

全体はこちらから→



沖縄中南部都市圏PT調査 計画課題に関する現況分析 (抜粋版)

2025年6月

沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課

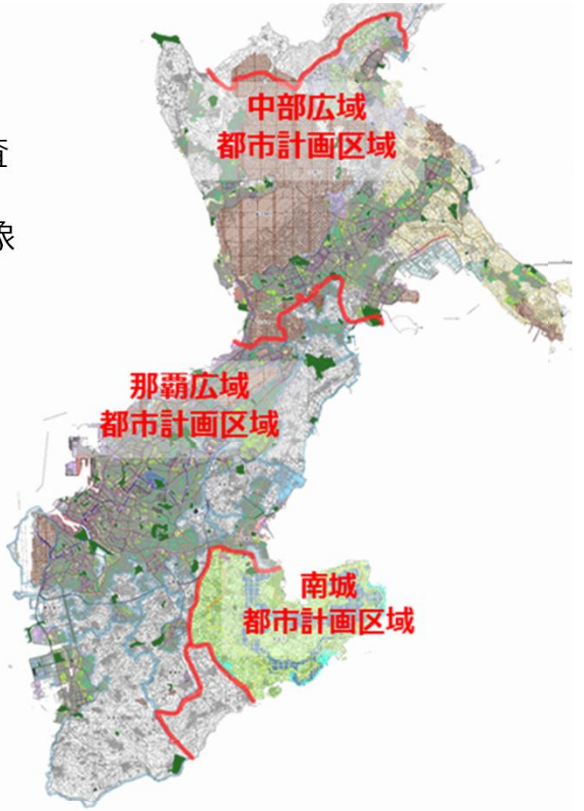
 PT調査から得られた
一般的な分析マーク

 今回特有の分析マーク

沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査



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。

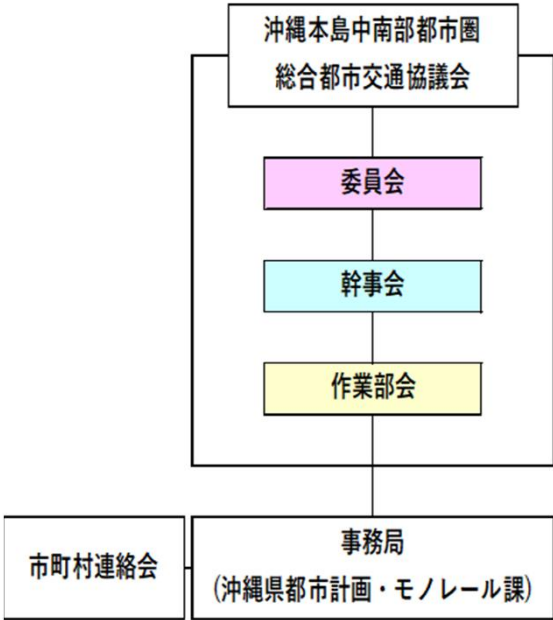
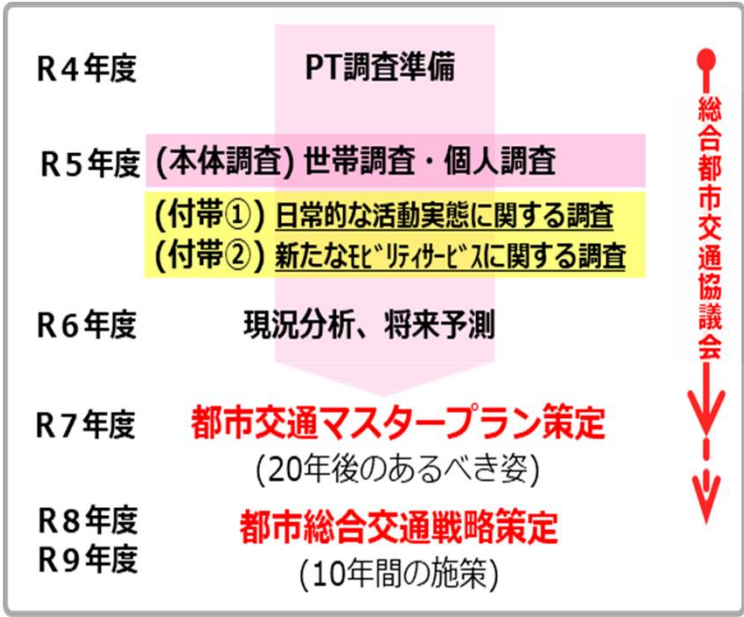
沖縄本島中南部都市圏
パーソントリップ調査

