



『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』

～ 乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし ～



第4回沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査



北村 清州

一般財団法人計量計画研究所（IBS）

交通・社会経済部門 主幹研究員 兼 グループマネジャー

(skitamura@ibs.or.jp)

業務担当：村上悠馬 角田正樹 砂川章太郎 和泉範之 廣川和希

高橋慧 石川達也 菅原智子 小播美優 鈴木紀一

2026年7月13日 IBS研究発表会

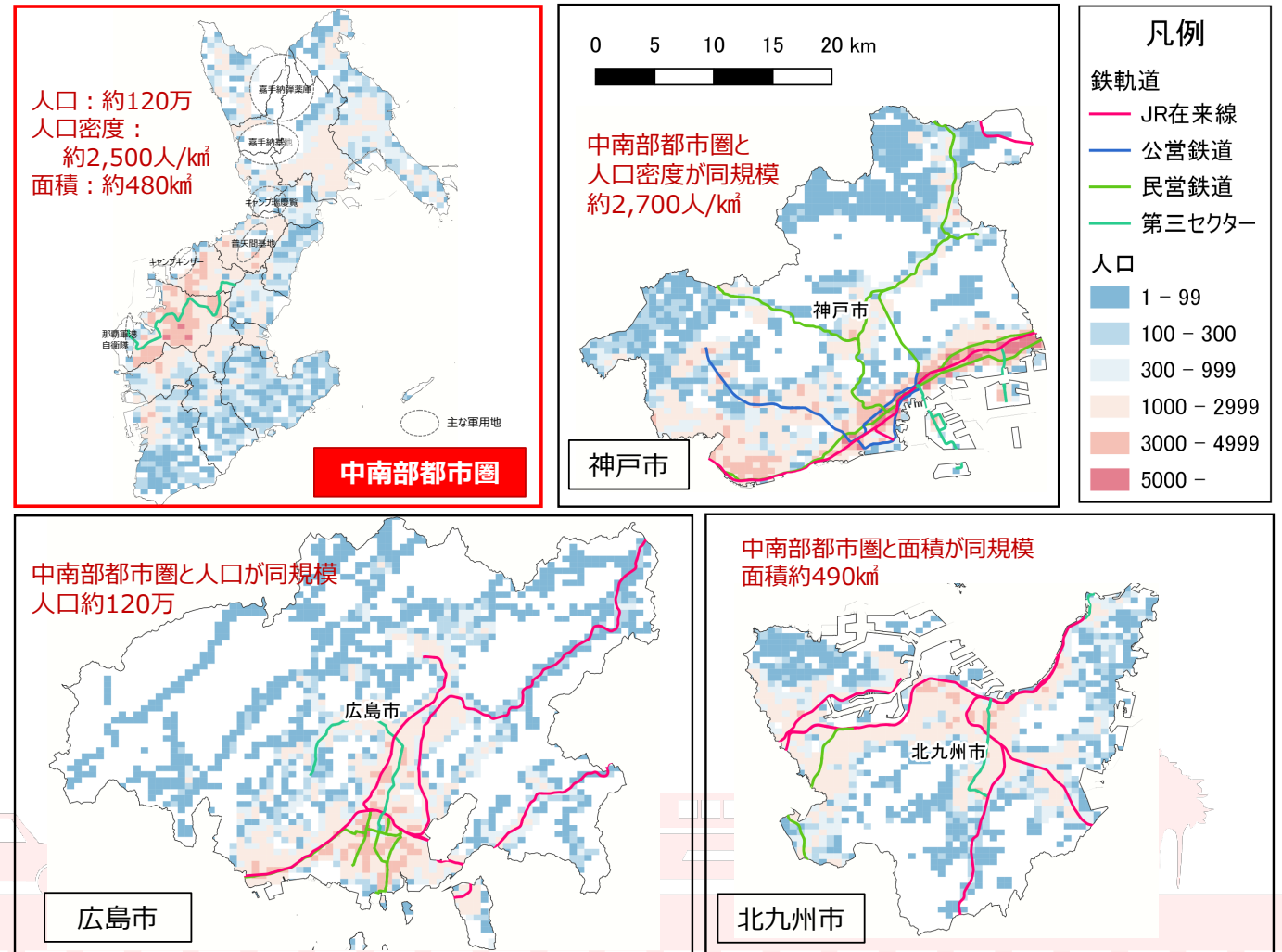


沖縄本島中南部都市圏の特徴



同規模の都市圏では、鉄道に沿って市街地が形成

- 骨格的な公共交通が存在せず、
メイン公共交通は路線バス
→いわゆる“駅”が存在しない
- 公共交通軸や拠点駅を基盤とした
都市拠点形成がなされない
- 自動車交通を前提とした分散型の
都市構造で目的毎に移動が必要
→幹線道路沿線へ市街地が拡散
→結果的に“自家用車”に依存
- 高齢化が進み、移動制約も増大

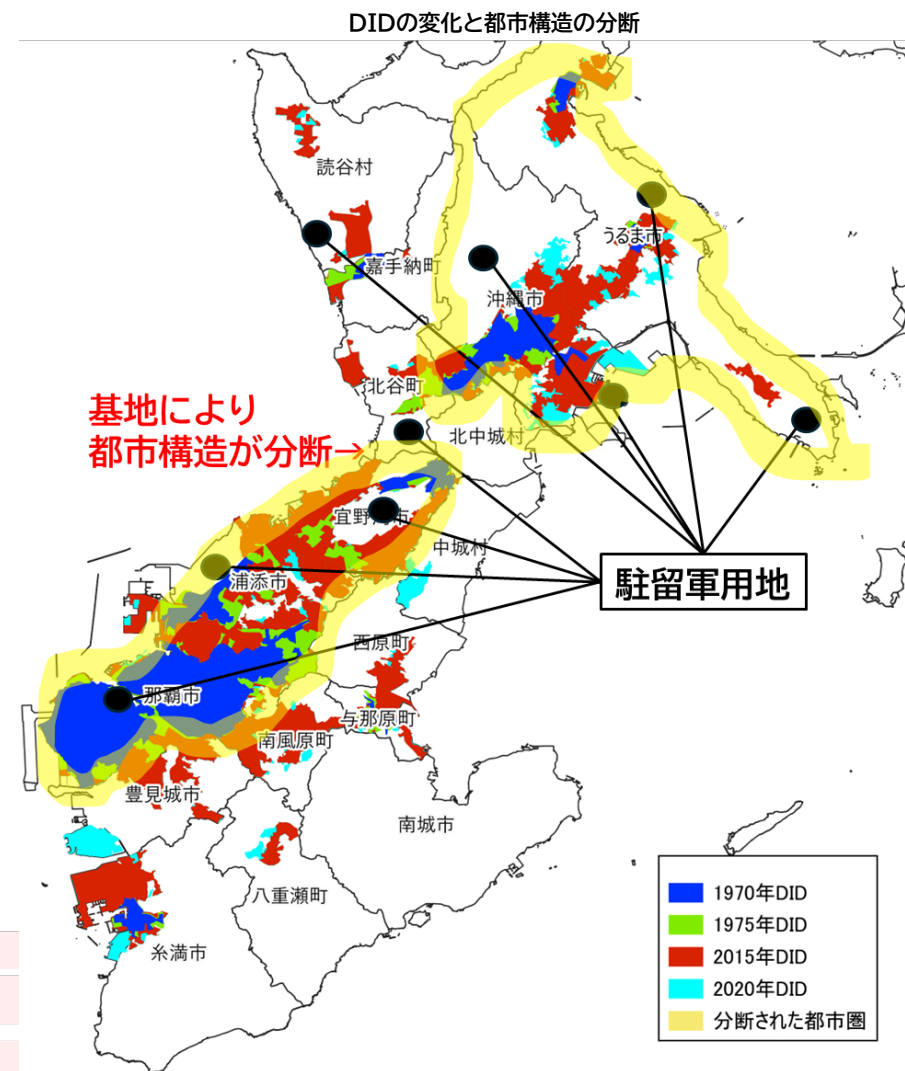




都市圏の特徴(歴史的な背景)



- かつて存在した軽便鉄道は戦火で喪失
- 米軍統治下では、基地運用を支える道路整備とアメリカ型の自動車交通体系が導入
- 日本復帰後の振興政策で、基盤整備が進められてきたものの、現在も広域的な公共交通は不十分
- 現在も大規模な駐留軍用地が市街地を分断
→那覇市 - 沖縄市間は約20km、路線バスで1時間
- 急激な地価上昇により、更に郊外化が進展
→住宅地の地価は、全国8位と非常に高価であり
郊外居住が自動車への依存傾向に拍車
→約半数の世帯は、世帯所得が300万円以下
5台に1台が無保険車両 (全国最低の加入率)



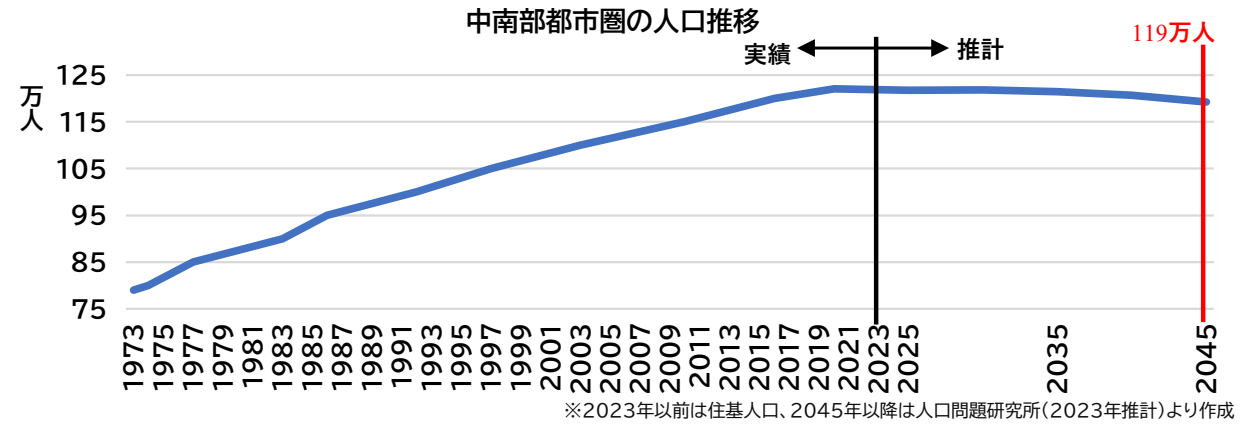
※DID地区(人口集中地区):区域内で人口密度が4,000人/km²(40人/ha)以上の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区
出典:国勢調査



