

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。

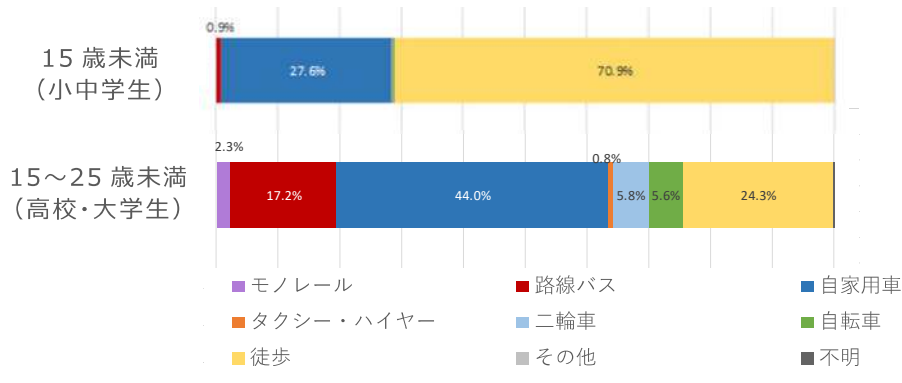


図 2-44 通学時の行動手段構成比

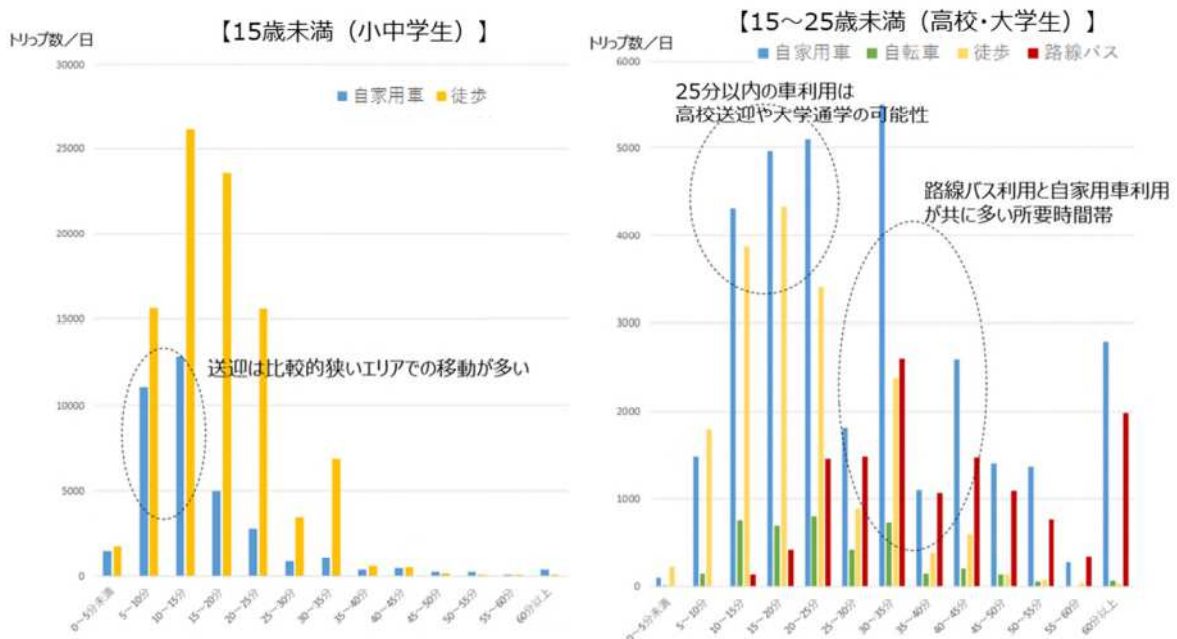


図 2-45 通学時の徒歩・自家用車・公共交通の所要時間別トリップ数

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。

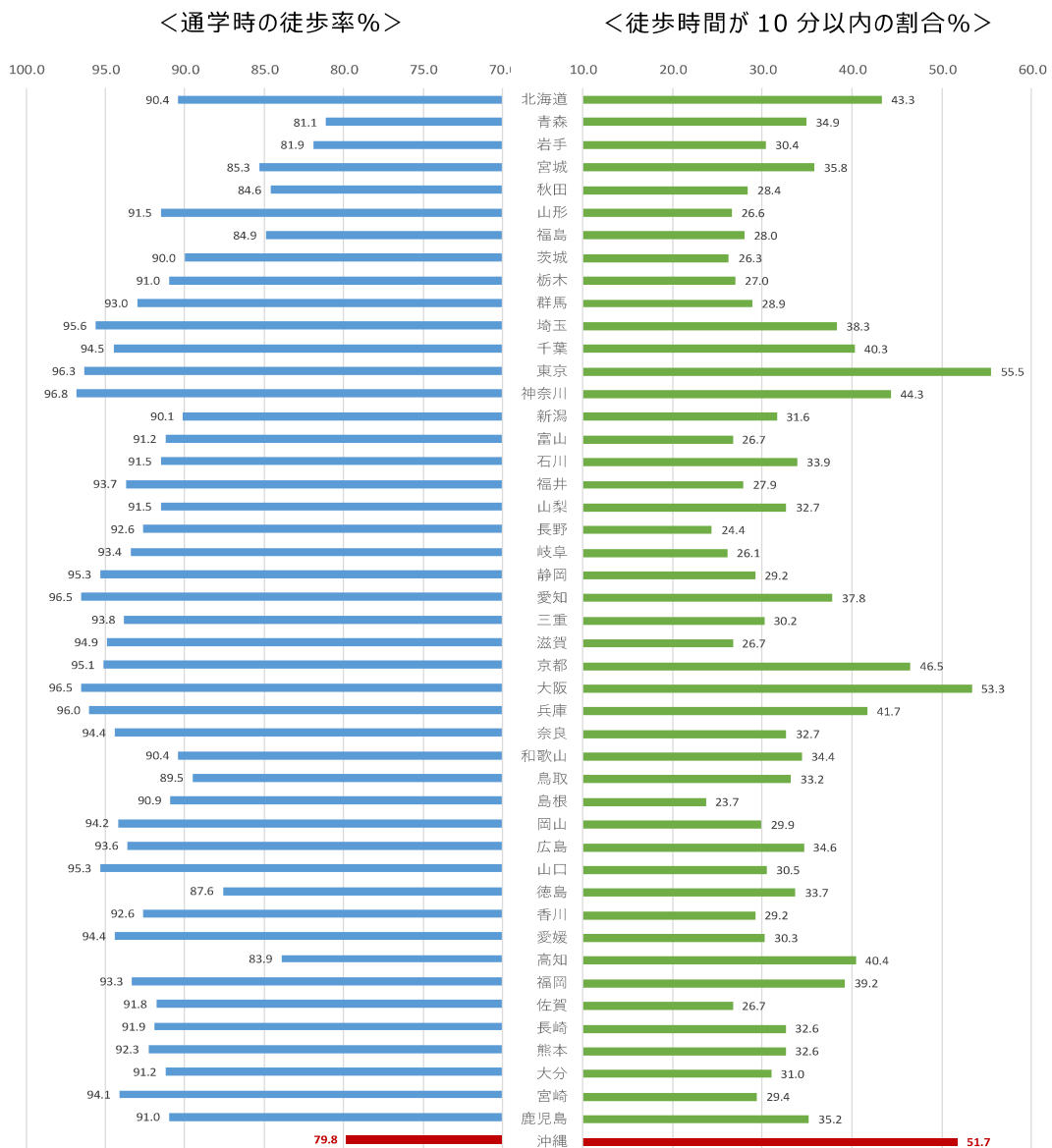


図 2-46 都道府県別の小学生通学徒歩率、徒歩時間

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

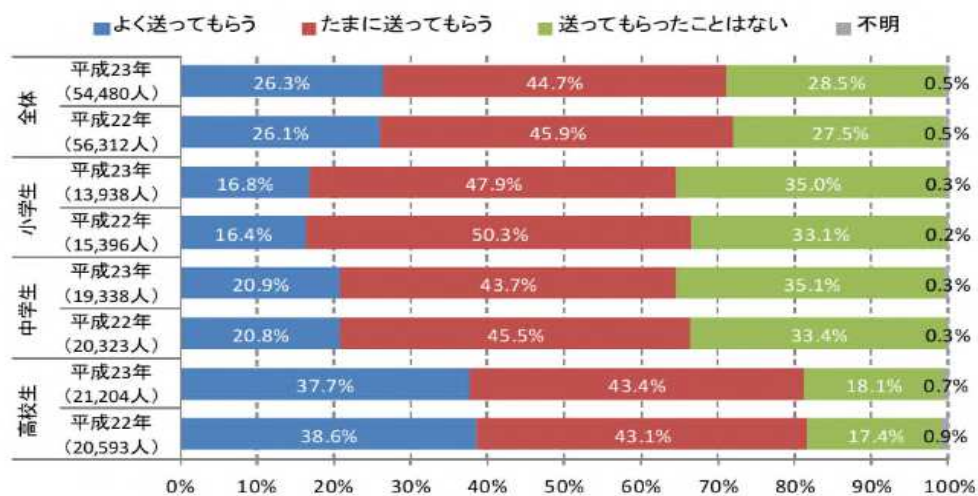


図 2-47 那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市内の小中高校の通学手段

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料

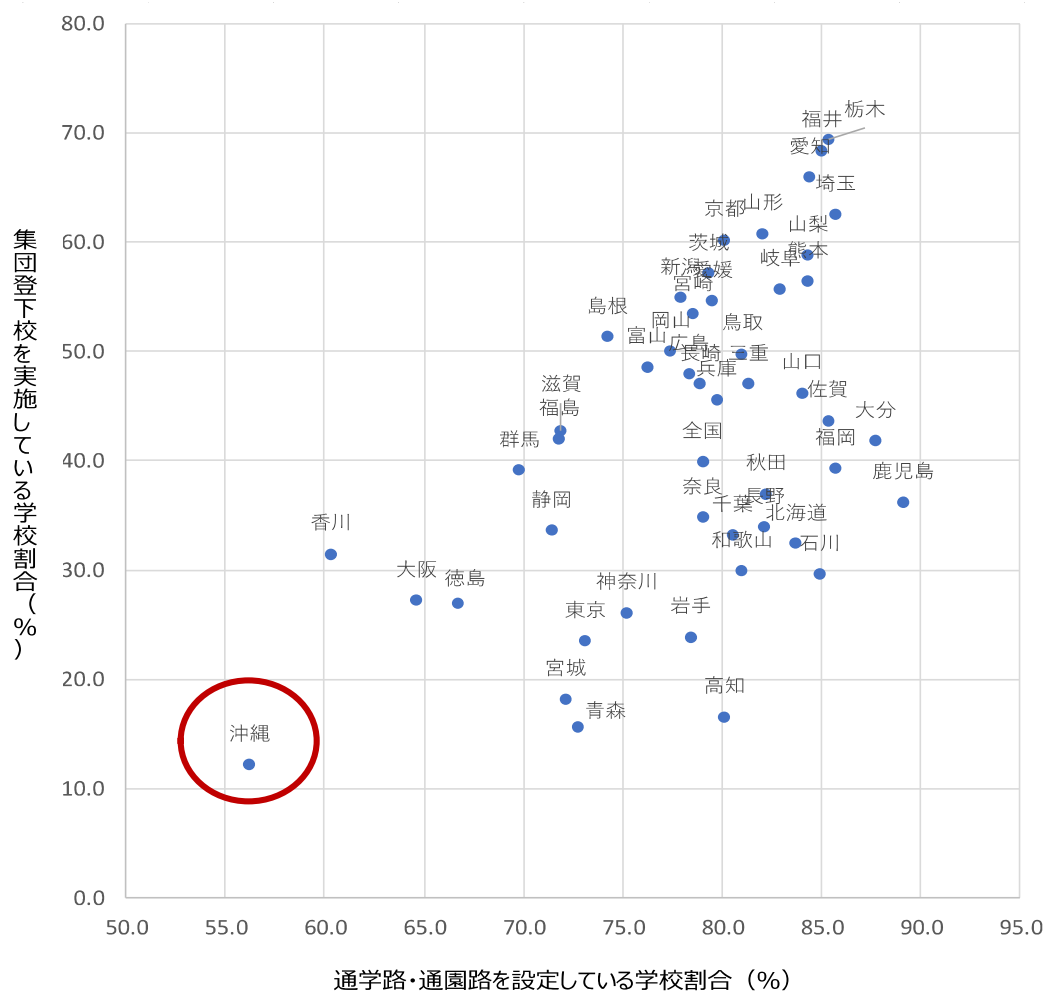


図 2-48 都道府県別の通学路・通園路設定、集団登下校実施率

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。

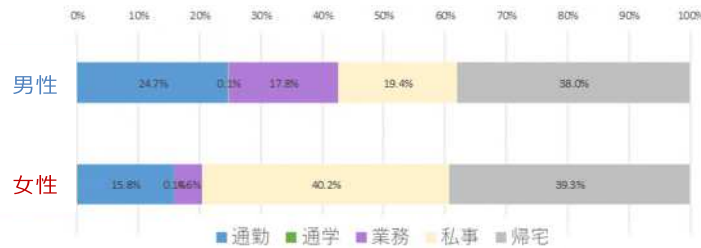


図 2-49 25～65 歳未満の行動目的構成比

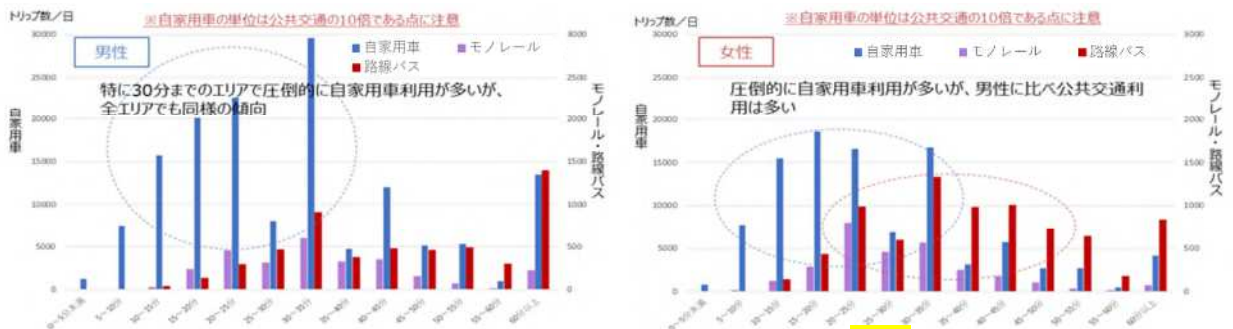


図 2-50 25～65 歳未満 通勤の交通手段別の所要時間別トリップ数

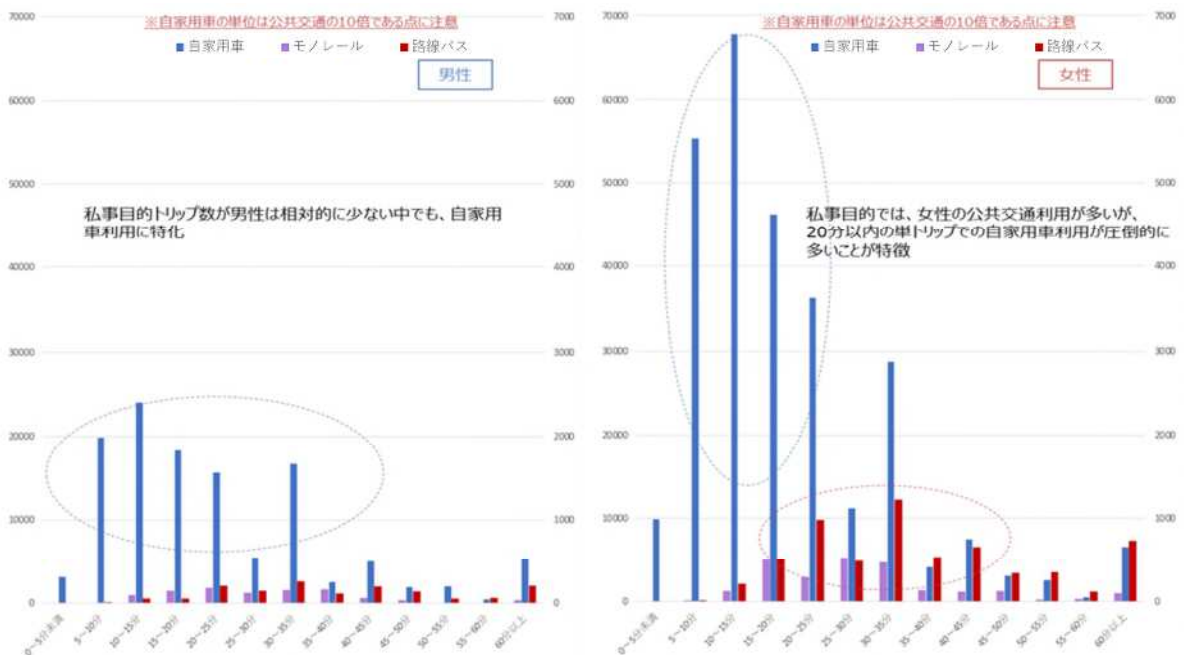


図 2-51 25～65 歳未満 私事の交通手段別の所要時間別トリップ数

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。

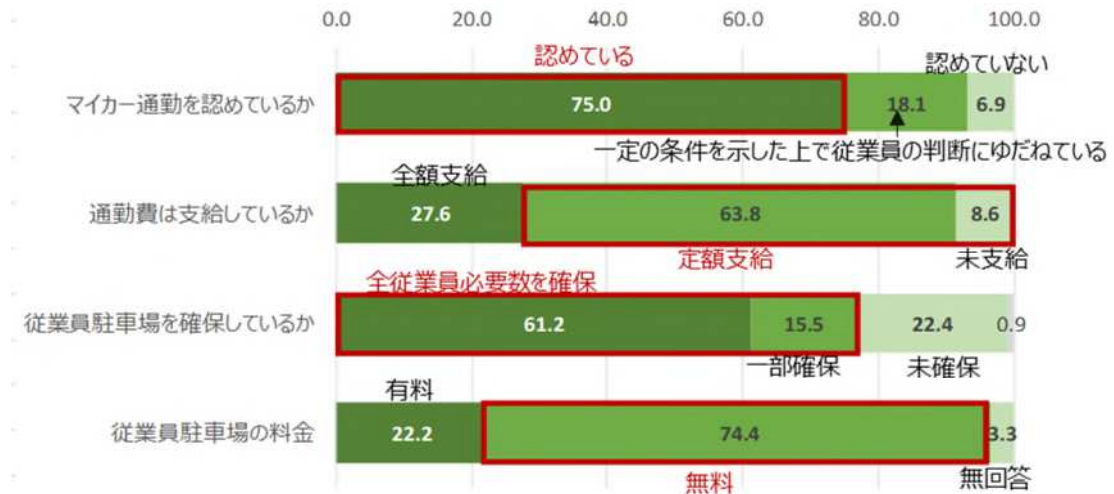


図 2-52 勤務先企業のマイカー通勤に関する状況



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%）

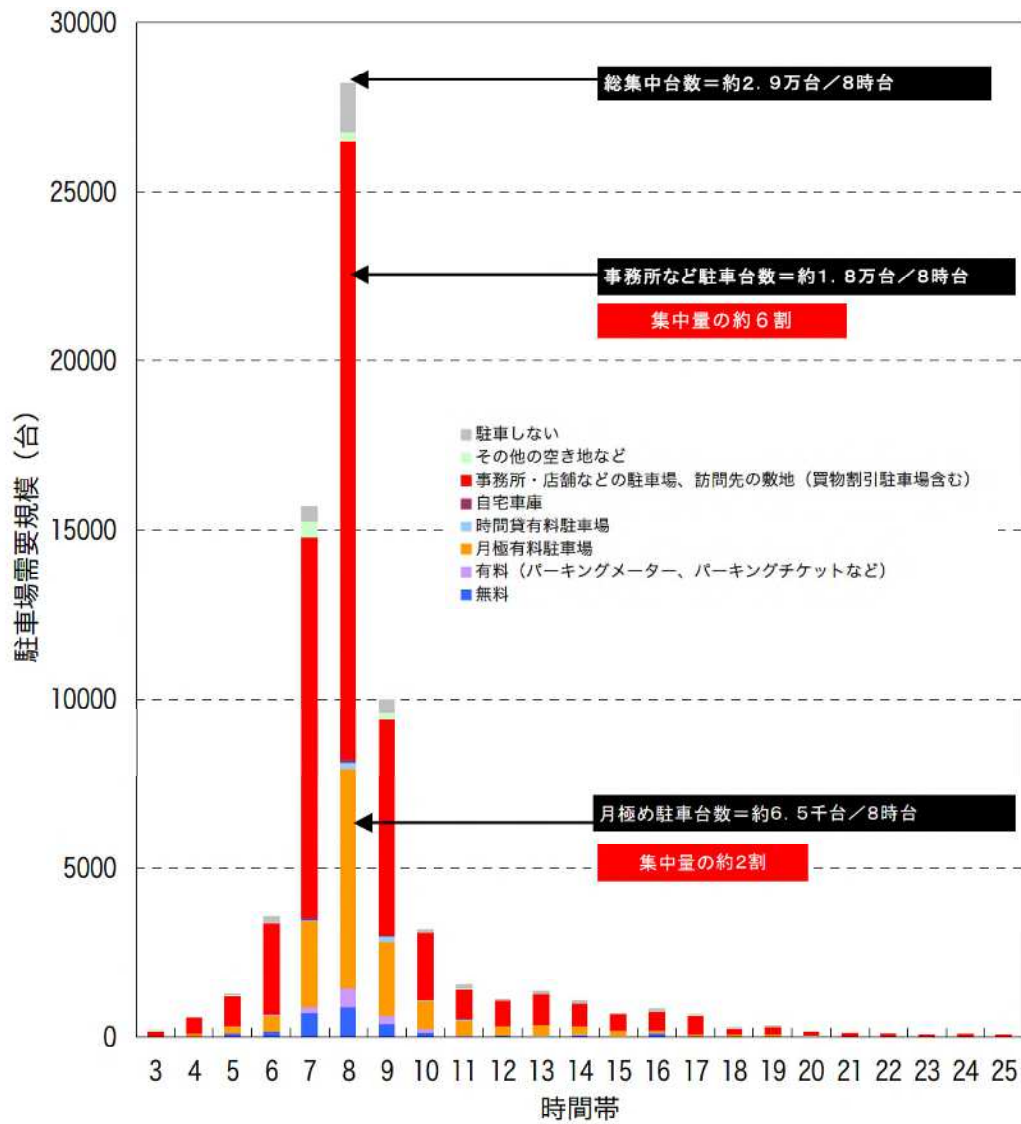


図 2-54 那覇市への時間帯別通勤自動車台数と駐車形態割合

出典：第3回 沖縄中南部都市圏PT調査

(5) 公共交通の通勤コストと定期率

- 沖縄は他県のような鉄道が存在していないため、通勤等の定常的な移動も路線バスに大きく依存している。このような中、沖縄の路線バスの6か月通勤定期代は、他都市の同距離帯の公共交通と比較して高い水準にあるが、20km圏で約20万円、10km圏で約13万円に及ぶ。
- 県民所得が低い水準にある中で、多くの企業で従業員用駐車場を無料で確保していること、想定される内地企業との通勤手当支給状況の差異、通勤ついでに送迎交通の存在等から、コスト面や生活面からもマイカー通勤に依存せざるを得ない状況と考えられる。
