

2.1.4 沖縄の社会構造

(1) 県民の所得、子どもの貧困

- 沖縄県の一人当たり県民所得は、全国都道府県の中で最も低い水準にあり、同時に子どもの貧困率も高く、県民の経済状況は相対的に厳しい。
- 県民の所得分布も全国平均に比べ低く、特に年収 300 万円未満の所得世帯が、全世帯の約 50%を占めている。

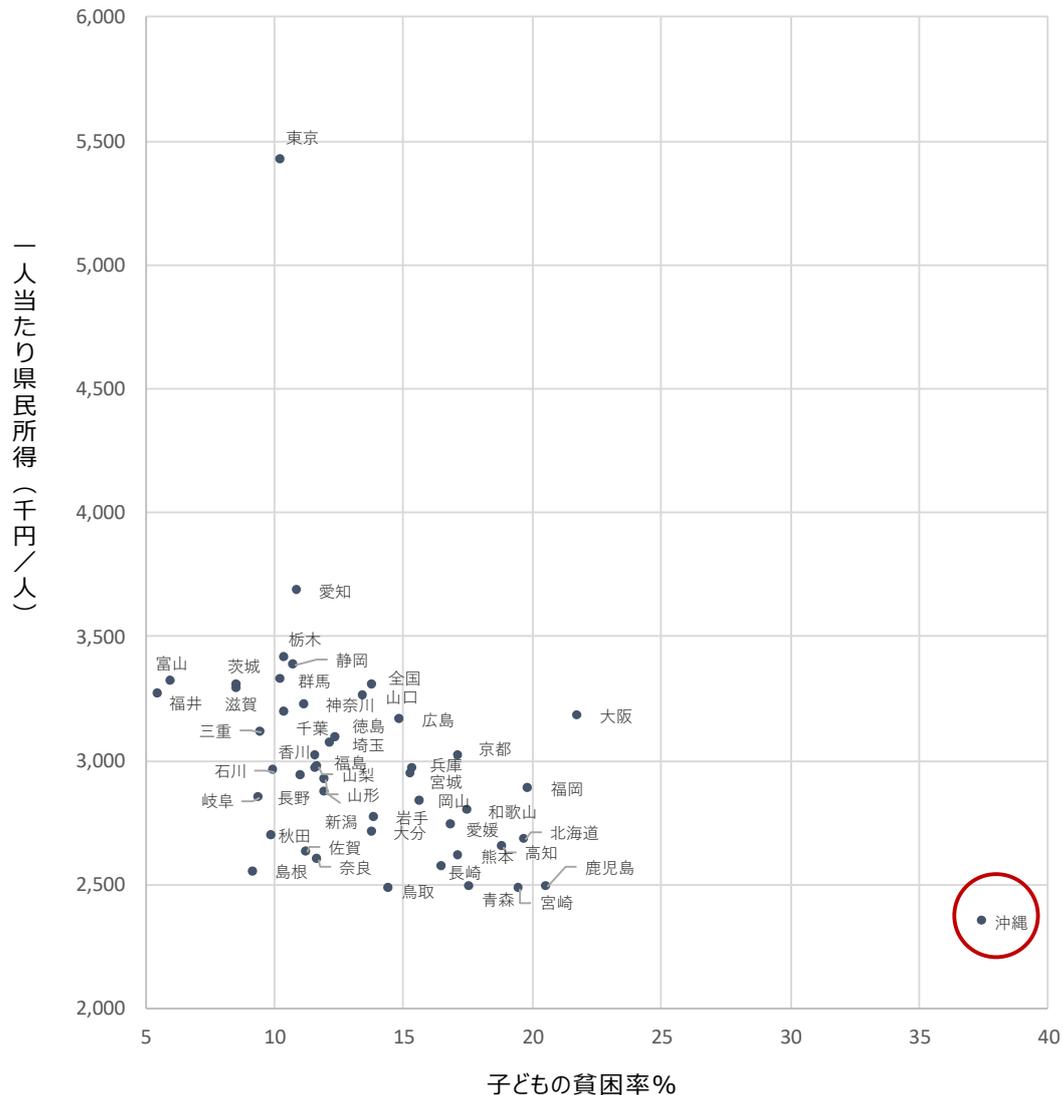


図 2-28 一人当たり県民所得と子供の貧困率の全国比較

出典：平成 29 年度県民経済計算(内閣府)、都道府県別の貧困率、ワーキングプア率、子どもの貧困率、捕捉率の検討 (山形大学人文学部研究年報 第 13 号 (2016.3) 山形大学戸室健作) より作成

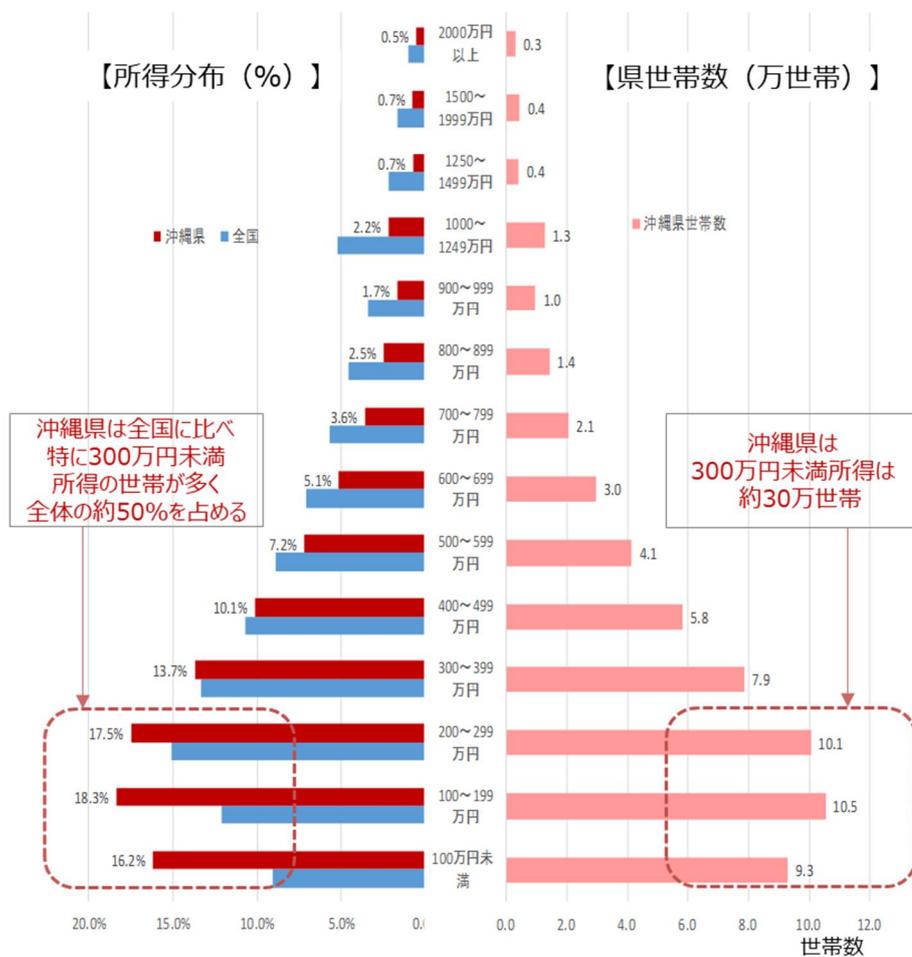


図 2-29 沖縄県の所得分布（全国平均との比較）と世帯数

出典：平成 28 年就業構造基本調査（総務省）より作成

(2) 非正規雇用とひとり親世帯

- 沖縄県は、ひとり親世帯の割合、非正規雇用者数の割合が高く、非正規雇用者数は約 12 万人で県人口の約 8%に達する。
- ひとり親（男女）世帯数は約 5 万世帯で、親族世帯約 37 万の約 14%、全世帯約 61 万の約 8%に及ぶ。

