



(3) 調査結果のとりまとめ

(3) -1 調査結果の総括

国	シンガポール	マレーシア
都市	—	ジョホールバル（イスカンダール）
コンセプト	ガーデンシティー ⇒シティーインザガーデン	フォレストシティー
緑の役割・機能の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティの意識啓発・参加促進 ・造園、園芸業界の競争力強化 ・都市環境における生物多様性の向上 ・世界水準の植物園（庭園）の設立 ・緑化と保養のための都市空間の最適化 ・都市公園の再生と沿道景観の再活性化 (出典：City in a Garden) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境を保全し活用することで、快適な住環境や就業環境を作る (出典：IRDA VISION & MISSION)
イメージ		
環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・緑化によるブランディングによるシティプロモーションの成功 ⇒魅力的で衛生的な都市環境を形成するための一要素であり、世界から企業や人を呼び込むため視覚装置（舞台装置） ・道路等の緑化・管理の徹底、及び建物と緑の一体化による立体的な緑 ⇒実際以上の緑量を視覚的に演出 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な街づくりとしての低炭素化の推進 ⇒2025年のCO2排出量40% ・日本のCASBEEを基に、建物と開発、都市の3分野で環境評価システムを構築
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力を最大限に活かした企業・研究開発の誘致 ⇒参入しやすい制度・仕組み ・公共交通網の利用促進 ⇒2030年までに80%の人が徒歩10分以内にMRT駅にアクセス可能に ・ITインフラ・人材育成の強化 ⇒資源が無い場合、技術・人材でカバー 	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接するシンガポールの好調な経済発展の影響を享受する都市開発 ⇒地域間でのバランスに配慮した開発 ・デベロッパー、都市開発コンサル及びクリエイティブ、教育、物流産業への税制優遇 ⇒企業・投資の誘致、円滑な都市開発の推進
共通事項	<ul style="list-style-type: none"> ・緑による都市のブランディング戦略 ・人（アクティビティ）を中心に据えた自然豊かな環境づくり ・サステナビリティ（持続可能性）の追及 	

国	マレーシア	
都市	プトラジャヤ&サイバージャヤ	クアラルンプール
コンセプト	グリーンシティー	ガーデンシティ・世界水準の都市
緑の役割・機能の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・低炭素化 ・豊かな生活の実現 ・自然との共生 (出典：PUTRAJAYA GREEN CITY 2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・ガーデンシティ (緑の保全・緑化・美化) ・大気質・水質・地形・河川の保全 ・動植物の保全 ・大気汚染・土壌汚染・騒音等の防止 ・環境保護指定区域、環境マネジメント ・市民参加 (出典：KUALA LUMPUR STRUCTURE PLAN 2020)
イメージ		
環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・人工湖や湿地を活用した自然環境 ⇒サステナブルシティ化に向けた段階的なアクションプランの設定等の取組 ・全体の面積の4割を公園・緑地等のオープンスペースとして確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の高度化と植林の促進 (英国植民地都市の再生) ・歴史資源の保全・活用と河川の美化等による観光等の推進
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のコミュニティに配慮した計画 ⇒行政職員向けだけでなく、一般向けの住宅開発・供給など ・行政機能の移転と連動した住宅供給及び地下鉄の整備 ⇒現在は民間企業等の誘致に注力 	<ul style="list-style-type: none"> ・TOD (公共交通指向型開発) の取組み ⇒モノレール、LRT、MRT、急行列車など、多種多様な交通システムの導入 ・歴史的な資源の保全・活用や超高層建築等による観光促進
共通事項	<ul style="list-style-type: none"> ・緑による都市のブランディング戦略 ・人 (アクティビティ) を中心に据えた自然豊かな環境づくり ・サステナビリティ (持続可能性) の追及 	


(3) - 2 普天間飛行場と視察先の同スケール比較

普天間飛行場



シンガポール（シンガポール植物園・デンプシーヒル）



縮尺	凡例		
500m 	 産業振興・商業業務・住居エリア	 公園	 交通

※面積は図上計測値

シンガポール (NUS~ワン・ノース~ホートパーク)



シンガポール (ベイエリア・センターサ島)



縮尺	凡例		
500m	 産業振興・商業業務・住居エリア	 公園	 交通

※面積は図上計測値

シンガポール（ブンゴル）



マレーシア（クアラルンプール（王宮周辺））



縮尺 500m 	凡例
 産業振興・商業業務・住居エリア	 公園
	 交通

※面積は図上計測値

マレーシア（ヌサジャヤ（イスカンダル・プテリ地区））



マレーシア（プトラジャヤ・サイバージャヤ）



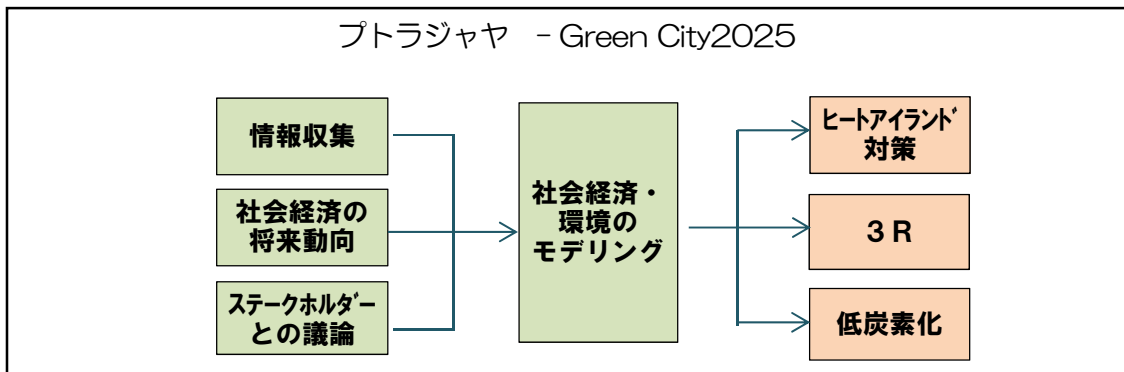
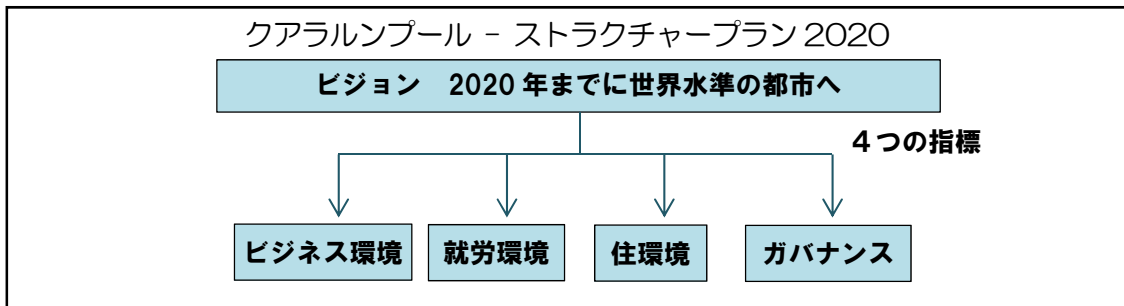
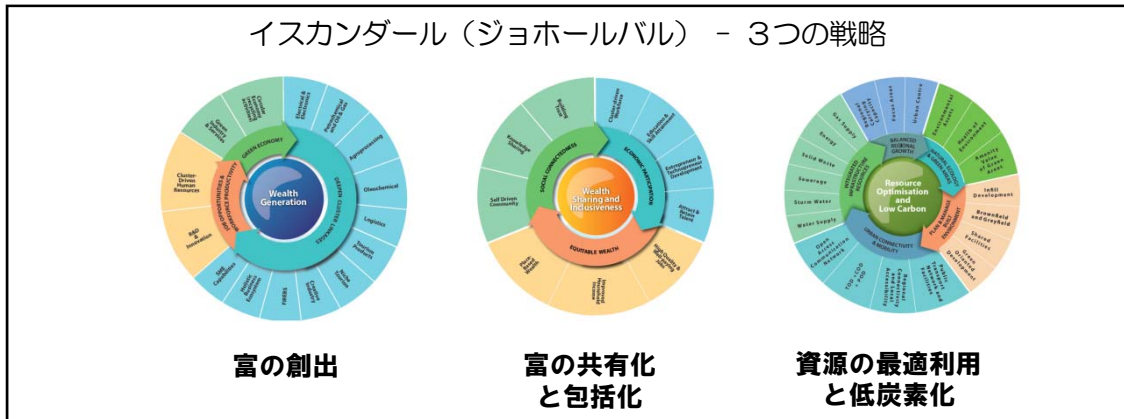
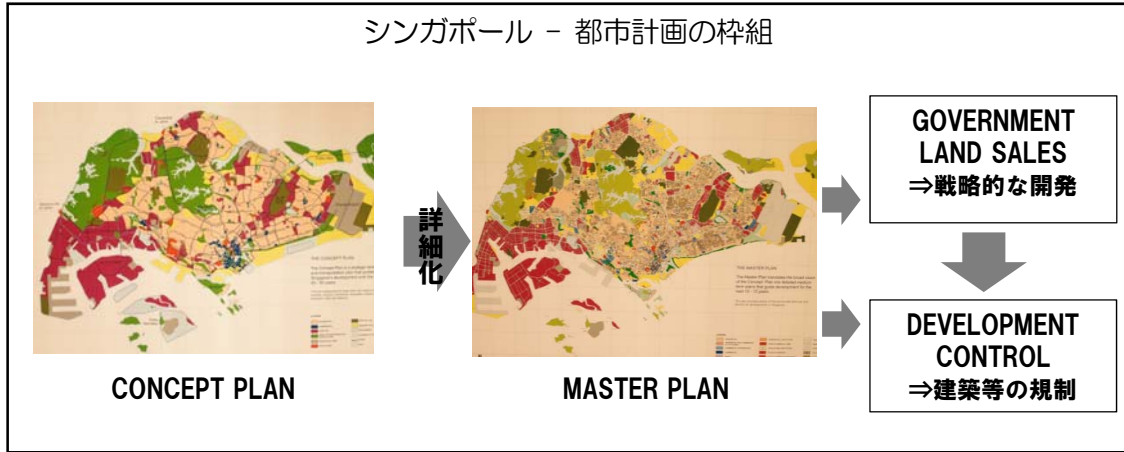
縮尺 500m 	凡例
 産業振興・商業業務・住居エリア	 公園
	 交通

※面積は図上計測値

(3) -3 調査結果と考察

(3) -3-1 計画づくり・まちづくり全般について

各都市の計画づくりやまちづくりについて以下にまとめる。



(3) -3-2 環境づくりについて

(3) -3-2-1 シンガポール

「シンガポールでは緑に対する少ない投資によって、大きな成果を得られた」
リー・クワンユー

- 公共公益空間の緑化・徹底した管理+民間による立体的な建物緑化
- 建物のグリーン化について包括的な認定制度とインセンティブ付与
- 観光と緑の融合したラグジュアリーホテル

豊かな緑（緑量・整った緑）が見える都市
民間による緑・環境の良さを維持するしくみ
観光・企業誘致に向けたシティプロモーション

シンガポールの緑の政策について (NUS ヒアリングより)



建築の緑化等により容積を緩和
⇒民間が緑を創出・管理



緑化で重要なのは、道路の緑化
⇒緑が多い都市に見える

観光のコンテンツとしての緑



シンガポール植物園



ガーデンズバイザベイ

- ・国民の緑に関する満足度は8割程度
- ・民間による緑の創出・管理⇒規制とインセンティブ



(3) -3-2-2 マレーシア
経済発展により問題が顕在化した環境の再生と新たな都市づくり

- 行政主導による水と緑のまちづくり
- 都市の機能分担の明確化と通信インフラの充実による効率的な都市利用

自然環境の再生や低炭素化の促進による持続可能な都市づくり
IT系企業や教育・研究機関の集積

緑化の手法



水辺の再生・高質化



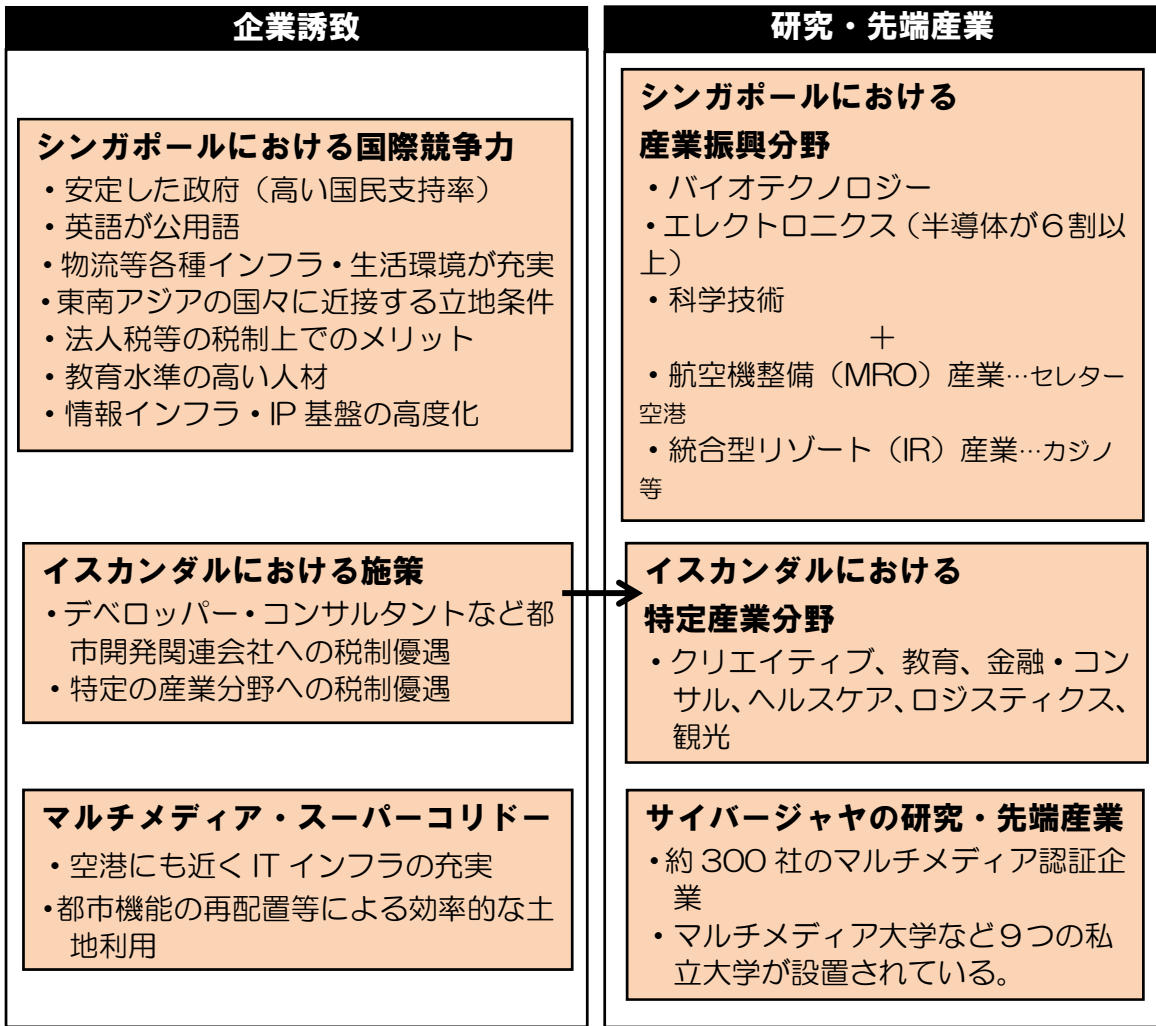
歴史資源の保全



緑の中の教育・研究機関



(3) -3-3 土地利用について



行政機能の移転（プトラジャヤ）



(3) -3-4 都市基盤について

交通

公共交通の利用促進（シンガポール）



シンガポールでは2030年までに80%の人が徒歩10分以内にMRTの駅にアクセスできるように計画

シンガポール郊外の公共交通システム



シンガポールでは駅の上下で自動運転のLRTとMRTが直結し、駅前にはバスターミナル、レンタサイクルなど、各交通手段のスムーズな乗り換えが可能。

TOC（クアラルンプール）



モノレール、LRT、MRT、急行列車など、多種多様な交通システムの導入

高速充電システム（サイバージャヤ）



日系企業が中心となって、路線バス的高速充電（約10分間）システムの実証実験を実施

情報インフラ

シンガポール・スマートネーション

ビッグデータやIoTなど最新ICT技術を導入し、各種データをオープン化しており、交通渋滞やバスの運行情報、治安の保持、銀行のキャッシュレス制度など多様な活用を行っている。

マルチメディア・

スーパーコリドー (MSC)

クアラルンプール市の中心地から空港まで南北50km東西15kmの区域に高速通信インフラを整備し、区域内における情報の取扱いを法的に定めるサイバー法を策定。

(3) -3-5 合意形成・情報発信について

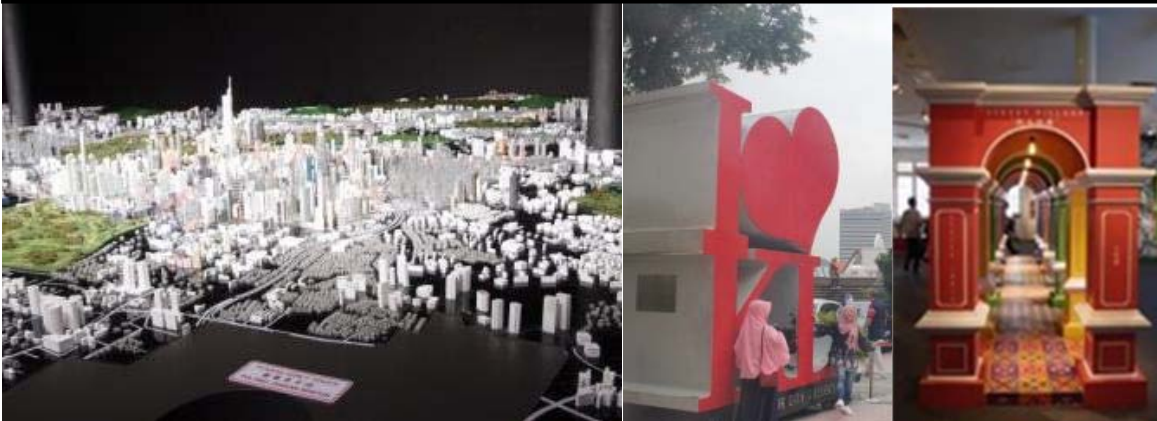
合意形成 (シンガポール/URAシティギャラリー)



- ・緑化政策や都市開発プロジェクト等について分かりやすく紹介
(例：沿道の看板や街路樹の有無による景観の違いをデジタルで展示)

⇒教育・学習の場としての役割も担う

情報発信 (マレーシア)



- ・模型とプロジェクションマッピングを活用し、世界における順位によりクアラルンプールの特徴を示す。

⇒都市の魅力を広くアピールするプロモーション

- ・観光客の目を引く模型等の展示による誘客戦略
- ⇒来訪客による情報拡散

參考資料

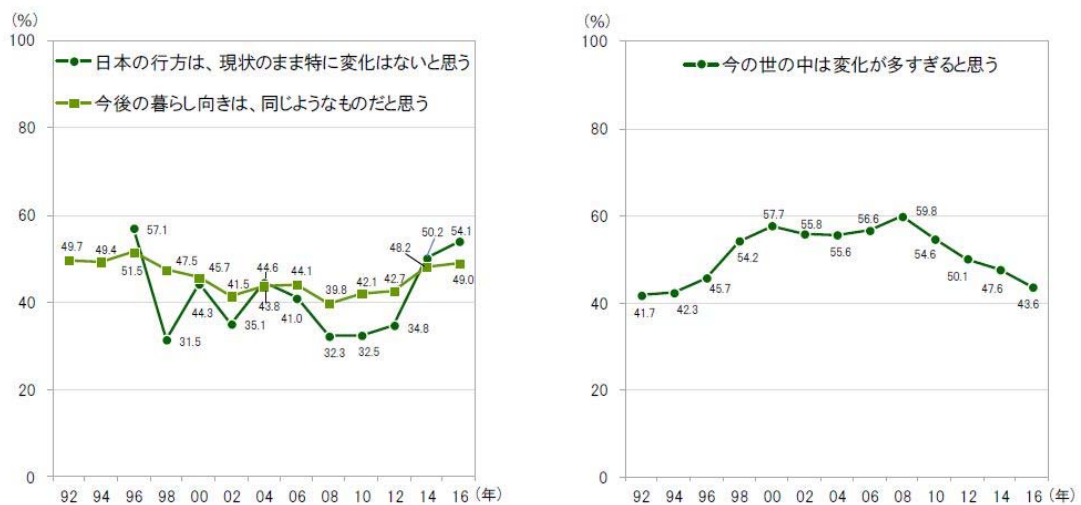
参考資料

1. 生活者の意識・価値観

(1) 全国的な生活者の意識の傾向

○「この先よくも悪くもならない世の中へ」

・2010年前後から生活者に「この先良くも悪くもならない」という認識が広がっている。生活者は社会や時代に必要以上に熱く怒りを感じることも、悲観して冷え込むこともなく、現状を受け止め身の周りに幸せを感じている。

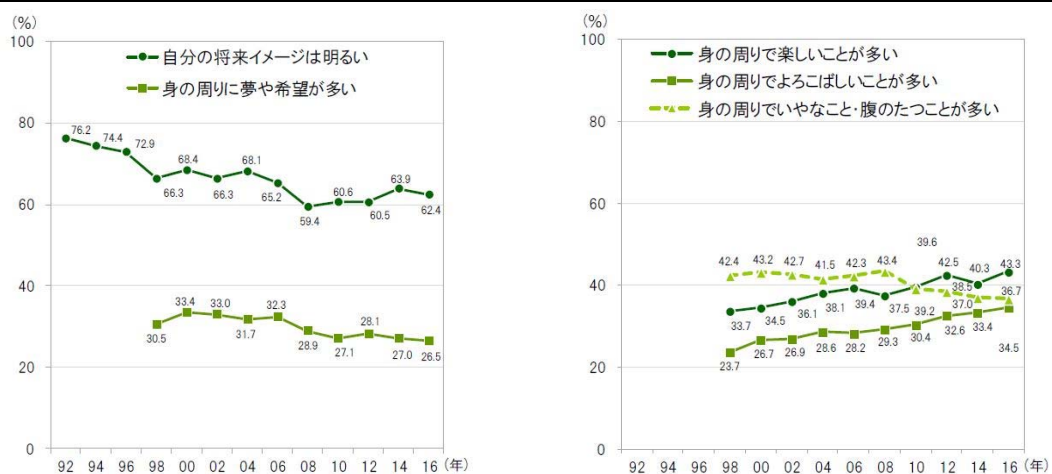


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-1 生活者の時代認識

○「身の周りに多いのは嫌なことより楽しいこと」

・「自分の将来イメージは明るい」が2010年以降横ばいとなり生活者に将来展望を持ちにくい状況にある一方で、「身の周りで楽しいことが多い」は増加、「身の周りでいやなこと・腹のたったことが多い」は減少し、自分自身の身の周りで幸せを感じる力が高まっている。

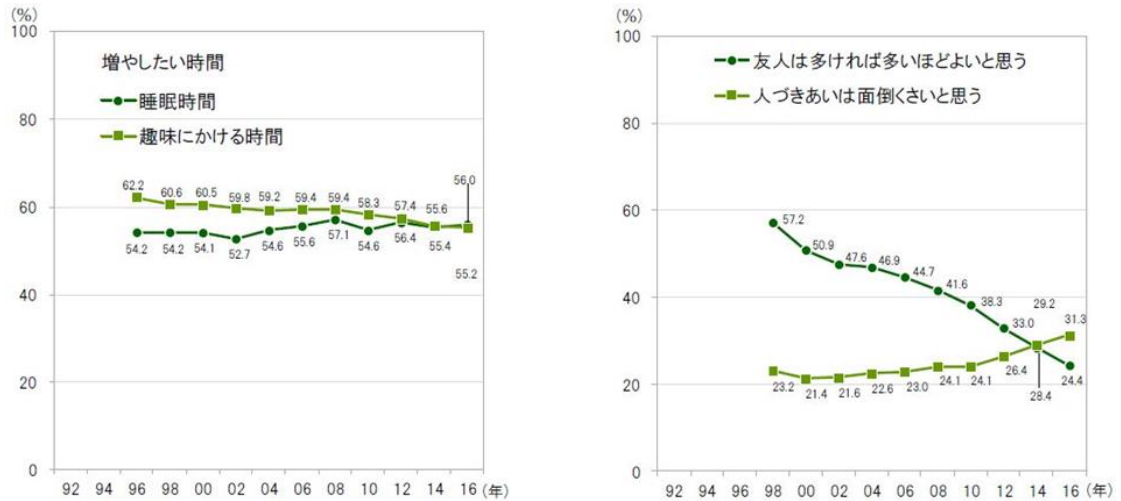


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-2 生活者意識の変化

○「増やしたい時間は、趣味より睡眠」、「友達疲れが鮮明に」

- ・増やしたい時間として、「睡眠時間」が「趣味にかける時間」を2016年にはじめて上回っている。
- ・「友人は多ければ多いほどよいと思う」が減少の一途をたどり、一方で「人付き合いは面倒くさいと思う」が増加傾向を示し、「友達疲れ」の意識が高まってきている。