人口は減らないが、高齢化は進む

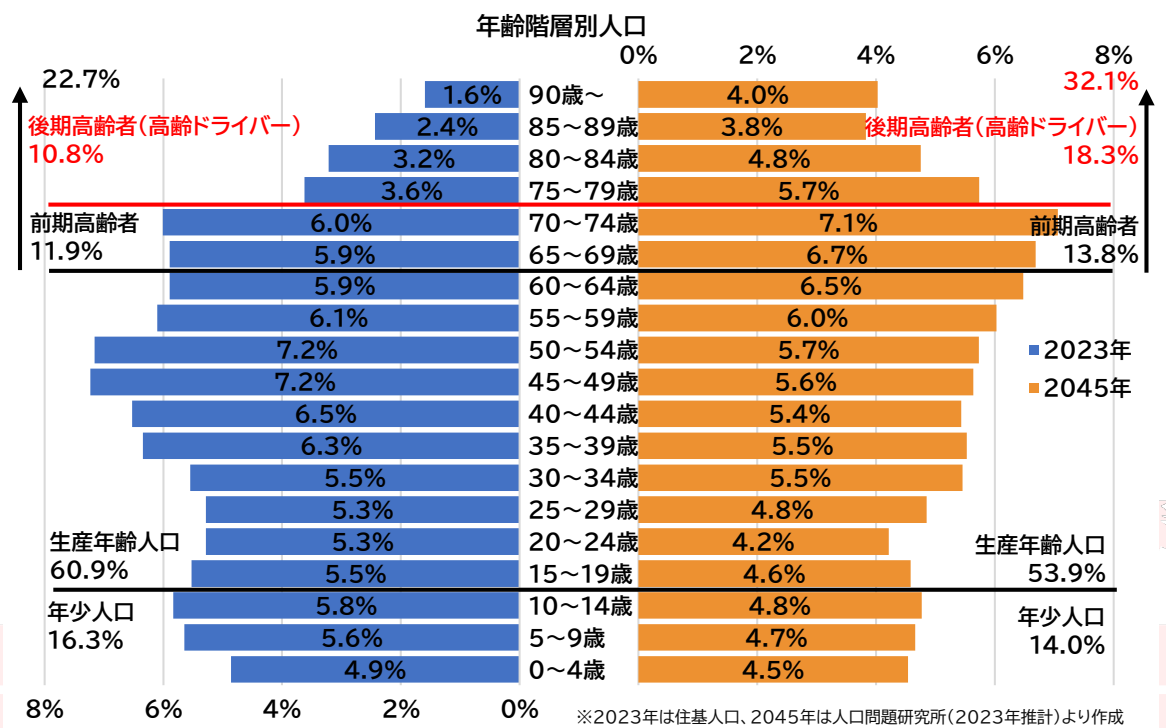


- 20年先も人口規模はほぼ同程度
- 沖縄戦の影響もあり、沖縄県にはこれまで高齢者が少なかった



- 2018年に超高齢社会に突入

- 2045年には約3人に1人が高齢者(65歳以上)となる

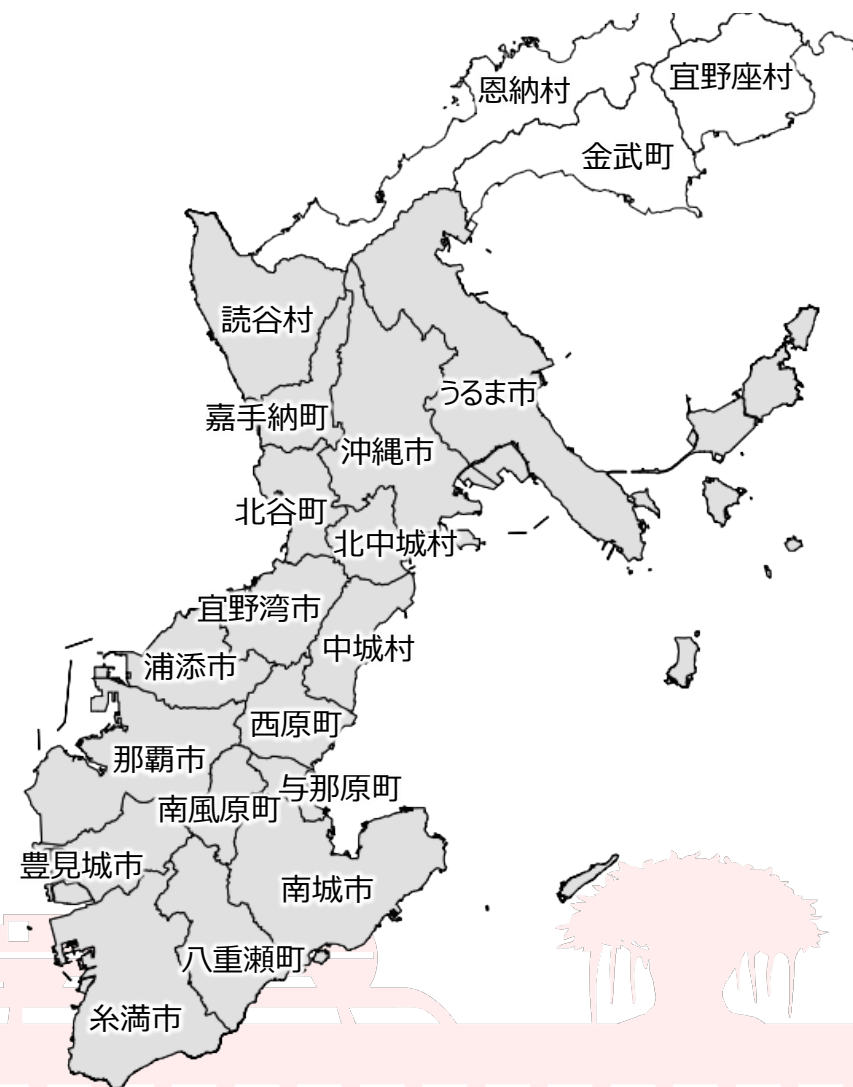




パーソントリップ調査の概要



- 沖縄本島中南部都市圏の17市町村の住民が対象
- 5歳以上の対象人口約116万人（R5.1.1住民基本台帳）
に対し、無作為に選ばれた約13万世帯、約28万人
にアンケート調査票を配布
- 約2.8万世帯、約5万人の回答を得た
- 事前に設定した都市圏の計画課題に対応し、
増え続ける送迎交通、貧困でもクルマを使わざるを
得ない社会（特に公共交通に関する利用料金負担）
等の実態分析を意識し調査を設計





課題に対応した特徴的な調査項目



通勤費用と会社負担の状況

問3 あなたは目的地までどのくらいの時間なら歩きますか。

分

問4-1 ※職業をお持ちの方で、自動車や公共交通を利用している方のみお答えください。

あなたの通勤にかかる費用をお答えください。
(駐車場代、ガソリン代、バス・モノレール運賃など)

円/月 程度

問4-2 問4-1のうち、会社が負担するのはどれくらいですか。

1. 全額会社支給
2. 限度額まで会社負担 ⇨ 限度額 円/月 程度
3. 全額自己負担

問5 ※職業をお持ちの方のみお答えください。

あなたはどのくらいの頻度で在宅勤務をしていますか。

1. 週に5日以上
2. 週に3,4日
3. 週に1,2日
4. それ未満
5. していない

送迎頻度や理由

問6 ※日常的にお子さんを朝、学校等へ自動車で送っている方のみお答えください。
送迎交通について、送り先や頻度などについてご記入ください。
複数人送っている場合は、人数分ご記入ください。

	問6-1 送り先を お答えください	問6-2 頻度は どのくらいですか	問6-3 送りを行う主な理由を お答えください
1人目	表1から1つ選択	週に 回 程度	表2から1つ選択
2人目	表1から1つ選択	週に 回 程度	表2から1つ選択
3人目	表1から1つ選択	週に 回 程度	表2から1つ選択

表1 送り先

1. 保育所・幼稚園
2. 小学校
3. 中学校
4. 高校
5. 大学・専門学校
6. その他

表2 送迎の理由

1. 身体上の都合
2. 防犯や交通安全上の不安
3. 都合の良い公共交通機関がない
4. 目的地が遠い
5. 時間に間に合わせるため
6. 荷物が多い
7. 天候上の理由
8. 金銭的な理由
9. 通勤のついで
10. 時間に余裕があるため
11. その他



ナッジ理論を意識した広報設計



①返報性：統一ロゴや県章を採用した
ポスター・チラシ



③社会的証明：キャッチコピーで
社会に役立つことを明示

②一貫性：調査に先立ち「お願いハガキ」で事前告知、
×切前には「お礼（督促）ハガキ」で回答を呼びかけ



④好意：お願いとお礼は、各市町村の「ゆるキャラ」から方言で声掛け

①返報性：送付用封筒も
共通デザインで統一



■調査のお礼



⑥返礼品のオリジナルトート
バック（抽選で500名）



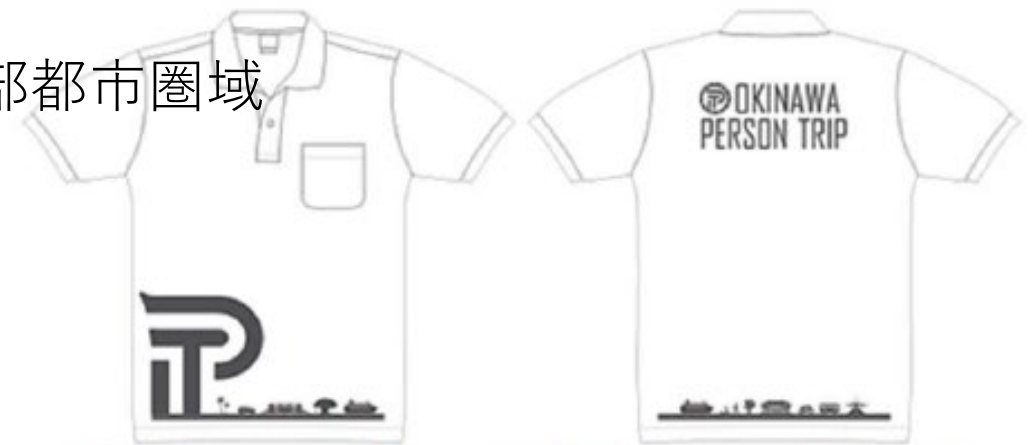
⑤権威：依頼文に県知事の
写真を載せて信頼性向上



チームワークの醸成(他部局連携)



