

第2章

都市の現況と主要課題

1. 都市の概況
2. 都市づくりの主要課題
3. 上位計画での位置づけ

第2章 都市の現況と主要課題

本章では、都市づくりの現況から抽出された主要課題と、本計画の上位計画で掲げられている都市づくりの方向性について整理します。

1 都市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、沖縄本島中南部の東シナ海に面し、北には北谷町、東には中城村、北東には北中城村、南東には西原町、南には浦添市と面しています。

那覇市より北に 12 km、沖縄市より南に 6 km の地点にあり、市内をドーナツ状に国道 58 号、国道 330 号、県道宜野湾北中城線、県道 34 号線（宜野湾西原線）が通り、更に沖縄自動車道の北中城インターチェンジ、西原インターチェンジへも容易にアクセス可能な、沖縄本島の中部及び北部を結ぶ交通上の重要な地点に位置しています。平成 30 年 3 月には、浦添市と本市を結ぶ臨海道路浦添線と沖縄西海岸道路（浦添北道路）が開通し、南部地域方面へのアクセスが飛躍的に向上しました。



(2) 沿革

本市の母体である宜野湾間切は、寛文 11 年（1671 年）に浦添間切から我如古、宜野湾、神山、嘉数、謝名具志川（大山）、大謝名、宇地泊、喜友名、新城、伊佐の 10 村を編入、中城間切から野嵩、普天間、そして北谷間切から安仁屋をそれぞれ編入し、新設された真志喜を含め 14 村で設立されました。

明治 12 年の廃藩置県後、字宜野湾に中頭役所が置かれ、また普天間に県立農事試験場が設立されました。その後も、本島中部の政治、経済、教育の中心地として活気を呈していました。

第二次世界大戦においては、本市も壊滅的な戦災を被りましたが、野嵩地域が焼失を免れ周辺地域の民間人の収容所となり、宜野湾の戦後復興の中心地となりました。その一方で、戦中から戦後にかけて市域の主要な部分が米軍基地として接收され、基地のまちとしての性格を強めました。また普天間を中心に都市化が進展し、昭和 37 年 7 月 1 日に市制が施行され、宜野湾市が誕生しました。

(3) 都市の成り立ち

第二次世界大戦において壊滅的な戦災を被った本市では、前述したとおり市域の主要な部分が米軍基地として接収されたこともあり、今日に至るまで歪んだ形での市街地が形成されてきました。

これからの都市づくりにあたっては、本市の都市がどのような歴史的背景によって形成されてきたのか、その成り立ちも認識したうえで、よりよい都市づくりに向けた各種方針・施策を検討していく必要があります。

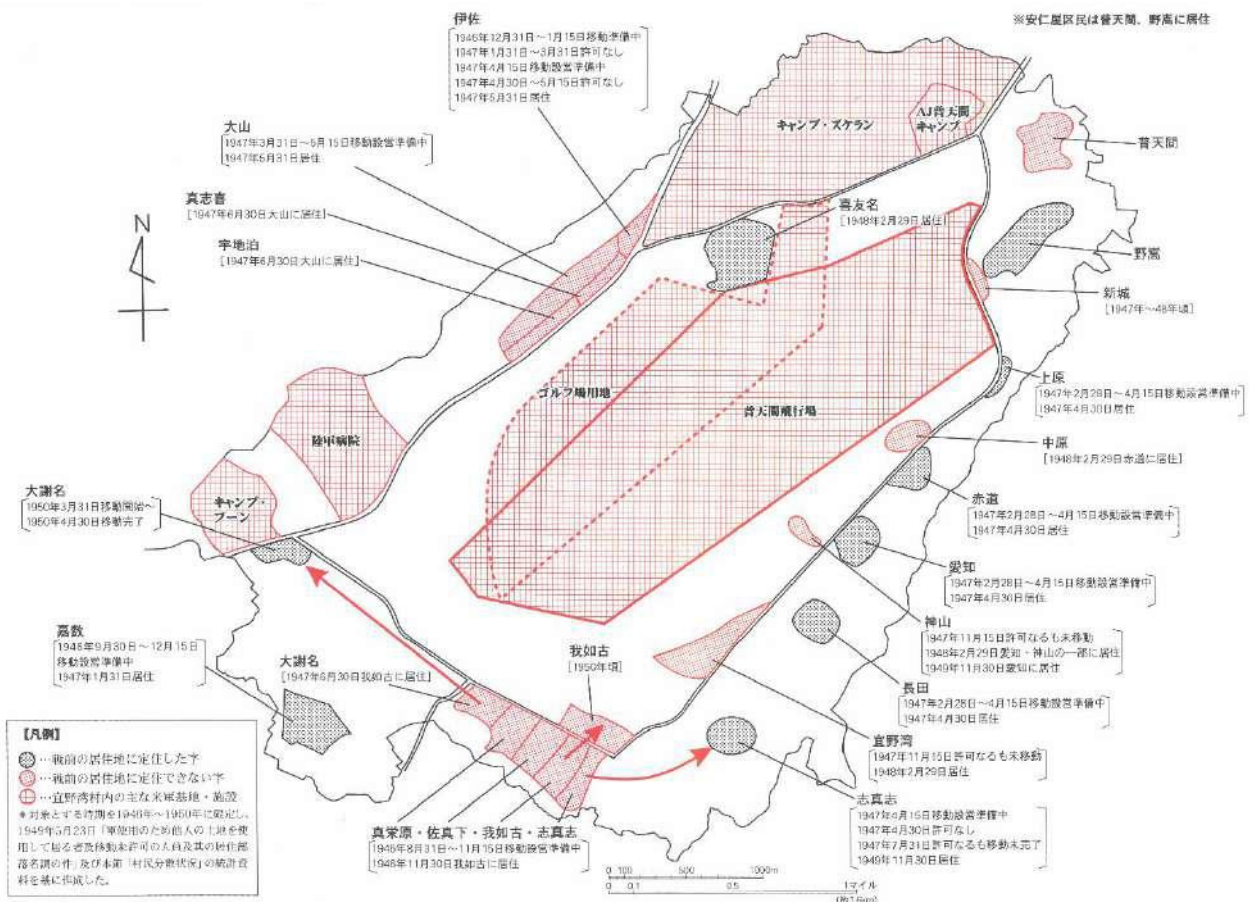
《軍用地建設に伴う土地の強制接収》

本市に位置する普天間飛行場やキャンプ瑞慶覧など軍用地は、地形条件の良い既存集落を含む広大な土地を強制接収したことによって確保・整備されました。

移転を余儀なくされた普天間、新城、伊佐、安仁屋、佐真下、宜野湾、神山、中原などの旧集落の住民は、旧集落周辺に留まるか近隣市町村に分散しました。その過程において、基地建設に伴う土地の接収等で自分の土地に戻れない人のために、市町村長や米軍区隊長が必要な土地を無償で割り当てた、いわゆる「割当地」が発生しました。

こうした戦後の混乱の中で無秩序に居住地が形成されていったことで、過度に人口が集中する市街地が発生し、現在も狭隘な道路の多い密集市街地が残されています。

■ 宜野湾村民分散概況図（1946年～1950年）



出典：「宜野湾市史」（宜野湾市教育委員会文化課）

《収容所及びその周辺における市街地形成》

戦災からの消失を免れた野嵩地域では、宜野湾のみならず、浦添・首里・南部戦線で保護してきた避難民を収容する一大収容所が形成されました。その後、普天間地区や新城地区の一部は地主会により土地区画整理が行われました。

普天間地区及びその周辺は、基地に隣接する交通の要衝であったことから、バーやレストランなどの飲食店が建ち並ぶ社交街や商店街が形成され、人口増加に伴い住宅が密集し、急速に市街化が進展しました。

《米軍基地の存在による歪んだ都市構造》

本市では、普天間飛行場を取り囲むように中南部都市圏の発展軸である国道 58 号、国道 330 号が配置されたことで急速に市街化が進展してきました。それにより、普天間飛行場の周りを幹線道路網や密度の高い市街地が取り囲み、不健全で非効率な都市構造となっています。

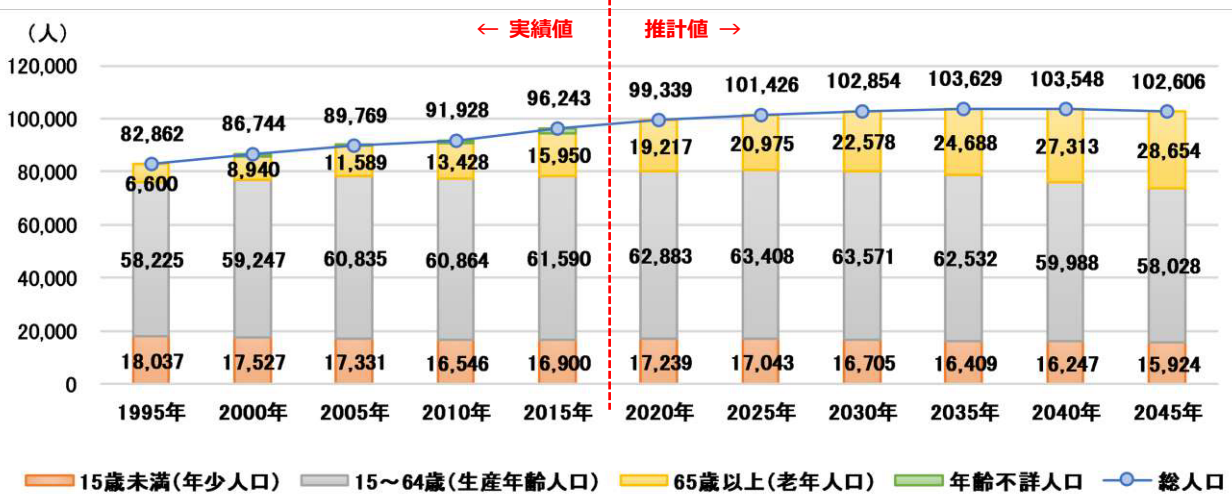
一方で、真志喜地区や宇地泊地区などの基地返還跡地等においては、土地区画整理事業による計画的な市街地整備に取り組んでおり、良好な住環境の形成に努めてきました。近年でも、平成 27 年 3 月に返還されたキャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）において、跡地利用による新たな市街地整備が進められています。

引き続き、普天間飛行場やキャンプ瑞慶覧（インダストリアル・コリドー地区）など、将来的な軍用地の返還に伴う基地跡地での開発・整備を契機として、都市構造の歪みを一体的に是正していくことが求められます。

