



# 地方開発プロジェクト計画 4

～SDGs時代の新たな地方活性化に向けて～

## 【沖縄ブロック】

### 「沖縄 健康・幸せ島構想」

～拠点連結型県土構造による沖縄総合開発～

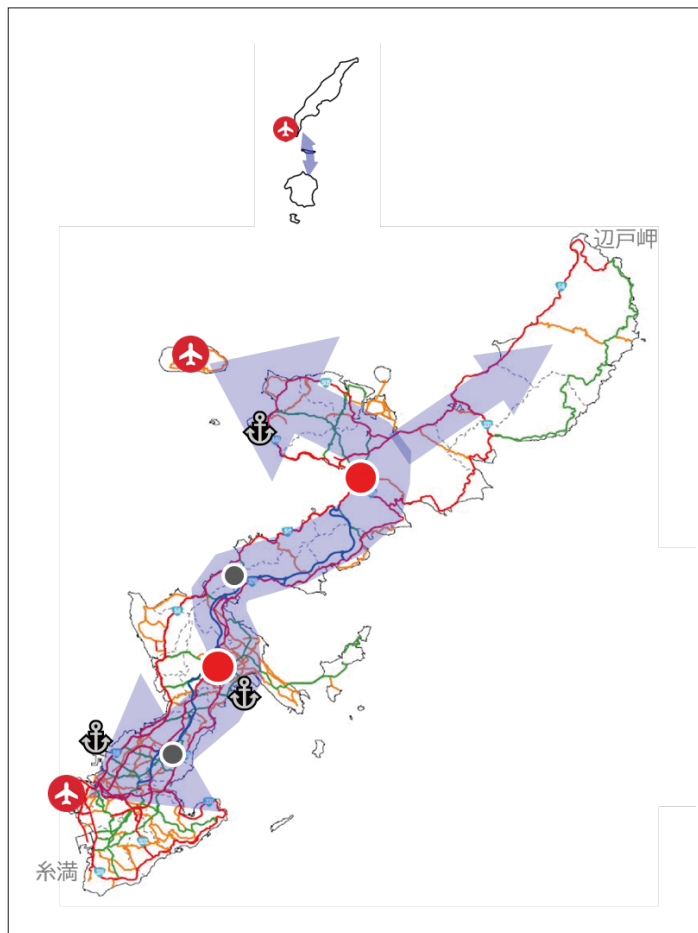


写真:伊江島



写真:沖縄科学技術大学院大学(OIST)



写真:今帰仁城跡

2024年12月

JAPIC国土・未来プロジェクト研究会  
沖縄ブロック総合開発ワーキンググループ

## まえがき

わが国の国土の均衡のある発展を担った「国土総合開発計画」は、2005年に「国土形成計画」へと変更され、少子高齢化の成熟社会に向けた新たな内容へと転換を遂げた。同計画は8つの地域で国と都道府県が協働して「広域地方計画」が作成される二層構造が特徴である。但し、これまでの広域地方計画では、新たな発展構想が必要な地域が取り残されているものも見受けられる。

本提言は、そのような地域に焦点を当てた地域圏域計画を民間から提言するものである。

その第四弾として、他府県との格差是正や自立的発展の基盤整備を念頭に、現行の沖縄振興開発計画を民間から強力に支援する立場から、「沖縄」を検討の対象とした。

世界に誇る自然環境と地政学的な利点を最大限に活かし、SDGsに配慮しながら、経済の再活性化と人口減少問題にも対応するための新たな地域圏域計画を構想したものである。私たちの構想が同じような状況に置かれている全国の地域圏のモデルになれば幸いである。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

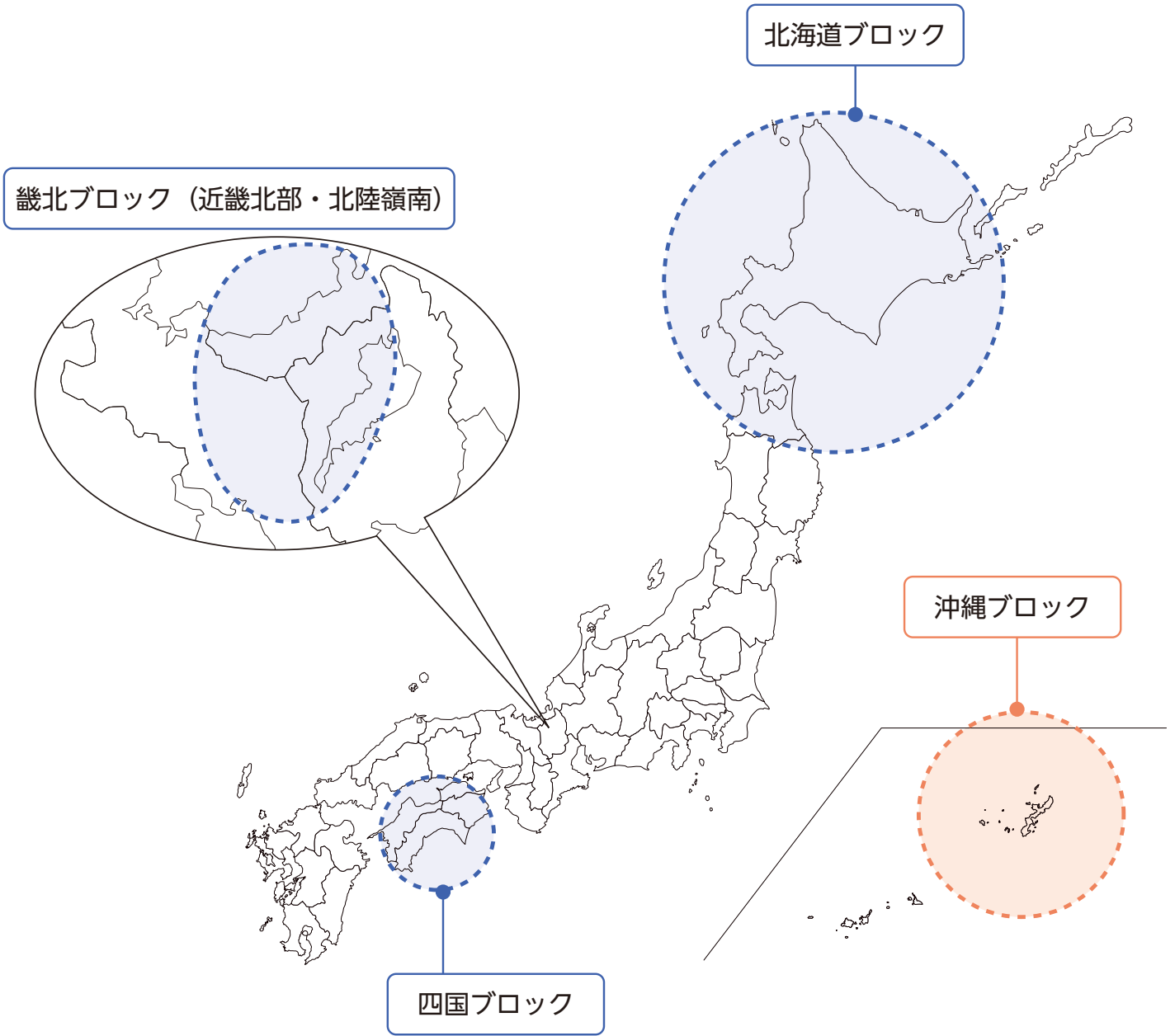
副会長

東京都市大学 名誉総長

中村 英夫

# 国土造りプロジェクト構想

## (地方開発プロジェクト計画)



# 目次

Contents

---

1. 提言の概要	1
2. 提言プロジェクト	
【交通プロジェクト】	
① 沖縄本島ツインゲートウェイ構想	19
② 大那覇空港構想	29
③ 那覇港の国際クルーズ船母港化、 本部港・中城湾港の拠点港湾化	35
④ 地域の核となる複合交通拠点	41
⑤ 南北鉄軌道及びその延伸	47
⑥ 新・北部広域道路	53
⑦ 中南部都市圏地域交通	57
⑧ 空飛ぶクルマ	65
【生活・産業プロジェクト】	
⑨ 健康・幸せ島構想／ベンチャー・エコシステム	73
⑩ シリコンアイランド／アーキペラゴ構想	81
⑪ 県土カーボンニュートラル軸	87
ワーキンググループメンバー	95



提言プロジェクト

1

Japan Project-Industry Council

**提言の概要**

SDGs時代の新たな地方活性化に向けて

# 「沖縄 健康・幸せ島構想」

～拠点連結型県土構造による沖縄総合開発～

---

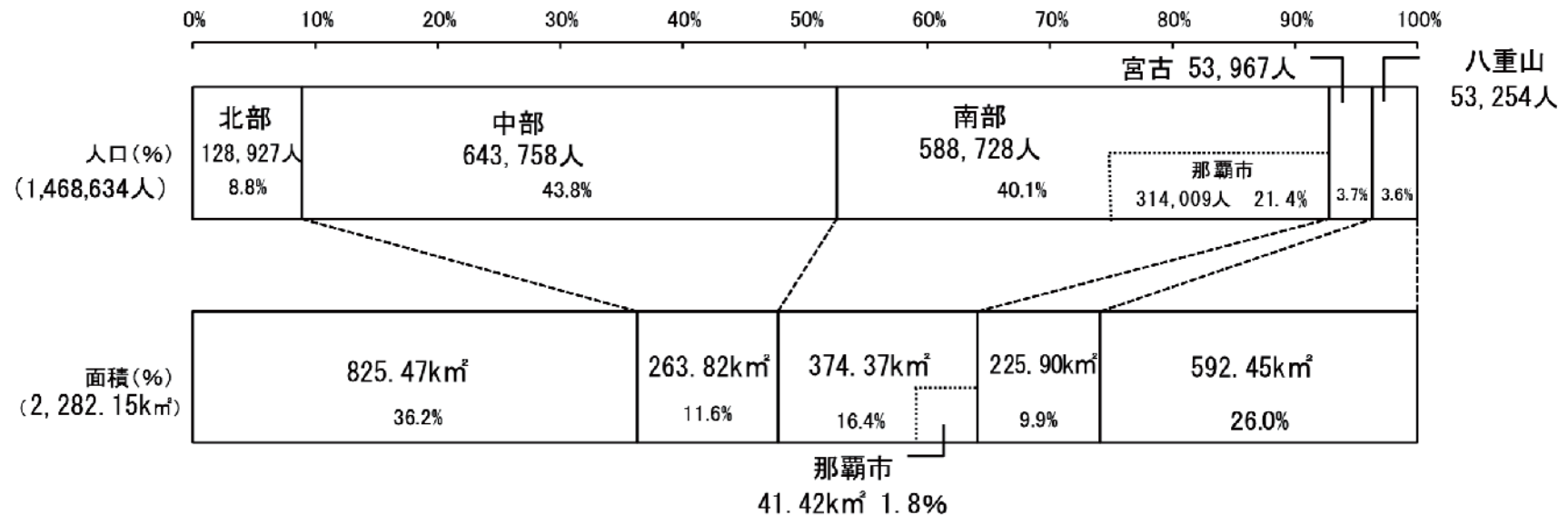
JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会

沖縄ブロック総合開発ワーキンググループ

# I. 沖縄の現状

## (1)人口・面積

- ・沖縄県の人口は約150万人
- ・那覇市は、県土の2%弱の面積にも関わらず、人口は2割超を占める
- ・北部地域は、県土の36%の面積に対し、人口は9%



(注)：沖縄振興計画に基づき、浦添市は南部圏域とした。

資料：沖縄県企画部「令和4年人口移動報告年報」、総務省統計局「人口推計」（令和4年10月1日）、国土交通省  
 国土地理院「令和4年全国都道府県市区町村別面積調（10月1日時点）」

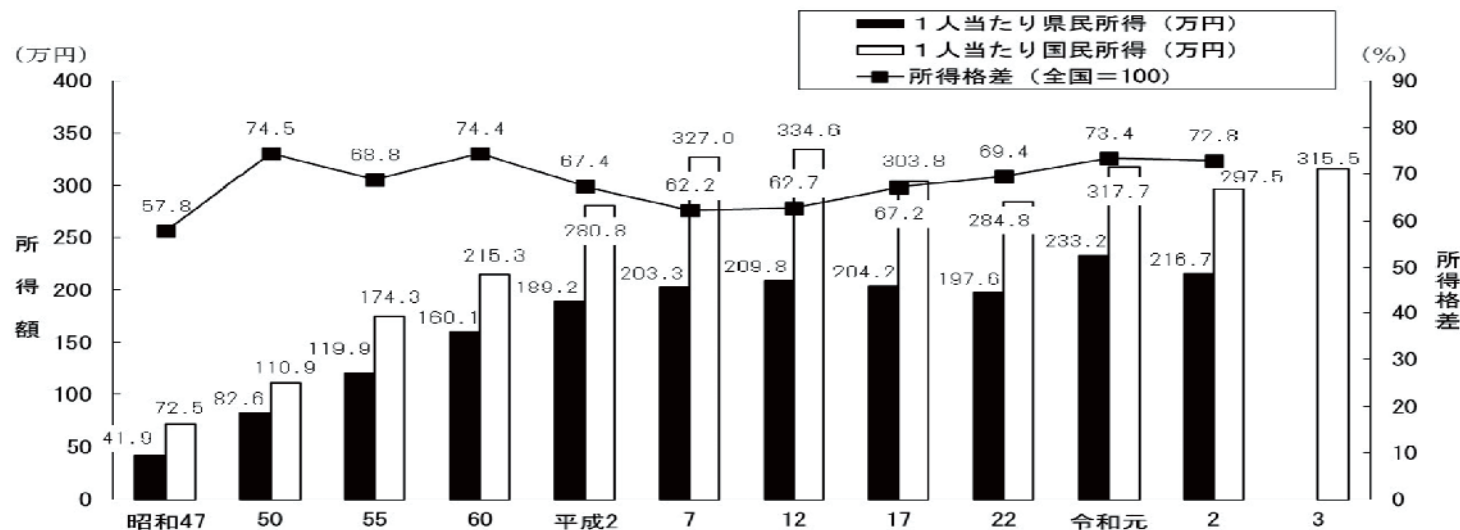
出典：沖縄県経済の概況(令和5年10月、沖縄総合事務局)

## 圏域別人口と面積の構成比

# I. 沖縄の現状

## (2) 経済格差

- ・本土との経済格差
  - ・沖縄県民の所得は全国平均の73%(令和2年度)
- ・沖縄本島南北・東西格差／那覇一極集中
  - ・北部の一人当たり所得是那覇市の83%、生産量は76%(令和3年度)
  - ・東西にも格差あり(西海岸側に経済・観光産業が集中)