- これにより、沖縄県の公共交通利用者の定期率も全国で最も低い水準となっている。



図 2-55 公共交通による通勤6か月定期運賃の比較

出典：yahoo 路線情報による検索結果より作成

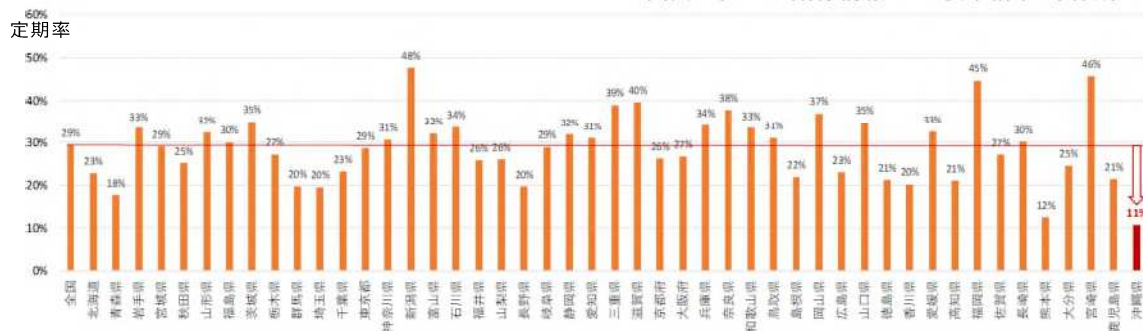


図 2-56 都道府県別のバス（一般乗合）定期率

出典：平成 29 年版 都市・地域交通年報、運輸総合研究所より作成

(6) 自治体職員の通勤手段

- 沖縄本島市町村に勤務する職員（正職員、再任用職員、臨時的任用職員）の通勤手当の認定状況は、全市町村合計で公共交通利用が約 13%、自家用車利用が約 87%となっており、那覇市以外の市町村合計では公共交通利用が約 5%、自家用車利用が約 95%となっている。
- 自治体職員から公共交通利用を促進することも重要であり、公共交通を利用しやすい環境づくりとともに、職員含め全庁的な理解と協力が重要である。

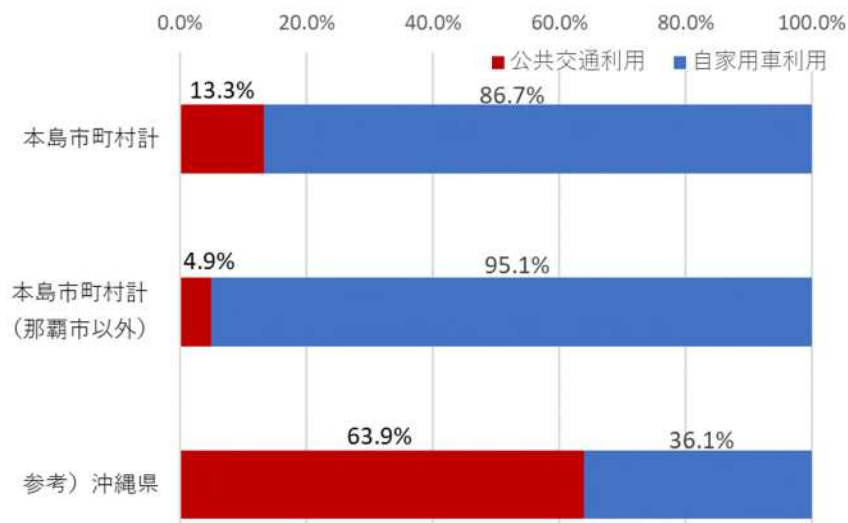


図 2-57 本島内市町村の通勤手当の認定割合

出典：沖縄県企画部交通政策課（令和 4 年度市町村アンケート結果より）



図 2-58 本島内の路線バス

出典：バスマップ等より事務局にて作成（令和 3 年時点）

(7) 通勤時の駐車場

- ピーク時通勤自動車の駐車場は、国道58号沿線地域では、多くの地域で事務所等の駐車利用が多い。
- 那覇市や沖縄市中心部では、事務所等の駐車利用がやや少ない傾向にある一方、那覇市や沖縄市の中心部や新都心では、月極駐車場を利用した通勤トリップが多い。
- 新都心を例に復帰直後と現在を比べると、現在の都市部における土地利用の多くが駐車場として利用されている様子も伺え、沖縄におけるこれからの土地利用、まちづくり、交通計画等を考えるうえで課題となる。

<事務所・店舗などの駐車場>

<月極駐車場>

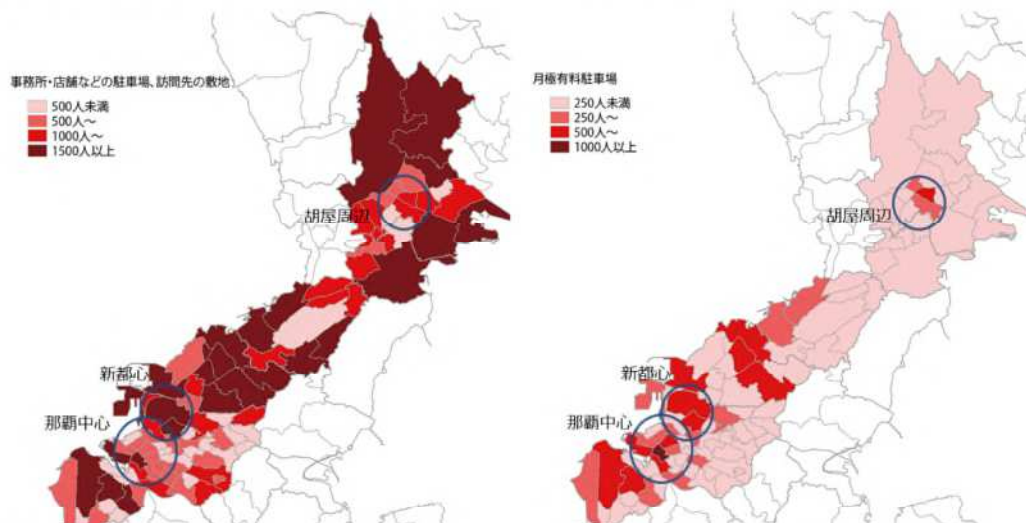


図 2-59 ピーク時着通勤自動車の駐車場別のトリップ数（基幹バス沿線5市村）

出典：第3回沖縄中南部都市圏PT調査より作成

復帰直後の現おもろまち

上空から見ただけ駐車場・駐車場・・・の今



■ 平面駐車利用 ※何れも写真上で駐車利用されていると思われる概ねの範囲を事務局で着色したものであり、現時点での実際の土地利用、建物利用とは異なる場合がある。
■ 建物屋上駐車利用

図 2-60 那覇市おもろまち周辺の今昔

出典：ベース地図は「今昔マップ on the web」<https://ktgis.net/kjmapw/>

(8) 高齢者の生活行動

- 65 歳以上の高齢者の日常生活行動は、私事目的（買物、通院、余暇活動等）が最も多く、私事目的の交通行動は、男性の多くが自家用車を、女性は自家用車と同程度に徒歩利用が多い。
- 移動時間帯別の行動をみると、男性高齢者は短い所要時間でも自家用車に依存し、外出機会を確保している一方、女性高齢者は免許非保有が多いためか 25 分程度までは徒歩利用が多く、自家用車利用と合すると男性よりも私用外出の行動量が多い。



