

---

沖縄本島中南部都市圏におけるマイカー運転者の  
自動車利用実態と公共交通意識に関する調査

-アンケート調査の結果と考察-

---

報 告 書

令和2年（2020年）7月

マイカー運転者の行動と意識調査委員会

沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会

沖縄都市モノレール将来構想研究会

## [目 次]

	ページ
I. 調査目的.....	1
II. 調査実施主体と実施方法等 .....	3
1 調査実施主体 .....	3
2 実施経緯 .....	3
3 調査と集計の方法 .....	4
4 調査票の回収状況と回答者属性 .....	13
III. 結果の集計・考察 .....	16
1 運転者の自動車利用状況.....	16
2 運転者の公共交通機関の利用状況と要求.....	21
3 公共交通網整備の利用と整備への期待 .....	25
IV. 結語－調査成果とその活用 .....	29
1 調査成果の要約.....	29
2 成果の意義と活用 .....	31
【参考資料1】 結果の集計（配布・Web 調査結果別） .....	32
1 回答者の属性（配布・Web 調査結果別） .....	32
2 運転者の自動車利用状況（配布・Web 調査結果別） .....	34
3 運転者の公共交通機関の利用状況と要求（配布・Web 調査結果別） .....	37
4 公共交通網整備への期待（配布・Web 調査結果別） .....	40
【参考資料2】 調査実施支援団体.....	41
1 特定非営利活動法人 沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会.....	41
2 沖縄都市モノレール将来構想研究会 .....	42

## I. 調査目的

---

沖縄本島 1,200km<sup>2</sup>の南側約 460km<sup>2</sup>は“沖縄本島中南部都市圏”と称され、人口・都市施設が過密に集積する沖縄県の政治経済社会活動の拠点域を形成している（都市圏範囲は次頁参照）。中南部都市圏は交通問題を含め、沖縄県の地域振興計画上の多大な問題・課題が集積している地域でもある。

都市交通の観点からみた本地域が直面する今日の問題は、五次にわたる地域振興計画の下、多大な投資により道路網が整備されたにもかかわらず、依然として中南部都市圏域の幹線道路網の広範で常態化している交通渋滞とその社会的・経済的な負の影響である。自動車依存度が異常に高い都市交通の改善、そして現在大きく立ち遅れている公共交通機関（交通網、運用）の整備による、自動車交通の効果的転換を促進することが課題である。

さて、このような背景の中、公共交通機関、交通網、交通運用など整備の成否の鍵は、自動車交通からの円滑な転換とその受容であることから、これに関わる『マイカー運転者の車両利用の実態と公共交通機関のあり方への意識を知ること』が極めて重要である。

そこで本調査では、『マイカー運転者の車両利用行動や公共交通機関のあり方等への意識』の把握を目的に、アンケート調査を実施した。

このようにマイカー運転者を特定対象とした調査は実施実証がなく、調査の結果は、今後の地域の都市交通問題を考えるにあたって意義ある情報となると考える。



## Ⅱ. 調査実施主体と実施方法等

### 1 調査実施主体

○マイカー運転者の行動と意識調査委員会

事務局（50音順）

・赤堂武夫 ・新崎喜和子 ・兼元学 ・金城真也 ・榊原正人  
・下川哲也 ・知念康平 ・前田修司 ・山城喜辰 ・寄川文秀

支援団体

・特定非営利活動法人 沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会（以下「促進協」）  
・沖縄都市モノレール将来構想研究会（以下「構想研」）

※支援団体の詳細はP.40【参考資料2】を参照

### 2 実施経緯

○実施経緯（企画検討～集計までのスケジュール）は以下の通りである。

表1 調査の実施経緯

日付	実施概要
2019年07月 ～09月中旬	調査委員会の発足 アンケート調査内容の検討
2019年09月下旬	アンケート調査内容の確定
2019年10月	Web調査画面作成(楽天インサイトに委託し実施) 及び促進協・構想研関係者へのアンケート配布に向けた準備
2019年11月	アンケートの実施・回収(Web:1週間、配布:3週間)
2019年12月	アンケート結果の集計
2020年01月	簡易速報の提示
2020年03月	構想研幹事会にて集計結果報告
2020年07月	促進協総会及び構想研総会にて報告、内容の正式承認 調査委員会の解散

### 3 調査と集計の方法

#### (1) 調査の対象者

○調査の対象者は、自動車を運転する沖縄県民を基本とした。

#### (2) 調査票の作成

##### 1) 紙アンケート調査票の作成

##### ① 設問項目の設定

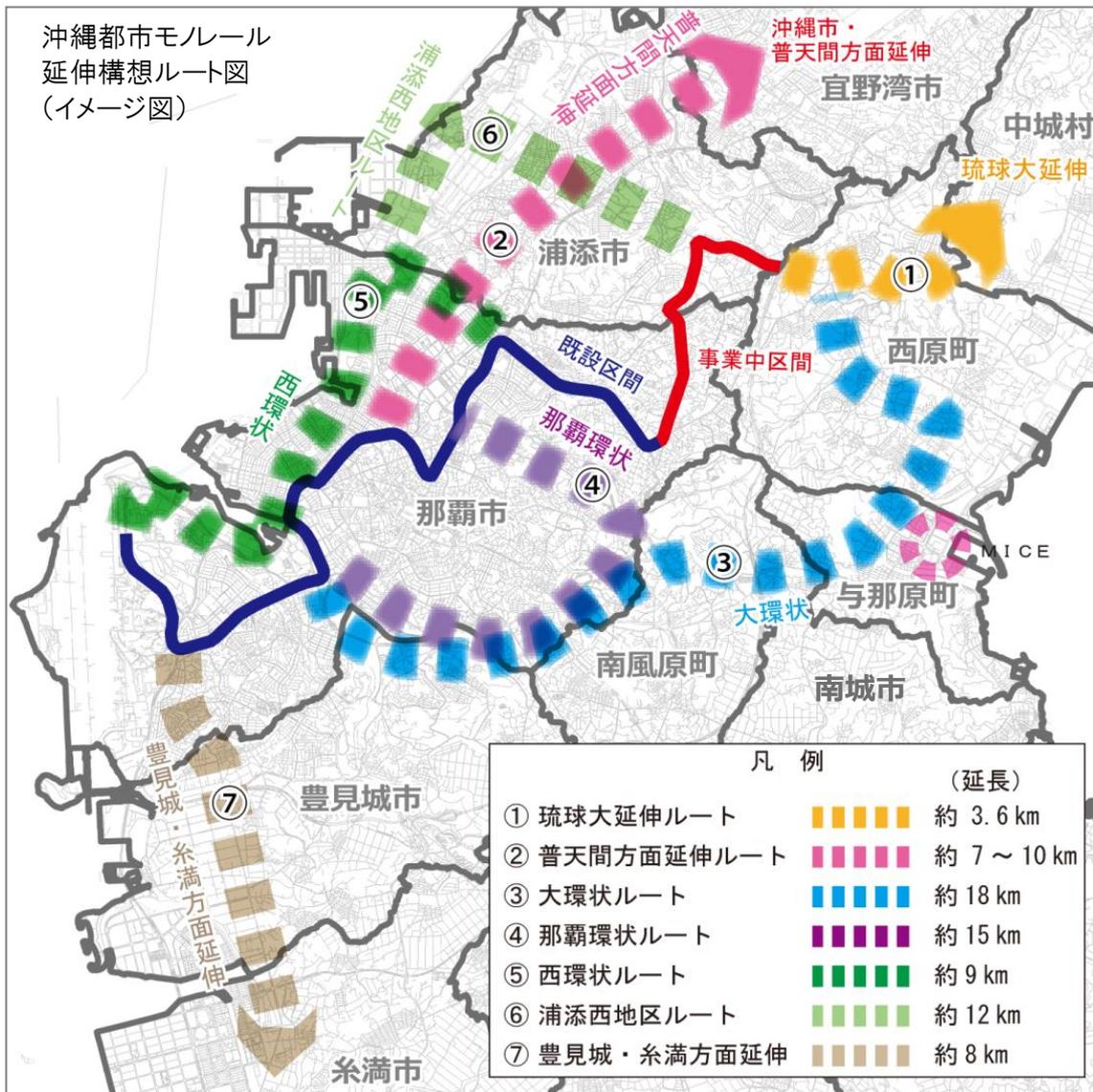
○設問項目は、「①回答者の属性」「②平時 1 週間の自動車利用状況」「③日常生活における公共交通機関利用状況」「④公共交通機関への利用転換可能性」「⑤将来の沖縄の公共交通機関」の 5 つの分析の視点を基に設定した。

表 2 アンケートの設問項目

分析の視点	設問とその意図
① 回答者の属性	○年齢、性別、居住地 ○運転歴 ⇒自動車運転歴の把握、および他の設問での運転歴別の傾向把握
② 平時 1 週間の 自動車利用状況	○自動車利用の目的、利用頻度 ○主目的の移動時間・距離 ⇒自動車利用の実態の把握
③ 日常生活における 公共交通機関の 利用状況	○公共交通機関の利用割合 ⇒実態の把握 ○公共交通機関を利用しない理由 ⇒公共交通機関への転換の可能性の検証(下記設問とあわせて活用)
④ 公共交通機関への 利用転換可能性	○公共交通機関への転換に必要な条件 ⇒公共交通機関への転換可能性の検証 ○県内における自動車と公共交通機関の比率 ⇒現状の自動車交通に対する問題意識の確認
⑤ 将来の沖縄の 公共交通機関	○バス交通と軌道交通の改善整備の必要性の提言に関する自動車利用者の意見 ⇒提言への賛否の確認、中南部都市圏の地元民が感じる意見の確認 ○促進協・構想研で検討している沖縄都市モノレール延伸構想ルートを選択(次頁参考を参照) ⇒ルートに対する関心の確認

**【参考】これまで検討された沖縄都市モノレール延伸構想ルート**

- 促進協・構想研では、活動の中で中南部都市圏における種々のモノレールルート案を提案し、討議・啓蒙をした経緯がある。
- そこで本調査では「将来の沖縄の公共交通機関」の設問において、これらの7ルート案について、優先度が高いと考えられるルートの選択、およびその理由を求めた。



**② 調査票の作成**

- ①の調査項目に従い、アンケート調査票を作成した。
- なお、調査票は受取り易さ及び回答の抵抗の軽減を考慮して「質問項目」「回答欄」が一体となったアンケート票とし、サイズはA4サイズとした。
- 次頁以降に、実際に使用したアンケート調査票を掲載する。

## 沖縄本島中南部都市圏におけるマイカー運転者の 自動車利用実態と公共交通意識に関する調査 アンケート調査票

### 1. はじめに、あなたについてお聞きします

設問1-1. 年齢についてお聞かせください（1つに○）

- ① 10代    ② 20代    ③ 30代    ④ 40代    ⑤ 50代    ⑥ 60代    ⑦ 70代以上

設問1-2. 性別についてお聞かせください（1つに○）

- ① 男性    ② 女性

設問1-3. 自動車の運転歴についてお聞かせください。（1つに○）

- ① 1年以内    ② 1年～5年以内    ③ 5～10年以内    ④ 10～20年以内    ⑤ 20年以上

設問1-4. 居住地についてお聞かせください。（1つに○）

- ① 那覇市    ② 宜野湾市    ③ 浦添市    ④ 糸満市    ⑤ 沖縄市    ⑥ 豊見城市  
⑦ 南城市    ⑧ うるま市    ⑨ 読谷村    ⑩ 嘉手納町    ⑪ 北谷町    ⑫ 北中城村  
⑬ 中城村    ⑭ 西原町    ⑮ 与那原町    ⑯ 南風原町    ⑰ 八重瀬町

### 2. 平常時の1週間におけるあなたの車利用の状況についてお聞きします

設問2-1. あなたがマイカーを利用する目的はなんですか。以下の選択肢から、**重要度が高い順**に選んでください。

【選択肢】

- ① 通勤・通学    ② 商用・業務    ③ 食事・買い物    ④ 趣味・娯楽活動等  
⑤ 病院訪問（通院・見舞い等）    ⑥ 家族などの送迎    ⑦ あてはまるものはない

【回答欄】

←最も重要    重要ではない→

1    2    3

( ) → ( ) → ( )

設問2-2. **平時における1週間の自動車の利用頻度**はどの程度ですか（1つに○）

- ① 週5日かそれ以上    ② 週3～4日    ③ 週1～2日    ④ 月1～2日    ⑤ 直近1か月では利用していない

設問2-3. マイカー利用のうち、**主目的（問2-1で1に回答した目的）で移動する際の出発地～目的地のおおよその移動時間**をお教えてください（1つに○）

- ① 10分未満    ② 10分～30分未満    ③ 30分～1時間未満    ④ 1時間～2時間未満    ⑤ 2時間以上

設問2-4. マイカー利用のうち、**主目的（問2-1で1に回答した目的）で移動する際のおおよその移動距離**をお教えてください（1つに○）

- ① 1km未満    ② 1～5km未満    ③ 5～10km未満    ④ 10km以上

<ウラ面に続く>



### 3. あなたの日常生活における公共交通の利用状況についてお聞きします

設問3-1. あなたは平時の1週間の全移動の中で、どの程度公共交通機関（ここでの公共交通はバス・モノレールを示す。以下同じ）を利用していますか。（全移動を100%とする）（1つに○）

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| ① 積極的に利用（全移動中30%以上） | ② 時々利用（全移動中20～30%）   |
| ③ 稀に利用（全移動中10～20%）  | ④ 全く利用しない（全移動中0～10%） |

設問3-2. あなたが公共交通機関を避けマイカーを利用する理由についてお教えてください。（4つまで○）

- |                             |
|-----------------------------|
| ① 車での移動の方が多様な目的にも対応でき効率的だから |
| ② 公共交通機関の運賃が高いから            |
| ③ 公共交通機関の運行本数が少ないから         |
| ④ 公共交通機関の乗換が不便だから           |
| ⑤ 駅・バス停が出発地や目的地から遠いから       |
| ⑥ 車内がいつも混雑している・座れないから       |
| ⑦ 公共交通機関は渋滞に巻き込まれる心配があるから   |
| ⑧ 経路、乗り方・降り方が分からない・面倒だから    |
| ⑨ その他（                      |

### 4. マイカーから公共交通への転換の可能性についてお聞きします

設問4-1. マイカー利用のあなたが今後、“積極的な公共交通利用者”になるための条件は何ですか。現状の公共交通を思い浮かべながら、早急に対策すべきと思う事項をお教えてください。（4つまで○）