資料：内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」及び「県民経済計算」

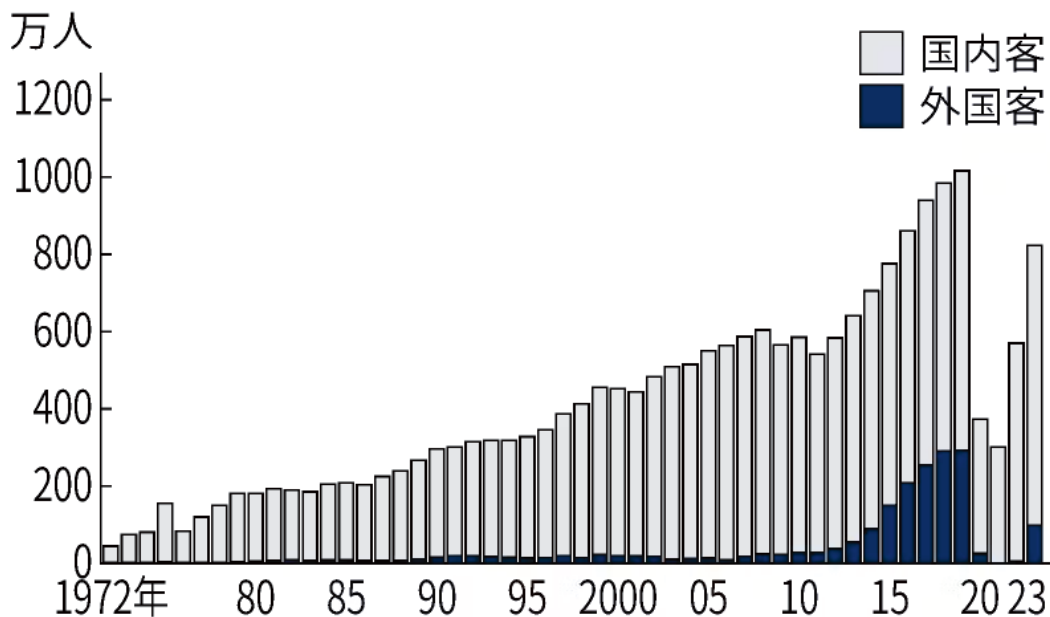
出典：沖縄県経済の概況(令和5年10月、沖縄総合事務局)

## 1人当たり県(国)民所得(名目)・所得格差の推移

# I. 沖縄の現状

## (3) 観光と地域資源

- ・観光客数はコロナ禍前は1,000万人を超えていたが、令和5年度(2023年度)はその約85%の853万人



出典: 日本経済新聞(2024年2月)  
元データ: 令和5年度沖縄県入域観光客統計

### 沖縄県の観光客数の推移



出典: <https://www.e-myholiday.com/okinawa/worldheritage/>

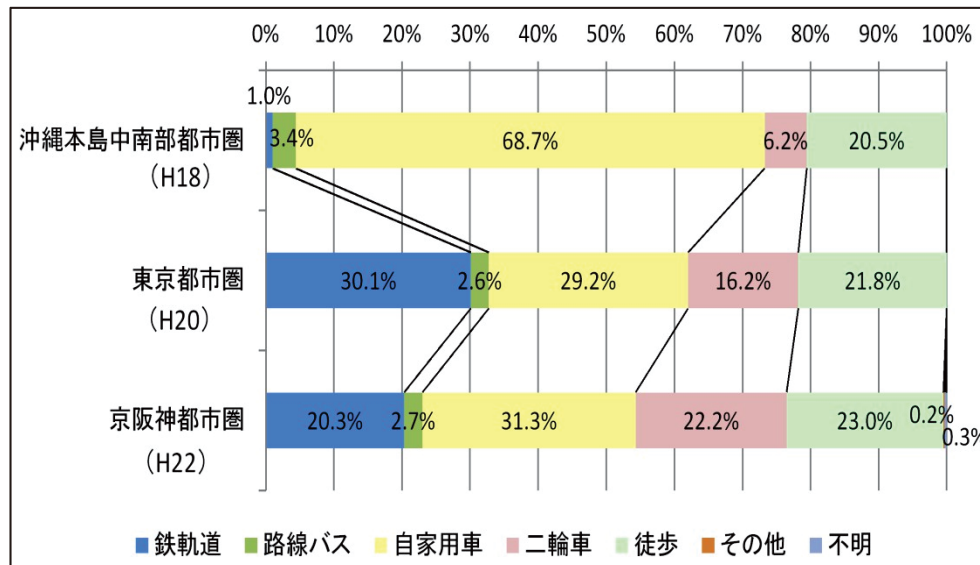
### 沖縄県の世界遺産



# I. 沖縄の現状

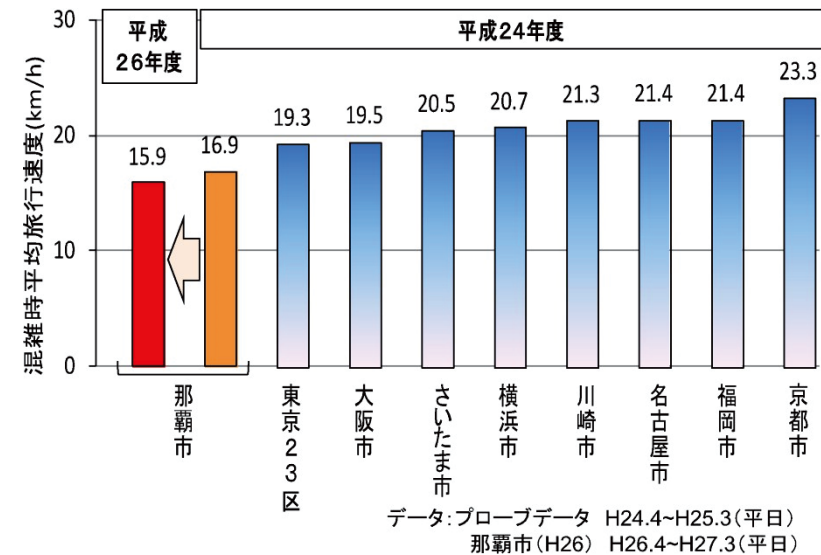
## (4)クルマ依存社会

- ・移動の約70%が自動車に依存
- ・観光客の75%以上はレンタカー利用
- ・那覇都心の交通渋滞は全国一位



出典:各都市圏パーソントリップ調査データに基づき作成

### 代表交通手段分担率の都市圏比較



出典:平成28年度第2回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料

### 平均混雑時旅行速度の比較

# I. 沖縄の現状

## (5) ビヨンドコロナ時代のライフスタイルに対する価値感

- ・移住・二拠点居住、企業移転・ワーケーション
- ・地域資源・文化の保全と活用、ネイチャーポジティブを志向した暮らし方



### 【北部エリア】ネイチャーリフレッシュ型

恩納村や亜熱帯のジャングルやマングローブ林などの大自然と希少な生物の宝庫のやんばる国立公園、長寿文化など、自然の豊かさが溢れるエリア。

那覇空港より沖縄自動車道で約1時間-2時間30分前後  
※所要時間は恩納村役所、辺戸岬で算出

<h4>ウェルネスコンテンツ例</h4> <p>自然・文化体験</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>森林浴／瞑想</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>サイクリング</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>森&amp;湖畔ノルディック ウォーキング&amp;ヨガ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ビーチヨガ SUPヨガ</p> </div> </div>	<h4>チームビルディングコンテンツ例</h4> <p>自然・文化体験</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>やんばる トレッキング</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ジップライン</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>慶佐次川 マングローブカヌー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>やんばるピクニック</p> </div> </div>	<h4>ワーケーション関連施設</h4> <p>コワーキングスペース例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ HENTONA LOUNGE</li> <li>・ SEASIDE OFFICE</li> <li>・ コワーキング ラウンジ「ハナウール」</li> <li>・ カヌチャ リアンリゾートオフィス</li> </ul>  <p>SEASIDE OFFICE</p> <p>ホテル例 ※</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホテルモンテ沖縄スパ&amp;リゾート</li> <li>・ ハイアットリージェンシー瀬良垣アイランド沖縄</li> <li>・ ベストウェスタン</li> <li>・ かねひで喜瀬ビーチパレス</li> <li>・ リザンシーパークホテル谷茶ベイ</li> <li>・ ホテルゆがふいんおきなわ</li> <li>・ ザ・ブセナテラス</li> <li>・ ジ・アッタテラスクラブタワーズ</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>ANAインターコンチネンタル 万座ビーチリゾート</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ザ・ブセナテラス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>カムチャベイホテル&amp;ヴィラズ</p> </div> </div>
<h4>食体験</h4> <p>とれたて島野菜 &amp; フルーツ体験 (収穫体験/直売所/ 農園カフェなど)</p> 	<h4>親子向けコンテンツ例</h4> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ヤンバルクイナ 観察ツアー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>サンゴ再生 コース</p> </div> </div>	

出典: 沖縄ワーケーション(2021年3月沖縄県)

## Ⅱ. 沖縄の課題と成長に向けた基本方針

### (1) 経済

- ・本土との経済格差是正、沖縄本島南北・東西格差／那覇一極集中是正
- ・観光産業の育成(空港需要の増加、成長するアジア圏のクルーズ市場等)

### (2) 地勢的特徴、地域資源・文化

- ・北部地域の自然遺産、琉球文化の保全と活用
- ・OISTの活用
- ・防衛(台湾有事)、防災(那覇空港に対するリダンダンシー確保)

### (3) Post Urban時代の社会的課題

- ・Well-beingへの要請、働き方・ライフスタイルの変化への対応
- ・長寿県の復権(人口減少／出生率・婚姻率の低下への対応)
- ・生物多様性、SDGs、カーボンニュートラルへの対応
- ・エネルギーの地産地消、分散型エネルギーシステムの構築



## 拠点連結型の県土構造の形成

空港・港湾・鉄道主要駅が、道路・南北鉄軌道を介して結節(人流、物流)

## Ⅲ．具体的なプロジェクト(交通)

### 1 広域・複合交通拠点

- ①沖繩本島ツインゲートウェイ構想(北部新空港)
- ②大那覇空港構想
- ③那覇港の国際クルーズ船母港化、本部港・中城湾港の拠点港湾化
- ④地域の核となる複合交通拠点(名護-自然共生型、沖繩-多文化共生型)

### 2 南北基幹交通軸

- ⑤南北鉄軌道及びその延伸(那覇空港～那覇～沖繩～名護～北部新空港)
- ⑥新・北部広域道路(名護東道路延伸[本部方面、国頭方面]、伊江島～本島連絡道路)

### 3 上記を補完する地域モビリティ

- ⑦中南部都市圏地域交通(那覇高速道路[那覇北道路、小禄道路、那覇インターアクセス道路・延伸]、中部横断道路、南部東道路 等)
- ⑧空飛ぶクルマ(観光振興、島しょ部の利便性向上)

## Ⅲ. 具体的なプロジェクト(生活・産業)

### ⑨健康・幸せ島構想／ベンチャー・エコシステム

- ・北部地域の自然遺産を活かしたWell-being村(ネイチャーポジティブ、新エネルギー等)
- ・観光マネジメント、グリーンスローモビリティ、自動走行EV等
- ・新産業特区(名護市、沖縄市)
- ・OIST×ベンチャー・スタートアップ
- ・大企業本支社移転×アントレプレナー・インキュベーション

### ⑩シリコンアイランド／アーキペラゴ構想

- ・アジアネットワークハブ(台湾－沖縄－九州を射程に入れた多数の島嶼・離島を結ぶ計算通信環境の実現)
- ・宇宙データセンターの地上基地
- ・EV×サステナブルエネルギー

### ⑪県土カーボンニュートラル軸

- ・沖縄自動車道の電源化
- ・焼却炉による廃棄物発電



# Ⅲ．具体的なプロジェクト



## IV. 推進方策

### 1 段階的整備・運用

- ・第1期:新たな成長モデルのトリガーとなる進行中の事業、モデル事業
- ・第2期:北部新空港及び関連事業を中心としたインフラ改革
- ・第3期:南北鉄軌道を中心とした県土構造改革

プロジェクト	第1期(2030年頃)	第2期(2040年代後半)	第3期(長期)
広域・複合交通拠点	複合交通拠点(名護、沖縄) 那覇港の国際クルーズ船母 港化	北部新空港 大那覇空港 拠点港湾(本部港、中城湾港)	
南北基幹交通軸	名護東道路延伸(本部方面)	伊江島～本島連絡道路 名護東道路延伸(国頭方面)	南北鉄軌道(現 計画、北部延伸)
地域モビリティ	南部東道路	那覇高速道路、中部横断道路 空飛ぶクルマ	
健康・幸せ島構想/ベンチャーエコシステム	モデル事業	本格実施	
シリコンアイランド/ アーキペラゴ構想	EV×サステイナブルエナ ジー	アジアネットワークハブ	宇宙データセン ターの地上基地
県土カーボンニュー トラル軸	焼却炉による廃棄物発電	沖縄自動車道の電源化	

## IV . 推進方策

### (2) 国家戦略としての公共事業の推進

- ・ 沖縄の独自財源の活用(沖縄振興予算、米軍関係交付金 等)
- ・ 新産業特区(名護市、沖縄市)→沖縄版レギュラトリー・サンドボックス、全国事業のテストベッド

### (3) 沖縄型公民連携

- ・ 整備新幹線型上下分離方式(インフラ部は公的機関の全額負担)
- ・ 空港・港湾施設のPFI・コンセッション
- ・ 空港・港湾・沖縄高速道路による交通オーソリティ組織
- ・ CN政策と一体となった沖縄版シュタットベルケ(エネルギー事業等の収益を、非採算事業である鉄道事業や2次交通・新モビリティ事業に投入)
- ・ SDGs型観光税による観光エリアマネジメント

提言プロジェクト

2

Japan Project-Industry Council

# 交通プロジェクト

---



提言プロジェクト ①

---

## 沖縄本島ツインゲートウェイ構想

# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## 沖縄北部振興の現状と課題

- 県土の均衡ある持続可能な発展(南北経済格差是正)
- 過度なクルマ依存社会からの脱却
- 沖縄北部の観光ポテンシャルの有効活用



混雑時の国道58号（名護市）



沖縄北部の観光ポテンシャル

(現状・問題点)

(課題)

### ① 県土全体の経済・交通

本土との経済格差  
 県土南北の経済格差  
 クルマ依存社会

① 県土の均衡ある持続可能な発展（那覇周辺への一極集中からの転換）

### ② 沖縄北部の観光・交通

高い観光ポテンシャル  
 点在する観光資源とクルマ依存型観光  
 多い交通弱者観光（若年層、高齢者）  
 低い訪問率、低い宿泊率

② 過度なクルマ社会／自動車依存型観光からの脱却

③ 沖縄北部の観光ポテンシャルの有効活用

# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## 「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」の提言

