

（3）移動環境整備に関する検討

本地域外からの容易なアクセスと円滑な接続が図られる。一方、本地域内における都市型オーシャンフロント・リゾート地に相応しい円滑かつ楽しい陸域と海域の移動手段は現状では見当たらない。本地域の都市型オーシャンフロント・リゾート地としての機能や価値を高めるためには、空港や港湾から本地域への公共交通の拡充や、本地域内における主要な拠点間の移動・回遊性の向上、さらには主要な拠点内における円滑な移動・回遊手段として自動車に依存しない様々な交通手段確保が必要である。

ここでは、移動環境の現状と課題を整理したうえで、導入が考えられる移動手段の選択肢と導入にあたっての留意点を整理した。

1) 本地域に関連する広域都市基盤整備の状況

① 広域道路網整備による本地域へのアクセス性向上と課題

次に整理するとおり、地域は広域幹線道路網の整備により、車による広域的なアクセス性の向上が図られるものの、那覇空港からの来客が車だけに頼ることなく、いわゆる二次交通としてどのような交通サービスを提供し本地域への来訪者を誘引できるかは明確になっていない。

ア 那覇空港との接続

本地域は沖縄県の主要幹線道路である国道 58 号が南北に縦貫している交通の要衝に位置している。沿岸 15 km に広がる本地域への広域的なアクセス環境に着目すると、今後、西海岸道路の供用開始により那覇空港や那覇港湾との接続強化が図られる。現在事業中である臨港道路（浦添線）及び浦添北道路は、平成 29 年度開通予定である。今後、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。

イ 東海岸方面への接続

また、西海岸の国道 58 号と東海岸の国道 329 号をつなぐ「県道浦添西原線」が整備中であり、同様に普天間飛行場を通過し国道 58 号から国道 329 号をつなぐ「宜野湾横断道路（仮称）」、国道 58 号と国道 330 号をつなぐ「中部横断道路（仮称）」についても検討がなされていることから、今後、東海岸と西海岸をつなぐ交通ネットワークの充実が期待できる。

ウ 海上交通の状況

海を活用した交通手段として、リゾート観光客向けに北谷フィッシャリーナと慶良間諸島とを結ぶ民間チャーター便の運航が行われている。将来的には定期便就航の構想があるなど、海を活用した地域間連携の試みが進められている。

② 本地域内の移動手段

成熟したリゾート地を目指すにあたっては、観光客にとって移動や活動がストレスフリーな環境の構築が望まれる。しかし、本地域に形成される拠点への来訪者や滞在居住者が拠点間を移動しようとする際に求められるストレスフリー、バリアフリーの移動環境の快適性については十分な対策が見えていない。

現状においては、本地域の交通手段は一般車両や既存の国道を通る路線バス以外に見当たらず、楽しい移動手段は存在しない。

一方、おもろまちから宜野湾市まで、観光周遊を目的として水陸両用バスが平成20年12月から平成21年3月まで旅客不定期航路事業「宜野湾港周遊航路」として試験運行された経緯がある。しかし、事業採算性の観点から当時はこの事業を継続することができなかった。

2) 本地域に関連する移動環境整備の課題

① 公共交通の拡充

ア 本地域への公共交通

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を視野に入れる必要がある。

イ 本地域内の公共交通

また、「北谷町、宜野湾市、浦添市の主要な拠点」の一体性確保や機能連携等を図るためには、地域間の移動手段として多様なモードを用意し、来訪者や居住者の双方にとってストレスフリー、バリアフリーで利便性と信頼性が高く、地域の魅力を高める楽しい交通手段を提供する必要がある。

ウ 自転車の活用

海岸に設けられるプロムナードでは、歩行者の安全性の確保を基本とし、歩車分離や歩車共存について検討する必要がある。

また、西海岸地域の周遊性を高めるバス等の移動手段と、歩行者と自動車の中間領域の交通手段である自転車等の利用者へのサービスを拡充する方策も視野に入れる必要がある。

例えば、宜野湾と浦添間は、西海岸道路の一部として浦添北道路で接続されるものの、自動車専用道路となるため、歩行者や自転車の利用ができない。そこで、自転車利用者や歩行者の地域内移動の円滑性や快適性をバス等で補完することが必要になる。

エ 舟運の活用

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海上交通（舟運）などの導入も主に観光目的の観点から地域の魅力を高める移動手段が必要である。

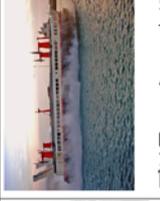
	小中型船・近距離				中型船・中長距離		
	クルーズタクシー	サロンクルーザー	チャーターパーティー船	水上バス・渡し船	水中翼船	ホーバークラフト	クルーズ船
名称等	海上タクシー スバル	チャータークルーズ船	ダイヤモンド・プリンセス	ディーゼル船	ジェットフォイル	MV-PP5~10	JG（第二種船）
寸法		幅 9m×全長 21m	幅 7.5m×全長 37m	3m×12m	幅 9m×全長 27m		
重量		45 t	232 トン	5 t	267 トン		575 トン
乗車定員	92 人	50 人	141 人	30 人	200 人	75 人	523 人
速度		27ノット			約 45 ノット (時速約 83km)		14.2 ノット
メーカー等		AZIUMT(安田造船所)	ポーランド		川崎重工	三井造船	神田造船所
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 瀬戸内海、知多半島などに多い。 電話予約により運行。乗行先別定額料金制。乗船人数割ると一人当たりの料金が低くなる。 大阪市、横浜市にて実験的に運航され、新潟市で試行中、東京都では実用化が始まった。 	<ul style="list-style-type: none"> イタリア最大の富裕層向けラグジュアリープレジャーボート。 	<ul style="list-style-type: none"> 1974年、英国の財閥によって、2年の歳月と莫大な費用をかけて建造。世界的な指揮者カラヤン、女優エリザベスタラーが乗船者として名を列ねる。 結婚式や披露宴、誕生パーティ、個人、団体の懇親会、接待等で利用される。 	<ul style="list-style-type: none"> 敵機航路に就航している手軽な交通手段として供用。 実用的な交通手段として利用されているものと、観光目的に利用されているものなど大きく2つの類型がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 1995年以降新造船無し。中古船のみ流通。 襲走中は45ノットの高速航行を行うことから、クジラなどの海洋生物や流木などの海上浮遊物への衝突事故が多発。 	<ul style="list-style-type: none"> 水陸両用で、通常の船舶よりはるかに高速。 水中や地表面の環境に与える影響が少ない 多くのエネルギーを消費。燃費が悪く騒音と振動も大きい 国内に現存しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 1984年に就航した。中四国唯一のクルーズ船。 広島港宇宙旅客ターミナルを拜蒼、広島湾を遊覧するレストラン船。 船上ウエディングなどのチャータークルーズにも対応。
運用類似事例	 <p>新潟市</p>  <p>鹿児島県瀬戸内町</p>	 <p>名古屋港水上バス</p>  <p>横浜港水上バス</p>  <p>大阪港水上バス</p>	 <p>名古屋港エンゼルハーブ号</p>  <p>長崎県ハウステンボス 観光丸</p>	 <p>香港〜澳門</p>  <p>東海汽船「セブンアイランド愛」</p>	 <p>フリティッシュ・ホバークラフト製SR-N4</p>	 <p>東京港日の出埠頭を拠点に運航</p>  <p>東京港竹芝桟橋を発着する東京湾クルーズ航路を運航</p>	