(1) 住み続けられる環境づくり

- 本市は、市域の中央部に普天間飛行場が位置しており、その周辺を取り囲むように市街地が形成されています。**基地の存在により市内で利用可能な土地が限られているため、市街地の高密度化が進んでおり**、生活サービス施設へのアクセスなど、日常生活の利便性は確保されているものの、一部エリアでは道路等の基盤整備が不十分な密集市街地もみられます。市民の多くは本市に住み続けたいと希望していますが、若年層の居住意向が低い傾向にあることから、**誰もが住み続けられる環境づくりに向けて、既成市街地における居住環境の維持・改善が必要**です。
- 本市は未だ人口増加傾向を維持していますが、一方で少子高齢化も進行しています。市民アンケート調査では、高齢者や子どもに優しいまちづくりを期待する声が多く挙がっています。今後は、拠点市街地における都市機能の集約や公共交通網を含めた安全な移動環境の確保、西普天間住宅地区における沖縄健康医療拠点の形成を契機とした**医療・福祉機能の充実など、高齢社会にも対応した歩いて暮らせる環境づくりが必要**です。

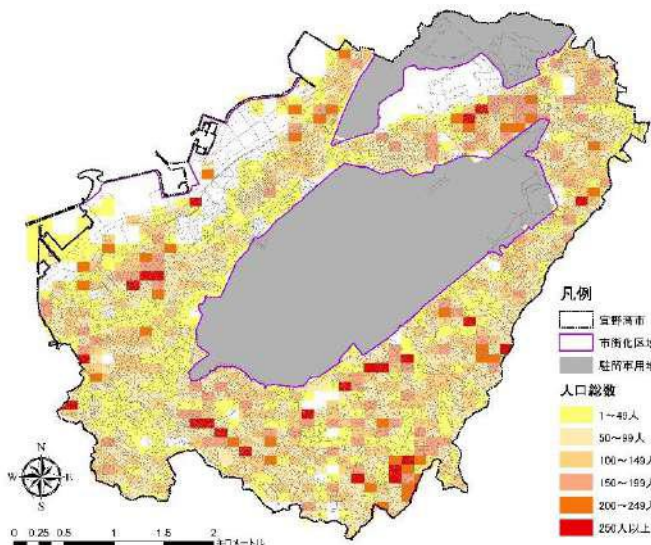
■ 人口の推移（将来推計含む）



出典：「国勢調査」及び「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所、平成 30 年 12 月)

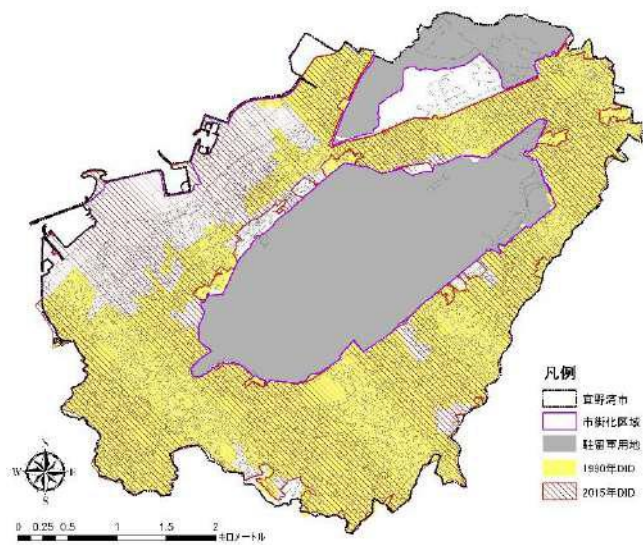
- ☑ 本市では、2035 年まで人口増加が続くものと推計されています。2035 年以降は人口減少に転じると推計されていますが、普天間飛行場等の跡地利用の進展に伴って、新たな定住人口の流入も期待されます。
- ☑ 一方で、本市においても少子高齢化が進行しており、このままの推移でいくと、2015 年時点で約 16.6%の高齢化率が、2045 年時点で約 27.9%まで上昇すると推計されています。

■ 100mメッシュ人口分布 (2016年)



出典：「メッシュ統計地図データ」(株式会社ゼンリン)

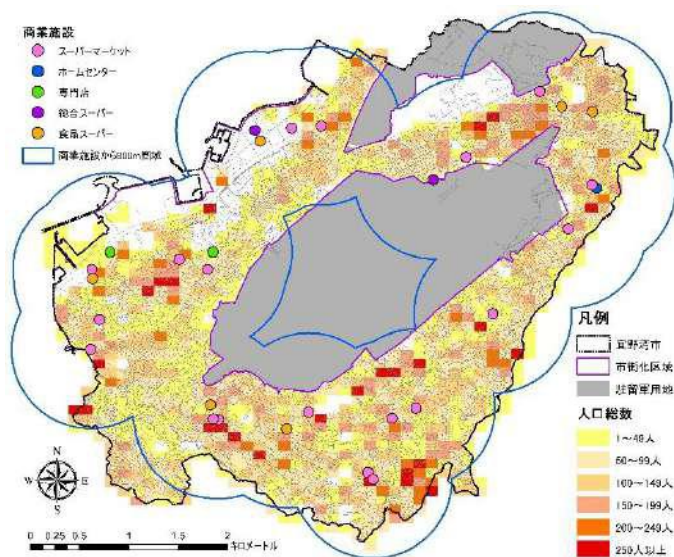
■ 人口集中地区 (DID) の推移



出典：「国土数値情報 人口集中地区データ」(国土交通省)

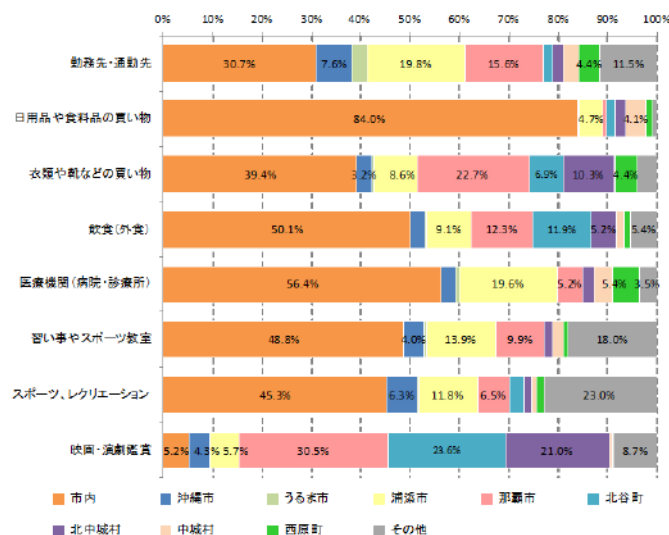
- ☑ 市の中央部に普天間飛行場が位置しており、ドーナツ状に市街地が形成されています。
- ☑ 利用可能な土地が限られているため、軍用地や西海岸エリアの産業地を除く市域全体に人口が分布しており、1haあたり40人以上の人口密度を有し、かつ、人口が5,000人以上となる範囲を示す人口集中地区(DID)も年々拡大傾向にあります。市街化区域に対する比率をみると、1990年が78.7%であったのに対し、2015年では94.2%と市街化区域のほぼ全域が人口集中地区となっています。

■ 100mメッシュ人口分布 (2016年) と 商業施設の徒歩利用圏域 (800m) の重ね図



出典：「メッシュ統計地図データ」(株式会社ゼンリン) 及び「全国大型小売店総覧 2019年版」(東洋経済新報社)

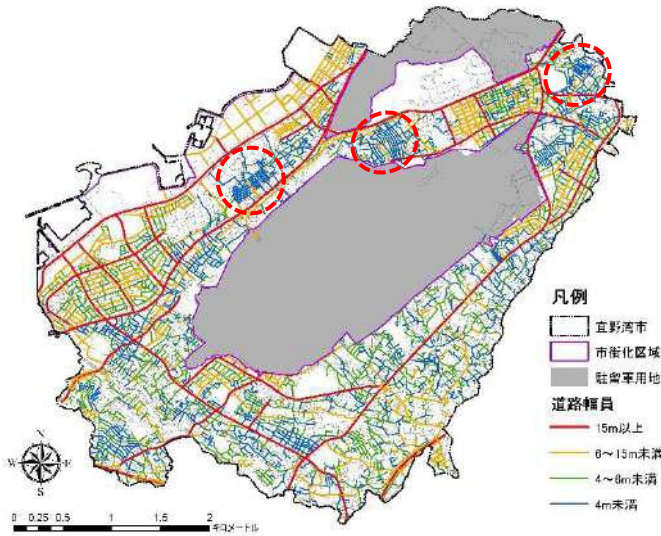
■ 市民意識調査 ～日常の行動圏～



出典：「第四次宜野湾市総合計画前期基本計画評価報告書」(令和2年3月)

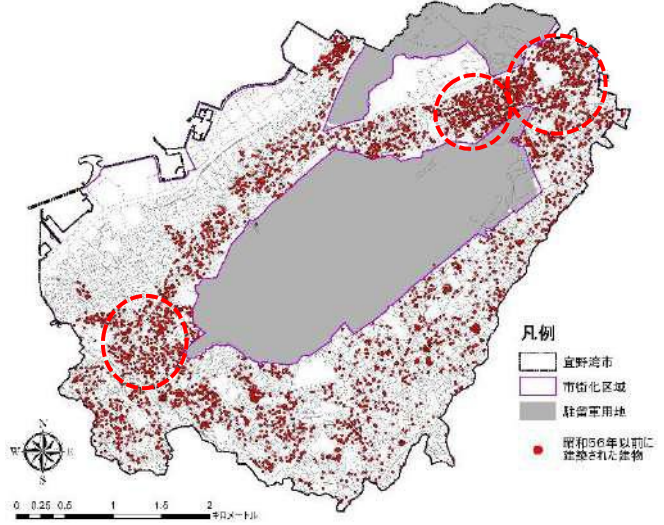
- ☑ 商業、医療・福祉、公共施設などの生活利便施設が市全域に広く分布しています。
- ☑ 商業施設の徒歩圏人口カバー率(商業施設から800m圏内に居住する人口の割合)は、約96%となっており、医療・福祉、公共施設も同レベルのカバー率を有しています。
- ☑ 市民意識調査においても、「日用品や食料品の買い物」(84.0%)、「医療機関(病院・診療所)」(56.4%)、「飲食(外食)」(50.1%)については、「市内」を利用するとの回答が5割を越えており、日常生活の利便性が確保されている状況が伺えます。

■ 幅員別道路状況図



出典：「沖縄県都市計画基礎調査」(平成 29 年 9 月)

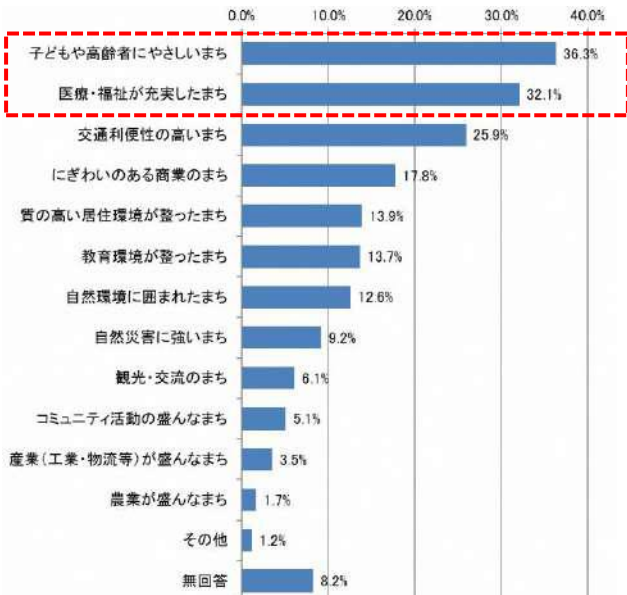
■ 旧耐震基準時に建築された建物 (昭和 56 年以前)



