

# ○沖縄本島中南部都市圏の課題



## 1. 都市構造上の課題

### 1-1. 高密度な都市構造

○県全体の人口は約145万人  
そのうち沖縄本島中南部圏域に約8割以上の人口が集中  
→人口密度は、2,500人/km<sup>2</sup>となり、全国の政令指定都市なみ

### 1-2. 分断された都市構造

○中部圏域の約23%を占める米軍基地  
→普天間・瑞慶覧の米軍基地により那覇都市圏と沖縄市都市圏が分断

### 1-3. 急拡大する都市圏

○中心都市における地価・家賃の高騰  
→県民の低所得も背景に、郊外への転居が加速

## 2. 社会構造上の課題

### 2-1. 超高齢社会の到来

○将来人口は、当面現状規模で推移。  
○全国に比べて、高齢化の進展が遅い。  
→急速に超高齢社会へ移行  
→高齢ドライバーと交通弱者の急増

### 2-2. 貧困問題

○家計収入は全国に比べ20万円/月以上少なく、世帯の半数以上が世帯所得300万円以下。  
○自動車保険加入率は全国で最下位  
→ハイリスクな自家用車保有

## 3. 都市交通上の課題

### 3-1. 交通渋滞の慢性化

○自動車保有台数は上昇傾向  
○那覇市を中心とする経済圏が構成され、那覇市への交通流入が卓越。  
→トリップ数・トリップ長の増大

### 3-2. 公共交通利用者数の減少

○交通渋滞の影響により、路線バスのサービスが低下し、利用者数は減少。  
○モノレールを含めた公共交通利用者数は増加傾向だったがコロナ禍により激減。

### 3-3. 割高な移動コスト

○割高な公共交通運賃  
→路線バスの運賃は中長距離では、軌道系システムに比べ割高。

## 4. 近年の変化

### 4-1. 交通環境・道路環境の改善

○沖縄都市モノレールの延長  
○基幹急行バスの運行  
○浦添北道路、国道58号8車化、南風原・与那原バイパスの暫定供用

### 4-2. 観光客数の大幅な増加

○国内外からの観光客の増加  
→平成30年度には1,000万人突破  
→令和2・3年度はコロナ禍により激減

### 4-3. 新たな大規模開発予定地

○大規模な駐留軍用地跡地の返還・開発を予定。  
→キャンプ瑞慶覧(宜野湾市)  
キャンプキンザー(浦添市)

## 5. 課題まとめ

### 5-1. 複合的な課題

○沖縄県の中南部都市圏においては、**都市構造・社会構造上の課題に起因した都市交通上の課題**が発生。

### 5-2. 利便性の高い公共交通の不在

○特に、政令指定都市並みの都市圏であるにも関わらず、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ことは、**極めて高い自動車依存型社会を形成**している。

### 5-3. 貧困であっても車を持たざるを得ない社会

○本県の産業構造等に起因した全国最低の家計収入も影響し、**「貧困であっても車を持たざるを得ない社会」**が形成されている。

## 6. 近年の変化まとめ

### 6-1. 施策の効果分析

○交通環境や道路環境の課題改善が行われており、それらの効果を詳細に分析することで、**都市構造全体への波及効果を把握する必要がある。**

### 6-2. 駐留軍用地跡地利用

○本県固有の課題である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し将来の都市構造を検討しておく必要がある。**

## 7. PT調査の方向性

○依然として発展著しい本県の**中南部都市圏**において、各種課題等に対する根本的な要因を分析した上で、**今後の都市交通・都市構造のあり方を検討**するため、**人流に加え社会的な背景について精度良く把握が可能なPT調査を実施する。**

# 1. 都市構造上の課題

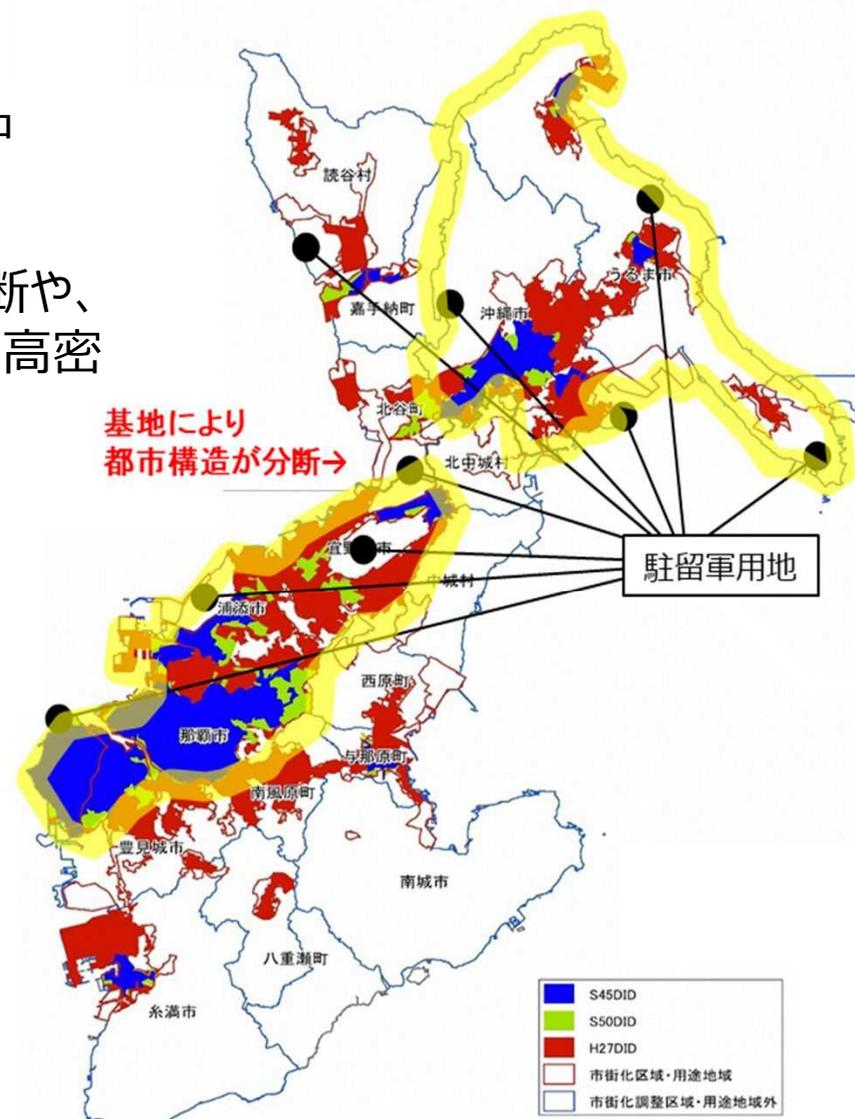


## 1-1. 高密度な都市構造

## 1-2. 分断された都市構造

- 沖縄県人口（約145万人）の約8割が中南部圏に集中
- 中部圏域の約23%の面積を駐留軍用地が占める
- 普天間飛行場・キャンプ瑞慶覧による中南部都市圏の分断や、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、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。

図 DIDの変遷と都市構造の分断



全国の政令指定都市との比較  
(H27年国勢調査、生産額はH29年の各都道府県市町村民経済計算より)

都市名	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	生産額 (億円)	公共交通分担率
沖縄県中南部都市圏 (基地を除く)	481.94 (414.38)	1,186,354 (1,186,354)	2,424 (2,862)	35,041 —	4.4%(H18)
北九州市	487.88	982,840	2,014	37,491	16.0%(H18)
広島市	905.13	1,170,479	1,293	53,421	13.5%(S62)
神戸市	552.80	1,536,395	2,779	67,870	30.4%(H22)
福岡市	341.11	1,450,149	4,251	76,852	23.5%(H17)
京都市	827.90	1,465,917	1,771	64,847	25.1%(H22)
横浜市	434.98	3,671,611	8,441	136,999	42.6%(H31)
さいたま市	217.49	1,211,628	5,571	48,437	30.1%(H31)
仙台市	788.09	1,033,442	1,311	53,879	15.0%(H29)
札幌市	1,121.12	1,904,340	1,699	69,156	21.8%(H18)
全国平均	—	—	—	—	19.1%(H27)

