

## ■ 令和元年11月14日～11月16日 建設委員会県外調査（沖縄県）

### I 11月14日 浦添市役所、浦添分散型エネルギー株式会社（浦添市）

#### 【調査項目】

浦添市てだこ浦西駅周辺整備事業について

#### 【調査概要】

○ 浦添市では、沖縄県唯一の軌道交通機関であるモノレール（ゆいレール）が同市のでだこ浦西駅まで延伸されるのを契機として、同駅周辺の整備事業を進めている。奈良県でも今後リニア新駅等を中心としたまちづくりの構想も検討されているため、駅周辺の整備事業の中から、次の3点について調査した。

1. 利便性の高い新たな交通結節拠点の形成について
2. 土地区画整理事業とまちづくり事業の推進について
3. スマートシティ開発について

#### 1. 利便性の高い新たな交通結節拠点の形成について

○ 浦添市は沖縄本島の南側に位置し、東シナ海に面する西海岸沿いにあり、南に那覇市、北東に宜野湾市が隣接する。東西8.4km、南北4.6km、北を頂点として南西と南東に広がった扇状の形をしており、面積は約19.5km<sup>2</sup>である。那覇市と隣接するため、人口増加が著しく、令和元年10月現在の市人口は約115,000人であり、那覇市への通勤、通学者も多いとのことである。

○ 浦添市の交通基本計画によると、約7割の市民が交通手段として自動車に依存しており、朝夕のラッシュ時には、通常時では約20分で移動できる那覇市街地までが1時間以上かかる状況である。

○ てだこ浦西駅周辺においては、高速道路である沖縄自動車道と県道38号線である浦添西原線、都市モノレールが結節する優れた交通結節機能を確認するため、インターチェンジや1,000台規模のパーク＆ライド駐車場、交通広場を整備し、大きな課題となっている渋滞問題を解消するため、公共交通へのシフトを目指している。

○ モノレールの延伸開業に合わせ、パーク＆ライド駐車場を整備し、通勤・通学にモノレールを利用してもらうことで渋滞緩和を図る施策に取り組んでいるが、現在モノレールの運行が2両編成で乗車定員が少ないため、3両編成への増設を要望しているとのこと。

#### 2. 土地区画整理事業とまちづくり事業の推進について

○ 通常の都市開発であれば、まず地権者との交渉を経て区画整理を行ってから事業者を募る方式が一般的であるが、駅周辺のまちづくりをスピーディに進めるため、今回はまちづくり会社を設立し、進出を検討する企業の意向をくんだ計画を最初に策定し、並行して区画整理事業を行っている点に特色がある。

○ てだこ浦西駅周辺においては、高速道路である沖縄自動車道と県道38号線である浦添西原線、都市モノレールが結節する優れた交通結節機能確保のため、インターチェンジや1,000台規模のパーク＆ライド駐車場、交通広場を整備し、大きな課題となっている渋滞問題を解消するため、公共交通へシフトする施策を展開している。

○ てだこ浦西駅周辺土地区画整理事業の概要については、総事業費約95億円（内補助事業は44

億円（9割国庫）である。減歩率は38.5%で、事業面積は18.6haであり、事業期間は平成27年度～令和6年度の予定で、地権者数は168名である。

- まちづくり計画は、駅周辺を商業地区ゾーンとして、ホテル・複合施設と大型複合商業施設（イオン琉球）の誘致を予定しているほか、その外側を商業・住居複合ゾーンとして店舗が入った分譲マンションの建設を予定している。更にその外側エリアは戸建て住宅を中心とする住宅地区ゾーンが計画されており、既に開発業者が決まっていたり、仮で決まっていたりしている。
- このように、土地区画整理事業とまちづくり事業を同時並行で進めるメリットとしては、①参入事業者のリスクが低減できること、②大規模施設の誘致がしやすいこと、があげられるが、逆にデメリットとしては、①これまでの一般的な進め方と異なる方式に対する理解を得ることに多大の労力を要すること、②まちづくりに対する地権者の過剰な期待のコントロールが必要なこと、があるとの話であった。

