

# 国土造りプロジェクト構想 11

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

## 【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

～北部空港整備と南北交流軸強化による沖縄北部振興～



2022年3月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)  
国土・未来プロジェクト研究会

# 1. 沖縄北部地域の現状

## ① 県土全体の経済・交通

- ・ 本土、県土南北の経済格差（北部の県民所得は那覇市の85%）
- ・ クルマ依存社会（移動の7割が自動車、**那覇市の交通渋滞は全国一位**）

## ② 沖縄北部の観光・交通

- ・ 高い観光ポテンシャル（国営沖縄記念公園には**年間約500万人**来訪、やんばるエリアは**世界自然遺産**登録へ）
- ・ 点在する観光資源とクルマ依存型観光（観光客の**75%以上はレンタカー**利用、名護市中心部で交通渋滞）
- ・ 多い**交通弱者観光（若年層、高齢者）**
- ・ 本部半島の観光客は宿泊率が低い、やんばるエリアは訪問率が低い



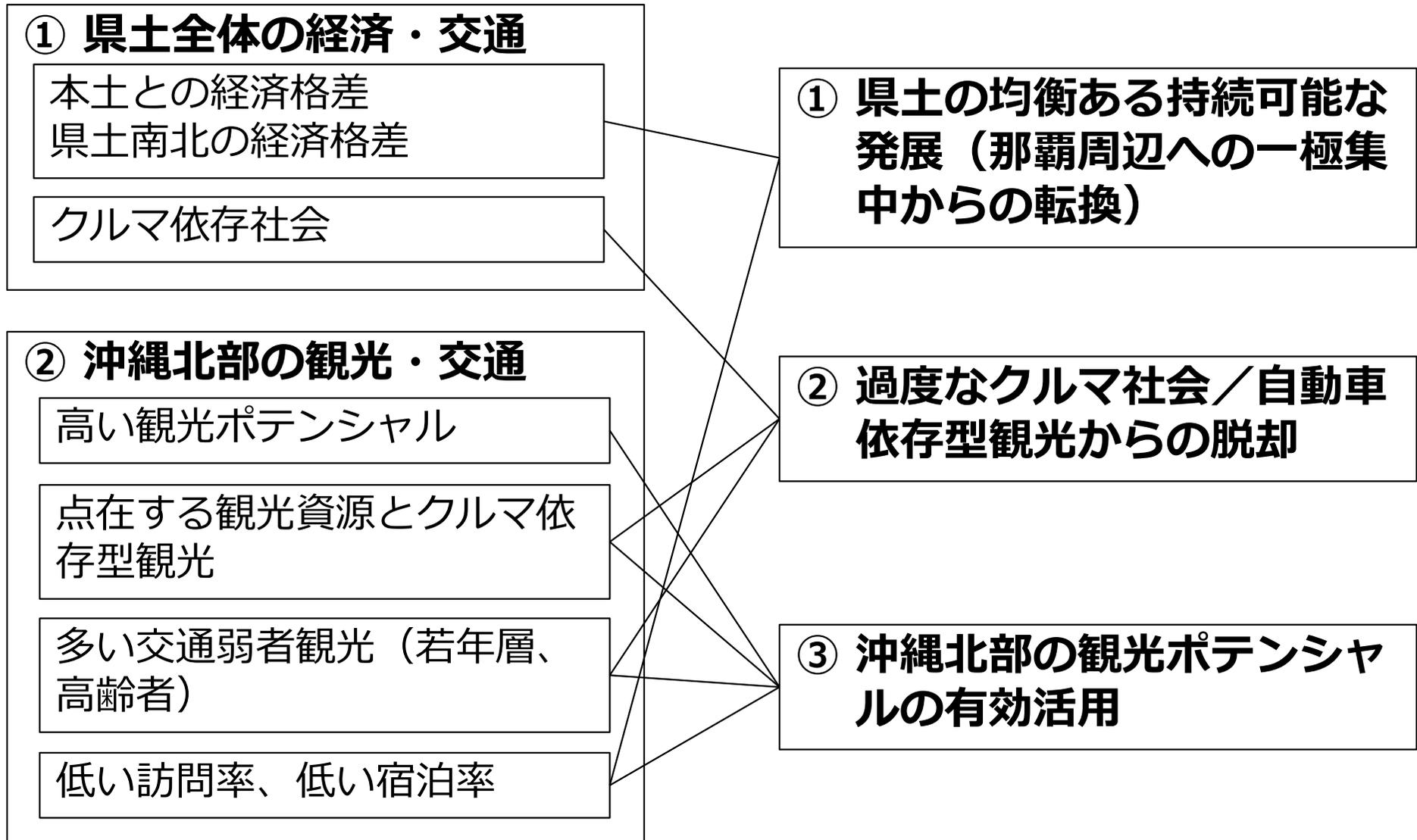
海洋博公園花火大会時の国道58号（名護市）



## 2. 沖縄北部振興の課題

(現状・問題点)

