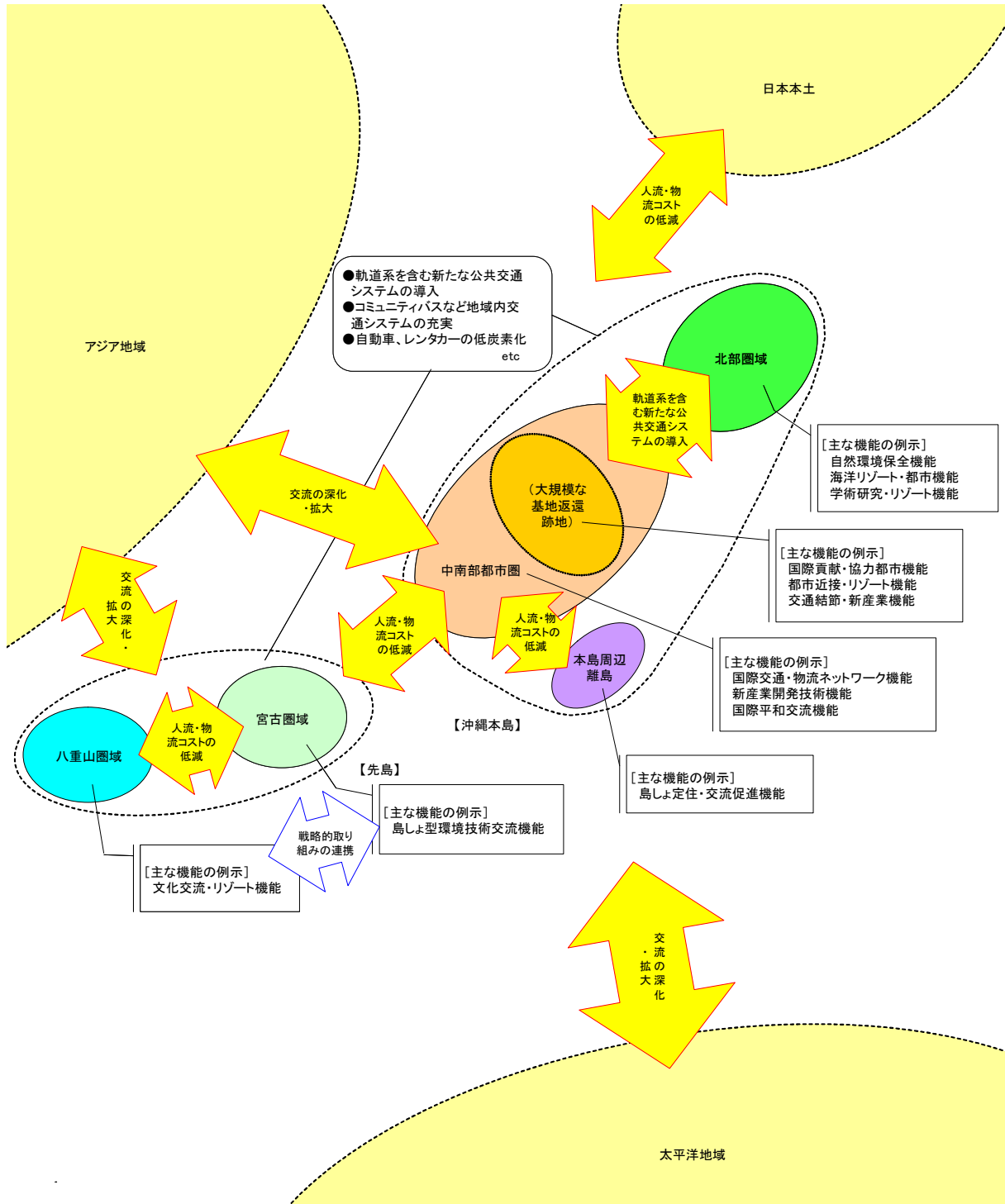


[5 克服すべき沖縄固有の課題]の概要

県土構造の概念図



(1) 大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編

嘉手納飛行場より南の相当規模の基地返還が予定されている。これを有効に活用することは、沖縄の県土構造の再編にもつながる大きなインパクトを持つものであり、各圏域が相互に新たな連携を図ることにより、沖縄全体の発展を実現する。広大かつ過密な米軍基地の存在は、沖縄の振興発展の阻害要因となっており、引き続き基地の整理・縮小を進める。

