

令和5年度沖縄本島中南部における広域都市構造のあり方検討委託業務

業務報告書

【概要版】

令和6年8月

序 章 業務の位置づけ等	1
1. 業務の位置づけ	2
2. 検討の全体像	4
第Ⅰ章 関連計画等の収集・整理	5
1. 国や他自治体の動向や事例の収集・整理	6
第Ⅱ章 現在の沖縄本島中南部都市圏の評価	9
1. 中南部都市圏の概要	10
2. 人口・市街地進展	11
3. 土地利用	14
4. 経済・産業	18
5. 道路・交通	24
6. 社会経済圏域	26
第Ⅲ章 将来の中南部都市圏のあり方（案）の作成	27
1. 分野別の主な課題と将来像（案）の整理	28
2. 将来像（案）から都市構造へのバックキャスト	30
3. 望ましい姿実現に向けたシナリオ（案）	31
4. シナリオに基づく将来都市構造のイメージ（案）	33
5. 拠点設定の考え方（たたき台）	37
第Ⅳ章 将来の中南部都市構造（案）の作成・評価	41
1. 都市の一体性の検討	42
2. 都市計画区域のパターン検討（案）	45
第Ⅴ章 有識者による勉強会	49
第Ⅵ章 今後の課題	51

序章

業務の位置づけ等

1. 業務の位置づけ等

(1) 業務の目的

本業務は、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（2022（令和4）年5月）」を踏まえ、沖縄本島中南部地域を一体の都市圏（以下「中南部都市圏」という）として捉え、将来の中南部都市圏の広域的な役割分担や方向性等（以下「将来のあり方（案）」）を検討するとともに、都市計画区域の再編も視野に入れた「広域都市構造（案）」について検討を行い、沖縄本島中南部における広域都市構造のあり方に関する基礎資料をまとめることを目的とする。

【参考】新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（2022（令和4）年5月）

「第6章 県土のグランドデザイン」において、県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成に向けて、以下のことが位置づけられている。

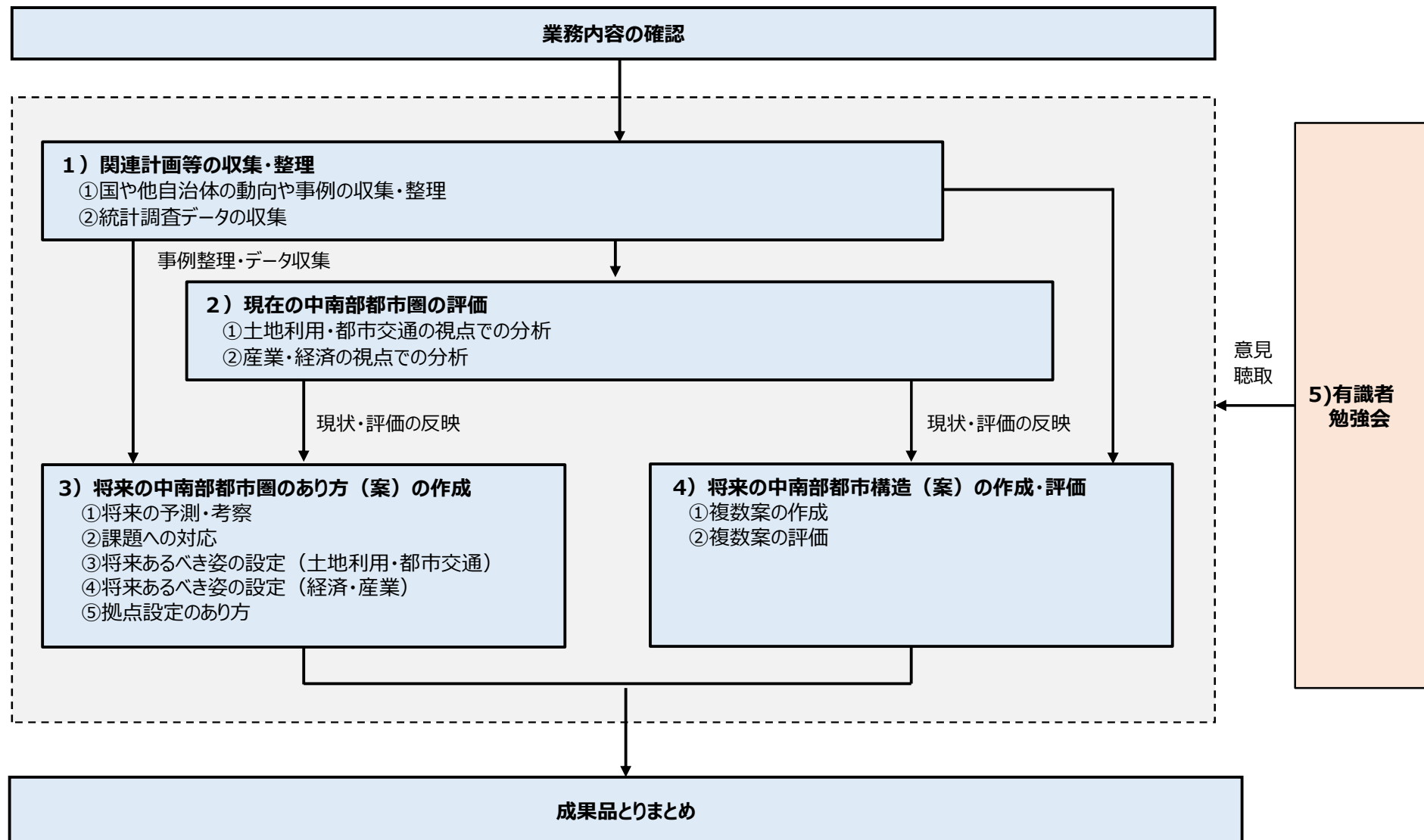
・我が国の南の玄関口として、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指す。

・中南部都市圏を一体の都市として捉えた都市圏の役割や広域的な方向性及び取り組むべき施策等を明確にし、都市計画区域の再編も視野に入れた取組を進めながら、持続可能な都市圏の形成に資する都市計画や交通政策を総合的かつ計画的に推進する。

項 目	内 容	
1) 業 務 名	令和5年度 沖縄本島中南部における広域都市構造のあり方検討委託業務	
2) 履行場所	那覇広域、中部広域及び南城都市計画区域に属する市町村（17市町村）	
3) 業務目的	沖縄本島の 中南部地域を一体の都市圏（以下「中南部都市圏」という。） と捉え、都市構造のあり方を 多角的な視点（土地利用、経済・産業、都市交通） から検討を行い、 今後の検討の基礎資料をまとめる ものである。	
4) 業務概要	①関連計画等の収集・整理	国や他自治体の動向や事例の收集整理
	②現在の中南部都市圏の評価	本土復帰50年を振り返り、現状分析
	③将来の中南部都市圏のあり方(案)	中南部都市圏の 広域的な役割分担や将来の方向性（目指すべき姿）
	④将来の中南部都市構造(案)	上記を踏まえた都市構造の 複数案を作成・評価 （都市計画区域の再編も視野に入れた検討）
	⑤有識者による勉強会	上記に関する有識者からの助言等（延べ4回）
5) 履行期間	2023（令和5）年9月15日～2024（令和6）年8月15日	

1. 業務の位置づけ等

(2) 業務フロー

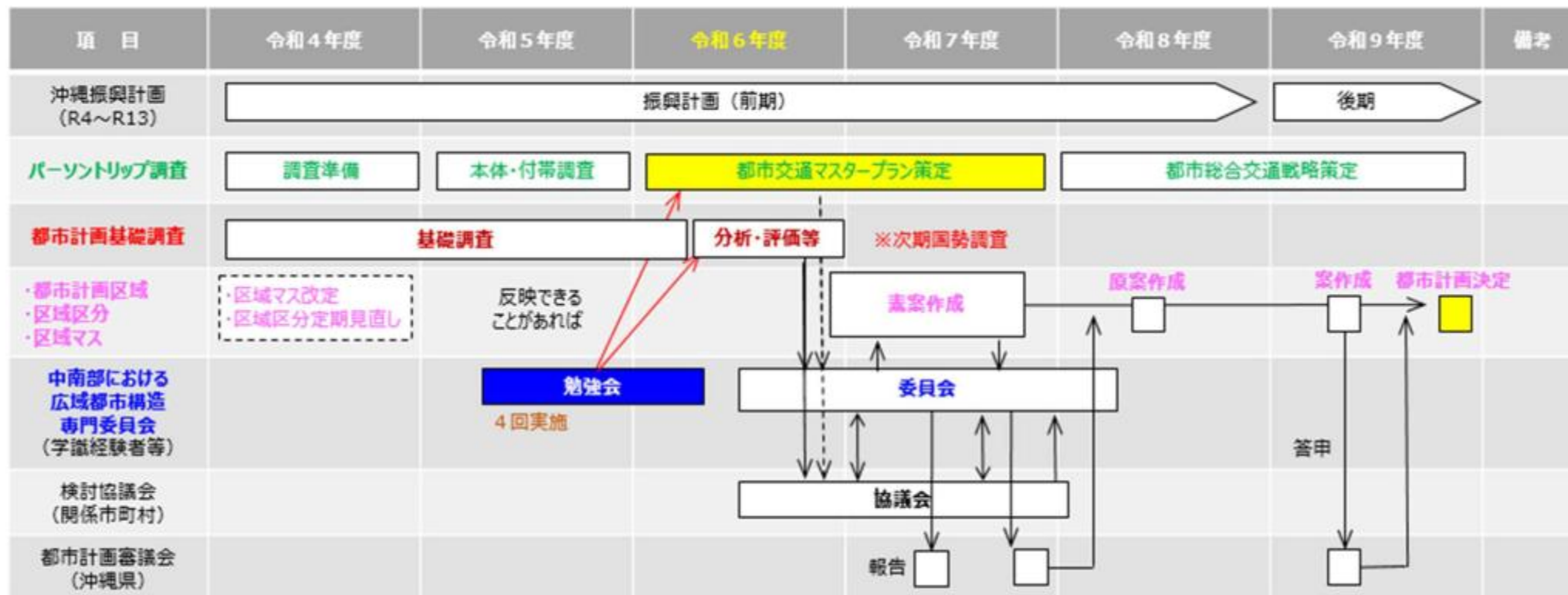


2. 検討の全体像

(1) 業務の位置づけ

- 以下の通り、今後予定される「都市交通マスタープラン」(2024(令和6)年度から策定)や「次期都市計画区域マスタープラン」(2027(令和9)年度策定予定)に必要となる『沖縄本島中南部都市構造のあり方』について、検討を行うものである。

(2) 検討に係る全体工程(案)



第Ⅰ章

関連計画等の収集・整理

1. 国や他自治体の動向や事例の収集・整理

(1) 国関連動向

名称	狙い	概要
新国土形成計画 2015（平成27）年 8月14日閣議決定	国土構造に関する基本的方向性を確認	重層的かつ強靱な「 コンパクト+ネットワーク 」（具体的方向性） 1 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土（個性ある地方の創生等） 2 安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤 3 国土づくりを支える参画と連携（担い手の育成、共助社会づくり）
国土の長期展望 2021（令和3）年6月 国土審議会計画推進部会 国土の長期展望専門委員会	同上	（ 4層の国土構造 ）我が国の国土構造は役割・機能に応じて、以下の4層（レイヤー）に概ね区分される。 1. 日用品を購入するスーパーやコンビニ、かかりつけ医となる診療所、コミュニティバス等の移動支援などの身近な生活関連サービスの提供や、地域コミュニティの形成を担う 小学校区程度を範囲とする「生活エリア」 2. 通勤・通学など住民の行動が域内で完結し、総合的な買い物サービス、救命救急を担える医療機関、高等教育機関、鉄道やバスなど圏域内外の交通手段等が提供されるなど、 日常の生活の基盤である「地域生活圏」 3. 非日常の高次都市的機能を提供するとともに、観光誘致等の広域的な連携・調整を担う 「広域ブロック」 4. 三大都市圏など、我が国の国際競争力の強化を担う 「全国レベル」
第12版都市計画運用指針 2024（令和6）年3月	都市計画区域再編に関する基本的方向性を確認	（ 都市計画区域の再編 ） 市町村の行政区域のみにとらわれることなく、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全するために適切な広がりとなるよう、 都道府県が広域的観点から適宜必要な再編 を行うことが望ましい ・ 合併を行った市町村では合併後の行政区域が、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全するにふさわしい圏域に必ずしも合致していない場合 ・ 市街地の拡大やモータリゼーションの進展等により都市の状況が変貌し、現に指定されている都市計画区域が一体の都市として総合的に整備、開発及び保全すべき広がりとして必ずしも適切ではない場合 （ 都市計画区域の再編における区域区分 ） ・ 区域区分を存続すべきか廃止すべきかが課題となるが、従来区域区分を行っていなかった地域の住民等の理解を得ることに困難が伴うことや、人口や世帯数等が増加傾向にないことのみをもって、安易に区域区分の廃止を結論付けることは適切ではない ・ 都道府県が、当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の将来の見通し等を勘案して、区域区分を行う必要のある地域について適切に判断すべき
立地適正化計画の手引き 国土交通省都市局都市計画課 2024（令和6）年4月改訂	「コンパクト+ネットワーク」の 拠点設定等 に関する基本的方向性を確認	（ 都市機能誘導区域の設定 ） ・ 各拠点地区の中心となる 鉄道駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域 ・ 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していた地区等、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域
都市機能立地支援事業・都市再構築戦略事業パンフレット 2018（平成30）年6月	中心拠点 の設定基準等の確認	（ 中心拠点区域の設定 ） ・ 立地適正化計画における都市機能誘導区域内に定められるもので、必要な都市機能を誘導し、まちの活力の維持・増進や、持続可能な都市構造の再構築を積極的に図る拠点区域 ・ ・人口集中地区（DID）内（今後、直近の国勢調査の結果に基づく人口集中地区と見込まれる区域も含む） ・ ・鉄道・地下鉄駅から 半径1kmの範囲内 、又はバス・軌道の停留所・停車場から半径 500mの範囲内 （いずれもピーク時運行本数が片道3本以上を満たすもの）

1. 国や他自治体の動向や事例の収集・整理

(2) 他自治体関連事例

① 区域区分廃止事例の整理

対象地区	区域	区域区分廃止年月	廃止の背景、目的など
宮崎県	都城広域都市計画区域	1988（昭和63）年4月	・合併編入した旧町村の中心部は市街化区域として飛び地指定されず、市街化調整区域に含まれることになった。市街化調整区域となった旧町村の中心部では高齢化などの問題が進行したため、これらの改善と地域社会の維持、地域の活性化を目的として線引きを廃止。
愛媛県	東予広域都市計画区域	2004（平成16）年5月	・市街化調整区域の開発規制が厳しいことや都市施設整備に格差があること、また市街化調整区域の集落において少子高齢化・人口減少等により、集落コミュニティの存続が危ぶまれていることから、それらへの対応が求められ線引きを廃止。
香川県	香川中央都市計画区域	2004（平成16）年5月	・市街化区域内の地価上昇により、開発規制の厳しい市街化調整区域を越えて土地が安価でかつ規制の緩い都市計画区域外や未線引きの周辺町へ人口が移動したことを背景に線引き廃止を求める声が高まり、制度の選択制移行に伴い線引きを廃止。

② 都市計画区域再編事例（県全域など大規模再編と圏域設定の事例）

都道府県	再編年月	再編の背景・目的	都市計画区域再編内容
大阪府	2004（平成16）年4月	・日常生活圏の現状や複数の市町村を範囲として計画される広域的な道路などの都市計画、地方分権時代における市町村と大阪府の役割の違いなどを反映するため	42都市計画区域⇒4都市計画区域に統合再編
新潟県	2007（平成19）年	・市町村合併に伴う再編	44都市計画区域⇒7圏域27都市計画区域に統合再編
山梨県	2011（平成23）年4月	・市町村合併に伴う都市計画区域と行政区域の不整合の是正 ・日常生活圏の拡大、社会、経済状況の変化を鑑みた都市計画区域の再編	12都市計画区域⇒12都市計画区域（うち、7区域を包括する甲府盆地圏域として一体都決）
三重県	2017（平成29）年3月	・市町村合併に伴う都市計画区域と行政区域の不整合の是正 ・これまでのまちづくりにより形成された都市構造に配慮しつつ実態の都市活動に見合う範囲でより広域の見地から都市や地域の構造を捉え、都市構造やインフラに大きな影響がある都市機能を調整する場として 5つの圏域 を設定	9圏域⇒5圏域

1. 国や他自治体の動向や事例の収集・整理

③ 区域区分以外の広域的な土地利用規制手法

	計画名称等	土地利用規制手法の特徴 など
③-1 用途白地地域における 特定用途制限地域	・横手市都市計画マスタープラン（秋田県横手市）	<ul style="list-style-type: none"> ・農地の無秩序な宅地化を抑制するため、非線引き区域において特定用途制限による建築用途の制限をしており、特に良好な農地を保全する“田園住居型”エリアにおいて住宅へ強い規制を行っている事例。 ・農地の無秩序な宅地化を抑制するため、2011（平成23）年に都市計画区域の用途地域が定められていない区域に4種類の特定期用途制限地域を指定し、田園や 里山と調和したコンパクトなまちづくりを進めてきた。
③-2 市街化調整区域にお ける地区計画	・市街化調整区域内地区計画ガイドライン(愛知県)	・市街化調整区域において、地区計画を活用し住宅系、工業系の地区を市街化区域へ編入した事例。
	・市街化調整区域における地区計画(茨城県桜川市)	・市街化が予測される地区において、良好な市街地形成のため市街化区域編入と同時に地区計画を定めた事例
	・久山町都市計画マスタープラン(福岡県久山町)	・市街化調整区域において、計画的なまちづくりを行うために地区計画を定めた事例
③-3 立地適正化計画	・館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針 (群馬県館林都市圏)	・複数の市町を一体的な都市圏とし、市町をまたぐ拠点形成及びその拠点間を結ぶ交通ネットワークを形成することで、広域的な連携強化及び機能分担を行う立地適正化計画を定めた事例。
③-4 地方自治法に基づく自 主条例	・特別指定区域制度(都市計画法施行条例)(兵庫県)	・市街化調整区域において条例に基づき地域に必要な建築物を建築できるようにした事例。
	・人と自然との共生ゾーンの指定等に関する条例(兵庫県神戸市)	・市街化調整区域において土地利用の誘導や住民による地域振興計画の作成等を推進する条例を定めた事例。
	・丹波篠山市都市計画マスタープラン(兵庫県丹波篠山市)	・非線引き都市計画区域において土地利用の総合的なルールを定め、法制度や条例によって土地利用誘導を図っている事例。

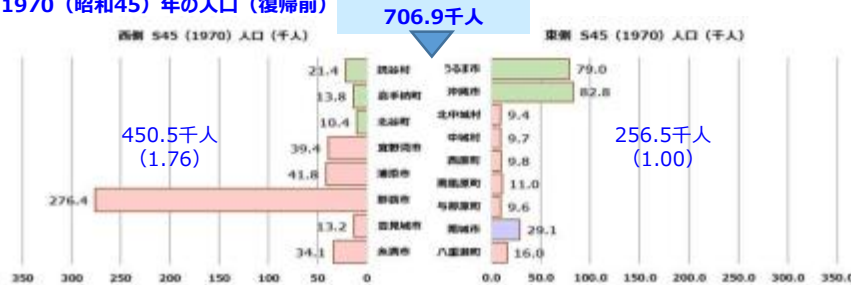
第Ⅱ章

現在の沖縄本島中南部都市圏の評価

1. 中南部都市圏の概要

- 中南部都市圏は、沖縄本島の読谷村、うるま市以南の**17市町村**を指しており、那覇広域、中部広域、南城の**3つの都市計画区域**に跨がる。
- 2020（令和2）年時点での**人口は、1,220,271人**（県全体1,467,480人のうち**83.2%**）であり、**面積は、48,354ha**（県全体228,259haのうち**21.2%**）となっている。
- 中南部都市圏を、読谷村から糸満市に至る**西側 8市町村**と、うるま市から八重瀬町に至る**東側 9市町村**に分けると、2020（令和2）年時点で、人口は**西側が1.6倍**大きい、その差は経年で縮まっている。全体面積は東側が大きい、市街化区域・用途地域面積でみると、**西側が1.5倍**となっている。
- 面積1,000～9,000ha程度の小規模な市町村により都市計画区域が形成されている（全国の市区町村平均面積は21,924ha※2024（令和6）年全国都道府県市区町村別面積調より算出）

■1970（昭和45）年の人口（復帰前）



■2020（令和2）年の人口（現在）



■2045（令和27）年の人口（25年後）



■2020（令和2）年市町村面積内訳



資料：各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所/将来推計人口、面積は2022（令和4）年度沖縄県都市計画基礎調査・検討業務

2. 人口・市街地進展

(1) 夜間人口

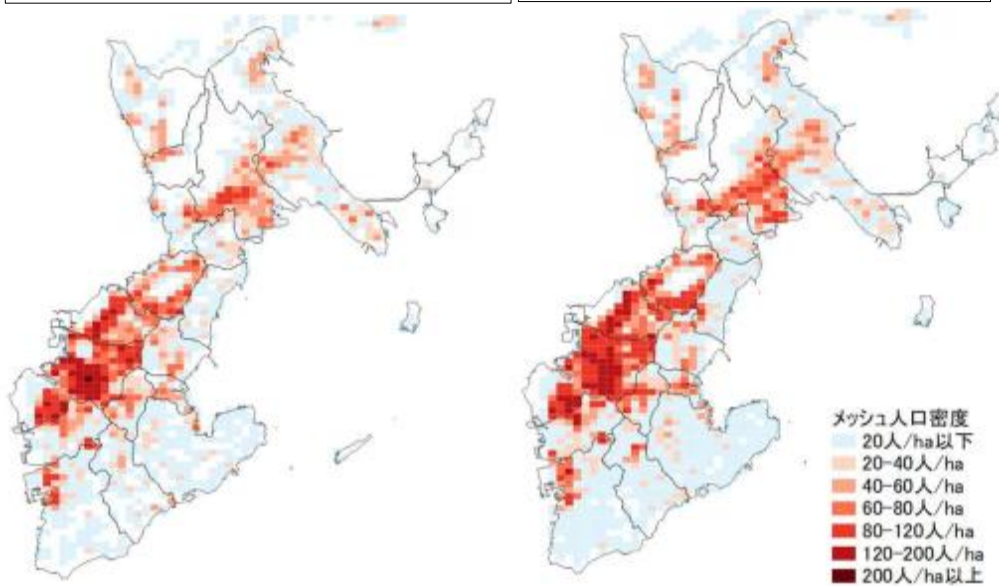
- 那覇市は、1950（昭和25）年から夜間人口が最も多く、復帰前の1970（昭和45）年には約2.5倍の276千人となるが、復帰後は微増で、2020（令和2）年に318千人である。
- 復帰後、那覇市の人口増加の頭打ちに伴い、周辺の浦添市、宜野湾市、南風原町西原町は、1995（平成7）年まで増加が著しいが、その後は微増となる。
- 1950（昭和25）年の東側市町村では、うるま市の人口が最多だが、復帰後は沖縄市の人口が最多となる。沖縄市は2020（令和2）年まで増加傾向を示している。
- 2000（平成12）年と2020（令和2）年の夜間人口メッシュを見比べた場合、那覇市新都心や豊見城市豊崎などで広がりが見られる。
- 2050（令和32）年には西海岸の全市町村で減少に転じ、全体で54.1千人が減少する。東海岸では、全体で4.4千人の増加が見込まれる。

