

1

2

3

第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

4

都市交通マスタープラン

5

～「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」と連動した

6

新たな価値創造に向けて～

7

(素案)

8



9

10

2025年12月

11

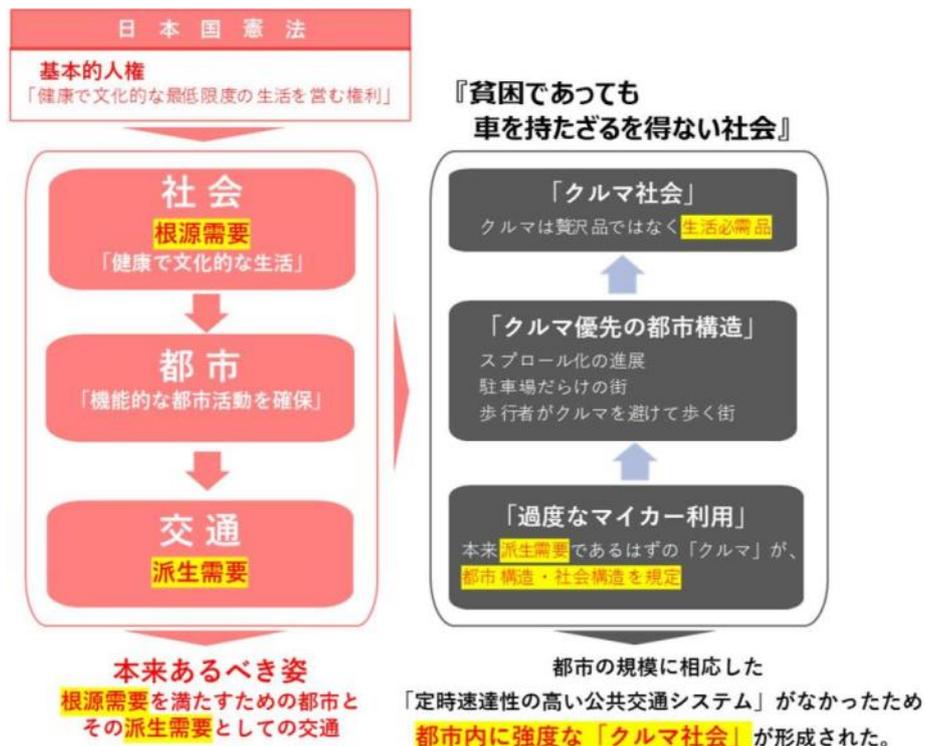
沖縄本島中南部都市圏 総合都市交通協議会

はじめに

沖縄県では、本島中南部都市圏（以下、都市圏）において、これまで3回のパーソントリップ調査（以下、PT調査）を実施し、時代に応じた都市交通施策を推進してきました。前回の調査から17年が経過し、都市圏内の人口は約11万人増加し、沖縄都市モノレールの延長、道路ネットワークの整備など、交通環境・道路環境の改善が図られる一方、依然として交通渋滞は慢性化しており、都市圏内に形成された自動車依存度が極めて高い社会は、住民生活の隅々にまで影響し、それが新たな課題を誘引しています。

本来、移動の多くは、ある目的のための派生需要ですが、その移動を時間的・空間的な自由度に優れた自動車にばかり頼ることで、本都市圏はクルマ中心の都市構造・社会構造となっています。

そのような状況からの脱却に向けて、令和4年度から4回目となるPT調査を行い、都市圏内の課題を、構造的な側面（都市構造・社会構造・都市交通・近年の変化）から分析することで、都市圏の根本的な課題を整理しました。



調査結果から導かれた「都市交通マスタープラン」は、20年後の都市交通のあるべき姿のみならず、人中心の都市構造・社会構造を視野に、他分野連携の方向性を示す計画で、バックキャストの手法を用いて、県民や様々なステークホルダーの意見を踏まえ策定される「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、総合的な計画づくりや施策を促進し、都市圏内にお住いの皆さまとともに、安全・安心で暮らしやすい地域をつくっていくための道しるべとなります。

1 本マスタープランは、全7章で構成されています。

- 2
- 3 ● 1章では、PT調査の概要とマスタープランの位置づけを示します。
- 4
- 5 ● 2章では、統計データから沖縄県の有
- 6 する特殊事情に起因する都市構造
- 7 上、社会構造上の課題を示します。
- 8 ● 3章では、調査で得られたデータの分
- 9 析から都市圏の現状を明らかにします。
- 10 ● 4章では、沖縄県の特殊事情やPT
- 11 調査の分析を踏まえた都市圏の課題と
- 12 対策の方向性を示します。
- 13 ● 5章では、都市交通マスタープランとし
- 14 て都市圏が目指すまちの姿やライフスタイルを都市構造と交通ネットワークの両
- 15 面から提案すると同時に、マスタープラン
- 16 が実現された後の生活のイメージを共
- 17 有します。
- 18 ● 6章では、マスタープラン実現による都
- 19 市圏の課題に対する改善効果を示し、
- 20 具体的な数値目標を掲げます。
- 21 ● 7章では、マスタープランを実現するた
- 22 めのモニタリング・支援体制及び、都市
- 23 交通総合戦略へ向けた検討事項を示
- 24 します。
- 25
- 26



《 目 次 》

1		
2		
3	1. パーソントリップ調査の体系	6
4	1-1 パーソントリップ調査の概要.....	6
5	1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割	7
6	2. 都市圏の構造上の課題	8
7	2-1 都市構造上の課題	10
8	2-2 社会構造上の課題	13
9	3. 都市圏の現状	15
10	3-1 都市圏の移動の現状	15
11	3-2 都市構造から見た移動の実態	17
12	3-3 社会構造から見た移動の実態	19
13	3-4 都市交通の現状	23
14	3-5 都市交通整備と近年の変化	30
15	4. 都市圏の課題と改善の方向性	36
16	4-1 都市圏の複合的な課題.....	36
17	4-2 特に対処が必要な課題.....	37
18	5. 都市交通マスタープラン	41
19	5-1 都市交通マスタープランの基本方針	41
20	5-2 目指す暮らしと変わるライフスタイル.....	42
21	5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性.....	46
22	5-4 階層化された総合交通ネットワークへの再構築	52
23	5-5 マスタープラン実現により変わる交通とまちのすがた	59
24	5-6 目指す都市圏の構造	62
25	6. マスタープランの実現効果と目標	68
26	6-1 将来交通需要の見通し	68
27	6-2 将来目標の設定	73
28	7. マスタープランの実現に向けて	74
29	7-1 上位計画等との連動	74
30	7-2 マスタープランの実現に向けたモニタリングの方針	76
31	7-3 都市総合交通戦略の柱	79
32	参考	85

1. パーソントリップ調査の体系

1-1 パーソントリップ調査の概要

2 「パーソントリップ調査」とは

3 **パーソントリップ調査**は、都市における人の移動に着目した調査で、世帯や 個人属性に関する情報
4 と、1 日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人がどのような目的・交通手段で、どこから どこへ、どの
5 ような時間帯に移動したか」を把握するための調査です。

6 沖縄本島の読谷村・うるま市以南の中南部都市圏 17 市町村の住民を対象に、5 歳以上の対象
7 人口約 112 万人に対して、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表を配布
8 し、約 2.8 万世帯、約 5 万人の回答を得ました。

9 大規模な調査でしたが、住民基本台帳からの調査対象者抽出や戦略的な広報など、17 市町村の
10 協力のもと、円滑に調査を実施することができました。



1-2 都市交通マスタープランの位置づけと役割

(1)「都市交通マスタープラン」とは

パーソントリップ調査の結果から、都市交通の現況を把握・分析し、将来交通の予測を行い、概ね20年後の中南部都市圏の都市交通のあり方を提案する「都市交通マスタープラン」を策定します。

都市交通マスタープランは、都市と地域の将来像を示し、**人とモノの移動を計画的・総合的に整備・改善するための中長期的な計画**であり、「**誰もが移動しやすいまち**」や「**快適で持続可能な都市交通システム**」の実現に向けた取組みを進める**指針**を示すものです。

都市交通マスタープランの策定の意義は、住民の実際の移動範囲（行政界を超える都市圏）を対象として、実態調査から得られた結果を基に、**都市構造（居住地・都市機能）と交通ネットワーク（道路網・公共交通網）**の両面から中長期的な都市・交通計画の指針を示すことにあります。

計画策定の目的と役割

パーソントリップ調査から明らかにされた、都市構造・社会構造・都市交通における**課題の解決策を、定量的根拠をもって示す**と同時に、目指す暮らし方とまちのすがたを、まちづくりの主体である、“**住民・事業者・行政**”が共有できるよう**分かりやすく示します**。これにより、まちづくりへの多様な主体の参画を促します。また、課題解決のための具体的な取組を実現するための**実現体制**や、**都市計画法に基づく都市計画の決定や変更を行う際の方針を示す**計画として位置づけられます。

(2)「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」との関係

「都市交通マスタープラン」が、数理モデルに基づいた需要予測を伴う定量的な交通計画・都市計画なのに対し、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」は、主にバックキャストの手法を用いて、県民や様々なステークホルダーの意見を踏まえ策定される構想となります。

互いの特徴は以下のように区別され、目標年次は同一ですが、都市交通マスタープランは主にフォアキャストによる定量的な分析から、これから先 20 年後に目指すべき都市圏を検討するのに対し、次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)は主にバックキャストによる定性的な手法により、20 年後の沖縄の望ましい公共交通の将来の姿を描きます。これらアプローチの違いにより、データから定量的に導かれた都市像と県民の思いから示された望ましい姿が重なり、「現状」と「未来」をつなぎ課題解決と新たな価値創造が統合した施策の立案が図られます。

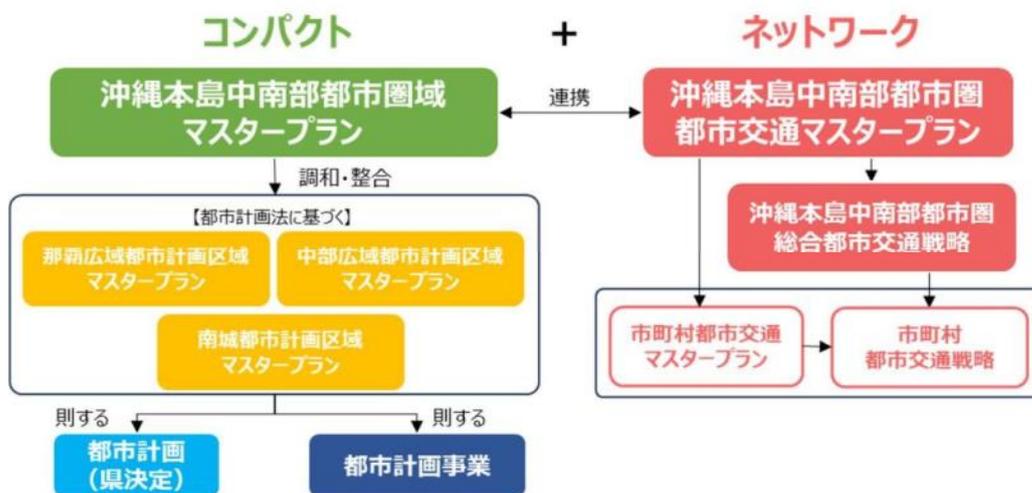
	都市交通マスタープラン	次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)
検討手法	主にフォアキャストによる定量的分析	主にバックキャストによる定性的分析
対象区域	沖縄本島中南部都市圏	沖縄県全圏の陸上交通
目標年次	2045 年(これから先 20 年後)	2045 年(未来から振り返った 20 年後)
将来像	目指すべき都市圏	望ましい公共交通の将来の姿

1 **(3)「沖縄本島中南部都市圏域マスタープラン」との連携**

2 「都市交通マスタープラン」の策定と並行して、都市圏を一体として捉え、将来の中南部都市圏の広
 3 域的な役割分担や方向性等を示し、持続可能な都市圏形成に資する「沖縄本島中南部都市圏域マ
 4 スタープラン」（以下、圏域マスタープラン）が策定されます。

5 その関係は下図に示す通りで、都市圏における「都市交通」と「まちづくり」のマスタープランが連携する
 6 ことで、コンパクト+ネットワークの具体化に向けた施策展開が図られます。

7 また、圏域マスタープランにおいて、中南部都市圏域に共通するまちづくりの方向性を示し、各都市計
 8 画区域の範囲や制度等の考え方を整理することで、法定の各都市計画区域マスタープランとの調和・整
 9 合が図られます。



