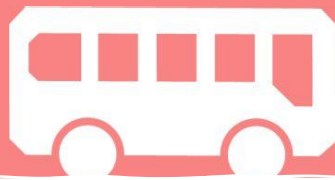




# 都市圏における移動の現状

# 3





## 3. 都市圏における移動の現状

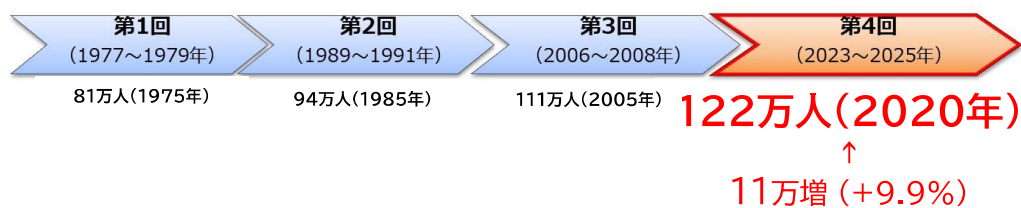
### 3-1 都市圏の移動の現状

#### (1) 都市圏の人の移動は減少

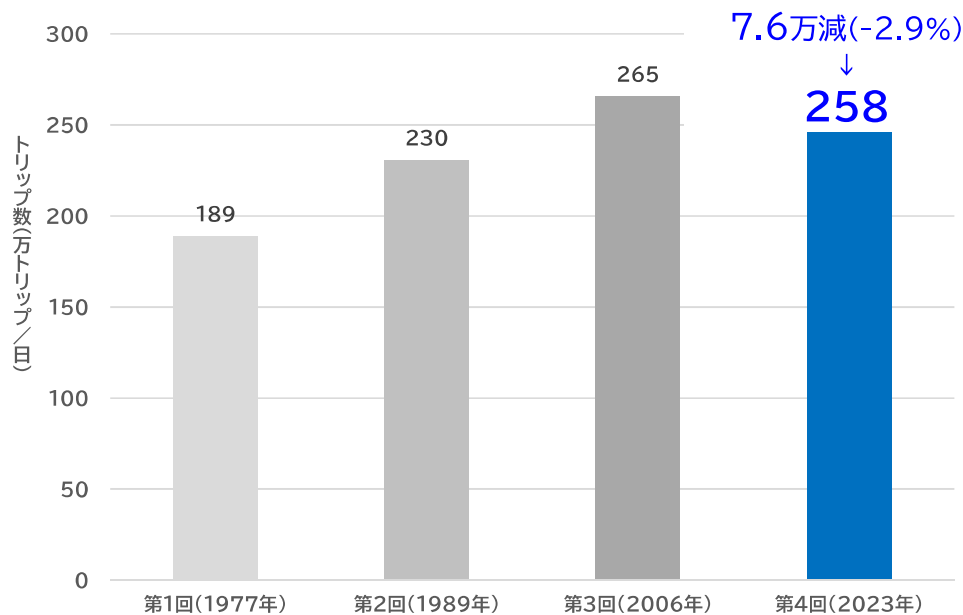
過去 3 回の調査では、人口・トリップ数はともに増加してきましたが、今回調査では前回に比べて、人口が約 11 万人（約 9.9%）増加しているのに対し、トリップ数は約 7.6 万（約 2.9%）減少しています。

更なる少子高齢化が予想されるなかで、誰もが安全・安心・快適に移動し、活動できる都市を構築・維持していく必要があります。人口減少局面では、都市や交通インフラを維持するための財政制約も生じると想定されるため、将来の人の移動の変化を踏まえた都市デザインの重要性がより高まっています。