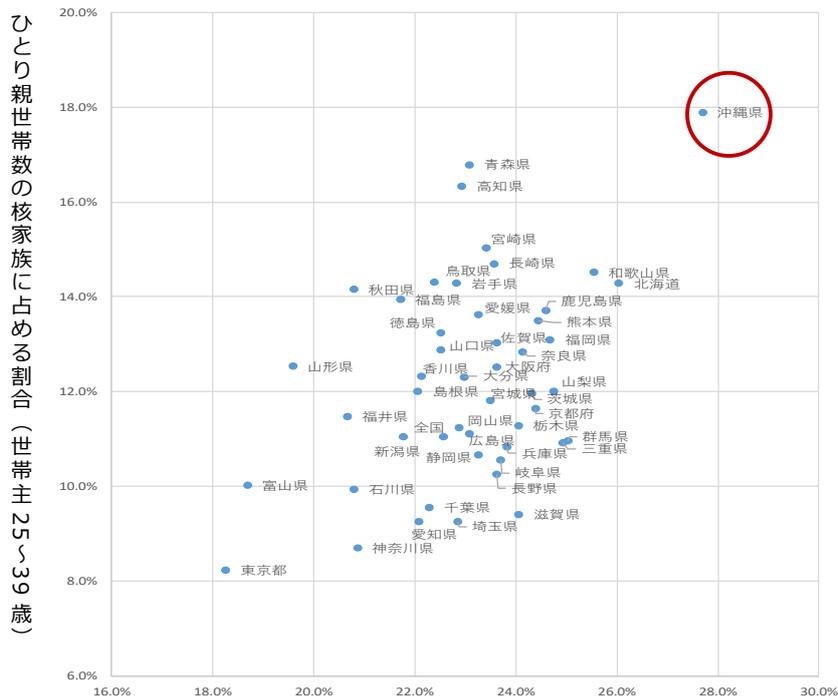


図 2-30 都道府県別の非正規就業者の割合、ひとり親世帯の割合



図 2-31 沖縄県の就業者（雇用者）の従業上の地位別の人数

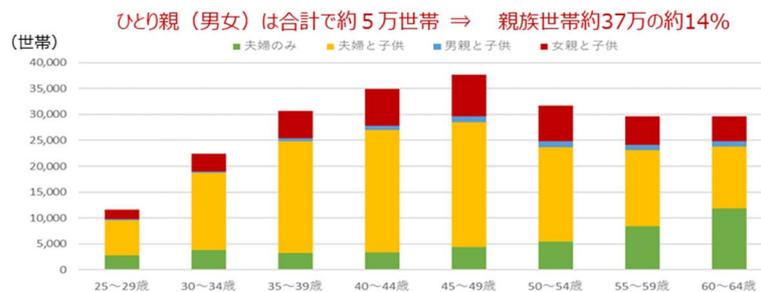


図 2-32 沖縄県の核家族世帯の家族類型別一般世帯数

出典：令和2年国勢調査（総務省）より作成、非正規雇用者は雇用者に占める派遣社員、パート・アルバイトの割合、ひとり親世帯は核家族世帯に占める男親または女親と子供の世帯数の割合

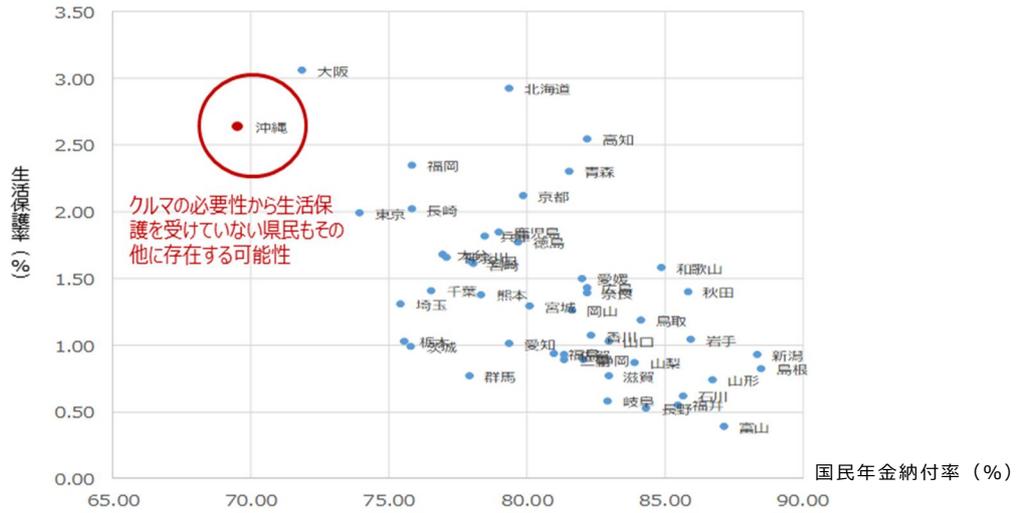


図 2-33 都道府県別の国民年金納付率と生活保護率

出典：国民年金納付率は令和3年度最終納付率、生活保護率は令和3年8月時点、厚生労働省より作成

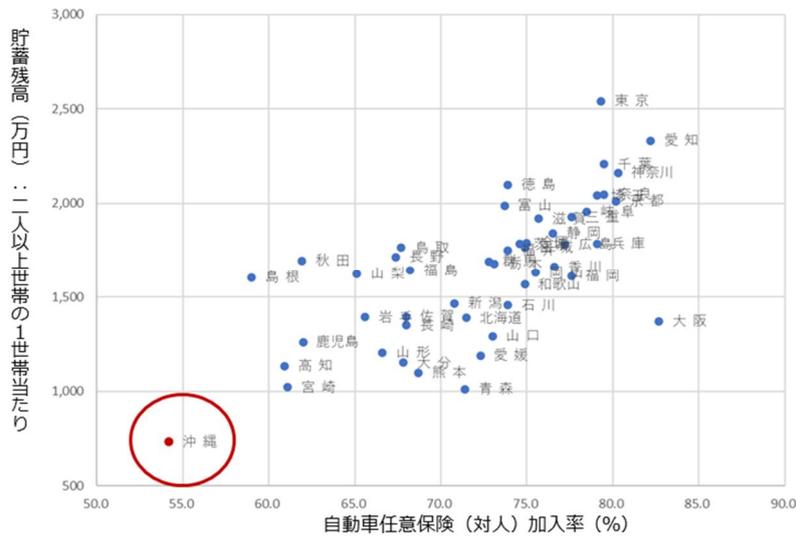


図 2-34 都道府県別の貯蓄額と自動車保険加入率

出典：総務省家計調査2020、損害保険料算出機構、自動車保険の概況2020年度版より作成

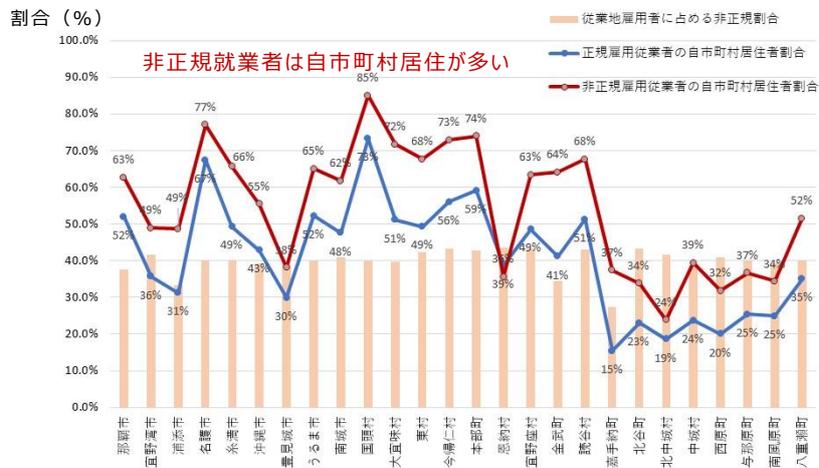


図 2-35 県内市町村別非正規従業者の割合と自市町村居住者割合

出典：平成27年国勢調査より作成

(3) 住宅事情

- 沖縄県の借家率は、東京都と並び全国の中で最も高い。また、借家率が高い他都府県と比較すると、生産年齢層で沖縄の借家率が高く、20 年前と比較すると生産年齢層から高齢層で借家率が増加している。
- さらに沖縄は、同一箇所居住期間が全国一短く、借家の多さ、離婚の多さなどもある中、ライフスタイルに併せた転居が多い特徴がある。

