

資料 1 - 3

沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査

2025年3月

沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課

沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査



実態調査時人口
(国勢調査ベース)

第1回
(S52~54)
81万人(S50)

第2回
(H元~3)
94万人(S60)

第3回
(H18~20)
111万人(H17)

第4回
(予定: R5~7)
122万人(R2)

都市計画区域を主体とした
中南部都市圏 (17市町村)



- ・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



沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査



R4年度 PT調査準備

R5年度 (本体調査) 世帯調査・個人調査

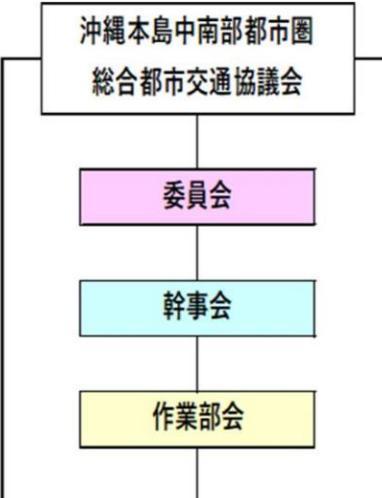
- (付帯①) 日常的な活動実態に関する調査
- (付帯②) 新たなモビリティサービスに関する調査

R6年度 現況分析、将来予測

R7年度 都市交通マスタープラン策定
(20年後のあるべき姿)

R8年度
R9年度 都市総合交通戦略策定
(10年間の施策)

総合都市交通協議会 ↓ ↓



市町村連絡会
事務局
(沖縄県都市計画・モノレール課)

世帯票

22千世帯

個人票

45千人

日常的な活動実態調査

webのみ
4,600人

新たなモビリティサービス調査選好意識調査(SP調査)

webのみ
1,600人

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

- ・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

- ・目的別外出状況
- ・徒步限界
- ・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

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 准教授	神谷 大介
まちづくりアシシテーター	石垣 純音
RBCラジオパーソナリティー	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ボード	会長
(一社)沖縄バス協会	会長
沖縄都市モルール(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

沖縄本島中南部都市圏における課題

沖縄本島中南部都市圏の課題と今後の方向性



日本国憲法

基本的人権

「健康で文化的な最低限度の生活を営む権利」

社会

根源需要

「健康で文化的な生活」



都市

「機能的な都市活動を確保」



交通

派生需要

本來あるべき姿

根源需要を満たすための都市と
その派生需要としての交通

『貧困であっても 車を持たざるを得ない社会』

「クルマ社会」

クルマは贅沢品ではなく

生活必需品

2.社会構造上の課題

- 2-1高齢社会の到来
- 2-2貧困問題

「クルマ優先の都市構造」

スプロール化の進展

駐車場だらけの街

歩行者がクルマを避けて歩く街

1.都市構造上の課題

- 1-1高密度な都市構造
- 1-2分断された都市構造
- 1-3急拡大する都市圏

「過度なマイカー利用」

本来派生需要であるはずの

「クルマ」が、

都市構造・社会構造を規定

3.都市交通上の課題

- 3-1交通渋滞の慢態化
- 3-2公共交通利用者数の減少
- 3-3割高な移動コスト

都市の規模に相応しい

「定時速達性の高い公共交通システム」がなかったため、

都市内に強度な「クルマ社会」が形成された。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

『持続可能な社会づくり』

環境・社会・経済のバランスの取れた発展

「ウェルビング社会」

個人が健康

(身体的・精神的・社会的に良好な
状態)あり幸福度の高い社会

「コンパクト+ネットワーク」

質の高いサービスの効率的な提供

ウォーカブルシティ

「持続可能な交通モデル」

社会的・地域的・経済的条件による

アクセシビリティの格差是正

都市交通・都市構造のあり方
(新・沖縄21世紀ビジョン基本計画)

シームレスな交通体系の整備

自家用車の利便性を上回る
交通環境の構築

人と環境に優しいまちづくりの推進

コンパクトなまちづくり

世界から選ばれる持続可能な
観光地の形成と沖縄観光の変革

観光二次交通の利便性向上
及び利用促進

マイカーだけに頼らず
移動できる社会の実現

「2050年カーボンニュートラルに伴う
グリーン成長戦略(国土交通省)」

沖縄本島中南部都市圏の課題



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割以上の人団が集中
→人口密度は、2,500人/km²となり、
全国の政令指定都市のみ

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15万円/月
以上少なく、世帯の半数以上が
世帯所得300万円以下。
- 自動車保有台数は全国で最下位
→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. 都市構造上の課題



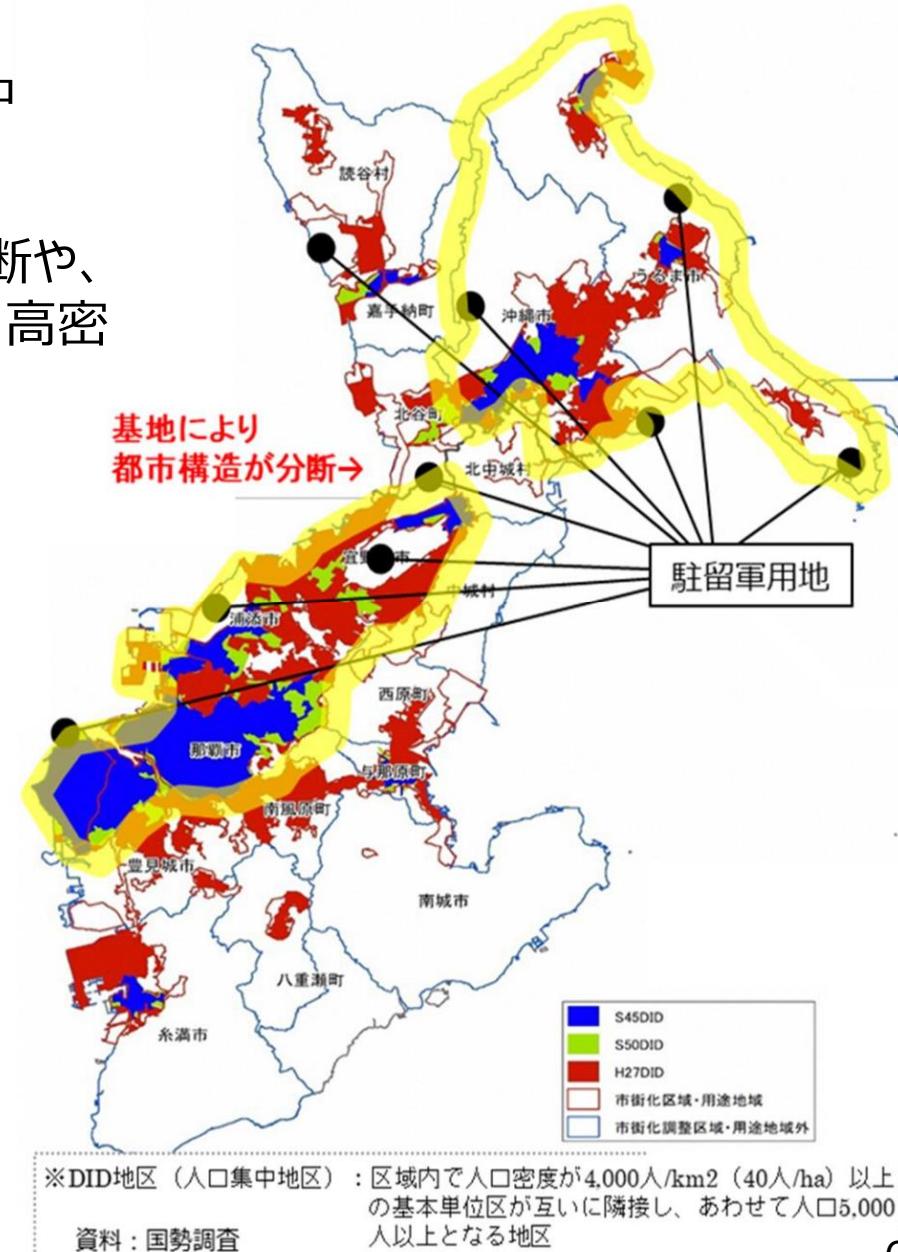
1-1. 高密度な都市構造 1-2. 分断された都市構造

- 沖縄県人口（約145万人）の約8割が中南部圏に集中
- 中部圏域の約23%の面積を駐留軍用地が占める
- 普天間飛行場・キャンプ瑞慶覧による中南部都市圏の分断や、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、市街地は拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並み。

全国の政令指定都市との比較
(R2年国勢調査、生産額はR3年の各都道府県市町村民経済計算より、
公共交通分担率は令和3年度 全国都市交通特性調査より（中南部都市圏のみ第3回PT）)

都市名	面積(km ²)	人口(人)	人口密度(人/km ²)	生産額(億円)	公共交通分担率
沖縄県中南部都市圏 (基地を除く)	483.54 (415.98)	1,220,271 (1,220,271)	2,524 (2,933)	35,041(H29) —	4.4%(H18)
北九州市	491.69	939,029	1,909	36,696	13.6%(R3)
広島市	906.69	1,200,754	1,324	52,442	13.9%(R3)
神戸市	557.02	1,525,152	2,738	69,936	31.1%(R3)
福岡市	343.46	1,612,392	4,694	75,446	20.9%(R3)
京都市	827.83	1,463,723	1,768	64,847	25.5%(R3)
横浜市	437.71	3,777,491	8,630	146,453	36.1%(R3)
さいたま市	217.43	1,324,025	6,089	48,234	38.0%(R3)
仙台市	786.35	1,096,704	1,394	50,545	15.6%(R3)
札幌市	1,121.26	1,973,395	1,760	72,801	21.3%(R3)
全国平均	—	—	—	—	16.6%(R3)

図 DIDの変遷と都市構造の分断



1. 都市構造上の課題



1-1. 高密度な都市構造(他都市との比較)

同規模他政令市は、市街地と一体的な骨格的な公共交通軸を形成。

→ 中南部都市圏は公共交通基盤が極めて脆弱な中で政令市並みに市街化

出典

公共交通NW：国土数値情報(R元)
人口：国勢調査(H27)