① 大規模な基地返還跡地

沖縄の8割以上の人口が集中する[中南部都市圏]において、返還される1000～1500haの広大な基地返還跡地を、良好な生活環境の確保や新たな産業の振興、交通体系の整備等に活用する。また、各跡地の利用計画を総合的にマネジメントし、効率的に整備する新たな仕組みの構築を図る。

② 各圏域の機能整備の方向性

大規模返還が予定される[中南部都市圏]をはじめ、[北部圏域]、[宮古圏域]、[八重山圏域]がそれぞれの地域の特性を活かしつつ、相互の連携を図るとともに、アジア諸国との交流等を通して、持続的な発展を目指す。

[中南部都市圏]

100万人を超える人口が集中し、市街地が連たんしている本島中南部は、島しょ地域の都市としては世界的にも類を見ないものであり、脆弱な環境と調和し、持続的に発展する環境モデル都市の実現を目指す。

また、アジア・ゲートウェイ機能の一翼を担うため、空港や港湾の整備・拡充を図るとともに、国際物流拠点を形成し、新たな産業振興を図る。

[北部圏域]

「やんばるの森」は、貴重な動植物の宝庫であり、国立公園化や世界自然遺産登録等を推進するなど自然環境を保全するとともに、沖縄科学技術大学院大学を核とした知的クラスターの形成と圏域内のリゾート地域・施設との連携による国際的な学術研究・リゾート地の構築を図る。

[宮古圏域]

固有の自然や文化等の風土に根ざし、美しい海や白い砂浜、周辺離島を含めた風景・景観を活かすとともに、厳しい自然環境を踏まえ全域での電線地中化に努める。また、太陽光発電や風力発電、バイオエタノール等のクリーンエネルギーを積極的に導入するなどエコアイランドを構築する。

[八重山圏域]

世界に誇れる貴重な自然環境を保全し、クリーンエネルギー等の導入により、環境負荷の低減を図るとともに、厳しい自然環境を踏まえ全域での電線地中化に努める。

島々の固有の生活文化、伝統芸能、工芸等を継承・発展させるとともに、エコツーリズムなど体験・滞在型交流の推進を図る。

(2) 重要性を増す離島の新たな展開

広大な海域に散在する沖縄の離島は、それぞれが個性ある伝統文化や豊かな自然環境を有しており、人々は島に誇りと愛着を持って生活している。それぞれの離島の多様性は沖縄観光の大きな魅力となるとともに、主要な食糧供給地としても県民の食生活を支えている。

また、排他的経済水域の確保や豊富な海洋資源の存在など、我が国の国益を担う地域として大きく貢献している。

離島の暮らしをどう守り、発展させていくか。地域資源を持続的に活用する仕組みをどう構築し、地域の担い手をどのように育成するか。また、離島の交通問題にどう対応するか。広大な海域を有する沖縄の離島の重要性をどう位置づけるかが課題である。

① 生活基盤の充実強化

離島に住み続けることができる条件を抜本的に整えていくため、県民全体で支える仕組みや国の支援を導入をする。

我が国の広大な海域の多くは、沖縄の国境離島をはじめとする外洋離島の存在によって確保されており、国益や海洋権益確保の観点から、離島振興のための新たな制度を創設する。

② 離島が持つ総合力の発揮

離島振興の大きな阻害要因の一つは、人的・物的な移動にかかるコストが割高な点にある。離島の潜在力を発揮するため、航路や航空路網の料金の低減化に向けた新たな仕組みを構築するとともに、東アジア地域等との国際航空ネットワークの形成を進める。

また、農林水産業の振興と観光産業等との連携を強化するとともに、情報通信技術等を活用した離島の魅力を発信していく。

特に、離島の観光戦略として、“暮らしと時間”そのものが価値であることを再認識し、エコ、グリーン、ブルー等のツーリズム振興はもとより、癒しやスローライフ等のニーズに着目した各離島独自の取り組みを進める。

