


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

公表
資料

9
産業と投資活動の
振興をつくり出す

11
住み続けられる
まちづくりを

13
気候変動に
具体的な対策を

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT



都市計画区域を主体とした
中南部都市圏 (17市町村)

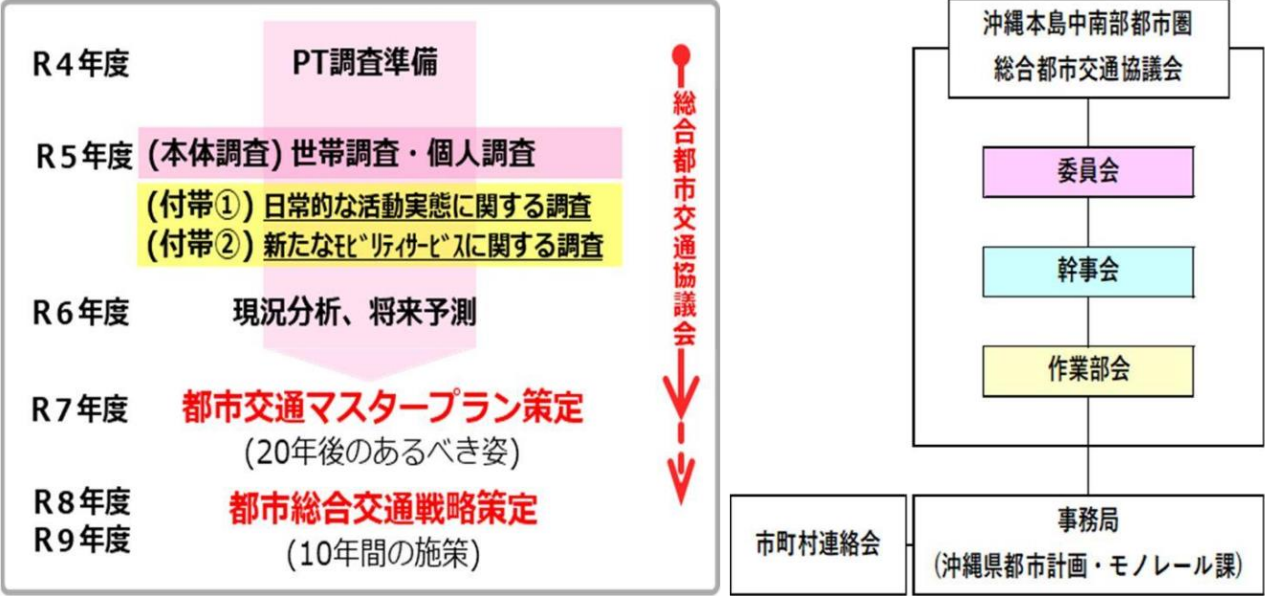


- ・都市圏内に居住する人を対象に
ある1日 (10~11月頃) の移動を調査
- ・郵送やWebによるアンケート形式で行い
対象世帯のうち5歳以上の人全員が対象

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



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

人口は増えたがトリップ数は減少

公表
資料

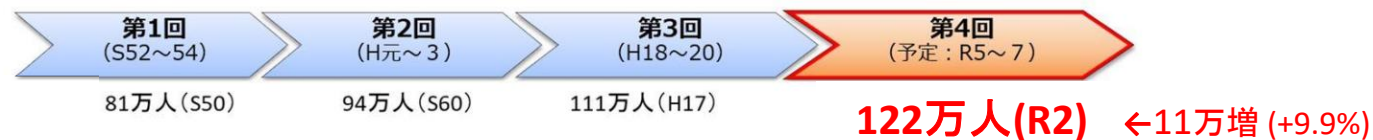


沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

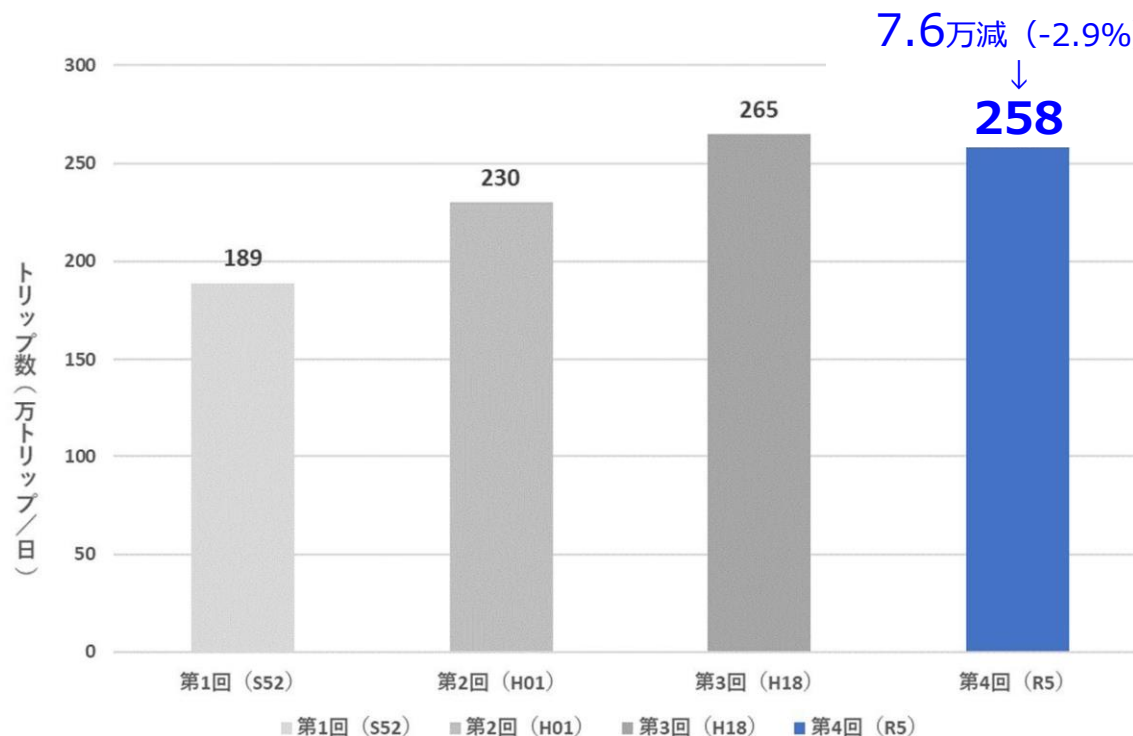
- 過去3回の調査では、人口・トリップ数は共に増加してきたが、今回調査では前回に比べ、**人口は約11万人（約9.9%）増加**しているのに対し、**トリップ数は約7.6万（約2.9%）減少**した。



実態調査時人口
(国勢調査ベース)



トリップ数



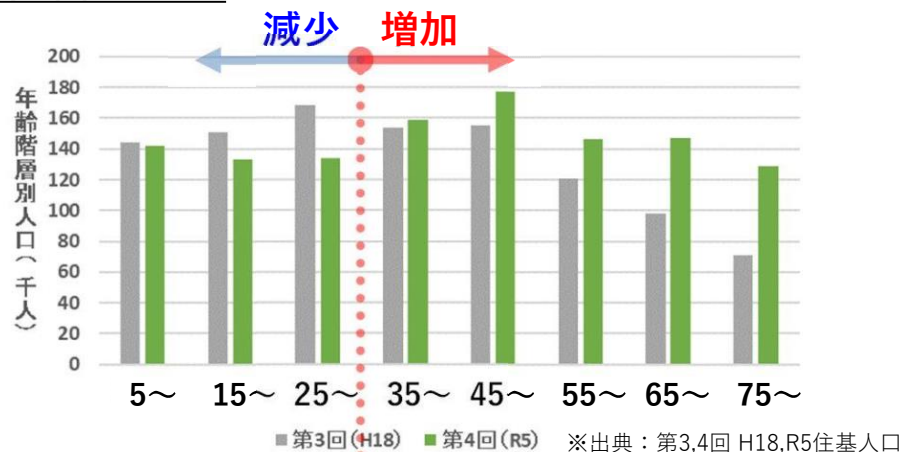
※個人票から拡大した集計値

世代によるトリップ特性の違い

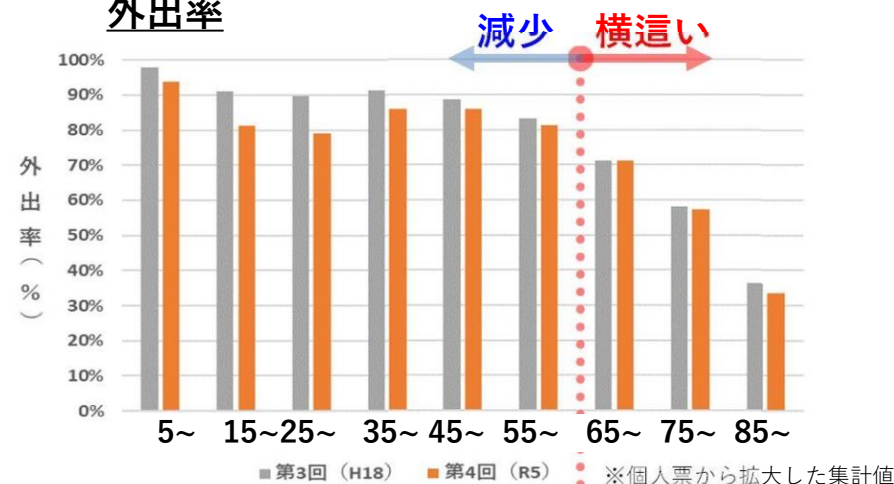


- 34歳以下 : **トリップ減** → **人口減が主因**であるが、外出率・ネット原単位も減少している。
- 35～44歳 : **トリップ減** → 人口微増だが、**外出率・ネット原単位の減少が卓越**している。
- 45歳以上 : **トリップ増** → **人口増が主因**であるが、**65歳以上ではネット原単位も増加**している。

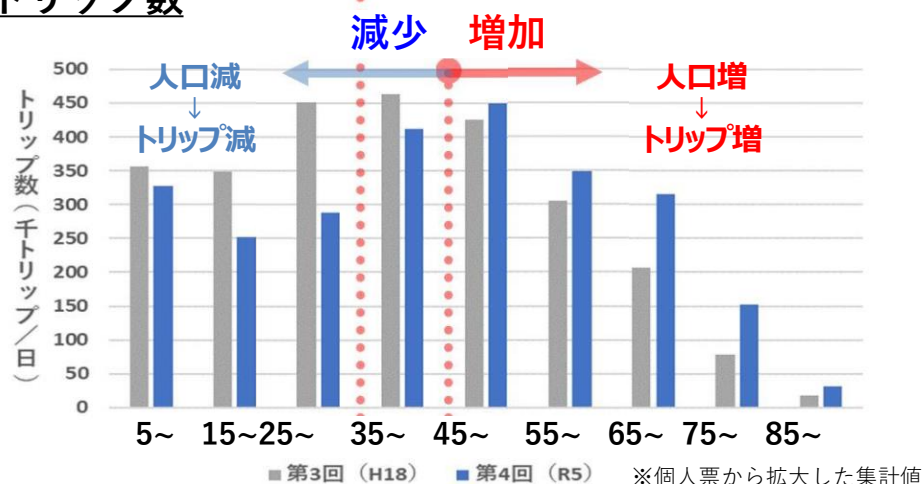
年齢層別人口



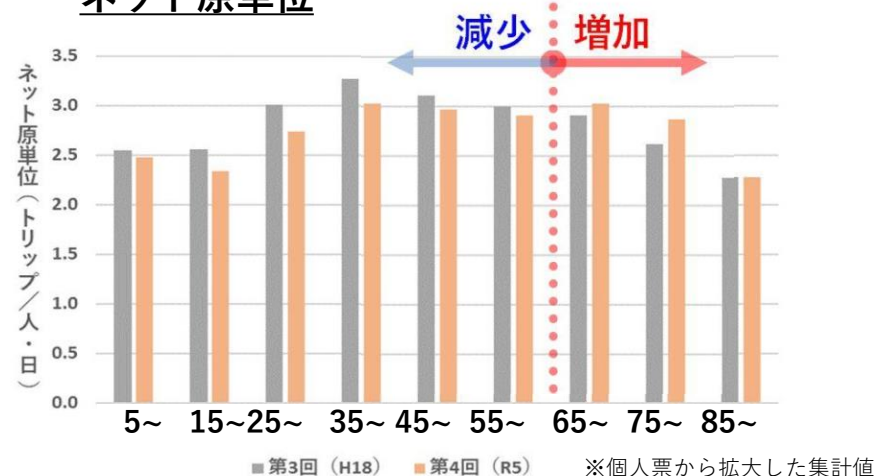
外出率



トリップ数



ネット原単位

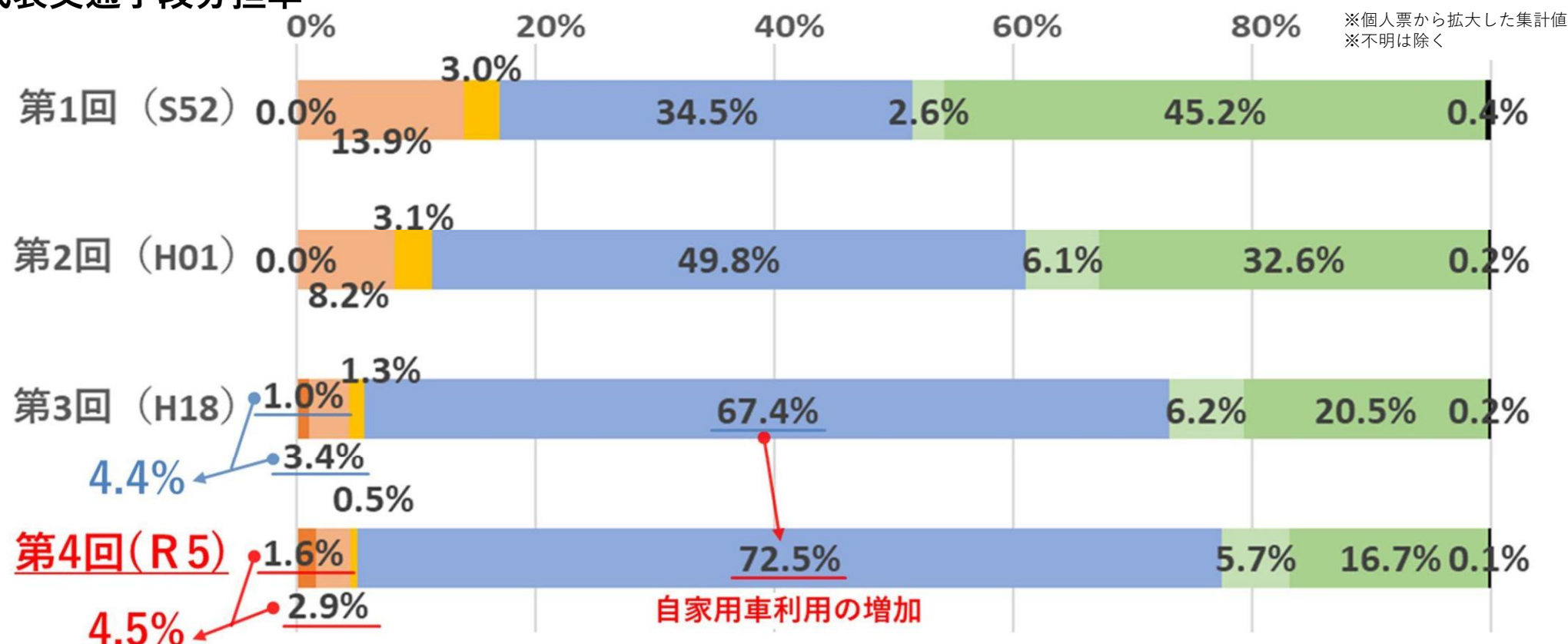


交通手段分担率の変化

- 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】

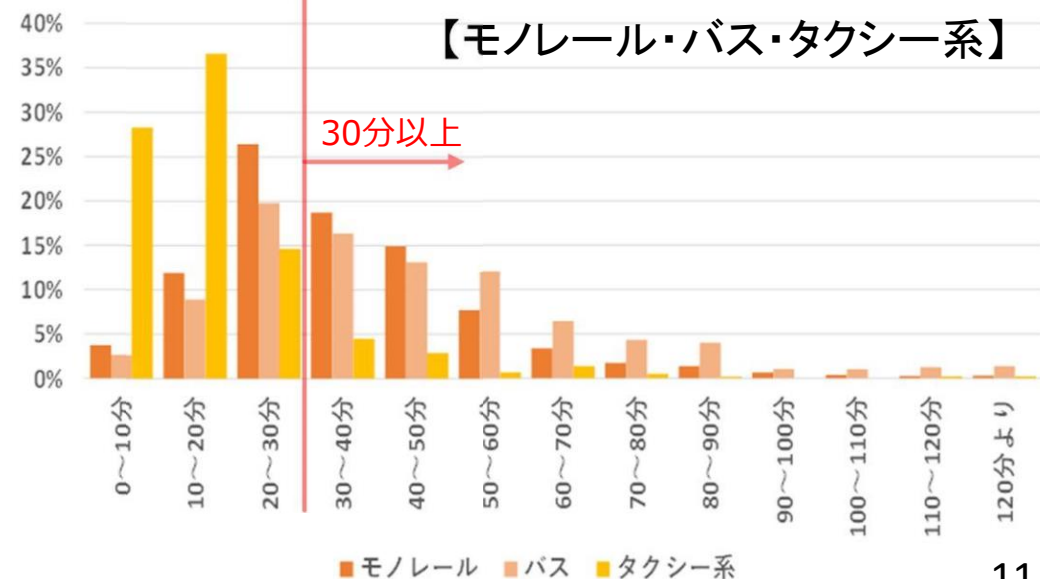
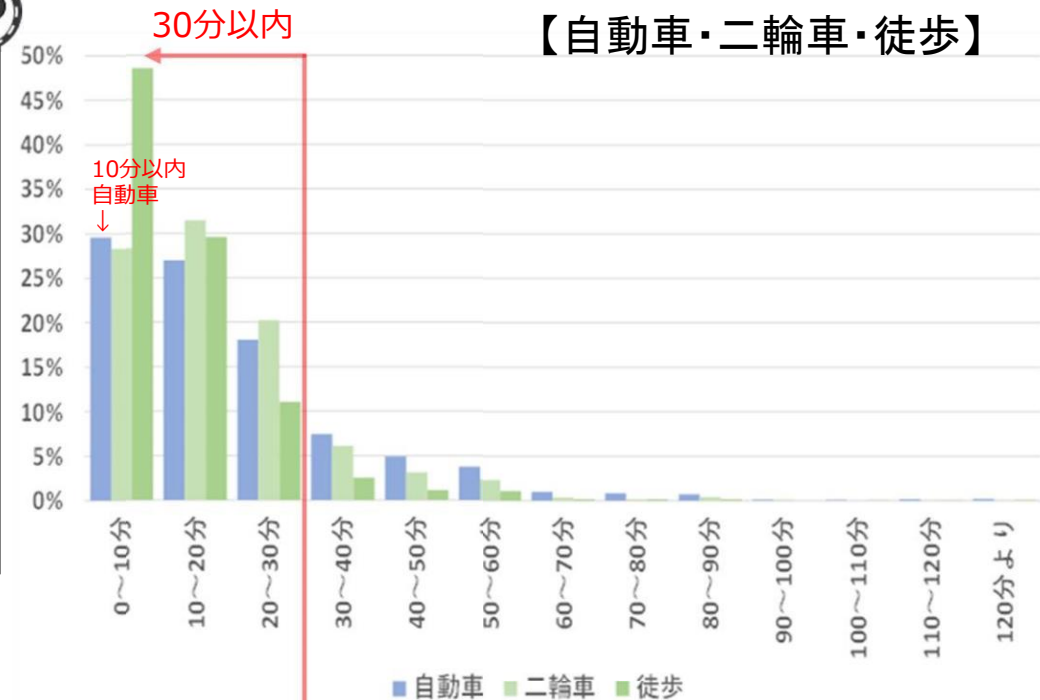
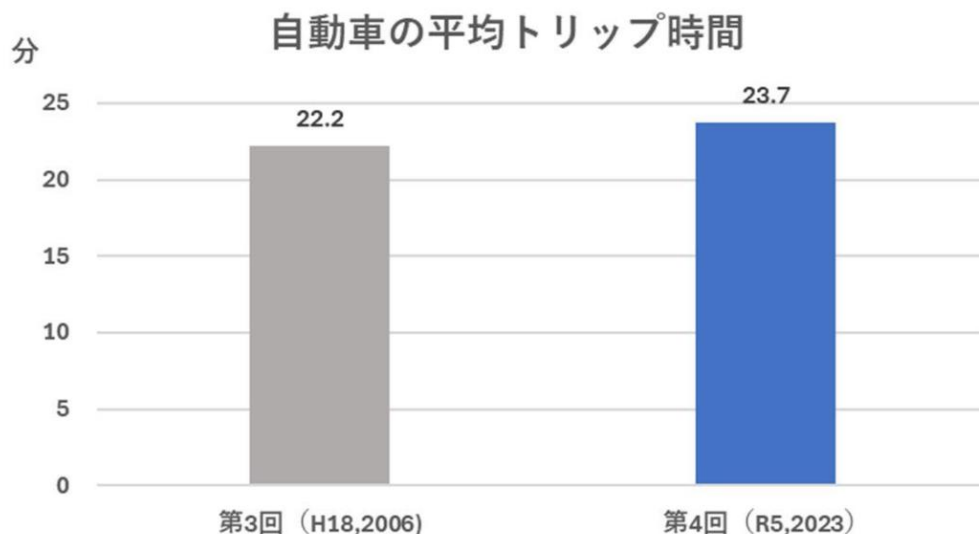
第4回－第3回 ▶