図 2-61 65 歳以上の行動目的別構成比

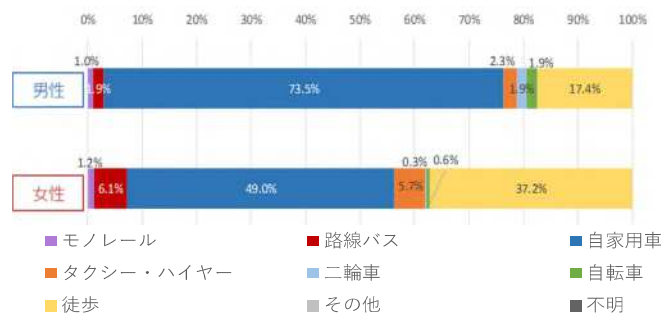


図 2-62 65 歳以上 私事の交通手段別構成比

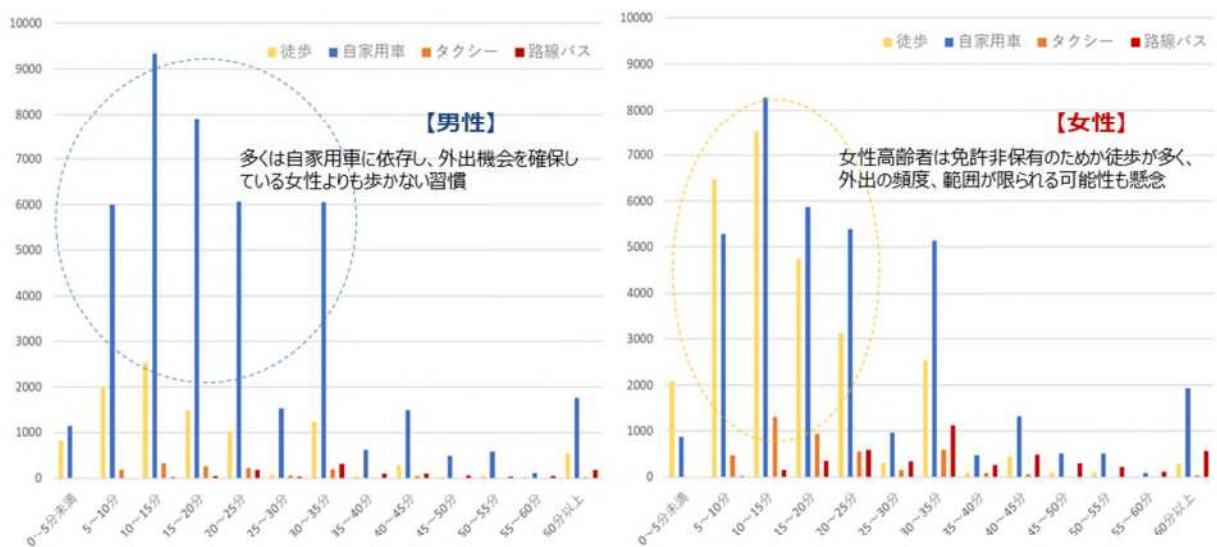


図 2-63 65 歳以上 私事の交通手段別の所要時間別トリップ数

出典：第 3 回沖縄 P T 調査データより作成

2.1.7 県民の健康指標

- 沖縄は一日当たりの平均歩数が極めて少ない中、県民の健康診断有所見率は全国で最も高い。子どもの頃から歩かない習慣が影響している可能性も考えられる。
- このためか、平均寿命の都道府県別順位は、健康長寿県であった昭和 60 年以降、男性女性とも順位は大きく低下しており、子ども達を含めたこれからの県民の健康社会のために、歩く習慣づくり、歩けるまちづくり等が重要と考えられる。