- 公共交通利用促進の媒体「わったーバス党」と連携、調査内容や記入方法をYouTube配信。
- オリジナルポロシャツを作成し県職員や中南部都市圏域17市町村の職員が広報を兼ねて着用





土木広報大賞2025 特別賞受賞！



土木広報
大賞2025

土木広報大賞2025 特別賞

“協力したくなる調査”のデザイン
ー 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査の広報設計ー
沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課





都市圏の移動の現状



- 最新の第4回調査では、
 - ー人口が**約11万人**（約9.9%）**増加**
 - ートリップは**約7.6万**（約2.9%）**減少**

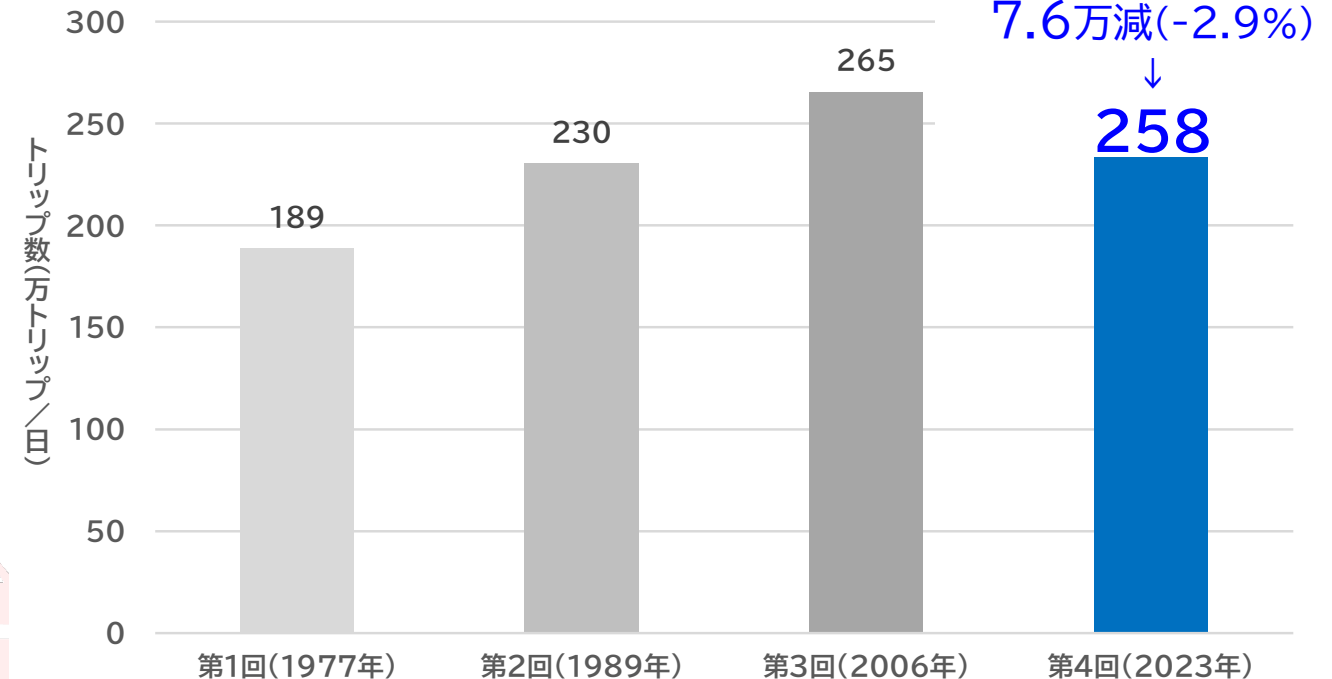
- 外出が大幅に減った若い世代とアクティブな高齢世代

- ✓ 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
- ✓ 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
 - ・人口増が主因であるが、65歳以上ではネット原単位も増加

実態調査時人口(国勢調査ベース)



トリップ数

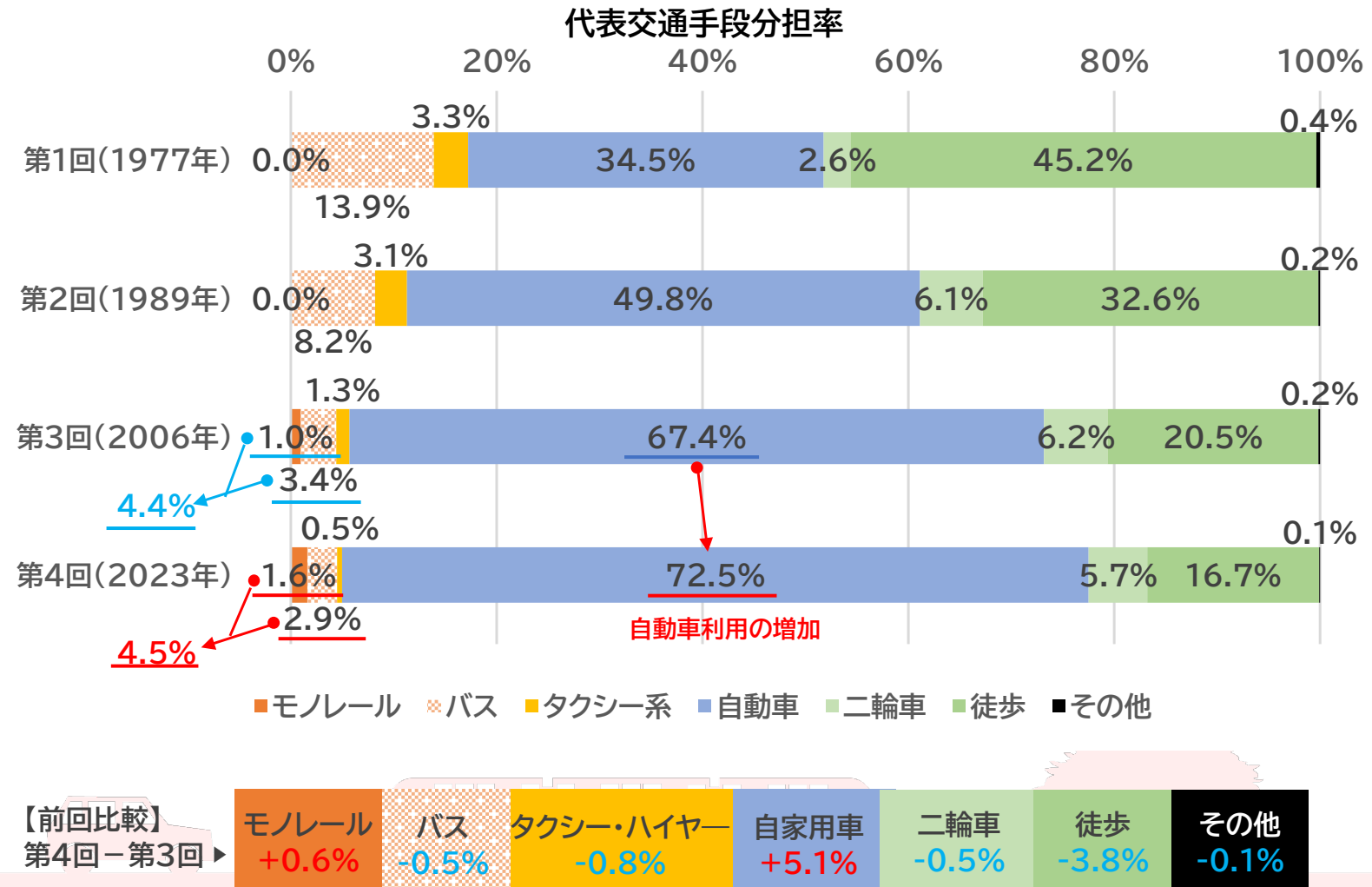




交通手段分担率の推移



- 自家用車が72.5%へ増加
- 徒歩での移動が減少
→ 自動車依存傾向が進展
- 公共交通（バス+モノレール）の分担率は4.5%で変化なし
 - ✓モノレールが1.6%に増加
 - ✓バスの分担率は2.9%に減少
- モノレール延伸、基幹急行バス導入などサービス向上
- 一方で、バス運転手不足の課題も顕在化