表 II-1: 海運の種類(小型、大型船、距離別、形態別)の定員、速度等

② 鉄軌道駅との接続

鉄軌道の敷設については、交通体系基本計画において、県土の均衡ある発展を支える利便性の高い公共交通ネットワークの構築が位置づけられている。

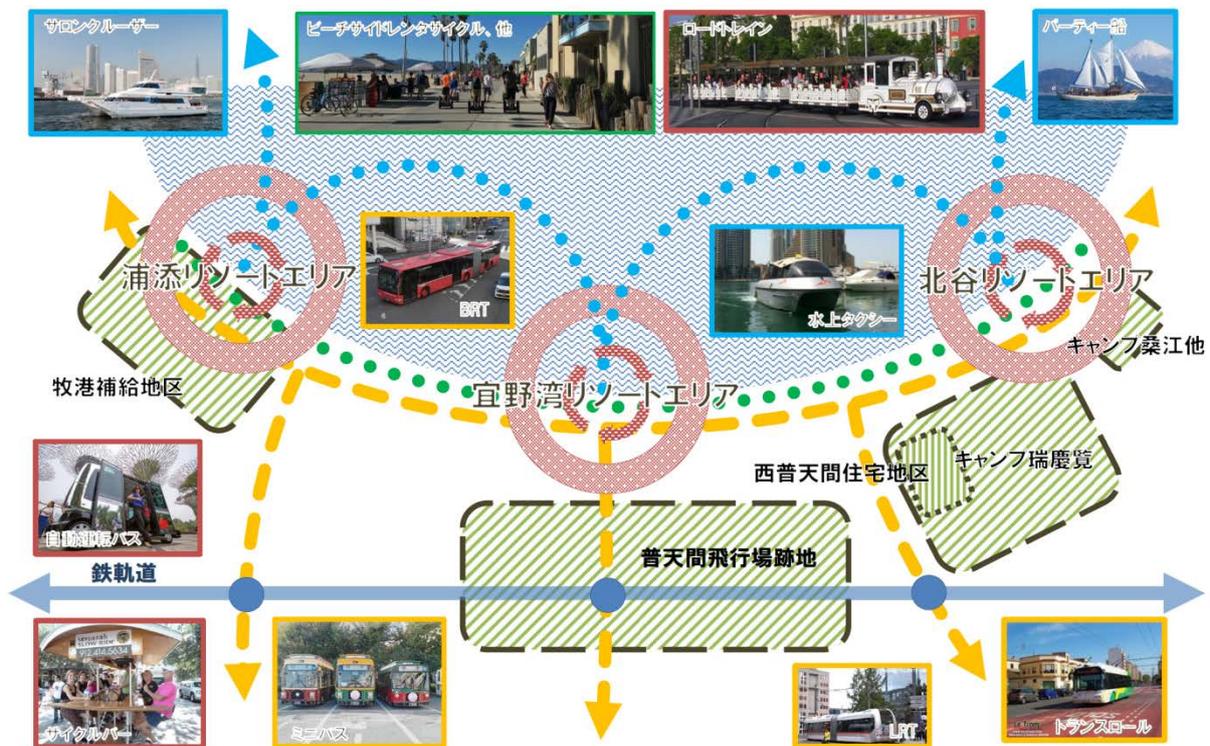
沖縄県では、南北骨格軸として広域移動を支え、那覇－名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて、県計画案策定の取組を進めている。

平成28年10月「第5回沖縄鉄軌道技術検討委員会」では「駐留軍用地跡地の活性化」の例が次のとおり示されている。

鉄軌道の導入は、未利用地などにおいて、駅周辺に新たな開発需要等を生じさせる可能性があり、駐留軍用地跡地において、住宅、商業・業務施設等の立地が実現した場合、人口増加や雇用の創出など一定程度の経済効果が見込まれ、駐留軍用地跡地の活性化に寄与することが期待される。

現在検討されている鉄軌道想定ルート7案とも普天間飛行場跡地付近を通過するものと考えられることから、本地域に近接して鉄軌道が導入されることが想定される。

したがって、基地跡地利用の整備効果と連携した地域活性化を促進するためには、鉄軌道駅へのフィーダー交通網の整備を視野に入れて、本地域の公共交通網の構築を図る必要がある。



図Ⅱ-15: 西海岸地域における移動環境整備の考え方

	バス				LRT	トランスロール (ゴムタイヤトラム)	ロードトレイン
	ミニバス	中型バス	二階建てバス	BRT 専用バス			
名称等	日野ボンチョ 2代目ロング	いすゞ カウラミオ	AECルートマスター	メルセデス・ベンツ・シタ ロG	札幌市交通局 A1200 形 電車	CVIS	
寸法	全幅 2.2m×全長 7m	全幅 2.3m×全長 9m	全幅 2.4m×全長 8.4m	全幅 2.6m× 全長 18 ~20m	全幅 2.3m× 全長 17m		全幅 2m×全長 20m
重量				28 t	23.3 t		
乗車定員	18人 (座席)	35~45人 (座席)	64人 (座席) (1階 28人、2階 36人)	48人 (座席)	71人 (座席 27名)		54名 (座席)
速度					40 km/h		
価格	1,541万円	1,100~1,500万円					
メーカー	ジェイ・バス	いすゞ	アジエーテッド・エグジット フメント社	エポバス	アルパ車両	イリスバス	西尾レントオール
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ロングホイールベースでありながら、前後のオーバーハングが小さいので、狭い道でも小回り性は良好。コミュニケーション向上を目指した。評価を得ている。 広いノンステップフロアフラットフロアを確保している。 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉、安全、環境への配慮など、今後の中型バスに求められるニーズに確実に応え経済性や耐久信頼性の向上を目指した。 4ハックエアサスペンションを全車標準装備。走行中のさまざまな振動をソケットに吸収。 	<ul style="list-style-type: none"> イベント時のシャトルバスなどに使用するために数台が輸入されている。 欧州仕様車両がほぼそのまま導入。 日本の高温多湿な環境に対応するため熱帯用冷却装置を装備など、日本仕様と合わせた対応も行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 2007年以降日本に輸入されている。 欧州仕様の車両がほぼそのまま導入。 日本の高温多湿な環境に対応するため熱帯用冷却装置を装備など、日本仕様と合わせた対応も行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 栄久庵恵司氏のデザイン 地面から床面までの高さを、従来の車両よりも50センチメートルほど低くした。高齢者をほしめやすい。大きくて開放的な。 	<ul style="list-style-type: none"> 案内用のレールの代わりに、路上に描かれた白線をデジタルカメラによって光学的に読み取ってコースを維持する。 ゴムタイヤで走行するため、振動や騒音が少ない。 建設費が安い。 	<ul style="list-style-type: none"> フランス他南欧の観光リゾート地にある公道を走るタイヤ式列車。1回500円ほどの乗車料金。 日本では遊園地等の敷地内を走行する例がある。(横浜川島シーパラダイス、大阪城公園、他)
運用事例	区内循環バス (台東区) 医大めぐりん (岡山市)	西会津町民バス 箱根登山バス	「グリーンウェーブ相模原92」でシャトルバスとして使用 三菱ふそうダブルデックバス	神奈川中央交通 (町田) 京成バス	米国、オレゴン州ポートランド 米国、カリフォルニア州サンゼルス	スペイン、カステリオン・デ・ラ・プラナ フランス、リヨン	山梨県笛吹川フルーツ公園 大阪城公園

表II-2: フィーダー交通としての活用が想定される陸運の種類 (バス、BRT、LRT、トランスロール、ロードトレイン) の定員、速度等比較

3. 有識者懇談会及び行政連絡会議の開催

(1) 西海岸地域開発整備有識者懇談会の開催

1) 本有識者懇談会の設置

本懇談会は、駐留軍用地跡地利用と一体となった西海岸地域の開発のあり方と今後の進め方について、各委員の専門分野の知見をいただきながら提言書としてとりまとめ、平成 29 年度に策定予定の普天間飛行場の跡地利用計画（素案）等へ反映していくとともに、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取り組みに繋げて行くものとして設置した。

本有識者懇談会の設置に係る趣意書を以下に示す。

西海岸地域開発整備有識者懇談会の設置について

沖縄県の将来のあるべき姿を示した「沖縄 21 世紀ビジョン（平成 22 年 3 月）」では、今後返還が予定されている嘉手納飛行場より南の大規模な基地返還跡地の開発について、広域的な観点から各跡地利用計画を総合的に調整し、周辺都市地域と一体となった効率的整備を図ることとしています。

また、「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（平成 24 年 5 月）」では、跡地利用の推進に併せ、特に北谷町から宜野湾市にかけて都市の連たんする沿岸地域について、海浜、公園等の一体的な整備を促進するとともに、観光関連施設の集積を図り、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ます。

