

オ 離島振興（定住条件整備）

本県は、東西約1,000km、南北約400kmの広大な海域に大小160の島々が点在する海洋島しょ圏である。沖縄の離島は、個性ある伝統文化や豊かな自然環境といった魅力を持っている一方で、離島が持つ遠隔性や狭小性は、生活していく上で様々な「シマチャビ（離島苦）」を生み、人口流出や高齢化の要因となっている。

このことから、本県では離島における定住条件の整備を図るため、空港・港湾などの交通体系の整備拡充や情報インフラの整備などに取り組んできた。この結果、全国の離島人口が55%減少しているのに対し、本県の離島人口の総計はおおむね横ばいとなっている。

本県では、県民全体で離島地域を支える仕組みを構築するとともに、離島住民が安心して暮らし続けることができるよう、交通、生活環境基盤、教育、医療等の各分野において定住条件の整備を図るため、様々な施策を推進している。

(7) 離島における定住条件の整備

a 離島人口の確保

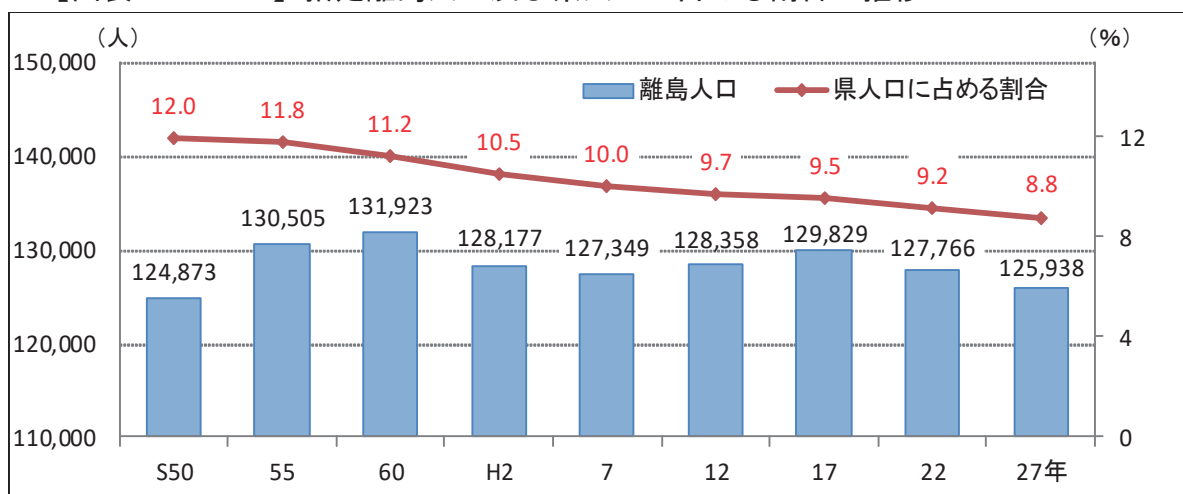
(現状)

沖振法により政令で指定された離島は、復帰当時の57島から、本島との架橋等によって伊計島、瀬底島、浜比嘉島、古宇利島など8島が指定解除され、下地島などが追加されたことにより、平成30年3月末現在54島となっており、うち有人離島が37島となっている。

指定離島の人口は、昭和50年の12万4,873人から、石垣島、宮古島等において故郷志向によるUターンがみられたことや、観光関連産業等の発展がみられたこと等から、昭和60年には13万1,923人まで増加した。その後は、生活面で島外への高等学校・大学等進学が増えたことや、産業面で雇用の場が少ないことによる転出等により、人口が減少し、平成27年には12万5,938人と昭和50年と同水準となっている。

本県人口に占める離島人口の割合をみると、昭和50年には12.0%を占めていたが、本県人口が昭和50年から平成27年にかけて39万1千人増加したため、平成27年には約8.8%まで減少している。【図表2-2-1-5-1】

【図表2-2-1-5-1】 指定離島人口及び県人口に占める割合の推移

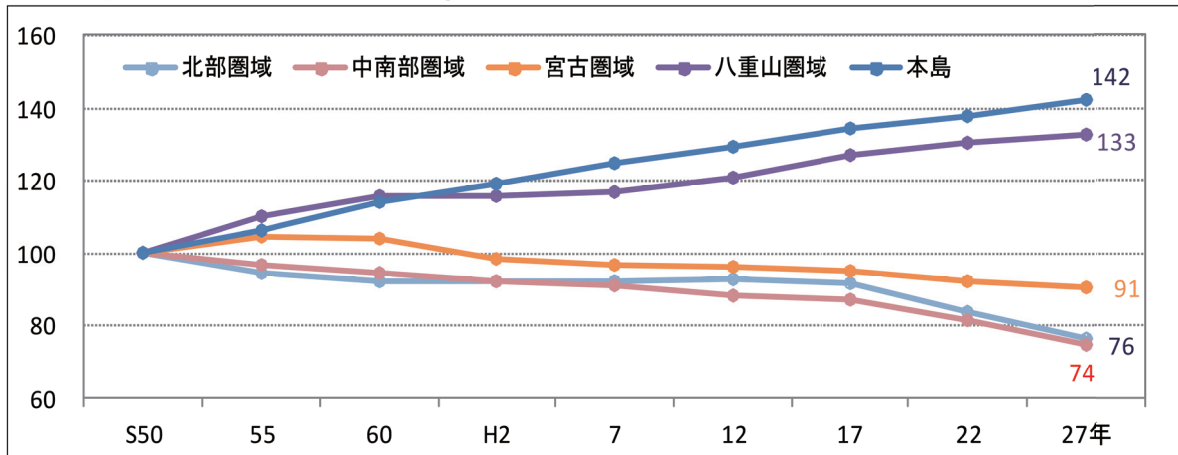


出典：総務省「国勢調査」を基に沖縄県企画部地域・離島課作成

離島人口の増減を圏域別にみると、八重山圏域は、石垣島の人口増が全体を牽引しており、昭和50年と平成27年を比べると約1.3倍に増加している。一方、その他の圏域については、転出超過のため減少傾向にあり、特に、中南部圏域、北部圏域での減少が顕著となっている。【図表2-2-1-5-2】

沖縄本島の人口は、昭和50年から平成27年にかけて約1.4倍に増加する一方、離島地域は一部離島を除き、多くの離島で人口減少が進んでいる。

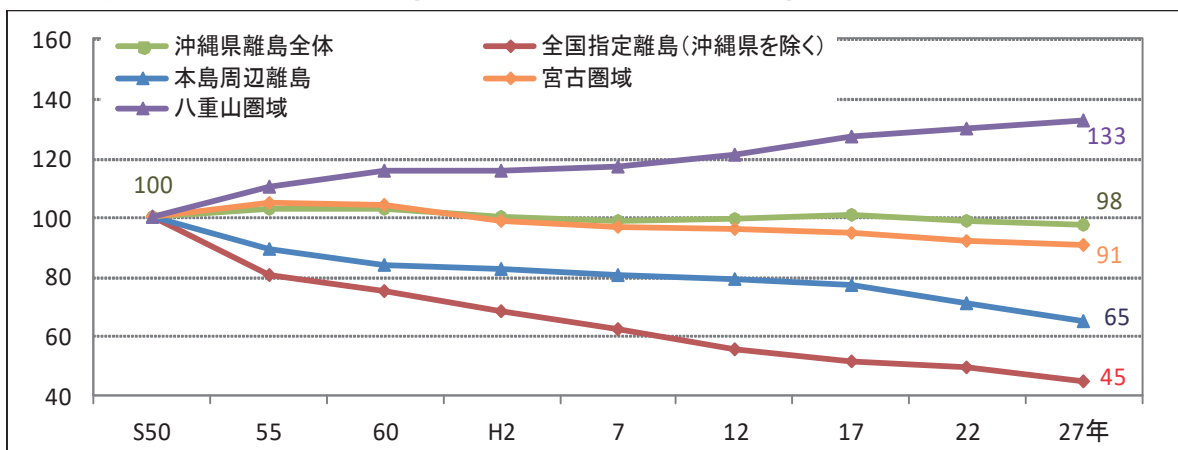
【図表2-2-1-5-2】 圏域別離島人口の推移（昭和50年=100）



出典：総務省「国勢調査」を基に沖縄県企画部地域・離島課作成

本県の離島と、本県を除く全国の指定離島の人口推移を比較すると、昭和50年から平成27年にかけて、全国が約55%減少しているのに対し、本県はおおむね横ばいとなっている。これまでの離島振興施策によって、交通体系や生活環境など各分野において定住条件の整備に取り組んできた結果、全国と比較すると、人口の維持が図られているといえる。【図表2-2-1-5-3】

【図表2-2-1-5-3】 本県離島（各圏域）と全国指定離島の人口の推移（昭和50年=100）

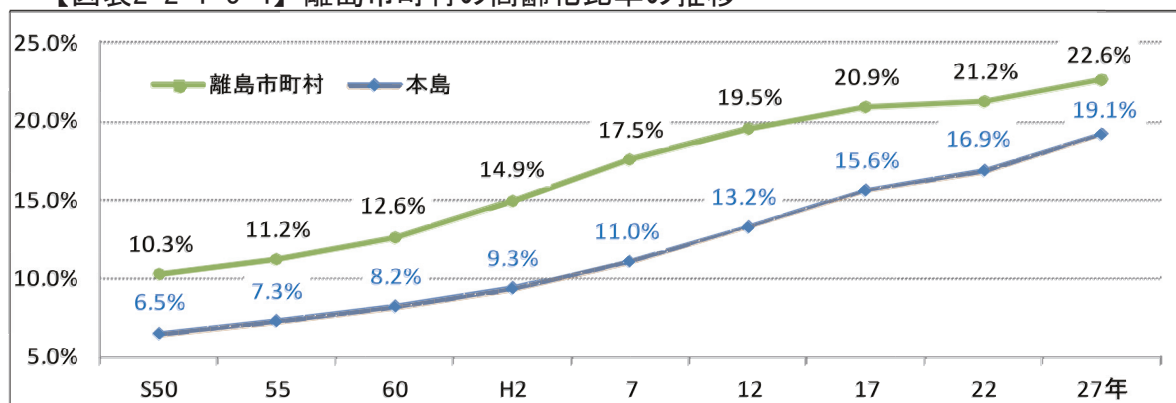


出典：公益財団法人離島振興センター「離島統計年報」、沖縄県企画部「離島関係資料」を基に沖縄県企画部地域・離島課作成

離島市町村の高齢者（65歳以上）比率については、本島を上回って推移しており、若年者の流出に伴う高齢化が一段と進行している。特に、人口減少が顕著な中

部圏域、北部圏域の離島市町村において高齢化率が高い傾向にあり、地域活力の低下が懸念されている。【図表2-2-1-5-4】

【図表2-2-1-5-4】離島市町村の高齢化比率の推移



出典：総務省「国勢調査」を基に沖縄県企画部地域・離島課作成

(a) 航空交通

本県の離島には、復帰時において8空港（石垣空港、宮古空港、久米島空港、与那国空港、南大東空港、北大東空港、多良間空港、波照間空港）が設置されていた。復帰後には、海洋博関連事業として整備された伊江島空港のほか4空港を新設し、現在、離島には12空港が設置されている。【図表2-2-1-5-5】

【表2-2-1-5-5】県内空港の概況（平成30年12月現在）

空港名	設置管理者	指定年月日	滑走路 (m)	ターミナルビル(m) 【国内+国際】	駐車場 (m)	備考
那覇	国土交通大臣	S47.5.15	3,000 × 45	109,266	62,654	H26.2 新国際線ターミナルビル供用開始
伊江島	沖縄県知事	S49.2.8	1,500 × 45	504	1,300	
粟国		S51.3.26	800 × 25	328	1,000	H30.5 新ターミナルビル完成
慶良間		H4.11.26	800 × 25	372	1,332	
久米島		S48.2.27	2,000 × 45	4,917	27,700	H9.7 滑走路長2,000m供用開始
北大東		S52.3.18	1,500 × 45	958	2,390	H9.10 滑走路長1,500m供用開始
南大東		S48.2.27	1,500 × 45	911	3,010	H9.7 滑走路長1,500m供用開始
宮古		S48.2.27	2,000 × 45	9,245	37,600	H9.7 新ターミナルビル地区供用開始
下地島		S54.7.24	3,000 × 60	12,027	9,490	H31.3 新ターミナルビル供用開始
多良間		S48.2.27	1,500 × 45	989	3,256	H15.10 新空港供用開始
新石垣		S57.3.5	2,000 × 45	13,129	39,359	H25.3 新空港供用開始
波照間		S50.3.14	800 × 25	326	1,100	H27.11 新ターミナルビル完成
与那国		S48.2.27	2,000 × 45	1,398	2,946	H19.3 滑走路長2,000m供用開始

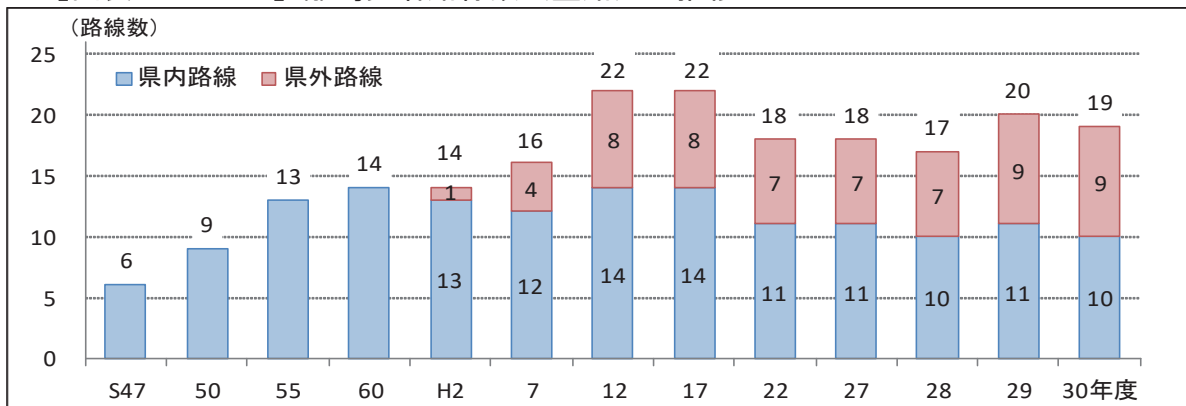
出典：沖縄県土木建築部「土木建築部のあらし」

空港整備については、航空需要の増大に伴う航空機の大型化や増便等に対応するため、滑走路の延長や空港移転、エプロン拡張等に取り組んできた。

また、離島航空路線の確保・維持を図るため、小規模離島の不採算路線を運航する航空会社に対し、昭和51年度から国、離島市町村と協調して運航費を補助しているほか、国と協調し、航空機購入費の補助を行っている。これまでに14機の航空機購入費補助を実施しており、離島航空路線の確保、維持に加え、輸送量の強化が図られている。

離島を発着する路線数は、昭和47年度の県内6路線から増加し、昭和55年度には13路線と倍増した。その後、不採算を理由とした県内路線の一部撤退はあったものの、平成30年度には県内10路線、県外9路線の計19路線に拡充されており、交通ネットワークの充実が図られている。【図表2-2-1-5-6】

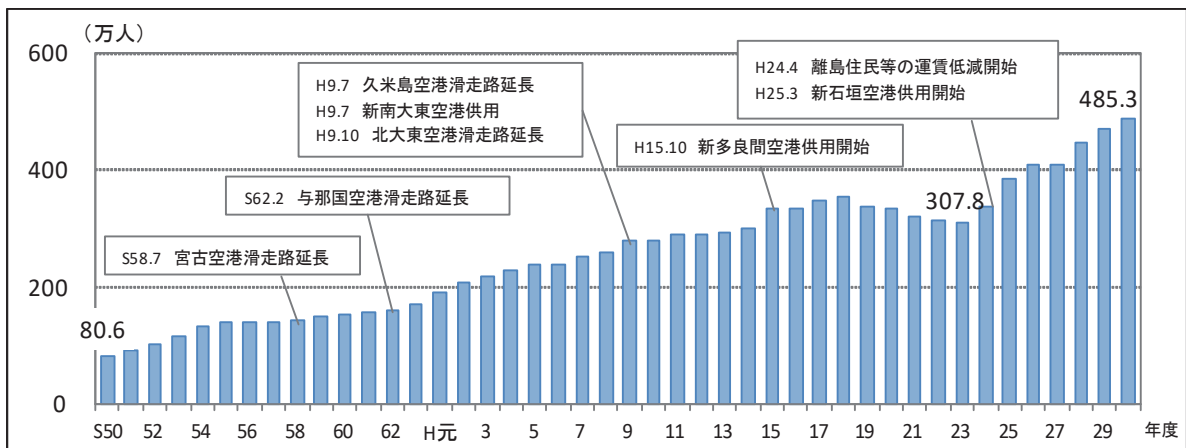
【図表2-2-1-5-6】 離島発着路線数（空路）の推移



出典：県内路線は沖縄県企画部交通政策課調べ、県外路線は文化観光スポーツ部観光振興課調べ

県管理空港の旅客数は、これまでの施策や経済社会の発展、入域観光客数の増加等を背景に、昭和50年度の81万人から平成30年度には485万人と、約6倍に増加している。空港が整備され、高速移動手段である航空路線が拡充されたことにより、離島住民の生活利便性が向上している。【図表2-2-1-5-7】

【図表2-2-1-5-7】 県管理空港の旅客数の推移



出典：沖縄県土木建築部「土木建築部のあらし」

(b) 海上交通

離島の港湾は、公共資材や生活物資などの物流面、また旅客等の人流の拠点として、地域の振興、住民生活の安定に重要な役割を果たしている。

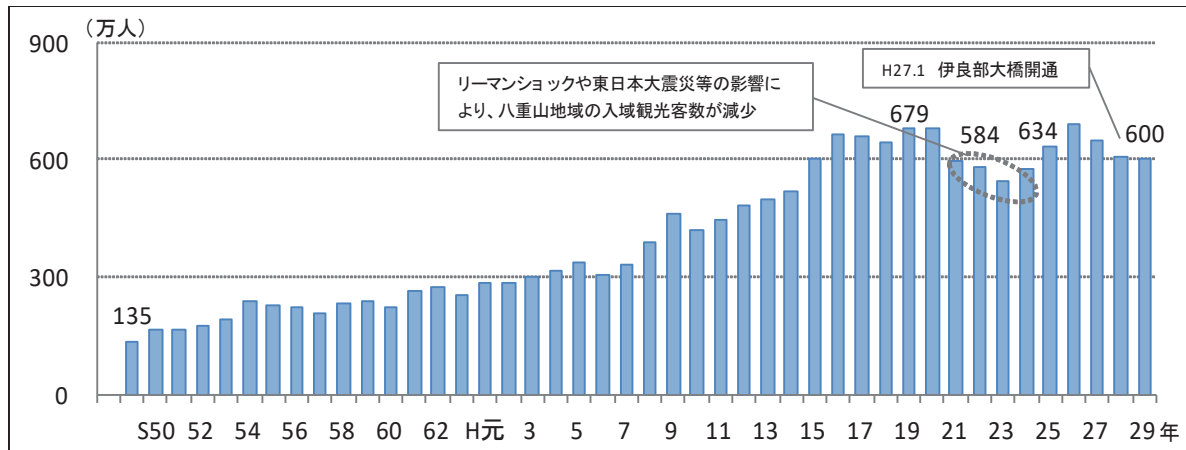
離島の港湾整備として、岸壁や防波堤、物揚場、旅客待合所等が整備されてきた。近年では、船舶大型化への対応や、ユニバーサルデザイン対応の浮棧橋の整備等が進められている。

離島航路の確保・維持の対策については、欠損の生じている離島航路事業者に対し、国、市町村と協調して運航費補助を実施している。また、平成24年度から一括交付金（ソフト）を活用し、船舶更新に必要な建造費又は購入費の補助を実施している。

離島港湾の乗降人員は、離島架橋の整備や観光客数等によって増減はあるものの、昭和49年の135万人から平成29年には600万人と約4.4倍に増加しており、海上交通の充実によって、離島住民の移動環境は大きく向上している。

【図表2-2-1-5-8】

【図表2-2-1-5-8】 離島港湾の乗降人員数の推移



出典：国土交通省「港湾統計」を基に沖縄県土木建築部港湾課作成

(c) 陸上交通

道路については、住民生活の安定向上及び産業振興に資するため、離島架橋をはじめ、昭和47年から昭和56年の間に島内一周道路（久米島、宮古島、石垣島、西表島）が整備されたほか、幹線道路等の整備が進められてきた。

離島架橋については、瀬底大橋（昭和59年度完成）、池間大橋（平成3年度完成）、浜比嘉大橋（平成8年度完成）、阿嘉大橋（平成10年度完成）、古宇利大橋（平成16年度完成）、伊良部大橋（平成26年度完成）などが開通している。離島架橋によって、生活圏の広域化による生活環境の改善や、アクセス向上による産業振興が図られており、定住・地域の活性化につながっている。

【表2-2-1-5-9】

このほか、地域住民に必要なバス路線を確保・維持するため、昭和51年から欠損額の生じている生活バス路線を運行するバス事業者に対し、市町村と協調して補助を実施している。

【表2-2-1-5-9】 離島架橋の状況（平成30年12月現在）

沖縄本島と埋立、海中道路、架橋等で連結された有人島（9島）						
1	宮城島（大宜味村）	宮城島—沖縄島	〈宮城橋	100m	平成 8年 3月〉	国道
		宮城島—沖縄島	〈塩屋大橋	360m	平成11年 3月27日〉	国道
2	古宇利島（今帰仁村）	古宇利島—屋我地島	〈古宇利大橋	1,960m	平成17年 2月 8日〉	県道
3	瀬底島（本部町）	瀬底島—沖縄島	〈瀬底大橋	762m	昭和60年 2月13日〉	県道
4	屋我地島（名護市）	屋我地島—奥武島	〈屋我地大橋	300m	平成 5年 3月27日〉	県道
		屋我地島—沖縄島	〈ワルミ大橋	315m	平成22年12月18日〉	県道
5	宮城島（うるま市）	宮城島—平安座島	〈桃原橋	17m	昭和48年 2月〉	県道
6	伊計島（うるま市）	伊計島—宮城島	〈伊計大橋	198m	昭和57年 3月 1日〉	県道
7	浜比嘉島（うるま市）	浜比嘉島—平安座島	〈浜比嘉大橋	900m	平成 9年 2月 7日〉	県道
8	平安座島（うるま市）	平安座島—沖縄島	〈海中道路	4,240m	平成11年 3月25日〉	県道
9	奥武島（南城市）	奥武島—沖縄島	〈奥武橋	92m	平成23年 4月 1日〉	市道
沖縄本島と架橋で連結された無人島（2島）						
1	奥武島（名護市）	奥武島—沖縄島	〈羽地奥武橋	77m	昭和57年 3月〉	県道
2	藪地島（うるま市）	藪地島—沖縄島	〈藪地橋	193m	昭和60年 7月29日〉	市道
〔参考〕 離島と離島を結ぶ架橋						
1	宮古島市	宮古島—池間島	〈 ^{いけま} 池間大橋	1,425m	平成 4年 2月14日〉	県道
2	宮古島市	宮古島—宮古島	〈 ^{せど} 世渡橋	99m	平成 4年 2月14日〉	県道
3	宮古島市	宮古島—来間島	〈 ^{くりま} 来間大橋	1,690m	平成 7年 3月13日〉	市道
4	宮古島市	宮古島—伊良部島	〈 ^{いらぶ} 伊良部大橋	3,540m	平成27年 1月31日〉	県道
5	宮古島市	伊良部島—下地島	〈仲地橋	20m	昭和56年 6月 2日〉	市道
6	宮古島市	伊良部島—下地島	〈国仲橋	70.5m	昭和58年〉	県道
7	宮古島市	伊良部島—下地島	〈なかよね橋	15m	平成 6年〉	市道
8	宮古島市	伊良部島—下地島	〈たいこ橋	15m	平成 9年〉	市道
9	宮古島市	伊良部島—下地島	〈 ^{いらぶ} 伊良部橋	25m	平成22年〉	市道
10	宮古島市	伊良部島—下地島	〈 ^{のりせ} 乗瀬橋	架け替え中〉		県道
11	座間味村	慶留間島—外地島	〈 ^{げるま} 慶留間橋	240m	平成元年 2月16日〉	村道（県代行）
12	座間味村	阿嘉島—慶留間島	〈 ^{あか} 阿嘉大橋	530m	平成10年 6月24日〉	村道（県代行）
13	伊平屋村	伊平屋島—野甫島	〈 ^{のほ} 野甫大橋	320m	平成16年 3月25日〉	県道
14	久米島町	久米島—奥武島	〈 ^{しんおう} 新奥武橋	170m	平成20年 7月 1日〉	町道（県代行）

