

## 第2章 沖縄県の道路を取り巻く現状と課題

### 2-1 沖縄県の概況

#### (1) 地理的概況

- ・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 47 の有人島を含む 160 の島嶼から構成される離島県である。県土を大きく区分すると沖縄群島、宮古群島、八重山群島の 3 つに大別され、県土の面積は 2,281km<sup>2</sup> である。
- ・最大の沖縄群島は沖縄本島を中心に東南の洋上約 360km に南大東島と北大東島、北及び西の海上約 90km 以内に伊平屋島、伊是名島、伊江島等並びに久米島、慶良間諸島から形成されている。宮古群島は沖縄本島の南西約 290km の洋上にある宮古島を中心に伊良部島や多良間島等から、また、八重山群島は沖縄本島から南西約 410km の洋上にある石垣島を中心に西表島、与那国島等から構成されている<sup>1</sup>。

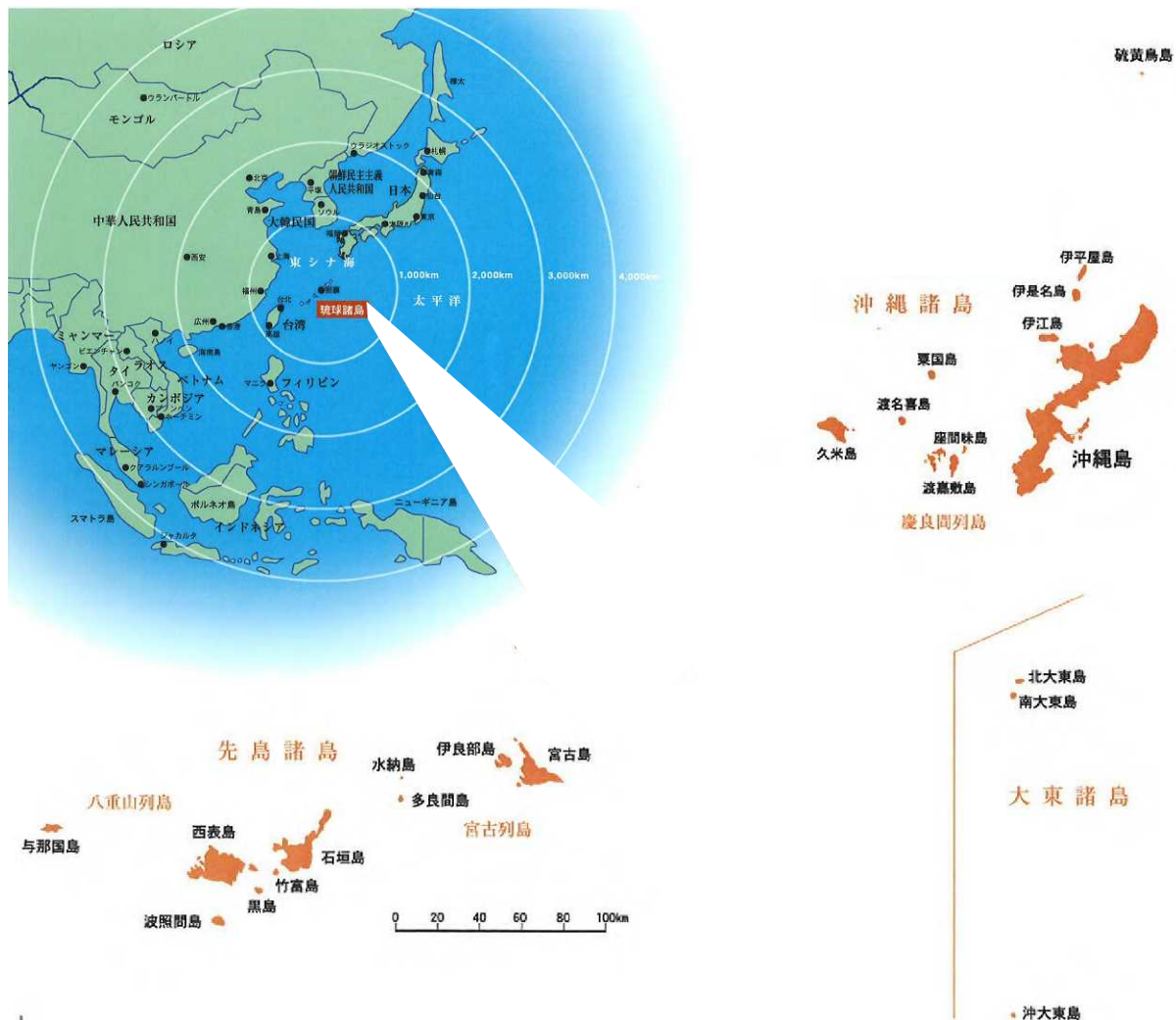


図 2-1 沖縄県の位置<sup>1</sup>

<sup>1</sup>おきなわのすがた（令和 3 年 8 月）

## (2) 人口の動向

- ・全国は人口減少のなか、沖縄県は2005（平成17）年から2020（令和2）年の15年間で8%増加しており、2030（令和12）年にピークを迎え、それ以降は減少に転じることが見込まれている。
- ・また、高齢者の割合も2005年から2020年の15年間で6.5%増加しており、2045（令和27）年では31.4%が高齢者と推計されている。

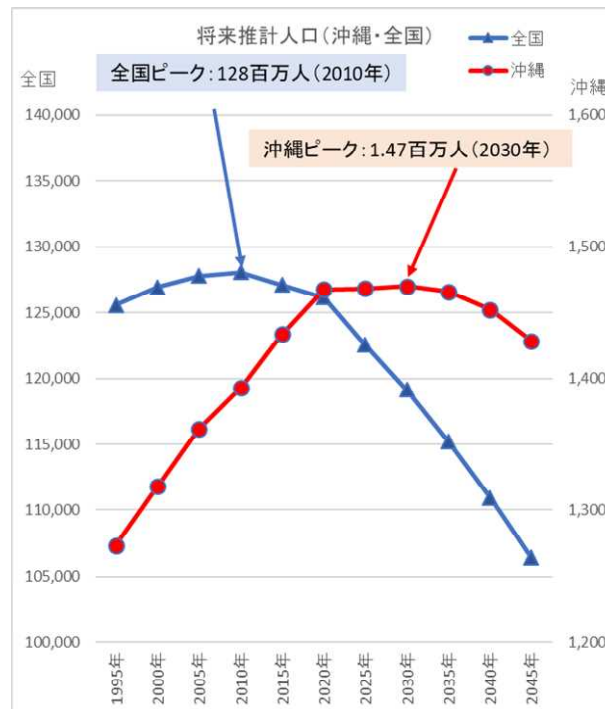


図 2-2 沖縄県の人口の推移<sup>2</sup>（沖縄・全国）

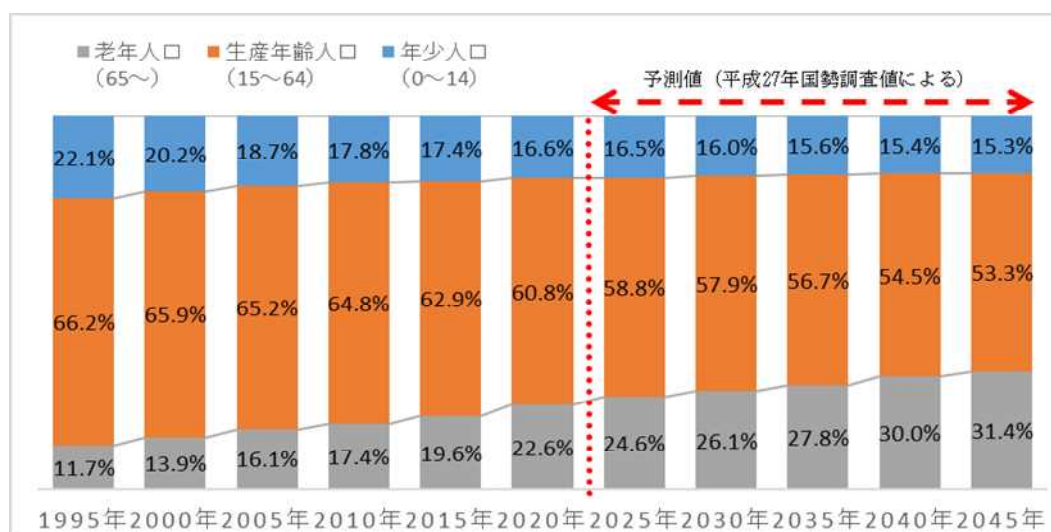


図 2-3 沖縄県の年齢階層別人口割合の推移<sup>2</sup>

<sup>2</sup>国立社会保障、人口問題研究所 HP（2020年までは、国勢調査による実績値）

- ・沖縄県の人口を圏域別で見ると、県全体と八重山は増加傾向を示しているが、本島周辺離島部、宮古においては減少傾向である。
- ・将来的には、2030（令和 12）年をピークに人口は減少することが予測されている。