沖縄県と関係市町村が連携して策定した「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）」では、周辺市街地と連携しつつ、良好な生活環境の確保や新たな産業の振興、交通体系の整備、緑化の推進など魅力ある都市空間の形成を図ると同時に、県内各圏域の多様な機能との相互の連携により、沖縄全体の発展につなげることとしています。

駐留軍用地に近接する西海岸地域は、那覇空港からのアクセスの良さや海岸との隣接性、開発用地である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、今後の大規模な駐留軍用地跡地の存在があげられる一方、現状において各機能の連携、海岸との一体性・連続性の確保、景観形成等のリゾート地としての課題があります。

今後、当該地域の高いポテンシャルを活かし、北谷町から浦添市に至る海岸線の連続性や海岸と土地利用の一体性の確保、都市型オーシャンフロント・リゾート地にふさわしい豊かな景観の創出等、普天間飛行場や牧港補給地区、キャンプ桑江南側地区等の跡地利用も見据えた西海岸地域の開発の方向性について、関係部局や関係市町村と連携して取り組んでいく必要があると考えております。

本懇談会は、駐留軍用地跡地利用と一体となった西海岸地域の開発のあり方と今後の進め方について、各委員の専門分野の知見をいただきながら提言書としてとりまとめ、平成 29 年度に策定予定の普天間飛行場の跡地利用計画（素案）等へ反映していくとともに、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取り組みに繋げて行くものです。

2) 本有識者懇談会委員名簿

本有識者懇談会の委員名簿を以下に示す。

(敬称略)

	区 分	氏 名	所属・役職等	専 門
1	有識者	池田 孝之	琉球大学 名誉教授	都市計画 都市景観
2	学識経験者	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
3	行政経験者	高嶺 晃	恩納村 プロジェクトマネージャー	まちづくり
4	事業者	伊達 美和子	森トラスト株式会社 社長	観光関連事業
5	金融業	喜納 兼次郎	沖縄振興開発金融公庫 企画調査部 部長	経済
6	関係団体	嘉手苺 孝夫	一般財団法人沖縄コンベンション ビューロー 専務理事	観光政策

表Ⅱ-3: 有識者懇談会名簿

3) 開催状況

本有識者懇談会は、平成28年2月に設置し、平成27年度中に第1回（平成28年2月1日）及び第2回（平成28年3月25日）を開催した。

平成28年度における本有識者懇談会は、以下の日程で実施した。

(敬称略)

	開催日・場所	検討事項	出席者
第3回	平成28年 10月24日(月) 15:00~17:00 カルチャーリゾート フェス トナー研修室	1. 懇談会の役割と進め方 について 2. 提言書の構成(案)に ついて	・池田 孝之 ・水庭 千鶴子 ・高嶺 晃 ・喜納 兼次郎
第4回	平成29年 1月12日(木) 14:00~16:00 沖縄県男女共同参画 センター研修室1・2	1. 事前ヒアリング等の確認 2. 提言書(案)の検討	・池田 孝之 ・水庭 千鶴子 ・高嶺 晃 ・喜納 兼次郎 ・嘉手苺 孝夫

表Ⅱ-4: 開催概要

① 第3回有識者懇談会の議事要旨

第3回西海岸地域開発整備有識者懇談会における主な意見は、以下のとおりである。

1. 提言1(案):「那覇空港に近接する海岸を活かして、今後返還される中南部都市圏の駐留軍用地跡地利用を見据えた、自然海岸の北部へつながり、来訪者や居住者でにぎわう都市型オーシャンフロント・リゾート地をつくる」について

- ・那覇市は空港やクルーズ船寄港、海岸、那覇軍港などがあり重要なスタート地点であるが、那覇市を加えて議論しないのか。
- ・那覇市は結節点として非常に重要なので、今から巻き込んでいく必要があるのではないのか。
- ・那覇より北の地域だけ計画を詰めてもうまくつながらないのではないのか。
- ・周辺地域との関連は欠かせない事案なので、提言書の中で注意して記載していくこととなる。
- ・LRT や鉄軌道に関しては、基地跡地全体の利便性を考慮した段階的な策を講じるのがよい。
- ・浦添市は牧港補給地区も返還予定となっており、物流拠点としても魅力的な地である。
- ・牧港補給地区での物流の必要性を訴え、那覇市での検討の必要性を示すのも手である。
- ・世界中から観光客が来ていて、沖縄をはじめとした日本の食材が集まり、取引したいとの要望があっても、受け入れが難しくビジネスチャンスを逃している。
- ・牧港補給地区で考えている「健康・医療産業地区」は普天間飛行場ともかぶっている。南側に集積している産業との連携を考えれば再検討の余地があるかもしれない。
- ・物流の拠点を特色ある沖縄の産業として国内外の観光客に見せるエンターテインメントのような形も考えられる。子どもにとっては職場見学という教育の場にもなる。
- ・海岸開発の方向性として来訪者に重きを置いているが、そこに住む人にとっても暮らしやすい場所にすべき。
- ・北部地域との差別化を強調するよりも、つなげていくイメージを持たせた方がよい。
- ・24時間アクティブに動けるとい都市型の特色を出していけばいいのではないのか。
- ・来訪者も居住者も24時間楽しめるものとして例えばコンサート会場などが必要だと感じる。

2. 提言2(案):「北谷から浦添までの主要な拠点(ホテルやマリーナ等)をつなぎ、海岸をプロムナード(散歩道・遊歩道)で連続させた、海に見える新たな西海岸地域の風景をつくり込む」について

- ・交通に関してはきちんと整理する必要がある。那覇市で検討されているLRTは、域内交通として西海岸地域でも検討の余地がある。
- ・水上バスなどの水上交通も含め、鉄軌道やLRT、モノレールなど多様な交通機関があった方が好ましい。
- ・中部地域が単なる通過点とならないために、それぞれの市町で滞留を促すような魅力ある個性的なエリア作りが必要になってくる。
- ・海岸線の統一的な開発について、全体の調和も必要だが、各地域の個性を出しアクセントを付けながら進めていくことが必要だろう。
- ・提言は3市町それぞれの要素を入れるような書き方にするとよい。
- ・宜野湾市のコンベンションセンターから国道330号に繋がる道路と浦添市まで延伸するモノレールをうまくつなぐような構想が短期的に必要なようになってくる。
- ・新たに何か作るのか、今ある資源の何を活かすのか、雑然とした風景に統一感を持たせるのか、製作者の意図に合わせてスローガンの言葉を選ぶとよい。

3. 「提言 3(案): 今後返還される中南部都市圏の駐留軍用地跡地利用を見据えた長期的な取組みや速やかに実行すべき短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」について

- ・3 市町の開発は県主導から離れていくと思うが、それぞれの開発における自立のさせ方を考えるべき。
- ・3 市町で連携していく部分と、自立して行う部分との線引きをするべき。
- ・提言の中に、「組織づくり」のような言葉を盛り込めば、広域連携がイメージだけでとどまらず、実行に移されるようになるだろう。
- ・3 市町連携の展開方向性についても、盛り込むとよい。

なお、当日の議事の詳細については、以下のとおり。

池田 座 長	第4回懇談会の提言書とりまとめに向け、構成案の準備ができたところである。次回の懇談会ではそれを取りまとめることになるので、今回は、まとめ方の方向性や修正点・追加点などご意見をいただきたい。
事 務 局	配付した資料 2「提言書の構成(案)」は、あくまで提言書の構成案であり、提言の詳細についてはこれから作成していく。提言 1～3にそれぞれ説明や文章を追記していく予定である。
池田 座 長	現時点ではあくまで構成の案であり、今後は詳細な説明や図面等が足されていく。
喜 納 委 員	過去2回の懇談会では様々な分野について検討されていると感じた。那覇市が結節地点でありここから中部地域に繋がっていくというイメージを提示いただいたが、那覇市は空港やクルーズ船寄港、海岸、那覇軍港などがあり重要なスタート地点である。那覇市を加えて議論しないのか。
事 務 局	沖縄21世紀ビジョン基本計画などから、当懇談会では沿岸部において市街地が連担している北谷町から浦添市までを対象とすることとした。 那覇市について、那覇軍港は、今年度から計画策定に向けた取組みに着手しているため、ある程度方向性が見えてきた段階で追加するかを考えたい。 まずは、西海岸地域の連担する地域ということで北谷町から浦添市までを考えていければと思う。
喜 納 委 員	那覇市は結節点として非常に重要なので、そこから北の地域だけ計画を詰めてもうまくつながらないのではと懸念している。今から巻き込んでいく必要があるのではないか。
事 務 局	北谷町から浦添市だけの展開では留まらないと考えており、西海岸地域のポテンシャルを踏まえ、北部地域や東部地域の大型 MICE 施設、那覇軍港などとの関係性を考慮し方向性を定めていく予定である。
喜 納 委 員	是非、尽力していただきたい。
池田 座 長	今後の展開の中で、那覇軍港を含む那覇市との連携についての課題を入れている。過去2回の議論の中でも、なぜ那覇市を入れないのかと指摘が出て、資料1「本編資料」のP3のように図に示している。もともとは普天間飛行場の跡地利用から始まった計画である。全体のスケジュールでも記載があるが、本懇談会の