出典：沖縄県企画部「離島関係資料」

(d) 情報通信基盤

民放テレビ放送の受信が困難であった宮古・八重山地域については、平成4年度からテレビ放送伝送用の海底光ケーブル敷設、テレビ中継局等の設置に取り組み、平成5年12月から民放テレビ放送の視聴が可能となった。また、南・北大東地区については、両村にテレビ中継局を設置したことにより、平成10年4月からNHK及び在京民放3社の地上波テレビ放送が視聴できるようになった。

情報通信ネットワークの確保については、本島都市部との情報格差を是正するため、平成17年度から平成19年度にかけてADSLや無線を整備し、全ての離島市町村（18市町村）において、ブロードバンドサービスの利用環境を整備した。また、平成21年度から平成23年度にかけて、本島から南大東島までの海底光ケーブルを敷設したことで、南・北大東地区における県域地上デジタル放送の実現とともに、ブロードバンド環境の改善が図られている。

さらに、平成25年度から平成28年度にかけて一括交付金（ソフト）を活用し、本島と先島地区及び久米島地区をつなぐ海底光ケーブルの2ルート化に取り組んだ。このことにより、高度化かつ強靱化された情報通信基盤を構築した。現在、超高速ブロードバンドに対応するため、離島市町村と連携し、民設民営による島内光ファイバ網の環境整備を進めている。

このほか、防災通信の確保を目的として、昭和58年4月から防災行政無線システムの運用を開始し、無線網による県庁と離島市町村庁舎間の相互情報通信体制を確立している。平成15年度からは、新たに衛星回線や有線回線を加え、「沖縄県総合行政情報通信ネットワーク」として、住民基本台帳ネットワーク等の各種行政システム伝送路としての活用が可能となっている。平成29年度には、回線の大容量化など、情報通信路の拡充を行っており、台風や災害に強い強靱なネットワークが整備されている。

(e) 水資源

水源の確保について、河川取水が可能な離島については、多目的ダムを4島に整備した。整備した離島は、石垣島（真栄里ダム、昭和59年度完成）、座間味島（座間味ダム、平成2年度完成）、伊平屋島（我喜屋ダム、平成16年度完成）、久米島（儀間ダム、26年度完成）となっている。

水源の確保が困難な離島については、主要離島からの海底送水管を敷設しており、平成30年3月末現在、17か所（8市町村）に送水されている。

また、主要島から遠距離にある離島については、海水淡水化設備を整備しており、平成30年3月末現在、6町村（北大東村、南大東村、渡名喜村、栗国村、竹富町波照間、座間味村）に設置している。さらに、一括交付金（ソフト）を活用して可搬型海水淡水化装置を導入し、平成29年度に座間味村へ貸与するなど、離島住民や観光客等の水需要に対応している。

気象条件等に左右されない安定した水源の確保は、住民の生活基盤の形成や、離島の基幹産業である農業や観光産業の発展に大きく寄与している。

(f) 上下水道

離島における水道普及率は、着実に伸び、平成29年度末においてほぼ100%となっており、沖縄本島と差がない状況になっている。

その一方で、県内の離島簡易水道事業の多くは、水資源に乏しく、割高な水道料金や浄水処理を行う技術者の確保など、本島の水道事業と比べ多くの課題があった。このため、平成24年度から一括交付金（ソフト）を活用し、特に課題の多い本島周辺8村を対象として、水道用水供給範囲を拡大する水道広域化に取り組んでいる。平成30年3月には、栗国村で水道用水供給を開始し、これにより同村の水道料金が約50%低減されるなど、住民サービスの向上が図られている。

離島における下水道整備については、昭和63年度から6市町村（石垣市、宮古島市、久米島町、竹富町、渡嘉敷村、座間味村）で実施されている。離島の下水道処理人口普及率は、平成9年度の3.7%から平成30年度には23.6%と向上しており、公衆衛生の向上と生活環境の改善に加え、自然環境の保全にも寄与している。

(g) 公営住宅

離島地域においては、民間賃貸住宅の供給が少ないこと等を背景として、公営住宅の整備が進められてきた。

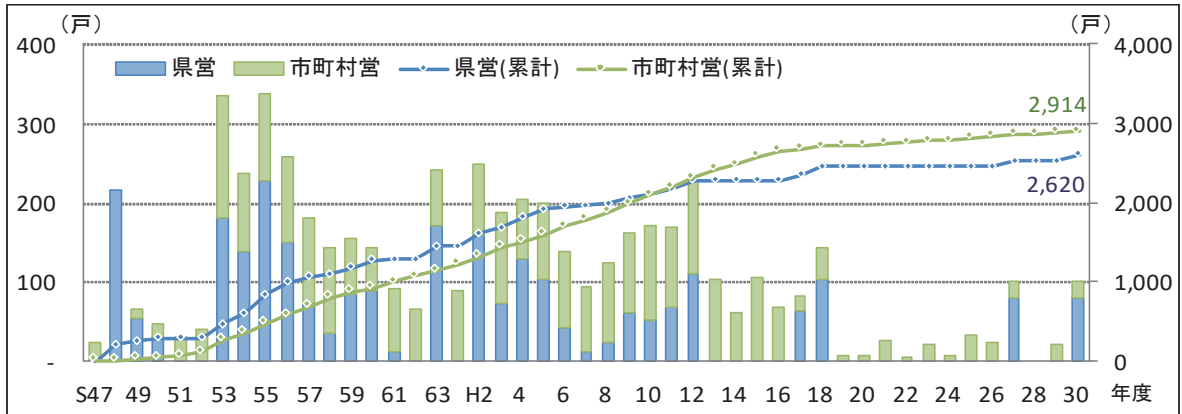
離島における公営住宅については、昭和53年度から急速に建設が進められており、昭和47年度から平成30年度までに県営2,620戸、市町村営2,914戸の計5,534戸が整備されている。特に、昭和53年度から昭和56年度の4年間で、全期間の建設戸数の約21%に当たる1,168戸が集中的に建設されており、石垣島、宮古島の人口増加に伴う住宅需要に対応して公営住宅の整備が進められた。

離島地域における公営住宅は、住宅に困窮する者に住居を供給することに加え、定住条件を整備する側面も持ち合わせており、人口の維持、増加に一定の役割を果たしている。

なお、建設戸数を圏域別にみると、宮古圏域が2,997戸と最も多く、次いで八重山圏域が1,906戸、中南部圏域が354戸、北部圏域が277戸となっている。

【図表2-2-1-5-10】

【図表2-2-1-5-10】 離島における公営住宅の建設戸数の推移



出典：沖縄県土木建築部住宅課調べ

(h) 医療体制

離島・へき地の医療体制については、昭和47年の復帰に伴い、琉球政府立病院であった宮古病院及び八重山病院並びに附属診療所（医科）32か所（うち13か所は休診）を引き継ぎ、地域住民の医療の確保を図ってきた。また、平成12年には、沖縄県と久米島町で構成する沖縄県離島医療組合が公立久米島病院を設置し、地域の中核病院として地域医療を担ってきたほか、市町村立診療所（医科）13か所（平成29年3月時点8か所が継続）の開設・運営についても支援してきた。

離島における医師確保については、県立病院医師による離島病院・診療所への勤務や県立病院における後期臨床研修医の派遣、自治医科大学卒業生医師の離島派遣などを行ってきた。しかし、平成30年12月末現在の人口10万人当たりの医師数をみると、県全体が240.7人に対し、宮古圏域が167.8人、八重山圏域が166.4人と、本県平均を大きく下回っており、医師不足の解消には至っていない。

また、離島・へき地での勤務を希望する医師の情報登録・派遣に活用する「ドクターバンク」の運営を平成19年度から開始しているほか、医師の島外研修等に対応した代診医の派遣、専門診療科については専門医による巡回診療を実施している。

このほか、へき地診療所に対応できない救急患者については、沖縄県ドクターヘリの活用や自衛隊、海上保安庁、添乗協力病院の協力を得た急患空輸体制を整備している。

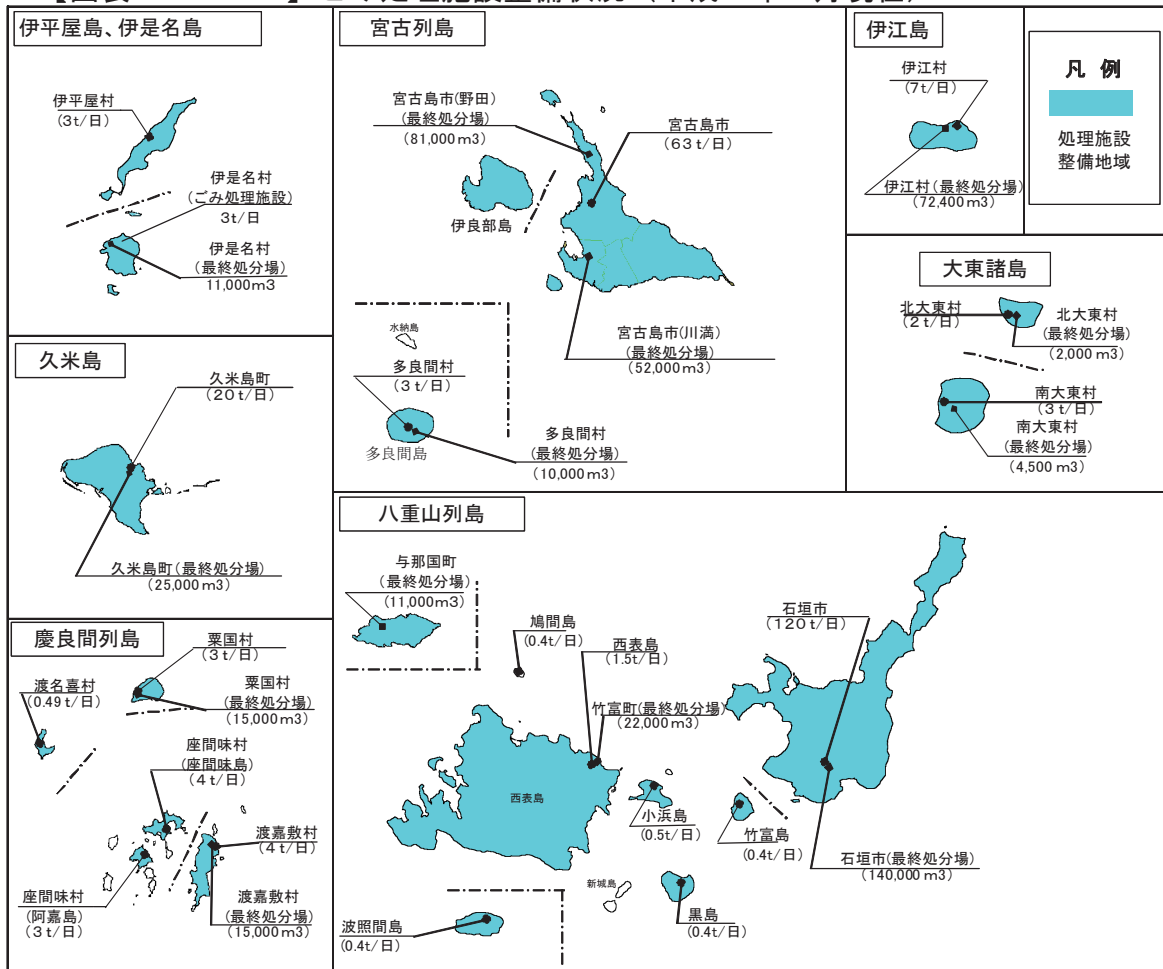
(i) 廃棄物対策

県は、国の高率補助制度を活用した離島市町村の一般廃棄物処理施設整備を促進してきた。離島市町村における施設の整備状況は、昭和52年度末において焼却施設が1施設、最終処分場が8施設であった。平成31年3月には、焼却施設が18施設、最終処分場が13施設整備され、一般廃棄物に起因する悪臭や衛生害虫等の発生防止、地下水や周辺環境の汚染防止等が図られている。【図表2-2-1-5-11】

また、各種リサイクル法等の制定と併せて、離島に対する海上輸送費等の支援制度が整備されたことから、使用済み自動車7万7,493台（平成17年度～30年度）、廃家電5万3,249台（平成21年度～30年度）の適正処理が実施できた。

海岸漂着物については、国の基金及び補助金を活用し、平成23年度から平成30年度までに約4,500トンの海岸漂着物を回収、処理し、海岸環境の保全及び海岸景観の美化に向け取組を進めている。

【図表2-2-1-5-11】 ゴミ処理施設整備状況（平成31年3月現在）



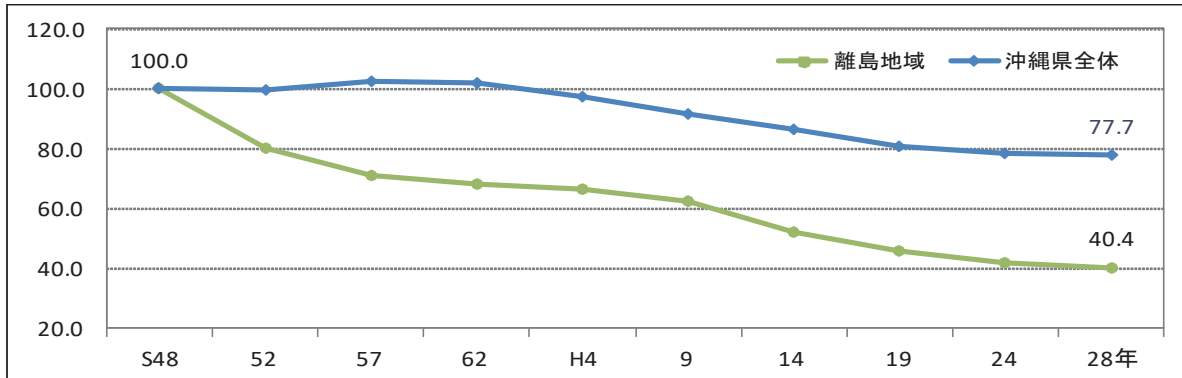
出典：沖縄県環境部「廃棄物対策の概要」

(j) 教育

離島においては少子化傾向が著しく、離島地域の児童生徒数は、昭和48年の小学校2万19人（83校）、中学校1万2,873人（62校）、高等学校6,543人（8校）から、平成28年には小学校8,632人（78校）、中学校4,068人（52校）、高等学校3,246人（8校）と、約59.6%減少している。同期間において、本県全体の児童生徒数が約22.3%減少していることと比べても、大きな減少となっており、一部の市町村では廃校、統廃合が進められている。【図表2-2-1-5-12】

離島においては、小規模校、少人数学級が多く、同世代間との多様な価値観との交流が限られているため、近隣学校との集合学習や、修学旅行等の機会を利用した島外学校との交流等を推進してきた。また、複式学級については、児童が教師から直接指導を受ける時間が単式学級の半分程度となることなどから、非常勤講師を派遣し、きめ細やかな指導に努めるなど、教育環境の充実を図っている。

【図表2-2-1-5-12】本県全体と離島地域の児童生徒数の推移（昭和48年＝100）



出典：文部科学省「学校基本調査」及び市町村報告を基に沖縄県企画部地域・離島課作成

また、親の経済負担を軽減するため、一括交付金（ソフト）を活用し、スポーツ、文化活動等のために必要な派遣費用を補助しているほか、高等学校のない離島出身者が沖縄本島の高等学校に進学する際の寄宿舎として、平成28年1月に離島児童生徒支援センター（定員120人）を開所している。

このほか、塾のない離島における学力向上を図るため、テレビ会議システムを活用した遠隔授業を行うなど、家庭学習の環境改善を図った。

(k) 交通コスト・生活コスト

離島においては、遠隔性及び狭小性等の条件不利性から交通コスト、生活コスト等が割高となっているため、その低減を図り、定住条件の整備に努めている。

交通コストについては、離島住民の負担を軽減するため、平成24年度から一括交付金（ソフト）を活用し、離島住民の航空運賃及び船賃の低減を行っている。航空路9～11路線（年度によって変動）は航空運賃の約4割、航路24路線は船賃の約3～7割が低減されている。小規模離島等の一部航空路線は、観光客等についても運賃低減を行っており、入域者数の維持・増加によって、地域の活性化も図られている。

生活コストについては、離島における割高な価格を低減するため、平成24年度

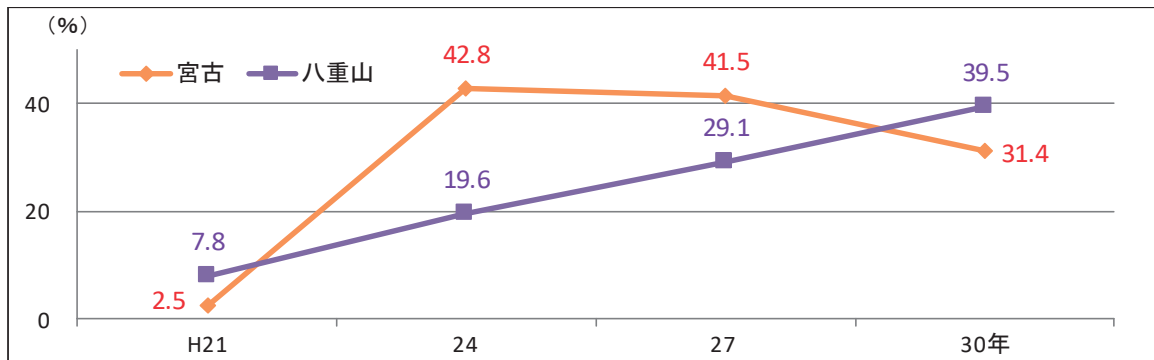
から一括交付金（ソフト）等を活用し、平成28年度からは市町村との共同事業として、離島へ輸送される食品や日用品等の輸送経費等を補助している。平成30年度において、11市町村13島に対し補助を実施しており、本島との価格差縮小に寄与している。

石油製品については、価格安定と円滑な供給を図るため、昭和47年から復帰特別措置法によって揮発油税等が軽減されていることを前提として、沖縄本島から離島へ輸送される石油製品の輸送費補助を行っている。昭和47年度から平成30年度までの補助実績は約327億円となっており、輸送費軽減を通じて、ガソリン小売価格の低減につながっている。

これらの取組などにより、県民意識調査の「離島と沖縄本島間など移動が気軽にできること」に対する県民満足度について、宮古地域が平成21年の2.5%から平成30年には31.4%と28.9ポイント向上し、八重山地域が平成21年の7.8%から平成30年には39.5%と31.7ポイント向上している。

＜県民意識調査における県民満足度の推移＞

質問項目：離島と沖縄本島間など移動が気軽にできること（問4（13））



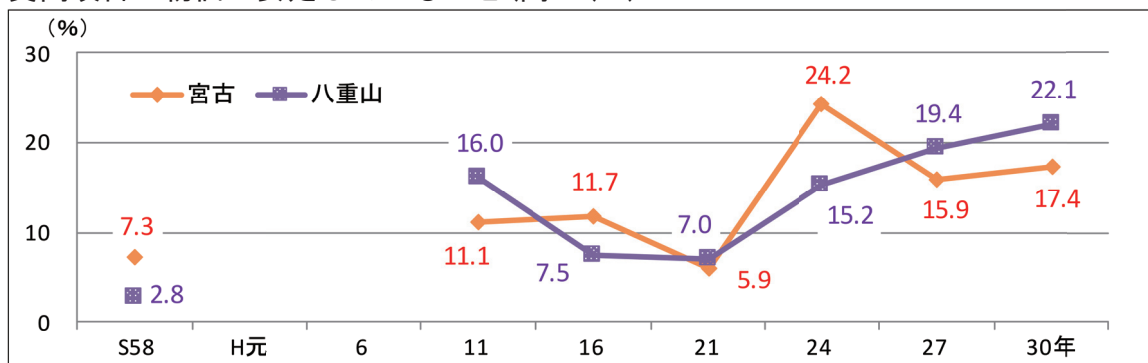
注1：県民満足度は、「今どのくらい満たされていますか」との質問に対して、「非常に満たされている」「ある程度満たされている」と回答した割合の合計。

注2：質問項目の（）内は、質問番号と75の質問項目の整理番号。

出典：沖縄県企画部「第10回県民意識調査報告書」（平成31年3月）

また、県民意識調査の「物価が安定していること」に対する県民満足度について、宮古地域が昭和58年の7.3%から平成30年には17.4%と10.1ポイント向上し、八重山地域が昭和58年の2.8%から平成30年には22.1%と19.3ポイント向上している。平成16年から21年にかけてはいずれの地域でも低下しているもの、平成24年以降は回復傾向となっている。

質問項目：物価が安定していること（問4（61））



注1：県民満足度は、「今どのくらい満たされていますか」との質問に対して、「非常に満たされている」「ある程度満たされている」と回答した割合の合計。

注2：質問項目の（）内は、質問番号と75の質問項目の整理番号。

注3：H元、H6は、圏域別データの欠測。

出典：沖縄県企画部「第10回県民意識調査報告書」（平成31年3月）

（課題）

離島の人口減少の背景には、定住の条件となる生活基盤が十分に整っていないことが挙げられることから、引き続き各種生活基盤の整備を進めるとともに、交通基盤の整備や交通ネットワークの充実強化、交通コスト・生活コストの低減等に向けて取り組む必要がある。

離島の中でも小規模離島自治体の財政基盤は脆弱な上、水道事業や廃棄物処理などで広域的な対応が困難なことから、高コスト体質となっている。また、人口規模や経済規模が小さいことから、医療、福祉、電力、水道、情報通信などのサービスが十分に受けられない又は割高になるなど、生活環境基盤において本島との格差は依然として課題となっている。

航空交通については、高速移動手段である航空路線の確保は重要であることから、引き続き運航費補助及び航空機購入費補助を実施するとともに、離島航空路線を担う人材の確保を含めた離島航空路線の確保に係る諸課題について関係者と連携して取り組む必要がある。さらに、航空機の就航していない空港を有する離島については、航空会社及び地元自治体と連携を図りながら検討を行い、路線の確保に取り組む必要がある。

