | 交通政策課 企画室長 |
| 国土交通省 都市局 | 都市計画課 都市計画調査室長 |
| 国土交通省 都市局 | 街路交通施設課 街路交通施設企画室長 |
| 国土交通省 道路局 | 企画課 道路経済調査室長 |
| 国土交通省 国土技術政策総合研究所 | 都市研究部 都市施設研究室長 |
| 内閣府 沖縄総合事務局 | 開発建設部長 |
| 内閣府 沖縄総合事務局 | 運輸部長 |
| 沖縄県 | 警察本部 交通部長 |
| 沖縄県 | 企画部長 |
| 沖縄県 | 文化観光スポーツ部長 |
| 沖縄県 | 土木建築部長 |



◎ は委員長

※MP：マスタープランの略

本島中南部都市圏は
3つの都市計画区域ならびに17の市町村から構成され
個々の市町村の課題・特性・ビジョン等に差異。

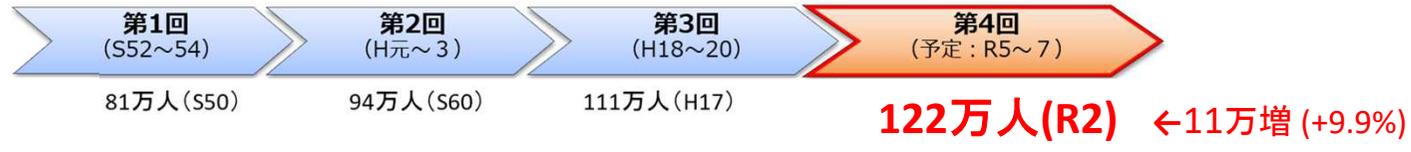


都市圏の移動の現状

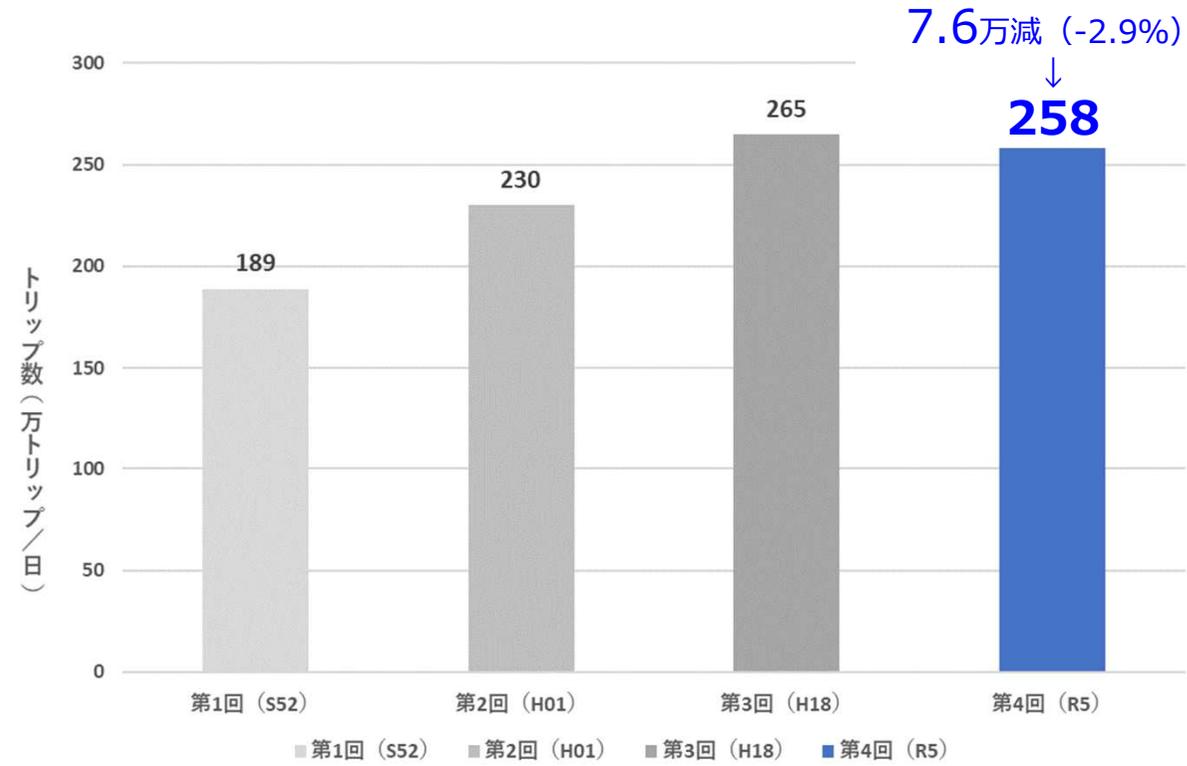
人口は増えたがトリップ数は減少

● 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

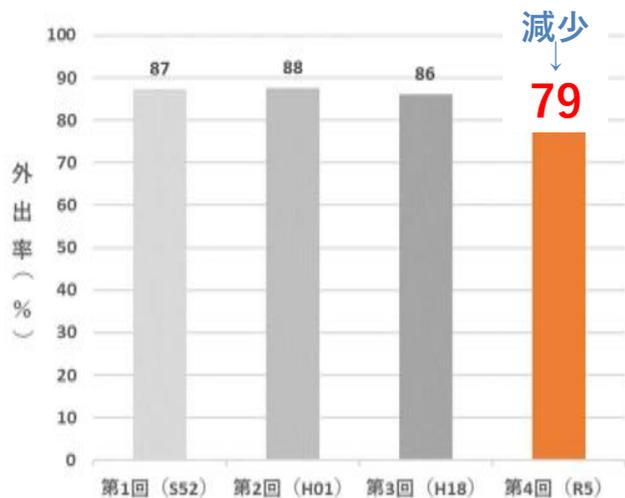
外出率と平均トリップ数の減少



- 都市圏全体の外出率は**79%**であり、**過去と比較して減少**している。
- ネット原単位（外出した人の1日平均トリップ数）は**2.8**となり、**過去と比較して減少**している。
- 性別で比較すると、女性の外出率は低い一方、**外出時のトリップ数が多い**。

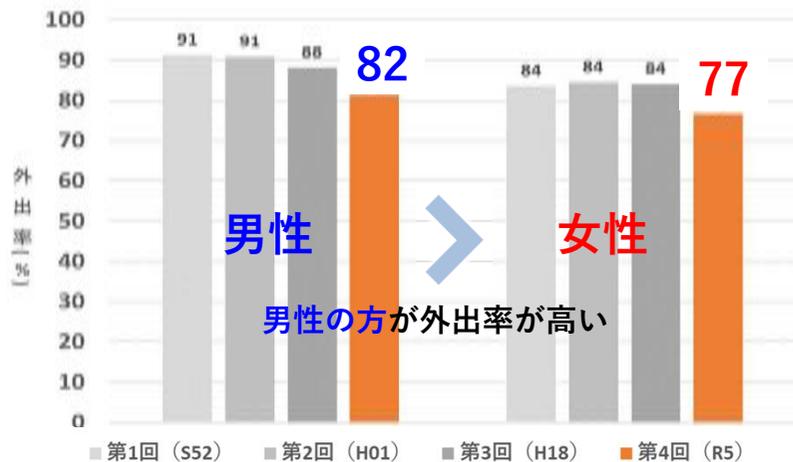
外出率

ある日のうちに1回でも移動(外出)した人の割合



※個人票から拡大した集計値

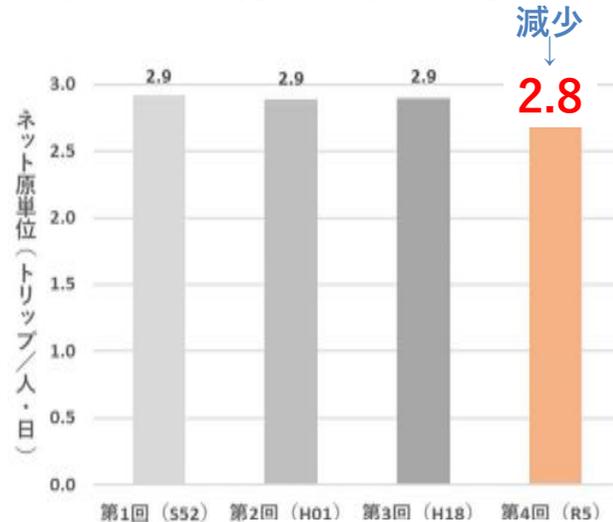
性別比較



※個人票から拡大した集計値

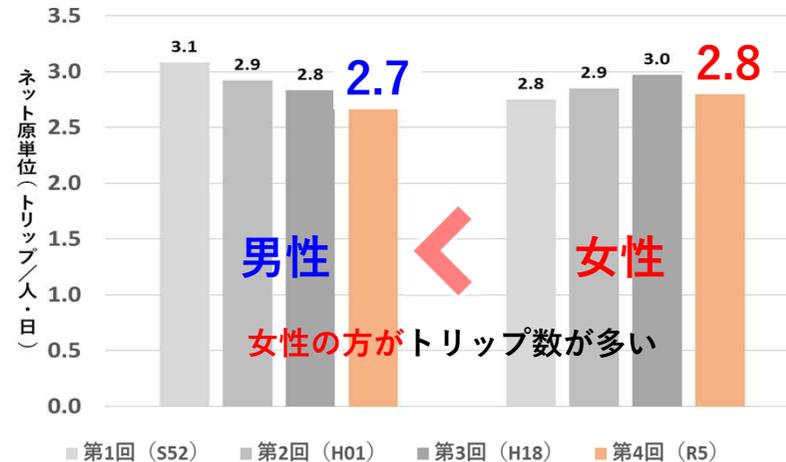
ネット原単位

外出した人の1度の外出でのトリップ数



※個人票から拡大した集計値

性別比較



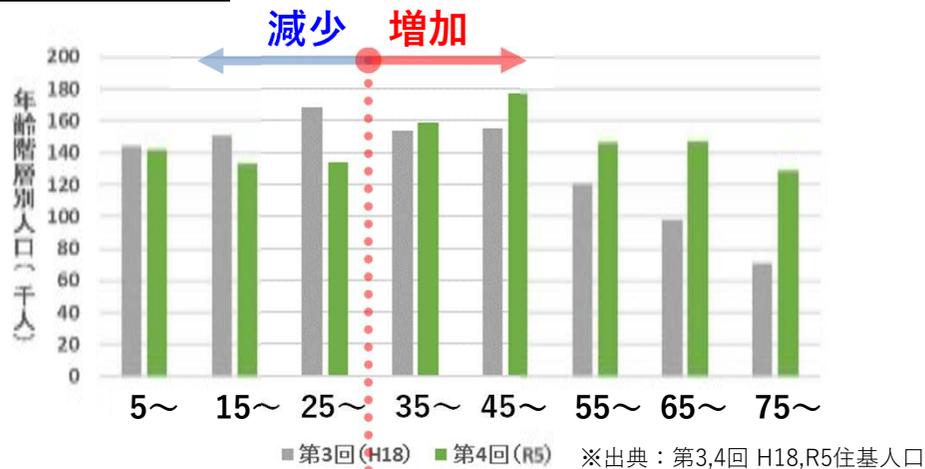
※個人票から拡大した集計値

世代によるトリップ特性の違い

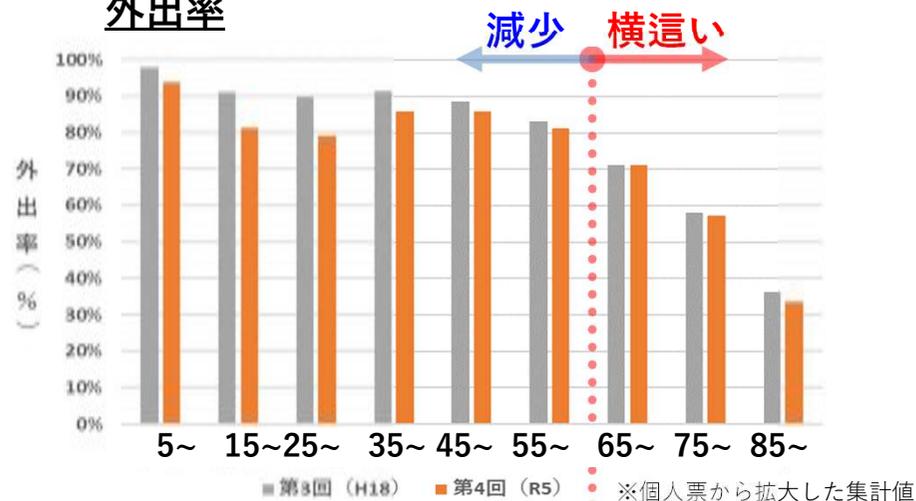


- 34歳以下 : **トリップ減** → **人口減が主因**であるが、外出率・ネット原単位も減少している。
- 35~44歳 : **トリップ減** → 人口微増だが、**外出率・ネット原単位の減少が卓越**している。
- 45歳以上 : **トリップ増** → **人口増が主因**であるが、**65歳以上ではネット原単位も増加**している。

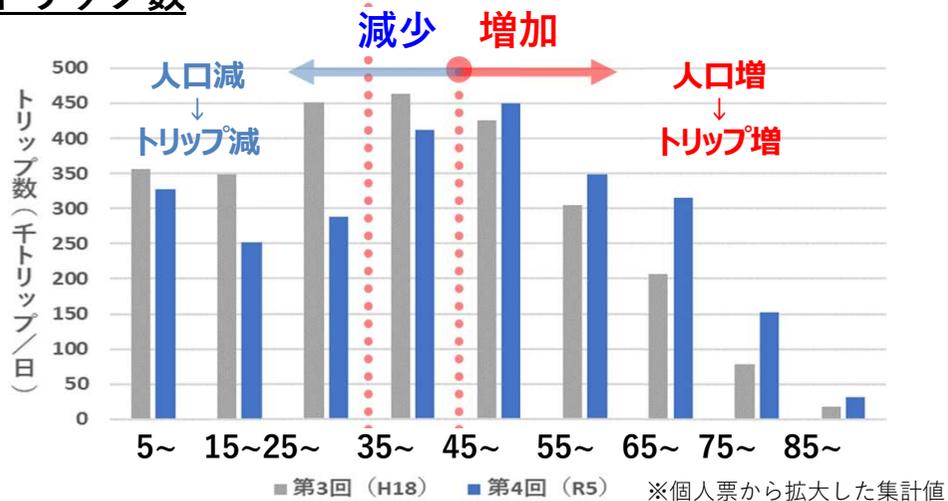
年齢層別人口



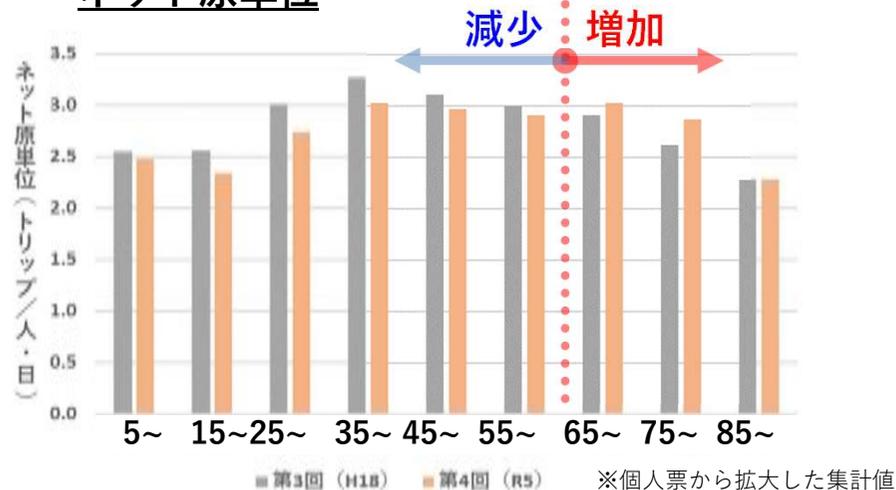
外出率



トリップ数



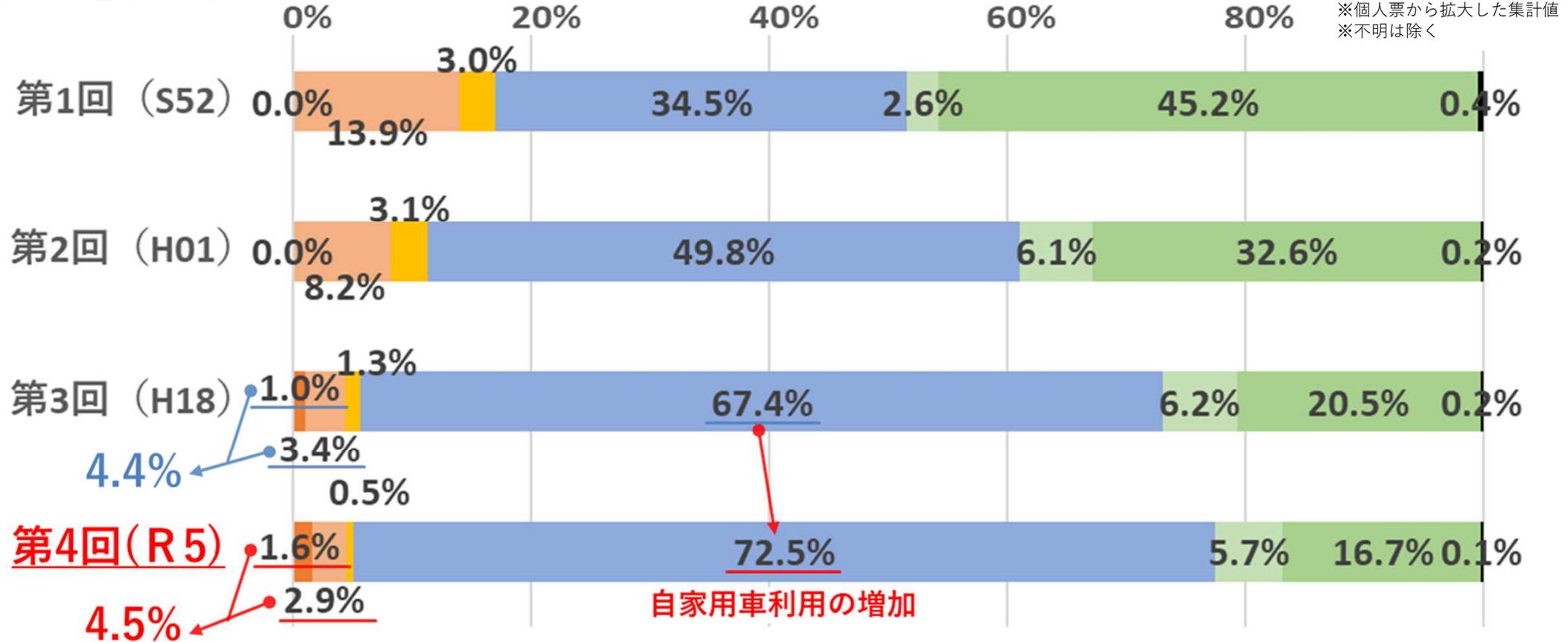
ネット原単位



交通手段分担率の変化

- 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



【前回比較】

第4回 - 第3回 ▶

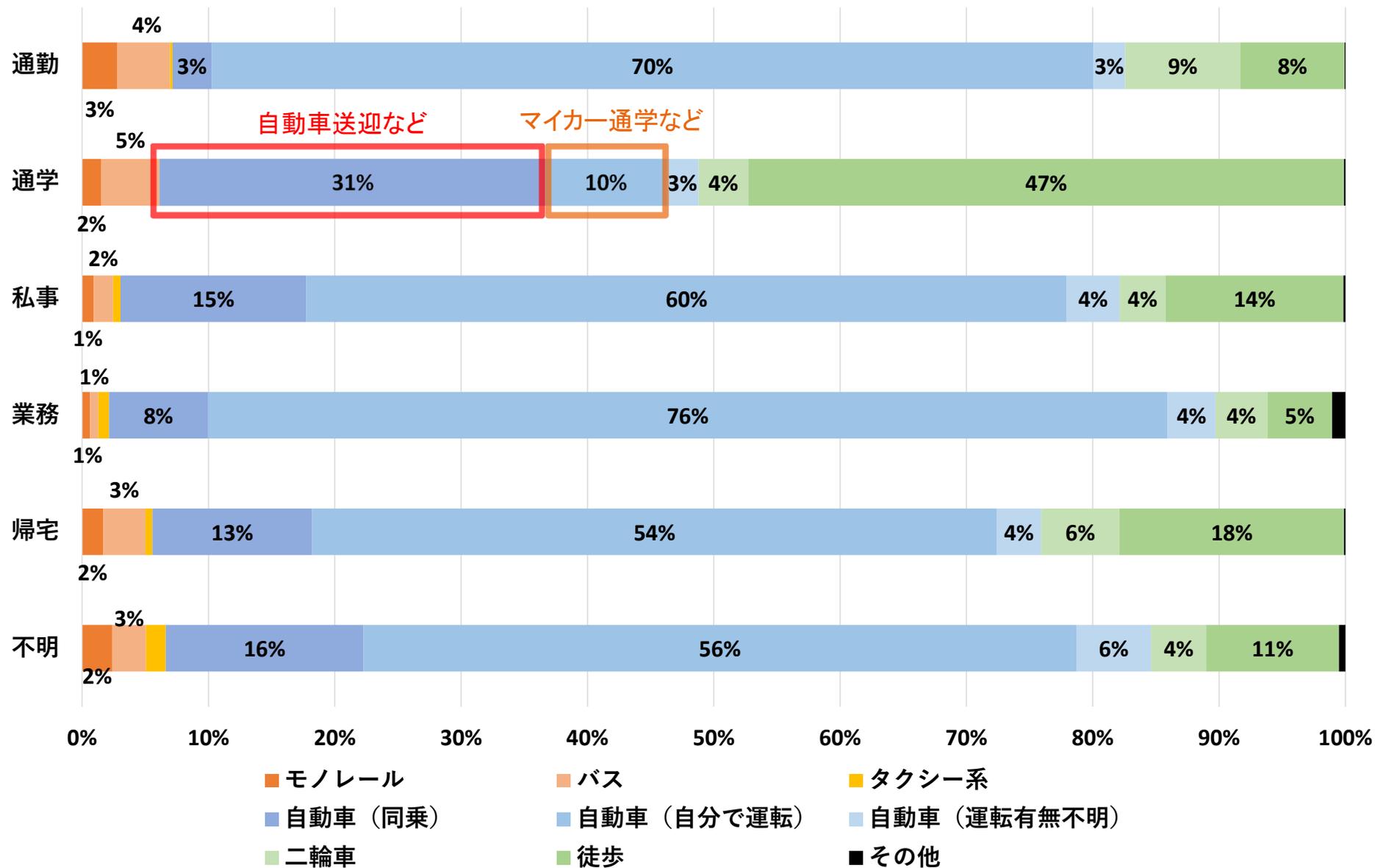
| | | | | | | |
|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| モノレール | バス | タクシー ハイヤー | 自家用車 | 二輪車 | 徒歩 | その他 |
| +0.6% | -0.5% | -0.8% | +5.1% | -0.5% | -3.8% | -0.1% |