- |             |                    |                 |
|-------------|--------------------|-----------------|
| ① バス専用道路の整備 | ② バスの情報提供の改善・積極的提供 | ③ バス停留所の改善      |
| ④ 路面電車等の整備  | ⑤ モノレールのさらなる延伸     | ⑥ モノレールの輸送力アップ  |
| ⑦ 運行本数の増便   | ⑧ 運行時間の拡大（夜を遅く）    | ⑨ 運行時間の拡大（朝を早く） |
| ⑩ 運行速度の向上   |                    |                 |
| ⑪ その他（      |                    |                 |

設問4-2. 沖縄県中南部都市圏<sup>\*</sup>の都市交通における「マイカー交通」と「公共交通」の望ましい分担割合はどの程度が望ましいとあなたは考えますか。以下の回答欄にそれぞれ望ましい値を記述してください。（合計は100%と考える）

マイカー交通（）% : 公共交通（）% ※合計は100%

※うるま市・読谷村より南部の市町村（沖縄県ホームページの記述から設定）

【参考】各地域のマイカー交通と公共交通の輸送機関別の割合（平成21年度旅客地域流動調査）

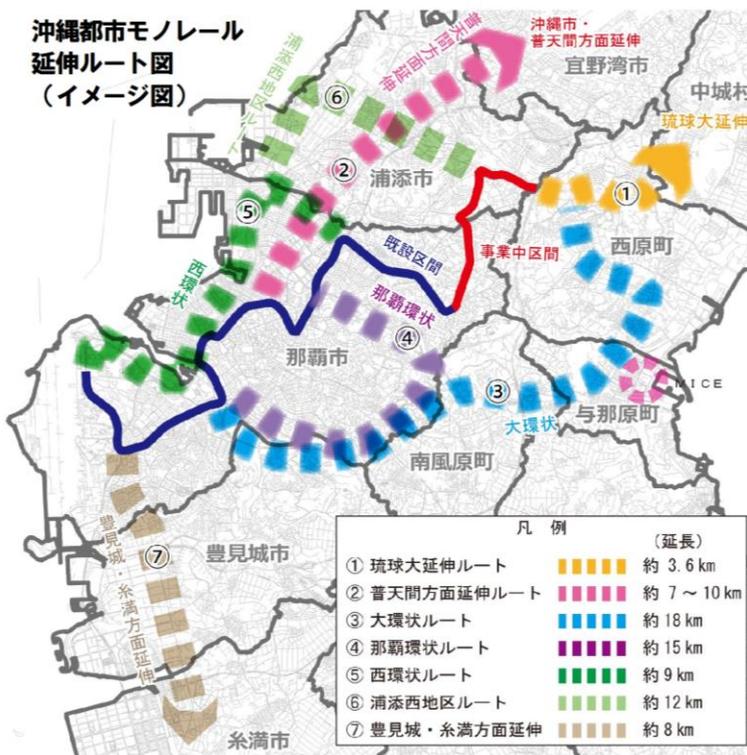
	マイカー交通	公共交通	その他
沖縄県	90.4%	3.2%	6.4%
東京都	17.0%	77.1%	6.0%
全国	66.0%	29.9%	4.1%

## 5. 沖縄の将来の公共交通についてお聞きします

設問5-1. 沖縄県の将来の公共交通には、バス交通（基幹バス）と軌道交通（モノレールやLRT（次世代型路面電車システム））の改善整備が必要との提言があります。これについて、マイカー運転者の立場から、その必要性やあり方・可能性についてご意見お聞かせください。（自由記述）

設問5-2. 沖縄都市モノレール将来構想研究会<sup>※1</sup>・沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会<sup>※2</sup>では、沖縄都市モノレールについて、そのさらなる延伸の提案を行っています。この構想について、**都市交通改善の観点から、あなたが優先して整備すべきと考えるルート**を1つお選びください。また、この構想のご意見をお聞かせください。

沖縄都市モノレール  
延伸ルート図  
(イメージ図)



※1 沖縄都市モノレール構想研究会とは…モノレールが持つ高度な都市交通機能をさらに発展させ、公共交通体系の骨格として機能させるため、モノレールの計画や軌道系交通のあり方について研究を行っています。

※2 沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会とは…県民福祉、まちづくり推進への寄与を目的とし、沖縄都市モノレールの延伸の実現・利用促進に関する調査・事業を行っています。

**\*延伸については、マイカーからの公共交通への転換を目指すため、駅前広場への駐車場整備及びバス接続を条件とする**

【ルート選択】 ( ) ←優先して整備すべきと考えるルートを1つ選択してください

【選択理由】

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

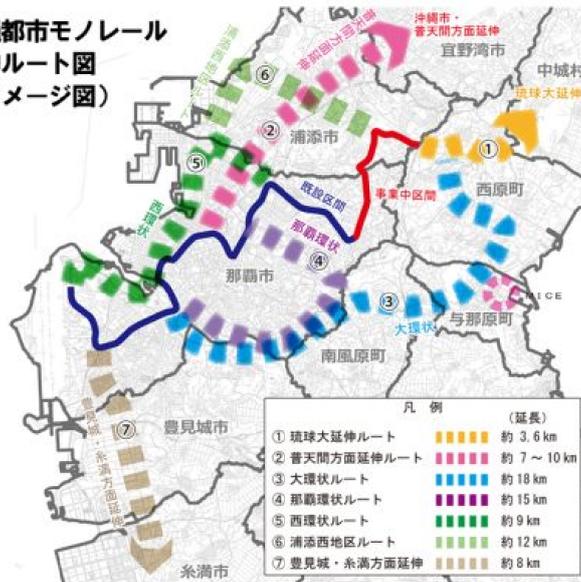
## 2) Web 調査画面の作成

○前項で作成したアンケート調査票を基に、楽天インサイトへ Web 調査の画面作成を依頼した。

**Q5-2 必須** 沖縄都市モノレール将来構想研究会<sup>※1</sup>・沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会<sup>※2</sup>では、沖縄都市モノレールについて、そのさらなる延伸の提案を行っています。この構想について、**都市交通改善の観点から、あなたが優先して整備すべきと考えるルート**を1つお選びください。また、ルートを選択した理由をお聞かせください。

※ [画像を拡大] をクリックしていただくと拡大してご覧いただけます。

### 沖縄都市モノレール 延伸ルート図 (イメージ図)



[画像を拡大]

※1 沖縄都市モノレール構想研究会とは…モノレールが持つ高度な都市交通機能をさらに発展させ、公共交通体系の骨格として機能させるため、モノレールの計画や軌道系交通のあり方について研究を行っています。

※2 沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会とは…県民福祉、まちづくり推進への寄与を目的とし、沖縄都市モノレールの延伸の実現・利用促進に関する調査・事業を行っています。

**\*延伸については、マイカーからの公共交通への転換を目指すため、駅前広場への駐車場整備及びバス接続を条件とする**

【ルート選択】

- 1.琉球大延伸ルート
- 2.普天間方面延伸ルート
- 3.大環状ルート
- 4.那覇環状ルート
- 5.西環状ルート
- 6.浦添西地区ルート
- 7.豊見城・糸満方面延伸ルート

【ルートを選択した理由】

(文字数制限なし)

### (3) 調査票の配布方法

- 配布方法は、回答内容への偏りを可能な限り避けつつ、幅広く意見を集められるよう、『主に自動車を利用している一般者への回答票配布調査』と『Web 調査』を同時に実施した。
- 『自動車を利用している一般者への回答票配布調査（以降は「配布」と記載）』は、促進協、構想研の両組織の構成会員を調査員とし、その所属機関の関係者や一般者を配布対象とした。
- 『Web 調査』は、Web でのアンケートの実施・集計を専門とし、かつアンケート票数が一定程度確保できる楽天インサイト株式会社に調査を委託した。

表 3 各調査方法のメリット・デメリット

配布方法	メリット	デメリット
①主に自動車を利用している一般者への回答票配布調査 (促進協・構想研の協力)	・得られる票数が多い	・アンケート結果の集計が別途必要となる。
②Web 調査	・アンケートの単純集計の手間がかからない。	・想定される回収票数が少ない

#### (4) 集計表の配布と集計方法

○調査票の集計は以下の流れで実施した。

- ① 促進協への各メンバーについては、メール等で調査票を配布後、構想研幹事会社で調査票を収集し、集計する。
- ② 構想研の各会社については、メールで調査票と集計表を各社へ配布し、各社で結果を集計表（事務局作成）に入力後、幹事会社で全体集計を行う。
- ③ Web 調査の配布・集計は楽天インサイトに依頼する。
- ④ ①～③の各結果について、事務局で集計・分析する。

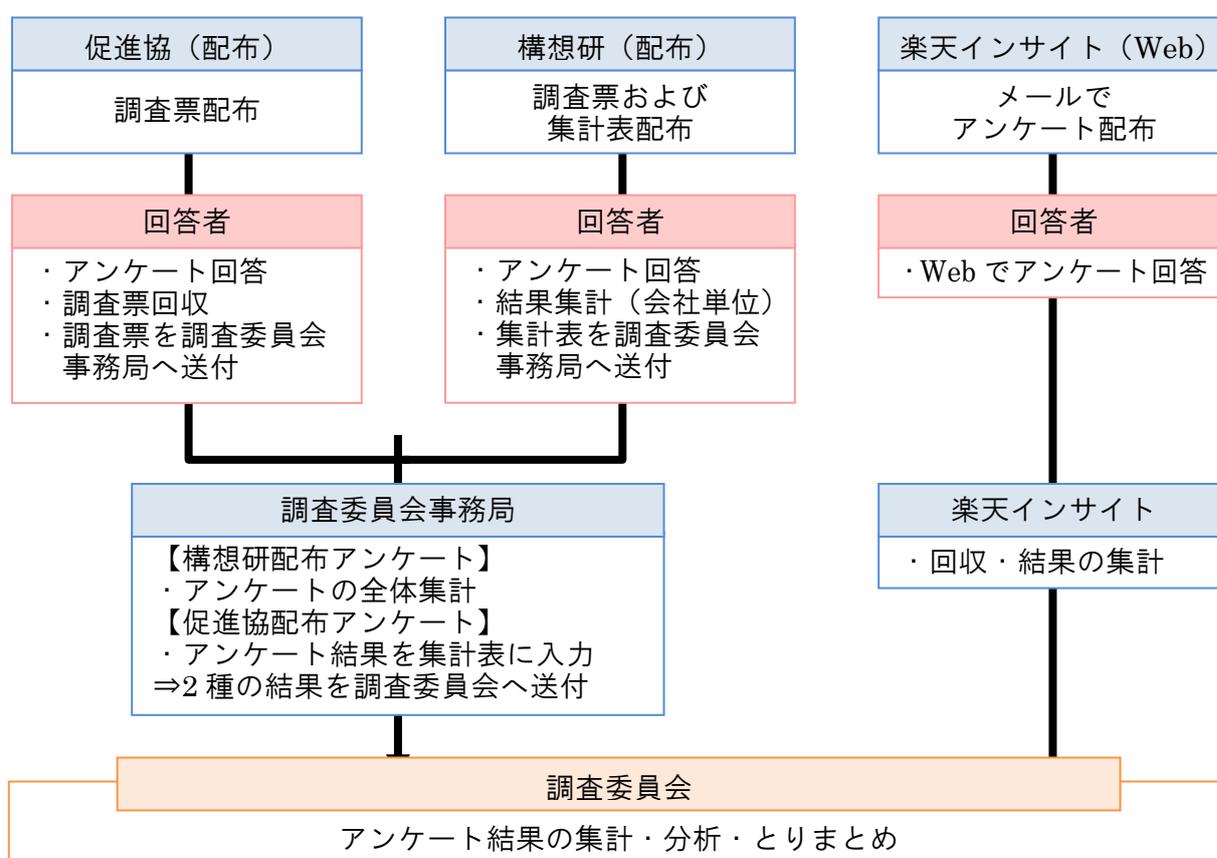


図3 アンケートの配布・集計イメージ

【参考】 Web 調査のモニター数と回収数について

- Web 調査は中南部都市圏の楽天インサイト会員登録者 1,400 人を対象とした。
- 回収数は、アンケートの回収率が登録者数の約 10%（楽天インサイト実績）であることから、本調査では 200 票を上限度とした。



## 4 調査票の回収状況と回答者属性

### (1) 調査票回収数

○アンケートの回収数は、配布調査が 1,303 票、Web 調査が 200 票で、合計 1,503 票となった。

表 4 アンケート回収数

配布	Web	合計
1,303 票	200 票	1,503 票

### (2) 回答者の属性

#### 1) 性別

○回答者の男女比率は約 7 : 3 であった。

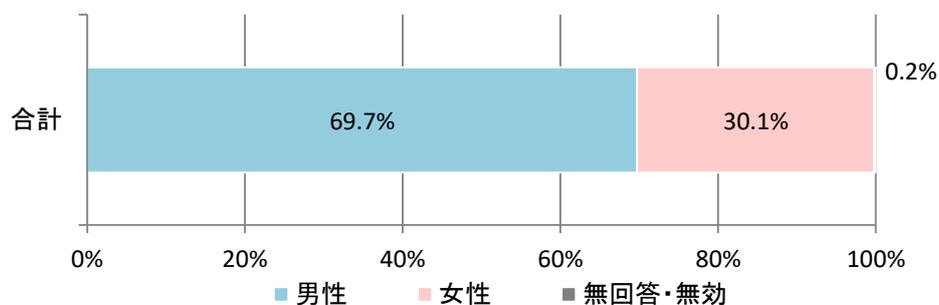
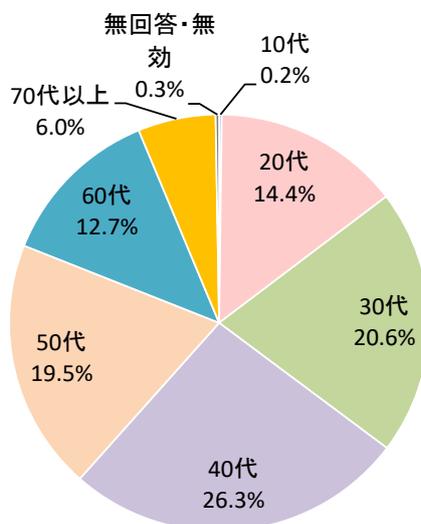


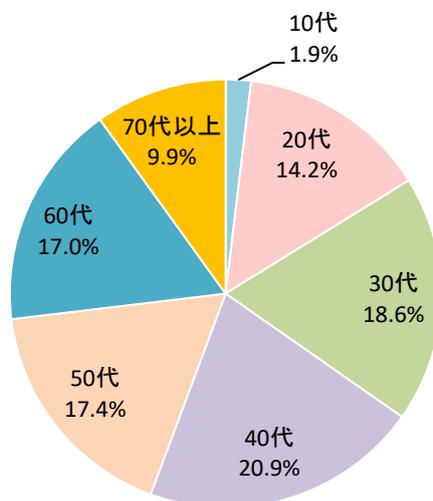
図 5 回答者の性別

## 2) 年齢

○回答者の年齢は、40歳代が最も多く、次いで30歳代、50歳代と続いた。



○なお、回答者の年齢階層と沖縄県の年齢階層別運転免許保有者数を比較した結果、概ね一致したことから、本アンケートの結果は中南部都市圏の自動車利用者の状況を概ね反映しているものと考えられる。