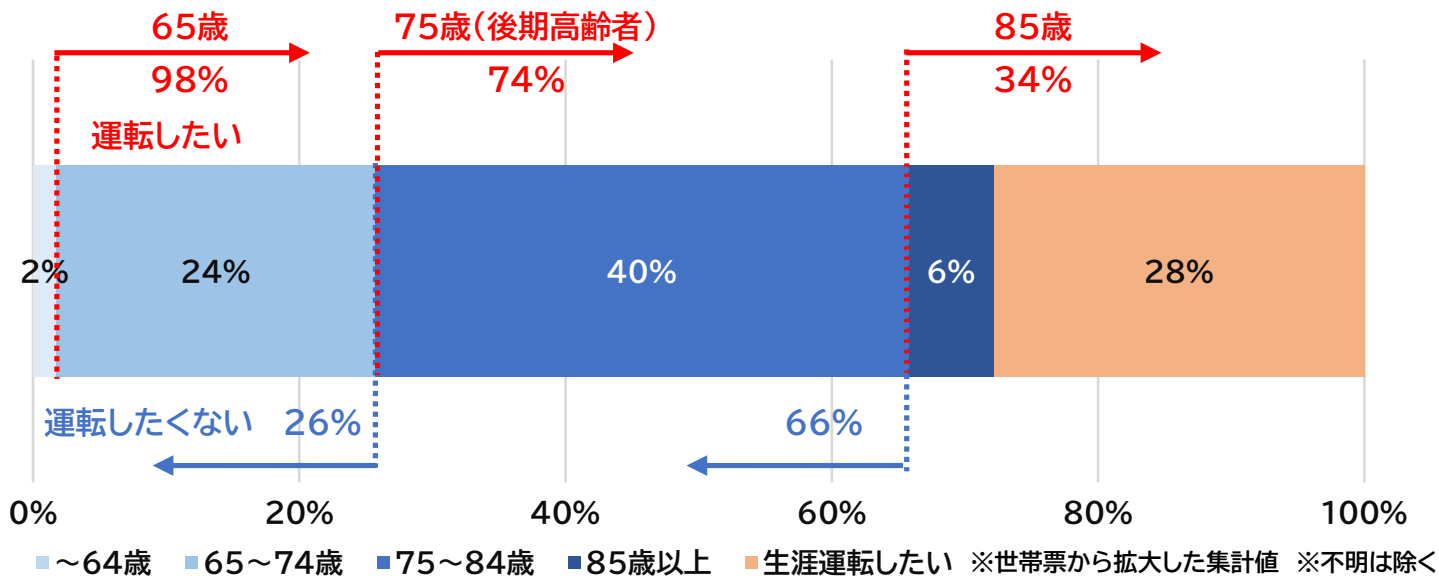


外出機会を失わないための環境整備

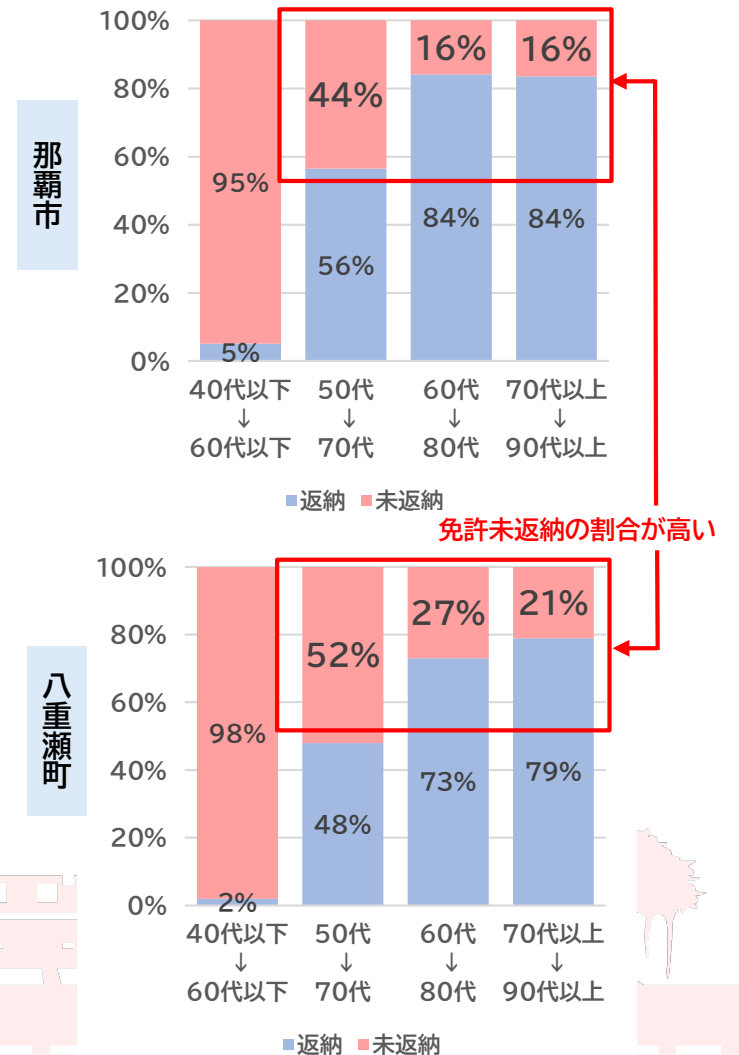


- 後期高齢者（75歳）の4人に1人（26%）、85歳以上の3人に2人（66%）が、「運転したくない」と回答
- 計画目標年次である2045年には、都市圏の約4分の1の25万人が、自身で運転したくない（できない）と考える
- 郊外部ほど免許返納意向が低く、クルマを手放せない

自動車の運転意向(何歳まで運転したいか)



年代別2045年免許返納予定者の割合





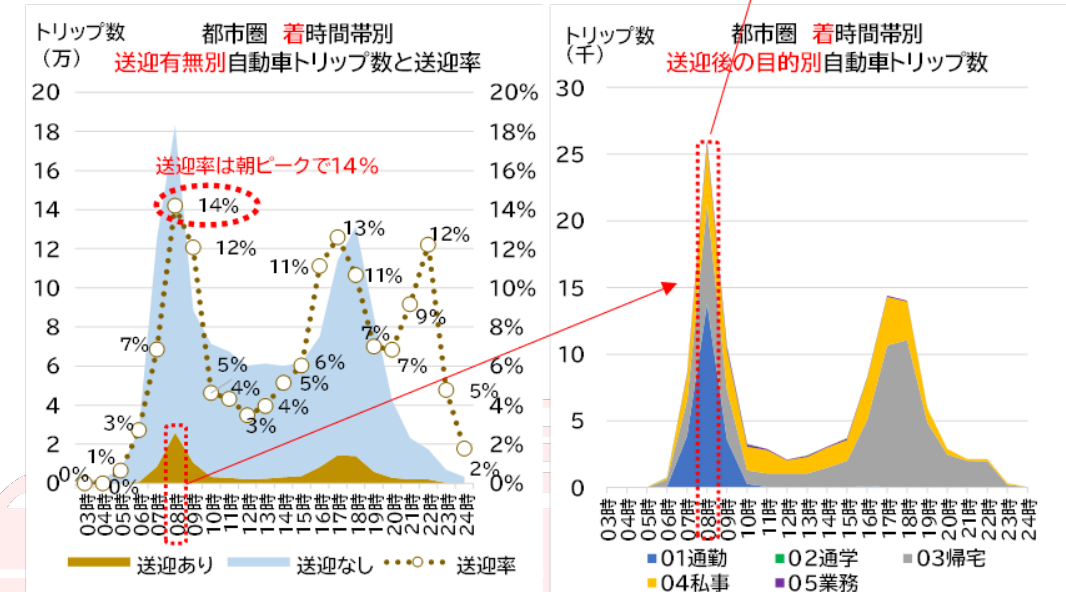
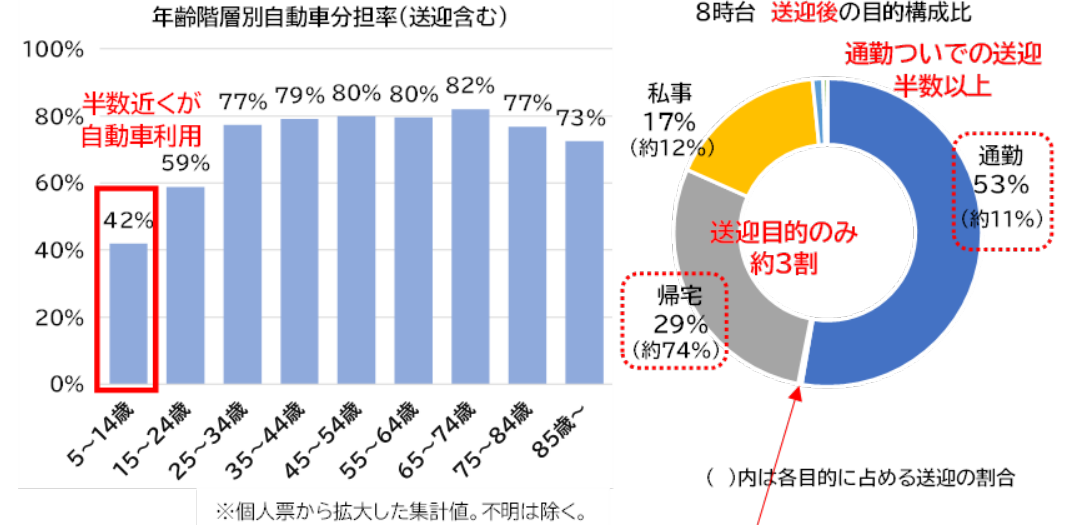
送迎に頼らず通学できる環境整備



- 義務教育の世代でも、**通学手段の半数近くを自動車送迎**が占める
- 朝ピークの**全交通の約14%が送迎**
- 「家族への負担」「渋滞の要因」「近隣への迷惑」などデメリットは県民自身も認識



- 学生が自由に移動でき、送迎負担の軽減に資する交通利用環境構築**
- TDMやMMなど、**学校教育と連携を図り、地域の公共交通を利用しながら守っていく意識を醸成**



※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トリップの着時刻別トリップ数(時刻不明は除く)

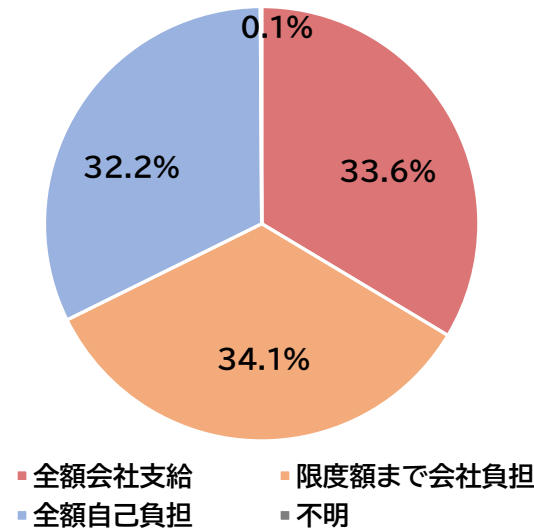


通勤手当支給と交通手段の選択

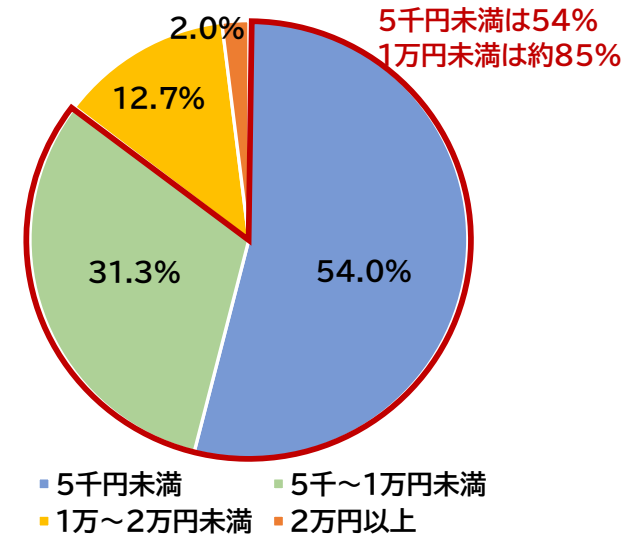


- 通勤手当支給は、全額支給、限度額支給、全額自己負担が各3分の1
- 支払限度額は、5千円未満が54%
→ガソリン代相当の支給額であり、公共交通の利用には不十分