凡例

鉄軌道

JR在来線

公営鉄道

民営鉄道

第三セクター

人口

1 - 99

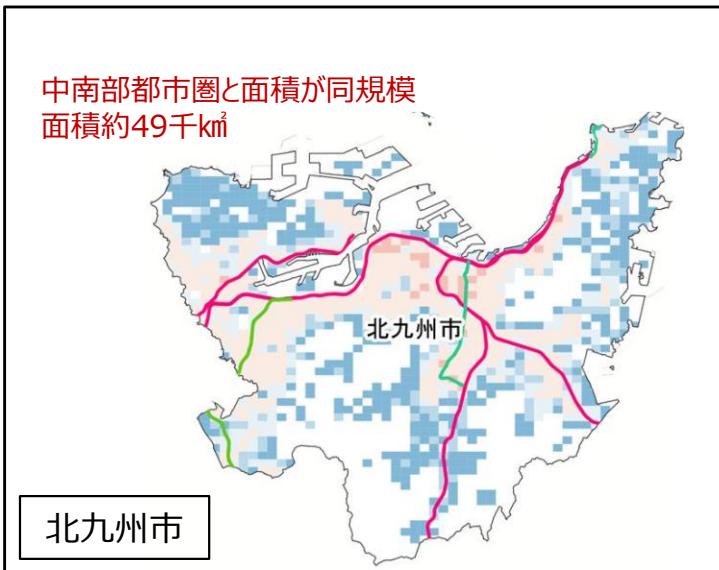
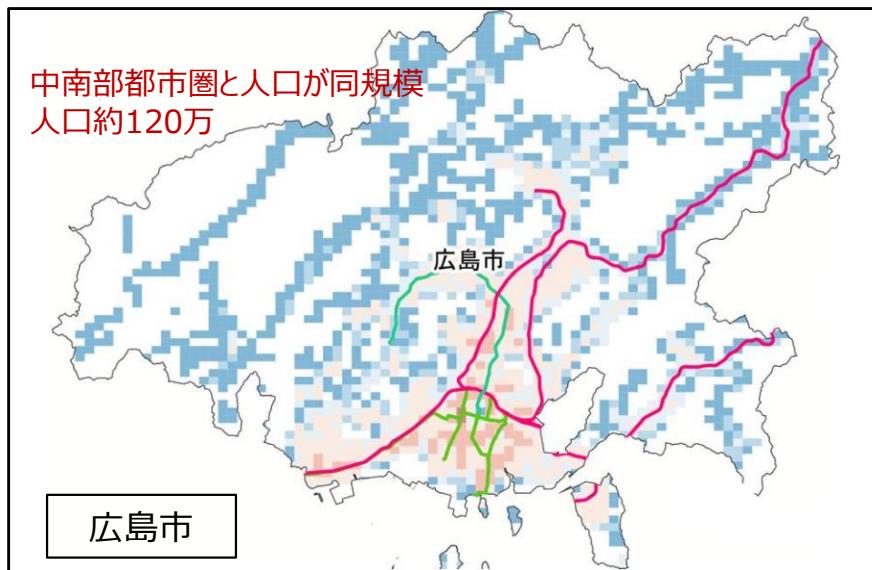
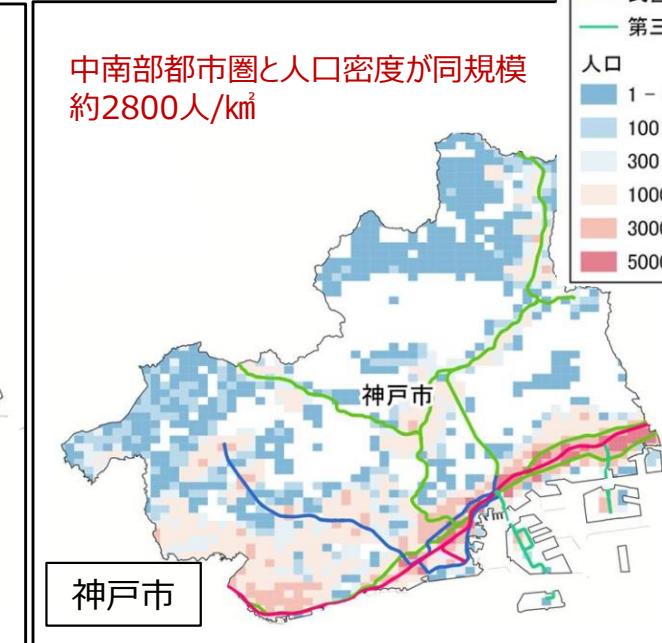
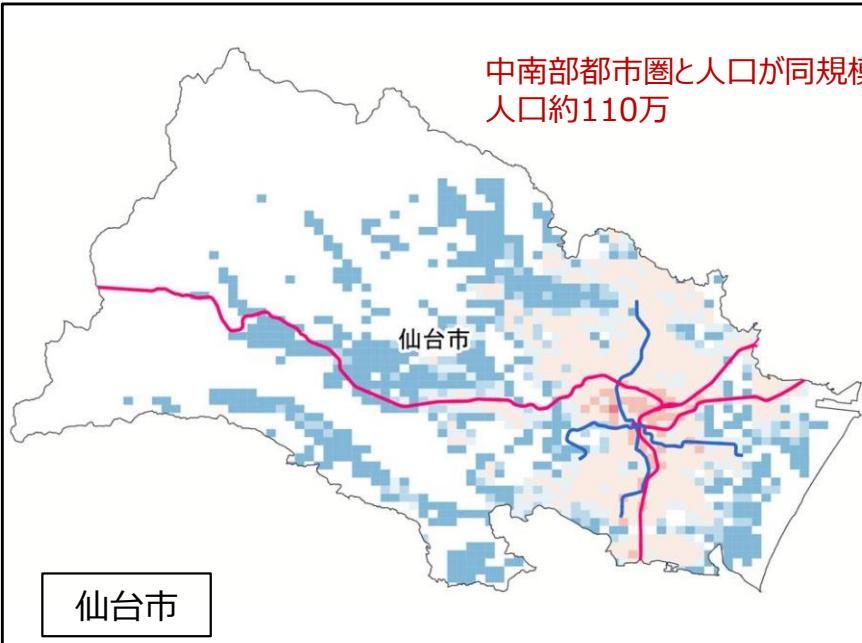
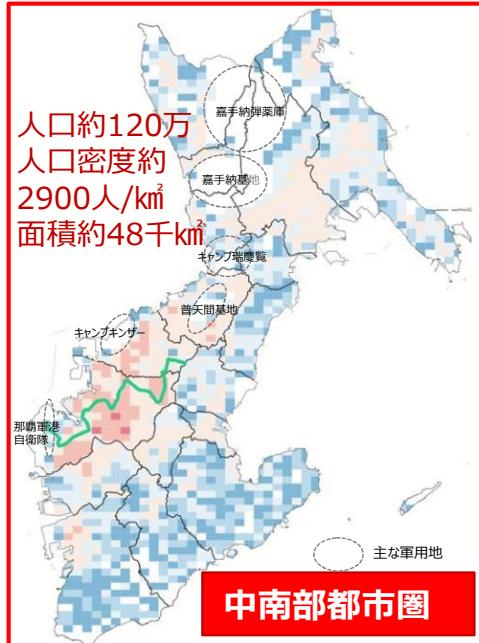
100 - 300

300 - 999

1000 - 2999

3000 - 4999

5000 -



1. 都市構造上の課題



1-3. 急拡大する都市圏

- 沖縄県では2016年前後から地価の急激な上昇が始まった。
- 那覇市の住宅地地価は、都道府県庁所在地として全国8位の高水準。

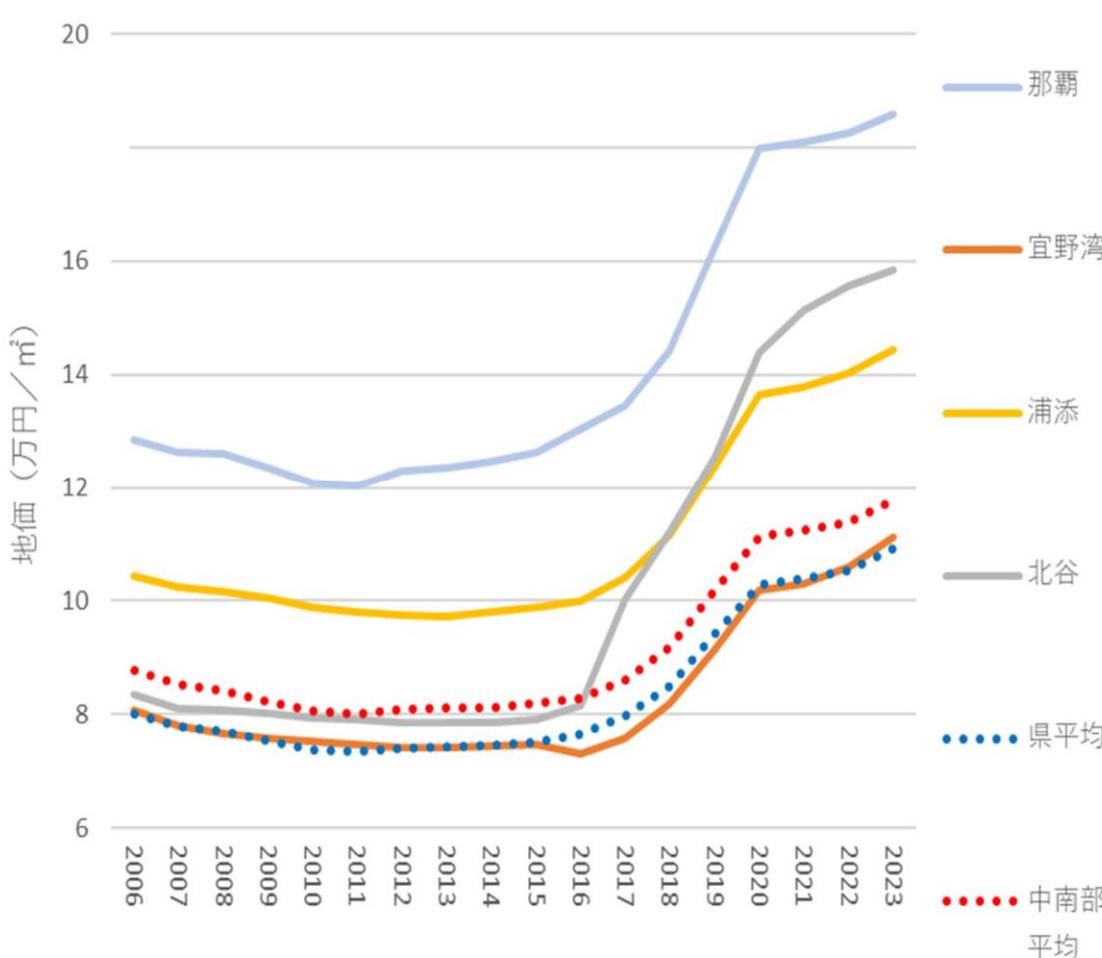
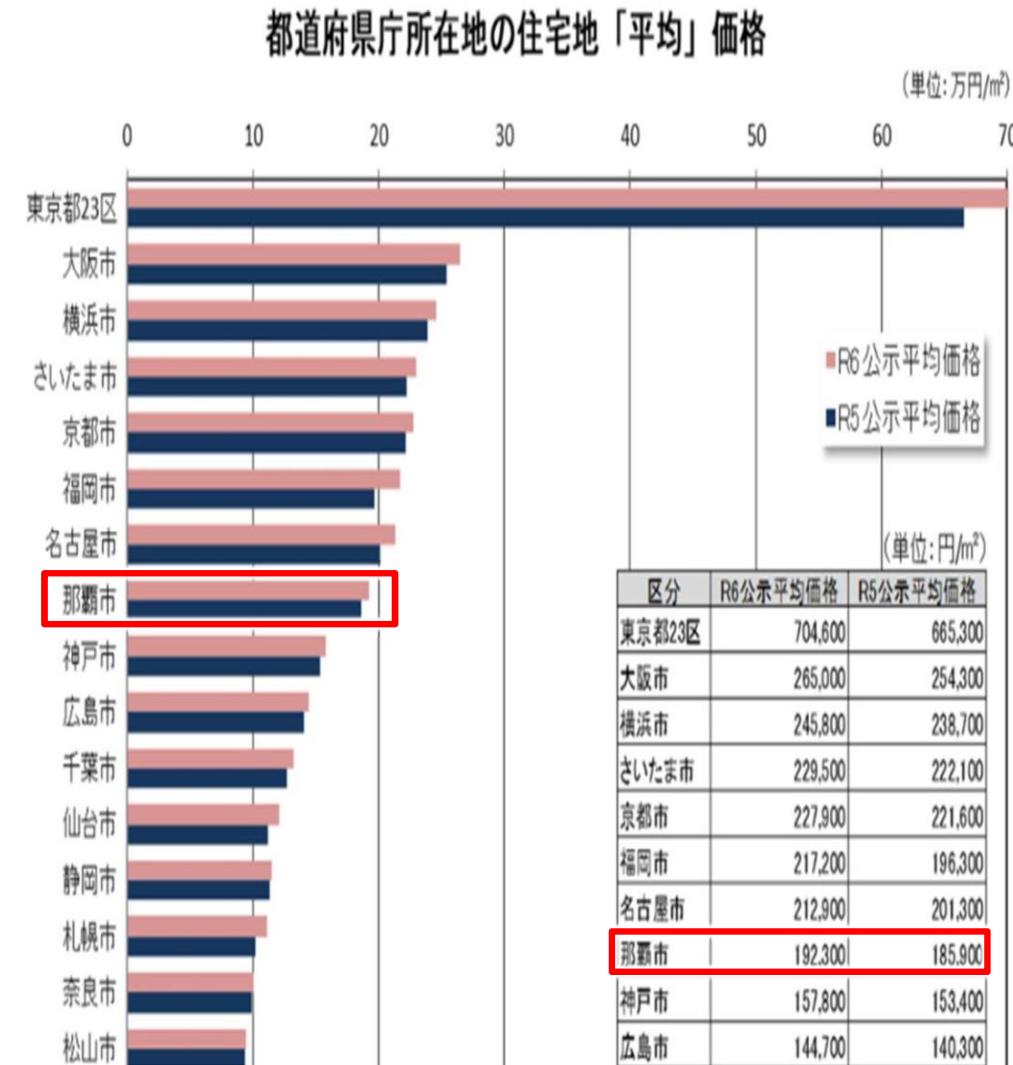