(課題)



## 2. 沖縄北部振興の対応策

(課題)

(対応策)

県土の均衡ある持続可能な発展

過度なクルマ社会／自動車依存型観光からの脱却

沖縄北部の観光ポテンシャルの有効活用

① 沖縄北部における  
空港機能強化による  
空港二極化

② マルチモーダルな  
南北基幹交通ネット  
ワークの強化

③ 沖縄北部振興に資  
するSDGs型観光  
(交流と共生)



# 3. 観光振興型の地域空港整備事例

## ① ハワイ・オアフ島（米国）

**カラエロア空港 ⇔ 沖縄北部空港**

- ・ 以前は海軍航空基地として使用、1999年に地域空港に変更

**ダニエル・K・イノウエ国際空港（ホノルル国際空港） ⇔ 那覇空港**

- ・ 州最大の空港で、日本からの国際線が到着。滑走路6本

**ホノルル・レール・トランジット ⇔ 沖縄鉄軌道**

- ・ 2 空港を鉄軌道で連絡(32km)



## ② マヨルカ島（スペイン）

**メノルカ空港 ⇔ 沖縄北部空港**

- ・ バルセロナやマドリードから直行便があるため、マヨルカ空港を経由せずメノルカ島に行くことができる
  - 滑走路2本 (2,100m、2,550m)
  - 旅客数318万人 (2016年)

**パルマ・デ・マヨルカ空港 ⇔ 那覇空港**

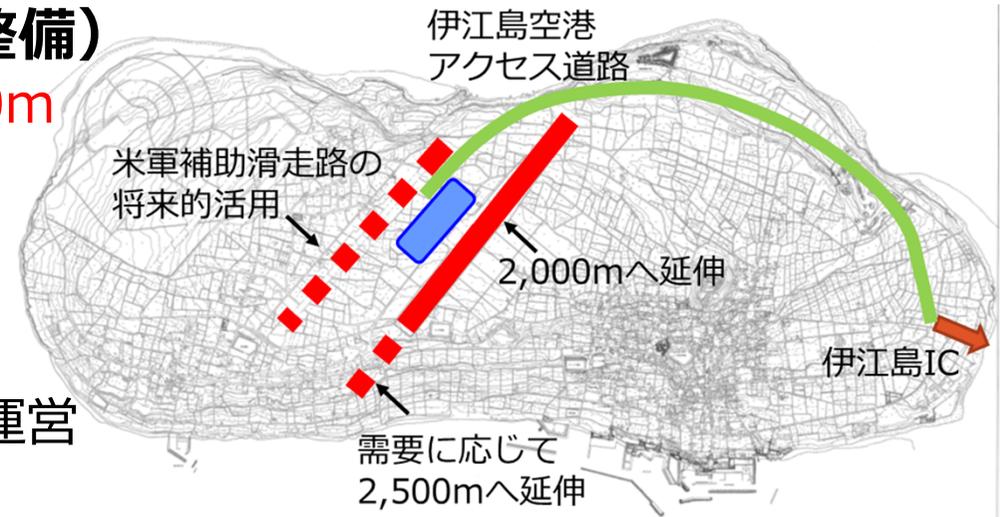
- ・ スペインで3番目に旅客数の多い空港
  - 滑走路2本 (3,200m、3,000m)
  - 旅客数2,283万人 (2008年)
  - 発着回数19.3万回 (2008年)



