

インフラ整備 70 年 講演会(第64回)～戦後の代表的な 100 プロジェクト～
那覇空港 及び ゆいレールの整備と役割
～沖縄経済の発展を支える交通インフラと今後の展望～



写真 那覇空港から那覇港周辺の航空写真(2022 年) (沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所 提供)

はじめに

沖縄復帰以来既に50数年が経過するが、その後のインフラ整備が沖縄経済・社会の発展に果たした役割は大きい。特に、沖縄の特性を活かした自立的発展と県民の生活を支える交通基盤の整備は重要な役割を果たした。沖縄県の窓口である那覇空港は、米軍からの返還により国管理空港となり、滑走路延長、旅客ターミナルの整備・拡張、第二滑走路の整備を経て、現在も県内外、海外からの利用客にあふれ沖縄県の玄関としての役割を果たしている。一方、那覇都市モノレール(愛称 ゆいレール)は、那覇都市圏の慢性的渋滞の緩和のため、2003 年に那覇空港駅―首里駅間で開業、その後、てだこ浦西駅まで延伸されており、現在では、周辺住民のみならず国内外からの旅行客を運ぶ沖縄唯一の軌道系交通機関として重要な役割を果たしている。今回、那覇空港及び沖縄都市モノレールに焦点をあて、これらの交通インフラの整備による沖縄経済・社会の発展に果たした役割を振り返るとともに、沖縄のさらなる成長に向けた展望について概説することとした。

1. 社会資本の整備が沖縄の社会・経済に与えた影響

(1) 沖縄振興の仕組み

1972 年の沖縄復帰に際して、我が国政府は、沖縄の振興・開発を進めるために、沖縄振興開発特別措置法を制定し、沖縄振興開発計画に基づく社会資本整備や産業の振興等を強力に推進した。同法に基づく第1次、第2次沖縄振興開発計画では「本土との格差の是正」、「自立的発展の基礎条件の整備」を計画のもととし、第3次沖縄振興開発計画では、さらに「広く我が国の経済社会及び文化の発展に寄与する特色ある地域としての整備」を新たに加え、健康で快適な生活を楽しむよう生活環境の改善に向けた住宅、都市公園の整備とともに、県内県外各地域間の時間距離の短縮をはかるための交通体系の整備、今後大幅な需要増大が予想される水資源およびエネルギー開発等が急ピッチで進められた。この結果、道路、港湾、空港等の交通基盤、上下水道等の生活環境施設等の社会資本整備を中心に、次第に本土との格差は縮小するとともに、産業振興の面においても、観光リゾート産業がリーディング産業としての地位を確立するなど、着実な成果があげられてきた。

2002年には、沖縄振興特別措置法を改正し、第4次沖縄振興計画では、「沖縄の特性を積極的に生かしつつ、自立的発展の基礎条件を整備し、豊かな地域社会を形成するとともに、我が国ひいてはアジア・太平洋地域の社会経済及び文化の発展に寄与する特色ある

地域として整備を図り、平和で安らぎと活力のある沖縄県を実現すること」が目標となった。このことにより、道路や空港、港湾など交通基盤の整備に加え、観光リゾート産業の振興を図る、公園、人工ビーチなど観光資源を含む幅広い地域づくりとして社会資本整備の役割についても取り組むこととなった。

沖縄復帰後50年を迎えた2022年には、沖縄振興特別措置法を改正、第6次期間として、アジア・太平洋地域との地理的近接性や豊かな海洋環境、全国で最も高い出生率・年少人口の割合など、他の都道府県にはない優位性を効果的に活用し、強い沖縄経済を実現、ひいては我が国全体の発展を牽引することを目指し、沖縄振興策を総合的かつ積極的に推進していくこととした。特に、渋滞が著しい那覇都市圏の環状道路、放射道路等の体系的な幹線道路ネットワークの整備や自動車と公共交通等の結節機能の向上による生産性向上の効果を一層高めていくため取組強化等を図るとともに、国際物流拠点の形成や観光客の受入体制の強化等にむけた港湾・空港等の整備を進めることとしている。さらに、都市公園、上下水道等の各種生活環境基盤や、耐震化・老朽化対策が必要な公立学校施設の改築・改修を進めるとともに、治水、治山、海岸島の防災対策にも力を入れることとしている。