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 098-866-2408

- ・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

世帯票

22千世帯

- 持ち屋 or 賃貸
- 世帯構成
- 移動手段の状況
- 何歳まで運転したい?
- 世帯収入



個人票

45千人

- オンライン状況
- 1日の移動詳細 (トリップ単位)
- 移動目的
- 自動車利用詳細
- 送迎詳細



日常的な活動実態調査

webのみ 4,600人

- 目的別外出状況
- 徒歩限界
- 通勤負担額
- 在宅勤務状況
- 送迎状況



新たなモビリティサービス調査(SP調査)

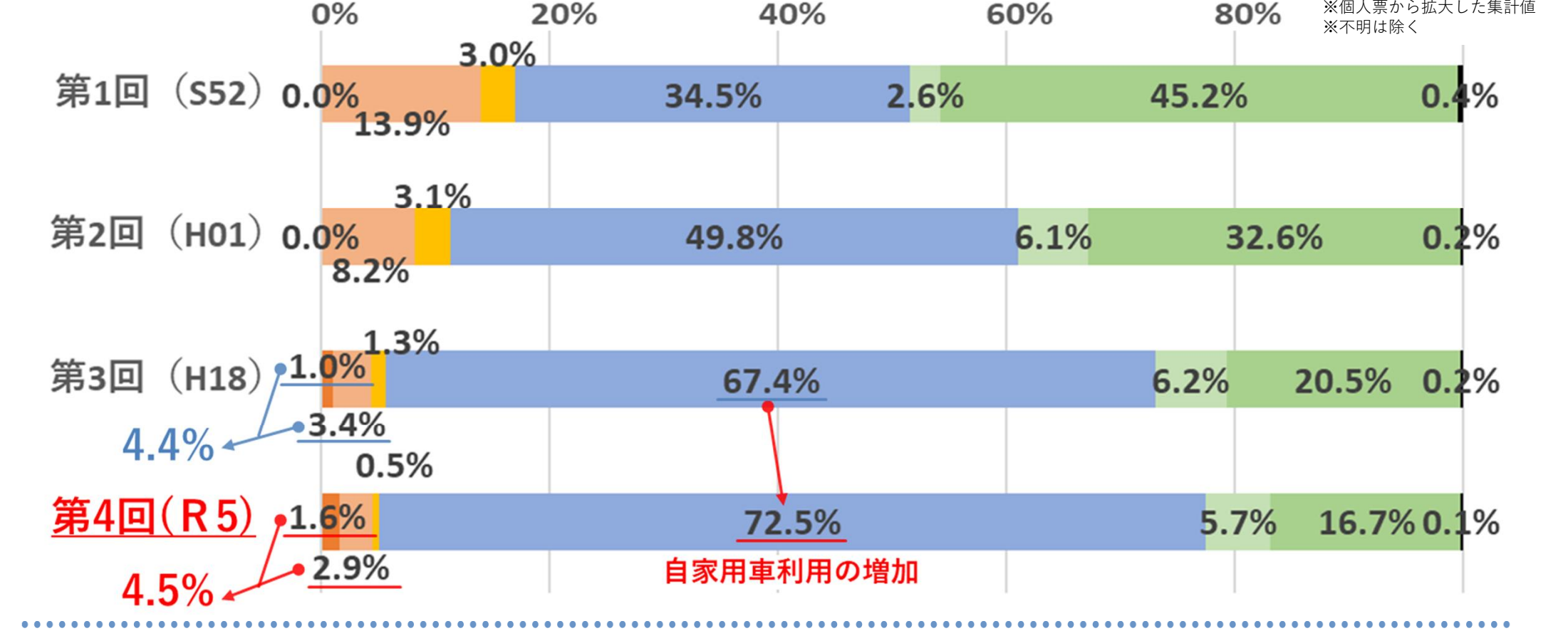
webのみ 1,600人

- 新たなモビリティのサービス水準 (時間・値段・待機環境)
- 既存モビリティに対する評価

◎ は委員長

- 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%

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
あるにもかかわらず、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

