

## 建築・都市整備・道路委員会行政視察概要

1 視察月日 令和4年10月31日（月）～11月2日（水）

2 視察都市及び視察事項

(1) 沖縄県那覇市

那覇市総合交通戦略について

(2) 沖縄県金武町

ギンバル訓練場跡地利用計画について

(3) 沖縄県石垣市

旧空港跡地利用計画について

3 視察委員

委員長 磯部圭太

副委員長 渋谷健

同 みわ智恵美

委員 梶村充

同 川口広

同 福地茂

同 佐久間衛

同 花上喜代志

同 竹内康洋

同 福島直子

## 視察概要

### 1 視察先

沖縄県那覇市

### 2 視察月日

10月31日（月）

### 3 対応者

都市計画課長（挨拶）

都市計画課主査（説明）

### 4 視察内容

那覇市総合交通戦略について

#### ア 那覇市の概況と交通の現状

那覇市は沖縄本島南部に位置し、面積は41.42平方キロメートル、人口は約32万人程度であり、政令指定都市と同程度の人口密度となっている。那覇空港、那覇港、バスターミナル、県庁等が立地する業務・商業・観光・居住の中心都市となっており、沖縄県内の中核都市としての役割がある。

公共交通機関としては、戦後から長い間、軌道系の公共交通機関が存在せず、自家用車やタクシーでの移動がメインとなる車社会となっていた。沖縄県中南部都市圏の交通分担率の推移を見ると、昭和52年の自家用車の利用率は全体の34.5%となっているが、平成18年は67.1%となっており、30年間で倍増している。一方、路線バスの利用率は13.9%から3.5%に減少している。

平成18年時点で、交通手段による分担率を全国と比較すると、鉄道は全国平均14.9%に対し、那覇市は3.0%となっており、鉄道等の公共交通利用割合は、全国に比べて低く、逆に自動車交通の割合が高くなっている。県内の自動車保有台数の推移を見ても、年々右肩上がりに保有台数が伸びており、それに伴う交通渋滞が慢性化している。また、観光客数の増加に伴い、レンタカー保有台数も伸びており、交通渋滞に拍車をかけている。

那覇市周辺の主要渋滞箇所を見ると、国道58号線、330号線、国際通り、環状2号線等で渋滞区間が連続している。また、混雑時の旅行速度についても、全国平均32.0キロメートルに対して、那覇市

は10.8キロメートルとなっており、東京23区や、大阪市、名古屋市といった中枢中核都市をも下回る速度となっている。そのため、朝夕のピーク時における慢性的な渋滞が問題となっている。

那覇市内のバス輸送人員の推移を見ると、平成11年は、およそ900万人の輸送人員となっていたが、平成15年のモノレール開業後は減少しており、年間約500万人程度で推移している。また、バス路線が複雑で分かりにくいという声もあり、慣れていない旅行者等は利用が難しいといった課題もある。市域に流入する市外線は那覇バスターミナルに集中するため、重複路線が多いことも課題となっている。バス利用者の満足度としては、74.1%の人たちが、どちらかといえば満足以上としている。しかしながら、不満を感じている人たちも一定数存在し、主たる理由として、時間通りにバスが運行していないというものがある。そのため、路線バスに対する満足度は高いと言えるものの、定時性等に対する不満を感じている人が多いという結果になっている。

モノレールは平成15年に開業されている。開業以降、令和元年度までは安定的に利用者数が増加していたが、令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数の減少が見られた。今後、乗客数回復を見込んで、2両編成車両を3両編成化するなど、輸送力増強を図っている。

## イ 那覇市の取組

第5次那覇市総合計画、那覇市都市計画マスタープランを上位計画とし、交通関連の計画を策定している。計画の策定に当たっては、那覇市立地適正化計画や、その他の関連計画と連携をとっている。

交通計画としては、那覇市交通基本計画を上位に施策展開している。那覇市交通基本計画は2010年に策定され、概ね20年後の2030年を目標年次とした、那覇市の交通に特化した長期的な計画となっている。基本理念として、なはの自然・文化が息づく交通まちづくりを掲げており、車中心のまちから人中心のまちへ、誰もが移動しやすいまちをつくることを目標としている。