※ DID地区（人口集中地区）：区域内で人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>（40人/ha）以上の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区  
資料：国勢調査

# 1. 都市構造上の課題

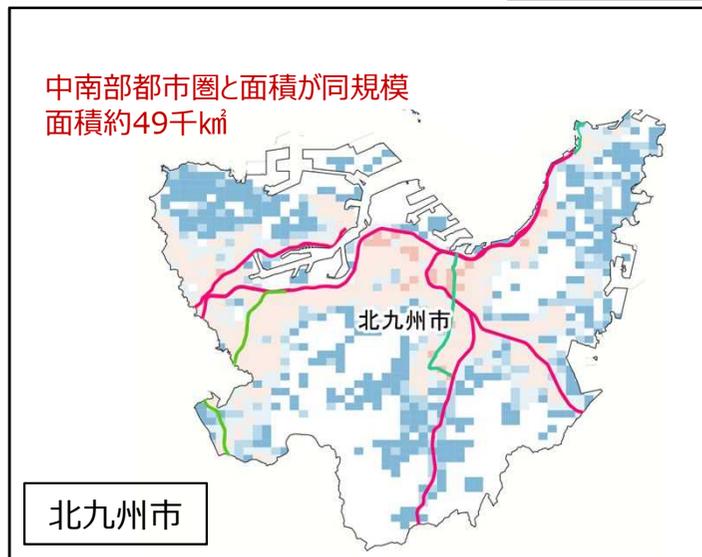
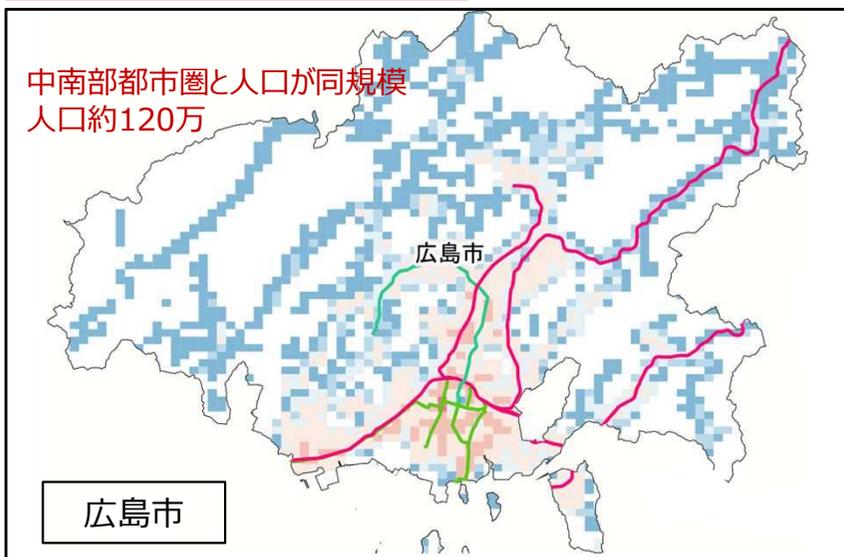
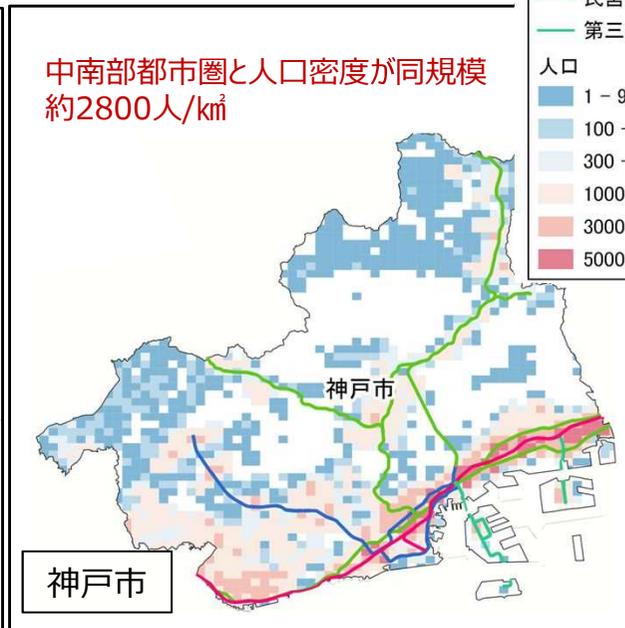
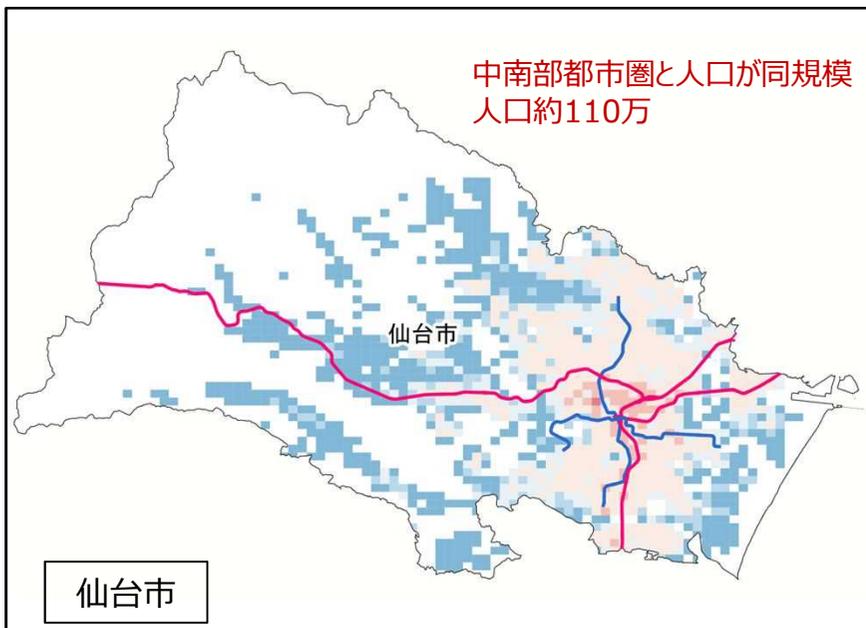
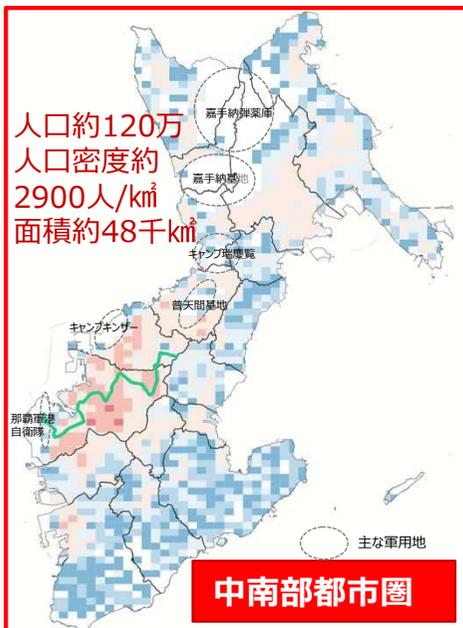


## 1-1. 高密度な都市構造（他都市との比較）

同規模他政令市は、市街地と一体的な骨格的な公共交通軸を形成。

⇒ **中南部都市圏は公共交通基盤が極めて脆弱な中で政令市並みに市街化**

出典  
公共交通NW：国土数値情報(R元)  
人口：国勢調査(H27)