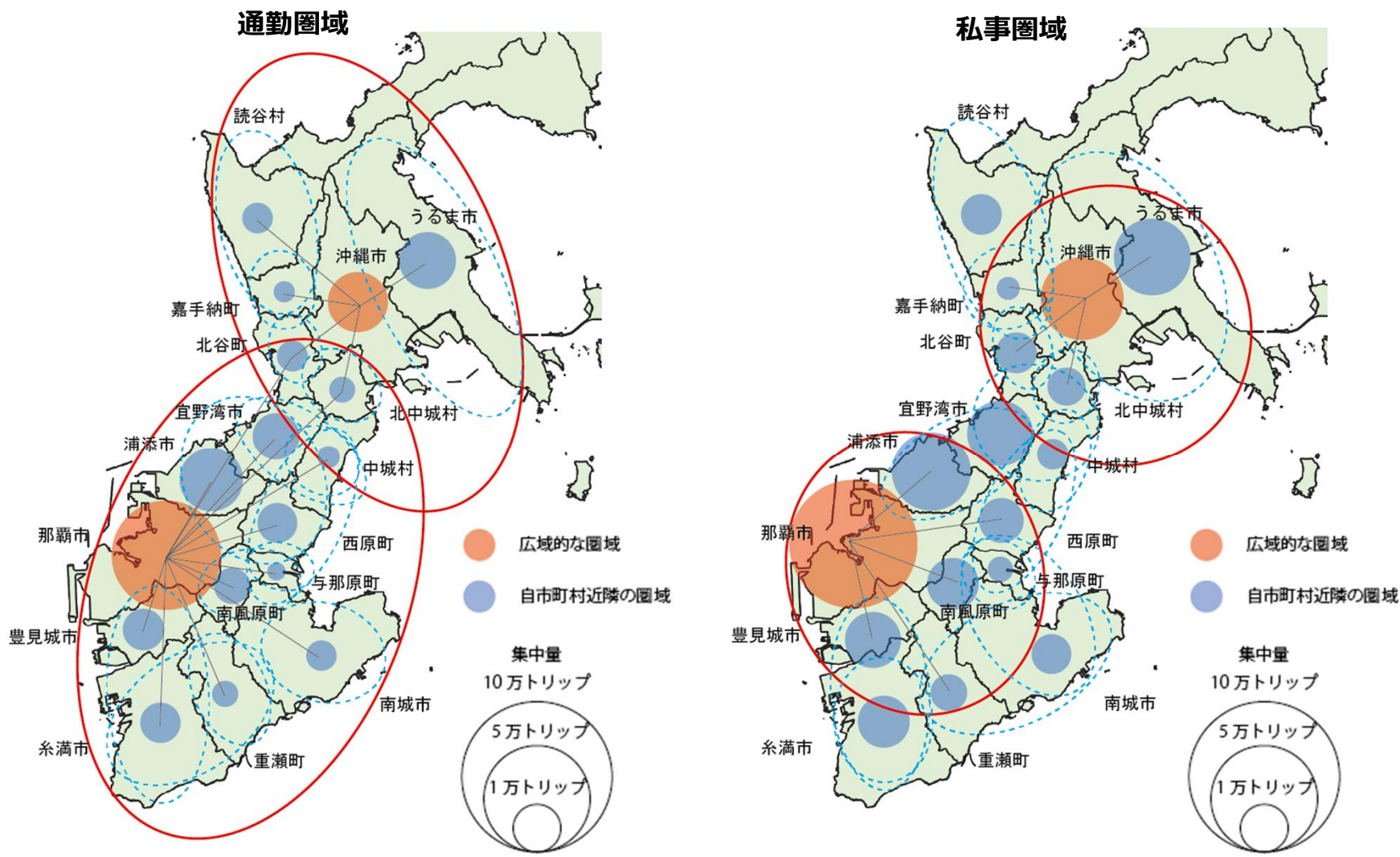
○本県固有の課題である駐留軍用地跡
地利用は、都市構造を大きく改変す
る可能性があることから、その影響
について把握し将来の都市構造を検
討しておく必要がある。