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%

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

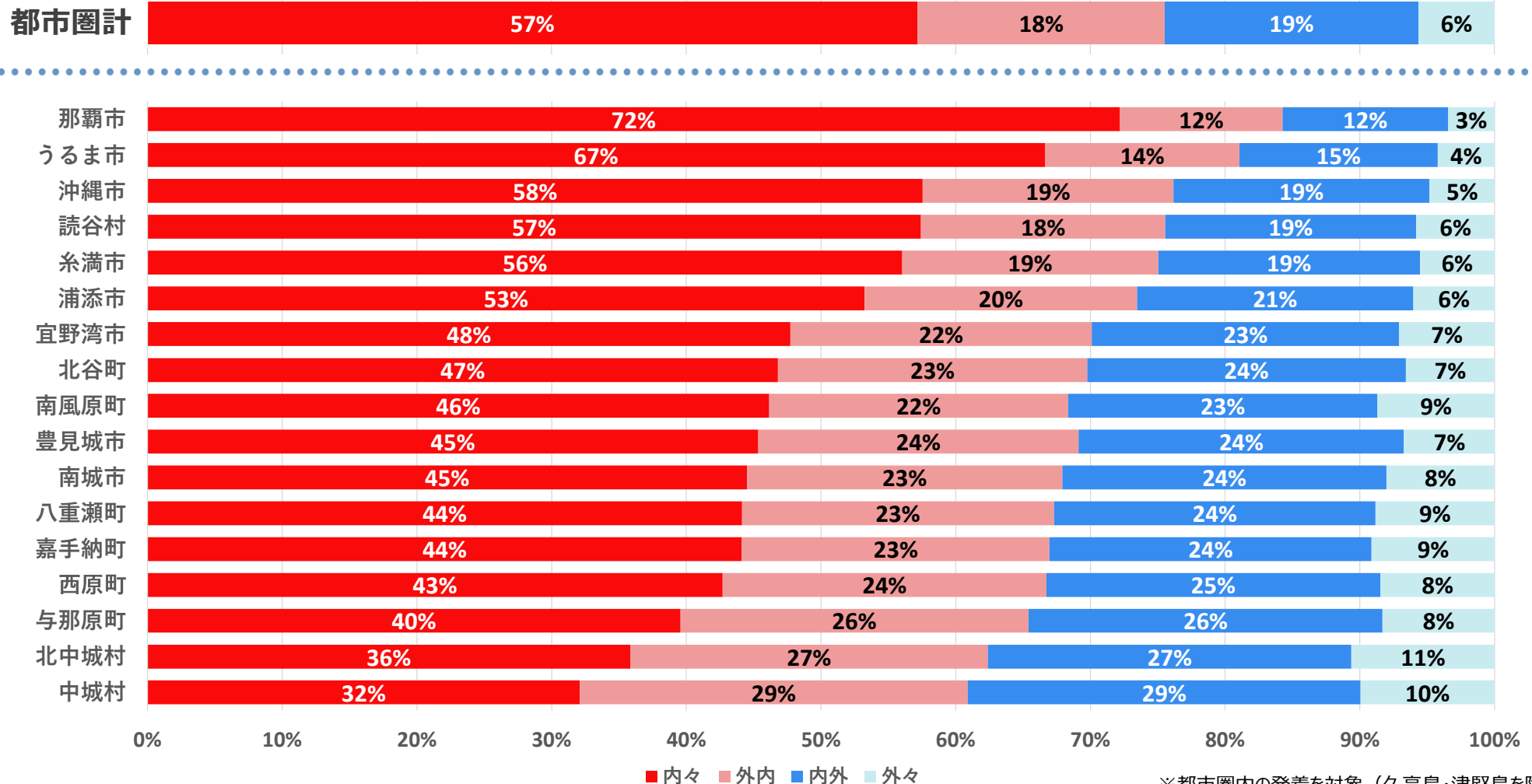


市町村毎トリップの割合

- 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。

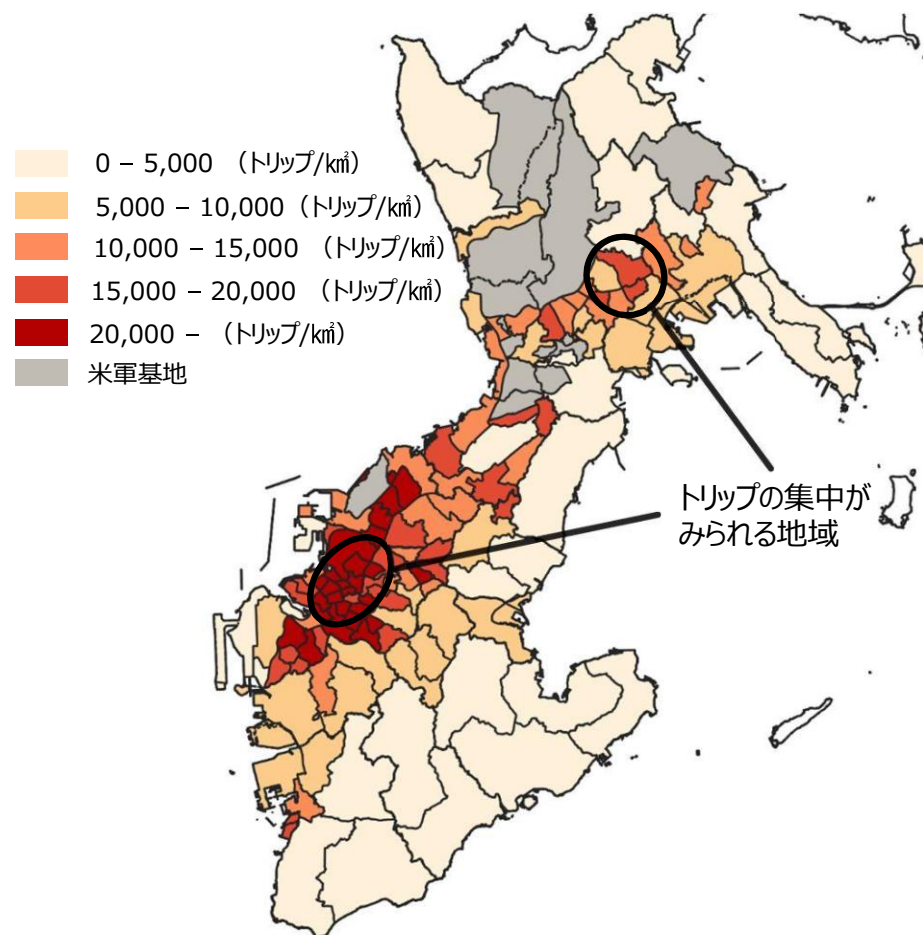
7. PT調査の方向性

○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。

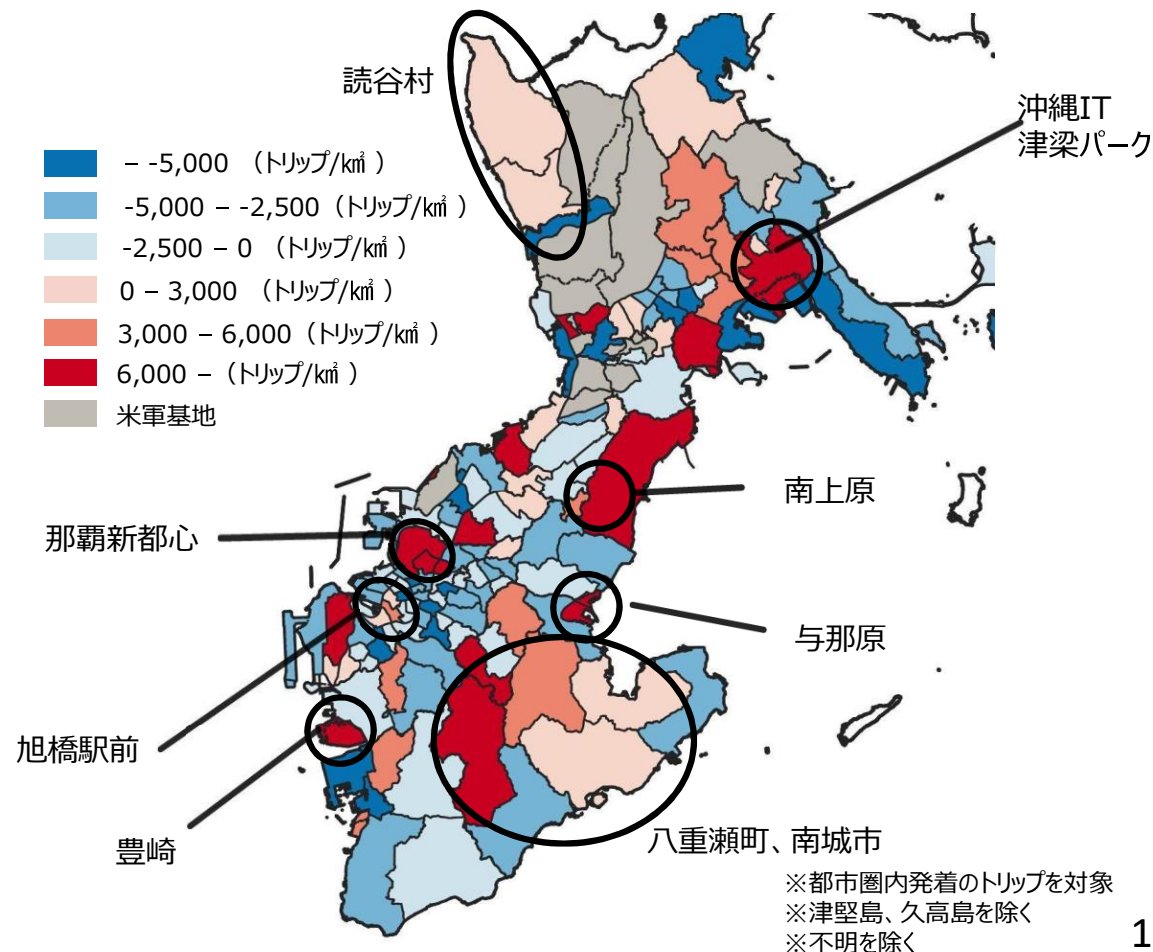
1.都市構造上の主たる課題

- 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

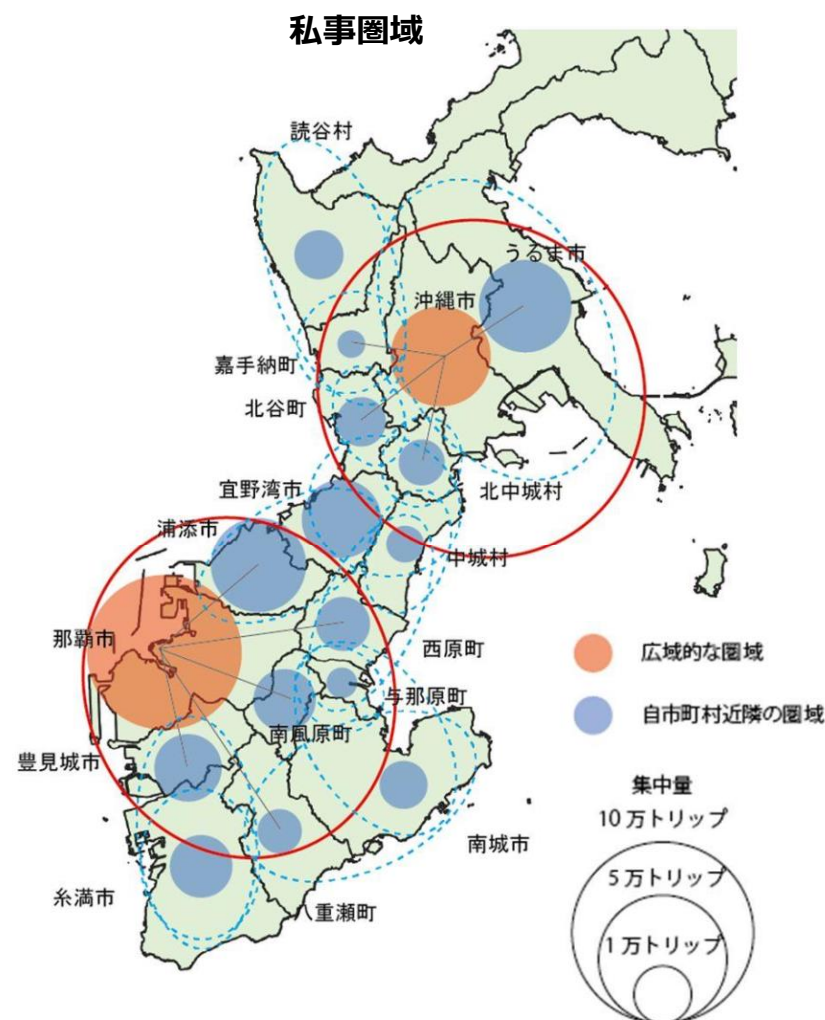
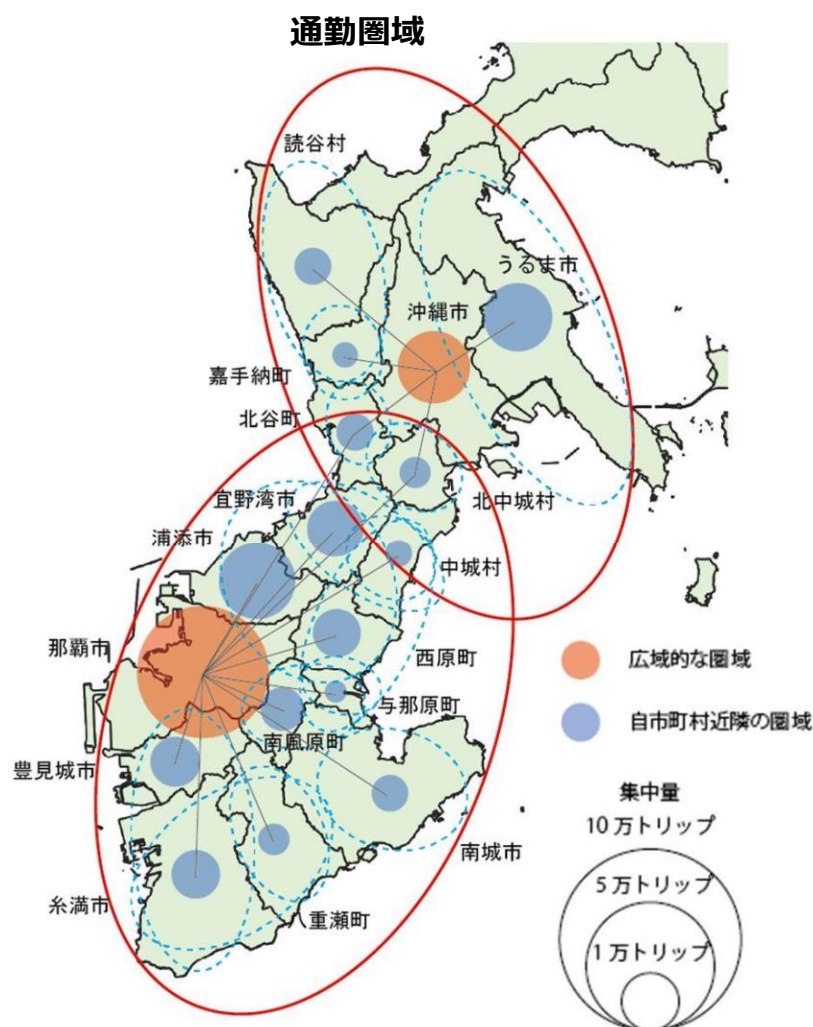


単位面積当たりの全目的トリップ集中量の差分（第3回との比較）



那覇市、沖縄市を中心とした2つの行動圏域

- 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。

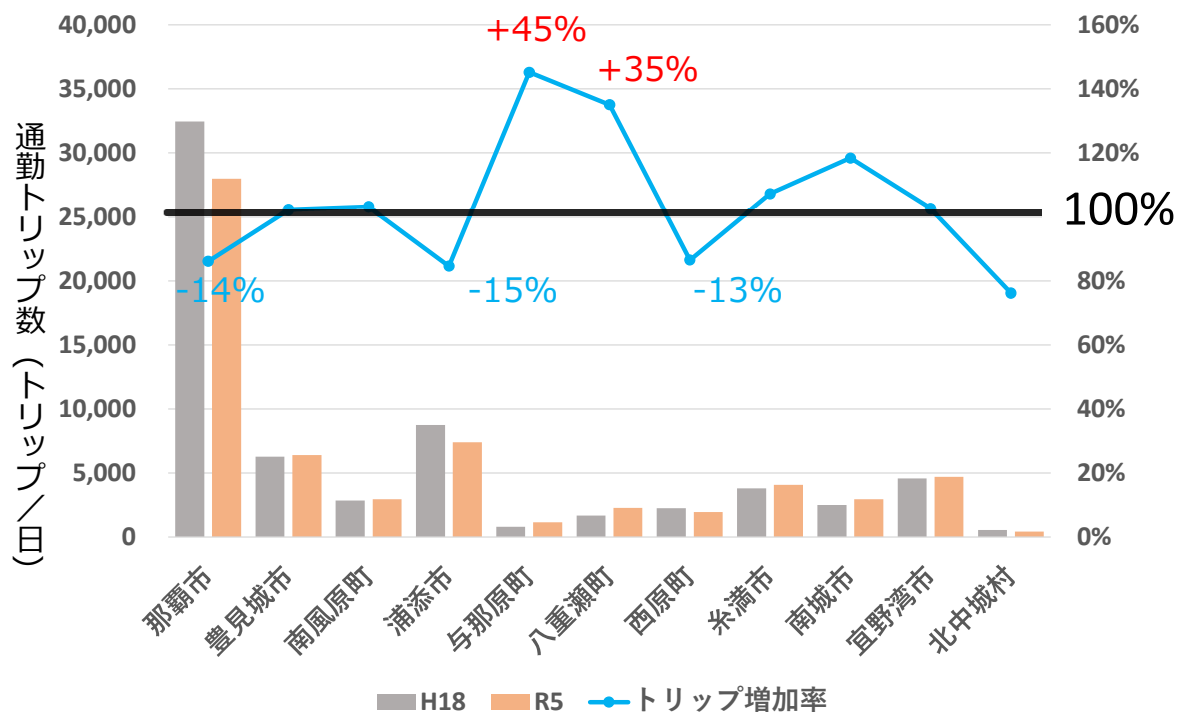


※市町村ごとの圏域を、「ある市町村から発生するトリップのうち、10%以上のトリップが対象の市町村へ向かう場合、トリップの出発地となった市町村を対象の市町村の圏域」として定めた。

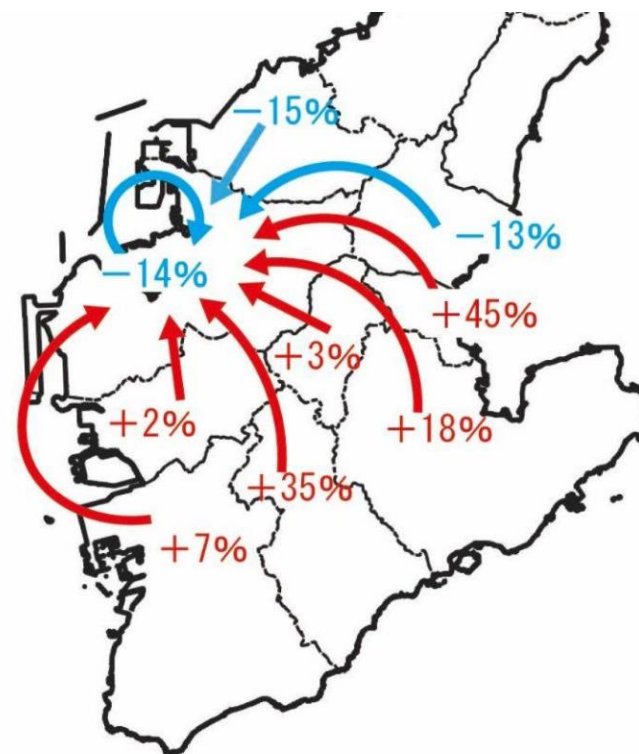
- 那覇市内への自動車通勤は、那覇市、浦添市、西原町などモルールを利用できる地域では減少し、与那原町や八重瀬町など公共交通網の十分でない島尻方面からは増加している。
- ⇒ 郊外の居住者が増えることで自動車依存に拍車がかかり、道路が混雑する一因となっている。