目標達成のための施策の方向としては、

- ①交通に対する意識改革
- ②公共交通利用環境の向上・充実
- ③多様な移動手段の利用環境の向上・充実
- ④体系的な道路網の整備

を掲げている。①では、車に頼り過ぎない暮らしの推進等、②では、モデル性の高い基幹的公共交通の導入や、路線バス、モノレール利用環境の向上・充実等、③では、徒歩や自転車、自動二輪車利用環境の向上等、④では、幹線道路や環状道路の整備等を施策内容として挙げている。

基本計画を着実に実施していくための短中期的な取組として、第二期那覇市総合交通戦略を策定している。施策パッケージとして、具体的な施策を交通モードごとに効果的かつ効率的に組み合わせ、戦略的に取り組むものである。また、地域を9つのエリアに分け、それぞれの地域で抱えている問題点などを地域別カルテとして示し、課題解決に向けた戦略を立てている。

#### ウ L R T 導入検討

那覇市地域公共交通網形成計画において、次世代型路面電車であるL R Tの導入を位置付けている。那覇市中心市街地や真和志、新都心等を結ぶものとなっており、モノレールやバスといった他の公共交通機関との連携をとりながら整備を進めることとしている。L R Tを整備することで、那覇市の新たなまちづくりを促すとともに、高齢者を中心とした外出の促進、観光客の利便性向上など、様々な分野で有意義な効果をもたらすことを期待している。

#### エ 国際通りの渋滞対策

国際通りは那覇市中心部に位置し、歩道幅員8.5メートル、車道幅員9.5メートルの2車線の県道となっている。沿道に土産店や飲食店が多く立ち並び、国内外から観光客が訪れ、観光交通も多い地域となっている。駐停車車両により、路線バス等の走行性が阻害され、後続車両に渋滞が発生するといった現象が確認されており、国際通りの大部分において、深刻な渋滞が発生している。渋滞対策として、令和元年度より2年間実証実験を行い、令和3年度に、より具体的な荷さばき車両に対する渋滞緩和に向けた検討を行った。

#### オ 実証実験の概要

実証実験の背景として、国際通りでは、荷さばきを許可する区間と時間帯を指定しているが、許可区間外で荷さばきを行っている車両が約7割を占めている。また、国際通りにおける駐停車車両のうち、荷さばき車両が半数以上を占めている。慢性的な渋滞が発生している要因となっている荷さばき車両の駐停車車両を減少させることで、交通渋滞の緩和や魅力ある国際通りの創出、にぎわいの創出

を目指している。

実証実験の範囲として、県庁駅前エリアを指定している。実験の内容は、

①共同配送による荷さばき車両の集約化

②違法駐車車両に対する声掛け

③看板や路面ステッカー等の設置による周知

を行っている。共同配送による荷さばき車両の集約化としては、店舗や卸売業者、メーカー複数社協力のもとに行っている。①および②については8日間、③については、2週間程度実証実験を行った。

①の取組の例として、従前は各事業者がそれぞれの荷さばき車両で運送を行っていたものに対し、共同配送センターで一括集荷を行うことで、荷さばき車両数を減らし、渋滞緩和へとつなげている。

実証実験の結果として、参加店舗数は令和元年度が5店舗、令和2年度が10店舗となっており、配送個数は、それぞれ80個、75個となっている。総集配個数は、それぞれ80個、151個となっている。また、令和元年度は、従来の配送台数よりも3割ほど車両数が減少しており、令和2年度に至っては、約5割の減少が見られた。

②の取組実績として、令和元年度は合計196件、令和2年度は169件の声掛けを実施した。また、③の取組として、看板、路面ステッカー等で、荷さばき車両駐車許可区間や禁止区間、時間帯等について明示することで、事業者への理解を促した。

実証実験の効果として、旅行速度や荷さばき車両の駐停車間、駐車台数といった要素は、軒並み改善している。しかしながら、にぎわい創出や満足度向上といった点については目標未達となっており、更なる荷さばきルールの認知度向上が必要となっている。