図 市町村別の住宅地地価推移
(2023年時点で10万円／m²の自治体のみ抜粋)

出典 国土数値情報ダウンロードサービス 公示地価 より作成



出典 令和6年地価公示HP : 国土交通省

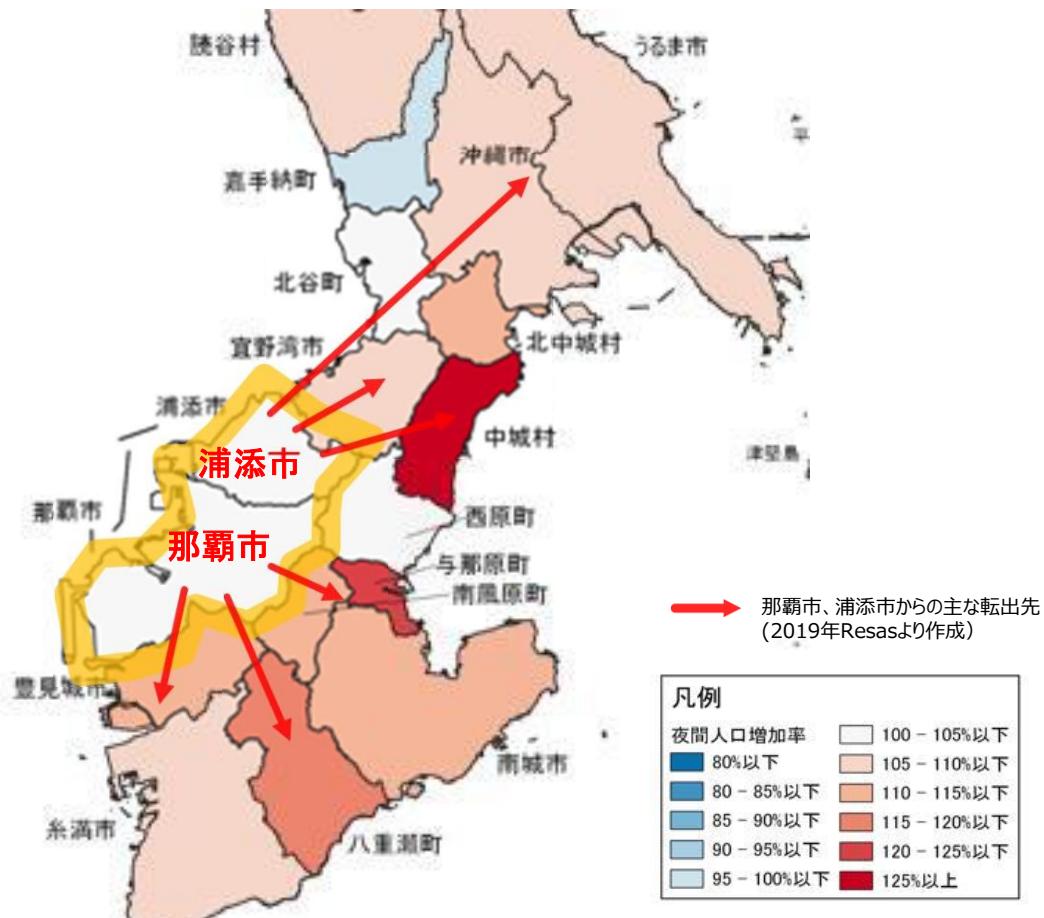
1. 都市構造上の課題



1-3. 急拡大する都市圏

- 都市部の地価・家賃は大都市圏並みに高騰し、県民の低所得等を背景にした郊外への転出が進展。
- 那覇市、浦添市、北谷町などは12万円/m²を超えており、その周囲の市町村の地価も8万円/m²。

夜間人口密度増加率(2020年/2010年)



出典 国勢調査（2010、2020）より作成

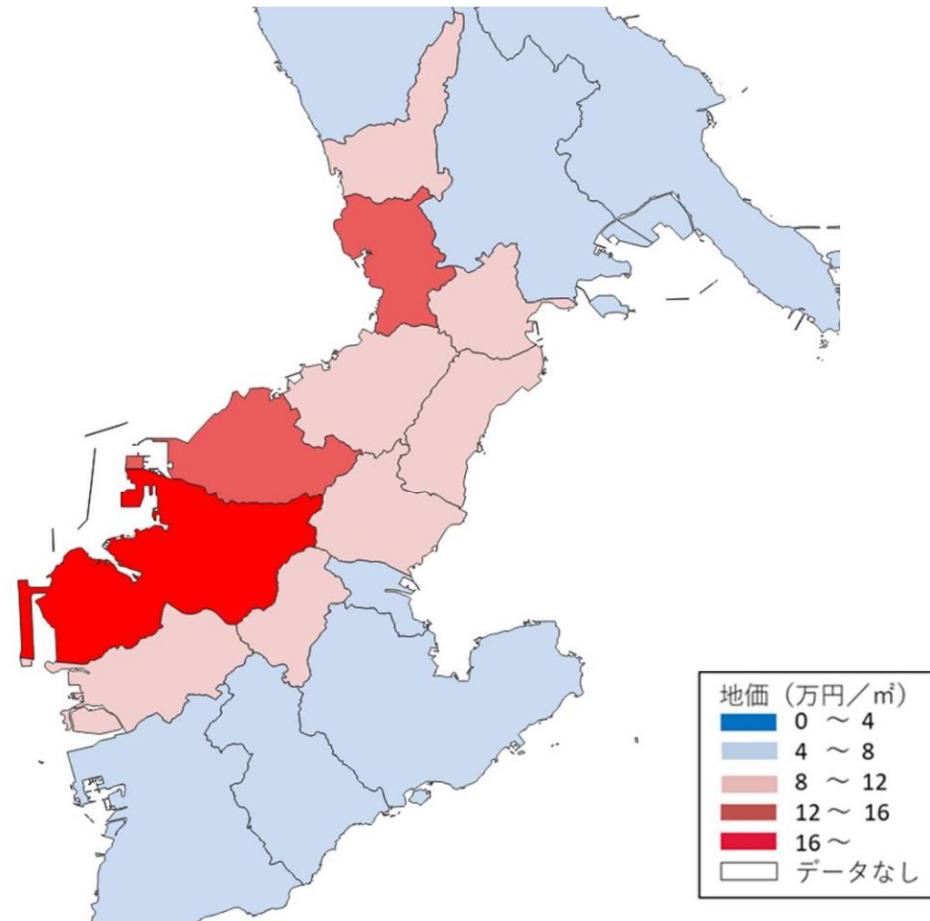


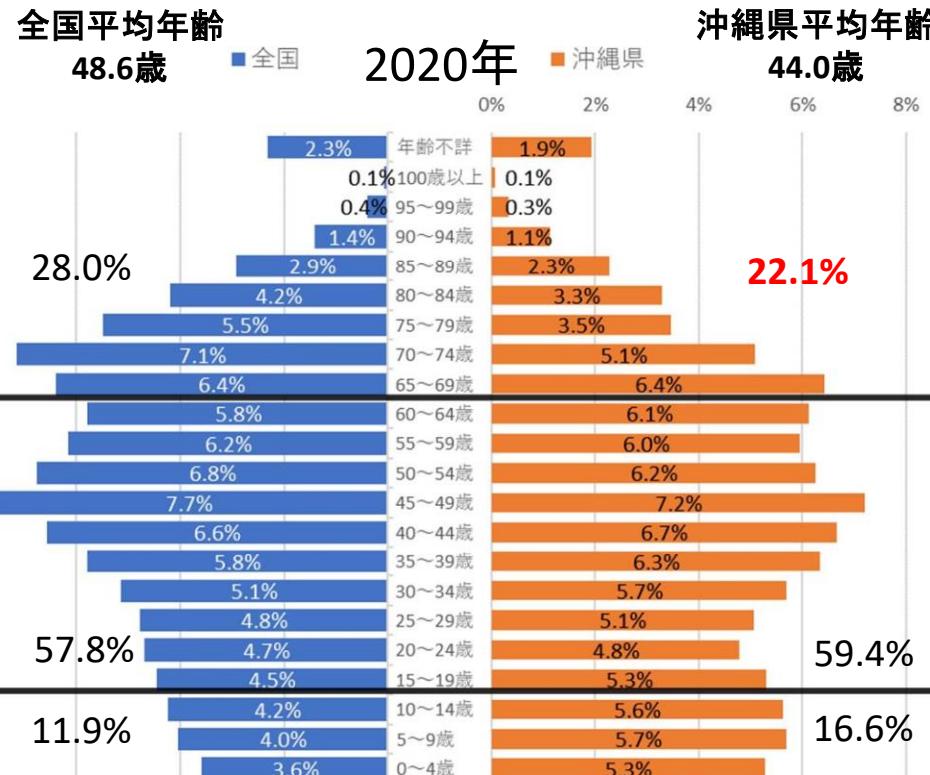
図 市町村別平均公示地価（2023）
出典 國土數値情報ダウンロードサービス
公示地価 より作成