10
11

【圏域マスタープラン策定意義】

- 沖縄本島中南部は、駐留軍用地等の歴史的事情、南北に細長く東西に急峻な地理的事情等から南北に分断され、これまで別々の都市計画区域の下で発展してきた。
 - 嘉手納以南の 1,000ha を超える駐留軍用地の返還が見込まれており、成熟した都市に、大規模で優良な都市機能用地が生み出されることの都市機能へのインパクトは甚大である。
 - 跡地と周辺を含む都市の拡大、跡地を活用した交通基盤の整備が完了し、都市の拡大と平坦、移動の円滑化は、中南部都市圏が一つの都市として機能することを想定させる。
 - 一方、超高齢社会や人口減少による社会構造の変化は、都市部・地方部それぞれのまちづくりのあり方に影響を与えることが想定される。
- ▼
- 沖縄県の都市計画においては、法定の 20 年後を超え、跡地と跡地周辺の都市化や交通基盤が概成した 20 年後 + α の将来を見据え、それぞれの都市計画区域の範囲や制度等の考え方を整理し、中南部都市圏域に共通するまちづくりの方向性を示す必要がある。

12

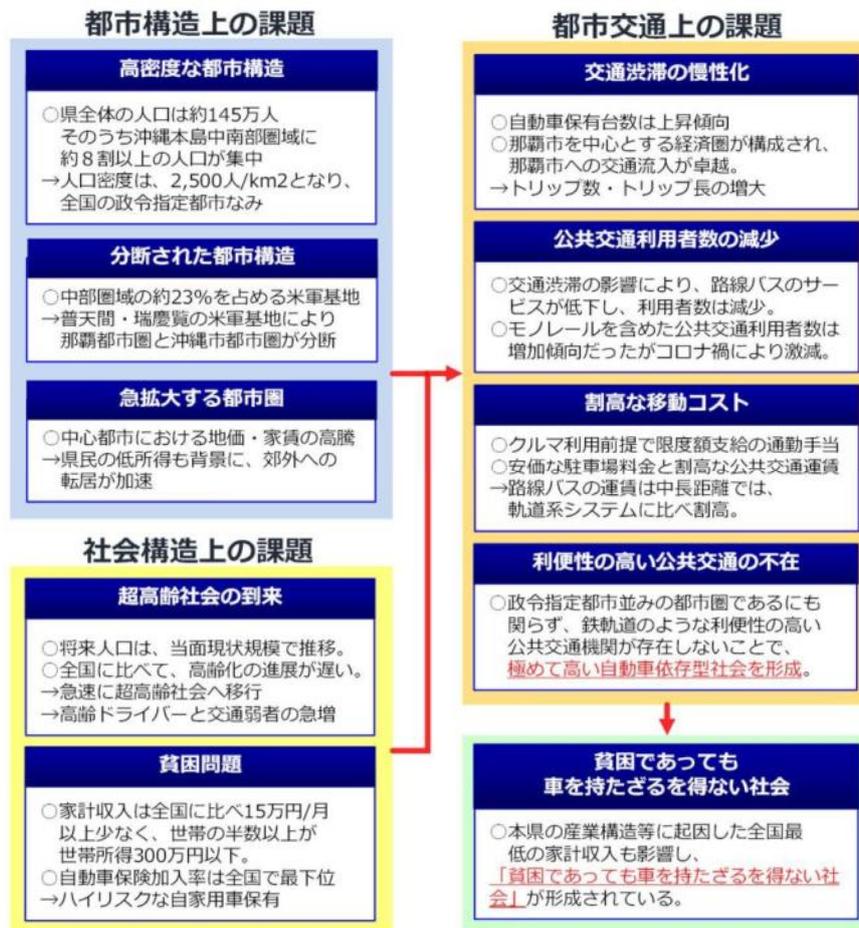
2.都市圏の構造上の課題

沖縄県には、本県が有する4つの特殊事情があり、それに鑑み、沖縄振興特別措置法等に基づく各種特別措置が講じられてきました。

その4つの特殊事情とは、先の大戦中に苛烈な戦禍を被ったことや戦後四半世紀余にわたり我が国の施政権の外にあったこと等の「**歴史的事情**」、東西約1,000km、南北約400kmに及ぶ広大な海域に多数の離島が散在し、本土から遠隔にあること等の「**地理的事情**」、我が国でも稀な亜熱帯海洋性気候にあることによる特殊病害虫の存在や塩害、台風の常襲地帯ということ等の「**自然的事情**」及び我が国における米軍専用施設・区域が集中していること等の「**社会的事情**」となります。

そのうち「**社会的事情**」では、市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされている状況や、「**歴史的事情**」を背景に、一人当たりの県民所得は依然として全国最下位の水準にあり、加えて、非正規雇用者割合や子どもの貧困率の高さ等は全国と比べて厳しい状況にあります。

こうした特殊事情に起因した都市構造・社会構造上の課題が、都市交通上の課題にも影響していることが、パーソントリップの調査の分析から明らかになりました。



1 2-1都市構造上の課題

2 (1) 高密度な都市構造と脆弱な交通インフラ

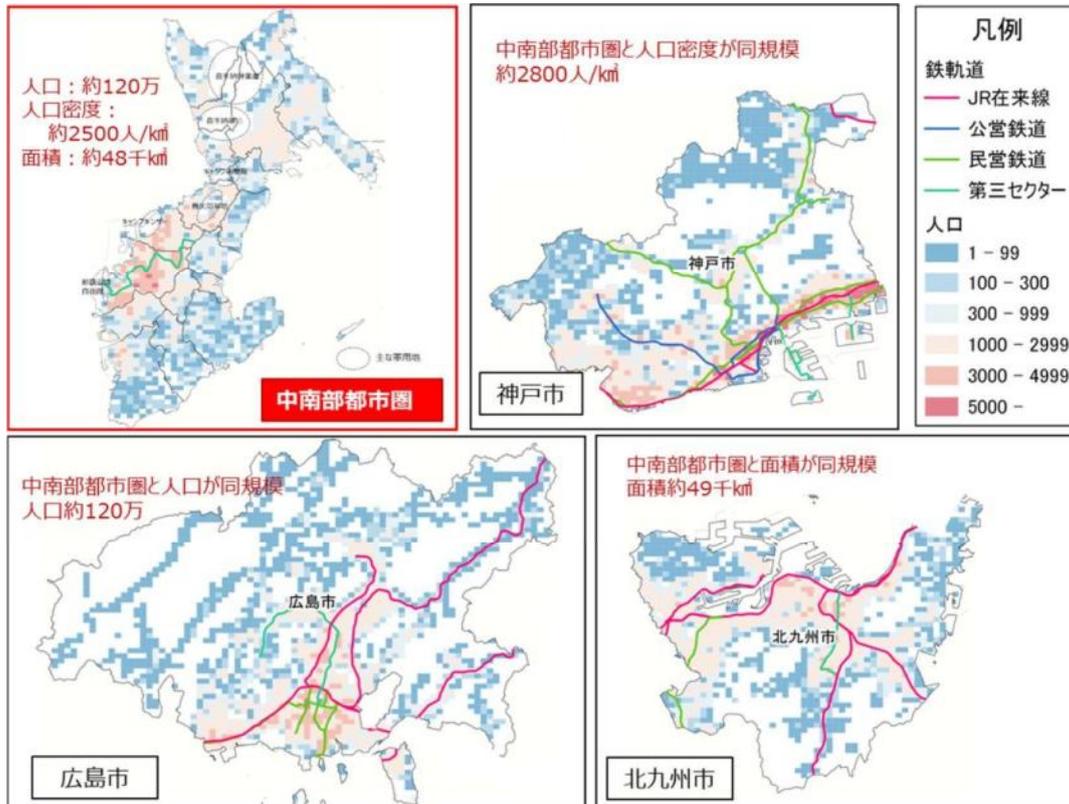
- 3 • 沖縄県人口（約 145 万人）の約 8 割（約 122 万人）が中南部都市圏に集中しています。
- 4 • 中部圏域の約 23%の面積を駐留軍用地が占めており、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、
- 5 市街地は拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並みとなっています。
- 6 • 全国の政令指定都市は、高密度な都市構造と一体的な骨格的な公共交通インフラが形成され
- 7 ています。中南部都市圏は公共交通インフラが脆弱となっています。

8 表 中南部都市圏と主な政令指定都市の人口密度

都市名	面積(km ²)	人口(人)	人口密度(人/km ²)	公共交通分担率
沖縄県中南部都市圏	483.54	1,220,271	2,524	4.5%(R5)
北九州市	491.69	939,029	1,909	13.5%(R3)
広島市	906.69	1,200,754	1,324	11.8%(R3)
神戸市	557.02	1,525,152	2,738	31.1%(R3)

9 出典：R2年国勢調査、公共交通分担率は令和3年度全国都市交通特性調査より（中南部都市圏のみ第4回PT）

10 図 中南部都市圏と主な政令指定都市の公共交通ネットワーク

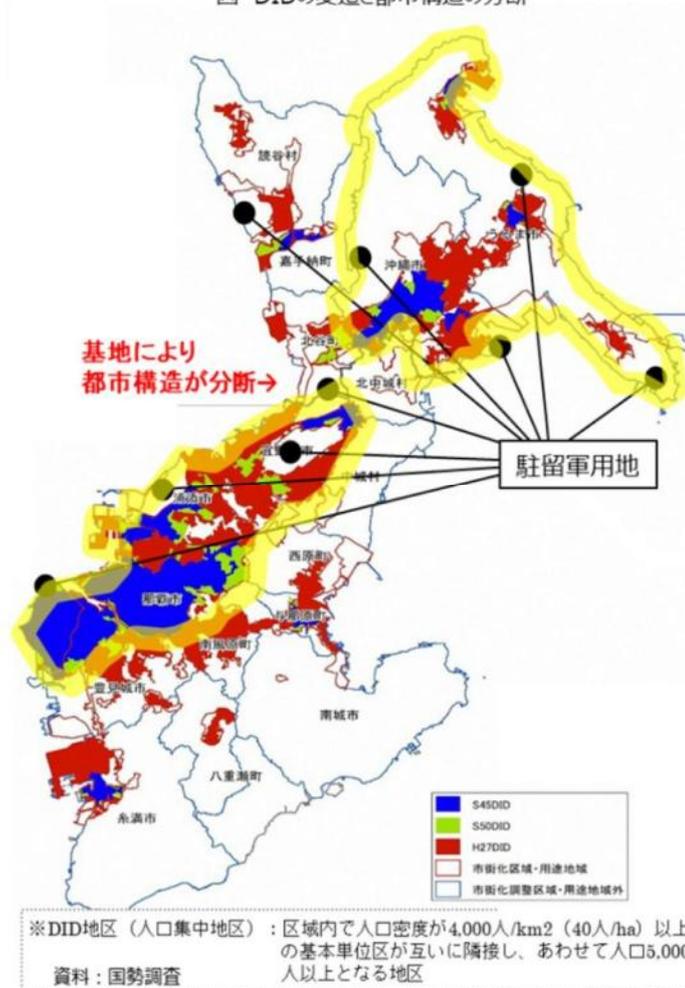


出典：公共交通NW（国土数値情報（R1）、人口（国勢調査H27）

1 (2)分断された都市構造

- 2
- 市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされている状況に
- 3 あります。
- 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
- 4 し将来の都市構造を検討しておく必要があります。
- 5
- 6

図 DIDの変遷と都市構造の分断



7

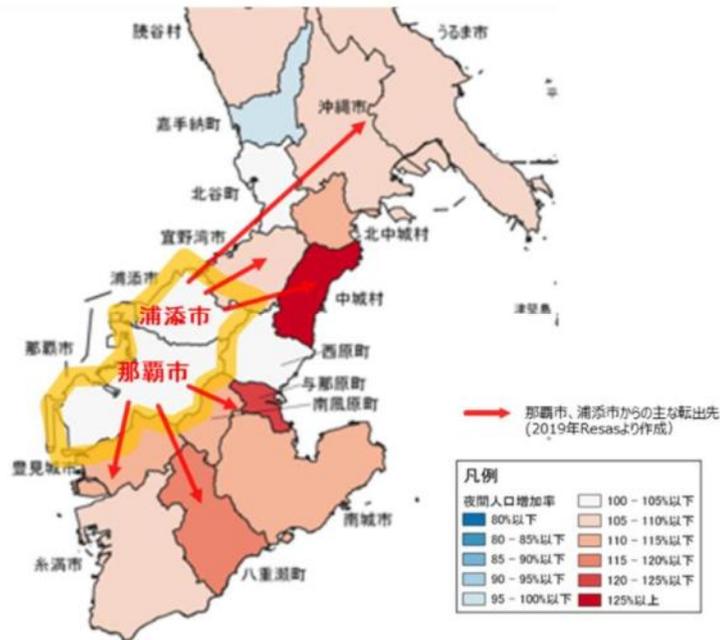
1 (3)急拡大する都市圏

- 2 • 沖縄県では 2016 年前後から地価が急激に上昇し、那覇市の住宅地地価は、令和 7 年時点で、
- 3 都道府県庁所在地として全国 8 位の高水準となっています。
- 4 • 地価・家賃の上昇に加え、県民の低所得等を背景に郊外への転出が進展しています。
- 5