市町村別那覇着の通勤トリップ数（自動車）



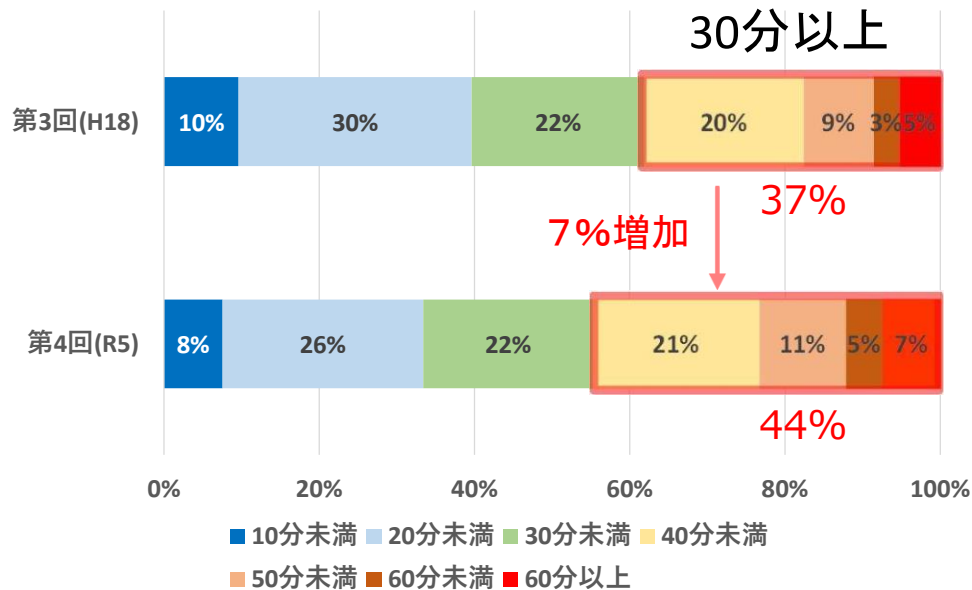
市町村別那覇着の通勤トリップ数増減率（自動車）



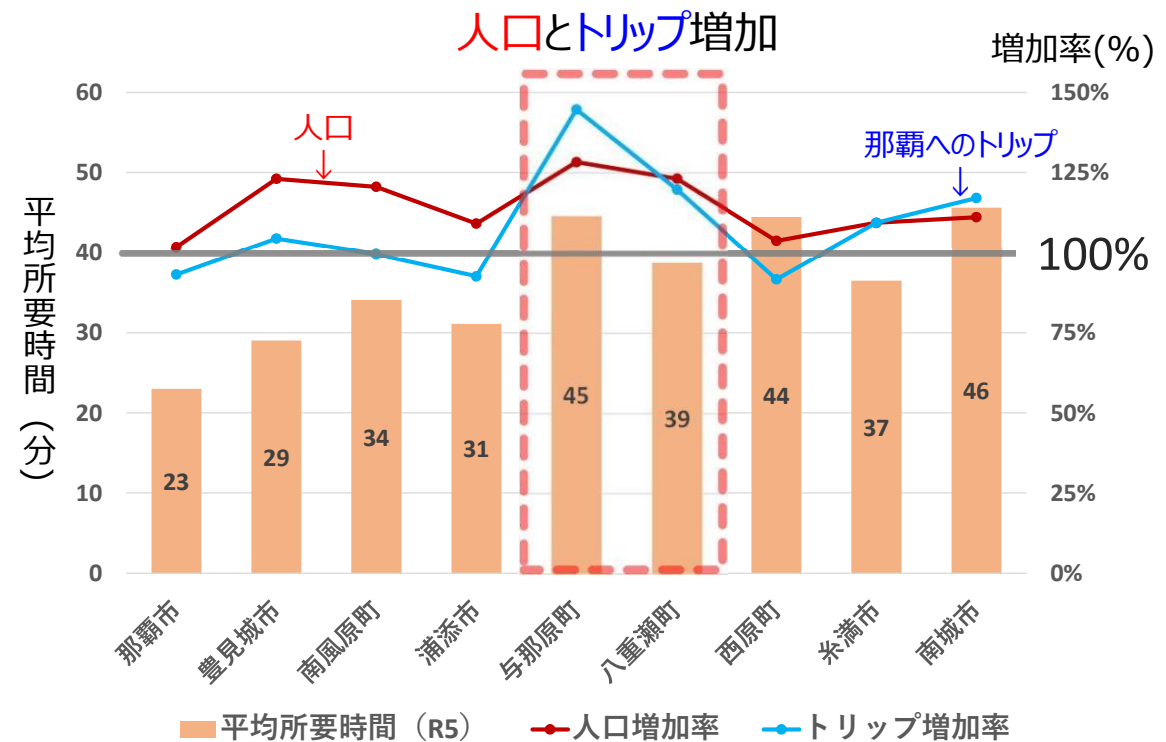
※都市圏内発着のトリップを対象として、津堅島、久高島を除く
 ※出発時刻不明、到着時刻不明を除く
 ※移動目的が通勤（帰社含む）のうち、現住所と出発地が一致するものを対象

- 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

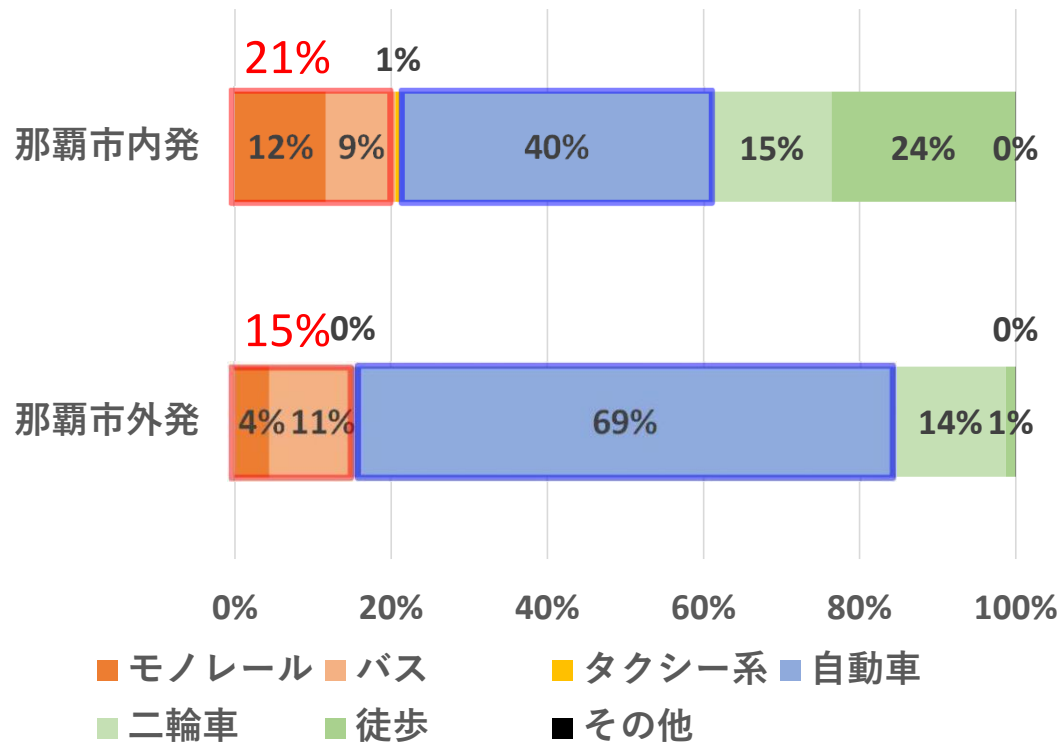


※人口増加率は国勢調査のH17時点とR2時点を基に算出
 ※都市圏内発着のトリップを対象として、津堅島、久高島を除く
 ※出発時刻不明、到着時刻不明を除く
 ※移動目的が通勤(帰社含む)のうち、現住所と出発地が一致するものを対象

- 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。

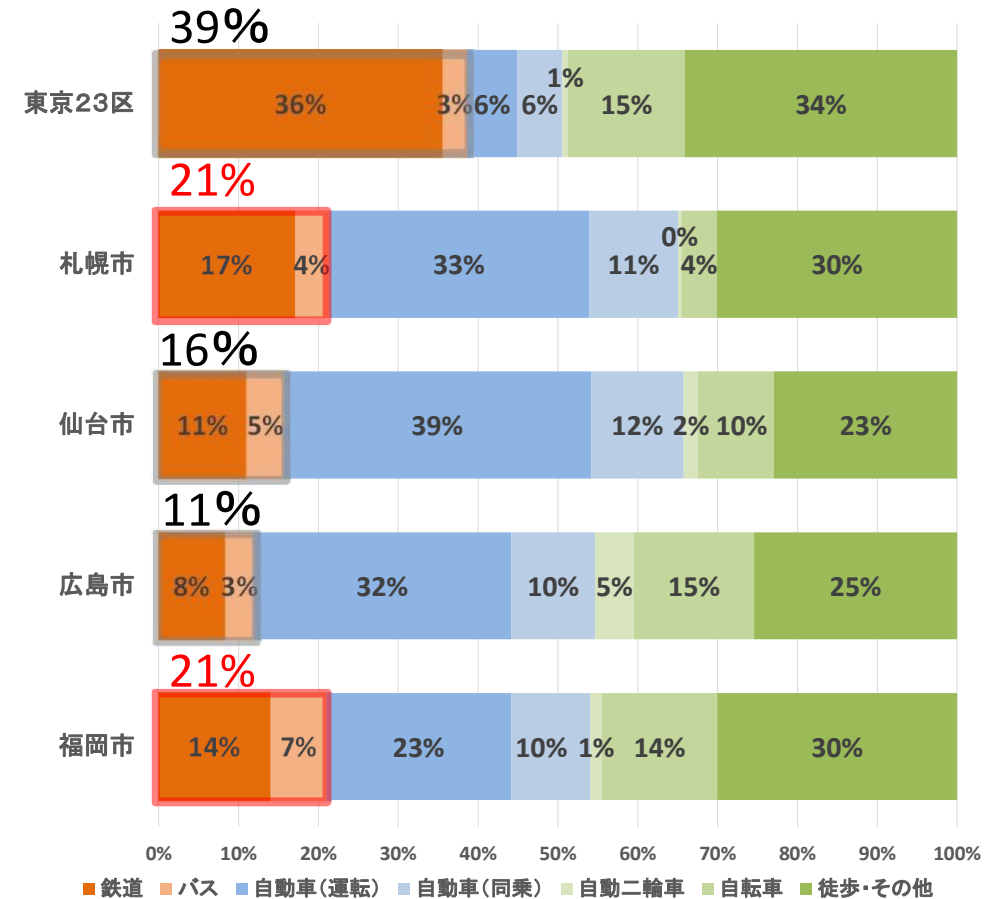


那覇通勤圏内市町村の那覇着通勤トリップの交通分担率



※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

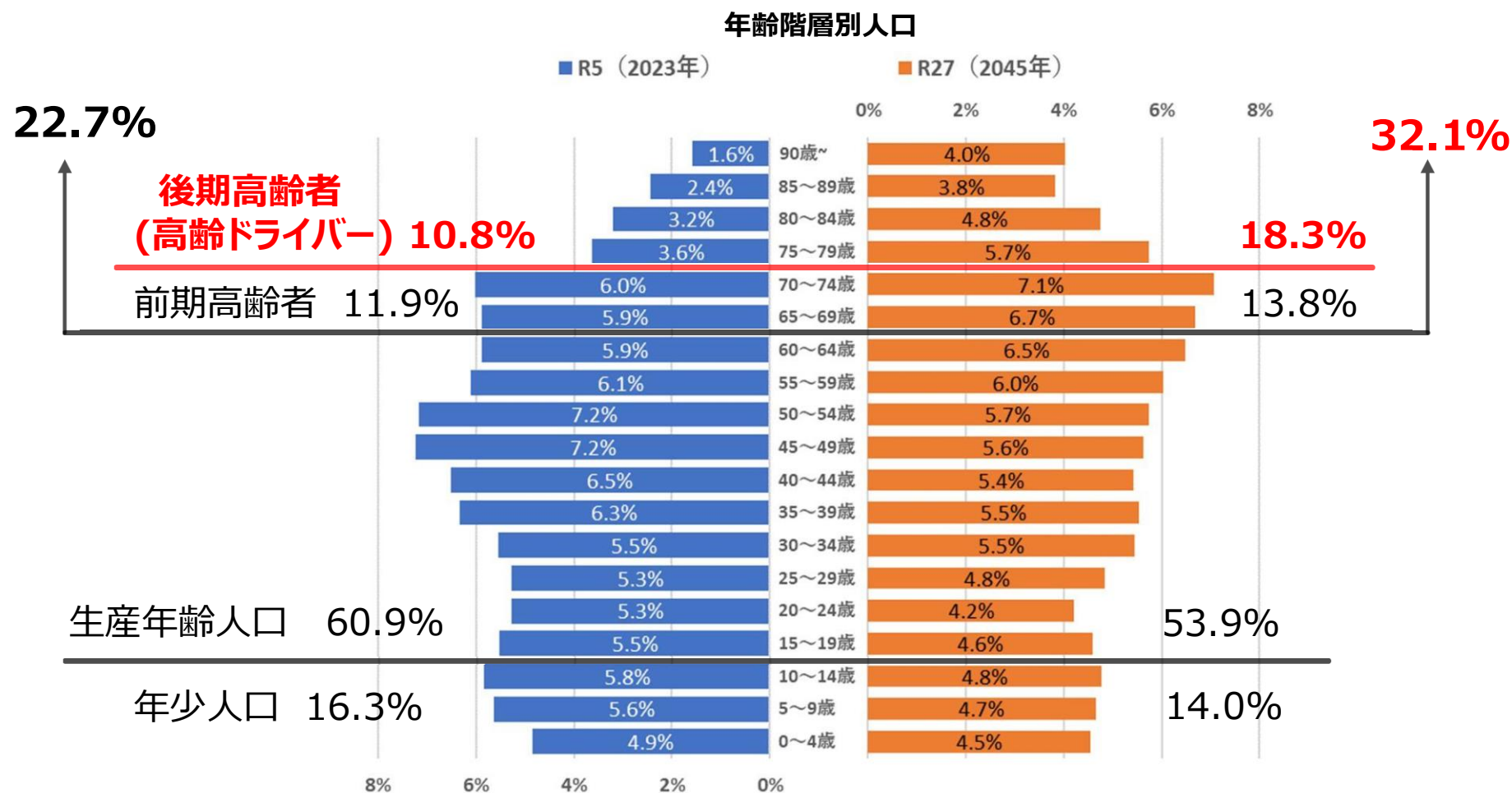
他都市の交通分担率



※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

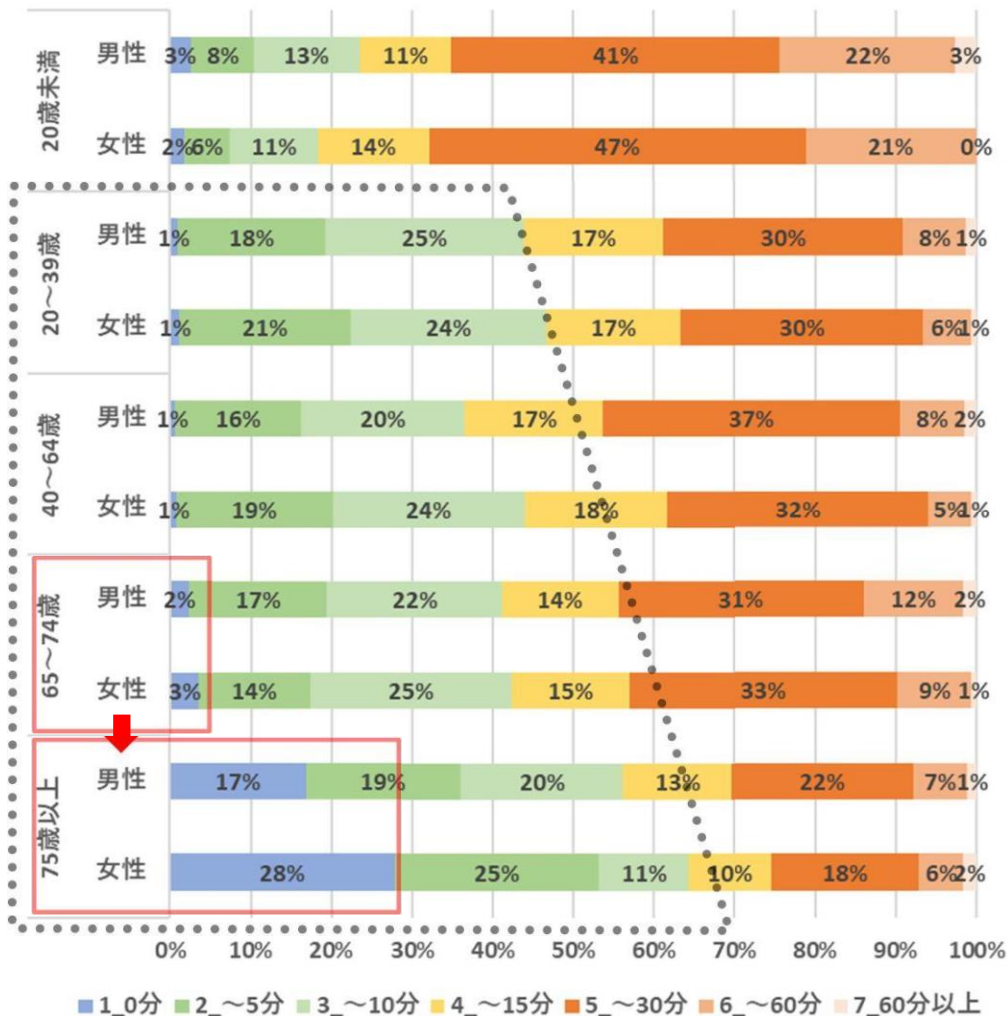
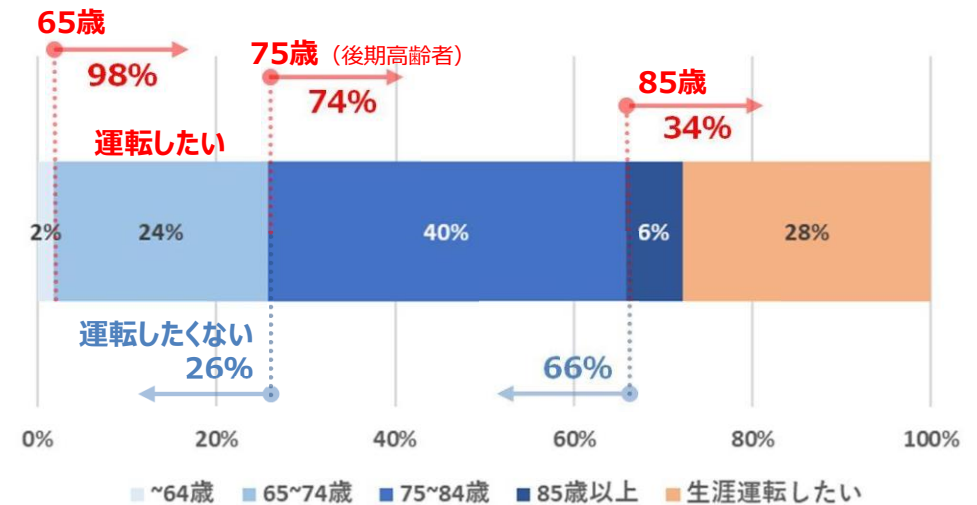
- 沖縄県は、現在全国に比べ高齢化の進展が遅いが、今後急速に超高齢社会の進展が進み、高齢ドライバー（75歳以上）の増加や交通弱者の急増が課題となる。
- PT調査年のR5（2023年）とマスタープラン計画年のR27（2045年）の高齢者の割合を比較すると約10pt増加し、人口の約3分の1が高齢者となる。