海上交通については、離島住民のライフラインを確保する上で極めて重要であるため、安全で安定した海上交通を確保・維持するとともに、港湾については引き続き岸壁や浮桟橋等の整備を進めるほか、就航率や荷役効率の向上に向けた港湾施設の改良に取り組む必要がある。

また、利用者の減少や船員の確保など経営面の課題を抱える航路事業者や航路毎の事情を踏まえ、関係者が連携して必要な施策を講じることにより、離島航路を確保・維持する必要がある。

陸上交通については、空港や港湾、漁港等の交通拠点間のアクセス改善や多様なニーズに対応した質的な充実など、地域特性に応じた道路整備を推進する必要がある。

離島のバス路線は、その多くが不採算路線となっているため、利用促進に向けた取組が課題となっている。このため、引き続き運行費補助や車両購入費補助を実施するとともに、関係団体と協議し、公共交通のあり方や生産性向上に向けた協議を行う必要がある。

情報通信基盤については、都市部と同等の情報通信環境の実現に向け、地域特性に応じた基盤の高度化を図るとともに、安定かつ質の高い情報通信環境等の維持及

び情報通信技術の活用促進を図る必要がある。

水道サービスについては、水資源が乏しい離島において、いまだに渇水に伴う給水制限が実施されるなど、安定給水の面から課題を抱えている。また、水質管理や割高な水道料金等の面でも地域間の格差が生じているため、安全な水道水の安定供給及び住民負担の軽減を図るため、引き続き水道事業の広域化を推進する必要がある。

離島医療については、救急医療をはじめとして地域のみで十分な医療サービスの提供ができない場合があるため、本島の医療機関と離島診療所等との連携体制を整備・拡充する必要がある。また、引き続き医師の安定確保や遠隔医療支援等により、医療提供体制の充実を図るとともに、巡回診療の実施や島外医療機関への通院費負担の軽減、ドクターヘリなどの急患空輸体制の充実に取り組む必要がある。

さらに、離島市町村の高齢化率は本島と比較して高いが、介護サービス事業所等の基盤整備は十分ではなく、必要とされる介護サービスも各離島で異なっている。このため、離島市町村と連携して、地域の実情に応じ、介護サービスを提供する事業者の運営費や各専門職等の渡航費を支援する等、介護サービスの提供確保、基盤拡充を図るとともに、利用者の負担軽減を図ることが求められている。

廃棄物対策について、離島地域は資材や燃料などの輸送に費用と時間を要するという地理的要因から、廃棄物処理施設の建設及び処理コストが割高になるという構造的不利性を抱えている。また、島内で処理できない廃棄物は、沖縄本島で処理せざるを得ず、これらも処理コストを押し上げる要因となっている。

県及び離島市町村が連携してごみ処理の広域化、効率的なリサイクル、処理体制の整備に取り組んでいるが、適正な処理体制を維持、進展するためには、国等による施設整備、輸送費に対する補助率のかさ上げが必要となっている。

また、離島市町村のうち、宮古島市、石垣市などの市部を除き、許可を取得した産業廃棄物処理業者がほとんど存在しないため島内処理できず、沖縄本島や県外で処理せざるを得ない状況にある。このため、一般廃棄物処理施設で処理可能な産業廃棄物について「あわせ処理」を進めるための補助制度や、離島の産業廃棄物業者が行う処理施設整備に対する補助制度を構築する必要がある。

海岸漂着物については、海外からのごみが毎年多量に漂着することから、国の補助制度を維持、拡充した上で、引き続き回収、処理を行う必要がある。

教育については、地理的要因に左右されない公平な教育機会を確保することが重要な課題となっている。このことから、高等学校のない離島から島外の高等学校に進学する際の家族や生徒の経済的・精神的な負担軽減を図るほか、引き続き複式学級の課題解消に向けた取組を行う必要がある。

また、情報通信技術等を活用した教育を支援するため、離島地区の学校において通信回線及び情報機器等の整備を図るとともに、各学校のニーズに応じて、引き続き、ICTを活用した遠隔教育を検討する必要がある。

交通コストの低減については、引き続き住民の負担軽減に向けた取組を安定的かつ継続的に実施する必要がある。

生活コストの低減については、各離島の買物環境や住民ニーズに応じた取組となるよう、今後の展開を検討する必要がある。

石油製品については、輸送費補助を行っているが、本島との価格差は依然として存在し、住民生活や産業活動等の負担となっている。このため、揮発油税及び地方揮発油税の軽減措置の継続が必要である。また、価格差の要因分析を進め、更なる価格差縮小に向けた取組を検討する必要がある。

離島の人口を維持増加させるためには、定住条件の整備や産業振興を図ることに加え、Uターン者や移住者を持続的に受け入れるための取組が重要となる。このため、移住者受入れに取り組む市町村と、問題や課題を共有するとともに、市町村の創意工夫を支援するため、県と市町村との連携を強化する必要がある。

カ 生活基盤整備

復帰以前においては、上水道、下水道をはじめ、各種の生活基盤が十分に整備されていなかった。昭和47年の復帰後、快適で文化的な生活が享受できるよう、本県は上水道、下水道、公園、住宅等の生活基盤を整備してきた。

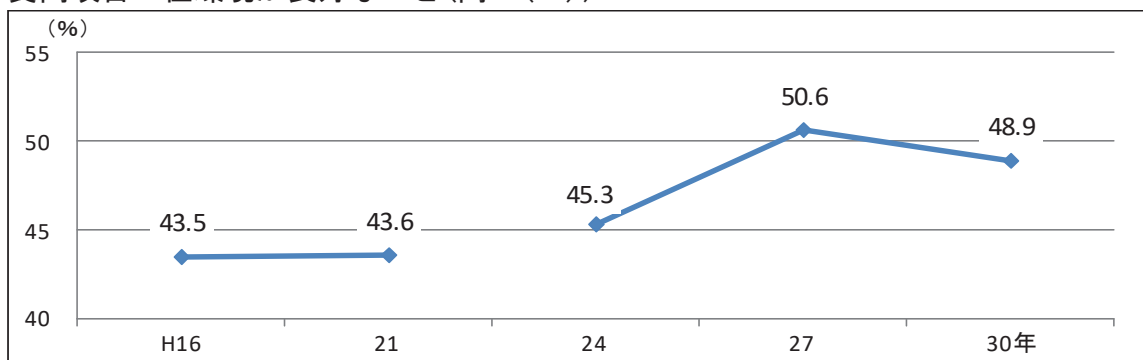
この結果、各種生活基盤の整備は着実に進み、本土との格差が縮小するなど、快適で潤いのある豊かな生活環境が構築されてきた。

本県は、安らぎと活力のある地域の形成に向けて、引き続き各種生活基盤の整備を推進するとともに、高齢社会に対応した施設の整備や老朽化する施設の適正な維持を図るため、地域特性に応じた生活基盤の充実・強化を推進している。

これらの取組などにより、県民意識調査の住環境に関する県民満足度は、平成16年の43.5%から平成30年の48.9%と5.4ポイント向上している。

<県民意識調査における県民満足度の推移>

質問項目：住環境が良好なこと(問4(42))



注1：県民満足度は、「今のくらい満たされていますか」との質問に対して、「非常に満たされている」「ある程度満たされている」と回答した割合の合計。

注2：質問項目の()内は、質問番号と75の質問項目の整理番号。

注3：H6～H21の質問事項は、「日当たり、静けさが十分など住環境が良好なこと」。

出典：沖縄県企画部「第10回県民意識調査報告書」(平成31年3月)

(7) 生活基盤の充実・強化

a 上水道の整備

(現状)

本県の上水道の整備については、復帰以前からの慢性的な水不足の解消及び将来の水需要の増大に対処することが復帰後の課題であった。

そのため、沖振法における2級河川についても、国が直轄で事業を行えるなどの支援措置を活用し、3次におたる沖縄振興開発計画及びその後の沖縄振興計画の下、水源開発などを重点的に実施してきた結果、水の安定供給に関する問題が大きく改善された。

沖縄本島における開発水量と給水制限日数の推移をみると、昭和51年度に新川ダムが完成し、開発水量は8万6,800m³/日となったが、給水制限は昭和57年度

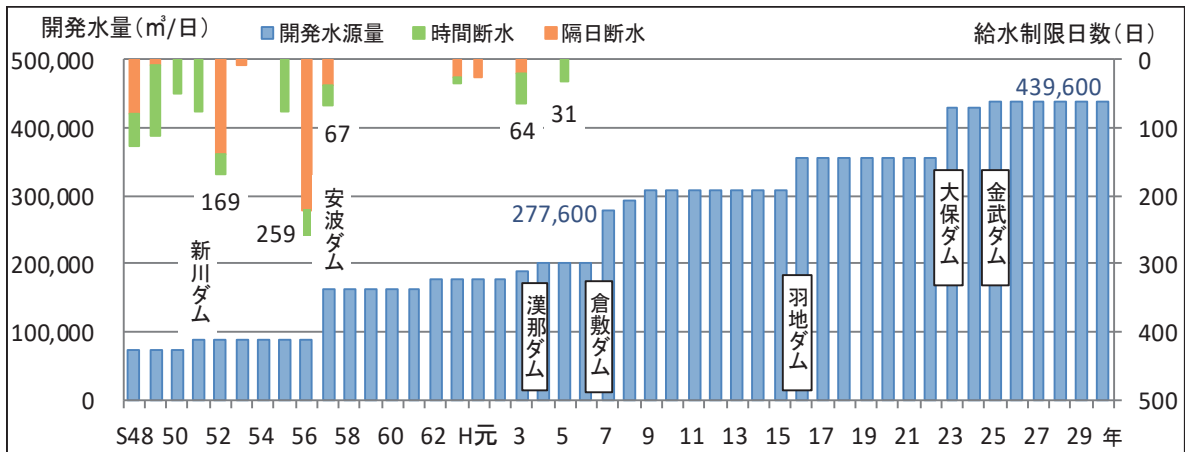
まで毎年のように行われ、昭和52年度の169日（時間断水：32日、隔日断水：137日）、昭和56～57年度にかけて326日（時間断水：68日、隔日断水：258日）など、給水制限日数が100日を超える年もあった。

昭和57年度までには、安波ダム及び普久川ダムが完成し、開発水量は16万1,900 m³/日となり、平成7年度までには、辺野喜ダム、漢那ダム、倉敷ダム（完成後、管理を県に移管）などが完成し、開発水量は27万7,600 m³/日となった。その後も羽地ダム、大保ダム及び金武ダムを整備するなど、平成30年度現在、開発水量は43万9,600 m³/日となっている。

これにより、沖縄本島における給水制限日数については、平成3年度に64日（時間断水：44日、隔日断水：20日）、平成5年度の31日（時間断水：31日）となったのを最後に、平成6年度以降、20年以上にわたって給水制限は実施されていない。

【図表2-2-1-6-1】

【図表2-2-1-6-1】 沖縄本島における開発水量と給水制限日数の推移



注1：開発水量：開発水量とは、企業局が水道用水として取水している国・県ダムと海水淡水化施設を計上している。（復帰前に建設された山城ダム等は除く）

注2：開発水量には暫定取水分を含む。

出典：沖縄県企業局配水管理課調べ

また、県が実施する事業においても、高率補助制度などを活用し、座間味ダム、我喜屋ダム、儀間ダムの整備を行い、管理移管された倉敷ダムと企業局管理の山城ダムを含む5つのダムが水道用水として利用されている。

一方、ダムによる水源開発と比べ短期間で建設できる海水淡水化施設を、平成9年度に供用開始し4万 m³/日の水量を確保している。【表2-2-1-6-2】

【表2-2-1-6-2】 水道用水として利用されている沖縄のダム

管理	名称	所在地	完成年度	開発水量(m ³ /日)		備考
				水道用水	工業用水	
国	福地ダム	東村	S49年度	73,600	14,800	
	新川ダム	東村	S51年度	13,200	2,300	
	安波ダム	国頭村	S57年度	55,200	9,300	
	普久川ダム	国頭村	S57年度	19,900	3,300	
	辺野喜ダム	国頭村	S60年度	15,500	2,600	
	福地ダム再開発	東村	H3年度	13,200	0	
	漢那ダム	宜野座村	H4年度	11,500	0	
	羽地ダム	名護市	H16年度	12,000	0	
	工業用水道からの転用(注1)	国頭村、東村	H16年度	36,100	0	
	大保ダム	大宜味村	H22年度	94,800	0	
金武ダム	金武町	H25年度	10,300	0		
県	倉敷ダム(注2)	沖縄市、うるま市	H7年度	44,300	0	県土木建築部管理
	座間味ダム	座間味村	H4年度	45	0	県土木建築部管理
	我喜屋ダム	伊平屋村	H18年度	70	0	県土木建築部管理
	儀間ダム	久米島町	H27年度	300	0	県土木建築部管理
	山城ダム	うるま市	S42年度	7,600	0	県企業局管理
	海水淡水化施設(注3)	北谷町	H9年度	40,000	0	参考:県企業局管理

注1：福地ダム、新川ダム、安波ダム、普久川ダム、辺野喜ダムの工業用水道開発水量を一部転用

注2：大保ダム完成までは、65,500m³/日取水している。

注3：施設能力はH7年度10,000m³/日、H8年度25,000m³/日、H9年度40,000m³/日である。

出典：沖縄県土木建築部河川課及び沖縄県企業局配水管理課調べ

このように、水源開発は復帰後集中的に実施されてきた。また同時に、水道施設の整備についても3次にわたる沖縄振興開発特別措置法及び沖縄振興特別措置法による財政措置などを活用し、水需要や水質の安全性を確保するための浄水場などの施設整備が行われてきた。現在、復帰後、急速に整備してきた水道施設が老朽化しているため、計画的な更新、耐震化等を進めている。

加えて、水源で検出される有機フッ素化合物などの水質課題に対しては、高度浄水処理などの対策を実施している。

水道普及率については、復帰後89.2%であったのに対し、平成15年度末にはほぼ100%に達している。

(課題)

県内のダム及び水道施設については、復帰後から平成初期にかけて集中的に整備されてきた。復帰前から整備されたものと合わせ、今後、老朽化に伴う大規模な修繕が予想されることから、長寿命化計画の策定など、適切に施設を管理していく必要がある。

沖縄本島は地理的要因等により、多くの水道施設を抱えていることから、安全な水道水を将来にわたって安定的に供給するため、老朽化した施設の計画的な更新を

進める必要がある。また、本県の上水道施設の耐震化率（平成29年度：25.8%）は全国（平成29年度：39.3%）と比較して低い状況であることから、老朽化施設の計画的な更新に併せて耐震化を進める必要がある。

有機フッ素化合物などの水質課題については、安全・安心な水道水を供給するため、水質管理や浄水管理に努めるとともに、更なる低減化対策を行う必要がある。

b 下水道の整備 (現状)

下水道の整備については、昭和47年の本土復帰を契機に、沖縄振興開発特別措置法による高率補助制度などを活用して、その後の経済発展や都市化の進展に対応した整備が進められてきた。

下水道処理人口普及率（以後、普及率）については、昭和47年度は16.5%と、全国の普及率18.5%を下回っていたが、復帰以降整備を進めてきた結果、昭和53年度に本県の普及率は29.2%に達し、全国の普及率26.6%を2.6ポイント上回った。

昭和59年には中城湾流域下水道事業（うるま市、沖縄市及び北中城村）が認可され、昭和62年に具志川浄化センターが供用開始されるなど、下水道施設の整備が進み、昭和63年度の県の普及率は41.7%で全国の普及率40.5%を1.2ポイント上回っている。

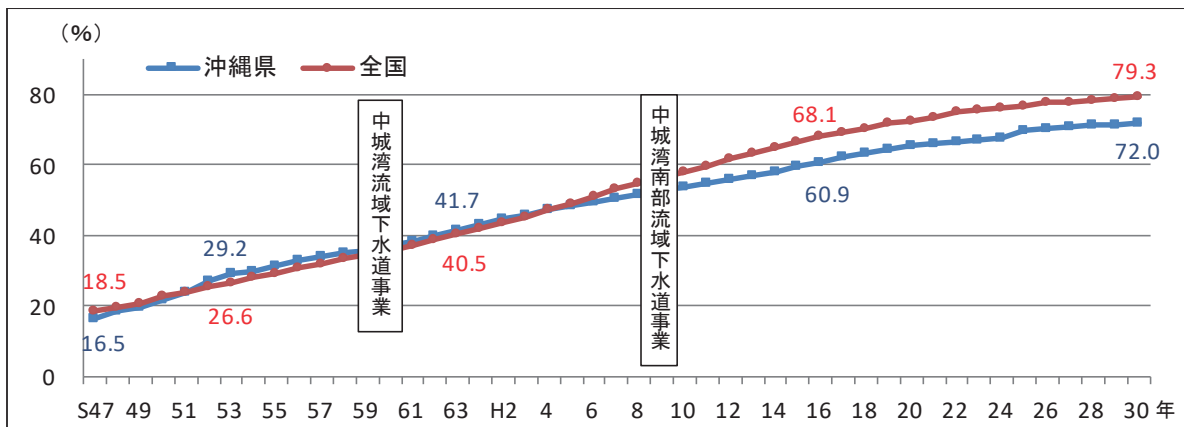
その後も本県では下水道の施設整備を推進し、普及率は順調に上昇してきた。同様に、全国的にも下水道の整備が進み、平成5年度以降は、全国の普及率が沖縄を上回る水準で推移している。

平成8年度には、新たに中城湾南部流域下水道事業（南城市、中城村、西原町及び与那原町）が認可され、平成14年には西原浄化センターが供用開始されるなど整備が進み、平成16年度の普及率は60.9%に達した。

その後も本県では施設整備などを着実に実施し、平成30年度の普及率は72.0%となったものの、全国の普及率79.3%と比較して7.3ポイント下回っている。

【図表2-2-1-6-3】

【図表2-2-1-6-3】 下水道処理人口普及率の推移



出典：沖縄県土木建築部下水道課調べ

(課題)

本県の下水道整備は、事業開始から50年を経過し、下水道施設の老朽化や耐震不

足に伴う改築・更新が課題となっている。今後は、ストックマネジメント計画に基づく効率的な維持管理を進めるとともに、全国平均を下回っている下水道処理人口普及率の向上に向け、計画的な施設整備を推進する必要がある。

c 公園の整備 (現状)

本県の都市公園整備については、復帰当時、計画的な都市整備の遅れや、乏しい財政事情等のため全国でも最下位という整備状況であった。昭和47年における都市計画区域内の人口一人当たりの都市公園面積（以下本項目において、「人口一人当たりの都市公園面積」はすべて都市計画区域内を指す。）は0.7㎡で、全国平均2.8㎡の3割にも満たなかった。

復帰後は、沖縄振興開発計画に公園緑地の整備が規定され、事業等が行われてきた。

名護中央公園、浦添大公園及び奥武山公園の整備のほか、戦跡である平和祈念公園及び海軍壕公園は、復帰記念事業の一つとして昭和47年度から昭和56年度まで補助率10分の10で整備が図られた。

昭和50年には沖縄国際海洋博覧会が開催され、その後同博覧会跡地を国営公園とするなど、本県の都市公園整備は大きく進み、昭和60年度の人口一人当たりの都市公園面積は3.3㎡と、全国平均5.1㎡の約6割まで改善された。

昭和62年の海邦国体開催に向けては、沖縄県総合運動公園が主会場として整備されるなど、同年度の人口一人当たりの都市公園面積は4.2㎡となっている。

平成5年度から平成14年度にかけては、平成9年度に中城公園の整備に着手するなど、事業費が高い水準で推移し、平成15年度の人口一人当たりの都市公園面積は7.9㎡と、全国平均8.7㎡の約9割に達した。なお、中城公園の園内にある中城城跡については、平成12年に首里城跡などとともに「琉球王国のグスク及び関連遺産群」として、世界遺産に登録されている。

平成17年度にはバナナ公園などの供用開始によって、本県の人口一人当たりの都市公園面積は9.4㎡と、全国平均の9.1㎡を上回った。

その後も着実に整備を進め、平成29年度の人口一人当たりの都市公園面積は、沖縄県10.9㎡、全国平均10.5㎡となっている。【図表2-2-1-6-4】

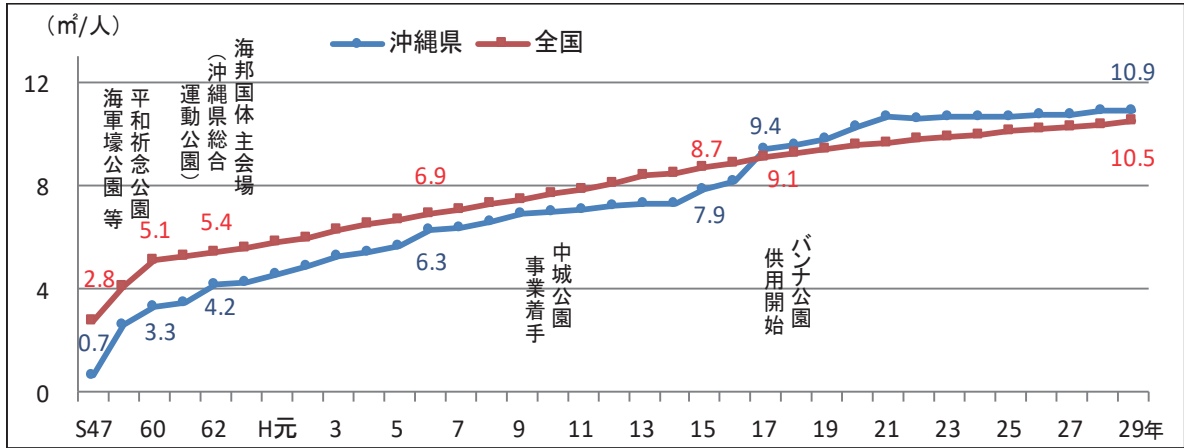
県営都市公園では、公園の整備に伴い利用者が増加傾向にあり、特に奥武山公園や平和祈念公園などの大型遊具整備箇所では、休日などに多くの親子連れで賑わっている。

また、近年は外国人観光客の利用者も急増していることから、県営公園の利用者数は平成25年度の約586万人に対して、平成29年度は約712万人と大幅に増加している。

国営沖縄記念公園の首里城地区内施設（正殿等）及び海洋博覧会地区内施設（沖縄美ら海水族館及び海獣施設等）については、国から都市公園法に基づく管理許可を得て、平成31年2月以降、県が管理しており、本県の主体的な運用、新たな利活用、沖縄観光や地域経済の更なる振興が期待されている。

その一方で、首里城については、令和元年10月31日に発生した火災により、首里城正殿を含む建物8棟が焼損した。これを受け、本県では、政府が策定した「首里城復元に向けた基本的な方針」等を踏まえ、令和元年12月26日に「首里城復興の基本的な考え方」を策定した。

【図表2-2-1-6-4】都市計画区域内の人口一人当たりの都市公園面積



出典：国土交通省「都市公園等整備現況調査」を基に沖縄県土木建築部都市公園課作成

(課題)

本県の都市計画区域内における人口一人当たりの都市公園面積は10.9m²と、全国平均の10.5m²を若干上回っている。その一方で、那覇広域・南城及び中部広域圏の整備状況は7.8m²と全国平均よりも低く、都市公園が十分に確保されていないことが課題である。