(2) 沖縄の社会資本整備とその影響

沖縄のリーディング産業である観光等の産業振興や県民の生活を支える上で、沖縄の社会資本整備は大きな役割を果たしてきたといえる。

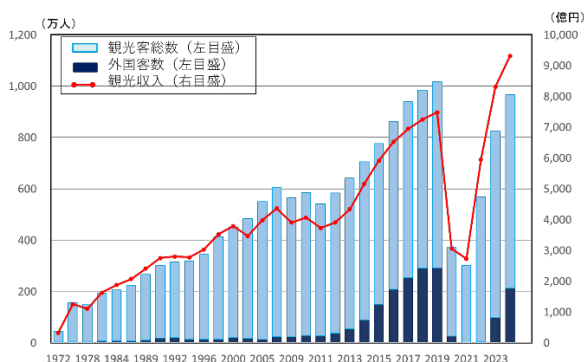


図-1 沖縄への入域観光客の推移

2024年度の入域観光客数は995万人となり、過去最多を記録した2018年度に対して99.5%の水準まで回復し、過去2番目となった。特に、国内観光客数が766万人と過去最高を記録したほか、外国人観光客数は229万人についても、国際航空路線やクルーズ船

の再開・新規就航によりコロナ禍前(2018年度300万人)に迫る水準に段階的に回復している。

沖縄観光の中核を担う国営沖縄記念公園(海洋博覧会地区、首里城地区)では2024年度入園者数は海洋博公園413万人、首里城公園167万人となっており、頃名前のピーク時(平成2017年度)の概ね8割近くに回復している。2019年に火災により焼失した首里城では復元工事中ではあるが、復元過程の段階的公開や地域のニーズに対応し観光振興に努めている。



写真-1 首里城公園（火災前）

また、増加する観光客の受け入れや県民生活に欠かせないのが水の安定供給については、復帰以降の多目的ダムの建設により、1994年度以降、給水制限は実施されず、安定的な水供給を実現し、沖縄経済の発展、生活水準の向上に寄与するとともに、最近ではダム施設を観光資源として活用した沖縄北部ダムツーリズムなど、本島北部地域の振興にも活用されている。



写真-2 沖縄県最大のみずがめ 福地ダム

一方、沖縄の空の玄関口となる那覇空港は、2024年度の乗降客数は2,170万人とコロナ前を超えて過去最高を記録している。2020年3月の増設滑走路の供用開始、エプロン拡張等の整備も進み、観光立県沖縄の玄関としての機能を果たしている。効果が現れており、国際線は322万人と過去最高時(2018年度)の80%程度であるが、将来の航空需要に対応すべく、国際ターミナル地区の機能向上(高架道路延伸)等を進めている。一方、港湾関係では、国際クルーズや物流の拠

点となる港湾整備を進めてきた。2024年の沖縄県のクルーズ船の寄港回数は387回と前年145回から大幅に増加しており、コロナ前2019年の581回の回復、さらなる寄港回数増加にむけて、受入施設の整備や寄港誘致促進にむけた取組を進めている。

一方、沖縄本島中南部では、人口・自動車数の増加に伴い、中南部圏域の交通容量が不足し、慢性的な交通渋滞が発生している。沖縄では、移動手段の約9割を自家用車が占め、観光客のレンタカー利用も増加していることから、渋滞に拍車をかける一因になっている。現在、沖縄県那覇市の混雑時平均旅行速度は、東京23区や大阪市よりも低い状況であり、沖縄本島では、「ハシゴ道路」や「2環状7放射道路」の整備により、南北方向の軸とそれに連結する東西方向の交通容量の拡大及び環状・放射道路による交通経路の分散を目指し渋滞緩和に取り組んでいる。2018年に沖縄西海岸道路(浦添北道路)及び臨港道路が供用、那覇空港や那覇港と主要拠点間のアクセス向上及び那覇都市圏の渋滞の緩和に寄与した。



写真-3 沖縄西海岸道路(浦添北道路)

また、交通結節点の整備として、2018年10月には、市街地再開発により那覇バスターミナルが供用開始した。また、県内唯一の軌道系交通機関である「沖縄都市モノレール」では、2019年に「首里駅」から「てだこ浦西駅」までの約4.1kmが延伸、2023年からは3両編成の運行開始など、輸送力増強、公共交通ネットワークの強化に取り組んでいる。

今後とも、質の高い社会資本の整備や利用促進策等によって、沖縄が「強い沖縄経済」を実現し、日本の経済成長の牽引役となるよう沖縄振興策を総合的・積極的に推進している。

2. 那覇空港の変遷とその整備が果たした役割

那覇空港の前身は1933年旧日本海軍により建設された小禄飛行場であった。その後、福岡―那覇―台北の民間旅客定期航空路を開設する際に当時の通信省航空局が拡張整備を行い、那覇飛行場として使用され