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

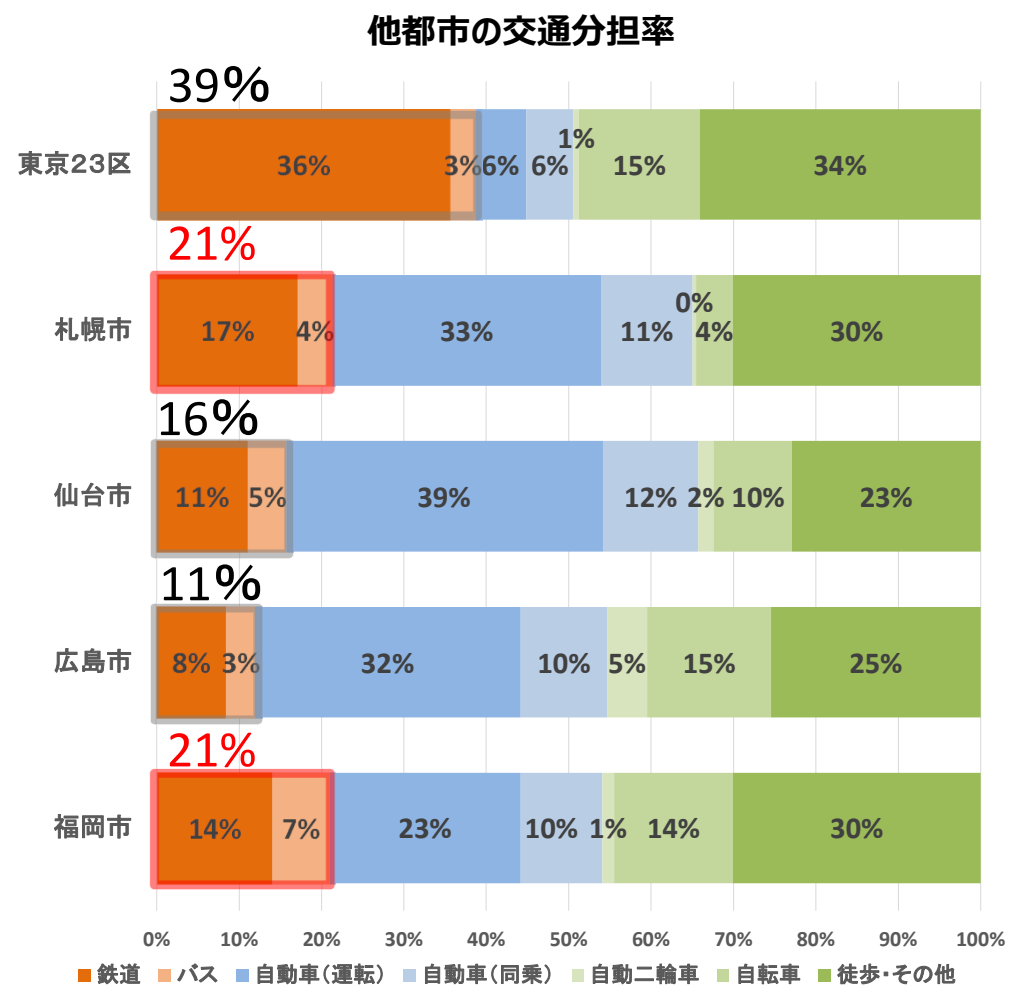
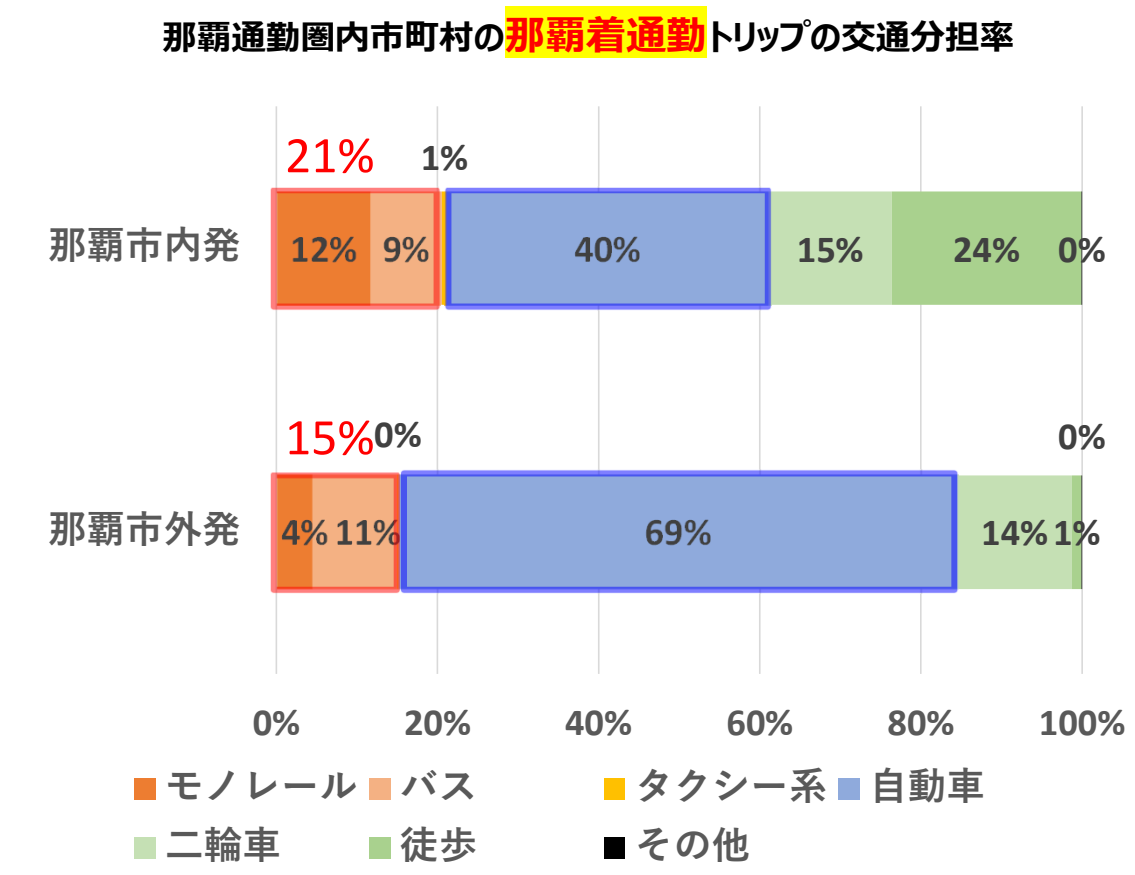
- 那覇市と沖縄市は複数の市町村を圏域として持つ広域的な圏域を形成している一方、那覇市と沖縄市以外の市町村は、自市町村若しくは隣接する1つの市町村程度までが行動範囲となっている。
- 通勤のほうがやや行動圏域が広く、私事の移動は隣接市町村程度の範囲に留まる。