#### 実態調査時人口(国勢調査ベース)



#### トリップ数

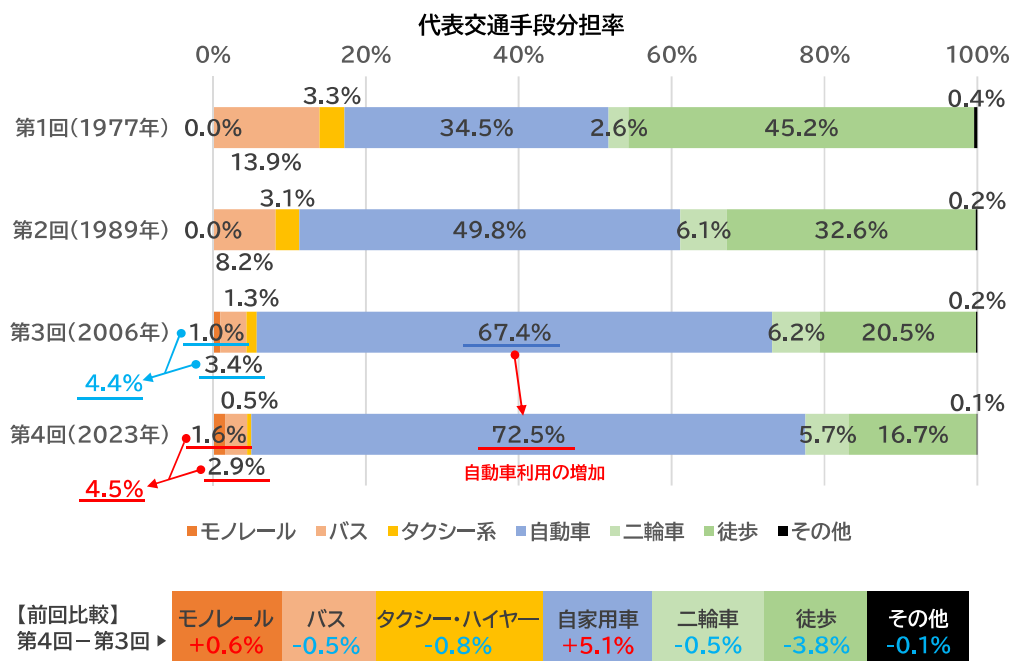


## (2) 自動車を中心とした都市圏での生活

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沖縄県では、極めて高い自動車依存型社会が形成されており、日常生活の移動の大半を自動車に頼っている状況にあります。

都市圏の交通手段の構成比は、自家用車の分担率が72.5%と、前回調査の67.4%から増加し、自家用車への依存傾向が更に進展しました。これに対応して、徒歩での移動は減少しました。

「公共交通（バス+モノレール）」の分担率は4.5%で、公共交通全体としては前回調査の4.4%から大きな変化は生じていないものの、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%に減少しました。