※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

- 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

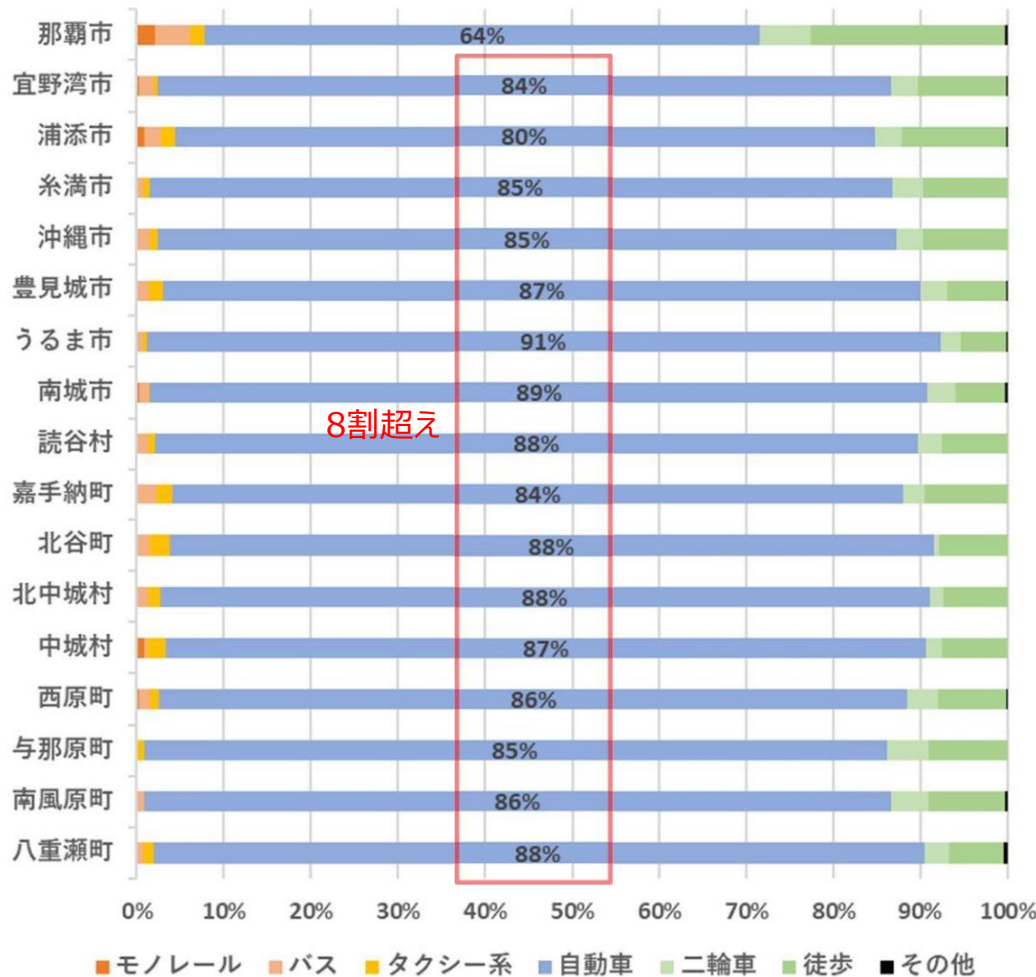
公表
資料



沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

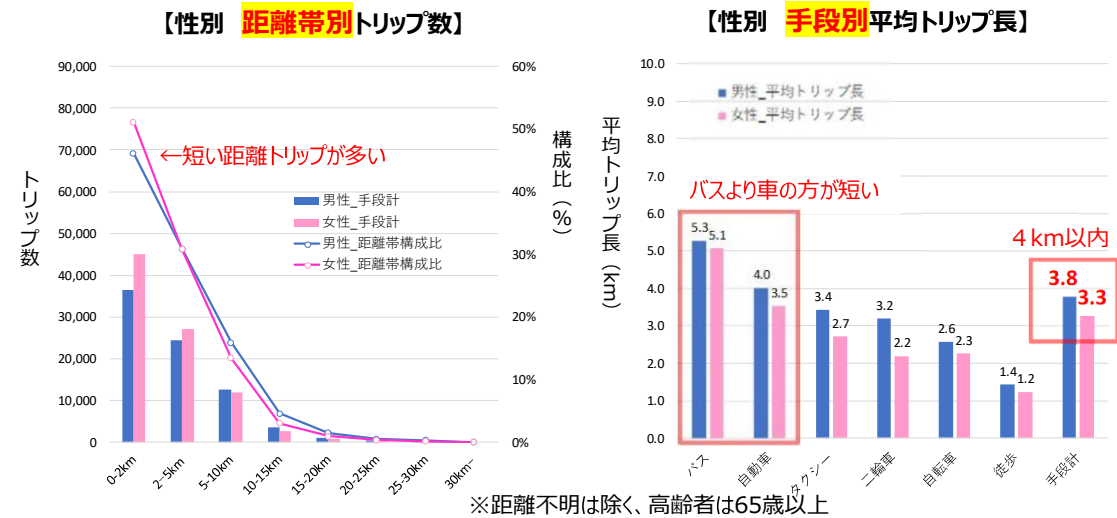
- 高齢者の代表交通手段分担率は、那覇市を除き**自動車**が8割を超えている。
- 高齢者の**私事活動範囲**は、平均で**男性が3.8km**、**女性が3.3km**で、徒歩では1.5km未満と狭い。
- 前期高齢者に比べ**後期高齢者**では、**自動車**分担率が低下し、公共交通や徒歩分担率が増加した。

高齢者の代表交通手段分担率

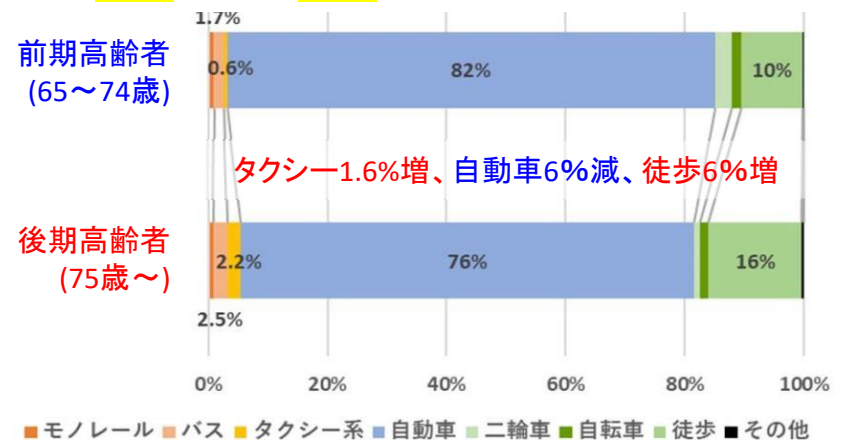


※65歳以上を対象
※個人票から拡大した集計値

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

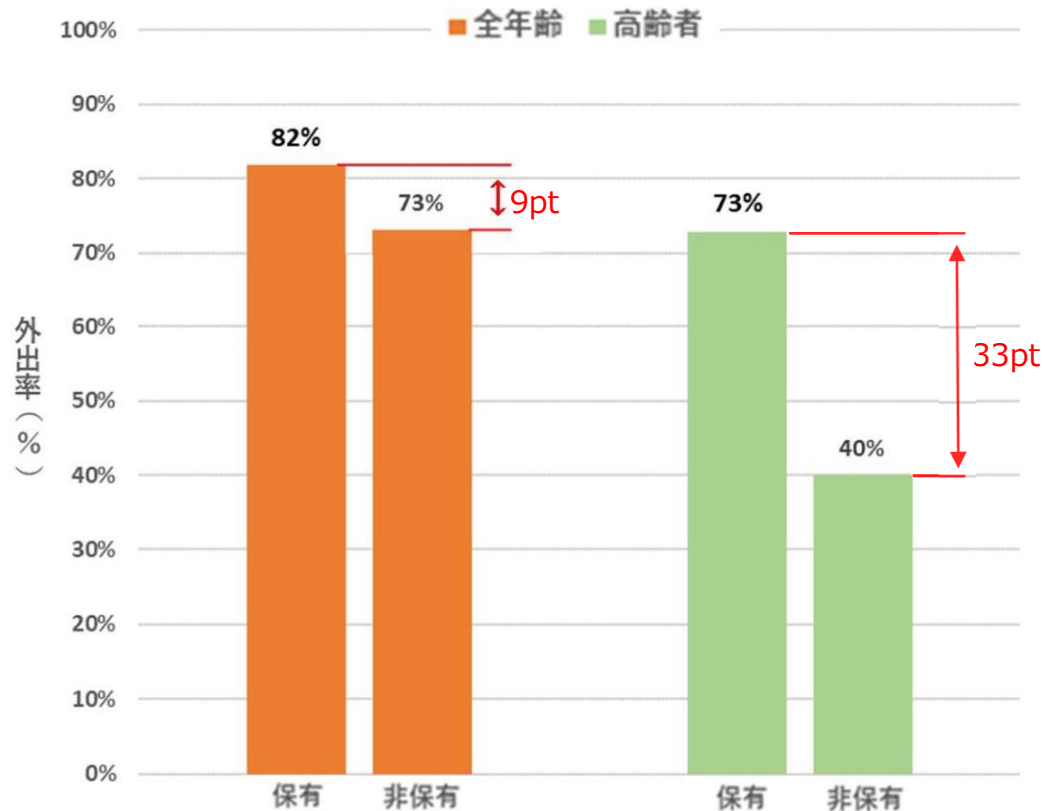


※個人票から拡大した集計値

- 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

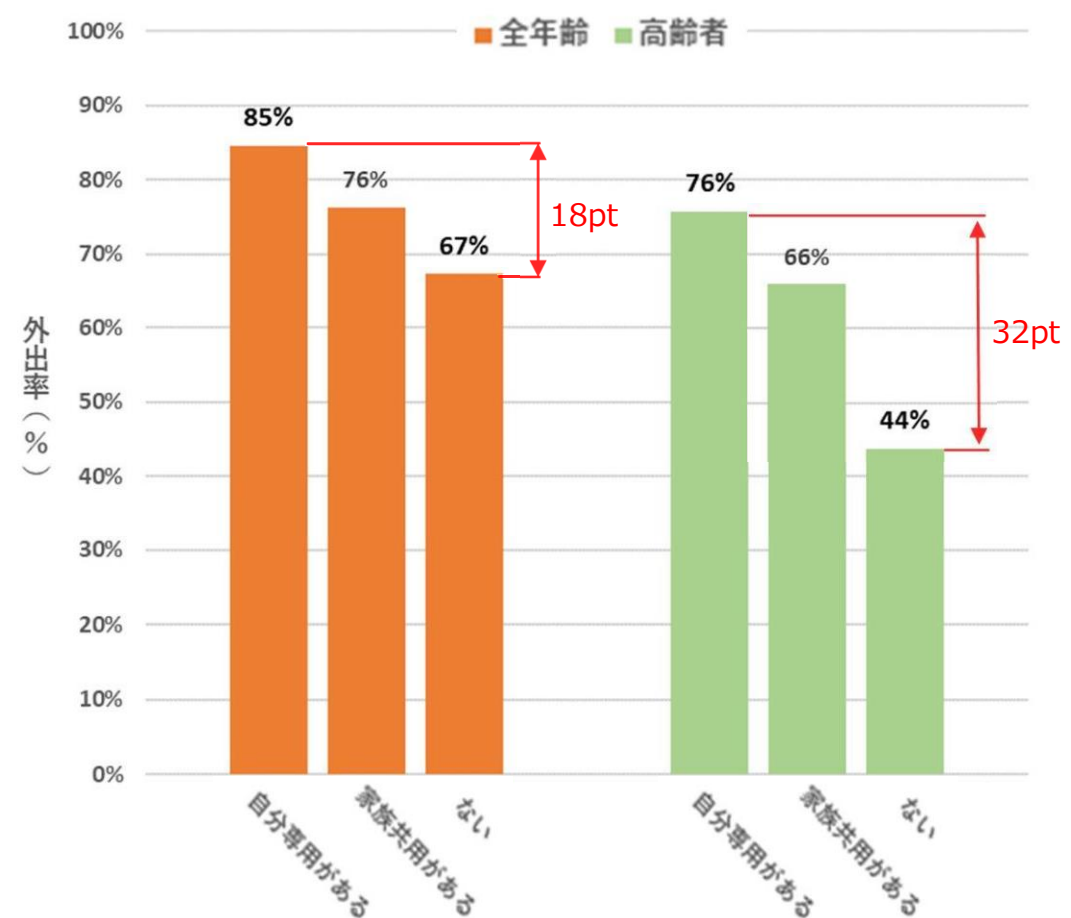


・回答項目
 1. 持っていない
 2. 持っていたが返納した
 3. 今後取得予定
 4. 原動機付き自動車
 5. 自動車・自動二輪

※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

自由に使える車別外出率



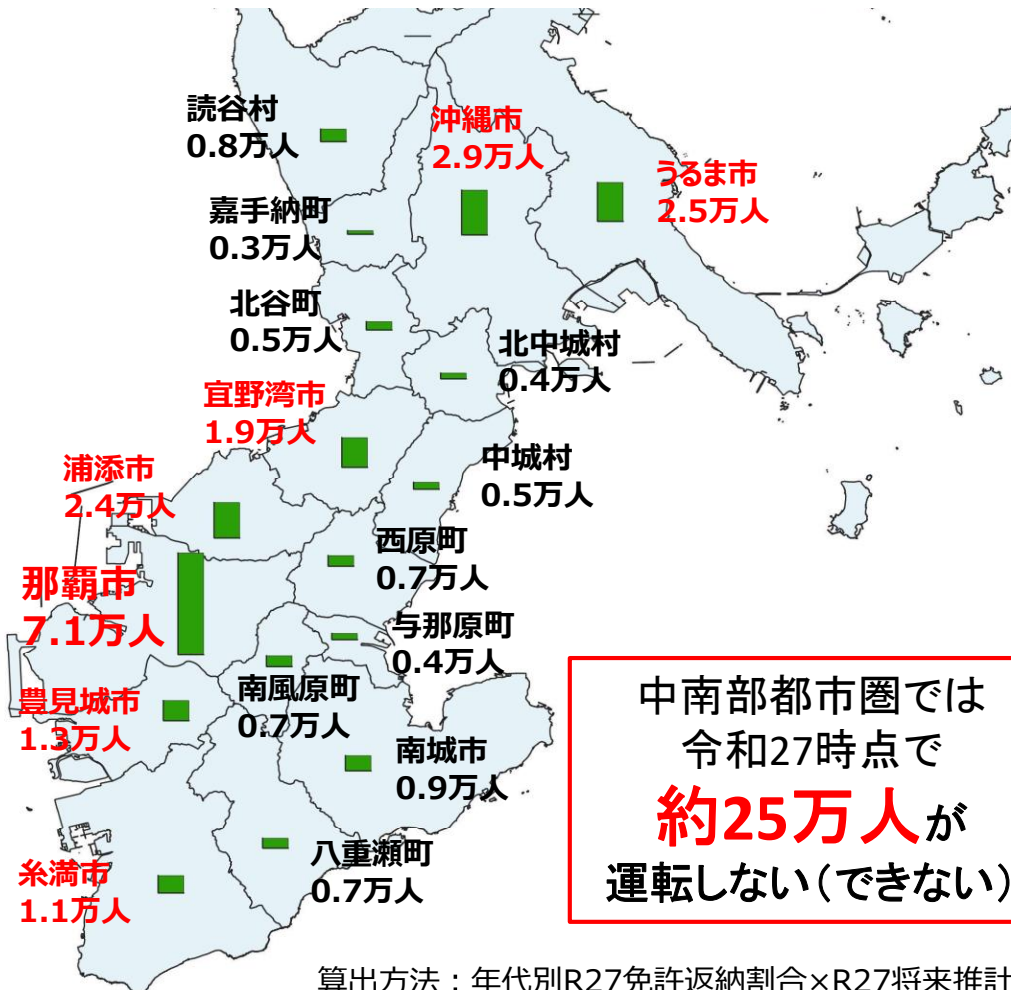
※個人票から拡大した集計値

- 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。



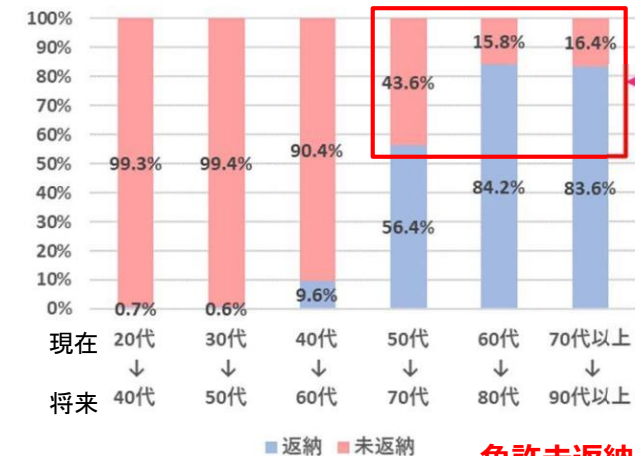
市町村別R27免許返納&非保有者数



中南部都市圏では
令和27時点で
約25万人が
運転しない(できない)

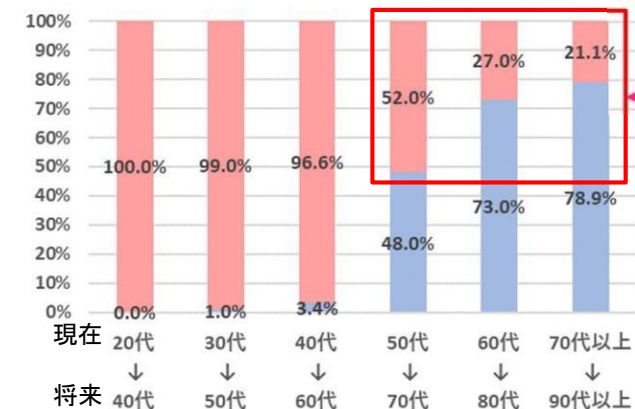
年代別R27免許返納予定者の割合

那覇市



免許未返納の割合が高い

八重瀬町

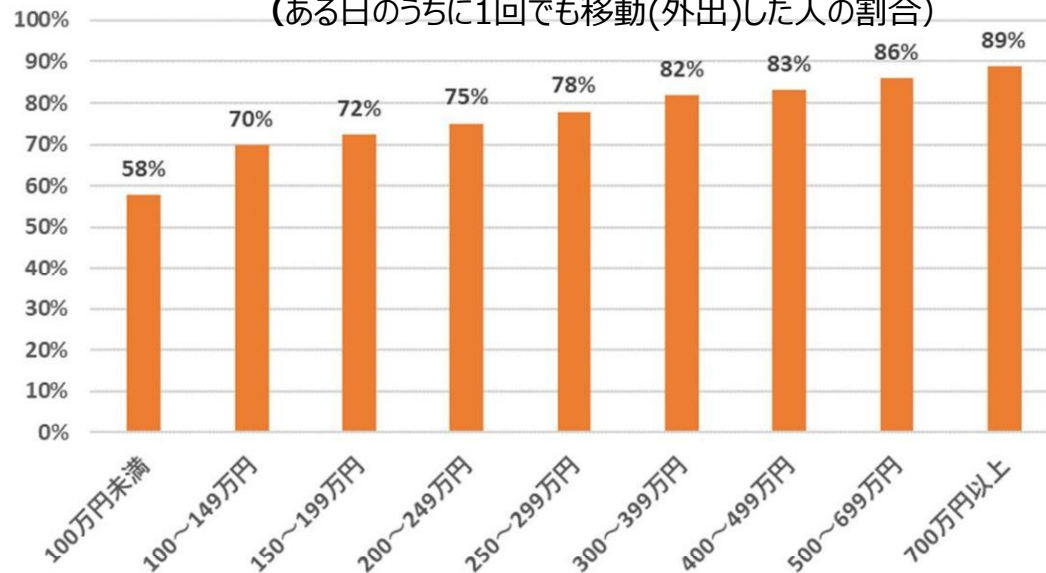


算出方法：年代別R27免許返納割合×R27将来推計人口=R27車が使えなくなる人の割合

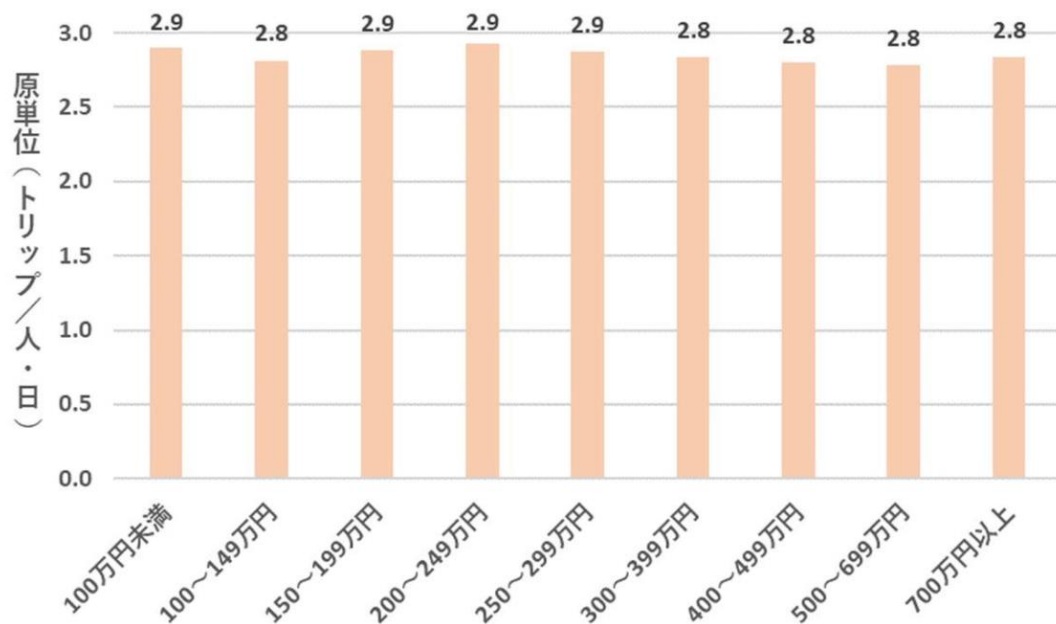
年収が低いほど外出率は下がる ～年収の低い高齢者世帯～

世帯年収別外出率

(ある日のうちに1回でも移動(外出)した人の割合)