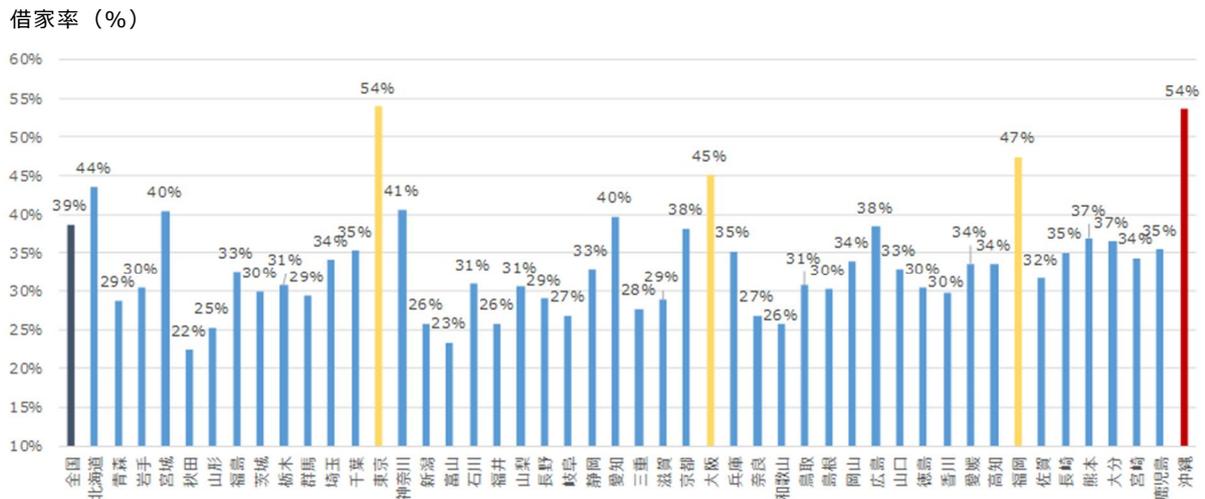


図 2-36 都道府県別の借家率

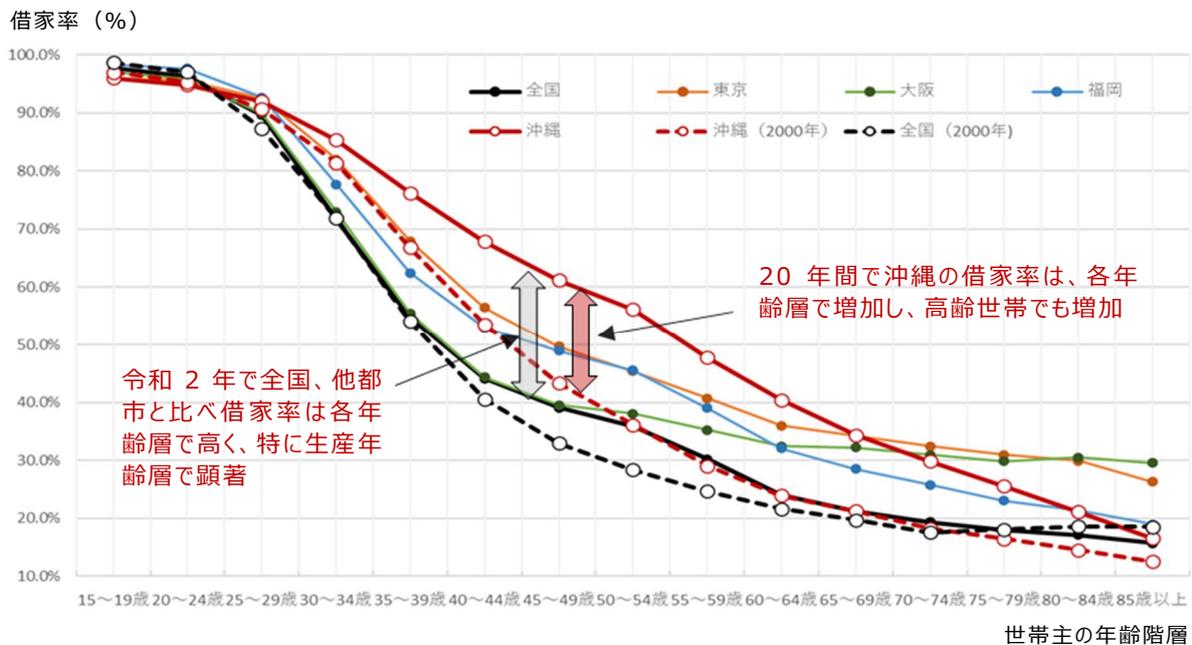


図 2-37 主な都府県の世帯主の年齢別借家率

出典：平成 12 年、令和 2 年国勢調査（借家とは持ち家以外全てで公営・民営の借家、給与住宅、間借り等を含む）より作成

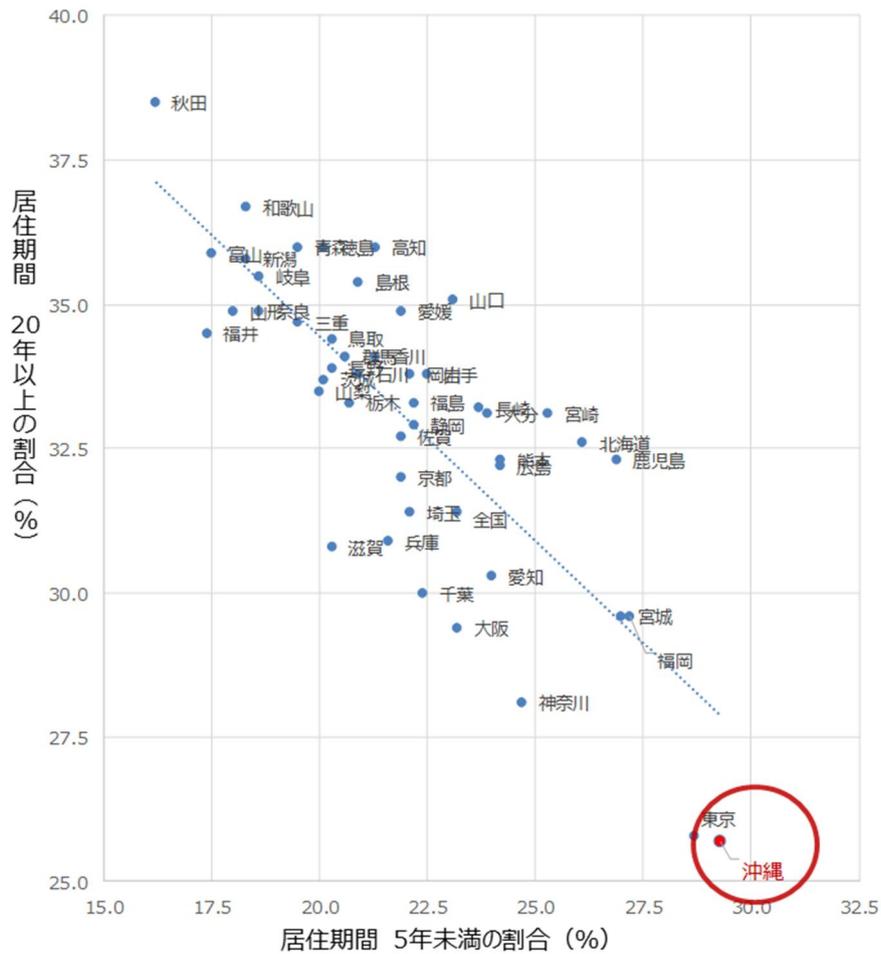


図 2-38 都道府県別の居住期間

出典：平成 27 年国勢調査（全ての住宅居住者が対象）より作成

2.1.5 県民の日常活動

(1) 県民活動の人口規模

- 県人口約 147 万人（沖縄本島人口約 134 万人）は、多くの年齢世代があり、その生活環境も様々な中で日常生活を送っている。地域公共交通を考える上では、それぞれの県民の日常生活や観光活動を十分に踏まえていくことが重要となる。