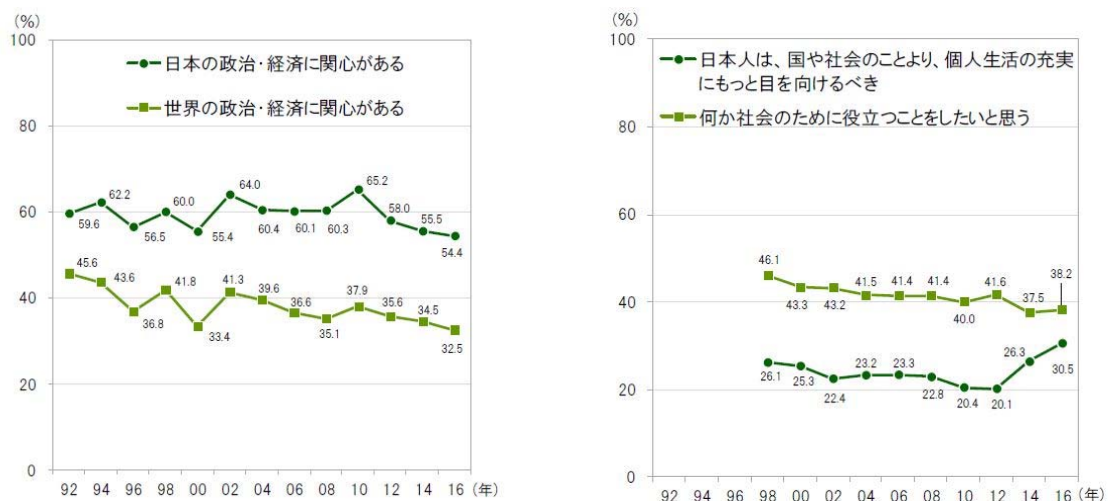


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-3 趣味・人付き合いの変化

○社会より個人生活の幸せをまず確保

- ・国内外の政治・経済への関心が低下する一方で、「日本人は、国や社会のことより、個人生活の充実にもっと目を向けるべき」が増加に転じ、生活者の関心は公から私にシフトしている。

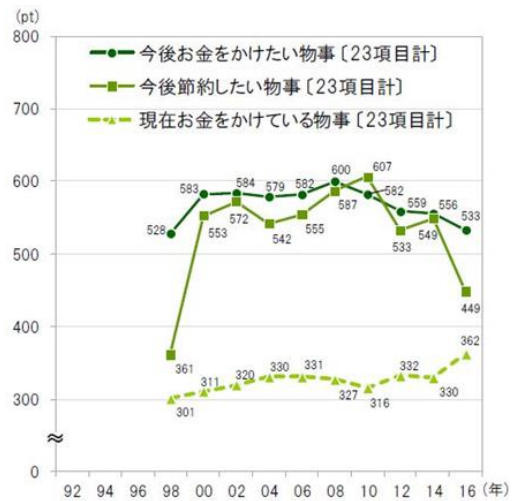


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-4 生活態度の特徴(公より私)

○今の充実を大切にする

- ・貯金、老後・福祉、節約への関心が低下し、「現在お金を使っている物事」が上昇している。
- ・お金を使う意識が将来より今にフォーカスされ現在の生活を重視する傾向が顕在化している。

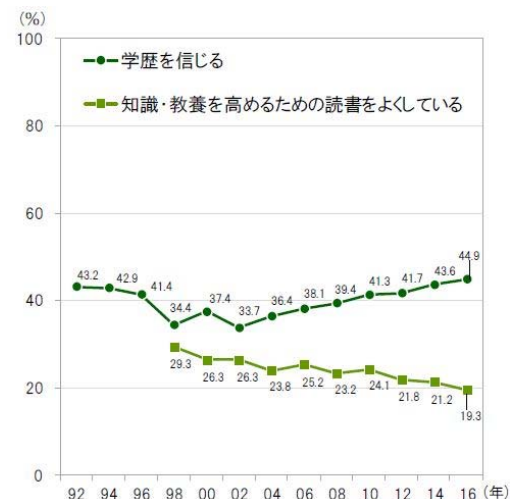
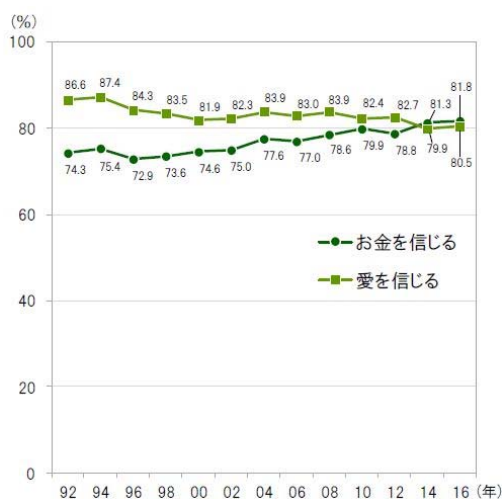


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-5 生活態度の特徴(先より今)

○愛よりお金。確実に役立つものを重視

- ・高い水準にあった「愛」は微減傾向にある一方で「お金」は上昇している。また、「学歴」を信じる人が増え「読書をよくしている」人が減り、漠然とした「期待」より確実に役に立つ「現実」が求められている。

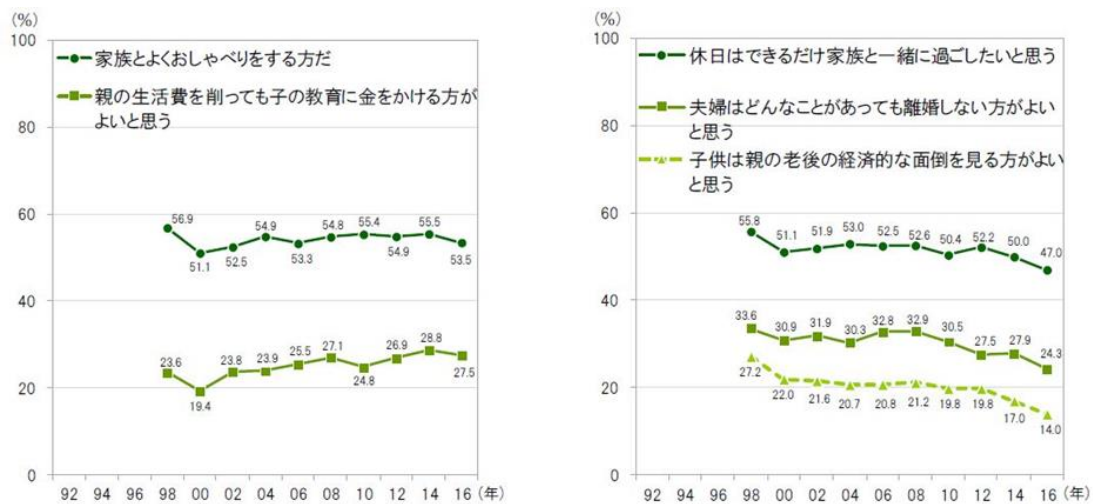


出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-6 生活態度の特徴(期待より現実)

○依存しないことで、お互いの幸せを確保

・「家族の会話」「子の教育費」に対する意識は一定の水準を保っている一方で、「休日は家族と過ごしたい」は低下傾向にあり、家族関係は不仲でなくても、お互いに自立した関係に向かっている。



出典:「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

図-7 生活態度の特徴(依存より自立)

○お金をかけていること、かけたいこと

- ・現在かけているお金は「普段の食事」が20年前から変わらずに最高値を維持している。一方で、「外食」にかけるお金が徐々に高まり2016年に2位となった
- ・今後お金をかけたいことは、「旅行」から「貯金」となった。

表-1 現在お金をかけていること

	1996	2006	new 2016
1	ふだんの食事 [33.7%]	ふだんの食事 [27.5%]	ふだんの食事 [31.3%]
2	交際（飲食を含む） [25.5%]	趣味 [23.6%]	外食 [28.7%]
3	旅行 [22.1%]	外食 [23.2%]	趣味 [26.8%]
4	車 [20.8%]	お金をかけているものはない [21.3%]	通信（電話、携帯電話、インターネットなど） [24.4%]
5	外食 [19.8%]	通信（電話、携帯電話、インターネットなど） [21.0%]	子供のための教養・勉強 [23.1%]
6	お中元・お歳暮 [16.3%]	子供のための教養・勉強 [19.7%]	旅行 [22.0%]
7	外出着 [15.0%]	旅行 [19.5%]	交際（飲食を含む） [20.8%]
8	冠婚葬祭 [15.0%]	交際（飲食を含む） [18.9%]	貯金 [17.5%]
9	健康診断・予防を含めて医療 [14.1%]	貯金 [15.7%]	美容（散髪、エステなどを含む） [17.2%]
10	貯金 [13.2%]	車 [15.5%]	外出着 [16.4%]

出典：「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

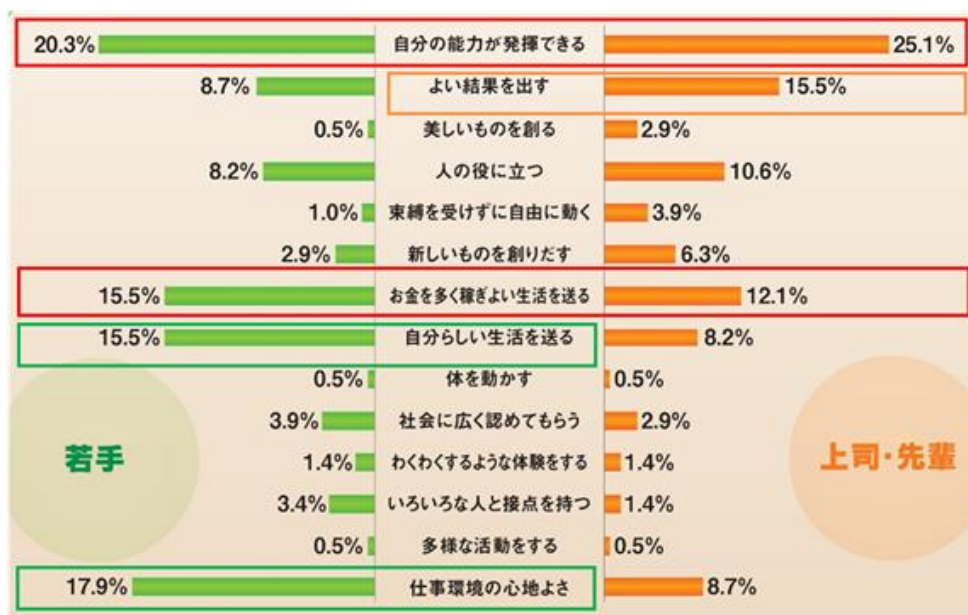
表-2 今後お金をかけたいこと

	1996	2006	new 2016
1	旅行 [57.0%]	貯金 [54.2%]	貯金 [53.9%]
2	貯金 [51.2%]	旅行 [48.9%]	旅行 [45.5%]
3	外出着 [25.7%]	趣味 [40.2%]	老後の暮らしの準備 [39.4%]
4	健康診断・予防を含めて医療 [25.7%]	子供のための教養・勉強 [32.3%]	趣味 [37.5%]
5	ふだんの食事 [21.1%]	自分のための教養・勉強 [30.9%]	子供のための教養・勉強 [30.4%]
6	車 [20.9%]	健康・リラックス [30.5%]	レジャー（旅行を除く） [29.4%]
7	ふだん着 [18.7%]	レジャー（旅行を除く） [30.2%]	健康診断・予防を含めて医療 [28.1%]
8	家電品 [17.9%]	健康診断・予防を含めて医療 [30.0%]	健康・リラックス [27.7%]
9	交際（飲食を含む） [17.2%]	外出着 [27.7%]	自分のための教養・勉強 [25.6%]
10	外食 [16.0%]	家電品 [24.3%]	外出着 [24.1%]

出典：「生活定点」調査/博報堂生活総合研究所

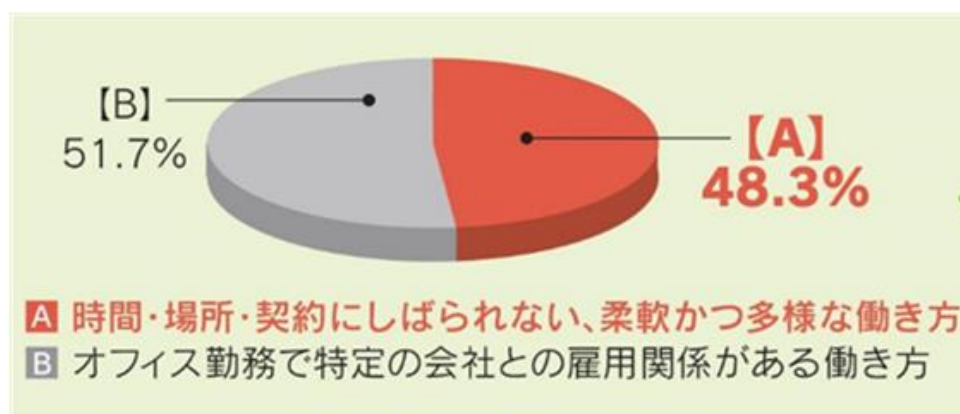
○若者の働き方について ～若手は仕事環境の心地よさ重視～

- ・仕事に求めている条件について、若手（2016年～2017年入社）、上司・先輩は双方ともに「自分の能力が発揮できる」「お金を多く稼ぎよい生活」を送るが高い割合を示している。一方で、若手は「仕事環境の心地よさ」「自分らしい生活を送る」が高い割合を占めている。
- ・若手のうち、約半数の人は「時間、場所、契約にしばられない柔軟かつ多様な働き方」を好んでいる。



出典: イマドキ若手社員の仕事に対する意識調査 2017/日本能率協会マネジメントセンター

図-8 一番仕事に求めている条件

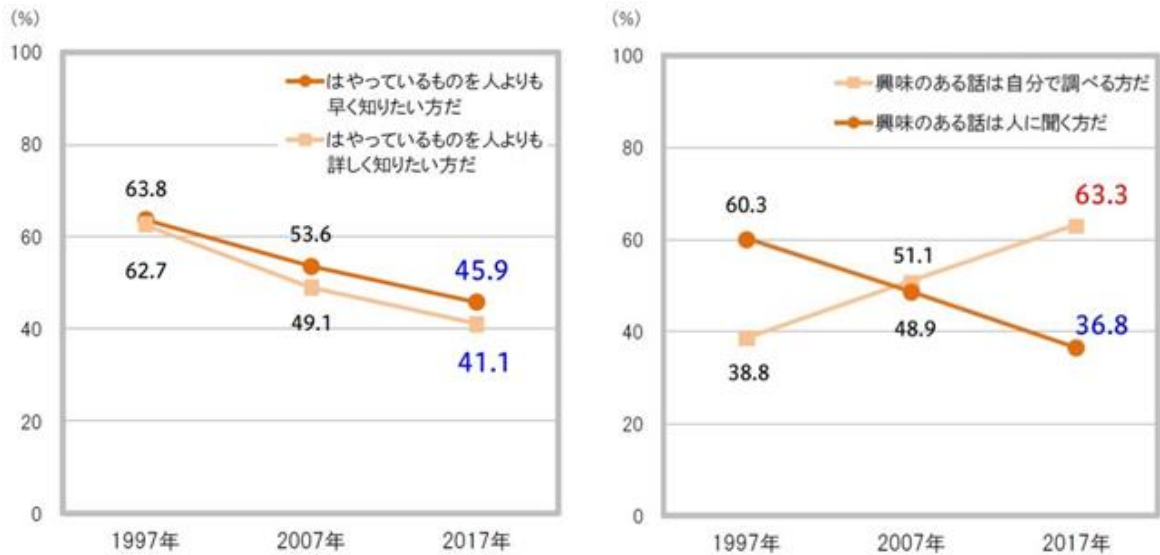


出典: イマドキ若手社員の仕事に対する意識調査 2017/日本能率協会マネジメントセンター

図-9 若手の好みの働き方について

○子どもたちの変化

・子どもたちの関心ごとについて、「はやっているものを人よりも早く知りたい方」は過去最低となり、「興味のある話」は「自分で調べる方」が過去最高となった。流行への興味は低く、気になることは自分で調べる子が増えている。また、欲しいものはスマートフォンとなった。



出典:「こども20年変化」調査/博報堂生活総合研究所

図-10 子どもたちの関心ごと



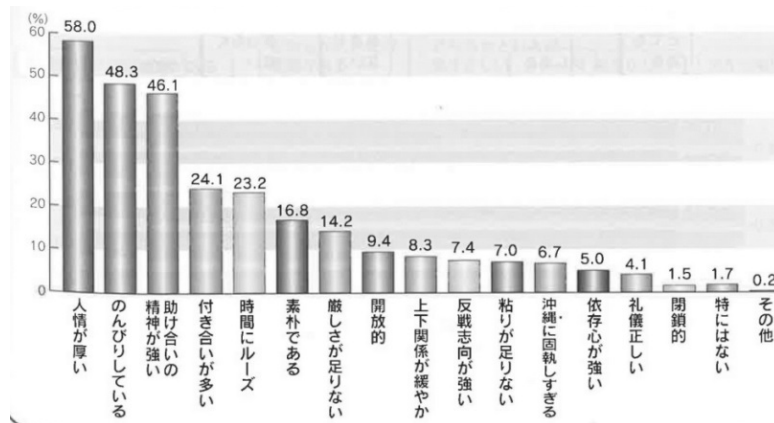
出典:「こども20年変化」調査/博報堂生活総合研究所

図-11 子どもたちのメディア意識

(2) 沖縄県の生活者の意識の傾向

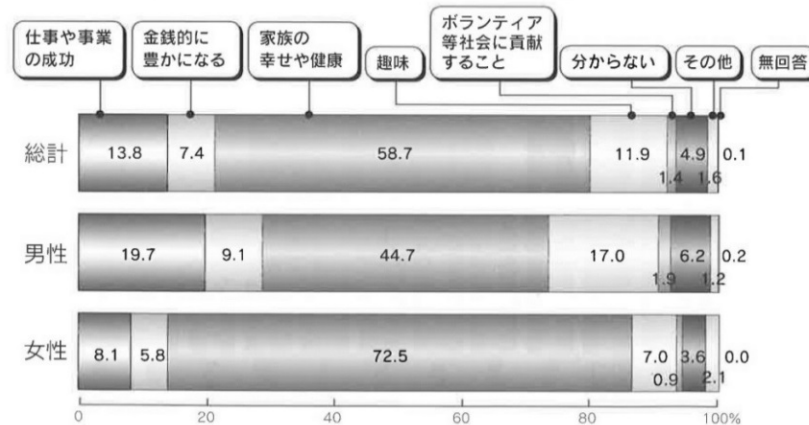
○沖縄県民の特性

・「人情が厚い」沖縄県民は「家族の幸せや健康」を生きがいとしている人が多い。将来の社会は経済的豊かさに次いで「子どもや老人、障がい者を大切にする社会」が求められ、社会的弱者を思いやる意識が高い。



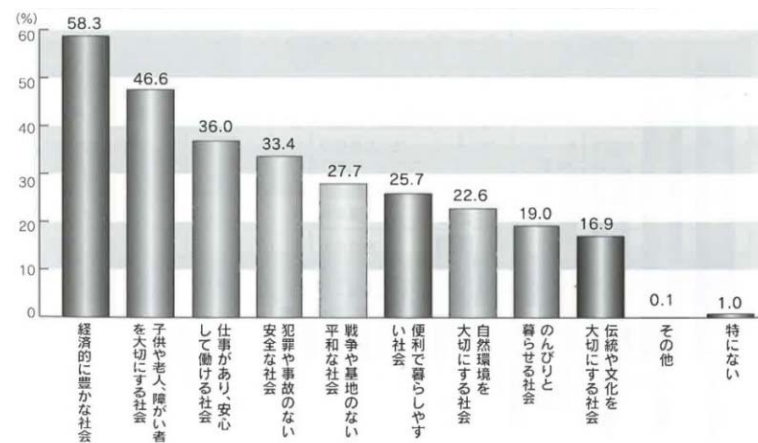
出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-12 沖縄県民の特性について



出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-13 生きがいとしてきたこと

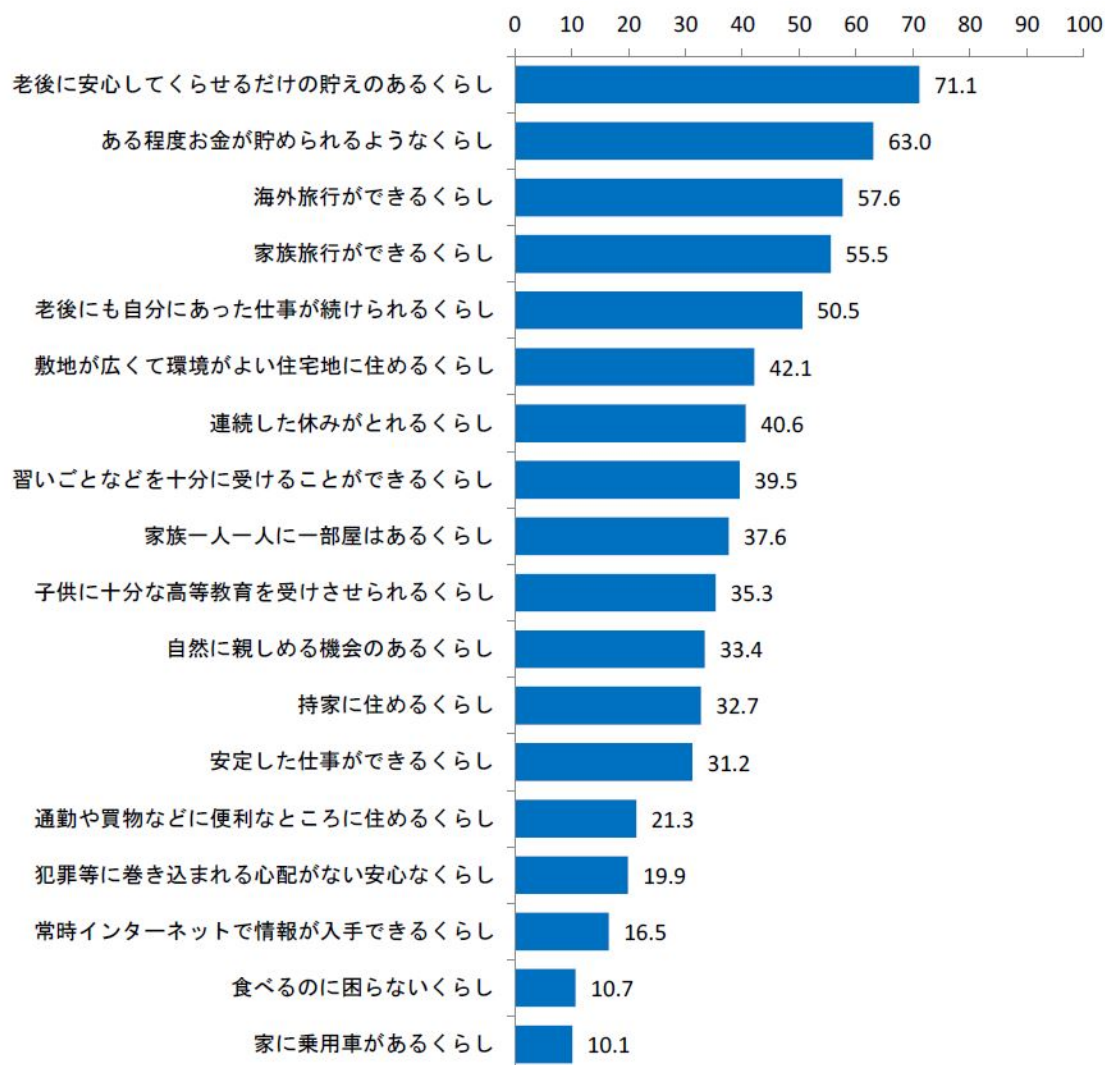


出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-14 将来どんな社会になってほしいか

○沖縄県民の求める暮らし方

- ・「老後に安心してくらすだけの貯えのある暮らし」「老後にも自分にあった仕事が続けられる暮らし」が強く求められている。
- ・4割の人が「敷地が広くて環境がよい住宅地に住める暮らし」を、3割の人が「自然に親しめる機会のある暮らし」を求めている。

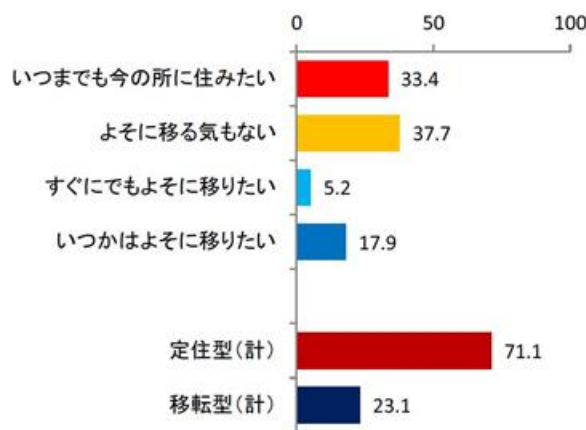


出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-15 生活状態の希望

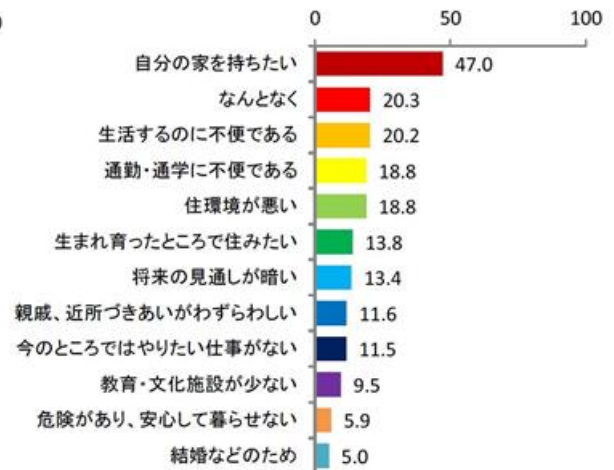
○沖縄県民の定住と移住の考え方

- ・7割以上の人々が「いつまでも今のところに住みたい」「よそに移る気もない」定住を希望している。
- ・「よそに移りたい」人は「自分の家を持ちたい」理由で県内のよその市町村に移転したい人が多く、全体的に沖縄県内の定住が望まれている。