#### カ 質疑概要

Q 渋滞の定義は何か。

A 国勢調査によると、時速20キロメートル以下を渋滞としている。那覇市における渋滞時の交通速度も国勢調査によるものであり、慢性的な渋滞となっている。

Q 若年層を中心に、自動車免許を取得することへの意欲が低下していると考えられるが、那覇市においてはどうか。

A 客観的なデータは持ち合わせていないが、まだまだ自動二輪車や自動車免許取得の意識は根強く残っていると考えている。

Q 観光客に対し、公共交通機関の利用を促進するようなプロモー

- ションは行っているのか。
- A 現状、直接的なプロモーションは行っていない。昨今、M a a s の取組が広がっている中で、旅行プランの中に公共交通機関を含むものも展開されており、民間事業者側から間接的に利用促進をしていただいている事例はある。
- Q 市民に対する意識改革の取組事例はあるか。
- A 公共交通利用促進に向けた動画を市内小学校へ展開するなどの取組を進めている。
- Q L R T の整備に当たって、既存の道路をどのように利用する想定なのか。
- A モノレールとは異なり、既存の道路を一部利用して整備するため、大掛かりなものになると考えている。利用者をはじめ、周辺の市民へのきめ細やかな説明が必要と考えている。
- Q L R T 整備の財源は何か。
- A 国庫補助金を活用しながら進めていく想定である。
- Q 高齢化社会に伴う交通施策はどのようなものか。
- A 高齢者に対しては、公共交通と合わせて福祉バスを展開していく。いずれにしても、今後の交通施策を展開する上では、福祉の視点は切っても切り離せないものだと考えている。
- Q 国際通りの渋滞を引き起こす要因となっている、荷さばき車両の対象となる店舗はどの程度あるのか。
- A 約600店舗と推計される。
- Q 集配センターのコストはどのように負担しているのか。
- A 実証実験を行う際は、国交省の補助を当てに行っている。
- Q 国際通りの渋滞対策を本格導入する場合、民間事業者にも負担を求めることになるのか。
- A 卸売業者やメーカーにも負担を求める可能性はある。いずれにしても、店舗や事業者側の理解を十分に得る必要がある。



(那覇市議会にて説明聴取及び質疑)



(那覇市議会議場にて)

## 視察概要

### 1 視察先

沖縄県金武町

### 2 視察月日

11月1日（火）

### 3 対応者

金武町議長（挨拶）

商工観光課長（説明）

保健福祉課長（説明）

### 4 視察内容

ギンバル訓練場跡地利用計画について

#### ア ギンバル訓練場跡地の概況

ギンバル訓練場は、昭和32年より使用が開始され、長きに渡って米軍基地として使用されてきたが、平成8年の沖縄に関する特別行動委員会にて、条件付き返還が合意され、平成23年7月に全面返還された。返還後は、ふるさとづくり整備事業として、

- ・自然環境のすばらしさを兼ね備えた医療リハビリテーション関連施設の整備
- ・県内外の利用客による地域活性化
- ・雇用機会の創出

を目的に跡地利用を進めている。マングローブが群生する億首川と、町の特産の田芋や田園風景、金武湾を生かして、健康と癒し（保養）をテーマに事業を進めている。

跡地の開発計画として、地域医療施設、ヘルスケアセンター、フィッティングセンター、海洋療法児童リハビリセンターといった医療施設や、ネイチャーみらい館やホテルといった観光・宿泊施設、野球場やフットボールセンターといったスポーツ施設など、バラエティに富んだ跡地開発を行っている。

ヘルスケアセンターは、K I Nスポーツ・整形クリニックとして、筋肉や骨、関節などの疾患、外傷を治療する整形外科となっていると同時に、生活習慣病予防等の疾患予防のため、運動療法を実施している。フィッティングセンターは、株式会社佐喜眞義肢を指定管