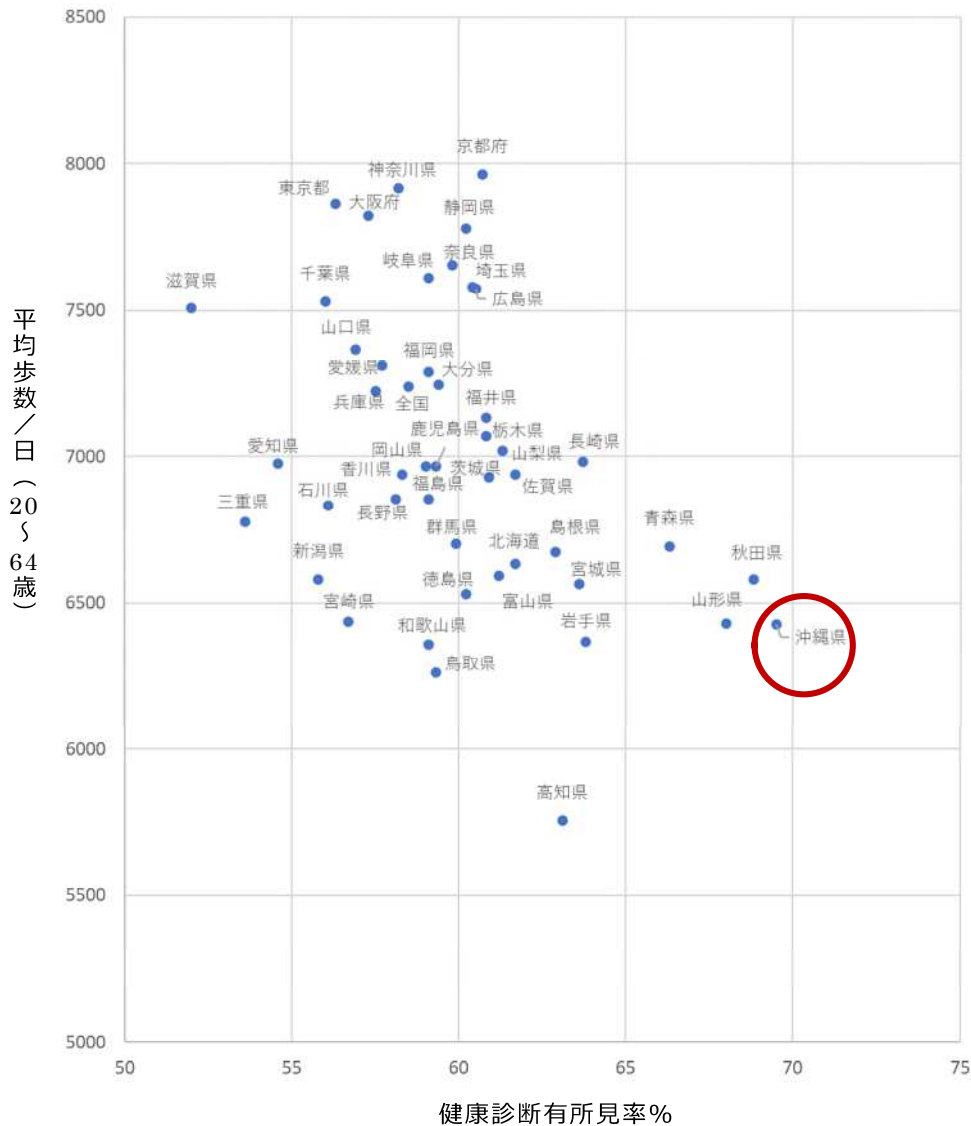


図 2-64 都道府県別の平均歩数と健康診断有所見率

出典：平成 28 年国民健康・栄養調査（厚生労働省）、令和 2 年職場における定期健康診断実施結果（沖縄労働局）より作成

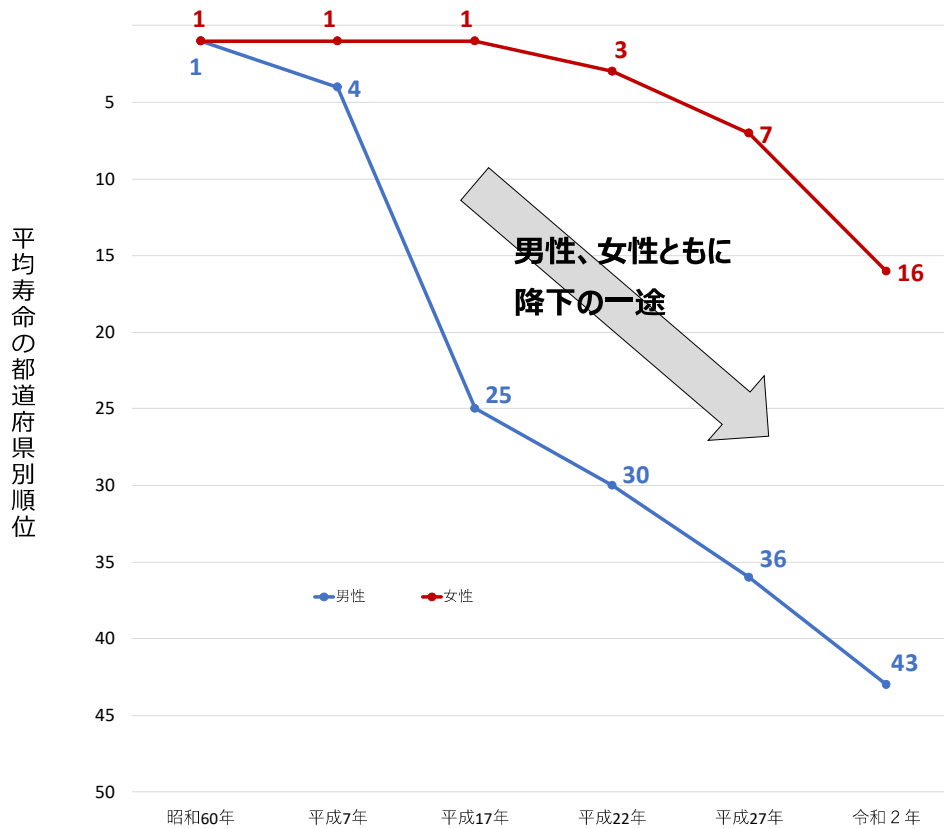


図 2-65 沖縄県の平均寿命都道府県別順位の推移

出典：都道府県別生命表、厚生労働省より作成

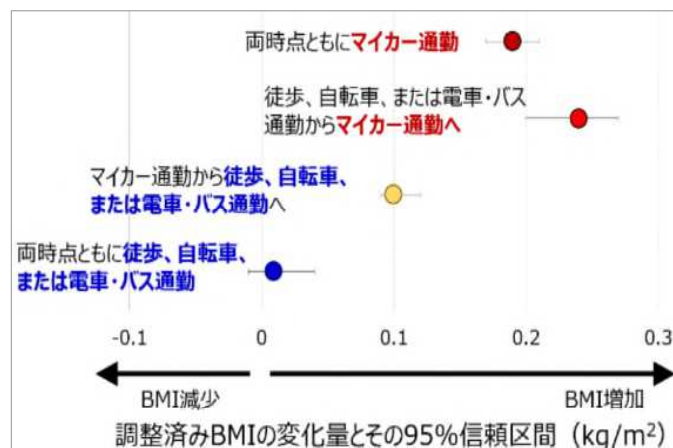


図 2-66 通勤行動とBMIの変化量

※BMI (Body Mass Index)：肥満度を表す指標として国際的に用いられている体格指数で、[体重(kg)]÷[身長(m)の2乗]で求められる

出典：5年間のBMIの変化量：国立研究開発法人 国立国際医療研究センター調査結果

参考) 中南部都市圏の代表交通手段分担率の推移

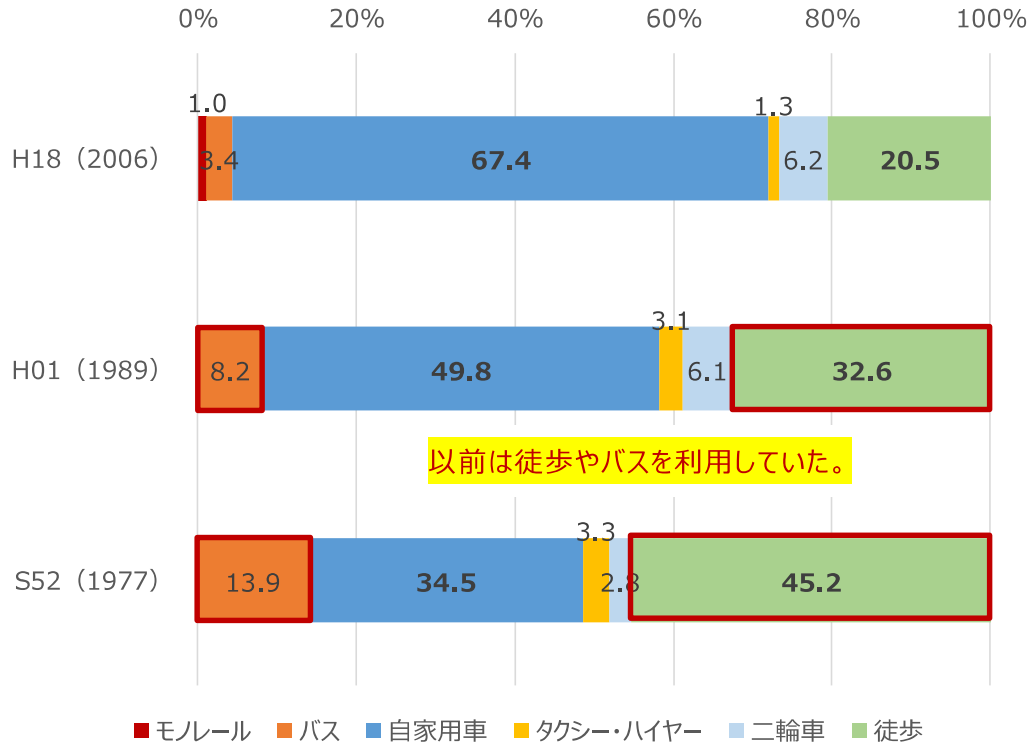


図 2-67 年次別の中南部都市圏の代表交通手段分担率

出典：中南部都市圏パーソントリップ調査

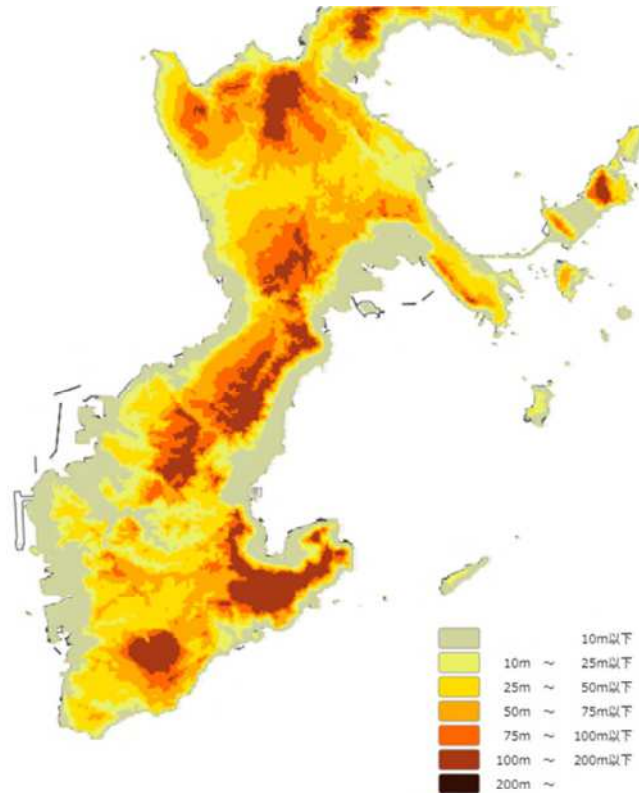


