

沖縄の観光と振興に向けた インフラ整備

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 建設行政課 課長補佐 たから ゆうけん 高良 友健

1. はじめに

沖縄のインフラ整備は昭和47年の復帰以降、平成25年までの約40年間で国が4次にわたる沖縄振興計画を策定し、社会資本整備や地域特性を活かした産業の振興等、各種施策を推進してきました。平成25年3月の沖縄振興特別措置法改正により、沖縄県自主性発揮の観点から、国が沖縄振興基本方針を定め、これに基づき沖縄県が沖縄振興計画を定めることとなりました。これにより、沖縄県においては沖縄の将来像を描いた「沖縄21世紀ビジョン基本計画」を定め、それを踏まえた、「第5次沖縄県観光振興基本計画」において、入域観光客数1,200万人（うち外国客400万人）等を平成33年度の達成目標として設定しており、「世界水準の観光リゾート地」を目指すことを将来像としています。

国の方針において「沖縄は、成長が著しいアジアの玄関口に位置付けられるという地理的特性や全国一高い出生率など、大きな優位性と潜在力を有している。これらを活かし、日本経済再生の牽引役となるよう、国家戦略として沖縄振興策を総合的・積極的に推進する」としています。

沖縄の観光を含めた産業の振興において、インフラ整備は大変重要な役割を担います。また、イ

ンフラ整備は、道路や空港、港など交通施設の整備だけでなく、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の一面もあります。

次世代を見据えた社会資本整備を進めるとともに、沖縄においてこれまで整備されてきたインフラの状況と取り組みを紹介します。

2. 沖縄における観光客の動向

平成29年度の沖縄への入域観光客数は957万人と、国内客、外国客とも5年連続で過去最高を更新しました。平成30年度も好調を維持しています（平成30年度目標1,000万人）。この5年間で観光客の動向は、1.6倍（約365万人）増えており、このうち外国人観光客は7倍（約231万人）増えています。

外国人観光客の増加要因の一つに、クルーズ船の寄港があります。クルーズ船の沖縄への寄港回数は、近年急激に増えており、平成29年は515回で都道府県別で全国1位となっています。港別で見ると、那覇港、石垣港、平良港の3港が上位10港に入るなど、沖縄の港全体で全国の約5分の1の寄港数となっています。

このような状況を踏まえ、クルーズ船の受け入れ体制の構築や、新たな交通モード、交通環境の整備など、取り組みを進めています。

3. これまでのインフラ整備 (ストック効果)

県外観光客の訪問先の上位に、ビーチ・海浜リゾート、世界遺産等があります。それに次いで、国で整備された、海洋博公園、首里城公園などがあります(写真-1, 2)。

海洋博公園と首里城公園の平成29年度入園者数は、合計786万人となっており、入域観光客数957万人のうち県外観光客の約半数、外国人観光客の約8割が訪れる沖縄観光の中核施設となっています(図-1)。

また、県民生活および観光客の受け入れに欠かせないのが水の安定供給です。沖縄においては復帰以降、これまでに多目的ダムを10ダム建設しました(写真-3)。多目的ダムが現在の水準まで整備される以前は、毎年のように給水制限(断水)が実施されていました。多目的ダムによる水源開発は、沖縄本島における安定的な水供給を実現し、平成6年度以降、24年間、給水制限は実施されていません。沖縄県の経済発展、生活水準の向上に寄与し、県民意識調査においても「安心して水が使える」が充足度1位となっています。

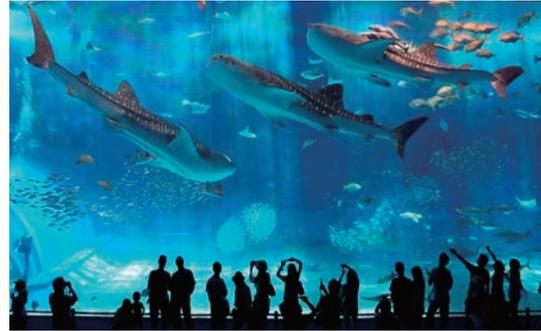


写真-1 沖縄美ら海水族館



写真-2 首里城正殿前 元旦の式典再現の様子

道路においては、昭和55年当時、沖縄本島南端から北端まで5時間弱を要していました。また、那覇空港から「美ら海水族館」まで2時間以上要していたところ、高規格道路等の整備により、所要時間の短縮が図られています。