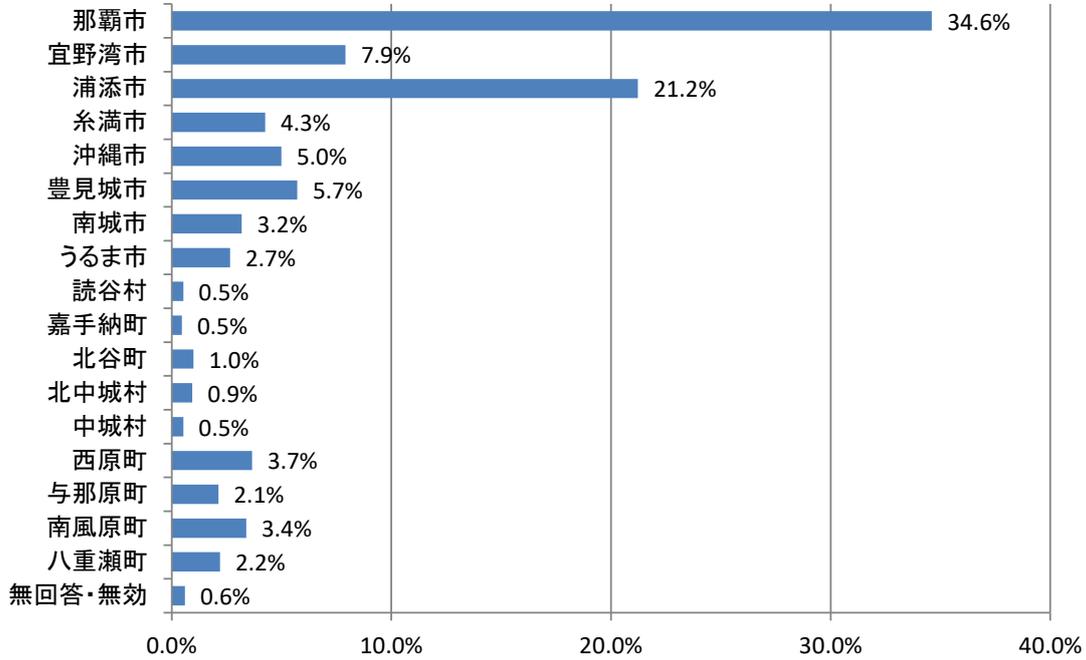


「交通白書」(令和元年8月)

図7 沖縄県の年齢階層別運転免許保有者

### 3) 回答者の居住地

○居住地別の回答数は、那覇市が最も多く、次いで浦添市、宜野湾市と続いた。



○なお、居住地別の回答数と夜間人口数の比率（対沖縄都市圏中南部都市圏 17 市町村）を比較すると概ね傾向が一致していた。

○そのため、前述の年齢階層とあわせ、本アンケートの結果は中南部都市圏の運転者の状況を概ね反映しているものとする。

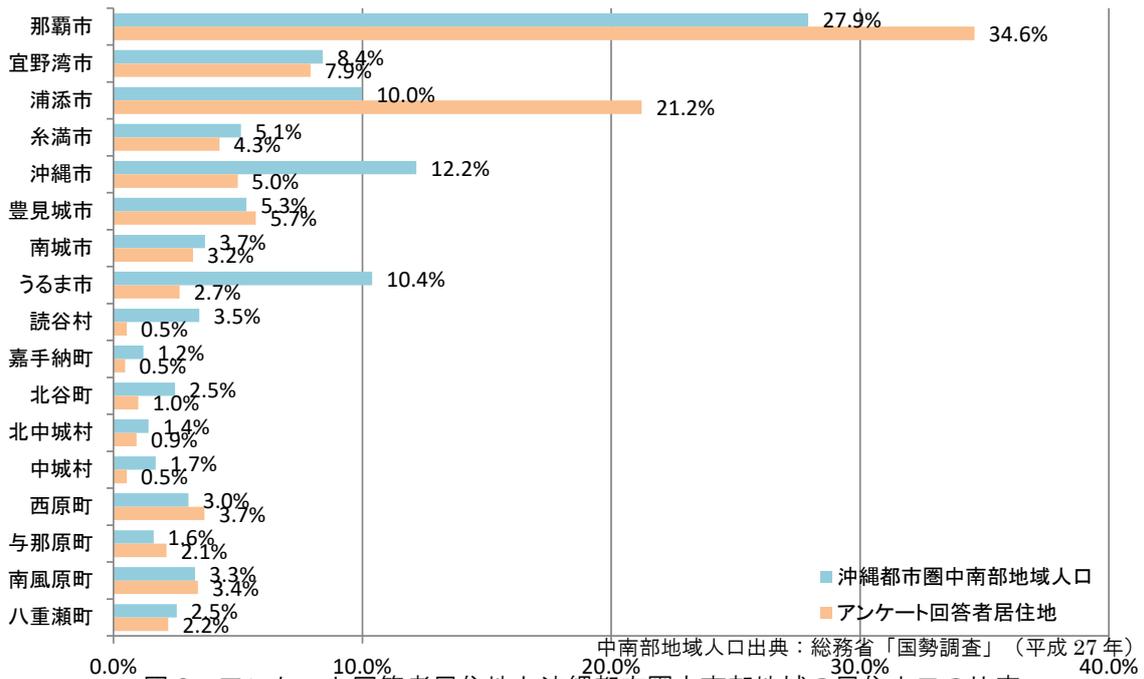


図 9 アンケート回答者居住地と沖縄都市圏中南部地域の居住人口の比率

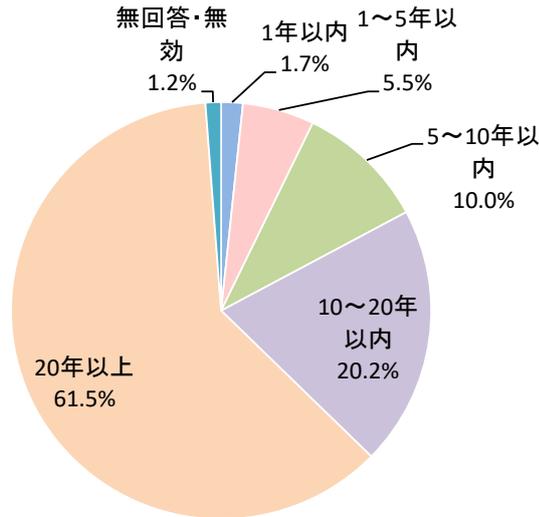
### Ⅲ. 結果の集計・考察

#### 1 運転者の自動車利用状況

##### (1) 自動車の利用状況

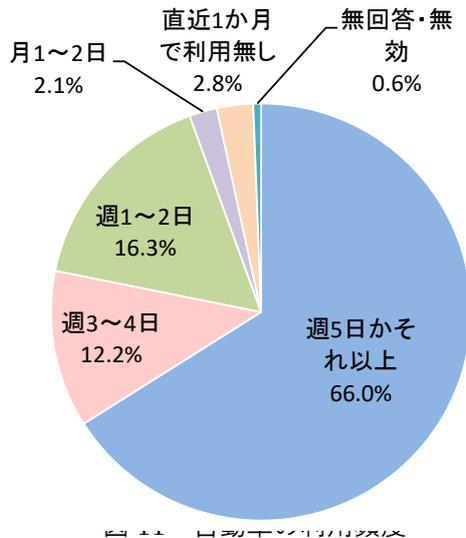
##### 1) 自動車運転歴

○自動車運転歴は、回答者数の6割以上が20年以上であった。また、10年以上の運転者数は全体の8割以上であった。



##### 2) 利用頻度（平時1週間）

○自動車の利用頻度は1週間における平均的利用を想定した回答を求めた。  
○自動車の運転頻度はいずれも週5日以上が66%と最多であった。  
○また、1週間に1日でも自動車を運転している割合はいずれも9割以上となった。



### 3) 利用目的（平時1週間）

○自動車の利用目的は重要度が高い順に3つの目的を選択する形としたため、重要度をそれぞれNo.1～No.3とし、整理した。

◆重要度 No.1 は通勤通学が最も多く、次いで食事・買物や趣味関係が続いた。

◆重要度 No.2 は食事・買物が最も多かった。また、家族等の送迎が3番目に多かった。

◆重要度 No.3 は趣味・娯楽活動が最も多く、次いで食事・買物や家族等の送迎が続いた。

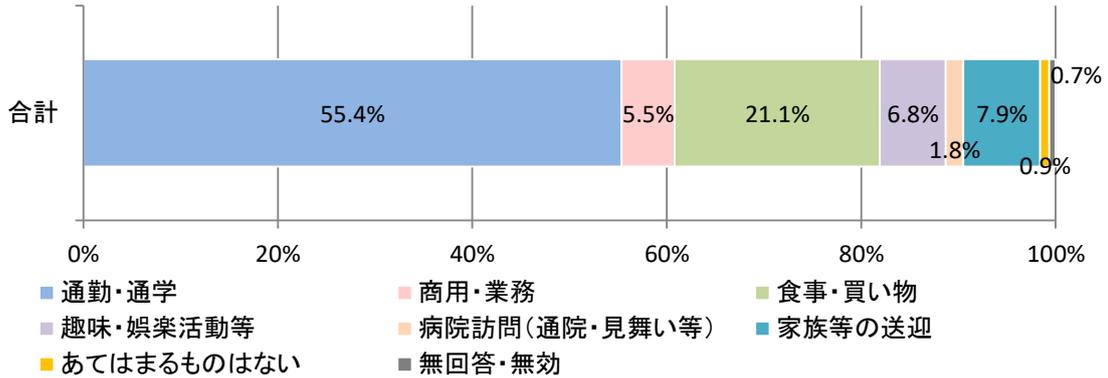


図14 自動車利用目的の重要度 No.1

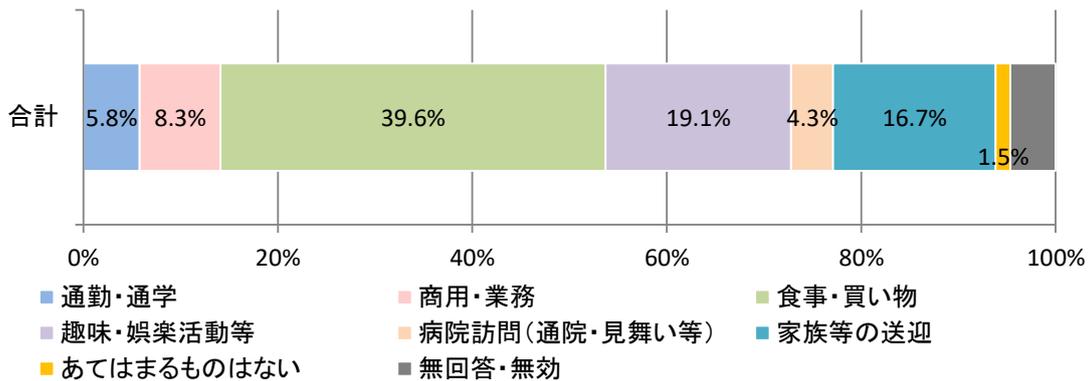


図15 自動車利用目的の重要度 No.2

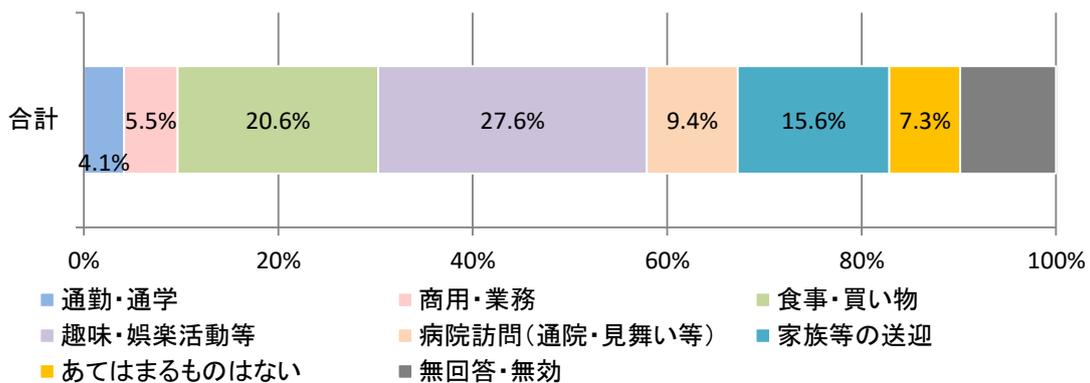
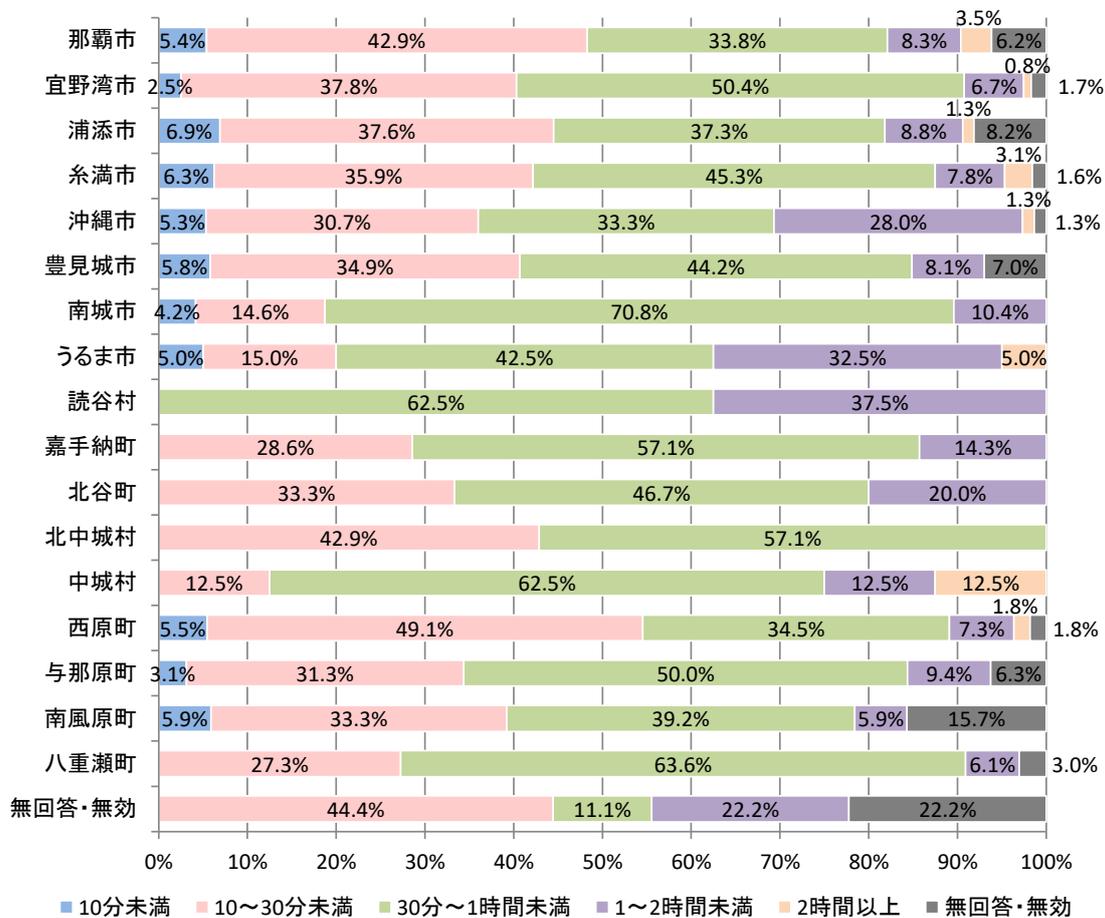
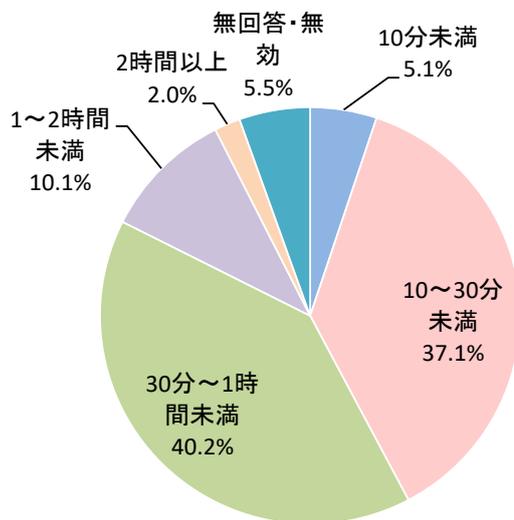