	<p>提言は最終的には普天間飛行場跡地利用の検討で受け止めることになる。普天間飛行場と西海岸地域は隣接しているため、互いに開発が関係してくる。</p> <p>普天間飛行場がある宜野湾市から始まり、沖縄 21 世紀ビジョン基本計画を踏まえ北谷町が加わり、それではエリアが狭すぎるため、牧港補給地区のある浦添市がさらに追加された。那覇市との関係ももちろん考慮するが、一旦この 3 市町を対象にまとめることとなった。</p> <p>周辺地域との関連は欠かせない事案なので、提言書の中で注意して記載することとなるだろう。</p>
水庭委員	<p>資料 1「本編資料」の P3 に示されているゆいレール延伸計画の進捗や LRT、自転車道の検討など交通計画についての情報をお聞かせ願いたい。</p>
事務局	<p>地域的な広がりをごくまで設定するかについては、先ほどご説明したように普天間飛行場との関係から北谷町～浦添市としている。拠点機能、海岸、景観、交通についてどのように進めていくか議論してきたが、交通に関しては長期的視点となり、関連部局において検討されているところ。</p> <p>提言書では、短期的な視点と長期的な視点を分けて記述するが、その中でうまく表現していきたい。</p>
池田座長	<p>交通に関してはきちんと整理する必要がある。鉄軌道は国・県で検討を進めており、那覇市から名護市、糸満市から名護市などルートも複数案出ている。未だルートが絞れていない段階なので、この計画にはまだ盛り込むことができない。</p> <p>ゆいレールに関しては、「てだこ浦西駅」より先に延伸の計画はない。</p> <p>LRT は、那覇市など地域での導入に関しては検討がある。域内交通として西海岸地域での検討ももちろん議論されていい。</p>
事務局	<p>これまでの懇談会では海上交通についての意見も挙がっていた。鉄軌道や LRT の必要性やルートについても、本懇談会の提言として組み込む必要があれば、ご意見いただきたい。</p>
喜納委員	<p>鉄軌道や LRT に関しては、普天間飛行場との地理的な位置関係を見ると嘉手納基地の一部返還も実現させ、北に伸ばしていくのが望ましいと考える。モノレールでは、短期的な運賃収入を見込んで、人工密集地である市街地を通すこととなった。鉄軌道や LRT は、本来であれば、基地の真ん中を通し移動性を高め、将来的に全体が返還され開発が進んだときに駅を増やすような、基地跡地全体の利便性を考慮した段階的な策を講ずることが良いと思う。公共事業だけでなく民間資金も導入する場合、どうしても目先の利益に目が向いてしまいがちである。</p> <p>水上バスなどの水上交通も含め、鉄軌道や LRT、モノレールなど多様な交通機関があった方が好ましい。中部地域へ行くのに自動車では渋滞もあり時間がかかってしまうので、移動がストレスフリーになるよう工夫していただきたい。水上ルートは夏場においてかなり快適で、海岸線の眺望も楽しむことができる。</p> <p>交通がスムーズになれば、北部地域へのアクセスもよくなる。中部地域が単なる通過点とならないために、それぞれの市町で滞留を促すような魅力ある個性的なエリアづくりが必要になってくる。</p> <p>海岸線の統一的な開発についても、全体の調和も必要だが、各地域の個性を出しアクセントを付けながら進めていくことが必要となる。</p>

池田 座長	海岸をつなぐプロムナードがないことが本地域の欠点である。提言 2 の内容は、骨格となる非常に重要なものである。
高嶺 委員	資料2「提言書の構成(案)」の「背景と目的」で「北谷町から浦添市」という記述があるが、「北谷町、宜野湾市、浦添市」と表現を明確にした方がよいのではないか。資料1「本編資料」のP3にあるように、宜野湾市のリゾートエリアはコンベンション機能があり、SOHO (Small Office/Home Office) やリゾートオフィスのような機能を持たせることなどが期待できる。3 市町それぞれの要素を入れるような書き方にするとよい。 宜野湾市のコンベンションセンターから国道 330 号に繋がる道路は重要である。その道路と浦添市まで延伸するモノレールをうまくつなぐような構想が短期的に必要なようになってくる。
池田 座長	資料1「本編資料」のP3にモノレールの延伸計画が点線で示されている。その浦添市を通る箇所から西海岸地域に向けてフィーダー交通を整備する構想がある。牧港補給地区を通して海岸埋立地までつなげる横のルートを考えている。他に宜野湾市でも国道 329 号までつなげる構想がある。今後も情報収集を続け、これらを資料に反映させていただきたい。
事務局	追記修正する。
喜納 委員	現在、県内には空輸や海運の物流拠点不足している。沖縄県はアジアへの物流の集積地となっており、物流や物流加工のための土地が求められている。 西海岸地域はリゾートエリアに設定されているが、浦添市は牧港補給地区も返還予定となっており、物流拠点としても魅力的な地である。
事務局	資料 3「資料編」の P19～22 に「牧港補給地区跡地利用基本計画策定業務」についての記載がある。P22 にあるように、「人・海・文化を活かした国際的エンターテインメント都市」がテーマとなっており、物流というよりは交流といった方向性が打ち出されている。 跡地利用計画は市町の考えがあるのでそれらを踏まえ検討したい。
喜納 委員	関連する那覇軍港や自衛隊の訓練所等の那覇市の情報がないので言及は難しいが、検討の余地はあると考える。
事務局	那覇軍港の跡地利用についても検討されているが、地主からは那覇軍港跡地は交流施設にしたいとの声が挙がっている。
喜納 委員	牧港補給地区での物流の必要性を訴え、那覇市でも検討の必要性を示すようにするのも手かもしれない。
事務局	那覇港湾施設(那覇軍港)の跡地利用計画に関する委員会において、牧港補給地区との連携をしっかりと考えていくべきとの意見もあった。広域的な観点から検討していこうと意見交換したところである。
喜納 委員	せっかく世界中から観光客が来訪され、沖縄をはじめとした日本の食材が集まっているにもかかわらず、取引したいとの要望があっても、受け入れができずビジネスチャンスを逃しているという話を聞く。このような機会を逃さないよう、今述べたような視点も残してほしい。
池田 座長	那覇軍港に長くかかわっているが、様々な構想が出ている。那覇軍港は土地が狭いが利便性が高いので、交流や産業の拠点に適している。本社機能のような拠