出典：「沖縄県都市計画基礎調査」(平成 29 年 9 月)

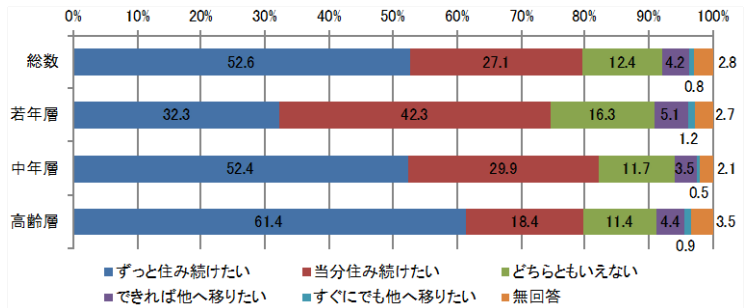
- ☑ 喜友名地区、普天間地区、野嵩地区、大山地区、嘉数地区などの一部の市街地は、幅員 4m 未満の狭い道路を中心とした道路網によって構成されています。
- ☑ 昭和 56 年以前の旧耐震基準時に建築された建物も、市内に広く多く分布しています。土地区画整理事業によって一団で開発された新城地区では、建築年数の古い建物がまとまって立地しています。
- ☑ 軍用地として土地を接収されたことにより、移転を余儀なくされた普天間地区や野嵩地区においては、密集市街地が形成されています。

■ 市民アンケート ～市に期待するまちのイメージ～



出典：「宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託報告書」(平成 31 年 3 月)

～本市への居留意向～



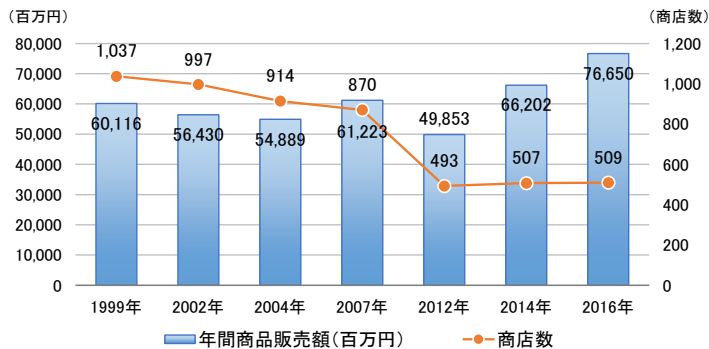
出典：「第四次宜野湾市総合計画前期基本計画評価報告書」(令和 2 年 3 月)

- ☑ 市民アンケート調査では、本市への居留意向は各年代とも 70%以上が「ずっと住みたい」、「当分住みたい」と回答していますが、若年層の「ずっと住みたい」の割合は 32.3%と他世代に比べて低くなっています。
- ☑ 市に期待するまちのイメージとして、「子供や高齢者にやさしいまち」や「医療・福祉が充実したまち」への希望が高くなっています。

(2) にぎわいと魅力の維持・創出

- 多くの市民が暮らし、多くの観光客が訪れる本市においては、市民生活や交流を支える普天間地区や宇地泊地区などの**既存商業地、幹線道路周辺の沿道サービス施設の維持・充実**とともに、**西海岸エリアにおける MICE、コンベンション・リゾート機能の強化**による観光振興など、にぎわいと魅力ある環境づくりが必要です。
- 西海岸には本市の産業振興を支える商業用地や工業用地が集積していますが、新たな企業を誘致するための産業用地が不足しています。**市民の雇用の場や更なる活力創出に向けて、関連するまちづくり事業と連携した産業用地の確保が必要**です。
- 市民の愛着の醸成や交流人口の増加に向けて、本市特有の歴史・文化や地形、田芋畑などの自然環境を活かした景観づくりや、国際学園都市としての特性を活かした教育・研究機能の充実など、**地域資源や特性を活かした魅力的な都市づくりに資する総合的な取り組みが必要**です。

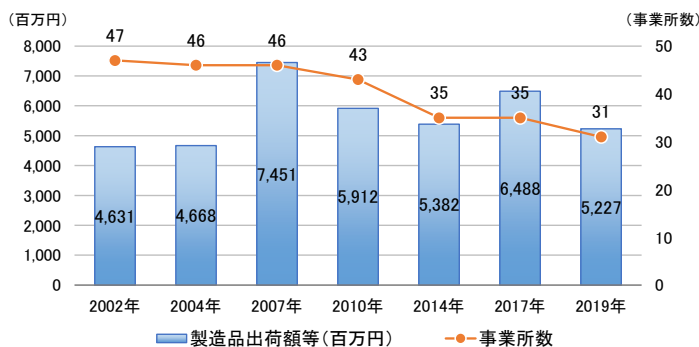
■ 年間商品販売額及び商店数の推移（小売業）



出典：「商業統計調査」「経済センサス」（経済産業省）

- ☑ スーパーや小売店舗などの売上を示す小売業の年間商品販売額は、近年増加傾向で推移しています。
- ☑ 一方で、大規模商業施設の増加等を背景として、商店数は2012年以降大幅に減少しています。

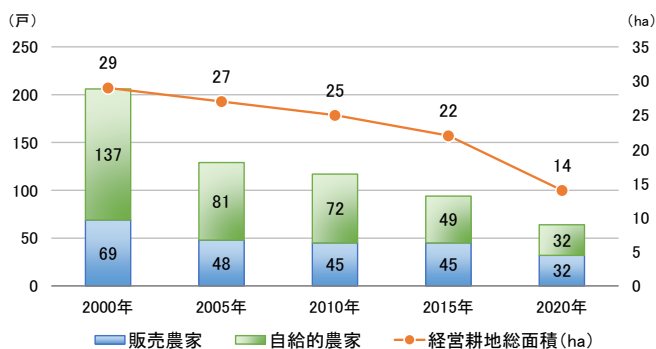
■ 製造品出荷額等及び事業所の推移



出典：「工業統計調査」（経済産業省）

- ☑ 工場の出荷額を示す製造品出荷額等は、近年では50～60億円台で推移していますが、事業所数は年々減少しています。
- ☑ 市内では、大山7丁目地域の約37haが大山工場適地として指定されており、ほぼ100%が立地決定面積となっています。（第二次宜野湾市産業振興計画より）

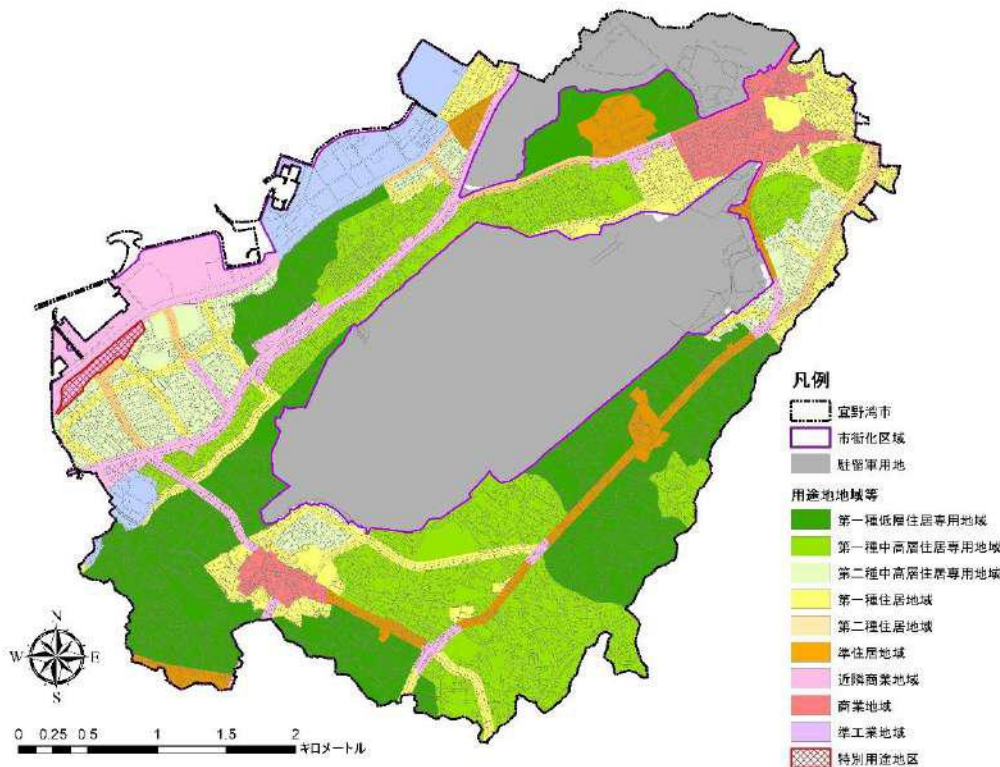
■ 農家数及び経営耕地総面積の推移



出典：「農林業センサス」（農林水産省）

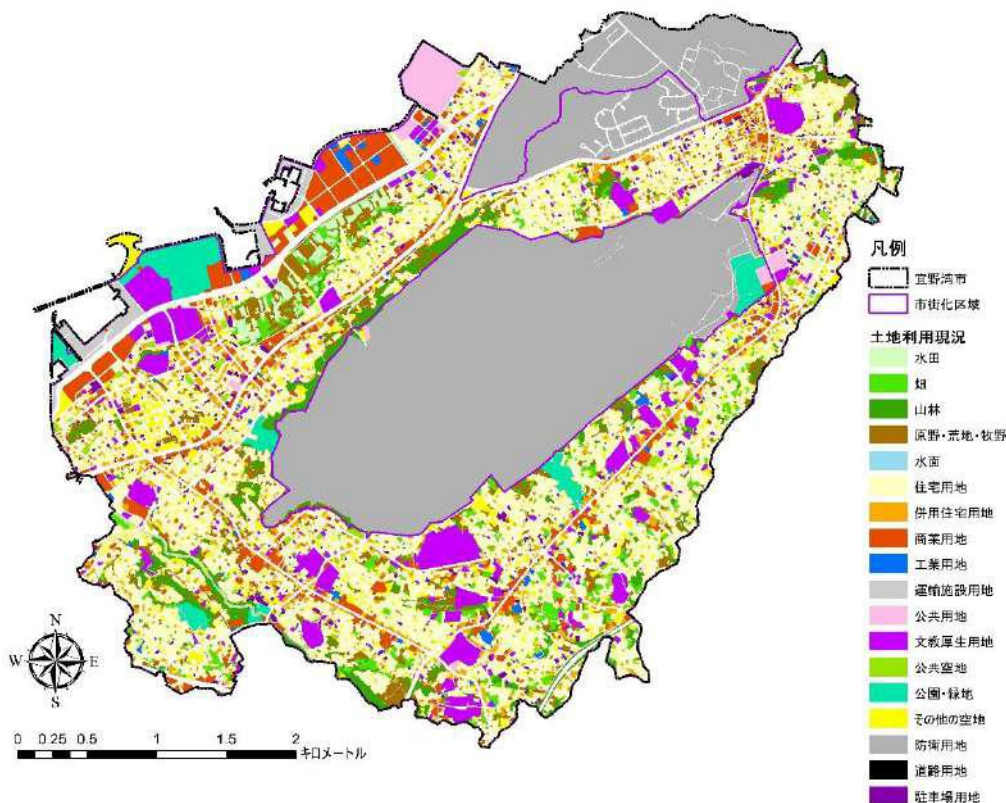
- ☑ 農家数は2000年から2005年にかけて急激に減少しており、その後も減少傾向で推移しています。
- ☑ 大山地域では田芋栽培が行われていますが、生産者の高齢化や後継者不足などの影響により、経営耕地総面積も徐々に減少しています。

