

1章 立地の適正化に関する基本的な方針

上位計画で位置づけられている本市のまちづくりの将来像や都市構造を踏まえ、立地の適正化に関する基本的な方針を定めます。

1. まちづくりの将来像 * 第5次那覇市総合計画より

人々が支えあう中で、愛着と誇りを持って暮らし、働き、子どもの成長を楽しむ、そのような市民の笑顔が広がる「わったー自慢」のなは、那覇、NAHAを築いていくこととし、まちづくりの将来像を次のように定めます。

なはで暮らし、働き、育てよう！
笑顔広がる元気なまち NAHA
～みんなでつなごう市民力～

2. まちづくりの目標 * 那覇市都市計画マスタープランより

将来像実現のために、今後20年間の都市整備に関わる「まちづくりの目標」を次のように定めます。

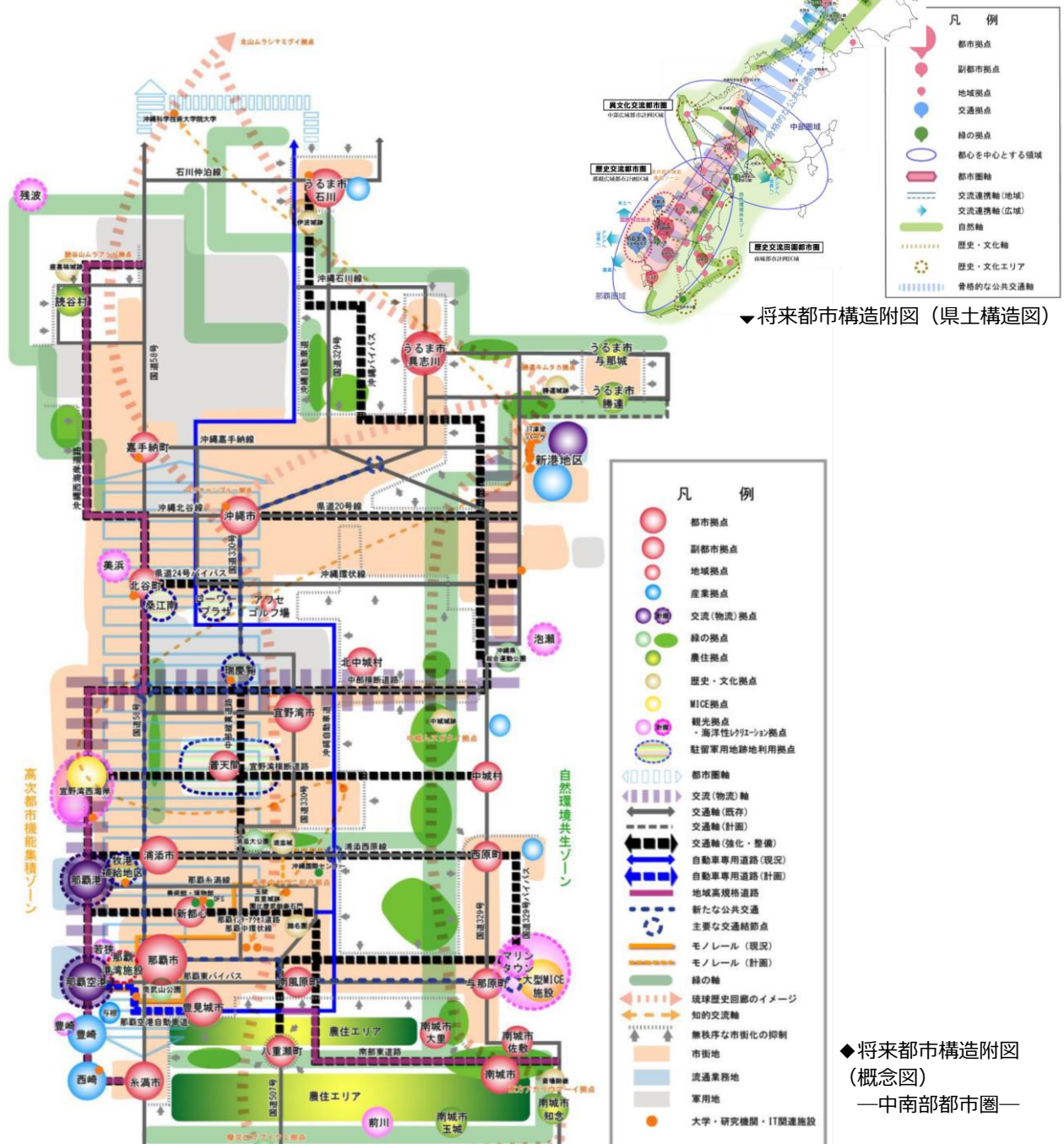


3. 将来都市構造

(1) 那覇広域都市計画における位置付け

『那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」』において本島中南部圏域の都市構造は、次のように位置づけられています。

- ・本市と沖縄市を中心とした2つの都市圏域が一体となった、軸状都市圏構造のさらなる強化
- ・基幹バスシステムや鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の導入により、各拠点間の円滑な交流・連携と活発な都市活動を支える広域交通網の充実
- ・都市圏軸と東海岸の交流連携軸を中心として、多様性に富み、都市の品格を兼ね備えた魅力的な広域都市圏を創り上げる



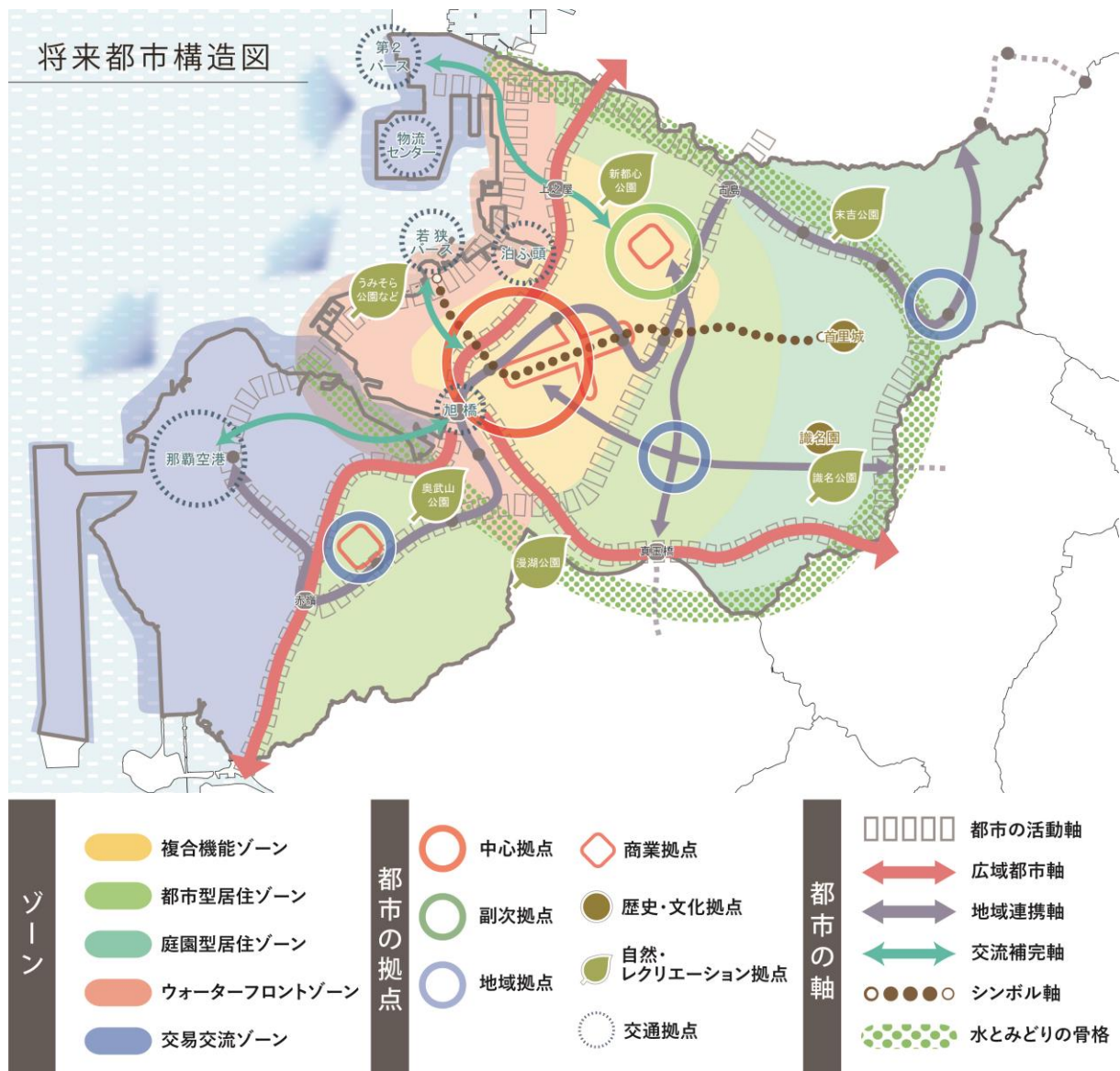
(2)那覇市の将来都市構造 * 那覇市都市計画マスタープランより

市内各地域の特性やこれまで整備されてきた都市基盤を活かした、都市機能が集積した利便性の高い拠点の形成と、県内・国内外からのアクセスや拠点間、地域内の移動に対応する基幹的な公共交通網の構築により、公共交通を軸とした都市構造への転換を目指します。また、市内の各地域においては、地域の成り立ちや個性を活かしたまちづくりを進め、コンパクトな市域ながら様々な暮らし方が選択できるまちを目指します。

市内には、空港、港、バスターミナルなどの交通結節点、首里城跡や識名園をはじめとした歴史・文化遺産、ウォーターフロントや緑豊かな公園などの貴重な自然環境があり、様々な都市機能を活かしながら、暮らす人・訪れる人双方に魅力ある空間づくりを目指します。

市街地を取り囲む水辺や公園、地域に残る緑地は都市の生活にうるおいを与える貴重な自然環境として、保全や創出を図ることで、レクリエーション、景観、環境、防災など、多様な機能の相乗効果を生むまちを目指します。

◆将来都市構造図



①ゾーン

「ゾーン」は、地域の特徴の面的な広がりや都市の形成において期待される役割を表します。「複合機能ゾーン」、「都市型居住ゾーン」、「庭園型居住ゾーン」、「ウォーターフロントゾーン」、「交易交流ゾーン」の5つに区分し、ゾーンごとの暮らしの実現を目指し、土地利用の誘導を図ります。

名称	役割（暮らし・生活の風景）
複合機能ゾーン	県都として沖縄県全体の経済を牽引し、日常・非日常問わず必要なモノ・コトが揃うとともに、創造的な活動や暮らしが実現できるゾーン
都市型居住ゾーン	公共交通をはじめ生活利便性が高く、日常的なモノ・コトが不自由なく揃い、快適な暮らしが実現できるゾーン
庭園型居住ゾーン	自然環境を身近に感じ、落ち着きのある成熟した市街地が形成され、日常的なモノ・コトが適度にそろそろ、ゆとりを楽しむ暮らしが実現できるゾーン
ウォーターフロントゾーン	海辺や川辺空間を活かした観光・交流機能やオフィス機能が集積し、都市的環境と自然環境の両方を活かした暮らしが実現できるゾーン
交易交流ゾーン	臨港・臨空の地理的ポテンシャルを活かした物流機能や観光・交流機能など、多様な機能が集積することで相乗効果を発揮し、都市活動を支えるゾーン

②都市の拠点

「都市の拠点」は、人・モノ・コトが集積した求心力のある場所を表します。都市機能の集積による「中心拠点」、「副次拠点」、「地域拠点」と、特徴的な商業施設の集積による「商業拠点」、資源の集積による「歴史・文化拠点」、「自然・レクリエーション拠点」、人・モノが交差する「交通拠点」の7つに区分します。体系的な拠点の整備・誘導を行い、持続的な成長・発展や生活の質の向上を図ります。

名称	役割
中心拠点	広域的な商業機能や観光・交流機能、文化芸術機能、業務機能、行政機能などが高密度に集積し、沖縄県および本市の経済、産業などの中核的な役割を担う拠点
副次拠点	中心拠点の機能を補完する役割を有する拠点
地域拠点	地域の交通の起点で生活利便に資する機能が集積する拠点
商業拠点	特徴的な商業施設としてにぎわいと活力が集積する拠点
歴史・文化拠点	様々な歴史・文化遺産を有し、本市の文化の拠り所となる拠点
自然・レクリエーション拠点	緑や水辺などの自然環境を活かしたレクリエーションの拠点
交通拠点	空港・港など、本市のゲート空間として人・モノが集積する拠点

③都市の軸

「都市の軸」は、都市の骨格を表します。人やモノの流れのネットワークである「都市の活動軸」、公共交通によるネットワークの「広域都市軸」、「地域連携軸」、「交流補完軸」、本市の歴史的な骨格である「シンボル軸（シンボルロード）」、自然要素による骨格である「水とみどりの骨格」の6つに区分します。それぞれの軸の形成により、都市活動の基盤強化を図ります。

名称	役割
都市の活動軸	人やモノが行き交い、広域的な交通需要を支える都市の骨格を表す道路軸
広域都市軸	本市と周辺都市をつなぐ広域的な公共交通軸
地域連携軸	市内や隣接市町の拠点間をつなぐ、主に地域内の移動を担う公共交通軸
交流補完軸	県外・国外の玄関口である空港や港などと、市の中心部をつなぐ公共交通軸
シンボル軸 （シンボルロード）	本市の歴史・文化の展開軸 （港町那覇と王都首里をつなぐシンボルロード）
水とみどりの骨格	環境・景観・レクリエーション・防災などの機能を持ち、都市を支える自然環境の骨格

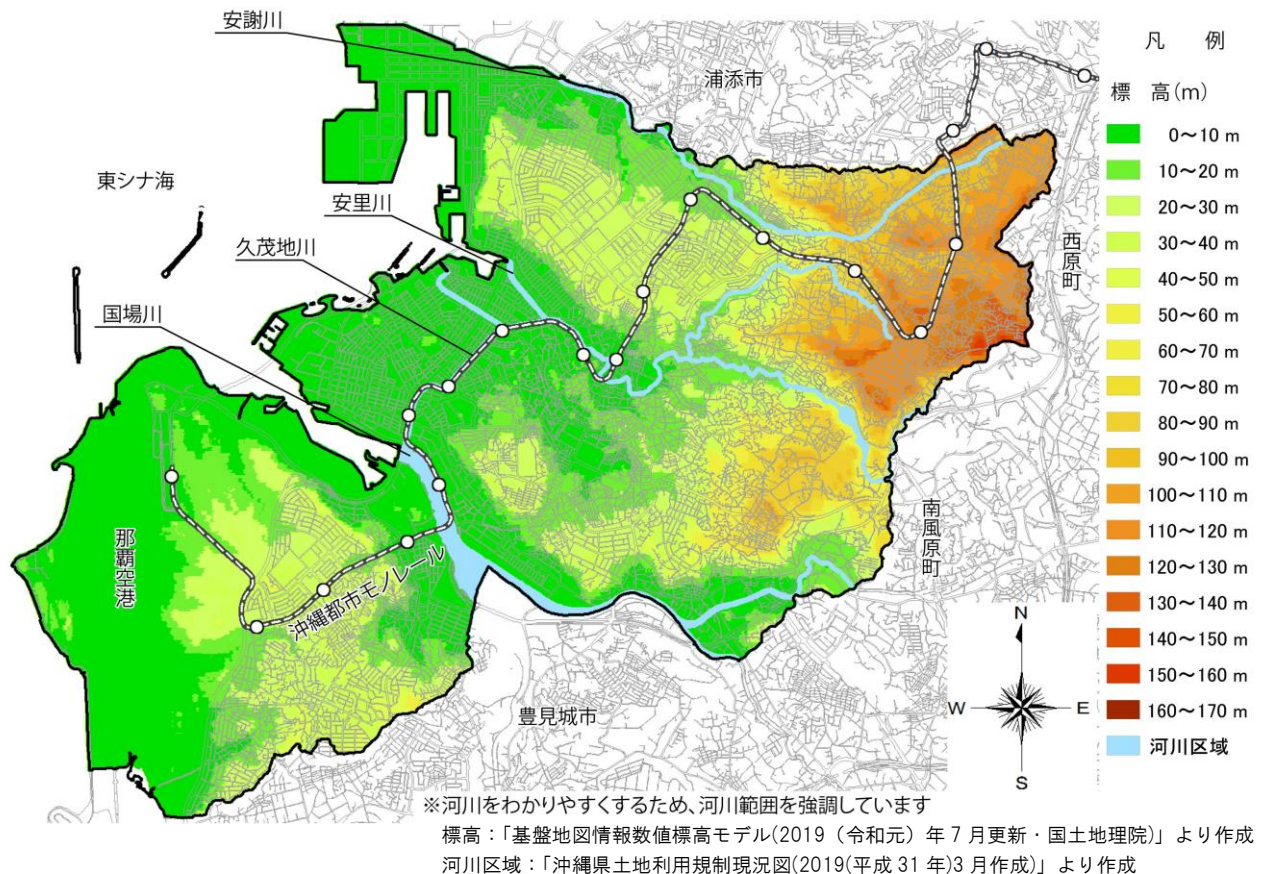
4. 立地適正化に係る本市の特性と課題

(1) 特性・動向

1) 地勢

- ・ 沖縄本島南部に位置する、沖縄県の政治・経済・文化・交通の中心地であり、那覇を含む中南部都市圏は約 120 万人の人口を擁しています。
- ・ 海側の低地部に中心市街地が形成され、これをとりまくようにゆるやかな起伏のある地形が広がり、東側の首里地域・識名周辺は特に高低差の大きな地形となっています。
- ・ 漫湖公園や末吉公園が風致地区となっているほか、市東部の丘陵部で緑の多い地域となっています。
- ・ 東西 10.9km、南北 8km の小さな市域です。