	男女計／人口	男性／人口	女性／人口	主な生活行動と留意事項
15歳未満 	約24万人 (16.6%)	約12万人	約12万人	<p>幼児の親との行動 小学生以上の通学行動 + 娯楽、塾、買物等 約24万人</p> <p>送迎、子どもの貧困等</p>
15歳～25歳未満 	約15万人 (10.4%)	約8万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約5万人 家事・他：約1万人	約7万人 主に仕事：約2万人 主に通学：約4万人 家事・他：約1万人	<p>高校、大学への通学行動 + 娯楽、塾、買物等 約9万人</p> <p>非正規雇用は 約12万人 1人親世帯は 約5万世帯 世帯の半数は 所得300万未満 20歳以上では 9割以上が 運転免許保有</p>
25歳～65歳未満 	約74万人 (50.4%)	約37万人 主に仕事：約31万人 主に家事：約1万人 その他/：約4万人	約37万人 主に仕事：約23万人 主に家事：約10万人 その他：約3万人	<p>パート、 主に家事に伴う行動 約21万人 買物、送迎、私事行動 (通院、娯楽等)</p> <p>職場への通勤行動 + 買物、送迎、通院、娯楽等 約65万人</p> <p>私事に伴う行動 (買物、通院、娯楽、その他) 約18万人</p> <p>65歳以上で、 車を運転できない 人が約14万人</p>
65歳以上 	約33万人 (22.6%)	約15万人 主に仕事：約5万人 主に家事：約1万人 その他/：約9万人	約18万人 主に仕事：約2万人 主に家事：約7万人 その他/：約9万人	<p>2018年は 国内客2：海外客3</p>
合計	約147万人 (100%)	約72万人	約74万人	観光地を周遊、滞在する観光活動 約10万人/日

沖縄本島人口約134万人

図 2-39 県民活動の人口規模

出典：夜間人口、労働力状態別人口は令和2年国勢調査、観光入込客数と平均滞在日数からの試算値。労働力状態：主に仕事には休業者を含む、主に通学には通学かたわら仕事をを含む、主に家事には家事のほか仕事（パート等）を含む、その他は完全失業者と家事・通学以外の非労働力人口を含む

(2) 県民の交通行動特性

- 中南部都市圏の交通機関利用のトリップ数は、帰宅目的以外では私事目的が最も多いが、定常的な目的利用では通勤目的が多い。通学目的を含めて各目的とも自家用車利用が最も多いが、送迎交通による自家用車利用は通学目的、私事目的、あるいは通勤がてらの送迎も考えられる。
- また、時間帯別には、朝ピークの混雑時は通勤目的が最も多く、その時間帯の利用交通手段は自家用車利用で多く占められている。

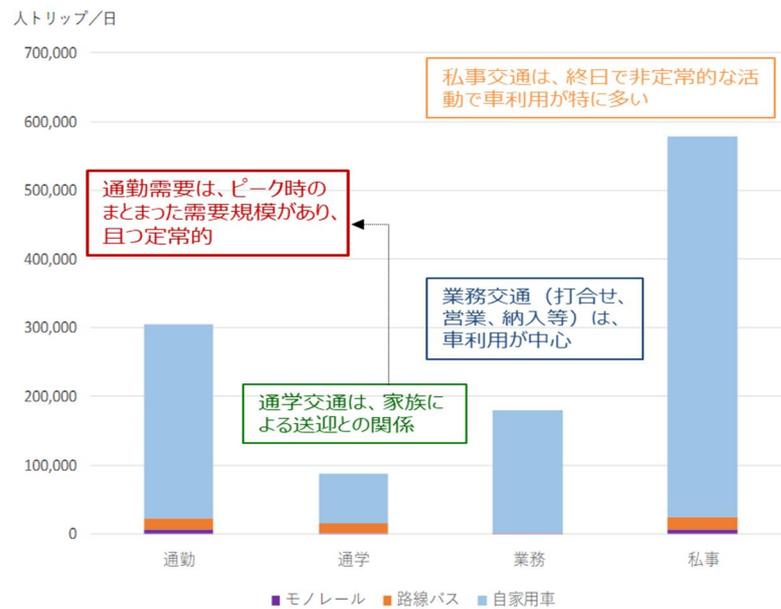


図 2-40 中南部都市圏の主な移動目的と手段別のトリップ数

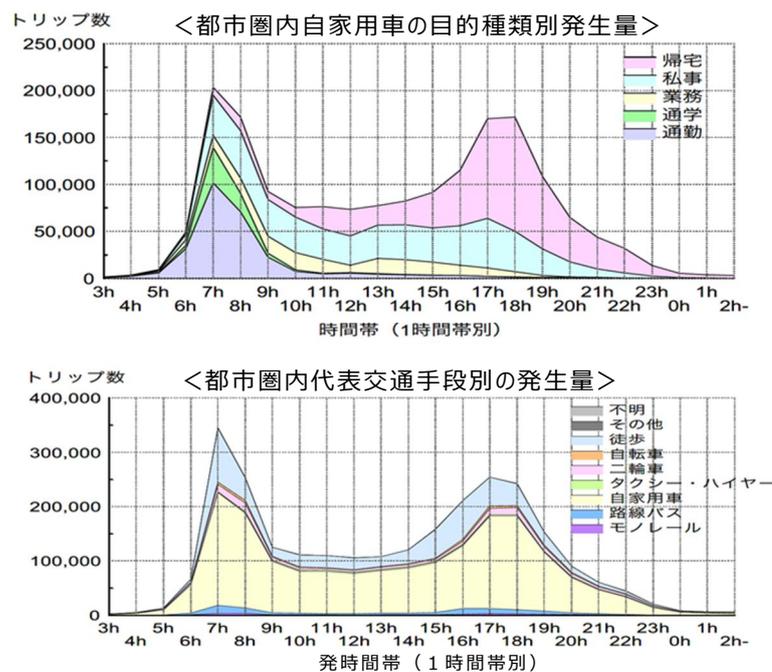


図 2-41 中南部都市圏の発時間帯別トリップ数

出典：第3回沖縄中南部都市圏PT調査

(3) 運転免許保有と自動車保有台数

- 沖縄県の免許保有率は、男女とも30歳未満では全国に比べて高く、特に女性の免許保有率は50歳未満で極めて高い。これは自家用車保有台数の伸びが突出していることにも関連があると想定される。
- 65歳以上の免許保有率は現状では低く、免許非保有者は約4割を占める。また、将来的には免許保有率が高い世代が高齢世代に移行するため、ここまま推移した場合には沖縄では3台に1台の割合で高齢者ドライバーとなる可能性がある。