たが、戦時下に再び海軍管理となり、軍専用飛行場の色を濃くした。1945年6月、米軍の沖縄占領とともにその管理下に置かれ「那覇エアベース」と称された。その際、米国民政府は土地収用令を公布して新規に軍用地を拡大、更なる拡張整備がなされた。1947年に外国民間定期航空便が就航を開始したが、日本の民間航空会社が国際線定期便として乗り入れを始めたのは1954年からであった。



写真-4 那覇空港1945年

1972年5月の本土復帰に伴い、米軍管理の手を離れ国(運輸大臣)が設置管理する第二種空港に指定されるとともに、名称も「那覇空港」に改められ、同年11月には滑走路が2,700mに整備された。一方、それまで米軍が使用した基地や補助施設は自衛隊に移管され、我が国の南西防衛区域で唯一の航空基地那覇基地の自衛隊機と民間航空機が共用する空港として現在に至っている。離島県である沖縄は、本土と結ぶ物流は那覇港で扱われ、人流は那覇空港が担ってきた。我が国の基幹空港である那覇空港の整備の歩みとともに、沖縄県内外の交通結節点として果たした役割について概説する。



写真-5 那覇空港1972年

(1) 沖縄国際海洋博覧会(海洋博)開催に向けた整備
沖縄復帰に伴い、海洋博が1975年7月からの半年間開催されることとなった。国内外からの多数の来訪者に対応するため那覇空港に本土線ターミナルビルが新たに完成、急激な旅客数の増大に対応した。海洋博開催年(1975年)の那覇空港利用客数は、394万人(対前年比1.6倍)と飛躍的に増加した。海洋博には、約350万人が来場本土からも大勢の観光客が沖縄を

訪れ、美しい自然や伝統ある文化に接し、沖縄が国内リゾートとしての認知度を高めるきっかけとなった。更に、道路や宿泊施設などの整備も進み、沖縄の観光インフラが急速に発展する起爆剤になったといえる。

(2)滑走路 3,000mへ延伸、新国際ターミナルの完成と離島ターミナルの新設

那覇空港は、1972年に滑走路 2,700mで供用し、翌年から本土便にB-747が就航、増大する航空需要に対応していたが、大型機材の安定的就航と国際線における離陸重量の制限を受けないようにと、滑走路を南方向に300m延伸して 3,000mにするよう1977年度に調査着手し、工事は1986年3月に完成、供用された。この年の利用旅客数は国内580万人、国際21万人と合計600万人を超えている。同年7月に新国際ターミナルが完成し、翌年2月離島ターミナルが新設された。

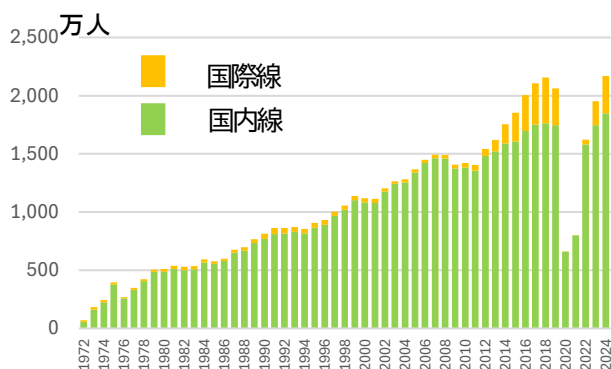


図-2 那覇空港旅客数推移

(3)国内線新旅客ターミナルビルの建設

那覇空港の旅客ターミナルは、本土との国内線、離島との県内線と国際線の3つに分散していたが、沖縄への観光客の急激な増大に対応するために、国(運輸省)は国内線ターミナルの統合を含めた「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」を1992年8月に策定し、2005年における旅客数の目標値を 1,300 万人とした。

この建設と運営を行うために、沖縄県、那覇市、那覇空港ターミナル(株)、航空会社、金融機関の共同出資による第3セクターの那覇空港ビルディング株式会社が、同年12月に設立された。1993年に国内・県内の設計事務所に加え米英仏3国の企業が参加するプロポーザル方式で実施者を決定し、基本設計・実施設計を行った。1997年1月に着工し1999年3月に工事完成、同年5月に供用を開始した。この年旅客数は 1,100 万人を突破している。それまで、3つの旅客タ

ーミナルが分散して配置され混雑していたところ、この新ターミナルが開業して名実ともに「沖縄の玄関」になった。2003年8月には沖縄都市モノレール「ゆいレール」が開業し、那覇空港と那覇市内が結ばれた。