	<p>点性を有するが、物流をとっても産業には広大な背後地が必要になる。那覇空港からも近い牧港補給地区が背後地になれば良いのではないかと考えている。</p> <p>牧港補給地区跡地利用で考えている「健康・医療産業地区」というのは普天間飛行場跡地利用と重複している。また、既に浦添市の南側に産業がいくつか集積しているため、そこの連携を考えれば再検討の余地はあるのではないかと考えている。</p>
高 嶺 委 員	<p>3 市町は、この提言を受けていつから行動するのか。今後、県主導から離れていくと思うが、それぞれの開発における自立のさせ方をどう考えているか。</p>
事 務 局	<p>跡地利用の考え方は、まちづくり・地域づくりに直結していくので、市町が主体的に進めていくことを基本としている。個々の跡地利用を別個に考えるのではなく広域的に考えていくべきとの視点から、県ではこれらの跡地利用の方向性を示していくこととなる。</p>
高 嶺 委 員	<p>西海岸地域開発と跡地利用を連携させる考え方はいいが、西海岸道路ができると様々な開発が同時に動き出すこととなる。3 市町で連携していく部分と、自立して行う部分との線引きはできているのか。</p>
事 務 局	<p>提言 3 の内容が該当する。長期ビジョンを見据えて西海岸地域開発と跡地利用の方向性を検討していかなければならない。いま何をすべきかの共通認識を持ち、連携して進めていくべきである。資料 1「本編資料」の P6 には、短期的に取り組むべき課題を掲載している。3 市町での連携として、統一的な考えを持つための取組みが必要だと考えている。</p>
池 田 座 長	<p>P6 で説明がある「3 市町が連携して取り組む必要がある内容」は、景観を軸に考えられている。広域での景観形成に取り組む際に、共通のガイドライン策定という方向性がある。景観協議会を設置し、プロムナード、西海岸道路などの景観重要公共施設を定めていくことも考えられる。</p> <p>提言の中に、「組織づくり」のような言葉を盛り込んではどうか。広域連携がイメージだけでとどまらず、実行に移されるようになるのではないかと考えている。</p>
高 嶺 委 員	<p>3 市町連携の展開方向性についても、盛り込むとよい。</p>
池 田 座 長	<p>プロセスプランニングの中に組み込んでしまうのもいいかもしれない。</p>
事 務 局	<p>各市町も統一された景観形成についての重要性は理解している。県は広域的な景観形成について調整していく役割があるので、関係課・部局と連携しながら進めていきたい。</p>
水 庭 委 員	<p>提言 1 の「自然海岸の北部とは異なる」という意識した書き方は必要か。海岸開発の方向性として来訪者に重きを置いているが、やはりそこに住む人にとっても暮らしやすい場所になればと思う。</p> <p>先ほど話に出た物流という観点も重要で、歴史を見ても沖縄は各国との物流で栄えてきた文化を持つ。物流の拠点を作るのならば、それを特色ある沖縄の産業として国内外の観光客に見せるエンターテインメントのような形も考えられる。子どもにとっては職場見学という教育の場にもなる。</p>
池 田 座 長	<p>中部地域は「都市型リゾート」とテーマ設定されているが、北部地域に繋がるゲートでもある。差別化を強調するよりも、つなげていくイメージを持たせた方がよい。24 時間アクティブに動けるとい都市型の特色を出していけばいいのではないかと考えている。</p>
事 務 局	<p>中南部地域を特徴づけるという意図でこのような表現になった。来訪者だけでなく、ビジネス・生活者も大切だと考えているので、「来訪者や居住者でにぎわう」と表現した。読む人に伝わるような書き方になるようもっと工夫していきたい。</p>

喜納委員	物流や物流加工の現場を見せるという考えは非常にいいと思う。来訪者も居住者も24時間楽しめるものとして、宜野湾市～浦添市のエリアでは例えばコンサート会場などが必要だと考える。
高嶺委員	提言2で「新たな西海岸地域の風景をつくり込む」とあるが、「新たな」とは具体的にどのような計画があるのか。
池田座長	現状の西海岸地域の持つ特色をつかめば、本当に「新たに」必要なものはあるのか見えてくるだろう。プロムナードは必要だが、「新たな」というより既存の風景を活かす策と言えるかもしれない。
事務局	「新たな」と表現しているが、前懇談会で水庭委員から「景観を作り込む」という言葉をいただき、この構成(案)を提示した。そのまま放っておくとなくなってしまう景観を意識して作っていく必要があることを表したものである。
喜納委員	「新たな」という表現に違和感はない。今はない連続したプロムナードを整備し、風景を作っていくという意味が見える言葉だと感じる。
水庭委員	「新たな」という言葉に違和感があるなら、「統一感のある」という表現であればしっくりくるかもしれない。景観形成で「新たな」というと新しくヤシの木を植えるなど何かするのではと思われてしまうこともあるのではないのか。
池田座長	「活かす」や「活用する」もいいかもしれない。この地域にヨットハーバーなど新たな拠点を作るイメージがあるならそれもよい。新たに何か作るのか、今ある資源の何を活かすのか、雑然とした風景に統一感を持たせるのか、製作者の意図に合わせて言葉を選んでいけばよい。スローガンと別に詳細な説明を加えれば、十分理解できる。
喜納委員	「新たな」とはプロムナードのことを指しているのではないのか。
事務局	プロムナード整備を始め、視点場を作ることや統一感・調和というキーワードなどを踏まえている。増加する外国人観光客等の新たなニーズを指す意図もある。
池田座長	「風景をつくり込む」という言葉は是非うまく活用していただきたい。「北部とは異なる」の部分も、委員の意見を踏まえ、なくしていいのではないのか。 次回の懇談会では提言をまとめることになる。事務局として、もう少し意見が必要な部分などはないか。
事務局	次回に向け、各委員に事前に相談させていただきながら内容をまとめていきたい。背景・現状・課題などもしっかり捉えて、関係課・部局の施策も踏まえ、うまく連携して作業を進めていきたい。
池田座長	提言の対象者によって書きぶりがかわってくる。対象者は普天間飛行場の跡地利用計画なのか、那覇市への展開、あるいは市町・県なのか。
事務局	提言の目的は普天間飛行場跡地利用計画(素案)への反映、3市町における都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成に向けた取組みに繋げることであるため、関係市町村、関係部局などにしっかり伝わる形にしていきたい。資料1「本編資料」のP7に今後の展開を示しているが、具体的にどのように行動していくのか検討する。 第4回の懇談会について、週明け以降に日程調整のご連絡をさせていただく。第4回では提言書をまとめる予定だが、提言書をまとめるにあたり、予め委員に個別にご意見を伺いたいので、ご協力をお願いしたい。

② 第4回有識者懇談会の議事要旨

第4回西海岸地域開発整備有識者懇談会における主な意見は、以下のとおりである。

1. 「提言1 来訪者と居住者で賑わうリゾート地づくり」について

- ・【提言に向けた課題】と【実現に向けた取組み】は整合が取れていないように見受けられる。
- ・提言書全体を通して、「滞在」という重要キーワードが抜け落ちている。
- ・地域の課題として通過型観光が挙げられているので、どのように滞在を促すかについてもしっかり記述を入れるべき。
- ・「滞在」の必要性と手段・方法について記述すべき。
- ・参考事例は写真だけでなく、コンセプトについても調べ載せてはどうか。
- ・ビジョンやコンセプトを固めて関係者が共有することが重要である。

2. 「提言2 海を見せる風景づくり」について

- ・「既にある観光になじまない施設や生活に必要な施設の調和も図り」という表現は、観光になじまない施設となじむ施設を融合して調和を図っていくのではなく、観光になじむように規制・誘導し、改善していくことが伝わるようにした方がよい。
- ・「観光にはそぐわないと考えられる施設」として示したものは、それをどうするかについても示さなければならない。
- ・「そぐわない」と決めつけない表現に変えた上で施設の利用方法を探り、最後に残ったものを課題として対処法を示せばよいだろう。
- ・整備の仕方によっては、発電所や浄水場、仮設避難港は観光資源になり得るのではないか。
- ・従来のコンクリート構造物によるグレーインフラも緑化によって景観になじむようにすることは可能である。
- ・自然環境を保全する形で整備するという文言を加えていただきたい。
- ・海が見える陸地の風景だけでなく、海そのものの風景も考えていく必要がある。

3. 「提言3 関係者が連携する場づくり」について

- ・普天間飛行場跡地周辺の開発はどんどん進んでいくので、それらを前もって整理しておく必要がある。
- ・提言の中で普天間飛行場以外の開発動向を見極め、どのように融合・連携していくかについて触れた方がよい。
- ・市町で個々の計画が進んでいく中で、だれがコントロールしていくかについての記述はあった方がよい。
- ・ガイドライン+協議会という形にすれば、体制を固めかつ継続的に取組むことができる。
- ・「誘導」と「事業」の両方があれば、行政の取組みが継続するので、そのような仕組みを整えられるとよい。