(2) 昼間人口

- 夜間人口と同様の傾向を示す。

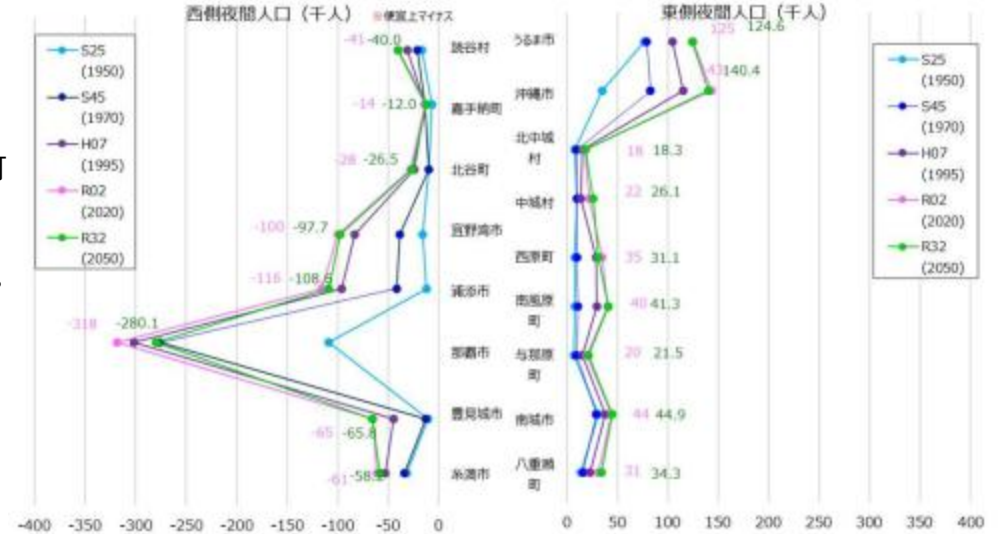
2000（平成12）年夜間人口密度

2020（令和2）年夜間人口密度

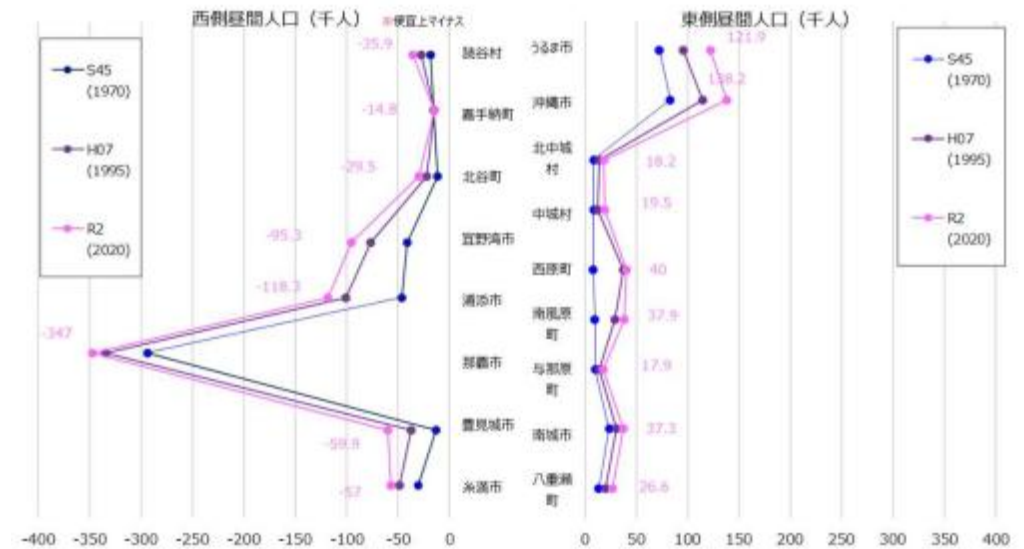


資料：国勢調査

夜間人口（千人）



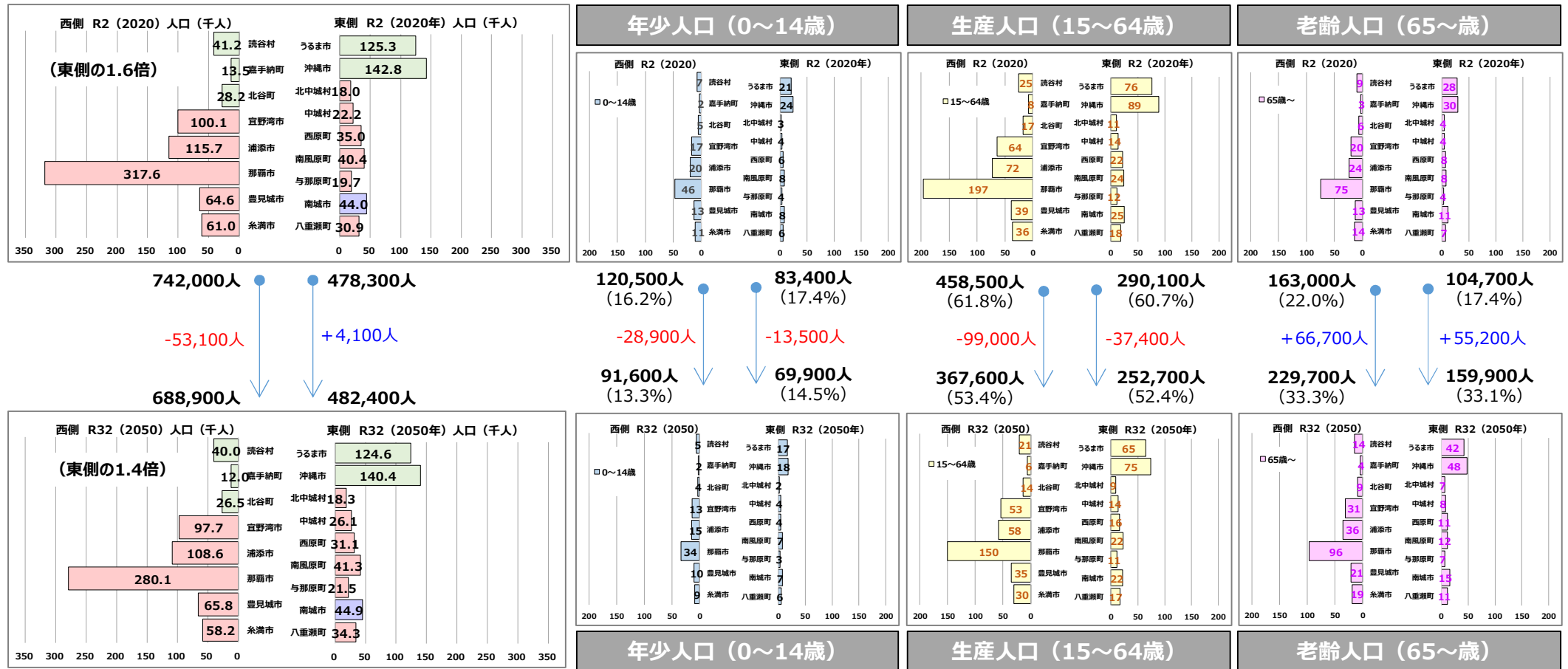
昼間人口（千人）



2. 人口・市街地進展

(3) 市町村別・年齢別人口

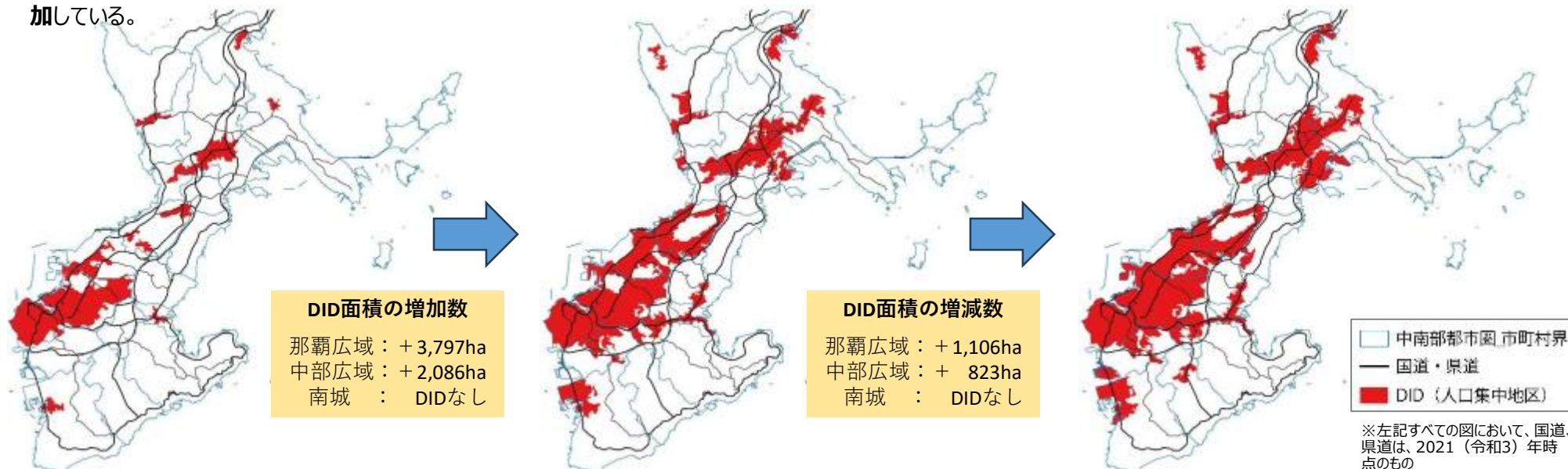
- 2020（令和2）年において、**西側の人口は東側の1.6倍**。西側は那覇市を中心に人口が多く、東側は沖縄市、うるま市が多い。
- 2050（令和32）年には、中南部都市圏全体で人口が約49,000人減少する。
- 減少数は那覇市が37,500人と最多。東側は4,100人増加（中城村、南城市）する。
- 年少人口、生産人口は減少し、高齢人口は増加するため**高齢化率が約33%**となる。



2. 人口・市街地進展

(4) DID (人口集中地区) の変遷

- DIDの面積については、1975（昭和50）年から2020（令和2）年現在までに、那覇広域都市計画区域では、4,903ha、中部広域都市計画区域では、2,909ha増加しており**人口増加に伴いDIDが拡大**している。
- DIDの人口密度については、1975（昭和50）年の那覇広域都市計画区域（93.4人/ha）、中部広域都市計画区域（97.4人/ha）とも**高い値を示していたが、その後、市街地の広がりとともに緩和**され、2000（平成12）年から2020（令和2）年は横ばいに推移している。
- 中南部都市圏全体の人口とDID人口を比較すると、1975（昭和50）年の約6割から2020（令和2）年現在では、約8割となっており、**DIDに住む人口の割合が増加**している。



1975（昭和50）年_DIDの状況(単位:人、ha)

区域		人口	面積	人口密度
DID	那覇広域	367,195	3,930	93.4
	中部広域	102,310	1,050	97.4
	南城	-	-	-
	合計 (比率)	469,505 (58.5%)	4,980 (10.6%)	94.3
中南部全体		802,758	47,137	17.0

2000（平成12）年_DIDの状況(単位:人、ha)

区域		人口	面積	人口密度
DID	那覇広域	584,860	7,727	75.7
	中部広域	194,888	3,136	62.1
	南城	-	-	-
	合計 (比率)	779,748 (73.1%)	10,863 (23.0%)	71.8
中南部全体		1,067,416	47,137	22.6

2020（令和2）年_DIDの状況(単位:人、ha)

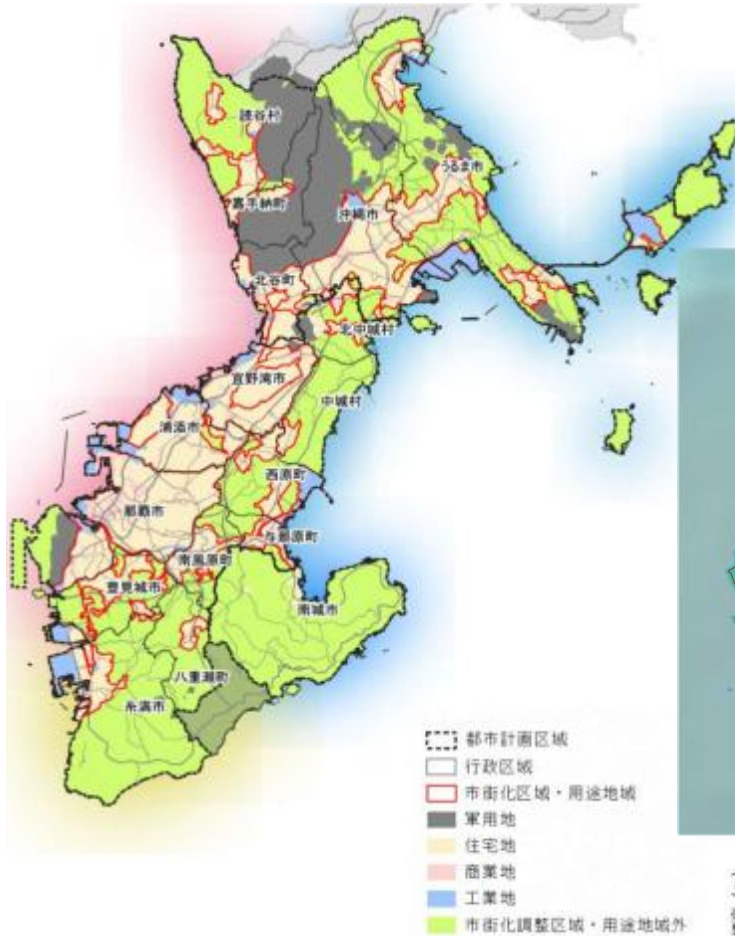
区域		人口	面積	人口密度
DID	那覇広域	691,164	8,833	78.2
	中部広域	247,917	3,959	62.6
	南城	-	-	-
	合計 (比率)	939,081 (77.5%)	12,792 (27.1%)	73.4
中南部全体		1,211,436	47,137	25.7

資料：各年国勢調査、国土数値情報

3. 土地利用

(1) 土地利用

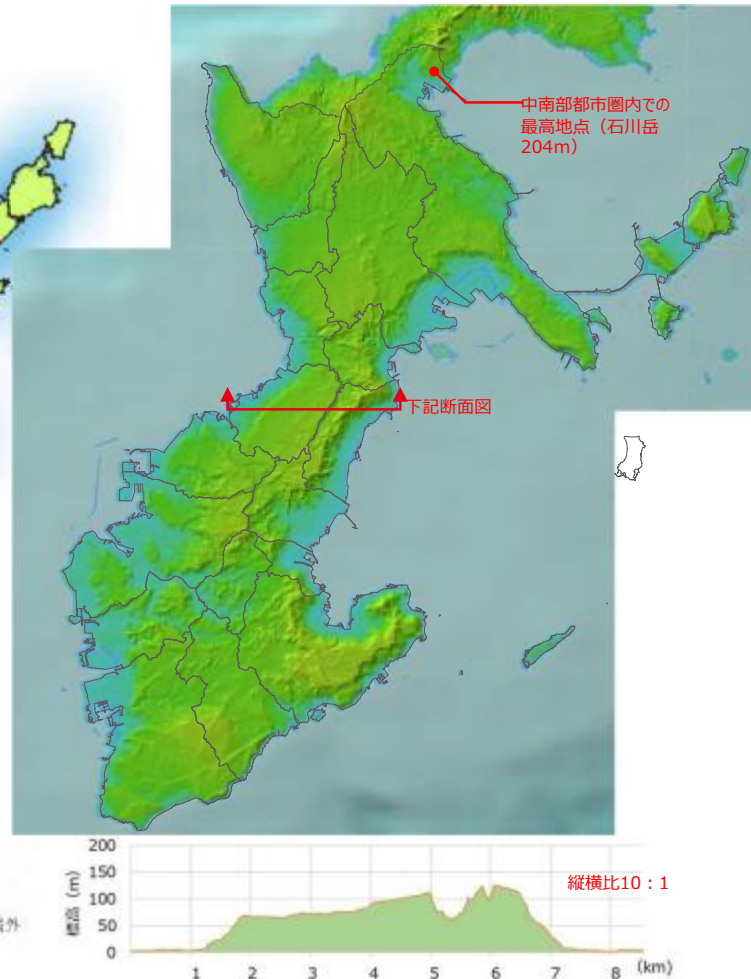
- 那覇市から沖縄市、うるま市に至るまで市街地が連坦して形成されている。土地利用は住宅地を中心とした用途であるが、沿岸部にまとまった工業地が見られる。



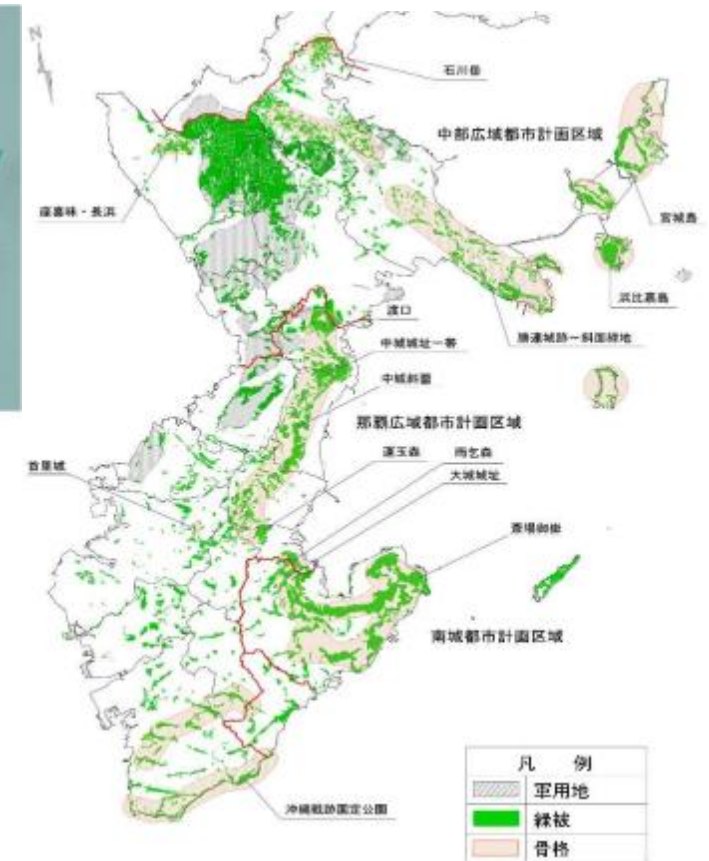
資料：那覇広域都市計画区域における区域区分
協議会第2回委員会より（2020《令和2》年2月）

(2) 地勢

- 都市圏の西側と東側それぞれの沿岸は海岸低地が形成されるが、陸側に向かうにつれて標高差100～120m程度の丘陵地、台地となっている。
- 東側の丘陵地および米軍基地内は緑地になっており、これらは、中南部都市圏における貴重な緑の骨格となっている。



資料：国土地理院地図（標高地図）

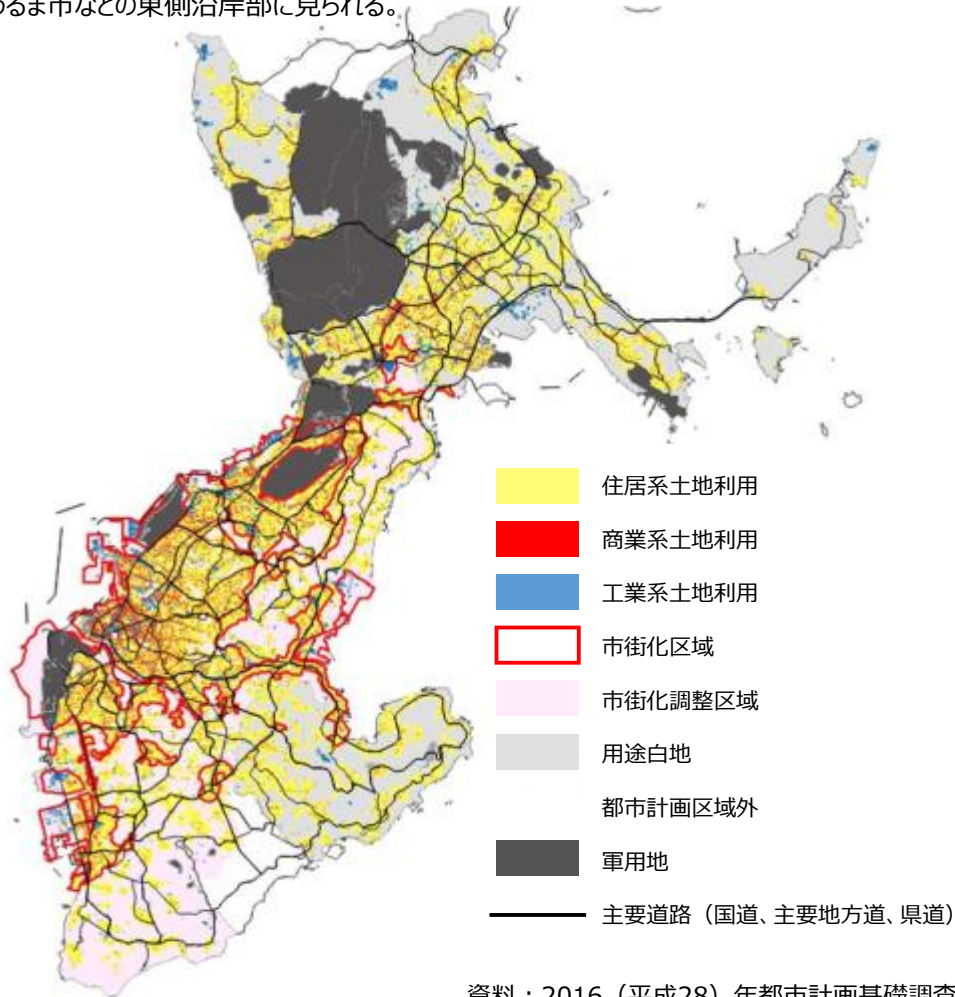


資料：沖縄県広域緑地計画 2016（平成28）年度

3. 土地利用

(3)土地利用状況

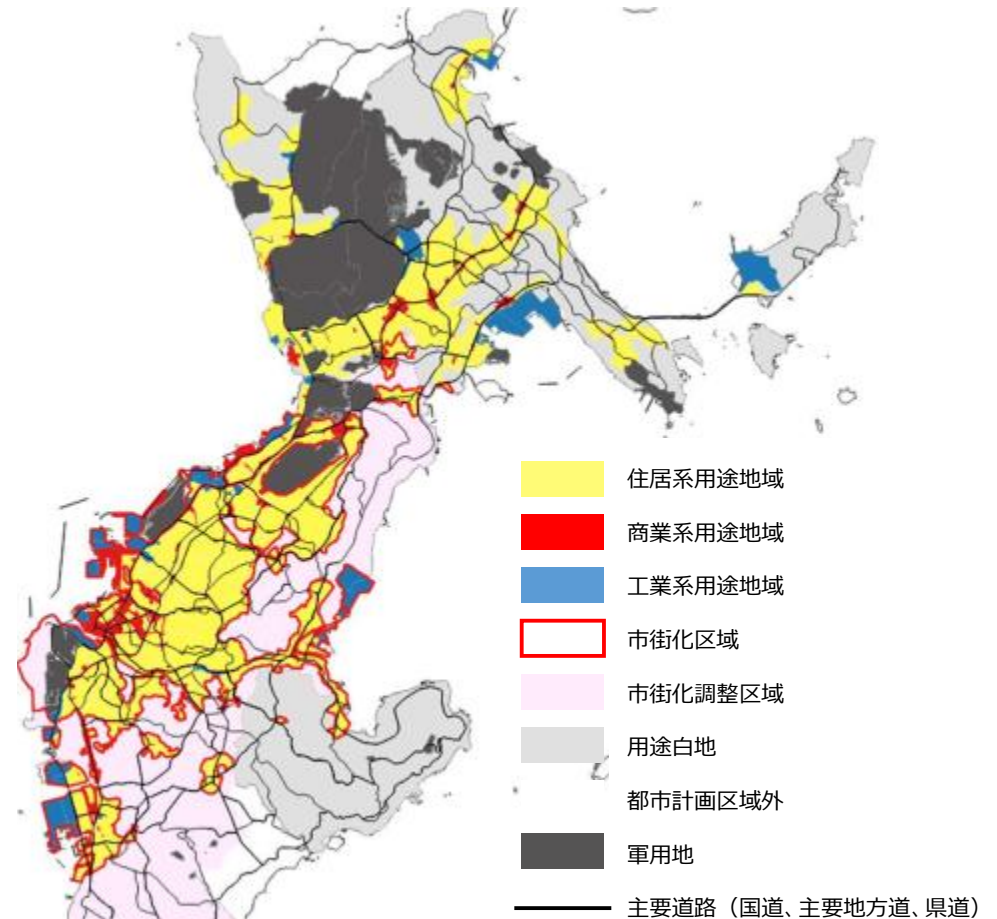
- 住居系土地利用は那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、うるま市などで見られ、郊外部は主要道路沿線に位置している。
- 商業系土地利用は那覇市、沖縄市中心部の幹線道路沿いに見られる。
- 工業系用途は、糸満市から那覇市、浦添市に至る西側沿岸部と、西原町、沖縄市、うるま市などの東側沿岸部に見られる。