写真-6 那覇空港1999年

(4)第2滑走路の建設

那覇空港は観光客を中心に更に旅客が増加し、夏場の観光シーズンや年末年始の時期に航空便の予約が取れない状況が発生し、県経済に影響を与えるようになってきた。旅客数が1,200万人を超えた2003年から、国と沖縄県は那覇空港の将来整備のあり方について、住民参加としてのパブリックインボルブメント(PI)手法を取り入れながら「那覇空港の構想段階・施設計画段階における検討調査を実施し、既存の滑走路から沖合方向に離隔距離 1,310mを確保した平行滑走路 2,700mの建設計画を結論付けた。

その後、環境影響調査や航空法上の諸手続きを行い、2014年1月に着工し2020年工事完成、同年3月26日に供用を開始した。台風に襲来や冬場の季節風に晒される厳しい施工条件の中、国及び施工関係者はこれを克服して、予定通り6年間でこの大工事を完成させた。折からのCOVID-19蔓延の影響で、社会全体の活動が落ち込み航空旅客数が激減したが、2本の滑走路が供用された那覇空港では、供用以降、3年あまりで利用旅客数が元通りに戻り、2024年には、2,000万人を超えて、今日に至っている。



写真-7 那覇空港2021年

那覇空港第2滑走路に関しては、本土復帰間もない、当時の那覇市商工会議所会頭、那覇空港整備促進協議

会でもあった國場幸太郎会長の内ポケットには、常に「滑走路沖合展開を含む大那覇空港の計画図」があり、事ある毎にその実現に向けて熱く語り、第2滑走路の実現を説いていたことは有名な話であり、約半世紀たってその一部が実現したことは感慨深い。

(5) 24時間稼働の那覇空港を利用する新たな動き

那覇空港をハブとして、中国・韓国・東南アジア主要都市と我が国主要都市間の航空貨物ネットワークを、ANAが構築して2008年から10年間にわたり年間15万トン前後を運搬したが、2019年に運航を中止した。航空機のMRO(Maintenance, Repair, Overhaul)を行うMRO Japan(株)が2019年に那覇空港に本社を移し、東南アジアの航空会社もターゲットとして営業規模を拡大している。このように、那覇空港が持つ地理的優位性や24時間稼働を活かした産業立地が期待されている。現在、沖縄県の経済団体等が中心となり、世界に選ばれる沖縄を目指したまちづくりや産業振興と那覇空港の機能強化が連携した「GW2050PROJECTS」の検討が進められているところであり、「大那覇空港の計画図」に描かれた那覇空港の将来像について大いに議論がされることを期待している。

3. ゆいレール整備の歩みと現状

(1) 沖縄都市モノレール(ゆいレール)の計画・整備

沖縄には、大正時代から昭和初期にかけて軽便鉄道等があったものの戦争により廃線となり、戦後は自動車交通のみに依存する中、経済活動が活発化してきた本島南部地域に人口や産業が集中し、道路の渋滞が慢性化していたことから、1972年の沖縄の本土復帰に伴い、政府が策定した沖縄振興開発計画(第一次)において、本島の陸上交通に新しい交通システムの導入の必要性が提起された。

その後、国、県、那覇市等による様々な調査検討を経て、都市モノレールとして計画/整備することが決められ、1975年には、国、県、那覇市で構成される「都市モノレール調査協議会」が設置され、ルート等の検討を進めることとなった。その後、県と那覇市が協力して都市モノレール導入を進めることが決められ、ルートは那覇空港から首里城に近い汀良地区までを第1期区間、汀良地区から西原入口までを第2期区間とし、第1期区間を先行して整備していくこととなり、1981年度に沖縄都市モノレール事業の国庫補助が採択、実施

調査等が開始された。1982年には、モノレールの運営主体となる沖縄都市モノレール株式会社が、県、那覇市等の出資による第三セクターとして設立された。沖縄都市モノレール株式会社は、車両、線路、信号通信、駅施設等の整備とモノレール運行事業を担うこととし、軌道インフラ部(モノレールが走行する高架構造物)の整備は国、県、那覇市等道路管理者が行う形で整備を進めることとなった。