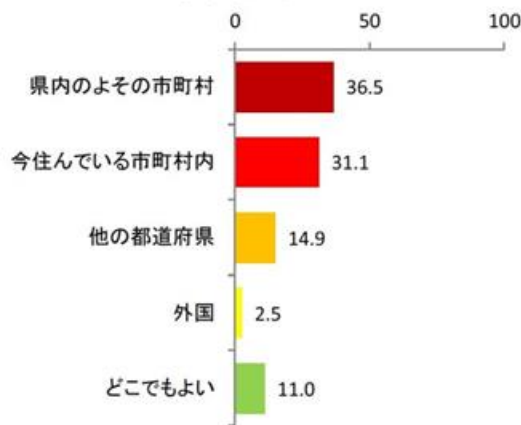
出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-16 居住の希望



出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-17 移転希望理由

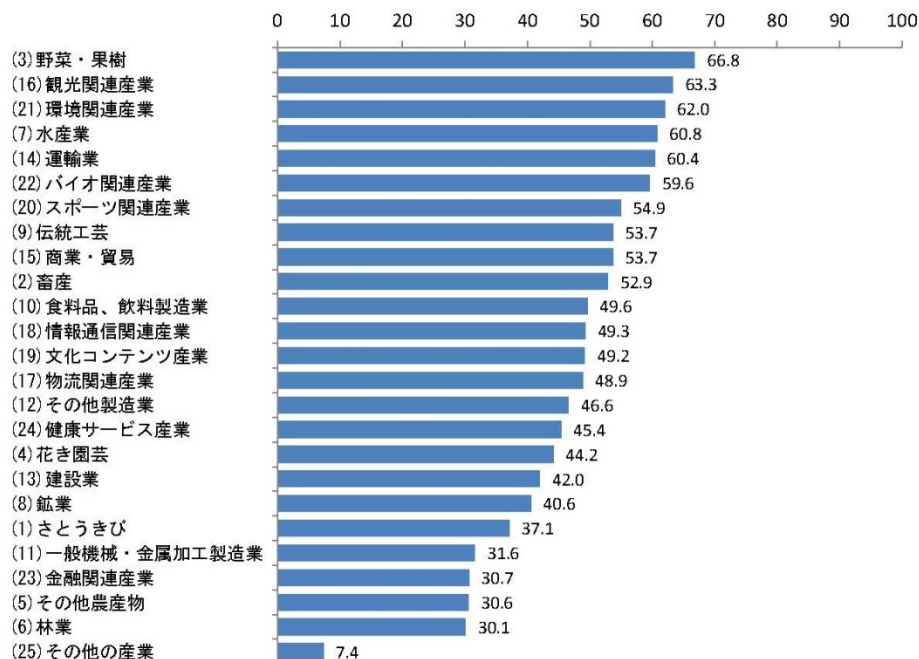


出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-18 移転希望先

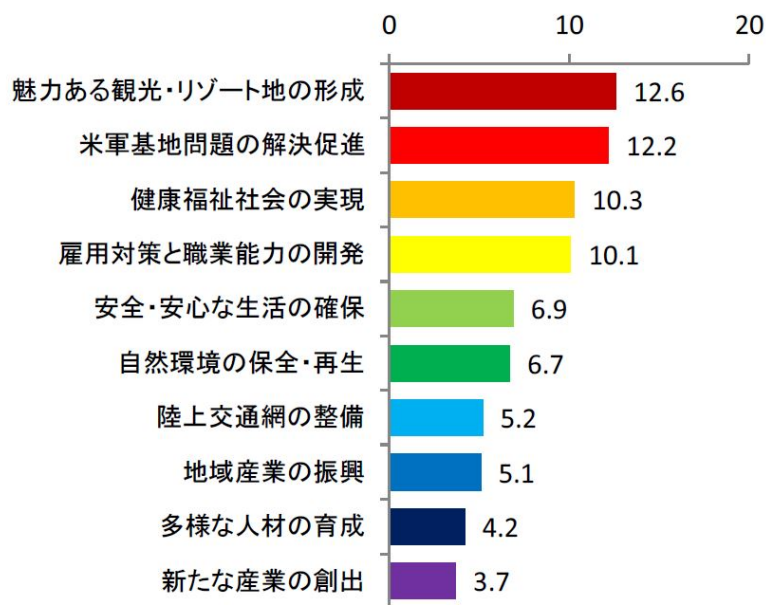
○優先すべき産業についての県民意識

- ・沖縄県の振興のために力を入れるべき産業として「野菜・果樹」「観光関連産業」「環境関連産業」が高い意向を示している。
- ・重点的に取り組むべき施策として「魅力ある観光・リゾート地の形成」と考える人が最も多い。



出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-19 産業の優先度

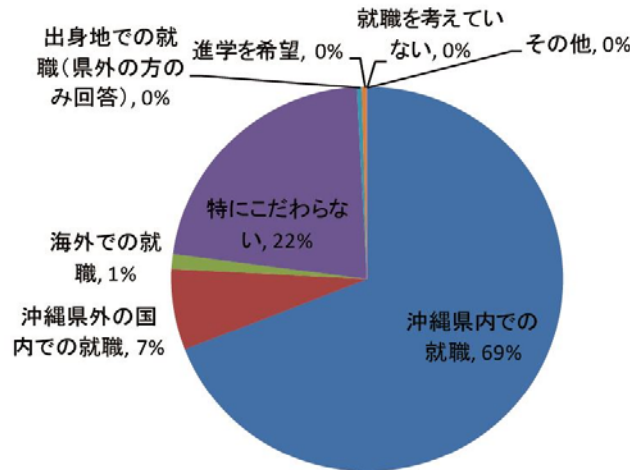


出典: 第9回県民意識調査/沖縄県

図-20 重点施策の優先度

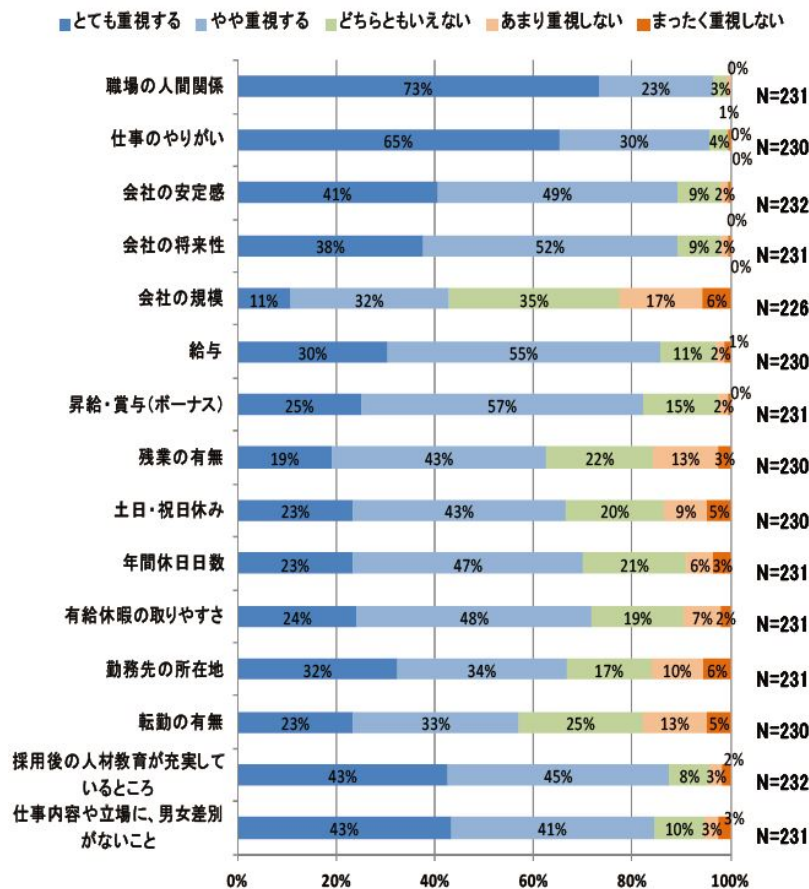
○沖縄県内大学生の就職意向

- ・県内大学生の就職意向について、約7割の学生が「沖縄県内での就職」を希望している。
- ・また、沖縄県内大学生は就職先を選ぶ際に「職場の人間関係」「仕事のやりがい」「安定性や将来性」を重視して選んでいる。



出典: 沖縄県内の大学生に対する意識等調査について/沖縄総合事務局

図-21 勤務地の希望

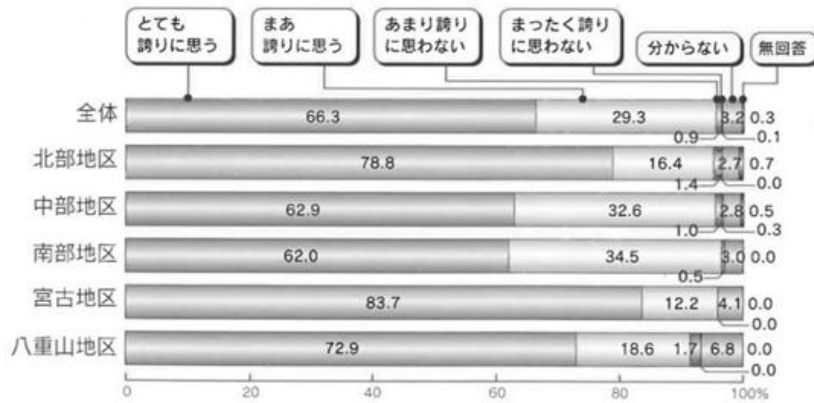


出典: 沖縄県内の大学生に対する意識等調査について/沖縄総合事務局

図-22 就職先を選ぶ際に重視すること

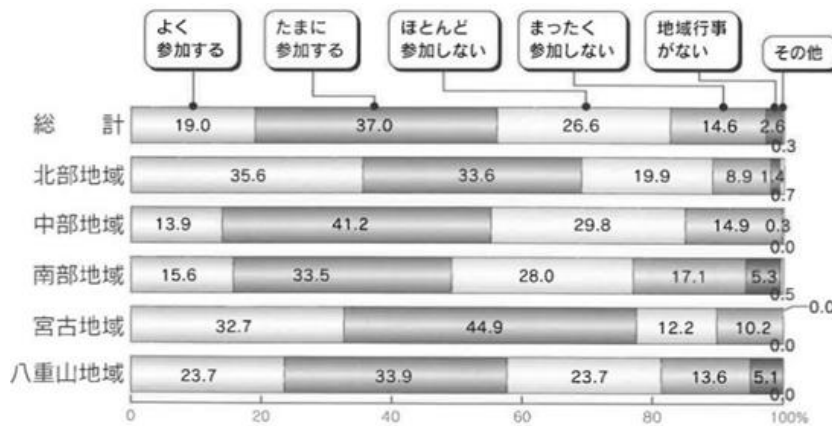
○伝統芸能、文化の考え方

- ・地域に関わらず9割以上の沖縄県民は沖縄の文化・芸能を誇りに感じ、約半数の人が地域の行事や祭りに参加している。
- ・好きな沖縄文化では身近に接する機会が多いエイサー、三線の人気が高い。



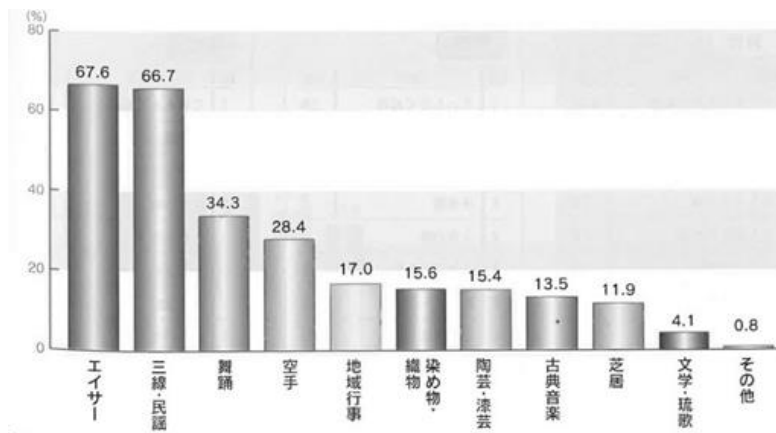
出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-23 沖縄の文化・芸能を誇りに思うか



出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-24 地域の行事・祭りへの参加



出典: 沖縄県民意識調査報告書 2016/琉球新報社

図-25 好きな沖縄文化について

(3) 沖縄県への移住者が求める暮らし

○移住先に求める環境

・沖縄県への移住希望者は「自然が豊かである」「食べ物、水、空気が美味しい」環境を特に求めている。



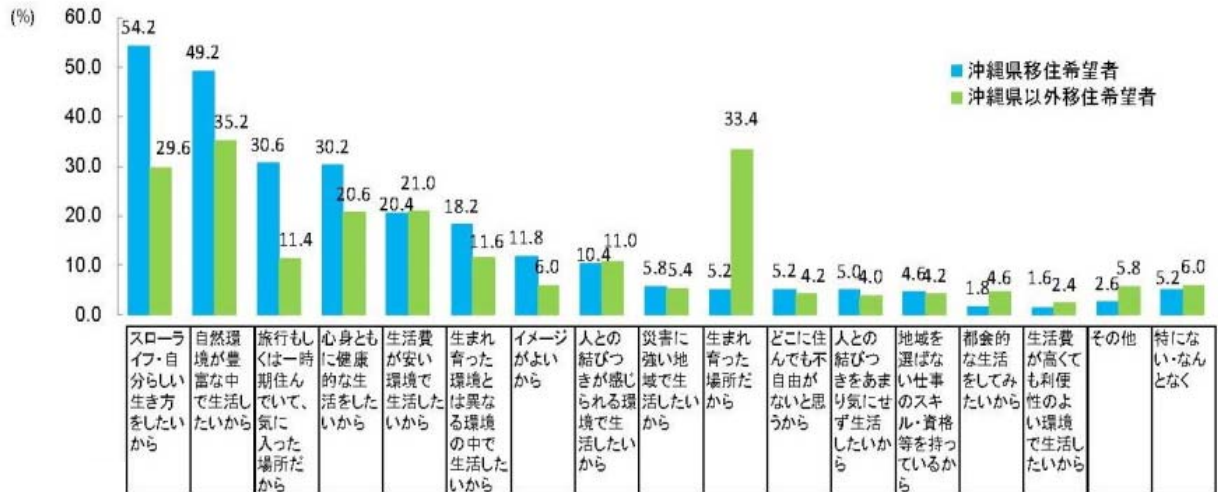
出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融庫

図-26 移住先に求める環境

○移住先で求めるライフスタイル

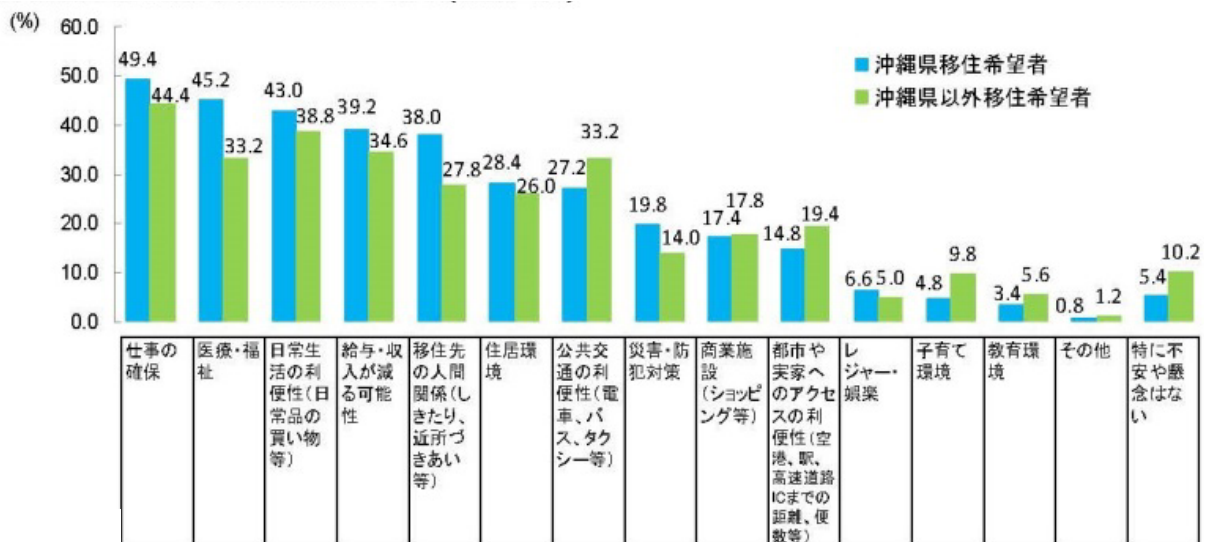
・沖縄県への移住希望者は「スローライフ・自分らしい生き方をしたい」「自然環境が豊かな中で生活をしたい」「心身ともに健康的な生活をしたい」人が多くロハスなライフスタイルを求めている。

・一方で、移住先の「仕事の確保」「医療・福祉」「日常生活の利便性」が懸念され、雇用の場、医療機関、生活利便施設等が必要とされている。



出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融庫

図-27 移住したい理由



出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融庫

図-28 移住を考える上での不安や懸念

○希望の移住パターン

・移住希望者のうち、沖縄県以外への移住者は「Uターン」が最も多いのに対し、沖縄県への移住希望者は、「Iターン」「2地域居住」の意向が高い。

表-3 希望の移住パターン

	TOTAL	Uターン	Jターン	Iターン	2地域居住
沖縄移住希望者	500 100.0	39 7.8	76 15.2	239 47.8	146 29.2
沖縄県以外移住希望者	500 100.0	194 38.8	100 20.0	129 25.8	77 15.4

		TOTAL	Uターン	Jターン	Iターン	2地域居住
沖縄県内移住希望者	男性	250 100.0	20 8.0	33 13.2	122 48.8	75 30.0
	女性	250 100.0	19 7.6	43 17.2	117 46.8	71 28.4
	20代	48 100.0	6 12.5	12 25.0	23 47.9	7 14.6
	30代	115 100.0	11 9.6	24 20.9	65 56.5	15 13.0
	40代	116 100.0	7 6.0	17 14.7	55 47.4	37 31.9
	50代	116 100.0	8 6.9	13 11.2	56 48.3	39 33.6
	60代	105 100.0	7 6.7	10 9.5	40 38.1	48 45.7

		TOTAL	Uターン	Jターン	Iターン	2地域居住
沖縄県外移住希望者	男性	250 100.0	92 36.8	37 14.8	71 28.4	50 20.0
	女性	250 100.0	102 40.8	63 25.2	58 23.2	27 10.8
	20代	100 100.0	37 37.0	32 32.0	25 25.0	6 6.0
	30代	100 100.0	48 48.0	21 21.0	24 24.0	7 7.0
	40代	100 100.0	40 40.0	17 17.0	15 15.0	28 28.0
	50代	100 100.0	39 39.0	16 16.0	34 34.0	11 11.0
	60代	100 100.0	30 30.0	14 14.0	31 31.0	25 25.0

出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融金庫

○移住先での働き方

・沖縄県への移住希望者のうち約5割は「移住先でも働きたい」が、約4割は「趣味や余暇を重視したいのでたまに働く程度にしたい」「リタイア後の生活を楽しむ等で働くつもりはない」などで就業意向はない。「移住先で働きたい」人は「正社員」「パート・アルバイト」として雇用されたい人が多い一方で、「自営業」も高い意向を示している。

表-4 移住先での就業意向

1段目 度数 2段目 横%	TOTAL	どこに住んでも仕事ができるスキルや資格があるので、それを活かしたい	移住先で、これまでの経験を活かした仕事をした	移住先で、これまでの経験に関係なく働ける仕事を見つけた	就業意向有 (左記3項目計)	趣味や余暇を重視したいので、たまに働く程度にしたい	自給自足的な生活をしたいため、働くつもりはない	ボランティア活動や地域づくり活動などをしてほしいので、働くつもりはない	子育て中・介護中なので、働くつもりはない	リタイア後の生活を楽しみたいので、働くつもりはない	その他	わからない・特に決めていない
沖縄県移住希望者計	500 100.0	55 11.0	66 13.2	114 22.8	235 47.0	103 20.6	16 3.2	7 1.4	1 0.2	85 17.0	1 0.2	52 10.4
男性	250 100.0	28 11.2	32 12.8	54 21.6	114 45.6	56 22.4	8 3.2	6 2.4	1 0.4	38 15.2	0 0.0	27 10.8
女性	250 100.0	27 10.8	34 13.6	60 24.0	121 48.4	47 18.8	8 3.2	1 0.4	0 0.0	47 18.8	1 0.4	25 10.0
20代	48 100.0	5 10.4	3 6.3	19 39.6	27 56.3	10 20.8	2 4.2	1 2.1	0 0.0	1 2.1	0 0.0	7 14.6
30代	115 100.0	18 15.7	19 16.5	32 27.8	69 60.0	23 20.0	1 0.9	1 0.9	0 0.0	8 7.0	0 0.0	13 11.3
40代	116 100.0	15 12.9	20 17.2	22 19.0	57 49.1	27 23.3	2 1.7	0 0.0	0 0.0	14 12.1	0 0.0	16 13.8
50代	116 100.0	12 10.3	19 16.4	28 24.1	59 50.9	25 21.6	5 4.3	3 2.6	0 0.0	15 12.9	0 0.0	9 7.8
60代	105 100.0	5 4.8	5 4.8	13 12.4	23 21.9	18 17.1	6 5.7	2 1.9	1 1.0	47 44.8	1 1.0	7 6.7

出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融庫

表-5 移住後に希望する就業形態

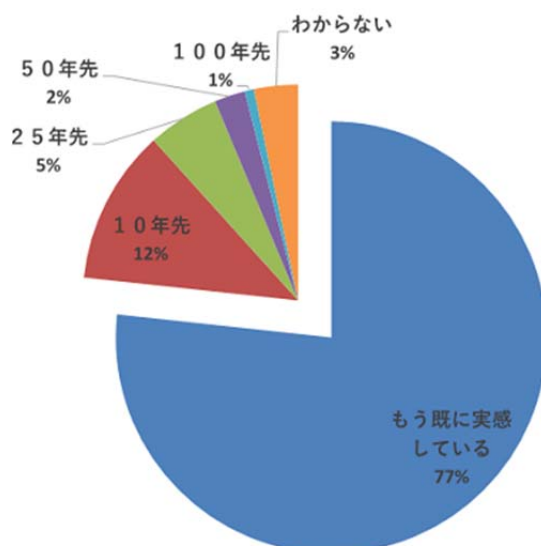
1段目 度数 2段目 横%	TOTAL	自営業(自らが経営者となりたいため、起業したい)	正社員として雇用されたい	契約社員として雇用されたい	パート・アルバイトとして雇用されたい	派遣社員として雇用されたい	フリーランスとして働きたい	その他	わからない・特に決めていない
沖縄県移住希望者計	235 100.0	41 17.4	81 34.5	13 5.5	54 23.0	2 0.9	18 7.7	0 0.0	26 11.1
男性	114 100.0	24 21.1	50 43.9	4 3.5	19 16.7	0 0.0	7 6.1	0 0.0	10 8.8
女性	121 100.0	17 14.0	31 25.6	9 7.4	35 28.9	2 1.7	11 9.1	0 0.0	16 13.2
20代	27 100.0	2 7.4	10 37.0	1 3.7	10 37.0	0 0.0	1 3.7	0 0.0	3 11.1
30代	69 100.0	13 18.8	32 46.4	0 0.0	13 18.8	0 0.0	5 7.2	0 0.0	6 8.7
40代	57 100.0	14 24.6	20 35.1	3 5.3	8 14.0	1 1.8	5 8.8	0 0.0	6 10.5
50代	59 100.0	7 11.9	16 27.1	6 10.2	14 23.7	1 1.7	6 10.2	0 0.0	9 15.3
60代	23 100.0	5 21.7	3 13.0	3 13.0	9 39.1	0 0.0	1 4.3	0 0.0	2 8.7

出典: 沖縄県への移住意向に関する調査/沖縄振興開発金融庫

(4) 環境に対する意識の傾向

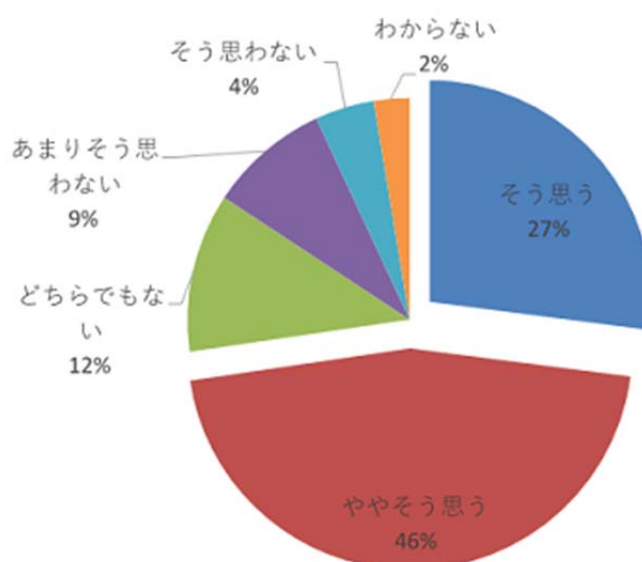
○環境に関する意識

- ・気候変動や温暖化の影響を7割以上の人が既に実感しており、同程度の割合の人が環境改善に向けて自身の生活や習慣を変えた方がいいと感じている。
- ・また、オフィスビル、商業施設、リゾートホテルについて、環境配慮への取組みは当然であると認識が定着している。