資料：2016（平成28）年都市計画基礎調査

(4)用途地域

- 線引きを実施している那覇広域は糸満市から北中城村に至る市街化区域が設定されている。
- 住居系用途は糸満市からうるま市まで連坦している。
- 商業系用途は那覇市や浦添市、宜野湾市の沿岸部と沖縄市などで設定されている。
- 工業系用途は東西の沿岸部において設定されている。

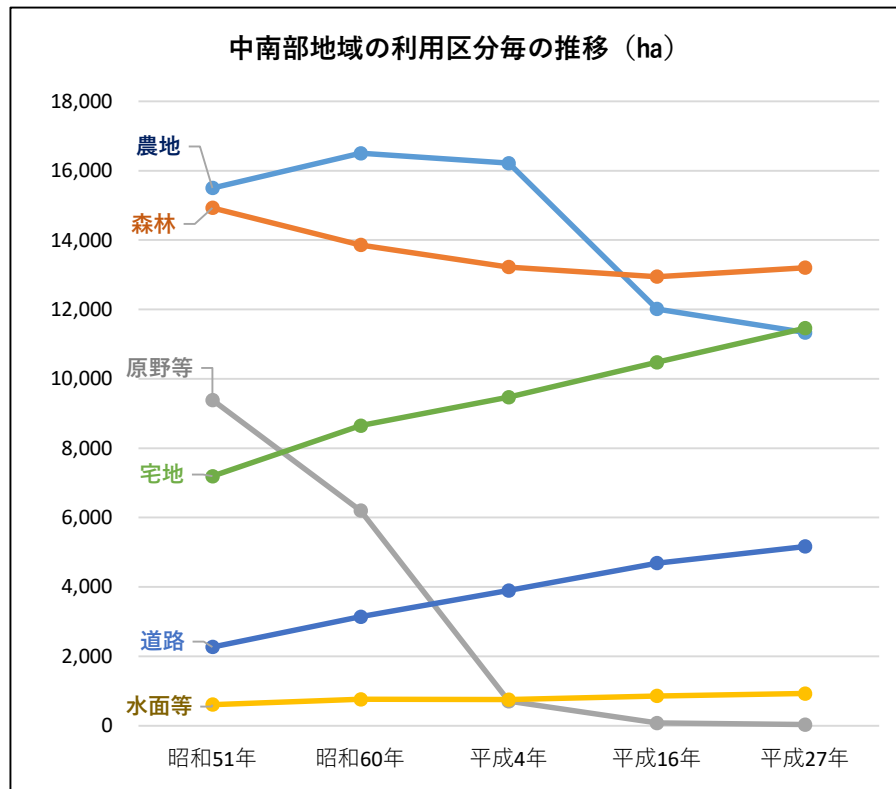


資料：那覇広域都市計画区域における区域区分
協議会第2回委員会より（2020《令和2》年2月）

3. 土地利用

(5) 緑地

- 緑地等の面積について、1976（昭和51）年と2015（平成27）年を比較すると、農地、森林、原野等の自然的土地利用の面積が減少傾向にある。一方で、道路や宅地等の都市的土地利用の面積が増加している。

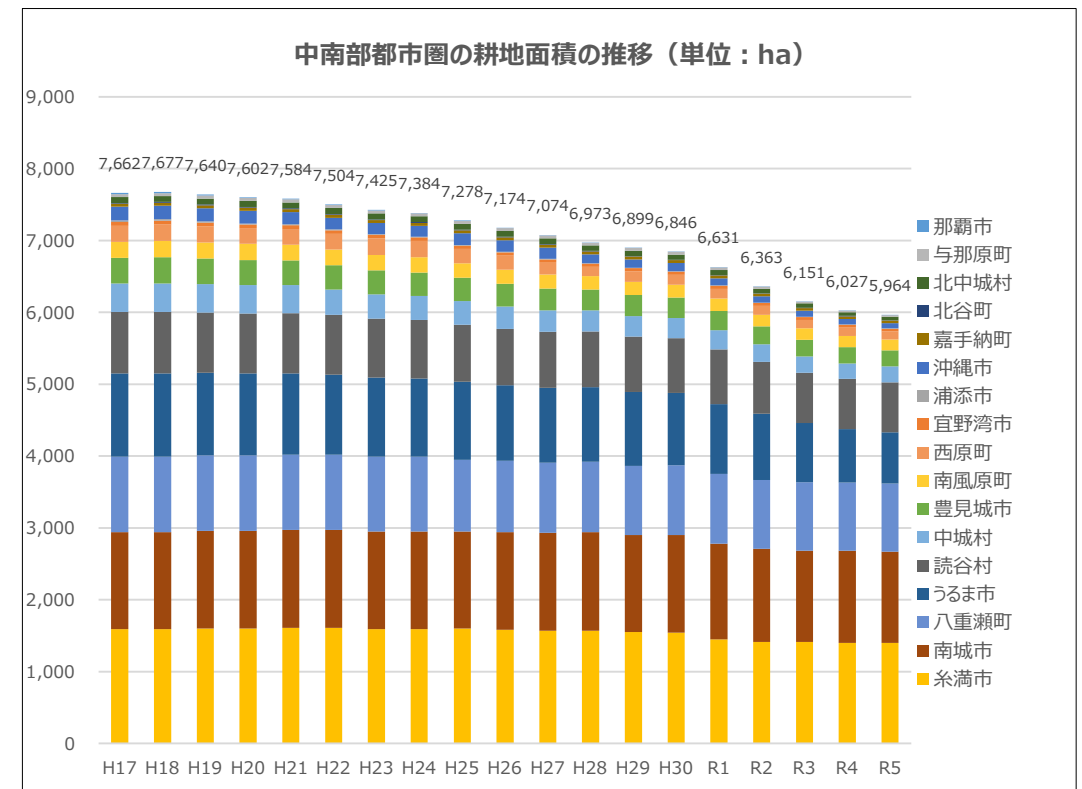


出典：沖縄県国土利用計画（第1～5次）における規模の目標の地域別概要の基準年次を参考に作成

※中南部地域の市町村：うるま市、沖縄市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、宜野湾市、西原町、那覇市、豊見城市、糸満市、八重瀬町、南城市、与那原町、南風原町、久米島町、渡嘉敷村、座間味村、粟国村、渡名喜村、南大東村、北大東村

(6) 農地

- 中南部都市圏の耕地面積は、年々減少傾向となっており、2005（平成17）年7,662haであったものが、2023（令和5）年5,964haと24%減少している。
- 市町村別にみると、面積の大きい順に糸満市、南城市、八重瀬町、うるま市、読谷村となっており、この5市町村で中南部全体の84%を占めている。

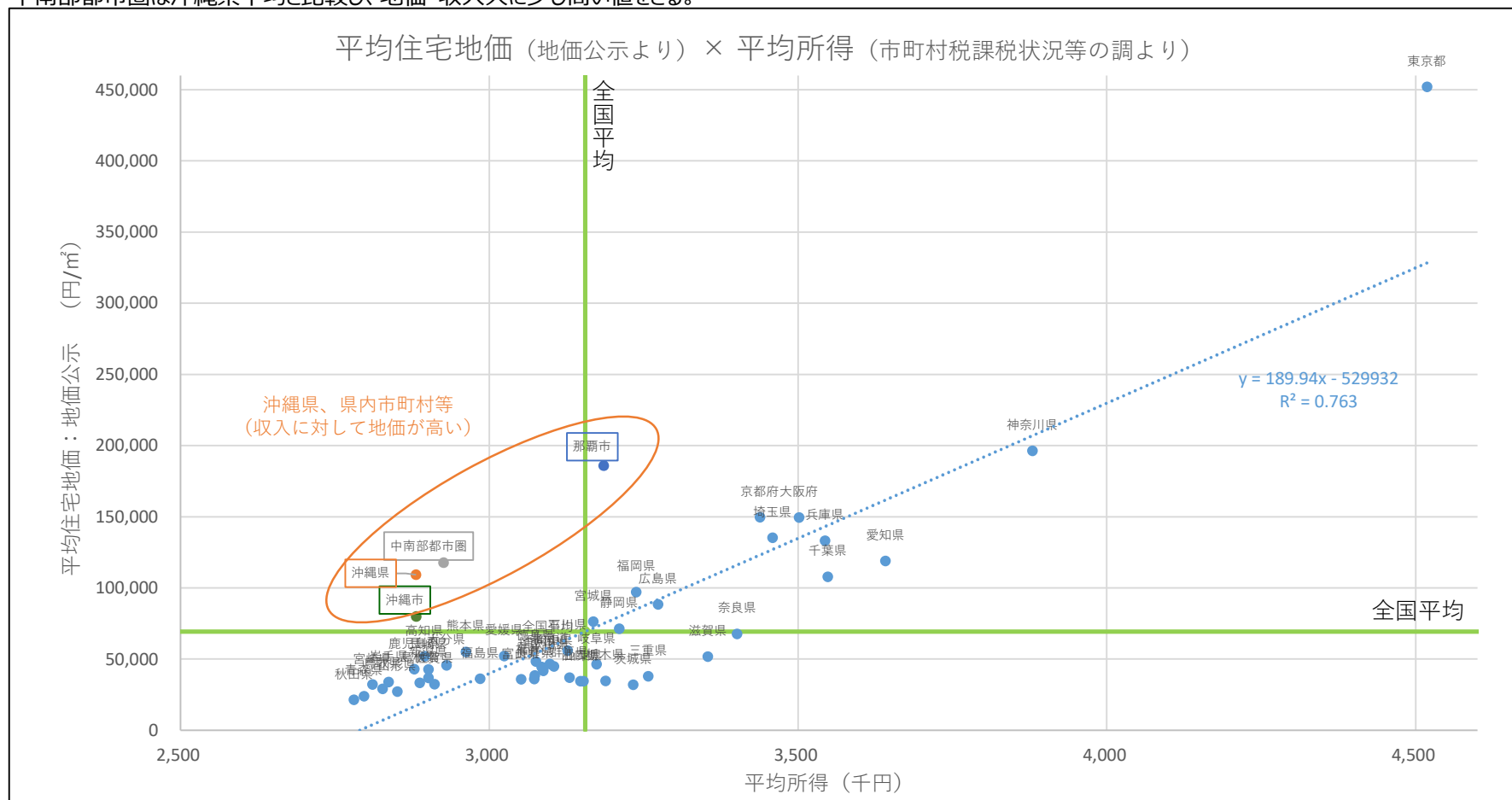


出典：農林水産関係市町村別統計（2005《平成17》年-2023《令和5》年）

3. 土地利用

(7) 地価と所得の関係

- 住宅地価と平均所得の関係性について、各都道府県と那覇市、沖縄市、中南部都市圏の項目で整理する。
- 沖縄県は、回帰直線の左上に位置しており、全国と比較して所得に対して地価が高い。
- 那覇は全国平均強の所得であり、住宅地価は神奈川県平均と同程度。
- 沖縄市は、沖縄県平均よりも地価・収入ともに低い。沖縄県、那覇市、中南部都市圏と比較すると、回帰直線により近い値を取っている。
- 中南部都市圏は沖縄県平均と比較し、地価・収入共に少し高い値をとる。



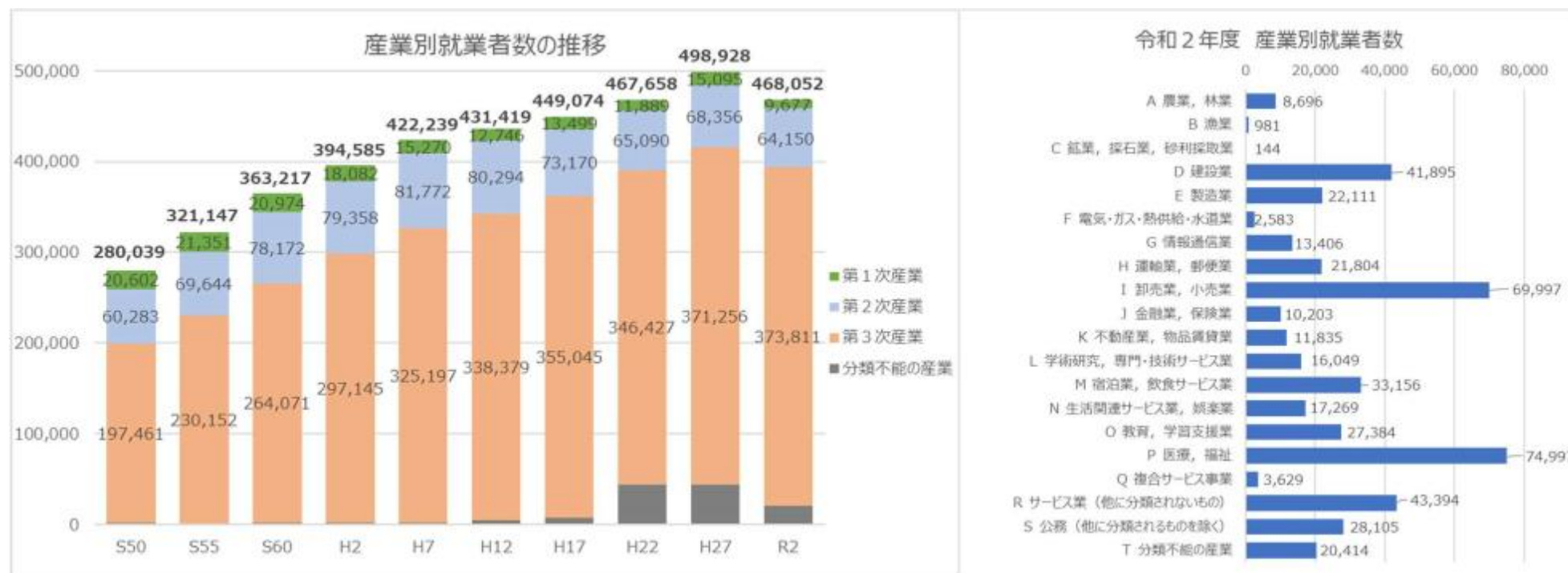
資料：2023（令和5）年地価公示、2022（令和4）年市町村税課税状況等の調

※各自治体の平均所得は、各自治体における所得総額を納税義務者数で割って算出している。
 ※全国平均値に関しては、都道府県の平均値を合計し、都道府県数で割っている。
 ※近似直線は都道府県データのみを用いて作成（那覇市、沖縄市、中南部都市圏の値は除いた）

4. 経済・産業

(1) 産業別就業者数

- ・戦前の第1次産業中心から、戦後の米軍統治下～復帰において第2次産業基盤形成を経ず、第3次産業中心となった産業構造である。
- ・2020（令和2）年現在の全就業者に占める産業別就業者の割合でみると、第1次産業2.1%、第2次産業13.7%、第3次産業79.9%である（同年の全国における比率は、3.4%、23.0%、70.6%）。
- ・2020（令和2）年の就業者数の多い産業をみると、医療・福祉業約75,000人、卸売・小売業約70,000人、サービス業約43,000人となる。宿泊・飲食サービス業は約33,000人と6番目に多い。



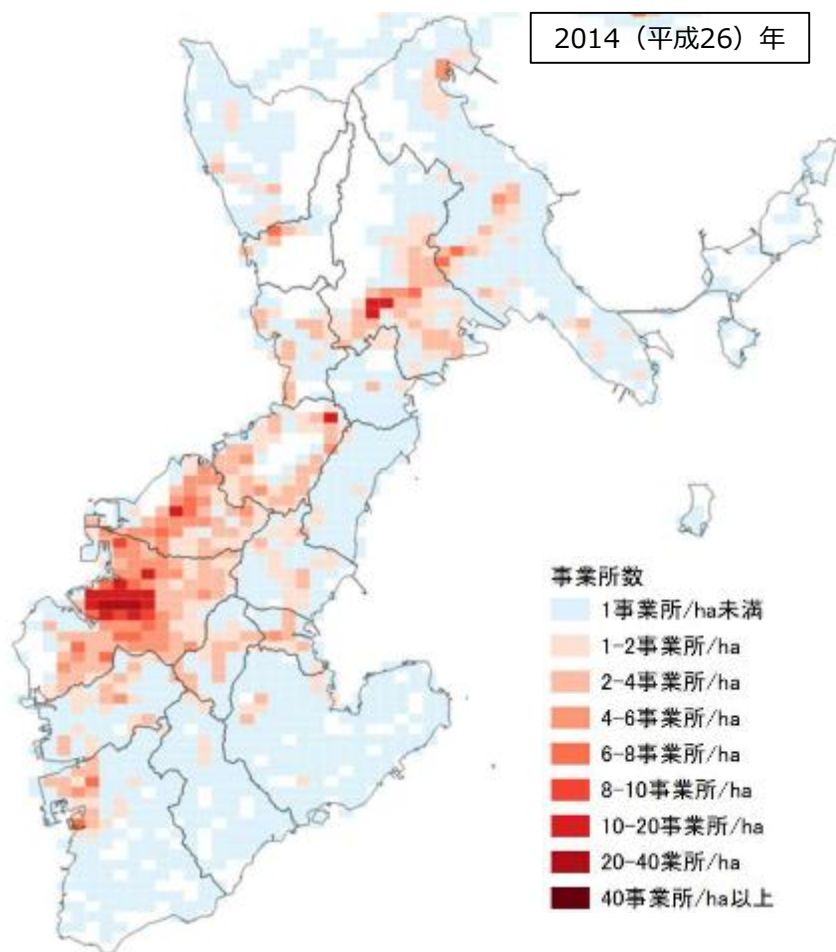
資料：各年国勢調査（市町村別15歳以上産業別就業者数）

4. 経済・産業

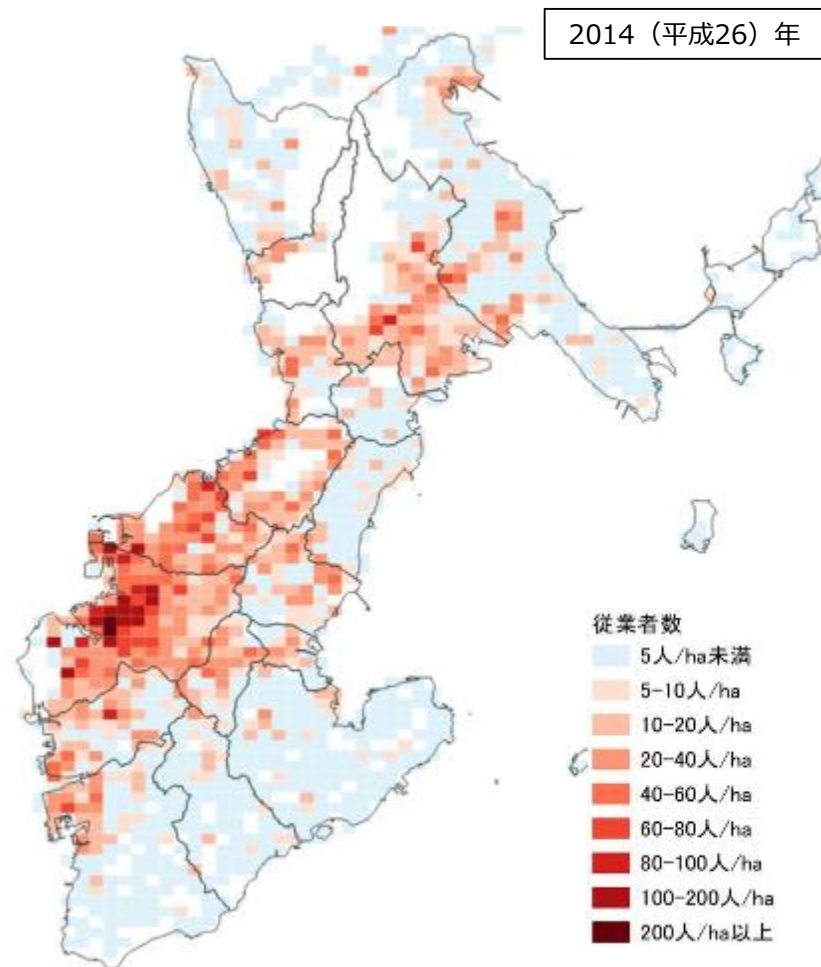
(2) 従業地状況

事業所分布をみると、那覇市から宜野湾市までと、沖縄市からうるま市が一体化している。
従業員分布でみても、同様に傾向である。

①事業所



②従業員



資料：2014(平成26)年 経済センサス基礎調査

4. 経済・産業

(3) 基盤産業（県外マネーを獲得する移出産業）

- 基盤産業については「沖縄における経済循環の構造把握調査分析」より、沖縄県全体でみた場合の産業を整理する。
- 基盤産業とは県外マネーを獲得する移出産業を指す。“県外マネー”は県内経済における所得を生み出す源泉である資金となる。識別基準は、移輸出額の上位産業、域際収支が黒字の産業を用いる。