◆那覇市の地形と水系 「沖縄県情報政策課 デジタルマップ（2016（H28）年時点）」より

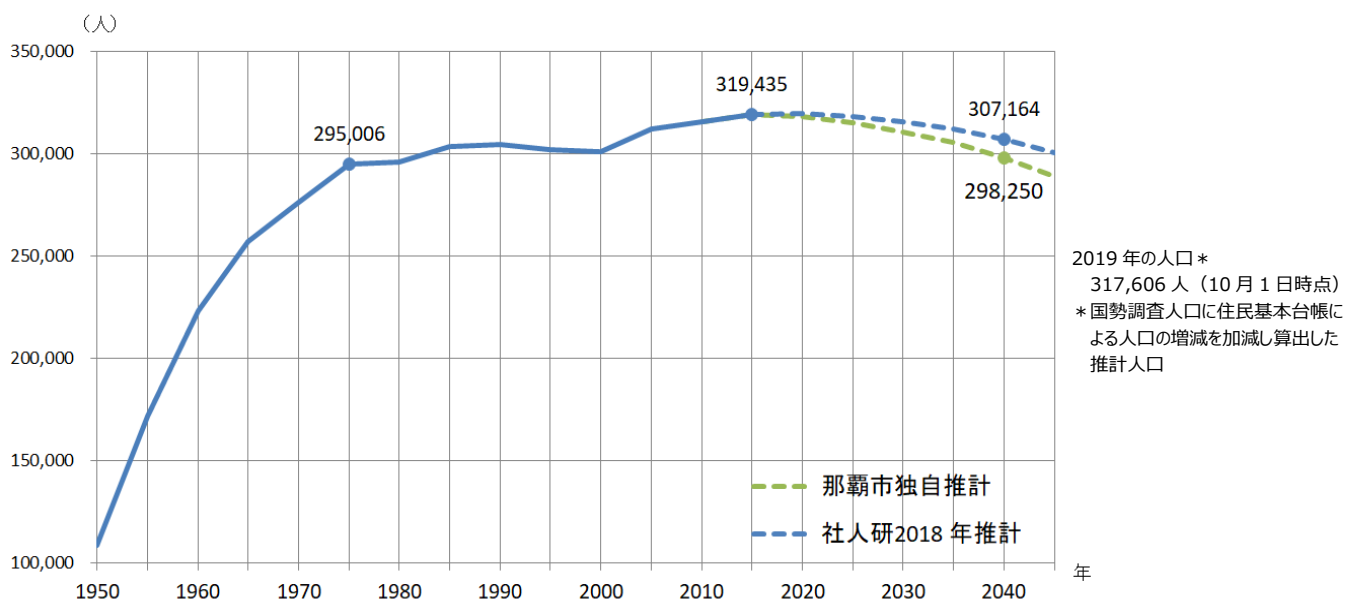


2)人口

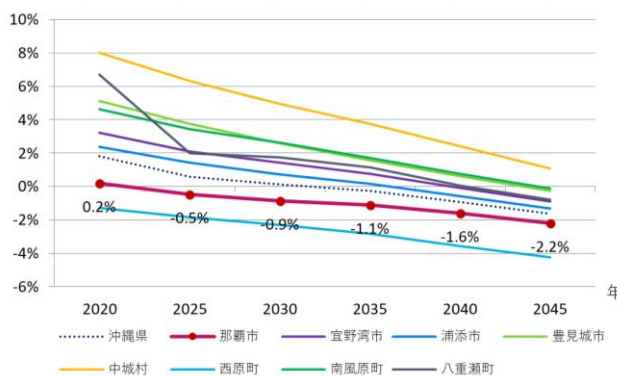
- ・将来人口は、周辺市町村で人口増減率は当面プラス（0%以上）で維持・増加が続く見込みですが、本市では2016（平成28）年以降減少に転じ、2019（令和元）年の人口は317,606人となっています。
- ・本島中南部地域の人口は、本市に集中していましたが、40年の間に西海岸地域に広く分散が進んでいます。
- ・本市の転出入人口は、県外からの転入は多いものの、近年は県内他市町村への転出が多く、特に若い世代が周辺市町村へ流出する傾向が見られます。

◆那覇市の人口推移と将来推計

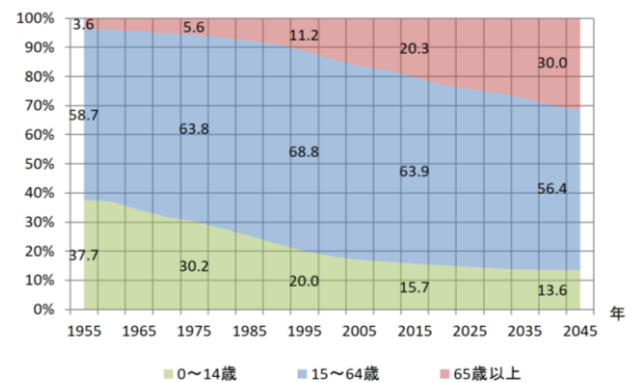
「国勢調査」「日本の地域別将来推計人口2018（H30）年推計」（国立社会保障・人口問題研究所）
「那覇市まち・ひと・しごと創生総合戦略2016（H28）年3月」より作成



◆周辺市町村の将来人口推移（対5年前増減率）



◆那覇市の年齢別人口割合の推移



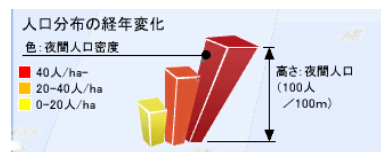
「日本の地域別将来推計人口2018（H30）年推計」（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

「国勢調査」及び「日本の地域別将来推計人口2018（H30）年推計」（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

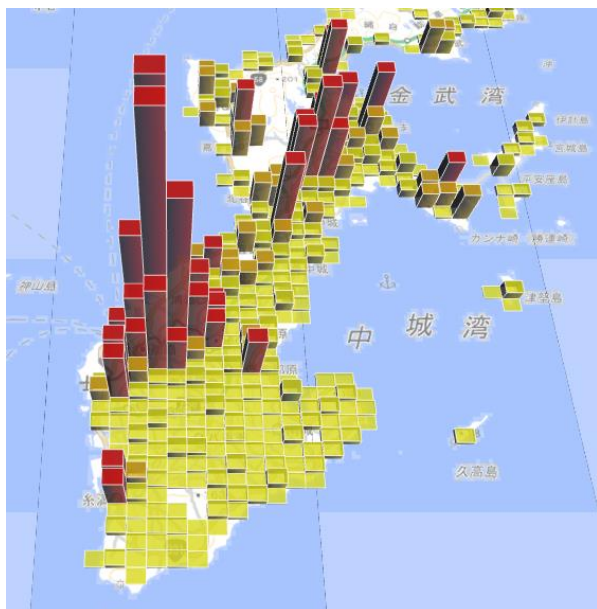
◆中南部都市圏の人口の動き

出典：都市構造可視化計画サイト

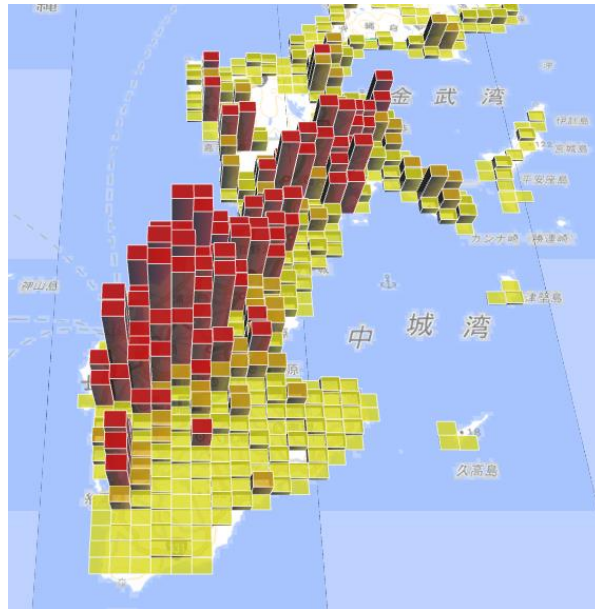
(データ：総務省 国勢調査)、地理院地図を使用



1970 年 (S45 年)

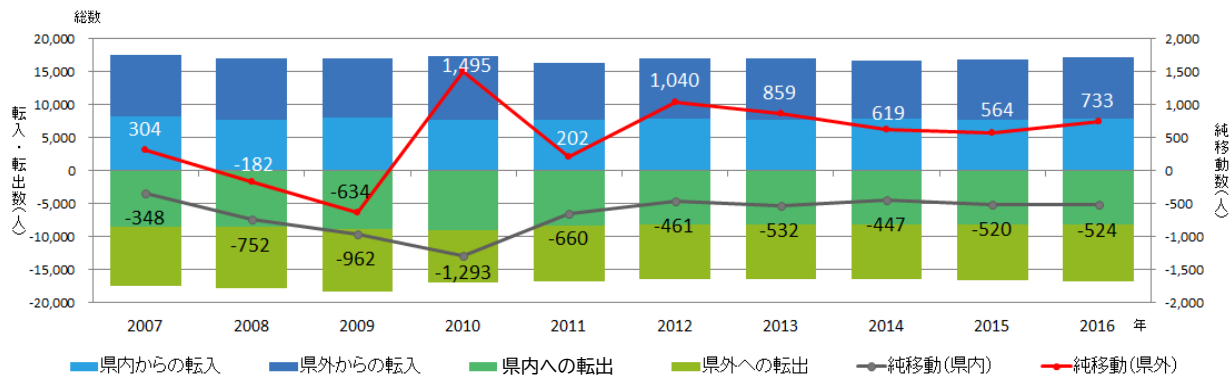


2010 年 (H27 年)



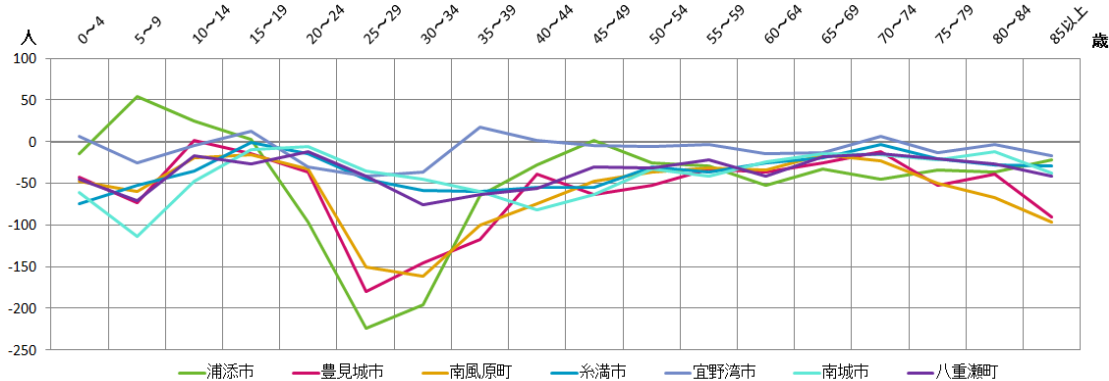
◆那覇市の転出入の動向

「沖縄県統計年鑑 資料：県企画部統計課 「人口移動報告年報」より作成



◆那覇市の年齢別転入超過数 (5 年前の常住地)

「総務省 国勢調査 (2015 (H27) 年)」より作成



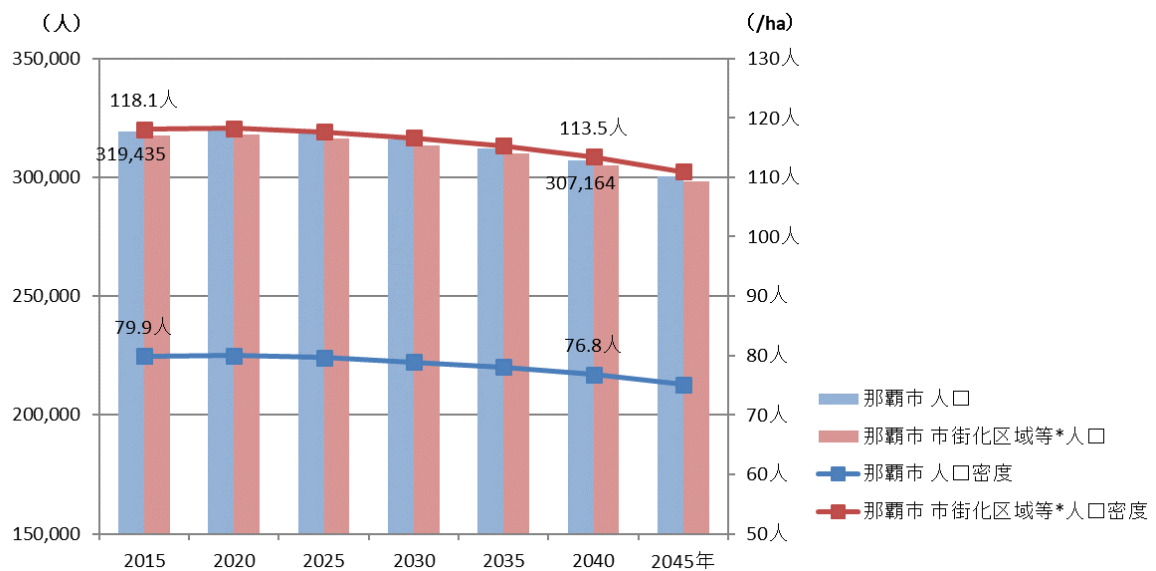
* 転出者数上位 7 市町村 (900 人以上)

5 年前の常住地によるものであり、5 歳未満については、出生後にふだん住んでいた場所による。

- ・市全体の人口密度は約 80 人/ha、市街化調整区域及び那覇軍港を除く地域では約 120 人/ha と密度の高い市街地となっており、100m メッシュ人口は、多くの地域で 100 人以上となっています。
- ・20 年後も市街化調整区域及び那覇軍港を除く地域の人口密度は約 110 人/ha で、多くの地域で 100m メッシュ人口 80 人以上と高い密度が維持される見込みですが、中心部や首里地域で人口減少が目立ちます。
- ・高齢化率は近隣市町村に比べ高くなっています。市全体の高齢化率は、2015（平成 27）年は 20%でしたが 2040（令和 22）年には 30%に達する予測となっています。真和志地域や首里地域で高齢化率の高いエリアが多くなる見込みです。

◆那覇市の人口密度推移

「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計」（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