6

夜間人口密度増加率(2020年/2010年)

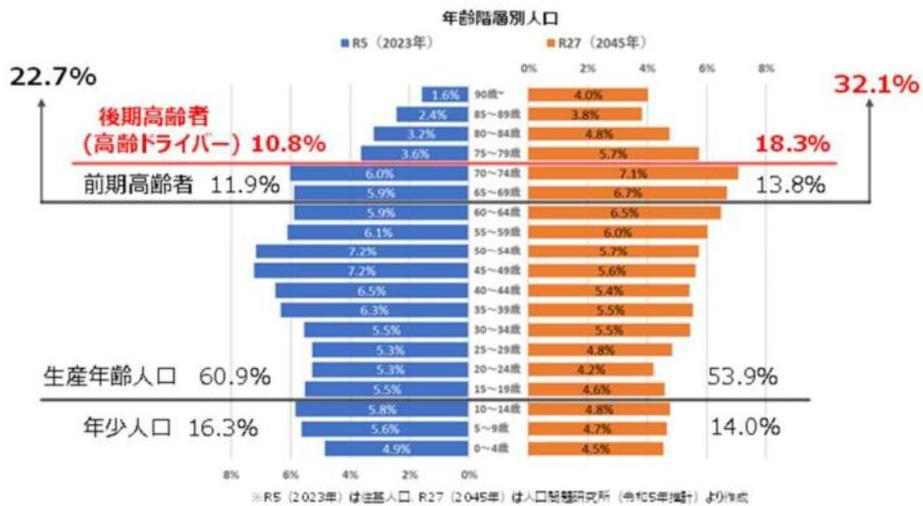
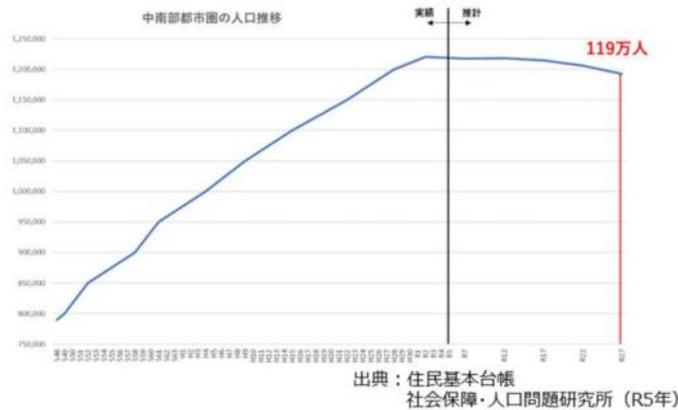


7

1 2-2社会構造上の課題

2 (1)超高齢社会の到来と急速な進展

- 2045年(R27)の中南部都市圏の人口は、現在の約122万人から約119万人へと徐々に減少していきます。
- 県民の4人に1人が亡くなった沖縄戦で、多くの子供たちが犠牲となった影響もあり、沖縄県はこれまで全国に比べ高齢者が少ない状況にありましたが、今後、超高齢社会(65歳以上の人口が21%以上)への移行が急速に進展し、2045年には65歳以上の人口は、約3人に1人の割合まで増加します。
- 沖縄県は、平成30年(2018年)に超高齢社会(65歳以上の人口が21%以上)となって以降、急速に超高齢社会の進展が進むことから、高齢ドライバー(75歳以上)や交通弱者の急増が課題となります。PT調査年であるR5(2023年)とマスタープランの目標年次であるR27(2045年)の人口推計値を比較すると、高齢者の割合が約10ポイント増加し、人口の約3分の1が高齢者になります。



1 3.都市圏の現状

2 3-1 都市圏の移動の現状

(1) 都市圏の人の移動は減少

3 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、
4 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
5 ます。

6 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・
7 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
8 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。
9



10
11
12

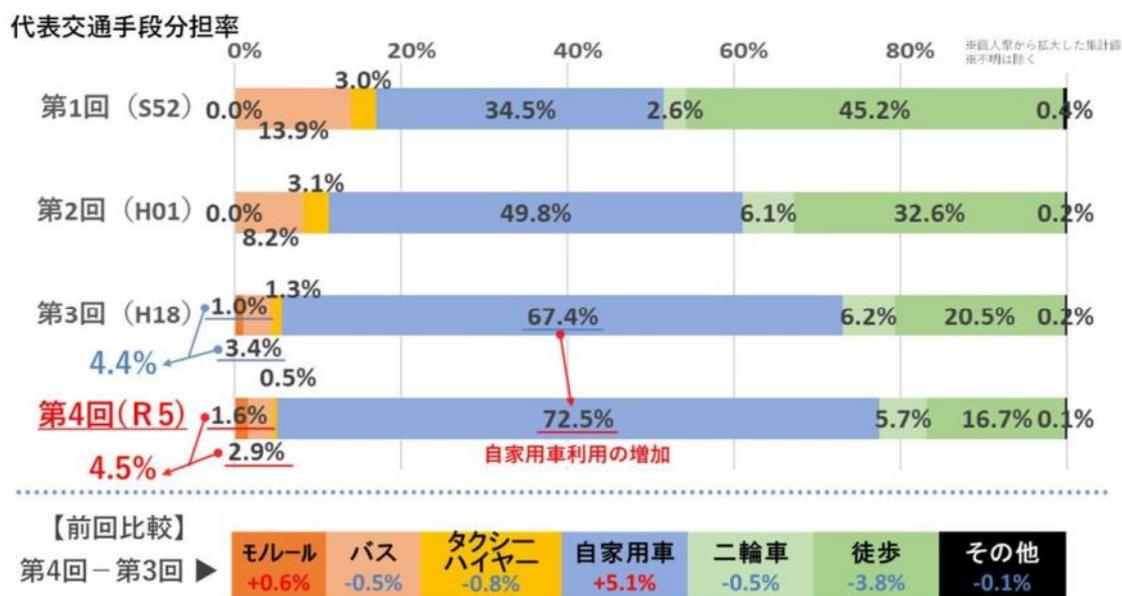
(2) 自動車に頼らなければ成り立たない都市圏での生活

1 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
 2 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。

3 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、
 4 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。

5 「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%
 6 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
 7 減少しました。

8



9

10

11 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
 12 の移動の実態と改善すべき課題を示していきます。

13

14

15

16

17

18

19

20

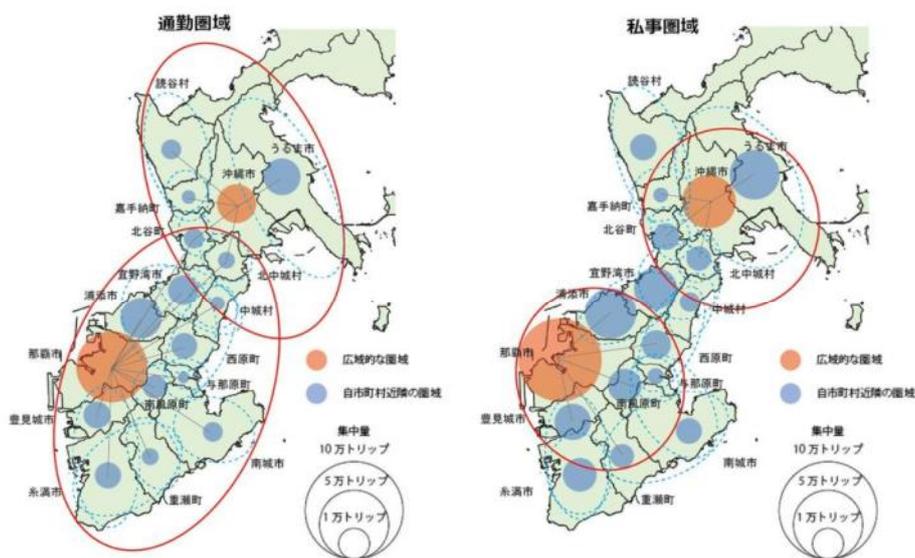
21

22

3-2 都市構造から見た移動の実態

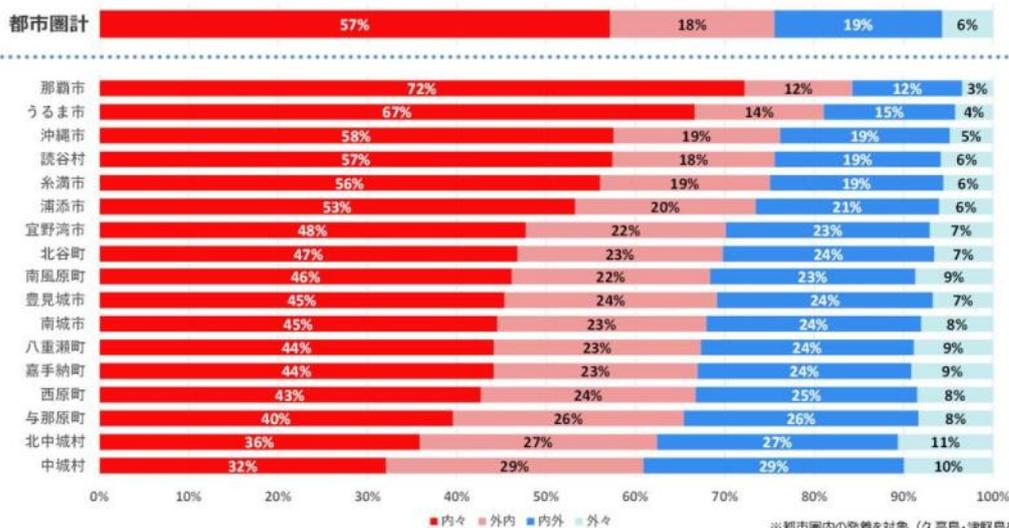
(1) 那覇市、沖縄市を中心とした2つの行動圏域

- 1 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
- 2 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
- 3 村への移動は、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ます。
- 4 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
- 5 範囲に留まっています。



※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。

居住地別内々トリップ割合



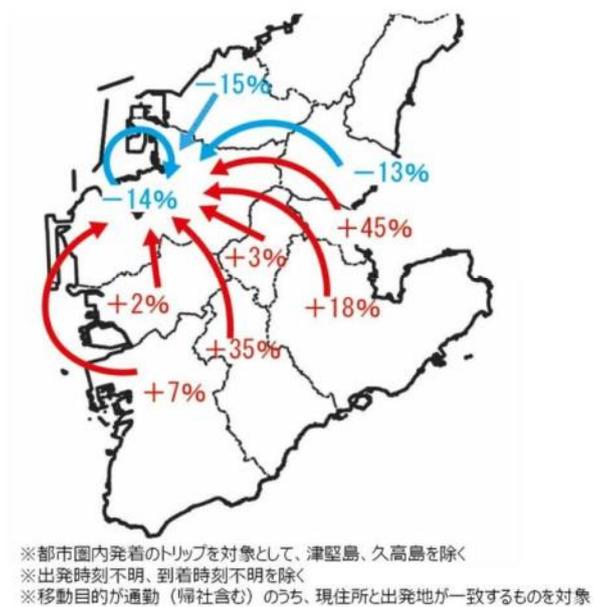
※都市圏内の発着を対象（久高島・津堅島を除く）
※Cゾーン以下不明は除く

8

(2) 郊外化の進展とさらなる自動車依存

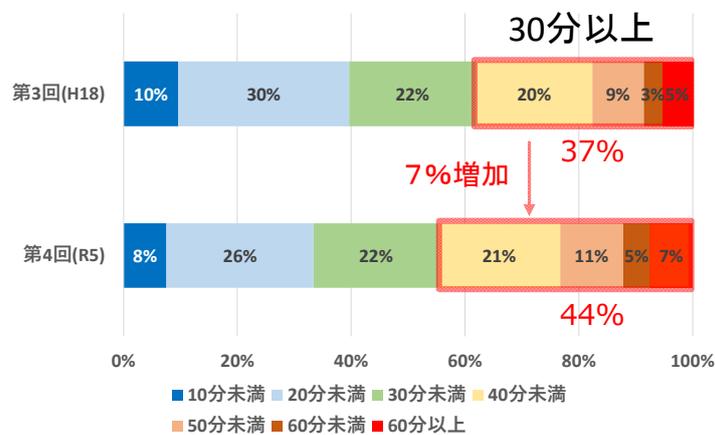
- 1 那覇市内への自動車通勤に着目すると、那覇市、浦添市、西原町など公共交通（基幹バスやモノ
- 2 レール）を利用しやすい地域では減少し、与那原町や八重瀬町など公共交通網の十分でない島尻方
- 3 面からは増加しています。
- 4 前回調査と通勤時間の分布を比較すると、30分以上のトリップ割合が増加しており、郊外居住増加
- 5 による通勤の長距離・長時間化に加え、自動車利用に拍車がかかることは、道路混雑増加の一因にも
- 6 なっています。道路混雑の悪化は、県全体の生産効率の低下を招くだけでなく、県民一人ひとりが自由
- 7 に使える時間にも影響を及ぼし、本来は楽しみに使えるはずであった余暇の充実を阻害する要因にもな
- 8 っています。

