

第1章 沖縄地域の将来像

1-1 沖縄地域の概要

沖縄県は、日本の最南西端に位置し、東西約 1,000km、南北約 400km に及ぶ広大な海域と、点在する 49 の有人島を含む 160 の島しょから構成される島しょ県である。その地理的特性は、東アジアの中心に位置しているとも言え、広大な排他的経済水域（EEZ）及び海洋資源の確保、領空・領海の保全、安全な航行の確保に貢献している側面も有している。日本では唯一の亜熱帯性気候と豊かな青い海、明るい太陽のもと、古くは、「琉球」という独立国家の形態をとってきたことから、他県では見られない独特な琉球文化が育まれている。

(1) 人口・生活圏

全国は既に人口が減少傾向に入っている中、沖縄県は 2009 年度から 2019 年度の 10 年間で 5% 増加（沖縄県統計年鑑より）しており、ピークを迎える 2030 年には、147 万人まで人口が増加し、その後減少に転じると推計されている。また、本島中南部は、100 万人都市圏であり、政令市に匹敵する大規模な都市圏となっている。加えて、沖縄県には観光客が年間で約 950 万人（2019 年度）訪れ、2018 年度には 1000 万人を突破するなど、県民以外の人口も相当数存在する（観光の動向は後述）。

一方で、沖縄県では、全国の他地域の例にもれず、急激に高齢化が進展する。国立社会保障・人口問題研究所（2018 年 3 月 30 日に発表）によると、2020 年には、高齢化率 22.6% と「超高齢化社会（21% 以上）」になり、2045 年の 65 歳以上人口は、全国では 2015 年の 1.4 倍となる中で、沖縄県は約 1.6 倍とその伸率は全国で一番高いと予想されている。

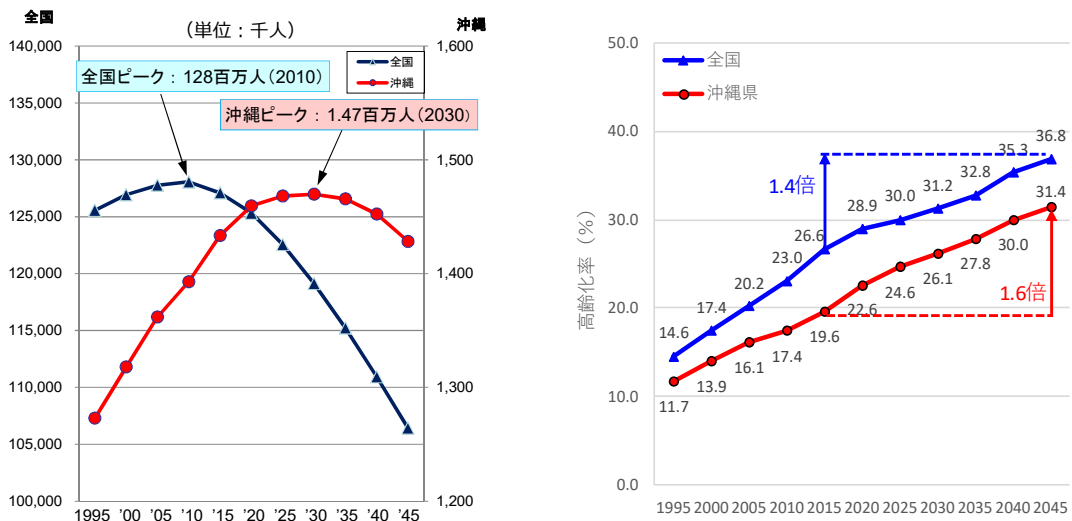


図 1-1 左：将来推計人口（沖縄・全国）、右：高齢化率の変化（沖縄・全国）

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所等のデータに基づき作成

沖縄県は、「歴史的事情」、「地理的事情」、「自然的事情」、「社会的事情」の4つの特殊事情にかんがみ、沖縄振興開発特別措置法が1971年（昭和46年）12月に可決されている。同法に基づいて策定された、沖縄振興基本方針、沖縄振興計画（沖縄21世紀ビジョン基本計画）では、北部圏域・中部圏域・南部圏域・宮古圏域・八重山圏域の5つの圏域を設定し、圏域別展開の基本方向が示されている。沖縄本島においては、人口や都市機能の集積度、拠点性などの観点から、北部圏域は名護市、中部圏域は沖縄市、南部圏域は那覇市を各圏域の中心的な都市として挙げている。

また、2018年12月18日に那覇市が中枢中核都市に選定されており、活力ある地域社会を維持するための中心・拠点として、近隣市町村を含めた圏域全体の経済、生活を支える都市であることが期待されている。中枢中核都市には、「産業活動の発展のための環境」、「広域的な事業活動、住民生活等の基盤」、「国際的な投資の受入環境」、「都市の集積性・自立性」等の条件が備わっていることが求められる。

一方で、総務省は定住自立圏構想推進要綱（2018年9月改正）において、生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバー[※]している都市であるという観点から、浦添市、名護市、うるま市を定住自立圏構想の中心市要件を満たす市として選定している。

※周辺地域への都市機能のスピルオーバー：周辺地域に生活に必要な都市機能が及んでいることを表す指標としては、昼夜間人口比率1以上が一つの目安となる。

中心市について

中心市は、生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバーしている都市であることが必要。
 このような観点から、中心市は下記の要件を満たす市とする。また、近隣市町村の意向に配慮しつつ、あらかじめ、地域全体のマネジメント等において中心的な役割を担う意思を「宣言」することとする。

中心市の要件

①人	口：5万人程度以上（少なくとも4万人超）
②昼夜間人口比率	：1以上（合併市の場合は、人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。）
③地	域： <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏の都府県（*）の区域外の市 ・三大都市圏の都府県（*）の区域内では、通勤通学者のうち、特別区又は指定都市に通勤通学者の割合が、1割未満の市 * 埼玉、千葉、東京、神奈川、岐阜、愛知、三重、京都、大阪、兵庫、奈良