※個人票から拡大した集計値  
※不明は除く

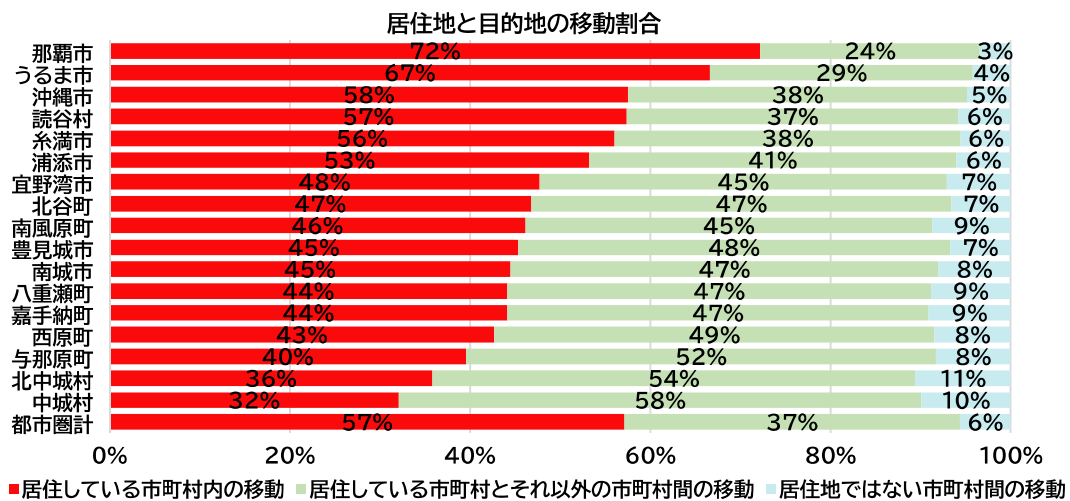
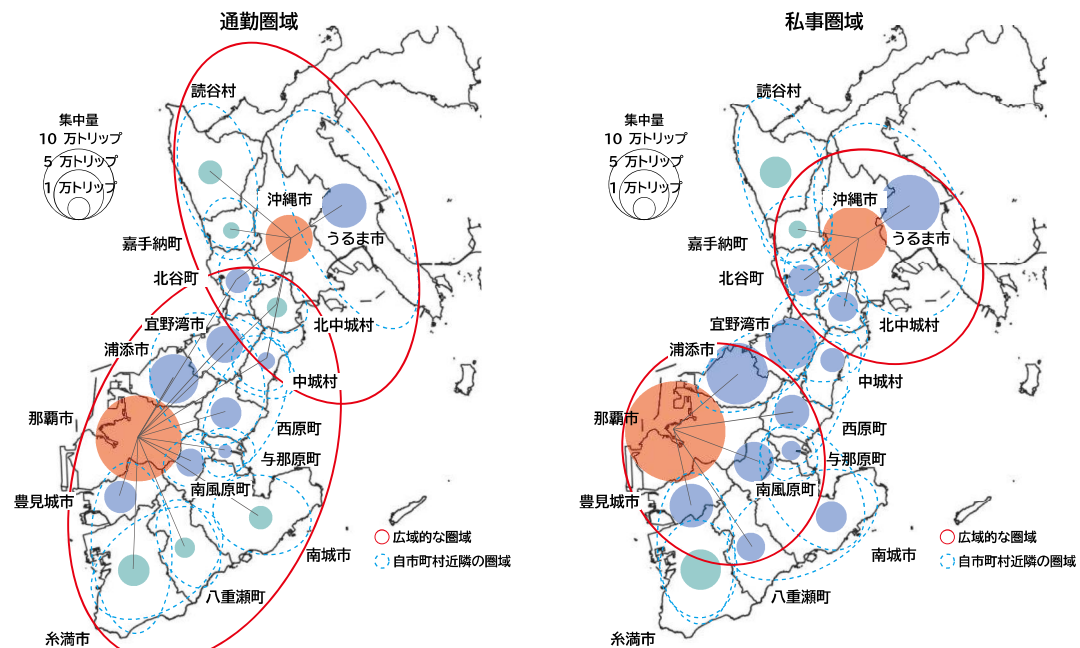
以降では、「都市構造」、「社会構造」、「都市交通」、及び、「近年の変化」の4つの観点で、都市圏の移動の実態と改善すべき課題を示していきます。

### 3-2 都市構造から見た移動の現状

#### (1) 那覇市、沖縄市を中心とした2つの行動圏域

現在の都市圏では、那覇市と沖縄市が通勤や私事の主たる目的地であり、それぞれに対し複数の市町村からの移動が集まる広域的な移動圏域が形成されています。一方、那覇市と沖縄市以外の市町村への移動は、自市町村もしくは隣接する1つの市町村程度までが行動範囲となっています。