### ■北部新空港整備による空港二極化

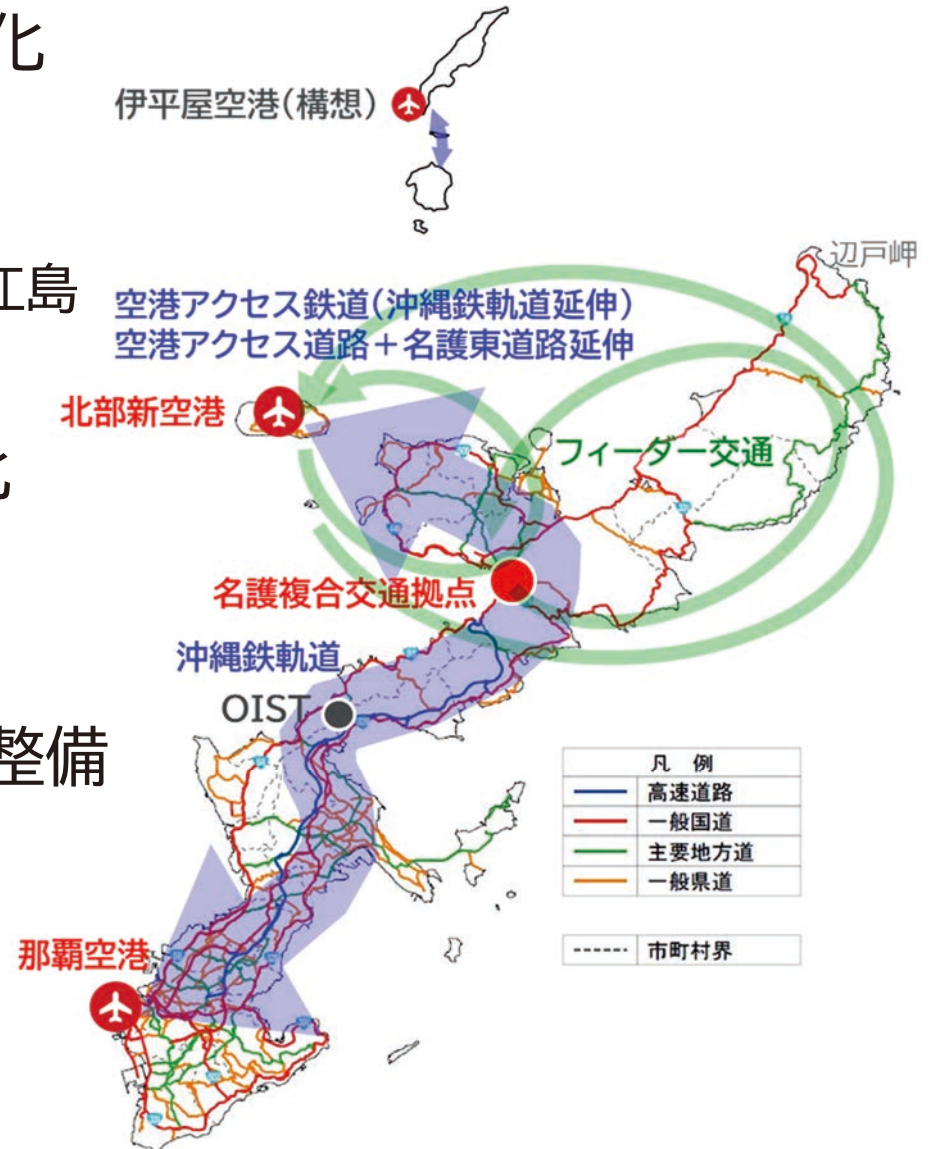
- ・伊江島空港再整備
- ・空港アクセス道路(名護東道路に接続)
- ・空港アクセス鉄道(沖縄鉄軌道延伸[伊江島～名護])

### ■南北基幹交通ネットワークの強化

- ・名護東道路延伸(沖縄自動車道と連絡)
- ・南北鉄軌道及び延伸

### ■沖縄北部振興に資する地域交通整備

- ・名護複合交通拠点
- ・フィーダー交通
- ・伊平屋空港構想との連携



## ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

# 「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」の提言

### ■伊江島空港の滑走路の延伸

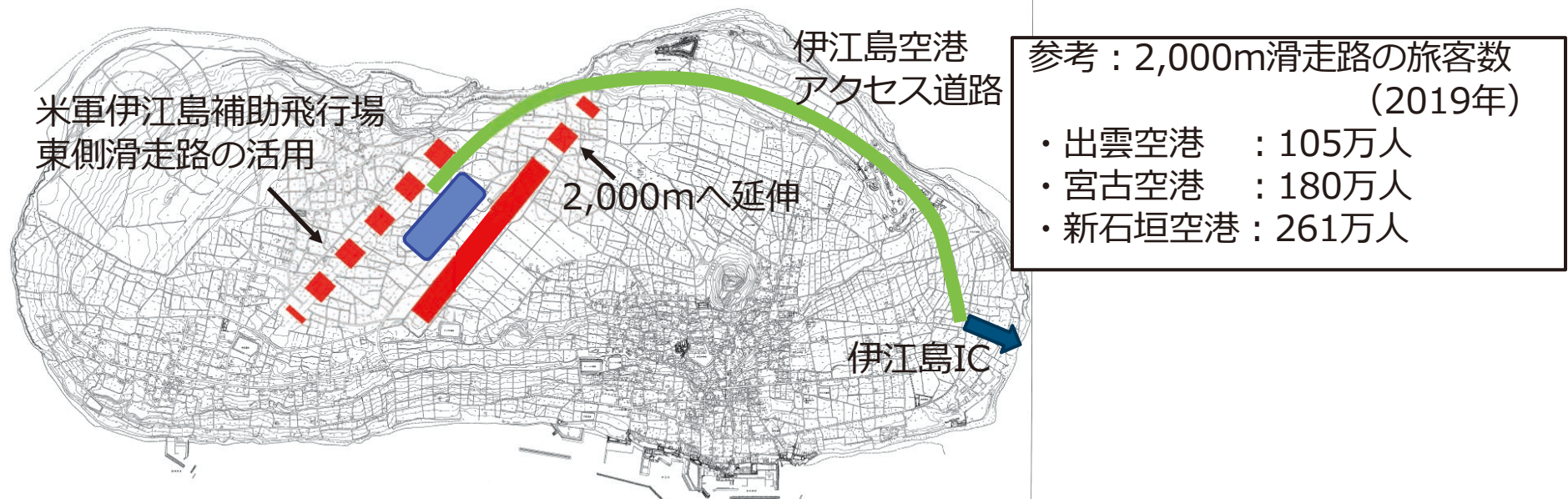
・1,500m⇒2,000m(300万人、近距離国際化対応)

⇒需要に応じて2,500mへ延伸

(米軍基地返還後、伊江島補助飛行場東側滑走路の活用)

### ■空港ターミナルの整備

### ■那覇空港との経営統合による定期便の運営※



※空域について米軍との調整が必要であるが、過去に使用した実績がある



# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## 「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」の提言

### ■需要イメージ

#### 北部地域の航空需要（発着）

**700万人/年（想定値）**

- ・海洋博公園入園者数：約500万人
- ・北部テーマパーク来場者数：約100万人（想定）
- ・その他来訪者数（ビジネス含む）：約100万人（想定）
- ・航空需要 = 来訪者数 × 2（発着） × 島外比率（約5割と想定）

**北部新空港利用者数（発着）：300万人/年**

沖縄本島航空需要のうち、  
**約1割の300万人/年**が  
北部新空港へ転換と想定

**沖縄本島航空需要（発着）  
2,700万人/年（想定値※）**

**那覇空港利用者数（発着）：2,400万人/年**

**400万人/年**

**300万人/年**



※沖縄本島航空需要の想定

- ・「那覇空港構想段階PIのためのレポート（平成20年12月）における2007年から2030年の伸び率は、1.16~1.42倍（中間値：1.35倍）
- ・同程度の伸び率が続くと想定し、2019年度実績2,061万人×1.35倍（中間値）≒2,700万人

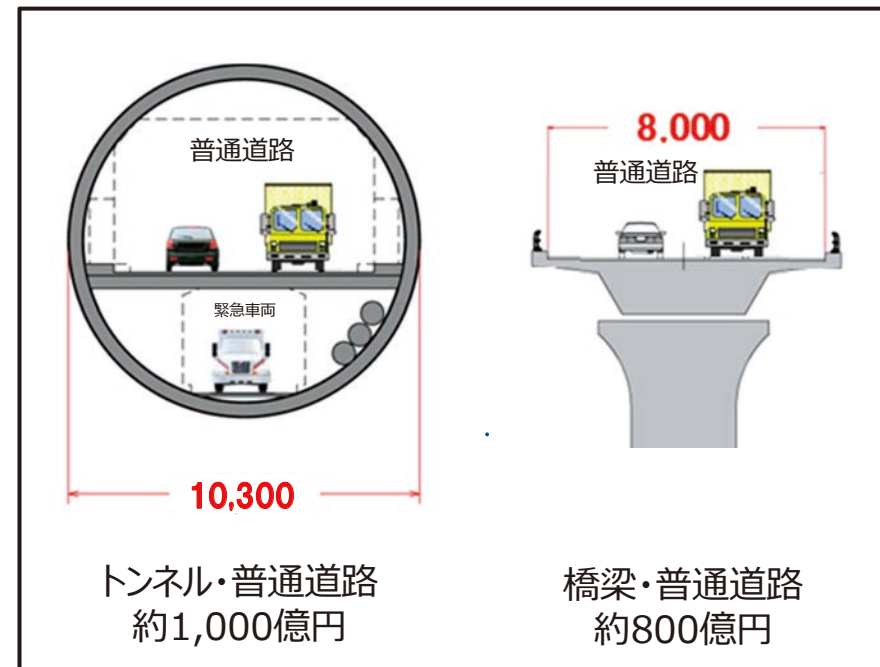
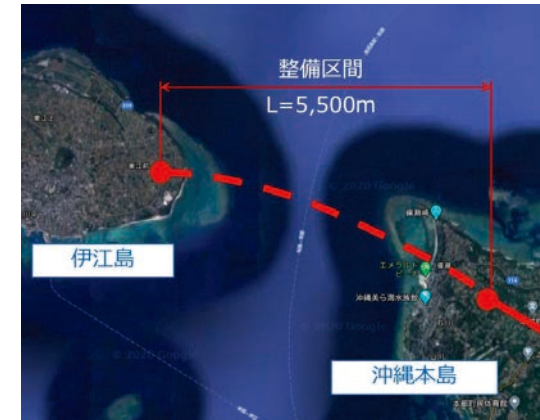


# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## 「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」の提言

### ■ 空港アクセス道路の整備

- ・伊江島～本島間をトンネル又は橋梁で整備(約5.5km)
- ・自動運転による安全性向上の観点から、道路路肩幅員を特例値として道路幅員を縮小し、事業費を縮減
- ・トンネル構造の場合、環境・景観面に加えて、有事の際のシェルター機能に注目
- ・本島では、名護東道路延伸部と接続し、沖縄自動車道とネットワーク化



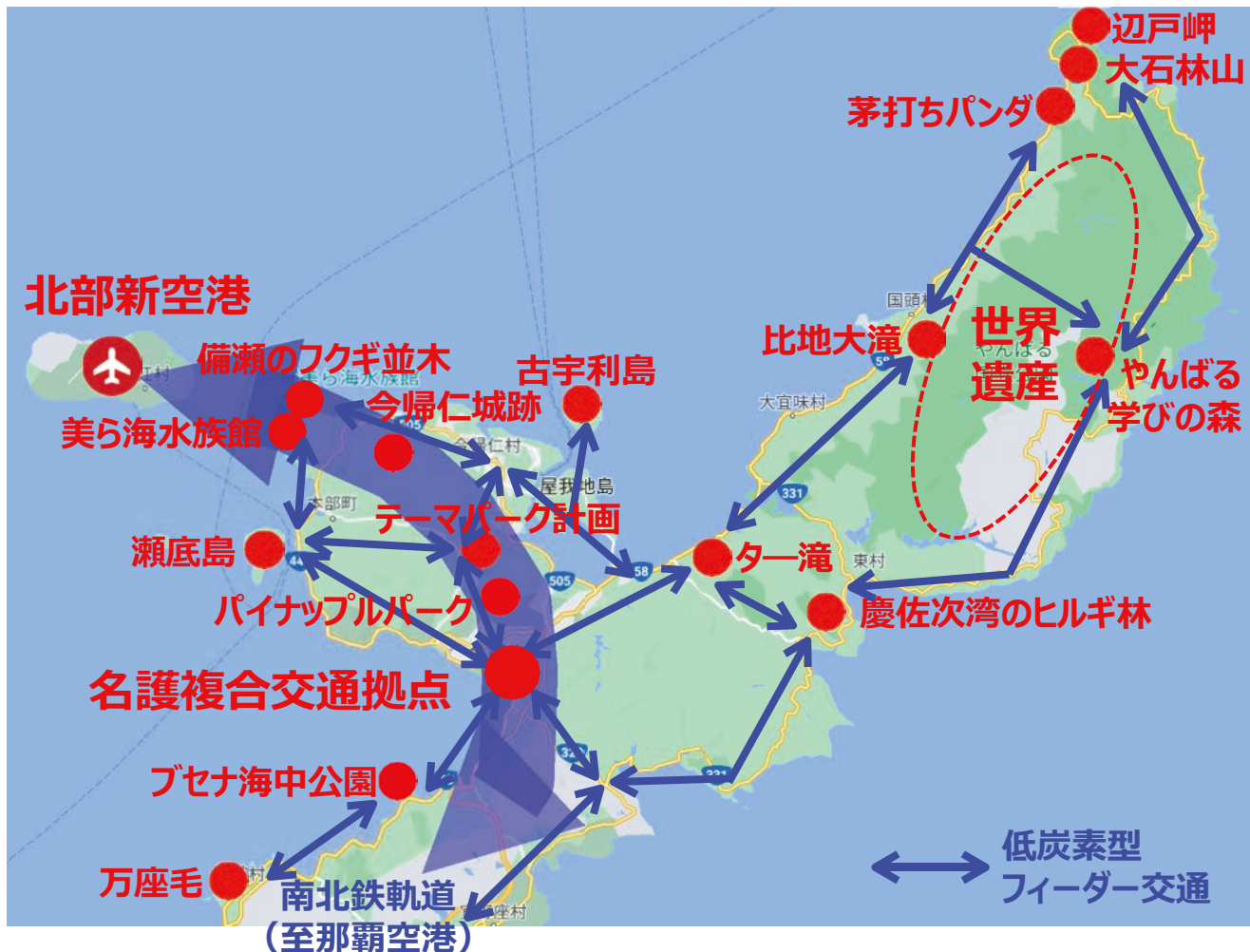
空港アクセス道路の構造と事業費（例示）

# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## 「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」の提言

### ■沖縄北部振興に資する地域交通整備

- ・名護複合交通拠点と低炭素型フィーダー交通



低炭素型交通  
(カーボンニュートラル)



# ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

## プロジェクトの推進方策

### ■事業スキーム

- ・沖縄の独自財源(沖縄振興予算、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型観光税による観光エリアマネジメント

### ■段階的整備・運用

- ・「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」は、「沖縄 健康・幸せ島構想」では第二期(2040年代後半)以降のプロジェクト
- ・北部新空港整備により北部地域の利便性向上と同時に環境に配慮した交通マネジメントも可能に

第1期 (2030年頃)



第2期 (2040年代後半)



第3期 (長期)



## ①【沖縄本島ツインゲートウェイ構想】

### プロジェクトの効果

■ 沖縄北部地域への経済波及効果: 約4,500億円/年※

※観光に起因する効果であり、他の産業効果を含むとさらに大きくなる

■ 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



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)

■ 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)

提言プロジェクト ②

---

## 大那覇空港構想



# 那覇空港の現状と課題

### ■航空需要の伸びに応じた施設規模不足

- ・現ターミナルエリアは狭隘で施設拡張が困難
- ・離発着回数が国の基準を超え、慢性的な運行遅れが発生
- ・現ターミナル配置のままでは、第2滑走路の供用後も、離発着能力を十分に発揮できない

### ■非効率、非機能的な施設配置とサービスレベル

- ・滑走路と各施設位置のずれ
- ・交通アクセス及び2次交通との連携不足(モノレール、レンタカー、フェリー等海上交通)
- ・駐車場容量の不足、拡張用地の確保も困難