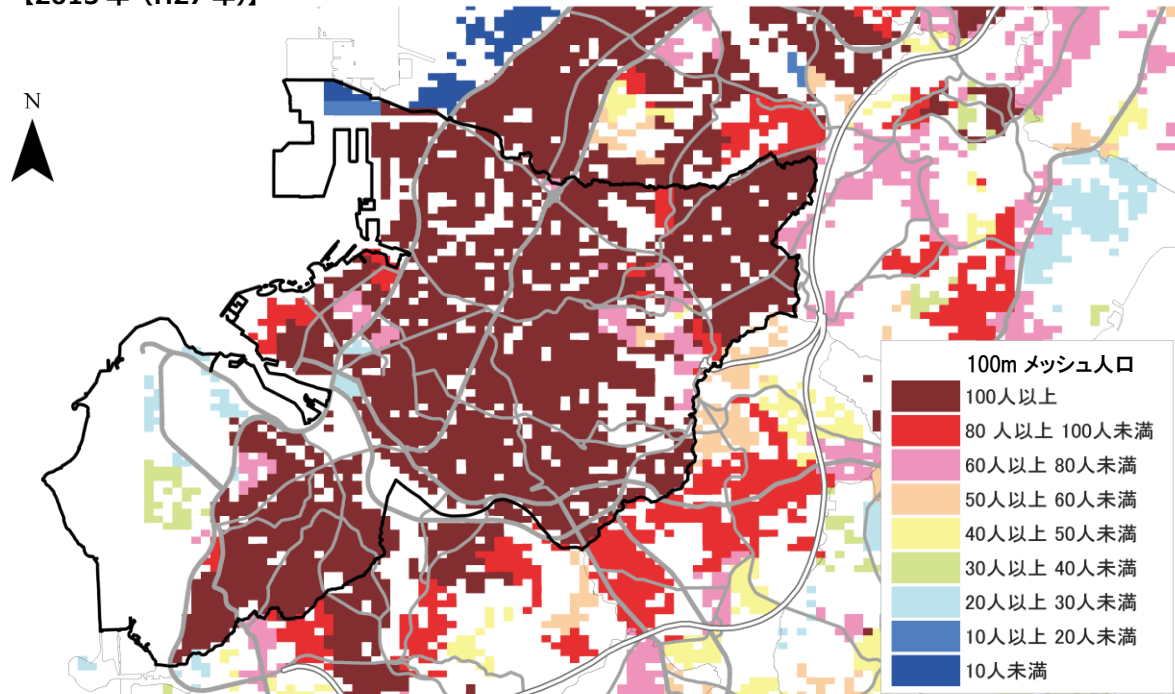


* 市街化調整区域及び那覇軍港を除く

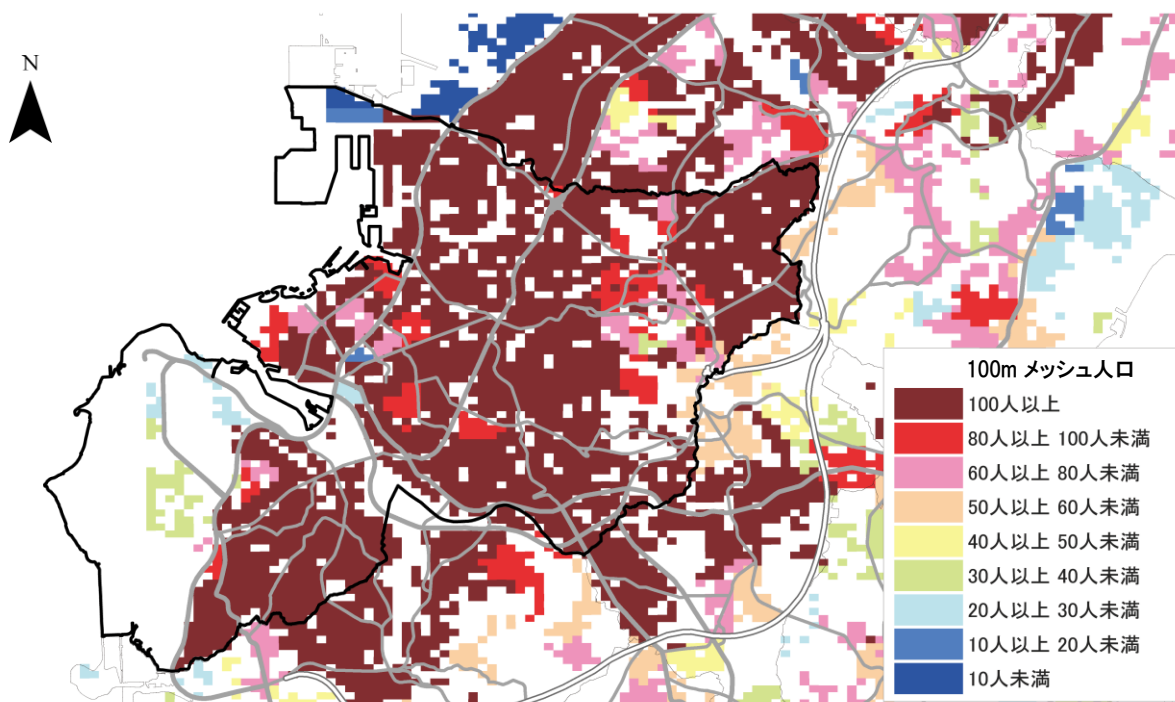
◆人口密度予測図

「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口予想ツール（G 空間情報センター）を使用し作成

【2015 年（H27 年）】

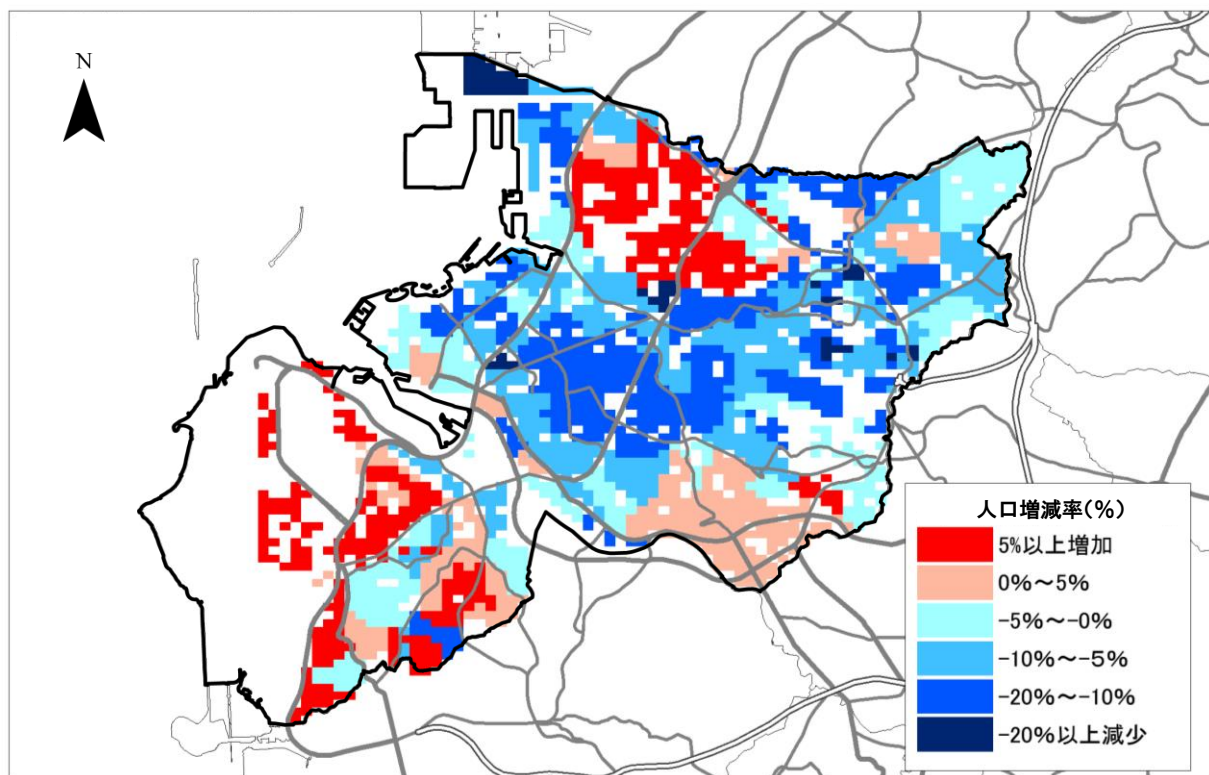


【2040 年（R22 年）】



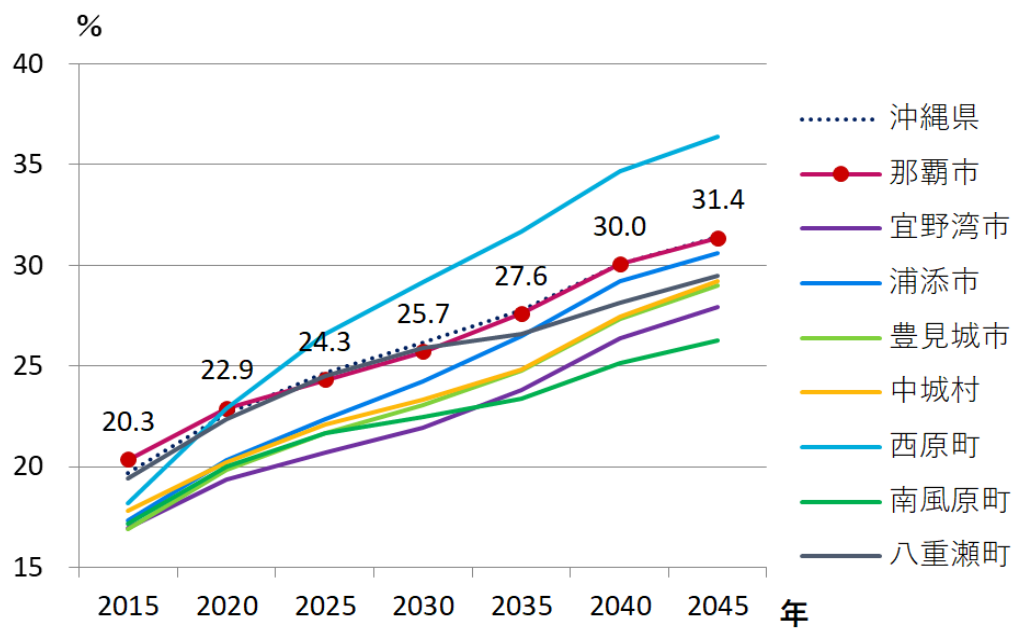
◆人口増減率予測図（2015（H27）年～2040（R22）年推計）

「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口予想ツール（G 空間情報センター）を使用し作成



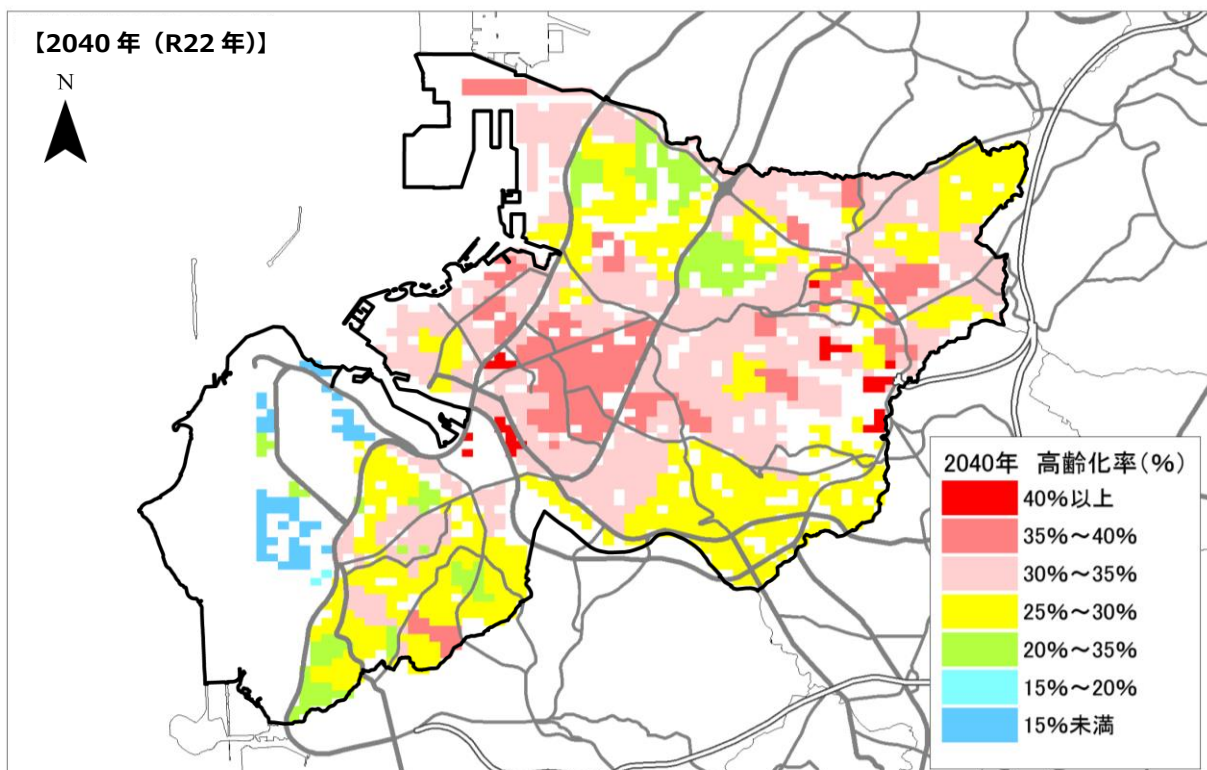
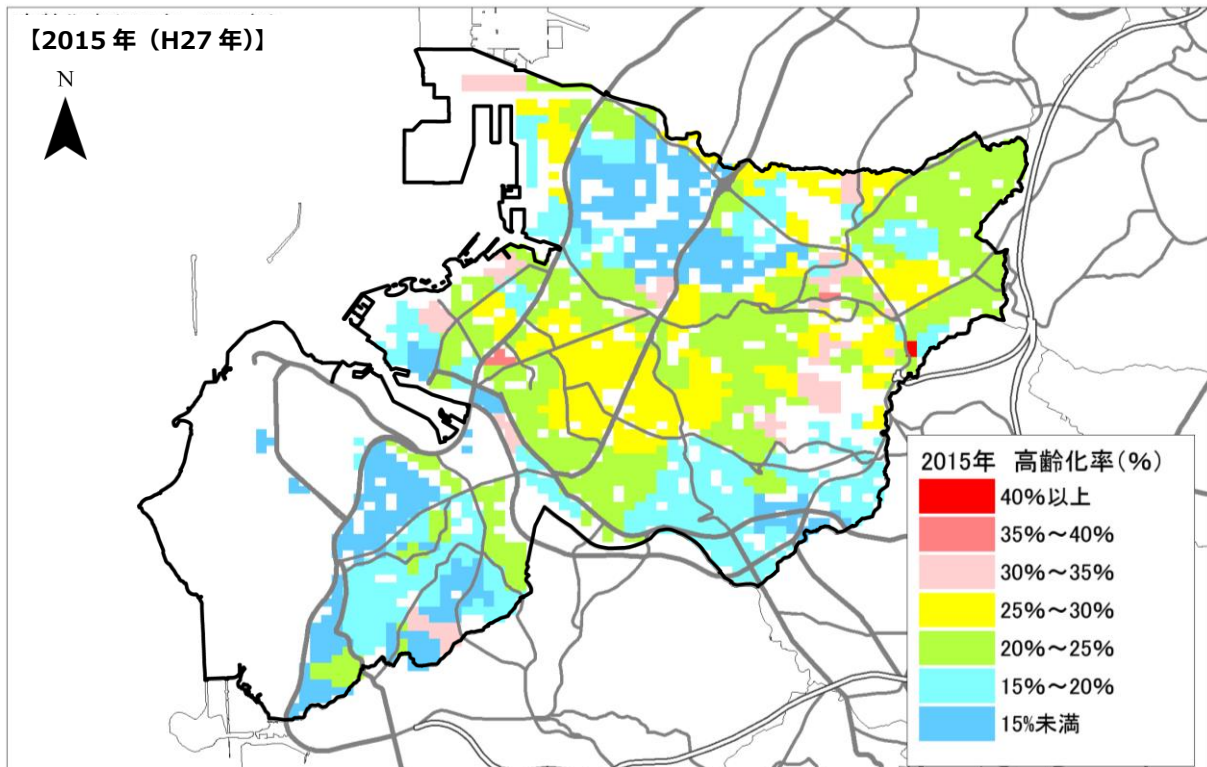
◆高齢化率の推移予測

「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）



◆高齢化率予測図

「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）
を基に、将来人口予想ツール（G 空間情報センター）を使用し作成

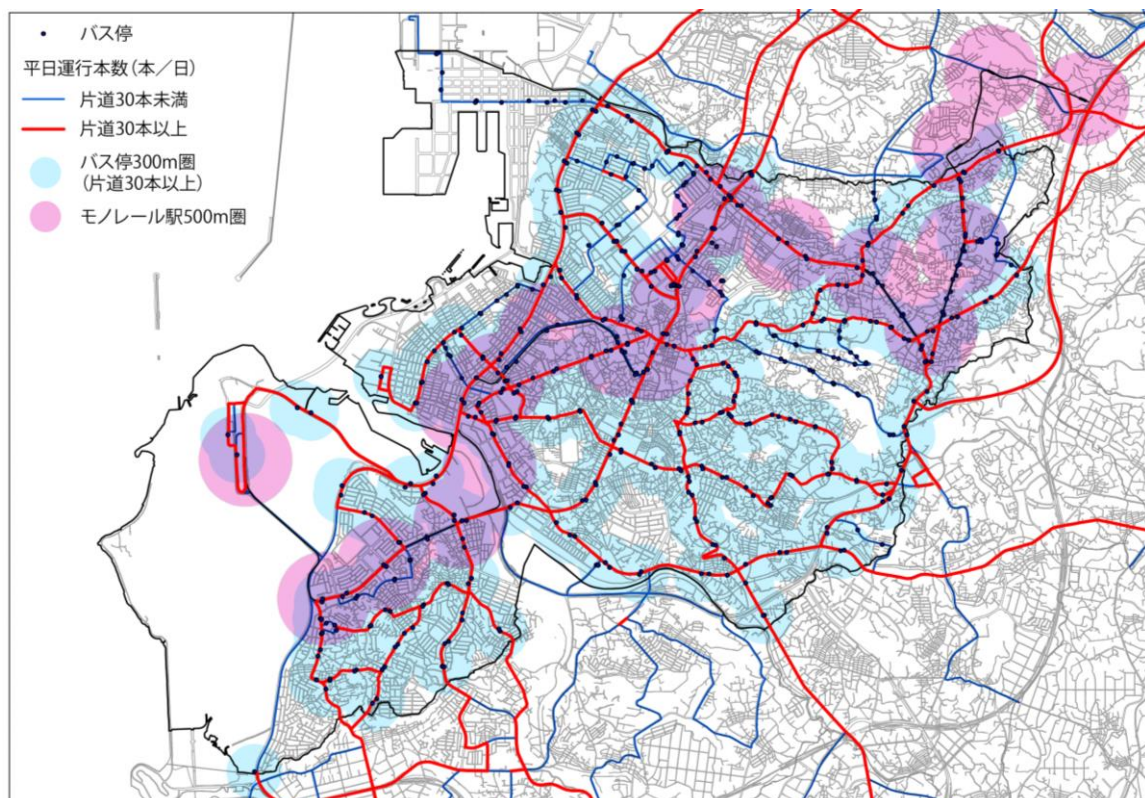


3)交通

- ・那覇空港から首里方面へ市内を横断するモノレールと、旭橋の那覇バスターミナルを中心に市内・市外へ広がるバス網により、市内の広い地域が公共交通の利用圏にありますが、道路幅員や地形上の問題でバスの入りにくい市東部地域や、海沿いの地域などで、公共交通を日常的な足として利用しにくいエリアが存在します。
- ・2003（平成 15）年に開業したモノレールは、近年、観光客の増加に伴い利用者も増加しており、朝晩は非常に混雑する状況も見られます。一方で、バス利用者は減少を続けており、近年のバス運転手不足も影響し、バス路線の縮小や減便も行われています。
- ・公共交通網が充実した小さな市域ですが、市内の通勤通学の交通手段は、公共交通は2割以下で自家用車が最も多くなっています。
- ・市内道路の混雑時の平均速度は自転車並みの速度（2015（平成 27）年度 10.8km/h）となっており、東京 23 区や大阪市などの大都市以上に悪化しています。渋滞により、バスの定時運行も困難となっています。
- ・那覇空港から本島西海岸地域を直結する西海岸道路や臨港道路の整備が進んでいます。
- ・十分な幅員の歩道等を有する道路は限定的で、自転車や歩行者が安全安心で快適に通行できる環境が不足しています。

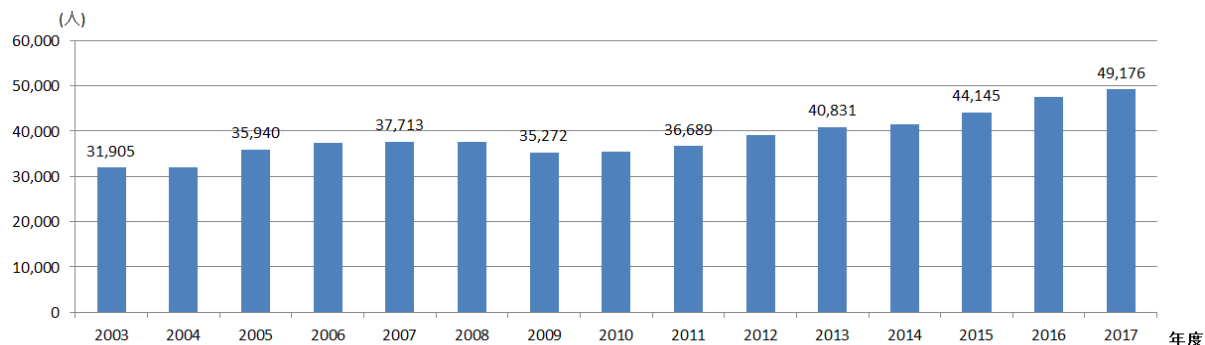
◆モノレール・バス路線と誘致圏

「都市計画基礎調査（2016（H28）年）」より作成



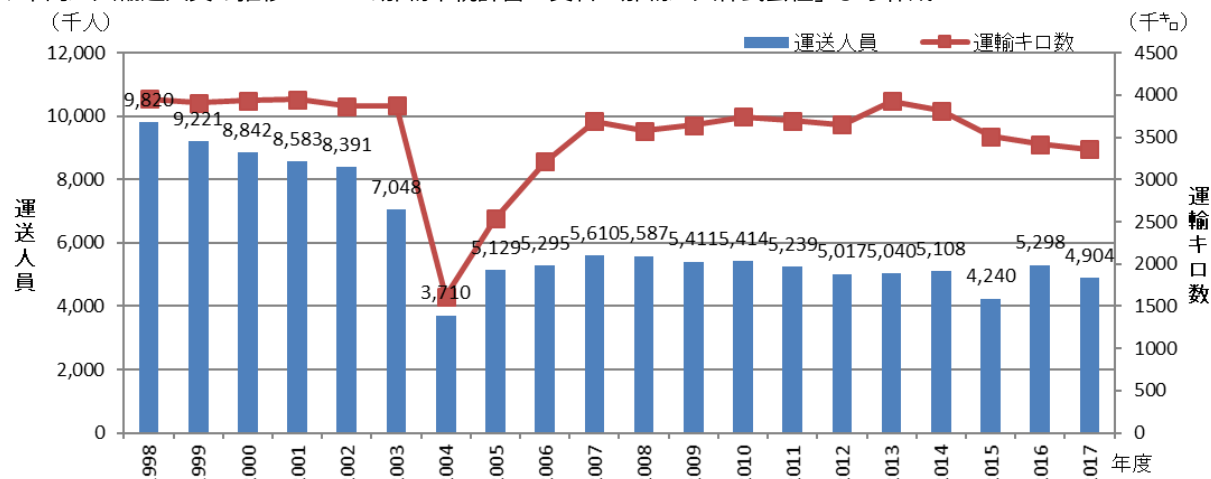
◆モノレール乗客数の推移（一日平均（年度））

「沖縄都市モノレール株式会社資料」より作成（2019（R元）年8月HP確認）



◆市内バス輸送人員の推移

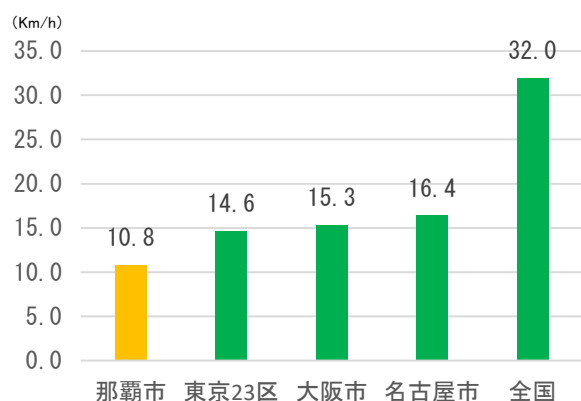
「那覇市統計書 資料：那覇バス株式会社」より作成



* 2004（H16）年度は那覇バス開業以降（2004.7.18～2005.3.31）の運輸状況

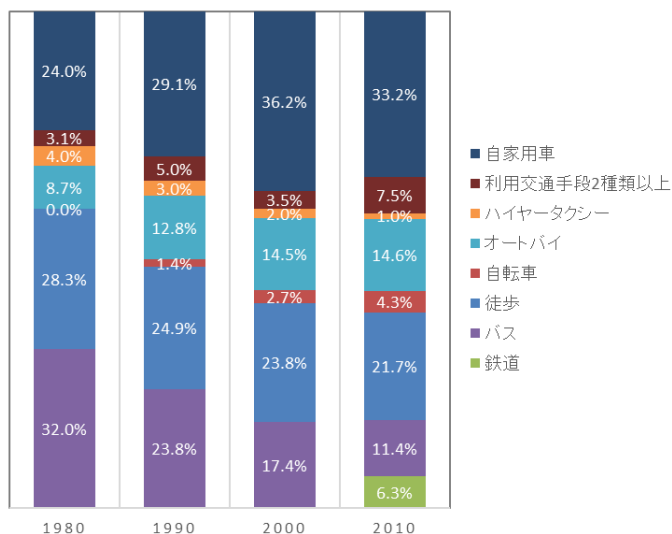
◆平成 27 年度主要都市の混雑時平均旅行速度

第 4 回沖縄の新たな交通環境創造会議資料より引用
（データ：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査）」