図 2-68 地域の標高

出典：GIS Maps (国土地理院)

2.1.8 移動需要とニーズ

(1) 県民の通勤圏域と買物圏域

- 沖縄本島の通勤通学流動は、特に中南部都市圏内の市町村間でまとまった需要がみられ、那覇市、沖縄市等との流動の多さがうかがえる。
- 通勤圏域は、那覇市、沖縄市、名護市を中心とした3つの大きな圏域から構成されており、特に中南部都市圏では通勤圏域が複数形成された重層的な構造となっている。
- また、買物圏域は通勤圏域よりもさらに多くの小さな圏域から構成されている。

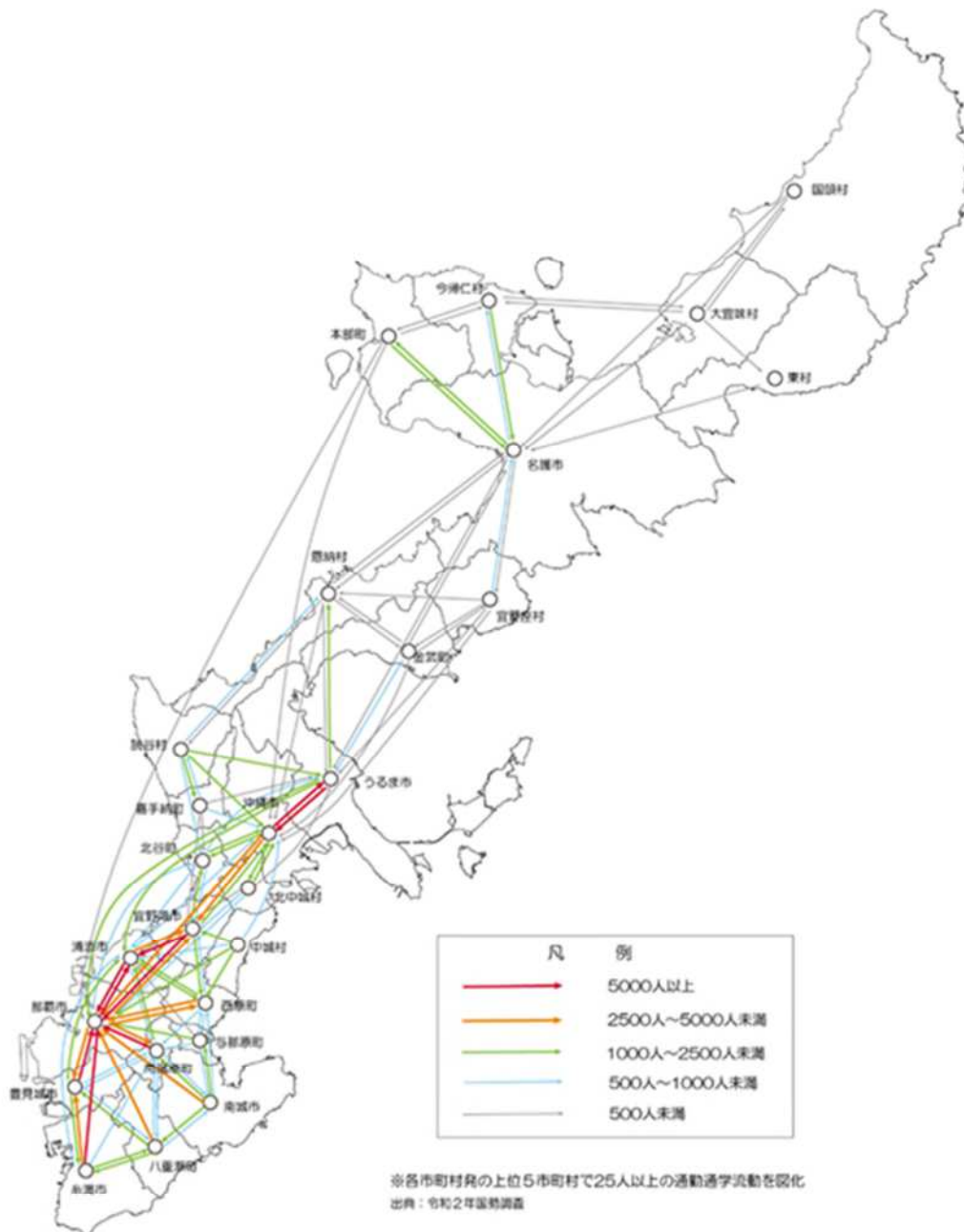


図 2-69 市町村間の主な通勤通学流動

出典：令和2年国勢調査より作成

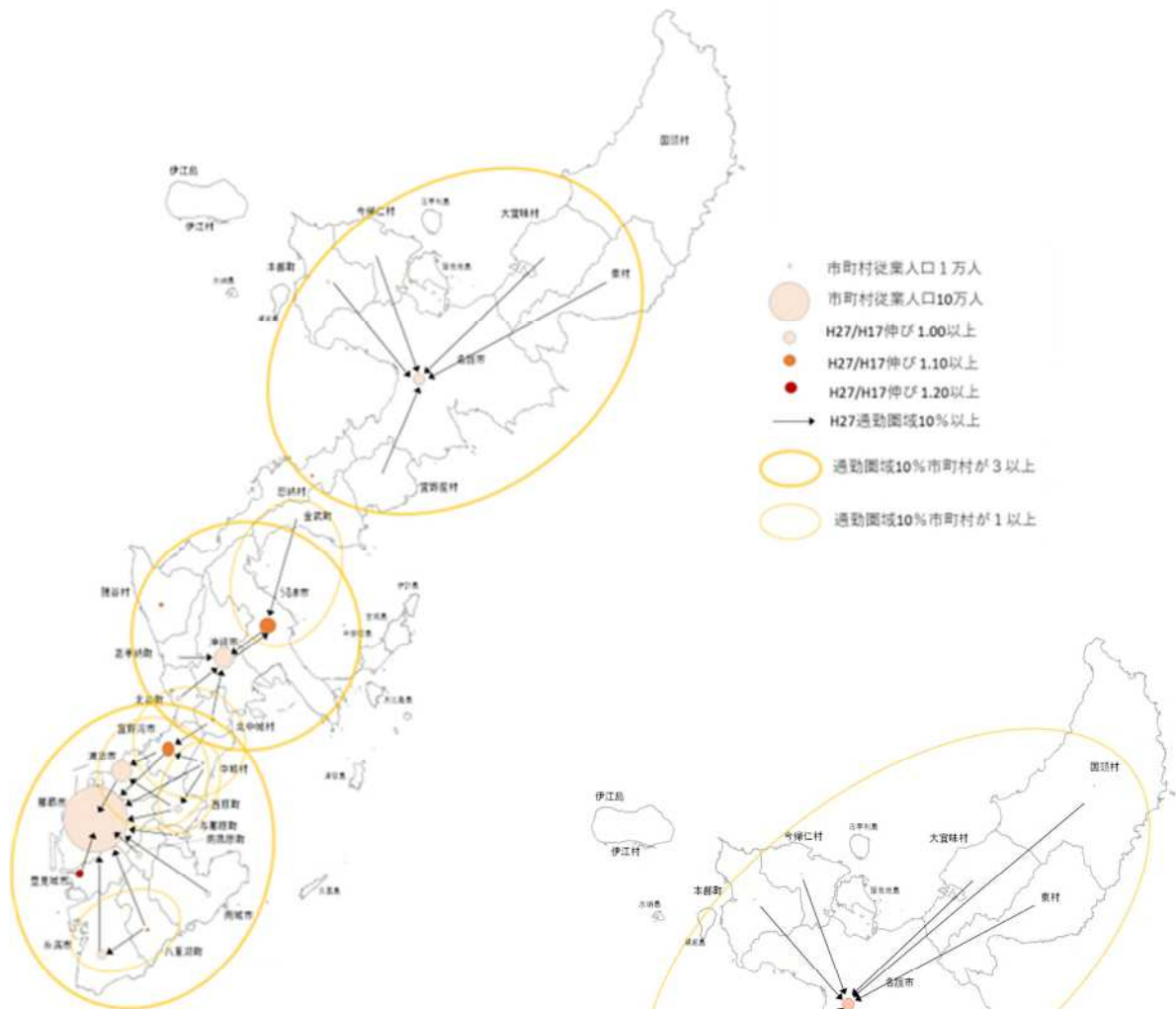


図 2-70 沖縄本島の通勤圏域

出典：平成 27 年国勢調査より作成

- 商品販売額800億円/年以上市町村
- 商品販売額300億円/年以上市町村
- 買物割合5%以上
- 商品販売額800億円/年以上で買物割合5%以上の複数市町村で形成される市町村
- 商品販売額300億円/年以上で買物割合5%以上の複数市町村で形成される市町村