2. 社会構造上の課題

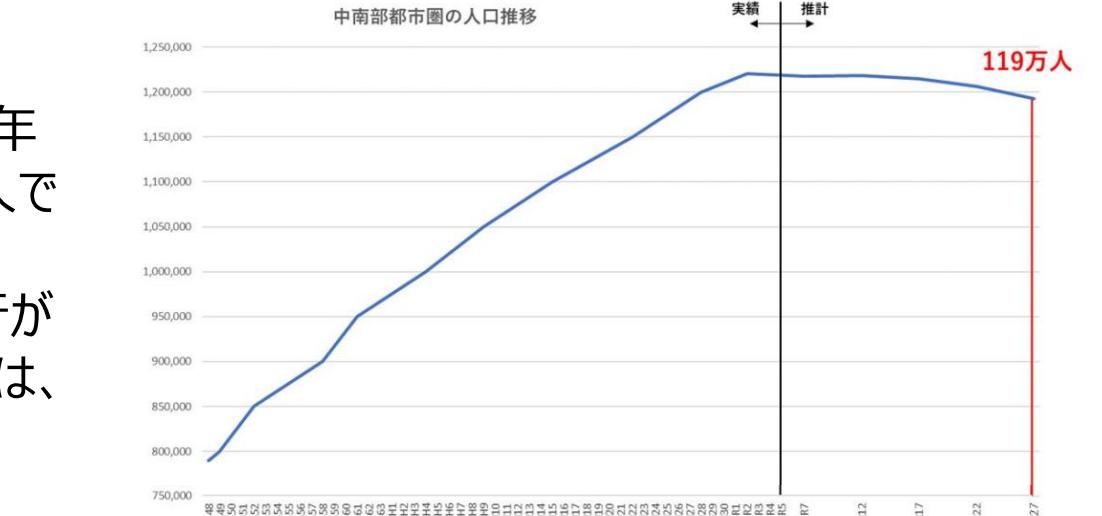


2-1. 超高齢社会の到来

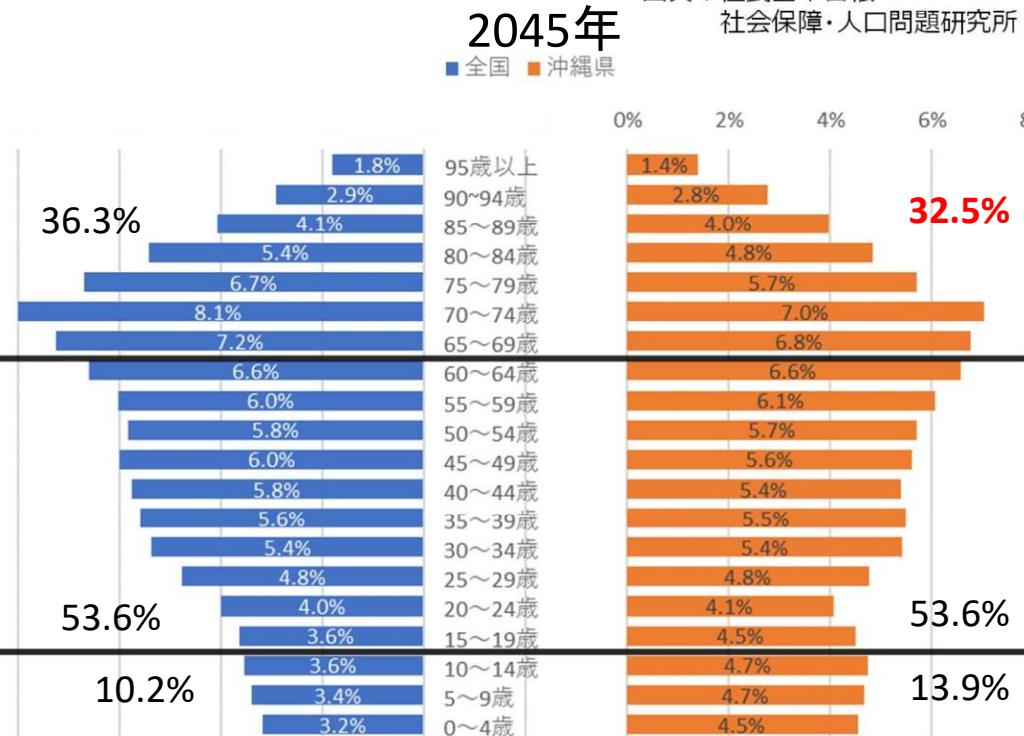
- 将来人口は、当面現状規模で推移し、2045年(R27)の中南部都市圏の人口は、約119万人と徐々に減少傾向にある。
- 超高齢社会(65歳以上の人口が21%以上)への移行が急速に進展し、2045年には65歳以上の人口は、約3人に1人の割合まで増加する。



出典：令和2年国勢調査



出典：住民基本台帳
社会保障・人口問題研究所 (R5年)



出典：日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）
：社会保障・人口問題研究所

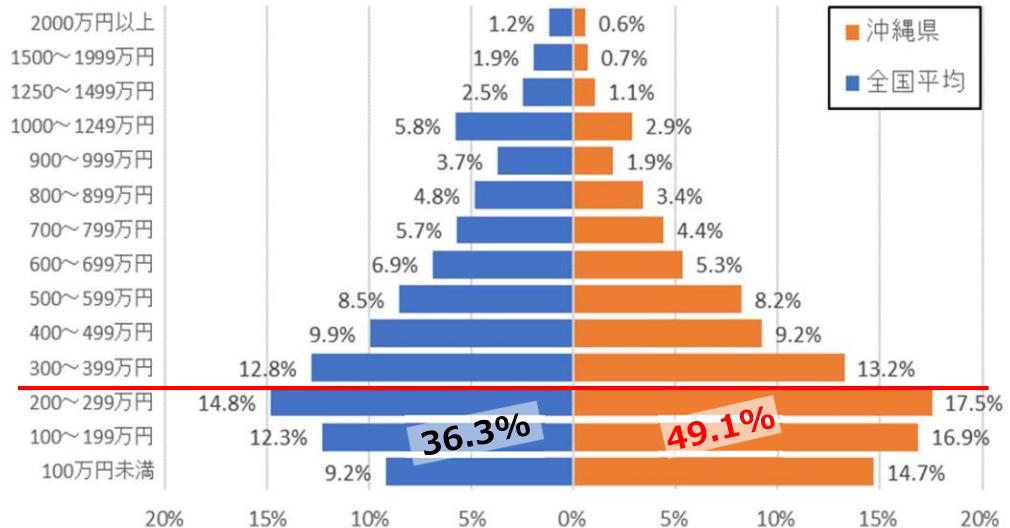
2. 社会構造上の課題



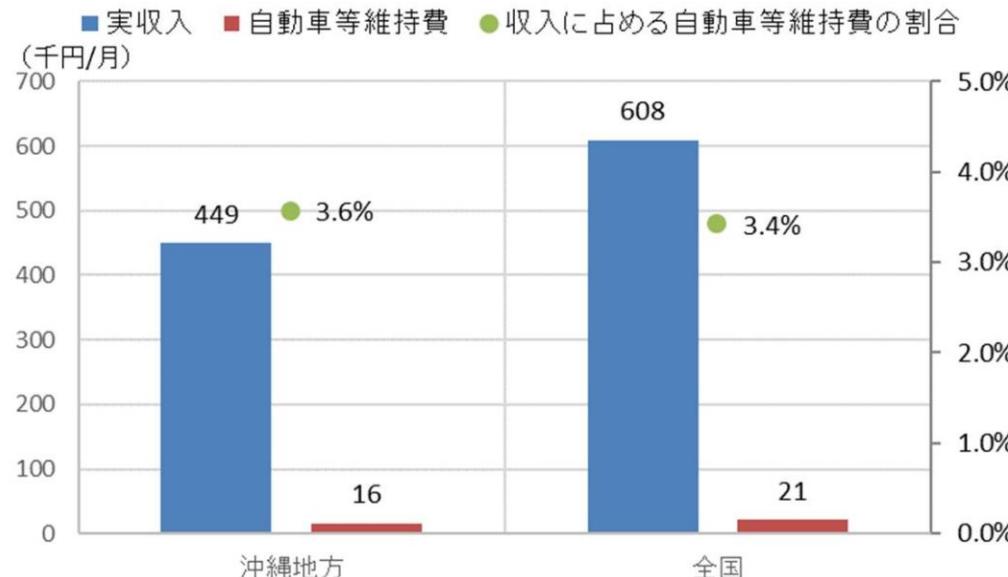
2-2. 貧困問題

- 沖縄地方は、全国に比べ家計の収入が15万円/月以上少なく、世帯の約半数が世帯所得300万円以下。
- 自動車保険加入率は全国最下位。
→自他共にハイリスクな自家用車保有の状況。