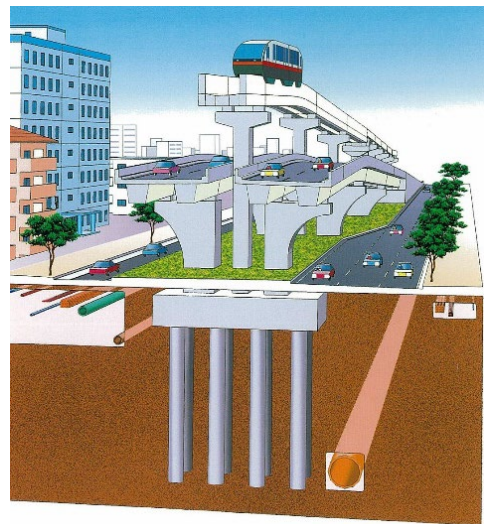


図-3 安里交差点 橋脚等の仮想断面図



写真-8 モノレール軌道用橋脚の建設状況

その後、バス会社等との調整、都市モノレール事業にかかる様々な手続き等を経て、1996年に、都市モノレールの軌道特許取得、都市計画決定を経て、同年1月に建設工事に着手することになった。1998年には、モノレールが走行する最初のPC軌道桁が架設され、翌1999年には車両基地の整備にも着手、愛称も「ゆいレール」に決定されるなど、徐々に都市モノレールの姿が現れてきた。



写真-9 おもろまち駅駅舎建築工事の状況

国、県等の街路整備に合わせてインフラ部分の整備が進む中、2000年には車両の設計認可を取得、2001年12月に那覇空港駅ー小禄駅間で試運転開始、2002年3月には最終PC軌道桁が架設され、11月から全線で試運転を行うことになった。その後の各種準備を経て、2003年8月10日に沖縄都市モノレール(ゆいレール)が那覇空港駅ー首里駅間で開業することになった。



写真-10 2003年8月開業・出発式

(2) ゆいレール開業から浦添延長へ

2003年8月に、ゆいレールの那覇空港駅ー首里駅間が開業し、2両編成、昼間12分間隔で1日上下202本の運転を行っていた。当初、心配された自動車交通からモノレール利用への転換についても、観光客利用を中心に徐々に増加し、リーマンショック等で一時的な乗客数の減少があったものの順調に利用者の増加が続いた。そのような中でも、本島中南部都市圏の慢性的な渋滞が依然続いていたことから、第2期区間である首里ー西原入口方面への早期延伸についての機運が高まっていた。国、県、那覇市、浦添市等による沖縄都市モノレール延伸に向けた協議会や学識者も参加した沖縄都市モノレール延長検討委員会が設置され、検討の結果、2008年3月に、首里石嶺町、浦添市前田を経由し、西原入口交差点に接続する浦添ルート案が選定され、2020年度開業を目指し、計画の具体化を進めることとなった。2011年に軌道事業特許、都市計画変更のための手続きを開始、2012年に首里駅ー浦西駅(仮称)区間の軌道事業特許の認可を取得、2013年

11月に、浦添市内で沖縄都市モノレール延長整備起工式を迎えることになった。その後、街路事業とともにモノレール支柱設置等のインフラ工事が本格化し、2017年6月には、トンネル工事の貫通式を迎え、2018年には、延長区間のPC軌道桁の連結式典が行われる等、インフラ部分の整備は順調に進められた。

また、延長区間の駅名の決定、駅舎の整備等も進み、2019年2月には試運転を開始し、同年10月1日、首里駅ーてだこ浦西駅間の開業を迎えることになった。



写真-11 延長区間(経塚付近)鋼桁架設の状況



写真-12 てだこ浦西駅 延長部開業 出発式の状況

(3) 需要拡大への取組等

2003年8月の開業以来、リーマンショック、新型コロナウイルス感染症等による一時的な減少はあったものの、順調に乗客数は増加している。特に、国内外からの観光客を中心とした乗客数が増加し、2016年度決算では、開業以来初の単年度黒字を達成した。その後も乗客数の増加が見込まれ、これに対応する輸送力を確保する必要があることから、2019年には、モノレールの3両編成車両の導入及び車両の留置・検査を行う新車両基地建設等に取り組むこととなった。

2020年に、3両編成車両の製造に着手し、2022年に3両化に伴うホームドアの設置等の駅舎改修を開始した。2023年8月に、3両編成車両の営業運転を開始し、2024年には、営業本線上に新車両基地へ入線するための分岐器設置工事を行った。

また、乗客の利便性の向上については、2014年にICカード「OKICA」の導入、2020年に「Suica」等の交通系ICカードとの相互利用サービスの開始、2025年にはクレジットカードのタッチ決済による乗車サー

ビスを開始している。

今後も、国内外からの観光客を始め、乗客数の増加が見込まれることから、安全運行を最優先とし、3両編成車両の導入を含めた運行体制の強化とともに旅客サービスの充実に向けた取組を進めていく。