<主な基盤産業（いずれも10位以上）>

航空輸送、宿泊業、飲食サービス、運輸付帯サービス、小売、娯楽サービス、貸自動車業、水運

●移輸出額 上位産業

順位	産業分類（107部門ベース）	移輸出額	構成比
1	航空輸送	2,907 億円	25.6%
2	宿泊業	1,211 億円	10.7%
3	飲食サービス	1,105 億円	9.7%
4	運輸付帯サービス	1,013 億円	8.9%
5	小売	945 億円	8.3%
6	食料品	463 億円	4.1%
7	娯楽サービス	288 億円	2.5%
8	耕種農業	260 億円	2.3%
9	貸自動車業	233 億円	2.1%
10	水運	219 億円	1.9%
11	卸売	214 億円	1.9%
12	電力	206 億円	1.8%
13	道路旅客輸送	201 億円	1.8%
14	石油製品	191 億円	1.7%
15	映像・音声・文字情報制作	170 億円	1.5%
16	酒類	153 億円	1.3%
17	畜産	129 億円	1.1%
18	その他の輸送機械・同修理	122 億円	1.1%
19	道路貨物輸送（自家輸送を除く。）	122 億円	1.1%
20	住宅賃貸料	116 億円	1.0%

(4) 基幹産業（県内に付加価値を多く生み出す産業）

- 基幹産業について、「沖縄における経済循環の構造把握調査分析」より、沖縄県全体でみた場合の産業を整理する。
- 基幹産業とは、県内に付加価値を多く生み出す産業を指す。“付加価値”は分配所得、税収等の源泉となる。
- 識別基準として、生産額の上位産業、付加価値額の上位産業、雇用者所得の上位産業を用いる。

<主な基幹産業（いずれも10位以上）>

建築、医療、小売、公務、その他の対事業所サービス、教育、金融・保険、社会保険・社会福祉

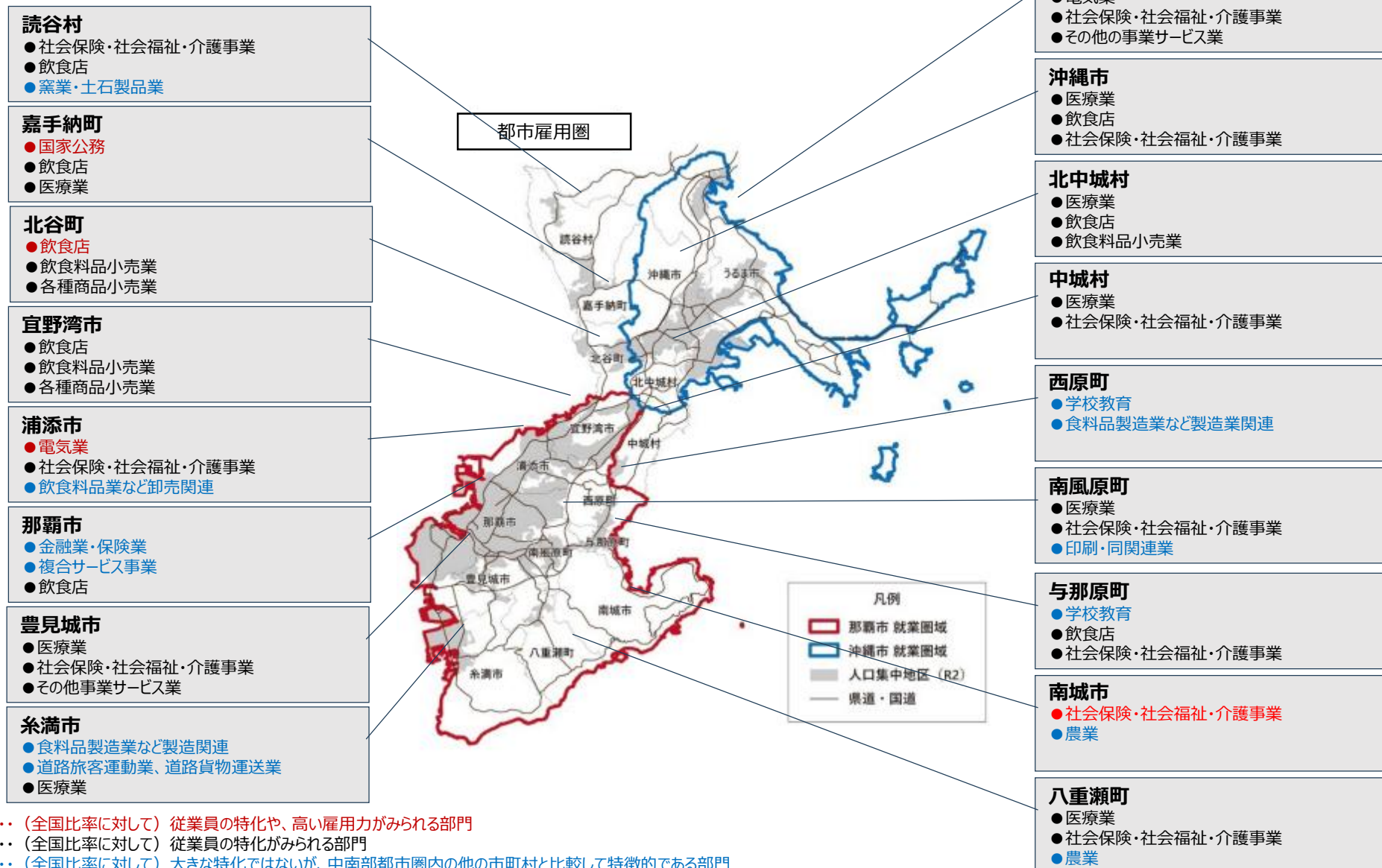
●生産額 上位産業

順位	産業分類（107部門ベース）	生産額	構成比
1	建築	5,402 億円	7.9%
2	医療	4,845 億円	7.1%
3	小売	4,300 億円	6.3%
4	公務	4,211 億円	6.2%
5	航空輸送	3,199 億円	4.7%
6	その他の対事業所サービス	3,021 億円	4.4%
7	飲食サービス	2,841 億円	4.2%
8	教育	2,737 億円	4.0%
9	金融・保険	2,240 億円	3.3%
10	社会保険・社会福祉	2,142 億円	3.1%
11	公共事業	1,842 億円	2.7%
12	電力	1,767 億円	2.6%
13	住宅賃貸料	1,637 億円	2.4%
14	運輸付帯サービス	1,480 億円	2.2%
15	卸売	1,467 億円	2.2%
16	通信	1,456 億円	2.1%
17	食料品	1,386 億円	2.0%
18	介護	1,292 億円	1.9%
19	宿泊業	1,264 億円	1.9%
20	娯楽サービス	963 億円	1.4%

資料：沖縄における経済循環の構造把握調査分析 2020(令和2)年3月

4. 経済・産業

(5) 市町村別産業特化状況



4. 経済・産業

(6) 商圏－贈答用品

- ・那覇市が北部を含めた沖縄本島内市町村による商圏を形成している。
- ・うるま市、沖縄市、北谷町も隣接していない北部市町村を含めた商圏を形成している。

浦添市



宜野湾市



豊見城市



西原町



北中城村



南風原町

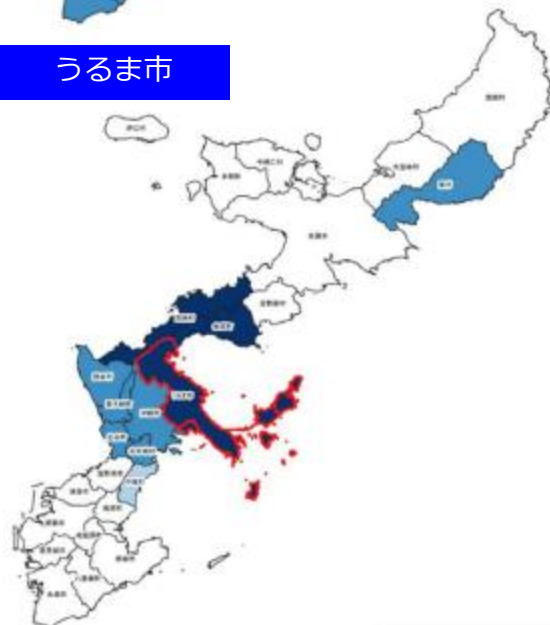


那覇市



※那覇市は、図示されていない渡嘉敷村、座間味村、久米島町など周辺離島を2次商圏、影響圏として含む

うるま市



沖縄市



北谷町



吸引市町村
吸引圏域
■ 1次商圏(30%以上)
■ 2次商圏(10%以上30%未満)
■ 影響圏(5%以上10%未満)
□ 影響圏外(5%未満)

資料：2018（平成30）年買物動向調査

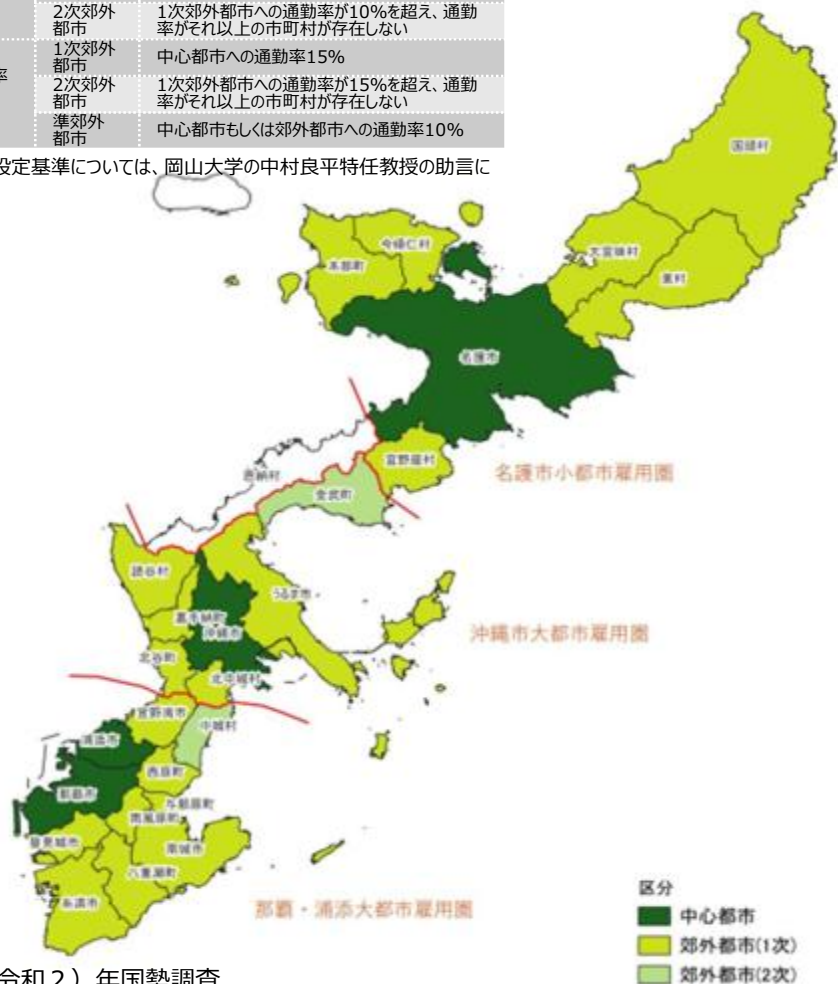
4. 経済・産業

(7) 都市雇用圏図（通勤率10%）

通勤率10%で見た場合、宜野湾市と中城村を堺とした、那覇・浦添大都市雇用圏と沖縄市大都市雇用圏に区分される。

設定基準			
都市圏	DID人口が1万人以上の市町村		
中心都市	DID人口が1万人以上の市町村で、他都市の郊外都市ではない		
郊外都市	通勤率10%	1次郊外都市	中心都市への通勤率10%
		2次郊外都市	1次郊外都市への通勤率が10%を超え、通勤率がそれ以上の市町村が存在しない
	通勤率15%	1次郊外都市	中心都市への通勤率15%
		2次郊外都市	1次郊外都市への通勤率が15%を超え、通勤率がそれ以上の市町村が存在しない
		準郊外都市	中心都市もしくは郊外都市への通勤率10%

注）都市雇用圏の設定基準については、岡山大学の中村良平特任教授の助言に基づいて作成

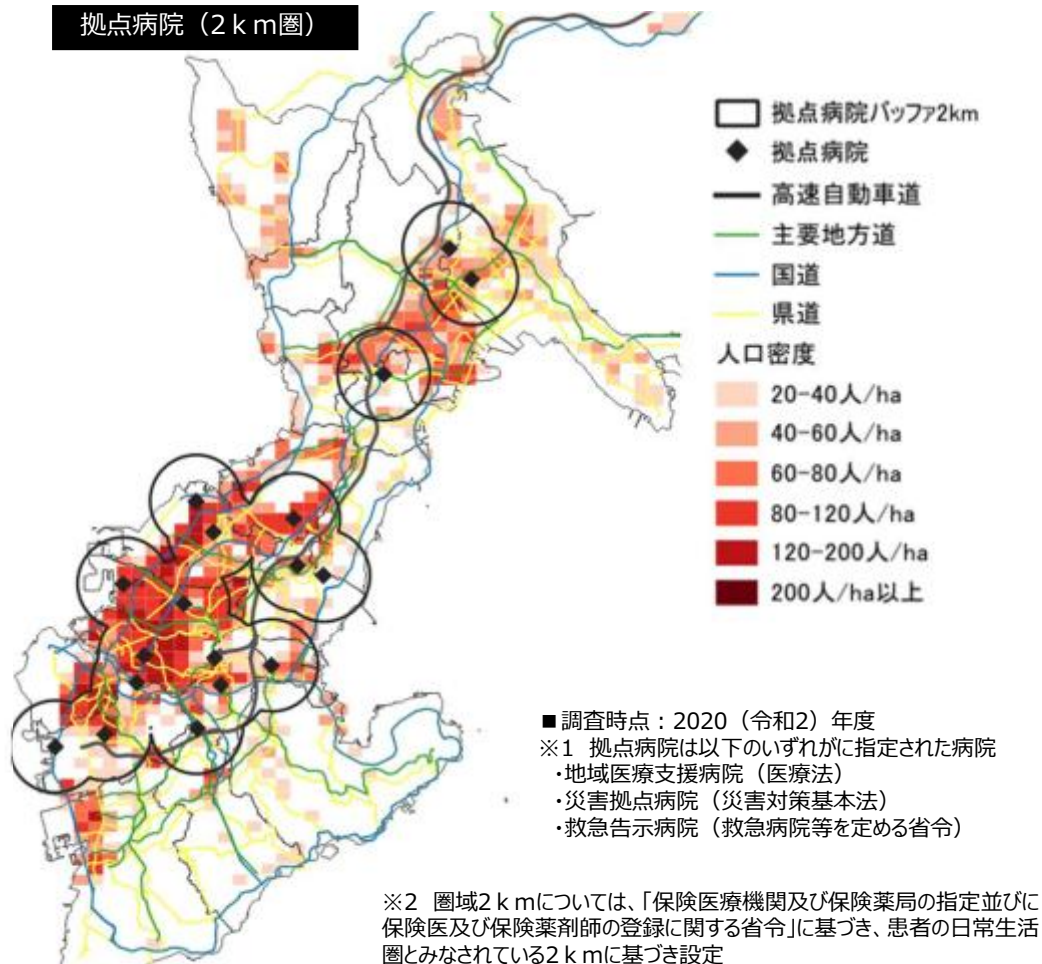


資料：2020（令和2）年国勢調査

(8) 医療圏

・拠点病院（※1）の配置および2km圏域（※）をみると、那覇市から宜野湾市までの連坦と、北中城村、沖縄市に区分される。

拠点病院（2km圏）

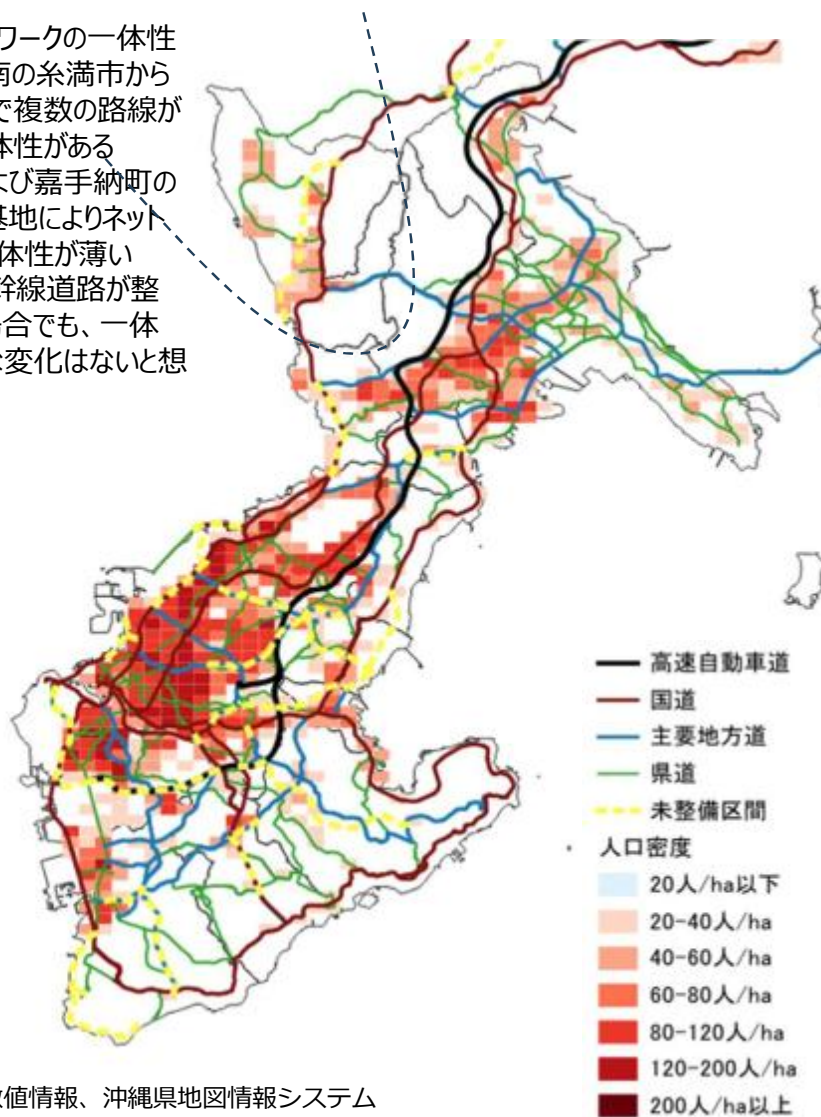


資料：国土数値情報ダウンロードサイト、衛生統計年報、沖縄県地域医療構想（沖縄県保健医療部）

5. 道路・交通

(1) 道路ネットワーク

- 道路ネットワークの一体性としては、南の糸満市からうるま市まで複数の路線が接続し一体性がある
- 読谷村および嘉手納町のみ、米軍基地によりネットワークの一体性が薄い
- 未整備の幹線道路が整備された場合でも、一体性に大きな変化はないと想定される



資料：国土数値情報、沖縄県地図情報システム

(2) 道路の混雑度

2015(平成27)年 センサス



渋滞損失

中南部都市圏 年間約1,234億円

※人口一人当たり 約10万円/年

⇒県内給与平均1,787円/時間×損失時間 約6,908万時間/年

※労働者人口に換算すると 約4万3千人

⇒損失時間 約6,908万時間/年÷労働時間8時間・200日稼働

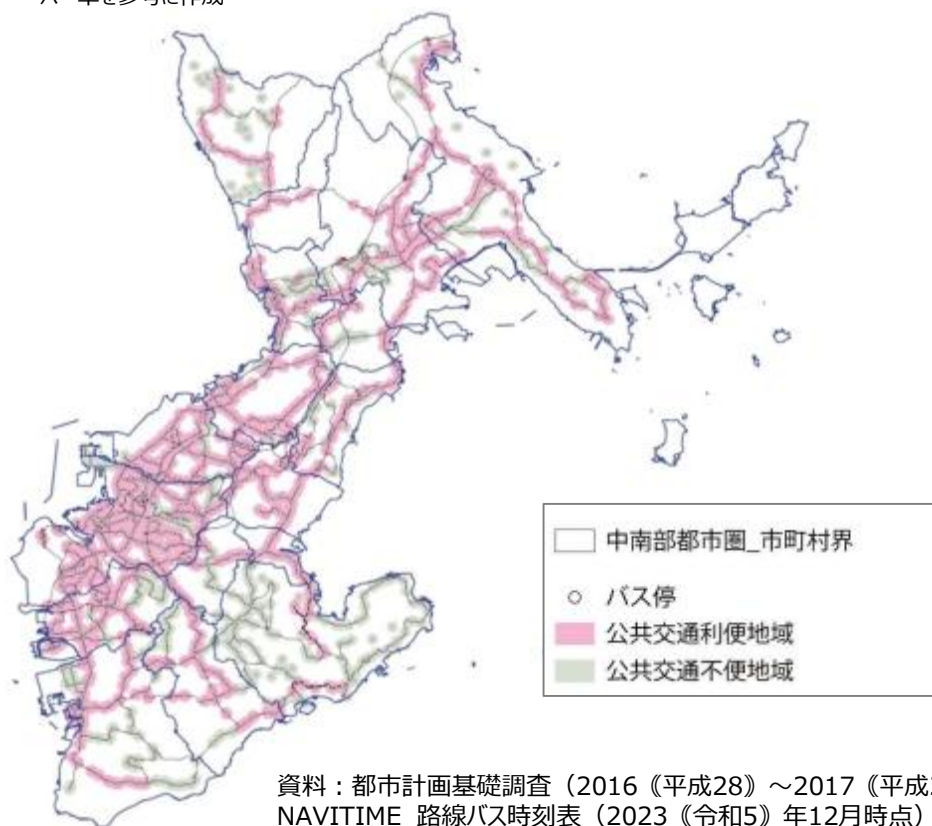
資料：交通センサス、沖縄県の道路、2015（平成27）年度全国道路・2015（平成27）年街路交通情勢調査、第1回沖縄交通リ・デザイン実現検討会資料より作成