理者とし、主に変形性膝関節症という高齢者の多くが抱える加齢性膝疾患の痛みに対処する義肢装具の製作を行っている。製造する義肢装具は特許を取得していて、県内外で広く活用されている。海洋療法児童リハビリセンターは、学校法人智晴学園を指定管理者とし、発達障害児支援の充実を目的に、3歳から18歳までの児童を対象としたデイサービスを行っている。支援の内容として、海域でのトレーニングを含めた感覚統合療法を実施している。地域医療施設であるK I N放射線治療・健診クリニックでは、住民健診や特定健診を実施し、病気の予防、早期発見、治療を行い、地域住民の健康維持増進を図っている。また、最新の放射線治療機器を導入したがん治療の実践、医療ツーリズムの推進など、先進的な取組を進める施設となっている。

金武町ベースボールスタジアムは、平成23年12月に完成し、町内外の少年野球から社会人に至るまで、幅広く利用されている。プロ野球チームである東北楽天ゴールデンイーグルスもこの球場で春季キャンプを行っており、観光地としての側面も持ち合わせている。金武町フットボールセンターは平成28年4月に供用が開始され、天然芝、人工芝それぞれのグラウンドを設けている。様々な世代に幅広く利用されており、プロサッカーチームであるF C琉球や、浦和レッドダイヤモンズの練習場としても稼働している。

観光事業として、A S B O S T A Y H O T E L が建設されている。また、K I Nサンライズビーチ海浜公園が令和4年9月に供用開始され、海水浴やバーベキュー、マリレジャー等が楽しめる施設となっている。沖縄本島においては、主に西海岸に海水浴施設が多数存在しているため、東海岸における貴重な海水浴場となっている。

その他、企業誘致として、マレーシアに所在しているトロピカーナ・ランド・ディベロップメント社を誘致する予定である。開発内容として、区域16ヘクタールを5工区に分け、ホテルやマンション、戸建て住宅、特産品を販売する商業施設、結婚式場などの施設を12年から15年ほどかけて建設する予定となっている。また、金武町多目的屋内運動場も整備しており、令和4年度中には完成する予定である。雨天時にスポーツ機会を確保することができ、児童から高齢者まで、多くの人たちの利用が期待されている。また、隣接するベースボールスタジアムやフットボールセンター、医療施設やリハビ

リレーション施設、ホテル等との連携を図ることで、北部南エリアのスポーツコンベンションの拠点となることを目指している。

#### イ 質疑概要

Q 誘致企業と100年間の賃貸借契約を結んだ狙いは何か。

A 長期間に渡って町の開発を行うということで、様々な要素を鑑みた結果、100年間の賃貸借契約を結んでいる。

Q 地域医療施設と今後開発する施設の連携は考えているか。

A 誘致企業に対しても、施設ごとの連携をとって相乗効果を生み出すような働きかけを行っている。

Q 返還された60ヘクタールの土地は、国有地もしくは民有地のどちらであるか。

A 大部分が民有地である。民有地はほぼ買い上げた上で、跡地整備を進めている。



(金武町フットボールセンターにて説明聴取及び質疑)



(金武町フットボールセンターにて)

## 視察概要

### 1 視察先

沖縄県石垣市

### 2 視察月日

11月2日（水）

### 3 対応者

都市建設課長 （挨拶・説明）

都市建設課係長 （説明）

### 4 視察内容

#### （1）旧空港跡地利用計画について

##### ア 跡地利用の経緯

旧石垣空港は平成25年3月をもって閉港となり、平成29年2月に、具体的な方針である旧空港跡地利用計画が策定された。大まかなゾーニングとしては、流通系、観光・文化系、観光・産業系、医療・福祉系、防災公園といった整理となっている。旧空港は、国有地が5割、県有地が約4割となっており、大半を公有地が占めていた。権利者ごとの土地が散在し、地区内では筆境界が未確定であり、所在不明な権利者も存在していた。また、先行整備される幹線道路以外、地区内に道路はなく、未接道宅地も数多く存在していた。こうした背景の中、跡地開発の事業手法が検討された結果、土地区画整理事業が適正であると判断され、事業が進められることとなった。