都市圏全体の通勤手当支給状況



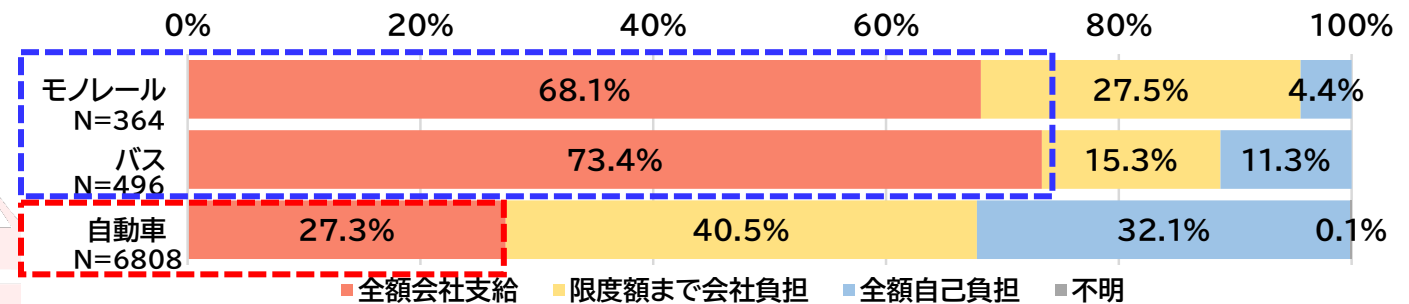
通勤手当支給限度額の割合



- 自動車利用者は**全額支給が3割**
- 公共交通利用者の**全額支給は7割**
→通勤手段選択に手当の支給状況が影響していることを示唆

- 通勤費用負担のあり方について考えていく必要性

手段別利用者の通勤手当支給状況





バス運賃と比べ安価な駐車料金

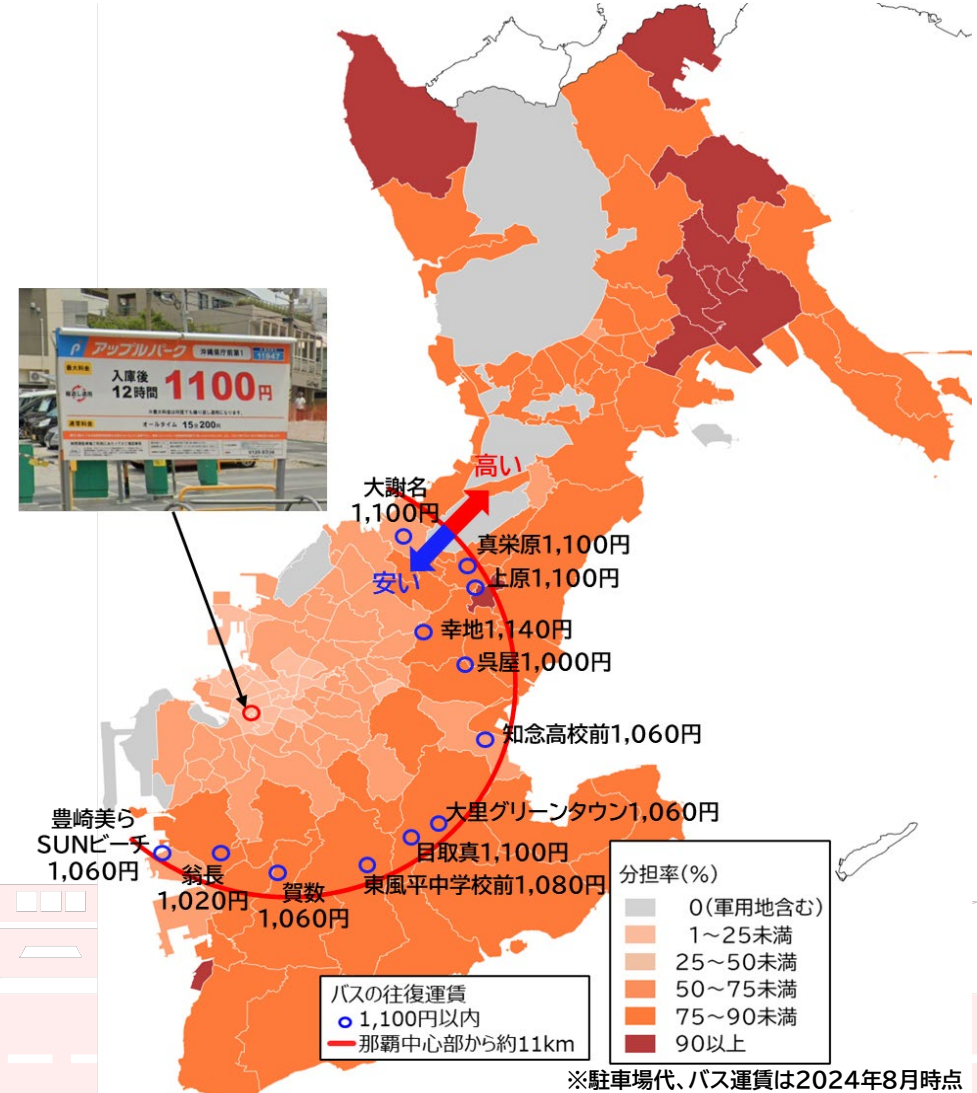


- 那覇市中心部の駐車料金は1日当たり1000円程度、駐車場が非常に多い
- 那覇市中心部から離れるに従って自動車の分担率が上昇
- 路線バス往復運賃が駐車場料金より高いエリアで自動車分担率が高い
→安価な駐車料金が自動車利用に拍車をかけている可能性を示唆

↓

・**駐車場マネジメントや来訪者の交通手段を考慮したエリアマネジメントによる交通需要調整策の検討が必要**

駐車場料金とバス運賃の比較





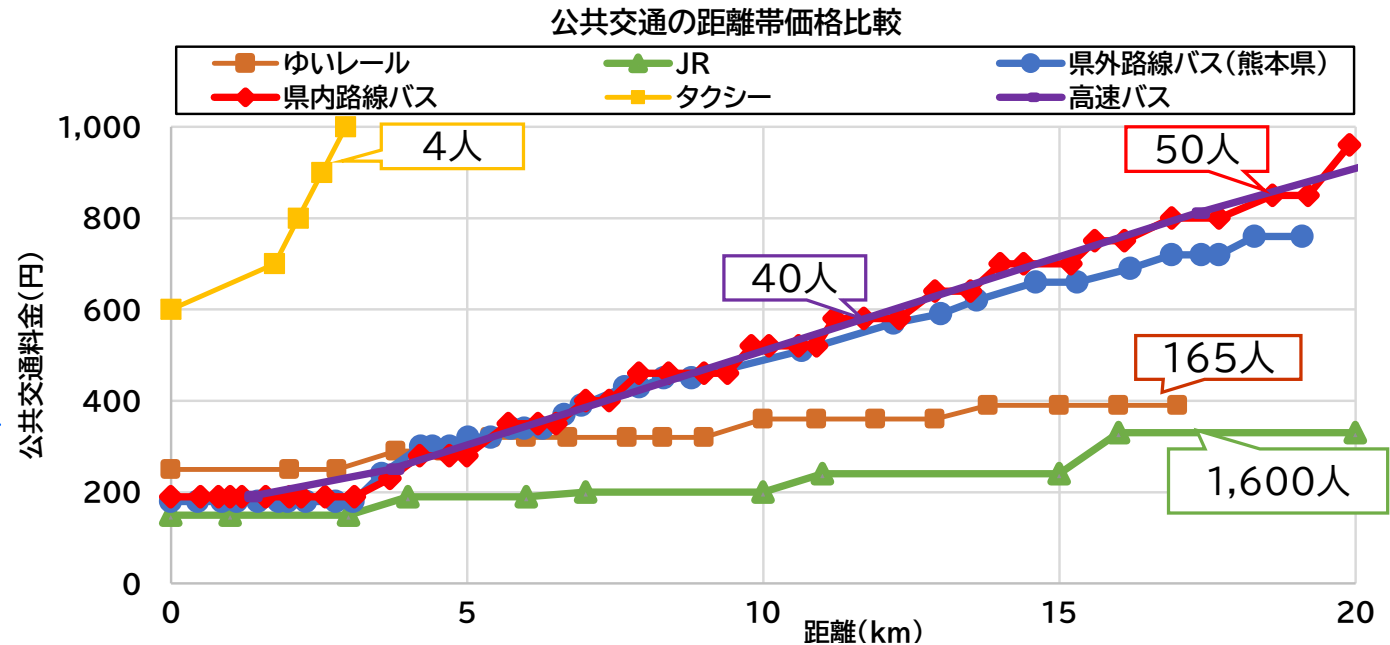
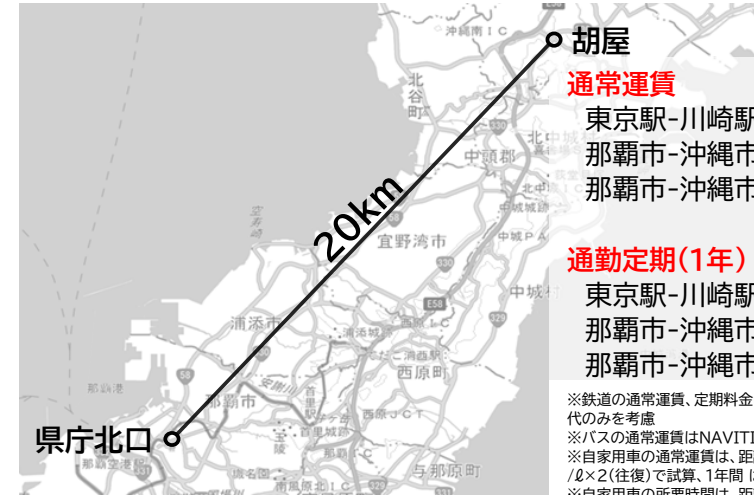
鉄道に比べ割高な路線バス運賃