目的別の交通手段分担率



- 通勤や通学で比較的公共交通の利用が多い傾向にあるが、全体的に自動車の分担率が高い。
- 通学は**徒歩と自動車の分担率が同程度**。

【目的別交通手段分担率】

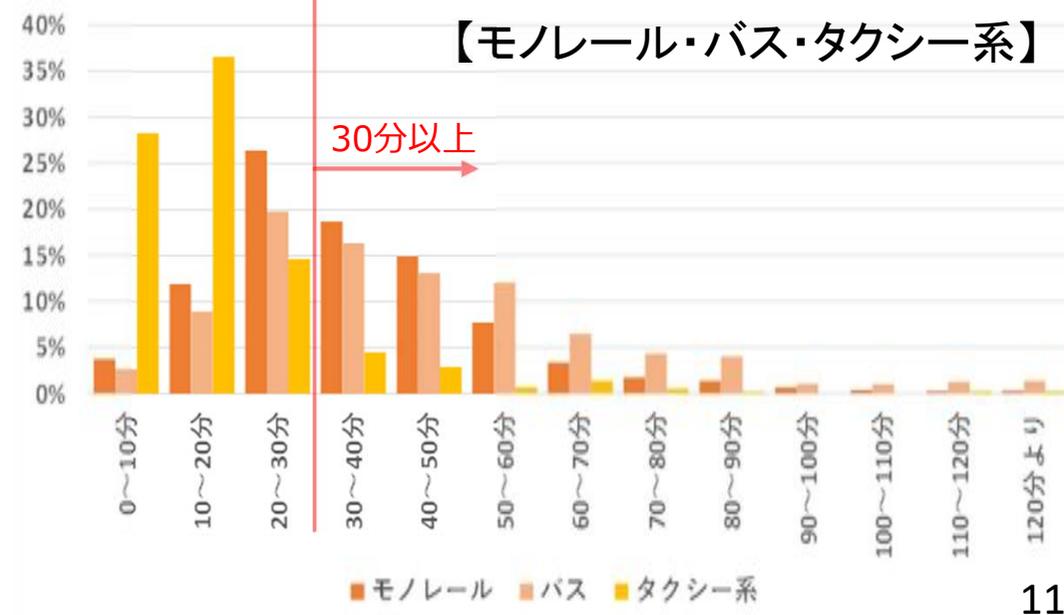
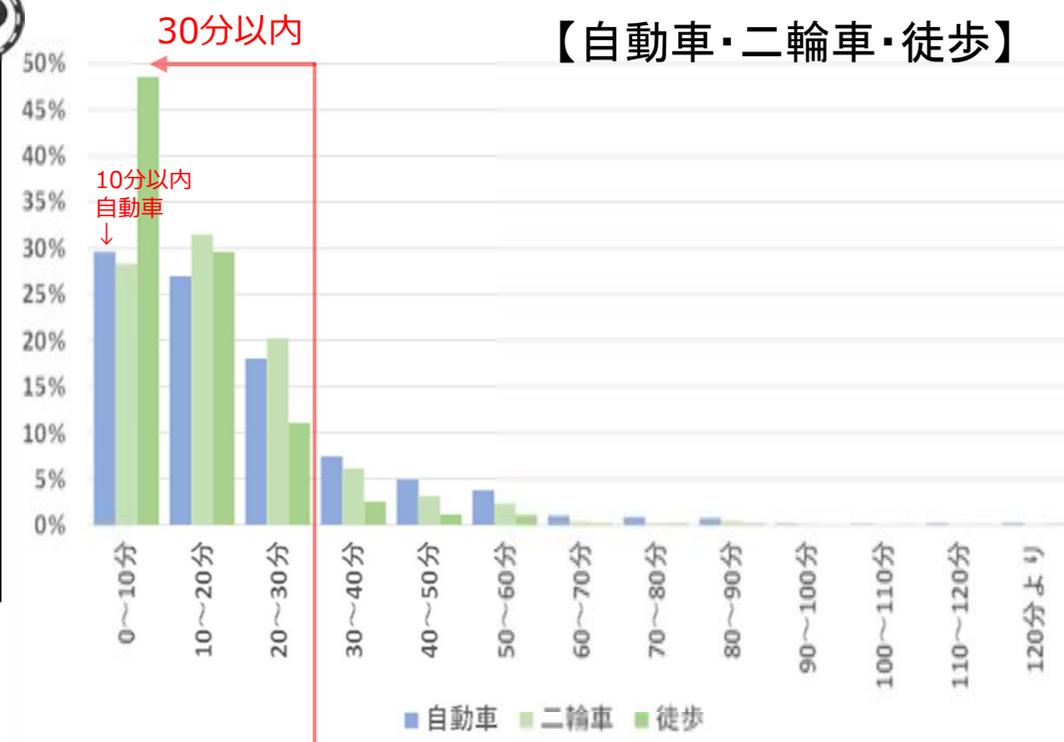
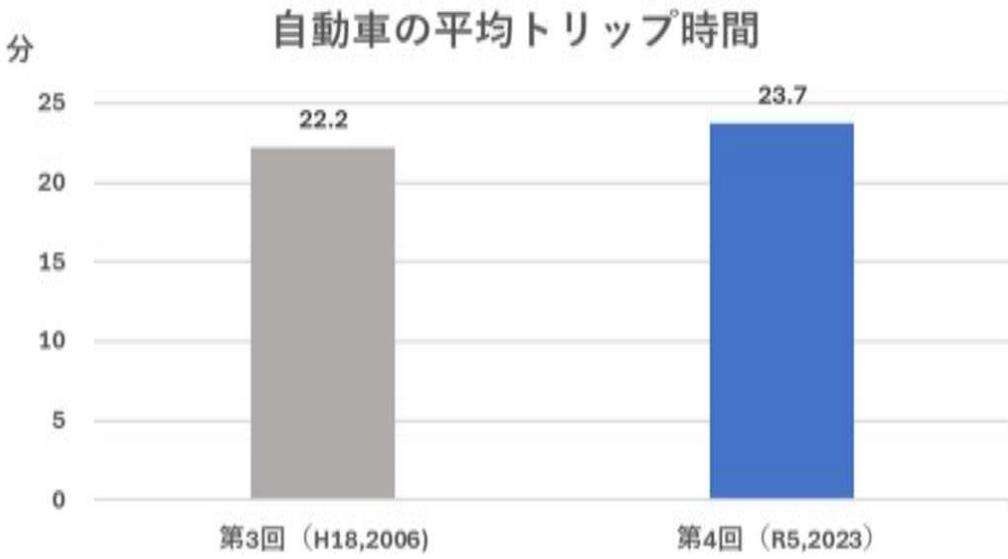


交通手段別のトリップ時間分布

- 自動車・二輪車・徒歩は、30分以内の移動がほぼ占めている一方、バス・モノレールは、30分以上の移動も半数程度見られ、公共交通利用には時間がかかることが伺える。
- 10分未満の短距離トリップにも自動車が30%近く利用されており、過度な自家用車依存の傾向が伺える。
- 自動車の平均トリップ時間は前回より1.5分増加。



【比較参照】P45 交通手段別トリップ長

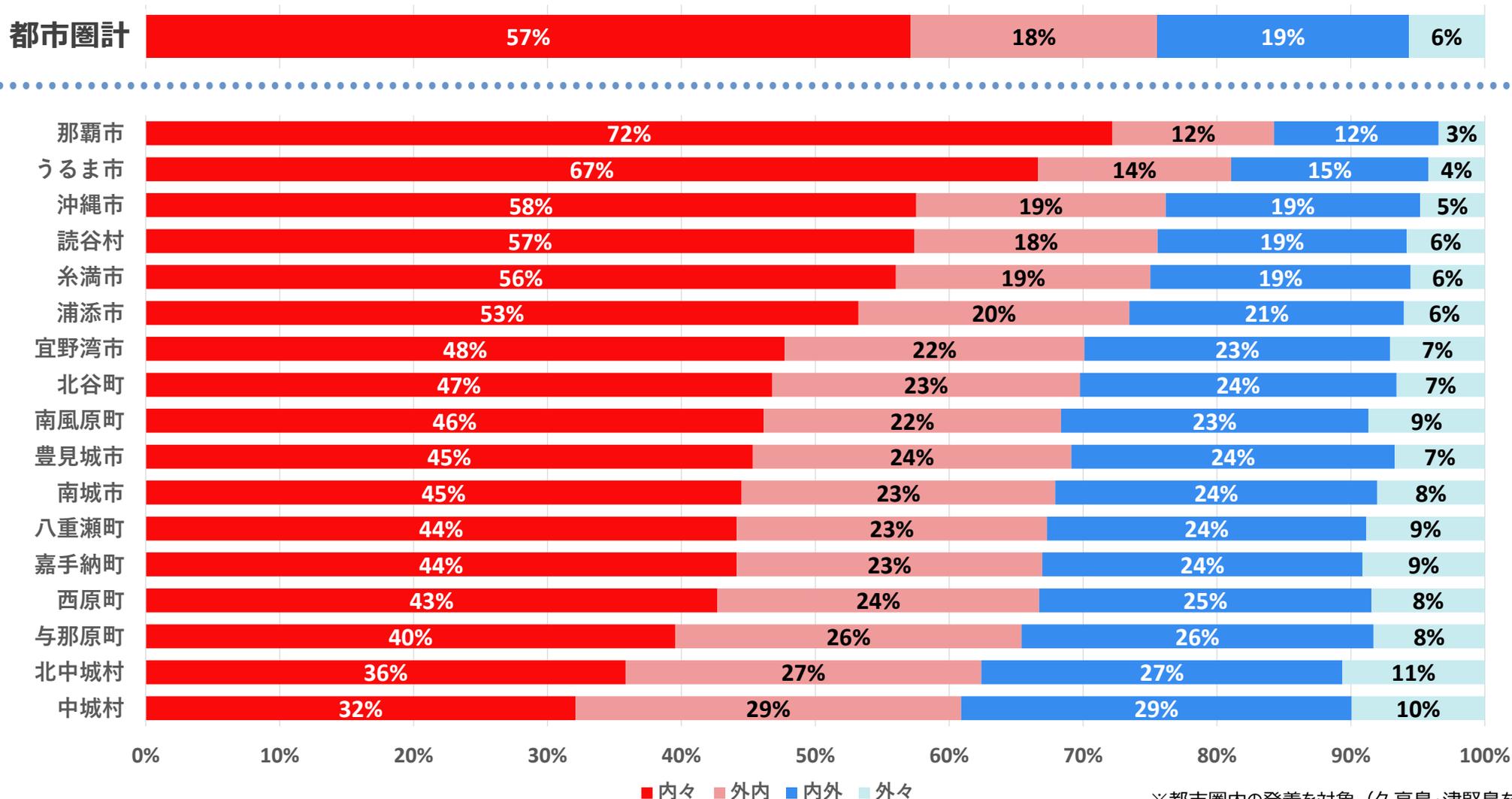


市町村毎トリップの割合

- 居住地別の内々トリップ割合は市町村ごとに異なり、**那覇市・うるま市・沖縄市**は内々トリップの割合が高く、トリップが居住している市町村内で完結しており、**拠点性が比較的高い**と考えられる。
- 都市圏全体では、**市町村内々トリップが半数以上**を占めている。



居住地別内々トリップ割合



※都市圏内の発着を対象（久高島・津堅島を除く）
 ※Cゾーン以下不明は除く

沖縄本島中南部都市圏の 課題に関する分析

1. 都市構造上の課題

1-1. 高密度な都市構造

○県全体の人口は約145万人
そのうち沖縄本島中南部圏域に
約8割以上の人口が集中
→人口密度は、2,500人/km²となり、
全国の政令指定都市なみ

1-2. 分断された都市構造

○中部圏域の約23%を占める米軍基地
→普天間・瑞慶覧の米軍基地により
那覇都市圏と沖縄市都市圏が分断

1-3. 急拡大する都市圏

○中心都市における地価・家賃の高騰
→県民の低所得も背景に、郊外への
転居が加速

2. 社会構造上の課題

2-1. 超高齢社会の到来

○将来人口は、当面現状規模で推移。
○全国に比べて、高齢化の進展が遅い。
→急速に超高齢社会へ移行
→高齢ドライバーと交通弱者の急増

2-2. 貧困問題

○家計収入は全国に比べ20万円/月
以上少なく、世帯の半数以上が
世帯所得300万円以下。
○自動車保険加入率は全国で最下位
→ハイリスクな自家用車保有

3. 都市交通上の課題

3-1. 交通渋滞の慢性化

○自動車保有台数は上昇傾向
○那覇市を中心とする経済圏が構成され、
那覇市への交通流入が卓越。
→トリップ数・トリップ長の増大

3-2. 公共交通利用者数の減少

○交通渋滞の影響により、路線バスのサー
ビスが低下し、利用者数は減少。
○モノレールを含めた公共交通利用者数は
増加傾向だったがコロナ禍により激減。

3-3. 割高な移動コスト

○割高な公共交通運賃
→路線バスの運賃は中長距離では、
軌道系システムに比べ割高。

4. 近年の変化

4-1. 交通環境・道路環境の改善

○沖縄都市モノレールの延長
○基幹急行バスの運行
○浦添北道路、国道58号8車化、
南風原・与那原バイパスの暫定供用

4-2. 観光客数の大幅な増加

○国内外からの観光客の増加
→平成30年度には1,000万人突破
→令和2・3年度はコロナ禍により激減

4-3. 新たな大規模開発予定地

○大規模な駐留軍用地跡地の返還・
開発を予定。
→キャンプ瑞慶覧(宜野湾市)
キャンプキンザー(浦添市)

5. 課題まとめ

5-1. 複合的な課題

○沖縄県の中南部都市圏においては、
都市構造・社会構造上の課題に起因
した都市交通上の課題が発生。

5-2. 利便性の高い公共交通の不在

○特に、政令指定都市並みの都市圏で
あるにも関わらず、鉄軌道のような
利便性の高い公共交通機関が存在し
ないことは、極めて高い自動車依存
型社会を形成している。

5-3. 貧困であっても 車を持たざるを得ない社会

○本県の産業構造等に起因した全国最
低の家計収入も影響し、
「貧困であっても車を持たざるを得な
い社会」が形成されている。

6. 近年の変化まとめ

6-1. 施策の効果分析

○交通環境や道路環境の課題改善が
行われており、それらの効果を詳細
に分析することで、都市構造全体へ
の波及効果を把握する必要がある。

6-2. 駐留軍用地跡地利用

○本県固有の課題である駐留軍用地跡
地利用は、都市構造を大きく改変す
る可能性があることから、その影響
について把握し将来の都市構造を検
討しておく必要がある。

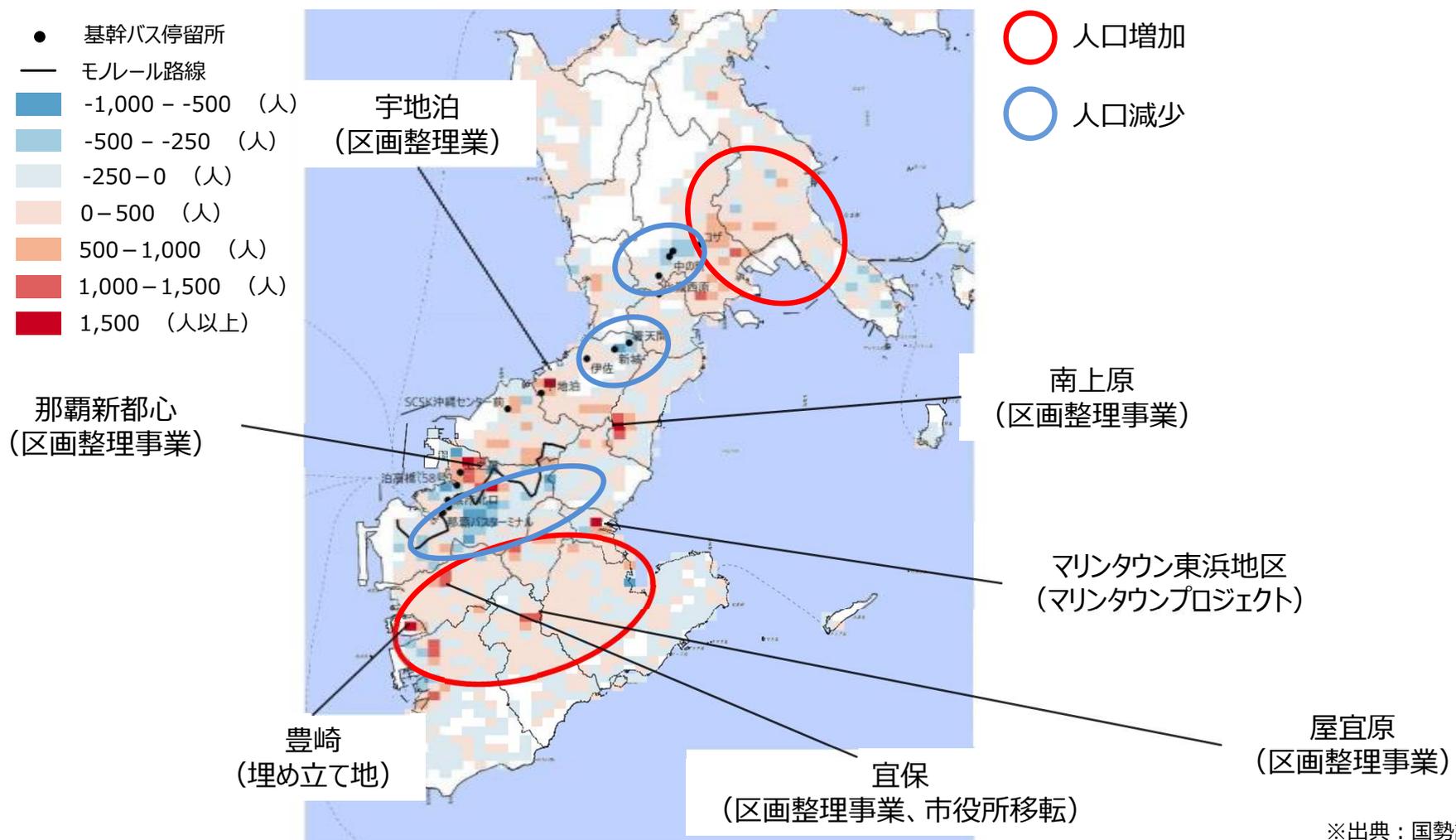
7. PT調査の方向性

○依然として発展著しい本県の
中南部都市圏において、各種課
題等に対する根本的な要因を分
析した上で、今後の都市交通・
都市構造のあり方を検討するた
め、人流に加え社会的な背景に
ついて精度良く把握が可能なPT
調査を実施する。

1.都市構造上の主たる課題

- 那覇市~沖縄市にかけて西海岸の既存の市街地で人口が減少している一方で、豊見城市やうるま市、糸満市・八重瀬町の北部で人口増加がみられる。
- **住宅開発が行われた地域**（天久・豊崎・与那原・南上原など）では**局所的に人口が増加**している。
⇒ 都市部の居住地の不足や、地価や家賃の高騰を受け、郊外化が進んでいると考えられる。