世帯所得分布



出典：令和4年就業構造基本調査より作成



家計の収入に占める自動車等維持費

※二人以上の世帯のうち勤労者世帯
出典：2023年家計調査（総務省）

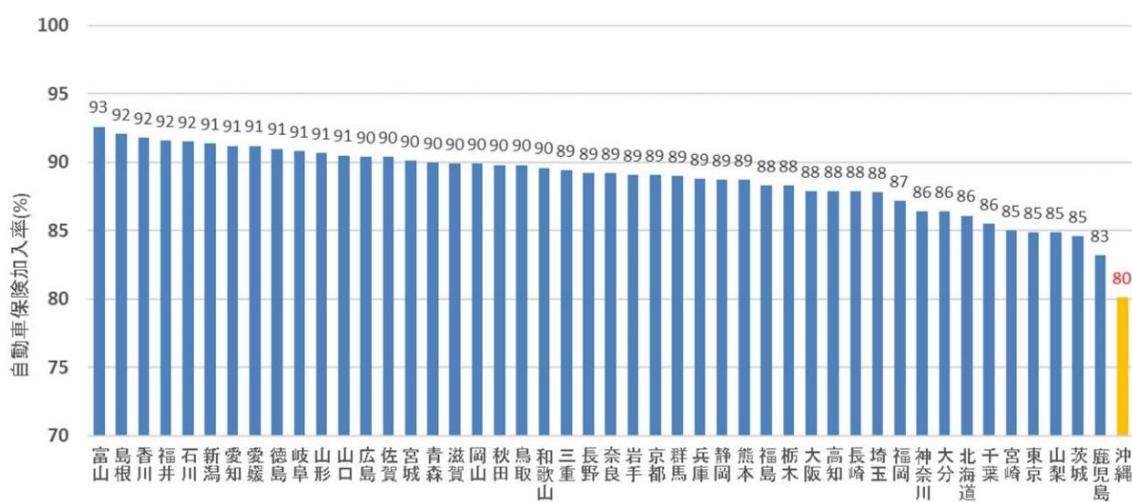


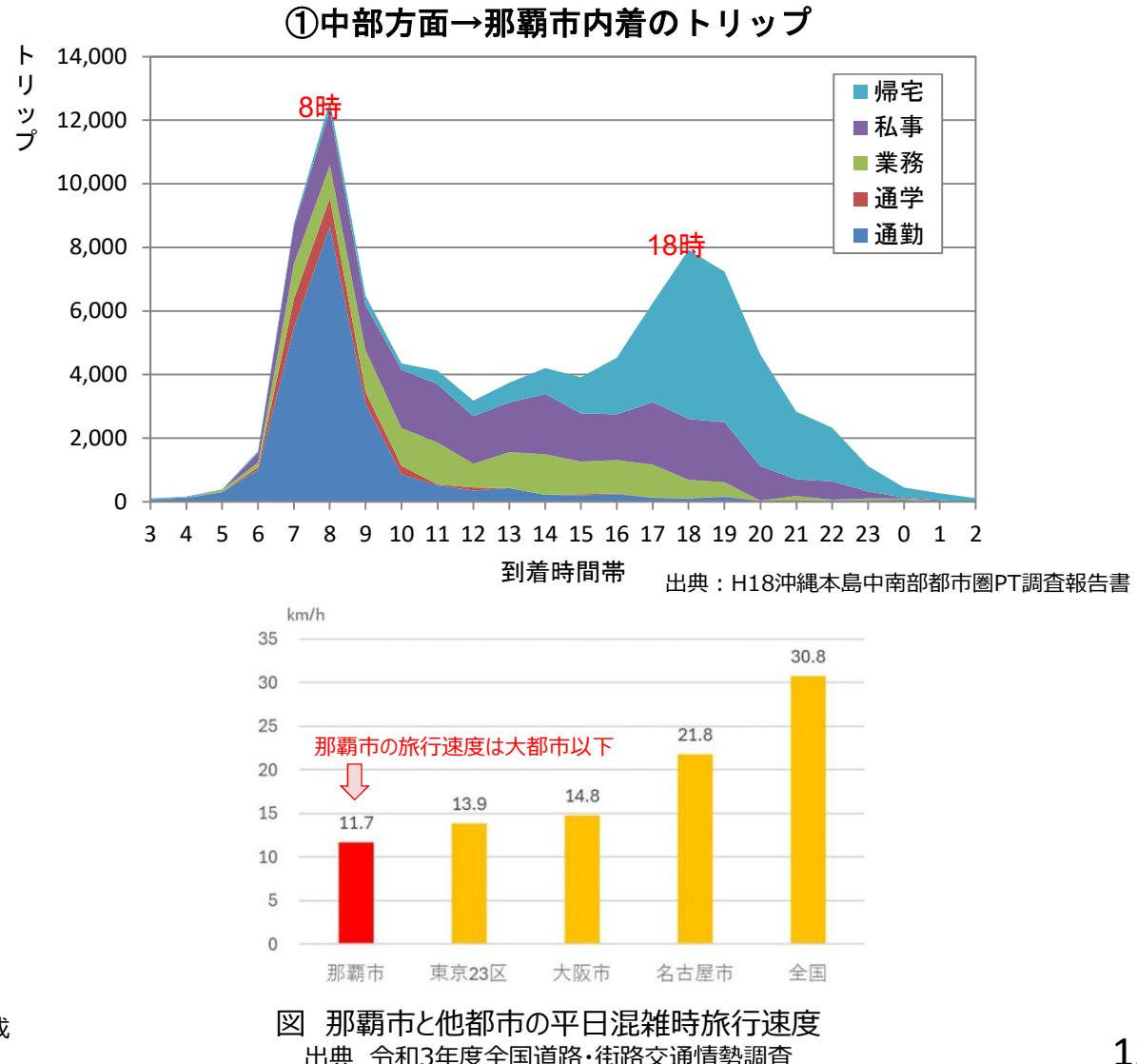
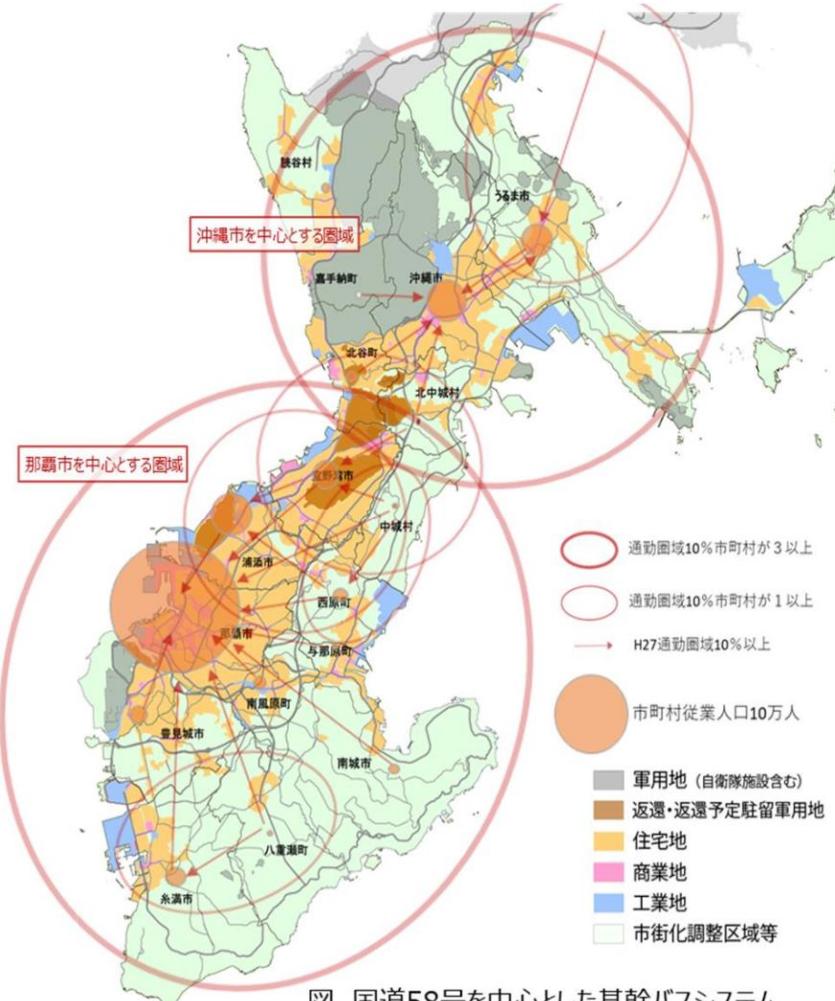
図 自動車共済・自動車保険 都道府県別対人賠償普及率 <2023年3月末>
出典 損害保険料率算出気候：自動車保険の概況（2023年度）より作成

3. 都市交通上の課題



3-1. 交通渋滞の慢性化

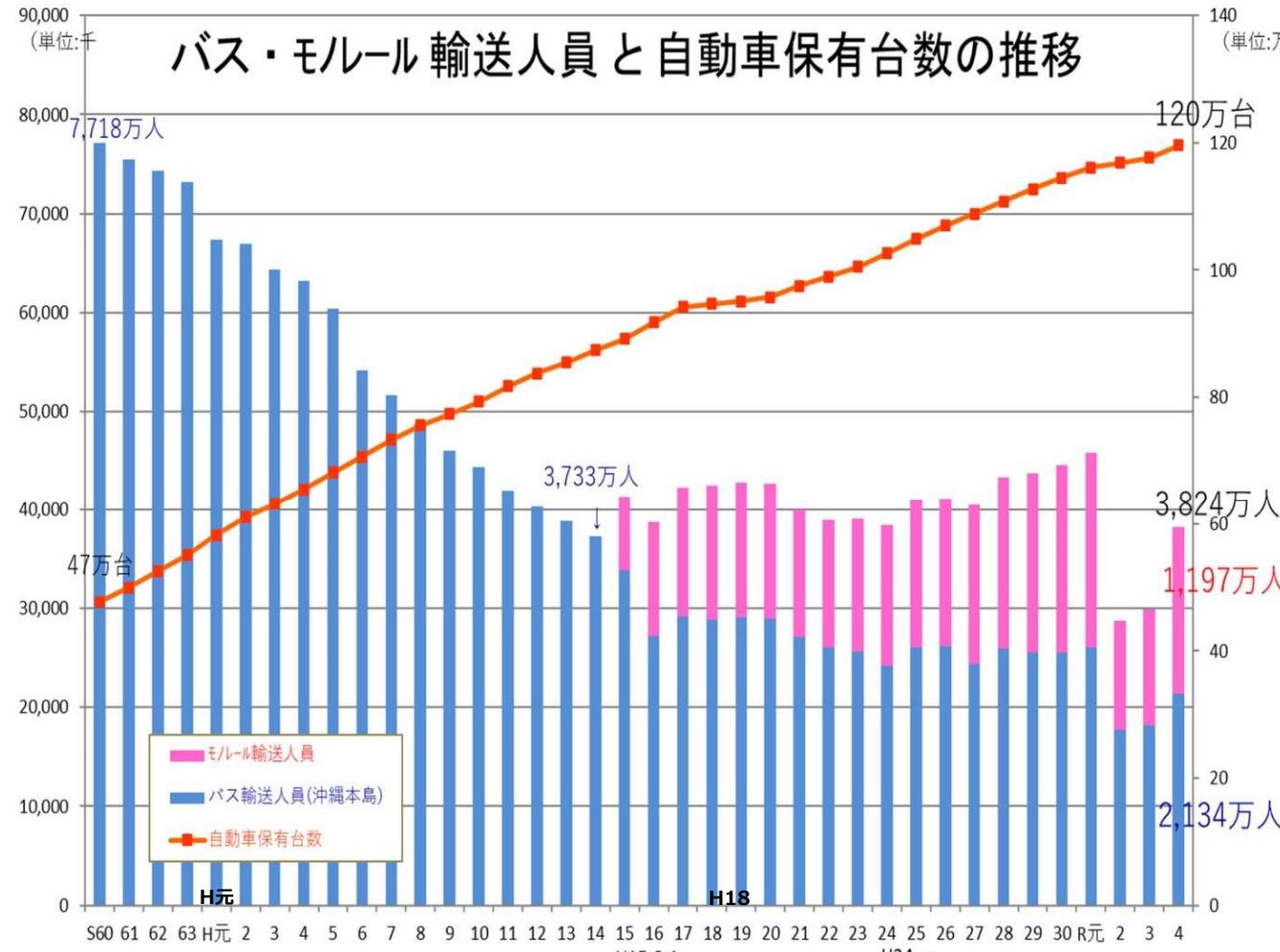
- ▶ 主に那覇市を中心とする経済圏が構成され、那覇市への交通流動が卓越。
- ▶ 「1-3.急拡大する都市圏」の影響もあり、トリップ数・トリップ長の増大による交通渋滞のさらなる悪化が懸念される。