# 4. 沖縄北部振興策の提案 (1) 空港二極化

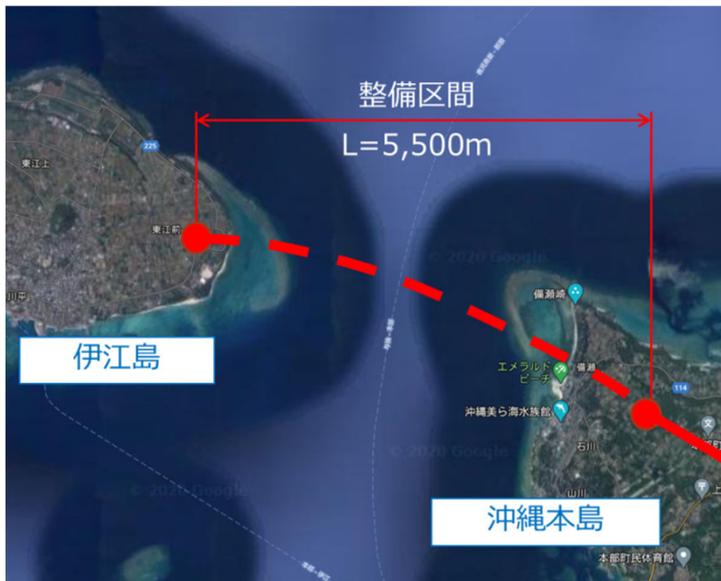
## ① 沖縄北部空港（伊江島空港再整備）

- 滑走路の延長：1,500m⇒2,000m  
(300万人、近距離国際化対応)  
⇒需要に応じて2,500m、米軍補助滑走路の活用
- ターミナル整備
- 那覇空港との経営統合・定期便運営



## ② 空港アクセス道路の整備

- 伊江島一本島間をトンネル又は橋梁で整備（約5.5km）



	トンネル				橋梁	
	パターン1	パターン2	パターン3	パターン4	パターン1	パターン2
断面図						
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>上層：普通道路2車線</li> <li>下層：小型緊急車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上層：小型道路2車線</li> <li>下層：小型緊急車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転車両専用道路複線</li> <li>開発済車両 (e-Pallet)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転車両専用道路複線</li> <li>開発予定車両 (Wayfarer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通道路2車線 (普通自動車)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型道路2車線 (小型自動車)</li> </ul>
工事概算費	約1,200億円	約950億円	約750億円	約450億円	約800億円	約700億円

# 4. 沖縄北部振興策の提案

## (2) 南北基幹交通ネットワークの強化

### ① 沖縄自動車道の延伸

- ・ 北部、本部地区へ**沖縄自動車道の延伸**
- ・ 伊江島と海底トンネル or 橋梁にて接続
- ・ **那覇空港 – 沖縄北部空港のネットワーク化**

### ② 沖縄鉄軌道の整備

- ・ 県土の均衡ある発展
- ・ 県民、観光客の移動利便性の向上
- ・ 道路交通渋滞の緩和、低炭素型交通への転換 ⇒ **カーボンニュートラル**



出典:琉球新報(2020年9月28日)



# 4. 沖縄北部振興策の提案 (3) SDGs型観光

## ① 複合交通結節点及びフィーダー交通ネットワークの整備

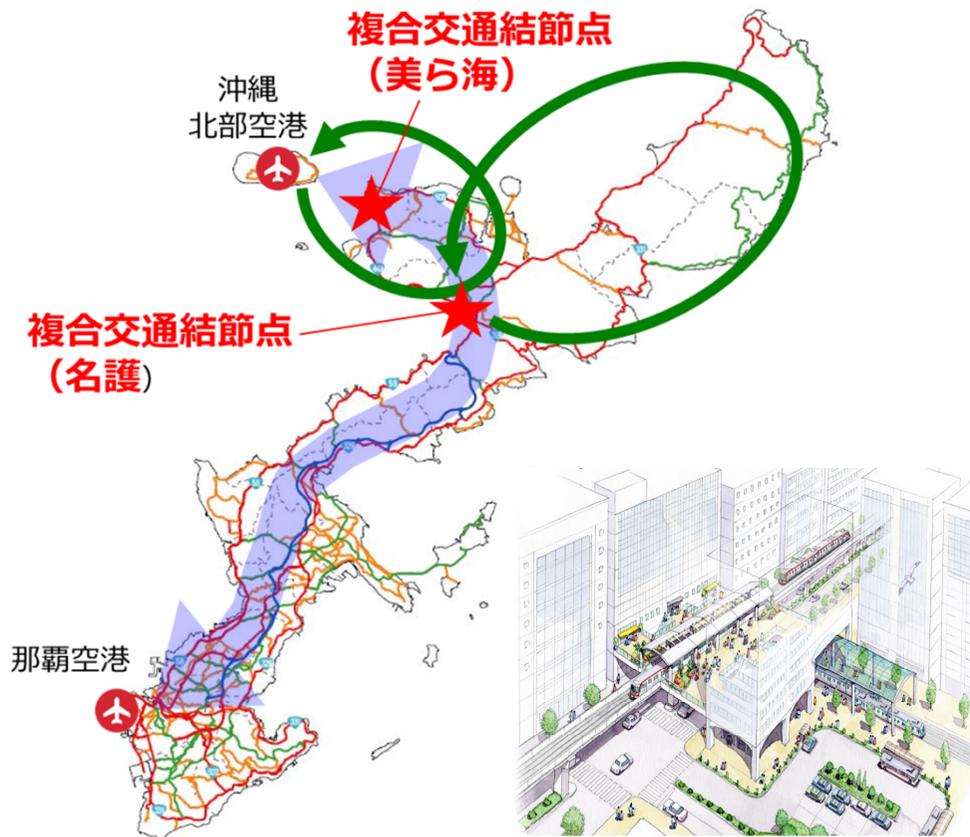
- ・ 美ら海：高速道路ICとの連携、国営沖縄記念公園との連携
- ・ 名護：鉄軌道結節点、低炭素フィーダー交通、漁港再開発