■用途地域の指定状況（令和3年9月）



- ☑ 駐留軍用地を除く、市内ほぼ全域が市街化区域に指定されています。
- ☑ 市の中心的な商業地となる普天間地区と真栄原地区の用途地域は「商業地域」に指定しており、コンベンション・リゾート拠点となる西海岸沿いにも「近隣商業地域」や「準工業地域」を指定しています。
- ☑ 西海岸エリアの一部では、コンベンションリゾート特別用途地区（約8.3ha）を指定し、商業・宿泊施設等のコンベンション機能を補完する施設の立地誘導を図っています。

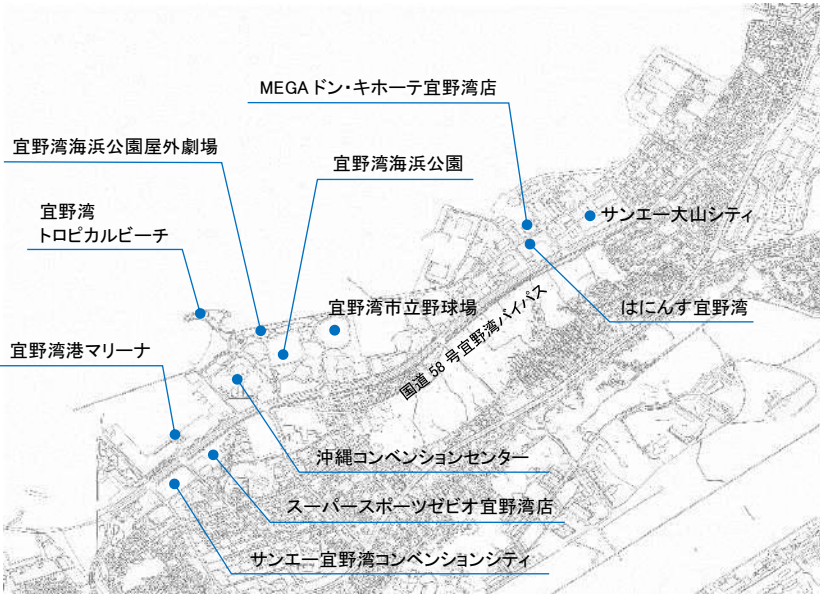
■土地利用現況図



- ☑ 宅地や道路等の都市的土地利用が市全体の約90%を占め、農地・山林等の自然的土地利用は約10%となっています。
- ☑ 普天間、真栄原などの商業地や、国道330号や国道58号宜野湾バイパスなど幹線道路沿道、西海岸エリアに、市民の生活利便性や観光交流を支える商業施設や集客施設が集積して立地しています。

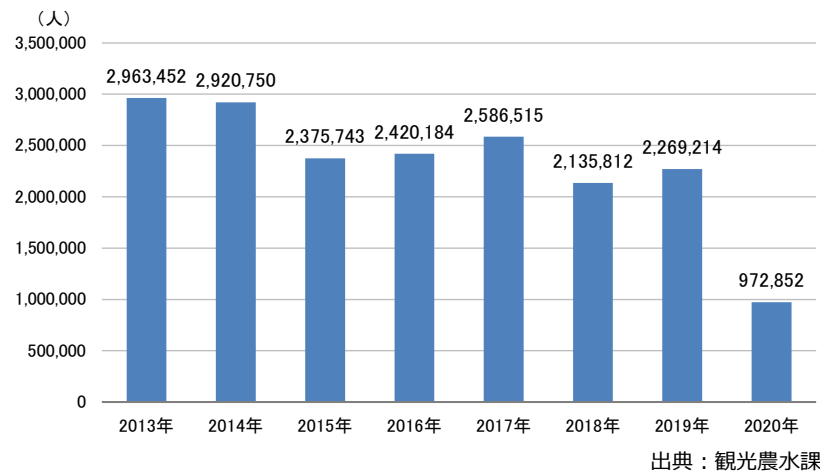
出典：「沖縄県都市計画基礎調査」（平成29年9月）

■ 西海岸エリアの主要施設の立地状況



- ☑ 西海岸エリアは、沖縄コンベンションセンターをはじめ、宜野湾海浜公園、トロピカルビーチ、宜野湾港マリーナ、宿泊施設等のリゾートコンベンションゾーンの形成に資する施設が集積しています。
- ☑ 本市観光の拠点として、アフターコンベンション機能の充実や産業間連携等により、都市型観光・リゾート機能の強化が期待されています。

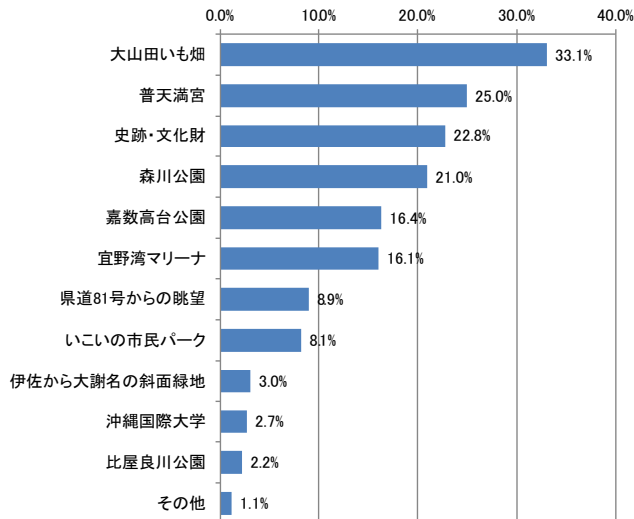
■ 年度別西海岸地域への入域者数の推移



- ☑ 西海岸エリアの入域者数をみると、2013年度以降は減少傾向にありますが、それでも2019年度時点で約230万人の方が訪れています。
- ☑ なお、2020年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、入域者数が激減しています。

■ 景観調査アンケート

～将来の子どもたちに残しておきたい（守りたい）景観～



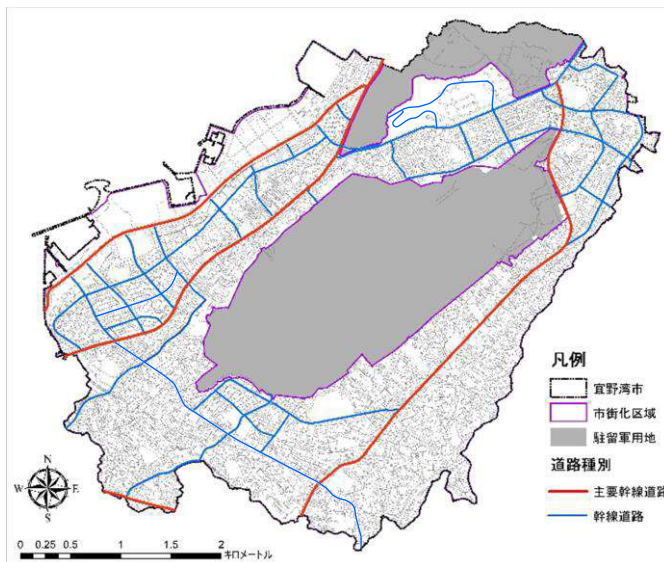
出典：「宜野湾市景観アンケート」（平成23年12月）

- ☑ 平成23年に実施した景観に関するアンケート調査では、将来の子どもたちに残しておきたい（守りたい）景観として、「大山田いも畑」が33.1%で最も高く、次いで「普天満宮」（25.0%）、「史跡・文化財」（22.8%）と、歴史的・文化的景観を守りたいという意向が高い状況が伺えます。

(3) 円滑な交通体系の構築

- 本市では、国道 58 号や国道 330 号などを柱として周辺都市や市内の市街地を繋ぐ環状型の幹線道路網が整備されていますが、普天間飛行場により中央部が分断されており、非効率な移動を余儀なくされています。市民の日常的な移動を支える道路と県内の広域交通を支える道路が重複する箇所では慢性的な混雑も発生しており、**市民や観光客の利便性向上に向けて、国や県との連携・協働による道路網の更なる充実と改善が必要**です。
- 本市には路線バスによる公共交通網が整備されており、近隣市町村を結ぶ広域的な役割を果たしています。一方で、東西間をはじめ市内を移動できる公共交通網が整備されておらず、公共交通の利用が不便な地域も存在しています。また、市民の日常的な移動手段は「自家用車」に依存しており、公共交通の利用率も低い状況にあります。**将来にわたって公共交通網を維持していくためにも、自家用車から公共交通への転換を促しながら、更なる機能の充実に向けた取組みが必要**です。

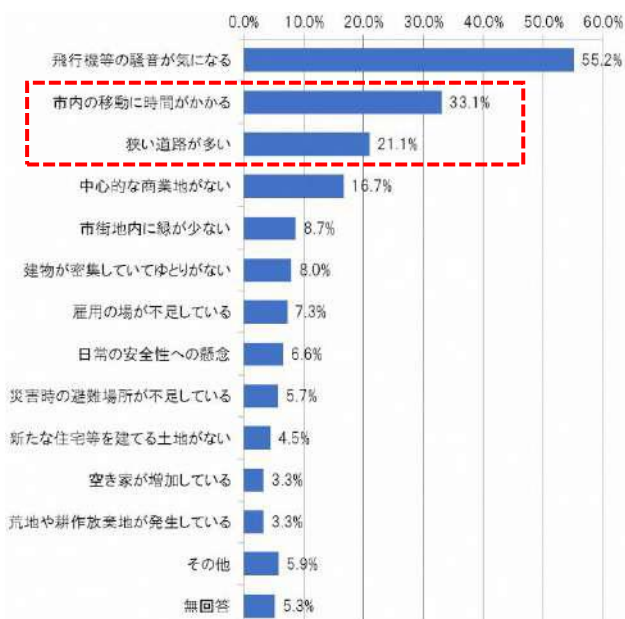
■本市の主要道路網（未整備路線も含む）



出典：「沖縄県都市計画基礎調査」（平成 29 年 9 月）

- ☑ 市の中央部に普天間飛行場が位置しているため、その周囲を囲むように環状型の道路網が形成されています。
- ☑ 国道 58 号、国道 58 号宜野湾バイパス、国道 330 号等の主要幹線道路が通り、その主要幹線道路を他の幹線道路が連絡することで、骨格となる道路網が形成されています。
- ☑ 東部地域では主要幹線道路の計画・整備が進んでおらず、地域によって都市基盤整備の進捗に差が見られています。