写真-13 3両編成車両の出発風景（那覇空港駅）

4. 沖縄本島中南部都市圏の都市交通の課題と展望

(1) 沖縄本島中南部都市圏の概要と交通状況

中南部都市圏は、うるま市および読谷村以南の17市町村で構成された本県振興計画上の区分のひとつである。人口は約123万人（沖縄県・住民基本台帳（令和7年））であり、沖縄本島の90%以上、県全体の80%以上を占める等、人口が密集する地域となっている（人口密度は兵庫県神戸市とほぼ同等）。

中南部都市圏では、沖縄復帰以降も政府をはじめとしてインフラ投資が行われ、国、県等による道路網整備がされている。一方で、それ以上に自動車保有の伸び率が高い傾向にあるほか、自動車を用いた移動も1～5kmが全体の1/4を占めるなど、短距離移動の自動車依存傾向が見られる。

こうした傾向は交通分担率にも現れており、第4回パーソントリップ調査（令和5年実施）では、自動車の割合が約72%で過去最高水準となっている。この結果、多くの幹線・副幹線道路（国・県・市道）にて交通渋滞が常態化しており、特に那覇市内の平均旅行速度は三大都市圏（東京、大阪、名古屋）以下と、非常に低い水準となっている。

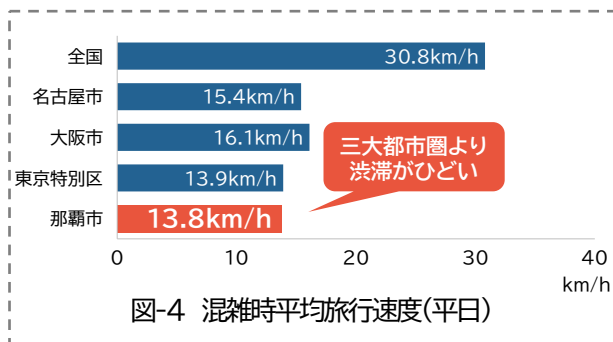


図-4 混雑時平均旅行速度（平日）

また、観光客にも視点を向けると、観光客のうち約6割がレンタカーを活用することがわかっている。件の観光客数はコロナ禍を経て過去最高水準まで回復しており、このような状況がさらに渋滞を慢性化・激化する状況を産んでいる。

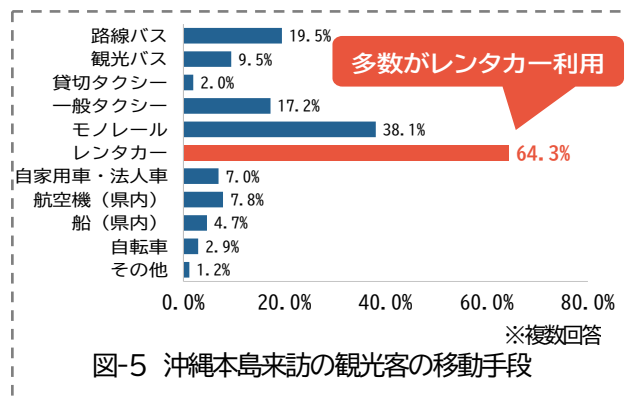


図-5 沖縄本島来訪の観光客の移動手段

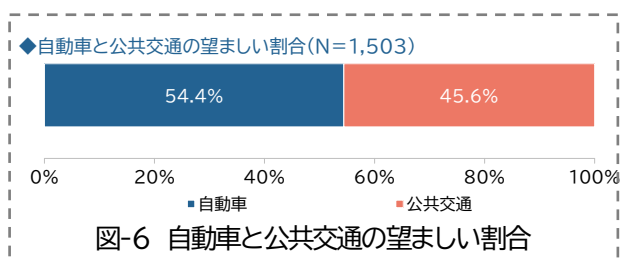
一方で、バスやモノレールが中心の公共交通は分担率が約4%と極めて低率であり、バスの利用者数も年々減少傾向にある。ただし、沖縄都市モノレールの利用者数は増加を続け、令和6年度に約61,000人/日と過去最高を記録した。また、今後も利用者数の上昇が見込まれており、沖縄都市モノレール(株)では輸送力増強に向けた取り組みを進めている。

(2) 中南部都市圏交通の課題と利用者の意識

前述の通り、中南部都市圏では様々な要因が絡み合い、自動車依存と渋滞が慢性化している。その解決には、公共交通網の整備や運用による自動車交通への転換が必要であるが、そこに至るには自動車利用者の理解が不可欠である。

そこで、自動車利用者が公共交通へ転換するための条件を明らかにするべく、沖縄都市モノレール延伸・利用促進協議会等の協力のもと、令和2年にマイカー運転者を対象に『普段の車両利用行動や公共交通機関のあり方等への意識』について、令和4年度に学識経験者や沖縄の交通問題への関心が高い識者を対象に『沖縄本島中南部都市圏の公共交通に関する将来像』に関するアンケート調査を実施した。