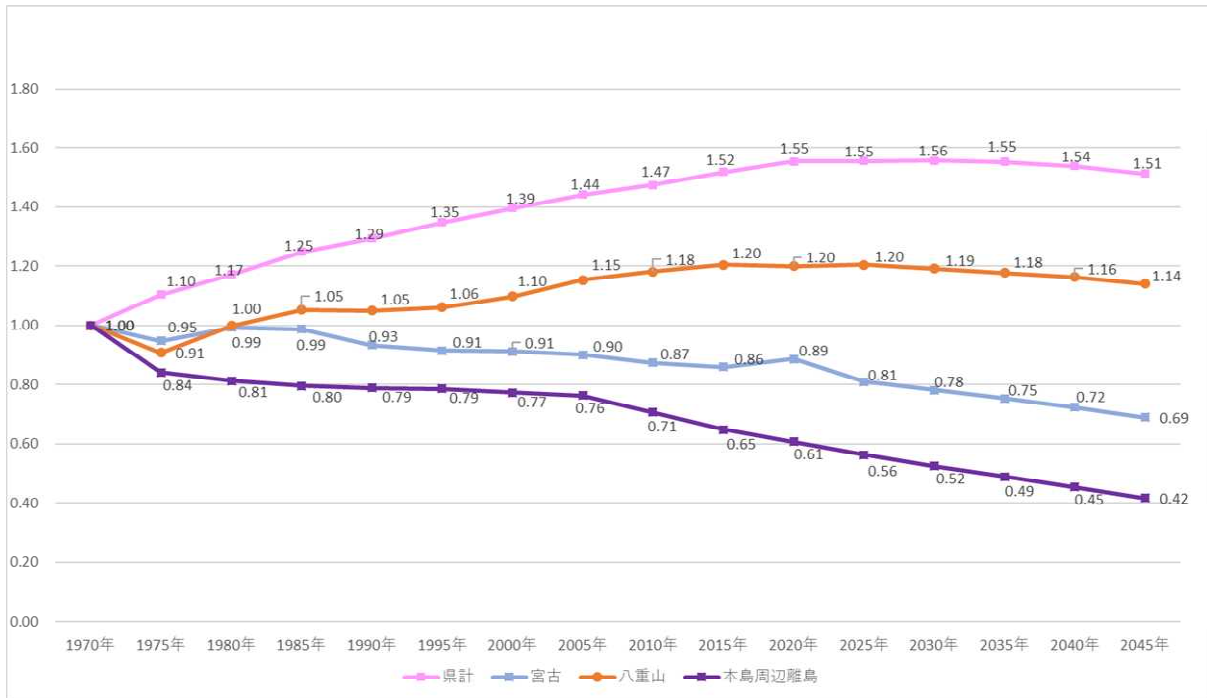


図 2-4 沖縄県の人口の推移<sup>2</sup>

### (3) 人口密度

- ・沖縄本島的那覇都市圏における人口密度は 5,300 人/km<sup>2</sup>で、中南部都市圏でも 2,500 人/km<sup>2</sup>と高く、政令指定都市と同水準の状況にある。

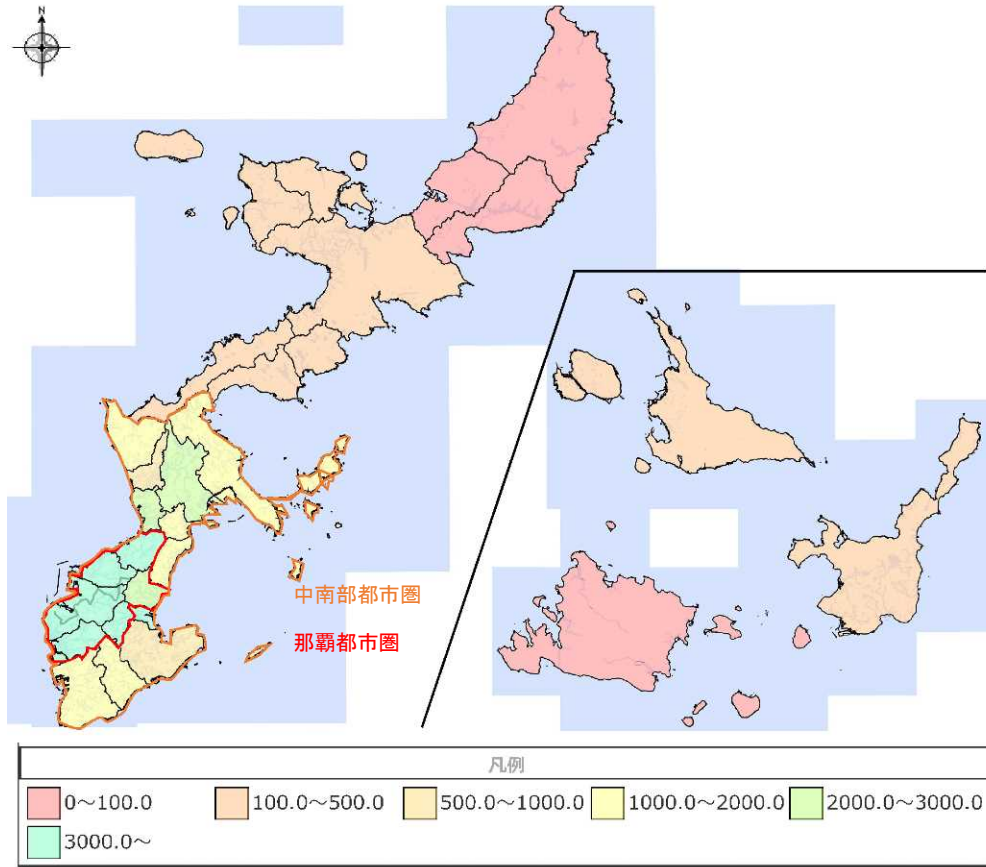


図 2-5 沖縄本島の人口密度分布(2020年3月)<sup>3</sup>

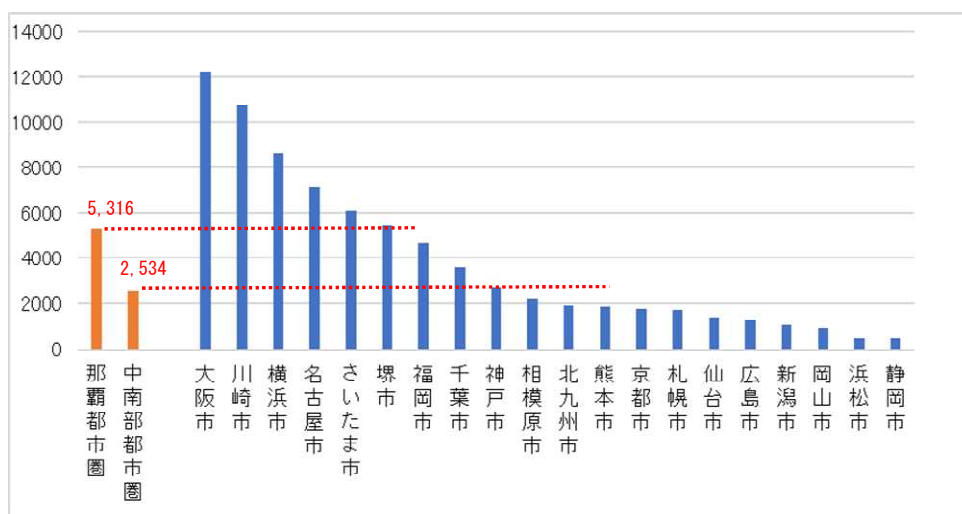


図 2-6 沖縄本島（那覇都市圏および中南部都市圏）と政令指定都市の人口密度比較<sup>4</sup>

<sup>3</sup>県市町村課

<sup>4</sup>国勢調査（令和2年度）

#### (4) 土地利用

- ・中南部都市圏の土地利用は、住宅が増加（20年間で浦添市面積に匹敵する20km<sup>2</sup>）し、田畑、山林原野が減少している。
- ・一方で、米軍基地面積は中部地域の1/4を占め、沖縄本島では約15%を占める。