■市民アンケート ～問題に感じていること～



- ☑ 市内で問題に感じていることとして、「市内の移動に時間がかかる」が 33.1%、「狭い道路が多い」が 21.1%と高くなっています。
- ☑ 市に期待するまちのイメージ（P18 参照）としても、「交通便利性の高いまち」が 25.9%と高くなっており、渋滞解消や円滑な道路ネットワークの形成など、交通網の更なる充実が期待されています。

出典：「宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託報告書」（平成 31 年 3 月）

■ 県南部地域における主要渋滞箇所



出典：「令和元年度第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料」(沖縄総合事務局、令和元年7月)

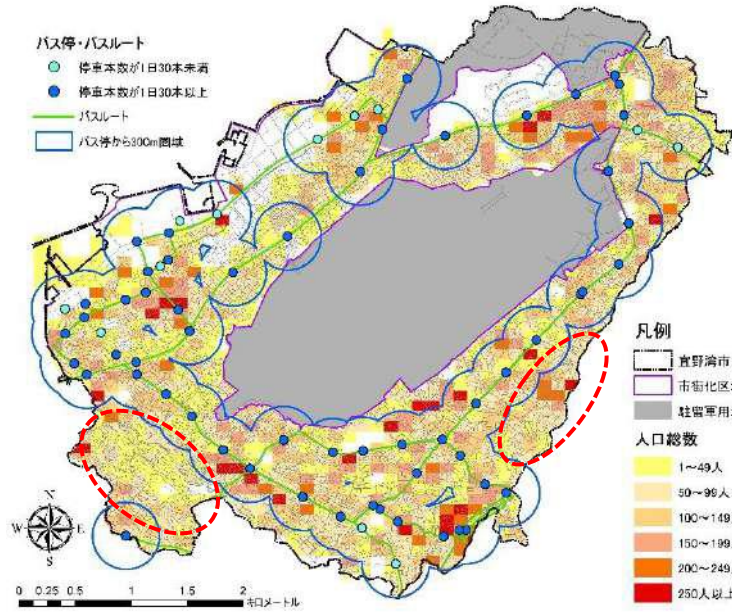
- ☑ 沖縄地方渋滞対策推進協議会において、伊佐、長田、大謝名、真栄原、普天間などの13箇所が主要渋滞箇所として位置づけられています。
- ☑ 我如古交差点は、道路改良による渋滞対策を講じたことで状況が改善されたため、主要渋滞箇所の指定を解除されています。
- ☑ 国では「沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会」において提言された交通渋滞削減に向けたプロジェクトを推進するため、「沖縄の新たな交通環境創造会議」を設置しています。H29.5には早期の効果発現が期待される6つの早期成果実現課題を選定し、解消に向けた取組みを推進しています。

■ 沖縄の新たな交通環境創造会議で選定された6つの早期成果実現課題

<h4>渋滞ボトルネック対策</h4> <ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントの交通状況、周辺の用地について調査し、短期で対策できる交差点を抽出し、対策を実施、検討(45箇所(国道14、県道31)) <p>H30予定: ◆15箇所の対策を実施 ◆検討中の箇所の早期の事業化に向けた検討</p> <p>交通の流れが改善し渋滞が解消</p> <p>対策後</p>	<h4>基幹バスの導入、バス網再編</h4> <ul style="list-style-type: none"> H31年度の基幹バス導入を目指し、急行バス実証実験、バス網再編に向けた検討を実施 自動走行技術などを活用した沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)に向けた取り組みも実施 <p>H30予定: ◆実現に向けた具体的取り組みへ着手</p> <p>沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)のイメージ</p> <p>次世代都市交通システムのイメージ</p>	<h4>バス運行定時性の確保</h4> <ul style="list-style-type: none"> 基幹バス区間の定時・速達性を高めるため、全区間(久茂地～コザ)にバスレーン延長拡充を実施 H30～H31年度に第2段階バスレーン延長、H33年度以降に第3段階バスレーン延長に向けた取組みを実施 <p>H30予定: ◆基幹バス導入の効果についてR16-別列により検証 ◆バスレーン延長の合意形成に向け、PIアングラートを実施</p> <p>第2段階 (久茂地～伊佐) ・バスレーン延長(夕方) ・専用車道以外の優先レーン化(伊佐～コザ) ・朝夕優先レーン化</p> <p>第3段階 (久茂地～伊佐) ・終日専用レーン化(伊佐～コザ) ・終日優先専用レーン化</p>
<h4>バスターミナル等の整備促進</h4> <ul style="list-style-type: none"> 異なる交通モード間の乗り継ぎ、基幹バス及び支線バスの乗り継ぎに必要となる交通結節点の整備 モノレール延長区間でたご浦西駅では、追加に整備、P&R等、多様な交通モードの乗り継ぎが可能となる交通結節点を整備 <p>H30予定: ◆利用者が多く見込まれる施設における交通結節点の可能性を検討し、H29年度に構築したサイネージシステムを活用したバス利用促進の方策を検討</p> <p>▲路線バスインフォメーションの設置</p>	<h4>道路空間の再編(国際通り)</h4> <ul style="list-style-type: none"> 国際通りは過度な白家用車依存から脱却を図るためのシンボリックな道路空間として、歩行者や自転車などにも優しい道路空間の再編 創出に向けた検討を実施 <p>H30予定: ◆築記に関する実態調査を実施</p> <p>歩行者車道の影響によるバス走行の阻害 バス後方の渋滞が発生 歩行者車道の停車</p>	<h4>県民意識への効果的な働きかけ</h4> <ul style="list-style-type: none"> 沖縄県において、毎月1日、20日をノーマイカーデーに設定 那覇市において、9月16日から9月22日までをカーフリーデーの期間として設定 <p>H30予定: ◆わった～バス発の取組として、引越新築広報紙の啓発活動を実施。また、わった～バス大実験は、期間・規模を拡大し実施</p> <p>H30年度は3団体を表彰!</p>

出典：「令和元年度第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料」(沖縄総合事務局、令和元年7月)

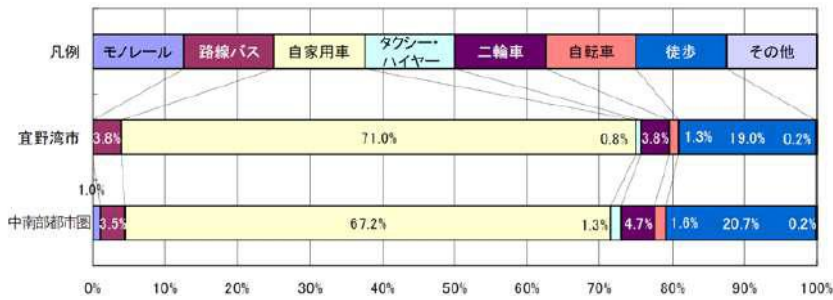
■ 100mメッシュ人口分布（2016年）とバス停の徒歩利用圏域（800m）の重ね図



出典：「メッシュ統計地図データ」（株式会社ゼンリン）及び市内バス停（平成30年10月時点）

- ☑ 本市には、高速バスを含む5つの民間事業者により路線バスが運行されており、停留所の8割以上が1日30本以上運行しています。
- ☑ バス停留所の徒歩利用圏（半径300mの範囲）をみると、市内の広域をカバーしており、バス停の徒歩圏内人口割合は約74%となっています。
- ☑ 一方、嘉数や長田の一部では、バス停の徒歩利用圏域から外れる地区も存在しています。

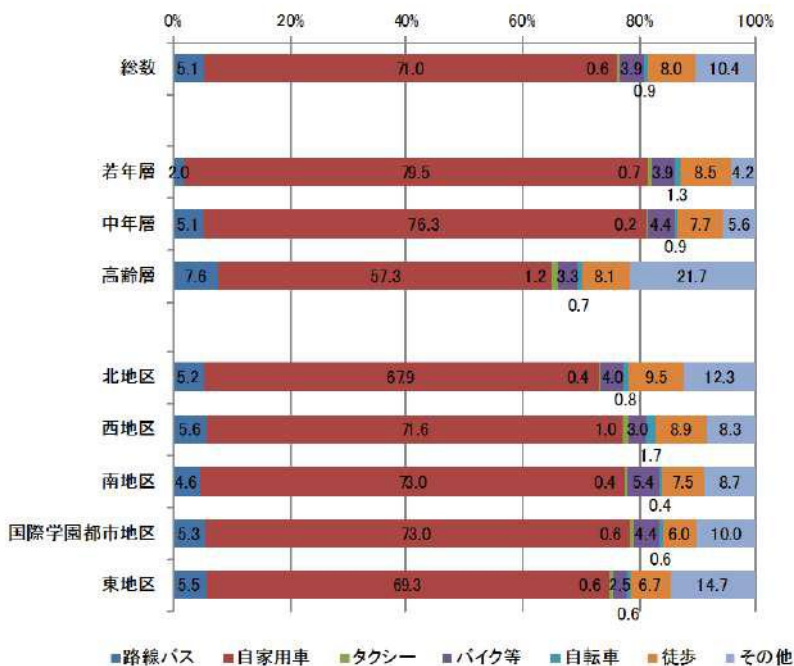
■ 交通手段分担割合



出典：「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソナルトリップ調査」（沖縄県、平成21年3月）

- ☑ 交通分担割合を見ると、「自家用車」が71.0%となっており、沖縄県中南部都市圏における自家用車の分担割合67.2%よりも高くなっています。
- ☑ 市民アンケートでも、通勤・通学先への移動手段は71.0%が「自家用車」と回答しており、地域別にみても同様の傾向が見られます。
- ☑ 世代別にみると、高齢層では他世代と比較して「自家用車」の割合が最も低く、「路線バス」の利用割合が高い傾向がみられます。
- ☑ 市民の多くが自家用車での移動に依存している状況が伺えますが、高齢社会の中で公共交通網の必要性が高まっています。