はじめに、マイカー運転者の交通意識把握のため、自動車と公共交通の望ましい構成割合を聞いた所、自動車55%：公共交通45%と示された。現状の沖縄県の自動車と公共交通の分担割合は圧倒的に自動車が多いことから、交通意識として現状の自動車依存の状況に対し危機意識を持っていることがわかった。



また、マイカー運転者の公共交通への転換条件には、モノレールの延伸が半数以上を占めたほか、バスの運行頻度や停留所、運行本数の改善等、バス交通に関するものも複数選択された。いずれにしても、定時性に特に優れる公共交通に対する期待度が高いことが伺える。

なお、モノレール延伸方向の希望は、糸満市や宜野湾市等の南北方向と東海岸へ繋がる環状方向が多く挙げられた。これは那覇市やその周辺地域において顕著な渋滞が生じているためと考えられる、

交通関係有識者には、新型コロナウイルスの流行等の環境変化による公共交通利用体系への影響を聞いた所、公共交通利用の敬遠やそれによる自動車交通の増加、若年層の車離れによる観光流動の変化等を懸念していることが伺えた。都市交通に関して実現を期待したい事項としては、公共交通の面的ネットワークの形成、および最寄りの駅・停留所から目的地・自宅までの二次交通(ラストワンマイル)をどのようにして確保するかという点が挙げられた。

(3)求められる中南部都市圏の公共交通の姿

自動車利用者が納得して公共交通へ移行するには、「定時制に特に優れる公共交通網の形成とサービス向上」が不可欠であることがわかった。これを具体化するためには「体系的な都市交通ネットワークの早期整備」「公共交通ネットワークの高質化」「ネットワーク形成と合わせた基盤整備」「都市開発と交通ネットワークの融合・強化」の4つの方針に分けられる。

体系的な都市交通ネットワークの早期整備実現に向けては、検討中の南北鉄軌道とその他の取り組みを並行せず別々に考える一すなわち、まずは「中南部都市圏に都市間交通として軌道系公共交通機関の導入」を図り、その後「名護までの縦断軸と接続」して、島内の交通ネットワークを形成し、高質化を図ることが賢明と考えられる。これらが早期着手できればできるほど、返還軍用地の跡地利用・まちづくりや、ゲートウェイ構想の促進にもつながると考えられる。

また、高質化にはモノレールの延伸も選択肢として挙げられる。これは、現在の基幹バス主体の交通施策を否定するものではない。一方で近年のバス運転手不足や利用者数の減少も考慮すると、将来的なネットワークの維持には課題が生ずる懸念がある。

モノレールに関しては、沖縄都市モノレール(株)が自動運転の検討を開始すると中期経営計画に示しているため、運転手が不在でも定時性・速達性が担保されるモノレールを主軸に、バス路線網の再編を行い、本当に公共交通が不足する地域へサービスを充足するといった、広域的な取り組みも有用と考えられる。

また、ネットワーク形成と並行して、様々なモビリティシステムの導入、交通広場の整備、バス待合環境の整備といった都市基盤整備や、観光・住宅・商業拠点と交通結節機能を統合する「都市開発と交通ネットワークの融合・強化」も必要と考えられる。

モビリティとまちづくりが一体となった取組を進め、「誰もが快適に移動できる持続可能な都市交通」が実現すれば、中南部都市圏だけでなく、渋滞解消によって沖縄本島全体において、経済や観光産業へ好影響・好循環を生み、沖縄21世紀ビジョンで掲げる「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」「希望と活力にあふれる豊かな島」の実現にも近づくと考えられる。

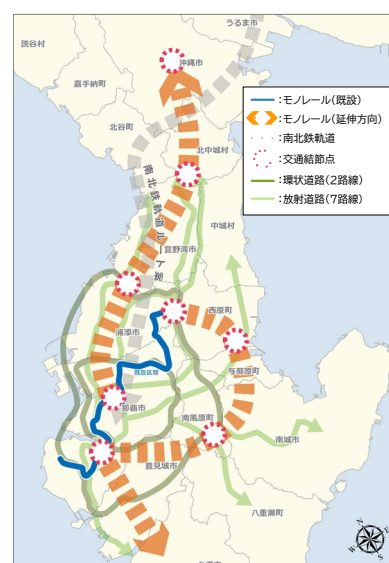


図-7 中南部都市圏における公共交通のあるべき姿(イメージ)