図 1-2 定住自立圏構想推進要綱における中心市の定義

出典：総務省「定住自立圏構想推進要綱 概要版」（2018.9）

(2) 産業

沖縄県における産業構造は、第3次産業の割合が最も多く、次いで、第2次産業、第1次産業の順となっており、第3次産業は増加傾向にあり、全国と比較しても大きな割合を占める。

物流面では、那覇港、金武湾港の取扱貨物量は、堅調に推移している。また、中城湾港の公共岸壁における取扱貨物量は、堅調に推移している。県内最大の港湾である那覇港は、沖縄県の物流の中心として機能しており、コンテナ取扱貨物では、内貨貨物の占める割合が大きい。

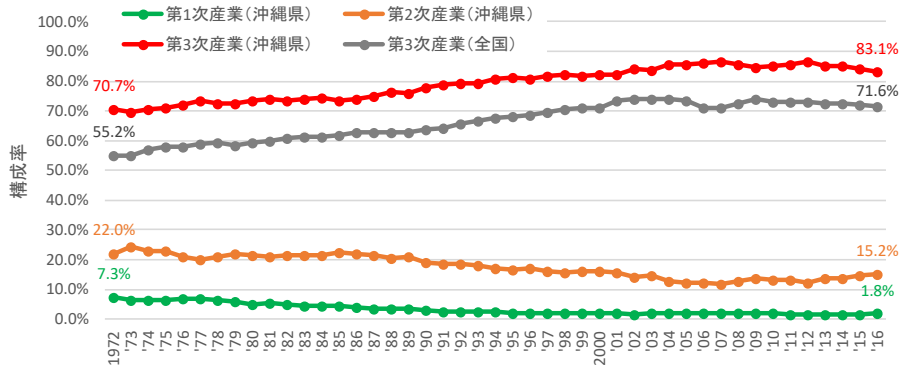


図 1-3 産業別県内総生産割合の推移

出典：内閣府「県民経済計算」より作成

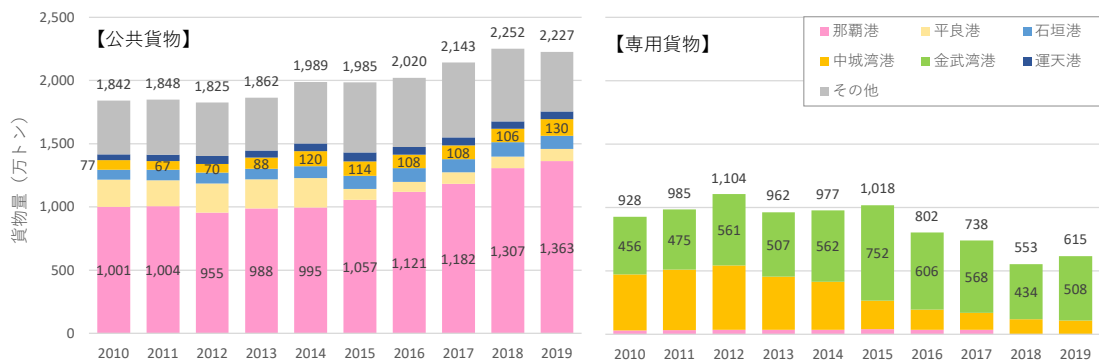


図 1-4 沖縄県港湾取扱い貨物量の推移 (公共貨物・専用貨物)

出典：沖縄県提供資料 (2010～2019) より作成

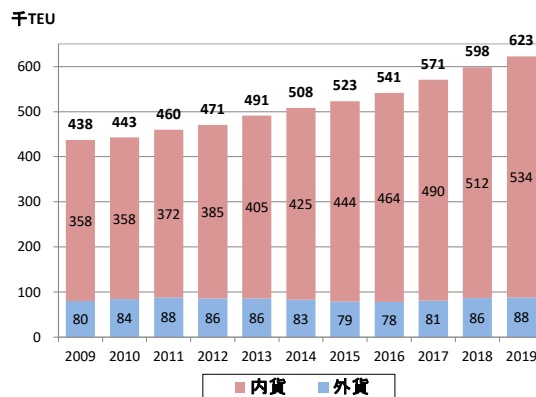


図 1-5 那覇港のコンテナ取扱貨物量の推移

出典：那覇港管理組合「那覇港の統計令和元年 (2019年)」より作成

沖縄県内の空港における、国際貨物取扱量は那覇空港が国際貨物ハブとして利用されるようになった 2009 年から飛躍的に増加した。2019 年度は減便等の影響があり減少したものの、成田、羽田、関西に次ぐ主要な国際物流拠点（国内第 4 位の取扱量：2019 年度）である。また、国内の滑走路 1 本の空港では第 1 位を記録している（2020 年 3 月 26 日に第 2 滑走路が供用を開始）。

陸上輸送については、普通貨物車のトリップに着目すると、那覇市を発着とするものが多いほか、中城湾港の周辺の沖縄市、うるま市間を結ぶ流動も多い。また、本部港の立地している本部町と名護市を及び国頭村と名護市を結ぶ発着も見られる。