※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。

1-3. 急拡大する都市圏
那覇市内々通勤トリップ、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。

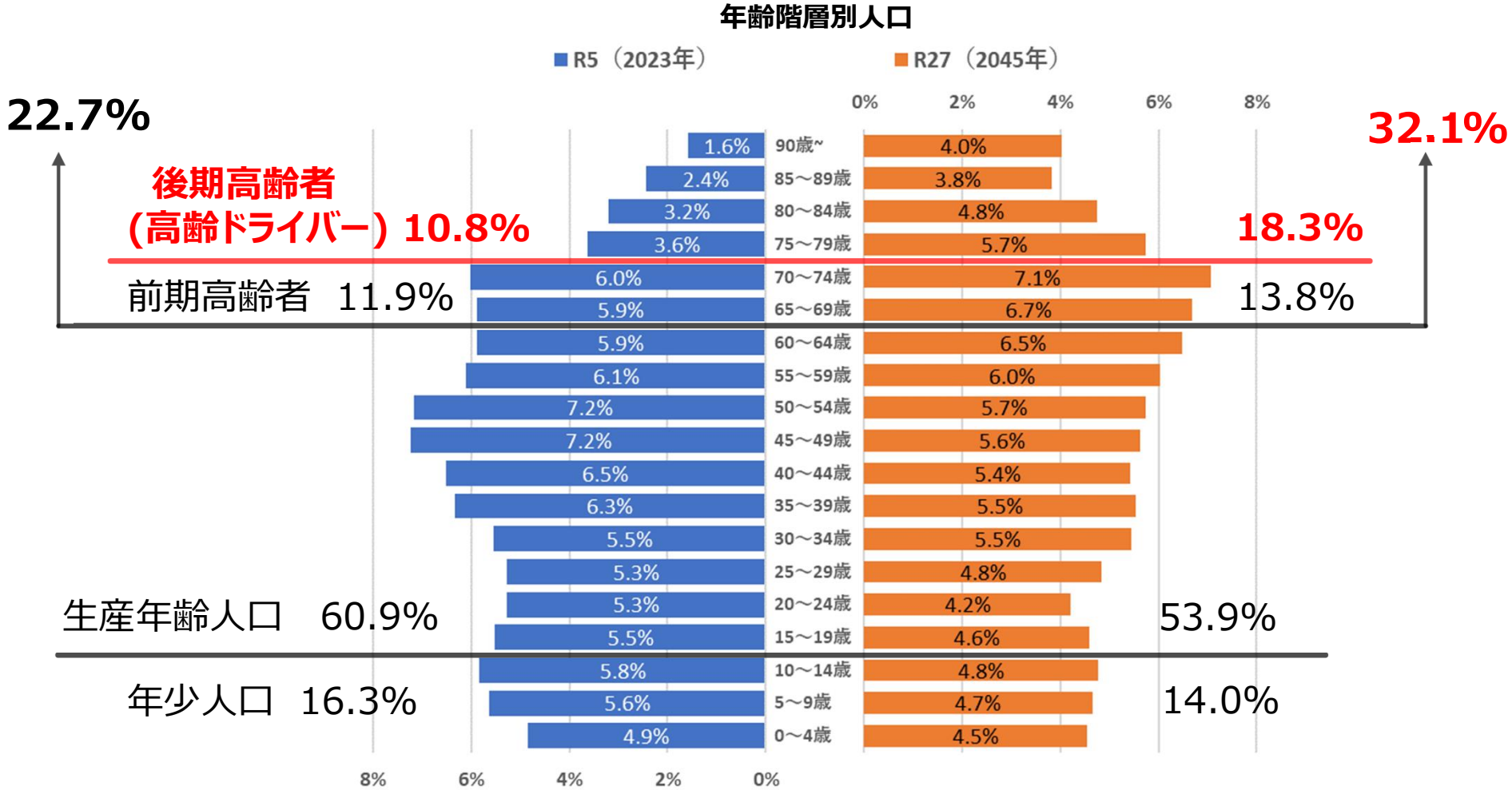


※那覇着の通勤トリップの割合が通勤トリップ全体の20%程度の市町村（那覇市、宜野湾市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、西原町、与那原町、南風原町、八重瀬町）を那覇市の通勤圏内市町村とみなした
※都市圏内発着のトリップを対象
※津堅島、久高島を除く
※不明を除く