えられる。そのためにも、地域の公共交通の線的・面的ネットワークの整備や運用の仕組みづくりの早期実施を期待したい。

5. 沖縄の持続的成長を支えるゲートウェイへの期待

(1)「GW2050PROJECTS」とは

沖縄県は日本復帰後、道路や空港などの社会インフラ整備や人口増加を背景に成長を遂げてきたが、依然として低所得水準や交通渋滞、離島過疎化などの課題がある。

こうした中、沖縄が飛躍的に発展し、日本経済を牽引するためにも、世界に選ばれる沖縄を目指し県全体での役割・機能分担を見据えた機能的なまちづくりに繋げていくとともに、まちづくりと連動し、観光・産業の玄関口である那覇空港の機能強化・拡充が期待されている。沖縄の経済団体である沖縄県経済団体会議、沖縄未来創造協議会、沖縄懇話会、那覇空港拡張整備促進連盟は、那覇市、浦添市、宜野湾市との協力し、沖縄中南部地域で予定される基地返還跡地の一体的な利用と那覇空港の機能強化を図り、真に日本を牽引し、次代の沖縄の進化を象徴する「世界に開かれたゲートウェイ」の実現を目的に「GW2050 PROJECTS 推進協議会」を設立した。この協議会では、今後の返還が予定される那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場周辺エリアに加え、観光・産業の玄関口である那覇空港を「価値創造重要拠点」と位置づけ、次代の沖縄の進化を象徴する「世界に開かれたゲートウェイ」として具現化を図るための調査・検討を進めているところである。

(2)「GW2050 PROJECTS」の動向

2024 年度は、沖縄県の現状や課題を整理し、世界の潮流や沖縄の強みを踏まえた産業構造モデル、県民所得を押し上げる人材育成の在り方、県全体の生産性向上や離島の過疎化、交通課題へのアプローチ等について全県俯瞰的な視点で調査・検討を行い、「GW2050 グランドデザイン」を策定した。

GW2050 グランドデザインでは、沖縄県特有の低所得水準や交通渋滞、離島過疎化などの課題に対し、全県俯瞰的な視点から県内総生産の拡大や労働生産性の向上などを図りながら、県民のより良い暮らしを実現するための、取り組みの方向性を整理した。

この中で、2050年度の名目県内総生産 11 兆円、一人当たり県民所得 624 万円を、沖縄経済の成長目標に掲げることとした。この目標達成に向けては、世界の産業潮流や沖縄の強みを踏まえた、「既存産業の高付加価値化」や「ブルーエコノミー（養殖技術・船舶 MRO など）」、「先端医療（遠隔医療・医療サイエンスパークなど）」、「航空・宇宙」などの新たな産業創出などに取り組むこととしている。これらの実現のためには、将来の産業展開を見据え、沖縄の産業界が主体となった「経営マネジメント能力向上」や「成長産業の専門人材育成」、「次世代を担うグローバル教育」などの

人材育成の取り組みが重要であり、島しょ特性を踏まえた環境対応や沖縄独自の制度設計などが必要になるとしている。特に、グランドデザインが目標とする世界に開かれたゲートウェイ実現のためには、那覇空港の機能強化・拡充と都市機能の高度化を一体的に整備することが重要になる。さらに、産業・経済活動の生産性を高める上で、那覇空港を起点とする基幹交通の導入と、地域交通が一体となった交通ネットワークの実現が不可欠と考えている。2025年度からは、GW2050 の核となる各返還予定地の跡地開発における機能・役割を明確にし、那覇空港の機能拡充と相乗的な振興・発展を実現する成長戦略の策定に取り組む予定である。



GW2050 PROJECTS 推進協議会

図-8 GW2050PROJECTS
パンフレット

<図表・写真の提供>

写真-1～3 内閣府 沖縄総合事務局

写真-4～7 内閣府 沖縄総合事務局 那覇港湾・空港整備事務所

写真-8～13 沖縄都市モノレール株式会社

図-1 :沖縄県「令和 5 年版観光要覧」、「観光収入・人泊数の概況（速報）」より作成

図-2 空港管理状況調査書(国土交通省)より作成

図-3 沖縄都市モノレール株式会社より提供

図-4 道路交通センサス(令和 3 年)を基に作成

図-5 令和 5 年度観光統計実態調査報告書」を基に作成

図-6～7 「アンケート調査に見る沖縄本島中南部都市圏の公共交通～問題の所在と交通象に関する考察～」(特定非営利活動法人 沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会・沖縄都市モノレール将来構想研究会合同調査委員会)報告書より

図-8 GW2050 推進協議会パンフレット