◆那覇市居住者の通勤・通学交通手段（市内通勤・通学者）

「総務省 国勢調査」より作成

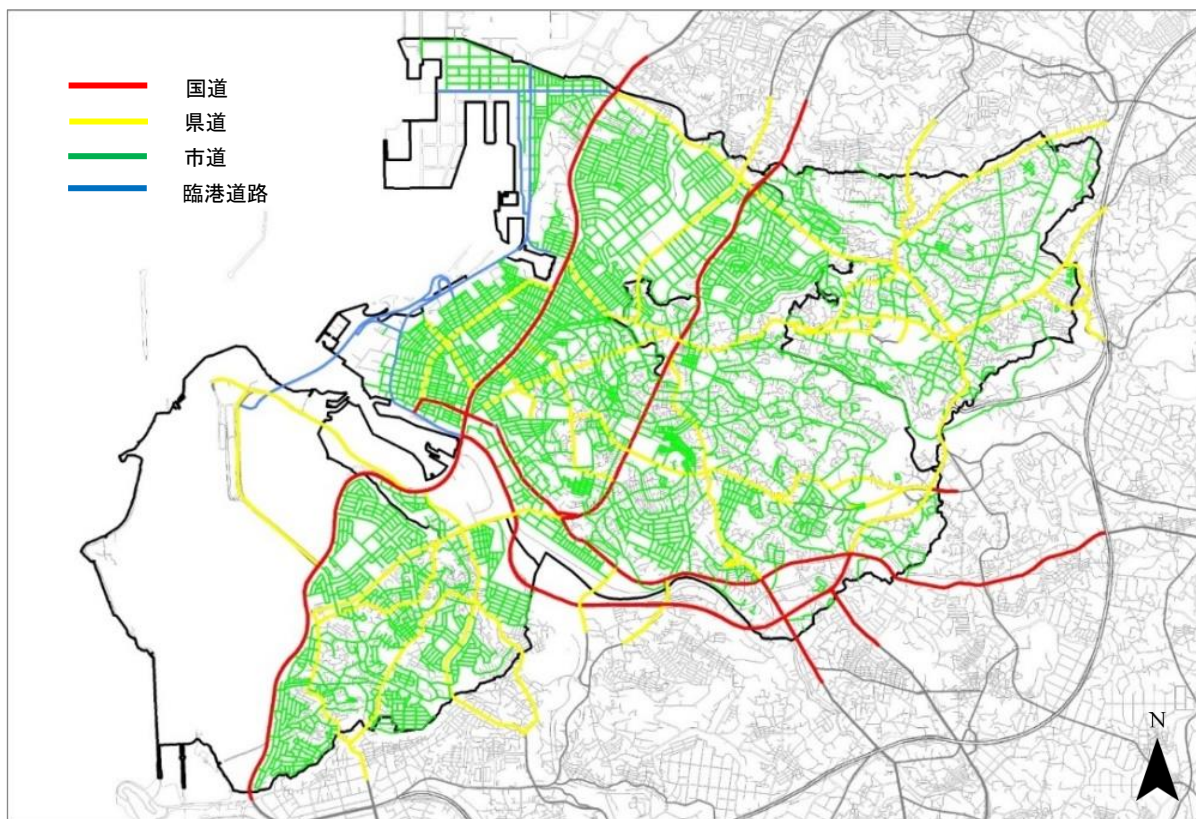


* 1980 年の「ハイヤー・タクシー」には「その他」を含む。「オートバイ」には「自転車」を含む。

* 鉄道とその他の交通手段の 2 種類を利用する場合は「鉄道」として計上。

◆道路現況図

「都市計画基礎調査 2017（H29）年」より作成



4)都市機能

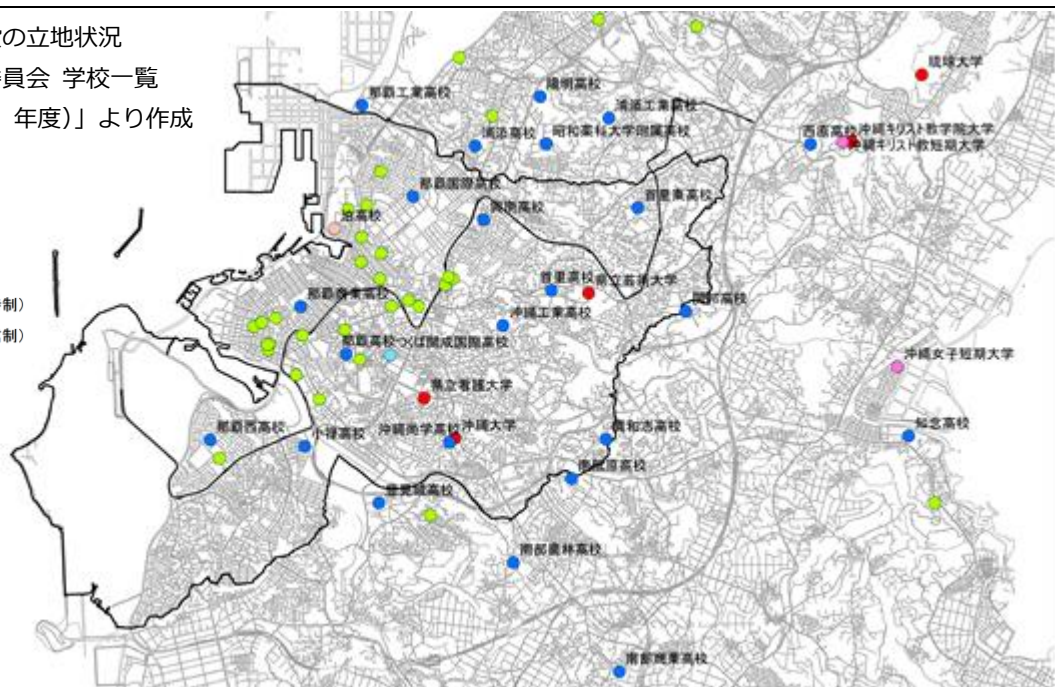
○高次都市機能

- ・沖縄県の県都として、国の出先機関や沖縄県庁などの官公庁、金融機関、大学や専門学校などの高等教育機関、スタジアムや武道館、県立博物館・美術館などのスポーツ・文化施設といった広域的な利用が見込まれる高次都市施設が集積しています。
- ・中心市街地にはかつて、百貨店をはじめとする大型店が複数あり、広域的な集客力を有していましたが、2005（平成 17）年以降閉店が相次ぎ、近年は新都心や市外で大規模商業施設の立地が進んでおり、市民が中心商店街を訪れる頻度も減少しています。
- ・また、沖縄女子短期大学、南部医療センター・こども医療センター、国立劇場など、那覇市の周辺部に高次都市施設が転出・立地するケースも見られます。

◆高等教育施設の立地状況

「沖縄県教育委員会 学校一覧
(2019 (H31) 年度)」より作成

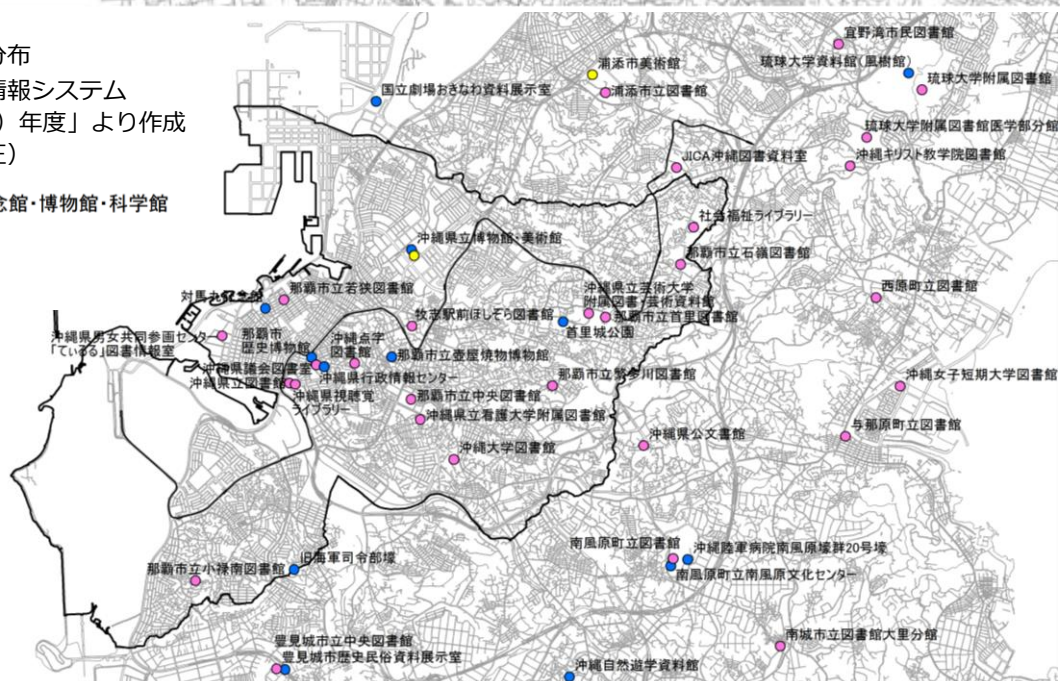
- 大学
- 短大
- 専修学校
- 高等学校
- 高等学校(定時制)
- 高等学校(通信制)



◆文化施設の分布

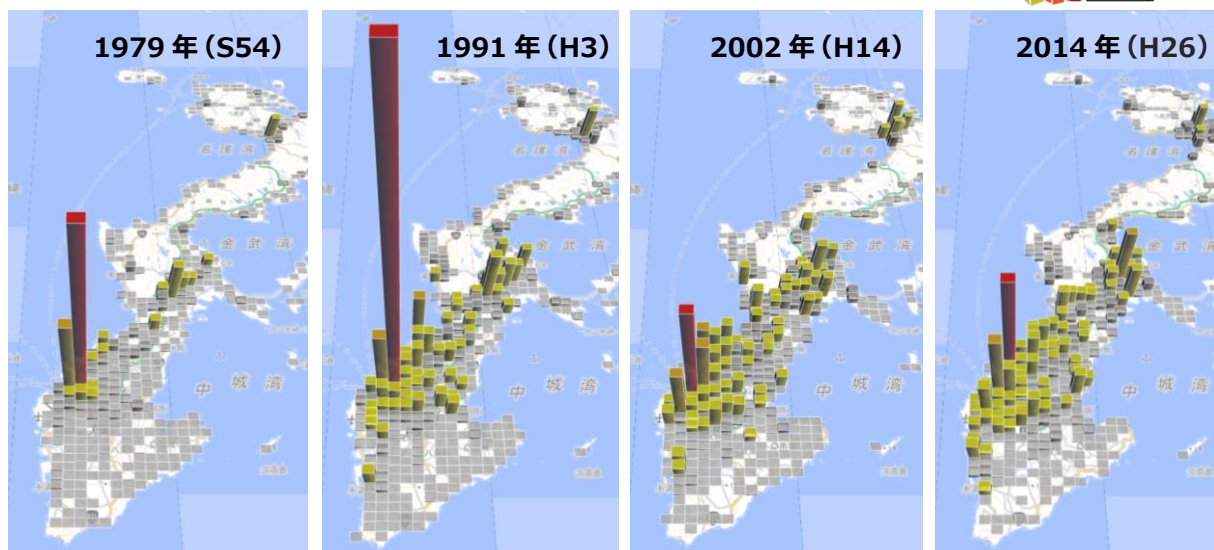
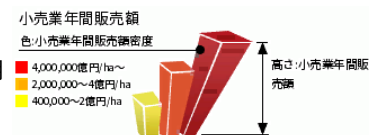
「沖縄県地図情報システム
(2018 (H30) 年度)」より作成
(一部時点修正)

- 資料館・記念館・博物館・科学館
- 美術館
- 図書館

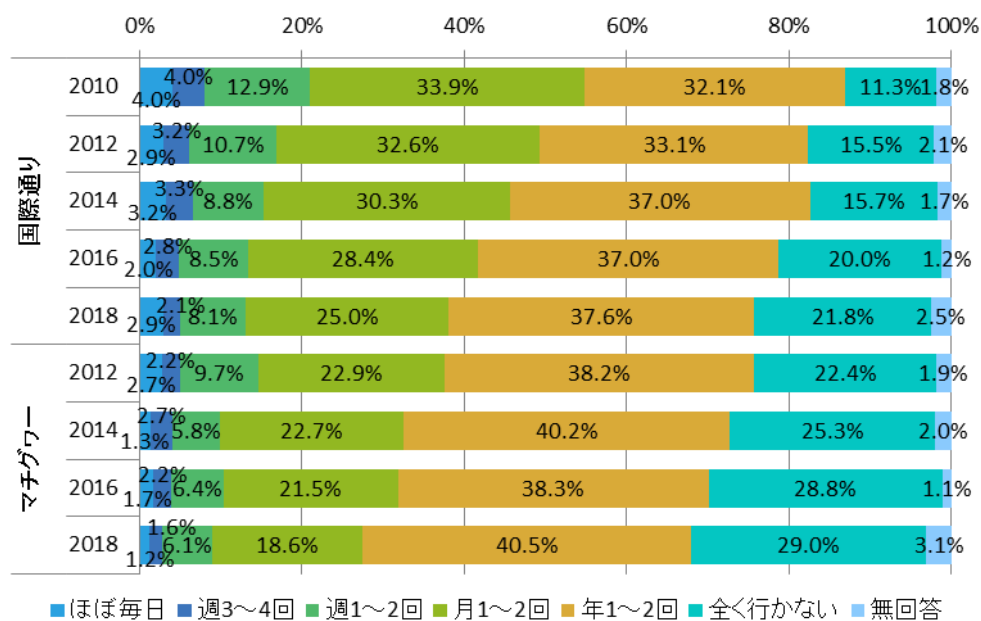


◆中南部都市圏の小売業年間販売額の動き

出典：都市構造可視化計画サイト（データ：商業統計調査）、地理院地図を使用



◆市民が中心商店街へ行く頻度 「那覇市民意識調査」より



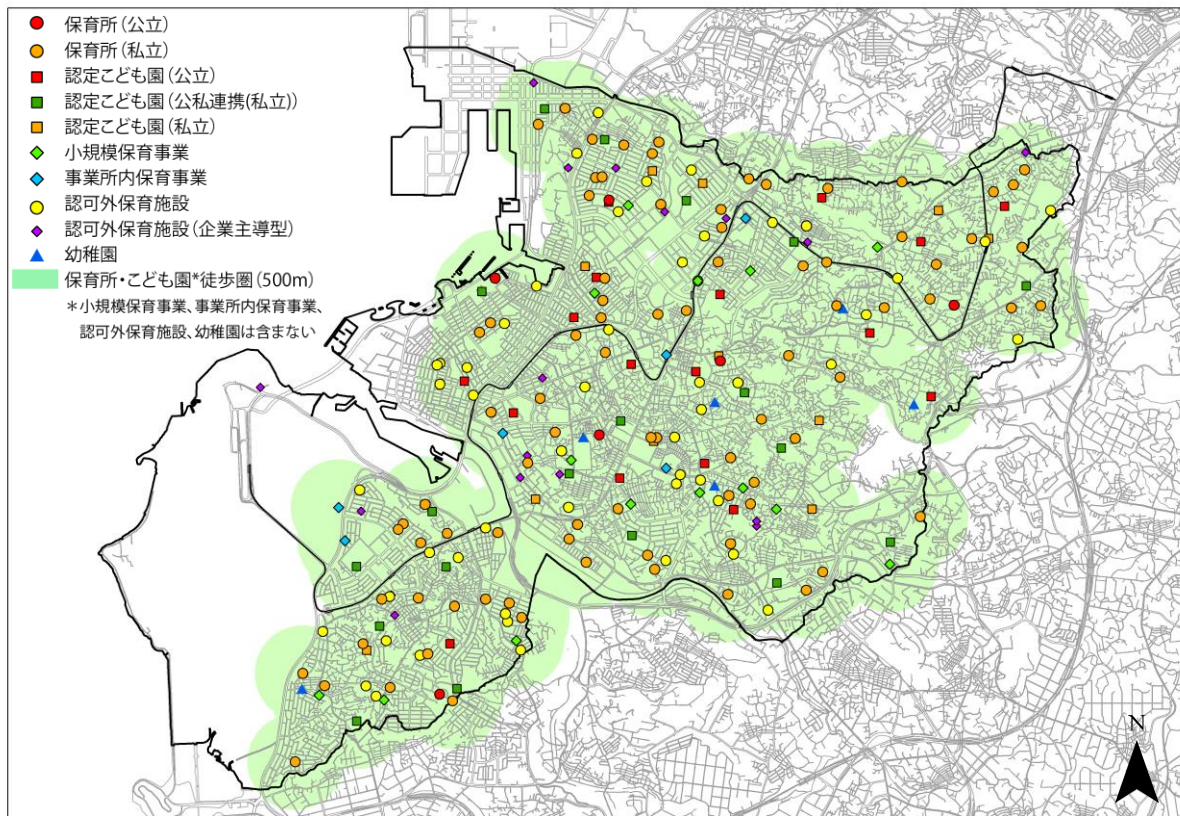
* マチグウー：「市場」を意味する方言。ここでは、昔ながらの市場・商店街。

（例）第一牧志公設市場、平和通り商店街、沖映通り商店街、栄町市場商店街など。

○生活利便機能

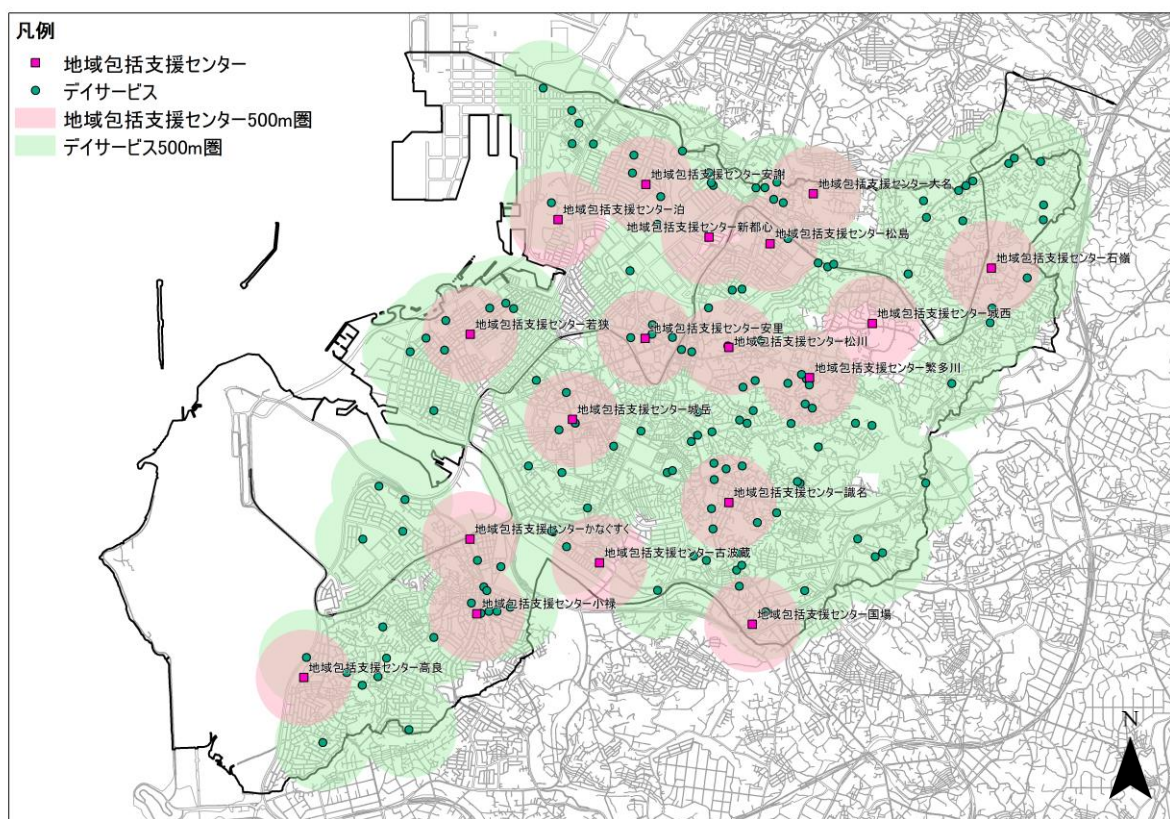
- ・スーパーやコンビニエンスストア、診療所、保育園、デイサービス施設といった、日常的に利用する施設は、市内にまんべんなく分布しており、かつほぼ徒歩圏にあるという、非常に利便性の高い環境が構築されています。
- ・日用品や生鮮食料品などの最寄り品を取り扱う店舗は、大型店が新都心、小祿地域のほか、本市を取り巻くように市外に分布しています。特に中心部や真和志地域では、小規模なスーパーしかないエリアが多くなっています。