図16 自動車利用目的の重要度 No.3

#### 4) 主目的移動時間（主目的＝重要度 No.1）（平時 1 週間）

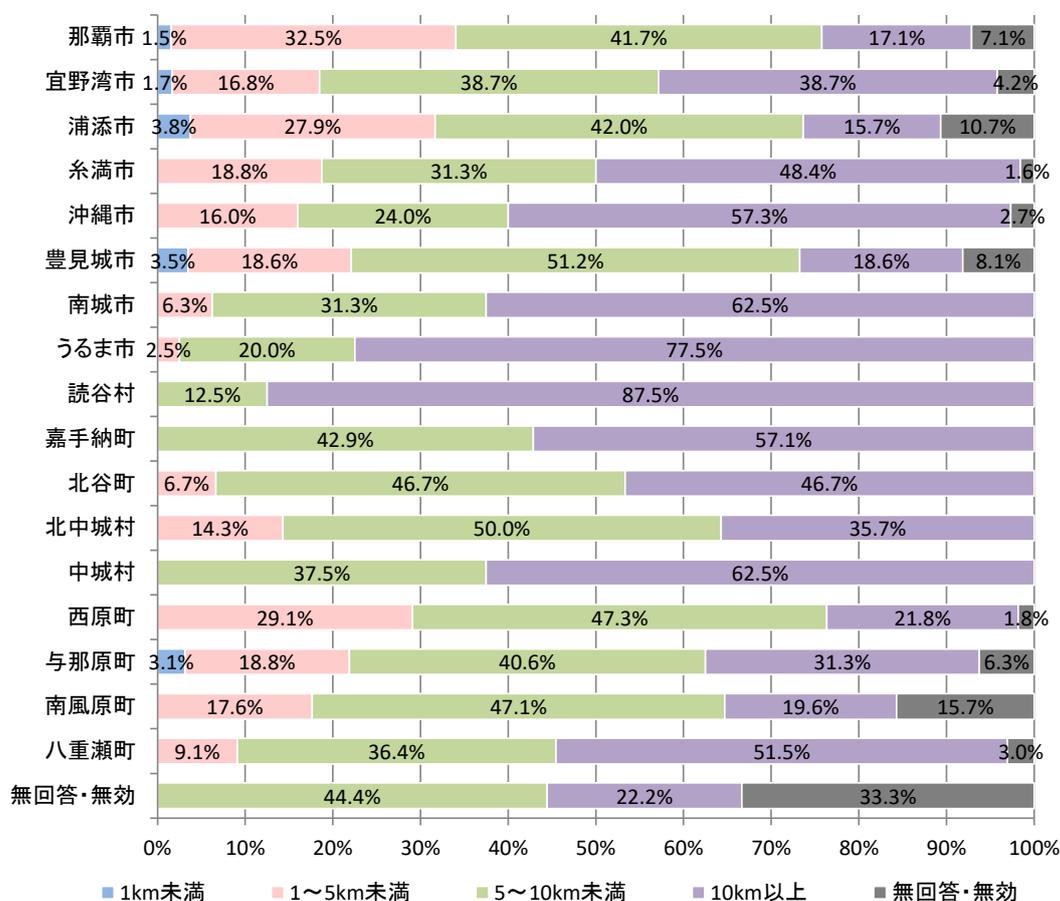
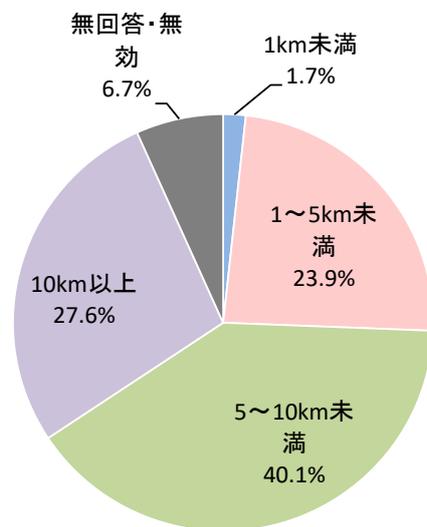
○移動時間は、30分未満が約40%と比較的短時間での自動車利用が多かった。また、1時間未満までの合計は約8割であった。

○居住地別に移動時間を整理すると、勤務地があると想定される都心部や市部は時間が短く、市部周辺にある町村部は移動時間が長い傾向にあった。



### 5) 主目的移動距離（主目的=重要度 No.1）（平時1週間）

- 移動距離はいずれも5～10kmが約40%と最も多かった。
- ただし、10km以上の利用も約30%見受けられた。
- 居住地別に移動距離を整理すると、主目的の移動時間と同様に、都心部や市部は移動距離が短く、市部周辺にある町村部は移動距離が長い傾向にあった。



## (2) 運転者の車両利用に関するまとめと考察

### 【まとめ】

- 中南部都市圏におけるマイカー運転者の目的の第1位は「通勤通学」であり、その回答比率は全体の55%であった。目的第2位・第3位と考える対象は、それぞれ「食事買い物」40%、「趣味娯楽等」28%であった。
- 移動時間は、「10分～30分程度」が45%と、およそ半分が短時間での移動に自動車を用いていた。また、移動距離は「5km以下」が24%と約1/4は短距離の移動に自動車を用いていた。

### 【考察】

- まとめの内容を簡潔に述べると「多目的に、比較的短距離・短時間ながら高い頻度で自動車を利用」という結果となり、圏域狭隘・高い人口密度・常態化の交通渋滞など、中南部都市圏における自動車利用の特徴をよく反映していると考えられる。

## 2 運転者の公共交通機関の利用状況と要求

### (1) 公共交通機関の利用状況と期待

#### 1) 全移動の中での公共交通機関の利用割合（平時1週間）

○平時1週間における公共交通機関の利用割合は、「利用しない」が半数以上となった。  
○また、「利用しない」「稀に利用」を合計すると約75%となった。

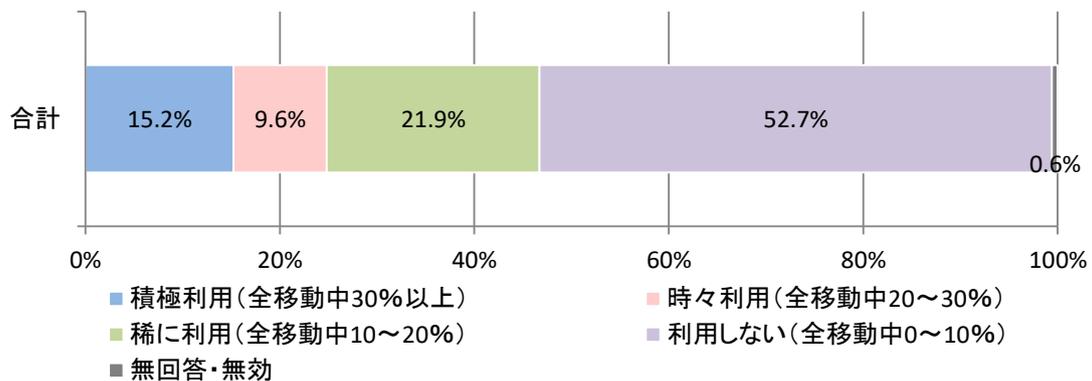
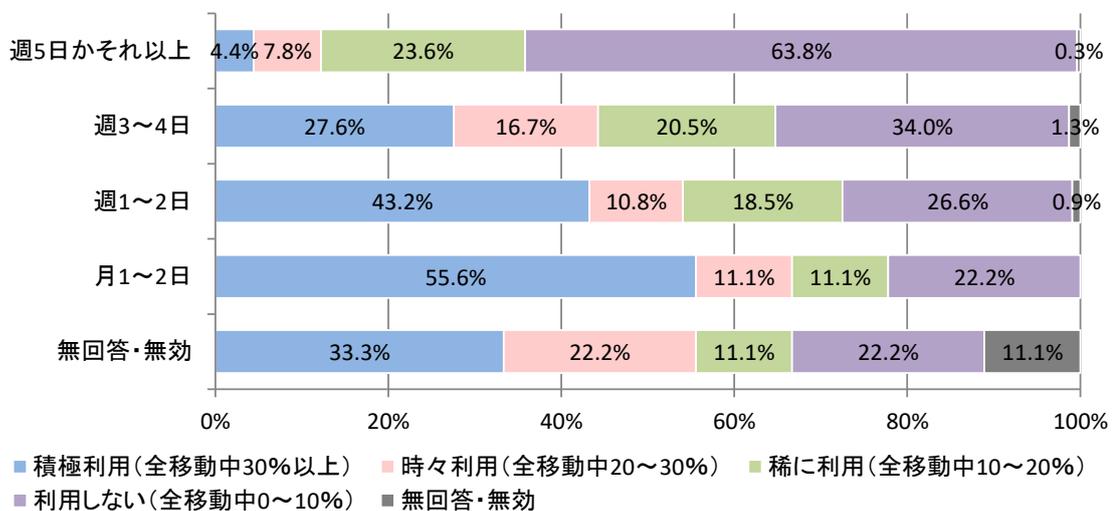


図 19 公共交通機関の利用割合

○運転頻度別に公共交通機関の利用割合を整理すると、運転頻度が少なくなるにつれ、徐々に公共交通機関の利用割合が増加していた。



## 2) 自動車を利用する理由（複数回答・4つまで選択）

○公共交通機関ではなく自動車を利用する目的は「自動車利用の多目的性・効率の良さ」が約80%で最も多い理由として挙げられた。  
 ○また、「駅・バス停が出発地や目的地から遠い」「公共交通機関の乗換が不便」「公共交通機関の運行本数が少ない」も多くあげられた。

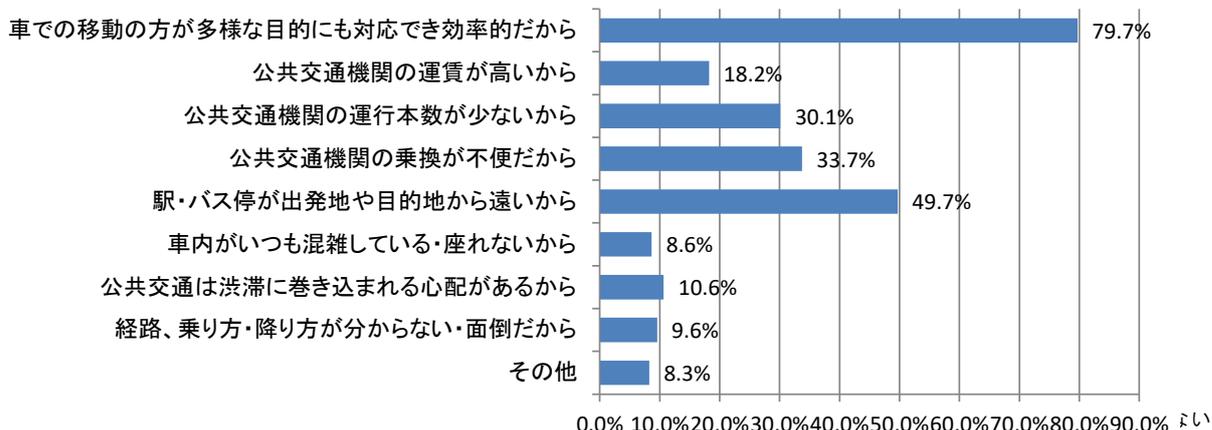


図 21 公共交通機関を使用しない理由（複数回答）

## (2) 運転者が求める公共交通機関への転換条件

### 1) 積極的な公共交通機関の利用者になるための条件（複数回答・4つまで選択）

○公共交通機関への転換条件は半数以上が「モノレールのさらなる延伸」と回答した。  
 ○他の内容については突出して多いものはなかったが、「バス専用道路の整備」「バスの情報提供の改善・積極的提供」「バス停留所の改善」等、バスに関する要望がそれぞれ約25%挙げられた。