市町村別那覇着の通勤トリップ数増減率（自動車）



9

第3回調査と第4回調査の通勤時間の構成比の比較



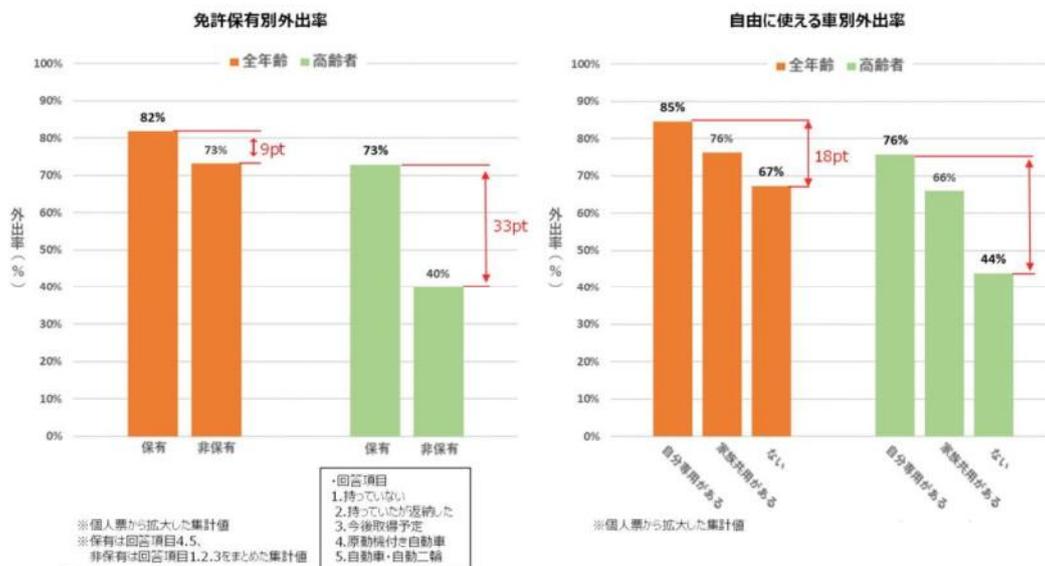
10

3-3 社会構造から見た移動の実態

(1) 外出機会を失わないための環境整備の必要性

1 免許の保有と非保有での外出率は、全年齢で 9 ポイント、高齢者で 33 ポイントと高齢者で大きな
 2 差が見られました。同様に、自由に使える車の有無でも、全年齢で 18 ポイント、高齢者で 32 ポイントと
 3 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、個人の行動に大きな影響を与えて
 4 いることが分かりました。

5



6

7

8

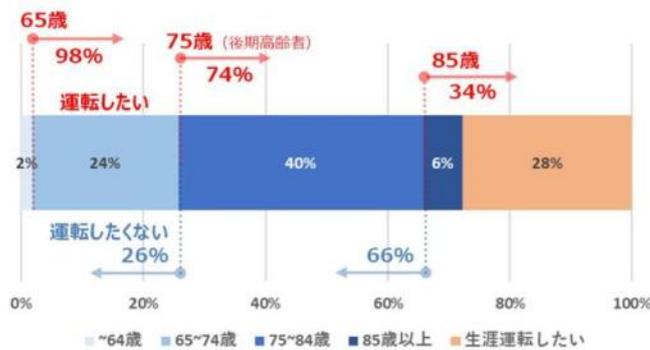
1 また、今回調査した「免許保有者に対する自動車の運転意向」からは、多数の方が「可能な限り運
 2 転を続けたい」と考える一方、「後期高齢者（75歳）になると、運転したくない」と考える方が4人に1
 3 人（26%）います。そして、R27（2045年、計画目標年次である20年後）には、都市圏全体で
 4 約25万人が、自身で自動車を運転しない（できない）状況になる可能性があることが推定されました。

5 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
 6 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。

7 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
 8 交通サービスの充実を図ることが重要です。

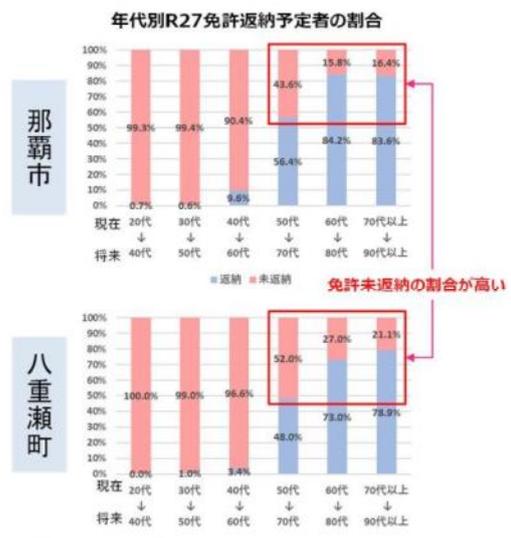
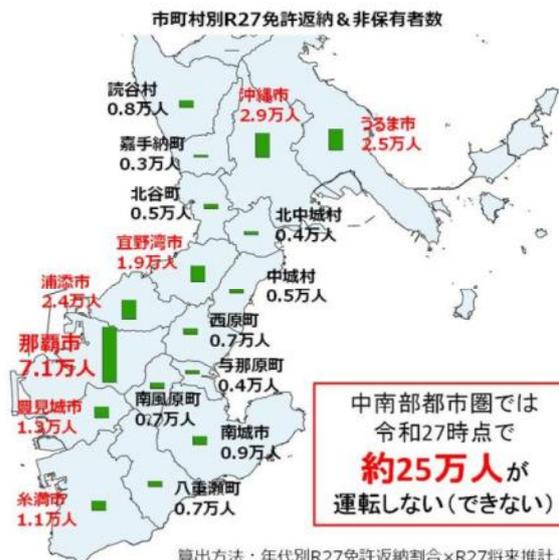
9

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

10
11



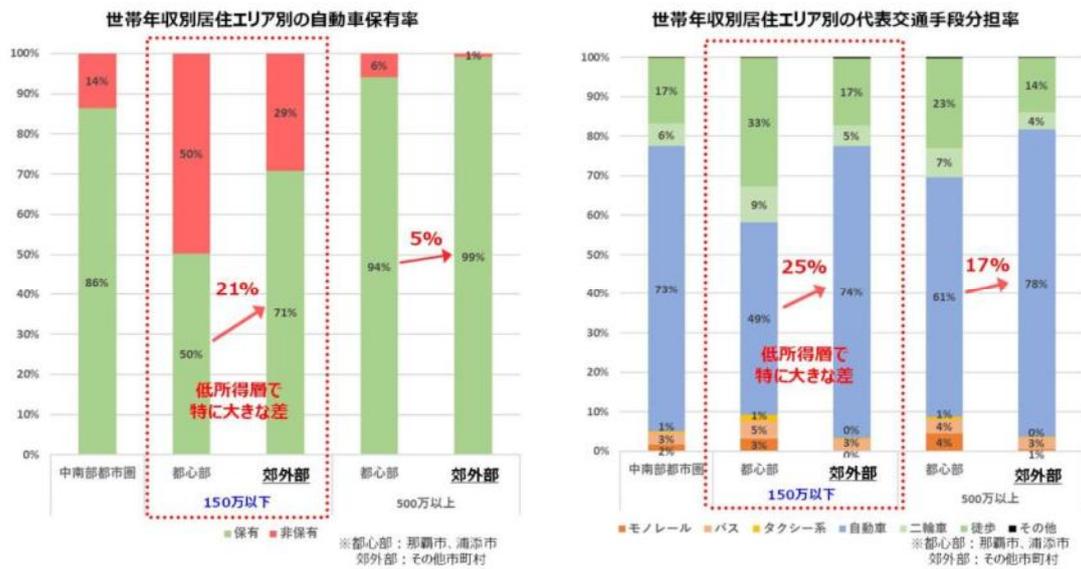
12

(2) 自動車は必需品だが家計への負担も大きい

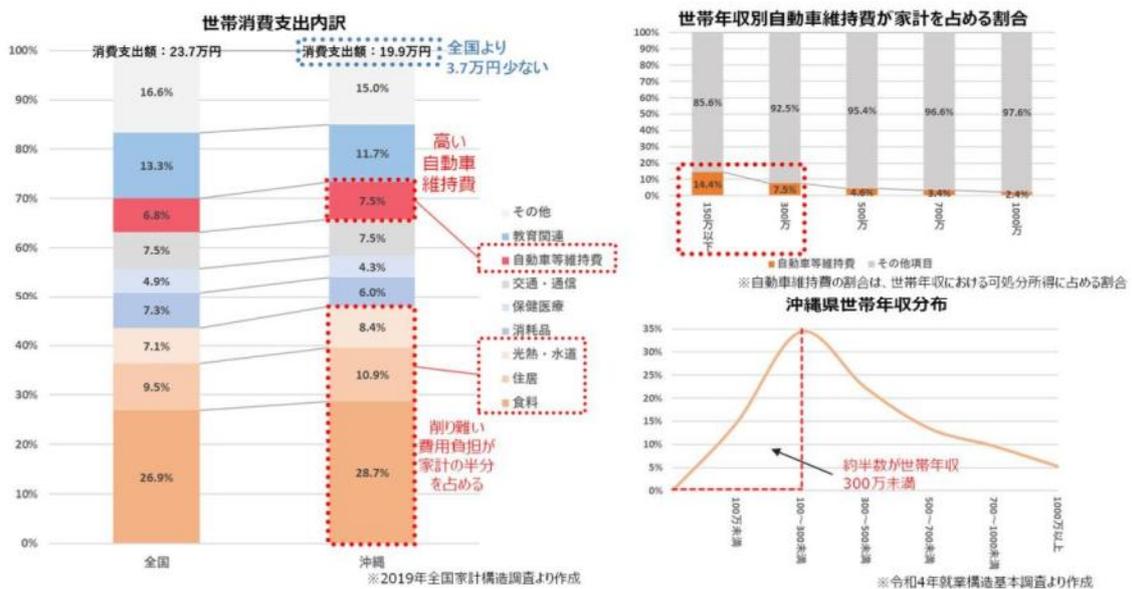
1 自動車保有率は、都心部より郊外部の方が高く、世帯年収による差も大きく出ています。郊外部は
 2 都心部に比べると、公共交通網の整備が十分でないことから、自動車を保有せざるを得ない実態が明ら
 3 かになりました。

4 沖縄県の消費支出額は、全国に比べ約 3.7 万円低く、その支出内訳を比較すると、食料、住居、
 5 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
 6 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
 7 150 万の場合は 14%、300 万で 7.5%と非常に高い割合を占めています。

