

6 陸上交通

- 2030年の沖縄本島の将来人口は、135万人（県全体147万人）と推計されており、中南部圏域は人口が増加してその後は横ばい、北部圏域は減少傾向、宮古・八重山圏域の人口は大きく減少することが予想されている。
⇒少子高齢化社会の本格的な到来を受けて、年齢構成や地域ごとの特性の違いを踏まえた取組が重要である。
- 沖縄県においては人口増加に伴い、住宅地はやや増え続けるものと考えられ、今後、大型MICE施設等の整備が予定されていることから、工業用地やその他の宅地（事務所店舗用地等）も増えると想定される。
- また、嘉手納基地より南の駐留軍用地の大規模返還を機に、本島中南部では、那覇市と沖縄市を中心とした2つの都市圏域が一体となった、長大な都市圏軸が形成されていくと予想される。
⇒以上の点から、本島については、当面増加する人口と観光客の円滑な移動を支える自動車、公共交通など効率的で快適な移動手段の提供が望まれる。
- さらに、入域観光客数は日本人・外国人共に2030年まで増加傾向と想定される。
⇒新型コロナウイルス感染症の収束後における多様な観光需要等を念頭に置いた取組を行っていく必要がある。

1 第3章 沖縄の将来像

2 新たな振興計画では、県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくりを目指し、県土全体の
3 基本方向と圏域の枠を超えた広域的な観点からの施策展開の方向性が示されている。本計画
4 では、新たな振興計画で示された県土の将来像の実現に向けて交通分野の観点から県土の構
5 造について整理する。

6 第1節 新たな振興計画における県土のグランドデザインについて

7 新たな振興計画の県土の方向性と広域的な観点からの施策展開の方向性について整理す
8 る。

9 第1 県土全体の基本方向

10 1 県土の近郊ある発展と持続可能な県土づくり

11 県土全体では、我が国の新たな拠点「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成や SDGs
12 やポストコロナにおけるニューノーマル（新たな日常）に対応し、DX の推進や人口減少・超
13 高齢化社会に対応した多様性と包摂性のある持続可能な県土づくり、対流促進型の県土構造
14 に向けたネットワーク強化と先端技術を活用した未来志向型の県土づくり、県土全体を俯瞰
15 した駐留軍用地の有効利用、自然環境の保全や伝統・文化の継承と経済振興の均衡のとれた県
16 土づくり、沖縄らしい風景づくりと世界遺産の価値を更に高める取組の推進、強大化する自
17 然災害や様々なリスク等を想定し、災害に強い強靱な県土づくり等の方向性が示されている。

18 2 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成

19 世界に開かれた我が国の南の玄関口として、地域社会、経済、環境の3つの側面が適切な
20 バランスを持った観光地マネジメントを図り、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進
21 及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路ネットワークの拡充など、那覇空港や那覇港を
22 核にアジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成等の方向性が示されている。
23

24 第2 県土の広域的な方向性

25 1 中南部都市圏の形成と駐留軍用跡地利用による県土構造の再編

26 県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、我が国の南の玄関口として、
27 世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化と航空路・航路
28 ネットワークの拡充に取り組み、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を
29 図るなど、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成が示されている。

30 このため、西海岸地域においては、魅力と個性、国際性を備えた高度な都市機能を有する
31 まちづくりや都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成が示され、また、東海岸地域に
32 においては、良好な住環境の形成、歴史・自然資源と産業・観光振興が調和する土地利用やス

1 ポーツコンベンション拠点、南部圏域においては新たな物流拠点や観光拠点の形成及び、唯
2 一の国定公園である沖縄戦跡国定公園を中心に、世界の恒久平和の構築に貢献する平和発信
3 地域の形成が示されている。

4 また、中南部都市圏において返還が予定されている大規模な駐留軍用地跡地は、本県の新
5 たな発展のための貴重な空間であり、当該跡地の有効利用は、県土における広大な駐留軍用
6 地の存在に起因する都市構造の歪みを是正し、県民の安全・安心と良好な生活環境の回復に
7 向けた県土構造の再編につながる大きなインパクトを有していることから、長期的視点に立
8 ち、将来の沖縄の発展の推進力となる魅力・活力の創出と均衡ある県土のグランドデザイン
9 の下、跡地を活用し、次代につなぐ望ましい交通ネットワークの構築を図る見地から、広域
10 的な幹線道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等、先端技術や新技術等
11 を先駆的に導入・利活用するスマートシティ等の近未来の都市づくり等の方向性が示されて
12 いる。