2005年から2020年までの間の人口増減

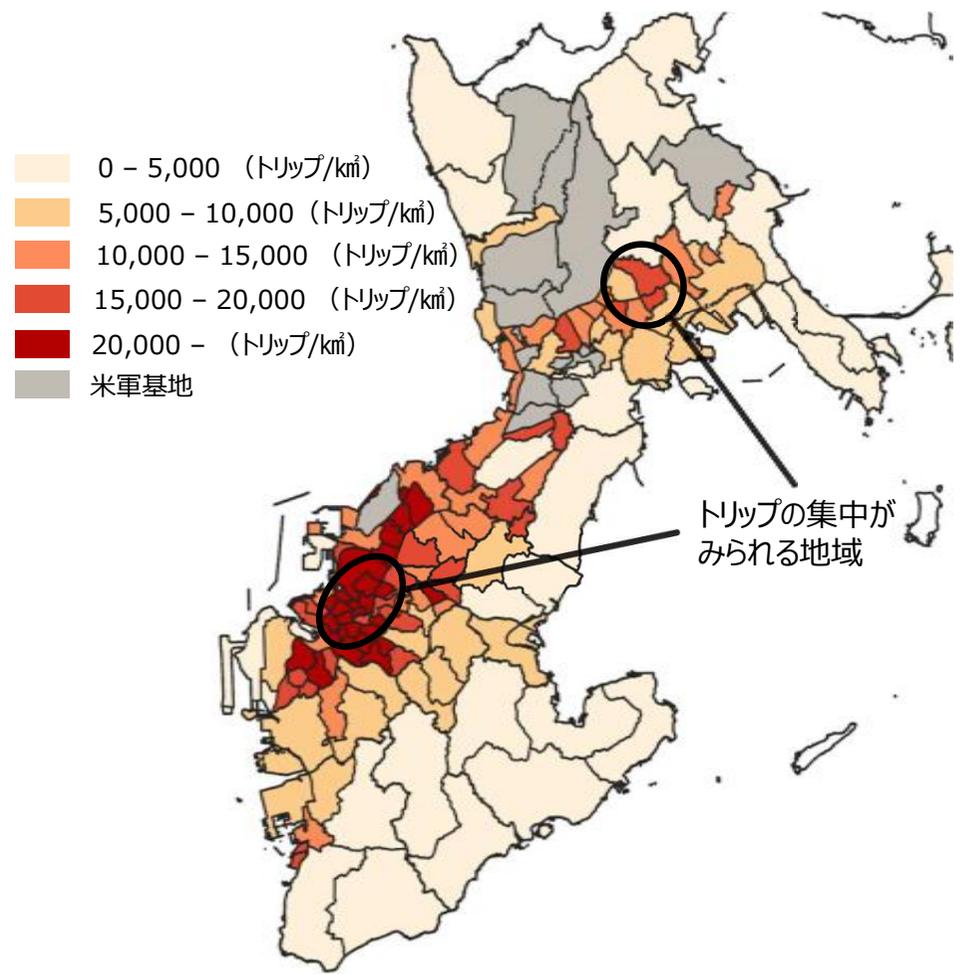


※出典：国勢調査

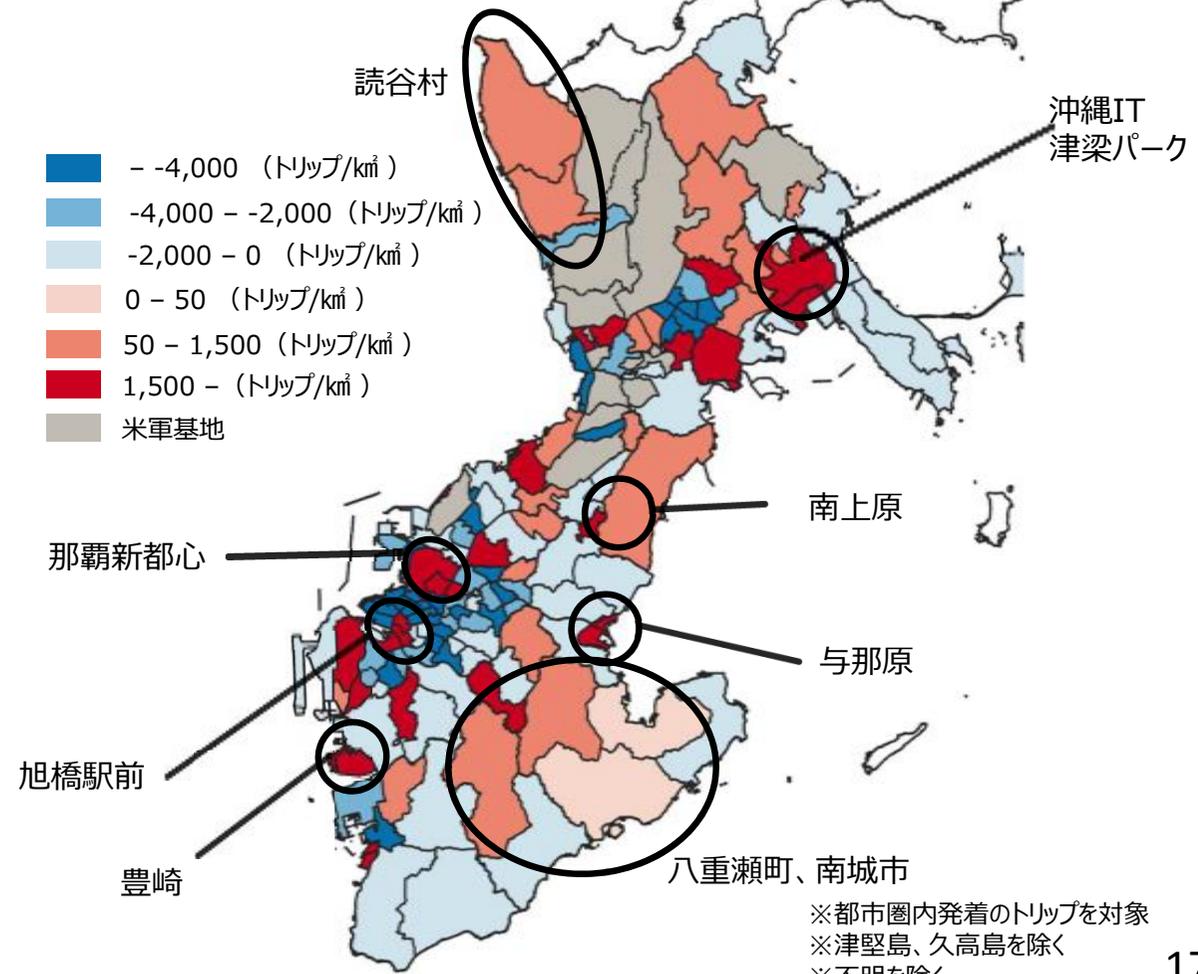
トリップは依然西海岸に集中、拠点性は薄れ目的地は分散

- 那覇市を中心に西海岸沿いの地域でトリップが集中している。
- 第3回調査時点と比較すると、開発（旭橋駅前・おもろまち駅前など）や、区画整理が行われた地域（与那原・宇地泊・南上原）、八重瀬町や南城市、読谷村など郊外部のトリップ数が増加している。

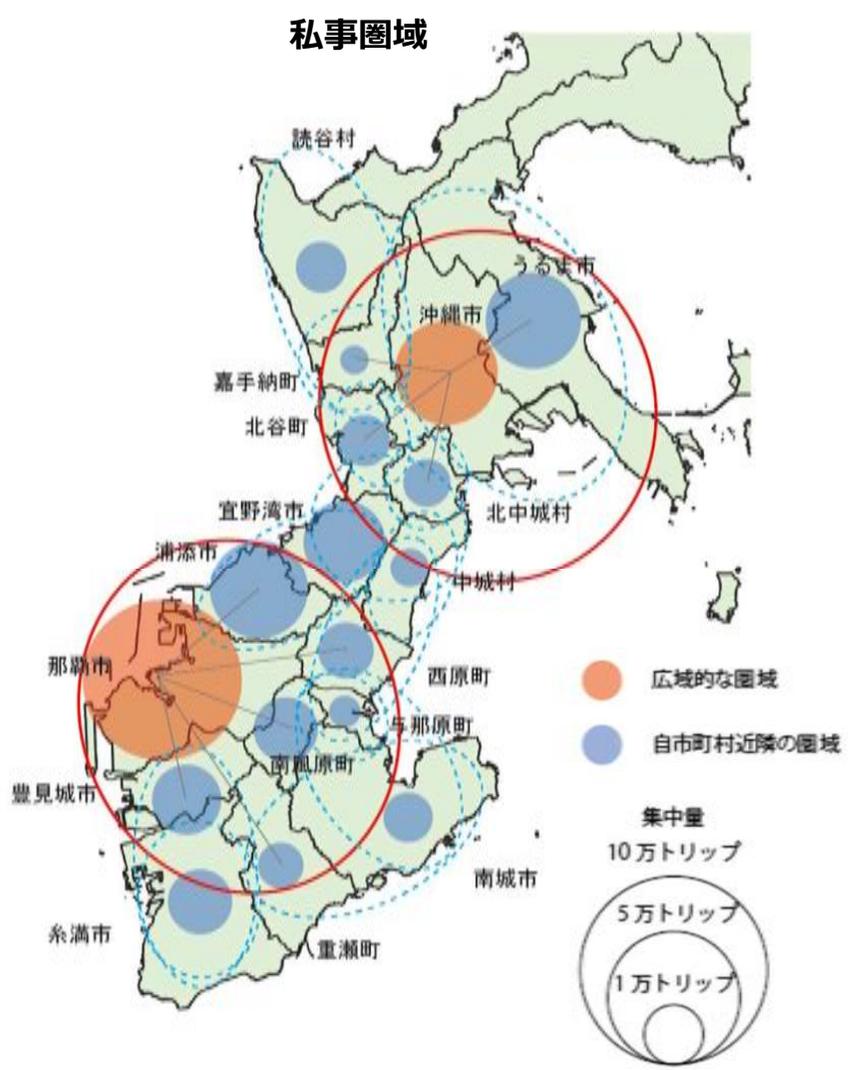
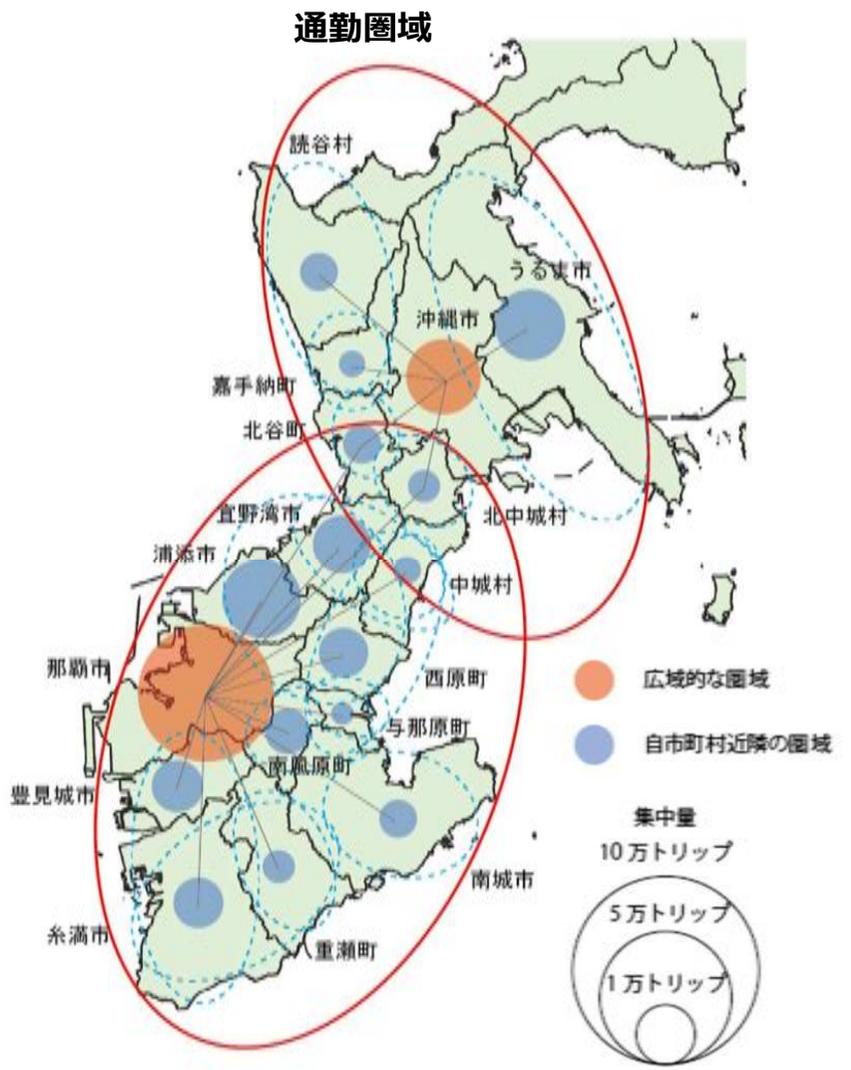
単位面積当たりの全目的トリップ集中量



単位面積当たりの全目的トリップ集中量の差分（第3回との比較）



- 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。

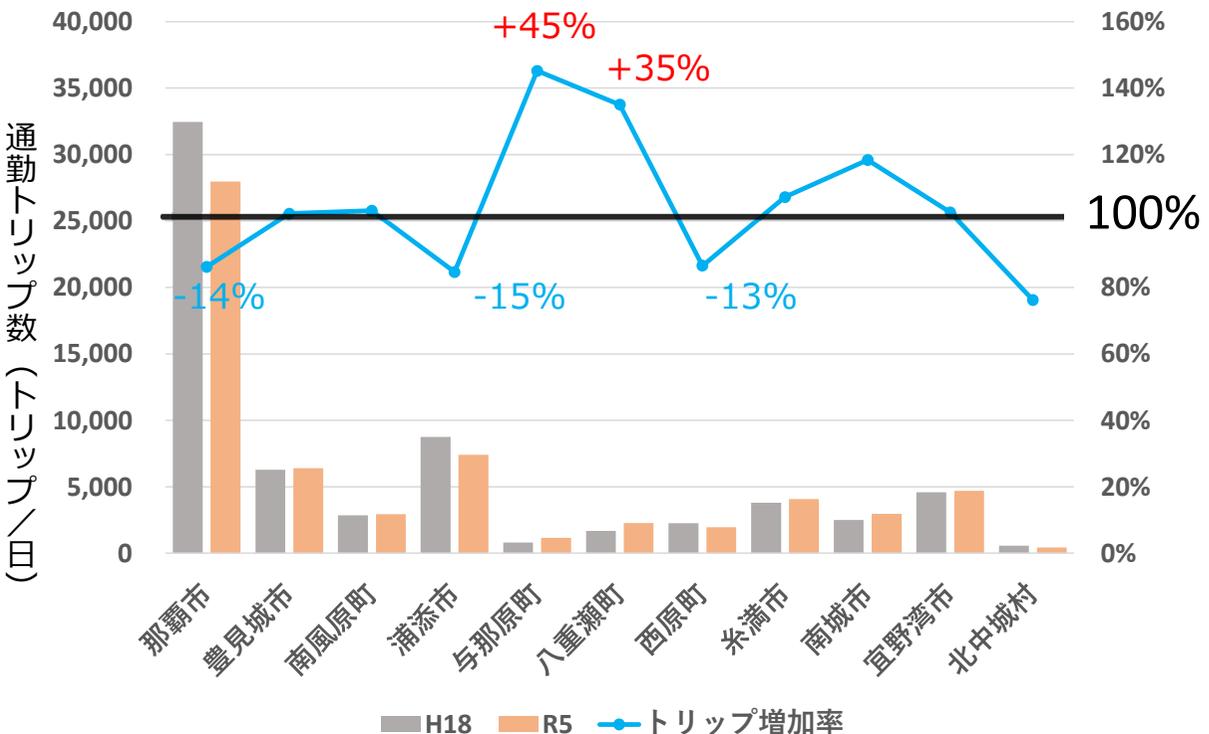


※市町村ごとの圏域を、「ある市町村から発生するトリップのうち、10%以上のトリップが対象の市町村へ向かう場合、トリップの出発地となった市町村を対象の市町村の圏域」として定めた。

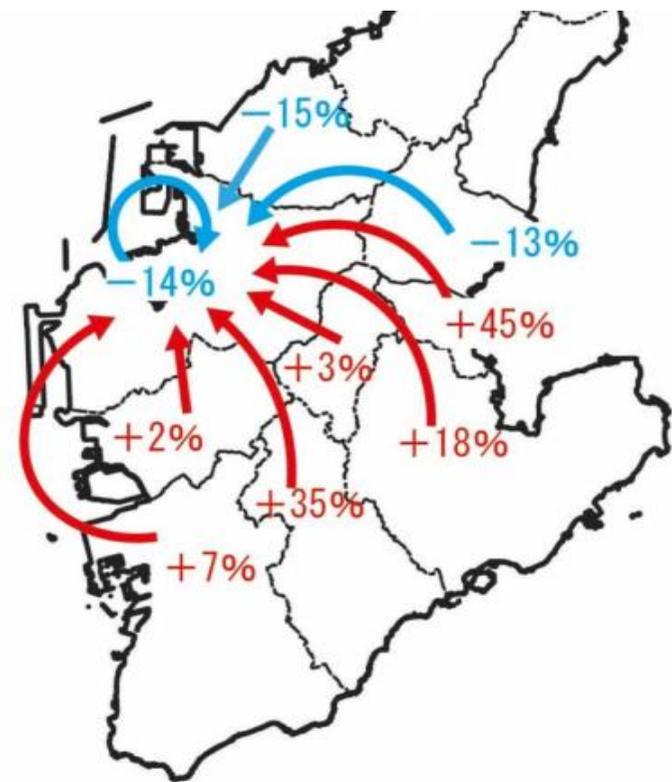
- **那覇市内への自動車通勤**は、那覇市、浦添市、西原町など**モノレール**を利用できる地域では減少し、与那原町や八重瀬町など公共交通網の十分でない**島尻方面**からは増加している。
⇒ 郊外の居住者が増えることで**自動車依存に拍車がかかり、道路が混雑**する一因となっている。



市町村別那覇着の通勤トリップ数（自動車）



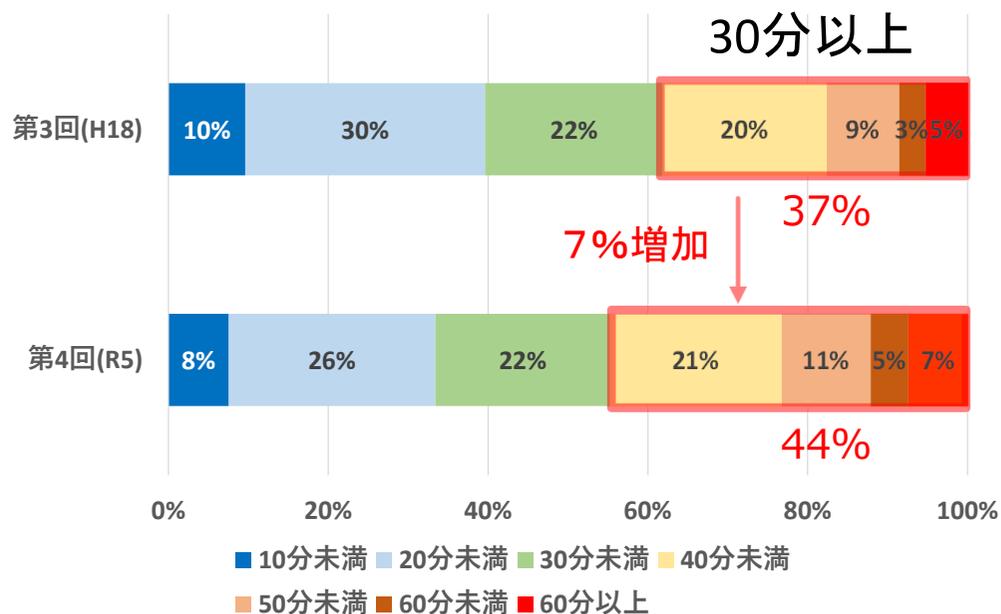
市町村別那覇着の通勤トリップ数増減率（自動車）



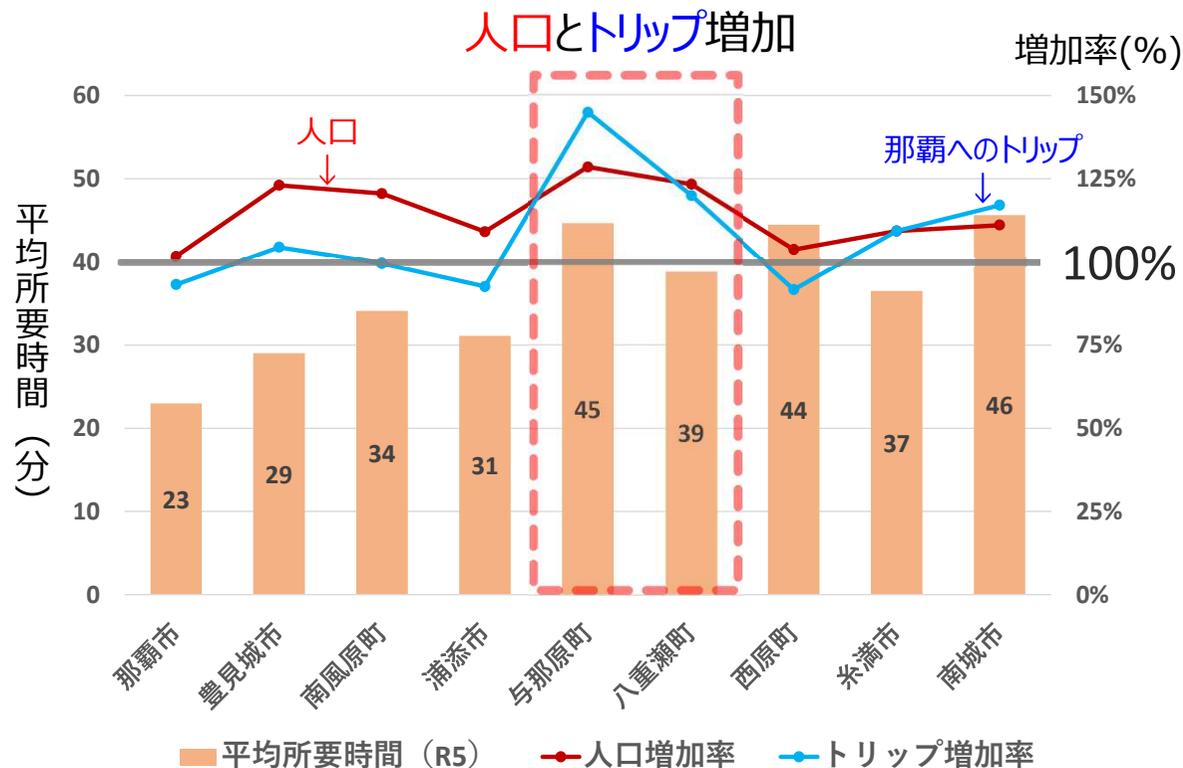
※都市圏内発着のトリップを対象として、津堅島、久高島を除く
 ※出発時刻不明、到着時刻不明を除く
 ※移動目的が通勤（帰社含む）のうち、現住所と出発地が一致するものを対象

- 前回調査と通勤時間の分布を比較すると、30分以上のトリップ割合が増加している。
 - 八重瀬町・南城市・与那原町など、通勤時間の長い市町村で那覇市への通勤トリップが増加している。
- ⇒ 郊外部からの自動車通勤の増加(前項)による**道路混雑も影響している可能性**がある。

第3回調査と第4回調査の**通勤時間の構成比**の比較



市町村別の**那覇着通勤**トリップの平均所要時間



※人口増加率は国勢調査のH17時点とR2時点を基に算出
 ※都市圏内発着のトリップを対象として、津堅島、久高島を除く
 ※出発時刻不明、到着時刻不明を除く
 ※移動目的が通勤（帰社含む）のうち、現住所と出発地が一致するものを対象