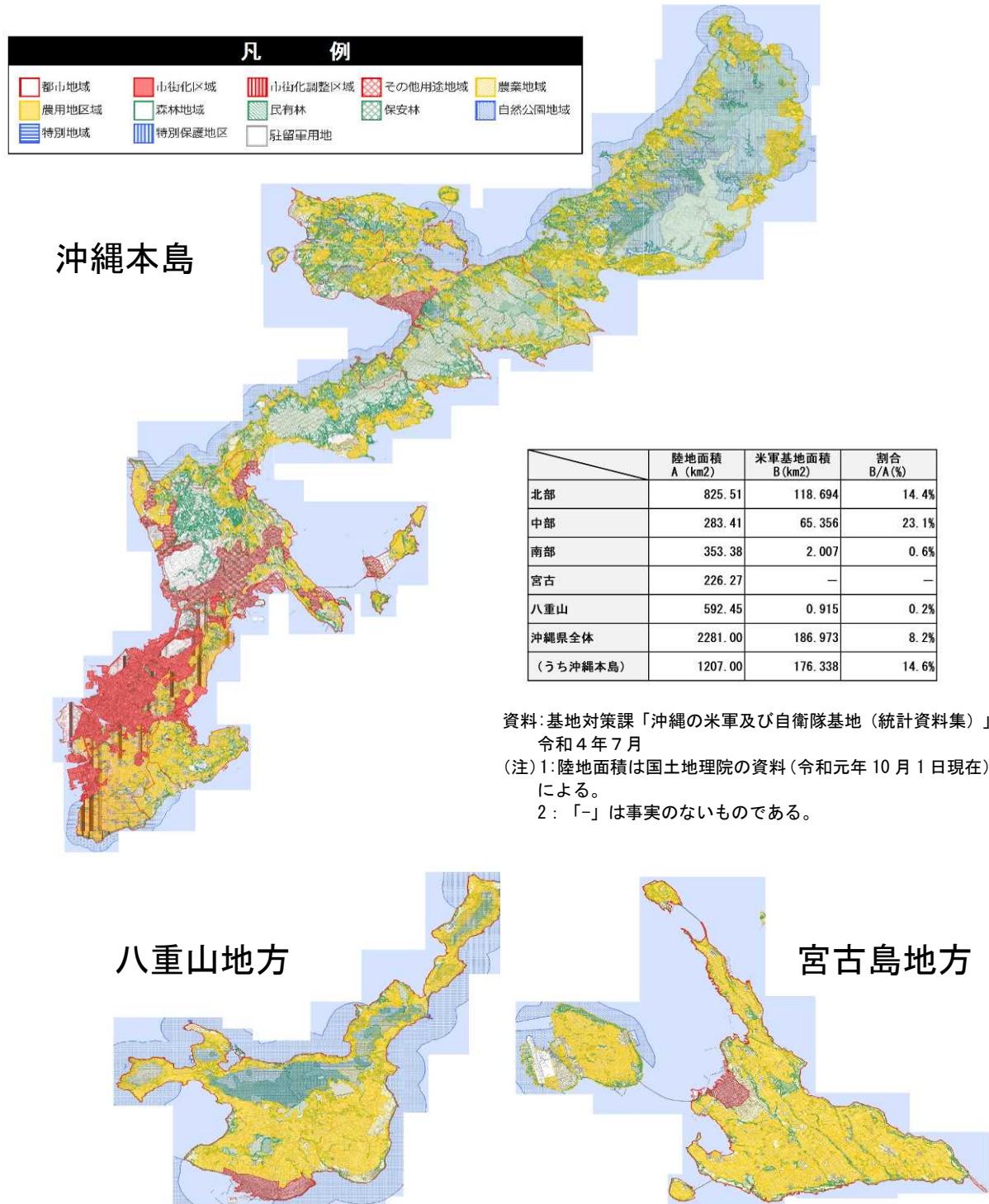


図 2-7 土地利用の状況<sup>5</sup>

<sup>5</sup>沖縄県土地利用基本計画図（令和3年度）

## 2-2 交通の実態

### (1) 自動車保有台数の推移

- ・本県は、人口の増加以上に自動車保有台数の増加が顕著であり、直近10年間では、全国の増加率3%に対して、沖縄県では15%増と2桁増で推移している。
- ・本県の人口一人あたりや一世帯あたりの保有台数は、全国平均の約1.2倍となっている。

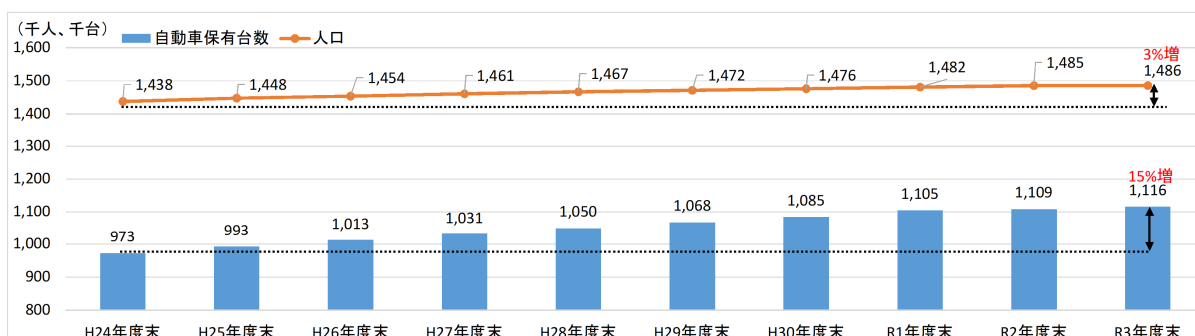


図 2-8 沖縄県の推計人口と自動車保有台数<sup>6</sup>

項目		H24年度末	R3年度末	増減率
沖縄	自動車保有台数 (千台)	973	1,116	1.15
	人口 (千人)	1,438	1,486	1.03
	世帯数 (千世帯)	591	684	1.16
	人口一人当たりの保有率 (台/人)	0.68	0.75	1.11
	一世帯当たりの保有台数 (台/世帯)	1.65	1.63	0.99
全国	自動車保有台数 (千台)	75,934	78,304	1.03
	人口 (千人)	128,374	125,928	0.98
	世帯数 (千世帯)	55,578	59,761	1.08
	人口一人当たりの保有率 (台/人)	0.59	0.62	1.05
	一世帯当たりの保有率 (台/世帯)	1.37	1.31	0.96

図 2-9 沖縄県と全国の人口と自動車保有台数の対比<sup>6</sup>

<sup>6</sup>法務省自治行政局（各年）、自動車統計月報（各年）、都道府県別・車種別自動車保有台数（各年）

## (2) 渋滞の状況

- ・那覇市における道路混雑時の旅行速度は、東京 23 区などの三大都市圏と同等の低い水準となっており、那覇市内や浦添市内の幹線道路では、混雑時の平均旅行速度が 15km/h を下回る区間が多数みられる。

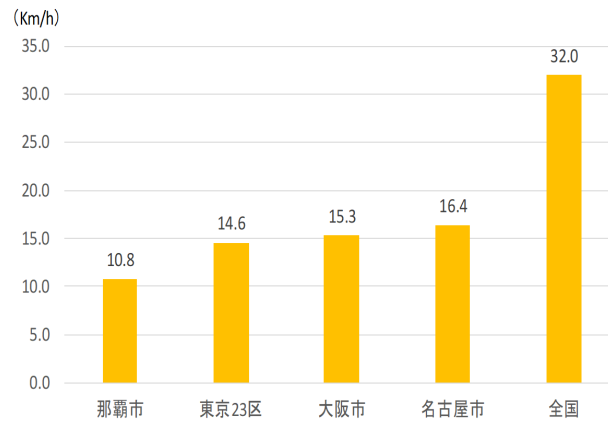


図 2-10 一般道路の平均旅行速度<sup>7</sup>（高速道路、一般道の有料区間は除く）

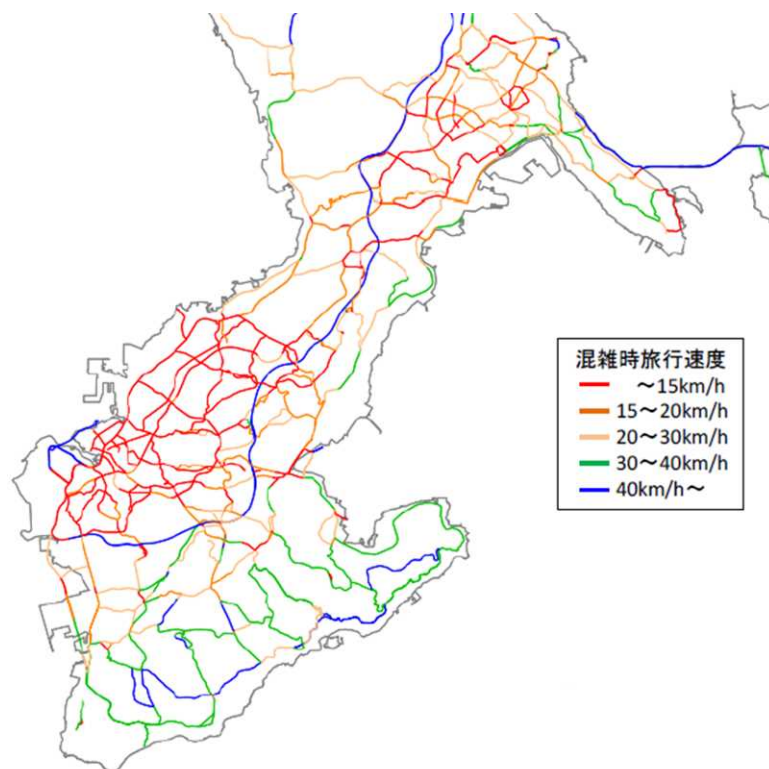


図 2-11 路線別混雑時旅行速度<sup>7</sup>

<sup>7</sup>道路交通センサス一般交通量調査(H27)

### (3) 主要渋滞箇所

- ・沖縄県内の主要渋滞箇所数は、平成 24 年度に一般道 191 箇所（29 区間[131 箇所]、60 箇所）、高速道路 7 区間が特定された。
- ・令和 4 年度までに、一般道 29 箇所、高速道路 4 区間が特定解除され、現在は一般道 168 箇所、高速道路 3 区間となっている。