3. 都市交通上の課題

3-2. 公共交通利用者数の減少

- 交通渋滞の影響により、路線バスの定時・速達性が損なわれ、路線バスのサービスが低下。
- 自家用車の保有台数の増加とともに、路線バスの利用者数は減少し、近年は下げ止まりの状況。
- モルールを含めた公共交通利用者数は増加傾向にあったが、コロナ禍により激減。



公共交通分担率は毎回低下
(前回調査では 4.4 %)

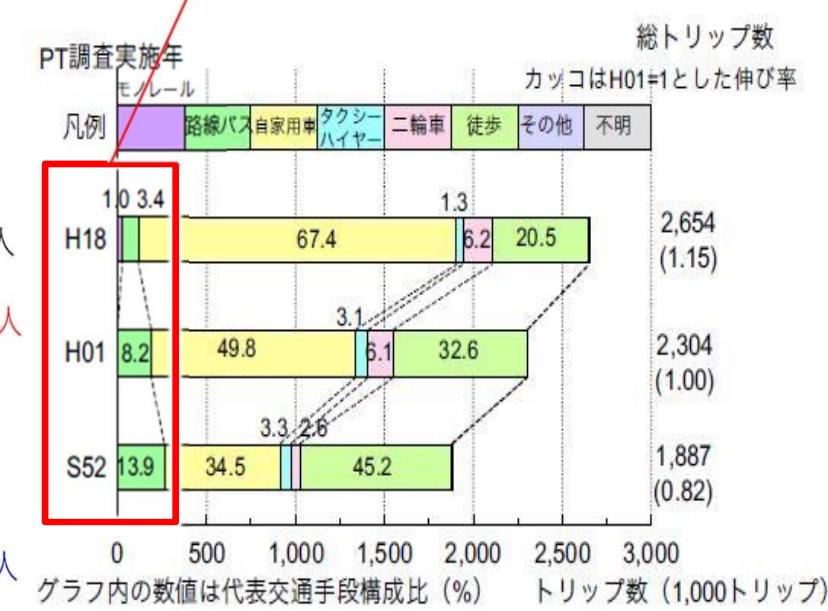


図 2-10 代表交通手段別トリップ数の経年変化

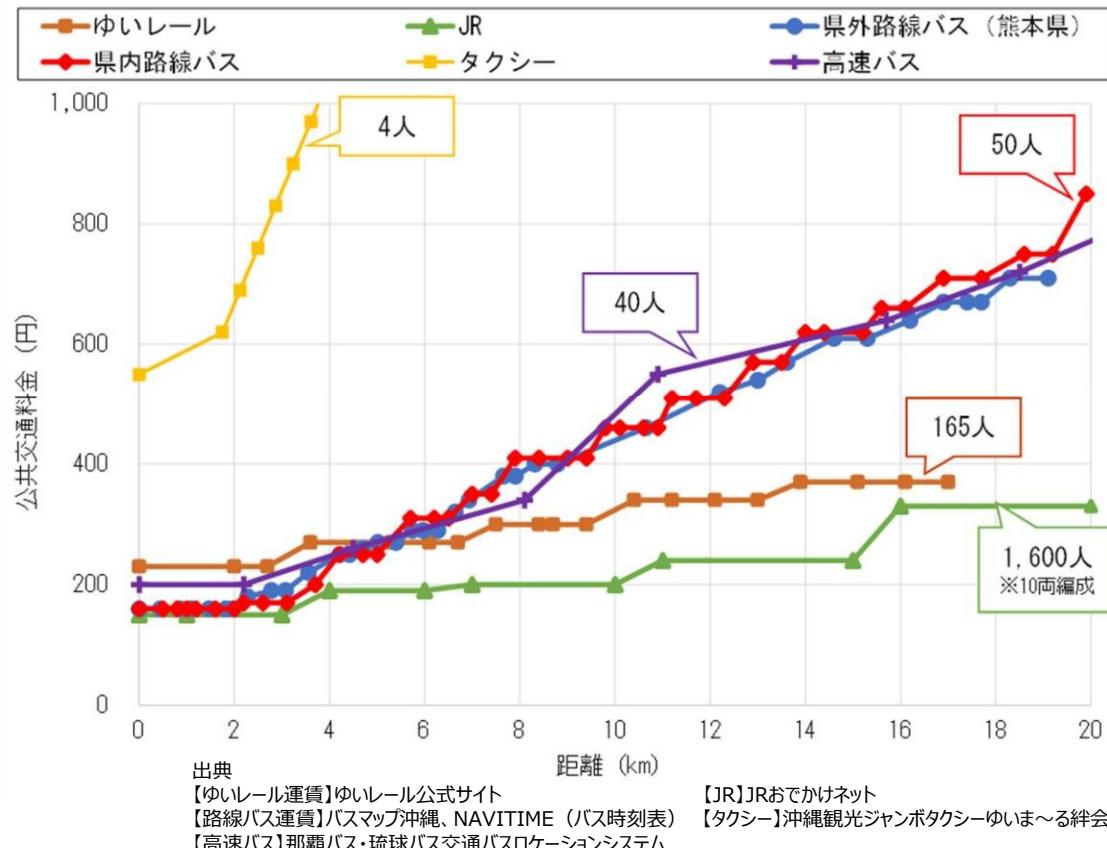
3. 都市交通上の課題



3-3. 割高な交通コスト

- ▶ 沖縄の路線バス運賃は、全国の路線バスに比べてほぼ同一。
- ▶ 大量輸送ができない路線バスの運賃は、軌道系交通システムに比べ、5 kmを超えると割高となる。
→路線バスは、中長距離の移動については運賃的に不利。
- ▶ 那覇市は、世帯当たり自家用車保有台数が極めて低く、沖縄都市モノレールや市内線(路線バス)の均一運賃等、交通コストを含む都市内交通の充実も影響していると考えられる。

公共交通の距離対価格比較



令和5年度	人口	世帯	世帯当たり 人数	世帯当たり 自家用車 保有台数
那覇市	312,433	144,355	2.16	1.23
宜野湾市	100,032	44,163	2.27	1.66
浦添市	115,666	47,331	2.44	1.86
沖縄市	141,933	60,570	2.34	1.74
豊見城市	65,163	24,580	2.65	2.41
うるま市	126,607	48,163	2.63	2.10
北中城市	18,185	6,558	2.77	2.14
中城村	22,820	8,851	2.58	2.11
西原町	35,171	13,610	2.58	2.21
与那原町	19,608	7,949	2.47	1.78
南風原町	40,844	14,679	2.78	2.01
八重瀬町	32,020	10,680	3.00	2.47

出典：人口移動報告年報、運輸概況から作成

4. 近年の変化



4-1. 交通環境の改善

- 沖縄都市モノレールの延長
- 基幹急行バスの運行
→国道58号のバスレーンが伊佐まで延長され、那覇～コザ間が約60分で移動可能となった。



出典：沖縄県都市計画・モノレール課HP、わった～バス党HPを基に作成

4-1. 道路環境の改善

- 近年、浦添北道路や南風原バイパス・与那原バイパスといった幹線道路が一部供用された。
- 国道58号の浦添区間では8車線化が行われた。
- 今後も那覇空港自動車道をはじめ様々な道路計画が予定されている。



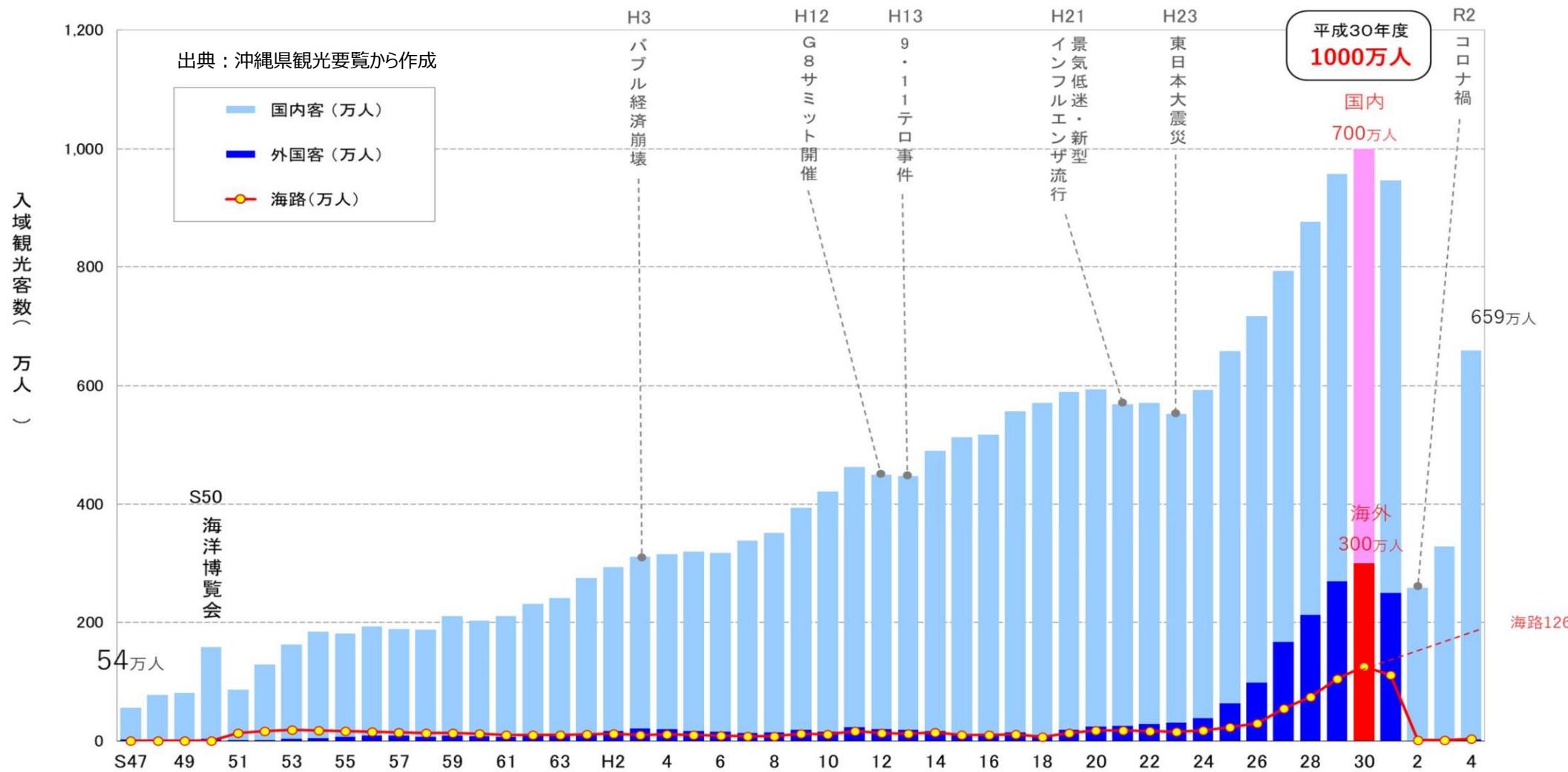
出典：TDM施策推進アクションプログラム(H29)の資料を参考に作成

4. 近年の変化



4-2. 観光客数の大幅な増加

- 入域観光客数は平成30年度まで増加を続け1,000万人を突破した。
- 令和2・3年度はコロナ禍により激減したが、今後の回復が見込まれることから、観光客の増加・周遊に対応した公共交通サービスが求められる。