# 1. 都市構造上の課題



## 1-3. 急拡大する都市圏

- 沖縄県では2016年前後から地価の急激な上昇が始まった。
- 那覇市の住宅地地価は、県庁所在地として全国7位の水準。

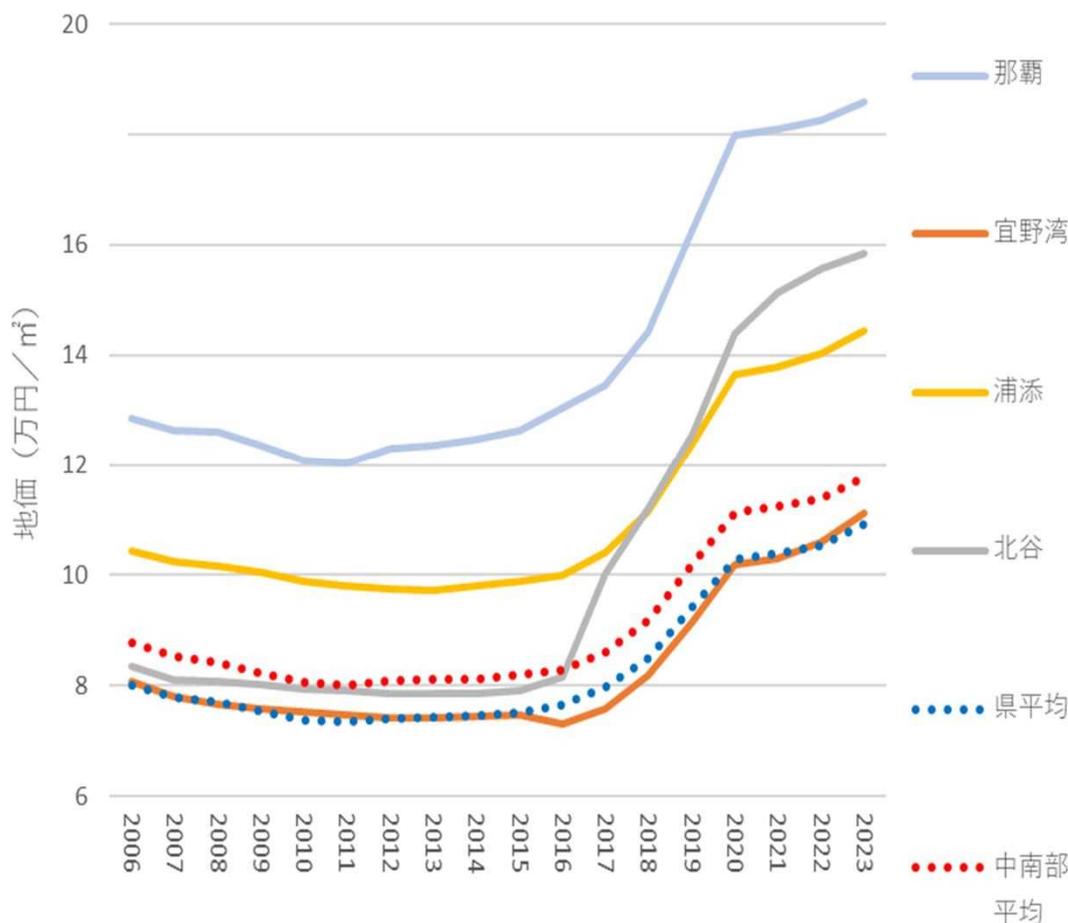


図 市町村別の住宅地地価推移 (2023年時点で10万円/m<sup>2</sup>の自治体のみ抜粋)

出典 国土数値情報ダウンロードサービス 公示地価 より作成

## 都道府県庁所在地の住宅地「平均」価格



出典 令和3年地価公示HP : 国土交通省

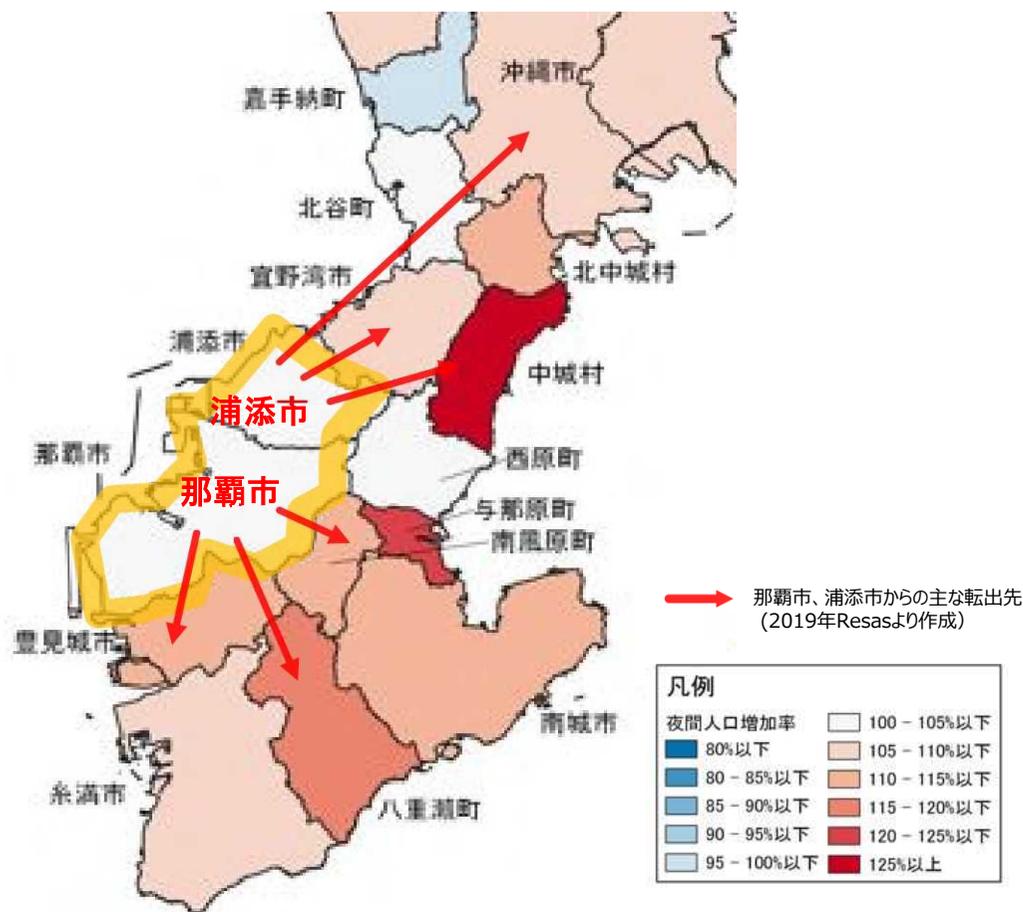
# 1. 都市構造上の課題



## 1-3. 急拡大する都市圏

- 都市部の地価・家賃は大都市圏並みに高騰し、県民の低所得等を背景にした郊外への転出が進展。
- 那覇市、浦添市、北谷町などは12万円/m<sup>2</sup>を超えており、その周囲の市町村の地価も8万円/m<sup>2</sup>。

夜間人口密度増加率(2020年/2010年)