■ 市民アンケート ～勤務地・通学先までの主な移動手段～

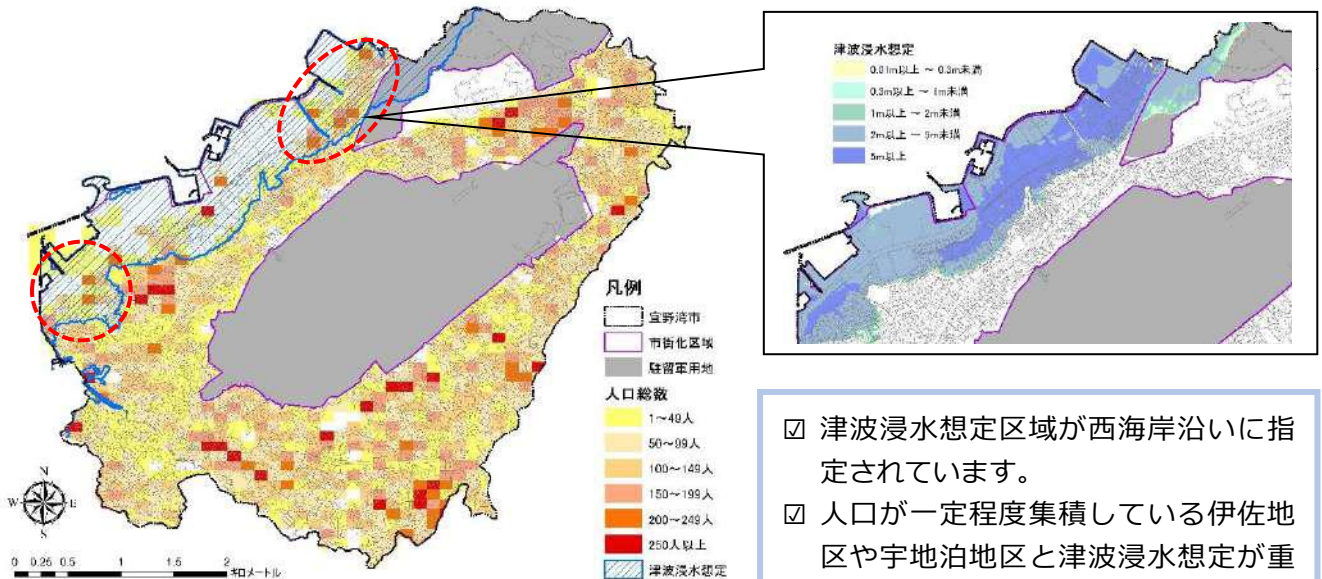


出典：「第四次宜野湾市総合計画前期基本計画評価報告書」（令和2年3月）

(4) 安全・安心の確保

- 地球温暖化をはじめとする気候変動の影響等により、全国的に大型台風やゲリラ豪雨などの自然災害が頻発しています。また、都市化の進展に伴う都市基盤が脆弱な市街地の形成や都市型水害の発生など、自然災害への対応がこれまで以上に重要となっています。本市の臨海部では、津波や高潮による浸水被害が想定されています。緊急時の避難場所となる公園や避難路となる道路が不足・未整備となっているエリアもみられることから、地震や台風などの**激甚化する自然災害に備えた環境づくりが必要**です。
- 既成市街地では、身近な生活道路の整備を求める市民の声が非常に多くなっています。日ごろから**安全・安心に利用できる歩行空間の確保や交通安全対策の充実**など、**誰もが歩いて暮らすことができる環境づくりが必要**です。
- 市内では犯罪や火災等の要因になり得る空家の発生が顕在化していることから、**空家の適正な管理と活用に向けた対策が必要**です。

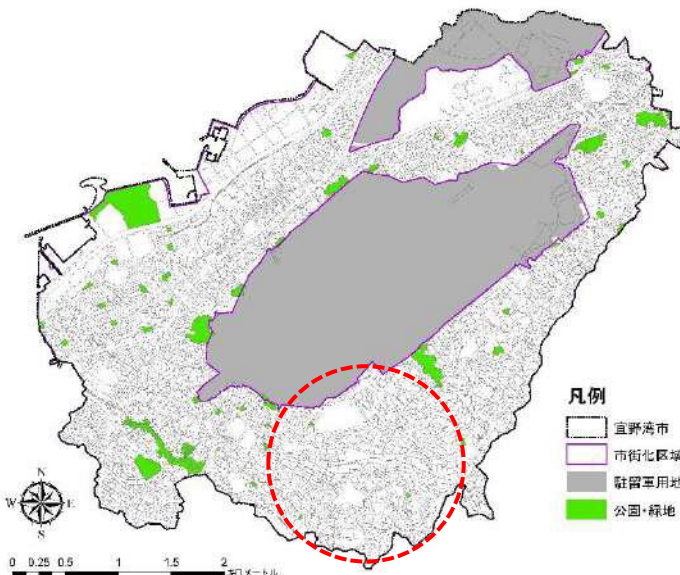
■100mメッシュ人口分布（2016年）と津波浸水想定区域の重ね図



出典：「メッシュ統計地図データ」（株式会社ゼンリン）及び「国土数値情報 津波浸水想定（平成29年）」（国土交通省）

- ☑ 津波浸水想定区域が西海岸沿いに指定されています。
- ☑ 人口が一定程度集積している伊佐地区や宇地泊地区と津波浸水想定が重なっており、深いところで最大10m程度の浸水発生が想定されています。

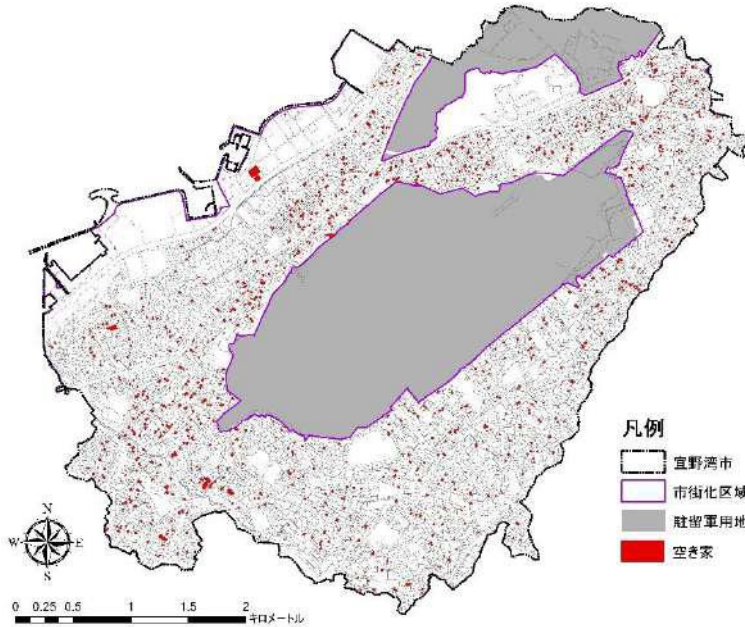
■公園・緑地の分布



出典：「沖縄県都市計画基礎調査」（平成29年9月）

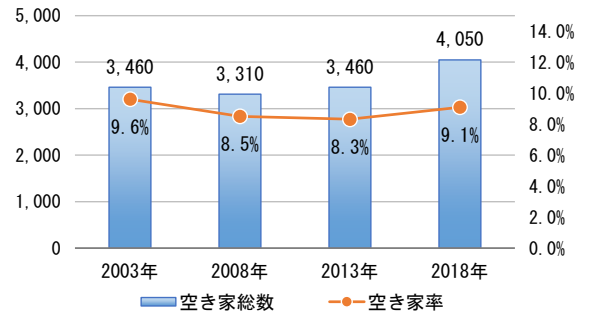
- ☑ 本市には51の公園が位置づけられており、そのうち37箇所が供用開始済み（整備中を含む）となっています。
- ☑ 公園は日常生活の憩いの場としてだけでなく、災害時における指定緊急避難場所としての役割も果たしていますが、公園が不足している地区も残されています。

■ 空家の分布状況



出典：「沖縄県都市計画基礎調査」（平成 29 年 9 月）

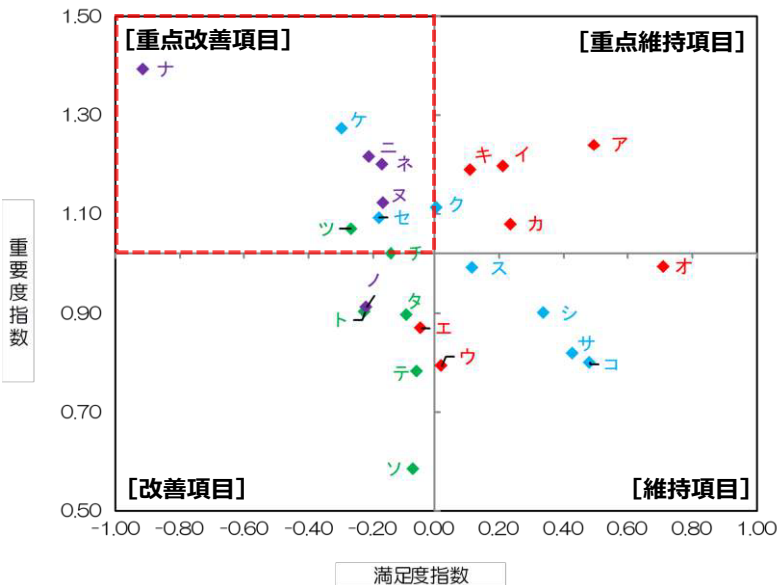
■ 空家の推移



出典：「住宅・土地統計調査」（総務省統計局）

- ☑ 空き家総数は 2008 年以降増加傾向にあり、2018 年時点で 4,050 件となっています。
- ☑ 空き家率（住宅総数に対する空き家総数の割合）は 9.1%と全国や県の平均と比較すると低いものの、市全域で発生しており、適正管理や活用に向けた対策が求められます。

■ 市民アンケート ～生活環境の満足度と重要度（市全体）～



利便性	ア 通勤・通学の便利さ	快	ソ 富農環境の保全・管理
	イ 自動車の利用しやすさ	適	タ 自然環境の保全・管理
	ウ 路線バスの運行本数	性	チ 自然的景観の美しさ
	エ 路線バスのルート	・	ツ 街並み景観の美しさ
	オ 買い物の便利さ	魅力	テ 歴史・文化資源の保全・活用
都市基盤	カ 役場など行政窓口の充実	力	ト 宅地の広さやゆとり
	キ 病院など医療・福祉施設の充実	ナ	騒音、悪臭などの公害対策
	ク 公園や広場などの遊び場	安全	ニ 交通安全対策
	ケ 生活道路の整備	性	ヌ 自然災害に対する防災対策
	コ 上水道の状況	又	ネ まちの防犯対策
	カ 下水道の整備	ノ	空き家などの管理及び抑制対策
	シ 学校など教育施設の整備		
	ス 図書館など文化施設の整備		
	セ 運動・スポーツ施設の整備		

出典：「宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託報告書」（平成 31 年 3 月）

- ☑ 現在の生活環境の満足度・重要度をみると、軍用地の影響により「騒音、悪臭などの公害対策」についての満足度が最も低く、重要度は最も高くなっています。
- ☑ また、「生活道路の整備」についても、満足度が低く、重要度が高い項目として挙げられており、身近な道路環境の改善が求められています。
- ☑ その他、「交通安全対策」や「まちの防犯対策」、「自然災害に対する防災対策」など、都市の安全性に関する項目の満足度が低く、重要度が高い「重点改善項目」として挙げられており、更なる安全性の確保が求められています。