※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。

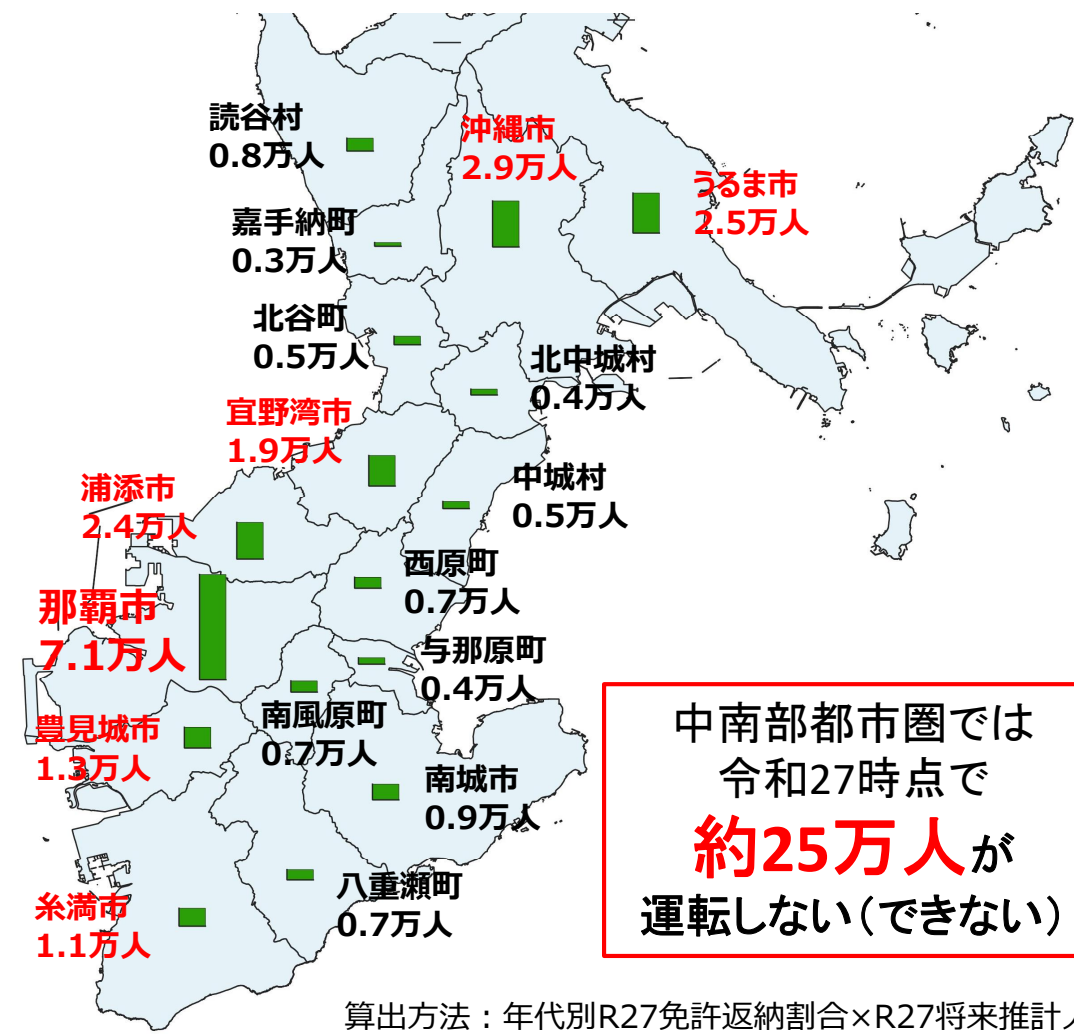


※R5（2023年）は住基人口、R27（2045年）は人口問題研究所（令和5年推計）より作成

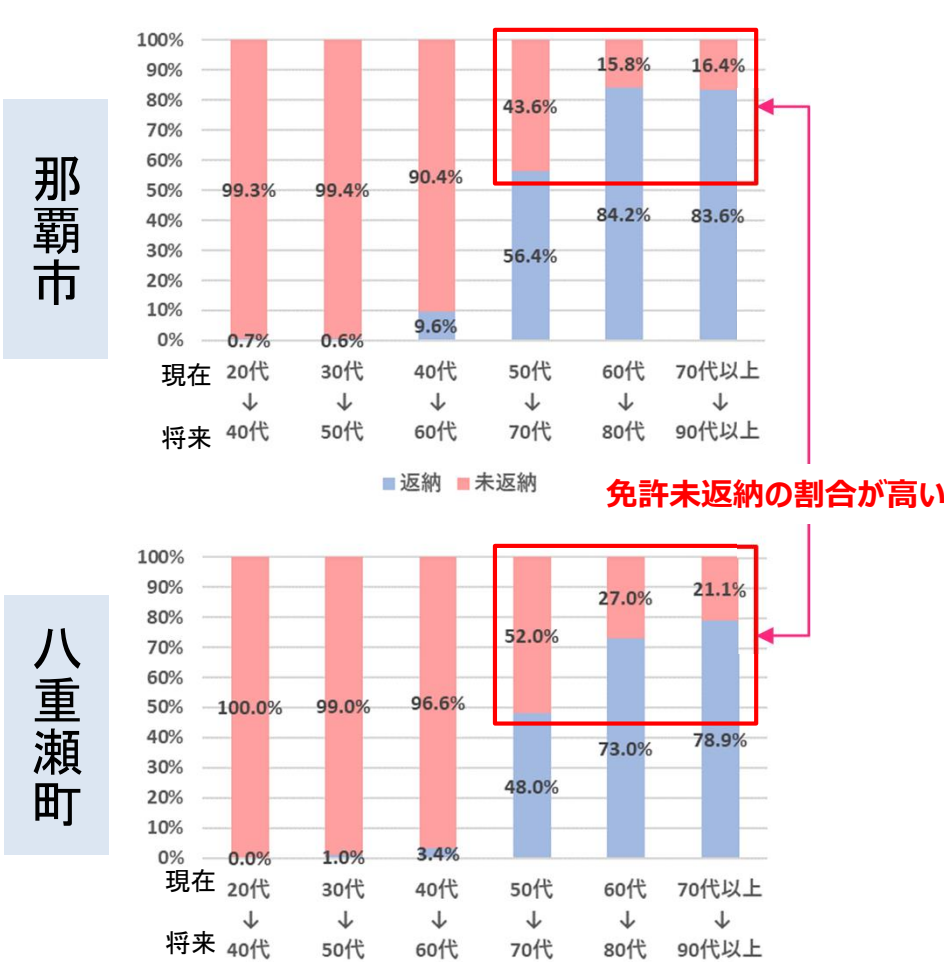
2-1. 超高齢社会の到来
20年後、都市圏の5人に1人が免許非保有