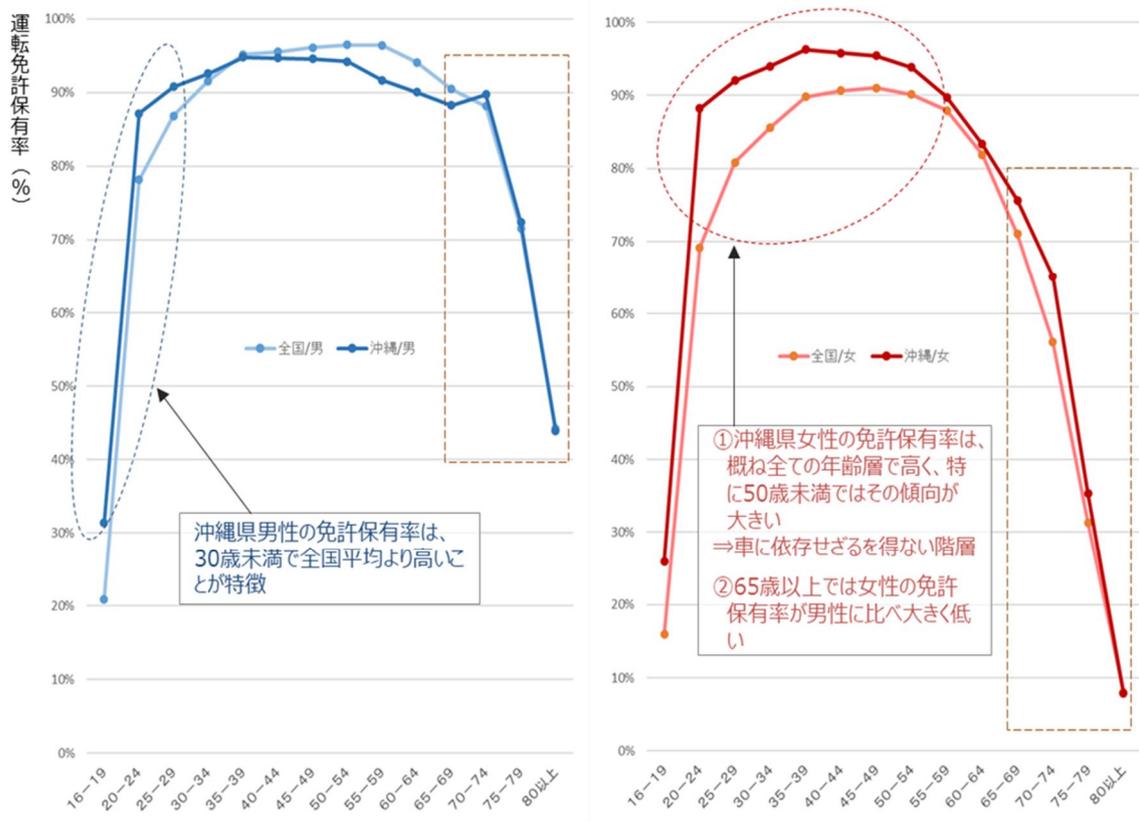


図 2-42 沖縄県の運転免許保有率（性年齢階層別、令和2年）

出典：国勢調査（総務省）、運転免許統計（警察庁）より作成

自動車保有台数の伸び率（2020年／2000年）

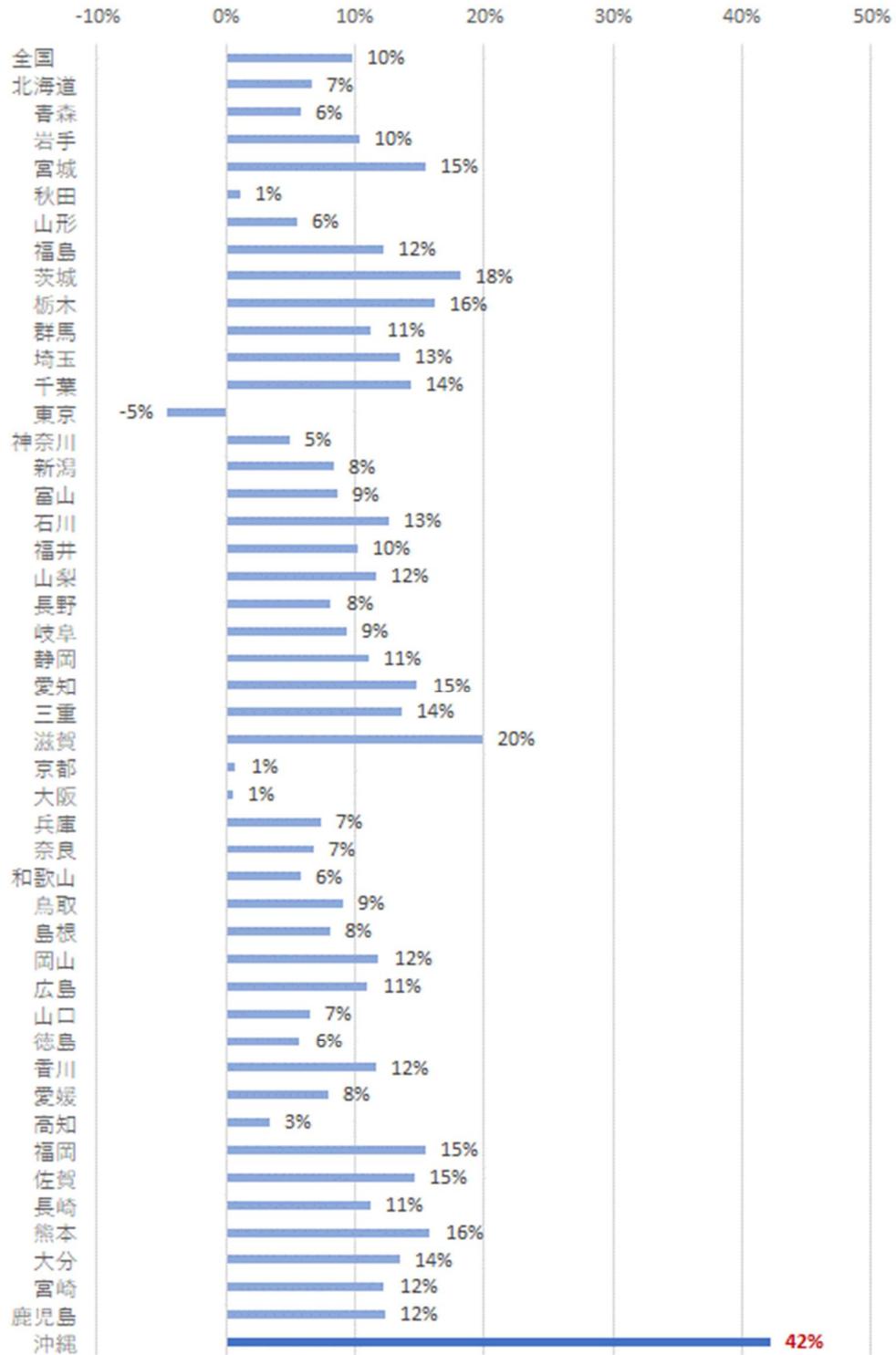


図 2-43 都道府県別の自動車保有台数の伸び率（2020年／2000年）

出典：自動車検査登録情報協会より作成

2.1.6 世代ごとの行動特性

(1) 子ども（児童・生徒・学生）の通学行動

- 沖縄の小中学生（15歳未満）の日常活動は通学が主となっているが、3割弱もの小中学生が自家用車で通学している。また、通学時の車利用について、所要時間別の分布をみると、車の移動時間が5分～10分程度の短いトリップが多い。
- 主に高校生・大学生（15～25歳）は、自家用車利用が最も多い中、路線バス利用が17%を占める。所要時間25分以内では徒歩と同程度の自家用車利用があり、高校送迎や大学通学の可能性が想定される。また、所要時間30分程度の行動は、路線バス利用と自家用車利用が共に多くなっている。