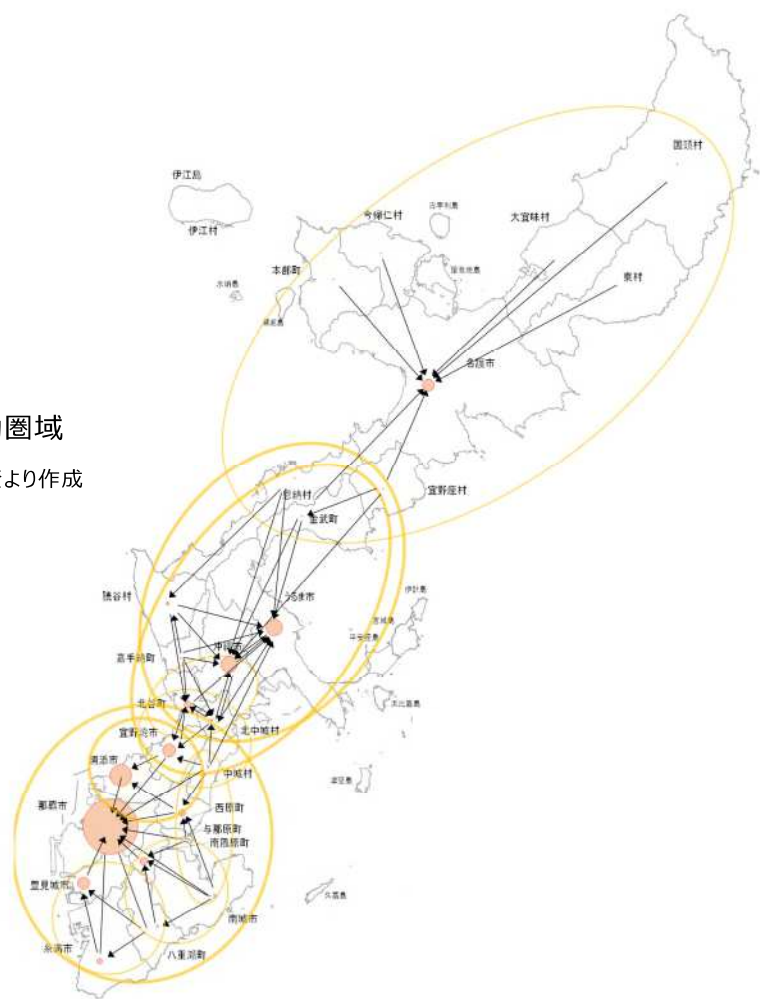


図 2-71 沖縄本島の買物圏域

出典：平成 30 年度沖縄県買物動向調査より作成

(2) 市町村間の通勤・通学流動

- 通勤通学流動を市町村間の直線的なネットワーク上に集約した需要は、通勤、通学ともに中南部都市圏の南北軸上に需要が多いことが特徴としてみえる。
- 中でも、那覇市周辺及び那覇市から沖縄市・うるま市に至る区間で多くの需要が見られる。

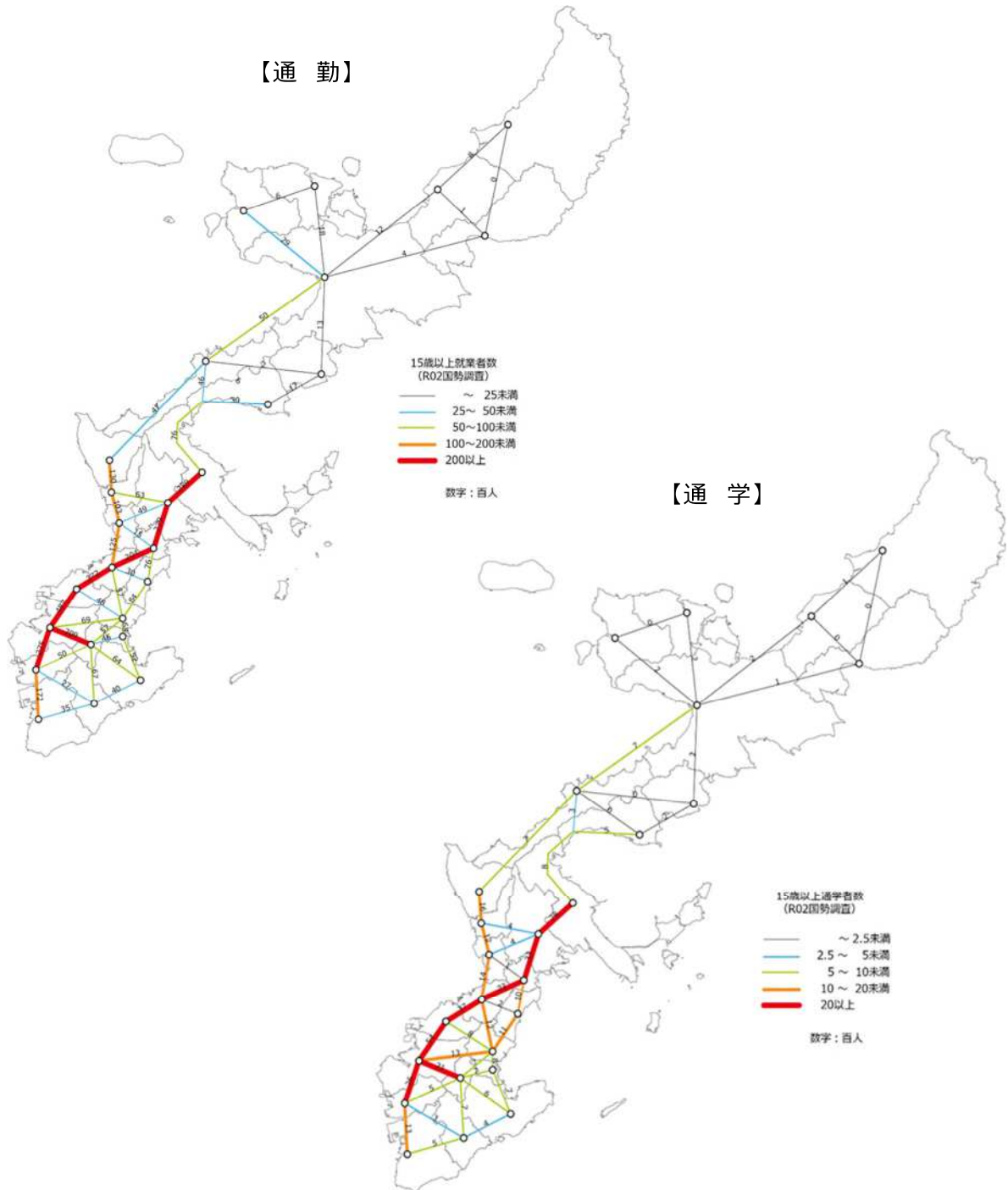


図 2-72 市町村間の直線的なネットワーク上に集約した需要

※隣接する市町村間を直線で結んだネットワークに最短経路で需要配分して作成

出典：令和2年国勢調査より作成

(3) 県民の公共交通に対するアンケート

- 公共交通が以前（10年前）より使いやすくなったと回答する割合は、“かなり使いやすくなった”、“使いやすくなった”を含めると約65%に及び、これまでの様々な施策に対する一定の評価がうかがえる。
- 特に使いやすくなった点は、“支払いのしやすさ”、“遅延の改善”が大きく、その他“乗務員マナーの向上”、“ダイヤ改善や路線新設”、“所要時間短縮”なども挙げられている。
- 公共交通を利用する理由は、“乗り場まで近いから”、“定時性が確保されているから”、“公共交通の方が移動しやすいから”との意見が多い反面、公共交通を利用しない理由は“自由に使える自動車・バイク等があるから”が圧倒的に多い。

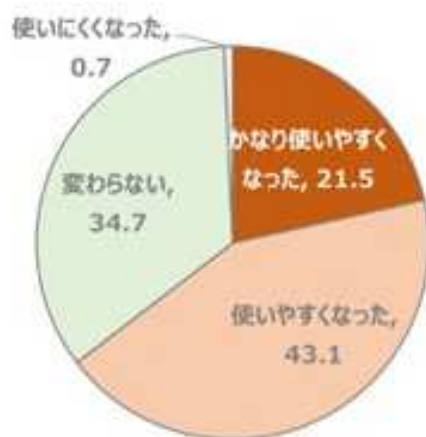


図 2-73 公共交通が以前より使いやすくなったと回答する割合



図 2-74 公共交通が以前より使いやすくなった点

出典：2021年3月のわたた〜バス党で実施したアンケート

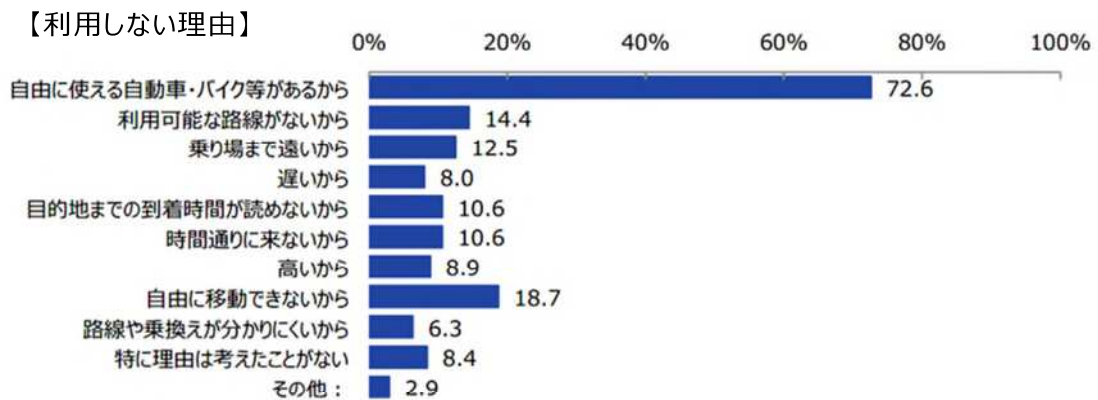
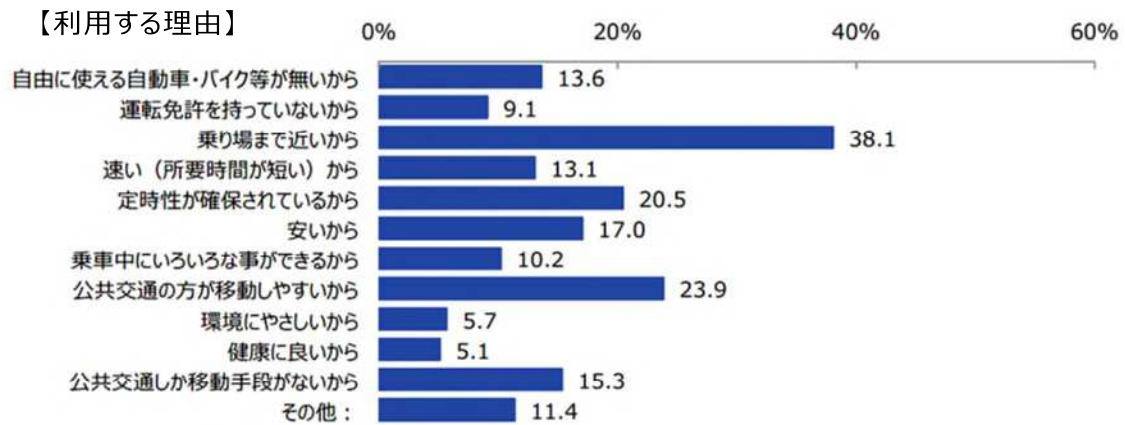