また、昭和50年代から平成初期に整備された公園施設は、設置後30年以上経過していることから施設の老朽化対策も課題となっている。

多様化する公園利用者の誰もが安全・安心・快適に利用できるように、引き続き公園の整備を推進するとともに、計画的な修繕等を行う必要がある。

さらに、国営沖縄記念公園の首里城地区内施設及び海洋博覧会地区内施設については、県の文化・観光等に関する施策と連携した利活用に向けて、施設の魅力向上や利用促進を図る必要がある。

なお、首里城正殿等の早期の復旧・復興に向けては、消失した建築物・文化財の復元のほか、技術者や資材の確保、国内外に散失した文化財の収集等、様々な課題があるため、国や那覇市等の関係機関と連携の下、積極的な取組を進めていく必要がある。

d 公営住宅の整備

(現状)

復帰以前、公営住宅の整備については、政府（日本、米国、琉球）の補助を受け

て市町村が建設する市町村営住宅が主であり、昭和47年の本土復帰までに、累計3,656戸が建設された。復帰後は、3次にわたる沖縄振興開発特別措置法及び沖縄振興特別措置法により、公営住宅建設に対する国の補助率がかさ上げされるなど、財政負担軽減と建設促進が図られてきた。

公営住宅建設戸数については、昭和47年度からこれまでの市町村営住宅と併せ県営住宅の整備も始まり、昭和47年度の公営住宅建設戸数は、803戸（県営：116戸、市町村営：687戸）となった。

昭和48年度には、県営住宅の整備も本格化し、渡橋名団地（豊見城市）や登野城団地（石垣市）が着工され、県、市町村を併せた公営住宅建設戸数は、1,069戸（県営：518戸、市町村営：551戸）となった。

昭和53年度には、公営住宅建設戸数が880戸（県営：452戸、市町村営：428戸）まで落ち込むが、昭和58年度には、真玉橋市街地住宅（豊見城市）や西崎第2団地（糸満市）が着工されるなど、公営住宅建設戸数は1,403戸（県営：985戸、市町村営：418戸）に達した。

昭和61年度には赤嶺市街地住宅（那覇市）、昭和63年度には桑江高層住宅（北谷町）、平成元年度には浜原第2団地（沖縄市）が着工されるなど、平成元年頃まで、公営住宅建設戸数は平均1,000戸程度で推移している。

このように、復帰から昭和の終わりにかけて、高率補助制度を活用し、集中的に公営住宅の整備を行ってきたが、復帰前に整備された市町村営住宅については、老朽化などの問題も生じてきたことから、昭和63年度からは建替事業も始まった。

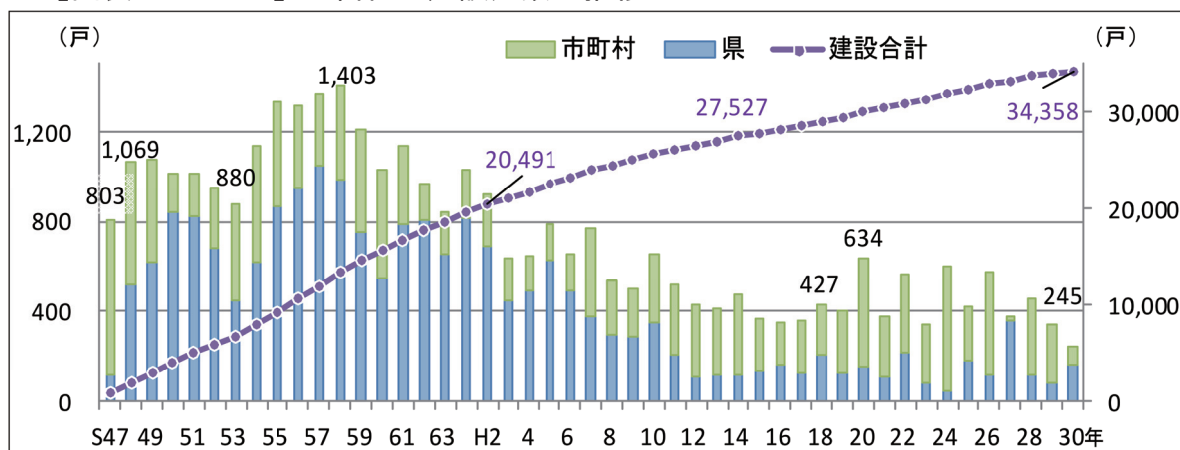
平成以降の公営住宅の整備については、平成6年度に大宮高層住宅（名護市）、平成10年度に古波蔵第3市街地住宅（那覇市）などが着工され、建替事業としては、平成13年度に渡橋名団地（豊見城市）、平成20年度に名護団地（名護市）などが着工された。

近年の公営住宅建設戸数は、300から600戸で推移し、平成30年度は245戸（県営：161戸、市町村営：84戸）となっている。

復帰から平成30年度までの公営住宅建設戸数の実績は、県営住宅が1万9,883戸、市町村営住宅が1万4,475戸、合わせて3万4,358戸となっている。

【図表2-2-1-6-5】

【図表2-2-1-6-5】 公営住宅建設戸数の推移



出典：沖縄県土木建築部住宅課調べ

各種住宅規模等の状況についてしてみると、復帰後の昭和48年、本県の1住宅当たりの延べ面積が53.66㎡であるのに対し、全国の延べ面積は77.14㎡と23.48㎡の格差があった。

復帰後、住宅事情を改善するため積極的に各種施策に取り組んだ結果、平成25年調査における本県の1住宅当たりの延べ面積は、76.29㎡と全国の94.42㎡に比べ、その差は18.13㎡まで改善されているものの、いまだ低い状況にある。

その他の住宅規模を示す指標において、平成25年調査における本県の1世帯当たりの住宅戸数は1.11戸と量的には充足しているものの、1室当たり居住室数など、居住水準の面では全国と比較してまだ立ち遅れている。

特に、本県の最低居住面積水準未達率については、平成25年調査で10.8%と全国の7.1%と比べて3.7ポイント高く、最低居住面積水準を満たしていない世帯が全国よりも多い結果となっている。【表2-2-1-6-6】

【表2-2-1-6-6】住宅規模等の状況

区分	居住室数 (室)	畳数 (畳)	延べ面積 (㎡)	一人当たりの 畳数(畳)	一室当たりの 人員(人)	最低居住面積 水準未達率 (注1)(%)	1世帯当たり 住宅戸数(戸)	
沖縄県	昭和48年	3.96	19.03	53.66	4.47	1.08	56.7	1.07
	昭和53年	4.29	22.70	59.95	5.86	0.90	27.0	1.09
	昭和58年	4.30	24.34	64.73	6.80	0.83	19.9	1.07
	昭和63年	4.48	26.31	70.32	7.66	0.77	14.5	1.11
	平成5年	4.45	26.94	74.45	8.35	0.73	13.3	1.12
	平成10年	4.36	27.90	76.80	9.11	0.70	9.3	1.13
	平成15年	4.22	28.33	77.39	9.86	0.68	7.6	1.11
	平成20年	4.11	27.92	76.51	10.40	0.65	9.5	1.12
	平成25年	4.01	27.94	76.29	10.70	0.65	10.8	1.11
全国	昭和48年	4.15	23.98	77.14	6.61	0.87	33.7	1.05
	昭和53年	4.52	26.96	80.28	7.78	0.77	14.8	1.08
	昭和58年	4.73	28.60	85.92	8.55	0.71	11.4	1.10
	昭和63年	4.86	30.61	89.29	9.55	0.66	9.5	1.11
	平成5年	4.85	31.41	91.92	10.41	0.62	7.8	1.11
	平成10年	4.79	31.77	92.43	11.24	0.59	5.1	1.13
	平成15年	4.77	32.69	94.85	12.17	0.56	4.2	1.14
	平成20年	4.68	32.82	94.34	12.87	0.54	6.7	1.15
	平成25年	4.59	32.77	94.42	13.54	0.53	7.1	1.16

注1：平成15年以前は「最低居住水準未達の世帯割合」

出典：総務省統計局「住宅・土地統計調査」

(課題)

公営住宅については、復帰後、大規模な整備が実施された。それらの老朽化が進み、今後、建替えの時期を迎えることが課題となっている。全面的改善、建替えなどについて、住宅ストックの維持も考慮しながら、計画的に行う必要がある。

また、本県の住宅について、依然としてその規模等を示す指標が全国の水準を満たしていないという課題がある。とりわけ、最低居住面積水準を満たしていない世帯の割合が全国でワースト2位であることから、それらの改善に取り組む必要がある。

キ 防災・減災、公共施設等の長寿命化

本県は亜熱帯海洋性気候に属し、年平均降水量が全国平均を上回っていることに加え、台風常襲地帯であることから、河川の氾濫や高潮被害、土砂災害などが毎年のように発生している。

このような自然災害から県民の生命と財産を守るため、治水、高潮、土砂災害対策など、防災・減災対策に取り組んできた。

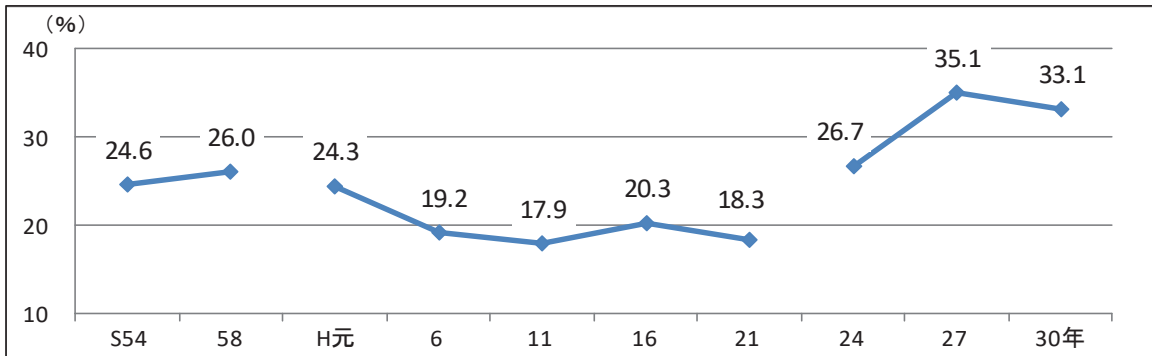
また、東日本大震災などの大規模災害の教訓を踏まえ、予防的対策を含む生活基盤の機能維持や強化、地震・津波対策、人流・物流確保のための交通インフラ施設の耐震化などにも取り組んだことにより、各種施設の整備等が進み、災害に強い県土づくりが図られている。

本県は、大規模な自然災害等から県民の生命や財産を守り、県民が安全・安心に暮らせる地域づくりを推進している。

これらの取組などにより、県民意識調査の防災対策に関する県民満足度は、平成6年から平成21年までは20%前後で推移したものの、平成23年3月の東日本大震災以降回復しており、平成30年には33.1%と昭和54年の24.6%から8.5ポイント向上している。

＜県民意識調査における県民満足度の推移＞

質問項目：地震、台風などへの防災対策が充実していること（問4（36））



注1：県民満足度は、「今どのくらい満たされていますか」との質問に対して、「非常に満たされている」「ある程度満たされている」と回答した割合の合計。

注2：質問項目の（）内は、質問番号と75の質問項目の整理番号。

注3：H元～H21の質問事項は、「地震、台風、火災、がけくずれなどへの対策がしっかりしていること」。

注4：S54～S58の質問事項は、「台風、火災、がけくずれなどへの対策がしっかりしていること」。

出典：沖縄県企画部「第10回県民意識調査報告書」（平成31年3月）

(7) 社会リスクセーフティネットの確立

a 河川の整備

（現状）

本県における河川整備について、県は 復帰後の昭和47年から沖縄振興開発特別措置法による高率補助制度を活用し、国場川など8河川で中小河川改修事業を行うなど、本格的な整備が始まった。

本県では、これまでに54河川で改修事業や総合流域防災事業などを行っており、この結果、洪水による河川の氾濫は着実に減少している。

2級河川における整備率の推移についてみると、昭和47年度の2級河川の整備率は4.9%と低い値となっている。

同年発生した台風6号などの影響で、国場川（那覇市）や長堂川（那覇市）、安謝川（那覇市）等が氾濫し、浸水戸数が295戸（床上125戸、床下170戸）を記録するなど、大きな被害が生じた。

復帰後、県は、一次振計に基づき 国場川、安謝川等で整備を進めた。

河川改修は着実に進み、昭和50年代後半の2級河川の整備率は20.9%（昭和59年度）まで上昇するが、依然として低い状況であった。

昭和60年には、台風8号、9号等による牧港川（浦添市）、国場川、安里川（那覇市）等の氾濫で、浸水戸数が2,433戸（床上浸水1,872戸、床下浸水561戸）に上るなど、復帰後最悪の被害を記録している。

翌年の昭和61年度にも台風16号等の影響で浸水戸数が1,111戸（床上浸水645戸、床下浸水466戸）を記録するなど、経済社会の発展による河川流域の都市化などに伴い、大きな被害が生じていた。

平成4年から平成14年頃にかけては、事業費を集中的に投下し、河川の整備が行われた。

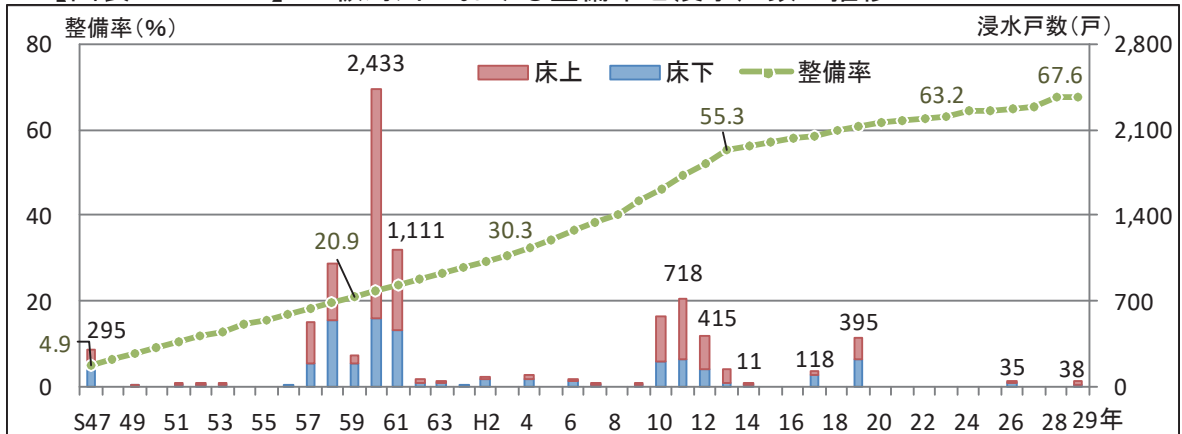
平成10年度に田嘉里川（大宜味村）や平成11年度に安波川（国頭村）の整備が完了するなど、平成3年度30.3%であった2級河川の整備率は、平成13年度には55.3%と大きく改善している。

都市部での河川整備も進んだことなどにより、浸水被害も減少し、平成11年度の浸水戸数は718戸（床上浸水493戸、床下浸水225戸）、平成12年度は415戸（床上浸水277戸、床下浸水138戸）、平成14年度は11戸（床上浸水5戸、床下浸水6戸）となった。

平成15年以降も国場川や安謝川などの河川整備を引き続き行っており、平成29年度の2級河川の整備率は67.6%となっている。

整備率の向上とともに浸水戸数は減少し、平成17年度（118戸）、平成19年度（395戸）、平成26年度（35戸）及び平成29年度（38戸）で台風や豪雨等の影響による浸水被害が発生しているものの、それ以外の年では大規模な被害は確認されていない。【図表2-2-1-7-1】

【図表2-2-1-7-1】 2級河川における整備率と浸水戸数の推移



出典：沖縄県土木建築部河川課調べ

河川の護岸整備や拡幅工事と併せて、ダム等の洪水調節施設を沖縄振興開発特別措置法による制度を活用し、国において福地ダム他10ダムの整備がなされ、県においては、同法の高率補助制度を活用し、金城ダム他3ダム及び真嘉比遊水地を整備した。

【表2-2-1-7-2】

【表2-2-1-7-2】洪水調節機能を有したダム及び遊水地

管理	名称	所在地	供用開始	総貯水容量(千m ³)
国	福地ダム	東村	S49年度	55,000
	新川ダム	東村	S52年度	1,650
	安波ダム	国頭村	S58年度	18,600
	普久川ダム	国頭村	S58年度	3,050
	辺野喜ダム	国頭村	S63年度	4,500
	漢那ダム	宜野座村	H5年度	8,200
	羽地ダム	名護市	H17年度	19,800
	大保ダム	大宜味村	H23年度	20,050
	金武ダム	金武町	H26年度	8,560
県	倉敷ダム	沖縄市、うるま市	H8年度	7,100
	座間味ダム	座間味村	H4年度	66
	金城ダム	那覇市	H13年度	510
	我喜屋ダム	伊平屋村	H19年度	273
	儀間ダム	久米島町	H28年度	575
	真栄里ダム	石垣市	S59年度	2,300
	真嘉比遊水地	那覇市	H13年度	69

出典：沖縄県土木建築部河川課調べ

これまでのハード対策に加え、本県では、想定外の大規模な水害に備えるため、想定し得る最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域図の作成・公表や、国、県、市町村等からなる「沖縄県管理河川の大規模氾濫に関する減災対策協議会」を新たに組織して、関係者の事前の備えと連携の強化により、社会全体で被害を防止・軽減させるとともに、情報伝達ツールを通じて、水位情報等を住民等へ提供し、ソフト対策の強化を図っている。

(課題)

河川の整備については、治水・利水との調和を図りながら、河川固有の自然景観や豊かな生態系に配慮した多自然型川づくりを基本方針とし、浸水被害が頻発する都市河川の重点的な整備の推進など、洪水被害の防止に努めるとともに、引き続き、長寿命化計画等を基に施設を維持・更新していく必要がある。

県内のダムについては、復帰後から平成初期にかけて集中的に整備されてきた。今後、機能維持のための設備更新や老朽化に伴う大規模な修繕が予想されることか

ら、国と連携しながら、長寿命化計画に基づき、適切に施設を維持・更新していく必要がある。

近年、豪雨被害が全国的に頻発していることから、施設では守り切れない大洪水は必ず発生するとの考えの基に、ソフト対策の強化を図る必要がある。このため、引き続き、国、県、市町村等において、洪水に関する情報の共有を行い、更なる水防災意識を醸成し、防災知識の向上のため継続して取り組むとともに、水位情報等を住民等へ提供するために情報伝達ツールの整備が必要である。

河川整備の進捗により、洪水による河川の氾濫は着実に減少しているが、都市部においては、近年の急激な集中豪雨により、冠水被害が発生している状況である。このため、流域全体での流出抑制の取組として、開発行為審査における流出対策の指導をはじめ、景観創出のための都市及び道路の緑化や、道路環境改善のための透水性舗装等を推進するなど、関係機関との連携が必要である。

b 海岸の整備 (現状)

海岸の整備については、津波や高潮等の被害から海岸を防護するため、堤防や護岸等の海岸保全施設を整備している。本県では河川の整備と同様、復帰後に沖縄振興開発特別措置法による高率補助制度を活用するなど、海岸整備が本格化した。

一次振計では、国土の保全という観点から海岸保全施設の新設・改良等が規定され、大宜味海岸（大宜味村 昭和48年度～平成5年度）、伊野田海岸（石垣市 昭和51年度～平成5年度）、兼城港海岸嘉手苧地区（久米島町 昭和54年度～昭和63年度）などで整備を行った。

続く二次振計でも海岸保全施設の新設・改良等が規定され、北前海岸（北谷町 昭和61年度～平成7年度）、池間海岸（宮古島市 昭和61年度～平成7年度）、中城湾港海岸佐敷地区（南城市 昭和61年度～平成7年度）などで整備を行った。

昭和60年代頃からは、海岸災害への備えに加え、公衆の海浜利用の多様化を背景に、海岸部の親水性が重視されるようになった。

これまでの海岸整備は直立式護岸等が主流であったが、海浜利用を併せ持つ緩傾斜式護岸等へと変化し、景観の向上や環境にも配慮した面的防護方式による施設整備へと移行してきた。

その後も、運天港海岸屋我地区（名護市 平成3年度～平成19年度）、東江海岸（名護市 平成13年度～平成22年度）、宮城海岸（北谷町 平成16年度～平成26年度）、嘉陽海岸（名護市 平成22年度～平成26年度）などで海岸整備を行った。

このような海岸保全施設整備を行ってきた結果、平成29年度末における国土交通省管の海岸整備率は61.3%となり、昭和47年度の43.0%から18.3ポイント増加したものの、全国平均の66.9%を下回っており、現在でも台風時等に高潮・波浪による被害が発生している。【表2-2-1-7-3】

【表2-2-1-7-3】 海岸護岸の整備率（国土交通省所管）

	平成29年度末						昭和47年度 沖縄
	水管理・国土保全局		港湾局		計		
	沖縄	全国	沖縄	全国	沖縄	全国	
海岸保全区域延長	146,900	5,160,921	92,481	4,251,182	239,381	9,412,103	86,974
有施設延長	75,366	3,248,562	71,422	3,049,424	146,788	6,297,986	37,398
整備率	51.3	62.9	77.2	71.7	61.3	66.9	43.0

注1：昭和47年度の整備率については、農林水産省所管の護岸も含む。

出典：沖縄県土木建築部海岸防災課調べ

海岸における減災の取組については、平成7年の阪神・淡路大震災の発生を機に避難誘導體制の強化を図ることとしており、平成18・19年度に津波高潮浸水予測図を作成・公表し、ハザードマップ作成に係る関係市町村の取組を支援している。

平成24年度には、平成23年の東日本大震災による巨大津波を教訓に、将来本県で起こりうる最大クラスの津波に見直すことを目的に、津波浸水予測図を作成・公表した。

また、総合的な地域づくりの中で津波防災を推進することを目的として、平成23年に「津波防災地域づくりに関する法律」が施行されたことを受け、本県では、平成29年度に津波災害警戒区域（イエローゾーン）を指定・公表し、ハザードマップ作成に係る関係市町村の取組を支援している。

（課題）

海岸の整備率は全国平均を下回っていることから、引き続き海岸保全施設の新設・改良等により防護機能を確保する必要がある。また、施設の長寿命化計画策定・更新や老朽化対策などと併せて、環境と利用にも配慮した海岸整備に取り組む必要がある。

c 土砂災害への対策

（現状）

土砂災害への対策については、昭和47年の本土復帰以降、他府県と同様に砂防法、地すべり等防止法による関係法令の適用を受けることとなった。整備については、沖縄振興開発特別措置法による高率補助制度を活用し、砂防事業、地すべり対策事業を実施してきた。

平成11年度から平成14年度にかけて本県では、土砂災害危険箇所（土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊が発生するおそれのある箇所、それぞれ「土石流危険渓流箇所」、「地すべり危険箇所」、「急傾斜地崩壊危険箇所」という。）の調査を行った。

本県では、調査の結果を受けて施設を整備するなど、土石流や地すべり災害などを未然に防止し、県民の生命と財産を守り安全な生活環境を確保するため、砂防、地すべり対策及び急傾斜地崩壊対策を推進している。

「砂防」とは、一度に多量の土砂が流出して発生する土石流などの土砂災害から

下流の人家、公共施設、耕地等を保全するものである。本県では、復帰以降、地形的特性から土石流危険渓流が集中している本島北部地区を中心に砂防事業を実施してきた。

本県の土石流発生の危険性がある渓流（土石流危険渓流）は236か所にのぼり、そのうち163か所（693.8ha）については砂防指定地となっている。

これまでに国頭村田嘉里川（平成2年11月）、大宜味村饒波川（平成10年3月）、国頭村辺野喜川（平成19年2月）などの38か所で砂防ダムや流路工などの対策工事が完了するなど、平成30年度の本県の土石流危険渓流整備率は23%となっている。