8



9
10



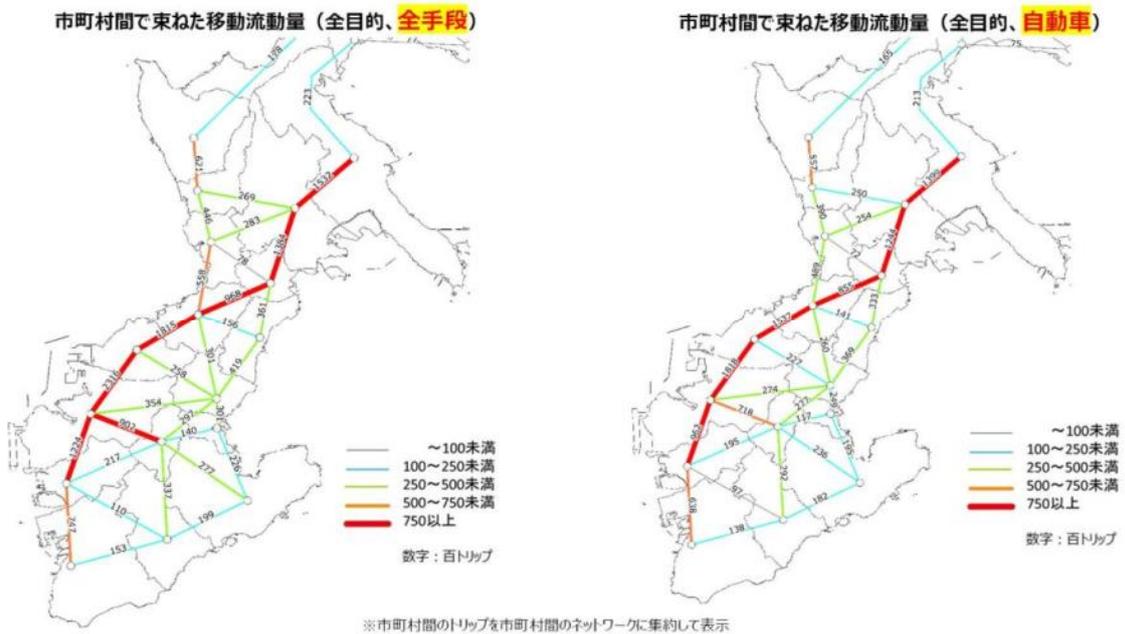
11

1 3-4 都市交通の現状

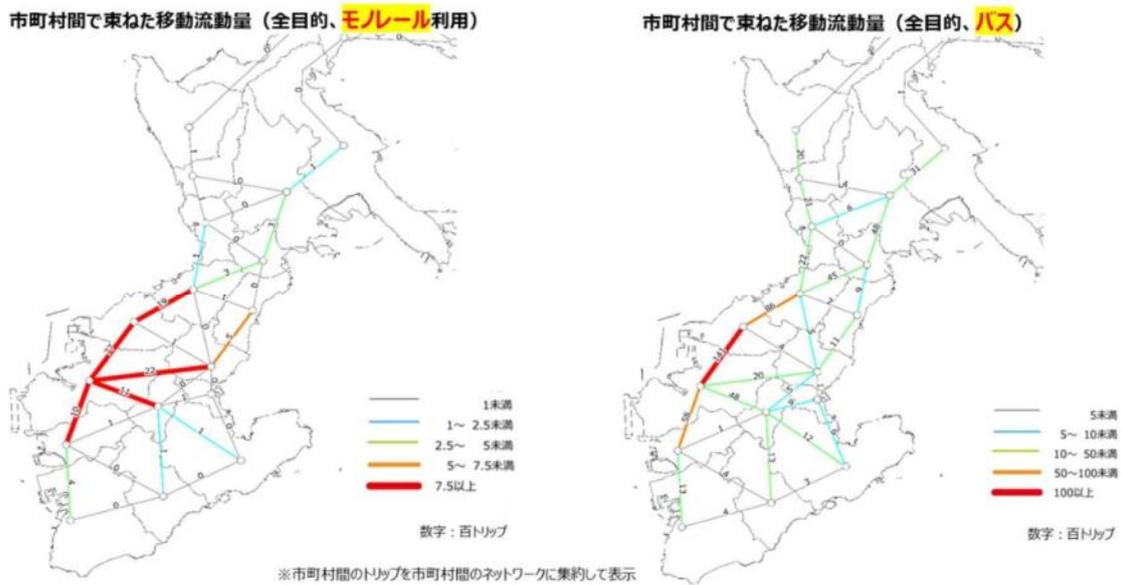
2 (1) 交通需要が集中する南北軸

3 都市圏の市町村間で束ねた全手段の移動流動量は、都市圏南北軸（豊見城～那覇～宜野湾
4 ～沖縄～うるま）で 10 万トリップ以上（市町村内々トリップを除く）の大きな需要の軸が存在し、その
5 うち自動車の移動流動量が多くを占めています。

6



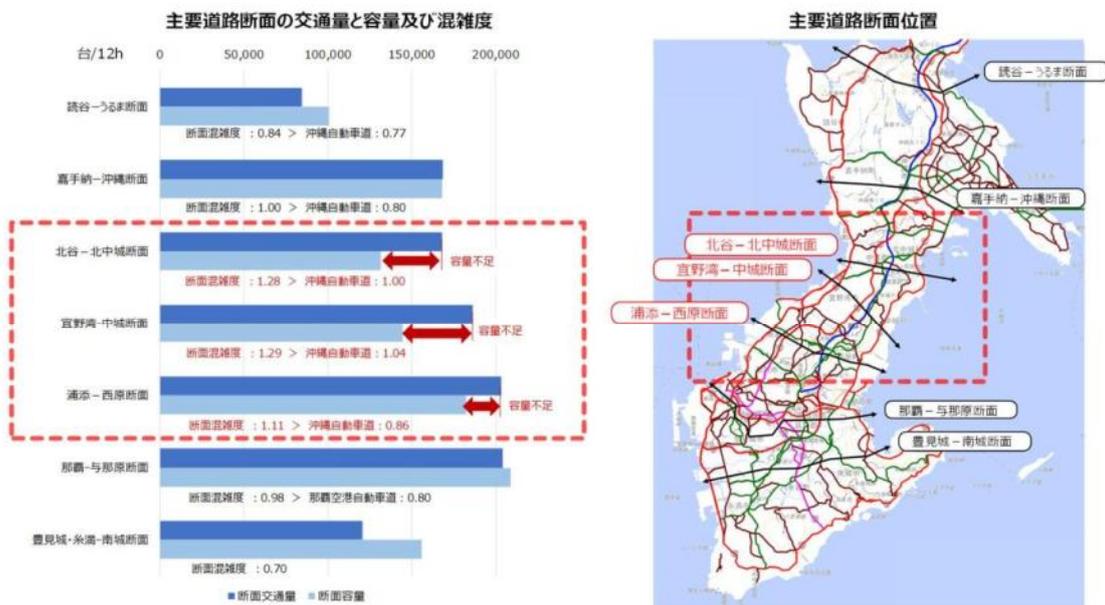
7



8

(2) 道路容量の足りない「那覇-沖縄間」

- 1 都市圏の主要な移動は、那覇市、沖縄市を目的として西海岸に南北方向に連なっています。地形
- 2 や駐留軍用地の影響もあり整備可能な道路の容量に限られるため、「北谷-北中城断面」から「浦添-
- 3 西原断面」では、交通需要に対して道路の容量が大きく不足しています。一方、沖縄自動車道等は、
- 4 一般道路に比べ道路の容量に余裕があります。
- 5 今後は、ICの追加整備等サービス圏域の拡大など、沖縄自動車道を有効に活用した交通量の平準
- 6 化や、一般道において、主に自動車走行の空間として使われている道路の空間を有効に活用した公共
- 7 交通のサービス向上等対策を進め、道路の交通渋滞を軽減し、都市圏内の移動を円滑にしていくな
- 8 が必要です。

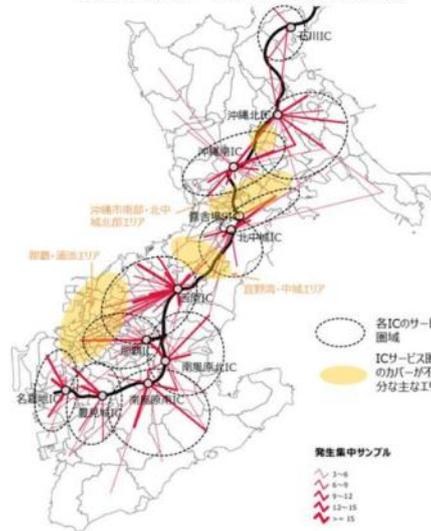


9 出典：R3道路交通センサ ※断面交通量と断面容量は、一般道路と沖繩自動車道等（那覇空港自動車道含む）の合計値

10 沖縄県の道路改良と自動車保有台数の伸び率比較「沖縄県の道路2024」より

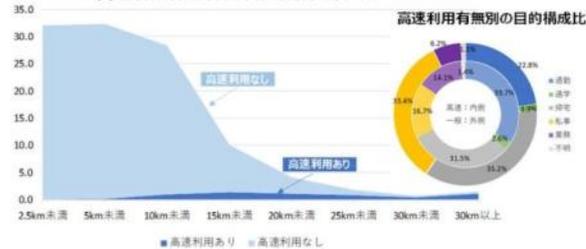


通勤目的のICゾーン別利用IC別利用者数



10

高速利用有無別の距離帯別トリップ数



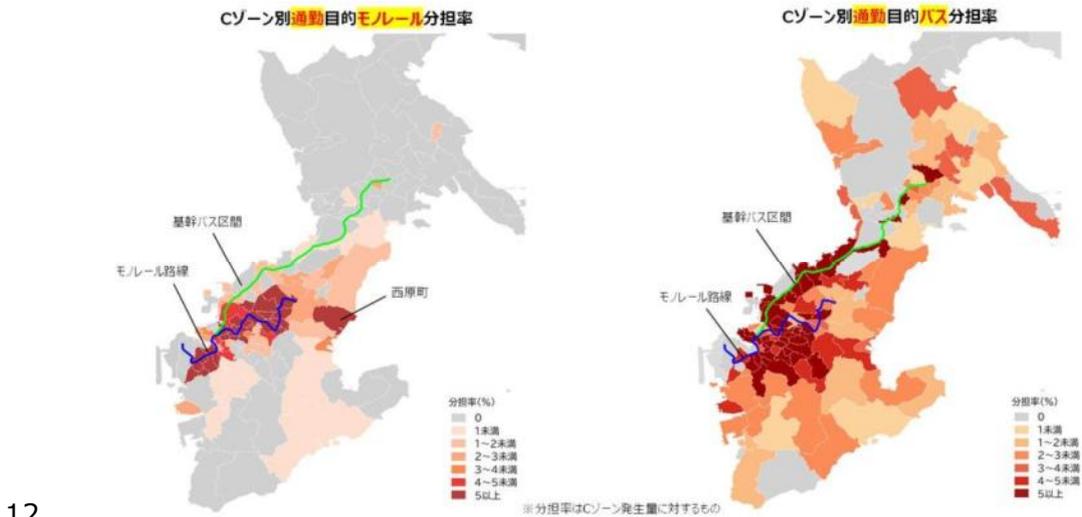
(3) 那覇を中心に公共交通の利用率が高いモノレール・基幹バス沿線

1 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
 2 西原町で高い傾向にあり、今後、てだこ浦西駅周辺の開発や幸地インターチェンジによる沖縄自動車道
 3 との結節強化により更なる利用が見込まれます。

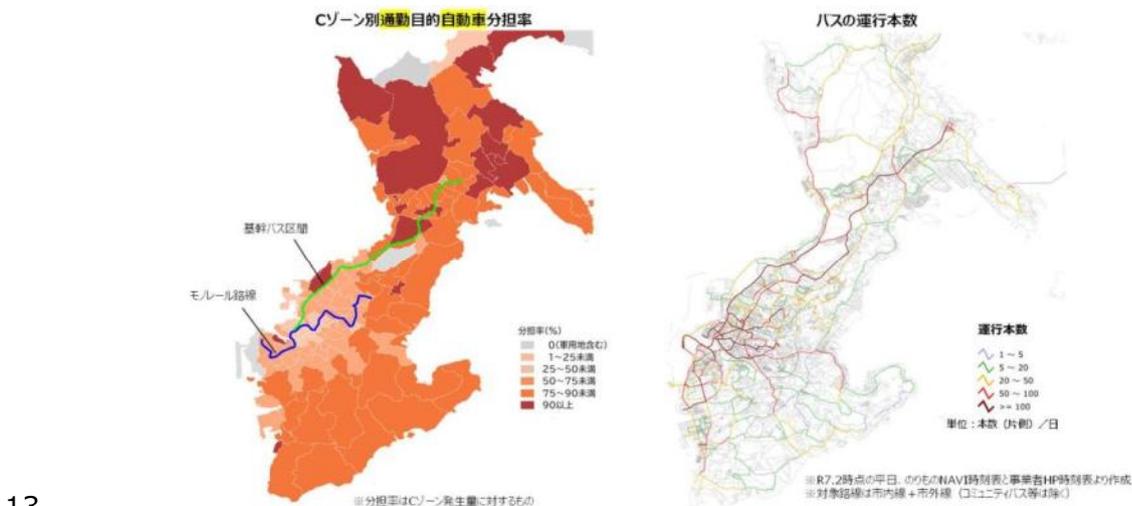
4 また、バスの分担率は、那覇市周辺や国道 58 号沿線エリア（基幹バスの取組が進められた沿線）
 5 で高い傾向にあり、通勤目的の自動車分担率は、基幹バスや路線バスの運行本数が多いエリアでは低
 6 い傾向を示しています。

7 公共交通のサービスレベルが向上したエリアでは、県民の移動利便性が大きく向上し、自家用車と公
 8 共交通を使い分けられるようになってきました。一方、いまだ公共交通の利便性の低い郊外部においては、
 9 通勤目的の自動車分担率は高い傾向にあり、自家用車に頼らざるを得ない状況にあることが伺えます。

10 バス利用者の減少や運転手不足によるバス減便等の新たな社会課題も生じるなか、バス路線の再
 11 編を含む公共交通ネットワークの機能維持と、より使いやすいサービスへの改善が重要な課題です。