(5) 持続可能性の確保

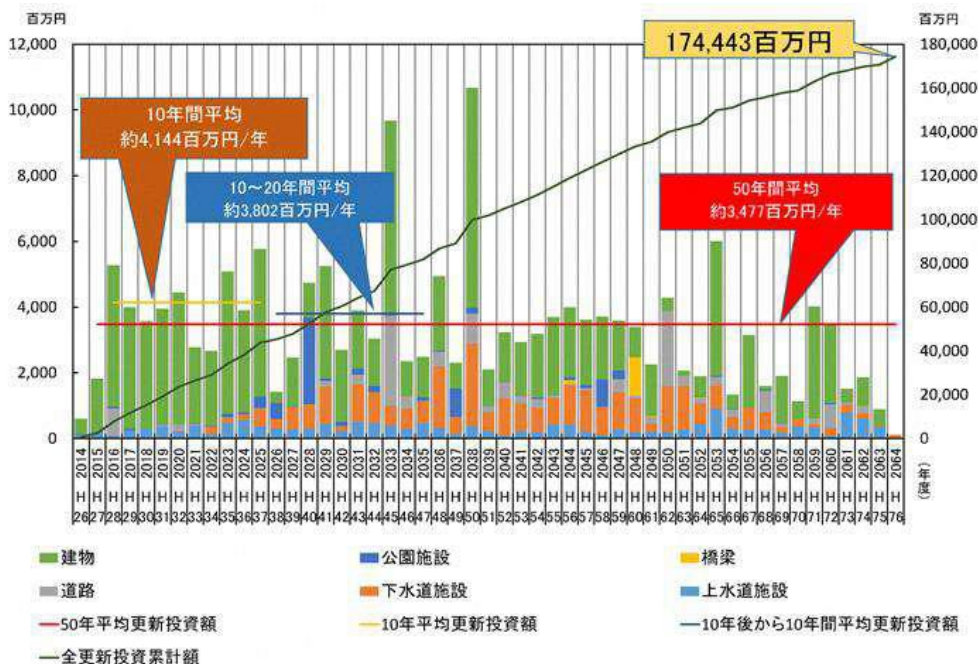
- 国際社会共通の目標として、持続可能な世界を実現するための開発目標「SDGs」が定められています。本市でも持続可能な都市づくりに向けた積極的な取り組みが必要です。
- 社会経済情勢が大きく変化する今日においては、**財政面・経済面で持続可能な都市経営が求められます**。市民生活を支える公共施設や道路・下水道などのインフラの老朽化が進む中で、質の高いサービスの提供と安全性を確保していくためには、長寿命化の推進など、**効果的・効率的な施設の維持・更新が必要**です。
- 世界的に**地球環境問題への対応が求められる**中で、本市においても斜面緑地や田芋畑、海などの良好な自然環境の適正な管理・保全を図るとともに、施設の省エネ化や再生可能エネルギー導入の推進、ICT・IoTなどの新技術の活用など、温室効果ガスの排出抑制に向けた総合的な取り組みが必要です。
- 持続可能なまちづくりを実践していくためには、行政だけではなく、まちづくりの主役となる市民や事業者、大学、NPOなどの**多様な主体との連携・協働によるまちづくり活動が必要**です。

■ 歳入歳出の推移



- ☑ 歳入が歳出を上回っていますが、歳入・歳出ともに増加傾向にあります。
- ☑ 今後 50 年間の公共施設全体の更新投資には約 1,744 億円が必要との試算結果が出ており、現状のまま大規模修繕や耐用年数到来に合わせた施設の更新を行うことは財政的に非常に厳しい状況です。

■ 公共施設全体更新試算結果



出典：「宜野湾市公共施設等総合管理計画」(平成 29 年 3 月)

■本市における温室効果ガス排出量（事務事業）の推移



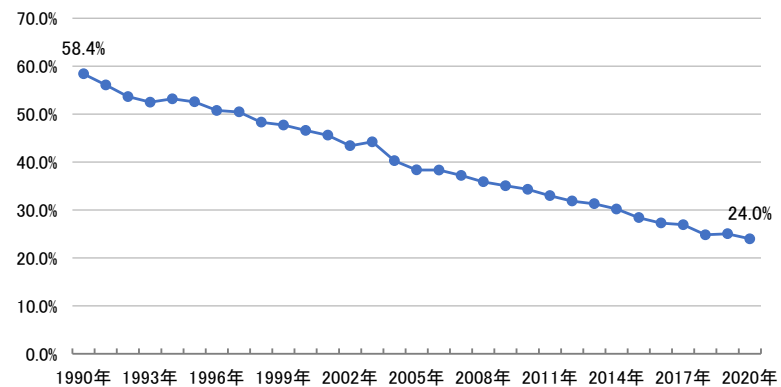
出典：「宜野湾市地球温暖化対策実行計画書【事務事業編】
実施状況報告書(平成 28 年度報告)」(平成 30 年 2 月)

■公共施設への再生可能エネルギー導入状況（平成 28 年度末）

導入年度	施設	導入設備	設置規模
H21	嘉数小学校	太陽光発電設備	10kW
H21	本庁舎 別館	太陽光発電設備	79kW
H23	真志喜中学校	太陽光発電設備	80kW
H23	普天間第二小学校	太陽光発電設備	5kW
H25	はごろも小学校	太陽光発電設備	42.5kW
H28	赤道老人福祉センター	太陽光発電設備	15kW
合計			231.5kW

出典：「宜野湾市地球温暖化対策実行計画書【事務事業編】
実施状況報告書(平成 28 年度報告)」(平成 30 年 2 月)

■年度別自治会加入率の推移（世帯ベース）



出典：市民生活課

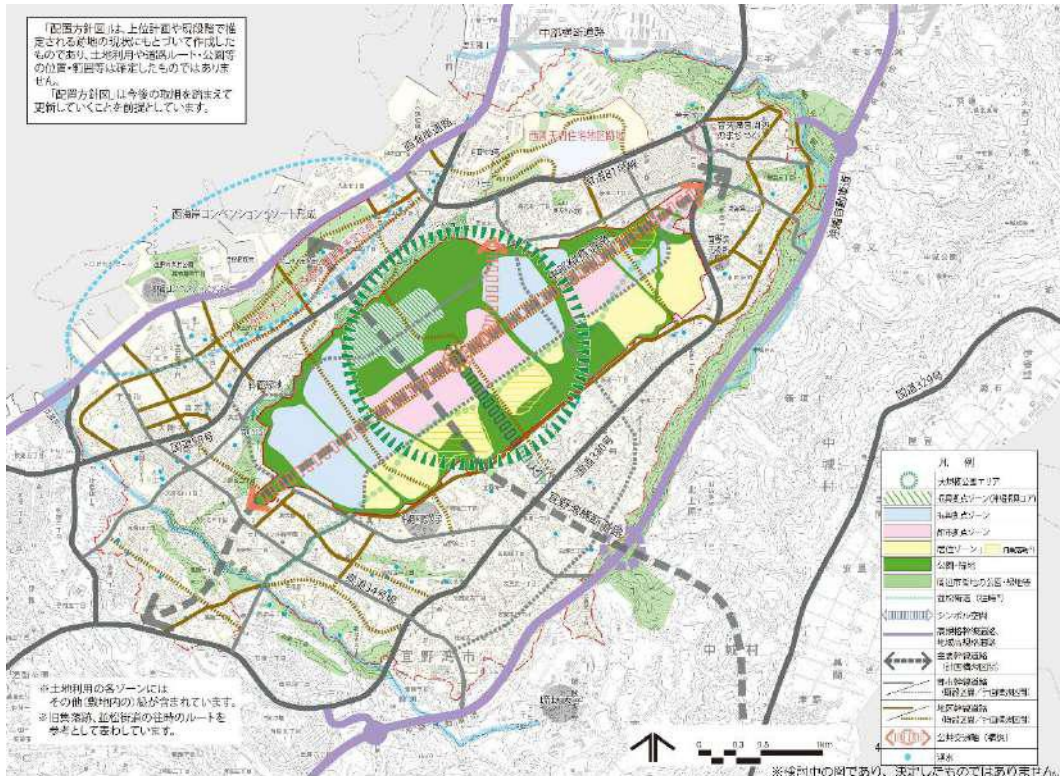
- ☑ 本市では、平成 25 年度に「第 2 次宜野湾市地球温暖化対策実行計画【事務事業編】」を策定し、地球温暖化の防止に取り組んでいます。
- ☑ 市では、市の事務及び事業から排出される温室効果ガスの総排出量を毎年度 1%ずつ削減する目標を掲げており、平成 28 年度まではその目標を達成しています。
- ☑ 具体的な取組みとして、公共施設の LED 照明の導入などによる省エネ化や太陽光発電設備の設置、公用車の次世代自動車への転換、エコに関する啓もう活動など、ハード・ソフト両面から多様な取組みを展開しています。

- ☑ 自治会は、市民生活にとって最も基礎的な単位（まとまり）であり、地域の課題解決に向けた話し合いの場や心のふれあいの場として、重要な役割を担っています。
- ☑ 本市における自治会加入率を世帯ベースで見ると、1990 年度は 58.4%と比較的高い加入率を誇っていましたが、減少傾向が続いており、2020 年度時点の加入率は 24.0%と非常に低くなっています。

(6) 基地返還に伴う跡地利用

- 普天間飛行場やインダストリアル・コリドー地区など、返還予定の基地を有する本市においては、**基地返還に伴う跡地利用を契機とした県全体に波及する新たな拠点の創出**が求められます。基地跡地を活用した広域的な都市機能の誘導や多様なニーズに応じた住宅地の確保、新たな道路網や交通システムの構築、普天間公園（仮称）の整備など、**跡地利用計画を踏まえた活力とにぎわいの創出に資する新しいまちづくりが必要**です。

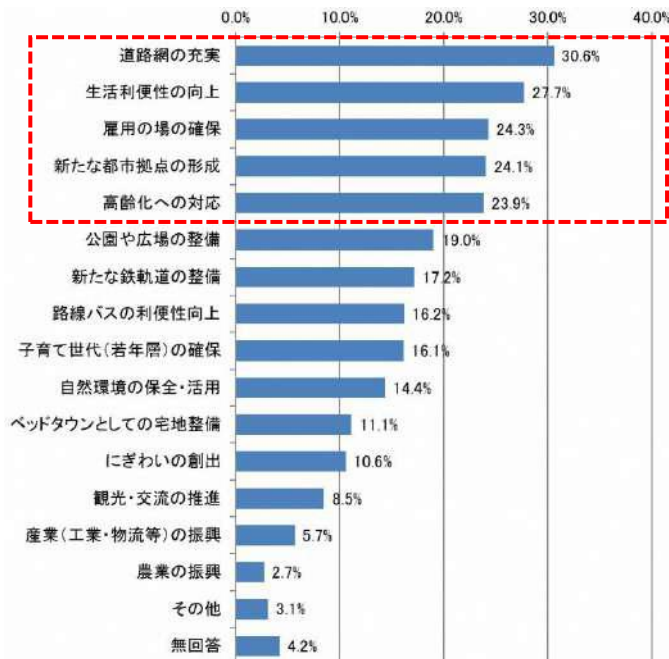
■「全体計画中間取りまとめ(第2回)(事務局案)」(令和3年3月)※における配置方針図(案)