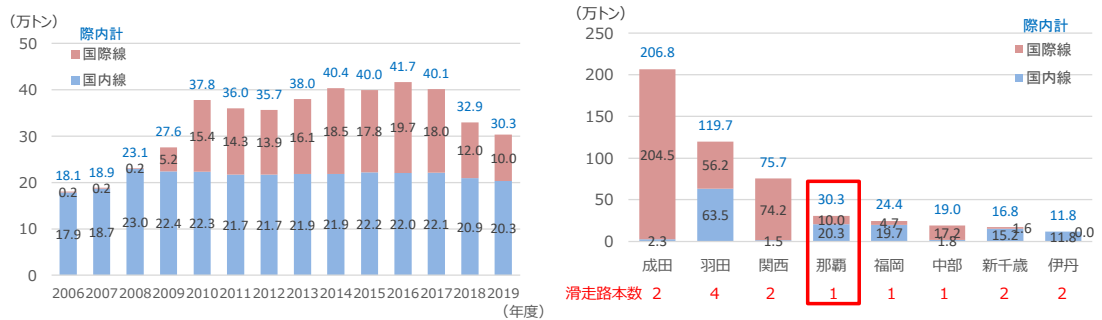


図 1-6 左：那覇空港貨物取扱量の推移、右：国内主要空港貨物取扱量（2019 年度）

出典：国土交通省「空港管理状況」より作成



図 1-7 市町村間 OD（普通貨物車）

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（2015）より作成

那覇港で取り扱う海上コンテナの総量は、2013年から2018年※で1,396本から1,545本に増加している。特に那覇港から本島内の各市町村へ輸送される40ft背高海上コンテナの数は2.6倍まで伸びており（全国輸出入コンテナ貨物流動調査、2013年及び2018年より）、沖縄県の物流においても海上コンテナの活用が進められている。

40ft背高海上コンテナは、南風原町で多くがコンテナ詰めされ、那覇港に向かっている。また、南部と比較して少量ではあるものの、中部・北部からも40ft背高海上コンテナが輸送されている。

県外・国外から那覇港に輸送された40ft背高海上コンテナの多くは那覇市でコンテナ取出をされているが、沖縄市やうるま市、恩納村、南城市にもコンテナごと輸送されている。このように、那覇港から中部地域や北部地域に向けて40ft背高コンテナが輸送されている。

※調査対象は2013年11月及び2018年11月の1ヵ月間に申告された国際海上コンテナ貨物

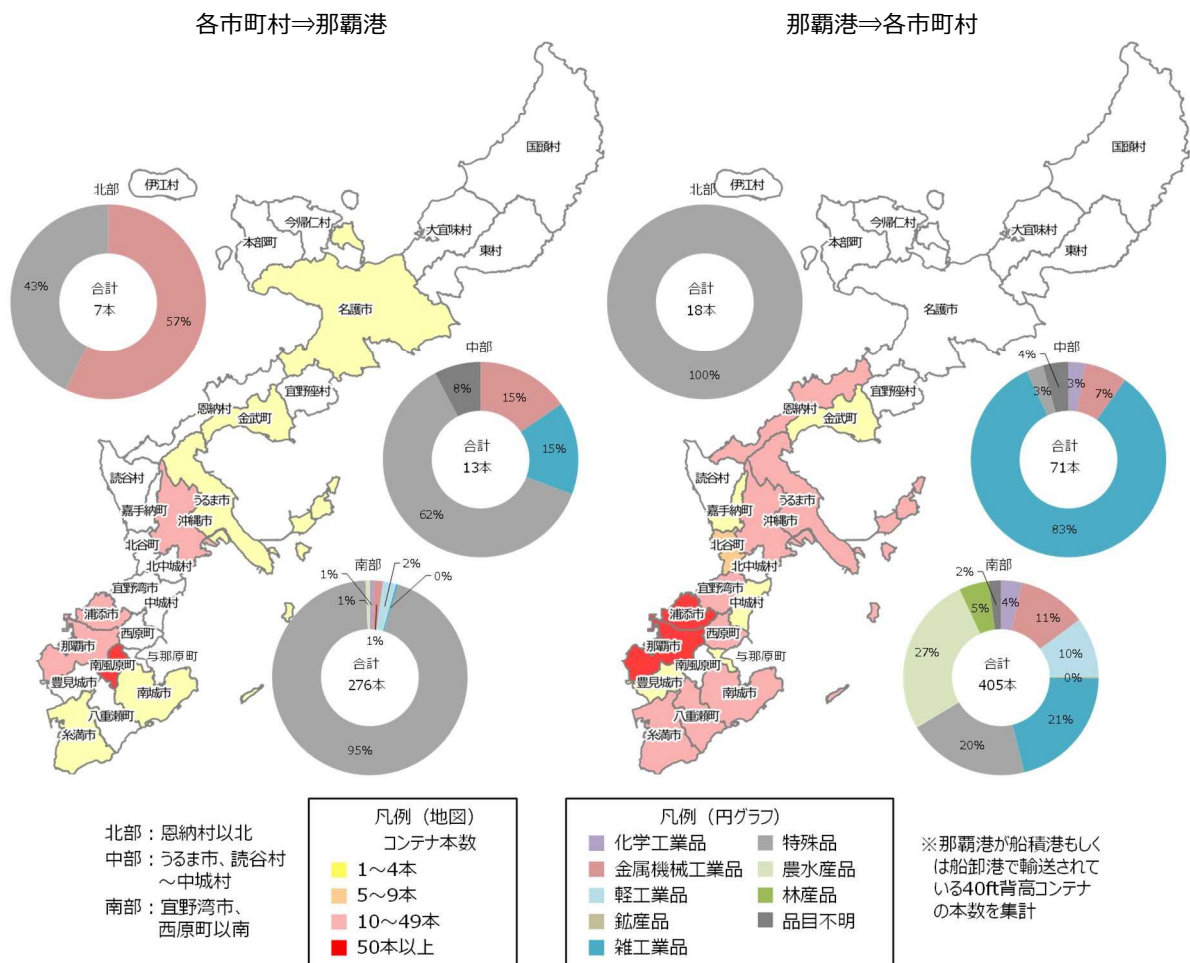


図 1-8 海上コンテナ車 40ft 背高の流動

出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(2018)より作成

沖縄県では、国際物流拠点産業集積計画に基づき、那覇港・那覇空港周辺および中城湾港周辺の国際物流拠点産業集積地域を指定し、順次拡大している。計画ではそれぞれ、那覇港・那覇空港周辺地域として那覇市・浦添市・豊見城市・宜野湾市・糸満市の全域（計 14,436ha）を、中城湾港周辺地域としてうるま市・沖縄市の一部地域（計 362ha）を指定している。本計画により、地域内では、税の優遇措置や沖縄振興開発金融公庫の低利融資を受けることができ、東アジアの中心に位置する地理的優位性等の我が国で沖縄のみが有する強みを最大限に活かした国際物流拠点の形成と、国際物流拠点産業の集積を通じた沖縄の産業及び貿易の振興を目指している。