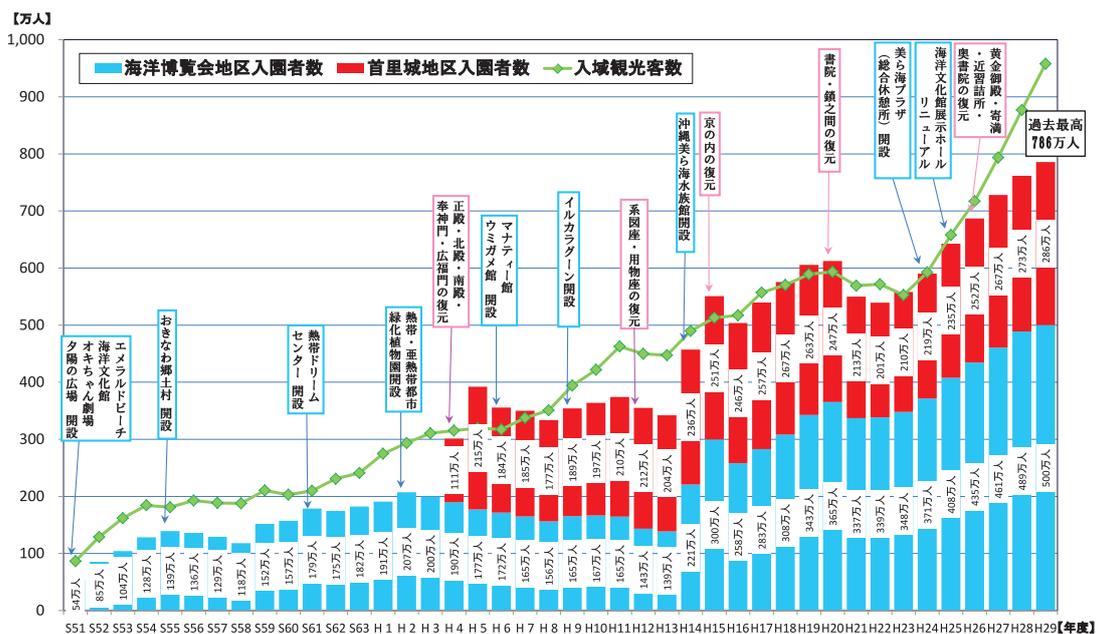




写真-3 沖縄県内最大の水がめ福地ダム

4. 空港、港湾の取り組み

沖縄の空の玄関口となる那覇空港では、利用者数が年々増加しており、平成29年度には2,116万人と過去最高を記録しました。特に国際線は、364万人とこの6年間で約7倍に増加しています。滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに日本最大級となっています。増加する航空需要に対応するため、平成26年1月より着工した那覇空港滑走路増設事業では、平成32年3月末の供用を目指して工事を進めているところです（写真-4）。

港湾事業では、クルーズ船に対応した受け入れ環境の強化に取り組んでいます。

那覇港においては、大型貨物船と22万トン級クルーズ船の同時接岸を可能とするため、貨物岸壁の改良・延伸工事を行いました。さらに、22万トン級クルーズ船が接岸可能なクルーズ専用バースの増設整備を計画しています。

沖縄本島中部の中城湾港では、岸壁改良により、平成29年8月に16万トン級クルーズ船が受



写真-4 那覇空港滑走路増設工事の状況

け入れ可能となり、平成30年3月に16万トン級クルーズ船が初寄港しました。

石垣港では20万トン級までのクルーズ船専用岸壁整備を行っており、平成30年4月に7万トン級対応で暫定供用しています。

また、平成29年7月、国土交通省は「官民連携国際クルーズ拠点」として、全国6港湾を指定しました。これは、民間のクルーズ船社と連携して、必要なハード・ソフト両面の取り組みを進めていくというもので、全国6港湾の中に沖縄から本島北部の本部港および宮古島の平良港が指定されました。平成32年の供用開始に向け、国際クルーズ拠点の整備を進めています（写真-5）。



写真-5 那覇港に3隻同時接岸するクルーズ船

5. 道路ネットワーク整備

沖縄県那覇市の混雑時平均旅行速度は、全国の大都市より低い状況となっています。東京23区や大阪市よりも低い状況です。沖縄においては、移動手段の約9割を自家用車が占めており、全国と比較しても極めて高い依存度が大きな要因となっています。