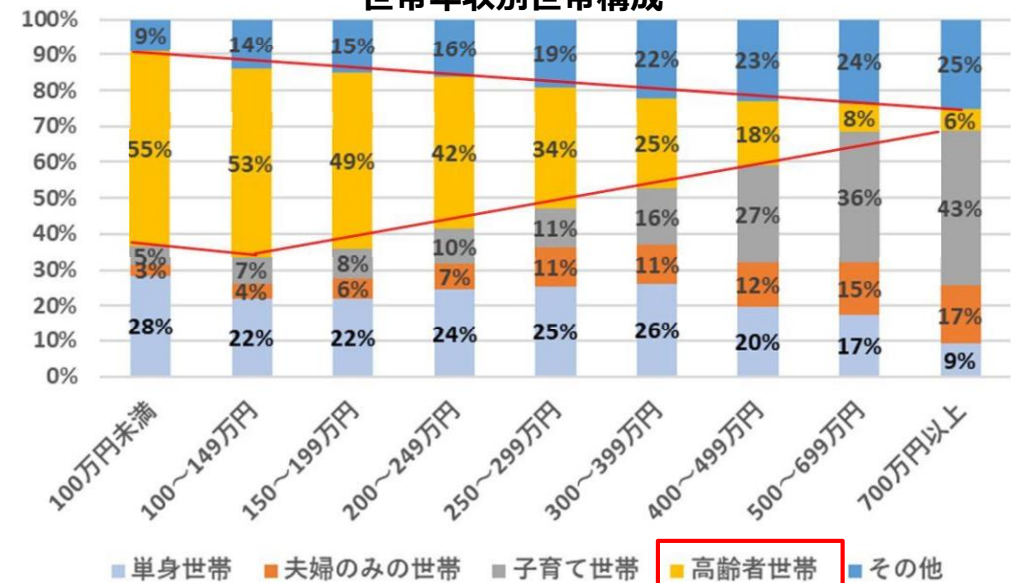
世帯年収別ネット原単位 (1度の外出でのトリップ数)



- 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。



世帯年収別世帯構成



※世帯票より作成

※世帯構成定義

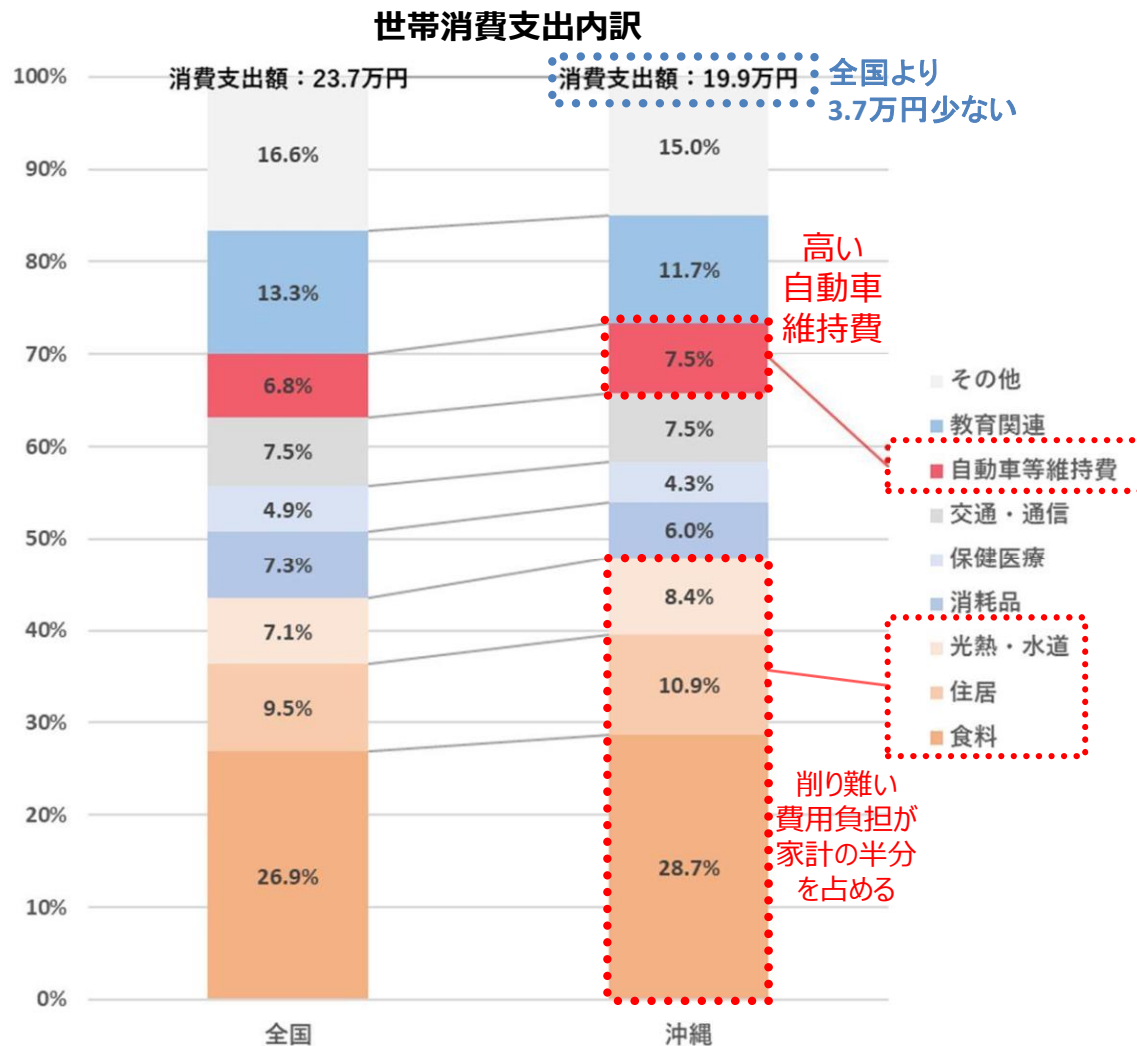
子育て世帯 : 5歳未満を含む世帯人員が2以上かつ18歳未満がいる世帯

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

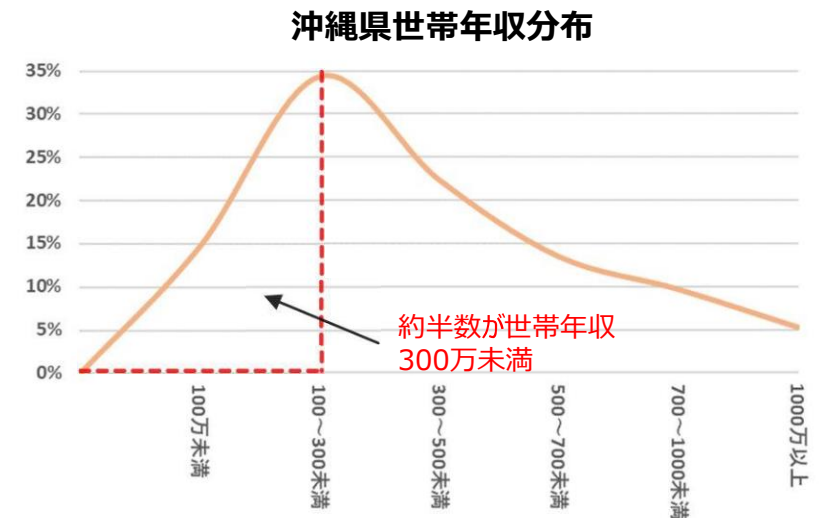
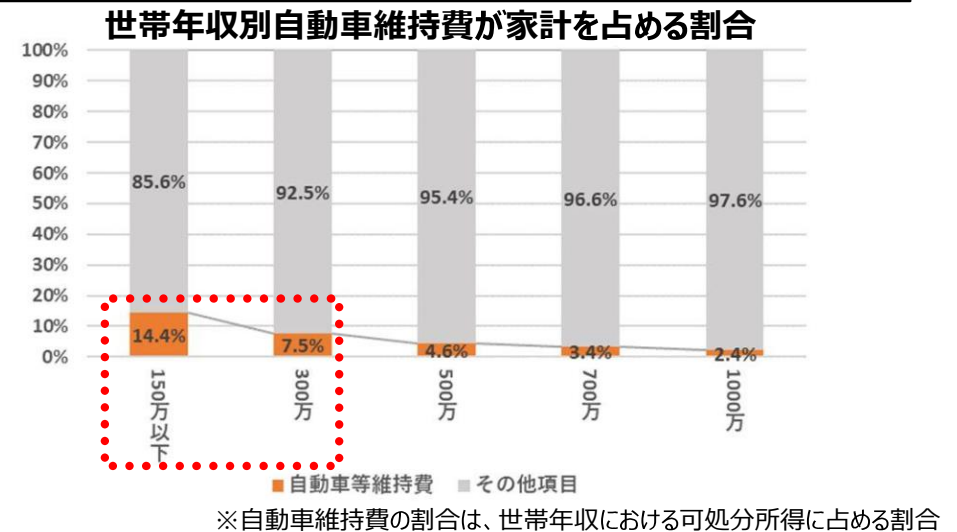
夫婦のみの世帯 : 5歳未満を含む世帯人員が2かつ世帯主との続柄が1と2かつどちらかが65歳未満の世帯

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

- 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**。



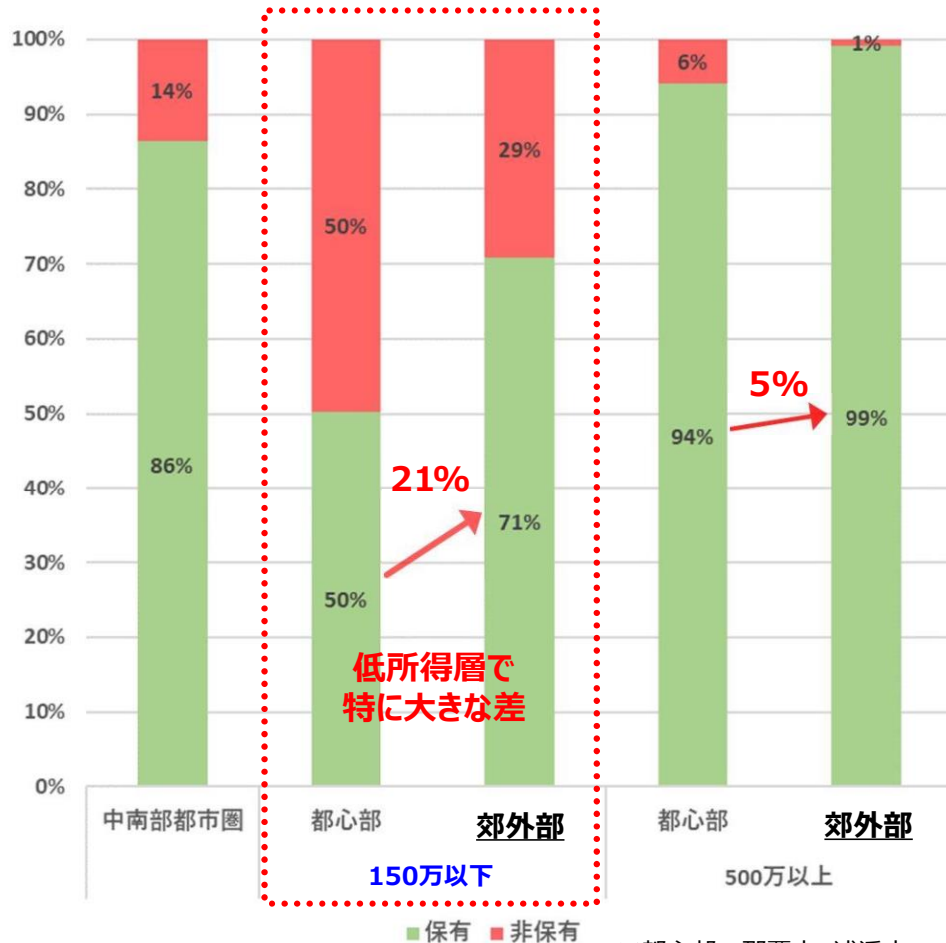
※2019年全国家計構造調査より作成



※令和4年就業構造基本調査より作成

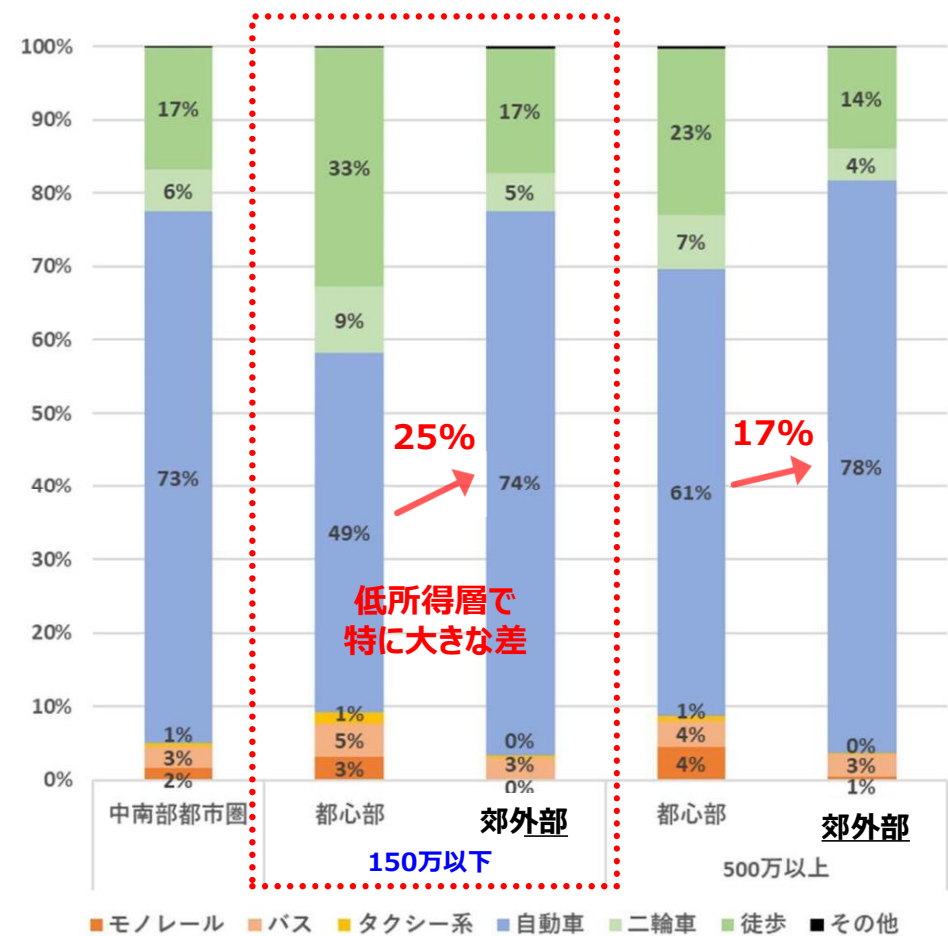
- 自動車保有率は、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収の低い方がその差が大きい。
 - 自動車の交通手段分担率も、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収の低い方がその差が大きい。
- ⇒ 公共交通整備が十分でない郊外部ほど、生活のために自動車を保有せざるを得ない実態が見える。