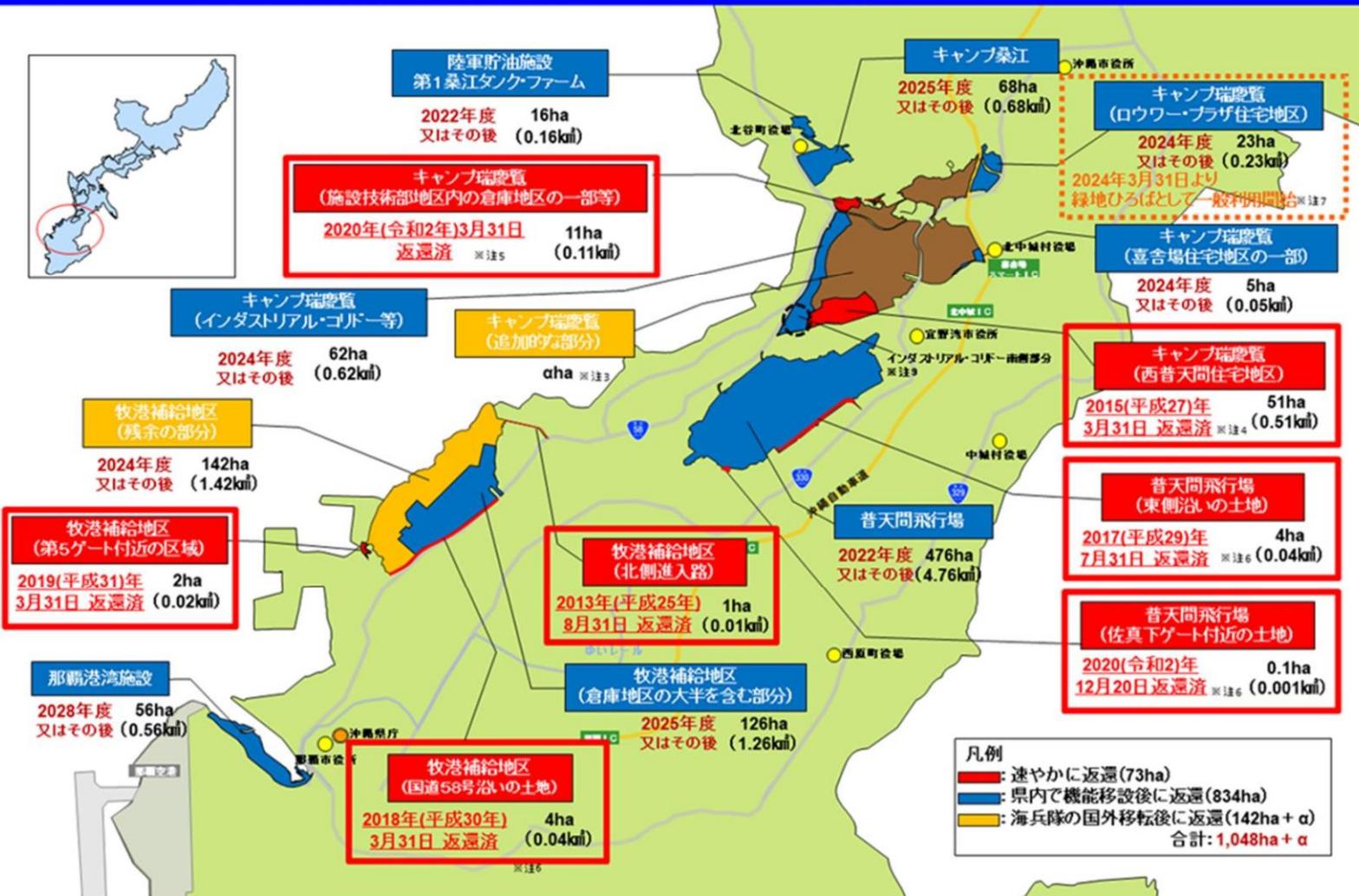
4. 近年の変化



4-3. 新たな大規模開発予定地

- 1000haにも及ぶ駐留軍用地跡地には、沖縄の次世代を担うリーディング産業の振興や機能の立地を目的とした構想が立案されており、具体的な跡地利用計画の動きが見られる。

嘉手納飛行場以南の土地の返還（沖縄統合計画）



出典：外務省HP 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画

東部海浜開発計画



出典：沖縄市「東部海浜開発計画パンフレット」

マリンタウンMICE計画



出典：沖縄県「マリンタウンMICEエリアまちづくりデザイン」(2019)

PT実態調査の速報について

2024年8月

沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課

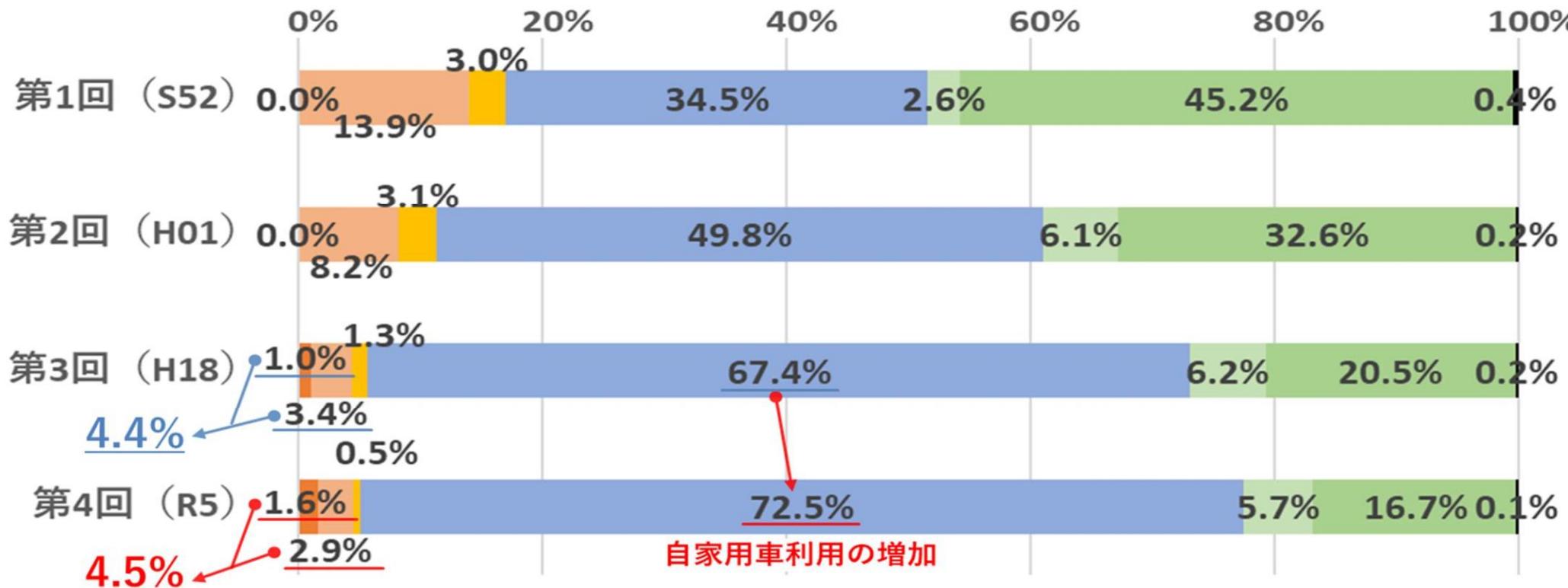
PT実態調査速報（代表交通手段分担率）



- 自家用車の分担率は72.5%と、前回調査の67.4%から増加しており、自家用車依存のさらなる進展が伺える。
- 「バス+モルール」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、モルールの分担率は1.6%、バスの分担率は2.9%となり、公共交通機関毎による変化が見られた。

代表交通手段分担率

※個人票から拡大した集計値
※不明は除く

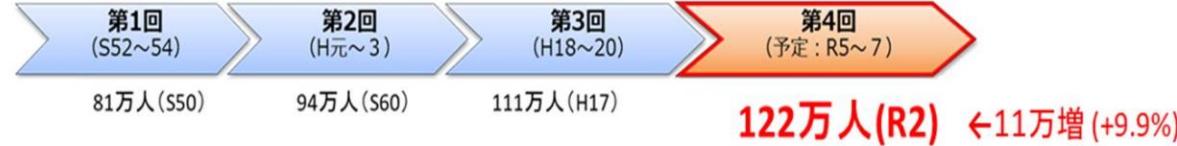


【前回比較】
第4回 - 第3回 ➡

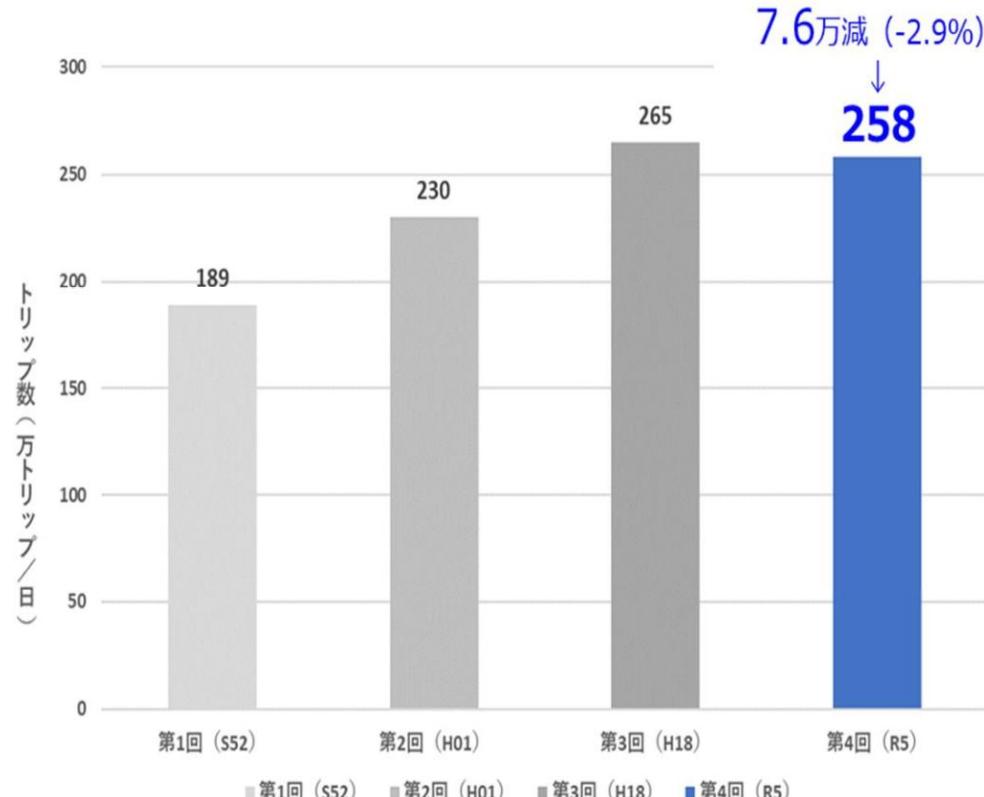
モルール	バス	タクシー・ハイヤー	自家用車	二輪車	徒歩	その他
+0.6%	-0.5%	-0.8%	+5.1%	-0.5%	-3.8%	-0.1%