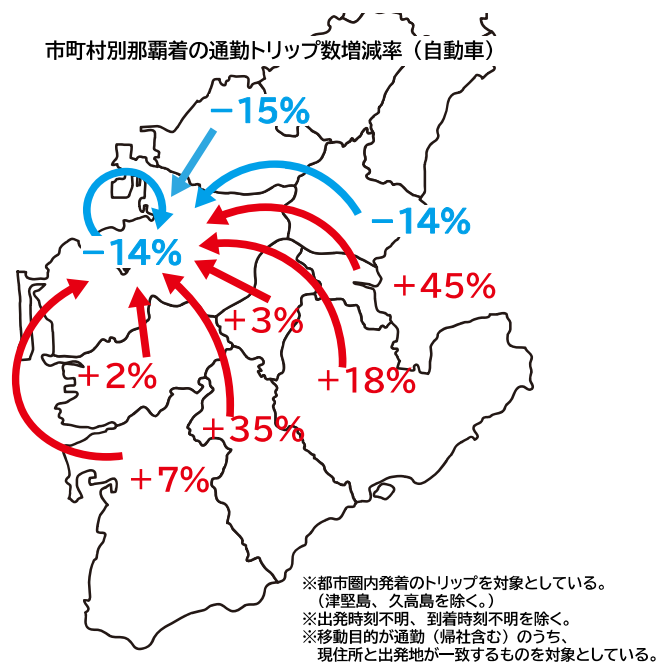
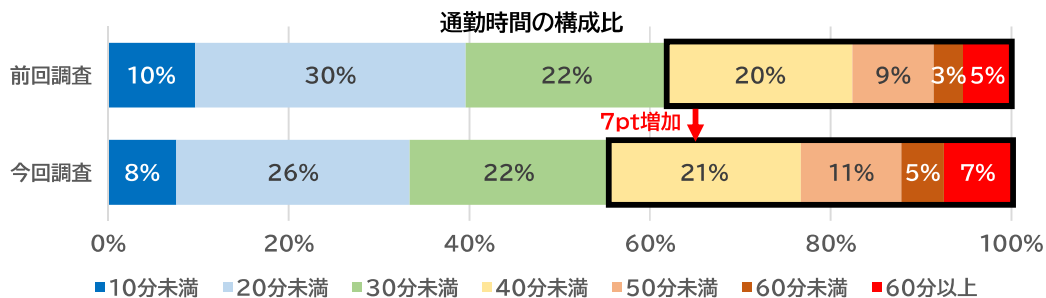
通勤のほうがやや行動圏域が広く、買い物に代表される日常的な私事の移動は隣接市町村程度の範囲に留まっています。



## (2) 郊外化の進展とさらなる自動車依存

那覇市内への自動車通勤に着目すると、那覇市、浦添市、西原町など公共交通（基幹バスやモノレール）を利用しやすい地域では減少し、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ます。

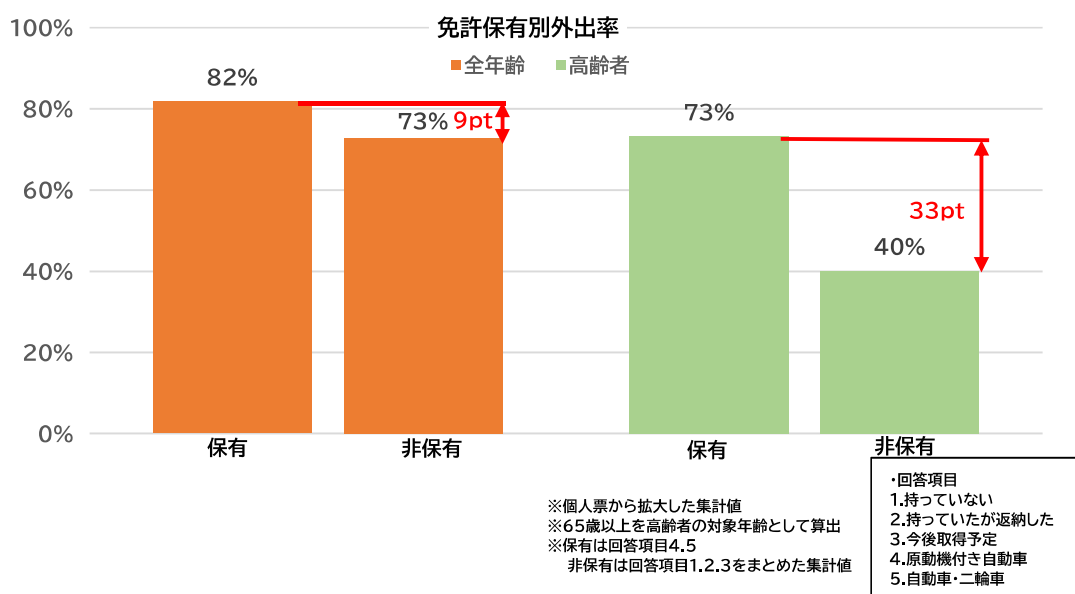
前回調査と通勤時間の分布を比較すると、30分以上のトリップ割合が増加しており、郊外居住の増加による通勤の長距離・長時間化に加え、自動車利用の増加が、道路混雑の一因にもなっています。道路混雑の悪化は、県全体の生産効率の低下を招くだけでなく、県民一人ひとりが自由に使える時間にも影響を及ぼし、個人の有意義な活動を阻害する要因にもなってしまいます。