「地すべり」とは、土地の一部が地下水等に起因してすべる現象又はこれに伴って移動する現象で、地すべり防止法に基づき指定される「地すべり防止区域」では、排水施設、擁壁、抑止杭などの地すべり防止工事が行われている。

本県の地すべり危険箇所は、本島中・南部地区に集中しており88か所にのぼる。

北中城村安谷屋地区（昭和61年8月）、南風原町兼城地区（平成17年3月）、南風原町新川地区（平成25年3月）などで対策工事が完了しており、30か所（542.5ha）を地すべり防止区域に指定している。

平成18年6月には中城村安里地区にて、梅雨の長雨により長さ500m、最大幅250mにも及ぶ地すべりが発生し、村道坂田線を100m、県道35号線を140mにわたって寸断した。一時は82世帯282人が緊急避難を余儀なくされるなど、県災害史上前例のない大規模災害となった。当該安里地区（14.23ha）については、平成19年9月に地すべり防止区域に指定し平成25年3月に対策工事が完了している。

平成30年度の本県の地すべり危険箇所整備率は29%となっている。

「急傾斜地の崩壊」とは、傾斜度が30度以上である土地で、斜面の比較的狭い領域の土砂が安定を失って突発的に早い速度で落下する現象で、これによる被害を防止するために行う工事が急傾斜地崩壊対策工事である。

急傾斜地が崩壊する危険性のある箇所（急傾斜地崩壊危険箇所）は、主として中・南部地区の都市地域を中心に708か所にのぼり、そのうち76か所（9,981.8a）は急傾斜地崩壊危険区域に指定されている。

これまでに座間味村座間味地区（昭和60年9月）、宜野湾市真志喜地区（平成5年5月）や北中城村安谷屋地区（平成29年3月）など、71か所で急傾斜地崩壊対策工事が完了し、平成30年度の整備率は16%となっている。これは全国の整備率26.0%（平成21年度）を10ポイント以上下回っている。

【表2-2-1-7-4】 【図表2-2-1-7-5】

土砂災害対策について、すべての箇所を対策工事により安全な状態にしていくには、長い時間と費用が必要となることから、ハード対策と併せて、警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等のソフト対策を充実させる必要がある。

これらソフト対策を推進するために定められた土砂災害防止法に基づき、県では、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域を指定・公表し、ハザードマップ作成に係る関係市町村の取組を支援している。

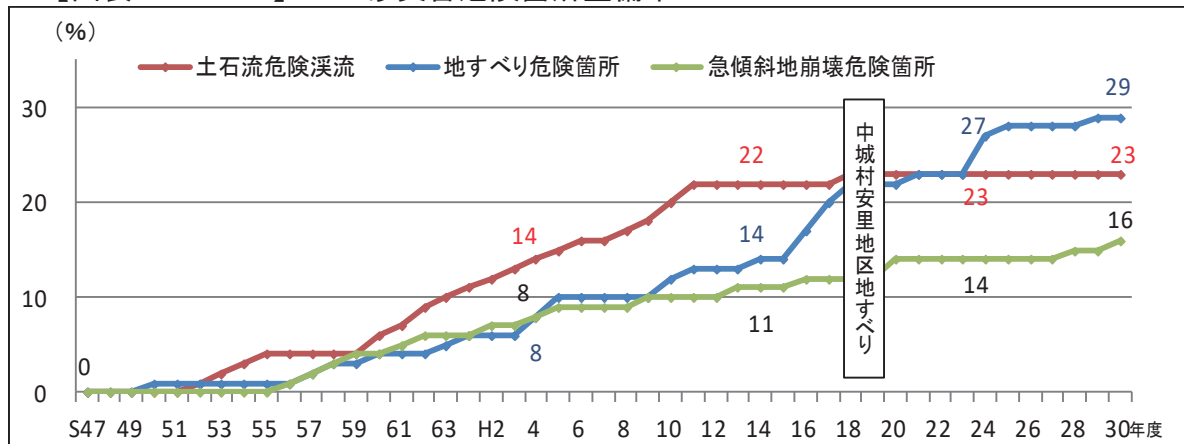
【表2-2-1-7-4】 土砂災害危険箇所及び各種指定地区一覧

(平成31年3月31日現在)

全 体		指 定		
土石流危険渓流数	236	砂防指定地	箇所	163
			面積 (ha)	693.8
地すべり危険箇所数	88	地すべり防止区域	箇所	30
			面積 (ha)	542.5
急傾斜地崩壊危険箇所数	708	急傾斜地崩壊危険区域	箇所	76
			面積 (a)	9,981.8

出典：沖縄県土木建築部海岸防災課調べ

【図表2-2-1-7-5】 土砂災害危険箇所整備率



注1：全国の整備率については、平成21年度時点でそれぞれ、土石流危険渓流整備率22.0%、地すべり危険箇所整備率23.0%、急傾斜地崩壊危険箇所整備率26.0%となっている。

出典：沖縄県土木建築部海岸防災課調べ

このほか、山地災害や潮風害から県民の生命、財産を保全し、また水源の涵養や生活環境の保全形成を図るため、治山事業による森林造成や保安施設の整備等を進めてきた。

本土復帰の昭和47年度から平成15年度にかけて、本県では、第4次～第9次による治山事業計画、平成15年度以降は森林法で定められた地域森林計画を基に整備を実施した。具体的には、復旧治山を68か所、予防治山を54か所で実施し、荒廃山地の早期復旧を図るとともに、災害をもたらす恐れの大い山地災害の防止対策を講じてきた。

(課題)

土砂災害対策について、各種土砂災害危険箇所の整備率がいずれも3割を下回る低い水準にとどまっていることが課題である。特に、急傾斜地崩壊危険箇所の整備率は全国と比較して10ポイント下回っていることから、関係機関は引き続き重点的・効率的な土砂災害防止施設の整備を行う必要がある。加えて、土砂災害の発生源対策、当該地域における宅地等の開発抑制や警戒避難体制の整備にも取り組む必要がある。

治山事業については、復帰後、山地災害危険地区（降雨等により山や沢などから発生する土砂災害の恐れのある地区）において重点的に整備が進められてきたが、集中豪雨や台風等による被災箇所の対策を優先的に実施することや保安林指定に係る同意が進まない等の課題があることから、山地災害危険地区における着手率は、全国平均の43.6%と比べて34.4%と下回っている。このため、国土保全等のための森林が有する多面的機能の維持・増進に対する県民の理解を深め、引き続き災害に強い森林づくりを推進する必要がある。

d 公共施設等の耐震化

（現状）

我が国は、世界でも有数の地震国であり、平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災、その後の新潟県中越地震、岩手・宮城内陸地震など、震度6以上の大規模地震が立て続けに発生している。

特に、平成23年3月に発生した東日本大震災では、これまでの想定をはるかに超える巨大な地震・津波で戦後最大の人命が失われるなど、甚大な被害をもたらした。

近年、本県周辺において人命に関わる大きな地震被害はないが、周辺には火山帯や複数のプレート及び断層が位置していることから、総合的な地震対策を継続して行うことは大変重要である。

住宅や建築物の耐震化については、平成7年の阪神淡路・大震災で多くの住宅や建築物が倒壊したことを契機に、関係法令の整備が進んだ。

当時、建築物被害の状況における「軽微・無被害」の割合は、建築基準法が改正される昭和56年以前の建築物が34%であったのに対し、昭和57年以降の建築物では約75%と被害が大幅に減少していた。

これを受けて、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」が平成8年4月に施行された。本県でも「沖縄県耐震改修促進計画」を平成11年に策定し、普及・啓発や相談窓口の設置、技術者の育成、耐震診断・改修に係る助成・支援などを行い耐震化を促進している。

特に、学校や庁舎、公民会館などの公共施設等は、多数の利用者が見込まれるほか、地震発生の際には災害応急対策の実施拠点や避難場所・避難所になるなど、防災の拠点としても重要な役割を果たしている。

公立学校施設については、全国的な大規模災害を背景に、文部科学省から早期耐震化の方針が示されたほか、沖振法による高率補助制度を活用し耐震化を推進している。

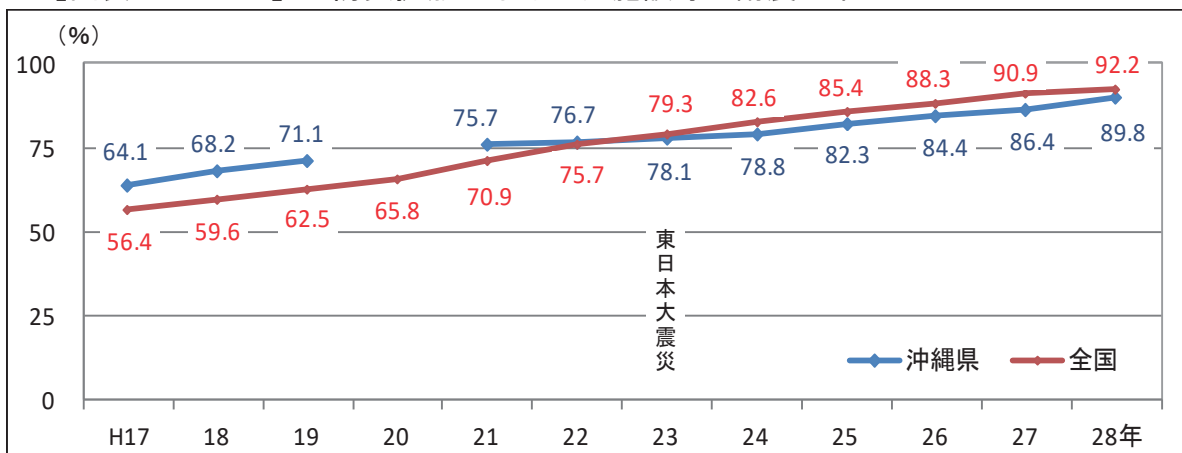
平成15年4月1日時点の公立学校の耐震化率が、小中学校49.7%、高等学校74.0%、特別支援学校58.4%であったのに対し、平成30年4月1日時点の耐震化率については、小中学校91.4%、高等学校98.3%、特別支援学校100.0%と大きく改善されている。

学校などの文教施設も含めた庁舎などの「防災拠点となる公共施設等」においては、一層の耐震化を促進するため、既存耐震不適格建築物（昭和56年以前の建築物）について、診断結果の報告を求めている。

平成17年度の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、沖縄県が64.1%、全国が56.4%となっている。本県の値が全国の値を7.7ポイント上回っていたものの、平成23年度には沖縄県78.1%、全国79.3%となり、全国値を1.2ポイント下回った。

このような公共施設等の耐震化を推進した結果、平成28年度の本県の耐震化率は89.8%となり、平成17年度と比較して25.7ポイント改善されたものの、全国の耐震化率92.2%を若干下回っている。【図表2-2-1-7-6】

【図表2-2-1-7-6】 防災拠点となる公共施設等の耐震化率



注1：H20年の耐震化率（沖縄県）について、数値なし。

出典：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査」を基に沖縄県知事公室防災危機管理課作成

（課題）

学校や庁舎、公民館などの公共施設については、災害発生時に防災拠点となることから、使用できなくなる事態を防ぐため、引き続き現行の耐震基準を満たしていない施設の耐震改修等を推進する必要がある。

また、橋梁をはじめとする交通インフラ施設は、本土復帰以降、集中的に整備が進んだため、近い将来、一斉に老朽化が進行し、耐震基準を満たさない施設が増大すると考えられる。このため、橋梁をはじめとする交通インフラ施設については、修繕や架け替えと並行し、耐震補強を加速する必要がある。

e 公共施設等の長寿命化

（現状）

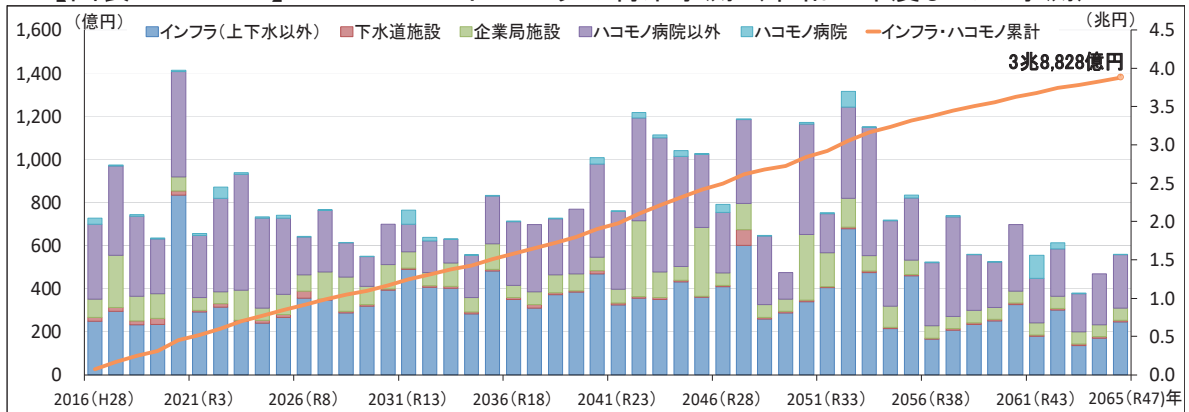
本県は亜熱帯海洋性気候に属し、高温多湿で周囲を海に囲まれていることから海塩粒子の飛散が多く、塩害に対して厳しい環境下にある。また復帰後、大量に社会基盤施設が整備されたことから、令和17年には、インフラ施設の半数以上が50年を経過し、老朽化や耐久性能の低下が懸念されている。

そのため、社会基盤施設においては、既に策定している又は今後策定する個別施設計画を基に適切な点検、診断により施設の状態を把握し、予防的な補修・補強や計画的な施設の更新を進めることで、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安全性・信頼性を確保することが求められている。

(課題)

本県のハコモノ・インフラ施設の維持管理・更新費用の将来予測は、現在の施設の数量・規模を維持していく場合を想定すると、今後50年間で約3兆8,828億円と試算されており、年平均で776億円が見込まれている。【図表2-2-1-7-7】

【図表2-2-1-7-7】 ハコモノ・インフラの将来予測（令和47年度までの予測）



出典：沖縄県総務部「公共施設等総合管理計画」

今後見込まれる膨大な維持・更新費用を限られた人員、予算の中で必要な点検、診断、修繕、更新を個別施設計画に基づき計画的に推進する必要がある。そのため、新技術（ICT、非破壊検査技術等）や民間活力（PPP/PFI）を導入することにより、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図り、社会基盤施設の安全性・信頼性を確保する必要がある。

ク 米軍基地問題、戦後処理問題

本県には、全国の米軍専用施設・区域面積の70.3%が集中しているため、米軍基地から派生する事件・事故、航空機騒音や水質汚濁などが発生し、県民生活へ大きな影響を及ぼしている。

また、戦後処理問題として、不発弾処理や所有者不明土地、戦没者の遺骨収集などが残されている。

このため、本県では、米軍基地から派生する事件・事故についての抗議や日米地位協定の見直しの要請等を、日米両政府や関係機関に対し行ってきたほか、水質環境調査、不発弾等の探査発掘及び処理、所有者不明土地の管理及び実態調査、ボランティア等と連携した遺骨収集などに取り組んできた。

このような取組などにより、水質汚濁の状況は改善している。また、埋没不発弾や所有者不明土地、未収骨の戦没者遺骨も徐々に減少するなど、一定の成果を上げている。

本県は、米軍基地から派生する諸問題の解決促進や、不発弾処理対策、所有者不明土地問題の解決、沖縄戦没者の遺骨収集などの戦後処理問題の解決を目指している。

(7) 米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題への対応**a 米軍基地から派生する諸問題への対応****(現状)**

去る沖縄戦において激しい戦闘の末、沖縄を占領した米軍は、住民を収容所に強制隔離し、土地の強制接収を行い、次々と新しい基地を建設していった。

戦後の米軍統治下においても、1950年の朝鮮戦争の勃発など極東における国際情勢の変化に伴い新しい基地が必要になると、「銃剣とブルドーザー」で住民を追い出し、新たな基地を造っていった。

日本本土においては、事件・事故等を背景とした米軍基地に反対する住民運動が各地で起きた結果、米軍基地の整理縮小が実施され、沖縄への海兵隊の移駐が進み、それが今日の沖縄の海兵隊を形成したとされている。

このような経緯から本県には広大な米軍基地が形成された。

1972年の本土復帰後も、沖縄には多くの米軍基地が日米安全保障条約に基づく提供施設・区域として引き継がれ、平成30年3月現在、国土面積の0.6%にすぎない本県に、全国に所在する米軍専用施設・区域面積の70.3%が集中している。

米軍演習等に関連する航空機事故は、復帰後、平成30年12月末現在で786件（うち墜落49件）発生し、近年においても、平成28年12月の名護市安部沿岸へのMV-22オスプレイの墜落事故、平成29年10月の東村高江でのCH-53Eヘリコプターの不時着炎上事故、平成29年12月の普天間第二小学校へのCH-53Eヘリコプターの窓枠の落下などが発生しているほか、実弾演習等による原野火災、流弾事故、米軍構成員等による犯罪や交通事故などの問題が発生している。

また、米軍基地周辺の航空機騒音や油流出事故等による水質汚染が発生するなど、県民の生活環境や健康に及ぼす影響が問題となっている。

このため、本県では、渉外関係主要都道府県知事連絡協議会（以下「渉外知事

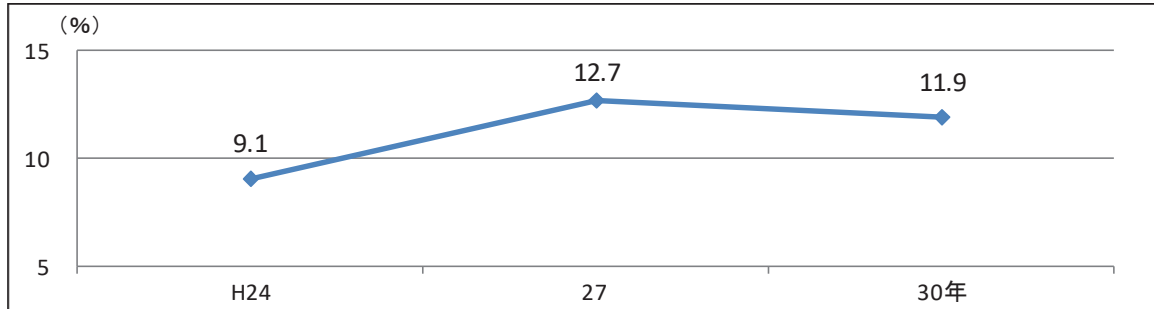
会」という。)及び沖縄県軍用地転用促進・基地問題協議会(以下「軍転協」という。)と連携・協力し、日米両政府に対し、米軍基地から派生する諸問題への抗議・要請を行ってきた。また、米軍基地周辺の航空機騒音測定や公共用水域の水質汚濁の防止に向けた調査・監視を行ってきた。

本県における米軍基地の整理縮小については、SACO合意の内容とは異なる現在の辺野古新基地建設を除き、既に日米両政府で合意されたSACO最終報告及び再編に基づく統合計画で示された基地の整理縮小、並びに在沖海兵隊約9千人のグアムを含む国外移転を確実に実施することが重要と考え、日米両政府に対し強く求めている。

米軍基地から派生する諸問題への対応に関する県民意識調査の県民満足度は、平成24年は9.1%、平成27年には12.7%となったが、平成30年には11.9%に低下し、10%前後で推移している。

<県民意識調査における県民満足度の推移>

質問項目：米軍基地から派生する諸問題への対策が適切に講じられていること(問4(41))



注1：県民満足度は、「今どのくらい満たされていますか」との質問に対して、「非常に満たされている」「ある程度満たされている」と回答した割合の合計。

注2：質問項目の()内は、質問番号と75の質問項目の整理番号。

出典：沖縄県企画部「第10回県民意識調査報告書」(平成31年3月)

(a) 事件・事故の防止

事件・事故の防止について、本県は、復帰後の昭和47年に渉外知事会へ加入し、国に対し、基地の整理・縮小及び早期返還の促進、日米地位協定の改定などを要請してきたほか、昭和54年には県内市町村と軍転協を設立し、日米両政府に対し、年間20～40件の抗議・要請を行ってきた。

また、昭和60年から、米国政府や連邦議会等に対し基地の整理縮小及び基地被害の防止等を直接訴えるため、平成31年3月までに20回の訪米要請活動を実施してきた。また、平成27年には米国ワシントンD. C.に駐在員を配置し、本県で事件・事故が発生した際に、米国政府関係者へ速やかに状況を伝え、再発防止策の実施等を求めている。

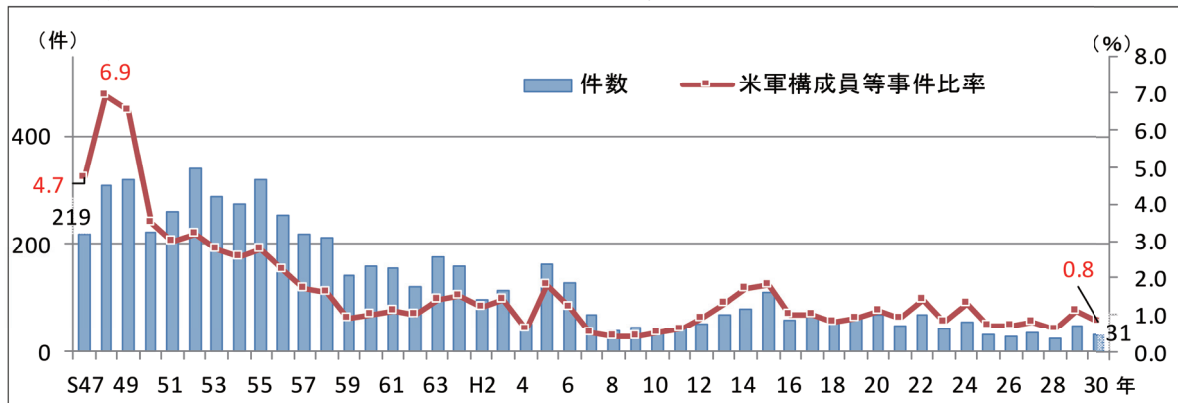
平成28年11月には、本県からの提案をきっかけに、全国知事会において「米軍基地負担に関する研究会」が設置された。研究会による計6回の議論を踏まえ、平成30年7月には、全国知事会議において、日米地位協定の抜本的な見直しや基地の整理・縮小・返還の促進などを含む「米軍基地負担に関する提言」が全都道

府県による全会一致で決議され、同年8月には政府へ提言を行った。

米軍構成員等による犯罪検挙件数については、増減を繰り返しながら、昭和47年の219件から平成30年には31件と減少しており、また、県内全刑法犯における米軍構成員等事件比率は、昭和47年の4.7%から平成30年の0.8%に低下している。