4. 提言に追加すべき事項について

- ・域内交通に関しては、市町単独ではできないが、鉄軌道の話に絡めて一緒に進めていくと事業化の展望が開けるのではないか。
- ・できるならば「交通」を提言の項目の一つとして立てるべき。
- ・海上交通など域内の交通の必要性をしっかりと触れるべき。
- ・那覇空港からストレスフリーに地域に行けるシャトルバスやリムジンバスにも触れられれば提言としてふさわしいものとなるだろう。
- ・単なる移動手段ではなく、緑が美しい・見て楽しい街路樹等についても提言に含めるべき。

5. 提言のとりまとめについて

- ・今回の提言は、中間提言という取扱いにはできないものか。
- ・本懇談会の内容は座長預かりとし、どう扱うかを継続の可能性も含めて、事務局と検討させていただきたい。

なお、当日の議事の詳細については、以下のとおり。

池田座長	資料 2-1「提言(案)」は、過去 3 回の懇談会及びヒアリングでの意見を踏まえてまとめたものになっている。提言の内容や関連する資料について自由にご意見をいただき、今後のとりまとめ方を考えていければと思う。
喜納委員	提言書 P3<都市構造>の記述で「交通アクセス性」は「性」を除くべき。 P7【提言に向けた課題】で「既にある観光になじまない施設や生活に必要な施設の調和も図り」という表現は見直してほしい。観光になじまない施設となじむ施設を融合して調和を図っていくのではなく、観光になじむように規制・誘導し、改善していくことが伝わるようにした方がよい。P8<景観形成:リゾート地としての演出>の 2~3 行目にかけても同様である。 P8<交通:交通ネットワークの強化と楽しめる移動>では、「自動車による移動に頼らない」は「自動車に頼らない」でいいだろう。 P5<来訪者と居住者による賑わいと魅力づくり>では、「にぎわい」や「賑わう場」と表現が重複しているのでどちらかを削るとよい。
事務局	指摘を踏まえ修正する。
嘉手苺委員	提言 1 の文言が「活かして」「見据えた」「活かした」と続き冗長な印象を受ける。「那覇空港に近接するなどの中南部西海岸の特色を活かし」のようにまとめることも可能だろう。日本語として表現を工夫する必要がある。 各提言に共通する記述で、【提言に向けた課題】は【提言の実現に向けた課題】ではないか。 また、提言 1 の【提言に向けた課題】と【実現に向けた取組み】は提言2・3に比べ整合が取れていないように見受けられる。
事務局	ご指摘の箇所については、まだ内容を詰め切れていないところである。いただいたご意見を踏まえつつ、事務局で修正していきたい。
喜納委員	P2 の「◇他地域との役割分担とターゲットの設置」というタイトルは、本文と合わせて「ターゲットの設定」とするべき。
嘉手苺委員	提言書全体を通して、「滞在」という重要キーワードが抜け落ちている。沖縄県の課題として、滞在日数をどう伸ばしていくか、「滞在型観光」がテーマになって

	<p>いる。観光資源を掘り起こし、観光プログラム作って滞在日数を1日でも伸ばすことが目標である。この地域の課題として通過型観光が挙げられているので、どのように滞在を促すかについてももしっかり記述を入れるべき。提言1は「来訪者と居住者で賑わうリゾート地づくり」とあるが、この「来訪者」が日帰り客でもいいという間違ったメッセージになってしまわないよう、「滞在」について明記してほしい。宿泊施設は足りているかなど、新たな問題も見えてくるだろう。</p>
池田 座長	<p>提言1に付け加えるとよい。「滞在」の必要性と手段・方法について記述していただきたい。</p>
高嶺 委員	<p>資料2-2の図1に「観光にはそぐわないと考えられる施設」が示されているが、それをどうするかについても示さなければならない。景観形成を工夫するのか、将来的に取り除くのか、方向性はどうか考えているか。</p>
事務局	<p>発電所や浄水場など、供給処理施設の立ち退きは想定していない。宜野湾市の埋め立て地は、宜野湾市が産業施設を誘致した経緯がある。駐留軍用地跡地が返還された際は、施設を集積するなどして景観形成を図りたい。</p> <p>資料では、少なくとも景観形成の課題や方策などについて記載する。</p>
池田 座長	<p>公益的な基盤施設に対しての「観光にそぐわない」という表現は見直す余地がある。「そぐわない」と表現するとその対策についても触れなければならないが、観光を含め生活のライフラインを提供しているこれらの資源は、観光資源として利用でき得る。例えば仮設避難港は港として再整備される可能性もある。「そぐわない」と決めつけない表現に変えた上で施設の利用方法を探り、最後に残ってしまったものを課題として対処法を示せばよいだろう。</p>
喜納 委員	<p>整備の仕方によっては、発電所や浄水場、仮設避難港は観光資源になり得るのではないかと。</p>
高嶺 委員	<p>浄水場など、開放して博物館のように「見せる」こともできる。火力発電所付近には、西海岸道路が開通するので、関連施設などに立ち寄れるようにし、海岸線と共に「見せる」ことができるのではないかと。機能を補完し、活用していくとよい。</p>
嘉手苺 委員	<p>産業観光という一つの形態ができるのではないかと。</p>
水庭 委員	<p>施設に窓口を用意するだけでも変わってくる。従来のコンクリート構造物によるグレイインフラも緑化によって景観になじむようにすることは可能なので、そのような誘導をしていただきたい。</p> <p>提言2に関して、「海を見せる新たな西海岸地域の風景をつくり込む」というように作っていく感じが前面に出ているが、自然環境を保全する形で整備するという文言を加えていただきたい。大きな魅力である「自然」を外すことはできないので、たとえ人の手が入っていたとしても自然の力を実感できるような空間を共有したい。</p>
池田 座長	<p>「作り込む」という表現は、自然を保全するというニュアンスと合わせて使ってほしい。</p>
嘉手苺 委員	<p>提言2の「海が見える」という箇所を「海を見せる」に変えたのはなぜか。「海が見える」の方が自然な感じがする。</p>
事務局	<p>オーシャンフロントということは180度海が見えるといったイメージなので、そこに力を込めるため「見せる」という表現を用いた。</p>
嘉手苺 委員	<p>沖縄ではどこでも海が見える。ここでは、リゾート感あふれるように演出しなけ</p>