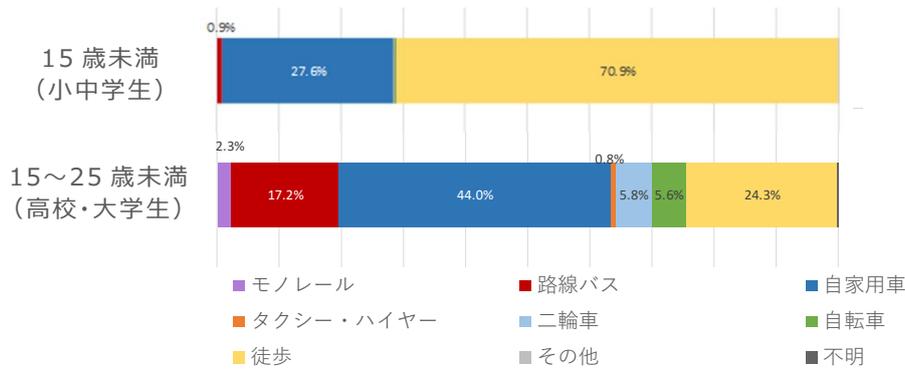


図 2-44 通学時の行動手段構成比

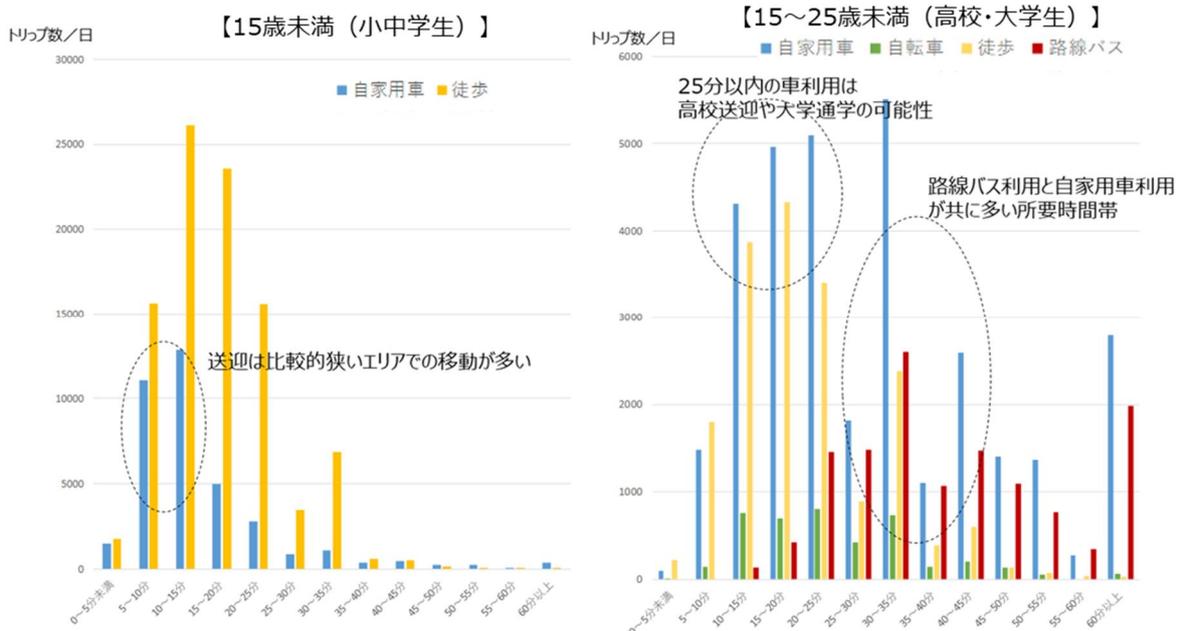


図 2-45 通学時の徒歩・自家用車・公共交通の所要時間別トリップ数

出典：第3回沖縄中南部都市圏PT調査より作成

(2) 子ども（児童・生徒・学生）の通学実態

- 小学生の徒歩率は、沖縄県が全国の中で最も低く、徒歩時間 10 分以内の割合が大都市並みの水準となっている。
- 通学送迎は、小中高で 26%がよく送ってもらう、たまに送ってもらうを含めると7割を超える水準に及んでいる。
- 一方で、沖縄県では、通学時の集団登校や通学路の設定状況は、全国の中で突出して低くなっている。