13 2 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開

14 本島東海岸地域では、「県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展
15 開」に向けて、東海岸一帯に連なる IT イノベーション拠点の形成、中城湾港新港地区を中心と
16 する国際物流拠点産業集積地域においては、臨港・臨空型産業の集積や中城湾港の物流及び
17 人流機能を強化・拡充した臨港都市・東海岸サンライズポートの形成や、マリンタウン MICE
18 エリアにおける大型 MICE 施設整備の推進やスマートシティの形成、沖縄本島の南北軸を東
19 西に連結するハシゴ道路や南部東道路の整備、中城湾沿岸の産業集積地域を結び観光振興に
20 も寄与する新規幹線道路の整備に向けた取組、公共交通の充実・強化など円滑な交通ネット
21 ワークの構築等の方向性が示されている。

22 3 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展

23 北部圏域においては、OIST を核とした国際的な学術研究や世界から選ばれる持続可能な
24 観光地の形成等に取り組み、地域住民の利用はもとより、国内外の来訪者等の増大にも対応
25 する体系的な道路整備や鉄軌道の導入を含めた新たな公共交通システムの導入などシームレ
26 スな交通体系の整備・拡充の方向性が示されている。

27 宮古・八重山圏域においては、宮古島や下地島、石垣島は、那覇を経由せずに「世界と直接
28 つながる国際的な離島」として持続可能な発展に向けた取組や宮古・八重山圏域が一体となっ
29 た戦略的な取組を促進し、地域間連携の相乗効果を高めることによって、活力ある地域圏の
30 形成を図ることが示されている。また、北部圏域及び八重山圏域においては、世界自然遺産
31 登録地にふさわしい人と自然が共生する環境共生型社会の構築を図り、北部圏域並びに宮古・
32 八重山圏域における諸課題の解決に向けては、新技術・システムを積極的に導入・活用し、
33 遠隔教育、遠隔診療、低速で走行する電気自動車など、島しょ型モビリティの導入といった
34 スマートアイランドの実現に向けた取組が示されている。