出典 国勢調査 (2010、2020) より作成

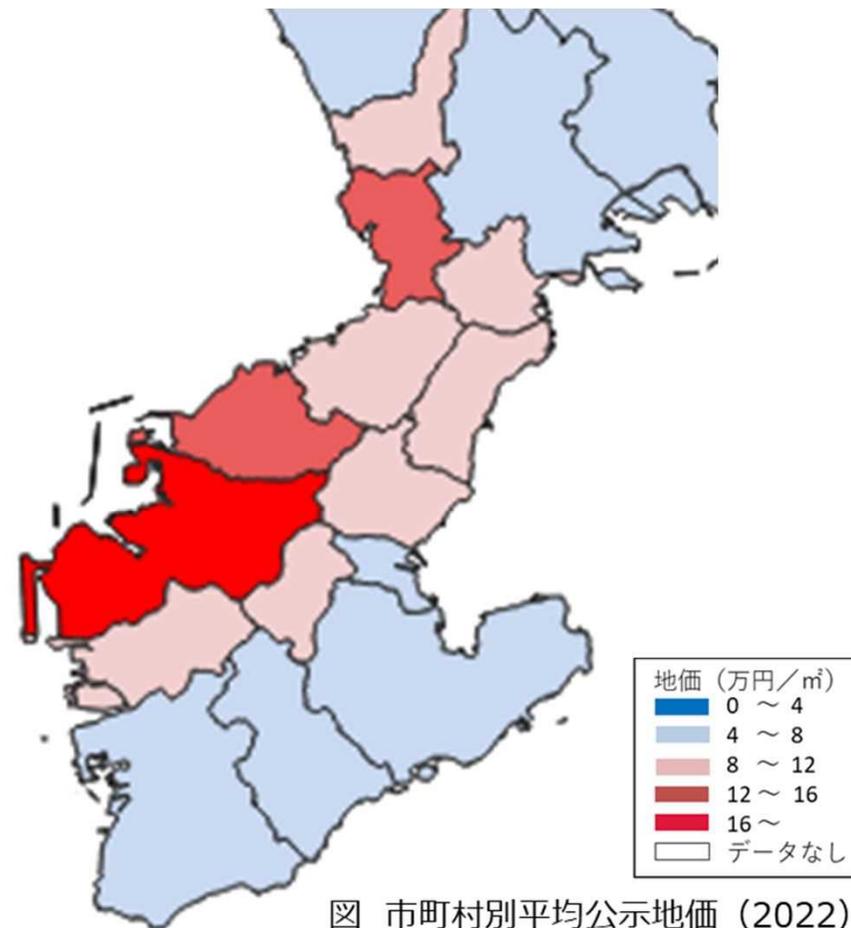


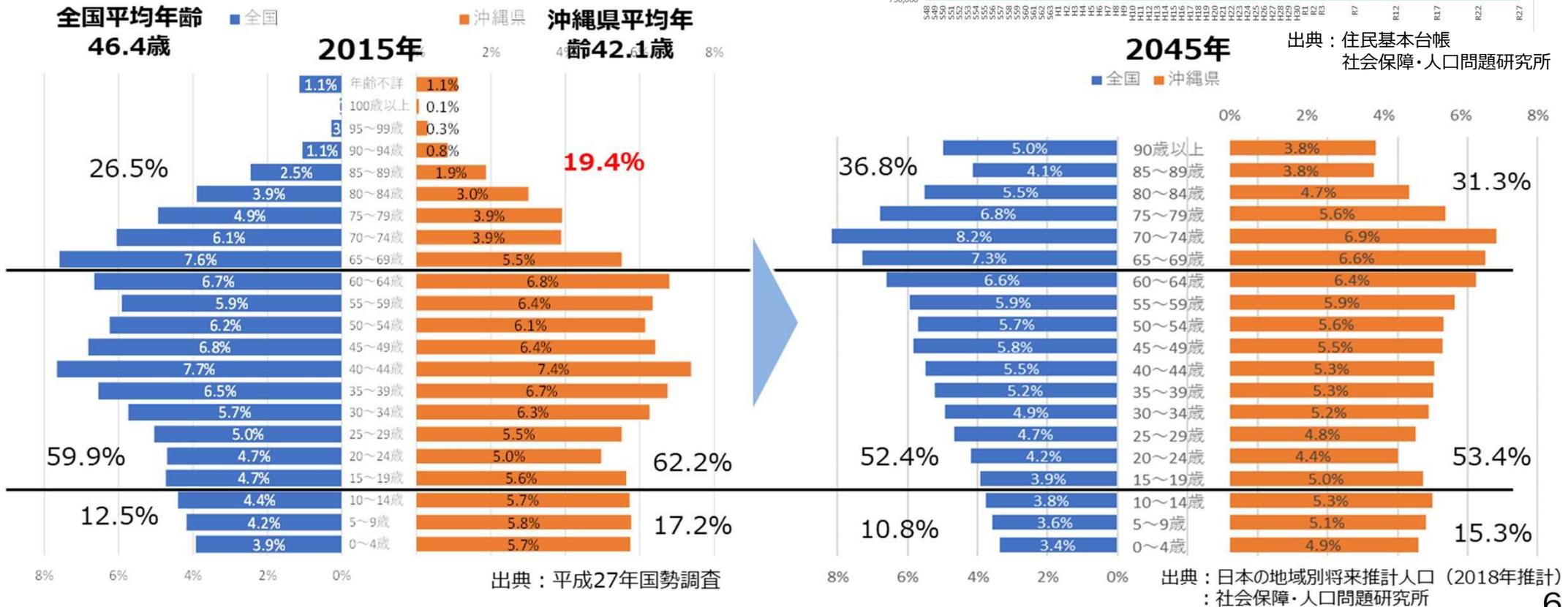
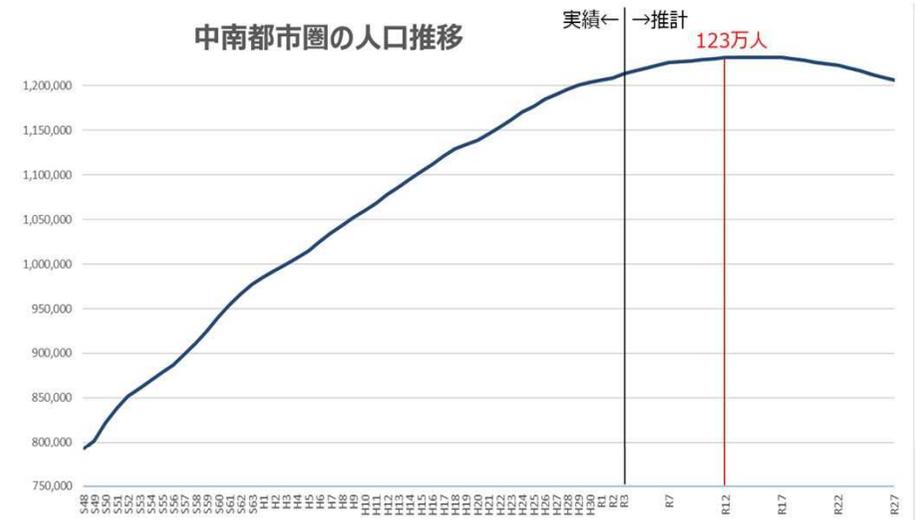
図 市町村別平均公示地価 (2022)

出典 国土数値情報ダウンロードサービス  
公示地価 より作成

# 2. 社会構造上の課題

## 2-1. 超高齢社会の到来

- 将来人口は、当面現状規模で推移し、2045年(R27)の中南部都市圏の人口は、約120万人で令和元年度と同等。
- 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人の割合まで増加する。