5. 道路・交通

(3) 公共交通（バス）利便状況

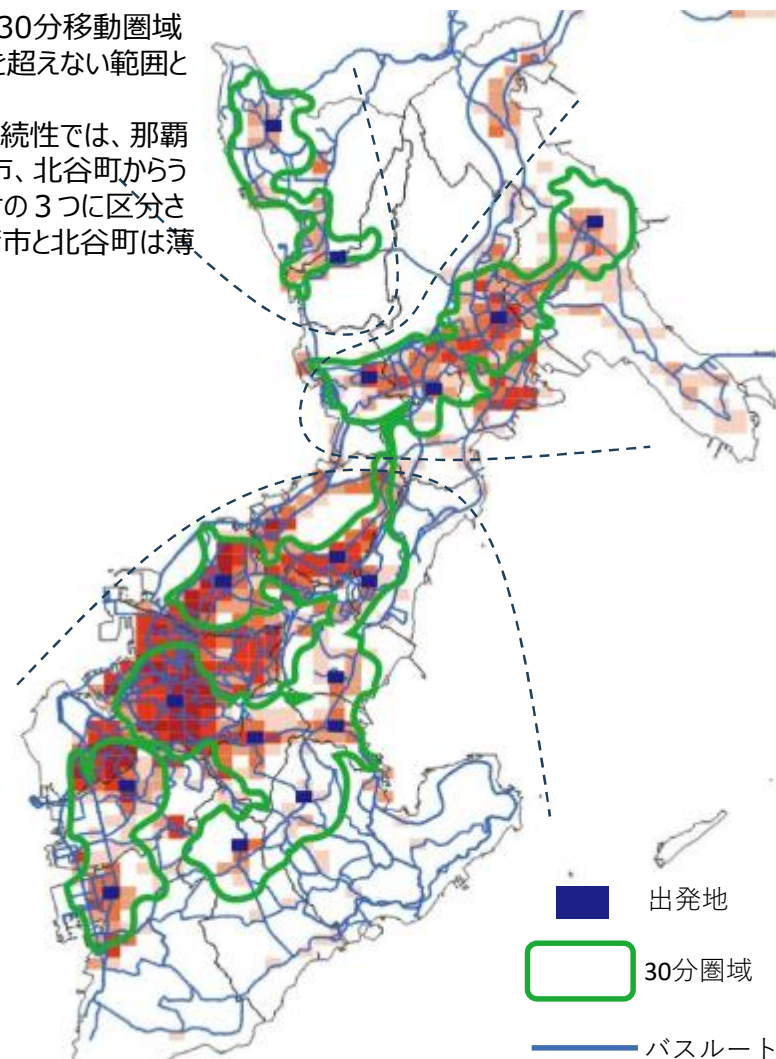
公共交通の利便性の評価			地域区分
バス	バス停から 300m圏内	運行本数30便/日 (往復) 以上	公共交通利便地域
		運行本数30便/日 (往復) 未満	公共交通不便地域
	バス停から300m圏外		公共交通空白地域

※公共交通の利便性の評価指標については、都市構造の評価に関するハンドブック（2014（平成26）年 国土交通省都市局都市計画課）の基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率を参考に作成



(4) 公共交通30分移動圏

- 路線バスによる30分移動圏域は、各市町村を超えない範囲となっている
- 30分圏内の連続性では、那覇市から宜野湾市、北谷町からうるま市、読谷村の3つに区分されるが、宜野湾市と北谷町は薄く連担している



6.社会経済圏域

社会圏域には複数の団体、管轄区分があるが、地域振興に関わる共同事務を実施している市町村広域圏事務組合、および廃棄物処理施設、下水道など都市施設に係る共同事務の管轄について整理した。

(1) 広域市町村圏事務組合

中部区域の浦添市が、広域市町村圏事務組合では、南部に位置づけられている。



(2) 廃棄物処理管轄

沖縄県廃棄物処理計画（第五期）によると、以下の通り、浦添市、西原町を境界に中部と南部に分かれる。



(3) 下水道整備区域

- 宜野湾浄化センター（中部流域）の処理区域
読谷村、嘉手納町、沖縄市（西側）、北谷町、北中城村（西側）、宜野湾市、浦添市（北側）
- 那覇浄化センター（中部流域）の処理区域
浦添市（南側）、那覇市、南風原町、豊見城市
- 具志川浄化センター（中城湾流域）の処理区域
うるま市、沖縄市（東側）、北中城村（東側）
- 西原浄化センター（中城湾南部流域）の処理区域
中城村、西原町、南城市



資料：沖縄県土木事務所、広域市町村圏事務組合資料、沖縄県廃棄物処理計画（第五期）等

第Ⅲ章

将来の中南部都市圏のあり方（案）の作成

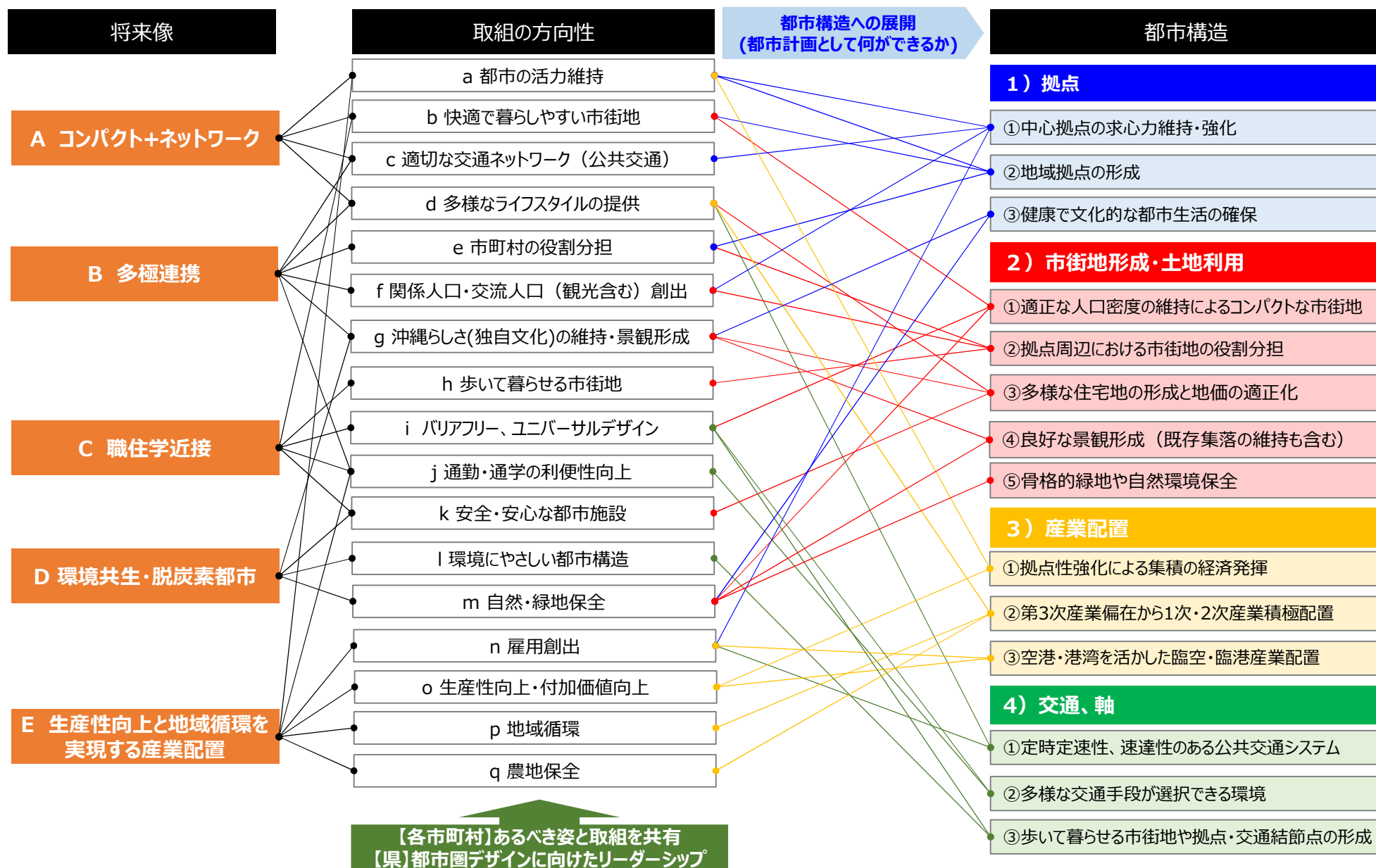
1. 分野別の主な課題と将来像（案）の整理

分野	現状まとめ（第Ⅱ章より）	真の制約	現在のままでは発生してしまう問題	課題	将来像(案)
1. 人口・市街地進展	<ul style="list-style-type: none"> 政令指定都市と比較すると、人口はさいたま市や広島市、面積は北九州市や横浜市と同等程度となっているが、拠点性を比較すると、那覇市、沖縄市は政令指定都市の中心区より低い。 2045（令和27）年には、一部増加する市町村もあるものの、全体として人口が緩やかに減少傾向を示している。 市街化区域・用途地域の推移をみると、戦前は、主な市街地が那覇、首里のみであり、その周辺に集落が点在していたが、終戦後、米軍基地が中南部都市圏に多く配置され、それを取り囲むように市街地が形成・拡大してきた。 人口密度の高い地域を中心に、スーパーや医療機関が立地し、最寄品の地元購買率は上昇、医療充足度も本土並みとなっている。 人口密度が高いほど、ひとりあたりの行政コストは縮減する。 インフラ維持管理コストは、予防保全型を実施した場合でも大きく削減できない（人口減少下では次世代に負担増）。 	<p>① 少子高齢化と生産年齢人口減少</p> <p>② 平坦地に位置する米軍基地</p>	<p>【①人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来に向けてゆるやかに人口減少し、少子高齢化も進行する。 人口分布の状況に大きな変化はないと想定されるが、那覇市、沖縄市の中心部の人口減少が進む。 その周辺では増加するエリアもあるが、そのさらに外側では減少傾向が強い。 <p>【②拠点性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 政令指定都市の中心区との比較では、那覇市の拠点性は低く、都市としての活力や競争性が低下する可能性がある。 <p>【③生活利便性の喪失】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度の高いエリアでは買物、医療など生活利便サービスは一定水準の水準があるが、将来的な人口減少でこれら生活サービスが維持できなくなる可能性がある。 人口密度低下により適正なインフラ維持管理が困難となる。 <p>【④市街地進展】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模な跡地利用により、既成市街地のスプロール化が進む。 	<p>① 少子高齢化および人口減少を前提とした適正な人口密度の維持</p> <p>② 中心拠点の求心力の維持向上、地域拠点の形成</p> <p>③ 基地跡地利用を契機とした都市構造の再編</p>	<p>将来像から都市構造へのバックキャスト（次頁）</p> <p>B 多極連携</p> <p>A コンパクト＋ネットワーク</p> <p>C 職住学近接</p> <p>D 環境共生・脱炭素都市</p>
2. 地勢・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 地勢として、東西の海岸低地と本島を南北に縦断する100-200m程度の丘陵地があり、海岸低地は津波リスクがある。 まとまった緑は、東側の斜面緑地や基地内に存在する。 那覇市から沖縄市、うるま市に至るまで市街地が連坦して形成されている。土地利用は住宅地を中心とした用途であるが、沿岸部にまとまった工業地が見られる。 いずれの調査年においても、那覇市（久茂地、新都心周辺）を頂点とした地価構造となっている。 政令指定都市と比較すると、中南部都市圏はまとまった緑が少なく、市街地が薄く広がっている。 用途地域と実際の土地利用がちぐはぐだと、土地の最も有効使用ができない。 県民所得との関係でみると、中南部都市圏全体として所得に見合わない住宅地地価となっている。 市部においては、戸建て住宅の供給が減少し、共同住宅の供給が急増している。 幹線道路の沿道土地利用が道路機能と整合しておらず、機能を十分に発揮できていない。 中南部都市圏の農地、緑地は減少傾向である。 	<p>① 海岸域の災害リスク</p> <p>② 東西に短く南北に長い都市圏域</p> <p>③ 投機などに起因する地価高騰</p>	<p>【①地価・住宅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地価格は上昇傾向かつ、県民所得に見合わない価格で推移しており、居住取得費用に影響が想定される。 <p>【②土地の最も有効使用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少するエリアや用途地域に見合わない土地利用が行われているエリアは、インフラの維持ができなくなり、価値が下がることが想定される。 <p>【③自然環境の喪失、気候変動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来の農地・緑地減少により、環境負荷が増大する。 	<p>① 災害リスクがない土地への誘導</p> <p>② スプロール抑制と土地の最も有効使用の促進</p> <p>③ 自然環境保全</p>	

1. 分野別の主な課題と将来像（案）の整理（※前頁からの続き）

分野	現状まとめ（第Ⅱ章より）	真の制約	現在のままでは発生してしまう問題	課題	将来像(案)
3. 都市交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通分担率をみると、鉄道のない沖縄県では、全国と比較し「自家用乗用車」の分担率が高く（約9割）、公共交通の分担率は低い。 交通量は中南部に集中し、渋滞損失額は中南部都市圏において、ひとりあたり10万円/年間となり、損失額を労働人口に換算すると4万3千人となる。 県外・国外からの人流・物流は空港・港湾が支えている。 那覇市発着を基本とした路線バス網が形成されているが、公共交通を用いた各市町村拠点からの30分移動圏域は市町村区域を超えるような広域的な範囲とはなっていない。 公共交通結節点が乏しく、バスの利便性が悪い。 男女別交通行動の構成をみると、男性は通勤に費やす時間が最も多く、女性は私事（買物や送迎）などに費やす時間が長い。 沖縄県は、他県と比較して児童生徒の通学手段に占める送迎の割合が多くなっている。 自動車中心の交通行動により、商業開発や住宅開発の流行り廃りのサイクルが早い傾向にある。 CO2排出量は運輸部門で30.4%（そのうち、自動車に起因するものは17.8%）となっている。 	<p>①人口規模に見合う大量輸送の公共交通がない</p> <p>②利便性の悪い路線バス網</p>	<p>【①交通渋滞】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車保有台数は増加傾向にあり、混雑度がそのまま上昇すると、渋滞損失額も高止まり又は増加する可能性がある。 <p>【②公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の分担率が低下し、バス路線数の減少、利用率の減少が続く。 交通渋滞が公共交通の定時性にも影響し、ますます公共交通の利用率が低下する可能性がある。 <p>【③自動車中心の交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 若年層から歩く習慣のない生活様式が常態化する。 CO2増加による環境負荷が続く。 	<p>①過度な車社会からの脱却</p> <p>②定時定速性、速達性のある公共交通ネットワーク</p> <p>③歩いて暮らせる市街地や拠点、交通結節点の形成</p> <p>④持続可能な交通環境</p>	<p>将来像から都市構造へのバックキャスト（次頁）</p> <p>E 生産性向上と地域循環を実現する産業配置</p> <p>D 環境共生・脱炭素都市</p> <p>C 職住学近接</p> <p>B 多極連携</p> <p>A コンパクト＋ネットワーク</p>
4. 都市経済	<ul style="list-style-type: none"> 県民所得は改善しているものの、全国水準には達していない。 戦前の第1次産業中心から、戦後の米軍統治下～復帰において第2次産業形成を経ず第3次産業中心となっている。 製造業中心の産業ではないことから、農業、漁業の振興と、これらの産業に観光をどう関連づけるかが重要である。 2015（平成27）年と2020（令和2）年の国勢調査では、15歳以上の就業者数が減少した。 従業者の分布状況をみると、那覇市の従業者数が多く、次いで沖縄市が核となっているが、近年は沖縄市の拠点性が相対的に低くなっている。 沖縄県生産性向上に向けて、密接に関連する産業については、適切な配置がなされていない。 2009（平成21）年から2021（令和3）年の従業者の変化をみると、医療・福祉業は全市町村で伸びがみられ、卸業・小売業は那覇市、沖縄市以外の周辺市町村で増加した。 各市町村の従業者数比率による特化状況をみると、医療業、介護・社会保険・社会福祉業、飲食店などが上位にくることが多い一方、これらの産業は相対的に付加価値が低く、かつ女性の非正規雇用者により支えられている。 復帰以降の第3次産業の伸びと比較すると、他の産業の伸びはあまりみられない。 中南部都市圏は、面積規模の小さい17の市町村により形成されている。 	<p>①労働力減少</p> <p>②重工長大な製造業が立地しにくい地理特性（島しょ、限られた土地と水資源）</p> <p>③主力産業の付加価値の低さ</p> <p>④人口規模の小さな自治体の集合体</p>	<p>【①労働生産性の停滞】</p> <ul style="list-style-type: none"> 労働力が減少、中南部都市圏の産業構造は、付加価値が比較的低く、非正規雇用率が比較的高い第3次産業（医療・福祉、卸売・小売、宿泊・飲食サービスなど）が主力であり、今後もその傾向が続くと、生産性は向上しないと想定される。 <p>【②自治体単位での産業振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各自治体が類似の産業誘致を行うことで、産業の集積が図られない。 中南部都市圏の労働生産性や付加価値の停滞は、沖縄県全体へ影響を及ぼし、自立型経済の構築には至らない。 	<p>①生産性向上に資する産業配置（サプライアクセス、マーケットアクセスを踏まえた産業配置）</p> <p>②産業配置における構成自治体の広域連携（産業の集約化、第3次産業のみへの傾倒から産業の多様化への転換、各自治体の特化産業に応じた役割分担等）</p> <p>③港湾、空港との連関による産業振興</p>	

2. 将来像（案）から都市構造へのバックキャスト



望ましい都市構造へのシナリオ(次頁)

3. 望ましい姿実現に向けたシナリオ（案）

将来パターン（目標年次：2040《令和22》年）

目標年次(2040《令和22》年)における人口

- 総人口 120万人（2020《令和2》年から2万人減）
- 高齢者人口 37万人（2020《令和2》年から1.3倍）
- 生産年齢人口 67万人（2020《令和2》年から0.9倍）

出典：社会保障・人口問題研究所 将来推計人口（2023《令和5》年推計）

将来パターン（長期的目標）

【想定】

・普天間飛行場跡地利用が進捗、鉄軌道が整備 など

【参考】2050《令和32》年における人口

- 総人口 117万人（2020《令和2》年から5万人減）
- 高齢者人口 39万人（2020《令和2》年から1.4倍）
- 生産年齢人口 67万人（2020《令和2》年から0.8倍）

出典：同左

（バッドシナリオ）現状のままの将来

（グッドシナリオ）望ましい姿

1
拠点

【拠点】

- ・那覇市、沖縄市が担うが、事業所集積減少など拠点性が低下、都市の活力低下

【その他拠点】

- ・地域拠点はなし

※中心拠点の維持強化及び地域拠点形成の推進
※拠点形成においては、公共交通結節点やターミナル形成、周辺まちづくりと連携した取組を実施
【中心拠点】那覇市、沖縄市における高度利用化、業務集積、交流促進により拠点性維持強化
【地域拠点】各地域単位
（公益公共施設、商業施設などの集積度、交通結節性などからより設定）

※中心拠点の維持強化及び地域拠点形成の推進
※拠点形成においては、公共交通結節点やターミナル形成、周辺まちづくりと連携した取組を実施
【中心拠点】那覇市、沖縄市、宜野湾市の高度利用化、業務集積、交流促進により拠点性維持強化
【地域拠点】各地域単位
（公益公共施設、商業施設などの集積度、交通結節性などからより設定）

2
市街地形成・土地利用

【外延化とスポンジ化による人口密度減少】

- ・薄く広がる市街地、空家増加、インフラ維持の困難
- ・1haあたり60人（※1）を維持できない市街地
- ・生活サービス関連産業の衰退

【災害リスクのある市街地】

- ・外延化により、災害リスクへの居住が進む

【地価】

- ・那覇市など所得に対して地価が高い状況が継続
- ・他方、郊外部はスポンジ化により土地の最有効使用ができず地価が下落する

【郊外、自然環境】

- ・市街地の外延化により緑地が減少

【負のスパイラル】

- ・自動車中心の交通環境により商業開発などの流行り廃りが早く、効率的効果的なストック形成に支障
- ・人口密度が低下し、インフラ維持管理費を含めた一人当たりの歳出が増加する【P35-36に歳出試算】
- ・土地の最有効使用が困難となり、負のスパイラル

【コンパクト化と人口密度維持】

- ・適正な土地利用規制によるスプロール防止
- ・効率的な維持管理と居住環境の確保
- ・災害リスクエリアでの居住抑制とリスク低減

【市街地の役割分担】

- ・中心拠点周辺市街地：集住など高密度市街地
- ・地域拠点周辺市街地：戸建てなど中密度市街地
- ・生活エリア：小学校単位（※2）など歩いて暮らせる範囲

【地価と居住】

- ・拠点周辺での集住、郊外部の戸建て住宅など、多様な居住環境の形成と、それぞれのエリアでの適切な人口密度維持により、地価の適正化（拠点の地価高騰抑制+郊外部の地価下落防止）
- ・長期未着手の密集市街地改善と連携し居住環境を改善

【郊外部・自然環境】

- ・既存集落は、歴史環境の保全による地域の活性化
- ・骨格となる緑地を保全

【正のスパイラル】

- ・人口密度を維持し、インフラを適正に維持することによる、生活サービスの維持向上
- ・都市施設の整備、維持管理に関して広域連携を推進

【コンパクト化と人口密度維持】

- ・適正な土地利用規制によるスプロール防止
- ・効率的な維持管理と居住環境の確保
- ・災害リスクエリアでの居住抑制とリスク低減

【市街地の役割分担】

- ・中心拠点周辺市街地：集住など高密度市街地
- ・地域拠点周辺市街地：戸建てなど中密度市街地
- ・生活エリア：小学校単位など歩いて暮らせる範囲

【地価と居住】

- ・拠点周辺での集住、郊外部の戸建て住宅など、多様な居住環境の形成と、それぞれのエリアでの適切な人口密度維持により、地価の適正化（拠点の地価高騰抑制+郊外部の地価下落防止）
- ・長期未着手の密集市街地改善と連携し居住環境を改善