- 路線バス運賃は、大量輸送機関である鉄道に比べて高くなる
- 那覇市－沖縄市間のバス運賃は、同距離の鉄道運賃（例：東京-川崎間）と比較して、通常運賃で3倍、通勤定期(1年)では約5倍もの大きな差

- 運賃や前述の通勤手当支給状況が、バスが選ばれにくい一要因である

- 短期的には、バス料金負担低減策、
- 中長期的には、交通需要の集約と大量輸送交通手段の導入が必要





マスタープランの基本方針

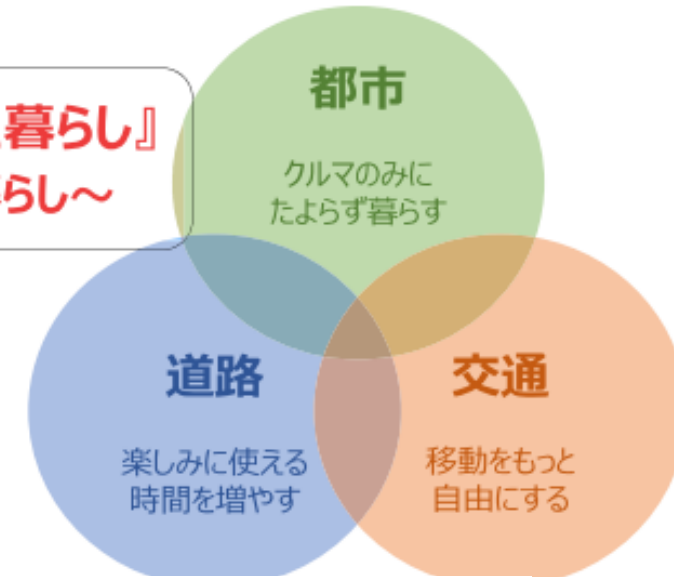


- 都市・道路・交通の分野が戦略的に連携
- まず交通の環境を整えることで、交通行動や交通拠点を中心としたライフスタイルの変化を促し、都市や人々の暮らしを豊かに改善

基本方針

『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』
～乗る自由、歩く楽しさ、選べる暮らし～

『交通環境が変わる』ことで 意識せずとも
そこに住んだり訪れたりする人びとの行動が変わり
都市圏での生活が豊かに変わっていきます



『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』をスローガンに

3つのセクションの連携	
都市 クルマのみにたよらず暮らす (安心・安全性の向上)	・必要な機能をまちの中心に集め、歩いて楽しく活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくす ・クルマ送迎に頼らなくても自由に行きたい場所に移動できるような交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で移動困難者を生まない
道路 楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)	・運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で悪化し続ける混雑を緩和 ・便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →“遅延なく確実に”行きたい場所に行ける
交通 移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)	・費用負担の問題で公共交通を選択できない状況無くす ・地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる ・交通ネットワークへのアクセス環境や乗り継ぎ環境を整備する

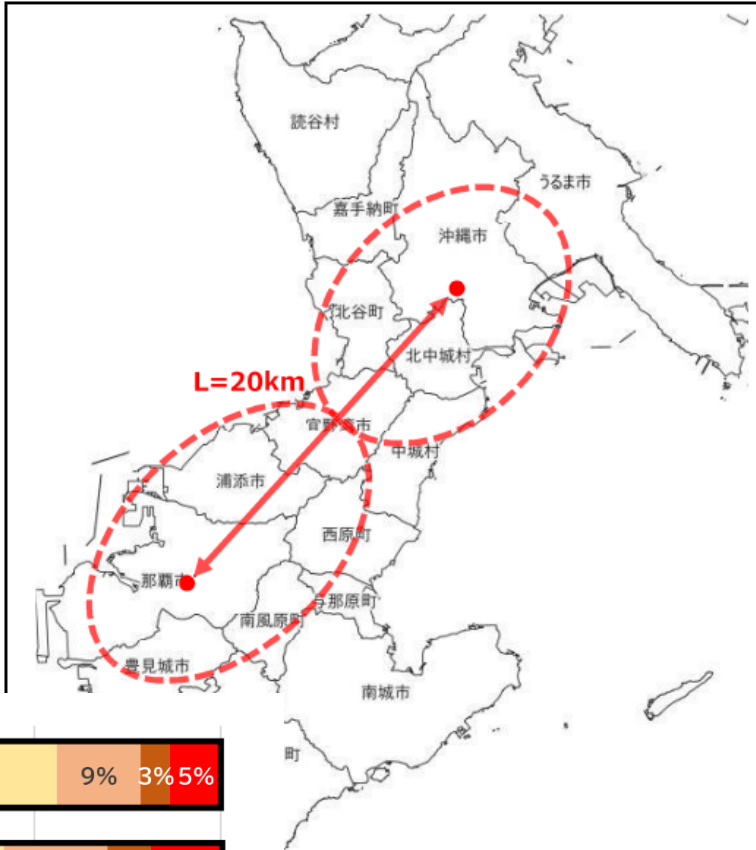


多核連携・軸上都市構造

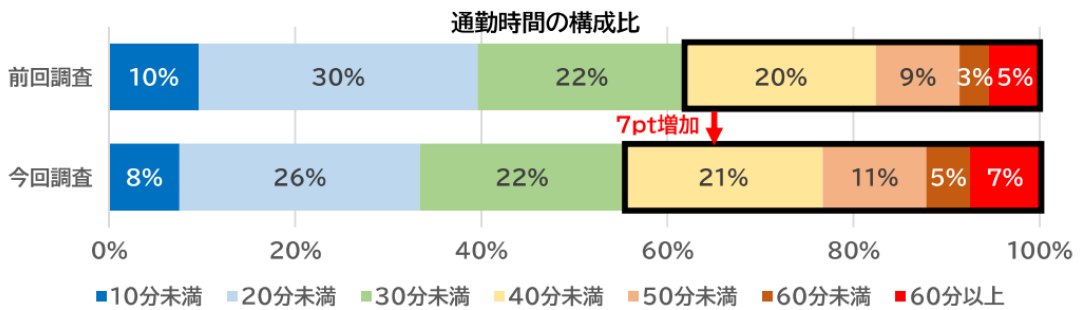
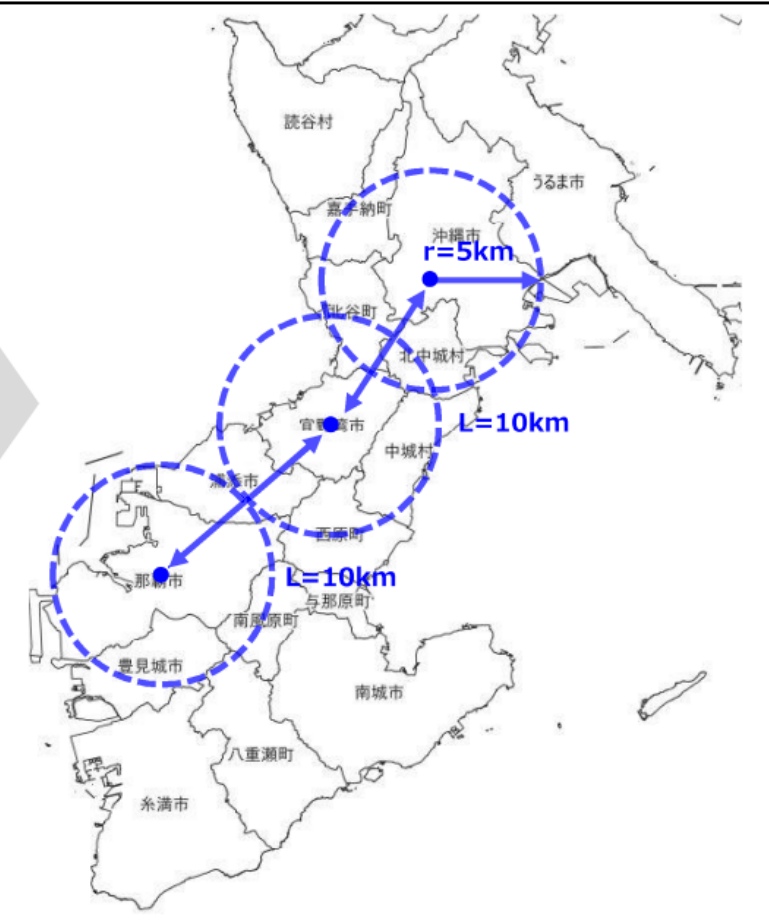


- 3つ目の新たな都市拠点、宜野湾ができることにより目的地が分散
→移動距離・時間が短縮
- 都市拠点が連坦することで拠点間の移動が円滑に！

那覇・沖縄の2拠点
2眼レフ構造



那覇・宜野湾・沖縄の3拠点
多核連携・軸上都市構造





豊かな暮らしのための拠点への機能集約



多彩な活動を支える都市拠点の機能

都市圏における多彩な都市活動を支える**高次の都市機能が集積**し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点

- ・県内外から広域的に人が集まり、ビジネス機会の創出や文化交流など「人の集まり・交流の場」の機能を有し、「生活・経済・文化」を支えるインフラを集約
- ・機能例：商業・業務機能、文化機能、高度医療、観光・国際交流機能等



生活活動を支える地域拠点が備える機能

各生活圏の中心として、**日常生活を支えるための機能が集積**する拠点

- ・地域の人々が集まり、日常的な買い物・学習やコミュニティ活動など、「生活圏の身近な基盤」の機能を有し、住民の暮らしを支える多面的な役割を担うインフラを集約
- ・立場や世代を超えた人々との交流による包摂性に満ちた場の提供
- ・機能例：生活支援・福祉機能、行政・公共サービス機能、地域医療機能、防災・安全機能等