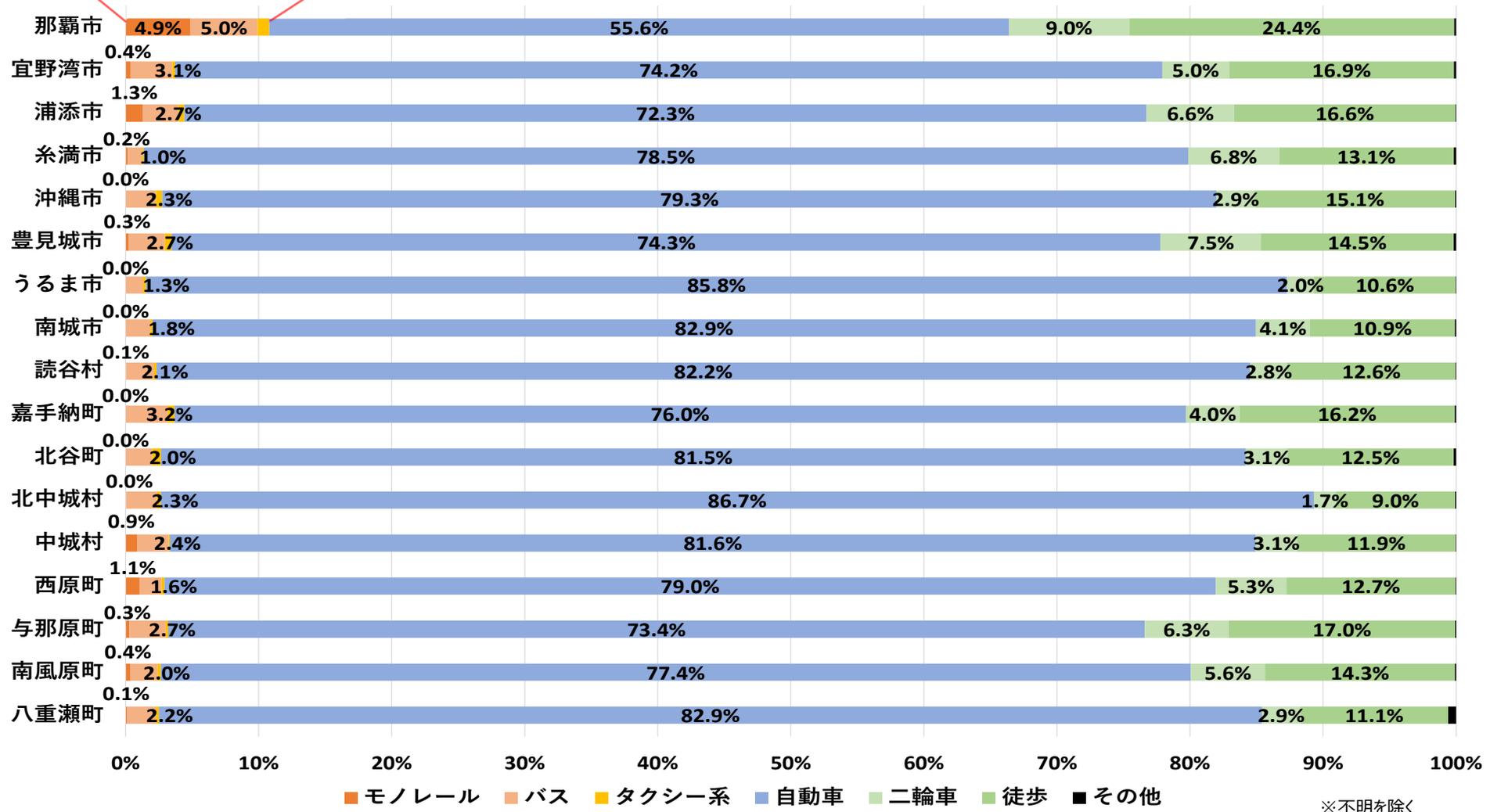
- モノレールや基幹バスの沿線市町村は、他地域に比べ公共交通の分担率が高い。
 - 特に、那覇市着の公共交通分担率は約10%と非常に高く、モノレールがバスに近接。
- ⇒ 利便性の高い公共交通が整備されれば一定の利用が期待できる。



モノレールとバスが同程度

4.9% 5.0%

到着地別交通分担率



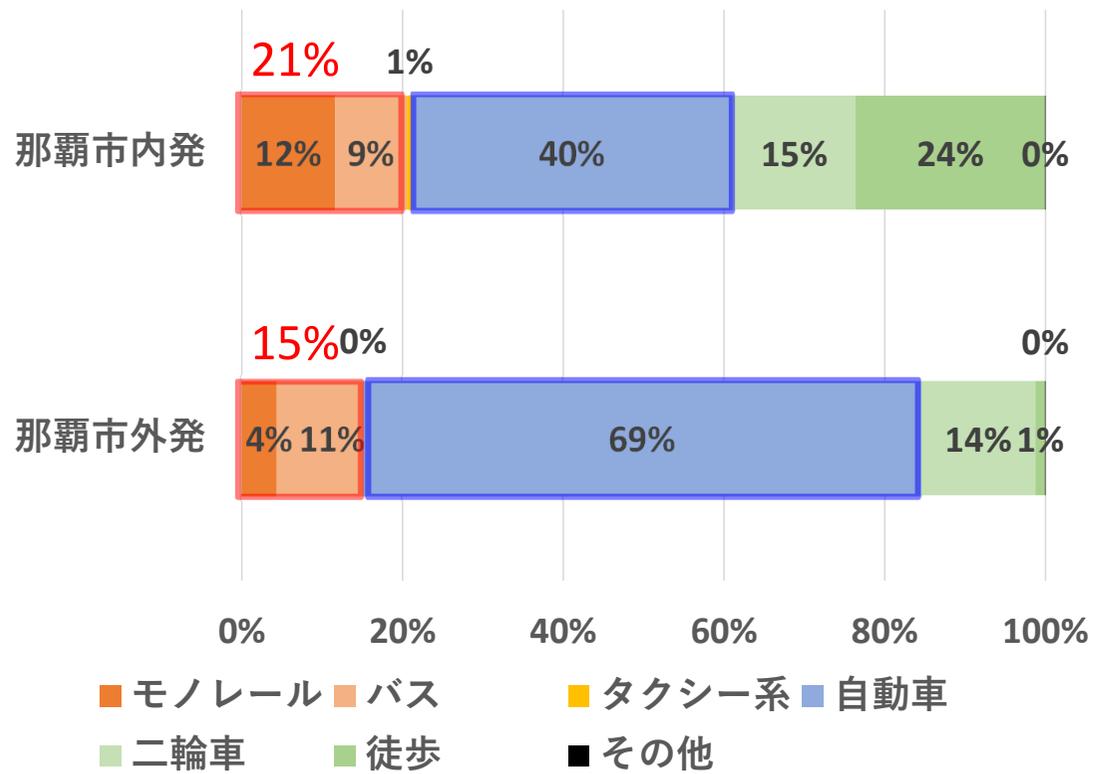
※不明を除く

那覇市の内々通勤トリップ、公共交通は2割を超え、自動車は4割弱

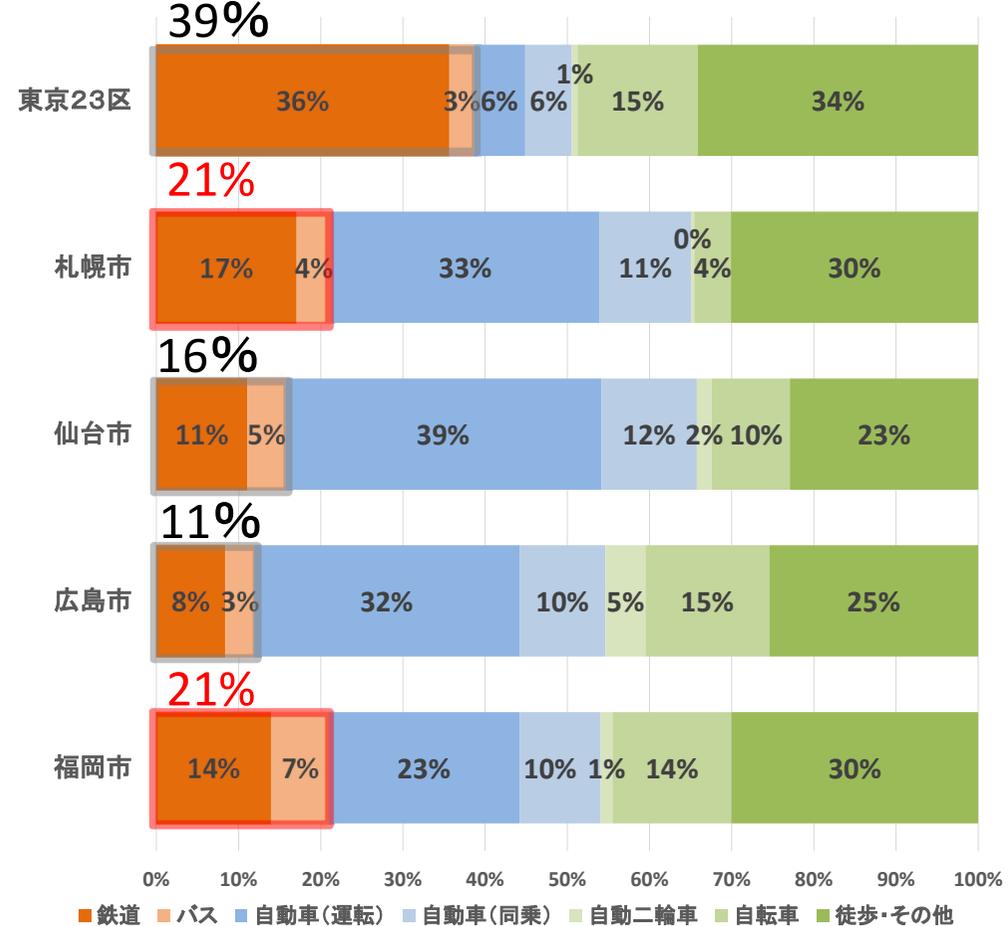
- 那覇市内々通勤トリップの公共交通利用率は2割を超え、自動車の利用率は4割を切る。
 - 一方、那覇市外からの通勤トリップの7割は自動車が占める。
- ⇒ 那覇市の交通渋滞は那覇市内だけの問題ではない。
 那覇市外からの自動車流入対策を含め、利便性の高い基幹的な公共交通システムが求められる。



那覇通勤圏内市町村の**那覇着通勤**トリップの交通分担率



他都市の交通分担率



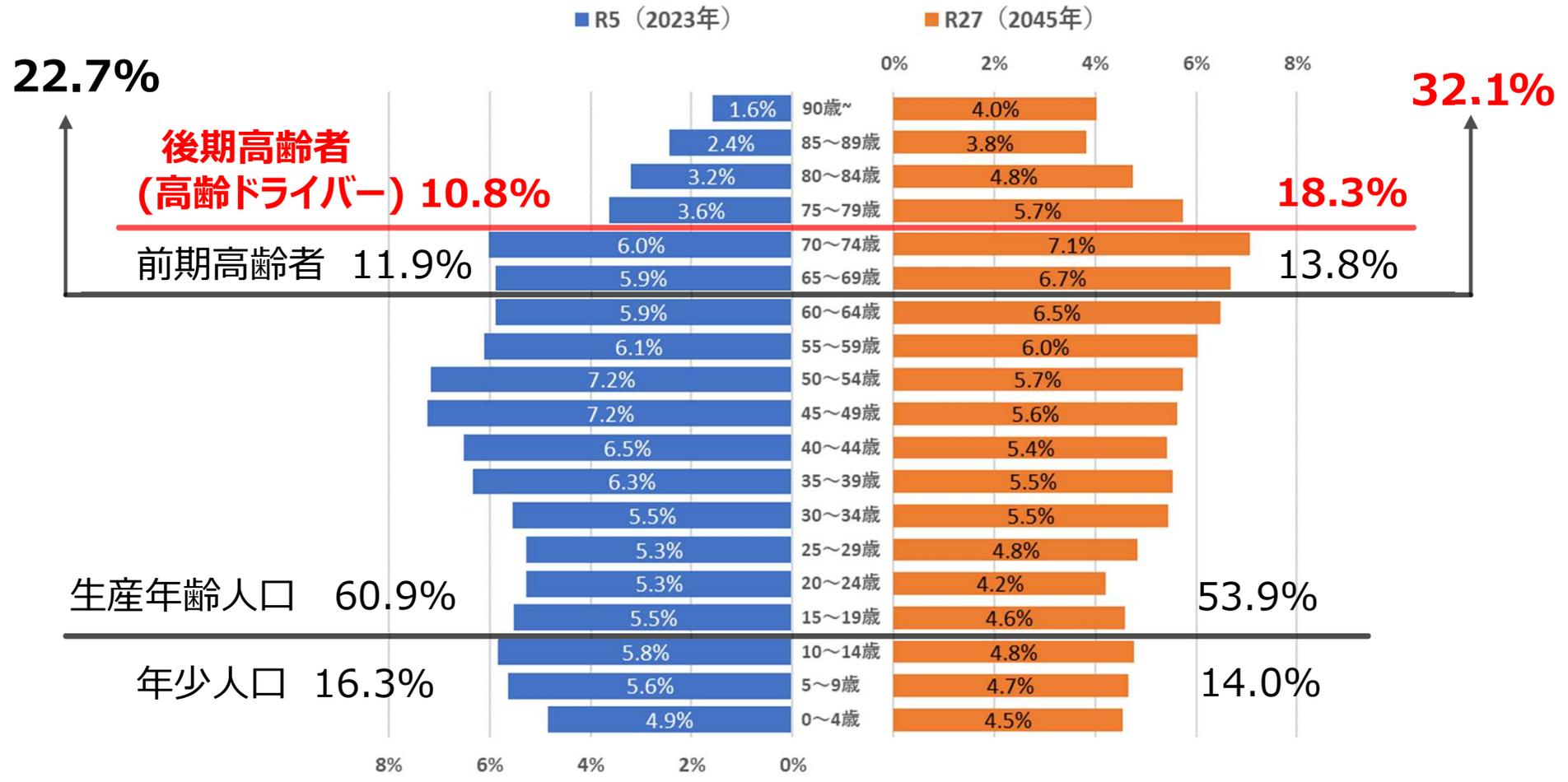
※那覇着の通勤トリップの割合が通勤トリップ全体の20%程度の市町村（那覇市、宜野湾市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、西原町、与那原町、南風原町、八重瀬町）を那覇市の通勤圏内市町村とみなした
 ※都市圏内発着のトリップを対象
 ※津堅島、久高島を除く
 ※不明を除く

※出典：令和3年度都市交通特性調査

2.社会構造上の主たる課題

- 沖縄県は、現在全国に比べ高齢化の進展が遅いが、今後急速に超高齢社会の進展が進み、高齢ドライバー（75歳以上）の増加や交通弱者の急増が課題となる。
- PT調査年のR5（2023年）とマスタープラン計画年のR27（2045年）の高齢者の割合を比較すると約10pt増加し、人口の約3分の1が高齢者となる。

年齢階層別人口

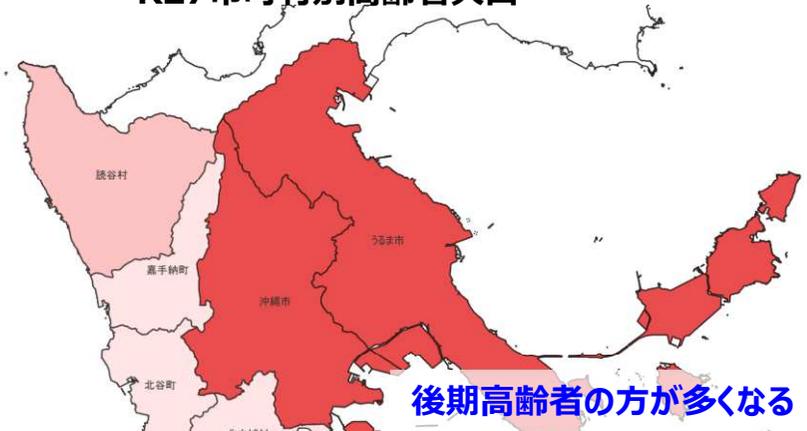


※R5（2023年）は住基人口、R27（2045年）は人口問題研究所（令和5年推計）より作成

2-1. 超高齢社会の到来 都市圏全体の高齢化 ～後期高齢者が前期高齢者を上回る～

- R27の高齢者人口は、那覇市が9万人以上、沖縄市、うるま市で4万人以上、郊外部の市町村では5000～1万人前後となっている。
- 那覇市、浦添市、沖縄市、うるま市では1万人以上の高齢者人口の増加が想定され、郊外部の市町村では2000～3000人の高齢者人口の増加が想定される。

R27市町村別高齢者人口



市町村別高齢者増加量 (R27-R5)



後期高齢者の方が多くなる

| 市町村 | R27市町村別高齢者数 (千人) | | | 高齢化率 |
|------|------------------|-----------|----|------|
| | 前期 (65~74歳) | 後期 (75歳~) | 全体 | |
| 那覇市 | 42 | 55 | 96 | 34% |
| 宜野湾市 | 14 | 17 | 30 | 30% |
| 浦添市 | 15 | 20 | 36 | 32% |
| 糸満市 | 8 | 11 | 19 | 32% |
| 沖縄市 | 20 | 27 | 47 | 33% |
| 豊見城市 | 9 | 11 | 20 | 30% |
| うるま市 | 18 | 24 | 41 | 32% |
| 南城市 | 6 | 9 | 15 | 33% |
| 読谷村 | 6 | 8 | 14 | 34% |
| 嘉手納町 | 2 | 2 | 4 | 32% |
| 北谷町 | 4 | 5 | 8 | 31% |
| 北中城村 | 3 | 4 | 6 | 35% |
| 中城村 | 3 | 4 | 7 | 28% |
| 西原町 | 4 | 6 | 11 | 34% |
| 与那原町 | 3 | 3 | 6 | 29% |
| 南風原町 | 5 | 6 | 11 | 27% |
| 八重瀬町 | 4 | 6 | 11 | 31% |

| 市町村 | 高齢者増減量 (R27-R5) (百人) | | | 高齢者の伸び率 |
|------|----------------------|-----------|-----|---------|
| | 前期 (65~74歳) | 後期 (75歳~) | 全体 | |
| 那覇市 | 27 | 163 | 189 | 24% |
| 宜野湾市 | 27 | 62 | 89 | 41% |
| 浦添市 | 25 | 88 | 113 | 46% |
| 糸満市 | -1 | 45 | 44 | 31% |
| 沖縄市 | 37 | 119 | 156 | 50% |
| 豊見城市 | 14 | 53 | 67 | 50% |
| うるま市 | 22 | 96 | 119 | 41% |
| 南城市 | -3 | 33 | 30 | 25% |
| 読谷村 | 7 | 32 | 40 | 41% |
| 嘉手納町 | -1 | 8 | 7 | 20% |
| 北谷町 | 4 | 18 | 22 | 36% |
| 北中城村 | 6 | 17 | 22 | 53% |
| 中城村 | 7 | 20 | 27 | 59% |
| 西原町 | -2 | 27 | 25 | 30% |
| 与那原町 | 4 | 15 | 19 | 44% |
| 南風原町 | 4 | 28 | 32 | 39% |
| 八重瀬町 | 2 | 31 | 33 | 44% |

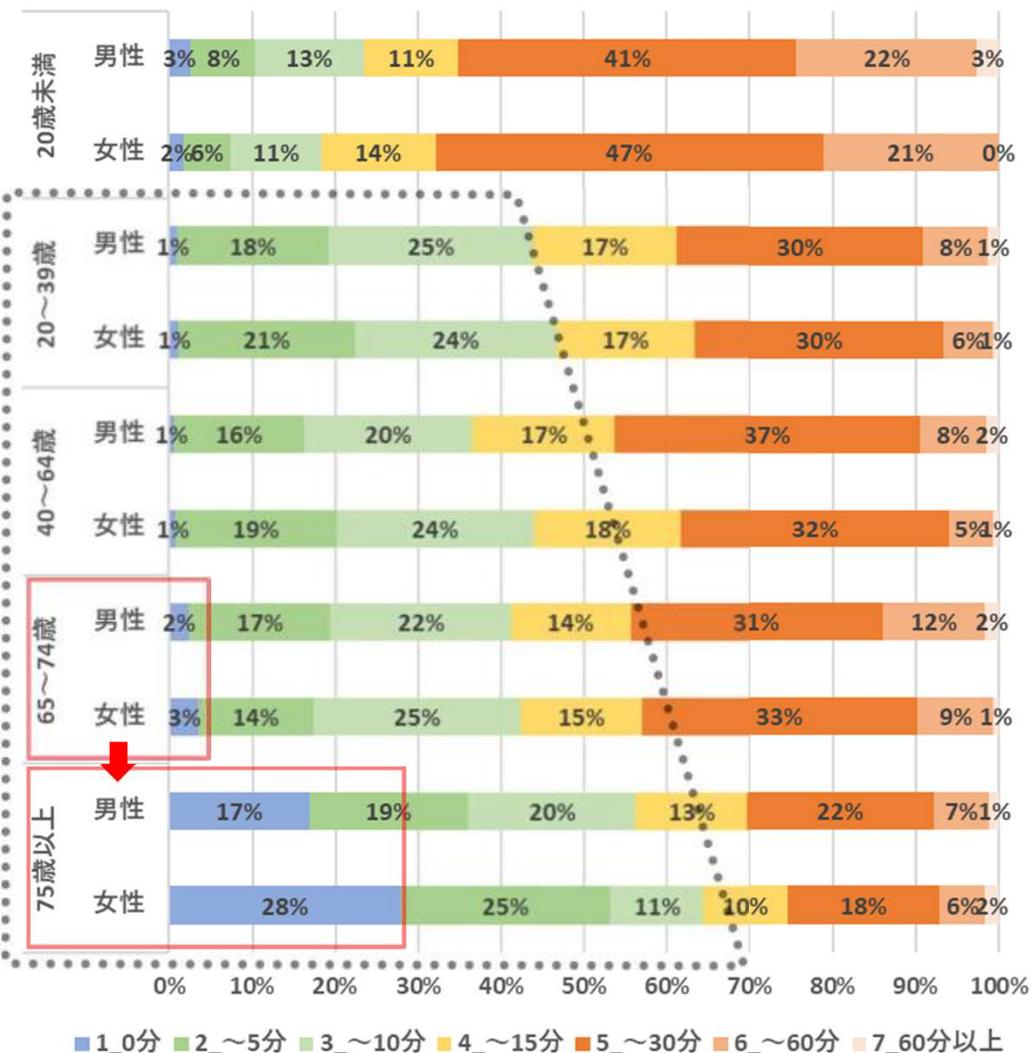
※R27 (2045年) は人口問題研究所 (令和5年推計) より作成

※R5 (2023年) は住基人口、R27 (2045年) は人口問題研究所 (令和5年推計) より作成

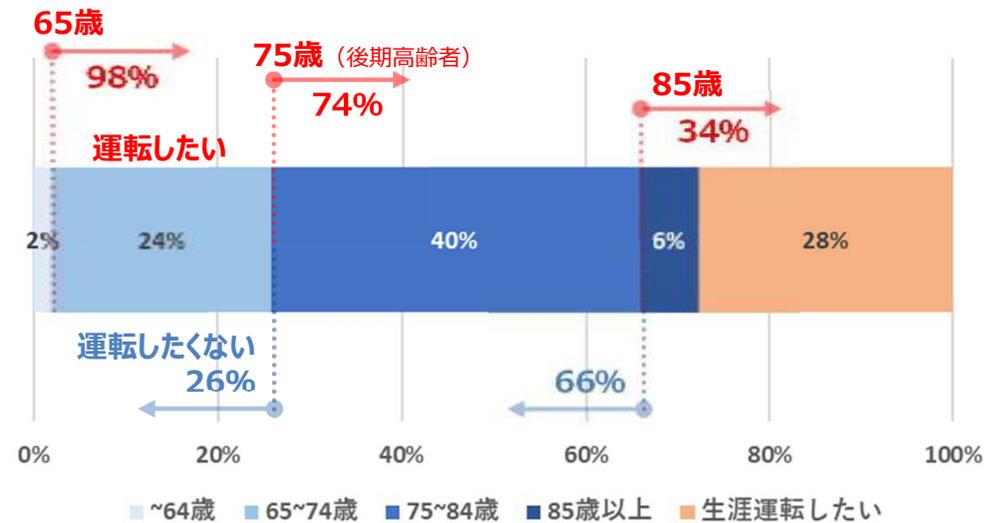


- 20歳未満を除くと、各世代で**10分以上歩かない**という人が**半数**を占めている。
- **後期高齢者になると、徒歩の許容時間0分の割合が急増し、その割合は男性よりも女性の方が高い。**