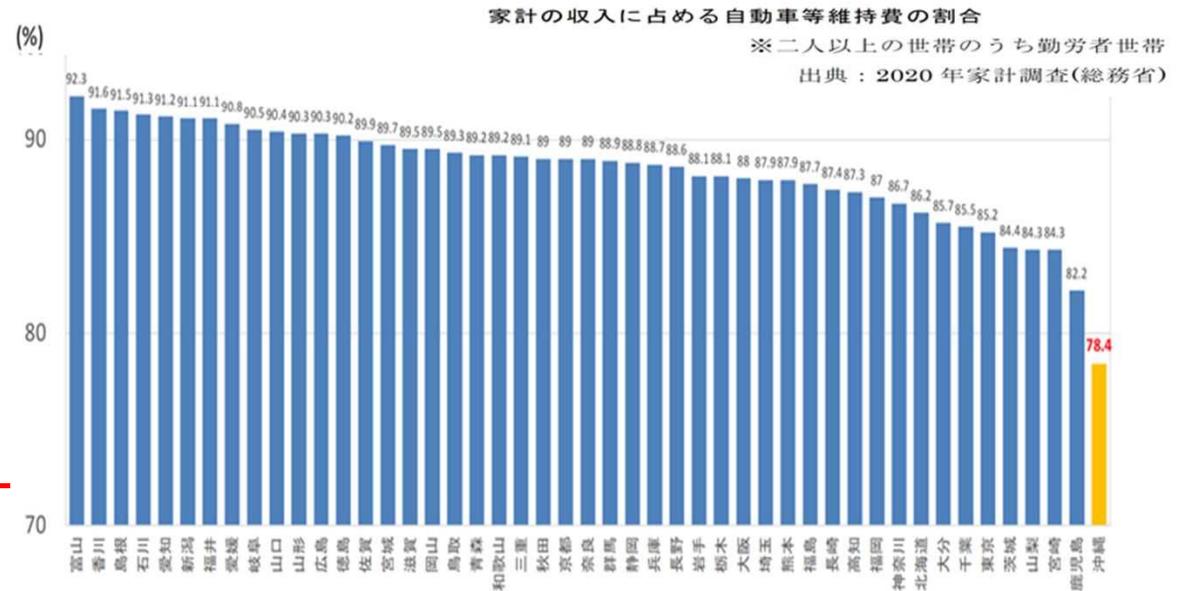
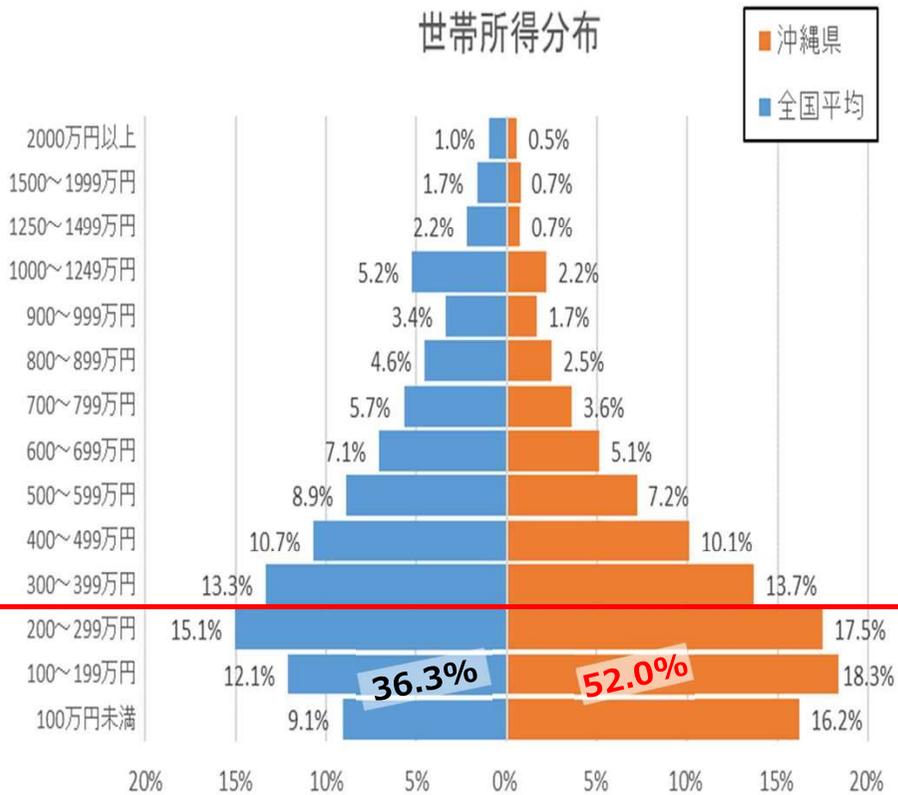
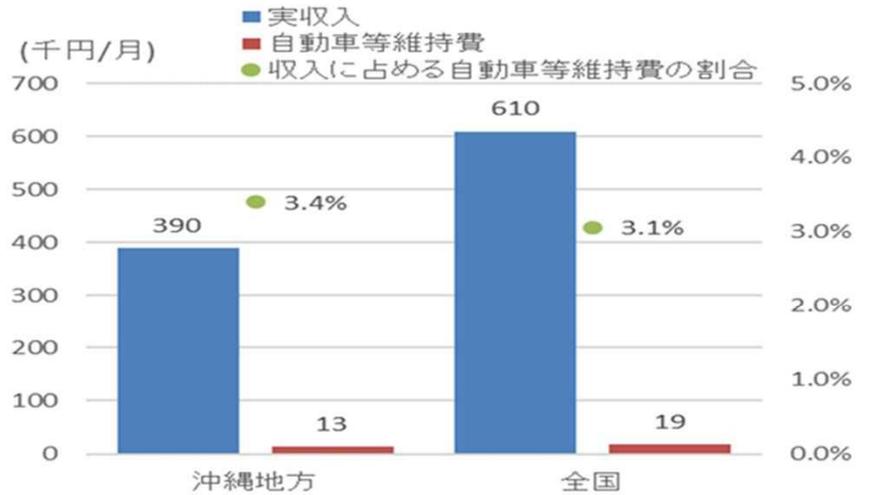


## 2. 社会構造上の課題



### 2-2. 貧困問題

- 沖縄地方は、全国に比べ家計の収入が20万円/月以上少なく、世帯の半数以上が世帯所得300万円以下。
- 自動車保険加入率は全国最下位。  
→自他共にハイリスクな自家用車保有の状況。



出典：平成29年就業構造基本調査より作成

自動車共済・自動車保険 都道府県別 対人賠償普及率<2019年3月末>

出典：損害保険料率算出機構;自動車保険の概況(2019年度)より作成

# 3. 都市交通上の課題

## 3-1. 交通渋滞の慢性化

- 主に那覇市を中心とする経済圏が構成され、那覇市への交通流動が卓越。
- 「1-3.急拡大する都市圏」の影響もあり、トリップ数・トリップ長の増大による交通渋滞のさらなる悪化が懸念される。