	<p>ればならない。プロムナードを繋げればいいと思われがちだが、それだけでは足りない。遊覧船やレジャーボートを見えるようにするなど、海の風景をつくり込むことでリゾート感を出すことができる。海が見える陸地の風景だけでなく、海そのものの風景も考えていく必要がある。</p>
事務局	<p>提言 1 については、前回の懇談会で「自然海岸の本島北部とは異なる」という表現に違和感があるとご指摘を受けた。また、「北部につながる」という表現も考えたが、これでは通過地点という雰囲気が出てしまう。そのため、今回は「中南部西海岸の特色を活かした」という表現に変更した。文言の体裁についてはうまく整えていきたい。また、来訪者だけでなく、中南部の 100 万人を超える居住者にとっても魅力的な地域をつくるという意味を込めた。</p> <p>提言 2 については、自然を「作る」と「保全する」を合わせて「作り込む」ということが分かるように表現を検討する。</p> <p>資料 2-2 の図 1 については、「そぐわない」という表現を再考する。</p>
高嶺委員	<p>資料 2-2 の P1、資料 2-3 の P16,17 にある「大山湿地」について、宜野湾市では区画整理事業の計画がある。そういった中で、どのように観光資源を保全していこうと考えているか。</p>
事務局	<p>「大山湿地」については、普天間飛行場跡地利用計画側の有識者からも一緒に考えていくべきとの指摘が出ている。普天間飛行場跡地利用に大山湿地を取り込み、水と緑をテーマにして開発するという意見もある。普天間飛行場跡地利用は県と宜野湾市の共同調査であるので、保全の方向性について今後も議論していきたい。</p>
池田座長	<p>普天間飛行場の跡地利用では、少なくとも 100ha 以上の国営大規模公園を想定している。そこでベースとなるのは水と緑である。中でも地下水の流れは重要で、大山湿地を支えている。普天間公園（仮称）は大山湿地と一体的に考えて関連を整理すべきと議論されている。西海岸地域開発も普天間飛行場跡地利用と関わっていくので、お互い手を伸ばして大山湿地の重要性を考えていけるとよい。区画整理事業が計画されているが、自然、文化、産業的に重要な土地なので西海岸、普天間飛行場とからめて方向性を定めていければと思う。</p>
高嶺委員	<p>普天間飛行場の跡地利用は事業スケジュールが先まで見えないが、周りの開発はどんどん進んでいくので、それらを前もって整理しておく必要がある。</p>
池田座長	<p>提言の中で普天間飛行場以外の開発動向を見極め、どのように融合・連携していくかについて触れた方がいいだろう。</p>
事務局	<p>宜野湾市の都市計画マスタープランの修正は、県も委員として参加しているので大山湿地に関して意見を出していく。普天間飛行場の周辺開発についても重要と認識しているので、「Ⅳ 今後の展開」でもっと内容を充実させるか、提言の内容とするか検討したい。</p> <p>本提言は、普天間飛行場跡地利用計画（素案）に反映することも目的の一つである。また、嘉手納飛行場より南の駐留軍用地跡地は全て西海岸に接しているため、一体的な開発と土地利用を進めていく必要がある。両者には開発の時差が生じるが、双方が良い方向で影響し合うように検討が進めていければと考える。その中で、短期、中長期的視点を持って整理して方向性を示していきたい。</p>
池田座長	<p>資料 1 の P1 で伊達委員からの指摘にある提言 3 の取り扱いについてご議論いただきたい。確かに提言 3 は「Ⅳ 今後の展開」と重なる部分が多く、何を提言したいか見えづらい。また、提言 2 は提言内容が盛りだくさんとなっており、交通についての提言が不十分な印象もある。「プロセスプランニング」や「交通」に</p>

	<p>ついてどのように取り扱うかご意見をいただきたい。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり、提言 3 に関しては「Ⅳ 今後の展開」と重複するので、事前ヒアリングの際にも同様な意見が複数あったところである。3 市町間は比較的距離もあることから、その移動に触れる必要があるのではないかとということで、海上交通についての提案があった。</p> <p>今回は提言 3 の変更例として、交通（移動手段）について記載している。事務局としては、このように提言 3 を変更することも案として考えている。</p>
高嶺委員	<p>今後、西海岸開発のあり方が独り歩きする可能性がある。市町で個々の計画が進んでいく中で、だれがコントロールしていくかについての記述はあった方がよい。そうすれば先導のバトンを渡しやすく、協力もしやすい。誰に対して提言して、誰が動かしていくのか。</p>
事務局	<p>昨年の 12 月 22 日に県の関係課及び 3 市町で行政連絡会議を行ったが、提言をどのように担保するか議論に上がった。各市町が提言を受け、どう各自の計画に反映していくかを記載すべきだと認識している。</p> <p>短期的な取り組みとして景観形成も提言しているので、各市町の景観を所掌する組織にも出席いただいた。普天間飛行場跡地利用への反映のみならず、周辺開発にも繋がるように提言を作り上げていきたい。</p>
池田座長	<p>提言書 P10 には「仮称：西海岸景観形成ガイドライン」の作成を検討するとある。このように、景観の面では 3 市町連携で何をすべきか提言されている。県が先導し、3 市町とガイドラインを作成することは可能だろう。もっと具体的なシンボルロード等については、景観のための協議会を組織し、検討することもできる。国内の事例では、国道や県道に関係するあらゆる関係者が集まって協議会を作っている。ガイドライン+協議会という形にすれば、体制を固めかつ継続的に取り組むことができる。</p> <p>域内交通に関しては、市町単独ではできないが、鉄軌道の話に絡めて一緒に進めていくと事業化の展望が開けるのではないかと。</p> <p>「誘導」と「事業」の両方があれば、行政の取り組みが継続するので、そのような仕組みを整えられるとよい。</p>
喜納委員	<p>交通について、具体的に踏み込んだ内容を提言に入れられないという事情があるのか。</p>
池田座長	<p>鉄軌道はまだルートが決まっていないので、それに関しては提案することはできないと考えられる。跡地利用、交通、景観とそれぞれ管轄は異なるが、提言によって県関係課及び市町が協力して取り組むことはもちろんあると考えられる。</p>
事務局	<p>交通に関して、まず交通渋滞をどうにかしなければならないという議論からスタートした。その時点では「拠点機能」「景観形成」「海岸」「交通」が4つの柱だった。提言をまとめる際に、全体の話に繋がる「拠点」「景観」に関して組み込んだが、「交通」は具体的な記載には至らなかった。</p> <p>提言そのものが、関係課が連携するためのツールになると認識しており、提言書作成の現段階から各担当者の意見を聴きながらまとめていく形をとっている。</p> <p>「交通」は非常に重要な要素と考えている。また、西海岸開発は跡地利用につながっていくのでスピードが重視される。議論だけで終わらせず、形にして基地跡地利用や景観の連携につなげていかなければならないと考えている。</p>
池田座長	<p>県が行った駐留軍用地跡地利用に関するコンペの一等案は、LRTを提案して</p>

	いた。交通に関する根拠資料となるので追加していただきたい。
事務局	委員から提言 3 に「交通」を取り上げるべきだと意見があれば、交通関係課と調整しながら提言をとりまとめたと考えている。
喜納委員	できるならば、「交通」を提言の項目の一つとして立てていただきたい。
嘉手苺委員	「交通」は提言に含めるべき。提言 3 の「場づくり」というのは手段であって、提言を実行する段階での留意事項として挙げられる。鉄軌道の話も出たが、海上交通など域内の交通の必要性をしっかりと触れてもらいたい。 また、那覇空港からストレスフリーに地域に行けるシャトルバスやリムジンバスにも触れられれば、提言としてふさわしいものとなるだろう。
水庭委員	「交通」に関して提言に含められるのであれば、単なる移動手段ではなく、緑が美しい・見て楽しい街路樹等についても触れてもらいたい。
池田座長	「オーシャンフロント・リゾート」について前から検討されているが、もちろん緑を感じ自然を楽しめるようにという方向性になるのではないか。
嘉手苺委員	本地域が目指すのは「都市型オーシャンフロント・リゾート地」であり、資料 2-3 の P44～47 には海外の事例が載っているが、目指す方向性は明確になっているか。言葉だけでなく絵が描けていれば目標として明確になると考える。
事務局	様々な事例において、海岸が連続しているという共通点がある。それに比べ、本地域は空港から近く、海に面しているにもかかわらず分断されている、海を感じられないという課題がある。まずはそこを改善し、北部や東部地域とは役割を分けた中南部地域の特色を出し、既にあるものの良さを活かしつつ、新たな風景をつくっていくことを考えている。
池田座長	参考事例には、それぞれ開発コンセプトがある。写真だけでなく、コンセプトについても調べ載せてはどうか。
嘉手苺委員	伊達委員の指摘にあるように、ビジョンやコンセプトを固めて関係者が共有することが重要である。
池田座長	本懇談会は今回で締めくくりという形を取っている。提言書は、普天間飛行場跡地利用計画に向けているが、内容が詰め切れていない。普天間公園（公園）の提言や他の検討状況の遅れもあり、本提言の議論も「交通」について残っていることから、検討を継続してできればと考える。例えば、今回の提言は、中間提言という取扱いにはできないものか。
事務局	提言 3 の内容を再検討したいと考えているが、提言全体の内容にも影響してくる。今年度で取りまとめることを予定していたが、議論を継続する必要がある。中間提言という形が可能かどうかについても検討し、池田座長とも相談した上で、一旦事務局で預かり、その後委員の皆様にお伝えしたい。
池田座長	本懇談会の内容は座長預かりとし、どう扱うかを継続の可能性も含めて、事務局と検討させていただきたい。
水庭委員	最後に一言発言したい。沖縄の目指すところはどこかという議論があったが、やはり自然が一番大切なので、青い海や白い砂浜の海岸線を保ちきれいに見せることが肝心である。人が作り込むものとしては、緑地の緑、地面や屋根の赤があると沖縄らしさを感じる。グレーインフラを意識させない風景を作り、滞在型リゾートを目指していただきたい。
池田委員	これで懇談会を終了する。