12



13

(4) 路線バス需要と供給量のバランス改善の必要性

1 路線バスのピーク時の需要（利用者数）と供給（着席時輸送力）は概ね同等で、時間帯や場所
 2 の需要に合わせた路線バスの運行が図られています。一方、路線バスは可能な限り日中の少数ニーズに
 3 も対応するようにサービスを提供しているため、全日で見ると供給が過多（席の余裕がある）な状況にあ
 4 ります。

5 今後は、潜在的な公共交通需要（路線バスを利用したいけど、適当なサービスがないため利用でき
 6 ない）の取り込みや、路線バスのサービスレベル向上と更なる利用促進に向けて、ピーク時の輸送力強
 7 化や需要に合わせた柔軟なバス運用形態への改善を図っていく必要があります。

8



9

※市町村間流動量

自動車とバスの市町村間ネットワーク上に需要を束ねたもの

※バス輸送力

R7.2 時点の市町村間バス運行本数をベースに、30人/台（着席数）を乗じて試算

※ピーク需要

自動車 14%、バス 27%（いずれも那覇着 8 時台ピーク率を全日需要に乗じたもの）

※ピーク時輸送力

全日輸送力にピーク率 11%（沖縄タイムス前バス停の那覇 BT 向け 8 時台運行本数比）を乗じて試算

10

11

12

13

14

15

16

17

(5) コストに応じて選択される交通手段と中長距離で割高なバスの運賃

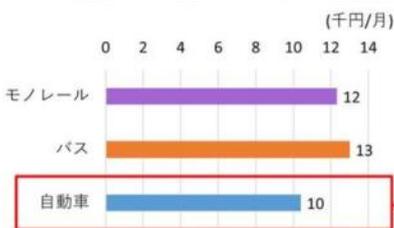
1) 通勤手当の支給状況と交通手段の選択

通勤にかかる費用は、公共交通利用が自動車利用より高く、都市圏の通勤手当支給状況は、全額支給、限度額支給、全額自己負担が3分の1ずつとなっています。

また、通勤手当支給状況において、公共交通利用者の約7割が全額支給される一方、自動車利用者は、全額自己負担や限度額支給が約7割を占め、その支払い限度額は、5千円未満が54%と最多で、次いで約85%が1万円未満となっています。

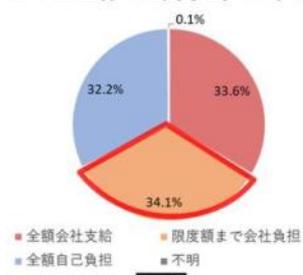
1万円の通勤手当の範囲内で通勤手段を選択する際、1万円以上かかる公共交通は選択されず、自動車が選択され易い状況にあり、その結果、自動車利用の平均通勤費用が1万円という結果に結びついていることが分かります。

都市圏全体の交通手段別の平均通勤費用

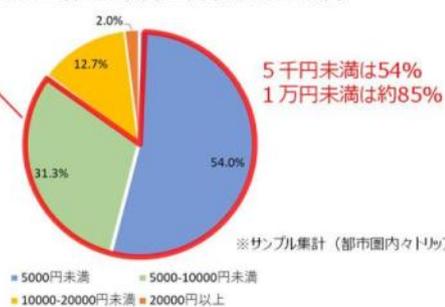


※サンプル集計 (都市圏内々トリップ、駐車場代、ガソリン代、運賃を含む)

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)

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)

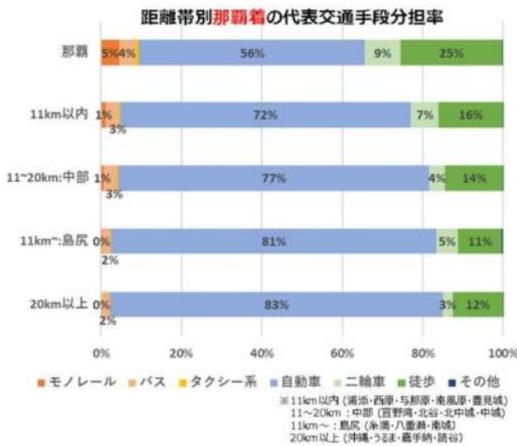
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

2) 駐車料金と往復のバス運賃

那覇市の中心部から離れるに従い、自動車の分担率が上昇する傾向にあり、往復の路線バス運賃と那覇中心部の駐車場料金を比較すると、往復の路線バス運賃が那覇中心部の駐車場料金よりも安いエリアは、概ね中心部から 11km より内側で、自動車の分担率が低いエリアと概ね一致します。

バスの運賃と駐車料金の比較で移動手段が選択されている傾向にあることから、特に都市部において、駐車料金やエリアマネジメントによる自動車交通需要の調整が、慢性的な交通渋滞の解消に向けた対策の一つとして有効である可能性が伺えます。

図 Cゾーン別通勤目的自動車分担率



9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21

3) 鉄道に比べ中長距離では割高な路線バス運賃

公共交通の運賃は認可制や届出制となっており、鉄道と路線バスの距離帯別の運賃を比較すると、モノレールや大量輸送機関である鉄道に比べて、路線バスでは 5km を超えると距離が長くなるほど運賃差が広がっていきます。

那覇市-沖縄市間約 20km 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の運賃（東京-川崎間）と比較して、通常運賃では 3 倍、通勤定期(1 年)では約 5 倍となります。

一方、沖縄地方は、全国に比べ家計の収入が 15 万円/月以上少なく、世帯の約半数が世帯所得 300 万円以下といった家計の状況から、路線バスの割高な運賃が、路線バスを移動手段として選択できない理由の一つになっていることが示唆され、大量輸送が可能な軌道系交通による移動コストの低減が利用促進に向けた重要な課題であることが分かります。



※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割として試算
 ※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



出典
 【ゆいレール運賃】ゆいレール公式サイト
 【JR】JR若でかけネット
 【路線バス運賃】バスマップ沖縄、NAVITIME (バス時刻表)
 【タクシー】沖縄観光タクシー協会
 【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



※二人以上の世帯のうち勤労者世帯
 出典：2023年家計調査（総務省）

12
13

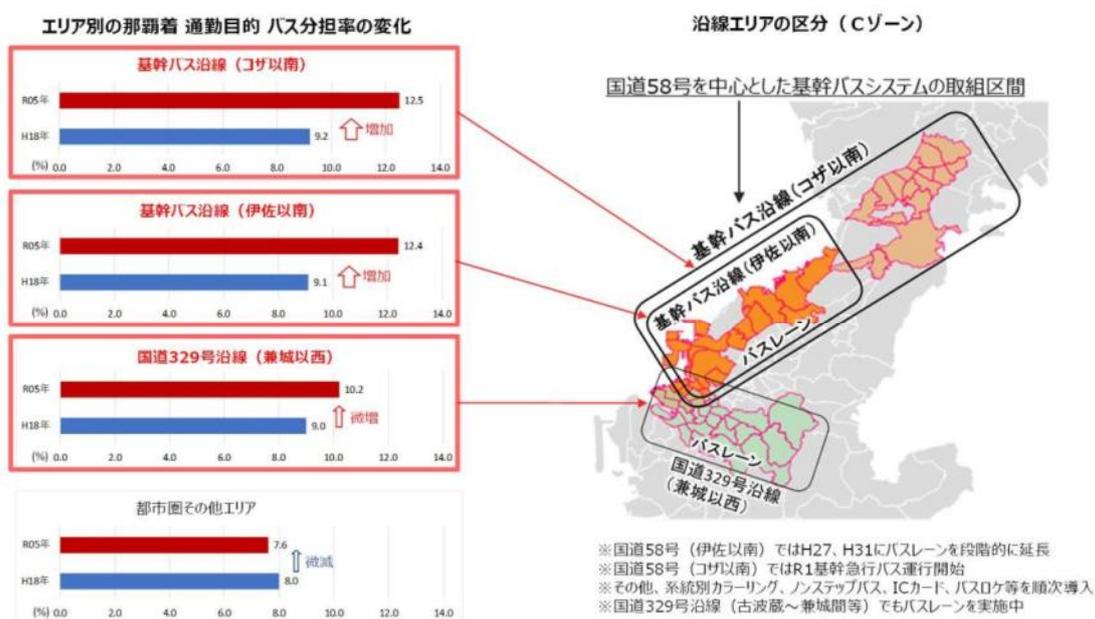
14

(2) 基幹バスの導入が進み沿線地域でバスの分担率が向上

1 前回調査のマスタープランや「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連
 2 携計画」、「TDM 施策推進アクションプログラム」を受け、バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進
 3 められてきました。基幹急行バス導入区間の沿線等では、バスのサービスレベルが大きく向上し、那覇方
 4 面への通勤目的のバス分担率は大きく向上しました。

5 公共交通の利便性向上の成果が確認されたことから、引き続き公共交通の利便性向上に資する取
 6 組を拡充していくことが重要です。

7



8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

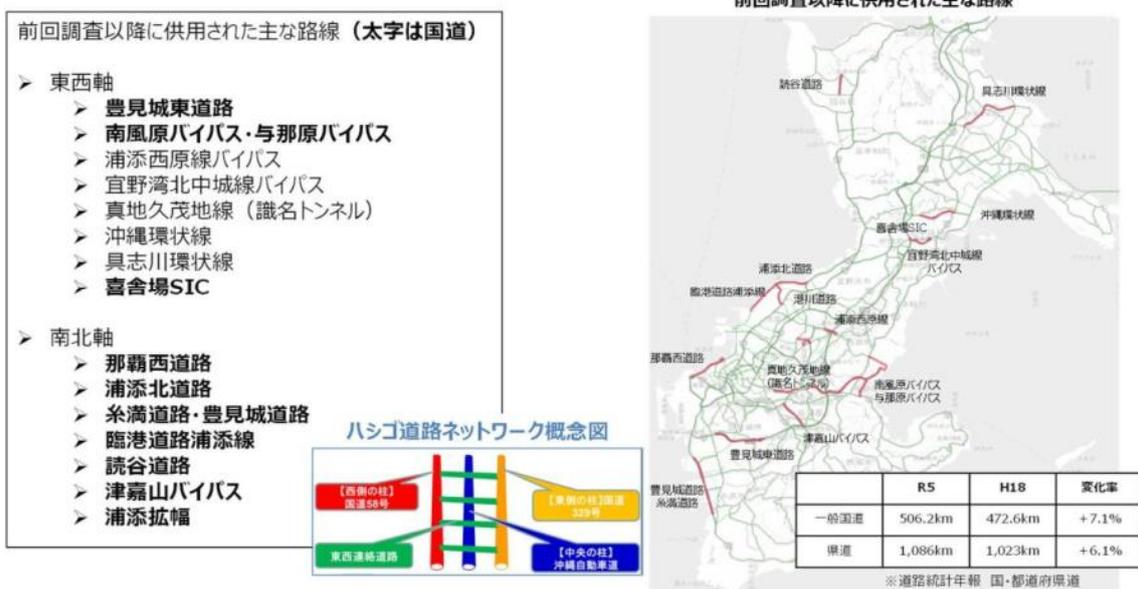
20

21

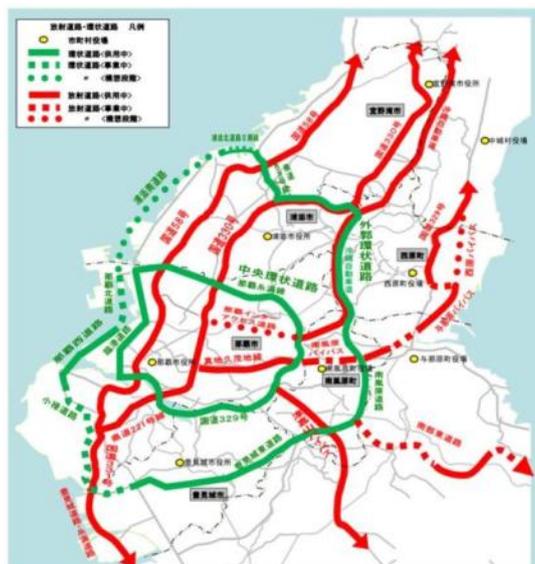
(3) ネットワーク形成に向けて着実に進展する道路の整備

- 1 前回調査時（H18）と比較して、道路（国道・県道）の整備延長はおよそ6%増加しています。
- 2 中南部都市圏の道路整備は着々と進められており、ハシゴ道路ネットワークの形成を目指して東西
- 3 軸・南北軸としての役割を持つ道路や、渋滞の無い道路ネットワーク実現のために2環状7放射道路
- 4 が順次供用されています。
- 5 現在も、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路等の整備が着実に進められており、交通渋滞の緩和、
- 6 物流の効率化、観光・産業振興の支援効果が期待されています。