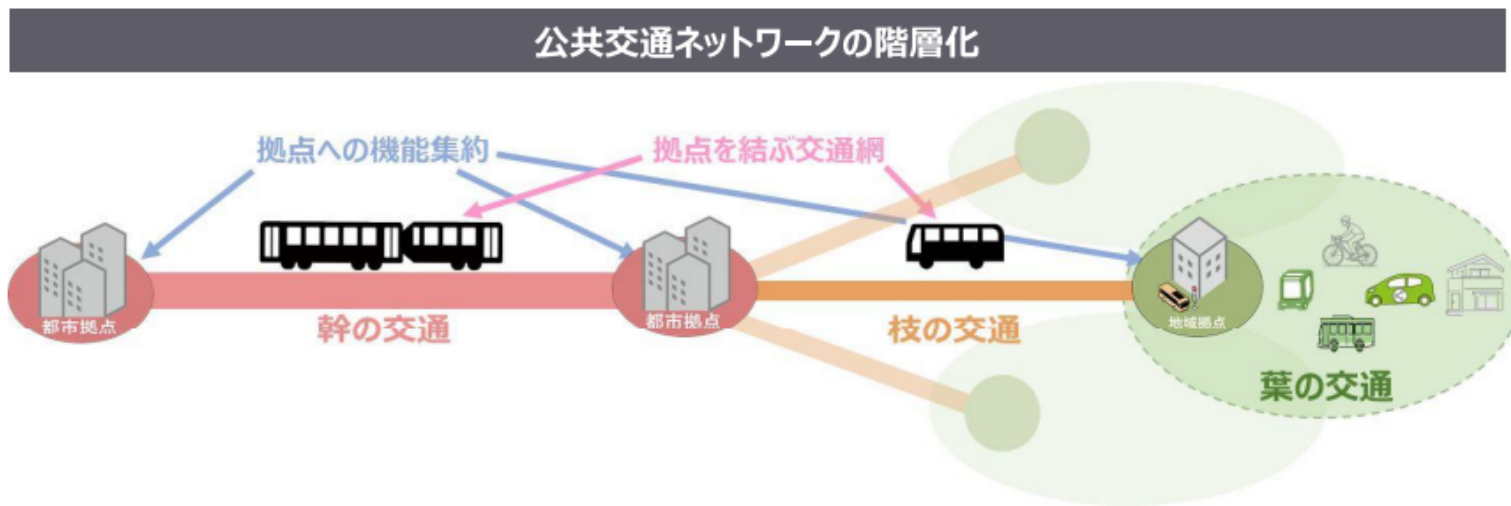
「幹・枝・葉」のシームレスな接続と階層化



- 都市・地域拠点への機能集約
 - ✓**幹の交通**：都市拠点間
 - ✓**枝の交通**：都市拠点－地域拠点
 - ✓**葉の交通**：地域拠点と周辺住居
- 役割に応じた機能と手段を整備し、シームレスに接続



- 移動需要を集約することで動線をわかりやすく
- 大量輸送機関の導入により高速で安価な移動を実現



階層	役割	求められる機能	公共交通手段
幹の交通	都市拠点間を結ぶ	高速・大容量 高頻度	強力な公共交通システム (専用空間を走行)
枝の交通	都市拠点と地域拠点を結ぶ	定時・定速性	新たな公共交通システム モノレール、路線バス
葉の交通	地域拠点と住居などを結ぶ	利用可能性	オンデマンド交通など 地域の公共交通



多様な交通手段のための道路空間再編



- **道路を**自動車交通の空間としてのみではなく、**公共交通サービスを支える基盤空間として位置付け**
- 多様な交通手段の活用を図る空間に再編、**公共交通の定時性や速達性を確保する方向性を明示**
- 将来の**自動運転化への対応も見据えて公共交通専用空間の整備検討**を進めていく方針を示した

●道路空間再編前



道路空間の再編

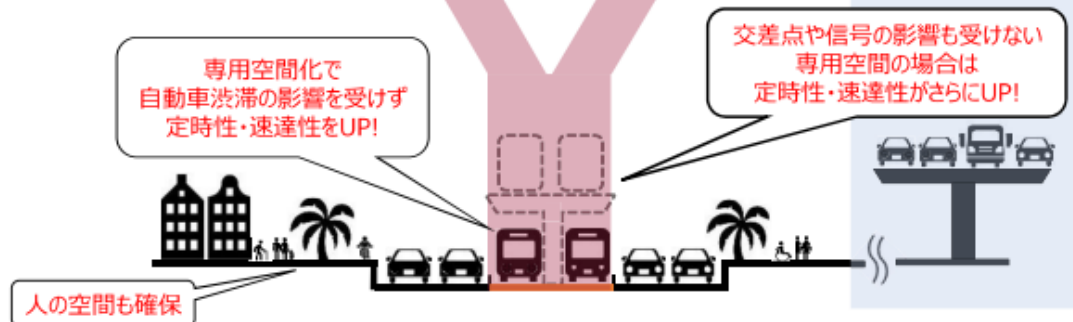
道路の整備・機能分担

●道路空間再編後

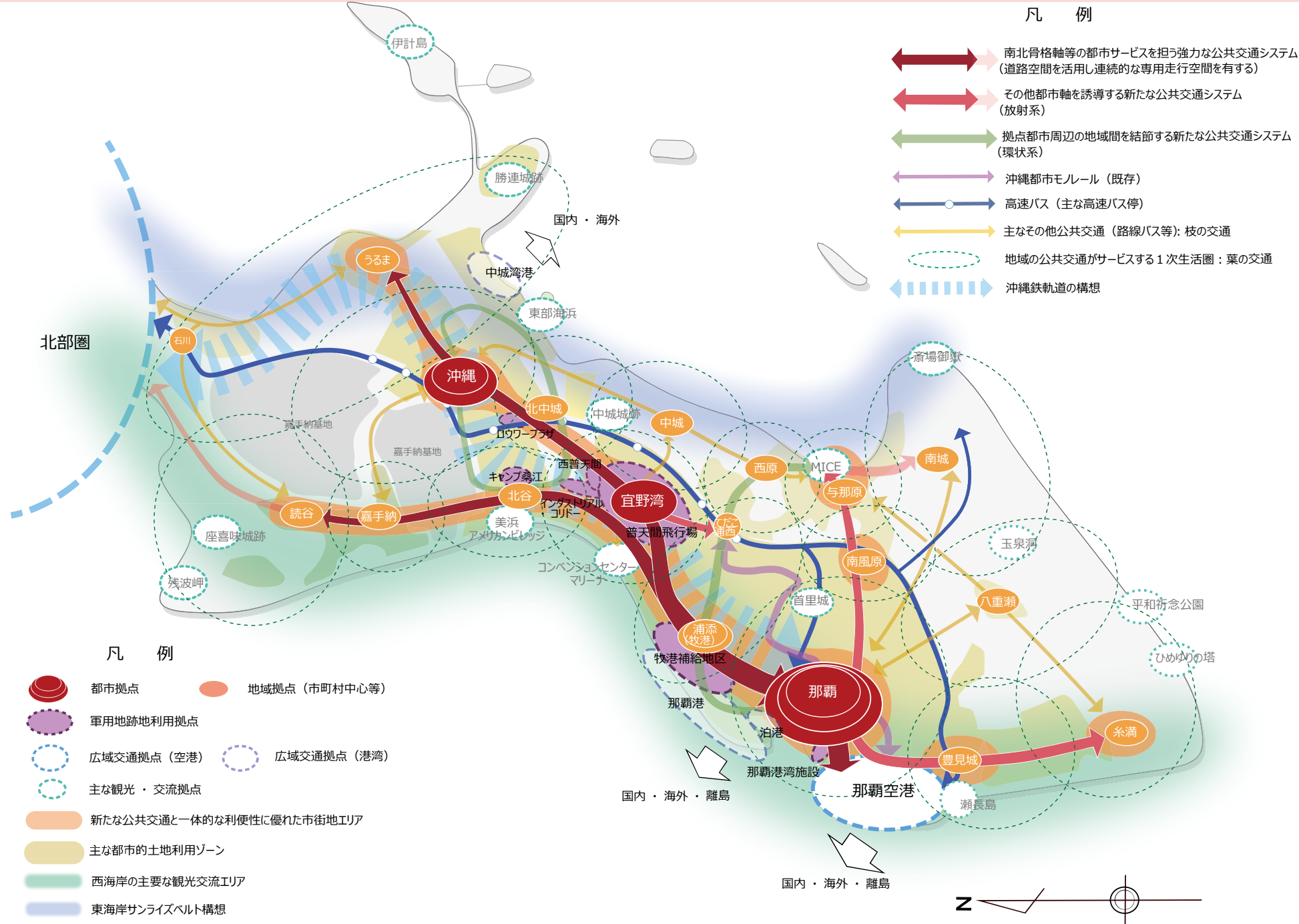
①バス走行車線を確保



②公共交通専用空間を確保



※輸送力についての根拠は Blueprint for Autonomous Urbanism: Second Edition を参照。





都市総合交通戦略の柱(幹線軸整備)