### 3. スマートシティ開発について

- 環境価値向上を目的として、分散型エネルギーシステムを導入したまちづくりである「スマートシティ事業」を展開しており、持続可能な開発目標であるSDGsの考え方に則したインフラ整備が行われている。
- スマートシティ開発については、浦添市では沖縄振興開発金融公庫、県内金融機関である沖縄銀行、琉球銀行、沖縄海邦銀行との合同出資により、スマートシティにおける社会基盤整備事業の企画投資を担う「浦添スマートシティ基盤整備株式会社」を設立し、事業を進めている。
- 最初の基盤整備事業としては、この基盤整備株式会社、沖縄ガス株式会社、沖縄銀行等が出資した「浦添分散型エネルギー株式会社」を設立し、現在、てだこ浦西駅周辺土地区画整理事業地区内にある参入事業者の各施設に電力、冷熱、温熱、温泉を供給する事業を行っている。
- エネルギー供給の主要な設備は、①800kW×4台のガスコジェネレーションシステム、②500RT×2台の排熱投入型冷温水発生器、③25kW×4台の温泉付随ガスコジェネレーションシステム、④800kW・6時間の大型ナトリウムイオン蓄電池、⑤エネルギー監視システム、⑥電力・通信線、⑦冷熱・温熱・温泉供給管などであり、ガスコジェネレーションで全体の4割の電力を電力を賄う予定である。

### 4. 現地調査

- てだこ浦西駅において、高台からまちづくり計画エリア全体の鳥瞰をおこなったほか、駅に隣接するパーク&ライド駐車場、浦添スマートシティエネルギーセンター施設を見学した。

#### <質疑応答>

- Q まちづくりを進めるにあたって地権者との関わり合いはどうなっているのか。
- A モノレールの延伸路線が決定したのが平成22年。該当の地権者は168人がいたが、モノレールの集客を上げるため、市街化調整区域だったので区画整理を入れた。当初から、まちづくりを同時並行で進めることについては地権者に何度も説明し、概ね90%の地権者が計画に賛同してもらったが、総論賛成であるものの土地価格が開発により5～6倍に高騰したこともあって、用地交渉で苦労している面もある。

- Q 奈良県は北部に偏っているところがあるが、沖縄県の人口動態はどうか。
- A 沖縄県は、現在人口増加中であるが、那覇市を中心とする中南部に人口が集中している。浦添市の実情では、稼働年齢層で他市からの流入人口よりも流出が若干上回っているところもあるため、今後の高齢化社会への対応が必要と考えている。
- Q 温泉の活用はどんなところを想定しているのか。
- A まずはフィットネス施設の温水プールへの利用があるが、今後は駅に隣接するホテルの風呂への給水ができれば良いと考えている。
- Q パーク&ライドの利用促進策として運賃割引等はあるのか。
- A 直接の補助制度はないが、利用者が多い那覇市街地の駐車料金よりも、モノレール料金+パーク&ライド施設利用料が同等もしくは若干有利になるよう設定している。
- Q 沖縄県ではバスで通勤・通学することはあまりしないのか。
- A 鉄道が無いため沖縄の道路は渋滞がひどく、バスの定時性の確保が困難なところがあることにより、自家用車での移動が主になっている。それが更に道路の渋滞を加速するという悪循環状態である。
- Q 計画図を見ると分譲マンションが多いが、オフィスの誘致は無いのか。
- A 図には具体的に記していないが、今後テナントやオフィスを誘致する計画はデベロッパーの方で考えていると聞いている。



## Ⅱ 11月15日 内閣府沖縄総合事務局（那覇市）

### 【調査項目】

沖縄県内の渋滞対策に向けた取組について

### 【調査概要】

- 沖縄県では鉄道網が未整備であるため、県内の移動の約9割は自動車に依存しており、県内都市部では多くの箇所渋滞が発生している状況となっている。このため、那覇市の混雑時旅行速度は全国ワーストクラスであることから渋滞対策に力を入れている。奈良県においても、特に奈良市中心に観光客の増大に伴い、道路の渋滞が激しくなっていることから、今後の渋滞解消施策を検討する一助とするため、沖縄県の渋滞対策について、ハード面・ソフト面の両面から、その取組について調査した。