## ② MaaS導入

- ・ モビリティサービス+観光・生活サービス

## ③ 移住・二拠点居住、企業移転・ワーケーション

- ・ 北部観光資源を活かしたビヨンドコロナ時代の価値創造



# 5. 事業推進方策

## ① 事業スキーム

- ・ 沖縄の独自財源（沖縄振興予算：約3,000億円/年、米軍関係交付金 等）
- ・ 公設民営（鉄軌道、フィーダー交通、交通結節点）
- ・ SDGs型観光税（仮称）による観光エリアマネジメント

## ② 段階的整備・運用

- ・ 第1段階：沖縄北部空港整備、空港アクセス道路整備、沖縄自動車道延伸、IC連携型結節点整備（美ら海）
- ・ 第2段階：沖縄鉄軌道整備＋鉄軌道結節点及び低炭素フィーダー交通整備（名護）、沖縄北部振興に資するSDGs型観光（ワーケーション等）



## 6. プロジェクトの効果

### ① 沖縄北部地域への経済波及効果：約3,000億円/年

- ・ 沖縄北部空港利用者：300万人/年
- ・ 一人当たりの観光消費額は約7万4千円※1 ⇒ 2,220億円/年
- ・ 経済波及効果は観光消費額の約1.5倍※2 ⇒ 3,330億円/年

※1 入域観光客数と観光収入（令和元年版観光要覧（沖縄県））より算出

※2 平成29年度沖縄県における旅行・観光の経済波及効果（沖縄県）より算出

### ② 空港リダンダンシー効果

- ・ 那覇空港の津波水害リスクに対する代替機能

### ③ 各種プロジェクト等との連携効果

- ・ 沖縄北部テーマパーク事業との連携
- ・ 沖縄鉄軌道の沿線開発（基地関連含む）



出典：<https://www.hazard-maps.com/>

津波ハザードマップ（左：那覇空港周辺、右：伊江島）

# 【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】 検討者名簿

※敬称略

## ■チームリーダー

五味 宗雄 ((株)安藤・間 取締役副社長)

## ■メンバー

(50音順)

雨宮 克也 (三井不動産(株) 開発企画部環境創造グループグループ長)  
荒井 清 (東亜建設工業(株) 土木事業本部プロジェクト部長)  
有田 淳 (前田建設工業(株) 土木事業本部営業第1部副部長)  
清原 亮 ((株)安藤・間 営業本部営業第一部営業グループ課長)  
小坂 彰洋 (東京地下鉄(株) 常務取締役)  
塩崎 正孝 ((株)IHI 顧問)  
白水 靖郎 (中央復建コンサルティング(株) 常務取締役経営企画本部長)  
永重 雅守 (前田建設工業(株) 常務執行役員土木事業本部副本部長)  
丸岡 裕人 (日鉄防食(株) 取締役 企画管理部長 安全環境・品質総括部長)  
水口 倫太郎 (あおみ建設(株) 経営企画室長)  
三輪 恭之 (森ビル都市企画(株) 事業企画部部長補佐)  
渡邊 恵一 (東亜建設工業(株) 土木事業本部プロジェクト部担当部長)