### ■各計画、構想との連携による相乗効果の発揮が無い

- ・現在の大那覇空港構想は、空港単独の構想になっている
- ・沖縄の玄関である空港において、各計画、構想が連携し、体感できる場所、空間が必要

## ②【大那覇空港構想】

# 「大那覇空港構想」の提言

### ■「世界最高水準の国際リゾート・ビジネス空港」の整備

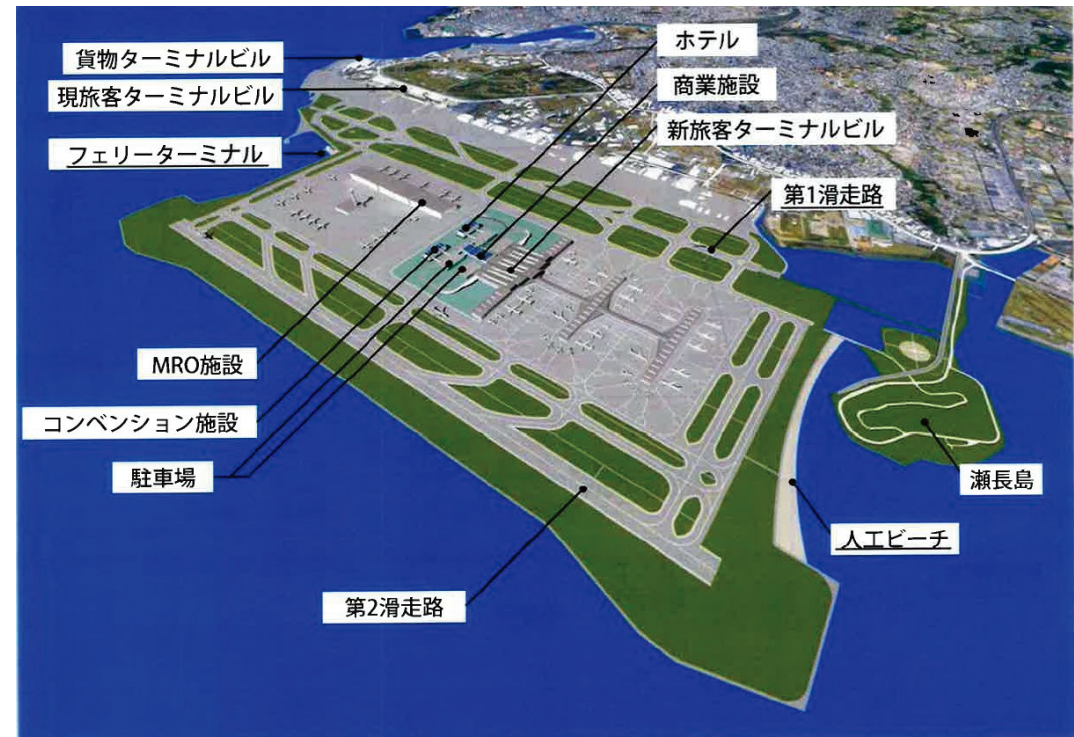
- ・第一滑走路と第二滑走路の間を埋立て
- ・新旅客ターミナルビル、ホテル・商業施設、コンベンション施設、MRO施設、フェリーターミナル、人工ビーチなどを建設(リゾート感、エコ感あふれるデザイン、緑化等)

### ■交通アクセス・交通連携

- ・モノレールやレンタカーなどの2次交通を含む次世代総合交通ステーションを地下空間に整備
- ・瀬長島～旅客ターミナルエリア連絡道路の整備

### ■付加価値向上と利用者利便向上

- ・ストレスフリーな空港  
(IT、AI、自動化で手続きの一元化、空港内移動中のストレスフリー化)
- ・街とシームレスな空港  
(顔認証等最新技術で街中の観光スポット、ホテル、ショッピング、レストラン等とサービス連携)
- ・移動のストレスフリーな空港  
(MAASを活用した広域移動、各種二次交通移動[空飛ぶクルマを含め]のサービス連携)
- ・カーボンニュートラルな空港  
(再生可能エネルギー活用、SAFの製造拠点誘致、水素活用等)



出典:那覇空港中長期構想(平成29年10月)



# プロジェクトの推進方策

### ■国の支援制度の最大限の活用

### ■民間による創意工夫を活かした一体運営(PFI、コンセッション等)

- ・路線誘致、空港利便性向上
- ・地域企業も含めた官民のパートナーシップ形成
- ・長期的な計画にもとづく経営、投資

### ■沖縄関連各計画、構想との連携

- ・空港単独の視点ではなく、沖縄全体の各計画、構想と連携した整備、システム構築
- ・人材育成(空港運営、整備[MRO等]のみではなく、各計画、構想の人材育成とも連携)

#### <参考:各計画、構想>

- ・沖縄県DX推進計画
- ・沖縄県クリーンエネルギー・イニシアティブ
- ・健康幸せ島構想/ベンチャーエコシステム
- ・沖縄本島ツインゲート構想、南北鉄軌道、中南部都市圏幹線道路、地域の核となる複合交通拠点
- ・沖縄港クルーズ国際母港化 など

## ②【大那覇空港構想】

# プロジェクトの効果

### ■増加する空港需要への対応

- ・フライト3～5時間圏域にアジア主要都市、20億人の需要を受け入れる好立地を活用

### ■空港施設のサービスレベル向上(世界最高水準)

- ・IT、AI、自動化等最新技術を活用し、ストレスフリーな空港整備

### ■地域活性化、沖縄振興への貢献

- ・大那覇空港実現が沖縄活性化の扇のかなめ役割

### ■沖縄関連各計画、構想との連携による相乗効果を発揮

#### ・ストレスフリーな空港及び街とシームレスな空港

- ・沖縄県DX推進計画と連携
- ・シリコンアイランド/アーキペゴラ構想と連携

#### ・移動のストレスフリーな空港

- ・沖縄ツインゲート構想、南北鉄軌道及びその延伸、中南部都市圏幹線道路、地域の複合交通拠点、沖縄MaaS、沖縄港クルーズ国際母港化などと連携

#### ・カーボンニュートラルな空港

- ・沖縄県クリーンエネルギー・イニシアティブと連携
- ・県土カーボンニュートラル軸と連携
- ・健康幸せ島構想/ベンチャーエコシステムと連携



関連インフラプロジェクトとの連携

提言プロジェクト ③

---

那覇港の国際クルーズ船母港化、  
本部港・中城湾港の拠点港湾化

### ③【那覇港の国際クルーズ船母港化、本部港・中城湾港の拠点港湾化】

## 沖縄のクルーズ受け入れ態勢の課題

#### ■沖縄本島の港湾機能(物流、人流)が那覇港に一極集中

⇒ 物流, 人流ともに那覇港に一極集中しているため, 水域や背後圏の機能が混在し, 混雑している。

#### ■世界的なクルーズ機能のポテンシャルが活かせていない

⇒ 複数客船が同時に着船できる連続バースや背後の客船ターミナルが十分整備されていない。

⇒ フライ&クルーズのポイントである空港との近接性が十分に活かせていない。

⇒ 先島・奄美などへのクルーズルートや沖縄本島北部地域などへの観光ルートが十分に開拓されていない。

### ③【那覇港の国際クルーズ船母港化、本部港・中城湾港の拠点港湾化】

## 提案

- クルーズ船について、那覇港を国際母港化とするため、複数客船が同時に着船できる国際規模の連続バースを整備し、本部港を北部地域の受入拠点とするため、大型岸壁を整備する。
- 物流機能についても、東海岸の中城湾港等を強化し、東西で機能分担を図り、那覇港集中の是正を図る。
- 客船ターミナルと空港や都心・観光地との移動の容易性を確保するため、交通基盤の整備や先進的な取組みとの連携を図る。



### ③【那覇港の国際クルーズ船母港化、本部港・中城湾港の拠点港湾化】

## プロジェクトの推進方策

- 国際旅客船拠点形成港湾として国から指定されている那覇港と本部港において、国際的な客船社と一緒に、客船ターミナルの整備やクルーズルートの開発等を行う。
- 交通基盤の整備や先進的な取組みとの連携を図る。
  - 交通基盤の整備
    - \* 交通の南北軸として、沖縄自動車道の延伸や北部延伸道路の整備及び鉄軌道の導入
    - \* 那覇空港において、滑走路間に新ターミナルビルの整備や那覇港とのアクセスの向上など
  - 先進的な取組み
    - \* 客船ターミナルで航空機のチェックインができるシステムの導入
    - \* 交通拠点と観光地等を結ぶ空飛ぶクルマの導入など

### ③【那覇港の国際クルーズ船母港化、本部港・中城湾港の拠点港湾化】

## プロジェクトの効果

#### ■母港化による経済効果が飛躍的増大

・クルーズ船がもたらす経済効果(一人当たり)は、寄港地の場合3～4万円に対し、母港になると42万円という調査結果がある(※1)。

#### ■成長するアジア圏のクルーズ市場の取り込み

・アジアのシェア:2016年9.2%→2018年20.0%

#### ■交通ネットワーク整備と一体となった観光地, ホテルとの連携による地域開発

#### ■クルーズネットワークを通じて, 先島・奄美へも経済波及効果

※1「クルーズ振興を通じた地方創生～クルーズ100万人時代に向けた取組み～」国土交通省H27年2月



提言プロジェクト ④

---

## 地域の核となる複合交通拠点

## ④【地域の核となる複合交通拠点】

### 現状と課題

#### ■名護以北の利便性向上

⇒ 沖縄本島北部エリアにおいては、自動車専用の広域幹線ネットワークの構築が名護以北においては不十分な状況であり、地域住民及び観光客の移動時間距離が他のエリアに比べて長い状況

#### ■圏域中心拠点都市(沖縄市・名護市)の中心性の低下

⇒ 中部・北部圏域の中心拠点都市である沖縄市・名護市の郊外化による中心市街地が空洞化

#### ■地域間の連携

⇒ 沖縄本島は中南部(17市町村)、北部(12市町村(伊江島含む))は多くの自治体で構成され、自治体圏域内にとどまらない、大小様々な経済生活圏、歴史文化自然圏が重層的に重なりあう多様な島

■多様な拠点の展開等による機能連携と圏域構造の方向性(拠点機能)

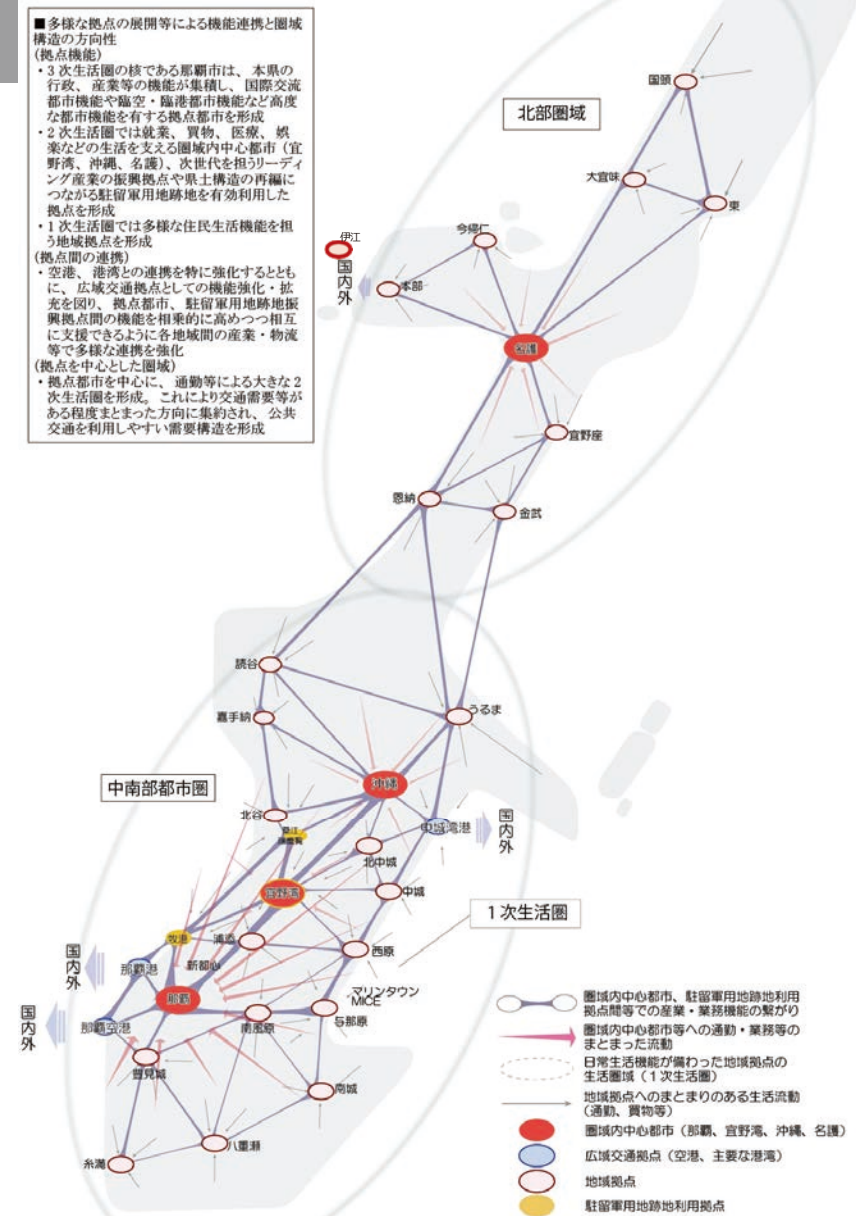
- ・3次生活圏の核である那覇市は、本県の行政、産業等の機能が集積し、国際交流都市機能や臨空・臨港都市機能など高度な都市機能を有する拠点都市を形成
- ・2次生活圏では就業、買物、医療、娯楽などの生活を支える圏域内中心都市(宜野湾、沖縄、名護)、次世代を担うリーディング産業の振興拠点や県土構造の再編につながる駐留軍用地跡地を有効利用した拠点を形成
- ・1次生活圏では多様な住民生活機能を担う地域拠点を形成

(拠点間の連携)

- ・空港、港湾との連携を特に強化するとともに、広域交通拠点としての機能強化・拡充を図り、拠点都市、駐留軍用地跡地振興拠点間の機能を相乗的に高めつつ相互に支援できるように各地域間の産業・物流等で多様な連携を強化

(拠点を中心とした圏域)

- ・拠点都市を中心に、通勤等による大きな2次生活圏を形成。これにより交通需要等がある程度まとまった方向に集約され、公共交通を利用しやすい需要構造を形成



出典: 沖縄県総合交通体系基本計画(沖縄県)

## ④【地域の核となる複合交通拠点】

# 「道路交通網やまちづくりと連携した拠点整備」の提言(その1)

### ■事業概要

- 広域道路や幹線公共交通システムの整備と連携した交通拠点(胡屋交通結節点、名護複合結節点を想定)の整備
- 交通拠点整備と連携した中心市街地の機能再構築
- デザインセンター等の交流連携機能を高める拠点の整備

### ■効果

- 幹線公共交通システムの利便性が向上し公共交通分担率が高まる
- 公共交通分担率の高まりにより、長期的な鉄軌道整備に向けての機運が高まる
- 交流拠点の整備連携した都市機能の再構築により、地域の中心性が高まる

### ・沖縄市交通拠点(胡屋・中央地区)のイメージ



### ●交通結節点の機能イメージ



出典:沖縄市交通拠点整備基本構想(沖縄市)