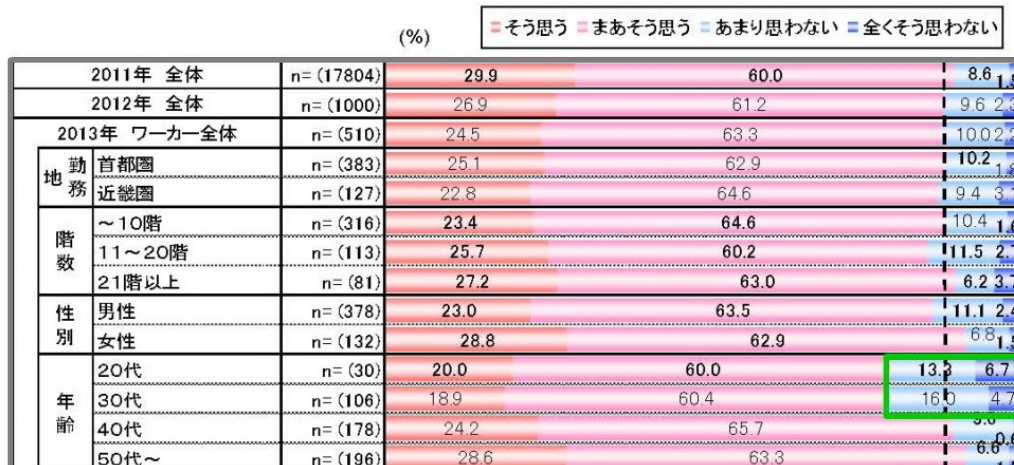
出典: 環境意識に関する意識調査/国立環境研究所

図-29 気候変動や温暖化の影響を実感するのはどれくらい先か

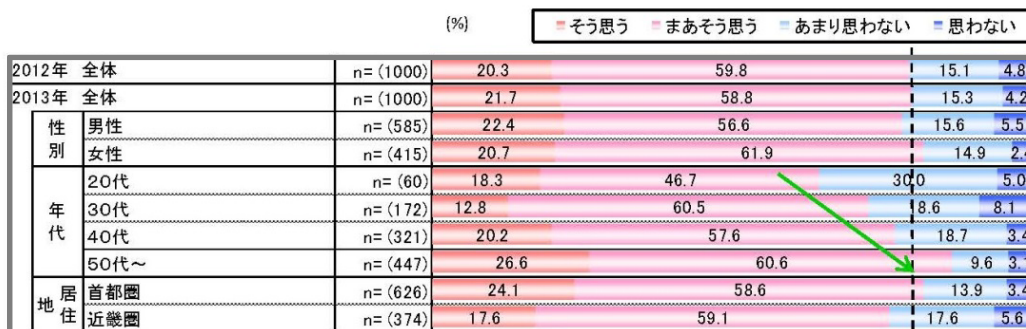


出典: 環境意識に関する意識調査/国立環境研究所

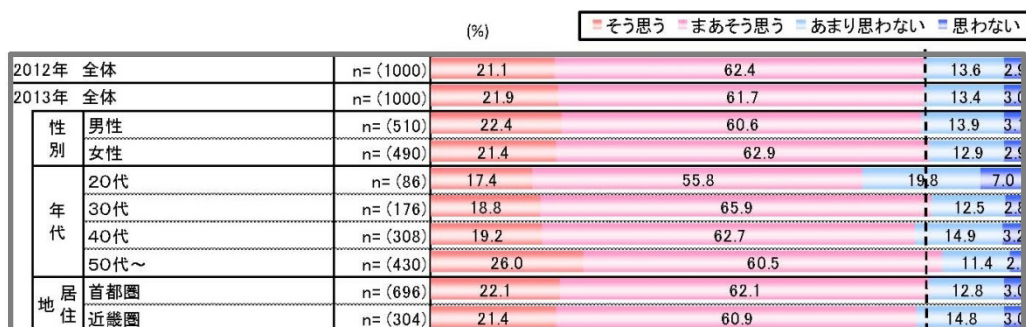
図-30 気候変動や温暖化を減らすため自身の生活や習慣を変えるべきか



出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター
 図-31 オフィスビルについて、ビルオーナーは社会的責任として「環境配慮」に積極的に取り組むべきか



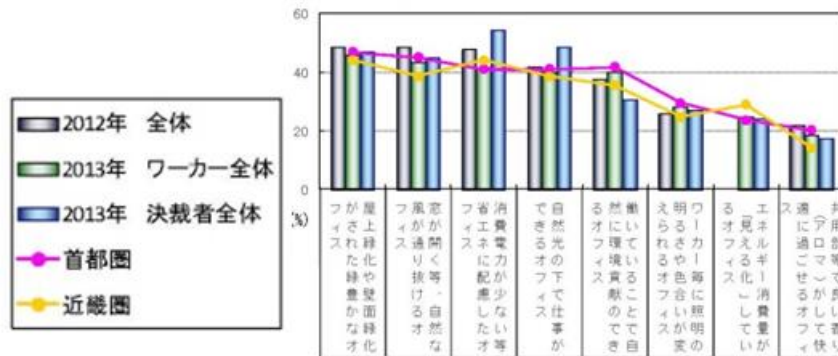
出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター
 図-32 商業施設について、今時、環境への取組は当たり前か



出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター
 図-33 リゾートホテルについて、今時、環境への取組は当たり前か

○環境配慮に取り組む魅力的なオフィス

・働いてみたい環境配慮に取り組むオフィスについて、ワーカーは「屋上緑化や壁面緑化がされた緑豊かなオフィス」が最も高く、決裁者はコスト削減メリットが享受できる「省エネに配慮したオフィス」「自然光の下で仕事ができるオフィス」が高い。



出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター
図-34 働いてみたい環境配慮に取り組むオフィス

○環境配慮に取り組む魅力的な商業施設

・行ってみたい環境配慮に取り組む商業施設について、「緑に包まれた森のような商業施設」「周囲の自然を取り込んだオープンテラスのある商業施設」など自然を感じられる施設の人気の高い。

施設タイプ	是非行ってみたい (%)		とくに行きたいと思わない (%)	
	是非行ってみたい	まあ行ってみたい	とくに行きたいと思わない	とくにほしくない
屋上や壁が緑に包まれた森のような商業施設	15.7	60.7	23.6	
周囲の自然を取り込んだオープンテラスのある商業施設	16.9	55.6	27.5	
買物をしながら環境貢献できる仕組みがある商業施設	14.4	56.7	28.9	
足踏み発電や風力発電など先進的な環境配慮設備の見られる商業施設	14.6	53.1	32.3	
オーガニックレストランや自然素材、安全な食材を扱う商品が揃う商業施設	13.7	52.8	33.5	
建物に大きな吹き抜けがありジャングルようになった商業施設	11.3	50.4	38.3	
無農薬の菜園で収穫体験のできる商業施設	11.2	43.7	45.1	

出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター
図-35 行ってみたい環境配慮に取り組む商業施設

○環境配慮に取り組む魅力的なリゾートホテル

・行ってみたい環境に取り組むリゾートホテルでは「人工的な設備を極力排した」「自然エネルギーだけを利用」の人气が高く、「環境学習」「無農薬菜園で収穫」など体験型は少し高くても行ってみたい。



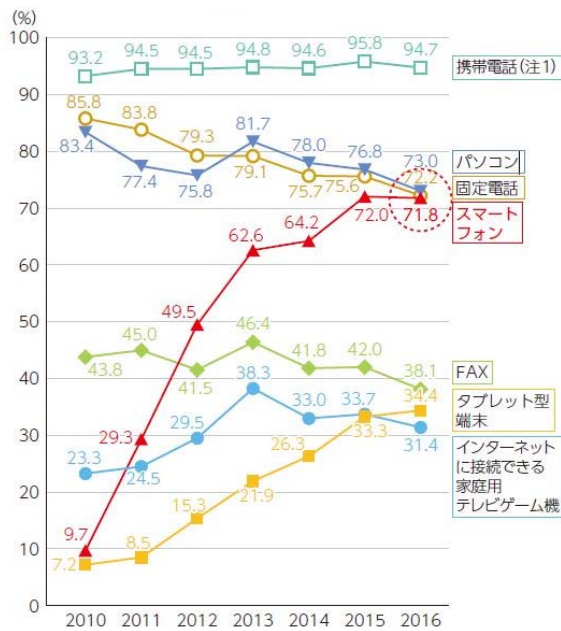
出典: 住宅取得や施設利用における消費者の環境意識調査/東急不動産次世代技術センター

図-36 行ってみたい環境に取り組むリゾートホテル

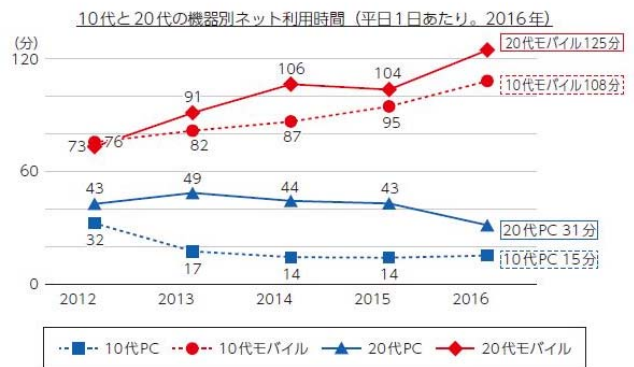
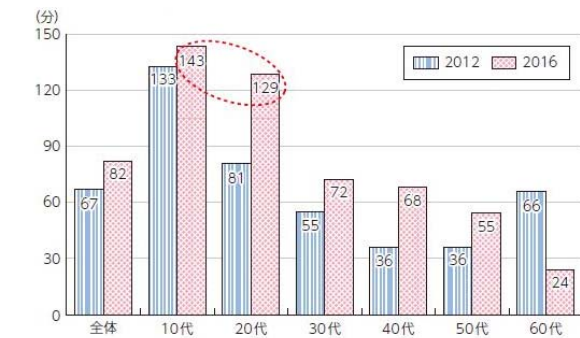
(5) 情報価値に対する意識の傾向

○情報通信機器の保有・利用状況

- ・スマートフォンの普及からパソコン、固定電話の保有の顕著な低下がみられる一方、スマートフォン保有は急増。
- ・スマートフォン保有と利用時間増に伴い、インターネットを通じた商品、サービスの消費は一層増加。



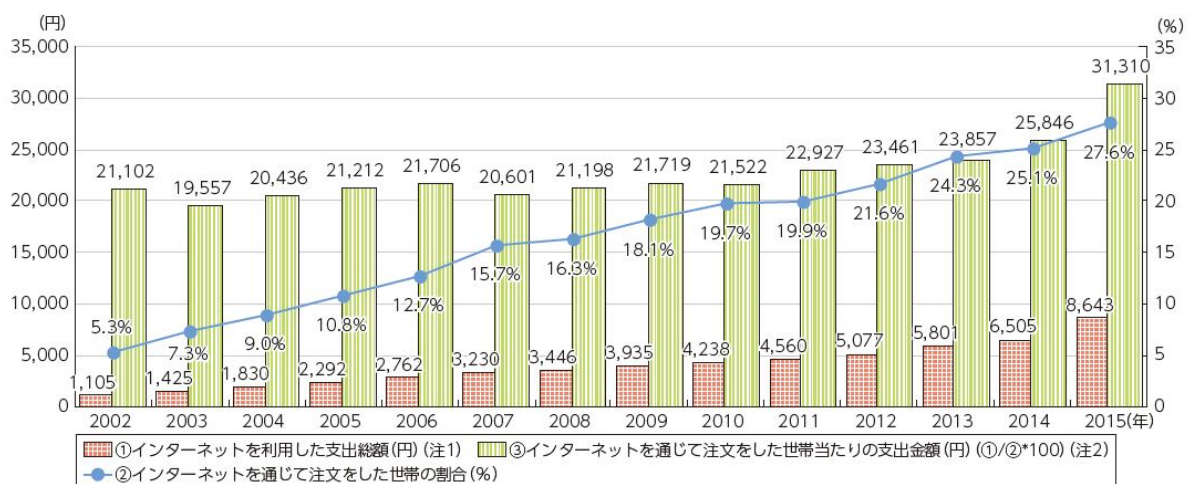
スマートフォンの特徴として、1人が1台持つ情報端末であることが挙げられ、世帯単位での保有よりも個人単位での保有に着目することが適切である場合も考えられるが、ここでは、他の情報通信機器との比較のため、世帯単位での保有率を掲載している。個人保有率は白書本文参照。



出典: 情報通信白書/総務省

図-37 情報通信機器の保有率の推移

図-38 スマートフォン利用者のネット利用時間



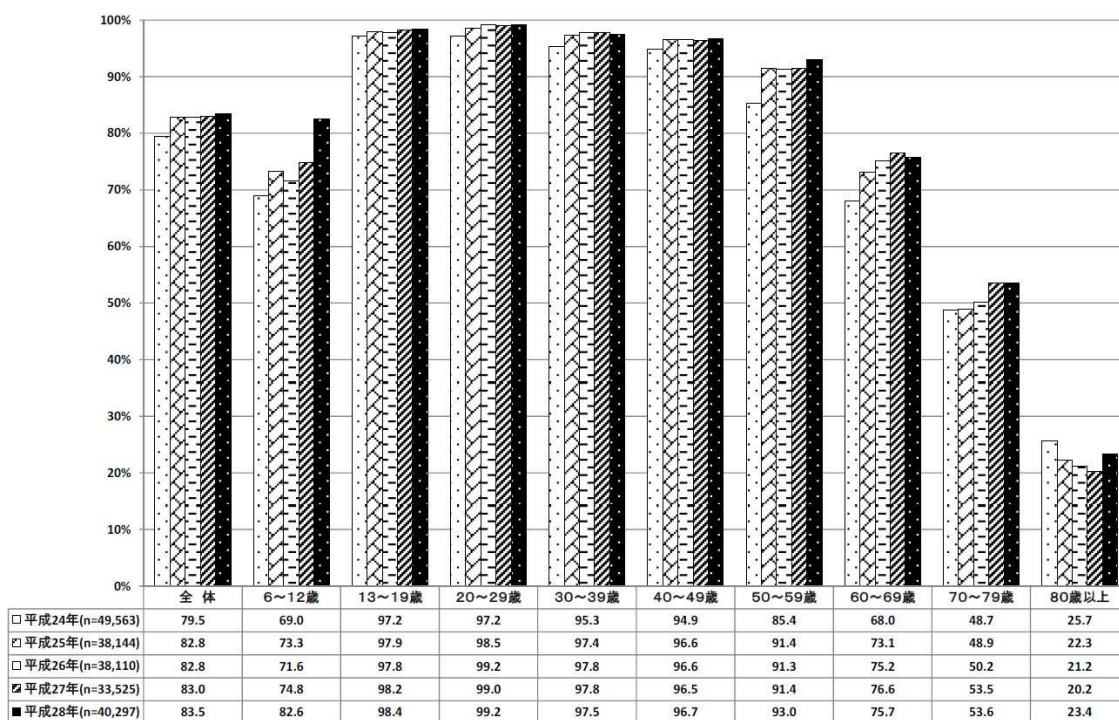
注1：インターネットを通じて注文をしなかった世帯も分母に含めた支出総額の平均
 注2：①と②の値は、共に四捨五入した値のため、「インターネットを通じて注文をした世帯当たりの支出金額」と一致しない場合がある。

出典: 情報通信白書/総務省

図-39 ネットショッピングの利用世帯割合と1世帯当たりの支出金額の推移

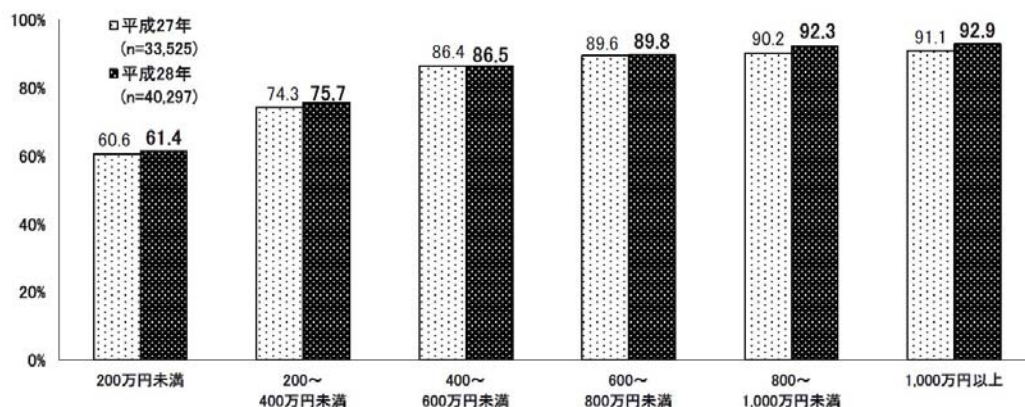
○インターネットの利用状況

- ・インターネットの利用状況（過去1年間にインターネットを利用したことがある）は13～15歳の各年齢階層で9割以上を上回り、6～12歳、80歳以上の年齢階層では前年度を上回る。
- ・世帯年収別インターネットの利用状況では所得の多い人ほどインターネットを利用している。



出典：平成28年通信利用動向調査の結果(概要)/総務省

図-40 年齢階層別インターネットの利用状況の推移

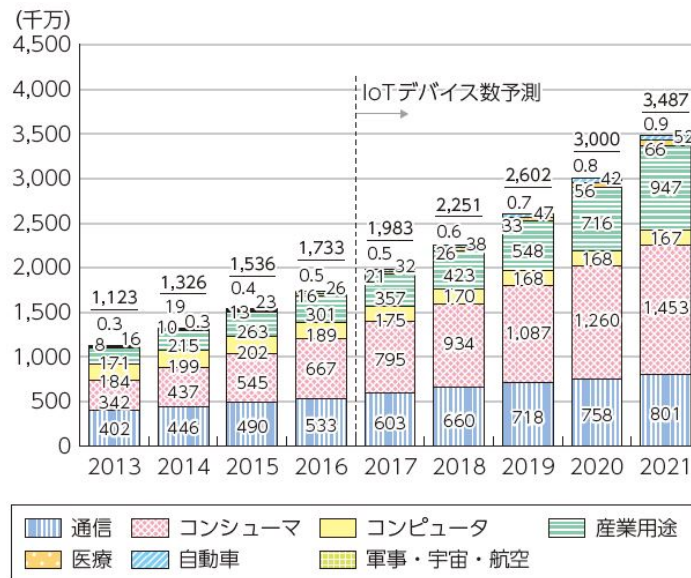


出典：平成28年通信利用動向調査の結果(概要)/総務省

図-41 世帯年収別インターネットの利用状況(平成28年)

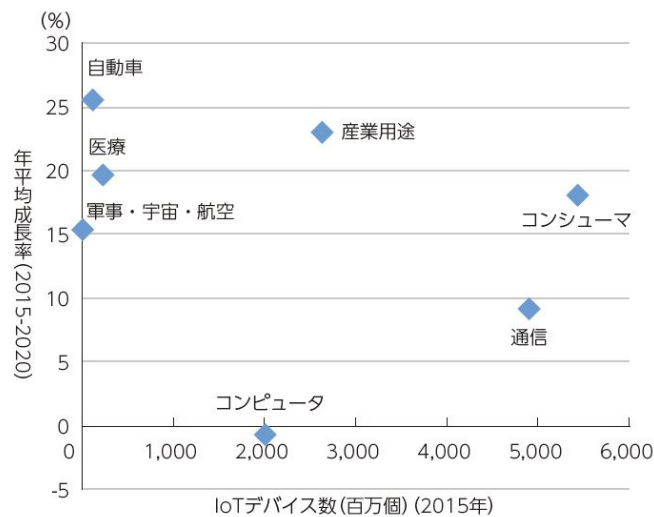
○ IoTの動向と推移

- ・パソコンやスマートフォンなどの従来のインターネット接続端末に加え、家電や自動車、工場など様々なものがインターネットにつながり始めており、IoTは今後も拡大することが予測されている。
- ・IoTは成長率の観点から、特に「自動車」や「産業用途」が牽引役となってデバイス数の増加が見込まれている。



出典：情報通信白書/総務省

図-42 IoT デバイス数の推移及び予測



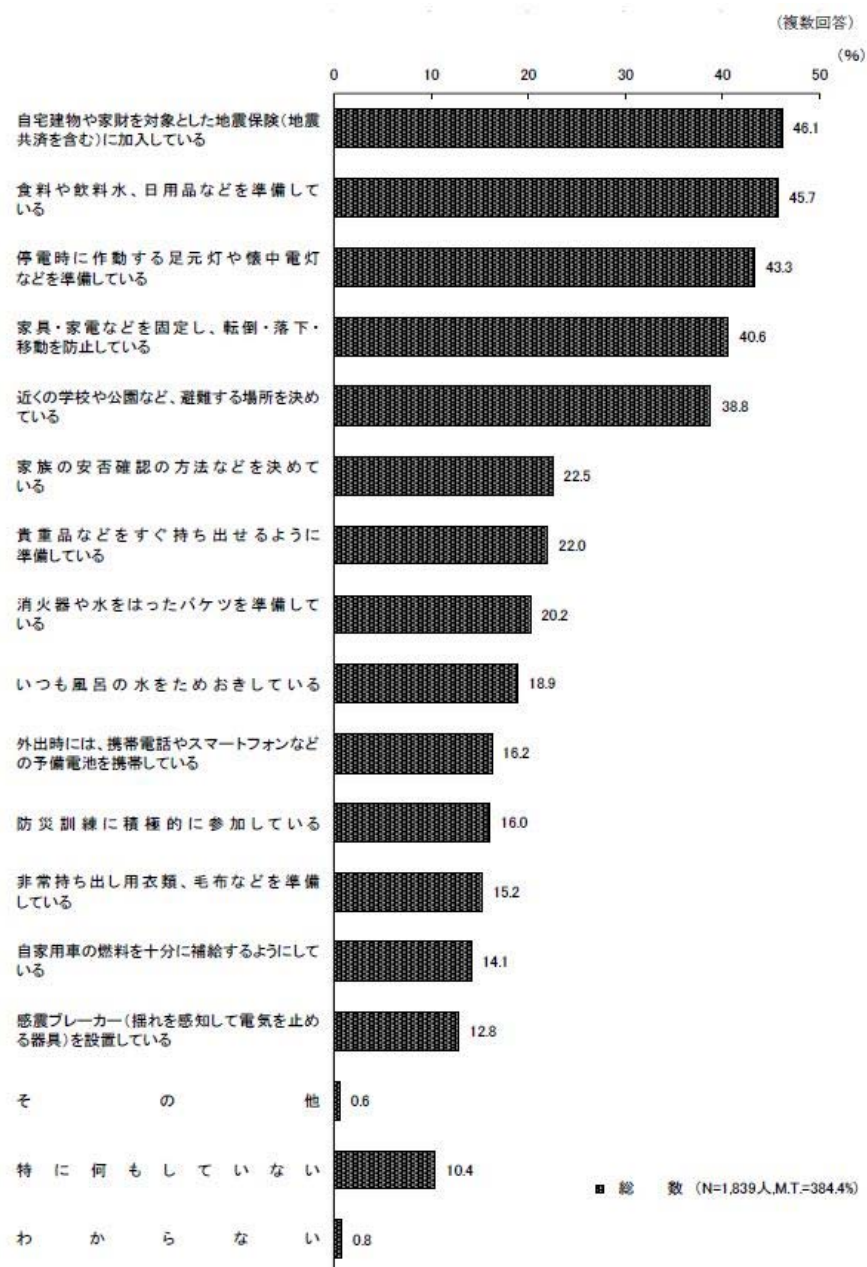
出典：情報通信白書/総務省

図-43 分野別のIoT デバイス数及び成長率

(6) 防災に対する意識の傾向

○災害時への備え

- ・大地震が起きた際の備えについて「特に何もしていない」の回答は10.4%であり、多くの人が何かしらの対策を行っている。
- ・取組んでいる対策については「自宅建物や家財を対象とした地震保険（地震共済を含む）に加入している」「食料や飲料水、日用品などを準備している」「家具・家電などを固定し、転倒・落下・移動を防止している」「近くの学校や公園など、非難する場所を決めている」等が特に多い割合を占めている。