- 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)

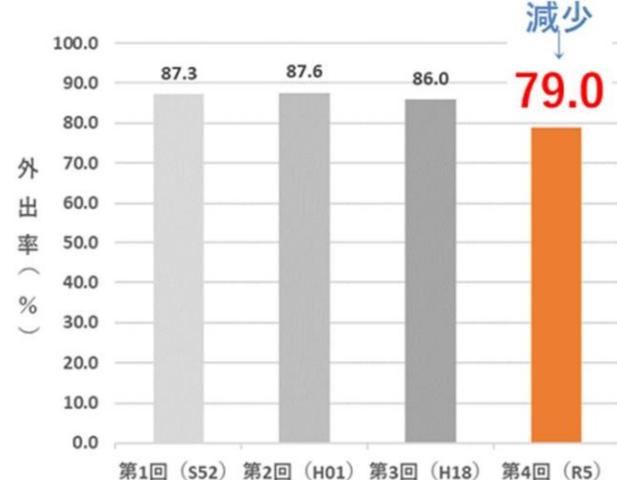


トリップ数

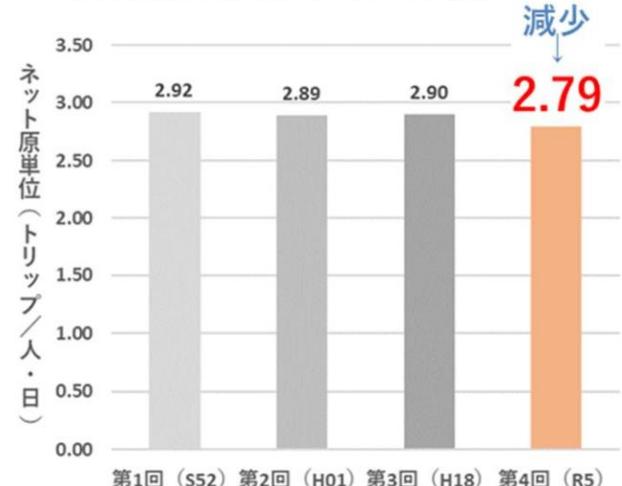


※個人票から拡大した集計値

外出率

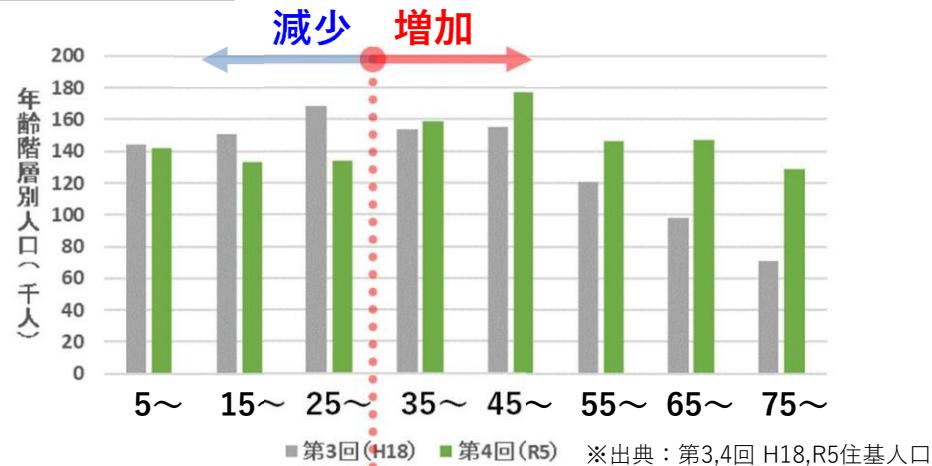


ネット原単位
(外出した人の1日平均トリップ数)

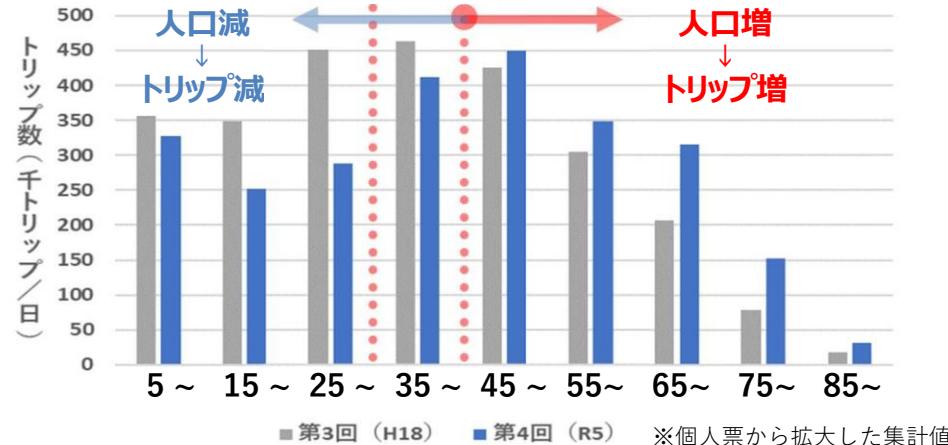


- 34歳以下：トリップ減 → 人口減が主因も、外出率・ネット原単位も減少。
- 35～44歳：トリップ減 → 人口微増だが、外出率・ネット原単位の減少が卓越。
- 45歳以上：トリップ増 → 人口増が主因も、ネット原単位は65歳以上で増加。

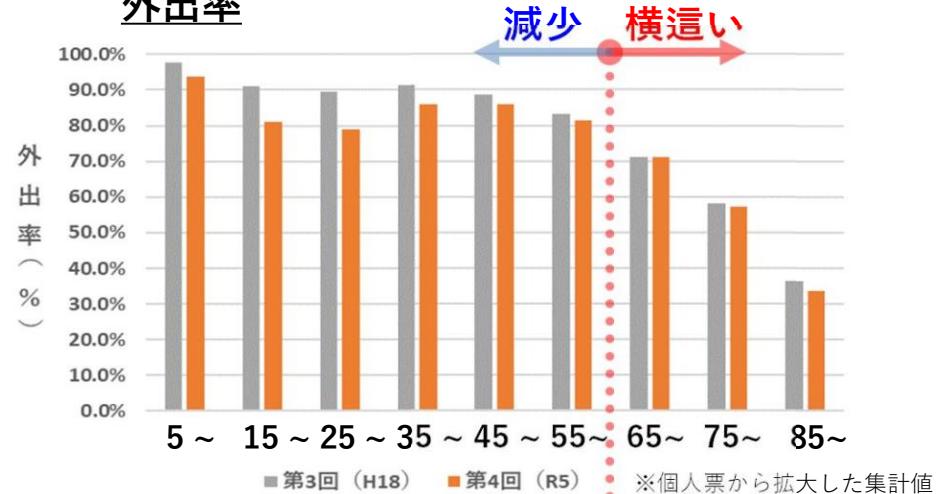
年齢層別人口



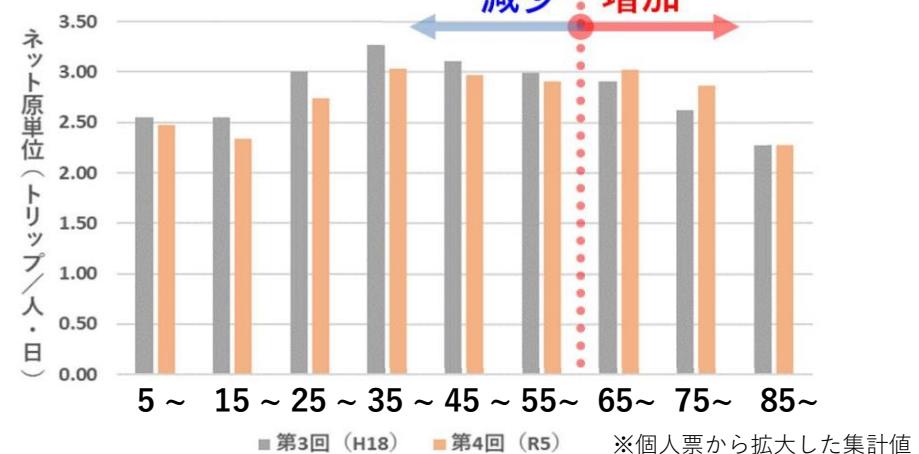
トリップ数



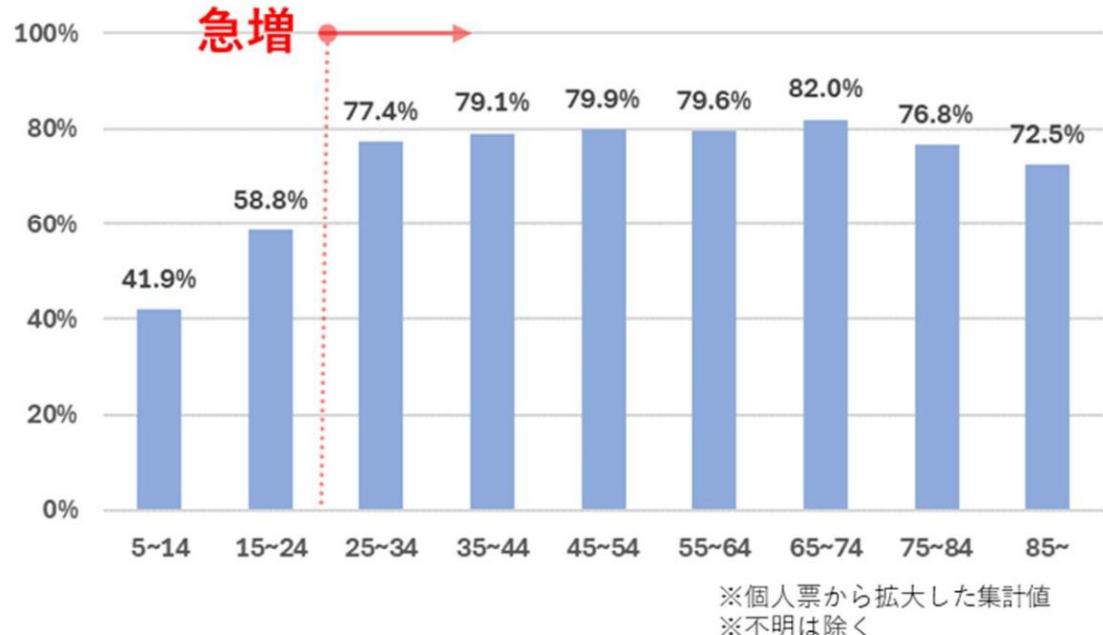
外出率



ネット原単位



年齢階層別自動車分担率 (送迎含む)



- 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、運転を辞めたいと考えている方も25.7%いる。

▶ 自動車分担率を年齢階層別にみると、
25歳以上の成人全体について、移動における自動車依存が高い状況。

自動車の運転意向 (何歳まで運転したいか)