※平成25年3月策定の「普天間飛行場の跡地利用計画策定に向けた『全体計画の中間取りまとめ』」の更新に向けた事務局案であり、確定したものではありません。

出典：「普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務委託報告書」(沖縄県・宜野湾市、令和3年3月)

■市民アンケート ～米軍基地跡地を活用したまちづくりの方向性～



- ☑ 普天間飛行場及びインダストリアル・コリドー地区については、跡地利用計画策定に向けた検討調査を継続して実施しています。
- ☑ 市民アンケートでは、軍用地の跡地利用にあたっての方向性として「道路網の充実」が30.6%で最も高く、次いで「生活利便性の向上」27.7%、「雇用の場の確保」24.3%、「新たな都市拠点の形成」24.1%、「高齢化への対応」23.9%となっており、跡地利用を契機とした生活環境の改善が求められています。

出典：「宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託報告書」(平成31年3月)

3

上位計画での位置づけ

都市計画マスタープランの改定にあたり、本計画と密接に関係する上位計画として、県の「那覇広域都市計画区域整備、開発及び保全の方針」、市の「第四次宜野湾市総合計画（基本構想）」の両計画で掲げられている都市づくりの方向性を整理します。

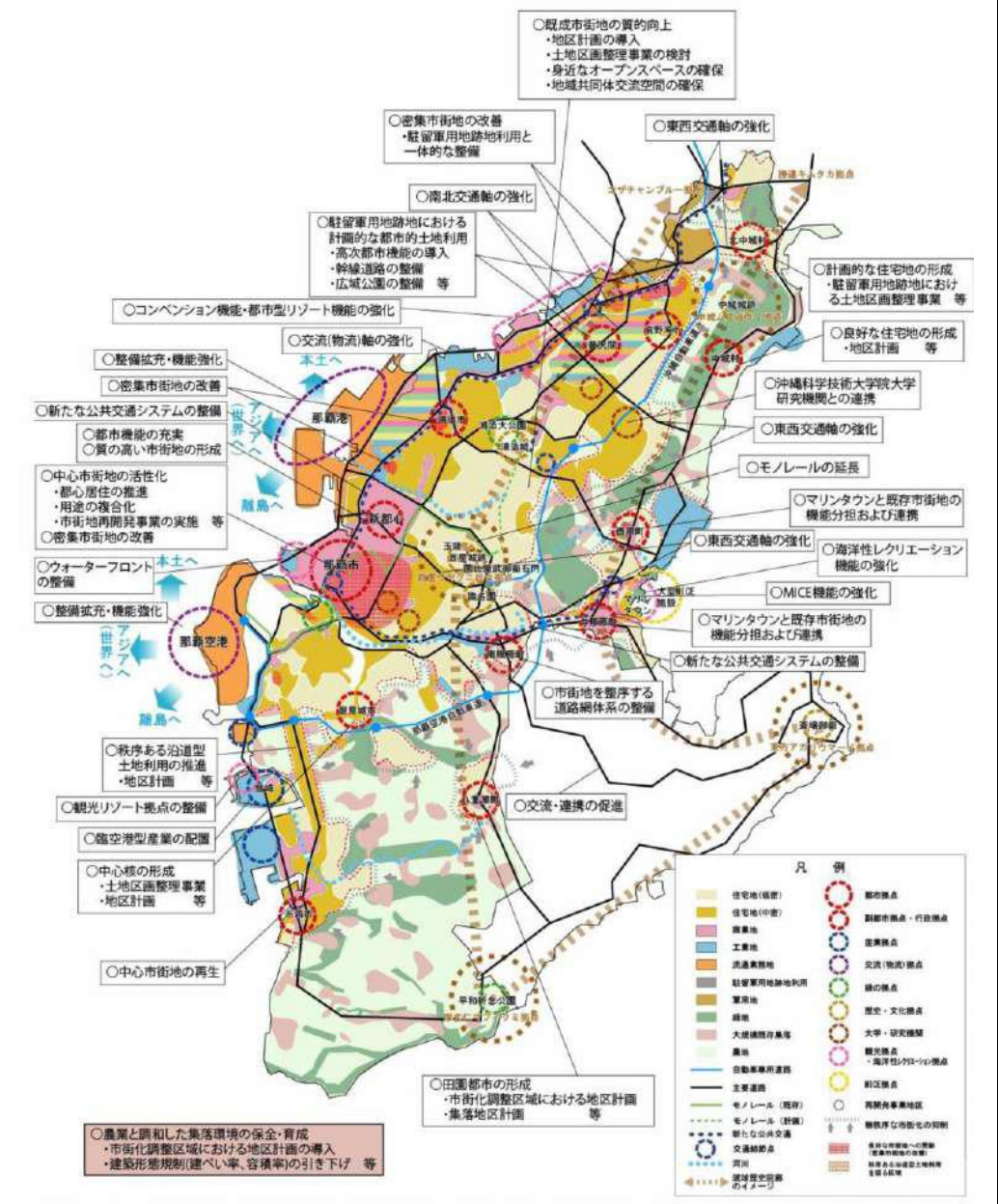
（1）那覇広域都市計画区域の整備、開発及び保全に関する方針（平成 29 年 6 月）

目 標 年 次	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年を基準年とし、都市の将来像、都市づくりの理念及び将来の都市構造は令和 12 年を想定。 ・区域区分、主要な都市施設の整備等は令和 2 年の姿として策定
都市の将来像	<ul style="list-style-type: none"> ① 誰もが安心して暮らせるにぎわいのある都市圏 ② 地域独自のものに誇りを持ち、その心が発信できる都市圏 ③ 多様な生活様式が可能な都市圏 ④ 世界に開く広域交流都市圏 ⑤ 連携と交流が盛んな活気あふれる都市圏 ⑥ 環境にやさしい循環型・低炭素型都市圏 ⑦ 知的交流が盛んな情報先進都市圏 ⑧ 観光・MICE・ショッピングで魅力ある都市圏
都市づくりの 基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市は、長期間にわたり機能を維持し、持続可能な方法で成長・発展することにより、歴史的・文化的な価値が高まるものであることから、かつての琉球の歴史文化の中心であり、かつ多様な都市機能が集積する本区域においては、歴史や文化、自然環境の保全・再生・適正利用に積極的に取り組むとともに、地理的・自然的特性を活かした産業の振興を図りつつ、本県の中核管理機能をはじめ国際交流及び国際協力・貢献機能、物流機能を強化した拠点を形成し、国際的規模の観光・保養地域にふさわしい高次の都市機能を備えた広域都市圏の形成を目標とします。 ○ 市街地では、計画的な土地利用に基づく住宅地、業務地、商業地、工業地、流通業務地の適正配置のもとで、円滑な交通網の形成を推進するとともに、高齢化、国際化、情報化等の進展への対応、優れた景観の保全・創出並びに身近な生活環境の改善、質的向上等、自然環境と調和のとれた総合的な整備を促進します。 ○ 本県独自の歴史、文化、自然等に育まれたおおらかな精神や相互扶助の習わし等、やさしく暖かい人間性をいかして、ユニバーサルデザインの考えを積極的に取り入れたすべての人が自らの意思で自由に行動し、社会参加のできる「すべての人にやさしいまちづくり」を進めるとともに、より実効性の高い都市計画を展開するための住民参画による地域からのまちづくりを促進します。
広域的な 位置づけ	<p style="text-align: center;">歴史交流都市圏・「ウフマチ」（連携し、大きく発展する街）</p>

基本方針

- ① **地域の歴史・自然・文化をいかし、住民主体の都市圏づくり**
 - 伝統や文化を大切にする都市圏づくり
 - 自然環境や生活環境に配慮した循環型・低炭素型都市圏づくり
 - 地域主体の都市圏づくり
- ② **重点的・戦略的な施策を推進し、快適で潤いのある都市づくり**
 - 質の向上を図る都市圏づくり
 - 駐留軍用地跡地の活用による中南部の一体的な都市圏づくり
 - 高度情報通信技術の活用と知的交流を促進する都市圏づくり
- ③ **都市機能相互の連携を重視し、交流を促進する都市づくり**
 - 多様な住まい方が実現する都市圏づくり
 - 国内外に開かれた交流都市圏づくり
 - それぞれの産業が連携した都市圏づくり
 - 魅力あふれる都市圏づくり

将来都市構造



(2) 第四次宜野湾市総合計画 基本構想 (平成 29 年 4 月)

計 画 期 間	平成 29～令和 6 年 (2017～2024 年) 度
まちづくりの 方 向 性	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 未来を担う子ども達の健全な成長を支援する体制の整備を進めます ◆ 宜野湾市の魅力の創出及び発信に取り組みます ◆ 基地の早期返還を求め、安全で快適な日常生活ができる環境づくりを進めます ◆ 今後の宜野湾市を牽引する人材の育成を進めます
将来都市像	人がつながる 未来へつなげる ねたてのまち宜野湾 ～活気にあふれ、豊かで住みよいまちを目指して～
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> 【目標 1】 市民と行政が協働するまち 【目標 2】 健康で、安心して住み続けられるまち 【目標 3】 文化を育み、心豊かな人を育てるまち 【目標 4】 地域資源を活かした、活力あるまち 【目標 5】 安全・快適で、持続的発展が可能なまち 【目標 6】 平和をつなぎ、未来へ発展するまち
土地利用構想	<p>【住宅地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地利用の高度化、低未利用地の有効利用及び都市基盤の整備を図り、良好な住環境を確保 <p>【産業用地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地区画整理予定地や駐留軍用地跡地の利用計画等を見据え、産業用地の確保に努める <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既成市街地及び基地跡地の整備と併せて、住区ごとに地域の自然環境や文化的景観の保全・形成に十分配慮した安全で快適な道路づくりを図る <p>【公共用地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な用地については、既存施設の活用も含め、計画的かつ円滑な確保 <p>【駐留軍用地跡地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）の跡地利用を国、県とともに着実に推進、統合計画において返還予定が示された普天間飛行場及びキャンプ瑞慶覧（インダストリアル・コリドー地区）の確実な返還に向けて取り組む <p>【海浜・河川】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水面・河川・水路については、水害に対する都市居住の安全性確保や雨水排水路等の整備に努める ・ 沿岸域については、生態系の保全と水質の汚染防止、海域と陸域との一体性に配慮し長期的な視点に立った総合的な利用を図る <p>【農地・緑地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 農地は、都市型の地域特性を生かした農地の活用及び新たな生産品目の検討 ・ 緑地については、都市の骨格を形成するまとまりのある緑の保全、住民の生活に身近な公園の緑地の創出及び動植物や文化財にも配慮した保全に努める