



第30回

沖縄の未来を拓く高速道路ネットワーク

沖縄の発展には道路網の整備が大きく関係 そして、これからも



河南 正幸

KANNAN Masayuki

一般財団法人橋梁調査会
常務理事

(元)内閣府沖縄総合事務局次長

はじめに

沖縄での生活は、インフラの重要性、特にインフラの整備が様々な活動に貢献しているとともに、その不十分な状況が制約ともなっていることを強く感じさせてくれた。これは、これまでインフラ行政に携わってきたからというよりも、色々なことが身近で起き、そして目の前で確認でき、自分ごととして捉えたから。

例えば、沖縄本島の南を通過し、Uターンして北側を戻っていった台風は、猛烈な風、豪雨、強い波浪を伴っていた。この状況から命や財産を守るインフラの有難さ、と同時に整備の不十分さも感じた。一方で、少雨が続き、命綱であるダムの水位は下がっていき、飲み水の供給の不安が一気に高まり、TVや新聞でダムの水位情報が大きく報じられる日々が数カ月続いた。県外とのヒト・モノの行き来には船や飛行機が必要で、その港の整備状況が往来の容量に密接に関係するとともに、生活空間の近くに港があるため目に見えて分かり易い。また、本島内では、鉄道は約17kmの“ゆいレール（沖縄都市モノレール）”のみで、道路網が生活や経済活動を支えているが、東京23区を下回る那覇市の旅行速度や、特に観光シーズンに高速道路や観光地（といっても本島全域）でレンタカーが非常に多くなることが特徴である。

本稿では、沖縄の主要な産業である観光や、生活、経済活動の発展を支えてきた道路網と、まだ整備途上にある高速道路を取り上げる。

1. 沖縄における道路網整備の歴史

令和4年5月15日、沖縄は復帰50年を迎えた。遡ること50年、昭和47年（復帰当時）の

道路整備状況を見てみると、国道が270km、県道が861km、市町村道が3,093kmという状況であった。現在（令和4年）では、国道が506km、県道が1,087km、市町村道が6,599kmとなっている。

昭和47年、沖縄の返還に伴い国道58号が誕生した。沖縄本島などの骨格をつくる重要な国道として2桁の番号が割り当てられたもので、これ以降、国道に2桁の番号はつけられていない。この復帰を契機として、沖縄では本格的な道路整備が始まった。

復帰の記念事業として開催された、昭和50年の沖縄国際海洋博覧会に合わせ、沖縄自動車道の許田インターチェンジ（IC）～石川ICなどが集中的に整備された。また、国道58号や国道331号においても拡幅事業が実施され、博覧会へ向かう交通の需要に対応することとなった。