③ 重要性を増す離島の新たな位置づけ

沖縄の離島は、我が国の領海及び排他的経済水域(EEZ ※)等の確保や貴重な海洋資源の存在等を踏まえ、国土に準ずる重要な地域として、その保全・管理・振興に対する新たな枠組みの導入を図る。

特に有人国境離島については、国土・海域の保全、近隣地域との友好関係など我が国の国益にとって重要な存在であることを踏まえ、定住支援はもとより、近隣諸国との文化・経済交流等を強化し、圏域全体の発展に繋げていく。

※ EEZ : Exclusive Economic Zone

(3) 島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築

那覇－東京と等距離内に台北、上海、ソウル、マニラ等の主要都市が位置し、広大な海域に散在する多くの離島で構成される沖縄にとっては、県内・国内外を結ぶ交通体系や情報通信ネットワークの確立・強化は、我が国とアジア・太平洋地域の人、モノ、情報の交流を促進し、沖縄県全域の持続的な発展を支えていくための必要不可欠な社会基盤である。

[陸上交通]

◆ 道路ネットワークの整備

本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路ネットワークを構築する。

◆ 軌道系の新たな公共交通システムの導入

公共交通の骨格となる中南部都市圏を縦貫し、名護市方面に至る軌道系を含む新たな公共交通システムの導入を図る。

◆ 基幹バス、コミュニティバスの充実

基幹バスを再編し、地域内で買い物、通院、通学等の日常的な移動が円滑に行える交通システムを充実する。

◆ 自動車の低炭素化

県内のすべての車両について、電気自動車や燃料電池車等の導入により、全国に先駆けて、低炭素化に向けた取り組みを進める。

[海上交通]

◆ 国内・国際航路の充実

那覇空港の国際交通物流拠点と連携した物流の多様化による経済振興や、国際的に質の高い海洋レジャー環境を創出する。

◆ 離島航路の利便性の向上

運賃を大幅に低減する新たな仕組みの構築や、島々を周遊する航路の開発等による観光振興を図る。

[航空]

◆ 国内・国際航空路の展開

那覇空港については、国内及び東アジア諸都市との路線を拡充し、アジアと日本のゲートウェイとして競争力のある国際ハブ空港を目指す。

沖縄圏内の 2000m 以上の滑走路を連携、役割分担をして有機的に活用していくことで「東アジア圏内の交流拠点」として結節機能の強化を図る。

◆ 離島航空路の充実

離島航空路の維持・拡大に取り組むとともに、運賃を大幅に低減する新たな仕組みを構築し、離島住民の移動や物流コストの低減化を図る。

(4) 地方分権と道州制の導入

(地方分権の進展)

2006年の地方分権改革推進法により、第2次分権改革が本格的にスタートし、国と地方の役割分担の徹底的な見直し、権限委譲の推進、地方税財政制度の整備等の地方分権改革が進められている。

住民に身近なサービスは市町村が行い、市町村では担うことが困難な場合は都道府県が、都道府県が担うことが困難な場合は国が担うという「補完性の原理」により権限委譲が進むと、地方の行政サービスは地方の選択と責任で提供する時代となる。

(道州制導入に向けた動き)

第29次地方制度調査会において、新たな地方行財政システムとして道州制導入の検討が進められている。

道州制の基本原則として、全国知事会は以下の3項目を示している。

- 1) 地方分権を推進するものでなくてはならない
- 2) 広範な条例制定権を確立しなければならない
- 3) 自主性・自立性の高い地方税財政制度を構築しなければならない

沖縄においては、2009年に、経済界、政界、学会等の各界各層の委員で構成する沖縄道州制懇話会が、「現在の沖縄県の県域を単位とする特例型の沖縄単独州をめざす」との最終提言がなされた。

(沖縄の道州制導入に向けた課題)

道州制については、国によるナショナルミニマムの確保をはじめとする国と地方の役割分担や、税財政制度等のあり方、新たな財政調整システムの構築など制度設計に関する検討が必要である。

沖縄への道州制の導入に当たっては、沖縄の地理的特性、歴史、文化、県民意識を基本に、離島や基地問題など沖縄固有の諸課題の解決、沖縄の発展可能性の追求、本ビジョンの実現の観点から検討を進める必要がある。