図 2-75 公共交通を利用する理由、利用しない理由

※令和 3 年 12 月 WEB アンケートで実施沖縄県内全域 18 歳以上地域住民 1,000 サンプル

出典：沖縄県版 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（沖縄総合事務局運輸部）

(4) 基幹バス沿線住民のニーズ

- 基幹バス沿線住民においても、バスを利用しない理由は、“車があれば十分”との意見が最も多く、公共交通利用に対する意識の低さがうかがえる。
- また、バスを利用するための取組としては、“時間通りに来る”、“目的地に早く着く”といった、定時性と速達性に関するニーズが高いことがうかがえる。

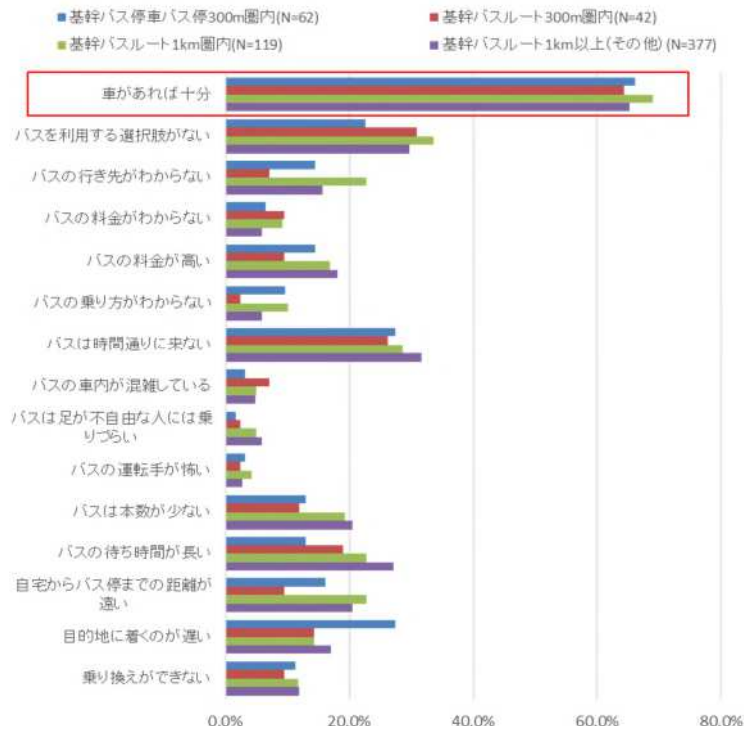


図 2-76 バスを利用しない理由

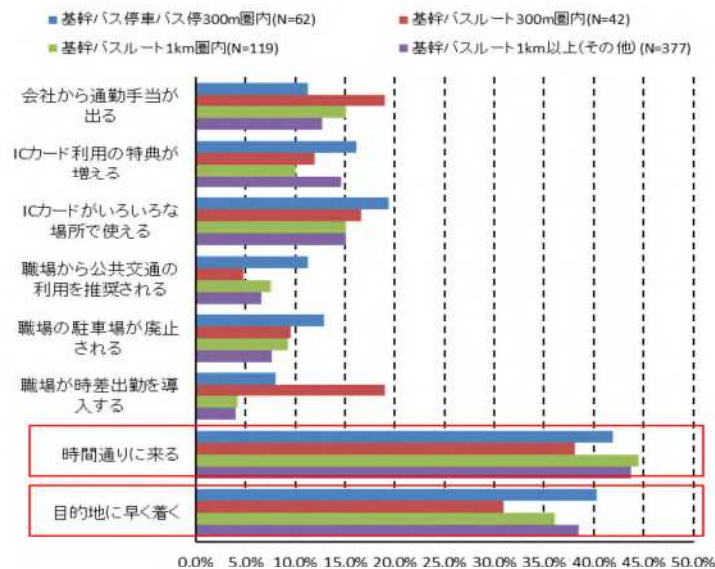


図 2-77 バスを利用するための取組

※平成 30 年度の県民 17000 世帯対象にアンケート調査

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会

2.1.9 沖縄本島の公共交通

(1) 沖縄本島の公共交通利用者

- 沖縄本島の公共交通利用者数は、モノレール開業前まで一貫して減少してきたが、平成15年以降はモノレール利用者も徐々に増加し、路線バス利用者数も横ばい傾向がみられた。
- しかし、令和2年以降は新型コロナの影響もあり、モノレール、路線バス、タクシーともに利用者数が大きく減少し、令和2年と令和元年の比較ではモノレール利用者数は約55%、路線バス利用者は約68%の水準まで低下した。その後令和3年にはやや持ち直しの傾向も見られるが、依然として対令和元年比で、モノレールは約60%、路線バスは約70%の水準となっている。
- タクシー利用者数については、コロナ禍を経たタクシー車両数の減少もあり、利用者の減少が継続している。