#### 1. 沖縄県の交通状況

- 平成19年度から平成29年度の10年間で、全国の推計人口1%減に対し、沖縄は5%増。また、全国の自動車保有台数3%増に対し、沖縄は19%増と2桁増で推移している。
- 旅客地域流動調査による交通手段分担率では、全国は約66%を自動車、約25%を鉄道が担っているが、沖縄県では約90%が自動車となっている。また、近年レンタカーの増加も著しく、これも渋滞の一因となっている。
- 混雑時旅行速度の比較では、全国が32.0km/hであるのに比し、那覇市は10.8km/hで大阪市や東京23区より悪く、中南部圏域の主要幹線は容量オーバーとなっている。
- 沖縄県には主要渋滞箇所は181カ所あるが、内約64%は那覇都市圏に集中している。

#### 2. ハード対策について

- 沖縄県では南北方向の軸とそれに連結する東西方向の道路の整備による交通容量の拡大を図る対策（はしご状の道路ネットワークの構築）を中心に渋滞軽減への取組を図っている。  
具体的には、西側の柱が国道58号線、中央の柱が沖縄自動車道、東側の柱が国道329号であり、この3本の柱を支える東西連絡道路は北から沖縄嘉手納線、宜野湾北中城線、浦添西原線などとなっている。
- 那覇市内を中心に2つの環状道路と7つの放射道路を整備することで交通経路の分散を図り、那覇市内の混雑時旅行速度の向上を目指している。
- 沖縄の玄関口である那覇空港と高速道路である沖縄自動車道を結び、那覇空港・那覇港～県内各地への定時性、高速性を確保するとともに、都市部の交通混雑の緩和を図ることを目的に平成23年度から約620億円の事業費で那覇空港自動車道・小禄道路の整備に取り組んでいる。

#### 3. ソフト対策について

- 全国の県庁所在地中で最も深刻と言われる沖縄の渋滞を解消するため、平成28年度より「沖縄の新たな交通環境創造会議」を設置し、早期の効果発現が期待できる6つの早期成果実現課題を選定し、平成29年度から取り組んでいる。その中でバスを活用したものは次の3つ。
  - ① 基幹バスの導入、バス網再編など  
県中部のコザと那覇バスターミナル間を60分で結ぶ急行バスをバス会社4社が共同で運

行。朝は約10分間隔とすることで、遠距離移動（通勤・通学）の利便性を向上させる。

AIを用いた遠隔操作・モニタリングによる監視技術による自動運転の実現を目指して、Okinawa-ARTの実証実験を行っている。

基幹バスルートにおける高機能バス停（プロジェクトマッピングやサイネージによるバス接近情報等の提供、暑さ対策としてのミスト噴射口の設置など）の整備も進めている。

## ②バス運行定時性の確保

基幹バス区間についてバスレーンの整備を促進。特に朝夕には専用レーン化し、バスの定時性を確保している。

## ③バスターミナル等の整備促進及び道路空間の再編

モノレールのてだこ浦西駅への延伸開業（令和元年10月1日）にあわせ、パーク&モノレールライド、パーク&バスライド等の総合的な交通結節点の整備を推進中である。

那覇市の国際通り周辺における観光バス路上駐停車に起因する渋滞や交通安全対策のため、近くの明治橋付近の敷地（約3,300㎡）に貸切バス待機場を設置し、待機場を集約する社会実験を平成28年～30年で実施している。

## <質疑応答>

Q 国際通り周辺のバス駐機場の取組で観光バスが溢れることはないのか。

A 約3,300㎡で26台までとめられるが、現在は1,000円の駐機料をとっており溢れるほどの混雑はない状況。

Q 沖縄県の車の保有台数が19%と急激に増加した理由は何なのか。

A 沖縄は鉄道網が未整備で代替移動手段がない。以前はバスに乗っていた人もあったが渋滞が増え定時性が確保できないとして利用しない人が増えている。また、沖縄は人口が増加していること、社会資本整備により道路の整備が進んだことが要因と考えられる。更に、観光客の増加によるレンタカーの増加も要因と考えられる。