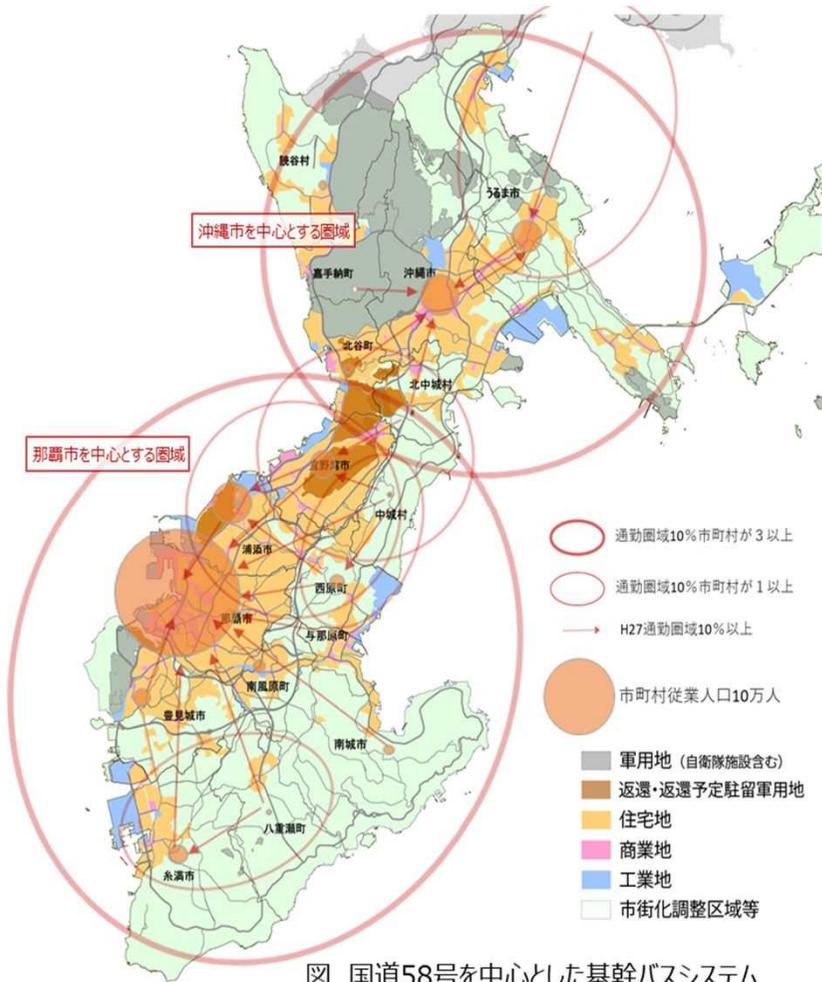
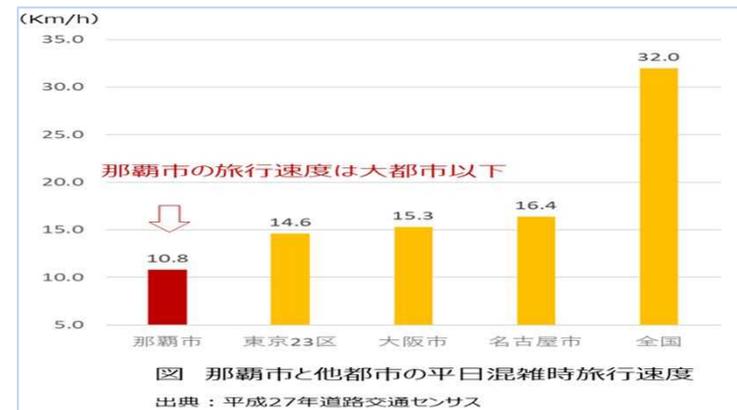
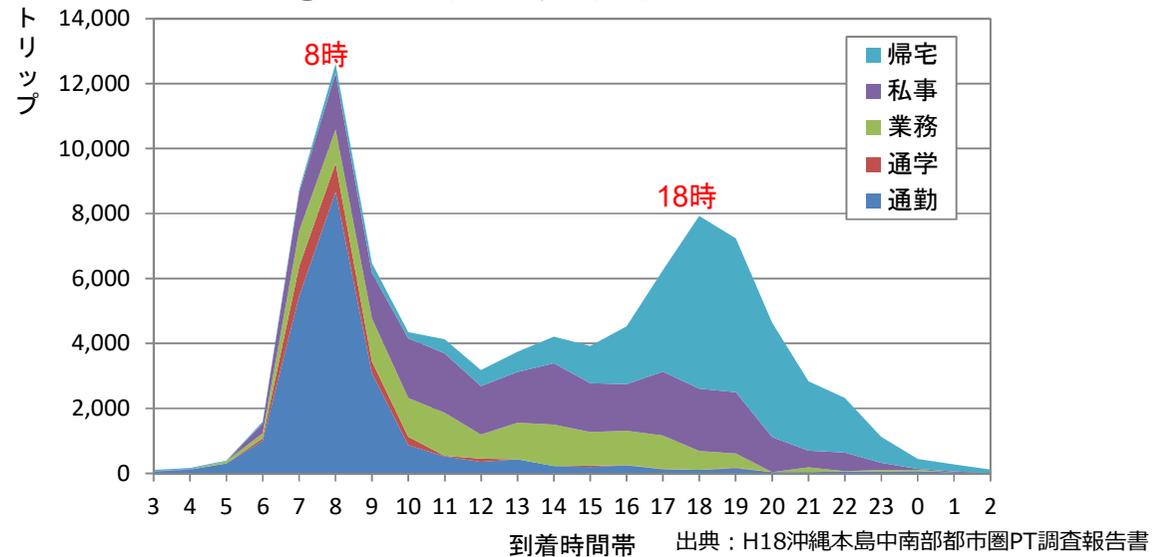


図 国道58号を中心とした基幹バスシステム  
出典：「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村  
地域公共交通総合連携計画」の資料を参考に作成

①中部方面→那覇市内着のトリップ



# 3. 都市交通上の課題

## 3-2. 公共交通利用者数の減少

- 交通渋滞の影響により、路線バスの定時・速達性が損なわれ、路線バスのサービスが低下。
- 自家用車の保有台数の増加とともに、路線バスの利用者数は減少し、近年は下げ止まりの状況。
- モノレールを含めた公共交通利用者数は増加傾向にあったが、コロナ禍により激減。

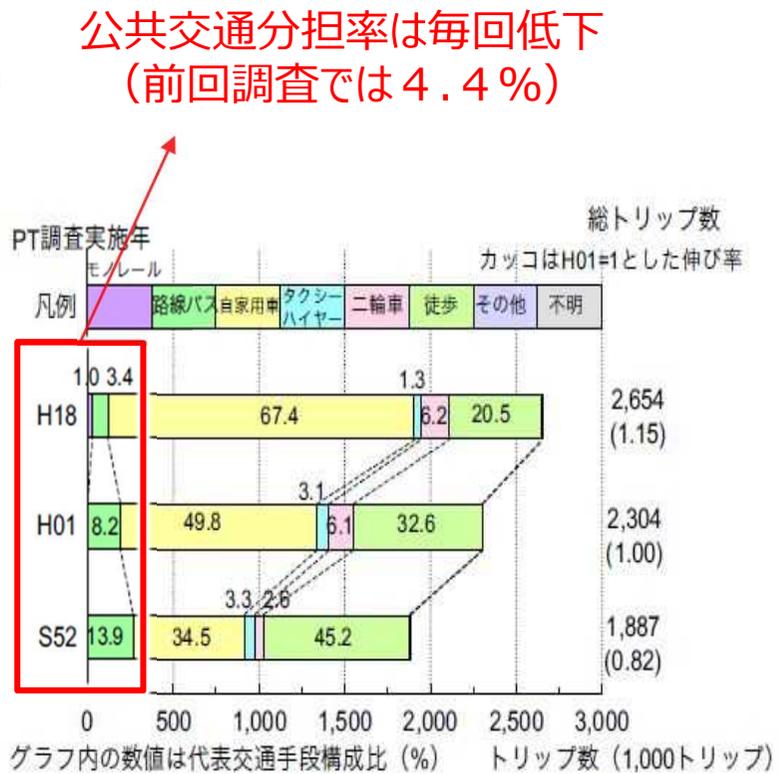
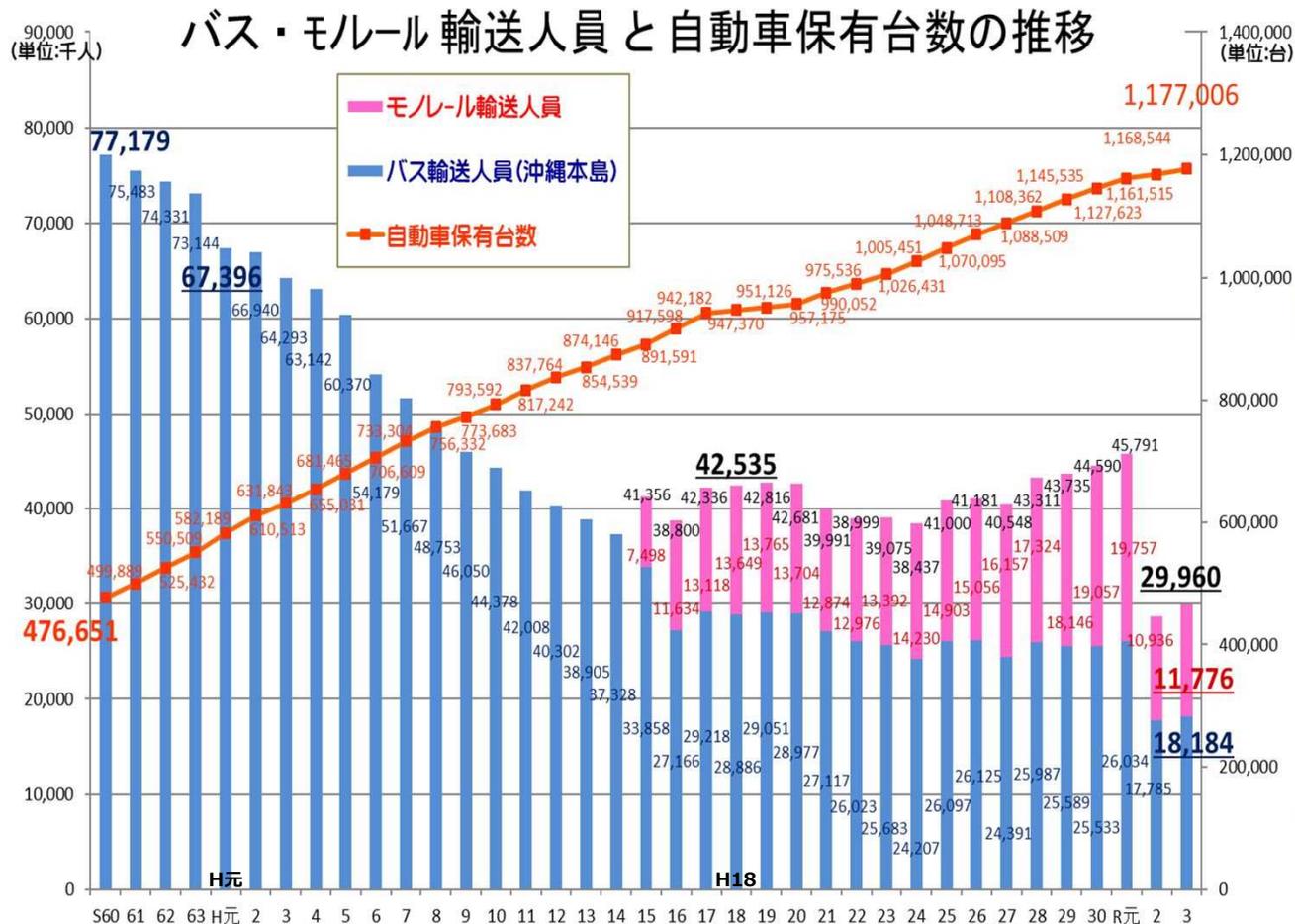