なお、沖縄自動車道は、石川IC～那覇ICの区間が昭和62年に開通し、現在の姿となっている。

平成11年には、沖縄において、九州・沖縄サミット首脳会合が行われ、これに合わせて、那覇空港自動車道・

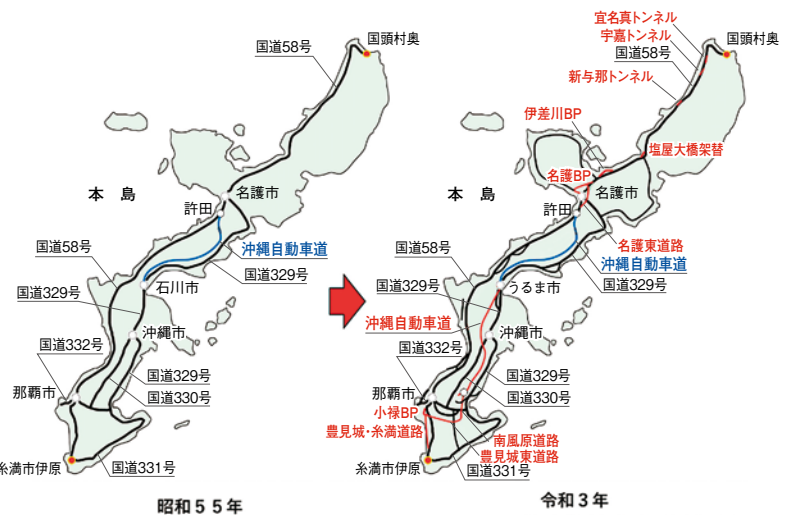


図-1 道路網の比較（昭和55年と令和3年）

は へばる
南風原区間が整備された。

このように、沖縄では、沖縄を世界に発信する大きなイベントの機会も捉えながら、道路網が大きく進展してきた(図-1)。

結果として、沖縄では復帰以降、国道・県道の改良済み延長は約2.6倍(令和6年)となり、道路整備は大きく進んできたが、人口は約1.5倍(令和6年)、自動車保有台数は約6倍(令和6年)へと県勢が拡大する中で、沖縄における移動手段が自動車に依存していることもあいまって、現在(令和4年度)の沖縄の道路の整備状況は、道路延長で比較すると、人口あたりでは、全国ベースで9,847m/千人のところ沖縄県は5,620m/千人、保有台数あたりでは、全国ベースで15.7m/台のところ沖縄県は7.2m/台となっており、まだまだ整備途上と言わざるを得ない状況である。

ここで補足しておくが、沖縄では、本島に“ゆいレール”が平成15年8月に開業しており、開業以来20年を経過する中で、(コロナ禍の影響を除くと)着実に利用者を伸ばしている。

2. 道路網がもたらした沖縄の発展

道路網が着実に整備される中で、沖縄における時間距離は着実に短縮され、例えば、本島最南端の糸満市～最北端の国頭村までの縦断所要時間は、昭和55年と令和3年を比較すると、4時間44分から2時間34分へと、2時間10分短縮されている(図-2)。

また、沖縄の玄関口である那覇空港からの移動可能圏域が拡大し、各地域へのアクセス性も向上してきた(図-3)。これにより、例えば、リゾートホテル等の立地促進など、沖縄の主要産業である観光へも寄与してきた。

昭和47年から令和元年までに、本島内の宿泊施設は約11倍増加し、リゾートホテルの立地市町村数は、昭和55年の4町村から、令和元年の18市町村へと大きく変化している(図-4)。

沖縄は島嶼県である。県外とのつながりは空港・港湾が担っており、これら拠点と県内各地をつなぐ役割を担うのは道路網である。これらインフラがともに拡充される中で、沖縄の経済活動、生活が支えられている。

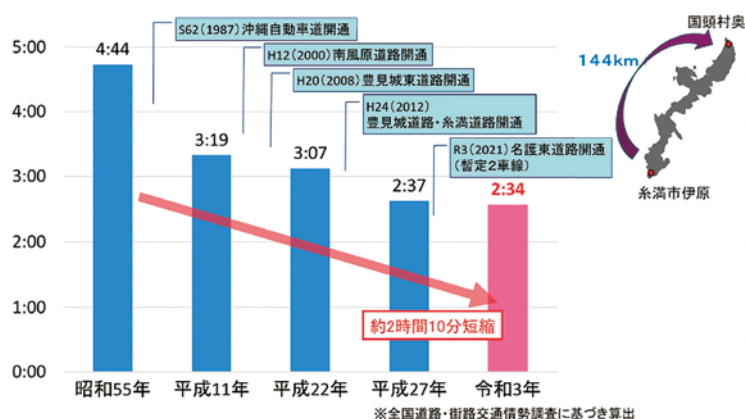


図-2 所要時間の短縮(国頭村奥⇄糸満市伊原)