Q 公共交通による周遊観光はあるのか。

A 沖縄のバス路線は複雑でわかりにくく、案内も十分でない。したがって、既存の周遊観光が観光客に認知されていないのが課題。その対策として、県でGoogle検索を活用した案内に取り組んでいる。

Q 自動運転の導入は考えているのか。

A 国交省でも道の駅を中心に実証実験をやっているが、過去沖縄県で4回やった社会実験は、技術的観点の検証のために行った。将来的には自動運転の導入も行いたいとは思っているが、まずは導入した時にスムーズに運行できるように、現在はARTの改善等に取り組んでいるところ。



Ⅲ 11月15日 沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課（那覇市）  
 11月16日 まちなみミュージアム 米須地区（糸満市） 現地調査

【調査項目】

沖縄まちなみミュージアムについて

【調査概要】

沖縄県は、かつて亜熱帯海洋性の自然風土と島しょという立地特性のもとに花開いた琉球王朝時代の文化遺跡がまちなかに点在しており、これらを活かして沖縄県特有の風土に根ざしたまちなみ景観や地域の人々の暮らし等の魅力を博物館の展示物と見立てて、地域を一つの屋根のない博物館として認定・顕彰し、良好な景観形成・保全・活用に向けた取組を重点的に行う「沖縄まちなみミュージアム」事業を展開している。奈良県でも、環濠集落、歴史的まちなみ、城址など、県内各地に活用可能と思われる資源が数多くあるため、地域資源を活用したまちづくりを通じた地域活性化推進の参考事例として、沖縄まちなみミュージアムの取組について説明を受け、その取組事例の一つである「米須地区まちなみミュージアム計画」について現地調査を行った。

○ 沖縄県の景観施策の経緯としては、平成15年度の「美しい国づくり政策大綱」公布、翌年度の「景観法」制定を受け、平成20年度から23年度まで「風景づくり推進事業」による市町村の景観計画策定支援、平成23年1月の「沖縄県景観形成基本計画」策定による条例に基づいた県全体の景観施策の推進、平成24年4月の改正沖縄振興特措法制定の際の「良好な景観の形成」及び同年5月の「沖縄県21世紀ビジョン基本計画」策定時の「価値創造のまちづくり」に位置づけられた「沖縄らしい風景づくり推進事業」という流れで進められてきた。

○ この沖縄らしい風景づくり推進事業を進めるにあたり、県の公共事業における景観評価システムの確立と景観行政団体である市町村との連携を図る仕組みづくりを目的として、10年間で24のモデル地区を整備する「沖縄まちなみミュージアム」事業を重点的に推進することとなった。