◆保育所等の分布 「こどもみらい課資料（2019（H31）年9月）」より作成



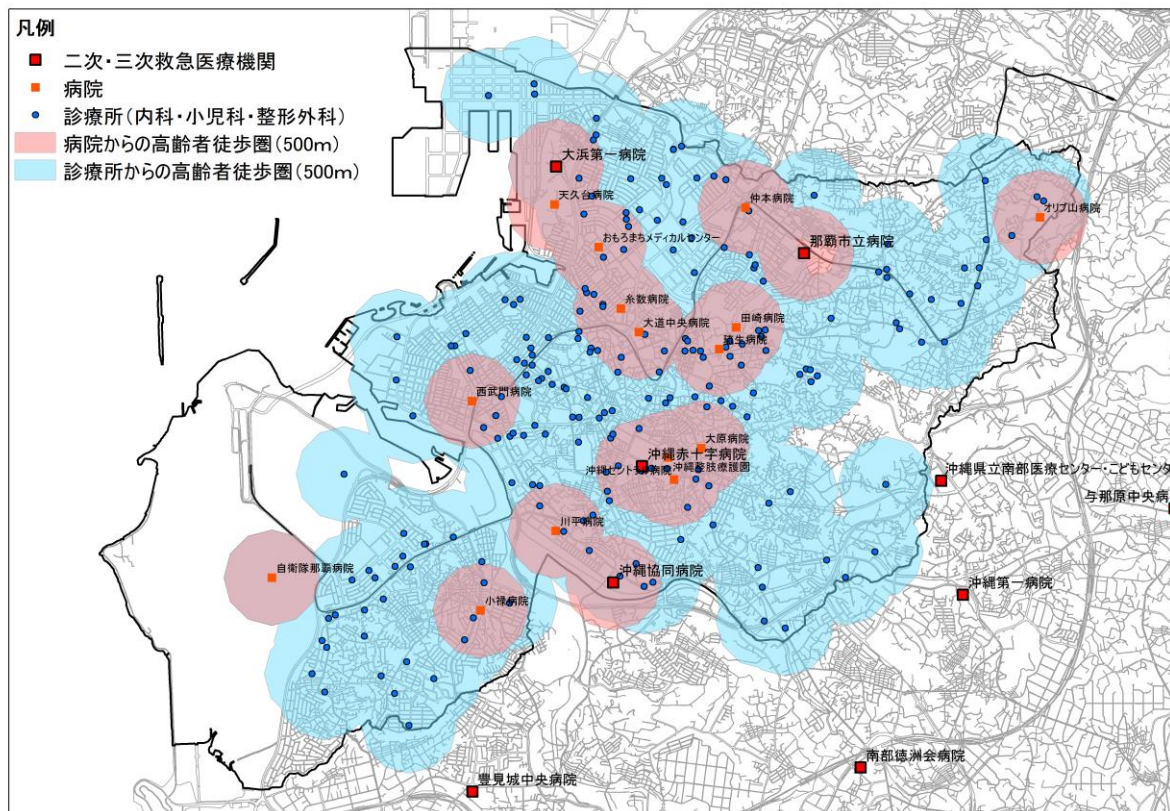
◆デイサービスの立地状況

「老人デイサービスセンター（通所介護）（2019（H31）年9月1日現在/ちゃーがんじゅう課）」より作成



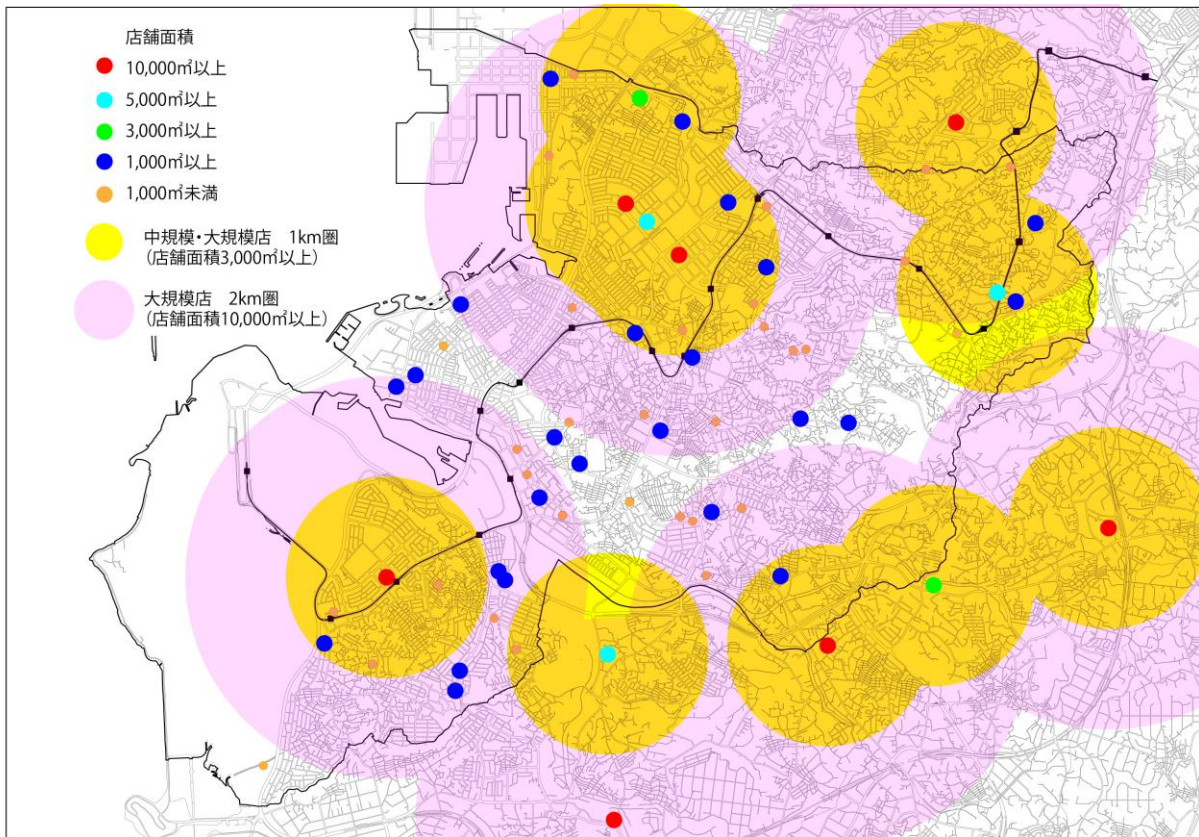
◆医療機関の立地状況

「国土交通省 国土数値情報（2014（H26）年）」より作成



◆スーパー等の立地状況

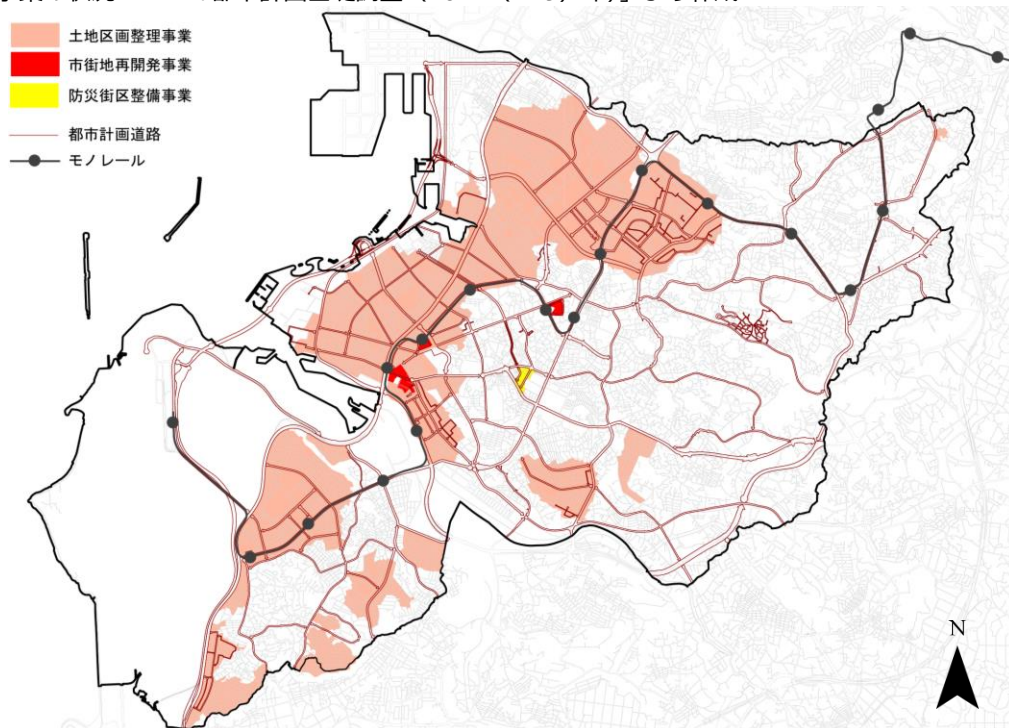
「都市計画基礎調査 2016（H28）年」より作成



5)住宅・市街地

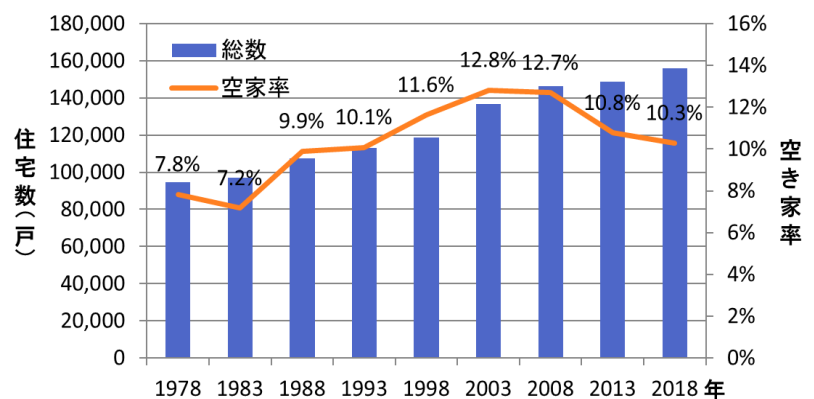
- ・モノレール沿線地域は、戦災復興、返還軍用地跡地等で大規模な区画整理により基盤整備が行われています。
- ・その他の地域は、部分的な面整備は行われているものの、行き止まり道路や未接道宅地も多く基盤に課題のある状況となっています。
- ・特に中心部から真和志地域を中心に密集市街地が広がっており、戦後の混乱のなか複雑化した権利関係が、面整備を難しくしている状況があります。
- ・市内の空き家率は1割程度にとどまっていますが、密集市街地や首里地域では他地域に比べ空き家が多く見られます。
- ・市内の住宅地の地価はバブル崩壊後1994（平成6）年より下落していましたが、2012（平成24）年より上昇が続いており、周辺市町村に比べ非常に高い水準となっています。
- ・住宅地の地価は、基盤整備が行われている地域で高い傾向が見られ、新都心で特に高くなっています。