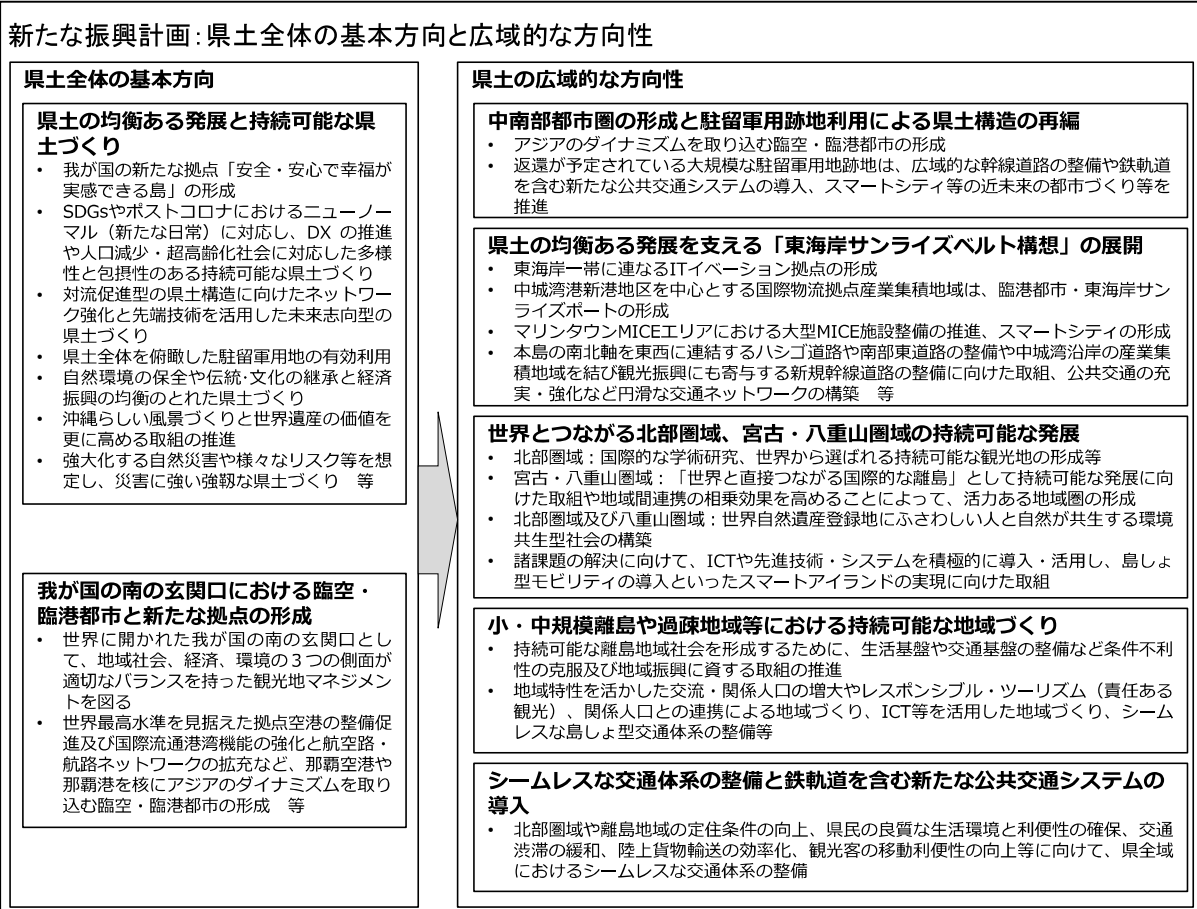
35
36
37

1 4 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり

2 小・中規模離島地域や過疎地域等においては、持続可能な離島地域社会を形成するために、
 3 生活基盤や交通基盤の整備など条件不利性の克服及び地域振興に資する取組の推進が示され
 4 ており、地域特性を活かした交流・関係人口の増大やレスポンスブル・ツーリズム（責任あ
 5 る観光）、関係人口との連携による地域づくり、新技術等を活用した地域づくり、シームレス
 6 な島しょ型交通体系の整備等の方針が示されている。
 7

8 5 シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

9 県民の良質な生活環境と利便性の確保、交通渋滞の緩和、陸上貨物輸送の効率化、観光客
 10 の移動利便性の向上等に向けて、シームレスな交通体系の整備を図る。体系的な幹線道路
 11 ネットワークの構築、既存道路空間の再配分を含む道路空間の柔軟活用、歩行者・自転車をは
 12 じめとする多様な移動手段の安全かつ快適な利用環境の整備・改善、駅やバス停等の乗り
 13 継ぎ・待合環境の向上、自動運転技術等の新たな先端技術等交通システムの導入の取組があ
 14 る。また、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入、交通結節点やフィーダー交通の機
 15 能強化や多様な交通システムの導入に向けた段階的な取組の推進等が示されている。
 16