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

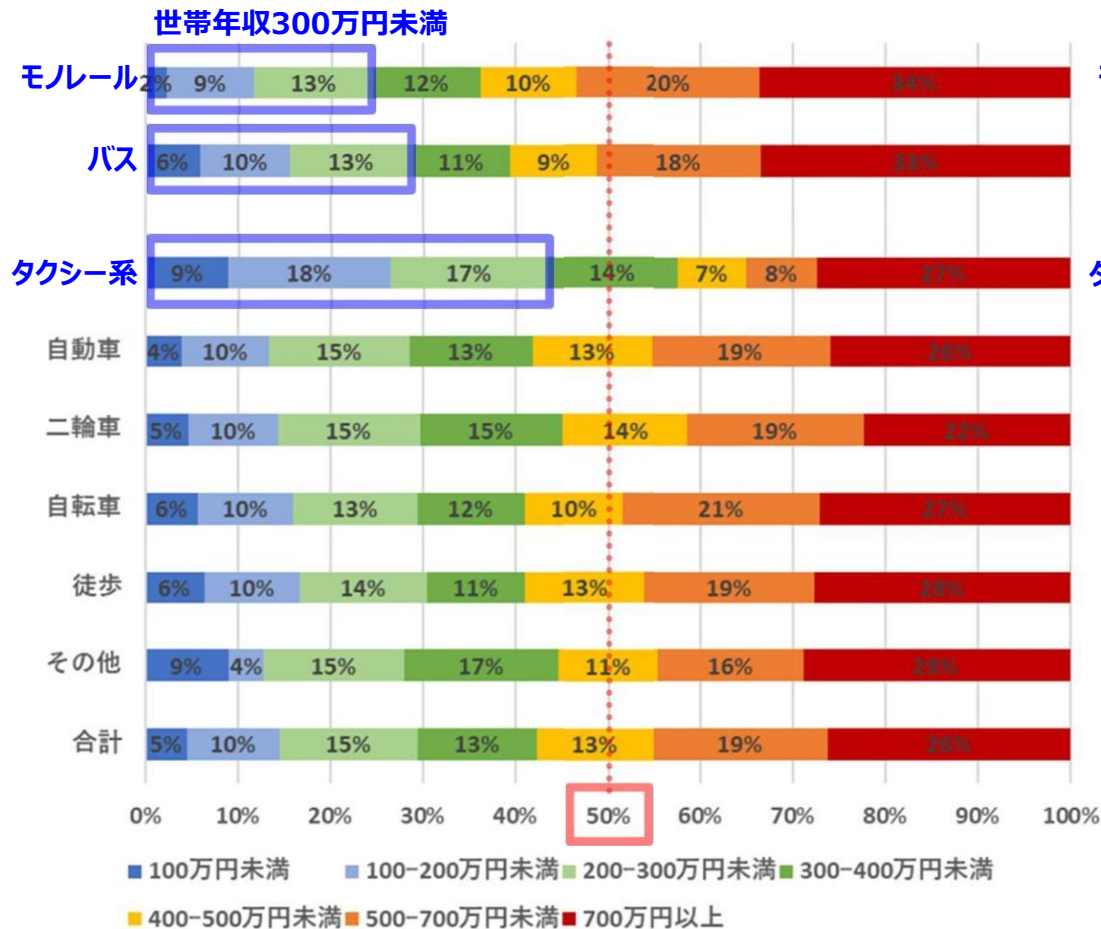
世帯年収別居住エリア別の代表交通手段分担率



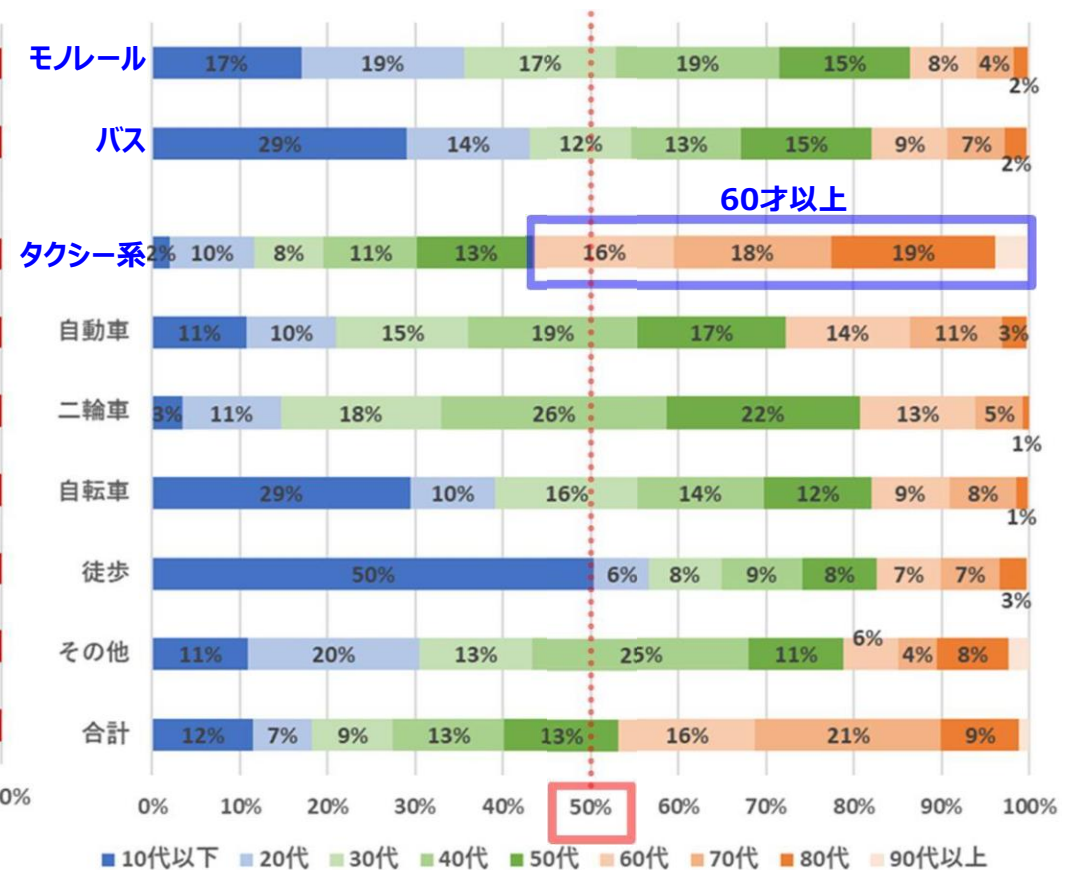
※都心部：那覇市、浦添市
郊外部：その他市町村

- 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。

交通手段別の世帯年収別構成比



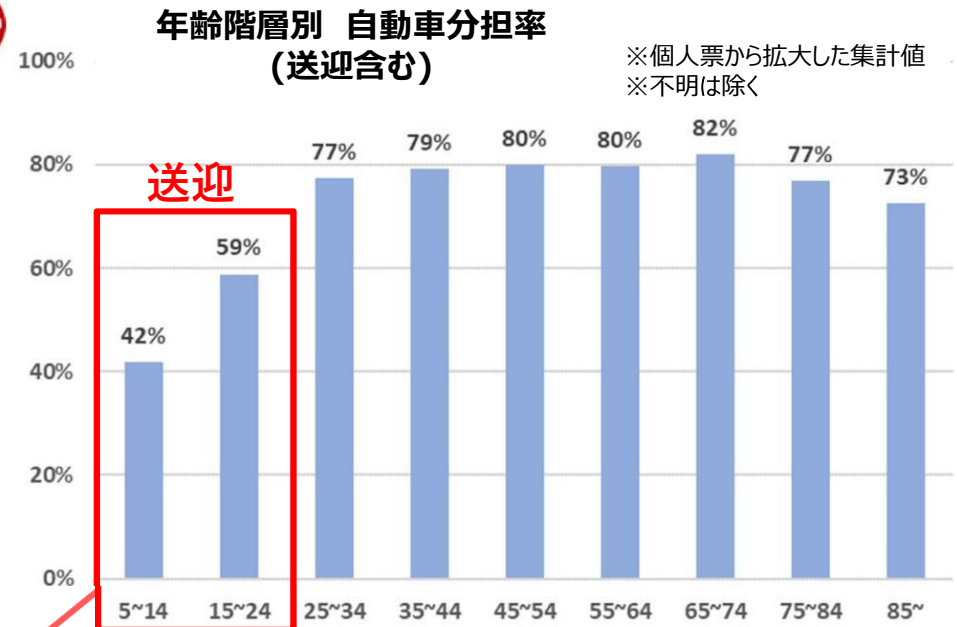
交通手段別の年代別構成比



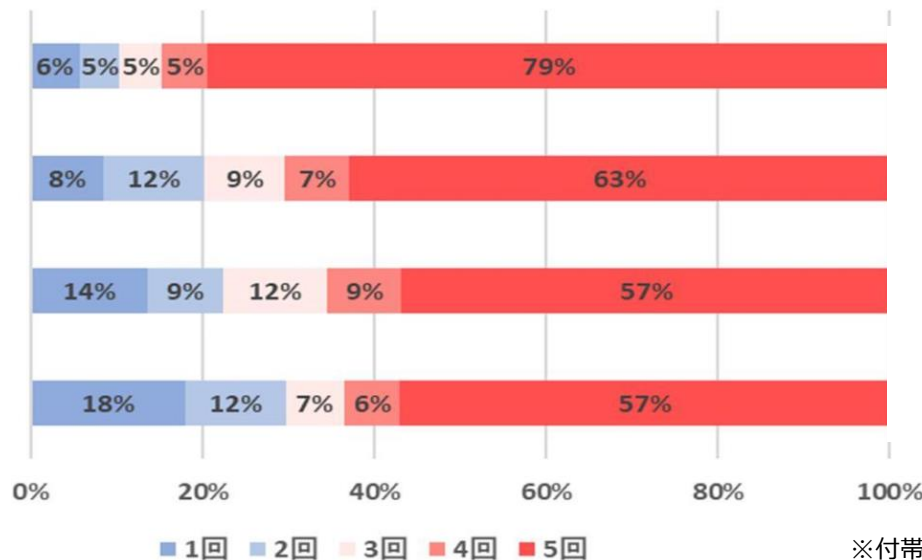
※手段合計には不明、その他を含む
※年収は不明、答えたくないを除いた合計に対する構成比

※手段合計には不明、その他を含む

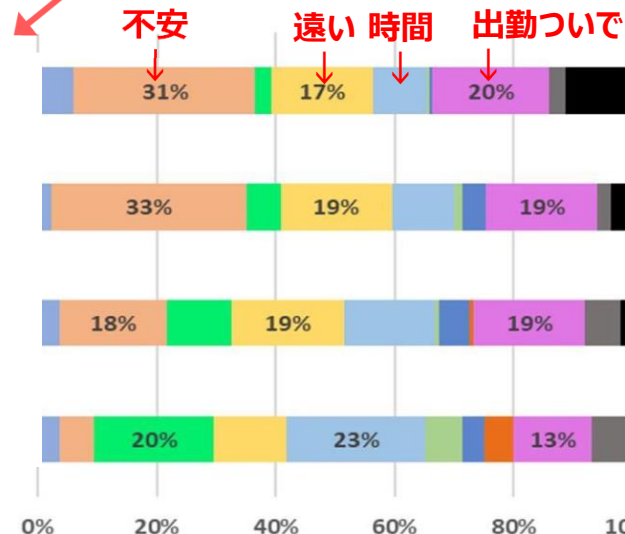
- 自動車分担率を年齢階層別にみると、**25歳以下についても自動車分担率が4割を超えている。**
 - 子供を送迎している世帯のうち、平日に子供を送迎している方の割合は、保育所・幼稚園で約8割、小学校～高校で約6割程度と非常に高く、保護者の負担も大きい。
 - 送迎理由は、**遠い・通勤のついでに加え、中学生までは防犯・安全上の不安、高校では定時性などが見られる。**
- ⇒ 小中学生：学区があり（多くは徒歩自転車の圏内であり）**通学路や見守りなどの環境整備・構築**が必要。
- ⇒ 高校生：授業開始や終了時刻に合う路線バス等**公共交通網や自転車走行空間の整備**が必要。



送迎先別送迎頻度

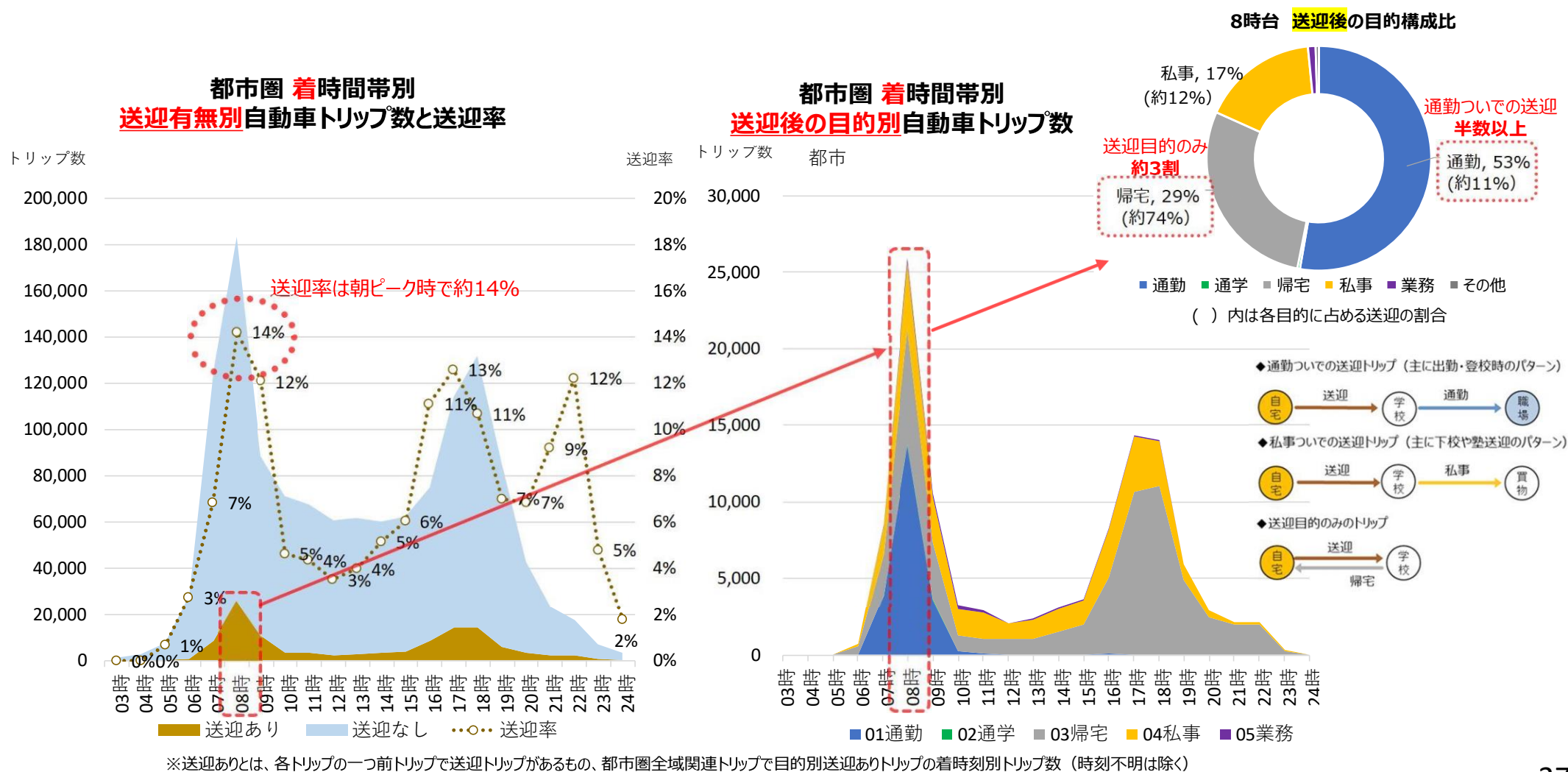


送迎先別送迎理由



※付帯票よりサンプル集計

- 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。

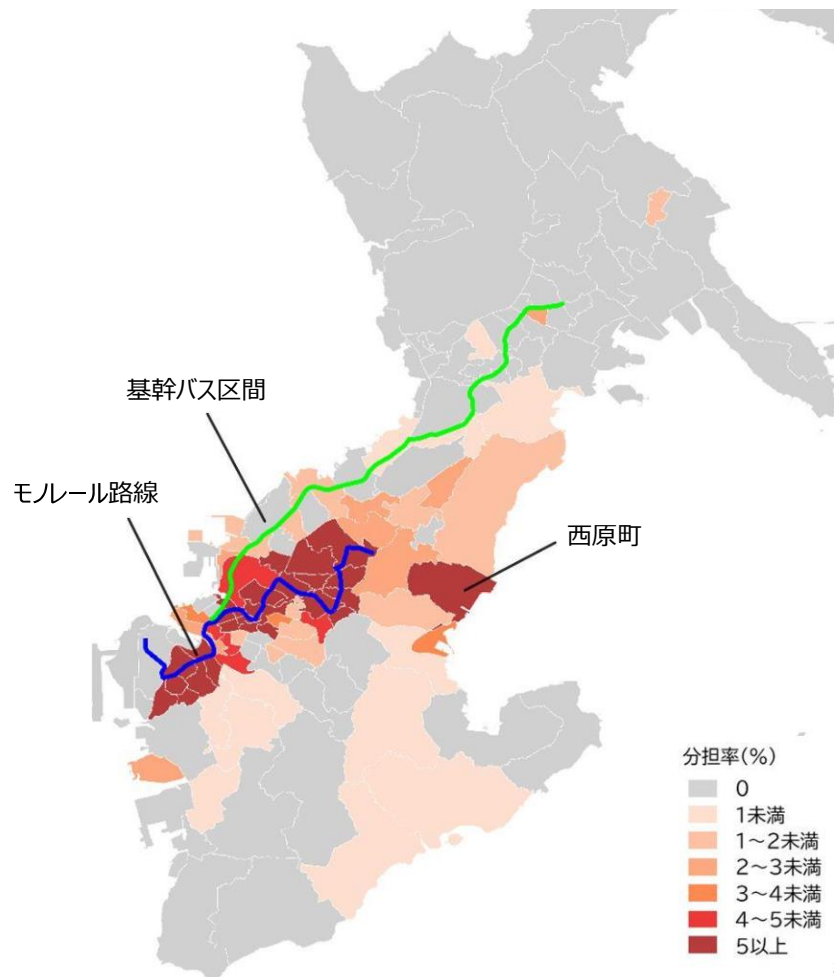


3.都市交通上の課題

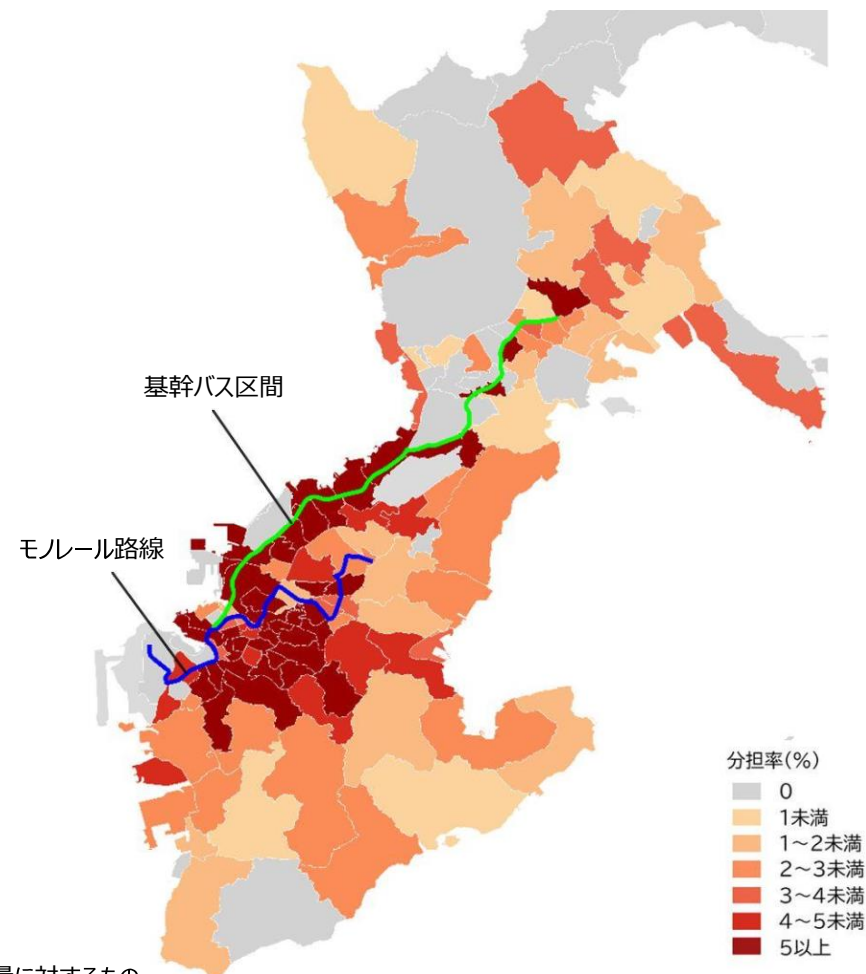
- 通勤目的のモノレールの分担率は、延伸したエリアも含め、モノレール沿線やてだこ浦西駅に近接する西原町で高い傾向にある。今後、てだこ浦西駅周辺の開発により更なる利用が見込まれる。
- バスの分担率は、那覇市周辺や基幹バス（バスレーン延長・基幹急行バス等）の取組が進められた国道58号沿線エリアで高い傾向。



Cゾーン別通勤目的モノレール分担率



Cゾーン別通勤目的バス分担率



※分担率はCゾーン発生量に対するもの

3-1. 交通渋滞の慢性化 自動車利用率の高い郊外部

公表
資料

9
産業と投資活動の
振興をつくろう

11
住み続けられる
まちづくりを

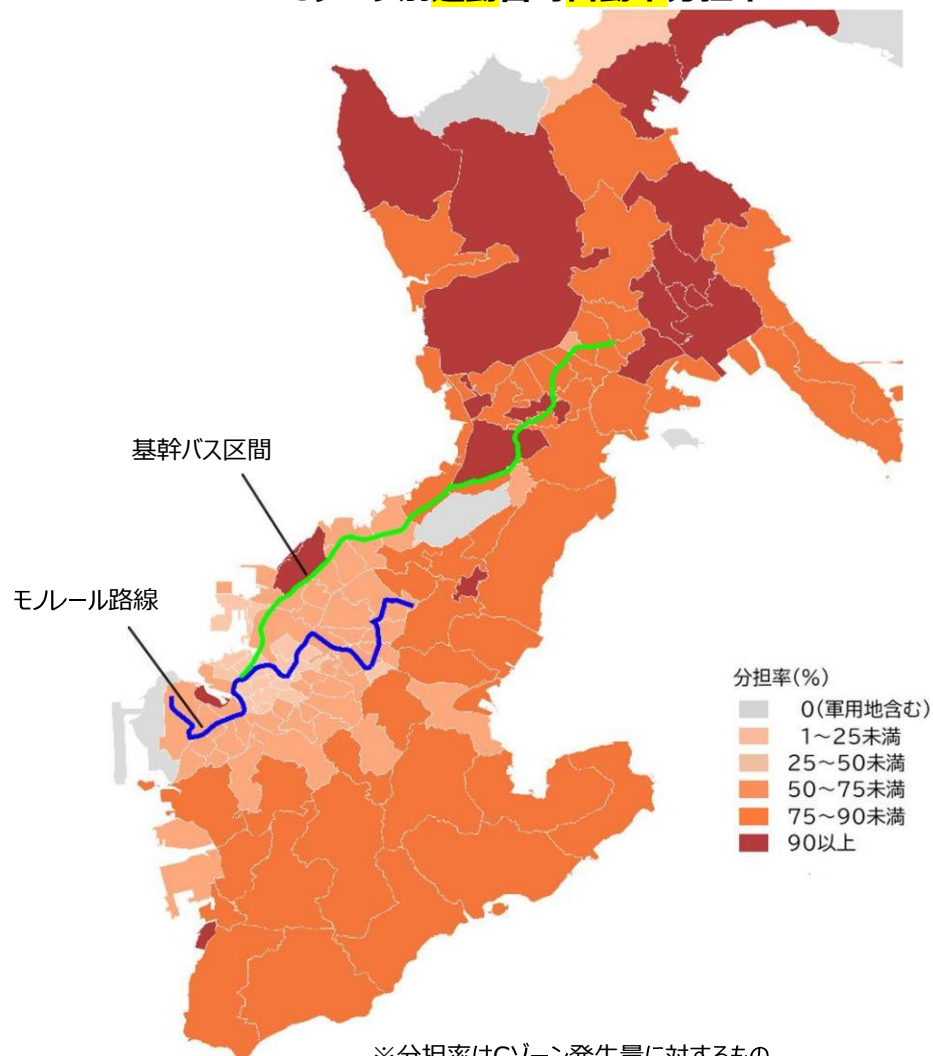
13
気候変動に
具体的な対策を

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

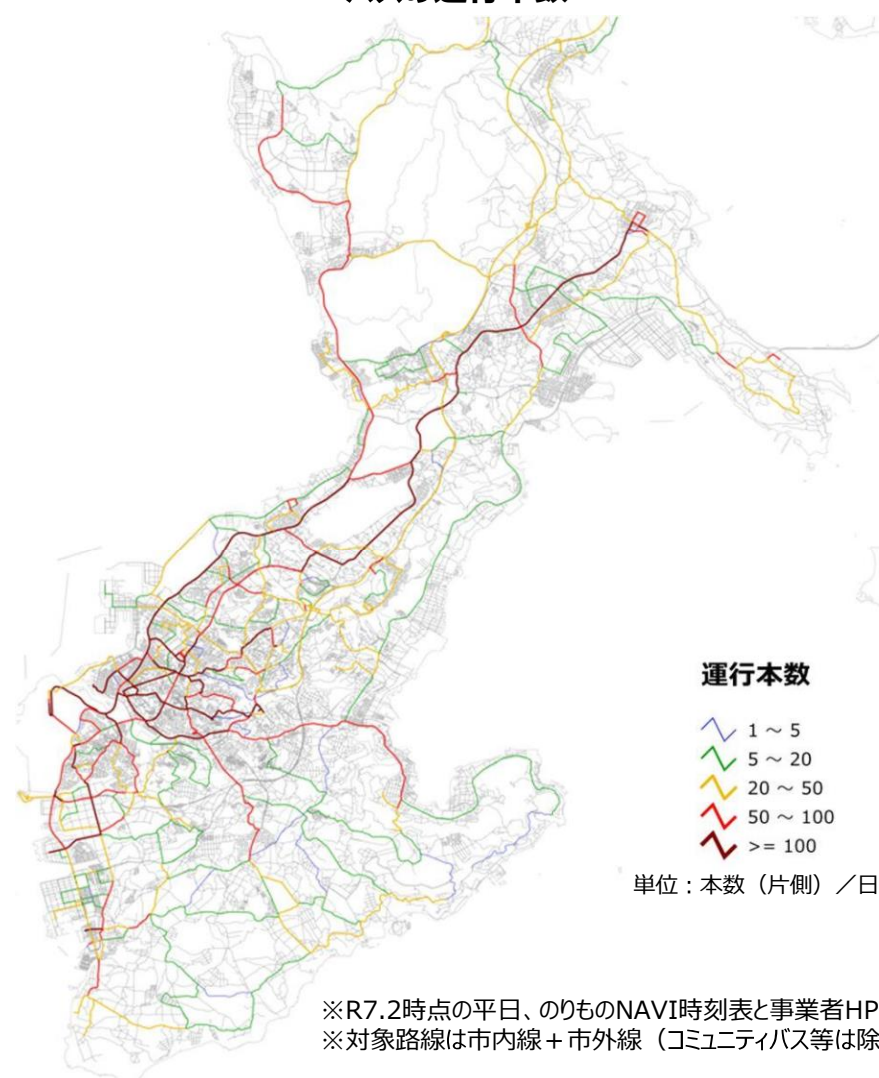
- 通勤目的の**自動車分担率**は、那覇市中心部やその周辺で低く、**郊外部**ほど**高い**傾向。
- また、**基幹バス**の取組や**路線バス**の運行本数が多いエリアでは**低い**傾向。