◆面整備事業の状況 「都市計画基礎調査（2017（H29）年）」より作成



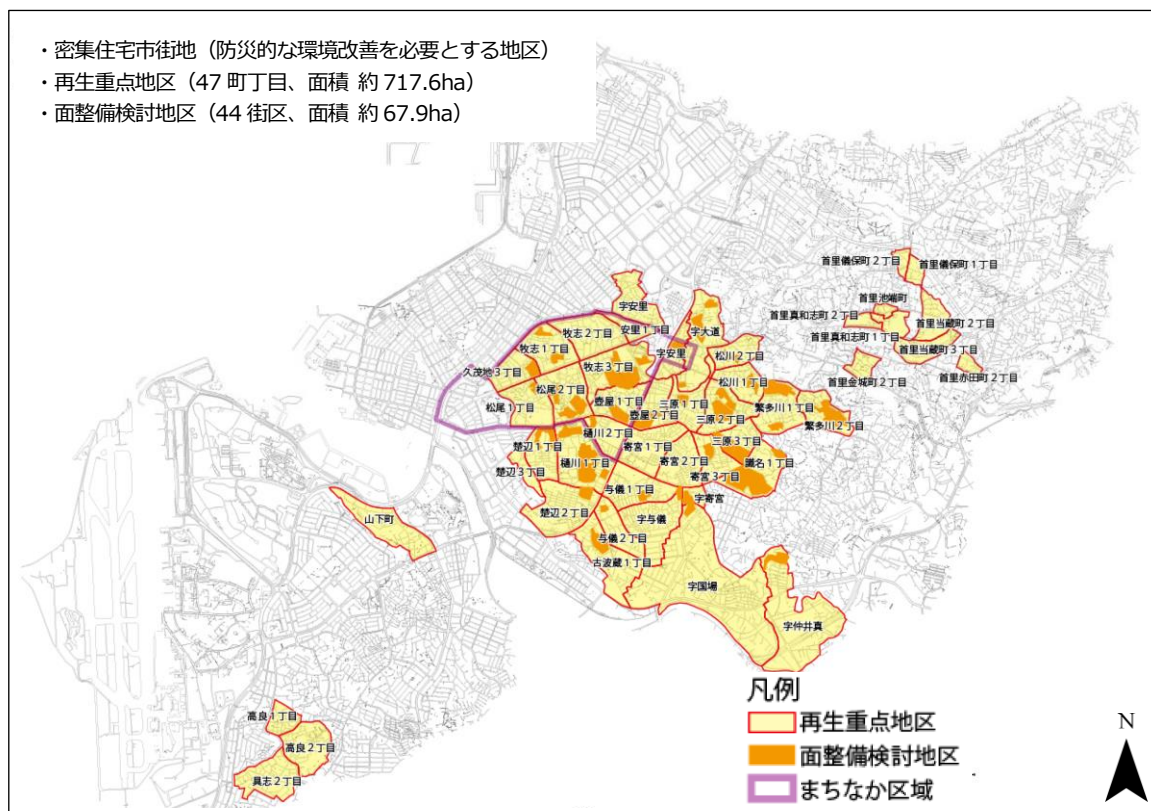
◆住宅数と空き家率の推移（那覇市）

「総務省 住宅・土地統計調査」より作成



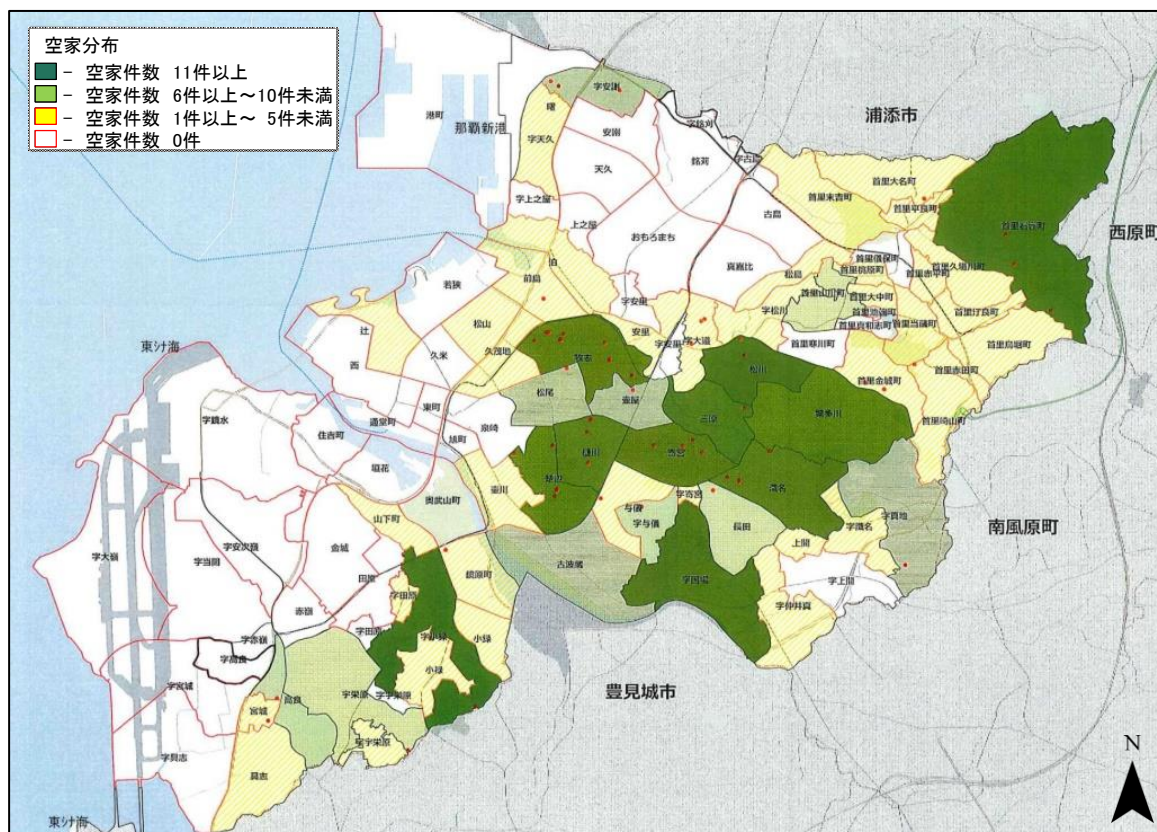
◆密集住宅市街地の分布

「那覇市密集住宅市街地再生方針（2016（H28）年3月）」より

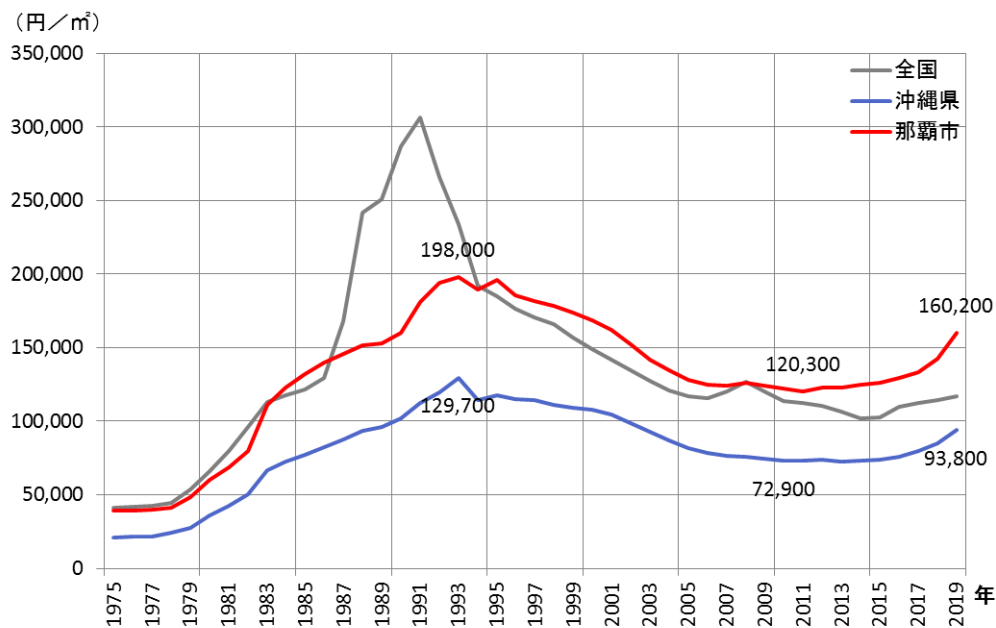


◆推定空家等分布状況図

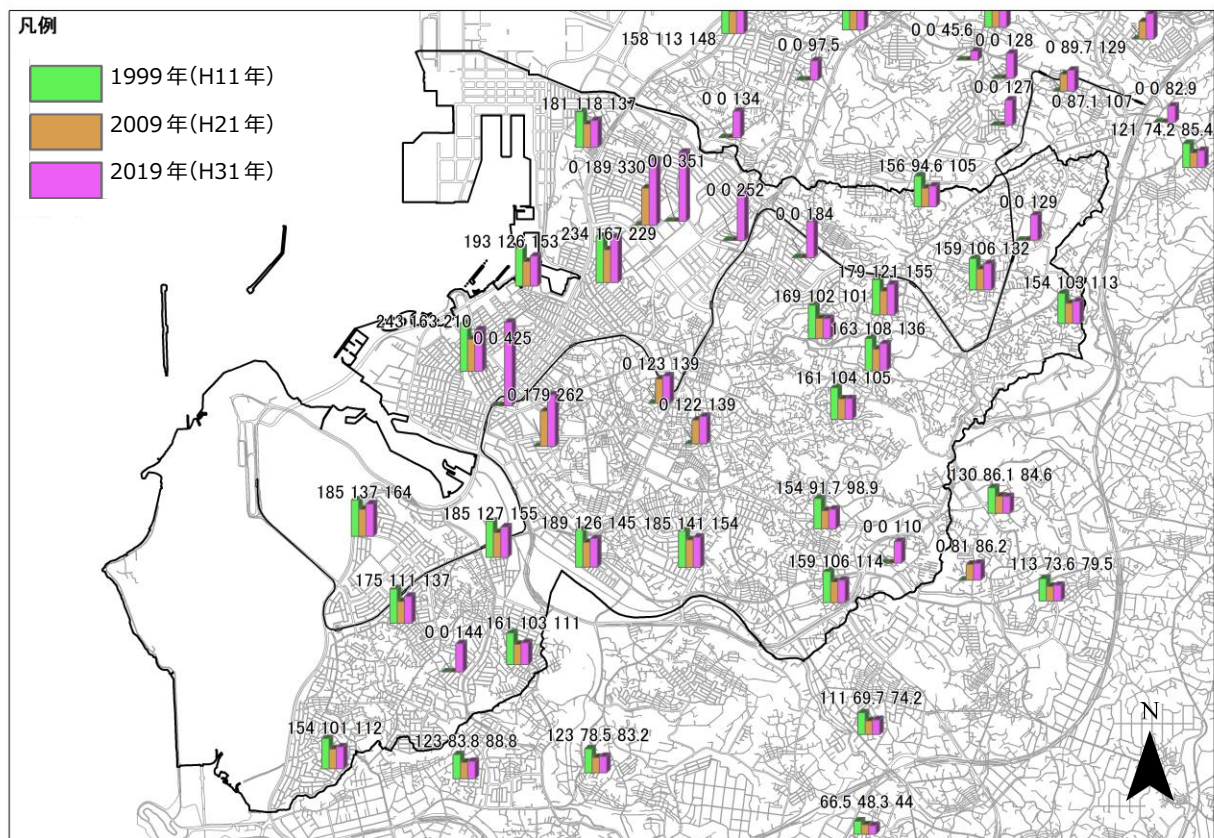
「那覇市空家等対策計画（2018（H30）年3月）」より



◆住宅地平均地価の推移 「国土交通省 地価公示」より作成



◆住宅地の地価推移状況 「国土交通省 地価公示」より作成 単位：千円/㎡

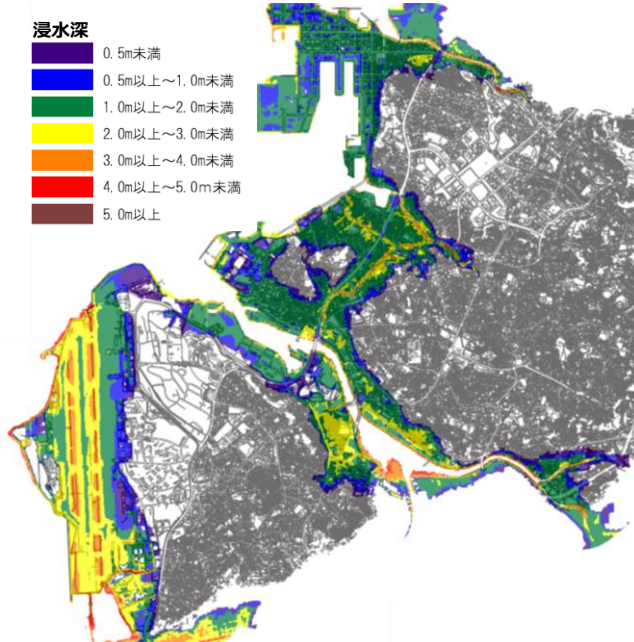


6)災害リスク

- ・沿岸部及び国場川沿いを中心に、津波や高潮による浸水が想定され、中心部においても想定浸水深 2mを超えるエリアが存在します。
- ・傾斜地の多い首里、真和志東部地域等を中心に、土砂災害の危険性の高いエリアが存在します。

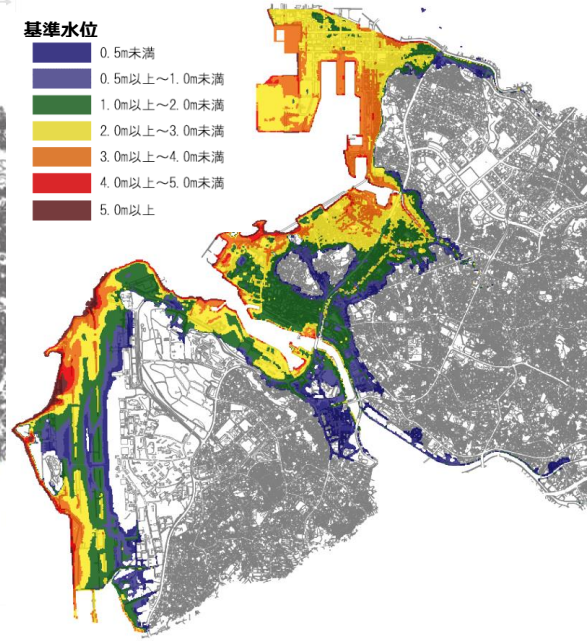
◆高潮浸水予想図

出典：那覇市 Web サイト なは MAP



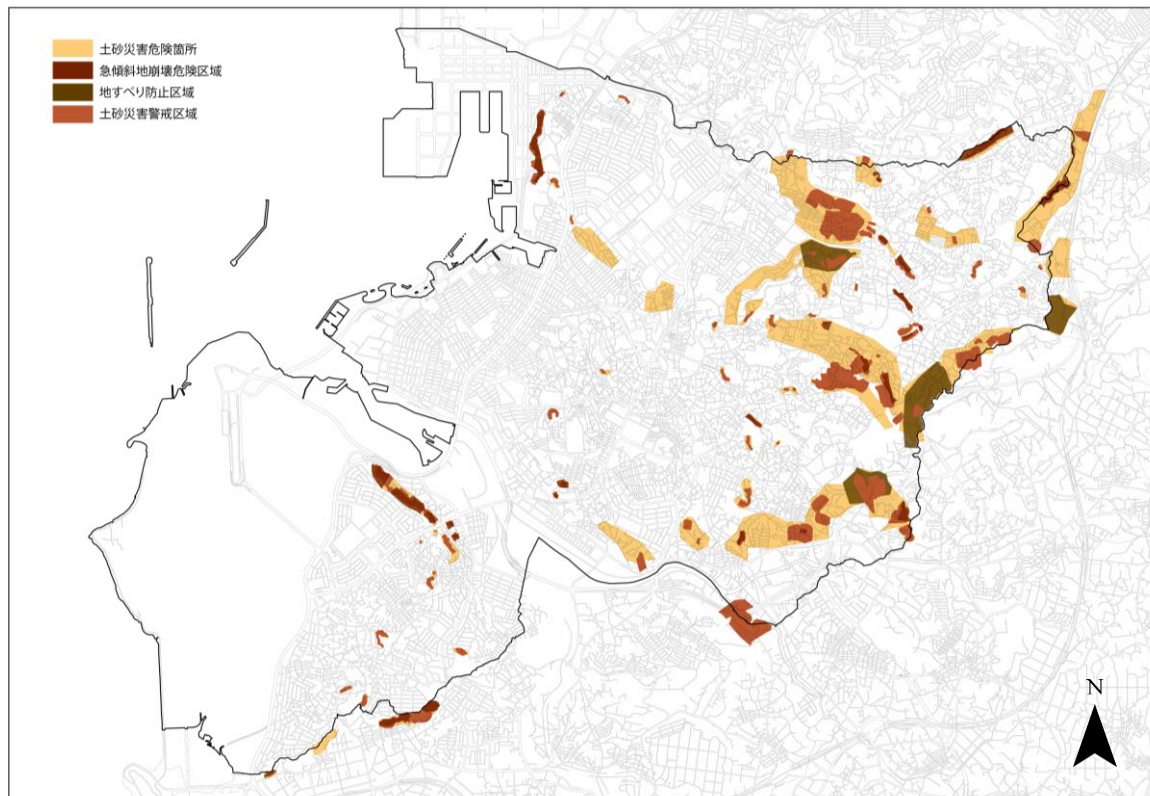
◆津波災害警戒区域図

出典：那覇市 Web サイト なは MAP



◆土砂災害の危険性のある地域

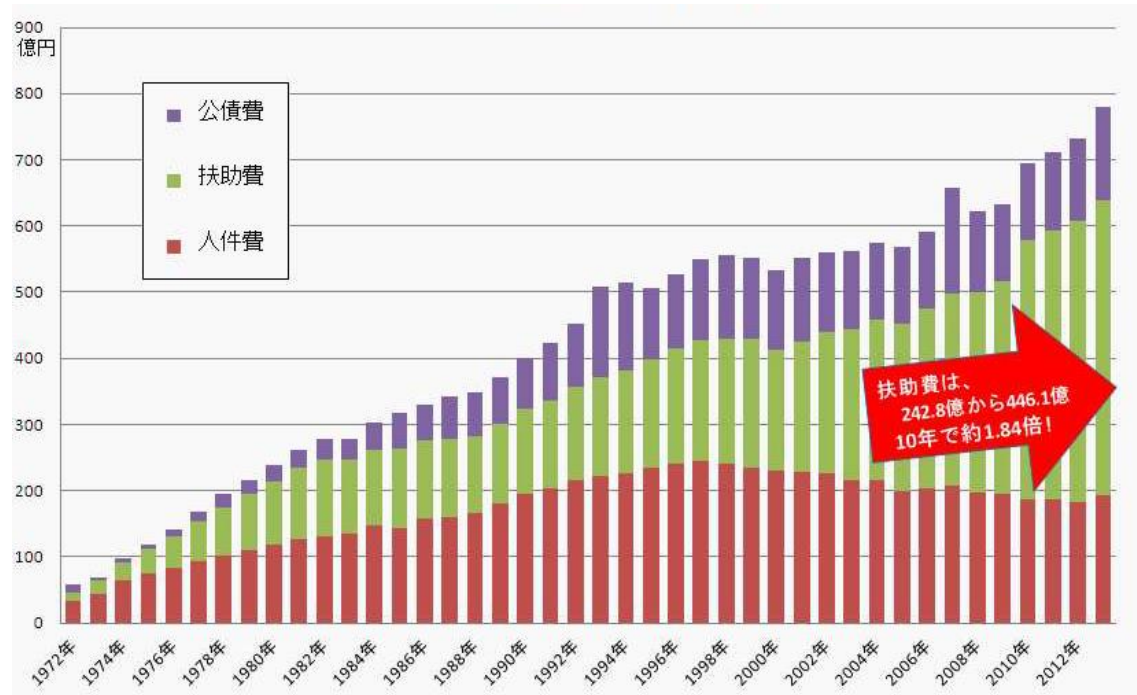
「沖縄県南部土木事務所 土砂災害警戒区域等指定状況（2019 年（H31）年 4 月確認）」より作成



7)都市経営

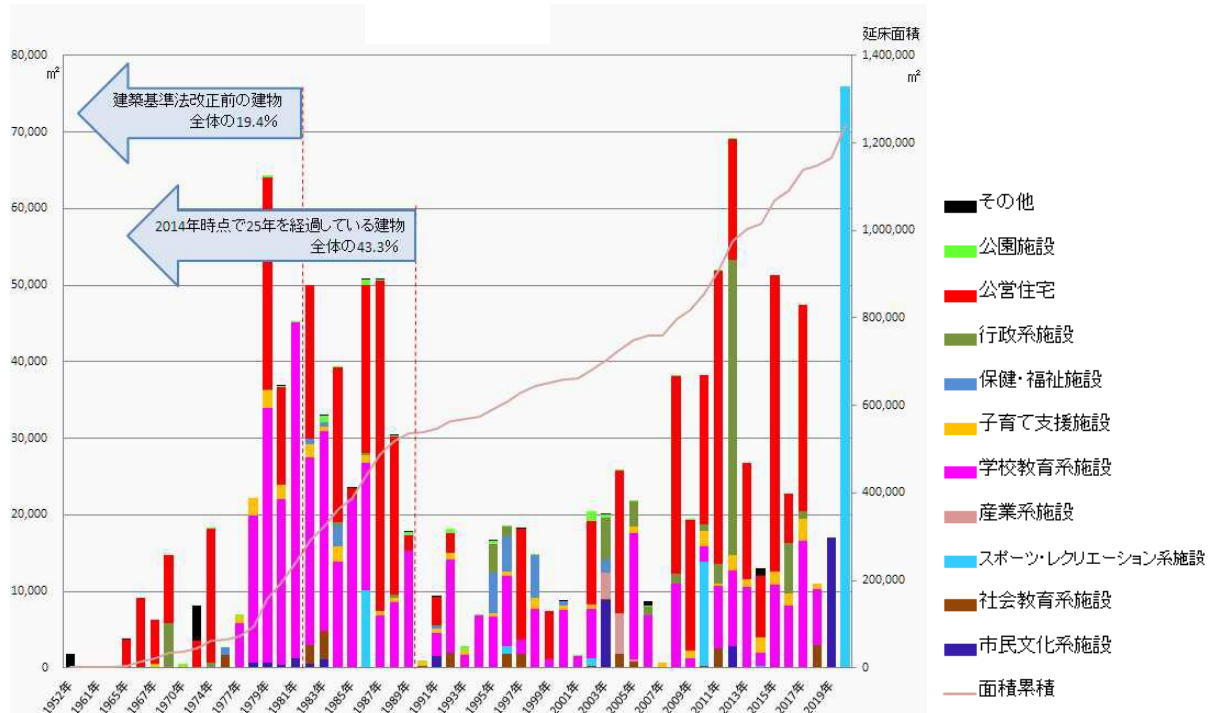
- ・市税収入は生産年齢人口の減少により増加が見込みにくく、高齢化の進行により扶助費は増加しています。
- ・市の所有する建物は、2040（令和 22）年までに 4 割以上（床面積ベース）が耐用年数（50 年）を経過しており、今後、建物の更新費用が増加していく見込みです。

◆義務的経費の推移 出典：那覇市ファシリティマネジメント推進方針（2015（H27）年 3 月）



* 義務的経費：支出が義務的で任意では削減できない経費で、人件費、扶助費、公債費がこれにあたる。

◆築年別の床面積 出典：那覇市ファシリティマネジメント推進方針（2015（H27）年 3 月）



8)市民意向

那覇市都市計画マスタープランの改定及び那覇市立地適正化計画の策定の参考とするため、市民が感じている地域の課題や将来の都市づくりの方向性、コンパクトなまちづくりに向けた市民の生活行動の把握等を目的としたアンケート調査を実施しました。

◆調査実施概要

調 査 名：那覇市のまちづくりに関するアンケート

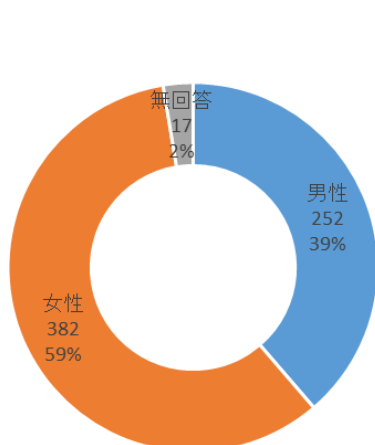
配 布 数：3,000 件

回 収 数：651 件（回収率 21.7%）

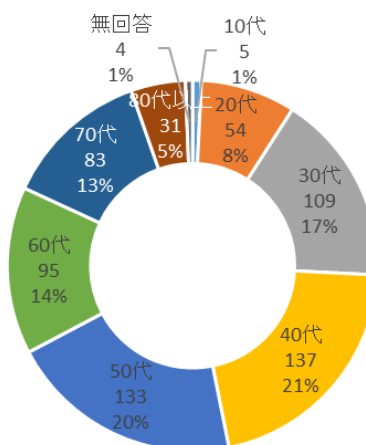
調査期間：2017（平成 29）年 12 月 8 日（発送）～2018（平成 30）年 1 月 31 日