【郊外部・自然環境】

- ・既存集落は、歴史環境の保全による地域の活性化
- ・骨格となる緑地を保全

【正のスパイラル】

- ・人口密度を維持し、インフラを適正に維持することによる、生活サービスの維持向上
- ・都市施設の整備、維持管理に関して広域連携を推進

3. 望ましい姿実現に向けたシナリオ（案）（※前頁からの続き）

	（バッドシナリオ）現状のままの将来	（グッドシナリオ）望ましい姿	将来パターン（長期的目標）
3 産業配置	<p>【低い生産性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 低い労働生産性、低い所得水準が維持 市街地の人口密度の低下は、特にサービス業などの労働生産性の低下を招く【P35-36に生産性試算】 <p>【ザル経済】</p> <ul style="list-style-type: none"> 低い域内自給率、所得が地域に循環しない <p>【偏りのある産業構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次産業中心、第2次産業の不在 観光等への依存 <p>【農業など第1次産業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 衰退傾向が続き、農業振興のみでは限界 <p>【低い集積性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 集積性が低く、集積の経済が発揮できない <p>【自治体ごとの産業誘致】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各自治体で同種の産業のパイを奪い合い（小売、福祉）、都市圏全体での最適解が見通せない 	<p>【拠点強化と集積の経済】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点における業務機能（対事業所サービス、KIBS）の集積による労働生産性向上 港湾、空港隣接地における臨空・臨港産業集積 <p>【バランスのよい産業構造と域内自給率の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第2次産業などの立地誘導 第1次～第3次の関連産業集積による空間的近接およびSA,MA優位性の発揮 <p>【第1次産業振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> 農政サイドと連携した適切な土地利用規制による農地保全 第2次産業などものづくり産業、第3次産業を連関させた6次産業化推進 <p>【都市圏としての役割分担】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1次産業振興、第2次産業振興など、地域ごとに適切な役割分担 <p>【自立経済確立】依存経済から脱却し、自立経済へ</p>	<p>【拠点強化と集積の経済】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点における業務機能（対事業所サービス、KIBS）の集積による労働生産性向上 港湾、空港隣接地における臨空・臨港産業集積 <p>【バランスのよい産業構造と域内自給率の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第2次産業などの立地誘導 第1次～第3次の関連産業集積による空間的近接およびSA,MA優位性の発揮 <p>【第1次産業振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> 農政サイドと連携した適切な土地利用規制による農地保全 第2次産業などものづくり産業、第3次産業を連関させた6次産業化推進 <p>【都市圏としての役割分担】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1次産業振興、第2次産業振興など、地域ごとに適切な役割分担 <p>【自立経済確立】依存経済から脱却し、自立経済へ</p>
4 交通	<p>【自動車を持たざるを得ない交通環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車中心の交通環境 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様な移動に対応しきれない路線バス網 拠点がなく故の非効率な運行 <p>【交通のエッセンシャルワーカー不足】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手、メンテナンス作業員など労働力減少 <p>【高齢化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 免許返納した高齢者が快適に移動できない 歩道の段差がありパーソナルモビリティが活用できない <p>【駐車場】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の有無により左右される集客性 <p>【観光客】</p> <ul style="list-style-type: none"> 増加する観光客とレンタカーを中心とした観光行動 <p>【負のスパイラル】</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記事項が複層的に関係し負のスパイラルに陥る 公共交通の衰退が進行 人口密度が低下することで、路線バス減少、減便、路線廃止が進み、各市町村によるコミュニティバス等の運営費用の負担増 	<p>【公共交通中心】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス、モノール中心の交通環境により公共交通30分圏域が拡大 <p>【多様な移動手段の選択ができる環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点および交通結節点形成と連動した多様な移動手段（基幹バス、路線バス、コミュニティバス、自転車、徒歩、パーソナルモビリティなど）の確立 道路、歩道の整備 <p>【拠点・軸の設定】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通で接続する拠点を形成し、運行の効率化を図るとともに、適切なサービスレベルによる運行 観光拠点についても公共交通でアクセスできる <p>【駐車場の適正な規制誘導】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点内駐車場抑制やフリッジパーキングなど駐車場の適正誘導 <p>【正のスパイラル】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度が維持され、路線バスの維持および多様な移動手段の確保による利便性向上により誰もが移動しやすい交通環境の形成 	<p>【公共交通中心】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道、バス、モノール中心の交通環境により公共交通30分圏域がさらに拡大 <p>【多様な移動手段の選択ができる環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点および交通結節点形成と連動した多様な移動手段（基幹バス、路線バス、コミュニティバス、自転車、徒歩、パーソナルモビリティなど）の確立 道路、歩道の整備 <p>【拠点・軸の設定】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通で接続する拠点を形成し、運行の効率化を図るとともに、適切なサービスレベルによる運行 観光拠点についても公共交通でアクセスできる <p>【駐車場の適正な規制誘導】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点内駐車場抑制やフリッジパーキングなど駐車場の適正誘導 <p>【正のスパイラル】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度が維持され、路線バスの維持および多様な移動手段の確保による利便性向上により誰もが移動しやすい交通環境の形成

※1 人口密度について…第11版都市計画運用指針によると、住宅用地の人口密度については、土地の高度利用を図るべき区域にあっては、1ha当たり100人以上、その他の区域にあっては1ha当たり80人以上を目標とし、土地利用密度の低い地域であっても1ha当たり60人以上とすることを基本とすることが望ましいとされる。中南部都市圏においては、地域の実情に合わせて目標密度を設定することが必要。

※2 生活圏の考え方について 国土交通省国土審議会計画推進部会「国土の長期展望（最終とりまとめ）-2021（令和3）年6月」によると、今後の国土は小学校区程度を範囲とする「生活エリア」、都市機能が提供され必要なサービスが充足する「地域生活圏」、広域的な連携・調整を担う「広域ブロック」、三大都市など国際競争力の強化を担う「全国レベル」の4層とされている

4. シナリオに基づく将来都市構造のイメージ（案）

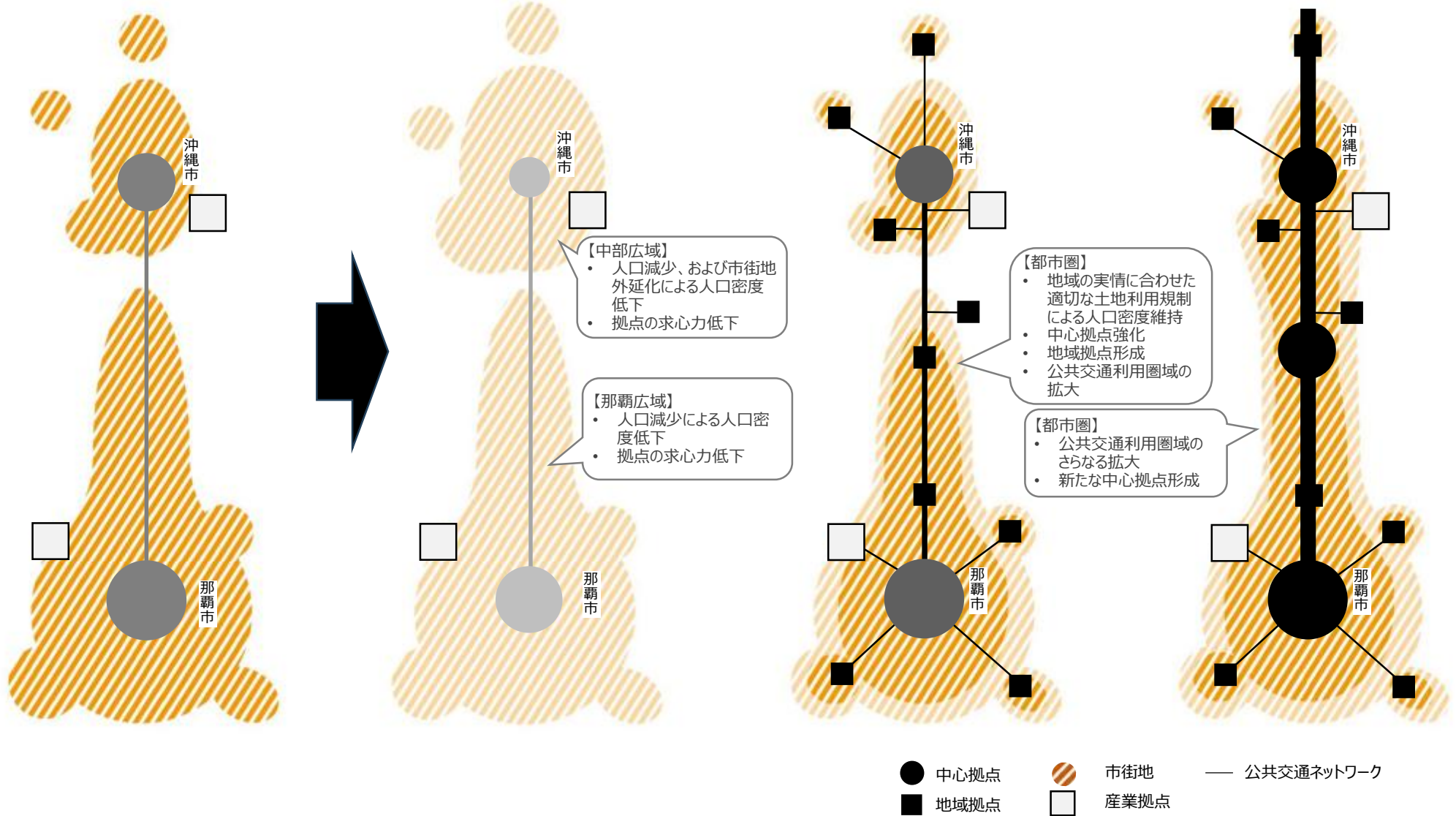
現状

将来パターン（目標：2040《令和22》年）

（バッドシナリオ）現状のままの都市構造

（グッドシナリオ）望ましい都市構造

将来パターン
（長期目標）



4. シナリオに基づく将来都市構造のイメージ（案）

■ 拠点及び軸の関係性イメージ

拠点などの考え方（順不同）

【中心拠点】
高次の都市機能を有する

【産業拠点】
・臨空・臨港産業
・第2次産業集積
（ものづくり産業）
・近隣の第1次産業との連携

【観光拠点】
交流機能や宿泊機能などを
有する

【生活圏】
・コンビニ、かかりつけ医とな
る診療所、高齢者施設など
がある、歩いて暮らせる範囲

【地域拠点】
生活に必要な都市機能を有
し、生活サービスを充足する

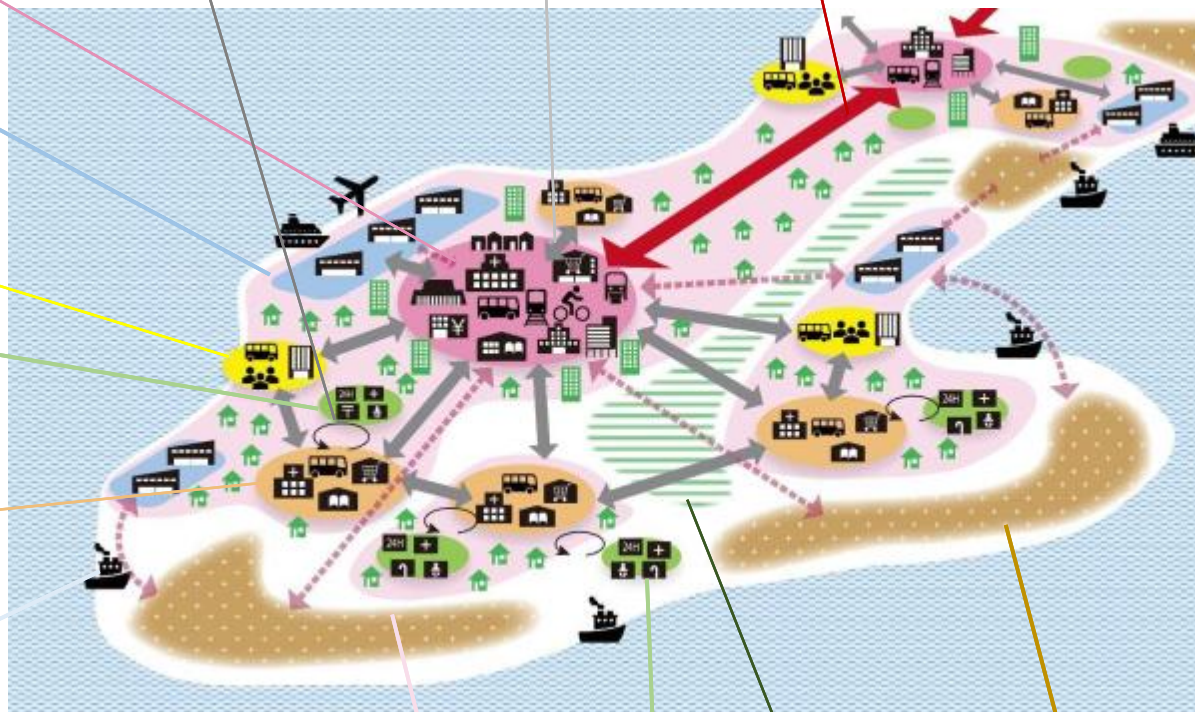
【漁港】
・第1次産業である漁業の生業
の場（※拠点ではなくスポットと
しての位置づけ）

軸の考え方（順不同）

【生活交通】
（コミュニティバス、デマ
ンド交通、自転車など多様な
手段等）

【地域軸】
中心拠点と地域拠点間、およ
び地域拠点相互を接続
（基幹バス、路線バス、コミュ
ニティバス等）

【広域軸】
中心拠点間を接続
（鉄軌道、短中期的に基幹バス）



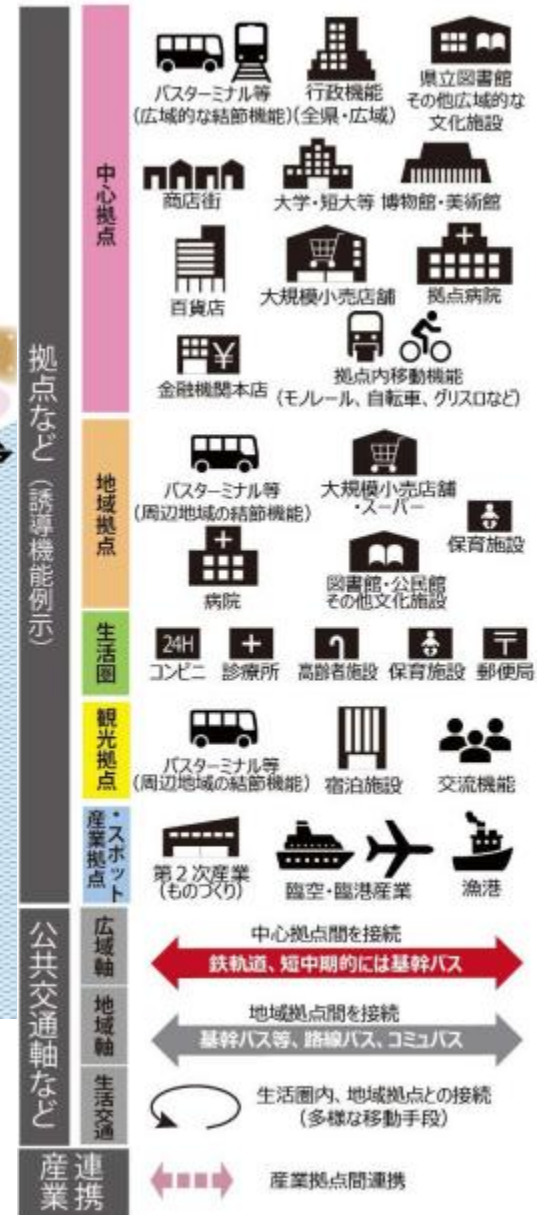
土地利用の考え方

【スプロール抑制と人口密度維持】
・市街地のさらなる外延化を抑制し、
拠点内および周辺市街地の人口密度を維持

【郊外の既存集落】
・歴史環境の保全に
よる地域の活性化

【自然環境】
・骨格的緑地保全

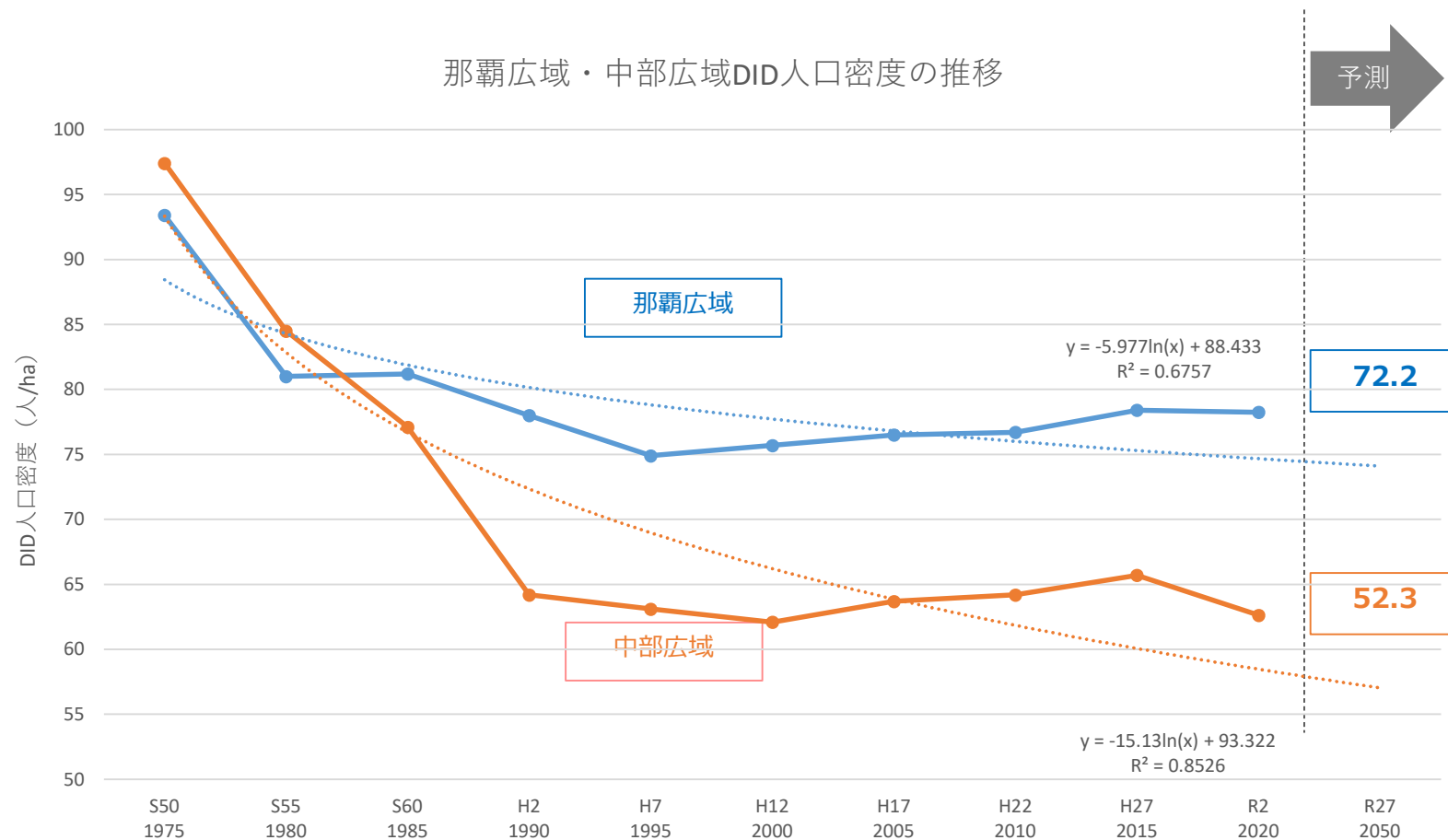
【農業振興】
・農地保全と第2次
産業との連携



【参考】DID人口密度推移からの将来予測

(1) DID人口密度の予測 (2050 (令和32) 年)

- DID人口密度について、過去の推移から近似式を推定し、2050 (令和32) 年時点のDID人口密度を予想すると、那覇広域のDID人口密度は72.2人/ha、中部広域のDID人口密度は52.3人/haとなる。

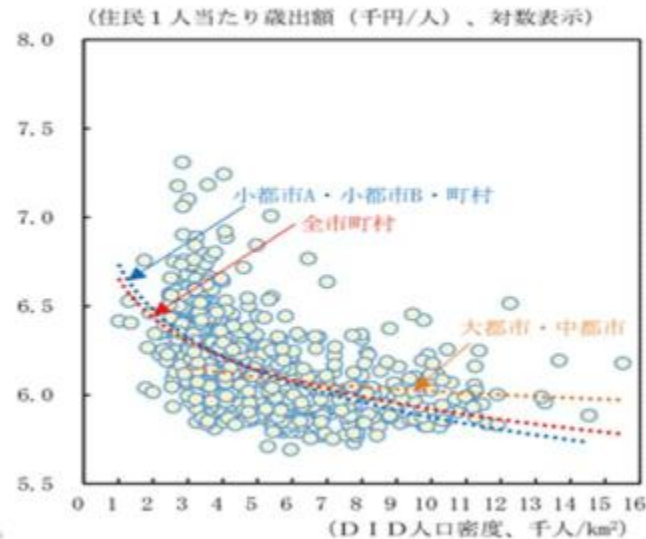


【参考】DID人口密度推移からの将来予測

(2) DIDと歳出額の相関

- DID人口密度が高い自治体ほど行政コストは低い傾向にある。
- DID人口密度については、小都市・町村の方が大都市・中都市に比べ相対的に低くなっており、小都市・町村の方が人口集積による行政コストの削減効果が大きいことが分かる。

一人当たりの歳出額とDID人口密度



出典：地域の経済2022（令和4）（内閣府）

- 注） 1 総務省「国勢調査」、「市町村別決算状況調」により作成
2 対象は2020（令和2）年度において人口集中地区（DID）を持つ793市町村及び特別区部
3 住民一人当たりの歳出額は2018（平成30）～2020（令和2）年度の平均値（歳出額は各年度決算の歳出総額）
4 (全市町村) $y = -0.32\ln(x) + 6.6565$
(大都市・中都市) $y = -0.113\ln(x) + 6.2821$
(小都市A・小都市B・町村) $y = -0.375\ln(x) + 6.7374$

(4) 歳出予測

- DID人口密度と上記近似曲線から、一人当たりの歳出を予測すると、那覇広域は約3%増、中部広域は約5%増となる。

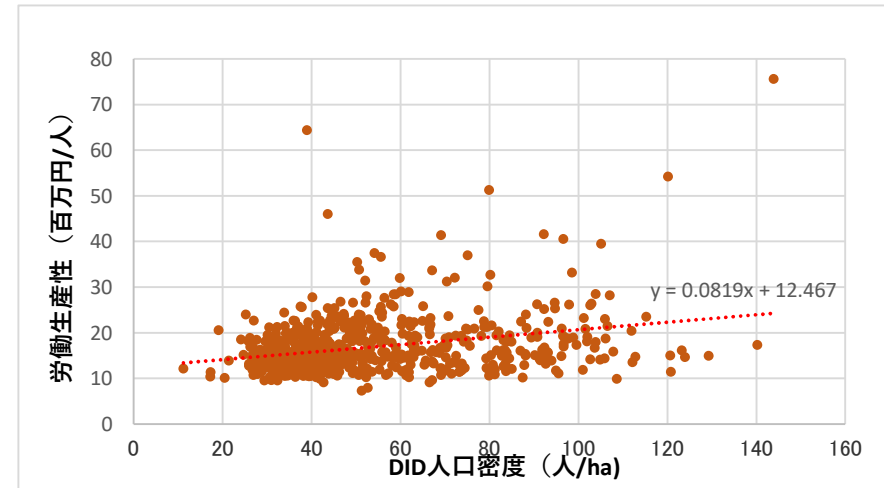
(5) 労働生産性予測

- DID人口密度と上記近似曲線から、一人当たりの労働生産性（売上額ベース）を予測すると、那覇広域は約3%減、中部広域は約5%減となる。

(3) DIDと労働生産性の相関

- DIDを有する市町村におけるサービス業の労働生産性とDID地区の人口密度の関係をみると、DID密度が高い市町村ほど、労働生産性が高い傾向がみられる。
- 回帰分析の結果からみると、DID人口密度が70人/haの場合の労働生産性が1,820万円/人、80人/haの場合1,900万円/人となり、5%の増加である。