男女別年齢階層別徒歩許容時間の構成比



自動車の運転意向 (何歳まで運転したいか)



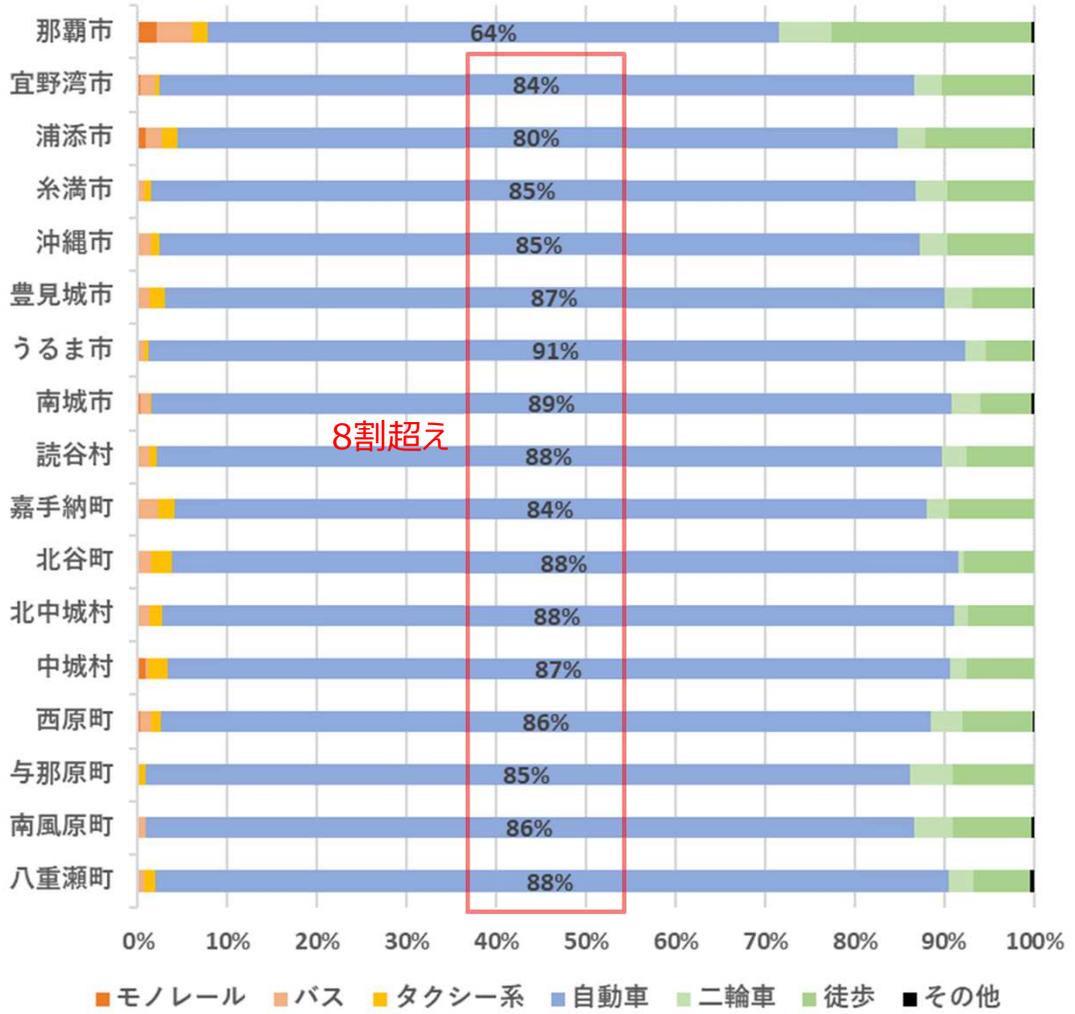
※世帯票から拡大した集計値
※不明は除く

- 免許保有者に対する自動車の運転意向からは、**多数の方が可能な限り運転を続けたい**と考えている状況が伺える。
- 一方、**75歳 (後期高齢者) 以降、運転したくない**と考えている方も**26%**いる。

2-1. 超高齢社会の到来 高齢者も自動車に大きく依存

- 高齢者の代表交通手段分担率は、那覇市を除き**自動車**が8割を超えている。
- 高齢者の**私事活動範囲**は、平均で**男性が3.8km**、**女性が3.3km**で、**徒歩**では**1.5km未満**と狭い。
- 前期高齢者に比べ**後期高齢者**では、**自動車分担率が低下し**、**公共交通や徒歩分担率が増加した**。

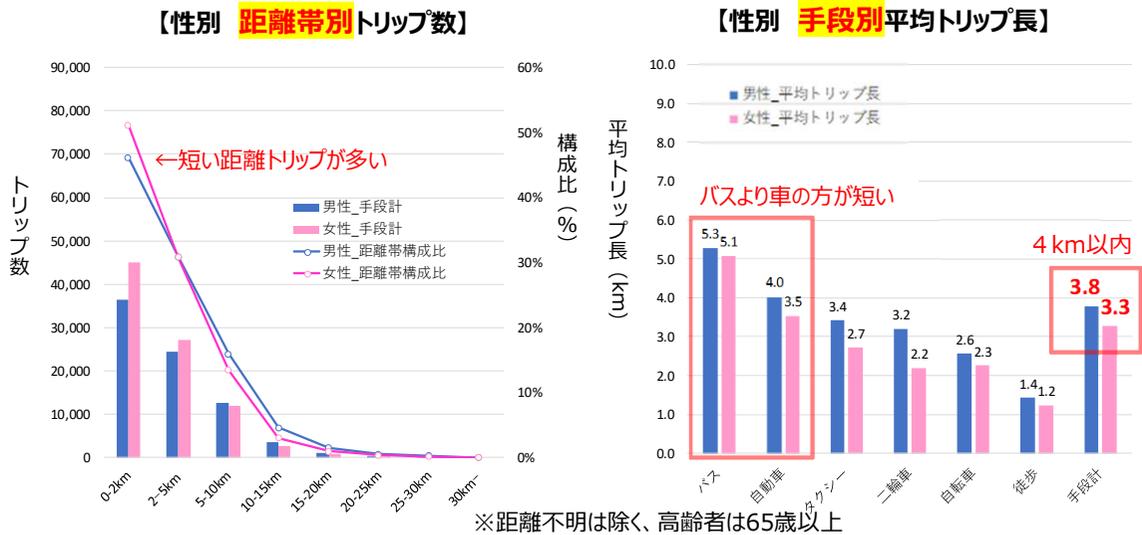
高齢者の代表交通手段分担率



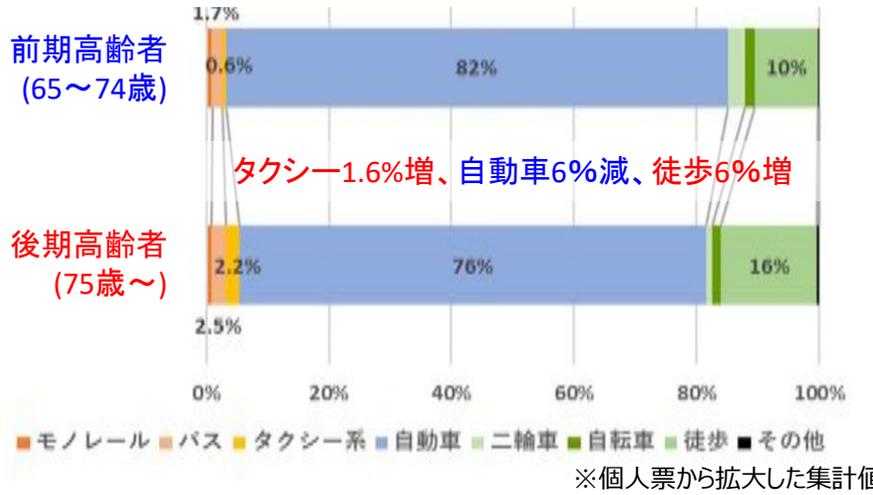
8割超え

※65歳以上を対象
※個人票から拡大した集計値

高齢者の私事活動範囲



前期高齢者と後期高齢者の代表交通手段分担率

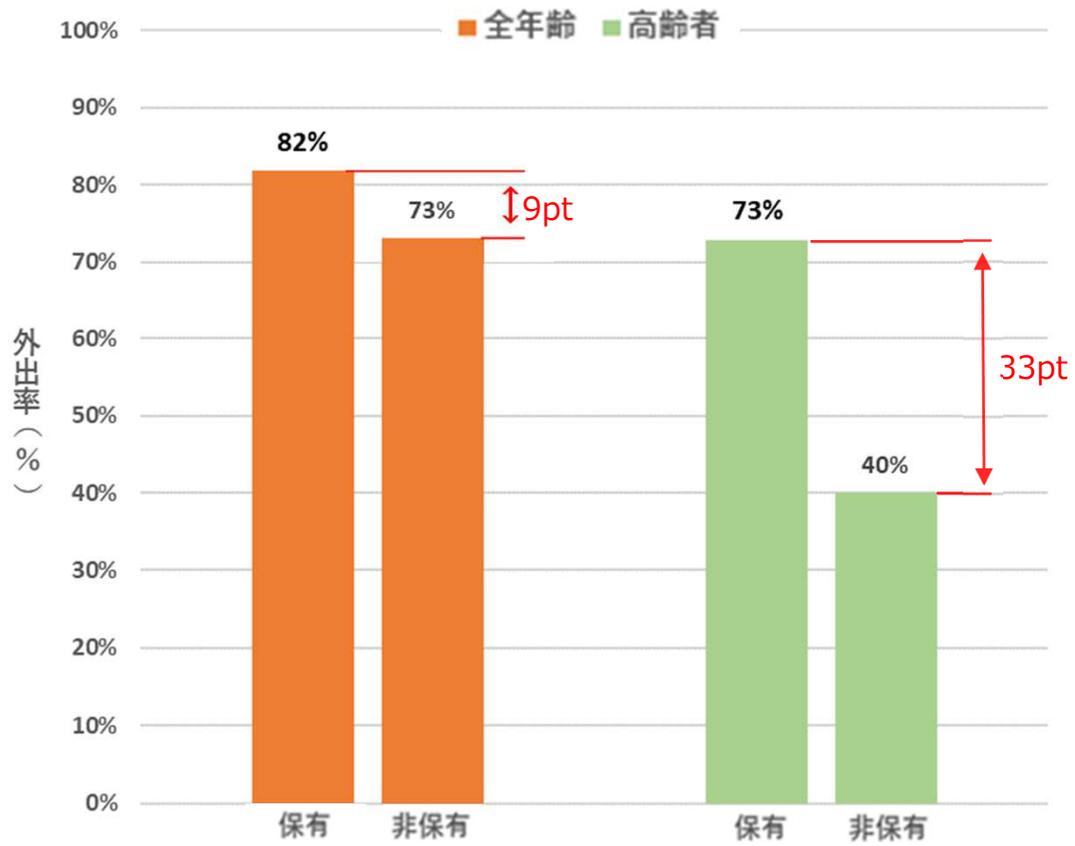


車を自由に使える環境が、外出機会に大きな影響

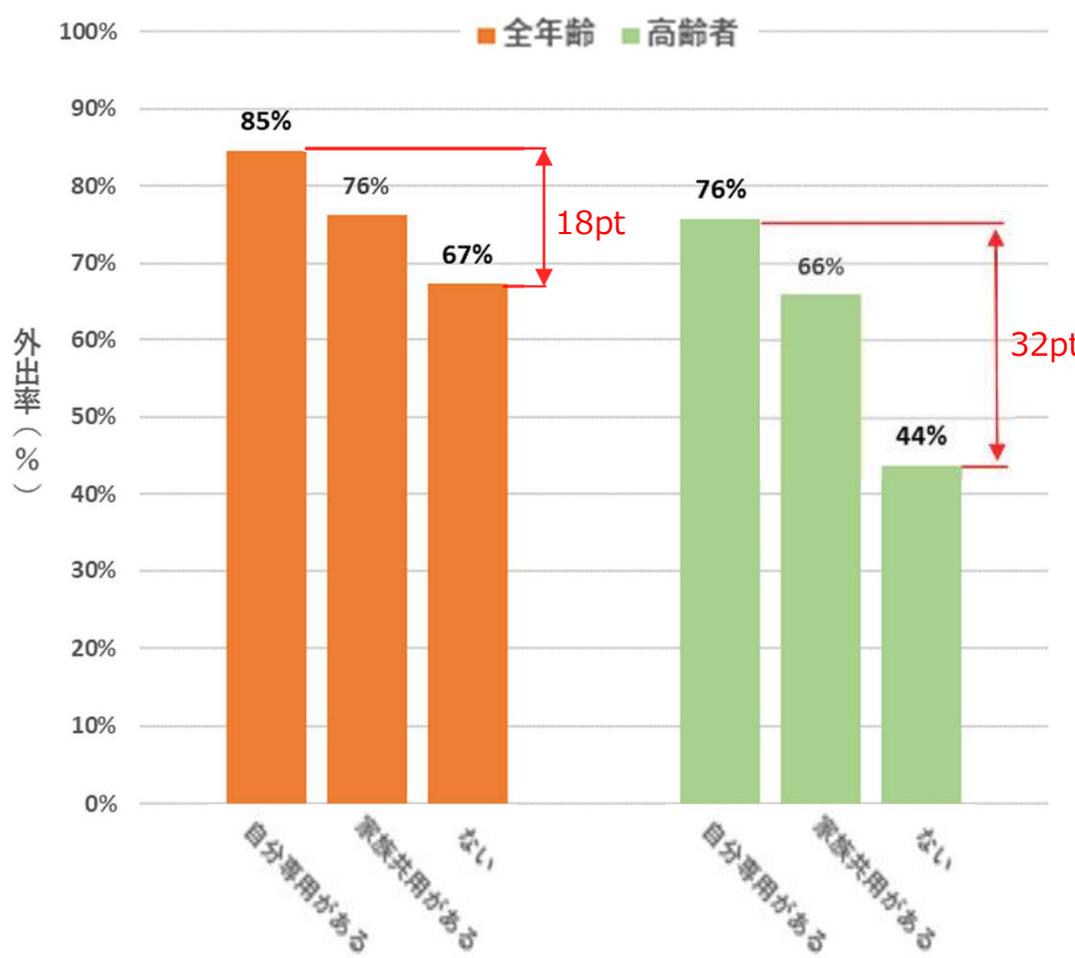
- 免許の保有と非保有での外出率は、全年齢で9pt、高齢者で33ptと高齢者で大きな差が見られた。
 - 同じく、自由に使える車の有無でも、全年齢で18pt、高齢者で32ptと高齢者で大きな差が見られた。
- ⇒ クルマを自由に使える環境の有無が、個人の行動に大きな影響を与えていることを示唆。



免許保有別外出率



自由に使える車別外出率



・回答項目
 1. 持っていない
 2. 持っていたが返納した
 3. 今後取得予定
 4. 原動機付き自動車
 5. 自動車・自動二輪

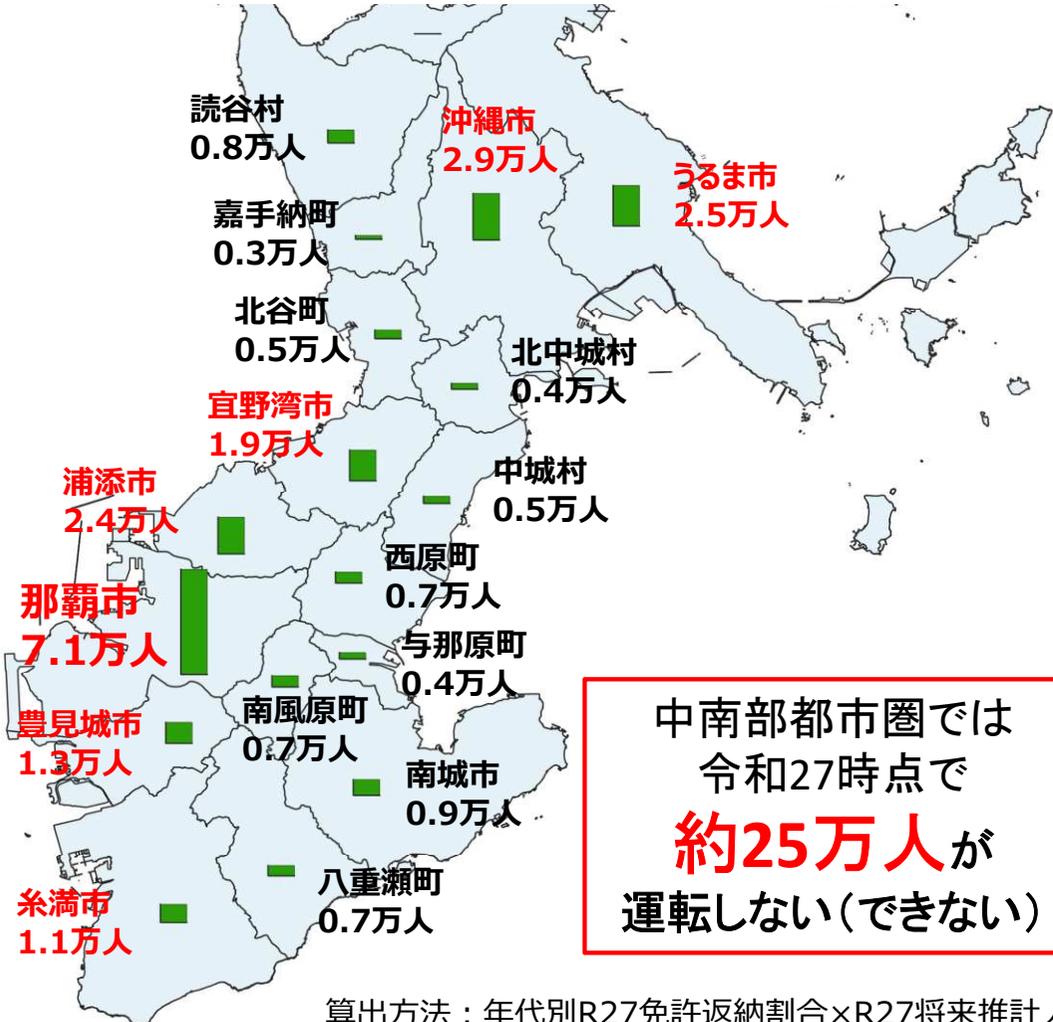
※個人票から拡大した集計値
 ※保有は回答項目4.5、非保有は回答項目1.2.3をまとめた集計値

※個人票から拡大した集計値

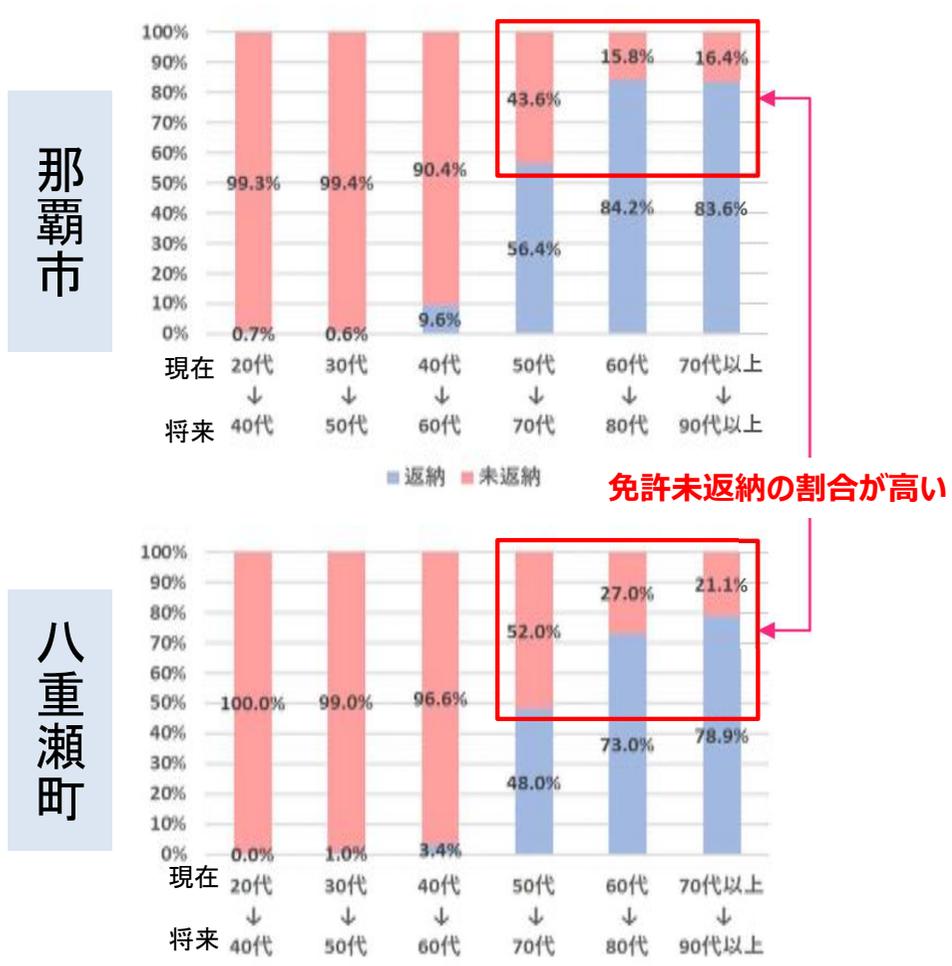
2-1. 超高齢社会の到来 20年後、都市圏の5人に1人が免許非保有

- 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。
 - 那覇市と郊外部（八重瀬町）を比較すると、郊外部の方が未返納の割合が高く、郊外部では公共交通利便性も影響し、運転したくなくても実際には車を手放せない可能性が伺える。
- ⇒ 免許返納後の移動手段の確保は喫緊の課題。