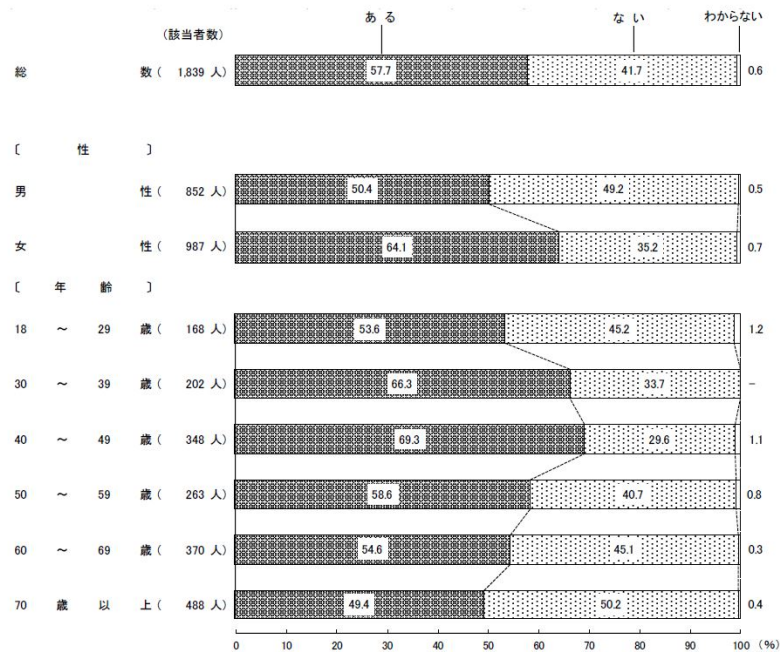


出典:「防災に関する世論調査」の概要/内閣府政府広報室

図-44 大地震が起こった場合に備えての対策

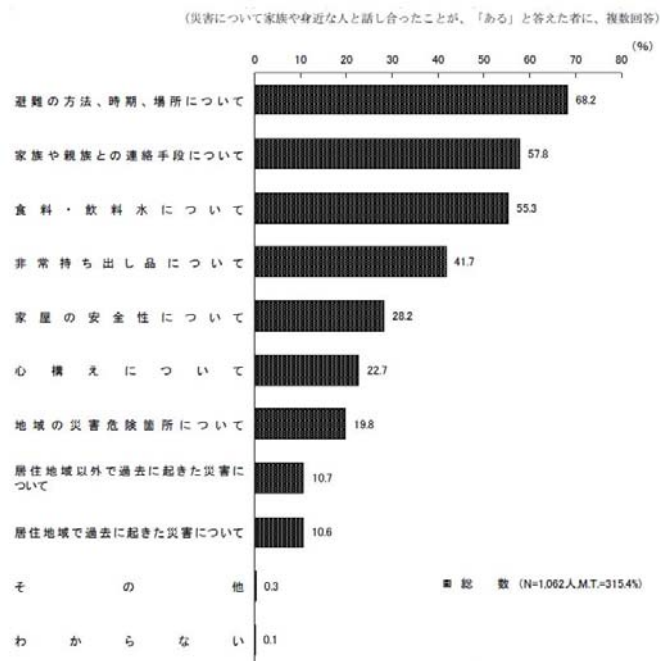
○災害についての家族や身近な人との話し合い

- ・過半数の回答者が災害について身近な人と語り合っている。
- ・話し合ったことがある回答者のうち、話し合った内容は「避難の方法、時期、場所について」「家族や親族との連絡手段について」「食料・飲料水について」「非常用持ち出し品について」が多くみられる。



出典:「防災に関する世論調査」の概要/内閣府政府広報室

図-45 家族や身近な人と災害が起きたらどうするかなどについて話あったことがあるか



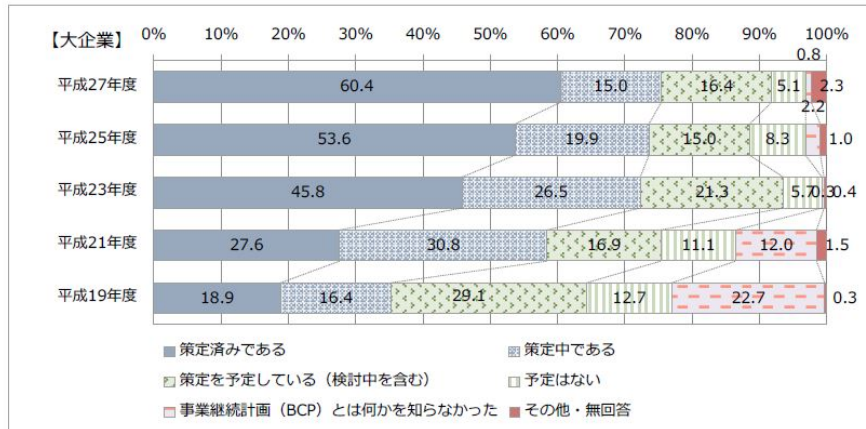
出典:「防災に関する世論調査」の概要/内閣府政府広報室

図-46 家族や身近な人と災害について話し合った内容

○企業における防災の取組

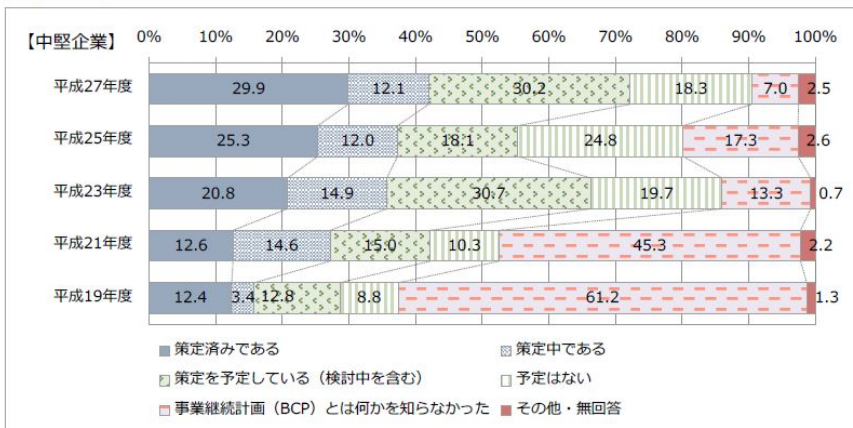
・災害時における企業活動の継続を図る「事業継続計画(BCP)」について、大企業では約8割、中堅企業では約4割が取組みを実施しており、企業の防災対策も進んでいる状況にある。

【大企業】



単純回答、対象：大企業
 平成27年度 n=861
 平成25年度 n=1,008
 平成23年度 n=674
 平成21年度 n=369
 平成19年度 n=600

【中堅企業】



単純回答、対象：中堅企業
 平成27年度 n=556
 平成25年度 n=616
 平成23年度 n=443
 平成21年度 n=282
 平成19年度 n=534

出典：平成27年度企業の事業継続及び防災の取組に関する実態調査/内閣府防災担当

図-47 BCP策定状況

参考資料

2. 有識者検討会議 議事録

(1) 第1回有識者検討会議 議事録

平成29年度 普天間飛行場跡地利用計画策定有識者検討会議（第1回）
 — 議事録 —

日時：平成29年11月28日（火） 14:30～17:00

場所：ジュピランス2階会議室：蘭の間

出席者：岸井隆幸委員長、池田孝之副委員長、池田榮史委員、宮城邦治委員、小野尋子委員、
 松永力也委員、中本清委員、宮城政一委員、呉屋勝弘委員、又吉信一委員
 大川正彦委員の代理：宮城武氏（上江洲純子委員は欠席）

1. 開会

- ・事務局から配布資料の確認と会議成立の確認を行った。
- ・宜野湾市基地政策部鈴木部長から開会挨拶を行った。

2. 議事

(1) 跡地利用計画策定に向けた取組状況について（資料説明）

- 1) 当会議の位置づけについて
 - ・跡地利用計画素案策定に向けた全体の流れ
 - ・本年度の進め方
- 2) 配置方針・配置方針図の更新に向けた検討課題に対する取組み
 - ・普天間公園（仮称）懇談会の提言をふまえた検討
 - ・広域的観点からの検討
- 3) 情報発信について
 - ・これまでの取組と今後の展開
 - ・本年度のプロモーションビデオ制作について

(2) 討議

(岸井委員長)

配置方針・配置方針図の更新に向けた検討課題に対する取組みについて、鉄道、道路は関連部局で検討中の状況であり、公園については海外事例を参考に活用方法を検討しているという説明を受けた。説明された内容あるいは今後必要となる追加作業等について意見交換を行いたい。まずは、小野委員が用意された資料があるので説明を受けてから討議を始めたい。

(小野委員)

大山の区画整理等を考慮した水需要をパターン別に算出し、それぞれの湧水への影響を試算したが、どのパターンにおいても、公園懇談会の提言に示された公園の範囲では、大山地域の湧水は枯れることが予想される。水と緑のネットワークについては丁寧な検討が必要。D流域のフルチンガーは、ボックスカルバートの中に入らないと管理ができず、小雨でも水災を招きかねない。D流域を保全することは管理面等に課題が残るだろう。C流域のメンダカリヒーガーは、若水汲みやウプガーなど、

地域の方にも利用されている。緑地配置を検討するにあたってはこれらも踏まえた方がよい。また、都市基盤がどの案となっても対応できるシナリオを想定し、検討を進める必要がある。跡地利用計画案策定に向けた全体の流れ（資料1本編P1）に記載している文化財自然環境部会においては、湧水を保全することでとりまとめたので、その内容を反映してほしい。また、緑は利活用の観点だけではなく、地下水への影響を考慮した水と緑のネットワークも重要なこと。今後の配置方針・配置方針図の更新に向けた検討課題に対する取組みの検討項目のひとつとして取り上げてほしい。

- (岸井委員長) 公園懇談会で水についての議論が足りていないというご指摘だろう。公園懇談会では今後も作業があるのか。
- (事務局) 公園懇談会の作業は昨年度で終えたところ。公園懇談会のこれまでの検討について補足すると、公園懇談会では大規模公園のあり方を植生や水資源等から導いたものであり、C流域等に緑地を残さないという考えではない。
- (岸井委員長) 公園懇談会で作業が終えているのであれば、跡地利用計画側で公園の最終形をとりまとめることになる。不明確な要素は残るが、これまでの検討を踏まえ、道路、鉄道の検討状況を鑑み、駅等を想定した提案ができると良い。
- (中本委員) 海外先進事例調査報告の「シンガポール都市計画の枠組み」「イスカンドール（ジョホールバル）」（資料1本編P8）で、ガバメントランドセールスや富の共有化等とあるが、土地の所有状況はどうなっているのか。
- (事務局) シンガポール、マレーシアとも開発地のほとんどが国有地であり、その利用権を民間に売却している。シンガポールの土地は原則国有だが、富裕層を呼び込むために高級住宅街を整備して土地の所有を認めている例もある。
- (松永委員) 海外先進事例調査報告（資料1本編P5）について、土地の所有形態と不動産価値の観点から、スキームの問題になると思うが、同じように緑を確保していても、建物を高層化とするか低層化とするかでも大きく異なる。シンガポールのガーデンシティは土地利用密度が高く、建物の高層化が行われている。一方、マレーシアのグリーンシティは土地利用密度が低く、建物は低層中心である。グリーンシティのポイントは、開発前がジャングルであったことと開発後の利用が政府中心であること。都心に近接した立地特性を備えたジャングルで不動産価値の上昇がみられた。普天間飛行場は既に不動産価値が高く、周辺の土地利用密度も高いことから、どちらかといえばガーデンシティが参考になる。緑地を保全する観点からも、普天間飛行場においては高層化が有効ではないか。
- (事務局) シンガポールは面積に限りがあることから、高層化あるいは地下に建築をせざるを得ないことが考えられる。
- (岸井委員長) 一方、シンガポールにおいても、富裕層の居住地は低層の土地利用となっている。メリハリをつけることが重要なだろう。

- (宮城邦治委員) 高層化にあたっては、どの程度の規模で建築が可能か、地下構造を把握する必要がある。湧水の保全に関連すれば、宜野湾市の国道 58 号周辺でマンションの建設が進み、大山地域の湧水に影響が出ている現状にある。地下水涵養を考慮した緑地の配置に合わせて、建築がどこまで高層化に耐えられるのかも試算すべき。
- (岸井委員長) 基地内への立入調査ができていない現状であるが、今後、地盤調査も踏まえた検討は必要だろう。
- (池田榮史委員) 西普天間住宅地区では現在、支障除去が進められている。当初から緑地として検討されていた場所は緑地として残っているが、それ以外は不発弾探査のために掘削し、土地利用に応じて元に戻す工程。石灰岩層の薄い部分の建築の高層化は難しいだろう。区画の検討はされてきたが、地質の状況を踏まえた個別の建築規制等の検討はされていないので、今後、普天間飛行場でも同様の課題がでてくることも想定される。地質条件に左右された土地利用になることは今後明記すべき。
- (岸井委員長) 普天間飛行場内は難しいにしても、近隣のボーリング調査のデータはあるのか。
- (事務局) ボーリングデータは普天間飛行場内工事関連で数カ所は確認できているが、断片的にしか把握できていないのが現状。普天間飛行場内で工事等の予定があれば、その際のボーリングデータについての情報提供も求めていきたい。
- (岸井委員長) 普天間飛行場内への立入調査の見通しはあるのか。
- (事務局) 今年度、県の文化財課が目視調査で立入りが可能になった。跡地利用計画側からも次年度以降に目視調査から申請を始める予定。
- (池田副委員長) これまでの検討になかった観点として、ライフスタイルのイメージが取り上げられているが、居住者像が広がり過ぎているところが懸念される。普天間飛行場で全ての居住者を受け入れることは難しい。居住者像は普天間飛行場の特徴や特性を受け、ある程度の取捨選択は必要だろう。公園懇談会の提言について、大規模公園の位置は周辺等も踏まえて検討が進められてきたが、それが見えにくい内容になっている。今一度、大規模公園、水と緑のネットワークについて見直し、根拠となるデータを再整理する必要がある。跡地利用のベースとなる緑の整理がなければ、先へは進めない。商業や業務等の検討は次の段階だろう。
- (又吉委員) 地権者として、支障除去、文化財、環境保全等に不安があるが、特に、地層の状況を把握することは重要だろう。滑走路部分は、場所によっては地下 2～3m までコンクリートがある部分も存在していると聞いている。安全面や環境面に考慮した返還後の作業の進め方も今後の検討では必要である。
- (宮城政一委員) 提案内容は夢のような計画だが、夢で終わらせたくないと考えている。ぜひ普天間飛行場で実現してほしい。西普天間住宅地区跡地では、普天間高校の移設に向けた用地取得が困難な状況である。並松街道の整備も何年先になるのか見通しが立たない状況である。長期的な視点で実現性を踏まえた検討も必要だろう。若者の関心を高めるための情報発信や機運醸成、例えば市民が松を植えることなども重要である。
- (中本委員) 普天間飛行場跡地に求められる新しいライフスタイルのイメージ (資料

- 1 本編 P15) について、沖縄の良さは温かく過ごしやすい気候でもある。これまでの沖縄では真夏日はあるものの猛暑日はなく、野外活動の可能性も十分にあり得たが、最近は猛暑日も記録している。そのような観点からも公園や緑の効果はあるだろう。参考までに、沖縄への移住者は多いが、地域行事や人間関係で断念する人も中にはいると聞いている。
- (松永委員) 普天間飛行場跡地に求められる新しいライフスタイルのイメージの想定(資料1 本編 P17) について、居住者像、就業者像は、県内、県外、国外であるだろうが、住宅系と商業系のどちらがコアになるか、短期滞在か長期滞在かの想定も踏まえられると良い。北谷町ではアメリカンビレッジを始めフィッシャリーナ、桑江に至るまで商業が面的に広がり短期滞在の良い例である。ライカムでは大規模商業、住宅、病院の構成であるが、住宅と病院の連携が薄く、土地利用の連携が図られていない。普天間飛行場では、緑や病院等の周辺機能と連携した、県内、県外、国外から住居系の長期滞在が適しているだろう。また、緑地の確保や建物の管理面からは戸建より高層が有効だろう。
- (呉屋委員) 今回の海外先進事例調査について、鉄道等の交通網はどう整備されているのか。
- (事務局) 調査先の都市基盤について、シンガポールで鉄道は一部建設中だが、ライダー交通も充実している。マレーシアのジョホールバルでは鉄道は駅から遠いこともあり、バス交通が中心である。クアラルンプールはさらなる鉄道網の充実を進めているところ。モノレール、地下鉄、バス等もあり公共交通機関は多種多様に展開している。
- (宮城武氏) 跡地利用のカギは大規模公園である。大規模公園の整備に対しては反対の声もあるが、反対派は減歩等を懸念しているのかもしれない。これまで大規模公園の良さは勉強させてもらってきたが、実現性も踏まえ、反対派も納得のいく計画になることを期待する。
- (宮城政一委員) 普天間飛行場跡地に求められる新しいライフスタイルのイメージの想定(資料1 本編 P17) について、移住者が増えることで伝統文化や地域の行事が失われることは避けたい。移住者とのまちづくりは難しいかもしれないが、綱引き等の行事を通して、移住者と地域の人との良い関係ができると良い。若者の跡地利用への関心が薄れているようであり、情報発信は今後とも重要だろう。
- (岸井委員長) 情報発信については、事務局から昨年度の成果のプロモーションビデオを用意しているので、上映後、情報発信の意見交換をしたい。
- ・平成28年度制作のプロモーションビデオを上映した。
 - ・プロモーションビデオについて事務局から資料説明を行った。
- (岸井委員長) 情報発信については、プロモーションビデオを中央、北側、南側と作成して来て、今回は緑を中心に表現したいということだろう。意見があればいただきたい。
- (小野委員) プロモーションビデオについて、シンガポールの水と緑のまちづくりのあり方は国家戦略でもあり、これらの意味について正確に伝えてほしい。また、普天間公園の部分では湧水への配慮に関する記載もあると良い。歴史・文化資源の活用事例(資料1 本編 P12) があげられているが、湧水は単なるアメ

- ニティ利用だけではない。例えばエナジック天然温泉アロマでは事業性を持って利用され、ラグナガーデンホテルでも利用したい意向も聞いている。活用イメージは可能性をもっと広げられると良いだろう。
- (前田委員) シンガポールは地理的なポテンシャルはあったが、もともと植生は豊かではなく、多くは外来種であり、緑も人工的なものがほとんどである。緑地の形成にあたっては、普天間飛行場の土地に持っている力（風土）を活かすことが重要であるとする。沖縄県内の観光客は今後も増加することを見込んでおり、普天間飛行場も観光地としての魅力を高め、観光客を呼び込めると良い。
- (岸井委員長) 大規模国営公園を目指す上で、地域性や管理・費用負担状況についての検討は今後必要だろう。
- (宮城政一委員) プロモーションビデオについては、公民館や成人式等の集まりの場でも上映できると良い。
- (松永委員) 普天間飛行場跡地に求められる新しいライフスタイルのイメージの想定（資料1本編P17）について、鉄軌道による効果、近接する西普天間住宅地区跡地との連携も考える必要があるだろう。例えば、医療施設で働く人より利用する人が多いことに注目し、さらに鉄軌道により他の地域と機能的に繋がりを持つイメージが持てると良い。
- (池田榮史委員) 文化財は自然に合わせて担保されるということだが、既知の文化財だけでなく、発見されていない文化財が出たときの考え方を整理しておく必要はある。また、まちのスケール感が見えにくいので、人口規模の予測も最大、最少で想定することは重要だろう。
- (池田副委員長) 次のステップに進むために、全体像をつかむことは大切である。繰り返しになるが、これまでの整理から大規模公園と水と緑のネットワークを決めること。並松街道のイメージはあるが、緑道のイメージがないので、VR（バーチャルリアリティ）などで、水と緑のネットワークの表現を盛り込むと良い。それから、鉄軌道については、国、県も検討しているところだが、跡地側からルートと駅の位置を積極的に提案していくべきであるとする。
- (前田委員) 中間取りまとめの更新の検討にあたって、今年度の検討会議で、具体的な施設等の誘致イメージをまとめることになるのか。
- (岸井委員長) 中間取りまとめの策定から時間が経過していることもあり、検討経緯を整理する必要があるだろう。次回では、これまでの検討経緯を整理し、道路や鉄軌道に対する跡地利用計画側からの提案を、関係者で共有したい。
- (小野委員) 検討にあたっては鉄道や駅についてもいくつかパターンを想定すべき。地盤や接続口、既存の道路との関係も影響は大きいのでそれらも整理できると良いだろう。
- (岸井委員長) 次回までの期間も限られているので、作業は可能な範囲内になるだろう。いずれ中間取りまとめの更新版を作成することになるのであれば、そのための準備としても今後必要だろう。
- (事務局) 次回の会議に向けて検討を進めていく。
- (岸井委員長) 繰り返しになるが、全体像を把握し直し、鉄軌道のルート、駅の位置等を含めた跡地利用計画側からの提案をつくること。道路と鉄道についての検討

は、オフィシャルには難しいとは思いますが、会議資料を非公表しても良いので、跡地利用計画側からのフラットな立場で検討することとしたい。

4. 閉会

- ・ 沖縄県企画部立津参事から閉会挨拶を行った。

以 上

(2) 第2回有識者検討会議 議事録

平成29年度 普天間飛行場跡地利用計画策定有識者検討会議（第2回） — 議事録 —

日時：平成30年 2月 5日（月） 14:00～17:00

場所：フェストーン研修室BC

出席者：池田孝之副委員長、池田榮史委員、宮城邦治委員、小野尋子委員、上江洲純子委員
前田光幸委員、松永力也委員、中本清委員、宮城政一委員、呉屋勝広委員、
又吉信一委員、大川正彦委員の代理：宮城武氏（岸井隆幸委員長は欠席）

1. 開会

- ・事務局から配布資料の確認と会議成立の確認を行った。

2. 報告事項

- ・西海岸地域開発整備有識者懇談会の提言（案）について

（松永委員） 普天間飛行場跡地は西海岸地域と一体で考えるのではなく、分けて考える必要がある。西海岸地域の各市町と普天間飛行場跡地で商業系と産業系の色分けなど、棲み分けを明確にし、どう連携を図るかが重要。

（池田副委員長） 西海岸地域開発のあり方についての提言（案）は普天間飛行場跡地と連携することが前提としてとりまとめられた。どのような連携を図るかは今後の取り組みである。

3. 議事

- （1）これまでの検討内容について（資料説明）

- 1) 普天間飛行場跡地利用策定に向けたこれまでの経緯
- 2) 「計画づくりの方針」の具体化に向けた取組経緯
- 3) 「計画づくりの方針」の具体化に向けた課題

（中本委員） スマートシティの検討については、防災の観点からも面的なエネルギーの自立は今後のまちづくりに必要となる。県のアクションプランも参考にしているかどうか。

（事務局） スマートシティの検討については、今後必要であると考え、中間取りまとめの後の新たな視点として追加している。スマートシティに関しては日進月歩であることから、普天間飛行場跡地において、その変化に適応することを前提に、最先端の技術を展開することと整理している。

（中本委員） スマートシティへの取り組みは、原発の無い沖縄にとって重要なこと。既に普天間飛行場と同規模の地域でエネルギー自給に取り組む事例がある。そこで計画エネルギー量や再生可能エネルギーの目標値などは、普天間飛行場跡地におけるスマートシティの検討の参考になるのではないか。エネルギー、住空間、自然環境のバランスのとれた暮らし方が跡地に望ましいと思われる。

- (池田副委員長) 提供いただいた情報は、今後の検討の参考になるだろう。
- (小野委員) 想定緑地フレーム（資料 2-2 参考編 P35）について、示されている数値の根拠に見直しが必要である。今後の検討の基礎になるので丁寧な整理をしてほしい。
- (池田副委員長) これまでの検討の整理については、必要に応じて更新すること。
- (2) 都市基盤整備の方針に関する検討について（資料説明）
- 1) 関係部局における鉄軌道の検討条件の整理
 - 2) 想定される鉄軌道のルートのケーススタディ
 - 3) 基地跡地利用における鉄軌道導入の考え方の整理
 - 4) 広域道路（中部貫通道路・宜野湾横断道路）について
- (松永委員) 鉄軌道は誰が利用するかでルートや駅の考え方も大きく異なるので、ターゲットの設定はとても重要である。現在、県において検討している鉄軌道は、誰をターゲットと想定して検討しているのか確認したい。
- (池田副委員長) 県における鉄軌道の検討では、県民のみならず観光客もターゲットにしている。なお、鉄軌道は、県の公共交通ネットワークに位置づけられるため、県民が主なターゲットになる。
- (宮城委員代理)
(事務局) 鉄軌道は、普天間飛行場跡地を外したルートの可能性も有り得るのか。交通関係の所管課において検討を行っていることもあり、その可能性は否定できない。事務局としては、本有識者検討会議の意見を跡地利用側の考えとしてとりまとめ、今後の鉄軌道側へ提供したいと考えている。
- (上江洲委員)
(事務局) 駅配置のケーススタディ（資料 3、P6）について、駅配置の 2 駅案、3 駅案が両方とも普天間飛行場跡地中央を通るルート案とした経緯を確認したい。跡地内を鉄軌道が通る場合の課題等を把握するため、中間取りまとめの配置方針図を基に、跡地利用側からの検討ルート案を提案した。なお、提案ルート案は地下水涵養や緑のネットワークの確保に配慮したものとなっている。
- (上江洲委員) ターゲットが県民であるならば、跡地東側の人口が既に多い既成市街地に近い場所に駅を設置することを考えても良いのではないかと。提案のルート案についても、派生案の可能性もあるのではないかと。
- (池田副委員長) 跡地東側の普遍的な資源が集中している区域に鉄軌道を寄せる場合、鉄軌道を地下構造とすれば、資源を保全しつつ対応することは可能ではないかと。
- (松永委員)
(事務局) 鉄軌道のターゲットに観光客も視野にいれる場合は、観光客が目的地に行けることが重要であるため、西海岸地域へのアクセスを考える必要がある。また、既存の都市モノレールとの連携方法や住み分けを整理できると良い。鉄軌道を観光客が利用することも想定し、普天間飛行場跡地と西海岸地域との移動の有り方についても今後整理したいと考えている。
- (池田副委員長) 普天間飛行場跡地は重要な交通結節点になるものと考えられる。したがって、宜野湾横断道路等との関係は整理する必要がある。
- (宮城政一委員) 市民の立場からは、鉄軌道などは普天間飛行場跡地を通ることでぜひ実現し