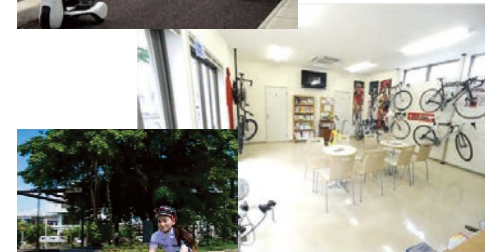
## ④【地域の核となる複合交通拠点】

# 「道路交通網やまちづくりと連携した拠点整備」の提言（その1）

・名護複合交通拠点のイメージ(交通結節機能×エピセンター)



出典：平成24年度「鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進検討業務」報告書

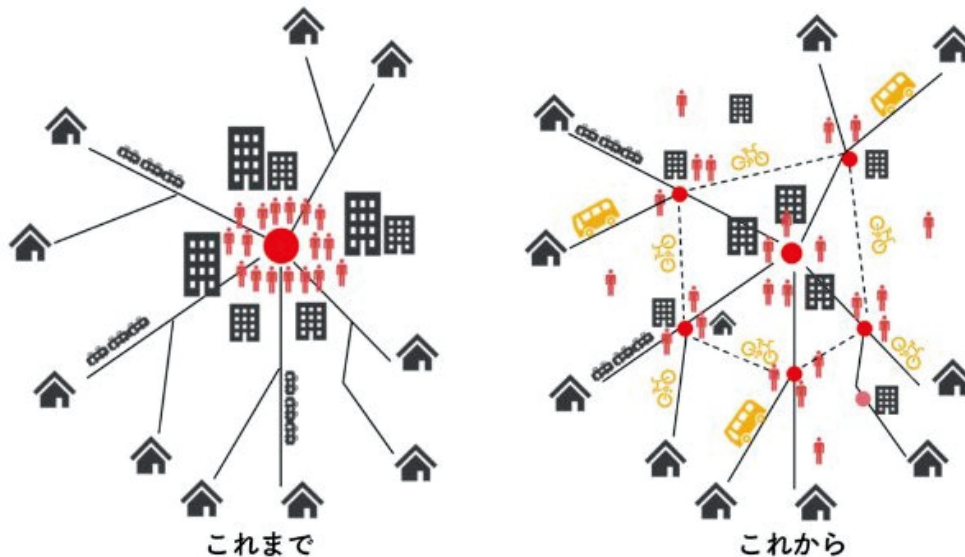


## ④【地域の核となる複合交通拠点】

# 「道路交通網やまちづくりと連携した拠点整備」の提言(その2)

### ■事業概要

- 広域交通網や広域拠点整備と連携した重層的な地域拠点の整備
- 既存生活拠点や観光拠点の機能強化(道の駅等)



図左) これまで：大きな拠点を中心としたまちづくり

図右) これから：地域の小さな拠点を中心したまちづくり

### ■効果

- 地域生活や観光を支える“大小さまざまな拠点”を形成することにより、地域コミュニティの持続的な賑わいや地域や地域の人と多様に関わる「関係人口」の増加が期待できる



提言プロジェクト ⑤

---

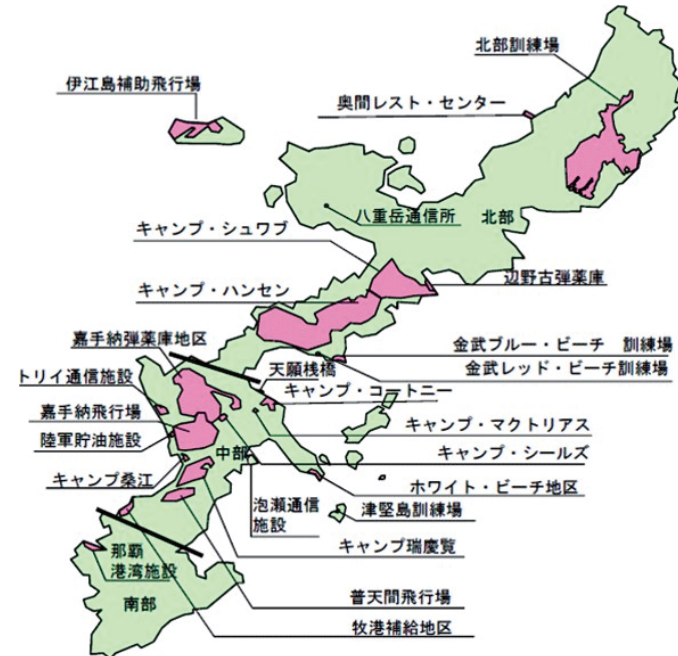
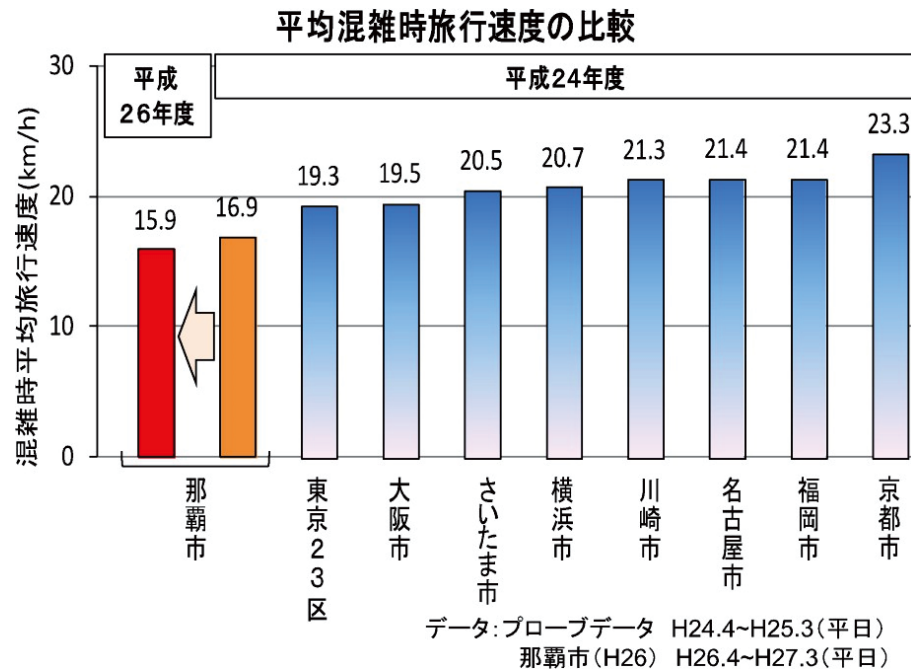
## 南北鉄軌道及びその延伸



## ⑤【南北鉄軌道及びその延伸】

### 現状と課題

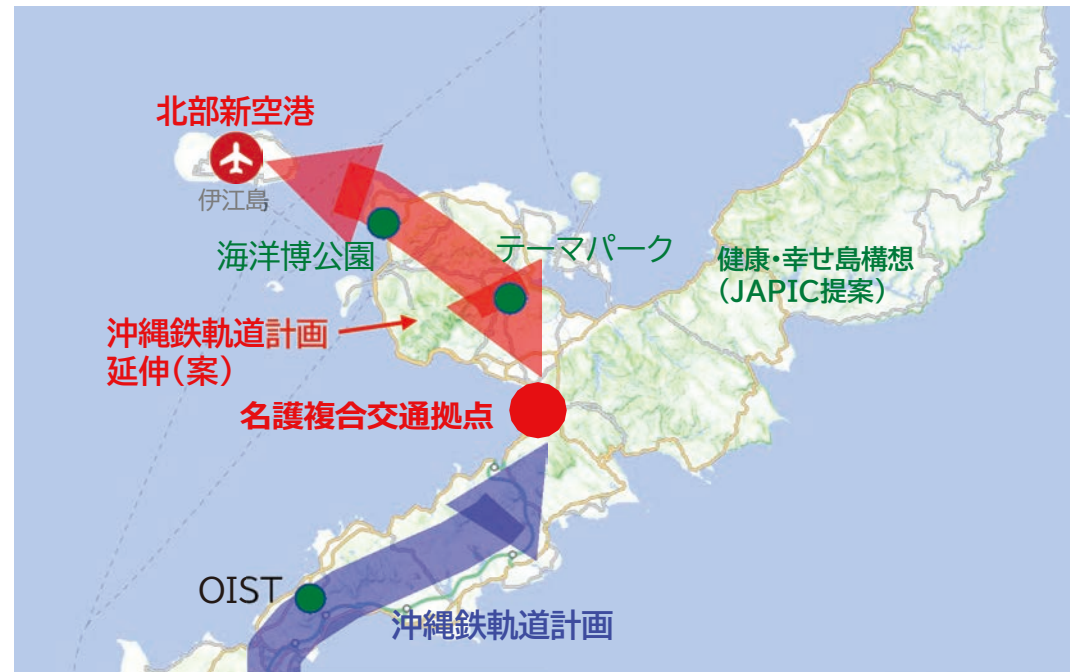
- 渋滞問題: 東京・大阪より混雑する那覇市の道路
- 観光振興: 沖縄県のGDPの2割強を占める観光業
- 南北格差: 北部地域の所得は那覇市の約85%
- 基地問題: 沖縄本島の面積の約15%が米軍基地



## ⑤【南北鉄軌道及びその延伸】

### 「新・沖縄鉄軌道」の提言

- 現在の沖縄鉄軌道計画＋沖縄北部空港への鉄軌道延伸
  - ・名護市～沖縄北部空港(25～30km)
- 鉄軌道を軸とした新たなモビリティネットワークの構築
  - ・北部地域フィーダー交通
  - ・やんばるエリアへのグリーンスローモビリティ
  - ・沖縄MsaaS 等
- 沖縄鉄軌道の多機能化
  - ・無人運転、24時間運転
  - ・貨客混載等
- 沖縄鉄軌道と連携した産業誘致・沿線まちづくり
  - ・基地返還と一体となったまちづくりも視野に



沖縄鉄軌道延伸(案)と段階的整備(案)のイメージ

## ⑤【南北鉄軌道及びその延伸】

# プロジェクトの推進方策

### ■ 段階的整備

- ・第1期:那覇空港～沖縄市
- ・第2期:沖縄市～名護市
- ・第3期:名護市～北部新空港

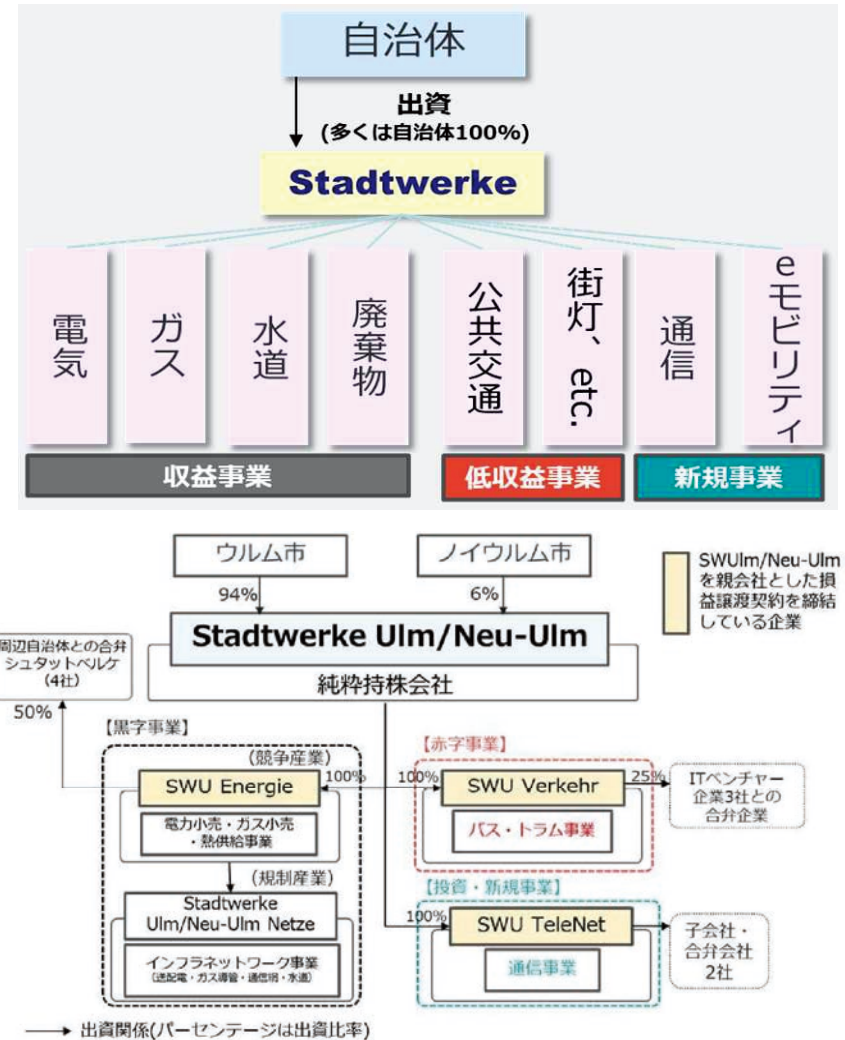
### ■ 鉄軌道延伸の実現化スキーム

#### ① 整備新幹線型上下分離方式

- ・インフラ部分は公的機関の全額負担

#### ② 沖縄版シュタットベルケ

- ・エネルギー事業等の収益を、非採算事業である鉄道事業2次交通・新モビリティ事業に投入



出典:インフラ・公共サービスの効率的な地域管理に関する研究(2021年、国土交通政策研究所)  
 独・シュタットベルケにおける公共交通事業(不採算事業)の運営スキーム

## ⑤【南北鉄軌道及びその延伸】

### プロジェクトの効果

- 北部振興(南北格差の是正)
- 沖縄本島全体の観光振興
  - ・本部半島・やんばるエリア・西海岸リゾートへのアクセス性向上
  - ・観光周遊ルートの充実 等
- 渋滞緩和
  - ・空港分散による那覇市内の渋滞緩和
  - ・西海岸リゾートエリアの観光渋滞緩和
- 各種プロジェクトとの連携・推進
  - ・沖縄本島ツインゲートウェイ構想(空港アクセス機能の強化)
  - ・沖縄北部地域振興(健康・幸せ島構想 等)

提言プロジェクト ⑥

---

## 新・北部広域道路

## ⑥【新・北部広域道路】

# 「新・北部広域道路ネットワーク」の提言

### ■提言概要

- 名護東道路から先の自動車専用の広域幹線ネットワークの拡充を図る。

【JAPIC提言:追加候補路線】

- 伊江島～本部連絡道路
- (仮称)国頭方面延伸道路

### ■効果

- 北部広域道路のさらなる延伸整備により、北部空港整備の効果を北部圏域全体に波及
- 北部圏域の各拠点間の時間距離を短縮化することで各拠点の滞在時間が高まる
- 那覇からの日帰り観光等の利便性が向上