市町村別R27免許返納&非保有者数



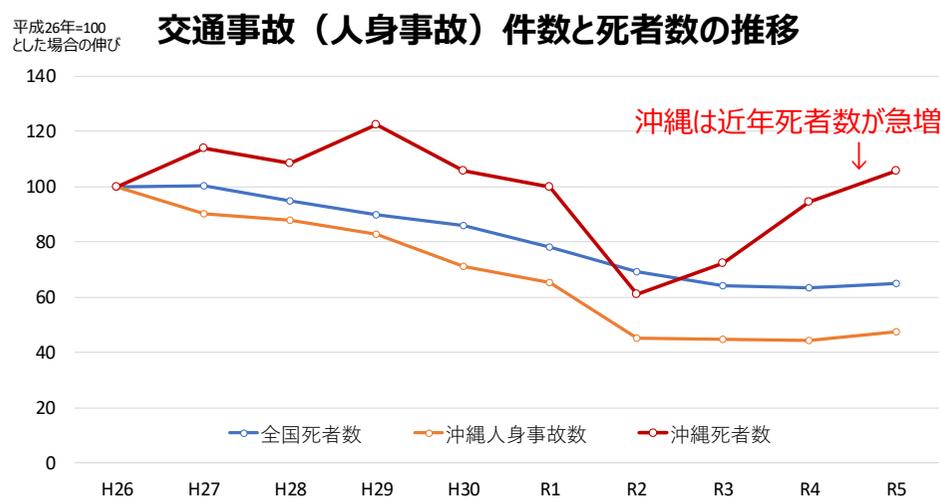
年代別R27免許返納予定者の割合



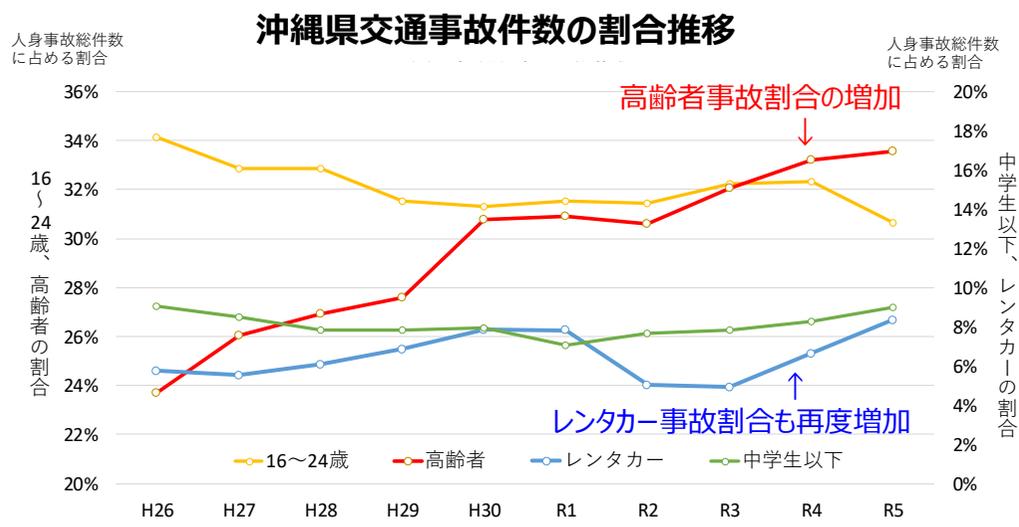
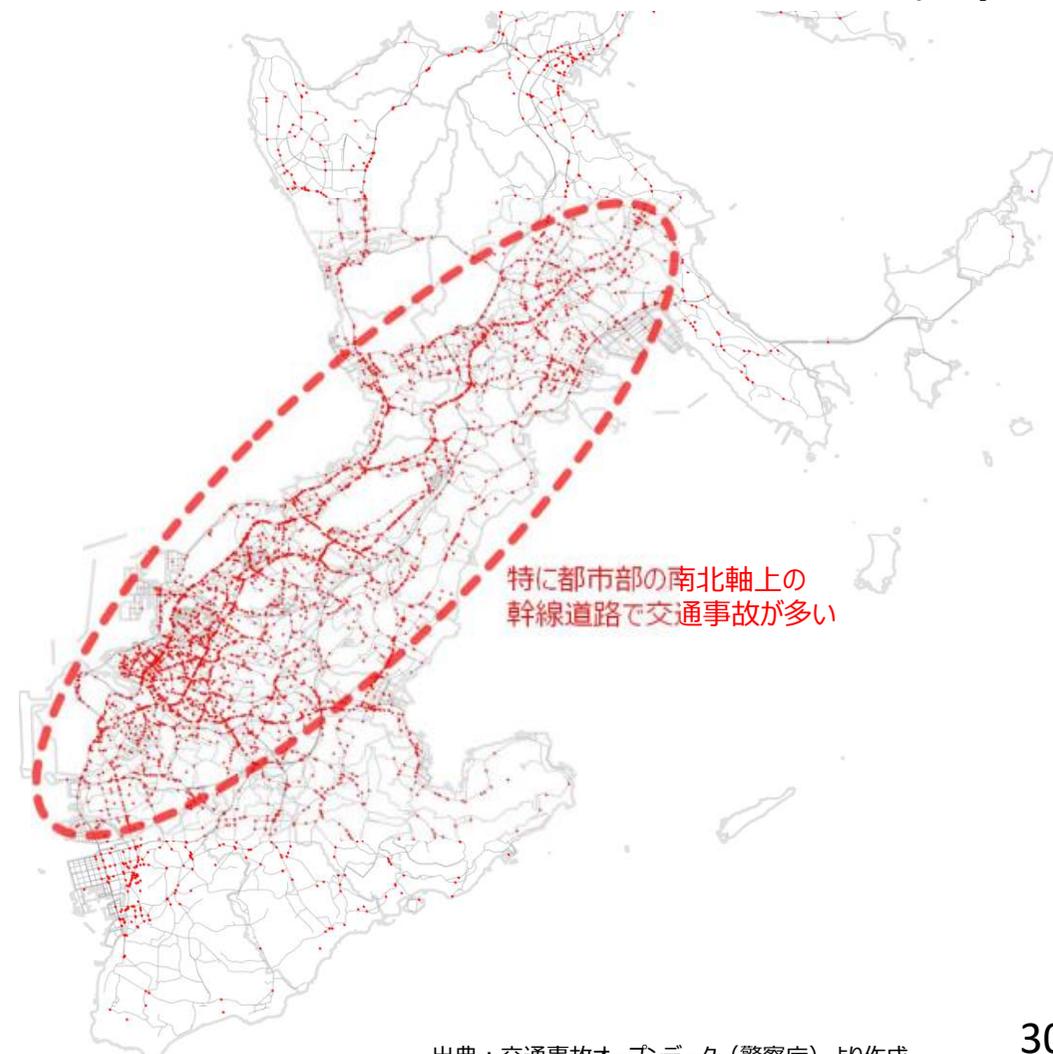
算出方法：年代別R27免許返納割合×R27将来推計人口=R27車が使えなくなる人の割合

2-1. 超高齢社会の到来 増加傾向にある高齢者やレンタカーの交通事故割合

- 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。
 - 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。
 - 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。
- ⇒ 自動車以外の移動手段の充実や、安心安全な交通環境の整備・構築等が課題。

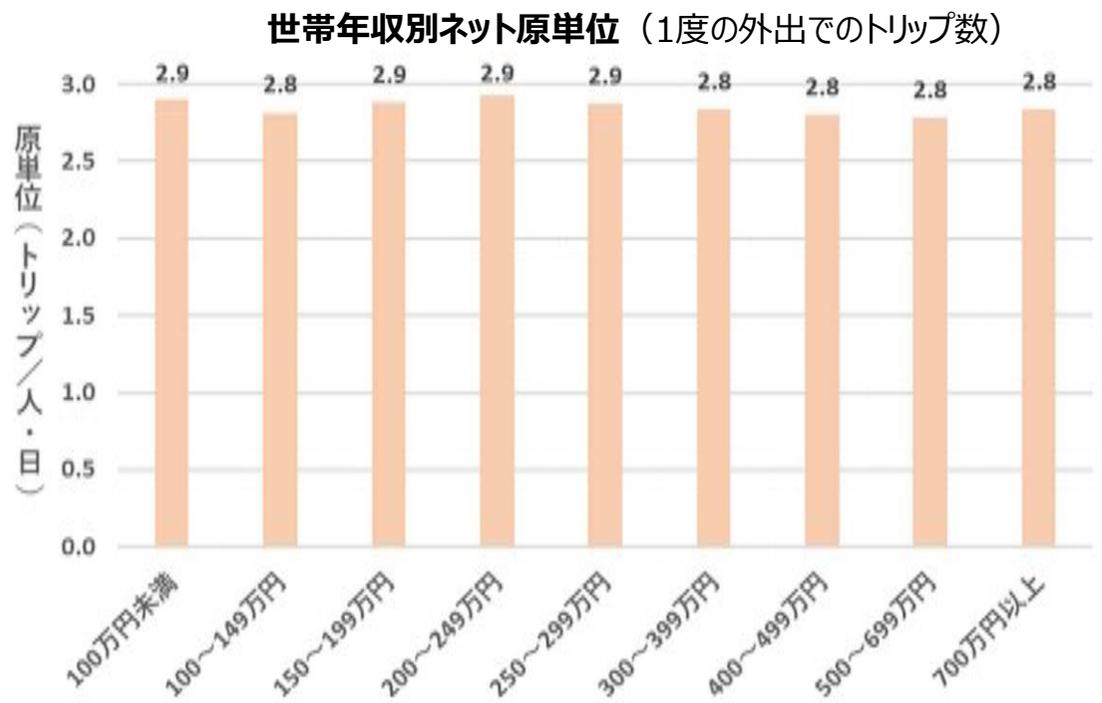


中南部都市圏内の交通事故（人身事故）発生箇所（R4,R5）

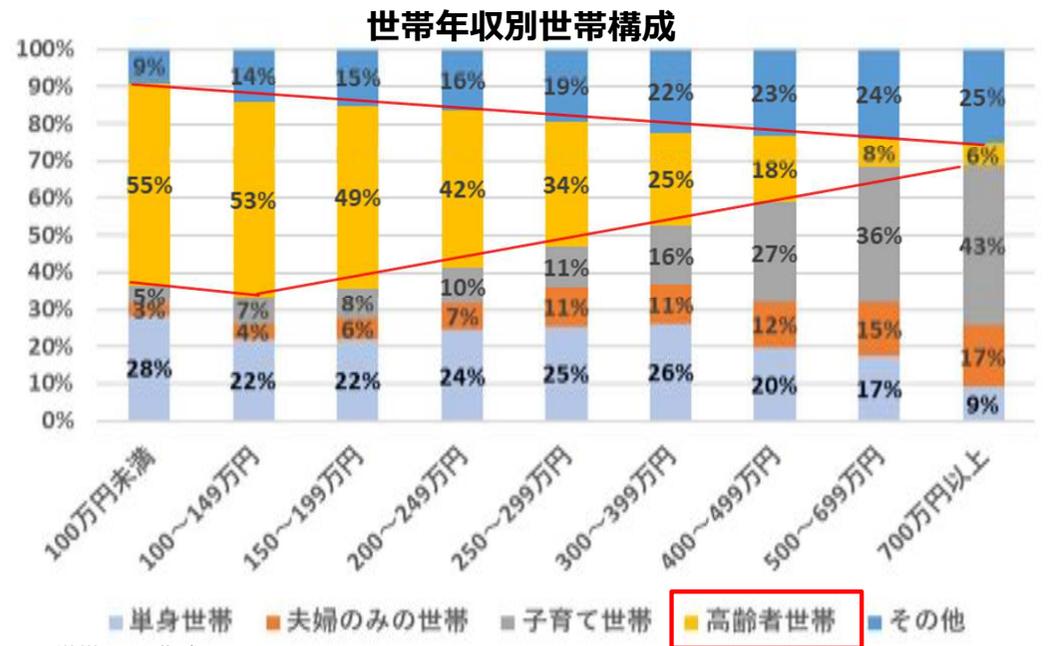


出典：令和5年版交通白書（沖縄県警）より作成

出典：交通事故オープンデータ（警察庁）より作成



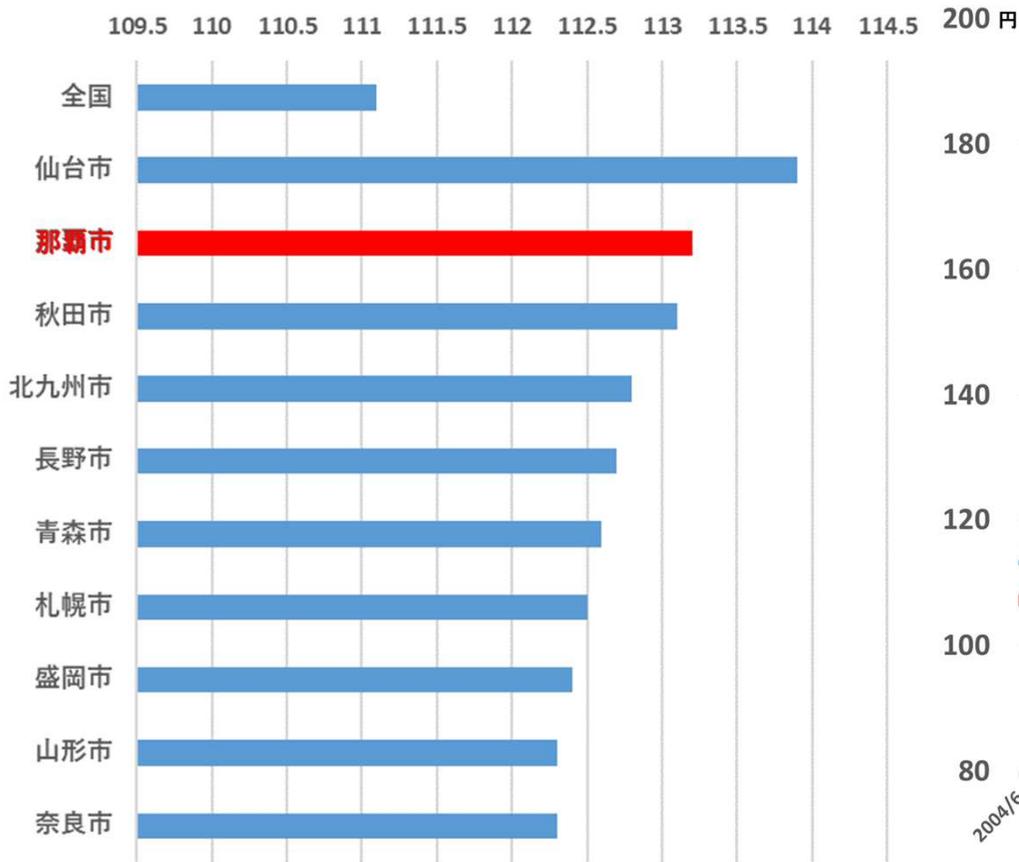
- 世帯年収別外出率は、世帯年収の増加に合わせて外出率も増加傾向。外出の少ない高齢者世帯の影響が考えられる。
- 世帯年収別のネット原単位（外出時の平均トリップ数）は、年収による差は見られなかった。
- 世帯年収別世帯構成は、世帯年収が低いほど高齢者世帯の割合が高く、世帯年収が高いほど子育て世帯や夫婦のみの割合が高い。



※世帯票より作成
 ※世帯構成定義
 子育て世帯 : 5歳未満を含む世帯人員が2以上かつ18歳未満がいる世帯
 単身世帯 : 5歳未満を含む世帯人員が1かつ年齢が65歳以下の世帯
 夫婦のみの世帯 : 5歳未満を含む世帯人員が2かつ世帯主との続柄が1と2かつどちらかが65歳未満の世帯
 高齢者世帯 : 世帯人員の年齢が65歳以上のみで構成されている世帯

- 県庁所在地消費者物価指数において、**那覇市は全国2位と物価が高い。**
- ガソリン価格の変化を比較すると、**沖縄県は2016年以降は全国平均よりガソリン価格が高い。**
- 消費者物価指数やガソリン価格が高いことが、**家計収入の少ない沖縄県民の大きな負担**になっている。

県庁所在地消費者物価指数(上位10位抜粋)



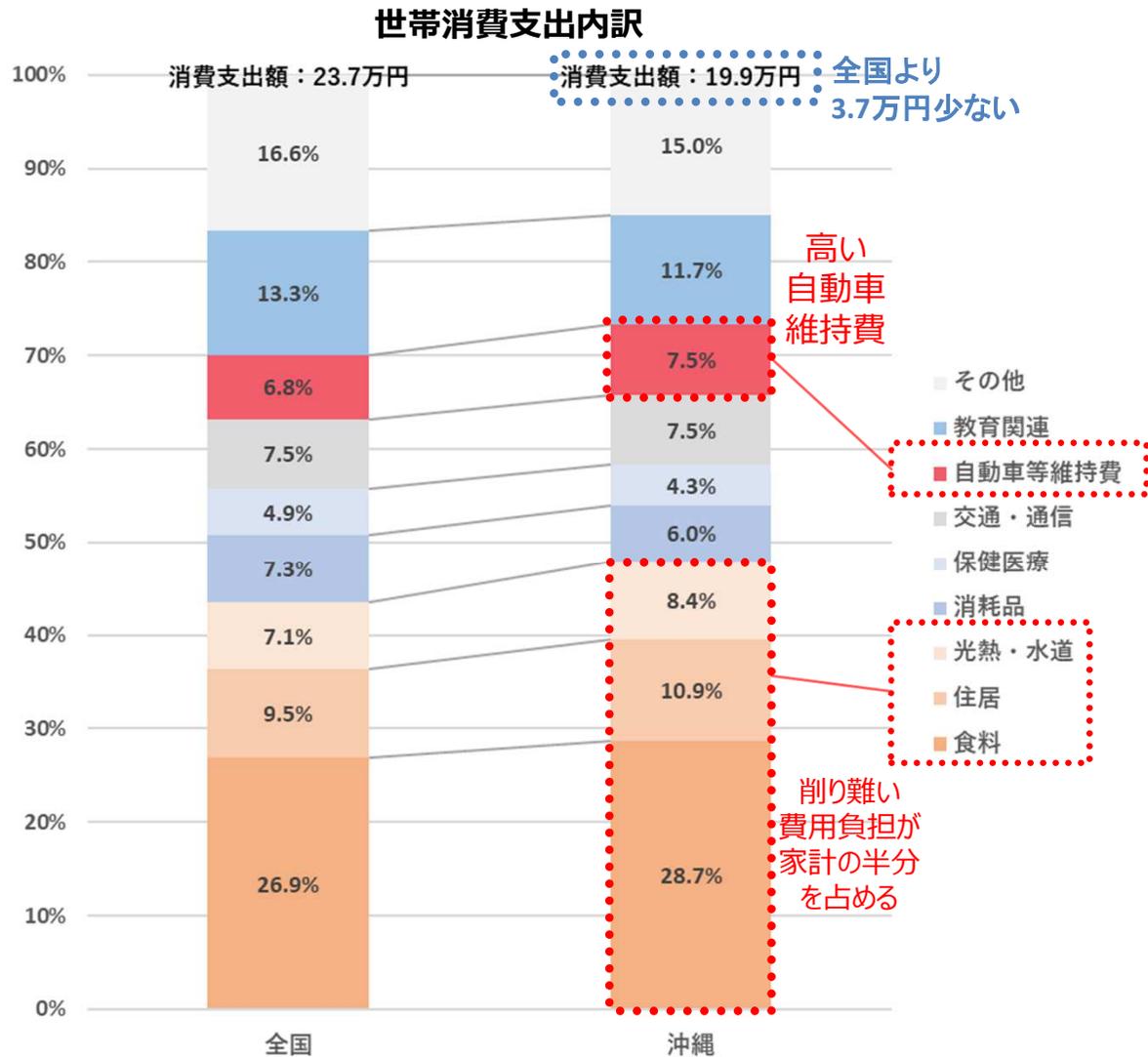
※2020年基準消費者物価指数より作成

全国と沖縄県のガソリン価格の変化

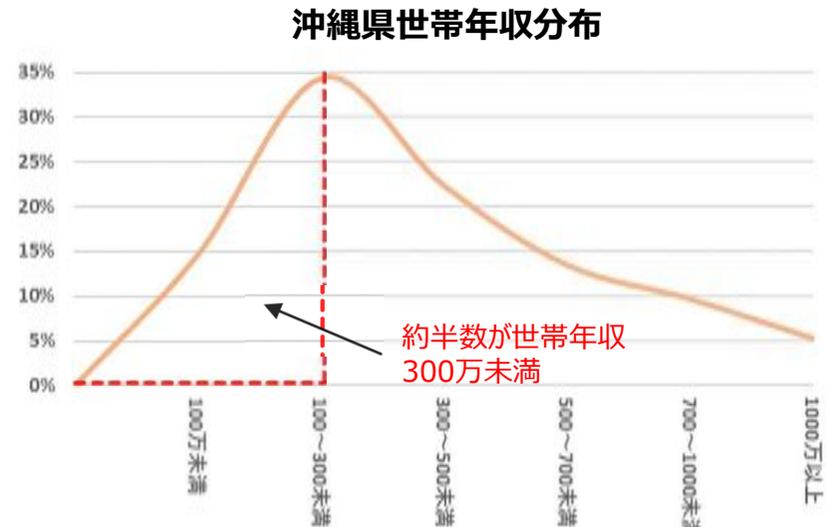
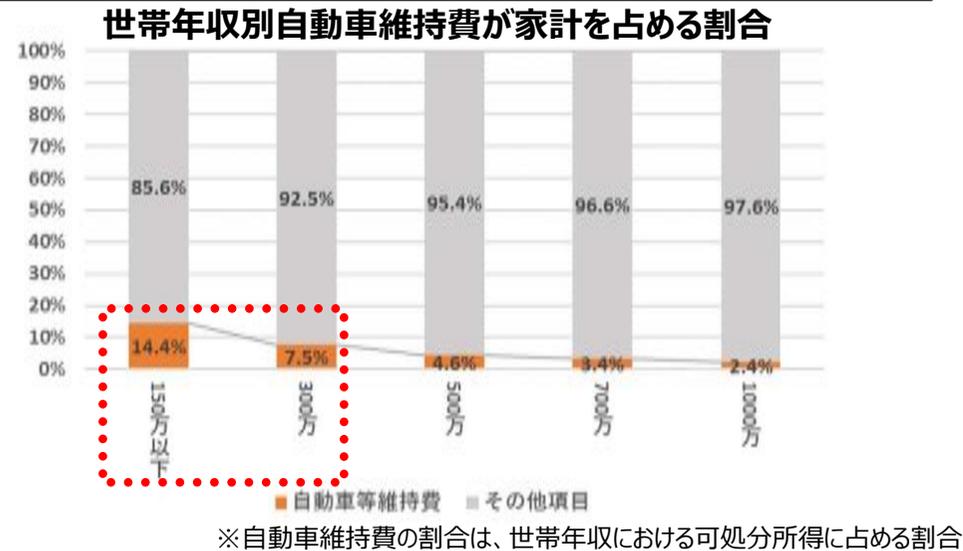