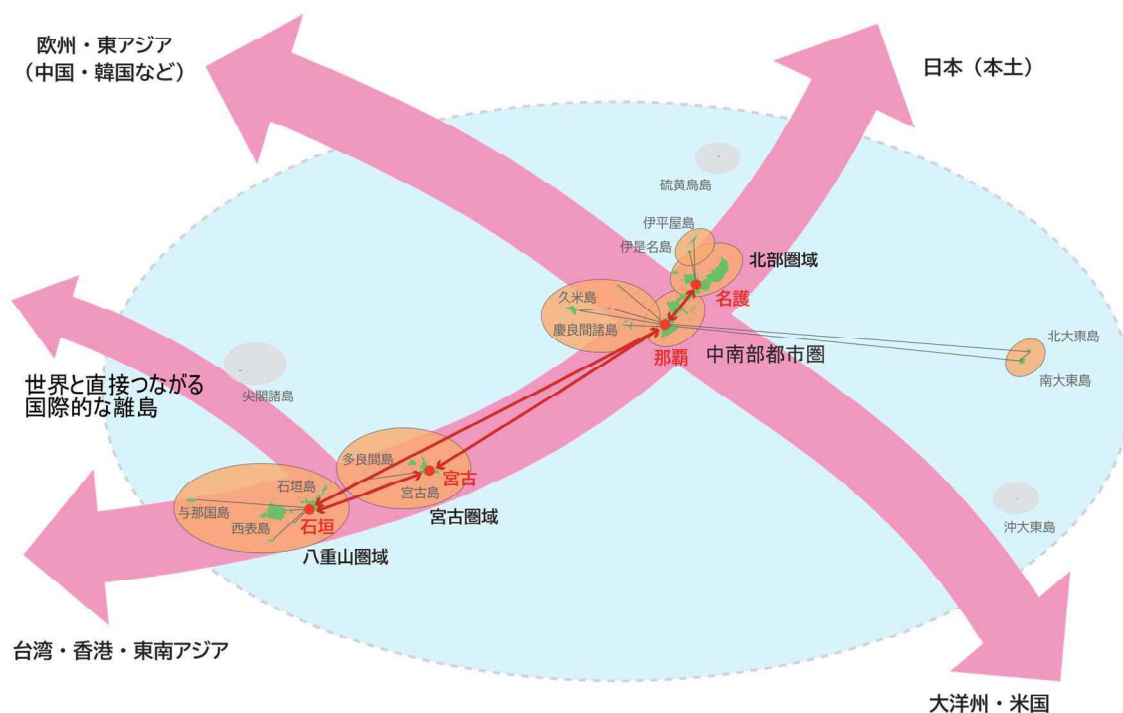
17 18 図 新たな振興計画における県土のグランドデザイン

1 第2節 県土の基本構造について

2 新たな振興計画で示された県土の将来像の実現に向けて交通分野の観点から県土の基本構
 3 造、県土の圏域構成について整理する。

4 第1 県土の基本構造

- 5 ● 県土と本土、海外（アジア、太平洋地域）間は、交流機能の強化とネットワークの拡充
 6 を図り、特に成長著しいアジアと国際空港、港湾等により直結し、成長を取り込む。（施
 7 策分野 1）
- 8 ● 多核連携型の国づくりを支える我が国の南の拠点として、アジアの主要都市に比肩する
 9 国際的にも特色ある高度な都市機能を有する 120 万都市圏の形成。（施策分野 2）
- 10 ● 県土は、医療、教育、商業、文化等の高度な機能を中心部に持つ 4 つの圏域で構成し、
 11 それぞれの特性を活かしながら相互に連携。（施策分野 2）
- 12 ● 離島は、我が国の領域、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に
 13 重要な役割を担っている。国土管理の拠点となる場所に人が住み続けることが重要であ
 14 り、特に外海の遠距離離島（いわゆる国境離島）に住民が住み続けることは我が国及び
 15 国民にとっての利益につながる。（施策分野 4、6）
- 16 ● 本県の離島が、今後とも重要な役割を果たしていくためには、離島住民の生活に必要不
 17 可欠な離島航路及び航空路の確保、維持及び改善、並びに離島住民の交通コストの低減
 18 など定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要である。（施策分野
 19 4）



21 図 県土の基本構造

1 第2 県土の圏域構成

- 2 ● 県民が日常生活や都市活動を営むために必要な交通を確保する。そのために、日常生活
- 3 や都市活動のエリアを想定し、地域にあった交通施設の整備や手段の確保が必要。
- 4 ● また、本県は観光業が基幹産業であり、近年の観光客の増加や個人旅行化による観光の
- 5 多様化によって、観光客の移動ニーズが県民生活にも影響している。
- 6 ● そのため、県民の生活圏域を基本に県民と観光客の移動を総合的に考える必要がある。

7 1 過度に車に依存せずに暮らせる1次生活圏の形成

- 8 ● 歩行空間の整備や多様な移動手段の導入を促進し、安全で快適な空間を構築することにより、
- 9 県民は暮らしやすく、観光客は滞在しやすいまちを目指す。

10

11 2 2次生活圏内の移動制約の緩和

- 12 ● 運転免許を持たない人や高齢者等の交通弱者を含めた全ての人が、高度医療や高等教育
- 13 などを享受できる公共交通サービスが充実した圏域構造を構築する。
- 14 ● 観光客の過度な自動車利用からの脱却を図るために、多様な交通手段で移動できる交通
- 15 環境を構築する。また、地域によっては公共交通サービス利用者として観光客の割合が
- 16 多い地域もあることから、県民と観光客の利用による持続可能な公共交通サービスの構築
- 17 を図る。
- 18 ● 離島においては、離島間の自由な移動を実現する事で、個々の島が有する機能を分担し、
- 19 圏域全体の流動性を高めて、活性化を図るだけでなく、観光客や関係人口の増加による
- 20 地域振興を図る。

21

22 3 那覇を中心とした中心都市間1時間圏の構築

- 23 ● 県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、
- 24 3次生活圏の核として広域交流拠点をもつ那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、
- 25 宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造を構築する。
- 26 ● 観光客の移動においては、県内の移動効率を高めることで宮古、石垣からの入域観光客
- 27 の本島への移動時間を短縮するとともに、県内周遊の創出などにより滞在時間の増加を
- 28 図る。

29

30

- | |
|---|
| 1 次生活圏：市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏 |
| 2 次生活圏：救急告示病院、高等学校及び商店街等を有する生活圏 |
| 3 次生活圏：様々な業種が集積し、高度かつ多様なサービスを県民及び観光客に提供することが可能な那覇を核とする生活圏 |

31

1 第3節 沖縄本島の構造について

2 第1 北部圏域

- 3 • 人と自然が共生する環境共生型社会の構築や国際的な学術研究、世界から選ばれる持続
4 可能な観光地の形成等に取り組む。
- 5 • 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新
6 たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィー
7 ダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推
8 進する。
- 9 • 名護を中心とした生活利便性を向上する北部定住圏を確立する。

10

11 第2 中南部都市圏（中部圏域及び南部圏域）

- 12 • 県人口の約8割に及ぶ約120万人を有する中南部都市圏では、各地域の個性や特長を生
13 かし、各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏の構築を図り、
14 多様性と包摂性、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏の形成に取り組む。
- 15 • 玄関口である空港、港湾との結節機能の強化・拡充や拠点都市間の移動の円滑化を図り、
16 人やモノの広域的な交流の活発化を図る。
- 17 • 那覇、宜野湾、沖縄の3つの拠点を中心とした南北都市軸を構築する。
- 18 • 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」を展開する。