- てほしい。そのためにも、普天間飛行場の早期返還を求めたい。
- (小野委員) 地表部の重要な既存植生とそれを補完する地下水系は連動しているものの位置が異なるため、ルート設定にあたっては配慮が必要である。
- (池田榮史委員) 跡地内の地下水系保全を図るため、鉄軌道が地下式の島尻泥岩層を通せば環境への影響を抑えることできるのではないかと。ただし、精緻な調査による地下水系メカニズムの把握と地下式の適切な対策を講じなければ万全な保全とはいえない。
- 普天間飛行場跡地利用は、緑の中のまちづくりとして、水と緑の一体的な保全・利用の考えが重要である。また、駅の検討にあたっては、駅を中心としたまちづくりの方向性との整合や公共交通利用を中心とした沖縄県民の新しいライフスタイルを想定する必要がある。
- (池田副委員長) 県の鉄軌道の検討は、概ねのルートを検討している。概ねのルートにおける地下水や地層等を含めた詳細な検討はこれからである。跡地内における駅の配置にあたっては、宜野湾横断道路との関係が重要ではないかと。
- (中本委員) 道路景観の観点で見れば、鉄軌道の構造は地下が有効ではないかと。
- 想定地層断面図(資料3、P10)において、地下部分においても普遍的な資源の集積箇所が示されていることについて、事務局より補足いただきたい。
- (事務局) 重要な植生や歴史文化資源は、地表部に集中しているが、その生態系を補完する地下水系は、地下の琉球石灰岩層と一体であるため、保全する区域として表示している。
- また、鉄軌道を地下構造とした場合の留意点について補足する。
- 地下構造の場合、駅も地下に整備することとなる。その場合、駅上部の地層を開削することが想定される。そのため、地下水系等へ影響の少ない地下を通した場合も、駅の部分は地表部への影響が想定される。
- (小野委員) 地下構造とした場合、地下水への影響が大きいため、3筋の水脈が想定されている跡地中央部の駅配置にあたっては慎重に検討した方がよい。那覇新都心の開発の際は、地下水への影響に配慮し、道路を高架式で整備したと当時の担当者から聞いている。
- (前田委員) 中間取りまとめ以降、観光客の増加に伴い、レンタカー利用も増加し、交通渋滞等が課題となっている。交通の分散の観点から、観光客による鉄軌道利用の視点も必要ではないかと。また、鉄軌道を補完する二次交通は、居住者のみならず、観光客にも重要ではないかと。
- (宮城邦治委員) 検討の具体化を図るためには、跡地内の植生や地下構造の実態を把握し、設計条件を決定する必要がある。県には、早期の立入調査の実施を要望したい。
- (事務局) 立入調査については、次年度に実施できるよう調整している状況である。立入調査が可能となった場合は、これまでの立入調査の実績から目視調査になると思われるが、掘削を伴う調査についても求めていきたい。
- (又吉委員) 鉄軌道の検討は、交通関係の所管課で進められているとのことだが、これまでの跡地利用側の検討と整合するよう調整をお願いしたい。
- (呉屋委員) 市民の視点から、宜野湾市周辺においては、鉄軌道は2路線あってもいいの

- ではないか。
- (事務局) 現在計画案づくりが進められている鉄軌道の検討は、採算性を確保した一路線の絞込みを行っている状況である。採算性の確保された鉄軌道の路線が整備された後には、それを強化・補完する交通網を検討することは考えられるのではないかと。
- (池田副委員長) 交通関係の所管課における検討では、鉄軌道のルートは、北谷町を経由する案が推奨ルートとして示された。それを踏まえ、普天間飛行場跡地でどのルートが想定され、どこに駅の配置が想定されるのか、今後絞り込めるとよい。
- (3) 合意形成や情報発信に向けた取組について (資料説明)
- 1) 本年度のプロモーションビデオについて
- 2) これまでの取組と今後の展開
- (小野委員) PVで引用する図表は誤解のないよう出典、内容を精査してほしい。
- (事務局) 出典、内容は精査する。
- (池田榮史委員) 普天間飛行場として接收される以前は、緑豊かな環境だったことをPVに加えてほしい。
- (事務局) 普天間飛行場の過去の緑の豊かさは、原風景模型等を活用しながら、適宜PVに反映する。
- (宮城政一委員) PVは今後、子や孫、県外の方々などへ幅広く発信できるとよい。
- (松永委員) 情報発信において、今後は、収益的合意形成、法的合意形成の視点も加わるのか。
- (事務局) 跡地利用の事業手法が未確定であることもあり、そのような合意形成は時期尚早と考えているが、地権者側で県内事例の勉強会は実施している。今後、不動産の観点からの勉強会があってもよいものとする。
- (宮城代理) 若手の会の会員からは、大規模公園の整備に対して懸念する声がある。不動産の観点から勉強会等が実施できれば、理解も繋がるかもしれない。
- (池田副委員長) 跡地で目指す公園は普通の公園とは異なる。公園自体が収益に繋がる仕組みづくりが必要であり、公園内にどんな施設を配置するかが重要となる。
- (上江洲委員) 地権者は、緑の中のまちづくりがどのように価値を生むかに関心がある。地権者へ向けて、人が集まることで経済の発展に繋がり、それが土地の価値を高めるというプロセスをどう分かりやすく示せるかが重要である。その視点からすると、今年度のPVは大きな役割を担うと思われる。地権者は、緑による経済的な効果等に対する具体的な数値を求めていることから、それらを示せるとよい。
- (前田委員) PVにおいて、世界の都市ランキングが示されているが、それが跡地で目指す都市のイメージなのだろうか。癒しや安らぎなどを緑の中のまちづくりを価値として挙げるなら、森記念財団のランキングの方がイメージに相応しいのではないかと。
- (宮城政一委員) 緑の利活用の観点から、国立自然史博物館を普天間公園(仮称)に誘致することはできないか。
- (池田副委員長) 国立自然史博物館の設立について、日本学術会議で本島北部の立地を中心に検討が進められているが、普天間飛行場跡地へ分館を設立することを推奨しているグループもある。

(池田副委員長) これまでの検討経緯、鉄軌道の考え方及び跡地の情報発信について主に意見をいただいたが、今回はここで何かを決定するというではない。鉄軌道は、道路との関係など、検討の深度化が必要とされる。また、地下水への配慮は、今後の課題として残る。次年度以降についても、引き続き検討が必要である。

4. 閉会

- ・ 沖縄県企画部立津参事から閉会挨拶を行った。

以 上

3. 関係部局の検討状況（鉄軌道）

（1）ルート案の考え方

- ・第5回計画検討委員会で示された複数ルート案の比較評価を行うためのルート案及び想定構造は、以下のとおり。
- ・第5回計画検討委員会までに想定されるルートとして、7案をとりまとめており、全てのルートで那覇～宜野湾間を通る。
- ・那覇～宜野湾間は、国道58号または国道330号を導入空間として想定している。
- ・第8回計画検討委員において、構想段階の推奨ルートとして、北谷町を経由する「C派生案※」を選定している。

※経由市町村：那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市

- ・今後は、2月に「C派生案」についてパブリックコメント（県民意見）を実施し、3月に同委員会で構想段階の計画書案をとりまとめ、3月下旬以降に知事が最終決定する見通しとなっている。



図-48 複数ルートの想定構造(出典:沖縄鉄軌道技術検討委員会資料)

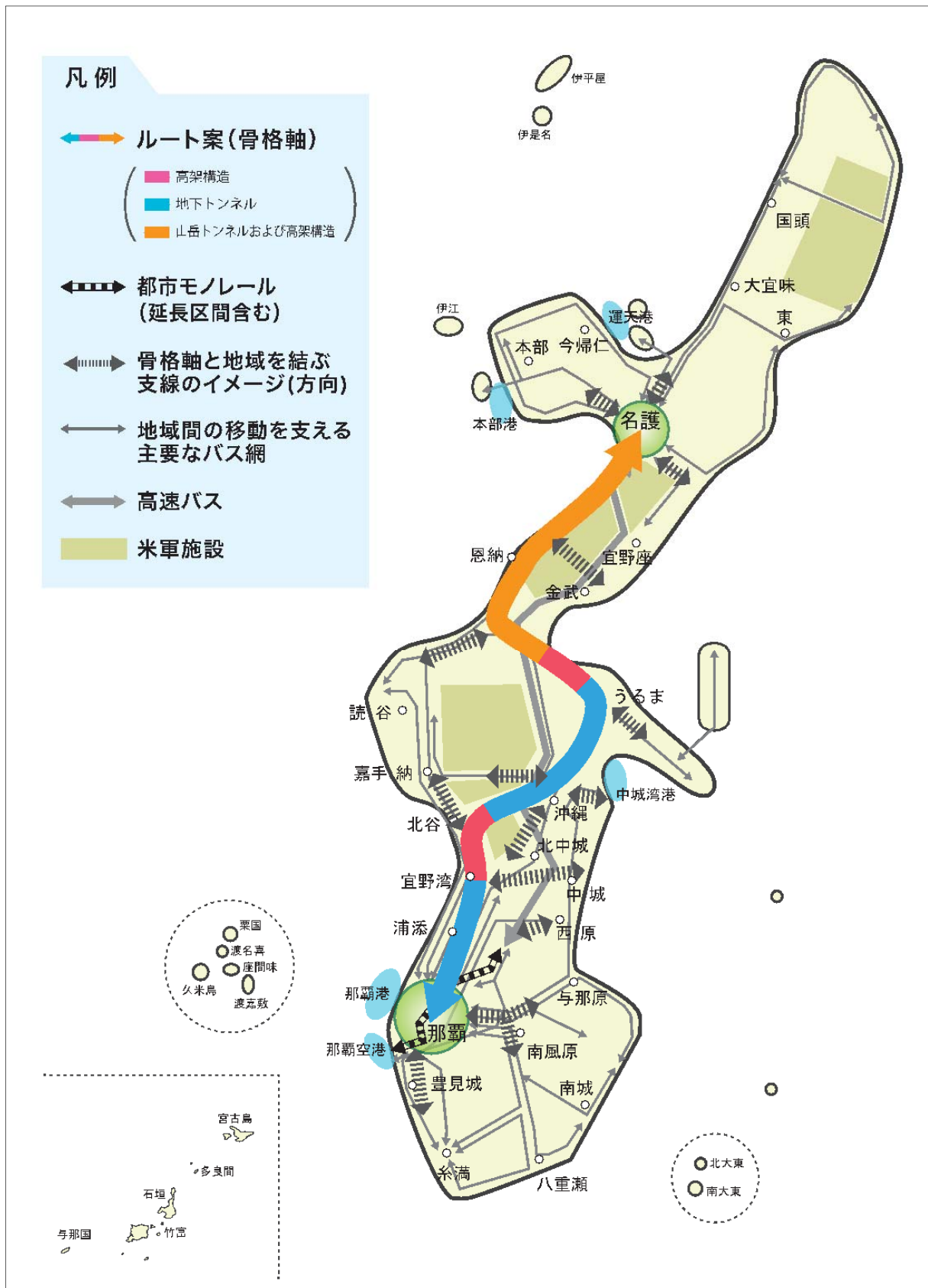


図-49 C派生案(推奨ルート)(出典:おきなわ鉄軌道ニュース)

- ・構想段階の概略検討であるため、以下の同一条件を設定した上で、各評価項目について検討を行い、各案の比較優位性を中心に確認した。

表-6 ルートの比較評価

評価項目	概要
利用者数・採算性等	・利用者数や所要時間、採算性等は、他事例を参考に設定した駅数や、他公共交通機関との結節、人口密度など現在把握できる範囲内の情報に基づき、需要がより見込まれる箇所を駅位置として仮に設定し検討を行った。
事業費等	・ルート毎に安価と考えられる構造を想定し、地下や高架等の施工実績があるつくばエクスプレス（普通鉄道）等の工事単価（構造別同一単価）等を用いて概算を行った。
費用便益分析	・便益と費用について個々に比較評価を行うものとし、費用便益比については、次の計画段階以降の効率的・効果的な検討のために、事業実施に向けた課題を把握する観点から参考値として示すものとする。
環境影響等	・文献等既往調査結果等から影響が想定される地域の周辺環境等をマクロ的に捉え、重大な環境影響等を及ぼす恐れが無いことや、計画段階以降の具体的な検討にあたり留意すべき点が無いかなどという視点で評価を行った。

(2) 駅数設定の考え方

- ・第4回計画検討委員会で示された需要予測に用いる駅数の設定方針は、以下のとおり。
- ・構想段階の概略検討であり、具体的な駅位置・駅数の検討は行わないことから、需要予測や概算事業費算出に必要な駅数については、既存路線を参考に設定している。
- ・普天間飛行場基地跡地周辺については、市街地が連担する地域であるため、駅間距離は、2～3kmに1箇所程度としている。

- ① 経由する市町村に、駅を1箇所設定(拠点駅と呼ぶ)。
- ② 既存路線の駅間距離を参考に、拠点駅間距離が長い区間については、必要に応じて拠点駅間に駅を設定(中間駅と呼ぶ)。
- ③ 中間駅の数、は、既存の事例を目安に設定する。
 - ・市街地が連担する地域においては、2～3kmに1箇所程度。
※地方都市(人口100万人以上)の駅間距離を参考(右上図参照)
 - ・郊外部などその他の地域においては、5～7kmに1箇所程度。
※地方都市を有する都道府県の郊外部の駅間距離を参考(右下図参照)

【設定のイメージ】

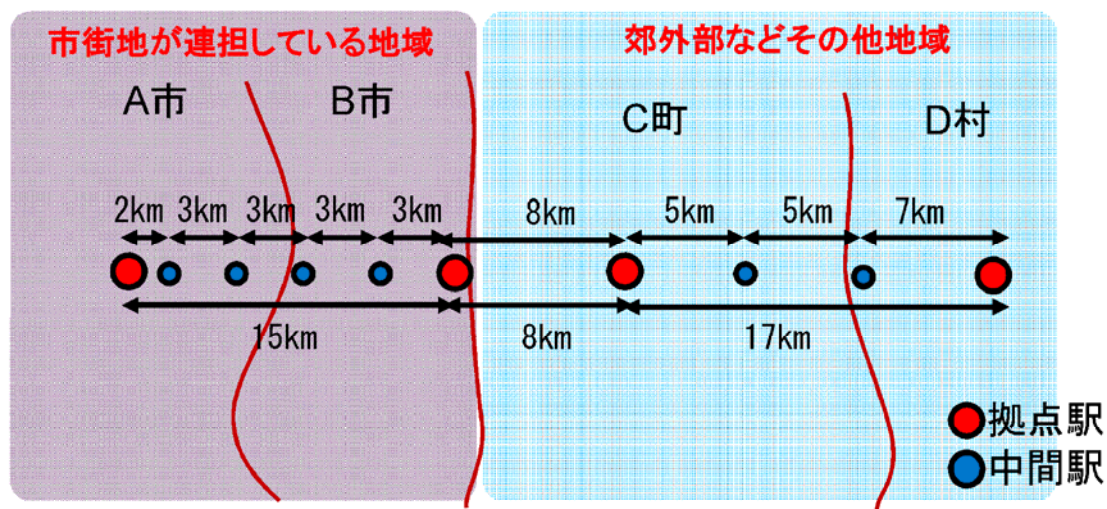


図-50 駅数の設定方針(出典:沖縄鉄軌道技術検討委員会資料)

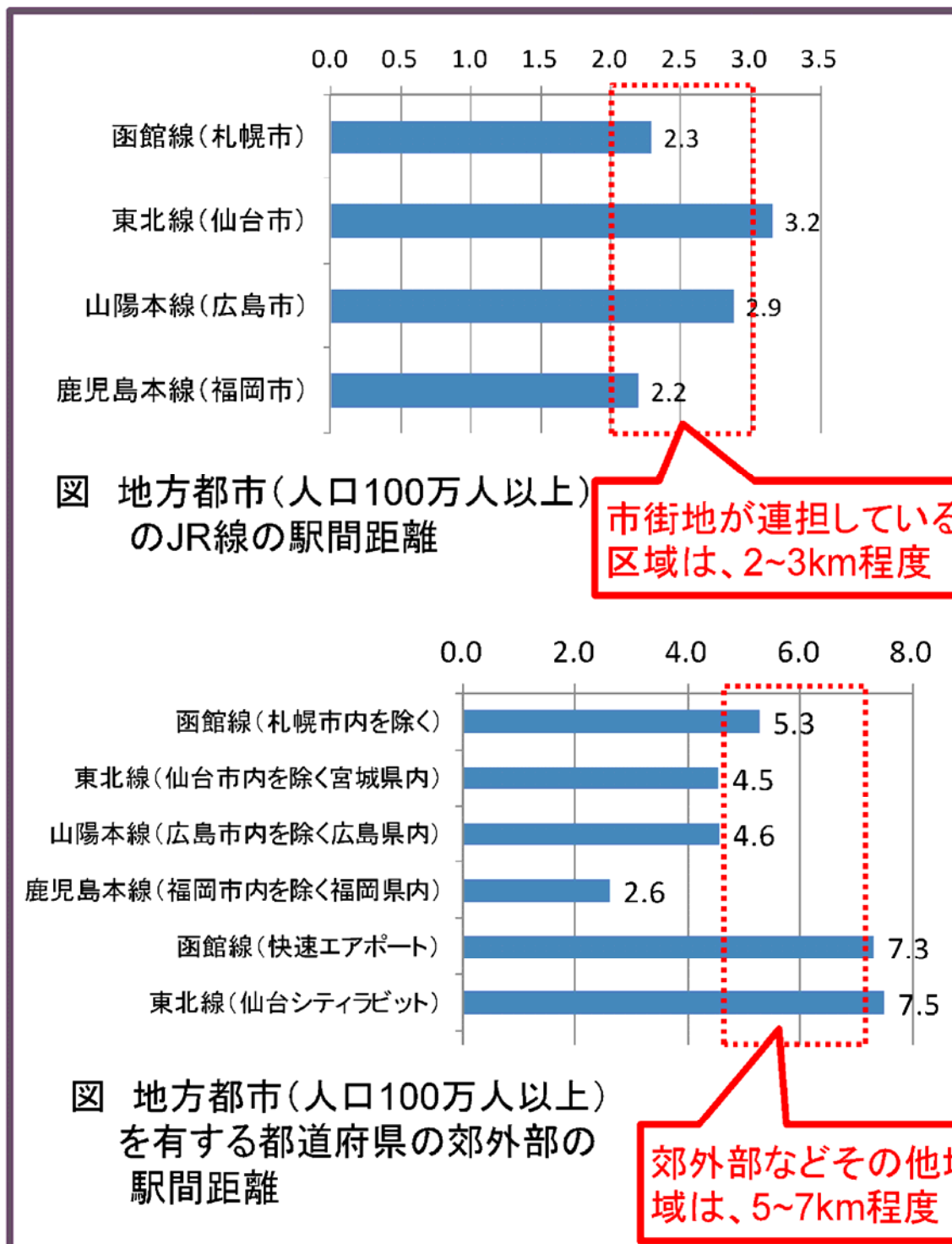


図-51 駅数の設定方針(出典:沖縄鉄軌道技術検討委員会資料)

(3) 骨格軸に想定される交通システムの考え方

- ・第4回計画検討委員会で示された速達性の観点から骨格軸に想定されるシステムは、次頁のとおり。
- ・骨格軸に求められる要求性能が「速達性（那覇と名護を1時間で結ぶ）が高いシステム」及び「大量輸送（需要に適したシステム）」であるため、「専用軌道を有するシステム」及び「小型鉄道程度の輸送力」を有するものとしている。

		専用軌道を有するシステム				併用軌道を有する(道路併走)システム			
代表的な事例	鉄道		新交通システム		LRT(トラムトレイン) (専用軌道)	LRT (併用軌道)		バス	
	普通鉄道	小型鉄道	モノレール	AGT		HSST	有軌電車	BRT	路線バス
外観	つくばエクスプレス、地下鉄等多数	福岡市七隈線、仙台市東西線等	沖繩都市モノレール等	日暮里・舎人ライナー等	東部丘陵線(リニエモ)	広島電鉄宮島線等	函館市、熊本市、鹿児島市等	大船渡線BRT、ゆとりーとライン等	一般路線バス、高速路線バス、等
最高運行速度	130km/h程度	80km/h程度 海外事例:100km/h 開発中:110km/h	80km/h程度	60km/h程度 海外事例:80km/h 開発中:120km/h	100km/h程度	60km/h程度 海外事例:100km/h	40km/h (軌道法)	60km/h(一般道) (道路併走) ※制限速度は道路により異なる。	低速
定時性	<ul style="list-style-type: none"> 専用軌道を有することから、道路交通・信号に左右されないため、概ね定時性は確保される。 								
乗降容易性	<ul style="list-style-type: none"> 駅へのホーム到着まで上下移動、ホーム上では平面移動で乗車可。 								
導入空間の課題等	<ul style="list-style-type: none"> 専用軌道の確保が必要。 高架・地上・地下に導入可。高架、地上は用地の確保が必要。地下(民有地の場合)は区分地上権の設定が必要。 								
走行による課題等	<ul style="list-style-type: none"> 専用軌道を走行するため、安全かつ高速走行が可能。 地上の場合、誤切による道路交通への影響及び事故等が懸念されるが、今後新設される路線については、法律により、道路との交差は立体交差が原則となっている。 								
まちづくりとの関係	<ul style="list-style-type: none"> 高架橋導入の場合、景観に影響がある。 地上の場合、地域を分断する。 								
建設費	高い (高架)100~150億円/km (地下)200~250億円/km 200~300億円/km	高い (高架)90~150億円/km (地下)200~300億円/km	高い (高架)80~130億円/km	高い (高架)100億円程度	高い (高架)100億円程度	低い 10~20億円/km ※海外事例より算出。 ※既存インフラ活用により建設費削減は可能。	低い 20~30億円/km	低い 10~20億円/km ※海外事例より算出。 ※既存インフラ活用により建設費削減は可能。	低い 既存インフラ活用のため費用がかからない。
運行コスト	<ul style="list-style-type: none"> ←運行コストが高いが、多くの人を運ぶことが可能。 多くの人を運ぶことはできないが、運行コストは安い。→ 								

図-52 各システムの特徴(出典:沖繩鉄軌道技術検討委員会資料)

(4) 構造の想定にあたっての考え方

- ・第5回計画検討委員会で示された構造の考え方は、以下のとおり。
- ・国道58号及び国道330号を導入空間で想定される構造は、採算性を考慮した比較評価を行い、全て「地下トンネル」としている。

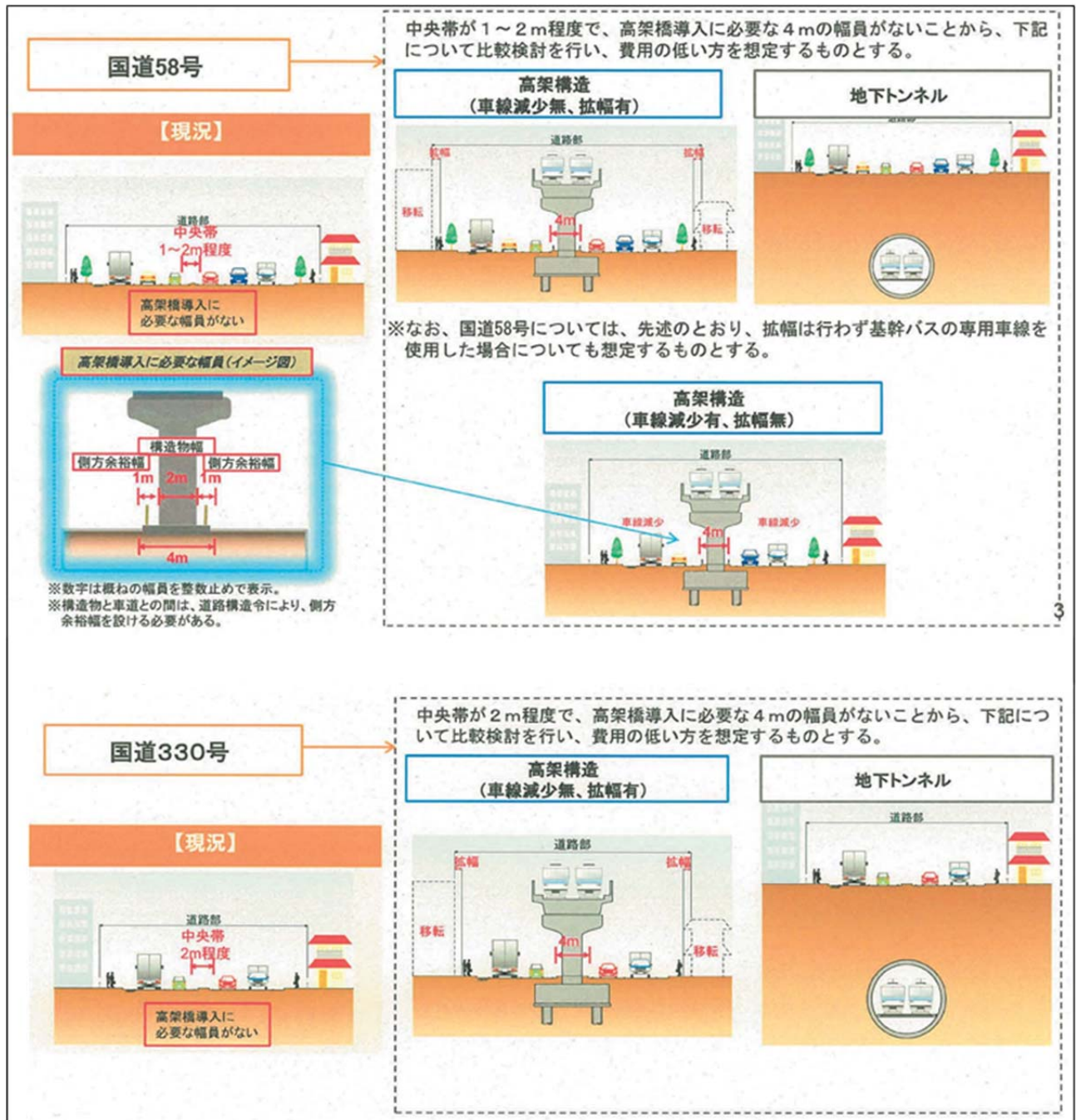
＜市街地における構造の想定にあたっての考え方＞

- ・市街地については、専用用地確保にあたり費用と時間が多くかかることが予想されることから、道路空間への導入を基本とする。(中央帯の活用を想定)
- ・なお、道路空間へ導入する場合は、駅構築幅(上下1線ずつの線路施設や昇降施設の設置、側壁等により約22m程度要する)を考慮し、片側2車線以上の道路を基本に検討を行うものとする。また、道路内の中央帯に十分な幅員が無い場合は、自動車交通への影響が生じないように拡幅するか、又は地下への導入を想定するものとする。
- ・原則として、地下トンネルに比べ安価な高架構造を基本とするが、道路拡幅を伴う場合は用地補償費が多額になることも想定されることから、地下トンネル構造との比較検討を行い、費用の低い方を想定するものとする。
- ・ただし、国道58号(那覇～宜野湾)が、「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画(平成24年3月)」において基幹バスの専用車線として位置づけられていること、また、将来の沖縄西海岸道路等の供用も考慮し、上記検討に加え、基幹バス専用車線を使用し、当該車線内に高架構造により導入した場合(車線減少した場合)についても検討するものとする。