方 法：郵送による配布・回収

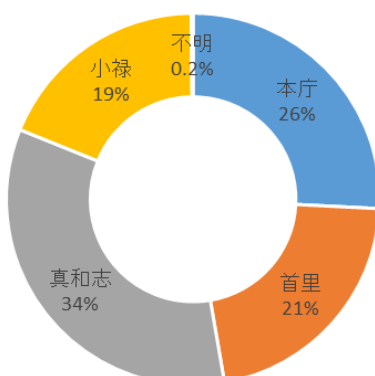
【性別】



【年齢】

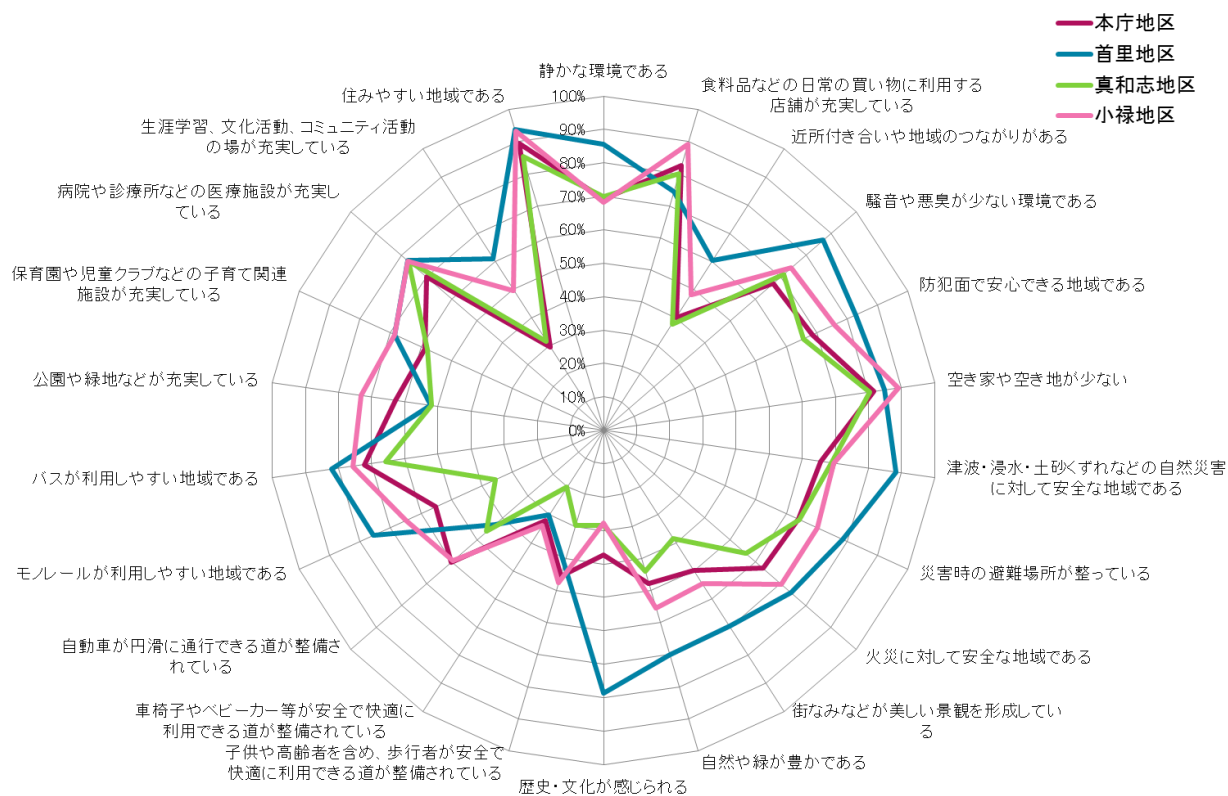


【お住いの場所】



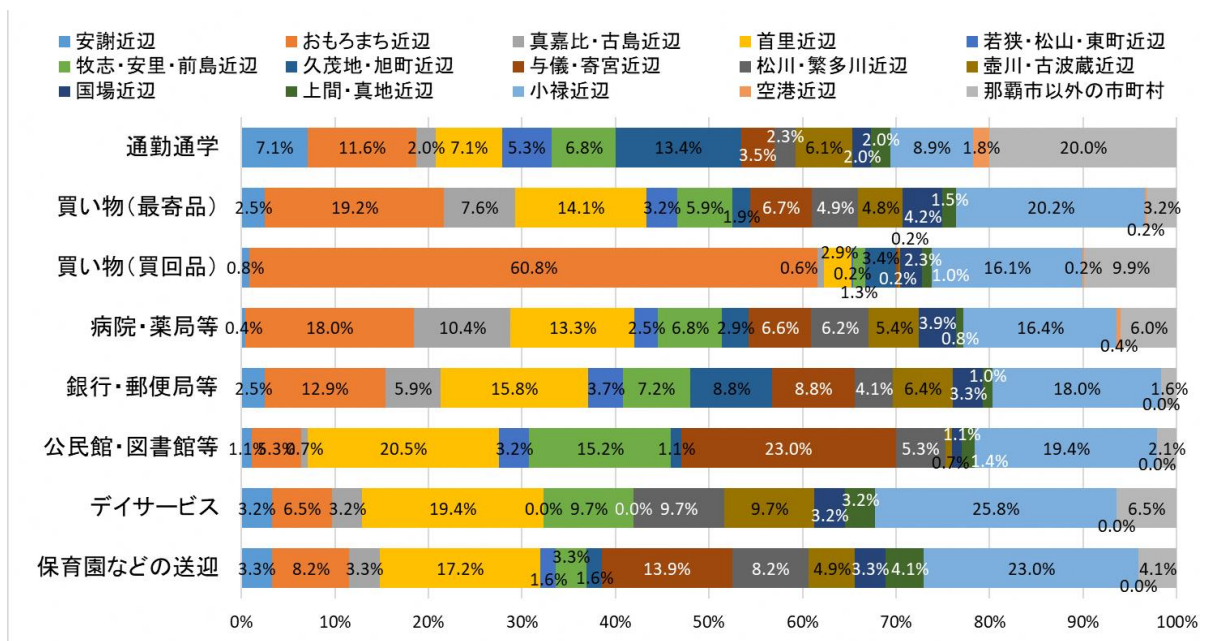
・居住者の地域への評価は、首里地区で買い物を除く自然や歴史環境の評価が高く、真和志地区で全般的に低い傾向が見られます。

◆居住地域に対する評価（そう思う・どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合）

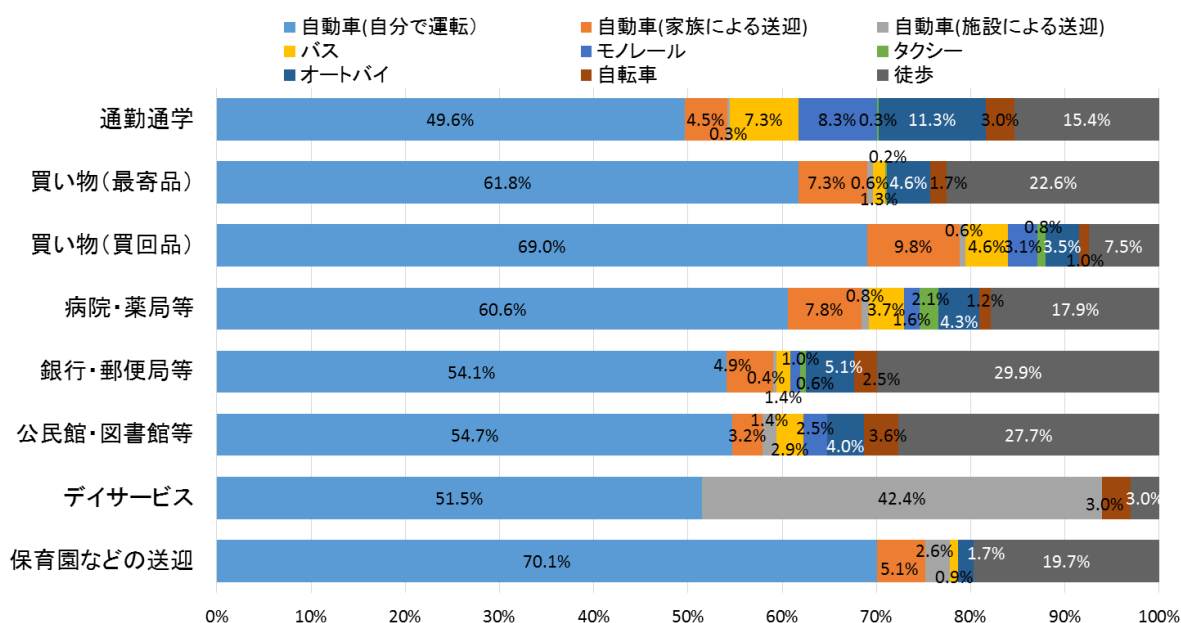


- ・市民の日ごろの行動の目的地は、買回り品はおもろまち周辺が非常に大きな割合を占めています。公民館・図書館等は与儀・寄宮周辺の割合が高くなっています。
- ・日ごろの行動の交通手段は、自動車が5割以上と大きな割合を占めています。銀行・郵便局、公民館・図書館等、最寄品の買い物では徒歩の割合が比較的高くなっています。

◆日ごろの行動の目的地



◆日ごろの行動の交通手段

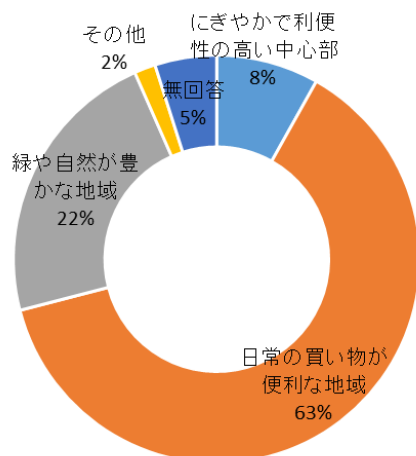


* 最寄品：購入頻度が高い、食料品、日用品など。

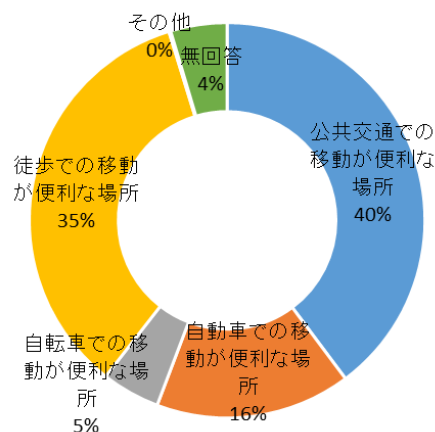
買回り品：購入頻度が低く、他と比較しながら購入を検討するような商品。衣料品、家具、家電など。

- ・将来住みたい地域として、「日常の買い物が便利な地域」を選択する方が多く、「にぎやかで利便性の高い中心部」を選択する方は1割以下となっています。
- ・交通手段については、「自動車での移動が便利な場所」を選択する方は2割以下で、公共交通や徒歩の移動が便利な場所を選択する方が7割以上を占め、人口減少に向けた取り組みについても、歩行環境や公共交通の利便性の向上が上位に挙げられました。

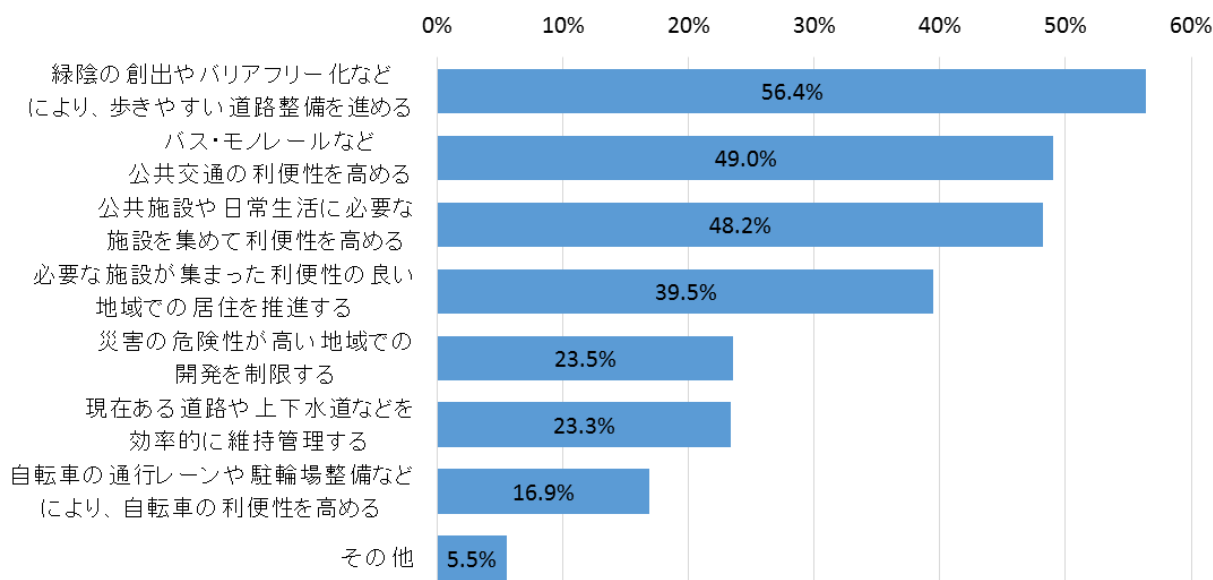
◆どのような地域に住みたいか



◆どのような交通手段がある地域に住みたいか



◆人口減少時代においてまちづくりで取り組むべきテーマ

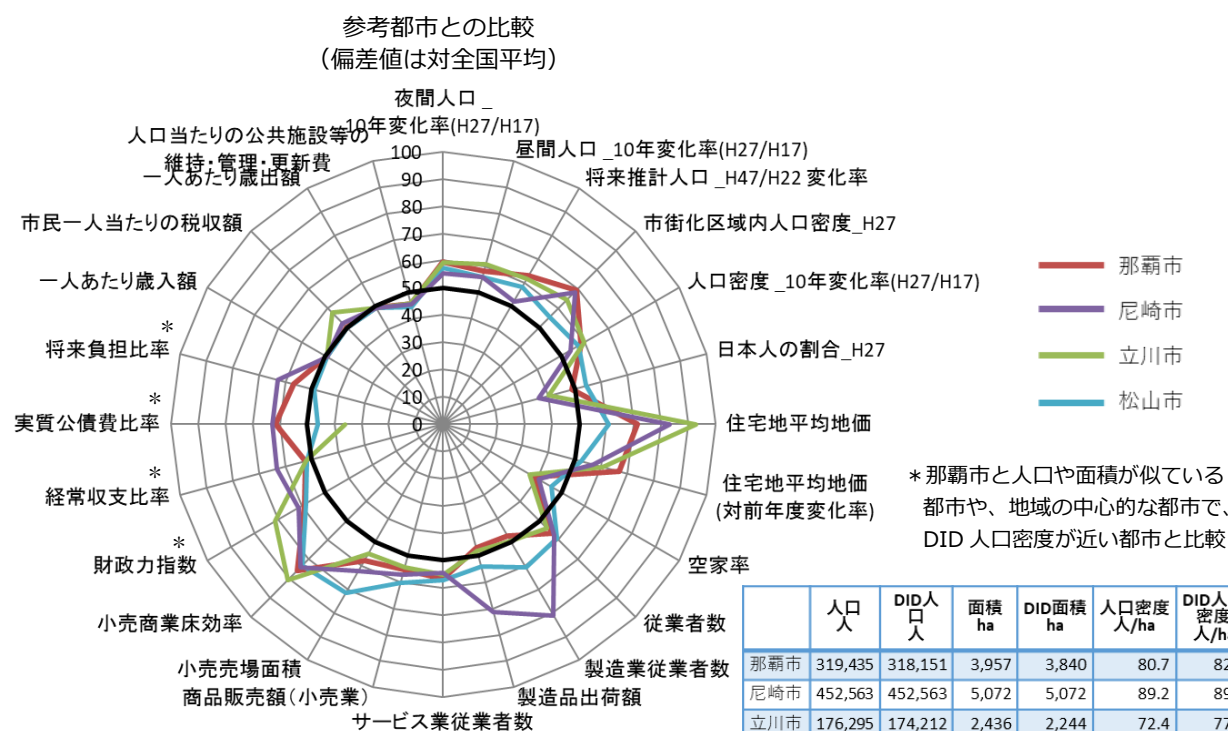
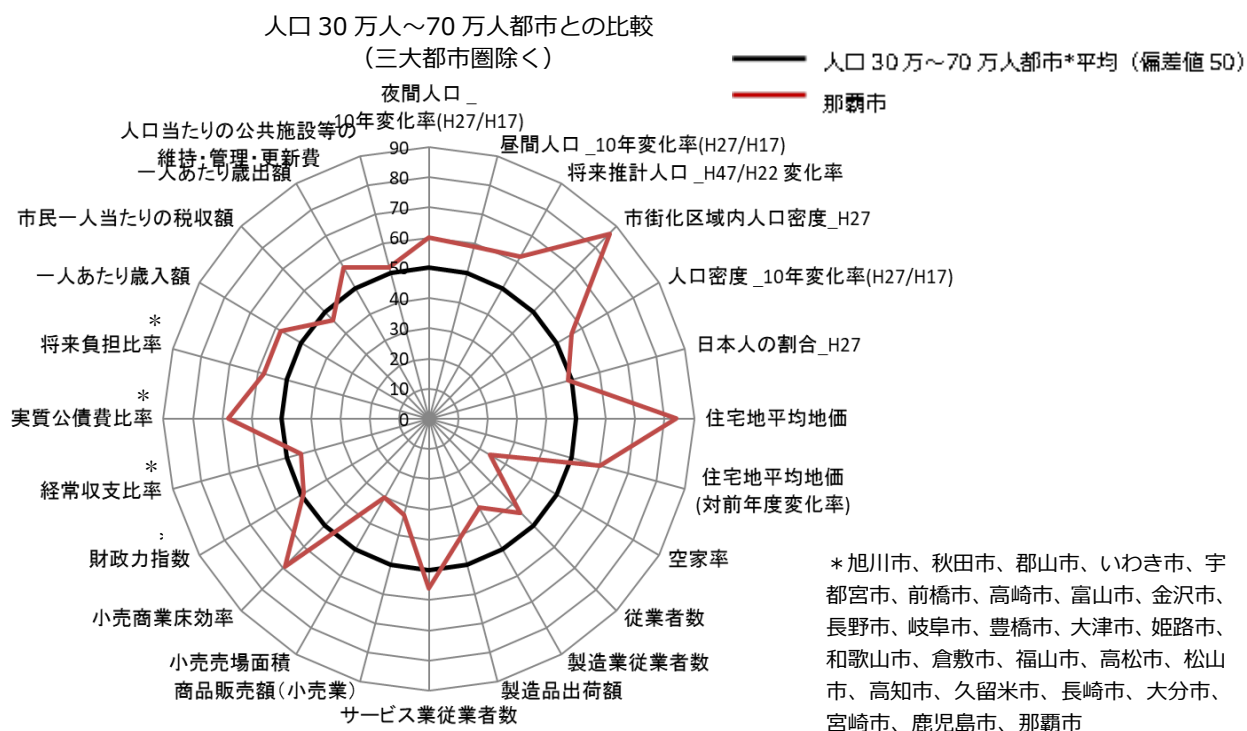