19

20 第3 駐留軍用地跡地

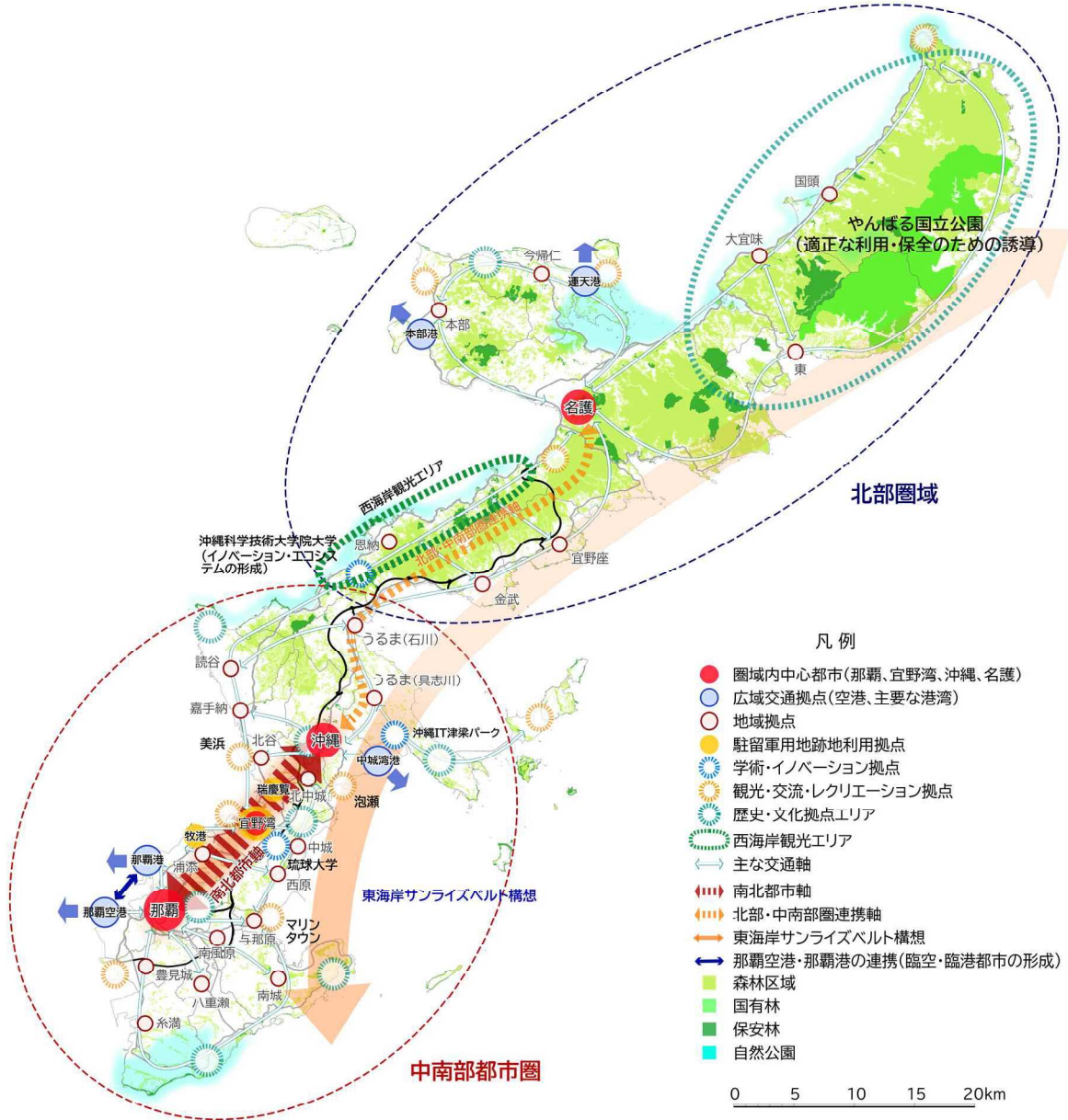
- 21 • 駐留軍用地跡地は、広域的かつ総合的なビジョンの下、都市の開発整備や交通インフラ
22 の体系的な整備など、県土構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進し、本県全体
23 ひいては我が国の未来を牽引する新しい都市づくりに向けて、駐留軍用地跡地の有効利
24 用を具体化していく。