(出典:沖縄鉄軌道技術検討委員会資料)



図-53 想定される構造に関する概算事業費の比較(出典:沖縄鉄軌道技術検討委員会資料)



4. 西海岸地域の開発のあり方について提言書

西海岸地域開発整備有識者懇談会に基づき作成された「西海岸地域の開発のあり方について提言書」は次の通りである。

西海岸地域の開発のあり方について 提言書

平成 30 年 3 月

西海岸地域開発整備有識者懇談会

目次

I	背景と目的	1
II	基本的視点	2
III	提言	7
IV	今後の展開	15

I 背景と目的

本提言書における西海岸地域（以下、「本地域」という。）とは、北谷町、宜野湾市、浦添市（以下、「3市町」という。）にかけた都市の連たんする沿岸地域を指す。

◇駐留軍用地跡地利用と連携した地域開発への取り組み

本地域には、今後返還が予定されているキャンプ桑江南側地区（北谷町）、キャンプ瑞慶覧の一部（北谷町、宜野湾市）、普天間飛行場（宜野湾市）、牧港補給地区（浦添市）がある。これらの駐留軍用地の跡地の有効活用を見据えた本地域の開発の方向性について、今後、関係機関や3市町と連携して取り組んでいく必要がある。

◇都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成

「沖縄21世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成29年5月）」では、駐留軍用地跡地利用の推進に併せ、特に本地域においては、沿岸に都市の連たんする地域での海浜・公園・自転車道・遊歩道等の一体的な整備、環境保全活動と経済活動が共存するルールづくり及び魅力ある風景づくり等を推進することで、観光関連施設の集積や豊かで美しい観光・都市空間の創出を図り、快適で魅力ある世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成を目指すことが示されている。

◇リゾート地形成に向けての課題

本地域の特色としては、那覇空港からのアクセスの良さ、海岸との隣接性、フィッシャリーナ地区や仮設避難港、那覇港浦添ふ頭地区などの沿岸部の豊富な開発用地、また今後返還が予定されている大規模な駐留軍用地の跡地利用等があげられる。

しかし、リゾート地の形成にあたっては、現状において各機能の連携、海岸との一体性、海が見える風景の連続性、魅力ある景観づくり、人にやさしくストレスフリーで楽しい移動手段等の課題がある。

◇提言の意義と目的

本提言書は、懇談会の各委員が専門分野の知見に基づき、沖縄県（行政及び県民）に対して本地域開発を進める上で重要となる事項を、取り組みの優先順位を含めて広く示したものである。

ここでの提言は、本地域開発における連携をはじめ、中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想の更新、普天間飛行場の跡地利用計画（素案）等へ反映し、駐留軍用地跡地利用との連携を図りながら、本地域における世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成の円滑な推進に資することを目的としている。

II 基本的視点

1. 他地域との役割分担と連携

沖縄県においては、平成33年度までに観光収入1.1兆円、入域観光客数1,200万人等を目指しており（「第5次沖縄県観光振興基本計画改訂版（平成29年3月）」より）、今後は滞在日数を増やすための滞在型観光への移行が課題となっている。また、今後獲得を目指す新たなターゲットとして国内では富裕層やビジネス目的旅行者など、国外では東南アジア地域や欧米等リゾート需要、富裕層などを位置づけている（「沖縄観光推進ロードマップ【改訂版】（平成29年9月）」）。

本地域は、那覇空港からのアクセス性が高く、かつ自然の海岸や豊かな緑、貴重な文化財など、多くの地域資源が立地している地域である。3市町においては、リゾートエリアの形成に向けた取り組みが進められている一方で、現状では宿泊施設等が十分でないため、通過型の観光が主流となっている。

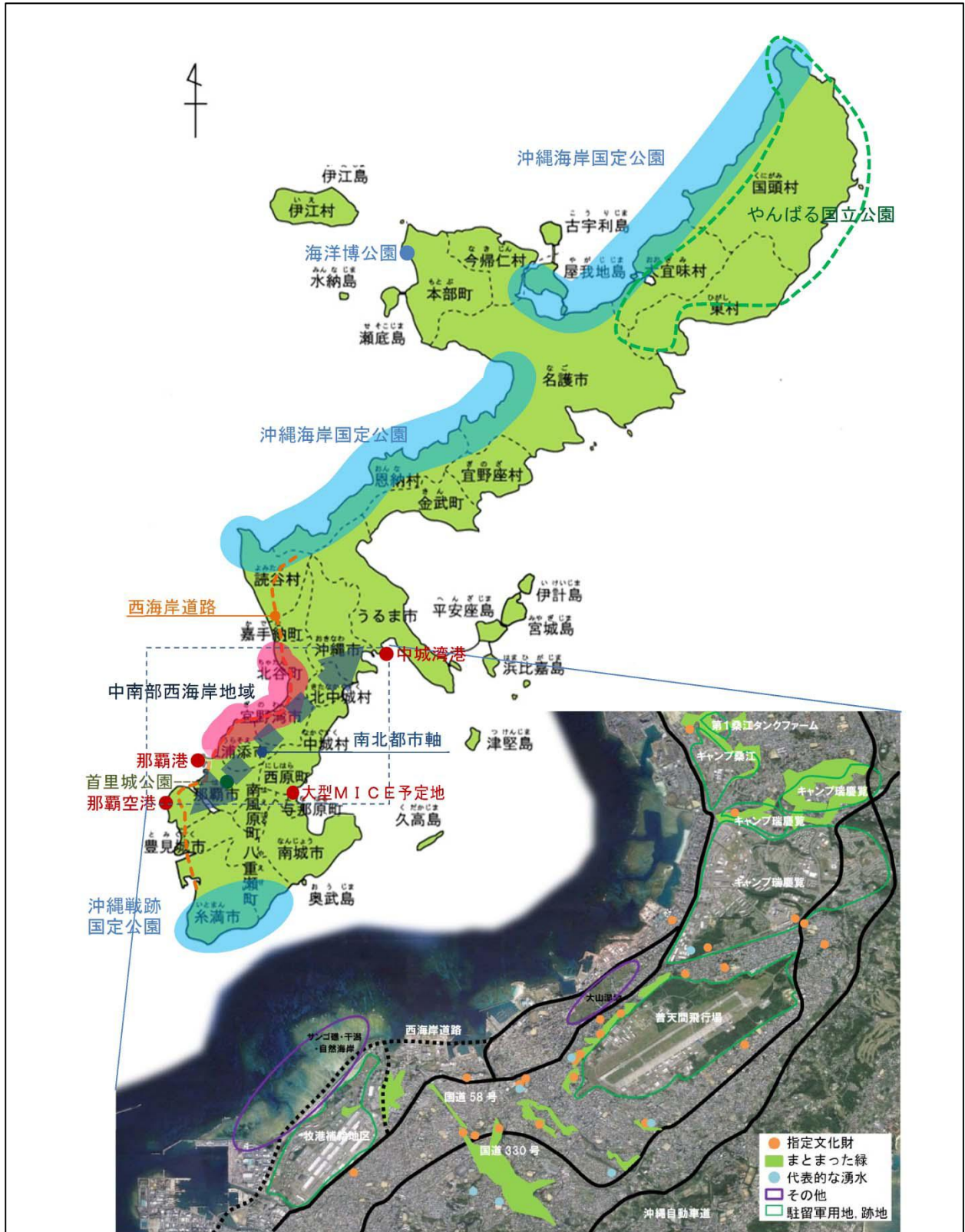
加えて、本地域においては、大規模な駐留軍用地の返還も予定されており、既存の地域資源を生かしつつこれらの開発が進むことにより、新たなビジネスや観光の目的地となり、国内外からの来訪需要が高まるものと考えられる。

さらに、中部の東海岸地域では、中城湾港においてクルーズ船の受入体制の強化とともに、マリントウン地区に建設予定の大型MICE施設を核として、戦略的なMICE振興と同時に、周辺エリアにおける都市形成及び交通体系の整備、宿泊施設、商業施設等の集積等による賑わいづくりが進められようとしている。

一方、北部の西海岸地域は、美しい自然海岸を有し、沖縄海岸国定公園にも指定され、多くのリゾートホテルが建ち並び、沖縄を代表するビーチリゾート地を形成している。ここを訪れる人々は、沖縄の美しい「海」を求め、豊かな自然環境の中で滞在し、心身をリフレッシュしている。

また、南部は、那覇空港、那覇空港自動車道、沖縄都市モノレール等の交通ネットワークが充実しており、那覇新都心地区には文化的な都市機能を有する県立博物館・美術館などがあり、糸満市を中心とする地域には修学旅行生などが平和学習する場として多く訪れる沖縄戦跡国定公園などがある。特に那覇市内は、国際通りや大型免税品店などでショッピングや沖縄料理を楽しむことができることから、沖縄観光の玄関口として国内外からの観光客が年々増加しており、宿泊施設等の整備も急激に進んでいる。

上記のような他地域の特徴・動向や県全体の観光振興の目標・方針を見据えながら、本地域における交通利便性や、都市型立地の特性を踏まえた、他地域との役割分担と連携が必要である。



2. 本地域における都市型オーシャンフロント・リゾート地の方向性

本地域では、多様で魅力ある観光体験（自然、文化観光、食など）の提供を施策の基本方向に掲げるとともに、飲食・ショッピング、コンベンション、マリナー等の集積を生かした都市型観光を目指すこととしている（「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成 29 年 5 月）」）。

今後、本地域においては、西海岸道路の供用開始により那覇空港や那覇港湾とのさらなる接続強化が図られ、平成 29 年度には臨港道路（浦添線）及び浦添北道路の開通が予定されており、さらに那覇北道路の整備が進めば、那覇空港から沖縄コンベンションセンター間が約 15 分で移動できるようになる。また、西海岸と東海岸をつなぐ「県道浦添西原線」が整備中であり、東海岸とのアクセス強化も見込まれる。

さらには、鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの計画により、更なる広域の交通ネットワークの強化が期待される。

上記の通り他地域とのアクセス性というポテンシャルを最大限に生かしながら、近年のインバウンドを含めた沖縄観光の動向や IoT^{*} の活用、エコロジーの推進などの新たなライフスタイルの需要に合った都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成に向けて、滞在機能の拡充やその他機能導入、基盤整備等によりリゾートエリアを形成し、来訪者（特に滞在者）の増加を図る必要がある。併せて、既存の地域資源や交通・情報インフラによる利便性を生かしながら、居住者にとっても快適な暮らしを実現する「スマートリゾート」であることが重要である。

一方、3 市町のリゾートエリア形成の状況をみると、開発の熟度に差があり、エリア間を繋ぐ海岸、景観、交通手段については、横断的な方針等が明確ではないため、一体的な整備や連携が図られているとは言い難い状況である。そのため、本地域における開発の方向性を示す明確な“ビジョン”や“コンセプト”を開発に関わる行政、地域住民、企業等が共有し、それらに対応したターゲットを明確にする必要があり、沖縄県が新規開拓を目指す客層の一つとして位置付けている欧米からのリゾート需要や、海外富裕層等及び国内富裕層（特に長期滞在者）や居住者（セカンドハウス含む）を本地域の主要ターゲットと位置づけ、他地域とすみ分けを図ることとする。

※IoT…Internet of Things の略。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すというものである（総務省 HP より）。

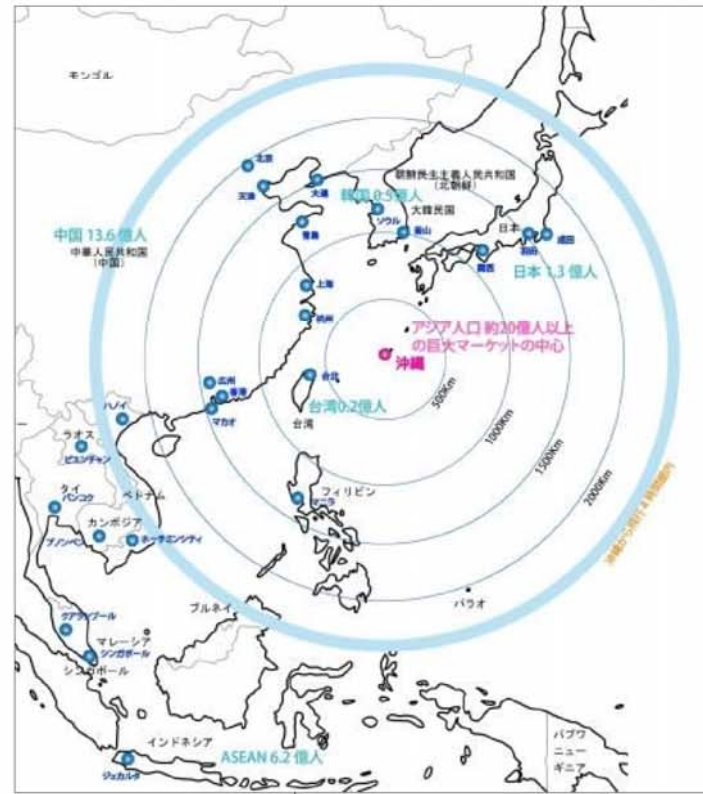


図 本地域の開発のあり方 (イメージ)

3. 駐留軍用地跡地利用との連携

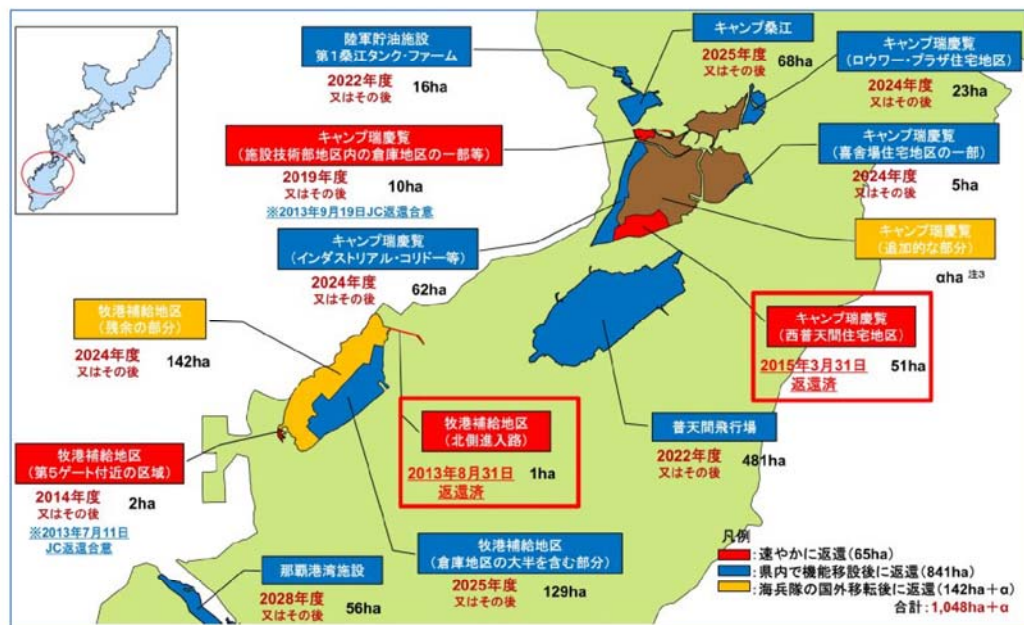
「沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画（平成 25 年 4 月）」において、本地域に近接する嘉手納飛行場より南の駐留軍用地の返還時期が示されており、沖縄健康医療拠点の形成を目指す西普天間住宅地区跡地をはじめキャンプ瑞慶覧の一部、普天間飛行場、陸軍貯油施設第1 桑江タンクファーム、牧港補給地区、キャンプ桑江南側地区、那覇港湾施設の返還が予定されている。

これら駐留軍用地の跡地利用は、県土構造の再編につながると考えられ、本地域と連携した機能導入や基盤整備を行うことにより、沖縄の魅力である「海」と都市的活動との共存が期待される。

さらに連担する人口集積エリアとの近接性、機能性、利便性に加え、防災機能、高度な情報インフラを兼ね備えた都市型オーシャンフロント・リゾート地が生まれることにより、本地域と那覇空港や多くの観光客が訪れる北部地域との接続性が高められ、新たな産業や居住の需要が見込まれる。このような流れは駐留軍用地跡地への発展につながり、ひいては県土全体へ波及が期待できるものと考えられる。

駐留軍用地の跡地利用は、関係する行政の連携はもとより、地権者や本地域に投資を考えている民間企業等との連携も必要となる。

また、これらは比較的中長期の時間軸の中で継続的に取り組みが進められること、西海岸道路などの基盤整備と連動して進むことにも留意が必要であり、本地域の開発を進めるうえで、特に重要な関連性を持つ事項については、「IV 今後の展開」に示すこととする。



嘉手納飛行場以南の土地の返還（統合計画）
 （出典：沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画（平成 25 年 4 月））

III 提言

提言1 来訪者と居住者で賑わうリゾート地づくり

那覇空港に近接し、かつ自然の海岸が見える中南部西海岸の特色を生かし、今後返還される駐留軍用地の跡地利用への発展性を有した、来訪者や居住者で賑わう都市型オーシャンフロント・リゾート地をつくる

1. 現状・課題

(1) 来訪者の増加に向けた滞在機能の拡充

本地域においては、豊かな海を活用したレジャーやコンベンションセンターをはじめとしたビジネス利用等による来訪が見られる一方で、来訪者は終日滞在や宿泊をせずに、沖縄を代表する観光リゾートを有する北部や、飲食店や宿泊施設等の充実している那覇市に移動してしまう傾向にある。

今後返還される駐留軍用地跡地利用と連携し、他地域との役割分担に配慮しながら、滞在日数を増やすための本地域らしさを生かした観光コンテンツや宿泊施設などの機能を拡充し、滞在場所としてのブランドイメージを醸成することで、通過型から滞在型の観光に転換していくことが課題である。

(2) 居住者も楽しめる快適なリゾート地づくり

本地域は沖縄の魅力ある“海”を有し、海岸沿いには県内でも有数の集客施設であるアメリカンビレッジ、沖縄コンベンションセンター、国立劇場おきななどの観光施設が立地する。また、伊礼原遺跡、大山湿地、亀瀬（カーミーシー）といった地域の生活に根差した歴史的資源も集積している。

これら既存の資源を活用しながら、買い物や散策の場、イベント・交流の場、歴史文化が感じられる場として、居住者も自然の海を間近に眺めながら、多様で魅力ある日常体験を行い楽しめるリゾート地づくりが課題である。

2. 実現に向けた取り組み

来訪者と居住者の両者が、楽しめる場、賑わう場、来訪者の滞在を促す場として、既存の資源を活用しながら、新たに滞在を促す環境づくりや機能導入など、世界水準のハードとソフトを整える必要がある。

(1) 滞在場所としての空間・サービスの充実

本地域は、那覇空港に近接し、自然的景観を含む海岸沿いにリゾートエリアや都市空間が立地するというポテンシャルに加え、今後、駐留軍用地の跡地利用に

伴う産業振興や居住促進等により、単なるレジャーの場だけでなく、ビジネスの場としての利活用も見込まれることから、本地域で統一的なターゲットングや各リゾートエリアの特色を生かしたブランディングによるすみ分け、共存及び連携に向けた基盤整備・環境づくりが重要である。

また、レジャーとビジネスの両面から、本地域への滞在価値を高められるよう、宿泊施設等の充実とともに、上質でストレスフリーな空間・情報・サービスの提供が重要である。

さらには、長期滞在・セカンドハウス等居住を推進するため、コンドミニアムの誘致、海辺を活用した滞在者向けアクティビティなどによるウェルネスツーリズム、IT・IoTを活用してクリエイターやビジネスマン等が散策・食事などの日常生活や余暇を楽しみながら仕事ができる創作・発信・交流の場の提供やワーキングスペース（シェアオフィス）の導入などを行うことが考えられる。

（２）居住者の活動が触発される場の形成

リゾート地としての環境づくりにあたっては、来訪者だけでなく、居住者の活動も触発されることが重要である。例えば、海岸沿いでは日常的に気持ち良く散歩やジョギングができ、身近な自然や歴史を感じ、本地域が一体となったイベントや来訪者との交流を楽しめ、新たな消費行動を促すような居住者にとっても日常・非日常を楽しめる空間・仕掛けがハード・ソフト両面から重要である。

また、本地域には、豊かな海や歴史・文化資源が点在する一方、産業・流通関連施設や供給処理インフラ施設なども混在している。これらの施設についても新たな地域の特徴として位置付け、居住者・事業者等と連携しながら、企業の施設群の夜景クルージング等、地域産業などの特色を生かした観光を推進することも考えられる。このような生活の場と共存したリゾート地では、新たな雇用・居住の誘発が想定される。



図 本地域の観光資源等の分布

提言2 海を見せる・海から見せる風景づくり

北谷町、宜野湾市、浦添市の主要なリゾートエリア（ホテルやマリナー等）をつなぎ、海岸を緑やプロムナード（散歩道・遊歩道）で連続させることで、海をあらゆる方向から見せ、船上など海から見せる新たな西海岸地域の風景をつくり込む

1. 現状・課題

(1) 魅力ある海岸づくり

北谷町では、アメリカンビレッジなど既存の観光施設と併せて、今後も多数の宿泊施設等の整備が予定されているフィッシャリーナ地区を中心として、さらなる魅力的な観光・商業地の形成が期待される。

宜野湾市では、海岸沿いの埋立地区をコンベンションリゾート拠点に位置づけており、普天間飛行場の跡地利用と連携する中で、国際交流・観光の拠点機能を配置する予定であり、また、通常はあまり使用されていない仮設避難港の活用により、リゾート・レジャーや商業等の集積が計画されている。

浦添市の西海岸埋立地区では、西洲（イリジマ）の卸商業団地を中心に沖縄県の物流と生産機能の拠点として発展しており、今後は港湾・流通・情報ゾーンとリゾート・レクリエーションゾーンとして豊かな自然海域を保全しつつ、海洋レクリエーション施設や観光交流施設の整備を図り、観光立県の一翼を担うアーバンリゾートを目指している。

上記のような3市町における海岸を生かしたリゾートエリア形成を推進するためには、各エリアが連携し、西海岸地域の特徴的な海を連続的に見ることができ空間・風景づくりと海からの眺望への配慮が課題である。

(2) 地域の顔となる市街地づくり

北谷町は、復帰後の北前区の駐留軍用地の返還を契機として、海岸部を中心に北前土地区画整理事業、桑江土地区画整理事業及び公有水面埋立事業等により、他市町村にない広大な市街地の開発が進められてきた。

宜野湾市は、戦後、普天間飛行場を取り囲むように市街地が発達し、西海岸地域は、旧来からの居住地域と、湾岸沿いの新たな整備による流通・供給処理施設の他、海浜公園やコンベンションセンター、ホテル、各種商業施設、温泉などの様々なリゾート関連施設等が融合した地域である。

浦添市は、琉球最初の王統の発祥といわれる浦添城を中心に発達してきており、戦後、米軍基地整備や関連する商業地域の発達により市街化が進んだ。沿岸部においては、国立劇場おきなわ整備、那覇港湾計画に基づく公有水面埋立事業や沖縄都