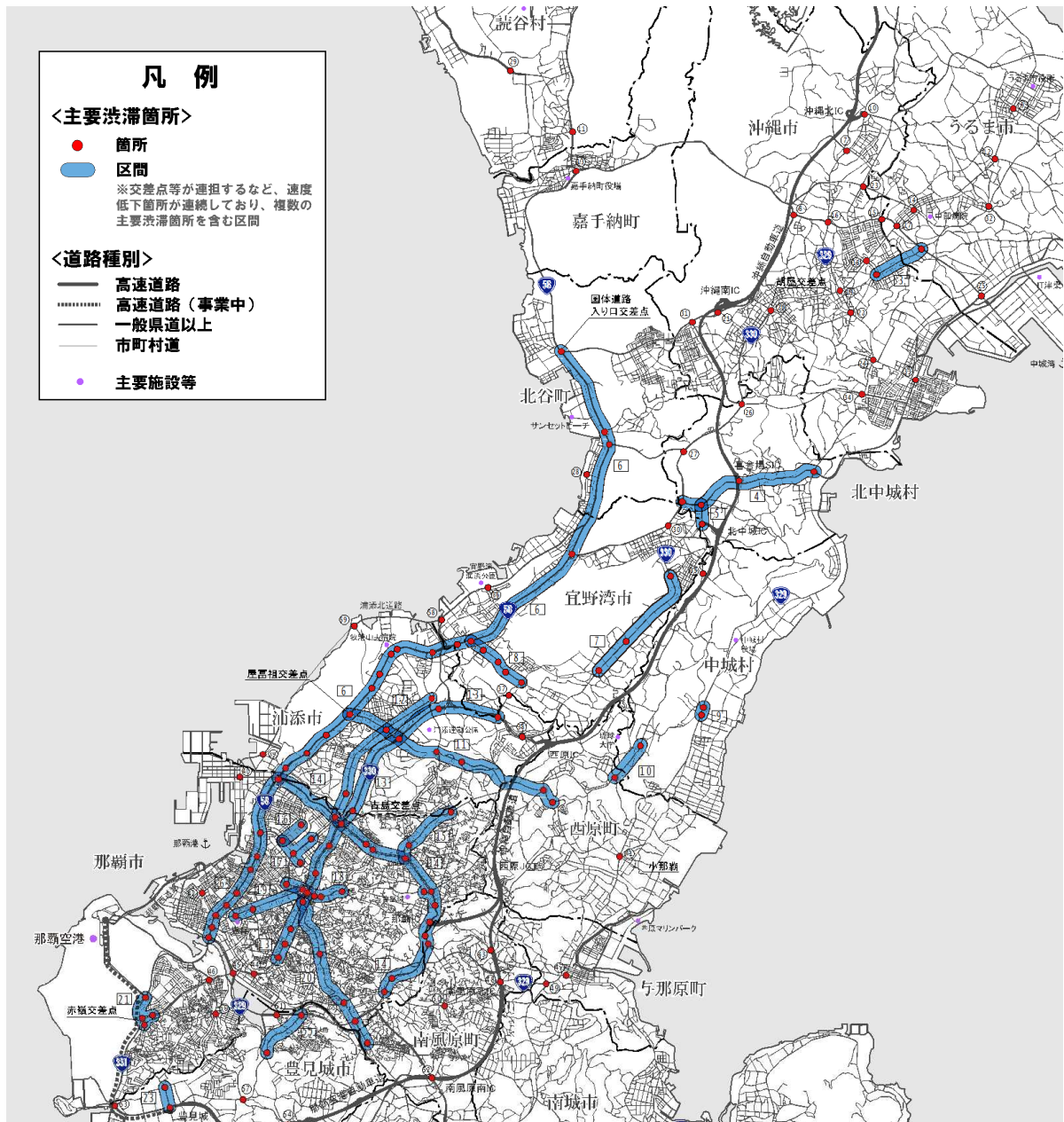


図 2-12 主要渋滞箇所（中南部地域）<sup>8</sup>

<sup>8</sup>沖縄地方渋滞対策推進協議会



#### (4) 交通事故の状況

- ・交通事故件数は増加傾向にあったが、平成15年～平成25年の10年間は、ほぼ横ばいとなり、平成26年から減少している。一方で、高齢者の交通事故は年々増加しており、コロナ禍前の令和元年と平成3年を比較すると約11倍となっている。
- ・自転車関連の事故については、近年は減少傾向で推移している。

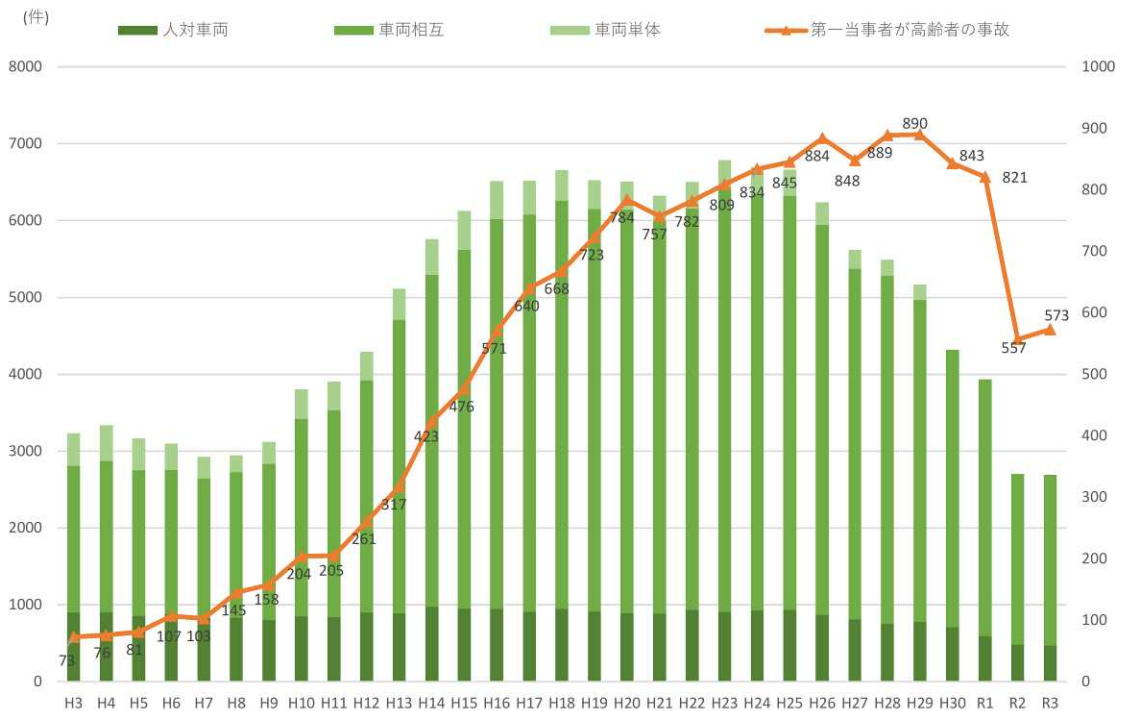


図 2-13 沖縄県の事故発生件数と高齢者事故の推移<sup>9</sup>

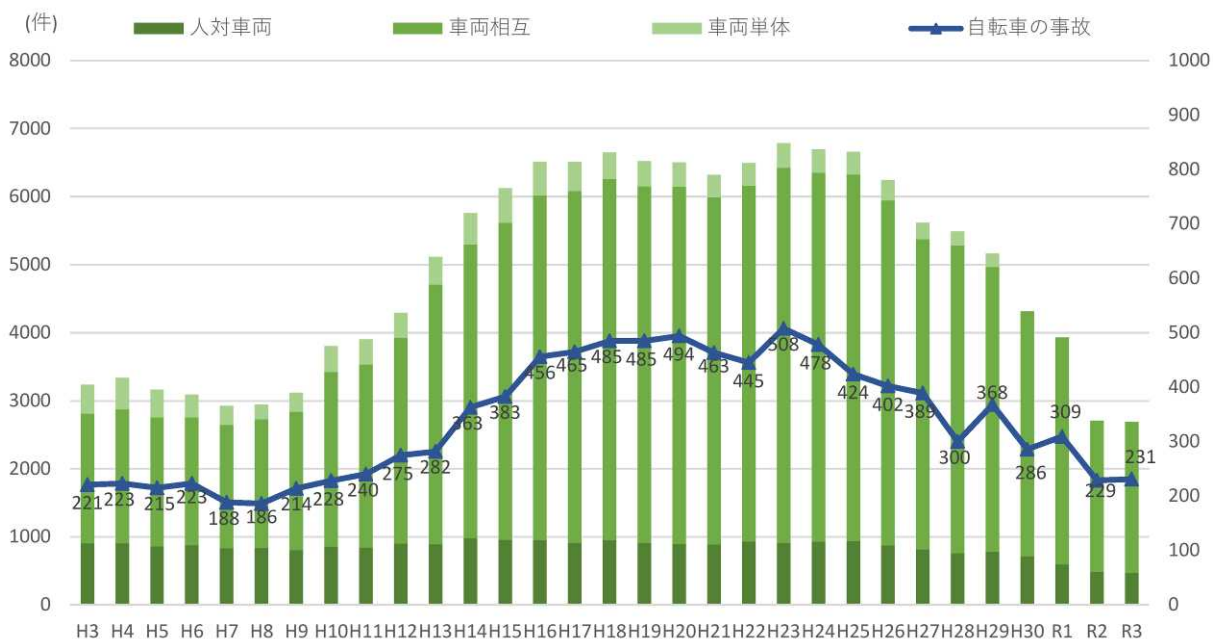


図 2-14 沖縄県の事故発生件数と自転車事故の推移<sup>9</sup>

<sup>9</sup>交通白書（沖縄県警本部）

## (5) 公共交通

- ・本県では、戦争で壊滅した県営鉄道が復旧されなかったこともあり、陸上交通の約 90% を自家用車に依存しており、全国平均の約 66%と比較して非常に高い割合となっている。
- ・このような自家用車に依存した移動形態を背景に、バスの輸送人員は減少に歯止めがきかず、全国平均より減少傾向が顕著であるが、モノレール利用者数は増加傾向にあるため、公共交通の利用者は、近年ほぼ横ばいで推移している。