【図表2-2-1-8-1】

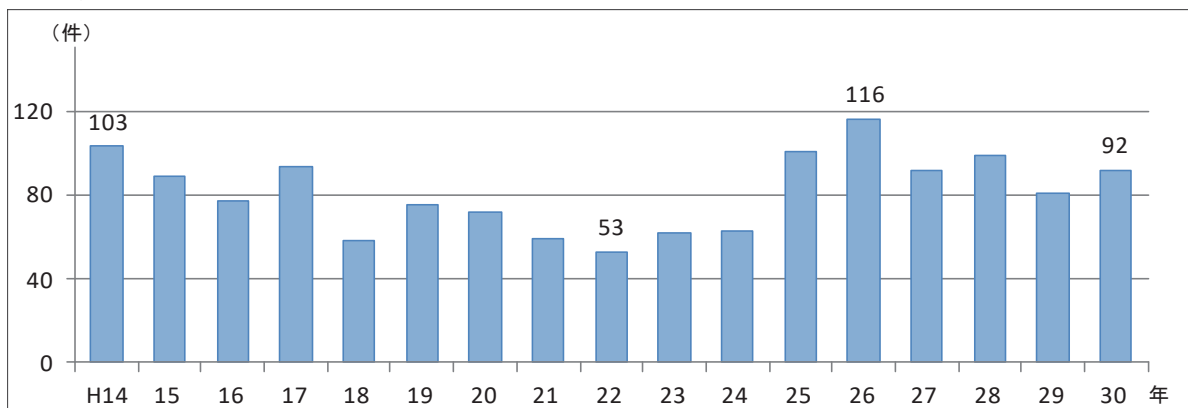
【図表2-2-1-8-1】 米軍構成員等による犯罪検挙状況の推移



出典：沖縄県知事公室「沖縄の米軍及び自衛隊基地（統計資料集）」

米軍基地関係の事件・事故件数（刑法犯や交通事故等を除く）については、平成14年以降、増減を繰り返しながら平成22年には53件となったが、その後は航空機の不時着の増加などから平成30年は92件となっている。【表2-2-1-8-2】

【図表2-2-1-8-2】 米軍基地関係の事件・事故(刑法犯や交通事故等を除く)の推移(H14-H30)



出典：沖縄県知事公室「沖縄の米軍及び自衛隊基地（統計資料集）」

(b) 米軍基地の運用に伴う環境問題への対応

米軍航空機の騒音への対応について本県では、昭和53年度から米軍基地周辺の騒音測定を開始し、昭和63年からは嘉手納・普天間飛行場周辺地域を環境基準に基づく指定地域として、重点的に騒音測定・監視を実施してきたほか、この結果に基づき、米軍等関係機関に対し航空機騒音の軽減を要請してきた。

このような取組などにより、米軍基地周辺の航空機騒音に係る環境基準達成率は、昭和63年度の48.4%から平成29年度の71.9%に上昇している。

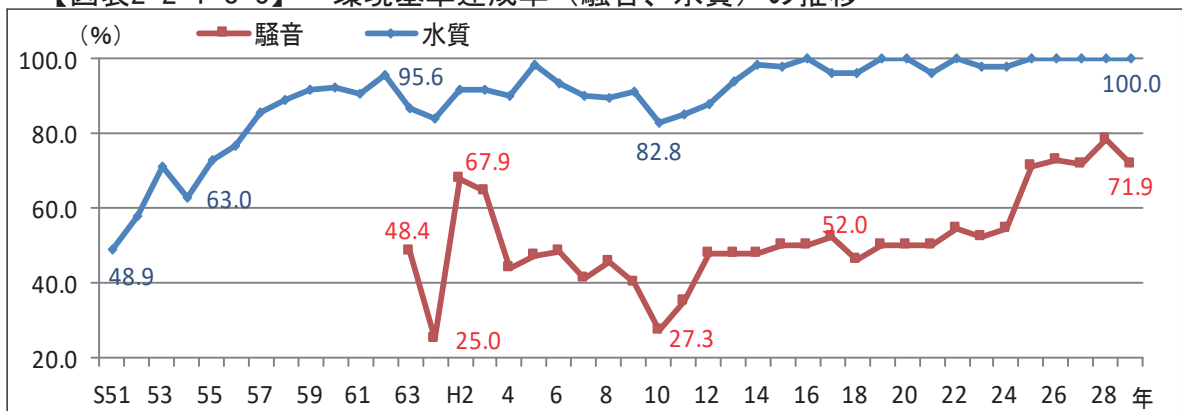
水質汚染への対応については、牧港補給地区一帯における昭和48年の廃油類による汚染発覚や、昭和50年の薬物流出による汚染事故などを背景として、米軍基地に基因する公共用水域の水質汚染を防止するため、昭和51年度から継続的な米軍基地排水水質等監視調査を実施してきた。

また、昭和55年度からは、米軍施設・区域内外での水質調査を実施し、この結果に基づき、米軍等関係機関に対し、原因の特定及び改善措置を要請してきた。

このような取組などにより、昭和51年に48.9%であった米軍施設・区域内外で実施した水質環境基準達成率は改善傾向にあり、平成25年度は100%を達成したが、平成26年度以降、排水水質等監視調査は、調査委託元である国の計画変更により米軍施設区域内で実施できておらず、米軍施設区域外のみで実施している。

【図表2-2-1-8-3】

【図表2-2-1-8-3】 環境基準達成率（騒音、水質）の推移



出典：沖縄県環境部「環境白書」

(課題)

本県には、米軍専用施設が集中し、これに起因する事件・事故や騒音、水質汚染などが発生しており、県民の過重な負担が課題となっている。

このため、米軍基地から派生する事件・事故の防止については、米軍基地の整理・縮小に向けた在沖海兵隊の国外移転や、嘉手納飛行場より南の施設・区域の返還が確実に実施されるよう取り組み、県民の目に見える形で基地負担の軽減を図る必要がある。また、日米地位協定の見直しに向けた国民的な議論を喚起するとともに、全国知事会や渉外知事会等と連携した取組を行う必要がある。

米軍航空機の騒音について、航空機騒音に係る環境基準達成率は上昇傾向にあるものの、一部地点で継続的な環境基準の超過があるなど、依然として騒音被害が継続している。

また、米軍航空機騒音の軽減に向けた「嘉手納飛行場及び普天間飛行場における航空機騒音規制措置」の運用状況の監視に要する米軍航空機の運航情報が入手できず、米軍に対し、同措置の厳格な運用を求めることができない課題がある。

このため、関係市町村と連携した航空機騒音の測定・監視調査を継続し、これに基づき、米軍等関係機関に対し航空機騒音の軽減を要請していく必要がある。

また、「嘉手納飛行場及び普天間飛行場における航空機騒音規制措置」の厳格な

運用を監視・要請するため、映像監視装置の導入などにより、航空機騒音の監視体制を強化する必要がある。

水質汚染への対応については、基地内立入調査の再開が課題となっているため、基地内の環境調査が実現するよう、国に対し要請する必要がある。また、基地内の環境状態の把握に向けて、JEGS（日本環境管理基準）に基づく米軍のモニタリング結果を入手し、これに基づいた対策を講ずる必要がある。

b 戦後処理問題への対応

(現状)

本県は、太平洋戦争中、激しい艦砲射撃や爆撃を受け、国内唯一の地上戦の場となったほか、戦中戦後、米軍による広大な基地建設が行われた。

このような背景から、復帰後の本県における不発弾埋没量は約4,000トンと推計されたほか、未収骨の戦没者遺骨は2万1,596柱と推計されている。また、復帰後の所有者不明土地の総数は3,510筆、約119万㎡であった。

不発弾対策について、本県では、国や関係機関とともに、沖縄不発弾等対策協議会を設立し、不発弾等処理事業の実施や処理状況の把握、不発弾等の情報収集、不発弾に関する広報活動などに取り組んできた。

所有者不明土地問題については、抜本的な解決に向けた法律制定等を国へ求めるとともに、所有者不明土地の実態調査を行ってきた。

また、昭和31年から国の委託事業による民間ボランティア等と連携した遺骨収集や、遺骨に関する情報の一元的な収集・管理体制の整備などを行ってきた。

(a) 不発弾処理対策

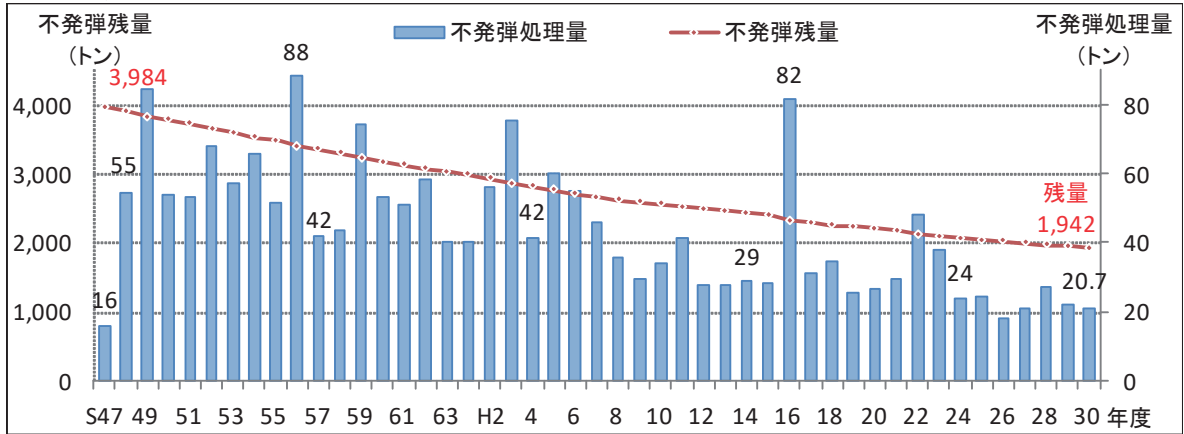
戦後、本県に埋没する不発弾等は約1万トンと推計され、復帰までに住民及び米軍によって約5,500トンが処理され、永久不明弾500トンを除き、復帰時の昭和47年には約4,000トンが埋没していると推計された。

その不発弾等の処理のため、昭和49年から県民等からの不発弾埋没情報に係る処理事業を開始し、平成元年からは地権者の要望を募り、原野や畑を広域に探査する広域探査発掘加速化事業を開始した。平成14年度からは、市町村の単独公共工事に係る不発弾探査及び不発弾処理に必要な費用を補助する市町村支援事業を開始した。

平成20年度には、糸満市で起きた不発弾の爆発事故を契機に、特別調整費を活用して沖縄県不発弾等対策安全基金を設置し、被害者等への支援及び不発弾等に関する普及啓発を図った。平成24年度には、民間住宅等の新築・建替えの際に必要な不発弾探査等に係る費用を全額補助する住宅等開発磁気探査支援事業を開始した。

不発弾の処理量について、復帰後は年平均で約44トン処理されてきたことから、年々減少傾向にある。近年は、不発弾の埋没情報はほとんどなく、ここ10年間の平均処理量は30トンを下回っている。【図表2-2-1-8-4】

【図表2-2-1-8-4】不発弾処理実績の推移



出典：沖縄県知事公室防災危機管理課調べ

(b) 所有者不明土地の問題の解決

所有者不明土地については、沖縄戦により土地所有者を証する公図・公簿、土地台帳等が焼失したことなどから、土地の所有者が不明となったもので、その総数は3,510筆、約119万㎡であった。

復帰後、所有者不明土地については、「沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律」に基づき、県又は市町村の管理の下、これまで805筆（22.9%）、約21万㎡（17.5%）を管理解除することができたが、平成31年3月現在、2,705筆、約98万㎡が残されている。【表2-2-1-8-5】

【表2-2-1-8-5】所有者不明土地管理状況（平成31年3月現在）

	総数		管理解除実績		現在の管理状況	
	筆数	面積(㎡)	筆数	面積(㎡)	筆数	面積(㎡)
県管理地	1,883 100%	1,065,606 100%	378 20.1%	168,814 15.8%	1,505 79.9%	896,792 84.2%
市町村管理地	1,627 100%	125,869 100%	427 26.2%	39,864 31.7%	1,200 73.8%	86,005 68.3%
合計	3,510 100%	1,191,475 100%	805 22.9%	208,678 17.5%	2,705 77.1%	982,797 82.5%

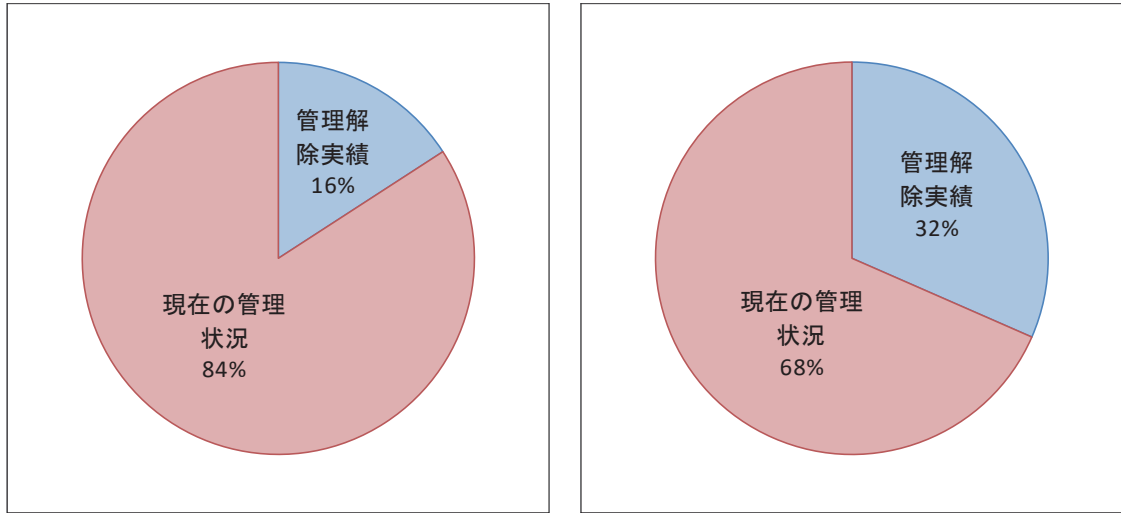
出典：沖縄県総務部管財課調べ

このため、本県では、所有者不明土地問題の抜本的な解決に向け、国に対し新たな法律の制定や、所有者不明土地に関する総合調査の実施等を求めてきた。

この結果、平成24年3月「沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律」が改正され、同法附則に、国は所有者不明土地に関する実態調査を行い、実態調査の結果に基づく必要な措置を講ずることが規定された。

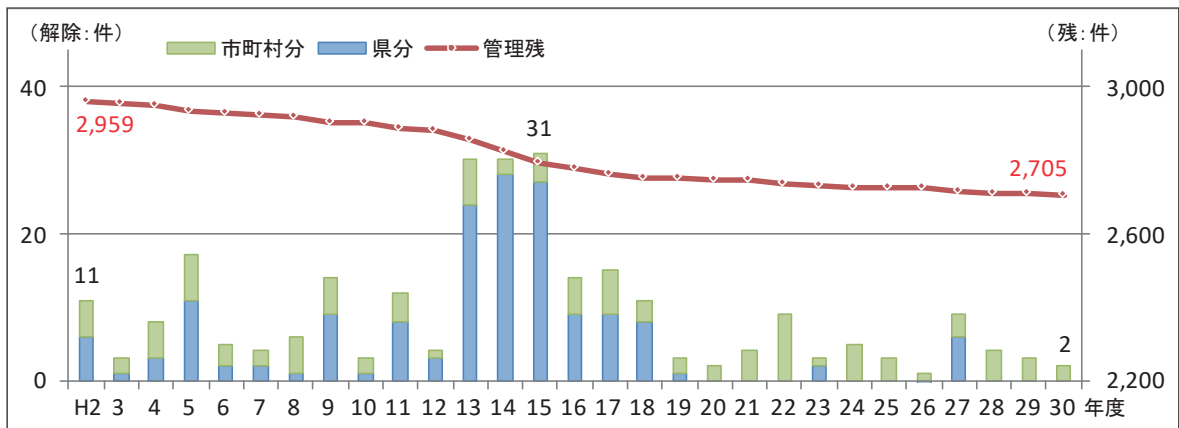
これにより、平成24年度から国は所有者不明土地実態調査を実施し、本県は国から委託を受け、測量等調査や所有者探索などを実施したが、所有者等に関する情報が得られた土地は、247筆（9.2%）にとどまっている。

【図表2-2-1-8-6】所有者不明土地の管理解除実績、現在の管理状況（面積㎡）
 <県分> <市町村分>



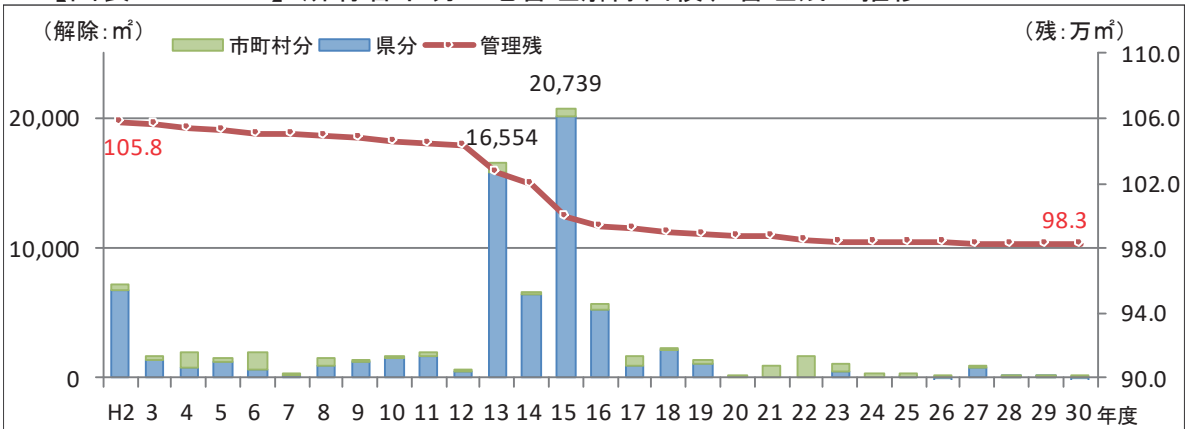
出典：沖縄県総務部管財課調べ

【図表2-2-1-8-7】所有者不明土地管理解除件数、管理残の推移



出典：沖縄県総務部管財課調べ

【図表2-2-1-8-8】所有者不明土地管理解除面積、管理残の推移



出典：沖縄県総務部管財課作成

(c) 戦没者の遺骨収集

戦没者の遺骨収集については、国の責務として位置付けられており、昭和47年の本県における未収骨の戦没者遺骨は2万1,596柱と推計された。

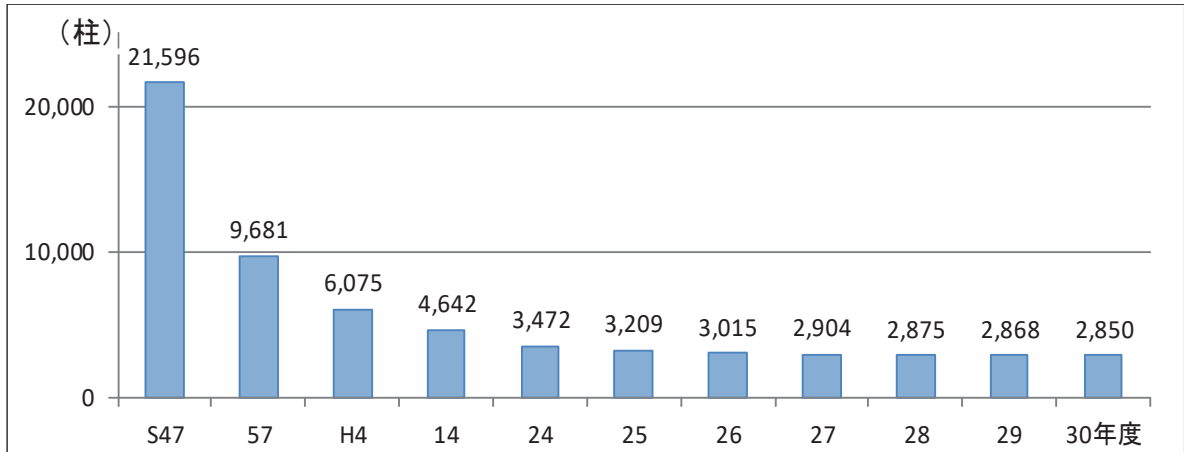
このため、本県では、戦没者の遺骨収集に向けて、市町村や関係機関と連携し、国から委託を受けて、昭和31年から遺骨収集事業を実施してきたほか、終戦40周年等の節目には大規模な「県民遺骨収集」を実施してきた。

また、平成23年度には、沖縄平和祈念公園内に「戦没者遺骨収集情報センター」を設置し、戦没者遺骨情報の一元的な収集・管理の体制整備を行ったほか、同年、戦没者遺骨収集を行う民間団体やボランティアに対する助成金による活動支援を開始した。

これらの取組などにより、未収骨の戦没者遺骨については、昭和47年の2万1,596柱から1万8,746柱が収集され、平成31年3月現在、2,850柱となっている。

【図表2-2-1-8-9】

【図表2-2-1-8-9】 沖縄戦没者未収骨柱数（推計）の推移



出典：沖縄県子ども生活福祉部保護・援護課調べ

(課題)

不発弾の処理については、今なお、県内に1,942トンが埋没していると推計され、爆発事故の危険性がある。県民の生命・財産を守るため、県民の不発弾に関する危険性の認識を高め、不発弾処理事業の活用を促進するなど、早期処理を図る必要がある。

所有者不明土地問題については、戦後75年が経過し、土地所有者を証明する書類や資料、証人等の確保が困難を極め、全筆を返還できる見通しは立っていない。また、所有者不明土地を管理する県や市町村の法的な位置付けは、民法における管理権限のみを有する「権限の定めのない代理人」である。管理権限のみであることから、県や市町村は所有者不明土地の売買や長期賃貸借ができず、県土有効利用の観点から課題となっている。

このため、所有者不明土地問題の抜本的な解決に向け、国へ立法措置を含めた対応を求めていく必要がある。

戦没者の遺骨収集については、平成31年3月現在、2,850柱が未収骨となっているが、戦後75年が経過し、戦争体験者や遺族の高齢化等により、戦没者遺骨の情報が得られにくくなっていることや、ボランティアの高齢化による遺骨収集作業の人員確保が課題となっている。

また、収集した戦没者遺骨については、身元が判明した場合、遺族の元へ返還しているが、長期間にわたり、沖縄の高温多湿の環境にさらされてきた戦没者遺骨は身元の特定が困難な場合が多く、遺族への返還が難しいという課題も抱えている。

このため、戦没者遺骨収集の加速化が求められており、今後も戦没者遺骨収集情報センターを拠点に情報収集に努めるとともに、米国公文書館から入手した県内の戦没者遺骨に関する情報を調査分析するなど、新たな戦没者遺骨の情報収集に努めるほか、遺骨収集活動の若い世代への継承を支援する必要がある。

(2) 日本と世界の架け橋となる強くしなやかな自立型経済の構築

本県は、苛烈な地上戦により社会基盤が壊滅的状况となった上、米軍統治下で米軍基地建設・維持を優先した政策が取られたことから、基地依存型輸入経済構造となり、高度経済成長期の本土各県のような工業地帯の形成や技術集積がなされなかった。

復帰を迎え、本県が自立発展の基礎条件の整備を目標に、本土各県と同様の工業化による発展を目指す中、昭和48年のオイルショック等による経済環境の変化で我が国は高度成長を終え、昭和60年以降は円高の進行によって、国内の製造業は空洞化が進んだ。このような厳しい環境を経て、三次振計期間に入り、ようやく工業用水の給水が開始され、本県の工業団地整備は形をなしたが、市場の狭あい性や高い物流コストなどの沖縄が持つ不利性を超えるほどの産業基盤、税制度等を持ち得なかったことなどから工業の立地は厳しい状況にあった。