7



8



2 環状 7 放射道路の整備（2021.3 時点）

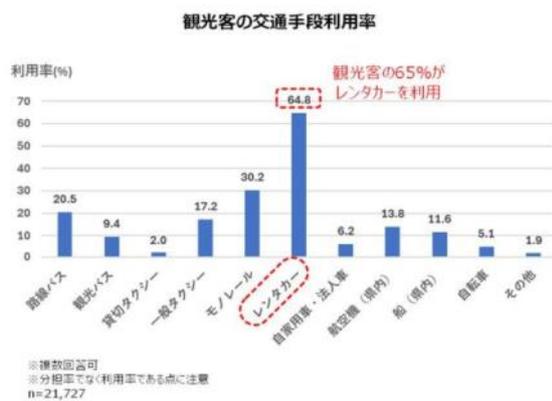
9
10
11

(4) 観光需要の大幅な増加とそれに伴う多様な二次交通整備の必要性

- 1 R1（2019年）に沖縄県を訪れる観光客は1000万人を超え、コロナ禍で一時落ち込むもR5時
- 2 点で国内客はほぼ回復しました。沖縄本島へは全体の76%が訪問し、R5時点で平均宿泊数は3泊
- 3 を超えることから、試算すると沖縄本島には毎日、平均して約9万人の観光客が滞在することになります。
- 4 また、観光客は、限られた滞在期間に、点在する観光地等を効率よく周遊するため、約65%はレンタ
- 5 カーを活用しています。一方、レンタカーの流動は那覇-北谷-名護を結ぶ西海岸方面に集中しているこ
- 6 とから、国道58号をはじめとする観光客が多く利用する路線は、交通容量が不足し渋滞が生じる区間
- 7 と重なってしまい、レンタカーによる観光客の移動快適性も阻害されています。
- 8 那覇空港周辺の道路混雑の緩和や、自動車を利用できない／したくない観光客の円滑な移動促
- 9 進のため、那覇空港やクルーズターミナルを含む交通結節点（観光拠点）等における乗換え機能の強
- 10 化等、分かり易く使いやすい総合的な交通体系へ改善し、来訪者の移動性や旅行満足度を向上して
- 11 いくことも重要です。
- 12

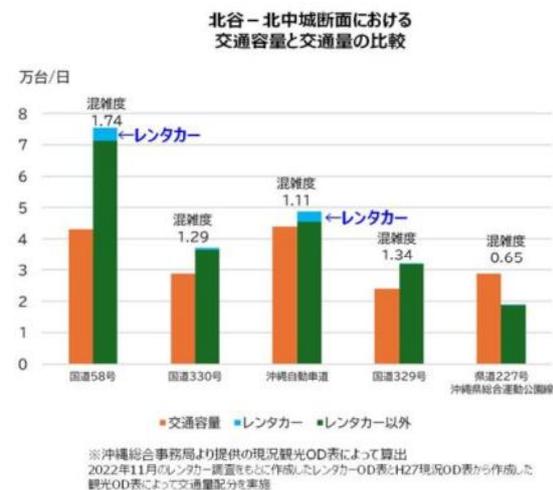


※計算式
県内の観光客×本島訪問割合×滞在日数÷1年
993万人 (R6) ×78.5%×(3.06泊+1日)÷365日=9万人



1)令和5年度観光統計実地調査報告書
<https://www.pref.okinawa.jp/shigoto/kankotokusan/1011671/1011816/1011825/1031866.html>
2)住民基本台帳人口・世帯数及び人口動態(令和6年住民基本台帳人口令和5年人口動態)
<https://www.pref.okinawa.jp/kensei/shinko/1016703/1016705/1016773/1022611/1016804.html>

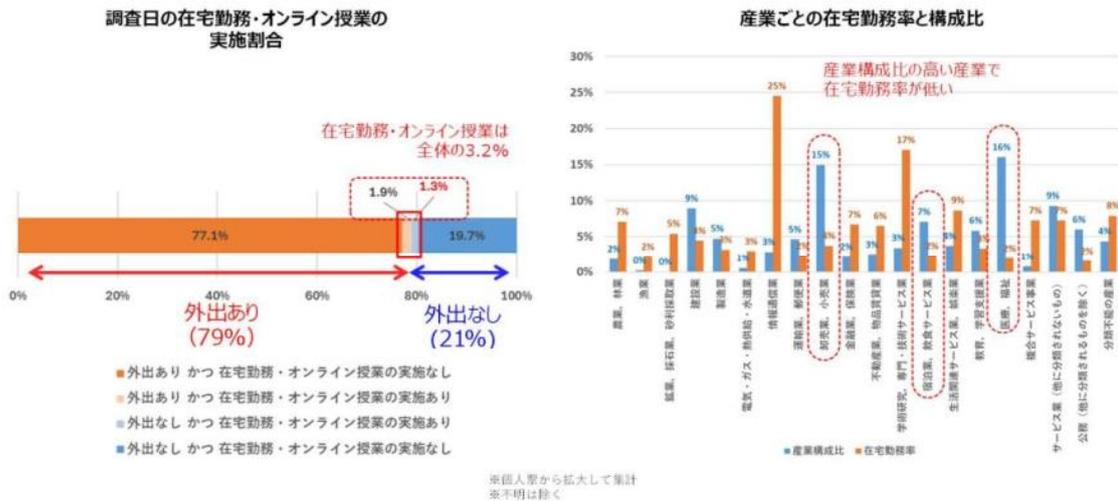
13



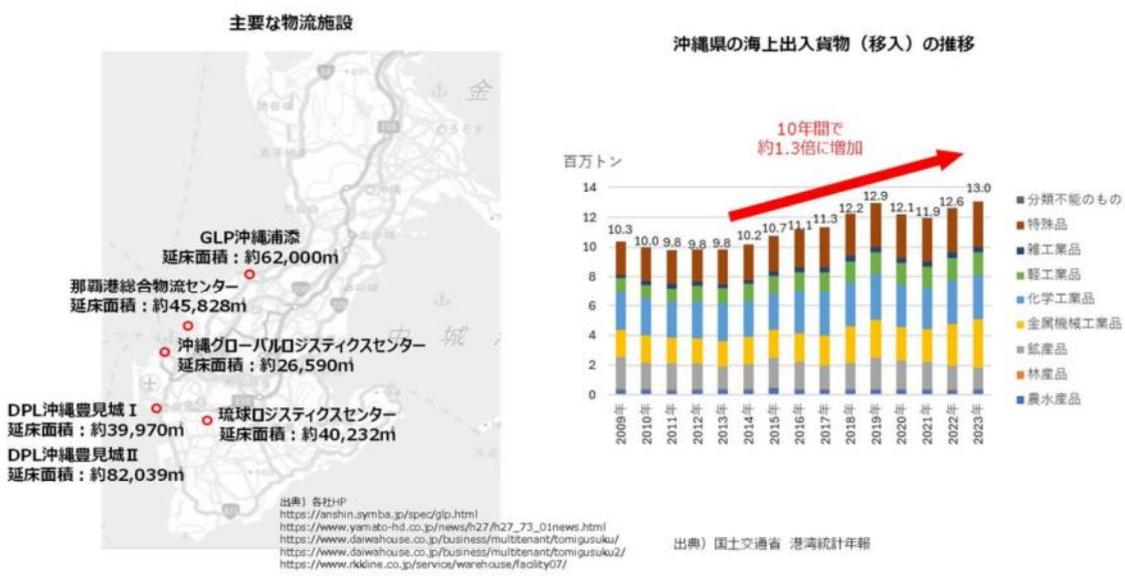
14

(5) アフターコロナの県民のライフスタイル変化

- 1 調査日に在宅勤務・オンライン授業を実施した方の割合は、都市圏全体の 3.2%で、在宅勤務・オ
- 2 ンライン授業が原因で外出しなかった人は全体の 1.3%でした。産業ごとにみると、沖縄県の産業構成
- 3 比で高い割合を占める「医療・福祉、卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス業」では、在宅勤務率が 2
- 4 ~4%程度と低く、在宅勤務やオンライン授業は、沖縄県では定着していないことが分かりました。
- 5



- 6
- 7
- 8 また、中南部都市圏では近年西海岸を中心に大型物流施設が相次いで開業し、沖縄県の海上出
- 9 入貨物は10年前と比較して約1.3倍増加しています。オンラインショッピングの増加などが要因と考えら
- 10 れ、円滑な物流を支える都市交通インフラ整備の重要性が高まっていることが分かります。
- 11



12

4. 都市圏の課題と改善の方向性

4-1 都市圏の複合的な課題

以上、都市圏の移動実態を踏まえ、今後対応すべき課題を示したうえで、クルマ中心から人中心の都市構造・社会構造への転換を図り、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」とともに、「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」から「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」を目指します。

クルマ中心の都市構造・社会構造

「貧困であってもクルマを持たざるを得ない社会」

データ分析の結果			
1. 都市構造上の課題	2. 社会構造上の課題	3. 都市交通上の課題	4. 近年の変化
<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>→ 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 超高齢社会に入り、高齢ドライバーや交通弱者が増。車を使う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 <p>→ 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 モルレ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 <p>→ 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基幹バスやモルレ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 <p>→ 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</p>

対応すべき課題			
1. 都市構造上の課題	2. 社会構造上の課題	3. 都市交通上の課題	4. 近年の変化
<p>都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制</p> <p>→ 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</p> <p>都心部の魅力向上 低密度化の改善</p> <p>→ 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</p>	<p>高齢者も安心してお出かけできる環境の構築</p> <p>→ 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</p> <p>通学のための環境充実と送迎負担の軽減</p> <p>→ 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</p>	<p>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</p> <p>→ 体系的な道路整備と道路機能に応じた階層利用の促進</p> <p>→ 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</p> <p>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</p> <p>→ 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</p> <p>→ 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</p>	<p>観光二次交通にも資する交通環境の構築</p> <p>→ 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</p> <p>→ 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</p> <p>多様なライフスタイルの支援</p> <p>→ ヒト・モノの移動を支える柔軟なインフラ運用</p>
<p>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)</p> <p>→ 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、バスやモルレルの利用はその沿線に留まる</p> <p>→ 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</p> <p>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</p> <p>→ 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</p>			

人中心の都市構造・社会構造

「クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会」

4-2特に対応が必要な課題

(1) クルマだけに頼った生活を続けると、自力で移動できなくなる日が来る

- 1 2045年には3人に1人が高齢者となり、クルマを利用できない人も増えていきます。クルマが自由に
- 2 使えなくなった際の生活スタイルをイメージし、いまから準備をしていくことが重要です。
- 3



4

5

(出典) 2020年までの人口：国勢調査

6

2025～2045年の人口：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）

7

8

- 65歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、2045年にはおよそ3人に1人が高齢者になる
- 運転をできない（したくない）人は推計25万人

9

10

11



12

クルマだけに頼らず自由に移動できる環境整備が必要

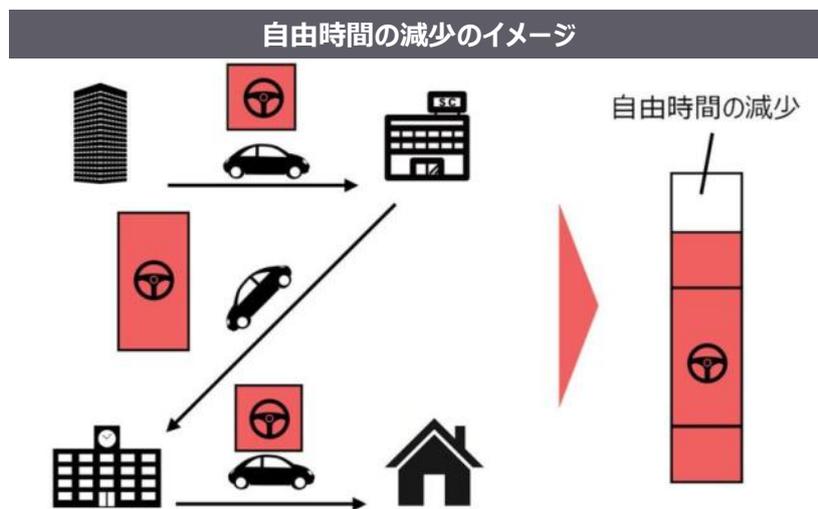
13

14

15

(2) 増える渋滞・移動時間により自由時間が減っている

- 1 クルマ中心で施設が分散していることが、自動車依存や渋滞に拍車をかけ、移動時間の増加にもつな
- 2 がっています。渋滞に巻き込まれて多くの時間を無駄にしてしまわないために、必要な都市の機能をまちの
- 3 中心に集めて、クルマでの移動に頼らず様々な活動ができるようにまちを作り変えていく必要があります。
- 4



- 5
- 6
- 7
 - 日常的に立ち寄る施設が点在しているため、クルマを使った移動が増える
 - 8 • 4 割強の人が通勤に片道 30 分以上かけている ※那覇市内への通勤
 - 9 • 地価の高騰や郊外化が自動車への依存に拍車