サービス業の労働生産性とDID人口密度



出典：2013（平成25）年国土交通白書

- 注） 1 労働生産性はDID地区を有する市町村の産業ごとの売上額を産業従事者数で除して計算。
2 サービス業は産業大分類のうち、農林漁業、鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業を除いたもの。
3 2012（平成24）年経済センサスにおいて、売上額の記載がない産業については、売上額及び従事者数を除いて計算。
4 2012（平成24）年経済センサスにおいて、売上額の記載がない市町村は対象から除外。
資料）経済産業省「2012（平成24）年経済センサス」、総務省「2010（平成22）年国勢調査」より国土交通省作成

		人口密度 (人/ha)	歳出 (万円/人)	労働生産性※売上額 (万円/人)
那覇 広域	2020	78.2	40.28	1,887
	2050	72.2	41.32 (約3%増)	1,838 (約3%減)
中部 広域	2020	62.6	43.25	1,759
	2050	52.3	45.81 (約5%増)	1,675 (約5%減)

5. 拠点設定の考え方（たたき台）

（1）都市機能誘導区域の位置づけ

■都市機能誘導区域の設定

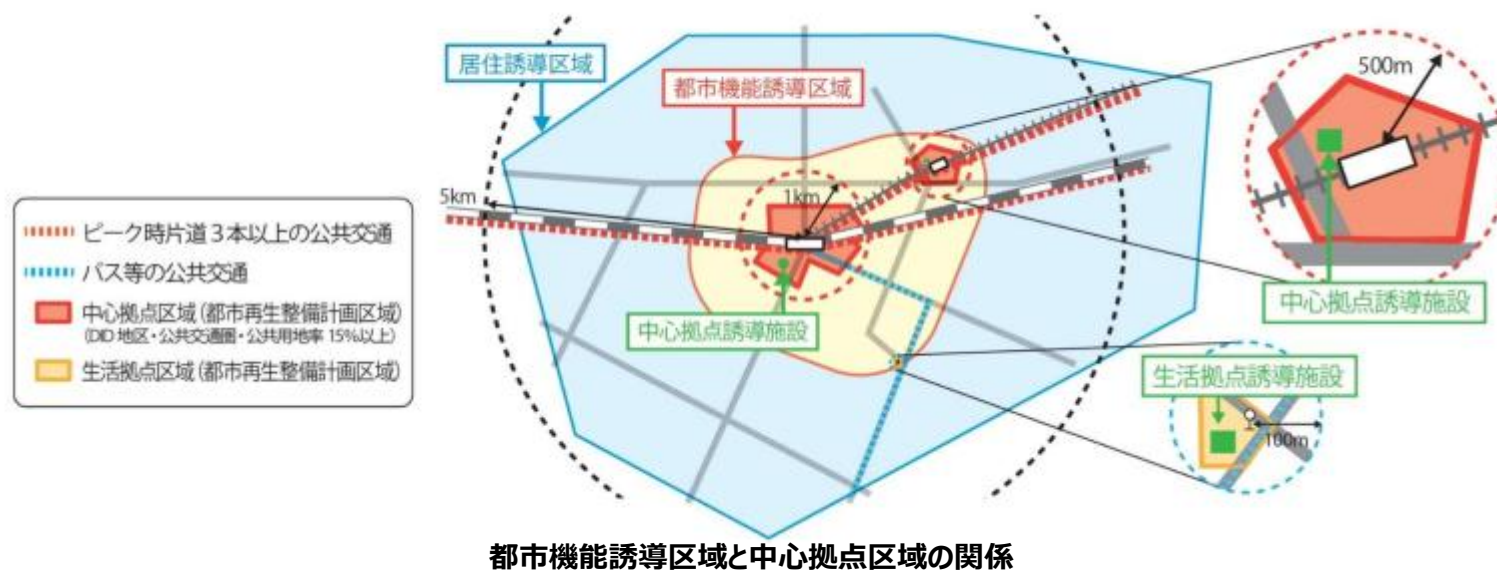
- ① 各拠点地区の中心となる鉄道駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- ② 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していた地区等、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（2024《令和6》年4月版/国土交通省）

（2）中心拠点区域の位置づけ

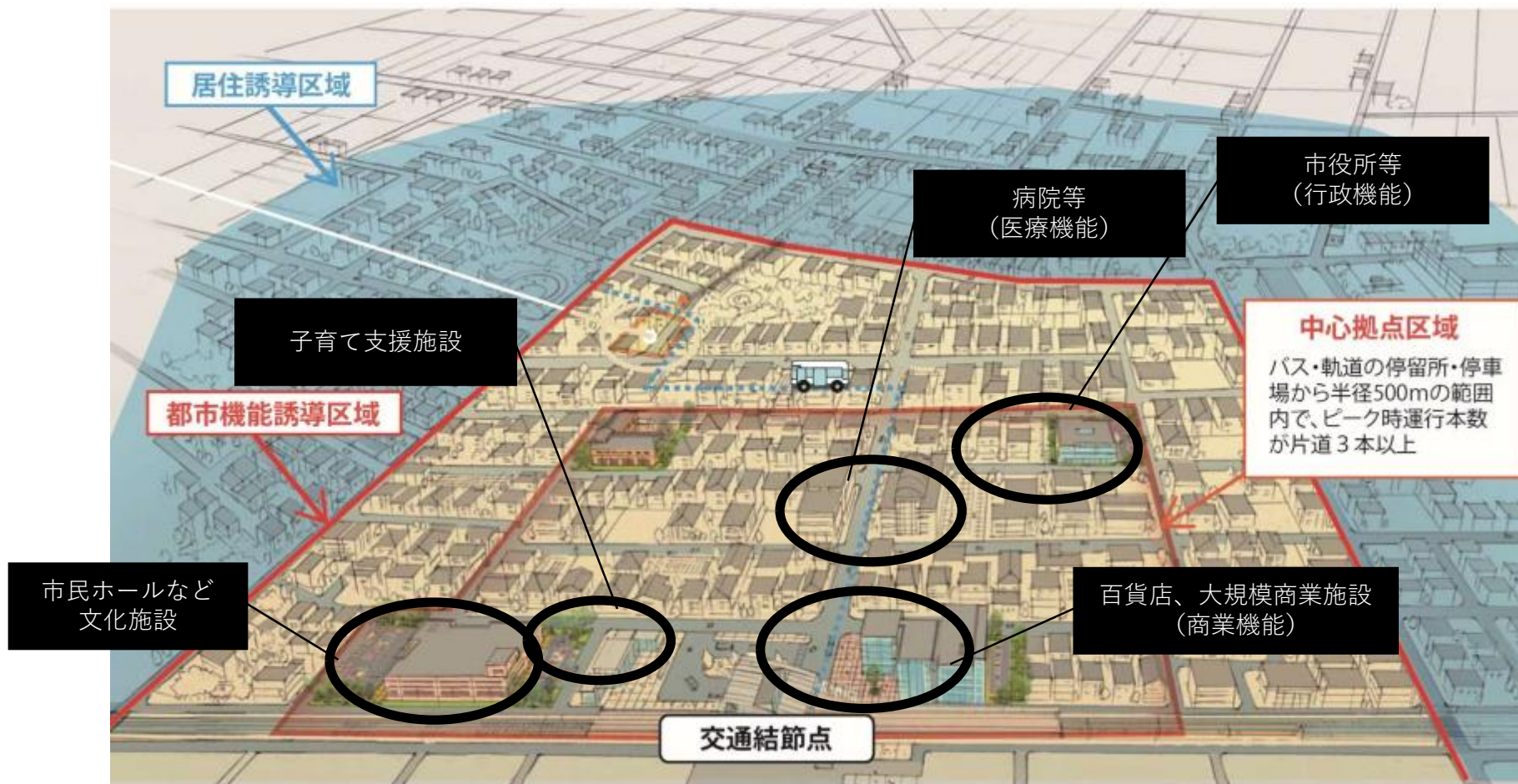
■中心拠点区域

- ・ 立地適正化計画における都市機能誘導区域内に定められるもので、必要な都市機能を誘導し、まちの活力の維持・増進や、持続可能な都市構造の再構築を積極的に図る拠点区域
- ・ 人口集中地区（DID）内（今後、直近の国勢調査の結果に基づく人口集中地区と見込まれる区域も含む）
- ・ 鉄道・地下鉄駅から半径1kmの範囲内、又はバス・軌道の停留所・停車場から半径500mの範囲内（いずれもピーク時運行本数が片道3本以上を満たすもの）



出典：都市機能立地支援事業・都市再構築戦略事業（都市再生整備計画事業の活用）パンフレット（2018《平成30》年6月）

5. 拠点設定の考え方（たたき台）



中心拠点区域の誘導施設イメージ

5. 拠点設定の考え方（たたき台）

（3）拠点の位置（たたき台）

■ 立地適正化計画における都市機能誘導区域の設定

- ① 各拠点地区の中心となる鉄道駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車等で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- ② 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していた地区等、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（2024《令和6》）年4月版/国土交通省）

中南部都市圏における
鉄道駅の不在

■ 中南部都市圏 拠点の設定の根拠

県外において拠点の設定の根拠となる**鉄道駅がないことから**、将来的な基幹バス構想や、鉄軌道の整備を想定し、交通結節機能やバスターミナルなどの構想の位置づけがある箇所を基本として想定する。

【鉄軌道の位置づけ】

- ・普天間跡地（※構想）

【候補となるターミナル構想など】

- ・那覇バスターミナル（※既存）
- ・胡屋・中央地区バスタプロジェクト（※構想）
- ・うるま市安慶名地区（※構想）
- ・与那原MICE（※構想）
- ・北谷町美浜/キャンプ桑江（※構想）等

【その他】既存路線バスの営業所

（4）拠点の機能（たたき台）

機能分類	中心拠点 （高次の都市機能を有する）	地域拠点 （生活に必要な都市機能を有する）	生活圏
交通結節機能	広域的な交通結節機能 ・那覇バスターミナル ・胡屋・中央地区バスタプロジェクト	左記を除き、複数の市町村を結節する交通結節点機能 ・うるま市安慶名地区 ・与那原MICE ・北谷町美浜/キャンプ桑江 等	—
行政機能	全県や都市圏レベルの行政機能 沖縄県庁本庁舎 中部合同庁舎 等	— （行政機能は特に問わない）	—
介護福祉機能	—	— （中南部都市圏のDIDにおいては、介護福祉施設はまんべんなく立地しており、今後もこの状況を維持）	デイサービス、 その他介護施設
子育て機能	—	中南部都市圏のDIDにおいては、保育施設はまんべんなく立地しているが、将来的に地域拠点への集約化を検討 【参考事例】 流山市における保育施設集約および送迎ステーション設置の取組など	保育所など子育て支援施設
商業機能	百貨店、既存中心商店街、大規模小売店舗	大規模小売店舗 地域スーパー	スーパー、コンビニなど
医療機能	拠点病院	左記以外の病院	身近なかかりつけ医（診療所）
金融機能	金融機関本店	— （中南部都市圏のDIDにおいては、金融機関支店、郵便局などまんべんなく立地しており、今後もこの状況を維持）	郵便局、金融機関支店など
教育・文化機能	広域を対象とした機能 ・県立図書館、博物館美術館 ・その他スポーツ施設など ・大学など高等教育機関	地域を対象とした機能 ・地域の図書館・公民館、文化ホールなど	公民館など

5. 拠点設定の考え方（たたき台）

（5）地域拠点圏域の規模（たたき台）

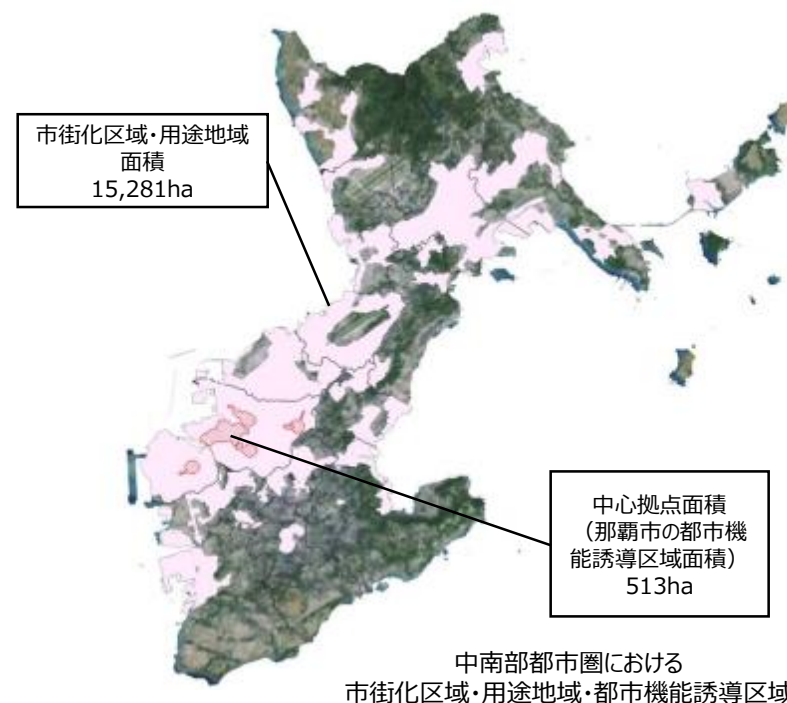
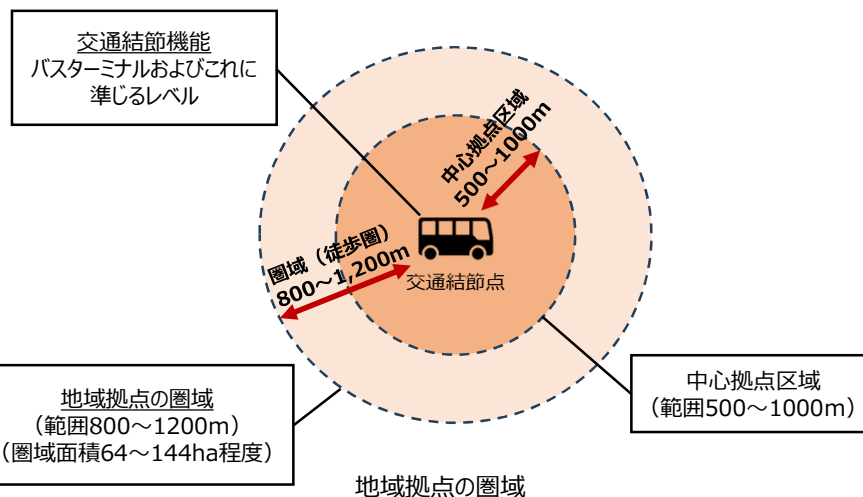
都市計画運用指針において「徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲」とあり、鉄道駅などの交通結節点から徒歩速度（80m/分）で10分～15分の距離である800m～1200m圏域で定める事例が多く、中南部都市圏においても、P39に例示したバスターミナル構想およびこれに準じたレベルの交通結節点からの同圏域を基本とする。

■交通結節点からの距離（800m～1200m）＝ひとつの拠点圏域（64ha～144ha程度）

（6）地域拠点の設定数の試算（たたき台）

国土交通省においては、都市機能誘導区域面積が市街化区域の10%未満である場合は、都市再構築戦略事業など社会資本整備総合交付金における要件の緩和を行い、積極的な支援を実施していることから、**10%未満**を目標とすることも想定される。（下線部引用：立地適正化計画における都市機能誘導区域等の設定に係る事例集（2018《平成30》年3月/沖縄総合事務局開発建設部））

中南部都市圏における市街化区域面積等、および上記（3）におけるひとつの拠点規模（64～144ha）を踏まえると、中南部都市圏における地域拠点数は5～12となる。



	数値	単位	備考
都市計画区域面積・・・①	42,142	ha	
市街化区域等面積・・・②	15,281	ha	那覇広域における市街化区域面積、中部広域、南城における用途地域面積
想定される都市機能誘導区域規模 ・・・③	1,528	ha	②の10%として算出
③から、中心拠点面積を除いた値・・・④	770	ha	中心拠点面積は、那覇市の既設の都市機能誘導区域面積513ha、沖縄市における中心市街地活性化基本計画面積245haとする
④の面積から想定される 地域拠点数 ※中心拠点を2箇所（那覇市・沖縄市） とした場合の地域拠点数である	5～12	箇所	地域拠点ひとつあたりの規模（64ha～144ha程度）より算出 ○64haの場合：12箇所程度 ○144haの場合：5箇所程度

第Ⅳ章

将来の中南部都市構造（案）の作成・評価

1. 都市の一体性の検討

(1)都市の一体性の検討に必要な考え方（案）

都市計画区域の指定基準【都市計画法第5条・同施行令第2条】

- 市の中心市街地を含めた区域
- 町村は以下の要件に該当する中心市街地を含めた区域
 - ・人口1万人以上で、第2、3次産業従事者が50%以上
 - ・概ね10年以内に、
 - ・温泉その他の観光資源により多数人が集まる
 - ・中心市街地の区域内人口が3千人以上
 - ・火災、震災その他の災害により復興を図る

都市としての一体性について【都市計画運用指針Ⅳ－1－1】

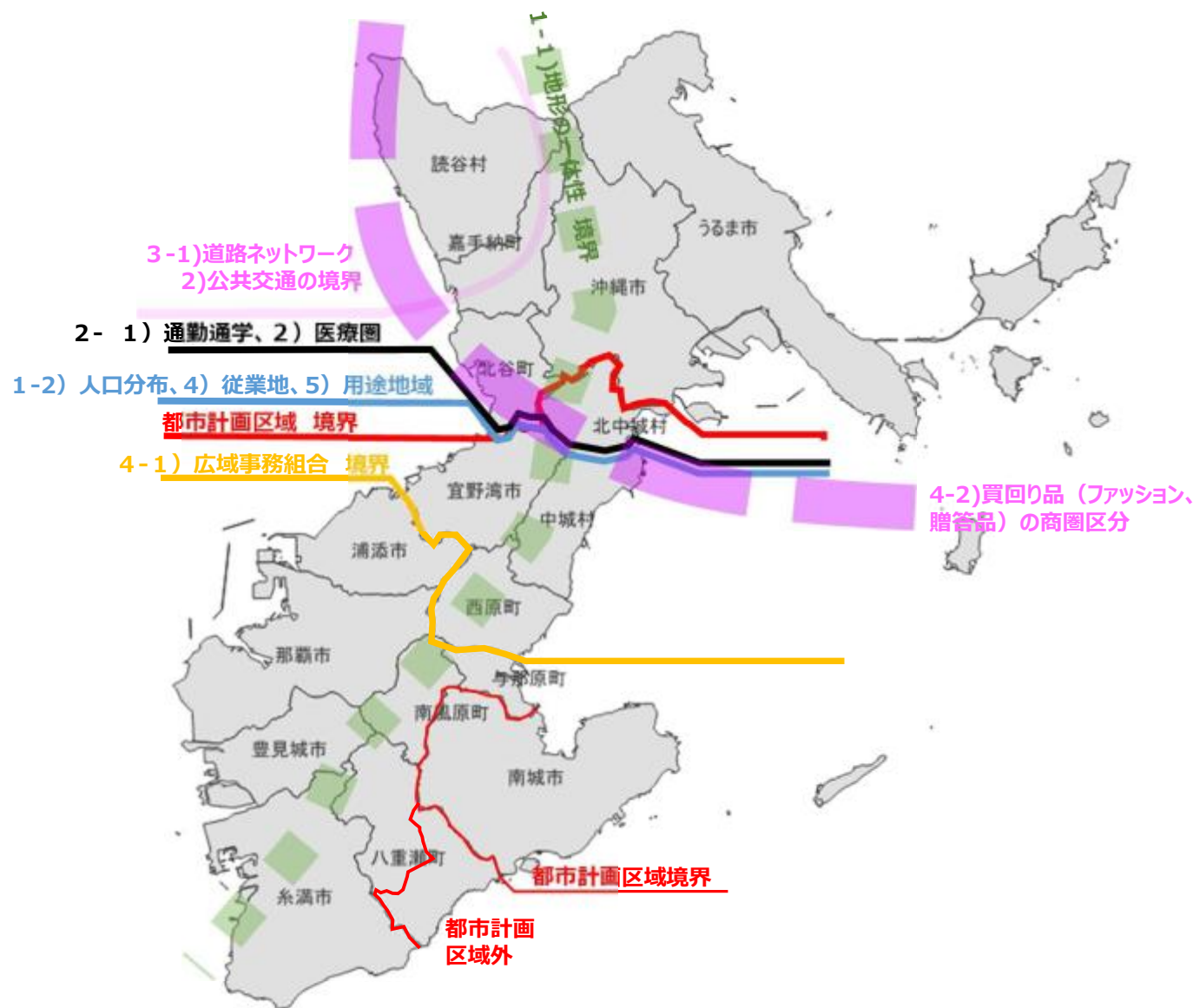
都市周辺の町村については、都市としての一体性の判断の基、行政区等にかかわらず都市計画区域を指定することができる。都市の一体性の判定については、以下の項目とされる。

- ①土地利用の状況及び見通し
- ②地形等の自然的条件
- ③通勤・通学等の日常生活圏
- ④主要な交通施設の設置状況
- ⑤社会的・経済的な区域の一体性

	大項目	項目	現状整理
1	地形、土地利用等の状況	1) 地形	丘陵地により東西に区分されるが、軍用地の位置と丘陵地を合わせてみると、宜野湾市・北中城村で南北に区分される（14頁掲載）
		2) 人口分布	宜野湾市、中城村を境界として区分される（14頁掲載）
		3) 土地利用状況	宜野湾市、中城村を境界として区分される（15頁掲載）
		4) 従業地状況	宜野湾市、中城村を境界として区分される（19頁掲載）
		5) 用途地域	宜野湾市、中城村を境界として区分される（15頁掲載）
		6) 跡地利用	※各跡地利用構想などによる
2	通勤・通学等の日常生活圏	1) 都市雇用圏（Urban Employment Area）	宜野湾市、中城村を境界として区分される（23頁掲載）
		2) 医療圏	宜野湾市、中城村を境界として区分される（23頁掲載）
3	主要な交通施設の設置状況	1) 道路ネットワーク	主要交通施設状況では、道路ネットワークでは、読谷村、嘉手納町が独立している（24頁掲載）
		2) 公共交通移動圏域	路線バスの30分利用圏域について、読谷村、嘉手納町が連担していない（25頁掲載）
4	社会・経済的な区域の概況	1) 社会圏	広域事務組合は、浦添市、西原町にて区分がされる（26頁掲載）
		2) 商圈	買回り品（ファッション衣料品、贈答品など）では、那覇市、うるま市、北谷町などで広域の商圈を形成（22頁掲載）

1. 都市の一体性の検討

(2) 現況から整理される一体性



以上、各指標をもとに中南部都市圏における都市の一体性を整理すると以下の通りである。

1. 地形、土地利用等の状況

- 1) 地形の状況を見ると丘陵地により東西に区分されるが、軍用地の位置と丘陵地を合わせてみると、宜野湾市・北中城村で南北に区分される。
- 2) 人口分布、4) 従業地状況、5) 用途地域については、宜野湾市、中城村を境界として区分される。