表 1-1 地域指定の経緯（一部抜粋）

指定地域の区域	指定の経緯
那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇港・那覇空港は相当量の貨物取扱量がある。 ・魅力的な国際物流拠点を形成するためには、アジアの玄関口としての那覇港及び那覇空港の物流機能をさらに強化するとともに、周辺地域において臨空・臨港型産業（国際物流拠点産業）の集積を図ることが不可欠。
中城湾港新港地区	<ul style="list-style-type: none"> ・中城湾港は相当量の貨物取扱がある。 ・工業技術センター、健康バイオテクノロジー研究開発センター及び金型技術研究センター等が集積しており、産学官共同研究や企業の製品開発力の向上、人材育成等を促進する環境が構築されている。 ・高付加価値・高度部材産業の立地を促進してきたところ、これまで本県にはみられなかった新たな分野の製造業が立地し、産業のすそ野が広がりを見せている。

出典：沖縄県「国際物流拠点産業集積計画」（2014.6）

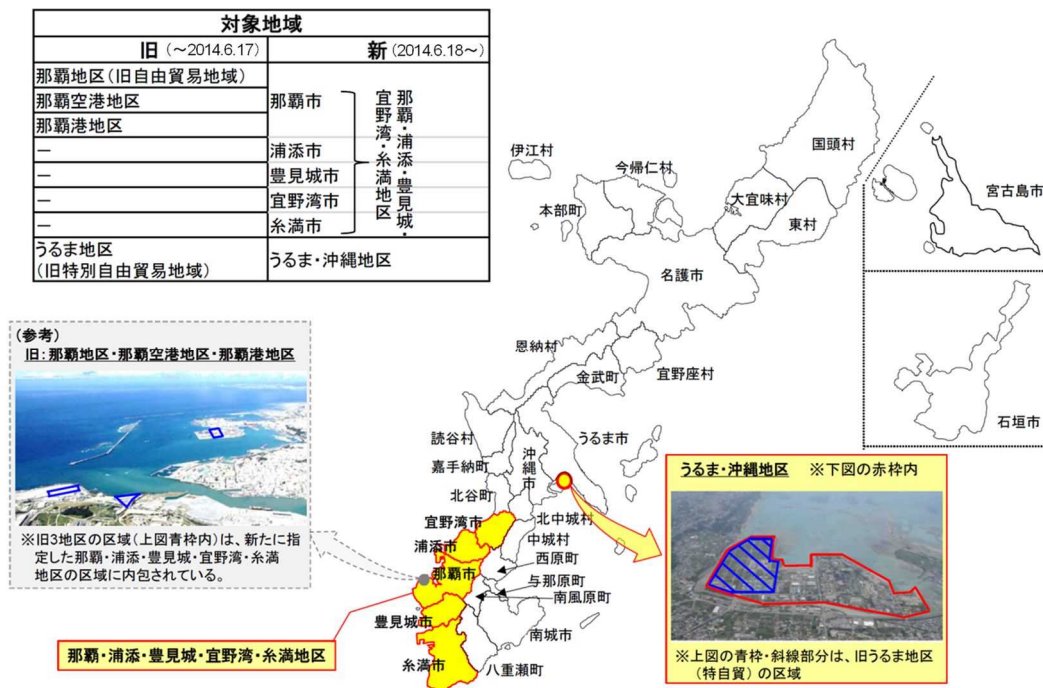


図 1-9 国際物流拠点産業集積地域の拡大

出典：沖縄県 HP「国際物流拠点産業集積地域について」（2017.12）

(3) 観光

沖縄は、我が国が誇る観光地であり、観光は県経済のリーディング産業と位置づけられている。沖縄県の入域観光客数は、那覇空港新国際線旅客ターミナルビル、那覇港クルーズターミナルの供用開始等に伴う海外航空路線の拡充・クルーズ船の寄港回数増により順調に増加し、2018年度に沖縄を訪れた観光客約1,000万人（うち外国人約300万人）と過去最高を記録した。観光収入は7,341億円に達し、本土復帰の昭和47年（1972年）に比べて2018年では、20倍以上に大幅に伸びている。また、延べ宿泊者数は約3,287万人（2019年）で全国第4位となっている。

沖縄の観光の魅力の1つに南国らしい自然豊かな美しい景観がある。沖縄総合事務局では2007年に「美ら島沖縄風景づくりのためのガイドライン」を、沖縄県では2010年に「沖縄県景観形成ガイドライン」を作成しており、県内35自治体が景観行政団体となり、そのうち34団体が景観計画を策定（2020年3月時点、国土交通省「景観法の施行状況」より）するなど良好な景観形成に向けての取り組みが本格化してきている。