新・北部広域道路ネットワーク



提言プロジェクト ⑦

---

## 中南部都市圏地域交通

## ⑦【中南部都市圏地域交通】

### 120万都市中南部都市圏の現状と課題

#### ■駐留軍用地による都市圏の分断

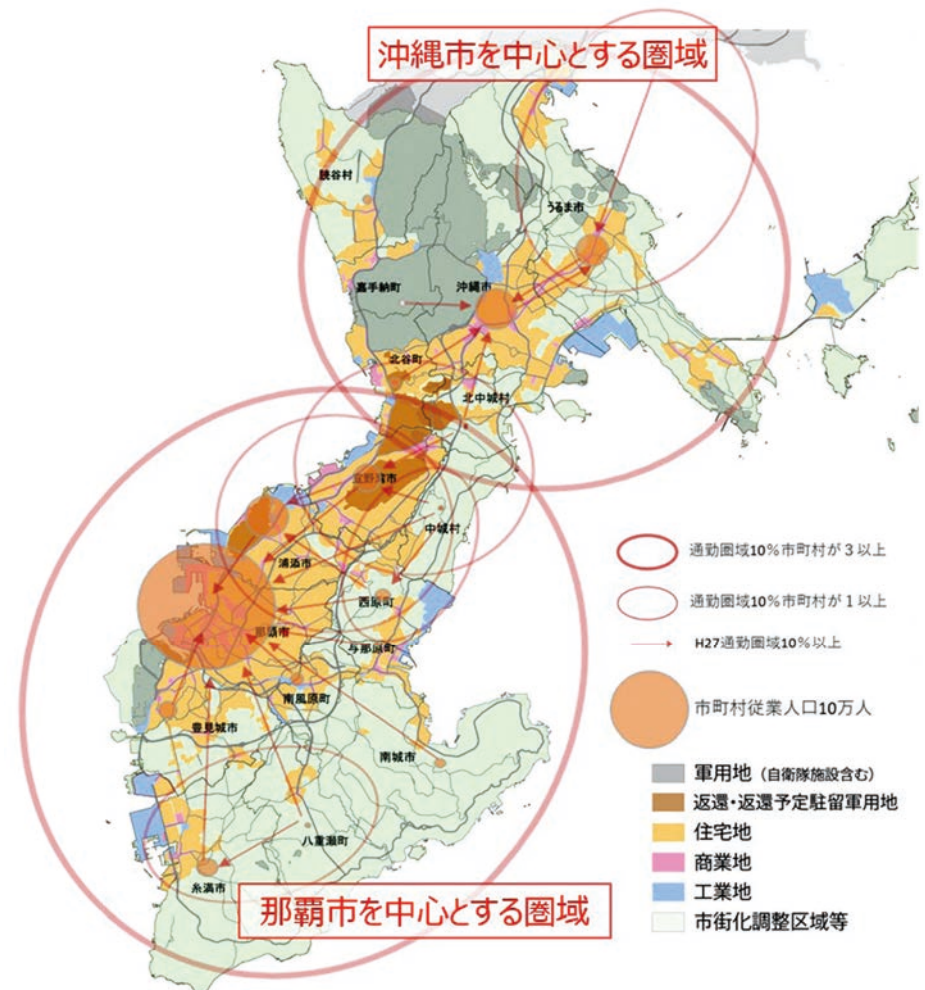
⇒ 土地利用の制約下における歪な道路交通網

#### ■過度な自動車利用

⇒ 自動車交通の円滑化のみならず、公共交通の利便性向上を図り、過度な自動車利用の抑制

#### ■那覇都心の中心性の低下

⇒ 沖縄県那覇市では、広範囲にわたり慢性的な交通混雑が発生。(平均速度は全国最下位)  
⇒ 沖縄の中心部の機能を有しており、加えて、那覇空港(観光客の玄関口)、那覇港(物流の玄関口)の機能が集中  
⇒ 現在、那覇市内に対する路線計画が無く、市内の交通混雑低減に関する抜本的対策がない。



## ⑦【中南部都市圏地域交通】

# 「南北幹線道路を連絡する東西ラダー型広域幹線道路網の構築」の提言

### ■事業概要

- 南北幹線道路を連絡する東西ラダー型(ハシゴ型)広域幹線道路を構築する。

#### 【追加候補路線】

- (仮称)中部西道路(沖縄北～国道58号)
- (仮称)山里IC(ローワープラザ地区の部分スマートIC)
- 喜舎場スマートICのフルIC化(喜舎場ハウジング地区)
- (仮称)中部横断道路(国道330号～国道58号)

### ■効果

- いびつな道路網の改善による自動車交通の円滑化
- 沖縄自動車道の利用促進
- 南北広域幹線道路間の連携強化(進化型のハシゴ道路網)



## ⑦【中南部都市圏地域交通】

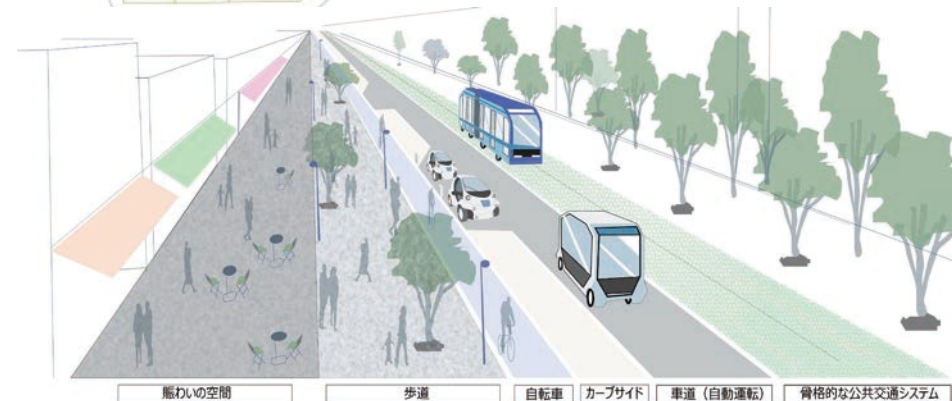
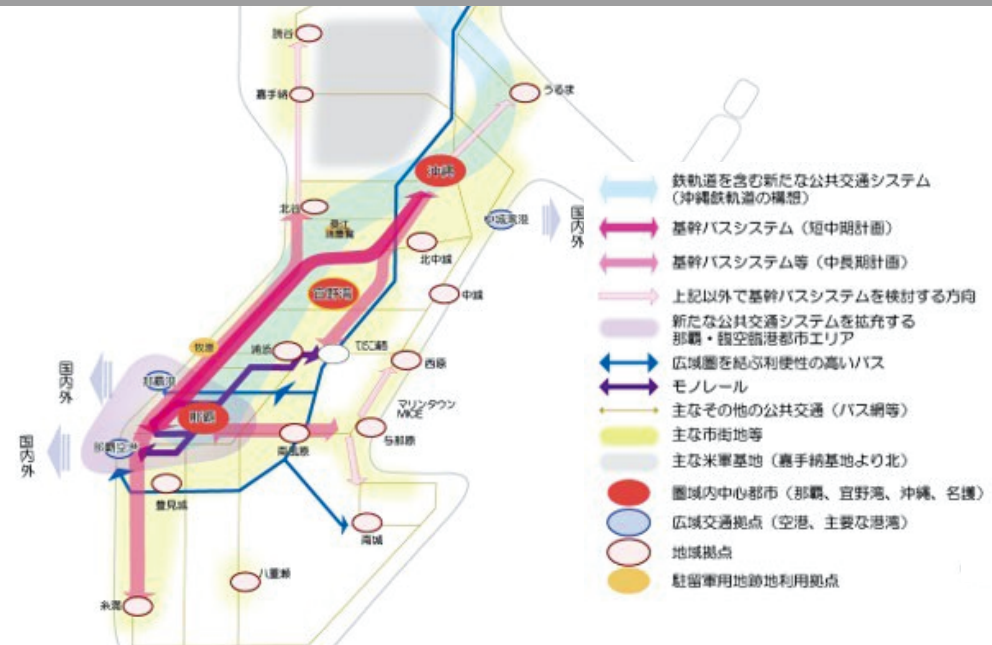
# 「多様な価値を支える多機能で高度な道路空間の構築」の提言

### ■事業概要

- 幹線公共交通システムとして期待されている基幹バス(那覇～浦添～宜野湾～北中城～沖縄)の高度化を図るために、自動運転等の先進技術を活用した沖縄次世代都市交通システムの導入を促進するものとする。
- 車両の高度化のみならず、自動走行専用空間の構築など、ハードインフラも含めた一体的な導入支援を行う。
- また、那覇バスBTをはじめ各エリアの中心拠点(沖縄市)においては交通拠点の整備促進を図り、拠点を中心とした各種モビリティの活用を図る。

### ■効果

- 人口が集中する那覇～沖縄・北谷、宜野湾～沖縄、那覇～与那原、那覇～糸満等の幹線公共交通の高度化によりサービスレベルが高まり公共交通の利用促進が図られる。



出典：沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県）

（小型モビリティシェアリング・  
荷捌き車両・移動販売車等のマネジメント）



## ⑦【中南部都市圏地域交通】

# 「那覇都心部のまちづくりと一体となった都心道路網形成」の提言

### ■事業概要

- 那覇市内における都市高速道路の整備
  - 中央環状道路南側の都市高速道路規格化(那覇東BPほか)
  - 外郭環状道路の整備(那覇北道路、小禄道路)
  - インターアクセス道路及び延伸部の整備促進(乗用車専用も検討)
- 沖縄自動車道IC付近の混雑緩和に資するロングランプの整備
- 国際通りトランジットモールの進化(エリア・時間の拡大)、都心街路の面的ウォークアブル化
- PDS(Parking Deposit System)の導入等による都心通過交通抑制



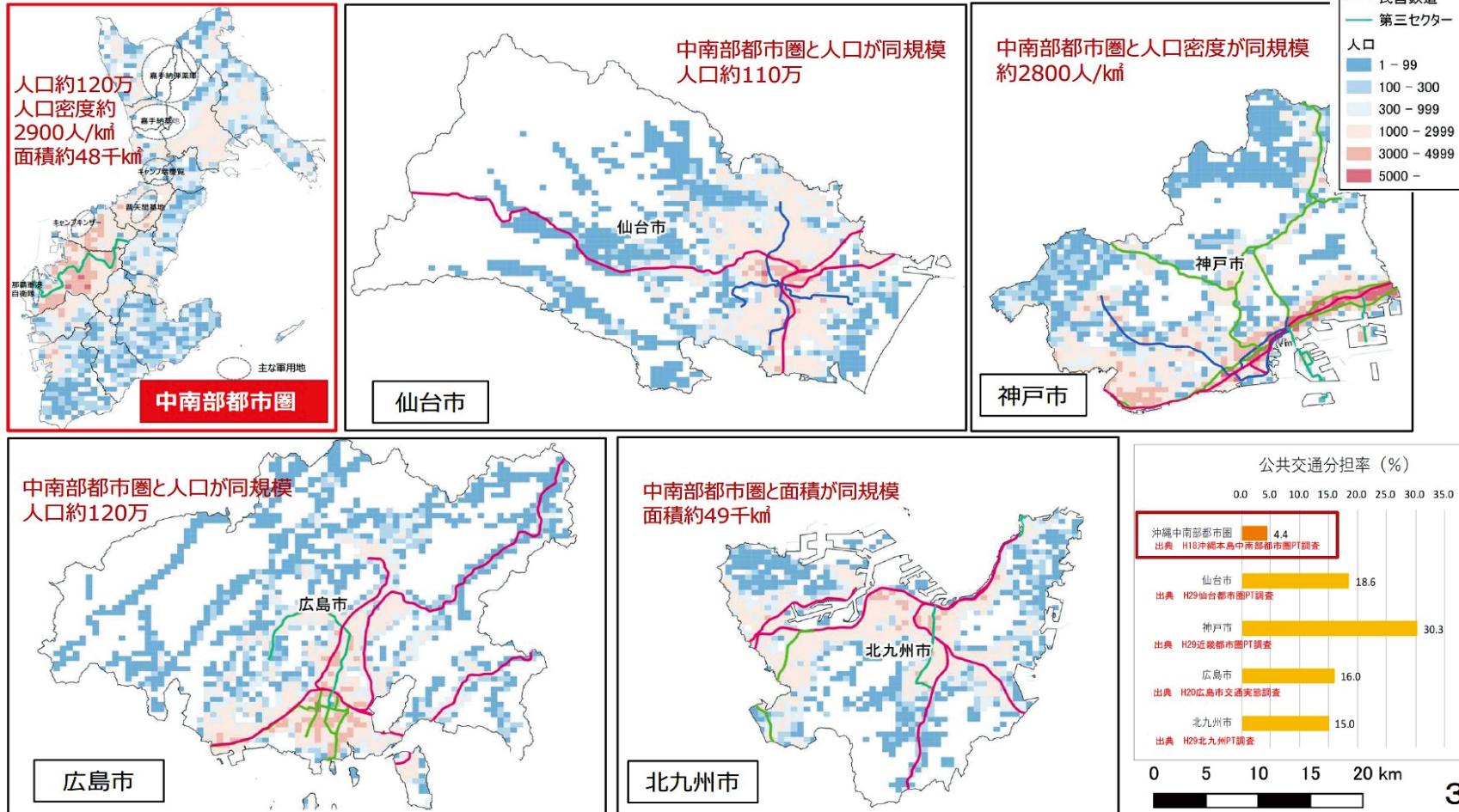
### ■効果

- [産業活動の活性化]那覇市内の円滑性向上による経済活動の損失低下
- [産業活動の活性化]那覇港・那覇空港への移動に対するリードタイムの短縮、定時性の確保
- [地域活力の醸成]那覇市内の移動円滑性向上による日常生活の質の向上、グリーンでウォークアブルな都心交通環境形成によるポストアーバン時代の都心価値創造

# ⑦【中南部都市圏都市道路】

## 参考) 中南部都市圏及び類似都市圏の状況

- 中南部都市圏は、**他の主な政令指定都市と人口、面積、人口密度等で類似するほどの都市規模**を有している
- 同規模政令指定都市は、市街地と一体的な骨格的な公共交通軸を形成しているが、**中南部都市圏は公共交通基盤が極めて脆弱の中で政令市並みの集積と市街地の拡大**が生じている



出典：公共交通NW（国土数値情報（R1）、人口（国勢調査H27）

提言プロジェクト ⑧

---

## 空飛ぶクルマ



## ⑧【空飛ぶクルマ】

# 現状と課題

■ 沖縄の基幹産業である観光振興

■ 島しょ部の利便性向上

■ 新産業育成

・ 名護市スマートシティ関連産業 等

■ 空飛ぶクルマ先行地域

・ 伊平屋島で「空飛ぶクルマ」試験飛行(海上飛行は国内初、2023年6月)