25

26

27

28



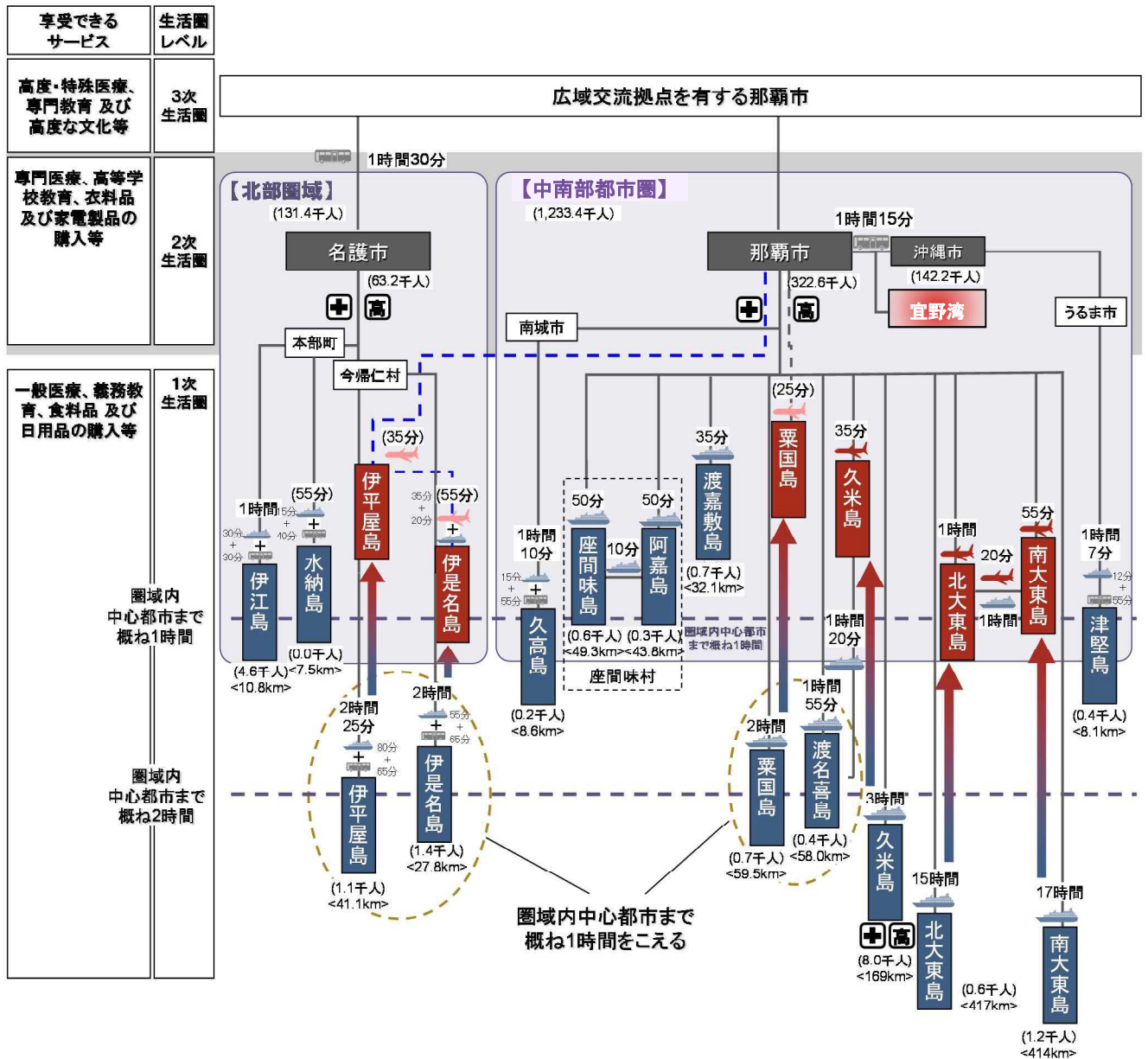
1
2

図 沖縄本島の構造

1 第4節 離島地域の構造について

- 2 ● 離島と各圏域中心都市への到達時間は、多くの島において概ね1時間での移動が可能と
 3 になっている。ただし、伊平屋島、伊是名島、粟国島、渡名喜島等については、圏域中心
 4 都市への移動が1時間を超えていることから、所要時間の短縮するための対応が必要で
 5 ある。