Cゾーン別**通勤目的自動車分担率**



バスの運行本数



3-1. 交通渋滞の慢性化 短距離でも自動車を利用

公表
資料

9
産業と投資活動の
振興をつくろう

11
住み続けられる
まちづくりを

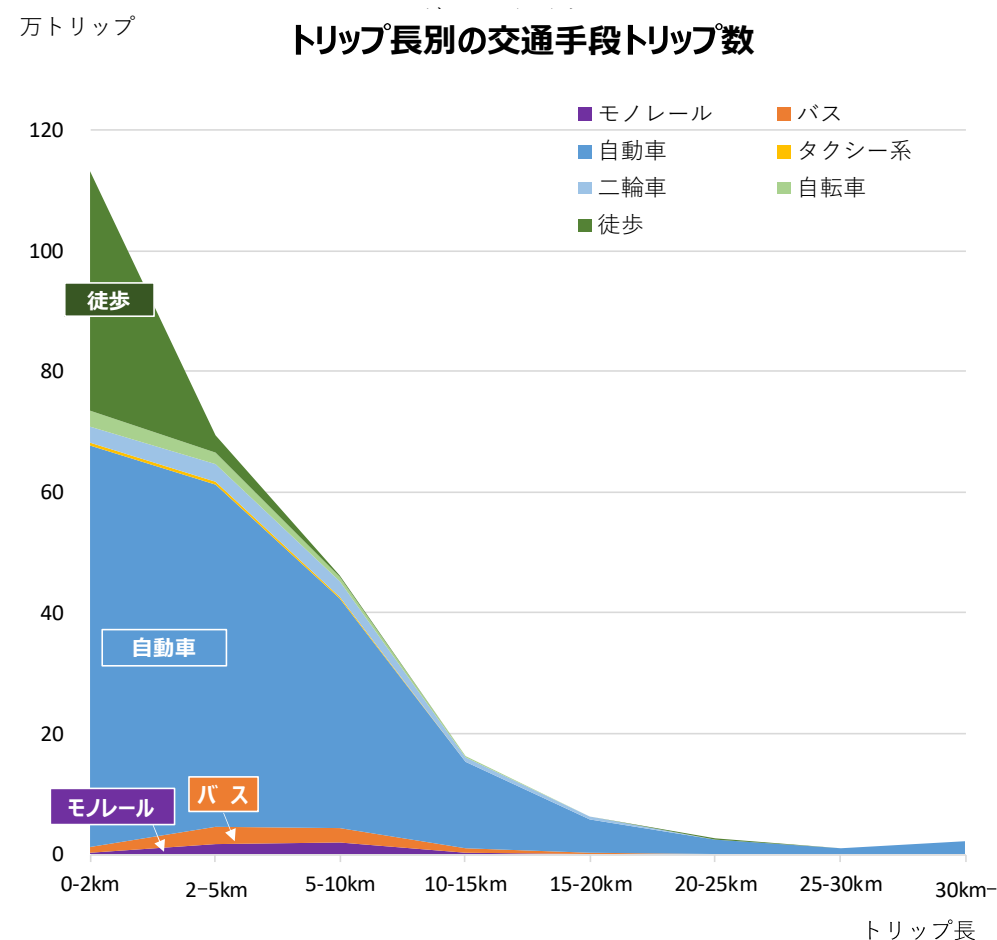
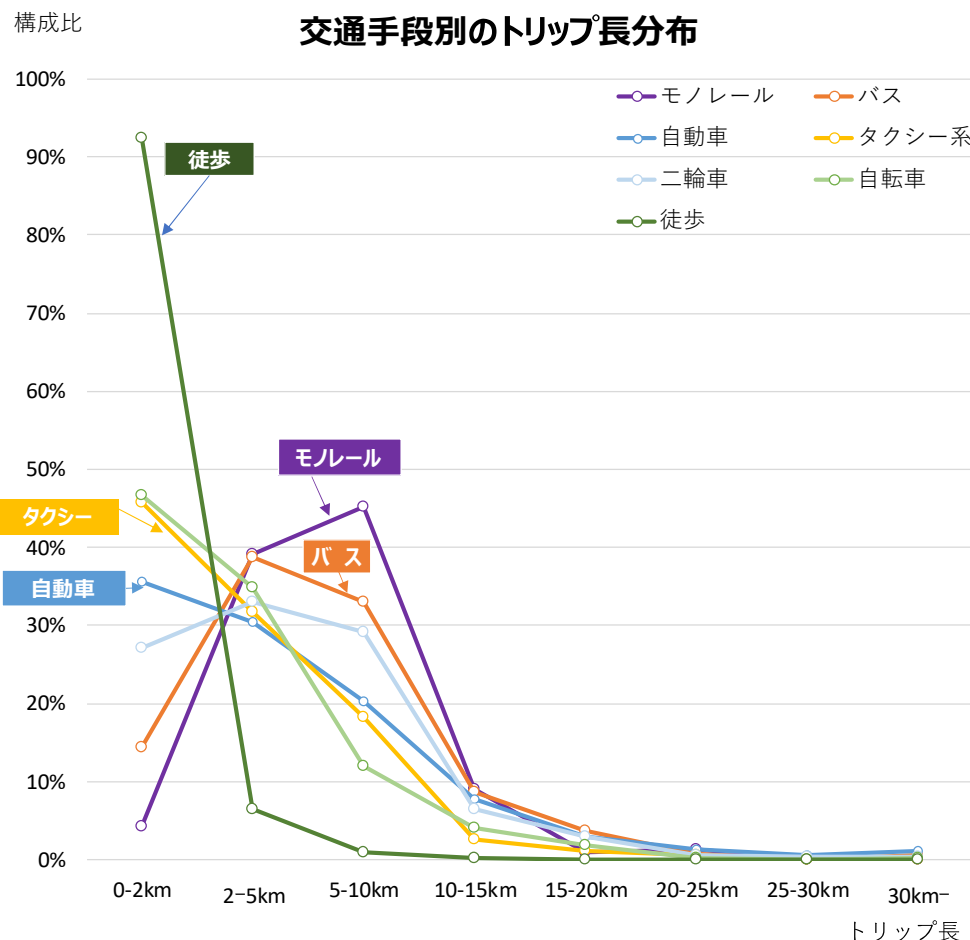
13
気候変動に
具体的な対策を

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT



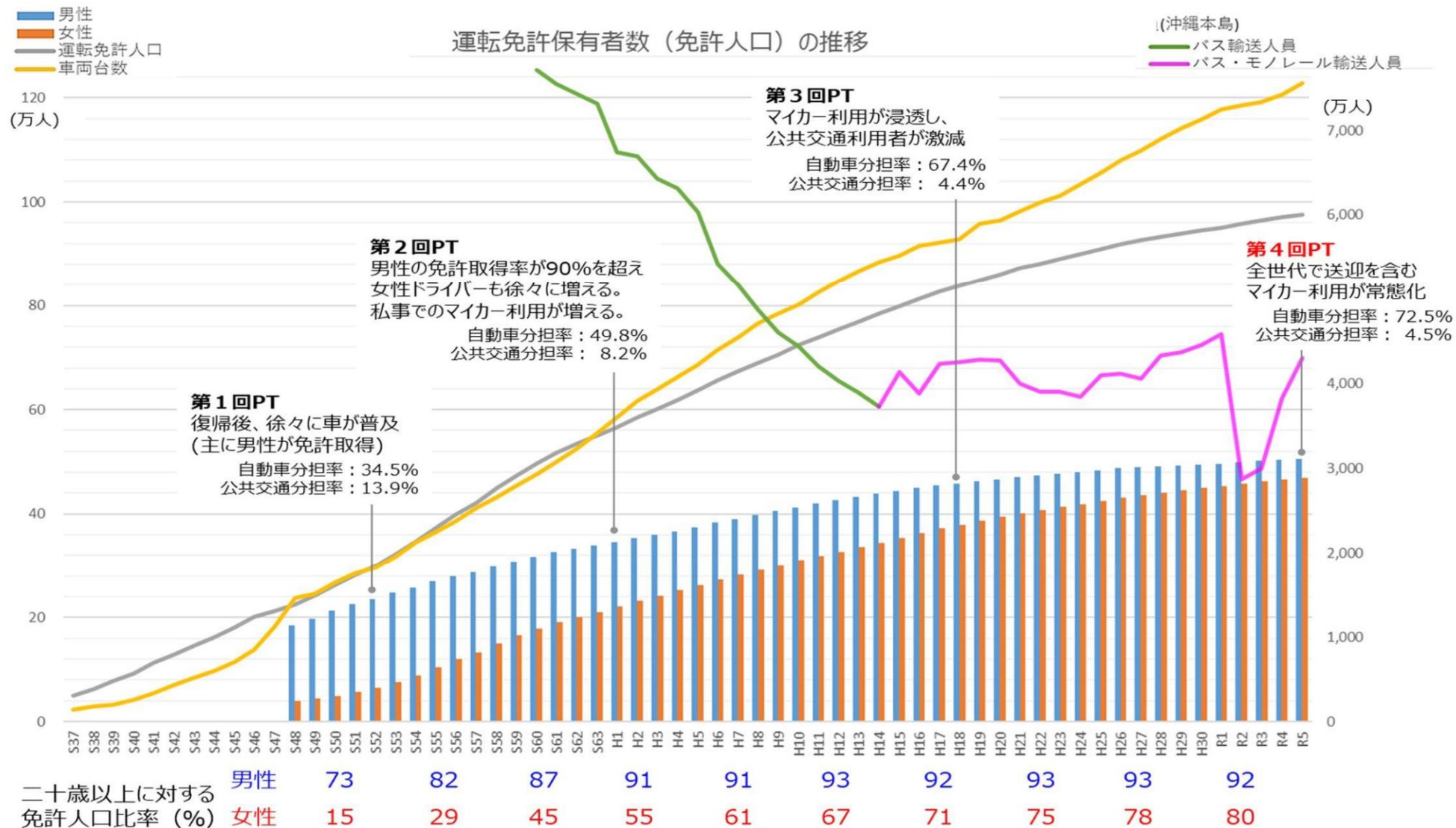
- モノレール、バスは2-10kmの利用が多いが、トリップ数（利用者）が少ない。
 - 自動車は相対的に短距離利用が多いが、トリップ数（利用者）が圧倒的に多い。
- ⇒ 短い距離帯においても自動車に過度に依存しない交通環境の整備・構築等が課題。

【比較参照】P11 交通手段別トリップ時間



※交通手段及び距離不明は按分処理、Cゾーン内々は0-2kmとしている、その他手段は未記載、構成比は手段毎の距離帯構成比

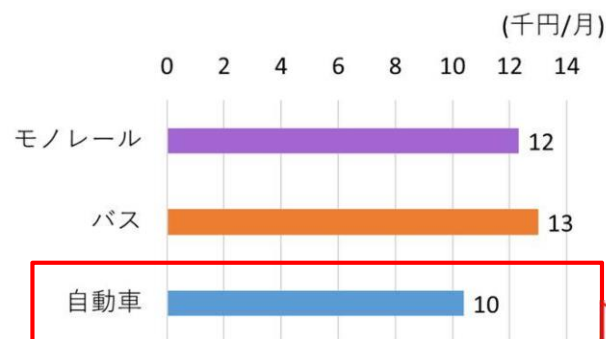
- 復帰後、**女性の免許保有者は急速に増加し**、二十歳以上に対する免許人口比率は**80%**となっている。なお、**男性は平成2年頃から90%台で推移**。
- 免許保有者が増加する一方、**公共交通利用者は激減**。近年は**モノレール開業により若干の増加傾向**。



- 通勤時の費用は、公共交通利用が自動車利用に比べて高く、公共交通利用者の約7割は通勤手当が全額支給されている。一方、自動車利用者は全額支給が3割弱にとどまり、全額自己負担や限度額支給が約7割を占める。
- 通勤手当の限度額については、半数以上が5千円未満で、約85%が1万円未満。
- 自動車利用の平均通勤費用1万円に照らすと、通勤手当の範囲内で通勤していることが伺える。

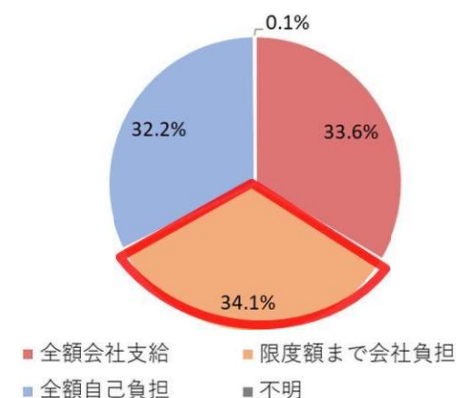


都市圏全体の交通手段別の平均通勤費用

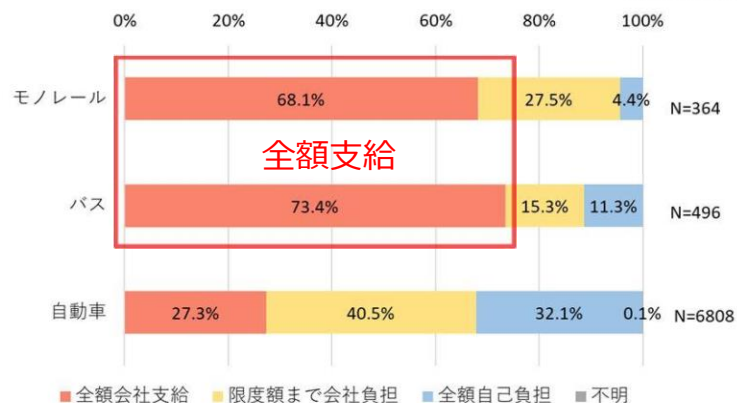


※サンプル集計（都市圏内々トリップ、駐車場代、ガソリン代、運賃を含む）

都市圏全体の通勤手当支給状況

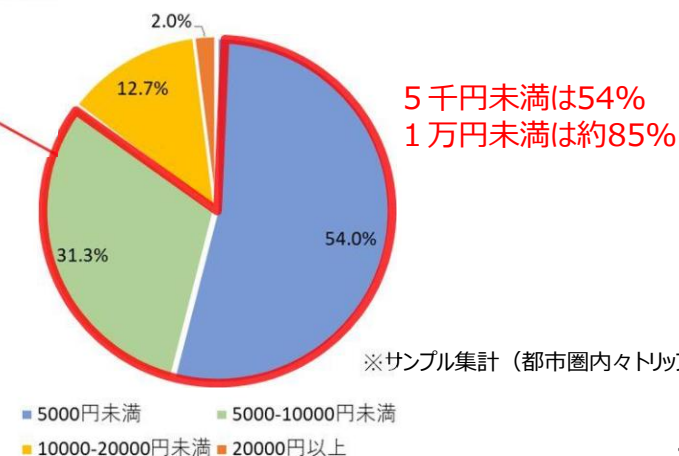


都市圏全体の代表交通手段別会社通勤手当支給状況



※サンプル集計（都市圏内々トリップ、個人票で通勤トリップが複数ある場合は1番目トリップを集計）

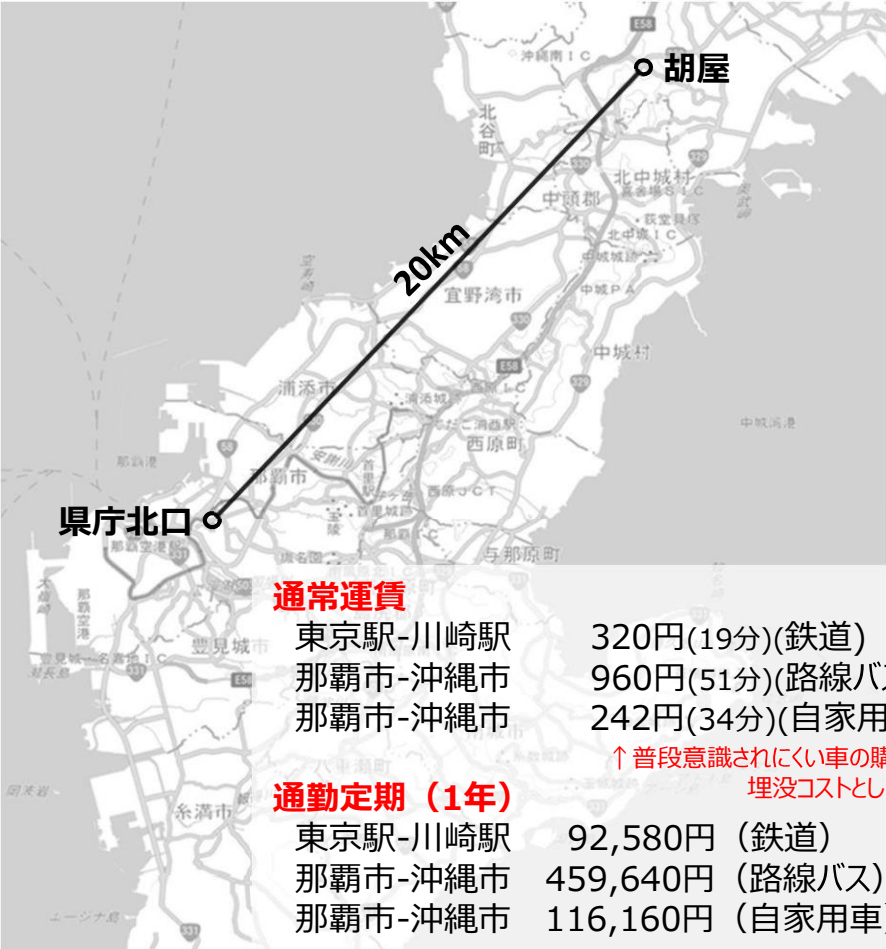
都市圏全体の通勤手当の限度額の割合



※サンプル集計（都市圏内々トリップ）

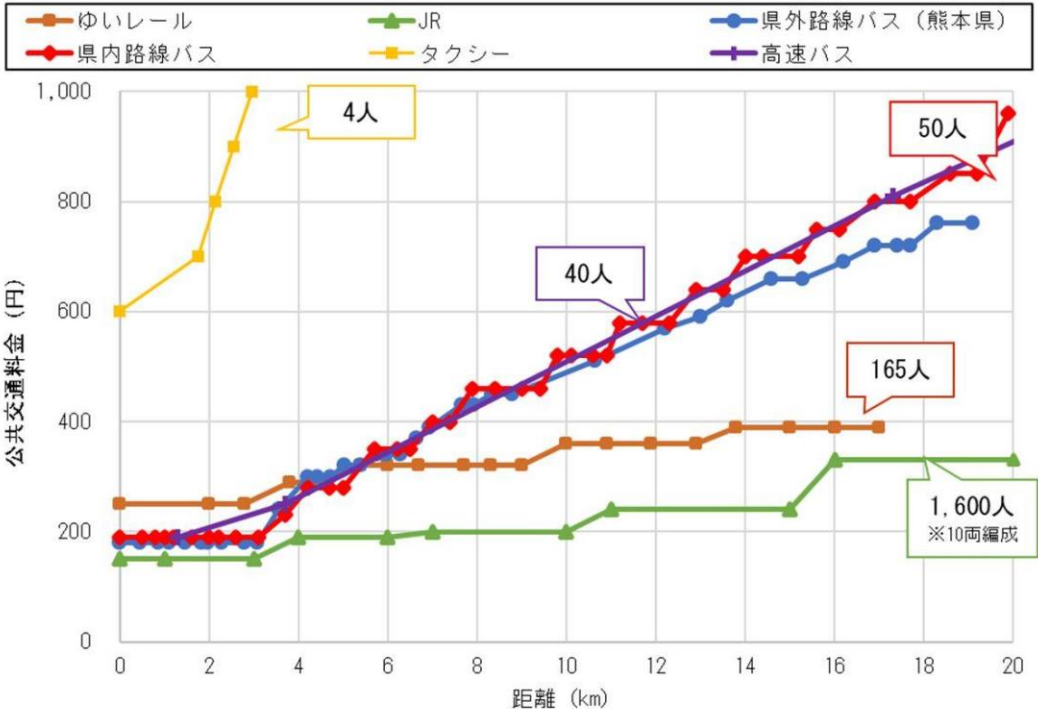
3-3. 割高な移動コスト
コストに応じて選択される通勤手段 ～鉄道 vs 路線バス vs 自家用車～