沖縄県や那覇市の観光に関する統計によれば、沖縄県に訪れる観光客は、「景観」に対する満足度が非常に高く、「街や施設内に樹木・草花があふれていた」ことの評価も高い。

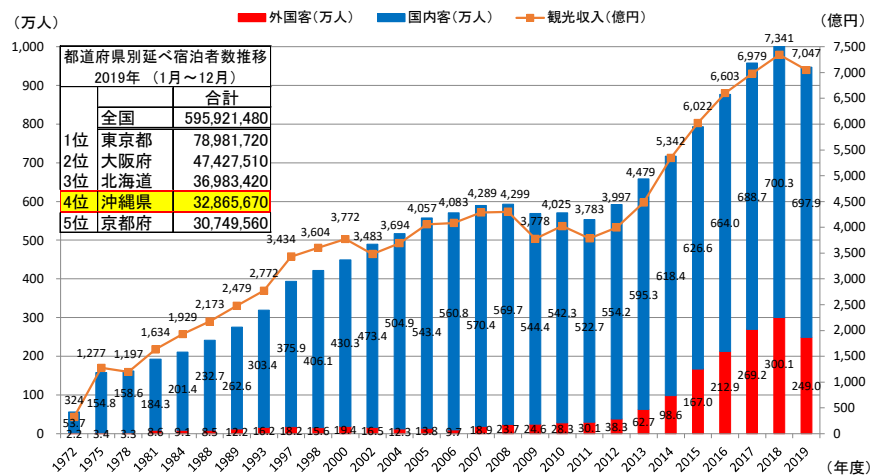


図 1-10 年度別観光客数・観光収入の推移

出典：沖縄県「令和元年度入域観光客統計概況」(2020)、沖縄県「令和元年度の観光収入について」(2020)
国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査報告（平成31年1～令和元年12月）」(2020)

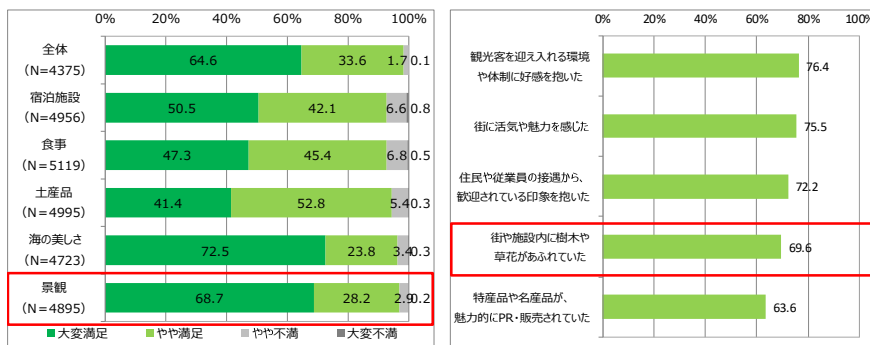


図 1-11 左：沖縄旅行の満足度、右：迎え入れる環境や体制の評価ベスト5

出典：(左)沖縄県「令和元年度観光統計実態調査」(2020)、(右)那覇市「令和元年度版那覇市の観光統計」(2020)

(4) 災害

沖縄地方は台風の通り道にあたり、台風常襲地域のため、毎年のように台風の暴風雨、高波・高潮などによる被害が発生しており、道路においても電柱の倒壊などによる通行止め等の被害が頻発している。2003年9月の台風14号では電柱が約800本、家屋の全・半壊58棟など甚だしい自然災害に見舞われた。また、長雨や局地的大雨により2006年度に発生した中城村の安里地すべりなどの大規模な土砂災害や浸水被害により県民の財産に甚大な損失が生じている。

地震災害については、沖縄県による「沖縄県津波浸水想定～津波防災地域づくりに関する法律に基づく設定～」(2015年)によると、沖縄本島において最大標高約25mまで津波の遡上(名護市嘉陽)が発生すると想定されている。沖縄地方の大部分で今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が6～26%を占め、特に那覇港や那覇空港周辺、中城湾港周辺は26%以上の高い確率部類に位置する。今後、「南西諸島海溝」を震源とする大規模な地震・津波災害が発生した場合、港湾や空港が一時的に利用不可能となることも想定され、島しょ県である沖縄は、他地域からの応援が期待できない状態になり、住民生活や経済活動への長期間にわたる影響が懸念される。

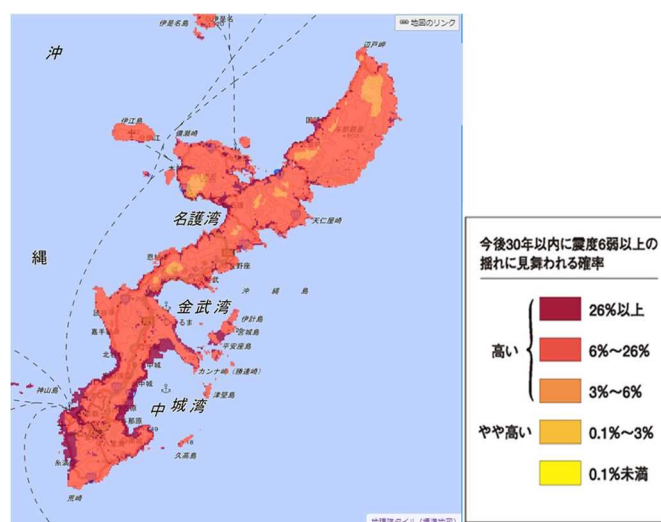


図 1-12 今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率分布

出典：防災科学技術研究所「地震ハザードステーション【<http://www.j-shis.bosai.go.jp/map/>】」(2019)



図 1-13 左：台風被害(宮古島)、右：越波状況(国頭村)

1-2 広域ネットワークの概要

(1) 広域的な幹線道路網

沖縄県は、活力ある地域づくりを推進し、豊かさやゆとりある生活を実現していくため、中長期的観点から、地域構造を強化し各種地域活性化施策を支援するために必要な、高規格幹線道路と一体的に機能する広域的な幹線道路網に関する今後の整備計画として沖縄県広域道路整備基本計画を策定している。