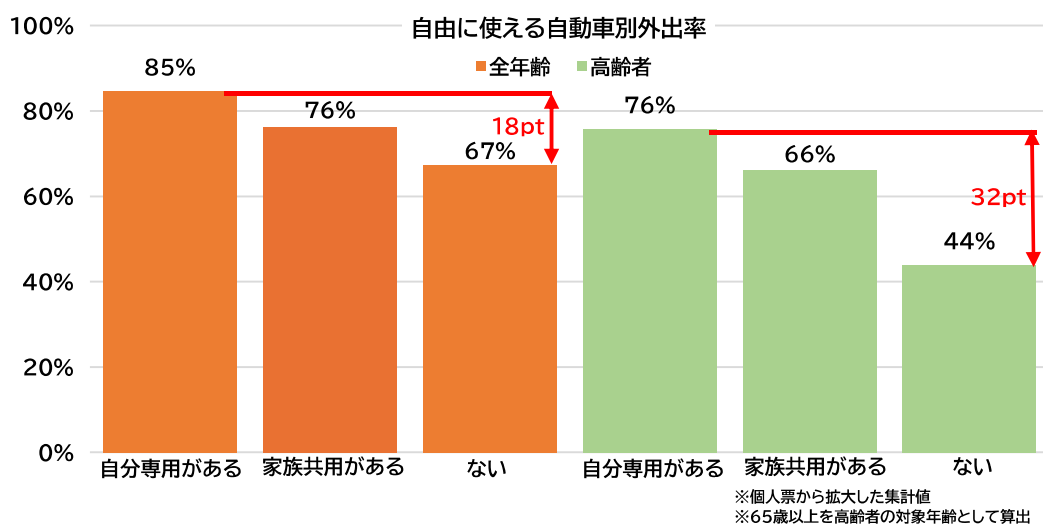
### 3-3 社会構造から見た移動の現状

#### (1) 外出機会を失わないための環境整備の必要性

免許の保有と非保有での外出率は、全年齢で 9 ポイント、高齢者（65 歳以上）で 33 ポイントと高齢者で大きな差が見られました。同様に、自由に使える自動車の有無でも、全年齢で 18 ポイント、高齢者で 32 ポイントと高齢者で大きな差が見られ、自動車を自由に使える環境の有無が、個人、特に高齢者の行動に大きな影響を与えていることが分かりました。