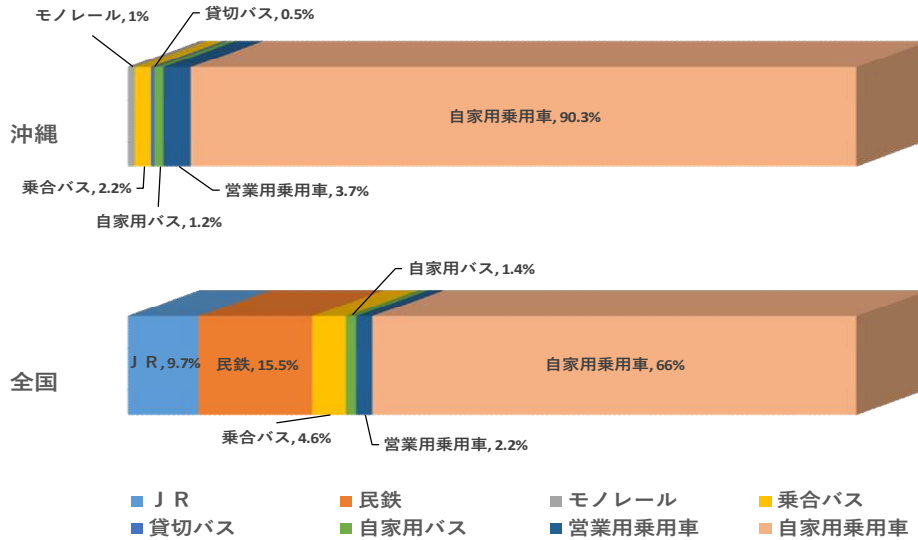


図 2-15 代表交通手段分担率の推移<sup>10</sup>

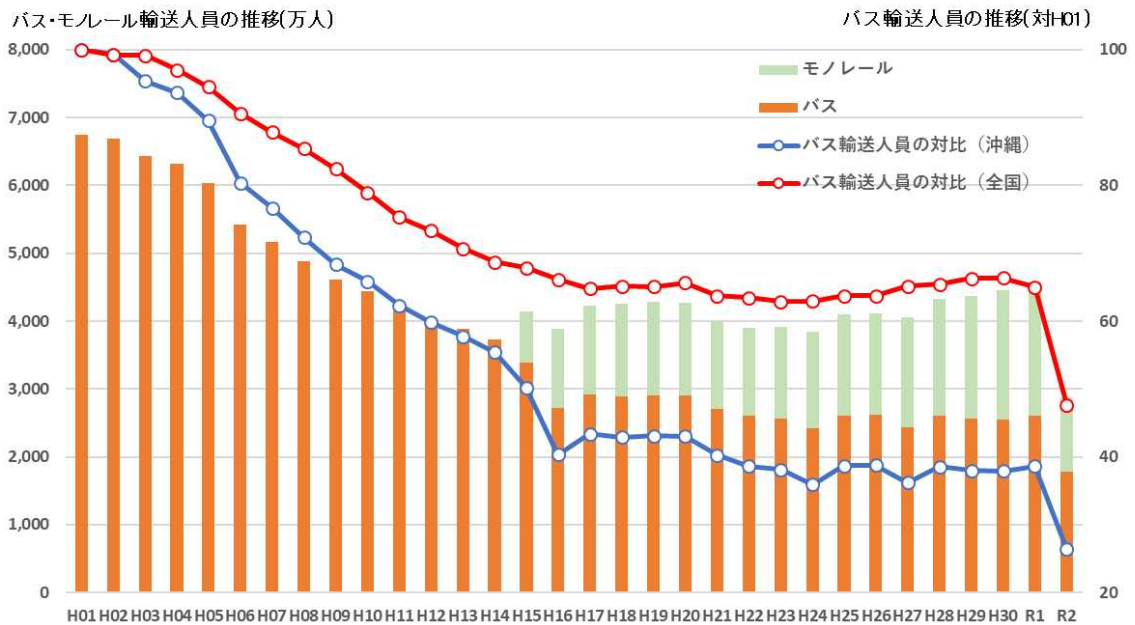


図 2-16 バス及びモノレール輸送人員の推移<sup>11</sup>

<sup>10</sup>平成 21 年度 旅客地域流動調査

<sup>11</sup>運輸要覧（各年）、自動車輸送統計調査年報（各年）、沖縄県都市計画・モノレール課 HP

## (6) 観光交通

- ・沖縄県における入域観光客数は、近年、新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少しているものの、コロナ禍以前では右肩上がりの増加傾向。
- ・本県は観光関連の令和13年度までの目標値として、人泊数（延宿泊者数）4,200万人、観光収入1.2兆円などを掲げている。
- ・移動手段のほとんどを自動車に依存している本県において、レンタカーの登録台数も同様に年々増加している。
- ・令和3年度に観光客が滞在中に利用した交通手段としてはレンタカーが最も多く、62.1%と半数以上が利用している。

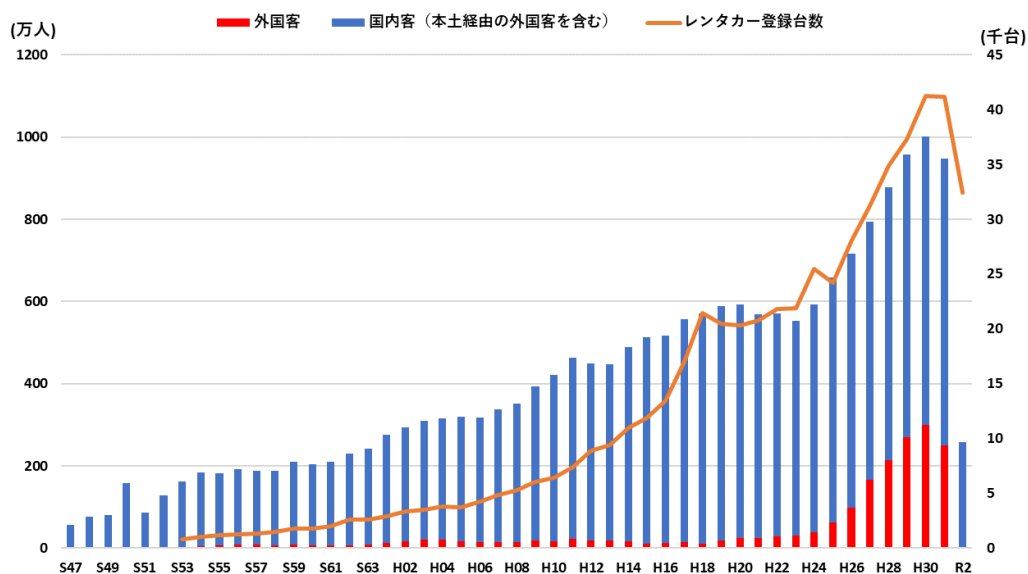


図 2-17 入域観光客数とレンタカー登録台数の推移<sup>12</sup>

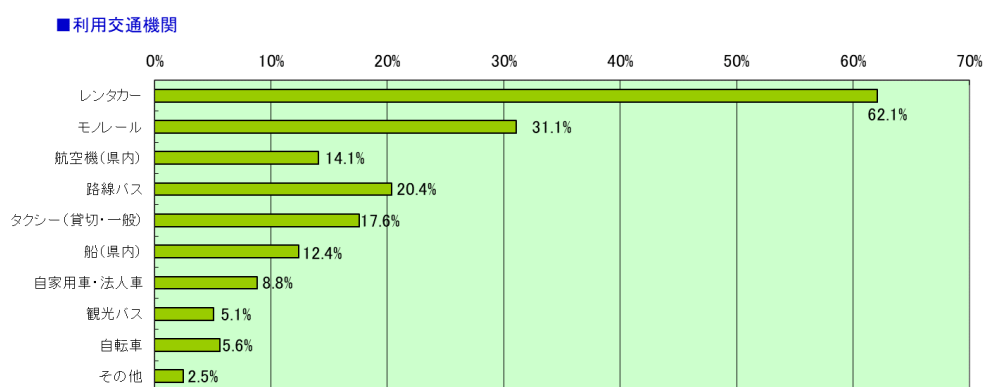


図 2-18 観光客が利用する域内交通手段<sup>13</sup>

<sup>12</sup> 沖縄県観光要覧（各年）、沖縄総合事務局陸運事務所 業務概況（各年）

<sup>13</sup> 令和3年度観光統計実態調査

- ・クルーズ船の寄港回数は、コロナ禍以前では増加傾向にあり、空路のみならず海路を利用して本県を訪れる観光客の需要が高まっている。
- ・2019（平成31）年にはクルーズ船寄港回数の上位に那覇港（第1位）、石垣港（第5位）、平良港（第6位）がランクインしており、全国クルーズ寄港回数（2,866回）の約20%を占めている。
- ・新型コロナウイルス感染症収束後には寄港回数の回復が期待され、港湾から観光地への周遊性を高める道路ネットワークの整備が求められる。