6



7

8

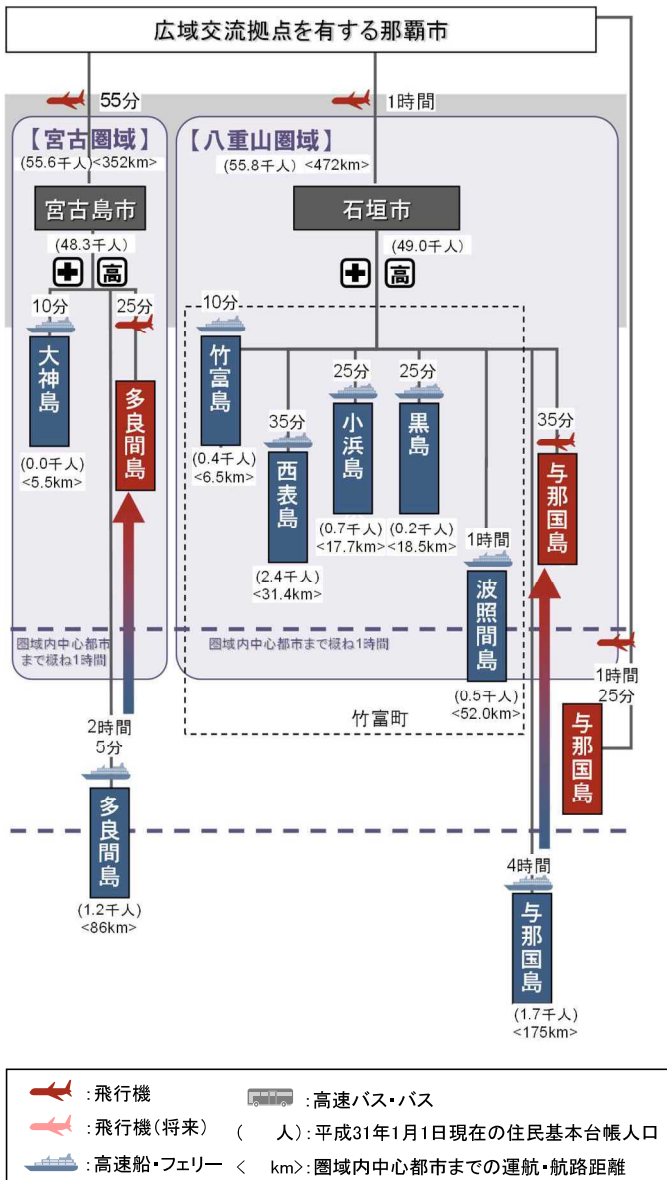
9

10

図 離島地域の構造と交通ネットワーク (1/2)

1
2
3
4
5
6
7
8
9

- 全ての1次生活圏（市町村、離島）の空港、港湾から県土中心となる那覇への移動については、概ね3時間での移動を確保する。離島住民にとって利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークの確保が、定住条件の整備につながるほか、離島の魅力を高め、離島における観光振興、ひいては、我が国の領海、領空、排他的経済水域等、国家的利益の確保にもつながる。



※航空機の所要時間は、国土交通省「航空輸送統計年報」、高速船・フェリーの所要時間は、(一社) 沖縄旅客船協会公式 WEB サイトによる。

なお、ここでは最速の交通機関の所要時間のみを示した。

※離島の人口は沖縄県「離島関係資料」、市町村の人口は沖縄県「住民基本台帳」による。最新の「離島関係資料」掲載の住民基本台帳人口が平成31年1月1日時点のため、市町村人口も同時点のデータを用いた。

- ※伊江島空港：昭和52年2月定期便廃止
平成20年10月不定期便廃止
- 慶良間空港：平成18年3月定期便廃止
- 波照間空港：平成19年12月定期便廃止
平成20年10月不定期便廃止
- 粟国空港：平成21年6月定期便廃止
令和3年12月時点は不定期便運航

10

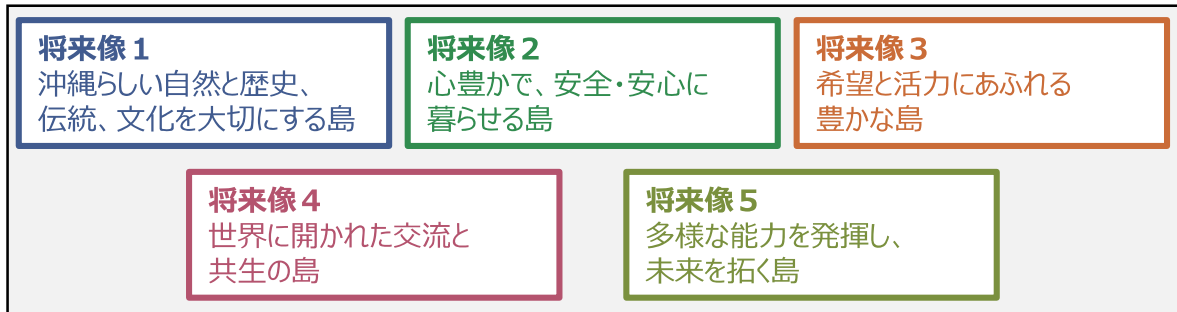
図 離島地域の構造と交通ネットワーク (2/2)

1 第4章 基本計画の目標

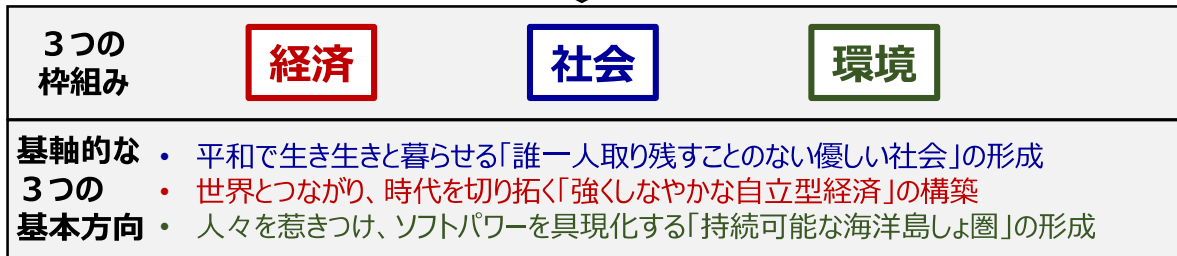
2 第1節 目標設定の考え方

- 3 • 本計画の上位計画である新たな振興計画では、「沖縄21世紀ビジョン」で示す将来像の
- 4 実現と新たにSDGsの推進に向けて、社会・経済・環境の3つの枠組みを設定している。
- 5 • 3つの枠組みを一体不可分のものとし、統合的な取組を進めるため、各施策展開に通底
- 6 する基軸的な3つの基本方向が示されている。
- 7 • 本計画は新たな振興計画の実現に寄与することを目的としていることから、新たな振興
- 8 計画で示されている3つの枠組み及び基本方向をもとに計画の目標を設定することとす
- 9 る。