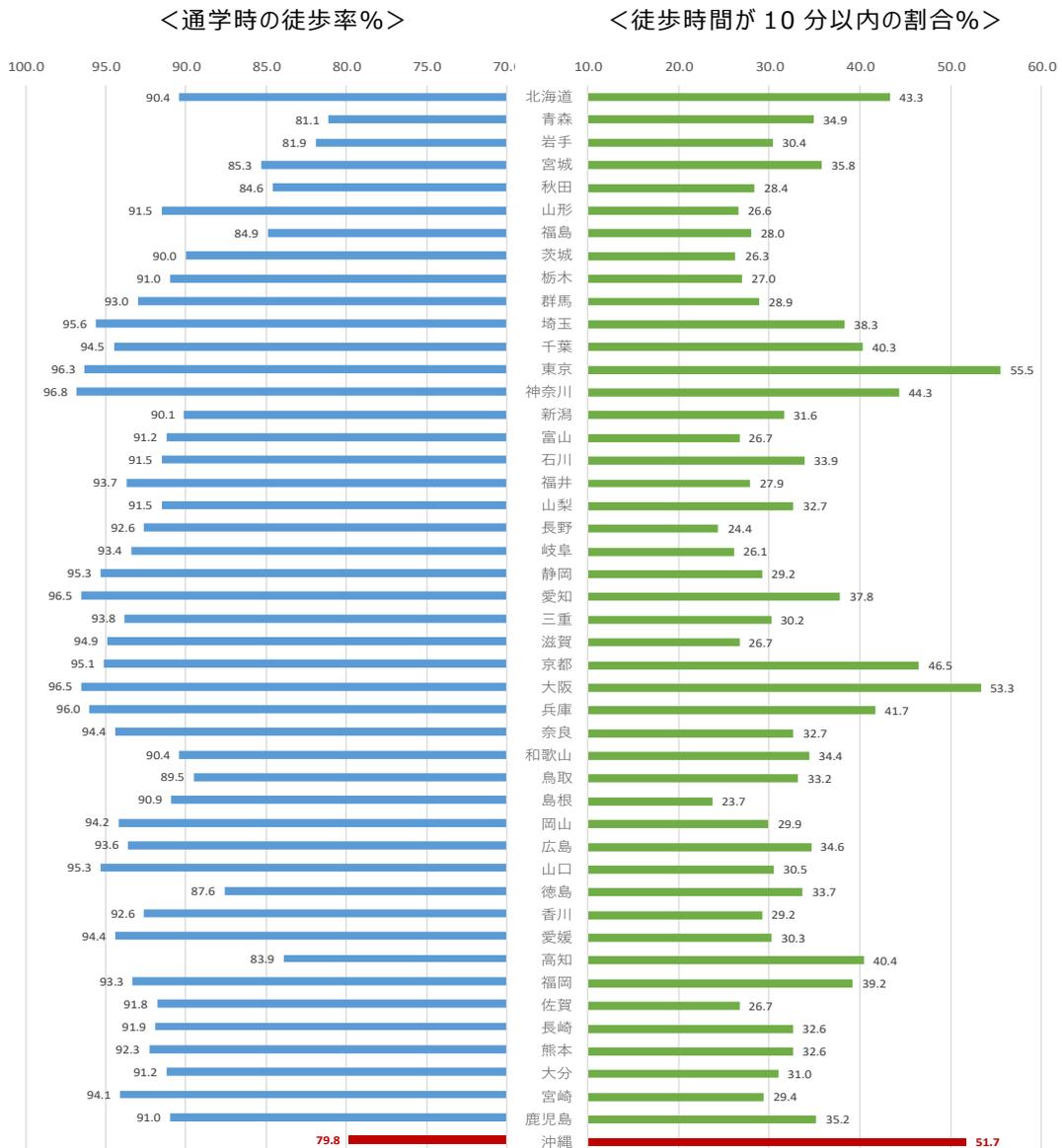


図 2-46 都道府県別の小学生通学徒歩率、徒歩時間

出典：平成 28 年度全国体力・運動能力等調査（スポーツ庁）より作成

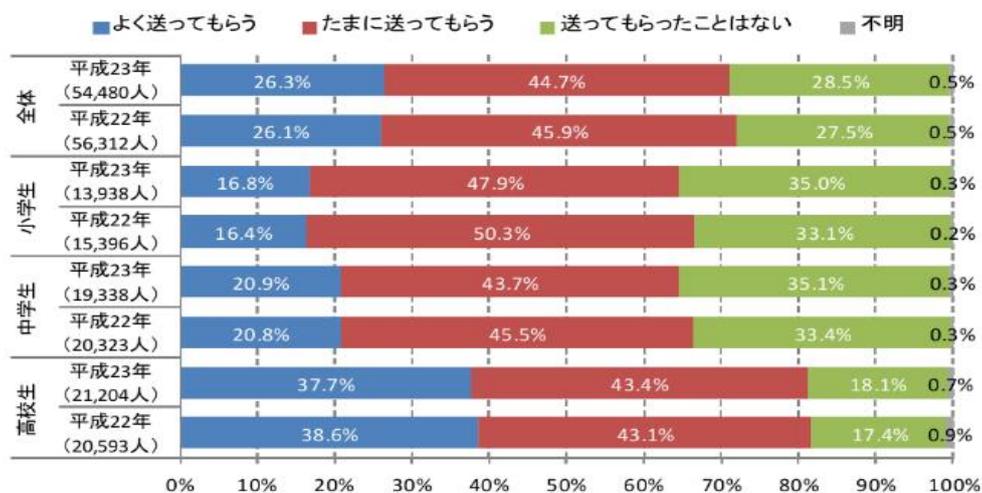


図 2-47 那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市内の小中高校の通学手段

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料

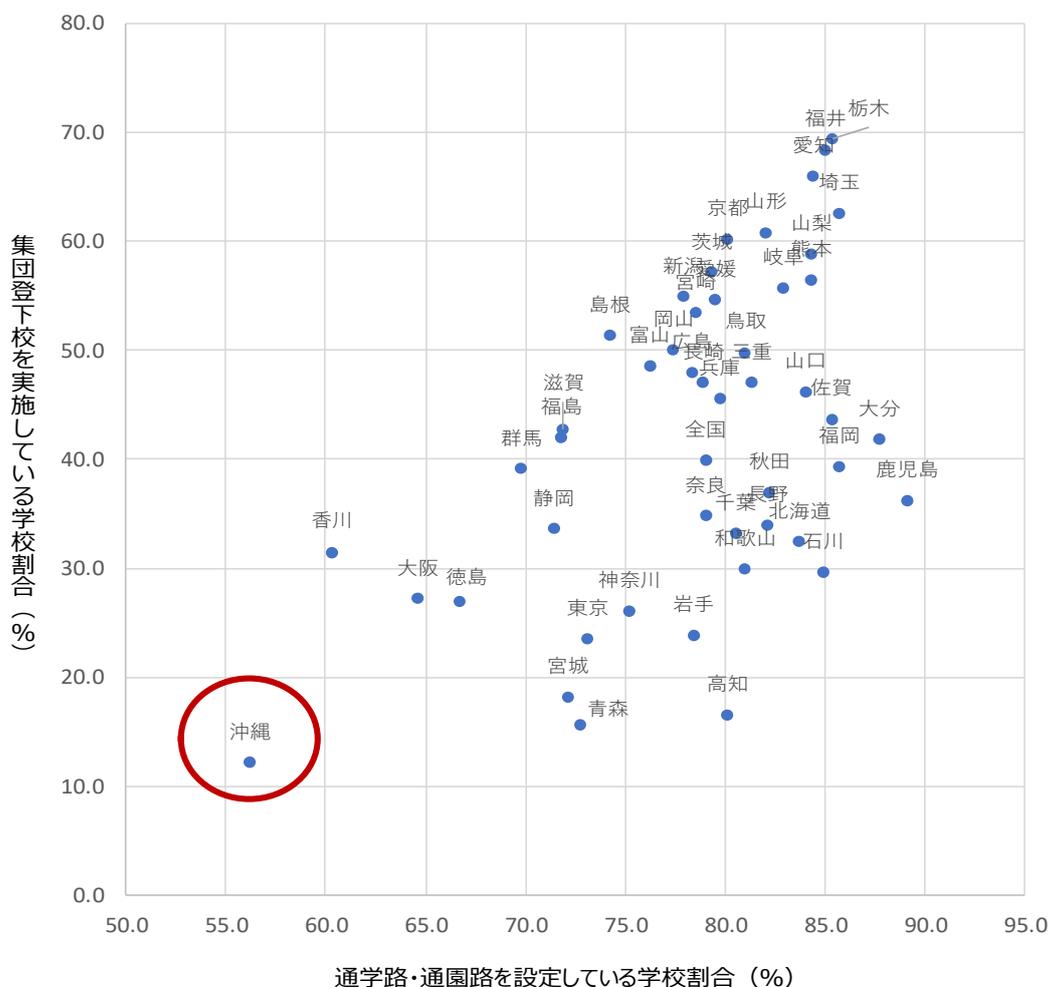


図 2-48 都道府県別の通学路・通園路設定、集団登下校実施率

出典：学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査〔平成 30 年度実績〕（文部科学省）より作成
都道府県別数値は、そのうちの公立幼小中高等の取組状況で沖縄県の調査対象数は 628 校

(3) 生産年齢層の通勤・私事行動

- 生産年齢層の生活行動は、男性は通勤が、女性は私事行動が最も多く、何れも自家用車利用に特化している。
- 通勤の活動範囲は 30 分圏が主である中、特に男性はマイカー通勤が多い。
- 私事目的では、男性でも 20 分以内の自家用車利用が多くみられるが、女性は 20 分以内の自家用車利用が圧倒的に多いことが特徴である。

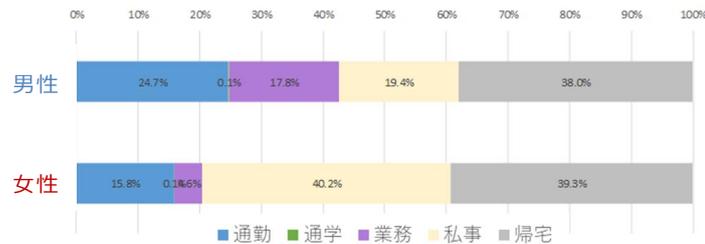


図 2-49 25～65 歳未満の行動目的構成比

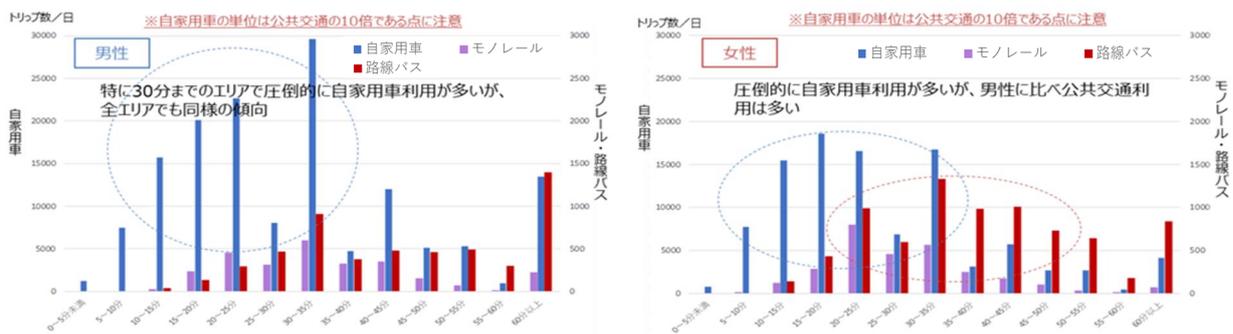


図 2-50 25～65 歳未満 通勤の交通手段別の所要時間別トリップ数

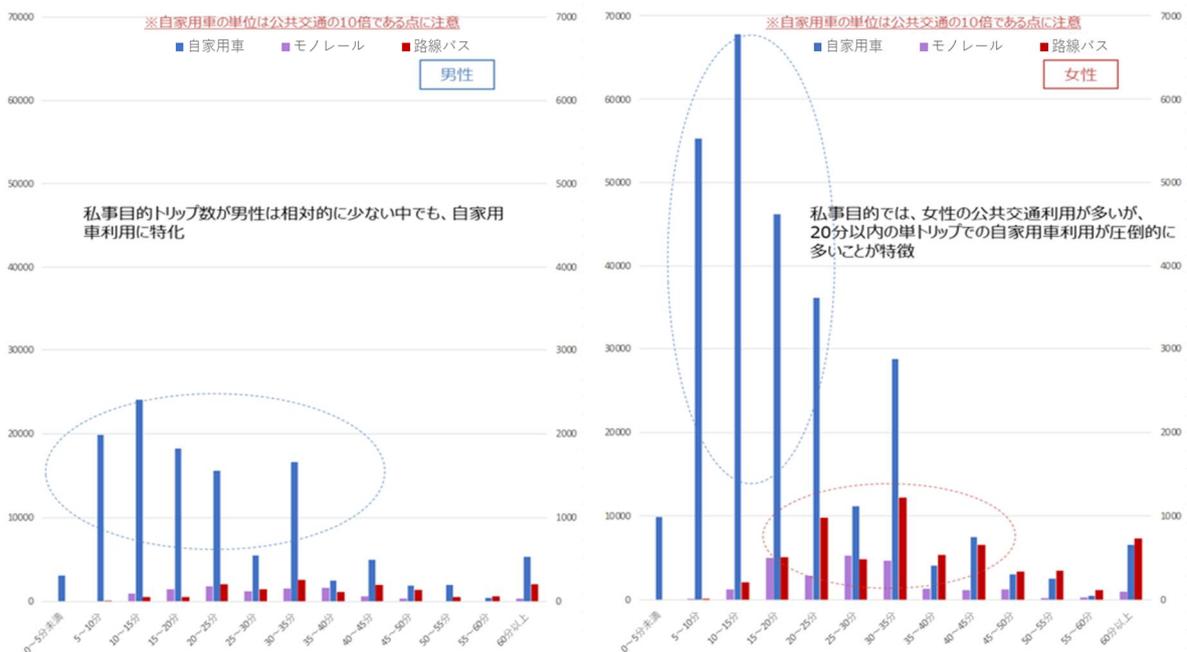


図 2-51 25～65 歳未満 私事の交通手段別の所要時間別トリップ数

出典：第 3 回沖縄中南部都市圏 P T 調査より作成

(4) 企業へのマイカー通勤実態

- 多くの企業はマイカー通勤を認め、従業員の駐車場を確保し、それを無料で利用できる状況にある。また、マイカー通勤が望ましい理由として、家庭や家族の事情が最も多い。
- さらに、これら企業等の駐車場を利用しているマイカーが、ピーク時の交通量の多くを占めている。