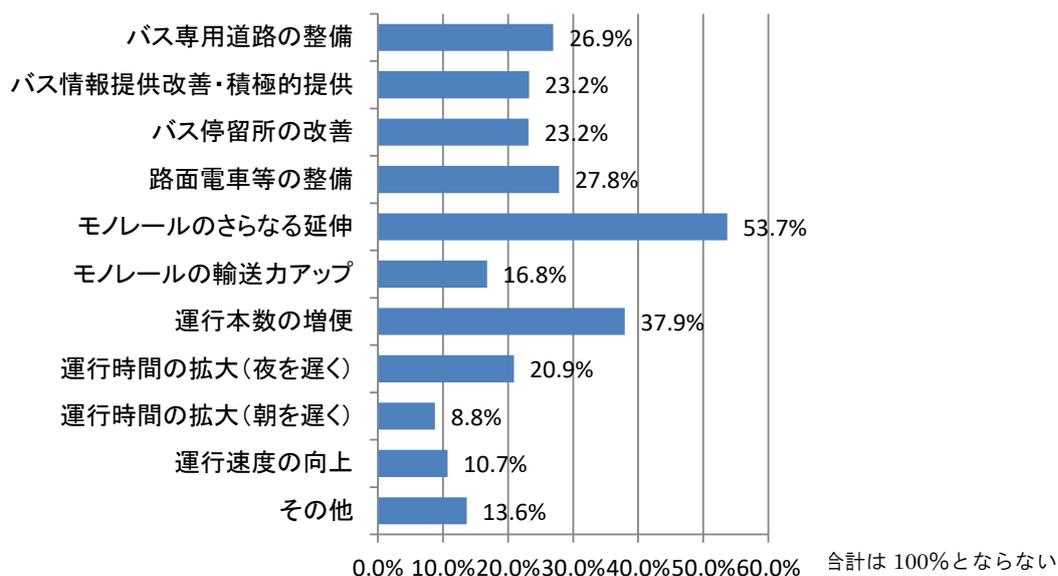


図 22 公共交通機関への転換の条件（複数回答）

## 2) 中南部都市圏での自動車交通と公共交通機関の望ましい分担割合

○中南部都市圏における自動車・公共交通機関の望ましい分担割合は 5.5 : 4.5 と自動車利用がやや多い傾向であった。

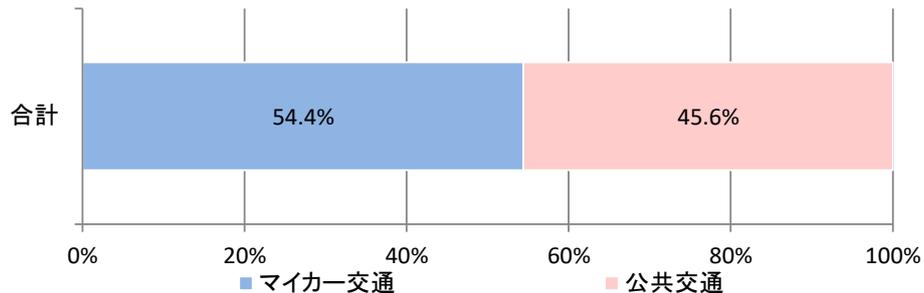


図 23 自動車交通と公共交通機関の望ましい分担割合

○運転頻度別に分担割合を整理すると、運転頻度が多い人と少ない人では約 8 ポイントの差が見られた。

【頻度:週 5 日 or それ以上】

【頻度:月 1~2 日 or 直近 1 か月の利用無し】

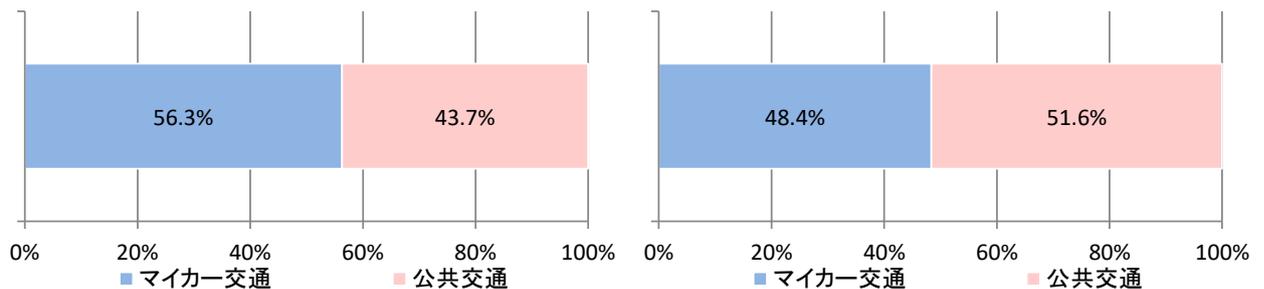


図 24 自動車交通と公共交通機関の望ましい分担割合 (自動車利用頻度別)

【参考】各地域の自動車交通と公共交通機関の輸送機関別の割合 (平成 21 年度旅客地域流動調査)

都道府県名	自動車	公共交通機関	他
沖縄県	90.4%	3.2%	6.4%
宮城県	81.5%	14.0%	4.5%
東京都	17.0%	77.1%	6.0%
愛知県	75.8%	21.7%	2.6%
大阪府	39.4%	56.3%	4.3%
広島県	77.7%	16.5%	5.7%
福岡県	73.5%	20.7%	5.8%
全国平均	66.0%	29.9%	4.1%
4 大都市圏以外の 道府県平均※	77.3%	18.9%	3.7%

※東京都・愛知県・大阪府・福岡県を除いた 43 道府県が対象

### (3) 運転者の公共交通機関の利用と期待に関する考察

#### 【まとめ】

- 公共交通機関の利用は回答者の7割以上が「していない」「稀に利用」と答え、その理由の8割が自動車での移動が効率的だからという理由であった。
- 公共交通機関への転換条件に半数以上が「モノレールのさらなる延伸」と回答したことから、モノレールの延伸に対しかなりの関心があることが分かった。また、バスの乗換や運行本数、運賃に関する改善要望も多く挙げられた。
- 中南部都市圏の望ましい交通分担割合の結果から、現状の自動車依存の状態について問題意識を有し、公共交通環境の改善と転換の意向を持っていることが知られた。

#### 【考察】

- 国内の類似地域と比較し、この地域が極端な車依存の都市交通であること、また、その表裏の事象である公共交通機関の低迷については長年指摘されており、大きな課題となっている。
- そのような状況下において、マイカー運転者が公共交通機関について、どのような意識や期待を持っているかを知ることができたことは、地域に適した公共交通機関の検討に当たって重要となると想定される。
- 今回、これらについて新しく情報が得られたことは意義あるものとする。

### 3 公共交通網整備の利用と整備への期待

#### (1) 運転者が期待する公共交通機関

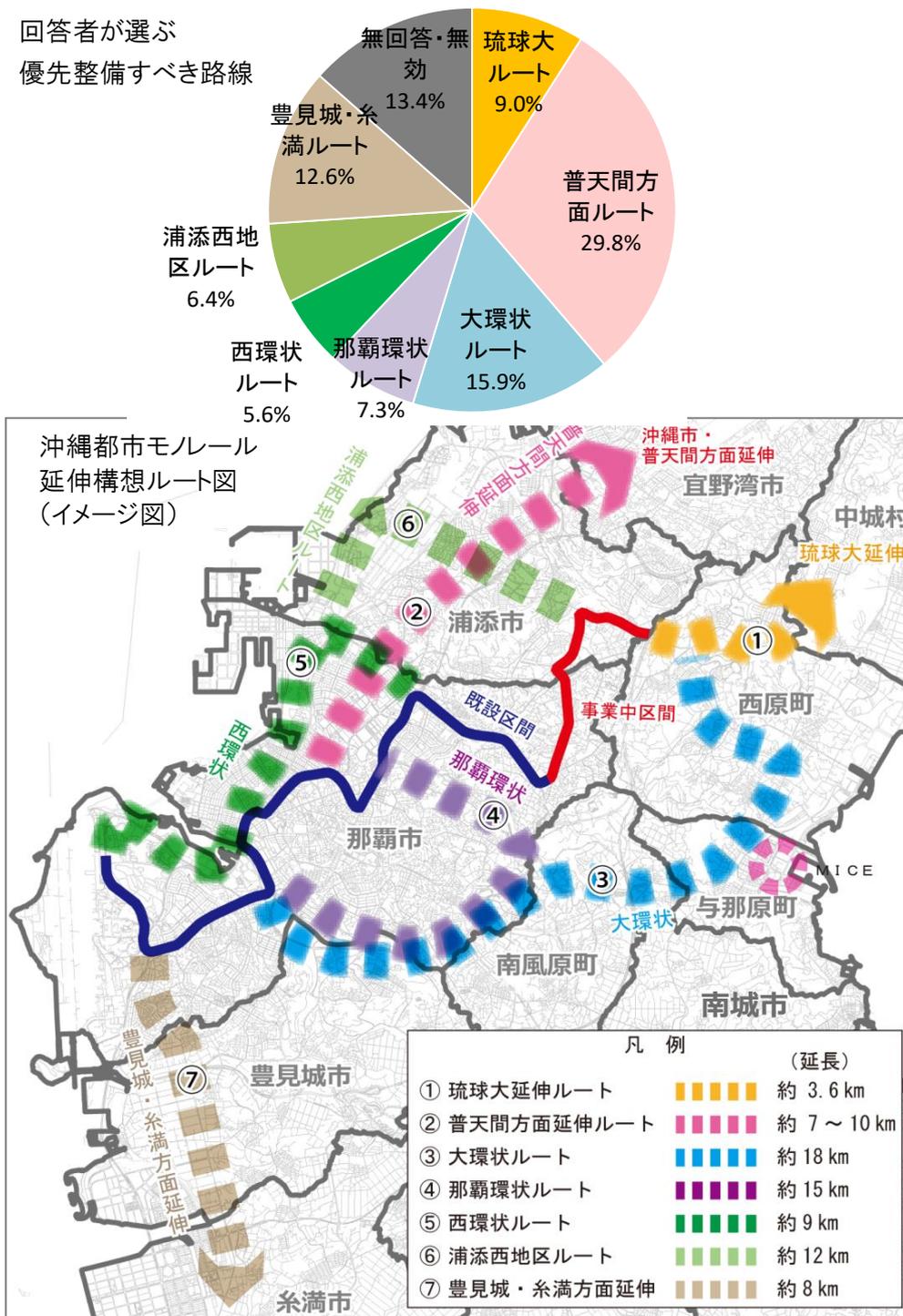
- 運転者が期待する公共交通機関については、バス交通、軌道交通（モノレール、LRT等）、およびこれらに関わる交通網や運用など、いわゆる交通システムに関わる内容について意見が寄せられた。
- 意見は主にモノレールの延伸やLRT・軌道系交通の整備推進といった「公共交通機関そのものの整備必要性」、既存の公共交通機関の網拡充・再編・結節連携等の「公共交通機関のサービス面の拡充・改善」、および「その他道路交通や自動車に関する内容」の3種類に分けられた。

表5 自動車利用者のコメントの概要

分類	コメント概要
公共交通機関 そのものの 整備必要性	・モノレールのさらなる延伸
	・LRTの整備推進
	・軌道交通・長距離輸送機関の整備推進
公共交通機関の サービス面の 拡充・改善	・モノレールの輸送力の増強
	・公共交通網の拡充・充実化
	・バスの運行本数・運行精度・定時性等のサービス向上、バスレーンの整備
	・バス交通の充実・路線網の再編、停留所の増設
	・LRT・軌道交通・モノレールとバス交通との効率的な結節・連携
その他 道路交通等 への意見	・公共交通機関の運賃低減や異なる交通モード間の乗継時の割引運賃の導入
	・交通渋滞の緩和
	・道路の拡幅
その他	・車社会からの脱却(交通量、交通事故減に向けた取組の推進)
	・高齢化社会を見据えた、安心できる乗り物を
	・マイカー運転者が不便にならないような施策の展開を
	・駅周辺への駐車場の整備

## (2) 運転者のモノレール網整備諸案への意見

- モノレール延伸 7 ルートのうち、最も要望が多かったのは都市圏中央部を南北に縦貫する普天間方面ルートであった。
- 次点で多く選択されたルートは、2 番目が広域都市圏の拠点域を結節する大環状ルート、3 番目が沖縄本島最南端の臨空港域として都市化が進展している豊見城糸満方面ルートであった。



○居住地別にルート整備への要望を整理すると、特定のルート上にある市町村や隣接市町村については、そのルートに対する回答が多くなった。  
 (例：宜野湾市における普天間方面ルート、南城市における大環状ルート等)  
 ○一方で、ルート上に直接影響しない箇所に対する要望も一定程度見られた。  
 (例：嘉手納町における豊見城・糸満ルートへの選択が14.3%、八重瀬町における那覇環状ルートへの選択が21.2%等)