沖縄21世紀ビジョンの将来像



新たな振興計画



計画の目標

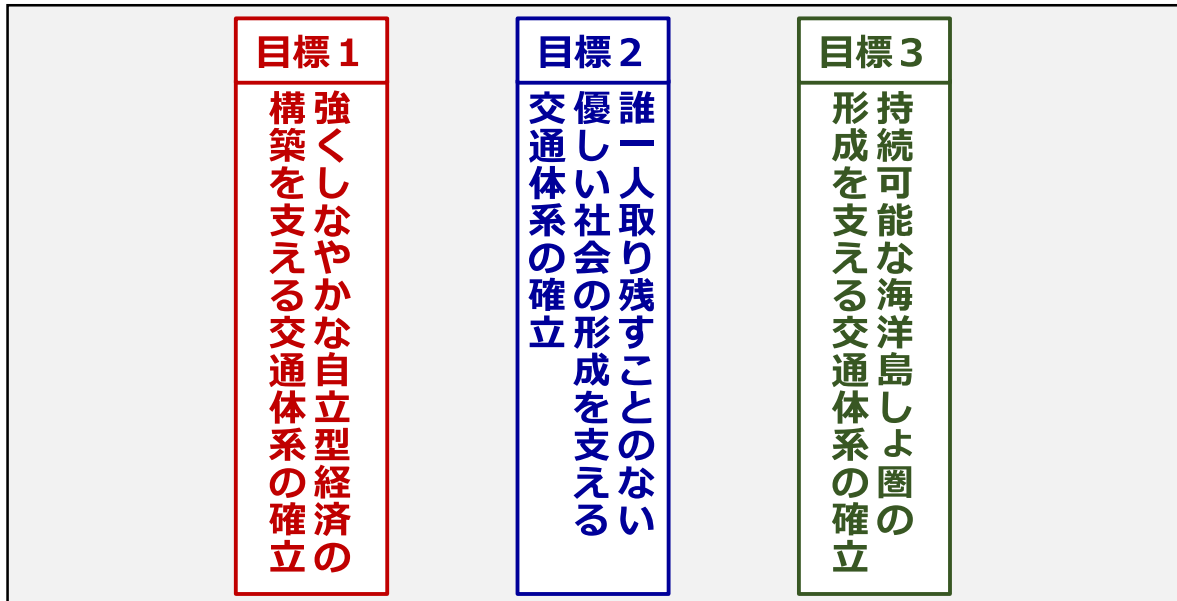


図 沖縄21世紀ビジョン基本計画と本計画の目標の関係

1 第2節 計画の目標

2 ここでは、本計画の目標が設定された背景とその意義を示すとともに、目標を実現する
3 ための施策展開により、沖縄県がどのように変わるのかを示すこととする。

4 目標1：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

5 1 目標の背景と意義

6 島しょ経済である本県は、「規模の不経済性」や「市場の狭小性」の課題を抱えていること
7 から、強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、人、モノ、資金、情報が集積する‘アジア
8 の結節点’として、国内や世界とのネットワークを更に強化する必要がある。また、本県
9 経済の成長のエンジンともいえるリーディング産業を複数振興することにより、域外需要を
10 取り込み、雇用の受け皿である域内産業の活性化につなげることで、経済発展の好循環を創
11 出していく必要がある。

12 そのためには、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進、及び国際流通港湾機能の強
13 化を図るとともに、人口が集中する本島中南部地域が一体として生産性を高め、120万都市圏
14 を形成する公共交通の基幹軸として、速達性・定時性及び大量輸送の機能を備えた鉄軌道
15 を含む新たな公共交通システムの導入や陸・海・空を紡ぎ、海洋島しょ圏をつなぐ交通ネット
16 ワークの構築が必要である。

17 また、出生率及び年少人口割合が全国一高く、若い世代が多い本県が、持続的に発展して
18 いくためには、その成長力を県土全体に波及させることが重要であることから、那覇から名
19 護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提した都市間交通と並行
20 して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネッ
21 トワークの構築に取り組む。

22

23

24 2 目標を実現するための主な施策分野

25 本目標の背景と意義を踏まえ、実現するための主な施策分野として、主に下記の2つがあ
26 げられる。

- 27 ・ 施策分野1：国内外との交流促進を支える交通体系
- 28 ・ 施策分野2：対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

29

30