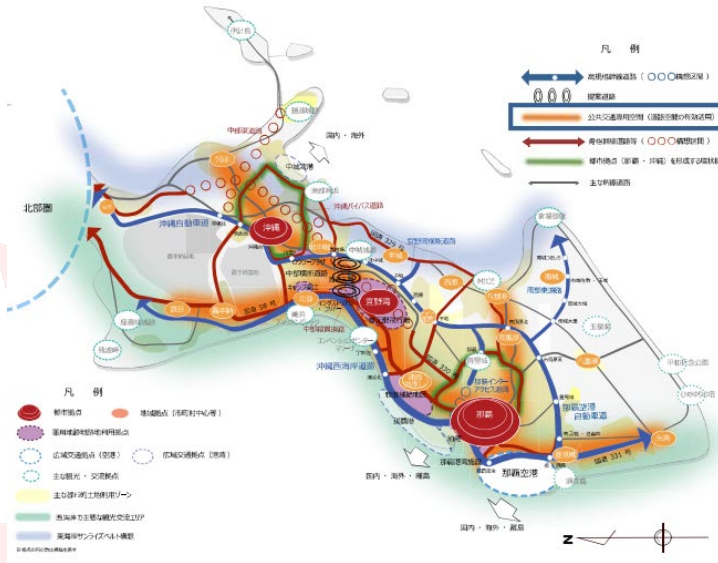
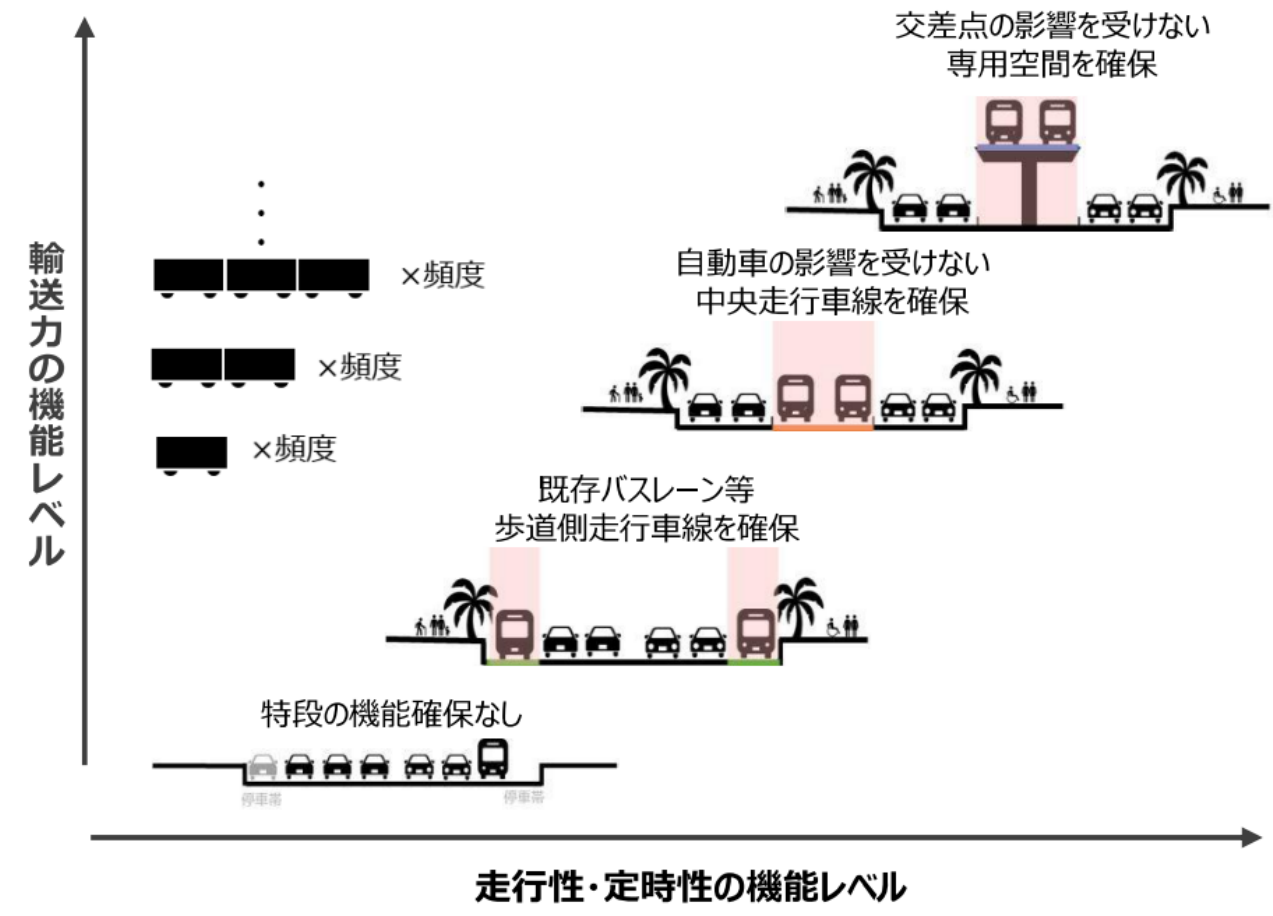
・ 幹線軸の公共交通に求められる交通機能

- ✓ 走行性、輸送力等の機能のあり方
- ✓ 機能確保に必要な十分な走行空間のあり方

・ 幹線軸を支える道路に求められる空間機能

- ✓ 道路における公共交通空間確保の可能性
- ✓ 道路機能への影響と課題、必要な対策等

◆ 各方面の、走行性確保のための空間と輸送力確保のためのサービス水準のイメージを検討



◆ ○○方面(○○間)は、□□道路を活用した公共交通空間確保が考えられる。

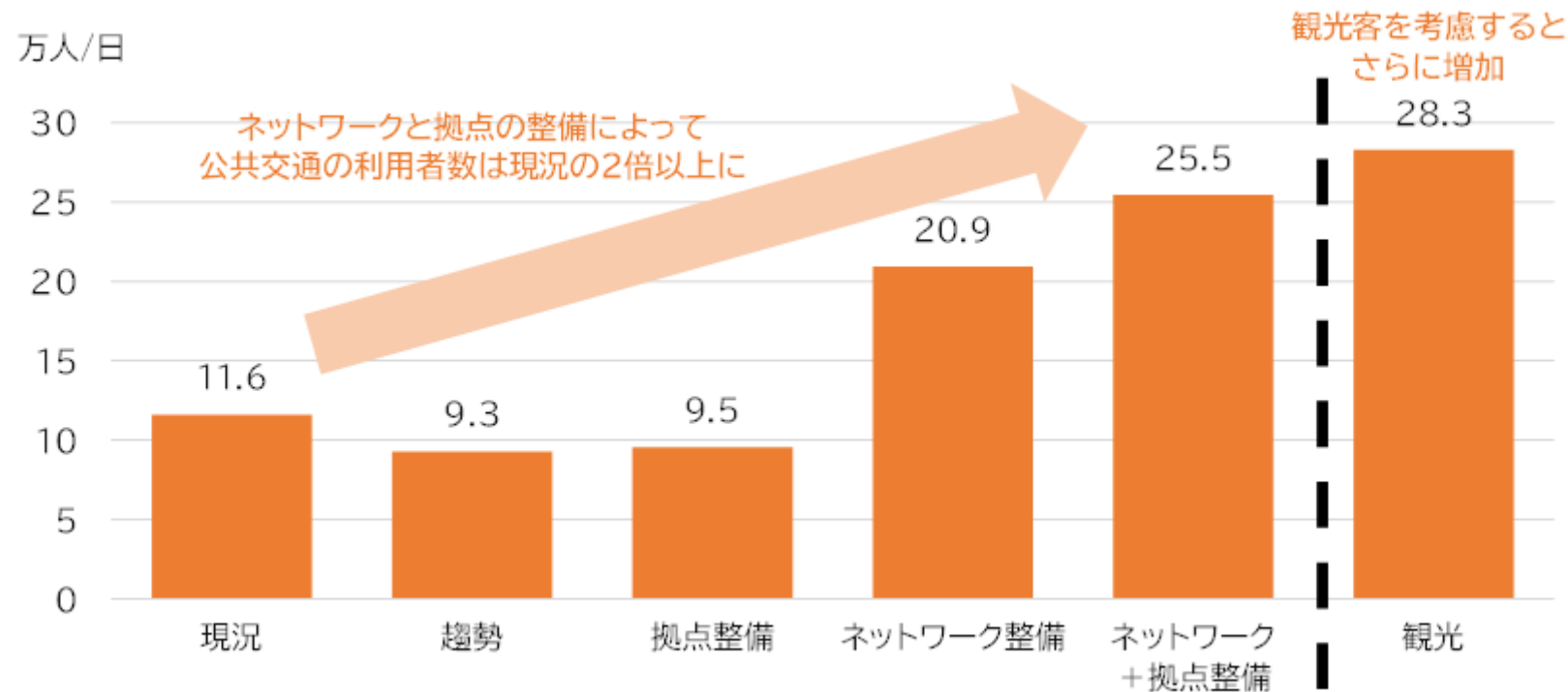
- ・ 公共交通空間を確保した場合の、自動車交通への影響等を各方面(区間)別に検討



マスタープランの実現効果



- マスタープランの実現で、**公共交通利用者は2倍以上に増加**（現況11.6万人 + 13.9万人）
→交通ネットワーク整備だけでなく、拠点整備をあわせて進めていくことが重要！





おわりに



- 全国の都市圏では人口減少や調査コストの増大、調査手法の多様化等を背景として、**従来型の大規模なPT調査の実施事例は減少傾向**
- 本調査は約28万人を対象とした**大規模調査を実施**し、5万人から回答を得たことで、都市圏全体の**移動実態や交通課題を高い解像度で把握**
- 将来の都市構造や交通政策の方向性を議論する上で、PT調査が果たす役割は依然として大きい
- **沖縄特有の都市構造や交通課題を丁寧に整理し、将来像を共有しながら検討**を重ねたことが、本マスタープランの大きな特徴
- 今後は、令和8年度から2ヵ年をかけて、都市交通マスタープランに示された将来の都市像を実現するため、**具体施策の推進に向けた都市総合交通戦略を策定**
- **『交通から変える！沖縄のまちと暮らし』の実現**に向け引き続き取り組みます！



都市交通マスタープラン掲載HP



<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1039935.html>

もしくは、

沖縄本島中南部都市圏
都市交通マスタープラン

で検索をお願いします！

The screenshot displays the official website for the Urban Traffic Master Plan of the Okinawa Prefecture. The browser address bar shows the URL: [pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1039935.html](https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1039935.html). The page features a navigation menu with icons for various topics: 暮らし・環境 (Living Environment), 医療・健康 (Medical Health), 子育て・福祉・教育 (Child Welfare Education), 文化・交流 (Culture Exchange), 産業・しごと (Industry Work), まちづくり (Urban Planning), 防災・安全 (Disaster Safety), 平和・基地 (Peace Base), and 県政情報 (Prefectural Information). The main content area is titled "都市交通マスタープラン【第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査】" (Urban Traffic Master Plan [4th Okinawa Main Island Central and Southern Urban Area Person Trip Survey]). It includes social media links for X, Facebook, and LINE, and a page number of 1039935. The text on the page states that the plan was formulated for Okinawa Prefecture and aims to improve urban traffic by 2045. It also mentions the goal of transitioning from a car-centric society to a people-centric one. A sidebar on the right lists related topics under "まちづくり" (Urban Planning), including "道路・交通" (Roads and Transportation), "交通" (Transportation), and "計画・プラン(交通)" (Planning and Plan (Transportation)). A blue circular button with an upward arrow is visible near the sidebar. The footer of the page indicates the plan was updated in May 2026 (Heisei 28).