（２）行政連絡会議の開催

西海岸地域開発整備構想（事務局案）の検討に向け、関係市町及び県関係課から検討事項や進め方について意見聴取を行った。

１）行政連絡会議の開催

行政連絡会議については、以下の日程で実施した。

	開催日・場所	検討事項	出席者
第3回	平成 28 年 9 月 2 日(金) 13:00～15:00 沖縄県 11 階 第 4 会議室	1. 昨年度までの取組みについて 2. 今年度の取組みについて 3. 各市町における取組み状況について 4. 意見交換	・浦添市 ・宜野湾市 ・北谷町 ・県企画調整課 ・県観光整備課 ・県海岸防災課 ・県中部土木事務所港湾 海岸防砂班
第4回	平成 28 年 12 月 22 日(木) 10:00～12:00 沖縄県 7 階 第 4 会議室	1. 有識者懇談会による提言書(案)について 2. 提言に基づく景観の取り組みについて	・宜野湾市 ・北谷町 ・浦添市 ・県企画調整課 ・県海岸防災課 ・県中部土木事務所港湾 海岸防砂班 ・県都市計画・モノレール課

表Ⅱ-5:開催概要

① 第3回行政連絡会議の議事要旨

第3回行政連絡会議における主な意見は、以下のとおりである。

北 谷 町	<ul style="list-style-type: none"> ・西海岸エリアでは、ウォーキングロードとして海岸沿いの歩道整備を進めている。 ・国交省所管の無願埋立地を将来的に譲り受け、マリンスポーツができるような拠点の整備を予定している。 ・フィッシャリーナ地区は民間のホテルが4~5棟程度増える予定である。 ・西海岸地域の開発は先行して進められているので、整合性をとりながら跡地利用の検討を進めたい。 ・米軍4施設が数年おきに返還されるが、まちづくりと並行して跡地利用の執行体制等の検討も必要となっている。
宜 野 湾 市	<ul style="list-style-type: none"> ・大型MICE施設は他地域に建設されることが決定した。 ・仮設避難港に関して調査・検討した結果、官民連携手法の可能性があると考えている。
浦 添 市	<ul style="list-style-type: none"> ・浦添埠頭第一ステージ都市機能用地における事業予定者を株式会社サンエーに決定した。 ・第二ステージは現計画を見直し、防衛省や那覇港管理組合と調整し、リゾートホテルやエンターテイメント施設を誘致する予定である。 ・県が主体となっている港川道路（浦添西原線）の整備が進めば、浦添市のみならず北谷町から那覇市までの渋滞解消に貢献できるため早期整備が必要である。
海 岸 防 災 課	<ul style="list-style-type: none"> ・北谷町に関しては海岸整備が終わりつつある。 ・伊佐海岸の整備区間は、一部であるが、今後の宜野湾市の海岸整備のモデルケースとなると考えている。
北 谷 町	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の検討状況次第で、開発計画が大分変わってくるかと思う。

② 第4回行政連絡会議の議事要旨

第4回行政連絡会議における主な意見は、以下のとおりである。

北谷町	<ul style="list-style-type: none"> ・提言書という形であれば、施設の具体名称が記載されている方が関係機関との調整に使いやすい。
中部土木	<ul style="list-style-type: none"> ・「生活に必要な施設」も「（環境又は景観に）そぐわない」施設として取り扱うのか。 ・「調和を見据える」というのは「そぐわない施設」と「今後整備する公共施設」との調和ということか。
北谷町	<ul style="list-style-type: none"> ・フィッシャリーナ地区内にあるマリーナは水深が浅いので小型船のみ乗り入れ可能であるが、新たな浮棧橋を整備する構想もある。
宜野湾市	<ul style="list-style-type: none"> ・伊佐防潮堤を含む沿岸の整備がすすめられており、伊佐からマリーナまでの自転車道の構想がある。
浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ・西海岸道路の歩道整備を要望している。 ・交通のテーマは重要であるので提言に盛り込んでほしい。
北谷町	<ul style="list-style-type: none"> ・フィッシャリーナ地区は地区計画で景観をコントロールしている。 ・快適なまちづくり条例では、公共施設内での喫煙、飲酒規制やペットの糞の排除が定められ、パトロールも実施している。 ・アメリカンビレッジでも導入を求められているが未対応である。 ・商業施設を想定し宅地内の公開空地での賑わいづくりを誘導しているが、ホテルが立地し当初の意図と異なっている。 ・ハード面を規定するまちづくりガイドラインと西海岸全体の景観ガイドラインの整合性が問題になる。
宜野湾市	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年から景観行政団体となり、景観計画を策定し今年6月から景観条例を施行している。 ・西海岸を景観重要公共施設の候補に位置付けている。 ・景観誘導が必要なほどの大規模建築の事例はまだ無い。
浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ・景観への取り組みは全市域で実施している。景観形成方針を示し、建築物等の色彩と緑化率により規制している。 ・西海岸地区は景観地区を都市計画決定することで建築物の高さ制限をする予定である。 ・景観行政として浦添城周辺と西海岸を重点地区としている。 ・キャンプキンザーからの海への眺望を守るため、現在計画中の大型商業施設は景観ガイドラインにより高さ30m以下で計画されている。 ・新しい景観ガイドラインと既存の景観コントロール内容との整合の課題がある。
北谷町	<ul style="list-style-type: none"> ・西海岸地域全体の景観コントロールは、民間宅地が含まれるため、どれほど実効性があるか疑問である。
浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ・沖合理め立て第1ステージは既定の景観ガイドラインがあり、その内容に沿った施設設計が行われている。 ・西海岸道路の整備主体である空港事務所、港湾事務所、国道事務所も含めて景観について協議できる場があれば有効と考えられる。 ・海を見せる風景をつくりこむという提言をうけて、国との協議も行いたい。

北 谷 町	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県なぎさ軸の景観の取り組みでは、50年、100年先を見据えてという考えがある。西海岸地域でも長期的な取組と考えれば、受入れは可能である。
海岸防災課	<ul style="list-style-type: none"> ・提言書は県民への公表を考えているか。
都市・モノ課	<ul style="list-style-type: none"> ・短期的取り組みとして「沖縄県景観形成基本計画」を引用しているが、この計画は那覇市も含んでいるので整合が必要。 ・「景観形成ガイドライン」の内容について、現状の記述だけでは道路だけを対象にしているように読める。

4. 今後の検討事項

本調査では、昨年度までの成果を踏まえ、その後の状況変化を反映させた「西海岸地域の開発のあり方と今後の進め方について提言書（案）」及び「提言書（案）別図」、「提言書（案）資料編」を整理した。また、昨年度に引き続き有識者懇談会において、駐留軍用地跡地利用と一体となった西海岸地域の開発のあり方と今後の進め方について提言書としてとりまとめるための意見聴取を行った。

本調査結果を踏まえ、次年度以降の検討事項を以下に示す。下記検討事項を踏まえ、次年度に第5回有識者懇談会を開催し、提言のとりまとめを図っていく。

■西海岸地域内外を接続する「交通」に関する提言のとりまとめ

- ・オーシャンフロント・リゾート地にふさわしい域内交通のあり方について整理
- ・現在、検討が進められている鉄軌道や宜野湾横断道路等の各種計画について、関係部局と調整し、提言に反映

■自然環境の保全や景観誘導による「風景づくり」に関する提言のとりまとめ

- ・現在の西海岸地域の沿岸部に立地する産業施設等について、リゾート景観と融合するような方策の整理
- ・大山湿地等の西海岸地域に現存する自然環境の保全の重要性の整理

■提言を受けた「今後の展開」の充実

- ・直近の駐留軍用地跡地利用や周辺開発等を整理し、相互連携すべき事項の洗い出し
- ・提言を受け、3市町が連携して実施すべき事項の洗い出し