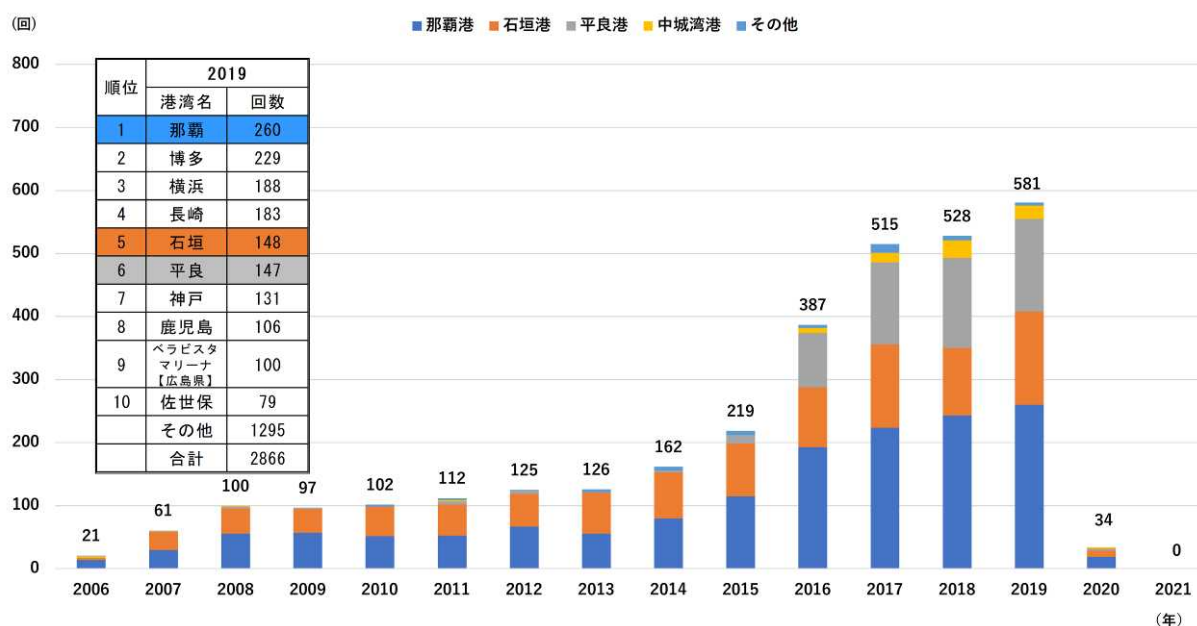


図 2-19 沖縄県におけるクルーズ船寄港回数<sup>14</sup>

※グラフ上の数値は各年（暦年）の合計値を表している。

<sup>14</sup> 国土交通省海事局、港湾局報道発表資料より作成

## (7) 物流交通

- 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結ぶ発着も見られる。
- 40ft 背高コンテナ車通行許可申請は東西海岸沿いの国道 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。

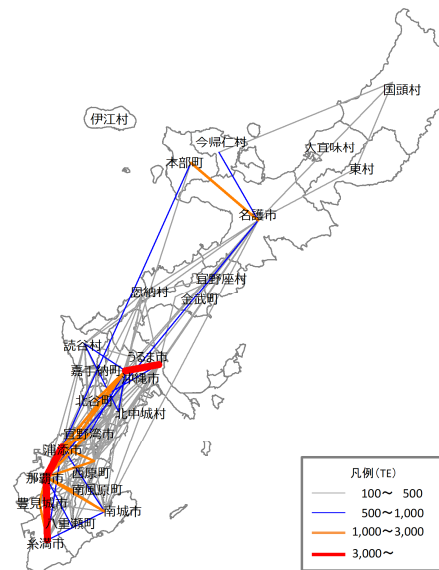


図 2-20 市町村間 OD (普通貨物車) <sup>15</sup>

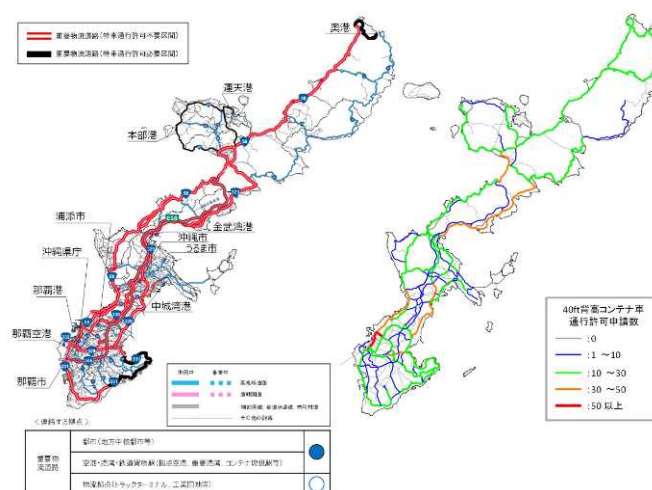


図 2-21 左：国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間 <sup>15</sup>  
 右：40ft 背高コンテナ車通行許可申請区間（2018.4） <sup>15</sup>

<sup>15</sup> 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン（2021年3月）

## 2-3 道路整備の状況

### (1) 道路事業費の推移

- ・ 復帰以降、国及び沖縄県における全体計画に基づき、道路整備を進めてきている。
- ・ 近年、財政事情が厳しい中、道路事業はピーク時の半分以下の水準で推移している。
- ・ このような状況の中、効率的かつ効果的な道路整備が求められている。

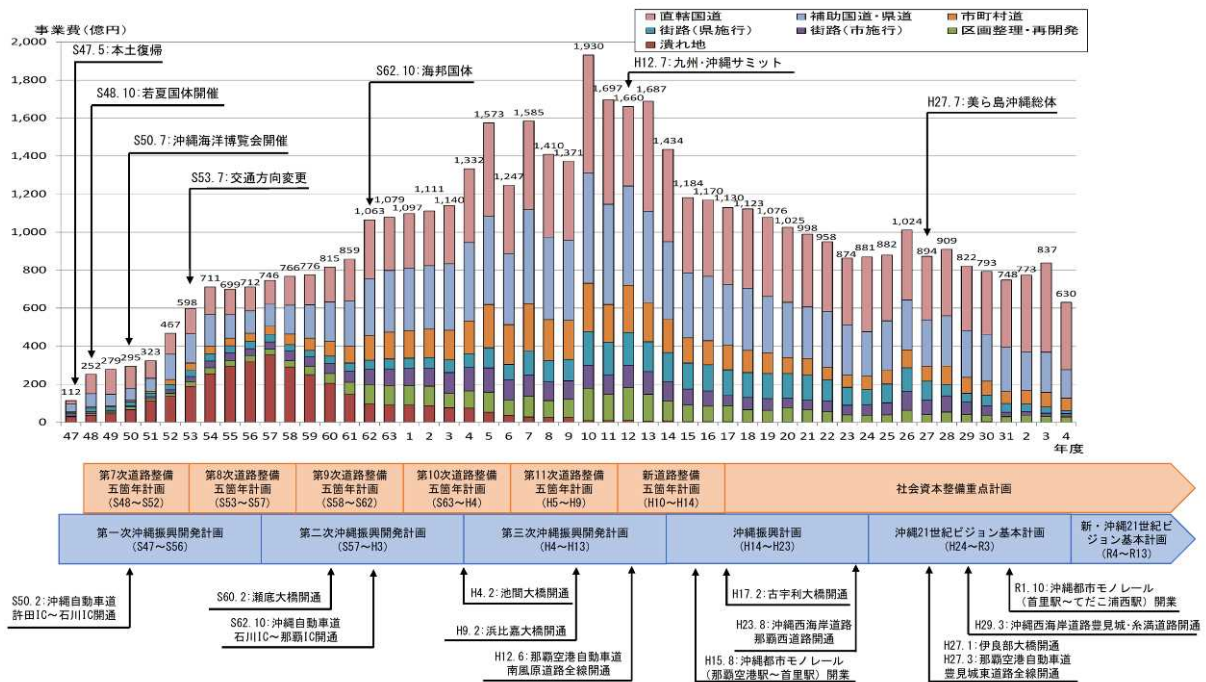


図 2-22 沖縄道路事業の推移 (単位:百万円) <sup>16</sup>

注1) 直轄、補助事業は、補正後予算ベース(交付金含む)交通安全・調査・再開発・機械は、各管理者に含む。単独費は含まない。各グラフ上の数字は、各年度の合計である。

注2) 但し R4 については当初予算

## (2) 道路整備延長

- ・本土復帰以降、改良済み延長は2.64倍となったが、自動車保有台数は5.89倍と、自動車の需要に道路整備が追い付かない状況である。
- ・また、人口や自動車台数当たりの道路延長は全国水準と開きがあり、増加する交通需要や高速性、快適性等、高度化かつ多様化する利用者のニーズに対応するには、なお一層の体系的な道路整備とその質的向上が必要とされている。