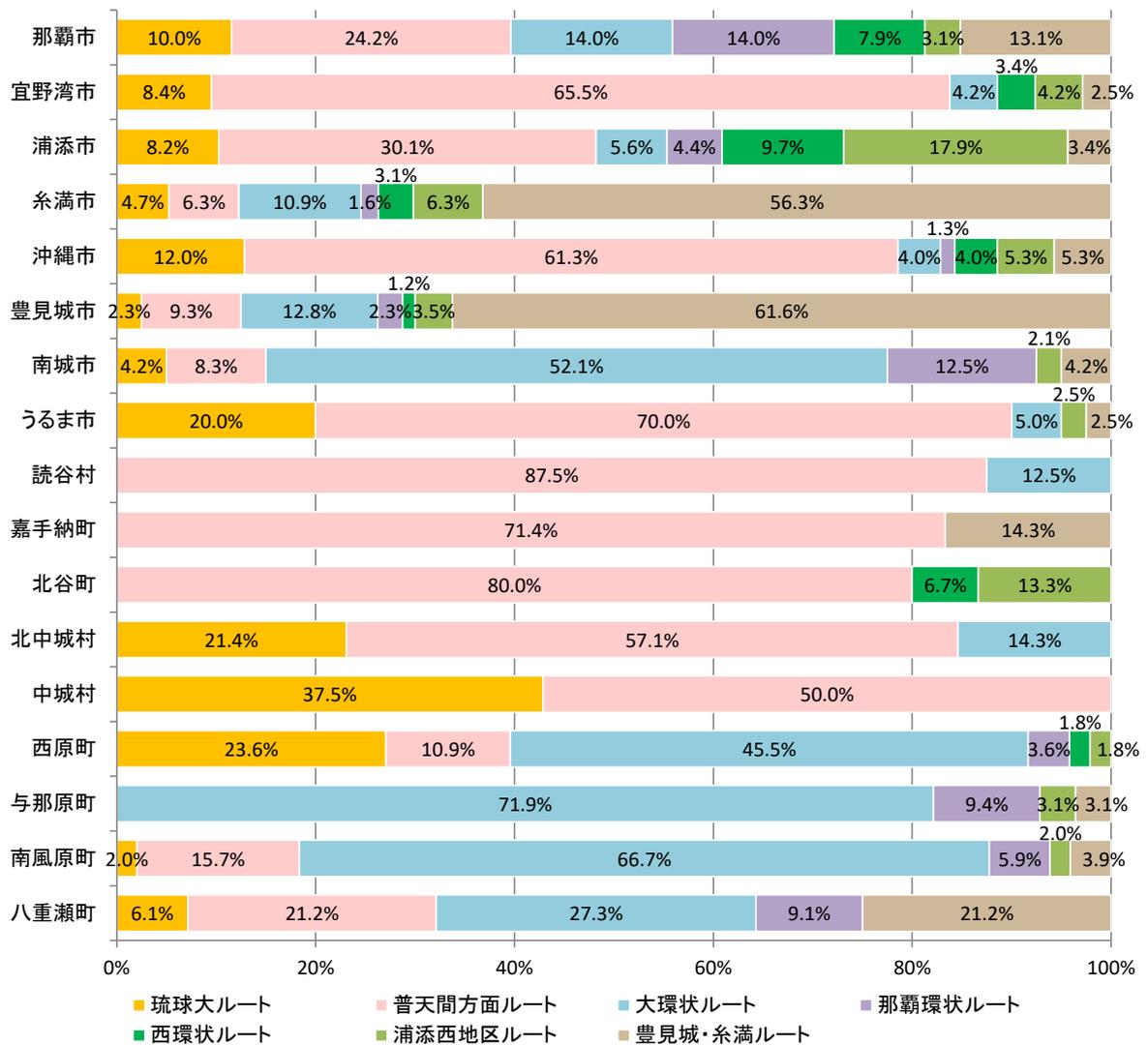


表 6 ルート別・ルート選定理由の概要

ルート	コメント概要
① 琉球大	琉球大学・沖縄キリスト教学院大学・琉球病院等の需要源があるから
	学生利用が多い・増える。車を持たない学生が通いやすくなる
	距離が短く確実な利用が見込める。ルートとしても現実的
	モノレール延長はコストが高額なので、短距離延長程度にとどめ、長距離移動は鉄道を優先させる
② 普天間	国道 58 号・国道 330 号等の幹線道路の渋滞緩和
	沿線人口が多く、需要が確保しやすい。利用者が多い
	沖縄市にアリーナができるため、空港からアリーナへの交通手段を増やす
	宜野湾市・浦添市のほとんどをカバーできる。沖縄市も
	沖縄県中部方面と那覇がつながるルートとなり、利便性が向上する
	通勤ラッシュ(朝・夕)の混雑緩和
	普天間基地返還後に発展が見込まれる。返還後のまちづくりを見据えて本島北部へのアクセスもしやすくなる
③ 大環状	国道 329 号の渋滞緩和
	大型 MICE との連携には不可欠。MICE の利用促進および価値向上
	環状線にすることによる利便性向上。トラブルや遅延時の運転整理のしやすさ等
	距離が最も長く、利用者が期待できる
	南部地域(南風原、与那原、西原)や沖縄県東海岸地域の利便性向上、地域発展
	バスの本数が少ないため
④ 那覇環状	那覇市内の渋滞緩和
	那覇都心部への移動利便性の向上
	人口密集地を通過するため利用者数が一定程度見込める
⑤ 西環状	国道 58 号をはじめとした南北方向の渋滞緩和
	空港を玄関とした観光客の利便性の向上・移動選択肢の提供
	今後の開発が見込める地域のため
⑥ 浦添西	国道 58 号線の渋滞緩和
	大型商業施設が新たにでき、渋滞が発生しているため
	西海岸の開発事業とリンクした整備が必要
⑦ 豊見城糸満	糸満・豊見城⇄那覇間の渋滞緩和
	糸満・豊見城⇄那覇間は通勤・通学の移動が多い
	海岸沿いをはじめ観光スポットが多く、観光利用者の移動選択肢となりうる
	周辺開発による定住人口増や観光施設立地による交流人口増が見込めるため
	南北鉄軌道のルート外のため
	南部地域の振興・公共交通網の改善

## IV. 調査成果とその活用

地域の陸上公共交通機関の導入整備の検討に当たって、今や交通主体となったマイカー交通の動向とその運転者の意識動向に関する情報は、きわめて重要です。

今回、沖縄本島中南部都市圏におけるマイカー運転者を対象に調査し、1500 票余のサンプルを得ることができました。このようなマイカー運転者を特定した調査はこれまでなされておらず、成果は種々有効に活用されうるものと期待しています。

成果の詳細はこれまで述べた通りですが、理解を容易とすべく、以下に改めて簡潔にまとめ、かつその活用につき記述します。

### 1 調査成果の要約

#### (1) 調査の基礎事項

- 沖縄本島中南部都市圏を対象に、マイカー運転者の移動行動及び意識動向を調査。
- 沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会および沖縄都市モノレール将来構想研究会の両組織立ち上げの「マイカー運転者の行動と意識調査委員会」が主体となり、令和元年（2019年）11月にアンケートを実施。調査の結果、1503票のサンプルを回収。

#### (2) マイカーの交通流動等の状況

- ①利用頻度について
  - 通常平時 1 週間の自動車利用行動を調査した。結果は週 5 日以上の利用が 66%、3 日以上が 78%と、かなりの頻度で車両利用がなされている。
- ②利用目的について
  - 通常平時 1 週間の自動車利用目的を調査した。車両利用の目的としては多様なものがあるが、主目的（重要度が最も高い）としては回答頻度の高い順に、通勤・通学 55%、家事・買い物 21%、家族等の送迎 8%となっている。
- ③移動時間について
  - ②の主目的の移動時間を調査した。結果は 30 分以内が 37%、1 時間以内が 77%と、中南部都市圏の特性（狭い面積&高い人口密度）が反映され、比較的時間は短い。
- ④移動距離について
  - ②の主目的の移動距離を調査した。結果は 5km 以内が 24%、10km 以内が 64%と、移動時間と同様に中南部都市圏の特性が反映されていることがわかる。
  - しかしながら 10km 以上も 28%あり、小都市の連坦の実情を考えれば市域を跨る移動もかなりあると言える。
- ⑤マイカー利用の理由について
  - 複数回答頻度の高い順に、多目的活動に便利が 80%、公共交通機関利用の不便とバス運行サービスの不備が 50%等となっており、マイカー所有・利用の理由に公共交通機関に関する事項が多いことが分かる。

### (3) マイカー運転者の公共交通機関利用等

#### ①利用頻度について

- 通常平時 1 週間の公共交通機関の利用頻度（想定比率）を調査した。結果は全く利用しないが 53%と最も多いが、積極利用と時々利用を合わせれば 25%となり、マイカー運転者がある程度公共交通を利用していることとなる。
- このことから、マイカーと公共交通機関を併用した日常生活移動がある程度成り立っている状況がわかる。

#### ②公共交通の積極的利用（転換）にあたり求める要求について

- 運転者が求める公共交通機関の環境改善の要求について調査した。那覇市～浦添市の公共交通機関の現状はバス交通が主体（沖縄都市モノレールの運行は那覇市がメイン）である。そのため、結果（要求）は多様なものがあるが、運行頻度や停留所、運行本数の改善等がそれぞれ 25%前後とバス交通に関するものが多岐にわたった。
- 単独の要求項目としては、モノレールの延伸の要求が 54%と最も高い値となった。

#### ③都市交通としてのマイカー交通と公共交通機関の構成について

- 望ましいマイカー交通と公共交通機関の構成割合について調査した。結果は自動車 55%：公共交通機関 45%と、現状の沖縄県の自動車分担割合に対し大きな差が見られた。（現状の沖縄の分担割合は 90%：3%（7%はその他））
- このことから、現状の自動車依存の状態に対し危機意識を持っていることが分かった。

#### ④提案されているモノレールルートに対する運転者の意識について（優先整備ルート）

- 構想 7 路線を対象とした優先整備ルートの選択では、普天間方面が 30%、豊見城・糸満方面が 13%等、主に南北方向を縦貫する路線に対する選択率が高い傾向にあった。
- これは、那覇市周辺の自治体から都市機能集積で周辺域に大きな優位格差を見せている那覇市都心域への交通手段が必要との認識が一定程度あるためと推測される。

## 2 成果の意義と活用

今回の調査で得られた成果は、人々の移動における都市交通の主要な担い手であるマイカー運転者の移動と意識について、回収票数量から見て確度の高い情報を提示していると考えられます。

これらは、調査を支援した両組織（沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会および沖縄都市モノレール将来構想研究会）における都市モノレールシステムの考察に資することは当然として、次のようないろいろのケースで利活用が期待されます。

- ・ 都市交通の実情に関する理解を得る情報としての活用
- ・ 公的に行われる交通関連調査の補完的活用
- ・ 都市交通における公共交通の利用促進や活性化対策の検討
- ・ 地域の将来交通像や都市モノレール網への期待等

これらの活用も含め、沖縄本島中南部都市圏に軌道系も含めたあるべき公共交通網の早期の計画作成とその実現を強く願うものであります。これは、自動車運転者が“公共交通機関への転換”をも見据えて期待するものであり、また、本地域の持続的発展(SD)にとっても要の課題と考えられます。

以上をもって、本調査報告のまとめとします。

まとめを終えるに当たり、調査にご協力いただきました多くの方々に対し、この場をかりて深く御礼を申し上げます。

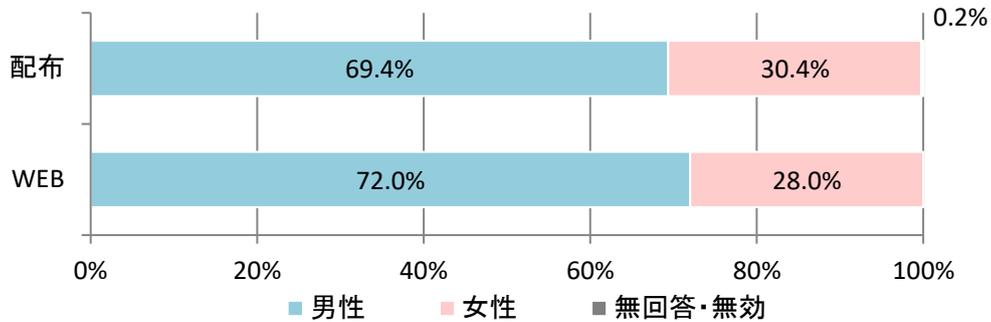
令和2年（2020年）7月 マイカー運転者の行動と意識調査委員会

## 【参考資料 1】 結果の集計（配布・Web 調査結果別）

### 1 回答者の属性（配布・Web調査結果別）

#### （1）年齢

○性別は配布、Web のいずれも男性が約 7 割、女性が約 3 割であった。

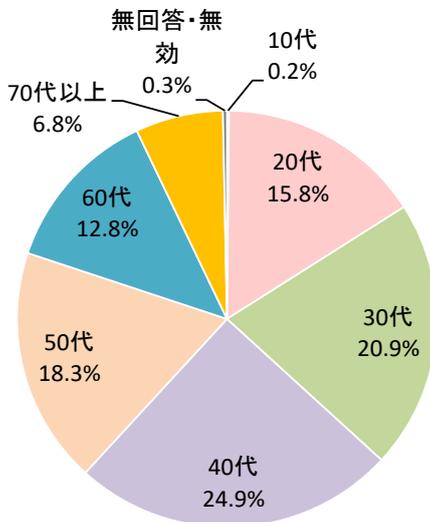


参考図 1 回答者の性別

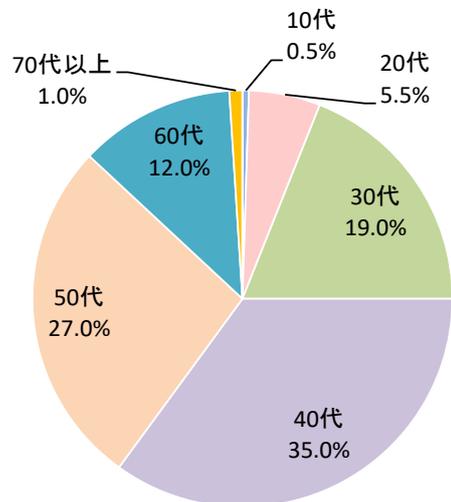
#### （2）性別

○年齢は、配布・Web のいずれも 40 代が最も多く、配布では 30 代、Web では 50 代が続いた。また、いずれのアンケートも 10 代の回答数が最も少なかった。