2. 通勤通学など日常生活圏状況

- 1) 都市雇用圏、2) 医療圏では、宜野湾市、中城村を境界として区分される。

3. 主要な交通施設の状況

- 1) 主要交通施設状況では、道路ネットワークでは、読谷村、嘉手納町が独立している。
- 2) 公共交通状況では、路線バスの30分利用圏域について、読谷村、嘉手納町が連担していない。

4. 社会的・経済的な圏域の状況

- 1) 広域事務組合は、浦添市、西原町にて区分がされる。
- 2) 買回り品（ファッション衣料品、贈答品など）では、那覇市、うるま市、北谷町などで広域の商圈を形成している。

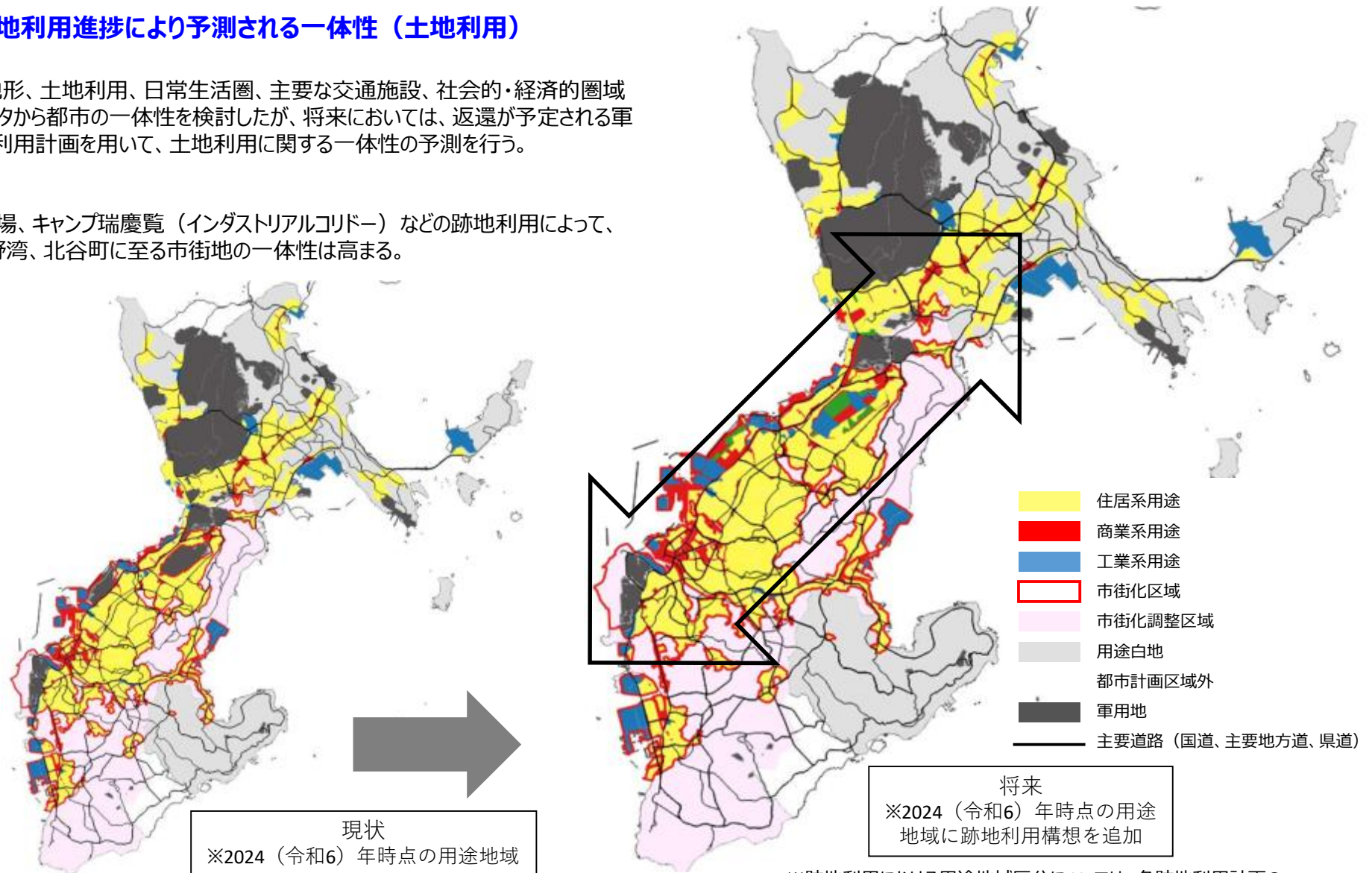
1. 都市の一体性の検討

(3) 跡地利用進捗により予測される一体性（土地利用）

- 前頁では、地形、土地利用、日常生活圏、主要な交通施設、社会的・経済的圏域など現状データから都市の一体性を検討したが、将来においては、返還が予定される軍用地の跡地利用計画を用いて、土地利用に関する一体性の予測を行う。

【将来予測】

- 普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧（インダストリアルコリドー）などの跡地利用によって、浦添から宜野湾、北谷町に至る市街地の一体性は高まる。



資料：各跡地利用計画・構想

※跡地利用における用途地域区分については、各跡地利用計画の土地利用構想に基づき、事務局が分類

2. 都市計画区域のパターン検討（案）

【現状の都市の一体性の検討】（前頁）より複数の都市計画区域の指定パターンにて検討（※）

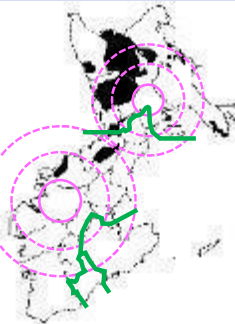
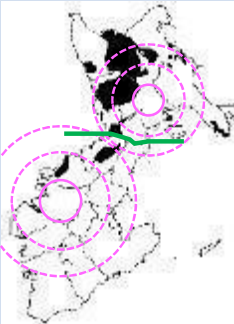
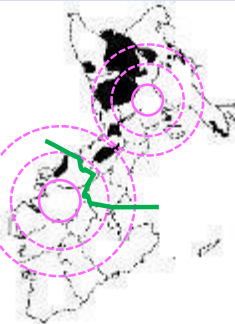
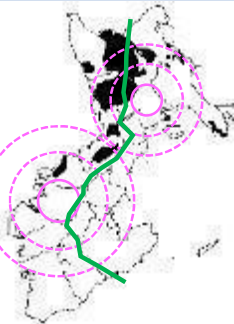
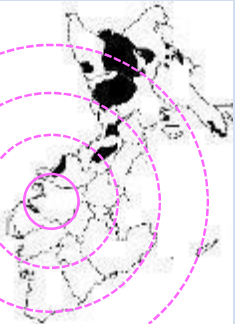
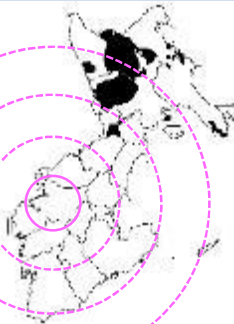
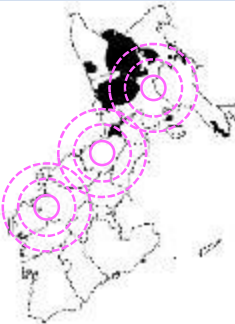
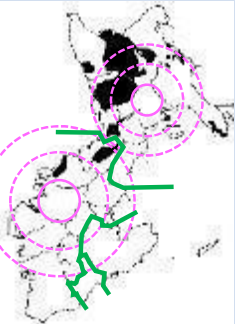
都市計画区域の指定基準【都市計画法第5条・同施行令第2条】

- 市の中心市街地を含めた区域
- 町村は以下の要件に該当する中心市街地を含めた区域
- ・人口1万人以上で、第2、3次産業従事者が50%以上
- ・概ね10年以内に、
 - ・温泉その他の観光資源により多数人が集まる
 - ・中心市街地の区域内人口が3千人以上
 - ・火災、震災その他の災害により復興を図る

都市としての一体性について【都市計画運用指針Ⅳ-1-1】

都市周辺の町村については、都市としての一体性の判断の基、行政区域等にこだわらず都市計画区域を指定することができる。都市の一体性の判定については、以下の項目とされる。

- ①土地利用の状況及び見通し
- ②地形等の自然的条件
- ③通勤・通学等の日常生活圏
- ④主要な交通施設の設置状況
- ⑤社会的・経済的な区域の一体性

	A案 (現状据え置き)	A-1案 (通勤通学,医療圏)	B案 (社会圏域整合)	C案 (地形区分)	D案 (中南部一体)	E案 (中南部一体将来)	E-1案 (拠点形成)	【参考】F案 (北中城・中城要望)
指定パターン	現状の都市計画区域（那覇広域、中部広域、南城）を据え置くパターン 	現状の通勤通学、医療圏の状況を踏まえた指定パターン 	現状の広域事務組合の状況や買物動向を踏まえた指定パターン 	丘陵地や骨格となる緑地の区分による指定パターン 	中南部都市圏を一体とした指定パターン 	中南部都市圏を一体とし、普天間飛行場などの返還を見据えたパターン 	中南部都市圏を一体とし、普天間飛行場跡地など拠点形成が進んだパターン 	北中城村・中城村の中部広域への編入パターン 
指定基準								
市の中心市街地を含む	○	○	○	○	○	○	○	○
人口1万人以上	○	○	○	○	○	○	○	○
第2次、第3次産業従事者50%以上	○	○	○	○	○	○	○	○

※都市計画基礎調査、PT分析結果により異なる場合がある。

2. 都市計画区域のパターン検討（案）

		A案 (現状据え置き)	A-1案 (通勤通学,医療圏)	B案 (社会圏域整合)	C案 (地形区分)	D案 (中南部一体)	E案 (中南部一体将来)	E-1案 (拠点形成)	【参考】F案 (北中城・中城要望)
都市の 一体性	土地利用・地形	市街地が連坦しており一体性あり	市街地が連坦しており一体性あり	△ 一体の市街地が分断される	△ 一体の市街地が分断される	○ 将来的に中南部一体型になる	○ 跡地利用などにより一体性はより高まる	○ 跡地利用などにより一体性はより高まる	△ 一体の市街地が分断される
	通勤通学日常生活一体性	△ 通勤通学、買物、医療の一体性は一致していない	○ 通勤通学、買物、医療の一体性は一致	△ 通勤通学、買物、医療の一体性は一致していない	△ 通勤通学、買物、医療の一体性は一致していない	○ 一部基地で分断されるが広域的に一体性が確保される	○ 一部基地で分断されるが広域的に一体性が確保される	－ 跡地の進展により、通勤通学圏の変化が考えられる	△ 通勤通学、買物、医療の一体性は一致していない
	交通道路	○ 那覇市と沖縄市を中心としたネットワークにより一体性あり	○ 那覇市と沖縄市を中心としたネットワークにより一体性あり	○ 那覇市と沖縄市を中心としたネットワークにより一体性あり	△ 既存のネットワークでは一体性が弱い	○ 広域的なネットワークにより一体性あり	○ 広域的なネットワークにより一体性あり	○ 広域的なネットワークにより一体性あり	○ 那覇市と沖縄市を中心としたネットワークにより一体性あり
	社会経済圏域	△ 広域事務組合、経済圏などは一致していない	○ 広域事務組合は一致していないが経済圏は一致している	○ 広域事務組合は一致しているが、経済圏は一致していない	△ 広域事務組合、経済圏などは一致していない	○ 広域事務組合は一致していないが、広域的な経済圏域となる	○ 広域事務組合は一致していないが、広域的な経済圏域となる	－ 広域事務組合は一致していないが、経済圏は跡地の進展による変化が考えられる	△ 広域事務組合、経済圏などは一致していない
区域の バランス(※)	総人口	那覇広域：約81万人 中部広域：約35万人 南城区域：約5万人	那覇広域：約84万人 中部広域：約37万人	那覇広域：約71万人 中部広域：約50万人	東区域：約49万人 西区域：約71万人	約121万人	約118万人	那覇広域：約66万人 沖縄広域：約35万人 宜野湾広域：約18万人	那覇広域：約81万人 中部広域：約40万人
	生産年齢人口割合	那覇広域：51% 中部広域：51% 南城区域：48%	那覇広域：51% 中部広域：51%	那覇広域：51% 中部広域：52%	東区域：51% 西区域：51%	51%	51%	那覇広域：51% 沖縄広域：51% 宜野湾広域：52%	那覇広域：51% 中部広域：51%
	高齢人口割合	那覇広域：32% 中部広域：33% 南城区域：33%	那覇広域：32% 中部広域：33%	那覇広域：32% 中部広域：33%	東区域：33% 西区域：32%	32%	33%	那覇広域：32% 沖縄広域：33% 宜野湾広域：32%	那覇広域：32% 中部広域：33%
	人口増減	那覇広域：2万人減 中部広域：－ 南城区域：－	那覇広域：2万人減 中部広域：－	那覇広域：2万人減 中部広域：－	東区域：－ 西区域：3万人減	1万人減	4万人減	那覇広域：3万人減 沖縄広域：1万人減 宜野湾広域：－	那覇広域：2万人減 中部広域：－
	人口密度	那覇広域：35人/ha 中部広域：18人/ha 南城区域：10人/ha	那覇広域：31人/ha 中部広域：17人/ha	那覇広域：30人/ha 中部広域：20人/ha	東区域：18人/ha 西区域：34人/ha	25人/ha	25人/ha	那覇広域：30人/ha 沖縄広域：18人/ha 宜野湾広域：28人/ha	那覇広域：32人/ha 中部広域：17人/ha
	産業配置	○ 1次（農地集積）、2次（港湾、工業地）、3次（業務）がそれぞれバランスがとれている	○ 1次（農地集積）、2次（港湾、工業地）、3次（業務）がそれぞれバランスがとれている	○ 1次（農地集積）、2次（港湾、工業地）、3次（業務）がそれぞれバランスがとれている	○ 1次（農地集積）、2次（港湾、工業地）、3次（業務）がそれぞれバランスがとれている	－ （一つの区域のため評価なし）	－ （一つの区域のため評価なし）	○ 普天間飛行場跡地における、拠点形成、新たな産業振興が図られる	△ 読谷・嘉手納区域とその他の区域における産業構成に偏りが発生する可能性がある

※区域のバランスにおいては、社会保障・人口問題研究所(2023《令和5》年度)推計人口に基づき、A～DおよびF案については2040(令和22)年時点、E～E-1案については2050(令和32)年時点の推計値を用いて算出している。

※同推計人口については、各跡地利用における人口フレームは加味されていない

2. 都市計画区域のパターン検討（案）

	A案 (現状据え置き)	A-1案 (通勤通学,医療圏)	B案 (社会圏域整合)	C案 (地形区分)	D案 (中南部一体)	E案 (中南部一体将来)	E-1案 (拠点形成)	【参考】F案 (北中城・中城要望)
拠点性	○ 現在的那覇市、 沖縄市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能	○ 現在的那覇市、 沖縄市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能	○ 現在的那覇市、 沖縄市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能	△ 現在的那覇市、 沖縄市の拠点が あるが、区域が東 西に長く拠点への アクセスが課題	○ 軸が強化されるこ とによって、現在 的那覇市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能	○ 軸が強化されるこ とによって、現在 的那覇市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能	○ 普天間跡地利用 により、拠点形成、 新たな産業振興 が図られる	○ 現在的那覇市、 沖縄市を中心に 拠点性を高めるこ とが可能
跡地利用と の整合	—	—	—	—	—	○ キャンプ瑞慶覧な ど跡地利用で都 市の一体性が高 まる	○ 普天間跡地利用 により、拠点形成、 新たな産業振興 が図られる	—
区域再編に 併せた土地 利用規制導 入時における 問題点	(なし)	【中部広域】 ・（編入した自 治体において は）これまでの 土地利用規制 （線引き）と のギャップを解 消する必要が ある	【中部広域】 ・（編入した自 治体において は）これまでの 土地利用規制 （線引き）と のギャップを解 消する必要が ある	線引き/非線引き どちらにおいても、 従前の土地利用 規制とのギャップが 生じる市町村が多 い 【西】 ・ 構成9市町村 による土地利 用規制手法 （線引き/非 線引き）の合 意形成が必要 【東】 ・ 構成8市町村 による土地利 用規制手法 （線引き/非 線引き）の合 意形成が必要	・ 構成17市町 村による土地 利用規制手法 の合意形成が 必要 ・ 線引き/非線 引きどちらで においても、従 前の土地利用規 制とのギャップ が生じる市町村 が多い	(同左)	(同左)	【中部広域】 ・（編入した北 自治体におい ては）これまで の土地利用規 制（線引き） とのギャップを解 消する必要が ある
土地利用規制手法を次頁で整理								

2. 都市計画区域のパターン検討（案）

■ 想定される土地利用規制手法

- 都市計画運用指針においては、人口減少下でのコンパクトなまちづくり推進に向けた手法として、以下のような事項が例示されている（第12版都市計画運用指針P7など）

手法、制度など	決定権者	概要
①区域区分 （都市計画法7条）	都道府県	都市の動向や人口、産業の将来の見通しを考慮して、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に分け、開発を規制誘導するもの
②用途地域における特別用途地区 （都市計画法第9条第14項）	市町村	現在13種類ある用途地域について、地域の実情に合わせたきめ細かいまちづくりをするために、一部を制限もしくは緩和した地区を指定するもの
③用途白地地域における 特定用途制限地域 （都市計画法第9条第15項）	市町村	用途地域が指定されていない土地の区域において、周辺環境の形成や保持のために特定の建築物の用途を制限する地域を指定するもの
④市街化調整区域における地区計画 （都市計画法第12条の5第1項）	市町村	市街化調整区域において、公共施設（道路、公園など）の整備や建築物の形態や用途などを地区の独自ルールとして定めるもの
⑤立地適正化計画 （都市再生特別措置法第81条）	市町村	<p>都市機能誘導区域や居住誘導区域を定め、届出制による緩やかな規制誘導を図るもの</p> <p>なお、中南部都市圏における立地適正化計画の適用については、以下の点に留意すること</p> <p>① 立地適正化計画制度は、人口増加や強い開発需要に伴って生じる都市課題への対応が求められた時代とは異なり、多くの地方都市で急速な人口減少が見込まれ、生活サービス（都市機能）の提供が将来困難になりかねない状況下を想定して制度化されたものであること</p> <p>② 一方、中南部都市圏においては、長期的には人口減少が予測されるものの人口密度は高い水準を維持し、いまだ用途白地などへの開発需要があるほか、今後大規模な跡地利用なども予定されていることなどから、立地適正化計画制度の想定する背景と必ずしも一致しないこと</p>
⑥（地方自治法に基づく）自主条例	都道府県もしくは市町村	地方自治法の規定に基づき、土地利用の総合的なルールを定め、開発を規制誘導するもの

第Ⅴ章

有識者による勉強会

1. 勉強会の概要

(1) 勉強会の目的

- ・「都市交通マスタープラン」(2024(令和6)年度から策定)や「次期都市計画区域マスタープラン」(2027(令和9)年度策定予定)の作成に必要な、各種専門分野の基礎的な知見を収集する。

(2) 勉強会の構成員

分野	職氏名	所 属
土地利用	池田 孝之 名誉教授	琉球大学
	浅野 純一郎 教授	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系
	高平 光一 会長	沖縄県不動産鑑定士協会
経済産業	中村 良平 特任教授	岡山大学大学院 学術研究院 社会文化学域 経済学系
	獺口 浩一 教授	琉球大学国際地域創造学部
都市交通	久保田 尚 教授	埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門
	神谷 大介 准教授	琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース
	石垣 綾音 事業推進統括	株式会社さびら

(3) 開催日程

回	日程	場所	主な内容
第1回	2024(令和6)年1月23日(火) 10:00-12:00	沖縄県教職員共済会館八汐荘	沖縄本島中南部都市圏の「現在の評価」
第2回	2024(令和6)年4月2日(火) 9:00-12:00	沖縄県庁11階会議室	沖縄本島中南部都市圏の「将来のあるべき姿」(構成員によるプレゼン)
第3回	2024(令和6)年5月28日(火) 10:00-12:00	沖縄県市町村自治会館	沖縄本島中南部都市圏の「将来の都市圏のあるべき姿」
第4回	2024(令和6)年6月25日(火) 10:00-12:00	沖縄県教職員共済会館八汐荘	沖縄本島中南部都市圏の「将来の都市構造の検討、評価」

第Ⅵ章

今後の課題

1. 今後の課題

(1) 将来都市構造の詳細検討

① 中心拠点の設定、地域拠点の設定

- ・ 第Ⅲ章（将来の中南部都市圏のあり方）においては、中心拠点、地域拠点についてイメージとして整理し、地域拠点の設定数として5～12カ所と例示したが、具体的な箇所として、どこに設定するかが課題となる。
- ・ また、地域拠点機能として、交通結節機能、商業機能などを例示したが、例えば、誘導機能のなかで、いくつ要件を満たすと地域拠点として位置付けられる、等設定の基準等の検討が必要である。

② 拠点形成に向けた手法、交通軸との連携など

- ・ 中南部都市圏の特徴として、鉄道がなく車社会のため、郊外に大規模商業施設が立地する等、拠点形成の素地がなく、拠点形成そのものが難しいなどの指摘があった。
- ・ 交通結節機能の拡充と合わせて、歩いて暮らせるまちづくりなど、拠点形成に向けた手法の検討が必要である。

(2) 土地利用規制手法の具体的検討

- ・ 今後の人口減少を見据えつつ、普天間基地やキャンプキンザーなど返還跡地の市街化区域編入も想定されることから、区域区分や、市街化調整区域における特定用途制限地域や地区計画など各種制度を活用した、適正な土地利用規制手法について、検討が必要である。
- ・ 構成員意見としては、区域区分による規制を維持しながら立地適正化計画を組み合わせるなど、沖縄型の手法の確立が必要との意見もあった。

(3) 関連調査、関連計画との連携

- ・ 現在調査中の都市計画基礎調査、および都市計画基礎調査分析結果を本業務成果に反映させるとともに、別途実施されている第4回中南部都市圏パーソントリップ調査および沖縄県都市交通マスタープランなどへの反映を図る必要がある。
- ・ また、民間部門の動きとして、那覇空港や普天間飛行場などの一体的整備を議論の対象とした、ゲートウェイ2050推進協議会の動向も注視する必要がある。

(4) 関係市町村との対話と、県のリーダーシップの発揮

- ・ 中南部都市圏は、規模の小さい17市町村により構成されていることが特徴であり、各市町村におけるまちづくりの方向性と、中南部都市圏としてのあり方について、各市町村との対話を通じて、同じ方向性を共有し、上記（1）～（3）の事項を含めて精査していく必要がある。
- ・ また、今年度勉強会において、県が広域的なあるべき姿を示して、主導的に誘導していくべきとの意見があり、県のリーダーシップが期待される。

(5) 有識者からの意見聴取体制の継続

- ・ 本業務においては、勉強会形式で土地利用、交通、産業の各専門的見地からの意見を聴取したことから、今後も引き続き、意見聴取体制を継続し、検討を図ることが必要である。