※外出率:都市圏人口に対して、ある一日に外出した人の割合



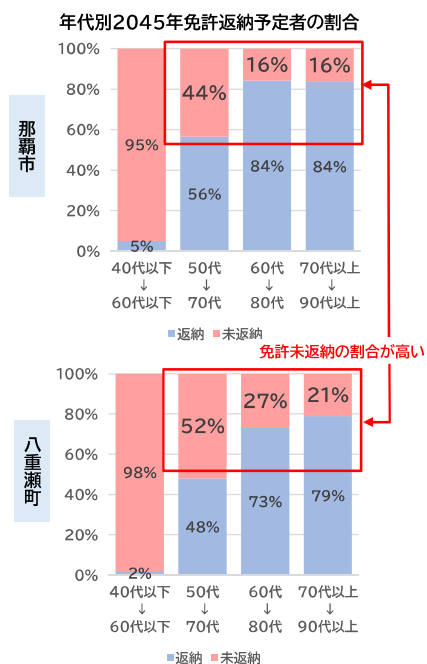
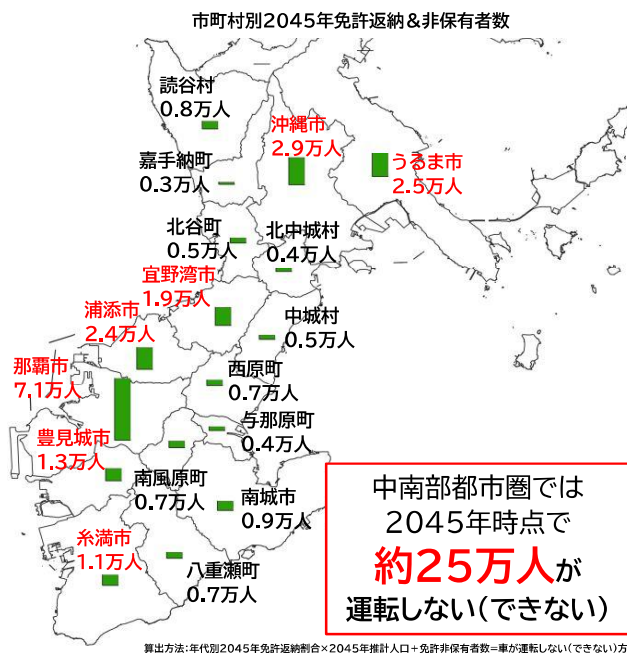
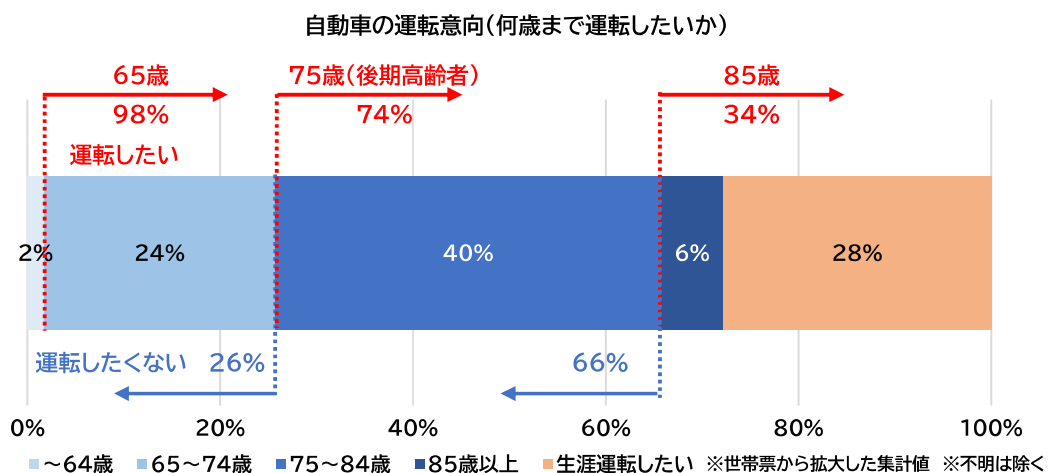
※外出率:都市圏人口に対して、ある一日に外出した人の割合



また、今回調査した「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」と考える一方、「後期高齢者（75歳）になると、運転したくない」と考える方が4人に1人（26%）います。そして、2045年（R27、計画目標年次である20年後）には、都市圏全体で約25万人が、自身で自動車を運転しない（できない）状況になる可能性があることが推定されました。

さらに、都市部（那覇市）と郊外部（八重瀬町）の比較において、郊外部ほど免許未返納の割合が高いことから、生活のために自動車を運転せざるを得ないといった実態が見えてきました。