沖縄本島における幹線道路網のうち、高規格幹線道路には、沖縄自動車道（高速自動車国道）と那覇空港自動車道（一般国道の自動車専用道路：国道506号）、地域高規格道路には、沖縄西海岸道路、名護東道路、南部東道路、那覇インターアクセス道路が位置付けられている。



※この図は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線ルート、位置などを規定するものではありません。

図 1-14 沖縄県広域道路網マスタープラン（沖縄本島）【1993年12月22日公表】

出典：沖縄県「沖縄県の道路2020」（2020）

市町村別の人口に占める道路の整備延長では、那覇市、浦添市、宜野湾市は、人口に対する道路率が小さく、路線あたりの受け持つ交通量が大きくなりやすいことから、ネットワーク全体の容量が不足し、道路が混雑しやすいと考えられる。一方で、嘉手納町・うるま市以北は相対的に面積に対する道路率が小さく、災害時などに道路が通行止めとなった際、特定の地域へのアクセス性が悪化する可能性がある。

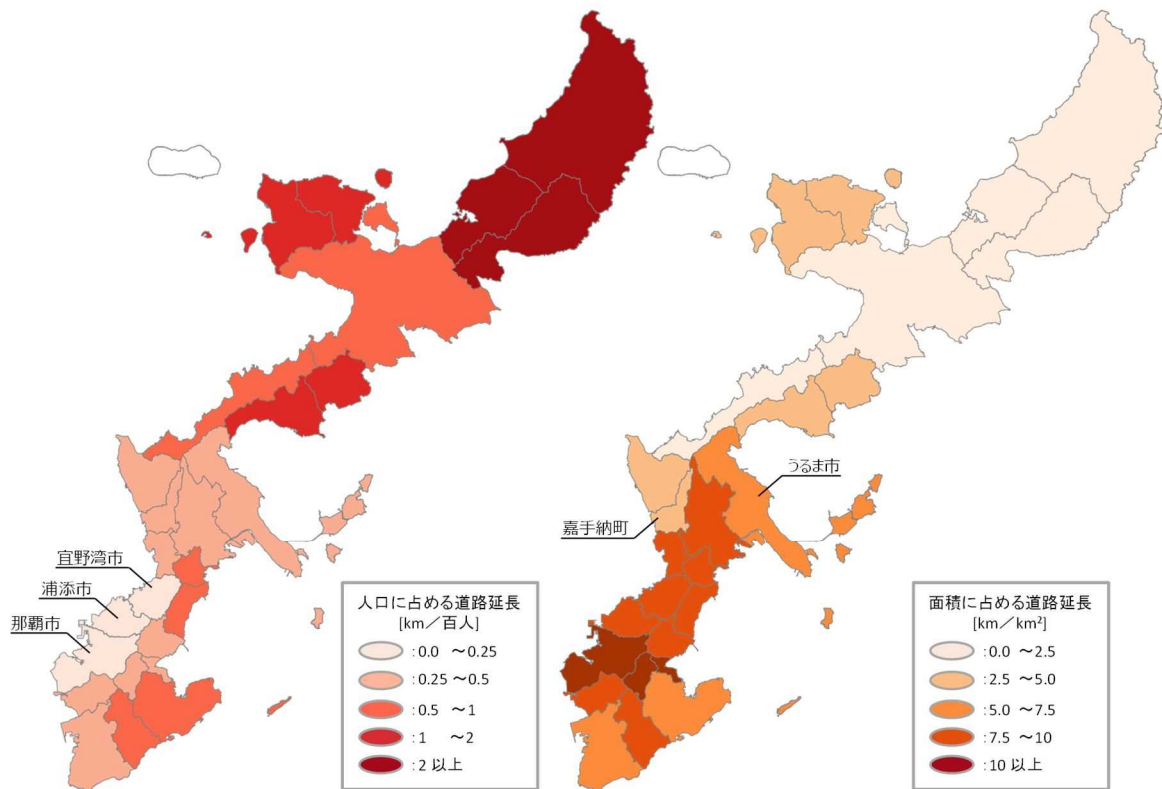


図 1-15 市町村別道路率（左：人口に占める道路延長、右：面積に占める道路延長）

出典： 人口、面積：沖縄統計年鑑（2018）
道路延長：道路施設現況調書（2018）

国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間には、沖縄自動車道、国道 58 号、国道 329 号、国道 330 号などが指定されている。当該区間に中部において東西を連絡するような道路は、ほとんど指定されていない。

40ft 背高コンテナ車通行許可申請は東西海岸線沿いの国道 58 号、国道 329 号に多く、沖縄自動車道は比較的少ない。国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間以外では、特に中部で東西を連絡している道路や、南城市東部へアクセスする道路、名護市から本部方面や運天港方面にアクセスする道路、国頭村北部へアクセスする道路の通行許可が申請されている。



図 1-16 左：国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間

右：40ft 背高コンテナ車通行許可申請区間（2018.4）

出典：国土交通省「国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間」（2019）より作成
40ft 背高コンテナ車通行許可申請区間：沖縄総合事務局で作成

(2) 広域交通網

沖縄が、我が国と東アジアを結ぶ国際物流拠点あるいは観光・科学技術の交流拠点として発展することは、単に沖縄県の振興に資するだけではなく、今後の我が国の社会・経済の発展にも大きく寄与するものといえる。沖縄の地理的な優位性を活かし、国際ネットワークの構築やこれを支えるゲートウェイ機能の整備により、沖縄を要とした日本とアジア・太平洋地域の交流の活発化を推し進めていく必要がある。

港湾に関して、沖縄県では、那覇港をはじめとして、中城湾港、本部港について、物流・人流を支援する港湾機能を強化するための整備が進められている。金武湾港、運天港についても圏域の拠点として整備に取り組むとされている。