##### イ 空港跡地におけるまちづくり

石垣市は、農用地が9割を占め、都市的土地利用が1割ほどである。市内の人口は、港周辺の市街地に集中しており、市街地地域に約75%が居住している。また、平成25年の新空港開港以降は、観光客が急増しており、クルーズ船による観光旅客数も増加傾向にある。そのため、都市的土地の増加が見られ、市街地内を中心に宅地が増加し、スプロール化が顕在していた。こうした状況をもとに、市街地の用途地域の見直しを行うこととなった。

石垣市都市計画マスタープランでは、石垣市の将来都市構造として、石垣港を中心とした中心市街地である経済都市拠点と、空港跡地である行政都市拠点を核としている。経済都市拠点は、商業や業

務、居住、観光・交流機能が集積した都市拠点となっており、行政都市拠点は、防災や医療・福祉、行政機能等の中核的な役割を担う都市拠点として整備を進めている。市の中心と各種拠点を有機的に結ぶとともに、各集落から各都市拠点へアクセスしやすいネットワークを構築することとしている。

空港跡地の特性として、中心市街地に近接しており、市街地と新空港を結ぶ一般県道石垣空港線が縦断している。また、地区の南側に市内の主要道路である国道390号線が、北側に市道タナドー線が通り、中心市街地、石垣港、新空港といった圏域内の各地域からのアクセス性が高く、空港から市街地への玄関口となる地区になっている。また、空港跡地は高台に位置しており、津波に対し安全性が高い場所となっているため、八重山圏域の中核病院、災害拠点病院を担う県立八重山病院や石垣市消防本部、市の災害対策本部を担う石垣市役所新庁舎が集積されることとなった。このように、立地特性を生かした機能連携を図り、石垣市の防災拠点の形成や、医療・福祉機能の導入、観光・産業分野と連携した都市機能の拡充を目指し、多様な交流が生まれ、安全で心地よく過ごすことができるまちづくりを進めている。

#### ウ 石垣市における土地区画整理事業

土地区画整理事業とは、都市計画区域内の土地について、土地の区画形質を整え、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、宅地の利用増進を図るための事業である。地区周辺の公共施設も併せて計画的に整備可能である土地区画整理事業の手法を用いて、整形かつ集約した有効的な土地利用を可能とし、空港跡地地区で目指すまちづくり、土地利用の実現を具体化している。手法の仕組みとしては、公共施設の整備に合わせ、宅地の形状を改善し、区域内に再配置（換地）する。公共施設整備に必要な土地は、一般の事業のような用地買収方式によらず、地権者の土地の一部を提供（減歩）していただく手法をとっている。事業のメリットとしては、

- ・各種用地を計画的に造成でき、安全・安心なまちづくりを形成できる。
- ・公共施設の整備と宅地形状の改善を一体的に行うことが可能なため、土地活用が行いやすくなる。
- ・不整地や過少残地が生じない。
- ・全宅地が道路に面するように整形されるため、土地の利用価値

が上がる。

・個々の土地境界が明確になり、町名地番も整理される。  
といったことが挙げられる。

#### エ 質疑概要

Q 観光・文化系、観光・産業系のエリアを整備するに当たり、どのような施設等を誘致していくのか、元々の土地所有者に説明をしているのか。

A 具体的にどのような施設が、というところまでは至っていないが、ゾーニングの考え方などは共有している。

Q スプロール化が起きてしまっている地域は、市街化区域に指定されていたのか。

A 非線引きの区域となっていた。石垣市は、市全体が非線引きとなっている。

Q 市施行で事業を行うとのことだが、国としてはどのようなものを利用を想定されているのか。

A 市役所の北側と、県道石垣空港線を挟んで、合同庁舎の建設を検討していると聞いている。

Q 合同庁舎建設に係る事業費はどの程度を見込んでいるのか。

A 約105億円程度と聞いている。

Q 市庁舎の建設と県立病院の整備は、今回の土地区画整理事業とは異なるのか。

A 別事業である。

Q 石垣港エリアはにぎわいが見られる一方で、津波等の災害も懸念されるところである。その地域の住宅に対する災害対策は考えているか。

A 現状、施策としては進行していない。今後、さらに都市化が進んでいくに当たっては、どのように災害対策を進めていくべきか、検討する必要がある。





(石垣市議会にて説明聴取及び質疑)



(石垣市議会議場にて)