市モノレールの整備と連携して東西を横断する浦添市の都市軸の強化を目指している。

上記のような市街地の現状を踏まえ、西海岸地域全体の方針に基づいて、3市町がそれぞれの市街地としての特徴づけを行い、役割・機能を分担連携しながら、都市型オーシャンフロント・リゾート地としての市街地景観を形成することが課題である。

2. 実現に向けた取り組み

駐留軍用地跡地利用と連携しながら、3市町が取り組んでいるエリアを海と陸の景観の面から一体化させ、連続性を意識した海が見える景観形成・誘導が必要である。

(1) 「海」を最大限生かした海岸景観の形成

海岸部においては、エリア同士がつながり「海」を連続して見ることができるよう、親水空間や緑による一体的な景観形成と自然環境に配慮したプロムナード（散歩道・遊歩道）や緑陰などが心地よい休憩施設等の整備により、「青い空・海」、「白い雲」、「濃い緑」の色のコントラストが特徴的な沖縄らしい風景を活かしたリゾート地としての連続性確保を図ることが重要である。加えて、オーシャンフロントを意識した、海から眺める陸側の風景にも配慮することが重要である。

また、伊佐海岸などの堤防の老朽化対策工事のほか、様々な事業による沿岸整備等により海への快適なアクセスと良好な景観づくりに配慮した海岸線を確保すると同時に、沿岸の公園などに海の眺めを生かした機能誘導を図ることが重要である。例えば、沿岸に夕日の眺望を活用したレストランやバー、カフェ、おしゃれなショップを設けることなどが考えられる。

このように、海岸沿いに魅力ある場を連続的に創出することで、本地域が日常生活の中で非日常を楽しめる空間となり、都市型オーシャンフロント・リゾート地としての価値を高めることとなる。

(2) 3市町が連携した市街地景観の形成

国際的にも通用する美しい自然的景観や緑豊かな都市型リゾート地を目指すには、本地域全体で一体感のある景観形成の方針と、それを踏まえた3市町による地域の顔となる市街地景観の方針設定が必要である。

本地域全体においては、海から市街地への眺望にも配慮し、360度にわたって海と陸を見渡せる場づくりや緑の連続性の確保など、視点場の創出や景観軸の形成が景観形成の方針として挙げられる。

また、既存の工業・流通・供給処理施設や生活に必要な施設は、観光リゾート地を形成する上で調和を図っていく必要があり、デザインや緑化などの配慮や工夫を誘導することが望ましい。加えて、施設整備や土地利用を進める上では、重要な緑や文化財の保全にも配慮しつつ、自然環境が有する機能を活用するグ

リーニンフラの概念を取り入れることで、市街地全体としての魅力を高めていくことが考えられる。

3市町における市街地の景観形成の方針については、現行の各市町の景観計画による方針を基本としながら、幹線道路など市町を跨いで景観形成を図るべき景観重要公共施設の設定や建築物・外構・工作物及び屋外広告物の規制誘導、電線類地中化の推進等の景観形成基準の見直し等が求められる。

このように3市町が連携して本地域のリゾート地としての一体感のある景観の形成に向けて早期に取り組み、連続性を意識した海の見える新たな市街地の風景を作り込むことが重要である。



図 海を見せる・海から見せる風景づくり

提言3 快適かつストレスフリーな移動環境づくり

本地域と那覇空港や他地域との移動、並びに本地域内の北谷町、宜野湾市、浦添市において育成される主要なリゾートエリア間、及び各エリア内において、快適かつストレスフリーな移動環境をつくり、全ての来訪者や居住者にとって楽しめる移動手段を確保する

1. 現状・課題

(1) 地域間を繋ぐ広域の交通ネットワークの充実

本地域と那覇空港や北部などの他地域を繋ぐ地域間の交通において、現状では自動車による移動がほとんどであり、特に主要幹線道路での渋滞が慢性的に発生しているため、来訪者・居住者にとって大きなストレスとなっている。

本地域においては、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの計画を見据えながら、現在事業中の西海岸道路をはじめとした道路ネットワークを生かすための基盤整備と3市町の連携による地域内におけるエリア間・エリア内の交通との接続が課題である。

一方、北谷フィッシャリーナでの観光客向けの慶良間諸島と結ぶ民間チャーター便のように、本地域においては海上交通のポテンシャルも有している。

上記のように、地域間をつなぐ広域の交通ネットワークの充実や観光目的の移動手段の利用も視野に入れた交通手段の確保や基盤整備等が課題である。

(2) 移動自体も楽しめるエリア間の交通環境の構築

本地域の主要なリゾートエリア同士を結ぶ交通手段は自家用車・レンタカーなどの一般車両やタクシー、国道を通る路線バスが主であり、高齢者や外国人など誰もが使いやすい交通手段が確保されていない状況であることから、観光客にとって移動そのものが楽しめる交通環境とは言い難い。

成熟したリゾート地を目指すにあたっては、ICT（情報通信技術）の最新技術を取り入れながら、民間事業者等と連携しつつ、来訪者や居住者がエリア間をスムーズに移動でき、かつ移動しながら海への眺望や移動自体を楽しめるような交通手段の確保が課題である。

(3) エリア内における移動環境の改善

3市町の主要なリゾートエリア内においても、現状では車を主体とした移動手段が主であり、特に歩行者が安全で快適に移動できる環境ではないのが現状である。

エリア内においては、来訪者が安心して散策等ができる歩行等の空間や休憩施設等の確保とともに、交通弱者も移動を楽しめる移動手段の確保も課題である。

2. 実現に向けた取り組み

地域間連携による基幹的な交通手段の確保と地域らしさ・楽しさにも配慮した、エリア間・エリア内の交通手段・基盤整備が必要である。

(1) 基幹となる地域間の交通基盤づくり

地域間を繋ぐ交通手段の確保については、短期・中長期の視点や、陸域・海域での有用性の視点から、広域的な行政連携のもと関係者間で引き続き検討を継続する必要がある。その中で、本地域においては、広域の道路ネットワークや公共交通を最大限に生かすような交通結節点等の基盤整備が必要である。また、西海岸道路によるアクセスの優位性を生かすには、LRT や BRT などの基幹的な交通手段の導入も考えられる。

加えて、本地域の強み・ポテンシャルを生かすため、3市町に整備または整備予定のマリーナなどは、那覇や北部地域を繋ぐ広域の海上交通の中継地となることも考えられる。

(2) エリア間を楽しく移動できる交通手段の確保

3市町の主要なエリア間の移動においては、多様な移動手段を用意し、来訪者や居住者の双方にとってストレスフリーで、かつ地域の魅力を高める楽しい交通手段を確保することが望ましい。例えば、宜野湾と浦添を結ぶ浦添北道路を利用した利便性・定時性の高い周遊型バスの導入、車いす利用者を含めたバリアフリー化や自転車利用を促進する低床式バス等の導入が考えられる。

また、欧州等で見られるロードトレインや海の魅力を身近に感じられる水上バスや水上タクシーなどマリーナ間をつなぐ海上交通の導入など、本地域の滞在価値を高めるような観光目的の移動手段の確保も重要である。

(3) バリエティに富んだエリア内交通サービスの充実

エリア内においては、海岸沿いのプロムナード等の整備により歩行者・自転車なども楽しんで移動できる環境を確保することが必要である。特に、歩行者と自動車の間領域の交通手段である自転車等の利用を拡充する方策も視野に入れる必要があり、プロムナード等によるサイクリングロードの確保やレンタサイクルのサービス提供等が重要である。その際、本地域全体において植栽帯・街路樹を連続させる、あるいは木陰と一体となった視点場となる休憩施設を要所に置くなど、快適な移動空間の確保が必要である。

また、適切な機能誘導やIoT 活用によりストレスフリーな移動手段の確保に留意しながら、個人や少人数でも気軽に移動できる小型のモビリティとして、カート、サイクルバーなど、リゾート地としてバリエティに富んだ交通サービスも考えられる。

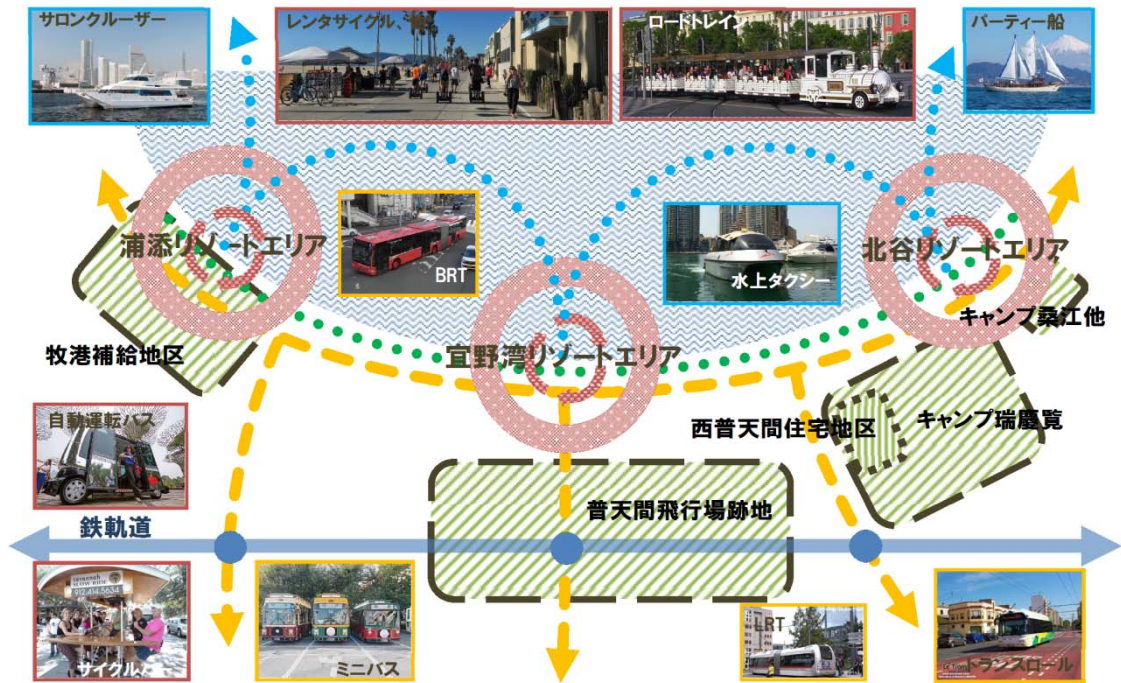


図 快適な移動環境の実現に向けた陸と海での取り組み（イメージ）

IV 今後の展開

1. 普天間飛行場跡地利用計画（素案）等への反映

本地域に近接する普天間飛行場では、平成 25 年 3 月に沖縄県と宜野湾市共同で「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」を策定し、跡地利用の方向性を示す配置方針図をとりまとめている。今後、計画内容の具体化を進め、跡地利用計画（素案）を策定予定である。

本提言内容が同計画（素案）に反映され、跡地利用計画と本地域開発が連動して進展することで、相乗効果を発揮することが望まれる。

さらに、宜野湾市内にある大山湿地は、普天間飛行場跡地において大規模公園を設置し、貴重な水と緑の活用を検討していることも踏まえ、その一翼を担うものとして湧水等を含めた貴重な自然的土地利用を保全活用する観点から、観光資源としての利活用方策を図ることも考えられる。

2. 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想更新によるビジョン設定 (1) 跡地利用計画との連携

沖縄健康医療拠点の形成を目指す西普天間住宅地区跡地をはじめ、今後、キャンプ瑞慶覧の一部（2019 年度又はその後等）、普天間飛行場（2022 年度又はその後）、陸軍貯油施設第 1 桑江タンクファーム（2022 年度又はその後）、牧港補給地区（2024 年度又はその後等）、キャンプ桑江南側地区（平成 2025 年度又はその後）、那覇港湾施設（平成 2028 年度又はその後）が段階的に返還される予定である。これらの跡地利用と本地域が相互に連携しながら、機能配置、景観形成、移動環境づくりを進められることが望まれる。

また、各計画の状況を踏まえ、嘉手納飛行場より南の返還合意された駐留軍用地の跡地利用の方向性を示した「中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想（平成 25 年 1 月、沖縄県及び関係市町村）」の更新を検討し、その中に本地域の開発のビジョンも盛り込むことが望まれる。

(2) 周辺整備計画との連携

東海岸地域では、大型 M I C E の計画があり、沖縄県アジア経済戦略構想の実現に向けた施策も展開中である。本提言がこれらの計画において考慮され、連携が図られることが望まれる。

3. 地域開発における連携

これまで本地域においては、各自治体によるリゾートエリア整備が進められ、地域住民や観光客の集客に効果をあげている。本提言を機に、本地域の開発に向けて、北谷町、宜野湾市、浦添市（3市町）が連携した施策展開を行うことが望まれる。

そのためには、本地域開発に関係する行政、地権者、民間企業が開発の方向性を共有するため、協議の場を創設し、出来るだけ早い段階で“ビジョン”や“コンセプト”を明確にすることが重要である。

3 市町における各エリアの開発にあたっては、明確な“ビジョン”や“コンセプト”のもとに機能・役割を分担し、境界領域（行政区等）を超えた本地域全体のガバナンスや合意形成のシステムが必要である。そのためには、協議会や日本版DMOなどを設置することにより、継続的に連携・調整を図り、全体としてコントロールしていくことが望まれる。

このように3市町が連携しながら、それぞれの上位計画や関連計画に、施策の内容を反映し、主体的に本地域の一体性や関連性を強化していくことが望まれる。

（１）短期的な取組み

沖縄県では、県民共有の財産である沖縄らしい風景を保全・創造し、将来の世代にわたり、「住んでよし、訪れてよし」の“美ら島沖縄”の実現に向けて「沖縄県景観形成基本計画（平成23年1月）」が策定されている。同計画において、本地域は、西海岸ウォーターフロント、駐留軍用地跡地、コンベンションリゾート、埋立て開発区域など、複数の中心となる景観を有する「西海岸都市景観軸」の一部として設定されている。

北谷町、宜野湾市及び浦添市（3市町）は、景観行政団体として独自の景観計画を策定している。本地域において、「海を見せる・海から見せる風景づくり」を進めるにあたっては、沿岸から見える市街地の風景を含めて連続した海岸の景観軸の形成を図る必要があり、3市町が連携できる統一的な基準として「仮称：西海岸景観形成ガイドライン」を作成することが望まれる。

（２）中長期的な取組み

本地域において、魅力ある都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成を実現するとともに、今後年間1,200万人以上の観光客の受け皿となる地域づくりや都市基盤整備を図っていくためには、近接する駐留軍用地の跡地利用などの長期的な取組みや、西海岸道路など基盤整備に合わせ実行すべき中長期的な取組みのプロセスプランニング（計画や事業の進捗管理）を行い、関係者が連携しながら西海岸地域開発を進めることが重要である。

また、本地域を新たな取組みを実験的に行う場・フィールドとして位置づけるなど、今後の駐留軍用地跡地利用等への展開につなげるという視点も重要である。

さらに、社会状況が目まぐるしくの変化する昨今では、持続可能なリゾート地づくりが重要であり、マーケティングとともにマネジメントが肝要であるため、3市町が統一的な施策を進める「地域連携DMO」の登録などが考えられる。

また、IoT等の有効活用により、本地域の居住者・来訪者のニーズを把握し、これからの時代に沿う洗練された都市型オーシャンフロント・リゾート地としていくことが重要である。

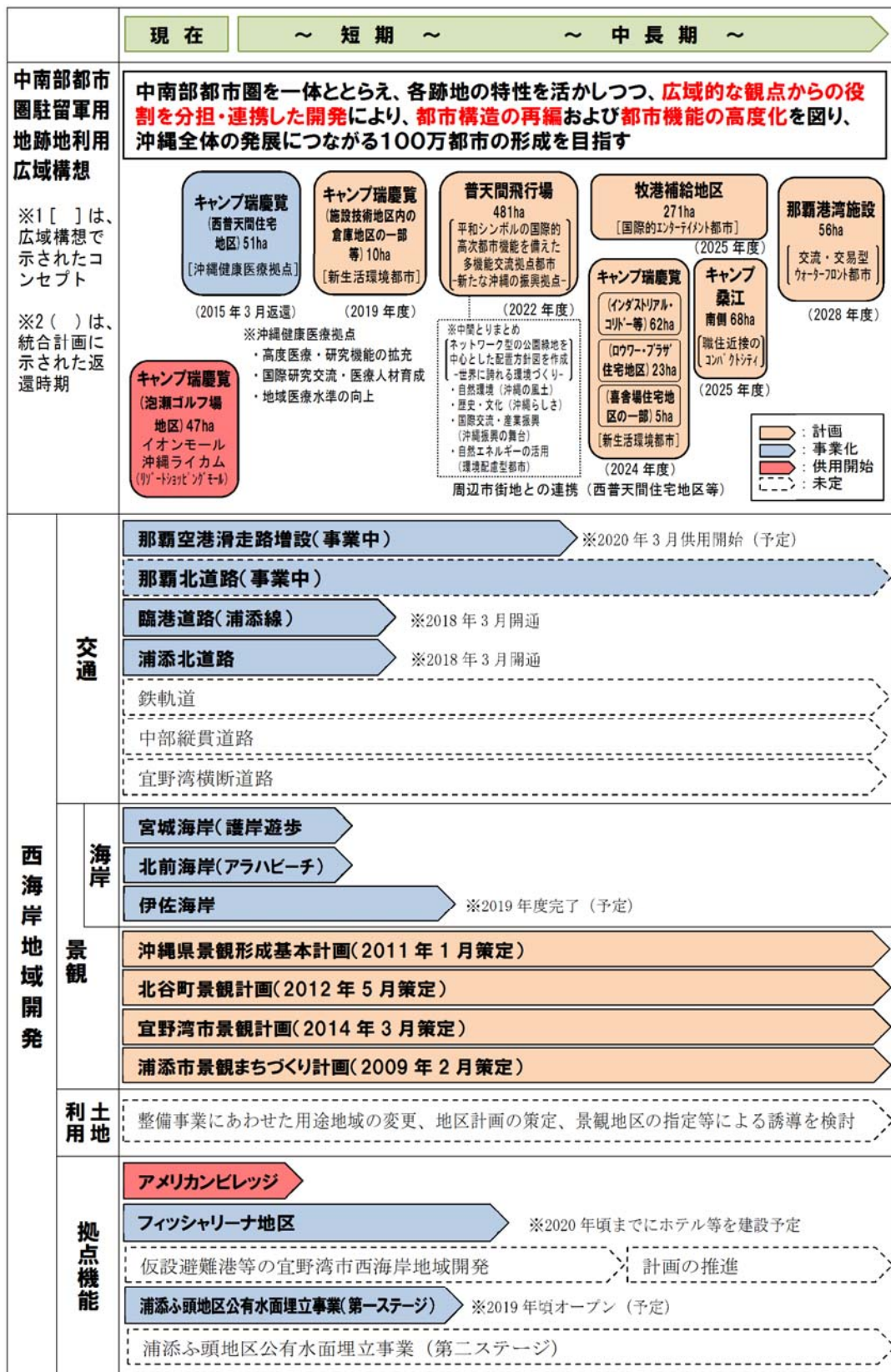


図 駐留軍用地跡地と本地域におけるプロセスプランニング

「西海岸地域の開発のあり方について提言書」の概要

I 背景と目的

- ◇西海岸地域の豊かな自然を生かし、中南部都市圏の駐留軍用地の跡地利用と連携した地域開発の方向性・取り組み等のあり方の提起
- ◇西海岸地域の快適で魅力ある世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成に向けた課題の提起

II 基本的視点

1. 他地域との役割分担と連携 : 欧米等リゾート需要や国内外富裕層をターゲットと位置づけ、他地域とすみ分けを図り、長期滞在やセカンドハウスを含む居住の促進を図る。
2. 本地域における都市型オーシャンフロント・リゾート地の方向性 : 行政、地域住民、企業等が本地域の開発の方向性を示すビジョンやコンセプトを共有することが重要。
3. 駐留軍用地跡地利用との連携 : 嘉手納以南の駐留軍用地の跡地利用は、県土構造の再編につながると考えられ、本地域と連携した機能導入・基盤整備や将来発展性が期待される。

III 提言

提言1 来訪者と居住者で賑わうリゾート地づくり

那覇空港に近接し、かつ自然の海岸が見える中南部西海岸の特色を生かし、今後返還される駐留軍用地の跡地利用への発展性を有した、来訪者や居住者で賑わう都市型オーシャンフロント・リゾート地をつくる

- 現状・課題**
- (1) 来訪者の増加に向けた滞在機能の拡充
来訪者は本地域に宿泊せず、他地域に流れており、滞在場所としてのブランドイメージの醸成が必要
 - (2) 居住者も楽しめる快適なリゾート地づくり
地元の人にも魅力のある空間や体験、サービス等を楽しめるリゾート地づくりが重要

- 取り組み**
- (1) 滞在場所としての空間・サービスの充実
上質な宿泊施設やストレスフリーな空間・サービスを提供し、本地域への滞在・居住価値を高める
 - (2) 居住者の活動が触発される場の形成
身近な自然、消費、雇用、交流など居住者にとって魅力ある生活の場としての空間・仕掛けづくり

提言2 海を見せる・海から見せる風景づくり

北谷町、宜野湾市、浦添市の主要なリゾートエリア（ホテルやマリナ等）をつなぎ、海岸を緑やプロムナード（散歩道・遊歩道）で連続させることで、海をあらゆる方向から見せ、船上など海から見せる新たな西海岸地域の風景をつくり込む

- 現状・課題**
- (1) 魅力ある海岸づくり
本地域の特徴である海を連続的に見せ、憩える空間・風景づくりと海からの眺望への配慮が課題
 - (2) 地域の顔となる市街地づくり
3市町それぞれの市街地の特徴づけと役割・機能の分担・連携が必要

- 取り組み**
- (1) 「海」を最大限生かした海岸景観の形成
海岸利用者の活動が触発されるような機能誘導と賑わいの創出、海上からの視点場・視対象の形成
 - (2) 3市町が連携した市街地景観の形成
本地域のリゾートとしての一体感の創出に向けた、地域の顔となる市街地景観の方針設定

提言3 快適かつストレスフリーな移動環境づくり

本地域と那覇空港や他地域との移動、並びに本地域内の北谷町、宜野湾市、浦添市において育成される主要なリゾートエリア間、及び各エリア内において、快適かつストレスフリーな移動環境をつくり、全ての来訪者や居住者にとって楽しめる移動手段を確保する

- 現状・課題**
- (1) 地域間を繋ぐ広域の交通ネットワークの充実
計画中の道路網や海上交通を生かす基盤の整備とエリア間・エリア内交通との接続
 - (2) 移動自体も楽しめるエリア間の交通環境の構築
スムーズかつ海の眺望など楽しめる交通手段の確保
 - (3) エリア内における移動環境の改善
歩行空間や休憩施設、交通弱者向けの移動手段の確保

- 取り組み**
- (1) 基幹となる地域間の交通基盤づくり
アクセス性を生かす交通結節点や基幹的交通の導入
 - (2) エリア間を楽しく移動できる交通手段の確保
交通のバリアフリー化と滞在価値を高める乗り物導入
 - (3) パラエティに富んだエリア内交通サービスの充実
個人や少人数でも楽しんで移動できる環境の整備

IoT活用によるスマートリゾートの形成

IoTを活用し、人・モノ・空間が繋がり、ストレスフリーな日常/非日常が味わえる「スマートリゾート」を形成する

IV 今後の展開

1. 普天間飛行場跡地利用計画（素案）への反映
今後予定される普天間飛行場跡地利用計画（素案）への反映により、同計画と西海岸地域開発との相乗効果を発揮することを狙う
2. 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想更新によるビジョン設定
(1) 跡地利用との相互連携、将来発展性を考慮した本地域の機能配置、景観形成、移動環境整備 (2) 東海岸地域の MICE 計画や沖縄県アジア経済戦略構想の実現に向けた施策との連携
3. 地域開発における連携
(1) 連続的・統一的な海岸線形成の基準設定など短期的取組みの実施 (2) 3市町を主とした連携体制の構築により中長期的な取組みのプロセスプランニングを設定

資料 懇談会の設置・経緯

■懇談会の経緯

平成28年 2月 1日 第1回懇談会
 平成28年 3月25日 第2回懇談会
 平成28年10月24日 第3回懇談会
 平成29年 1月12日 第4回懇談会
 平成30年 1月23日 第5回懇談会

■西海岸地域開発整備有識者懇談会名簿

(敬称略)

氏名	所属・役職等	専門	任期
池田 孝之	琉球大学 名誉教授	都市計画 都市景観	平成28年1月 ～ 平成30年3月
伊達 美和子	森トラスト株式会社 代表取締役社長	観光関連事業	平成28年1月 ～ 平成30年3月
水庭 千鶴子	東京農業大学 造園科学科 准教授	ランドスケープ	平成28年1月 ～ 平成30年3月
高嶺 晃	恩納村 恩納通信所跡地 プロジェクトマネージャー	まちづくり	平成28年1月 ～ 平成30年3月
宮城 健三	沖縄振興開発金融公庫 融資第一部 部長	経済	平成28年1月 ～ 平成28年3月
喜納 兼次郎	沖縄振興開発金融公庫 企画調査部 部長	経済	平成28年10月 ～ 平成29年3月
普久原 朝隆	沖縄振興開発金融公庫 企画調査部 部長	経済	平成29年11月 ～ 平成30年3月
嘉手苺 孝夫	沖縄観光コンベンションビューロー 専務理事	観光政策	平成28年1月 ～ 平成29年3月
前田 光幸	沖縄観光コンベンションビューロー 専務理事	観光政策	平成29年11月 ～ 平成30年3月