観光客のレンタカー利用も増加しており、渋滞に拍車をかける一因になっています。

「ハシゴ道路」や「2環状7放射道路」の整備については、南北方向の軸とそれに連結する東西方向の道路整備による交通容量の拡大と、環状・放射道路を整備することによる交通経路の分散を図ることで、渋滞緩和に取り組んでいきます（図-2）。

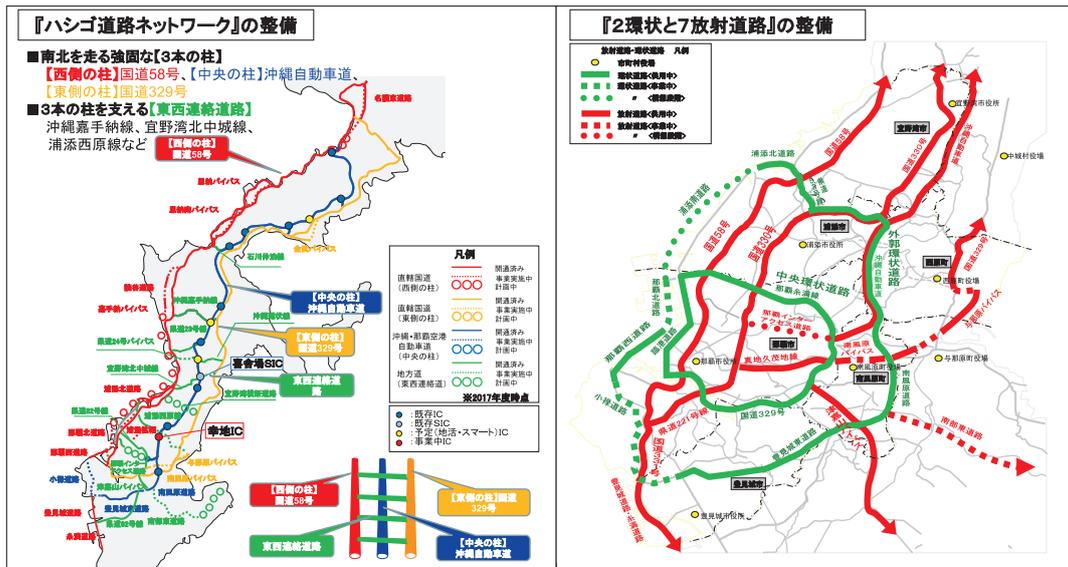


図-2 「ハシゴ道路ネットワーク」と「2環状7放射道路」

平成30年3月、那覇都市圏県内最大の幹線道路である国道58号に並行する「浦添北道路」と「臨港道路浦添線」を供用しました(写真-6)。これにより、開通1カ月後には、国道58号の渋滞改善が確認されました。また、本島北部地域の「恩納南バイパス」においても、全線暫定2車線を開通しました。道路の完成により、中北部への速達性が向上し、都心部における渋滞削減にも寄与できるものと期待しています。

道路整備の推進により、道路空間の再配分も実現可能となっていきます。車道の一部をバスレーンとしていく等、取り組みを進めていきます。

道路渋滞対策については、平成28年度開催の「沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会」の提言を受け、「沖縄の新たな交通環境創造会議」を設置し、施策の実現に向けた取り組みを推進しています。提言から33の主要プロジェクトの選定を行い、その中から渋滞ボトルネック対策、基幹バスの導入・再編、バスの定時性の確保、バスターミナル等の整備、道路空間の再編(国際通り)、県民意識への効果的な働きかけの6つの早期成果実現課題を選定し、推進しています。

基幹バスの導入・再編、バスの定時性の確保については、国道58号を中心とする基幹バスシステムの実現に向け、現在、急行バスの速達性や採



写真-6 平成30年3月に供用された浦添北道路

算性等について実験が行われています。

また、速達性・定時性、安全性・快適性、利便性、シンボル性を兼ね備えた、沖縄次世代都市交通システムの導入に向けた検討も行っています。

さらに、バス自動運転の実証実験も行われています。平成29年3月に南城市で全国初となる公道での自動運転実験、6月には、石垣市で公道での自動運転距離が日本最長となる実験が実施されました。11月には、比較的交通量の多い北中城村～宜野湾市間において、自動運転の実験が行われました。

交通結節点の整備として、平成30年10月、再開発により那覇バスターミナルが供用開始されました。空港における問い合わせの8割が交通関係で、その6割はバスに関するものとなっている状況があります。観光客は、路線バスでの周遊観光