※経済産業省資源エネルギー庁給油所小売価格調査より作成

- 全国に比べると沖縄の消費支出額は約3.7万円低い。世帯消費支出内訳を比較すると、食料、住居、光熱・水道等に加えて**自動車等維持費が高く**、**教育関連・保険医療が低く**なっている。
- 約半数の世帯の年収が300万円を下回る沖縄県において、世帯支出に占める自動車の維持費は、**世帯年収が150万の場合は14%、300万で7.5%**と非常に高い割合を占める。



※2019年全国家計構造調査より作成

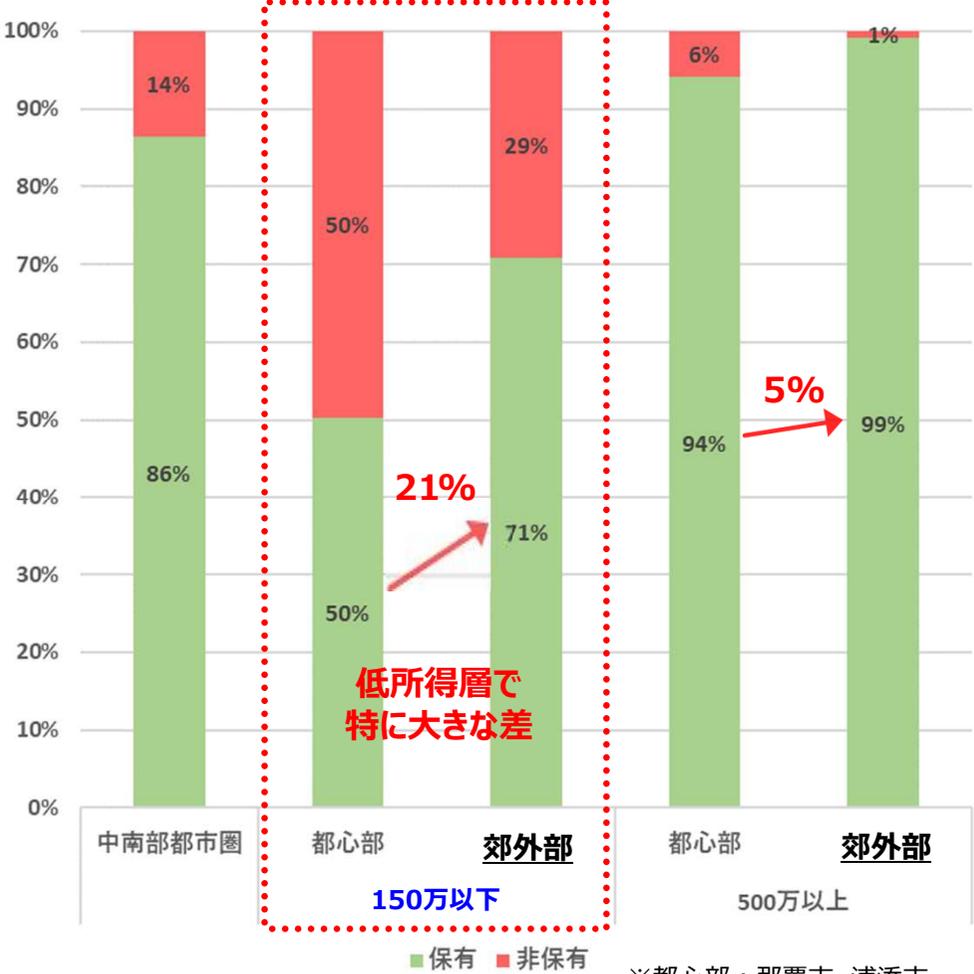


※令和4年就業構造基本調査より作成

郊外では世帯年収に関わらず自動車は必需品

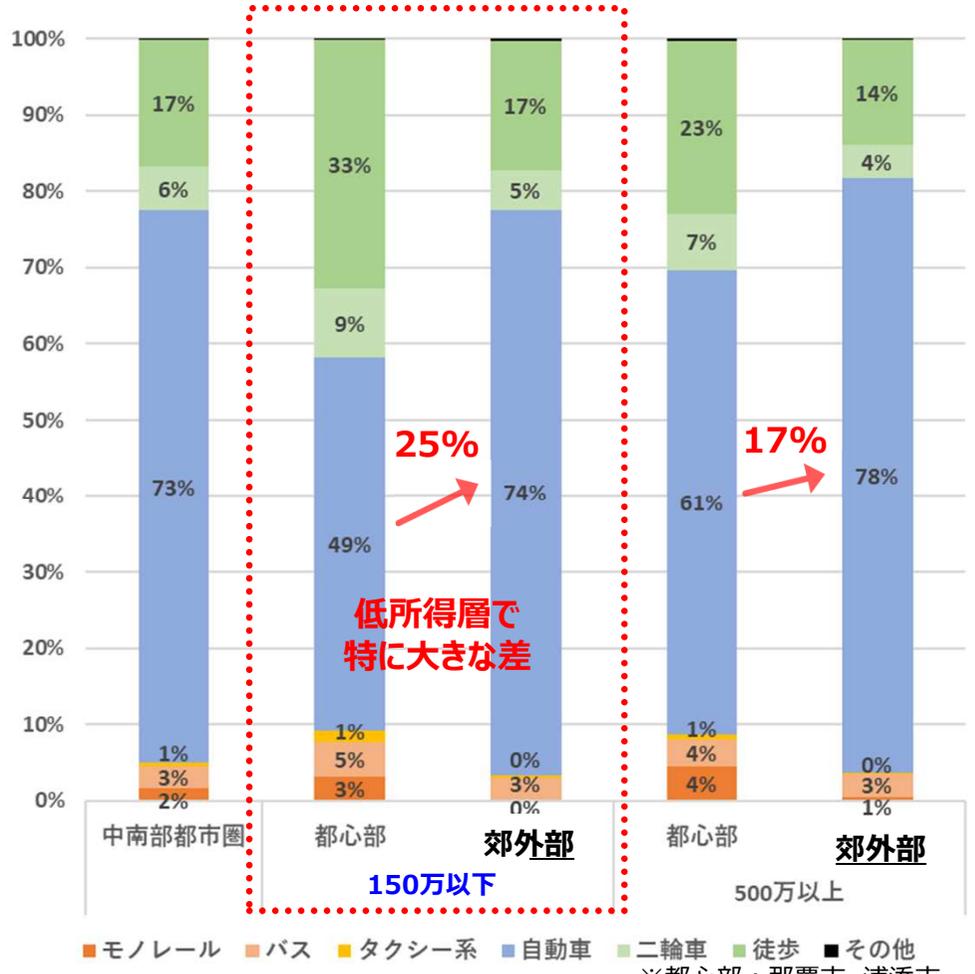
- 自動車保有率は、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収の低い方がその差が大きい。
 - 自動車の交通手段分担率も、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収の低い方がその差が大きい。
- ⇒ 公共交通整備が十分でない郊外部ほど、生活のために自動車を保有せざるを得ない実態が見える。

世帯年収別居住エリア別の自動車保有率



※都心部：那覇市、浦添市
郊外部：その他市町村

世帯年収別居住エリア別の代表交通手段分担率

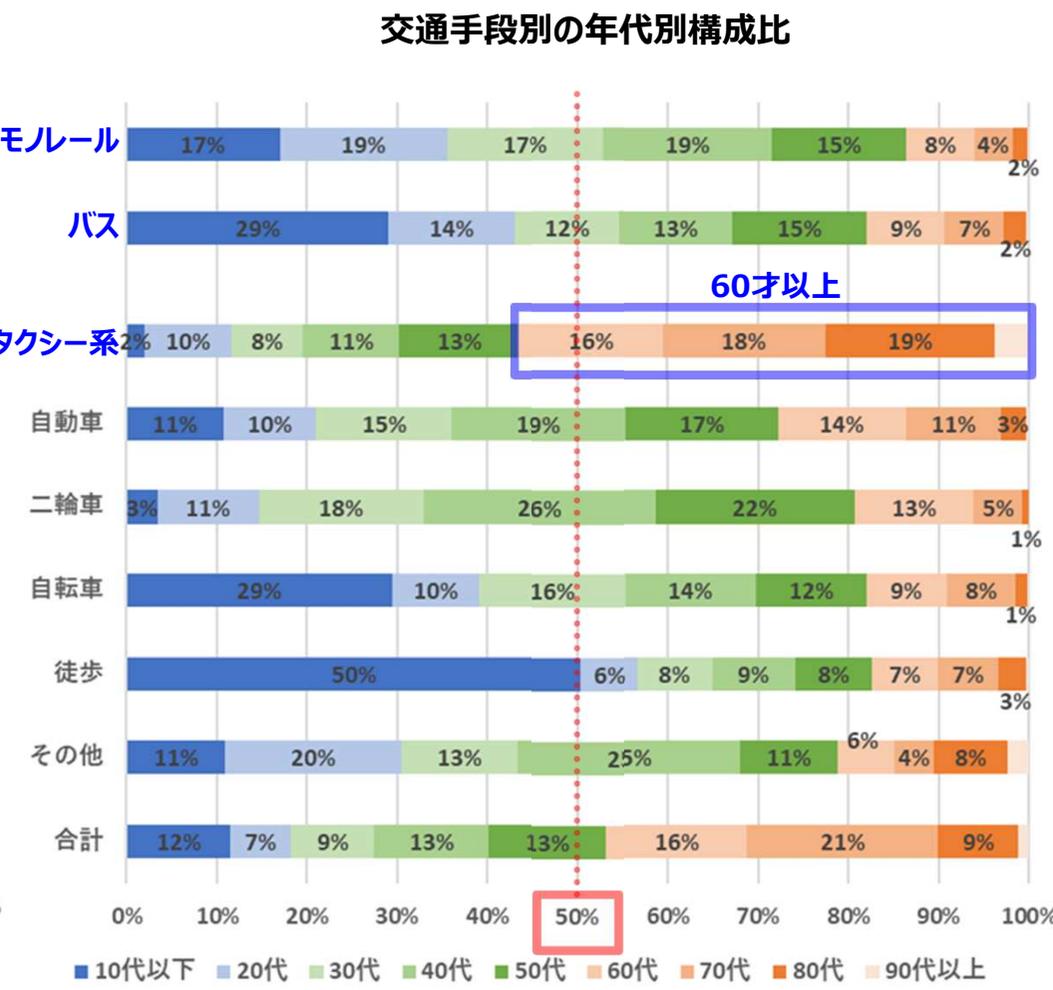
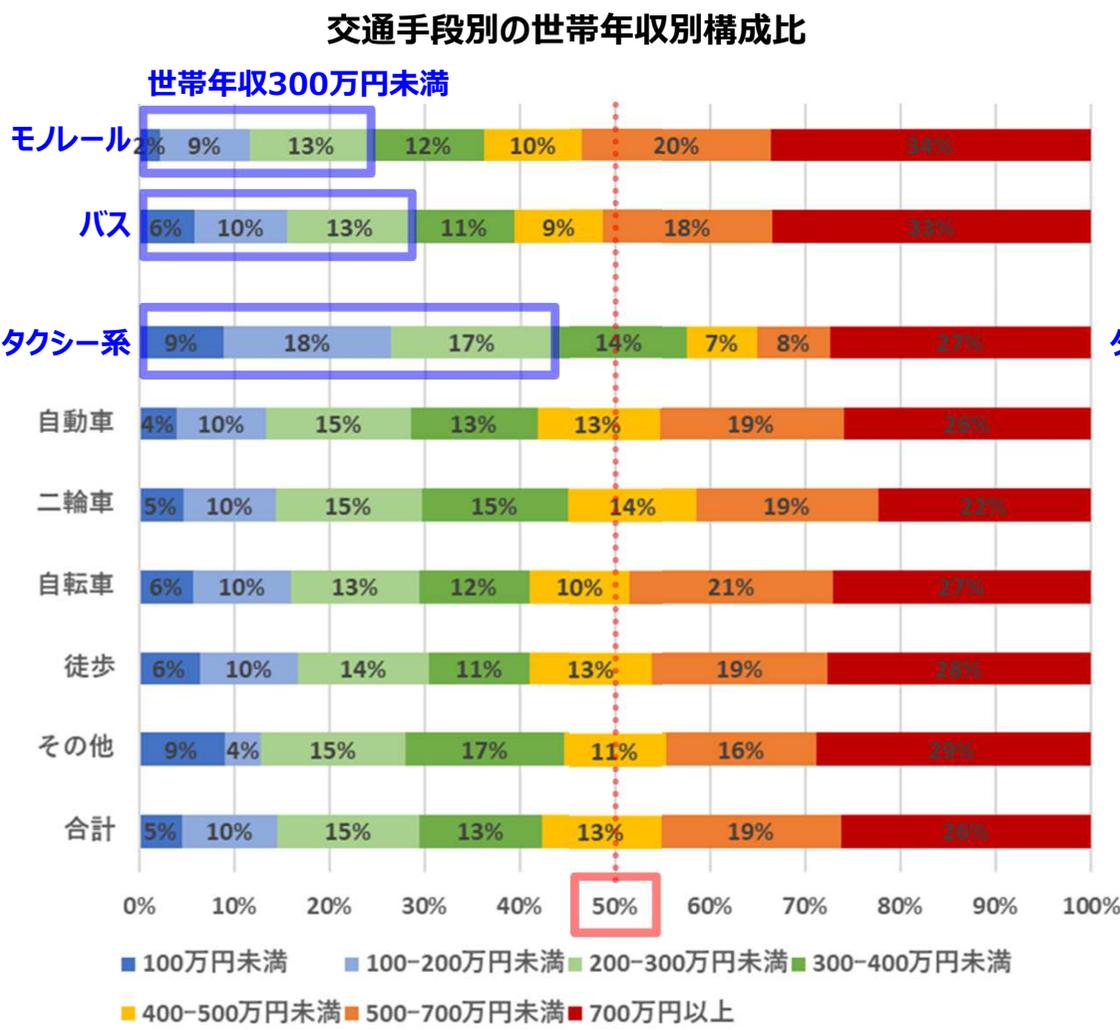


※都心部：那覇市、浦添市
郊外部：その他市町村



公共交通は比較的年収の高い層、タクシーは高齢者が利用

- モノレールやバスは、**年収が低い層の利用率が低く、年収が高い層の利用率が高い傾向。**
 - **タクシー**は、他の交通手段に比べて**年収が低い人の利用割合が高い。**
- ⇒ **タクシー利用者の半数以上が高齢者であり、車やバスを使えない方が利用していると考えられる。**



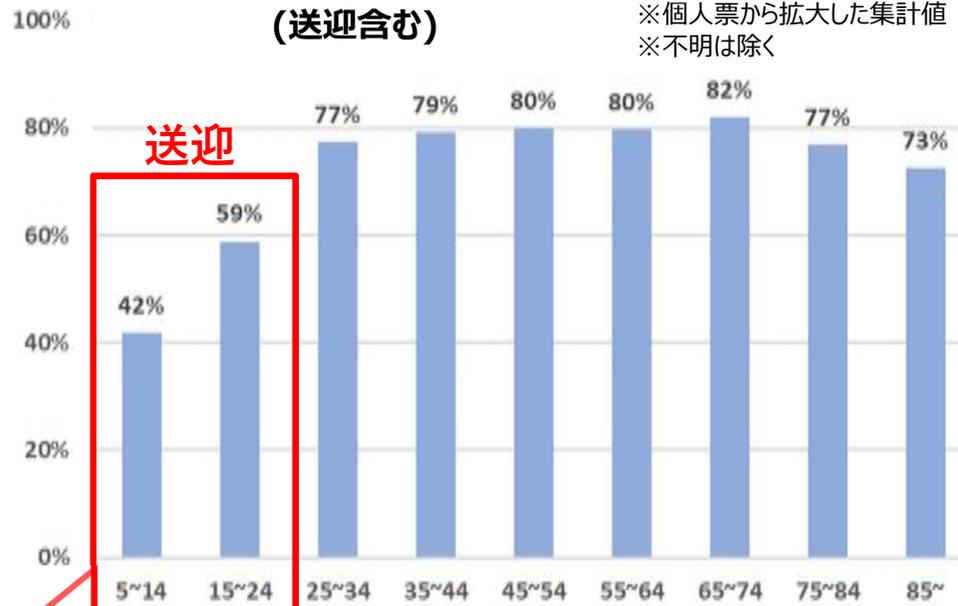
※手段合計には不明、その他を含む
 ※年収は不明、答えたくないを除いた合計に対する構成比

※手段合計には不明、その他を含む

- 自動車分担率を年齢階層別にみると、**25歳以下についても自動車分担率が4割を超えている。**
 - 子供を送迎している世帯のうち、平日に子供を送迎している方の割合は、保育所・幼稚園で約8割、小学校～高校で約6割程度と非常に高く、保護者の負担も大きい。
 - 送迎理由は、**遠い・通勤のついでに加え、中学生までは防犯・安全上の不安、高校では定時性など**が見られる。
- ⇒ 小中学生：学区があり（多くは徒歩自転車の圏内であり）**通学路や見守りなどの環境整備・構築**が必要。
- ⇒ 高校生：授業開始や終了時刻に合う路線バス等**公共交通網や自転車走行空間の整備**が必要。



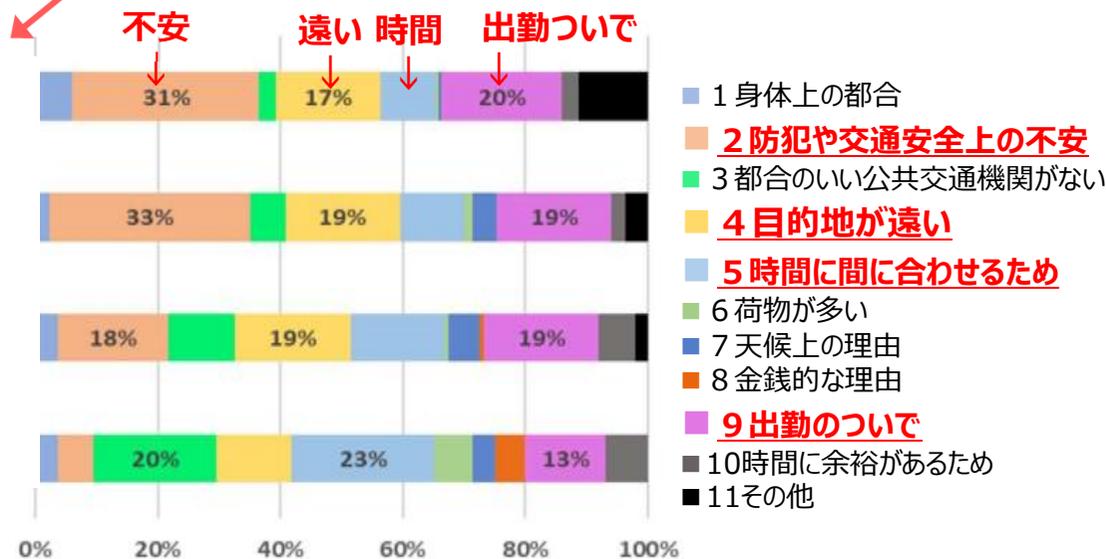
年齢階層別 自動車分担率 (送迎含む)



送迎先別送迎頻度



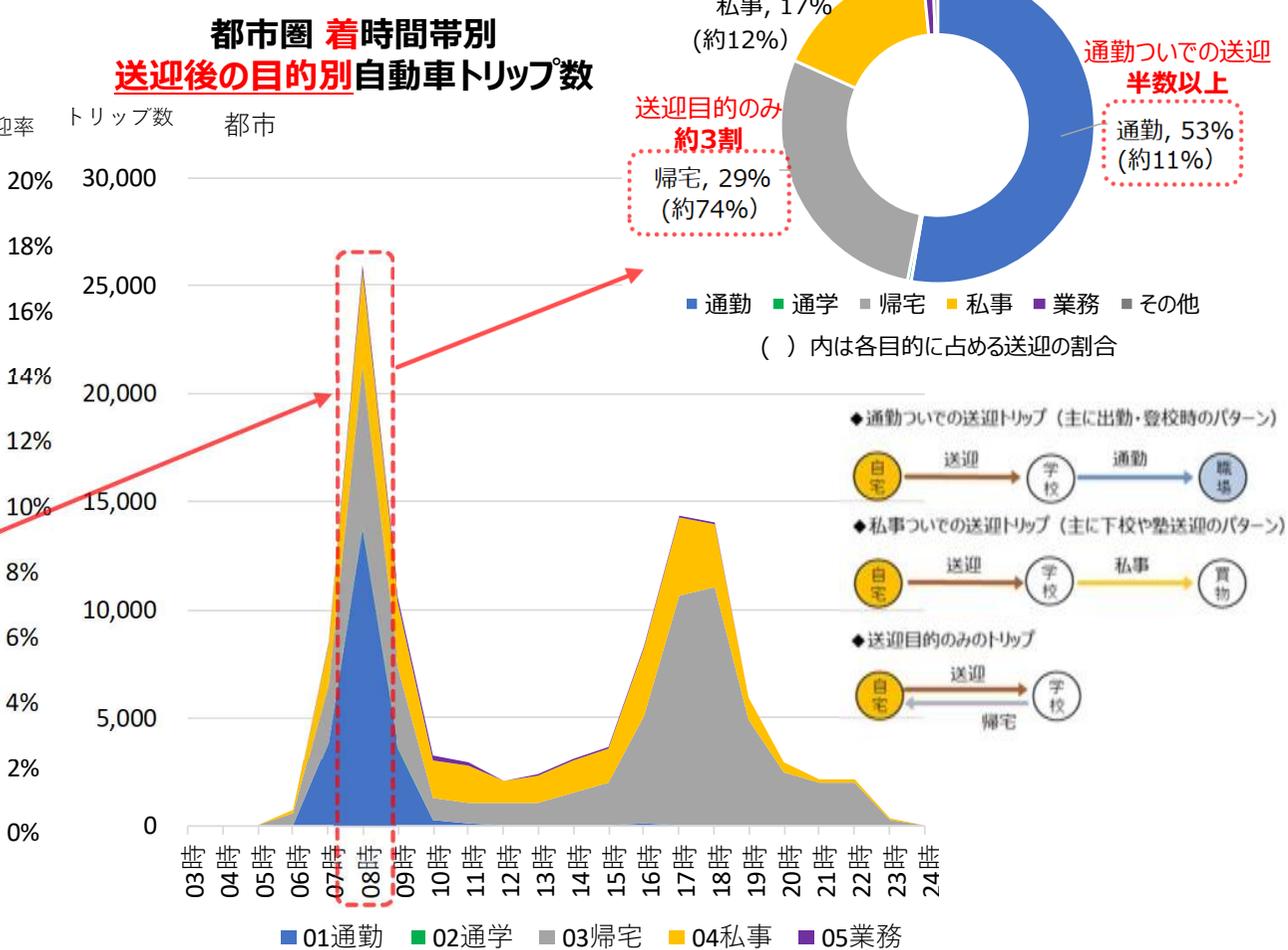
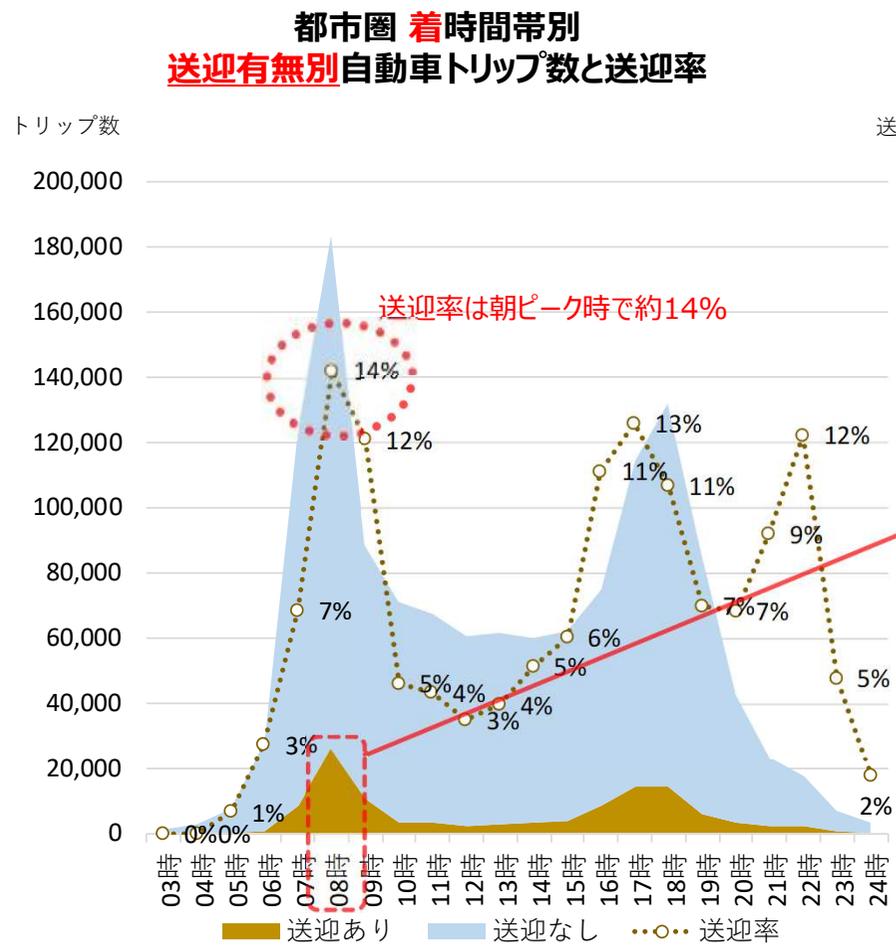
送迎先別送迎理由