一方、二次振計期間が終わる頃には、空港、港湾、道路などの交通基盤の整備が進み、国民のゆとりを求める価値観と相まって観光リゾート産業が本県の地域特性を生かすリーディング産業として成長したほか、三次振計以降は、情報通信技術が進歩し、県の取組や豊富な若年労働力により、情報通信産業が新たなリーディング産業として大きく成長している。

ア 社会基盤整備

復帰当時、既に高度経済成長を果たしていた本土に対し、本県では、社会、経済、産業などのあらゆる面で著しい本土との格差が存在していた。

また本県は、数多くの離島で構成され、本土から遠距離にあるという「地理的不利性」を有しているため、それらを克服するとともに、県民生活の向上と経済や産業の発展を実現するため、空港、港湾、道路などの社会基盤整備に集中的に取り組んだ。

これらの取組などにより、施設整備面での本土との格差は着実に縮小し、県内空港の旅客数や貨物量などは右肩上がり増加を続けている。

これまで行ってきた社会基盤の整備は、地域の活性化や本県経済の発展に大きく寄与している。

本県は、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域と共に発展するため 空港、港湾、陸上交通基盤を整備するなど、国際的な交通ネットワークの構築を図り、競争力強化を目指している。

(7) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備

a 空港の整備

(現状)

本県には、国が管理する那覇空港のほか、県が管理する12空港があり、県民生活や観光産業等を支える重要な社会基盤として、地域の活性化及び本県経済の発展に重要な役割を果たしている。

那覇空港の利用状況についてみると、旅客数については、本土復帰を果たした昭和49年度に243万人であった。

昭和50年に沖縄国際海洋博覧会が開催され、それに対応するために国は暫定ターミナル（旧第1国内線ターミナルビル）を供用開始するなど、昭和50年度の旅客数は394万人と大きく増加した。

その後も、各航空会社による本格的な沖縄キャンペーンなどにより、沖縄への旅客数は順調に伸び続けた。これらの航空需要に対応するため、昭和61年3月に、国是那覇空港の滑走路を2,700mから3,000mへ延長した。

昭和62年の沖縄海邦国体に向けて、昭和59年から国はターミナル地区の整備に着手し、昭和62年2月には旧第2国内線ターミナルビルを供用開始している。

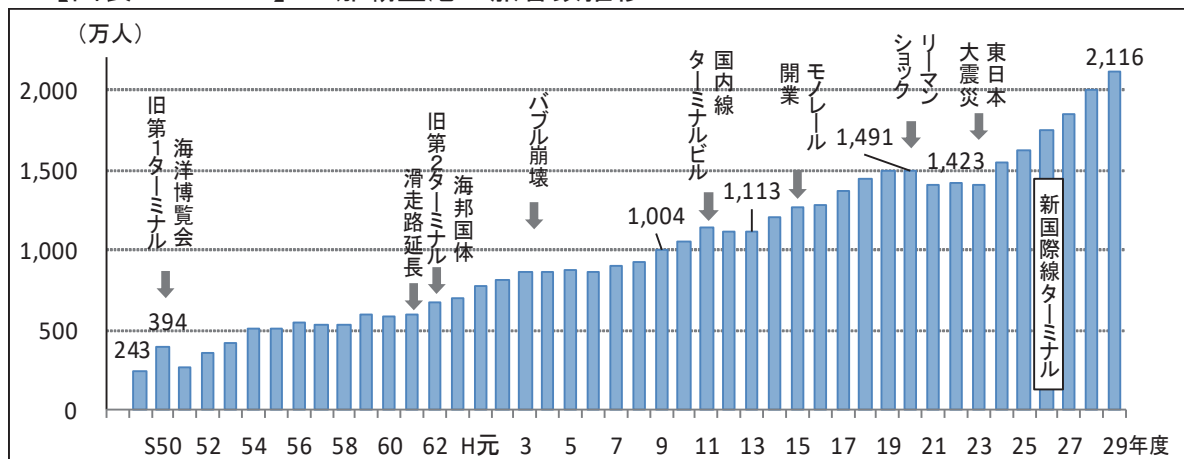
平成以降、バブル経済の崩壊などによる経済環境の変化により旅客数の伸びは鈍化するが、平成7年以降の航空運賃の規制緩和や沖縄ブームが追い風となり、平成9年度には旅客数が1,000万人を突破するなど、利用者は着実に増加していった。

このことから、旧第1国内線ターミナルでは施設の狭あい化が著しくなり、平成11年、分散立地していた旧第2国内線ターミナルを統合する形で、現在的那覇空港国内線旅客ターミナルビルが供用開始された。

その後も都市モノレールが開業（平成15年8月）するなど、二次交通の環境整備も進み、平成20年度には旅客数が1,491万人に達した。

平成21年度以降、リーマンショックや新型インフルエンザの世界的流行などの影響もあり旅客数は落ち込みをみせるが、LCCの参入などを背景に平成24年度から持ち直し、平成29年度の旅客数は2,116万人となっている。これは昭和49年度の旅客数と比べ8.7倍である。【図表2-2-2-1-1】

【図表2-2-2-1-1】 那覇空港の旅客数推移



注1：昭和49年度から平成19年度について、那覇港湾・空港整備事務所HP掲載データを用いた。

出典：国土交通省「空港管理状況調書」

特に、平成23年度以降、LCC参入に伴い外国人観光客の増加が著しい状況となったことから、これらの航空需要に対応するため、暫定的に平成24年10月から貨物地区内にLCCターミナルが、平成26年2月に現在の国際線旅客ターミナルビルが新規供用開始された。さらに、平成31年3月には際内連結ターミナルビルが供用開始され、これまで別棟だった国内線・国際線の旅客ターミナルを一体化し、暫定ターミナルのLCCを同ビルに集約したことから、利便性が大幅に向上した。

那覇空港を利用する旅客数増加に伴い、航空機の発着回数は年々増加し、現在、滑走路の処理容量を超えて運用されている状況である。

これらの問題に対応するため、国は平成26年1月から滑走路増設事業に着手しており、令和2年の供用開始を目指して工事が進められている。

県管理空港について、復帰時の本県では、琉球政府時代に建設された8空港（石垣空港、宮古空港、久米島空港、与那国空港、南大東空港、北大東空港、多良間空港、波照間空港）の管理を継承した。

加えて、離島住民の生活に不可欠な航空交通の確保のため、昭和50年7月に伊江島空港、昭和53年7月に粟国空港、平成6年11月に慶良間空港を、昭和54年7月に訓練飛行場である下地島空港の供用を開始した。これにより、県の管理する空港数は計12空港となった。

県管理空港の旅客数については、本土復帰後の昭和50年度に約80.6万人であった。

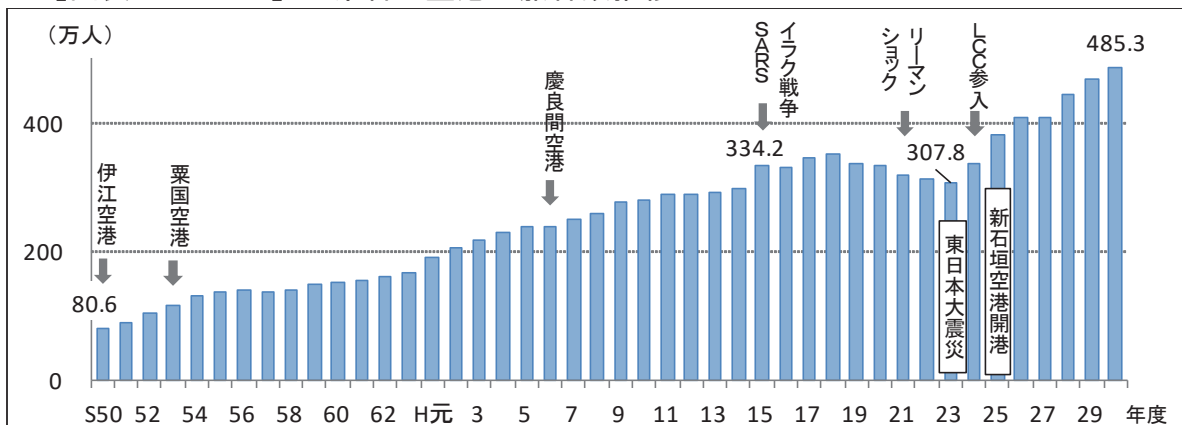
平成7年以降の航空運賃の規制緩和や沖縄ブーム到来、平成14年から平成15年にかけてのSARSやイラク戦争の影響による国内への旅行先振り替えなどにより、平成15年度の旅客数は334.2万人に達するなど、大幅に増加した。

その後、リーマンショックによる景気後退と東日本大震災の影響などで、全国的に旅客数が落ち込んだ。県管理空港の旅客数についても同様に、平成20年度から平成23年度頃まで減少している。

平成24年度にはLCCの参入などを背景に旅客数は回復に転じ、平成25年度以降は、円安による国内旅行の需要増加や新石垣空港の開港等により、旅客数は増加傾向で推移している。

平成30年度の県管理空港の旅客数は485万人となっており、昭和50年度に比べ約6倍となっている。【図表2-2-2-1-2】

【図表2-2-2-1-2】 県管理空港の旅客数推移



出典：沖縄県土木建築部「土木建築部のあらまし」

(a) 国際線旅客数

近年の県内空港における旅客数の増加については、平成23年以降の国際線利用者の急激な増加が要因として挙げられる。

平成23年7月、中国人観光客への数次ビザ発給によって中国本土からの観光客

が増加したほか、様々なプロモーション活動の結果、東アジア各地からの航空路線の新規就航につながった。

このような観光振興と併せて、平成26年には那覇空港国際線ターミナルが供用開始されるなど、那覇空港における国際線旅客数は、平成23年度の約50万人から平成29年度には約364万人と6年間で約7倍に増加している。

離島空港における国際線旅客数についても、平成23年度に約1.2万人であったが、平成25年の新石垣空港開港などで受入体制が強化されるなど、平成30年度には約8.7万人に達し、平成23年度と比較して7倍に増加した。

(b) 取扱貨物量

那覇空港の取扱貨物量については、昭和49年度に2万6,826トンであったが、復帰後、生鮮食料品、農林水産物等を中心として順調に増加し、昭和62年度には10万6,854トンと復帰当初から約4倍となった。

その後も農林水産物の物流体制整備や輸送コストの低減対策、県産品の県外市場への販路拡大等の施策を展開した結果、順調に取扱貨物量は増え続けている。

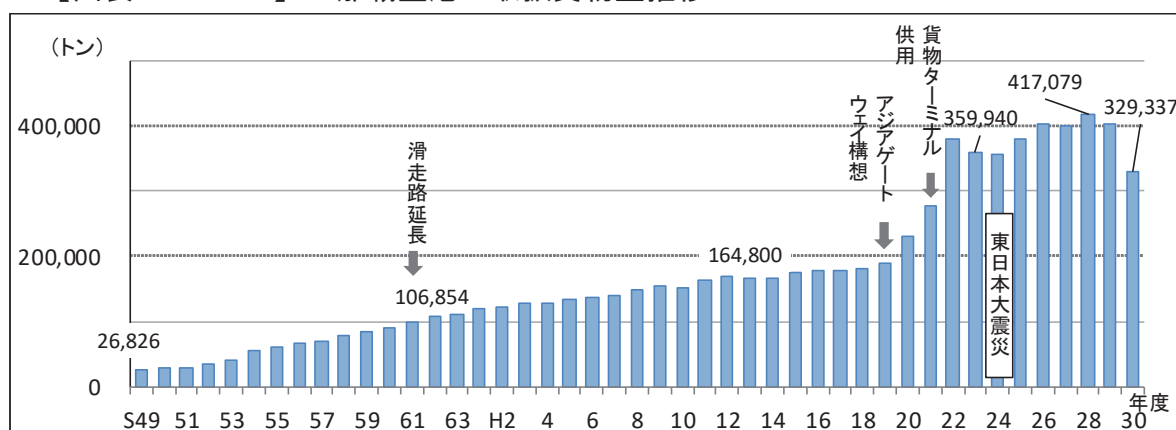
平成20年10月には、施設の狭あい化・老朽化に対応するとともに、アジア・ゲートウェイ構想に対応した国際物流拠点形成に向けた対策として、国において「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」が策定され、諸施設の整備が推進されている。

平成21年10月には、那覇空港新貨物ターミナルビルの供用が開始され、現在、ANA及びJALグループ、物流企業などが入居している。

平成30年7月現在、同施設を拠点に、ANAが国内及びアジアの主要都市を結ぶ11路線で沖縄貨物ハブ事業を行っており、これに伴い、那覇空港の国際貨物の取扱量は飛躍的に増加した。那覇空港の平成30年度の国際貨物取扱量は12万トンと、成田、関空、羽田、中部に次ぐ国内第5位となった。

平成21年度以降、那覇空港の国際貨物量増加によって、国内貨物も含めた全体の取扱貨物量は大きく増加し、平成30年度は33万トンとなるなど、復帰当初と比べ約12倍に増加している。【図表2-2-2-1-3】

【図表2-2-2-1-3】 那覇空港の取扱貨物量推移



注1：昭和49年度から平成19年度について、那覇港湾・空港整備事務所HP掲載データを用いた。

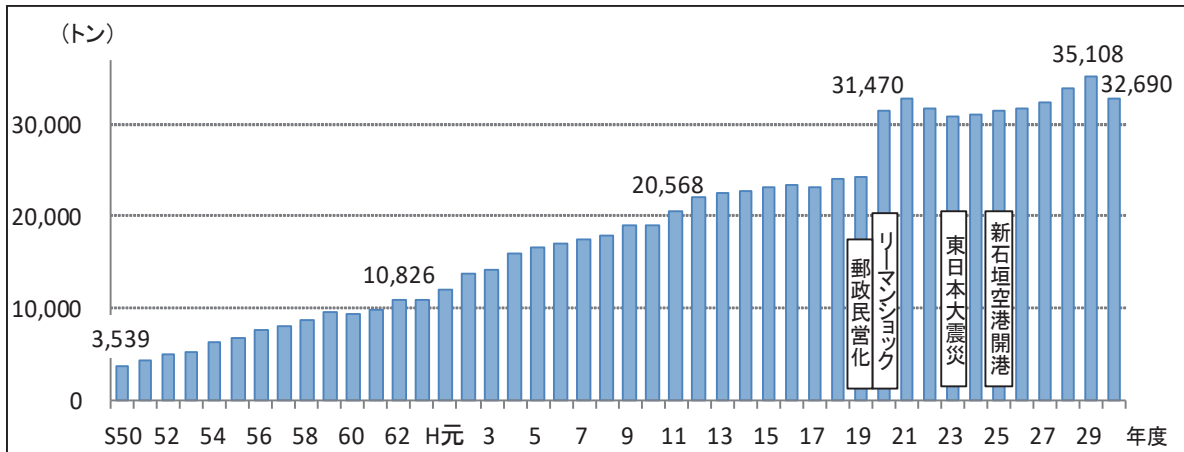
出典：国土交通省「空港管理状況調書」

県管理空港の取扱貨物量については、復帰後一部の期間を除いて右肩上がりに増加を続け、昭和50年度の3,539トンから平成30年度には3万2,690トン（約9.2倍）に達している。

平成20年度に取扱貨物量が大幅に増加しているが、これは郵政民営化に伴う郵政法改正により、平成19年10月以降、小包郵便及び速達郵便が貨物扱いとなったことが原因である。

平成22年度から平成23年度にかけては、リーマンショックによる景気後退と東日本大震災の影響で、取扱貨物量は落ち込んだが、平成25年には新石垣空港が開港するなど、平成24年以降取扱貨物量は増加を続けている。【図表2-2-2-1-4】

【図表2-2-2-1-4】 県管理空港の取扱貨物量推移



出典：沖縄県土木建築部「土木建築部のあらし」

（課題）

那覇空港については、今後、国際観光や国際航空貨物の拠点化を目指す上で、更なる航空会社の就航や国際物流ハブ機能等を活用した臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備などが課題となっている。

これらに対応するため、中長期的なアジアの航空需要を見据え、空港能力の一層の向上や旅客ターミナルの拡充、展開用地の確保等、那覇空港を世界水準の拠点空港として機能強化を図る必要がある。

また、長期的な需要見込みを基に、空港能力に対するオーバーフローや後追いのインフラ整備等が起こらないよう、国等関係機関と連携して取り組む必要がある。

県管理空港については、旅客数が増加傾向にある。特に宮古・八重山地域では、外国人観光客が増加傾向にあるため、国際線受入のためC I Q（税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine))機能等の体制強化が必要である。

また、施設の更新整備、機能向上等と併せて、利用者の利便性・快適性の向上に取り組むほか、海外の富裕層をターゲットとした将来的な観光振興の一つとして、プライベートジェット機等の受入体制構築を促進する必要がある。

さらに、伊平屋島、伊是名島では、住民が本島拠点都市等へ移動する際に時間がかかることから、新空港建設が求められている。

b 港湾の整備 (現状)

島しょ県である本県において、港湾は物流輸送を支える産業振興基盤として、また、国内外との交流拠点として重要な役割を果たしている。

平成30年現在、重要港湾として、那覇港、中城湾港、平良港、石垣港、金武湾港及び運天港の6港が、地方港湾として35港が指定されており、県内の港湾は合計で41港となっている。

県内の重要港湾についてみると、その取扱貨物量は、復帰後から増減を繰り返しながら推移している。昭和49年に3,387万トンであった取扱貨物量は、昭和56年には3,737万トンのピークを示し、昭和61年までおおむね3,000万トン程度で推移している。

昭和62年には2,133万トンに急減している。これは、昭和62年の海邦国体開催前までに各種インフラ整備等が行われたため、その反動が生じたものと考えられる。

その後はバブル景気や公共事業の増加などで、取扱貨物量は増加基調となり、平成9年は3,423万トンを示すが、それ以降縮小に転じた公共事業の影響などもあり、平成18年の取扱貨物量は2,248万トンとなった。

平成20年以降、リーマンショックによる景気低迷などもあり、取扱貨物量はほぼ横ばいで推移しており、平成29年は2,280万トンとなっている。

重要港湾で取り扱われている貨物は、県民生活必需品はもとより、各種インフラ整備に必要な物資も含まれていることから、貨物量の推移には、景気動向のほか、国や県等が実施する公共工事等も影響していると考えられる。

県内の重要港湾における乗降人員数は、復帰後から増加基調で推移しているが、離島架橋の建設に伴う離島航路の廃止や、入域観光客数の変動に併せて、一時的な落ち込みが確認できる。

昭和49年に148万人だった乗降人員数は、昭和50年の沖縄国際海洋博覧会に伴う入域観光客数の増加に伴い、203万人に達した。昭和57年(185万人)、昭和60年(177万人)と乗降人員数が減少しているのは、それぞれ、伊計大橋、瀬底大橋の供用開始に伴う航路廃止が要因と考えられる。

その後乗降人員数は、平成2年頃まで約200万人前後で推移し、平成3年以降入域観光客数の増加を背景に堅調に増加を続け、平成16年には369万人に達した。

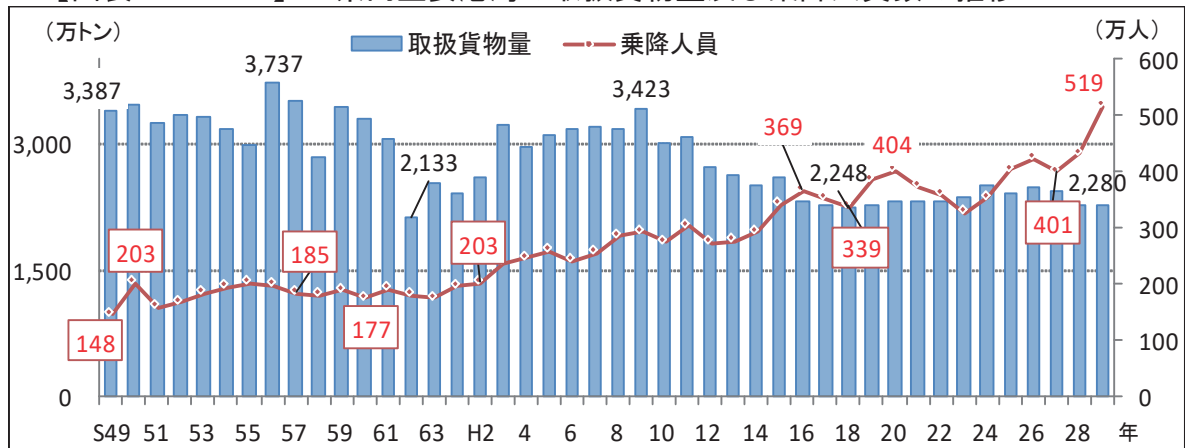
平成18年、乗降人員数が339万人となっているのは、古宇利大橋の供用開始に伴う航路の廃止がその要因と考えられる。

平成19年頃からは、那覇港、平良港及び石垣港へのクルーズ船寄港回数が徐々に増え始め、平成20年には県内の重要港湾における乗降人員数が404万人に達した。

平成23年には東日本大震災などの影響もあり、乗降人員数は落ち込むが、平成25年頃から大きく増加し、平成29年には復帰後最高となる519万人に達している。

なお、平成27年に乗降人員数が401万人と落ち込んでいるのは、伊良部大橋の供用開始に伴う航路の廃止がその要因と考えられる。【図表2-2-2-1-5】

【図表2-2-2-1-5】 県内重要港湾の取扱貨物量及び乗降人員数の推移



出典：国土交通省「港湾統計」を基に沖縄県土木建築部港湾課作成

近年の港湾における乗降人員数の増加については、東アジアを中心としたクルーズ船需要の増大が大きな要因として挙げられる。

平成26年には那覇港においてクルーズターミナルが供用開始され、受入体制の強化が図られた。また石垣港では、平成30年4月にクルーズ船専用岸壁が暫定供用され、大型旅客船ターミナルの整備も計画されているほか、平良港及び本部港ではクルーズ船の接岸が可能な岸壁整備を行っている。中城湾港においても、クルーズ船受入れのための検討を行っている。

各港湾で受入体制が強化され、海路入域乗客数は平成18年に約6万人であったものが、平成29年には約94万人と大きく増加している。

今後もクルーズ船需要の増加が見込まれ、那覇港においては、第2バースの計画を進めているほか、平良港と本部港については国際旅客船拠点形成港湾に指定されるなど、施設整備等が推進されている。

(a) 那覇港の取扱貨物量等

那覇港は、県内重要港湾の取扱貨物量の約半分を占め、鹿児島や南部周辺離島へ定期の旅客船が運航されるなど、物流、人流の中心的な拠点港湾として経済社会活動を支える最も重要な港湾である。

那覇港の取扱貨物量については、復帰以降、県内の経済や産業の発展とともに増加基調で推移している。

昭和49年、沖縄と本土及びアジア近隣諸国をはじめ、主要離島を結ぶ流通の拠点として整備を図ることなどを基本方針に、初の那覇港港湾計画が策定された。

当該計画に基づき、那覇港の港湾機能は強化され、昭和49年、445万トンであった那覇港の取扱貨物量は、復帰後本格化した社会基盤整備や、昭和62年に開催された海邦国体に関連する公共工事の影響などもあり、昭和60年には843万トンとなった。