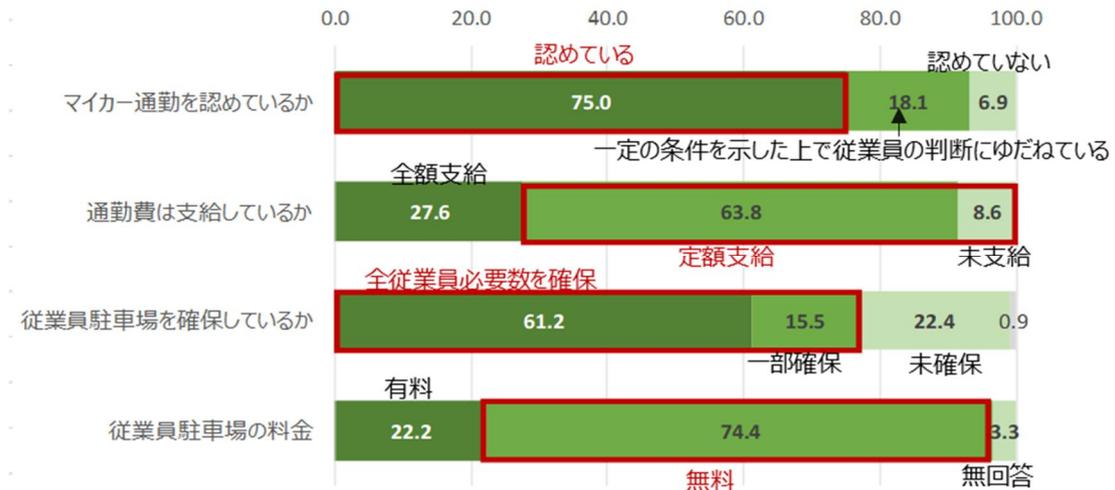


図 2-52 勤務先企業のマイカー通勤に関する状況

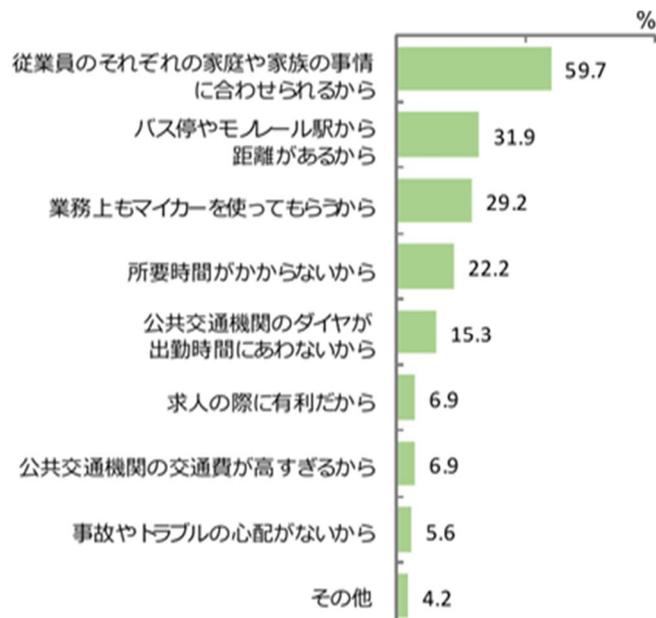


図 2-53 企業が考える車通勤が望ましい理由

出典：国道 58 号（「基幹バス構想」における主要幹線区間）を通勤ルートとする民間企業等従業員の通勤手段等に関する調査検討業務（平成 28 年 3 月）運輸部の沿線全体グラフを抜粋して加工

※国道 58 号沿線（概ね 300m 以内：主に従業員が国道 58 号経由で通勤する）の従業員数 20 名以上の事業所対象（郵送数 557 社、回収率 20.8%）

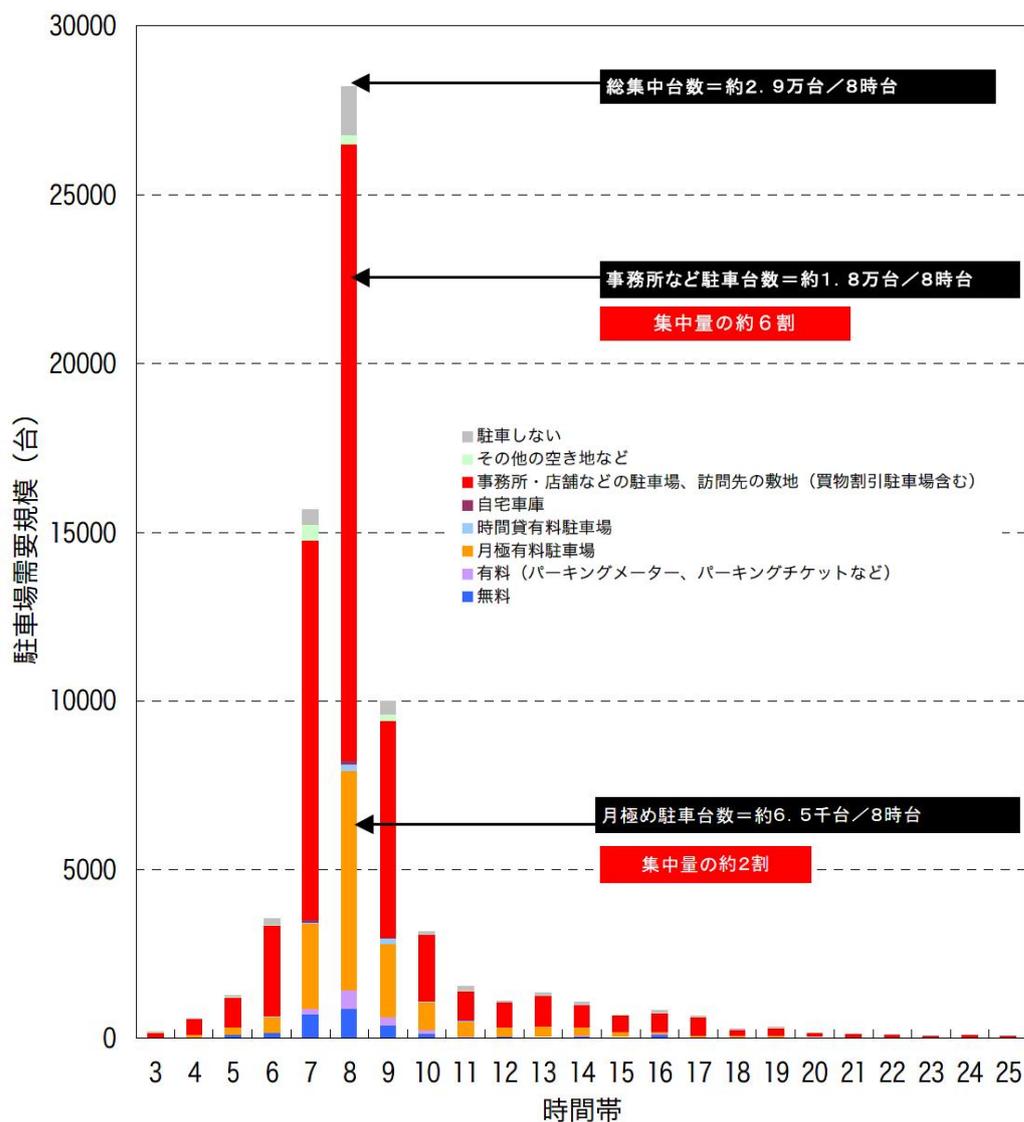


図 2-54 那覇市への時間帯別通勤自動車台数と駐車形態割合

出典：第3回沖縄中南部都市圏PT調査