- 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



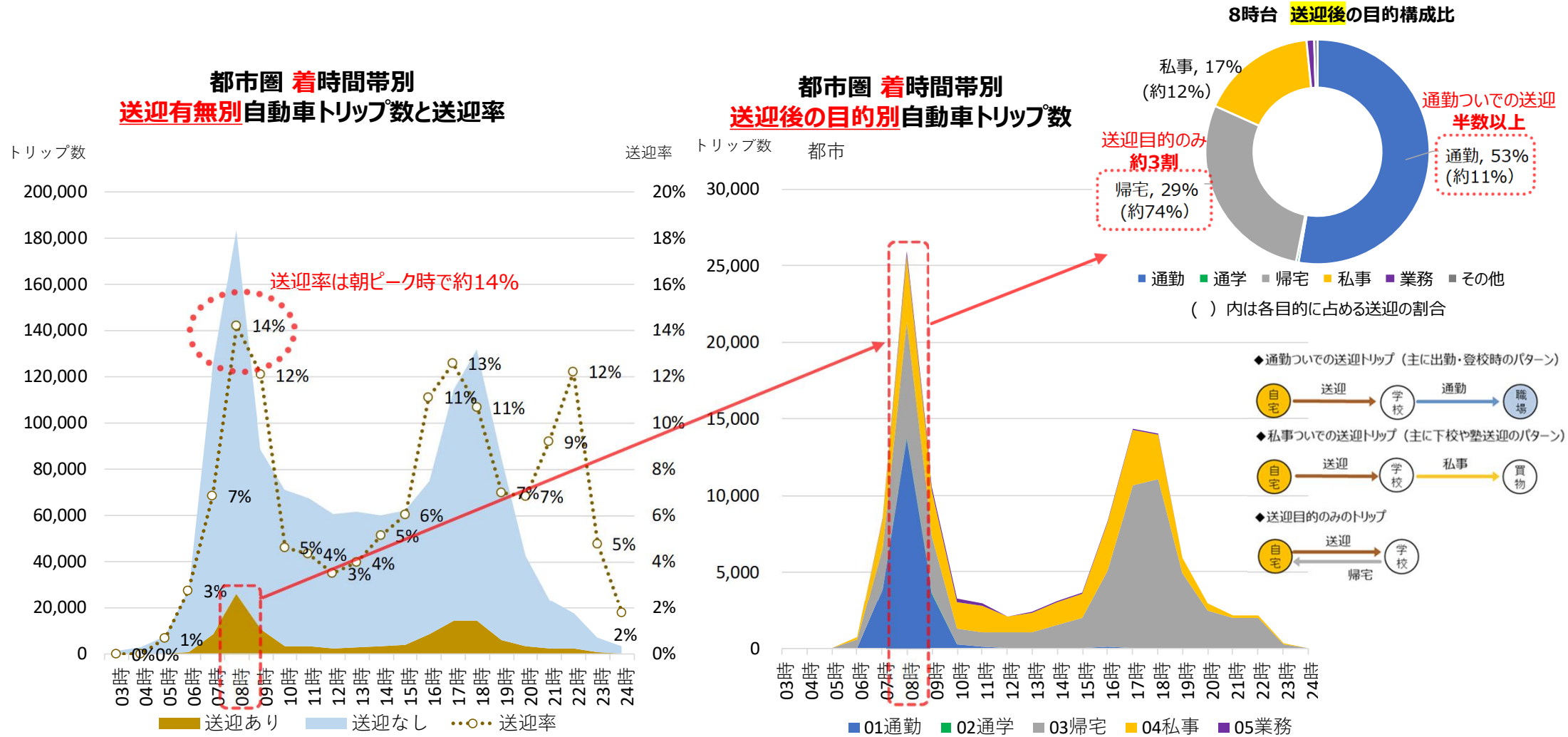
年代別R27免許返納予定者の割合



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

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）