#### 【配布調査】



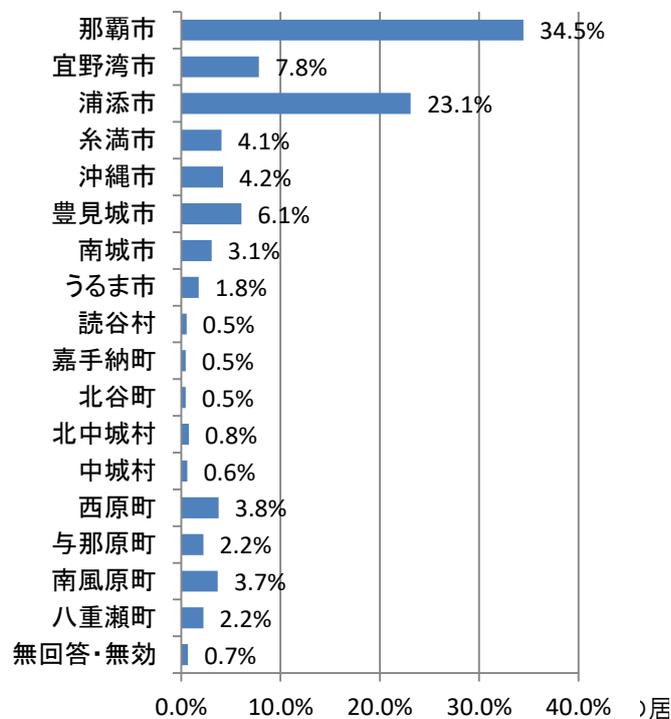
#### 【Web 調査】



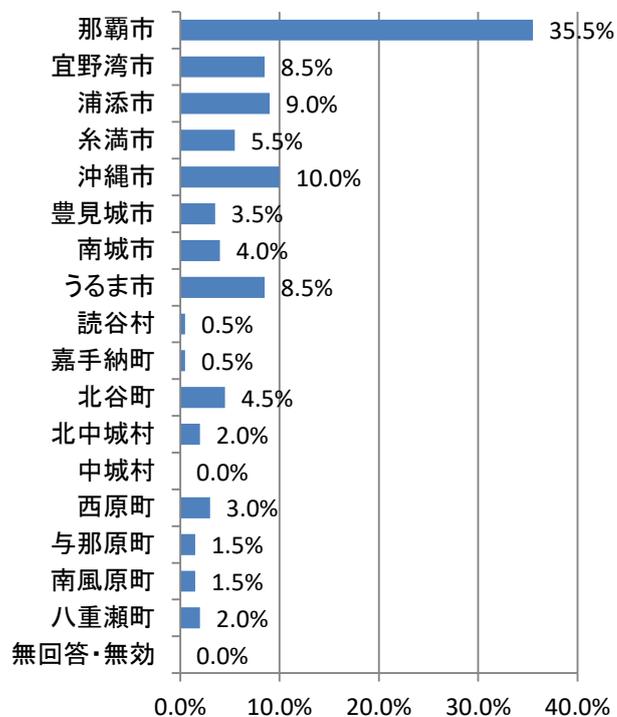
### (3) 回答者の居住地

○居住地は配布・Web のいずれも那覇市が約 35%と最も多かった。次いで配布は浦添市、Web は沖縄市が多かった。

【配布調査】



【Web 調査アンケート】

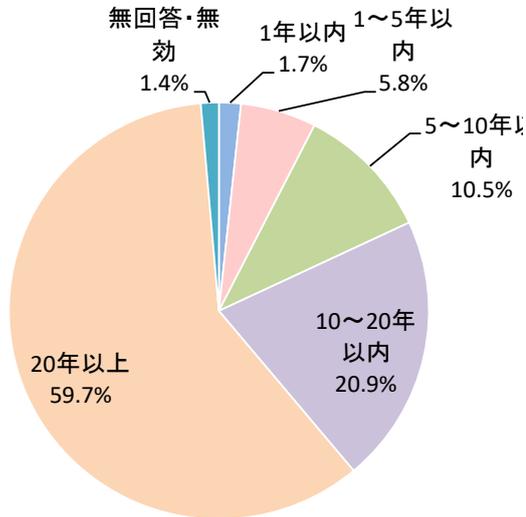


## 2 運転者の自動車利用状況（配布・Web調査結果別）

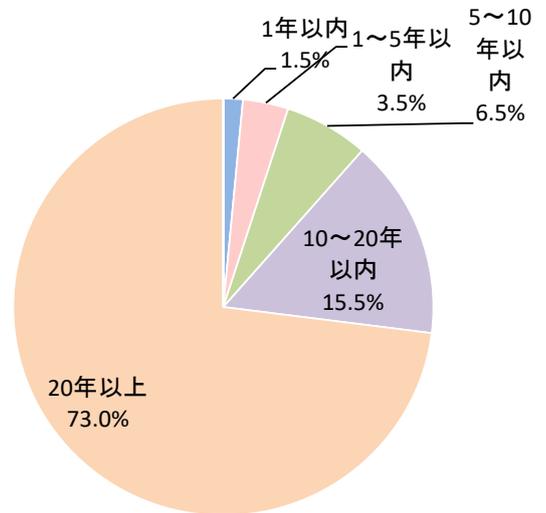
### （1）自動車運転歴

○運転歴はいずれも20年以上が最も多く、運転年数が多い順に割合が推移していた。

【配布調査】



【Web調査】

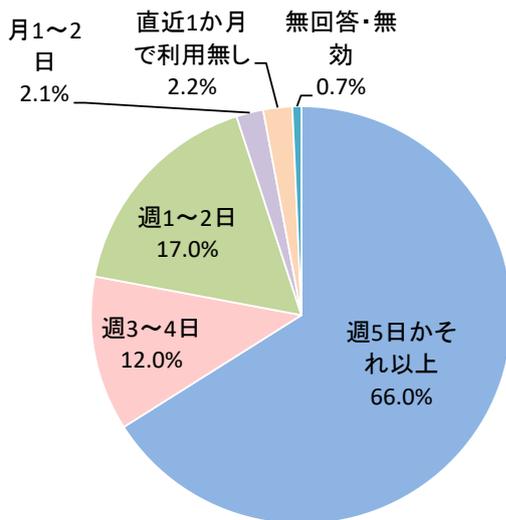


### （2）利用頻度

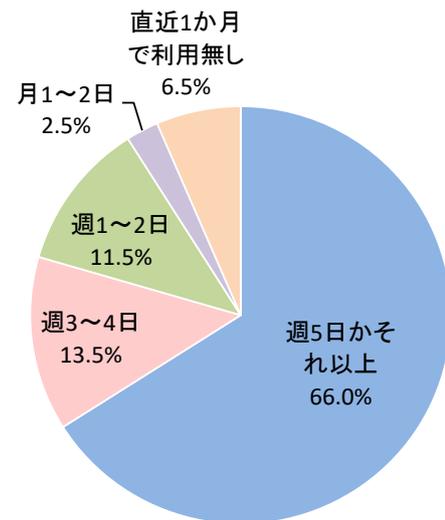
○自動車の運転頻度はいずれも週5日以上が66%と最多であった。

○また、1週間に車を運転している割合はいずれも9割以上となった。

【配布調査】



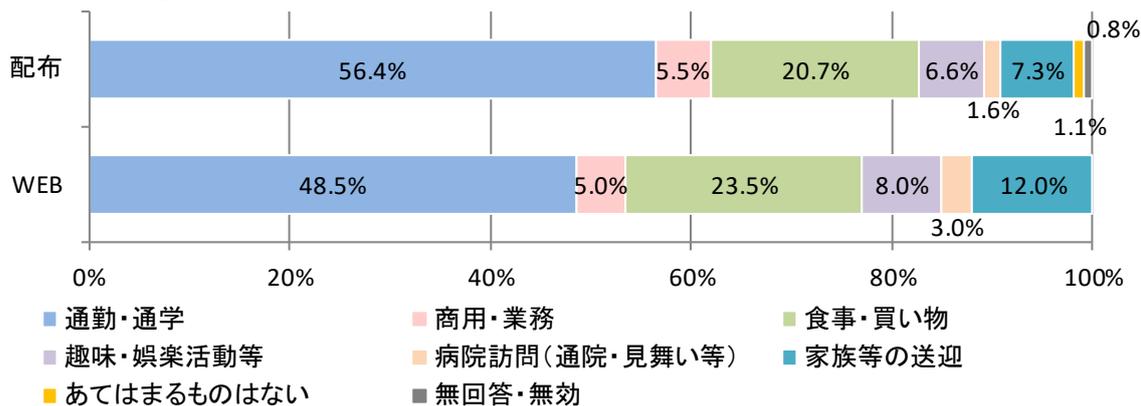
【Web調査】



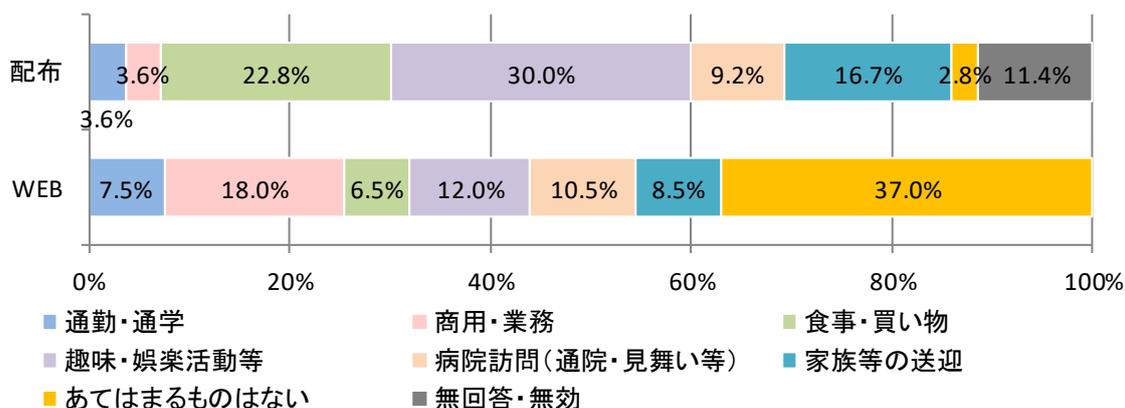
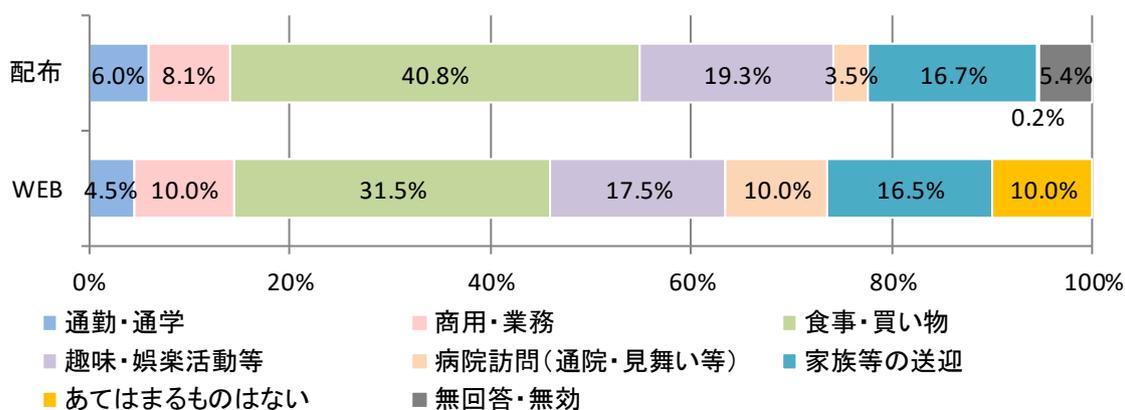
### (3) 利用目的

- 重要度 No.1 では、共に通勤通学が最も多く、次いで食事買物や趣味関係が続いた。  
 ○重要度 No.2 では、共に食事買物が最も多かった。また、家族等の送迎が3番目に多かった。  
 ○重要度 No.3 では、配布は趣味系が多く、Web は商業系が最も多かった。また、割合分布も No.1 や No.2 とは異なり、回収方法で異なる結果となった。

【重要度 No.1】



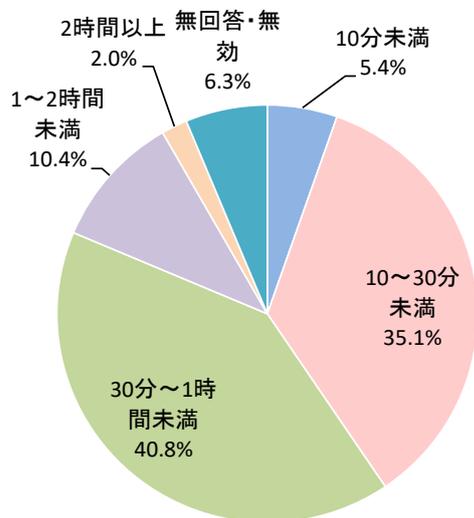
【重要度 No.2】



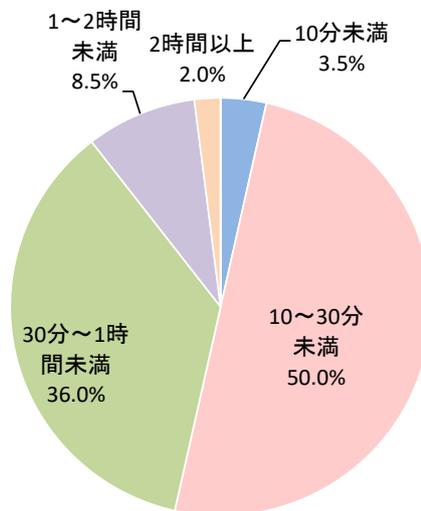
#### (4) 主目的移動時間

○移動時間は、配布は30分未満が約40%、Webは30分未満が約50%と、比較的短時間での自動車利用が多かった。

【配布調査】



【Web調査】

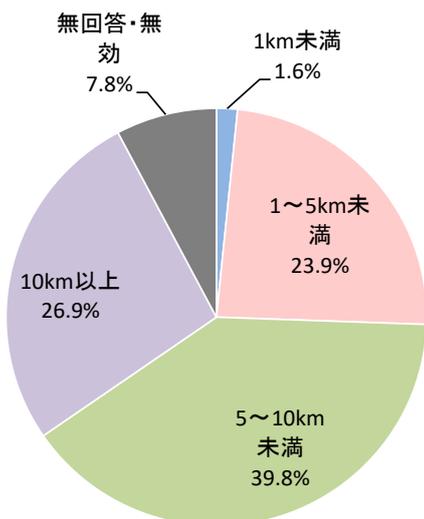


車

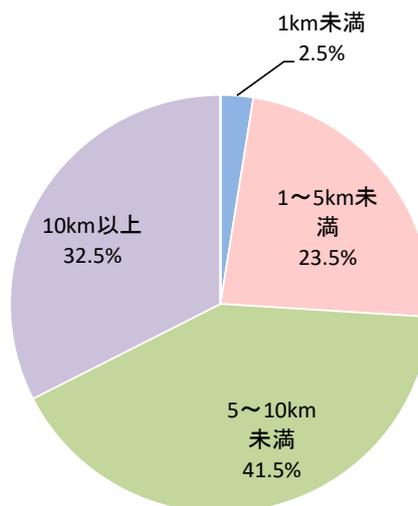
#### (5) 主目的移動距離

○移動距離は配布・Webのいずれも5～10kmが約40%と最も多かった。  
○ただし、10km以上の利用も約30%見受けられた。

【配布調査】



【Web調査】



車

### 3 運転者の公共交通機関の利用状況と要求（配布・Web調査結果別）

#### （1）公共交通機関利用状況と期待

##### 1）全移動の中での公共交通機関の利用割合

- 平時 1 週間における公共交通機関の利用割合は、配布・Web のいずれも利用しないが半数以上であった。
- 逆に、積極的な利用はいずれも 20% を超えなかった。

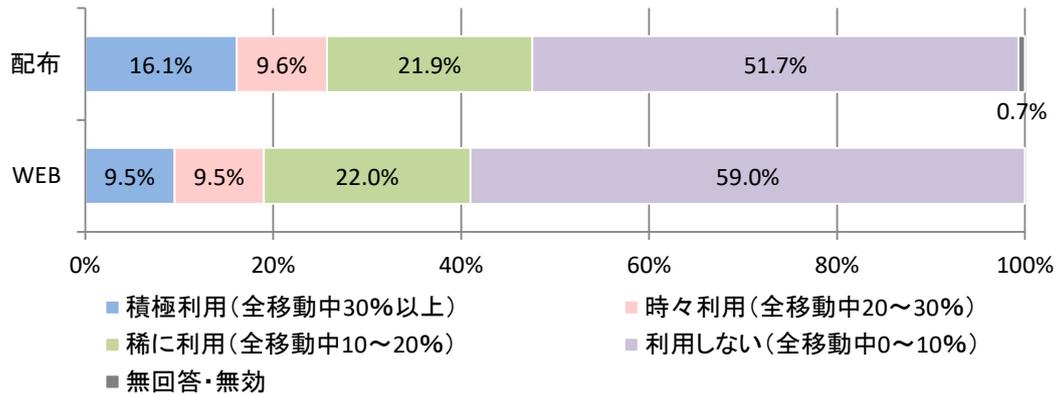
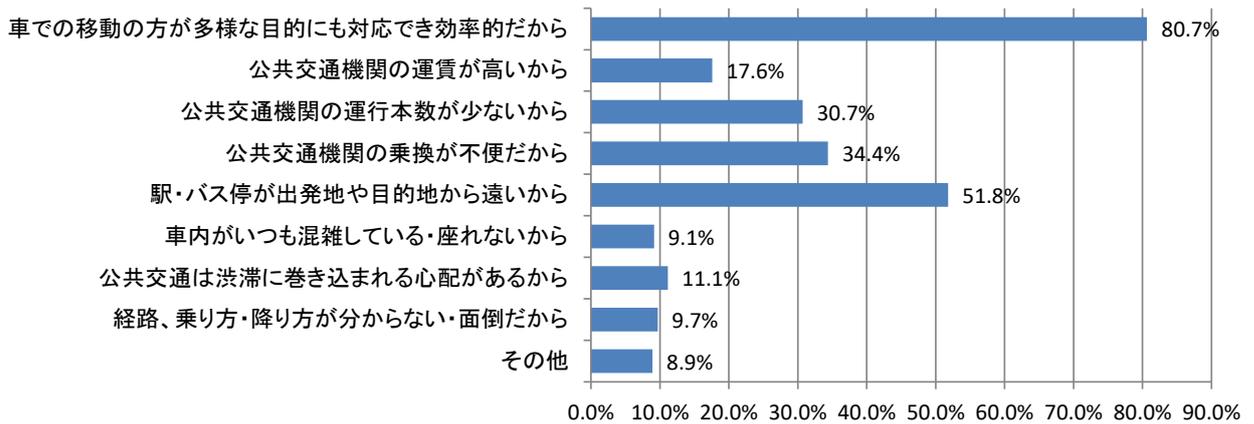