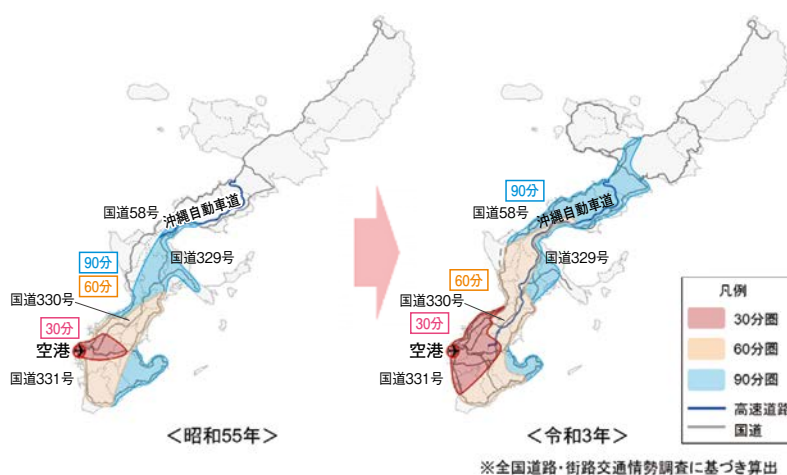


図-3 移動可能圏域の拡大



図-4 リゾートホテルの立地市町村の変化

3. 沖縄のポテンシャル

皆さんは、沖縄を中心とした地図を見たことがあるだろうか？ いつもと違うモノに気づけるだろう。

沖縄と東京は直線距離で1,500 km 強で、沖縄を中心に、この距離を半径とする円を描くと、東アジアの主要都市が内側に含まれるなど、東・東南アジアに対する地理的優位性がわかる(図-5)。



※沖縄観光コンベンションビューローHP掲載図に一部加工

図-5 沖縄（那覇市）を中心とした位置関係

例えば、クルーズ船の寄港回数を見ると、受入を積極に進めるようになって以降着実に伸ばしており、コロナ禍前の令和元年には、那覇港が260回（全国1位）、石垣港が148回（同5位）、平良港（宮古島）が147回（同6位）で、沖縄全体では581回の寄港となった。コロナ禍で寄港ゼロを経験したが、コロナ禍後は順調に回復しており、令和6年には、沖縄全体では387回であった。

那覇空港の利用状況を見てみると、例えば、発着回数の推移では、第2滑走路が供用される前の令和元年頃は頭打ちの状況であったが、その前は順調に伸びていたこと（特に国際線）がわかる。令和2年には第2滑走路も供用され、発着能力は拡大されている。現在、コロナ禍の影響から急速に回復しているところである（図-6）。

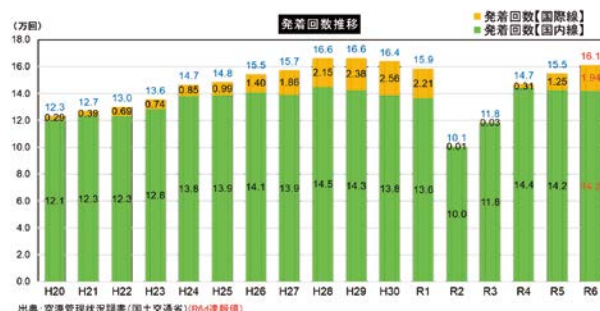


図-6 那覇空港の発着回数の推移

令和５年度の状況を確認すると、国内主要空港の中で、那覇空港は、旅客数６位、発着回数５位、貨物取扱量４位となっている。

もう一つ、沖縄のポテンシャルを示す上で取り上げておきたいプロジェクトがある。「ジャングリア沖縄」である。沖縄の地理的な位置（片道4時間圏内に20億人もの人口を抱える）による誘客の可能性、世界自然遺産「やんばる」という沖縄の恵まれた自然など、そのポテンシャルに着目して始まった民間プロジェクトである。

この民間も注目するポテンシャルが、前述の数字に表れてきているのかもしれない。

4. 自動車道的那覇空港への延伸

先に触れたように、那覇空港では、令和2年に第2滑走路が供用された。利用客増に応えるには、滑走路以外に整備すべき施設もあるが、一つの重要なステップは越せたと言える。次は、空港とのアクセスである。

現在、那覇空港自動車道は、南風原道路、豊見城東道路区間までが供用されており、残るミッシングリンク（那覇



図-7 那覇空港自動車道の位置図

空港までの区間)は整備途上にある(図-7)。残念ながら、供用の見通しは公表されていないが、区間全体にわたって工事が進められている(写真-1)。この区間はトンネルと高架橋でその大部分が構成されており、その多くは既に発注済みで、現地においてその姿を確認できるものも多い。