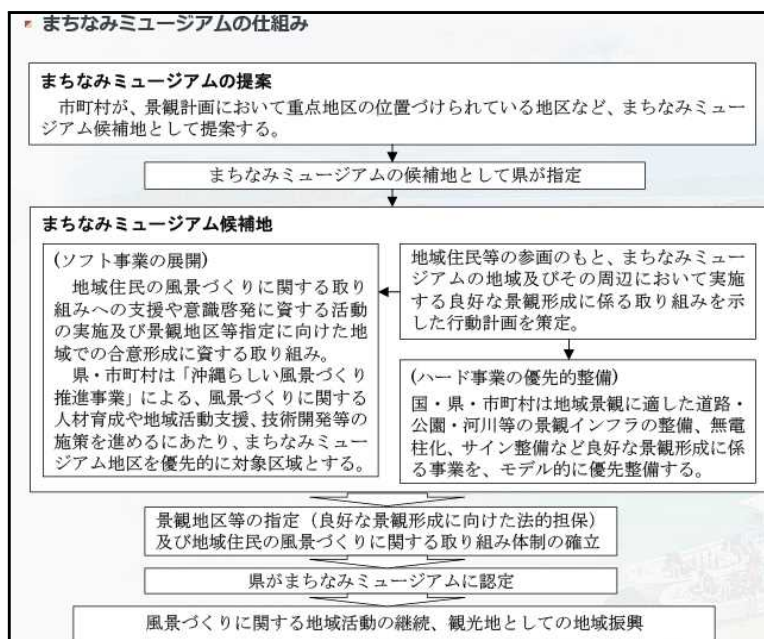
○ まちなみミュージアムの認定の仕組みについては、次のようになっている。

まちなみミュージアムに取り組む市町村は、「まちなみミュージアム候補地区」について、事業計画等を県と協議し、県が指定する。まちなみミュージアム候補地区においては、国、県、市町村、関係事業者等が官民一体となって景観形成に取り組む、公共施設の整備、景観地区等の指定、地域の景観向上に係る体制が整った段階で、「まちなみミュージアム」として県が指定する。図示すると下図のとおりである。（図は沖縄県資料より引用）

なお、まちなみミュージアムの認定は、下記の要件を全て満たしていることが前提となる。

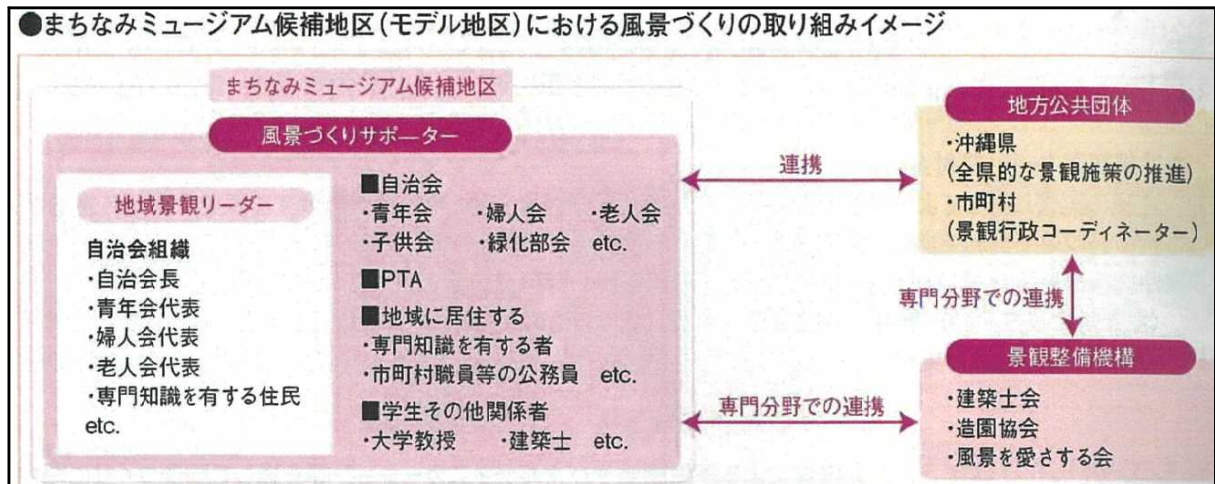
① 景観法に基づく景観地区、準景観地区若しくは良好な景観形成を目的とした都市計画法に基づく高度地区または地区計画に指定されている地域及びその地区を含む周辺地域であること。

② 地域の住民が地域の景観の保全・再生・創造に関して十分に理解し、景観協議会の設立等の地域の景観形成に関する推進体制が整っていること。



- 沖縄らしい景観・風景を次世代に守り継ぎ、「時間とともにその価値が高まる地域づくり」を推進するため、まちなみミュージアム候補地区における風景づくりにあたっては、「風景づくりサポーター」「地域景観リーダー」「景観行政コーディネーター」を設置し、「風景づくりは人づくり」として風景づくりを担う人材養成を行っている。

図示すると下図のとおりである。(図は沖縄県資料より引用)



- その他に、沖縄らしい風景づくり推進事業において、沖縄振興特別推進交付金を活用して、シンポジウム、広報等を行い、風景づくりに関する県民意識の向上に努めているほか、公共事業に係る景観評価システムの構築や景観向上に係る技術開発なども行っている。