9)那覇市の強み・弱み

- ・本市の人口密度や地価は、地方の主要都市（人口 30 万～70 万人）の中では非常に高く、空家率は低くなっています。
- ・産業面では、製造業が弱いですが、サービス業が強く小売業の床効率も高く、人口や市域の規模が類似する首都圏・近畿圏の都市に似た傾向となっています。
- ・財政面では、地方の主要都市に比べ実質公債費比率や将来負担比率が高くなっています。

◆人口・経済

「都市モニタリングシート及びレーダーチャート自動作成ツール（2017（H29）年度・国土交通省）」より作成



＊財政力指数

基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去３年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。

＊経常収支比率

地方税、普通交付税のように使途が特定されておらず、毎年度経常的に収入される一般財源（経常一般財源）のうち、人件費、扶助費、公債費のように毎年度経常的に支出される経費（経常的経費）に充当されたものが占める割合。低いほうが財政に弾力性があるといえる。

＊実質公債費比率

当該地方公共団体の一般会計等が負担する元利償還金及び準元利償還金の標準財政規模に対する比率の過去３年間の平均値で、借入金（地方債）の返済額及びこれに準じる額の大きさを指標化し、資金繰りの程度を表す指標。

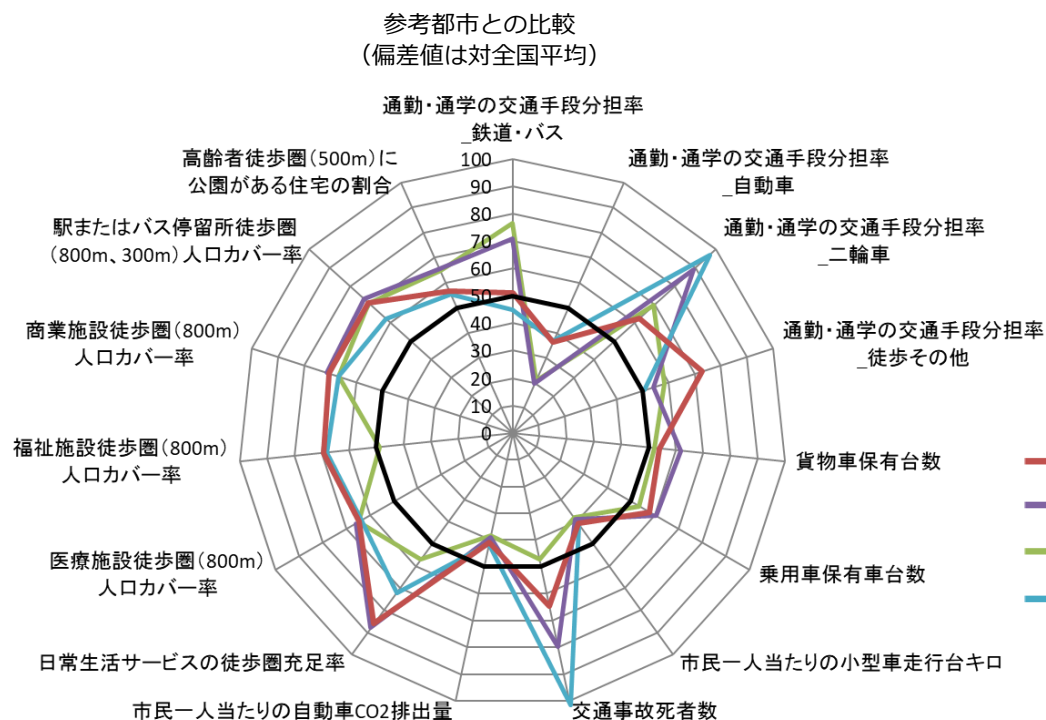
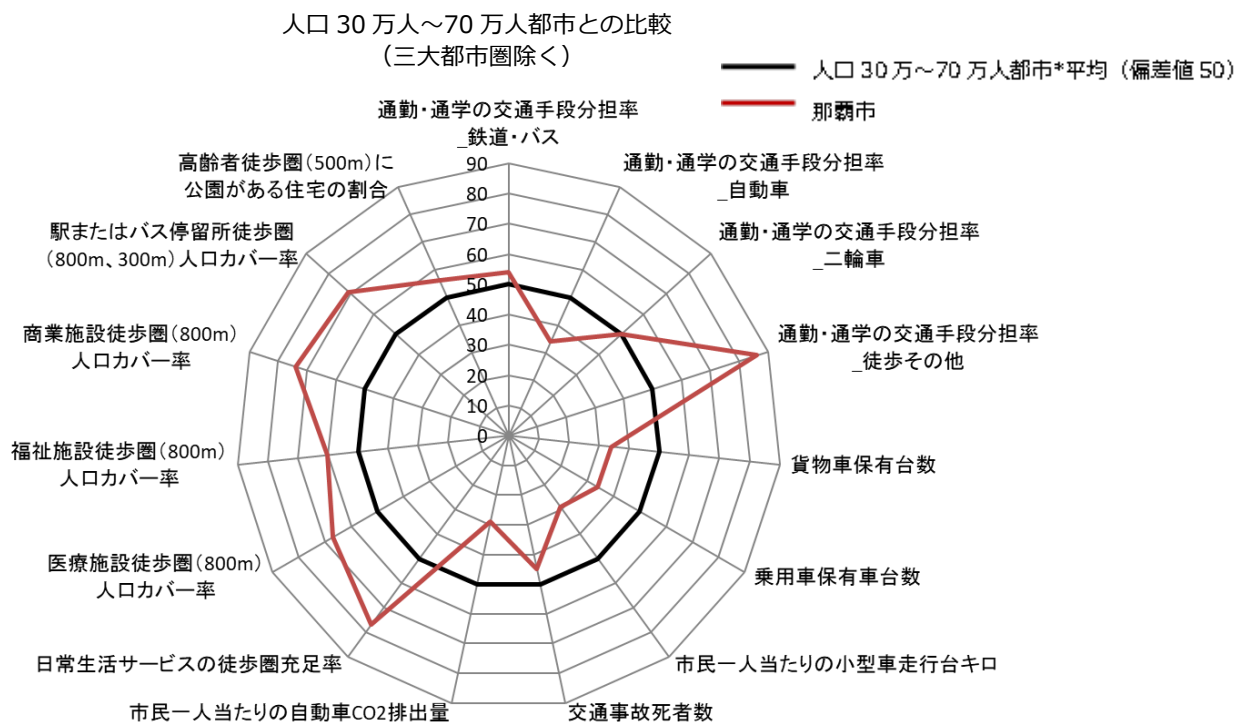
＊将来負担比率

地方公社や損失補償を行っている出資法人等に係るものも含め、当該地方公共団体の一般会計等が将来負担すべき実質的な負債の標準財政規模に対する比率。

- ・那覇市の通勤・通学交通手段は、地方の主要都市に比べ徒歩その他の割合が非常に高く、自動車の割合は低くなっています。一人当たりの自動車走行距離や CO2 排出量も低くなっていますが、市域が狭く近距離移動が多いことが考えられます。
- ・日常的な生活サービス施設や、公共交通の徒歩圏充足度は、人口や市域の規模が類似する首都圏・近畿圏の都市と比べても高い水準にあります。

◆交通・生活利便

「都市モニタリングシート及びレーダーチャート自動作成ツール（2017（H29）年度・国土交通省）」より作成」



(2)立地適正化に向けた課題

本市の特性・動向を踏まえ、立地適正化に向けた課題を以下に整理します。

● 求心力低下

- ・戦後、本市に集中していた人口が中南部都市圏に広がることで、本市外での都市機能の立地も進み、本島の都市構造は大きく変化しています。特に、本市の活力の大きな源である商業求心力は大きく低下しています。
- ・都市の活力を維持していくためには、市外を含めた都市構造の変化に対応していく必要があります。

● 交通問題

- ・本市内の交通渋滞は、大きな経済的損失となっているだけでなく、本市への人の流れを阻害する要因となることが懸念されます。
- ・県都として求心力を維持していく上でも、人々がスムーズに那覇市へアクセスし、また地域内を移動できる交通環境を整えていく必要があります。

● 人口流出

- ・本市の人口は、周辺市町村より早く減少や高齢化が進む予測となっています。
- ・都市の活力を維持する上でも、一定の人口を維持していくことは重要であり、若い世代を中心とした市外への人口流出の抑制に取り組む必要があります。

● 中心部の人口減少

- ・基盤整備の整った地域で人口増加や地価上昇が進む一方で、中心部や密集市街地では、人口減少が進んでいます。
- ・昔ながらの風情を残す、地域の個性を生かしながら、特に人口が減少している地域においては、新たな人口流入を促していく必要があります。

● 少子・高齢化への対応

- ・今後、高齢化が進行し、高齢者のみの世帯も増加することが予想されます。高齢者が自立した生活を送りやすい環境や出かけやすい環境など、元気で安心して暮らせる環境を整えていく必要があります。
- ・また、少子化も進行していくことから、子どもを安心して育てられる環境や、そこで子どもを育てたいと思える魅力ある環境づくりに取り組んでいく必要があります。

● 災害への安全性の向上

- ・本市は、西は海に面し東は起伏のある地形となっており、津波や高潮による浸水、土砂災害の危険性のある地域があります。
- ・主要な都市機能は海に面した低地部に集中し、住宅市街地は市街化区域全域に広がっていることから、人命を守り、災害時の都市のダメージを抑えるために、予測の難しい自然災害への対策を強化していく必要があります。

● 自然・歴史環境の保全・継承

- ・市内全域で宅地化が進んでいる本市において、水辺、丘陵部の緑及び首里地域を中心とする歴史環境は、貴重な憩いの場であるとともに、本市を象徴する景観・空間となっています。
- ・これらの資源は、魅力ある都市環境の形成を図っていく上で重要な要素であり、保全・継承を図っていく必要があります。

● 持続可能な都市経営

- ・人口減少や高齢化の進行により、市の財政状況は今後悪化が想定され、特にハード面に投資できる財源は大きく制約されることとなります。
- ・このため、支出の削減に取り組む一方、呼び水となるような事業・エリアへの投資、民間活力や公共財産の活用など、限られた財源の中で都市の活力を高める工夫に取り組んでいく必要があります。

5. 立地適正化の基本方針

(1) 立地適正化の基本方針

本島中南部において、商業施設や文化交流施設等の都市機能や人口は、かつて本市に集中していました。しかし、近年は車によるアクセスが便利で土地が取得しやすい周辺市町村へ立地・流出が進んでいます。このことより、本市の求心力は相対的に低下しているほか、中心部の人口減少や少子高齢化の進行など、都市の活力の維持が今後懸念される状況にあります。

また、市内に都市機能が分散していることから市内各所からこれらにアクセスする場合、公共交通の乗り継ぎなどの利便性が低いこと等により車への依存度が高くなっています。車に依存した都市の構造は、交通渋滞を助長し都市の活力を低下させています。

このため、誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通を形成し、過度に車に頼らなくても生活しやすい「歩いて暮らせるまち」への転換を図り、マチグッーなどの地域資源や、豊かな歴史・文化資源などが数多くある本市の特性を最大限に活かしながら、それらにアクセスが容易で、住まいや働く場、集う場等の安全性を高め災害に強いまち、魅力ある暮らしが楽しめるまち、人や機能が集まる活力あるまちとして、「都市力の強化・魅力向上」を目指します。

◆立地適正化の基本方針設定フロー

まちづくりの将来像 第5次那覇市総合計画より

なはで暮らし、働き、育てよう！笑顔広がる元気なまち NAHA
～みんなでつなごう市民力～

まちづくりの目標 那覇市都市計画マスタープランより

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1. 魅力あふれるコンパクトなまち | 6. 観光・経済が躍動するまち |
| 2. だれもが移動しやすいまち | 7. 災害に強くしなやかなまち |
| 3. みんないきいき暮らせるまち | 8. 人と地球にやさしいまち |
| 4. 自然ゆたかな水とみどりと花のまち | 9. 持続可能な都市経営ができるまち |
| 5. 那覇らしい歴史や文化の薫るまち | |

太字：立地適正化計画において特に関連する目標

立地適正化に向けた課題

重点課題

- | | |
|---------|------------|
| ● 求心力低下 | ● 人口流出 |
| ● 交通問題 | ● 中心部の人口減少 |

- 少子・高齢化への対応
- 災害への安全性の向上
- 自然・歴史環境の保全・継承
- 持続可能な都市経営

基本方針 (立地適正計画のターゲット)

取組み方針

歩いて暮らせるまちへの転換

- 利便性の高い公共交通を整える
- 歩行者・自転車環境を整える
- 歩いて暮らせるエリアをつくる

都市力の強化・魅力向上

- 求心力を高める機能を強化する
- 魅力ある（選ばれる）都市環境をつくる
- まちなかや周辺に住人を取り戻す
- 災害への安全性を高める

(2)都市構造の考え方

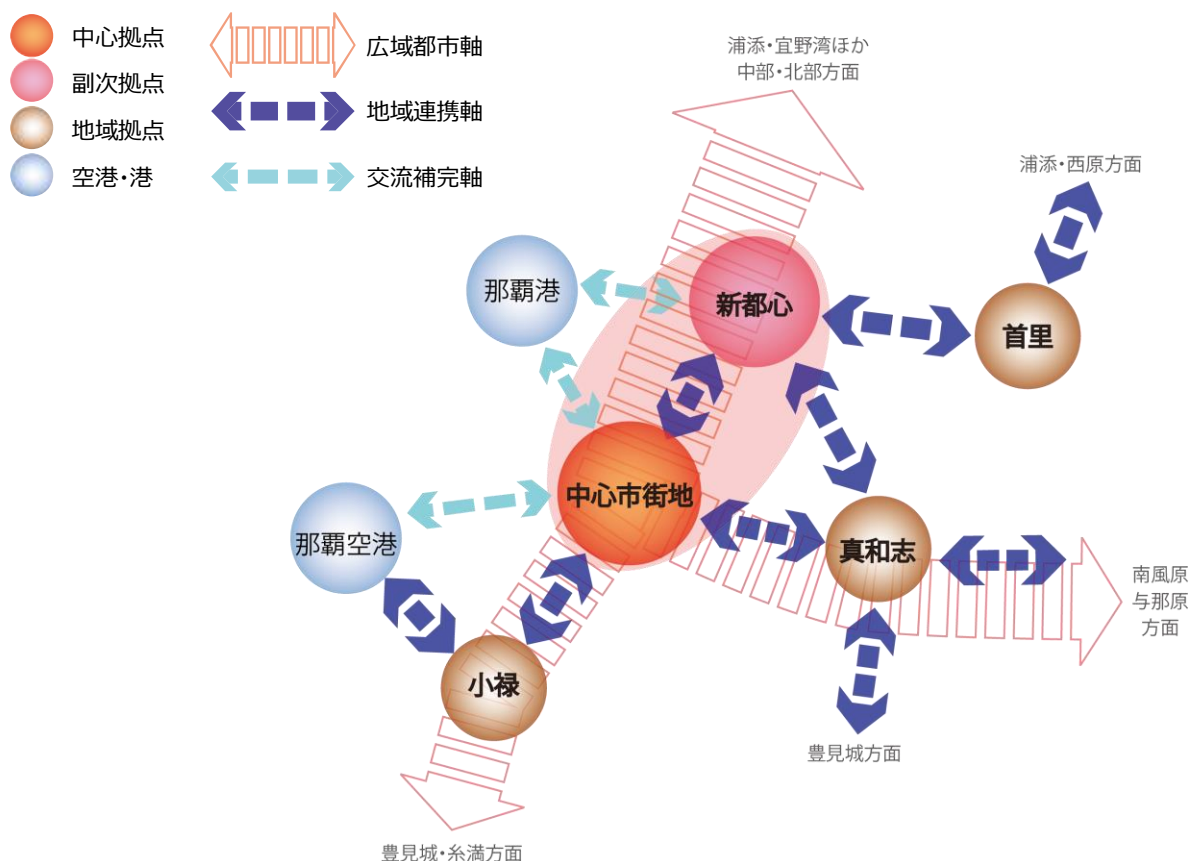
— 公共交通を骨格とした都市構造へ —

人口密度の高い本市では、日常的な生活利便施設の多くは身近に備わっています。しかし、長く車を前提とした生活が営まれてきたこと、また密度の高い市街地で施設立地の適地が限られることもあり、生活利便施設が車の利用を前提に立地しており、モノレール開通後も、中心部や新都心以外は都市機能がまとまって立地する地域の核的な場所が十分に形成されていません。

小さな市域でありながら車が必要なまちから、公共交通に対応した都市構造への転換を図るため、コミュニティの単位である支所管轄地域（小禄、首里、真和志）毎に、駅やバスターミナル等公共交通の主要な結節点の周辺を、主要な施設が立地する地域の拠点として形成を図り、日常的な生活利便は各地域で充足できる環境を整えます。

また、広域的な核としての機能を担う中心市街地・新都心と各拠点を利便性の高い公共交通で結び、働く場や多様な都市機能に容易にアクセスすることができる、利便性の高い環境を形成します。

◆都市構造骨格図（拠点と軸）



(3)都市機能誘導の考え方

①県都としての機能の維持

県都である本市は、海・空の玄関口を有し、県の政治・経済・文化の中心地として多様な都市機能が集積しています。一方で、大型施設を中心とした高次都市施設の市外への移転・立地や、商都としての求心力の低下も進んでいます。

今後も、県の経済を牽引する活力ある県都として役割を果たしていくため、広域的・高次な都市機能の維持を図ります。

②中心部の求心力の強化

多くの商業施設が集積する中心部は、かつては市民の身近な生活の場であるとともに県内から広く集客していましたが、県内各地への大規模商業施設の立地の進展や、観光客向けの店舗の増加などにより、市民・県民離れが進んでいます。

マチグッーや個性ある店舗、文化施設など、厚みのある都市機能の集積を図るとともに、回遊性を高め歩いて楽しい環境づくりを進めます。

③駅等を中心とした地域の核の形成

コンパクトでありながら車が必要なまちから、公共交通に対応した都市構造への転換を図るため、公共交通の主要な結節点となる各拠点と、各地域の主要な施設が立地する「地域の核」として育成を図ります。

(4)居住誘導の考え方

①市外への人口流出への対応

本市の人口は県外からの転入は多いものの、県内への転出は超過が続いており、特に子育て世代の近隣市町村への転出が目立ちます。子育て世帯が住みやすい環境の整備や、多様な活動や豊富な選択肢のあるライフスタイルが実現できる本市ならではの特性を活かし、魅力ある（選ばれる）都市環境の形成を図ります。

②中心部の居住機能の回復

人口の低下が懸念される中心部において居住機能の回復を図るとともに、各地域の拠点周辺において、「歩いて暮らせる」利便性の高い生活環境の形成を図ります。

③風致の保全と災害リスクへの対応

本市においては、市域全域に都市的土地利用が広がっていますが、東部の丘陵地などには、緑や歴史的な資源が多く残されています。緑や歴史的環境がまともに残る地域については新たな居住の誘導は行わず、環境・景観・レクリエーション・防災などの面から本市を支える「水とみどりの骨格」の維持・形成を図ります。

また、津波や高潮などによる浸水、土砂災害等、大きな被害が生じる可能性のある地域については、居住の抑制を図ります。