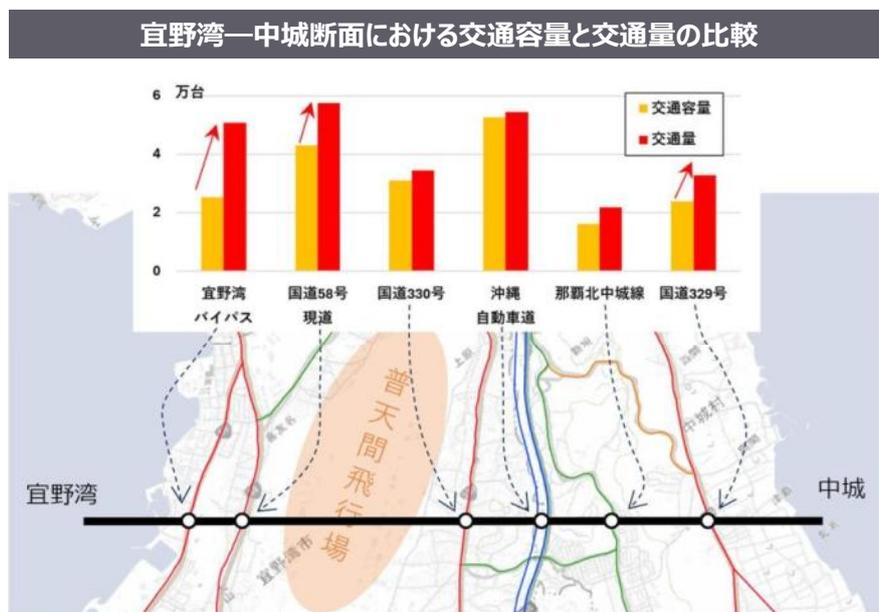
クルマがなくても必要な場所や施設にアクセスできる環境づくりが必要

**(都市機能の集約や都心部の高度利用、
徒歩圏で用事を済ませられる環境づくり)**

- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20

(3) 那覇－沖縄間の人の往来が多く、道路整備だけでは対応できない

- 1 道路をクルマの通行だけに使っていると、どれだけ整備を進めても、渋滞の解消は簡単ではありません。
- 2 より多くの人スムーズに移動できるようにするためには、クルマだけでなく公共交通も含めて、道路空間の
- 3 使い方を工夫していくことが大切です。
- 4



(出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
※交通量は24時間交通量、交通容量は混雑度や昼夜率を用いて算出

- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
 - 本都市圏の交通の要衝である宜野湾－中城断面では、主要路線すべてが混雑し、交通容量が不足
 - 国道58号ではバスレーンが導入されているが、非実施時間はバスも自動車の混雑に巻き込まれている
 - 規格の高い沖縄自動車道は比較的混雑度が低い
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15

道路の機能分担と公共交通のための空間創出が必要

- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23

(4) 公共交通を使いたくても、コスト負担に耐えられない

- 1 沖縄では公共交通の多くを路線バスが担っていますが、鉄道のように大量輸送ができません。バスは地
- 2 域の足として重要な役割を果たす一方で、運行効率の面では不利な部分もあり、利用者の運賃負担
- 3 が大きくなりやすい課題を解決していく必要があります。
- 4



- 5
- 6 (出典) ゆいレール：ゆいレール公式サイト
- 7 鉄道：JR おでかけネット (JR 西日本)
- 8 路線バス：バスマップ沖縄、NAVITIME
- 9

- 10
 - 路線バスしか使えないエリアでは、公共交通での移動が割高となり、公共交通しか使えない人の金
- 11 銭負担が大きい
- 12
 - 本都市圏で通勤費を会社に全額負担してもらっている人は全体の 1/3 のみであり、公共交通で
- 13 通勤したい人も金銭的に難しい



通勤や通学で公共交通を利用しやすくする支援が必要

- 17
- 18
- 19
- 20

5. 都市交通マスタープラン

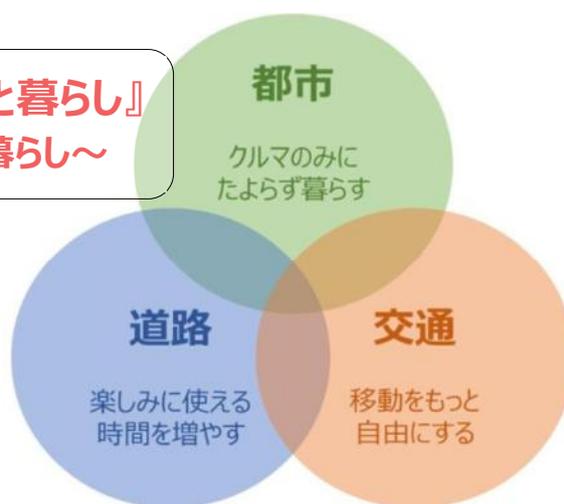
5-1 都市交通マスタープランの基本方針

本都市圏が持つ課題と目指す姿を踏まえ、都市・道路・交通の分野が戦略的に連携し、交通環境を変えて沖縄のまちと暮らしを改善していきます。その基礎となる都市及び地域の拠点形成に向けては、市町村と協働し各拠点で『交通まちづくり』を促進しながら、「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」と連動して、交通から都市や暮らしを変えていきます。

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



3つのセクションの連携

<p>都市 クルマのみに頼らず暮らす (安心・安全性の向上)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 必要な機能をまちの中心に集め、歩いて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の必要をなくす 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交通弱者を生まない
<p>道路 楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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増加を続ける混雑を緩和 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
<p>交通 移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす 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

1 5-2目指す暮らしと変わるライフスタイル

2 ～クルマに縛られず誰もが自由に移動できる社会～

3 都市交通マスタープランの実現により、都市圏内に住む皆様のライフスタイルが変わります。

4

5

6

現在の日常生活

※PT データからみた交通行動及び関連調査で得られた住民の声等を踏まえた姿



7

1
2
3
4

将来の日常生活

※現状の日常生活の課題を踏まえ、将来のまちの姿、将来交通ネットワーク計画の実現により描かれる姿

各拠点を中心とした公共交通と一体的な新たな街づくりの実現による姿

徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿

新たな公共交通システム等の実現による姿

【未就学児】 拠点から通園バス・・・
お父さん、お母さんの出勤と一緒に駅まで歩く。駅から保育園バスに乗って友だちと楽しく通園



【小中学生】 安心して歩ける・・・
車も減って歩道も広がったので、友達と歩いて通学。親子ともに心身ともに充実した日々



【就業者・子育て世代】 心身ともに快適

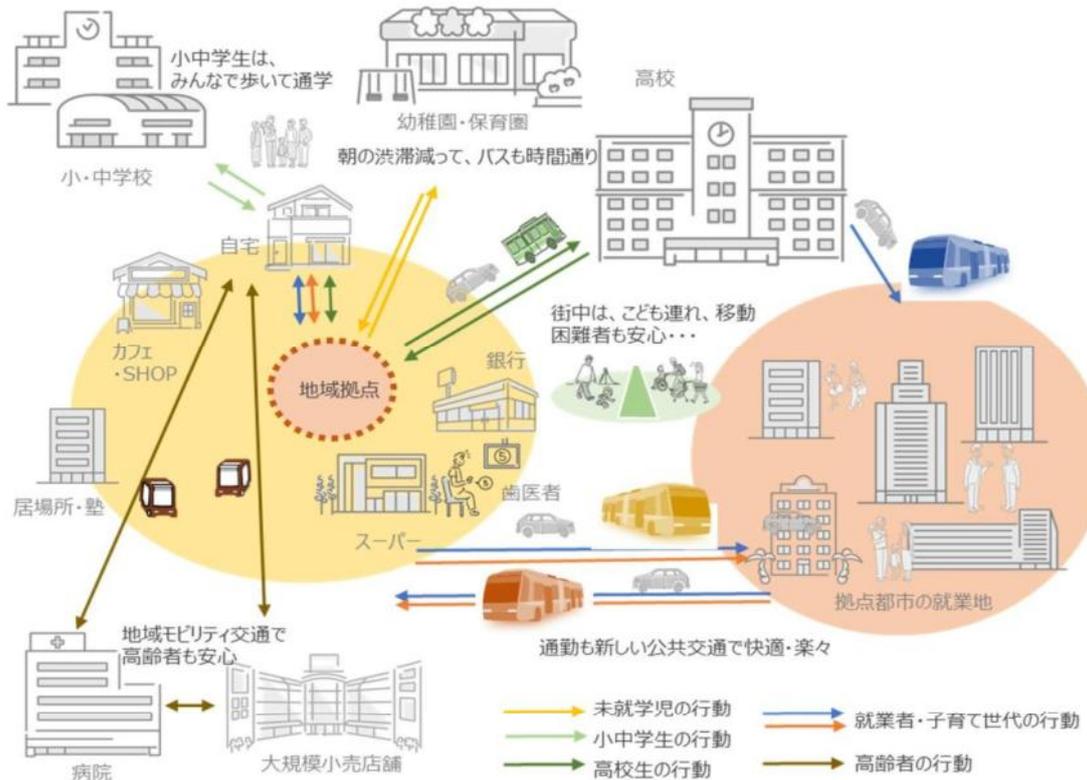
ターミナルに子どもを預けた。通勤コスト負担も減ったので新しい公共交通で通勤。専用空間があるので、車より早く、快適に通勤できた。お陰で朝からストレスもなく、仕事に集中できた。



【居住地】 生活に便利な場所・・・
新しい街づくりが進み、拠点から歩ける距離で、移動コストも低減でき、豊かに暮らせる



【高校生】 利用しやすいバスに・・・
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。帰りは拠点近くの塾で勉強。夜道も安全で歩きやすい



各生活圏の地域公共交通の実現による姿

拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿

【高齢者】 移動の不安なく生活できる・・・
ドア・ツー・ドアで移動できる交通システムもでき、道路もきれいなになり、歩ける範囲で買い物もできるようになり、安全・安心して暮らせる



【就業者・子育て世代】 経済的にも豊かな日々・・・
保育園送迎や買物も便利になったほか、夫婦とも通勤手当が支給され新しい公共交通を利用できる。送迎の負担も減って、フルタイム勤務で経済的にも精神的にも豊かな日常

【移動困難者】 車がなくても暮らしやすい・・・
つい外出を控えがちになっていたが、街の隅々までバリアフリー化が進められ安心。街中に居場所や相談支援施設があり車は使わなくなった

1 (1)学生のライフスタイル

2 学生は、送迎に頼ることなく、好きな時間に好きな場所へ時間通りに行くことができます。その結果、
3 余暇の活動の選択肢が広がり、多彩な活動をすることができます。

6 【20代学生】

7 今までどこに出かけるにも親に送迎をお願いしていたけど、
8 公共交通で気軽に移動できるようになったから、友達にも
9 気楽に会える！
10 今日これからみんな
11 までショッピング！



18 (2)子育て世代のライフスタイル

19 子育て世代は、送迎をしていた時間や移動に費やしていた時間を減らすことができます。その結果、
20 余暇の時間を交流や趣味に充てることができやすくなります。

22 【40代主婦】

23 子どもを学校に送って、その後買い物で
24 あちこち移動して大変だったわ。歩ける
25 範囲に色んな施設がまとまって買物も
26 一緒にできちゃう！
27 今日は友達とカフェ
28 にでも行こうかしら。



(3) 高齢者のライフスタイル

1 高齢者は、日常生活に必要な機能（買い物、通院、交流機能等）に自力でアクセスすること
2 ができます。その結果、外出機会は維持され、自立的で社交的な生活を営むことができます。

3
4
5 【70代夫婦】

6 免許はもう返した
7 よ。買い物も病院も
8 バスで行けるから、
9 息子に迷惑かけん
10 で、助かってるよ。
11 公民館に遊びに行
12 ったら、みんなと会え
13 て退屈しないよ。



(4) 観光客の行動

17 観光客は、公共交通やレンタカーを用いて主要な観光地まで迷わず、円滑に移動できます。その
18 結果、観光地の滞在時間が長くなり、地域固有の文化や魅力を満喫できるようになります。

19
20
21 【沖縄初観光客】

22 憧れの沖縄初訪
23 問！
24 運転に自信がなくて
25 心配だったけど、案
26 内も充実して公共
27 交通で迷わずに観
28 光できて良かった～
29 また、沖縄に観光に
30 来たいなあ。



5-3 課題を踏まえた都市・交通基盤整備の方向性

- 1 都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、都市拠点や生活拠点に各
- 2 種の機能を集約するコンパクト化に加え、それらを結ぶ強靱な交通ネットワークを構築することで、コンパ
- 3 ト+ネットワークの相乗効果により、都市圏の持続的発展を目指します。
- 4



- 5
- 6
- 7