- 沖縄観光客満足度調査によれば、沖縄県を訪れる観光客の旅行全体の満足度に影響する要因として、「沖縄らしい風景」が「沖縄の海の美しさ」に次いで2位となっており、観光客の満足度向上が観光振興にもつながることから、県として「沖縄らしい風景づくり」に力を入れているとのことであった。

◆ 米須地区まちなみミュージアム計画について

- 糸満市米須地区は、ひめゆりの塔に隣接する地域であり、石灰岩の特性を活かした沖縄県南部の農村として、先史時代から現代まで、住民が米須の生態系と向き合いながら営んできた生活の足跡や繰り広げられた歴史、培われた文化などを、土地の記憶や現在の集落・生活を通して追体験できる「まちなみミュージアム」を目指している。



米須地区まちなみミュージアムの地図(沖縄県資料より引用)

- 米須地区自治会では、米須地区全体を屋根のない「村まるごと生活博物館」と宣言し、上図にあるような地域資源を活用した地域活性化に取り組み、併せて住民が美化活動や環境保全型の地域づくりを目指す地区環境協定をスタートさせている。
- 一例を挙げると、シマクサラー(ご神木)と呼ばれているデイゴ(マメ科の高木)は、推定樹齢150年以上と言われ米須村では1番の老木であり、戦後焼け野原となった米須村では、この大木の下で青空教室が開かれたこともあるという村のシンボルツリーの位置づけとなっている。  
 しかしながら、このデイゴの木に害虫が入り朽ちかけているといった課題や、デイゴの木下周辺が瓦礫や粗大ごみ、枯葉が散乱しているという問題があったため、まちなみミュージアム事業の開始とともに、風景づくりサポーター育成プログラムを実施し、ワークショップを開催しながら、地域の問題・課題点を共有し、デイゴの木への薬剤注入措置だけでなく、周辺の瓦礫整備、花壇整備を住民自らが行った。  
 また、行政と地域住民が協働で道路花壇の緑化作業を実施した。
- 奈良県においても、同種のものとして「みんなで守ロード事業」があるが、まちなみミュージアム事業においては、地域住民が「学芸員」として、地域資源の保安全管理だけでなく、訪れた方に対するガイド的な役割も担うため、よりモチベーションが高く事業に参加出来るメリットがあるように感じられた。

#### <質疑応答>

- Q 米須地区の範囲は広いが、用途地区など重点的に取り組んでいる場所はあるか。
- A 米須地区は調整地域になっていて、用途はかぶっていない。範囲が広いのは、近隣にひめゆりの塔などの観光名所もあるので、それも踏まえての地区設定になっている。整備は馬場のあたりを中心に考えている。
- Q 米須地区の整備保全にあたって県の補助金はたくさんあるのか。
- A まちなみミュージアムの候補地は24カ所あるが、まだ全て認定できている訳ではない。当初は認定によって、公共事業に係る補助金を優先的に配分するなどの案も考えたが、税制上の課題等もあり実現していない。ただ、景観に配慮するものとして、例えば赤瓦に葺く場合に市町村が補助金を出すとといったソフト的なものを行っているところもある。
- Q 町には景観保全の活動をする人材は数多くいるのか。
- A まちなみミュージアムの候補地では他の地域より意識を持った人は多いかもしれないが、人材育成として、県では景観関係団体等の協力を得て、要請に応じ専門的なアドバイザーを派遣する取組を行っている。
- Q モノレールは景観環境の観点で問題にならないのか。
- A 昔は交通渋滞の解消のためにモノレール整備ありきであったが、最近はモノレールの整備に当たっても景観検討委員会をつくって、モノレールの車体に丸みをつける、駅舎を周辺環境にマッチしたデザインとするなどの配慮を行っている。
- Q 石積みの補修を行う場合に補助はでるのか。
- A 石灰岩の石積みなので倒壊の危険があるため、改築の際、ブロック塀の表面に石灰岩の石張り化粧をしてもらうような景観配慮については補助対象としている。
- Q 戦前から残っている集落はあるのか。
- あるかもしれないが数少ない。例えば竹富島には昔からの風景を残しているところはあるが、一部の建物は戦後建て替えられているものもある。