この道路が整備されることで、空港と高速道路が直結され、県外との結節点である那覇空港と本島各地が高速道路で結ばれることとなる。那覇空港周辺の交通が整理され、利便性や時間的確実性が大きく向上すると期待されている。



高架部



トンネル及び抗口部

写真-1 整備状況

5. 北部地域への延伸

沖縄本島では、復帰以降、南部・中部地域において都市化が進んできた。こういった中で、先に述べた「やんばる」が世界自然遺産に登録できる状態で残されてきたわけではあるが、沖縄における更なる発展を均衡あるものとするため、この北部地域の連携促進と自立的発展を支える道路ネットワークの整備が必要とされている。特に、北部地域においては、今年7月に開業したテーマパーク「ジャングリア沖縄」の整備が本格化する中で、この開業に対する期待が大きい一方で、現在の道路網の脆弱性に対する懸念も大きくなっていった。

このような中、名護東道路の延伸として、名護市から

もとぶちよう

本部町を結ぶ区間の検討が急ピッチで進められた。地元の皆さんの協力と熱意もあり、令和6年度に着手した計画段階評価の手続きにおいて、概略ルートと構造の検討は1年程度で終わることができ、今年3月には概略ルートと構造の案が設定された(図-8)。現在は、沖縄県環境影響評価条例に基づき、環境影響評価手続きに着手している。

このような短期間で概略ルート案等が検討されたことに、地元や関係者の皆さんの強い期待が込められているように感じる。

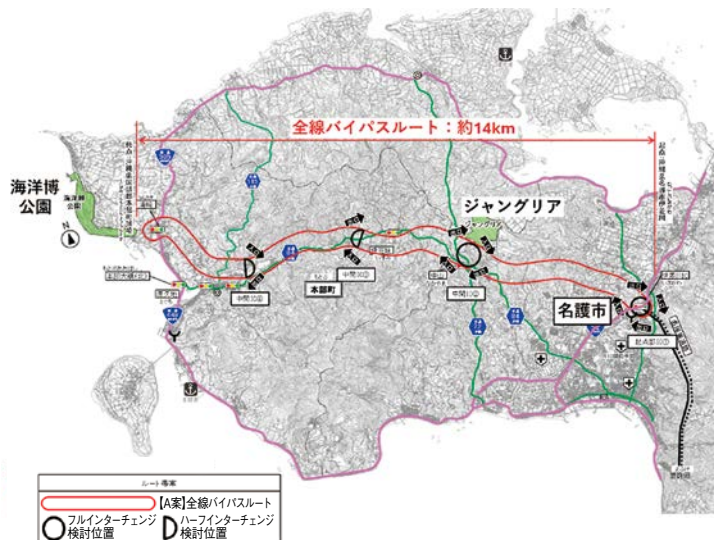


図-8 名護東道路の延伸(本部方面)

おわりに

今回、沖縄県、さらに本島に的を絞って、道路網が果たしてきた役割、更なる道路網への期待を見てきた。沖縄は、復帰後50年あまりの間に大きく発展してきたことは間違いないが、まだまだインフラの整備は途上であるし、その整備への期待も大きいものがある。そして、島嶼県である沖縄では、日本の縮図のように、インフラの整備が、沖縄の経済や生活の復興・発展を支えてきたことが見て取れるとともに、今後においても、沖縄振興を考える上で、インフラ整備の重要性は変わらないと考える。本稿で取り上げた那覇空港への延伸や北部地域への延伸は、まさに“沖縄の未来を拓く高速道路ネットワーク”であると考えている。

その一端に関われたことに感謝するとともに、沖縄のポテンシャルに応えるインフラ整備が進むことを祈念しています。

末筆になりますが、本稿の執筆にあたり、内閣府沖縄総合事務局開発建設部の皆様に、資料の提供など多大なご協力を頂きました。感謝を申し上げます。