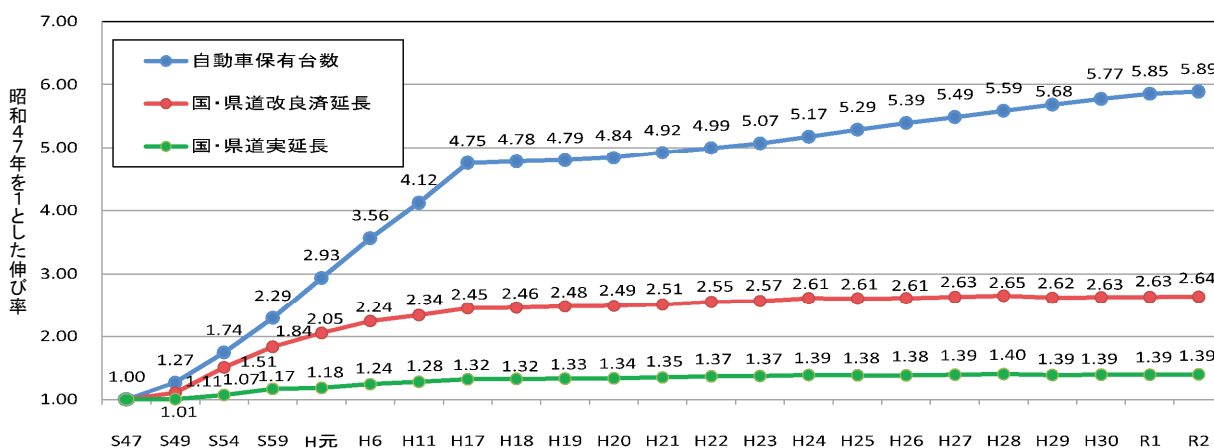


図 2-23 道路改良と自動車保有台数の伸び率比較<sup>17</sup>

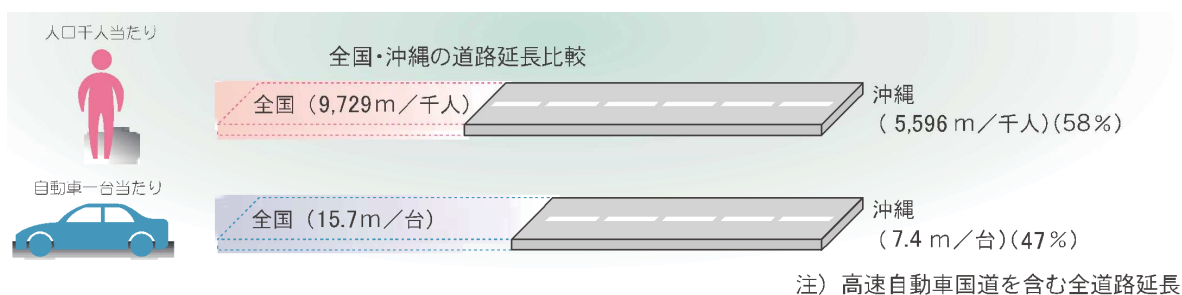


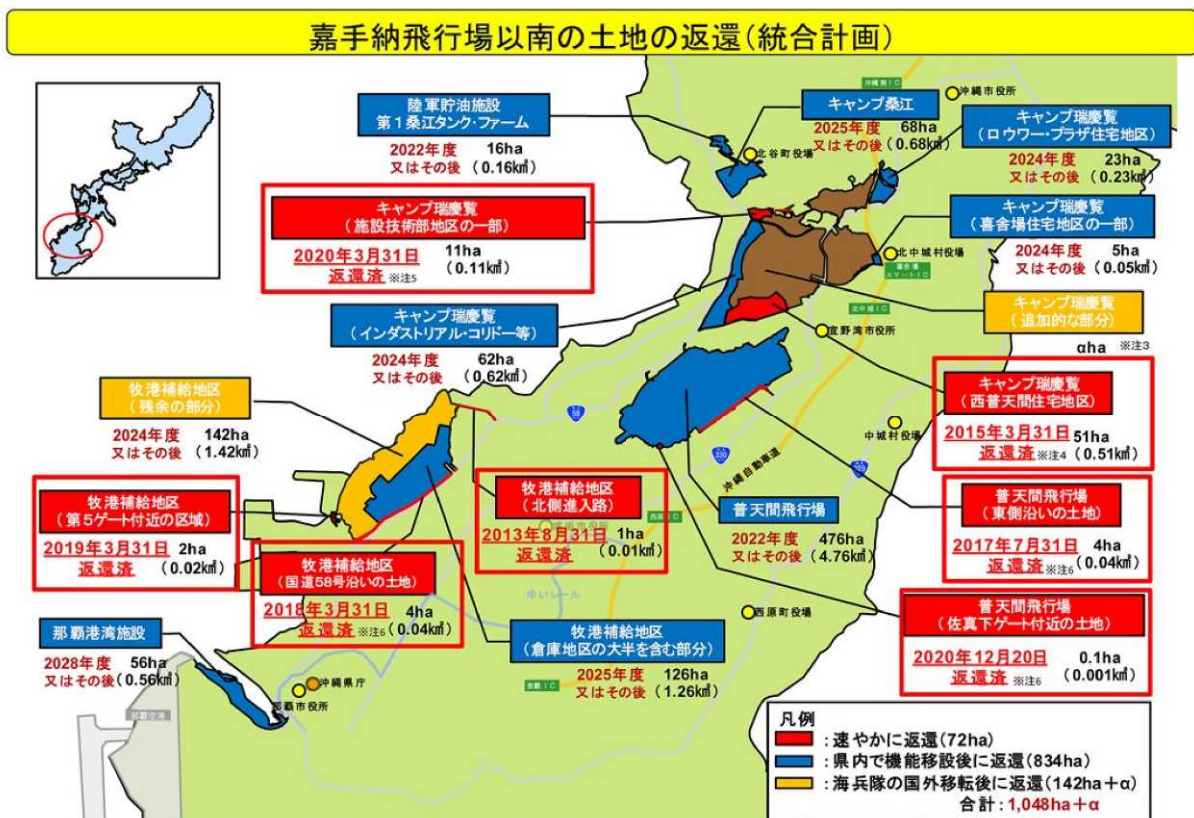
図 2-24 全国と沖縄の道路延長比較<sup>18</sup>

<sup>17</sup>沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況(令和3年度版)」、道路統計年報(2021年版)

<sup>18</sup>道路統計年報(2021年版)

### (3) 駐留軍用地の存在

- ・本県には、狭隘な県土に全国の米軍専用施設の約71%が集中し、人口や産業が集中する沖縄本島の面積の約14.7%を占めている。
- ・中南部都市圏では、市街地の中心部に駐留軍用地が存在することにより、体系的な交通ネットワーク整備が不十分で、交通渋滞や都市構造の分断などの問題が生じている。
- ・平成25年4月の「沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画」において、嘉手納飛行場より南の6施設に関する返還区域及び返還時期が示された。
- ・本県の固有課題として、これらの大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編が全国とは大きく異なり、基地跡地を活用した骨格的な道路網の整備充実を図る必要がある。



注1：時期及び年は、最善の見込みである。これらの時期は、国外を含む移転に向けた取組の進展により遅延する場合がある。  
 注2：各区域の面積は概数を示すものであり、今後行われる測量等の結果に基づき、微修正されることがある。また、計数は単位 (ha) 未満を四捨五入しているため符合しないことがある。  
 注3：追加的な返還が可能かどうかを確認するため、マスタープランの作成過程において検討される。  
 注4：キャンプ瑞慶覧 (西普天間住宅地区) の返還面積については、統合計画において52haとしていたが、実測値を踏まえ51haとしている。  
 注5：キャンプ瑞慶覧 (施設技術部地区の一部) の返還面積については、統合計画において10haとしていたが、2013年9月のJC返還合意の返還面積を踏まえ11haとしている。  
 注6：普天間飛行場 (東側沿いの土地、佐真下ゲート付近の土地)、牧港補給地区 (国道58号沿いの土地) については、別途の日米合意により前倒して返還されることとされた。なお、牧港補給地区 (国道58号沿いの土地) には、2021年5月31日返還のランドリー工場地区分(0.2ha)を含む。  
 注7：JC (Joint Committee) 一日米合同委員会

図 2-25 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画<sup>19)</sup>

<sup>19)</sup>防衛省・自衛隊 HP



#### (4) 離島架橋整備

- ・ 離島架橋（本島と離島及び離島と離島を結ぶ橋）は、離島における生活環境の改善及び産業の振興を図る観点から重要である。
- ・ 離島架橋整備により、離島の隔絶性の除去が進み、離島の産業基盤の確立、交流、医療、福祉の向上など、地域の振興が図られている。



図 2-26 離島架橋位置図

青字：完成離島架橋

## (5) 道路施設の老朽化

- ・ これまでに整備された多くの道路橋は、老朽化や塩害等による劣化損傷が発生しており、近い将来に修繕や更新費が飛躍的に増加することが大きな課題とされている。
- ・ 道路橋については、優先度と予算の平準化を検討して長寿命化を図るため計画的な維持管理の取り組みを進めている。