名護市スマートシティ構想



伊平屋島で「空飛ぶクルマ」試験飛行

## ⑧【空飛ぶクルマ】

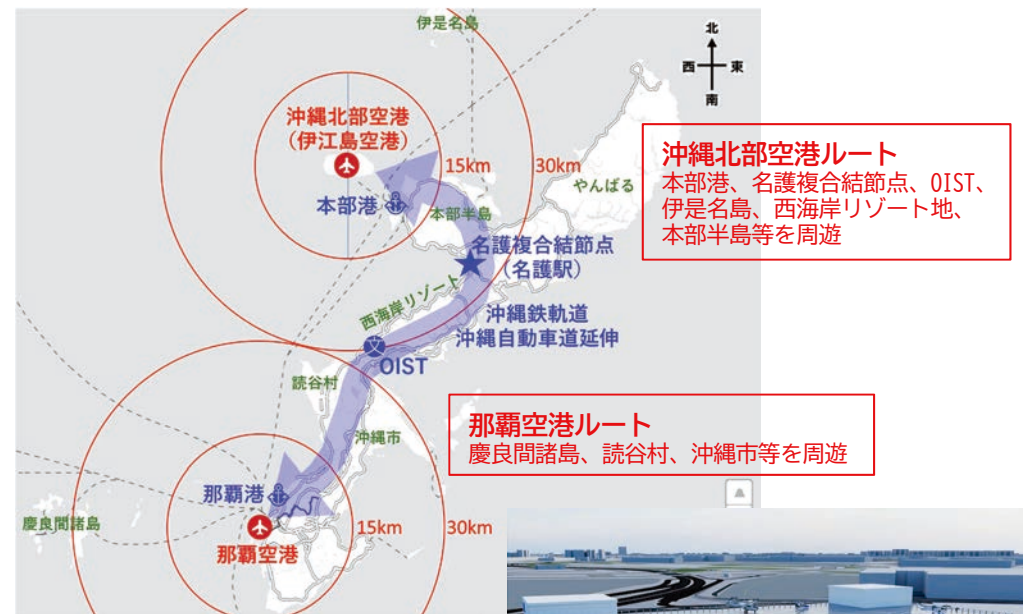
# 「空飛ぶクルマのネットワーク構想」の提言

### ■ 沖縄の特長を活かした観光振興ツール

- 島であり、リゾート地であることを活かして、空飛ぶクルマを移動手段としてのみならずアトラクション(遊覧飛行等)として先導的に導入
- バーチポート(離発着場)は、空港・旅客船ターミナルビル、主要観光地(特に交通不便地)、リゾートホテル等に設置

### ■ マルチユース型

- 観光に加えて、防災、救急救命医療、離島対策なども念頭に
- 地域交通拠点としての交通結節機能の強化



回転翼タイプの航続距離  
国産機は現在15キロで、2030年までに30キロの見通し。海外メーカーの機体は現在35キロのものもある。



# プロジェクトの推進方策

## ■段階的導入

- ・当初(実証的な取り組み):島の特徴を活かし極力沿岸部を飛行
- ・本格導入:地域政策及び需要を勘案したルート設定

## ■官民パートナーシップ運営

- ・インフラ整備に公的補助を有効活用(国交省、経産省等)
- ・民間事業を基本としつつ、公共政策部分は民間委託 等

## ■「空飛ぶクルマ」のレギュラトリー・サンドボックス

- ・航空法規制緩和のテストベッド
- ・学生教育と一貫となった受容性向上

## ■地域政策との連携

- ・スマートシティ・プロジェクトとの連携(名護等)



学生教育と一貫となった受容性向上例



# 生活・産業プロジェクト

---



提言プロジェクト ⑨

---

## 健康・幸せ島構想／ ベンチャー・エコシステム

## ⑨【健康幸せ島・ベンチャーエコシステム】

### 現状と課題

■ Well-beingの実践が日本社会に浸透していない

■ 働き方改革の推進

□ テレワーク、ワーケーションの普及

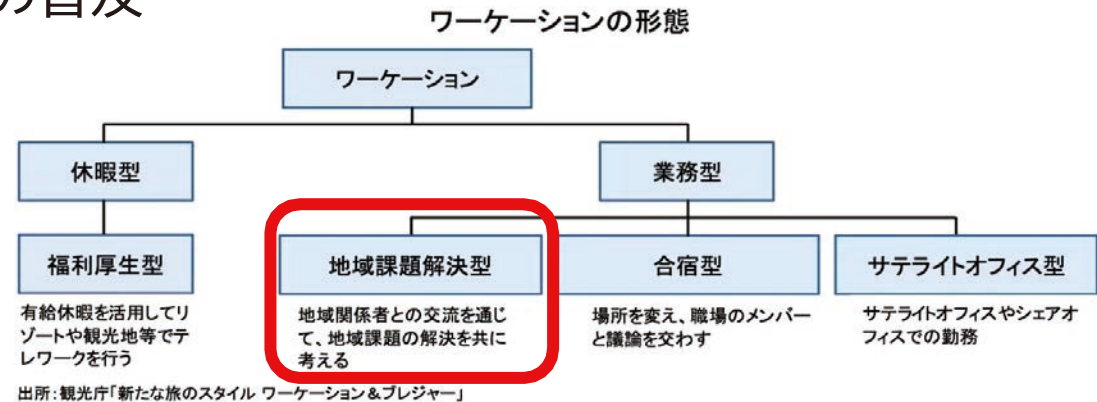
■ 出生率・婚姻率の低下

□ 少子高齢化

■ OISTと地域交流が薄い

■ 沖縄本島の南北経済格差

■ 北部地域の低い訪問率、宿泊率



## ⑨【健康幸せ島・ベンチャーエコシステム】

### 提言の基本的考え方

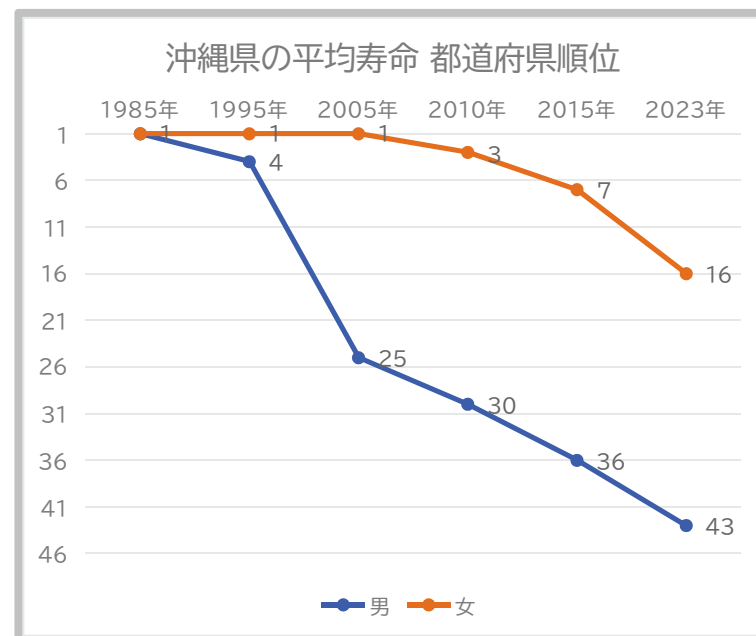
#### ■Well-beingの実践による「健康幸せ島」構想の推進

##### ーピース&ハピネスー

- 幸福度世界一を目指す
- 沖縄長寿島の復活
- 婚姻率・出生率日本一

	沖縄県	全国平均
特殊合計出生率	1.82(1位)	1.36
婚姻率(千人当たり)	5.03(2位)	4.17
離婚率(千人当たり)	2.32(1位)	1.53

出典:統計でみる都道府県のすがた2023(総務省統計局)



出典:厚生労働省HPIほかを参考に作成

#### ■OIST・琉大等との連携によるベンチャーエコシステムの構築

- 世界に冠たるベンチャーエコシステム村の形成

## ⑨【健康幸せ島・ベンチャーエコシステム】

### 提言実現のための具体的方策

#### ■長寿県、高い出生率・婚姻率をWell-beingで伸ばす

- 琉球大・名桜大に「Well-being学部」創設
- 沖縄長寿をベースとした研究開発－老化研究
- ネイチャーポジティブセラピー－予防医学研究

#### ■若い技術者、地元学生との交流の場の提供

- 出生率・婚姻率の向上

#### ■アジア裕福層、長期滞在者向けコミュニティ創出

#### ■ビルト・エンバイロメント拠点の整備

- 既存施設の運用データの処理・研究

#### ■健康版新産業特区の特定

- 内閣府、経済産業省等と連携

#### ■国内外の大手企業より若手職員の派遣

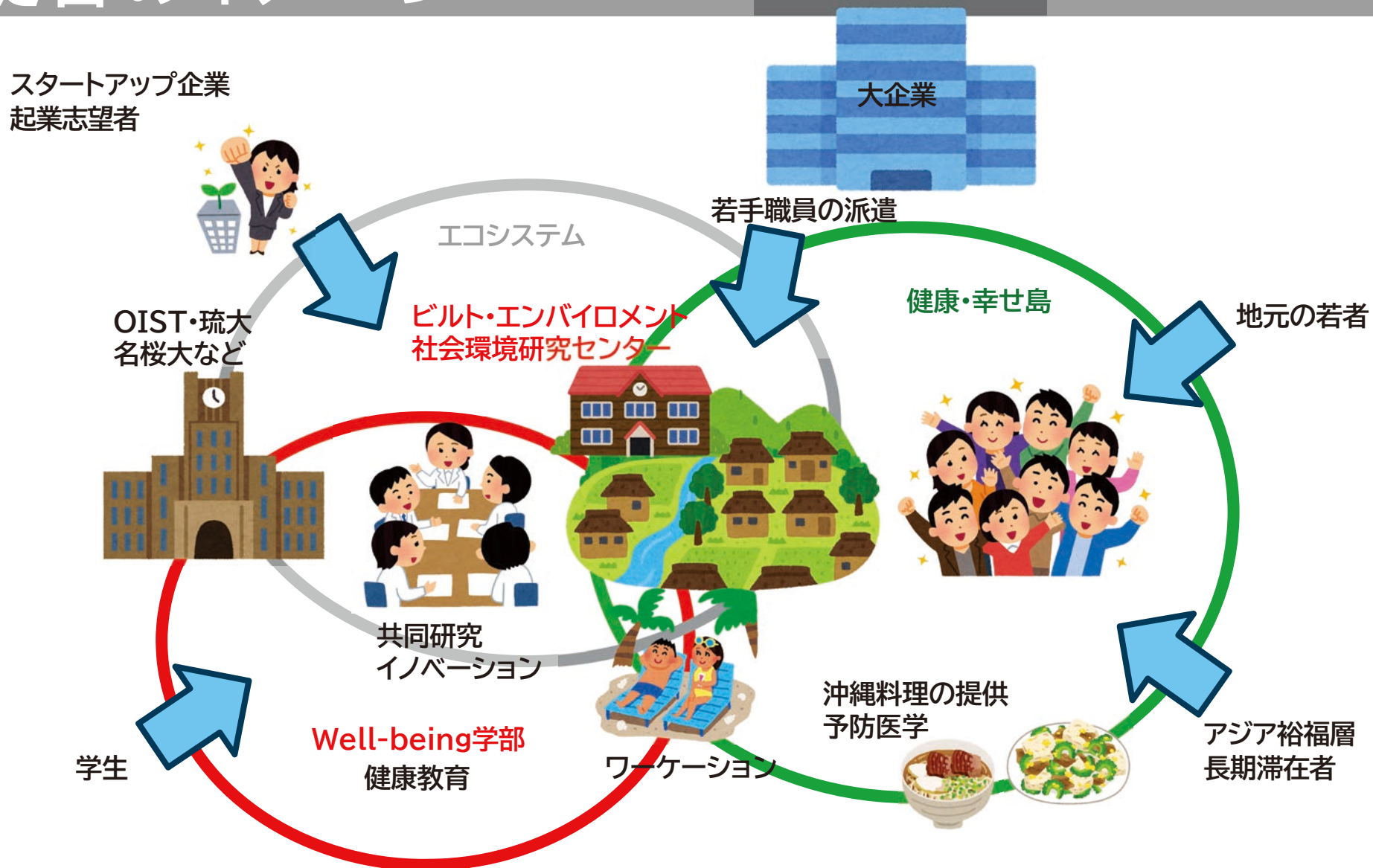
- ビジネススクール・ワーケーション・新規事業など

#### ■OIST・琉大等と連携したベンチャーエコシステム形成

- スタートアップ企業、起業家との共同研究
- ベンチャー・スタートアップ企業参画の優遇施策の実施

# ⑨【健康幸せ島・ベンチャーエコシステム】

## 提言のイメージ





## ⑨【健康幸せ島・ベンチャーエコシステム】

### プロジェクトの効果

- 沖縄長寿県の復活
- Well-being学の習得・実施による日本全体の幸せ度向上
- ワークেশョン・長期滞在による地域経済の活性化
- 日本の出生率・婚姻率の向上
- スタートアップ企業育成による地域の活性化
- ワークেশョン・ベンチャーエコシステムを通じた地域課題の解決
- 新規事業・新技術開発の促進

提言プロジェクト ⑩

---

## シリコンアイランド / アーキペラゴ構想

## ⑩【シリコンアイランド／アーキペラゴ構想】

### 現状と課題

- データセンターが都市部(関東圏、関西圏)に集中
  - レジリエンス上の課題
- AI、DXによるデータ需要増
  - データセンターの需要増
- カーボンニュートラル
  - データセンター増によるエネルギー需要増 など
- 慢性的な人員不足

## ⑩【シリコンアイランド／アーキペラゴ構想】

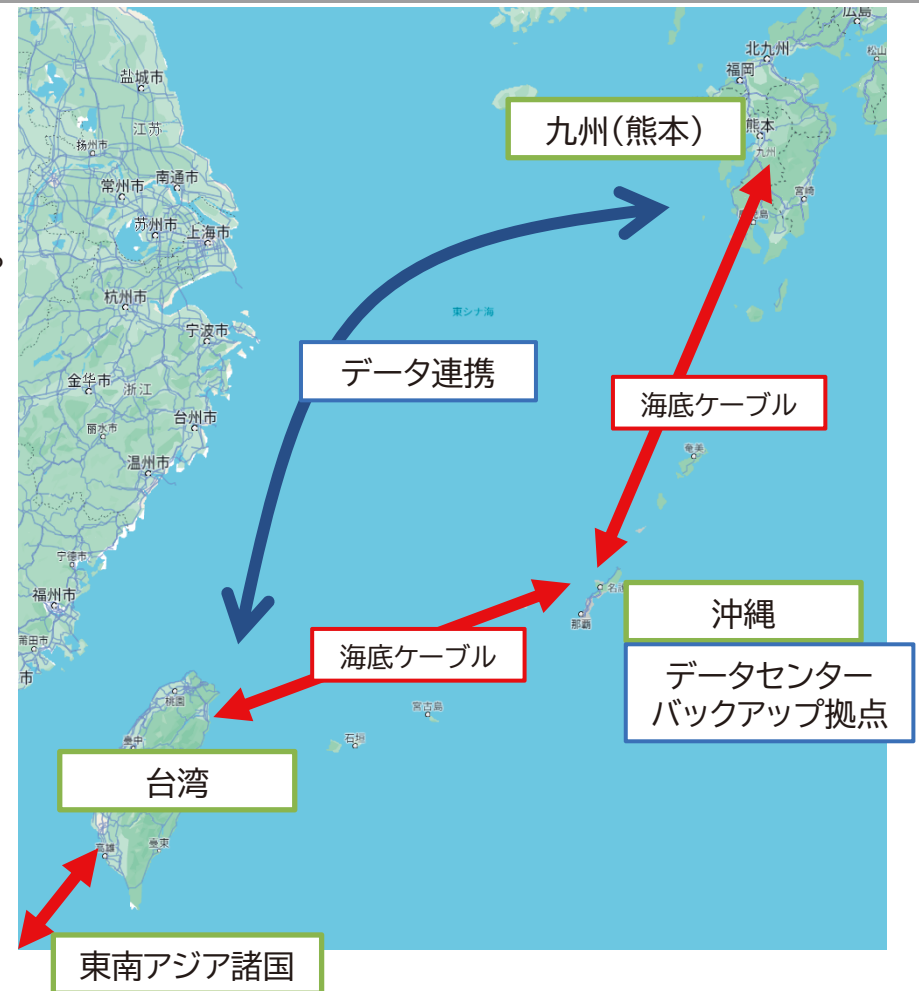
### 提言① アジアネットワークハブ

#### ■沖縄本島にデータセンターを整備

- 台湾企業のデータバックアップ拠点
- 九州(熊本)半導体データのバックアップ拠点
- 既存の海底ケーブルを活用
- 将来的に東南アジア諸国と連携
- IOWNを活用したリアルタイム性向上