図 3-1 全移動の中での公共交通機関利用割合

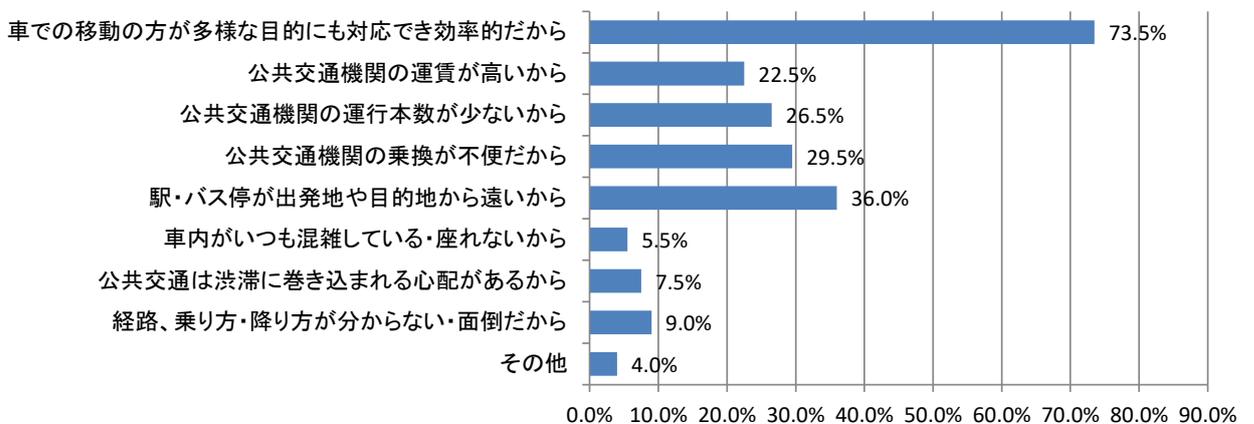
## 2) 自動車を利用する目的

- 公共交通機関ではなくマイカーを利用する目的は、配布・Webのいずれも「自動車利用の対応のしやすさ・効率の良さ」が最も多い理由として挙げられた。
- また、「駅・バス停が出発地や目的地から遠い」「乗換が不便」「運行本数が少ない」等の割合が高かった。

### 【配布調査】



### 【Web調査】



参考図 10 全移動の中での公共交通機関利用割合

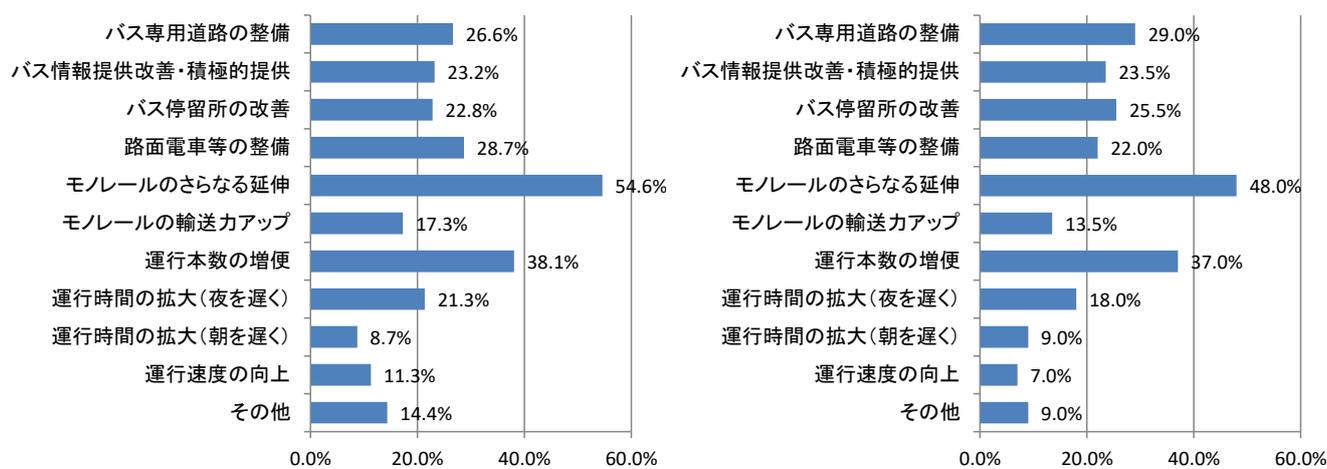
## (2) 運転者が求める公共交通機関への転換条件と利用分担

### 1) 積極的な公共交通機関利用者になるための条件

- 積極的な公共交通機関利用者になるための条件は、配布・Webのいずれも「モノレールのさらなる延伸」が最も多く、次いで公共交通機関の運行本数の増便が続いた。
- また、「バス専用道路の整備」「バスの情報提供の改善・積極的提供」「バス停留所の改善」等、バスに関する要望がそれぞれ25%前後であった。
- 一方で、運行本数の拡大(朝・夜)や運行速度の向上等は他より割合が低かった。

【配布調査】

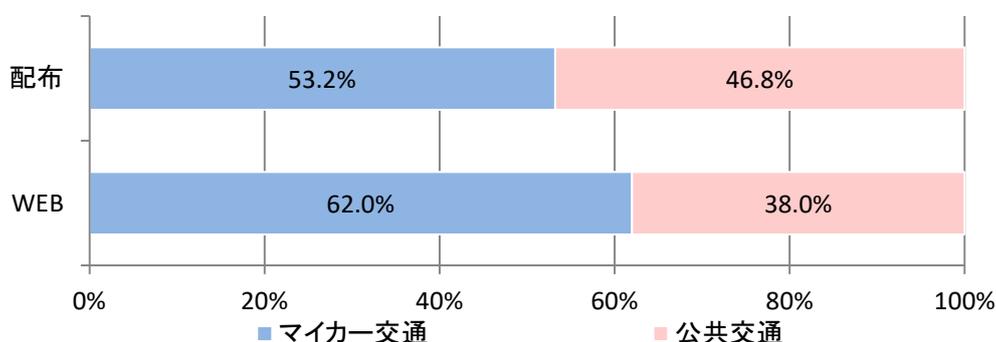
【Web調査】



参考図 11 公共交通機関への積極的な転換への条件

### 2) 中南部都市圏での自動車交通と公共交通機関の望ましい分担割合

- 中南部都市圏におけるマイカー・公共交通機関の望ましい分担割合は、配布が53%：47%、Webが62%：38%と、やや数値の違いはあるがいずれもマイカー利用がやや多い傾向であった。



参考図 12 マイカー交通と公共交通機関の望ましい分担割合

#### 4 公共交通網整備への期待（配布・Web調査結果別）

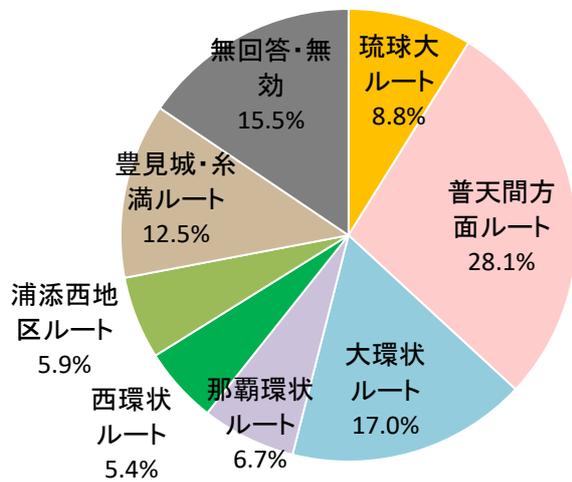
##### （1）運転者が期待する公共交通機関

「3. 結果の集計・考察」と同じため省略

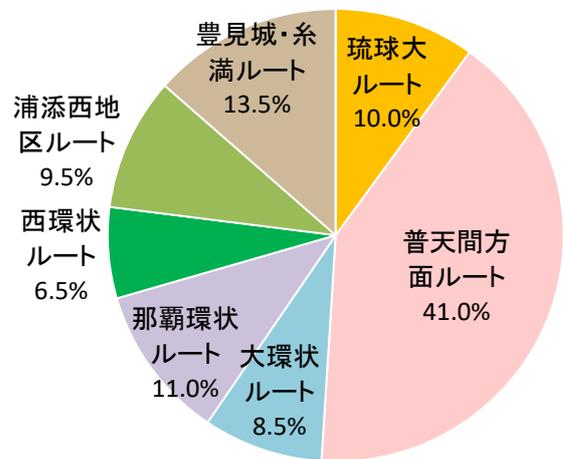
##### （2）運転者のモノレール網整備諸案への意見

- 促進協・構想研が検討しているモノレール延伸 7 ルートのうち、最も要望が多かったのはいずれも普天間方面ルートであった。
- 次点で多く選択されたルートは、配布は 2 番目大環状・3 番目豊見城糸満方面、Web は 2 番目豊見城糸満方面・3 番目那覇環状ルートと、豊見城糸満方面への注目度が高かった。

【配布調査】



【Web 調査】



## 【参考資料2】調査実施支援団体

### 1 特定非営利活動法人 沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会

#### (1) 会員名簿

理事役員 (14名)		社員(31団体)	
理事長	末吉 哲	(資)エトワール食品	(株)川金コアテック大阪支店
副理事長	粟國 正昭	沖縄ビル管理(株)	一般社団法人 日本モノレール協会
副理事長	濱田 剛	(株)大東エンジニアリング	(株)トーニチコンサルタント
副理事長	新垣 淑典	大同火災海上保険(株)	東芝インフラシステムズ(株) 九州支社九州鉄道システム営業部
副理事長	石川 仁孝	(株)沖縄海邦銀行	那覇空港ビルディング(株)
副理事長	前原 信達	(株)沖縄銀行	中央復建コンサルタンツ(株)
理事兼 事務局長	寄川 文秀	(株)オリエンタルコンサルタンツ	(株)協和建設コンサルタント
理事	首里 勇治	沖縄電力(株)	(株)富士ピー・エス沖縄営業所
理事	綿谷 幸治	沖縄鋳鉄工業(株)	(株)サンライト
理事	幸家 秀男	(株)オキジム	(株)ピーエス三菱九州支店
理事	渡嘉敷 靖	(株)日立製作所九州支社沖縄支店	日本鋳造(株)
理事	伊計 衛	オリエンタル白石(株)福岡支店	琉球新報社
理事	大谷 直彦	(有)丸高建設工業	(株)朝日建設コンサルタント
監事	城間 貞	八千代エンジニアリング(株)	(株)ワールド設計
顧問	上間 清	(株)琉球銀行	大丸重機(株)
		琉球セメント(株)	

#### 【交流団体】25団体

(一社)沖縄県経営者協会、(一社)沖縄県建設業協会、(一社)沖縄県工業連合会、(一社)沖縄県測量建設コンサルタンツ協会、(一社)沖縄県婦人連合会、那覇市自治会長会連合会、沖縄商工会議所、(一社)那覇青年会議所、(株)沖縄建設新聞、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)アクアサイエンス研究所、(財)沖縄観光コンベンションビューロー、(一社)沖縄県子ども会育成連絡協議会、沖縄県青年団協議会、(一社)沖縄県建築士事務所協会、(一社)沖縄県手をつなぐ育成会、(一社)沖縄県電気管工事業協会、(一社)沖縄県PTA連合会、(一社)那覇市観光協会、那覇市民憲章推進協議会、那覇市社会福祉協議会、那覇市新都心地主協議会、那覇市老人クラブ連合会、日本労働組合連合会沖縄県連合会、(株)沖縄タイムス社、沖縄テレビ放送(株)、(株)ラジオ沖縄、(株)琉球新報社、琉球放送(株)

#### (2) 事務局連絡先

- 住所：沖縄県那覇市久米2丁目33番1号
- 電話番号（事務局長：寄川）：098-863-2116

## 2 沖縄都市モノレール将来構想研究会

### (1) 会員名簿

会長	上間 清 [琉球大学名誉教授・工博、(一社)日本モノレール協会 理事]
会長代理	末吉 哲 [NPO 法人沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会 理事長]
顧問	石川 正和 [(一社)日本モノレール協会 副会長] 栗國 正昭 [NPO 法人沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会 理事] 大谷 直彦 [NPO 法人沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会 理事]
会員 (29 社)	株式会社日立製作所 沖縄支店
	株式会社サンライト
	大丸重機株式会社
	有限会社丸高建設工業
	沖縄鋳鉄工業株式会社
	株式会社G・N・O
	株式会社三晴
	オリエンタル白石株式会社
	株式会社ピーエス三菱
	株式会社富士ピー・エス
	日立造船株式会社
	川田工業株式会社
	日本電設工業株式会社
	日本鋳造株式会社
	川田建設株式会社
	株式会社川金コアテック
	株式会社横河ブリッジ
	株式会社国建
	株式会社中央建設コンサルタント
	株式会社大東エンジニアリング
	株式会社協和建設コンサルタント
	株式会社ワールド設計
	株式会社ホープ設計
	株式会社朝日建設コンサルタント
	株式会社ニュージェック
	八千代エンジニアリング株式会社
	株式会社オリエンタルコンサルタンツ
	中央復建コンサルタンツ株式会社
	株式会社トーニチコンサルタント

### (2) 事務局連絡先

- 住所；沖縄県那覇市久茂地3丁目17-5
- 電話番号（事務局長：下川）：098-861-8128