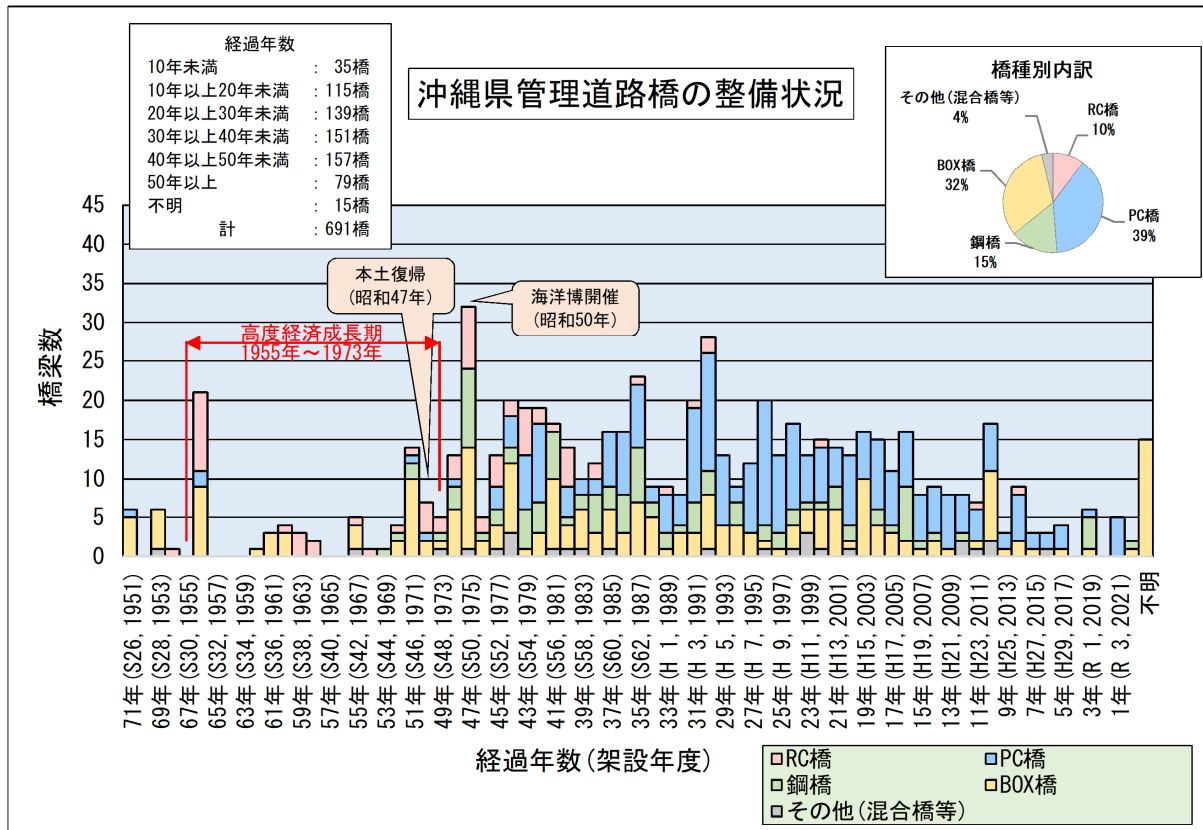


図 2-27 沖縄県管理道路橋の整備状況<sup>20</sup>

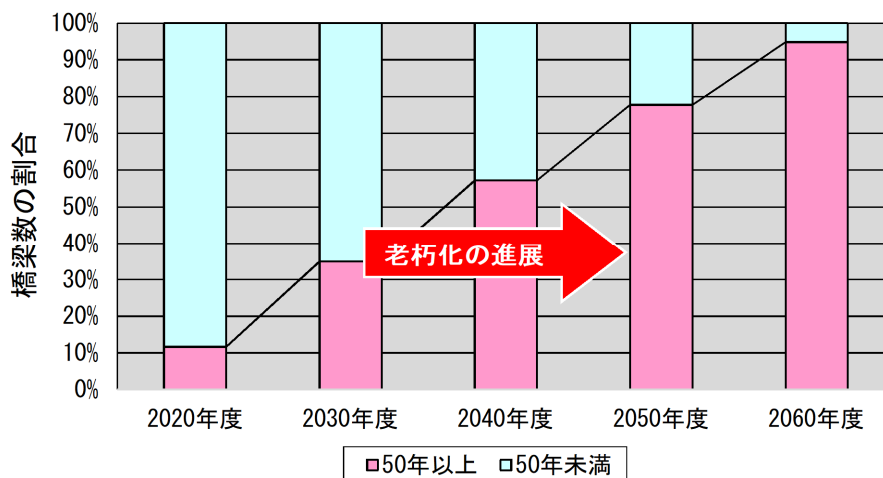


図 2-28 建設から50年以上が経過した橋梁の割合の推移<sup>20</sup>

<sup>20</sup>土木建築部調べ

## (6) 道路災害

- ・沖縄地方は台風が頻繁に来襲し、暴風雨による土砂崩れや電柱倒壊などの道路災害も頻発している。

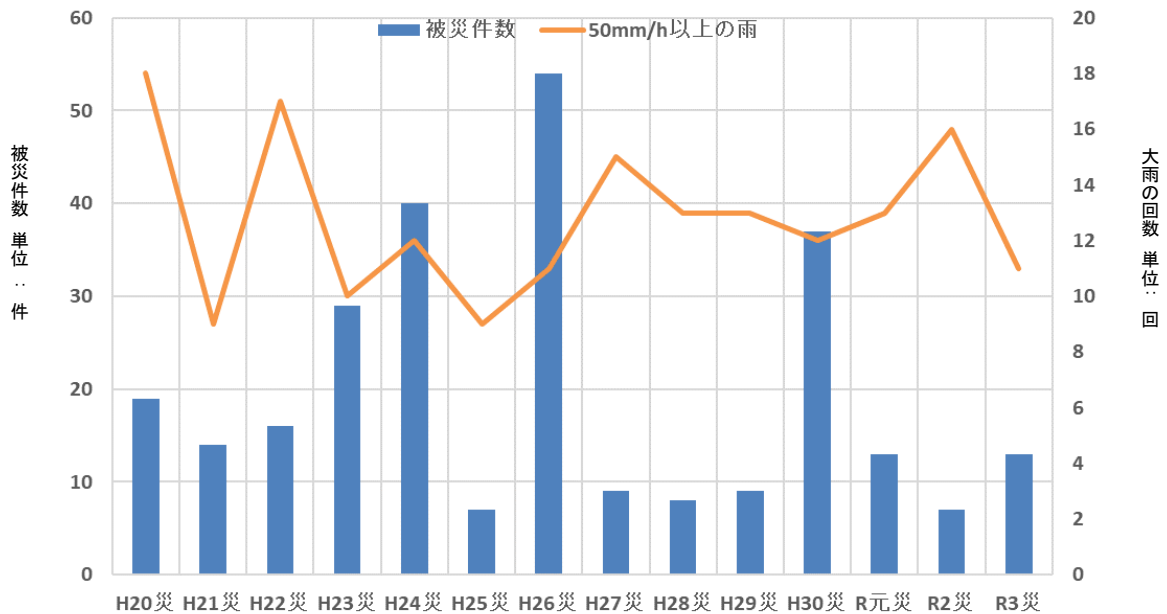


図 2-29 年度別被災件数と大雨の推移<sup>21</sup>

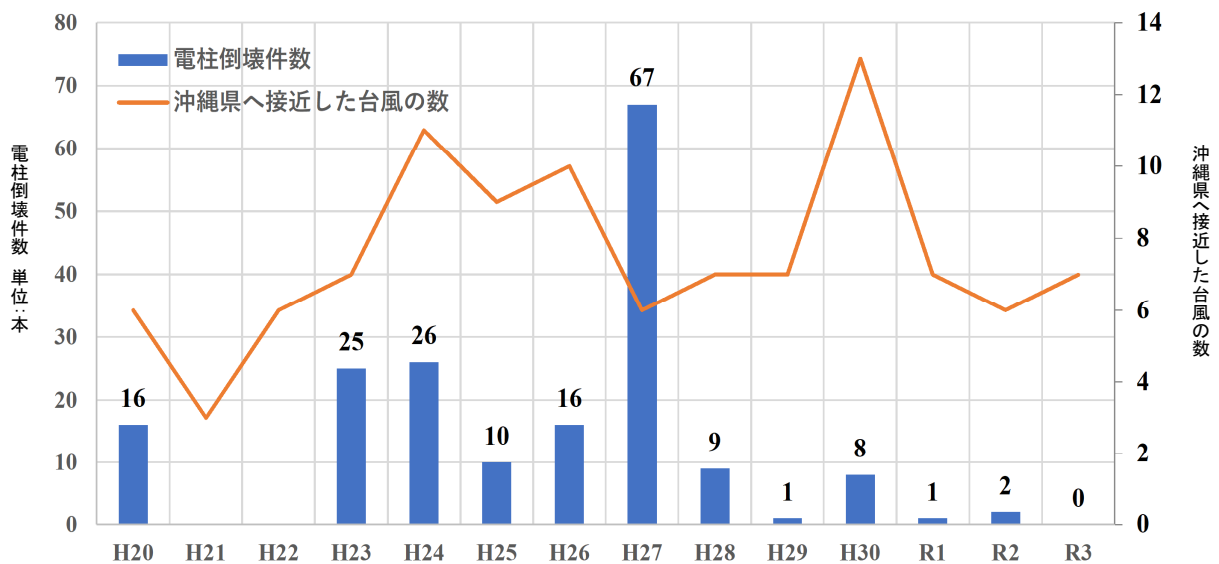


図 2-30 台風の接近数と電柱倒壊件数<sup>21</sup>

<sup>21</sup>土木建築部調べ、気象庁、沖縄気象台 HP



図 2-31 台風による道路及びその他被害状況

※ 雨量については、那覇、名護、久米島、宮古島、石垣島、西表島、与那国島、南大東島の観測所で得られた1時間あたり降水量の最大値を使用している。

※ また台風接近数については、台風の中心が上記8観測点から300km圏域に入った回数を使用している。