図 2-10 代表交通手段別トリップ数の経年変化

出典：運輸要覧、運輸概況、都市計画・モノレール課HP 沖縄都市モノレール開業 H15.8.1 H24~ 公共交通利用環境改善事業

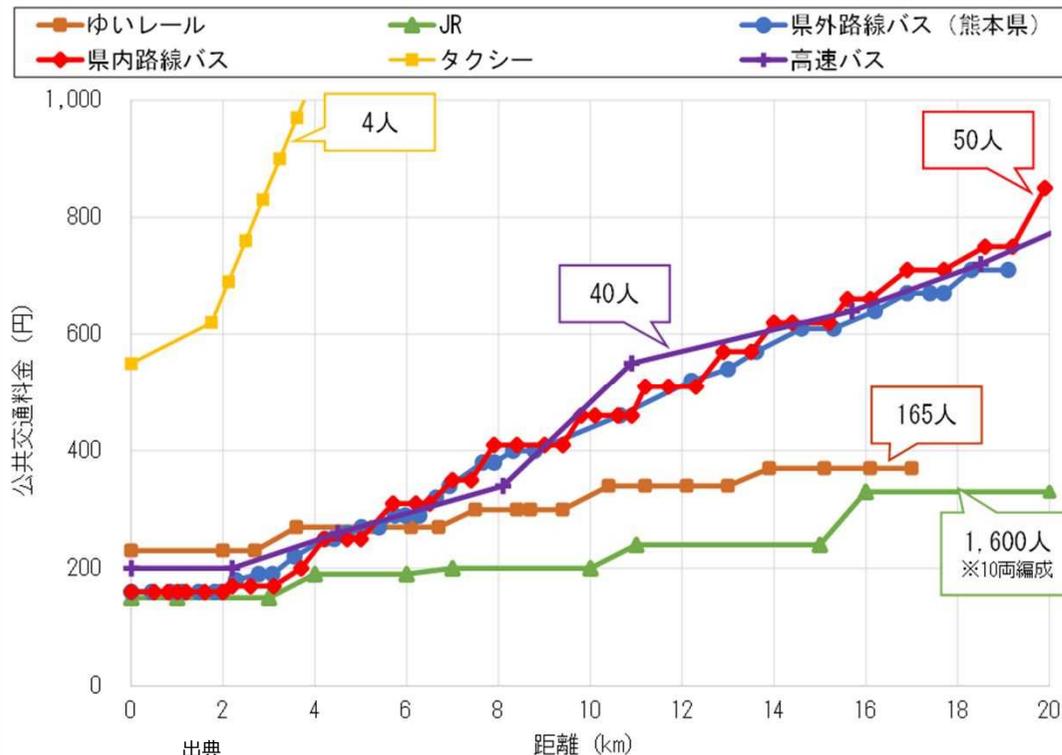
出典：H18沖縄本島中南部都市圏PT調査報告書

# 3. 都市交通上の課題

## 3-3. 割高な交通コスト

- 沖縄の路線バス運賃は、全国の路線バスに比べてほぼ同一。
- 大量輸送ができない路線バスの運賃は、軌道系交通システムに比べ、**5 kmを超えると割高**となる。  
→路線バスは、中長距離の移動については運賃的に不利。
- 那覇市は、世帯当たり自家用車保有台数が極めて低く、沖縄都市モノレールや市内線(路線バス)の均一運賃等、交通コストを含む都市内交通の充実も影響していると考えられる。

公共交通の距離対価格比較



出典  
 【ゆいレール運賃】ゆいレール公式サイト  
 【路線バス運賃】バスマップ沖縄、NAVITIME (バス時刻表)  
 【タクシー】沖縄観光ジャンボタクシーゆいま〜る絆会  
 【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  
 【JR】JRおでかけネット  
 【タクシー】沖縄観光ジャンボタクシーゆいま〜る絆会

令和元年度	人口	世帯	世帯当たり 人数	世帯当たり 自家用車 保有台数
<b>那 覇 市</b>	318,270	140,910	2.26	<b>1.16</b>
宜 野 湾 市	97,207	41,371	2.35	1.56
浦 添 市	114,445	45,953	2.49	1.71
沖 縄 市	141,102	56,711	2.49	1.67
豊 見 城 市	63,038	23,452	2.69	2.22
う る ま 市	120,557	45,386	2.66	1.97
北 中 城 村	16,521	5,996	2.76	2.06
中 城 村	21,052	8,101	2.60	1.94
西 原 町	34,586	13,213	2.62	1.99
与 那 原 町	19,342	7,641	2.53	1.67
南 風 原 町	39,244	14,011	2.80	1.87
八 重 瀬 町	30,281	10,540	2.87	2.15