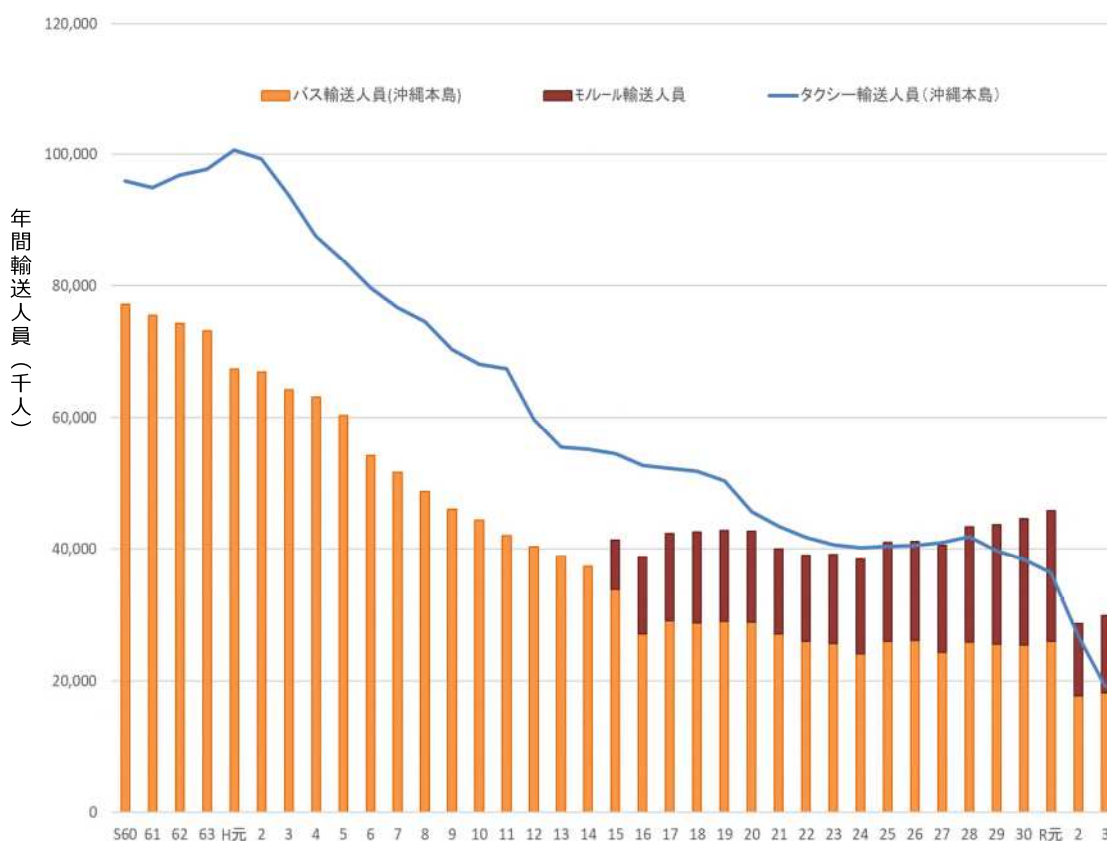


図 2-78 沖縄本島の路線バス、モノレール、タクシーの利用者数推移

出典：運輸要覧、沖縄県HPより作成

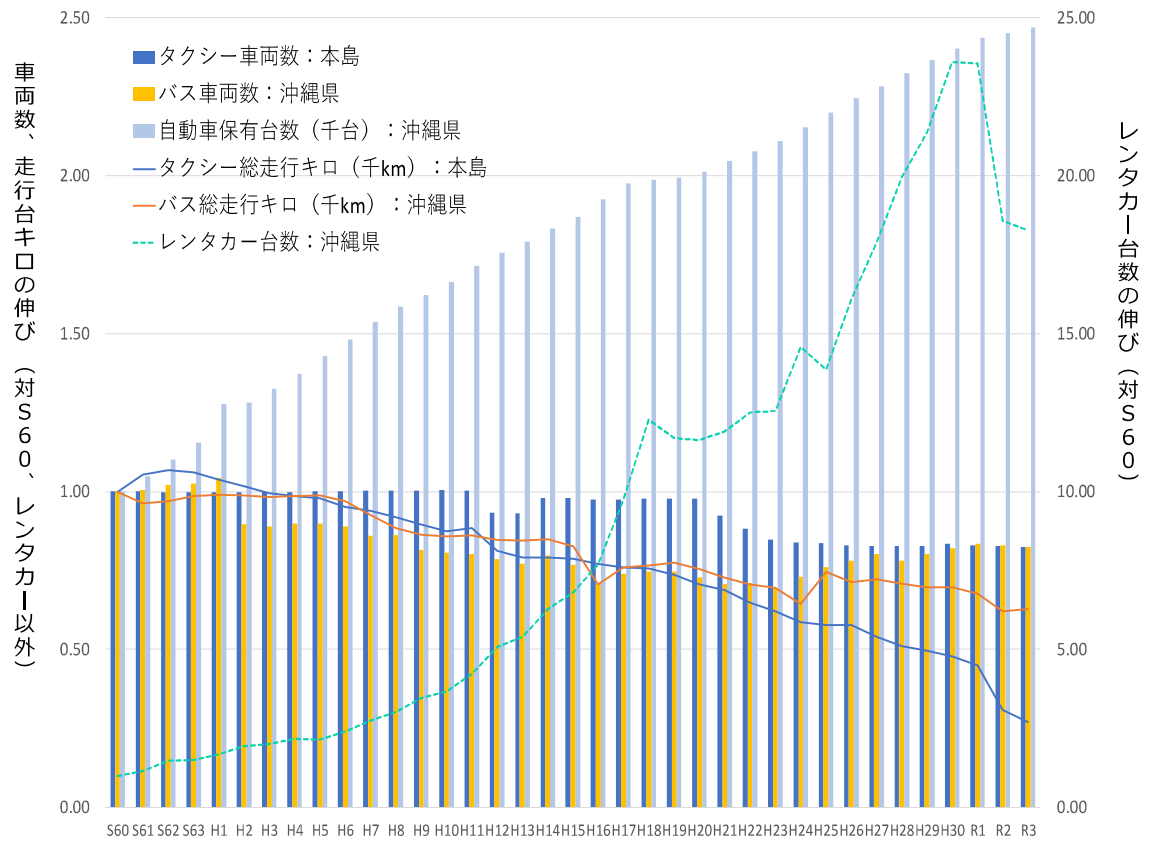


図 2-79 沖縄の路線バス、タクシー、自動車、レンタカー車両数等の推移

出典：運輸要覧、自動車検査登録情報協会より作成

(2) 路線バスの定時性

- 那覇中心部、那覇空港周辺、さらにはバス停周辺では、荷捌き車両、空港送迎車両やレンタカー受け渡しや、学校への送迎車両等により、路線バスの走行や停車に支障をきたしている事象が見られる他、大都市圏並みに混雑が著しい幹線道路においてもバス路線の速度低下や定時性が損なわれている。
- このため、路線バスの定時性確保に向け、那覇中心部や那覇空港周辺を始めとした混雑緩和に向けた取組や、バス停周辺での送迎対策と法令順守徹底（バス停周辺での駐停車禁止）、幹線道路を中心とした交通円滑化に向けた取組等が重要である。また、バス路線の定時性確保のためこれまでバスレーン延長が図られてきたが、今後とも基幹バスシステムの導入空間については新たなバスレーン延長に向けた取組が重要である。
- なお、定時性については、道路事情を踏まえたダイヤ通りの運行、情報開示と実績の積み重ねを経た見直し、道路事情もスムーズな中での定時運行等の段階があり、ステップを踏んだ取組も重要である。



図 2-80 国際通り違法駐車による渋滞状況
出典：令和3年度「国際通り荷捌き車両対策検討業務」、那覇市



図 2-81 那覇空港周辺の混雑状況
出典：平成30年度「那覇空港における二次交通利用動向調査」、運輸部



図 2-82 平日混雑時旅行速度

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
(沖縄交通リ・デザイン実現検討会資料)

※旅行速度とは（移動）に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含むもので、道路の一定区間距離を旅行時間で除した値



1. 校門付近での生徒の朝練への送迎を含む乗降はお控えください。
(バス停付近での乗降をお願いします)
2. 登下校時の校内への乗り入れはお控えください。

図 2-83 バス停を利用する送迎車両と学校からの送迎に関する依頼文事例（抜粋）

※道路交通法第44条により、バス停留所の前後10mは駐停車禁止となっている。

(3) モノレールと路線バスの主な利用傾向

- モノレールの利用目的（令和4年）は、通勤・通学利用が約4割、次いで観光目的が2割強と多い。
- 路線バスの利用目的は、モノレールと比較して通学利用が多い一方、観光目的の利用は1%程度にとどまっている。
- 路線バスの長距離系統の利用ODをみると、西海岸系統、東海岸系統ともに、中南部圏や北部圏内々や関連利用が多く、那覇～名護に至る長距離利用ODは少ない。

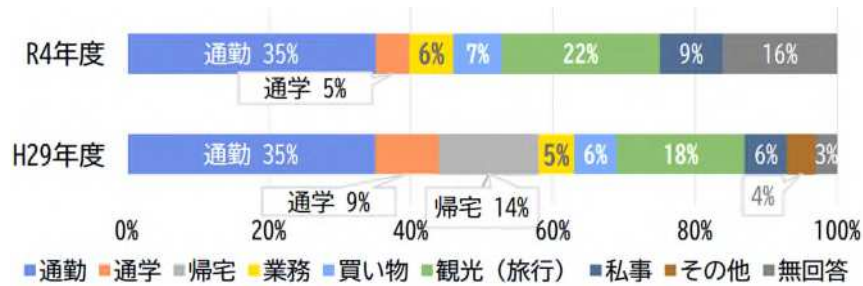


図 2-84 沖縄都市モノレールの利用目的

出典：令和4年度モノレール利用実態調査の結果について（沖縄都市モノレール）

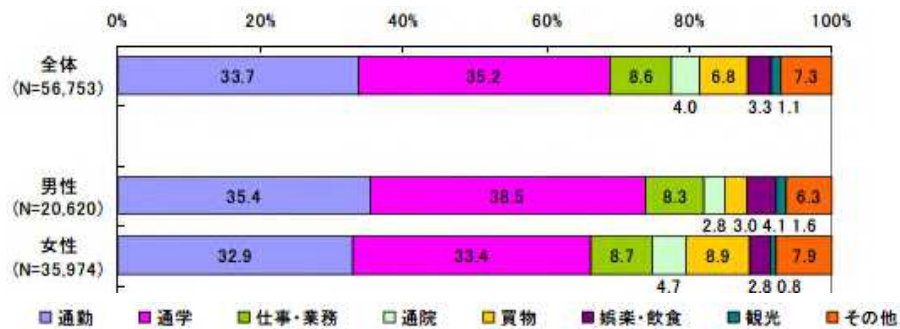


図 2-85 沖縄本島路線バスの利用目的

出典：平成25年バスOD調査

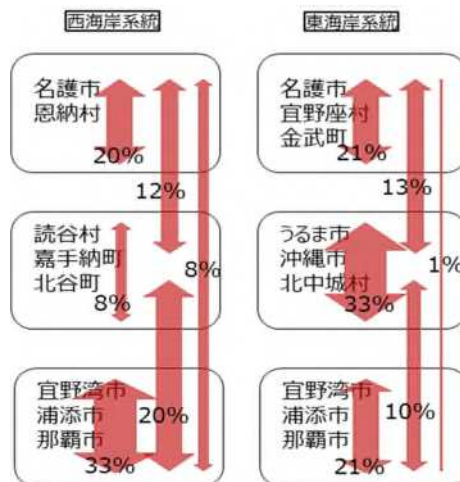


図 2-86 長距離系統路線バス利用者の地域間 OD

出典：平成25年バスOD調査より作成

(4) 路線バスとモノレールの収益

- 沖縄本島路線バス事業者 4 社及びモノレールの収益は、コロナ前までは収入の増加基調もあり、コロナ前には収支がプラスに好転していたが、コロナ禍の令和 2 年度以降は利用者減少に伴う収入減少により、収支が大幅なマイナスとなっており、厳しい経営状況が続いている。

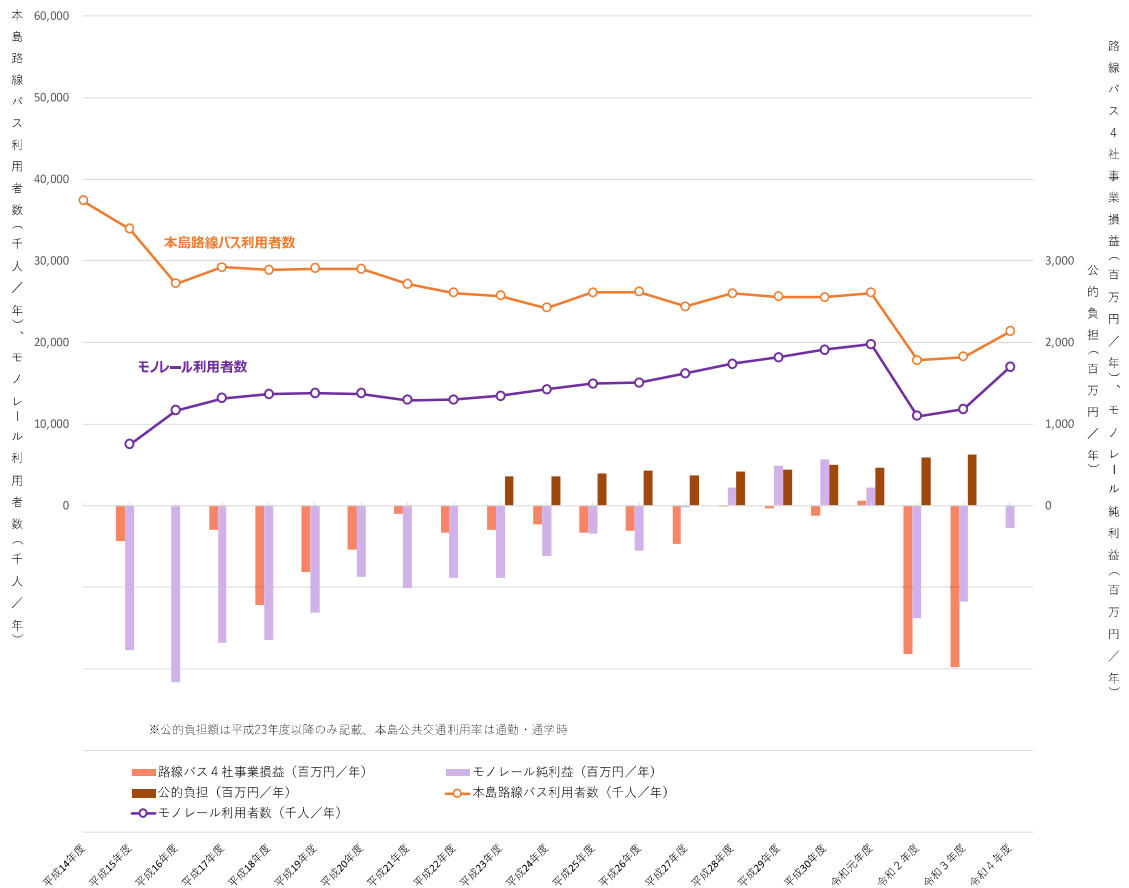


図 2-87 沖縄本島路線バス 4 社とモノレールの収益

出典：乗合バス事業の収支状況は（国土交通省）の沖縄ブロックより作成
モノレールは(株)沖縄都市モノレール HP より作成

(5) 本島路線バスの補助対象

- 路線バス利用者の減少により路線の維持が厳しくなっている中、これまで沖縄本島路線バスについては、地域間幹線系統補助と沖縄県の補助が適用されている。
- 令和5年度の補助対象系統は、地域間幹線系統補助では本島内11系統が、沖縄県の補助では9系統が対象となっている（本島バス事業者4社の系統数は令和5年3月現在で153系統）。



図 2-88 沖縄本島路線バスの地域間幹線系統補助対象路線（令和5年度）