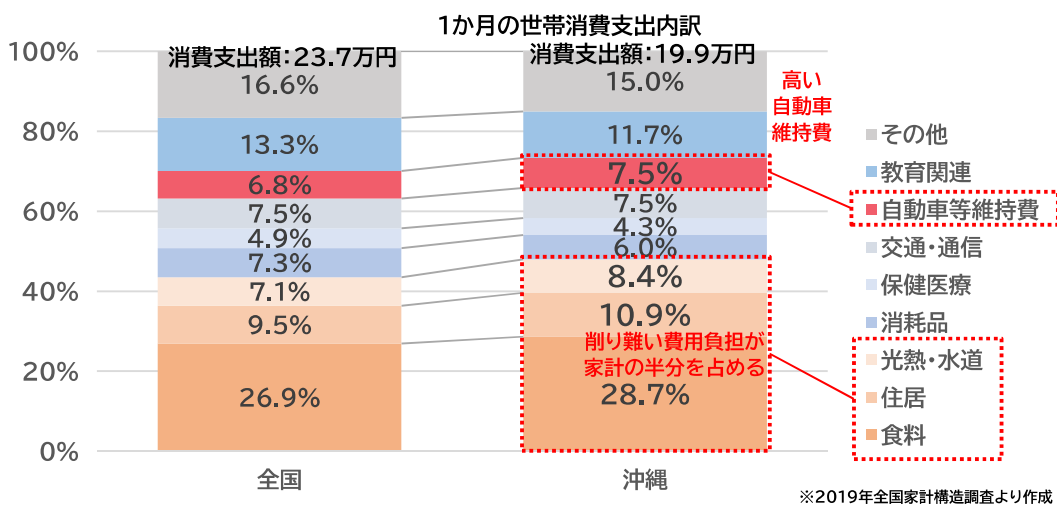
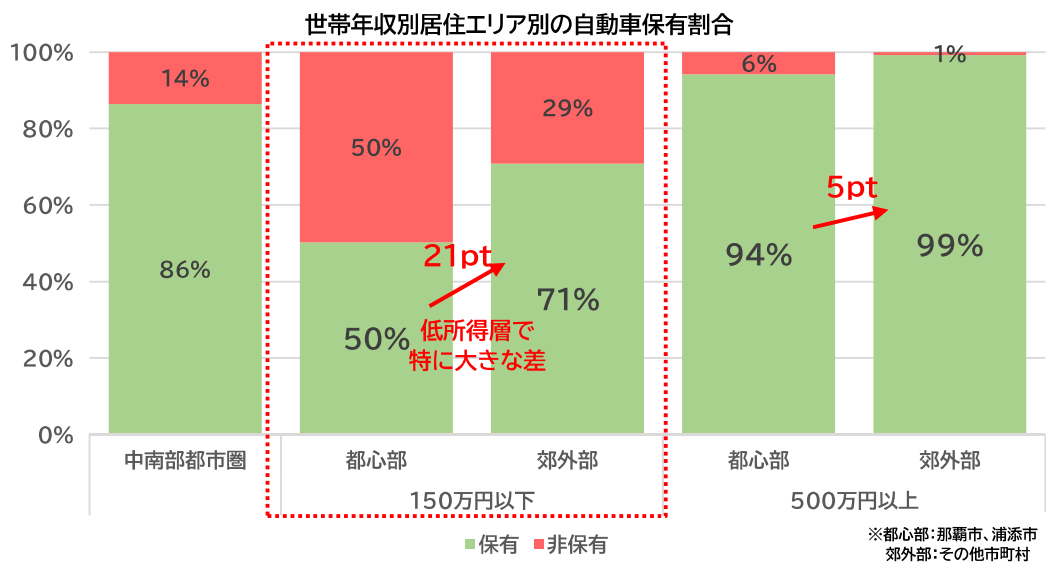
今後、運転しない（できない）状況になった方々が、安心して免許を返納できるように、まちづくりや交通サービスの充実を図ることが重要です。



## (2) 自動車は必需品だが家計への負担も大きい

自動車保有率は、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収による差も大きく出ています。郊外部は都心部に比べると、公共交通網の整備が十分でないことから、自動車を保有せざるを得ない実態が明らかになりました。

沖縄県の消費支出額は、全国に比べ1か月で約3.8万円低く、その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ます。約半数の世帯年収が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150万円以下の場合には14%、300万円以上で7.5%と非常に高い割合を占めています。



**(3) 朝の通勤時間帯の移動の14%は自動車による送迎**

沖縄県では義務教育の世代においても、自動車の利用が約半数を占めています。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%に及んでおり、送迎後の移動目的は、朝ピーク時では通勤（通勤ついでの送迎）が約53%と最も多くなっています。

保護者等の送迎負担の軽減に資する交通環境の構築や、送迎による渋滞の緩和、また、通勤や帰宅ピーク時に集中する交通需要の平準化を進める必要があり、その対応として道路や公共交通インフラの整備と併せて、TDM（交通需要マネジメント）施策等に引き続き取り組む必要があります。