※付帯票よりサンプル集計

通勤時間帯で送迎交通14%、半数以上占める「通勤ついで」

- 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（通勤ついででの送迎）が約53%と最も多い。
- ⇒ 送迎交通低減に資する交通環境の構築・TDM(交通需要マネジメント)施策等が必要。



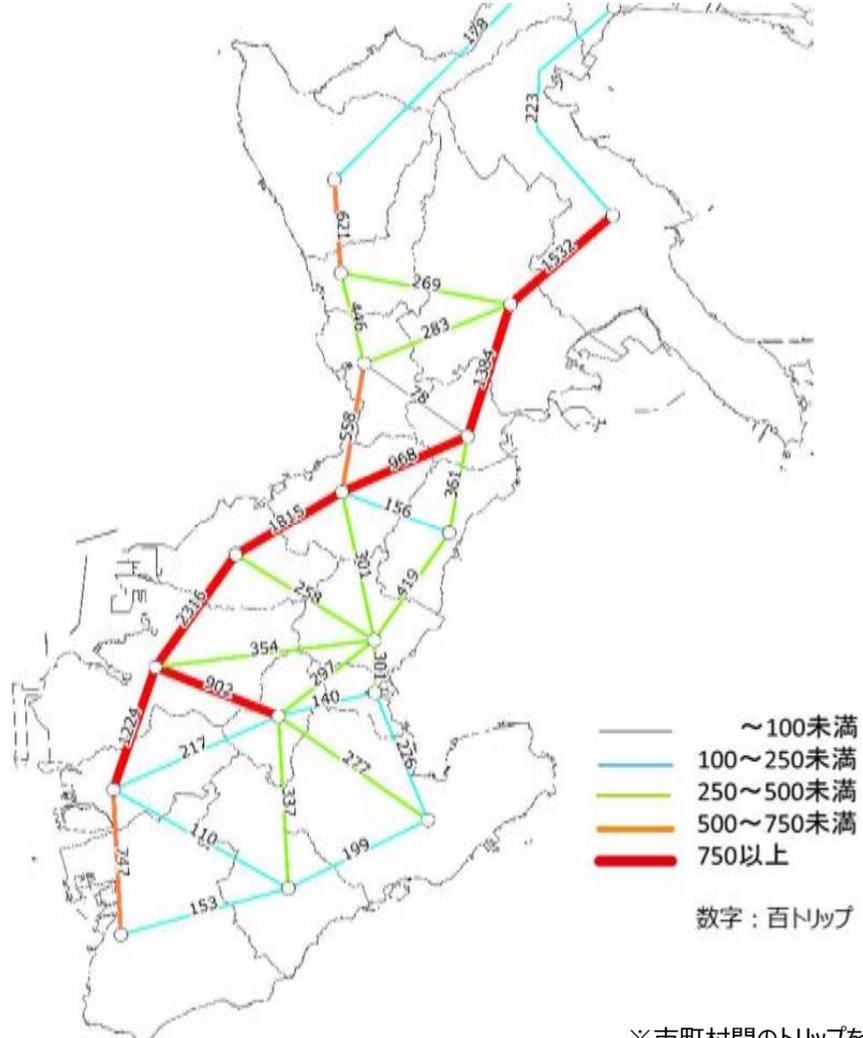
※送迎ありとは、各トリップの一つ前トリップで送迎トリップがあるもの、都市圏全域関連トリップで目的別送迎ありトリップの着時刻別トリップ数（時刻不明は除く）

3.都市交通上の課題

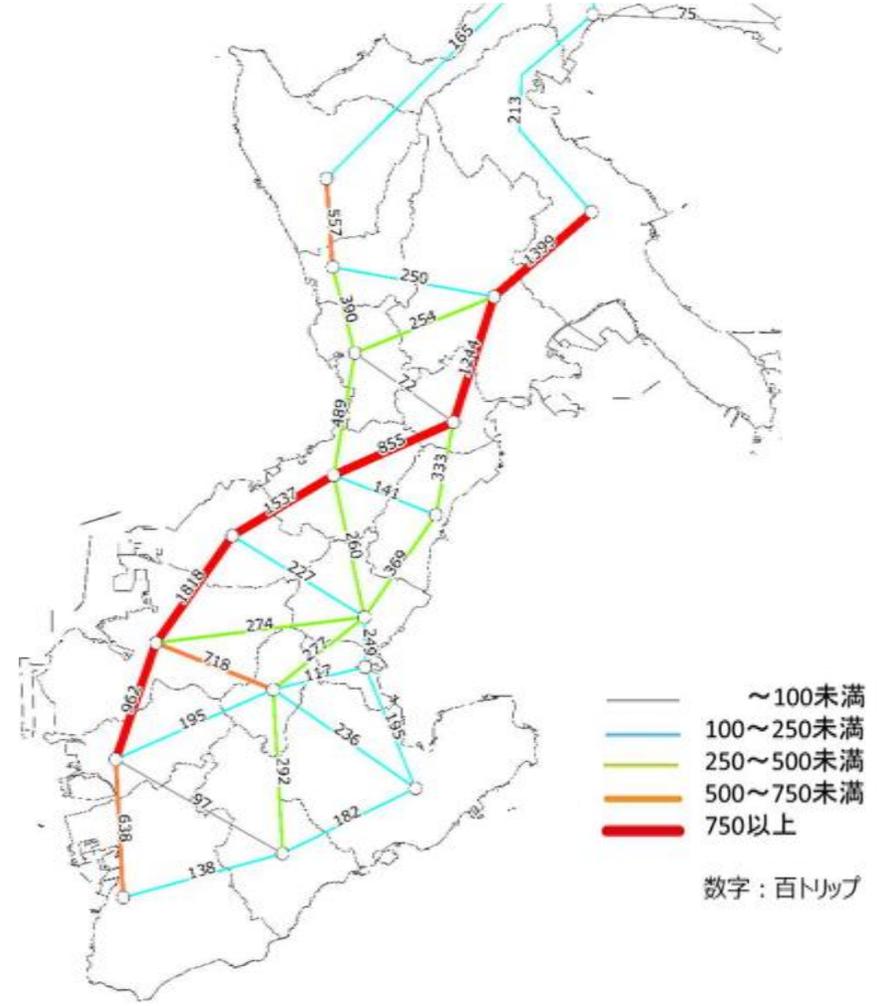
- 都市圏の市町村間で束ねた**全手段の移動流動量**は、**都市圏南北軸（豊見城～那覇～宜野湾～沖縄～うるま）**で**10万トリップ以上**（市町村内々トリップを除く）の**大きな需要の軸が存在**。
- そのうち**自動車の移動流動量**が多くを占めている。



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、**全手段**）



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、**自動車**）

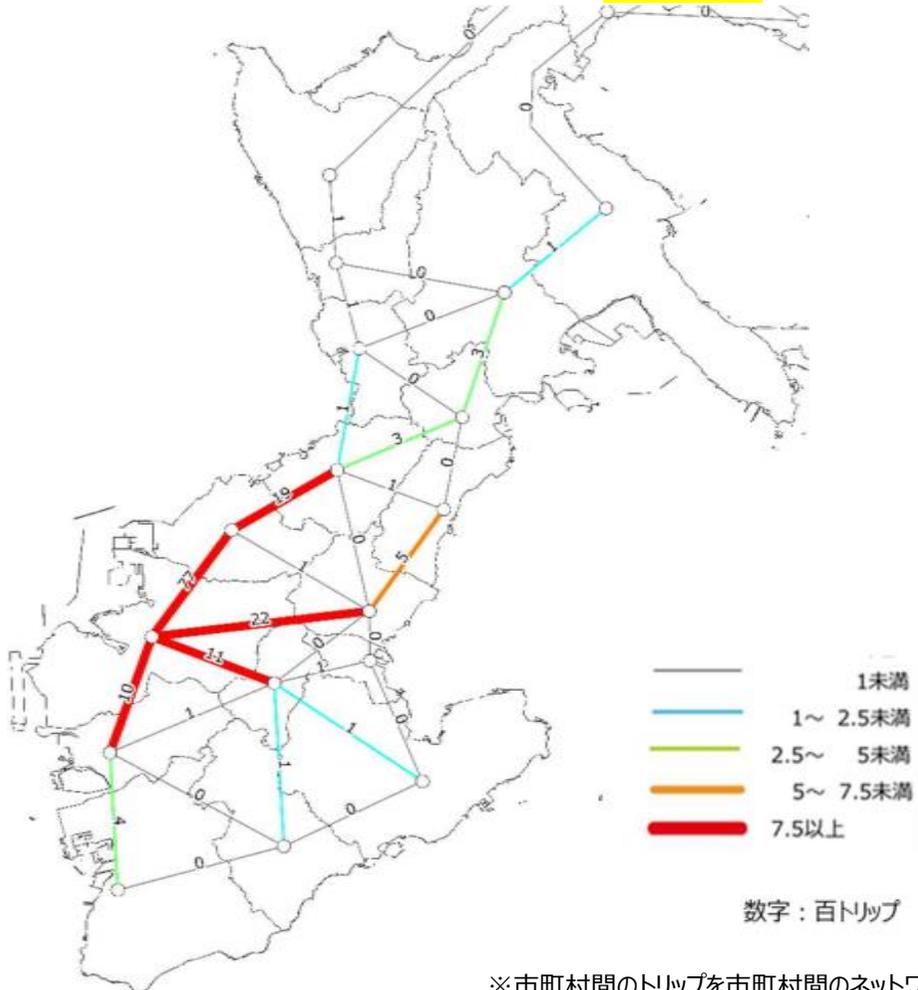


※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

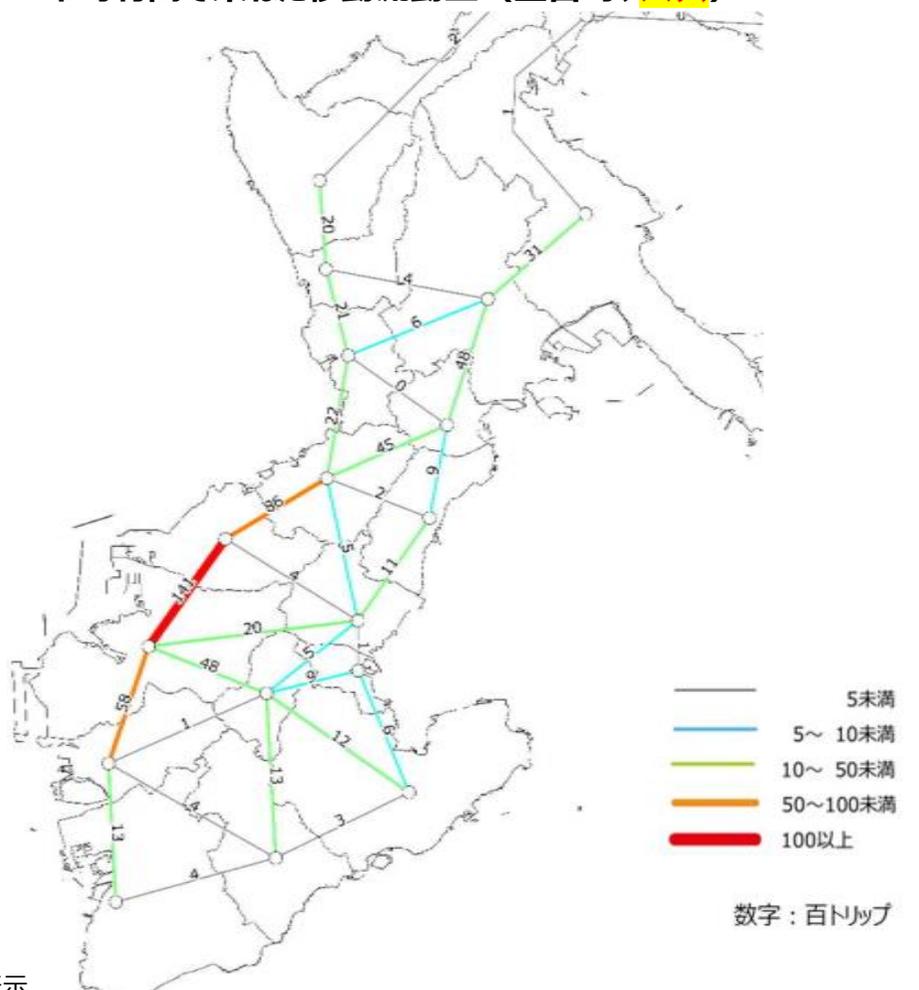
- モノレール利用の移動流動量は、那覇市を中心とした周辺市町村との利用に特化。
- バス利用の移動流動量は、豊見城～那覇～浦添～宜野湾間で5千トリップ程度となっており、モノレール利用を上回る区間があるものの、郊外部での流動量は少ない。



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、モノレール利用）



市町村間で束ねた移動流動量（全目的、バス）



※市町村間のトリップを市町村間のネットワークに集約して表示

6割を占める那覇市への朝の通勤交通

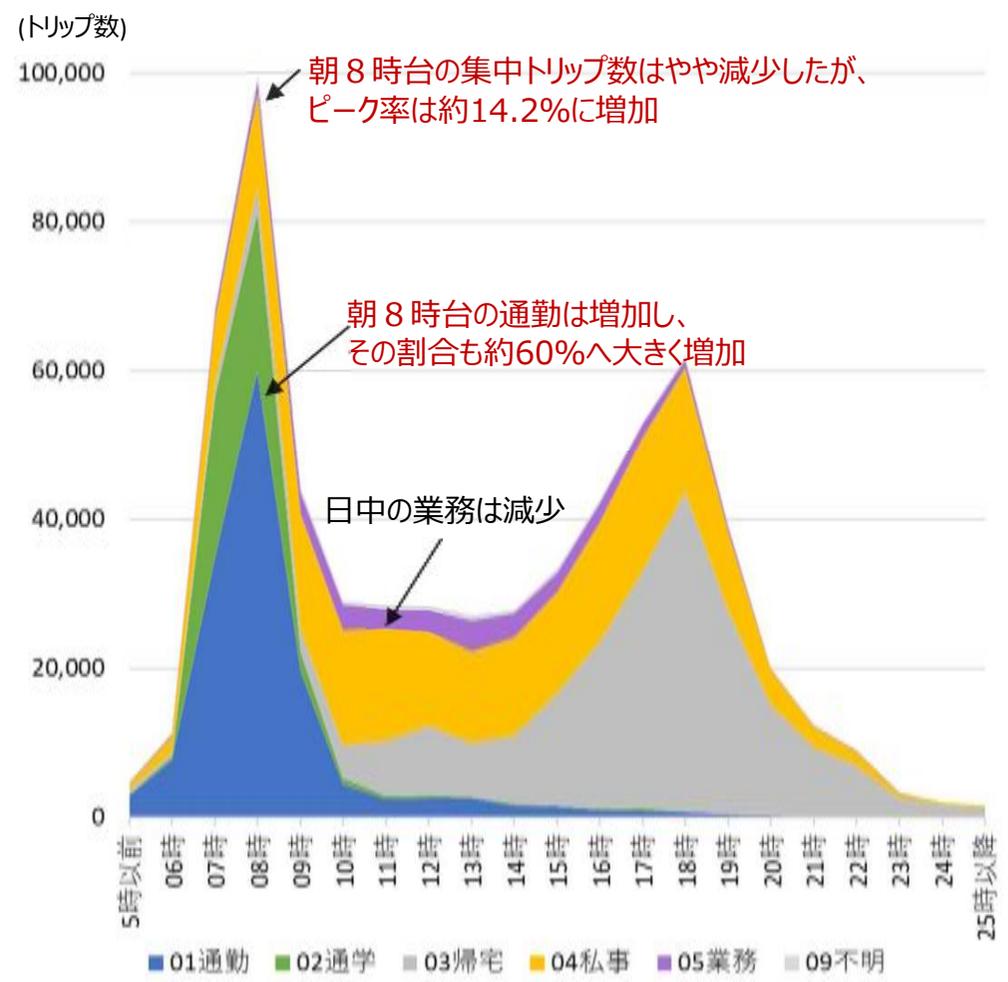
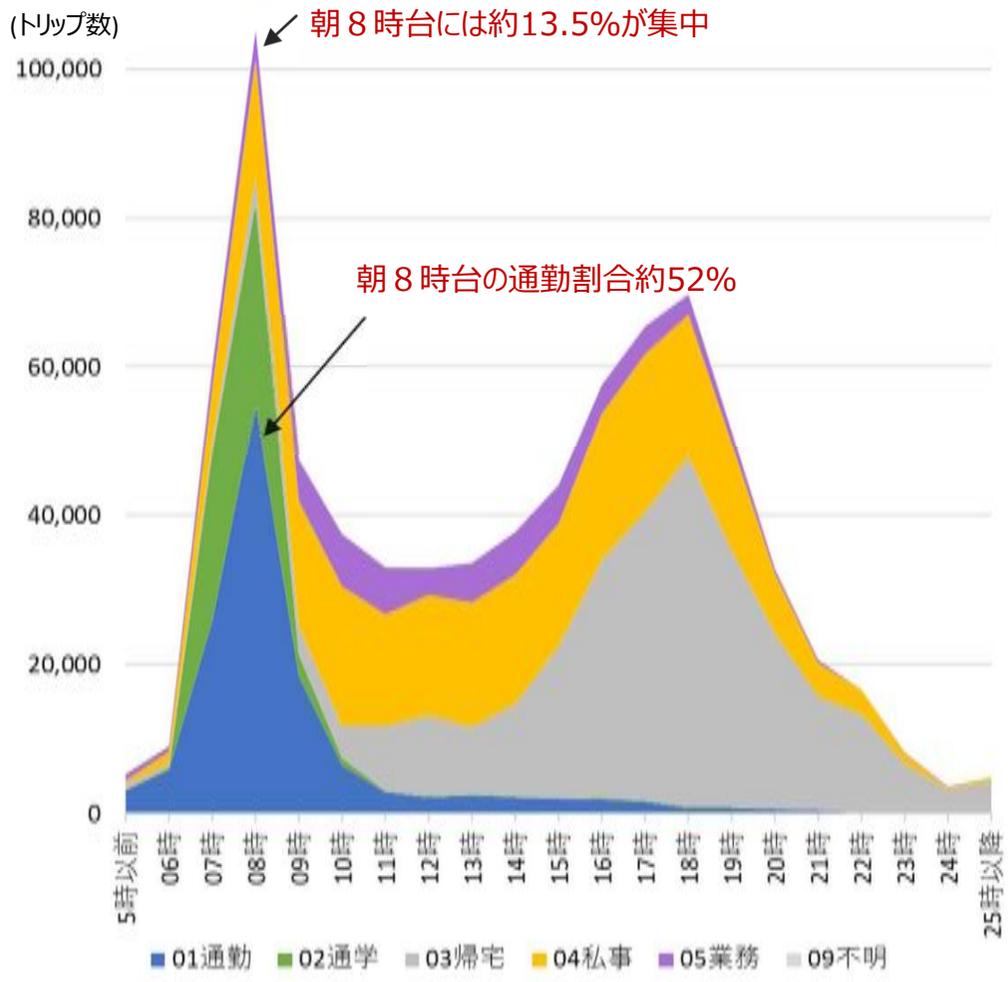
- 前回調査と比べると、那覇市着の時間帯別全トリップ数は、朝ピーク8時台でややトリップ数は減少したが、ピーク率は13.5%から14.2%に増加。
- 通勤トリップは朝8時台で増加し、8時台に占める通勤トリップの割合は約52%から約60%へ増加。



時間帯別那覇市集中トリップ数（目的別）の変化

前回 (H18)

今回 (R05)



- 那覇市着の時間帯手段別トリップ数は、朝ピーク時にモノレール利用が増加し、バスと自動車は横ばい。
 - 全体的に日中のトリップ数は少ない傾向にあり、公共交通利用トリップ数においても、朝夕ピーク時に集中しており日中の利用は少ない。
- ⇒ 時差通勤などのTDM(交通需要マネジメント)施策によるピーク時の混雑緩和が求められる



時間帯別那覇市集中トリップ数(手段別)の変化

前回 (H18)

今回 (R05)