その後、集中的に行われた公共工事の反動などもあり、昭和62年の取扱貨物量は688万トンに落ち込むが、バブル景気（平成3年：993万トン）や、公共事業の増加などによって、平成9年には994万トンまで回復した。

平成15年には、沖縄振興計画に基づき、国際物流産業の展開、国際観光・リゾート産業の振興等を目的とした国際流通港湾としての整備を推進するため、那覇港港湾計画を改訂し、さらなる港湾機能の強化を図っている。

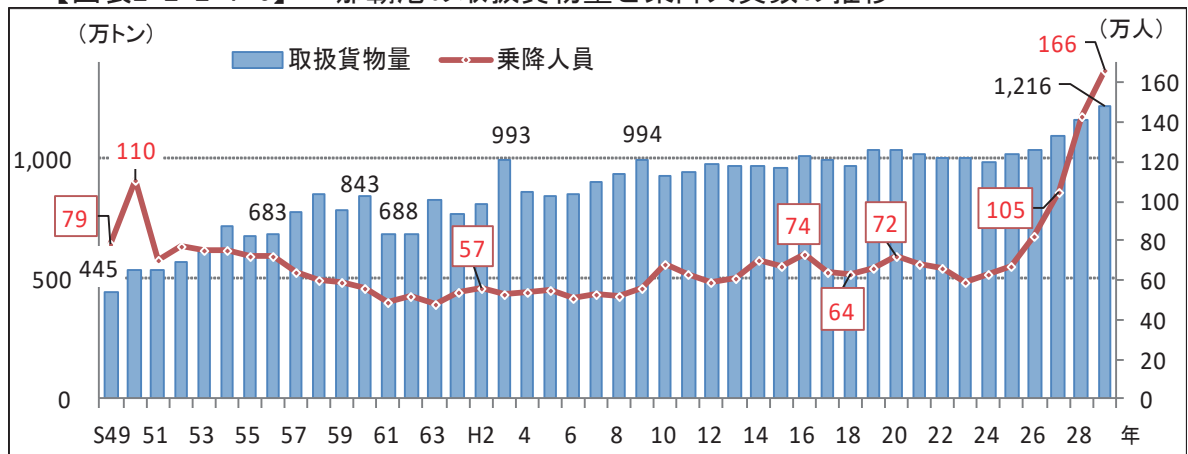
近年、那覇港の取扱貨物量は1,000万トン前後で推移しているが、好調な県経済の影響等もあり、平成29年には1,216万トンとなった。

那覇港の乗降人員数については、昭和50年の沖縄国際海洋博覧会に伴う入域観光客数の増加に伴い、乗降人員も110万人を記録した。その後は50～70万人程度で推移している。

近年は、アジアからのクルーズ船需要の増加などもあり、平成26年4月の那覇クルーズターミナル供用開始をはじめ、ボーディングブリッジの整備や新港埠頭9号岸壁（貨物岸壁）における大型クルーズ船の受入れのための機能強化等を行った。中国などの旺盛なクルーズ船需要を適格に受け入れたことにより、寄港回数及び乗船客数は急激に増加した。平成29年の乗降人員数は166万人となっている。

【図表2-2-2-1-6】

【図表2-2-2-1-6】 那覇港の取扱貨物量と乗降人員数の推移



出典：国土交通省「港湾統計」を基に那覇港管理組作成

(課題)

那覇港の整備については、本県の新たなリーディング産業として期待される臨空・臨港型産業の集積に向け、集貨・創貨を促進し流通加工等の新たな価値を生み出す付加価値型産業の集積を図るため、国際・国内貨物を取り扱う総合物流センター等の整備、航路網の充実、那覇空港との効率的な機能分担等により国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図っていく必要がある。

また、本土では長距離トラックから船舶へのモーダルシフトが進んでいることから、那覇港においては外航貨物を輸入、仕分けし、内航貨物へと転換する取組等により、片荷輸送の解消を図る必要がある。

那覇港の貨物の7割が集中する新港ふ頭地区については、RORO船の大型化や内貿貨物の増加により、貨物が輻輳しており、港湾施設の狭あい化により作業効率が低下している。新港ふ頭における作業効率の改善に向けては、複数の物品をひとまとまりにまとめて輸送するユニットロード貨物による輸送の効率化を図るとともに、新たな内外貿ユニットロードターミナル等の整備や既存ふ頭の再編を行う必要

がある。

浦添ふ頭地区については、長期構想検討委員会にてユニットロード貨物を中心とした内外貿貨物の物流拠点として位置付けられており、貨物の増加により、整備の重要性が高まっている。浦添ふ頭においても、貨物の増加に対応するため、新たな内外貿ユニットロードターミナルの整備を推進する必要がある。

また、貨物船と旅客船・フェリーの混在、台風時及び冬季風浪時の港内波浪等が問題となっており、利便性の向上や効率的で安全な港の整備が必要である。

さらに、近年の船舶の大型化に対応した岸壁やふ頭用地等の充実、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路等の整備が課題となっている。

このため、防波堤や耐震岸壁、ふ頭用地や上屋、臨港道路等、港湾施設の整備、充実・強化を図る必要がある。

那覇港で増加する大型クルーズ船の安定的な寄港、クルーズ客の更なる満足度向上及び、国際クルーズ拠点形成を図るため、更なるクルーズ船誘致に向けた取組を強化するとともに、新港ふ頭における第2クルーズバースの整備や浦添ふ頭における岸壁・クルーズターミナル整備などの取組を強化する必要がある。

あわせて、国際海洋リゾート港湾に向け、浦添ふ頭コースタルリゾート地区の形成を推進するほか、観光客の安全性・快適性・利便性の確保など、受入体制の充実、強化に向けた対応が必要である。

中城湾港については、新港地区において、定期船航路をはじめとした物流サービスや港湾機能が十分でないため、中部圏域の貨物の多くが陸上輸送コストのかさむ那覇港から搬出入しているという課題がある。このため、那覇港との適正な機能分担、アクセス環境の充実、定期船航路の拡充に向けた取組のほか、産業支援港として港湾機能向上を図る必要がある。

また、災害時における緊急物資等の輸送が可能となる港湾機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する必要がある。

さらに、クルーズ船寄港数が増加傾向にあるため、港湾関係者や関係自治体と協議をしながら、安全性・利便性を考慮した施設等の整備を行い、持続可能な受入体制強化を図っていく必要がある。

そのほか、本部港、平良港及び石垣港においては、国際的な観光リゾート地としての基盤強化を図るため、国際クルーズ船受入れに係る必要な施設整備を推進する必要がある。

c 陸上交通基盤の整備 (現状)

本県では、沖縄戦により戦前あった軽便鉄道が破壊され、戦後米軍施政権下に置かれた後は、復旧されることなく自動車为主要な交通手段として道路網の整備が進んでいった。

このことから、本県は、陸上交通の大部分を道路に依存しており、平成15年の沖縄都市モノレール開業により新たな公共交通手段の選択が可能となったものの、道路は依然として県民生活や経済産業を支える上で重要な役割を果たしている。

その一方、自動車への依存が高まることによって、交通渋滞等の問題が深刻化し

ており、それらの課題に対応するため、道路、モノレール等の基盤整備を推進してきたほか、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築について検討を行っている。

(a) 道路整備

道路については、本土復帰を契機に本格的な整備が始まり、3次にわたる沖縄振興開発計画やその後の沖縄振興計画に基づき、平成29年度までの約45年間で約4兆円が投じられきた。

以下、復帰時を1.00（改良済延長557km、実延長1,131km）とした場合の国・県道改良済延長及び実延長を、それぞれの沖縄振興開発計画及び沖縄振興計画に合わせて概説する。

本土復帰に併せ策定された一次振計の期間中、昭和50年の沖縄国際海洋博覧会に併せた記念事業として、沖縄初の高速道路である沖縄自動車道（石川IC～許田IC）や、復帰記念事業として本島北部、久米島、宮古島、石垣島及び西表島の一周道路が整備された。

また、道路橋、離島架橋、トンネル等の道路施設についても、本土復帰以降集中的に整備が進んだ。昭和50年度には本部大橋（本部町、352m）、昭和56年度には伊計大橋（うるま市、198m）が完成するなど、地域の生活環境や産業、交流、教育、医療、福祉の向上など、地域の振興を支える重要な基盤となっている。

このように整備を進めた結果、計画終了時の昭和56年度には改良済延長1.73（964km）、実延長1.16（1,313km）となった。

二次振計の10年間では、昭和62年の海邦国体に併せ、沖縄自動車道的那覇IC～石川IC区間が完成・全線開通となり、本島中南部と北部との間でアクセスが改善されるなど、観光や流通の面で大きな経済効果を生み出した。

また、本島東海岸と西海岸を結ぶ国道329号名護横断道路や名護バイパス、那覇市赤嶺から豊見城市名嘉地に至る国道331号小禄バイパスなどが完成、供用開始された。

そのほか、昭和61年度に於茂登トンネル（石垣市、1,174m）、平成3年度に池間大橋（宮古島市、1,425m）などが完成した。

このように整備を進めた結果、計画終了時の平成3年度には、改良済延長2.17（1,210km）、実延長1.21（1,375km）となった。

三次振計期間中は、平成4年の首里城の復元、平成5年の第44回全国植樹祭、平成12年の九州・沖縄サミットなどの開催に併せ、那覇空港から那覇市街地への入口となる国道332号の拡幅、さらに、サミットが開催された平成12年には、沖縄自動車道から那覇空港につながる那覇空港自動車道南風原道路が供用された。

そのほか、平成4年には本部町浦崎と名護市宮里を結ぶ国道449号の改修事業が開始され、平成11年には伊計平良川線（海中道路）が供用開始、平成12年度には喜屋武高架橋（南風原町、1,092m）が完成するなど、道路関連の予算も集中的に投下され、計画終了時の平成13年度には、改良済延長2.36（1,313km）、実延長1.29（1,458km）となった。

平成14年からは、沖縄振興計画に基づき、高規格道路やこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路などが整備されている。

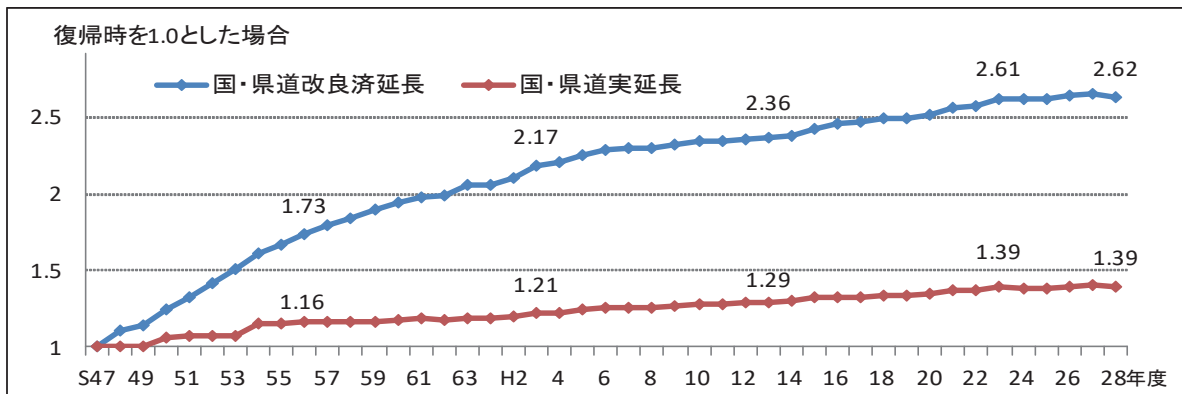
那覇空港自動車道については、平成27年に豊見城・名嘉地ICまでの区間が4車線で開通した。

沖縄西海岸道路については、平成23年8月に那覇西道路が開通し、平成29年3月までに豊見城道路及び糸満道路が開通、平成30年3月には浦添北道路が暫定2車線で供用開始された。

また、平成27年には沖縄環状線が供用開始されたほか、平成14年にニライカナイ橋（南城市、660m）、平成22年に識名トンネル（那覇市、559m）、平成26年に伊良部大橋（宮古島市、3,540m）が完成するなど、復帰時と比較して平成28年度時点の道路改良済延長は2.62倍（1,460km）にまで伸びた。【図表2-2-2-1-7】

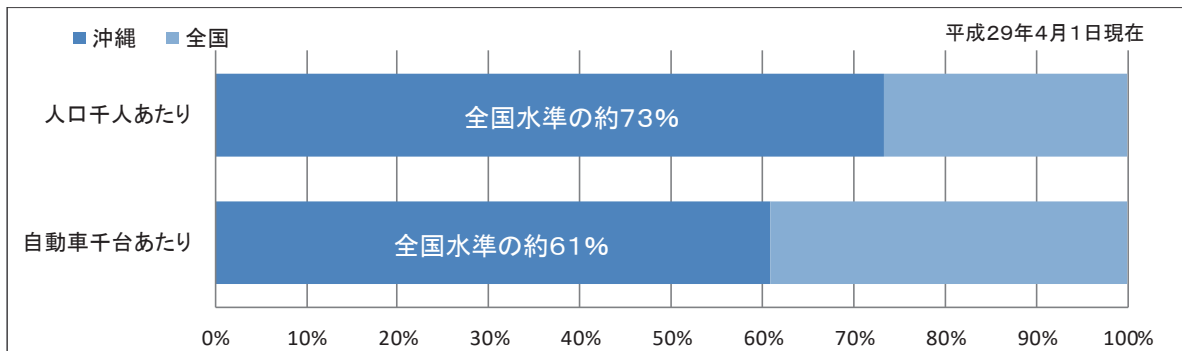
このように、復帰後、重点的に道路整備を推進してきたが、自動車千台当たりの道路実延長は、全国平均の約6割といまだ低い状況にある。【図表2-2-2-1-8】

【図表2-2-2-1-7】 道路改良済延長と実延長の伸び率



出典：沖縄県土木建築部道路街路課調べ

【図表2-2-2-1-8】 全国と沖縄の道路実延長（県道以上）の比較



出典：沖縄県土木建築部道路街路課調べ

(b) 公共交通

重点的に道路整備を進め、道路環境が大きく改善されてきた一方で、鉄道を有しない本県では、戦後、沖縄戦により壊滅した沖縄県営鉄道の復旧は行われず、

広大な米軍基地の存在、無秩序な市街地の形成及び自動車交通量の増加などが、慢性的な交通渋滞を招いており、「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」によると、那覇市（13.3km/h）や浦添市（14.0km/h）等における一般道路の混雑時平均旅行速度は、東京23区（16.8km/h）や大阪市（17.7km/h）等の三大都市圏と同等の水準となっている。

沖縄本島のバス路線は、名護市及び糸満市等を拠点とする地域分担のローカル系統があるものの、バスの最大の需要地である那覇市を中心に主要地点間を結節する運行系統が多く、路線の重複による競合、長大化等が旅客の利用実態に合わない非効率な運行となっている側面もある。

加えて、過疎化や少子化、乗り合いバス運転手不足と交通渋滞とが相まって、公共交通の衰退などを招いている。

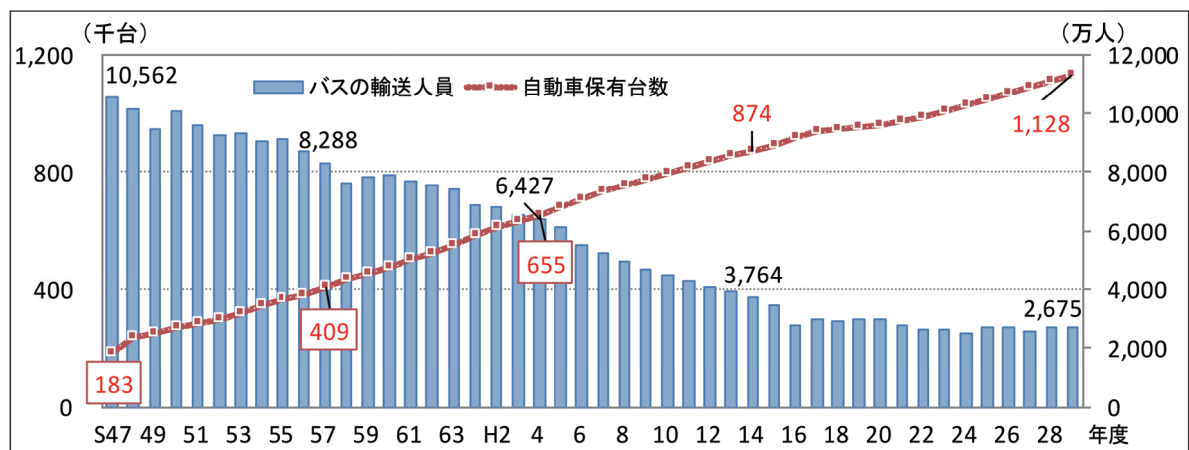
バス輸送人員と自動車保有台数の推移についてみると、昭和47年度の自動車保有台数は約18万3千台、バス輸送人員は約1億562万人であったが、平成29年度には自動車保有台数約112万8千台と約6倍になる一方、輸送人員は反比例するように2,675万人と約1/4に減少している。

こうした中、本県では、関係自治体、関係機関等と連携して、国道58号沿線を中心にバス網再構築を推進し、那覇市から沖縄市間において、定時・速達性が高い基幹バスシステムの導入を図ることを基本方針とした、「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」を策定し、バスレーンの拡充や、バス停等乗り継ぎ結節点の整備等に取り組んでいるところである。

また、バスの利用促進を図るため、IC乗車券システムOKICAの導入や、ノンステップバスの導入、バスの現在位置を検索できる「バスなび沖縄」の配信等、バスの利用環境の改善に取り組んでおり、近年では、バス利用者の減少に歯止めがかかりつつあるものの、利用者の増加までには至っていない。

【図表2-2-2-1-9】

【図表2-2-2-1-9】 自動車保有台数とバス輸送人員の推移



出典：内閣府沖縄総合事務局「運輸要覧」

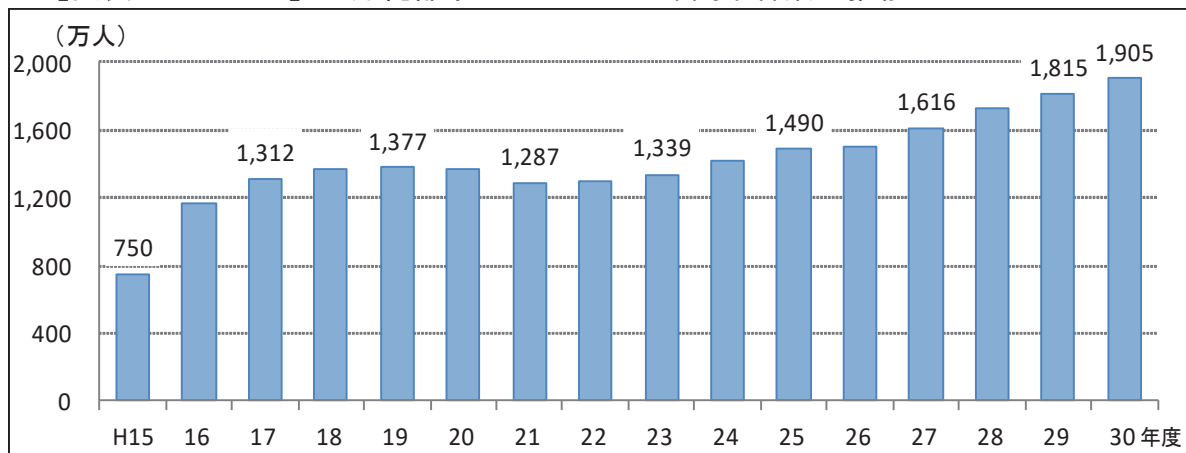
沖縄都市モノレールの乗客数については、開業時の平成15年度の年間乗客数が750万人であったものが、通勤通学的手段として定着してきたことやモノレール沿線の開発等によって、平成19年度の年間乗客数は1,377万人となり、開業からの乗客数もこの年に累計5,000万人を突破した。

平成20年、平成21年とリーマンショック、新型インフルエンザの影響が大きく、平成21年度の年間乗客数は1,287万人と落ち込んだが、好調な県経済や入域観光客の増加などに支えられ、平成22年度以降順調に増加している。平成23年度には開業からの乗客数が累計で1億人を突破した。

平成26年度には、OKICA導入や多言語化などの利用促進等に取り組んだことにより、順調に乗客数は増加している。

平成30年度には、開業からの累計乗客数が2億人を突破し、年間の乗客数も過去最高の1,905万人を記録した。【図表2-2-2-1-10】

【図表2-2-2-1-10】 沖縄都市モノレールの年間乗客数の推移



出典：沖縄都市モノレール株式会社集計データを基に沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課作成

また、平成23年からはモノレール延長整備事業を実施しており、首里駅～てだこ浦西駅までの約4.1kmを延長し、令和元年10月1日に開業した。

なお、終点のてだこ浦西駅周辺では、インターチェンジやパーク&ライド駐車場の整備などを行っており、自動車交通から公共交通へのシフトが期待されている。

(課題)

本県は自動車への依存度が高く、自動車保有台数が増加する中、人口、自動車台数当たりの道路延長は全国平均よりも低い状況にある。

また、中南部都市圏への人口集中やレンタカー利用の増加も相まって、交通渋滞が慢性化している。

これらに対応するため、本島南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路等の幹線道路網の早期構築や地域特性に応じた道路整備に引き続き取り組む必要がある。

さらに、道路橋やトンネル等の道路施設は、本土復帰以降、集中的に整備が進んだため、近い将来、一斉に大規模修繕や更新の時期を迎えることが懸念されている。

このため、計画的な更新や修繕による長寿命化、維持管理費の縮減・平準化など、ライフサイクルコストを意識した予防保全型の維持管理へ転換する必要がある。

路線バスについては、交通渋滞による利便性の低下がバス利用者の減少を招いており、その利用者減少が運行本数の減になるなどの更なるサービス低下を引き起こし、悪循環が生じている。

また、近年は運転手不足も顕在化しており、バス路線の確保・維持が大きな課題となっている。

このことから、バスレーンの拡充、交通結節点の整備等による基幹バスシステムの導入や、公共交通への利用転換を図るTDM（交通需要マネジメント）施策の推進、新たな交通手段とICT技術を活用したシームレスな移動環境の検討、乗務員など必要な人材の確保、開発が進む自動運転技術を応用した運行支援など、持続的な公共交通サービスが提供できるよう引き続き環境改善に取り組む必要がある。

都市モノレールの乗客数は予想を上回るペースで増加しており、乗り残しが散見される。今後も乗客数は増加することが予想されているため、車両の輸送力増強や駅舎の一部増築など、需要に合わせた整備が必要である。

引き続き自動車から公共交通への転換を促進させるため、公共交通の需要喚起、利用促進に努めるほか、自動車と公共交通及び公共交通機関相互の結節機能を向上させ、定時定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成・発展させる必要がある。

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、骨格軸である鉄軌道と各地域とを結ぶフィーダー交通が連結する南部・中部・北部の有機的な公共交通ネットワークの構築について、引き続き取組を進める必要がある。加えて、アジアのダイナミズムを取り込みながら、経済全体を活性化させ、持続的に発展する好循環を創り上げるため、シームレスなアジアの空、海、陸の交通体系に対応できる鉄軌道の実現に向け、今後の制度改革や新たな技術開発等の動きも捉えながら取組を推進する必要がある。