#### 【効果】

- 東南アジア・日本のネットワークハブ機能
- 台湾有事のバックアップ機能



## ⑩【シリコンアイランド／アーキペラゴ構想】

# 提言② 宇宙データセンターの地上基地

### ■宇宙データセンターの活用

- 豊富な宇宙エネルギーを活用可能
- 地球エネルギーを使用しないため、カーボンニュートラルに貢献

### ■低軌道衛星にリソース搭載、衛星同士を接続、地上とデータ伝送

- IOWN技術でデータ遅延なし

### ■地上基地を沖縄に

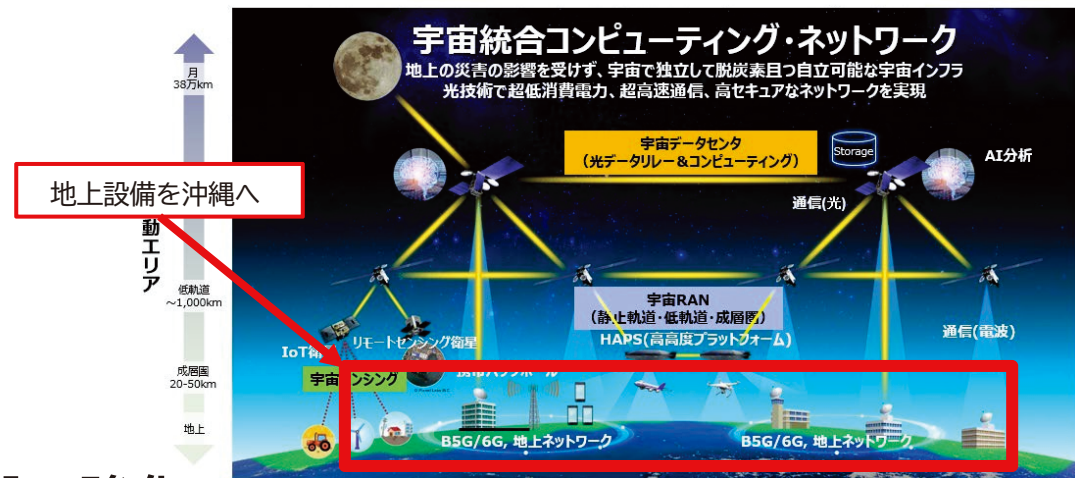
- 衛星との通信は低緯度が有利
- 沖縄離島との連携が可能

### 【効果】

### ■自然災害のレジリエンス強化

### ■離島を含めた情報通信・処理基盤の強化

### ■沖縄本島をハブ拠点へ



出典:NTTホームページ(  
<https://group.ntt.jp/newsrelease/2022/04/26/220426a.html>)



# ⑩【シリコンアイランド／アーキペラゴ構想】

## 提言③ EV×サステナブルエネルギー

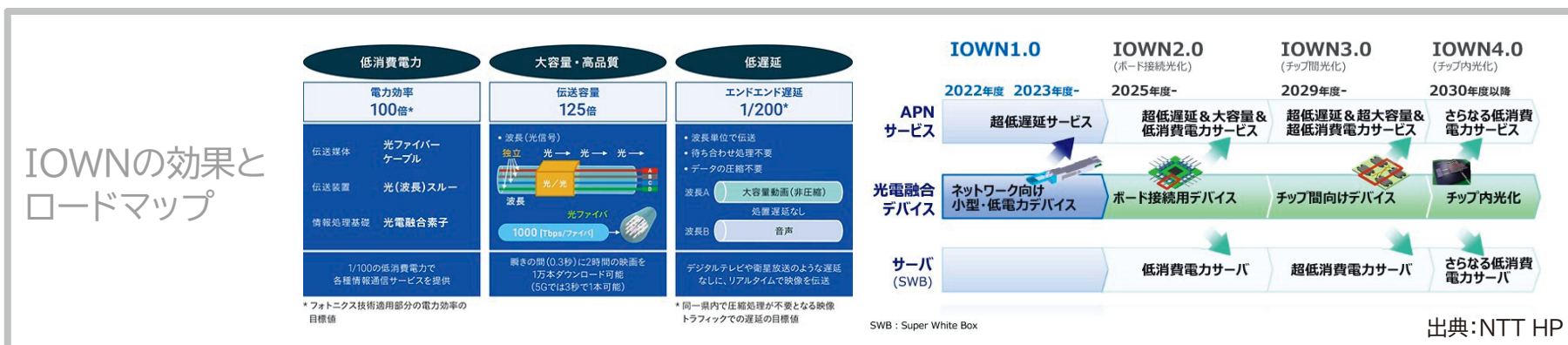
- 光電融合技術を導入したEV(IOWNカー)を自家用車、レンタカーに導入
- 沖縄の自動車をすべて水素・電気自動車へ
- IOWNカーを蓄電池として活用
  - 災害時、再生可能エネルギー調整など
  - エネルギー供給の安全なサプライチェーンの構築
- 自動走行の国家戦略特区として整備



出典:NTT HP「コネクティッドカーの概要」

### 【効果】

- 低消費電力EVの導入による環境配慮
  - クルマ社会の沖縄に効果的
- 蓄電能力の活用による地域エネルギーの安定化
- コネクティッドカーの導入による渋滞緩和



提言プロジェクト ⑪

---

## 県土カーボンニュートラル軸

# ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

## 現状と課題

### ■カーボンニュートラル

- 2050年までに温室効果ガス排出ゼロ

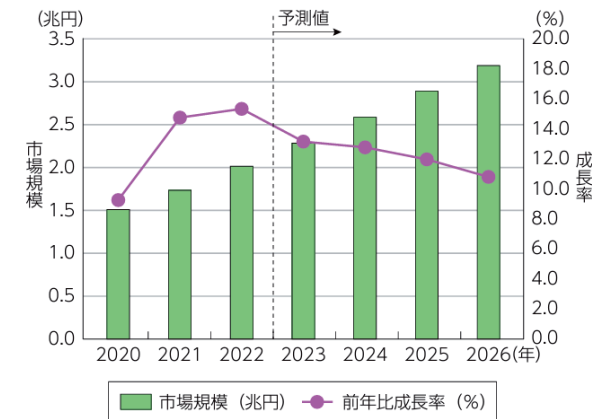
### ■AI、DXの推進による電力需要の拡大

- データセンターの需要拡大

### ■広域配電による電力レジリエンスの低下

- 北海道胆振東部地震(2018年)によるブラックアウト

日本のデータセンターサービス市場規模(売上高)の推移及び予測



※ 2022年は見込、2023年以降は予測

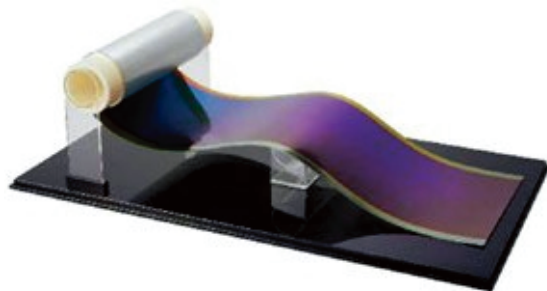
出典:令和5年度 情報通信白書

# ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

## 提言① 高速道路の電源

### ■ペロブスカイト太陽電池の有効活用

- フィルム状のため、軽量・柔軟
- 印刷、塗布による製造のため、コスト低減
- レアメタルを必要としない



フィルム型ペロブスカイト太陽電池

出典:積水化学工業HP

([https://www.sekisui.co.jp/news/2023/1395109\\_40075.html](https://www.sekisui.co.jp/news/2023/1395109_40075.html))



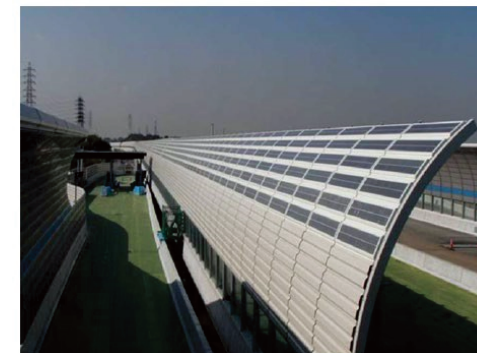
発電するガラスイメージ(CG)

出典:パナソニックグループHP

(<https://news.panasonic.com/jp/press/jn230831-1>)



中央帯への設置事例  
(北神戸線 長坂山トンネル坑口付近)



太陽光発電機能を有する遮音壁の設置事例  
(第二京阪道路 枚方東IC～門真JCT)

出典:道路における太陽光発電設備の設置に関する技術面の考え方  
(2023年3月 国土交通省道路局)

## ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

# 提言① 高速道路の電源化

### ■既存通信ネットワークを活用した送電

- 高速道路には既に通信ネットワークが存在
- ネットワークに送電機能を追加
- 高速道路上で発電した電気を高速道路ネットワークで送電



出典: 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京HP  
(<https://www.c-nexco-het.jp/business/denki/>)

## ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

# 提言② 焼却炉による廃棄物発電の推進

### ■電力の地産地消、GX発電

#### 発電設備のある焼却施設(沖縄県内)

事業者	施設名	処理能力 (t/日)	発電能力 (kW)
はえばる 那覇市・南風原町環境施設組合	那覇・南風原クリーンセンター	450	8,000
倉浜衛生施設組合	エコトピア池原	309	6,000
中部北環境施設組合	ごみ溶融施設	166	2,300

#### 発電設備を設置可能性のある焼却施設(処理能力100t/日以上)

事業者	施設名	処理能力 (t/日)
南部広域行政組合	糸豊環境美化センター	200
浦添市	浦添市クリーンセンター	150
石垣市	石垣市クリーンセンター	120

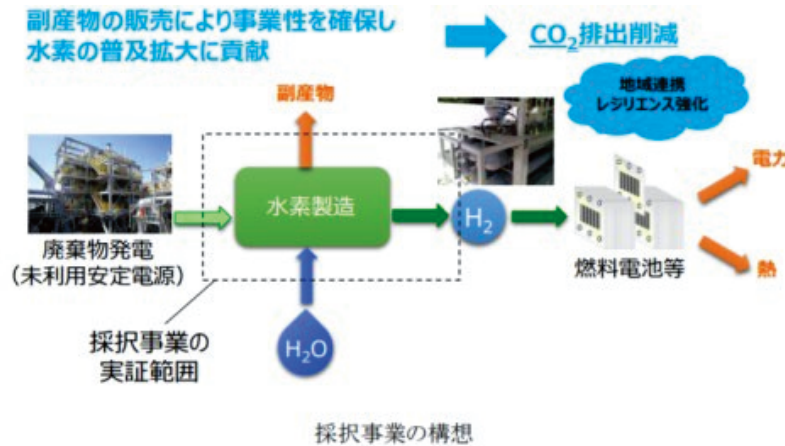


# ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

## 提言② 焼却炉による廃棄物発電の推進

### ■余剰電力による水素製造

- 託送等で余剰電力を水素へ、燃料電池化
- 余剰エネルギーの有効活用
- 地産地消、レジリエンス強化
- 「脱炭素成長型経済構造移行債」(GX経済移行債)の活用



出典: <https://rief-jp.org/ct1/118701>

表-3 クライメート・トランジション・ボンド 資金使途分類

大分類(グリーンカテゴリー)	中分類 適格クライテリア	代表的な資金使途(適格事業)
1 エネルギー効率	徹底した省エネルギーの推進	省エネ機器の普及
	住宅・建築物	省エネ住宅・建築物の新築や省エネ改修に対する支援
	脱炭素目的のデジタル投資	省エネ性能の高い半導体光電融合技術等の開発・投資促進
	蓄電池産業	蓄電池・部素材の製造工場への投資
2 再生可能エネルギー	再生可能エネルギーの主力電源化	浮体式洋上風力 次世代型太陽電池(ペロブスカイト)
	インフラ	脱炭素に資する都市・地域づくり
3 低炭素・脱炭素エネルギー	原子力の活用	新たな安全メカニズムを組み込んだ次世代革新炉
	カーボンニュートラルの実現に向けた電力・ガス市場の整備	ゼロエミッション火力への推進 海底直流送電等の整備
4 クリーンな運輸	運輸部門のGX	次世代自動車の車両導入の支援 2030年代までの次世代航空機の実証機開発、ゼロエミッション船等の普及
	インフラ(再掲)	脱炭素に資する都市・まちづくり
5 環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス	製造業の構造転換(燃料・原料転換)	水素還元製鉄等の革新的技術の開発・導入 炭素循環型生産体制への転換
	水素・アンモニアの導入促進	サプライチェーンの国内外での構築 余剰再生可能エネルギーからの水素製造・利用双方への研究開発・導入支援
	カーボンサイクル/CCS	カーボンサイクル燃料に関する研究開発支援
6 生物自然資源及び土地利用に係る持続可能な管理、サーキュラーエコノミー	食料・農林水産業	農林漁業における脱炭素化
	資源循環	プラスチック、金属、持続可能な航空燃料(SAF)等の資源循環加速のための投資

出典: クライメート・トランジション・ボンド・フレームワーク  
(2023年11月 内閣官房・金融庁・財務省・経済産業省・環境省)

## ⑪【県土カーボンニュートラル軸の形成】

### プロジェクトの効果

- 既存インフラの多目的・多機能・ネットワーク化
- エネルギーの地産地消、分散型エネルギーシステム
  - 災害時の地域レジリエンス向上、地域経済活性化
- カーボンニュートラルの更なる推進
- 今後拡大する電力需要への対応

執筆者

主査	羽藤 英二	東京大学大学院 教授
	菊地 春海	(株)横河ブリッジ
	清原 亮	(株)安藤・間
	五味 宗雄	(株)安藤・間
	塩崎 正孝	(株)IHI
	白水 靖郎	中央復建コンサルタンツ(株)
	山中 亮	(株)中央建設コンサルタント

委員

	荻野 太一	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	門脇 直哉	日鉄物産(株)
	神谷 大介	琉球大学 准教授
	菊地 春海	(株)横河ブリッジ
	木下 誠也	(一社)社会基盤マネジメント研究所
	清原 亮	(株)安藤・間
	五味 宗雄	(株)安藤・間
	塩崎 正孝	(株)IHI
	白水 靖郎	中央復建コンサルタンツ(株)
◎	羽藤 英二	東京大学大学院 教授
	林田 康洋	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	藤本 貴也	パシフィックコンサルタンツ(株) (JAPIC国土・未来プロジェクト研究会委員長)
	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	山中 亮	(株)中央建設コンサルタント

(◎WG長)

地方開発プロジェクト計画 4  
～SDGs時代の新たな地方活性化に向けて～

【沖縄ブロック】

「沖縄「健康・幸せ島構想」  
～拠点連結型県土構造による沖縄総合開発～

---

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

発行 2024年12月10日

発行所 一般社団法人日本プロジェクト産業協議会  
〒103-0025  
東京都中央区日本橋茅場町3-2-10 鉄鋼会館6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2024, Printed In Japan

---