空港に関して、那覇空港は、沖縄県外の空港との間に 41 路線、県内の離島との間に 6 路線が就航（2020 年 12 月現在）しており、重要な拠点となっている。

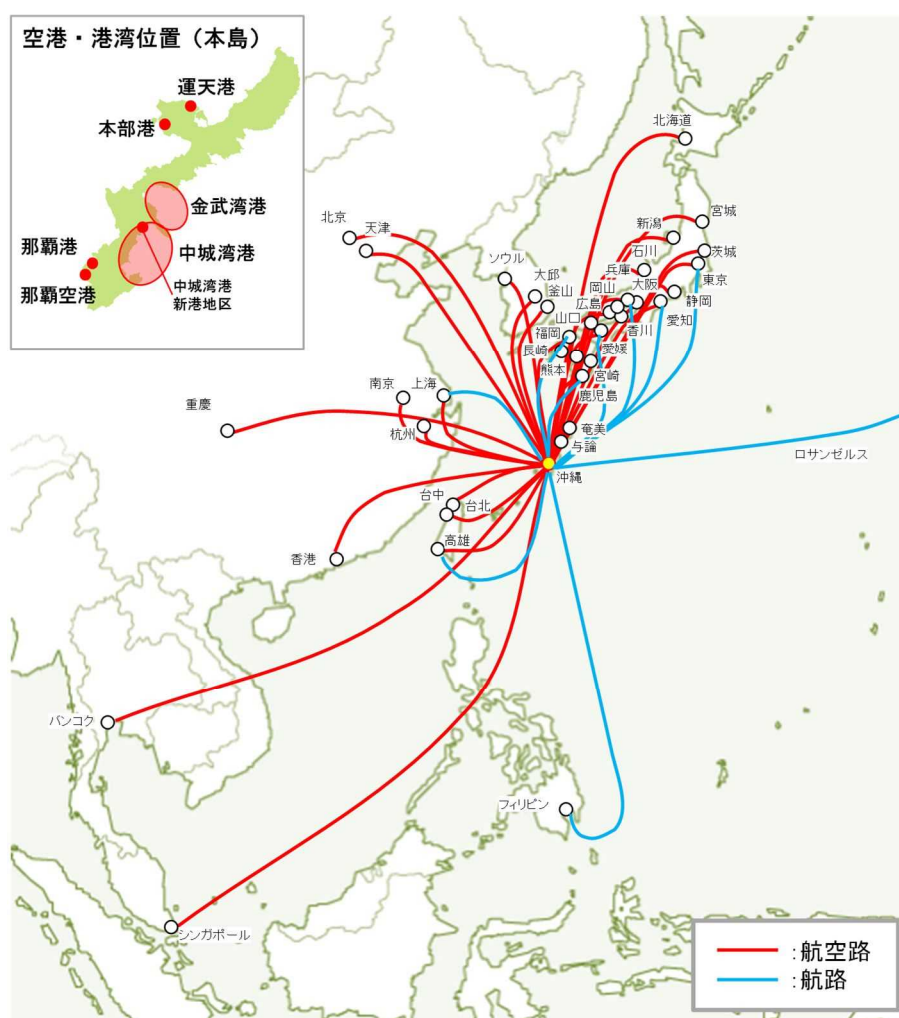


図 1-17 国内外との交流及び観光振興を支える沖縄の地理的結節機能

出典：以下を参考に沖縄総合事務局で作成

【航空路】那覇空港旅客ターミナルビル HP 就航都市一覧（2020.12 現在）

【航路】那覇港管理組合「定期航路一覧」（2019.7）

1-3 関連計画

沖縄は、沖縄振興開発計画及び沖縄振興計画の下、昭和57年（1982年）、平成4年（1992年）、平成14年（2002年）、平成24年（2012年）の4度にわたり、長期的な交通分野の将来像を示す総合交通体系基本計画を策定し、陸・海・空の各交通施設整備、交通ネットワークの拡充整備に取り組んできた。

沖縄21世紀ビジョン（平成22年（2010年）3月策定）の実現に向け、その総合計画として「沖縄21世紀ビジョン基本計画」が策定された。これを受けて、交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示した「沖縄県総合交通体系基本計画」が策定されている。さらに、社会資本の整備について、「沖縄ブロックにおける社会資本重点整備計画」が策定されている。これらの計画に示されている将来像や目標を踏まえ、広域的な交通について目指すべき将来の姿の検討を行う必要がある。

(1) 沖縄21世紀ビジョン基本計画（計画年次 2012年度～2021年度）

■ 策定主体：沖縄県

■ 将来像

- 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- 希望と活力にあふれる豊かな島
- 世界に開かれた交流と共生の島
- 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

■ 施策展開の基軸的な考え

- 「日本と世界の架け橋となる強くなやかな自立型経済の構築」
- 「潤いと活力をもたらす沖縄らしい優しい社会の構築」

(2) 沖縄県総合交通体系基本計画（計画年次 2012年度～2031年度）

■ 策定主体：沖縄県

■ 計画の目標

- 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立
- 沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立

■ 計画の将来像

- 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
- 沖縄の産業振興を支える交通体系
- 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
- 離島地域の生活を支える交通体系
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