出典：人口移動報告年報、運輸概況から作成



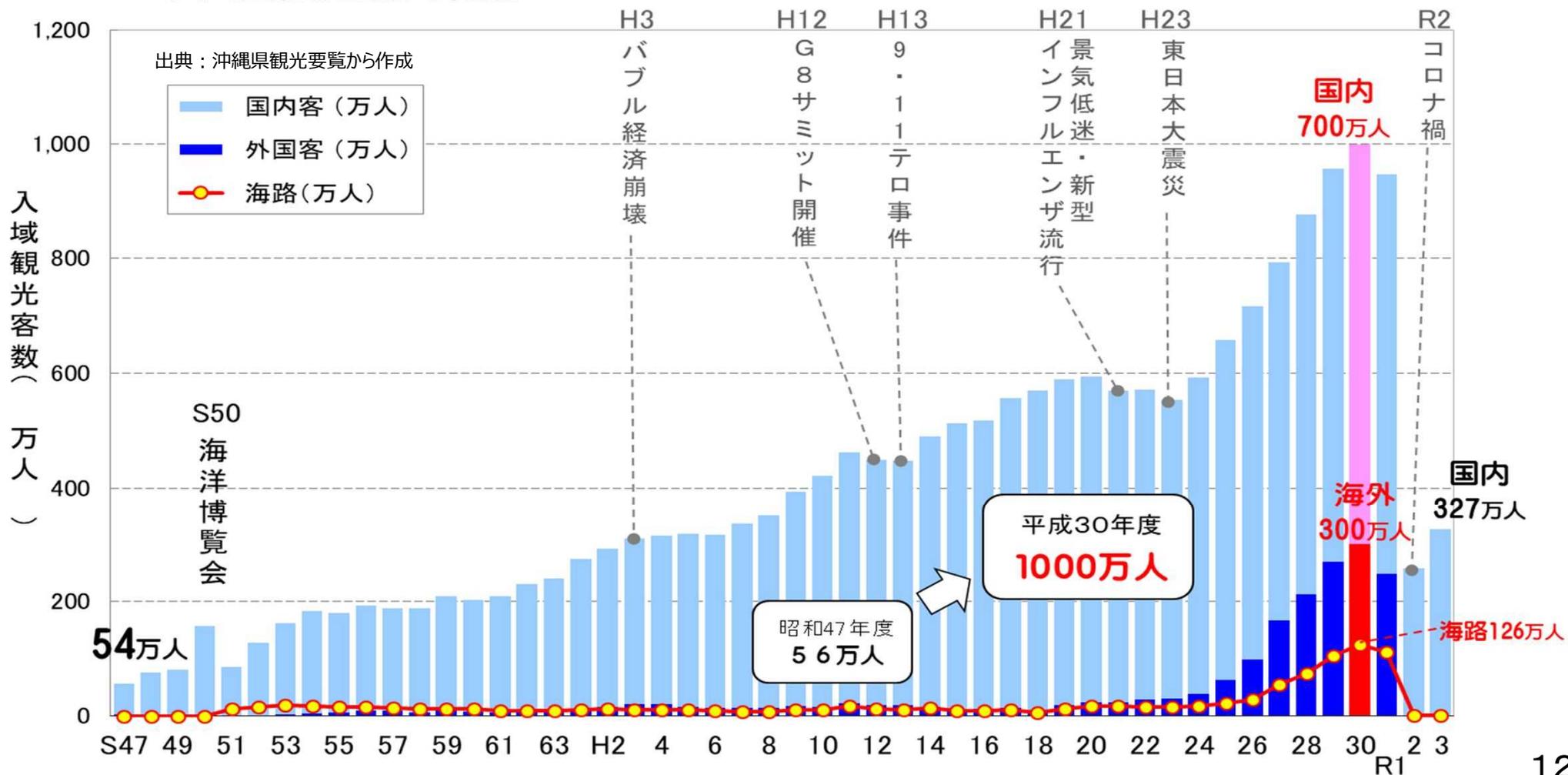
# 4. 近年の変化



## 4-2. 観光客数の大幅な増加

- 入域観光客数は平成30年度まで増加を続け1,000万人を突破した。
- 令和2・3年度はコロナ渦により激減したが、今後の回復が見込まれることから、観光客の増加・周遊に対応した公共交通サービスが求められる。

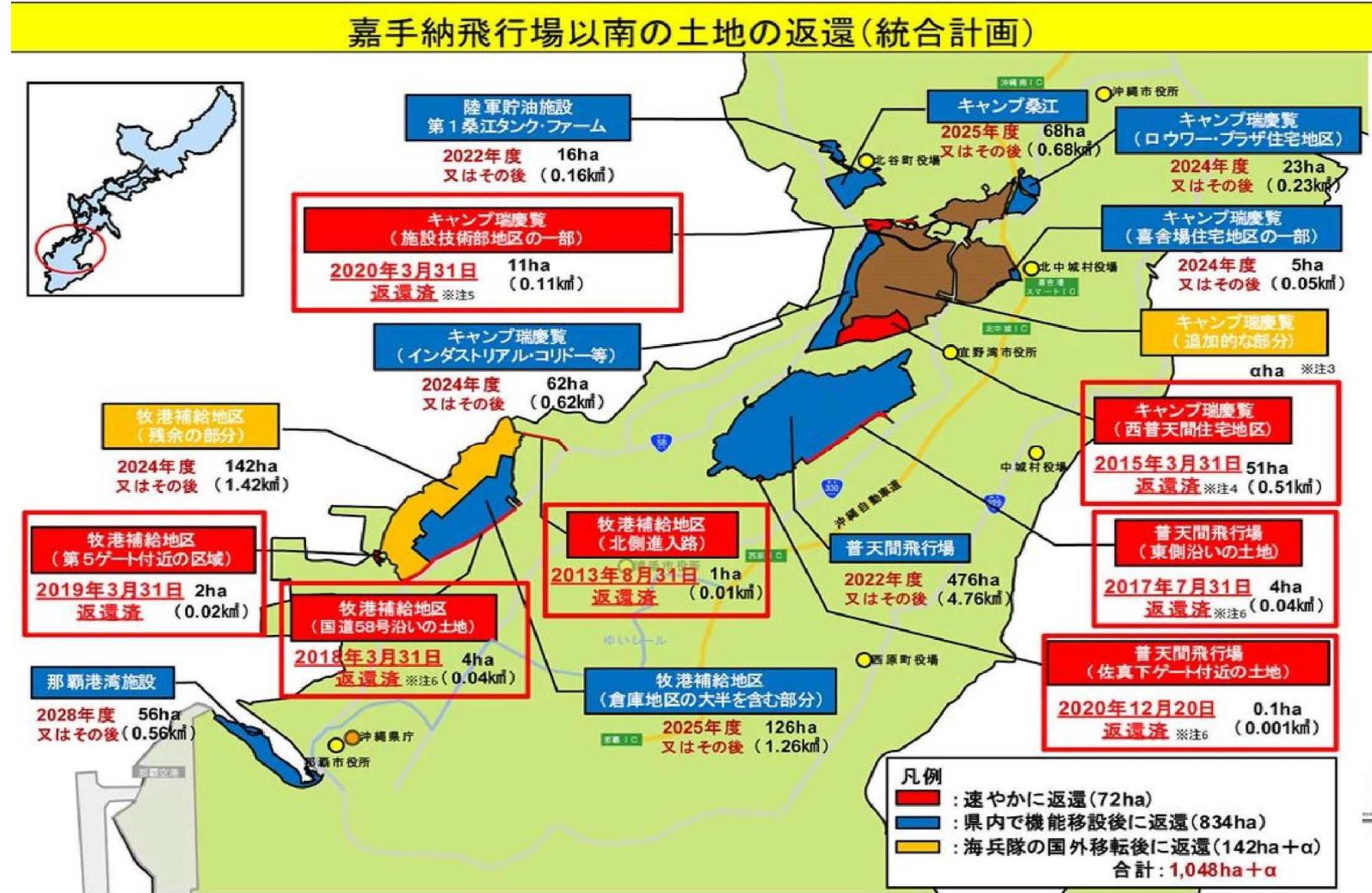
入域観光客数の推移



# 4. 近年の変化

## 4-3 新たな大規模開発予定地

➤ 1000haにも及ぶ駐留軍用地跡地には、沖縄の次世代を担うリーディング産業の振興や機能の立地を目的とした構想が立案されており、具体的な跡地利用計画の動きが見られる。



出典: 沖縄市「東部海浜開発計画パンフレット」



出典: 沖縄県「マリンタウンMICEエリアまちづくりデザイン」(2019)

出典: 外務省HP 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画