- 公共交通の距離帯価格について、鉄道と路線バスの運賃を比較すると、距離が長くなるほど運賃差が広がる傾向にある。
- 那覇市-沖縄市間を移動する際のバス運賃は、東京都市圏で同距離を移動する際の鉄道運賃（東京-川崎間）と比較すると、通常運賃で3倍、通勤定期（1年）だと約5倍となる。



公共交通の距離帯価格比較

※公共交通の運賃は「認可制・届出制」



出典
【ゆいレール運賃】ゆいレール公式サイト
【路線バス運賃】バスマップ沖縄、NAVITIME（バス時刻表）
【JR】JRおでかけネット
【タクシー】沖縄観光ジャンボタクシーゆいま〜る絆会
【高速バス】那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

※鉄道の通常運賃、定期料金はNAVITIMEより作成、自動車料金は維持費等は除きガソリン代のみを考慮
※バスの通常運賃はNAVITIMEより、定期料金は3か月の定期料金の4倍として試算
※自家用車の通常運賃は、距離 ÷ 13.21km/ℓ（沖縄県燃料消費量）×ガソリン代160円/ℓ×2（往復）で試算、1年間は上記料金1か月×12で試算
※自家用車の所要時間は、距離 ÷ 60km/h（国道における法定速度）で試算

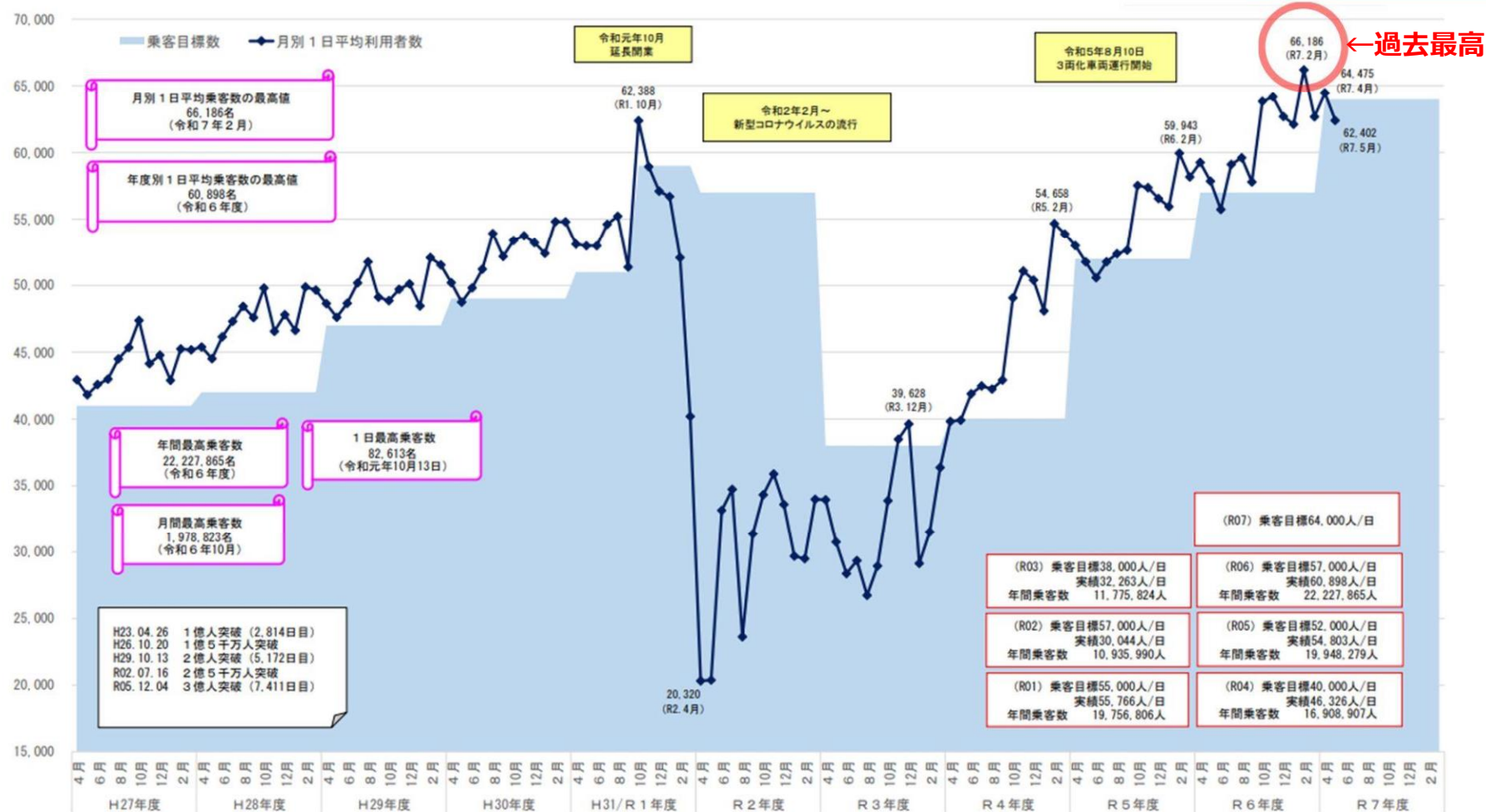
4.近年 変化 踏 課題

- ゆいレールの利用者数は、2019年10月の延長時には順調に増加していたが、2020年からのコロナ禍の影響で大きく減少。
- 2023年に3両化車両の運行が開始し、乗客数は延長前の水準まで回復。2025年2月には月乗客数の過去最多記録を更新。

沖縄都市モノレール平均乗客数の推移（1日平均乗客数）

統計ベース

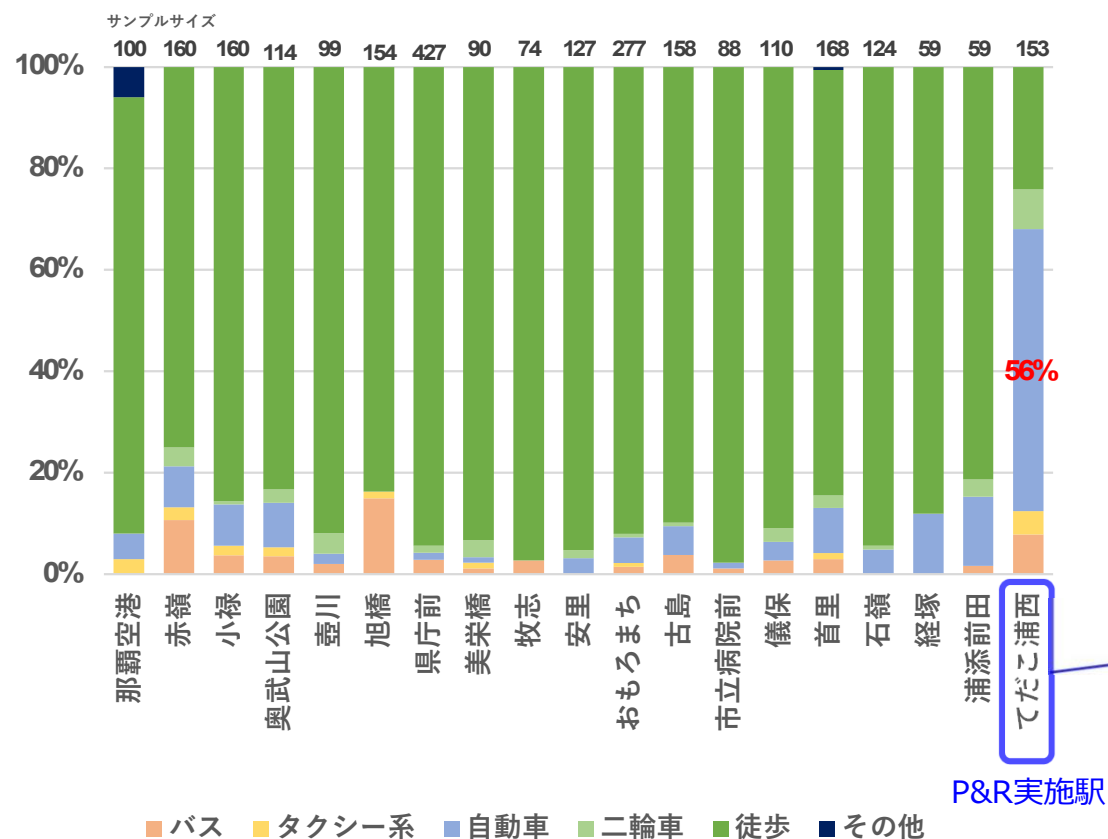
2025年5月末日現在



- てだこ浦西駅の利用者は、近隣だけでなく沖縄市・うるま市まで含めた広範囲での利用が確認された。
 - てだこ浦西駅の端末交通手段は**自動車利用が56%**を占めている。
- ⇒ P&R駐車場の整備などによって、モノレールの利用が促進されている。

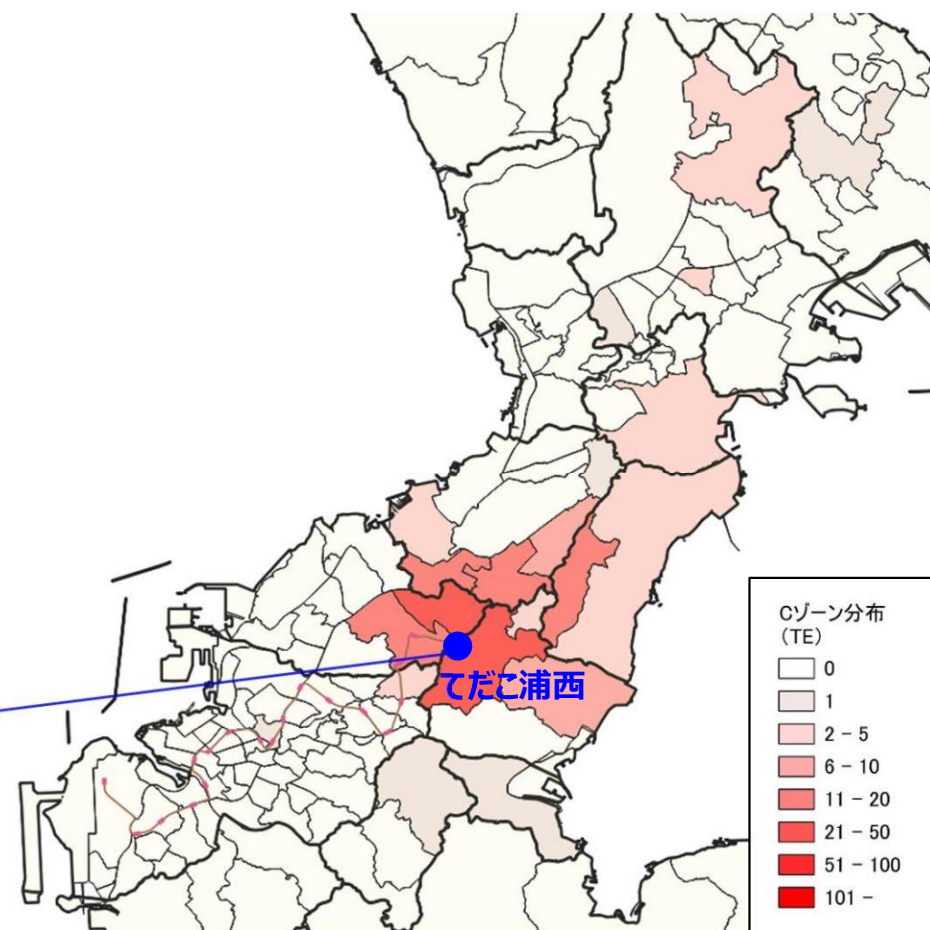


モノレール駅ごとの代表端末交通手段別分担率



※サンプルベースで算出
※不明を除く

てだこ浦西駅利用者の発着ゾーン



※サンプルベースで算出

沖縄本島中南部都市圏における 課題まとめ

- 様々な県民等の声から想定される共通した課題は、以下の3点に集約された。
 - ① **移動コスト**（移動コストの低減又は必要な支援の拡充）
 - ② **移動時間**（移動の確実性の確保及び渋滞による時間損失・負担の低減）
 - ③ **安心と安全性**（安心と安全性が確保された移動環境の整備）

① 移動コスト

（移動コストの低減又は必要な支援の拡充）

移動するためのコストに関しては、限られた所得の中で車に大きく依存せざるを得ない社会となっているため、燃料費や維持費の負担が、県民の日常生活に影響を与えている。

さらに、公共交通と自動車の間での移動支払い額の開きがあることや、公共交通コストの実費負担額が大きいことも、車に依存せざるを得ない社会を形成している大きな要因であり、沖縄の社会全体で取り組むべき大きな課題と考えられる。

② 移動時間

（移動の確実性の確保及び渋滞による時間損失・負担の低減）

移動における時間損失に関しては、まさに全国ワーストの道路の渋滞であり、これによるバスの走行性、運行の確実性が確保できていない大きな要因の一つとなっている。

無駄のない確実な移動時間の確保は、沖縄の労働生産性向上を図るためにも重要であるほか、高校通学をはじめ、就業者や多くの世代で、バスの信頼性を高めることにも繋がるため、沖縄で取り組むべき必須課題と考えられる。

③ 安心と安全性

（安心と安全性が確保された移動環境の整備）

安心と安全性に関しては、移動困難者に対応したバリアフリー化の拡充はもとより、こどもから高齢者まで安心して移動できる移動環境を整えることが課題であり、支援の面でも様々な関連分野との連携が求められる。これは、高齢化社会での交通安全の確保にもつながり、その他治安・教育・福祉・まちづくり等の分野との連携により安全・安心な移動のしやすさを向上していくことが、沖縄の基本的な課題と考えられる。

第4回 沖縄本島中南部都市圏PT調査 分析結果まとめ

公表
資料



データ分析の結果

対応すべき課題

1.都市構造上の課題

- 那覇市と沖縄市は、複数の市町村から通勤や私事の広域的な移動が集中し、**都市の拠点性を維持**
 - 旭橋・久茂地・牧志など、拠点再開発が進むも、那覇市～沖縄市にかけて**既存市街地の人口は減少し低密度化**
 - 居住地不足や地価高騰を受け、**居住の郊外化が進展。拠点性が薄れ目的地は分散**
- 郊外居住の増加で過度な自動車依存が進行、通勤時間も増加し都市の生産性は低下

都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制

- 郊外化に伴う渋滞の悪化や、移動時間の増加による生産性の低下を防止

都心部の魅力向上 低密度化の改善

- 2つの広域拠点（那覇市・沖縄市）の都市機能を強化。更なるにぎわいを創出し、都市効率(生産性や公共サービス)を向上

2.社会構造上の課題

- 超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が急増。**車を使える環境の有無が外出機会に影響**
 - 県民の運転意向から、4分の1は75歳以降、**半数以上は85歳以降は運転を控えたい考え**
 - 年収が低くても自動車を所有せざるを得ない状況があり、その傾向は郊外部ほど顕著
 - 平均年収の低い沖縄県では、**自動車維持費への家計負担が大きい**
 - 義務教育の年齢層でも4割が自動車利用しており、**朝ピーク時の約14%が送迎交通**
- 社会構造に起因した個人の移動環境、それに伴う交通課題の顕在化

高齢者も安心して お出かけできる環境の構築

- 高齢で運転が難しくなっても外出機会を失わず、安心して利用できる交通手段の確保や空間整備

通学のための環境充実と 送迎負担の軽減

- 安心して利用できる公共交通や環境整備、制度支援等による送迎負担の軽減

3.都市交通上の課題

- 幹線道路の整備は進むも、それを**上回るペースで自動車利用が増加**
 - 自動車分担率は72.5%と高く、那覇市を中心に**自動車需要が道路容量を上回る区間が存在**
 - 構築途上にある道路網の偏った利用形態
 - モノレールや基幹バスの整備が進むも、**公共交通利用は沿線に留まる**
 - 軌道系交通に比べると、中長距離帯で割高なバス運賃や、安価な駐車場料金、満額支給されない通勤手当等が**交通手段選択に影響**
- 都市交通の未発達を要因とした過度な自動車依存の進行

過度な自動車依存からの脱却と 慢性的な渋滞解消による移動性確保

- 体系的な道路整備と道路機能に応じた階層的利用の促進
- 高規格道路等の有効活用による交通量の平準化や、公共交通等との適正分担による交通量の低減

都市圏の軸を基幹とした シームレスな公共交通網の構築

- 機能面・費用面で利用しやすい交通環境の構築と利用支援制度の拡充
- 基幹交通の沿線のみならず、目的地までシームレスに繋ぐ公共交通網の形成

4.近年の変化

- 基幹バスやモノレールの強化と利用促進策が奏功し、**沿線利用は堅調に増加**
- P&Rも順調で**渋滞を回避できる公共交通へのニーズは高い**
- 観光客数が回復し、コロナ前の水準に戻りつつあり、今後更に増加の見込み
- 来訪者の移動も車(レンタカー)が主体 **観光にも資する交通環境が必要**
- 産業構造も影響し、テレワークへの転換は進まなかったが、EC需要の増加など **県民のライフスタイルは徐々に変化**

→ 公共交通の可能性、持続的な経済発展に向けた新たな交通課題

観光二次交通にも資する 交通環境の構築

- レンタカーを使えない来訪者も利用しやすい交通環境の構築や、観光満足度の向上
- 来訪者や県民の移動パターンや移動時間の特性に合わせた交通機関運用の最適化

多様なライフスタイルの支援

- ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用

分かり易く利便性の高い交通ネットワークの構築と交通まちづくりの促進（核となる交通拠点形成とその周辺の都市機能強化）

- 軌道系交通のない沖縄県では、公共交通を乗継いで目的地へ移動できるか分かりづらく、バスやモノレールの利用はその沿線に留まる
- 自動車中心の都市構造では目的地が点在するため、都市拠点を中心とした機能の集積が停滞

交通手段分担を適正化する総合的な交通システムの構築とその支援制度や体制づくり

- 利用シーンに応じ、多様な移動手段（自動車・公共交通・自転車・徒歩等）を使い分けて移動できる環境づくりと、その環境を気軽に利用可能な支援制度の充実が求められる

今後の都市交通のあり方

公表
資料



沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

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

本来あるべき姿

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 交通渋滞の慢性化
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

「ウェルビーイング社会」

個人が健康

(身体的・精神的・社会的に良好な
状態に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
ウォークアブルシティ

「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は正

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
求められる。

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)」