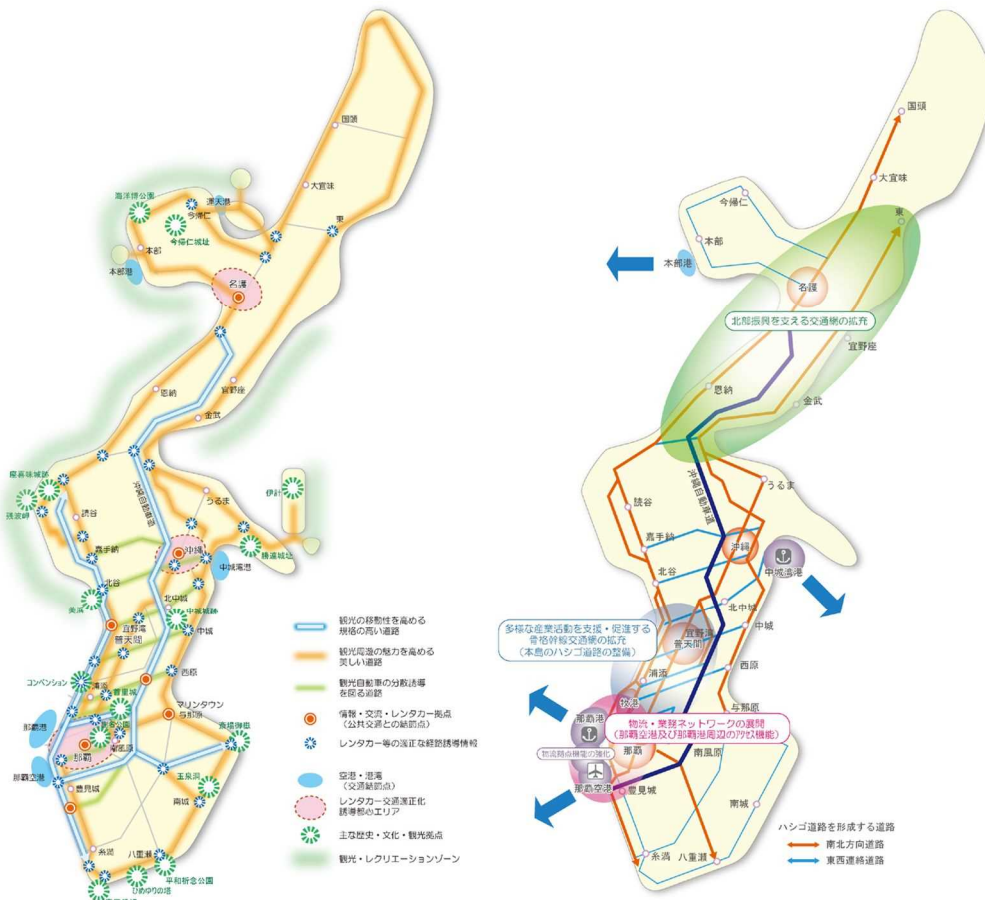


図 1-18 沖縄県総合交通体系基本計画

(左：観光拠点へのアクセスネットワークの強化、右：産業振興を支える交通体系)

(3) 沖縄ブロックにおける社会資本整備重点計画(計画年次 2015 年度～2020 年度)

■ 策定主体：内閣府沖縄総合事務局

■ 計画の将来像

- 人・モノ・資金・情報が活発に行き交う活力ある沖縄の実現
- 豊かな自然環境と調和する人に優しいエコアイランド沖縄の実現
- 安全で安心して暮らせる沖縄の実現
- 既存施設の戦略的メンテナンスの推進

■ 道路の重点プロジェクト

- プロジェクト 1-3：道路交通円滑化・利便性向上による産業振興、観光・リゾート地形成
 - ①本島南北軸・東西軸を結ぶ幹線道路網（ハシゴ道路ネットワーク）の構築
 - ②那覇都市圏の交通円滑化を図る 2 環状 7 放射道路の整備
 - ③沖縄都市モルールの沖縄自動車道（西原入口）までの延伸整備
 - ④公共交通機関利用の促進

1-4 沖縄地域の広域的な道路交通の将来像

(1) 強くしなやかな自立型経済を支える広域的交通ネットワークを構築する

リーディング産業である観光産業や情報通信関連産業の更なる発展を図るとともに、新たなリーディング産業を創出し「強くしなやかな自立型経済」を支援する。また、沖縄が比較優位を発揮できる臨空・臨港型産業の重点的な育成を支えるため、拠点となる空港・港湾をつなぐ広域的な交通ネットワークの強化を図るとともに、県内の物流の動きを活動的かつ効率的にすることで活力ある沖縄を実現する。

(2) 「世界水準の観光リゾート」にふさわしい魅力的な交通基盤を実現する

世界に誇れる“沖縄観光ブランド”を確立し、世界的にも広く認知され、評価される観光リゾート地にふさわしい、旅行者にとって安全・安心・快適な交通環境を実現する。更なる旅行者の増加に対応した円滑かつ快適な交通ネットワークや交通結節点の強化を図るとともに、多モードが連携した旅行者にとって魅力的な移動環境を実現する。また、亜熱帯性の自然豊かで歴史を感じさせる沖縄らしい景観を有した道路・沿道空間を構築する。

(3) 渋滞がないすべての人に優しいシームレスな交通体系を構築する

過度な自家用自動車依存から脱却し、モノレール等の公共交通機関とのバランスの良い分担のもと、経済活動や人々の日常生活に支障が生じている道路渋滞がない交通環境を実現するとともに、子供から高齢者まで、住民・来訪者問わず、沖縄のどこでも誰もが安心して安全・快適に移動できるシームレスな交通体系の構築を目指す。

(4) 台風・地震に強く早期に機能復旧できる交通ネットワークを構築する

常襲する台風や想定される大規模地震・津波などの災害時においても構造物等への被害を軽減し、被災時にも交通機能の維持、早期復旧を図ることで、経済・生活への影響を最小限とする災害に強い広域的交通ネットワークの構築を目指す。

(5) ICT等の先端技術を積極的に取り入れた戦略的マネジメントを発信する

急速に発展する ICT 等の先端技術を積極的に活用して、道路構造物の老朽化対策や交通マネジメント、観光交通等の諸施策を戦略的にマネジメントするとともに、島しょ地域である沖縄の特徴を活かし、他地域のモデルとなる先進的・実験的な取り組みを積極的に導入し世界に発信することを目指す。